

規制改革推進会議（第30回） 議事概要

1．日時：平成30年4月24日（火）14:15～15:53

2．場所：4号館12階共用1208会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、安念潤司、高橋滋、野坂美穂、
長谷川幸洋、原英史、森下竜一、八代尚宏、吉田晴乃

（政府）梶山大臣、田中副大臣、長坂政務官、前川内閣府審議官

（事務局）田和規制改革推進室長、窪田規制改革推進室次長、荒木参事官、石崎参事官、
佐脇参事官、谷輪参事官、中沢参事官、西川参事官、福田参事官

（説明者）全国ハイヤー・タクシー連合会 川鍋会長

全国ハイヤー・タクシー連合会 田中地域交通委員長

国土交通省自動車局 金指旅客課長

国土交通省自動車局 平嶋貨物課長

4．議題：

（開会）

- 1．利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について
- 2．官民データ活用の推進に関する意見について
- 3．行政手続コスト削減に向けて

（閉会）

5．議事概要：

大田議長 「規制改革推進会議」第30回会合を開会いたします。

本日は、飯田委員、古森委員、林委員が御欠席です。

高橋委員、森下委員はおくれての御出席と伺っております。

梶山大臣、田中副大臣、長坂大臣政務官に御出席いただいております。ありがとうございます。

では、梶山大臣、御挨拶をお願いいたします。

梶山大臣 委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、3つの議題について御審議をいただくと聞いております。

まず「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」について、タクシー事業者からのヒアリングを行います。地域的な課題やさまざまな利用者ニーズにしっかり対応できているか、取組状況を聴取し、審議いただきたいと考えております。

次に「官民データ活用の推進」について、投資等ワーキング・グループでの検討結果を

聴取し、本会議としての意見を取りまとめていただきます。今後、総務省など関係省庁との議論をさらに深めていただくことを期待しております。

3点目は「行政手続コストの削減」に関する行政手続部会からの報告を聴取いたします。各省庁の簡素化計画を精査した結果、民間事業者の行政手続コストが年間で約8000万時間、金額換算で2000億円が削減される見通しであると聞いております。

私も担当大臣として改革に向けた議論が前進するようにしっかりサポートしてまいりますので、どうぞよろしく願いをいたします。

大田議長 大臣、ありがとうございました。

それでは、報道関係の方は、ここで御退席をよろしく願います。

(報道関係者退室)

大田議長 それでは、最初の議題であります「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について」、議論いたします。

本日は、タクシー事業者の取り組みについてお伺いするため、全国ハイヤー・タクシー連合会より、川鍋一朗会長、田中亮一郎地域交通委員長にお越しいただいております。お忙しい中、ありがとうございます。

また、国土交通省自動車局より、金指和彦旅客課長、平嶋隆司貨物課長にも御出席いただいております。

それでは、全国ハイヤー・タクシー連合会より、御説明をお願いいたします。

川鍋会長 ただいま御紹介にあずかりました川鍋でございます。

実は、昨年2月にこちらのほうにお招きいただきまして、そのときは自社、日本交通の会長として、自社の取り組み、タクシー業界のこれからの新しい取り組み等についてお話をさせていただくとともに、タクシーが進化して行って、海外のライドシェアに負けないような利便性をお客様に提供するに当たって少し障害となっている点を要望をさせていただいた覚えがございます。

おかげさまで、その後、その要望は、例えば運行管理をITで行う、IoT、デジタル運行管理みたいなものはすぐに規制改革実施計画の中に盛り込んでいただきまして国土交通省のほうでも進めていただいて、実はこの3月に取りまとめが行われ、7月から実施になっておりますし、また、少し時間がかかりますが、タクシーのメーターというのをこれからのIT化、アプリ化に向かってソフトウェアにしていくというソフトメーターという提案もさせていただいて、こちら数年かけて審議、そして、実行いただく方向で現在進めていただいております。タクシーの進化に向けての後押しも、この場をかりて大変御礼申し上げます。

そのような形でタクシー業界は、ことし、日本で106年を迎えておりまして、過去、安心・安全の公共交通機関を担ってまいっております。その中で、本日は全タクの協会長として参りましたのは、そして、お時間をいただくことになりましたのは、今般、我々の業界から新しい形でのタクシーの提案があったということで、いろいろ御検討いただいていると

いう話を聞いておりました、しかし、議事録等を勉強させていただくと、これをタクシー業界がやりたいと思っているというような印象にどうもなっているようなことを我々は危惧しておりました、本日は一言で申し上げれば、三ヶ森タクシーさんの提案は決してタクシー業界全体の総意ではない。あくまで一事業者の方がこちらのほうに提出されたものであって、タクシー事業者全体としては少し違った見方をしているということをお伝えするために参っております。

きょう、前半は、私のほうから協会長として、そして後半は、副会長で、なおかつ地域交通委員長を務める田中のほうから、二本立てで御説明をさせていただきます。

私のほうは、まず「三ヶ森タクシーの提案に対する全国ハイヤー・タクシー連合会の見解」というページをごらんいただけませんかでしょうか。

こちらが一言でまとめれば総意ではないということでございますけれども、こちらに書いてありますのは、タクシー事業は、道路運送法が求める輸送の安全、利用者の利益の保護を区域内で実施する能力があるとして、特別に営業許可というのをいただいて事業を行っております。我々タクシー事業者は、地域における公共交通機関として、利用者の皆様に対し、安全・安心なサービスを提供するために、道路運送法、道路交通法、労働基準法等、国のさまざまな法令を遵守し、ここが我々、大事だと思っているのですが、必要なコストをかけて、日々サービスの提供に努めている。こうしたタクシー事業者及び運転者等の努力により、日本のタクシーは世界一安全で快適なサービスを提供するとの評価を得ております。実際にさまざまな口コミサイトで、世界で一番いいという評価をいただいておりますが、実はこれにはかなりコストがかかっているというのが1つ大きく我々としてクローズアップさせていただきたいところになります。

続きますと、三ヶ森タクシーさんの提案は、新しい別モードのタクシー事業と書いてありまして、私も詳細を拝読いたしました、これはやはり今、私が強調させていただいた必要なコストというものをある意味はしょって、我々、タクシー事業者がコストをきちっとかけて毎日安全を確保している身からすれば、白タク行為にほかならないというように感じておりました、これはタクシー事業者、運転者が日々努力していることを全く無視したものであります。また、国民の安全を脅かすとともに、地方創生の担い手である地域公共交通機関のライドシェアといったものにつながりかねない。全タク連としては絶対に容認することができないというように感じております。

このコスト、これをどう捉えるか。三ヶ森さんの提案は相当ざっくりと書いてらっしゃいますが、やはり基本的にタクシー事業自体のコスト構造の75%は人件費であって、大きく削るところがあるとすれば、そこしかない。そして、我々が安全・安心にかかるコスト、例えば前回、昨年、私がここに来たときもお伝えしたと思うのですが、ストローで出る前と出た後に機器にふっと息を吹きかけてアルコールチェックを行う。これもコストがかかります。点呼簿に、これも前回、お持ちしたのですが、一個一個レ点をつけて、車の整備の状況を毎回チェックしております。これにもやはりコストがかかっておりますし、さら

には健康管理、例えば睡眠時無呼吸の防止、脳疾患の防止、こういったものを日々積み重ねておりますので、このあたりがないがしろにされてしまいますと非常にバランスが悪くなってしまい、ついつい事業者としてはコストですから、かけないではしょうとすると短期的にはいい状況が生まれる可能性はあるのですが、中期的にはやはり事故が起きてしまって、そのバランスが崩れてしまう。

その行き着く先は、今からまだ2年しかたっておりませんが、軽井沢でツアーバスの事故が起きた。やはり安心・安全に対して、余り激安ツアーバスみたいなもので安さだけを売りに、そうすると、どうしても消費者がそこに目が行ってしまいますもので、安全というものがついおろそかになりがちだ。こういったことから、必要なコストというのは必要だという状況で考えております。

続きまして、3ポツ目でございます。三ヶ森タクシーさんの提案する請負や委任という形態は、運行管理、労務管理が適切に管理できないことから、輸送の安全を損なうとともに、その狙いは、賃金引き下げや社会保険支払い逃れ、人件費カットにあるものと考えられ、現在、官民一体となって取り組んでいる働き方改革の流れに逆行し、労働者保護にも反する。この働き方改革の流れに逆行するというのが先ほどのコストに続けて、2つ目、私が強調させていただきたいところでございます。

我々、次のポツのところに詳しく書いてあるのですが、この3月にこのタクシー業界における働き方改革のアクションプランというものを石井国交大臣に提出してきたばかりでございます。基本的には人材の育成確保、タクシー事業の労働生産性の向上、そして、やはり長時間労働の削減ということに非常に力を入れておりまして、これの流れで、運送事業者に対する行政処分の基準というのがこの3月に強化されて7月から適用になるところでございます。

これは特に直ちに取り組む課題ということで、関係省庁連絡会議というところですぐに指示があって、今、適用されるもので、こちらに書いてありますとおり、いわゆる労働時間をきちっと守らないといけない。例えば健康診断をちゃんと受けさせてください。これは考えれば当たり前なのですが、社会保険未加入。ただ、このあたりが今までもあったのですが、非常に厳しい処分まで引き上げられております。

例えば健康診断。これは我々、タクシー事業者ですと、年2回受けます。1事業所につき、1人でも健康診断を受けていない者が発覚すると処分警告、文書警告、これは割合ではなくて絶対数なのです。そして、2人でもいると20日車という車停というのがありまして、これは罰則が積み重なってまいりますということで、非常に厳しい処分になっております。

例えば当社、日本交通の一番大きな千住営業所は400台ございまして、1,000人、運転手がございますので、1人でもというのは非常に厳しいのですが、もちろん、これはそれだけ社会の要請、安全・安心に対する国民の期待度が高いということの裏返しだと捉えて、きちっと対応すべくコストも費やしておる状況でございますので、こういったもの、健康状

態の把握義務といったものもしっかりと確保して引き続き頑張ってもらいたいと思っております。

次の丸印に参ります。また、タクシー事業者が自家用有償運送の主体となるということは、済みません、何度も書いてありますが、タクシー事業者に求められるコストカットになってしまうということです。タクシー事業者が自家用有償運送の主体となることが認められれば、ライドシェアがタクシーという事業を買った上で、タクシー台数の5倍も10倍もの台数、ライドシェアといったもの、我々から言ってみれば白タクというものをやってしまうのではないかとということも一部危惧をしております。

このページの最後の丸印、旅客を輸送する自動車の運転には、一般自動車の運転とは異なり、旅客を安全に輸送するための高度な技術が求められます。第二種免許は、必要となる高度な運転技術を有することを証明するものであり、三ヶ森タクシーさんの「無意味なハードル」と書かれていたのが私にはなかなか理解できない。私も二種免許を持っておりますけれども、こうしたものは、実はこの下に警察庁に対していろいろお話をさせていただいた結果、平成13年には自動車運転代行業、地方で自分の車で行って居酒屋で飲んだ後に人がお迎えに来るといふ、これに関しても、やはりお客様を運ぶわけで、二種免許が必要なのではないかとということで、二種免許がこれは必要になったという経緯もございます。

次のページをお願いいたします。

また、タクシー事業は労働集約産業であり、必要な技能を有する運転者の理解と旺盛な労働意欲を引き出すことなくして事業の発展はあり得ない。タクシー運転者に第二種免許を不要とすることは、安全な旅客の輸送を十二分に担保できないことはもちろん、高度な運転技術を有することに対するタクシー運転者の誇りや社会的地位をおとしめるものであり、労働意欲の低下につながります。

一応、この二種運転免許に関しましては、タクシー業界としましても必要経験年数ですとか取得の年齢をもう少し下げて、特に最近、若年労働者層、女性労働者層といった、これまでのどちらかという男性中途採用からさまざまな別の労働セグメントにアプローチして、例えば東京では新卒のタクシー運転手採用というのは非常にうまくいき出ております。その結果として、実は東京の運転手全体の6万人の平均年齢が初めて下がっております。相変わらず高いのですが、58.6歳から58.4歳に。この1年間で免許を取った者に関して言えば46.4歳から44.4歳に2歳も下がっております。これは東京独自かもしれませんが、1つ、今までアプローチしていないセグメントにアプローチしてうまくいった結果だと捉えておりますので、こうした方、意外と特に都会の学生さんだと免許を持っていないとか、そういうことがあるのです。ですので、なるべく一種免許を取ってから二種免許を取るまで、もちろん特別なトレーニングをきちっと付加した上で短縮していただいてもよろしいのではないかとということも働きかけをしております。

ということで、我々、ハイヤー・タクシー連合会といたしましては、この三ヶ森タクシーの提案に関しましては、これは白タクと言わざるを得ない。したがって、全くもって我々

の総意ではございません。むしろ、安全・安心のコストは、期待はますます高まるばかりであり、それに対する投資は、我々、惜しまずしっかりやってまいり所存でございます。

続きまして「地域公共交通機関としてのタクシー事業の取組み」というペーパーをごらんください。

あけていただきますと、 、 、 まで私が引き続き説明させていただきます。

別にタクシーは「ほかの人が来て嫌だ」とか言っているわけではございません。あくまで我々、しっかり新しいことに取り組んで、新しいニーズ、技術の発展の寄与に取り入れたいと考えております。一番恐らく皆様にわかりやすいのが、今、新しくワゴン型の車両、特にトヨタ自動車さんが発売された「JPN TAXI（ジャパntaxi）」という車両が非常によく、広くて荷物もたくさん載って、車椅子もそのまま乗る車両ということで、業界こぞって導入を目指しております。

ここは皆様、ふだん東京の方が多いと思いますので、今、東京では大体二千数百台、東京の法人のタクシーは約3万台ございますので、10%弱、現在走っております。これが東京オリンピックまでに3台に1台、1万台まで膨らみます。さらに、全国ベースでは既に約5,000台が入っておりますので、全国でも主要都市を中心にどんどん入ってまいりますので、まず、これを見かけたら、タクシーも大分進歩しているなと感じていただけるのではないかなと自信を持っております。

また 、我々は運賃をもう少し柔軟に取り入れたらもっとお客様がふえるのではないかとということで、東京では初乗りを410円にさせていただきます、これは昨年この場でも410円はいいではないかと言っていた、なおかつ、おじいちゃん、おばあちゃんとか子連れのお客様がちょい乗りしていただく輸送回数が初めてふえて、全体としてもプラスに転じておるといふ、非常にうまくいっております。

また先般は相乗り運賃ということで、ややバスとバッティングする面はございますが、シャトルのタクシー、何人かで乗るといふようなことも国土交通省の綿密な協力のもと、実証実験をさせていただきました。

また、乗る前から、行き先を入れれば金額が確定する事前確定運賃ですとか、これから秋にはダイナミックプライシングという需給によって少し運賃が変わるようなこと。そして、その向こうには、一定地域乗り放題といったタクシーの攻撃的な運賃をもって、お客様の利便性をどんどんかなえてまいりたいと思っております。

また、そういったものをやる上で、タクシーメーターと運賃が大分離れてまいりますので、そこにおいて、ソフトメーターというもの、そして、アプリというものでどんどん料金を柔軟に変えることができれば、そういったものに対応できると思っておりまして、そのベースとなるスマホアプリも全国おのおのの事業者で100種類以上、自社のアプリを出しておりますし、昨今はUberさんとか滴滴さんといったような、外ではライドシェアをやっているけれども、日本ではさすがにライドシェアは最近やらないよと、法令遵守でタクシーですと言っている方が多いので、そういった方ときちんと連携するということもある

と思います。

また、さまざまなDeNAさんとかソニーさんとか、いろいろな方がタクシーのアプリの業界に参入、または参入を表明していただいております、例えばドコモさんとかはAIタクシーと称して、タクシーがどちらに行ったら生産性が上がるか、お客様がいるかといったことを示唆するような取り組み、こういったことを取り組んでまいりたいと思っております。

ここからは田中副会長にバトンを渡します。

田中地域交通委員長 福岡の田中でございます。

全国のタクシー協会の副会長兼、6年前から地域交通委員長、その前はタクシー類似行為対策委員長というのをやらせていただきました。このタクシーの類似行為対策委員長というのは何をやってたかということ、その当時、東京とか大都会とかと違って、地方都市では運転代行がもうどんどん増殖して、それがタクシー事業を完全に圧迫していた。また、圧迫するだけではなく、運転代行業の中には、要は反社会的勢力と言われる暴力団の人たちの資金源になっている部分がかかなり大きかったということで、国交省さんと警察と一緒に、それを何とかできないか。ただ、認可をしたものを要はすぐ取り消しというのは調べるのも大変なので、先ほど川鍋会長がおっしゃったように、人を運ぶ部分に関しては二種免許を持ってもらおうということで、その規制をしていただいただけでもかなり増殖がとまりました。

そういうものもありますし、また、地方のタクシーを説明する上で皆様にお耳をかしていただきたい部分があるのですが、現状の数字でございます。ここには、皆さんにはまだお配りしていないと思いますが、全国47都道府県のタクシーの1日1台当たりの平均売り上げというのが28年度で3万125円でございます。この3万125円を超している都道府県というのは47のうち5だけです。東京、神奈川、埼玉、千葉、愛知。それ以下のところは平均以下なのです。そんな中で、また地方の地方では、第二の人生を送る方の就職先にかかなりなっていて、東京こそ五十数歳に下がりましたけれども、地方の平均に行っていないようなところというのは、もう62とか63歳ぐらいに上がってきています。

そんな中で、今、地方のタクシー業界がどこに活路を見出したかといいますと、地方のお出かけ交通です。当初、私が6年前に地域交通委員長になったときには、国交省さんの調べによると、交通不便地帯というのが日本全国で6,000地域ぐらいありました。これを何とかタクシーが特別措置法の中で、一応公共交通機関とうたわれたのであれば、バス、鉄道にかかわって、タクシーがそういうところを守るべきではないかということで、徹底的にやっけてまいりました。

結果、路線で言えば6,000カ所のうち、今、4,300カ所ぐらい残り1,500まで埋めてきています。その手法としましては、要はタクシーというのは地域免許で、地域営業エリアが決まっていますので、その地域のうちの市町村に御用聞きに行っています。何か私ども、やることはないでしょうか。交通不便地帯はないでしょうか。その市長さん、町長さん、

村長さんがマニフェストとして地域の足というように書いてある場合には、必ず声をかけに行っています。そこで、私たちはこういうことをやります、ああいうことをやりますということを一生涯やって、これがまた今、交通不便地帯とか過疎地がどんどんふえていきますので、もっと加速しなければいけないと思うのですが、当初の目標の6,000カ所というのは、あと一、二年で達成できるのではないかなと思っております。

そうこうしているうちに、もう一つ言いますと、貞包氏は私どもの北九州の会員でございまして、私が北九州の会長で、貞包さんは副会長です。協会の中ではこんな話、一切出ないし、逆に貞包さんは二種免許をどう守ろうかとかという話を協会の中でしている方です。それがなぜこんなことになったのかというのは非常に疑問で、特に貞包氏の声を聞かなかったわけでもなく、彼は福岡県の副会長でもあるので、発言する場は幾らでもあるにもかかわらず、こういうものを外に出すということに対して、今、本人も多少後悔しているみたいですが、福岡県としても大変迷惑しているところがございます。

そういう中で、今、地方のタクシーがこれから生き残っていく方策として、先ほど言いましたようにお出かけ交通というのを今、一生涯懸命やっています。もう一つは、妊産婦さんのためのママサポート、妊産婦サポートタクシー。その地域での徘徊高齢者の見守り、子供の見守り。こういう地域でぐるぐる回っているタクシーを地域のインフラとして考えたときに何ができるかということを行行政とだけでなく、例えば九州の場合は九州電力さんと組んで、九州電力さんのサービスプログラムの中にタクシーの見守りだとか、そういうものも入れてもらっていますし、ドラッグストアに買い物に来る高齢者の方々へのいろいろなサービスの提供というの、足としてサービスの提供をしている。これが今、大変地方の60を過ぎたぐらいのドライバーのモチベーションにつながっています。かなりありがたいという言葉を直接お客さんから聞くようになって、これが今、モチベーションにつながっています。

また、先ほど言いましたお出かけ交通が、まだ積算はできていませんけれども、私どもが石川県の加賀市というところでやっているのですが、路線バスがあったときには月に200~300人しか乗っていないお客さんが、ドア・ツー・ドアのサービスでお出かけ交通をやってから、月に平均2,000人ぐらいが移動するようになりました。そこで、その市町村から言われたのは、もしかすると医療費が減ったかもしれない。お出かけする機会がふえたので医療費が減ったかもしれないということで、今、その加賀市内のみならず、加賀から小松までの間、6市町村が一体となって、それぞれ今まで観光だとかMICEだとか、いろいろなものを取り組んでいたのを1つにまとめてオール加賀会議というのをつくられまして、その中でお出かけ交通を含んだタクシーサービスというのを展開して、これもかなりうまくいっております。

ただ、なぜそれが皆さんのところに伝わらないのかという私の個人的な見解ですが、タクシーが公共交通機関と言われたのは、実はタクシー特別措置法ができた10年前です。そのタクシーの特別措置法というのは業者もしくは関係者しか見ない法律で、これが

だんだん広まってきたというのは、交通基本法の中にタクシーが公共交通機関だとうたわれたほんの数年前です。その中で、今、例えば福岡県の例を申しますと、福岡県全体で60の市町村がございます。60の市町村を私と福岡の運輸支局で回りました。タクシーはこういことができます、ああいことができます、このところを手伝わせてくださいというのを全市町村、回っています。今ではそれが47都道府県、今のところ主要な25の市町村にタクシー業界が回って、いろいろな取り組みが行われているところです。

そんな中、このライドシェアみたいなものだとか貞包氏が言ったような自家用有償の規制緩和みたいな話が出てくると、例えば今までもうかっているとされているようですが、お出かけ交通は一銭ももうかいていません。ただ、地域のために何かができるのかなということと、今回の交通基本法の中で赤字補填の何%まではしていただけるということの中で、これは今、成り立っている仕事でございます。

これがなくなると、では、何でもいいよという話になると、今まで四千数百カ所、タクシー業界でカバーしていたところが多分成り立たなくなります。これは非常に大きな問題だと思いますし、また、それが当たり前だと思って使われているお客さんがどんどんふえてきている中で、こういう新たなものというのは、時期は今ではないなというのがはっきり私は断言できると思います。

そういうことをしながら、今、タクシーは先ほど会長も言いましたように、働き方改革という中で、3年後からは一般産業と同じ週40時間というものが課せられてきます。人手不足は確かに人手不足ですけれども、これはタクシー業界に限ったことではないのです。それをどううまくやるのかというのは、ITだとかいろいろなものを活用しながら効率的な運用をしていくというのは地方もやっているところがございますし、また、インバウンドの海外の方への取り組みとして、翻訳機を入れたり、例えばうちでは自由に利用できますが、24時間の17カ国語のコールセンターを置いています。そこでタクシーの運転手がコールセンターと連絡をとって海外の人たちと連絡をとってやっていくとか、いろいろな取り組みをいっぱいやっているのですけれども、これがまた1つの営業区域の中では有名なのですが、外の区域に行くとそれが出ていくのがなかなか厳しいというので徐々に広がっていった現状でございます。

とにかく、今、一番危惧しているのは、運転代行、もしくは三十数年前に沖縄ではやった軽貨物という制度があるのですが、この軽貨物というのは、違法なトラック事業者が腕時計を運びますよ、その腕時計をつけているお客さんも運びますよで安い値段でやっていた。タクシー業界がかなりひどい目に遭った。これが一応禁止になったわけです。

次、先ほど言った運転代行。運転代行も、運転代行に営業区域はございませんので、その営業区域を超えての運転代行、特に繁華街などは運転代行で駐車違反だとかこういうものがあふれてしまいました。そういうところをまた復活させるような制度、私どもはライドシェアも自家用有償の規制緩和も、これに当たると思います。

また、特に今は日本一安全な町になりましたが、私どもの北九州は暴力団でかなりここ

数年、有名になりました。こういう地域というのはたくさん地方にはございまして、その中の資金源の1つとして白タク行為というのがすごく行われていました。飲んで帰るとき、飲み屋のお姉さんたちを運ぶとき、白タクで運ぶ。こういうものを例えば今、ライドシェアというUberだとか滴滴とかの大手ばかりに考えますけれども、要はこんなソフトは誰でもつくれるソフトなので、これを暴力団がつくって、その資金源になっては困るなというのが一番私どもの感じているところでございます。

とにかくやっていることはいっぱいあるのですけれども、それは皆様方にお配りしているタクシー業界の取り組みというものがこの中にございます。こういうものの中に、これはただ1冊ですけれども、これの4,000カ所分がまだタクシー業界の中にはございますので、ぜひこれを一度ごらんいただいて、こんなこともやっているのだという認識をしていただきたいと思えます。

もう一つだけ、最後に済みません。今、タクシー業界というのは、タクシー特別措置法の最終段階に入っています。これは何かといいますと、労働者保護のためにタクシーの労働者の待遇を上げていこう。ここ数年、今でこそ大分景気はよくなってきましたけれども、景気が悪くなったので、タクシーの適正台数が多いのではないかとということで、地域別に適正台数を算出して、自主的に減車だとか休車をしている状況でございまして。そんな中で、増車にも当たるような自家用有償だとかライドシェアが出てくると、ますます今までこの10年間、何をやってきたのかということが非常に疑問になり、今、地方の業界では、かなりこれが問題になっています。

やはり先ほど言いましたように47都道府県の1位は東京で、東京の1日1台当たりの売り上げは4万8,584円です。一番下は宮崎県の1万5,928円です。ここで同じ車を買って、同じ保険料を払い、残る金額がどうかということを考えていただければよくわかると思えますし、また、そこで働いている方が20万人以上、60歳以上の方々がいます。この人たちをそのままにして新しい方策をとるとというのが果たして地方都市のためになるのかということもぜひお考えいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

川鍋会長 済みません、議長。1点、私、忘れてしまったものがありまして、3ページ、戻りまして三和交通さんの提案というのもタクシー事業者、今回2つ、今、三ヶ森さんから出たのに思わず熱が入ってしまって、済みません、すっ飛ばしてしまったので、三和交通さんの提案、こちらもございまして、シンプルに申し上げれば、先ほどの三ヶ森タクシーさんの提案が我々にとってみれば白タクだという認識であるとすれば、この三和交通さんの提案は言ってみれば白トラックというか、白貨物というのに当たるといって我々は理解しておりまして、場合によっては貨物をやりたいのであれば、その営業所があって運行管理する体制がありますので、別の車を買って、その貨物の認可を受けてやるというのが現段階での王道かと思われまして、やはりそういった形で実際にやっている事業者もございまして。

したがって、これはこれで、また貨物をやるのであれば、貨物自動車運送事業そのもの

の認可を受けてやるというのがやはり王道ではないかというように考えて、こちらに見解として示させていただいております。

失礼いたしました。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明に関して、御意見、御質問をお願いします。

八代委員、どうぞ。

八代委員 ありがとうございます。

タクシー事業者としていろいろ前向きなことをやっていただいたことはよくわかりました。ただ、この規制改革推進会議というのは国交省とは違う考え方をしているわけで、その辺の区別がついておられないのではないかと思います。例えばタクシー事業協会の総意でないというのは、国交省にはそれでいいと思うのですけれども、我々は余り協会の総意ということの評価していないのです。つまり、例えば、ヤマトが宅配便を始めたときに、全然、貨物業界の総意ではなかったわけでした。だから、ああいうイノベーションが起って、貨物業界もそれによって、結果的に潤っているわけです。だから、同じように総意ということが絶対善ではなくて、むしろ、個々の事業者が新しいアイデアを出して切磋琢磨して、そこからタクシー業界のまた新しい道が出てくるのではないかと思います。

規制緩和に暴力団が付け込むというのは逆で、むしろ利用者のニーズがあるにも関わらず、規制で禁止されているビジネスが暴力団の資金源になるというのは、かつての米国の禁酒法でも同じわけです。きちっとしたルールをつくって堂々とビジネスができれば暴力団の付け込むすきはないわけですし、まさにそういう考え方の違いというのを理解していただきたいと思います。

特に最後に言われた、旅客と貨物を一緒にやりたかったら別途免許を取って専用車を買ってやれというのは、今後の人口減少社会で特に過疎地域では、非効率ではないでしょうか。先ほどおっしゃいましたが、交通不便地域がまだタクシー協会の努力によって減ったとはいえ1,500カ所もある。そこではもうタクシーも事業としては成り立たないわけで、そこに住んでいる人の利便性と考えると、当然ながらライドシェアとか貨客混載も必要になってくるわけです。タクシー協会も自家用無償運送等とうまく共存するためにどうしたらいいかということを考えていかないといけないのではないかと。

最後に適正台数の減車をやっていると言っておられましたが、これは我々から見れば需給調整そのものであって、事業者の利益のために採算が取れるところまでタクシーの数を減らす行為はカルテルそのものなのです。ですから、それはむしろ望ましくないわけですし、利用者のために何が必要かという観点から考えていただきたい。これは長期的に見ればタクシー業界の利益とも決して矛盾しないわけだと思えます。

最後に副会長様が、「時期は今ではない」とおっしゃったのですが、では、いつなら今なのかということもぜひ教えていただければ幸いです。

働き方の改革ももちろん大事ですけれども、だからこそ、今みたいに運転手が徹夜する

ような働き方ではなくて、運転手も週40時間労働で交代する。そのためにはどうしたらいいかというのは当然のことです。とにかく人口減少社会で、過疎地域ではもう普通のビジネスが成り立たない。そのときにどうしたらいいかということを考えるのがタクシー業界であり、この規制改革会議の役割であると思っております。

大田議長 御意見も含まれていましたが、何かコメントや、時期はいつかという質問への答えをお願いします。

田中地域交通委員長 今、全タク連の中でも、いろいろなことに対していろいろな方面に働きかけて、こういうものを変えてくれと言っているわけです。その中で、例えば1.5種免許みたいな話になってくると、今まで二種免許をこうしてほしい、ああしてほしい。それをどういう段階でなっていこうかということを考えている業界にとって、では、いきなり1.5だとか普通免許でいいよというのは、これは乱暴かなと思います。

ただ、二種免許に関しては、要は道路運送法の試験と地理試験といろいろな意味で勉強もしているし、高い技術を持っている部分もあると思うのです。それを今までそこらじゅうに走っているような主婦だとか学生にやらせていいのかというのは甚だ疑問です。

もう一つ、暴力団どうのこうのというのは、要は例えば業界がやっていたのではなくて、運転代行業という新しい業態が出てきて、そこが暴力団の資金源になっているわけです。だから、要はタクシー会社が暴力団の資金源のようなものは絶対ないですし、その辺のところはよく地方のことも御理解いただきたいなと思います。

確かに台数を減らせという問題に関しては、一時期ふえ過ぎたものを減らせということに関して、それぞれのときで自分たちで需給調整をしているのは間違いないですけれども、ただ、こういういろいろなことが起きている。しかも、今、タクシーの特別措置法が起きている最後の段階、仕上げの段階で、各地域で地域計画というのを立てて、それが地域公共交通会議で策定されているわけです。これは市町村を交えて、これで行こうという段階で、それは関係ないからこれをやりなさいというのは、では、一体それは何だったのだろうかという話になると思うのです。それは当然、規制改革会議が、厳しい中でもこういうことをやることによって、新しい仕事を生んだり、新しい仕組みを生むというのは十分わかっていることですけれども、ただ、それをいきなりやられると、地方の地方というのは多分産業がほとんど成り立たなくなる。それを成り立たせるためにどうするのかというのを一生懸命考えて、専業だけではだめなので、協業しましょう、兼業しましょうということを今、考えているのです。

ただ、それも今の法律の中、相手の業界、相手の業種もひっくり返さずに、その地方の中で何とかできないかなというのを模索している段階で、いきなり何でもやっていいですよという話になると、例えば介護事業でヘルパーに資格のない人を使わせていいのですかというようなところにも行ってしまうような気がして、だから、この辺は何も考えていないのではなくて、その地域がそういう状況に、先ほど言った、要は5万円のところと1万5,000円のところではやれる手が違うのです。だから、それがきちっとその地域がそうなる

まで頑張っていきたいのだ。それをするために、要は時期が今ではない。もっと先に、例えばそこで働く人たちが全員80歳になってしまいましたといったら、それはそういう者がいたり、外国人の労働者が必要になったりする可能性がありますけれども、まだまだ業界とすれば、タクシードライバーだとか輸送サービスに対して、先ほど会長が言ったように女性だとか若年者だとかというところに対してのアプローチが足りていないので、こういうところを全てやってからやりたい、考えたいなということでございます。

大田議長 吉田委員、どうぞ。

吉田委員 ありがとうございます。

先ほどおっしゃった共存共栄の構想もあるというのは、ぜひそれをお考えいただきたいなと思うのです。英国の事例があって、去年、Uberを全面禁止に走りましたね。これは政治的な動きもあったといろいろ言われているのですが、マーケットは大ショックを受けました。英国は、あれほどタクシーのライセンスを取るのが大変で、タクシーの運転手さんというのはそれなりの社会的ステータスもあるぐらい、皆さん立派なのです。ただ、料金が高い。そんなそこまで払わなくても、今見えるそこに行きたいのだけれども、ピンヒールがきょう、もう靴ずれしてしまって歩けないみたいな、そんないろいろな事情がある中で、やはり消費者とするとオプションが欲しいのです。だから、今、Uberを復活させるというのはかなりブーイングも上がっているという事情もありますということを少しお含みおきいただきたいと思います。

おっしゃることは本当によくわかるので、安全で安心できちっとした人たちにとにかくあるべきサービスをというのもあるのですけれども、もう家がそこに見えるが、子供を抱えて子供がおしっこかと言うから、Uberの便利なのは、助けてと言うと、そこでふっと走っている人がぴぴっとか急にUberになってくれるわけです。きゅっと着いてくれて、このフレキシビリティ。これも重要なサービスクオリティーの一つではあるのです。これぐらい、もういろいろな事情の中でみんな忙しく生きているという中で、必ずしもタクシーの人ががつつり来てくれなくても、本当に見える家の先までぱっと乗せて欲しいみたいな事情もあるので、そんなところもお含みおきください。

というのは、何が申し上げたいかという、やはり限られたリソースの中で、間、間を埋めるいろいろなサービスがある。これを提供してこそ、本当に安心で安全でみんなの喜ぶ市場が求めているサービスになると思うのです。ですから、その共存共栄のそういうビジネスモデルというのは、ぜひお考えいただきたい。そのアンブレラの中でみんな統合されるか、ぜひお考えいただきたい。

タクシーのドライバーのこれからの生活とか皆さんを守るというのはよくわかります。でも、今、我々が面している時代の過渡期というのは、それこそ、この競合ならまだいいのですけれども、今度、目に見えないものとの競合です。AIとか自動運転であるとか、そういう中への次のまた新しいステップ、体を持った我々がどういようなことで自分たちの食いぶちを守っていくかという、そこも考えていかなければいけないということを考え

ると、そのタクシー会社さんだけが敵とは言っていないと思うのですが、相手ではなく、先ほど八代先生がおっしゃったように、もっと市場にサンクションされないように、淘汰されないように、新しいものを常に常にお考えいただきたいと思います。

大田議長 何かコメントがありますでしょうか。

田中地域交通委員長 いろいろなことがあって、やはりタクシー業界は広報不足というのもあるのです。これをもっと徹底的にやっていかなければいけない。今、おっしゃったように、AIだとか自動運転だとか、それはやっているところは完全に実証実験にまで参加してやっているわけです。地方交通に関しても自動運転でお出かけ交通できないかというところも参加していますけれども、まだまだそれが実用化される段階にはないということで皆さんにお伝えしていないだけだと思います。

だから、やはりUberにしても何にしても、今、政治的とおっしゃいましたけれども、基本的にはヨーロッパでは何で禁止になったかと私も調べに行ったのですが、要は片手間にやるバイト的な感覚の者がほとんど本業になってしまって、本業になったところで地方行政に対する要は所得税だとか社会保険料みたいなものを納めない人がふえてきてしまって、それが地方の行政を圧迫したというのが、私が見に行き、それぞれの地方の行政に行ったところの答えです。だから、この辺のところも少しは考えていただきたいなというところがあります。

大田議長 安念委員、どうぞ。

安念委員 資料1-1の1ページ目の下から2つ目のところで、タクシー事業者が自家用有償運送の主体となるということは云々の文ですが、ここでいう自家用有償運送というのは道路運送法に定めるところの自家用有償運送のことを指して使っておられるのでしょうか。もしそうだとすると、自家用有償運送にも幾つかの類型がありますが、公共交通空白地に関するものであった場合を念頭に置くとしたしまして、そうすると、タクシー事業者がそうした公共運送空白地で自家用有償運送を行うことにどういうデメリットというか、どういうリスクがございましょうか。

別にタクシー事業者は他の自家用有償運送を営むものよりも規制を下げてくださいと言っているわけではなくて、規制は規制で受けるということを行っているだけなので、たまたまタクシー事業者である者が自家用有償運送もやるというだけのことに何か問題があるというようにお考えでしょうか。

川鍋会長 ずっと私も皆様の過去3回の議論を勉強させていただいて、どうしてもそこはボタンのかけ違いというか、皆様、すごい前向きな方でぐんぐんとなると、今、せっかく新しいそういう有償運送というものがあって、それを広げていけばいいではないかというお考えだと思うのです。ただ、前提がずれていますのは、やはり我々にとっては、大変お恥ずかしい話、有償運送というのはじくじたるものでして、なぜならば、本当はタクシーが頑張らなければいけない。それが国民の期待している安全のレベルで、だから、どうしてもだめなところの例外中の例外中の例外ぐらいで、こういうものをつくらざるを得な

かったという状況。

したがって、言うなれば、この有償運送というのが本当はなくなるべくタクシー業界がしっかりとやっていく必要があるというのがまず第一でして、逆に有償運送が主で、それを戻ってくるというのは主従が逆というように我々は捉えておりまして、あくまでタクシー事業者に課せられた安全、そして、今、それがまた働き方改革の中で、上積みの方角に行っている。

こういう中で、あくまで自家用有償運送をやるというのは例外中の例外であるという、そこがどうしてもずれているところかなと思っていまして、ですから、そちらをタクシーがやるというのであれば、むしろ、タクシーはタクシー事業をきちっと成り立たせるようにさらなる創意工夫をすべきですし、そういったことは、今まではできなかったことであっても、先ほど吉田委員からあったように、AIで本当にドコモさんとかはドコモの携帯の情報で、どこにお客様がいるかと、あれを使うとヒートマップ、本当に運転手の売り上げが1割5分ぐらい上がるのです。あくまで必死に頑張っている運転手という前提です。やる気のない運転手はさておき、必死に頑張る者にとっては、要するにお客様を見えるようにするだけで相当上がったりますので、ITというものをもっともっと早く大胆に活用することによって、十二分にタクシーの運行も今の海外のライドシェアというものが与えているレベルまで行くのではないかと私は思っております。

大田議長 今の点に関して、川鍋さんがお話くださった資料には、三ヶ森タクシーさんの提案は「国民の安全を脅かす」と書かれております。しかし、今、安念委員から出たように、NPOであれば認められているわけですね。安全という観点から言えば、NPOが営利法人かは関係がないわけで、国民の安全をなぜ脅かすのでしょうか。

前回、川鍋さんにおいでいただいたときに、「事業責任、運行の責任を負うか負わないか」というところは、インターネットの世界から出てきたライドシェアの皆さんと運輸業から出てくる我々とでとり方の違いがある」という御発言をしてくださって、本当にそうだろうなと思いました。したがって、運行管理をNPO法人ではなくてタクシー事業者がやるのであればもっといいのではないかとということで、私どもは三ヶ森タクシーさんの提案をしっかりと受けとめているのです。

この点、いかがでしょうか。

川鍋会長 それは1つにはNPOでも認められているというのは、積極的にNPOでいいというわけではないという理解なのです。すなわち、NPOで本当にしっかりとしたタクシー事業者が行っているようなコストをかけられていませんので、例えば最初に私が申し上げたようなアルコールチェック、健康診断、SARS検査、脳疾患、こういったものがNPOでそれをするまでのコスト及び運行管理、整備管理はできておりませんので、したがって、NPO法人を是とするのではなく、本当は、NPOは恐らく安全性が劣っているのだと思います。だけれども、それでないとしようがないという苦肉の策、窮余の策として、半ば言ってみれば一時的に認められているものであって、したがって、私にとってはNPOでやれるものが、NPOは

もちろん財源が十分あれば別ですけれども、タクシー業界がやっているぐらいの運行管理、整備管理は果たしていないという認識で私はおります。したがって、有償運送というものの自体が窮余の策であって、そのレベルまでおりてきてさらにやればいいのかというわけではないというのが1点目。

では、三ヶ森さんがよほどすばらしい革命的な、スティーブ・ジョブズか誰かのように何か新しいことを彼らがやればできるかということ、三ヶ森さんは我々の仲間の一人としてずっとやってきておりますし、その手法もわかっておりますので、そこでもし新しい手法があるなら、もうタクシー事業のほうで発揮していただければむしろいいわけで、それが新たにこの形になると、今、三ヶ森さんがタクシー事業者に課されているだけの整備管理及び安全運行管理を満たせるとは私は考えておりませんので、したがって、白タク行為になってしまうというような見解です。

大田議長 安易なコストカットはいけない、これはそのとおりです。コストをかけているから安全だということを主張しておられるのですが、他方で、先ほどお話のあった地域の「お出かけ交通」のように日常の足としてタクシーサービスを使いたいという消費者は地方だけではなく、都市部にもたくさんいます。頻繁に通院するときや、買い物のときに、気兼ねなく利用したい、毎日のようにタクシーを利用したいという消費者はいます。しかし、タクシーはやはり高い。何とかこのニーズとの両立を考えられないのか。コストカットがあたかも一概に悪いことのおっしゃるのですが、安全性と両立させた上で、より安価な料金で利便性の高いサービスを考えられないのだろうかということで、私どもはこれまで一生懸命、議論してきております。コストカットをしたらだめなのだということではなくて、より新しいサービスを見つけたいということで、きょうも議論しております。

以上は意見です。その上で質問が2つあります。

1つは、請負や委任は管理できないからよくないということですが、直接雇用であればいいのではないのでしょうか。これが質問の1です。

次に、三和交通さんの御提案を却下しておられます。きょう第一交通さんもいらしているので、第一交通さんがやっておられる便利屋タクシーは三和交通さんの提案とどこが違うのでしょうか。

田中地域交通委員長 まず最初の御質問ですけれども、タクシー代が高いというのは、例えば乗り合いタクシーとかは1回200円とか100円とか300円でやっています。通常のタクシーを使うと、東京だったら410円かかるかもしれないし、地方だったらかかりますけれども、例えばタクシー代の回数券みたいなものもやっていますし、いろいろなことをいろいろな地域でやっているわけです。

例えば先ほど話した石川県の加賀市だとか、ほとんどのところはお年寄りが乗るので、200円とか300円で、相乗りで乗れるようにはなっています。だから、それをたとえ1人しか乗らなくても、200円なら200円、300円なら300円という形で運行はしています。ただ、それが全てのものになってしまうと小さいバスと何ら変わらなくなってしまうので、タク

シーはタクシーとしてドア・ツー・ドアのマンツーマンサービスというところから始まったサービスとすれば、先ほどの1日当たりの売り上げもありますように、そういう交通関係で不便さを感じている方、こういう方々にはそれぐらいの値段でやっています。

また、都市型でなぜできないのかということですが、もう実はやっています。例えば北九州などは、山の丘の上と丘の下で、1回100円で、相乗りタクシーで運行しています。「やまさかタクシー」というもので、こういうものはきちっと申請をしていけばできるような仕事でございます。ただし、乗り合いの資格を取らなければいけないということで、これはそんな難しいものではないので、それに関しては、特に例えば福岡でもそうですし、昔の偉い人たちは高いところに住みたがったので、その人たちが年をとってくるとだんだん、おりるのはいいけれども、上がるのが難しいというような地域がもう日本全国でふえてきています。そういうところに関して、ただの交通不便地帯ではなくて、要は肉体的にそういうところを上り下りするのが厳しいという方々に対してのサービスというの、もう既にタクシー業界では展開しています。

もう一つ、私どもの便利屋タクシー。この便利屋タクシーというのも一回一回、いろいろな認可とか許可を取るのですけれども、タクシーの業法の中の救援事業という項目があります。その救援事業の中の1項目をとってやっています。例えば買い物代行もやっています。お墓参りの代行もやっています。もうとにかく、お弁当も買っていきます。ただし、要は人が乗らないときには本当は料金を取っていいと言われているのですけれども、それは余り取っていません。例えばお墓参りの代行のときは、お墓の階段を上るのがきつことから、お墓まで連れて行って、車の中で待っていてもらっています。それで運転手がお墓を掃除して、写真を撮って帰ってきています。それは運賃料金だけでやっています。

例えば台風が来ると塀が壊れた、電気が切れた、こういうものは地方のタクシーというのは、みんな要はボランティアではないけれども、本当は金を取ればできるかもしれないが、自分も地域の住民だし、そのことを考えて、そういうことをかなりのところがもうやっているわけです。だから、何かお金を取れる方法はと私も考えたいのですけれども、今のところ、なかなかそういうものが見つからないので、とりあえず、それプラスということをやっています。

また、タクシー会社とすれば、今、女性の活用ということで、国交省さんのほうも女性ドライバーに優しいタクシー会社の認定制度みたいなものがあって、これをやっています。当社は今、230ぐらい営業所がありますけれども、ほぼ全営業所で取っています。こういうものがどんどんふえてきて、意識が変わってきていると思うのです。だから、そういうところで先ほど会長も言いましたように、今はタクシーの道路運送業者、その次が福祉有償、次が自家用有償、NPO、ライドシェアとなっていますけれども、どこもやってはいけないとなっていないのです。タクシーがやらない、やれないところに関しては、中で次の段階がありますよという段階で、今、成立しているのです、何もこの辺のところを規制緩和しなくても、この辺でございちゃございちゃやっておけばできるのではないかとというのが私たちの考え

方です。

それと、もう一つは、タクシー事業といえば、今、本当に全国で650ぐらいの営業区域に分かれています。その営業区域の中の事業者、協会がそれぞれの市町村、今回で4回目、4周目を回っています。4周目、回った中で1点、問題があるなと思ったのは、小さい行政には担当者がいないのです。それをできる担当者がいません。やり方がわからない。では、こちらがやりましょうというので時間がかかっている部分もあります。だから、その辺のところを今、地方の運輸局、運輸支局と地方の業界の関係者が、とにかくかなりの頻度で回っています。あと議会だとか市議会、町議会、村議会と話をし、こういうところで何かできませんかという話も、こちらから御用聞きのようにかなりやっている最中です。だから、その辺のところを少し御理解いただいて、この辺のところを規制緩和するのではなくて、例えば補助金をもっと出せとかというところに議論をしていただきたいというのが正直なところでございます。

大田議長 乗り合いタクシーは基本的に補助金を受けてやっているわけですね。赤字補填がなされている。

田中地域交通委員長 赤字補填の部分の数%です。

大田議長 行政から補助金が出ているサービスを日本全国津々浦々に、交通不便地域がなくなるまでやるのが果たして持続可能なのか疑問です。民間の活力を使って、補助金なしで事業できる形態を創意工夫することができれば、そのほうがいいのではないのでしょうか。

先ほど、公共交通空白地域でのNPO法人の活用について、川鍋さんからは内心じくじたるものがあると、本来はタクシーが出ていくべきだった、と。もし、そこにタクシーが民間事業として出ていけるのなら、それに越したことはないのではないのでしょうか。私どもがずっと議論しているのはそのことです。

田中地域交通委員長 それは、もうそのとおりだと思います。ただし、もう一つ裏で言えば、要はそういう地域というのはバスをやっても電車をやってもだめだった地域なのです。そういうところで、そこも民間がやっていたり、国鉄がやっていたり、市がやっていたり、行政がやっていたりとするところだめだった。ただし、行政にはそんなお金がたぐさないので、月5万円赤字だったら4万円を補助しますよとか、要は補助をしたとしても全部黒字になっていません。

だから、そういうところの中で、今、それぞれの市町村も一般財政というのは厳しいと思うので、その辺のところをなるべく使わないで、また新しいサービスをして、毎年同じ金額の補助をもらおうというような制度にはなっていないので、これで採算があって、例えば観光まで含めて何かできるといえば、そういうところにシフトはしていく。ただし、今は本当に高齢者、足の悪い方、バスがなくなってしまったところ、電車がなくなってしまったところに対して、その大量輸送機関のかわりに10分の1ぐらいの補助をいただいて、その地域の交通を維持しているというのが実態なので、それは、その地域地域によって

違うと思うのです。それを一概に全部補助がないからと、補助がなくてもやっている会社はいっぱいあるし、私どもでも補助をもらっているのは、160路線の半分ぐらい、うちはお出かけ交通をやっているのですけれども、その半分もありません。もうそこはえいやと、とにかく新聞広告に5万円で求人するよりは、月5万円ぐらいだったら我慢しようぜという中でやって、ほかのところでもうけさせていたでこうということで、今、やっています。

これは岡山でも大問題になりましたが、両備バスさんというのが三十何路線、地域の足としてやっていたけれども、その一番もうかるところに規制緩和の中で新しいバス会社がぼんと出てきてしまった。そうしたら、要は当然同じ路線で安ければ、安いほうに乗ってしまうので、両備バスさんは1回取り下げてしまいました。そうすると、同じ三十何路線の中でその路線があるからほかの路線もカバーできていたところをおいしいところだけ食べられてしまったので、両備さんはやっていけないということで全体を取り下げしていますが、そういうことも規制緩和、もしくは新たにおいしいところだけ出るといけないように考えていかなければいけないと思います。

大田議長 直接雇用ならいいのではないかという質問については、いかがでしょうか。

川鍋会長 済みません、私も不勉強で、請負や委任がいいかということについて、過去のいろいろ議事録を見させていただいて、それはよくないということだと思いますし、直接雇用かどうかということにおいては、直接雇用すれば当然ある一定時間以上、雇用契約がある上で働いていただければ、社会保険料をきちっと払うことにもなりますし、そういった面では直接雇用というのが我々の形態としては合っているというような認識でございます。

結局、先ほどから民間の活力、創意工夫ということなのですが、それほどまでに我々タクシー事業者が創意工夫できていないのか、もしくは活力がないのかということにおいては、それぞれの見方でございますけれども、我々はやはりぎりぎりの中で、そんなにウハウハしながら高い利益率をエンジョイしながらやっているわけではございません。法定の利潤が約2%でございますし、それでコストを削れと言っても、結局、社会保険料を削るか。だとすれば、社会保険料を削った部分はどこかほかで負担しなければいけないわけです。

ですから、やはり我々としては、きちっとした雇用責任の上で、きちっと社会保険料も払いながらやるべき事業だというように思っておりますし、そういった意味で、コストをもちろん削りたい。しかし、多様なニーズというのを追求していけばコストがかかる。ぶっちゃけ、もうただ運んでというのが一番いいわけなので。でも、とある地方のタクシー事業所に行って、もう60代のおじいちゃん運転手の脇について、私も1日タクシー営業をやりましてけれども、結局その少し足の悪いおばあちゃんの買い物と一緒に行って、ずっと買い物に回って、もう全部勝手知ったる形でサービスを提供しながらやって、それでいてコストカットとなると、その運転手の給料を下げることになるのです。

では、その運転手の給料はどれほどかということ、もうこれもカツカツのギリギリで、本

人もそれで食っていけなかったら、今度、社会保険何がしかの手当を受けることになるのです。それよりは自活してきちっとやったほうがいいわけで、ですから、そういう意味で、我々も我々なりに、規制でがんじがらめで、そんな非効率が生じているということにおいては、そういったものがあれば皆様に御協力いただいてどんどん変えていきたいと思いません。

大田議長 今のタクシー事業に非効率があるとか、創意工夫が足りないとか、そういうことは全く申し上げておりません。先ほど吉田委員が言われたように、利用者にとってオプション、選択肢があっているのではないかと。乗り合いタクシーもいいけれども、乗り合いタクシーが動いていない地域もあるわけで、そこは多様な選択肢があっているのではないかと。誤解のないようにお受けとめいただければと思います。

川鍋会長 ありがとうございます。

大田議長 救援タクシーについては、三和交通さんの御提案も救援タクシーの範囲が明確ではないということにありましたので、これは国土交通省さんから救援タクシーの範囲について、今まで話題になったことを全て含めて、改めて書面で、救援タクシーでここが認められ、ここは認められない、そしてその根拠は何か、ということを示していただければと思います。

では、吉田委員、どうぞ。

吉田委員 30秒で終わります。

今、本当に必要なものは、多分タクシー業界さんが一枚岩になることだと思うのです。コストをかけてらっしゃる、コストをかけてらっしゃるといのは、多分キーポイントだと思っていて、コストがかけられる状況にある方々がコストをかけられない方々を巻き取っていくことができる時代になりました。なぜならば、それがITなのだと思うのです。広告とITの2つだと思っている。ここでみんながもうかる仕組みのプラットフォームをつくってくだされば、巻き取って、そこで彼らが生かせるようなポジショニングをつくるプラットフォームになればいいのだと思うのです。川鍋社長などはそんなアイデアはいっぱいおありになるのですから、まずテクノロジーで巻き取っていく。これが今のトレンドではないですか。そこをやっていただかないといけないのだろうな。

先ほどのドコモは私も少し勉強をしてみようと思うのですが、ヒートマップ、物すごいおもしろいですね。どうやって、やっているのだろう。だけれども、あそこに人がいて、タクシーを欲しがっているという予測までするわけではないですか。そんなもの、この三ヶ森タクシーさんが使えたら、どんなにもっと効率的にこういう方々が、それが我々消費者は欲しいわけです。ITを使うパイが広がればコストも下がっていくわけですね。やり方は絶対あるのだと思うのだけれども、一枚岩になっていないな。一枚岩になっていないときにディスラプターが出てきてしまったようなものです。それはおいしくない図式になってしまったわけですね。ここをぜひリーダーシップをとって、でも、リーダーシップというのは私についてこいではなくて、今はITです。テクノロジーです。このプラットフォー

ムにみんな賛同していきますので、そうやってまとめられるというのがいいのではないかなと思いました。

川鍋会長 ありがとうございます。勉強します。

大田議長 それでは、金丸議長代理、お願いします。

金丸議長代理 ありがとうございます。

川鍋さんに質問したいのですけれども、きょう、いろいろな創意工夫をやってらっしゃることをお聞きしたのですが、これからのトレンドとして少子化で高齢化社会を世界で一番最初に、しかも、人口減少のグラフの下降曲線としては一番激しく変化をしていると思うのです。私は今の館山の例をお伺いしてよくわかるのですが、地域の裾野まで今の正社員モデルだともう通用しなくなっていると思うのです。今後、ますますそうなって、タクシー業界がみずからやるとしても、副業、兼業モデルを中に取り込まない限り、私は成立しないと思います。

私どもの会社は、全国の裾野まで生鮮食料品が届くか、届かないかということをやっているのですが、既に先ほどの館山の例ではないですけれども、買い物難民というのが地域ごとにいっぱい出ているのです。それがネットで出てきて、例えばスマホでも使えば、それを宅配で持って行ってくれる人があらわれたということなわけですね。それでも、その人が外出しようと思ったら外出できないということになってしまうので、正社員モデルはペイしないと思います。もともとは戦略コンサルティング会計にいらっしゃったわけだから、この業界のコンサルタントとして川鍋さんがごらんになったら、もっと冷静な判断ができるのではないかな。それが全国タクシー業界の会長の責務の一つではないかなと思いますので、よくそういうことを考えてほしいと思います。

冒頭に経費の話があったのですけれども、全体の経費に占める人件費の割合が75%とおっしゃられたのか、売りに占める人件費の割合が75%とおっしゃられたのか、前者ですか。

川鍋会長 売りに占める割合です。

金丸議長代理 では、売りに占める経費が75%だと。その経費の中に占める健康管理と車の点検とアルコールチェックにかかっている経費は何%ぐらいなのでしょう。

川鍋会長 少し待ってくださいね。今、細かい数字はないですが、こちらの「TAXI TODAY」というものの中に原価計算が8ページに入っておりまして、恐らく今、安全確保のコストは、その他経費という中の11.4%の中に含まれております。それは高い、低いはあると思いますが、少なくとも数%から5%ぐらいあると思いますし、また、その一部が最近車両の安全装備という形で、車両費の中にも入ってくると考えています。それは、その人の健康とかそういったことを除いた直接人件費以外の部分です。

金丸議長代理 そうすると、先ほど安全・安心というタクシー業のミッションみたいなお話があったのですけれども、そのうち、コストがかかっている、かかっているとおっしゃられたというのは、その数%の話だと思ってよろしいでしょうか。

川鍋会長 そうです。3～5%ぐらいだと私の直感的には今、感じております。

田中地域交通委員長 売り上げの額によると思います。低いところはパーセンテージが高くなると思います。

川鍋会長 済みません、私の場合、東京でやっておりますので。

金丸議長代理 わかりました。

大田議長 1つ目の、正社員モデルでこれからも通用するのかという質問についてはいかがですか。

川鍋会長 今、基本的に正社員モデルをやっておりますので、それがこれから通用するのかどうかというのは、もちろん日々、経営課題として捉えておりますので、ただ、今、どちらかというところ結局労働側のところに切り込んで、削減できるコストというのは社会保険料になってきてしまうのです。それ以外、ないですから。そこを削減しても、どちらにしても、その方の社会保険料というのはどこかで負担しなければいけないとすれば、やはりITによる効率化、その人が短時間でより濃い売り上げを上げられるという仕組みづくり、そのための需要予測というところに力を入れたほうが、ゼロサムでなくて効率が全体として上がるのではないかと考えております。

大田議長 ありがとうございます。

最後に1つだけ全タク連の会長さんとして伺いたいのですが、タクシー事業者は大手と中小とで大分違うと思っております。運転手さんの確保も大手と中小で違うと思えます。きょうは大手の方、お二人おいでいただいておりますが、全タク連は、中小の事業者でも忌憚なく要望を提案できる風通しのいい組織になっているのでしょうか。

川鍋会長 これはなかなか自己採点が難しいところでございまして、私、昨年6月末に前会長、私の父親と同じ33歳年上の富田前会長からバトンを引き受けました。これからはタクシー事業がやはりITを武器に、もっともっと効率化しなければいけないということで、33歳年の差がありますので、中にはたくさんの方々がいらっしゃったのをわざわざ私までバトンを渡していただいたということ自体が、タクシー業界の中から変えていくのだという業界全体の意識のあらわれだと私自身、受けとめて、そして、気持ちを引き締めてやっておるところでございまして。

中小と大分違う。恐らく、それは普通の企業経営ですので、そうだと思います。それは先ほど吉田委員からもあったように、配車アプリですとか、例えば陣痛タクシーみたいなものもいざやろうとするとやはりリスクがあって、車の中で子供が生まれてしまったらどうしよう、そういったものに対して弁護士先生と相談したある意味ディスクレーマーみたいなものを我々が用意して、皆さん、もうこれをコピペしてホームページに張りつけておけばとりあえず大丈夫だから各地でやってくれというような形で、東京とか少し余裕のある人たちがつくったものを全国展開して業界全体として上げていくような仕組みづくりに今、取りかかっております。

具体的にはそういうアプリとか、あとフランチャイズとか、もちろん、M&A。例えば

タクシー業界も、もう息子が興味を示さないとか、娘しかいない。婿養子さんも他業界で働いているからこのあたりで、という形も多いので、このあたりはいろいろな形で今後も集約化というのはやはり進んでいくとは思っております。

大田議長 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。

きょうは大変熱心な議論をありがとうございました。本日の議論も踏まえまして、引き続き利用者ニーズに応える新たなタクシー等の輸送サービス実現のための環境整備に向けて、検討してまいりたいと思います。

川鍋会長、田中地域交通委員長様、お忙しい中、本当にありがとうございました。

川鍋会長 ありがとうございます。

田中地域交通委員長 ありがとうございます。

大田議長 今後とも、どうぞよろしく願いいたします。

(全国ハイヤー・タクシー連合会、国土交通省関係者退室)

大田議長 それでは、議題の「2. 官民データ活用の推進に関する意見について」、お諮りいたします。

事務局より、説明をお願いします。

西川参事官 資料2に基づきまして、御説明させていただきます。

資料2の1ページ目、1～3パラ目までが昨年までの経緯について記載しております。

官民が保有するさまざまなデータ活用のうち、地方自治体が有する個人情報非識別加工につきましては、ルール整備が各自治体の条例に委ねられております。

それについて、当会議は、昨年5月の第1次答申におきまして、この2パラ目の、
、
といったようなことについて提言したところでございます。

3パラ目ですが、その際、非識別加工・活用のルールの整備については「当面は先進的な地方自治体における条例整備を推進」しつつ、「立法措置による解決という可能性についても、地方自治体の意向を十分に踏まえて検討する」ということを総務省に求めました。

これを受けまして、総務省のほうで有識者検討会を開催しておりました。今月20日に報告書が取りまとめられ、その報告書では、4パラ目のところにあるとおり、「より効率的な非識別加工情報の作成・提供に係る仕組み」などについて、共同受託、作成組織について検討を進めるといったようなことが記載されていますが、結局のところ、まずは地方自治体のほうで国のルールに倣った条例整備を進めるということになっております。

一番最後のパラですが、このまま条例整備が進みますと、当会議が指摘したように、我が国におけるデータ活用に決定的な阻害要因が生じることになりかねない、そのような問題意識がございました。

2ページ目でございますけれども、こうした状況を踏まえ、データ活用のルールの整備の緊急性に鑑み、以下の措置を講ずべきであるということ意見を意見として出しております。端折りながらですが読み上げさせていただきます。

まず、「１．現行ルールの実効性の検証を急ぐべきである」。

２つ目のポツですが、「総務省は、地方自治体における条例整備をこれ以上進めることはやめ、個人情報保護委員会と連携して、国の行政機関、独立行政法人等及び先進的な地方自治体における非識別加工情報の活用状況を把握すべきである」。３ポツ目は省略します。

次に、「２．立法措置によるルールの整備に踏み切るべきである」。

「地方自治体における非識別加工情報についての加工・活用のルール整備は、立法措置による解決の可能性を含めて検討することが閣議決定され、総務省の有識者検討会においても、地方自治体から新たな立法措置を求める意見があった。しかし、具体的な検討がなされたと評価することはできない」。

「このため、総務省は、立法措置により統合的なルール整備が迅速になされるよう、検討を加速すべきである」。３ポツ目は省略します。

めくっていただきまして、「３．国・地方自治体の共通プラットフォームを構築し、民間事業者の利用申請を受け付けるべきである」。

３つ目のポツからですが、「行政機関等の保有するデータの利用を促進するためには、非識別加工情報だけでなく、個人情報や統計情報、オープンデータといったさまざまなデータについて、利用申請が一元的に処理されるような環境の整備が重要である」。

「このため、国は行政機関等の保有するデータの利用について、国の行政機関、独立行政法人等及び地方自治体に共通して、民間事業者の利用申請等を受け付けるプラットフォームの構築を推進すべきである」。

「また、当該プラットフォームでの経験に基づき、データ利用のルールの統一に向けた最適なルールのあり方について検討すべきである」。

簡単ですが、以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、原座長より、補足をお願いいたします。

原委員 ありがとうございます。

昨年経過の補足ですが、もともとの前提を若干補足いたしますと、個人情報保護のルールは民間の保有する情報、国の行政機関などの保有する情報については法律で定められている。一方で、自治体の保有する個人情報については都道府県や市区町村、それぞれの条例で定められているということでもあります。ここ数年、ビッグデータの活用が課題になりました。民間や国の機関の情報については、それぞれ法改正がなされて、昨年の春から匿名加工情報、非識別加工情報といったルールが施行されています。

私たちの昨年からやっておりました議論は自治体のデータ、例えば学校の教育関連のデータとか健診のデータとかいろいろあるわけですが、これをどうするのかという議論をしてきたわけです。私たちが言っておりました主張は、データの活用です。これは市とか県とかそんな単位ではなくて、もう国境を越えてデータ活用を進めていくという中ですから、

条例でルール整備をするというのは余りに無理があるのではないか。

昨年、自治体の側からもお話を伺いましたが、昨年のワーキング・グループでは、例えば佐賀県の多久市の市長さんにお越しをいただいて、彼がおっしゃったのは、もはや、こんなものは地方自治の問題ではなくて立法化を進めるべきだ。自治体の側からもそういった御意見をいただいていたわけです。これに対して総務省は、これまでの延長で、条例でやりたいということで、第1次答申に至りましたという経過でございました。

今、お話がありましたように、第1次答申以降の総務省がなさってきたことですが、結論から言うと、もう残念ながら、第1次答申の内容を全く踏まえられていないと言わざるを得ないということだと思います。立法措置の検討をなされているとは評価できませんし、また、500近い自治体で条例改正が進められつつある。このまま進みますと、まさに既に多くの自治体で条例整備がなされていますからということも理由に立法措置が難しくなりかねない。第1次答申で危惧していたようなデータ活用が阻害されるという事態が現実化しかねないということでございます。

意見書の中身は、この3点です。

自治体での条例整備をこれ以上進めることはやめて、現行ルールの実効性の検証を急ぐ。

2点目に、立法措置によるルールの整備に踏み切る。

3点目に、国・自治体共通のプラットフォームを構築するという3項目を挙げております。

ポイントは、この3項目を1項目ずつ順序立ててゆっくりやるとかそんなことではなくて、もう同時並行で早急にやっていただく必要があるということだと考えております。

以上です。

大田議長 ありがとうございます。

ただいまの御説明に関して、御意見、御質問、ありますでしょうか。

安念委員、どうぞ。

安念委員 本当に隣のワーキングで原さんにやらせてもらって申しわけないのだけれども、これはまだやっていたのですか。こういう化石みたいな話をまだやっていたわけですね。とても驚きました。

原委員 私も率直に言って1年前に議論が戻ってしまったようで、この御報告をするのがまことに申しわけない思いですけれども、戻ってしまった。

安念委員 原さんをいかなる意味でも責めているのではなくて、すごい国だなという。中国の観光客が日本に来ると懐かしい感じがすると言ったのは、私はこのまま懐かしい路線で行ったほうがいいのかと、もう最近、開き直っている。原さんの御苦勞のほどをつくづく感じました。

原委員 もう懐かしいとか言っている状態、場合ではないので、もうそろそろ、ここで何とかしたいと思っております。

大田議長 森下委員、どうぞ。

森下委員 私もこのワーキングに出ていたのですけれども、本当にこの後に出る行政手続と同じで、これは勝手に市町村がやっている、またもう一回ひどくなってやり直さなければいけない。そういう意味では、目の前で同じことが起こっているという状況ですから、これはぜひ総務省さんに頑張ってもらって法制化してもらって、やはりもう一回、やり直す。それこそ行政コストが二重手間ですから、ぜひここで決着をつけていただきたいなというように思いますので、非常にいい時期といえますが、これは意見書を出してもそのままでは意味がないので、ぜひ実行していただければと思います。

大田議長 ほかはよろしいでしょうか。

御異議がなければ、この資料2は原案のとおり決定したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

大田議長 それでは、原案のとおり、決定いたします。

議題の「3. 行政手続コスト削減に向けて」に進みます。

まず事務局より、説明をお願いいたします。

石崎参事官 それでは、資料3-2「行政手続コスト削減に向けて(見直し結果と今後の方針)」という紙をごらんください。

表紙をめくっていただきまして、目次の次にある1ページを御参照ください。

まず「1. 検討の経緯」であります。

昨年3月の規制改革会議において、2020年3月までに事業者の行政手続コストの20%以上の削減等を決定し、それを踏まえて昨年6月に各省が基本計画を策定しました。行政手続部会は、昨年8月末に2つの検討チームを設置し、集中的に点検を行い、その点検結果を踏まえて各省は基本計画を改定しております。

2ページ目「行政手続コストの計測結果と削減見通し」であります。

行政手続コストの数値化は、今回の取り組みが我が国として初めてのものです。これにより、削減効果の定量的な検証が可能となります。

(1) 各省は重点分野ごとに年間手続件数100件以上の手続について、簡素化のための計画を策定しました。

(2) 基本計画を策定した1,223本の手続のうち、主要手続530本についてコストを計測しました。

(3) 現時点でのコストは、年間3億4726万時間に上ります。事務局において統計上、算出した従業員の人件費の時間単価を乗じて金額換算すると、8,800億円と推計されます。簡素化による削減効果の見通しを集計すると、合計で毎年7700万時間、1,958億円と見込まれます。削減率では22%となります。行政手続コストは、一度簡素化すればその効果は2020年以降、毎年継続することとなります。

3ページが個別の分野ごとの表でございます。

4ページ目以下が行政手続部会による各省基本計画の見直し結果であります。主体とな

る省庁と期限を可能な限り明示しております。以下、簡単に取り組みを御紹介しますと、1の営業の許認可であります。特にデジタル化に注目して整理しましたが、オンライン手続等の率を見ますと、現状ではオンライン申請の手続がない省庁も複数あります。

そこで、少し飛ばしますが、例えば8ページであります。年間手続件数が10万件以上の項目を特記しております。例えば食品衛生法では地方公共団体の事務であっても、厚生労働省が全国統一のオンラインシステムの構築に取り組んでおります一方で、電子メールの利用にとどまり、十分な取り組みとは言いがたいと評価されるような幾つかの取り組みがあります。

そこで、10ページでありますけれども、(6)ですが、各省が責任を持って検証し、本年前半に取りまとめ予定のデジタル・ガバメントに関する中長期計画に積極的な措置を盛り込むべき旨の指摘と、内閣IT室による技術的な支援を要請しております。本部会としても、さらにフォローアップしてまいります。

また、(7)ですけれども、デジタル化以外にも簡素化の観点から、多くの手続において見直しを行っております。ただ、省エネ法、温暖化対策等については、報告項目が重複している点については、議論の途上であるため、再検討を要請しております。

11ページからが社会保険であります。

まず12ページであります。マイナンバー制度を活用し、厚生年金等の住所変更届の省略。

14ページになりますけれども、多くの手続で従業員の押印・署名を省略する。また、年金、健康保険等の資格取得届の書式・様式を統一するとともに、1カ所で提出すれば済むようにする。

15ページでありますけれども、国税・地方税については、大法人について電子化を義務化するとともに、中小法人についても数値目標をつけて電子申告を推進する。

16ページでありますけれども、補助金については、共通の補助金システムを構築し、記載された工程表に従って、主要な中小企業補助金から始めて、各省の主要な補助金手続や自治体の補助金に展開していきます。

以下、調査・統計以降、労務管理、商業登記、就労証明書、入札・契約とありますけれども、時間の都合上、恐縮ですが、省略をさせていただきます。

飛びまして恐縮ですが、26ページからが横断的な取り組みであります。

行政手続の3原則、すなわちデジタルファースト、ワンスオンリー、書式・様式について整理してあります。

次に「利用者目線での本人確認手続の簡素化」として、電子署名を極力省略すべく、認証のあり方を見直すということで、内閣IT室による本人確認方法の見直しと、それに合わせて経産省によるID・パスワード方式による簡易な確認手段の構築を進めていく旨の工程表を示してあります。

その次のページでありますけれども、省庁の枠を超えたワンスオンリー化として、省庁

ごとの行政手続の簡素化に加えて、法人設立、税・社会保険、補助金等、省庁のワンストップが重要であるということで、表26には従業員の税・社会保険に関する工程表を示してあります。

29ページが行政手続の完全デジタル化であります。事業者の目線で徹底的に使い勝手を改善し、使いやすいシステムをつくる必要があるとして、添付書類の撤廃ですとか、事業者本人にとって使い勝手のよいシステムですとか、こういったことにつきまして、内閣IT室に対してフォローするよう要請するとともに、行政手続部会としても必要に応じチェックをしていくということで考えております。

少し飛びまして31ページでありますけれども、大項目の3として、自治体の手続の簡素化の重要性であります。例えば鳥取県は先般、平井知事が行政手続部会でプレゼンされましたが、国を上回る削減目標を掲げ、大きな成果を掲げております。このような取り組みを全国に展開した場合には、試算上は約2億時間、5,000億円の効果が見込まれております。

32ページからが昨年12月の「経済財政諮問会議における議論」ですとか、さらに3ポツとしては「地方における書式・様式の統一」について、タスクフォースにおいて検討しておりますが、削減効果の顕著な取り組みとしては、コスト計測の対象とすることを検討するとしております。

4ポツとして「地方自治体からの取組の強化」として、国から自治体に対してコスト削減への理解と協力を依頼することの検討が必要。あわせて行政手続の簡素化・オンライン化に積極的に取り組む自治体を応援していく。トップレベルを含めたあらゆるレベルでの働きかけを行うことが必要であるとしております。

最後に、33ページに「今後取り組むべき事項」を記載しております。

1として、コスト削減の確実な実現のため、工程表の進捗状況について定期評価し、不十分な取り組みについて対策の積み増しを要請する。

定量的なコスト測定を行う。

旗艦プロジェクトについては、既存の基本計画における20%削減からの上乗せが見込まれるため、具体化に向け、チェック・アンド・レビューを行う。

2として「地方自治体への横展開」。

先ほども述べましたとおり、試算上2億時間、5,000億円のコスト削減が見込まれますので、これを1つの目安として地方展開に取り組んでいきます。

3、現時点では、営業の許認可以外の許認可等についてはコスト削減の対象としておりませんが、「働き方改革」「生産性向上」の観点から、事業者の要望を踏まえつつ、行政手続コストの削減に取り組んでいきます。

私からの説明は以上であります。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、高橋部会長より、補足説明をお願いいたします。

高橋委員 昨年3月以降、政府の方針に従って、各省庁には思った以上に積極的に取

り組んでいただいたと思っています。部会の皆様方にも、基本計画の見直し等につき、チェック等を通じて御協力いただきました。安念部長代理、江田委員、野坂委員、原委員、そして林委員にはお礼を申し上げたいと思いますし、事務局の皆様にもお礼を申し上げたいと思います。

おかげさまで、国の手が届く部分で約2000億円、恒常的にこれからずっと2000億円の削減効果が見込まれるところまで参りました。そういう意味では、初めての取り組みとしては何とか形になったかな、と思っています。

ただ、今後でございますが、事務局から触れていただきましたように、積極的に取り組んでいただいているとはいえ、部分的にはどうかという役所もまだ残っています。そこは引き続きチェックをして各省横並びでしっかり取り組んでいただくように頭を切りかえていただくということが必要だと思います。また、一番重要なのは地方でございます。行政手続は、地方のものが多いため、地方の首長を中心としたトップダウンの取り組みをお願いするしかないと思っています。そういう意味で、あらゆるルートを通じて、これから今年度、お願いをするということを考えておりまして、大臣、副大臣、政務官におかれましても、ぜひその辺、取り組みに御協力いただきますよう、お願いしたいと思っております。

以上でございます。よろしく願いいたします。

大田議長 ありがとうございます。

ただいまの御説明に関して、御意見、御質問はありますでしょうか。

どうぞ。

吉田委員 今回のキーワードは事業者目線ということだったと思うのです。それでPDCAを回すときに一度、これは定期的に考えていただきたいのが、やはり事業者目線での360度評価。この声の反映といったところは御検討いただければと思います。

高橋委員 しっかりその辺も考えていきたいと思っております。ありがとうございます。

大田議長 ほかはいかがでしょうか。

御異議がなければ、行政手続部会取りまとめについて、本会議として了承したいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

大田議長 それでは、原案のとおり、本会議として了承いたします。

以上により、本日の議事は全て終了いたしました。

事務局から何かありますか。

佐脇参事官 次回の会議日程は、後日、事務局から連絡いたします。

大田議長 それでは、これにて本日の会議を終了いたします。ありがとうございました。