

規制改革推進会議（第30回）終了後記者会見 議事概要

- 1．日時：平成30年4月24日（火）16:14～16:50
- 2．場所：合同庁舎4号館2階共用220会議室
- 3．出席者：
（委員）大田弘子議長、高橋滋部会長、原英史座長
- 4．議事概要：

大田議長 それでは、第30回「規制改革推進会議」のご報告をいたします。

きょうの議題は3つです。第1に、「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」、第2に、官民データ活用の推進に関して、意見書を取りまとめました。第3に、「行政手続コスト削減に向けて」の報告を取りまとめております。

きょうは、投資等ワーキング・グループの原座長においでいただいておりますが、4時半からワーキング・グループの会合が始まりますので、先に2つ目の議題である「官民データ活用の推進に関する意見について」、原座長から説明してもらいます。お手元の資料2をごらんください。

原座長 資料2「官民データ活用の推進に関する意見」について、御説明をいたします。先ほど本会議で御了承をいただいた意見書でございます。

官民データの活用、特に自治体の保有するデータの活用の問題について、昨年年第1期以来、かなり力を入れて議論してまいりました。そもそも個人情報保護のルールは、民間の保有するデータは個人情報保護法、国の行政機関や独法の持っている情報は行政機関個人情報保護法などの法律、一方で、自治体の保有する情報は都道府県や市区町村、それぞれの条例ということになっています。ここ数年、ビッグデータ活用が課題となってきました。民間や国の機関の情報については、それぞれ法改正でルール整備が進められました。匿名加工情報、非識別加工情報といった新たなルールが導入され、昨年の春から施行されています。

そこで、自治体のデータをどうするのか。自治体のデータというのは、例えば学校の教育関連のデータや健診データなどいろいろあるわけですが、これをどうするのか、私たちの会議では議論をしてまいりました。

私たちの主張は、データの活用は、市区町村の単位や県域はもちろん、国境を越えて進められているわけですので、条例でのルール整備というのは余りにも無理があるのではないかとございまして。自治体の側からもお話を伺っておりましたが、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きましたが、市長さんがおっしゃっていたのは、もはや、これはもう地方自治の問題ではなく立法化を進めるべきだということでした。このような御意見も自治体の側からいただいていたとこ

ろでございます。

一方で、総務省さんの御主張は、これまでの延長で、条例でビッグデータの活用のルール整備も行うことにしたいということでもございました。議論を経て、昨年の第1次答申までの経過ですが、昨年の第1次答申の中で指摘をしましては、このまま進むと条例の内容や運用、整備時期に差異が生じて、全体としてデータの活用が阻害されるおそれがあるということも指摘いたしました。その上で、当面は先進的な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の可能性についても自治体の意向を踏まえつつ検討するということも求めたわけです。これを閣議決定するに至りました。これが第1次答申、閣議決定までの経過でございます。

その後、総務省の検討会、地方公共団体が保有するパーソナルデータの活用についての検討会でございます。この検討会が改組されまして、先ほど申し上げた佐賀県多久市などをメンバーに加えて検討がなされました。この4月20日にその報告書がまとめられたということもございます。

結論から言いますと、残念ながら第1次答申の内容が全く踏まえていないと言わざるを得ないものもございます。立法措置の検討がなされているとは評価ができない。検討会の中で参加されている自治体が立法措置を求めたにもかかわらず、報告書の中には反映されていません。

一方で、総務省が自治体の条例整備のためのガイドラインを示されていて、これに基づいて500近い自治体が条例改正を予定されている。しかも、そのガイドラインは、国の行政機関についての非識別加工情報のルールを見本にしているわけです。しかし、国の行政機関でもまだ活用事例がございません。要するに、このルールが本当に見本として適切なかどうか、まだ検証されていないままに多くの自治体で条例改正だけが進められつつあるということもございます。

私たちとしては、このまま進めば、既に多くの自治体で条例整備がなされてしまったということを理由にして、将来的に立法措置も難しくなることにもなりかねない。まさに第1次答申で危惧していたように、データの活用が阻害される事態が現実化しかねないという状況だと考えております。

こうした問題意識から意見書で求めている内容ですが、2ページ目、3ページ目に3つ項目を挙げております。3点を求めています。

まず、第1点目に、現行ルールの実効性の検証を急ぐということです。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て、国・地方自治体、あわせてデータ活用に関する現行ルールの実効性の検証を行うべきというのが1点目です。

2点目に、立法措置によるルールの整備に踏み切るべきということでもございます。

3点目、次のページに行きますが、国・地方自治体の共通プラットフォームを構築して、民間事業者の利用申請を受け付けるということです。現状では、統計情報、オープンデータ、非識別加工情報といった行政機関の保有するデータの活用について幾つかの制度がご

ざいまして、これがそれぞれ縦割りで運用されています。利用申請が一元的に処理できるような環境の整備を進めるべきということです。こういったプラットフォームを整備することにより、データ利用のルールの統一に向けた検討もより有効にできるのではないかと考えております。

以上、3つをやるべきということでございますが、戻って2ページ目の一番上の行のところに行ってくださいまして、ポイントは早急かつ同時並行でということでございます。これらの3項目を1項目ずつ順番にゆっくりやるということではなくて、同時並行で早急にやってほしいという意見書を取りまとめたということでございます。

以上です。

大田議長 これに対する委員からの意見は2つです。

1つは、この意見書にあるような議論をまだやっているのかということで、原座長から1年前の議論に戻ってしまっているという回答がありました。

もう1つ、行政手続と同じく地方自治体がそれぞれの条例でやっていくと、もう一度やり直さなければならなくなると行政コストが二重にかかるということになるので、総務省にはぜひ法制化を急いでほしいという意見がありました。

私からは以上です。先に御質問があればお受けしたいと思います。

司会 どなたかおられますか。後から入ってこられた方のために、第2番目の議題から先に説明しております。よろしいでしょうか。

それでは、この議題はこれまでということにいたします。

原座長 ありがとうございます。

(原座長退室)

司会 では、引き続き議長、お願いいたします。

大田議長 それでは、1つ目の「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」。三ヶ森タクシーさん、三和交通さんから寄せられた提案について、これまで何度か議論しております。

きょうは、全国ハイヤー・タクシー連合会から、川鍋一朗会長、田中亮一郎地域交通委員長においでいただきました。

お手元の資料をごらんください。「規制改革推進会議に出された事業提案に対する見解」について、全タク連の川鍋会長から御説明がありました。主なポイントとして、三ヶ森タクシーさんの提案はタクシー業界の総意ではないこと。タクシー業界は「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」のであり、ここでコストを削減してしまうと白タク行為の提案にほかならない、国民の安全を脅かすものであると。つまり、激安サービスによって安全・安心が脅かされるということになってはいけないと。

また、タクシーの運転手を請負や委任という形態でやると、運行管理や労働時間管理が適切に管理できない。今、働き方改革にタクシー業界として注力をしていると。

それから、第二種免許は必要となる高度な運転技術を有することの証明であり、これは重

要であると。

もう一つ、きょう、余り議論は出なかったのですが、三和交通さんの救援タクシーの範囲を拡大するという提案に対しても反対であると。必要であれば貨物自動車運送事業法に基づく許可をとってやればいいわけで、それをとらずにやるのは白トラック、白貨物に当たるといふご説明がありました。

もう一つのペーパー「地域公共交通機関としてのタクシー事業の取組み」は、タクシー事業者が新たな取組みをやっておられることの御説明です。例えば今、車椅子も乗せられるワゴン型タクシーというのが大変好評で、東京オリ・パラまでに3台に1台、1万台の導入を目指していると。また、スマホアプリを活用したいろいろな運賃も実証実験に入っているとのことでした。

ここから田中委員長にバトンタッチして、田中委員長は地方のタクシー業界を代表する形でお話しになりました。47都道府県のタクシーの1日1台当たりの売り上げは平均3万125円で、これを上回っている都道府県は47のうち5つしかない。それ以外はこれを下回っている。運転手は、地方では第二の職場として62歳、63歳といった方も多い。そういう中で、活路を見出すために、いろいろなサービスを創意工夫してやっている。例えば、「お出かけ交通」というのに力を入れている。このお出かけ交通は日常の足になっており、かつては交通不便地域が6,000あったのが、タクシーの取組みで4,300力所減ったそうです。各市町村に御用聞きに行き、「地域の足」としてのニーズがあれば、タクシー業界から声をかけて、見守りサービスや、陣痛のときのタクシーや、育児サポートのためのタクシーといったことをやっている。お出かけ交通で、月に2,000人の移動がふえたが、こういう取組みがなかなか伝わっていないと。

お出かけ交通というのは決してもうかっていない。赤字補填を受ける中で一生懸命やっている。人手不足はタクシー業界に限ったことではないので、ITなどを活用し、あるいはインバウンドのお客には自動翻訳機、こういうものを活用してやっている。

また、今、タクシー特別措置法の最終段階にあって、これは適正台数を地域ごとに算出して台数を制御するというものですが、こういう段階で事業者による自家用有償旅客運送が広まると、これまで一体何をやってきたのかということになりかねない。今、タクシーの運転手をやっている方が20万人おられて、こういう中で新しい方策をとることがはたして地方のためになるのかという御主張でした。

意見を御紹介いたします。たくさん意見があって、十分にメモを取り切れていません。幾つかピックアップして御紹介します。もし違っていたら、事務局から補足、修正してください。

まず、三ヶ森タクシーさんの提案はタクシー業界の総意ではないという話だったが、私どもにとっては総意である必要はない。ヤマト運輸が宅配便を始めたとき、これは業界の総意ではなく、反対も強かった。しかし、このイノベーションが大きく広がって、そして、運輸業者にとっても収入源となった。したがって、規制改革推進会議としてはアイデアを

出して切磋琢磨することが必要であって、業界の総意であるかどうかは必要ではないと。

また、三和交通さんの提案に対して、貨物運送事業の免許を取ってやればよいという話があったが、それは非効率であって、交通不便地域が1,500地域もあるなかで、そこに住んでいる人の利便性をどう救っていくかということが重要なのではないかと。人口が減少する中で、そのときにどうしたらいいかというのを私どもは考えていかなければいけないという意見がありました。

これに対して全タク連の田中委員長から、全タク連としても新しい仕組みをいろいろと考えている。何も考えていないわけではない。しかし、それをいきなりやるというのではなくて、今の法律の中でやれることを考え、地域の状況を考え、働く人の職も確保しながらやっているというお答えでした。

別の意見として、イギリスでUberが禁止になったが、マーケットにとっては大ショックであったと。イギリスではタクシーのライセンスを取るのが大変で質も高いが、料金が高い。だから、Uberが禁止されると消費者としてはオプションがなくなってしまい、プーイングも出ていると。例えば、家がすぐ近くでも子供がおしっこに行きたがっているというような中で、近くにいる人がUberの運転手になってくれるフレキシビリティというものは重要である。今、利用者の立場に立って、いろいろな事業の間を埋めるようなサービスが必要ではないか。タクシーのドライバーの生活を守るというお話があったが、いずれAIとか自動運転との競合もあるわけで、やはり市場に淘汰されないようにということが重要ではないか、という意見がありました。

別の意見です。全タク連のペーパーの中で、自家用有償運送の主体にタクシー事業者になると、タクシー事業者に求められる輸送の安全、利用者の保護に要するコストをカットして行うことを認めることで、安全な輸送を確保するというタクシー事業者としての責務を放棄することになると書かれているが、自家用有償運送をやるからといって、規制は規制として守るのであって、規制を放棄するわけではない。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のか、と。

これに対して川鍋会長から、この自家用有償運送を認めたのは、実はじくじたるものがある。本当はタクシーが頑張られねばならなかったわけで、自家用有償運送を認めているのは例外中の例外の例外であるという話がありました。

これに関連して、委員から、今、自家用有償運送がNPO法人に認められている。NPO法人だからといって国民の安全を脅かしているわけではないわけだから、NPO法人がやれるところをタクシー事業者がやるのがなぜいけないのか。タクシー事業者みずからやっていいのではないかと質問がありました。

これに対して、NPO法人はやはり十分にコストはかけていないはずで、これは一時的に認められていると認識しているという意見が、全タク連の川鍋会長から出されました。

委員から、日常の足としてタクシーサービスを必要とする高齢者はたくさんいて、頻繁に気兼ねなく通院や買い物に利用したいけれども、毎日タクシーに乗るとやはりコストが高

い。コストカットが悪いことのように御説明があったけれども、安全性と両立させた上で、より安価な料金で使いやすいサービスを提供するのは重要なことではないかという意見がありました。

これに対して田中委員長から、これは御説明が資料の中にありますのでごらんいただければと思いますが、乗り合いタクシーというのをいろいろなところでやっておられて、これは200～300円という低料金でやっている。地方だけではなくて都市部でもやっているという御説明がありました。

これに対して委員から、乗り合いタクシーは補助金を受けてやっている事業であり、補助金を受けてやる事業をどんどん広げるといのは持続可能なのか。それよりも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、そのほうが重要ではないかという意見がありました。

これに対して田中委員長からは、補助なしでやっている会社もあると。いずれにせよ、規制緩和で安いところが出てきて、おいしいところだけ食べられてしまうというのは避けるべきだという御発言がありました。

委員からの別の質問です。三ヶ森タクシーさんの提案は請負や委任という形態だからよくないという説明があったが、直接雇用ならどうなのか、と。

これに対して川鍋会長から、直接雇用であれば社会保険料や税をきちんと負担することになるから、タクシー事業者の形態に合っている。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のお答えがありました。タクシー事業者が創意工夫を働かせていないということではなくて、きちんと雇用責任を果たしたうえで、いろいろなニーズを考えてやっているという反論がありました。

別の委員からの質問です。これからのトレンドを考えたときに、地域の隅々まで正社員モデルで通用するのか。副業や兼業モデルを取り込まなくていいのかという質問がありました。

これに対して川鍋会長から、日々、経営の中でそういう課題は捉えている。しかし、今、働く側に切り込んでいくときにカットできるのは社会保険料ぐらいであって、やはりここはきちんと負担した上で、ITなどを活用した効率化でやっていきたいという意見がありました。

最後の質問として、タクシー事業者は違うのではないか。全タク連は中小の事業者であっても忌憚なく要望を出せる風通しのよい組織なのかという質問がありました。

これに対して、川鍋会長から、タクシー業界も今、さまざま変わろうとしている。大手と中小で、これはほかの業界と同じように違うし、フランチャイズやM&Aなどによる集約化も起きている。しかし、川鍋会長という非常に若い方が会長になられたこと自体が、タクシー業界のなかから変えようとしている意識のあらわれではないかという発言がありました。

私からは以上です。

では、御質問は後でまとめてお受けすることにして、3つ目の議題である行政手続コスト削減について、これまでの見直し結果と今後の方針を取りまとめました。高橋部会長から御説明をお願いいたします。

高橋部会長 私のほうから説明させていただきます。

本体は資料3-2としてお配りしていただいておりますが、大部なものでございますので、資料3-1のほうを中心にして御説明をしていきたいと思っております。

御承知のように、行政手続コスト、非常に日本でさまざまな行政手続を事業者に求めておりまして、民間事業者というのは申請書の作成・準備や行政窓口との往復など、非常にコスト、時間と労力をかけているということになります。この行政手続コスト、諸外国でも重要な改革課題と意識されておりまして、既に欧米で先進的に取り組まれています。その中で、投資環境を改善して事業者の競争力をアップしていくという点で諸外国でも大きな取り組みがされておりましたし、我が国でも昨今の働き方改革という観点からも、重要な取り組みだということに考えています。

御承知の方は御存じだと思いますが、昨年来から取り組みをしておりまして、昨年3月に安倍総理の御出席のもとで基本的な3原則というものを決めていただきました。このような3原則といったようなもの、そして、具体的には、行政手続コストを20%削減という具体的な目標のもとで、各省庁に基本計画というものを定めていただきました。その基本計画について、私ども行政手続部会のほうで2つの検討チームを設置して、その中身をフォローアップさせていただいて必要な改善をお願いしてきました。ことし3月末までにその作業を一通り終えたということでございます。

その結果でございますが、これについては、具体的な計測をしていただいて、どのような計測をしたかというのは本体に書いてございます。おおよそ、年間で3億5000万時間かかっている。それについて、各省、基本的に20%削減ということを考えていただきました結果として、取り組み期間中にほぼ2000億円削減する計画を策定することができたということになります。基本的には完成の2020年以降は毎年2000億円、要するに実際上減税したのと同じ効果が発生するということになるかと思っています。

そういう点で大きな試みだと私どもは考えておりますが、ただ、当然のことながら完璧なものではございませんで、各省庁、積極的に取り組んでいただいたのですが、やはり中には不十分ではないかとか、実際の削減の成果が怪しいなといったような取り組みがございます。そのような省庁は積み増しをするよう今年度もお願いしたいと思っています。

注目仕手いただくべきものとしては、新聞紙上で、いろいろと多分各省庁が個別に発表して、皆様、御承知のことがあるかと思いますが、これから御紹介する取り組み、さらに言うと、未来投資会議や内閣官房のIT総合戦略室との取り組みとタイアップした取り組みがございますが、御紹介したいと思います。

例えば、飲食店の営業の許認可でございます。国がオンライン申請システムを構築して標準化を実施していただくことになっていきます。また、省庁や地方自治体ごとに補助金申

請システムを構築していただくとか、次のページに行きますが、これは有名な話ですが、従業員に対する税・社会保険については、ワンストップ化していく。それで重複をなくしてリスク負担を軽減するといったようなことも、ほかの政府の機関とタイアップしてこういうことを省庁にお願いしているということでございます。

さらには、私ども独自の取り組みとしては、給与統計がございます。給与統計は人事院と厚生労働省、財務省で基本的に行われておりますが、その重複が大きかったということでございますので、共通するもの。デジタル化するものについては、民間給与ソフトから自動的に拾い出して、それについてはもう済んだものとして、それ以外のものをとっていくという形で事業者の負担を軽減するといったような取り組みもしていただくということにしております。これが具体的な1つの象徴的な取り組みということになります。

そして、さらに申し上げますと、重点的に推進すべき事項として、行政手続の完全デジタル化がございます。これも新聞紙上で御紹介いただいておりますが、国税、地方税、社会保険については100%デジタル化を目指して、大法人については2020年度から義務化する。統計調査についても全てオンライン提出を可能にするとか、さらには電子署名による煩瑣な本人確認を極力省略して、簡易なID・パスワード方式で本人確認ができる。電子署名はお金もかかるし、取るのに時間もかかりますので、電子手続化を進めるためには、こういうID・パスワード方式を普及させるという形で電子手続を積極的に進めていきたいということがあります。

さらには、省庁の枠を超えたワンズオンリーという取り組みがございます。国の機関に1回出せば、もう全ての手続が再度何か出さなければいけないというようなことがなくなるように、特に税・社会保険、補助金については、1回出せば十分であるといったような形で事業者や国民の負担を軽減する取り組みもしていただくということになっております。

さらには、行政への入札・契約というのも負担感が大きいということでございますので、当初は取り組みに入れておりませんでした。取り組みの中で中小企業からの簡素化の要望が強かったということ踏まえて、20%コスト削減の重点分野に実際に組み入れてコスト計測も今後していくという形で、2000億円の上積みを考えたいと思っています。

自画自賛になりますが、日本で初めての取り組みでございまして、数千億円の成果を上げることができたということです。そして、今後の主要な課題としては、手続というのは国だけで完結する手続ではございません。地方公共団体の手続もございます。そういう意味では、地方に同じような取り組みを働きかけていくということは極めて重要であるというように考えてございまして、具体的には鳥取県の事例が資料3-2にございます。31ページに具体的な資料も多分ついていると思いますが、4ページが鳥取県の事例で、細かいのが31ページにございます。

鳥取県の平井知事、非常に積極的に取り組んでいただいて、国が20%だったら鳥取県は30%だという視点から、実際もう既に30%を削減していただいたと聞いております。例えば30%を20%に引き直して、鳥取県の規模を全国展開しますと、大体5000億円の削減効

果になるのではないかと考えています。

そういう意味で、これから本格的に地方への取り組みをお願いしたいと考えています。国と地方を合わせて、地方は具体的な目標というわけにはいきませんが、私どもとしては、本格的にお願いすれば7000億円に手が届くところまで行政コストが削減できる期待しています。今年度は、積極的に地方に働きかけをする、あらゆるルートを通じて地方をお願いする取り組みを行い、7000億円に近づけるように積極的に作業をしていきたいと考えております。

以上でございます。

司会 それでは、御質問がある方は挙手の上、御所属とお名前をおっしゃっていただきまして、簡潔にお願いいたします。どなたかありますでしょうか。

記者 議題の第1の「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」なのですが、これから今期の答申までの間に本会議でこの議題について議論する機会はあるのかというスケジュールと、先ほどの議長のレクでは、業界側は、これは業界の総意ではないということをおっしゃった。一方で、委員のほうから総意である必要はないという声があったということだったのですけれども、全般としては平行線だったという受けとめでいいのか、あるいは議長の個人の感想でも結構なのですが、地方のタクシーの取り組みの実情を聞いて、思っていたよりは頑張っているなという印象を持たれたのか、やはりだめだなという印象を持たれたのか、この辺も伺いたいと思うのですが、いかがでしょうか。

大田議長 まず最後の御質問について、これは私個人の感想というより委員に共通していると思いますが、乗り合いタクシーであるとか、いろいろな取り組みをなさっておられるというのは前から存じ上げております。ただ、きょうも出た意見ですけれども、利用者にとっての選択肢があってもいいのではないかと。もちろん、乗り合いタクシーは重要ですが、それで全国隅々までカバーできるわけではないわけですし、あるいは乗り合いタクシーに乗れない高齢者もおられるわけですから、選択肢があってもいいのではないかと。タクシー業界が創意工夫していないとか、そういうことは一切、私どもは考えておりません。

今後のスケジュールですが、まだ何とも申し上げられません。答申までにまだしばらく時間があります。2つ目のご質問である平行線かという問いへの答えは平行線ですので、さらに論点を詰めていく努力をしていきたいと思っています。何回議論するかなどはまだ何とも申し上げられません。

司会 ほかがございますでしょうか。

大田議長 行政手続もよろしいでしょうか。今回、行政手続にかかる時間を削減し、一定の前提のもとで、それを人件費換算した数字も出したというのは、日本では本当に初めての取り組みで、極めて重要な結果であると思います。何か御質問があれば、高橋部会長がおられますので、よろしく申し上げます。

司会 それでは、終わりたいと思います。どうもありがとうございました。