

規制改革実施計画(平成30年6月15日)の検討状況について

平成31年3月
国土交通省自動車局

<多様なニーズに応える新たなタクシーサービスの実現>

規制改革の内容	実施時期
<p>2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。安全性の確保を前提にしつつ、利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめる。</p>	平成30年度 検討開始・平成31年度結論

<救援タクシー事業の明確化>

規制改革の内容	実施時期
<p>a 救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上貨物運送行為に該当しない「救援事業」の範囲についてより明確化を図る。</p> <p>b 利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれることがないように留意して行う。</p>	<p>a: 平成30年度 検討開始・平成30年度 結論</p> <p>b: 平成30年度 検討開始・平成31年度 結論</p>

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

開催概要

バス・タクシーの需給調整の廃止（平成12年・14年）から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定（平成19年）から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、**持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等**を幅広く検討する。

第1回は昨年11月1日に開催。本年夏頃の中間とりまとめを目途に検討。

地域交通を巡る検討課題

- 地域交通に関する計画制度のあり方
- 地域交通に関する支援制度のあり方
- 地域の創意工夫に柔軟に対応できる制度のあり方
- 既存輸送資源の積極活用の方策
- 交通事業の経営連携・共同化
- A I、M a a S、自動運転等を活用した新モビリティの効果的な導入
- インバウンド需要への対応

構成員

(座長)	山内 弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科教授	田中 亮一郎	全国ハイヤー・タクシー連合会 地域交通委員会委員長
	池田 千鶴	神戸大学大学院法学研究科教授	土井 勉	大阪大学特任教授
	大井 尚司	大分大学経済学部門准教授	西川 一誠	福井県知事
	大串 葉子	相模女子大学現代マネジメント学部教授	常石 博高	高知県田野町長
	大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授		
	大森 雅夫	岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長)		
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授	(事務局長) 公共交通政策部長	
	齋藤 薫	日本バス協会地方交通委員会委員長	(事務局) 公共交通政策部	
	住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長	自動車局旅客課	

1. 開催の趣旨

公共交通の分野においては、都市部では多様な移動ニーズへの対応、地方部では少子高齢化の深刻化等に伴う地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小等、様々な問題。

このような問題に対応し、昨今、交通事業者がMaaS、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの提供に取り組み始めている。これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方にも大きなインパクトをもたらす可能性。



このため、近年の諸外国、我が国の官民における様々な取組も踏まえながら、我が国における望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用に当たっての課題抽出・今後の取組の方向性などを検討するため、有識者等による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催。第1回は昨年10月17日に開催。本年3月14日に中間とりまとめ。

2. メンバー

【有識者】

石田 東生	筑波大学特命教授
伊藤 昌毅	東京大学生産技術研究所助教
鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト、株式会社ローランド・ベルガー
須田 義大	東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授
高原 勇	筑波大学未来社会工学開発研究センター長
森本 章倫	トヨタ自動車株式会社未来創生センター B R 未来社会工学室長
矢野 裕児	早稲田大学社会環境工学科教授
吉田 樹	流通経済大学流通情報学部教授
	福島大学経済経営学類准教授

【事務局】

総合政策局公共交通政策部交通計画課
都市局都市計画課都市計画調査室
道路局企画課評価室

タクシーの利便性・生産性の向上に関する取組

全国ハイヤー・タクシー連合会において、平成28年6月から、タクシーサービスの更なる高度化について検討を行い、10月に「今後新たに取り組む事項」を決定

国土交通省としても、タクシーの利便性・生産性の向上の観点から、実証実験の実施を通じたルールの整備など、支援を行っている

全国ハイヤー・タクシー連合会「今後新たに取り組む事項」

1. 初乗り距離短縮運賃

- 東京のタクシー初乗り運賃2km730円 約1km410円に【H29年1月30日～本格導入】
- 運送回数は、2km以下の利用者が20%増加するなど「ちょいのり」需要の創出。全体でも約7%増加。
- 運送収入は、全体で約4%増加。
- 名古屋市（H29.4～）、福井市（H29.10～）、京都市（H30.4～）でも順次導入

2. 相乗り運賃（タクシーシェア）

- 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。割安にタクシー利用が可能に【H30年1月22日～3月11日実証実験】

3. 事前確定運賃

- 配車アプリで乗降車地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス。【H29年8月7日～10月6日実証実験】渋滞やメーターを気にせず安心してタクシーを利用可能に。

4. ダイナミックプライシング：需要に応じた柔軟なタクシー料金の設定。【H30年10月1日～11月30日（変動迎車料金）実証実験】

5. 定期運賃（乗り放題）タクシー：鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービス 【H30年10月1日～2月28日実証実験】

6. 相互レイティング：配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価。優良ドライバーを選択できるように。

7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー：UDタクシーの導入促進【H32までに約28,000台】新車両の発売開始【H29秋～】

8. タクシー全面広告：車体への広告掲載場所規制の緩和【例：東京では条例により、4つドア・屋上のみ広告掲載可能】

9. 第2種免許緩和：車体・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（21歳以上、経験3年以上）の緩和。

10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス：高級車両・多言語対応・WiFi設備等ハイグレードなサービス。

11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）：過疎地域等における生活交通の確保。



「今後新たに取り組む事項」の拡充を検討し、本年夏ごろにとりまとめを予定

利用しやすいタクシー運賃・料金の実現

実証実験を行った上で、本格的に導入

事前確定運賃

配車アプリを活用してタクシーに乗車する前に運賃を確定するサービス

▪ 期間：平成29年8月7日～10月6日

▪ 地域：東京特別区、武蔵野市、三鷹市

▪ 事業者：4グループ（大和自動車G、国際自動車G、日本交通G、第一交通G）

実証実験時のアンケート結果

- 約7割の利用者が「また利用したい」と回答
- 最も多かった理由は「値段が決まっていて安心であること」
- 20・30代の利用者割合約45%

今月、ルール案のパブリックコメントを開始

変動迎車料金

過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金

▪ 期間：平成30年10月1日～11月30日

▪ 地域：東京特別区、武蔵野市、三鷹市

▪ 事業者：3グループ（大和自動車G、国際自動車G、日本交通G）

サービス例（大和自動車交通・国際自動車）



実験結果を集約・分析し、制度化を検討

相乗りタクシー

配車アプリで目的地が近い旅客同士をマッチングし、複数の旅客が相乗りして割安にタクシーを利用できるサービス

▪ 期間：平成30年1月22日～3月11日

▪ 地域：東京特別区、武蔵野市、三鷹市

▪ 事業者：2グループ（大和自動車G、日本交通G）

実証実験時のアンケート結果

- 約7割の利用者が「運賃が安いと思う」
- 約7割の利用者が「また利用したい」

相乗りタクシーのルール案を検討中

定額タクシー

事業者が利用可能区域や利用回数などの条件を定めた上で、条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題とする運賃

▪ 期間：平成30年10月1日～2月28日

▪ 地域：全国7地域
(7事業者)

- | | |
|-----------|------------|
| • 北海道帯広市等 | • 神奈川県厚木市等 |
| • 福島県郡山市 | • 岡山県真庭市 |
| • 福島県白河市 | • 福岡県北九州市等 |
| • 東京都立川市等 | |

サービス例（十勝中央観光タクシー（北海道帯広市））

（従来3,000円）



1回あたり2,700円

- 自宅、病院等を乗降車地に設定
- 利用回数を設定
- 定額運賃算出例

想定運賃3,000円×20回

×1割引 = 54,000円

実験結果を集約・分析し、制度化を検討

訪日外国人への対応

訪日中国人を始めとする訪日外国人のニーズに対応するため、母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり 言葉の不安解消 決済の不安解消 関係機関・団体と連携したプロモーション活動に取り組んでいる
国土交通省としても、観光先進国実現に向けて、タクシー事業者の取組を後押し

全国ハイヤー・
タクシー連合会

「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」概要

平成30年1月17日
決定

母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり

日本の配車アプリの多言語化の普及促進

- 日本の主要なタクシー配車アプリ・ジャパンタクシーアプリ・らくらくタクシーアプリでは英語・中国語・韓国語に、モタクアプリでは英語・中国語に対応済み。また「スマホdeタックくん」がインバウンド用英語版「Tokyo Taxi Association-TAKKUN」をリリース。多言語化の更なる普及を図る。

海外タクシー配車アプリと日本の配車アプリ・タクシー事業者との連携

日本の主要な配車アプリ



ジャパンタクシー



モタク



スマホdeタックくん

訪日外国人がスムーズに日本のタクシーが利用可能に

情報セキュリティ対策をしっかりと講じることが前提



韓国配車アプリ最大手
(カカオタクシー)



中国配車アプリ最大手
(DiDi)



40カ国語以上対応



タイ・マレーシア・シンガポール等東南アジアで配車アプリ最大手

関係機関・団体と連携したプロモーション活動

訪日外国人に対するタクシーの利用・予約方法等のプロモーション活動

JNTOと連携した海外プロモーション活動

訪日外国人のニーズに対応した観光・周遊ルートの開発

言葉・決済の不安解消

言葉の不安解消

2019年度末までに外国語対応ドライバー1万人に
外国語で接遇できるドライバーの採用・養成促進

- 永住者・留学生や国際業務ビザを活用し、外国語に堪能なドライバーやインバウンド対応ドライバーの採用

外国人対応研修・認定制度の充実・拡大

- 諸外国の文化・習慣や挨拶とその対応等について研修

空港・主要駅での利用環境の向上

- 外国語接遇ドライバー専用乗り場・入構レーンの設置・拡充

多言語音声翻訳システムの導入

- VoiceTra (29言語) 対応の音声翻訳システム等導入

決済の不安解消

2018年度末までに3大都市圏においてキャッシュレス対応100%、2019年度までに地方部で対応車両の普及率倍増を目指す。



多言語対応決済タブレット

キャッシュレス決済への対応

- クレジットカード・電子マネー・交通ICカード・銀聯カード・Alipay・Wechatpay対応

外国語対応・キャッシュレス決済対応車両の見える化

- 対応車にステッカー表示 (2018年度中検討)

[要件]

- UDタクシー等大容量ラゲージスペースな車両
- キャッシュレス決済対応
- 外国語接遇対応ドライバー乗務
- 多言語タブレット搭載



参考例



訪日外国人への対応

海外配車アプリと国内タクシー事業者との連携を推進中

配車アプリ	連携タクシー事業者	地域
Uber (米国等)	成長タクシー	青森
	仙台中央タクシー	仙台
	西条タクシー	郡山
	第一フジタクシー等	名古屋
	未来都	大阪
	洲本観光タクシー等	淡路島
	第一交通産業グループ	広島
DiDi (中国等)	第一交通産業等	大阪
カカオタクシー (韓国等)	日本交通等	東京他
台湾大車隊(台湾(中国)等)	大和自動車交通等	東京



Uberとフジタクシーグループ（名古屋）の提携
(出所) Uber社HP

DiDi mobility Japan社プレスリリース

DiDiを大阪で利用した中国人ユーザーからは、
「とても早く迎えに来てくれた。国内での配車とよく似ている。」
「メリットはアプリ内で自動的な翻訳ができ、Alipayによる決済もできること。」などの評価の声があった。
また、タクシーの乗務員からは、「DiDi配車による売上げは右肩上がり」との評価があった。

地域における移動手段の確保

地域のタクシー協会が自治体を訪問し、地域の課題やニーズに応じて乗合タクシー導入等を提案。あわせて、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会において全国ハイヤー・タクシー連合会から報告。

タクシー事業者による自治体訪問状況

H30年10月以降の訪問自治体数：776 市町村
(H31年3月11日現在)

把握したニーズや課題の例

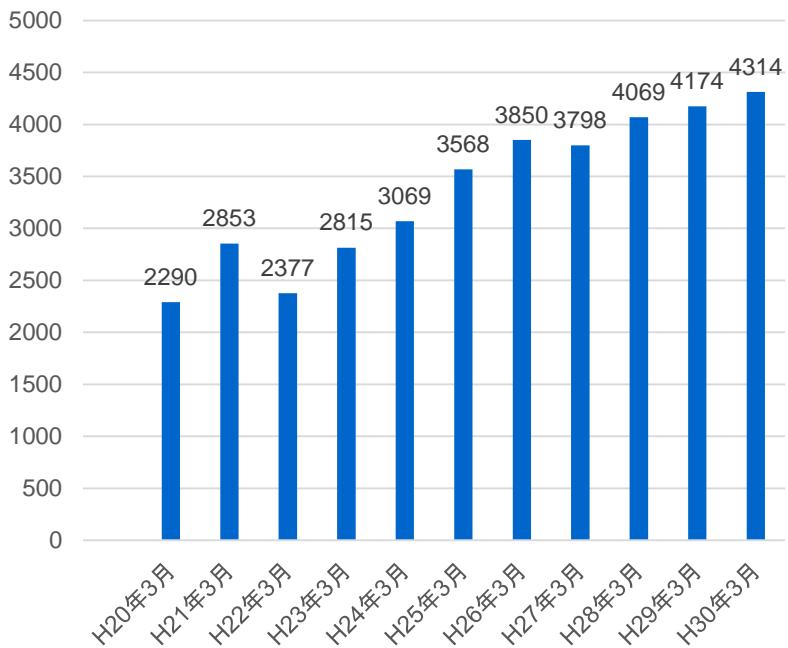
- ・マイカーが主体だった郊外のニュータウンで高齢化が進展し、免許返納者など移動制約者の移動の確保が必要
- ・乗合タクシーと路線バスの連携が改善されれば、病院やスーパーへの移動がより便利になる
- ・商店街で複数のICカード決済が進んでおり、タクシーでも、様々な決済方法が利用できるよう対応してもらいたいなど



全国ハイヤー・タクシー連合会 乗合タクシー事例集

全国の乗合タクシー導入状況

H30年3月時点 4,314コース
(H20年3月から約2倍に増加)



乗合タクシー導入コース数

「モビリティについての検討項目」（金丸恭文議員 提出資料）（抜粋）

1. 自家用有償旅客運送についての論点

(1) 交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設

交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備すべき。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。

(2) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化すべき。

(3) 交通空白地の明確化

生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定すべき。

(4) 広域的な取組の促進

地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合は、手続きを簡素化すべき。

2. タクシーの相乗り導入についての論点

限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に、導入を行う。このため、道路運送法上の通達等の整備を図る。

(注)アプリによりマッチング、乗車距離(オンデマンドなルート選定)に応じた割り勘料金(事前確定)とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

「モビリティに関する国土交通省の取組」（石井国土交通大臣 提出資料）（抜粋）

（モビリティの維持・確保に向けた取組 昨年11月の「経済政策の方向性に関する中間整理」を踏まえ検討中のもの）

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

<課題>

- | 移動実態を踏まえたネットワーク形成が必要。
- | 観光客への二次交通の対応も必要。

<目指すべき姿>

- | 住民の生活交通 + 観光客の二次交通に対応。
- | 周辺自治体との連携。
- | 自動車運送事業者のノウハウを活用し、より安全・安心な移動を提供。
- | 円滑な合意形成。

<施策の方向性>

- | 観光客も輸送対象として位置付け。
- | 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- | 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

タクシーの相乗り導入

<課題>

- | 利用しやすいタクシーの運賃・サービスの導入が必要。
- | 空いた座席の活用やルートの最適化などタクシー事業の生産性向上が必要。

<目指すべき姿>

- | 配車アプリを活用し、相乗りによる割安な運賃やキャッシュレス化等により利用しやすい運賃・サービスを提供。
- | 全国のタクシー事業者を対象とする。

<施策の方向性>

- | 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。

安倍内閣総理大臣 発言（抜粋）

本日は最初に、モビリティ、地域での移動手段について議論を行いました。地方を中心に、交通手段の自動車依存が高い中で、ドライバーの人手不足が深刻化しています。モビリティは、Society5.0のうちで、重要な柱であり、自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要です。

タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても、安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがあります。

このため、タクシー事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化する法制度の整備を図ります。この運送は地域住民だけでなく、外国人観光客4,000万人時代も見据え、観光客も対象とします。

また、タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入により、利用者が低廉な料金で移動することを可能とします。

国土交通大臣は茂木大臣と協力して、今年の夏、取りまとめる成長戦略の実行計画に向けて、具体的な検討を進めていただきたいと思います。

規制改革実施計画の進め方について(貨物自動車運送事業関係)

a 「救援事業」の範囲の明確化

救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上貨物運送行為に該当しない「救援事業」の範囲についてより明確化を図る。【平成30年度検討開始・平成30年度結論】

(対応の方向性)

救援事業通達における「役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないもの」については、「貨物自動車運送事業法の対象とならないような類型に該当する運送行為（当該運送行為が提供する役務と密接不可分で、その提供する役務に付帯して運送行為が行われるものであり、名目の如何にかかわらず実質的に運送に対する対価を收受していないと認められるもの）」をいうものである旨明確化する方向で、平成30年度中に通達改正を実施予定。

b 「タクシー車両を利用した貨物運送の在り方」の検討

利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見を踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれることがないように留意して行う。【平成30年度検討開始・平成31年度結論】

(対応の方向性)

現在、貨物自動車運送事業者側及びタクシー事業者側双方と、来年度以降の検討の進め方等について相談しているところ。

今後、関係者の意見を順次聴取し、これらの意見を踏まえてタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について検討し、平成31年度中に結論を得る。

通達の改正イメージ(「a『救援事業』の範囲の明確化」関係)

タクシー事業者が行う救援事業等について(平成元年6月29日付地自第240号)

改 正 案	現 行
<p>1 近年、タクシー事業の無線化が普及したことにより、その機動性に着目し、ホームセキュリティ等の「緊急救援システム」又は、他人に対する役務提供等を行う「タクシー便利屋」等といわれる新しいサービス(以下「救援事業等」という。)の実施を希望するタクシー事業者がでてきてている。</p> <p>2 これら救援事業等は、タクシー事業の合間等に本来業務の遂行を妨げない範囲内において、タクシー車両等を使用して行われるものと理解できるので、特にこれを排除しなければならない社会的理由は乏しいと思われる。</p> <p>3 したがって、一定の条件の下において、タクシー事業者が行う「ホームセキュリティ等緊急救援システムに参画し又は自ら行うこれらの業務(以下「救援事業」という。)」は、たとえタクシー車両等のタクシー事業用の施設を使用して行われるものであっても、道路運送法第19条の業務の確保義務を損ねる行為とならないものと理解し、今後、当面下記のとおり取り扱うこととされたい。</p> <p>なお、タクシー顧客等からの緊急の要請を受けて行う病院の順番とり、忘れ物の代理取得、切符などの予約や購入など、単に役務を提供する行為及び役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行う場合についても、実情に応じてこれに準じた取り扱いを行うこととされたい。<u>ここでいう「役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないもの」とは、そもそも貨物自動車運送事業法の対象とならないような類型に該当する運送行為（当該運送行為が提供する役務と密接不可分で、その提供する役務に付帯して運送行為が行われるものであり、名目の如何にかかわらず実質的に運送に対する対価を收受していないと認められるもの）を指すものであるから、留意されたい。</u></p> <p style="text-align: center;">記 (略)</p>	<p>1 近年、タクシー事業の無線化が普及したことにより、その機動性に着目し、ホームセキュリティ等の「緊急救援システム」又は、他人に対する役務提供等を行う「タクシー便利屋」等といわれる新しいサービス(以下「救援事業等」という。)の実施を希望するタクシー事業者がでてきてている。</p> <p>2 これら救援事業等は、タクシー事業の合間等に本来業務の遂行を妨げない範囲内において、タクシー車両等を使用して行われるものと理解できるので、特にこれを排除しなければならない社会的理由は乏しいと思われる。</p> <p>3 したがって、一定の条件の下において、タクシー事業者が行う「ホームセキュリティ等緊急救援システムに参画し又は自ら行うこれらの業務(以下「救援事業」という。)」は、たとえタクシー車両等のタクシー事業用の施設を使用して行われるものであっても、道路運送法第19条の業務の確保義務を損ねる行為とならないものと理解し、今後、当面下記のとおり取り扱うこととされたい。</p> <p>なお、タクシー顧客等からの緊急の要請を受けて行う病院の順番とり、忘れ物の代理取得、切符などの予約や購入など、単に役務を提供する行為及び役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行う場合についても、実情に応じてこれに準じた取り扱いを行うこととされたい。</p> <p style="text-align: center;">記 (略)</p>

輸送の安全の確保の観点

- ・ 旅客の安全性
(貨物の荷崩れ等による旅客の安全への影響等)
- ・ 車両の安全性
(最大積載量が設定されていないことによる影響等)
- ・ ドライバーの運転の安全性
(貨物が安定しないことによるドライバーの運転への影響等) 等

利用者の利益の保護の観点

- ・ 貨物の確実な輸送
(旅客が同乗することによる貨物の破損・手荷物との紛れ・紛失等)
(貨物が確認しにくいことによる貨物の取卸し忘れ・破損・紛れ・紛失等)
- ・ 個人情報保護関係
(旅客から伝票が見えること等による個人情報保護への影響等) 等

その他

- ・ タクシー事業の確実な運営への影響 等

➡ これらの論点も踏まえつつ、タクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、関係者の意見も踏まえて検討。