

第6回 スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ 議事概要

1. 日 時：令和4年4月13日（水）10時30分～11時56分

2. 場 所：オンライン会議

3. 出席者：

（委 員） 武井一浩(座長)、御手洗瑞子(座長代理)、大槻奈那、夏野剛

（専門委員） 井上岳一、落合孝文、後藤元、竹内純子、堀天子、小針美和

（政 府） 牧島大臣

（事 務 局） 辻次長、山西次長、渡部次長、天田参事官、赤坂企画官

（ヒアリング対象者）

日野 祥英 国土交通省 自動車局 貨物課長

木村 健太郎 一般社団法人 日本IT団体連盟

國峯 孝佑 一般社団法人 日本IT団体連盟

横内 陽子 一般社団法人 日本IT団体連盟

4. 議題

（開 会）

議題1．生産性向上に向けた物流改革（フォローアップ）

議題2．規制改革ホットライン処理方針

（閉 会）

5. 議事概要

○武井座長 定刻となりましたので、ただいまより第6回「スタートアップ・イノベーションWG」を開会いたします。

本日は、規制改革実施計画のフォローアップの一環として、「生産性向上に向けた物流改革」について御審議いただきます。

本日は、牧島大臣にも御出席いただいております。

よろしく申し上げます。

それでは、牧島大臣より御挨拶をいただきたいと思います。

牧島大臣、よろしくご願ひいたします。

○牧島大臣 おはようございます。

皆様には、本日も、規制改革の議論に御参加いただき、ありがとうございます。

今、御紹介がありましたとおり、今日のテーマは「生産性向上に向けた物流改革」について、でございます。コロナ禍の巣籠もりによる貨物の需要の増大に対応するために、顧客に荷物を届ける物流の最終区間である、いわゆるラストワンマイルの配送に着目して、これまで、数次にわたり、皆様には御議論をいただけてきました。

そのラストワンマイルの配送の中でも、規模の増加が見られる分野の一つに食品等の宅

配があります。2016年に市場規模は2兆円を突破し、コロナ禍を経て、2025年には2.9兆円まで成長するとの予測も出ています。また、こうした商品を、今すぐに食べたい、使いたいという消費者のニーズの高まりに基づいて、30分以内の急配送といった新たなサービスなども見られるようになってきました。

科学技術の進展により、生活を豊かで便利にするイノベーションが起きる中で、新たに生まれるニーズやサービスにしなやかに対応することができる物流の仕組みの実現が求められていると言えます。

本日は、国土交通省が実施したニーズ調査に基づき、荷主、運送事業者へのヒアリング結果と、それを受けた対応の方向性を報告いただきます。

国土交通省には、イノベーションによる新たなサービスが登場していることも念頭に、それを縁の下で支える物流制度が時代の期待に応えるものになるよう、不断の見直しに取り組んでいただきますようお願いいたします。

私からは、以上です。

○武井座長 牧島大臣、誠にありがとうございました。

それでは、第1の議題に入ります。

まず、国土交通省の日野貨物課長様より、ラストワンマイル配送に関するニーズ調査の結果の取りまとめと今後の対応について御説明いただきます。その後、質疑応答を行いたいと思います。

今日は、お忙しいところ、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

なお、日本IT団体連盟の木村様、國峯様、横内様にお越しいただいております。ありがとうございます。

発言される方は、カメラオンにして、御発言以外のおときはマイクをミュートにさせていただきますようお願いいたします。

それでは、日野課長、よろしくをお願いいたします。

○国土交通省（日野課長） 国土交通省の貨物課長をしています、日野と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

私から、資料に基づきまして、御説明させていただきたいと思います。

資料の1ページ目を御覧いただければと思います。ラストワンマイル配送に関する調査についてということでございます。背景につきましては、御承知のとおりですけれども、昨年6月に閣議決定されました規制改革の計画の中で、ラストワンマイル配送について調査を行うとされております。下の調査の概要でございますけれども、ユーザー側から13社、運送事業者側から9社、それぞれヒアリングを行いました。ユーザー側につきましては、ネット通販事業者は、大手外資系のネット通販事業者、大手検索ポータル会社、オフィス用品をネット通販している会社、スーパーマーケットにつきましてはスーパーマーケット協会、ドラッグストアにつきましては大きな会社2社、コンビニエンスストアにつきましては大手2社、フードデリバリー事業者につきましては大手の4つの会社、農業関係者に

つきましては農産品の大きな協同組合からヒアリングをいたしました。運送事業者側につきましては、9社、最初に大手宅配事業者と書いていますけれども、4社からヒアリングをしまして、宅配につきましてはこの4社ではほぼ日本の全ての宅配を仕切っておりますので、網羅しているかと思えます。軽貨物の事業者につきましては、大手のネット通販事業者から委託を受けて運送している大きな軽貨物の事業者が2社ありましたので、そこから話を聞いていますし、また、軽貨物の事業の協同組合がございますので、そこからも話を聞いております。地方の運送事業者が1社、農業関係も協同組合の子会社であります物流会社からも話を聞いております。

次のページを御覧いただければと思います。ヒアリングの結果でございます。まず、運送事業者側でございます。最初の丸ですけれども、ラストワンマイル配送において人手不足や車両不足によって輸送ができないという事業者はおりませんでした。多くの事業者は、荷物管理や運行管理、運行計画の作成や運転者への安全面の指導や健康状態の管理、いろいろな管理に不安がある、雇用関係のない個人に荷物を委託することは困難であるという意見が大半でございました。次の丸は、軽貨物の協同組合から言っていた意見ですけれども、運送事業者との競争条件が整っていない中で自家用車で配送をすることになれば、ダンピングのようなことが横行して、結果として、人手不足になってしまう、魅力的な料金が取れなければなかなか参入してこなくなる、結果として安定的な物流の確保が難しくなるのではないかという意見もございました。繁忙期通達につきましては、運送事業者側がまさにユーザーであるわけですけれども、一部の事業者からは日数を拡充してほしいという意見もございました。次のページで、また御説明いたします。ユーザー側からのニーズは、大きく3つの業態からございまして、まず、1つ目は、外資系大手のネット通販事業者ですけれども、即日配送・翌日配送をするためには、現状の配送リソースでは足りなくなることが予想されて、自家用車を活用したいという意見がございました。2つ目としては、フードデリバリーとコンビニの2つの業界からは、30分以内のクイックデリバリーを実現するために自家用車を活用できればいいという意見がございました。一方で、次の丸ですけれども、現状の運送事業者のサービスに不満はない、自家用車の活用は考えていないという事業者もございました。これはドラッグストアの方たちでございます。次の丸は、サービスの安さ・速さを求める一方で、接客や荷物の管理には一定のレベルが必要だという意見がございました。これは既に一定のレベルを確保するようになっていますと言う大手の外資系ネット通販事業者あるいはフードデリバリーの会社もございました。今はやっていないけれども、将来やるとすれば、そういう一定のレベルが必要ですねと言っていた事業者もございました。次の4番目の丸は、大手の外資系ネット通販事業者が言っていたことですが、自分で従業員を抱えて自分が運送事業をすることは、リスクがあるので、できないと。当初はリスクと言っていましたけれども、その後、コストと訴えていましたけれども、コストやリスクの観点からは難しいけれども、個人ドライバーに対する自社のトレーニングをやっているのです、それを前提にすれば、安全や品質を担保できるというこ

とを言っていました。現に、今、個人の事業者に運送を委託している事業者もあるのですが、ウェブで6時間ほど研修を取れるようできて、会社の紹介、安全教育、接客対応、アプリの使い方とかのトレーニングをしていて、問題があればアカウント停止するという措置を既にやっているの、そういうやり方で安全や品質は担保できるのではないかと、言っていた事業者がいました。繁忙期通達についても、意見を聞いてみました。繁忙期通達につきましては、同じように、大手のネット通販業者が言うておりましたが、この事業者は、結局、自分で運送事業者にはならないということでありましたので、運送事業者を介さない形で自分が使いたいということがありましたので、むしろこちらのほうが現実的ではないかという話がありましたが、難しい場合には、車両数の拡大をやってほしいという意見がございました。フードデリバリーの会社につきましては、冬の期間、自転車や原動機付自転車では配送できないことがありますので、今、繁忙期通達については冬の期間が対象になっていませんけれども、繁忙期通達について冬の期間も使えるようにしてもらえないかと。強いて言えば、これはネット通販事業者と同じですけれども、運送事業者を介在しない形で繁忙期通達を使いたいという意見がございました。また次のページでも御説明します。次は、地方部での配送と書いてございます。前回のワーキング・グループの中で、都市と地方部でどういったニーズの差があるのかといったことも調べてくれないう御意見がございましたので、ヒアリングの中で都市と地方の違いを併せて聞いてみました。最初の丸ですけれども、運送事業者側は、結局、地方部は、確かに人間も少ないのですけれども、併せて荷物の量も少ないので、自家用車の活用ではなくて、共同配送の実施など、届け方の工夫によって対応すべきだという意見がございました。最後の丸も運送事業者からの意見ですけれども、結局、マッチングでやるということは、物量がすごくあって、かつ、配達員もすごくいて、それでマッチングが成り立つわけですので、なかなか地方部では成り立たないのではないかとという意見もございました。真ん中が、ユーザー側の意見、ネットコンビニを展開している大手コンビニ2社の意見ですけれども、ネットコンビニでは実験的にやっているようです。主に都市部で展開しているということでありましたけれども、コンビニの場合は、全国津々浦々にありますので、過疎地というか、地方部でもネットコンビニのニーズ、需要があるのではないかとすることは考えているようできて、そういった地方部や過疎地で、新たな配送サービス、つまり、サービス展開を考えているという事業者がございました。ただ、どうやってやるかは検討中だということでした。以上が、ヒアリングの概要でございます。

最後、3ページ目、今後の対応でございます。最初の丸で、幾つかの事業者から、自ら雇用しない個人による自家用車の配送を求める意見がございました。中でもいろいろ検討いたしましたが、従来の国交省の立場ではございますけれども、運行管理や運転者への指導・監督といった運送事業者に適用されている安全規制が適用されていない中での自家用車の活用は、安全確保や労務管理の面から懸念があるので、このままの形で認めることはなかなか難しいのではないかとございまして。一方、今回ヒアリングの中で、運

送事業者側からもユーザー側からも繁忙期通達の拡充については要望がございましたので、基本的にはこの繁忙期通達の拡充において対応していくということかと思っております。先ほどの説明ともかぶりますけれども、どういったニーズがあったかといいますと、1つは、農業系の物流会社ですけれども、春の肥料輸送や農薬の輸送あるいは秋の収穫期という輸送需要が集中する時期があって、今の許可の日数では足りないので、許可の日数を拡充してほしいという意見がございました。2番目は、先ほど申し上げたフードデリバリーからの意見ですけれども、豪雪地帯、特に北海道や北陸という言い方をしておりましたけれども、二輪の自動車や自転車では、雪が降るとなかなか配達ができない。フードデリバリーは、基本的に二輪の自動車や自転車で配達しているようなのですけれども、冬の期間については自動車を使いたいということがございました。今の繁忙期通達は、冬、1月、2月は対象になっておりませんので、冬を対象に加えてほしいというニーズがございました。今、営業所に配置されている営業用車両を繁忙期通達の車両数の上限にしていますけれども、その台数をもっと増やすとかをしてくれないかといった意見もございました。こういった意見を踏まえまして検討していきたいと思っておりますけれども、昨年末に通達を改正して運用を拡充したばかりでございますので、まずはこの拡充した通達の運用状況を見てみたいという気はいたします。事故や法令違反がどうなっているかということもまずは見ていただきまして、併せて、関係者からもいろいろとまた御意見を聞いてみまして、来年度にどんな措置ができるか考えていきたいと思っております。次は、対応の方向性の2番目で、自家用車の活用とは直接は関係がないのですが、ラストワンマイルの配送に関連するものとして、ヒアリング調査の中で、タクシーやバスの事業者の活用はどうかと聞いてみました。自家用車ではなくてバスやタクシーは当然許可を受けておりますので、安全や労務管理が担保されているであろうということで安心はあるという意見がございました。ただ、コスト面がどうしても高いので、コスト面の折り合いがつけば利用の可能性があるという意見がございました。下の参考と書いている部分がございますけれども、現行の貨客混載の制度は平成29年から実施しております。要するに、過疎地というか、田舎に行きますと、タクシーや貸切バスは常時動いているわけではありませんので、そういう空いている時間は貨物運送でも使えるのではないかとということが問題意識としてありまして、貸切バスとタクシーの部分につきましては、トラック法の許可を受ければ荷物の配送も可能なのですけれども、場所としては、文字上は「過疎地域」と書いていますけれども、今の運用では過疎法の過疎地であって、人口が3万人未満の市町村という限定をつけてございます。左側の乗合バスを見ていただきますと、乗合バスはもともと昭和の初めぐらいから少量の貨物であれば許可は不要でどこでも運んでいいということではありました。平成29年に貸切バスとタクシーの貨客混載を制度化したときに合わせて、トラック法の許可を受ければ、少量の貨物も限らず、大きな貨物でも配送できますという制度にしております。したがって、乗合バスとタクシーと貸切の中で、制度の段差というか、隔たりが発生しているということでございます。これにつきましては、実際、一部の自治体から、タクシ

一で貨客混載をやりたい、その自治体は過疎法の過疎地ではないということでございますので、そういったニーズを実際にいただいております。全国的にもそういったニーズがないかどうか、内閣府と連携しまして今年度に調査を行おうと思っておりますので、その調査結果を踏まえまして、こういった制度改革ができるか、対応を検討して、今年度、結論を得ていきたいと思っております。

私からの説明は、以上でございます。

○武井座長 日野課長様、誠にありがとうございました。

それでは、ここから質疑応答に移りたいと思います。御発言を希望されます方は挙手をお願いいたします。

では夏野委員、お願いいたします。

○夏野委員 ありがとうございます。

これは規制の根本的な考え方だと思うのですが、ニーズを拾ってそれに合わせて規制を緩和していくというアプローチもあると思うのですが、もう一つのアプローチとしては、その規制がそもそも必要なのかということも常に念頭に置いて検討していただきたいと思います。それはなぜ思うかということ、このヒアリングの結果を見てみると、結構今の体制を守りたいような雰囲気の見解や今の規制の枠の中でやっているのに新しいことにトライはしたくないような意見も業界の中から聞こえているような感じがするのですが、そもそもその規制が有効なのかどうかという観点からのアプローチとはまた違うと思うのですよね。国交省さんから聞かれたときにはあまり都合の悪いことを言わないのかもしれませんが、一つ、当然ここに出てくるのだろうなと思っていたのですが出てこなかったもので、私として提案をしたいのですが、貨物軽自動車運送事業で使用する車両、いわゆる黒のナンバーと単なる黄色のナンバーの違いがよく分からなくて、もちろんそれは軽乗用車が貨物用に一応なっていると後部座席のところということなのですが、先ほどおっしゃっていた性能面・安全面でその2つの車に違いはほとんどないと思うのですよね。それにもかかわらずわざわざ黒のナンバーも取得しなくてはいけなくて、この貨物軽自動車運送事業はその車を持っていれば個人で配送業ができることになっているわけなのですけれども、これに、普通の、要は、軽乗用車そのものを認めると。つまり、規制の意味がないと思うのですよ。わざわざ後部座席を取るとか、そういうことをしている意味がないと思うので、この貨物軽自動車運送事業で使用する車両に通常の軽乗用車も加えていただくことはできませんか。

これはお願いです。提案です。

○武井座長 ありがとうございます。

今の夏野さんのお話にも関係しますけれども、規制の必要性、そもそも規制が必要なかを考えてほしいと。これは、1つ目、2つ目の今日の論点、御紹介のあった点も絡むと思います。そして3つ目のご提案として、貨物軽自動車運送事業に軽乗用車を使用可能にするという形で、運用なのかもしれませんが、制度の見直しを行ってほしいという

ご提案かと思えます。

今の夏野さんのお話に関して、国交省さんのほうで何かコメントはございますでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。

最初の話で、そもそも、ニーズがあろうがなかろうが、規制の有効性は常時見直して、それが有効でないのだったら改善すべきではないかということだと思いますが、それは確かにおっしゃるとおりであります。国交省としては、両面があるのかなと思って、実際のニーズがあって、かつ、そもそもこの規制はあまり有効ではないのではないかということであれば、もちろん見直していくということではないかと思えます。

具体的な話として、今、軽の乗用タイプの車で軽貨物を認めるべきではないかというお話だと思います。いただいた提案ですので、中で検討させていただきたいと思えます。幾つか論点があるのではないかと思えますので、論点出しも含めて検討していきたいと思えます。すぐ思いつく論点としては、乗用タイプは最大積載量の設定がないのですよね。車検証を見ていただければ分かると思えますけれども、最大積載量の部分が、棒線というか、設定がないのですよね。そうすると、乗用タイプで事業として常時反復・継続して貨物を運ぶということになると、一体何キロまで運んでいいのかということとはよく分からない状態ではあるのですよね。したがって、積載量との関係の中で、どれだけ運べるのかとか、そもそも別にそういう設定は要らないのかとか、そういうことがまずは論点として思い浮かびますので、そういうことも含めて、少し中で受け止めて検討させていただければと思えます。

○夏野委員 ただ、それに関しては、タクシーの貨客混載で、乗車定員数、マイナス、荷物輸送のときの乗車人数掛ける55キログラム以内の荷物みたいなルールがあるので、別にそういうルールを設定すればいいだけの話だと思います。

それと、ヒアリングのニーズの話ですけれども、軽乗用車を所有して黒入りナンバーのちょっと改造した貨物軽乗用車を運転している人は、普通の車でもいいということになったら、余計なコストがかからないので、間違いなく喜ぶと思えます。だから、それは潜在的なニーズとしてはあるのではないですかね。聞けば出てくると思えます。

○国土交通省（日野課長） ありがとうございます。

確かにタクシーでそういった御指摘のあった仕組みにしていると思えますので、そういうことも含めて、こちらで受け止めさせていただいて、考えさせていただきたいと思えます。確かに、今おっしゃったことは、現場にいるとちらほら聞く話でありまして、きれいに組織的に調査をしたことはないのですが、しばしば乗用タイプで軽貨物はできないのですかという話は現場にいると聞くことはございますので、委員の御提案でもありますので、我々のほうで受け止めさせていただいて、考えさせていただければと思えます。

○武井座長 ありがとうございます。

ちなみに、この貨物軽自動車運送事業の話は特に国交省さんからの資料がありませんの

で、もし事務局で何か貨物軽自動車運送事業の制度・運用とかに関してこの段階でお示しできる資料か何かがありましたら、画面共有をお願いできますでしょうか。

お願いします

○天田参事官 事務局でございます。

先ほど来、出ている議論で参考になりそうな資料ということで、国交省さんの近畿運輸局のホームページから抜粋したものでして、赤字で線を引いているところはこちらの事務局で引かせていただいたものなのですけれども、この軽貨物運送の事業で使う自動車の種類について、軽トラックを使用するということがまずは書かれていて、軽トラック1両から始めることができるのですけれども、先ほど来出ている改造という話なのですが、乗用タイプの軽自動車は軽トラックに構造を変更することが原則として必要というところがあるので、軽乗用車をそのまま運送に使うことはできなくて、改造、恐らく後部座席を取っ払って荷物スペースをつくるということだと思えるのですけれども、そういった構造変更を求めることになっていて、そういう運用をしていますということが公表されていることになります。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

構造変更の箇所は運用だということですね。分かりました。

今の軽乗用車の話は、ラストワンマイルについてずっと取り組まれてきていますが、そのワンマイルの解決にも大変重要な一つのソリューションなのではないかと私も思います。もしよろしければ、今日御出席いただいています日本IT団体連盟さんとして、何かこの段階でコメント等はございますでしょうか。

○一般社団法人日本IT団体連盟（木村氏） 座長、ありがとうございます。日本IT団体連盟の木村でございます。

夏野議長から御提案の、軽乗用車で運送ができないかということですが、軽自動車でデリバリーをすることを可能にする規制の法令化は、冒頭に御指摘があったローカルコマースやクイックコマースといった文脈のマーケットをつくっていくために重要な一步になると考えます。軽自動車で貨物運送を行おうとすると、事務局から出された資料にもありますように、後部座席を全部取り外すといった構造変更が必要と認識しています。例えば、一定の重量以下であれば、構造変更なしで利用できる、軽乗用車のまま物を運べるということになりましたら、ローカルコマースの市場におきまして重要な担い手の一つになっていき、担い手不足を補って国民の生活を便利にしていくという観点からは、極めて重要な御提案と感じます。

一方で、2つほど課題があると感じています。

1つが、車検証の用途変更の問題です。車検証が事業用になってしまいますと、逆に自家用の乗用車としては使えなくなってしまうということがあり、そうすると手を挙げる人は限られてくるだろうと思われれます。自家用と貨物用の兼用を一定の範囲で可能にする工

夫が必要ではないか。そうしませんと、軽乗用車のアイドルタイムの活用は進まないと考えます。

もう一点が、手続を極力軽くしていただきたいという点です。できればオンラインで完結するような手続をと考えます。具体的には、自家用から貨物用へのナンバー変更を不要とするか、ナンバー変更は必要だとしても手続はオンラインでやり新しいナンバーを送っていただくなど、なるべく陸運局とかに出向く手間を減らすことを考えていただきたいです。

IT連からは、一旦、以上です。

○武井座長 誠にありがとうございました。

今の論点を含めまして、この段階で、国交省さんのほうで何かコメント等はございますでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。

御提案をありがとうございます。

構造変更につきましては、先ほど私が申し上げたとおり、何でそんなことをしているかという、積載量を出すために構造変更が必要だと言っているのですね。例えば、後部座席を取っ払うと、100キロや200キロという積載量が構造上・物理上出てくるわけなので、そういうことを求めているということでございます。そういった仕組みも含めまして、今後検討していきたいと思っております。

車検証の自家用と事業用の兼用という話がございましたけれども、ちょっとハードルは高いのかなと思っておりますけれども、意見として承らせていただきます。

オンラインの話がございました。オンラインにつきましては、多分自動車の世界の許認可で結構遅れている分野だと思っております。我々も鋭意このオンラインには取り組んでいきたいと思っております。オンラインが完成しないからこれはやらないということにはならないと思っておりますけれども、併せて手続のオンライン化には取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。木村さん、今の御説明についてはいかがでしょうか。

○一般社団法人日本IT団体連盟（木村氏） 前向きな御発言をいただき、ありがとうございます。自家用と貨物用の兼用をどのように柔軟に考えていくのかというところは極めて重要ですので、特にそちらの方面の検討をお願いしたく存じます。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、井上委員、お願いできますでしょうか。

○井上専門委員 ありがとうございます。井上でございます。

1つは、今の論点にも関わりますけれども、ラストワンマイルのところでは自家用車を開放してほしいあるいは繁忙期通達の話と、結局、事業用の車両と自家用の車両を分けて

いることの論点と、もう一つは、事業者としての免許があるかないかという話だと思っています。この事業者としての免許はすごく大事なことだと思っていて、きちんと運行管理をする体制がある、あるいは事業者としてきちんとできますよという形でそこを縛ることは大事だと思っております。ただ、都心とかであれば積載効率とかはすごく求められるので、国交省さんが出している車両の基準とかは結構重要になるのかもしれないのですが、地方部とかでそんなに荷物がいっぱいではないよねというところは、むしろ自家用車とかでも全然運べるというものがあると思うので、その積載量の問題だけがまさに車両基準をつくっているものであれば、そこは自家用・事業用をむしろ取っ払う、その免許だけで縛っていくというやり方もあるのではないかとこのところで、それについての御意見をいただきたいということが、夏野さんの話に関連して、1点目です。

もう一つは、貨客混載に関して、過疎地域かつその中でも3万人以下という形でかなり縛りをかけておられますけれども、その過疎地域に指定されていない隣の市町村でも、似たような状況のところあるいは似たような集落はいろいろあるわけですね。国交省さんも御存じのように、都心郊外でも、山の上のニュータウンとかは結構ゴーストタウンみたいになっているところがあって、過疎地みたいになってしまっているところが結構あります。そういうところが、結局、事業者はやりたいけれども、例えば、タクシーの事業者とか、この間、コロナの時的対応で結構荷物が運べて喜んでいたところはありましたけれども、ああいうことをやりたいというときに、過疎地縛りみたいなもので貨客混載が縛られてしまうことの正当性が、日本全体で人口減少・高齢化が進んでいる中で、過疎地かつ3万で縛ることの正当性がないのではないかと、全国どこでもやりたい人たちがやれるようにしてあげたらと。基本、都心とかは積載効率を求められるので、貨客混載は事業者としても無理ですよという話だと思っているので、やらないと思うのですけれども、そこの貨客混載の縛りをなくしてほしい、過疎地縛りをやめてほしいということに関しては、いかがでしょうかという2点でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

前者についても、別に地方かそうではないかでなく、また似たような過疎化のことに関して含めて、全国で考えていくと。

○井上専門委員 結局、事業者が選ぶだろうということです。

○武井座長 1点目はそうですね。

では2点ございましたが、この段階で、国交省さんで御回答できる点があればお願いいたします。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。

1点目は、事業用のナンバープレートと自家用のナンバープレートは分けなくていいのではないかとこの主張ですね。

○井上専門委員 そうです。

○国土交通省（日野課長） 事業用ナンバープレートと自家用ナンバープレートは、結局、

許認可、届出と結びついている制度になっていて、それをもう外形的に表す制度ですので、ずっと長い歴史があってやってきたわけですけれども、それを一緒にするとか、取っ払うというのは、ちょっとハードルが高いのかなと現時点では思います。

○井上専門委員 ナンバー自体は事業用にしてもいいですけれども、車両の基準はそこにひもづけなくてもいいのではないですか。例えば、タクシーもハイヤーの場合は車両の改造をしないでそのまま緑ナンバーが取れますよね。

○国土交通省（日野課長） 車両の改造をしないで取るというのは。

○井上専門委員 ハイヤーの場合は、自家用車のまま、タクシーのような回転尺をつけなくてはいけないとか、いろいろな規制はなく緑ナンバーをつけられますよね。改造しないでつけられますよね。なので、事業者が自家用車を改造しないで使う、でも、そのときは緑ナンバーというか、黒ナンバーというか、そういうものに、要は、ナンバーは変えるし、車検制度などもそれに応じたものになるかもしれないけれども、改造は不要ということにできませんかということです。

○国土交通省（日野課長） どういう場合に事業用にするときの車の改造が要る・要らないという資料なりが手元にありませんので、どういう支障があるのか、また中で調べてみたいと思います。

2点目の過疎法の過疎地で3万人という縛りは適切ではないのではないかという御意見だと思いますけれども。

○井上専門委員 そもそも過疎地で縛ること自体が適切ではないのではないかと。

○国土交通省（日野課長） 平成29年につくった人に聞いてみたこともあるのですけれども、当時は、過疎法の過疎地域で3万人ぐらいのところから実際にそういう話があって、取りあえずそれでやってみるかということで、平成29年に制度がスタートしたのだと聞いたことがございます。現実には日本の市町村の半分ぐらいは過疎地域でありますので、取りあえずそれでカバーできているのかなということだったのだらうとは思いますが、冒頭に申し上げたように、過疎法の過疎地ではない具体的な市からこういうお話をいただいたり、あるいは、全国的に見てみて、確かに、おっしゃるとおり、どこもかしこもそういう貨物運送がない地域や旅客運送のない地域は別に過疎法の過疎地に限ったことではないのかもしれないので、そこは内閣府と一緒に全国な調査もかけていって、併せて制度の内容について検討していきたいと思います。御指摘は十分承りました。

○井上専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 井上さん、いかがでしょうか。

○井上専門委員 調査をどういうふうにするのかということが若干気になるころではありまして、全市町村に網羅的にするのか、協会か何かに聞くのか、どのようにニーズをあぶり出すのかなというところはすごく気になっているところです。

○国土交通省（日野課長） これは内閣府と一緒に調査しようと思っていますので、相談させていただければと思います。

○武井座長　ちなみに、今回の資料でも既に一部出てきていますね。貨客混載の箇所、ちらほらかもしれませんが、タクシーの話のところ、先ほどの御報告で、ある程度そういう声が聞こえてきているという理解でよろしいですか。

○国土交通省（日野課長）　これは具体的にタクシー事業者で医薬品の配送をしたいというニーズがありました。それを踏まえて、我々で制度について検討を始めているのですが、全国的にそういったニーズが津々浦々にあるのかどうか、それも併せて内閣府と一緒に調査をしていきたいということでございます。

○武井座長　ありがとうございました。では御手洗さん、どうぞ。

○御手洗座長代理　このポイントに関連して、よろしいですか。ニーズを調査する際に、単に人口が少ない地域だから車両を配置することの採算が合うかどうかという問題だけではなく、車幅と車両サイズがラストワンマイル配送で結構大きい課題になってくると思います。具体的な例として自分の町や自分の会社の例を出すと、うちの会社は気仙沼市の市街地、結構中心地にあります。まず、気仙沼市は人口6万人弱なので、過疎法の過疎地域にはあたりません。ただ、うちの会社は丘の上にあるので、通り道が細いのです。そうすると、気仙沼の営業所に大きな車両しか配置していない運送会社は上がって来られないのです。運送会社Aの事業所は小型車両まで配置しているため上がってこられるのですが、一方で、運送会社Bなどいくつかの運送会社は、気仙沼もしくは近隣地域の営業所に配置している車両が少なく大型車両しかないため、配送に来られません。どうなるかという、荷主が運送会社Bを使って荷物を出すと、B社のドライバーからうちの会社に電話がかかってきて、坂の下まで荷物を取りに来るように言われます。それで、我々が自分たちの車で坂の下においていて、B社のトラックから荷物を積み替え、会社まで運びます。受け手であるこちらにも非常に負荷がかかっていると。例えばタクシーなどの普通乗用車であればもちろん通れる程度の車幅ではあり、大型トラックしか持っていないからそういうことになるのですけれども、配送会社にとって荷量が少ない町だと大きいトラックしか置いていないといったことにはなりがちで、最後のラストワンマイル配送ができていないことは割とあるのではないかと思います。うちの会社などは若手スタッフがいるからそれでも対応できるのでけれども、一人暮らしの年配の方などであるとうしようもないのではないかと想像します。そういうときに、運送会社が自分で小型の車両までそろえて固定費を抱えるのではなく、変動費で多少お金がかかっても地元のタクシー会社に荷物を渡しラストワンマイル配送を委託するのは、ビジネス上の選択としてできたほうが、結局、受け手側の負担を軽減するのだと思います。そういうことまで含めて調査、検討をしていただけるとありがたいです。単に過疎地で車両がないという問題だけではないのではないかと思います。

以上です。

○国土交通省（日野課長）　国交省でございます。

国交省で、その地域の丘の上がどうか、そこまで細かく把握できないものですから、

この調査は主に一番地域住民のニーズがよく分かっている市町村に対して主に聞いていきたいと思っていますので、市町村では当然そういう細かいニーズは吸い上げていると思いますので。

○御手洗座長代理 多分、市町村は吸い上げていないですよ。私も、市町村というか、地元の市役所とはいろいろとやりとりがありますけれど、地方の役所はそんな細かなニーズまで把握するほどのマンパワーもないですし、ご存じないかと思います。それよりも、配送業者に聞いた方がよいかと。これからどの運送会社もどの地域にでも物を届けられるようにすることが多分困難になっていくときに、地元のタクシー会社や個人の配送業者とかも含めて荷物を渡せるほうがサービスを維持できるということになると思うのですよね。多分配送会社やタクシー会社とかも含めてニーズ調査をしないと、市町村は民間のこまかな事情までそんなにいろいろなことを分かっていないですよ。

○国土交通省（日野課長） 分かりました。調査のやり方につきましては、また考えさせていただきます。なるべくニーズを入れるようにしたいと思います。

○御手洗座長代理 身近に市役所に勤めている者もいますが、市町村に聞くのではわからないと思いますよ。

○国土交通省（日野課長） 分かりました。

○武井座長 そういう意味では、運送事業者、ユーザーではなく、今のお話のように、本当に個人というか、モノを届けていただいている個人の声は、今までのやり方ではニーズを拾えていないと。この個人のところがイコール、ラストワンマイルの問題だと思っただけですけれども、今の御手洗さんの話は極めて分かりやすい指摘です。しかも普通にそういうことがあるのだろうということだと思います。今のような分かりやすい話は、過疎地の3万人かどうかに関わりなく、普通にあるだろうと思いますので、いろいろな市町村とかに聞いてニーズがあり・なしとやる話でもないのではないかとはい思います。実態調査をやってから、ニーズのあり・なしで、もしあまりニーズが上がってこなければやらないとか、そのようにするべき話ではないのではないかと私も思います。今の御手洗さんの話は実際に受け取っている個人側の話なので、そういうニーズは普通にあると考えていいレベルではないかと思っていますので、相当前向きに、実態調査で止まることがないように対応していただくことが大事かと思っています。

御手洗さん、そういう感じでよろしいでしょうか。

○御手洗座長代理 そのようにお願いします。構造的に起こる問題なので、私もさきほどは調査と言ってしまいましたけれども、ロジカルに考えればそれは起こるよなということが推定できる問題かと思っていますので、先手を取って対応したほうがいいことだと思います。ぜひ御検討ください。

○武井座長 しかも大手が全てのオフィスで小さなトラックを持つのかという話も普通に考えれば分かる話なので、ある程度、ロジカルにそういうことがあると言える話だと思います。それが多分まさに、ラストワンマイルがずっと解決していない根本問題の一つなの

で、今になってまだラストワンマイルが解決していない中で、また実態調査をやります、また1～2年と遅れますというのはどうかなと私どもも感じるところです。よろしくお願いいたします。

○国土交通省（日野課長） 承知いたしました。我々としては、今年度、内閣府と一緒にニーズ調査をやって、それであり・なしということではなくて、既に一部の自治体からそういうお話を聞いておりますので、それはそれで制度の検討を始めております。併せて、全国的に同じような声がないのかということ拾っていくということで、今、委員からお話があったように、なるべくきめ細かく拾おうとは思っておりますけれども、調査をやったらニーズが皆無でした、だから、やりませんということではないのかなとは思っております。

いずれしても、なるべくきめ細かくニーズは拾うようにはいたしますけれども、制度改正の検討は併せて進めていきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○武井座長 よろしく願いいたします。

堀委員、お待たせしました。よろしくお願いいたします。

○堀専門委員 御説明をありがとうございました。

国交省さんに御質問なのですが、一つは貨客混載に関して、もう一つは繁忙期通達に関してです。今、教えていただいた平成29年に過疎地に限るということで制度を開始したというお話を伺いまして、もともと過疎地に限るといふ何か積極的な趣旨があったとか、そうしなければいけないという要請があったわけではなくて、最初のニーズがそうであったからだと、これからはニーズがあれば増やしていくのだというお話に聞こえたのですけれども、その理解でよろしいでしょうか。ニーズがあるかどうかというよりも、むしろ、規制が開放されれば、そこに対して、貸切バス、タクシー、トラックがどのようなサービスを提供していくのかということを試行錯誤して考えていってより新しいサービスができるということもあり得るわけで、何か特別に貨客混載を原則禁止で例外的にニーズがあるものだけ開放していくという制度設計にする必要があるのかどうかをお尋ねしたいと思いました。貸切バス、タクシー、トラックは、人を乗せることが原則なのだけれども、許可を取得すれば例外的にできるという形で、地域の制限を取っ払ってしまうという考え方も、法の趣旨に反せず問題がないということであれば、そういう制度の在り方もあるのかと思っております。先ほどの御手洗さんのお話も伺いまして、そのニーズは拾い切れるのかなというところが分からないところもありますので、漏れてしまうと、結局、また検討ということになってしまいます。その点をどのようにお考えかということが1点目でございます。

一旦、よろしいでしょうか。

○武井座長 はい、では今の点につきまして、まず、よろしくお願いいたします。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。

何で過疎地の3万人に限ったのかということ、まさにつくった人に聞いてみたのです

けれども、先ほど来出ているニーズ論みたいな話で、そのときに具体的にニーズがあったものが過疎地というか、過疎法の過疎地みたいなところで、そもそもそういうところではか貨客混載のニーズはないだろうということも判断としてあったようでもあります。ただ、別に未来永劫過疎地に限定するという趣旨ではなくて、このようなニーズがあるのであれば、過疎地に限定するという趣旨ではなかったとは言っております、考え方としては、原則・例外というお話はありましたけれども、制度としてずっと違う程度で長年やってきたので、どうしても旅客は旅客・貨物は貨物という形で長らくやってきたと。その中で、人が少ないとか、貨物の量が少ないというところで、それぞれで分けているのは効率が悪いよね、ずっと車両が余っているよねということで、効率的に使うために、それぞれ許可を受けてやってもいいのではないかという発想に至ったということでもあります。そういう意味では、原則・例外の考え方が残ってはいるのだと思いますけれども、あとは言葉の問題なのかなと思います。

○堀専門委員 承知しました。

何か、事業領域の配慮とか、分けないといけないみたいな積極的な理由があればともかく、今のようなお話であれば、積極的に認めていただける方向で御検討いただければと思います。

もう一つ、繁忙期通達に関しましては、このいただいている資料のページでも、ラストワンマイル搬送に関する今後の対応について、対応の方向性といただいているものを見て、確認をさせていただきたい、検討の方向性をお伺いしたいと思っております。

まずは、繁忙期通達、繁忙期という概念を維持される方向性で御検討されるのか、それとも、一定の日数や計画を提出させることによって、繁忙期という概念も取っ払ってしまうようなことまで御検討されるのか、こちらはどちらの方向性で御検討予定でしょうか。

○国土交通省（日野課長） もともとこの通達は百貨店のお中元・お歳暮の話から始まって、その後、農業関係者から秋の収穫の時期も忙しいという話があって、その後、ネット通販事業者から実は春も忙しいんだという形で、継ぎはぎでやってきた経緯があるのですね。ただ、考え方としては、本来は、運送事業者は需要に応じて事業用自動車をそろえておくべきであろうということなのだと思います。ところが、需要の変動が激しければ、一番の需要のピークに合わせて事業用の自動車を用意することは、無駄といえば無駄でありますので、その部分につきましては埋め合わせのために自家用車を使ってもいいよという考え方なのだと思います。「繁忙期」という言葉を使うかどうかは別として、その基本的な考え方はそのまま残さざるを得ないのかなと思います。あとは、言葉の問題として、何期に使うかどうかは別として、原則、事業用自動車を用意すべきなのだろうと。ただ、それをやっているが無駄な部分もあるので、足りない部分は自家用車で構わないという考え方は続くのかなと思います。

○堀専門委員 今のお話であるとする、こちらは、むしろ原則で自家用車は使わない、ただ、例外的に使う場面があることについてどこまで認められるのかという検討だと理解

したのですけれども、ニーズの部分を拝見しますと、各事業者さんによってどういう時期にその例外を使いたいという御希望があるのかということについて、様々なニーズが存在していると拝察します。そうしますと、一定の時期、何月何日から何月何日と決めていただくよりは、運行管理、労務管理の観点から、この日数はきちんと手当ができるということをお話しいただいた事業者様につきましては認めるという形の例外対応もあるのかと思っております。時期という概念を取っ払ってもいいということも含めて、御検討いただいた方がよいと思いました。後半は感想ですけれども、引き続きの御検討をお願いしたいと思います。

○国土交通省（日野課長） 継続して検討させていただきます。

○武井座長 そういう意味で、まさに一律に国なりがこの時期だけとやる時代よりも相当変わっているのだと思うのです。デジタルでいろいろな物流のニーズが多様化し、しかも冬のものもそうですし食料などもそうだけれども、5年前にはそこまでそんなに運ばないでしょうというモノが、コロナもあって、いろいろな物流の前提条件が変わっていると思います。一定の上限日数はあってもいいのしょうけれども、運送事業者さんの計画を基に任意に設定する合理性が相当高まっているのではないかと思いますけれども、そういう点はいかがでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 御意見として承りますけれども、先ほど申し上げたように、あくまで本来であれば事業用自動車を全部そろえるべきなのだろうという考え方に変わりはないのかなと思いますけれども、確かに、事業者によっては、結局、需要の波動がまるで違うというのは確かにそうなのです。百貨店であればお中元・お歳暮、ネット通販は春と言っていましたけれども、その場合は、ネット通販はしょっちゅうセールをしているような気もします。よく分からないところもありますし、農業系であればもちろん秋と春になると思いますけれども、あくまで需要の波動があるときに、その歯止めのための自家用車の活用という原則は変わらないのかなと思いますが、事業者によって確かに期間が違っていることは事実だと思いますので、もう少し考えさせていただければと思います。

○武井座長 そういう意味で、原則は事業用自動車をそろえろということがあるとしても、なおかつ、事業者で受けている事業のニーズに合わせて設定する余地を認めないと回らない事業者さんもしらっしゃるのではないかと思います。そこはコロナの前後も含めてデジタルの進展に伴う大きな環境変化だと思いますので、一律に決めている規制は、御存じのとおり、コロナやデジタルでいろいろな形で見直しが迫られています。この規制もそういう意味で言うと相当一つの規制の前提について大きな環境変化が起きているのではないかと思います。ニーズの有無も、我慢すればいいということではなく。我慢している方からは「どうですか」聞いてもニーズは出てこないかもしれませんので、ある程度、この規制の中身を合理的に考えて、さきほど冒頭に夏野さんがおっしゃったとおり、本当にその規制は今でも合理的なのですかということにはフォワードルッキングに考えていかないといけない時期に来ているのではないかと思います。ぜひ柔軟に考えていただければと思

ます。よろしく申し上げます。

御手洗さん、もう一度手が拳がっていますので、御願います。

○御手洗座長代理 関連しているので、申し上げますと、コロナ禍でタクシーは飲食物に限っては載せていいという時限的対応を取られましたよね。

○国土交通省（日野課長） そうですね。タクシーデリバリーと言って、時限的にタクシーが飲料や食品を運んでもいいですと。ただ、それもトラック法の許可を受けてやっているということですね。

○御手洗座長代理 ほかの分野でも、例えば、医療の分野でのオンライン診療なども、コロナ禍の特殊な状況下で時限的に実施してみて、問題のなかったものは恒久化して恒常的に運用できるようにしていくという手法でをやっているかと思うのですが、タクシーに飲食物を運ばせてみるということについても、やってみて、特に大きな問題がなかったのであれば、これは現実的にできることであるということかと思えますし、ぜひ、恒久化、特にその過疎地域に限るなどとせず、恒常的にできるようにご検討いただければと思います。

○武井座長 よろしいでしょうか。国交省さんのほうで、何かコメント等ございましたら御願います。

○国土交通省（日野課長） タクシーデリバリーは、今、まさにモニタリング中でありますので、その結果を踏まえて対応を検討したいと思います。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

○武井座長 竹内委員、お待たせしました。よろしく申し上げます。

○竹内専門委員 御説明いただきまして、ありがとうございます。竹内でございます。

今までの皆様のコメントと、先ほどの武井座長のまとめで尽きているところがあるかと思いますが、ニーズ調査とかを事業者さんにおやりいただくということで、非常に丁寧にやられているなと思った一方で、事業者さんに調査するということになりますと、本当に多分目の前のお困り事というところが御回答のメインになってくるだろうと思います。規制改革の意義として、構造的な社会の変化、本当に、人口の減少、過疎化等によって、ラストワンマイル配送が維持できなくなっているとか、そういった徐々に社会が沈んでいくようなことに対してのグランドデザイン的な形での規制改革は、多分国交省さんにある程度のビジョンを持っていた上でモニタリング調査やニーズ調査をしていただかないと、なかなかそのニーズ自体を拾うことができないのだろうなと思っております。

そうした中で、今回、例えば、繁忙期通達は、本当に一例ですけれども、我々も、前回、繁忙期を延ばしましょうとか、柔軟にしましょうといった議論をして、この前にやっていたなど。もう一回、これをやっているなという感覚があるので、本当に事業者さんごとの違いが物すごく大きくなってきていて、この通達自体にどういう意義があるのか、国がその時期を定めることに意義があるのか、あるいは、事業者さんに言っていただくこ

とのほうが有効なのか、そこら辺も含めて見直しをすることが必要な時期なのだろうと思いますので、ここでぜひ力を入れていただきたいことが、資料にも書いていただいていますけれども、これをやってみた結果として、令和4年度に調査すると言っていて、事故や法令違反等の状況のモニタリングをやった上で、要は、悪影響が出ていなければ、令和5年度に必要な措置をすると書いていただいている。そこは先ほど堀先生からも御質問いただいているので、まずはモニタリングですとおっしゃっていただいていますけれども、そうしたモニタリングで必要なことは、今の規制が本当に社会にとって有効ですかというところをあぶり出すためだろうと思っております。ですので、先ほど既に御回答もいただいておりますので、コメントだけとさせていただきますけれども、ぜひ国交省さんとしてのラストワンマイル配送の部分のビジョンをお持ちいただいた上で、できれば、今ではなくても結構ですけれども、お聞かせいただいた上で、こういったモニタリング調査やニーズ調査を進めていただければと思っております。

以上でございます。

○武井座長 大変貴重な、根本的な御指摘だと思いますので、国交省さん、この場でコメント等がございましたら、お願いいたします。

○国土交通省（日野課長） 貴重な御意見をありがとうございました。グランドデザインやビジョンという話があり、紙に書いたものを確かに持ち合わせていないのですが、そういうことも頭に置きながら、検討していきたいと思っております。ありがとうございます。

○武井座長 そうですね。併せて、今、時期の問題が出たのですけれども、繁忙期通達は変えたばかりで、令和4年にモニタリングを行って、令和5年になるのですけれども、小さく変えるのだったら、令和4年中に措置できる項目もあるような気がします。変えたばかりだからモニタリングとおっしゃった御趣旨は分かるのですけれども、出口によっては別に令和4年中にやるべきこと乃至はできることはある気がするのです。全て令和5年になるまでやりませんよとなるのでは、それを繰り返していますと、1年モニタリングをやって、また2～3年がたたないと物事が変わらないというスピード感になってしまいます。この出口しかないのかという点ももう一度お考えいただいたほうが良いのかなと思います。変えたばかりだからという手順の部分は分かりつつも、どのように直すべきかと検討していくことで、この部分は令和4年度中に直せるのではないかということが出てくる可能性もあると思いますので、このところも柔軟に考えていただければと思うので、御検討いただけますか。よろしく申し上げます。

国交省さん、どうぞ。

○国土交通省（日野課長） そういった項目が出てくる可能性は否定しませんけれども、その年の実績みたいなものを翌年に報告することになっていきますので、全体を見させていただくのが一番かなとは思っておりますけれども、なるべくスピード感を持ってやりたいということは我々の思いでもあります。

○武井座長 このヒアリングの結果でも、今年、今、既に出ているわけなので、現にヒア

リングをされたので、それを1～2年待たないとやらないという出口というのは、この出しているニーズに対して、やはり遅いかなという感覚があります。直し方によっては時間のかかるものが出るというならそういう場面もあり得るかもしれませんが、必ず令和5年中になる、今ここに出ているニーズはやりませんという、そこまでの何かリンクがある話かどうか柔軟に考えていただいたほうがいいのかなと思いますので、よろしくお願いします。

続きまして、落合委員、よろしくお願いします。

○落合専門委員 ありがとうございます。

私からは、国交省さんに2点、1点はIT連さんということになります。

1つ目が、繁忙期通達について議論していただいております、その中で、もともと個別のニーズがあって、それがどんどん拡大してきてということになります。今回も、春とか、ほかの時期とか、いろいろとおっしゃられる方がニーズ調査の中でも出てきたということではあります。国交省さんで御認識されている範囲でも、特に時期制を形づくる理由はあまりなくなっているのかなと。一方で、おっしゃっていただいた中で、基本的に、年中特例ということだと、制度の趣旨が没却されるのではないかということをおっしゃっていただいたと思っております。それはそうなのかなとも思います。そうすると、繁忙期ではなく、一定の時期に区切る、その期間を区切るということが、現代的というか、今年の場合においては、合理的に意味がある切り方なのかなと思われまます。春とか秋とかということではなく、年間のうち何日間ということ整理していただくことがいいのかなと考えております。このことについては、原則論をおっしゃっていただいた中で、年中、対応できるようにそろえておいてもらうことが本筋ではないか、ということをおっしゃっていただいた部分がありました。一方で多分大手の事業者だとそういうことがやりやすく、一方で中小事業者だとそういうことに対応しにくく、かつ、一方で本当に困っている度合いが高いのは地方部で必ずしも大手の事業者が十分に手を出せていなかった地方の中小事業者にもしっかり動いてもらわないといけないとうことがあります。もう1点、後で述べますけれども、ほかの交通の人流の事業者も含めて手伝ってもらって何とか維持しないといけないという状況だと思います。そういう意味では、特に地方における運送業界の維持という意味でもプラスになることではないかと思っておりますので、ぜひ御検討いただければということが1つ目です。

2つ目が、貨客混載の点について、こちらについても従前の検討の経緯をお話しいたきまして、まず、3万人以下の自治体からというお話があったと伺いました。私は特区も入っているので、特区でも様々に聞いておりますと、その中で今日お話しいただいた事例のタクシーの医薬品配送などは茅野市さんなどが提案されておりました。ほかの自治体でも、表でヒアリングをされた以外でも、かなり貨客混載に関する提案をされたところは多かったかなと思っております。そういうところを見ていきますと、例えば、大きい都市であっても、広域合併などをされていたりするので、結局、山間部みたいになってしまってい

いる場所があったり、全体として、中心部を見るとかなりの都市なのだけれども、そうではない、本当に過疎地とあまり変わらないような部分もありますという自治体などもあるかと思います。そういった意味では、今は、過疎地域ということが法令等で区切られているものを引用されているということもあって、かなり硬直的な縛りになってしまっていると思います。ここはある程度広く見ていただくことが重要なのだと思います。その際に乗合バスについて、そのとき、茅野市の関係ではたしか御説明いただいております、乗合バスのほうは地域制限がないことに対して、タクシーについてはより厳しいといった側面もあろうかと思えます。一方で、地方の交通事業者の中で、特にコロナ禍、もともとの人口減少もありますけれども、その中でダメージを受けているのは、バスだけではなくてタクシーの事業者も存続が厳しいといったこともあります。車としては確保しておかないといけないから、登録している車数だけはすごくたくさんあるが、運転できる人が十分にいないとか、いろいろな状況でなかなか思ったように事業ができていない事業者もあるかとは思えます。そういったところの収入確保が、地域の公共交通の維持につながるという側面もあろうかと思えます。物流と関係ないよとおっしゃられてしまうかもしれませんが、国交省さん全体で、その辺りの公共交通の維持は担われるはずだと思いますので、ぜひそういった視点でもプラスになると思えますので、タクシーも含めて貨客混載についても御検討いただければと思っています。

あとIT連さんに伺いたいのは、以前、御提案いただいていた、マッチングについて実証実験をされたいというお話があったと思います。これについて、その後の実施の状況はどうなのかを伺えればと思います。

以上です。

○武井座長 先に国交省さんから、よろしいでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。

貨客混載について、御発言はおっしゃるとおりの部分もあろうかと思えますので、そういった点も含めて、茅野市という名前も出されていましたが、ほかにもあるのではないかという話はございましたので、それを踏まえて、我々で検討を進めていきたいと思えます。

繁忙期通達の時期を区切るのの一つの考えではないかという話がございましたけれども、そういった意見も含めて検討を進めていきたいと思えます。

以上でございます。

○落合専門委員 すみません。時期ではなくて、日数で区切るということです。

○国土交通省（日野課長） 御意見として承ります。検討させていただきます。

○武井座長 IT連盟さん、お願いします。

○一般社団法人日本IT団体連盟（木村氏） 落合先生、ありがとうございます。

我々は昨年度から、普通の自家用車でラストワンマイル配送をする実証実験をさせていただきたいと申し上げております。国土交通省さんは「実証実験はできない」というわけ

ですけれど、ごく近距離を自家用車で輸送することが本当に危険であるのか、エビデンスはないのだろうと思います。本当に安全なのかというエビデンスもありますが、いずれにせよ、危険であるということについてのエビデンスが不十分な状態であると感じていますので、そちらの検討も引き続き、議論を継続していただければと考えます。お答えになっていますでしょうか。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。依然として実施したいができていないお話もあるのだと認識しました。そうしますと、国交省さんにも伺いたいのですが、いただいている御説明資料の中で、2ページで、例えば、ユーザー側のニーズということを出ている中では、サービスの安さや速さを求める一方で、接客や荷物管理等について一定のレベルが必要であるといった御意見も出ております。そうすると、ほかの手段も求める声はなくはないということだと思われまます。一方で、そのほかの指摘の中でも、どういう形であれば安全性担保できるのかについては、むしろ先ほどIT連さんが言われていましたが、今の時点ではエビデンスがないこともあります。具体的にIT連さんが考えられるような方法でいいと言われるわけではないのでしょうか。IT連さんの提案が本当に意味があることなのかは、例えば、諸外国でどうなのかという話をしても、多分それだけで認められないという話になるのでしょうかから、そうであれば日本国内において、限られた範囲で実証を行ってみる必要があるのではないのでしょうか。一定の、何らかの方法での限定であったりですとか、地域制限であったりですとか、管理された形で実施して、検証していくということをししないと、新しい手段の導入が難しいのかもしれないかもしれません。先ほどの夏野議長からお話のあった軽自動車の話とかも、そういうところで検証されるという可能性とかもあるのかもしれないとも思います。こういった実証実験について一定程度限定した形で、いろいろな方策が取れる余地があるのかを検証していただくべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○武井座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（日野課長） 我々としては、類似の立場ではあるのですが、結局、運送事業者は物すごい安全に投資をしているわけですね。運行管理者を選んで、運行管理者試験というのは国家資格であります。合格率も3割ぐらいだと思いますし、新しい運転手を雇ったときは添乗の教育も含めて30何時間とすると思うのですね。そういう安全投資をして、その結果、事故率や法令違反率が自家用と比べると非常に低い結果になっているので、我々としては、今のところ、何か実証実験でどうなのというのは、そこまで考えは至っておりません。

○落合専門委員 分かりました。

一方で、その安全投資のところについては、必要な部分はプラットフォームを介在して責任は取るという形でやられるのだと思います。IT連さんは、仮にやられることがある場合は、そういうことはしっかりやられるということによろしいのでしょうか。

○一般社団法人日本IT団体連盟（木村氏） そうだと思います。今の日野課長から御発言

のとおり、こちらの話は結構道のりが長いのかなとは思いますが。軽乗用車で貨物運送を始め、そのなかで安全性についての一定のエビデンスが見えてきたりはしないだろうかと考えます。軽乗用車で貨物運送という規制改革の議論ができて、もし始まれば、並行して普通の乗用車でもどうかという議論もできるのではないかと考えています。

○落合専門委員 ありがとうございます。今おっしゃっていただいたのは何かいい形でおっしゃっていただいたのかなと思います。すぐに本格的に実施してくださいとかという話では全然ないものだと認識はしておりますが、ほかの類似するような仕組みの中でもデータを取っていくことができるでしょうし、その中で少し条件を変えて、やり方を変えていながらエビデンス等を確認していくこともあると思います。直ちに実験をとということをお約束いただかなくてもいいと思うのですが、データ自体はしっかり取って、できる場所でのデータを取る形は国交省さんをお願いできればとは思いますが、いかがでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。

これも申し上げているかもしれませんが、軽と普通のトラックは全然車格が違いますし、排気量も大きさも違って、軽は本当に輸送能力は軽微で活動範囲もすごく限られていますので、あまりトラック並みの規制は過剰な規制であろうということで、今でも届出でできますし、一部運用でできます。ただ、その事業は事業なので、運行管理の責任者を置いてくださいとか、点呼は毎回やってくださいよと、規制はかけてはいるのですが、必要最小限の規制になっているということです。軽と通常のトラックみたいなものを同列に論ずるとするのは、必ずしも適切ではないのではないかなとは思いますが。

○落合専門委員 もちろんそうだと思います。ただ、いろいろと変わる要素は、軽とトラックで大きく変わる部分はありますけれども、軽でやる中でも何か気づくことはあると思います。例えば、どういう違いがあったのかとか、そういうこと自体はできるだけデータ、エビデンスで何が本当に重要なのかを後で検証できるように、情報自体は軽で進めるにしても、取っておいていただきたいということでございます。

○国土交通省（日野課長） その点は承知しました。

○武井座長 では大槻委員、お待たせしました。よろしく申し上げます。

○大槻委員 どうもありがとうございます。

国交省さんとしては、安全をつかさどる省庁でいらっしゃるの、非常に重要かつ重たいことをやっていらっしゃる中で、ここまで進めていただいたことには本当に感謝させていただいているところでございます。

ただ、今日は、全般にここまでやったということ以上のものが見えてこない感じがしております。最初に申し上げた安全ということからすると、いろいろと聞いていると、納得かなというところもある一方で、ここだけは安全の観点でもでき得るのかなと最大に思うものが繁忙期通達でありまして、国がいまだにここが繁忙ですと決めていることには相当違和感があって、先ほどおっしゃっていただいたEコマースの会社はいつもセールをやっ

ているのではないかということについては、逆にいつやると決めてしまったらみんなが買わなくなってしまうので、Eコマースにかかわらず、決め打ちでいつもここという形でできないという不確実性が業界全体に生まれている中では、時期を区切ることは、先ほど落合先生が言ったように、日数で区切れば、そこにしっかりと安全性を管理する形を担保する制度を保つのであれば、それで十分できるのではないかと思っている次第です。もしコメントがあれば、意見として承る以外のものがあれば、教えてください。こうなればできますというものがあれば、ありがたいです。それが1点目です。

もう一つは、先ほど御手洗さんからあったように、様々に個別理由があるということについて、10年後を見るとより深刻になっていることは釈迦に説法なところだと思うのですが、ほかの方も言っているように、これをシステムチックに見直して対策を考えていくべきであるとするれば、ハードルは高いと思うのですが、ハザードマップ的な運用ハザードマップ、あそこまで細かくなくてもいいと思うのですが、ここが将来的には物が行かなくなってしまう、この地形だったら、この場所であれば、こういう形がオプティマルなソリューションであるということ、少しイメージをつくられてはいかかかと思っています。先ほどおっしゃっていただいたように、地方自治体、十分ではないかもしれませんが、一定程度の情報を収集しているのであれば、もちろん国交省さんが一手に負う必要はなくて、そういう形で日本全体で豊かな生活が送れるようにするという趣旨からいったら、これを早めにマップ化して、システムチックに対策を考えていただけないかと思った次第です。

この2点、コメントがあれば、国交省さん、お願いします。

○武井座長 よろしく申し上げます。

○国土交通省（日野課長） 国交省でございます。ありがとうございます。

特に2点目のハザードマップの話は、確かにおっしゃるとおりかと思って、そういうものがつくれば、公共交通や貨物運送サービスの維持・確保にすごく役に立つなと思います。私も、これまでその手のものは見たこともございませんし、どこかでこういうことをやり始めているということも聞いたことがないので、少し探してみたいなと思います。

1点目の話は、ほかの委員からも御意見をいただきまして、御意見として承らせていただきます。

以上でございます。

○大槻委員 それ以外にないですか。最初の点について、恐縮なのですが、こうならばできるというものは、逆にありますか。

○国土交通省（日野課長） 非常に難しい指摘かと思っていますので、受け止めさせていただきます。

○大槻委員 かしこまりました。

○武井座長 前向きに御検討いただけると理解をいたしましたので、プロアクティブにして考えていただけると。

○国土交通省（日野課長） 前向きということではないのですが、本日いただいた御意見は、受け止めさせていただきたいなど。私も今の段階で思いつかないものですから、考えさせていただければと思います。

○大槻委員 一言。

目的は、多分、みんなが理解していて、みんなが向いているところだと思います。ソーシャルウェルフェアを安全を確保しながらということなのですから、ここについてはみんなが言っているとおりだと思いますので、ぜひもう一度御検討いただければと思います。

○武井座長 あと一点、すみません。軽乗用車の夏野さんの話は、今日の新しいもので、これから持ち帰ってだとは思いますが、根っことしては前からあるラストワンマイルの話で、ラストワンマイルの話でずっと前から出ている中で一つ出てきたものです。新しいようで根っこは昔からの古い話なので、この点もここで時期に関するコミットは難しいと理解しつつも、令和4年中に、何らかの答えといえましょうか、何らかのものを示していただくぐらいのスピード感でやっていただく必要があるぐらい、根っこのある話だと思います。今日は、そういう意味では、繁忙期通達、貨客混載、この軽乗用車と3つありますので、何らかのものが令和4年中にそろそろようなものがないかということも、今日の段階ではお答えは難しいかもしれませんが、御検討いただけますとありがたいと思います。何とぞよろしく願いいたします。

木村さん、お手が挙がっていますので、一言御願います。

○一般社団法人日本IT団体連盟（木村氏） 今日是非常に積極的な議論をいただき、ありがとうございます。国土交通省さんからも、従前と比較して前向きなトーンを感じることができ、大変うれしく思いました。

1点、日野課長のコメントについてです。先ほど私が軽乗用車で運送することで普通乗用車の安全性の話につなげることができないかと申し上げたところ、トラックと軽乗用車の車格が全然違うよねという御指摘があったかと思います。私どもがスコープに置いておりますものは、普通自動車といっても、トラックというよりは家用乗用車のようなものを考えていますので、軽乗用車と比べて、もちろん車格が違うとはいえども、トラックほどの差はないと考えていますので、お含みおきいただければと思います。

○武井座長 ありがとうございます。ほかに、皆様、コメント、御指摘等はございますでしょうか。

国交省さんには相当柔軟かつプロアクティブにいろいろお考えいただいているところ、これからも本当に時代がどんどん変わってきます。終わりのない話ではあるのですが、社会的な課題、ラストワンマイルを含めたものはずっと解消されず、解消されることがまだなく、しかもこれはより深刻化するのではないかという懸念が先ほど大槻委員からもございました。そういう中で、先手でやっていかなければ、本当に間に合わないのではないかということでもありますので、多くの古い規制が時代の変化とともに、最近「ア

ジャイル」という言葉を使いますけれども、柔軟に本当に行政で手を打っていかないといけないのではないかとということが一つの重要な点だと思います。何卒御検討をいただければと思います。

竹内委員、お願いします。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

本当に前向きな御検討をお願いしたいところで、今、武井座長もおっしゃってくださったのと、私も先ほどコメントの中でお伺いした、こういうグランドデザインみたいなものが必要だなど、先ほど日野課長からもコメントいただいたと思うのですが、こういったものを描いていくような枠組みや仕立ては何か考えておられるかというところを、補足でコメントとかをいただければありがたいなと思ったのですが、いかがでしょうか。

○武井座長 国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（日野課長） グランドデザインとか、ビジョンになると、1つの課や局を超えた話になりますので、省内で議論していきたいと思います。

○竹内専門委員 よろしくお願いいたします。

○武井座長 国交省さん、最後に、締めといたしますか、今日の議論を踏まえて、何か一言ございますでしょうか。大丈夫でしょうか。では今日の議題を総括させていただきます。

本日は、ラストワンマイル配送に関するニーズ調査の結果を取りまとめ等について、御説明いただきました。国交省様におかれましては、ラストワンマイル配送の手段の増加と多様化を図るために、繁忙期通達の運用状況についての検証、貨客混載制度の見直しの検討及び対応を、いずれもスピード感を持って実施していただきますよう、お願いいたします。

また、本日の議題に挙げりました貨物軽自動車運送事業に軽乗用車の使用を認めるという委員提案につきましても、スピード感を持って、実現に向けて検討を行っていただきますようお願いいたします。

令和4年度中に何ができるのかを御検討いただいて、しかるべき時期にその結果についてまたシェアをしていただけると大変ありがたいと思います。

今日は、本当にお忙しいところ、お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

それでは、第1の議題はこれで終了いたします。

国土交通省の皆様、日本IT団体連盟の皆様、誠にありがとうございました。これにて御退室いただきまして、結構でございます。本当に今日は長時間ありがとうございました。

（説明者退室）

○武井座長 委員の皆様は、第2の議題がございます。

それでは、第2の議題、規制改革ホットライン処理方針に移らせていただきます。

事務局より、御説明をお願いいたします。

○天田参事官 今回、令和3年3月9日から12月2日、令和4年1月14日から2月2日までの期間に、各省庁から回答のあった提案について、事務局におきまして、資料2のとおり、処理方針案を作成いたしました。この方針案につきましては、事前にメールで委員・専門委員の皆様にご確認いただいておりますけれども、今回の処理方針を決定する事項は、資料2の記載のとおりとなっております。

以上、本ワーキング・グループにおきまして、御決定いただければと存じます。

○武井座長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明並びに資料2の規制改革ホットラインの処理方針について、御意見などはございませんでしょうか。

○夏野委員 夏野です。

この電動キックボードの規制緩和で総務省が不可になっていますけれども、一部では始まっていますよね。

○天田参事官 そうです。これは提案が上がってきたときの回答ということになります。それは古いままなのです。それで、当会議で議論したということで、二重丸になっています。

○夏野委員 そういうことですね。分かりました。

○武井座長 ありがとうございます。

ほかに、よろしいでしょうか。

それでは、資料2のとおり、規制改革ホットライン処理方針を決定いたします。

以上で、本日のワーキング・グループを終了いたします。