

国家戦略特区追加提案 ～「Japan Ahead」構想の推進～

2016年9月16日

Hello, Future!



新経済連盟の政策提言「Japan Ahead」

■基本政策として、「Japan Ahead」という構想を提案

インテリジェント・
ハブ化構想

約100兆円

最先端社会・
スマートネーション
(シェアリング・エコ
ノミー／電子化)

約20兆円

超観光立国

約30兆円

「Japan Ahead」施策プランのKPI一覧①

施策ごとにKPIを設定し、各KPIの責任者を明確に定めて改革を推進するべき

施策プラン	KPI(例)	現在値	目標値
インテリジェント・ハブ化 構想	日本発の次世代のトヨタのようなリーダー企業の育成		時価総額 20兆円企業 の誕生
	英語力(TOEFL平均点数)	70点	80点
	海外企業の本社・アジア本社の誘致数		年10社
	法人税率	34.62%	20%台前半
	開業率	4.5% (2010年)	10%台
	世界経済フォーラムIT競争力ランキング内「ICTに関する法制度」 ランキング	42位 (2013年)	10位以内
	技術在留資格による外国人新規入国者数	5,387人 (2013年)	約2万人
	外国企業の対内直接投資残高	18.0兆円 (2013年末)	50兆円 (※1)

※1 既存の政府目標は、2020年までに35兆円。

「Japan Ahead」施策プランのKPI一覧②

施策ごとにKPIを設定し、各KPIの責任者を明確に定めて改革を推進するべき

施策プラン	KPI(例)	現在値	目標値
最先端社会・スマートネーション	シェアリング・エコノミーの市場規模		10兆円台 (2025年)
	利用頻度が高い重点行政手続きオンライン利用率	46.2% (2013年度)	70% (2020年度)
	主要施設・サービスでのキャッシュレス決済対応比率	N.A.	100% (2020年)
超観光立国	年間訪日外国人旅行者数	1,341万人 (2014年)	1億人 (2030年) (※)2
	訪日外国人の年間旅行消費額	2兆305億円 (2014年)	30兆円 (2030年) (※)3

※2 既存の政府目標は、2020年までに2,000万人、2030年に3,000万人超。

※3 既存の政府目標は、2000万人が訪れる年に4兆円を目指すとしている。

施策項目一覧表（☆の施策につき特区としても提案）

施策プラン	具体的施策項目
インテリジェント・ハブ化構想	日本にデータが集まる環境にする(インターネットアウトバーン構想、法人税の引き下げ)
	海外から優秀な人材を集めるための環境整備(外国人にとっての働きやすい環境構築【☆提案14】)
	イノベーションを起こすグローバル人材の育成
	・21世紀型素養教育の促進(英語・プログラミング)【☆提案11】、株式会社立学校の促進【☆提案12】
	コーポレートガバナンス改革(株式報酬制度等の導入、株式持合い解消)
	世界で戦える企業環境の整備(時間にとられない新たな労働制度の構築【☆提案15】、IFRS導入促進)
	人口減少への対応(保育所設置の容易化【☆提案9】、株式会社立保育所の環境整備【☆提案10】)
最先端社会・スマートネイションの構築	シェアリングシティの創設【☆提案1】、ライドシェアの実現【☆提案2】、
	タクシーによる貨物輸送の実現【☆提案6】、タクシーの二種免許の要件緩和【☆提案7】
	デジタルファーストのための新法整備(IT利活用新法)
	スマートメディカルタウンの創設【☆提案16】
超観光立国	個人による有償の旅行相談の実施【☆提案3】、訪日外国人向けの有償観光ガイドの実現【☆提案4】
	おもてなし人材の確保【☆提案8】、CMO(チーフ・マーケティング・オフィサー)の設置と民間人からの起用
	訪日外国人の壁(通信・認証、決済、言語・文化)を解消
	移動手段・宿泊手段確保のためのシェアリングエコノミーを促す法環境の整備(再掲)
	ナイトタイムエコノミーの推進(特定遊興飲食店の営業所設置許容地域の拡大【☆提案5】等)
	免税店の整備・充実、狩猟の容易化【☆提案13】

1. シェアリングシティの創設

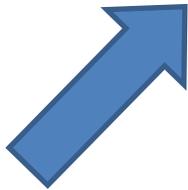
項目	シェアリングシティの創設
関連法令	道路運送法、旅館業法、貨物自動車運送事業法
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	ライドシェア: 自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。 ホームシェア: 反復継続して有償で部屋を提供する者は、旅館業法上の許可が必要 配送のシェア: 一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可が必要
提案する新たな措置の内容	一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにするため、業法の適用除外を認める。 なお、ホームシェアについては新制度の検討が進んでいるが、現在の政府方針によれば年間180日以内で年間営業可能日数の制限がかけられる予定のため、シェアリングシティにおいては当該上限を撤廃する(1年を通じて営業可能とする)ことが考えられる。
想定される経済的社会的効果	<ul style="list-style-type: none">・当連盟は、シェアリングエコノミー市場が日本全体で2025年に10兆円台の市場規模になると推計している。シェアリングシティにより、こうした経済効果(の一部)が当該地域に発生することにより、地方創生に資する。・さまざまなシェアリングエコノミーサービスを利用できることによる住民の利便性向上・さまざまなシェアリングエコノミーサービスが実施されることによる住民の就業機会の増加、さらに、新たな働き方、アントレプレナーシップ、一億総活躍の実現

シェアリングエコノミーの爆発的な広がり①

ソーシャルメディアの発達により、個人の遊休資産などの交換・共有により成り立つ経済が、昨今、欧米を中心に急速に発達。所有型経済から共有型経済に移行しつつある。

国内市場規模推計

10兆円台*



日本では、
カーシェアリングなどが
やっと注目されてきた段階

現在

2025年

ニーズ

使い手



3分の2が他人が
提供するサービス
を利用したい

貸し手



3分の2が金銭を
得るために個人資
産を貸したい

*移動手段、宿泊手段、介護、育児対応、クラウドソーシング等を加味して試算、次頁の資料を参考。

出所：2013年 ニールセンによる「シェアコミュニティに関するグローバル調査」

シェアリングエコノミーの爆発的な広がり②

遊休資産の活用 及び 既存設備の有効活用

乗り物のシェア

- ・自家用車/自家用車の空き座席

※ サンフランシスコでは、ライドシェアサービス実現により、Door-to-Door交通サービスの市場規模が約5倍になったといわれる

(参考)タクシー・ハイヤー業界の総売上高は約1兆7,500億円(2013年)

(出所:総務省「サービス産業動向調査」平成25年拡大調査報道資料より)

カーシェアリング事業者数は、08年の10社から12年には170社に増加。

(出所:国土交通省「平成24年度国土交通白書」データより)



(出所:「The Economist」2013年3月9日号「The sharing economy」)

空間のシェア

- ・空き部屋や空き家

7軒に1軒は空き家

(出所:統計局「平成25年住宅・土地統計調査」データにより算出)

- ・イベント会場や会議スペース

- ・介護(ベッドシェアリングなど)

介護業界規模は約7,500億円(2013-14年)

(出所: <http://gyokai-search.com/3-kaigo.htm>)

モノのシェア

- ・機器や道具
- ・洋服や装飾品
など

空き時間・人手・能力のシェア

- ・育児(ベビーシッター・子育て)

保育園・託児所市場規模は約5,700億円(2013年)

(出所: <http://www.dreamnews.jp/press/0000067177/>)

- ・家事や雑務

- ・食事や料理

- ・ペットの世話 など

クラウドソーシングを通じて、主婦などの空き時間の活用もできる。

2023年のクラウドソーシング市場は1兆円

(株式会社クラウドワークスによる試算)

その他

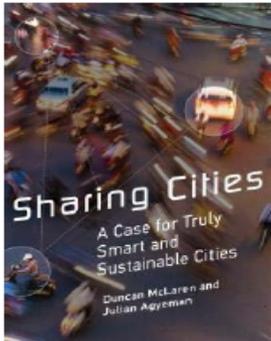
- ・クラウドファンディング
(お金のシェア) など

シェアリングシティについて①

※シェアリングエコノミー協会作成資料

世界中に広がるシェアリングシティ

17



<https://mitpress.mit.edu/books/sharing-cities>

MITの書籍「Sharing Cities」では、ソウル、アムステルダム、サンフランシスコ、コペンハーゲン、メデジン(コロンビア)、バンガロールの6都市を取り上げ、シェアすることで価値観や社会規範にどう影響し、市民参加や政治活動をどのように推進するか紹介。シェアリングエコノミーがそこに暮らす人々にとって新しい経済の潮流となり、シェアリングシティの発展は、世界中のライフスタイルを変化させるトレンドとなっています。

行政主導型

ソウル

全市民がシェアリングサービスを活用できるようにするため、政府がインフラ整備やスタートアップ企業へ積極的に資金投資を行っている。

今日のシェアの波は、政府が中心になってつくったもの。

民間主導型

アムステルダム

政府も関わっているものの、民間主導型で立ち上がったシェアリングシティ。

さまざまな機関・企業・団体から集まった“アンバサダー”が、相互に連携しながらシェア文化を促進している。

シェアリングシティについて②

※シェアリングエコノミー協会作成資料

シェアリングシティ「ソウル」の概要

18

組織

主幹はソウル市役所「ソーシャル・イノベーション局」

背景と目的

人口1,000万人を超える大都市ソウルでは、交通渋滞、環境問題、社会保障などさまざまな都市問題を抱えている。2008年の世界金融危機以降の税収減で、これらの対策の解決策としてシェアリングエコノミーの促進を掲げた。雇用を創出して所得を増やし、環境問題に取り組み、不必要な消費や無駄を減らし、信頼に基づく人間関係を取り戻すことを目指した。

実装方法

ソウル市長パク・ウォンスン氏が2012年9月に「シェアリングシティ・ソウル推進計画」を発表。市役所にソーシャル・イノベーション局を設置。さらに、「ソウル特別市共有促進条例」を制定した。この条例は「シェアリング」とは何かを定義し、今後の方針を示したもの。ソウル市はこの条例に基づいてシェアリングエコノミーを担う企業に財政支援をし、市内の各区を通じて市民団体などにも財政支援やアドバイスを行ってきた。

また、文化活動などに関する市民団体「Creative Commons Korea」が協力し、シェアリングに関するオンラインプラットフォーム「ShareHUB」を運営。サイト上では、ソウル市と市民・企業との仲介やシェアリングエコノミーに関する広報・情報発信、カンファレンスの運営などを行っている。ソウル市は政策の重点対象を3段階に分けて、市民に根付かせようとしてきた。2013年は企業、2014年は自治体、2015年は学校・教育と定め、それぞれに対してシェアリングエコノミーの啓発・援助のための政策を実行した。

シェアリングシティについて③

※シェアリングエコノミー協会作成資料

シェアリングシティ「アムステルダム」の概要

19

組織

主幹は民間団体「shareNL」※日本でいう当協会のような団体

背景と目的

アムステルダムはもともと「Smart City」を推進しており、そのプロジェクトの発端は“人との交流”という概念があった。つまり、Smart City＝シェアリングシティでもある。また、シェアリングエコノミーを進めることで、地域が一丸となり持続的な発展が期待できること。さらには環境面においても、ライドシェアやシェアサイクルなどにより二酸化炭素排出量の削減にも貢献できる利点があった。

実装方法

2009年から持続可能なスマートシティを目指す取り組みを行ってきたアムステルダムでは、2013年に設立されたShareNLとアムステルダム経済委員会が、市民のシェアリング・エコノミーに対する調査（市民の84%がシェアリングサービス推進に賛同している）をもとに市を説得。2015年2月に「アムステルダム・シェアリングシティ」を宣言した。

shareNLが個人、企業、政府機関などに呼びかけ、アムステルダムのシェアリングシティ推進に協力する“アンバサダー”（ボランティア）を集めた。さらにshareNLは3か月に1度のMeetupを開催し、シェアリングエコノミー企業同士のコラボレーション機会を創出するなど、アムステルダムにおけるシェアリングシティの発展に寄与。また、shareNLとアムステルダム市のCTO（最高技術責任者）と連携しながら、2016年4月にアムステルダム市がアクションプランを発表した。アクションプランの一つとして、市内の高齢者や低所得者（約18万人）を対象に、シェアリングサービスの割引券“City Pass”を発行し、サービスがさまざまな市民に利用できるように促した。

地方自治体との連携事例①

※シェアリングエコノミー協会作成資料

シェアリングエコノミーの地方&自治体での活動事例 ~クラウドワークス~

20

株式会社クラウドワークス

平成27年度、**全国6地域**でクラウドワーカー育成事業を推進

Crowd
Works



**長野県
塩尻市**
塩尻振興公社
クラウドディレクター育成事業

- クラウドソーシング認知のためのセミナーとWebライティング体験講座に加え、ママコミュニティ作りを目指した交流会を実施

**兵庫県
加古川市**
加古川市
女性のための就労支援業務

- プロジェクト参加者全員がクラウドワーキングの実績を評価され、東京から日南市への移転企業に**正社員**として就職が決定

**宮崎県
日南市**
日南市
月収20万円ワーカー育成プロジェクト

**北海道
別海町**
総務省・マイクロソフト
ふるさとテレワーク実証事業

**千葉県
木更津市**
木更津市
クラウドワーカー育成事業

**神奈川県
横須賀市**
総務省・横須賀商工会議所
ふるさとテレワーク実証事業



- 横須賀の主婦向けに、クラウドワーキングで収入につながる実践的なライティング講座を実施

地方自治体との連携事例②

※シェアリングエコノミー協会作成資料

シェアリングエコノミーの地方&自治体での活動事例 ~ AsMama ~

21

株式会社AsMama

生駒市と「子育て支援の連携協力に関する協定」を締結  **AsMama Inc.**

AsMamaが生駒市内で積極的に事業やサービスを展開し、それを生駒市が支援する。

■ 提携内容

- ・市内の保育園や幼稚園、小学校などの子育て施設や市の子育て支援事業の場でのAsMamaのチラシの配布や周知
- ・市内でのAsMamaの講演会および「子育てシェア」の周知イベントや説明会の開催
- ・市のファミリー・サポート事業でのAsMamaの研修事業の活用
- ・子育て層を対象としたイベントの企画・開催
- ・生駒市とAsMamaの子育て関連情報を双方の広報システムやネットワークを活用した相互発信



地方自治体との連携事例③

※シェアリングエコノミー協会作成資料

シェアリングエコノミーの地方&自治体での活動事例 ~ Spacemarket ~

22

株式会社スペースマーケット

キッズバレイとの業務提携し群馬県桐生市の遊休施設活用



群馬県桐生市内の魅力溢れる施設の遊休時間を活用し、市外から人を呼び込み新たな交流を生み出すことを目的に、若者・子育て世代の「暮らし」と「仕事」を支援するNPO法人キッズバレイと、業務提携。

この提携により、桐生市内の魅力的なスペースの有効活用を推進するとともに、市外から人を呼び込み新たな交流及び経済循環を生み出し、地域経済の活性化を目指します。

■ スペースマーケットの役割

「スペースマーケット」サイト内で、桐生市まとめ特設ページを開設し、スペースマーケットのプラットフォームを提供します。



2. ライドシェアの実現

項目	ライドシェアの実現
関連法令	道路運送法第4条、第78条
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。
提案する新たな措置の内容	自家用自動車の空き座席に人を乗せて有料で運送するサービス(いわゆる「ライドシェア」)を認める。
想定される経済的社会的効果	<ul style="list-style-type: none">・モビリティ向上に伴う支出増や、ドライバーによる投資等により、少なくとも3.8兆円以上の経済効果・柔軟な働き方の実現、アントレプレナーシップの向上、一億総活躍社会の実現・都市部の住民のモビリティの向上・地方の交通空白地域のモビリティを確保し、地方創生に貢献・訪日外国人観光客にとって使い慣れたサービスであるライドシェアを移動オプションの一つとして提供することによる観光立国の実現 なお、プラットフォームとドライバーがそれぞれ一定の規律に従うことにより安全性について担保することは可能

ライドシェアと白タクの違い

いわゆる「白タク」行為に対する各種懸念は、当連盟の提言する「ライドシェア」においては生じません。

利用者からみた懸念	当連盟の提言するライドシェア	いわゆる「白タク」行為
料金トラブル発生の懸念	✓ プラットフォームを通じたキャッシュレス決済によりドライバーと現金のやりとりは発生しない	✓ 通常は、現金のやり取りが発生する
運転手の身元についての不安	✓ ユーザーは乗車前に運転手の氏名等の基本情報を知ることができる ✓ バックグラウンドチェックにより問題のある運転手を事前に排除する仕組みがある	✓ 通常は最後まで知ることができない ✓ 問題のある運転手を排除する仕組みはない
運転技術についての不安	✓ バックグラウンドチェックにより重大な事故歴のある運転手を排除する仕組みがある ✓ レーティングシステムにより運転技術の低いドライバーが排除される仕組みがある ✓ 事故やトラブルがあればプラットフォーム側でドライバーの利用停止措置が可能	✓ 運転技術を担保する仕組みは存在しない

ライドシェアの経済効果

ライドシェアが生み出す社会の生産性の向上等により、少なくとも**3.8兆円以上の経済効果**が生まれ、「『戦後最大の経済、GDP600兆円』の実現」に貢献します。

①生産性革命

- ✓ 国土交通省(※)によると日本全国の渋滞による総損失時間は38.1億人時間、貨幣換算すると約12兆円
- ✓ ライドシェアで座席使用率を上げることにより日々の交通量を削減することが可能であると考えられるため、これによる大きな生産性の向上が見込まれる。

※ 出典:国交省HP <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/h18/07.pdf>

②モビリティ向上等がもたらす他の市場への波及的な経済効果

- ✓ モビリティの向上により人々が外出しやすくなり、外出先での消費が増えること、ドライバーによる支出増が見込まれることから、**約3.8兆円**の波及的な経済効果が期待できる。

《ユーザーの消費行動の例》

- ✓ 外出先での買い物
- ✓ 外出先での飲食

《ドライバーによる支出の例》

- ✓ カー用品
- ✓ ガソリン代

※使用車両20万台として新経済連盟推計

ライドシェアの具体的な制度提案

ライドシェアを新たな交通サービスの類型として法的に位置づけ、ドライバーとプラットフォーム双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ライドシェアのドライバーが道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととすることを提案します。

プラットフォームの対応	ドライバーの対応
<ul style="list-style-type: none">✓ 所管官庁への届出制	
<ul style="list-style-type: none">✓ レーティングシステムの導入✓ バックグラウンドチェックの実施	<ul style="list-style-type: none">✓ 21歳以上、75歳以下✓ 免許取得後1年以上経過✓ プラットフォームへの運転履歴証明書の提出✓ 認定講習の受講
<ul style="list-style-type: none">✓ 1日当たりの運転時間の上限設定✓ 事故時の所管官庁への報告✓ 事故時等のドライバーの利用停止措置	
<ul style="list-style-type: none">✓ 任意保険への加入(ライドシェア中の事故について)	
<ul style="list-style-type: none">✓ 料金体系を透明性のあるものとし、ユーザーが確認できるようにプラットフォームのサイト等に表示✓ キャッシュレス決済	<ul style="list-style-type: none">✓ プラットフォームでのマッチングにより配車された客以外の客を乗せた場合は道路運送法違反として処分される
	<ul style="list-style-type: none">✓ 10年以上経過した車両でない

※日本人に対してサービスを提供する外国事業者に対しても本件対応を求める枠組みが必要

3. 個人による有償の旅行相談の実施

項目	個人による有償の旅行相談の実施
関連法令	旅行業法第2条第1項、同第3条
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	旅行業法上、報酬を得て旅行に関する相談に応ずる行為は「旅行業」に該当し、かつ、旅行業を行う者は観光庁長官の行う登録を受けなければならないとされている。
提案する新たな措置の内容	旅行業者として登録していない個人等が、その知識・経験を生かして有償で旅行に関する相談を受けることを可能にする。
想定される経済的社会的効果	個人等の知識・経験を生かした有償での旅行に関する相談を受けることを可能にすることにより、多様化する旅行ニーズに対応することが可能になる。 また、個人が自らの知識・経験を生かすことができるため、シェアリングエコノミー、一億総活躍の推進につながる。 なお、こうした相談を行う者は、あくまで個人の知識・経験を生かしたアドバイスを受けることを欲しているものであり、旅行業者としての登録を求めないこととしても弊害は生じない。

4. 訪日外国人向けの有償観光ガイドの実現

項目	訪日外国人向けの有償観光ガイドの実現
関連法令	通訳案内士法第36条
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	通訳案内士でない者は、報酬を得て通訳案内を業として行ってはならないこととされている。
提案する新たな措置の内容	通訳案内士の資格がない者に対しても訪日外国人に対する有償での観光案内を認める。
想定される経済的社会的効果	<p>一般人による画一的でない多様な体験型の観光案内や、タクシーの運転手やホテルの従業員による移動中・宿泊先でのガイドが可能となり、多様化した訪日外国人観光客のニーズに応え、その満足度を向上させる。</p> <p>これにより日本の観光的魅力を高め、訪日外国人観光客をさらに増加させることにより観光立国に資する。</p> <p>また、個人がガイドとして活躍できることから、シェアリングエコノミー、一億総活躍の推進につながる。さらに、これまで訪日外国人が訪れていなかった地域に外国人観光客を呼び込むコンテンツとなるため、地方創生にもつながる。</p>

5. 特定遊興飲食店の営業所設置許容地域の拡大

項目	特定遊興飲食店の営業所設置許容地域の拡大
関連法令	風俗営業法第12条等
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	特定遊興飲食店は、営業所設置許容地域でしか営業することができないとされている。特定遊興飲食店営業(ナイトクラブ等)の営業設置許可地域は東京都においては建築基準法上の用途地域に沿う形で定められており、東京都では営業設置許可地域は原則として商業地域のうち規則で定める地域に限定されている(六本木においては近隣商業地域にも拡大されている。)。しかし、建築基準法の用途地域の指定は必ずしも現状に適合しているとは言えず(例えば、六本木駅周辺には住居専用地域がかなり多い)、また、その変更手続は容易ではない。
提案する新たな措置の内容	当該店舗が、国・地域が認証する一定の団体に所属している、あるいは、当該地域がいわゆるパープルフラッグ(※)を取得しているなど、一定の要件の要件を満たす場合には、風営法上の営業設置許容地域以外においても柔軟に特定遊興飲食店の営業を認めることとする。 ※安全にナイトタイムエコノミーを楽しめることが認証された地域
想定される経済的社会的効果	一定の要件を満たす良質な特定遊興飲食店の営業を営業設置許可地域以外でも認める。

(参考)ナイトタイムエコノミーについて

【現状】

- ✓ 日本の観光活性化策は昼間にどこを観光してもらうかという視点が中心であり、**夕方から夜(ナイトタイム)にかけて訪日外国人が地域でどう楽しむのかという視点が欠落**
- ✓ イギリスのリバプールで荒廃していた区域がナイトタイムインダストリー(ナイトクラブ、ライブハウス 等)の活用により再生した事例。イギリスのナイトタイムインダストリーは国全体の約6%の収入を生み出しているとされ^(※1)、**日本に当てはめると約80兆円の収入を生み出すことになる^(※2)。**
※1 出典:NIGHT TIME INDUSTRY ASSOCIATIONウェブサイト
※2 平成24年経済センサスの日本の全産業の総売上高(約1,336兆円)に6%をかけあわせたもの。
- ✓ 世界でもナイトタイムエコノミーは注目されており、アムステルダムをはじめとする欧州各地で、夜の行政を専門に担当する責任者「ナイトメイヤー」が設置される動きがある。

【施策】

観光地が昼間だけでなくナイトタイムにおける魅力を磨き上げ、**ナイトタイムエコノミーを推進**させることにより、**観光客の滞在中の満足度を向上**させるとともに、**消費拡大に伴う大きな経済効果**を生み出すことが期待できる。

- ✓ ナイトミュージアム、ナイトツアー、ナイトコンサートの実施
- ✓ 例えば、イギリスの「パープルフラッグ」のように、**一定の水準に適合した地域を認証**する制度を作ることも考えられる。

6. タクシーによる貨物輸送の実現

項目	タクシーによる貨物輸送の実現
関連法令	貨物自動車運送事業法
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	タクシーが貨物を有償で運送することは、現行の貨物自動車運送事業法の規定に抵触する
提案する新たな措置の内容	一定の要件のもとでタクシーによる貨物輸送を認める。詳細については、別添資料(タクシーによる貨物輸送の実現について)参照
想定される経済的社会的効果	<ul style="list-style-type: none">・オンデマンドかつ少量の貨物輸送のニーズへの対応によるユーザー利便性の向上・タクシーの空車時間帯の活用による効率化・運送事業者の労働力不足への対応

タクシーによる貨物輸送の実現 について

1. 総論

- ✓ 運送する対象(ヒトかモノか)によって旅客運送(タクシー・バス)と貨物運送(トラック)は区別されている

	運送の対象	適用法令
タクシー・バス	旅客(ヒト)	道路運送法
トラック	貨物(モノ)	貨物自動車運送事業法

- ✓ そのため、タクシー・バスが貨物(モノ)を運送したり、トラックが旅客(ヒト)を運送することは、原則として認められていない
- ✓ しかし、当連盟は、上記のうち、少なくともタクシーが少量の貨物を運送することについては、全国的に認められるべきと考える

2-1. タクシーによる貨物輸送の現状①

タクシーが貨物を有償で運送することは、現行の貨物自動車運送事業法の規定に抵触すると考えられる。

貨物自動車運送事業法

(平成元年十二月十九日法律第八十三号)

(定義)

第二条 この法律において「貨物自動車運送事業」とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいう。

2 この法律において「一般貨物自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。

(一般貨物自動車運送事業の許可)

第三条 一般貨物自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2-2. タクシーによる貨物輸送の現状②

通達上、**救援事業**(に準ずるもの)として、**貨物運送行為にならない範囲でタクシーがモノを運ぶことは認められている**

この「救援事業」の枠組みを利用して、一部のタクシー事業者により買い物代行サービス等が行われている例がある。

【救援事業の枠組みを利用したサービスの例】

- ✓ 急に日用品が必要になった人の代わりに、タクシーの運転手が買い物して届ける
- ✓ 忘れ物をした人の代わりに、タクシーの運転手が当該忘れ物を取得し届ける

ただし、タクシーがモノを運ぶ上では、以下のような制約がある。

- ✓ そもそも、通達上救援事業として認められる**範囲が不明確**
- ✓ 救援事業として認められる物品輸送は、例えば、忘れ物の代理取得など、「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**対象が極めて限定**されている。
- ✓ したがって、例えば、**事業者から依頼を受けて物品を輸送する**といったことは**救援事業としては認められない**と考えられる。

2-3. タクシーによる貨物輸送の現状③

○タクシー事業者が行う救援事業等について（抄）

（平成元年6月29日 運輸省地域交通局自動車業務課長通達）

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「緊急支援システム」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いる。

2 これら救援事業等は、タクシーの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。

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。

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扱いを行うこととされたい。

記

1 タクシー事業者がタクシーの事業用施設（車両、無線装置等）を使用して、救援事業を行うことについては、次の条件の下でこれを認めることとする。

（1）本来のタクシー事業の遂行を妨げるものでないこと。

（2）略

（3）救援事業の業務遂行のために走行する場合はタクシーメーターを使用しないものとし、「救援」の表示をすること

（4）救援事業の営業区域は、タクシー事業区域を超えるものでないこと

（5）～（7）略

（8）救援事業の料金は、タクシー運賃・料金とは無関係とすること。

（9）略

2 救援事業の業務遂行のために走行する場合に掲出する「救援」の表示板は、各運輸局におけるハイヤー・タクシー車両の表示等に関する取扱い通達等において、社内の表示事項に「救援」の項目を追加すること等により措置すること

参考：バス事業者による貨物運送

道路運送法により、バスが少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することは認められている。

道路運送法

(平成元年十二月十九日法律第八十三号)

(郵便物等の運送)

第八十二条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

2 貨物自動車運送事業法第二十五条第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送する一般乗合旅客自動車運送事業者について準用する。

※一般乗合旅客自動車運送事業者 = バス事業者

2-4. タクシーによる貨物輸送の現状④

タクシーによる貨物運送を含む、いわゆる「**貨客混載**」については、国土交通省検討会^(※)において一定の条件で解禁する方向で検討を進めていく方針が示されているが、**現時点で具体的な検討は進んでいない。**

※ 豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会

- 豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会 最終報告書(2015年7月30日)

特定の地域における輸送手段不足を補う方法として、バスやタクシー、自家用有償運送といった旅客運送と、トラック等による貨物運送の活用を総合的に図るための貨客混載について国は検討を進める。まず、試行的な運行を通し、車両の仕様・安全性、事業としてそれぞれの本業が成立するための条件整備等について整理することとする。

- 第4回 豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会 資料2(2015年3月18日)

④ 旅客と貨物の混載に係る新たな制度の創設に向けて

※以下の取り組みを実現するに当たっての具体的論点について検討し、結論を得た後速やかに措置
過疎地等において、地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がない等一定の条件を満たした場合には、
タクシー事業者等は、国土交通大臣の許可を受けて、有償で少量の貨物を運送できることとする。(以下略)

- 豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会 中間整理(2015年2月6日)

1. 地方創生に向けた「国土のグランドデザイン2050」の具体化等に関する事項

(1)「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワークのあり方

特に貨客混載については、現行制度上、バス、トラック事業者等が一定の条件の下で行うことが認められているが、既存事業者の営業が行き届かない過疎地域等において、安全性について配慮しつつ、タクシーによる有償貨物運送やトラックによる有償旅客運送を可能とすることが適当である。これに当たっては、貨客混載を認めるエリア、安全性を確保する方策等の課題があるため、今後さらに検討を進めていくべきである。

※自家用有償旅客運送については過疎地域等での少量貨物の有償運送を認める方針が示されているが、それを認める通達が未発出である模様

<http://search.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155160904&Mode=2>

3-1. タクシーによる貨物輸送の必要性①

タクシーによる貨物輸送の実現により、**ユーザー利便性の向上等の**メリットがある

例えば、以下のような**オンデマンドかつ少量の貨物の輸送ニーズ**は、都市・地方関わらず**全国的に存在している**と考えられる

✓ 追加料金を払ってでも、今すぐに(あるいは深夜・早朝の時間帯に)**荷物の受取や発送**がしたい

⇒ 運送業者と提携したタクシーが24時間体制で配達・集荷を実施

✓ 急に**日用品やオフィス用品**が必要になった

⇒ 当該品の供給企業の依頼を受けたタクシーがオンデマンドで個人宅やオフィスに配送

✓ 作り立ての**料理**をすぐに届けて欲しい

⇒ レストランの依頼を受けたタクシーがオンデマンドで個人宅やオフィスに配送

3-2. タクシーによる貨物輸送の必要性②

タクシーによる貨物輸送の実現により、**ユーザー利便性の向上等の**メリットがある(続き)

- ✓ **前記のとおり各種ニーズが存在するが、**運送事業は**労働力が不足**しており、将来的にさらに**深刻な労働力不足**が懸念されているため、**運送事業者のみで前記ニーズに十分に**応えることは困難
- ✓ 他方で、**タクシーは機動力に優れ**、かつ、特に都心部では**流しの営業(空車のまま走っている状態)**が多いなど、**空車の時間帯が多い**(※)ため、**オンデマンドの需要に柔軟に対応することが可能**
※2014年度における法人タクシーの東京都内の実車率は43.6%
(出所:TAXI TODAY in Japan 2016(一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー協会))
- ✓ **救援事業としてタクシーによる物品輸送が一部認められているが、**救援事業の**定義は不明確**であり、かつ、対象はあくまで**貨物運送行為とみなされないもの**に**限定されているため、前記ニーズには対応できない**



タクシーの空き時間帯を利用して貨物を運送できるようにすれば、**タクシー事業を効率化しつつユーザー利便性を向上させることが可能**

4. タクシーによる貨物輸送の安全性

タクシーによる少量の貨物輸送が輸送の安全性を損なうことはない。

- ✓ 貨物(モノ)を運送する運送事業においては、**輸送の安全**がその保護法益とされており、**貨物自動車運送事業法**により輸送の安全を確保するための各種措置が定められている
- ✓ 他方、タクシー事業は運送の対象が旅客(ヒト)であることから、**道路運送法**上、貨物自動車運送事業法と比べて**より一層安全を確保するための各種措置**が定められている。
- ✓ タクシーが旅客(ヒト)を運送する際には、通常、少量の荷物(モノ)も運送している。



旅客(ヒト)を運送することが認められているタクシーが、少量の貨物(モノ)を運送したからといって、**輸送の安全性に問題が生じるとは考えられない**

5. タクシーによる貨物輸送の制度設計(案)

以上のとおり、タクシーによる貨物輸送は、①必要性があり、かつ、②安全性にも問題がないため、下記のような制度を創設して一定の要件のもとで認められるべき

項目	要件	理由
地域の範囲	✓ 全国	✓ 都市部を含めて全国的にニーズが存在するため、「過疎地等」といった限定は不要
運送の範囲	✓ 少量の貨物であること	✓ 少なくとも少量の貨物であれば輸送の安全性に影響を与えない
料金	✓ 届出で可能	✓ 貨物輸送の料金は届出制のため ※タクシー料金は認可制
保険	✓ タクシーに加入が義務付けられている任意保険との関係について整理が必要	✓ 被害者の救済がなされることが確実に担保される必要
既存の事業者への影響要件 (「地域の運送事業者の事業運営に支障がない」といった要件)	✓ 不要	✓ 貨物自動車運送事業法の保護法益には運送事業者の既得権益の保護は含まれていない

7. タクシーの二種免許の要件緩和

項目	タクシーの二種免許の要件緩和
関連法令	道路交通法第96条第5項
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	道路交通法により、以下の要件に該当する者でなければ、普通第二種免許を取得できないこととなっている。 1 二十一歳以上 2 普通免許等の一定の免許を受けていた期間が通算して三年以上
提案する新たな措置の内容	普通第二種免許試験の受験資格を第一種免許同様、18歳に引き下げる。 経験年数要件(3年)については、撤廃する。
想定される経済的社会的効果	地域公共交通機関の担い手の一つであるタクシーは、乗務員の高齢化により慢性的な乗務員不足になっており、地域によっては労務倒産などが危惧される状況にあるとされている。普通第二種免許の受験資格を緩和することにより、新卒高卒者の採用など若年運転者の採用が増え、慢性的な乗務員不足を解消に資する。 また、若者にとって地域における就職の選択肢が増えることとなり、地方創生にも資する。 なお、安全性については、普通二種運転免許の試験においては一種よりも高度な内容の試験が課されているのであるから、当該試験に合格していることをもって十分に担保されると考える。

8. おもてなし人材の確保

項目	おもてなし人材の確保
関連法令	出入国管理及び難民認定法
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	本邦に在留する外国人は、出入国管理及び難民認定法及び他の法律に特別の規定がある場合を除き、それぞれ、当該外国人に対する上陸許可若しくは当該外国人の取得に係る在留資格又はそれらの変更に係る在留資格をもって在留するものとされている
提案する新たな措置の内容	<ol style="list-style-type: none">1. 在留資格要件の緩和(大卒、一定の経験年数等)や在留資格業務の範囲の拡大、大ぐくり化等)2. 観光関連産業における資格要件の緩和(ドライバー要件等)
想定される経済的社会的効果	<ul style="list-style-type: none">● 観光関連産業においては、おもてなし要員やドライバー等の慢性的な不足が叫ばれており、このままでは訪日外国人拡大等に十分な対応ができない可能性が高い。● 在留資格要件は、大卒や一定の経験年数、バスのドライバーでは居住要件等があるなどしぼりがある。また、「人文知識・国際業務」「技能(スポーツ指導者)」等の在留資格が現行であるが、それ以外の「通訳」、「接客」等多様な業務も必要である。

9. 保育所設置の容易化

項目	保育所設置の容易化
関連法令	児童福祉施設 の設備 及び運営に関する基準（昭和23年厚生省令第63号）、及び、各条例
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	保育所の職員配置については『児童福祉施設の設備及び運営に関する基準（昭和23年厚生省令第63号）』に基づき、都道府県・指定都市・中核市が条例により定めることとなっているが、例えば東京都では、『保育所設置認可等事務取扱要綱』職員配置基準（ウ）において、「期間の定めのない労働契約を結び～（中略）～当該保育所を適用事業所とする社会保険の被保険者であるもの」と規定されるなど、殆どの自治体で保育所施設基準を満たすための職員配置人数にカウントできる要員は、直接雇用の保育士有資格者に限定され、派遣就業者はカウントされないこととなっている。
提案する新たな措置の内容	特区区域内においては保育所設置基準に係る職員配置人数に、正社員だけではなく、派遣就業者もカウント可とするよう、国において特別の措置を講ずる。
想定される経済的社会的効果	保育士の退職理由は主に、①育児や介護、②職場の人間関係、③保護者対応、であるが、退職した保育士が復職を検討するにあたり、①であれば時短や週5日以下の勤務を、②であれば人間関係に問題があった際に異動できる体制を、③であれば責任者にならない雇用形態を希望する傾向にある。①～③に共通するのは、自分のライフスタイルに合った柔軟な働き方を望むということであり、これを求めて、正社員ではなく、あえて派遣での就業を希望する求職者が増加している。派遣就業者を正社員同様、職員配置人数のカウントに含めることで、保育士不足による開園困難の解消に資すると考えられる。

10. 株式会社立保育所の環境整備

項目	株式会社立保育所の環境整備
関連法令	社会福祉法
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	現在、株式会社立の保育所は認められているが、社会福祉法人と異なり、法人税が課税され、また施設整備補助の対象ともならない。
提案する新たな措置の内容	株式会社立の保育所についても、社会福祉法人と同様に、法人税免税と施設整備補助の対象とする。
想定される経済的社会的効果	保育現場に、従来の枠を超えた民間活力による新たな発想・アイデアを生み出し、多様性ある保育を実現、促進する。

9. 10. 保育所設置に係る規制緩和について

○保育所設置の容易化は少子化対策として極めて重要。

◇提案

保育所設置基準に係る職員配置人数に、正社員だけでなく、派遣就業者もカウント可とするよう、国において特別の措置を講ずる。

◇提案

株式会社立の保育所についても、社会福祉法人と同様に、法人税免税と施設整備補助の対象とする。

保育所設置が容易になり、派遣就業者も含めた保育所での多様な働き方が広がる。

保育所運営において株式会社と社会福祉法人のイコルフットイングが確保され、参入が容易となる。

設置主体についても、そこで働く人についても、多様性を保証することによって、量的にも保育所数が確保され、質的にもより充実した保育が実現される。

11. 21世紀型素養教育の促進(英語・プログラミング)

項目	21世紀型素養教育の促進（英語・プログラミング）
関連法令	小学校学習指導要領、小学校学習指導要領解説 中学校学習指導要領、中学校学習指導要領解説
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	<p>日本の子供たちに、論理的思考力・コミュニケーション能力等をベースとしたグローバル人材に必要な21世紀型素養を備えさせることは喫緊の課題。</p> <p>21世紀型素養としては、英語やプログラミングが重要であるが、これらの小中学校での科目化および一定の授業時間数確保は、既存の「教育課程特例校」制度、「研究開発学校」制度を活用すれば可能ではある。</p> <p>しかし、21世紀型素養の定着のためには、子供の発達段階における一貫した教育が必要であり、小学校でこれらの授業を受けていた子供はできるだけ中学校でも継続的に学ぶことのできる環境が必要である。</p> <p>既存の「教育課程特例校」制度、「研究開発学校」制度は各学校単位で独自の取り組みを行うものであるため、大半の生徒は小学校のみ、あるいは、中学校のみでそのような授業を受けることとなり、義務教育課程を通し一貫してそれを受けることができない。</p>
提案する新たな措置の内容	特区内の小学校と中学校が合同で「教育課程特例校」制度、「研究開発学校」制度を申請可能とする。
想定される経済的社会的効果	例えば、プログラミングや英語に重点を置いた「21世紀型素養教育」等、各学校独自の授業カリキュラムを義務教育課程を通して生徒に受けさせることができる。

11. 21世紀型素養教育の促進(英語・プログラミング)

○子供たちに、論理的思考能力・コミュニケーション能力をベースとした21世紀型素養を身につけさせることが必要。

⇒既存の「教育課程特例校」「研究開発学校」を活用すれば各学校ごとには可能であるが、21世紀型素養の定着のためには、子供の発達段階における一貫した教育が必要

◇提案

特区内の小学校と中学校が合同で「教育課程特例校」制度、「研究開発学校」制度を申請可能とする。

既存の制度を活用しながら、より継続的で一貫性ある21世紀型素養教育が可能に。

参考：プログラミング教育の目標と内容(例)①

学 年	目 標	内 容
小学校1年生 ～6年生	<p>「コンピューターやプログラミングは面白い」</p> <p>コンピュータープログラミングやIT技術への基本的な理解と興味関心を喚起するとともに、それらを自ら積極的に活用する、あるいは継続的に学習する意欲を持たせる</p>	<p>①アルゴリズムとコンピュータープログラムを体験的、感覚的に理解する 簡単なプログラムの作成(プログラミング)および修正(デバッグ)を通じて、アルゴリズムやコンピューターの特性について体験的、感覚的に理解させる。Scratch、プログラミン、アルゴロジックなどの学習ソフトや、教育用ロボット玩具などを利用する。</p> <p>②コンピュータープログラムやIT技術の有用性、可能性について理解する ゲーム機器や身の回りの電化製品など、身の回りでコンピュータープログラムが利用されているものを見つけるなどの活動、また映像教材等を利用し、社会の中でコンピュータープログラムがどのように活用されているのかを理解させる。</p> <p>③コンピュータープログラムやIT技術を自ら積極的に活用する姿勢を養う Scratch、プログラミン、各種プログラミング言語などを用いて、自由な創作活動を行う。コンピュータープログラムやIT技術は「どこかで凄い人が作っている」ものではなく、「自分でも積極的に活用できる」ものであるということを理解させる。</p>

参考:プログラミング教育の目標と内容(例)②

学 年	目 標	内 容
中学校1年生～3年生	<p>「コンピューターやプログラミングが分かる」</p> <p>コンピュータープログラミングやIT技術を使いこなすための<u>基礎的な知識、技能、リテラシー</u>を習得させる</p>	<p>①基礎的な知識及び技能の習得 プログラミングの基本処理である「順次」、「分岐」、「繰り返し」について学習し、作成および読解できるよう、理解習得させる。より効率的なプログラムとは何かについて、論理的に考え、組み立てさせる。ビジュアルプログラミング言語もしくはテキスト言語を使用する。</p> <p>②基礎的なコンピューター活用リテラシーの習得 コンピューターを用いた開発・創作を行う上での基礎的なリテラシー(安全への配慮・権利への配慮)について理解させる。</p>
高等学校1年生～3年生	<p>「コンピューターやプログラミングを使いこなせる・役立たせる」</p> <p>コンピュータープログラミングやIT技術に関する<u>高度な知識技能</u>を習得させるほか、習得した知識技能を応用的に使い、創造性を活かして、<u>課題解決</u>を行う</p>	<p>①高度な知識技能の習得 複数のプログラミング言語の活用の仕方を学習する。</p> <p>②コンピュータープログラミングの知識技能を応用的に用いた課題解決の体験 問題解決型学習(PBL: Project Based Learning)として、身の回りや社会における課題を自ら設定し様々なソフトウェアやプログラミング言語を用いた課題解決学習を行う。</p>

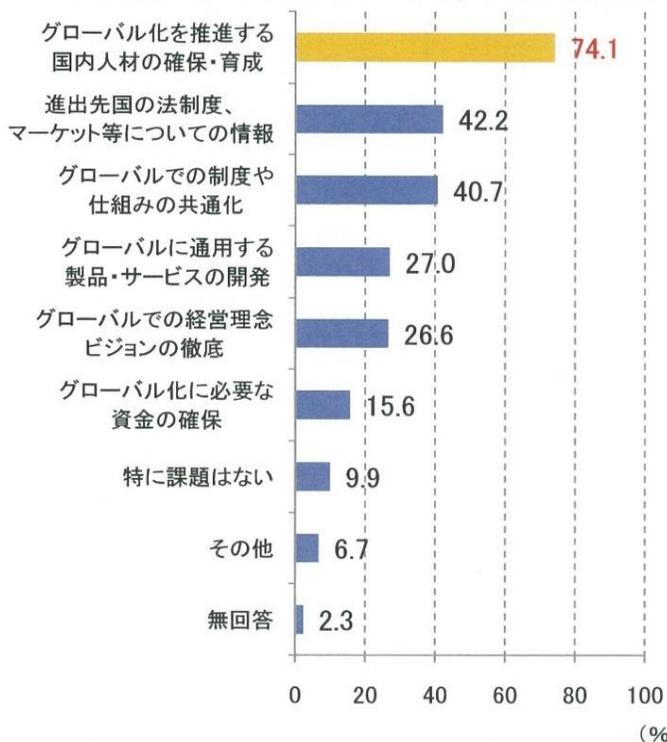
参考：日本人の英語力

グローバル人材育成*の現状

*語学力・コミュニケーション能力、主体性・積極性、チャレンジ精神、協調性・柔軟性、責任感・使命感、異文化に対する理解と日本人としてのアイデンティティーなどを有する人材

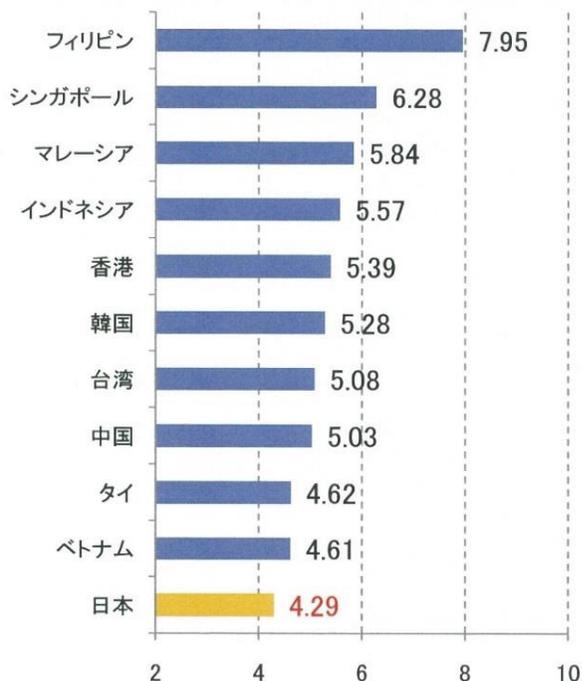
産業界からのグローバル人材ニーズに対し、育成面で出遅れている我が国の現状
(アジア主要国・地域の中でも低水準な日本人の**語学力**)

海外拠点の設置運営における課題



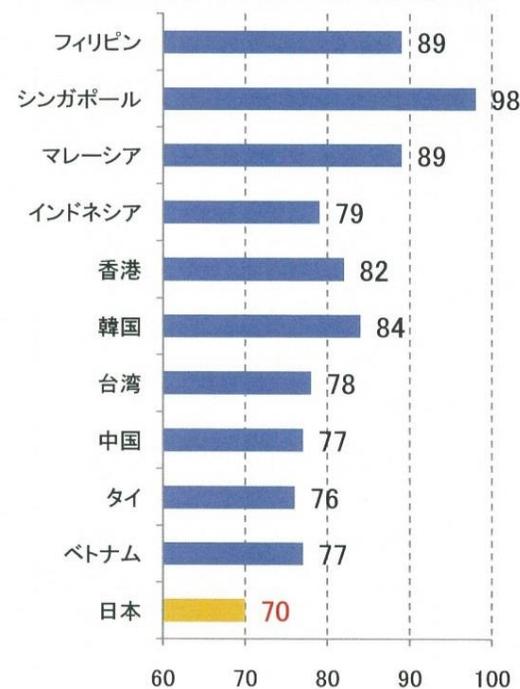
出典：経済産業省「グローバル人材育成に関するアンケート調査」より

2013年版 ビジネス英語指数



出典：GlobalEnglish社「2013 Business English Index」より

TOEFL iBTスコア



出典：ETS「Test and Score Data Summary for TOEFL iBT Tests and TOEFL PBT Tests」より

12. 株式会社立学校の環境整備

項目	株式会社立学校と学校法人のイコールフットイング
関連法令	構造改革特別区域法 規制の特例措置816番(「学校設置会社による学校設置事業」)
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	現在、「構造改革特区」として認められた株式会社立学校が存在するが、学校法人と異なり、法人税が課税され、また私学助成金の対象ともならない。
提案する新たな措置の内容	構造改革特区で認められている株式会社立の学校について、他の学校法人同様に、法人税の減免措置を講ずる。
想定される経済的社会的効果	学校現場に、従来の枠を超えた民間活力による新たな発想・アイデアを生み出し、多様性ある教育を実現、促進する。

12. 株式会社立学校の環境整備

○現在の株式会社立学校は、法人税が課税され、私学助成金の対象ともならない。

⇒株式会社立学校と学校法人がイコールフットイングしていない。

◇提案

構造改革特区で認められている株式会社立の学校について、他の学校法人同様に法人税の減免措置を講ずる。

学校現場に、従来の枠を超えた民間活力による新たな発想・アイデアを生み出し、多様性ある教育を実現、促進する。

13. 狩猟の容易化

項目	狩猟の容易化
関連法令	銃砲刀剣類所持等取締法 狩猟法
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	現在、猟銃所持許可を得、狩猟免許を取得するには、何段階もの極めて厳しいプロセスを経なければならぬ。これが、海外から日本に狩猟のために来ようとする外国人にとって大きなハードルとなっており、また日本人のハンター数増加を抑え鳥獣被害を拡大させる一因ともなっている。
提案する新たな措置の内容	特区内において、猟銃所持に係る初心者研修の開催数増加、狩猟免許試験の開催数増加、提出書類の簡素化、英語での申請・受講等の可能化等、猟銃所持許可・狩猟免許を得やすくするような、できる限りの方策をとる。
想定される経済的社会的効果	欧米では富裕層の趣味として狩猟が定着しており、我が国において狩猟がしやすい環境を整えることにより、海外から観光目的の富裕層を呼び込むことにつながる。また、鳥獣保護管理の担い手を増やすことで、有害鳥獣の個体調整を行いやすくし、鳥獣による農林業被害を緩和することにも貢献できる。

14. 外国人にとっての働きやすい環境構築

項目	外国人にとっての働きやすい環境構築
関連法令	出入国管理及び難民認定法、及び、関係法令
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	新在留管理制度によって在留期間の上限は5年となったものの、長期プロジェクトへの従事の際の不便等から更なる引き上げを求める声も大きい。また、「企業内転勤」では転勤前に外国の本社・支社に1年以上勤務していなければならず、入社後1年未満の日本転勤が不可能となっている。 日本企業で働く外国人が外国に転勤する場合、永住許可に必要な在留年数がリセットされるため、企業のグローバル対応に合わせた柔軟な外国人社員の転勤が行いにくくなっている。
提案する新たな措置の内容	○在留期間を10年に引き上げ ○「企業内転勤」の転勤前の外国における勤務期間の条件を撤廃 ○永住許可に必要な在留年数を通算できるように(一度日本を離れてもリセットされないよう)変更
想定される経済的社会的効果	外国人が我が国でより働きやすくなり、企業内の多様性向上、海外の知見の導入、グローバル対応の進展等を通じて、我が国企業のイノベーション創出、成長促進に貢献する。

14. 外国人にとっての働きやすい環境構築

○在留資格に係るルールには、実際に外国人が企業人として日本で働くうえで不便な点も多く、規制緩和によってより働きやすい場を提供することが求められる。

■不便の声が聞こえるルールの例

- 在留期間上限5年(⇒長期プロジェクトへの従事の際に不便)
- 「企業内転勤」において、転勤前に外国の本社・支社に1年以上勤務していなければならない(⇒入社後1年未満の日本転勤が不可)
- 日本企業で働く外国人が外国に転勤する場合、永住許可に必要な在留年数がリセットされる(⇒企業のグローバル対応に合わせた柔軟な外国人社員の転勤が行いにくい)

◇提案

- 在留期間を10年に引き上げ
- 「企業内転勤」の転勤前の外国における勤務期間の条件を撤廃
- 永住許可に必要な在留年数を通算できるように(一度日本を離れてもリセットされないよう)変更

外国人にとって、より働きやすい場を提供

15. 時間にとらわれない新たな労働制度の構築

項目	時間にとらわれない新たな労働制度の構築
関連法令	労働基準法第三十二条、三十四条、三十五条、三十七条等
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	グローバル化に伴う地球時間への対応、時間や場所の制約を受けない柔軟なワークスタイル、成果に基づく業績評価など、現行の硬直した労働法制に馴染まない職種、仕事、働き方が拡大しているが、それらに十分対応できていない。
提案する新たな措置の内容	「ベンチャー企業」「知識社会型対応企業」等の企業類型を設定し、これらに該当する企業は、企業単位で、労働時間・休日・休憩・割増賃金がいずれも適用されない新たな労働時間制度を適用できるようにする。一定の時間・日数を超えた労働時間については複数年単位で積み立て有休休暇に振り替えられる「労働時間貯蓄制度」や、リフレッシュや自己啓発のための長期休暇を取得できる「サバティカル制度」の導入、振替休日設定の弾力化等を認める。以上の施策推進に当たっては、健康診断の複数受診の推進、産業医によるコンサルテーションの積極活用等、従業員の健康管理の枠組みを整備させる。
想定される経済的社会的効果	雇用主においては、従業員が出した成果に応じた合理的な業務評価ができるようになり、従業員においては、より柔軟で自分の生活スタイルに合った働き方が可能となる。

15. 時間にとらわれない新たな労働制度の構築

◇提案

「ベンチャー企業」「知識社会型対応企業」等の企業類型を設定し、これらに該当する企業は、企業単位で、労働時間・休日・休憩・割増賃金がいずれも適用されない新たな労働時間制度を適用できるようにする。一定の時間・日数を超えた労働時間については複数年単位で積み立て有休休暇に振り替えられる「労働時間貯蓄制度」や、リフレッシュや自己啓発のための長期休暇を取得できる「サバティカル制度」の導入、振替休日設定の弾力化等を認める。以上の施策推進に当たっては、健康診断の複数受診の推進、産業医によるコンサルテーションの積極活用等、従業員の健康管理の枠組みを整備させる。

雇用主：従業員が出した成果に応じた合理的な業務評価ができるようになる
従業員：より柔軟で自分の生活スタイルに合った働き方が可能となる

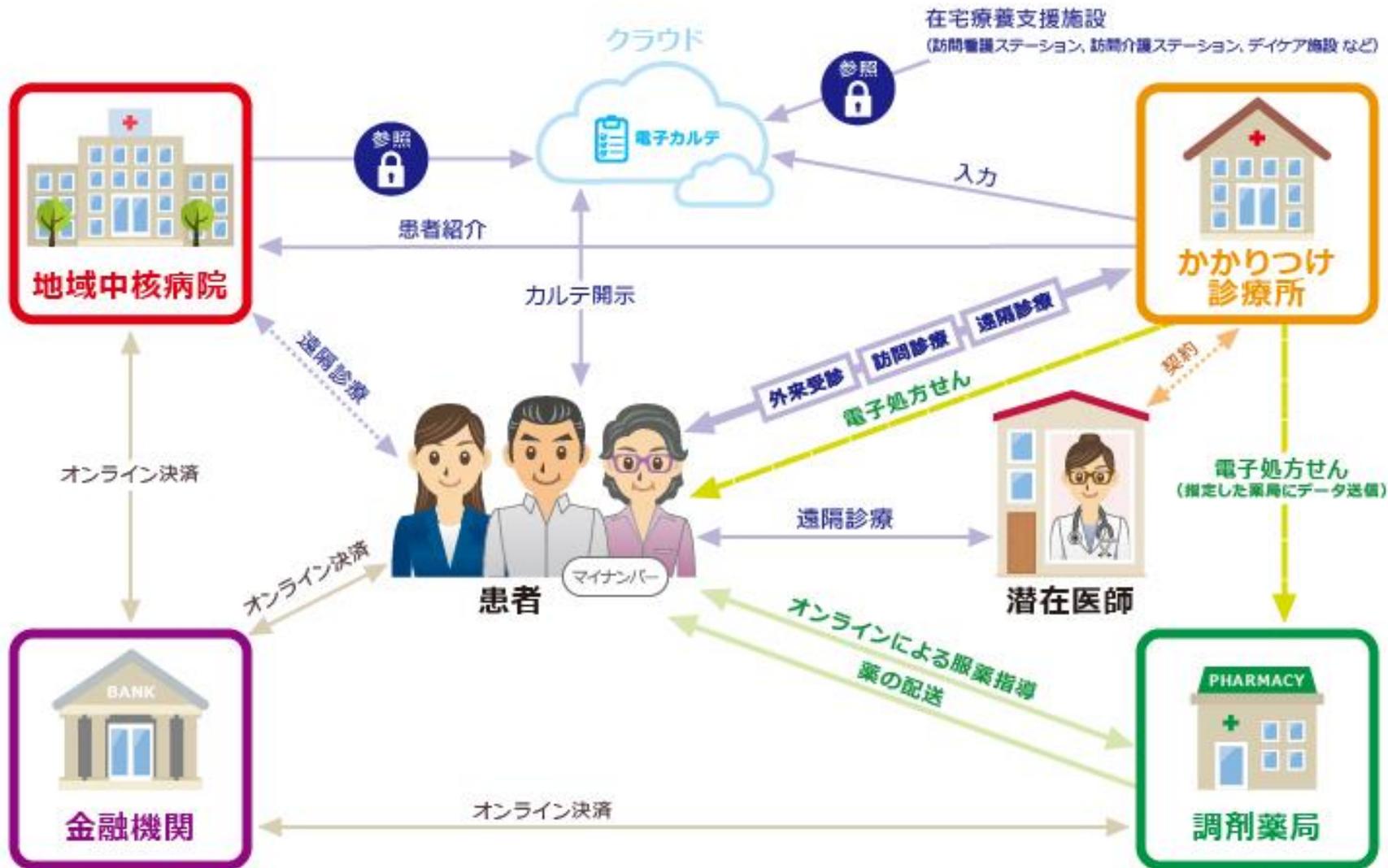
(注)知識社会型対応企業:「モノ」ではなく「知識と情報」が主たる資産となる「知識社会」において、「知識と情報」を源泉とした高付加価値のサービスを提供することを中心的な活動とする企業。

16. スマートメディカルタウンの創設

項目	スマートメディカルタウンの創設
関連法令	①医療法第一条の五、第五条、第十条、第十五条、第二十条等 ②平成28年3月31日厚生労働省「電子処方せんの運用ガイドライン」等
事業の実施を不可能または困難とさせている規制の内容	①潜在医師の活用 これまでの医療は「病院」「診療所」等の施設における医療を基本としており、出産・子育て・介護等により休職・離職中の潜在医師に専門的なアドバイスを求めるような、医療施設以外の場所における遠隔診療について制度・仕組みが整備されていない。 ②処方せん薬の受取り 「電子処方せんの運用ガイドライン」に示された通り、「我が国の医療システムは、医師が患者に処方せんを交付し、患者自らが選択した薬局に処方せんを持ち込み、調剤を受ける仕組みとしている(フリーアクセス)」。電子化によって地域の専用サーバーを通じ医療機関は処方せんを登録、薬局が取得する仕組みだが、患者は「処方せん引換証」を紙によって交付され、薬局に提出し、調剤を待つて薬を受け取る仕組みとされている。
提案する新たな措置の内容	①休職・離職中の医師が地域の診療所等と契約し遠隔診療を行う場合について、患者のプライバシーが保たれる等の条件を満たせば必要な機器を備えた自宅等における遠隔診療が行えるよう、施設での勤務・管理を要件としない医療体制を認める。 ②下記のような仕組みを認める。 ・フリーアクセスを前提にしつつ、患者は「かかりつけ薬局」等を医療機関に事前に登録することにより(複数登録可)、医療機関が当該調剤薬局に処方データを送信、調剤を行えるようにする。 ・患者が自宅等での受取りを希望する場合、配送による受取りを認める。その際の本人確認、保険資格確認にはマイナンバーを活用する。 ・服薬指導についてはパソコンやスマホ、タブレット等によるオンライン上の手段を認める。
想定される経済的社会的効果	ペイシエント・エクスペリエンス(患者体験)の向上と、限られた医療資源の効果的・効率的な活用が期待できる。

スマートメディカルタウン

新技術・新サービスを最大限に利活用し、**ペイシエント・エクスペリエンス**(患者体験)の向上と限られた医療資源の効果的・効率的な活用を実現

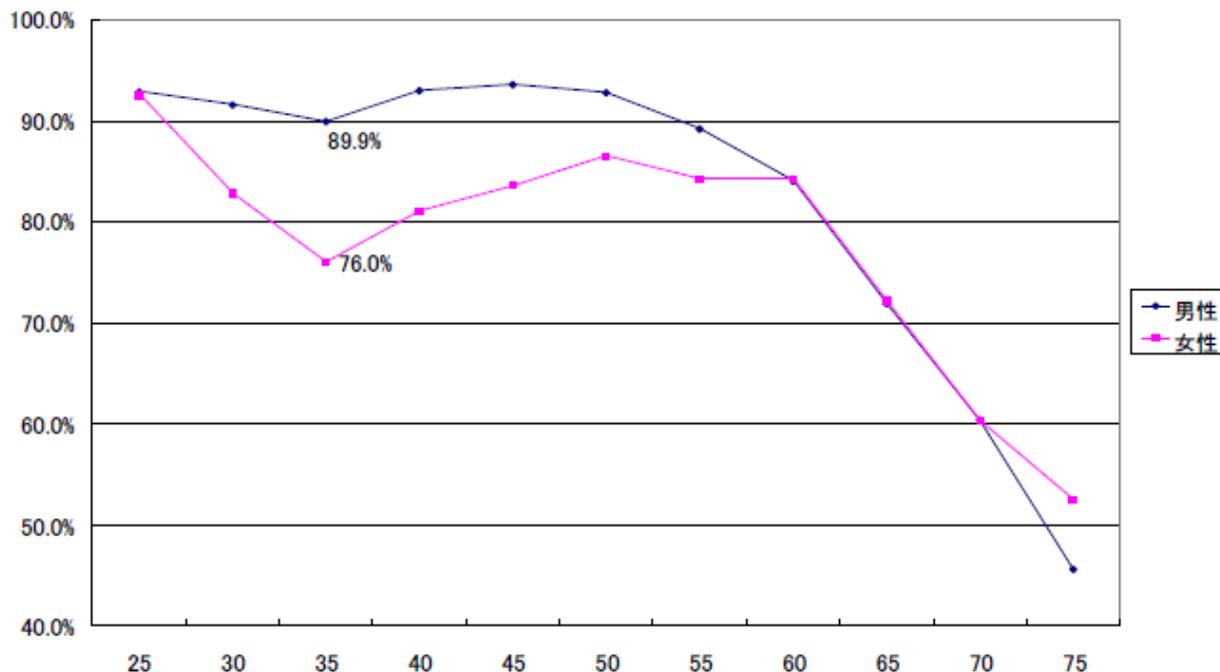


参考：「潜在医師」の例

女性医師の就業率のM字カーブ

女性医師が医師として就業している率は、医学部卒業後、年が経つにつれて、減少傾向をたどり、卒業後11年（概ね36歳）で76.0%で最低となった後、再び就業率が回復していく。

男性医師と女性医師の就業率



(注) 医師が25歳で卒業すると仮定した場合の就業率である。
「日本の医師需給の実証的調査研究」(主任研究者 長谷川敏彦)

平成22年11月11日 厚生労働省
第13回社会保障審議会医療部会
「資料1」より抜粋

Hello, Future!



新經濟連盟



Japan Association of New Economy