

第9回 地域産業活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：令和6年3月11日（月）15:30～18:03

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、芦澤委員、川邊委員、御手洗委員、落合委員、中室委員、堀委員、
間下委員

（専門委員等）秋元専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、小針専門委員、東専門委員、
宮木専門委員、村上専門委員、金丸構成員（デジタル行財政改革アドバイザーボード）

（政府） 河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）尼崎市 松本 市長

つくば市 五十嵐 市長（録画参加）

モビリティプラットフォーム事業者協議会

石山 共同代表

安井 事務局員

newmo 株式会社

青柳 代表取締役

公益社団法人全国運転代行協会

板橋 会長

棚原 会員（株式会社 Alpaca.Lab 代表取締役）

Uber Japan 株式会社

納戸 マネジャー

公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会

篠原 会員

ナイトタイムエコノミー推進協議会

齋藤 代表理事

国土交通省 鶴田 物流・自動車局長

国土交通省 森 物流・自動車局旅客課長

活力ある地方を創る首長の会

野田 東大阪市長

山田 白石市長

伊藤 駒ヶ根市長

4. 議題：

(開会)

議題1 地方都市における移動の不足について

議題2 自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について

(閉会)

5. 議事録：

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから、規制改革推進会議第9回「地域産業活性化ワーキング・グループ」を開会いたします。

本日は、ウェブ会議ツールを用いてオンラインで開催しております。

また、本日のワーキング・グループは、内閣府規制改革推進室のユーチューブチャンネルにおきまして、オンライン中継を実施しております。御視聴中の方は、動画の概要欄にあるURLから資料を御覧ください。

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないようミュートをお願いいたします。御発言の際にミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。御発言が終わりましたら、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は、林座長、御手洗座長代理、芦澤委員、川邊委員、秋元専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、東専門委員、宮木専門委員の御所属員の方々と、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員、村上専門委員、デジタル行財政改革アドバイザリーボードから金丸構成員が御出席です。中室委員は、デジタル行財政改革会議の構成員でもあります。また、河野大臣にも御出席をいただいております。

それでは、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。
○河野大臣 本日はお忙しいところ、ワーキング・グループに御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、地方都市における移動の制約、移動のための足の不足の実態、そして解決策についての議論をお願いしたいと思います。昨年秋から多くの首長の皆様から実態をお伺いしているところがございますが、今日は兵庫県尼崎市の松本市長、茨城県つくば市の五十嵐市長など、大都市近郊の都市の首長の皆様に御意見、あるいは住民のアンケートの結果などを踏まえてさらに詳しくお話をお伺いいたします。

その上で、ライドシェアのドライバーを十分に確保するために課題となる働き方と安全規制の議論をお願いしたいと思います。諸外国では、ライドシェアが収入を補填する副業となっている実態があるようです。好きな時間に働ける、あるいは使用者に支持されず裁量を持って働くことができるなど、柔軟な働き方が重視されているようです。できるだけ多くの方々にライドシェアのドライバーをやってみようかなと思っていただける魅力的な働き方を可能としつつ、安全をしっかりと確保できる安全規制を議論いただきたいと思います。

あわせて、いわゆる白タク対策についても議論をしなければならないと思っております。白タクが空港周辺などに蔓延し、僅かな取締りも末端のドライバーに対するもので、親玉には及んでいないという話を聞きます。白タクは違法といったチラシを配るだけにとどまらない実効的な対策について御議論をいただきたいと思っております。

今日の議論は、先週末のパブリックコメントの募集を終えて詳細を検討している自家用車活用事業の制度設計にも、また、タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業に関する法制度の議論のためにも非常に重要だと思っておりますので、利用者目線、利用者起点の忌憚のない御議論をお願いしたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

○事務局 河野大臣、ありがとうございました。

以後の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 林でございます。

それでは、本日の議題に入ります。本日は議題1「地方都市における移動の不足について」、議題2「自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について」、議題3「いわゆる白タクの取締りについて」、それぞれ御議論いただきます。これらのうち議題3については事件捜査に関する事項に議論が及び得ることから、率直な意見交換が損なわれないよう、会議運営規則第2条を準用する第9条の規定にのっとり、議事を非公開とし、議事録及び会議資料を非公表としたいと思います。

本日御参加の委員の方々におかれましては、御異議はございませんでしょうか。

(首肯する委員あり)

○林座長 ありがとうございます。

それでは、御異議なしと認め、そのように決定いたします。

早速、議題1「地方都市における移動の不足について」、尼崎市長の松本真様から5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

○尼崎市（松本市長） 尼崎市長の松本でございます。どうぞよろしく願いします。

今日は若干準備時間が短かったために十分説明できるか分かりませんが、地方都市の状況について、私から御説明をさせていただきたいと思っております。

次のページをお願いします。尼崎市は大阪の隣、兵庫県の東の玄関口と言われている人口45万人ほどの町で、大阪とつながっている地域であります。関西にお住まいの方は分かると思いますが、阪急、JR、阪神と¹東西に鉄道が3本走っておりまして、阪神バスを中心に鉄道を補う形で南北交通を担っております。平たんて50キロ平米というコンパクトで非常に自転車の利用者が多いという自転車の町でもあります。そして、通勤・観光の人の移動という目で見ていくと、左のグラフの図にありますように約5.3万人が尼崎と大阪市を行き来しているという現状があります。ですから、尼崎はかなり大阪のベッ

¹ 実際には「北から」と発言しているが、事実誤認のため「東西に」と修正

ドタウンとして比較的大きい町ですけれども、大阪に通勤する市民が多いということです。

一方で、尼崎と阪神間を見ると、さらにその規模が大きくなって約11万人。ですから、市の中で完結しているわけではなくて、こうやって大阪、または阪神間に朝・夕方・夜に人が移動しているという状況になっております。

一方で、観光のほうを見ますと、尼崎に来訪した人がどういうところを経由して尼崎に入ってきているかというのを調べますと、大体大阪駅、難波、京都というところが大きくて、約6割は尼崎と併せて大阪も訪れてから尼崎に宿泊したりということをしているというのがよく分かります。

そして、市内の路線バスの状況ですけれども、やはり路線バスは人口減少の中で非常に厳しい経営状況になっておりまして、図の左下のところ、2021年7月ですけれども、市内の32路線中減便6路線、廃止1路線ということで、また、今は廃止・減便までは行っていませんし、我々もバス会社と協議中ですが、人手不足がとにかく大きくて、今後、さらに減便・廃止する可能性はあると思っております。ポイントとしてはコロナ禍で減った乗客が戻らないということで、2018年より15%くらい乗客数が減っている。あとは担い手不足が深刻ということがありまして、これまで市は基本的に公共バスというのは自前でやっていたところを、民間にだんだん経営移譲するということをやってきましたけれども、今、ちょっと思っているのは、やはり公共で担っていく部分はある程度経費を負担していかないと、地域の交通がこれから維持できないのではないかと。これは尼崎という中核市でもそういう課題意識を持っております。

次をお願いします。そして、タクシーについてはこのグラフを見ていただければと思いますが、この5年間で急激に担い手が減ってきていて、配置車両数が年々減少傾向、そして担い手不足はバスと同じでシュリンクしている状況です。あと、アプリの普及で駅前ですらタクシーがつかまらないという状況、さらにはドライバーの高齢化によって勤務時間の減少によって手薄な時間帯が発生しているということで、バス・タクシー共に厳しい状況に置かれていますので、市民の移動手段を将来にわたってしっかりと確保していくというのは、中核市でも非常に大きな課題となっています。

ライドシェア提案への我々の所見ですけれども、まず2号については、空白地帯の条件が、やはり大阪の隣の都会ですからほとんどありませんので、そういう意味では2号というのは条件を満たさないで、我々は関係ないなと思っておりますが、3号においては、今、このパブリックコメント案については実施主体がタクシー事業者に限定されているわけですけれども、これを市で使えるかどうかというところで見ると、実施の判断はまずタクシー事業者が担うために、我々としてはまだ現時点では見通せないという中ではありますけれども、例えば市内のタクシー事業者が11社ありますけれども、そのうち9社がいわゆる零細系、50台未満の中小規模であって、大規模事業者がいる東京や横浜、大阪などとはちょっと状況が異なりますので、身軽に様々な新規投資をしていくということについては簡単な状況でない事業者が多いと認識しております。

そうやってまとめに入りますけれども、尼崎の特性を踏まえると、先ほど申し上げた観光・通勤というのを考えると、大阪都市圏、そして阪神間の連続性というのは極めて重要だと思っております、大阪からの乗客が尼崎に立ち寄って関空や伊丹空港に向かうなどの移動は実際に県境に関係なく行われているということで、この一連の移動がワンストップで実現できることが、尼崎だけではなくて関西、そして近畿圏の産業や観光の発展に極めて重要だと考えておりますので、仮にライドシェアが大阪府や大阪市で入るといふのであれば、同じ経済圏である尼崎市、これは県が違いますけれども、こういうところも一緒に巻き込んで導入されていくのが望ましいと思っておりますし、また、今後のことを考えれば、相乗り型のタクシーやシェアモビリティといったICT技術を活用した新たな交通サービスなど、将来を見据えた持続可能な交通サービスというものをしっかりと検討して構築していくことが重要だと思っております。

私からの説明は以上です。

○林座長 ありがとうございます。

松本市長様は御公務のため、15時45分には退室されるので、私が代表して質問させていただき、他にどうしてもという方がいらっしゃれば、御一名だけと想っていたのですが、河野大臣が手を挙げていらっしゃいますでしょうか。

○河野大臣 今の市長のプレゼンの中の2号の交通空白地の目安のところ、これは国交省が出した最初の通知が悪くて多くの方が誤解をしているのですけれども、あれは単なる例ですから、あれに達していないからといって2号の対象にならないということではございません。かなり多くの方が実は誤解をされておまして、そこは御注意申し上げなければいけないかなど。あの通知は少なくともということですから、別にそこまでなくても大丈夫だということをお願いしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、私から尼崎市長様に1つ質問させていただきます。ただいま御説明いただいたところですが、尼崎市において、具体的にどのような場面で移動の不足を感じていらっしゃるかという点についてお伺いしたいと思います。例えば夜の飲食で1次会から2次会への移動だとか、その後、帰宅する際に市内から市外へ行くとか、または大阪など、市外から市内へ移動するときなど、幾つかのシチュエーションがあるかと思うのですが、いかがでしょうか。

○尼崎市（松本市長） ありがとうございます。

沿線が3本分かれているのは関西の特徴だと思うのですけれども、阪急というのはもともと高級住宅街を意図的につくってきたところがあるので、阪急という一番北にあるところは住宅地なのですね。真ん中にあるJRというのは基幹の沿線ですけれども、そこは住宅と産業と工業が混在しているような地域でありまして、一番南の阪神電鉄、阪神沿線は、産業、工業が中心なのです。むしろ工業地帯がほとんどで、尼崎の場合、例えば商工会議所や経営者協会などの様々な活動というのは南を中心に行われるのです。南に繁華街が

あって、南で飲まれる。だけれども、その人が帰る場所は北なのです。北に帰るときに、バスで帰る人も多いのですけれども、大体は夜遅くなったりするとタクシーで帰るということで、南北の交通ではかなりタクシーが使われているというのと、西宮、大阪も非常に近いので、タクシーで移動することが多いのが今の現状ですけれども、そういう中でちょっと先にお答えすれば、非常にタクシーがつかまりにくい実態にはなっていて、特にタクシー²アプリが普及している関係で、駅前にはほとんどタクシーがないという状況で、³アプリでつかまえるしかないということがありまして、我々などはそれで上手にやっていますが、天気が悪いとホテルなどでもタクシーがつかまらないというのはホテル観光業者も言っていますし、あと、駅前で律儀に待っている御高齢の方が結構いらっしゃるのです。寒い中、天気の悪い中、夜に御高齢者がGOを使えないけれども駅前のタクシー乗り場でひたすら待っているみたいな姿をよく見かけますので、そういう課題が今は起きているかなと思います。

○林座長 ありがとうございます。大変よく事情が分かりました。

ほかに御質問の方、いらっしゃいますでしょうか。よろしいですか。

それでは、松本市長様、御多忙の中、御出席いただき誠にありがとうございました。

○尼崎市（松本市長） どうもありがとうございました。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、モビリティプラットフォーム事業者協議会の石山アンジュ様から5分ほどで御説明をいただきたいと思います。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（石山代表理事） よろしくお願いいたします。モビリティプラットフォーム事業者協議会共同代表の石山と申します。当協議会は、地域交通の課題解決を目指して、交通DXに関わるプラットフォーム事業者が集まった組織になります。

このたび、当協議会におきまして、日本各地の交通課題の実態を把握するための調査を実施いたしました。本日はその結果の概要を御説明したいと思っております。

まず、調査の目的なのですけれども、移動ができず課題を抱えている人たちがどのような属性で、どの程度いるのかということを定量的に把握しまして、必要な対策の検討の土台としていただきたいというところがございます。

次をお願いします。本調査は全国の人口5万以上の市区町村を5万人から20万人、20万人から100万人、100万人以上の3つの地域に区分しまして、それぞれの地域に住んでいる方を対象にインターネットによって実施いたしました。御報告する内容は、そこから得た2万5600件を超える回答を基に分析したものになります。

次をお願いいたします。まず、移動難民経験についてです。過去1か月以内に移動に困

² 実際には「GO」と発言しているが、事実誤認のため「アプリ」と修正

³ 実際には「GO」と発言しているが、事実誤認のため「アプリ」と修正

った経験があると回答した方は、6人に1人という結果になりました。また、そのうち4割以上の方は複数回の経験があると回答しております。

次に、移動に困った経験はどの規模の都市でも同じような割合で生じていることが分かりました。過疎地や大都市だけではなく、全地域的な対応が求められるということがこのデータから分かると思います。

次をお願いします。次に、今回の調査から、移動難民になりやすいパターンとして、最寄り駅までの距離が遠い、タクシーの利用回数が多い、若年層と80歳以上の高齢者に多いという3つのポイントがあることが分かりました。こちらは横軸が最寄り駅までの徒歩での所要時間を表しております。最寄り駅までの距離が遠くなると、移動難民の比率も上昇しています。35分から39分をピークに移動難民比率が減少しているのですけれども、遠くなるにつれて自家用車の利用比率が高くなるということが考えられます。

次をお願いします。こちらは、横軸がタクシーの利用頻度、縦軸が移動に困った経験の回数を表すデータになります。タクシーの利用回数が多いほど移動難民の経験が多いことが分かります。代替手段のない利用者層にとっては、タクシー不足が進むとさらにこの状況は悪化するものと考えられます。

また、移動難民の経験は、若年層と80歳以上の高齢者に多いことが分かりました。生活に車が必要であるものの、車をそもそも所有していない、あるいは自分では運転をしないという若者や高齢者が移動に困っているということがこのデータから分かってまいりました。

次に、こうした移動の問題の波及効果として、生活・地域経済への影響、高齢者の健康への影響、そして若年層の人口流出などの問題が懸念されます。

まず、生活・地域経済への影響です。グラフの中の3つ目の回答文ですけれども、交通手段がないことによって、生活上の不便だけではなく買い物や外出の抑制といった地域経済の停滞になり得るという結果が出ております。

次に、健康への影響です。こちらは移動手段がないことによって通院を控えるという回答率を年代別に見たグラフですけれども、30歳以上では3割近くに上っており、健康への影響が懸念されます。

次をお願いします。続いて、若年層の人口流出です。こちらは、移動手段がないことによって引っ越しを余儀なくされるという回答率を年代別に見たグラフになります。34歳以下の若年層では、小規模都市や政令都市において17%近くに上っており、移動問題は若年層の人口流出にもつながるおそれがあるということがこのデータから分かるかなと思います。

最後に、現状のタクシー配車の使い勝手として、配車にかかる時間とコストをお聞きしたのになります。配車までの所要時間は10分から15分、配車料金は1,000円から1,500円かかっているという回答が最も多くなっています。タクシー不足によって待ち時間、配車料金共に高くなっているということがこのデータから分かりました。

以上となりますが、当協議会からの実態調査の結果を共有させていただきました。

以上となります。

○林座長 石山様、ありがとうございました。

続きまして、つくば市長の五十嵐立青様からビデオメッセージを頂戴しておりますので、投影させていただきます。

○つくば市（五十嵐市長） つくば市長の五十嵐です。本日はこのような機会をいただきましてありがとうございます。ライドシェアワーキングに向けて、つくば市の現状と今後のあるべき姿についてのお話をさせていきたいと思えます。

つくば市の人口は25万人、去年は全ての市の中で人口増加率が日本一となりました。そのような状況でも、ドライバーの不足は危機的な状況です。地域の路線バスは市のコミュニティバスと民間路線バスのどちらも2024問題の影響が非常に大きく、特にコミュニティバスでは4月から大幅な減便と運行時間の繰上げを余儀なくされています。平日は13.6%減、土日・祝日は32.8%減、3分の1が減るということです。

タクシー事業者が運行している、主に高齢者中心に利用されている市が行うデマンド型交通も、ドライバー不足で事業自体の継続性が危ぶまれています。観光客の足も足りていません。つくばエクスプレスつくば駅と筑波山を結ぶ民間路線の直通バスは1時間に1本となってしまいました。これでは筑波山の観光キャンペーンを打てないと事業者にはっきりと言われてしまいました。

タクシーはどうでしょうか。市内のタクシー協同組合によれば、現状では、基本つくば駅には常時30台ほどのタクシーがプールされることになっています。ただ、つくばエクスプレスで仕事に来て、朝9時に市内の研究機関や事業所に行くためのタクシーがなく、クレームが入るということでした。駅に戻る途中で配車アプリからの予約があると、その迎車を優先することから、タクシープールに帰社していないという現状があります。

これは夜も同様です。若い世代などが繁華街で飲んでいて、タクシーを利用しようと近くのタクシーの営業所で待っていても、タクシーが戻ってこない状況があります。駅のプールもタクシーが一台もおらず、空になることが多い状況です。私自身、先週末も見てきましたが、そのような状況が見られました。

市内では、高齢化が進む地域とつくばエクスプレスの駅周辺の人口集積が進む地域との二極化が顕著です。高齢者の移動も深刻です。市内には福祉有償運送を行っている事業者がありますが、対象に介護や障害の要件があり、利用者は市役所でその要件の確認をしなければ利用できず、結果として極めて限定的な利用となっています。車両台数が確保できないと、日中の病院への移動といった高齢者の高いニーズに応えることができず、タクシーの運賃助成券の配布といった施策にも限度があります。

先週、先ほどお話ししたタクシー協同組合の代表と話をしました。この代表は別事業もやっていますけれども、タクシー会社は数年前に廃業をしました。今も組合の代表は続けているわけですが、黒字だったタクシー会社をなぜ廃業にしたのか聞いてみると、ドライ

バーが高齢者ばかりだと。集めるのが大変だと。そして、高齢者ドライバーが増えているので、大きな事故を起こすリスクを考えれば、続けるのは無理だと判断したと言っていました。若い人の確保ができないのか聞いてみました。二種免許を取ってタクシーの運転手になろうなんていう若いのはいなくなっているから無理なのだと言っていました。

これが人口増加率日本一で、秋葉原から電車で僅か45分の25万人地方都市の現状です。高齢者の日中移動も、仕事のための移動も、繁華街からの移動も、現役世代の移動も、観光客のための移動も、全てに制限がかかっている状況です。市としても手をこまねいて見ているわけではありません。地方創生臨時交付金を活用するなど、あるいは直接税金を投入して公共交通事業者への補助を行ってきましたが、運転手の高齢化に歯止めはかかりません。運転手の雇用も増えません。できるだけのことをして、何とか現状維持がやっとです。

移動課題の根本であるドライバーの確保については、いないものはないという結論となり、金額の問題ではありません。このような状況で移動の自由という根源的な権利は担保されるのでしょうか。

昨年12月の規制緩和方針は、これまでの状況を考えれば大きな一歩であり、皆様の御尽力に感謝をしています。ただ、懸念点があります。運営主体がタクシーだけであれば、先ほどの組合の代表の話のように、ドライバーの高齢化に伴いタクシー会社自体の経営が困難になり、廃業が進む中、今後の見通しは暗いと言わざるを得ません。事業者をもっとオープンにすべきと考えます。

台数制限についても懸念があります。タクシー会社が保有しているタクシーには限りがあります。今後、ドライバーが減り、タクシーの保有台数も減っていくことを考えれば、制限の合理性にも疑義があります。タクシーの営業区域ごとに金曜日夜や時間を限ったの自家用車走行が許される想定ですが、これは23区などの人口密度が極めて高い地域では成立すると思いますが、つくばを含めてほとんど全ての都市では、このような要件がかかっては事業性が参入が厳しいと考えます。タクシーの営業区域にとらわれない事業としても、安定する制度設計が必要です。

移動ができないということのリスクを再度述べさせていただきます。病院など、市民が必要なサービスを受けられないことで健康状態にも影響していきます。地域経済への影響も深刻で、タクシーがつかまらなければ地域の飲食店にとっても大きな損失の機会となります。つくば市内でも周辺部から中心部への引っ越しが発生しています。移動が不便で、買い物や病院のために住み慣れた地域を離れてでも便利なところに引っ越さなくてはいけない状況があり、そうやって歴史ある地域が持続性を失って行ってしまいます。未来の話をしているわけではありません。2024年、国からスーパーシティー型特区にも選ばれたつくば市の現在の問題です。

ある交通事業者の経営者は、地域の交通は既に崩壊していると。「既に」と言っていました。現状を直視しなくてははいけません。既存の法律の規制緩和だけで対応できることに

は限界があります。今般の国の議論において、過疎地前提に2号、大都市前提に3号の議論をされていると認識をしています。しかし、今、申し上げたつくばの状況からは、つくば市の規模においても2号が対象としているエリアと3号が対象としているエリアが混在しています。そのことを考えれば、今後の議論において、3号関係もさることながら、2号も含めて総合的な議論が必要です。少しほころびが出ている程度であれば、応急処置をしながらでも可能かもしれません。しかし、現状は少しのほころびではありません。仮にまだ崩壊まではしていないとしても、崩壊直前であることは間違いありません。パッチワークではもう対応ができないのです。だからライドシェア新法が必要だと私は強く考えています。

時代の現実に合った制度を根本からつくる。これまではそのようなことはできませんでしたが、今はテクノロジーの力でそれが可能になっています。需要に応じた対応、ダイナミックプライシング、適切な配車がスムーズにできるのは御案内のとおりです。道路運送法ができた昭和26年には、そのようなテクノロジーはありませんでした。新法により柔軟な働き方、結果としての所得の向上、税収のアップ、そのことによるサービスの向上、市民の健康、そして持続可能な地域へとつながっていく。そう考えています。

逆に、自由で柔軟な働き方を進めなければ、ドライバーは集まりません。タクシー組合の代表が言った、二種免許をわざわざ取ろうとするような若い人はいなくなっているという現実を受け止めるときです。

もちろん安全管理は重要です。私は警察庁での有識者会議の委員も務めさせてもらい、様々な緩和が進み、モビリティの遠隔監視も認められることになりました。そのような仕組みを援用することは可能です。ドライバーの資格要件など、詰めていくべき内容はもちろんあります。政府はデジタル田園都市国家構想を掲げています。科学技術を使って国民を幸せにすることが国を挙げて目指されています。ライドシェア新法は、その大きな一歩になると確信をしています。

最後に、自戒を込めて申し上げます。落としどころの議論をやめましょう。この業界にいと、落としどころの議論をすることに慣れてしまっています。しかし、交通の問題は、落としどころを探して現在の問題に直面せずにやり過ごしていたら、地方は完全に崩壊してしまいます。問題に正面から向き合うために、現代に合った新法をつくる動きを今こそ始めるときだと考えていますし、そのために、地方自治体の長として私もできる限りのことは何でもやっていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

○林座長 五十嵐市長様からビデオメッセージをいただきました。御協力ありがとうございました。

ここで、議題1に関して、利用者の観点から、オブザーバーで御参加のナイトタイムエコノミー推進協議会の齋藤貴弘様と、日本消費生活アドバイザーコンサルタント相談員協会の篠原治美様に一言ずつコメントをいただきたいと思います。

まず、齋藤様からお願いいたします。

○ナイトタイムエコノミー推進協議会（齋藤代表理事） 発言の機会をありがとうございます。ナイトタイムエコノミー推進協議会の代表をしております、齋藤と申します。本業は弁護士をしております。

まず、ナイトタイムエコノミー推進協議会なのですが、夜間を活用した地域経済の活性化や観光振興、文化振興に向けた活動を広くしております。大手デベロッパーやエンターテインメント企業、飲料メーカーが会員になってくださっていて、民間からの課題や要望の聞き取り、それを踏まえた政策提言、自治体との関係構築などをメインの活動としております。夜間の交通に関して少し現場の声をヒアリングしてまいりましたので、発言させていただければと思います。

主に観光なのですが、コロナの後、慌ただしくインバウンド観光が回復しておりまして、盛り上がっている反面、課題も多く顕在化しているというところでは。その筆頭に毎回出てくるのが、サービスを提供する人手の不足と、あともう一つ、夜間の交通です。インバウンド観光客は御案内のとおり、今はコロナ前の水準に回復しておりまして、他方で供給サイドが対応し切れていないのもったいないことになっているという指摘がなされております。

ライドシェアの部分ですと、夜間交通の点ですと、お客さんの足という点で必要性が言われることも多いかと思いますが、より重要なのが、お客さんを迎え入れる店舗やイベント、イベント作成のコンテンツをつくる職員の方たちの帰りの足という点かと思えます。例えばいろいろなエンターテインメント、観劇の制作ですが、営業時間、開園時間、翌日の準備、演目、会場の撤収、閉幕時間、開演時間などは帰りのスタッフの終電の足から逆算して組み立てられております。終電から逆算するとかなり早い時間から演目をスタートしなければならなくて、人件費を削減しなければいけないので、どうしてもお客さんのニーズに合った遅めの開園時間というのが組み立てられない。あるいは夜間の職員の交通費を考えると、事業収支が合わず。

○林座長 すみません、お時間の関係があるのでちょっとまとめていただけますか。

○ナイトタイムエコノミー推進協議会（齋藤代表理事） 分かりました。

その職員の足という観点が必要だと思います。交通事業者と消費者というよりも、ほかの産業、インバウンド観光や飲食、まちづくりといった人たちの足という観点でも議論を深めていただければと思います。

以上になります。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、篠原様、お願いします。

○日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会（篠原氏） 日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会の篠原でございます。長い名前ですが、通称は「NACS」と覚えていただければと思います。

我々は消費者という意味で、消費者の立場から少しお話しさせていただきたいのですけれども、移動についてはやはり細かな選択肢、さらに安心・安全ありきでの細かな選択肢というのを求めていきたいと思っております。移動手段がないという深刻な事態は、今までもお話しいただいておりますけれども、本当に日本全国に広がっております。通院、日々の買い物、旅行など、本当に単なる知人との交流のコミュニティー活動等までが阻害されてしまうという生活弱者がいるような地域もたくさんあります。都会だけではなくて本当に生活弱者が困っているというところは事実でございます。

今までの議論を拝見しておりますと、既存のタクシー会社の存続というのももちろん大事ですけれども、タクシーの保護、タクシー会社ありきのような改正というのはやはりちょっと疑問を持っております。タクシーを保護しても、移動手段がないという根本的な解決にはならないと思っております。もちろんそもそもタクシー会社がないというところもあると思います。

生活弱者、例えば移動が困難な人などへの細かいサービスというのが本当に必要で、我々はそこを議論していただけるという場を設けていただきたいと思いますと思っております。なので、何度も申します。タクシーの保護ではなく、消費者が自由に消費活動ができるためには、どういうふうに安全をしっかりと担保した上で、どうやってルールをしっかりと決めていってというところのライドシェアを自由にすべきと考えております。それをしないと、今までの海外のライドシェアの参入等々が入ってきて、我々消費者の声が細かく届かないという現状ができてしまうという世界を危惧しておりますので、しっかりと御議論願いたいと思います。よろしく願いいたします。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、これより議題1「地方都市における移動の足不足について」、質疑応答に移りたいと思います。

なお、今回、事務局からタクシー不足の現状について資料が提出されておりますので、適宜御参照ください。

また、限られた時間のため、御質問、御回答とともに簡潔にお願いいたします。大変恐縮ですが、終了予定時間の5分以降の御発言については打ち切らせていただきます。

それでは、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

では、まず國峯委員、お願いします。

○國峯専門委員 御説明ありがとうございます。

モビリティプラットフォーム協議会さんにお伺いしたいのですけれども、先ほど松本市長からも大阪と尼崎で一体の交通圏でやりたいとか、つくば市長からも御指摘があったと思うのですけれども、今、検討されている3号の自家用車活用事業というのが、営業区域が適用されるという方向になっていると理解をしているのですけれども、人口密度が高い地域でないとマッチング率が低かったりして事業として成立しない可能性があるのではな

いかという意見はほかでも聞いておりました、ですので、営業区域というのを超えて、例えばドライバーが少ない地域はほかの営業区域からドライバーが入ってこられるといったことをやったほうがマッチングがしやすくなるということだと思っております。ここは事業上どう考えていらっしゃるかというのを教えていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○林座長 では、モビリティプラットフォーム事業者協議会の方から御回答いただけますか。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（安井公共政策部長） 協議会事務局の安井から回答させていただきます。

國峯委員の御指摘のとおりだと考えております。そもそも営業区域の制限があることによって様々なユースケースへの対応が難しくなってきます。例えば日経新聞で取り上げられていた具体例で言いますと、関西国際空港から泉佐野市のタクシー会社が管理するライドシェア社が関空から万博会場にお客様を乗せた後、万博会場から今度はUSJに行きたいという次の乗客を乗せることはできないということが起こってきます。それでも人口密度の高い地域ですと、一定のマッチングを期待するということもできますけれども、人口密度が低い地域になれば、マッチングの効率が下がってくる。マッチング率が低下するとサービス体系の満足度は下がり、乗客、ドライバー共に支持を得ることが難しくなって、事業としては成立しづらくなってくるのだと思います。

したがって、特に人口密度の低い地域では、タクシーの営業地域に制限されない運行を可能にすることで、ドライバーの選択肢を増やし、高いマッチングを実現していくということが、事業として成り立たせていく上では必要なことなのではないかなと思っております。

○林座長 ナイトタイム協会の齋藤様から補足説明があるのでしょうか。

○ナイトタイムエコノミー推進協議会（齋藤代表理事） いえ、特に補足はないのですが、先ほど時間が途中だったのでというところですかね。多分今、手を挙げている方がほかにいらっしゃるのでは。

○林座長 分かりました。

○御手洗委員 川邊さんと御手洗です。

○林座長 では、御手洗委員、川邊委員の順で御質問をお願いします。

○御手洗委員 分かりました。

私からは、先ほど座長から言及のありました、規制改革の事務局によるマッチング率のデータについて詳細をお伺いしたく、特に国交省さんの見解をお伺いしたいのですが、データを出していただくことはできますか。事務局の方、お願いします。マッチング率のデータを出していただけますでしょうか。

ありがとうございます。

私はこのマッチング率、配車リクエスト数に対する配車数のデータを見て驚愕したので

すけれども、これは仙台、大阪、京都ですが、どの都市も時間帯によってはマッチング率が30%から40%台なのですね。京都の観光シーズンに至っては10%台になっているのですけれども、これはつまり流しのタクシーもなかなかつかまらなくて、アプリや無線で配車をリクエストして、それでもつかまらないケースが半数以上ということかと思いたすので、いかに多くの方がお困りになっているかはこのデータから拝察できると思います。

国交省の方に質問なのですけれども、国交省さんとしては、78条3号の事業によってこのマッチング率を改善していくことを目標とされているかと思うのですけれども、大体3号の事業をこれから推進していったって、マッチング率は何%ぐらいまで改善していくことを目標とされているのでしょうか。また、それがいつ頃になるのかも併せてお知らせください。

それから、透明性の高い議論を担保していくためにも、こうやってマッチング率のようなデータをKPIとしてモニタリングしていくことが非常に重要になるかと思いたす。今回、これは内閣府の規制改革の事務局がヒアリングして作ったものだと思うのですけれども、国交省さんのほうでデータを集めて、このように都市ごとのマッチング率というのをモニタリングかつ提出をしていただくことはできますでしょうか。全タク連の川鍋会長も、初期のワーキングで、データに基づいた冷静な議論をしましょうとおっしゃってくださっていたかと思いたすので、そうした議論の進め方をぜひ私どももしたいところですので、御回答をお願いいたします。

○林座長 では、国交省、御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 御質問ありがとうございます。

このデータがどういうデータなのか、逆に事務局からも教えていただけるとありがたいと思うのですが、今、まさに各地域のデータをアプリ会社から網羅的にいただいて、それを分析しているのですけれども、それと傾向としては似ているかもしれませんが、マッチング率が40何%というのは大分違うなと思いたして、そうすると、サンプルの取り方によるという面もあるのかもしれませんが、あとはアプリの実際の使われ具合というのもしかすると影響するのかもしれないですね。つまり、例えば電話や流しの比率が高い場合は、アプリで配車を申し込むのだけれども結局そのマッチングを待つ前にほかの手段で先に乗車目的を達してしまうというのものもあるのだらうと思うので、改めてこのデータの取り方の難しさの一面がこういうところにもうかがえるのかなと思いたしています。

しかし、いずれにしろこういったデータは多ければ多いほど検討の役に立つということだと思いたすので、本日のワーキングの場で技術的な話をするのはちょっとそぐわないのかもしれませんが、事務局からもよくこのデータの性質をお聞きして、今後の検討に反映していきたいと思いたします。

○林座長 御手洗委員、よろしいですか。

○御手洗委員 ちょっとキャッチボールがずれてしまったのですけれども、このデータともし結果が違ふようであれば、国交省さんのマッチング率のデータをぜひ開示していただ

きたいなと思っております。おっしゃるとおり、データの取り方も難しいと思うので、これは事務局が頑張って作ったのかなと思うのですけれども、国交省さんのほうがきっと網羅的にデータも取れることでしょうか、ぜひ全地域的にマッチング率のデータをいただけたらと思います。一緒にモニタリングしてどういった改善が必要かという議論の土台にできたらなと思っておりますので、よろしくお願いします。

加えてもう一個私が質問していた、3号の事業によってマッチング率が何%ぐらいになることを目標としているのかについてもお教えいただけますでしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） この点についても、今、制度設計の詰めの段階で検討しているところで、要は実質的にタクシーが不足していないという状況にするためにはどういう目標を立てたらいいかということだと思いますので、全体の制度設計の中でそこも明らかにしていきたいと思います。

○御手洗委員 目標を立てて、制度設計をするのではないのですかね。

○林座長 お答えをお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 今、申し上げましたように、タクシー不足が解消されるということが目標だと思いますので、そこにどういう数値を掲げるとその目標が達成されるのかということで検討しているという状況です。

○御手洗委員 タクシー不足が解消されるということは、基本的にタクシーに乗りたいときに、タクシーなり3号事業による車なりがつかまらないという事態はないような状況を目指している、という理解でいいですか。

○林座長 国交省さん、うなずいていらっしゃるの100%ということですか。

○国土交通省（鶴田局長） 基本的に乗りたいときに乗れるということだと思います。

ただ、極端なことを言うなどと言われるかもしれませんが、例えば突然鉄道がみんな止まってしまったというときに直ちにそういう状態が達成されるかというのは分かりませんが、通常の利用のニーズに即して利用者が困らない状態にするということを目指して検討しております。

○御手洗委員 分かりました。ありがとうございます。

今、例えば電車が全部止まってしまったというお話があったかと思いますが、基本的には今でもタクシーというのはある程度移動のベースロードは担われているかと思うのですけれども、突発的に需要⁴が増えたときに対応⁵に限度があると。それをどうにか対応するためにライドシェアの議論があったり、3号制度の事業の議論があったりと思うので、突発事象は取り除くという制約をつけてしまうとそもそも本末転倒になってしまうと思いますので、そこはぜひ含めて考えていただけたらと思います。

以上です。

⁴ 実際には「供給」と発言しているが、事実誤認のため「需要」と修正。

⁵ 実際には「対応側」と発言しているが、事実誤認の恐れがあるため「対応」と修正

○林座長 まだちょっとお答えいただけていない部分もあるかとは思いますが、手が挙がっているので、川邊委員、御質問をお願いします。

○川邊委員 先ほど國峯委員がモビリティプラットフォーム事業者協会の方に質問されていて、その回答を伺った上での質問を国交省さんにさせていただきたいと思っておりますけれども、先ほどの会話では、人口密度が低い地域では営業区域ごとの自家用車の活動では採算性が全然成り立たないのではないかという意見があったと理解しておりますけれども、それについて国交省さんはどのように考えていますでしょうかということと、営業区域を越えた運行が現状の78条3号の制度ですと禁止されているわけですが、これについて改めてどうしてそういう措置が必要なのかということと、そして、むしろ採算性や足不足の解消という意味で言うと、先ほどの2市長さんの証言にもあったとおり、むしろ区域を越えた運行をさせたほうがいいのか、むしろ義務化したほうがいいのかぐらいに思うのですが、なぜその中で営業区域を越えた運行を禁止する必要があるのかというのを改めてお尋ねできればと思います。

以上、まず2点、国交省さんの回答をお願いします。

○林座長 国交省さん、2点への御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） ありがとうございます。

まず、1点目の密度の話ですが、私の理解が少し違っているのかもしれませんが、先ほどのモビリティ協議会の方からのお話というのは、密度が低いところで担い手が確保できないから、そういう場合は密度の高いところから応援に行けたらいいのではないかというお話と伺っていたのですが、もしそういうことであれば、需要があるのに担い手が足りないということであれば、何か検討しなくてはいけないのだろうなと思って当初はお聞きしておりました。

一方、もし今、川邊さんから御指摘があったように、密度が低いところは採算が取れないからということであるとすると、それはドライバーが当該地域の中で賄っても、よそから応援に行っても、そのいかによらず、いずれにしろどうやってそういうサービスを維持するのかというのが大きな課題になってくるのではないかと思います。

その点、先ほど尼崎市長がプレゼンの中で自治体が経費を負担してでも交通サービスを維持しなくてはいけないというお話をされたかと思いますが、そういう地域の足の確保をどうしていくかというのも全国的に非常に重要な点だと思いますけれども、それとの関係での議論かなと思います。

それから2点目の、そもそも営業区域の制度がどうしてあるのかということに関して言いますと、今のケースとちょうど裏返しというか、仮に区域を設けずに営業することになると、非常にもうかる採算性のいい地域にみんなある意味出稼ぎのように労働力が移動して、全国各地で移動の足を確保したいという政策目的を達成するためには、むしろそれぞれの区域の中で基本的には責任を持って供給体制を取ってもらうという考え方をしているということだと思います。

もう一つは、先ほどの出稼ぎのようなことがあまりにも広範囲で起こってしまうと、生活の本拠から出稼ぎ地域までに片道何時間もかけて移動するということになる、それは非常に疲労がたまって安全運転・安全運行という面でも問題が生じるという面もあるのかと思います。

○川邊委員 ありがとうございます。

ちょっとさら問いしても大丈夫ですか。鶴田さんのおっしゃっていることは、特に2点目のところに関してはそういう側面もあるのかなというのは私も理解いたしました。

一方で、そうであると、3号の制度をある地域の中だけでやろうとした場合、零細のタクシー事業者さんもいっぱいあるわけで、その中で採算性を取ることがそもそも難しい上に、これは新しいことをやるわけですね。普通の方々に普通の自動車で運転してもらうということで、そのためのオペレーションの部隊を新たにつくったり、アプリの開発をしたり、あるいはドライバーの募集もそうですし、お客さんのほうもそうですけれども、広告したりとか、結構費用がかかると思うのです。そういう費用がかかった上で、中小都市において78条3号で地域が制限された中での日本版ライドシェア事業をやるのかどうかというのが結構不透明だなと正直思うのですけれども、その辺の手を挙げる事業者がない場合、この移動の不足をどうやって解消されるのかなというのは、これは仮定の話になってしまって大変恐縮なのですけれども、一応そういう議論の場ですから、ちょっと伺っておきたいなと思います。

○林座長 鶴田局長、御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 御質問ありがとうございます。

今、おっしゃったような点も非常に大事な論点だと思います。つまり、移動の不足があつて、供給を増やさなくてはいけないという事情があるときに、供給側の制約でそのニーズに応えられないということをまさに何とかしたいというのが今回の一連の検討の原点ですので、非常に重要な論点かと思います。

その際に、零細事業者が新たな費用を負担してまでというのも供給不足につながる一つの要因になり得るのだろうなと思って聞いていました。したがって、実際に立ち上げて需要があるのに供給がないということがありそうであれば、どうするかというのを検討していかななくてはいけないと思います。

今のさら問いの前に川邊さんがおっしゃった点とも関係するのかもしれませんが、要はどういう事業者が応援できるのかといった点も重要な検討課題かと思います。

○林座長 川邊委員、いかがでしょうか。

○川邊委員 よく分かりました。

もう4月1日から78条3号の制度が始まるので、ぜひ手挙げの状況を教えていただければなと思います。もちろん4月1日にわっといろいろなタクシー会社さんがやられるかどうかというのは別としても、4月時点でこう、5月時点でこういう予定があるというのをデータ提供していただければ、ここでの議論がより深まると思うので、最後にそれだけ

リクエストさせていただきます。

○林座長 ありがとうございます。

私からも、ぜひ国交省におかれましては、今の議論を踏まえまして、4月開始の3号事業について、全国の各自治体ごとに3月末時点で3号事業の実施に手を挙げているタクシー会社のリスト及び数、各タクシー会社における3号担い手のドライバーの数などのデータを速やかに公表するか、少なくとも自治体及び当ワーキングに御提供いただくようお願いしたいと思っております。

実は時間が10分ぐらい押しているのですが、今、お手が挙がっている3名の方の質問を端的に伺って、それでお答えいただきたいとお願いいたします。

では、間下委員。

○間下委員 では、クイックに。ありがとうございます。

先ほどのモビリティプラットフォームさんのアンケートからも分かるように、どのサイズの都市でも同じ問題が起きているということだと思っておりますが、例えば先日発表していただいた軽井沢町などはアプリがないのでデータがないんですね。こういったところがどう始めるのかというところで、当然そういうデータがないような場合に関しては、押しなべてニーズがあるということも含めて考えると、自動的にスタートできるようにしてみるであったり、もしくは首長の方が決められるという形にすべきではなからうかなと思うのですが、このデータがないところについての対応について国土交通省さんの方針を教えてくださいたいと思っております。

○林座長 では、堀委員、御質問をどうぞ。

○堀委員 恐れ入ります。

私からはナイトタイムの皆様方に御質問なのですけれども、先ほどお時間がないということで御発言が途中になってしまったのかなと思っておりまして、今回のワーキングで資料の御提出もないので、ライドシェアに対して全般的な考え方の御発言があるようでしたら、教えていただきたいなと思っておりました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

あともう一人手を挙げていらっしゃいましたか。よろしいですかね。

それでは、国交省さんから間下委員の質問に対してまず御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 間下委員、ありがとうございます。

まさにデータがない地域が多いということは、これまでのこのワーキングでの御議論でも、我々としても重要なことだと受け止めています。間もなく制度を始めるに当たってそこをどうするかというのはしっかりと検討して、またこのワーキングなのか、規制改革推進室を通じてかもしれませんが、何がしか考え方を示せばと思います。しっかりと検討したいと思っております。

○林座長 では、ナイトタイムエコノミーの齋藤様。

○ナイトタイムエコノミー推進協議会（齋藤代表理事） ありがとうございます。

簡単になのですが、先ほどのお話で最後に途中になってしまったのが、交通事業者、タクシー事業者間の中での議論も重要なのですけれども、他産業、特に飲食、エンターテインメント、イベントみたいなどの意見もぜひ伺っていただきたいなというところと、観光客の回遊性をどう広げていくのかみたいなどころ、観光客は都心部、中心部のホテルに泊まっているので、帰りの足みたいなどころは実はそんなに問題にならないことが多いのですけれども、どう回遊させて地域での経済効果を波及させていくのかみたいなどころでの観点も重要ななと思って、よくナイトタイムエコノミーの会員企業と意見交換をするとその辺りが絶対に出てくる2大要望になるので、少し補足させていただきました。

ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

議論は尽きませんが、ここで議題1を終了したいと思います。

なお、国交省におかれましては、先ほど3号のタクシー会社の手挙げ状況についてのリストの提出をお願いいたしましたが、先ほど御手洗委員から質問のあったマッチング率のデータについてもお出しいただきたいとお願いします。

それでは、議題2に移ります。「自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について」、newmo株式会社の青柳直樹様から7分ほどで御説明をいただきたいと思えます。

○newmo株式会社（青柳代表取締役） よろしく申し上げます。newmoの青柳です。

現在、M&Aで新規参入いたしまして、大阪でタクシー会社を運営させていただくとともに、ライドシェアサービスの開発を進めております。グループの中にはアプリ開発のエンジニアもおりますし、20代から70代のドライバーも所属している多様な人材の組織です。

私どもといたしましては、タクシー事業を基盤として78条3号での自家用車の有償運送を積極的に広げていきたいと考えている新しいタイプのタクシー事業者です。タクシー事業者であり、責任ある供給主体ということで、このライドシェアのテーマにも取り組んでいきたいと考えております。

私どもとしましては、自家用車の有償運送の供給を増やすためにも、利用者と、ドライバーの方も新しい利用者だと思えるのですけれども、その双方の安心・安全の確保を最重視していかなければいけないと考えております。利用者視点ではもちろんなのですが、新しいドライバーの担い手、特に若年層の方であったり、女性のドライバーも含めて、今までやったことがないという方の裾野を広げて供給いただくためにも、この安全の仕組みというところが大前提であると考えております。

このライドシェアの安心・安全ということが実際に限られた地域でも確認をされて、それが利用者様とドライバー様も含めた社会に使用されていくというプロセスを経ないとなかなか広がらないなと思っておりまして、現状ではタクシー事業者が行っている運行管理というものを基盤・前提として、別々のシステムをつくってしまうと非効率でありますの

で、一つのタクシー会社の中でタクシードライバーとライドシェアドライバーを一元的に管理していくことを考えております。

女性や若年層の方にどうやって運転手の仕事を選んでいただくのか。特に車両を保有している方々のデータは、都道府県によってまちまちなのですけれども、子育て世代以上の方々により多い、若年層の方はそれほど車を持っていないという傾向がありますので、ドライバー様向けのカスタマーサポートや定期的な講習といったものを充実させるとともに、忙しい育児や介護をやっている世代の方々でもこの仕事を選んでいただけるように、オンラインも活用するし、時間面でのフレキシビリティを提供するというのが、パイを増やさないといけないので必要だなと考えております。

こちらはフリーランス協会様のアンケート調査なのですが、収入と並んでというか、収入以上に働き方の自由度を求めている方が多いということで、安心・安全な地域交通の担い手を増やしていくためのテーマということでは、この自由度の確保というところが必要であると考えております。

この自由度を確保しながらどうやってライドシェアの運行管理の安心・安全を担保するかというところの具体的な設計案ということで、我々は一新規参入事業者ですが、検討している内容を御説明させていただきたいなと思っております。

私自身は今、タクシー会社の経営にも関与を始めて、運行管理の基礎講習も修了して、当社でサービスを開始する役職員も運行管理というところの講習を受けているのですが、加えて、大阪のタクシー営業所を実際に見て考えているのがこちらです。私どもとしましては、タクシーの既存の運行管理の仕組みを参考に、このような形で登録時の要件というものを出発点として定めるとともに、運行時の管理の内容を具体的にタクシーのものとミラーにする形で決めていくということが運行管理水準を今のタクシー以上に担保する。タクシーよりも安心して思っただかかないとなかなかライドシェアは普及しませんので、ここが必要だろうというところの議論を進めていただきたいと思います。その上で、78条3号という枠組みを前提としながら既存の仕組みを高度化したり、効率化したり、より進んだ形でパーソナライズできるのではないかなという認識を深めております。

ここから少し具体的なお話をさせていただきますと、まずいろいろな犯罪などの懸念が言われています。その中でドライバーの登録要件・資格要件というところをより厳格化するということを議論いただきたいと考えております。タクシー会社さんの一部では反社チェックなどを外部機関と連携して進められているということを知っておりますが、全国のタクシー会社さんで一律に実施されているようなものではないという認識もしております。金融機関などでは犯収法というところで行われているような反社チェックだったり、できる範囲の犯罪歴の確認というところも実際には行われていないところがあって、より今回、タクシーにも求めていったらいいと思うのですが、ライドシェアをやるのであれば、これはオンラインで完結できるところがほとんどですので、ここの水準を金融機関と同水準にしていくということを必要とすべきで、これを土台にすることで議論が進むかなと考

えております。

あわせて、定期点検もそうですし、自賠責保険、任意保険の確認のためにドライブレコーダーの必須化いうところも進めるべきだと考えております。特に女性のドライバーを増やそうというときに、お客様とのトラブルやカスタマーハラスメントは防止・抑制していくべきですし、事故自体も実効性がある形で下げていかないと、社会全体としてのコストが上がってしまいますので、こういったところを定めていく議論をいただければなと思っております。

加えまして、登録時だけではなくて運行時のドライバー車両の確認、それから常時及び不定期でのモニタリングの実施ということも必須であると考えております。

事故対応につきましては、営業所ごとにタクシー会社でも対応する方がいらっしゃるかもしれませんが、これはもっと効率化して横断でも構わないので、専門の事故・トラブルの対応体制というところが不安だよね、やってくれるのかなと言われることが多いかなと認識しておりますので、こういったところも改めて定めていただくとよいのかなと思っております。

下のほうにありますけれども、タクシーの初任者講習や事故惹起運転者の講習などに当たるようなものも、集団講義型とオンラインを組み合わせればかなり効率的に時間がない方でも受けていただけるようなことができるかなと思っておりますし、オンラインであれば、ドライブレコーダーを活用した事故映像などからの学習ということも実施して、実際に事故を減らしていける。今のタクシー会社、特に大手ではなく中小のタクシー会社がやれることに、私自身、大阪でタクシー会社を始めまして限界を感じていまして、むしろこういったものを入れていくと、タクシー会社自体も水準が上がっていくのではないかと考えております。

当面はやはり現行制度の枠組みということになるかなと思っておりますけれども、犯罪対策という意味での本人確認、犯罪歴の確認のデジタル活用や、ライドシェアならではの遠隔での運行管理ということで安全性を担保したサービスを提供することで、我々に限らずですけれども、様々な事業者様と信頼・実績を重ねていくということが今後の議論が進展するためにも必要になるかなと思っております、このようなサービスをつくっていくことでこういったものを社会に実装する機会をいただければなと考えております。

御説明は以上となります。

○林座長 青柳様、ありがとうございました。

続きまして、公益社団法人全国運転代行協会会長の板橋勇二様ほかの皆様から、合わせて5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。お願いいたします。

○全国運転代行協会（板橋会長） はじめまして、ただいま御紹介いただきました、公益社団法人全国運転代行協会会長の板橋勇二です。どうぞよろしくお願いいたします。

今回は意見発表の場をいただきましたこと、誠にありがとうございます。

まず、運転代行業とは、全国各地におきまして営まれております業でありまして、各地

区の記録によりますと、世の中に誕生してから50年以上の歴史があり、当協会は今年29回目の通常総会を迎える組織でございます。今現在では、運転代行業としましてもドライバーがタクシー業と同様に不足しておりますが、現在、全国的に大問題となっております。地方都市における移動の不足という難点が、規制改革により代行業がライドシェア事業に参加することで不足が少しでも解消されるのであればと考え、本日、参加させていただきました。

発表のほうは、協会会員のAlpaca.Lab代表の棚原さんよりお願いいたします。

○全国運転代行協会（棚原氏） Alpaca.Labの棚原と申します。

運転代行というのは皆さん御存じでしょうか。先ほど説明があったとおり、お酒を飲んだときに代わりに運転してもらうサービスです。先ほど大体50年とありましたけれども、そろそろ60年で、7,800業者、1万7000台ぐらいの車が現在走り回っている状況です。特に地方に行けば行くほどタクシーやバスがない、公共交通が発達していない地域において必ず1業者は走っていて、日常的に通勤・通学で車を使うユーザーの皆さんが使っているという特徴があります。

これは通常のタクシー業と同じように二種免許が必要な業種になっていて、現在、このコロナ禍によって22%、5万4000人ほどまでドライバーが激減していて、本当に需要と供給のバランスが崩れている。なおかつ、飲む人口自体は減ってきているので、今後、地方の足を長年担ってきた運転代行協会としても、何かしら地域で貢献できないのかというところで今回発表させていただきました。

この運転代行は、20年前に法律ができた段階で、運行管理責任者の設置義務だったり、運転者の適正確認、そして事故の責任主体、保険の設置等、全てタクシーの旅客運送の法律の中で個人事業主でもできるような形で少し緩和される形の法律が適用されています。そうした中で、二種免許が必要でありながら自家用車の運行が認められていて、そして個人での開業は可能、そして料金制限はなく、各地域の中で自由に設定することができます。そして、雇用形態も委託、正社員採用などの様々な雇用形態が認められています。

そうした中で、ほとんどライドシェアに近い実態を長年続けていて、運転代行のほうにライドシェアを導入することができれば、運転代行の既存のビジネスモデルとしても幅広い運行ができるようになりますし、こういった地方の課題解決につながるのではないかと考えています。

となると、やはり事故率というのが非常に気になると思うのですが、1年間の一台当たりの事故の発生頻度率においては、代行のドライバーさんはタクシーやバスのドライバーに比べて10%ほど高い数字を記録しています。ですが、これはほとんどが入庫時に起きます。お客様の車を運転するという行為である以上、駐車場から出して入れるという作業があるので、これで6割ぐらいを占めるのですね。お客様の車を運転して運んでいる状態のときの事故率というのは非常に少ないのです。それであれば、通常のタクシードライバーと同じ基準で安全運行ができているという実態があります。

ここからはプラットフォームとしての側面でお話しさせていただくのですが、弊社も500台以上の登録があって、2,500人以上、30万件以上の注文を処理させていただいています。その運行実績の29か月間の一部のデータなのですが、7万件中11件の事故件数で、ほとんどが軽微の事故になっています。さらに、実は普通免許で他人の車を運転して収益を上げるというモデルもグレーゾーン解消制度を活用して保険会社とテストをしています。

そうした中で、普通免許を持った方がお客様の車を運転して運ぶという行為に対しても、2万件以上に対して6件程度の事故ということで、非常に事故率は低いです。やはりタクシー業者の皆さんや運転代行協会の皆さんがやっているような同じ教育基準を提供することによって、事故は結構抑えられて運行できるという実績があります。

何がお伝えしたいかと申しますと、運転代行というのは20年間、特にタクシーやバスが少なくなっている地方において日常的な市民の足として活躍してきました。実はこのコロナ禍で非常に数が少なくなって困ってきている。このライドシェアに近い運行実態でも長年にわたって安心・安全に運行してきたこの実績をぜひリソースとして活用していただきたい。今日いらっしゃるプラットフォームの皆さんや国の方々にぜひ対象として見ていただければなど、今日は登壇させていただきました。

御清聴ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございました。

続きます、Uber Japan株式会社の納戸奏子様から5分ほどで御説明をいただきたいと思えます。

○Uber Japan株式会社（納戸マネージャー） ありがとうございます。御紹介いただきました、Uber Japan株式会社公共政策部の納戸と申します。こちらの資料を使って、本日、情報提供の依頼がありましたので、諸外国のライドシェアにおける安全確保について発表させていただきます。

ここから冒頭2ページで、現在、日本で検討中の自家用車活用事業の制度案における安全管理策と諸外国のライドシェアにおける対応を比較しています。諸外国における運用の大きな特徴として、まず交通事故を削減するためのナビゲーションテクノロジーや犯罪歴などの審査を通ったドライバー以外が稼働できないようにするための高度な顔認証など、最新の技術を活用した運用があります。

また、業務前後の毎回の点呼など、多大な労力をかけて逐一確認を行う代わりに乗客による通報、通報があった際の厳罰を徹底周知することで、飲酒運転などの禁止行為を抑止し、効率的な安全確保を行っています。ドライバーによる定期車両点検の実施についても同様です。

稼働時間の管理については、疲労状態での運転を避けるという視点から、連続運転時間の制限のみ行っております。さらに、自家用車活用事業の現行案では、ドライバーの稼働や承諾率の確保のために、シフト勤務、承諾率の低いドライバーへの指導などが提案され

ています。これらの策は、ドライバーが雇用による労働者と認定される確率を格段に高め、業務委託による自由な働き方という選択肢を奪ってしまうことでかえってドライバーの確保を難しくする可能性があると考えられます。詳細は次のページでも説明いたします。

海外のライドシェアでは、ドライバーの稼働時間を指定する代わりに、ダイナミックプライシングによりドライバーがピーク時間帯に稼働するインセンティブを高めます。承諾率の改善のためには、条件の悪い配車の報酬を上げるなどしてドライバーが様々な配車依頼を承諾するためのインセンティブを高めています。

ドライバーの確保に関連し、ライドシェアが制度化されている諸外国でのドライバー調査の結果をこちらで共有いたします。運転手の実に9割前後が、好きな時間に働くことができなくなった場合、稼働を続けられないと答えています。テクノロジー、事後的な取締り、そしてインセンティブの効果的な活用によって、安全運行を徹底しながらもできる限り自由な働き方を認めていくことが運転手の確保のためには非常に重要だと考えます。

諸外国では、子育て、介護などのケア役割によってこれまで働くことができなかった人がいつでも好きなときに稼働できるというライドシェアの特徴によって働くことができるようになったことも分かっています。自由な働き方によって、女性の参入も促されています。

こちらは参考情報となりますが、日本ではタクシー運転手が雇用されていること、また、稼働前に点呼を行うということが旅客運送の安全に欠かせないという意見も見られます。一方、そもそも諸外国では、タクシーにおいても雇用規制、点呼の実施義務は必ずしも見られません。

諸外国のライドシェアにおける安全確保策の詳細について、本7ページから15ページに記載しております。先ほどの青柳様の発表とかぶるところもありますので、かいつまんで説明いたします。まず、ライドシェアの運転手については、政府またはプラットフォーム事業者による厳格な交通事故歴、犯罪歴の確認と、乗客の安全のための研修が行われます。そして、審査に通った運転手以外が稼働することがないように、稼働のたび、また、数時間おきに本人確認を行っています。交通事故を防止するために、ナビゲーションシステムの改善、ドライバーへの注意喚起の方法について、ビッグデータの分析に基づいて日々改善を重ねています。

このような予防策を十分に取った上で、それでも問題があった場合には、乗客がアプリ上からタップ一つでプラットフォームに通報ができる仕組みを整備しています。危険運転など、深刻な内容の通報については、運転手のアカウントを一時停止した上で調査を実施します。必要な場合は、ドライバーのアカウント停止等の厳しい措置を取っています。

日本の外務省が注意喚起をしている、ライドシェア運転手に成り済ました犯罪者による犯罪を防ぐため、治安が悪い地域では、PINコードによる乗車前の追加確認も行っています。さらには、乗車中の車内の様子をUberアプリ上で録音・録画できる機能、親族などに位置情報をリアルタイムで共有できる機能、ルートからの逸脱や長時間の停車をアプリ

上で自動検知してメッセージを送る機能、Uberや警察への24時間の通報体制などを整備しています。

このような取組の結果、アメリカのライドシェア運転手による交通事故率は、運転距離が一般の運転手より長いにもかかわらず、全運転手平均の2分の1程度にとどまっています。2019年から20年においては、Uberの車両が絡んで死亡者を出した交通事故のうち94%がほかの運転手に起因するものであったことも分かっています。

ライドシェアの安全性は、利用者調査の結果からも読み取っていただけるかと思います。女性のユーザーや運転手も世界的に多く、また、昨年、アメリカやカナダで未成年が親の同伴なく通学などのためにUberを使用できるサービスも開始いたしました。僅か半年ほどの間で22万人以上の青少年が登録し、120万回以上の乗車を記録しています。

最後に、プラットフォームはマッチングをするにすぎないため、事故の際には乗客や運転手が十分な補償を受けられないという報道なども見られています。イギリスなど、プラットフォーム事業者が旅客運送契約の主体となっている国もありますし、そのように規制で定められていない国であっても、万が一の事故の際にはプラットフォーム事業者が責任を持って補償を行っており、乗客や運転手が保護を受けられずに困るということはありません。

以上、諸外国におけるライドシェアの安全確保について発表させていただきました。御清聴ありがとうございました。

○林座長 納戸様、ありがとうございました。

ここでまたオブザーバーのNACSの篠原様に利用者の観点からコメントがあれば、一言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

○日本消費生活アドバイザー・コンサルタント相談員協会（篠原氏） ありがとうございます。

それでは、一言申しますけれども、まず安全確保というのは本当に最重要の課題だと思っています。関係者がいたら大変失礼なのですが、タクシー会社様が管理していたら十分に安心なのかというところはやはり疑問があります。事故に関してもですし、社会の倫理に関してもでございます。モラルを含めて完全に我々消費者が信頼できるかというと、そういうところも疑問があります。ですので、タクシー会社を選択するといった行為を行っている方も、私も含めていると思います。ですので、タクシー会社ありきの法改正では、ここも先ほど申し上げましたけれども、また海外のプラットフォームへの依存になってしまうと考えます。

そうしますと、我々消費者の細かな意見がやはり通りにくくなります。言語の問題もございますけれども、日本特有の地理や利用の方法の問題といったものが通りにくくなってしまいますので、ぜひ日本に合ったしっかりしたルールをつくって、安心・安全を確保することが重要だと思っています。

ですので、ライドシェアプラットフォームは正面から法的にきちんと位置づけて管理を

していただいて、何が違法で、何がきちんと管理されて、信頼できるルールなのかというところを議論していただいた上で、悪いことがあったらしっかり取り締まっていただくという消費者が安心できるような法律をしっかりと考えていただきたいと思います。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、これより議題2「自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について」、質疑応答に移りたいと思います。限られた時間のため、御質問、御回答とも簡潔にお願いいたします。大変恐縮ですが、終了予定時間の5分前以降の御発言については打ち切らせていただきます。

それでは、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

それでは、間下委員、お願いいたします。

○間下委員 分かりました。すみません、最後に手を挙げたので、よろしければ私から質問させていただきます。

これは安全面のところを中心に雇用に限るべきだということを言われていることが多いのですが、雇用に限ることによってドライバーを確保できないおそれも併せて指摘されています。また、諸外国についてであったり、安全面という観点で見れば、先ほどの運転代行に関してはほとんど業務委託でやられているということから考えれば、正直業務委託だから危険で、雇用だから安全ということは根拠がないのではないかなと思いますが、これに対してどういう根拠を持って雇用でなければ駄目だとされているのかを国交省さんにお伺いしたいと思います。

よく業界等で行われているような軽井沢のバス事故などもありますけれども、ああいったものも雇用だったのではないのかなと思いますし、雇用だ、業務委託だということで本来分けるべきではないと思うのですが、そのところについての分ける理由、雇用でなければ駄目とされている理由について教えていただけますか。

お願いします。

○林座長 では、国交省、御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 御質問ありがとうございます。

安全性を担保するために雇用でなければいけないというのは、実は一つ論理がスキップしている部分がありまして、雇用だから安全だということではなくて、安全を確保するためにどういうドライバーの管理が必要かという議論があって、それが結果として雇用なのか、それとも業務委託なのかというロジックになるのだと思います。

○間下委員 今の話だと、結果的には雇用でない安全が確保できないから雇用になったということではないのですか。向きは違うかもしれませんが、結果的に安全にやるためには雇用しかなかったということなのですか。

○国土交通省（鶴田局長） そういう意味で安全を確保するために、ドライバーに対しての一定の指揮命令という意味でのドライバーの管理というものが必要で、それでまさに先

ほど間下委員から御指摘があったような軽井沢で法律改正までやったわけですが、それはドライバーを管理する仕組みが十分でなかったと。

それから、その事故の原因として、事故調査の委員会の第三者機関からの報告書でも指摘をされていますけれども、要するに運行管理者が十分な運行管理ができていなかったということが一つの大きな原因として指摘されているということです。そういう意味で、運行管理というのを非常に厳格にやればやるほどそれは雇用であるという認定をされる蓋然性が高まってくるという関係なのではないかと思います。

○間下委員 そうすると、安全性を確保するためにやらなければいけない運行管理の内容があり、これをやっただとすると、これは雇用になってしまうのではないかということであって、業務委託で同じ運行管理がしっかりできるのであれば、別に業務委託でも構わないということによろしいですか。

○国土交通省（鶴田局長） そうですね。

座長、よろしいですか、直接のやり取りになってしまっていますけれども。

○林座長 そうですね、今のは確認ですね。安全管理できていることが重要であって、雇用だから安全という考えは国交省さんも取っていないということですね。

○国土交通省（鶴田局長） そういうことだと思います。

○林座長 ありがとうございます。

○国土交通省（鶴田局長） あと、今の間下委員からのお話との関連で逆に私も代行の関係で確認をさせていただきたいことが若干あるのですけれども、私から質問してもよろしいでしょうか。ほかの関係で後でというのであれば、それでも結構です。

○林座長 どなたへの質問でしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） 代行協会です。

○林座長 では、代行協会の方にどうぞ。

○国土交通省（鶴田局長） プレゼンをどうもありがとうございました。

これまで数十年にわたって社会のニーズに代行という形で応えていただいているということに対して私自身も敬意を表したいと思います。その上で、代行業を担っている人を今回やろうとする3号の新しい仕組みの担い手として活用してほしいというお話の部分もあったかと思って、その点はよく分かるのですが、一方で、逆にプラットフォームとしてみたいなことをおっしゃっていて、それはタクシー会社が今回3号で担おうとしている機能を代行業者も担えるのではないかという御提案だったのでしょうか。

○全国運転代行協会（棚原氏） ありがとうございます。会員の棚原です。

おっしゃるとおりです。タクシー業者の皆様がこれから担っていくであろう機能の部分の一部機能においては我々も担えるのではないのかといった認識です。

○国土交通省（鶴田局長） ありがとうございます。

座長、よろしいですか。

○林座長 はい。

○国土交通省（鶴田局長）　そういうことであれば、タクシー会社の言わば助っ人というか、一部アウトソースを受けてやっていただく分には非常にウエルカムだと思うのですが、タクシー会社が担おうとしているタクシー事業という規制の体系で応えようとしている輸送ニーズというのがあるわけですしけれども、そこにタクシー会社の要件を満たしていなくてもできるという御主張であれば、それは青柳さんのようにタクシー事業者になってくださいとしか申し上げようがないのですが、多分そういうことではなくて自分たちのリソースを活用してくれということだと理解しましたので、ぜひ今後ともよろしくお願いいたします。

○林座長　ちょっと今の話と別になっているので、また議題2に戻りたいと思っているのですが、質問の手がたくさん挙がっているので戻りたいと思います。順不同で申し訳ないのですが、中室委員、お願いします。

○中室委員　どうもありがとうございます。

私も国交省様に1つ確認したいことがありまして、業務委託のドライバーがワーキングプアを生むという指摘があるのですが、ここについて国交省さんとしてどのようにお考えかということを知りたいです。国交省さんとしても業務委託ドライバーというのはワーキングプアという話とつながっているとお考えなのかということなのですね。

私がこのようなことをお伺いする背景をちょっとだけ最近の論文を基にお話しさせていただきたいと思うのですが、画面共有をちょっとお借りいたします。今、皆さんに見ていただいているこれは、アメリカのUberの全ドライバーのデータを使って発表された『Journal of Political Economy』という経済学の超一流誌の論文でございます。タイトルとしてはここに書いてあるとおり「The Value of Flexible Work: Evidence from Uber Drivers」ということなののですが、このデータを見ますと非常に面白くて、全Uberのドライバーの中から100人ランダムに選び出したドライバーが毎週どのタイミングでどれぐらい働いているかというのを図示したのがこれなのです。見ていただくと分かる通り、決まった曜日に決まった時間働いているという人はほとんど皆無で、週ごとの労働時間だったり、働いている曜日、働いている時間帯みたいなものを見てほとんど相関がないということが分かっていて、すなわち働きたいときに働きたいだけ働きたい場所で働いているというのがこの人たちの特徴であるということが、このUberのデータを見ても非常によく分かる。

実際にどういう分布になっているかというのがここにテーブル1で出てきているのですが、どれぐらい働いていますかということを確認してみると、ほとんどのドライバーが結局週12時間以下しか働いていないということで、この人たちの職業を見てみると、ほとんどが専業主婦だったり、学生だったり、ほかのエンプロイメントをしているということで、ほかの経済活動をしている、副業でこれを行っているという人がほとんどであるということなのですね。

この論文の結論は一体何かというと、このいつでもどこでも働きたいときに働けるとい

う自由な働き方を提供することによって、供給者余剰、すなわち自分が得たいと思っている賃金と実際に得られた賃金が柔軟性のない働き方に比べて2倍になっているということなのです。すなわち、業務委託にするとワーキングプアになるという一般的な見解とは全く逆に、フレキシブルな働き方をするのであれば、供給者余剰、すなわち労働者側の利益が大きくなりますということはこの論文は言っているのかなと経済学者としては理解をしているのですけれども、こういったエビデンス等を踏まえて、ワーキングプアと業務委託のドライバーとの間の関係を国交省さんとしてどのようにお考えになっているのか、お伺いしたいと思います。

私からは以上です。

○林座長 国交省さん、回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） ありがとうございます。

業務委託とワーキングプアの因果関係というよりも、たしか今日の冒頭の石山さんからのプレゼンだったと思いますけれども、配車まで時間がかかるというのと、タクシーの話ですかね。あとはお金も1,000円以上かかってしまうといった御指摘がこういう文脈でなされるということ自体が、数年前と比べて今は社会的な理解も大分進んできていると思いますので、ライドシェアにしたら安くなるのだみたいな、そこは安くなる場合もあるかもしれませんが、そこはあまり必然的な話ではないと思うので、そういう誤解をされている方というのは大分減っているのだらうと思いますけれども、ただ、仮に安くなって担い手のドライバーに分配されるものが減るのだということになると、ワーキングプアということにつながるという関係なのかなとは思いますが。

今の「Journal of Political Economy」の記事は私も拝見したことがないので、貴重な情報に感謝したいと思うのですが、かねて実際のアメリカのUberのドライバーにはフルタイム的に働いている人も多いという報道もあつたりしたのですが、今の表1を拝見すると、やはりそうではないのだということも分かつたりして、ぜひ我々も研究させていただきたいと思います。

ポイントは、柔軟な働き方をするかどうかで供給者余剰が左右されるということかなと思いますので、雇用なのか業務委託なのかというのは、ドライバーと、今回の3号で言うとタクシー会社の間柄が実際にどうなっているかということによって客観的に定まるといふことだと思いますけれども、ただ、担い手確保というのが非常に重要なスタート地点ですので、柔軟な働き方というのが重要だというのは全くそのとおりだと思います。そうすることで労働者の分配も増えるというのは、これは本業のことも合わせてなのでしょうけれども、そういうことにも貢献できればよりいいということかと思えます。

どうもありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

中室委員、よろしいでしょうか。

○中室委員 大丈夫です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、今、4人の方の手が挙がっております。時間の関係であと数分しかないのですが、どうしてもという方お一人にお願いして、あとは書面で質問をと思っているのですが、絞れない。では、手を挙げた順で堀委員、御手洗委員の順で一言ずついただきたいと思います。

○堀委員 私からはnewmoさんに御質問なのですが、ドライバーを集めるために自由な働き方の確保というのが必要かどうか、もし必要であるとすると、安全管理を確保しつつも自由な働き方を確保するために将来的にどのような観点での対応が考えられるか。今は規制が障害になっている部分の御指摘でも結構ですし、テクノロジーで対応できる部分の御指摘でも、どちらの観点でも結構です。御教示いただきたいというのがお願いでございます。

○林座長 堀委員、今のはどなたへの御質問とおっしゃいましたか。

○堀委員 newmoさんです。

○林座長 分かりました。

では、御手洗委員の御質問をお願いします。

○御手洗委員 私からもnewmoさんへの質問です。

モビプラ協議会さんのアンケート結果から、移動難民は過疎地や大都市だけでなく全国に満遍なくいらっしゃるということが分かっているかと思えます。移動ニーズの高い地域にnewmoさんのような事業者さんが事業を展開してくださることを期待しております。

ただ、78条3号制度の条件により、ニーズが高いと分かっている入れない地域というのはありますでしょうか。それはどういった地域で、3号のどのような条件が制約になっているのかお知らせください。

よろしくをお願いします。

○林座長 それでは、newmoさん、両委員からの御質問に回答をお願いします。

○newmo株式会社（青柳代表取締役） 簡潔にお答えしていきます。

まず、堀委員から御質問いただいた働き手の確保という意味で、まず営業所というところがあります。大阪の会社を見ると、営業所の大体10分から15分圏内にお住まいになっているという方が供給者の大半になっています。ただ、営業所というのは、タクシーの会社さんもいろいろ用地を確保しなければいけないので、必ずしもいろいろな方からアクセスがいいところにあるとは限らない。今後、様々な地域で供給を満たしていこうと思ったときに、遠隔での点呼などができて、御自身のお住まいのところからその周辺の地域にサービスを提供していただくような営業所単位というところがもう少し緩和されていくと、よりいろいろな地域で供給を提供しやすい。これが1つ目です。

それから、営業時間があるかなと思っておりまして、これは地域によるのですが、特に朝や夜というところの営業時間の担い手を求めている。そういう偏在している地域があるかなと思っておりますので、そういった意味では、フルタイムでベースロードを確保

するタクシーの担い手とともに時間がある程度フレキシブルに選べる、曜日が選べるという担い手の方が増えていくということの組合せが、おっしゃっていただいた働き手の確保という意味で重要と考えます。

次に、御手洗委員の御質問に移ります。過疎地、大都市だけではないかというところなのですが、今、我々は参入を様々な地域で検討しております。一つの壁は、今の78条3号というところではなく、準特定地域がかなり多いこと。営業区域が600以上ある中で140以上が準特定地域ということで、我々のような事業者が新しく車庫や運転手、運行管理者を確保したとしても、新規参入や増車ができないので、既存の事業者さんから譲り受けるという必要があります。これは大阪のようなたくさん事業者さんがあるところであれば、我々の考えと一緒にやっていただけるという方にたまたま出会えましたが、実際は参入地域を選べない、賛同いただけるタクシー事業者ばかりではないというところがあって、これは年に1回準特定の指定があると思うのですが、これが今年の10月までどこに入れるのか分からない、どこへM&Aで入るべきなのか、自分たちで立ち上げるべきなのか分からないというところが制約としてあるかなと思っております。

それから、営業が成り立つ地域は需要が一定あって、かつ、今のタクシー事業者さんでは需要を満たし切れしていないという地域でないと、過剰に供給をしてよりお互いに共生・共存ができなくなるケースもあると思いますし、入ったものの、先行投資を一定する必要がありますが、それを満たすことができなくて結果として撤退している会社さんも多い中で、そういう事例をつくってしまう。

最大手の営業所で言うと、第一交通さんは全国で⁶約200営業所あると思うのですが、逆に400以上の地域ではやっていらっしゃらなくて、本当に600営業所をつくる必要があるのか、ここは都道府県単位や運輸局などのいろいろなくくりはあると思うのですが、ある程度タクシー自体の営業区域の見直しや、タクシーの営業所がある中でライドシェアについてはもう少し営業区域をまたいだ運行ができるなどの緩和があれば、600全部とは言えないのですが、ある程度できる地域が広がってくるのではないかなと思います。

以上、御回答申し上げます。

○御手洗委員 ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、このあたりで議題2の議論を終了したいと思います。オブザーバーで御参加の首長の会の皆様、もしコメントがございましたら、お願いしたいと思います。東大阪市の野田市長様、いかがでしょうか。

○活力ある地方を創る首長の会（野田東大阪市長） 活力ある地方を創る首長の会、東大

⁶ 実際には「200 営業所」と発言しているが、事実誤認であるため「約 200 営業所」と修正

阪市長の野田でございます。

総括的に3点、一つはライドシェア、交通空白地（エリア）、空白時間（タイム）でありますけれども、このほとんどは現在、既存のタクシー事業者が、数がある・ないにかかわらず運行しているということは事実であります。そのほとんどは運行されています。そういった意味で今、2号でのライドシェアというのがスタートしていますけれども、今後、定着させるためには、いわゆるタクシーを優先配車するというスキームを確立することが重要ではないかと考えています。

2つ目には、3号が4月以降にスタートしますけれども、住民側からするとなかなか不安もあると思います。そういった意味で、3号タクシー事業者が運行するに当たっても、それぞれの地元の自治体との連携が必要不可欠であると考えます。

あわせて、運行区域ですけれども、住民の言わば生活動向については、地元の自治体、首長が一番よく承知しておりますので、ぜひともこの辺りは自治体、また、首長の意見を反映するようにお願いをしたいと思います。

あわせて、活力ある地方を創る首長の会では、私が会長を務めています自治体ライドシェア研究会とともに、来月、首長に対して3回目の緊急アンケートを実施する予定であります。直近のアンケートは11月ですので既に4か月がたちました。その後、昨年末、12月28日であったかと思っておりますけれども、国交省から5本の通達が発出されて、2号については大幅に運用改善が行われました。これは国交省の皆様には大変感謝をしているところであります。

また、現在、パブリックコメントの中でも4つの運用改善案、来月にはこれが通達として発出されると期待をしているところでありますので、そういった意味では2号についてはまさに大改革というのが一定完了したのではないかと考えます。

また、直近の首長アンケートでは2号の大改革とも言えるこの状況の前のアンケート、状況確認ですので、内容が大変古くなっているのではないかと思いますので、改めて首長の皆さんからも最新の声を集めてほしいという要望もありますので、冒頭申し上げましたように来月にこのアンケートを実施すると思っております。当然この結果につきましては規制改革推進会議のワーキング・グループにも提出をさせていただきますので、このライドシェアというのは地域住民の言わば足、交通手段ですので、ぜひとも首長との連携をしっかりとお願いしたいと思います。

私からは以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

公開部分の議事が終わりましたので、この時点で河野大臣から一言賜りたいと思います。河野大臣、お願いいたします。

○河野大臣 大変長い時間になりましたが、御議論をしっかりとありがとうございました。

地方の都市における移動の足が不足している実態を踏まえて、人々の移動の自由を確保する、そしてまた、若者の域外への流出を防止する、都市そのものを守るためにもライド

シェアへの強い期待というのがあるのだらうと思います。今日の議論をしっかりと受け止めて、4月から開始される自家用車活用事業の制度設計、あるいはその後の制度改善を逐次モニタリングしながら進めていきたいと思っております。

また、ライドシェアのドライバーを確保し、そうした方々の満足度を向上させる観点から、有意義な御提言だったと思います。今のままでドライバーがどれくらい集まるのか、地域によっては心配をしているところがあると思います。国交省には今日の議論を踏まえ、デジタル時代の安全規制について、安全はしっかり確保しながら、魅力ある働き方、こういう選択肢を用意するという観点からしっかり検討いただきたいと思います。

政府としては、繰り返しますが、国民の移動の自由が大事で、国民の移動の自由を守るために先送りをせずしっかり答えを出していくように、スピード感を持って取り組んでまいりたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

今日はありがとうございます。

○林座長 河野大臣、ありがとうございました。

本日のワーキング・グループの議題2までを終えました。皆様はこのままお待ちください。

○事務局 御参加の皆様、ありがとうございました。