

# 第10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4月11日（木）10:00～12:00

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、間下委員、落合委員、堀委員、  
（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

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）株式会社タイミー

石橋 執行役員 スポットワーク研究所 所長

Uber Japan 株式会社

山中 代表

西村 公共政策・政府渉外部 部長

納戸 公共政策・政府渉外部 マネージャー

国土交通省 鶴田 物流・自動車局長

浅井 物流・自動車局旅客課長

4. 議題：

（開会）

議題1 自家用車活用事業について

議題2 移動の足不足に関する担い手の確保について

（閉会）

5. 議事録：

○松本参事官 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10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YouTube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に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、井上専門委員、小針専門委員、國峯専門委員、東専門委員、宮木専門委員の所属委員の方々と、間下委員、落合委員、堀委員、村上専門委員が御出席です。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。よろしくお願いいたします。  
○河野大臣 おはようございます。今日もお忙しいところを御参加いただきまして、ありがとうございます。

4月8日から、自家用車活用事業が京都あるいは東京でスタートいたしました。私も出発式にお邪魔をして、実際に車に乗って行ってみました。今後、大阪をはじめ複数の地域でもスタートいたします。

東京、神奈川、名古屋、京都、8日からスタートした地域は、昨日までに56の事業者に対して許可が出されたということでございます。非常に短期間で制度をスタートいたしました。56の事業者が実際に参加し、また多くのドライバーの方が加わってくださったこと、タクシー事業者あるいは国交省の皆様方、そして、御参加いただいている委員の方々の大変な努力の結果だと受け止めております。まず、感謝を申し上げたいと思います。

この問題の原点は、全国各地の移動の自由が制約されている問題をどう解消していくのかという1点でございます。通院や買い物、あるいは悪天候や電車トラブル、どこでも必要になったときに移動することができる、そのような移動の自由を確立するというのが大事で、移動の自由が確立されている社会の実現を目指して御議論をお願いしたいと思います。今日は、自家用車活用事業の効果をこれからどのようにモニタリングしていくのかを御議論いただきたいと思います。

また、ライドシェアの大きな課題となります担い手となるドライバーの確保について、引き続き議論をお願いいたします。自家用車活用事業のドライバー募集には、かなり多くの方々から応募があったと聞く一方で、実際に稼働できる方をしっかり集められているのか。ライドシェアのドライバーを多くの方に担っていただくためには、好きなときに仕事ができる、好きなときに仕事終わりにできるという柔軟な働き方が仕事の魅力につながっている、そういう多くの御指摘もいただいているところです。安全確保が大前提であります。デジタル技術を最大限に活用しながら知恵を絞っていただきたいと思います。

今日の議論は、自家用車活用事業の一層の改善、そして、タクシー事業者以外によるライドシェア事業に関する法制度の議論にもこれから関わってまいります。利用者起点での忌憚のない御議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○松本参事官 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、林座長にお願いをいたします。

○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「自家用車活用事業について」、議題2「移動の足不足に関する担い手

の確保について」、それぞれ御議論いただきます。

それでは、議題1「自家用車活用事業について」の議論を始めたいと思います。まず、事務局から、当ワーキングが以前から国土交通省に求めてきたモニタリング事項の内容などについて簡単に御紹介をお願いします。

○松本参事官 事務局提出の参考資料について説明いたします。

参考資料1は、本ワーキング・グループ委員から国土交通省に対して求めてきているモニタリング事項等について簡単にまとめたものでございます。アプリまたは無線配車のデータが入手できる地域は、毎日・時間ごとのマッチング率を毎週集計、天候も併記し、また、自家用車やドライバーの実働数などのモニタリングなどを行うこと。一方、必要なデータを入手できない地域は、自治体やタクシー事業者からの申請状況、その数、推移、タクシー不足の状況について複数都市で観測することなどを挙げています。

参考資料2は、タクシー会社として新規参入するためにどのくらいの費用や期間がかかるのか、事務局が一部事業者にヒアリングしてまとめたものです。100台規模での参入を想定した場合、数億円規模の費用と、半年から1年程度の期間を要するとしており、また、人材確保の点で地方では厳しさが増す状況と伺っております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省から、自家用車活用事業の実施状況やモニタリング項目などについて御説明をお願いしたいと思います。

なお、国交省からは、11月の第3回ワーキングで提出を依頼した海外のライドシェア関連法制度についての資料を今回提出いただいております。委員各位におかれては参考資料5を御参照ください。また、これについての質疑があれば、後ほど受け付けたいと思います。

それでは、鶴田局長、5分ほどで御説明をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） 国土交通省の鶴田でございます。

資料に基づきまして御説明します。

まず、今週から開始しています4地域の許可状況ですけれども、冒頭、河野大臣からもお話がありましたように、合計で56の事業者に対して許可を行っています。現時点で不許可の事業所はありません。今審査中の事業者が24事業者でございます。

次のページが実施状況の続きですけれども、まず使用車両数の配分方法ですが、やや細かいのですが、御説明させていただきます。使用希望台数の多い順に、まず希望のある事業者を順番に並べまして、例えば仮に10の事業者から実施したいという希望があった場合に、希望台数の多い順、同数の場合はタクシー車両が多い順にまず並べます。上から順に1台ずつ配分していきまして、仮にある地域で100台を配分するとしたときに、1から10、11から20、21から30と、一巡、二巡、三巡と配分しまして、100が尽きるところで配分終了ですけれども、ただ、一番下の4つ目の○ですが、最低保証台数を想定しまして、

最低5台、枠が多い場合にはそれ以降比例してということですが、最低保証台数まで配分してまだ枠が余っている場合には、残余の枠を希望台数の比率に応じて配分するという事です。

そのような方法で配分をしまして、今回の4地域につきましては希望される台数で枠を全部使い切るということで、どの事業者が何台やるかということはおもう既に通知をしております。今後、それと並行して、今、許可申請が出ていて、許可が出た順に順次、実施できるということになっております。

次のページですけれども、今後、不足車両数を算出・公表するということで、※印にあります札幌、仙台など8地域につきましては、4月中に東京などと同じように何曜日の何時台に何台という不足台数を公表すべく今、作業をしています。来月以降、ちょうど東京などの今回の分の1か月遅れぐらいのスケジュールではスタートできるようにということで作業しています。

それから、今実施を始めている4地域と今申し上げた8地域、合わせて12地域以外につきましては、配車アプリの普及率がその12地域ほど高くないということで、簡便な方法によってこの事業を実施し得るよにということで、当該区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなして実施することを可能としています。この12地域の実情を勘案して、金曜・土曜の夕方以降、深夜にかけてというのを今示していますけれども、現時点では具体的に実施したいという地域はないという状況でございます。

ここからはモニタリングですけれども、アプリ配車でやっている地域、すなわち今もう始めている4地域とかさっき申し上げた8地域などは日次のデータを週単位で集計して、規制改革推進室にも逐次共有をさせていただきたいと思っております。冒頭に御説明ありましたリクエストにお答えするという事でございます。具体的には、日ごと、時間ごとのマッチング率と、自家用車の稼働数、ドライバーの登録数を考えております。

それから、無線配車でデータが取れないかということで、無線配車をアナログでやっているところは分析できる土台がないということだと思っておりますけれども、事業者によっては無線配車をアウトソースして、そのアウトソースを受託したところがデジタルで管理しているところがございますので、今、その事業者と調整を行っているところでございます。

それから、そういったデータがないところについても、首長とかタクシー事業者から導入の意向があれば実施できるというふうにしておりますけれども、まだ4月入ったばかりということだと思っておりますけれども、現在のところは特にないということでございます。

あと、タクシー待ちの状況把握ということですが、八重洲の乗り場で、これはタクシーセンターが費用を負担して、何人待っている、最後尾についた人が何分で乗れたというのはAIカメラを入れればできるということで、数百万円かかりますけれども、導入の予定としております。ただ、お金もかかる話なので、これをどこまで広げていけるかというのは八重洲の運用の状況などを見て検討かなと思っております。

最後のページは、日次のデータを週次で御報告しますといったイメージですけれども、

これはマッチング率です。これと併せて、ちょっとフォーマットが違うと思いますけれども、稼働した台数とかドライバーの数を御報告したいと思います。

私から以上でございます。

○林座長 鶴田局長、ありがとうございました。

それでは、これより議題1「自家用車活用事業について」、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、御回答ともに簡潔にお願いします。

なお、本日、御質問や御意見については、2分たちましたら事務局がベルでお知らせしますので、御協力をお願いいたします。また、議題終了予定時間5分前になりましたら、それ以降の御発言については、大変恐縮ですが、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。

落合委員、堀委員の順でお願いいたします。

○落合委員 御説明いただきましてどうもありがとうございます。

私のほうから御質問させていただきます。

今回の御説明の資料もそうなのですが、国土交通省で部会のほうも9日に開催されておりまして、3号だけではなくて2号についても制度改善が進められているように見受けられます。

そういった意味では、3号だけに限らず、モデルが3号と2号でやはり違う部分があって、使い分けのような部分もあるかと思っておりますので、しっかりモニタリングをしていただいて、移動の足が不足しているかどうかというのを確認していく必要があると思っております。

特に新しく2号を導入する地域で、小松市などのようにアプリが導入される場所もあるかと思っておりますので、マッチング率とか稼働した自家用車数、ドライバー登録数などを把握していくことをお考えいただければかと思いますが、この点についてお伺いしたいというのが1つ。

もう一つ、アプリや無線配車などでデータが取れない地域についても、移動が不足しているかどうかを調査する必要があると思っておりますが、一部だけでの抽出でもいいと思っておりますので、全国の実態を適切に把握するために、タクシー不足が起きていないかどうかというのを確認するためのアンケートも実施するべきではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

以上2点です。

○林座長 ありがとうございます。

では、堀委員、御質問をお願いします。

○堀委員 ありがとうございます。

御説明いただいたとおり、ライドシェア開始によってどのように全体で交通の担い手が増えていったのかということモニタリングされることについて、非常にありがたく思っております。

ライドシェアを開始したことによって、タクシーとライドシェア両方においてどのように交通の担い手を確保されたのか、全体でどのくらい増えたのかということを知るべきではないかと思えます。

例えばタクシーのドライバーが自家用車活用事業<sup>1</sup>のドライバーとしても登録しているような場合には、実質的には担い手は増えていなかったというような状況も発生し得るのではないかと懸念されます。そのため、タクシーにおけるマッチング率、稼働したタクシー車両、実際に稼働したタクシーのドライバー数なども併せてモニタリングすべきと考えますが、国交省様、いかがでしょうか。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省様、ただいまの落合委員、堀委員からの質問についての御回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） 鶴田でございます。ありがとうございます。

まず、落合委員からの2号の実質地域についてもモニタリングということ、これはやり方は地域で工夫しなければいけないと思うのです。東京のようなシステムチックな集め方ができるかというのはありますけれども、モニタリングということ自体は重要だと思いますので、やり方を工夫しながらやっていきたいと思えます。

その中で、具体案として抽出でもいいからアンケートをやったらというお話もありましたが、何か所ぐらいで調査するかにもよると思うのですが、箇所数が多くなってくると、手間暇をかけるというのは現実的に非常に難しくなってくるので、そこのトレードオフも見ながら、ただ、実効性が大事だと思いますので検討していきたいと思えます。

それから、堀委員から、担い手はタクシーも含めて全体で把握すべきだということで、御趣旨はそのとおりだと思います。あとは、私も現場の感覚が100%分かっているかどうか分かりませんが、今現在の自家用車のドライバーの数で言えば、その人がタクシードライバーかどうかというのはすぐ分かると思うので、そういうフィルターはかけてみたいと思えます。これは規模とか実施地域の広がりによってワークロードとしてどこまでもつかというのはありますけれども、その御趣旨をできるだけ反映できるようにやっていきたいと思えます。

○堀委員 ありがとうございます。

○落合委員 ありがとうございます。

1点だけ。2号関係でも小松市みたいにアプリを使っている場所もあるとは思いますが、デジタルを導入しているところはそれでデータを取るとすることも併せて御検討いただきたいと思えます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

---

<sup>1</sup> 実際の発言では「自家用活用事業」と発言しているものの、正しくは「自家用車活用事業」であるため修正。

鶴田局長様、堀委員からの質問の中に、タクシーにおけるマッチング率、稼働したタクシー車両数、実際に稼働したタクシーのドライバー数なども併せてモニタリングすべきではないかという御質問があったのですが、この点についての御対応はいかがでしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） 私が初めに御説明した中で、いずれの項目もモニタリング項目に含めているという説明のつもりだったのですが、分かりづらくて申し訳ありません。御指摘があった項目についてはデータを取っていくということでございます。

○林座長 続きまして、御手洗委員、村上委員の順でお願いいたします。

○御手洗委員 ありがとうございます。よろしくをお願いいたします。

まず、3号制度について56事業者さんが始められているとのこと、すばらしいです。ありがとうございます。

質問が3つあるのですけれども、まず1点目が、新たに指定される札幌市や仙台市などを含めた8地域について、今のところ希望する事業者さんがいないと先ほどお話があったかと思うのですけれども、車両が不足していると分かっている、3号事業を実施するタクシー事業者がいない場合、国交省さんとしてはどうすることをお考えなのか、が1点目です。

2点目ですが、アプリの普及率が低い地域について、タクシー台数の5%まで3号事業のライドシェアの台数を稼働させることを認めるとおっしゃられたかと思いますが、5%というのは非常に小さい数字だと思いましたが、この根拠は何でしょうか。

3点目です。マッチング率の定義についてお伺いさせてください。マッチング率は、分母・分子はそれぞれどう出されていますでしょうか。具体例で言いますと、例えば私がアプリで配車リクエストをする、タクシーが捕まらなかった、捕まらないな困ったなど、時間を置いてもう一回配車リクエストする。これを5回繰り返して最後の1回で捕まった場合、これは5分の1でマッチング率20%になりますでしょうか、それとも私はタクシーを捕まえられたということで100%になりますでしょうか、教えてください。

以上です。

○林座長 では、村上委員、お願いします。

○村上専門委員 私からは1点だけ。

今回、12地域プラス今後増やしていく地域において申請がなかった場合、そのネックになっている理由をタクシー会社や首長さんにヒアリングして明らかにする予定があるかどうかを教えてください。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、鶴田局長様、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） 御手洗委員からのまず1点目ですけれども、これは説明が分かりにくくて申し訳ありません。今、手を挙げている事業者がいないと申し上げたのは、8地域のほうではなくて、簡易な方法でやるほうの5%ルールとか、そっちのほうに関し

て申し上げたものです。

逆に、8地域に関してはスケジュールをもう示していますので、仮に東京や京都などと1か月遅れと想定すると、今月中に利用者の意向が分かってくるかなと思っています。

○御手洗委員 失礼しました。その点、私の質問が不正確な部分があり、申し訳ございません。不足地域として認定された後に、希望事業者がいない地域についてどうするお考えでいらっしゃるかが質問でございました。

○国土交通省（鶴田局長） その点に関しては、希望がタクシー不足を埋めるに足りない場合は、まず隣の営業区域のタクシー事業者に実施意向を聞くことを考えております。その先をどうするかというのは、理論的に言うとその先も考えなければいけないかもしれませんが、今のところはニーズが出てきてからの検討になるかと思えます。

2番目の5%の根拠ですけれども、まず数字の前に考え方として、アプリデータが非常に限定的なものですから、まずこれをいわばプローブカーみたいにして使って、その5%の範囲内で自家用車を投入して、そうすると投入された車はみんなアプリで動くことになるので、それでもってサンプリングのようなことができないかと。それで、5%が多過ぎるのか、少な過ぎるのかということで、正しい値に補正していくというか、見直しでいくということを意図しています。

その上で、5というのは何なのだということですが、これは今、回収をした4地域で見ますと数パーセントということなので、ほかによって立つ根拠もないので、まずは5でやってみよう。ポイントは、それを真の値に近づけていく努力をそこから始めるということです。

3点目の分母・分子は、さっきの例で言うと5分の1となります。それを、地域全体でその時間帯において、リクエスト数の総数が分母で、今度、タクシードライバー側から承諾するわけですね。そうすると、ユーザーのほうにマッチングが成立しましたという連絡が来るわけですが、分子はドライバー側からの承諾の件数。リクエスト件数分の承諾件数、総数分の総数ということです。

○御手洗委員 ありがとうございます。

まず2番目の質問については、例えばタクシー台数が30台の地域では5%というのは1.5台。

○国土交通省（鶴田局長） 5%のときの100は何かというのは、それはタクシー会社ごとではなくて、その地域にあるタクシー台数全部という意味です。

○御手洗委員 例えば私が住んでいる地域は、タクシーが例えば30台とか50台、全会社を合わせてそれぐらいですけれども、そうすると1.5台とか2.5台になってくるとデータが集められないと思うのです。でも、それで1つの都市圏というか、地域になっているので、ここの部分はデータを集めるという目的であるとしても、5%というのは地域によっては少ないと思うので、もう少し妥当性のある数字にさせていただけたらと思います。

3つ目は、実は私、データがセッション数ベースであるということをお伺いしたことも



ありまして、そうすると、さっきの私の例では100%になってしまうと思うのですよ。そこをもう少し、データはセッション数ベースではなくて、総リクエスト数の総配車数になっているか、いま一度御確認をいただけるとありがたいです。よろしくお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 初めの2点目、5%に関しても、これで一度決めたから一切変えませんと言うつもりはないので、より適切なものがあれば見直していきたいと思えます。

それから、セッション数ベースの話は、私の説明が不十分で、そういう要素が入っていると思いますので、ちょっと精査をさせていただいて、また事務局にお答えしたいと思えます。

○御手洗委員 私が実は確認していた話だと、1人の人が5回配車リクエストを送って5回目でマッチングしているケースでは、配車リクエスト総数は1でしかカウントされないと伺っているところがあります。そうだとすると、仮に数字上100%達成されていても、タクシーを捕まえたいときに捕まえられないという状況が解消しない可能性があるため、この数字についてももう少し正確に見ていただけたらと思えます。よろしくお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 承知しました。

それから、村上委員からの御質問で、首長側からもタクシー事業者側からも手が挙がらない場合は何がボトルネックかというのは、悉皆的に調べるというよりは、いろいろお話を伺ってみるといところからかと思えますけれども、原因が分かれば対策の打ちようにつながってくると思えますので、やり方を検討させていただきたいと思えます。

○村上専門委員 よろしくお願います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、御質問はあと残りの方3人で5分ぐらいで思っているため、芦澤委員、間下委員、井上委員の順に御質問だけまずお願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

迅速な対応、大変な中でのハンドリングをありがとうございましたというところからお礼申し上げます。私からは3点質問があります。

今回、ライドシェアに関しては移動難民の解消というところと、それから安全・安心な移動手段ということで設計されていると思えますけれども、それに関して、まずモニタリングを今後このようなことは考えてらっしゃいますかというところで、1点目が、時間帯空白においては、曜日・時間だけではなくて、大いに天気などの状況が関わってくると思えます。そういったものを踏まえた形でのモニタリングができるようになるのがよいということで、その辺りのデータ整備、提示を考えられていますかというのが1点目。

2点目が、安心・安全に対する懸念等があったと思えますので、この辺りは随時、ライドシェアに関してもほかの移動との兼ね合いでの状況についてのモニタリング、報告というものについてお願いしたいというところで、どうでしょうかというのが2点目。

3つ目ですけれども、モニタリングは今回、事業者側からのアプリで見てもらえますけ

れども、今度は利用者側がどのように捉えているかというところのモニタリングができるでしょうかというところで、事業者経由でもいいですし、もしくは適宜利用者側へのモニタリングについて、どのように考えられているかという点について確認させていただきたいと思います。

私から以上です。

○林座長 では、間下委員、お願いします。

○間下委員 ありがとうございます。

大変時間がない中での御尽力に感謝いたします。ありがとうございます。

質問は、手が挙がらないような地域を中心に、特に新規参入もしっかりできる環境をそろえていく必要があるかなと思います。現状でいうと、特措法の準特定地域になっていない地域に関しては、新規参入は全く問題なくできて、これも特に地元でのいろいろな議論とか地元の承認はなく、手続さえ普通に踏めば問題なく参入できるという認識でよろしいか、以上を確認させていただければと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

時間もないので端的に。

先ほど鶴田局長が、営業区域を越えて隣のタクシー会社等に確認するとおっしゃっていたのですが、これはとても重要だと思っています。営業区域を越えてタクシー会社がライドシェアを展開できるということであるとすると、自治体の首長さんたちもそういう前提であれば要望が変わってくるのではないかと思うのです。そういうことを前提に、自治体の首長さんたち、あるいは自治体さんたちに要望があるかどうかというようなヒアリングというか、聞き方をされているのでしょうか、あるいは、されるおつもりはありませんでしょうかということをお伺いしたいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、鶴田局長様、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） ありがとうございます。

まず、芦澤委員からの1点目の天気については、ミクロで分析するときに非常に重要な要素だと思いますので、できるだけそことのひもづけもできるように整理していきたいと思います。

2点目の安全・安心についてということですが、いわゆる定量的なモニタリングとどういうふうになじませるかなと悩みながら聞いてたのですが、中身としては非常に大事なことだと思うので、違う次元での捉え方になるのかもしれないけれども、どういう把握ができるか考えてみたいと思います。

それから、利用者に聞くという点に関しても、デジタルデータを使って悉皆的にやるのではコストが全然違うので、ちょっとやり方が違うかなと思いますけれども、視点としては我々も最も大事なものは利用者の評価だと思いますので、やり方を検討したいと思います。

それから、間下委員からの新規参入に関して言いますと、先ほどおっしゃったように、特措法の地域指定されていないところでは特に支障はございませんということです。

ただ、現実問題として、これは私の肌感覚でしかないのですが、そういう地域は2号でやろうかなと、そこの迷いはあるのではないかと思います。と申しますのも、2号も従来のような本当の限界集落だけではなくて、今回まさに加賀市とか小松市のように人口10万前後の都市でタクシーも数十台いる地域でも導入できるようにして、早速そういう活用例も出てきているので、そこをどっちが自分の地域の実情に合うかなということを多分考えられるのではないかと思います。

それから、井上委員からの隣接区域の事業者も応援できますよというところは、プレス発表もさせていただいて公にはしているのですが、実際に首長さん方にどこまで届いているかというのは、発表したから知っているでしょうということではないと思いますので、そこも含めて、全体的にこの制度が新しいことだらけなので、説明しないとなかなか分からないところがあると思いますので、できる限り丁寧に周知していきたいと思います。

○林座長 間下委員。

○間下委員 今の御回答いただいたことについて確認なのですが、2号等の検討でももちろんあると思うのですが、それはあくまでも自治体がどう考えるかということで、それと関係なく、新規にタクシー会社が参入すること自体の妨げになるものは一切ないということによろしいですね。地元の許可は要らないのですね。

○国土交通省（鶴田局長） そのとおりです。

○間下委員 分かりました。ありがとうございます。

○林座長 御手洗委員、挙手されていますか。

○御手洗委員 先ほどの私のマッチング率がセッション数ベースなのではないかという質問について、データ提供をウーバーさんもされているかと思いますが、もしウーバーさんがこの場で分かればお知らせいただけますか。

○Uber Japan株式会社（山中代表） 我々も含めてアプリ会社各社が協力したのですが、その中で、各社でデータの定義がいろいろ違うので難しいところはあったのですが、いろいろ議論の中で、今回はできる限りセッションごと、もしくはユニークユーザーごとで提供するようにという依頼がございました。

実際、セッションごととリクエストごとでどれくらい違ってくるかというと、天気によかったり、供給がいい場合はほんの数パーセントの違いになってくるのですが、悪天候時とか本当に供給が不足しているときには大きな違いが出てくる可能性はあると思います。

○御手洗委員 ありがとうございます。

セッション数ごとということは、つまり、先ほどの1人の人が5回リクエストを送って5回目で配車されたようなケースでは100%<sup>2</sup>になると。これは、悪天候時などはユーザー数ベースで見ると、リクエスト数ベースで見るとマッチング率は大いに異なるはずであると。現状の数字はセッション数ベースであるはずだということですね。

○Uber Japan株式会社（山中代表） そのように理解しております。

○御手洗委員 山中さん、ありがとうございます。

そうしますと、鶴田局長、先ほどのお話と少し違って、やはりこれは総リクエスト数が分母ではなくて、セッションベースになっているかと思imasので、仮に100%であっても、裏で5回も10回もリクエストを送ってようやく1台捕まえたという人も100%で計算されてしまっているかもしれないと思imasので、そもそもこれをKPIとして追っかけていってもユーザーの利便性が果たして上がるのか、この定義の妥当性も見直していただけたらと思imas。よろしくお願imasします。

○林座長 鶴田局長。

○国土交通省（鶴田局長） 今の御指摘の点も踏まえて、いずれにしろ不断の見直しというところでやっていますので、踏まえさせていただきます。

○林座長 モニタリングの精度を高めることも含めて、よろしくお願imasしたいと思imas。最後に、堀先生。

○堀委員 今の山中さんの御発言の中で、ユニーク数ごと、セッション数ごとでマッチング率を出すようにと言われたというお話だったのですが、それは業界の中での話でそうだったということですか。それとも、国交省様の御指示ということになりますか。

○Uber Japan株式会社（山中代表） 業界といってもアプリ会社なのですけれども、そのアプリ会社と国交省の相談の中で、今回の実際の不足数を計算する中ではどういったデータがいいのかというところで、最終的にセッションもしくはユニークユーザーごとというデータを提供することになりました。相談の中で決まったという形です。

○堀委員 先ほどの鶴田局長の御説明だと、分からないというのはちょっと不思議だなという思ったものですから、お伺いさせていただきます。

以上です。

○林座長 分かりました。

議論は尽きませんが、議題1の議論はここまでとし、次の議題に移りたいと思imas。

次に、議題2「移動の足不足に関する担い手の確保について」、議論したいと思imas。まず、株式会社タイミーの石橋孝宜様から5分ほどで御説明をいただきたいと思imas。よろしくお願imasします。

○株式会社タイミー（石橋執行役員） ありがとうございます。タイミーの石橋でございます。

---

<sup>2</sup> 実際の発言では「20%」と発言していたものの、正しくは「100%」であるため修正。。

私どもから、タイミーのワーカーさんに対して意識調査を実施させていただきましたので、その結果をシェアさせていただきます。

まず、簡単に私どもの御紹介をさせていただければと思います。すぐに働けてすぐにお金がもらえる隙間バイトアプリというサービスを運営しております。ローンチして5年半で従業員は1,000名を超えております。全国に15拠点設けておりまして、全国津々浦々で働けるようにしております。

サービス内容としては、本当に1時間から働けるように、この時間に働きに来てほしいという募集をして、その時間だったら働けるということで、時間単位の日雇いの雇用仲介を行っており、プラス、お給料も立て替えたりと労務管理の代行も行っております。

左側の求職者の数は今700万人登録いただいております、右側の求人社に関しては9万8000社で使っているような状況でございます。

今回、アンケートを実施させていただきました。1,004人に回答いただいたのですが、主に属性と居住地の人口規模、2つの切り口でアンケートを実施させていただきました。非常に面白い結果が出たのは属性別でしたので、そこを中心にサマリーで御報告をいたします。

まず、運転免許の保有状況ですが、第1種、第2種、それぞれ記載のとおりでございます。自動車の保有状況です。

特筆すべきはドライバーの意向です。ライドシェアのドライバーになりたい、プラスどちらかといえばなりたいは全体で43.1%。属性別に見ると、多いのは自営業・フリーランスの方で62.6%、会社員の方で57.5%と、半数以上がやりたいと回答をいただいております。

なりたい理由を伺ったところ、副業として追加収入が得られそうだからということが圧倒的に多く、82.0%であり、稼働時間、週にどのぐらいやりたいですかということは週10時間未満が一番多い回答でした。

働き方なのですが、事前に決まっているシフト制というよりは好きな時間に働きたいという方が圧倒的ですし、早朝・深夜に関しても35.1%<sup>3</sup>が従事したいと。働く上での時間的制約はある方が多いなという印象でございます。

主な収入源としたいという方は25.6%と、比較的副収入として検討されている方が多いなというのと、収入額に関しても月10万未満が多数。深夜・早朝勤務に関しては、当然のごとく割増しや特別手当を希望するというのと、ダイナミックプライシング、需給に応じて価格が変動する仕組みも希望するという方が半数以上。

ドライバーとして働く上で特に重要な要素として、働く時間や場所を自由に決められることが88.7%と、非常に多い要素でございました。

以上の調査から考えられることとしては、下の部分です。ライドシェアの導入に当たっ

---

<sup>3</sup> 実際には「35%」と発言していたが、正確な数値は「35.1%」であるため修正。

てドライバーを確保するためには、好きな時間、好きな場所で自由に働ける柔軟な働き方が求められるなどというのと、あとはタイミーの特徴として働いたその日に報酬が得られるということもいろいろ大きなポイントですので、この2つが大きな要素になってくるのかなと思っております。

参考までに、タイミーでライドシェアをやった場合、どんなイメージかということで簡単に御報告すると、左側、お客様がいついつ何時にどこどこへ行きたいという配車依頼をしたところ、タクシー会社が募集をかけます。ワーカーさんがその時間だったら働けるということでマッチングして、そのまま雇用契約を締結し配送に至るという流れで、右下、配送後、相互評価ということですので報酬が確定し、すぐお金がもらえて、タクシー会社に関しては一括請求で、月末締めでお給料を支払わせていただく。

左側の青で囲っているところですが、働きに来たワーカーの中から求める能力を満たす方を評価すれば、自動でグループがつくられて、次回、このグループに対してだけ募集を出すことができたりするので、グループをためて、その方だけに募集を出すことができれば非常に有用に使っていただけるのではないかなと思っております。

私からは以上でございます。

○林座長 石橋様、ありがとうございました。

続きまして、川邊委員から資料の提出がありましたので、10分ほどで御説明いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○川邊委員 資料投映をよろしく願いいたします。

今のタイミーさんの調査と似たような調査を別途、紀尾井町戦略研究所というところがされておりますので、それと先ほどのタイミーさんのアンケート結果も事前にいただいて、それを対照するような形でライドシェアのドライバー担い手はどういう人たちなのでしょうということをまとめてきましたので、御覧いただければと思います。

次のページをお願いします。

今日は2つアンケートを比べます。紀尾井町戦略研究所のほうは、Yahoo!クラウドソーシングでアンケートを取りました。1,000人取っています。タイミーさんもほぼ同じ1,000人ですけれども、多分違いがあって、タイミーさんのほうはタイミーというサービスを使っている方なので、もともとギグワーカー的な方々が多いかなと。

Yahoo!クラウドソーシングも、クラウドソーシングなのですが、アンケートのタスクに答えるみたいな人たちも多数登録されていますから、ギグワーカー的でない人たちも多いということと、Yahoo!クラウドソーシングのほうに答えている方の年齢層が高いのではないかなと考えております。そういう違いがあるという前提で聞いていただければと思います。

次のページをお願いします。

結論をこの1枚で表しております。一番上のドライバー意向が最大の違いですね。ドライバー意向、ライドシェアのドライバーになりたいと答えた方は、タイミーのほうはや

はり隙間時間で仕事を探している人たちが多いので関心がある。Yahoo!クラウドソーシングの場合ですと、必ずしもギグワーカー的な人たちでもないので、そうすると今の認知度の低さも含めて、途端にドライバーになりたいという人は下がるということです。以降はどちらもドライバーになりたいと答えた人たちに聞いた話ですので、大体回答は似てくるかなというのが結論になります。

次ページから詳しく見ていきます。

まず、ドライバーになりたいといったところは先ほど説明したとおりで、ここが意向の最大の違いですので、いわゆるギグワーカーの人たちはライドシェアが始まるよというのを敏感に捉えて、なりたいたいと思っていますけれども、一般の人たちまで話が届いていない可能性があるのも、この辺りはどうやって担い手を増やすかという観点ですと、より認知度向上が必要かなと思います。

次のページをお願いします。

ここからは、なりたいたいと言った人たちだけに対してのアンケート結果です。なりたいたい理由は何ですかと聞いたところ、副業としてなりたいたいということが大多数です。かつ、タイミーのほうですと、さらに柔軟な働き方ができそうだからというのも大きな理由であります。

あと、この中で私が見て結構そういう側面もあるのだと思っているのは、困っている人の役に立ちたいからみたいのが一定数ちゃんと数字が出るというのは、78条2号を考えたときにいい動機かなと思っています。

次のページをお願いします。

では、どれぐらいの時間、ライドシェアのドライバーになりたいですかということも聞いておまして、これはどちらもかなり似たような状況ですけれども、週10時間未満が一番大きいです。

なぜ週10時間未満となるかということ、1個前の結果にあるとおり、副業的にやりたいたいと言っている人たちが大半なので、おのずと10時間未満になるということです。担い手の足りない数から考えて逆算をかけたときに、10時間未満でというふうにすると、どれぐらいのドライバーが全国で必要になるかという計算が立つのではないかなと思います。

次のページをお願いします。

ライドシェアのドライバーを主な収入源にしたいのかということをお伺いしております。これは副業希望者が大多数なので、別に主収入にしたいと答えている人たちは少ない。一定程度ということです。別にしなくていいよと答えている人が多いということです。

次のページをお願いします。

働き方の柔軟さに関しては、タイミーアンケートもYahoo!クラウドソーシングアンケートも非常に皆さん重視していらっしゃいます。タイミーに至っては85%、Yahoo!クラウドソーシングも75%の人が柔軟な働き方をライドシェアドライバーに関してほしい

と言っています。

次のページをお願いします。

働く時間の制約はありますかということも伺っており、これは、大半は主業を持っていらっしゃる方々が副業的にやりたいとおっしゃっているので、主業の上での制約がありますよと答えた結果がこれかなと分析をしております。

次のページをお願いします。

目標とする月収、ここもすごい重要かなと思っておりますけれども、10万円未満というのが一番強く出ております。特にタイミーのほうではより強く出ている状況です。

これもやはり同じで、副業である程度限られた時間の中でやるよということであれば、さっきの週10時間も含めて、10万円以内ぐらいの収入になるのではないのということを期待しているということです。

次のページをお願いします。

深夜帯による賃金割増し希望。これは例の78条3号ですと、タクシーが少ない時間帯に限定されていますので深夜帯が多いわけですね。それに対してはやはり割増しをしてもらいたいかなと思っている人たちが大半ですので、この辺りは制度設計というか、78条3号におけるドライバーの給与設定に対して参考にしていただければと思います。

次のページをお願いします。

タイミーさん独自の質問は1個前のタイミーさんの発表の中で出ていましたので、ここではYahoo!クラウドソーシングの登録ユーザーのみに聞いた質問を最後に紹介しておきます。

就業形態への希望ということで、業務委託でやりたいと言っている方が46%いるということです。これはやはり副業との関係があって業務委託希望の方が多いのではないかなと。なぜならば、右側にあるように、主業側が副業を認めている会社がどんどん今増えているわけですが、一方で、それは業務委託型であればいいよと。雇用型にしてしまうと時間合算が大変なので推奨していませんみたいな会社が結構多いのですね。36%の会社しか雇用型での副業は認めていない。これは別途、働き方ワーキング・グループのほうで問題視しているものですが、現状で言うところのことですので、それは副業をしたい側の人たちはよく知っていますから、どうせ業務委託でしかうちの会社はできないから業務委託でやりたいと言っている方が半分近くという状況です。

次のページをお願いします。

一旦、Yahoo!クラウドソーシングとタイミー調査の結果は以上ですが、ほかに参考になるものを幾つか紹介します。

まず、ウーバーさんの調査、これは海外の結果です。要は、ライドシェアのドライバーの方々そのものですが、その人たちが何を一番重視しているのかというと、やはり働き方の柔軟性。逆に、柔軟性がない場合、ウーバーのドライバーとかウーバーイーツのライダーは辞めますかと尋ねると、大半の人たちはもう辞めますという結果になっている



そうです。

次のページをお願いします。

ライドシェアの議論の中でワーキングプアを生み出すので、そういうギグワーカーを用いないほうが良いという議論が一部あるという認識でおりますけれども、若者がいや応なしにワーキングプアにギグワーカー的な働き方になっているのかといいますと、そういうことでもなくて、どちらかという収入よりも自分の人生の柔軟性を重視したいという人たちがどんどん増えてきていて、日経新聞の3月4日の記事ですけれども、望んで非正規社員になった方々が10年間で14万人も増えているということもありますので、やむを得ずそうになっているという人たちはもう半減しているという実態もよく理解した上で、どうドライバーを募集するかというのを考えたほうが良いのではないかなと思っております。

次のページをお願いします。

その中で、78条3号が東京都においては月曜日に始まったわけですがけれども、国交省さん等が公開されているデータから類推すると、左側に足りない台数、7時台～10時台という朝のラッシュ時に足りないのは都内で1,780台ですということで、では1,780台分を埋める募集をライドシェアドライバーでしようということでも今頑張られているわけですが、これはまだ始まったばかりですから、これが全てだとは私も全く思っていないですけれども、これも公開の共同通信の記事を見ると、いろいろ計算すると80人程度がなったということですが、1,780台に対しては80人程度の状況であるとも言えるかなと思っております。

一方で、やられている方がどんどんSNSでライドシェアドライバーをやってみたよということを発表しているわけですが、いろいろ検索すると時給1,800円ぐらいになっているというような投稿が幾つか見られたというのも一方で共有しておきたいなと思いません。

次のページをお願いします。

ここから言える考察を委員として最後にさせていただきますと、移動難民、移動困難者の問題を解決する鍵は、やはりドライバーをいかに確保するかに尽きるわけですが、その場合、アンケート結果で見ていただいたように、自由な働き方というのを前面に押し出す必要があるかなと。加えて、いわゆる一般のドライバーと一般の車で運転をするわけですから、使う側の心理からしたら、安全にやってくれるのですかということがあるわけなので、徹底した安全管理と両立する必要があるかなと。

そうすると、おのずとデジタル主導での遠隔管理が、ドライバー側の働き方という意味でも、あるいは車のデータを取って、この車は整備をちゃんとしていますかみたいなものが出てくるみたいな管理の仕方も含めて、デジタル化が欠かせないのではないかなと思っております。

これらの運用方法が確立していない場合、2010年からのタクシードライバーの減少数は16万人いるわけで、例えば16万人をライドシェアで埋めましょうということ考えた

場合、今、東京都で80人という状況でしょうから、十数万人のドライバーをライドシェアで埋めざるを得ないわけですが、柔軟な働き方なしに埋められるかということ、すごく難しい話なのではないかなというのが考察となります。

ですので、78条3号自体は非常にスピーディーにローンチされて素晴らしいと思えますし、パブコメでの意見などもかなり取り入れて、例えば地域制限が広がったり、国交省さんも物すごく前向きにやってくださっているのは十分理解しているのですが、足りていない数に対して、現状のやり方ですとなかなかドライバーの確保が進み切らない可能性もあるので、その辺りも踏まえてどうやっていくかという議論を78条3号にしても、ライドシェア新法にしても、規制改革会議ないしは国交省でやっていく必要があるかなと考えております。

私からのプレゼンテーションは以上となります。

○林座長 ありがとうございます。

関連して事務局から参考資料を提出しておりますので、簡単に御紹介をお願いします。

○松本参事官 事務局提出の参考資料について説明いたします。

参考資料3は、「ドライバーの柔軟な働き方の実現」として、事務局においてそれぞれの働き方の整理を試みたものでございます。

先ほどのアンケート調査結果にもありましたが、ドライバーを確保するためには柔軟な働き方がポイントとなるということで、その観点で「通常の雇用」から「業務委託」までの特徴を記載しております。

また、「業務委託」の列にある特徴のうち、自律的に安全管理をする点に関して、2ページ目におきまして、どのような代替措置で安全確保を実現し得るかを記載しています。点呼、過労防止、業務記録など、アプリによる対応が考えられまして、また、指導監督の点は、事業者によらず、利用者、ドライバーの相互評価やアプリ通報システムにより質を担保することが考えられます。

次に、参考資料4でございます。こちらは、自動運転タクシーについての規制改革ニーズです。デジタル時代の運行管理の在り方として、本日の議論と通底すると考えまして提出しております。

現行道路運送法上、タクシー事業者のみが自動運転タクシーを使用して有償で乗客を運送する自動運転タクシーサービスを提供できます。他方で、メーカー等がタクシー事業を行うというのは現実的でなく、車両と遠隔監視システムをタクシー会社に提供し、運行管理業務をメーカー等が受託したいというニーズがあります。しかしながら、現行法上、タクシー会社は運行管理を外部に委託することはできないということでございます。

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2の「移動の足不足に関する担い手の確保について」、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します。

なお、議題1と同様、御質問や御意見については2分たちましたら事務局よりベルでお知らせいたしますので、御協力のほどお願いいたします。また、終了予定時間5分前になりましたら、以降の御発言については、大変恐縮でございますが、打ち切らせていただきます。

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、堀委員、間下委員の順でお願いいたします。

○堀委員 御説明ありがとうございました。

今までのアンケート結果を拝見いたしますと、やはりドライバーさんにとっては柔軟な働き方ができるようになることが非常に大事であるということが分かりました。国交省様に対して御質問ですけれども、現在3号のタクシー事業者が行っているシフト制では、1時間前までに変更可能な会社もあると伺っておりますけれども、週に1回以上はシフトに入らなければならない、1回に3時間以上は働く必要があるなど、一定の条件が課されているようにも聞いております。より多くの担い手を確保するためには、好きなときに好きなだけ働けるということを確認する必要があるかなと思います。例えば、究極的には1配送1契約という形でやっていただくことも考えられるのではないかと思います。どのように考えておりますでしょうか。

2点目の御質問は、3号について通達上、許可を与える際の条件として義務づけられている雇入れ時の教育や研修について、複数社に1人のドライバーが登録する場合、会社ごとに何度も教育や研修を受けなければならない、ドライバーにとっては負担になるものと考えられます。雇入れ時の教育や研修について、通達上、許可を与える際の条件とするものを真に必要な者に絞った上で、1つの会社で教育や研修を受けたときには他の会社の教育や研修は不要とすることは考えられませんか。

以上2点、国交省様に御質問です。

○林座長 ありがとうございます。

では、間下委員、お願いします。

○間下委員 ありがとうございます。

2点ありまして、1点はタイミーさんにです。まさに隙間時間に仕事を探している方々の43.1%はドライバー意向ありということで、大変ポテンシャルが高いのではないかなと思いますが、その点についてどう思われているかということと、今出ている条件等でギグワーカーの方々が実際にドライバーになってくれるかどうか、もしそれが難しいようであれば、何が問題なのかということについてコメントがあればいただきたいと思います。

もう一点は国土交通省さんにです。現状、雇用でなければ駄目ということが明記されているようにも思いますが、実際には安全管理と運行管理をしなければいけないということが大事なことであって、雇用か業務委託かどうかを決める必要はないのではなからうかなと。

確かに、運行管理や安全管理の内容によっては、労働者性の有無という観点で労働者と

認定される可能性があるということはあると思いますが、何も最初から雇用というふうにする必要はないのではないかなと思います、その点について御見解をいただければと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、最初にタイミー様からコメントをいただいた後に、国交省様からまとめて回答をお願いしたいと思います。

○株式会社タイミー（石橋執行役員） ありがとうございます。タイミー、石橋でございます。

2ついただいて、まず1つです。43%、やりたいという方に関しての感想ですが、やはり多いなと考えております。タイミーで働いている方々としても親和性が非常に高いのかなということで、この結果なのではないかなと思っています。

もう一つ、今の条件で可能かということなのですが、可能だと思っております。マッチング率も全国で平均86%を超えており、10人募集を出したら8.6人は来るという状況ですし、タイミーの機能としてはお気に入り機能というのがありまして、ワーカーさんが企業の案件、お気に入りを登録すると、募集を出した瞬間に通知が飛んできますので、マッチングまでのタイムラグがそれほどなく運用できると思っていますので、それほどハードルはないかなと思っています。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省の鶴田局長様、堀委員からの2点の質問と、間下委員からの御質問への回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） 堀委員からの御質問の1点目ですけれども、シフトに入る際の条件の在り方ということだと思います。まず、柔軟な働き方が必要だということは、私も全く同じ問題意識でございます。その上で、今、タクシー会社ごとにシフトに入る条件をつけているというのがあるのだと思うのですが、これは必要な数に対してちゃんと雇える水準のドライバーが十分に集まってくると、例えば毎週必ず1回はシフトに入ってねということを言う必要がなくなってくる、そういう関係だと思います。最終的には事業者の判断であると思いますが、何でそんな制約をつけているかという、まだ貴重な存在なので、できるだけ安定的に路上に出てほしいということではないかなと思われるので、やはり母集団を増やしていくことが大事なのではないかなと思います。

2点目の雇入れ時の教育・研修のダブりの話ですけれども、これは両方あると思います。両方というのは、国がこれは最低限やってねということでやってもらっている内容に関してはダブりを極力排除するのが合理的だと思います。一方で、会社ごとの従業員教育を接客ポリシーに従ってやっている部分は国がどうこう言うことではなくて、それぞれの会社の御判断かなと思います。

その上で、ただ、会社ごとの接客ポリシーの中でも共通する部分もあるかもしれないの

で、そこは事業者間でうちはこういうことをやっていますよというのは開示が可能な範囲内でダブリが排除できたらよりいいかなと思いますけれども、今申し上げたような大きな2点に分けて考えるのかなと思います。

それから、間下委員から、今、雇用ということが明記されているということで、これは必要かという御質問だと思うのですが、まず、形式面で言うと、雇用でなければいけないということは書いていません。

どういう考え方かと申しますと、これは厚労省や裁判所の見解ですけれども、雇用であるかどうかは中身で決まるので、名称で決めても意味がないということを前提にしています。その上で、今の3号で課しています要件は、一定の運行管理、安全管理をしてもらうということなので、それを前提にすると、それは雇用に当たる蓋然性が高いですねというのが厚労省の見解です。

なので、業務委託を認めるべきだというのは、正確に言うと、業務委託であるような働き方を認めるべきだということだと理解していますので、どの部分を変えても安全・安心の確保と両立するのかなとか、そういうのを考えていくというのが議論の枠組みかなと思います。

以上です。

○堀委員 1点だけよろしいでしょうか。

今の鶴田局長のお話を伺っていると、あくまでもライドシェアというのはタクシー会社さんの運転手を増やすための一つの仕掛けでしかないというような印象を強く持ちました。運転手さんには当社の研修をしていただき、教育をしていただくみたいなことが前提になっている。

そうではなくて、アンケート結果を見ると、皆さん、自律的に働きたい、運転手さんの主導で自分たちが好きなときに働きたいのだというニーズが浮き彫りになっていると思います。

タイミーさんの御説明でも、ワーカーさんでやりたいという人はいっぱいいるということでしたが、今現状でライドシェアのドライバーになることは、日雇いが不可ということになっているので難しいのではないかと思います。そういうようなニーズをよく直視していただいて、これからのデータ次第ということになりますが、先ほどのようなデータの正しい理解もしていただいて検出していただいた上で御議論いただきたいなと思いましたので、1点だけ御意見を申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、質問を続けたいと思います。村上委員、國峯委員の順でお願いいたします。

○村上専門委員 村上です。

私からは、国土交通省さんに1点質問いたします。

今回参入したタクシー会社さんにおいて、新しいドライバーとの雇用契約や給与体系がどうなっているのか、従来のドライバーと違いがあるのか、その辺りを国土交通省として

把握されていたら教えてください。もし、まだ把握されていないようなら、今後調査して教えていただくことは可能かどうか、ぜひ教えていただければと思います。

私からは以上です。よろしくお願いします。

○林座長 では、國峯委員、御質問をお願いします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

私からも国交省さんに確認できたと思うのですが、報道なんかを最近見ていると、ある会社では700人ぐらい応募があったけれども、結局やったのは6人しかいないとか、東京でも1万人ぐらい応募が来ていたのだけれども、先ほどもあったように80人ぐらいしかやっていないとか、これからどんどん増えていくということだとは思いますが、かなり少ないなというところは心配をしております。

やはり担い手確保のところが最大の課題だと理解をしているので、アナログで管理していくというところが、例えば採用面接をして、対面で研修して、シフトも管理していくという管理の手法がやりにくくて、応募は来るけれども逃げてしまうのかなと推測をしております、ここをできるだけデジタルでやっていくことが私としては必要なのではないかと考えております。

例えば、先ほどの会社ごとの研修とか、接客対応とかは、こういうのはアプリでビデオ講習をやるとか、注意喚起もアプリを通じてやるとか、あとは今日アンケートでもいろいろ御説明いただいたように、シフト管理ではなくて、好きな時間にぱっとすぐ稼働できるとか、こういった柔軟性をデジタル管理で取り入れていくことが必要ではないかと考えておまして、この辺の管理の手法は今後国交省さんでも引き続き検討していただけるといっていいのかなということ念のため確認させていただけたらと思います。よろしくお願いします。

○林座長 それでは、国交省の鶴田局長様、御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 村上委員から御質問がありました、もともとのタクシードライバーと今回の新しいドライバーの雇用契約内容の違い、賃金体系の違いは今の時点で把握していませんが、これは事業者の協力を得ながらということになりますけれども、調べたいと思います。

國峯委員から、まず応募数がたくさんあっても採用に至っている人は少ないというのは、これもまだ評価する段階ではないとは思いますが、逆に雇う側が、何しろ事故が起きたら責任を負うものですから、かつ、こういう新しい仕組みで注目されている中で、この人だから働いてもらいたいというふうに逆に絞っている部分はあるのではないかなと思いますので、その辺も見定めていくということかと思えます。

その上で、デジタル管理は重要だというのは全く私もそのとおりだと思います。現に、研修なんかも今オンラインでやっているということですし、路上に出る時の点呼も自宅とか、自宅ですらなくてもよくて、路上の車の中でできるということもやっておりますので、

いずれにしる、我々規制するサイドからすると大事なものは、規制は柔軟に見直す用意がありますよということを書いて、あとは知恵は民間から出てくると思いますので、そのボトルネックにならないようにやっていきたいと思います。

○林座長 村上委員、國峯委員、よろしいでしょうか。

○村上専門委員 私は結構です。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

○林座長 続きまして、まだ御質問されてなかった方から行きたいと思います。

宮木委員、芦澤委員の順でお願いいたします。

○宮木専門委員 ありがとうございます。

私、タイミーさんとYahoo!さんのデータを非常に興味深く拝見しまして、母数の分布が分からないのでデータが取れるか分からないのですけれども、なりたい人の属性の詳細を伺ってみたいなと思いました。

なりたい人の希望とか思考というのはデータが取れているのは分かったのですけれども、それとは別に、まずどのセグメントにどう働きかけていけば、これから担い手不足で効果的なのかということを知る手がかりになるのではないかとということと、もう一つは、先ほどからお話がある、意向があるのだけれども慣れない人の理由です。働き方なのか、研修負荷なのか、年齢ということなのか、そういうところを知る手がかりになると思うので、もし属性の詳細があれば教えていただきたいなと思います。

以上です。

○林座長 宮木委員、今の点はどなたへの御質問でしょうか。

○宮木専門委員 タイミーさんとYahoo!さんのデータについてでございます。

○林座長 分かりました。

では、芦澤委員、御質問をお願いします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

私からも国交省さんへの質問になるのですけれども、先ほど事務局から自動運転タクシーについてという参考資料4の御説明があったかと思いますが、自動運転タクシーに関しては、私が知り得る限り、アメリカ、中国等で物すごい勢いで開発競争が進んでいる、実証の部分が進んでいるという認識しております。恐らくどこかのタイミングでは自動運転タクシーが実用化されていくという中で、日本の自動車メーカーは非常に技術的にも強いですし、台数ベースでも生産台数はすごく今強みがあるところですが、こういった開発等に向かって恐らく規制等がボトルネックになってはいけないのではないかと、ところも非常に重要な観点かと思えます。

国交省さんとしては、産業政策はどうなのかということはあるかもしれないのですが、いずれにしても、事務局からお話があったように、こういった将来を踏まえた上で、自動運転タクシーの運行管理業務をメーカー等に委託することができないということについて、今回のライドシェアの安全管理、運行管理の委託というところ、デジタル化というところ

を含めて議論していただきたいという意味において、今どのような議論、考え方でいらっしゃるのか、この必要性について重要さをどういうふうに捉えていらっしゃるのかということについて、改めて認識と今後の見通しについてお伺いしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、まず宮木委員の御質問についてタイミー様、Yahoo!については川邊委員でよろしいでしょうか。御回答をお願いします。

○株式会社タイミー（石橋執行役員） まず私、タイミーからは回答させていただきます。

御質問いただいた、なりたい方々に対する属性別の調査ですけれども、年齢では取っておらず、御覧いただいている属性ごとに分布しております。さわりでお伝えしたとおり、会社員と自営業の方が多いのですが、パート・アルバイトの方に関しても半数弱はやりたいたいというところで分布をしているかなと思っております。

ちなみに、タイミー全体の年齢分布ですけれども、40代までで7割強の分布でございますので、比較的若い方が多いなという印象がございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、川邊委員。

○川邊委員 Yahoo!クラウドソーシングのほうは、今、タイミーさんが示してくださったような、なりたいと答えた人の属性分布のクロス集計は現時点ではやっておりますので、これは行った上で事務局に回答申し上げたいと思います。

タイミーさんとのモニターの違いは、年齢層がまずYahoo!クラウドソーシングのほうが高いと思っております。その上で、クロスする以前の母数で言いますと、会社員、いわゆる正社員の方が35%、契約社員・パート・アルバイトの方が17%という母数ですので、これをクロス集計をかけたときにどういうユニークなものが出てくるかに関しては追って回答したいと思いますし、せっかく今からやるので、さらにこういう細かいことをお知りになりたいということがあれば、宮木さんのほうから事務局にリクエストいただければと思います。

以上です。

○宮木専門委員 ありがとうございます。

これからなりたい人をどういうふうに増やしていくのかということで、セグメントごとにアクションをかけていく上では性・年代別みたいなところも含めて必要かなと思うので、ぜひ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。

では、国交省、鶴田局長様、芦澤委員からの御質問についての回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） まず、自動運転が早期に社会実装されることは非常に重要だというのは、国交省も全く同じ考えです。

その上で、今日事務局から配られました参考資料4ですけれども、現行法上、タクシー



会社は運行管理を外部に委託することができないとあるのですが、事実は違いまして、委託をすることはできます。ただ、受託する人が管理をするのに適している者であるかどうかというのを国交省は審査しなければいけないとなっています。

現時点では、今申し上げた法律の解釈として、受託する人はまずタクシー事業に関して言えばタクシー事業を自らも行える能力がある人ということで、つまり、タクシー事業の許可を得ていることを要件の一つにしています。

新しい自動運転という分野でどの部分をアウトソースしていくのかというのは、今まで想定されていない中身があると思いますので、それに応じてどういうふうに考えれば、目的は安全の確保なので、それに照らして、受託者側の能力をちゃんと見れるのか、そういうことを検討していく、その法律の運用の中身を検討していくということだと思います。

その上で、日本のメーカーのということと言いますと、既に方針を公表されているところでいうと、GMが主導だと思えますけれども、GMクルーズとホンダが日本において、2年後、2026年の初頭に東京で無人タクシーをやるという方針を発表されていますし、トヨタさんもそれを踏まえたような方針も出されていると思います。

そういう動きも出てきているので、既に具体の動きになっているホンダに関して申しますと、経産省と国交省の共同事務局で、さらに無線の関係で総務省が絡んだり、道交法の関係で警察が絡んだり、関係省庁もありますので、経産・国交の共同事務局で関係省庁も入って、日産も参加する形で委員会も立ち上げて、最近さっき申し上げたタイムラインに沿って、どの役所はどういうことをいつまでにやればそこに向かって進んでいけるのかというのを具体の事例に即して検討も始めています。

そういう中で、先ほどのどの部分をアウトソースするのかとか、それは受託の仕方によっては責任との裏腹になると思いますので、実際の事業者の意向も聞きながら、それに即して合理的に判断していくということではないかと思っています。

以上です。

○林座長 芦澤委員、よろしいでしょうか。

○芦澤委員 ありがとうございます。

○林座長 続きまして、御質問を井上委員、國峯委員の順でお願いいたします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

今の芦澤委員の議論に関係するのですが、自動運転の絡みで運行管理を委託できる要件なども決めていくということですが、地方部においてタクシー会社がどんどんいなくなっている中で、地方のタクシー会社をできるだけ存続させる、あるいは新規参入を促すという意味でも、運行管理の委託みたいなところを前向きに御検討いただけないかなと思っています。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、國峯委員、お願いします。

○國峯専門委員 度々すみません。国交省さんにお伺いできればと思うのですが、関連して、雇用か業務委託かというのは今回通達で決めることではないというのは私も全く同じ理解でございます。ただ、今連絡いただいたのですが、業務委託で3号の申請を出して現在審査が止まっているケースがあると聞いたのですが、これは必ずしも業務委託だから直ちに駄目だよということではないですよねということを確認させていただけたらと思います。

もちろん旅客運輸規則の準用がいろいろされているので、その中でどう管理手法を業務委託にしていくかというのは難しいとは思いますが、準用なので、いろいろ御指摘いただいたようなオンラインでのやり方とかもやり得るとは思いますので、やり方によっては必ずしも業務委託だから直ちに駄目ということではないというのが今のルールだと理解をしているのですが、念のため確認をさせていただけたらと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省、鶴田局長様、回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） まず、井上委員からの御指摘で、さっき東京の例を申し上げましたけれども、地方部こそより早期に、実装のニーズが高いと思いますし、そこに向けた取組も既に始まっていますので、そういうところの実情に合うような形で、必要な見直しがあればやっていくということで考えています。

それから、國峯委員からのお話で、今申請中の事業者の中に業務委託というふうに自ら称しておられる会社がありまして、そこに関しては、今このワーキングの委員の方々はロジックの面がどういうことかというのはよく御存じですが、社会一般でいうと、まず名前の付け方で、名前をつけると契約の位置づけ、性質が決まると思っている方が多いというのは事実だと思うので、それはどういうことなのかと今聞いているところです。

中身がこちらの求めている要件を満たしていれば、それを委託と称するかどうかは最終的にはその事業者の判断だと思いますけれども、これは委託ではないですよ、そこを承知の上でやるということですよということをお伝えすると思いますけれども、中身の確認ができれば許可するということだと思います。

○國峯専門委員 そこは、管理の手法が通達に則して準用という範囲でできているかどうかというところのチェックであって、雇用か業務委託かのチェックではないという理解ですよね。

○国土交通省（鶴田局長） はい。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

○林座長 井上委員、手を挙げていらっしゃいますか。

○井上専門委員 追加というか確認ですが、先ほど地方部のところというお話がありましたけれども、例えば、今までタクシー会社ではない方、アプリ会社みたいなところ、あるいは例えば電脳交通のような予約配車をアウトソースしているような企業から、運行管理のところをアウトソースできないかというような要望はあったのでしょうか。そ

の確認です。よろしく申し上げます。

○林座長 国交省様、申し上げます。

○国土交通省（鶴田局長） 今挙げられた会社からの具体的話があったかどうかは承知していませんけれども、多分ないと思うのですが、現在、各地で実装に向けた事業をされているのは、自動運転を専らやろうとしている人たちで、現在はその人たちが運行管理をやっている。ただ、これは無償でやっていますので事業許可を出していませんけれども、いずれこれを有償でやるときには、その人たちが許可を取ってやっていくということだと理解しています。既存のタクシー事業者が請けなければいけないということでは全くないと思います。

○井上専門委員 そこを自動運転の話と切り離して、普通のタクシー会社が存続できるように運行管理のところをもう少し柔軟に見直せませんかというのが私が申し上げたいところ です。

○国土交通省（鶴田局長） その点につきましても、先ほど申し上げたように、都市部よりももっと早く、近々、有償での運行も始まると思いますので、それに支障にならないように、今の御指摘の点も踏まえて対応していきたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

今の点を私からも確認させていただきたいのですが、タクシー会社が運行管理を外部に委託する際、現行では受託者側はタクシー事業の許可を得ていることを要件としているけれども、今後はその部分、受託者側の要件を緩和することを検討されているということ でよろしいでしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） それもあり得るということだと思います。つまり、運行管理というのは、一そろい、ワンセットの概念があって、それをまとめてアウトソースするかというのが今までの課題設定だったわけですがけれども、自動運転ということになると、そのうちのどの部分をアウトソースしたいというニーズ自体も変わってくるのではないかと思いますので、それを実際にやろうとしている方からの話を伺って検討するという ことかなと思っています。

○林座長 自動運転に限らず、普通のタクシーについても、受託者側をタクシー事業の許可を受けているという条件を外して運行管理の外部委託を可能にするということを御検討されているということ でよろしいのでしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） 自動運転以外に関して言うと、今の考え方で何か問題があればもちろん見直すことはやぶさかではないですがけれども、タクシー事業の許可を受けていることを要件とするというよりも、受けていない人が受託するのだったら、ちゃんと許可を取ってくださいと。要するに、能力を証明してくださいということだと思います。

○林座長 先ほど来出ているデジタル技術を活用した安全管理、運行管理という点で、これまでタクシー会社がやっていた部分の安全管理を外部委託するという場面が出てくるかと思うのですがけれども、それについて、タクシー事業の許可を得ていることと、ど

う能力上の関係があるのでしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） 机上の空論をする時間はないと思いますので、具体的話はぜひ私どもはいただきたいです。そういう前向きな話はいつでも歓迎しておりますので。

これまでも、デジタルの技術の進歩に伴って不断の見直しをしてきて、それはやはり地域交通をはじめ公共交通を維持させる上でも非常に重要なことだと思っておりますので、ぜひお知恵をどんどんいただければありがたいなと思っております。

○林座長 ありがとうございます。

では、間下委員、お願いいたします。

○間下委員 ありがとうございます。

先ほどの雇用か業務委託かの話で、特にそれは明記されていないということなのですが、旅客自動車運送事業運輸規則36条に雇い入れたということで明記されているのですよね。今後、厚労省側と、労働者性の有無みたいな議論とか、労働者性にならないような運行管理の仕方とか、それはデジタルをどう使っていくかとか、そういった議論をしてかなければいけないと思うのですが、この省令を見ると、雇わなければいけないということになっている問題が出てくるような気もするので、この点については併せて検討いただければと思います。

○林座長 今のは、検討をお願いしますということでよろしいでしょうか。

○間下委員 はい。もしそうではないという御回答があれば、それはいただければと思います。

○林座長 鶴田局長、検討されるということは。

○国土交通省（鶴田局長） はい、承知しました。

○林座長 よろしく申し上げます。

では、川邊委員、御質問をお願いします。

○川邊委員 式次第を見たらこれが最後の質問タイムなので、総合的に幾つか質問させていただきたいのですが、まず今やっている議題2の件に関しての質問を1問、鶴田局長にさせていただきます。

将来的な自動運転も見据えて運行管理をデジタル化していくとか、一部デジタル化の中でタクシー会社が不得意なところに関しては業務委託していくみたいなことの柔軟性をおっしゃられていた点は、将来を見据えてとてもすばらしいなと理解しております。

一方で、今日私が発表させていただいたのは、どちらかというドライバーのほうの視点でして、ドライバーのほうこそ、自律的な働き方をして柔軟性のある人生を送りたいと思っていられる方が多く、しかも、タイミーのアンケートですと、そのうちの43%ぐらいの人がもし柔軟なのであればライドシェアをやってもいいよと言ってくれているので、これを活用しない手はないと思うのです。ドライバー側の自律性をどう高めるか、自律性を重視した働き方をどうさせるかということに関して、今の78条3号でできること、あるいはできないことも含めて見解をいただければなど。デジタル化と業務委託ではなく

て、ドライバーのほうを向いたときに、どれぐらい自律性を高めて働いてもらえる余地があるかということをお伺いしたいと思います。これが今やっている議題2に関してです。

議題1のほうに戻らせていただきますと、モニタリングのところはやはりすごく重要だと思っております。その中で、どたばたで準備されていて、なかなか数値も取れない状況であるというのは十分理解をした上で、やはり整えていってもらって、みんなで指差し確認していくべきだなと思っておりますし、普通、デジタルのサービスというのはその辺が整った上でローンチするものですから、一刻も早く整えていただきたいなど。

その中で、先ほど御手洗さんとやり取りをしていたマッチング率の総数分の総数なのか、それとも違うのですかというところはクリティカルに重要だと思っていまして、それは今日、河野大臣がユーザー目線で見えた議論をお願いしますとおっしゃっているところと関連するかなと思っております。

私も昨日の朝、嵐でタクシーを配車アプリで呼ぼうとしたら全然呼べなくて、10回呼ぼうとして呼べないで、11回目に呼べました。11回目に呼べたら、それはもうマッチングしたということで、今までの10回の体験がなしになってしまうというのは、そもそも解決しようと思っている問題自体が全然意味をなさなくなってしまうので、1回の呼び出しにかかった取引全体を分母にさせていただきたいなと思っております。その辺りの確認を、すごく重要なポイントなので、やっていただきたいなという念押しを1点。

もう一個、これは堀さんが最初に言った話だと思いますけれども、総数が増えているのかというのがとても重要だと思っております。結局、流しが割を食っているのかどうかというの、モニタリングのところである程度見たほうがいいかなと。

今、配車アプリで起きていることは、配車アプリかタクシー会社のほうが、タクシーの業法ではなくて旅行の業法で、プラスアルファで取っているわけですよ。そっちのほうがもうかるので、配車アプリのほうにしてくださいみたいな感じで各社はやられているのだと思います。

そうすると、昨日の嵐の日とかが典型ですけれども、流しを犠牲にして、配車アプリ及びライドシェアのほうに流していると、悪天候時のユーザー体験が悪いままになってしまうので、流しも含めた総数で増えているのかというのを、これはすごく難しい話をしているというのは理解していますけれども、何とかそこで全体の移動体験がよくなるというのに対してどれぐらいドライバーを増やさなければいけないのかという視点でのモニタリングをしていただければと思います。

長くなってしまっても大変申し訳なかったですけれども、以上となります。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省、鶴田局長様、今の3点についての回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） 1点目がドライバーの自律性を高めるという点で限界はどこかということで、先ほどの川邊委員のプレゼンもお聞きして、非常にありがたい有益な情報だなと思うと同時に、ますますこれは国交省だけでは判断できないなという思いも強く

しています。まさに働き方の根幹に関わることかなと。もし交通行政としての限界がある  
とすれば、働き方に関する日本の国のありようが社会全体としてあったときに、その範囲  
内でやっていくということなのではないかなと感じた次第です。

2点目のモニタリングのやり方は、方法も含めて精度を高めていきたいと思います。普  
通、企業であれば、その方法論まで確定させた上でローンチするのだということで、そ  
こは凶らずも、普通は行政も一般的にはそうだと思うのですが、ここはあえて河野  
大臣からの御指示で、やってみてアジャイルに変えていくのだということ度を度々おっし  
ゃっている、その点は現在の状況を考えると重要なことなのだろう、交通行政としても重  
要なのだろうということで、ローンチを優先させている面はあります。

分析に関しても、既に川邊委員御自身にも、アプリ会社だけではなくて、いろいろとお  
知恵をいただくようなことも始めていますので、引き続きどういう手法が合理的にあるの  
かというのは御意見をいただければと思います。

その上で、一瞬脱線かもしれませんが、昨日のような嵐のときにどう対応するかという  
のも、冒頭河野大臣からもあったと思うのですが、天気に対してどう対応するかという  
のもすごく大きなテーマかなと思うのですが、非常に重要であると同時になかなか難しい問  
題でもあって、避けて通るつもりはないのですが、その点も含めてまた御意見をいた  
だければなと思います。

最後の総数の増加につながっているかというのが大事だというのは、そのとおりだと思  
います。これも実際にどうやってモニターできるのかということも考えていかなければい  
けないと思いますけれども、目指すところはそういうことだと思っています。

○川邊委員 ちょっとコメントをいいですか。

全てに関して真摯にお答えいただいております。

やはりマッチング率のところ为主要KPIだと思っていますので、次回で結構ですので、  
マッチング率を分解した式みたいなものをぜひここで提示していただければ。総数分の総  
数の総数って何だっけというところの定義で今日は結構な時間を費やしていると思いま  
すので、ぜひ数式で表したものを提示して、みんなでそこで指差し確認できればなと思いま  
す。

あと、1点目の柔軟な働き方を求めている人たちをどうするかというのは、おっしゃる  
とおり国交省の枠を出てしまう。特に働き方とか労働性に飛び火というか、そこも含む議  
論になると思いますけれども、タクシーの業界とか、法律とか、その範囲を超えて、シェ  
アリングエコノミーとかギグワーカーみたいな新しい世の中の仕組みも踏まえてどうでき  
るのかということに関して、ぜひ国交省としてもこの議論を避けないでアイデアを持って  
いただきたいなと思っています。

すなわち、もっと大きな議論として地域の公共交通をどうもたせるのか、あるいは移動  
の自由をより広めることによって全国津々浦々の地方をどう充実させるのかという国交省  
の最大テーマに直結する話だと思うので、そういうビジョンで主体的にその辺りもどう考

えているかを今後は御回答いただければなと思ひました。

以上となります。

○林座長 ありがとうございます。

最後に、東委員、御質問を短くお願いできればと思ひます。

○東専門委員 私は質問というよりも意見に近いと思ひますけれども、この短い期間に50社以上のタクシー会社が日本版ライドシェアを始めたということはすばらしいことではないかなと思ひています。

先ほどから人材の問題も出ていますけれども、大事なことは、ユーザー目線ではなくて事業者目線にもなると思ひますけれども、この前向きな50社がこれをやるに当たって人材確保、それから運用面に当たって何が問題かというのを、まさにアジャイルという言葉が出てきましたけれども、現場に恐らく正解があると思ひますね。

1,000社ということになると、1,000社以上になったらそういう意見を丁寧に聞けないと思ひますけれども、今始めた50社に対してこの新しい仕組みの何が問題なのかというのを丁寧に聞いて、フィードバックして仕組みを改善していくというのはとても重要ではないかなと思ひます。

例えば、いわゆる割当てのある台数に関しても、グループ会社であれば、それを1つの営業所にまとめられるとか、人材に関しても、先ほどありましたように、タクシー事業者同士での融通はできるわけですから、そういう部分で割当てを個々にやるのではなくて、数社まとめて効率よくできるのかどうかとか、それは私の想像でしかないですけれども、今こそ、今の問題がどこなのかというのを事業者側にも丁寧に聞いていく必要があるのではないかなと思ひました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、議論は尽きませんが、終了予定時間が近づいてまいりましたので、本日の議論はここまでとさせていただきますと思ひます。

本日は、道路運送法78条3号の自家用車活用事業について国土交通省から御説明をいただいた上で、移動の不足に関する担い手確保について、アンケート調査結果などの御報告をいただき、議論を行ってまいりました。特にタイミー様におかれましては、お忙しい中、本ワーキングにお時間を割いてくださり、御礼申し上げます。

冒頭に河野大臣からもお話がありましたように、我々は全国各地の移動の自由の制約をどのように解決するかという1点に絞って議論しております。この3号の効果のモニタリングにつきましても、本日の国交省様の資料1の4ページの5ポツのところでは、アプリも無線配車も全く導入されていない地域については、4月10日までに首長やタクシー事業者からの導入の意向はないとあったり、タクシー待ちの状況把握については引き続き検討を行うということになっておりますが、国交省におかれましては、首長やタクシー事業者から導入の意向がないというような、手挙げがないような全国各地の地域についての移

動困難問題の解消についてどのようにお考えなのか、モニタリングも含めて今後も開示をしていただきたいと思いますと思っております。

最後に、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思います。

○河野大臣 今日長時間御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

ようやく4月8日からライドシェアをスタートすることができました。これをアジャイルに変えていかなければいけないと思えますし、よりよいライドシェアにしていかなければいけないと思っております。

ただ、さっき川邊さんから、配車アプリが10回駄目で11回目にマッチングできたらどうなのだというところは、なるほど、その辺のデータの扱いは考えなければいかなんと思いましたし、配車アプリでうまく配車されないときに、100メートルぐらい移動してそこでまた配車をやる、あるいはプレミアムを払ってマッチングできるようにするというようなことはもう今でも行われております。そういうものも含めて、何がマッチングなのかというのはしっかり考えていかなければいけないと思えます。

雨が降ったときは当然需要が増えるわけで、これはこれから例えば真夏日になれば、歩いて行くよりは車だという人も増えるのではないかと思いますので、例えば天気予報を活用して、翌週の天気予報に合わせて需要が増えると分かっているところは供給を増やすということも考えていかなければいけないのだろうと思っております。

今日、委員の皆様から活発な御議論をいただきましたが、4月8日からのライドシェアのスタートに向けて本当に国交省は頑張ってくれております。ただ、物流・自動車局は今の2024年問題にも対応しなければいけませんし、自動車メーカーの問題も抱えており、また能登の物流もやらなければいけないということで、物流・自動車局はリソース的にはばんばんになっている中で、今回とにかく間に合わせなければいかなんということでもいろいろやっていただきましたが、この体制をずっとこれから維持していくのも持続可能性はどのようだろうということもあります。

ぜひ委員の皆様におかれましては、皆様のお力を、あるいは皆様のリソースをお借りして、規制改革推進会議と国交省が一緒になってアジャイルにやっていく部分を進めていかなければいけないと思っておりますので、それぞれのデータのない地域でどういう状況になっているのかということを含め、ぜひ皆様にも様々な状況を詰めていただいて議論に役立てる、あるいは国交省の様々な判断に役立てるといような御協力をいただきたいと思いますと思っております。

4地域ではスタートいたしました。それ以外の地域、あるいは残る政令市、スタートする中で今日の議論を聞いていると、エビデンスを100%取った上でというよりは、エビデンスに基づいた一定の判断をして、その判断が正しいかどうかのデータを次に集めるといような、ある程度データに基づいた意思決定をどこかでやっていかなければいけないと思っておりますので、ぜひ日本各地で移動の制約をなくすことができるようにするために、今回のライドシェアをどのように使ったらいいのか、しっかり一体となって議論をし



ていきたいと思っております。

また、働き方のところでも、今日いろいろデータを示していただきました。副業として働きたいというニーズをどのように取り込んでいったらいいのか、あるいは短時間だけでも、あるいは深夜だけでもやろうと言ってくれるドライバーがどれぐらいいるのか、いろいろなことをこれから考えていかなければいけないと思っておりますので、集められるところのデータをしっかり集めながら、データのないところはデータからどういうことが仮定として導き出せるのか、そして、それをやってみた上でさらにまた集められるデータを集めていく、そういう対応をしていかなければいけないと思います。国民の移動の自由をしっかりと守るために、スピード感を持って取り組んでいきたいと思っております。

また、新法についての議論も6月に向けてしっかりやっていただきたいと思っておりますので、皆様、お忙しい中いつも御参加をいただきありがとうございます。今後とも、どうぞ御支援、御協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○林座長 ありがとうございました。

以上で、本日のワーキング・グループを終了いたします。御参加、御説明いただいた皆様、誠にありがとうございました。

速記はここで止めてください。