

第12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24日（木）10:00～13:00

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、中室委員、間下委員、落合委員、堀委員

（専門委員）井上専門委員、秋元専門委員、國峯専門委員、東専門委員、宮木専門委員、大槻顧問

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）熊本市 大西 市長

青森県 宮下 知事

一般社団法人 日本飲食団体連合会

高橋 専務理事

家中 事務局長

一般社団法人 日本旅館協会

永山 政策委員長

日本交通株式会社

川鍋 取締役

ロイヤルリムジン株式会社

堀江 顧問

MK 西日本グループ

青木 代表取締役

福島大学/前橋工科大学

吉田 教授

国土交通省 鶴田 物流・自動車局長

舟本 大臣官房審議官（物流・自動車）

浅井 物流・自動車局旅客課長

手嶋 物流・自動車局旅客課課長補佐（総括）

4. 議題：

（開会）

議題1 移動の足不足の現状及び自家用車活用事業に関する進捗について

議題2 自家用車活用事業について

議題3 地域公共交通について

(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12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、井上専門委員、秋元専門委員、國峯専門委員、東専門委員、宮木専門委員の所属の委員の方々と、中室委員、間下委員、落合委員、堀委員、大槻顧問が御出席です。

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っております。よろしくをお願いいたします。
○河野大臣 こんにちは。今日もお忙しい中、御参加をいただきまして誠にありがとうございます。

自家用車活用事業、日本版ライドシェアの第1弾がスタートして2週間たちました。東京では4月8日から21日までで771台が稼働している。ドライバーも400人弱確保されていると聞いております。実際に利用者がどう増えているか、マッチング率そのものの議論もありますが、マッチング率がどの程度上昇しているのか注視をしていきたいと思っております。

また、大都市以外で自家用車活用事業を広げていくということが非常に重要で、そもそもタクシーがないような地域では、これは非常に有効な手段にもなり得ると思っております。みなしでスタートしている地域では、首長さんの判断で時間・曜日を柔軟に決定することができます。各自治体でまずは積極的に柔軟性を活用してこの取組を進めていただきたいと思っております。

22日のデジタル行財政改革会議では、岸田総理からデータを検証して地域の移動の制約が解消されたかどうか、状況を逐次確認し、制度改善を不断に行うということ、あわせて、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に関する法制度について、6月に向けた議論に関して論点整理を行い、5月中に規制改革推進会議で報告するよう御指示もありました。しっかりと日本全国で移動の制約がどのように解消されたか見ていきたいと思

っております。

今日は自治体や飲食、宿泊関係の団体の方に現在の移動の制約がそれぞれの業界にどのような影響が出ているのかということをお伺いするとともに、3社のタクシー会社にも御参加をいただいて、自家用車活用事業に関する御意見をお伺いいたします。地域・現場の声を踏まえて御議論をいただいて、申しておりますように迅速に制度を改善していく、そして論点整理につなげていきたいと思っております。

あわせて、既存の公共交通、タクシーだけでなく鉄道、バスなどのいろいろな問題に直面している中でライドシェアをどのように位置づけるのか、地域の公共交通全体の議論もそろそろしっかり進めないといけないと思っております。日本の全ての地域の中で人口がこれだけ減少し、人手不足という中でも必要なときに必要な方が円滑に移動することができる移動の自由が確保された社会を目指して議論を進めていきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○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 おはようございます。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「移動の不足の現状及び自家用車活用事業に関する進捗について」、議題2「自家用車活用事業について」、議題3「地域公共交通について」、それぞれ御議論いただきます。限られた時間のため、御発表につきましては、5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。

それでは、議題1「移動の不足の現状及び自家用車活用事業に関する進捗について」、熊本市長の大西一史様から5分ほどで御説明いただきたいと思っております。お願いいたします。

○熊本県（大西市長） おはようございます。熊本市長の大西でございます。今日はこのような発言の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

それでは、時間もありませんので、早速このパワーポイントを見ながら皆さんに御説明します。

次をお願いいたします。熊本市に関しましては、今、74万ぐらいの人口なのですけれども、政令指定都市20市の中で17番目ぐらいの人口を擁しております。ところが、公共交通が非常に脆弱でありまして、路面電車はございますけれども、バスもありますけれども、地下鉄やモノレールといった大量に輸送できるような公共交通というのは非常に不足をしていますので、なかなかこれを再編していくというのは難しいということで、今、こうした取組を進めているところです。町の状況も併せて基幹の公共交通というのをしっかりやっていくことによって、車中心からできるだけ公共交通に乗っていただくようにしようということで実は取組を進めているのですが、次のスライドをお願いします。公共交通の利用者は激減しておりまして、実際には車だらけの熊本市と言っても過言ではございません。実はこれだけ公共交通が減っていますから、当然のことながらバスの利用者も減少、

そうしますと便数も減る、サービス水準も低下する、それにより利用者は減少するという負のスパイラルから抜けることができない状況になっているというのが今の熊本市の現状です。それで政令指定都市20市の中で3大都市圏を除き渋滞日本一なのが熊本市ということになって、日々渋滞の苦情が私の元に寄せられ、熊本市内の渋滞に出くわすと私の顔が思い浮かぶというところまで来ているという状況でございます。

次のスライドをお願いします。では、バスをもっと利便性を高めようと思いますと、もろもろバス運転手さんは減っていますので、今後10年の推計ですけれども約200人が減少するという事です。これは現状の数字ですが、もっとシビアに見る必要があるのではないかなと思っていますが、実際に運転手が不足することによってバスの路線の維持はもう困難な状況です。そして、より交通空白地域ができてきますので、タクシー事業者の方と一緒に連携をしまして、今はAIデマンドタクシーなどを活用してこの空白不便地域の対応を行っております、これは今、少しずつ伸びているところです。

そういう意味では、今日はタクシー事業者の方も入っておられると伺っておりますが、公共交通を担うタクシーの役割というのは非常に大きくなっている。私たちは位置づけとしてはタクシー事業者の皆さんも公共交通であると思っております、今、いろいろな連携を深めています。

次のスライドをお願いします。一方で、これは熊本県タクシー協会から頂いた資料ですが、法人タクシーの運転者証交付数です。タクシードライバーの数は御承知のとおり減少をしております、十分なりソースはないということでもあります。そして、ピーク時に供給が不足するという事で、左下の図を見ていただくと、このように通勤時間、それからイベントが開催されたとき、それから帰宅、それから夜の繁華街等々でも完全に供給不足という状況になっておまして、右側を見ていただくと、一方ではタクシーのニーズは増えているのです。実はTSMC、半導体の大手の企業が進出をしてくる、それからインバウンドが物すごく増えています。こうなりますと、今、交通空白が非常に問題になっておまして、この自由な移動の確保というのをどうするかというのが本当に喫緊の課題でございます。

次をお願いします。地域の声として伺ってみますと、例えば町なかであれば、土曜日のお昼に熊本駅の前なのにタクシーがつかまらなかったということ、それから、週末の夜はタクシーを呼んでもつかまりません。今、実際に飲食関係の方も入っておられるみたいですが、熊本市内では飲む前に予約をしてもなかなかタクシーがつかまらないという状況で、これは本当なのです。河野大臣も笑っておられますが、東京はまだましです。はっきり言えば東京はたくさん優良なタクシーが走っているなというイメージですが、田舎に行けば行くほどこれは厳しいということをぜひ御理解いただきたい。

それから、郊外部でも駅まで遠くて、そこにつなぐ公共交通が不便ということもありまして、病院に行く、学校に行くなどのいろいろな送迎関係は全て自家用車で送迎せざるを得ないのです。ところが、そんな地域にタクシーは来ません。やはり忙しい時間に誰かに

サポートしてもらえるとすごく助かるよねということがあって、そういうときにこのライドシェアというのが実現するとこれはとてもいいのではないかといった声はどんどん日増しに高まっていますので、市長、何とかしてくれという声が最近は非常に多いということです。

先ほど御紹介しました町なかの土曜日のお昼に熊本駅前でタクシーがつかまらなかったというのは私の事例でございまして、新幹線で福岡から熊本に帰ってきて降りまして、さあタクシーに乗って市役所に戻ろうと思ったら、行列ができていました。車が一台も来ないので。それで10分その行列の一番後ろで待っていましたけれども、それでもタクシーが一台も来ない。仕方がないので遅れて来たバスにとにかく飛び乗って戻ったということですけれども、何が起こったかといったら、大きなコンサートがあったということで、それだけで駅に人がとにかく滞留してしまうという非常に残念な状況がありますので、こういった先ほどちょっと御紹介申し上げた需給のバランスが非常に崩れているということ、そしてタクシーのドライバーさんの数がない中で、地方ではこの部分をどうやって補完していくのかというのが極めて喫緊の課題であると思います。

ですので、ぜひこのライドシェアの課題については今日もいろいろな事業者の皆さんとの共存やいろいろな安全面などの課題・不安にどうやって応えるかということもありますが、まずどうやって人を動かしていくのか、そして、今求めている人たちがすぐ移動手段をちゃんと確保できるのかという人々の移動権の保障という大きな問題にもつながる問題だということで、ぜひ緊迫感を持ってスピーディーにこの法改正等々も含めて取り組んでいただければと思っております。

私からは以上でございまして。ありがとうございます。

○林座長 大西市長様、ありがとうございます。

続きまして、青森県知事の宮下宗一郎様から5分ほどで御説明いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○青森県（宮下知事） 青森県知事の宮下です。よろしく願いいたします。

まず、大西市長の発言には全面的に私も賛同させていただきます。その上で、本件は高齢化が大変進んでおりまして、高齢者の通院、あるいは買い物といった日常を支える地域の足の確保というのは本当に喫緊の課題になっております。

その一方で、コロナ禍を経てタクシードライバー及びその台数が非常に減っております。次をお願いします。まず、タクシーの運転者の数なのですが、平成30年には3,597名が令和5年には2,613人ということで、27%減少しております。台数のほうも2,489台から2,289台ということで8%減少しています。台数以上にドライバーの数が減っているということで、輸送能力がこれだけ減っているということが言えるのだと思います。

一方で、人口は平成30年から令和4年までで4.6%減ということですので、人口が減っている以上にタクシーのドライバーが大きく減っているという状況にあります。

ただ、車は個人で走っていますが、高齢化が進んできますと、なかなか免許の返納をし

た後に自分たちで移動ができないということがありますので、車のドライバーも高齢化、一般ドライバーも高齢化が進んでいるというのが現状であります。

津軽地方では、バスのお話もちよっとさせていただきたいのですけれども、今回の2024年問題というものもあって、運行本数が昨年度比1割に相当する100本程度を減便したような会社もございますし、また、町村部から市部への通院・通学などの足として重要な公共交通の利用者が非常に減っているということで、路線の廃止や便数の減少というのが全県的に進んでいるような状況にあります。

県の地図を描いてございますが、東京23区の大きさと比較していただくと分かりやすいと思うのですが、五所川原市、むつ市と書いてあるところの緑のラインで、例えば通学や通院、買い物というものが行われるのですが、むつ市でいうと45キロぐらい、五所川原市でいうと35キロぐらいという距離は、日常でこれぐらい生活で移動することがあり得るということなのです。これはどちらかというタクシーなのかバスなのかということはあるのですが、朝や晩などはみんなと一緒に移動できたほうが効率がいいという場合もあって、こういうところにライドシェアの一つの地方の進め方があるのかなとも考えてございます。

次のページをお願いいたします。私たちとして考えるライドシェアの姿というものを少し考えてみました。「いつでも どこでも 誰でも」というコンセプトの中で、交通が不便な地域の解消のために自家用有償旅客運送、それから自家用車活用事業によるタクシーの補完ということだけではなくて、真っ白なキャンパスに絵を描くような新しい交通モードとしてのライドシェアに大きく期待をしております。その点、例えばシンプルかつ利用者ファーストのシステムとして、24時間365日、スマホから、電話から、あるいはテレビからでも予約ができてすぐ来てくれる、支払いはキャッシュレスでマイナンバーカードとの連携をするなど、非常にこういう使い勝手のいいものにまずしていただきたいということと、全国一律ということになりますとなかなか地域性が加味されないことになりますので、何らかの都道府県知事、都道府県の関与の下に地域特性に柔軟に対応できる制度設計にさせていただきたいなという思いもございます。

その上で、持続可能で安定的な運行体制の構築をするために、利用者の安全確保というところには重きを置いていただきたいと思っておりますし、また、路線バス、タクシー等の公正な競争環境の確保が非常に重要なのだと思っております。この点、本当にまずは利用者、特に我々は高齢者対策を考えていますが、利用者にとっていい仕組みであって、あるいはタクシーやバス事業者にとっても適切な競争環境が保たれる仕組みであって、さらにそうした環境の中で移動が活発に行われると地域経済は活性化しますので、地域がよくなっていく。利用者よし、事業者よし、それから地域よしの三方よしのライドシェアの姿をできれば描いていただきたいなということで考えております。

青森県としては以上です。ありがとうございました。

○林座長 宮下知事、ありがとうございました。

続きまして、一般社団法人日本飲食団体連合会専務理事の高橋秀樹様から5分ほどで御説明いただきしたいと思います。よろしくお祈りします。

○一般社団法人日本飲食団体連合会（高橋専務理事） ありがとうございます。ただいま御紹介いただきました、日本飲食団体連合会の高橋といいます。本日は貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。

私どもは、外食産業を全国の48団体から援護している団体でございます。今回、地方、首都圏問わず外食産業全体という形で意見をまとめさせていただいておりますので、発表させていただこうと思っております。

初めに、外食産業は皆さん御存じのようにコロナを経て復興傾向にありますけれども、コロナで生活様式・ライフスタイルが変わってしまったこと、関東圏では終電の繰り上げ、そして人口減少、国内マーケットの縮小、原価高騰など、課題は山積みになっているのですけれども、業界の課題解決を考える上で、インバウンドとともにライドシェアのサービスの普及というのは非常に僕たちの業界には大きな効果があるだろうと思っております。

3つの観点でまとめさせていただいておりますので、説明をさせていただきます。

一つは、飲食店のビジネスチャンスがこれによって拡大すると考えております。特に地方部の飲食店では車移動を前提としたエリア、いわゆるロードサイドと言われるところに多く存在するため、ライドシェアのサービスの導入によってこのような飲食店へのアクセスが容易になり、多くの顧客が訪れることが可能になってくる。先ほど熊本市と青森県のお話でもありましたように、公共交通の便が少ない地域やタクシーのサービスが充実していないエリアでも効果は非常に大きいのではないかなと思っております。

一方、東名阪、いわゆる首都圏・大都市圏においては駐車スペースの確保は困難であり、顧客が自動車を持たなくても、あるいは飲酒後の運転を避けたい場合でも、安全に店舗まで移動する手段を提供できると思っております。

また、週末、夜間など、先ほどの熊本市と同じだと思うのですが、ピークタイムのときにライドシェアを利用することで、通常タクシーや公共交通機関の利用が減少する時間帯でもお客様が店舗を訪れやすくなるということで売上げ増加が見込める。また、その他高齢者や移動が困難な方々も含めた広域の顧客層をターゲットにすることが可能で、通常は外食を控えがちな顧客層も飲食店の利用に加わり、新たな客層の幅も広がっていくという観点が一つの飲食店のビジネスチャンスの拡大と思っております。

2つ目は観光です。観光は試食を全国どこでもディステーションにさせることができて、日本最強のコンテンツと言われております。画期的な風潮でガストロノミーツーリズムという言葉が昨今出ておりますけれども、飲食店においてはその中心にあると思っております。特に近年ではインバウンドが日本に再訪する目的、再び何度も日本を訪れていただくためにも、どんどん地方であるとか、いわゆるゴールデンルート以外の地域をあえて選択する、いわゆる個人旅行と言われるこなれた旅行者も増加しておりますので、飲食店を通じた観光における地域経済効果を拡大させるためには移動手手段の確保が必須となって

おると思います。インバウンドの多くの方々は自国でライドシェアサービスがいわゆる一般化しているので、旅行者にとっては言葉の壁を超えてスムーズに移動ができること、そして訪ねるスポットが増えることによって、飲食店だけではなくてほかの観光地の訪問にもつながって観光体験が向上すると思っています。

さらに、飲食店の売上げが増加すれば、地域経済や税収に対する直接的な貢献だけではなくて、特に飲食の場合は雇用機会の創出というものもありますので、雇用機会の創出や地域製品の消費の促進、いわゆるお土産の促進、また、食文化の継承など、様々な面での波及効果が期待できると考えています。

3つ目は、新たなマーケティング手法の実施です。ライドシェアは先ほどマイナンバーとの連携という言葉も出ておりましたが、ライドシェアアプリと飲食店が連携をして、顧客が来店時に予約注文機能を備えたサービスを提供することで、地域内のイベントと提携して割引や特典を提供することなどで新規顧客を開拓するための新たなマーケティングの手法が考えられると思っています。キャッシュレスも同様だと思うのですが、事前決済もこちらで可能になるのではないかなと思っています。

上記のようなことを含めて、ライドシェアのサービスの利用者からフィードバックや評価が集まることで地方の飲食店は固定客以外、いわゆる新規顧客からサービス改善の機会を得て顧客満足度を向上させることにつながり、また、ポジティブな口コミが広がることによって交流人口が増加して地域経済の持続的な活性につながると考えております。

飲食店にとってはこのライドシェアは非常に大きなチャンスであると捉えておりますので、ぜひ皆様の御意見をいただきながら前向きにやっていただきたいなと思っています。

以上でございます。ありがとうございます。

○林座長 食団連の高橋様、ありがとうございました。

続きまして、一般社団法人日本旅館協会政策委員長の永山久徳様から5分ほどで御説明いただきたいと思います。お願いいたします。

○一般社団法人日本旅館協会（永山政策委員長） 日本旅館協会の永山でございます。本日は貴重な機会をお与えいただきましてありがとうございます。

我々は全国で主に旅館業を営む者の団体ではあるわけですが、特に地方において交通の問題が多々起きておりますので、その辺りを御説明させていただきたいと思っています。

かく言う私も岡山県美作市という人口3万人程度の市で旅館を営んでいるのですが、いわゆる温泉街から車で5～10分離れたところに私の旅館があるとイメージしていただいております。美作市にもタクシー会社は数件あるのですが、そのいずれもがコロナ禍以降、時短営業となりまして、現在も朝7時半からおおむね8時半ぐらいで営業を終了して、それ以外の早朝・深夜においてはタクシーが空白の市になります。この場合、なぜ時短営業をしているかということ、一つは人手不足もあるのですが、大きい理由としては、自治体が市内在住の高齢者や免許を返納した方に向

けていわゆるタクシー補助を行っていて、それを皆さんが利用して買い物であったり通院であったりに使われるものですから、お昼のタクシーの稼働が大変高くなっているわけです。夜にシフトの要員もいないということで、お昼にしっかりと働いた方は夜は休むといった勤務形態を取られてしまっているということです。ですので、それに人手不足も重なっているということなので、住民の足を確保すればするほど我々事業者に対しては厳しい状態にもなっておりますし、深夜・早朝に対しては住民の皆さんも緊急の用事でタクシーを使うことができないといった状況でございます。

こういうことになるかどうかということ、例えば宿泊施設から、私の場合は温泉街まで5～10分かかると申し上げましたけれども、そちらの温泉街に向かわれたうちの宿泊客のお客様方は、いわゆる8時半を過ぎると帰ってこられないわけですね。帰ってこられないのでどうなるかということ、ホテルに電話をしてくれて何とか助けてください、宿に連れ帰ってくださいみたいな電話がかかってくるわけです。当然我々はそういった免許を持っておりませんので、それは全て無料送迎でなければならないのです。ですので、そういった無料送迎をする頻度というものが確実に上がっております。中には深夜に飲食店の方がお店を閉めてから宿泊客の方を従業員が乗せて帰っていただいたりといったことで何とか今は耐えている状態ではあるのですけれども、2ページ目にあります協会の会員施設のアンケート結果を見ても、同じように自社での無料送迎を増やしたとか、外部への送迎委託を増やしたといった比率がかなり高く出ております。ですので、そういった意味で地元のスナックなどでは夜にタクシーがやっていないことで深夜の客が減ったとか、宿泊客の方が流れてこなくなるといったことも聞いております。

また、早朝・深夜にやっていないということで、例えばうちでも夜に到着するお客様や早朝に出発されなければならないお客様などといったお客様が予約の問合せ時にタクシーを手配してくれと言われて、そもそもタクシーがないのですということになると、当然違う地域のホテルを予約されるわけですから、そういう意味では我々の事業者もいわゆる営業機会の逸失ということにもつながっています。

こういったものがたくさんあるのと、例えば今までであれば、地域のコミュニティーでおじいちゃんおばあちゃんが買い物に行きたいからといって近くの若者や御近所の方に一緒に乗せていってみたいなことなどで地域の交通というのが成り立っていた部分もありますけれども、最近はコミュニティーが縮小していることなどでなかなかそれも難しくなっております。これが有償でお互いに気兼ねなくお願いできるような形になれば、それはありがたいと思いますし、例えば私の旅館に対しても、勤務を終えた従業員などがお客様を有償で副業として送迎できるような環境があれば、彼らにとっての収入にもつながりますし、地域の雇用にとってもいい効果を及ぼすのではないかなと考えております。

下手な説明で申し訳ございません。以上でございます。

○林座長 永山様、ありがとうございました。

なお、本日、参考資料1として一般社団法人日本ホテル協会様からホテルのお客様の足

の確保について意見書を御提出いただいておりますので、御参照ください。

それでは、ここから大西市長、宮下知事、食団連高橋様、旅館協会永山様のただいまの御説明について、各委員から御質問があれば、お願いします。限られた時間のため、御質問、御回答ともに簡潔にお願いいたします。

なお、御質問、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、御回答につきましても、5分たちましたらベルでお知らせします。議題終了予定まで5分を切りましたら、大変恐縮ですが、御発言を打ち切らせていただく場合がございます。

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、落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

そうしましたら、私から食団連様と旅館協会様に御質問させていただきたいと思います。

食団連様に、まず現状の移動の不足について、いつまでには解消してもらわないと事業上特に大きい影響が出てくるかといった辺りだったり、これがどういう形で事業が成立しないとか、そういうところに影響してくるかどうかという辺りのお見立てをお伺いできればと思っております。

旅館協会様にも、今の御質問については同じ内容になりますが、そこを答えていただきたいのと、旅館協会様にはもう一点追加でございまして、インバウンドでこれが過去の最高値というところにもなってきたはございますが、東京であったり、一部交通機関の提供がかなりあるような状況を除くと、なかなかタクシーの利用なども難しい部分があるのではないかと思っております。こういう中でタクシーで来客されたり、もしくはタクシーで旅館から観光地に行かれるような外国人観光客の方はどの程度おられるか。また、外国人もそうですが、それ以外も含めてタクシー不足であったり、移動の足の不足によってどのくらい宿泊客数に影響があるかというところも教えていただければと思っております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御質問について、まず食団連様から御回答をお願いいたします。

○一般社団法人日本飲食団体連合会（高橋専務理事） ありがとうございます。

まず、地方のほうから少し御説明をさせていただきたいなと思います。本日は東京もあいにくの雨でございますけれども、地方では例えば週末の雨となると、タクシーがない、いわゆる交通手段がないので、夜の出控え、週末の飲食店で言うといわゆる稼ぎ時であるところが、どうしても公共交通機関以外のものに頼ってくるころでは非常に客足が鈍ってしまうという現状があります。ですので、スピード的にはいつまでかということ、できるだけ早急にというのが正直なところでございます。

あわせて、地方、例えば先ほどありました熊本、福岡、九州などは観光が特にインバウンドも含めて増えております。そんなところについては夜間だけではなく昼間の駅でもタ

タクシー待ちのない状況が続いておりますので、これはいつまでというところと年内などとそんな悠長なことを言っている場合ではないと思っております。特にインバウンドの方は、そういった形で交通手段が不便だということが広まってまいりますと再来訪につながらない可能性もあると思っております。特に今は口コミツールがたくさんある中で、飲食店にとってはお客さんが退店していただくまでのことも加味すると、やはりそこで帰るときのタクシーの待ち時間であるとか、来店するための時間が読めないということに関しては特に問題だなと思っております。これは首都圏の特に高級業態というのはほとんど予約制の飲食店になっています。予約制の飲食店については予約時間までに来店しないといわゆるキャンセル扱いになってしまうということも含めても、予約時間に間に合わせるために交通手段がないと、いわゆる移動がどうしようもないという現象が起こっておりますので、こちらについても首都圏、そして地方を問わずにライドシェアというものはできるだけスピード感を持って進めていただきたいなという次第でございます。

以上でございます。こんな感じでよろしいでしょうか。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、旅館協会様、落合委員からの質問が2点ございました。いつまでに解消していただきたいか、外国人観光客はどのくらいかなどの御質問についての回答をお願いいたします。

○一般社団法人日本旅館協会（永山政策委員長） ありがとうございます。

2番目の質問から先にお答えさせていただきます。特に今回、田舎の地方の宿泊施設という立場でお話をさせていただくと、いわゆる電車もバス路線もない地域において、二次交通がないところでインバウンドをタクシーなしで、車なしで呼ぶというのは致命的に難しいことだなと思っております。ですので、インバウンドの比率という御質問もございましたけれども、当然それは交通の便利さに比例するところでありまして、観光地であっても二次交通がしっかりしているところはインバウンドがかなり回復しておりますけれども、そうでないところにおきましては、まだまだ過去最高値と言いながらコロナ前に戻っていない地域も地方ではたくさんありますので、そういった意味ではかなり二次交通だけの責任にするわけではないですけれども、大きな差が出ているということは御理解をいただきたいと思っております。

また、タクシーについて、言語の問題であったり、あとは決済の問題であったりといったところでタクシーに乗るのが大変怖いとか不安だといった外国人の声というのは私のところにも多く届いておりますので、そういう意味では行き先も決まっていれば、いわゆるぼったくりの心配もない、言語が通じなくてもコミュニケーションが取れなくても確実に目的地に届けていただけるといったライドシェアがなぜ日本にないのかといった外国人の声もたくさん聞いております。

そういう意味で、地方にもこのインバウンドブームの恩恵を行き渡らせるためにも、ライドシェアの解禁というのは一日も早くお願いしたいというのが私の立場でございます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

続いて、御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

私からは、青森県知事と熊本市長に1点の質問、それから食団連高橋様に1点の質問がございます。

まず1点目につきまして、青森県知事と熊本市長にお伺いですが、以前、ワーキングでモビリティプラットフォーム協議会さんが一般市民を対象にしたアンケートの結果を披露してくださったのですが、そのときに地域の移動の足がないことで高齢の方々、特に80歳以上の方々が通院を控えられていたり、10代後半から20代前半の若いまだマイカーを持っていないような年齢の方々が移動が不便ということで引っ越してしまって人口流出につながっているという傾向が発表されました。そのような移動が不便なことによってただ困るというだけではなくて、副次的な影響というものが自治体内で見受けられるかについてお伺いできればと思います。

それから、高橋様に御質問なのですが、ガストロノミーツーリズムは本当に地方にとっては非常にチャンスなものであるなと思っておりまして、とてもおいしいお店がぼつんと一軒家のように僻地にあるのは非常に魅力的ですし、それによって今まで誰も外部の人が足を運んでくださらなかったところに足を運んで経済効果が生まれていくというサイクルが非常にあるなと思っております。やはりライドシェアがないところだとなかなかタクシーでは行っていただけないことから、自分で運転していくケースが多くてなかなか飲酒が伴わないというところ、ライドシェアが導入されることによって例えば飲酒までしていただけるようになって売上げ・利益ともに上がって経済効果が大きくなるという効果まで見込めるものでしょうか。

以上、よろしく申し上げます。

○林座長 それでは、まずは熊本市長様、青森県知事様、食団連様の順で御回答をお願いいたします。

○熊本県（大西市長） ありがとうございます。

今の御手洗委員からの御質問ですが、移動手段がないということで何が起きるかという、とにかく生活のために車が必要だというのが熊本や地方都市の現状なのですね。そう考えますと、結局無理して高齢者の皆さんも車に乗るということで、今、90代の方も運転されています。我々も止めるわけにはなかなかいかないのです。病院に行く手段が誰も連れていってくれない、乗せていってくれない、自分で生きていくためにはそれしかないのだという方々がいらっしゃるという現実が地方都市には相当あるということをぜひ御認識いただきたいと思います。

そうしますと、何が起きるかということと当然事故が起こりますし、そしてそれ以上に渋滞を引き起こす要因にもなってくるということで、実は今、プロのドライバーの方がしっか

りすぐニーズに合わせて乗ることができれば、そういう手段を皆さん取らないのだと思いますけれども、それができないことによる非常にマイナスな面がこれからもっともっと出てくると思います。その解決策としては我々としても基幹公共交通軸だけを充実させてもなかなかそれは解消しないので、それこそ二次交通という部分が非常に重要になってくる。

それから、人口流出ということに関しては、そこまでのことはまだ分析やデータを私は持ち合わせておりませんが、そういった移動手段が便利になることで若い人たちの交流といいますか、マイカーを持たない世代の人たちのそういった活性化というものにつながっていくのは間違いありませんから、そういう意味では若い人たちが地方都市に定住しやすくなるという意味でもこういう移動手段を確保するということは非常に重要だと思っています。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、青森県の宮下知事、お願いいたします。

○青森県（宮下知事） 同じような論点になってしまうのですが、移動の足がないことで通院が控えられているということは、そこまではちょっとよく分からないのですが、高齢ドライバーは危ないので私たちとしてずっと免許を返納してくださいと一方ではお願いをされていて、ただ、その出口がどうしてもなかったのですね。返納した後はどうするのだと言われると、もう移動がありませんという状況になってしまう。ただ、このライドシェアというものが始まって、頻繁に通院も含め、それから買い物も含めて、あるいは高齢者同士の交流も含めてこの移動が簡単にできるようになるということは、非常に免許返納、あるいはそういう意味では自動車社会の安全性の確保に大きく貢献できる取組につながるだろうと思います。

若者の人口流出というところでいくと、これもデータはないのですが、私が聞いている話だと、先般、保健大学の学生さんたちと交流していて、少し郊外にある学校なのですが、やはり自分たちが遊びに行くのがなかなか難しいというお話がありました。場所が地方だと集う場所や若いエネルギーを発散させる場所というのが限定されますので、そういったところに行く手段というのがなかなかないと、どうしても学校と寮の行ったり来たりだけで終わってしまう、そういう日常が本当につまらないというお話は伺っていますので、移動の活性化そのものは地域経済の活性化にもつながると思いますし、若者の定着までつながるかどうかわかりませんが、そういう観点も私はあるの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、食団連様、御回答をお願いします。

○一般社団法人日本飲食団体連合会（高橋専務理事） ありがとうございます。

先ほどの飲酒につながるかという観点から言いますと、そもそも僕たちの飲食店にお客様が来ていただく動機というのは、もちろんコミュニケーションや食事を楽しむという形

で、お客様の時間に合わせて僕たちはサービスを提供するというのがビジネスの基本だと思うのですが、いわゆるこの二次交通、タクシーがないいわゆるライドシェアの問題が解決されないと、移動手段ファーストで物事が決まってしまうという現象になっています。ですから、あまりピークタイムに重ならないように早めに食事をして、早めに済ませるという形で、僕たちが本来提供したいサービスに合わせてお客さんに来ていただくとか、お客さんの欲しいものに僕たちが提供サービスを合わせるといういわゆる単純なこと以外に、交通手段がどうかというのがお客さんの選択肢に入ってきているというのが今、非常に問題ではないかなと思います。特に先ほど僻地という話が出ましたけれども、ガストロノミーツーリズムはこれからすごくインバウンドでも期待ができるところだなと思っているのですが、それも例えば少し夜道を歩いてみるであるとか、様々なプラスアルファの要素のところも楽しむことができずに、本当に食事をして往復するというガストロノミー本来のものにつながらない可能性、これは夜だけではもちろんないのですが、そういった形のところを踏まえても、お客さんの選択肢を増やすためにも、今回のライドシェアというのは有効的だなと感じております。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

すみません、首長の皆様方の時間の制約もございますので、あとお一人だけの質問とさせていただきます。

では、川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員 御説明をいろいろありがとうございます。

熊本市長と青森県知事にお伺いしたいのですが、ますますの移動手段の確保が必須であるということはお二人のプレゼンテーション及び御手洗さんとのやり取りで十分よく分かりましたけれども、一方で今の制度の78条3号でいうと、どうしてもタクシー会社管理下でタクシーの台数と同数しかライドシェアの車両はつukれない等の制限があります。大都市ですと、そもそもタクシーの台数が多いので、その倍数ですとそれなりの台数が確保できるのかもしれないのですが、いわゆる中都市ですとそんなに台数が確保できない。そして、過疎地ですとそもそもタクシー会社がないので、78条2号のほうで行いますけれども、これはほぼNPO的にやるのがタクシーの料金との連動において課せられてしまっているという制度上の限界がどうしてもあるように思うのですが、お二人はそれを広げるべきだという御主張だったと思いますけれども、具体的にこういう78条2号・3号という制度がある中で、あとどのような制度を取り入れていけば、熊本市や青森県で十分な移動の手段を確保できるとお考えでしょうか。

冒頭、河野さんからも話があったように、そういった課題の論点をあぶり出した上で6月に我々は答申を作ることになるので、何か具体的なものがあれば、ぜひ教えていただければと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、まず熊本市長様、御回答をお願いします。

○熊本県（大西市長） 道路運送法78条2号・3号というのは、この改正をすることによってどのくらい先ほど言ったような課題が解決していくのかということなのです。ですので、我々は例えば安全確保のためにということでもかなりいろいろなことの論点はあると思うのですが、しかし、ある意味では当然安全確保というのは非常に重要なことで、タクシー事業者以外の新規事業者の参入ではこの安全確保が厳しいよという声は実際に地元のタクシー業界の皆さんからお聞きしている声の中でもあるのです。

ところが、本当に安全確保が困難であるのであれば、ほかに何か手段はないのかということなのですね。例えば私は昨年、国連の会議でマンハッタンに行ってきた、実はライドシェアにどんどん乗りまわりました。何の問題も実はなかったというのが私のインプレッションです。ですので、ファクトとして実際どうなのかというのが、海外で安全性が問われている事例としてどういうことがあって、それを避けるためにどういう規制や安全対策が必要なのかということの深掘りをぜひしていただきたい。我々地方都市としてはできればタクシー事業者の皆さんに頑張ってもらいたいと思っているのです。だって、タクシーが来ればこんな問題にならないのですから。来ないので、ここをどうするという話なので、そこはぜひ前向きな解決策を検討していただければと思っています。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、青森県知事、よろしくをお願いします。

○青森県（宮下知事） 道路運送法78条2号と3号というのはあくまでもタクシー事業の延長としての措置なのだとは捉えていて、今回、ライドシェアということを経験するときは、もちろんタクシーサイドの制度の延長という部分ももちろんあるのですけれども、バス事業的なもう少し中距離の移動ということも視野に入れる必要は私はあるのだろうと思っています。

今、現実にタクシーが来ない状況があるということは、この制度そのものに限界があって、第一に台数で管理するということの限界は私はあるのだと思います。台数と実際の交通能力というのが乖離していると思うのですよ。この台数があれば、これぐらいの地域で24時間365日大丈夫だということが実際はそうではなくなってしまっているわけですね。ですから、台数と交通能力の乖離ということについては、次のライドシェアの新法のほうではしっかりと地域の必要とされる交通能力がどういうものなのか、それに対してどういうアプローチをライドシェアですていくのかということを経験していき、これを制度化していくということが重要なのだと思っています。

大西市長がニューヨークのお話をされましたけれども、私もシンガポールによく出張に行っていた時期があるのですが、ライドシェアというのは当たり前のように便利に乗れるのです。そのときからずっと思っていて、それも本当に4～5年前からですけども、なぜ日本にこの制度はないのだろうなと思っていた部分があって、いよいよ私も自分の体

験として、12月28日に地元で市役所の職員のみなどと夜まで飲んでいたのですね。そしてタクシーを呼ぼうと思って、1時過ぎだったと思いますけれども、タクシーを呼んだら2時間待ちですと言われて、そんなものは待ってられないから市長と一緒に歩いて帰ったという経験もありますし、それぐらい本当に来ない。飲み屋は歩いて帰ればいいのですけれども、高齢者の皆さんは本当に病院に行けない、買い物も行けない、免許も返納できなくて危険な運転をしなくてはいけない、家族も不安だという状況はいち早く解決してほしいと思いますし、既存のタクシー事業者を守りながら、台数の管理だけではない、実際に地域に必要なとされる交通能力に着目した制度をぜひ実現してほしいなと思っています。

以上です。

○林座長 宮下知事様、ありがとうございました。

それでは、お時間となりましたので、これで第1の議題は終了させていただきたいと思えます。首長の皆様、事業者団体の皆様につきましてはありがとうございました。

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結果について、舟本審議官から5分ほどで御説明をお願いいたします。

○国土交通省（舟本審議官） よろしくをお願いいたします。国土交通省の舟本でございます。今日は局長が国会の関係で出席できませんので、代わりに私から御報告をさせていただきます。

事務局から宿題をいただいておりますので、それにつきまして資料を御用意しております。その内容を5分程度ということで御紹介させていただきます。

1枚めくってください。最初に、78条3号の自家用車活用事業でございますけれども、これの4地域の許可状況について週次で御報告を求められておりますので、この資料をつけさせていただいております。現在、東京、神奈川、愛知、京都というところで許可をしております。御覧いただいているとおりの許可数となっております。毎週数は増えてございます。例えば東京ですと全部で111の事業者に許可を出しておりますけれども、4月1日の週までに38事業者に申請をさせていただいております、これは私どもの通達の発出が3月29日だったということもございまして、それから準備をされた事業者もおられるということで、徐々に週を追うごとに事業者の申請とそれに対する許可数が増えてきているような状況にあるところでございます。ちなみに神奈川につきましては、既に許可したものが16ですけれども、もともと枠を配分しておるといいますか、3号事業に参画意向で実際に枠を配分している事業者さんが46社ということになってございます。愛知については35社、京都については24事業者ということで、準備が整った事業者さんから申請をいただいているような状況でございます。

1枚めくってください。次に、今は4地域の話でございましたけれども、引き続きアプリデータから不足車両数を算出して実施する地域につきましては、残り8つの地域がございます。こちらに書いております札幌、仙台、埼玉、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の8地域でございます。これらにつきましては鋭意作業してございまして、何とか今月中に公

表する予定でございます。もう今月は残されたところあと数日ほどでございますので、数日以内に公表する予定でございます。それ以降、タクシー事業者さんのほうから実施意向を御確認した上で、来月、早ければ5月中旬ぐらいからスタートできるのではないかと考えているところでございます。

次をお願いいたします。モニタリングの結果でございます。モニタリングの状況でございますけれども、この後に3枚データをつけさせていただいておりますので、後ほど御覧いただこうと思います。それから自家用車の稼働数、ドライバーの登録数も別紙をつけてございますので、後ほど御紹介させていただきます。

それから、無線配車に基づいて不足車両数の算出ということを一応概念上我々としては入れておりますけれども、現段階ではどうやってそのデータを取っていくかというところはまだ整理できておりませんので、これは引き続き検討させていただければと思います。

1 ページめくってください。まず、具体的なマッチング率でございます。左側が自家用車活用事業開始前ということで、今回の不足車両数を算定するに当たりまして使ったデータでございます。それから、自家用車活用事業開始後ということで、東京の場合は4月8日に開始しておりますので、4月8日以降のデータでございます。御覧いただきますとおり、もちろん単純に自家用車活用事業だけでこの数字の改善が起こっているということではないのですけれども、ドライバーの数がそもそも増えているでございますとか、タクシー事業者さんのほうでシフトの変更をしたりという様々な対策をされた上で、かつ、自家用車活用事業も導入してという形でこういう形になってございます。火曜日はちょっと赤が増えておりますけれども、御案内のとおり先週の火曜日はかなり風が吹いて雨が降ったという状況がございますので、非常に天候が悪いときには需要が増えるということもあって数値が悪化するということもございまして、こういう状況があるかと思っております。

次に行ってください。神奈川のデータです。神奈川につきましては順調に改善をしているということかと思っております。

次をお願いします。京都でございます。京都につきましては、まだまだ実は実際に参加をされている事業者さんがまだ少なく、台数も出ていないということもございまして。それから、特徴的なのは月曜日の夕刻が自家用車活用事業開始前よりも悪化しているということがありますが、こちら京都は月曜日は一日非常に天候が悪かったということがあられるようでして、このような数字になっているということのようでございます。京都につきましてはまだこれからという状況かと思っております。

マッチングについては以上でございます。

次をお願いします。先日、マッチング率の求め方につきまして簡単に申し上げましたが、この間、下に書いてございますセッション数でやっているのか、リクエスト数でやっているのかというお話がございました。こちらについては結論から申し上げますとセッション数でやっているということでございます。セッション数で行っている理由につきましては、下のほうに書いてございますとおり、リクエストベースでカウントいたしますと、配車の

希望1に対して長くゆっくり待っておられるユーザーや何度も何度も押される方など、様々な方がございまして、実際の必要な車1に対して、リクエストベースにすると人によって数が変わってくるということで、実際に必要な車の台数が違う方向で影響を受けてしまう。端的に言うと、必要な車は1台なのですけれども、5回リクエストをすると5台必要だというデータになってしまうものですから、これはこれでまた別の問題を生じるということで、今回はアプリ事業者さんとも御議論をさせていただきまして、今回はセッションベースで算出をさせていただいているということでございます。

次をお願いします。自家用車活用事業の状況でございます。ドライバー数は御覧いただいているとおりの状況でございます。先ほど申しましたようにまだまだ許可を受けている事業者さんも徐々に増えてきているという状況ですので、ドライバーさんも徐々に増えてきているような状況でございます。一番右を御覧いただきますと、1台1時間当たりの運行回数ということで、特にこれはピーク時のタクシーが不足する時間帯に自家用車活用をやっていただいておりますので、平均的なタクシーの1時間1回当たりの運行回数に比べて多い数字になっているという状況でございます。

次をお願いします。先ほどの12地域については地域指定という形でさせていただいておりますけれども、その他の地域につきましては、タクシー事業者さんからの実施意向、自治体さんからの実施意向ということで、意向がある場合には全国どこでもこの事業に取り組んでいただけるということを河野大臣の御指示の下で整理をさせていただいているところでございます。それらにつきまして、現時点で私どものほうに実施意向を御表明いただいている地域については、まずタクシー事業者さんのほうからの実施意向の表明地域がここに書いてある13地域、それから自治体さんのほうからお申出があったところは軽井沢町の1地域ということになってございます。今後、この数は増えてくるのではないかなと思っております。軽井沢町さんにつきましては、昨年夏に大変タクシー不足があったということもありまして、町とタクシー業界さんで連携をして自家用車活用事業に取り組むということ、また、ほかの地域からの応援等々も併せて取り組んでいかれるというお話を聞いてございます。

それから、今日もいろいろ御議論がありましたけれども、各地域でのタクシー待ちの状況が、例えば東京駅の八重洲口ですとカメラをつけて常時モニタリングをしているという状況もございまして、例えば大阪ですとタクシーセンターのほうで主要なタクシー待ちのポイントのタクシーの待機車両数とか、それから待っていらっしゃる人のモニタリングをしているというケースがございまして。我々としても全国の主要な箇所ですとそういうことができなにかというのを、私どもの出先である運輸局や都道府県さん、タクシー業界さんとも調整をしながらどういうことができるかというのは引き続き検討させていただきたいと思っております。

長くなりましたが、私からは以上でございます。

○林座長 舟本審議官、ありがとうございました。

うに天候等の非常に細かい対応に柔軟に適用できないやり方になっているのではないかと
いうことで、こちらについての見解をお伺いしたいということです。

3つ目の質問ですけれども、安全・安心に関してですが、現行数千回のライドシェアの
実行ができてきている中で、トラブルであったり事故というものが報告されているでしょ
うかというところで、数千回の中で皆さんが心配していた部分のモニタリング状況につい
て教えていただければと思います。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、落合委員、國峯委員、堀委員まで質問を伺って終わりにしたいと思います。お願
いします。

○落合委員 ありがとうございます。

説明資料の中で、8ページのほうで今回の実施状況について、4月8日から21日で
4,710回というのが東京のほうでお示しいただいております、恐らくマッチング率の改
善というのもこの4,710回のうち対応する期間の運行が増えたことによって改善した可能
性があるということでお出しいただいているのではないかと思います。

一方で、国交省のほうで出されている国土交通月例経済というものを拝見いたしますと、
これは別に4月のものというよりは月ごとに輸送人員が出されているように思いますが、
東京地域については月ごとに1800万から2000万強ぐらいの数字が総輸送人員として出さ
れておまして、その中で4,000数百回というのはごく小さい数字のように思われまして、
それでどの程度本当にこの数字の変化に影響があったのかというのがちょっと分からない
ところがございます、これは定義の読み方などを私が分かっていないだけなのかもしれ
ませんが、この辺りは実際どう捉えればいいのか、この辺を教えていただければと思いま
す。

以上です。

○林座長 では、國峯委員、お願いします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

芦澤先生の質問とほとんど重複しているのですけれども、今回のマッチング率を拝見す
ると、非常に天候の関係が強く影響しているということだと理解をしたのですけれども、
3号の制度で例えば前日の天気予報に基づいて翌日何時から何時まで枠を空けるなどとい
う制度というのは3号では検討の余地があるのかどうかというのを国交省さんにお伺い
できればと思いました。

○林座長 では、堀委員、お願いします。

○堀委員 御説明ありがとうございます。

国交省様の資料の8ページなのですけれども、自家用車活用事業の実施状況について、
稼働台数をお示しいただいていると思います。しかし、これは4月8日から4月21日ま
での累計ということになりますので、約2週間の延べ数と理解しました。これに対して、

もともと国交省様のほうで不足車両数というものをお示しいただいていると思いますけれども、例えば月曜日から金曜日までは7時から10時台が1,780台と記載されております。これとの比較で想定されている車両数に達しているのかどうか、どの程度乖離があるのかということについて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、国交省様、ただいま6人の委員から質問をいただきました。順不同でも結構ですので、御回答をお願いします。

○国土交通省（舟本審議官） ありがとうございます。場合によっては順不同になるかもしれませんがということで順次お答えいたします。

まず、御手洗さんと間下さんからいただきました、リクエストベースのものももうちょっとしっかり把握していったほうがいいのではないかとということであったかと思います。おっしゃるとおりの部分もあるかと思います。優先順位的にはまずは量的な部分をしっかり供給していくということを先にやっておりますので、この先、おっしゃるとおりリクエストベースといいますか、個別の事情についてもどこまでできるのかというのは検討させていただきたいと思います。

ただ、一つのセッションでどのように時間を区切るかとか、リクエストをどこで切るかなどはいろいろ会社によって違うような状況があると聞いておりますので、その辺の状況も踏まえながら、間下さんのおっしゃるように御不満の状況についても実は人によってタクシーを待てる許容時間というのは大分違うものですから、そこはどう把握するかということも検討していきたいと思っております。

それから、芦澤委員からございましたけれども、天候の関係です。あと、國峯さんからあったかと思いますが、天候への対応というのは前回も議論になったかと思いますが、これはどういう形でできるのか、もちろん今の3号の枠の考え方の中である程度予測のつくものについて何らか対応していくということはあるのだと思っておりますけれども、それを具体的な手法としてどうやることができるのかということまでまだ我々の検討が追いついていないので、もし何か委員の方々によいアイデア等々があれば、また教えていただければなと思っております。

それから、芦澤先生の中で安全・安心のトラブルがないかという話だったのですけれども、今のところ、私どもの聞いている限りはいわゆる保険等々が対応するような事故は起こっていないと聞いてございます。一部道が分からない人がいたという方はいらっしゃる聞いておりますけれども、安全・安心の観点から問題があるような事象というのは生じてはいないということでございます。

それから、落合委員からございましたけれども、8ページの運行回数というのが実際のマッチング率の改善にどれぐらい影響しているのかというところの御質問だったかと思っております。先生のおっしゃるとおり、まだ現時点では我々としても定量的な分析はできてござ

いません。確かに輸送人員が総数からすると少ないのではないかというお話なのですけれども、これは足りない時間帯に供給をさせていただきますので、とある対応されている会社さんのお話によりますと、多くはないかもしれないけれども数%ぐらいの改善になっている可能性はあるのではないかという話もございました。これからも分析はしていきたいと思えます。

ただ、先ほど申しましたように、このマッチングの改善は自家用車活用事業だけでやるという性格のものではないと思っておりますので、要素分析はしたいと思えますけれども、様々な政策でもって改善はしていきたいと思っております。

それから、最後に堀委員からお話があった、稼働台数は延べなので、実際どれぐらい稼働しているのかという点でございます。例えば先ほど委員が言われた1,780台ということでございますけれども、まず現段階で、私どもで各社さんの許可を出す総数というのは、3月末の段階では半分をお配りするということになっておりますので、1,780台という数字に対しては890台というのが最大ということになってございます。それに対しまして、今、最大で走っていたケースで私どもが聞いているのは約100台弱、1割ぐらいが一番多いときに稼働しているという状況でございます。これは時間帯等々によってまだまだばらつきがあって、まず定量的な評価はできませんし、また、先ほど申しましたように、私どもが通達を出したのが3月末ということもありまして、通達が正式に出てから準備をされておられる会社というのもこれからどんどん出てくるということもございますので、まだまだ少ないのではないかというお話はそのとおりだと思うのですけれども、これからその数字については改善していくものだと思っております。

それから、芦澤先生からあった、1ページにある数字で台数ベースのものが出せるかということなのですけれども、ちょっとお待ちください。

○芦澤委員 すみません、私の質問の仕方が悪くて、台数ベースを教えてくださいということよりも、申請ができないという会社さんがどの程度あるのかのモニタリングが必要ではないかということです。

○国土交通省（舟本審議官） すみません、そういう意味では、今まで申し上げており、3月29日に私どもから通達を出したばかりなので、具体的に申請できないというよりは、各事業者さんの準備において自分たちの中でドライバーさんとの契約書をどういうものにするかであるかとか、例えば車両をどう整備していくかとか、自社の中でのマニュアル整備というものに時間がかかっていると認識をさせていただきますので、何か障害になって我々の制度を変えないと申請ができないという話は少なくとも今のところ聞いてはいないという状況でございます。したがって、時間がある程度たっていけば徐々に申請は増えていくと現時点では理解をさせていただきます。

一通りお答えしたのではないかと思います、よろしくお願ひします。

○林座長 ありがとうございます。

議論は尽きませんが、お時間の関係がありますので、議題1はここまでといたします。

議題1に御参加くださいました首長の皆様、団体の皆様、お忙しい中、御協力を誠にありがとうございました。

次に、議題2「自家用車活用事業について」、議論したいと思います。御発表につきましては、5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。

まず、日本交通株式会社取締役の川鍋一郎様から5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○日本交通株式会社（川鍋取締役） こんにちは、川鍋でございます。日本交通でございます。東京の一事業者として、まずは何とか4月8日に日本型ライドシェア、我々は通称NRSと呼んでおりますが、出発することができました。皆様、本当にありがとうございました。

今まで議論もあったとおり、まだまだ少ないというのはおっしゃるとおりです。ただ、これも舟本審議官から御説明があったとおり、皆様に御議論いただいて、通達が出たのが3月29日で、出発したのが8日で、その間が5営業日、最終的に運輸支局から許可の放出をいただいたのが金曜日ということで、これは物理的に最速でやっております。

また、法的根拠の通達というのが出ないと、ドライバー募集という広告を大手のいわゆる募集媒体が受け付けてくれないのですね。ハローワークもそうなのです。要するにコンプライアンス上法的根拠がないと載せられないということで、したがって、これからどんどん募集も本格化し、事業者も増えていくという段階になっております。したがって、私が今日申し上げたいのは、とにかく時間がなくて、我々もアジャイルでリスクを取ってとにかくやってみるということで何とかスタートしております。やはり人を育てなくてはなりません。これで6月に白黒出すのはあまりに拙速過ぎる。我々がせっかくやっているのに証明する期間が短過ぎるというのが一タクシー事業者としての私の思いでございます。

これは日本交通一社の話ですけれども、政策の効果は既に出始めていると思っております。これは何かというと、こちらを見てください。月曜日、朝の7時から10時に日本交通に割り当てられた稼働枠というのが243台あります。そのうち、先週動いたのが50台から70台ぐらいの間で、ざっくりとアベレージ60台ぐらいと書かせていただきました。金曜日は夕方もやります。これは土曜日になっていますが、金曜日の夜中、正確には土曜日の早朝の枠ということで、枠が全部で1,976枠あります。これに対して、先週はスタート2週目で400枠動いておりますので、今のところ日本交通として与えられた枠の2割ぐらいの稼働率ということで、おっしゃるとおり低いですが、これは第1週に比べればもう1.4倍ぐらいになっていまして、これからどんどんドライバーが増えてまいりますので、あくまでこれはまだ2週目のカットということで、これからどんどん増えます。

また、この1週間でさえも400台が動いているということは、一台当たり一稼働で4時間。大体4時間で平均6組をお乗せすることができますので、2,400組のこれがなければタクシーに乗れなかったという方を日本交通の日本型ライドシェアだけで送迎できている

ことは事実でございます。

また、ドライバーさんにとっても平均の売上げが税抜きで約3,500円。これを歩合制とか、もちろん最低賃金もありますけれども、換算すると大体2,100円を1時間でお渡しできております。燃費にもよりますけれども、大体アベレージを取ると400円ぐらいのガソリン代等の経費がかかるという計算ですから、手取りで1,700円ぐらいのものを新しい隙間時間で稼ぐチャンスというのを創出できているということは事実でありますので、この方向でどんどん増やしてまいりたいと思っております。

実際に現場でどうやっているのかというと、その方々はいろいろな車で営業所にまず来ていただきます。そうすると、車は早速ジャッキアップします。そして、全部四輪を外してブレーキパッドの厚さやタイヤの溝等を測って、車自体の健康診断を全部やります。ボンネットも開けてエンジンオイルや冷却水などの車内の整理整頓、それからぶつかったときの発煙筒、そして三角掲示板等、あらゆるところをしっかりと検査します。これを3か月ごとにやります。これがタクシーの基準になっています。それから、会社が貸与して通信型のドライブレコーダーというのをに入れて、さらに日本型ライドシェアという表示盤つけます。

そして、今度は人のほうです。いろいろいらっしゃるのですが、100人面接するとざっくり4割ぐらいが残念ながら不合格ということになります。ここにあるとおり、まず事故を起こさないかということをももちろん全力で考えていますので、健康状況をこういう健康診断自己申告書というのに書いていただいて、その後、健康診断に実際行っていただきます。例えばここにあるように抗てんかん薬というのは職業ドライバーとしては難しい。さらに重度の糖尿病というのは低血圧ですと意識が飛ぶ可能性があります。それから、コロナの後遺症があまりにひどいというケースもございました。また、接客面でどうしても服装や立ち居振る舞いからしてちょっと厳しいという方もいらっしゃいましたし、中にはダッシュボードにいろいろな大きな置き物みたいなものがあって、これを取り外せないかと言ったらそれはお守りなので取り外せないというケースもございました。いろいろなケースがございますけれども、しっかり安全に接客ができるかという観点から人選をしております。

それらの方々にしっかりと5時間のeラーニングを受けていただいて、テストでちゃんと理解度も図ります。その後、NASVAというところが錦糸町にあるのですが、そこに行っていていただいて今度は2時間。これはプロのタクシー、トラック、バスドライバーが受ける動体視力などの運転の特性をシミュレーター等でやる機関でございます。それから最後に3時間。合計10時間ですから、5時間がeラーニング、2時間先ほどの事故対策機構、最後の3時間は営業所に来ていただいてみっちりeラーニングの復習、吐かれたりした場合のイレギュラー対応、それから実際に運転しての同乗指導。この辺りはプロのタクシーの知見を生かしてみっちりと学んでいただきます。これで晴れて乗れるということになります。

今、ベースの需要としてフルタイムのタクシードライバーがおります。そしてベースの需要をカバーしております。それに対して今回、ピーク需要がどうしてもカバーできないのではないかということで、ピーク事業のところをこの日本型ライドシェアのパートタイムの方に出させていただく。したがって、お客様にとってはこれは当然移動の足ということでの確保ができる。そして、ドライバーにとっても、ただ単にいつでも働けばいいというよりは、これはかなり時間が限られていますけれども、出た時間に対しての実入りは悪くないということで、出る時間は限られるけれども、出たらちゃんと稼げるということが既に実現できていると思います。そして、タクシーの正社員のせっかく上がった賃金もしっかりと確保できるということで、労働の分配、それからお客様のニーズ、そして会社にとっても新しい方法ということで、これは三方よしを実現していて、海外でライドシェアが生まれ、それが日本の状況に合わせて進化したという形に私は捉えておりますので、非常に日本の状況を取り入れた新しいものができたのではないかと自負しております。

ちょっと蛇足ではありますが、皆さんタクシー会社では駄目だという話で、それはタクシー会社が本当にまだまだ努力不足なことも認めます。しかし、タクシー会社が既得権益と言われると、ちょっと私は違和感を覚えておまして、なぜなら一番もうかるはずの東京でも半分が赤字です。そして利益率が出たとしても1%ぐらいですので、既得権益を守ってウハウハ言っているとされるとちょっと違うのです。

ただ、なぜ我々がタクシーにこだわっているかということ、義務感なのですね。3代続いた事業を潰せない。それから、乗務員さんたちの雇用をしっかり守っておりますので、こうした義務感、責任感で何とかやっている。だから、地方に行けば行くほどもうかりませんので、それを潰してしまうと困ってしまうというのが地方自治体の首長さんが感じられていることだと思います。

最後に、さらに蛇足ですが、また最近、私はアメリカに行って、商用の自動運転というのももうどんどん広がっております。これはもちろん事故が起きたりまだまだなのですが、これはあと3年ぐらいで日本に来ることも、これまた新しい事実として各社が進めておりますので、決してライドシェアから逃げるつもりはありません。しかし、その次の波も来ているということはぜひ先進的な皆様にお伝えして、私からのプレゼンとさせていただきます。

ありがとうございました。

○林座長 川鍋様ありがとうございました。

ちなみに私どもが既得権益と言ったことはございませんので、御承知おきください。

続きまして、ロイヤルリムジン株式会社顧問の堀江一生様から5分ほどで御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○ロイヤルリムジン株式会社（堀江顧問） 御紹介にあずかりました、ロイヤルリムジン株式会社の堀江と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

私どもでは、自家用車活用事業に実際に携わっている身として、出発したライドシェア

の現在地と問題点ということでお話をさせていただければと思います。始まったばかりの制度ということで、この制度をより高められるような提案になればと思います。少々ネガティブな発言があるかもしれませんが、前向きネガティブと捉えていただければと思います。

最初に、そもそもタクシーの台数規制等々がある中でタクシー不足と言われていて、自由化により解決できるものも並行してあるのではないかと、ところが別の議論として今後立ってくればいいのかと考えています。昔、バブルの頃に時限的に認可されたブルーラインタクシーという認可もありましたので、そういったものをブラッシュアップした制度というのも一つの解決の要因になるのではないかなと思っています。

問題点という形で、今の許可の申請、許可の内容、それから車両の安全性と雇用契約について御説明をしたいと思います。

そのうちの許可申請については、本事業の許可申請において、申請開始から数日後に許可がされて、これは今の川鍋さんの話もありましたとおり、本当に数日で許可が下りました。これは大変喜ばしいし、ありがたいことだと思っています。ただ、うちのグループでは4社が申請を出して、契約形態が8番目の項目にあったのですが、これを雇用で申請した2社は許可されました。一方で、業務委託という形の契約形態で申請したところは現時点でも審査中ということで追加書類を求められていて、審査していただいているとは思いますが、結果、許可がまだされていないという状況でございます。

それから、車両数については意向調査を行っていき、各社に按分して割り当てられたわけですが、これは定期的に見直すという前提があれば、許可車両数にももう少し幅があってもよかったのではないかなというところを思っています。

また、タクシーの枠でその他ハイヤーに転換しているうちの事業者もあるのですが、これが同じ車両枠としてこの按分の中に取り入れられなかったのはなぜかという疑問が残っています。

それから、認可車両数の取りまとめ運行についてということで、例えば資本の同じ法人であれば、それぞれ出された認可を基に1か所でやったほうが効率がいいわけなので、その分を取りまとめもらうようなことも将来考えていただけないかなと。総許可台数の範囲内で集約できるような制度がさらに進んでいくことによって、こういうことを制度として許可していただけないかなというところが思いとしてあります。

続きまして、事前調査結果と運行エリアの乖離というところは、事前のマッチング率の部分で国のほうで調査していただいた中では、不足している時間帯と、それから東京都内と言うと地域という検証がなされたかと思うのですが、ただ、現状の許可の内容では曜日と時間帯が許可になっていて、ただし、不足している地域に車を差し向けるというのはなかなか難しいのですけれども、こういったところがされないことによって実際にマッチング率の大幅な改善に結びつくのかという疑問がありました。先ほどのところではマッチング率が解消していますよというデータもあったので、そこはそれが正しいのかもしれない

れないのですけれども、地域の限定がないことが供給不足地域の解消に至らない可能性があるかもしれない。タクシーと競合してより需要のあるところに行ってしまうようなところも可能性としてあるのかなと思っています。

続きまして、車両の安全性という観点から整備に関するところで申し上げますと、タクシー同等の検査項目数と3か月ごとの中間検査というのを求められています。現在、運行できる時間が平日だと4時間という時間なわけですがけれども、これに対して本当にその点検項目が安全を担保する上で必要かと言われると、それは毎日でもしっかり点検したほうがいいわけですがけれども、もう少し規制が緩くていいのかなというところで、例えばレンタカー等で法定点検というのは6か月に1回と12か月ごとの車検となっていますけれども、レンタカーを使ってこれができるかというのと、今の制度上だとそこが難しいので、ライドシェアという観点からするとここは大きな問題点になっているかなと思います。

それから、加入する自動車保険については、やっと商品が整ってきます。ただ、さらにこの事業に沿った商品開発を保険会社にはお願いしたいと考えております

続いて、契約内容についてですがけれども、業務委託と雇用との境界線というところがあって、これは冒頭でも申し上げたとおり、許可が下りていない部分というところ、雇用契約と業務委託の場合、例えば保険営業員の契約形態を見ると、管理監督の会社があって、さらに労働基準法も適用されるという観点からすると、業務委託の契約でも別にそれが理由で拒まれるというところはないのではないかとということと、雇用に限って言うと、社会保険加入の要件の週20時間以上になったときにこれができなくなってしまうというところがあって、これは幅広く採用していこうという流れの中ではちょっと苦しい制度というか、ルールになっているかなというところと、業務委託のほうは追加で書類を提出させていただいたので、しっかりと許可がされることを願っております。

それから、採用、契約に関する安全性というところで、これは雇用か請負かにかかわらず、採用基準はタクシー、ハイヤーと同様に事故や犯罪歴等で、これはしっかりと会社によってチェックをしていますので、このチェック運用は適正にできていると考えております。

それから、契約内容です。先ほどとちょっと重複するかもしれませんが、自家用有償輸送、貨物の有償輸送においては業務委託契約がメインなのですが、実際に今の自家用車活用事業で雇用契約でない安全面で疑義が生じるという話があるやに聞きます。労働基準法では改善基準告知を熟知しているタクシー事業者が管理するというふうになっているので、今の制度の中で言うと、契約形態にかかわらず許可がされるべきではないかと考えております。雇用にこだわると労働選択の機会を狭めて、既に応募や採用に至らないケースが発生していたり、業務委託が許可されれば応募しますという方も実際にいらっしゃるという事実があります。

私のほうではこれで以上です。よろしくお願いたします。

○林座長 堀江様、ありがとうございました。

お待たせいたしました。続きまして、MK西日本グループ代表取締役の青木義明様から5分ほどで御説明をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

○MK西日本グループ（青木代表取締役） よろしくをお願いいたします。このような機会をいただきまして誠にありがとうございます。

私どもは札幌から福岡まで展開しております、MKタクシーでございます。東京にもございます。私の父は規制緩和推進ということで、40年ぐらい前から料金を安くしたり、タクシーの自由化ということで運動をしておりました。そういった中でタクシーも本当にある程度規制が緩和されましたけれども、また今、規制強化の方向になっています。そんな中で、今回、ライドシェアということでございます。私ども京都MKではライドシェアに参加をさせていただいております、私の担当が大阪・神戸・福岡ということでございますので、そちらも前向きに考えてやっていきたいなと思っております。

資料の2ページ目をお願いします。大前提として利用者、国民の皆様が安心・安全・快適に目的地に行けることが最優先でございます、これはライドシェアでもタクシーであってもどちらでもいいという考え方なのですね。ですから、貨物のように物を運ぶのではなくて命を運んでいる。そもそもこの地域産業活性化ワーキング・グループは私も何回か見させていただいていましたけれども、去年の始まった頃は軽い感じ。しかし、おかげさまでこれはタクシー会社を中心としてやっていくということで、ここの部分はよかったのではないかなと思います。

そして、海外でなぜライドシェアがはやっているのか。これは川鍋会長もおっしゃっていたと思うのですが、アメリカ、東南アジア、ヨーロッパでもタクシーの質が悪過ぎるのです。そして、ライドシェアというのは会話もしなくていいのです。私どもが京都で今やっているものでも会話をしなくていいので、私どもはUberさんと提携して、京都で御利用いただいている95%が海外のお客様です。そうしたら、もうサービスがないのです。ルートが決まっていますので、そして料金も頂けませんから、それでサービスがいいという感じなのですが、日本のタクシーはサービスがいいのです。ホスピタリティー。そういうところも前提としてはあると思うのです。

では、次のページをお願いします。時間がないのでちゃちゃっと行きますけれども、この中で法人タクシーと現在のライドシェアの違いというのが営業形態で、流し、乗り場、無線、アプリ。そして、現在のライドシェアはアプリ限定。ここは非常に問題だと思っております。例えば八重洲口でお客様がいっぱい並んでいらっしゃる。そこにたまたまライドシェアの車が来たら、乗ってもらったらいいのではないですかということなのですね。だから、ライドシェアはライドシェア、タクシーはタクシーと別で議論しているのが私はおかしいと思う。だから、ライドシェアは別に反対ではないです。造語をつくったらライドタクシーという発想でいかないと駄目かなと思っております。

そんな中で運賃規制もタクシーと同様の運賃規制ということになっているのですけれども、実は現在は割引などもありしている。それでお客様を取り込んでいるということな

どもございます。

運賃の決まり方は運賃メーターで、今後議論すべき点は、タクシーも事前確定に全体的に持っていくかどうか。これはソフトメーターなどの規制緩和がまた別に必要だと思います。

次のページをお願いします。コールセンターの窓口あり・なし。現在のライドシェアは原則ない。これは一般的な海外ですね。だから、電話はいろいろなトラブルやクレームなどが発生した場合、窓口としては絶対重要だと思います。

運転者登録制度については、大体1年以上の方だったら事業者が面接をして雇用契約でやっていっているということなのですけれども、私はここはちゃんと登録をする必要があると思います。海外では登録制度の例もございます。

次のページ、運送引受義務も問題ですね。いわゆる乗車拒否になる可能性がある。これはアプリで呼んだから乗車拒否にならないといっても、法的な規定は全くないですね。だから、こんなことはないと思うのですけれども、多様性の時代で民族がどうだから乗せるのは嫌だとか、そんなことがあったら絶対駄目でしょうという話。

それから、危険ドライバーの排除。ここも先ほどの登録のところと関連するのですが、やはり登録をして対応していくべき。

それから、二種免許、一種免許。だから、これはタクシーの二種免許の必要性も議論すべきである。

それから、社会保険は20時間以外はなしとなっておりますけれども、これもいかがかなど。

次のページをお願いします。それから、先ほど川鍋会長がおっしゃっていましたが、教育は絶対必要なのです。もちろん面接して採用するのですけれども、その人が本当に運転が上手いかどうかというのは分かりません。ですから、私どもの場合は1週間以上添乗教育といたしまして、先輩ドライバーが横に乗って教えるといった教育をして、できる者はライドシェア運転登録者として認定をしてライドシェアドライバーにしていくということが必要。そして、一番下の定期指導も非常に重要だと思います。

それから、次のページ、今度はイコールフットィングという考え方で、タクシーは営業所に来て乗らないといけないのか、なぜなのですかと。タクシーのドライバーでも優秀な人はいっぱいいます。これは営業車で家に乗って帰って家からそのまま営業したらいいではないですか。それが4番につながるSDGsになるのです。笑い話ですよ。タクシーのプロドライバーが会社に1時間かけて車で通勤して、それで営業して帰ってきて、また1時間かけて帰る。こんなばかげたことをやっていていいのかと。だから、このライドシェアはいいことです。ライドシェアのことがあったので、逆に一般のタクシーのドライバー、どちらかという私の考え方はライドタクシーですが、自家用車で普通に営業できてイコールフットィングでやっていくべきだと考えています。

次のページです。どんどん行きますけれども、車両管理もめちゃめちゃ重要です。これ

はタクシー会社が今やっているのも問題ないでしょう。

次のページ、営業形態。ここを僕は一番言いたいのですね。先ほど申し上げたように、雨が降っていて手を挙げて止めたいなと思っていたら、ライドシェアの車だから乗れない。こんな話はおかしくないですか。同じような料金なのに。八重洲口、丸の内の乗り場で人が並んでいるのに、そこにライドシェアが行ったら乗れないというのはおかしいでしょう。こんな垣根はなくすべきです。

そして、3番目の乗車拒否は絶対認めたら駄目です。

それから次のページ、運賃については国交省さんの公定幅運賃がいいと思います。一言言いますと、ダイナミックプライシングは航空機やホテルなどにはありますけれども、情報の非対称性という観点からも、ダイナミックプライシングなどはあまりよくない。

次のページはタクシー会社なので問題なし。

その次のページ、行政、国土交通省さんには御足労をおかけしますが、車と人の管理登録は徹底してやっていかないとはいけません。

次のページ、労務管理も自由にやったら昨日寝ていないような人がそのまま営業に出て居眠り運転で事故。あり得ないです。そして、2番目はシフトの大幅な自由化、デジタル技術を活用した時間管理。

次のページ、私の考えるライドシェアはウィン・ウィン・ウィン、ドライバーもハッピー、乗客もお客様の事業者も社会もハッピーです。

次のページ、今後の課題。地域ごとのタクシー事業に応じた議論が必要。そのとおりです。先ほど熊本市様、それから青森県様の話がございましたけれども、確かに地域はなかなか厳しい状況。ただし、大阪・神戸などは今、そんな問題になっていないのです。大坂知事は万博で云々ということで、これはこれで別の体制で議論して考えていかないとはいけません。

3番目、ライドシェア急増で所得減の可能性。要はビジネスはやはり需要・供給なのでですね。供給がいっぱい増えたらそれでいいのですけれども、そうなるとうどうなるかという、待遇が悪くなるのです。売上げ・利益が下がり、ドライバーの収入も下がります。

4番目も大事です。共同配車しないとイケない。今、Uber、DiDi、S.RIDE、GOとばらばらでやっています。ワンストップでいかないとイケない。これが今後の課題だと思います。

次のページ、最後にタクシー事業者としてはっきり物を申し上げます。これがタクシー労働者の賃金なのです。東京を見てください。全産業労働者を超えたのです。大阪も去年と比べると大幅に縮まっています。全国でもそうです。それから、運転者数、労働時間もそんなに変わりはありません。東京がちょっと多いようになっています。

次のページ、ラストです。この1年間の推移で東京は2,359人増えているのです。2,300人いると、一日に800人ぐらいが営業に出ているというイメージです。大阪も1,000人増えているのです。全国はちょっとしか増えていません。これは先ほど来の地域格差が

あります。

ということで、何が言いたいのか。なぜ増えているのか。待遇がいいからです。年収600万をこんにちはと言ってもらえるのです。東京でタクシーに乗りました。先日もG0で日本交通さんに乗らせていただきました。そのドライバーは60歳前後の方でしたけれども、月100万から120まで上がりますと言っていました。タクシー労働者を皆さんはどう考えておられるのですか。何か下の仕事ですか。命を預かっている仕事なのです。宇宙より重い命。航空機のパイロット様やCAさんと一緒なのです。だから、適正な高い賃金、そして待遇である賃金が高くないと絶対駄目です。私どももおかげさまで一応いろいろな努力をして、平均年収は600万、700万という形、関西でもそういう形にもなってきました。そこで競争をして、賃金を下げることが目的なのかなという気もして、命をお供するというのをちょっと考えていただきたい。

以上でございます。長くなりまして申し訳ございません。

○林座長 青木様、ありがとうございました。

それでは、これより議題2について質疑応答に移ります。御質問、御回答とも簡潔にお願いします。御質問、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、御回答につきましても、5分たちましたらベルでお知らせします。議題終了予定5分を切りましたら、大変恐縮ですが御発言を打ち切らせていただく場合がございます。

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。本日は御登壇くださっている皆様の御都合で時間の制約がございますので、まとめて質問を伺って御回答を順次いただくようにしたいと思います。

それでは、川邊委員、お願いします。

○川邊委員 3社の代表の皆さん、御証言ありがとうございました。大変よく状況が分かりました。

各社に質問させていただきたいのですが、まず日本交通さんに関しましては、直前の募集にもかかわらずたくさんの方の応募があったというのは、この78条3号制度がうまくいく上でとても重要なことというふうに聞いておりました。それで、応募した人の属性について伺いたいのですが、いわゆる会社勤めしていて副業でやりたいと言っていらっしゃる方がどれぐらい割合としてあったかということと、その際に不採用にしたり辞退したりなど、いろいろあったのだと思いますけれども、そのときには理由にどのようなものがあったのかというのが分かる範囲内で教えていただければと思います。いわゆる副業人材の活用がどの程度できそうかという質問です。

ロイヤルリズムジンさんに関しましては、最初は業務委託で78条3号を申請したところ駄目だったので、雇用形態にして78条3号事業をやられようとしているという理解ですが、実際にその変更をしたことによって、当初採用予定であった応募人数がどれぐらい不足してしまっているのかなというのをぜひ伺わせていただければと思います。

最後にMKさん、熱いプレゼンをありがとうございました。最後の特に命を預かっているというところに関しては私も非常に胸に響きましたので、いろいろ考えていきたいと思えますけれども、途中で営業形態のところ、一番おっしゃりたいと言っていたところですが、タクシーとライドシェアの垣根をなくすというのは非常に本質的な御指摘なのだとして理解しておりますけれども、その垣根をなくす際の法体系というのはどのようにお考えなのか。いわゆる道路運送法の中での法改正なのか、それともいわゆるライドシェア新法みたいなものをつくってそこに全部入れていくということなのか、法体系のイメージを教えてくださいなと思います。

以上、3問となります。

○林座長 ありがとうございます。

では、落合委員、お願いします。

○落合委員 どうもありがとうございます。私からは川鍋様とロイヤルリズムジン様にそれぞれ御質問させていただきたいと思えます。

川鍋様には、非常に積極的なのか、かなり先進的な取組も含めて御紹介いただきまして、かなり活発に取組を進めていただいていると思っております。

ただ一方で、川鍋様の会社のように取組ができる会社というのが地方でどこまで広がるのかということもまた別の問題としてあるように思っております。その意味ではまず川鍋様の会社で担われている地域・範囲というのがどこまでになっているのかというところを教えてくださいなと思えますのと、また、川鍋様の会社でアプリなどを開発されている部分もあると思っております。そうすると、将来的には全国的にある程度タクシー事業ないしライドシェアと言われる部分の基礎的なものの全般を担っていかれようとしているのかなとも思っているのですけれども、この辺りはどう事業展開をしていかれる御予定かというところをお伺いしたいと思っております。

ロイヤルリズムジン様には、特に今回、許可申請の中で業務委託として申請した2社についてということで追加書類をといたところを御説明いただいております。既にお話しいただいた部分もあるであろうとは思いますが、改めて委託としたときの審査上の難しさであったり、論点としてどういうところがあるのかと感ぜられているかというところを教えてくださいなと思えます。

私からは以上です。

○林座長 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。私からは日本交通の川鍋様に御質問です。

大きく3点ございます。1点目、ドライバー数についてでございます。資料の2ページは台数で記載いただいているかなと思えますが、日本交通の自家用車活用事業のドライバー数は、登録人数で何人でいらっしゃいますでしょうか。そのうち日本交通の社員の方が兼務している人数はどのくらいでしょうか。

2つ目、ドライバーの働き方についてです。日本交通様の募集では週に1回は働くこと

が要件となっているとお伺いしますが、登録したドライバーの方々は全員稼働されておりますでしょうか。週1回という方が多いのか、週に何度もという方が多いのか、シフト制というのはどのくらい前に決まっているのか、例えば1時間前にシフトに入ることも可能なのかなどについて教えてください。

3点目が必要数との関係です。現在、3号での指定時間帯の配車リクエストについて全て対応ができている状況なのか、それともまだまだ足りないという状況なのか、川鍋さんの御感覚を教えてください。特に金曜日の夜の乖離が大きいように思われます。多くの人にとって働きやすいという時間帯では必ずしもないように思います。この点、ドライバーの人数を上げていくという観点から違う属性のドライバーを採用する必要があるのか、あるいはこの時間帯の報酬をもっと上げていく必要があるのか、川鍋さんのお考えを教えてください。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

次に、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。

私は2点ありまして、一つはロイヤルリムジンさんで、一つは国交省さんにお伺いできればと思います。

ロイヤルリムジンさんには業務委託のところなのですけれども、業務委託だから直ちに不許可になるということではないということは前回、国交省さんからもお話しいただいたと思うのですけれども、一方きちんと3号通達を満たすような管理をできているかどうかということが審査対象になると理解をしまして、ただ、その管理の対応によっては労働基準法の解釈として結果として雇用になるのか雇用にならないのかという論点だと理解をしておりますのですけれども、したがって、管理の仕方をうまく工夫して、きちんと3号の通達は満たしているけれども労働基準法上の労働者にならないという絶妙なところをどうつくるのかという工夫が必要だと理解をしまして、この辺りの工夫というところについてどういった対応でやられようとしているかという辺りを可能な範囲で教えていただけたらと思いました。

国交省さんには1点、先ほど川鍋さんから研修の話があったと思うのですけれども、例えば今後、1人のドライバーが複数社に登録をして3号でドライバーをやっていくということが出てくると思うのですけれども、その場合、例えば先ほどのアプリのテストだったり、NASVAの適正審査だったり、この辺は一回どこかの会社でやったら2社目では不要になるといった合理化というのを考えられるのかなと思ったのですけれども、その辺りの考え方を伺いできればと思います。よろしくをお願いします。

○林座長 ありがとうございます。

実は青木社長のお時間が12時15分まででして、青木社長への御質問がある方は先にお伺いできればと思っております。また、青木社長からもし委員や国交省への御質問がある

ようなら、お伺いしたいと思っております。

芦澤委員は青木社長への御質問でしょうか。

○芦澤委員 いえ、違います。

○林座長 分かりました。

青木社長様、よろしいですか。

○MK西日本グループ（青木代表取締役） ありがとうございます。

私は12時15分まででしたか。

○林座長 そう伺ったもので。

○MK西日本グループ（青木代表取締役） そうですか、失礼いたしました。

川邊様、御質問いただきましてありがとうございました。ほかの方からの質問がなかったので関西人としては非常に寂しかったです。個別にまたいつでも連絡いただけたらいいのですが、川邊様からの御質問で、法体系というのは78条3項など、その辺は私も法律のことは分からないのですけれども、道路運送法の中で結局自家用車でできる。とにかく先ほどのとおりです。ライドシェアであろうが、タクシーであろうが、どちらにしてももちろん安全・快適にお供することで、営業形態も差がなくて、以前聞いていた話の中では海外のライドシェアがタクシーとうまく共存しているみたいな、何のことですかみたいな話であって、要は目的は目的地まで安全・快適に行くことでしょうか。それがライドであろうがタクシーであろうがハイヤーであろうが何でも一緒だと思うのですね。

だから、法律論で言うとそんなことは関係なく、やはり日本の場合は先ほどの私の資料にもあったようにそれが自家用ナンバーでも緑ナンバーでも事業者が責任を持って対応していく。だから、私は自家用ナンバーでいいと思います。家からそのまま営業できたらいいと思います。川鍋会長も同意していただけたらと思うのですけれども、東京などは交通費だけでも高いのですよ。埼玉や千葉から通っておられるドライバーが多いので、家からそのまま営業できたらいいという考え方も、もちろん法的なことで詰めていかないといけないだろうとは思いますが、ライドシェアとタクシーを別々で議論するのではなくて、一体で法整備もしていただけたらありがたいかなと思っています。

そしてもう一つだけ、MK京都のライドシェアの売上げなどを口頭で申し上げますと、先ほど東京では時間当たり3,500円、京都では夕方4時から8時の時間帯で3,000円ぐらい上がっています。だから、4時間で1万2000円ぐらい。採算ラインは1万6000円ぐらい上がらないと、東京は先ほどおっしゃったけれども細かい保険代や車の燃料代、リース代などのいろいろなところを加味すると、採算4時間だったらうちの会社の場合では1万6000円が採算ラインと見ているので、これはまだちょっと届いていない。その原因が、先ほど申し上げた流し営業できない、無線営業ができない、乗り場に入れない。何のことだろうということなんです。

すみません、長くなりました。ありがとうございました。

○林座長 青木社長様、ありがとうございました。

それでは、御質問は全て承ったということで、順番に御回答をお願いしたいと思います。
まず、日本交通の川鍋様、たくさん質問をいただきましたので、順次御回答をよろしく
お願いします。

○日本交通株式会社（川鍋取締役） ありがとうございます。

まず、川邊様からの応募者の属性については、残念ながら男性が9割で、一くくりで言
うと車好きなどの運転に慣れた方です。そうすると、男性が9割でちょっとそこは残念な
のですけれども、年齢層は30代、40代、50代が中心なのですが、20代もいるし60代もい
て、結構これはばらけています。

そして、委託だったら増えるかもしれない量ということだと思えるのですが、要す
るにフルタイムで働いているからすみませんとする量というのが大体3割です。今の我々
の募集広告を見ていただくと分かりますけれども、これは制限があって正社員の人は駄目
とは書けないのですよね。ですから、誰でもウエルカムな形で書いています。その結果と
して、いらしていただいた方に今のところ超過労働になるといけないのでフルタイムで働
いている方はちょっと難しいのですというお話をさせていただくと、何だよ早く教えてく
れよみたいな方がいらっしゃって、それがマックスで3割ぐらいです。あと、車を持って
いないとか、車を持っているのだけれども自分では使いたくないという方も、私の場合は
東京でやっていますので多いのですね。大都市部ではそれが結構特徴だと思います。

それから、落合様、ありがとうございます。一生懸命先進的になるように頑張っておる
つもりです。地方だと真似できないのではないかというのも、ある意味最終的には追いつ
けると思っています。なぜかという、デジタルプラットフォームみたいなものは、先ほどほ
かの方からもありましたようにアプリプラットフォームから提供を受けています。私の
場合はGOからですね。したがって、タクシー事業者がやることは、きちんと採用して、
教育して、運行管理して、整備管理してという従来のタクシーでやってきたことなのです
ね。

ただ、みんな新しいことをあまりやったことがないので、今は何をやっているかという
と、河野大臣もいらしていただいた日本交通の江戸川区の葛西営業所が中心になって、若
手中心のプロジェクトチームでこれをやっています。このNRSに対してどのように一生懸
命やっているかということをごんごん見学に来てもらっているのですよ。全国津々浦々、
北海道から沖縄まで今まで50以上の視察団に来ていただいて、こんな感じねと分かったら、
皆さん帰っていかれてじゃあやるぞということになりますので、ここはちょっとお恥ずか
しいですが、なかなか新規事業をやったことがないという面もあって、時間が多少かかっ
ているということではありますが、最終的に地方でもかなりの部分が同じレベルでできるの
ではないかと考えております。

すみません、アプリでの事業展開というのは、今日は私は日本交通の立場なので控えさ
せていただきます。

堀様からのお話で、ドライバー数が先週末の時点で約280名なのです。うち100人ぐら

いが今はまだトレーニング中なので、実際に乗れるのは200人ぐらいです。先ほどの280人ぐらいの中で、今のところ当社の社員が半分の140名です。これで乗った方からこれはチートだと言われることもあって、ところが、これは別にかっこよく見せようという、要するに下駄をはこうという気持ちではなくて、まず現役のタクシーのハンドルを握っているドライバーを横流ししているというのは全くやっていません。そういう意味で底上げというのではないのです。やっているのは職員なのです。日本交通で約30営業所ぐらいありますので、そこの職員に、まずお前ら乗れと。自分で乗って、アプリの使い方や、実際にNRSをやるときに例えばお客様と会ってドアサービスするのかみたいなのところも全部彼らが採用して教育する上で、やはり実体験に基づいたほうが圧倒的に説得力があるので。したがって、今後、ライドシェアドライバーをさらに増やすためにも、まずは種火となる我々社員が乗って、もちろんもっとドライバーというのは多いですけども、ドライバー職でないホワイトカラーが乗って、自分たちに知見を身につけてやるということですので、これはむしろそういう意味合いでございます。これからももちろんその社員というのは増えませんので、これからは外部からいらした方がどんどん増えてまいりますので、御期待ください。

また、働き方は、いろいろ我々を見ていただいてありがとうございます。アベレージで今のところ週2回働いていただいている感じです。ただし、先ほどの大体200人ぐらいいるレディー・ツー・ゴーの中で、やはりまだ出られない方もいらして、そういう方に今は電話でヒアリングなどを行っています。そうすると、もともと例えば旅行系の自営業をやっていて、今はちょっとゴールデンウィーク前で忙しいという季節ごとのシーズンなりというところがいろいろあるのだと思っております。

それから、シフトは今のところ1か月前まで御自身のドライバーアプリから入れることができます、1時間前までキャンセルすることができて、空いていれば1時間前まで入れることができます。したがって、一応我々としては週2ぐらいは働いてくださいねという投げかけはしていますが、決して週2で働かなければ駄目ということもないですし、そういう意味で1時間前でも1時間後でもいいと。出し入れも1時間前まで自由ということで、そこは1時間前でいいのですかという形ですごくワーカーの方に評価いただいています。

ただし、一回出ていただくと、先ほど青木社長からもあったとおり、実は一回出ると保険がかかるのです。もちろん点呼も出る前と後で両方やりますので、一回出たら1時間ではちょっと厳しいなど。一回出たら約4時間はしっかり働いていただきたいということは申し上げております。中には2時間だけやりたいという方もいらっしゃいますけれども、そこは現行制度の上でできるだけお互いサステナブルな制度をさらに拡大していくためにはということをお願いしております。

必要数がまだ足りないというのはおっしゃるとおりで、本当によく見ていただいているのですが、金曜の夜はおっしゃるとおり、社員も研修という意味では私も金曜の夜は働か

せたくないですし、あと、一般のドライバーの方もやはり吐かれたらどうしようとか、ちょっと他人を乗せるのにまだ慣れていない方も多からということで不足しているのですが、実は一時間当たりの売上げを見ると、今は金曜の夜があまり上がっていないのですよ。しかも、これは2割増しの時間帯なのに上がっていないということは、やはりデータが10月から12月のデータなので、年末で金曜の夜は高いのですね。もちろん今はもう4月で、新入歓迎会などがあるとしても年末ほどではない。だから、その辺は制度的にどれぐらいの数字のフレッシュさとか、先ほどどなたかからいただいた雨やイベントというのも今後考えていかななくてはいけないなどは思っております。ですから、金融の夜に乖離があるというのはおっしゃるとおりで、売上げを見るとタクシーの不足というのがやや緩和されているのではないかという気もいたします。

報酬等に関しては、きっちり売上げを担保しないときちんとしたものがお支払いできないかなと思います。

そのぐらいでしょうか。取り急ぎ、私からの回答とさせていただきます。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、ロイヤルリムジン様、御回答をお願いいたします。

○ロイヤルリムジン株式会社（堀江顧問） それでは、回答させていただきます。

まず、川邊様からいただきました雇用と業務委託の申請については、グループ会社4社を雇用で2社と業務委託で2社という申請をさせていただいて、許可が下りているのが2社ということでございまして、ただ、応募者数が減ったかというところで言うと、ウェブで説明会を開き、実際に面接に至る際に現状だと雇用だけが許可が下りているのでというところでフィルターがかかっているのも、採用機会の創出のところについては実際に分かるところはありますが、ただ、業務委託が可能になったときに応募したいという方がいらっしゃるの事実としてあります。

それから、落合様から許可申請についての論点ということで、運輸支局様から追加で提出していただきたい書類という形で求められているものがありまして、それが運行管理規定や業務委託の契約の分かる書面、要はそれによってしっかり労働時間や兼業についてどこで確認を取るかということを確認されたいのだと思うので、その書類と、それからもう一点は運行管理体制についてしっかり担保されているかということで、それは統指揮命令系統の申請書で提出した書類が重複するのかなと思ったのですけれども、その辺はしっかりできていますけれども、再度運輸支局様に提出をさせていただいたところになっております。

それから、國峯様からも同じように業務委託での質問がありました。業務委託をするメリットということで言うと、会社側にも契約ドライバー側にもメリットがあるのかなと。ドライバーに関して言うと、確定申告などで経費精算などの税制面でのメリットがある。それから、会社側についてはドライバーに支払う報酬が法人税を経費に計上できるという

たメリットがあるかなというところと、それから20時間以上とか未満にこだわる制限というのがなくなるということが一番大きいのかなと考えています。

いずれにしても自由な働き方を考える観点で言うと、ここについても障壁なく許可をいただきたいなと思っております。

ということで、満足な回答になっていますでしょうか。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、國峯委員から国交省様への質問がございましたので、国交省、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（舟本審議官） 国土交通省の舟本でございます。

國峯委員からの御質問があったかと思えます。自家用車活用事業のドライバーさんの研修について、複数の会社に登録をする場合ということでございます。現在はおっしゃるとおり、限られた時間帯ですので複数の会社に登録をされるということは基本的にはあまり想定はしていなかったのですけれども、仮にそういう方がいらっしゃるという場合には、おっしゃるとおり各社さんのオリジナルの研修は当然受けていただくということだと思っておりますけれども、まさに國峯さんがおっしゃったようなNASVAの研修など、同じような内容のものについては省略できる可能性はあるのではないかと考えておりますので、これは引き続き検討させていただきたいと思えます。

以上です。

○林座長 國峯委員、よろしいですか。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

1点だけ、ロイヤルリムジンさんの業務委託のところで、タクシーと同じような管理を3号でやるとどうしてもちょっと雇用契約に自動的にになってしまうかなと思っていて、その辺をアプリで管理するとか、遠隔で比較的やっていくといった工夫が必要なかなと思っておりますけれども、その辺りをどうされているかという御質問だったので、可能な範囲で教えていただけたらと思えます。

○ロイヤルリムジン株式会社（堀江顧問） 現在のところは許可が下りていないので、実際にどう進めていくかという問題はあるのですけれども、実際に業務委託の契約書もほぼ雇用契約に準ずるような内容になっていたりしまして、それで言うとそこで疑義が生じるという話になっているのかもしれないのですが、実際に契約上の社会保険や税制面でのメリットというところを大きく捉えて、業務委託は可能性としてしっかりできるのではないかと考えております。

○林座長 ありがとうございます。

すみません、手を挙げてくださっている方がいらっしゃるのですけれども、お時間の関係がございましたので、議題2はここまでとさせていただきます。議題2に御参加くださいました川鍋様、堀江様、青木様、お忙しい中、御協力を誠にありがとうございました。

次に、議題3「地域公共交通について」、議論したいと思えます。まず、福島大学経済

経営学類教授の吉田樹様から5分ほどで御説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○福島大学（吉田教授） 福島大学の吉田でございます。よろしく願いいたします。

私からは5分ほどお時間を頂戴いたしまして話題を提供させていただきたいと思っております。タイトルとしては素直に「地域公共交通に関わる論点」ということで記させていただきました。どのような活動を日々やっているのかというのは自己紹介もつけてありますので後ほど御覧いただければと思っておりますけれども、皆様はもうお分かりの方が多いかと思っておりますけれども、日本の地域公共交通というのは国際的にも珍しい。何が珍しいかということ、交通事業者による営利事業で維持をされてきたという背景があったということになります。

一方で、例えば乗合バス事業であれば2002年に、タクシーは少しずれておりますけれども、規制緩和というものが図られた。ところがその後、いわゆる新規参入というのはタクシーや貸切バスには一定程度あったわけですが、乗合バスに関しては新規参入というものが少ない。

一方で、不採算路線の維持に関わる意思決定というのはこの段階から自治体に移行しているという特徴があります。そして現在はいわゆる協議会の意思決定というものを重視した政策に移り変わっているわけです。ここに「二法協議会」と書いてありますが、これは地域公共交通会議、あるいは地域交通法に基づく法定協議会ということになりますけれども、これを使えば実はかなりのことを現状の制度でもやることのできる、私はそのように認識をしております。

ところが、大都市圏でこういう協議会をうまく活用するという事例は本当に少ない。そうなりますと、昨今のように運転手さんが不足してバスを減便する、廃止するところで、この協議会を使えばいろいろやれることはあるのですが、それがうまく活用されずに無力であるということが非常に課題かなと思っております。

一方で、この協議会自体はプロセスが面倒くさいのではないかと、もっとすっきりやれる方法があるのではないかと御指摘を受けることもあります。私自身の考え方としては、やはり地域交通というのは交通事業者だったり、あるいは地域住民の皆さんだったり、おのおのが共に創る共創、つまり責任分担の下で維持をしてこななければいけない。そうすると、合意形成のプロセスなくしては成り立たないということが特徴であろうかと思っております。

でも一方で、こういう協議会を使えばできることというのが意外とちゃんと整理されていないということもあったり、あるいは長年協議会で多く認められてきたことというのは、言ってしまうと通常の許可でやってしまう方がいいのではないかとこともあろうかと思っております。そう考えますと、いわゆる規制改革への期待というのは地域交通をどう底上げすることができるかということに尽きるのではないかと考えております。

こんな表も御用意しました。これは総務省の家計調査に基づくデータなのですが、

小規模自治体ほど皆さん車の維持管理にお金がかかる。その分公共交通は使っていないわけですが、やはり移動に関わる家計支出というものが多という構造にあるわけです。今日はこれから特に地方部を中心にお話ししていければと思っておりますけれども、車の依存度が高いという地域であります。そうすると、家計にも、あるいは送り迎え等で生活時間にも余裕が生まれないということにもなりますから、地方創生というものが非常に難しくなってしまうという構図があるわけです。

一方で、こんなシーンもあります。私は実は週の前半、群馬の前橋工科大学の教員を兼務しております。時々、高崎駅からあえて前橋までバスを使おうということによって動くわけなのですけれども、こんなことが時々あります。これはGoogleマップで出てくる所要時間なのですけれども、普通は公共交通を使ったほうが車で行くよりも時間が長くかかる。本数もバスや鉄道のほうが少ないですから、通常はそういう出方になるのですけれども、渋滞があまりにも激し過ぎて、実は車のほうが時間がかかってしまうという数値データが出てしまうということがあります。実は夕方の時間帯でも平気でバスが30分遅れるということが地方都市であっても常態化しているというシーンがあるわけです。

では、こうした課題というのをどう解いていけばいいのか。先ほども議論があったようないわゆる自家用車の活用事業、ライドシェアのようなものをやれば、こういう課題が解決できるわけでは全くありません。つまり、バスや鉄道といった基幹的なサービスに対して投資をして充実させていかないと、こういう課題は解決できません。

一方で、基幹的なサービスまでアクセスするために距離が必要ということもありますから、例えばそこでは自家用車の相乗りで郊外の駐車場まで行って、そこからは充実した公共交通が待っているという形で環境負荷、つまり車の台数全体を減らすための戦略として自家用車活用事業などを生かせるかどうかということも今後問われる課題ではないかと認識しております。つまり、それだけ公共交通と言われる範疇というものが広がってきているという認識です。

一方で、日本の場合、基幹的なサービスを支える視点が弱い。これが課題だと思っております。上が一般のバス路線の収支率ですが、人口が少ない山陰でも6割くらいです。ところが、下は自治体が運営しているコミュニティバスやオンデマンド交通ですが、収支率が20%未満というものが大勢を占めます。つまり、自治体の交通政策というのは行政が丸抱えをしながら公共交通の空白をカバーしようとしつつ、事業者が運行している路線についてはできる限り補助を入れたい、頑張ってもらいたいということになると、やはり基幹的なサービスというものが崩れてしまっている。ここをどう手当てしていけばいいのかというものが本質的な課題ではないかと思っております。

一方で、タクシーに目を転じてみますと、これは東北のF県、ここではばれてしまいませんが、福島県のタクシー原価を私なりに集計したものですけれども、実車キロベースに落としますと、1キロ当たり実車で418円原価がかかる。ところが、同じ東北のバスというのは320円。本来、大型車両であるバスというのはタクシーの小型に比べたら原価が高

いはずなのですが、それだけバスが原価を限界まで切り詰めてきた現実というものがありますし、もう一つの論点としては、地方のタクシーですと、いわゆる流しではない非流しです。県庁所在地である福島市でさえ、実は流しのタクシーというものはありません。ところが、東京のような流しの地区と地方都市のような非流しの地区で同じ事業制度、同じ運賃の取り方。実はそこが地方のタクシーが抱える課題ではないかと見ています。

自家用車活用事業が始まりましたけれども、こんなグラフを作ってみました。これは2019年の横軸がタクシーの一時間当たりの営業収入、縦軸が時給です。今回、東京都内の自家用車活用事業の運転手さんは時給1,500円程度で募集されています。その1,500円という平均時給を超えている県というものが、ここに挙げられている数県しかありません。この部分に関しては自家用車活用事業である種地域交通の底上げが期待できる地域なのですけれども、もとより営業収入が2,000円を割り込んでいるような地域ですと、運転手さんの最低賃金を確保するために会社がほかの部門から補填しなければいけない可能性がある領域というものも存在します。つまり、こういうところではタクシー事業自体が継続困難になる可能性があって、そこに対してどう制度上でも手当てをしていくのかということが課題ではないかと思っています。

そう考えますと、地方に多い流しではないタクシーの事業制度というものは再編が必要ではないかと考えています。呼び出しが主体ということですから、そもそも利用者の皆さんはどのタクシー会社さんをお願いをしようかということを選ばれている。そうしたときに、もう少し値づけの多様化というものがあってもいいかもしれません。例えばもともと会社を選ぶということであれば、会員制で定額にしていくということも必要かと思えますし、本当に地方のタクシーは足りない時間帯が朝の通院時間帯等に限られます。昼間の時間帯は本当に利用者が少ないです。そうすると、そのギャップを埋めるためにダイナミックプライシングのような考え方を導入するということも一案あるかと思えます。

最後にいたしますけれども、いわゆる78条3号をはじめとした今後の自家用車の活用を郊外・過疎地域の底上げにどう生かしていくかということです。実は今の自家用車活用事業の3号は、どちらかという先ほど御説明したように都市型のモデル、つまり流し地域のモデルだと認識をしています。しかし、地方圏ではそもそも運営継続が難しい小規模のタクシー会社さんや小規模な営業所というものがあって、そこが最後の砦になっている。でも、そこが緑ナンバーのままですと、いわゆる一般管理費も高い、管理者自体も高齢化をしていてなかなか事務作業が大変ということで継続が困難になると、そもそも走らせてくれる担い手というものが少なくなってしまう。だから、ここを78条3号をうまく活用しながら承継できるような仕組みをつくっていくということも必要かと思っています。

もう一つですけれども、やはり地方都市郊外や農山村地域の交通は掛け持ち型が必要です。つまり社会福祉法人、医療法人、観光などがあってもいいでしょう。そういうところが保有している車両をうまく来訪者・生活者が使えるような仕組みにしておく。そのときに、従来ですと例えばタクシー会社、バス会社に委託をすればいろいろな人が乗せられる

という話があったわけですがけれども、なかなかそれがやれなかった。ここは78条2号、従来の有償運送の幅を広げていくということも必要ですし、78条3号の対象を広げながら、かつ、協議会でも報告事項としていくようなことによって対象を広げていくということは有効な手だてかなと思っております。

以上です。ありがとうございました。

○林座長 吉田様、ありがとうございました。

関連して、事務局から参考資料3として「公共交通の在り方について（論点）」という資料を提出してありますので、御参照ください。

それでは、これより議題3「地域公共交通について」、質疑応答に移りたいと思います。御質問、御回答とも簡潔にお願いいたします。また、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。終了予定時間を5分切りましたら、大変恐縮ですが御発言を打ち切らせていただく場合がございます。

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。

芦澤委員、お願いいたします。

○芦澤委員 御説明ありがとうございました。大変研究に根づいた、地元にも行かれてということで説得力のある御説明だったと思います。ありがとうございました。

様々な御提案をいただいたと思っているのですが、私からの質問は、改めてライドシェアとタクシーというものが、先ほどMKの青木様からもお話がありましたように目的を同じとするというところの中で、共存・共栄ということがどのようにできるかというところで御見識を改めて伺いたいということです。

ちょうど今、事務局からという座長からお話のあった資料なのですが、オーストラリアなどの海外ではタクシーとライドシェアの共存・共栄というのがなされている事例がたくさん報告されています。ライドシェアのほうがどちらかというと需要の変動する部分を担うような形でやっているという、まさに左側のこれですが、このようなことが日本でも設計し得るかどうか、その点においてどのような留意点があるとよいのかというところについて教えていただければと思います。

○林座長 ありがとうございます。

吉田先生、よろしくをお願いいたします。

○福島大学（吉田教授） ありがとうございます。

例えば今、観光の需要がピークのときの図が出てまいりましたけれども、そういう波動性がある需要にどう対応していくのかというときに、供給量が固定のタクシーだけでは結局そのピークに合わせてしまうと繁忙期ではないときには非常に運用効率が悪いということになりますから、そこを例えば自家用車活用事業などと組み合わせてサービスを提供していくというのは、地方都市であっても観光地で一定のピークが本当にごく限られているような場面ですとかなり向いてくるだろうと思っております。

他方で、もっと人口規模が薄いような農山村地域や小規模な地方都市ということになっ

てくると、そもそもライドシェアとして私、移動手段をお手伝いしますよと手を挙げ続けてくれる人自体が枯渇するという場面にも直面します。例えば自家用有償運送の制度でかなり早い時期に行われていた岐阜県飛騨市にポニーカーというスキームがあったのですが、これも運転手さんの成り手がいないということで、今は乗合タクシーに移行しているということがあったりもします。

他方で、私がお手伝いしている青森県の下北半島の佐井村というところがあって、ここは20年来自家用有償を続けているのですが、今は廃業してしまいましたけれども、当初、黎明期のときには例えば自家用有償運送のほうの予約を社会福祉協議会が受け入れて、自分たちがちょっと台数が足りないと、タクシー会社に電話をしてこの人行ってくれという形で事実上の共同配車をして供給力を担保して足を守ってきたという経緯もあると思いますから、配車機能を共通化させるというところは一つの論点としてはあり得るの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。

時間的にもあとお一人かお二人だと思うのですが、では、東委員、お願いいたします。

○東専門委員 東でございます。ありがとうございます。

吉田先生に質問なのですが、最後に医療や福祉や観光の事業者がいわゆるライドシェアというか、そういった自家用自動車を使った部分でということがあったのですが、議題1でも日本旅館協会さんがいわゆる町に飲みに行ったお客さんをお客さんを無償で迎えに行くということがあったのですが、これは何となく78条2号と3号のミックスのような感じになると思うのですが、今はいわゆるホテル、旅館が複数集まってバスを運行する場合は有償でもできるよみたいなことも規制緩和がなされたと思うのですが、逆に単体の観光事業者がそういった自分たちのお客さんのためにいわゆる有償で町に届けたりといったことができるようになれば私はいいと思うのですが、吉田先生はどのようにお考えになりますか。

○林座長 吉田先生。

○福島大学（吉田教授） ありがとうございます。

無償であったとしても、例えばホテルさんが自家用で送迎をされるといったときになると、実は駅からホテルということは可能ですけれども、そこから例えば観光地に帰りに寄り道をさせたいという設計をするということが非常に難しいのですね。ですから、例えば青森の星野リゾートさんなどだと旅行会社の旅行業をお持ちになっていて、その枠組みでうまくバスを借り上げるような形で結構やっているという形でかなり御苦労されているという話を伺います。

そう考えていくと、今、宿泊業の方が単独で例えば観光地などに有償で行けるようにしたいとなると、現行でも78条2号で協議会の承認を取れば、やろうと思えば実はやれま

す。そのケースというのは実は山形県内にあります。

ただ一方で、そういうことを観光の業種の皆さんもやれるということがなかなか知られていなかったり、あるいは協議会を通すといったときに、これは一つのある観光事業者さんの営利事業でしょうと。だから、協議会を招集してやるということはどうなのだというところで、自治体側がそういうところに対してネガティブな反応を示すということがあってなかなかできないというところもあったりするのですね。今回、78条2号で2か月ルールというものが新しくできたりして運用が緩和されていますけれども、まずは78条2号をうまく生かしていただきながら、それでもやはり自治体のほうでなかなか協議が整わない、動いてくれないというときには例外的に78条3号を使っていくということも一つの方策としてはあり得るの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、御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 よろしいですか。私からは国交省さんへの質問になります。

先ほどの吉田先生のお話の中で、公共交通機関への投資や補助が必要という趣旨でのお話もあったやに理解しているところですが、我が国の財政状況というのは歴史的に見ても諸外国と比較しても極めて厳しい状況にあり、そのような中で民間でできるものはなるべく民間に任せていくという大きな政策としての舵切りもあるかと思えます。現実問題、日本全国の公共交通を充実させるためにさらに投資をしたり、補助金で維持し続けたりといったことが財政的に現実的だと国交省さんは考えていらっしゃるのか、その財源についてお伺いできたらと思います。よろしくお願いします。

○林座長 ありがとうございます。国交省様、御回答をお願いします。

○国土交通省（浅井課長） 国土交通省でございます。

今の御質問でございますけれども、まず今、地域全体で支えていこうという取組をしているということと、もう一つ、今、リデザインの会議で今後どのようにいろいろな交通モードを総合的に利用していった地域の公共交通を支えていくかという取組をしております。そうした我々の中での検討、そして様々な知恵をいただきながら、今後、どのようにして公共交通を支えていくかというのを考えていきたいと思っております。

あと、せっかく御発言の機会をいただいたので、1点訂正でございますけれども、先ほどモニタリングのところでは東京駅でのAIカメラでのモニタリングを実施中と申し上げましたけれども、今年度中に導入予定でございますので、そこを訂正させていただきます。

○林座長 ありがとうございます。

御手洗委員、よろしいですか。

○御手洗座長代理 はい。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、終了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したいと思います。

います。

本日は3時間にわたり各方面の皆様方からヒアリングをさせていただき、議論を尽くしてまいりました。公共交通機関が充実している東京はまだましで、全国で通院・通学・買い物のお困りの皆様が非常にたくさんおられ、その状況は逼迫しているということ、一刻も早い足不足解消が必須であるというお声をいただいたところと思います。

最後に、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○河野大臣 本当に今日は長い間、3時間、誠にありがとうございました。

大都市でようやくライドシェアがスタートいたしましたが、熊本、青森をはじめ、様々な地域では本当に移動ができないという状況がございました。また、それに付随して飲食、宿泊などの様々な業種に影響が出ていると思いますので、この移動の自由の問題はなるべく速やかに対応しなければならないと思っております。

また、ライドシェアが始まったところでも、雨が降ったときには圧倒的に足りないという声もありました。前の週なのか何なのか、どこかでやはり天気予報を見ながらこの問題も考えていかなければいけないと思います。

また、タクシーの3社、ありがとうございました。現場の声、それから様々な今の制度にとらわれないライドシェアの在り方を提起していただきましてありがとうございます。今後の議論の参考になるものと思っております。

また、タクシーだけでなく、公共交通機関の在り方の重要性についても引き続き議論をしていかなければならないと思います。ライドシェアを広げていったとしても、公共交通機関としてのバス、鉄道、そしてタクシーにどう配慮していくのか、地域の足としてどう支えていくのか、何らかのコンセンサスを取っていく必要があると思います。

国交省には本当にこのライドシェア法案を国会の中で抱え、あるいは様々な問題がある中で本当に御協力をいただいております、ありがとうございます。それから、企業の皆様には営業上の機微情報もあるだろうと思いますが、そういう中で本当に任意の協力に基づいてデータを提出していただいております、本当にありがとうございます。いろいろ御苦勞をおかけしているところもあると思いますが、引き続きいろいろな面で御協力をいただきながら、データに基づいてしっかり進めてまいりたいと思います。

今後も始まりましたライドシェアをアジャイルに改善していくとともに、総理から御指示がありました、この6月に向けての議論をしっかり進めていきたいと思っております。

今日は本当に長時間、御議論をいただきまして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。

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。