

第14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5月15日（水）11:30～13:49

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、中室委員、間下委員、堀委員

（専門委員）青山専門委員、井上専門委員、小針専門委員、秋元専門委員、國峯専門委員、
宮木専門委員

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官、吉中参事官

（説明者）モビリティプラットフォーム事業者協議会

青柳 役員

風間 事務局

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）

警察庁 小林 長官官房審議官（交通局担当）

（傍聴者）全国ハイヤー・タクシー連合会

川鍋 会長

新経済連盟 片岡 政策部長

小木曾 渉外アドバイザー

4. 議題：

（開会）

議題1 自動車の安全運転管理者の事務負担軽減等について

議題2 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3 タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度に係る論点整理

（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14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、Web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、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、芦澤委員、川邊委員、青山専門委員、秋元専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、小針専門委員、宮木専門委員の所属の委員の方々と、中室委員、堀委員、間下委員が御出席です。中室委員は、デジタル行財政改革会議の構成員でもあります。

また、河野大臣にも御出席いただく予定ですが、国会の関係で途中からの御参加となる見通しです。御参加いただいた際、御挨拶をいただくこととしたいと思います。

以後の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 林でございます。

それでは、早速議題に入ります。

本日は、議題1「自動車の安全運転管理者の事務負担軽減等について（報告）」、議題2「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3「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度に係る論点整理」を扱います。

限られた時間のため、御発表につきましては、所定の時間がたちましたら事務局がベルでお知らせしますので、御協力をお願い申し上げます。

それでは、議題1「自動車の安全運転管理者の事務負担軽減等について」、事務局から報告を受けることとします。2つの案件を続けて報告をお願いいたします。

○事務局 事務局の吉中と申します。

資料1-1を御覧いただければと思います。もともとは、経済団体からのデジタル完結に関する御要望です。

「現状」というところでございますが、道路交通法上、人・物の輸送を業務としていない事業者、いわゆる白ナンバー、一般車のドライバーですけれども、資料の後ろにつけておりますが、2022年時点で35万人ございまして、その数も結構増えているところがございます。具体的なイメージといたしましては、社用車とか学校等の公用車、または事業者が資材を運搬するようなものも入るということでございます。そういった場合に、自動車の安全運転を確保するため、要は事故が起きたときの責任の所在を明らかにするために、安全運転管理者を選任することを必要とする安全運転管理者制度というものがございます。

当該制度につきましては、御記憶のある方もいらっしゃると思いますが、2021年6月に千葉県の八街市で白ナンバーの資材運搬トラックが酒気帯びで事故を起こしまして、子供が亡くなったと痛ましい事件がございました。そういうこともありまして、白ナンバーにつきましても酒気帯びの有無の確認業務というものを遠隔実施、また業務委託でできるということで、出先でもできるということの解釈を示しております。

その一方で、点呼とか、下のほうに書いてありますけれども、過労とか病気その他の理由により正常に運転することができないおそれの有無の確認と、また業務委託についての解釈が示されていないというところがございます。

次の○のところでございますけれども、実務上ということで、実際、点検等は酒気帯びのみならず点呼もまとめて一体的に実施されているところがございます。そのために、酒気帯びだけは遠隔でできたとしても、点呼が遠隔でできないために、結局、デジタル完結ができずに、遠隔ではない形での確認をさせられているということで業務負担があるという事業者からの要望がございました。

それにつきまして警察庁といろいろ調整をしております、3つ目の○の「課題に対する規制改革の方向性」の「基本的な方向性として」というところがございます。点呼等による確認及び必要な指示に関する遠隔実施、業務委託を可能とすることで、安全運転管理業務のデジタル化による安全運転管理者、運転者等の働き方改革を促すということで、次のページになりますけれども、自動車の点検や過労、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無の確認を遠隔実施できる、また、業務自体を外部委託することができるということで、令和6年度中に措置するというところで検討の方向性を示すこととしております。

資料1-1は以上でございます。

もう一点ございまして、資料1-2でございますが、駐車規制を第7回ワーキングにおいて御議論をいただきまして、関係省庁と協議をさせていただいた結果、資料1-2にあるような方向性で整理をさせていただいてございます。

警察署長に対する駐車許可の申請手続とか、駐車禁止除外標章を医師以外の方についても、一定の看護師等の方について申請できるようにするとか、あるいは共同住宅における駐車場の設置について取り上げてございます。

以上でございます。

○林座長 御報告ありがとうございました。

議題1をこれで終わります。

次に、議題2「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」を議論したいと思います。

最初に、モビリティプラットフォーム事業者協議会から、青柳様、風間様に10分ほど御説明をいただきたいと思います。よろしくお願ひします。

○風間氏 ありがとうございます。モビリティプラットフォーム事業者協議会事務局の風間と申します。

では、画面共有をさせていただきます。

このたび、当協議会と一般社団法人新経済連盟様との共同で、ゴールデンウィーク期間中のタクシー利用実態に関する調査を実施いたしました。

まず、私のほうから調査結果の概要を御説明させていただきまして、その後、自家用車

活用事業に関する意見をnewmo株式会社の青柳さんから御説明いただきたいと存じます。

調査の目的です。ゴールデンウィーク期間中の主要観光都市におけるタクシーの需給動向の実態を可視化し、必要な対策の検討の参考としていただくこととしております。

調査内容といたしましては、まず4月27日から5月6日までの間に、金沢、鎌倉、京都、那覇の4つの主要観光都市を訪れたことがあり、タクシーを利用しようとして困った経験のある方のスクリーニング調査を行いました。その上で、各都市100サンプルずつ、合計400名を抽出しまして、滞在中のタクシーの利用状況を調査いたしました。

まず、スクリーニング調査の結果ですけれども、対象都市でタクシーを利用しようとした人が約1,200名おりました。そのうち、8割を超える約1,000名の方がタクシーがつかまらないなどの経験をしたと回答がございました。このことから、タクシーの供給量が圧倒的に不足していたことが分かります。

また、タクシーがつかまらなかった具体的な状況をお聞きしますと、流しのタクシーがつかまらなかった、タクシー乗り場でタクシーが来なかった、あるいは行列で乗れなかったという回答が多くなっておりまして、配車アプリ利用以外でも問題が起きていたことが分かるかと思えます。

ここからは、タクシー利用に困ったと答えた各都市100名、合計400名の方を対象にしまして具体的な内容をお聞きしたのになります。

まず、タクシー利用に困った際に、8割以上の方がタクシーの利用自体を断念していたことが明らかになりました。

また、訪問中にタクシーを利用しようとした回数は3～5回が5割以上となっているのですけれども、一方で、1～2回は困った経験をしたという方が6割近いという結果になりました。タクシーの利用ニーズに応え切れていない状況があったことがうかがえます。

こちらは、タクシーを利用しようとした場所をお聞きした結果になります。多い順に、観光地・観光施設、空港・駅・バス停、ホテル・宿泊施設が多くなっておりまして、拠点施設からの二次交通が不足している状況がうかがえました。

次に、タクシーを利用した際の待ち時間と許容できる待ち時間をお聞きしたものでございます。許容できる待ち時間は、半数以上の方が10分以内と回答しております。一方で、実際にタクシーを利用した人の7割が11分以上の待ち時間を経験したという回答があります。多くの人にとって、許容範囲を超える待ち時間が発生したことが分かりました。

タクシーを利用しようとした方法ですけれども、最も多かったのが流しでつかまえる、次がタクシー乗り場で待つというもので、それぞれ6割となっております。一方で、タクシー配車アプリを使うというのが5割弱という結果になっていました。

タクシー利用に困った経験でも、流してつかまらない、タクシー乗り場でタクシーが来ない、行列で乗れないという回答が多くなっていましたとおり、こういった結果からも、配車アプリでもつかまえずらい状況が起きているということに加えまして、そもそも多くの人が路上やタクシー乗り場でつかまえようとしているため、配車アプリ上のマッチング

率だけを分析しても実態を捉え切れないのではないかと確認できたと思います。

以降は、4月から始まった自家用車活用事業やライドシェアに関する回答結果になっております。

開始から間もないこともありまして、自家用車活用事業を利用したことある人は1割にとどまっておりまして、認知度や利用水準はまだ低い現状がございます。ただ、利用したことのある人のゴールデンウィーク期間中のリピート率が高いという結果も出ております。

また、ドライバーが親切、スムーズに乗車できたなど、利用体験に対する満足度は高くなっておりまして、一般ドライバーによるライドシェアが社会に受け入れられる可能性があることを示唆しています。

詳細は割愛いたしますけれども、ライドシェアに関しましては、エリア規制や時間規制、労働制約の排除など、利用者・ドライバー双方の視点から様々な期待が寄せられております。

本日御報告いたしましたとおり、今回の調査ではゴールデンウィーク期間中の主要観光都市におけるタクシー不足の実態が明らかになりました。日本各地の移動問題の解消に向けて、自家用車活用事業のさらなる制度改善や新たな制度の導入検討が必要であるということが示唆されます。

私からの説明は以上となります。ありがとうございます。

それでは、青柳さん、お願いいたします。

○青柳役員 よろしく申し上げます。どうもありがとうございます。

画面共有をさせていただきます。

続きまして、同じく事業者協議会の青柳でございます。

「自家用車活用事業の拡大に向けて」ということで意見を述べさせていただきます。よろしく申し上げます。

まず、これまでのおさらいですけれども、移動の足の不足というものが全国で拡大をしていて、人手不足、高齢化という構造的な課題がある。これに対して、デジタルを最大限に活用して、地域経済活性化を図り、社会変革を実現するという方針が第1回のデジタル行財政改革会議で示されたということがありました。

現状は、マッチング率90%以上を目指すという目標設定が出されて自家用車活用事業がスタートしているということで、議論のスコップや評価・検証の対象が限定され過ぎていないかということは指摘をさせていただきたいと思います。改めて、大上段に構えての議論を期待したいと思っております。

改めて評価いただきたい観点としては、まずこれが日本全国で展開可能かということです。全国のタクシーの営業区域は600以上ありますけれども、今後、12というところからどれだけ地域カバレッジを広げていけるのか、喫緊の交通弱者の方々が多くの地方のカバレッジを満たせるものかというところを1点目に挙げさせていただいております。

加えまして、既に展開されている地域において、十分なドライバーの供給が引き出せて

いるのかという評価・検証もお願いしたいところです。下に示させていただいている、4月8日から約4週間での運行回数は1万2628回ということですが、タクシーの輸送回数との比較でいうと全体の0.1%未満という数字かなと思っております。試算の根拠を下に書いております。この15年間でタクシーの供給が4割減少したところに対して0.08%という数値インパクトをどのように評価するのか、この観点での議論が必要ではないかと思っております。

過去、ワーキング・グループでもマッチング率の定義の議論もありましたし、そもそもマッチング率を目標の中心に据えるべきなのか、供給過剰が発生してしまってタクシー運転手さんの収入減が発生しないか、当然そういったデータに目配せをしながら、供給ボリュームの絶対値を増やすことを政策目標とする、そんな議論も必要ではないかというふうに関心を持っていました。

ドライバーさんになることに興味・関心を持っていただいている方が多いということが先月のワーキング・グループのタイミーさんのデータでも示されていたかなと思っていましたし、実際、この1か月強の中でタクシー会社各社への問合せは多かったというデータも示されていて、潜在的な供給層はいるということが見えてきたというのも、この数か月の一つの成果かなと。

現実としては、実はタクシー会社の従業員の方が多く含まれているよというような議論もあったかと思えます。潜在的な担い手はいるけれども、こちらもそうですが、あまりにも制約が大きいので、そのポテンシャルが発揮されていないというのがこの1か月の取組に対する一つの評価なのではないかなと考えております。

このポテンシャルの大きさに対して様々な制約がかかっているのだから、これをどのように見直していくのか、各地域で十分に供給を増やせるのかということと、要件の抜本的な緩和が必要なタイミングではないかなと考えております。0.1%に満たない利用回数というところのこの桁を2つ、3つ変えていくということがなければ、利用者とか生活者の皆さんの実感が伴った変化にはならないという評価かなと思っております。そうした大幅な緩和というところが基本線かなと思ってはおりますが、それが難しい場合には、総理からも検討の指示がありましたけれども、今のタクシー事業者以外も担い手として検討していくことも含めた議論のタイミングではないかなと考えている次第です。

最後に、これらを踏まえて、具体的な検討ポイントということで、協議会のほうから改めて幾つか論点を提示させていただいて、私からの説明を終えたいと思っております。

1つ目が、軽井沢で示されたような簡便な方法というものを全国に適用したらどうかと思っております。現在は自治体さんが手を挙げるという要件がありますが、なかなか各地域で地元事業者への配慮もあって動きにくい地域も多いと承知していますので、この要件の緩和も一つのアプローチかなと思ってはおります。

加えて2つ目のポチですけれども、これまであまり議論されてきていないと思うのですが、618あるタクシーの営業区域の統合が有効ではないかと考えてはおります。今年の4月

から、78条の2については都道府県単位で広域運営する方法が導入されていて、これは本当に組合せかなと思いますけれども、78条3というところでも、これを組み合わせていくことができるのではないかなと考えております。この区割り見直しというところは各運輸局さんの判断も含まれていると認識しております、皆さんで御議論いただけると幸いです。

それから、その下の大きい項目で、各地のドライバーの供給ポテンシャルを引き出すというところで、自家用車の台数制限の緩和が有効だと考えております。現状は、保有するタクシー車両数を基に営業所単位で割り振ることになっておりますけれども、安全な運行管理体制を整備できる事業者の自助努力の余地を広げていただきたいと考えております。

それから、2つ目、「ドライバーの柔軟な働き方と安全確保の両立」というところですが、大前提として指導・監督、研修、安全性の確保というところを図った上で、スポットワーク的に短時間働きたいという働き手が増えているというのは、もう社会の実態と要請かなと考えております。

ドライバーについても柔軟な働き方をどうやって両立していくか。もう既にポテンシャルの大きな労働供給層になってきているものですので、これを取り込まないと抜本的な変化を起こしにくいかなと思っております、ここの部分がドライバー不足、供給確保という意味で一番有効だと考えております。

最後になりますけれども、これは一定の供給が確保された後での将来的な話になると思いますが、実稼働の確保、需給ギャップの解消ということでは、需要急増時の上のほうだけのダイナミックプライシングの上限緩和というところも引き続き検討いただきたいと思います。

事業者協会としては以上となります。御検討のほうをどうぞよろしく願います。

○林座長 青柳様、風間様、ありがとうございました。

続けて、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、5分ほどで御説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

○舟本審議官 国土交通省でございます。こちらから音声で御説明をさせていただきたいと思います。

1枚おめくりください。

まず、自家用車活用事業（法78条3号）の実施状況でございます。こちらは、今5地域でスタートをしてございます。東京、神奈川、愛知、京都、軽井沢ということでございまして、これは週ごとに、実際に許可を受けて事業を開始している事業者の数をこのように出させていただいております。

一番右の合計のところは、括弧書きの許可を受けた事業者の総数に対して、括弧の上が5月5日時点で実際に許可を既に取り得をした事業者になってございます。例えば東京ですと、111の事業者が許可を受けることが可能という状況になっておりますけれども、現在

のところ74事業者が実際に許可を受けて事業を開始しているということで、残り37事業者がまだ申請準備中ということでございます。

次のページをお願いいたします。

これ以降、2ページ目から15ページまでが各地域ごとのマッチング率の状況を示した資料でございます。

まず2ページをお開きいただければと思います。

ここからが、事務局さんのほうからデイリーのデータをとということでございますので、今回デイリーのデータを今申し上げたように各地区ごとに、例えば東京ですと4月8日の週、15日の週、22日の週、29日の週ということで4枚ついてございます。そのような形で、デイリーデータでマッチング率を。この不足数の算定の基になっていた10月から12月の週ごとの、10月から12月の月曜日の平均値を示したものでございます。

例えば、これを御覧いただきますと、4月29日から5月5日については全ての曜日について90%以上、御覧いただくと分かるようにほぼ99%。これはゴールデンウィーク期間中ですので、東京は需要がちょっと減っているということもあって、このような数字になっているのではないかと思います。

2ページを御覧いただきますと、左から比べるとかなりの部分で緑色に変化をしているということでございますけれども、4月9日の7時から12時が極めてマッチング率が下がっているという状況でございます。これは下に書いているとおり、もう1か月ぐらい前なのでお忘れになった方もいらっしゃるかもしれませんが、東京でかなり強い雨が降ったということもあって、こういう状況が起きているということでございます。

したがって、雨のときにどうするかというのは、データ上もこういうことで出てきますので、これからどうやって対応していくのかというのは引き続き検討していきたいと思っております。

順番に、3ページを御覧いただきます。こんな感じです。

4ページ、5ページを御覧ください。

次に6ページを御覧ください。これが横浜を中心とした京浜交通圏です。こういう形で解消されているところでございます。

7ページはこんな状況ということで、横浜につきましては金曜日の深夜、土曜日の深夜という時間帯がもともとデータ上、車両が足りないということになっておりましたけれども、大半が解消されているのではないかとデータ上は読み取れるということでございます。

それから、8、9が横浜の状況でございます。

10ページからが名古屋の状況でございます。名古屋につきましても金曜日の深夜がもともと足りないということでございましたけれども、このような状況になっているということでございます。

11ページ。名古屋につきましては、スタートしたのが遅かったので2枚ということになってございます。

12ページからが京都の状況になっています。

京都につきましては、左のデータを見ていただきますと、ウィークリーで夜中の時間帯が90%を少し割り込む状態であった。それから、金曜日の深夜、土曜日の深夜はマッチング率が低い、このような状態であったと思います。4月8日は夜が雨ということだったので、赤になっているということでございます。

続いて、15ページまで行っていただければと思います。これが京都の状況です。

16ページにつきましては、今申し上げた各地域のドライバー数、稼働台数、運行回数、1台1時間の運行回数をお示ししてございます。いずれも延べの数でお示しをしておりますのでございます。東京が一番多いということで、このような数になってございます。

先ほどもありましたけれども、ドライバーの確保自身はまだ始まったばかりですので、これから徐々に増えていくものだろう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。

12地域以外の3号事業の申出をいただいている地域でございます。前回の4月24日のこのワーキングで、13地域から申出があったと御報告をさせていただきましたけれども、そのときは12だったかと思えますけれども、それに加えて、赤字の部分が4月24日から5月13日の間に追加になったということで、トータルで25地域がタクシー事業者からの申出があった。

加えて、下に2地域ということでございますけれども、自治体からの申出ということで、軽井沢町に加えて永平寺町から申出があったということでございます。全体として今27地域から申出が出ているということでございます。こちらにつきまして、正式な申出ということではないですけれども、各地域からいろいろな御相談を受けてございますので、こちらのほうも徐々に進んでいこうと考えているところでございます。

1枚おめくりください。

それから、タクシー不足の状況をどうやってモニタリングするのかということでございますけれども、先ほどの配車アプリ以外のことでいろいろな方法ということで我々としても検討させていただいております。既に始めている内容ということで御紹介させていただいております。

これは大阪府の主要タクシー乗り場の調査で、これは大阪のタクシーセンターが中心になって、乗り場の管理をしている観点から、実際の乗り場に待機している車両数と待っていらっしゃるお客さんの数の調査をさせていただいております。

画面上は新大阪駅のタクシー乗り場で、お客さんが並んでいるのですが、実はタクシープールのほうにはタクシーがあるということでございますので、必要な車両数はあるという状況ですけれども、出発までに多少時間がかかるということもありますので、これらの改善も併せて進めているというところでございます。

それから、東京の八重洲口でございますけれども、これは既にライブカメラはつけてございまして、今後AIを導入して、カメラ映像から数値化された情報をホームページ上で

閲覧可能とするようなことをこれからやっていきたいと思っております。

既に乗り場はもともと3台同時に出発できるという構造だったのですけれども、これを5台同時に出発できるというような対応もやったところでございます。

1枚おめくりください。

あわせて、自家用有償運送の改善に伴ってということで、78条2項の関係でございます。ここに出ておりますのは24団体でございますけれども、こちらは名前を出していいよということで図上に出しておりますけれども、そのほかにもプラス20ぐらいで、全国で50ぐらいの地域で新しい制度を活用して自家用有償をよりいいものにしていきたいということで動いていただいているという状況でございます。

長くなりましたが、以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

河野大臣が参加されましたので、途中ですが、ここで御挨拶をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

○河野大臣 ありがとうございます。

いつもお忙しい中、ワーキング・グループに御参加をいただきましてありがとうございます。

ライドシェアが4月8日でスタートして1か月たちました。東京以外、京都、横浜、名古屋、軽井沢でスタートして、ドライバーも1,000人近く確保されていると聞いております。事業者の皆様には、改めて感謝を申し上げたいと思えます。

他方で、稼働台数を見ると、例えば東京では不足車両と言われている数に対して、まだ稼働が数パーセントということだと思えますし、5地区全部で見ても、不足時間帯に限定されているということもあるからかもしれませんが、タクシーの輸送回数と比べると運行回数は1%をはるかに下回るという状況で、供給が足りていないという声も私の耳には届いております。

マッチング率は上がってきておりますが、例えば、雨のときは明らかに数字が悪くなっておりますし、月曜日、結構雨がひどかったときは、ライドシェアは休みなく動いていたという声もございます。

また、鉄道が事故で止まってしまって駅のタクシー乗り場に行列が起きるというような不測の事態に本来なら供給を増やすという意味で、どう対応していくのか。雨なら予報が出ますが、不測の事態は予報なしですから、これは国交省に、雨のときにどう事前にゴーをかけるか、それから、不測の事態のときにどう緊急に連絡をするか、ちょっと対応を考えてくださいというお願いはしているところでございます。

それ以外に、アプリを使わない、電話という方の対応も少し声を拾っていかなければいけないかと思えますので、国交省、関係事業者の皆様からもなるべく実態をしっかり把握をして、今後の課題を明らかにしたいと思えます。

先月22日のデジタル行財政改革会議で総理から、タクシー事業者以外のライドシェア

に関する法制度について、6月に向けた議論の中で論点整理を行って、5月中に規制改革推進会議で報告をするようにという指示をいただきましたので、まずは現行法の枠内で可能な制度改善は何かあるのかというのを明確にした上で、もちろんアジャイルに必要な制度の改善は不断に行っていくことは大前提ではありますが、日本の全ての地域で必要なときに円滑に移動が可能になる、移動の自由を確保する、そのために何が必要なのか、ライドシェアに関する広く法制度についての論点を詰めていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○林座長 河野大臣、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、御意見については、2分でベルが鳴りますので、簡潔にお願いいたします。また、議題終了予定時刻に近くなりましたら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、中室委員、堀委員の順で指名させていただきます。まず中室委員から御質問いただいて、お答えのほうをお願いするという形でやりたいと思います。

では、中室委員、お願いいたします。

○中室委員 発言の機会を与えていただき、どうもありがとうございます。

私からは、国土交通省さんにマッチング率のことについてお伺いしたいと思います。

今日の御報告を拝見しますと、マッチング率について2つの問題があるのではないかと思います。先ほどの大臣の指摘にもあったところではあるのですが、天候が悪いときにマッチング率が低くなるという問題です。

加えて、アプリの結果しか示されていないわけなのですけれども、利用者は電話で呼んだり、路上やタクシー乗り場で待っているということでもありますので、やはり全体像を表せていないということがあると思います。タクシー乗り場等での待ちの行列を把握するための努力はされているということなのですけれども、現状はそれが分からないということだと思うのですね。

さらに、一番大きな問題は、これは前回も議論されたと思うのですけれども、セッションベースではなくてリクエストベースで検討すべきであるという議論がありまして、その対応がどうなっているのかということをお聞きしたいと思います。

本件に関しては、第10回のワーキング以来ずっとお願いをしてきていると承知をしておりますけれども、今の状態ではモニタリングの意味をなしていないのではないかなと思います。

加えて、私からのお願いとしましては、タクシー全体の運送回数については、国土交通省において輸送実績報告書を事業者に提出していただいて把握しているものと承知をしておりますが、この報告書で把握したタクシー全体の運送回数と、今回、マッチング率算出に用いているタクシー運転者及び自家用車ドライバーの承諾件数をお示しいただきたいと思います。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

国交省、御回答をお願いいたします。

○舟本審議官 まず2つ御質問があったかと思っております。マッチング率の算定に当たって、セッションベースなのか、リクエストベースなのかという御質問であったかと思えます。

こちらにつきましては、前回のワーキング・グループの中でもお話をさせていただいたかと思えますけれども、アプリ事業者さんともいろいろ議論をさせていただく中で、まずは不足数の算定に当たりましては、必要な台数に対してどれぐらい不足をするかという観点からすると、実際に必要な台数は1台であるにもかかわらず、リクエストベースにしますとリクエストされた回数分だけが必要台数となってしまいますので、不足台数を算定するにはリクエストベースにしてしまうとなかなか難しいのではないかということで、セッションベースでさせていただいているという御説明をさせていただいていたかと思えます。それが1つ。

もう一点は、正確に私は理解できていないかもしれませんが、私どもで持っている不足数の算定に用いたデータを出してほしいという先生からの御希望だったかと思えます。我々は現時点ですぐにお答えできませんので、それはどこまでできるのか、検討させていただいて回答させていただきたいと思えます。

○中室委員 座長、1点だけ更問いをよろしいでしょうか。

もし可能でしたら、リクエストベースのマッチング率もお出しいただきたいと思えます。それがセッションベースと大きく乖離していないかどうかとか、そういう実態もこちらで検討したいと思えますので、リクエストベースもお出しいただけますと幸いです。よろしくをお願いいたします。

○舟本審議官 了解しました。このデータ自身はアプリ事業者さんの協力を得ながらやっているものですから、どこまで出せるのか、まさにリクエストベースにすると数も膨大になってしまうというところもありますので、その点も含めて検討させていただければと思えます。

○林座長 セッションベースの把握ではモニタリングの意味をなしていないのではないかという点はこれまでの議論でもしてきているところですので、国交省様においては前向きに御対応をお願いしたいと思えます。

○舟本審議官 先ほど申しましたように、今回、不足数の車両というのを出させていただくということでございますので、繰り返しなりしまして恐縮ですけれども、リクエストベースですと1人の方が何度もリクエストをするということになりますので、必要台数1台のところに対して例えば10のリクエストが入ったりするということですので、そうになってしまうと、不足数という観点からすると、あまり求める数字にならないのではないかということを申し上げていると御理解いただければと思えます。よろしく申し上げます。

○林座長 ちょっと話になっていないと思うのですけれども、進めます。

では、堀委員、質問をお願いします。

○堀委員 御説明ありがとうございます。

今の点ですが、マッチング率について、私もユーザーとしてほぼ毎日タクシーの配車アプリを使わせていただいている状況ですけれども、例えば1回のリクエストでマッチングしたというのが、これは正常に来たということでありまして、10もリクエストを出すというのは、なかなかつかまらない、もう諦めるというようなレベル感になってまいりますので、やはりセッションベースではなくリクエストベースで、ユーザーがつかまえているのかどうかということを確認したいと思います。したがって、次回までにはマッチング率について、比較する形で構いませんので、適切な算出方法でも御提出をいただきたいと思っております。

また、データの関係に関しては、無線配車のデータについても、事務方から、あるいはこのワーキングの中でも再三お願いをしていると承知しております。こちらのデータも出していただけていないと考えておりますので、次回までに必ず御提出いただきたいと思っております。

それから、アプリデータがない地域についての移動の不足や解消の状況も把握すべきだと思っておりますが、こちらの把握の仕方についてお考えをお聞かせいただきたいと思っております。これがデータ関連です。

それ以外に、国交省様提出の16ページ目、ドライバー数等についても御質問をさせていただきますと思います。先ほど、ドライバー数、稼働台数、運行回数、いずれも延べ数だという御説明をいただいたと承知しております。例えば、軽井沢の4月22日の週を見ますと、8人のドライバー数でございまして、稼働台数6台、運行回数8回となっております。このドライバー数というのは何の数字になりますでしょうか。登録者数の延べということなのか、稼働車数の延べということなのか。

また、稼働車数の延べということであるとすると、ログインをしている方々の数なのか、実車数なのか。こちらは8人となりましたが、稼働しているのが6台ということになりますので、全てが稼働しているのではないのではないかと思ひまして、ドライバー数の数についてお答えいただきたいと思ひます。

この後はお願いということになりますけれども、ドライバー数が増えていつているのか、担い手が増えていつているのかどうかということをお我々としては終局的に判断していきたいと思ひしております。登録者数と稼働者数で、先ほどお尋ねしているとおり、稼働者数の定義についてもお伺ひしたいのですが、これを分けて教えていただきたいと思ひます。

また、新規登録をした数と抹消した数もそれぞれ確認していきたいと思ひます。延べでずっと積み上がっていきますと、もうやりませんというドライバー数も入ってきてしまつては困りますので、いずれも正確に理解したいと思ひます。

また、前回のワーキングの中で鶴田局長より、自家用車のドライバー数のうち、タクシ

一会社所属の方についてはすぐに分かるので、これはフィルターをかけることができるというお話もいただいております。これは、フィルターをかけていただいて、タクシー会社所属でない一般の応募者数のドライバー数がどの程度なのかということの内訳として表示していただきたいと思っております。

最後に、河野大臣からも御指摘がありました。タクシーの運行数に比べてライドシェアの運行数が1%程度であるという形で伺っております。16ページ目の一番右側の列、1台1時間当たりの運行回数で比較されてもその数字感が全く分からないのではないかと思っております。

したがって、タクシー全体の運行回数とライドシェアの運行回数を実数でお示しいただき、供給量がどうなっているのかということについて推移を見ていきたいと思っておりますので、こちらのデータについても御開示をお願いいたします。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省、お答えをお願いいたします。

○舟本審議官 ありがとうございます。

幾つか御質問をいただいたかと思っております。あるデータについてはお出しをさせていただきたいと思っております。

まず、無線の関係のデータは、我々も無線の関係の方々と話をさせていただきますけれども、正確にお出しできるデータは現状では私どもの手元にないという状況でございますので、引き続きこれは新たに取るということも含めて整理を今しているところでございます。

それから、さっきのセッション数かリクエスト数かというところにつきましては、先ほどのお話のとおりでございますけれども、現時点で私どもはリクエストベースのデータを持っていないという状況ですので、これはアプリ事業者さんが出せるのかどうか、先ほどの来週までというスケジュール感も含めて調整は必要かなと思っております。

それから、16ページの関係のドライバー数、稼働数の数字ですけれども、ドライバー数につきましては、ここに書いているのは実際に稼働した数でございますので、15日の週の時点でドライバーとして確保されている数ではございません。確保されている数については、まさに委員御指摘のとおり、それも重要な数字だと思っておりますので、これについても我々は確認をしていきたいと思っております。これは事業者さんのほうからそれぞれ出していただかなければいけないものですから、これは定期的にまだ観測をするという形になっていないものですから、これはどの時点で出せるか、今、我々としても必要な数字だろうと思っておりますので、何らかの形で数字を我々が把握した上でお出しをしたいと思っております。

稼働台数につきましても実際に走っている数、したがって、ドライバーとほぼニアリーイコールということですが、ドライバーの数と稼働台数が違う部分は、どちらも延べですが、複数の時間帯で1人の方が同じ車を稼働している場合に、ドライバーとしては

1ですけれども、複数の時間帯で働いた場合には稼働台数が2となるようなケースがございますので、そういう意味で稼働台数のほうが多いケースがあるということです。運行回数は実運行回数です。

それから、タクシーの実際の数との比較ということですが、時間単位で我々がタクシーの稼働台数自身を把握しているという、そもそもそういう仕組みがないものですから、この数と比較できる数字が何かできるかどうかというのは検討させていただければと思います。

それから、一番右ですけれども、委員がおっしゃるとおりでございますので、これが全てを示すと我々としても思っただけではなくて、まず何か比較可能な数字、どれぐらい使われているのかということで出させていただいておりますので、今先生がおっしゃったような形で、どういう形で出せるのかということも検討させていただきたいと思っております。

それで、おっしゃるとおり、前回のワーキングの中でも、絶対数としてこの数がタクシーの運行回数に比べて、先日委員の方から御指摘があったかと思っておりますけれども、平均的な1か月の運行回数というもののデータからすると非常に少ないのではないかと御指摘がありましたが、それはそのとおりだと思っております。したがって、絶対数でタクシーのまだ10%とか20%ということではないと思っております。

先ほどのマッチングデータの向上の部分も、全てが自家用車活用事業の成果ということで我々としても思っただけではなくて、冒頭、河野大臣から話がありましたけれども、ドライバーの数が増えているということが一番大きな要因であろうと思っております。

そういう中で、トータルとして移動の不足を解消することを目指しておりますので、いわゆる本当のタクシードライバーの数も増やしながら、足りないところはここで一般ドライバーの方も活用させていただき、そういう観点から両方の数を増やしていきたいということでやっていると御理解いただければと思います。

○堀委員 ありがとうございます。

御回答いただいているところでかなりよく理解できたところがありますけれども、登録者数のドライバー数については稼働の延べだということでお答えいただいたと思っております。また、登録者数、確保している数が重要だということについて御理解いただいております、登録数、抹消数も含めてお出しただけののかなと今のお答えから理解しました。

それと別に、自家用車ドライバーのタクシー会社所属の方の重複を精査いただきたい、教えていただきたいというところも併せてお願いしてよろしいでしょうか。

それから、アプリデータがない地域についての把握の仕方についてもお答えいただければと思います。

以上です。

○林座長 国交省様、お答えいただけていない部分もありますので。

○舟本審議官 失礼しました。

地方部の把握について、さっきの無線データなんかが中心になってくると思っておりますので、

その中でどういうことができるのか。それと、ちょっとアナログですけれども、先ほどの主要な箇所での行列があるかどうか、主要な駅とかそういうところでタクシーがあるかどうかみたいなデータも取っていきたいと思っております。

それから、タクシー会社に所属の方がこのドライバー数の中でどれくらい増えるかというの、タクシー会社のほうに確認をして、出す方向で検討していきたいと思います。

以上でよろしかったでしょうか。

○堀委員 ありがとうございます。

○舟本審議官 それから、前に先生が言われた部分は委員の御理解のとおりでございます。ありがとうございます。

○林座長 リクエストベースで検討すべきという点は、第10回のワーキング以来ずっとお願いしています。また、無線配車のデータについても再三お願いしています。今期の会議も残り1回ですので、次回には必ず出していただきたいと思います。次回の会議の直前の夜中ではなく、事前にしっかり出していただきたいと思います。

時間の関係があるので、川邊委員、國峯委員の順で、質問は簡潔にお願いします。

○川邊委員 川邊でございます。

まず、河野大臣の指示の下、アジャイルに4月1日に78条3号制度が立ち上がって、ゴールデンウィークに間に合ったというのは、本当に敬意を表したいと思います。タクシー事業者もそうですし、アプリ配車事業者ですよね。私もそういう事業をやっているのですが、ロジック変更があるのを開発するのはめちゃくちゃ大変だと思うのですが、やり切ったのはすばらしいなと思っています。

ゴールデンウィークに間に合った上で、モビプラさんが迅速なアンケート結果を取ってくれたがゆえにいろいろな実態が分かってきているかなと思っています。アプリ配車事業者さんがすごく頑張った結果、あるいはビジネスモデルも含めてアプリ配車のほうに車が寄って行って、結果、モビプラのアンケートのように、流しとかそういうのが拾えていないよねという体感につながっているのではないかなという認識を持っています。

その上で国交省さんに質問ですけれども、78条3号の制度で許可を出した事業者数は、それぞれの事業者が申請あるいは保有する台数等も加味して分配していると思われるのですが、不足台数に対して約何%相当まで台数が進捗しているのかというのを、前段の話を踏まえて質問させていただきたいなと思っています。

さらに、事業者に対して不足台数の残りを許可出しする際の判断ロジックみたいなものがもし何かあるのであれば、お願いします。

京都しか該当しないのかもしれないのですが、国交省のマッチング率の説明とモビプラの調査結果でタクシーがつかまらなかったという先ほどの話が、何でこういうギャップが生まれているのかなというのは、私の見解は冒頭申し上げましたけれども、国交省さんの見解、あるいは川鍋さんとかも御見解があればいただければなと思います。

最後、蛇足ですけれども、先ほど来、マッチング率のリクエスト数とセッションの議論

があると思います。どちらのおっしゃることもよく分かるのですが、ユーザー体験で見ると、実はそれではなくて、お願いしてから車が来るまでの平均時間を見るという手もあると思いますので、もしリクエストベースで再計算をし直すのがある種不毛みたいに国交省さんが思われている場合は、むしろユーザー体験で、お願いしてから車が来るまでの平均時間を見ていくという手もあると思いますので、御検討いただければと思います。

私から以上です。

○林座長 続けて、國峯委員も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。

堀先生と川邊さんとちょっと重複してしまうのですが、国交省さんの資料の16ページのドライバー数とか稼働台数というのは、世の中一般の人は分からないと思うので、定義を書いていただいたほうがいいのではないかなと思いました。

稼働台数がもし延べだとすると、東京だと1日1,780台不足しているということで、5日間だと延べで8,900台不足ということになると思うのですが、それに対して452台ということでもいいのかどうか。いずれにしても、パーセンテージとはしてはかなり低いかなと思うのですが、その辺の評価をどうできるのかというところを確認できればと思いました。

いずれにしても、0.08%とさっき青柳さんからの御説明があったり、稼働台数もパーセンテージとしては非常に少ないのかなと思っていて、一方で、マッチング率はもう改善していますということだと思うのですが、因果関係がないのではないかなという気は個人的にはしてしまっていて、なぜマッチング率が今改善しているのかというところをどう分析されているのかというところも確認できればと思いました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

先ほど川鍋さんが手を挙げられていたと思うのですが、御質問でしょうか。

○川鍋会長 すみません。手を挙げる権利がないことは重々分かった上で、幾つかコメントがあって、もしお時間があればと思って。

○林座長 では、国交省さんの御回答の後、コメントということで。

では、御回答をお願いします。国交省さんの御回答も簡潔にお願いしますね。

○舟本審議官 川邊さんの御質問で、車の台数の割合は今ちょっと手元にないので、これは出せますので後ほどお出しします。

残りの台数をどうやって分配するのかということですが、これは新規の事業者さんが新たに準備できた方というのを優先的にやっていくのかなと思っておりますけれども、もともと半分は残しているというところは、当初準備ができなかった事業者さんを想定して枠を半分残していますので、まだ最終的には決めていませんけれども、一応そこに優先順位はあるのかなと思っていて、ございます。

それから、先ほどのアンケートの調査についてどう思うかということですが、私どもは

これを今日いただいたので、まだ全然評価できていませんということでございます。

あとは、セッション、リクエストに加えて、第3の時間というお話もありました。これについて、個別の時間を出していくとなると、またこれは相当膨大な作業量が発生するというのがありまして、もちろん川邊さんがおっしゃるのはごもっともで、ここまで詳細な分析ができればいいなと思っているのですけれども、現時点ではここまでは手が伸ばせないのではないかと考えているという状況でございます。

それから、國峯さんの定義を書くというのは、おっしゃるとおり、ちゃんと定義を書きたいと考えてございます。

最後のところ、因果関係がないという話だったのですけれども、確かに、先ほど申しましたように、これはタクシーのドライバー自身が増えているということも含めて改善していますよということですので、単純に自家用車活用事業でこれが改善しているのですというふうに我々としても胸を張って言っているつもりはなくて、最終的な我々として目指すべき道としては、マッチング率が解消するというのはKPIの一つだと思っております。これを改善するというのをKPIに挙げているので、KPIがよくなっているというところは御理解をいただいた上で、あとはこれを前提に何をやっていくのかということ进行分析しているということかなと思っております。

それから、台数のところではすけれども、不足台数掛ける日にちに対して1週間の稼働台数はこれなので、分母と分子は國峯さんのおっしゃるとおりで、割合からすると小さいのではないかとこの点についてはそのとおりということでございます。

これは、我々としても引き続き、タクシー事業者さんにライドシェアのドライバーも増やしていただくことでライドシェアの供給量も増やしていきたいと思っておりますし、並行してプロのドライバーさんの数も増やしていくということで、最終的には移動の足不足を解消する。その両方を併せてやっていきたいということでございます。要素分解をもうちょっと丁寧という御指摘だと思いますので、できるだけ要素分解もできるようにやっていきたいと思っております。

以上です。

○林座長 御回答ありがとうございます。

委員からの質問は、足不足の実態把握ができるようなモニタリングをやっていただきたいということですので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ハイヤー・タクシー連合会の川鍋様からコメントということなので、簡潔にお願いします。

○川鍋会長 ありがとうございます。

まず、絶対数が少ないのはおっしゃるとおりでございます。ただし、事業認可が下りたのが4月5日金曜日にして、そういう意味からすると、4月8日からで出だしの数週間ですので、その辺りはお含みおきいただきたいと思ひます。

ただ、しっかりと毎日毎日増えていることは事実です。そして、これがサステナブル

か。さっき堀様等のあれもありましたが、ドライバー数、タクシー会社のではない人たちは私は分析しています。平均で週に1.93回、ざっくり言うと2回活動していただいています。

私もちょっと心配していたのです。やったら、やはりちょっと厳しいから辞めたという人が出るかと思ったら、そういう人は相当少なく、割とコンスタントに出ていただいている。週1回コンスタントに出ていただいている方もいれば、週に4回、5回出ていただいている方もいますので、割とそこは安心しています。

そして、私自身も実はこれまで3回、日本型ライドシェアのタクシードライバーとして道に出て、実際どうなのだろうというのをやったところ、意外と出られる時間は少ないのですけれども、出られる時間帯はやはりタクシーが忙しい時間帯なので、トイレに行く暇がないぐらいどんどん入ってきて、働く喜びに満ちあふれて、結果、ガソリン代を除いても、悪いときは1,700~1,800円、よいときは2,000円以上残るとい、割といい隙間バイトになっています。

もう一点、パーセンテージがさっき0.1%という話が青柳さんからもありましたが、これは認可されている時間だけで見ると、今、アプリ全体の中の数パーセントを占めているという数字をアプリ会社から聞いたことがあります。したがって、これでまだ我々が東京に与えられている枠の10%ぐらいしか動いていないのですね。したがって、ピンポイントでちゃんと与えられた枠まで動けば、恐らくアプリ事業の数%ぐらいになる。それによって改善できるということになると思いますので、確かに絶対数は少ないのですが、ピンポイントで言えばそんなに少ないわけでもないということは付け加えます。ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございます。

川鍋さんにも発言の権利はありますので、御遠慮なく手を挙げていただければと思います。よろしくをお願いします。

それでは、手を挙げていらっしゃる方がいて申し訳ないのですけれども、この辺りで議題2を終えたいと思います。

最後に、国土交通省から、本議題について何か補足等があれば御発言をお願いいたします。委員が質問、意見した以外でも構いませんが、いかがでしょうか。よろしいですか。

○舟本審議官 大丈夫です。ありがとうございます。

○堀委員 座長、すみません。間下さんからお手が挙がっていたかなと思ひまして、メッセージもいただいています。御発言の機会もいただけたらと思います。

○林座長 議題2はここで区切らせていただいて、議題3がございいますので進めさせていただきます。

次に、議題3「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度に係る論点整理」について議論したいと思います。

本議題に関しましては、座長である私から事務局に対して、委員の皆様の意見をしっか

りと伺った上で論点整理のたたき台を作成するように指示しております。また、国交省からも資料を提出していただいております。

国交省、事務局から、それぞれ2分で説明をお願いいたします。

○舟本審議官 よろしく申し上げます。

資料3-2に沿いまして御説明をさせていただきたいと思います。

私どもは、大きく分けまして論点1と2ということで、今まで御議論していただいている内容は整理できるのではないかなと理解をしているところでございます。

まず、やはり一番大きな論点は、今回のこの議論は地域交通における担い手、移動の足が不足するという課題の解決が議論のスタートだという理解をしてございますので、この不足は解消しているかどうかというところがまず大きな論点だろうと思っているところでございます。

論点1の最初の○ですけれども、今申し上げました課題の解消を目的として、タクシーなどの個別輸送モードを補完するものとして自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善を行ったところでございます。したがって、この施策の結果によって、利用者目線で課題が解決されているか、定量的に評価を行い、また適時適切に制度の改善をしていくことが必要であろうと考えてございます。

その際には、施策を開始して間もないということでございますので、先ほど大臣からもありましたけれども、天候・節波動等、平時だけではないことへの対応を含めて、現時点で施策の効果を評価するというのはなかなか難しい、適切ではないのではないかと考えてございます。したがって、今後丁寧にしっかり時間をかけてモニタリングをすることが必要だろうと考えてございます。その中で、ここに書いてあるようなものが指標として挙げられるのではないかとということで示させていただいております。

さらに、地域交通における担い手、移動の足の確保、特に移動の足確保という観点からすると、これはタクシーや自家用有償旅客運送などの個別輸送モードだけで担われるものではないということでございますので、鉄道、バス、乗合タクシーなどの他の交通サービスも総合して、それぞれまた地域ごとの特性も加味しながら、充足されているかどうかを検証する必要があると考えてございます。

次に論点2でございますけれども、今申し上げた評価・検証は十分な時間をかけて行った上で、それでもなお移動の不足対策として十分でないことが明らかになった場合には、総合的な交通政策の観点から、タクシー事業制度とか自家用車活用事業の制度の見直しについて、必要なかどうかという議論を行う必要があるかと思っております。その議論を行う際には、今回、自家用車活用事業の制度化の際に留意した点がございましてけれども、このような点にも併せて留意が必要と考えてございます。

具体的には、そもそも旅客運送サービスであるならば備えておくべき前提条件ということで、車とかドライバーの安全、事故時の責任、適切な労働条件の確保といった問題。また、タクシーとか、ライドシェアも含めて、個別輸送を増やしていくということで、利用

者の利便性は上がるのだけれども、一方で渋滞とか環境問題、またドライバーをたくさん使ってしまうといったような外部不経済の発生もありますので、こういうものとバランスを考える必要があるのではないか。

仮にタクシーとそれ以外のライドシェアという2つの別の事業を想定するというのであれば、その2つが並立できるのかどうかという競争条件の観点から議論が必要ではないか。

それから、諸外国でライドシェアは様々な取組が進んでいるわけですがけれども、訴訟が起こっていたり、労働問題が起こっていたり、そのような問題もございますので、そのような点をきっちり教訓として、同じ問題を引き起こすことがないようにすることも考えていく必要があるのではないか。このようなところが論点であろうと考えているところでございます。

私どもとしては以上でございます。

○事務局 続けて、事務局のほうから御説明いたします。

資料3-1となります。

林座長から御指示がございましたとおり、委員からの御意見を踏まえ、論点整理のたたき台として示してございます。これは先日のデジタル行財政改革会議における総理の御指示を踏まえて、論点を整理するためのたたき台としてお示しをしております。本日の御議論を踏まえましてさらに整理を行うためのものでございます。

大きく5項目に分けて整理をしております。1点目、「ドライバー、乗客の安全確保」の点でございます。論点例として幾つか提示しておりますけれども、運行管理のデジタル化や遠隔化の観点、ドライバーの教育・研修の観点、アプリ上の相互評価の徹底という観点、また、走行時の乗客やドライバーの安全確保の観点、性犯罪対策・犯罪防止の観点からのドライバーの確認などを提示してございます。

2点目、「事故時の責任体制の確保」としまして、論点の例としましては、乗客に対する万全の責任体制の必要性、それからアプリ仲介における白タクの撲滅に関して現行法の適用状況、アプリ事業者の摘発についてどう考えるかでございます。

3点目、「ドライバーの働き方の柔軟性、適正な処遇の確保」といたしまして、論点例としまして、ライドシェアについても引受義務を課すどうかとか、配車単位の雇用契約などスポットワークの経験者をどう考えるか、また、業務委託ドライバーの就業条件を欧米と比較としてどう考えるかなどでございます。

4点目、「全国展開（ライドシェアの事業性確保）」としまして、地域のタクシー事業者が自家用車活用事業を行わない場合に、タクシー事業者以外へ拡大することをどう考えるかとか、自家用車活用事業の時間帯・エリア規制・台数制限などについて首長の判断によって緩和していくことについて、また、価格規制の観点とか、タクシーとの共存共栄の観点について挙げてございます。

最後5点目、「その他」としまして、苦情処理としてデジタル化を行う場合、顧客満足

度を向上する点とか、あるいは現行規制外のアプリ事業者による優先配車料金の位置づけ、適正な規制等の必要性などを挙げてございます。

以上の点でございます。

○林座長 ありがとうございます。

続いて、本日は委員有志からも意見書が出ておりますので、こちらについて、参考資料2ですので、國峯専門委員から御説明をお願いいたします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

私からは、有志で今の事務局から提示のあった論点に関して意見をまとめさせていただいたので、かいつまんで説明させていただきます。

まず、4月から自家用車活用事業が開始したという点については、我々もすばらしいことだと思っているのですが、ずっと申し上げているとおり、法律・制度までやるべきだというのが我々の意見でございます。

3つ理由を示しておりますけれども、1つは運営主体がタクシー会社に限定されていること。これは、3号制度は取り急ぎ通達レベルでやるということで、既に運行管理体制があるタクシー会社に限定するということは理解できるわけですが、本来的には別にライドシェアをタクシー会社に限定する必然性はないわけであって、きちっとライドシェア業を創設して、ライドシェアのための安全制度をつくる、これによって多くの企業のチャレンジを促していった移動難民解決をしていく、これがあるべき姿なのかなと考えております。

それから、ドライバーの確保。今日も議論がいろいろありましたけれども、今、1,000人ぐらいということだと思うので、もともとこの話はコロナでタクシードライバーさんが5～6万人減ったということをどう解決するかということだと思うので、やはり数としても足りないのではないかなというふうに理解をしております。

それから、どうしても自家用車活用事業は、法律上、地域または期間を限定して、公共の福祉のためにやむを得ない場合とされてしまっていて、どうしても局所的な対応になってしまうので、これを全国の移動難民解決につなげていくためには法律・制度が必要だと考えております。ですので、我々としては、来年の通常国会にでも法律を提出することを提案させていただければと思います。

個別の論点に関しては、まず安全性に関しては、当然、ライドシェアであっても安全性が最も重要だと考えておりますけれども、タクシーのような対面のドライバー管理ではなくて、デジタル技術をフル活用して遠隔で安全を担保していく、これが法律・制度での根幹になってくるのかなと理解をしております。

それから、いろいろ飛ばしまして、自家用車はプロのドライバーではない人が運転するというので、自動ブレーキといった追加装備も必要なのではないかと思っております。

性犯罪対策などは、日本版DBS法案というのが今国会でも審議されていると思うのですが、こういったものを参考にしつつ、性犯罪歴の確認などを制度化していく必要も

あるのではないかと考えております。

事故責任については、これも従来から申し上げてるように、仲介ということではなくて、直接の運送責任を負う主体と位置づけてはどうかと思っております。

ドライバーの働き方については、デジタルで遠隔な管理をすることで、結果として業務委託ということが就労形態としても認められることになるかと理解をしていますが、その場合であっても、最低報酬を保障する制度や稼働時間の上限を管理する制度という最低限の保護策は入れていく必要があるのではないかと考えています。

料金は自由化をして、柔軟にダイナミックプライシングをできるような制度にするのが望ましいのではないかと考えています。

運行主体については、申し上げたとおり、タクシーだけではなくて、ライドシェア事業をきちっとつくって、いろいろな事業者が参入できるようにすることが必要だと考えています。

それから、場所とか時間は全国に広げるといことでありますけれども、一方で、ライドシェアにも一定の公共的な役割を担わせて、都市部だけではなくて地域でも担い手を供給するという観点で、例えば、大都市だけでやる場合はそういうことは認めずに、大都市でやるなら過疎地でもやってねというような、何らかのユニバーサルサービスに関する制度を検討してはどうかということをご提案させていただいております。

タクシーとの共存という意味では、貨物事業運送法の7条で緊急調整制度というのがあると思うのですが、これを参考に、例えばライドシェアが増え過ぎてタクシー事業者の事業の継続が困難になるような場合は、緊急調整を実施するというようなことを入れてもいいのかなと考えております。

雑駁ですけれども、以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、議題3についての質疑応答に移ります。御質問、御意見については、2分がベルが鳴りますので、簡潔にお願いいたします。終了予定近くになりましたら御発言を打ち切らせていただく場合がございますので、御了承ください。

まず、警察庁への質問をまとめて伺いたいと思います。警察庁への御質問がある方は挙手をお願いいたします。

芦澤委員、堀委員、宮木委員、まず御質問をお願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

警察庁への質問です。

白タクの取締りについても議論がされていたと思いますが、白タクの摘発件数についてのモニタリングをしたらよいのではないかとのお話です。

主要空港などでのモニタリング状況を月次で報告することが可能か、していただけるかという点で御質問を差し上げます。

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 私からは、海外の白タク配車アプリについて、日本に事務所や担当者を置いている事例があるかどうか、警察庁様にお伺いしたいと思います。

また、新しい法制度あるいは法改正ということになりますと、違法な白タク仲介業者に対する直罰規定を設けることもできるのではないかと考えております。

海外の白タク仲介業者について直接の規定を設けることにより、共犯としての対応よりも直接事業者を検挙できる可能性、あるいは行為者を検挙できる可能性が高まると考えられるものですから、そのような規定の正否について警察庁様のお考えもお伺いしたいと思います。

なお、国交省様は幫助犯でも検挙できるというような立場かなと思っておりますけれども、警察庁様の御説明だと、あるいは実際の検挙件数でありますと、実際に直罰していくのは難しいと承知しております。

これは国交省様に対する御質問になりますが、安全性も大事な観点ということで強調されておられるということですが、白タクは現状ほぼ無策ではないかなと思っております。こういう白タクを排除していくための規定の新設についてもお考えを伺いしたいと思います。

以上です。

○林座長 では、宮木委員、御質問をお願いします。

○宮木専門委員 ほぼ堀さんに言っていた形になりますけれども、私も白タクについてです。

様々な形でライドシェアの安全性確保を図っている中で、広い意味での交通参加者全体の安全も考えたときに、白タク対応は非常に重要だと思っています。この点について、何か実効性のある対策を行われているのか、状況を御共有いただきたいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、警察庁様に、ただいまの3人の委員からの御質問への回答をお願いいたします。

○警察庁（小林審議官） 警察庁からお答えいたします。

まず、白タク対策の関係でありますけれども、この規制改革会議においても、白タク、違法な仲介行為の取締りを強化するということがこれまでも議論されてきたわけですが、警察庁において、まずは先月、国内の主要空港や有数の観光地が管轄内にある都道府県警察を招集しまして、改めて白タクの取締りの強化、そして、抑止のための広報啓発活動の推進について指示をし、その内容について全国警察に対しても共有しているところであります。

検挙件数については、令和5年中は33件、令和6年については今11件ということになりますけれども、空港に捜査員を配置して、白タクの行為の疑いのある場合に、その場で職務質問を行う、または乗客に対して協力を求めて背後関係を捜査するといったことを今

進めているところでございます。先ほど宮木委員のほうから、白タク対策についてどのようなことをしているかという話がありましたので、それについてはこのような対策を今進めております。

また、先ほど芦澤委員のほうから、白タク取締り摘発件数のモニタリングということでしたが、白タクは、その場で例えば交通違反を取り締まって、何件取り締まったという話ではありませんので、実際にその状況を把握して、それから捜査を行うということでもありますので、その都度その都度のモニタリングには適さないものだと考えております。

実際、私どもは、今申し上げましたけれども、令和6年については11件、年間ベースで何件になるかはまだ不明でありますけれども、その都度、捜査して検挙したものについては広報するといった対応をしておりますので、そうしたことで把握ができる状況にあるかなと考えております。

堀委員のほうから、海外にある事業者の国内拠点での対策、または白タクの排除規定の新設についてという御質問でありました。まず、海外にいる事業者に関しましては、これまでも御説明しているところでありますけれども、海外での捜査権の制約があるということは、例えば新しい制度をつくったとしても、それはやはり制約としてはあるのだろうと考えております。

また、現在のところは運送する正犯がいて、それに対する共犯として突上げ捜査をするといった形でやっておりますけれども、新しい法律がどういう形になるかによるということでもありますけれども、私どもとしては制度に基づいて、しっかり法と証拠に基づいて捜査をしていくという立場であろうと考えているところでございます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

次に、国交省への御質問がある方は挙手をお願いいたします。

では、中室委員、秋元委員の順で御質問をお願いいたします。

○中室委員 ありがとうございます。

論点整理におきまして、ライドシェア事業においてドライバーの事前スクリーニングをどの程度すべきかということを整理するために、参考としてタクシードライバーによる乗客に対する犯罪の状況もモニタリングする必要があるのではないかとと思いますが、その点はいかがでしょうか。比較対象がないと評価ができないという意味でございます。

2つ目に、ドライバーの犯罪歴や事故歴等について、前回のワーキングでは履歴書に正直に記載するかどうかはドライバー次第だけれども、日経テレコンの検索とか運転経歴書のチェックをしているので、特段問題はないと考えているという旨の説明がタクシー会社からあったのですけれども、特に性犯罪歴などは日経テレコンの検索だけでは拾えないものがあるのではないかと考えられます。

履歴書に正直に記載するという事は、普通に考えると全く期待できないと思いますので、事前のドライバーのスクリーニングの観点から、日本版DBSのような性犯罪歴等を確

実にチェックする仕組みが必要なのではないかと考えております。ハイヤー・タクシー協会さんも、性犯罪の危険性を昨年非常に強調されておられたと思いますので、この点について国交省さんとしてのお考えをお聞きしたいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、秋元委員、お願いいたします。

○秋元専門委員 ありがとうございます。

今の中室委員の2点目にかぶりますので、ちょっと簡潔に。

私も、日本版DBSのような制度は、既に教育の観点で議論が進んでおりますけれども、今回の議論においても非常に重要な論点になるかなと思っております。海外でも性犯罪の防止対策というところは大きな論点になっていきますので、ここに対して国交省さんの御意見を伺いたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省様、御回答をお願いします。

○鶴田局長 国交省の鶴田でございます。国会で前半は出られませんでしたけれども、この議題の最初から参加をしております。

中室委員、秋元委員から御質問がありました犯罪歴等のチェックですけれども、これは昨年も問題提起が事業者団体からもあったところです。それは、タクシーという形態でなくて、個人のドライバーがプレーヤーとして登場するというときの懸念点として提起をされたと理解しています。

現在の日本のタクシーにおいて、不幸にして性犯罪がゼロではありませんけれども、犯罪等が問題になっているという状況は事実認識としてないと思っています。

タクシー規制、今の3号事業もそうですけれども、安全性と事故が起きたときの責任と労働条件の3点を、先ほど舟本から御説明しましたけれども、これは旅客運送サービスとしての前提条件ということですから、同一の主体に帰属させていることで、そのことによって責任を持って事業者がそこを担保するという仕組みにしているということだと思います。

それから、中室委員からの1点目、ドライバーの事前のスクリーニングということで、比較対象としてということですから、これは同様に個人のドライバーをどういう形で責任を負わせて旅客運送に携わせるのかという話が出てくるときに比較対象の問題になるのだと思いますけれども、今、タクシーとそれを補完する3号事業でその点を問題として問う必要がないときに、それをどういうふうに事前のスクリーニングをしているのかとか、すべきなのかという議論をする実益がないということかなと思います。

それはいずれも、先ほど国交省からの資料で御説明しました論点1と論点2という分け方のところに関わってくると思いますけれども、まず論点1は目的に照らしてしっかり検証すべきだということだと思います。つまり、移動の足不足ということで一連の議論

がスタートしていて、その点は私どもも委員の皆様方からの御指摘に非常に共鳴するところもあって、この新しい仕組みをスタートした。その目的に照らして、それがちゃんと解決されているのか、解消されているのかというところをしっかりと検証するというのが筋だというのが先ほど舟本から御説明した中身でございます。

これは、実は先ほど午前中の国会審議でも類似の御指摘がありましたけれども、与野党を問わず立場を超えて、新しく開始したものの効果をしっかりとまず検証する、それがまず始まりだと。拙速に結論とか方向性を出すことがないようにということで多々御指摘を受けていて、それは私どもも政策の筋論としてそういうことだと考えております。

長くなりましたが、以上です。

○林座長 質問への御回答と違うコメントをされたのかなと思いますけれども、全国ハイヤー・タクシー連合会様も、昨年来、性犯罪の危険性を強調されていたと思うのですが、ただいま中室委員、秋元委員から御提案のあった事前のドライバーのスクリーニングの観点で、日本版DBSのような性犯罪歴を確実にチェックする仕組みが必要ではないかという点については、川鍋様のほうではどのようにお考えでしょうか。

○川鍋会長 ありがとうございます。

もちろんあればベターだと考えます。今、個人情報保護の関係もあって、御本人に申告していただく以外、スクリーニングの方法が少ないというのが現状でございます。したがって、何らかのそういったものがあればありがたいとは考えております。

ちなみに、日本で毎年17～18件から21～22件ぐらい、性犯罪というカウントで起きております。うち強制性交を含むものは1件、2件というぐらいのものでございます。これは、11月13日のWGの最初のほうで出しておりますので、また御参考ください。

○林座長 ありがとうございます。

確かに、今年になってからもタクシー運転手による不同意わいせつの事件は発表されていると思いますので、そういった事態がないということでは必ずしもないのかなと承知しております。

それでは、質問を続けて受け付けたいと思います。

川邊委員、間下委員の順で質問をお願いいたします。

○川邊委員 国交省さんとモビプラさん、両方にお尋ねしたいと思います。2問させていただきます。

1問目は、78条3号の先ほどの報告を拝見していても、東京とか京都は出だしがいいと思うのですよね。これは関係者の御尽力のたまものだと思います。なぜいいかというと、東京は日本交通があり、京都にMKがあって、組織力がある、やる気がある、あるいはデジタル技術が活用できるということが事業主体者としていえることができるなというのは分かる一方で、ほかの地方だと、今始めているところでもそうでもない実績になっていたり、あと私もいろいろ話をすると、もっと地方でもやってほしいのだけれども、タクシー会社がその気がないとか実行力がない、あるいはそもそもタクシー会社がないで

すからみたいないな地方があつて、そういうところも含めて全国津々浦々で移動不足を解消するためには、やはり新規参入がどうしても必要で、新規参入するための法体系が必要だというふうに物理的に思ってしまうのですけれども、その辺りのところを国交省さん、事業者視点でモビプラさんはどう思われるかというのが1点。

2点目は、規制が出した表の4に関係するところですが、78条3号ではなくてピュアなライドシェアの場合は運行地域がすごく広いという観点とか、あと、ユーザーとドライバー相互にレビューをするという前提において、ドライバーも顧客を選べるようにして、運送引受義務がかからない可能性も選択肢としてはあると思っております。けれども、その場合、稼ぎのよい都市部にだけライドシェアが集まってしまふみたいなことが起きて、私が前段申し上げたような地方の足不足の解消につながらないという懸念を持っています。

なので、一定程度、地方部における営業の実施義務などをライドシェアの新しい体系でも持たす方がいいのではないかなと思っております。その辺りのところを国交省さん、事業者視点でモビプラさん、どう思われるかを御回答いただければと思います。

以上です。

○林座長 ただいまのは国交省とモビプラさんへの質問ですね。

続けて、間下委員、御質問をお願いします。

○間下委員 ありがとうございます。

国交省さんに、今の川邊さんとほぼ同じところが1つあります。それは、地方部、特に今回の日本版ライドシェアでカバーされそうもないところに対して、今、どういう対応をしようとしているのか、現状の国交省さんのスタンスを伺いたいというところが併せてのところでは。

あと、先ほど鶴田局長のほうから、責任等が一体管理されているがゆえに性犯罪を防げるのではないかというお話がありましたが、そこがぴんとなくて、責任主体が1個ははっきりしているからということだけではそれが改善できると思えず、逆に責任主体が分かれていても性犯罪が発生しないような仕組み、もしくは安全管理がしっかりできる仕組みができていれば、同じことができるのではなかろうかと思いますが、一体管理ができていくことによってできるということの論理的な御説明をいただけるようであれば、お願いしたいというのが2点目です。

もう一つが、先ほどの2つ目の議論のところでは時間がなくて申し上げられなかったのですが、マッチングのデータは、時間等までやるとか、そもそもリクエスト数を出すこと自体、ボリュームの関係で難しいのではないかみたいな発言をいただきましたが、今のセッション数を出しているデータは基になるログの操作の仕方だけでしかないので、ボリュームはあまり関係なく十分出せるのではなかろうかなと思います。出せないとする、相当システムが駄目だということになると思いますので、事業者の方々に確認をしていただいて、必要なデータをしっかり出していただくようお願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、まず国交省様、お二人の質問についての回答をお願いします。

○鶴田局長 ありがとうございます。

まず、川邊委員から2点あったかと思えますけれども、1点目、特に地方部を含めて全国でサービスを提供するには新規参入を認めるしかないのではないかとということです。これは、おっしゃっているような3号がなかなか普及しないような地域は、事業として成り立つのがかつかつな地域だと思います。

そういうところでは、大都市部ではまだ少しタイムラグの問題もあるかと思えますけれども、今タクシーの新規参入ができない地域というのはありますけれども、全国展開ということを考えたときに、先ほど御指摘あった地域は、制度面の制約があるのではなくて、事業面で主に採算性の問題がボトルネックになっているということだと思います。

これは、間下委員からの1点目の御質問とも関係しますけれども、まさにそういう地域は非常に多いです、増えていっていますので、そういう地域を念頭に置いていわゆる78条2号という自家用有償の仕組みがあって、これについて現場の首長さん方からの制度として使い勝手が悪いという声を最大限取り入れて、年末から4月にかけて制度改善をしているということでございます。

川邊委員の2点目に戻りまして、地方での供給義務のようなことに関してです。これにつきましても、事業としてなかなか成り立ち難いところが論点になっていると思いますので、これはむしろ主に2号の適用で解決していくべき課題ではないかと思えます。

もちろん、3号のベースになっているタクシー事業とかバス事業にしましても、これは全てを運賃で、利用者負担でコストを賄わなければいけないということではありません。現に多くの地域で、例えばコミュニティバスのような形で、これは定時・定路線のものに限らず、自治体が基本的にコストを負担して、そのうち一部を運賃で賄うということは広く行われておりますので、そういったものとの合わせ技になるのかなと思います。

それから、間下委員からの2点目、責任主体が一体だから性犯罪がなくなるというのはロジカルではないのではないかとありますが、私の言葉が足りなかったかもしれませんが、性犯罪にピンポイントで特化して申し上げたということではなくて、責任を同一主体がまとめて負うことで、広く言うと安全・安心が担保される。これは論理だけの話ではなくて、何十年にわたってそういうふうにつくってきた制度だと思います。

その過程では不幸な事故が起きて、さらに規制を強化したりということも過去にありましたですけれども、そうやってブラッシュアップをしながら安全・安心を確保していく。そういう積み重ねの今の時点での到達点が現行制度かと思えます。

それから、間下委員からの3点目のマッチングデータの取り方ということで、これは先ほど私がまだ参加できていないときにも既に議論されたかもしれませんが、基本的な方向性としましては、委員各位から御指摘がありますように、指標を合理化していくべ

きだというのは私どもも全く同じ考え方で、それは技術的にどこまで可能かというのは、実際にデータを扱っている方々とディスカッションしながらブラッシュアップしていくことになると思いますが、セッションベース、リクエストベースということも含めて、より利用者から見た実感とも近いような、即したような指標にしていく、その努力は引き続き継続していきたいと思っておりますので、どうぞ御指導をよろしく申し上げます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

局長御参加前に、アプリがない部分についてどのように足不足の実態を把握できるのかといった議論もしましたので、あと1回しかワーキングはございませんので、ぜひ速やかな御対応をお願いしたいと思います。

先ほどの川邊委員からの御質問の中にはモビプラ様への御質問もあったと思っておりますが、青柳様がお答えいただけるのですか。

○青柳役員 お答えさせていただきます。2点いただいたと思っております。

1つ目のタクシー事業者による全国でのサービス提供というところですが、タクシー事業者としてライドシェアをやろうというときに、御指摘のとおり、採用、教育・研修、自家用車の管理などをやりますので、割当ての台数にかかわらず一定の投資が必要になる。これをタクシー事業者の中で、東京や京都の大手さん以外の事業者がどれだけできるのかという現実問題があるというのは御指摘のとおりだと思います。

また、ライドシェアの稼働台数が伸びていない一因として、大手さんの中でも、自社の社員や元社員というところであればオペレーションが膨らまないのだけれども、また、緑ナンバー遊休車両の活用はやるけれども、自家用車を管理するのは採算が合わないということでやらない会社さんがあり、限定されているという実態も伺っています。

我々も事業者としていろいろな方々とお話ししていて、例えば東北とか北陸のタクシー事業者さんからは、自分たちだけだと人がいないのでできないとか、大阪でも、今手を挙げているけれども、割当ての台数が恐らく少ないので、ライドシェア向けのオペレーションを別につくるというところが難しい、もしくは割に合わないので手を挙げるのを改めて躊躇するという声も聞いていて、1点目、タクシー事業者としての難しさが現行制度上はあるというところです。

2点目の地方でのユニバーサルサービスを含めた供給義務というところですが、私はこれはむしろ賛同して、やっていくべきだと思っています。

営業所の設置を必須とするかという論点があって、最低5台とか10台という営業区域ごとの基準があって、そこに土地・建物、拠点の管理人員とか、最低限のタクシー車両数、運転手の確保をするということがミニマムの要件になっていますので、参入コストが非常に高く、採算が今でも合わない地域なのにさらに合にくいというところがあるのですが、こここそまさにデジタル活用で効率化やスケールメリットを出せるものかなと思っております。

先ほど私の説明でも申し上げましたが、例えば、タクシーセンターも基本的には都道府県単位や大きいくりの単位になると思うのですが、都道府県単位にセンターがあって、そこで研修もやります、車両の点検もやります、遠隔地では整備士も派遣しますというような形で、例えば京都市もやるのだけれども、京丹後もやるよとか、営業所は4区域に置かなくてもいいけどねということが認められる可能性があれば、参入コストを下げながらユニバーサルサービスの義務は課せられるのではないかと。

具体的に、スポットで3時間、4時間働く人がいたとして、稼げるからといってわざわざ1時間以上かけて繁華街とか市内まで出てくるというのが働き方としてはあまり想定しにくいなと思っていて、実際は地域ごとのドライバーさんの確保というものが、そこに各社が採用のコストをかけられるような制度設計、コスト構造づくりはできるかなというところがユニバーサルサービスを実現するに当たっての課題で、そこはできるのではないかと考えております。

以上、御回答を申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

次に、堀委員、芦澤委員の順で御質問をお願いいたします。

○堀委員 ありがとうございます。

私からは国土交通省様に、先ほど鶴田局長からのコメントに対して1点コメントと、3点御質問をさせていただきたいと思っております。

先ほど、将来的な論点について評価・検証を十分時間をかけて行う必要があるというお話がございました。しかし、3号と手挙げがないという地域が現状ありまして、それは営業が成り立ち難い地域であるという二分論ではないのではないかと考えております。

モビプラさんのアンケートでも、移動の足がなくて生活者が困っているというお話、若者が離れているというような地方の中核市の実態もお話いただきました。必ずしも過疎地だけではなく、そうした大部分を担うような中核市をどのようにしていくのかということについても議論を始めるべきだと考えておりますので、3号の実際始まった地域は時間をかけて検証するという事柄なのかもしれませんが、そうでない地域もある以上、議論を始めるべきだと思います。

御質問は、新法の話ではなくて現在の話です。1点目、先日、首都高のトンネル内でタクシーの事故が発生した件では死亡者も出ていて、報道では病死の可能性もあったとされています。ほかにも、過去5か月で見ても、確認できる限りタクシー運転手による交通事故が8件確認されております。このような中で、現状の運行管理が十分に行えているのかどうかということについて質問したいと思います。

営業所に運行管理者を設置してドライバーを管理するというアナログな手法だけではなく、バイタルデータを取る、運転スキルのデータを取るなど、日々のデータベースでのデジタルな管理も求められているのではないかと考えております。これが1点目。

2点目は、1日単位の雇用契約を締結するスポットワークが現状認められていないと思

います。しかしながら、3号では既に時間単位での働き方も許容されています。こちらについてはすぐに解禁をすべきではないかと考えております。もちろん安全と責任は大事でございますけれども、労働条件が運送サービスの前提条件となるというのはおかしいのではないかと感じております。これが2点目。

3点目は、先ほど警察庁様に対して御質問させていただきまして、白タクの正犯の摘発は行われているけれども、そこから仲介業者には突上げ捜査をされているという大変な捜査の状況も伺いました。こちらは、警察庁様も直罰規定があれば動きやすいのではないかと感じました。

国土交通省様におかれては、旅客と運送サービスの提供を仲介する業者に、日本に代表者を置くこと、拠点を求めること、登記をさせることについて、実効的な施策というふうに考えられますが、いかがお考えでしょうか。また、国内・海外を問わず、違法な白タク仲介を禁止行為として明記することについても白タク撲滅のために必要だと考えますが、いかがでしょうか。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

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。

私からは国交省さんに2点質問がございます。1点目が、27地域について手挙げがあったということですが、タクシーの遊休車両に一般免許ドライバーを利用するような場合というものが多くあったと認識しています。どのような程度だったのかということです。

この程度が多くということであれば、これは単なるタクシー会社の遊休車両の稼働を上げるというような支援の意味で言うと、タクシー会社のコスト削減という側面が大きくなっていませんか。そもそも各地域のタクシー保有台数の5%というのは何台になるのか。これが1点目の質問です。

2点目の質問ですが、プレミアム料金などの優先配車の料金が低いということをお前は以前申し上げたのですが、このお金はアプリ提供のプラットフォームに多く入っているのではないかと、時間帯と場所によっては優先配車にしないとタクシーを呼べないところが出てきていて、ほかの選択肢がないという中で、制限もなく優先配車料金を設定することは公共の福祉の観点から望ましくないのではないかとと思いますが、いかがでしょうか。これが2点目の質問です。

ちょっと背景なのですが、本来インターネット等の技術によって解決するはずの柔軟な供給、柔軟な価格の設定が制限されていることによって、利用者側の移動の自由、公共の福祉にしわ寄せがかかってきているような制度になっていませんか。

加えて、経済学的には、プラットフォーム型ビジネスというのは最初にお客さんを抱え込んだ者が寡占化することになって、現在、タクシー会社がプラットフォーム化に向かっ

ている中で、タクシー会社等だけに過度にやりますと、タクシー会社によるタクシー会社のためのライドシェア制度にならないかということ強く懸念している次第です。

真に公共の福祉に資する制度となるように、この点をどのように考えているかということ改めて国交省さんにお伺いしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、今の堀委員からの御質問3点、芦澤委員からの御質問2点について、国交省の鶴田局長様に御回答をお願いいたします。

○鶴田局長 まず、堀委員からの御質問の1点目、先日の事故にも関連してお話でしたけれども、旅客運送という分野は事故と切っても切れない隣り合わせの世界だなということ改めて実感する出来事だったと思います。だからこそ、事故の可能性を極小化するために、先ほども申し上げましたけれども、ずっと制度を磨きながら改善をしてきたという歴史なのだと思います。

その上で、堀委員から御指摘ありました、デジタルでの運行管理、バイタルデータを活用するといったことも含めて、これは安全性向上のために非常に可能性のあるアプローチだと思いますので、ぜひ技術の力で安全を向上させることを今後とも取り組んでいきたいと思っています。

2点目の日々雇用といいますか、スポットワークですけれども、これも事業者がドライバーを指導・監督するという今まで培ってきた仕組みの中で、日雇いというのはそれが十分にできないということで、これを禁じてきた。これも、そういうふうな制度化をしてきたという歴史がございます。

一方で、御質問の中で、今の3号ドライバーのような存在もあるではないかということですが、実際に日々働いている場面でいうと1日4時間とかそういうことですが、雇用としては継続をして、それを前提にタクシー事業者がドライバーの指導・教育・監督をするという大きな違いがあるのかなと思っております。

3点目の直罰規定についてですけれども、警察庁さんからの御説明の中でも一部あったと思いますが、正犯として位置づけるか、幫助犯でいくのかというのは、そこは実質的にあまり変わりはないと考えています。

むしろ、両方に共通して何が問題になっているかということ、先ほど来出ている、海外でマッチングしている人に対してどういうふうに執行権を及ぼすかということで、これは警察庁さんの捜査権限だけでなく、行政権限も一緒だと思いますけれども、これは2国間で特別の合意があれば別だと思いますが、一般的な国際法の中でいうと、お互いに相手の領域の中で管轄権を有しない、執行力を行使し得ないということが現在確立していると思います。

我々の国交省なり政府の中でリーガルの専門家はおられるので、それはこの委員の中にもいっぱい御専門の方がいらっしゃる中でおこがましいのですけれども、そこにも確認をして、今申し上げたような観点から、直罰化を立法する実益がないのではないのではない

かと考えております。

それから、芦澤委員からの御質問の1点目は、遊休車両がどの程度あるかということによろしかったでしょうか。3号で今活用されている中で、タクシー遊休車両がどのぐらい使われているか。

○芦澤委員 遊休車両そのもの、今回の全体の中でということもそうなのですが、どちらかというライドシェアの今回の稼働に対して遊休車両がどれだけ使われているかをお聞きできないかと思ったのです。

○鶴田局長 失礼しました。

手元に数字がございませんけれども、いずれにしろ、もともとの移動の不足、担い手不足の問題の本質はサービスの供給が足りていない、それはドライバーが十分にいない状態になってサービスが十分に供給されていないということだと思いますので、タクシーの遊休車両を使う場合でも、自家用車の持込車両を使う場合でも、それでドライバーが確保されてサービスが供給されることが一番本質なのではないかなと思います。

その上で、持込車両のほうが、例えば自宅からそのまま路上で仕事ができるというような、よりフレキシビリティが高い面もありますので、それはどちらのほうがドライバーが集まりやすいかということ踏まえて、あくまでも目的はサービス供給量の確保ということかと思えます。

2点目の優先配車について、事実上、選択肢がないような状況になってしまうと、先ほど御指摘があったような問題、要するに公共の福祉の問題は起こり得ると思います。これはあくまでまさに優先配車ということなので、追加料金を払ってでも配車を受けたいという選択肢、つまり、追加料金を払わないという選択肢もある、その選択可能性をどう確保されているかということが重要ではないかなと思います。

以上でございます。

○林座長 芦澤委員、よろしいでしょうか。

○芦澤委員 申し上げたいこともあるのですが、ほかの方に質問をお譲りしたいと思います。ダイナミックプライシングとか、あとプラットフォーム型ビジネス数の弊害等について、しっかりと踏まえて議論を進めていただければというところだけコメント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。

他の選択肢がない中で制限もなく優先配車料金を設定することは、公共の福祉の観点から望ましくないのではないかと、プラットフォーム型の先行者による寡占化のリスクについて御指摘いただいた中で、国交省はこの論点についても御検討いただくということで、次の質問に移らせていただきたいと思います。

既に時間を過ぎてしまっておりますので、落合委員、井上委員、間下委員の順で、簡潔に御質問をお伺いします。

○落合委員 ありがとうございます。

先ほど青柳様がおっしゃられていた、インフラといいますか、施設や設備の共用というのは非常に重要な課題だと思っておりますし、例えばこういうものが先に出てきております放送とか医療などの関係でも出てきていて、同様の考え方をしていく部分はあるかなと思っておりますので、その点はぜひ御検討いただけるといいかなと思っております。

私から質問は端的に2つでして、資料3-2で示していただいた中で、「公平な競争条件の確保」と「諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題」というところを論点として挙げていただいております。3-2の論点2を3-1と組み合わせると、全部の論点をマッピングすることになると思うのですが、今申し上げた2点のところが特に抽象的かなと思いますので、この点、今の時点でお考えになっている論点の内容を教えてくださいなればと思います。

以上です。

○林座長 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。

国交省の論点整理のペーパーの論点1のところ、最後のポツ、「地域における交通サービスは、タクシーや自家用有償旅客運送などの個別輸送モードだけで担われるものではないことから」云々とあって、「地域ごとの特性も加味しながら、『移動の足』が充足されているか検証していく必要」とありますが、驚いたのはその検証がされていないのですかということですか。

2020年に国交省さんは日本版MaaSの推進と華々しく打ち出して、そこでおっしゃっていることは、読み上げますけれども、「都市と地方、高齢者・障害者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みをつくる」とおっしゃっています。ですから、4年前に言っていることを実現する上でも、地域の状況を把握していないと、全ての地域、全ての人にモビリティサービスを充足させるようなことはできないはずですが、それを一切サボっていたということでしょうか。地域の実情の把握状況をちゃんと取りまとめて、早急に公表してください。よろしくお願いします。把握できていますかということの質問です。

○林座長 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3号でカバーできていないところが2号でできるというのは、かなり抜け漏れが大きいなと感じています。2号は過疎地に限定されると思いますので。やはり各地域の特性を整理した上で、全体で600ある営業区域ごとに、手が挙がっているかどうかの状況や、挙がっていない理由といったところの整理、そして、挙がっていないところについてはどうするのか、2号でできない場合であれば新規を認めるのか、逆にほかの地域からの進出、遠隔での進出を認めるのか、こういった議論をするために全体を網羅した整理が必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。これは国土交通省さんです。

あと、先ほどの白タクのところについては、利用者に過料を科すみたいな形の対応もで

きると思うのですが、その点はいかがでしょうか。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省様、御回答をお願いします。

○舟本審議官 鶴田が所用で中座しましたので、私のほうからお答えをさせていただきます。

最初のお話で、私どもが出ささせていただいて資料3-2の論点2の「公平な競争条件の確保」と「諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題」というところは、具体的にどうしているかという御質問だったかと思います。

まず1つ、公平な競争条件の確保というのは、先ほどちらっと申しましたけれども、今ライドシェアと言われているもの、タクシー事業と言われているもの、どちらも個人の方を自動車を使ってA地点からB地点に輸送するというサービスでございますけれども、その場合に異なった2つの規制を入れることができるのかどうか。1つの保護法益があるならば1つの規制が一般的であろうと思いますので、2つ並立するのかどうかということ。今は、タクシーとライドシェアの併存という議論がありますけれども、そういうことは可能であるのかどうかということ。仮に可能であるとした場合には、適正な競争条件、公平な競争条件というのは何なのかというのを議論していかなければいけないのだらうということでございます。

それから、諸外国のライドシェアで浮き彫りになった課題ということでございます。実際、海外の事例でございますと幾つかの裁判等々が行われているということでございます。既に御案内だと思いますが、ヨーロッパでは、ドライバーというのはプラットフォームのいわゆるもともとは業務委託であったけれども、これについてはワーカーという形で従業員性を認める方向でEUでは行われている。それから、先般、オーストラリアでUberさんとタクシーの運転手さんとの間で和解が成立したと聞いてございます。Uberさん、ライドシェアがビジネスとして参入したことによって既存のタクシー事業に対して大きな影響が出たということで、そういう意味では200億円強の和解がされた等々、いろいろ訴訟等々がある。各国で新たな制度、規制が入れられている。このような状況を整理する必要がある。そういうところが問題になるのではないかと考えております。

それから、井上委員、間下委員からの御指摘は、全国の自治体の状況をきっちり把握できていないのではないか、把握すべきではないか、また把握した上で公表すべきではないかということだったかと思います。

井上先生がおっしゃる、全然分かっていないではないかという点について申し上げますと、分かっている点もあれば、おっしゃるとおり全国を網羅的に例えば同じ物差しで評価できているかという点、それは十分できていない点もあるのではないかと考えてございます。

特に、言い訳するようで大変申し訳ないのですがけれども、コロナ禍で急激に状況が変化をしてしまったというところもあって、かつ、今回の問題は特にコロナ禍で急激にドライ

バーが減る中で、交通の移動需要がアフターコロナで急激に需要が回復しているというところで、今までのモニタリングとは異なる状況が発生してきているのではないかと感じておりますので、その点、しっかり把握しなければいけないという点については、私どもは日々、地方の出先を通じてモニタリングをしています、十分ではないという御指摘もそのとおりかと思っておりますので、これは我々としても各自治体のいろいろな方々の御意見を聞きながらモニタリングしてございますので、この会議の最終的なゴールであります全国のどこでもきちっと移動の足が確保されるという点について、我々としても努力をしていきたいと思っております。

それから、間下委員から、3号だけでは足りないのではないかというお話だったのですけれども、3号につきまして、この会議での議論を踏まえましてかなり制度の改善をさせていただいて、3号というのは過疎だけでしょうという話だったのですけれども。

○間下委員 2号だと思えます。

○舟本審議官 2号ですね。失礼しました。

2号の改善をさせていただいて、例えば石川県ですと人口40万の小松市とか6万人の加賀市でも、タクシーがある程度台数がある中でも、タクシー事業者さんのほうでこれ以上の台数を増やすのは難しいという観点から、時間帯等々、タクシー事業者がカバーできない領域について2号事業でカバーをしていく、このような事例も出てきてございます。

3号はどちらかというと都市部を中心にとということだと思えますし、2号は地方部を中心にとということだと思えますので、こういうものを両方から埋めていくことで全体をカバーできるのではないかと考えてございますけれども、おっしゃるとおり、今のところは、先ほど申し上げました、3号について手が挙がっているのは大都市以外では27地域ですので、まだまだ少ないのではないのというのは御指摘のとおりだと思います。これは、本当にやる気がないのか、足りているから必要がないのか、足りないのは分かっているのだけれどもできないのかということも、しっかりこれから分析をしていきたいと思えます。

それから、白タクの話ですけれども、おっしゃるとおり、利用者に対して罰をかけるという考え方はあると思っております。これは一つの考え方としてあるのですけれども、他法令との並びもあって、利用者側に対して罰をかけるということがどこまでできるのかということも、ほかの法律とのバランスも考えないといけないと思っております。

白タク事業行為を正犯としてやっておられる方が一番よろしくないと思っておりますので、この方を取り締まるために利用者まで罰則をかけてしまうと、利用者まで潜ってしまう可能性もあるので、その辺のバランスを取りながら利用者への対応を考えていく必要があるのかなと思っておりますのでございます。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

議論は尽きませんが、この辺りで議論を終えたいと思えます。

最後に、国交省、警察庁、またオブザーバーの川鍋様から、何か補足等があれば御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

川鍋様、お願いいたします。

○川鍋会長 最後にすみません。

論点整理でもありましたが、1点、東京、大阪、神奈川という大都市においては供給過剰に近いとも感じております。もちろん雨のとき、一部においてはデータ上も足りないというのでも出ております。しかし、大分タクシーのフルタイムの乗務員も増えてきております。したがって、このペースで半年、1年やっていくと、供給過剰という問題も、今の問題とは逆の問題ですけれども、だんだんそれに近づく大都市も出てくるということは1点、ぜひ現場の肌感覚として皆さんに御認識いただきたいと思います。

さらに、今回、論点整理を広い意味でということでありますと、ライドシェア問題を考える上で、どうしても自動運転というものがさらに代替する新しいテクノロジーとしてかなり進展してきております。私も恥ずかしながら、最近また現実のレベルがすごい進歩をしたのを知っておりますので、その辺りの論点も全体の中のどこかに加えていただくというのでも一考に値するのではないかと思います。

以上です。ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございます。

ほかの国交省様や警察庁様、青柳様、よろしいでしょうか。

それでは、議題3はここまでといたします。

本ワーキングでは、データを検証して議論するために、これまでも国交省に必要なデータを出していただくよう再三お願いしておりますが、提出が非常に遅かったり、出てこなかったりしております。本日委員からいろいろ御意見があったように、アプリだけでなく、無線配車のデータや真のドライバー数などのデータを直ちに御提出ください。

また、今回は論点整理をまとめるための議論を行いますが、そもそも議論の入り口のところで、自家用車活用事業等の状況を見極めないと論点も分からないとか、法制度の準備もできないというようなことでは、河野大臣がおっしゃるような地域の移動の不足の解消を速やかに行うことはできなくなってしまいます。

実際に法案を提出するとか、その時期とは別に、日本全国の移動の足の自由を守るための法制度の議論は、準備は先送りせず今のうちから進めておく必要があるということではないかと思いますので、国交省などと事務局とでしっかり準備を整えていただきたいと思います。

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

○河野大臣 大変長時間になりました、ありがとうございました。

始まりましたライドシェアはどういう状況なのかというところをきちんと把握をしていくというのは、非常に大事なことだと思っております。その一方で、これまでライドシェアを導入するために、国交省から事業者にお願いをして、任意でいろいろなデータの開示

をいただいておりますが、その中には営業上の機微情報も含まれているのを承知の上で出してきていただいているということがありました。

委員からいろいろとデータの御指示をいただいております。国交省のほうで出せるものはなるべく速やかに出していただきたいと思います。事業者をお願いをして出していたかなければいけないものもあります。その辺り、どういうデータなら出していただけるのかということも含め、国交省と規制の事務局のほうでなるべく早急に検討をしていただいて、出せるものについてはしっかり出していただく。ただ、事業者をお願いをして、事業者に出していただけない部分はひょっとするとあるかもしれません。そのところが私は気になっております。

それと、マッチングのデータだけでなく、様々、包括的に今の状況がどういうふうになっているのか、そこはしっかり見極めていかなければいけないと思っております。

論点整理ですが、国交大臣が指摘されているように、安全性、事故時の責任、働き方、この三原則の上にライドシェアの全国展開の課題があります。まずは、現行法の枠内でできることを明確にした上で、ここはもう何度も申し上げておりますが、アジャイルに制度改善を行いながら、ライドシェアの法制度についての論点の議論を詰める必要があります。

ライドシェアの効果を見極める、これは前提ではありますが、仮に日本全国で移動の制約が解消されていない地域が残るということであれば、速やかに次のステップを考えなければなりませんので、いわば引き金を引くかどうかは別として、弾込めは今から行っていく必要があるのだと思います。

安全、責任、競争条件などの項目について、国交省、内閣府あるいは委員の皆様、しっかりと詰めの議論を行って、次回のワーキング・グループで御報告いただいて議論できるように準備を急いでいただきたいと思います。思っております。

日本全国の移動の不足の解消ができていないのかどうかというところをしっかりと見極めるのと、それができていなければ、速やかに次の段階に移れるように準備をしておく、この両方が必要だと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○林座長 河野大臣、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。YouTube配信も終了いたします。