

# 第15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21日（火）10:00～12:03

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、御手洗座長代理、芦澤委員、川邊委員、落合委員、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

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）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）

公正取引委員会

福田 事務総局経済取引局調整課長

4. 議題：

（開会）

議題1 自家用車活用事業に関する進捗について

議題2 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（非公開）

議題3 ライドシェア関係の答申骨格について（非公開）

（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15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、青山専門委員、秋元専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、小針専門委員の所属の委員の方々と、落合委員、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をいただいております。

それでは、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。  
○河野大臣 おはようございます。今日もお忙しい中、ワーキング・グループに御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

このワーキング・グループでは、昨年の秋から全国各地の移動の足が制約されている問題について、そしてそれを解決するためのライドシェアに関する課題について御議論をいただいております。これまで自治体の首長さん、あるいは宿泊、飲食などの事業を営んでいる団体の方々から各地域の深刻な移動の制約の状況、タクシーの不足の状況をお伺いし、また、一刻も早くそうした問題を解消してほしいという声がありました。

今日は全国での移動の自由の確保に向けて大詰めの議論をお願いしたいと思います。まず、国交省から自家用車活用事業のモニタリング状況を御報告いただいて、その後、総理から御指示のありますタクシー以外の事業者によるライドシェアに関する法制度の論点整理、そして答申の取りまとめに向けた議論をお願いしたいと思います。

モニタリングについてはデータの範囲や内容についてこれまでいろいろ議論がございました。データについては事業者の皆さんの任意の御協力でお提出をいただいておりますので、当然そこには限界もあります。そういう中で全国各地様々な地域で移動の足が不足している状況をどうすれば描写することができるのか、また、移動の制約はどこに壁があるのか、しっかり御議論をいただきたいと思います。

また、論点整理、答申案につきましては、前回申し上げましたように全国で自由に移動ができる、移動が制約されている状況が全国で解消できているのかを見極めて、それができていなければ速やかに次の対応に移れるように準備をする。この両方が必要だと思いますので、状況をしっかりモニタリングしていくことと並行して次の準備はしておかなければならないと思います。

委員の皆様におかれましては、必要なときに円滑に移動が可能となるような移動の自由が確保された社会を目指して、利用者起点での忌憚のない御議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局 河野大臣、ありがとうございました。

以後の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 林でございます。

それでは、早速本日の議題に入ります。本日は議題1「自家用車活用事業に関する進捗について」、議題2「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」、議題3「ライドシェア関係の答申骨格について」を扱います。これらのう

ち議題2及び議題3は、現在調整中の内容、案文に密接に関わるものであり、率直な意見交換または意思決定を行う観点から、会議運営規則第2条を準用する第9条の規定にのっとり、議題2及び議題3の議事を非公開とし、資料2-1、資料3並びに議題2及び議題3の議事録を当面の間非公表とすることとしたいと思いをします。

本日御参加の委員の皆様におかれましては、御異議はございませんでしょうか。

(委員首肯)

○林座長 ありがとうございます。御異議なしと認め、そのようにいたします。

それでは、議題1「自家用車活用事業に関する進捗について」の議論を始めます。限られた時間のため、御発表につきましては時間の経過を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、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分ほどで御説明をいただきたいと思いをします。よろしくお願いをいたします。

○鶴田局長 国土交通省です。おはようございます。資料に基づきまして御説明申し上げます。

めくっていただきまして、まず実施状況ですけれども、一番右の5月6日の週というのが前回以降加わっています。委員からの御指摘を受けまして、一番右の合計欄のところに3段書きにしています。一番下のとがった括弧で当該交通圏におけるタクシー事業者の総数を記載しております。内容は御覧のとおりでございます。

それから、次のページの5%方式などの実施地域ですけれども、これは前回のワーキングのときと変化ございません。

それから、モニタリングの結果ですけれども、2枚飛んでいただいて、これはいつものフォーマットで、前回のワーキングの後、報告した対象の週の次の週で、5月12日までの週でございます。傾向はそれまでの週とほぼ同様でございます。左が開始前で右側が現時点での最新の数字ということでございます。

次のページが京浜で、これも同じようなケースでございます。それから次のページが名古屋、次に京都ということでございます。

次のページが、これも前回の会議と同じフォーマットで、5月6日の週、5月12日までのデータが加わっています。前回の委員からの御指摘を受けまして、言葉の定義が不明であったところを直しています。この表の見出しの行ですけれども、「登録ドライバー増加人数」は、下の注1にありますように、新規で登録したドライバーからマイナス抹消ドライバー数で、それぞれの週における純増分を掲げています。それから、稼働台数についても注をつけまして、時間枠ごとに稼働していた台数の累計。登録ドライバー数と比較して、平たく言えば稼働ドライバー数です。

それから、その右側の運行回数は、実際に乗客を乗せた延べのドライバーです。延べ運行回数ということでございます。一台一時間当たりの運行回数などの傾向は、それまでの週と大体同様かと思いをします。

以降、次のページとその次のページは既に始めた4地域プラス軽井沢でございます。

それからその次のページは、前回のワーキングまでたびたび御指摘いただいていた、セッションベース、リクエストベースということで、これはアプリ会社のうちのA社と書いていますけれども、1社から御協力をいただいて、まず東京について比較したものです。左側がこれまでのセッションベースで、4月8日から1週間ですので、東京で開始した最初の第1週目になります。これをリクエストベースで見たのが、つまりリクエストの回数で3回申し込んで初めてマッチングすれば3分の1だという数え方をしたものが右側で、この色のついているマッチングしにくいところの出現する場所、曜日や時間帯は似通っている一方で、マッチング率が右のほうが低い傾向にある。若干例外もありますが、低い傾向にあるということは御覧いただけるかと思えます。

それから、これをログから抽出するお手間もあるので、まずはこの傾向を御覧いただくために、東京について次のページ以降で次の週以降の比較をしています。今、②、③、④とぱっぱと変えていただいたようですが、大体最初の週と同じように、出現する曜日、時間帯は似通っていて、より辛いマッチング率が出るというのが御覧いただければと思っております。

それが5週間分ありまして、次のページが無線配車についてですが、これは無線配車を裏でシステムで支えている事業者、つまりデジタル化していないとデータを取るのに非常に手間がかかるので、デジタル上で処理している事業者の御協力をいただいて、これは今、不足車両数を公表している初めの4地域と、それから第2弾の8地域、合わせて12地域の合計で見たものでございます。これは12地域の合計かつ一定期間の合計ですが、時間帯ごとに御覧いただくと、マッチング率がアプリ配車のマッチング率に比べて大幅に低いというのが分かるかと思えます。

この理由として、3つ目の丸、ちょっと表現が分かりにくいですが、アプリ配車と比べまして、無線配車の場合は利用者が無線配車を申し込んだときにオペレーターがタクシーに呼びかけるわけですが、その呼びかける車両数がアプリと比べて非常に細分化されているので、かつ、このシステム事業者が連携している無線事業者の数にも限りがあるので、それで全体の正確な数字がなかなか捉えにくいというのが分かるのかなと思えます。

一方で、その下の4つ目の丸ですが、この左の表は全部合算していますが、地域ごとに例えば曜日別や時間帯別に、絶対値としてマッチング率がどうなのかというよりも、この曜日のこの時間帯がよりマッチング率が低いという相对比较には使えるのではないかと思っております。今、みなし不足台数で地域のタクシー台数の5%と言っているのは、一番不足するだろうと見込まれる金曜と土曜の夕方夜だけとしていますけれども、これをもう少し実態に即してきめ細かく不足する傾向のある曜日、時間帯というのを特定するのに使ったらどうだろうかと思っております。

次のページが全国の検討状況で、黒い丸なり文字が、今回制度改善をした78条2号を

使って自家用有償のバージョンアップを検討されているところ。これはまだ検討はしているけれども自治体名を言わないでくれというところもこのほかに20程度ある。それから、赤い文字なり丸のところは、3号の自家用車活用事業の申出がされたり、あるいは実施されている地域ということでございます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

御説明資料を本日4時近くに頂きまして、国交省におかれましては大変な御苦勞をされていると思います。御説明ありがとうございました。

また、本日、資料1-2として、これまで委員や事務局が国交省に依頼したデータとその提出状況を事務局に整理した表を出していただいておりますので、御参照ください。

それでは、国土交通省の御説明について御質問、御意見があれば、お願いいたします。御案内したとおり御質問、御回答ともに簡潔にお願いいたします。御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

それでは、御手洗委員、中室委員、芦澤委員の順で御質問いただきたいと思います。まず、御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 国交省様、データを御提出いただきありがとうございます。特に今回お示しいただいたデータの中で、無線配車のマッチング率のデータが出たのが画期的かなと思っております。御用意いただきありがとうございます。

やはり大都市以外はアプリの普及率というのはまだまだ低いでしょうから、無線配車のマッチング率が利用者の実感に近いところではないかなと思います。現状、3号制度の事業の実施地域について、アプリのデータが取れないところはタクシー台数の5%までライドシェア車両を稼働できるということになっているかと思えますけれども、先ほどの無線配車のマッチング率を見るとそれでは到底足りないのではないかと思えますが、いかがでしょうかというのが1点目です。

もう一点が、マッチング率がセッション数ベースになっているかと思えます。リクエストベースだと利用者の行動による差が出てしまうということだと思うのですが、セッション数ベースで見るからには待ち時間の短縮というのを一つのKPIとして見ていくべきかと思えますが、その点、どのようにお考えでしょうか。

よろしくお願いいたします。

○林座長 それでは、まず国交省様から今の御手洗委員の質問についての御回答をお願いいたします。

○事務局 事務局です。

国交省は現在、回線が不安定になっておりますので、先に質問を集めていただけますか。座長、お願いします。

○林座長 そうですか、国交省は今、映っていましたが、分かりました。

それでは、中室委員、御質問をお願いします。

○中室委員 ありがとうございます。

4月に行われました第12回のワーキングで、タクシー事業者に実施する意向があると示された中部地方の13地域について、今日まで自家用車活用事業を開始した事業者というのはどの程度存在していて、うちタクシー会社の遊休車両ではない自家用車というのはどの程度活用されているのかというのを国交省様にお伺いしたいと思います。

2つ目に、国交省さんは2号、3号の導入地域数や導入事業者数をお示しくださっていて、ある意味こればかりをお示しくださっているという感じなのですが、これが全体の移動の不足の解消にどの程度貢献しているのかというところに関してはどのようにお考えか、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。

次に、芦澤委員、御質問をお願いします。

○芦澤委員 ありがとうございます。私からも2点、国交省さんにお伺いしたいと思います。

1つ目が、モニタリングを進めてきているわけなのですが、何度かモニタリングが時期尚早になってはならぬというお話だったり、とはいえ移動難民、移動の自由の確保という点で前に進めていかなければならないということで恐らく苦慮されているところだと思います。質問としては、国交省さんとしてはモニタリングについて今後いつまで行うのが適切であると考えておられるのか、抽象的にバランスがどうこうということではなくて、具体的にどの期間ということ考えるかというところで、数字ベースでのお答えをいただきたいというのが1点目です。

2点目の質問ですけれども、事務局が作っていただいている資料1-2という資料があると思うのですが、出ますでしょうか。出なければあれなのですが、アプリ事業者や無線配車のデータを保有する事業者に対して、ワーキング・グループでこれまで何度もデータの提供の依頼をしてきています。出てきているものと出てきていないものがあるという認識をしております、事務局にこのような形で取りまとめをいただいているのですが、出てきていないものが非常に多くて、毎回私どもも皆さんにきつくというか、御迷惑を承知でいろいろ申し上げているところになっております。それで、出てきていない理由について教えていただきたいのですが、依頼はしていらっしゃるのでしょうか。これが①。

その次の②、依頼しているけれども拒否されているのでしょうか。もしくは何かしら忙しいということで時間で待っている状況なのでしょうか。

③、もし拒否されているとか待っている状況になると、典型的に何が問題になっているのでしょうかというところです。特に懸念している事項として、これは情報の非対称が生じておまして、情報を持っているのは、今、既存のタクシー事業者さんであり、ライドシェアについて慎重に進めたいという意向があるものですから、情報の非対称性において

不利な情報を出さないというインセンティブが働くと思うのが合理的なのではないかと思えます。その意味で、営業機密になる、もしくは不利な状況で出していないということについて国交省さんでどのように捉えておられて、任意での提供をお願いする中でどこまでその辺りの部分の先方とのコミュニケーションができていないのか、できていないのかということについて教えていただきたいと思えます。つまり、モニタリングにかなりの限界が来ているのではないかと、難しいものなのではないかと思う中で、実際にこのモニタリングが効果的にできるのかどうかというところをお聞きしたいと思っている次第です。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

国交省さん、そうしたら、今の御手洗委員、中室委員、芦澤委員からの御質問について順番に回答をお願いしたいと思います。

○鶴田局長 中室委員のところでは特に音声途切れてしましまして、ちょっとその確認なのですが、中部の13地域で3号事業がどれぐらい実際に始まっているのかという御質問でよろしかったでしょうか。

それともう一つは、2号、3号の導入地域、これは最後のページかと思えますけれども、それで全国の移動の不足がどれぐらい解消するかという御質問でよろしかったでしょうか。

○中室委員 おっしゃるとおりです。

鶴田局長、それに加えてもう一点、タクシー会社の遊休車両ではない自家用車というのがどの程度活用されているのかという点も、中部のほうについてはお答えいただきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

○鶴田局長 順番に、まず御手洗委員からの無線のデータを見ると、特にそれに関連して、地方で5%では不足なのではないかというところですが、これは先ほど申し上げたように、今、金土の夜以外も含めてどこで不足しているかという傾向を捉えるのには使えるのではないかなと思っております、5%で足りるか足りないかの話は、5%分でタクシーに加えて投入される自家用車についてはモニタリングできるようになるので、それでその5%では足りないのか、5%では多過ぎるのかというところを補正していこうというのがもともとの発想でございます。

ただ、特に地方で台数が少ない場合に、それがモニタリングの指標として適切かという御指摘かなとも思っておりまして、導入する自家用車が多過ぎるか少な過ぎるかというところは、これはまだちゃんと議論したわけではありませんが、今の第一感としては、タクシーの日車営収の推移で、それがぐんと下がる場合はちょっと自家用車が多過ぎるのではないかと、逆にそこに影響がないのだったらまだ足りないのではないかと捉え方もできるかもしれないので、5%で足りる・足りないというところはより現実に即した形になるように工夫すべきではないかなと思っております。

それから、セッションベースでやる場合には待ち時間の概念が必要ということで、これ

は前回も御指摘いただいたと思いますが、今回もリクエストベースで比較するとどうかということがある程度傾向としては見えてきて、ただ、リクエストでやるとなかなか個別の事情、例えば急いでいる人や地域による違い、雨の中だったら待てないだろうということの反映もなかなか難しいと思うので、セッションベースを基本としながら待ち時間をどう加味できるかというのはさらに検討させていただきたいと思います。

それから、中室委員の御質問で、中部の13地域の中で今、3号事業をやっているのは軽井沢だけです。これは中部に限らずということで、タクシー車両以外とタクシー車両のところは、今はデータを集めているところだと思います。もし違えば、誰かが補足してください。

それから、全国の移動の不足に関しては、今、運輸局を通じて全国の自治体に悉皆調査をしていますので、これはできれば来週にでも御報告ができるようにということを目指してやっております。

それから、芦澤委員からの御指摘で、初めの辺りが聞き取れなかったのですが、モニタリングに関してバランスではなくて数字でというところですが、これは直接の御質問というよりは前提を御説明された部分だったのでしょうか。

○芦澤委員 モニタリングはいつまでやるのが適切とお考えになっていらっしゃいますかという期間的な質問をしました。

○鶴田局長 分かりました。

いつまでというのは、今、すばっとした答えを持ち合わせているわけではありませんけれども、今、天候による影響、特に雨の影響にどう対応するかというのが課題になっていると思いますが、そういう意味で季節変動といいますか、夏になると暑いときにタクシーに乗る人や冬の雪の場合、あとはそもそも季節によって、例えば年末はタクシーがつかまえていくということとの関係も踏まえながらということなのかなとは思っております。

それから、資料の1-2で整理していただいた宿題に答えられていない部分の理由ということですけども、依頼についてはまず依頼をしている。2番目も、物によると思うんですけども、拒否というよりはワークロードにみんなついていき切れていないところがあるということかなと思います。

情報の非対称性については、先ほど御指摘があったようなタクシー事業者が情報を出すのを嫌がるのではないかという御指摘もありましたけれども、アプリ事業者の中にはタクシーと独立でやっておられるUberやDiDiなどというのもあって、別にタクシー会社がある意味母体になっているからということでは何か違いがあるとは考えていないところではあります。

ただ、モニタリングの限界ということでしたけれども、これは今、まさにどういう指標でモニタリングしようかというところを委員からの御指摘も踏まえながら一緒に考えていただいているということだと思いますけれども、これをある程度絞り込んである意味水平飛行に入っていくことで実効性のあるモニタリングをしていくということを目指してい

るということになります。

以上です。

○林座長 では、ただいまの3委員の質問に対する御回答について、さら問いでしょうか。では、御手洗委員、さら問いをお願いします。

○御手洗座長代理 さら問いです。鶴田局長、ありがとうございます。

御回答の中で気になった点が、タクシーの不足地域特定や不足台数の特定に当たって既存タクシーの日当たり営業収入を指標とすることも一手と考えられているというお話があったかと思うのですが、それは利用者起点の発想ではなくタクシー事業者保護の視点のように受け取れました。移動難民の解消がこの議論の目的ですので、既存のタクシーの収入が減るか増えるかのところを見るのではなくて、移動に困っている人がどれだけいるかを把握するようにお願いしたいと思います。

それから、まさかそんなことはないと思うのですが、アプリデータのマッチング率だけモニタリングするという事は、アプリによる配車リクエストに対して優先的に配車するという事で見かけ上のマッチング率を上げていくことができってしまうと思うのですね。その一方で、無線配車でのマッチング率が下がっていくということもあると思うので、包括的に移動難民について把握されるように、方法をぜひ御検討いただけたらと思います。

最後に、頂いたマッチング率のデータを見ると、90%台後半の数字が多い一方で、雨が降ったときにはスポット的な移動難民が発生しているかと思えます。こうした状況でタクシー台数を増やすことで対応すると、それこそ全体の稼働率が下がるということも理解しますので、天候に応じてスポット的に発生するような供給不足についてはまさにライドシェアが生きてくるかなと思います。現状では、ライドシェアのドライバー契約は雇用契約で、事前にシフトを入れるようなやり方かと思えますので、突発的な雨などへの対応が難しいのかなと思います。この辺りも働き方についてもっと柔軟になるように御検討いただいて、急に夕立が来てタクシーがつかまらないみたいな状況を解決できるように、ぜひ働き方の御検討にもつなげていただけたらと思います。よろしくをお願いします。

○林座長 今のは御意見でしょうかね。

では、芦澤委員、御意見をお願いします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

先ほどの質問に対してさら問いという形になりますけれども、先ほどのモニタリングの期間についてですけれども、大分長い時間軸、少なくとも1年ぐらいはみたいなことで聞こえたわけなのですが、今までのところと国交省さんの御回答から、問題は天候であり、それから、いわゆる暦上のピークの対応であるということだと思えますので、1年待たずともできるのではないですかというところの中で、スピード感を持った対応ができるのではないかと思いましたので、御検討くださいということです。

逆に言うと、今のお答えからだと大分ずるずると長く悠長に構えていらっしゃるように

聞こえなくもなくて、非常に現場が御努力されている中で、とても私どもとしては残念だ  
なと思って聞いておりましたので、ぜひお願いします。これが1点です。

もう一点ありまして、様々データを出してこられるようにという状況で頑張っておられ  
ることが理解できました。先ほどの事務局が作っていただいた表の中で何が理由にな  
っているのかというところを埋めて回答いただくことは可能でしょうか。かつ、今、お  
っしゃったように、既存のタクシー事業者とアプリ事業者とで回答してくる部分が分か  
れているということだったので、そこも分かるように埋めていただく。これは事務局のほう  
でできることもあると思いますので、それは我々のほうでやらせていただいて、分から  
ない部分は国交省さんにお聞きしてということで、そこを分けて考えて、一体このモニタ  
リング状況は実効性のあるものになっているのかどうかというところの一層踏み込んだ検討  
ができるし、可能なのではないかと思います。

恐らく情報の非対称が埋まらない部分、取れない部分というのも出てきて、モニタリ  
ングというもので本当にこれをやり続けていて大丈夫なのだろうかという議論があつて、難  
しいところが出てくると思いますので、そういった話でより具体的に詰めていければと思  
いますので、よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

国交省に先ほどの中室委員の質問への御回答の内容について確認させていただきたいの  
ですけれども、1点目の第12回のワーキングでタクシー事業者に実施意向があると示さ  
れた中部地方の13地域までの事業を開始した事業者数を聞いたところ、それは御回答と  
しては今のところまだないということですのでよろしいのでしょうか。

それから、2点目の御質問で国交省は2号・3号の導入地域数や導入事業者数ばかり示  
していらっしゃるけれども、それと日本全体の移動の不足の解消にどのような関係があ  
ると考えているのかという点の質問については、先ほど来週にも悉皆調査の結果を御報告  
するというところだったのですけれども、何について調査して下さって、それを来週のい  
つ出してくださるという御回答だったのでしょうか。確認させてください。

○鶴田局長 ありがとうございます。

御手洗委員と芦澤委員からの御意見は、御意見ということでそれを踏まえてしっかり検  
討しますということですが、何か個別にお答えすることがもしあれば、御指摘ください。

その中で1点だけ、御手洗委員からのタクシーの日車営収を見るのは供給者目線だとい  
う御指摘もありましたけれども、これは私はそういうふうと考えておりませんで、まさに  
需給バランスを見る指標として、利用者がタクシーを使いたいときに使えなくなるとい  
うのがタクシーが足りない状態なので、それを見るためにその指標が使えるのではないかと  
いうことでございます。

それから、今、座長から御質問のありました、中部はまだ実施しているところはないの  
かということ、そのとおりでございます。

それから、悉皆調査と申し上げましたのは、2号と3号について各自治体で導入意向が

あるかどうかというところを調べているということでございます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、今、手が挙がっている方全員について御質問を伺いますが、ちょっと区切って、最初から手が挙がっていた國峯委員、間下委員、川邊委員の順でお願いいたします。

では、國峯委員、御質問をお願いします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

手短に1点だけ質問なのですけれども、国交省さんの資料の9ページ目のドライバー数や稼働台数を出していただいているところで、登録ドライバー数は増加人数と書かれているので、毎週100~200人の登録が増えているという理解をしたのですけれども、一方で稼働台数のほうを見ると、100~200人の登録は毎週増えているけれども稼働台数はあまり増えていないようにも思いまして、これはどう考えたらいいのかなと。まだ研修中でこれから増えていくと理解すればいいのか、それとももしかするとちょっとやったけれどももうやりにくいから辞めてしまったみたいなのがいるということなのか、その辺がもし分かれば、教えていただけたらと思いました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、続けて質問を間下委員、お願いいたします。

○間下委員 ありがとうございます。3点、クイックに確認させてください。

1点目は、これは意見に近いかもしれませんが、リクエストベースのところを出していただきましたけれども、リクエストベースのところはいろいろな多少の誤差はあるにしても、いわゆるユーザーのフラストレーションを表しているものだと思いますので、あれが充足することが一つのターゲットであって、恐らくセッション数が充足しても、リクエスト数が充足していかないとやはり足りていないということなのではないかなと思いますので、先ほど御手洗委員からあった時間を見るところと併せて検討いただければと思います。不足台数を見るにはセッションベースでいいかなと思っています。

2つ目の質問は、以前、2回前ぐらいのワーキングで業務委託ベースで申請をしているタクシー会社があるという話があったと思いますが、そちらがいまだに承認されていないという話を聞きました。当時は業務委託を妨げるものではないという話だったと思いますが、どういう背景でそれが進まないのかということについて御回答いただければと思います。

3つ目はちょっと忘れたので、先に川邊さん、お願いします。

○林座長 では、川邊委員、御質問をお願いします。

○川邊委員 前回のワーキング・グループの最後で、河野大臣から仮に日本全国での移動の制限が解消されていない地域があるとすれば、速やかに次のステップを考えるという御発言がありました。この解消されていない地域が残るとすればというのは、現行法の2号

と3号の状況に照らし合わせての評価になると思います。及び3号に関しては、配車アプリのデータのみならず、今回、国交省さんに1週間という限られた時間の中で無線のデータなどを出していただきましたけれども、その無線のデータや流しの状況というのを含めた総合的な評価になるかなと考えています。

これについて国交省が河野さんの発言について、いつの時点でどのような判断基準で全国の移動の制約が解消された・されていないの判断をするのかというのはぜひ質問を通じて提示していただきたいなと考えています。現状の3号におけるマッチング率にとどまらない2号の実施状況の把握とその成果の状況把握が重要だと考えていますし、繰り返し申し上げますけれども、無線や流しの状況の把握も重要だと思いますけれども、それらをどのような方法で状況と成果というのを測ろうとしているのか、いつの時点のもので総合判断しようとしているのかの計画について教えていただければなと思います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省様、國峯委員、間下委員、川邊委員からの御質問についての回答をお願いいたします。

○鶴田局長 ありがとうございます。

まず、國峯委員からの登録ドライバー数が増えているけれども稼働台数が増えていないというところですが、先ほどおっしゃったように、これから稼働台数は増えてくるのかなとは思いますが、その精緻な分析は必ずしもできてはいません。

ただ、個別にいろいろお話を伺うと、実際にドライバーになってみてやはり辞めたという感じではなくて、割と週何回か繰り返し継続的に路上に出ておられると伺っている例が多いかと思っています。

それから、間下委員からのリクエストベースの意味合いと、それからその辺も利用者から見てのタクシーの足りなさを測るためということですので、御指摘も踏まえながら、より現実を捉えられるような指標にしていきたいと思います。

それから、業務委託で申請してきてまだ許可に至っていない事業者に関しては、まだ許可にするだけの材料をいただけないということですが、以前も御説明したかとは思いますが、業務委託なのか雇用なのかという名称のことを言っているわけではなくて、我々が今回の制度で一定程度求めている運行管理が適切に行えるかというドライバーへの指揮命令系統を引用しつつ管理できるようになっているかというところの質問をしまして、そこにまだお答えがないという状況と理解しています。例えばタクシーの営業区域で言いますと、東京23区と武蔵野、三鷹というのが一つの大きな地域ですが、実際に平日の朝にタクシーが足りなくなるというのは、東京の周辺部というよりは中心に近いところということなので、各タクシー事業者で3号の日本版ライドシェアのドライバーに対しては例えば環7の内側に行くようにとか、状況に応じてどこの地域に行くようにという指示もしているということなので、そういうことに対応できるようになっているかというのがベースとしてある考え方でございます。

それから、川邊委員からの御質問で、モニタリングをいつ、どのように図るのかということですが、これはまさにこれから政府内でも議論していかなくてはならないと思いますけれども、今はまだそこに至っていないと思います。これは前回のワーキングでもまずモニタリングをして、その上で次のステップに進むという我々の考えと、そこに全く言及されていなかった考えの両論が提示されて、今はまさにその議論をしているということだと理解をしています。

以上です。

○林座長 川邊委員の御質問への回答として、いつの時点でどのような基準で総合判断されるかという質問についてのお答えがよく理解できなかったのですが、もう一回回答を繰り返していただけますか。

○鶴田局長 今はその手前のところで議論をしているので、次の議論にまで至っていないというのが現状かと思っていますという趣旨でございます。

○川邊委員 国交省さんの回答としては分かりましたという感じなのですが、一方で、今日議論していても、データを事業者さんが出してくれるとか、出してくれたものを国交省さんが解析するだとか、あるいは総合的に見るだとか、いろいろな観点でこれを最後にどう総合的に見るかというのはすごく重要だし、一方でなかなか難しいのではないかなとすごく思うのですよ。ですから、だらだらとまだまだだとやるよりかは、夏ぐらいに状況判断をして、それでヒートマップみたいなものを総合的に作って、十分だったら十分だし、駄目だったらいわゆるライドシェア新法の話を通常国会で出すとか、はっきりしたほうがいいと思います。このままだらだら時間だけが経過していくと、利用者無視という印象にどうしてもなってしまうと思います。

コメントまででした。

○林座長 ありがとうございます。

では、今、手を挙げていらっしゃる方の御質問への回答で議題1を締めたいと思います。順番で井上委員、堀委員、御手洗委員でお願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

先ほど鶴田局長から運輸局を通じた悉皆調査をされるというお話がございました。その後のさら問いへのお答えの中で、それは意向調査のようなものであるというお話があったのですが、意向調査のようなものであると、本当に利用者本位のものとしてデータが出てくるかというところに不安があるなと思っています。運輸局を通じてであれば、例えば国交省さんがよくやられるバス停や駅からこれぐらい以上離れている場所ということで公共交通空白地みたいな定義をされて、そういうデータを出されていますね。それとタクシーの営業区域を重ねていけば、タクシーもないし鉄道もバスもないという地域は今のデータですぐに出るのではないかと考えております。

また、営業区域内の人口対比で、例えば人口当たりどれぐらいタクシーの台数があるかということで、台数が相対的に多いか少ないかということもできるのではないかと考えて

おりまして、そういうデータを運輸局を通じてお出しいただくことはできませんか。そういう事実に基づいた、どれだけ利用者でお困りの方がいらっしゃるのかなということ、をきちんとデータに基づき議論をしていきたいなと思ひまして、そういうことができませんかというのが一点。

もう一つは、以前のワーキングでも申し上げたのですけれども、2020年に国交省さんは日本版MaaSの推進ということで大々的に打ち上げられて、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として日本版MaaSをやっていくのだということを宣言されていますけれども、この全ての地域、全ての人が新しいモビリティサービスが利用できるようになるというこの目標は、国交省として宣言し続けるのですねということです。それは局長のお言葉とし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、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。

事務局から提出されている参考資料2について、掲示をお願いしますでしょうか。そもそもこのワーキングでの議論の出発点として、バスが減便されている、廃線が続いているという状況の中で、また、タクシー会社の廃業によって全国で移動の足が不足している。ごめんなさい、1-2ではなくて白地図のほうです。

○林座長 参考資料の2ですね。

○堀委員 こちらです、すみません。全国で移動の足が不足しているという事実から今回のワーキングは始まっていると理解しておりまして、また、住民のアンケート調査でも移動の足がないという住民の悩みの声も示されているところでありまして、国として対策を講じる必要があるということでスタートした議論だったと思ひます。この緊急措置として2号と3号を改正し、これを進めていただいていると承知しておりますが、この白地図で示されているとおり、2号や3号の導入地域というのは全国の1,500自治体のうちでも数パーセントという状況であり、ほとんどが白紙の状態と理解しております。開催している2号、3号の部分についてモニタリングをしていきますよということは大事だと思ひておるのですが、その他取り残された地域についてはどのように足不足解消の措置を行っていくのかということは甚だ疑問でありまして、そういう意味では新しい国としての別途の対策を講じる立法事実があると私としては考へております。

この残された部分というものについての国交省様としての具体的なお考へがあれば、伺いたいと思ひますが、先ほど来のどのぐらいの時期に物事を決めていくのかということにも関連しますけれども、やはり手挙げが進まない地域や取り残されている地域がある以上は、例えば進んでいる地域については除くということがあったとしても、それ以外の地域について無策でよいという状況ではないと考へております。国交省様のお考へをお伺いし

たいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、最後に御手洗委員、御質問をお願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

私の質問も堀委員の質問とほとんど同じところだったのですけれども、日本全国で見るときに2号、3号の両方とも入っていない地域が大半かと思います。人口減少の局面においては固定費がかさむ交通インフラの維持は極めて困難で、今、私が住んでいる地域でも、鉄道が減便されたり、バスの路線が廃線になる、減便になるといったことも多く起こっておりますが、この傾向は強まっていくばかりかと思います。

一方で、その町にも生活をしている人がいますし、その人たちの暮らしが立ち行かないようになってはいけないと思うのですね。社会的コストを抑制しつつ、その地域に住む人たちが暮らしていけるようにするには今からライドシェアの法整備をしていく必要があると考えますけれども、いかがでしょうかというのが質問です。

あと、私が個人的に親しくさせていただいている地方のタクシー会社の経営者さんたちとお話ししていても、地域の人たちのために、また、ドライバーさんの雇用のために頑張っているけれども、本当は人口減少による業績悪化やドライバーさんも高齢化しているとか、さらに財務状況が悪くて場合によっては債務超過になっているとか、息子に継がせられるような状況ではないからどうしようと悩んでいらっしゃる経営者さんたちも多いなと実感として思っております。今の時点ではタクシー会社さんが頑張られている地域でも、5年後、10年後、20年後、同じようにそのタクシー会社さんがいらっしゃるとも限らないですから、交通インフラの整備というのは何重にもいろいろな方法で考えて維持していく必要があるかと思うのですね。ぜひこちらはライドシェアの法整備、2号、3号で賄えない地域についての対応を考えていただければと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省様、ただいまの井上委員、堀委員、御手洗委員からの御質問、御意見についての御回答をお願いいたします。

○鶴田局長 ありがとうございます。

3人の委員からのお話の前に、川邊委員からはコメントということなので回答を求められていないのだと思うのですが、1点、夏にでも見切って新法みたいなお話があったので、その関連で感じたことを申し上げさせていただきますと、その前段としてモニタリングは困難でモニタリングし切れないだろうと、だから早々に見切って次のステップに進むべきだという御趣旨かなと伺いましたけれども、モニタリングが現実的にどのようにしてできるかということをもまさに今、考えているわけですけれども、これがモニタリングできないと言ってしまうと、新法で何をやるかちょっとよく分かりませんが、そちらのほう

も結局モニターできないということになってしまって、そこを簡単に諦めてしまうのは利用者にとってどうなのかなと思います。

それから、井上委員と堀委員と御手洗委員からの御指摘はいずれも共通の話かなと思うのですけれども、一点、共通でないところを先にお答えすると、井上委員からの2点目の2020年の全ての人移動したいときに移動できる社会を目指すというところは変わらないのかということですが、これは変わらないと申し上げます。

それから、3人の委員に共通してはありますが、これはまさにできるだけデータに基づいて検証したいということで今の取組をやっているわけですが、他方で、人間は現実の物事が進んでいくプロセスを考えると、理論でこうだからそれを瞬時にみんなが分かって合理的な行動を直ちにするというのは、この世界ですべて行政をやってもなかなか現実はそのなすばったものではないのではないかなと感じています。それはつまりほかの地域なり、同業他社なり、横でいい取組がされるとこういう方法があるのかと気づいてある意味進んでいくようなところもありますし、あとはデータに還元し切れない部分として、地域の実情を一番よく分かっているのは地方公共団体だという思想でこの20年来、地域交通の法律をつくったり、数年ごとに改正を繰り返して悩みながら改善をしてきているというのが現実だと思います。

そういうことを前提とした中で、今回、このワーキングの力も非常に大きく預かっていると思いますけれども、首長さんがこの中で非常に積極的に動く方々が出てきているというのは大変心強くありがたいことだと思いますし、そういう動きを広げていきたいということだと思います。

なので、データで補強しつつも、意向を調査することでは分からないだろうということに関しては、逆に実際の意向というのは非常に大事だと。これは定性的なものではあると思いますけれども大事ですし、逆に自治体の中で交通の問題は自分たちのイシューではないと思っている方がいるとすれば、そこは強くそうではないのだということでアクションにつなげていただけるような取組というのが必要なのではないかと思います。

以上です。

○林座長 井上委員はさら問いで、川邊委員はコメントかと思いますが、井上委員から、まずお願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

おっしゃるとおり理屈では進まないのがこの交通の世界だと思っていまして、私もタクシー協会の方やタクシー会社の方々と非常にいろいろな交渉をしてみました。自治体が一番実態を把握しているはずだということなのですが、自治体はまさに今、鶴田局長がおっしゃったいろいろなしがらみの中で意向を出したいけれども出せないという状況にある方たちもいらっしゃいますので、私が言っているのは別に理論でぶった切れと言っているのではなくて、実態としてどういう営業区域がどのように分布していて、その中でタクシーが相対的に足りないところ、あるいは人が住んでいる地域でバスや鉄道もない

し、タクシーもないような地域というのはどれぐらいあるのかというデータは出せるはずなので、ベースとしてそういうデータをオープンにした上で国民的議論をしていきませんかということなのではすけれども。

○林座長 国交省様はデータをお持ちなのではないか、出せないかという井上委員からの1点目の質問についてのお答えが漏れていたかなと思うのですけれども、いかがですか。

○鶴田局長 失礼いたしました。合理的なデータに基づいてという基本的な考え方はそのとおりだと思います。

その上で、空白地に関しては、この類似のワーキングでも議論がありましたけれども、逆に数値で決めてしまうのではなくて、それこそまた繰り返しになりますけれども、実情をよく分かっている首長さんの判断で柔軟に空白とみなして自家用車を活用できるようにというのがむしろ流れだと理解しております。

○井上専門委員 おっしゃるとおりだと思うのですけれども、実態として何を空白と定義するかというのはそれぞれの自治体によって変わってくる部分があると思うのですけれども、現状、例えばこういう基準で見たときにここは足りていないよねという国として足りているか、足りていないかみたいな見方はしなくてよろしいのですか。先ほどの全ての地域で全ての人が新しいモビリティサービスを利用できるようにするといった場合に、そういう国の目標を達成していく上で国としては現状把握しなくていいのですかという意味です。

○林座長 それでは、川邊委員、どうぞ。

○川邊委員 鶴田局長にコメントいただきまして、非常に率直な本音のコメントだったと理解しておりますし、私もそのとおりだと思っています。ライドシェアが仮に出てきたとしても、それはデータに基づくものでなければいけないと思っていますし、それは可能だと思うのですね。なぜ逆に今の日本版ライドシェアだとできないのかというと、残念ながらタクシー業界のデジタル化がそこまで行き届いていないということと、地域カットなので、全国レベルでのデジタル化されたデータをどうしても持ち得ない。タクシー配車アプリが全国津々浦々に行き届いているのだったらそれがもしかしたら取れたかもしれないですけれども、それもできないということで、要するにデッドロックなのではないですかと。業界保護の観点で言うと、そのデッドロックを甘受しておけば、それ以上状況は動かないということなのではないかなと理解しております。

ですから、鶴田さんのおっしゃるとおりですので、むしろ全国規模のライドシェア事業者を入れれば、全国規模でのデータが絶対取れますし、それをむしろタクシー会社のほうに情報をフィードバックして、タクシー会社のほうの合理化にも役立てるという手もあるのではないかなと私は思っています。

あと、最後に蛇足なのではすけれども、私の質問に対してそれ以前の問題ですと回答されているのは、やや河野大臣に対して不誠実かなと思っています。曲がりなりにも先週、河野大臣が全国規模での不足を確認するのだということをおっしゃったにもかかわらず、

それはそれ以前の問題だと回答されるのは、直接の大臣が国交省の違う大臣だということはあるのかもしれないですけども、ややそこはひどいのではないかなとちょっと思ったことをコメントさせていただきます。

○林座長 ありがとうございます。

議論は尽きませんが、これで議題1を終えたいと思います。もし国交省から何か補足などがあればお願いいたしますが、いかがでしょうか。

○鶴田局長 ありがとうございます。

最後の点も含めまして、私の理解力が乏しいのか、説明力が乏しいのか分かりませんが、誠実さにおいてそしりを受けるような姿勢で臨んでいるつもりではありませんので、そこは私の力不足を率直におわび申し上げた上で、引き続き御指導いただければと思います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、議題1はここまでといたします。議事の公開はここまでとなりますので、この時点で河野大臣から一言いただきたいと思います。大臣、よろしくお願いいたします。

○河野大臣 今日もお忙しい中の御議論、ありがとうございます。

半年にわたり自治体や関係団体の皆さんからの現場の声をお聞きいただいて、移動が制約されている実態を把握しながら利用者目線で御議論をいただき、本当にありがとうございました。国交省、警察庁には二種免許の要件緩和をはじめとしたタクシーの規制緩和、それからライドシェア、自家用車活用事業を創設し、自家用有償旅客運送の改善など、いろいろ新しい取組を行っていただきました。本当に半年間という大変短い時間でここまで取組が進んだのは、国交省、警察庁をはじめ関係の皆様のおかげだと思えます。関係の皆様には改めて感謝申し上げたいと思います。

その上で今日の議論を踏まえれば、国交省は本当に事業者の皆さんと協力して様々なデータを出していただきましたが、やはり課題もまだまだあるなと思います。もちろん初めから完璧な形で進めようと思ったらスタートがどんどん遅れるわけで、うまくいかなければアジャイルに変更していくよという前提でスタートしたわけですが、この新しいライドシェアの効果を見極めるためには大都市のアプリのマッチング率だけで判断するのは短絡的だなと思いますし、2号、3号の導入事業者、自治体の数だけで判断というわけにもいかないなと思います。アプリではマッチングがそれなりにいっているように見えるけれども、実態はなかなかそうではなかったり、あるいは雨が降ると全然足が足りないよねということも今の時点でかなり分かってきていると思います。どなたかから御指摘をいただきましたが、このライドシェアであったり、あるいは2号の導入であったり、まだまだ全国の中のほんの一部でしかないというのも現実だと思いますので、全国の全ての地域で移動の制約を解消するために、これからも相当しっかり取り組んでいかなければならないと思っております。モニタリングはしながらも、引き金を引けるような弾をしっかりと込めるといのは大事なことでと思いますので、それをしっかりやっていきたいと思えます。

引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

○林座長 大臣、ありがとうございました。

初めにお伝えしたとおり、議題 2 及び議題 3 は非公開といたします。ユーチューブ配信はここで終了となります。