

第17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7月29日（月）10:00～12:00

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、中室委員、間下委員、
落合委員、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、国峯専門委員、
東専門委員、宮木専門委員

（政府）河野大臣

（事務局）神田参事官

（説明者）モビリティプラットフォーム事業者協議会

石山 役員

安井 事務局

国土交通省 鶴田 物流・自動車局長

小林 大臣官房審議官（物流・自動車）

重田 物流・自動車局旅客課長

澤田 物流・自動車局旅客課自家用車活用事業推進室長

村田 物流・自動車局・旅客課課長補佐（総括）

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 自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価について

議題2 自家用車活用事業等のバージョンアップについて

議題3 法制度を含む事業の在り方に係る今後の進め方について

（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17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でお願いいたします。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、井上専門委員、國峯専門委員、小針専門委員、東専門委員、宮木専門委員の所属委員の方々と、中室委員、落合委員、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、河野大臣は後ほど御出席予定ですが、河野大臣の冒頭の御挨拶をいただいておりますので、まずは事務局で代読させていただきます。

地域における移動の不足の問題、ライドシェアの課題については昨年秋から御議論いただき、この4月からの自家用車活用事業の開始、自家用有償旅客制度の改善などに結実した。先日、閣議決定された規制改革実施計画においては、この自家用車活用事業等についてモニタリング・検証・評価を行うとともに、並行してタクシー事業者以外の者によるライドシェアについて、法制度を含む事業の在り方の議論を直ちに開始することが閣議決定されていることを踏まえ、本日から新たなフェーズの議論を始めたい。

自家用車活用事業等の開始後約4か月経過したが、モニタリングについては例えばアプリがない地域の移動の不足についてどのように実態を把握するのか、無線配車のデータは利用可能かなどはいまだ確定していないし、タクシーの運行回数など利用可能なデータの有無を確定する必要がある。

以前申し上げたとおり、自家用車活用事業を導入した地域の数のみでは不足の解消を判断することはできないため、本日、このワーキング・グループにおいて今後の実態把握の在り方について方向性を議論いただきたい。

また、制度のバージョンアップについて、国土交通省に梅雨への対応をアジャイルに実施いただいたが、多くの地域で枠がほとんど使われていないなどの多くの課題があり、仮に今後も現状のままでは新法に行かざるを得ないことになる。特に酷暑時に国民の皆様方が熱中症を避け、タクシーを利用したいというニーズにはすぐにでも対応すべきであり、さらに新幹線など電車トラブルやイベント時の対応など、やるべきことは山積している。また、事業採算やドライバーを確保するためにも時間帯や台数の緩和が必要という声も聞く。さらなるバージョンアップが必要な項目について、利用者目線で皆様の御意見を伺いたい。

なお、実際には空車であるにもかかわらず迎車中と表示することで、アプリで配車依頼があったときにすぐに対応できるようにし、アプリでのマッチング率を引き上げようとする動きが一部であると聞く。この指摘が事実なら、流しを減らし、言わば見せかけのマッチング率を作出するものであると思うが、国土交通省の見解も聞かせてもらいたい。

法制度の議論を含めた事業の在り方の議論については、仮に移動の不足が全ての地域

では解消できないということになれば、速やかに次のステップに移行できるようにしっかり準備を進めておく必要がある。モニタリングと並行して具体的な議論を進めることができるよう、委員の皆様には議論の進め方やその際の視点について御議論いただきたい。

河野大臣からの冒頭の御挨拶の代読は以上でございます。

以後の議事進行につきましては、林座長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○林座長 林でございます。酷暑の中、また、豪雨災害の中、本当に国民の皆さんがお困りのことと思いますが、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題に入ります。本日は議題1「自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価について」、議題2「自家用車活用事業等のバージョンアップについて」、議題3「法制度を含む事業の在り方に係る今後の進め方について」を扱います。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「自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価について」、国土交通省から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。

○重田課長 お世話になっております、国土交通省自動車局の旅客課長をしております、重田と申します。委員の皆様方には大変お世話になっております。7月に着任いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料1-1に基づきまして、自家用車活用事業のモニタリングなどについて御説明したいと思います。

めくって次のページに行ってください。3ページです。3号のライドシェアの実施事業者数は着実に増加しております。7月の第2週目までの集計で、大都市部においては東京特別区武三地域が98者と最大になっております。大都市部合計では349者が実施しているところであります。

次の4ページです。その他地域でも広がりつつあります。合計48者が実施しております。

次に6ページ、大都市部以外の地域からの申出状況について御説明いたします。タクシー事業者から書面で申出があった地域は、7月24日時点で合計36地域となっております。多くの地域はまだ準備中でございますが、赤字で記載した5つの地域については既に運行開始となっております。

次の7ページです。自治体から運輸支局に申出があった地域についてまとめております。これも同じく7月24日時点で合計13地域となっております。このうち赤字で記載した2つの地域が既に運行開始となっております。それ以外の地域においても運行に向けた準備が進められておまして、現在、実施の時間帯や車両数の調整が行われているところであります。

次に、マッチング率について御説明します。一つずつ見ていきたいと思っております。まず札

幌です。週末深夜のマッチング率が大幅に改善されていることが確認できます。

次のページ、仙台市です。金曜深夜のマッチング率は改善されていますが、それ以外の時間帯においては依然不足する時間帯が幾つか確認できます。

次に、埼玉の県南中央交通圏です。平日の深夜をはじめとして全般的に改善されていることが確認できます。

次に、千葉です。週末深夜のマッチング率が大幅に改善されていることが確認できます。

次に、東京です。週末深夜の改善は見られますが、月曜、火曜の朝の通勤時間帯や週末の夕方などで依然として不足する時間帯が確認できます。

次に、京浜です。週末の深夜をはじめ大幅に改善されていることが確認できます。

次に、名古屋です。金曜深夜は大幅に改善されておりますが、週末の夕方に不足する時間帯が確認されます。

次に、京都です。全般的に改善はされておりますが、平日の深夜も含め依然として不足する時間帯が多く確認されています。

次に、大阪です。金曜深夜は大幅に改善されておりますが、週末の夕方に不足する時間帯が確認できます。

神戸です。全般的に改善が確認されています。

次に、広島です。週末深夜の大幅な改善や平日の夕方の改善がなされておりますが、金曜や土曜日に不足する時間帯が多く確認されます。

最後に、福岡です。平日の夕方、週末の深夜について大幅に改善されていることが確認できます。

次に、稼働状況について御説明したいと思います。22ページです。地域によってもちろんばらつきはありますが、登録ドライバーの増加、それから稼働台数、運行回数などが着実に増加していることが分かります。例として最大の東京の数字を申し上げますと、この表の一番下ですが、登録ドライバー数が1,826人、稼働台数の累計が1万218台、運行回数の累計が6万1514回となっております。

その他の地域を見ていただくと、次のページに行ってください。開始から1か月以上経過した地域でまだ少ない地域の事例として御紹介しますと、例えば24ページにある富山などは開始から1か月以上たっていますが、合計のドライバー数は11人、稼働台数の累計は49台、運行回数は141回となっております。当然のことですが、地域によって様々な違いがあることが確認できると思います。

私からの説明は以上です。

○林座長 重田旅客課長様、御説明ありがとうございました。

続いて、モビリティプラットフォーム事業者協議会の石山アンジュ様から5分ほどで御説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○石山役員 モビリティプラットフォーム事業者協議会代表の石山でございます。本日はありがとうございます。

私からは、自家用車活用事業における実務上の課題についてお話しさせていただきます。

まず、自家用車活用事業の取組の状況でございますが、当協議会の会員企業であるnewmo社では、傘下の岸交社を通じて7月12日から大阪地域交通圏において本格運行を開始しております。現時点では同社独自のアプリは開発中の段階のため、既存の大手配車アプリなどと連携をしまして配車アプリからの配車依頼を受けて、ドライバーの手配、そして運行管理などを行うという形を取っております。

まず、自家用車活用事業に期待できる点です。40代以下の若年層や女性、あるいは将来的にタクシードライバーを視野に入れているといった方が一定数いることが分かりました。今後、潜在的なタクシードライバー層の裾野の拡大につながり得るということが挙げられると考えております。

他方で、ドライバーの採用の課題、利便性の向上に向けた課題も存在しておりますので、以下、それぞれお伝えさせていただきます。

まず、採用における課題です。newmo社における自家用車活用事業のドライバーの応募は累計で2,000名に達しております。しかし、そのうち内定に至った方は2%を下回る僅か30名ほどにとどまっております。これには様々な要因があると考えておりますが、曜日や時間帯の制限があるため条件が合わないといった理由から、説明会などを経て離脱していく方が多いようです。こちらのスライドでは、そのような趣旨のお声を幾つか御紹介しております。仕事終わりに稼働したい、定年後に向けてライドシェアに挑戦したい、しかし、この曜日・時間帯だけだと稼働しない、稼働が限られているので残念といったお声がございました。

次に、ドライバーの稼働における課題です。7月から雨天時の運行が可能にはなりましたが、現状は24時間前になって初めて運行可能な時間帯が確定します。そこから配車アプリ側で稼働枠を設定して、タクシー会社側で稼働可能なドライバーを募集し、シフトを確定させることとなります。ドライバーが別の仕事を持っている場合は、稼働の9時間前までに別の仕事での勤務がある場合は稼働することができませんので、常時稼働可能なドライバーを相当数抱えていない限り、雨天時のドライバー確保の難易度というのは高いと考えております。この点については今後、24時間前よりも余裕を持った対応が可能になるよう、ぜひとも検討いただきたいと思っております。

もう一点、稼働における課題として、営業所単位の台数制限がございます。タクシー会社が保有する遊休車両を使用するドライバーが多い場合は駅からのアクセスのいい営業所に集中することになりますが、台数制限が営業所ごとに設定されているため、本来稼働できるドライバーが稼働できないといった状況が生じてしまっております。台数制限を営業所単位ではなく事業者単位で設定することについて、御検討をぜひともお願いしたいと思います。

最後に、ユーザーの利便性向上に向けた課題です。まず、現状、自家用車活用事業や配車アプリについては専用の乗降場が設置されておられません。空港や駅のような交通の要所

では、ユーザーがより安全・スムーズに利用できるようにするためには、タクシーやバスと同様に乗降場を整備すべきではないでしょうか。

また、自家用車活用事業の運行主体においては、今後、国交省においてバスや鉄道の参入促進を検討していくということがございますけれども、その際にはハイヤー会社、そして運転の代行会社も含めた多様な運行主体の可能性をぜひ検討いただきたいと思います。

最後に、資料の最後におつけしているこちらの配車アプリのマッチング率の資料ですが、こちらは自家用車活用事業そのものの課題ではございませんが、今後、モニタリングに際して配車アプリ以外のタクシー利用方法における実態もきちんと把握していくことが重要であるという趣旨の下、添付をさせていただいております。

私からの発表は以上となります。ありがとうございます。

○林座長 石山様、御説明ありがとうございました。

関連して、事務局から資料1-3-1と2を提出していただいておりますので、事務局から御説明をお願いします。

○事務局 それでは、御説明させていただきます。

まず、画面に表示されております資料1-3-1については、モニタリングに関する国土交通省の資料の提出状況（5月時点のもの）を7月時点のもので事務局においてアップデートさせていただいたものでございます。こちらで確認をしておりますけれども、認識の違い等がありましたら、国土交通省におかれては、後ほど適宜御発言をお願いできればと思います。

以上が1-3-1でございます。

続きまして、資料1-3-2として、自家用車活用事業の状況について、事務局のほうで幾つか資料をまとめさせていただいております。順次御説明いたします。

まず、2ページの表示でございますけれども、いわゆる「みなし地域」のうち、5月時点で書面で実施意向の申出のあった地域において、約2か月後の7月時点においてどの程度実際に許可事業者が出ているのかということで、許可事業者が出ているところと出ていないところ、許可事業者が一社も確認できていない地域が半数以上あるのではないかと資料になってございます。

次のページに行ってくださいまして、こちらは配車アプリの利用状況、先ほどモビプラ様の資料でも似たようなものがございましたけれども、外部の調査会社の調査において、2024年であったり、2023年であったり、実施時期の違いはございますけれども、必ずしも現時点でアプリの利用率というのは高くない、それ以外の手段が引き続き使われているのではないかとことを表したものでございます。

次のページに行ってくださいまして、こちらは国土交通省様のほうで公表・共有いただいているモニタリングのものから我々のほうで幾つか編集をさせていただいたものでございます。一番左端はマッチング不良コマということで、自家用車活用事業の稼働時間帯においてマッチング率が90%に達しているところ、達していないところはどの程度あるの

かということを示させていただいたものでございます。また、その前提となる自家用車の稼働率というのがどの程度になっているのかということについて、それぞれの週の稼働時間の中での配分台数に占める実際の稼働台数の割合を示しております。右から2つ目はそのさらに前提となります登録ドライバー数が実際に配分されている車両に比してどの程度になっているのかということを示したものでございます。また、一部関東運輸局に限りましては年間のタクシーの運行回数が公表されておりますので、それを稼働時間日に合わせて直したもので3号がタクシーの運行回数との関係でどの程度になっているかというものを示したものでございます。

次の5ページでございますが、こちらは今の前提となる運行時間帯を示したものでございます。

次の7ページでございます。自家用車活用事業に実際に参加されているドライバーの約20名の方から事務局においてインタビューさせていただいたものでございます。幾つかございますけれども、一番上にありますように、曜日や時間帯が限られていることでなかなか働きづらいといった声でありますとか、3つ目の雇用形態のところにありますように、社会保険との関係で20時間以上働けるところがなかなかないということについての御不満、働きづらいというところがございますとか、最後のところがございますけれども、「その他」の一番上、点呼等について、もう少しデジタル化などができないかといった御意見をいただいているほか、下から2つ目でございますけれども、労働条件についても説明会に行かないと応募の時点では分からないというお声も聞いているところでございます。

次の8ページに行ってくださいまして、実際に先ほどの社会保険との関係で20時間という求人がどの程度あるのかということを経理のほうで、あくまで公表資料ベースで確認させていただいたものでございますが、かなりのタクシー会社においてこういった20時間という制限がついているようでございます。

9ページについては、さらにその前提となりますタクシードライバー数の推移、求人倍率について公表資料から我々のほうでまとめさせていただいたものでございます。

10ページでございますけれども、先ほど運行管理の話がございましたが、運行管理のデジタル化によって労働者性の該当性が変わるのではないかという話がございます、その点については先月6月の実施計画にも運行管理のデジタル化・遠隔化を検討するということが書かれておりますので、改めて確認的に掲載させていただいております。

11ページになりますけれども、今後のモニタリングの検証・評価について、これまでの実施計画や論点整理でさらに必要であろうということで、実施の自治体などだけでは判断できないということで広くアンケートなどのより実態を把握するような手法が必要ではないかということを確認させていただいているものでございます。

事務局からの説明は以上でございます。

○林座長 御説明ありがとうございました。

それでは、これより議題1「自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価につい

て」、質疑応答に移りたいと思います。国土交通省様、モビリティプラットフォーム事業者協議会の御説明について各委員から御質問があれば、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。

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、御手洗委員、お願いいたします。

○御手洗座長代理 御手洗です。よろしくお願いいたします。

私からは、アプリ配車以外のマッチング率のデータの捕捉について質問が2点、それから、冒頭大臣の御挨拶にもあった流しのタクシーについて質問を1点、合計3点をお伺いさせていただければと思います。

まず、先ほどモビプラさんの発表の中で、大阪タクシーセンターのデータによるとアプリによる配車は全体の約13%にすぎないという話があったかと思います。大阪のような大都市ですらそのようですから、他地域ではアプリ配車の比率がもっと低い、場合によってはほとんどないといった地域もあるかと思いますので、アプリ配車だけではなく全体の配車や需給状況について見るのが重要かと考えております。

そこで、質問の1点目です。まず、無線配車についてです。無線配車のマッチング率のデータについては今のところアプリなどでデータが把握可能な12地域の合算値のみであると理解していますが、これは地域別や日時など、より詳細なデータを定期的に見ることはできないものでしょうか。民間企業の皆様に任意で御協力いただいていることと思いますのでなかなか難しいのかなとは理解しているところなのですが、もし難しいのであれば、国交省さんのほうでほかにもどういうモニタリングの仕方があるのかといったことを積極的に御協力いただきたいなと思っております。ただ難しいのでということで先延ばししてしまうのではなくて、期限を設けて何らかの対応をいただけたらと思っております。今のが1点目です。

次に、質問の2点目なのですが、これは切実な声としてよく聞くのですが、東京23区内でも最近、駅のタクシープールにタクシーが一台もいなくて常に行列ができている場所もあるというお話を聞いております。実際に行列の写真が送られてきたりといったこともありまして、なかなか切実な状態だろうと私も思っているところです。駅や空港によってはアプリでタクシーを配車できないようになっていますね。そうすると、駅に降り立ってどこかに行きたくてタクシーに乗ろうとした場合、アプリでも呼べない、タクシープールにタクシーもないということで、利用者の方が炎天下の中、長時間待たなくてはいけないということになっているのかなと思うのですが、国交省さんはこういう状態をどのように把握して、どう解決していくおつもりでいらっしゃるのか、お考えをお聞かせいただけたらと思います。

最後の質問なのですが、これは全般的にアプリ配車のマッチング率を中心にモニタリングしていることの弊害が少し出てきている可能性はないかということについてのお伺いです。大臣のお話にもありましたけれども、空車にもかかわらず「迎車」と表示して

アプリ配車を優先的に受けようとする車両とか、そういうことをドライバーに指示されているタクシー会社があるということも仄聞しております。この場合、道路運送法13条の法令違反になるのではないかと思いますけれども、どのような御見解でしょうか。

また、駅にタクシーがないというのももしかしてアプリ配車のほうに車両を寄せているような弊害であるという可能性もありませんでしょうか。この辺り、国交省の皆さんとしてはどのようにお考えか、お伺いできたらと思います。よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

では、まず国交省様、ただいまの3点の質問についての回答をお願いいたします。

○重田課長 御意見いただきありがとうございます。

1点目の無線配車のマッチング率のより詳細なデータをということですが、御手洗委員からも触れていただきましたとおり、アプリほど迅速にデータが取れないということと、個別に集計などをしていかななくてはいけないので、その分の負担が生じてしまうというのが実情です。委員のおっしゃるとおり、そういったデータがこのマッチング率の精度を高めるというのは御指摘のとおりだと思いますが、なかなか難しいというのが現状です。定期的にそういった配車データを提出いただくことについては引き続き事業者とよく相談はしていきたいと思いますが、現状はそのような状況です。

2つ目の駅、あるいは空港などで待っている駅待ちのタクシーが少ないのではないかとということと、3つ目とも関係すると思いますが、ずっと迎車状態にしているタクシーがいるのではないかとということです。流しや駅待ちといったアプリ配車以外のニーズにも当然タクシー側でしっかりと対応していただく必要があると思っていますし、そうしたことは業界の皆さんにも伝えていきたいとはもちろん思っています。不適切にアプリの利用者のみを選んでいくことがあれば、その辺りはしっかりと指導していきたいと思っています。

まずそういった御指摘について実態がどのようになっているか、よく把握していきたいと思っています。ありがとうございました。

私からは以上です。

○林座長 御手洗委員。

○御手洗座長代理 更問をよろしいですか。

まず、重田課長、御回答いただきまして誠にありがとうございます。無線配車についてもデータは取ってほしいという意向であると、全体感を持って対応されたいという意向であるということはいくぶん分かりました。

鶴田局長とは、この話は4か月ぐらい前からやっていると思うのですね。ずっと無線配車のデータも取らなくてはいけないことはよく分かっておりますが取れませんという同様の御回答をお伺いすること、もう4か月なのです。これはデータが取れないのであれば、逆にどういう方法でより網羅的にタクシーの需給状況を把握するのか、むしろ国交省さんのほうから積極的に御提案いただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。また、

この問題も期限を切って対応していかないとずっと検討しておりますになってしまうと思うので、大体いつ頃までに御提案いただけそうなのかということについてもお伺いできたらと思います。

今、これを4か月頑張っていたいただいて難しいということは、無線のデータでこれ以上待っていてもそんなに詳細なデータで状況が把握できるようになっていかないということだと思えるのです。だとすると、代替案について御提示いただけたらと思います。

それから、先ほどの流しなのに迎車としているのではないかと、アプリに対してほかの手段を劣後させている可能性があるということについては、もしあれば法令違反として厳正に対処する御意向であるということによって理解いたしました。

鶴田局長、今の点はいかがでしょう。

○林座長 鶴田局長、お願いいたします。

○鶴田局長 国交省の鶴田でございます。私が引き続き担当させていただきます。よろしくどうぞお願いします。

無線データですけれども、これは具体的な案にしてまた事務局とも相談したいと思えますけれども、考え方としては、アプリデータのように網羅的なデータを無線データから取るというのは追求しても意味がないと思えます。アプリデータ自身の位置づけも大都市でも普及率が1～2割ということは御指摘のとおりで、これがタクシーの全体像を表しているというよりも、言わばサンプルとしてデータを比較的リアルタイムに取れるということで、サンプル的な位置づけとしてアプリデータを活用していくという発想だと思います。

そういう意味では、無線のデータも網羅的に取るというよりはどこかの範囲に突っ込んだ分析をして、アプリデータをサンプルとして使うときにそれが全体像にどれくらい迫れているのかという、それをアプリデータが補正するようなツールとして無線データを使えるといいのではないかなと思っています。

具体的には詰めてまた御相談したいと思えます。

○御手洗座長代理 鶴田局長、ありがとうございます。

釈迦に説法ですけれども、全体を代表するサンプルというのは全体から満遍なく抽出されていなくてはいけなくて、先ほどから私がずっと申し上げている質問の趣旨ですけれども、要はアプリのマッチング率だけモニタリングしているから、アプリによる配車リクエストに車両を寄せてしまうという現象が起き得るのではないですか、それによって駅からタクシーがいなくなったり、電話で無線配車を依頼してもタクシーが取れなくなったりする現象が出たり、流しのタクシーが「迎車」としているから取れない、要はほかの手段でタクシーがつかまらなくなっているのではないですか、ということをおっしゃっているのです。ですから、全体のタクシーの需給を見るためにアプリのマッチング率を使っているという御回答ですと、私の質問の趣旨と全くかみ合わない御回答になっています。

このような仕事をしていることもありまして、すごくいろいろな人から何月何日何時時点の何々駅何々口ですというタクシーの行列の写真が毎日のように私のところに送られて

くるのですけれども、非常に深刻な事態だと思いますし、一般国民から見て明らかにおかしい、ゆがみが出ている状況になっていると思いますので、御対応いただけたらと思います。

○林座長 ありがとうございます。

時間の関係もありますので、手が挙がっている委員の方に順に御質問を伺って、まとめて回答を国交省様からいただきたいと思います。

堀委員、中室委員、芦澤委員、間下委員、まずはそこま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。

私から御手洗委員に引き続き無線配車のデータに関してのお尋ねなのですが、ワーキングの都度、無線配車のデータをお願いしてきたのですが、配車アプリが導入されていない地域に関するデータの取り方としてほかにないということで無線配車のデータはやはり必要ではないかと思っております。再三お願いしていますが、配車アプリが導入されていない地域の無線配車のデータは出していただけののでしょうか。これをお尋ねしたいです。

ちなみに無線配車のデータがリアルタイムや網羅的に日時、詳細まで取れないとしても、全体のタクシーの乗車の傾向というものを測るには当然ながらこういったデータも活用できるのではないかと思っております。モビプラさんの9ページにもありましたが、アプリが導入されていない地域についてはより、またはアプリが導入されている地域においても、例えばタクシー会社の乗車数のうち配車による乗車数、流し、つけ待ちによる乗車数がどのような比率になっているのか、また、この1年でどう変わってきたのかということについての総論を確認するため、提出をしていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

以上です。

○林座長 では、次に中室委員、御質問をお願いします。

○中室委員 ありがとうございます。

実は私の質問も御手洗さんや堀さんとあまり変わらないかと思うのですが、2点ほどあります。

1点目が、今、まさに議論になっている配車アプリのデータに関してなのですが、今、堀さんが御指摘になったようにそもそもアプリがカバーされていないという地域もありますし、日本全体で見ても配車アプリの利用率というのが全体で見ると2割程度しかないだろうという調査を踏まえると、流しや電話での需要を把握することというのが必須であると思います。この点については、今の議論を聞いている限り国土交通省さんにも同意していただいていると思うのですが、具体的にどうやってデータを集めるべきかということについてめどが立っていないということなのではないかと思います。ですので、この点については早急に国土交通省と内閣府が共同で政府一丸となって何らかの調査を実施しないといけないと思います。まずその点について合意していただけるかどうかという

ことを確認したいです。もしも内閣府と国土交通省で一緒になってやれるということなのであれば、我々もその調査の設計の仕方だったり、どのようにデータを取ればいいのか、どのように集計すればいいかということについてぜひ具体的に相談に乗りたいと思います。その中で、特に国土交通省としてどういうデータで、どういう数値目標を置いて、どういうモニタリングをすべきかということについて、ぜひ方針というか、お考えをお示しいただきたいというのが1点目です。

2点目には、今日の冒頭の大臣の御挨拶でも、各地域の2号・3号の状況だけでは移動の不足の解消を判断することはできないというお話がありましたが、これについて国土交通省さんとして同じ考えかどうかということをおいま一度ここで確認させて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、このアプリ関係の御質問のところでもまず国交省から御回答いただきたいと思いません。国交省様、鶴田局長、御回答されますか。

○鶴田局長 お二人からの共通のお話として、アプリでカバーされていないところのお話ですが、そういう地域で割と主流になっているのは電話で呼ぶということだと思います。これについて今、検討しているのが、自動音声で応答して、そこから先のタクシーとの関係は配車アプリと同じような依頼をするというシステムを開発いただいているところです。これが実現すると、電話の配車依頼についてもマッチング率の把握というのが可能になるというので、一つ大きな前進になると思います。

一方で、流しがどれぐらいつかまりやすいかというのは、マクロのデータ以外で検証するのは非常に事実上困難だとは思いますが、流しがそもそも成り立っている地域というのはアプリが結構普及している地域でもあるのかなとは思っております。

内閣府と共同で調査をするという御提案については我々としても非常にありがたい御提案かと思えます。内容をどうしていくかというのはまさによく事務局とも御相談をしながらということだと思いますけれども、具体的に相談させていただければと思います。

それから、2号・3号が普及したかどうかだけでは交通の空白や移動の足が確保されているかというのが把握できないというのは我々もそうだと思います。これは定量的なものだけではなくて、実際に困り事がないかという判断にもなってくるので、この中から地域の実情を一番よくお分かりなのは基礎自治体で、特に首長さんに直接我々も個別にお話を伺いながら、どういうところで困り事があるのか、それをどのように解決していけるのかということを中心に始めているところでございます。

○中室委員 鶴田局長、御回答ありがとうございます。

座長、1点だけすみません。今、ここに出てきている話はいずれも仮説ベースの話が非常に多いと思うのです。例えばアプリと電話というのは同じようなトレンドになっているのではないかとか、御手洗さんがおっしゃったような、例えばアプリ配車に寄せているの

で駅に車がないのではないかと、全て仮設にすぎない話だと思います。仮説に基づいて制度設計をするというのは非常に危険な話なので、きちんとデータを取って何が起きているかを把握した上で制度設計をするというのが望ましいと思うのです。

ですから、データがないのでやりませんではなくて、これはもう4か月前からずっとこの議論をしているので、どうデータを取っていくかという議論を前に進めていくことが非常に大事だと思っております。

以上です。

○林座長 堀委員は更問はいかがですか。

○堀委員 同じく、電話についてシステムをといるお話もありましたが、以前からの傾向と比較してこの1年どうなのかということを知りたいので、今あるデータで何ができるのかということを検証していただきたいと思います。

以上です。

○林座長 国交省様、よろしくお願ひいたします。

続きまして、芦澤委員、間下委員、落合委員、御質問をお願いします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

もろもろ皆様の御尽力にまず感謝をさしあげて、私からは3号の導入がなかなか進まない地域があるなというところにおいて質問させていただきたいと思います。

全国のハイヤータクシー連合会のほうで非常に努力されているということなのですけれども、全てのタクシー会社でまず最低でも一社一台自家用車活用事業をやろうという声かけをされているということを聞いています。この話自体はとにかく始めてもらわねばというところでお声がけされているということで、前向きな努力とも捉えているところですが、一方で非常に難しい中で形式的な対応にとどまっているということになっていないでしょうかということです。こういった1台だけの自家用車活用事業ということで、地域の不足解消というものに一体どれだけ効果があるのかということについて、国交省さんはどのように評価されていますかというところが質問になります。やはりハイヤータクシー連合に加盟の会社さんだけのライドシェア事業ということに非常に難しさと限界を抱えているのではないかと、世の中には自家用車自体はたくさんありますので、そういったものを活用していく、柔軟な対応をしていくというライドシェアの本来の考え方からすると、かなり現状は厳しいのではないかなと見てとれるわけなのですけれども、先ほどのモビリティプラットフォーム事業者協議会からの調査等の報告も踏まえて、もう一度戻りますけれども、こういった現状とタクシー会社は1台だけとにかくやろうというこの動きで今後進んでいくのでしょうかというところについて確認させてください。

○林座長 では、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。間下でございます。外にいて回線が悪いので、映像なしで失礼いたします。

多くのタクシー会社のほうで社会保険負担を避けるために週20時間以内という制限を

しているという話を聞いておりますけれども、その制限を設けること自体はドライバーを増やしていくという趣旨に反すると思うので、そこについて国交省から指導するべきではないかと思いますが、その点はいかがでしょうか。

2点目が、ドライバーの募集についてです。これが説明会に行ったときにしか詳細をお伝えしないというケースがあるように聞いています。ただ、説明会に行って話が違ってしまうと結果進まないの、事前に労働条件等は公表すべきではないかと思っています。また、労働条件について外部へ公開することを禁止するみたいな動きもあるようなのですが、その点についてどうなのかなということをお伺いしたいと思います。

あと、3点目は先ほどのモニタリング調査のところですが、もしデータが取れないのであれば、苦情窓口みたいなものを国交省様で設けていただいて、ユーザーさんがここで並んでいるという苦情がある地域については大きく解禁するといった対応をすべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

以上3点、よろしくをお願いします。

○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 ありがとうございます。

私も3つほどございます。端的に申し述べたいと思います。

一つは、どういうデータを取れるかという点ですけれども、先ほど間下委員からおっしゃっていただいたような、苦情を受け付けるという方法もあるでしょうし、実際には例えば東京駅前などでも大雨が降っていたりするときは、人が並んでいて全然つかまらないという状況になっているところに遭遇したことがございましたが、実際の現場で特にそういう声が出ているような場所を見に行っていたとか、見に行くのが難しいとしても、場合によっては、ライブカメラなどがあって状況が見えるような場所もあるかもしれないので、そこはある程度そういうものを分析する形で見ていただくこともあり得るのかなと思いますし、無線についても例えば電話の件数であったり、何らかのデータを取れるようにしていくということはあると思いますし、さらに言うと、例えば電気通信事業法などで障害が生じているかどうかというのを調べるときに、例えばXなどのSNSを分析するという手法はどうか、というのを議論したということもありまして、例えば今回のライドシェアの場合でも、窓口だけではなくてそういういろいろな分析をし得るようなものというのはあるように思いますので、そういったところは活用していくことが考えられないか、というのが1つ目です。

2つ目としましては、これは様々なデータを出していただいておりますが、必ずしも日本版ライドシェアを始めてから利用が増加しているわけではないというか、運行回数が増えているわけではないような地域もあるように思われますし、必ずしもこの需給というのがどういう形で出てきているのか、というのは今のところデータ上分からず、そうすると、いつのタイミングで本当にこういうライドシェアを使うべきなのかどうか、というのは一

概になかなか予測できないのではないかとも思いますが、この点はいかがかというのが第2点です。

第3点としては、どうしてもデータが集められないという場合であれば、最終的には定性的な苦情の件数であったり、そちらのほうに論点をシフトしていったほうがよりよいのではないかという以上3点でございます。

○林座長 ありがとうございます。

国交省様、御質問が芦澤委員から1点、間下委員から3点、落合委員から3点ありました。すみませんが、それぞれについて端的に御回答をお願いいたします。

○重田課長 ありがとうございます。まず重田から御説明します。

芦澤委員からの御指摘、ありがとうございます。業界のほうで一社少なくとも1台はやろうということで、まだできたばかりの制度ですので、いろいろなところに慣れていただく必要があると思いますので、そういった対応自体は決して形式的な対応になっているとは考えておりませんが、タクシーが足りないという御指摘についてどのように対応していくかということはこのワーキングでも御議論いただいていると思っています。

一つ御紹介しますと、先ほど事務局から御説明された資料の中ではタクシーの運転手がコロナ禍で減ってきているという御説明があって、コロナのときに減ったのはそのとおりなのですが、いろいろな処遇改善など、運賃改定なども進みましたので、そういったことを通じて去年から今年に入って少し増加に転じております。そういった意味でタクシー不足の解消に向けた一つの動きではないかと思えますし、先ほど鶴田が申し上げたとおり、各自治体の皆さんにお困り事を聞いて、少しでもそういったことを解消していくことが必要なと思っています。

それから、間下委員から御指摘いただきましたが、まずは日本版ライドシェアのドライバーの20時間という制限があるのではないかということについて、個別の会社の労働条件について何か申し上げるのは難しいのですけれども、一つおっしゃるとおりだなと思ったのは、募集に当たって説明会に行かないと労働条件がはっきり分からないといった事例がもしあるのであれば、その辺りはもう少しきちんとした案内をすべきではないかと私も思いますので、そのように努めていきたいと思っています。

それから、落合委員の御指摘とも重なるのですが、苦情の受付みたいなものをすべきでないかという御指摘もありましたけれども、それについては現状でももちろん私ども本省にもそうですし、各運輸局にもいろいろな苦情は来ております。それについて件数も多いものですから、個別に一つ一つ事実関係を精緻に確認することまでは残念ながらできておりませんが、そういった苦情なりがあれば、きちんと確認していくのはそのとおりかなと思います。

それから、落合委員の御指摘の中で日本版ライドシェアの運行回数はおおむね全般的に言うが増えていますが、場合によってはそうでない地域もあるということについては、日本版ライドシェア自体が進んでいなくて依然として移動の足が確保されていないのか、

先ほど私が冒頭にマッチング率を御紹介したときに改善している地域もあると申し上げましたが、そういった意味でタクシーのドライバーの人数との関係もありますが、供給が増えてきたので足りている部分もあったり、あるいはそもそも需要が季節によって様々ですから、そういったこともあるので、もう少し長い目で見て確認してみないと全体的な状況は分からないのではないかなと思います。

皆さんにお答えできたでしょうか。以上です。ありがとうございます。

○間下委員 更問をよろしいですか。

○林座長 すみません、井上委員に手を挙げていただいているのですが、追加の質問はまた時間のあるときにお願いします。

では、更問で間下委員、お願いします。

○間下委員 すみません、手短に。

先ほどの労働時間の件については、個社のことではありますけれども、規制業種ということもありますし、時間を制限していること自体を規制する、もしくは指導するみたいことは十分できると思うのですが、いかがでしょうか。本来のドライバーを増やすという趣旨には反しているかなと思いますので、その点を御考慮いただきたいと思います。

あと、苦情の件は苦情の対応をしていくということだけではなく、苦情があるところについてはしっかりとデータ上マッチングしていないとみなしていくべきだと思っていますので、そういった点についてもよろしくお願いします。

以上です。

○林座長 落合委員も手を。

○落合委員 先ほどのことに関連して、1問目の御質問のうち、特に例えば現地の様子だったり、無線配車で取れる情報があったり、SNSを使ったりという方法も含めて収集できないかというのがどのようにお考えかというのが一つと、もう一点が、先ほど御説明いただいた中で実際には需要のほうあまりなかったもので、利用が伸びていなくてもそれは移動の足の課題が残っていることに必ずしもならないのではないかとおっしゃられておりましたが、この点は、逆に言うと本日出された資料以外に、その点を裏づけるようなデータなどをお持ちなのかどうか、ということをお伺いしたいと思います。今なくても今後取れるのかどうか、ということも含めてお答えいただければと思います。

以上です。

○林座長 芦澤委員は更問はよろしいですか。

では、鶴田局長様、御回答をお願いいたします。

○鶴田局長 様々非常に有益な御指摘をいただいたと思います。ありがとうございます。取り入れるところは最大限取り入れていきたいというのが全体の方針です。

その上で、念のため、これは御理解いただいているのだと思いますけれども、日本版ライドシェアの利用が伸びている・伸びていないというのは、準備が整っていないからまだ需要に応えられていないというところは早急に解消していかなくてはいけないと思います。

けれども、そもそもこれがもしタクシーで十分需要に応えられるようになると日本版ライドシェアの出番はなくなるということなので、手段に着目するというのは非常に重要で、そこは我々としてもしっかりやっていきたいと思っておりますけれども、そもそも目的は需要に応えるということなので、そこをタクシーも含めてしっかり考えていくということではないかと思っております。

現場を見るということでは、主要駅の乗り場のところにAIカメラを設置して行列の具合がどうなっているのかとか、車がどうなっているのかというのを監視・分析できるようにということを行っていますので、そういったところから先ほど来何人かの委員から御指摘いただいているような問題にも応えていければなと思っております。

そのほかにいただいた御提案についてもどうやったら実現できるかということで検討していきたいと思っております。

それから、間下委員からありました募集の仕方ですけれども、これはさつき重田から言ったように、なるべく無駄足を運んでいただくことのないように、事前に明らかにできるものはするということだと思います。その上で、一般の求人のルールとしてどういうことを言っている・悪いということもあると思うので、そこもよく勉強しながら、できるだけ手を挙げていただく方にも無駄にならないようにというのはそのとおりだと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

井上委員、手が挙がっていらっしゃるけれども、簡潔にお願いします。

○井上専門委員 どうもありがとうございます。

ある村で今、ライドシェアをやろうとしているのですが、その村の中は当然タクシーが足りないのですけれども、隣町の新幹線が止まる駅までライドシェアを使ってお客さんを送りたいということに対して、結局隣町の交通事業者からそれはまかりならんと反対をされてできないと。だから、結局既存のタクシーの営業区域の中だけでやろうとすると、本来必要なライドシェアがなかなかできないなというところがあって、こういう場合はどのようにして考えていったらよろしいでしょうかというのを国交省さんにお伺いしたいです。

○林座長 ありがとうございます。

では、局長、お願いいたします。

○鶴田局長 ありがとうございます。

非常にその事例を分析するといろいろなことのヒントになるのではないかなと思っておりますので、ぜひ別の場で、これが終わった後でいいので、どういうところで悩んでおられるのか共有をいただいて、そのケーススタディーで考えていく中で全国で役に立つ答えが出てくれればなと思っております。よろしく申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

議論は尽きませんが、議題1はこのあたりで終えたいと思っております。

最後に、国土交通省様から本議題について何か補足などがあれば、御発言をお願いいたします。委員が質問、意見した点以外でも構いませんので、いかがでしょうか。

○重田課長 ありがとうございます。

鶴田から話します。

○鶴田局長 では、先に鶴田からですが、先ほどお答えし切れなかった部分も含めていろいろなプレゼンやモビリティプラットフォーム事業者協議会の方のプレゼンも含めて、委員からの御指摘の中にもいろいろな有益なお話があったと思いますので、ぜひ調査を今後内閣府と共同でやるという方向で検討する中でも具体的なお知恵をいただければありがたいと思っております。よろしく申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

では、議題1はここまでとさせていただきます。

次に、議題2「自家用車活用事業などのバージョンアップについて」を議論したいと思います。5分ほどで御説明いただきたいと思います。

鶴田局長、よろしく申し上げます。

○鶴田局長 鶴田でございますが、非常に実務的かつ詳細な説明になりますので、課長から説明させていただきます。

○重田課長 恐れ入ります。重田から説明させていただきます。

資料2-1を御覧ください。日本版ライドシェアのバージョンアップについて、スケジュールを立てて計画的に実施する方向で現在進めております。まず、6月28日から雨天時の対応ということを開始させていただきました。それから次の行ですけれども、イベント時など、需要が急激に高まるようなときにどのように対応していくかについても早急に検討して実施を進めたいと思います。それから次の行、万博の対応ですけれども、これについては地元大阪との間でどういったニーズがあってどういった制度設計をしていけばいいのかということ協議する場を8月上旬にでも立ち上げたいと思っております。

それから、先ほど来出ているマッチング率の話とも関係ありますが、新たなセッションベースでのマッチング率の試算もこの夏に行いますし、貨客混載や協議運賃制度のパブリックコメントも開始いたします。

5%ルールの適用時間と曜日の拡大、台数制限の緩和という御指摘もありますので、これらについても含めてこの9月の頭には第1弾としていろいろなメニューの取りまとめを行いたいと思っております。9月の頭まで実施しないというわけではなくて、取りまとまったものから進めていきます。

それから、もう少し長期的に検討するバス、鉄道など、タクシー事業者以外の参入促進についてとダイナミックプライシングについては交通政策審議会の自動車部会において早急に御審議を始めていただき、年内には取りまとめたいと考えております。

私からは以上です。

○林座長 国交省重田課長様、御説明ありがとうございます。

関連して事務局から資料2-2を提出していただいておりますので、簡単に御説明をお願いいたします。

○事務局 自家用車活用事業のバージョンアップに関して、既に実施済みの事業者の方から事務局においてお聞きしております要望について、簡単に御紹介させていただきます。いずれもこれまでの議論に出てきているものが中心かと思えます。

まず(1)のところでございますけれども、時間帯や台数、地域について緩和・撤廃をしてほしいと。全体的ではなくてまずは少なくとも酷暑や交通トラブル時、イベント時などについて、事業採算やドライバーの確保の点で重要であるということ。2点目は、こちらにも出ておりますけれども営業所単位ではなく事業所単位で台数制限を考えてほしいということ。3つ目といたしまして、これも出ておりますけれども、空港や駅について自家用車の発着地として利用できるようにしっかりと確認してもらいたいということ。

(2)については先ほどの国土交通省様のプレゼンとも関係しますけれども、実施主体についてハイヤーや運行代行事業者などの道運法で規制されていない事業者も含めて広く含む方向で拡大してもらえないかという御要望をいただいております。その他のところについては先ほどの運行管理の論点と関係いたしますけれども、業務委託も可能にしてほしいといった御要望であるとか、乗り合いタクシーについてでございますけれども、ルート上にある地域公共交通会議の全ての協議が取るのが大変だということについてきちんと運用を徹底してほしいでございますとか、その他、自家用有償旅客運送についてもこれまでのフォローアップを今後進めていくほか、ヒアリングについても事務局で実施しているところでございます。

関連して、資料2-3に行ってしまうございますけれども、エムケイ様からは先ほどの営業所ごとの枠について具体的に御要望をいただいておりますので、併せてこちらに掲載させていただきます。

以上でございます。

○林座長 資料2-2、2-3について御説明いただきました。ありがとうございます。

それでは、これから議題2について質疑応答に移ります。御質問、御意見については議題1と同様に簡潔にお願いいたします。

それでは、御意見、御質問のある方、挙手をお願いいたします。

では、御手洗委員、國峯委員、お願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

まず、議題1の鶴田局長のお話に少し戻ってしまうのですが、駅におけるタクシー待ちの行列についてAIカメラなどでも確認するというのはすばらしいアイデアだと思います。ぜひ進めていただければと思います。

その上で、自家用車活用事業のアップデートについて2点お伺いできればと思います。2点とも駅周りに関する質問です。

まず、駅でタクシー待ちが生じやすい背景として、タクシーについても、また自家用車

活用事業の自家用車についても、駅や空港によってはアプリで配車できない場合がある、配車してはいけないことになっている施設があると伺っているところです。このようなことは事実であるのか、まず国交省さんの御認識をお伺いできたらと思います。

また、駅や空港など施設によって、アプリ配車していいのか、その場合どこに無線配車、アプリ配車した車両が入っていいのか、入構できるのか、などのルールが施設ごとに異なるために、利用者にとってもドライバーにとっても分かりにくい事態になっているという可能性があるのかなと思います。この辺は規制改革ではよくローカルルールという言い方をするのですが、各施設や各地域が個別にルールをつくった結果、統一的な運用にならなくて、事業者や利用者にとって分かりにくいということになることが往々にしてあり、そういった場合は国が音頭を取ってガイドラインを示すなどしたほうがよいのかなと思います。自家用車活用事業についても利便性向上のために駅や空港などでの配車について国交省がガイドラインを作られるなどしたほうがよいのではないかと思います、いかがでしょうかというのが1点目です。

2点目が、ちょっとピンポイントの話になるのですが、具体的なお声として、自家用車活用事業の自家用車さんが駅まで人を乗せる場合、降ろすときにタクシーの降車場を使えない、したがって本来乗客の方を降ろすのに適さない場所で降ろさなくてはならないような事態が発生しているという声を仄聞しております。これは自家用車活用事業の自家用車もタクシーの降車場というのは本来使えるのでしょうか。また、使えないという場合は、国交省さんとしては安全確保をどのように考えているのでしょうか。お聞かせください。

よろしく申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

國峯委員の御質問を伺ってからまとめて国交省からお伺いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○國峯専門委員 御説明ありがとうございました。

私からは質問が2つと1点意見を申し上げておきたいと思います。

質問の1つ目は、3号の5%ルールなのですが、アプリが利用されている地域だと5%ルールの対象にならないと指導する運輸局もあったというお話を伺ったのですが、これはそういうことではなくてアプリを利用できても5%ルールの対象になるという理解でよいかということ念のために確認させていただけたらと思います。

それから2つ目が、エムケイタクシーさんの要望書で事業所単位にしてほしいという要望があったと思うのですが、これは営業区域をまたぐと何かいろいろややこしいのだろうなどは感じたのですが、同一の営業区域の中で複数の営業所があるという場合に、その営業所の台数上限を合算してやり繰りするというのは別に認めても特に弊害はないのではないかなと思ったのですが、この辺りの御見解を伺いできればと思います。この2つは国交省さんへの質問です。

一つ、これは意見なのですけれども、今日のお話を伺って通達行政の限界というのは考えないといけないのだろうとすごく感じたところでございまして、この3号の制度をこれだけのスピードで拡充いただいているというのは本当に素晴らしいことだし、事務的にも本当に大変だろうなと思って拝見をしているのですけれども、確かに東京だと実感としてもタクシーがすごくつかまりやすくなったなという実感はありまして、これは本当にタクシー会社さんやいろいろな方の御努力なのだと思いますのですけれども、ただ、やはり雨の日などは都心部から一步出るとタクシーが全然つかまらないなということも実感してまして、今日議論にあったような本当にいろいろな曜日なども拡充したり、全国津々浦々まできちんとどう行き渡らせるのかということが重要なのかなと思ってまして、私も10万人ぐらいはライドシェアのドライバーが必要だとずっと申し込んでいるのですけれども、まだ3,000人ぐらいということで、もっと働きやすい環境をつくる必要もあるのではないかと考えております。

そのときに、公共の福祉のためにやむを得ないという3号の文言の中でどこまでできるのかというのは考えなくてはいけなくて、やむを得ないという法律用語は、今、調べると400以上の法律で使われているのですけれども、一般的には非常に厳しい文言だという理解をしてまして、法体系全体においてのやむを得ないという解釈とのバランスを考えてどこまでやっていいのだけということはそのころころ考える必要もあるのかなと感じたところでして、あと、ちょっと長くなってしまって恐縮なのですが、予見可能性ということも問題なのかなと思っておりまして、通達ですごいスピードで変えていただいているのですけれども、私ですらフォローするのが大変なので、国交省さんと日々やり取りできているようなタクシー会社さんなどはフォローできても、地方までそこをフォローするのは非常に大変になってきているのかなと思うので、何が言いたいかということ、法律制度をきちんと整備するということがないと難しくなっているのかなと非常に感じましたので、これは意見として申し上げたいと思います。

以上です。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

では、鶴田局長様、御手洗委員からの質問2点と國峯委員からの3点について御回答、御意見をお願いいたします。

○鶴田局長 ありがとうございます。

駅や空港に関してですけれども、これがまちまちになっている一番大きな要因は、それぞれの施設の管理者がいるという中でそこでも必要な調整をしながら利用ルールを決めていくというところの点があるのかなと思います。ただ、御指摘のように、考え方をガイドラインのような形で示すというのは有益な御提案かなと思いますので、検討していきたいと思っております。

2点目、それとも関係しますが、特に駅で降りるときに、まさに日本版ライドシェアはタクシーの補完なので、タクシーの降車場で降りるというふうにとできると一番安全上も利

便性上もいいと思うので、今、どういうルールになっているかの確認も含めてですけれども、検討させていただきたいと思います。

それから、國峯委員の1点目の御質問のアプリが使える地域では5%ルールの適用がないのかという点ですが、これは適用できます。一部まだ国交省の出先でも新しい仕組みにまだ理解が追いついていない時期もあったかもしれませんが、逆に困り事を我々も集約して起こり得る誤解を解いていくという一例ではないかと思しますので、そのようにしていきたいと思います。

それから、2点目のエムケイさんからの御提案で、同一区域内であればというのは発想として私もそう思っています。ただ、これはもともとが運行管理を適切に行うというところを一番確実にやろうということによって営業所ごとというふうに立ち上げたものですから、その目的は変わっていないと思いますので、より合理的に広い範囲で台数の調整が事業者の中でできるようにして、その際に運行管理を適切に行えるようにするにはどうしたらいいかというのを考えて実施するという事ではないかと思っています。

御意見のところは私にコメントを求められているのか分かりませんが、予見可能性とか、今の法律の文言との関係というのは御指摘はよく分かります。そういう意味で、今、こうやって現行法の枠内だからこそこれだけいろいろな微調整もしながら、中身も変えながら立ち上げていくということができているので、それをまずしっかり積み重ねていくという段階ではないかと思っています。

まだまだ不具合がたくさんあるので、そこを改善していくということかなと思っています。

○林座長 ありがとうございます。また議論を続けたいと思っております。

では、手が挙がっております堀委員、青山委員、落合委員の3人まででお願いします。

○堀委員 ありがとうございます。

私からは実施主体の拡大について1点御質問と、地域・時間帯・台数制限の緩和について2点の意見を申し上げたいと思います。

1点目は、国土交通省様の資料2-1でバス、鉄道等による参入促進のための許可要件の緩和を検討という記載がございます。この中には運転代行業者は含まれるのでしょうか。鉄道事業者は特に自動車の車両運行管理を行っておらず、道路運送法とは別体系であると承知しております。鉄道事業者が入るのであれば、運転代行業者を認めるべきではないかと思ひまして、御質問です。

それから、地域・時間帯・台数制限の緩和に関しては、イベントや雨の対応など、事前にタクシー供給不足が予測できる場合に不足分を算定して自家用車の稼働を認めていくという手法ですけれども、この手法だと、先ほど局長からもいみじくもありましたが、日本版ライドシェアというのはタクシーの補完であるという位置づけにすぎない、タクシー産業の保護にはなりませんけれども、利用者利益を完全には保護していないということになってしまうのではないかと思います。電車トラブルをはじめとする予測できない供給不足や

曜日、時間帯に関しても、必ずしも予測されたものだけということになってしまいますと供給不足には完全に対応できないと思っております。

また、ドライバーについて、モビプラ協議会様からの資料にもありましたが、応募しても曜日、時間帯との関係でミスマッチが生じているという御報告もありました。この解消が必要ではないかと思っております。ドライバーも利用者也望んでいるのに制度がこれを許さないということであるならば、これは新法での枠組みでこれを認めていくしかないのではないかと思っております。

以上、意見でございますが、後者の点についても国交省様の意見があれば、教えてください。

以上です。

○林座長 それでは、青山委員、お願いします。

○青山専門委員 青山でございます。よろしくお願いいたします。

ちょっと皆さんの御意見と視点が違ってしまうかもしれませんが、地域の足のことでお聞きしたいと思います。国交省さんで交通空白解消本部を設置されたということをメディアで私もお聞きしたのですけれども、みなし地域のほうで運営局に申出があって、2社が2地域で動いているという話を聞いたのですけれども、78条3号の自家用有償運送のほうはどうなったのかなと思っております。というのは、去年の12月に運用改善がされたということなのですが、それによって例えば交通空白地帯を埋めるような団体が増えたのかとか、あるいは車両が増えたのか、その辺りのことがお聞きできればと思います。先ほど國峯委員が通達の限界というのをおっしゃったのですが、どのぐらいその制度に改善があったのか、もしくはそれであれば、もしかしたら本当にライドシェアが難しいような小さな地域であっても足の不便というのはある程度解消されるのではないかなと思うのですが、そちらがあまり今日はお話が出なかったものですから、お聞きできればと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、今の堀委員からの2点と青山委員からの御質問について、鶴田局長から御回答をお願いします。

○鶴田局長 まず、主体に関する御質問ですけれども、鉄道は鉄道事業者が行っている事業がタクシーとかぶっている部分が多いからというよりも、要は先ほど来出ている駅などに非常にタクシーで必要になる中継所や車庫などを持っているということも多くて、二次交通を確保したいという御意向も最近特に増えていると思いますので、そういう意味で参加できるようにと考えております。

ただ、結局これはタクシー業者でなくては駄目というよりも、タクシー業者がやっているような運行管理や車両の管理ができるという能力を実証してもらうためにタクシー事業の許可を求めているということなので、代行業の方におかれても日本版ライドシェアをやるに当たって必要な能力があるということを示していただいて参入していただくというの

はウェルカムだと思います。

それから、不測の事態への対処ということですが、私は先日の新幹線のときに実際に不便をこうむった利用者の一人として、これは大変よく分かるのですが、どういう事象にどういうもので対応するというのは、鉄道が止まるというのはすごく社会的に大きな出来事ですが、そのコストをどのように分担するのがいいのかということではないかなと思います。新幹線の話は最近のことなので例示で出ただけだと思いますが、新幹線の輸送をライドシェアのような個別輸送で代替するというのは非常に難しいものもあると思います。端末のところをどうするかというのはあると思いますが、難しいと思います。

一方で、例えば東京の通勤で使われているような電車が止まったらということであると、私は1995年の阪神淡路大震災のときに現地で被災をしまして、その傍ら、阪神間の鉄道が3路線ありますが、その代替をバスでやるという仕事をしていたのですが、これは鉄道の輸送力を全部自動車で賄う、ましてや個別輸送で賄うなどということをするとう道路が麻痺してしまうということなので、そうはいつでも特に急ぐ人、どうしても時間に間に合わなくてはいけない人がいて、そこにどう応えていくかと考えると、一つのヒントは多分プライシングの在り方ではないかなと思っています。これはさっき重田からも御説明したように、8月に審議会を立ち上げて年内に結論を出したいと思っていますが、一連のこれまでの議論というのは主に供給をどのように増やしていくか、または需要に合わせていくかということですが、一方で需要の側にどのように働きかけていくかというのも論点として出しているときもありますけれども、我々も非常に重要な視点ではないかなと思いますので、そのプライシングの在り方というものもそういう文脈でも考えていきたいと思っています。

ちょっと前の議題の話にも関係しますが、マッチング率を上げるためにアプリに寄せているという話は私は少なくとも聞いたことがないのですが、プラスアルファをお客さんが払うのでアプリのほうの実入りがいいので、そちらに寄ってしまいがちだということとはよく指摘されていますし、そういう要素もあるのではないかなと思っています。したがって、これもプライシングを検討する中で正面から検討していく必要があるのではないかなと思っています。

それから、ドライバーも利用者も望んでいるのに規制のせいでできないのならということですが、これも前の議題のプレゼンの中でもドライバーのお声も有益な情報としてお聞きしましたけれども、これは生計を立てるのにはこんな日本版ライドシェアでは足りないというのは、まさにちょっと皮肉な言い方になってしまうかもしれないですが、生計を立てたいのだったらぜひタクシードライバーになってくださいとはちょっと思うところではあります。大分地域によりましてはタクシードライバーが増えてきているというのも事実なので、ちょっと変な言い方に聞こえたら御容赦いただきたいのですが、もしライドシェアの実績を伸ばすのが目的になるのだったら、タクシーの台数を絞るのが一番早いのですよ。でも、問題の本質はそういうことではないということだと思いの

で、その視点を御紹介させていただきました。

それから、青山委員から、交通空白解消本部のコメントをいただきまして、これは国交省の中でも大臣をヘッドに私も含めて本省の各局長のメンバーで、地方運輸局長もメンバーになってしっかり個別の地域の困り事に応じていこうということで立ち上げたものです。その中で御指摘のあった2号は、公共ライドシェアと我々も言い方を変えて、先日、中身が改まったのを機に名前もちょっと変えて、今、売り出し始めていますけれども、まだまだ知られていないとか、あとは過去の経緯できっとこんなものは誰かが反対してしまうからできないよねというお声を首長さんから直にお聞きして、そこにソリューションを一緒になって考えていくということを始めるところでございます。御指摘のとおり、全国で見ると公共ライドシェアにできることというのは非常に大きいと思っております。

○林座長 ありがとうございます。

堀委員、更問でしょうか。

○堀委員 やはり今の御回答を伺っていると、アプリは実入りがいいからそちらのほうに寄せていくのだとか、プライシングだけで供給不足を解消できるのではないかという発言は利用者の利益を保護していないと言わざるを得ませんし、タクシーのライドシェアの運転手も、これを収入にしていきたいのであればタクシー運転手になってくれというのも働き手の利益を全く考えていないのではないかと思います。タクシー産業の保護ではなく、利用者がどう移動を確保し、働き手がどう働きやすい制度になっていくのかということを考えて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、鶴田局長、コメントをどうぞ。

○鶴田局長 利用者の利益を考えるべきというのは全くそのとおりで、我々もそこを常に起点に考えているという意味では立場は一緒だと思っております。

○林座長 立場は一緒、分かりました。

では、落合委員、川邊委員、中室委員の順でお願いいたします。

○落合委員 ありがとうございます。何点かございます。

一つが、まず今、議論がありました制限に係る部分です。特に曜日や時間帯といったところについては、堀委員からユーザー起点というのはおっしゃっていただきましたが、働き手側についても1つ前のテーマで間下委員が議論されていた点と同様の点もあると思っております。この点も極めて実施できる日程などが限定されるということであつたりすると、本当はやりたいという人がかなりたくさんいるのに、どうしても実施ができないということになりますし、また、実際には、この部分の条件変更というのが、仮に柔軟に実施できるのであればいいのではないか、ということがあるというのも議論としては理論的にはあり得るかもしれませんが、働き手側のほうとしてはいろいろ計画を立ててそれなりに仕事をしないといけない、ということがあると思いますので、曜日や時間帯に関する制

限というのは非常に重要な運行の担い手不足の補充を妨げる課題になっているのではないかと思いますので、この点は、1つ前の課題においては、事前に分かるようにという点については御考慮いただけるという話でしたので、ぜひこちらの時間帯等の制限についても御検討いただきたいと思います。

第2点といたしまして、空港や駅前等に関する利用の円滑化というところはあくまで管理権限の行使ということですので、そうすると適切にガイダンスを出していただくことになるかなと思いますが、仮に地元のタクシー会社等の合意によって排除をしているという場合ですと、独禁法の問題が出てくるといいますか、公取のほうでもそういう相談事例などは回答されていて、独禁法上問題があるといった点も示されておりますので、ガイドラインを整備される際に、独禁法上の論点もあるという点はしっかり示していただくことが重要ではないか、と思っております。

第3点としましては、最後に国交省のほうではこれを日本版ライドシェアという言い方をされているところがございますが、ライドシェア自体は最終的に規制改革推進会議のほうで目指しているものが、もともと新法であると議論させていただいていたところがありますので、この点は日本版というのが最終的に何なのかというところが、もうこの日本版ができたからいいではないかという話なども、いろいろな関係者の方から聞いたりすることもあって、かなり今後議論していくに当たって誘導的効果があるところがありますので、ぜひこういった点の呼称などについても、見直しをお願いしたいと思います。

以上です。

○林座長 では、川邊委員、御質問をお願いします。

○川邊委員 川邊です。お疲れさまです。

猛暑がすごくて、この瞬間でも移動難民の方は本当に大変な思いをされていると思うので、一日でも早くこの移動難民の状態を解決したいなと思っておりますけれども、今日はモニタリングの結果の発表をありがとうございました。雨天などの突発的な事象のときでも改善しようとしている国交省さんの努力は十分理解しましたけれども、やはりマッチング率は悪いわけですね。

あともう一個は、運用枠に入っていないところでのマッチング率が時間帯も含めて悪いなというところだったり、運行枠に入っているものでもマッチング率が改善していない時間帯があったりなどしているのです、これらの雨天時、運行枠に入っても改善率が悪いところ、運行枠にそもそも入ってなくてマッチング率が低いところの改善のサイクル、見直しのサイクルというのをどれぐらいでやっているのかというのをお尋ねしたいです。現在は3か月ごととなっていると思っておりますけれども、3か月だと正直例えば夏の猛暑のシーズンも終わってしまいますので、もっとアジャイルに変えられないのか、極端なことを言うと今週見て来週変えるということができないのかなと思っております。

先ほど鶴田さんが生計を立てる人はタクシーの運転手になってくださいとおっしゃっていて、それは私はそのとおりだと思うのです。ですから、逆に日本版ライドシェアの場

合は生計を立てるまではいかないけれども隙間時間で働いてみたい、困っている人を助けたいという人たちにもっともっと制度を最適化していく必要があるなど感じているので、そういったマッチング率が少ないところの改善のサイクルをどう早めていくかについてお尋ねしたいです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、中室委員、御質問をお願いします。

○中室委員 どうもありがとうございます。

ちょっと私の質問は皆さんと種類が違うかもしれないのですが、先ほどの鶴田局長のお話を聞いていますと、2号を公共ライドシェア、3号を日本型ライドシェアと呼称されているようにお見受けいたします。ただ、私は会う人会う人みんなに言われるのですが、この2号・3号というのはライドシェアですかという話なのではないかなと思うのです。自家用車を使うとライドシェアというわけではないのではないかなと思っていて、例えばダイナミックプライシングであるとか、データを使ったマッチングであるとか、あるいはフレキシブルな労働者の働き方でいつでも働きたいときに柔軟に働けるということの自主的な仕事の引受けだったり、そういうマーケットの仕組みの需給調整というのを技術とデータによってやりますというシェアリングエコノミーの名称がライドシェアなのではないかなと思うのです。今の2号・3号というのはそういう世界に向かっていくまでのマイルストーンという位置づけにすぎなくて、むしろライドシェアとは全く逆の計画経済みたいな話なのではないかなと思うのです。要するに時間帯が決まっていて、その台数についても国交省が決めていてみたい、こういうものはどちらかというと計画経済みたいな話ですね。

なので、私は常に変動するタクシーの需要に応えるというライドシェアの本質をまるで表していないと思うので、このライドシェアというネーミングは少なくとも2号・3号についてはやめたほうがいいと思っているのですけれども、そこにもしお考えがあれば、お聞かせ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。

それでは、鶴田局長様、落合委員からの御質問3点、それから川邊委員からの改善見直しのサイクルについての御質問、中室委員からのライドシェアという名称についての御質問について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。

まず、落合委員の1点目、働きたいのにできないという点については、実際どの時間帯が3号実施可能時間帯かというのは河野大臣が常々おっしゃっていることと一緒にしたいと思いますけれども、まず制度を導入して、やってみるといろいろな要改善点が見えてくるということだと思いますので、そういう中で合理化をしていきたいと思っています。

ただ、そのときに一点気をつけなくてはいけないのは、過去の教訓と申しますか、歴史ですけれども、今世紀に入ってタクシーの需給調整をやめて参入を自由化して、能力さえあればみんな誰でも幾らでもやっていいですよというふうにして起きたことというのは、各事業者が自分の利益を最大化しようとしてどんどん供給を増やしていった結果、言わば合成の誤謬みたいな話だと思いますけれども、全体としてはみんなが共倒れに近くなって、違法のようなことも含めて長時間労働でそれをカバーするということが起きた。なので、規制をしたいから今回の3号を規制しているのではなくて、自由に供給を増やしていいとするとそういうことが起きたので、そういうことが起きないようにしつつ、つまり働き手の観点もちゃんと生かしながら、その中で大前提になる利用者側のニーズにどう応えていくかというところの一つの解が今回の3号ということだと思っています。

それから、2点目の独禁法との関係は重要な点だと思いますので、しっかり周知する際にも入れていきたいと思っています。

それから、3つ目の名称ですが、これは中室委員からの御指摘とも共通すると思いますが、ライドシェアのことはもともと場面によって、また人によって違う意味で使って、それが混乱の元だということもあったので、我々もずっとその言葉を使うのをある意味混乱を招かないように避けてきたという経緯はあります。ただ、この1年近くのいろいろな議論の中で、少なくとも我々が名前を変えたというよりは、その是非は別として自家用車を使って人を有償運送するというのをライドシェアの説明として一般誌や主要のテレビなどがほぼ皆さんそういう使い方をされてきていると思いますので、それで分かりやすさの点で今のような呼び方にしているということです。

それから、川邊委員からあった改善のサイクルですけれども、これは3か月ごとと言ったからそれまでは改善しませんということでは全くないと思います。その一例が雨の日対応ですけれども、あとは冒頭の河野大臣の御挨拶にもありましたけれども、酷暑がこれだけ注目を浴びる中でどう対応していくかというのは、もうそういう季節に入っているので早急な対応が必要だと思います。これは雨のように日によってというよりはずっとある一定期間続く現象だと思いますので、季節波動の一環として捉えて対応していくのが合理的ではないかと思っておりますが、できるだけ早く具体化していきたいと思っております。

以上です。

○林座長 落合委員、更問がありますか。

○落合委員 1点だけ。どうもありがとうございます。特に2点目などは御理解を示していただいたかなと思っております、ありがとうございます。

1点目のほうは御説明の中で長時間労働につながるといった話もございましたが、仮に営業日数を制限しないと長時間労働になってしまうような労務管理をしているということであれば、それはどこの業界でも問題になることでありますし、それがないと管理ができていないという業界はほかにほとんどないといえますか、それは単純に労務管理が弱いというだけでしかないように思いますので、先ほど御説明になられていた労務管理上の問題

というのは全く御説明になっていなかったかなと思いました。私のほうの意見です。

以上です。

○林座長 では、川邊委員、更問でしょうか。

○川邊委員 問いはないですけれども、柔軟な枠の追加はこの夏にぜひやっていただければなど。この夏こそ一番移動難民が多い時期になってしまうと思いますので、よろしくお願いします。

○林座長 鶴田局長、手を挙げていらっしゃいますか。

○鶴田局長 ありがとうございます。

落合委員の話聞いて私の説明が不十分だったのかなと感じたので補足しますけれども、労務管理の問題という以前に、根本的な問題として結局需要に対して供給が多過ぎると一人当たりの売上げが減るわけですね。なので、労働管理をちゃんとやれば時間内で収まると思いますけれども、そうすると収入が低過ぎて結局誰も来ない、またはすごく値上げしなくてはいけなくなるという弊害とどこでどう折り合いをつけるかという中で、今、これは規制緩和した後に別途国会のほうからの主導で法律まで出てきて供給を一定程度制限するという決断をして進んできたということです。

なので、業務委託で労務管理を受けずに幾らでも働ける状態になったら、それはいわんやという状況だと思いますけれども、そういう問題の構造はぜひ委員の皆さんには、もう既に御理解いただいているものだと思っておりますけれども、基礎的な事実として御認識をいただけるとよろしいかなと思います。

○林座長 それでは、お手が挙がっていますけれども、時間の関係で御手洗委員の御質問を最後にしたいと思います。お願いします。

○御手洗座長代理 鶴田局長に素朴な質問をお伺いしたいのですが、不勉強なのでお教えいただきたいのですが、先ほど御説明の中でアプリ配車のほうが実入りがいいためにそちらに車両が寄ることはあり得ると思うということをおっしゃられたかと思うのですが、アプリ配車のほうが実入りがいいというのはどなたにとって実入りがいいのでしょうか。日本はタクシー料金が先進国の中でも既に最高レベルで高いということはデータなどから見たり、伺っているところではあるのですが、タクシーがつかまりにくいとき、アプリではどんどん配車手数料が上がっていきますね。一方で、メーター料金は公定なので一定だと思うのですが、この上がっていく配車手数料というのはドライバーさんに入っていてドライバーさんにとって実入りがいいということなのか、そうではないのか。だとするとその上がっている分の配車手数料は誰に入って誰の実入りがいいということなのでしょうか。お伺いです。

○林座長 鶴田局長、御回答をお願いいたします。

○鶴田局長 御質問ありがとうございます。

そこの実態の分析も含めて今後の検討の前提になっていくと思いますけれども、さっき申し上げた趣旨は、アプリでつかまりにくいときにさらに上乘せになる部分とは別に、ア

プリ配車は皆迎車料金というものを取っているのです、それは少なくともドライバーにとって売上げの一部になりますので、そのドライバーの取り分が増えるので、これも確認が必要だと思いますけれども、一般に言われているのは、そういう中でなるべくアプリを取ったほうが自分にとって有利になるから、そういう偽装迎車みたいなことの誘因になっているのではないかという考え方を示す向きもありますので、それも含めてプライシングの在り方を考えていくということではないかなと思っているという趣旨です。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

私の理解の確認ですけれども、迎車料金は無線配車でもかかりますよねということと、つまり無線配車からアプリ配車には移行しないであろうということと、あと迎車料金がかかってドライバーの実入りがよくなるから空車中に「迎車」の表示を出して流すというのは道路運送法に違反している行為という理解でよろしいでしょうか。

○鶴田局長 ありがとうございます。

無線からの移行というよりは、流しや乗り場につけるのを避けてアプリのほうに行ってしまうということではないかと思えます。

後段のほうの本当は空車なのに迎車で表示するというのは道路運送法上も問題だと思いますので、しっかりと正していくべき問題だと思います。

○御手洗座長代理 分かりました。ありがとうございます。

○林座長 それでは、時間の関係でこのあたりで議題2を終えたいと思います。

最後に国土交通省様から議題2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。よろしいでしょうか。

○鶴田局長 大丈夫です。

○林座長 ないということですね。分かりました。ありがとうございます。

それでは、議題3「法制度を含む事業の在り方に係る今後の進め方について」に移ります。本年6月に開催された規制改革推進会議で岸田総理から御指示がありました、自家用車活用事業のモニタリングの評価・検証と並行して、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めた事業の在り方の議論を直ちに開始するに当たり、ワーキング座長である私から事務局に対して進め方について検討をお願いしておりました。専門的・技術的な観点からの議論が促進されるよう、少人数での議論を進める案を考えていただいています。事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 時間が押しておりますので、簡潔に事務局から御説明さしあげます。

資料にございますように、準備会合を設けて少人数で御議論いただくという案を示させていただいております。議論いただいた内容については、こちらの地域産業活性化ワーキングに適宜御報告いただくものとしたしまして、準備会合自体はその性格上非公開で開催するという案とさせていただきます。必要に応じて国土交通省や関係の有識者にも御参加を求めるといこともこちらに書かせていただいております。実際の担当いただく委員、専門委員についてはこちらに記載の5名の方をお願いをして、座長の御審議により

事前に御内諾をいただいているところでございます。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

まず、今、事務局から説明があったように、準備会合において議論を進めていただき、本地域産業活性化ワーキング・グループに報告するなどの形式で進めていくことについて、御意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。形式以外の点、例えば法制度を含めた事業の在り方に係る考え方など、実質的な内容についての御意見は後ほど時間が許す範囲でお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、特段の御意見、御異論がないようですので、御手洗委員をはじめ関係する委員の皆様方におかれましては、今後、活発な御議論をよろしくお願いいたします。

それでは、今後、準備会合で御議論いただくに当たり、どのような考え方で議論していくとよいか、どのような視点が重要であるかなどについて、時間が限られておりますが、委員から御意見があれば、お伺いしたいと思います。簡潔にお願いしたいと思います。

それでは、間下委員、芦澤委員、お願いいたします。

○間下委員 ありがとうございます。

この準備会合の点についてなのですが、検討するに当たって新しい時代にふさわしいライドシェアサービスとすべきという観点もあると思いますので、例えばタクシーの数と比較すれば間違いに存在する自家用車といったものを徹底活用して、空いているタクシーを使うのではなくて自家用車を徹底活用するということを移動の不足の解消ということですっかりやるべきだと思います。

また、安全性の確保や事業の持続可能性、事業の健全性を確保する観点から、デジタル技術など新技術の活用可能性を徹底的に追求するということや、事業の持続可能性を確保する観点から、デジタル事業などの活用により高い生産性を有する事業者の参入を徹底して促すといったことを念頭に置いて議論していただきたいと考えております。

また、この議論においてなのですが、当事者の声を踏まえることが大切で、いわゆる組合だったり、タクシー等の代表者の方から話を聞くだけではなくて、ぜひ実際の自家用車活用事業で働いているドライバーの方、これもタクシー会社を通じて声をかけるのではなくて直接公募するなんなりで生の声をしっかり聞けるような形でリアルな労働者の視点に立った議論ができるようにして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。

それでは、芦澤委員、お願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

これまでも随分議論してきましたけれども、供給側と需要側の意見をくみ上げながら、さらに国交省さんも気にされているところだと思いますが、安全・安心という観点でもより一層の議論をして進めていただきたいと思うところです。

加えて、これまであまり議論に出てきていないのですけれども、私からは2つの観点をしっかり入れていただきたいと思っているところなのですが、1つ目が起業家精神のこの国における発露というところに対しての考えをベースに持っていただきたいということなのです。私自身はスタートアップの研究者で、シリコンバレーのほうにもおりましたが、過度ないわゆる中央集権的だったり、先ほど通達行政の限界などの様々な表現がございましたけれども、行政サイドの今までの延長線上でのやり方ですと、新しくチャレンジしていこうという気風だったり、日本の中でのチャレンジャーの芽を摘むようなことがあってはならないのではないかと強く思っております。今までの議論の中でどうしても国交省さん側はタクシー事業者への配慮ということが強く出てまいっておりますけれども、一方で、起業家精神をこの国でどうやって育てていくのかという大きな観点をこの法制度の中でもしっかり捉えていただかないと、国の未来につながらないなと思っております。これが1つ目の点です。

2つ目が、経済・経営の在り方がデジタル技術の使用によって変わってきているのではないかとこのところをちゃんと入れていただきたいということでして、先ほど2002年の道路運送法の改正の課題ということで強くおっしゃっていましたが、あのときと今ではデジタル技術が使えるようになったという意味で大きな違いがあります。さらに人口減少下ということで、タクシー会社等も困っているということだと思います。何が申し上げたいかというと、タクシー事業というのは固定費を抱えますので、この固定費を抱えた上で過度に参入してくると過剰供給が起こるということだったと思うのですけれども、今、この問題は自家用車の活用とデジタル技術の活用で柔軟に市場の中で供給・需要がマッチングできるという状況になってきているわけなのです。この経済的なデジタル技術を用いた経済・経営の観点をしっかり議論しないと、感情的に2002年のことがあってはならぬみたいなことにならないようにしていただきたいと思ひまして、2点目のことを申し上げる次第です。

つまりまとめますと、自家用車の活用とデジタル技術の活用。このデジタル技術の活用は、タクシー事業者がデジタル技術を使うようになるということだけではなく、デジタル技術に詳しい人たちがタクシー業者に入っていくのであるということも含めて業界全体を総力で解決していただくという形の法制度にしていただきたいと思ひますというところでぜひ議論をお願いしたいと思ひます。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、時間の関係でこのあたりで議論を終えたいと思ひます。議題3はここまでしたいと思ひます。

本日のワーキングでは、自家用車活用事業等のモニタリングやバージョンアップについて御議論いただき、法制度を含む事業の在り方に係る今後の進め方についても準備会合を開催することとなりました。国土交通省においては本日出された意見を踏まえてモニタリ

ングやバージョンアップについての対応をお願いいたします。

また、準備会合については、本日、委員の皆様からいただいた意見も踏まえて準備会合の議論に貢献できるよう、事務局において準備をお願いいたします。仮に移動の不足が全ての地域では解消できないという場合には、速やかに次のステップに移ることができるよう、具体的な制度設計の議論を進めていただけるよう期待しております。準備会合に参加される各委員の皆様におかれては、今後、本地域産業活性化ワーキング・グループに御報告いただけるよう、着実な御議論、御検討をお願いいたします。

最後に、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思えます。

○河野大臣 今日もお忙しい中、長時間の御議論をありがとうございます。

モニタリングにつきまして、内閣府及び国交省は今日の議論を踏まえ、マッチング率といった上澄みの把握も重要だと思えますが、電話での予約だったり、あるいは流しを含め、タクシー乗り場といった移動の足の実態を利用者目線で把握する方法をしっかりと検討して御報告いただきたいと思えます。

ライドシェアのバージョンアップについては時間帯、台数が限定的ですが、事業の採算、あるいはドライバーの募集といったことでアジャイルにいろいろ変えていかなければいけない部分があるのだらうと思えます。

それから、いよいよ東京も37度、38度という予報が出ている中、40度を超えると言われる地域が出るようになりました。この酷暑を考えると、ここへの対応というのは速やかに明日からでも実施していかなければならないと思えます。

また、先日の新幹線の障害の発生、あるいはイベントの対応についても、国交省に早急に対応を御提案いただきたいと思えます。

法制度を含めた事業の在り方につきましては、準備会合において国交省、内閣府と連携をして、移動の不足の解消につながる具体的で建設的な議論を並行して進めていただきたいと思えます。必要となったときにすぐ次のステップに移行できるように、5月に国交省、内閣府でまとめた論点整理を具体化するとともに、議論の状況を適宜ワーキング・グループに御報告をお願いしたいと思っております。

おかげさまでライドシェアはスタートいたしました。ただ、ライドシェアが動いている時間帯においてもまだその台数は極めて限られた状況になっておりますので、不足の解消に本当につながっているかどうか、そこはしっかり見ていかなければいけないと思っております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

今日はありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

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。