

第3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12月13日（金）10:30～13:00

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、佐藤委員、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、國峯専門委員、東専門委員

（事務局）木尾参事官、神田参事官

（説明者）国土交通省 重田 物流・自動車局旅客課長

土田 総合政策局モビリティサービス推進課長

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）

一般社団法人日本旅館協会

前田 副会長

小野 政策委員会 委員

大塚 事務局長

一般社団法人日本秘湯を守る会

星 代表理事 会長

全国飲食業生活衛生同業組合連合会

小城 専務理事

一般社団法人ナイトタイムエコノミー推進協議会

齋藤 代表理事

別府市

長野 市長

安部 企画戦略部長

（傍聴者）モビリティプラットフォーム事業者協議会

石山 代表

安井 事務局

4. 議題：

（開会）

議題1 ロボット農機の公道走行について（報告）

議題2 移動の足不足の解消状況について

(自家用車活用事業等に関する国土交通省の取組、関係者からのヒアリング、内閣府調査の報告)

議題3 中間答申について(非公開)

(閉会)

5. 議事録:

○事務局 それでは、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3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をお願いいたします。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、佐藤委員、青山専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、東専門委員の所属委員の方々と、間下委員、落合委員、堀委員が御出席でございます。堀委員は、デジタル行財政改革会議の構成員でもございます。

このほか、本日はオブザーバーとしてモビリティプラットフォーム事業者協議会様にも御出席をいただいております。タクシー関係の事業者団体として一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会様に、また、労働組合である全国自動車交通労働組合連合会の皆様にもお声がけをさせていただきましたが、御都合がつかないなどの御連絡をいただいているところでございます。

本日はワーキング・グループ開催に当たり、平大臣よりビデオメッセージをいただいておりますので、ただいまより再生させていただきます。

○平大臣 皆様におかれては、本日も規制改革推進会議の議論に参加をいただき、感謝を申し上げます。地域における移動の不足の問題については、石破政権においても去る6月の骨太方針等に基づいて、デジタルを活用して全国の移動の不足の解消への道筋をつけるという観点から、いわゆるライドシェアを広く利用可能とすることに取り組んでいくこととしています。このため、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、法制度を含む事業の在り方の議論を進めていくので、引き続き御協力をよろしくお願いいたします。

国土交通省においては、本年4月の自家用車活用事業の制度導入以降、今年の夏に「交通空白」解消本部を設置し、年末に向けてバージョンアップを実施してきているほか、万博期間中の円滑な移動の確保に向けて、省を挙げてあらゆる方策をスピード感を持って講じていただいているところでございます。関係の事業者や自治体の皆様も含め、その御尽力に敬意を表します。

本日はまず国土交通省から、制度創設からこれまでの取組や今後の実施予定について御報告をいただき、内閣府からも住民、旅行者などの利用者起点の移動の足に関する制度創設後の変化の状況について調査結果の報告があると聞いています。これらの客観的なデータを踏まえながら、地方創生の鍵となる旅館や飲食店、首長の方々から現場の生の声を聞かせていただき、今後の方向性について御議論をよろしく願いいたします。

○事務局 それでは、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。よろしく願いいたします。

○林座長 林でございます。

それでは、本日の議題に入ります。本日は、議題1「ロボット農機の公道走行について」の報告、議題2「移動の足不足の解消について（自家用車活用事業等に関する国土交通省の取組、関係者からのヒアリング、内閣府調査の報告）」、議題3「中間答申について」を扱います。これらのうち、議題3は調整中の中間答申案の案文に密接に関わるものであることから、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3は議事、資料及び議事録を非公開とすることとしたいと思っております。本日御参加の委員の皆様方におかれましては、御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○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、まず議題1「ロボット農機の公道走行について（報告）」を事務局からお願いいたします。

○事務局 事務局から御報告です。今日のメインのディスカッションとは別の議題でございますけれども、いわゆるロボット農機について関係省庁とほぼ調整が整いつつありますので、ワーキングでこれまで議論したことがございませんので、調整状況を御報告させていただきます。

ロボット農機は、言わば自動走行のトラクターやコンバインという農機をイメージしていただければと思っておりますけれども、現状、田んぼや畑などの圃場と圃場の間にどうしても公道・農道があるわけですが、そこを走行する、あるいは横切るということが一般にできないと解されている結果として、地域でロボット農機を活用していくことによって農業人材の減少を克服していくことができない状況になってございますけれども、それを今回の規制改革において関係府省庁と以下の方向でほぼほぼ合意をしているという状況でございます。

左下でございますけれども、1点目、まず道路運送車両法上の話として、道路運送車両の保安基準の改正、その他の措置を講じていただくことによって、まず自動車として走行ができるようになるということが1点目です。

2点目でありますけれども、自動走行の車などと同じ枠組みでございますけれども、特定自動運行の許可を得れば、この実証実験についてもできるようになりますよということが2点目。

また、3点目でありますけれども、道路運送の許可を受けるということについて、あまり重い運用をされるとなかなか実際に農家さんが使うことができなくなりますので、最小限の負担で円滑に活用できるような特定自動運行の許可制度の運用を確保するということが3点目であります。

4点目でありますけれども、農水省さんのガイドラインについて必要な改定を行うといった中身で7年度～8年度にはロボット農機が圃場間移動をできるようになるということの方向性でございます。

以上、事務局から御報告です。

○林座長 御報告ありがとうございました。

議題1は以上です。

次に、議題2「移動の不足の解消状況について」に移ります。まず、去る4月に自家用車活用事業が導入されて約8か月がたちましたが、その間の国土交通省の取組について御報告を頂戴した上で、現実に地域の現場の移動の不足は解消したのか、また、今後の課題は何かについて、関係者の皆様からお伺いします。その後、内閣府が実施したアンケート調査の報告を聴取した上で、今後の方策について議論したいと思います。

まず、国土交通省様から5分ほどで御説明をいただきたいと思います。よろしくお願ひします。

○国土交通省（重田課長） 皆さん、おはようございます。国土交通省の旅客課長をしております、重田と申します。今日はよろしくお願ひいたします。5分ほどお時間を頂戴いたしましたので、これまでの取組について御説明申し上げたいと思います。

資料2-1を御覧ください。まず、1ページ目です。先ほど大臣からも御紹介いただきましたが、7月に国土交通省において大臣をトップとする「交通空白」解消本部を設置いたしました。去る12月11日に第3回の本部でこの約半年間の取組について報告させていただきましたので、その資料に沿って御報告いたします。

まず、この本部のメンバーである運輸局長、地方運輸局長等による各自治体の皆様への訪問と御用聞きについては、603の首長などへの御訪問をさせていただきました。また、各地域のタクシー事業者をはじめとする各事業者と、それから自治体とのマッチングについて、1,318のケースで橋渡しをさせていただきました。また、都道府県との連携ということで、共催の説明会の実施など、26件を開催させていただきました。

2ページを御覧ください。地域の足だけではなくて、観光の足、例えば鉄道駅、空港、クルーズの港湾といったところからの2次交通の確保についても調査の結果、現時点で250か所について課題があることを把握しておりまして、これらについてきちんとした対応をする取組を行うこととしております。

次の3ページを御覧ください。この結果、本年7月時点で日本版ライドシェアや公共ライドシェアを実施中の自治体が601自治体ございました。また、準備中の自治体が518ございました。これらについて、未着手の自治体、「交通空白」と考えられる自治体が622

ございました。これらについて、まず空白等については622から24へ大幅に減少することができました。それから、準備中の自治体の数は1,119から1,650に増加することができました。また、9月の本部において前斉藤国土交通大臣からありました、年内に全ての都道府県で日本版ライドシェアを実施するという御指示について、各関係者の皆様に御協力をいただいて47全ての都道府県において日本版ライドシェアの実施地域ができたという成果ができました。

4ページを御覧ください。観光の足の確保についての取組状況です。様々なメニューで2次交通の導入や改善を行ってきているところであり、日本版公共ライドシェアに限らず、乗合タクシーやその他の手段によってこういった2次交通サービスの導入改善を行ってきております。また、観光地に着く前に2次交通をきちんと確保するという観点から、下にありますような検索や予約ツールの活用についても取り組んでいるところでございます。

以上が先日の「交通空白」解消本部において報告されたこの半年間の解消に向けた動きについての結果報告でございます。

次のページを御覧ください。以降は自家用車活用事業、日本版ライドシェアの開始前と開始後のいわゆるマッチング率について、配車依頼をしたうちの配車がきちんとできたマッチング率についての状況をデータにおいて確認していきたいと思っております。

まず、札幌です。御覧いただいたとおり、ピンクと黄色がややマッチング率が90%に届いていない部分ですが、それらが大幅に解消されて緑の部分が増えているということが見てとれると思っております。

次のページ、仙台市です。仙台市においては全ての時間帯において90%以上のマッチング率ということが確認できます。

次のページです。埼玉の県南中央交通圏です。全般的にはマッチング率は改善しておりますが、日曜日の朝方については特に少しマッチング率の改善がまだ十分ではないということが見てとれます。

次のページを御覧ください。千葉交通圏です。こちらについてはマッチング率は全て90%以上まで改善されたということが見てとれます。

次のページを御覧ください。東京です。一部まだマッチング率について90%を切っている部分もありますが、おおむね90%以上になったということが確認できます。

次のページを御覧ください。京浜交通圏です。こちらもごく一部を除いて90%以上が確保されているということが確認できます。

次のページを御覧ください。名古屋です。名古屋についても大幅な改善が確認できますが、一部まだ90%に届いていない部分がございます。

次を御覧ください。京都です。京都もおおむね改善はしているのですが、特に平日の夕方ぐらいでマッチング率が十分に達成できていない部分が確認できます。

次のページを御覧ください。大阪です。大阪もごく一部を除いて90%以上が達成でき

ているということが確認できます。

次のページ、神戸です。神戸についてもごく一部を除いて90%以上のマッチング率が確認できます。

次に、広島です。広島もおおむね改善はしているのですが、一部の時間帯においてはまだマッチング率が十分に90%に届いていないということが確認できます。

次に、福岡です。福岡も全般的には改善はしていますが、平日の夕方を中心にまだ90%に達していないということが確認できます。

以上がマッチング率の改善状況についての御報告でした。

以降は、自家用車活用事業の実施事業者数や稼働状況についてお見せしておりますが、時間の関係上、一旦御報告は以上とさせていただきます。よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人日本旅館協会様から御説明をお願いいたします。資料は2-2になりますでしょうか。

○一般社団法人日本旅館協会（大塚事務局長） 恐れ入ります。日本旅館協会の大塚と申します。本日は御説明させていただく機会を頂戴しましてありがとうございます。感謝申し上げます。

当協会は、本年11月に、昨年引き続き会員施設に対してアンケート調査を実施いたしました。去年11月のアンケート調査時点ではまだ日本版ライドシェアが解禁されておりましたが、本年4月以降の解禁後半年を経過いたしまして、地方の旅館を取り巻く交通事情につきましてどのような実情なのかを把握するために調査をしております。地域の生の声をお伝えすることを主眼としておりますことをぜひ御理解いただけたらと思います。

それでは、資料の調査結果概要をお伝えしたいと思います。非常に短期間の調査ではございましたが、全国111の施設から回答が寄せられました。都市部に所在している地域が17件、地方温泉など都市部以外の施設が94件となっております。こちらはあくまでも回答者申告ベースでございますので、区分けは厳密に定義しているわけではございません。御了承くださいませ。

まず、交通手段に関する課題を抱えているかというのを尋ねましたところ、都市部の施設では64.7%が課題を抱えていると回答しております。昨年比べて6.8ポイント上昇しておりました。

そして次に、都市部以外の地域では9割近い87.2%の施設が課題を抱えておりました。こちらも昨年よりも3.1ポイント増加した状況でございます。

課題の内容なのですが、都市部以外の地域ではタクシーの予約が取れない、タクシーの営業時間が短縮された、また、バスや鉄道が減便されたという理由が挙げられました。

こういった課題に対してどのように対応しているかというところを尋ねましたところ、

外部での送迎委託を増やした、あるいは事前の予約で対応しているなどの回答がございました。多くはやはり対応ができていない状況でして、お客様にタクシー手配を依頼したり、あるいはレンタカーをお願いしたり、あとは自家用車の利用を勧めるなど、対応をお客様にお任せしているという状況でございました。

続きまして、施設の所在地域が日本版、あるいは公共ライドシェアの対象地域かお尋ねいたしましたところ、対象地域と回答したのは僅か1割にも満たない10件ほどでございました。4割が「対象地域ではない」、また、5割が「わからない」。これはいずれも回答者の申告ベースでございますが、「わからない」という回答をしたのが約5割になっております。

その次に、地方部ではまだまだ日本版ライドシェア、公共ライドシェアの導入が進んでいない、あるいは制度についてまだまだ認識がそれほど深まっていないことが要因ではないかと思われまます。

次に、今回のアンケートにおきまして、地方の実情を把握するという趣旨の下、お困り事を記載いただいております。御覧になっていただけたらと思います。地方においてタクシーの数がそもそも減っている、バスの減便などもありまして2次交通が課題となっているところがございます。さらに運転手不足、高齢化も拍車をかけている状況にあります。こうした状況は、せっかく宿泊施設までたどり着いていても、さらに周辺の観光地までは足がなく、周遊観光につながらないなどの深刻な影響がございます。

政府が掲げております2030年の訪日外客数6000万人の達成のためには、地方部での相当数のインバウンド受入れが必須と思われまます。地方の交通事業の改善は喫緊の課題であります。政府をはじめ御関係の皆様におかれましては、ライドシェア施策の推進等により地方の不足等の問題の早急な解消を図っていただきたいと思ひます。ぜひよろしく願ひいたします。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人日本秘湯を守る会様から御説明をお願いいたします。資料2-3ですね。

○一般社団法人日本秘湯を守る会（星代表理事会長） 日本秘湯を守る会の星です。「秘湯」と書いて「ヒトウ」と読んでください。よろしく願ひいたします。

秘湯のほうもアンケートなどを取ったわけではないのですが、日本全国で142件ございますが、読んで字のごとくへんぴなところのお宿なのですね。それがゆえに、最初から公共交通機関に依存していないお宿も大分あります。それは何かというと、結局宿のほうで送迎車をもって送迎をしている。その距離が半端ではないところも結構あって、片道40キロ、50キロというお宿もあります。宿のほうはまだ元気なうちはそれができているのですが、昨今、働き手不足といったものが当秘湯の会のお宿にも色濃く出てきておきまして、送迎に関わる時間を割くのがなかなか難しくなっているのですね。で

すので、今の旅館協会さんのアンケートにもあるようなタクシーの利用というのはほぼないわけなのですね。遠過ぎて、タクシーで行ってしまうと宿泊代よりタクシー代のほうがいっぱいになってしまうということも多々あります。

そういったことですので、命綱としては我々は自前で送迎をするということなので、状況に変わりがないかというのと、先ほど申し上げましたように働き手不足ということで、運転手とはいえ御家族だけの運営をされている宿もかなりありますので、そういったことを含めて考えると、宿の生命線はもともと自分で何とかしなくてはいけないところで商売しているものですから、何かに頼るということはありませんけれども、秘湯もいろいろでして、途中の何とかという道の駅までは何とかタクシーで来てください、そこまではお迎えに上がりますといったリレー方式のところもありますし、もちろん当然全部片道40キロを宿の主人がハンドルを持って送迎車で迎えを毎日やっているよということもあります。また、そういうことが全然できなくて、お客さんにはレンタカーなりといったものをお勧めして来ていただく、お客さんの自力に頼っているということも正直なところ昔から大分あります。

ただ、便の良いところに関してはオンデマンドタクシーを使っていたりという公共のものを上手に利用できるようなところも多少はあります。ただ、今後、数少ないちょっと離れたところのバス停までバスが来ていたのだけれども、それが来なくなる、日本秘湯を守る会の宿はどちらかと言わなくても圧倒的に不便なところが多いので、そこまでバスが来なくなると今度は全部送迎車になる可能性も十分ありまして、そういったところではお客様に何とかたどり着いてもらう以外にないかなという不安は抱えています。

そして、お客様のほうも高齢化されているので、高齢化すればするほど運転免許も返納したりするから、レンタカーで行くという選択肢がないのですね。そして、いろいろ近所の人に運転をお願いしたり、例えばオンデマンドタクシー、ライドシェアみたいなものがあったとしても、なんととっても秘湯の周りには近所に人がいないので、そもそもそういうことも難しいところも基本的にあります。

この前、お電話でお話をさせていただいたときに、最寄り駅の周辺には、運が良い秘湯は人が住んでおりますので、そういったところから宿のほうへお客さんがいるときには送ってあげるよということができるとすれば、宿としてはねありがたいのかなと思います。

とにかく、運転業務が最寄りの駅まで行って帰って30分などということはまずありません。行って帰って2時間、3時間というのはざらですので、ほぼ半日潰れます。そういった特殊なところではありますけれども、何とか商売をつなげていくために何か方策があればなと思っております。よろしく申し上げます。

○林座長 日本秘湯を守る会様、ありがとうございました。

続きまして、全国飲食業生活衛生同業組合連合会様より御説明をお願いいたします。資料2-4ですね。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（小城専務理事） 全国飲食業生活衛生同業組合連

合会の専務理事を仰せつかっております、小城と申します。今日はこのような機会をお与えいただきましたことをまづもってお礼申し上げたいと思っております。

飲食業界全体の現在の経営環境を少しお話しさせていただきますと、長引くコロナ禍をようやく脱却して日常を取り戻すという営業を進めておる中で、私どもは全国約5万軒ぐらいの会員数がありまして、昨今、エネルギーまたは原材料の大幅な高騰によって、水準は先ほど申し上げたとおりコロナ前に戻りつつも、今、利益率の大幅な減少でありましたり、また、大幅な人手不足であつたりで組合員が経営環境の厳しい局面を強いられているような現状でありつつも、近年、タクシー不足によって移動の足が非常に困っているという声も全国で聞いておりまして、特にはお客様が待ち切れず店を退店して、その後、タクシーを予約している中で遅れて到着してそのタクシーに店側がキャンセル料を請求されたり、あるいはタクシーで来客されていたお客様があまりお店に来なくなった、また、台数が少ない中で店側で人をやり繰りして送迎をしているといった事例も多く聞いております。

そういったタクシー不足によって非常にお店の回転率が悪くなっているという現状もあつたり、また、従業員がタクシー会社に連絡を取るのにどうしてもその業務に時間を取られてしまうということもあつて、どうしても従事者、従業員のお店を出る時間が長期にわたって、またその分の人件費を経営者としては支払わなくてはいけないという悪循環もあつたりといったことも多々いろいろ踏まえて、私どもは全国的にはますますこれからインバウンド需要も増える中で、飲食店における移動の足不足の解消のためにぜひライドシェアのサービスの普及を切にお願いしたいと思っております、業界は昼夜問わず営業している店も多くあるわけでありまして、業界としてもライドシェアが一日も早く全国津々浦々で満遍なく利用可能となりますようお願いしたいと思っておりますのでございます。

私からは以上でございます。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人ナイトタイムエコノミー推進協議会様から御説明をお願いいたします。資料2-5です。

○一般社団法人ナイトタイムエコノミー推進協議会（齋藤代表理事） ありがとうございます。齋藤です。よろしく申し上げます。

ナイトタイムエコノミー推進協議会ですけれども、活動内容としては夜間を活用していかにかに地域経済を活性化するかというところをまちづくりや観光といった文脈で実施している協議会になります。

ライドシェアの問題は、もちろん供給側のタクシーやライドシェア事業者の視点もそうなのですが、実際に夜間交通を求めている需要側の視点がとても重要だということで、そんなお話をさせてもらえればと思うのですが、需要側で言うと夜間交通はすごく様々な人たちに望まれている状況になっておりまして、今年に入って東京商工会議所や関経連、公益財団法人九州経済調査会といった経済団体、東京や京都市などの自治体や観光庁、文化庁、あとは和歌山、徳島、そのほかもいろいろあるのですが、中規

模都市圏などで夜間を活用した取組を活性化していくという動きが急激に強まっているというところになります。

それを受けて、どんなニーズが実際に事業者からもう少し解像度が高い形であったのかというのを、ちょっと定量的な取りまとめはできていないのですが、ここにいろいろ書いてある夜間に事業をしているような業界の団体がありますので、そこで可能な限りヒアリングをしてみました。時間がないので割愛はしますが、ここでなるべく細かくどんな現場の課題があるかという声をまとめておりますので、よく読んでいただければと思っております。結構現場の細かな課題としてこういうところになかなか手が届かないというところも書いてあったりしますし、お客さんの声だけではなくてスタッフの声としてどうしても働き手が足りない中で人材を確保するために夜間交通がとても重要だ、帰りの足がとても重要だということなどがよくコメントされているというところになります。

2分程度で資料に委ねる部分が多くあるのですが、実施主体や時間帯、地域、台数といった制限を今、拡充していただいているという話でしたけれども、そういった現行制度を使って拡充していくプラス、もう少し抜本的な取組が必要なのかなという感じもしております、強く要望するというところになります。

ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

一般社団法人ナイトタイムエコノミー推進協議会様は11時45分頃には御退室されるということですので、ここでナイトタイムエコノミー推進協議会様の御説明に関してもし各委員から御質問があれば、お願いいたします。

大丈夫でしょうか。

ありがとうございます。この後は別府市様から御説明をいただく予定なのですが、12時頃に入室される予定ですので、入室されましたらお願いすることとし、次の報告に移りたいと思います。

ここまで関係の皆様から移動の不足の解消状況について御発表いただきました。このほか、座長の私も含めた委員からの要請により、内閣府において生活者、旅行者などの移動の足の実態について調査を実施しております。事務局から調査結果の概要などについて御説明をお願いいたします。資料2-7と2-8になりますでしょうか。

○事務局 事務局でございます。

では、資料2-7についてまず御説明をさしあげたいと思います。移動実態に関する調査ということで、速報値・概要ということで御紹介させていただきます。

調査概要でございますけれども、左側でございますように住民・生活者の方、旅行者の方、ホテル・旅館の皆様、飲食店の皆様を対象にウェブを通じたアンケート調査などをさせていただきます。

以下、簡単にポイントに絞って御紹介をさしあげます。4ページでございます。生活者・住民の方向けの調査でございます。左上1の第1図でございますように、3か月間で

移動の足に困った経験がある方の割合ということで、平均すると約15%の方が困ったということで御回答いただいております。右が人口規模別で見た団体、23区や大規模な自治体などを見ておりますけれども、団体別の差というのはあまり大きくないという状況でございます。右側のニーズについては、困った頻度を見ると、右側につれて、いわゆる小規模な団体につれて赤色で示しているような頻度が高いというものが高くなっていく傾向がございます。

6ページでございます。3か月前と比べて移動の足不足の状況変化ということについてお尋ねしてございます。左の図でございますけれども、左上が自治体の規模別に、右側は中小規模の自治体のうち3号を実施されている地域、未実施の地域ということでそれぞれ分けて掲載しておりますけれども、いずれも8割前後が変化なしという回答でございます。

7ページでございます。左下の第3図でございますけれども、タクシー利用時の困った経験の有無ということで、いずれの規模の自治体であっても利用者のうち約6割の方が困った経験があるということで御回答いただいております。

9ページでございます。移動の足不足の状況が改善した場合の潜在需要についてお尋ねしてございます。左上、足不足が改善した場合にこれまで以上にやりたいこと、やってみたいことがあると回答した方々はいずれの規模でも8割弱ということになっておりまして、下の3図に示させていただいておりますように各年齢別などに、ある程度ばらつきはございますけれども、それぞれいろいろやりたいことがあるという状況が示されてございます。

12ページでございます。ここからは旅行者の方でございます。直近3か月以内に宿泊で都道府県をまたいで国内旅行をした方を対象に調査をしております。下のニーズでございますけれども、移動困難を経験した人の割合は全体で23%程度ということになってございます。右側は都市の規模、行き先や旅行先で自家用車を使ったかなどを年齢別で分析をしております。

15ページでございます。旅行先でのタクシー手配で困った方の割合ということで、左側でございますように7割の方が困った経験があるということで、その経験の内容の図を右側に掲載させていただいております。

次に、16ページでございます。移動の足不足を理由に旅行の候補から外した自治体があるかということで、全体としては約2割弱の方がそういったことがあると御回答いただいております。

17ページでございます。今後、スマホ等で簡単に手配できる移動サービスが提供される場合に移動のしやすさが改善されると思うかというお尋ねでございます。5割程度の方がそう思う・ややそう思うと回答いただいております。下段は年齢別でございますけれども、左側の若い方のほうが若干値が高くなってございます。

次に、20ページでございます。ここからホテル・旅館向けの調査でございます。左下の3図でございますけれども、利用客からのタクシー手配の依頼に関して、その確保に困難が生じた経験があるという方が85%程度、右側でございますように、4図でございま

すけれども、手配できなかったという御回答も9割程度でございます。

21ページでございます。左上の1図でございますけれども、タクシー手配に関してどの程度困っているかということで、下の頻繁にあるというものも含めて全体としては9割程度の方が何らか確保に困難が生じている、下でございますように困っているという御回答になってございます。右側でございますように、その影響としてほかの業務に支障が生じるという御回答が高くなってございます。

22ページでございます。左側の1図でございますけれども、一番左、昨年と比べて手配のしやすさが変化しているのかということに関して、赤いところの手配しにくくなった、またはややなっているという御回答が5割近くという御回答になってございます。右側の2図にありますように、それがもし改善されれば業務の効率化につながるのではないかと御回答などをいただいております。

次に、30ページまで飛んでいただきまして、飲食店でございますけれども、こちらも左下でございますけれども困った経験があるということが7割程度ということで、以降はおおむねホテル・旅館の皆様に向けた内容と大体同様の傾向でございますので、詳細の説明は割愛させていただければと思います。

ここまで4つの調査について御報告申し上げましたけれども、このほか、委員の皆様からの御指示・御要請に基づきまして、それ以外の関係者も対象にした調査を別途実施中、または実施予定でございます。今後、調査終了後に順次集計して公表していければと考えてございます。

今のが資料2-7、また、各種調査の御紹介でございました。

そのほか、またこちら委員からの御要請に基づきまして、資料2-8としていわゆる大都市部の12地域における自家用車活用事業の実施状況について、公表情報に基づいて分析した資料をお配りしております。先ほどのマッチング率の話などもございましたけれども、それに加えてどの程度稼働がされているか、またはドライバーがどの程度登録されているかなどについて各地域ごとに分析させていただいておりますので、適宜御参照いただければと思います。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

ただいま事務局からも御説明がありましたように、本日、結果について説明があったもの以外にも、委員からの要請により調査を実施中です。本日、中間集計として説明があったものも含めて、これらの調査結果については回収、集計などが終了次第、後日、報告させていただくこととしたいと思いますが、御異議はございませんでしょうか。

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。

このほか、議題2に関連して、國峯専門委員より本日、委員提出資料として自家用車活用事業のドライバー数に関する資料を御提出いただいております。また、委員からの求めに応じて、参考資料1としてUber Japan様から諸外国の小規模都市におけるライドシ

ェアの導入状況についての資料も御提出いただいておりますので、御紹介いたします。

それでは、これより議題について質疑応答に移ります。限られたお時間のため、御質問、御意見については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。関係団体の方々もよろしければ御発言ください。

それでは、まず川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員 ありがとうございます。皆さん、御説明ありがとうございました。

私はまず日本旅行協会、飲食協同組合、ナイトエコノミー推進協議会の皆さんに対して質問を2つさせていただきます。

1つ目が、内閣府のアンケート調査では、ホテルや旅館、飲食店がお客さんのタクシーを呼べないと言って困っている方が8割程度いらっしゃいました。その結果について、各団体さんの認識との比較としてどんな感じでしょうかということ。また、旅館協会さんのアンケート結果を見ても、お客さんからのクレームを受けたり、送迎対応しなくてはいけなかったり、ほかの業務に支障が出てしまったりなど、9割の方が困っているという様子うかがえましたが、その辺りも他団体の方々の経験値として違和感がないかということをお教えいただきたいです。

質問の2つ目ですけれども、一方で国交省さんからは令和7年から令和9年にかけて3か年でのこういった問題の解消を考えているとの発表がありますけれども、実際に現場で困窮している皆さんからすると、その3年間という期間に関してどう思われますでしょうか。半年以内にでも解決してほしいのか、3年あればそれでいいですよということなのか、その辺りの現場感を教えていただければと思います。

続いて国交省さんへの質問もあるのですが、そのまま質問してしまってもいいですか。

○林座長 一旦区切りましょうかね。

○川邊委員 分かりました。その後の国交省さんへの質問は別途させていただきます。

○林座長 分かりました。

それでは、旅館協会様、飲食協同組合様、ナイトタイムエコノミー様の順番で、ただいまの川邊委員からの2点の質問への御回答をお願いいたします。

○一般社団法人日本旅館協会（大塚事務局長） 恐れ入ります。日本旅館協会の大塚と申します。

回答につきまして、オンラインで参加している当協会の副会長の前田から回答していただけただけだと思うのですが、いかがでしょうか。

○林座長 前田様、よろしいですか。

○一般社団法人日本旅館協会（前田副会長） 日本旅館協会の前田と申します。よろしく申し上げます。

今の質問のところをもう一度簡潔にお願いできますか。

○川邊委員 内閣府がやったアンケートでは、8割程度の方がいまだなおタクシーを呼べ

なくて困っているということでしたけれども、その結果に関して違和感がないかということと、国交省さんはそういう状況を3年かけて解消するとおっしゃっていますが、3年という時間軸がそんなものなのか、もっと早く解消してほしいのか、その辺りの感覚を教えていただければと思います。

○一般社団法人日本旅館協会（前田副会長） ありがとうございます。

感覚的には、私は福井県というところに住んでいるのですけれども、いわゆる降雪時、それから積雪時は特にタクシーがゼロになるという状況は数年前から続いております。夜はもうほとんどタクシー業界は出ても1台ぐらいしか配車をしていないというケースがほとんどです。逆に夜に営業していないタクシーというのも多いので、そういう意味では違和感はない、逆に今は本当にひどい状況になっています。

3年かけて云々というところと言えば、いわゆる新幹線を開業したところもありますし、来年は関西万博があるというところもあって、それから、インバウンドをこれからも増やしていこうという部分で言えば、このタクシーの問題について、ライドシェアをさらに推進することについては1年単位で結果を出していくというスピードを持っていただきたいというのが私の意見です。

○川邊委員 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、次に飲食協同組合様、御回答をお願いいたします。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（小城専務理事） 飲食業生活衛生同業組合連合会です。

今の2点の御質問でございますが、やはり旅館協会さんと同様、調査結果の8割弱というところについては私どもも違和感はありません。飲食店の場合は全国の飲食店の営業の立地にもよるのですが、特に駅前であったりといった地域での営業の方は比較的タクシーの配車に対して不便を感じているような声も聞いております。全国的に見れば、8割弱の方が不便を感じているというところでございます。

それから2点目のところで、おおむね3年ぐらいといったことにつきまして。

○事務局 事務局でございます。若干電波が途切れておりますでしょうか。

○林座長 小城様、申し訳ありません。2点目のところから通信状態が悪くて、ぶつ切れになって聞こえなかったのが、申し訳ないのですけれどももう一度お答えいただけますでしょうか。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（小城専務理事） すみません、ちょっと配線があれでした。申し訳ありません。

2点目のところは、やはり3年ということではなくて一刻も早く解消に向けて皆様方のお力で努力していただけたらありがたいなと思っております。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

では、ナイトタイムエコノミー様、川邊委員からの御質問2点についての回答をお願いします。

○事務局 事務局でございます。

ナイトタイムエコノミー協会様は今は少なくともログインされていないような状況でございます。申し訳ございません。確認いたします。

○川邊委員 恐らくは同じような回答になるかと思しますので、時間がもったいないので私の質問は以上でもいいですよ。ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、芦澤委員、お願いします。

○芦澤委員 私は国交省さんへの御質問なのですが、大丈夫ですか。川邊さんが先ほど国交省への質問をスキップされましたけれども。

○林座長 では、川邊委員に国交省への御質問をしていただいて、それで芦澤委員に行きたいと思えます。

○川邊委員 協会さんへの質問の方はほかにいますか。もしあれだったら、先にそれをまとめてしまってもいいのではないですか。皆さん国交省ですかね。

○林座長 大丈夫ですか。

○川邊委員 では、先に国交省さん向けにやらせていただきますけれども、まず全体論として、今日の国交省さんの話と内閣府のアンケート調査などを聞いた上での全体論ですが、国交省さんのほうで地域の不足の解消のためにも3号の取組、あるいは「交通空白」解消本部というのを立ち上げて地域公共交通全体で懸命な取組をされていることに関してはよく理解ができました。本当に頭が下がる思いです。

しかし一方で、我々が追うべきは取組の手数よりは住民や観光客、また、宿泊施設、飲食店の方々から見て本当に移動の不足が解消されているのかどうかの結果に尽きると思っております。そういった意味で、今回の内閣府のアンケート結果のような客観的な意識調査の結果や、あるいは今、直前に証言いただいた当事者の方々の数字や感覚を重要視してほしいなど。簡単に言うと、手数は多いけれども状況は改善していない、あるいは多分インバウンド客が増えたからでしょうけれども、悪化しているということが起きているので、その改善に向けて施策のポートフォリオの入替えや見直しを行うというのは引き続き機動的にやっていただければと考えております。

その上での1点目の質問ですが、3号の実施地域のモニタリング結果を先ほどの発表でも拝見いたしましたけれども、マッチング率において慢性的に埼玉、京都、広島、福岡が改善されていない傾向です。逆を言うと東京だけ良くなっているということだと思いますけれども、東京以外は改善されていないということです。ここで問題なのは、これらの地域に参入しているタクシー事業者が一部しか稼働していないことなのかなと思っております。例えば埼玉ですと11月時点で35%、京都で30%、広島、福岡で38%と、タクシー事業者を参入させても稼働ができておらず、移動の不足が解決していないということ

に対して、この先どうされるのかということをお伺いしたいです。地方の鉄道、特に路線バスは人手不足でダイヤ減便がさらに進んでいる状況なので、ライドシェア事業者も手がけられる余裕があるいわゆる今の専門的事業者というのは限界があるのではないかなど。これに限られない運営主体の参入が必要だと思いますけれども、それをどう考えているかということをお尋ねしたいです。

続いて最後の質問、2つ目ですけれども、国交省さんの「交通空白」解消プロジェクトが立ち上がったこと自体は大変すばらしいなと思っているのですが、緊急対策事業として令和6年度の地域公共交通の改善で総額において326億円の補正予算があって、その中で自治体に対してライドシェアや乗合タクシーに取り組む場合、500万円までは定額、500万円を超える場合は3分の2の補助金を出すというのを拝見しました。既にオンデマンドでの配車アプリを持っている事業者はたくさんありますし、新規参入も含めて自律的にマーケットを開拓できる民間にチャンスを与えるのではなくて、制約ルールの多い自治体を起点に税金を配布するという取組は、中間事業者への間接コストもかかりますし、スピード感も遅くなるのではないのでしょうか。簡単に言うと、今の仲間内だけでこの問題を何とかしようとして補助金をじゃぶじゃぶ使うのは非効率的なのではないかなど。正直言って税金の無駄遣いが生じているのではないかなど思っておりますけれども、そういったことに関してどう考えているか、あるいは本当の意味で問題が解決するエコシステムを民間の新規参入も含めて行わないのかということに関してお尋ねをいたします。

長くなりましたけれども、私から質問を2問させていただきました。

○林座長 ありがとうございます。

では、芦澤委員の御質問まで伺って国交省からお答えいただきたいと思います。

○芦澤委員 ありがとうございます。

今、川邊委員がおっしゃったことにも近いお話になってきますけれども、国交省さんにお伺いしたいことがございます。今、国交省の御説明資料を拝見させていただいて、非常に尽力されているということがよく理解できました。加えて、内閣府から御説明のアンケート資料というところが出てまいりましたけれども、この乖離というものが非常に大きかったなと驚いたところです。

これは一言で言うと、国交省さん側の御説明は供給者側に働きかけておられます、供給者側にこれだけリーチしてきていますということで、例えば603市町訪問でしたり、それから空白地域が622から24に減りましたなど、非常に大きな成果を言っている。これは供給者側の取組の話と理解しました。一方で、内閣府の御説明アンケート資料は、利用者側の今どう考えておられるかというところが出てきており、先ほど川邊さんからもありましたけれども、移動の不足に変化がないと思っている方が8割ということで、このギャップが大きいということで理解をしたところです。

国交省さんにおかれましては非常に尽力されて、供給者側への説明、リーチ、働きかけということについてはとてもよく理解できたところですが、ここから先が御質問に

なりますが、私どもがこの中でも大分お話ししてきているように、マクロで見たときに人口減少下にあり、労働力が不足していますと。つまり、供給側に幾らリーチしても制約があって、供給側がリーチしても増やせないという状況の中で、今の取組で半年なり1年、3年という中で本当にこれを抜本的に解決できますかというところについてどのように捉えていらっしゃるかということをお聞きしたいと思えます。

今、川邊委員からあったように、いろいろな稼働していない車でしたり、運転手さんだったりというのが総力を挙げて取り組めるのがライドシェアだったり新しいテクノロジー、イノベーションというところで、民間の総力を挙げてというところが必要になってくるのではないかと我々は再三言っているところですが、そういったことに対して、今、改めてどのようにお考えでいらっしゃるかというところをお伺いしたいと思います。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省様、ただいまの川邊委員の御質問2点と芦澤委員からの御質問について回答をお願いします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

まず、川邊委員から御指摘いただいたマッチング率が十分に改善していない地域で稼働率があまり良くないのではないかとということですが、確かにドライバーが十分に集まっていない地域もきっとあるかと思えますけれども、そういった原因をきちんと突き止めて対応していきたいと思えます。

それからもう一つは、ドライバーの数だけではなくて使い勝手というか、今の日本版ライドシェアについては4月以降、様々なバージョンアップをしてくれていますが、これもこのニーズに答えてできるだけ使い勝手の良いようにアジャイルにバージョンアップしていくことが重要ではないかと思っております。

それから、2つ目の御質問で補正予算の件についても御指摘をいただきました。少し解消本部の今後の取組について川邊委員からも御紹介がありましたので補足いたしますと、先ほど空白地域が大幅に減りましたという御紹介をさせていただきましたが、これは自治体単位でカウントしておりますので、一つの自治体の中で一つのエリアで解消したけれどもほかのエリアでまだ残っているということは十分にあるかと思えます。

ただ、今、公共ライドシェアであったり、日本版ライドシェアであったり、あるいは乗合タクシーであったりといったツールが各自治体に基本的にそろっていったと思っておりますので、今後、こういったツールを自治体の中のほかのエリアにも展開していただいて、その自治体の中で継続的・自律的にそういった問題に対応できるということを行っていきたいと思っております。

したがって、川邊委員から御指摘いただきましたが、どこかの民間のところに補助金を直接入れるというのではなくて、自治体の中でソリューションについて優劣をつけていただいて、一番適したソリューションを使っていただく。そのためには、自治体に一定

の御支援をさせていただくというのが一番適切ではないかと思っております。

ただ、民間のいろいろなノウハウや技術、テクノロジーというのはきちんとこの取組に生かしていただきたいと思っておりますので、去る11月25日だったと思いますが、「交通空白」解消本部の下に官民の連携のプラットフォームという形を設置させていただきました。このプラットフォームの中で官と民と自治体と交通事業者とそれ以外の分野の事業者いろいろな知恵を出していただいて、様々なプロジェクトも実行していただきますし、その横展開ということも考えていきたいと思っております。決して民間の皆さんのお知恵を借りないというわけではなくて、大いにそれは連携させていただきたいと思っております。

それから、芦澤委員の御質問ですけれども、供給側にリーチしても抜本的な解決ができるかという問題ですが、先ほど申し上げたとおり、地域地域で様々な課題がございますので、自治体に対していろいろな御支援をさせていただくのが現時点では一番効果のあるやり方ではないかと思っておりますし、これを3年間かけて集中的に令和7年度から9年度にかけてやっていくということですが、この3年間何もしないというわけではなくて、一つ一つの課題を解決して、毎年度、年数回きちんとフォローアップしていくということで、改善については目に見えるものにしたいと思っております。

一旦私からは以上です。

○林座長 川邊委員、さら問いでしょうか。

○川邊委員 さら問いというか、私がした質問1に関して、直近の国交省さんのまとめた資料と内閣府のアンケートではかなりギャップがあるし、かつ、各協会さんの実体験でも状況が改善していない、あるいは悪化しているということに関してどう思われているか、あと、3年がちょっと長いという御意見もありましたけれども、どう思われているかというのは御回答いただけていないので、それを回答いただきたいのと、さら問いは、質問1のところマッピング率が今は必ずしも高くないというのはおっしゃっていて、それを改善していきますというお話でしたけれども、これはタクシー事業者だけで具体的にどう改善していくのかというのを教えていただきたいなと思っております。

○林座長 国交省様、よろしくお願ひいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

今日、内閣府の調査を初めて見させていただいたわけですけれども、今日の各協会の皆さんの御意見というのはきちんと真摯に受け止めなければいけないと思っておりますので、もちろん今後の施策検討の参考にさせていただきたいと思っております。

それから、3年という期間ですが、それは短いにこしたことはないと思うのですけれども、きちんと着実に進めていくためには3年という期間が今のところ適切だと思っております。

それから、具体的に先ほどの稼働率を上げることについてどうしていくかというのは、先ほど申し上げた原因分析はそういったところだと思っておりますが、きちんと検討させていた

だきたいと思います。ありがとうございます。

○川邊委員 全てどれも見た上でとか、これからという感じなので、なかなか策がないのかなという印象でしたけれども、これ以上私が時間を費やしてしまうのは恐縮なので、ほかの方々の質問をお願いします。

○林座長 分かりました。

では、東委員、お手が挙がっているようですね。お願いします。

○東専門委員 私からは質問と意見なのですが、先ほどに関連しますけれども、内閣府の調査の部分でホテル・旅館の85%、飲食の70%からいわゆるそういった足の部分の非常に厳しい状態というか、なかなか困難であるということが出てきているということは非常にゆゆしき問題だと思います。私も観光の立場なのですが、それをどう早く解消するかということが、特にこれは夜の時間などでもあると思うので、いわゆる今のこのライドシェアの仕組みではなかなかマッチングも難しいのではないかなと思っています。ですから、その辺のところは今日御覧になった部分ということだったので、どうか観光立国を目指しているわけですから、その辺の意見も十分捉えてほしいなと思っています。

それからもう一点なのですが、いわゆる許可登録を必要としない道路運送ガイドラインというのができて、それは無償が中心ですが、無償運送でいわゆるホテルが駅や空港、その途中にいわゆるショッピング屋、これには飲食店も入ると私は思っているのですが、観光地を回ってもいいということになったりしましたけれども、それから一番大きなものは、通訳ガイドを持っている人が自家用車でお客様を案内していいということにもなりました。この辺のところが地方で、運輸局や運輸部だと思うのですが、どれぐらいの反応があるのかということをお伺いしたい。インバウンドにおいては通訳ガイド、地域限定通訳ガイドなどを有効に使える、いわゆる運送の対価ではなくて一日のガイド代ということであれば、いわゆる3万円、5万円でもいいですけれども収受できるわけですから、十分ペイすると思うのです。その辺のところが各運輸局や運輸部にどれぐらい問合せが来ているのか、許可登録を必要としないガイドラインについて今、どういう状況かということをお伺いしたいなと思います。2点です。

○林座長 ありがとうございます。

では、佐藤委員と國峯委員まで御質問を伺ってから国交省に御回答いただきます。

○佐藤委員 ありがとうございます。

まず、所感になってしまうのですが、今回の規制改革の大きな視点は利用者目線なのですね。国交省の話を見ると、先ほど御指摘のあったとおり事業者目線かなという気がしていますけれども、事業者目線に立つと平均的に見れば交通需要は充足していると、平均値を見てしまう傾向があると思うのです。でも、利用者目線に立つと、いざ自分がタクシーを呼んだときに来なかったという経験がベースになりますから、先ほどのマッチング率などを見ると、広島であれ、京都であれ、特定の時間帯にかなりマッチング率が低く、

かえって悪化しているというところもありますね。なので、こういったところが恐らく交通困難というか、タクシーが来ないという状況が改善しないという実感を利用者にも与えているのかなと思います。

先ほどこのマッチング率の解消についてこれから原因を究明してとありますが、原因は明らかで需要と供給のアンバランスなので、これを解消しようと思ったら需要を減らすか供給を増やすしかしかないはずで、まさか需要を減らすという選択肢はないわけなので、当然どうやって供給を増やしていくか、しかもその時間帯にどうやって供給を増やしていくかというところに知恵を絞るしかないのかなと思いました。

それからもう一つ気になったのは、自治体の方々にいろいろな支援をするのはいいのですけれども、自治体任せをやめたほうがいいと思います。あと、幾つかの自治体は恐らく面白い取組をするかもしれないですね。であれば、その優良事例を早めに取り上げて横展開をするであるとか、こういったところも含めてフォローアップをされたほうがいいし、それから、これから会議体で議論されるということではあるのですが、閉じた空間の会議体で議論するというよりは、パブコメもあるのですけれども、それ以前に民間提案をもっと積極的に受け入れるというか、これは国レベルでやるというよりは自治体レベルで考えるべきことかもしれないのですけれども、PFIなどだと民間提案というのがありますので、早い段階で議論の最初の段階から民間提案を受け入れて議論のたたき台にしていくといった形での問題解消というのを進めていく必要があるのかなと思いました。

私からは以上です。コメントになりました。失礼しました。

○林座長 ありがとうございます。

では、國峯委員、お願いします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。1個意見と、1個国交省さんへの質問をさせていただけたらと思います。

まず、国交省さんがこれだけ積極的にいろいろな対応をいただいているということは素直に敬意を表したいと思います。ただ、政策の優先順位ということはどうなのだろうということ意見を申し上げられればと思うのですけれども、今日の国交省の資料でも600回御出張されたとか、先ほど川邊さんからあったように補正予算でも数百億円の予算がついているということで、これは最終的には全て国民負担ということになると思うのですけれども、これまで我々が提案させていただいたような規制改革というのはお金が全然かからないのと、より大胆に移動の不足を緩和することができると思うのですね。過疎地はある程度予算が必要だと思うのですけれども、今日のUberの資料にもあるように、海外だと、私がいろいろ去年調べたところでもタクシーと比べてもかなりライドシェアというのは地方の人口の少ないところにも行き渡る傾向があるということですし、全く税金を使わない規制改革よりも、こうした対応をやっていくというのは政策手段の優先順位というのを完全に誤ってしまっているのではないかなということを感じた次第です。

なので、これは最終的には多大な国民負担というところで被害が生じてしまうというこ

となので、これは大変御努力をされていると思うので僭越ではありますが、これはこれで事実だと思うので、この順番が間違っているのではないかということは強く意見として申し上げておきたいと思います。

その上で質問なのですが、マッチング率については地方ではまだ改善し切れていないところがある中で、今日、資料を出させていただいたようにドライバー数の鈍化もある。稼働時間を計算してみても、試算ですけれども週に2.5時間とか、地方だともっと全然少ないような状況で、稼働もほとんどないようなところもありそうだと。これはもともと自家用車活用事業というのは地域・時間帯が限定されていて雇用に限定されているので働きやすさがなくて、ドライバー確保は難しいのだろうということはずっと我々も申し上げてきたところで、実際にデータとしても限界が生じてきているということなのかなと思います。その中で、いろいろ国交省さんもやられていると思うのですが、通達での限界ということも申し上げてきましたけれども、既に委任立法の限界は僕は超えていると思いますけれども、法律制度なくいろいろな対応をこれ以上やっていくというのは法制度としても難しいのかなと思います。

ですので、長くなったのですが、質問としてはまず早い段階でこれまでの状況というのを一旦検証・総括した上で、新しい法律制度というのをともかく早くつくることが必要だと思うのですが、この点の国交省さんの現状の見解をお聞かせいただきたく、特に3年間の期間というのは3年間法律制度はやらないという意味ではないですよということを特に強く確認できればと思います。

以上です。よろしく申し上げます。

○林座長 ありがとうございました。

それでは、国交省様、ここまでの東委員、佐藤委員、國峯委員からの御質問、また、意見についての国交省様の御見解について御回答をお願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

まず、東委員から御指摘いただきありがとうございます。許可登録不要の件ですけれども、ガイドラインに基づいてこういったケースは許可登録不要に当たっているのでも問題ないかという各種問合せは地方運輸局を中心にたくさんいただいているところがあります。私どももこれはガイドラインを示して明確にしておりますので、そういった形で、実費は頂戴しますが、有償でやらないような許可登録不要の運送についてはもっと運輸局を通じて広く周知をして御利用いただきたいと思います。

それから、佐藤委員からは需給がマッチングしていないからということで、供給をどのように増やしていくかが重要な課題だということはおっしゃるとおりだと思います。

それから、自治体任せはやめたほうがいいということですので、これはもちろんそういうつもりではございませんで、解消本部の取組の中で各自治体に伴走していろいろな連携をしたり、いろいろこういった事例がございますというのを御紹介したり、こういうやり方が一番いいのではないのでしょうかという御提案をしたりというまさに伴走支援をさせて

いただくというのがこのプロジェクトでございますので、こういったことをしっかりやっていきたいと思っております。

優良事例を横展開すべきではないかというのは全くそのとおりでございますので、そういったことは進めていきたいと思っておりますし、早い段階で民間提案を受け入れるべきではないかという御指摘についても、先ほども御紹介いたしました、官民連携プラットフォームの枠組みの中でしっかりとそういった民間の方々のアイデアについてはお聞きしていきたいと思っております。

それから、國峯委員の御指摘ですが、特に最後の点は3年間法律は何もしないのかという話でしたけれども、この3年間と法律の議論については特にリンクしているものではないと私は理解しています。

以上です。ありがとうございます。

○林座長 佐藤委員、國峯委員、さら問いはありますか。

○國峯専門委員 1点だけ、よろしいでしょうか。

3年間のところはありがとうございます。その上で、新しい法律制度の検討を今後どうしていくかというのは、私としても早急に検証をして早く検討いただけるとありがたいなとは思っているのですが、そこについての現状の御見解というのはどんな感じかというのを教えていただけますでしょうか。

○林座長 国交省様、いかがですか。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

現時点では、今の取組をしっかりモニタリングして検証していくということを行ってきたいと思っております。

以上です。

○林座長 佐藤委員、よろしいですか。

○佐藤委員 御指摘ありがとうございます。

おおむねこれで大丈夫だと思いますが、1点だけ、先ほどナイトタイムエコノミーの方からの御説明でそうだと思ったのは、タクシーがつかまらないから早く帰るということは利益の逸失に当たるのですね。観光地でこういう問題は結構あると思うのですよ。タクシーがつかまらないから早いうちに帰るとか、夜は出かけないといった形で、実は形式上はこれはマッチング率が改善するのですね、誰も出ないから。だけれども、それはみんなが諦めた結果であるので、その辺りの交通空白が生まれると、ビジネスの創出する利益が大きくなるというところは肝に銘じられたほうがいいかなと思いました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

国交省様、最初の東委員からの御質問の前半の内閣府のアンケート結果や本日の旅館や飲食店の関係の皆様からの御報告の中でも非常にお困りになっている状況が出てきた以上、一刻も早い足不足解消が望まれるのではないかという点についての国交省の評価はどうか

ということについてのお答えはなかったように思うのですけれども。

○国土交通省（重田課長） 大変失礼しました。

今日いただいたこれらの意見はしっかりと検証していきたいと思っております。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、御手洗委員、落合委員、お願いいたします。

○事務局 事務局でございます。御手洗委員は今、入室が確認できない状況でございます。

○林座長 では、落合委員、お願いいたします。

○落合委員 ありがとうございます。そうしましたら、私から国交省様に幾つかお伺いしたいと思います。

一つが、今後どういう方策が必要かという点で、直近公表されている数字の中で言いますと広島や福岡はマッチング率が90%未満の時間帯が半分以上ある一方で稼働率が極めて低いという状況にあるように思っております。ドライバー数も広島では増えていないといった、伸びが出ていないという状況があると思っております。これは基本的にはライドシェアのドライバーがちゃんと確保できていないのではないかと、もちろん交通空白でほかの交通のモダルの方にも御協力いただいてということをやられていて、大事だとは思いますが、ただ、そちらのほうも人がそんなに余っている業界があまりないのでは、というところもあってどこも経営が大変な中で、こちらのライドシェアの肩代わりをできるほど急に拡大できないのではないかと、そうすると、ドライバーの増やし方の根本問題について、どう考えていかれるかというのが一点。

2点目としましては、雨天時のほかにイベントだったり鉄道遅延の対応というのがありますが、どうしても十分なものではないように思っています。特に短期間のイベントで急に雇用するということは難しいというところもあると思っておりますし、もちろん政策としてアジャイルにというのはあると思うのですけれども、ただ、これは雇用の問題でもあると思うので、いきなり完全に雇用の人で急に2日だけ、3日だけというわけにもいかないでしょうし、これが一方で委託等であってそういうものを一つの選択肢に入れているということであれば、もう少し現実の動きとして動きやすいだろうというところもあると思うのですけれども、こういった稼働時間や地域制限などというの、問題解消につながっていない原因の一つになっているのではないかと、これをどう思われるかという点。

第3点としましては、大阪万博のタイミングでの日本版ライドシェアということで、府域全体での運行について要望がされている、というところだと理解していますが、これについてどういう方向で検討されるかどうか、というところです。特に期間中の毎日であったり、24時間運行してということが認められるような場合には、事実上地域で特例措置を行っているようなものになるとは思いますが、それをどう全国展開していけるかが極めて重要な課題になるように思っています。そのときに大きな問題なく運行されれば、これを全国的に実施していくということが重要になってくると思っておりますので、こうい

った今後の取組に関する考え方も伺いたしたいと思います。

以上です。

○林座長 それでは、国交省様、ただいまの3点の質問への回答をお願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

まず、ドライバー不足の件ですけれども、今回示したマッチング率で地域でかなりの差があるということが見てとれたかなと思いますので、ドライバーの確保だったり稼働率を上げていくのは、地域地域に応じてピンポイントで対応していけるのかなと思っていますので、それをやっていきたいと思っています。

それから、ライドシェアドライバーに限らずタクシードライバーも、今、大分回復傾向にございますので、こういったタクシードライバーをいかに増やしていくか。例えば二種免許をいかに取りやすくするかといった点についても同時に進めていって、タクシーとライドシェアの両方でのマッチングをきちんと十分なものにしていくのが重要かと思っています。

それから2点目は、雇用か委託かという話がございましたが、現時点ではきちんとドライバーの労働環境を確保するため、適正な労働条件で働いていただくために雇用が必要だと考えております。

もう一つ、万博の話もいただきましたけれども、これは先ほど落合委員がおっしゃったような御要望を大阪府、大阪市からいただいております、現在、ここを調整しているところでございます。

私からは以上です。

○落合委員 1点だけまだあれなところがありまして、2点目の質問で、雇用か委託もあるのですけれども、稼働時間や地域制限もどう考えるかというのが緩和・撤廃していくのに重要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

稼働時間についてもいろいろとこれまでもバージョンアップの段階で柔軟に取り扱ってきたところがございますので、それはニーズに応える形でできる部分があればやっていきたいと思っております。現行の制度ありきではなくて、変える部分は変えていきたいと思っております。ありがとうございます。

○林座長 それでは、お待たせしました。井上委員、間下委員の順でお願いいたします。

○井上専門委員 御説明ありがとうございます。

非常に精力的にやられていて、やはり現場に答えがあると思うのですけれども、現場を精力的に回っておられるということで本当に頭が下がる思いがするのですけれども、一方で、現場を回っていれば、とても交通空白地域がこれだけなくなりましたということは言えないのではないかと、要は交通空白地域の実態というのが非常に見えてくる中で大変さというのが分かってこられているはずなので、交通空白地域がこれだけ解消されましたという言い方はちょっといかなものかと思っております、こういうものは何とか改善してほ

しい。もっときめ細かく、今、どういう問題が出てきているのかというのを現場を回って把握されていることをもっと国民の皆様に出していただきたいなと思っているというのが一つです。

今のは国交省さんへの意見で、もう一つは、内閣府さんの資料を見ていて、今回の交通空白の問題は大体お年寄りの問題とされることが多いのですけれども、今回、移動に一番困っているのは10代だというデータが出ていますね。これはとても重要なことだと思っ
ていまして、というのは、いろいろ地域を回っていると、お子さんが高校に上がるときに公共交通がなくて通えないので家族ごと引っ越してしまうというケースがすごく多い。だから、地域の人口流出にも交通の問題が繋がっているし、ある種教育格差みたいな、家のお金があって家で自家用車を出せる家はお子さんが遠くの高校に通えるけれども、それ以外に通えないみたいなことで教育格差にも繋がっている問題があるので、その問題をもっと真剣に、国交省だけではなくて少子化の問題も含めて考えていかななくてはならないのではないかなと思っているということが2点目です。

3点目に、小規模自治体の問題があると思うのですけれども、小規模自治体でほとんど不便さが日本版ライドシェアを入れたけれども解消していないというのは、日本版ライドシェアの効果というのが一部の大都市ではあって、小規模自治体は自家用有償の制度があるからいいですということなのかもしれませんが、そこが何も解決していないということ
を考えると、やはり抜本的に制度を見直していかななくてはならないのではないかなと思うのですけれども、特にタクシー会社もないような小規模自治体の問題を解消していくためにどのようにお考えかというのを国交省さんにお伺いしたいと思います。

以上です。

○林座長 すみません、間下委員、ここで別府市様が入室されたようです。それで、質疑
応答の途中ではありますが、まず別府市様から御説明をお願いします。資料2-6になります。

○別府市（長野市長） 皆さん、こんにちは。ちょっと中途半端な時間に飛び入りで参加
みたいな形になりましたが、今日は貴重な機会をいただきました。ありがとうございます。
改めて感謝御礼を申し上げます。

実はかなり気合いが入っておりますましてページ数もかなり多いので、飛ばすところも出て
きますので、5分ということでございますので、重要なポイントだけ要点の御説明をさせ
ていただきたいと思えます。「新たな移動手段の柔軟な仕組みの構築について」というこ
とでございます。

まず、ざざっと5ページまではどういうことを書いているかといいますと、市民の皆さん
方のアンケート等によって、移動交通の手段は大事だと思っ
てはいますけれども、決して現状の移動手段、交通手段に対しては満足をしていないと、むしろ不便であると、もう
ちょっと改善してほしいという非常に大きな期待があるということ
を5ページまでは御説明させていただいております。高齢化率も全国よりも進行して
おりますし、一人暮らしの

高齢者率というのも非常に高いという現状が5ページまでの御説明でございます。

6ページから、御説明を詳しくさせていただきたいと思えます。コロナが明けまして、日本人観光客ももちろんでありますけれども、特にインバウンドの数が激増しているというのが6ページでお示しをしたところでございます。コロナも明けまして、ほぼゼロ状態から大変に数が増えてきたということで、クルーズ船も非常に増えてきておりまして、早急な対策が必要だというのが今の別府市の状況でございます。

7ページです。観光案内所なのですけれども、別府市がほぼ直営でやっているところもありまして、その相談者の割合も5対5ということで、本当に半分半分、インバウンドの方も非常に増えてきて、日本人の方も当然全体として増えてきて、5対5という状況です。ちょっと数は言えないのですけれども、インバウンドのライドシェアアプリを開く件数が非常に多い。聞いたら驚くような数です。ただ、言うなということでございますので言えないのでありますけれども、つまりこれで何が言いたいかといったら、せっかくアプリを開いて乗ろうと思っている人たちが乗れていない、経済的損失が非常に多いという現状があるということです。

次のページをお願いします。経済的な損失が大き過ぎるということで、経済的な損失が大きいということもありますけれども、私たちがもっと懸念をしているのは、これは日本の観光地全体に言えるのかもしれませんが、別府に期待して行っただけでも、公共交通も全然整備できていないし、移動が全く駄目なので、もう二度と行かないという気持ちになられると、経済的な損失が2〜3倍、もう日本には来ないという現状が非常にあるのではないかなと。インバウンドでいくと不満を持って帰って、それがどどん口コミなどでも増えていきますので、これを非常に我々は懸念しているというところが大きいわけです。

次のページをお願いします。これは主な別府の観光地の現状ということで、バスの最終便が行った後でも、外国人の方々がバスを待っていることがよくあるのですね。相当に離れて電灯もないようなところからインバウンドの方がホテルに歩いていて、なぜこんなところにインバウンドがいるのだらうと思うような光景もよく目にいたします。アプリを入れているところもあるのですけれども、断られることも非常に多くて、また、言語の問題もありますので、アプリを入れているとしても配車までに30分以上かかるというのも一つの大きな現状としてこういうお困り事があるということです。

次をお願いします。11ページです。観光需要をしっかりと取り込んでいくためには、観光客のニーズに合う対策を行っていくことが当然必要なわけですが、さきにも述べましたが、バスの利用というのは好調なのですけれども、積み残しの問題がある。一回のバスの便に乗れないと。その後、都会だとよく2台続きのバスなどもあるのですけれども、なかなか地方においてはそういうことができませんので、積み残しの問題があり、そういった改善が必要だということです。ドライバー不足というのもまだまだ顕著ですので、バスでの移動環境の改善というのは非常に難しいという現状があります。そのためにも、タクシーまたはライドシェアという移動環境の整備というのが必要なのですけれども、柔軟な対

策を講じていくことがこれからは重要で、現状としてもどんどん改善をしていただいておりますけれども、さらに柔軟に対策を講じていかないと、現実的に地域の課題を解決することは非常に困難ということが言えると思います。導入に係る条件で解決する問題もあることから、改善に向けた柔軟な仕組みづくりが急務だと思っております。

最後の12ページですが、ここが今日私どもが申し上げたい全てのことでございます。この状況の改善のための柔軟な仕組みづくりとして、これからますます増加する外国人観光客、インバウンドの移動ニーズを満たして柔軟かつ使いやすい交通サービスを提供することが大切であると思っております。例えばタクシーと同様に公共ライドシェア・日本版ライドシェアともに市外への、域外への移動を可能にするということが重要なことと思っております。

それから、日本版ライドシェアにおきましては、首長がタクシー不足を申し出た場合においては実施内容に首長の意向を反映させることができるようにしていただく。また、公共ライドシェアにおいて交通空白地域の検討プロセスについて、これは私どもも強く要請をして2か月ルールというものを導入していただいたわけなのですが、実際には2か月の検討期間より以前に様々ないわゆる不足するエビデンスであるとか、様々な協議が必要なわけですね。ですから、このいわゆる決定までのプロセス期間をいかに短くするかということが大事なことと思っております。地域の交通網におきましては、改善すべき問題点があると首長が判断した場合においては、交通事業者への要請ももちろんですが、それでも改善することができない場合、首長の裁量をもって改善できるように、公共交通における課題解決に向けた柔軟な仕組みを以上のように導入していただくことがこれからますます重要になると思っております。今の制度は随分改善していただいたわけなのですが、それでもなお、即座にやる、すぐに対応するというにはまだ至っていないということでございますので、ぜひ今申し上げた様々な地域の移動需要に対する裁量権の自由を首長に与えるということで、ますますこの部分の緩和をお願い申し上げたいというところがございます。

以上でございます。

○林座長 別府市の長野市長様、お忙しい中、ありがとうございました。

それでは、別府市様への御質問も含めて質疑応答を再開いたします。お待たせいたしました、間下委員、青山委員の順でお願いします。

○間下委員 ありがとうございます。日本版ライドシェアの日々の改善に、関係者の皆様感謝いたしたいと思っております。

モニタリング期限の件、時間軸の件で御意見を申し上げたいと思っております。現状の取組のモニタリングの期限がはっきりしない、もしくは時間軸が長過ぎるということを懸念しております。移動の不足の速やかな解消の観点というところからは、しっかりと期限を定めてドライバー数の伸びのモニタリングをしていく必要があるのではないかなと思っております。国土交通省における「交通空白」解消本部などにおける資料を見ますと、先ほどからも3

年という言葉がずっと出ていますけれども、令和7年から3年計画での改善を検討されていると見えますけれども、3年間このまま移動の足が改善されなければ、先ほどの皆様の発表からお分りのとおり地域経済にも大きなダメージが出ると思われまます。石破政権におきましては地方創生が大変重要なテーマということだと思しますので、逆行する状況ではないかなという懸念を持ちますし、先日、地方創生5本柱というのが示されていますが、デジタル・新技術の徹底した活用という観点からも、現状の日本版ライドシェアは徹底的どころか消極的なデジタル・新技術の活用と言わざるを得ないのではないかなと懸念をしております。

現状の移動足不足の状況は、特に地方の住民や旅行者の方が困るというだけではなくて、先ほどから出ております、せっかく日本に来てくれているインバウンドの需要を受けられないことにもなりかねないと思います。インバウンドも円安の風を受けて大きく伸びておりますし、引き続き成長を期待される中で、私もふだん海外にいるということもありいろいろな方々と話をしますが、皆さん日本でライドシェアが使えないということをも嘆いていますし、タクシーをつかまえるのも大変という不満を口にする人が増えていると感じています。せっかくの円安によるインバウンドの成長にも正直水を差し始めていると感じている次第です。インバウンドがコロナ前よりも伸びることを考えれば、コロナ前にドライバー数が戻るだけでは、そもそもコロナ前はドライバーが足りないという議論していましたから、今のペース感ではなかなか厳しく、コロナ前に数字が戻ればいいという話ではなく、もっと大きなドライバー数を目指さなければいけないというのが実情だと思います。

このモニタリングについてもきちんと期限を設けて対応すべきであり、成果に課題がある場合にはより抜本的な改革に取り組むことが重要ではないかなと思いますけれども、国土交通省様としてはこのモニタリングの期限についてどう考えていらっしゃるかを答えただければと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、青山委員、御質問をお願いします。

○青山専門委員 青山でございます。よろしくをお願いします。

別府市の長野市長にお聞きしたいと思っております。現行の制度では、なかなか旅行者の利用がうまく進んでいない、交通の便が解消されていないとのお話を聞きましたが、今日は時間の関係で割愛をされたと思っておりますので、具体的にどういった問題があるのかお聞きできればと思います。なかなかバスは先ほどおっしゃったようにドライバーさんや台数の制限があるので、その受け皿となるのがタクシーだと思うのですが、なかなか配車アプリも導入が進んでおらず、配車アプリを入れても30分待たされてしまうということでなかなか厳しいので、本当に市長がおっしゃったとおり、こんなに良いところなのにまた来たいと思わせられなくなると、本当に日本にとっても打撃だと思います。もう少し具体的にどういった点が問題なのか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。

では、お時間の関係がありますので、先に別府市長様からの回答をお願いいたします。

○別府市（長野市長） 御質問ありがとうございます。

割愛が多かったので大変申し訳なく思っておりますが、別府の場合は観光地ですが、当然12万人近くの方が住んでおりますので、観光需要と日常の特に高齢者の買い物や病院といったものの需要がある。どちらかという観光というものに偏り過ぎると非常に日常の皆さん方のドライバー不足が懸念されておりますので、その影響で、実は公共ライドシェアでやっているところも先ほど見ていただいたのですが、定時定路線なのですね。定時定路線というのははっきり言ってバス路線です。バス路線を廃線したものを定時定路線の公共ライドシェアでやらせてもらっているというのが現状です。そういうことなので、あまり観光に偏り過ぎて地域の方の需要に応えられないので、その瞬間的な需要というものもあるのですけれども、その瞬間的な需要に対してというのはなかなか既存の交通事業者の皆さん方は見たがらないというか、一番大事なことは瞬間的に必要なときに、制度自体を既にいっぱいいっぱいのところまで準備しておいていただければ、その瞬間的ないわゆる需要に関して首長の判断ですぐに制度を動かしていけるということが私は重要なのではないかなと思っています。

先ほど言いましたが、既存の2か月ルールがあったとしても、既存の2か月ルールに持っていくための調査や研究というのを、言い方は悪いですがけれども相当に根回しをしておかないと、地元の運輸支局さんかなり難しい立場だと思うのです。そういうこともありますので、新しいことをやろうとすると結局半年ぐらいかかりますので、その制度を日頃から準備しておいて、瞬間的なところでよしこれをやろうと。できるという状況のときにすぐさま対応しないと両方の需要にはなかなか追いついていけないというか、現実的には意味がないという感じが現状の別府市としてはあります。

すみません、ちょっと大ざっぱな話になってしまいましたけれども、そういうことが今の現状と課題かなと思っています。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省様へ井上委員と間下委員から御質問がありましたので、回答をお願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

井上委員から、空白が解消されたという表現ぶりは実態と合っていないのではないかみたいな御指摘がありました。この点については、空白本部の中では公共ライドシェアや日本版ライドシェアにまだ取り組んでいない、どうしたらいいか解決策ができていないといった自治体が600ほどありまして、一旦はそういった解決ツールを各自治体に入れさせていただくということを進めさせていただいております。先ほども申し上げましたが、一つの自治体の中でそうした解決ツールが入ったとしても、その自治体の中のほかのエリアでも同じような課題が発生しているということは十分ございますので、今後、そういった地

域をリストアップして、きちんとそういった取組がほかのエリアでも実情に応じてやっていけるようにしていきたいと思っております。それが井上委員の1つ目の御質問です。

3つ目の御質問、特に小規模自治体では日本版ライドシェアよりも公共ライドシェアという一つの考え方もございますが、公共ライドシェアの進め方について、先ほど別府市長からも御指摘いただいたルールの話も含めて、後ほど特に公共ライドシェアを担当している土田から御説明を補足させていただきます。

その前に、間下委員からありましたモニタリングに期限を定めるべきではないかということについてですが、現時点ではモニタリングは継続的にやっていきますが、特に期限を定めてどこかで結論を出すということまでは国交省としては考えておりません。なので、引き続き土田から公共ライドシェアについて補足の説明をさせます。

○国土交通省（土田課長） モビリティサービス推進課長、そして旅客課併任の土田と申します。

井上委員からあった小規模自治体の関係につきましても、特に小規模であるがゆえに公共ライドシェアで対策を講じていくというのが大きな柱になっていくと捉えてございます。公共ライドシェアについては足元では従来よりも早いペースで実施主体の新規の登録も伸びているところでございます。さらに、運用改善を踏まえて時間帯の空白などのいろいろな目的で導入されている。しかも、運送の主体も自治体以外の主体も増えてきているという状況でございますので、今後は小規模自治体も中心に既存の事例の紹介であるとか、あるいは新規の導入についてのサポートなどを運輸局も通じて伴走支援もしながら進めていきたいと思っております。

一方、長野市長からもそれでも課題があるのだといただきました。私も直接現地に行かせていただいて拝見もしましたし、拝聴もしてきましたので、事情を承知しているつもりでございますが、特にやる気のある首長様の意思をなるべく尊重する形で迅速に導入ができるように、今後、我々も考えていきたいと思っております。

まずルールとしては2か月ルールということで改善させていただき、これ自体は緑ナンバーの方々、あるいは既存の交通事業者との関係を丁寧に進めるために制度として設けたものでございますが、それぞれの地域において実際に導入する場合にはいろいろなやり方の工夫もできるかと思っておりますので、そこは運輸支局、運輸局ともどもそれぞれお聞かせいただきながら、丁寧に早くできるように進めたいと考えてございます。

○林座長 間下委員、さら問いでしょうか。

○間下委員 さら問いでございます。

今、モニタリングの期限を定めないということをも明言されましたけれども、定めない理由を明確にさせていただきたいと思っております。経済界からすると、こういったことの期限を求めないということはやらないということと全く同じことを言っているような話で、ちゃんと取り組むのであればしっかり期限を決めて、それに向けて対応して、そこまでにできなかったら違うことをやるということをやっていないと物事は進まないと思うのです。そ

のモニタリング期限を決めずにモニタリングをし続けるというのは、し続けるのは大事なのですけれども、期限を決めないということを明言されているというのはちょっといかなものかなと思うのですが、その理由を教えてくださいたいと思います。

○林座長 国交省様、お願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

期限を定めず継続的にモニタリングをして、課題があるごとにそれを改善していくというのが現時点での国土交通省の方針です。

以上です。

○間下委員 その理由を聞いているのです。方針の背景にある理由を教えてくださいたいと思います。さっきおっしゃったので方針は理解しています。普通感覚からすると理解できないので、その背景を教えてくださいたい。

○林座長 国交省様、お答えいただけますか。

○国土交通省（重田課長） 今、まさに3号や2号の取組が進んでいるところですので、何か一定の期限で結論を出してということであると、そういった取組にも水をかけるようなことになるのではないかと考えています。

○間下委員 何事も取組はスケジュールがあって、目標があって取り組むのではないのですかね。目標があると必ずある程度の期限があると思うのですけれども。

○林座長 では、見解の不一致が明らかになったところで、次の質問に移っていただきます。それでは、御手洗委員、堀委員、川邊委員の順でお願いします。

○御手洗座長代理 御手洗でございます。ありがとうございます。

私からは国交省さんに質問させていただければと思います。これまでのワーキングでも何度か伺ったことがあるかと思うのですけれども、私は地方に住んでおりますので、地方でこれからライドシェアのようなものがないと、本当に足不足で生活に困る人がたくさん出てくることを強く懸念しております。今、3号に取り組んでいただいているところかと思うのですけれども、基本的に実施主体がタクシー会社等になっているかと思いますが、その地域のタクシー会社さんが日本版ライドシェアを実施したくないといった場合や、実施すると言って挙手したけれども実際にはドライバーを集められないとか、経営力的に新規事業に取り組むのがなかなか難しいといった場合、その地域の人たちはずっと困ったまま放置されてしまうということになりかねないと思うのですね。

この地域のタクシー会社さんが日本版ライドシェアを担えなかった場合、その地域の人たちが取り残されてしまうという問題について、重田課長は正直どのように考えていらっしゃるのか。これは制度的限界があると思うのですけれども、そういう地域に住んでいる人はどうすればいいと考えていらっしゃるのか、率直なところをお聞かせいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○林座長 では、堀委員、お願いします。

○堀委員 私からは意見1つと御質問2つなのですけれども、まず意見に関しましては、

先ほど来様々御議論を聞いていまして、また、重田課長の御発言も伺っておりまして、今回の国土交通省の3ページ目のとおり、実施地域に空白地帯があたかもなくなっているかのような資料は非常にミスリードだと思っております。これは解消ツールの浸透状況と書いていただいておりますけれども、浸透状況というのは理解したということであって、ユーザーには全く届いていない、利用者目線でも住民目線でもないような資料だと思っております。このようなモニタリングを期限を定めず続けるということであれば、本当にこの交通難民の問題は解消しないと思っておりますので、放棄していると言わざるを得ないと思っております。別府市から見ても、実施地域であっても今のツールでは足りないというお話で、さらに柔軟に取組や仕組みづくりが必要だという御意見ですので、もしこれ以上のことをやらない、見ているだけだということであれば、早急に次の手を考えていただく必要性があると考えております。

質問2つですけれども、1つ目は、まず日本版ライドシェアの実施地域が準特定地域の半分以上を占められていると聞いております。これは需要を抑える趣旨の準特定地域であっても日本版ライドシェアの実施が必要だということで、タクシーの運転手さんが不足しているということをお認めていると言わざるを得ないと思っております。準特定地域の判断基準は既に崩壊しているのではないかと思います、重田課長の御判断をお聞かせいただきたいと思っております。

もう一つは、2024年6月21日に規制改革実施計画で閣議決定された内容でございますけれども、タクシー事業者以外が行うライドシェアに関しては、法制度も含めた事業の在り方についてモニタリング・検証・評価と並行して進めることになっていたと思っております。国土交通省様において法制度の検討は何らか進められておりますでしょうか。検討状況があれば、お聞かせください。また、ここは国土交通省と内閣府が両方とも実施主体になっていると思っておりますので、国土交通省様の後に内閣府様の進行状況についてお聞かせいただきたいと思っております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員 さらに問いになってしまって申し訳ないのですが、今日の会議を経て質問したいのは、国交省さんの取り組まれている内容の結果報告と実際のところのギャップがかなりあるということだと思うのです。皆さんが共通して言っているのは供給者目線と利用者目線におけるギャップだと思いますけれども、この認識というのは国交省さんは今日の発表で初めて認識されたのでしょうか。あるいは、くだんの「交通空白」解消プロジェクトでも同じような認識を持っていたのでしょうかというのが質問の一つです。

2つ目は、期限のところ。さらっと重田さんは3年様子を見ますとおっしゃっていましたが、今のこの状況下で3年待つというのは、なかなか利用者側としてはもう

待てない話なのだと思います。あるいはモニタリングの期限を設けないという話も今日ありましたけれども、この期限を3年とかで設けないというのは本当にそう考えているのかというところを改めて考えを述べていただければなと思います。

○林座長 落合委員も手を挙げていらっしゃるんですね。落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

今の川邊委員のおっしゃられたところと、ちょっと聞き方は違いますが似たようなところになりますけれども、やはりこの3年という点が非常に重要なところだと思っております。石破政権の中では間下委員もお話しされたとおり、地方創生というところを一つの大事なテーマとして掲げられている、と理解しております。そういった中で、インバウンドについても、一つの地方創生策になっていて、この石破政権の全体的な政策的な方向性と、3年という時間をかけてしまってその中で大きな機会損失が生じる、ということについて、整合的とお考えになるかどうか、この点をお伺いしたいと思います。

○林座長 それでは、国交省の重田課長様、ただいま御手洗委員、堀委員、川邊委員、落合委員から御質問がありました点について御回答をお願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

最初に御手洗委員から御指摘いただいた点ですけれども、例えば地域で日本版ライドシェアが広がらないところの住民が取り残されるのではないかとといった御指摘だったと思いますが、まさに「交通空白」解消本部の取組は、そういうことが起こらないように地域の隅々まで移動の足が確保されることを目的としてやっているところですので、私の御意見はどうですかという御質問だったと思いますが、そういうことが起こっていかないようにしっかり取り組んでいきたい、これに尽きると思います。

それから、堀委員から、ちょっとよく分からなかったのですが、準特定の地域に日本版ライドシェアを広げるのは整合性があるかということですか。

○堀委員 そうではなくて、今回、日本版ライドシェアの実施地域と言われている地域は半分以上が準特定地域が占められていると聞いております。そうすると、需要を抑える趣旨の準特定地域ですら担い手が足りていないという手挙げの状況だと思しますので、準特定地域の基準自体が崩壊しているのではないかと御質問です。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。失礼しました。

まず準特定地域は、需要を抑えるというよりは供給が過剰にならないようにしている地域でございます。その地域でもドライバー数が十分に足りていないところもありますので、日本版ライドシェアも不足部分の時間帯については導入しているといった形であります。

この準特定の基準ですけれども、これはこれまでの様々な国会での議論なども踏まえてつくられているものがございますので、現時点で私は崩壊しているとは特に思っておりません。

それから2つ目で、今、具体的に法律の検討をしているかということ、そうではございませんで、今はモニタリングと検証をしっかり進めていっているというところがございます。

それから、川邊委員の御質問ですけれども、国交省の視点は供給側で実際とのギャップがあるのではないかという御指摘だったと思います。3年間ただ様子を見ているというのは、そういったつもりで私は申し上げているわけではなくて、3年間は集中的に対策を取っていく期間だと考えておりますので、ただ様子を見ているのかということではないと私は思っています。

○川邊委員 今日初めてそのギャップの認識を感じたのか、前から「交通空白」解消会議等ではそういった認識のギャップが結構あるよねということだったのかを聞きたいのです。

○国土交通省（重田課長） すみません。そういう意味では、今年夏ぐらいに各自治体にいろいろお声がけをして、実際に取組はどうか、交通空白が生じているのではないかということをお聞きして、具体的にどういった取組をするか、うまく検討の緒に就いていないという自治体が600ぐらいございましたので、その部分をやっていくということでございます。

ギャップに気づいていたかどうかというのは、以前から供給サイドでいろいろな手を打ったとしても、地域の隅々までそれが行き届いていない部分もあるということは問題として認識しておりましたので、この本部の中でそういったテーマを取り上げているといったこととございます。

○川邊委員 分かりました。

○国土交通省（重田課長） あと、落合委員の御指摘は地方創生の取組と整合的かどうかということだったと思いますけれども、3年という期限については先ほど申し上げたとおり集中的にやっていくという期間で設定したものでありますし、地域の足の確保というのは地方創生の言わば基盤の一つだと考えていますので、それは整合的にやっていきたいというのは当然そのように思っています。ありがとうございます。

○林座長 さらに問いですかね。まず御手洗委員と落合委員、順番で行きましょうか。

○御手洗座長代理 重田課長、どうもありがとうございます。

地域の人を取り残されないようにやっていくという心意気は頼もしく理解しているところですが、お伺いしていたのは具体的にどう対応されるおつもりなのかということとございました。日本版ライドシェアを地域のタクシー会社が担えない、それは挙手をしない場合もですし、挙手をしたけれども実質的に供給を充足させるだけの運営ができない場合、具体的にどうされるのか。そうならないように善処しますということではなくて、もう現実的に今、非常に日々の生活に困っている人たちがいますので、具体的に何をされるおつもりでいらっしゃるか、お考えなのかをぜひお聞かせください。よろしく願います。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

必ずしもどの地域でも3号の日本版ライドシェアとは考えてございません。それぞれの地域に合った公共ライドシェアやいろいろな乗合タクシー、デマンドなどのいろいろなツールがあるとは思っております。地域の実情を一番よく把握されているのは各市町村の

方々だと思imasので、そこに私どもがどういったツールで解決していきましようかということは具体的に御相談に伺って、その上でその地域地域に合ったやり方で、かつ、御手洗委員がおっしゃったように日本版ライドシェアがなかなか進まないようなエリアもきっとあると思imasので、そういうエリアについては違うツールで解決していくように、その地域地域に合ったやり方でやっていきたいと思っております。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

その地域地域というのは全市町村に国交省が御相談を聞きに赴かれるみたいなことなのですか。

○国土交通省（重田課長） そのとおりです。先ほどのことにちょっと戻りますけれども、日本に1,700ほど自治体がございます。事前の調査で課題はないですと答えになったところは1,100ぐらいございました。したがって、今はその残りの600について集中的にこの夏以降、対策を講じてきたということです。その600の中でこれまでどういったツールを入れたらいいかというのがうまく解決できていなかったところがございますので、このたびそれをこういうツールがありますと公共ライドシェアであったり日本版ライドシェアであったりそれ以外のツールであったりといったことを御紹介して、導入しました、あるいはこれを導入しますということで一つ一つ解決して行って、今、それが残っているのが先ほどの資料にありますとおり24まで減ったということでもあります。そういう意味で、問題があると答えになった自治体には全て私どもが回っていくというつもりでおります。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。大変労力のかかるお取組をしてくださっていることに頭が下がる思いです。

一方で、直接的に市民に移動の足不足について問うアンケートでは依然として移動の足に困っているという声が非常に高くありますので、そもそも市民アンケートを取ったときに移動の足に困っているという回答が出ないようになるような未来が理想かと思imasので、ぜひ引き続きお取組みいただけたらと思imas。よろしくお願imas。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

先ほど申し上げたとおり、この24まで減ったところで、それぞれの自治体の中にはまだ移動の足で厳しいエリアが当然あると思imasので、もし御手洗委員もお近くでそういったエリアがございましたら、ぜひ個別に教えていただければ、私どもの取組の非常に強力な参考になりますので、またよろしくお願imas。

○御手洗座長代理 よろしくお願imas。

○林座長 堀委員、落合委員がさら問いだと思imasのですけれども、そちらをいただいて、回答いただいて終了したいと思imasので、お願imas。

○堀委員 すみません、先ほどの御回答の中で、準特定地域との関係については需要を抑えると私は申し上げたのですが、供給を抑える趣旨ですということで、そのとおりだと思imasので、それで結構なのですけれども、供給を抑える趣旨の準特定地域でも運転手が不足しているという状況自体は認めていただいたのかなと思imas。それに対し

て過去に成立した法律なので、そこが何かは知らないというお話だったかなと思うのですが、今こそ見直しが必要なのではないかと思います。これは知らないということではなくて、準特定地域を定めた特措法自体も見直しをしていただきたいと思います。

それから、閣議決定された実施計画に記載されている法制度も含めた事業の在り方を検討するということになっているわけですが、それを考えていないというお話がございました。これは閣議決定違反なのではないのでしょうか。その点について正面から考えていませんというお答えはちょっと意外だったものですから、そういうことでよろしいのかということをお交省様に再度確認をさせていただきたいのと、内閣府につきましては同じ認識ということよろしいのでしょうか。

以上です。

○林座長 まず国交省様、御回答をお願いします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

準特定地域について、適正な車両数というのが需要に応じて一定の車両数があつて、多くの地域では過去の規制緩和の結果、適正な車両数を超えた台数が認可されているという状況です。なので、認可台数は需要以上の部分もあるのですが、コロナの影響もあつてドライバー不足などが影響して稼働率がまだそこまで戻っていないエリアも一部あるということが現状です。

それから、特措法を改正すべきではないかということは、すみません、今すぐお答えできませんので御意見としていただいております。

○堀委員 省令で準特定の基準自体を改正するという変更も可能だと思いますので、法律改正も、それから、省令の変更も併せて御検討いただきたいと思います。

もう一つの御回答をお願いします。

○国土交通省（重田課長） 基準については御意見は承っております。

それから、法制度も含めた事業の在り方の議論ということですが、まずは先ほど申し上げたとおり、現状の取組のモニタリングと検証を行っているという状況でございます。

○堀委員 内閣府様はいかがでしょう。

○事務局 内閣府規制改革推進室でございます。

今の法制度を含めた事業の在り方の議論ということにつきましては、今、御参加の委員の一部の皆様にも御参加いただいてサブワーキングなどを開催するなどして、議論・検討を進めさせて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。

落合委員、さら問いでしょうか。ちょっと短めをお願いします。

○落合委員 どうもありがとうございます。

今後、頑張ってそこは整合させていくというお話をいただいておりますが、今の時点

では結局観光業等の方から見て十分に対応できていないという状況がありますので、今の時点で十分に対応できていないのではないかと思います。そうすると、今後は本日出てきたそういう課題については対応できるように、新たな見直しだったりというのを早急に進めていただく、ということによろしいのでしょうか。

○林座長 国交省様、お願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

いただいたものをよく検証させてもらって、必要な見直しは随時やっていきたいと思えます。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、このあたりで議題2を終えたいと思います。

最後に、国土交通省様から何か補足などがあればお伺いしますが、ございますか。

○国土交通省（重田課長） 特にございません。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、座長である私からも一言申し上げさせていただきたいと思えます。

本日、国交省の供給側目線の取組の実効性について多くの質疑、懸念があったと思えます。これを踏まえまして、補正予算で具体的にどのような事業を行うかを国交省様には次回、御報告いただき、また、その成果を逐次、数か月ごとに利用者目線での実績評価、政策評価をお願いしたいと思えます。いかがでしょうか。よろしくお願いいたします。

○国土交通省（重田課長） 検討させていただきます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、ここで本日のワーキング・グループの議題2までを終えました。初めにお伝えしたとおり、議題3は非公開といたします。ユーチューブ配信を停止してください。