

第1回 地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：令和7年3月28日（金）13:00～15:00

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、芦澤委員、川邊委員、中室委員、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、原専門委員

（事務局）神田参事官、中道参事官

（説明者）全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会

原田 事務局長

全国飲食業生活衛生同業組合連合会

齊藤 会長

栃木県移送サービス連絡協議会

小林 会長

（オブザーバー）

モビリティプラットフォーム事業者協議会

石山 代表

風間 事務局

4. 議題：

（開会）

議題1 移動の足不足の改善状況について

議題2 令和7年3月時点での足不足の改善状況についての利用者目線での評価

（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1回「地域活性化・人手不足対応ワーキング・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、芦澤委員、川邊委員、青山専門委員、小針専門委員、原専門委員の所属委員の方々と、中室委員、落合委員、堀委員が御出席でございます。中室委員、堀委員はデジタル行財政改革会議の構成員でもいらっしゃいます。また、井上専門委員が途中から御出席予定と伺っております。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。

それでは、以後の議事進行につきましては、林座長にお願いできればと思います。座長、よろしくお願いいたします。

○林座長 皆様、こんにちは。林でございます。

ようやく第1回のワーキングとなりました。それでは、本日の議題に入ります。本日は、議題1「移動の足不足の改善状況について」、議題2「令和7年3月時点での足不足の改善状況についての利用者目線での評価」を扱います。

本日の議題は、昨年12月の規制改革推進に関する中間答申において、内閣府が大都市、中小都市及び観光地など、全ての地域において住民及び内外の観光客が必要時に円滑な移動が可能であるか否かを引き続き客観的に把握する、当面、特に中小都市を中心に重点調査を行い、検証するとともに、四半期ごとをめぐり足不足の改善状況について利用者目線で検証結果の評価を行うとされたことに対応するものです。

座長の私としては、本日は内閣府の調査結果などを踏まえて国土交通省の皆様と議論ができることを希望しておりましたが、残念ながら本日は国土交通省からの御出席はいただけません。

それでは、議題1「移動の足不足の改善状況について」、議論したいと思います。中間答申に基づき、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います。事務局から調査結果の概要等について10分ほどで御説明をお願いいたします。資料は1-1から1-4まででしょうか、よろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。事務局でございます。

それでは、まず昨年12月のワーキング・グループで御説明を申し上げました、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、この4つのカテゴリーを対象とした移動実態に関する調査につきまして、サンプル数等の拡大をした上で、2月末から3月にかけて改めて調査をいたしましたので、その結果について御説明申し上げます。

まず、各調査の概要を申し上げますと、生活者につきましては、6人から7人に1人の割合で3か月以内に移動に困った経験がある、生活者については同じく3人から4人に1人の割合で移動に困った経験がある、ホテル・旅館については、利用客からの手配依頼に対してタクシーの確保に困難を生じたことがあると回答の方が6割半ば、飲食店については同じく5割弱の方が困難を生じた経験があるとの回答、こういった結果でございました。

では、それぞれの調査につきまして、資料を用いて移動に困った経験に直接関係する項

目を中心に御説明を申し上げます。

まず、生活者への調査結果でございます。資料1-1、5ページ目でございます。左上、1図の赤色のバーは、3か月以内に移動の足に困った経験がある方の割合を都市規模別にお示ししております。全体として14～17%程度、6人から7人に1人の割合で困った経験があるとの結果でございます。

右上、2図でございます。移動の足に困った経験の頻度でございますけれども、ピンク色までの高さを御覧いただきますと、小規模団体ほど困った経験の頻度が高くなる傾向が見られます。

8ページ目でございます。左上、1図、①でございます。3か月前と比べた足不足の状況の変化を都市規模別にお示ししております。抹茶色の部分でございますけれども、いずれの団体においても8割弱が移動の足不足の状況に変化がないと回答していただいております。

続いて、9ページ目、左上、1図でございます。移動の足の不足の状況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かを聞いたところ、ピンク色の部分でございますけれども、全体としておおよそ7割半ばの方がやりたいこと、やってみたいことがあると回答していただいております。

引き続き、16ページ目、旅行者の方への調査でございます。16ページ下段、2図でございます。旅行者につきましては、一番左のバーでございますけれども、30%、3人～4人に1人の割合で旅行時に移動に困った経験があるとの回答をいただいております。

20ページ目でございます。左側、1図でございます。旅行先でタクシー手配時に困った経験の有無をお示ししておりますけれども、7割半ばの方が何らかの手配に困った経験があると回答していただいております。

23ページ目、上段右側、2図でございます。スマホなどで簡単に手配できる移動サービスが今後新たに提供された場合、旅行先での移動のしやすさが改善されると思うかとの質問に対しましては、赤色の部分でございますけれども、5割弱の方がそう思う・ややそう思うと回答されています。

次に、ホテル・旅館の皆様への調査でございます。資料1-2、4ページ目、左側上段、1図でございます。利用客の方からのタクシーの手配依頼に対しまして困難が生じた経験がある方の割合をお示ししております。一番左側でございますが、6割半ばの方が困難を経験したことがあると回答しています。下段、2図は、困難を経験した方にその頻度をお尋ねしております。ピンク色までの高さでございますけれども、8割の方が10回のうち1回以上と回答しております。

7ページ目、左側上段、1図でございます。タクシーの手配のしやすさの昨年からの変化を聞いたところでございますが、一番左のバーの赤色の部分、3割強の方が昨年より手配しにくくなった、もしくはやや手配しにくくなったと回答しています。

引き続き、飲食店の皆様への調査でございます。34ページ、左側、1図でございます。

利用客の方からのタクシーの手配依頼に対して困難が生じた経験がある方の割合をお示しております。一番左のバーでございますけれども、5割弱の方が困難を経験したことがあると回答しています。

引き続き、35ページ目、左側上段の1図でございます。困難を経験した方にその頻度をお尋ねしています。ピンク色までの高さでございますが、7割強の方が10回のうち1回以上と回答いただいております。

引き続き、36ページ、左側下段、2図でございます。タクシーの手配のしやすさの昨年からの変化でございますけれども、一番左の赤色の部分でございますが、2割弱の方が昨年より手配しにくくなった、もしくはやや手配しにくくなったと回答しています。また、右の4本は都市規模別の状況でございますが、同じく赤色の部分でございます。都市規模が小さくなるほど手配しにくくなった、やや手配しにくくなったとの割合が高くなってございます。

以上4つの調査につきましては、前回の調査結果についても参考資料としてお配りしておりますので、適宜御参照いただければ幸いです。

引き続き、昨年12月から1月にかけて事務局のほうで調査・公表いたしました、訪日外国人の方、保育園等送迎の保護者の方、タクシードライバーの方、日本版ライドシェアのドライバーの方を対象とした4つの調査につきまして御説明申し上げます。

まず、訪日外国人の方に対する調査でございます。資料1－3、4ページでございます。左上、1図、日本滞在中に移動の足に困った経験の有無でございますけれども、6割の方が困った経験があると回答しています。

7ページ、左側下段、2図でございます。自国でライドシェアの利用経験がある方のうち、日本でも利用したいと回答した方は8割強となっております。右側、3図はその理由でございますけれども、ライドシェアの利用に慣れているためが6割強、ふだん使っているアプリがそのまま使えるためが5割弱、事前に金額が分かるためと回答した方が4割半ばとなっております。

8ページ目、左上、1図でございます。日本でライドシェアが利用できるようになった場合に、6割強の方が移動しやすさの改善が見込めると回答しており、下段、2図でございますけれども、7割半ばの方が、仮にライドシェアが導入されていたらもっとできたことがあると思うと回答しています。具体的にできると思うことが、右側、3図でございますけれども、より遠い観光地や宿泊地、飲食店に行けたと回答した方が5割以上となっております。

次に、保育園等送迎の保護者の方への調査でございます。資料1－4、6ページでございます。左上、1図、タクシー手配時に困った経験がある方は8割半ばとなっております。続いて、右上、2図がその内容でございますけれども、タクシーがつかまるまでに相当の時間を要した、利用を諦めたとの回答が5割半ばで同程度となっております。

引き続き、タクシードライバーの方への調査でございます。9ページ、左下、2図でご

ざいます。アナログで行っている運行管理について、デジタルに代替できると思う・どちらかといえば思うと回答した方は、赤色の部分でございしますが、4割弱。右下、3図はその内訳を年齢別に示しておりますけれども、年齢層が若いほど代替できると答える方の割合が高い傾向にございます。

10ページ、左上、1図でございします。赤色、ライドシェアドライバーをやってみたい・条件次第でやってみたいと回答した方は3割強でして、右上、2図のとおり、年齢が若いほど割合が高い傾向が見られます。右下、4図、ライドシェアドライバーとして働く場合に業務委託と雇用契約のどちらで働きたいかについてでございしますが、青色の部分、6割半ばの方が雇用契約で働きたい・どちらかといえば雇用契約で働きたいと回答しております。

14ページ、最後にライドシェアのドライバーの方への調査でございします。左下の図、運行管理をデジタルに代替できると思う・どちらかといえば思うとの回答は、6割半ばとなっております。

15ページ目、左上、1図でございします。日本版ライドシェアが稼働できる曜日・時間帯については、赤色のところでございしますけれども、制限をなくす、またはピンク色の部分、拡大してほしいと回答した方が9割半ば以上となっております。

右上、2図でございします。ライドシェアで勤務体制を選べる場合、7割半ばの方がフレックス制により自己都合で柔軟に働きたいとの回答となっております。

左下、3図でございします。雇用契約か業務委託契約かを選べる場合は、7割強の方が業務委託契約で働きたい・どちらかといえば業務委託契約で働きたいと回答していただいております。

ライドシェアドライバーの方への調査については以上でございします。

なお、今回御説明申し上げたそれぞれの調査につきまして、フリーコメントでの回答も末尾に記載しておりますので、御参照いただければ幸いです。

事務局からは以上でございします。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、本日御参加いただいた関係者の皆様より、移動の足不足の解消状況について伺いたいと思います。まず、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会の原田様から10分程度で御説明をお願いいたします。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長） それでは、よろしくお願いいたします。

私、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会事務局長の原田と申します。本日はよろしくをお願いいたします。

ここでお話しさせていただくということで、ちょうど先週、お話をいただいたところでもありますので、なかなか資料等をまとめることができなかったところではありますが、口頭で状況をお話しさせていただきます。

我々の団体に組合員ということで旅館やホテルの経営者の方がいらっしゃいますので、幾つか私のほうで何名かの旅館の方にヒアリングを行ったところでございます。話を聞いたところでいくと、移動の足の不足というところでありますけれども、観光でどの足が不足しているかといったところで挙がったのがタクシーだということで、タクシーが不足しているのかどうかというところはなかなかこちらでも把握することはできませんが、翌日、お客様がチェックアウト後に次の目的地に移動する際にタクシーを予約してほしいという御依頼を受けたときに、タクシー会社に予約のお願いをしたところ、予約は受け付けていませんという話があると。また、当日にタクシーの手配をお願いしようといったところでまた手配の電話をかけたところで、今度は電話がつかないということが頻発しているという話を聞いております。

今のは関西のほうの観光で有名な都市の県庁所在地の旅館の方のお話ですけれども、観光都市と掲げたところでお泊まりに来られるお客様は快適に旅行したいという御希望がありますので、宿泊施設の中のサービスについては宿泊施設が責任を持って満足していただくサービスを提供するといったところでありますけれども、移動の足の部分について、宿泊施設のほうの手配できる・できないといったところまでなかなか責任を持つことができないというところであります。

では、これはどうなるかという、タクシーが手配できるまで20～30分フロントの方が電話をかけ続けるといった際に、宿泊施設も人手不足というのは非常に深刻な状況でありますから、それだけで従業員の手がそちらにかかってしまうと、宿泊施設を御利用いただいているお客様へのサービス低下に、また、従業員・スタッフの負担につながってしまうといったところも問題として感じているところであるといったお話は伺っております。

ただ、そのままではお客様もお困りになられますので、次の目的地になかなか移動ができないといった場合に、遠距離であればそれはなかなか難しいのですけれども、近距離の最寄りの主要駅であったりする場合には、旅館の車を出して送迎をするといったことは旅館の負担の中で行っているといった話は聞いております。

ただ、これは観光だけの話ではなくて、地方の都市の中でいろいろ地域を見てみると、また今度は違った地方都市の県庁所在地の旅館の方にお話を伺ったところ、地方都市では製造業やインフラ設備などの非常に大きな事業所があったりして、そこに向かう方が一日で数千人いるそうなのですね。例えば朝や夕方などが特にピークになるそうなのですから、観光需要としての移動の足だけではなくてビジネス需要としての移動の足ともぶつかるような形になるので、需要といったところで観光需要だけでなくビジネス需要もあるし、あと、生活される方たちの需要もあるので、そういったところが複合的に非常に需要が高まっているのではないかという話も聞いております。

もう一点お伝えすると、宴会シーズンというのがあるのですけれども、例えば忘年会とか、これから歓送迎会というのもあるかと思うのですが、大体旅館やホテルで宴会をする場合に、夜の6～7時から始まった場合に終わりが8時とか9時になるといったところ

で、その後にお客様が御自宅にお帰りになられる際に、また夜間のタクシーの手配というのも非常に困っているという話は聞いております。

今、私から3点お話しさせていただきましたけれども、こういったところでなかなか困っているという話が聞けたといったところで御報告をさせていただきます。

以上であります。

○林座長 ありがとうございます。3点、大変貴重な具体的なお話をいただきました。

続きまして、全国飲食業生活衛生同業組合連合会の齊藤様から10分ほどで御説明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（齊藤会長） 齊藤です。よろしくお願ひしたいと思ひます。

今、ほとんど旅館さんの方がおっしゃったようなところで、ここら辺に書いてあるのがそうなのですけれども、現状としまして、地方としてほとんど宴会などがとにかく取れない状態が多くなっております。というのは、お客様の帰りの足がほとんどつかまえない。ですから、端的に言うとお店によって送迎用の小さい7人乗りとか、あるいはお店の経営者の乗用車を利用して送迎したりということをやりながら宴会をいただくような感じになっているところがほとんど地方では多いのでございまして、コロナのときはそれなりにタクシーが足りないのと、また、宴会を控えたので大体それで間に合ったのですが、今はちょっと需要が伸びてきて、そろそろ動いてきたなと思ったら、今度は本当に顕著にタクシーがない。宴会はやるけれども帰りの足がない、では、お店のほうで何らかの手段を取ってくれますかというのが今、言われているところでございます。

そうはいっても、送迎用のドライバーを専門に使うだけ大きい店舗であればできるでしょうけれども、小さいお店ですとやはり一日に5～6人の宴会が2つぐらいでは10人ぐらいですから、それに対して利益の中でドライバーまでを雇用しておくというのは当然できないことでありまして、ですから、その従業員の中のどなたか一人をドライバー兼お迎え兼お見送りという形を取って今は対処しているところが一番です。

また、地方になればなるほど、働いている従業員の方々の募集もなかなか難しいというところがありまして、本当に大変苦労はしているところですが、前であれば代行者さんと契約するとか、いろいろなこともあったのですが、代行者さんも御存じのとおりコロナ禍で台数を3分の1、5分の1にしていますので、月曜日などのお客さんが少ないときであれば代行者とも何時頃の契約というのはできるのですが、週末、木曜日、金曜日、土曜日まで行ったら、そういう代行者には昔からの常連さんがおりますので、そちらのほうに回ってたまに来る店舗の予約までは受け付けられませんという形が現状でございます。

そういうものにも対処しながらどうするかというと、雇用するというわけにもまたいけないし、従業員の誰かが自分の持ち場を離れて、地方になると大体往復して帰ってくると30～40分かかりますので、そうすると、その間、違う組のパーティーのほうにはちょっとお待ちいただけませんか。だから、同じ時間帯で宴会が始まってくればいいのです

が、なかなかそういうわけにもいかないのです、30分、1時間と宴会の時間がずれてくると、結局今度は同じ方向の方がいらっしゃれば御一緒してお送りしますというのは、同時刻であればできるのですが、それもなかなかうまくできない。そうすると、結局はお店の従業員も30分走って戻ってきて、また30分違うところに行って、結局店のほうの閉店時間がまたずれていくとか、いろいろなそういう問題が絡んでいるのが本当に現実でございます。

地方都市のほうこれがもっと顕著に出ているのが現実で、人口5万～6万人ぐらいの地方に行くと、何とか市というところで繁華街があって、その繁華街に対応しているタクシー台数が3台とか、2台というのが現状でございますから、どうしてもタクシー会社だけに頼ることではもう当然営業ができなくなりますので、タクシー会社にも一応お電話はして、ちょっと今日はお受けできませんと言われると、どうしてもそこでは従業員対応みたいな形になりまして、従業員のどなたかが一日2～3時間運転しっ放しみたいな形になっているのが現状でございます。そういうものを何とかしていかないと、これから特に歓迎会なども地方のほうで始まりますから、そういう宴会に対応できないということになっています。

自転車で15～20分ぐらいだと、地方だと自転車で来る方もかなりいらっしゃったのが現実です。ところが、今回の法律改正で自転車も飲酒運転の取締りになりますので、本当に足がなくなってしまって、ライドシェアさんのところをフルに地方のほうで一番求めているのではないかなというのが今の現実でして、何とかそういう方向にしていかないと、何度も言いますが、ドライバーの雇用化、従業員の雇用化というのは、地方に行けば行くほど人手不足でございますので、そこら辺のところはどういう感じでというのが一番頭の痛いところですね。5人も6人も従業員がいるところだったら1人がドライバーを兼ねてもいいのですが、どうしても経営者2人にお父さんお母さん、ママさんやマスターと、それに1～2人のアルバイトを使ってそれで営業しているようなところだと、どうしてもその中で1人取られてしまうと確実に閉店時間は30分～1時間遅れていくということが現実でございまして、そこら辺のところでは何とか移動できる方向性というのをうまく改めて出していただければ、本当にやりやすいのではないかなと思っております。

いろいろそういう要望みたいなものは今、目の前に上げてあります文章に書いてあるとおりなのですが、現実的にはなかなかうまくいっていないのが正直な答えではないかなと思っております。ですから、いろいろなところで乗り合いみたいな繁華街の中で何店舗か一緒に、こちらの方面に行く方はもし連絡が取れるのであれば、隣のお店同士で連絡を取りながら送迎みたいな、送迎といっても大きいものではないのですが、この方向に行きますとか、南のほうに行きますというのは、今、地方のほうではそれをやらないと宴会を取れないものですから、町内で繁華街や商店街の仲の良い経営者はそういう取組なども今、現実的にやっております。

ただ、これも業態によって重なる日は一緒ですから、どうしてもタクシー会社さんみた

いにスムーズに案内できないというのが現実です。そうかといってまた流れてくるのを待っていただけませんので、どなたかお帰りになる従業員などをお願いしているところが今は一番の取組でやっているところが多いのではないかなと思っています。でないと宴会が取れない、宴会が取れないイコール商いになりませんので、商いを先にしていくのか、従業員を1人雇用するのもまた現実的にはかなり難しい問題がありますので、飲食店の売価が多少上がっているのは上がっていますが、それ以上に材料費の高騰も出ていますので、簡単に従業員を1人増やすとか、アルバイトを1人増やすということも現実的には完全にできない状態ですので、そこら辺のいろいろなことをかみ合いながら営業するほうも大変なことが現実です。

僕らの飲食店の業界ではこの繁忙期に宴会に需要に応えられないと、なかなか営業を続けていくのが難しいというところで痛しかゆしのところがありまして、そこら辺のところは本当に僕らの会からもどうかお国のほうで何かそういう対応ができることを速やかに早くやってもらいたいというのが言われているところでございます。

今の現状はそういうところでございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

本当に特に地方の飲食店営業の皆様にとって死活問題で、対策のスピードアップが求められているというのもよく分かりました。ありがとうございます。

続きまして、栃木県移送サービス連絡協議会の小林様から10分ほどで御説明をお願いいたします。資料1－6になります。

○栃木県移送サービス連絡協議会（小林会長） 栃木県の移送サービス連絡協議会の小林と申します。日頃は私、地元の日光でこんな山の中ばかりのところで福祉有償運送をベースに外出支援の仕事をしております。

普通、福祉有償運送というのはドアツードアなのですが、私どもは前後の介助を含めてベッドツーベッドで仕事をしております。数値的なことなのですが、日光市だけを見ましても、障害者さんと要介護者さんを入れますと8,300人ぐらい、その中で3割が移動困難だとしても、2,500名ぐらいいらっしゃる。その中で、自分たちが賄っているのはたった70名ぐらいで、全く足りているとか、足りていないという以前の問題なのですね。

栃木県内の様子を実は調べたいと思ひまして、調べようとしたのですが、結果的にはちょっと時間が短いこともあって、県や陸運支局からもデータがなかなか出てきません。どういうデータかといいますと、私どもは年度末に必ず走った距離ややった活動回数、運賃収入というものを県に報告していますので、それを全域にわたって見ればかなり分かると思ったのですが、分かりませんでした。

仕方がないので、現在登録されている団体の数と車両台数や利用者の内訳だけ調べました。そうしますと、社会福祉法人さんが26、NP0が21、その他含めて52ぐらいということが分かりました。ちょっと大胆ではあるのですが、これから受け皿のほうのキャパシティを考えますと、推測ですけども、こんな数で、2,000にはいかないだろう。それ

に対して障害者さんと要介護者さんたちはというと、71万もいる。仮に1割だけが移動困難だとしても、充足率は2.5%、これぐらい比較にならないぐらいが現状ということですね。ですから、先ほど事務局さんの調査がありましたけれども、本当のと言っては失礼ですけれども、移動困難な方についてはなかなかそこにメスが入らないのですが、実際の現状はこんなものだという事です。

これはよく見るので、今は2人で1人を支えるのですが、要は高齢者だといっても元気なら別に問題ないわけですね。それで、厚生労働省さんからは体制整備事業ということで、居場所を中心にいろいろな仕組みができて、現実、県内でもある一つの町では明らかに介護認定率が下がっています。ですから、効果が出ているのですね。

もう一つ、一般的に人間の生活を支えるのは衣食住なのですが、これは自説ですけれども、私は「衣」ではなくて今は「移」ではないかなということを思っております。これは厚生労働省さんが調べたのですけれども、何が一番足りないのといったら、買い物の自立、すなわち移動そのものなのですね。高齢化すると移動の能力が失われるのはしょうがないのですけれども、逆に健康でいるためにと考えると、心の健康の面ではこのような買い物に行ける集まりにて友人に会える、体のほうで言うと早期発見だったり、メンテナンスだったり、介護予防だったり、だけれども、ここに何かがない限りできないのですね。これはというとなすなわち移動が要で、移動ができればこういったところも高齢者の世界でも経済と文化の循環が図れますし、体の健康が保たれば医療保険の負担は小さくなる、介護保険料の上昇も抑制できるということはもう分かり切っているわけです。

ここまで分かっているのだったら、それからもう一つは、今、体制整備事業でも既存のものをうまく利用しようという動きがあるのですが、これも移動がない限りできないのですね。どこにも行けないですから。ところが、移動はなかなか進捗していません。今、SCさんの集まりによく県内でも呼ばれるのですけれども、どこの市町でも移動が問題だよねと言われるのですけれども、何も進捗していない。ごみ出しを手伝ってと言われると断る人はあまりいないのだけれども、車で週に1回お買い物に連れて行ってと言われるとなかなかちゅうちょしてしまうというのが現実です。

ある町では、タクシー業界さんが同時にデマンドを始めた。これをやった結果どうなったかという、これぐらい高齢者の足が確保されている。この部分で通勤・通学客もオーケーなのです。ところが、同じデマンドなら何でもいいのかというとそうではなくて、これは良いほうのデマンドで、使っている税金は一人1回送るのに400円、こちらでは一回送るのに8,000円税金を使っている。なぜ差が出るのかというと、ドアツードアと停留所方式で、こちらは国庫からの支援を受けていないので何でもあり、こちらは受けてしまうと規定がかかって既成路線とダブれない。結果的には利用者が増えない、行きたいところにも行けない。そうすると、このように非常にコスパが悪くなるというのがあります。

このように、交通の問題を取り巻く課題というのは実は非常に多いのですね。しかも、相反するものが多い。特にお金の面で言うと、こういった私どもがやっている事業でもサ

ービス提供者はお金が入ったほうがいい。利用者はお金が少ないほうがいい。税金は使いたくない。使い勝手が良いのはドアツードアだけれども、運行しやすいのは停留所方式となってしまう。こういうもので戸惑ってしまって何事も決まらなくて前に進まないことが移送の問題は非常について回るのです。でも、これを解き明かす方法というのは、きちんとしたデータに基づいてやる方法もあって、そうやるとこのようにかなり傾向がきちんと見えてきます。うまくやったデマンドはうまくいく、それと、我々のような福祉系の者もオーケー。

これからもう一つ注目なのは、住民共助です。今、この2つは、こちらがどんどん減ってこちらが増えていきます。ということで、デマンドに加えて住民共助が加わると、この部分で福祉有償運送の介護度の少ない人たちもこちらへ流れますので、我々のような福祉有償運送も少数精鋭でできるという形になります。こちらも今、全国的にもどんどん減っているのですが、特に去年3月の新しい通達以降、激減しています。団体が幕を閉じていくということです。

結果的にここはもう前々からこの傾向は分かっていたので、国交省さんたちもガイドラインを出されました。これは大変ありがたいことになっているのですが、ここで問題なのは、実費という中にレンタル料は入れてもいいですよとなった。これはすごくありがたいなと思っているのですね。

それから、国交省のある方の最新情報という中に、運送を行うために発生した車両借料オーケーと書いてあった。これだったら今まで駄目だった車検代や任意保険代は入れているのかなと思ってちょっと問い合わせしてみました。そうしたら、レンタルはオーケーだけれどもリースと自車は駄目ということになった。ということは、手挙げをできるのは短期のものだけなのです。ということは、これは今、急速に県内でも全国でもこの動きが増えているのですが、恒常的に良いものになるかどうかというのは大変危ぶまれている。要するに、ここで料金は取れませんので、経済的に困窮するのはもう目に見えている。今はというと、行政も含めた寄附金、支援金で成り立っています。これが今の姿です。ですから、今の状態では相当勢いづいています。それはそれで良いことだと思いますけれども、ちょっと先を見たときには、短期だけしかできないというのは恒常的な良い策にはならないのではないかと。

私が特に力説したいのは、このように行くべき方向というのはある程度地域ごとにきちんとデータを基に分析すると、何をやったらいいかというのが見えてくるはずなのですね。例えば先ほどの旅館業界、飲食業界の方のお話がありますが、それは今、日本型ライドシェアで何とかならないかと思っていますね。一方で、公共ライドシェアにくくられている部分というのは、今は福祉有償運送と空白地有償運送です。ただ、もう一つの住人共助型というのは無償運送に入っているものですから、それにも入っていないのですが、実質的には公共ライドシェアの一部なのですね。正直言って私なども日光市なものですから、帰りの長い坂で大きなトランクを背負っている外国人がいたら、どうぞと言っ

てホテルまでしょっちゅう送ります。だから、公共と日本型ライドシェアとの間の規制緩和による入り繰りもあれば、そういう点でも業界の人にも役に立つという方法もまだあるのではないかと考えておまして、あるべき姿をきちんと先に描いて、それに合わせて規制を取り払っていくということをしないと、特にこの移動困難者に対する足に関してはもうべらぼう足りない状態で、免許を返上しなくてはいけないおじいちゃんが乗って事故を起こすといったことがこれからも続いてしまうと危惧しております。

以上です。

○林座長 ありがとうございました。

本当にこの移動の問題というのが、先ほど衣食住の「衣」は移動の「移」とおっしゃいましたけれども、人権の問題だなと私自身も痛感いたしました。ありがとうございます。

それでは、これより議題1「移動の足不足の改善状況について」、事務局から御紹介のあった内閣府調査の概要及び、ただいま関係者の皆様から御発表いただきました移動の足不足の問題というか、改善していないというか、解消状況に関する質疑応答に移りたいと思います。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、芦澤委員、川邊委員、堀委員の順でお願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

皆様、御発表、貴重な御意見をありがとうございました。それから、事務局の皆さんにもアンケート等で精力的に本当にありがとうございます。

私は今月、プライベートで九州のほうに行きまして、うわさは本当なのかと思ひまして、いろいろとタクシーを呼ぶような努力をしてみたのですが、全くつかまらないということがよく分かりまして、あと、観光地先からこちらにタクシーを呼ぶ方は電話するよという会社が6個ぐらい書いてあったのですが、上からかけたところ、全部今は出せませんと。予約なんかとんでもありませんと、そのときにいけば行きますし、そうでなければ行かないという状況でした。

加えて、つかまったタクシーの運転手さんの方とお話ししましたが、もうなかなか厳しい中で営業しているので、年金をもらいながら、夜はもうつらいので夕食前に早々と店じまいしていますというお話を赤裸々に伺ひまして、こういうことが起こっているのだなというのを改めて感じたところです。

すみません、雑談してしまいましたけれども、全国旅行ホテル生活衛生同業組合の連合会の方と、それから飲食業生活衛生同業組合の方にぜひお伺いしたいと思っているところです。アンケートのほうにありましたけれども、昨年に比べてタクシーの手配のしやすさが悪化しているという方が、ホテル・旅行の場合は3割強で、飲食店の場合は2割という結果が出ております。そういう意味においては状況が改善していないというのは今のお話からもあって、アンケートからもあったということで確認できているところで、改めていかがですかということが質問で確認したいところ。

加えて、ライドシェアのような新たなツールだったり移動手段みたいなことがもっと普

及してきた場合に、御商売のほうが大分改善して地域活性化につながるということについて、改めて皆様から見えている姿をお伺いしたいということで、2点目にお聞きしたいのは、新しいツールで移動手段が増えるということをどれぐらい望んでいらっしゃるかというところを改めてお聞かせいただければと思います。

私からは以上です。

○林座長 それでは、まず旅館・ホテルの原田様から御回答をお願いします。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長） では、原田から回答させていただきますが、タクシーの手配は悪化しているかどうかというところでありますけれども、これは去年と比べてどうなのか、去年もなかなか手配が難しかった、今年も難しい状況であると。そこは去年から悪化しているかどうかというよりは、昨年からのタクシー手配は既に難しい状況であり、それは変わっていないというのが回答になるかなと思います。

本日の資料1-2に旅館・ホテルの資料が載っておりまして、9ページから31ページまでフリーコメントが載っているのですが、そこが痛切な各施設の声なのかなといったところで、ほぼタクシーの手配ができません。フロントからタクシーの手配をお願いするけれども、それが手配できず、非常に従業員としても困っている方が多いというところが現状といったところであります。

もう一つ御質問いただいたライドシェアの部分でございまして、今、資料を共有いただいておりますけれども、ここに声が載っているとおり、芦澤委員も実感されたと思いますが、地方に行けば行くほどタクシーを手配するというのが非常に難しい状況であり、これが要は宿泊施設がお客様のためにタクシーを手配するというのが非常に難しい状況になっているのですけれども、ただ、これは旅行者の方から見ても、個人的に観光地の最寄りの駅に着いたのでそこからタクシーで移動しようとタクシーを手配するけれども、どこもつながらない、つながってもタクシーは手配できませんという回答があるというところは、宿泊施設だけでなく旅行者の方も非常に困っているような状況なのかなといったところは感じるところであります。

私も観光地で旅館街のほうに出張に行くことが非常に多いので、とはいえ、主要駅から目的地とする旅館街は車で10~20分離れる場所が多いので、何時何分の電車でこの駅に着くのでタクシーを予約したいですとタクシー会社にお問い合わせしたところ、同じように予約は受け付けていないです、着いてから探してくださいということを言われて、結局目的地とする旅館の方に相談したら、タクシーはもうつかまらないよと。私が迎えに行くから安心してという回答だったという経験もあり、私も実感しているところであります。

次に、ライドシェアのところなのですが、私も12月にベトナムに行ったときにこのライドシェアのサービスを使ったのです。ベトナムでタクシーに乗ったかといったらタクシーには乗らず、ライドシェアのサービスを使って車ですぐ迎えに来てくれて送ってくれる方をマッチングして、それで移動していたのですけれども、非常にこれは便利だなと感じたところで、旅館の経営者の方もやはりそういうことを感じる方がいて、日本に

帰ってきて自分の旅館の近くまで行って、最後にタクシーを使おうかというのと、やはり同じくタクシーがなかなかつかまらないという状況を非常に実感して、なかなか移動の足というのは難しいなと実感するというのは感じているといったところであります。

すみません、回答でございます。

○林座長　ありがとうございます。

それでは、先ほどの芦澤委員からの御質問2つについて、飲食業生活衛生同業組合連合会の齊藤様、よろしくお願いいたします。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（齊藤会長）　よろしくどうぞ。

今、おっしゃったのと、私などの飲食店はほとんど一緒に答えになると思うのですが、やはりどうしてもタクシーなどはおっしゃったとおり繁忙期になればなるほどタクシー会社が電話に出ないというのが現実でございまして、たまに出たりしても、何時の予約をお願いできませんかと言ったら全く同じで予約は受け付けていませんと。今、たまたま1台近くにおりますが、5分で行きますけれどもそれ以外は駄目ですみたいな形で、あと、予約はもう完全に受け付けておりませんの一点張りです。

あとは、タクシー会社が電話に出ない。現実的には僕らがやられて一番困るのはそれですね。飲食店の場合であれば、帰りにタクシーを使用するのであれば改めてこのぐらいのところだというのは分かりますか、このところはどうでしょう、このところはどうでしょうと代行者さんやタクシー会社さんに言うと、それはもう無理ですねという答えが返ってくるのが現実です。

ですから、ライドシェアのことではないのですが、私どもはどうしても従業員で送り迎えをかけているところが多いのではないかなと思いますね。どうしてもライドシェアを頼むにしても、日本の場合は地方だと、今は逆にタクシー会社さん経由でやっているところが多いでしょう。だから、そのタクシー会社さんが電話に出てくれないからライドシェアも使えないということで、そこら辺のところは日本の制度がちょっとおかしいのではないかなと個人的には考えていますが、もし飲食店から個人のライドシェアの方に直接お電話が入るような仕組みができるのであれば、もっと違う方向性になるのではないかなと思っていますけれども、現実的にはそういう仕組みにはなっていないはずだと思います。これはどういうものか僕もあまり詳しくは分かりませんが、たしかタクシー会社さんの経営でそちらに行くはずですので、その入り口のタクシー会社さんが電話に出ないのですからどうしようもないというところがあります。

また、ライドシェアの台数もまた地方に行けば行くほど、手を挙げてる方はいるけれども、なかなか少ないとは聞いていますので、台数も2～3台という台数だと聞いていますので、その連絡するツールが大体ないという。今、こんなに便利な機械があるのに、その方々に直接入っていくような、頼んでいる店舗から近いところにいる方にぽんに行くようなシステムをすぐにつくっていただければありがたいと思うのですが、そういうものはまだできていないと聞いていますので、どうしてもそういう感じになってくるのではないか

などと思います。

だから、タクシー会社さんにも一応お電話はするけれども、電話に出てくれない。だから従業員で何とかサポートしていかなくてはいけない。でなければ、お客さんによっては自分で待っていますと言うけれども、まさかお客様を持たせるわけにいかないの、従業員が1人道路上に出て何台もないタクシーが来るのを待っていてくれないかとか、今のところはこういうたちごっこみたいなことばかりやっていますね。何とかそこら辺のところは変えてほしいので、切にお願いします。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

芦澤委員。

○芦澤委員 今を受けて、改善事項としてちょっと短くですけども、まさに今のお話を伺いまして、非常に厳しい状況だということが分かりました。

出てきましたけれども、デジタルを用いた運行管理を行う、営業所が各地になくても遠隔管理を認めるということがなされるべきではないかなというところを改善事項としてぜひ伝えていただきたいとコメントさせていただきます。

加えて、深刻な移動の足不足ということですので、観光地においてライドシェアの地域設定や自治体の判断で、原則24時間運行であるとか、台数制限の緩和だとか、それから観光地全体の周遊ができるエリア拡大などということが柔軟に判断できるような形にぜひ改善していただきたいというところが今のお話から伺えたかなと思いますので、コメントさせていただきます。

ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、川邊委員、堀委員と続けて御質問をお願いいたします。

○川邊委員 今日の全般的な発表を拝見させていただきました。地方において引き続き利用者目線で見たとときに、状況は改善していないということが確認できたかなと思います。これが地方も含むタクシー会社の意向なのか、都会のタクシー会社の意向なのか分からないですけども、やはりタクシー会社の既得権益を維持するために何かしらの新規参入を全くさせないというのは、本当に利用者目線で見たとときに移動困難者がどんどん出てきてしまう構造で、改めて規制改革会議はこれを変えなければいけないなという強い使命感を持ちました。

その上で、全旅連の原田さん、全飲連の齊藤さんに質問させていただきます。特に全飲連さんには前回も状況を説明いただきましたけれども、その間、僅かなことでもいいので、何か行政からポジティブに皆さんが受け止められるような措置はありましたでしょうかというのを、何かしらでもいいので感想を聞かせてもらえたらなと思っています。

仮にもし感じられていないということだと、やはりこの間にも現行制度でサービスの担い手・利用者にとって双方が不便で、地域経済の悪化が進行しているのだなということ

になりますし、石破政権は地方創生というのを掲げているわけですがけれども、全然足元ではそれは絵に描いた餅にしかっていないということですから、改めて総理にも強く言いたいなとは思っています。

いずれしても行政から何かポジティブな変化がこの間にあったかどうかを教えてください。

○林座長 ありがとうございます。

では、続けて堀委員、御質問をお願いします。

○堀委員 私からは、御説明いただいた栃木県移送サービス連絡協議会の小林様に御質問を1点でございます。住民同士の輸送サービスが広まるという状況も生じているという御説明がございました。このサービスが広がりつつあるのは良いことだと思いますが、自治体等から支援金が出るという話もあって、その支援金がドライバーの報酬に充てられているという面もあるからと思われそうですが、その金額もあくまで無償輸送の範囲である中で、ドライバー確保の観点から、継続的にこの無償輸送サービスを実施し続けるということは可能と思われませんかという御質問です。

また、そもそもその支援金がない地域もある中で、無償輸送だけでは限界もあり、多様な主体が有償で移動の足を確保できるようにすることも必要だと思われそうですが、いかがでしょうか。

また、地域について当てはまると考えられる地域があれば教えてくださいという御質問になります。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、まず川邊委員からの御質問について、全飲連の齊藤様、お答え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（齊藤会長） はっきり結論から言うと、全く進展はないですね。本日、国交省の担当の方の出席がないのも残念だと思っておりますが、全飲連には国交省さんからの応答はないです。

○川邊委員 分かりました。

林座長、もうお一方、全旅連の方ももしあれば、お願いします。

○林座長 全旅連の原田様。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長） 全飲連の方と同じく、地方において足不足を解消するというお話は、今のところ前に進んでいくようなお話は伺っていないかなといったところでございます。これで回答とさせていただきます。

○林座長 川邊さん、何かコメントはありますか。

○川邊委員 残念だなということに尽きますね。やはり利用者目線での規制改革をと岸田さん、石破さんと2代続けて指示を受けている中で、実際の利用者の方々に何らの変化が体感的にも、あるいは1個前の発表にあったように数制的にもないというのは、我々規制改革会議のメンバーの力不足を感じざるを得ないですし、いわゆる規制の壁、規制のとり

こ状態の強固さを感じますので、我々の力不足を何とか解消して、皆さんのお役に立ちたいなと痛感するばかりです。

○林座長 ありがとうございます。私もそう思います。

では、サポートつくしの小林様、堀委員からの御質問について御回答をお願いいたします。

○栃木県移送サービス連絡協議会（小林会長） いわゆる1期生は結構続くと思うのです。福祉有償運送の世界でも実は私どもは1期生なのですけれども、1期生というのは志だけで始める連中が多くて、いろいろな苦境になってもなかなかやめないのです。だけれども、1期生が歳を取ってくると後に続かなくなる。これがよくある特徴なのです。

ですから、住民共助の場合も、今、立ち上がってくる1期生は社協のバックアップなどがあるって何とかなっていると思うのですが、さっき言ったように実費の範囲が制限されて規制が緩和されなかったりすると、そのうち1期生が途中でダウンしてしまう。

我々は仕事をやっていてと思うのですけれども、無償というのは一番よくないのです。ほんのちょっとでもお金のやり取りがあると相互に責任が生じてうまくいくので、そういう意味で今のままではしばらくすると頓挫する可能性があるし、それから、そういったものの安全教育を含めたバックアップの体制として、タクシーさんの二種免許のような体制があるわけではないので、もっぱら民間団体の我々が県内を担っている、もしくは全国的には全国移動ネットのような中間支援組織が担っているという形ですから、全体として長続き・安定したことには必ずしもならないかなと。

同時に、福祉有償運送はどんどん衰退しているというのもやはり規制緩和等の影響が大きいですね。国交省さんが去年も出してくれまして、なかなか良い中身の通達なのです。だけれども、実際の県の窓口では次々とローカルルールをつくってしまう。ですから、出された示達が現状守られているのかどうかというところまで国土交通省さんは見るべきではないのかなと。地域公共交通会議などもこのようにつくりなさいと実によくできています。正しいと思います。だけれども、そのとおりにやっていないところばかりですね。そういうものをいつまで許しておくのですかといったら、事業主さんたちに対する移送の問題についてもやはり本当のことは守られない。出している示達をどれだけきちんとできていますかということをやすべきだと思います。

○林座長 ありがとうございます。

堀委員、よろしいですか。

○堀委員 やはり住民共助の輸送サービスは無償輸送という点でもやはりどこかで限界があるというお話だと思います。この日本版ライドシェアを地方部にも広くあまねく適用していくということで、全体の供給量を上げていくということは大事なのかなと感じました。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、今、手が挙がっております中室委員、井上委員、落合委員の順で御質問を

お願いいたします。

○中室委員 どうもありがとうございます。慶應大学の中室でございます。

今日、事務局から各種調査の御報告をいただいたのですけれども、一般的な移動困難み
たいなところは都市規模別の差は見られていないということなのですけれども、例えば雨
や雪、台風等で移動の足不足が起きているというところだけを取り出して見てみると、や
はり都市規模が大きいところだったり、あと、タクシー手配のしやすさの今後数年間の見
込みというところについて言えば、大きなところよりも中小規模の団体のほうが手配しに
くくなると答えているということが分かるのかなと思うのですけれども、今日御発表いた
だいた団体の皆様に、実態として移動の足不足について都市規模別にどういう違いがある
と認識されているのかということをお聞かせいただけないかと思います。可能であれば、
具体的な都市名などを挙げてお話しただけですと大変助かりますが、いかがでしょうか。

○林座長 ありがとうございます。

では、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。日本総研の井上でございます。

私も今日、熊本県の天草市という人口8万人ぐらいのところに來ているのですけれども、
今の中室委員のお話にもちょっと通じるのですけれども、大都市は結構時間帯とか、雨の
日にタクシーや車がなかなか確保しにくいというのがあるのですけれども、中小都市は
慢性的に足不足だなというのは、僕は日本全国を駆けめぐっているのですごく感じるの
ですけれども、そのときに、今日、モビリティプラットフォーム事業者協議会さんが出てく
ださっていると思いますけれども、事業者の目線で見たときに、特に小さな町の足を確保
する上で、事業者サイドからするともう少しこういう要件とか、こんなライドシェアのや
り方があるといいのではないかということがあれば、そこら辺を教えていただきたいな
という事業者目線での御回答をいただければなと思っております。

以上です。

○林座長 井上委員、今の御質問はどなた宛ての質問になりますか。

○井上専門委員 モビリティプラットフォーム事業者協議会さんです。

○林座長 分かりました。

続けて、落合委員、御質問をお願いいたします。

○落合委員 どうもありがとうございます。

本日の事務局の資料を拝見しておりまして、いろいろな資料に時間帯のことが出ていた
りするかなと思いますけれども、資料1-1の例えば17ページでは旅行先で困った時間
帯、天気というところで、天気の点も晴天のときも困っているというのがありますが、時
間帯にしても日中の時間帯もかなり困られていて、夜もまた一定の割合があつてというこ
とで、いろいろな時間帯で困られているという場合があるというのがこの数字上も見てと
れるかなと思いますし、また、資料1-2の6ページを見てみても、やはりここでも天候
や時間帯、もしかすると午後が少ないというのは、午後はあまりお客さんが旅館から移動

しないからそういうことなのかなという気もしますけれども、当然ながら朝もそうですし、夕方もそう、また、深夜についても一定程度あるということですので、そういう中で結構いろいろな時間帯で不足しているという状況があるように思います。

また、資料１－４についてお願いします。実際ドライバー側の調査を見てみましても、曜日、時間帯が制限されているということについては、制限をなくしてほしいという答えというのが60.8%あるということですので、実際にいろいろな時間帯で足りないというニーズが利用者であったり、また、旅館・ホテルなどでもある中で、ドライバー側でもこの時間の緩和に関する声というのは、非常に強いように思っております。

この足の不足の問題というのは、ドライバー不足が最大の問題ではないかと思っておりますので、まずこの現行法の中でできることを処置していくということは極めて重要ではないかと思っております。24時間運行でも、24時間というのはもちろん特に時間帯の制限をしないという意味ですが、そういう形がいいのではないかと思います。交通渋滞等の問題があれば、一応24時間を原則とした上で自治体の判断で若干制限をするという形にしていけばいいのではないかとともに思いますが、この点について本日の御発表者の方々からどう思われるか、というところをお伺いできればと思いました。

以上です。

○林座長　ありがとうございます。

落合委員の御質問は、デフォルトで24時間運行を認めてもいいのではないかということについて全旅連様、全飲連様、つくしの小林様から御意見を伺いたいということですね。

○落合委員　はい。

○林座長　分かりました。

それでは、順番に原田様、齊藤様、小林様から、まず中室委員から御質問のあった都市規模別でタクシー不足についての困難性について何か違いがあるか、可能であれば具体的な都市名を挙げてお話しただけないかという点と、それから、落合委員から御質問のありました、解決のために24時間運行を日本版ライドシェアについても認めてはどうかという御質問についての御意見を伺えますでしょうか。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長）　旅館組合の原田です。

それでは、まず都市規模別に困難性に違いがあるかという部分でありますけれども、先ほども御紹介いただきましたが、本日、資料１－２に９ページからフリーコメントが載っております。抜けている都道府県もあることにはあるのですが、北海道から沖縄までそれぞれどういう困難が起きているのかという部分は、ここに記載してあるとおりでございます。私もざっと目を通したのですが、47都道府県を見ても、どこの地域であっても非常にタクシーの確保については困っているのだなといったところが見えます。

直接私も今日のために実際どうなのかなというところでお話を聞いた中で、まず具体的にということなので、奈良県の奈良市の旅館の方と島根県松江市の旅館の方、あと、長野のリゾート地だったり、新潟のリゾート地だったり、そこまで行くとリゾート地は主要駅

からは離れてきますので、やはりタクシーというのも少なくなるのかなというところなのですが、県庁所在地である奈良市や松江市であってもタクシーを確保するのが非常に難しいというところは、私もそれなりの都市であっても難しいのだなと驚いたところであります。

あと、もう一つ落合委員からいただいた御質問、時間制限がというところですが、特に今のフリーコメントの中からも読み取れるとは思いますが、旅行者の方で実際にタクシーがどうしても必要な場面というのはあると思ひまして、それはいつなのかというと、旅館・ホテルに泊まって旅行者御自身が出発するときと、その次に例えば電車に乗る時間が決まっていたりすれば、それに合うように移動したいというときに、移動ができませんとなればこれは非常に困るので、特に旅館・ホテルのチェックアウト時間のピークは8時から9時ぐらいの間にはなってくると思うのですが、そうではなくてそれよりももっと早朝、例えば6時とか7時に次の用事もあるのでどうしてもこの時間の電車に乗らなくては行けないといったときに、足がないのですということこれは非常に困るような状況になりますので、旅行者の方、あとはビジネスで移動される方といった方たちの御希望に沿えるような格好で考えていくと、時間制限がないというか、早朝の時間帯などでも移動の足がすぐ確保できるという状況は非常に旅行者の方、生活する方にとっては望ましい環境になるのではないかなと考えております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、次に全飲連の齊藤様、お願いいたします。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（齊藤会長） 先ほど先生が地方名を出して結構ですと言われましたけれども、地方の20万都市、30万都市と、それから3万から5～6万の地方都市とでは状況がかなり違うと思うのですよ。ですから、10万から30万ぐらいまでの都市であれば、大体の手配は多少1～2時間かかっても何となくできるのですが、3万から7万ぐらいの都市に行ったらタクシーそのものがないといえますか、タクシーの台数はあるのでしょうか、運転手さんが2人しかいないとか、現状的にはそういう状態になっているのではないかなと思います。

コロナのときから300台ぐらい持っていた台数を一気に50台まで減らしたという会社なども聞いていますので、それにつれて当然ドライバーがそのぐらいの人数になっているわけですね。それでまた、働き方改革で長時間働けなくなっていますし、そういういろいろなものがかみ合いまして、なかなかタクシーというのはいなくなっているのではないかな。

都市名を出してくださいと言ったので、私は秋田県ですので、秋田の大曲市というのは花火で皆さん御存じだと思うのですが、あそこは6万から7万ぐらいの町なのですが、タクシーはもうほとんど全滅というか、つかまらない。駅前でも、普通であれば駅のターミナルにお客さん待ちのタクシーがおりますが、大体おりません。ラッキーでいても1台とか、それが出かけてしまうと帰ってくるまでに30分ぐらいはそこで立っていなく

てはいけない。そのときに、観光客の方がお一人というわけではないではないですか。何名かが電車から降りていますから、その方々がもうホテルなどに電話をかけて迎えに来てもらえませんか、現状的にはそういうところですね。

また、手前どもの話になりますが、今年6月に私ども全飲連は三重県鳥羽市で全国大会をやるのですが、あの鳥羽でも夜はタクシーが2台しかない。これは現実で、去年、視察で経験しまして、僕らはどうしても飲食業界ですので、同じ会員のところが鳥羽市にいっぱいありますので、ホテルで一次会の会議などをやります。では、ちょっと皆さん出かけましょう、2次会に行きましょうというのは、僕らは商売上それがお返しみたいなものですので、それをやりましょうと言ったら、いやいや海岸沿いのホテルから歩いたら30分、帰りは上り坂で40分ぐらいかかりますから、その元気がありましたらどうぞと。おいおいちょっと待ってくれ、タクシーを呼んでくださいよと言ったら、2台しかないの、その2台が出かけたらそれが返ってくるまで、ピストン輸送ですので、皆さん今、40何人の宴会ですので、大多数の方が帰ってくるにはあしたのお昼までかかりますみたいな冗談を言われたのですが、地方都市に行くと、今、2都市の名前を挙げましたが、それが今の現実です。

あともう一つ、時間制限と言われましても、これまた地方の話をさせてもらうと、飲食する時間というのは大体一緒なのですね。飲食する宴会というものの時間というのは、大体早くて5時から、せいぜい8時半～9時頃までですよね。その後に、9時で宴会が終わって、タクシーがないから12時まで飲んでくださいというのは絶対無理な会話でして、夜中になるとタクシーは走りますと言われても、今度は果たしてそこまで乗車する人がいるのかなと。

ですから、そこら辺は利便性を考えてもどうしても供給のバランスが合わないのは重々承知の上で言っているのですが、お客さんに宴会を4時からしてくださいというのもまた絶対無理な話で、5時まででは大体お仕事をし終わらっしゃるでしょうから、せいぜい早くて5時、普通であれば6時頃からの宴会ですから、それで終わりのほうも大体決まっていますから、それで夜中だけタクシーが歩いていると言われても、そこら辺のところは僕ら全飲連としてもお客様にお勧めはできませんし、9時で帰りたいのは、皆さん飲んだらもう帰ってお休みになりたいでしょうし、あしたのお仕事もあるでしょうし、そういうところがあるから、時間的なところはどうかは私どもの業界では分からないところがありますね。

大体簡単に言わせていただくとそういう感じになります。

○林座長　ありがとうございます。

小林様からも御意見はございますか。

○栃木県移送サービス連絡協議会（小林会長）　規模に関わる影響はございます。例えば福祉有償運送の運賃は、去年の通達によってタクシーさんの8割までオーケーになりました。ですから、軒並み上げていっているところもあります。悪いことではないので具体名

で言えば、杉並さんなどは1キロ走るのに250円で、タクシーさんは340円の世界ですから結構近いですね。でも、全然誰からも問題は出ない。

では、例えば日光市でそれができるかといったら、できません。うちは100円で走っています。なぜかという、生活上のインフラの整い具合が都市規模によって違うからです。都会の場合には、一旦出発して5キロ～10キロでどこにでも行けてしまう。田舎は一遍出たら30キロぐらい走りますから、値段は上げられないという差があります。ですから、都市規模による差があるかと言われると、背景にそんな事情がある。でも、差はあります。

もう一つの大きな差は、行政の価値観とマネジメント能力の差のほうが大きいです。例えば空白地有償運送が公共ライドシェアの中に出てきて、真っ先に県内でも手を挙げてぱっぱと始めてしまった大田原さんなどは一挙に19台、それで空白地の定義を緩めてしまう。ですから、タクシーさんで賄えない部分も一つの市でかなりの足が19台で賄えてしまう。ほかは大体やっても2～3台ですけれども、そういうところは価値観と市町の判断によって大きく差がつくというのがございます。

ですから、高根沢さんも良い例ですけれども、タクシーさんにデマンドをやらせてしまうというのかなりとっぴな発想になると思えるのですけれども、実際はタクシーさんは自分で自分の足を食うようなことをよくやりましたねと言ったら、いやいやタクシーもうんと収入が増えましたと言うのですね。そういうこともあるということをよく考えて新たな手を考えたほうがいい。

それと、時間のことですが、ここは我々の世界は違い過ぎるので、相手の方が移動困難な病気の方や障害者さんが相手ですので、6時に行きたいと言われてれば行かざるを得ない。中には救急車で行ってしまったのだけれども、軽いから帰れと言われて夜中の3時に迎えに来てというケースもあります。ですから、これはあまりほかの業界の参考にはならないかと思えますけれども、そこはちょっと違う世界です。

○林座長 ありがとうございます。

ただいま、お三方からそれぞれ御回答いただいたのですけれども、中室先生、落合先生、何かコメントはございますか。

○中室委員 ありがとうございます。私は大丈夫です。

○林座長 落合先生。

○落合委員 私も大丈夫です。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、先ほどの井上委員からモビリティプラットフォーム協議会様の石山さんへの御質問に御回答をお願いいたします。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（石山代表） 井上委員、御質問ありがとうございます。

小さな都市での移動の足を確保するためにどんなポイントがあるかという事業者目線からという点で御質問いただきました。ライドシェアを中小都市でも拡大するためという点

で大きく2つポイントがあると考えております。

1つ目が、営業時間制限の緩和です。稼働可能な曜日、そして時間帯が限られていると、仕事としての魅力が低くなり、応募者数の確保が難しくなるという傾向があります。特に人口が少ない地方部においてはその傾向がより顕著であって、人材獲得が一層困難になると考えられます。どの時間帯でも営業できるようにすることによって、ドライバーが自分のライフスタイルに合わせて働くことが可能となって、担い手確保にもつながると期待されています。実際に当協議会に加盟している事業者からは、これは大阪のケースではあるのですが、稼働時間の拡大以降、ドライバーの応募者数が5倍に増加したというデータも報告されているところです。

2つ目が、地域ごとのライドシェアの参入要件の緩和に関するところです。現在、日本版ライドシェアには当該地域でのタクシー事業を運営する事業者のみが参入できるということになっておりますけれども、タクシー事業の新規設立にはやはり実際には多大な負担が伴う。認可取得であったり、体制整備に最低でも半年程度を要するというのが現状だと思います。そういう中で、地域ごとに事業を立ち上げなくてもITの活用によって研修や運行管理を遠隔で実施することによって、コストの削減や業務の効率化につながって事業者負担が軽減されるため、継続しやすい事業モデルをつくれるのではないかと考えております。こちらにも実際に加盟事業者の中には既にスマートフォンやオンラインツールを活用した一連のシステムを導入している事例もございます。従来との対面の方式と比べると、一定の効率化や負担軽減の可能性があると思いますし、他方、ドライバーにとっても営業所へ出向する必要がなくなるので、働きやすさや柔軟性の向上ということにもつながると考えられます。こういった柔軟な運用モデルを前提とした参入要件の見直しをすることによって、より多くの地域での持続可能な事業モデルになれるのではないかと考えております。

以上になります。

○林座長　ありがとうございます。

井上委員、よろしいでしょうか。

○井上専門委員　大丈夫です。ありがとうございました。

○林座長　ありがとうございます。

それでは、手を挙げていただいている原委員、御質問をお願いいたします。

○原専門委員　原です。

質問というか、短いコメントだけなのですが、プレゼンいただいた資料の中に訪日外国人のところがありましたね。これは外国人目線ということで言いますと、ずっと私もアメリカに住んでいるのですが、アメリカ人で日本に行く人が多くて、そのフィードバックベースなのですが、よく聞くのが、今の議論だとタクシーがあれば、自動車があればオーケーということになっていますね。ところが、アメリカ人などの訪日外国人からすると、どんな自動車かというのに結構こだわりがあるのですね。というのは、

こちらで実際自分で乗っている車がアウディだ、レクサスだ、メルセデスだ、キャデラックだというと、それと同じようなレベルの車があってほしいという希望がアメリカ人にはあるのですよ。

ところが、今まで何回か言われたのが、日本の特に地方都市などに行くと、4気筒の車で座るところにビニールカバーか何かがあって、何といっても耐えられないのはたばこのにおいがすると。これは日本ではそんな問題ではないかもしれないけれども、アメリカだとたばこのにおいのする車というのは非常に嫌がられるのですね。ですから、私に言われても何もできないのですけれども、そのレベルで結構文句を受けているという部分があるのですね。

それから、ライドシェアに関してですけれども、ライドシェアを普及させるには、オーランドなどの場合ですと人口140万人で観光客7400万人、空港の乗客数が1年間5700万人なので結構大きい都市なのですが、鉄道がないのですよ。ということは、その分みんなライドシェアに相当依存します。そうすると、空港にしても出発便と到着便のそれぞれのフロアにライドシェアの待ち合わせ区域というのをしっかり作ったりする。だから、そのぐらいのインフラというのをしっかり作らないと、ライドシェアをつくってもどこで降りればいいのか、どこに車が来るのかというところがありますので、これから日本ではやる場合にはその検討をされたいと思います。

それから、今回は議論がなかったような気もするのですが、ライドシェアをするにはライドシェアをする方のキャリアパスを考えてあげなくてはいけないのですね。それは何かというと、ライドシェアをアメリカでフルタイムでやると幾らぐらい年収があるかというと、去年ぐらいのデータですけれども、年収4万6000ドルなのです。4万6000ドルというと、今、150円ぐらいだとすると690万ぐらいです。そこそこの年収ですね。

ですから、それだけをして生きていけるというキャリアパスをつくる。そうすることによってライドシェアというのをやりたいという方々が年齢、性別に関係なく、あるいは国籍に関係なくいっぱい出てくる。いわゆる利用者目線というか、今度は実際に労働者目線で考えると、その議論はいずれあったほうがいいかなという気がします。

以上です。

○林座長　ありがとうございます。

これまで我々が話してきた日本の今の現状、窮状をどうするかという次元の話ともう別世界のような、米国のような既にライドシェアが定着した公共交通機関のない国での状況とかなり違うというのを認識するとともに、でも、そういうアメリカからのインバウンドのお客様、また、世界中でライドシェアがもう進んでいる国からのインバウンドのお客様というのを日本は今、年間何千万人も受け入れているわけですので、海外からそういう目で見られているということも一方で認識しなければいけないかなと思いました。コメントがありましたらお願いします。

それでは、議論は尽きませんけれども、議題1についてはここまでとさせていただきます。

す。

次に、ここまでの議論も踏まえて、議題２の「令和７年３月時点での足不足の改善状況についての利用者目線での評価」について議論したいと思います。移動の足不足の改善状況の検証及び３月時点での利用者目線での評価について、事務局において資料２のとおり原案を作成していただいています。その概要について、事務局から５分ほどで御説明をお願いいたします。

○事務局　事務局でございます。資料２に基づいて簡単に御紹介をさしあげます。

ワーキング・グループの冒頭に座長から御説明がございましたように、昨年１２月の中間答申に基づいて足不足の改善状況の検証と３月時点での評価を行うこととされております。こちらの資料はその原案として作成させていただいたものでございます。

まず、昨年１２月にも似たような評価を行っておりますけれども、今回は中間答申上、内閣府単独で移動の足の現状等について検証・評価をするということで、そのような整理として作成させていただいております。

構成といたしましては、今、見えておりますように、１、２、３とございますけれども、１のところとしては調査の実施の内容ということで、冒頭で御説明した各種調査の範囲、対象等を事実関係として記載させていただいております。詳細の説明は割愛させていただきますけれども、１ページ、そして２ページ、３ページまでのところで各種アンケートの概要を書かせていただいております。その上で、本日の関係者のヒアリングをさせていただいているということで書かせていただいておりますし、その上で議論をさせていただいているということで書かせていただいております。

次のページでございますけれども、２番目として、先ほど説明した調査結果の検証ということで、事務局から説明した内容と基本的には重複しておりますけれども、移動の足について端的に表すところを中心にその結果を列記させていただいております。こちらは今申し上げたような視点で抽出させていただいているものでございますので、追加で触れるべき点等、この場で御指摘いただければ、座長とも御相談の上、検討させていただきたいと考えてございます。

概要としては、今、４に書いてあることでございますし、５ページもこのように順番に書かせていただいております。その上で、本日いただいたヒアリングのところは今後、追記をさせていただければということで、５ページの下（２）でございます。

その上で、最後の３番でございますけれども、ここまでの御議論、調査の結果や本日いただいた内容を踏まえて、どのように評価していただくのか、足不足について解消しているのか、改善途上にあるのかといった辺りについてもよろしければこの後、コメントを頂戴いたしまして、この内容に記載していく要素として整理させていただければと考えてございます。

簡単ではございますが、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2「令和7年3月時点での足不足の改善状況についての利用者目線での評価」について、質疑応答に移りたいと思います。ただいま説明のあった資料2の評価案について御質問、御意見をお願いします。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、川邊委員、落合委員の順でお願いいたします。

○川邊委員 まず、規制のほうからの調査結果の発表と資料の提示、ありがとうございました。よく分かりました。

加えて、国交省のほうでも交通空白解消本部というものが今できていて、そこが提示している資料と見比べています。国交省の資料では、自治体とベンダーとのマッチングなど、取組が前進していると結構記載されているのですね。しかし、今日、規制のほうから出たデータ、あるいはその結果から見える地域住民、観光業界などの実際の利用者や先ほどの業界団体の方の発言も含めて、どの程度移動困難が解消されたかという数値的・定量的な評価が現状では全くないのかなというのが課題だと思っています。

なので、現状の取組が十分かどうか判断し得ないので、それをサポートすべく、利用者にとっての課題解決度というのを内閣府が提示し続けていただきたいと思います。少なくとも国交省の資料だけでは供給者側の論理だけになってしまっていますし、内閣府のところに関してももっと課題をどう解決したかという観点でのKPI、KGIの提示をしていたければと思います。

国交省資料のほうでは、例えば自治体や交通事業者への首長等の訪問603回、交通事業者への橋渡し1,318回など、多数の活動実績をアピールしていますが、この内容では、今申し上げたような移動の足不足解消の成果という視点で言うと別にプロセスの一環でしかないから成果ではないかなと思っていますし、また、今日の規制改革会議に国交省の方が出てこれられないというのも、話し合いをしていくという観点においては誠実ではないのではないかなと思っています。

表面上改善しているように見える値が仮にあったとしても、全体としての足不足が解消している実態には全くなっていないと評価せざるを得ないですし、だからこそ、年単位ではなく、本来は日単位は無理としても月単位でのスピード感を持った対応を引き続きしていただければと考えておりますので、その辺りで本当は国交省と規制の両方にコメントをいただきたいかったですけれども、国交省さんはいらっしゃらないので、規制のほうにコメントをいただければと思います。

○林座長 ありがとうございます。

落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

本日、先ほども議論していた資料1のデータの中でもそうですし、発言の中でもそうですが、地域によって実際に不足の状況というのが違ってくる状況もあるように見てとれます。特に中小都市というか、より小規模の都市になってくればなってくるほど、より足不

足というのが深刻になってくる状況であり、しかも、これが構造的に根づいてしまう状況にあると思いますので、そう簡単にこの構造からは離れることができないのではないかと思います。

そういった中では、特に大都市圏と中小、小規模というところもあると思いますが、都市の規模によってどのように状況が違うのか、また、その理由であったり原因といったところがどのように違っているのかというのを、本日の議論の中でもある程度浮き彫りになってきているところはあるようにもと思いますが、さらに具体的にまとめていただくと、より説得力の増す検証・評価結果になるのではないかなと思いますし、先ほど川邊委員がおっしゃられていたような、実際の問題解決につながるヒントになるようなものを、この評価の中から見いだしてこられるのではないかと思いますので、そういったものをぜひ観点として入れ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。

中室委員、お願いいたします。

○中室委員 どうもありがとうございます。

私からも今後の改善に向けて一点申し上げたいと思うのですが、雨天等で需要が高まる時期につきましては、タクシーやもともとシフトに入っているライドシェアドライバーに加えて臨時の業務に従事するドライバー確保というのが欠かせないのかなと思うのですが、内閣府の調査を見ますと、タクシードライバーや日本版ライドシェアのドライバーは、通常の2倍とか、あるいはその5割増しの収入であれば従事してもよいと言っている可能性が示されているわけですね。ですので、突発需要やピーク需要への対応という観点では、ダイナミックプライシングとか、柔軟な価格設定というのが欠かせないのではないかなと感じますので、その点は申し上げておきたいなと思います。

一点、これも意見なのですが、先ほど川邊委員がおっしゃったことは非常に重要で、この場に国交省さんが出てこられないということについては私からも強く抗議をすることをこの場で申し上げておきたいと思います。規制改革会議の意見が国交省から見たら気に入らないということなのかもしれませんが、本日は飲食やホテル、福祉に関わっておられる様々な事業者さんが移動の足不足の問題について御指摘をくださっている非常に重要な機会でありまして、国民の意見を行政が聞かないということなど私はあっていいものとは全く思いません。ですので、このことについて私は重々に抗議をしたいと思いますし、このユーチューブを御覧になっている国民の皆様にもぜひこの事実についてはお知りいただきたいと思います。

私からは以上でございます。

○林座長 ありがとうございました。

ただいま、川邊委員、落合委員、中室委員からいただいた御意見について、事務局から何かコメントがあればお願いいたします。

○事務局 事務局でございます。皆様、コメントありがとうございます。

川邊委員からはKPIや課題の解決というものを意識した調査が引き続き必要ではないかということ、落合委員からも比較的同趣旨の解決につながるヒントをとということでお求めいただいたところと理解いたしました。その上で、落合委員からは中小都市などについての実態も含めて今回である程度明らかになっているけれども、引き続きその辺りの理由等も深掘りできるようにということで御指摘いただいたと理解しております。

こういった辺りは、私どもも冒頭申し上げましたように中間答申としても引き続き調査を行っていくということになってございますので、その辺りを意識した引き続きの調査ということをしていただいた上で、また適時にこちらのワーキングにも報告させていただきまして、委員の皆様方の議論の役に立つように情報提供してまいりたいと考えてございます。

その上で、それらは利用者目線での評価ということでしっかりやっていけるようにしたいと思いますし、それに関して必要な情報等がございましたら、国土交通省も含めましていろいろな連携をいたしまして、できれば対応していきたいと考えてございます。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

堀委員、手が挙がっていらっしゃいますね。お願いいたします。

○堀委員 ありがとうございます。

議題2についての改善事項に関しましては、私としても日本版ライドシェアの地方部への普及というのが待ったなしの状況だと思っております。先に始まっている地域はありますけれども、まだまだ地方部への普及は途上の限りと思っておりますし、この点についての改善というのは必須だと考えております。

この現状でも自治体や事業者の申出等によって台数や時間帯の緩和が可能とは考えておりますが、意欲ある自治体等の出現を待つのではなく、適時に参入しやすいように、タクシードライバーが足りていない地域については原則と例外を逆転させるべきだと考えております。例えば一律で現行でも可能な10%より多くの台数を認めるということや、広域の営業区域での運営を認めるということ、事業者の判断で配分された稼働台数を各営業所に割り振れるような改正など、デフォルトの条件を緩和する措置が必須だと考えております。

また、10%等のもともとの台数の制限については、タクシー事業への影響との関連で歯止めとして入ったものだと承知しておりますが、そうではなく、例えばドライバー一人当たりの稼働時間の上限を設けるなどの別の形で緩和を進めることも可能だろうと思います。日本版ライドシェアの地方部への普及というものを行っていくために、より緩和された条件というものの措置が必要であると考えております。この点について要望として申し上げたいと思っております。

また、ドライバー確保の観点から、地方部も含めて人手不足が急速に進んでいる中で、

より顕著に確保していく措置というものは今の状況を見ても必須だと考えております。業務委託でのドライバーを確保するという点についても、検討はしていただけたけれども先送りになっていると思っております。今の状況の中で業務委託も認めて、より積極的なドライバーの確保に努めていただくことができるようにするという必要だと思えます。事実上副業という形で入ってこられる方もいらっしゃると思いますので、先ほど申し上げたようなドライバー確保とその稼働についてはより積極的な検討が必要であると考えております。

私からは以上です。意見です。

○林座長　ありがとうございます。

委員の皆様からはほかにございませんか。よろしいですか。

本日御出席いただいた皆様からも、委員が質問、意見した点以外でも結構ですので、何か補足等があれば御意見をいただければと思います。順番にいかがでしょうか。

まずは全旅連の原田様からよろしくお願いします。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長）　原田です。

今日は私のほうで聞いたり、資料１－２でまとめていただいたことの内容についてお話しさせていただきまして、それで全部かなといったところであります。特に資料１－２はかなり資料を多くまとめていただいておりますので、ぜひとも御活用いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○林座長　ありがとうございます。

続きまして、全飲連の齊藤様、お願いいたします。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（齊藤会長）　やはり私どもとしましては、先ほども申したようにライドシェアのところをなるべく早くやっていただきたいというのが本当のお願いでございます。

また、先ほど一つ勉強させていただいたのは、ライドシェアでもいろいろな車の車種があるというのは、海の向こうから御参加してくださった方からびっくりした内容を聞いたわけで、車の車種というのは、国内ではまだそういうことまで話題になったことがないので、私も先ほど初めて聞いてライドシェアというのはそういう取組もあるのかなと思ってちょっとびっくりした次第でございます。

業界としましては、なるべく早く利用可能になるような仕組みをつくっていただけるのが一番の望みでございます。

以上でございます。

○林座長　ありがとうございます。

では、小林様、よろしくお願いいたします。

○栃木県移送サービス連絡協議会（小林会長）　多少とつぴかもしれませんが、福祉有償運送の場合にはタクシー事業者さんに協力してもらって仕事をするのができるのです。逆さまというのはないのでしょうか。我々が公共ライドシェアのくくりの中にいる

けれども、日本版ライドシェアのドライバーになってはいけないというのは、今はそうですけれども、この方法は本当はないのでしょうか。うちにも10名ドライバーがいます。そう言う和我田引水ですけれども、事故率はタクシー業界さんよりもはるかに低いです。特に空白地有償運送に関わっていらっしゃる方というのは健常者さんが相手になりますので、公共ライドシェアの部分の垣根を取っていくという方法もゼロではないのではないかなと思います。

もう一つは、逆に私どもがそれを兼業できたとすると、正直言って我々がじり貧な一つの理由はお金がないからなのですね。生活困窮者さんの場合が多いのでお金をもらえないというがあるので、逆にそれが収入源になると、福祉有償運送自身もチャンスが増えてくるというのがありますので、多分にとっぴだとは思いますが、ちょっとそこが気になります。

○川邊委員 今のはすごく自然な御発言ですね。誰の都合か分からないですけれども、変に区分けをどんどん入れるから、今みたいな使いづらい制度になっているし、もうけられるところでもうけつつ、社会的弱者の方には福祉的に提供するという柔軟性も本当はやれるはずなので、それができないのは規制のほうがおかしいからだとは私はすごく今の御発言を伺って思います。

○栃木県移送サービス連絡協議会（小林会長） 完全にできなくても、日光だけで一度提言したことがあるのは、特に外国人で来られた観光客の人には、駅や旅館さんでチケットを買ってもらってそのチケットでいわゆる普通の市民の車に乗れるようにする。そのチケットはどう使うかという、今度はそれをもらった人がタクシーに乗れるという制度をつくったら、地域通貨として循環するのではないかということを行ったこともあります。そうではなくても本当に垣根が取られれば一番良いとは思いますが。

○林座長 本当に貴重な御意見をいただきありがとうございました。いただいた御意見を絶対に生かしていきたいと強く思っております。ありがとうございます。

議論は尽きませんが、終了時刻が迫ってまいりました。議題2の評価案などにつきましては、いただいた御意見なども踏まえて必要な修正を行った上で近日中に公表したいと思います。修正案の内容等の取扱いについては座長である私に御一任いただければと存じますので、委員の皆様には御了承のほど、お願いいたします。

また、今後の改革事項の方向性などについていただいた意見については、私もぜひ今後の意見に生かしてまいりたいと存じます。ありがとうございました。

冒頭も申し上げましたとおり、本日は国土交通省の皆様と議論ができることを期待していたのですが、残念ながら国土交通省からの御出席はいただけませんでした。今後、移動の足不足の解消に向けて早期に国土交通省の御出席を得て議論ができることを期待しております。

それでは、本日の議論はここまでとしたいと思います。本日、御意見等を御説明いただいた皆様方におかれましては、お時間を割いて御準備いただき、また、御参加いただき、

貴重な御意見をいただきまして誠にありがとうございました。

以上で本日のワーキング・グループを終了いたします。

速記はここで止めてください。