

第3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4月25日（金）12:00～13:30

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、御手洗委員、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、國峯専門委員、原専門委員

（事務局）神田参事官

（説明者）つくば市 五十嵐 市長（録画参加）

福岡市 高島 市長

国土交通省 重田 物流・自動車局旅客課長

（オブザーバー）

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

小城 専務理事

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 移動の不足の改善状況について

議題2 移動の不足解消に向けた今後の改革の方向性

（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、御手洗委員、川邊委員、青山専門委員、井上専門委員、小針専門委員、國峯専門委員、原専門委員の所属委員の皆様と落合委員が御出席予定でございます。

また、中室委員、間下委員、堀委員が会議の途中から御出席予定と伺っております。

中室委員、堀委員におかれては、デジタル行財政改革会議の構成員でもあられます。

このほか、本日は全体を通じたオブザーバーとして全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会様、全国飲食業生活衛生同業組合連合会様、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、林座長をお願いをいたします。座長、よろしくお願いいたします。

○林座長 林でございます。

御多忙の中、御参集いただきましてありがとうございます。

それでは、本日の議題に入ります。本日は、議題1「移動の不足の改善状況について」、議題2「移動の不足解消に向けた今後の改革の方向性」を扱います。

それではまず、議題1「移動の不足の改善状況について」議論したいと思います。

まず、本日御出席いただいている各自治体様より、現在の移動の不足の改善状況について伺いたいと思います。

初めに、つくば市長の五十嵐立青様からビデオメッセージを頂戴しておりますので、放映させていただきます。

○つくば市（五十嵐市長） 昨年の3月に私は、地域産業活性化ワーキング・グループで2024問題に起因するつくば市のバスやタクシーの運転士不足の影響とライドシェア等の新たな移動手段への期待感についてお話をしました。そこから今までのつくばの取組についてお話をしたいと思います。

現在、内閣府のデジタル田園都市国家構想交付金（デジタル実装タイプTYPES）を活用して、つくばと同じように運転士不足やバス、タクシーの空白地帯の課題を持つ周辺自治体とで78条2号に基づく公共ライドシェアの共同運行を始めました。

それぞれの概要を簡単にお伝えしますと、この公共ライドシェアでは、つくば市、下妻市、土浦市、牛久市と連携をして事業に取り組んでいます。まず4市で、これらの移動を主に担う1種免許ドライバーの登録と管理を行うプラットフォームとなるドライバーバンクを新たに構築しました。このドライバーバンクに登録したドライバーは現時点で76名、そして、ドライバーが4市のどこのエリアでも予約を引き受けられるようにすることで、効率的にドライバー管理をできるようになっています。

このドライバーへの応募理由は様々でして、フレキシブルな働き方ができて自由に働きたいとか、自分の車で働けるのでコストや時間の管理がしやすい、地元での仕事を求めている地域社会に貢献したかった、副収入を得たい、定年後や早期退職後に空いた時間を有

効活用したい、新しいキャリアとして交通業界で経験を積みたいと様々ですが、地域貢献やキャリア形成等、自己実現につながる就労機会をつくることができ、多様な働き方を許容する環境を整備することで人材の確保や地域の活性化の一助となったものと考えています。

そして、この公共ライドシェアを利用した方に対してのアンケートやインタビューでは、家族にかけていた送迎の負担が軽減されて自分自身の移動の選択肢が増えた、早朝6時の迎車でも時間どおりに来てくれたので、出張の移動手段として問題なく使えたとか、飲み会があるときに駅まで自家用車で行くと2日分の駐車料金がかかるけれども、このライドシェアを利用することで負担を軽減できたとか、そういった声をいただくことがあります。

こういったことを聞くと、やはり移動の不足の解消につながっているというふうに実感ができるわけですが、一方、課題と感じるような御意見も実は数多くいただいています。その最たるものがエリア、そして利用時間を広げてほしいというものです。エリア外なので利用したくてもできない、そういった声が数多くありまして、今後、高齢化であったり人手不足でライドシェアの需要は伸びるはずなので、この規制を緩和して、日本でも先端的な試みを拡大、発展させてほしいと、これは私の言葉ではなくて、実際に乗った人の言葉ですけれども、そういう声もあります。実際に数字で見ると、公共ライドシェアの利用実績は、今年の1月27日からの本格運用後、3月末までの2か月間で、4エリアで160件です。利用方法などの周知に時間がかかるものとは認識していますが、それにしてもこの数字は明らかに少ないと考えています。

現在の枠組みでは、時間帯別の交通空白地でしか運行ができないという制約があるため、残念ながら御要望に応えることができていません。今、何とか既存の公共交通と組み合わせながら移動の自由を確保できるようには努めているところです。つくば市では、このような公共ライドシェアを導入して何とか努力をしてはいるところですが、様々な場所で話を伺えば、交通事業者が少なかったりして、日本版のライドシェアも、あるいは公共ライドシェアのいずれの導入も難しい自治体があると様々に聞いています。大都市で成り立つ事業スキームが全ての自治体に当てはまるわけではないというのは厳然たる事実だろうと思います。各自治体に合わせた移動手段の確保というものは、必要に応じた規制緩和を行うことで、大都市だけでなく、中小都市においても移動の需要と供給の均衡に資する新たな手段になると思っていますし、そういったライドシェアの選択肢をもっと増やしていかなければいけないと考えています。

なお、先ほど御紹介したドライバーバンクに登録した1種免許ドライバーにアンケートを取ったところ、2種免許の取得に興味を持っているという方が約半数もいることが分かっています。今後、これらの皆さんに対して、つくば市としては地域の自治体と連携しながら、2種免許の取得や交通事業者への就職を支援することにも取り組む計画をしています。つまり、ドライバーバンクで育成をして、バスやタクシーといった今本当に不足してしまっている地域公共交通の事業者の担い手確保につなげる好循環を実現したいと考えて

いるわけです。

あくまでも私は既存の交通事業者と対立することなく、移動の足の確保に向けて共存共栄できる未来が必ず描けるといふふうに確信をしています。自治体として市民の移動の足の確保のためにはより柔軟な施策が求められます。引き続き、国や都道府県のお力添えをいただきながら、様々なチャレンジを続けていきたいと思っていますので、御指導をよろしくお願いします。

ありがとうございました。

○林座長 つくば市、五十嵐市長よりビデオメッセージをいただきました。御協力いただきありがとうございました。

続きまして、福岡市長の高島宗一郎様より、資料1-1に基づき御説明をお願いいたします。

○福岡市（高島市長） 福岡市、高島でございます。よろしく申し上げます。

では、資料を画面で共有しますね。「福岡におけるライドシェアを巡る動向について」お話しさせていただきます。

まず、今ちょうどまさに五十嵐さんが発表された中で、タクシーで働く人を探そうという話があったのですが、福岡でも福岡県、福岡市、それから事業者が一緒になって、ドライバー確保のために特設サイトをつくったりとか、あと、リアルで天神で合同会社説明会を開くなどしてタクシードライバーの確保に力を注いでまいりました。その結果、タクシードライバーが増えてきてはいるのですが、ただ、御覧のとおり、現在でもコロナ前の約1割減の状況がございます。

福岡交通圏では、令和6年6月12日から日本版ライドシェアの運行が始まっています。これは開始当初、タクシー会社5社の運行だったのですが、現在では26社で運行されています。ライドシェアドライバーはおおよそ300人と聞いてございます。

今回、その日本版ライドシェアについてタクシー事業者の声をヒアリングしてまいりました。そうしたところ、運行時間が制限されていて、ライドシェアドライバーの確保が思うように進まないという声ですとか、また、ライドシェアの制度自体のバージョンアップは国においてしていただいているのですが、ただ、実際問題、雨が降ったからといって、もしくはイベントがあるからといって、都合よく急にシフトを組むことができないという声。それから、ドライバーが副業者であった場合には、その時間管理をタクシー会社が責任を負わなければならない、こういう課題があるというヒアリングの声が聞こえてまいりました。

そしてもう一つ、先ほどタクシードライバーの確保についてはコロナ前の1割減という状況がまだ続いているというお話をさせていただきましたが、一方で、福岡市の入込観光客は、令和5年度にはコロナ前のおおよそ1割増加をしているという逆の状況もあって、過去最高になっているわけです。こういったタクシー事業者の声、それから入込観光客数の増加を踏まえますと、引き続き、市民や観光客の移動の足の確保に向けた取組が必要であ

ると感じています。

このため、骨太の方針2024に書いてある日本版ライドシェアについてモニタリングを進めて検証及び評価の実施、これについては今こうやってしっかり皆さんとともにしていると思うのですが、両輪であるところのタクシー事業者以外のライドシェアについても、法制度を含めた事業の在り方の議論、これもあったはずでございますので、しっかり両輪で不断に議論を進めていただきたいと考えてございます。

福岡市からは以上です。

○林座長 福岡市長の高島宗一郎様、御多忙の中、御協力いただきましてありがとうございます。

続きまして、昨年12月の規制改革推進に関する中間答申に基づき、内閣府において中小規模都市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、資料1-2に基づき、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。

それでは、今、資料を投映させていただきますので、少々お待ちください。

まず、資料1-2でございますけれども、今、座長からお話がありました中小規模団体・都市についての調査結果を御説明させていただきます。

それでは、めくっていただきまして、資料の1ページでございます。調査の概要として、中小都市を中心に、移動の足不足の実態やタクシー手配のしやすさなどを把握するということで、中規模の自治体・団体に居住する住民の方を対象にアンケート調査を実施すると。それに加えて、中小規模の公共団体の住民の皆様にはヒアリング調査ということで実施しておりますので、その結果を御紹介させていただきます。

全体として、下の段にありますように、概要といたしましては、アンケート調査のほうでは移動の足不足やタクシー手配の困難の度合いというものは、人口の規模が小さい自治体・団体に居住する方ほど、また、自治体が市内の中心部や最寄りの公共交通機関の駅などから離れている人ほど深刻であるという様子がうかがえるような結果となっております。また、各自治体の御担当者にヒアリングさせていただいた結果といたしましては、特に郊外部や夜間において足不足が見えているという声が多く、日常的な移動手段が不足している様子が聞かれるという状況になってございます。

2ページ以降、それぞれ御説明さしあげます。上の段の1図、2図でございます。最寄り駅への公共交通機関の利便性について不便に感じている方の割合ということで、先ほどお話ししたように、人口規模が小さい自治体・団体のほうほど高く、また、最寄り駅から自宅までの距離が遠くなる方ほど困難さが高まっているという状況となっております。

続いて、3ページでございます。直近3か月で移動の足に困った経験がある方の割合ということで、こちらも人口規模が小さいほど高く、また、最寄り駅までの距離も遠いというのに比例して、困難さが高まっていくという値が見てとれるかと思えます。

4ページでございます。こちらはタクシーの話でございます。タクシー手配に困った経

験ということで、上の1図、2図でございますけれども、市内中心部からの手配時と自宅からの手配を比べた場合に、自宅からの手配の困難経験率が、これも同じく人口規模が小さい団体・自治体ほど高く、また、最寄り駅の距離にも比例して、遠くなるほど高くなっているという状況でございます。

3図、4図でございますけれども、困難の内容ということで、配車自体を断られたという回答について、小規模な自治体ほど高く、同じように最寄り駅の距離に応じて高くなっている状況が見てとれます。

5ページでございます。市内中心部からの距離別に、まず1図のほうで公共交通の利便性、2図のほうでタクシー手配に困った経験についてお示ししております。市内中心部から自宅までの距離が遠くなると、公共交通機関の利便性が悪いと回答される方の割合が高く、同様に、市内中心部から自宅までの距離に応じて自宅周辺でタクシーを手配した際に配車を断られたと回答する方の割合が高くなっております。また、全体の値として比較すると、同じく人口規模が小さい団体のほうが高くなっている状況が見受けられます。

6ページは参考をつけさせていただいておりますけれども、1つ飛んで7ページ、8ページでございますけれども、先ほど申し上げたようにヒアリングもさせていただいております。各ブロックというか地域ごとに都市をピックアップさせていただきまして、自治体の担当者の方にヒアリングをさせていただいているという状況でございます。7ページのほうが中規模、8ページのほうがより小規模な20万未満の都市ということで、ちょっと文字が小さいかもしれませんが、それぞれの自治体ごとに、例えば週末の困難さであったりとか、そもそもの公共交通機関の減少傾向がある中で、なかなか地域、特に市内の部分とか、また全体に応じて移動に困るという声がそれぞれ聞かれている状況でございます。詳細については、長くなりますので、割愛させていただければと思います。

以上が中小都市の調査の概要でございます。

最後に、参考資料について簡単に御紹介させていただきます。

参考資料1としては、3月28日のワーキング・グループで議論いただいて、その後、公表させていただいた3月時点での評価をつけさせていただいております。今、画面を共有して、最後のページに行ってくださいけれども、各種調査やヒアリングを踏まえて、最後の評価のところ、こちらは内閣府として議論を踏まえて評価させていただいたものでございますけれども、いろいろな取組自体がなされていて、それによって値について一部改善しているものも見られるけれども、一方、いろいろな調査では、各地の各主体による回答を見ると、引き続き不足というのは見られるのではないかと。さらにスピード感を持って取り組んでいく必要があるということをお示しをこのように評価させていただいておりますので、御紹介させていただきます。

このほか、言及だけにさせていただきますけれども、参考資料2、3として、前回お示しした各種調査も添付しておりますので、適宜議論の中で御参照いただければと思います。事務局から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「移動の不足の改善状況について」、福岡市長の高島宗一郎様より御発表いただきました移動の不足の改善状況、また、内閣府調査の概要に関する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。御質問を希望される方は挙手をお願いいたします。

それではまず、川邊委員、國峯専門委員、青山専門委員の順でお願いいたします。

○川邊委員 川邊でございます。

福岡の高島市長に2つ質問をさせていただきます。

1つ目ですけれども、現行のライドシェアでタクシー事業者から運行時間の制限もあるし、ドライバーの確保も進まないという声をよく聞きます。12の大都市以外ですと、自治体やタクシー事業者から手挙げがあったときは、その時間帯を拡大する措置が今の制度の中でも取れるようになってきています。福岡市でもそういう柔軟性が欲しいのかどうかというのはいかがでしょうかというのが1つ目の質問です。

2つ目は、国交省のモニタリングを見ていると、一部を除いてマッチング率が去年よりも改善しているような見え方もあると認識しております。福岡市においても移動の不足はどんどん解消していっているのか、実際の実感でいうとその数値ほどは表れていないのか、その辺りをぜひ教えていただければと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、高島市長様、よろしく申し上げます。

○福岡市（高島市長） 今のエリアについては、福岡市は既に指定をされているという状況があって、恒常的に緩和されている部分があるのです。それとプラスアルファ、問題は、イベントがあるときとか、雨のときとか、こういうときにピンポイントで時間帯で全く足りなくなるというような状況がある。だから、普通の何もない時間帯においてはタクシーがつかまりにくいという感覚は薄れてきているような状況があるのですけれども、ポイントは、やはりイベントがあるとか、ちょうど食事前のこの時間帯とか、こういうところがいまだに足りない。しかも、例えば雨天のときは24時間前の状況判断で増やせるとか、もしくは酷暑の日は前の日の予報で緩和ができるというようなこともあるのですが、なかなか都合よく、はい、明日仕事がありますよというので急にシフトが組めないというような、実態的にはそういうタクシー事業者からのヒアリングの声がございまして。緩和しても、恒常的にこの時間帯に仕事があるという形になってシフトを組んでいないと、急にとなっても対応できないというのが事業者の声になります。

○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。

それでは、國峯専門委員、お願いいたします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

今日はモビリティプラットフォーム事業者協議会さんもいらっしゃると思うので、1点お伺いできればと思います。今日につくば市長のメッセージで、日本版ライドシェアも公共ライドシェアも両方導入が難しい自治体が結構あるというお話で、必要に応じた規制緩和を行っていくべきというコメントをいただいたと思うのですが、こういう意見について、事業者側から見たときに、つまり、地方でもライドシェアを拡充していくためにどういう制度改正が必要と考えられているかというところについて少しコメントをいただけたらと思います。よろしくお願いします。

○林座長 では、モビリティプラットフォーム事業者協議会事務局様、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） 國峯様、御質問ありがとうございます。

協議会としては、事業者の視点として大都市、中小都市を問わず、地域における移動の不足の解消は極めて重要だと認識しております。現在の日本版ライドシェアでは、資金や人材に余力のある一部のタクシー事業者が積極的に取り組まれておりますけれども、特に地方においては事業者の体力であったり制度上の制約によって、事業者としては導入が難しいという現実があります。

そうした中で、事業者からは3つの観点から規制緩和が必要だと考えております。1つ目が、営業時間と営業区域の緩和です。例えば大阪では、万博対応として24時間、週7日の時間帯の緩和と府全域の営業区域の拡大が実施をされました。その結果、大阪のケースではありますが、実際に移動時間の拡大以降、以前と比べてドライバー応募者数が5倍に増加したというデータも報告されております。つまり、柔軟に働ける環境を整えば、担い手は確実に増えるというデータだと考えております。

2つ目が、運行管理に関する規制の見直しです。現在、営業区域ごとに営業所の設置が求められておりますけれども、運行管理のデジタル化を進めることによって、遠隔から十分に管理が可能です。実際に加盟している事業者の中には、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業者もございまして、従来の対面方式と比べて一定の効率化の負担軽減の可能性につながっております。さらに、ドライバーにとっても営業所へ出向く必要がないというところで、働きやすさの向上にもつながっております。こういった形で、デジタルを活用して運営コストを削減しながら、地方へのライドシェアの導入を現実的なものにする可以考虑しております。

3つ目が、台数制限の見直しです。地方ではもともと車両数が少ない上に、さらに5%から10%といった台数制限があることによって、導入に踏み切れていないケースが多くあります。一方で、配車アプリのマッチング率が96%を超える時間帯、地域でもなお供給が足りていないというデータも出ております。これは制度が実際のニーズに追いついていない証左だと受け止めております。私たちは、ライドシェアの導入に当たっては、安全性を最優先に確保した上で、このような規制の見直しをぜひ検討していただきたいと考えております。

以上になります。

○林座長 ありがとうございます。

國峯専門委員、よろしいですか。

○國峯専門委員 大丈夫です。ありがとうございます。

○林座長 先ほど私、今御参加いただいている高島福岡市長様への質問と申し上げましたが、ビデオメッセージいただいたつくば市長様への質問でも結構でございますし、また、オブザーバー参加いただいております全国飲食業生活衛生同業組合連合会、全飲連、また、オブザーバー参加いただいている全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会、全旅連様宛ての質問でも結構でございますので、よろしく願いいたします。

それでは、青山専門委員、お願いいたします。

○青山専門委員 青山でございます。

私は、それでは、林座長が水を向けてくださった全旅連の原田様と全飲連の小城様にお聞きしたいと思えます。先ほど内閣府のアンケート調査で、人口規模が小さいほど不便を感じているという住民の声が明らかになったのですが、ホテル・旅館さんとか飲食店はどうかのかなというのをお聞きしたいと思えます。つまり、人口規模が小さいところで事業をしている事業者ほど集客に苦勞されているとか、あるいはそこに来られたお客さんの配車希望に応じられていないなど、事業者の目線での感触をお聞きできればと思えます。それぞれにお願いできれば幸いです。

○林座長 それでは、全旅連の原田様からまず御回答をお願いしたいと思います。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長） 全旅連の原田です。

今の質問、人口規模が小さいほど足が不足しているかというところでございますけれども、人口規模が小さいほどタクシーの配車という部分については非常に苦勞をするところでございます。やはり人口規模が小さいほど、特に宿泊施設、旅館でいくと、中山間地域が非常に多くなってきますので、こういったところは観光で考えたときに、鉄道の駅から宿泊施設が所在する地域まで、その足はどうしてもバスだったりタクシーが必要ではあるのですが、やはりここはタクシーが不足している。また、バスを利用するかというと、バスも1時間に1本とかそういう状況になってきますので、こういった移動の足は非常に重要ではあるのですけれども、つかまりづらいという部分で、これで集客に影響するかどうかは、それはまたちょっとなかなかお答えは難しいのですけれども、ただ、そこに訪れた旅行者の方、お客様の方が、なかなか不便だなというような評価になることはあるかなと感じております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、全飲連の小城様、御回答をお願いします。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（小城専務理事） 全国飲食業生活衛生同業組合連合会の小城と申します。よろしく願いいたします。

青山様から御質問いただきまして、ありがとうございます。私どもも、今、全旅連の原田事務局長がお話しになったとおり、人口規模が小さいほど、お客様の足の確保が非常に難しいというのは現状であります。今、私どもが中小規模の飲食店で対応していることといえば、それぞれの事業者が自前の車であるとか、自家用車であるとか、そういった輸送車両によってお客様をできる限り御不便がないようにお送りするというようなサービスを行っているところもあるのですが、ただ、今やはり燃料の高騰でありますとか、人材の不足もあって、なかなかそこまで手が回らないというところも実情であります。やはり前回も申し上げたとおり、移動の足に関しては、一日も早くライドシェアの拡大ですね。

先ほどモビリティプラットフォーム事業者協議会の石山さんもおっしゃっていましたが、全体の参入の規制の改善といいますか、そういったことも早く行っていただけたら、私ども飲食業界としてもありがたいかなというところでもあります。

私からは以上でございます。

○林座長 御回答ありがとうございます。

青山専門委員、よろしいでしょうか。

○青山専門委員 よく分かりました。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

では、井上専門委員、お願いいたします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

福岡の高島市長にお伺いしたいのですけれども、道路運送法というのは比較的自治体の中でいろいろな合意形成ができるのであれば、そこそこ自由にできる部分もあるよというような法体系になっているかと思います。そういう中で、今回、タクシーのライドシェアを認めるところまで緩めてきたということだと思えるのですけれども、資料の中で、既存のタクシーがやるライドシェアと別の仕組みを検討してほしいと。それは骨太の方針にも載っていたことなのだというようなところがありましたけれども、道路運送法の体系の中でやることはもう既に限界だという御認識を自治体の首長としてお持ちなのか、その場合、新しいライドシェアの仕組みとして、こんなことであれば地域の中でも合意形成しながらやっていけそうだというような案がありますでしょうかというところをお伺いできればと思います。

○林座長 高島市長様、よろしいでしょうか。お願いいたします。

○福岡市（高島市長） ありがとうございます。

前回も地域公共交通会議で合意点を見いだせるかどうかというような話だったのですけれども、多分そこは無理でしょうね。やはりそれぞれのスタンスがあるので、ここに任せて合意を形成していくというのは、これはなかなか難しいと思います。それはステークホルダーがたくさんいて、それぞれのスタンスがありますのでね。

ただ、今、もちろんできる限りのことで、県も市もタクシーのドライバーを何とか就職の支援ということは全力でやっているのですが、どうしてもピーク時に空白地帯が生まれ

てしまうというような状況なのです。イベントがあるときとか、雨が降ったときとか、このときに例えば既存の事業者がピークに台数とかドライバーを合わせるのかということ、そうするとやはりふだんの時間帯が余ってしまうことになりますね。では、その時間帯をどういうふうに解消するかというところで、今、ドライバーを時間限定でとかいうのでタクシー会社中心にやっている。ただ、それでもどうしても時間が制限されたり、急遽解除されたりしても、シフトを急に組むことができないというのが、我々がヒアリングした事業者の声だったわけです。

そこで、税金を使って解決をするということの前に、規制緩和とか、もしくは新法という枠組みの中で、税金を使わずに、働きたい方がそこで働けるというような何かがあるのであれば、そこは両にらみ、両輪でこういったことの検証を進めていながらベストミックスを探していくことが骨太の方針だったと思います。両方しっかりやってみながら、その課題がどうなっているのかというところが洗い出せて、よりいい形になればと思うのですが、もう一つのほうの話は今全然聞こえてこないもので、どうなっているのかなというふうに、私は特別参加で今日出ているので、これまでの議論が分からないのですが。

○井上専門委員 ありがとうございます。

自治体の首長としてみると、その議論が全然行われているように見えないということですね。

○福岡市（高島市長） 見えないですね。地方に任せられても、地方で合意形成というのは無理ですね。

○井上専門委員 ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、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。それぞれ御説明いただきまして、ありがとうございました。私のほうからは、全旅連様、全飲連様、また高島市長にも、それぞれ御実感されているようなところがあるかどうかお伺いしたいと思いました。

資料1-2の中でヒアリング結果、これは小規模ということになりますので、福岡市様のほうは直接的にはそうではないところがあるかと思いますが、8ページにヒアリングがございまして、その中で、例えば中部地方の小規模団体⑦について、タクシーについては夜間に特につかまらないが、町内にタクシー会社がない町だと昼間であってもタクシー確保が難しい、といったようなヒアリング結果があります。また、中国・四国の小規模団体⑩には、タクシー会社が北側に集中しており、南側に1社あるが、中間地にはなく、タクシー配車依頼をされても断っていると聞いている、という記載がございまして。そうすると、これはタクシー会社があるかないかとか、中国・四国の小規模自治体の規模というのが分からないところはありますが。市の中でも、タクシー会社から見て近い場所、もしくは営業区域の問題なのかもしれませんが、そういう場所があつて、そもそもタクシー会社というのが今の制度において十分に使えるような配置になっていないということが、特に小さ

い町ですとか。例えば、ここから推測にはなりますが、一定規模の人口があるような町でも不便なところとそうでないところ、これはアンケートの中で、市街地から遠いほうが不便を感じているという結果が出ていますので、恐らくそういう状況があるのではないかと推測されますが。タクシー会社そのものがそもそも不足していて、十分に周りに供給できる状況がないような場所、こういうのが特に小規模な自治体を中心に存在していて、また、場合によっては中規模であったり、大規模なところでも地域によっては不便なところが残っているのではないかとも思いますが、こういったところについてどんな御感触を持たれているか、それぞれお伺いできればと思いました。

○林座長 タクシー会社がない町だとか地域についての足不足の状況についてという御質問でよろしいでしょうか。

○落合委員 そうですね。あと、タクシー会社がある町でも、広い町であったりすると、タクシー会社から見て通常の営業区域になっている場所と、そうでない場所が分けられていて、例えば市街地、中心地などはかなりアクセスがしやすい場合があったとしても、そうでない場所がかなり残っていたりするような状況があるのではないかと思ったところがありましたので、その辺りについてどのようにお感じになっているか、お伺いしたいと思いました。

○林座長 ありがとうございます。

では、全旅連、全飲連、そして高島市長様の順でお願いいたします。

○全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（原田事務局長） 全旅連の原田です。

お答えをしますけれども、小規模、人口が少ない町だと今御質問いただいたようなことが起きるのかどうかということなのですが、人口が少ない町だけでなく、これは宿泊施設の特徴なのかもしれませんが、県庁所在地であるようなそれなりの人口規模のある都市部であっても、例えば宿泊施設、チェックインは15時から17時ぐらいがピークで、この部分は割とタクシーもアイドルタイムなのかなと。そういった場合であれば、また、宿泊施設に向かう皆様の旅行のスケジュールの中で、割とばらばらな行動で宿泊施設に向けて移動されるので、この時間帯については割とタクシーはつかまるのかなと思うのですが、1泊して翌日の朝7時から9時ぐらいのチェックアウトの時間帯。高島市長もよくピークの時間帯というお話をされていたかと思うのですが、宿泊施設でいけばチェックアウトの時間帯で、次の旅行先に向かうといったところ、ここはタクシーが全く手配できないというところで、県庁所在地で人口規模が多いところであっても、フロントの方がお客様からお願いされてタクシーを手配するために5社、6社電話をしても、もう手配できないですよというようなことがあると聞いております。

では、前日からタクシー手配の予約を入れたらタクシーが取れるのかということ、前日から電話をしても、翌日の朝はもういっぱいですというようなことは県庁所在地でも聞かれるところであります。

人口規模が少ないところで聞いた話でいくと、これもやはり時間的な制限が非常にあっ

て、朝であったり、今度は夜です。チェックインしたいのだが、夕方5時、6時ぐらいの時間に鉄道の駅に着いて、そこからタクシーをお願いしたいといった依頼についても、なかなかタクシーの手配が難しく、あと2駅、3駅行った先の県庁所在地の大きな駅に行けばタクシーが待っていますよという回答を得たというような話も聞いたことがあります。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、全飲連の小城様、お願いいたします。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（小城専務理事） 小城でございます。御質問ありがとうございます。

人口規模の小さいところでの不足ということなのですが、通常、一般的に飲食店営業は、人口比1%ぐらいの比率で飲食店というのは存在しているのです。東京だけでも約10万件あるということで、小規模都市もそれに比例するところなのですが、小さい都市でもそれなりの人口に応じた飲食店があるというのが現状であります。

何度も申し上げますけれども、タクシーもそれに比例して台数が少ないというのが現状であって、そこは、例えばこの間も三重県の鳥羽市辺りに参りますと、観光地でもあり、先ほど全旅連の原田さんがおっしゃっていましたが、温泉施設もたくさんある地域なのですが、深夜、夜になるともう3台しかタクシーがないというような現状もあります。こういった現状を打開するには、先ほどつくば市長もおっしゃっていたとおり、ドライバーバンクをつくるであるとか、また、それぞれの参入者が地域に貢献をしたいという理由も多くあるかと思うのですが、そういった方々を地域で盛り上げていただくのが一番不足解消につながるのではないかなという気もしております、そんなところが私からのお答えです。

○林座長 ありがとうございます。

では、高島市長様、お願いいたします。

○福岡市（高島市長） 福岡交通圏では93社のタクシー会社があって、4,300台のタクシーがございます。ただ、それだけ聞くと多い感じなのですが、実は福岡市の人口が166万人で、周辺の福岡都市圏でいくと250万人以上人口がいて、かつ入込観光客数も2300万人以上というような形になっている部分で言うと、さっき言ったような時間帯によって交通空白時間帯が生まれていくことになります。

この理由なのですが、大きいのが、タクシーの車両4,300台と言いましたけれども、車両の稼働率が6割なのです。つまり、車は買っても人が雇えない、ドライバーがないというのが大きな課題であって、それを時間帯だけタクシー会社がライドシェアで何とか賄えないかということの今回のチャレンジだったわけです。一定数それによって確保できた部分もあるのですが、ただ、それでもコロナ前の1割減までしか集まっていないというような状況があって、さらに、そうこうしている間に入込観光客数は過去最高をどんどん更新してギャップが広がっているということですから、平たんな時間帯というか、通

常時とピーク時の差が非常にある場合、税金を使ってこれを解決するのか、それともそうではない新しい形のライドシェアでこの時間帯のようなものをならしていくのかというところで、ライドシェア新法ができたとしても、そもそもする人がいないようなエリアは、今度は行政の責任として、移動の足をどう確保するかという税金を使う話にそこからはなってくるのかなと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

ただいま高島市長様からもお話があったように、国においては「骨太の方針2024」に基づいて日本版ライドシェアと、タクシー事業者以外のライドシェアの法制度を含めた事業の在り方の議論を両輪で並行して進めているところでありまして、引き続き全国の移動の不足の解消に向けて、新法を含めた検討が必要ということが大前提であると思います。こうした前提の下、私のほうで事務局に対して指示をして、現行法制度の各規制事項の改革内容を議論するに当たっての観点に関する資料を作成していただいています。

その概要について、資料2に基づいて3分ほどで御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、ここから議題2に入らせていただくということで、今、座長から御指示がありまして、事務局のほうで用意しております資料について簡単に御紹介をさしあげたいと思います。

これまでの一連のワーキング・グループでも皆様から御説明があったように、移動の不足解消に向けては、各主体においていろいろな取組がされているということでございます。一方、これまで内閣府のほうでもさせていただいてきた各種の調査では、そういった各主体においていろいろな、まだ比較的困っている、困難な経験であるとか、より緩和をしてほしいというお話が聞かれているところでございます。

詳細についてはこちらに書かせていただいているとおり、主要なところを挙げさせていただいておりますけれども、生活者ですと、本日も御説明さしあげましたように、小規模なところほど回数、困難経験が多いとか、実際にライドシェアドライバーの方については、時間帯であるとかを緩和してほしいといった御希望、また、働き方や、実際に需要が高まった場合での稼働の状況について希望が出されているということと理解しております。

また、本日も御説明、コメントございましたように、宿泊や飲食の団体の皆様からも、タクシー不足によってサービス低下とか負担増につながっているというお話が聞かれています。こうした状況を踏まえて、今の各規制の事項について、こういった観点、切り口で考えるのではないかとということを簡単にまとめさせていただいております。

1点目が営業区域・時間帯・台数というところでございます。今の日本版ライドシェアでは一定の制限が付されているところでございますけれども、本日も議論が出たように、地域での違いに応じて、そういった実態も踏まえて、どのような対応が考えられるかといった論点を挙げさせていただいております。

2点目、実施主体でございます。こちらについては、本日、先ほども言及がございまし

たけれども、タクシー事業者に限定されているという状況でございます。一方、バス・鉄道事業者については実証実験が行われているとお聞きしておりますけれども、これまでの御議論も踏まえて、こういった問題にどのような方策が考えられるかという点を挙げさせていただきます。

次に、運賃・料金のところでございます。こちらも御議論ございましたけれども、現状としては、タクシーの事前確定運賃に準じてということになってございます。こちらについては需要に応じた変動があるべきではないかという点について、いろいろ法的な面での制約もあるかとは思いますが、どのような制度が考えられるかという点を挙げさせていただきます。

次に、ドライバーの確保ということでございます。こちらもなかなか確保が難しいというお話が何度もございましたけれども、より多くのドライバーを確保するという観点で、働き方なども含めてどういった工夫ができるのか、方策があるのかということも挙げさせていただきます。

また、全体に関係することでございますけれども、運行管理の話でございます。技術の進歩やそれに伴う累次の各種法令の改正等によって、いろいろ対応が広がってきていると理解しているところでございますけれども、技術をより活用して、効果的・効率的に運行管理をしていただくという観点からは、どのような方策が考えられるかという点も挙げさせていただきます。

最後、こういったことに加えて、移動の不足が全体的に解消するという点で、ほかの方策も含めて考えるべきではないかという御議論がこれまでのワーキングでもあったところでございます。こちらでは、乗り合いタクシーの運用改善を一例として挙げさせていただいておりますけれども、ほかの点も含めてどのような方策が考えられるでしょうかという点を挙げさせていただきます。

雑駁ではございますけれども、事務局からの御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「移動の不足解消に向けた今後の改革の方向性」について質疑応答に移ります。

本日は、国土交通省、重田旅客課長様にもオブザーバーとして御参加いただいております。

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。

お時間の関係で急いでいらっしゃる方で、井上専門委員、お願いいたします。

○井上専門委員 井上でございます。ありがとうございます。

私は、中小都市の観点から国交省さんにお伺いしたいのですが、今、タクシーの台数規制があると思うのですが、ライドシェアを認めるのは10%以内ですね。でも、そもそも台数が少ない小さな都市の場合、10%というふうにしてしまうと、ほとんどない

というようなことになってしまうと思うのですけれども、ここは都市の規模に応じて台数規制を取っ払うみたいなことはできないでしょうかというのが国交省への質問です。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、御質問をまず堀委員、落合委員の順でお願いいたします。

○堀委員 御説明ありがとうございます。

台数に関連して、私も御質問1点でございますけれども、台数ほか時間帯も含めて、本来的には全国的に緩和されていくべきだと思いますが、特に足不足の顕著な地域については迅速に対応していく必要性があると思います。そのような観点で、タクシー不足が合理的に予測される地域、例えばタクシードライバーの数がコロナ前と比較して10%以上継続して下回っている自治体や、人流データや宿泊者数、統計等から判断して来訪者数が前年を20%以上継続して上回る自治体など、そうした数値を基に合理的に予測し、その予測から不足しているとされる地域については、現状の時間帯、台数の制限をなくして、足不足解消につなげていくべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

また、タクシードライバー数、地方部を中心に減少が続いている一方で、来訪者数は増加しているので、都市部も含めて対応が求められる地域というのは具体的に存在するのではないかと。その辺り、どのように地域の特性をお考えなのかということについてもお聞かせいただきたいと思います。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、落合委員、御質問をお願いします。

○落合委員 どうもありがとうございます。

私のほうは2点ございます。1つは営業区域に関する部分です。本日の調査結果の中で、中小規模の自治体の中では特に移動の足不足の解消が求められてきている、ということが改めて明らかになっているように思います。既に進行管理のデジタル化がなされてきてまして、遠隔点呼ですとか自動点呼などが進んできておりますが、そういう中で、もともと遠隔管理の仕組みというのは、必ずしも場所によらない事業活動ができるように、コロナの際もリモートでもワークできるように、ということで始まった取組でもありますので、タクシーと同じ営業区域でなくても、遠く離れたような場所から、小規模の市町村におけるライドシェアの運行管理を行っていくこと、も考えられるのではないかと考えております。

特にデジタル化を前提として、現行制度の中では、隣接営業区域での運行が地域の需要に応じた運送サービスの提供を十分に確保することが困難であることを認められる場合に限定されておりますが、こういった限定を撤回して、原則として隣接営業区域、さらには隣接都道府県を含めた区域における運行を認めて営業区域を拡大することで、中小都市における移動の足不足の解消につながっていくのではないかと考えております。

これは先ほどお話があった中で、全旅連様のほうでも、例えば二、三駅離れたところで、県庁所在地のほうまで行けばタクシーがつかまるよと言われていたというのは、まさしく隣のそれなりに人が多い場所とも連結して運行していくということであれば、ある程度営業として実施できるようになる、ということの証左であったようにも思いますし。また、全飲連様のお話の中でも、タクシーの台数が3台だけしかないというようなお話もあったところです。実際にタクシーの事業者の中では10台以下のところも多いと思いますので、そういう中では、少し営業区域を柔軟に考えていくことは重要ではないかと思しますので、まずこれが1点目です。

2点目としましては、台数に関する部分です。台数制限についてですけれども、現在、営業所単位での台数配分がなされておりますが、小規模な営業所の中では、1営業所当たりの台数が極めて少数になり、先ほども申し上げた3台のような場合も御指摘がありました。それに限らず、かなり保有台数が少ない事業者のほうが多い中で、なかなか効率的な事業運営は難しいところがあると思います。

特にこういった課題は地方において顕著であって、広域で運営をしていくことによってコストを下げていくであるとか、こういったことはより一層地方において、会社、企業グループ単位で行っていくということで実現していかないと、高島市長もさっきおっしゃられていた、最終的に公費で担わざるを得なくなるという範囲がものすごく広がってきて、そこで税金を使ってしまうのか、ということにもつながりかねないのではないかと思います。

そういった効率的な運用を行っていくために、台数制限というところが、最終的にはこれを必ずしも維持するべきものではないように思いますが、少なくともまず当面、会社・企業グループ単位での台数配分をもう少し広く認めていって、効率的、広域の運用につなげていくことが大事ではないかと思しますが、いかがでしょうか。この2点でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省、重田課長様、ただいまの井上専門委員、堀委員、落合委員からの質問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） 国土交通省の旅客課長の重田と申します。

いろいろ御指摘ありがとうございます。井上専門委員と堀委員と落合委員から、台数とか営業区域についての御指摘をいただきました。ありがとうございます。

今日、資料2として事務局でつくっていただいた、これは座長からの御指示でつくられたということですが、私も今日初めて拝見するものですから、どういったことができるのかというのは、今後よく内閣府とも調整していきたいと思えます。

1つは、落合委員からあった営業区域を柔軟にということで申し上げると、今、タクシーやライドシェアについても1つの営業区域内で輸送サービスの確保が難しい場合には一定の協議を踏まえて隣接から応援に来ることができる仕組みがございます。こういった仕

組みはございますが、それがうまくワークしているかどうかというのはよく点検しなければいけないと思っています。台数とかについてはよく検討します。

座長、私からも幾つかコメントをいいですか。それか質問に答えるだけにしたほうがいいですか。どちらがいいですか。

○林座長 質問に答えていただければ、もしコメントが関連してあるのであれば、どうぞ。

○国土交通省（重田課長） よろしいですか。ありがとうございます。

高島市長から今日御発表があった内容の中で、イベントとか雨とかピーク時に足りなくなると。それ以外の時間帯は、まあまあ大丈夫なのだけれどもという御発言がございました。日本版ライドシェアを創設して以降、イベントのときとか雨のとき、それから市長もおっしゃっていましたが酷暑のときとか、そういったときに台数を緩和する仕組みを設けておまして、それはうまく機能しているというお声もいただいておりますが、今日の市長のお話だと、十分ではないというお話でした。そういう具体的なお話をいただけて、私どもも非常に学びになりますので、そういったお声をちゃんと大切に受け止めていきたいと思っていますというのが1点です。

それから、もう一点だけ忘れないうちに話していいでしょうか。全旅連の原田さんと全飲連の小城さんからいただいた御指摘の中で、私どもも交通空白と呼ばれるような地域や時間帯はきっちり解消していきたいと思っています。今日いただいたお話の中で、鉄道駅からのアクセスが足りないとか、それから、ホテルについて申し上げますと、チェックアウトの時間帯、具体的に2つ、3つ隣の駅まで行かないとというようなお話もいただきました。これはぜひとも具体的にどの駅なのか、それからどの町なのか。時間帯はチェックインの時間帯ですから、私どもも当然分かりますけれども、そういう具体的な場所をこの場でなくも結構ですので教えていただけたら、それに応じた処方箋を地域の皆さんと相談しながらやっていきたいと、それが移動の足確保に本当に意味のある取組ではないかなと思っています。

すみません。私からは以上です。

○林座長 ただいまのお答えについて、井上委員はちょっと時間があれなので、堀委員、落合委員から更問いございますか。

○堀委員 一定の考え方、基準をもって判断いただくということについて、総論としては前向きに御検討いただけるということなのかなと思ったのですけれども、ぜひ御検討いただきたいなと思っております。

○林座長 落合委員。

○落合委員 どうもありがとうございます。

特に営業区域のほうなどについては、ちゃんとワークしているのかどうかを見ていく必要があるのではないかとということでお答えいただいたと思っております。他方で、これも高島市長のお話にもあったところで、また、規制改革会議でもよく議論しているところだと思っておりますが、なかなか協議をするのが難しい場合が多いように思っております。協

議を調えるというのがどうしても、誰かを無視して協議を調べたことになるのかというのが、旧来の日本的な慣行でいうと、多分容易ではないところがあったりですとか、また、結局、営業している事業者の方にとっては、多分、協議が調わないほうがニーズが切れ間ないある状態になると思うので、必ずしも協議に応じるインセンティブが、個社にとってのインセンティブと地域にとってのインセンティブは、必ずしも方向が一致していない場合もあると思うのです。

とはいえ、公共性を持って仕事をされているということで、ある種、ボランティア的な精神でそこに応じていただく場合もあるのだろうと思うのですけれども、ただ、それはあまりに民間事業者として行っていただいている中で、善意に頼り過ぎということになるような気がします。そうすると、社会基盤としてはなかなか難しいのではないかなと思いますので、そのところは、やはり、少し考え直していただいたほうがいいのかと思います。ただ、それも含めて御検討いただける、ということだと思っております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、手を挙げてくださっている御手洗委員、國峯専門委員、お願いいたします。

○御手洗委員 國峯先生のほうが先なので、どうぞ。

○林座長 では、國峯専門委員、御手洗委員の順でお願いします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

私からは、事務局の資料2の関係で、ちょっとコメントっぽくなってしまいますのですけれども、重田課長に、ちょっと答えにくいかもしれませんが、差し支えない範囲でコメントいただけたらと思います。3点ほどありまして、1つは、福岡市長から今日お話しいただいたように、実施主体のところはタクシー会社以外も認めるような法制度が閣議決定でも議論することになっていると思うのですけれども、今、3号のほうでバスとか鉄道とか比較的主体を広げていっていただいていると思いますが、その中で、どういう要件でタクシー会社以外に広げていくことが可能なのかというところの検証にもなるのかなと思ったのです。したがって、その辺の検討とか検証も含めて、実施主体の拡充についてもぜひ御検討いただけないかなと思っておるというのが1つ目。

2つ目は時間帯、さっきの高島市長の雨の日とかイベント、あとは人の確保というところから考えますと、時間帯が今3号は限定されているので、時間帯を広げるということが大阪のように人を拡充することに重要になると思いますし、あと、ダイナミックプライシングと業務委託、これはずっと申し上げていることであるのですけれども、ここが柔軟な需給調整というところで必要になると思うので、時間帯、ダイナミックプライシング、業務委託という3点セットをドライバーの供給のところでもぜひ御検討いただけないかというのが2つ目でございます。

3点目は営業区域なのですけれども、今日議論にあったような遠隔での運行管理の改正も非常に重要だと思うのですが、そもそも私が思ったのは、今、日本版ライドシェアでも

タクシーでも同じ営業区域が適用されていると思うのです。営業区域がタクシーですごく細分化されているのは、流しのタクシーがあまり一方に偏らないということが趣旨だと思うのですけれども、ライドシェアの場合、海外でも地方にかなり分散して供給できることになっているので、そもそもタクシーとライドシェアの営業区域を一体にしなくてもいい。むしろ分けて、ライドシェアをもうちょっと広げるということをやるのが合理的なのではないかと思ったのですけれども、その辺り、もしコメント可能でしたらよろしくお願い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、御手洗委員、御質問をお願いします。

○御手洗委員 ありがとうございます。ほかの委員が御質問されたこととやや重複するところもあるかと思うのですけれども、私からも、営業区域と地域の合意形成、それから働き方について御質問さしあげられたらと思います。

まず営業区域なのですけれども、私の地元の気仙沼は人口が5万人ぐらいの地域で、移動の不足がございまして。地域にタクシー会社が割とあるのですけれども、一社一社が小さくて、多いところでも車両台数30台未満となっているのです。そうすると、どうしても体力もそこまであるわけではないので、なかなか新事業としてライドシェアをやっていくのが大変ということはあるかと思えます。それは気仙沼だけではなくて、全国の小規模自治体はタクシー事業者の規模も小さくて、なかなかライドシェアを自分たちでやるのは大変というところも多いのではなかろうかと。そういうところほど移動の不足は大変だと思っております。

今、隣接営業区域までは営業できるようになっているかと思うのですけれども、小さい自治体の周りは、周りの自治体も小さかったりして、みんな同じような感じだったりするので、これが隣接ではなくて、もう少しリモート管理などを進行させて、より遠くに営業所がある、より資本の大きいタクシー会社も、地元の交通事業者が担い手にならない場合、地域のライドシェアを運行させることというのは国交省さんとして考えていらっしゃるかということをお伺いできたらと思います。

それから、地方の合意形成なのですけれども、これも高島市長から御指摘があったかと思えます。あと、落合委員もおっしゃられていましたけれども、それぞれに思惑があると思えますので、なかなかみんな、さあ、ライドシェアをやりたいとならないところも多いと思うのです。今、3号は手挙げ方式で、首長か事業者が手を挙げることになっていると思うのですけれども、実際のところ、地域の事業者の手挙げのめどがないと、担い手が不明な中で首長は手を挙げられないと思うのですよ。なので、手が挙がっていないところにニーズがないわけではなくて、担い手がないから何となく手が挙がらなくなってしまっている自治体も多いかと思えますので、そうした地域でも困っている方は多いと思うのですが、どうやってニーズ把握をしていくおつもりかということをお知らせいただけ

たらと思います。

3点目、働き方なのですけれども、これもほかの委員の方もおっしゃられていましたが、急な需要増に対応するために日本版ライドシェアというのも展開されているかと思えます。急な需要増というのは、イベントのように予測できるものもあれば、ちょうど保育園のお迎えの時間に夕立が来たとか、朝新聞の訃報欄を見ていたらお通夜があることが分かってお通夜に行かなければいけなくなった。そういった当日分かるようなものもあると思えます。今の雇用を前提とした働き方でこうしたリアルタイムの需要増に対応するのにもやや限界があるのではないかと思うのですけれども、こちらはどのように考えているか、どういう解決策を考えていらっしゃるか、お知らせいただけたらと思います。よろしくお願ひします。

○林座長 國峯専門委員から3点、御手洗委員から3点御質問がありました。国土交通省、重田課長様、御回答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。

國峯専門委員から、実施主体と時間帯、ダイナミックプライシング、業務委託、遠隔での営業区域、それからライドシェアとタクシーの営業区域は同じではなくてもいいのではないかといった御質問をいただいたと思えます。いずれも資料2の中に含まれておりまして、ちょっと今直ちにあれですけれども、検討せよということでありましたので、それは検討していきます。

それから、営業区域の考え方について補足して御説明はさせていただきたいと思えます。國峯専門委員も御指摘されていましたが、営業区域が細かく分かれているように皆さん御覧になっていると思えますが、非常に広い範囲とした場合、やはり需要の多い都市部にドライバーが集中してしまっていて、かえって周辺部や地方部の輸送サービスが減少してしまうとか、それから、中心部に集中してしまうことでドライバーが回送するというか、車を持ってくる時間が増加してしまっていて、過剰な労働につながるおそれがあると。こういったことがあるので、営業区域は一定のエリアごとに設定されているというのが基本的な考え方です。

ただ、それでは需要の変動にうまく応じられないことがあるので、先ほど少し申し上げましたが、周辺のエリアから応援に来られる仕組みもつくっているところでもあります。それが営業区域についての基本的な考え方なので、補足的に御説明させていただきました。

それから、御手洗委員から御指摘いただきました営業区域と地方のニーズ把握です。手が挙がっていないからといってニーズがないわけではないという話です。ニーズの把握については、国交省で今、運輸局総力を挙げて、どのような交通空白がありますかと、それから、それはどのエリアで何か所ありますかというのを1,700の全市町村に調査しています。これは遠くないときにきちんと取りまとめをしようと思っておりますので、その中で具体的なニーズを把握していくと。実際に今も、まだ作業中ではありますが、多くの自治体の方から、幾つかやはり空白の地域とか時間帯があつて、それぞれについてもう対処に着

手しているエリア、対処にはまだ着手していないエリア、どうしたら分からないようなエリア、こういったエリアを分けてもらっています。そういう中で、どう着手したらいいか分からないエリアについては国交省が全面的に伴走して支援することが必要だと思っていますし、それをやっていくと思っています。

それから、雇用前提なのですかという御指摘もありましたが、現時点の考え方で申し上げますと、これも何度も申し上げて恐縮ですが、運行の管理であるとか運送の責任といったことをきちんと管理するためには、そこの部分をドライバーに任せるのではなくて、きちんとノウハウを持ったところで管理する、そういった働き方は、国交省の考えというよりは労働政策の考えだと思いますけれども、それは雇用に当てはまるという見解を私どももいただいておりますし、そういう考え方に従っています。ということが基本ですが、何度も申し上げますが、資料2については座長からの御指示というふうに承っていますので、全般的に検討していきたいと思っています。

以上です。

○御手洗委員 ありがとうございます。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

○林座長 國峯専門委員、よろしいでしょうか。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

1点だけ、営業区域のところは御説明ありがとうございます。コメントの趣旨としては、都市部とかに流しだと集まってしまうという御趣旨は理解をさせていただいています。ただ、一方で、いろいろヒアリングさせていただくと、地方部だと本当に営業区域が小さ過ぎて採算が成り立たないという声も聞くところがありまして、この両者をどう調和していくかという議論なのかなと思っています。

その中で、ライドシェアは自宅から稼働できるし、流しではないので人口密度が高いところにうろうろしていなくても大丈夫ということもあって、海外では、より広く、地方部でもライドシェアを稼働しやすいというようなところがあるので、ライドシェアについては比較的営業区域を広く取っても、この両者の調和が実現するのではないかなということ、タクシーとライドシェアというのは分けて考えるべきではないかということをお願いさせていただいています。

以上です。

○林座長 分かりました。

御手洗委員、先ほどの御質問の中で、タクシー会社が手を挙げていない地域の首長はなかなか日本版ライドシェアは難しいのではないかという御質問について、重田課長から御回答いただいていたのでしょうか。

○国土交通省（重田課長） すみません。漏れていましたでしょうか。それについての考え方を申し上げたいと思います。これまでの議論の中でも何度か出てきたと思いますが、あと、今日、井上専門委員からも御指摘あったと思うのですが、今の法体系の中で、地域

で協議をして、それで調った場合に新しいことがいろいろできるというような基本的な仕組みがあって、皆さんから再三御指摘いただいているのは、一部の事業者だったり反対するとそれがうまくいかないというような御指摘をいただいています。私もいろいろなタクシー会社の皆さんとお話をさせていただいていますが、中にはそういった事業者の方もいるかもしれませんが、多くの事業者の方々は、その地域で長年事業をやられていて、その地域の足をきちんと確保するというところに一定の責任と、ある意味プライドを持ってやられている方も大勢いらっしゃいます。

地域の足不足みたいなものをきちんと解決するために、地域での協議自体に意味がないとは私は思っておりません。きちんとその地域地域でふさわしいソリューションを協議していくというのは、それでうまくいかない場面を皆さんいろいろとおっしゃいますけれども、通常普通に行われるべきプロセスだと思っています。

先ほどの御手洗委員の御指摘に戻ると、事業者が動かないと首長さんも動きにくいという面もあるかもしれませんが、そういったときには、私どもも先ほど申し上げたニーズ把握というのをやっておりますので、その地域の事業者だけではなくて周辺の事業者、それはどこまでの範囲かというのは議論がありますが、そういったところにもきちんと声をかけてソリューションを見つけていくというのが一つの取組ではないかと思っています。ありがとうございます。

○御手洗委員 重田課長、ありがとうございます。

座長、私、ちょっと確認をしてもよろしいですか。多くのタクシー事業者の方々は、本当に地域の交通を考えていらっしゃるというのは私も非常に感じているところです。例えば、おじいちゃんの代から代々この地域の交通を支えてきた。ここと、ここと、このファミリーがうちのお客さんで自分たちがどうにかしなきゃと思っていられる、そういうお気持ちが強くて、自分たちの損得ではなくて、地域交通のためにタクシーをやられている事業者さんは非常に多いと思っております。一方で、ライドシェアのような新規事業を始めるのはそれなりに体力も必要ですし、ドライバー以外の事務的なスタッフも必要になるところ、本当にぎりぎり何とかタクシー事業を回しているタクシー会社さんは、非協力的とかそういうことではなくて、単純にそこにリソースが割けないということは多々あるのだと思っております。

今の重田課長のお話で私が理解したところは、自治体にヒアリングして、移動の不足があること、ニーズがあることは把握できた、ただうちの地域でこれを担える事業者は現実的にいないんだというときには、隣接営業区域ですとか、隣接にもいない場合は、さらに広げて、どうにかそこを埋めるための手立てを考えられるという理解でよろしいですか。

○林座長 重田課長、よろしいですか。お願いします。

○国土交通省（重田課長） ここでこうしますとなかなか断言はしにくいですが、私自身は、そういったことが一つの解決策になるのではないかなと思っています。いろいろな調整が要るので、決め切れないのは申し訳ないですけども、私自身の考えはそういう考

えです。

○御手洗委員 ありがとうございます。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

○林座長 ほかに御質問のある方はいらっしゃいますか。よろしいですか。

議論は尽きませんが、終了時刻が近づいてまいりました。

最後に、本日御出席いただいたオブザーバーの皆様から何か補足などがあれば御発言をお願いいたします。

委員の先生、手を挙げていらっしゃいますね。原専門委員、お願いいたします。

○原専門委員 補足というか、時々ライドシェアの外国の実態というのが議論になったのですけれども、私は住んでいるところがフロリダ州のオーランドなので、大体年間50回ぐらいはライドシェアを使うのですね。それを過去15年ぐらい使っているのです。結局、今日もちょっと話が出ましたけれども、こっちだとライドシェアというのは観光産業の季節性、観光産業というのはどうしても季節性があるのですね。イベントにしても、普通のシーズンにしても、そういうときにピーク時に合わせて固定資産を買ってしまうと、とても損益分岐できないということで、通常のデマンドを加えた部分は全部そっちへ吸収させるというのがビジネスモデルなのです。オーランドの場合は人口140万人で、それに対して7400万人の観光客が来るのです。しかも、地獄のように、地下鉄もなければ鉄道もないのです。その環境でどうやって7400万人をさばくかというところで、どうしてもそれが必要になるのですね。

あともう一つ、議論にはなっていなかったのですけれども、実は日本に行ったアメリカ人から最近2回ぐらい文句を言われたのですけれども、日本の地方都市に行くと、たまにタクシーはいると。だけれども、それは4気筒ビニールのシートカバーがあるような車で、ちょっと勘弁してよと。彼らからすると、自分がアメリカで乗っている車はBMWとかアウディとかキャデラックなので、金を払うからそういう車を選択肢として頂戴よと、そういう方がいるのですけれども、日本の場合はその選択肢がない。ところが、ライドシェアの場合は、実際に携帯で車を選ぶときに選択肢があるのですよ。一番小さい車はこの値段、それから、バンみたいなのはこの値段。

○林座長 すみません。ちょっと時間が押しているので、コメントということでお伺いしたいと思います。ありがとうございました。

川邊委員、ちょっと短めでよろしく申し上げます。

○川邊委員 前回欠席された国交省さんが出てきていただいて、当初オブザーブ参加ということでしたけれども、重田課長にいろいろ回答いただいているのは非常に誠実な対応だと思って、まず感謝をしております。ありがとうございました。

その中で、地域ごとの解決というのは全然まだあり得るという趣旨を何度もお話しされていて、実際に国交省でも重田さんをはじめ、皆さんが結構地方へ行ってそういう話をされていると聞いておりますので、そういう現実を見た上での提案なんだというふうに理解

をしておる一方で、地域ごとでやってしまうとユーザー体験がぐちゃぐちゃになるという問題は、既に2号と3号で使うアプリが違ったりですとか、運用方法が違ったりして、すごく起きているところなので、かなり注意をしていただきたいなと思っております。

結局、国交省さんのこれまでの実績の評価というのは、事業者側目線でこの地域はこれぐらい対応しましたというふうにされているわけですがけれども、逆にこちらの規制としては利用者目線で見えておまして、利用者目線を見たときに、せっかく事業者がそこまで対応してくれているのですけれども、使うアプリが違ったりですとか、運用方式とかが違うことによって、ユーザー目線で見ると全然使いづらいなみたいなことが既に起きていて、かつ、重田さんがおっしゃるように、地域ごとにこれからよりやっていくと、そういうことがいっぱい起きてしまうと思うので、そういうことがないようにぜひ主導していただきたいと思っておりますので、コメントいただければと思います。

○林座長 重田課長、よろしいでしょうか。

○国土交通省（重田課長） 時間もないので短めに。川邊委員がおっしゃったとおり、そういうつもりはないと思っておりますが、私ども、事業者の方々とお会いする機会も当然多いわけですから、どうしてもそういう視点になりがちな部分があるのかもしれない。ただ、この場でも何度か御指摘いただきましたが、利用者目線でというのはおっしゃるとおりだと思いますので、それに気をつけて取り組んで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。

議論は尽きませんが、終了時刻が近づいてまいりましたので、まとめたいと思っております。

本日の議題2においては、各規制事項の改革の方向性や内容について様々な御意見が出されました。

具体的には、第1に、運行管理のデジタル化を進め、営業区域を拡大することで中小都市におけるライドシェアが広がっていくのではないかと。

第2に、現在最大でも営業区域のタクシー車両の10%以内となっている台数制限について、タクシー車両数がそもそも少ない地方で、かつ原則営業所のタクシー車両数の範囲内でしか認められないことから、地方のタクシー会社は事業採算性が確保できないため、台数制限は撤廃、緩和すべきではないかと。

第3に、曜日・時間帯の制限について、タクシー不足が合理的に予測される地域については、現状の制限をなくし、地方の足不足解消につなげていくべきではないかと。

第4に、現状の制度は雇用でシフト制を前提としている中で、雨やイベントなどで移動需要が予想外に高まった際に対応することが難しい状況にあるのではないかと。業務委託であれば、その都度の移動需要に対応することができることから、業務委託も含めて働き方を検討すべきではないかと。また、働き方だけでなく、急な移動需要の変動に対応するため、柔軟なダイナミックプライシングの導入も検討すべきではないかといった御意見が示されたところです。

本日、国土交通省、重田旅客課長様からは、前向きな御対応をいただきましてありがとうございます。国土交通省におかれては、これらの意見も踏まえて具体的な改革事項を御検討いただくようお願い申し上げます。

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、お時間を割いて御参加いただき、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。