

第4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5月14日（水）13:00～15:00

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、御手洗委員、芦澤委員、川邊委員、佐藤委員、中室委員、落合委員、堀委員

（専門委員）青山専門委員、小針専門委員、國峯専門委員、永岡専門委員

（事務局）神田参事官、中道参事官

（オブザーバー）

国土交通省 重田 物流・自動車局旅客課長

澤田 物流・自動車局旅客課自家用車活用事業推進室長

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

安井 事務局

4. 議題：

（開会）

議題1 規制改革ホットライン処理方針について

議題2 移動の不足の改善状況について

議題3 移動の不足の改善に向けた答申骨格について（非公開）

（閉会）

5. 議事録：

○神田参事官 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4回「地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ」を開催させていただきます。

本日はウェブ会議ツールを用いてオンラインで開催しております。

また、本日のワーキング・グループは、内閣府規制改革推進室のユーチューブチャンネルにおきましてオンライン中継を実施しております。御視聴中の方は動画の概要欄にあるURLから資料を御覧ください。

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないようミュートをお願いいたします。御

発言の際にミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。御発言が終わりましたら、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は、林座長、御手洗委員、芦澤委員、川邊委員、佐藤委員、青山専門委員、小針専門委員、國峯専門委員、永岡専門委員の所属委員の皆様方と、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あります。

そのほか、本日は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、以降の議事進行につきましては、林座長にお願いいたします。林座長、よろしくお願いいたします。

○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「規制改革ホットライン処理方針について」、議題2「移動の不足の改善状況について」、議題3「移動の不足改善に向けた答申骨格について」を扱います。

これらのうち、議題3は調整中の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方々におかれましては御異議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。

それでは、議題1「規制改革ホットラインの処理方針について」に入ります。資料1に基づき、事務局から説明をお願いします。

○国土交通省（重田課長） 国交省の重田ですけれども、うまくタイミングが合わなくて、割り込んでしまった形ですみません。

議題3が非公開という話でしたけれども、私どもは公開でもいいと思っておりますが、最後は座長の議事の運営に委ねますけれども、一言それだけ申し上げさせていただきたいと思っております。公開で議論することでも私はいいと思っております。

○林座長 分かりました。

ただいま、委員からの議決をいただきましたので、今回は非公開で進めさせていただきたいと思っております。また、公開の部分でも国交省から御意見をいただければ、委員からの質問、意見に対して真摯にお答えいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、議題1に戻ってをお願いします。

○神田参事官 事務局から簡単に御説明をさしあげます。

今、資料1を共有させていただいておりますけれども、こちらに記載されております規制改革ホットライン案件の取扱いについて簡単に御説明いたします。

ナンバー1につきましては、当ワーキング・グループで既に検討中または検討を行うと

いう事項であることから、取扱いとしては二重丸とさせていただいております、ナンバー2から4については再検討の要否を判断するという事で、事務局が提案内容に関する事実関係を確認するという事項であることから、こちらの下にありますような三角の種類ということにさせていただいております。

簡単ではございますけれども、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す。

ただいまの事務局からの説明について御意見はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

それでは、規制改革ホットライン処理方針は資料1のとおり決定いたします。

次に、議題2「移動の不足の改善状況について」、議論したいと思います。この移動の不足の点については骨太の方針及び昨年12月の規制改革推進に関する中間答申においてまず2つの点がございまして、一つは、内閣府は移動の不足について、全ての地域について調査・検証し、四半期ごとをめぐり不足について改善状況について利用者目線で検証結果の評価を行うこと。2番目が、b項となっているのですが、また、内閣府と国土交通省は、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とするため、自家用車活用事業等のモニタリング、検証、評価を行うこと、「並行して、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めること」と閣議決定されているところでございます。

この骨太の方針・中間答申に基づいて、内閣府においてはこれまで移動の実態に関する調査として既に6種類の調査を実施しております。それらの調査結果は本日の参考資料1、2、3にお示ししているとおりです。内閣府では、さらに「地方の駅前等におけるタクシー手配の容易性などに関する調査」を実施しておりますので、本日は事務局からまずこの点についての調査結果の概要を資料2-1に基づき説明をいただきます。また、この2-1を含めてこれまで内閣府において実施した各種調査結果のまとめについて、資料2-2に基づき御説明をいただきたいと思っております。

それでは、事務局から3分ほどで御説明をお願いいたします。

○中道参事官 事務局でございます。

まず、地方の駅前等におけるタクシー手配の容易性等に関する調査結果につきまして、概要を御説明申し上げます。

1ページ目でございますけれども、まず調査の手法でございますけれども、上段にございますとおり、中小規模都市を中心とした全国10都市におきまして、4月17日木曜から20日日曜までの4日間につきまして、駅前のタクシー乗り場における利用客の待ち組数や待ち時間を調査するとともに、駅周辺のホテル・旅館、飲食店等に対しましてヒアリングを実施いたしました。

下段が調査結果の概要でございますけれども、1つ目の矢羽根、大規模・中規模団体の

駅前のタクシー乗り場では、多くの時間帯で長い待ち時間は確認されませんでした。特に金曜日の夕方や夜間などにタクシー待ちの行列ができて、長時間の待ち時間が発生したという状況でございます。また、宿泊・飲食施設からは、夕方・深夜に加えまして雨の日にもタクシー手配ができず困るという声も寄せられているところでございます。

次に、2つ目の矢羽根でございますけれども、観光地でございます。日中でもタクシー待ちの行列が発生いたしまして、宿泊施設からもタクシー手配の依頼は多々あるけれども、断られるか15分以上待たせてしまうといったことが多いという声がございまして。

最後に、一番下段でございますけれども、小規模団体につきましては、駅前での長い待ち時間は発生いたしませんでしたが、宿泊・飲食施設からは平日のタクシー台数が少なくなっているため断られている、お客様を30分以上待たせてしまってクレームを受けたことがあったとの声が寄せられておまして、タクシー手配の困難はあるものの、駅前の乗り場以外の場所の問題と考えられまして、きめ細やかな対応が重要であると考えられます。

2ページ以降は、各年ごとの調査結果の詳細をお示ししておりますので、御参照いただければと存じます。

引き続き、先ほど座長からも御紹介がございましたけれども、内閣府で実施、本ワーキング・グループにも報告してまいりました各調査結果につきまして、概要をまとめてございましてお示ししております。これまでの調査結果を踏まえますと、生活者につきましては、自治体の規模によらず依然として移動の不足が存在し、団体規模が小さくなるほど不足の深刻さも増すこと、中小規模団体の生活者は、団体規模が小さくなるほど、また、自宅が市内の中心部や最寄りの公共交通機関から離れている人ほど移動の不足、地域公共交通の不便さ、タクシー手配の困難度等が深刻であること、先ほど御説明申し上げました駅前の調査でございますけれども、大・中規模団体における雨天時・夜間や観光地における人の移動が活発な日中につきまして、タクシー手配が困難な状況であること、最後に、ホテル・旅館や飲食店では利用客からの依頼に対してタクシーの確保が困難であることにより他の業務に支障が生じるなど、不足による業務への影響が大きいことが見てとれるかと考えてございます。

事務局からは以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、これより議題2「移動の不足の改善状況について」、質疑に移ります。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。

そうしましたら、初めに、今のタクシー乗り場調査について御質問のある委員の方はいらっしゃいますでしょうか。

では、青山委員、お願いいたします。

○青山専門委員 青山でございます。

飲食と宿泊の原田様、小城様にお聞きしたいと思います。先ほどの調査結果で、宿泊

地・観光地についてタクシー不足が日常的に曜日にかかわらずあるという報告だったのですが、原田さん、小城さんの御認識は宿泊施設や飲食店においてもこのような御認識で相違はないでしょうか。もし追加で何かお困りのことがあったら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、全旅連、全飲連の順でお答えいただければと思います。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。よろしくお願いいたします。

先ほど御説明いただいた資料は私も拝見をさせていただきました。資料の中に記載もあったかと思いますが、神奈川県の小田原駅と箱根湯本駅、近鉄奈良駅あたりでタクシーの待ちが多いということが書いてあったかと思うのですが、駅前のタクシーの待ちと宿泊施設のほうで、コメントのところにも書いてあったかと思うのですが、宿泊施設のほうでは要はタクシーの手配をしてもなかなかタクシーを手配していただけることが困難で時間がかかる、ないしはタクシーの手配ができないと断られることが多いという話も聞いたことがあります。やはり小田原駅や箱根湯本駅、奈良駅、奈良市内といった観光地は特にそういう声が聞こえたかなといったところは、今回の資料ではついていないですけれども、第1回のおきについていたアンケート結果でもそのような声が多くありましたので、このとおりに感じているところでもあります。

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） 飲食連の小城でございます。お世話になります。

先ほどの御説明のとおり、飲食業界としてもこの認識の相違はございません。今、旅館の原田事務局長もおっしゃっていましたが、お客様が利用する時間帯というのはどうしても集中するというのもあるものですから、そこに非常に足不足を感じる、また、店での手配といったものに店側が苦慮するということは現在でも変わっていません。特に地方の郡部のもともとのタクシー不足というのがまだ改善されていない状況ではあると思います。

私からは以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、次に挙手されている堀委員、お願いいたします。

○堀委員 ありがとうございます。

私からは移動の足不足の状況についての国交省様の御認識をお伺いしたいと考えております。国交省様においても昨年以降、様々な取組をされていると思いますが、現時点にお

いて移動の不足は解消されているという御認識なのか、あるいはまだまだ解消されていないという御認識なのか、国土交通省様の御認識としてはいかがでしょうか。

○林座長 では、国土交通省様、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（重田課長） 堀委員、ありがとうございます。

昨年来、何度もこの場で申し上げましたけれども、「交通空白」解消本部を大臣ヘッドに立ち上げて、今、全国の交通空白の箇所をリストアップしていています。市町村単位でいくと、市町村の中で交通空白があってそれを市町村単位で少しでも減らしていったところについては、今は手元に数字がないですけれども、去年の段階で600数十だったのが20幾つに減りました。

もう一つは、市町村の中でも数か所、集落単位でもそういった空白のところが存在するという事は当然あるわけですし、それを今、全国の全ての市町村に聞いてリストアップをしていっているところです。それは近々に結果がまとまると思います。

堀委員から移動の不足が解消したかどうかと、別に0か1という議論ではないと思っていて、ただ、少しでも改善していくようにいろいろな取組をする必要がありますし、その取組を続けていって悪化しているか改善しているかということ、私は数字だけを見ると改善していると思います。

ただ、そういった何か所あって何か所減ったかという数字も大変大切ですが、実際にそこにお住まいの利用者の方だったり、ここで今回あったような例えば観光客の方が駅などに来られて使う足が良くなったという実感が利用者の方々に伴わないと意味がないと思いますので、そういったことはやっていきたいと思っています。

改善したかしていないかということ、改善しつつあると思います。解消したか解消していないかということ、まだ解消はし切っていないと思っています。

私からは以上です。

○林座長 堀委員、よろしいですか。

○堀委員 お答えいただいた部分と共通した認識だなと思う部分もございますし、ただ、抽象的に提供者目線で空白地がないかどうかという御調査が直ちに今、重田課長からもおっしゃられたような利用者の実感がどう伴っているのかということまでつながっていない地域もまだまだ多いのではないかと考えております。そういう観点でまだまだ解消していない地域もある。これをどうしていくのかということも議論する必要があるのかなとお答えを聞いて感じました。

私からは以上です。

○林座長 現在、手を挙げていらっしゃる方は川邊委員と中室委員のお二人でしょうか。御手洗委員も。分かりました。

それでは、御手洗委員、お願いします。

○御手洗委員 私でよろしいですか。よろしくをお願いいたします。

私からは一点が意見と、もう一点は質問になります。両方国交省様へのものになります。

1つ目の意見の部分なのですけれども、まず、タクシーの営業区域は全国で630地域ほどあると理解しているところではすけれども、開始からまだ1年なのに130もの地域で日本版ライドシェアが始まっているというのはすごいことだと思いますし、きっと運輸局の皆さんをはじめ国交省の皆さんが地域を行脚して地道な努力を重ねられてここまで来たのかと思っております。大変感謝するところです。ありがとうございます。

一方で、私が懸念しているのは残りの500地域でございまして、これは全体の8割ほどに当たるかと思えます。こうした地域はまだ移動困難に対する対処ができていないということかと思えますし、これは本当に釈迦に説法になってしまうので私が言うのは僭越ですけれども、地域の交通事情というのは様々で、この残りの500地域の中では、必ずしも地域のタクシー事業者が日本版ライドシェアを担うということが移動困難の解決策にならない地域もあるのだろうと考えております。

ですので、今の段階では日本全国での移動問題の解決にめどが見ついたとはちょっと言い難い状況かと思えますので、引き続き状況をモニタリングすること、そして、必要があればライドシェアも例外とせず法制度の議論をすることが私は必要だと考えています。一度閣議決定されたことでもありますから、これは引き続き国交省さんと私たち規制改革で議論していかれるように答申に明記すべきだと考えております。これは私の意見でございます。

もう一つが国交省様への質問になります。日本版ライドシェアの改善について、質問が、論点としては2つあります。これまでの内閣府の調査やワーキングで御発表いただいた皆さんの御意見、それから、私が地元で見ていると思うのですけれども、地方、特に小規模自治体や、鉄道駅まで遠いエリアにおいて、移動困難というのはいまだ深刻な状況にあると理解しております。

一方で、私がいる気仙沼などもそうなのですけれども、こうした移動困難が、もともとタクシーがあまり営業していなかった地域で免許返納などをきっかけに起こってしまっているとか、バスの減便をきっかけに起こっているということもあって、必ずしも地元のタクシー事業者が日本版ライドシェアを行うことで解決するとか、地域のタクシー会社が日本版ライドシェアを自分たちが担おうと希望してくださるとは限らない、という現状も多々あるのではないかと思います。

そういった中でも移動困難を解消していくには、これまでも議論されていることだと思いますけれども、大きく2つの方向性があるかと思っております、一つは運行管理のデジタル化を進めて、営業区域を越えてほかの区域のタクシー事業者でも日本版ライドシェアを移動困難のある地域で実施できるようにする。もう一つはタクシー事業者以外の事業者が日本版ライドシェアを実施できるようにする、ということだと思っております。

1つ目の営業区域の問題については、前回のワーキングで重田課長からも個人的には前向きに考えているけれども調整が必要という御回答をいただいたところでもありますけれども、これは今後、実証事業を行っていただくなど、何らか取組を検討していくということ

について今回の答申に盛り込んでいただくことはできますでしょうか。これが1点目の質問です。

もう一点の質問が実施主体のほうなのですけれども、バス・鉄道事業者がタクシー業の免許を取りやすくする形でライドシェア事業に参入できるようにすることは既に検討されて、実証がスタートしているところと理解していますけれども、これをバス・鉄道の事業者に限らず、こういう要件を満たせばほかの交通事業者さん、またはほかの事業者さんでも参入できるようにしますよという要件を明確化して提示していただくようなことはできますでしょうか。あと、これはこの場で御回答いただくのは難しいと思いつつのお伺いなのですけれども、例えばレンタカー事業者さんなどは道路運送法下で許可を取っていらっしゃるし、整備管理などもその業法下においてなされているところだと思えますけれども、こうした事業者さんが、例えば運行管理について追加的に許可を取ればライドシェア事業をできるようにするという事は御検討いただいているものでしょうか。

長くなりましたが、申し訳ございません。以上になります。

○林座長 それでは、国交省から今の御質問についての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。

運行管理のデジタル化については私も答えることもできますが、より詳しいのは担当の課長が入っていますので、そちらでより詳しく説明いただこうと思います。

営業区域については、答申に盛り込むかどうかはちょっと置いておいて何かしら考えたいと思っています。前回お答えしたとおりです。

○御手洗委員 ありがとうございます。

○国土交通省（重田課長） 私が申し上げたいのは、答申に盛り込んで文字にしていくと、どうしても私たちも安全サイドでいろいろと考えざるを得ない部分が当然あるわけですし、それに伴う安全上のリスクなどについてはきちんと私どもも責任を持たなくてはいけないので、ただ、何かしら試してみたいという気持ちは私個人もあるのですけれども、答申に盛り込むかどうかというのは一旦置いておいてもらってもいいでしょうか。

それから、タクシー事業者以外の参入については、今、バス・鉄道でできないかというのはトライアルしているところです。これも実はまだ結論が出ているわけではございませんので、御手洗委員の御指摘にうまく合わないかもしれませんが、バス・鉄道以外で今、検討していたり考えているものはございません。バス・鉄道の結論をきちんと検証してからいろいろと考えていきたいと思っております。

それから、これもまた皆さんあれかと思えますけれども、冒頭おっしゃったライドシェアの議論を今後も継続ということは、国交省の考え方を申し上げますと、これは斉藤前大臣も公の場でもおっしゃっていましたが、今取り組んでいる交通空白という本部も今年のこの部会以降、新たに設置して新たな取組を始めて、先ほど申し上げましたが、十分ではないにしても少なくとも改善はしていると私どもも認識しております。こうした取組を行っているにもかかわらず並行して議論を行うということは、現場にもいろいろな水を差す

ような混乱をもたらすおそれがあるので、現時点の私どもの考え方としては、今後は一旦現時点で行っている取組に集中させていただきたいと考えています。

以上です。

○林座長 御手洗委員、さら問いはありますか。

○御手洗委員 まず、答申の点についてはきっとほかの委員からも御意見があることと思いますので、ほかの委員に一回場を譲ろうと思っております。

先ほどのバス・鉄道事業者以外でちょっと例を挙げましたレンタカー事業者というのは、私は今日初めて言うのですけれども、結構大事なのではないかと思っておりますし、というのも、公共交通機関がないような場所に割と営業所を設置していらっしゃるし、ユーザーと車両をマッチングするような事業もふだんからされていて、定時どおりに運行させるというのとはまた違う事業形態をされていますし、整備管理などもしっかりされているので、割と地方で現実的な実施主体の一つになり得るのではないかと思いますので、ぜひ御検討いただけたらと思います。よろしくお願いします。

○林座長 ありがとうございます。

続けて、挙手されている川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員 先ほどの御手洗委員の意見と重複するところがありますが、今回は答申に向けた最後の機会だと思いますので、大事だと思っているところを全体論で述べさせていただきたいと思います。内閣府規制室の皆さん、そして国交省の皆さんに向けての御意見だったり、質問だったりと思っただけならばと思います。

数字を引用しつつ現実を率直に述べさせていただきますと、まずタクシーの営業区域は全国で630あります。このうち3月末時点で日本版ライドシェアを導入済みのところは130地域となっています。自治体ベースで取り組むかどうか未定となっていたのが1,700超あったのが残り20程度に減っているという事実もありまして、これに関しては国交省さんの取組に敬意を表したいと思います。

しかし、まだ割合で言いますと8割の営業区域で導入されていないですし、調査結果を見る限り、中心市街地から離れた地域では足が足りない状況がまだまだ続いていると思います。その観点では、先ほど国交省さんが今は日本版ライドシェアを一生懸命やっているのではほかの事業者の参入やライドシェア新法というのは同時並行には検討できないとおっしゃっていましたが、それは供給者目線の議論でしかなくて、利用者目線で言いますと足りていないという現実として今日も各団体からの発言もありましたので、そこで議論をぴしゃりと終わらせてしまうというのは僕は違うのではないかなと。利用者目線での規制改革を行うべしというのが岸田総理からも石破総理からも指示が出ている限り、利用者目線での検討というのも統合した形でぜひやっていただきたいなと思っております。

フルタイムのタクシードライバーというのはコロナ前に29万人いましたが、今は24万人、およそ5万人減しています。一方で、週に数時間だけ走るライドシェアドライバーというのはほとんどいなかったところが全国8,000人になっているとも言えますし、これだ

けの制度を用意しても8,000人程度しかいないと言うこともできるかなと思っています。

いずれしてもこの数字の比較から見えてくる現実、移動の不足はまだ特に利用者目線において解消していないだろうということです。ですから、このような現状でしたら、以前閣議決定されたタクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に関わる法制度を含めた事業の在り方ということについて、「交通空白」解消本部というものが立ち上がってそこで種々の取組をやってくださっているということは理解しつつも、解消度合いについては客観的かつ利用者目線の目を入れていただきながら移動の不足解消をより加速すべきだと思います。

今日、私はこの後、新しい資本主義実現会議にも出るのですけれども、そこでは経済対策として30年までに6000万人のインバウンド観光客を呼んで10兆円の経済効果を出そうという内容が盛り込まれているわけですが、こういったものも移動の不足解消がない限りは主要都市でしかインバウンドの効果というのは出ないと思っています。全国津々浦々まで移動の不足解消が加速することがすごく重要だと思っていますし、今後の答申や規制改革実施計画についてもこの点を明確に書き込むべきだと私としては強く提案したいと思います。

長くなりましたが、以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

ただいまは御意見でよろしいでしょうか。

○川邊委員 はい。コメントがもし内閣府、国交省からそれぞれあれば、お願いしたいと思います。

○林座長 内閣府、ございますか。

○神田参事官 事務局でございます。

今のお話の中では利用者目線での御議論・検討ということがございまして、また、こちらは今後、こちらのワーキングの会議で御議論いただくべき内容かとは思いますが、先ほど発表させていただきましたように、事務局内閣府では各種調査をさせていただいております。そういった利用者目線での調査、また、その検証ということについては規制のこちらのワーキングの皆様の御意向も踏まえながら、必要があればリソースの限り対応させていただければと考えてございます。

一旦以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

国交省様からもさらにコメントはありますか。

○国土交通省（重田課長） 現時点での国交省の考え方は先ほど申し上げたとおりですが、内閣府の規制室とよく調整をしていきたいと思っています。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

では、挙手いただいている中室委員、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。

私も意見ということになるかもしれませんが、先ほど来、御手洗委員、川邊委員からも御指摘がありましたとおり、移動の足不足が解消されているのか、今の延長線上で、どれぐらいの期間がかかるか分かりませんが、それがちゃんと確実に解消されていくのかということは極めて重要なことではないかなと思うのです。この先、解消されていかないというのであれば、今のままでは駄目だということになるのではないかなと思うので、今日、内閣府から各種調査についての御説明がありましたけれども、これを素直に見ると、移動の足不足の状況が解消されているとは考えにくく、これらの調査を引き続きちゃんと継続していくことが重要だと考えています。

国土交通省さんにおいても交通空白の調査等というのを自治体等に対して行われていると承知しておりますので、それらの結果に関しては内閣府ともしっかり共有をしていただいて、両府省で連携して移動の足不足の実態の把握に努めていただきたいと思います。要するに、あるべき論で議論をするということではなくて実態に応じて政策をやっていくということが極めて重要なので、もしも不足が解消されていないということであれば、やはりタクシー事業者以外のライドシェアについても考えていかねばならないということなのではないかなと、現実に現下の課題が解決されていないということなのだと思います。

もう一つ、先ほどの重田課長のお話で非常に疑問に思ったのは、「水を差す」という言葉があったのですけれども、「水を差す」というのは誰に対して水を差しているのかなというのが私はよく理解できなかった部分があります。確かに今、日本版ライドシェアで様々な主体に御努力をいただいている、そのことは私たちもよく承知しているところではあると思うのですけれども、仮にタクシー事業者以外の事業者が参入してきてライドシェア事業を行ったとして、果たしてそのことによってどういう影響が起きて、どういう水の差し方をすると国交省さんはお考えなのでしょう。そこが完全に競合するということなのかというと、これまでの議論では必ずしもそういうわけではないということだったのではないかなと私としては理解しているのですけれども、ちょっとここは水かけ論になるかもしれませんので、もし何かお考えがあればお聞かせいただきたいと思いますけれども、「水を差す」というのがどういうことなのか、もうちょっと言葉を補って御説明いただけたらなと私としては思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

重田課長、お答え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。

移動の足不足が解決されていないと中室委員から御指摘いただいて、冒頭私がどなたかの御質問に答えましたけれども、改善はしていると認識していますが、完全に解決はしていないというのはそのとおりだと思います。したがって、いろいろな実態をよく把握していかなくてはいけないというのはおっしゃるとおりだと思いますし、例えば今日、内閣府から発表いただいたタクシー乗り場の調査結果を見ても、非常に具体的にどの駅でどの時

間帯に長時間待っているというのがよく分かる資料になってございますので、こういった資料を見ながら、これで私どももようやくどの駅かが分かりましたし、どの時間帯かも分かりましたので、なぜこういうことが起こったのかというのを具体的に調べることができますし、それがふだんは大丈夫だけれどもたまたまこの時間帯に大雨が降ってとか、それかもっと構造的にこの地域のタクシーの供給量が足りなかったり、あるいはタクシー乗りの構造の問題があって、駅にはタクシーがたくさんいるのだけれどもそれがどんどん吐き出されない構造だったとか、いろいろな要因がありますので、これは具体的に調べていって対処していくことができるというので非常にありがたい調査結果だと私どもも考えております。

最後に御指摘いただきました「水を差す」という言葉で、すみません、私もボキャブラリーが足りないのがこれが正しいのかどうかあれですけども、交通空白の解消の取組をしていると、日本版ライドシェアだけでは当然ないわけです。既存のタクシーであったり、乗り合いタクシーという形でやっているケース、デマンド型でやっているケース、様々あります。伝統的に言うとやはり大型の路線バスが廃止・撤退した後にダウンサイズをして乗り合いタクシーのような形でそこを補うという取組をしていっているの、決して別に日本版ライドシェアだけではないと思います。

それから、川邊委員が600ぐらいの営業区域があって130しかないとおっしゃいましたが、これはこれで事実なのですが、それ以外の地域で公共ライドシェアというのは18～19年の積み重ねがある取組でありまして、これによって足を確保しているようなケースもございます。私が「水を差す」と言ったのは言葉がちょっとあれだったかもしれませんが、皆さん一定の制度の上でどういったことができるのかというのを地元で協議いただいて、そこには市町村も入ってもらったり、地元の様々な業者、それから利用者目線は大切ですから利用者で、例えばどういったルートでどういった時間帯にどういったサイズのものを走らせるのが一番効率的か、効率的かというのは商いだけの話ではなくて一定の市町村からの財政負担なども当然発生し得るので、そういったことを皆さんで協議して決めていかれているという状況の中で、何かそれ以外の枠組みが議論されたりされなかったりというのは現場に混乱をもたらすのではないのでしょうかという意味で申し上げました。

うまく伝わっているかどうかあれですけども、以上です。

○林座長 中室委員、いかがですか。

○中室委員 そうですね、私は今、重田課長のおっしゃったことは非常にもっともだと思っ一方で、結局のところ、既存の事業者の利益を確保するために新規参入を阻んでいるのだと多くの国民には見えているのではないかなと思いますし、私もそのように理解しています。既存の事業者を守ることが駄目だというわけではないのですけれども、新規参入を規制するというのであれば、そのときの理由は既存の事業者の利益を守ることではないほうが望ましいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、3人挙手されておりますので、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。

私は全旅連様、全飲連様に御質問をしていきたいと思っております。前回、3月末の時点から1か月半がたってきております。ただ一方で、地域における3号の事業というのがどうなってきたかということ、130地域くらいということでありまして、自治体ベースでも不足をしている場所も多くあるというのが内閣府の調査で出ておりまして、その上で、ドライバー自体はコロナ禍前は29万人のところは現在は24万人程度と5万人ぐらい減少していて、ライドシェアのドライバーが8,000人程度、フルに稼働しているかどうかはまた別の問題もあろうかと思っておりますけれども、人数的にもインバウンドが増えているにもかかわらず、コロナ禍前より減っている状態にはあるということだと思います。

そういった中で、この1か月半を見たときに何らかの変化があったかどうかということ、特に何らか解消されたものがある、その変化が大きいというものがあったのかどうかという点をお伺いしたいと思います。

○林座長 御質問ありがとうございます。

では、最初に全旅連様、御回答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） 全旅連の原田です。

今、落合委員から御質問いただきました、何かしら変化があったのかどうかということではあるのですが、ただ、資料2-1でお示しいただいているのがちょうど4月17日から4月20日といったところで、小田原、箱根湯本、近鉄奈良駅とありますけれども、そのほか、熊本市内も観光地の一つでありますし、松江といったところも宍道湖が近かったりして、この辺りも観光地の最初の出発点だったりします。こういったところも事例の掲載がありますので、現状としてはこういった形なのかなといったところであります。

あと、3月から5月といったところであれば、春休みだったりゴールデンウィークだったりという特に観光の繁忙期といったところでありますし、その間の4月17日から20日といったところの回答ではあります、繁忙期となれば、これよりもまた需要が高まるといったところで想像ができるのではないかなといったところでございます。

以上でございます。

○林座長 原田様、ありがとうございます。

続きまして、全飲連様、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） 小城でございます。

落合委員からの御質問であります、コロナ禍以降、解消されている地域があるかという御質問でございましたが、特に今、万博開催中に当たって大阪市内、特に万博会場周辺の地域は24時間体制でライドシェアが確立されていると聞いております。その反動か、大阪市内では今、繁華街、北、南を含めて割合不足が解消されているというのは聞いております。お答えになったかかなり不安ですけれども、そんな状況でございます。

私からは以上でございます。

○落合委員 ありがとうございます。

一部特例が行き届いている地域については良くなっているところもあるという御趣旨でよろしかったでしょうか。

○全国飲食業生活衛生同業組合連合会（小城専務理事） さようでございます。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

実際の事業者側から見る視点だとかこういうところだと思いますので、こういった実感を伴った情報というのが大事ではないかと思っておりますので、これを踏まえてまた検討して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。

では、國峯委員、お願いいたします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

1点だけ意見なのですが、私が勘違いしているかもしれないのですが、先ほど重田課長からライドシェアの法制度の議論というのは継続するという事は答申に書かないという御意見をいただいたのかなと理解したのですが、そうはすると反対の意見を述べておいたほうがいいかなと思って手を挙げさせていただいたのですが、もちろん交通空白の解消会議でいろいろな議論をしていただいているというのは我々も尊重しないといけないと思っておりますし、ありがたいことだと思っております。本格的なライドシェアを導入するという事は、それを導入するかどうかは別としても一つの有力な移動の足不足の解消の手段であることは間違いのないわけであって、議論をするという閣議決定をしないということはその議論をやめるということになってしまうので、それは議論は続けたらいいのではないかなというのが一つと、去年は議論をするということが閣議決定に書かれているので、今年の閣議決定に書かないということは政府として正式にライドシェア新法の議論はやめるという意思決定を暗に表示することにもなりますので、それはちょっとまずいのではないかなと思っておりますので、意見として述べさせていただきます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、堀委員、お願いいたします。

○堀委員 ありがとうございます。

私からは重田課長にもう一度確認させていただきたいと思っておりました。先ほど御質問させていただいた際に、移動の足不足が解消されていない地域があるというお答えでしたので、私としても認識が共通しているなと思ったのですが、それ以降の御回答を聞いてみますと、ある個別の地域で足不足が生じているというのは内閣府の資料で初めて知ったと。それが何か雨が降ったとか、特段の事情があるのかなのかについて確認をするとか、あるいは対策についてはほかの交通手段も併せて検討する必要があるというお答えをいた

だいているところを見ますと、解消されていない地域について解消する必要性があるというにもかかわらず、さらなる解消手段を取るといふことやさらなる対策をするといふことについては少し後ろ向きなのではないかという印象を持ちました。

改めて御質問ですけれども、国土交通省様において、現時点において足不足が解消されていないといふことであるとするならば、これ以上の対策が必要であると考えておられるといふことによろしいのか、そうではなく、もう既にこれ以上の対策は不要と考えておられるのか、この点についてどうお考えかといふことを改めてお伺いしたいと思います。

○林座長 では、重田課長、端的にお答えをいただきたいと思います。

○国土交通省（重田課長） 端的にと申されましても。

○林座長 質問に対して直接的にお答えをいただきたいといふことです。

○国土交通省（重田課長） 分かりました。

國峯委員からの御意見については、申し訳ないですが反対の意見になってしまいますが、それは先ほど申し上げたとおりです。解説は長くなるのでやめておきますが、国交省の立場としては先ほど申し上げたとおりです。

それから、堀委員の御指摘は、すみません、私の説明が悪かったでしょうか。まず、私どもも解消していきたいと思っていて、そういう活動をしています。今回、私どもも全国津々浦々でどういうところに空白の地域や時間帯があるかといふのを調べて、それに対してどういう手当てをしていくのがいいのかといふのをやっていますし、今後もやっています。

この内閣府の調査のことを私が非常にありがたいと言ったのは、私どもの調査の中でこれは既存のデータでもしかしたらあるのかもしれませんが、様々なところでこういったことが起こっているのを追加的に知って、それに対して手当てをすることができるので、そういう意味で大変ありがたいと言ったつもりです。

堀委員から最後にこれでも何もしないのかといふ御発言もありましたが、そうではなくて、まだ必要なので今後もやっています。それは、地域地域に合ったソリューションを見ていかななくてはいけないので、どういった地域でどういった足りないものがあって、それに対して利用者の方がどういった手段を求めているのか、それに合わせたツールを提供するといふことが必要ではないかなと思っていますので、今後もやっていきたいと思えます。

ちょっと私の説明の仕方が悪かったのかもしれませんが、申し訳ございません。

○堀委員 いえ、ありがとうございます。

移動の足不足は引き続き解消する必要性があり、これ以上の対策も不要と考えていらっしゃるわけではなく、さらなる対策も必要だといふことのお答えをいただいたのかなと思っております。

1点だけちょっと申し上げるならば、個別の年ごとの把握や個別対応といふことではなくて、私も地方の中小規模の都市をかなり回っておりますし、観光都市では、先日お邪魔

したところでは、もうホテルではタクシーの手配はいたしませんと。つかまらないので個別に連絡してくれと言ってタクシー会社さんの電話番号のリストを頂いて、一軒一軒電話するみたいなことを毎日やらないといけないという不便にも遭っていて、もう本当に困ったなという状況で、むしろ悪化しているのではないかという思いも強くしているところでございます。

こうしたことを個別の地域ごとに発見し、対策を自治体ごとにとっていくというのはかなり時間もかかりますし、抜本的な解消に至らないと思いますので、ぜひ全国一律での対策の強化ということ、全ての地域に等しい対策でなくてもいいと思いますけれども、なるべく広範囲の横断的な対策を実施していただきたいと思います。

後半は意見です。以上です。

○林座長 ありがとうございます。

もう手を挙げていらっしゃる方はいらっしゃらないですかね。

○国土交通省（重田課長） すみません、手を挙げていないのですけれども、先ほどお答え忘れていたところがあったので、一言よろしいですか。

○林座長 どうぞ。

○国土交通省（重田課長） 中室委員から最後に既存事業者を守るためにというお話があって、決して私はそういうつもりで考えていないですし、行政もやっていないつもりです。既存事業者を守るということは必要ないというか、既存事業者だから何も取り組んでいないというわけではなくて、様々地域の足として長年いろいろなことを工夫してやられている事業者の方々もたくさんいらっしゃいます。それは地域で自分たちがその移動手段を提供するというところで、前回は申し上げましたが、自負を持ってやられている方もいらっしゃいます。

一方で、既存事業者を守るということはそれが目的になってはいけないと思いますが、既存の様々な歴史があって積み上げられた枠組みというのが当然あるわけですし、それを全部御破算にしてもいいのかというと、私はそれはちょっと違って、それぞれの積み上げられた既存の枠組みにはそれなりの理由や経緯があってできているわけですから、そこは慎重に考えなくてはいけないなというつもりです。すみません、刃向かっているわけではないのですけれども、そこだけは申し上げたいと思ってお伝えしました。

失礼しました。

○中室委員 ありがとうございます。

座長、一言だけよろしいでしょうか。

○林座長 はい。

○中室委員 私もおっしゃることは大変よく理解できる場所ではあるのですけれども、先ほど来堀先生がおっしゃっているように、国交省さんと私たちは移動の足不足の問題を解決したいというところでは一致をされていて、今後もそのことについて継続的に取り組んでいきますと。ただし、答申に新法のことについては書きません、そこは排除しますと。

なぜかという、それは今やっていることに水を差すからだということをおっしゃって、「水を差す」という言葉がいいかどうか分からないですけども、今やっている取組にとかくリソースを割くということが大切だからということなのですね。

それがどう私たちから見えているかという、やはり新規参入よりも既存の事業者の利益を保護しようと考えているのではないかと外から見ると見えるのではないかと思うのです。経済が発展していくというときには、新規の参入と撤退というのがちゃんと市場の中で健全に行われるという仕組みを担保しておかないと、経済というのは発展しないと思うのです。何らかの理由で政府が新規参入を止めるのですということになれば、それは私はきちんと説明をしなければいけないのだと思います。市場に任せておけばいいことを、そうではなくて政府がちゃんと参入規制をするのですということであれば、それは経済に甚大な影響を与えるし、今、この移動の足が不足していること自体が我が国経済の大きな足枷になっている中で、新規の参入をさせないのですということなのであれば、そこはもっと国民を説得するためのきちんとした理由づけが必要で、それは過去の経緯ですという説明では多くの方は納得できないのではないかなと私は感じます。ここは国交省さんと平行線かもしれませんが。

○林座長　そうですね、もう何回か繰り返しましたので、以上とさせていただければと思います。

○中室委員　座長、申し訳ありません。

○国土交通省（重田課長）　貴重な御意見をありがとうございました。

○林座長　ありがとうございます。

議論は尽きませんが、議題2はここまでとさせていただきます。

多くの委員から様々な御意見をいただきました。直近のデジタル行財政会議においても、石破総理から「自家用車活用事業等についてモニタリングを進め、検証を行い、現時点での検証結果の評価を行ってください。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めてください。」という御発言をされたということが公表されているところかと思えます。

私どもとしては、昨年の骨太方針、また、中間答申の中で全国の足不足を解消するというこのために議論を進めてきております。タクシー事業者が手を挙げられない地域が日本国のまだ大半、8割ぐらゐを占めているというこの状況において、我々は客観的なデータを基にこの後の議論をしていきたいと思っております。

次に、議題3「移動の足不足改善に向けた答申骨格について」、議論したいと思えます。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。