

第1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5年11月6日（月）11:00～13:10

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、堀委員、間下委員
（専門委員）青山専門委員、井上専門委員、小針専門委員、秋元専門委員、國峯専門委員、
東専門委員、宮木専門委員、大槻顧問、住田専門委員、瀧専門委員

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）国土交通省 鶴田 物流・自動車局長
森 物流・自動車局旅客課長
警察庁 太刀川 交通局長
今井 交通局運転免許課長
内閣官房 佐脇 デジタル行財政改革会議事務局次長
齋藤 デジタル行財政改革会議事務局参事官
平戸市 黒田 市長
野口 総務部長
行方市 鈴木 市長
京丹後市 中山 市長
UBER Japan 株式会社
山中 モビリティ事業ゼネラルマネージャー
西村 公共政策部長
納戸 公共政策部マネージャー
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
川鍋 会長
中島 GO株式会社代表取締役社長
江川 GO株式会社執行役員

4. 議題：

（開会）

地域の交通に関する現状と課題（ヒアリング）

（閉会）

5. 議事録：

○松本参事官 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。お手元に資料を御準備いただき、御参加をお願いいたします。

なお、会議中は、雑音が入らないようミュートにさせていただくようお願いいたします。御発言の際はミュートを解除し、音声マイクに近づいて御発言いただき、再度ミュートにさせていただくよう御協力をお願いいたします。

本日は、富山委員、有路専門委員が御欠席です。また、本ワーキング・グループ所属委員のほか、大槻顧問、堀委員、間下委員、住田専門委員、瀧専門委員にも御出席いただいております。なお、瀧専門委員はデジタル行財政改革会議の構成員でもあります。

また、本日は河野大臣に御出席をいただいております。

それでは、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

○河野大臣 おはようございます。今日はお忙しい中、ワーキング・グループに御参加いただきまして誠にありがとうございます。活発な御議論をお願いしたいと思います。

我が国は、人口減少ということもあり、様々な産業の分野で人手不足が深刻になっております。公共の交通機関も決して例外ではなく、特にタクシーの場合は結構年配の運転手さんがコロナ禍でコロナの感染を恐れたということもあるのだと思っておりますが、コロナ前の2019年には29万人のタクシードライバーの方々がいらっしゃったのが、コロナ禍が終わって現在、23万人程度まで数が減っているという状況です。いろいろな分野でこれから人材不足というのが顕在化する中で、総人口、生産年齢人口は減っていますから、ただ単に人を増やすというだけでなく、いろいろなデジタルの技術を使ってこれに対応していかなければならないということがあると思っております。

特に地域の公共交通の分野に関しては、10月16日のデジタル行財政改革会議の課題発掘対話を行って、タクシーの規制緩和や自家用の有償旅客運用などについていろいろな御指摘をいただいたところでございます。今日はそうした議論をさらに掘り下げて、地域における移動の足が不足している状況につきまして、首長さんをはじめとする自治体の方々から実情をお伺いして、関係省庁からタクシーのドライバーが6万人減少していることにどう対応するのか、状況をお伺いしたいと思います。

また、海外のライドシェアの中で例えば安全の確保というものをどのように行っているかという実際に行われている方策についても御報告いただいて、論点を具体化してまいりたいと思っております。

各委員の皆様におかれては、どうぞこの具体的な論点につきまして、忌憚のない御議論をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○松本参事官 河野大臣、ありがとうございました。

以降の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 林でございます。去る10月16日に開催されました規制改革推進会議におきまして、富田議長の御指名により、地域産業活性化ワーキングの座長を拝命いたしました。よろしくをお願いいたします。

また、御手洗委員を座長代理として御指名し、御本人にも御承諾いただきましたので、申し添えます。御手洗座長代理、よろしくお願い申し上げます。

○御手洗座長代理 よろしくお申し上げます。

○林座長 それでは、早速本日の議題に入ります。本日の議題は、「地域交通の現状と課題」について、地域における現状、これまでの制度・政府対応、国内のタクシーの状況や海外におけるライドシェアの制度状況などをそれぞれ御説明いただき、これらに基づいて御審議いただきます。

それでは、最初に地域における現状について、まず平戸市の黒田成彦市長から御説明いただきたいと思っております。黒田市長、5分ほどでよろしくお願い申し上げます。

○平戸市（黒田市長） 平戸市の黒田成彦でございます。

平戸市は離島が5つありまして、そのうち2つの島が架橋でつながっております。そういった状況の中でエリアが7分割されていまして、大きな平戸島は南北に約40キロあるのですが、北部、中部、南部、それから九州本土の田平、そして離島生月、これは橋がかかっています。この5つの車でいける地域と、完全に航路で生活圏が隔絶されている大島、度島の7つがございます。南部、2つの離島は、タクシー事業者が皆無です。

今日までタクシー事業者5社がございましたが、8月末に、佐世保を本社とする平戸出張所営業所が撤退いたしましたことから、大変市民の移動の利便性が損なわれております。今現在、タクシー業者は九州本土の田平と、そこから2つ橋を越えて行った生月島の生月タクシーの2社が経営し、維持はしているのですが、なかなか需要に追いついていない。これまで営業していた佐世保本社の平戸市内繁華街に存在した出張所では、ドライバーが10人で、タクシーも日中常時5台いたのが0になっていますので、この田平の会社と生月の会社が合わせて2人と1人増員をして、ようやくというか、細々カバーしているのですが、慢性的な不足になっています。

特に日中の高齢者は、病院に通ったり、あるいは離島から生活物資やいろいろな要件で本土に上陸するもタクシーがないという離島生活者、それから夜間は、夜間の飲食後の帰宅や観光客への供給が全く足りないという状況で、この辺りにいわゆる隙間というか、既存のタクシー業者の供給カバーが追いつかないという状況がありますので、ここに何らかの必要が生じております。

今回はこのいわゆるライドシェアの議論ですが、一気に新規参入が来るという考えではなくて、既存のタクシー会社、あるいは代行運転会社はその穴の空いた需要を埋めることはできないのか、またはNPOや観光協会DMOをうちはつくっておりますので、そこがホテル宿泊者の増減と合わせて運用できないのかという辺りを研究したいなと思っております。

なお、本市は既に法定協議会を設置いたしまして、交通空白地のバス、デマンドバス、

それから地域が運営するコミュニティーバスを運営しています。ですから、設定に時間がかかるのではなくて、法定協議会ですぐこの議論を開始して、現行の法制の中でできないかというのを模索していきたいと思っていますところでもあります。

こんなところでよろしいでしょうか。

○林座長 黒田市長、ありがとうございました。

それでは、続いて行方市の鈴木周也市長から御説明をお願いしたいと思います。同じく5分ほどでよろしくお願いいたします。

○行方市（鈴木市長） 茨城県行方市の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

茨城県行方市の状況を説明させていただきます。私たちのところは、東に北浦、西に霞ヶ浦という湖に挟まれたところにあります。その挟まれた中で、昔は公共交通があったのですが、これが廃止になりました。人口も3町合併でしたので、今、出していたとおり、南北しか移動ができません。

そうすると、この場合、バスでしか動きがないということになります。我々としましては、人口も合併したときの4万人が今は3万2000人程度になりました。高齢化率も38%に向かっているところなのですが、合併した旧町の中心部に人口が集中します。また、高齢者もそちらに集中してきているものですから、移動が基本的には車となります。車になるということは、高齢者が免許返納もしにくくなるということが現状です。

では、行方市がいろいろな手を打っているということになるのですが、高速バスも走っていたり、路線バスも小さくは走っているのですが、基本的にはデマンドのコミュニティー、もしくはタクシー、スクールバス。スクールバスにおいては小中学校で45台も走らせていただいております。県立高校も2校ありまして、こちらに行くすが自身で行くか、親御さんに運ばれるか、もしくは学校が出しましたスクールバスしかないです。そういった意味では車の負担が強いという現状になります。ですので、いろいろな公共交通サービスでカバーしなければならない地域です。

今後、この車の依存度が、ましてや高齢者が増えるとなると、ドライバーが減ってきます。というのは、今、タクシーとの共存はしておりますけれども、スクールバスの運転手は二種免、タクシーも二種免ですので、そちらに免許を取っていただければいいのですが、それも高齢化していくという現象が起きてくるということです。

移動の繁閑ですけれども、市内に来る人は意外と少ないです。どちらかというと周辺に高校やショッピング等々がございますので、市外に行くことが多い。ただ、観光などといった意味では、結構観光にこの後力を入れていかなければならないのですけれども、この市に入ってくるすべがないということになる。通勤・通学だけではなく、高齢者は買い物、もしくは通院というところにおける不便性がこの後5年後、10年後に懸念されるということになります。

タクシーがそれほど強いかというと、距離が非常に多いので、かなり市民の負担が大きい。そして、デマンドも行政が出していますので、そういった部分で厳しいということに

なります。最終的には地方が人口減少と併せながら運転手のカバーもできないということになりますので、こういった多種多様な運送の活用をしなければならないということが起きます。

そういった意味では、国のほうもインバウンドの政策といったものもやられておりますけれども、そういったところで我々の市にどうやってたどり着くべきなのか、もしくは市から外に出る境界がありますけれども、協議会の中では境界をまたげないということになっていきますので、その部分の不便さがかなり出てきているというのが現状です。

したがって、我々としては、タクシー・バス会社と連動して運転手確保をしなければならないのと併せまして、法78条3号になるのですけれども、その部分をきちんと整備していくことによって、市外・市内への入り方といったことをうまく展開していくことが重要であると考えています。既存の資源とプラスアルファの運送形態をしっかりと合わせていかなければならない。法78条3号がないと、我々の自治体としては本当に人口減少、もしくは過疎化が加速するということになってくるということです。

したがって、公共交通を残しながら、市民、地域、民間事業者が主体となって参画することによって乗り物を残していくということが今の行方市の実態でありまして、これが進んでいかないと先に進まないというのが現状であるということをお述べさせていただきます。

よろしく申し上げます。

○林座長 鈴木市長、ありがとうございます。

それでは、続いて京丹後市の中山泰市長から御説明いただきたいと思っております。同じく5分ほどでよろしくお願いいたします。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。京丹後市長の中山と申します。今日はお呼びくださってありがとうございます。

早速ですけれども、私のところは平成28年ですから8年前に、地域のNPO法人が運行主体となって、空白地の有償運送を市内の地域に限って運行を既にいただいています。「ささえ合い交通」と銘打って、ウーバーさんのアプリを導入・活用して、ライドシェア型の公共交通の実践を既に行っています。

経過としては、当時、数年前からタクシー会社が市内一部地域で撤退の動きが続いて、タクシーの空白地が相応に広がって生じてきたというのが大きな背景としてあって、このままでは広い500キロ平米の町で、鉄道は単線が1本、鉄道やバスだけでは住民の必要最低限の移動手段が確保できない、観光立市の条例も持っているのに、タクシー等の機動的な移動手段がないのは考え難いということで、当時としてウーバーさんと相談をして、ライドシェアの検討をいち早く開始して、次のページをお願いします。そこでは、現行の運送の形態に加えて、当時、国家戦略特区による規制改革提案の検討は特区申請も併せて行ったところでありまして、このうち特区で対象にしようとしていた地域については、タクシーが新たに進出されてきたので、本市として特区は結果活用しなかった一方で、空白地有

償運送は実現にこぎ着けたということでございます。

次をお願いします。その上で、丹後町についてというスライドですけれども、今後の課題を中心に申し上げたいと思います。

まず、運行地域については、ここにあります丹後町域65キロ平米、地域全体の13%を対象に、鉄道駅はなく、人口は4,500～4,600人の規模です。運行概要について、料金はおおむねタクシーの半額程度ですけれども、申し上げたいポイントとなる点は、運行区域の条件で乗降車の部分です。乗車は基本的に丹後町内に限る。降車は京丹後市内まで広がりますけれども、市外に降りるということにはできないという形で、朝8時から夜8時まで、利用者は丹後町民と観光客となっております。

次に、ドライバーのところをお願いできますか。運行の中でとても大切になってくるのが安全性の確保ですけれども、これは認定講習、警察による安全講習、それからドライブレコーダーを設置しています。それから、日々のアルコールチェック、さらには保険加入などで徹底的に管理して、これは月90回、年間1,000回前後の利用があるのですけれども、8年間で安全トラブルは一切ございません。

それで、今後の課題なのですけれども、まず、運行主体からの声ですけれども、運行者からは、一つは区域制限の緩和です。町外からの乗車、それから観光客などについて、市外への降車を可能にしてほしいと。特に隣接の市外観光地、私のところは天橋立の隣なのですけれども、そこまで降りられるようになれば、ニーズのさらなる開拓につなげることができる。関連して、運賃も距離制ということで設定されているのですけれども、時間貸しにもできれば、観光の上ではぜひというものであります。

かように、声としてはサービス対象区域に関する諸条件をニーズに応じて緩和していただきたいというのがございます。一方で、大切なのはタクシー等事業者の皆さんとの調整であります。地域にとってとても大切なタクシー・バス等事業者の皆様との相互発展は欠かせません。

そこで、次をお願いします。これは参考までの提案なのですけれども、例えば法律上の78条2号、あるいは3号で暫定的にできるのであれば試行するという形もあるかなと思うのですけれども、いずれにしても運行の実施主体を地域のタクシー・バス会社まで可能な形に緩和をいただいて、タクシー会社が自らの判断で第2のビジネスモデルとして御参画できるようにしてみればどうかなと思います。この場合、タクシーの営業区域以外は既存のNPO法人が主体となる、タクシーの営業区域についてはタクシー会社の御判断の問題ですけれども、自らのいわゆるタクシーの部門とライドシェアを両立して営業統括していくような形、そしてタクシーの営業区域と営業区域外のNPOの運行区域の相互の乗降者の乗り入れも一定可能にしていくなどすれば、乗車のニーズの取り合いになるという形にはあまりならず、新たな乗車ニーズの掘り起こしにつながって、合意も得られやすいのではないかと。

例えば観光タクシーなどの場合に、タクシー車両でのサービス品質とライドシェアのサ

ービス品質の付加価値を変えて、料金体系も別にして、ターゲット層も分けながら、利用者が選択できるようにやっていく。こうすると、これから万博もありますし、いろいろな観光需要があるといったときに、利用者にいろいろな交通の選択肢が提供できるのではないかと考えております。

いずれにしても、これを地域公共交通会議で合意するということを前提にして、やれる地域からやっていくということが一案としてどうかと思っております。

私からは以上でございます。

○林座長 中山市長、ありがとうございます。

ただいま3市長から、地域における非常に足の確保に御苦労されている現状について伺いました。

続きまして、私から資料1-4を御覧いただきたいと思っております。こちらは「活力のある地方を創る首長の会」が実施された、「地域公共交通・ライドシェア」緊急首長アンケート集計結果（速報値）を同会の御了解を頂戴して資料として配付しております。首長の90%が、国はライドシェアの規制緩和を行うべきという意見を挙げておられまして、具体的にも、4番ではライドシェア解禁による新たな共助の仕組みを構築すべきとか、34番では交通空白地帯以外にも交通弱者のニーズに応えるべきといった様々な意見が出ておりますので、御参照ください。

それでは、これより地域における現状について、ただいま御発表いただいた市長様の中で御退室される方もいらっしゃることから、この部分についての質疑応答に移りたいと思っております。総括的な質疑時間は最後に別途設けておりますので、この場では事実確認などの最低限の御質問をお願いいたします。円滑な議事進行の観点から、御質問、それに対する御回答はなるべく簡潔をお願いいたします。

まず、私から1点確認させていただければと思います。現行法上、道交法78条2号について、ドライバーの確保や乗客の利用などの普及状況がどのようなかということをお伺いしたいと思います。例えば決められた区域以外に行けないとか、地域交通会議の意思決定プロセスに数年を要している、また、運営主体が自治体かNPOに限られており、安定的な運営が困難である、また、利潤を出してはいけない、実費の範囲内といった制約が課題になっているという御指摘もあります。このような声もある中、78条2号で地域住民の足としてのニーズに十分応えられているとお考えかどうか、3市長のどなたからでも結構ですので、御意見いただければと思います。いかがでしょうか。

それでは、鈴木市長、よろしく申し上げます。

○行方市（鈴木市長） お答えいたします。

2号によって、区域内という部分においてはいけるのですけれども、区域外よるものは、公共交通会議の協議会においてまたいではいけないというエリアがある。ただ、そういった部分の私たちのように公共交通が広域化していないところにおいてはかなり厳しいというところが一つあります。

2つ目は、担い手です。人口がこの後高齢化してきたときに、タクシーとなると、現職の方は基本的にそれほど人口が少ないところだとタクシーが動きにくかったり、バスが動きにくかったりします。そうすると、経営的に考えたときには、なかなか人件費だけが高くなってしまって動きが鈍くなる。そうすると、ある程度の年齢層が上がったときに、例えば会社を引退された方が二種免許を取って進んでいくとなると、低所得でいけるとは思いますが、それが全てとなるとなかなか厳しい。特に夜になると非常に困るのは、いわゆる働き方改革がこの後出ますけれども、その部分においての人員確保がかなり厳しくなるというのが現状にあるというのがありまして、2号のところだけで縛るとなると、そういうことのひずみも若干出るのではないかと認識しております。

○林座長 ありがとうございます。

すみません、先ほど私は道路運送法と言うべきところを道交法と言ってしまいました。道路運送法 78 条 2 号では限界があるということをお聞きいただきまして、ありがとうございます。

ほかの市長様はよろしいでしょうか。

中山市長さん、よろしくお願ひいたします。

○京丹後市（中山市長） 今の座長の御質問との関係で、先ほど私が申し上げたことと関係するのですが、区域内外が厳格に決まっているというところに課題が実際に運行している立場からあるのかなと思っております。そのところの規制緩和を申し上げたような形でぜひお願いしたいということなのですが、同時に、なぜそういう規制があるのかということ、京丹後市をはじめ、公共交通機関との利益のお互いの調整ということだと思うのですが、タクシー・バス等との調整をどうするかということが当然あります。なので厳格になっているのだと思うのですが、NPOとタクシー・バスとのウィン・ウィンの形をどうつくっていくかというのが大切だと思うのです。

私は2号を問題にしたいのですが、2号のNPOと自治体に限っている形をタクシー・バスが入るようにして、タクシー・バスの皆さんの自らの御判断なのですが、第2のビジネスモデルとしてライドシェアの形をやりたいという形をつくることのできれば、タクシーの営業区域とNPOの運行区域との間の相互乗り合いなどをすることで、お互いの発展につながるようなやり方というのが模索できているので、それでも嫌だと言え、それは結局公共交通会議で合意ができないので、そのままということになります。

なので、可能性の機会の幅をつくっていただくためにも2号を問題にしたいのですが、2号が難しければ、3号で暫定的に認めるような工夫をしていただけていくというのも一つかなと思います。

○林座長 京丹後市長の中山様、ありがとうございました。

平戸市長の黒田様はいかがでしょう。

○平戸市（黒田市長） 今、座長からいただいたお話の中で私どもが懸念するのは、非営利である体裁というのは、業界が食い潰す一番の懸念ではないかと思うのです。深夜帯

や外国人対応というのは逆に料金を通常料金より上げた形でやっていかないと成り立ちませんし、そういった業種の差別化をしていくことで共存が図られると思いますし、むしろタクシー会社そのものがそういう別のサービス、さっき中山市長がおっしゃったようにセカンドステージに着手できるような形で門戸を広げたほうがいいのかなと思っています。

この手の話は道路運送法78条の理念を踏まえつつ、制度設計を国全体でやるから業界の反対や国会議員の議員連盟が発生するわけで、できるところからやってくださいと地方に任せるぐらいの規制緩和理念で行かないと、国土交通省が全体を取りまとめて制度設計しますとなるとまとまらないと思いますよ。

だから、河野大臣の理念の下、リーダーシップの下、できるところから始めましょう、78条2号、3号の理念で業界とウィン・ウィンの関係をつくってやりなさいという形で進めていただくと話は早いのではないかと思います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、ずっと手を挙げていただいている井上専門委員、御質問をお願いします。

○井上専門委員 井上でございます。御説明ありがとうございます。地域の実態が非常によく分かりました。

京丹後市の中山市長に少しお伺いしたいのですけれども、丹後町外への往復運行というところについてです。自家用有償制度の最大の問題点として、タクシー会社と合意ができる運行範囲でしか使えないから、結局住民にとっては行きたいところに行けなくて使い勝手が悪くなってしまいうということがよくあるパターンだと思います。これが弥栄病院では町外なのに往復運行が可能になったということですね。病院との往復運行しか認めていないと思うのですけれども、これをタクシー会社なり公共交通会議なりでどうしてここは大丈夫ということになったのかということの経緯と、もう一つ、タクシー会社が第2のビジネスとしてライドシェアをやればいいではないかというお話についても実は私もずっと申し上げていることなので、ここに関しては非常に関心があるのですが、そこはタクシー会社さんとそういう話をされたことがあれば、タクシー会社さんの反応はいかがでしたかということをお伺いしたいです。よろしくお願ひいたします。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。

まず、病院に限ってということなのですけれども、これは住民の皆さんの声があったということです。行き路は病院まで降車が可能だということなのだけれども、病院の用事を済ませて帰るときに、遠くなりますので、何とかその部分だけでもできないかという声があって、これをタクシー会社様に御相談させていただいて、タクシー会社様とすれば、既存のタクシー需要を取ってしまうということであれば、いろいろな話もあろうかと思うのですけれども、帰り路にタクシーで帰るという実態がこの間にないというのが確認できるということの中で、タクシーの利益を減ずるといことはないという確認ができたということで、全体としての合意が図られたという経緯がございます。

それから、第2のビジネスモデルの点は話していませんけれども、今日は公開の場で議

事録も公開されるということで、なぜ私が言ったのかというと、最終的には、申し上げましたように地域交通会議で合意をするところを担保で取れば、仮にこういう形で規制緩和していただいても、京丹後市としても合意が取れなければできないわけですので、具体的な不利益にはつながらない。

同時に、でも、これができることによって、申し上げたように、タクシーは乗らないけれども、もう少し安くて便利なものに乗りたいという潜在的なニーズを掘り起こすことができるということにつながるので、マイナスをシャットアウトしながらプラスをどう持ってくるかという意味でこういう制度改変ができれば、そのチャンスは広がるということで、だったら私の判断で出そうということを出させていただいたということで、ぜひ広く御議論いただいて、2号あるいは、いきなり2号だと国会が関わってきて御理解はいただきやすいとは思いますが、時間は一定要するということの中で、3号でいけるような解釈の仕方があるのであれば、そういったことも踏まえて考えていただくということもあるかなとは思っております。

以上です。

○林座長 御回答ありがとうございます。

ただいまお話のあった78条2号でありますと、地域公共交通会議において自家用有償事業者とタクシー事業者など、競争相手がテーブルに着いて合意形成をしなければいけないという条件があるわけですが、こういったスキーム自体についてはどのようにお考えでしょうか。

中山市長様でも、鈴木市長様でも。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。私から。

僕はこれはとても大切なスキームだと思っています。特区でかつて提案させていただいたときも、大変な御議論をタクシーをはじめ御業界の皆様とされて、それは真摯な御議論で、よく分かる議論なわけですけれども、地域によってはタクシー空白地があったりとか、あるいはタクシー空白地でなくても、地域によってはタクシーの皆さんとすみ分けてウィン・ウィンでやれるという地域もあるかもしれない。そういう地域の可能性を広げていくための機会を持っていくというのが制度として大切だと思うのですね。

だから、入り口をもうちょっと広げながら、だけれども、調整が整ったところだけ出口として出していくという出口に係る仕組みとして合意が必要だということでウィン・ウィンを一応担保しておくという意味でも、ここをしっかりとすることでむしろチャンスを広げるような制度の広げ方は、いろいろな広げ方を工夫できることになるのではないかと。そのための3号としての機能も重要と思います。

○林座長 ありがとうございます。

合意に何年もかかるというところがあるようですけれども、鈴木市長はいかがでしょう。

○行方市（鈴木市長） 合意に係るところがやはりポイントでして、ある程度業態を守っ

ていくというところが実は重要であるというところがあります。特に地方においてはそこが重要になってくる。

ただし、我々のように今度は市民のほうの目線からいくとなると、地方に行けば余計に距離が長いのと、時間がかかるという部分でどのようにその部分を下げるか。国一律でいくとなると、ここの部分のバランスが崩れる。小さいコンパクトシティだったらその部分は回るのですけれども、距離が遠いとなると、私どももそうですけれども、北海道などに行ったら余計にそうですよね。隣の地域に行くのにとんでもない距離を動かなければいけない。これをタクシーで行けるかとなるとなかなか厳しい。その協議会の中での業態がそれぞれあるわけで、そこでの調整が必要になる。そういったところの調整の機能をもう少しうまく転換しなければなりません、そこをうまく2号のところウィン・ウィンでいかないと、バランスが崩れますので、バス業界もそういう意味でも崩れますので、そういう状況があるというのが一つ。

もう一つは、運転手の確保の部分が一番大きいかな。人口減少が大きいところとなると、運転手の確保が厳しくなったときに、お互いにルーズ・ルーズになってはいけないよねというところが今後の展開としては必要かな。特に人口が少ないところは余計その傾向が強くなっていくだろうと予想されますので、そういった点をよく協議していきたいなと思っています。

○林座長 ありがとうございます。

平戸市長の黒田様、いかがでしょうか。

○平戸市（黒田市長） 平戸市は、既に法定協議会は設立して、意見を共有する場はあります。問題は慢性的な運転手不足などではなくて、事業者が撤退したというショッキングな事件に向き合っているわけなのですね。ですから、その中で合意形成をするのは、私は簡単だと思います。

だから、そういう簡単な地域と難しい地域が同じ状況で議論するから皆さんも大変御苦労されていると思うので、そこは自由にできるところからやりなさいとやってもらえれば、我々は既存事業者との話し合いもできますし、区域設定などもやっていきたいと思っています。

ただ、既に介護タクシーもやっているのですが、これは福祉部門になるのですけれども、自治体の垣根を越えて介護が運行しないと補助金がないというのは私たちもちょっと矛盾を感じていまして、居住者の福祉介護タクシーが市内にあるのですが、これは距離が長いのです。ところが、ちょっと自治体を超えるとその距離より短いところがその恩恵を受けている。それはまた別の話で、別の課題なのですけれども、とにかくうちはそういったものを1つクリアしていますので、法律の中ではできるという自治体でございます。

○林座長 ありがとうございました。

すみません、大幅に時間を超過してしまいましたが、地域における現状についてのテーマはここまでとさせていただきます、次に、これまでの制度と政府対応についてヒアリングしたいと思います。

まず、国土交通省の鶴田浩久様から、国土交通省のお取組について3分程度で御説明をよろしく願いいたします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 鶴田と申します。説明のお時間をありがとうございます。市長の皆様方には日頃から地域交通の維持・改善に御尽力いただきましてありがとうございます。

私から2点、タクシー不足に対する緊急措置、それから、自家用有償旅客運送制度について御説明します。

1 ページ目を御覧ください。まず、緊急措置です。先月18日に取りまとめて発表しました、供給不足に鑑みて緊急的に実施するもので、引き続きその他の施策の調整を実施することとしています。1から3の3本柱で、本日現在の進捗状況を各項目の右側に追記しております。

主な内容は、1のタクシーの供給力回復として、現在は全体の4%である女性ドライバーなどを拡大する。それから、採用活動や二種免許取得の費用を補助する。また、配車アプリを同一車両に複数導入することで、利用者から見た実質台数を増加する。少し飛びまして、地方部でタクシー営業所を立地しやすくするなどです。

それから、2の自家用有償の徹底活用としまして、運賃が法律で実費の範囲内とされておりますが、その目安を見直してドライバーを確保しやすくする、それから、全国的な配車アプリを導入して、地域外からの来訪者にとっての実質台数を増加するといったものです。

それから、3の観光地対策として、タクシー乗り場ですが、東京駅八重洲口にポーターを設置しています。これは3台同時乗車が可能な乗り場ですが、そのポテンシャルをフル活用する。また、その下ですが、他の営業区域からの応援をまずは冬のタクシー不足が予測されておりますニセコから開始するといったものです。

次のページは、今、御説明した項目のうち経済対策と記載したものについてはこのページのような形で盛り込んでおりまして、今後、補正予算を確保して速やかに進めていきたいと考えております。

次の3ページ、自家用有償旅客運送制度です。バス・タクシーの維持が困難な場合に市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送です。先ほども出ました道路運送法という法律に定めがありまして、これを受けた省令で交通空白地と福祉の2類型を規定しております。交通空白地におきましては、全国670団体が4,300台の車両で地域住民や観光客のために、自家用車と一種免許保有者を活用して運送サービスを提供しています。運送の対価は、先ほど御説明したとおり実費の範囲内とされており、その目安を見直すこととしております。

一番下ですが、国土交通大臣は、自家用有償の実施に先立ちまして、運行管理や車両整備の管理体制やバス・タクシーによることが困難なことについて関係者の協議が整っていることなどを確認することとされております。

最後の4ページ目ですけれども、自家用有償の制度創設以来、折れ線が車両数ですが、一貫して増加しております。棒グラフの実施団体数も、初期は市町村合併の影響が出ていますが、それを除いて増加をしております。現在、全国の3分の1の市区町村で導入されています。欄外下に記載のとおり、本日御参加の自治体でも御活用いただいております。今後ともニーズに応えられるよう改善を加えていきたいと考えております。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、続いて警察庁の太刀川浩一様から警察のお取組について2分ほどで御説明をお願いします。

○警察庁（太刀川交通局長） 警察庁交通局の太刀川と申します。本日は御説明の機会を設けていただき誠にありがとうございます。

資料を1枚御用意させていただきました。第二種免許制度の概要というものです。旅客自動車を旅客運送目的で運転するときには、二種免許を受けている必要がございます。旅客自動車の運転者は、営利を目的として旅客の輸送を行うものでありますので、旅客の安全に対して責任を負っており、高い安全意識とともに高度の運転技能と知識が求められる。そして、旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないということで、二種免許の運転経験や取得の要件は、一種よりも厳格なものとなっております。

その下の図にありますとおり、一種免許については受験資格18歳以上となっているのに対しまして、二種免許については受験資格21歳以上、そして普通免許等の保有歴3年以上とされております。ただ、この部分は最近、道路交通法の改正が行われまして、特別な教習を受けることを条件に19歳以上、そして普通免許等保有歴1年以上に緩和されております。これが昨年5月より施行されております。これはまさに人手不足に対応するという観点からの業界の皆様からの御要望にお応えしたものであります。引き続き周知に努めてまいりたいと思います。

また、これに限らず、業界の皆様からの御相談に応じて免許制度、そしてその運用についてよりよいものにしていくよう努めてまいりたいと考えております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、続いて次のテーマ、国内のタクシーの状況や海外におけるライドシェアの制度状況などについて、まず内閣官房デジタル行財政改革会議事務局の佐脇紀代志様から、デジタル行財政改革会議課題発掘対話の結果について、2分ほどで御説明をお願いします。

○内閣官房（佐脇デジタル行財政改革会議事務局次長） ありがとうございます。御説明いたします。

デジタル行財政改革では、利用者起点で行財政の在り方を見直し、デジタルを最大限活用した公共サービスの維持強化、社会変革を目指しておりますが、そのための課題を幅広

く把握することを目的に、課題発掘対話を開催しております。

冒頭、大臣からもありましたとおり、10月16日に交通分野をテーマに行いました。参加者は2に記載のとおりでございます。

有識者のうち、川鍋様からはタクシー事業者がオリパラ、コロナ禍を経て直面した課題やその克服の御努力、タクシー事業者の機能をさらに発揮できるようにするための規制の見直しやデジタルの徹底活用などについてお話がございました。

甲田様からは、公共交通の利用者として、そして子育てなどの共助を促す仕掛けづくりを手がける中での御経験、個人が自家用車で送迎し合うという共助の取組を促していく上での現在の仕組みの下でのやりにくさなどについてお話がございました。

佐治様からは、地域の身近な移動手段は地域コミュニティで維持・充実させるべき公共インフラであるという視点でありますとか、自動運転バスを加味した地域交通の再設計などの意義についてお話がございました。

最後に、畠山様からは、富山県旭町で「ノッカル」という自家用有償運送事業を実施されている立場から、地元タクシー事業者との連携を通じた地域の足の確保の意義でありますとか、デジタル化の有用性についてお話がございました。

当日の対話の中から制度改革につながる御指摘につきまして抜き出したものが3でございます。タクシー事業の制度的課題といたしまして、免許、研修の短期化、試験の多言語化、さらには地理試験の廃止、また、安全性の確保から求められているアナログ規制の見直しや新しい技術の普及障害の撤廃についての御指摘、また、自家用有償旅客運送関係では、地域公共交通会議制度の再検討や生活圏での運行の可能化、さらには乗り合いなどに伴う謝礼の範囲の拡大、そして自動運転につきましては、事業性の確保、事故時の責任分界の明確化などについてお話がございました。

なお、当日、モデレーターの石田先生より、対話を進める上での対話の基礎とする趣旨で基本的な事実関係や問題点、課題の検討の視点などを御紹介いただきましたが、時間の都合上、別添につけておりますので御参照いただければと思います。

どうもありがとうございました。

○林座長 ありがとうございました。

それでは、続いてUber Japan株式会社の山中志郎様から、海外におけるモビリティ事業の実施状況について御説明をいただきたいと思っております。

○Uber Japan株式会社（山中ゼネラルマネージャー） Uber Japan株式会社代表の山中志郎と申します。本日は、諸外国におけるライドシェア法制と安全確保への取組を御紹介させていただきます。

ライドシェア導入の適否につきましては、日本国内にて議論を行うべきものではありません。我々Uberは、各国における規制状況やビジネス環境を尊重し、それに合わせた事業展開を行っております。今回御説明するのも、諸外国の事例や客観的なデータを御提供し、国内における精度の高い議論に貢献するために行っております。

Uberは、世界70か国、1万都市以上でモビリティサービスを提供しております。その中でも、ライドシェアだけではなく、濃い青色で示しておりますタクシー配車サービスも併せて提供している国が数多くあるのがこちらからお分かりいただけると思います。

現在、世界の状況としてライドシェアを禁止する国が増えているというコメントが出ておりますが、禁止ではなく、現在は各国で制度化されて運営されております。制度化には大きく分けて2つのタイプがあります。主にアメリカ大陸、そしてアジアで実施されているTNC型と、欧州で主に使われているPHV型という2つのタイプがございます。

まず1つ目のTNC型ライドシェア法なのですが、こちらはTransportation Network Company型の略でございます。一義的に我々Uberのようなプラットフォーム企業を規制・管理することで安心・安全を担保する仕組みです。こちらは各国でライドシェアが始まった後に新たにライドシェアを規制するためにつくられた法律の仕組みでございます。

もう一つの右側、PHV型は、Private Hire Vehicle型の略でございます。こちらは一義的に運転手を規制することで安心・安全を担保するものとなっております。導入の経緯といたしましては、従前から各国にあった個人ハイヤー規制をライドシェアに適用させ、そこから徐々にアップデートしてきたものとなっております。

そして、現在の趨勢といたしましては、TNC型であっても運転手に何らかの規制や義務を設けたり、もしくはPHV型であってもプラットフォーム事業者に規制をかけるなどして、ハイブリッド型の運用をしている国が多くなっております。

他方で、ライドシェアを導入するとタクシーの市場が縮小するという懸念が示されておりますが、先ほども地図でお示しましたように、タクシーとライドシェアは数多くの市場で共存しており、そのようなデータも公表されております。一つの例が、オーストラリア、シドニーの属するニューサウスウェールズ州が発表しているものです。ライドシェアの導入後、タクシーの市場は縮小せず、逆に移動のオプションが増え、利便性が向上することにより、モビリティ市場全体が成長して地域経済に貢献したということが示されております。

○Uber Japan株式会社（納戸公共政策部マネージャー） 次に、ライドシェアの安全性について説明させていただきます。公共政策・政府渉外部の納戸と申します。

昨今、アメリカのライドシェアにおける性犯罪の件数が広く取り上げられています。本来はアメリカにおけるタクシーとライドシェアの犯罪発生件数を比較すべきですが、アメリカにおけるタクシーの被害件数は公表されていません。そのため、ここでは左側でアメリカのUber乗車中及び日本のタクシー乗車中の性犯罪の発生比率を比較、右側でアメリカと日本の国全体の発生比率を比較しています。左では強制性交等及び強制わいせつの件数、右側では強制性交等のみの件数となっているのは、アメリカの国全体の強制わいせつの発生件数が公表されていないためです。また、Uberにおける性犯罪の発生件数は、アプリに通報があったものであり、その中で少数とは言えない被害者が警察には届け出ていないことが分かっています。

一方、日本のタクシーにおける発生件数は、警察への通報数に限定されていることにも注意が必要です。もちろんこのような犯罪が一件でもあることは大変遺憾であり、参考資料に記載しておりますとおり、最新のテクノロジーや専門機関のアドバイスを基に、乗車中の犯罪を防止するため、対策に対策を重ねております。

ライドシェアが本質的に危険なサービスではないということは、実際に海外でライドシェアを利用しているユーザーの声を見てもお分かりいただけると思います。オーストラリアでの2021年のユーザー調査では、Uberを選択する理由として86%の乗客が安全性を上げています。諸外国では、運転手が何者か分からないタクシーよりも、アプリ上で事前に運転手の情報や評価を確認でき、また、乗車、GPSの情報等が全て記録されているライドシェアのほうが安全だと考える人も多いのが実態です。

さらに、アメリカでは保護者の同伴なく青少年がUberに乗ることができるサービスも始まっています。この例からも、一般的にライドシェアは安全な移動手段と捉えられていることが分かるかと思えます。

○Uber Japan株式会社（山中ゼネラルマネージャー） 最後に、事務局から御依頼のありました、我々Uberから見たタクシーの供給状況についての資料です。こちらは福岡市の例でございますが、青い棒グラフが時間当たりのタクシー配車に対する需要、そして赤い線グラフがそのうち乗車完了までに至った割合、つまり需給のバランスを示しております。左側は特に大きなイベントのない平均的な週の状況ですが、それでも夕方以降に需要が伸びて、乗車完了率が低下しているのが見てとれます。

そして、右側は、今年の夏、福岡で行われました世界水泳の最初の週の状況になります。日本全国、そして世界中から多くの方々が福岡に来られたことから需要が上がり、タクシーに乗車できた割合が大きく低下いたしました。

そのほか、本日は時間の関係上御紹介できませんが、参考資料を添付いたしましたので、ホームページに掲載されましたら御覧ください。

以上で我々Uberからの諸外国の事例紹介とさせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○林座長 山中様、納戸様、ありがとうございました。

続きまして、國峯専門委員から海外におけるモビリティ事業に係る規制制度について、5分ほどで御説明をお願いいたします。

○國峯専門委員 國峯と申します。よろしく申し上げます。今日はお時間をいただきましてありがとうございます。

私からは、海外の法制度やライドシェアの海外の実証研究について簡単に御紹介できればと思います。5分ぐらいなので、大分駆け足になることを御容赦いただけたらと思います。

まず、アメリカの規制なのですけれども、ちょっと重複するところがありますけれども、ライドシェア会社はTNCと呼ばれる認可を受ける必要がまずあります。その上でドライバ

一の犯罪歴だったり、事故歴というのをちゃんとライドシェア会社がチェックしたり、稼働時間をアプリで制限して過労を防止するということが義務として課されています。保険についてもライドシェア会社に加入義務が課されています。

それから、ロンドンではライドシェア会社がハイヤーオペレーターという許可を受ける必要がありまして、その上でそのオペレーターにいろいろな義務が課されていまして、例えばユーザーに対して直接の運送責任を負うというルールもロンドンでは定められています。

こうした海外のライドシェアと日本の個人タクシーとはどう違うのかというところなのですけれども、日本の個人タクシーだと、10年間のドライバー経験といういわゆるベテラン要件みたいなものがあるのですけれども、したがって自分の責任でやっていいよとなっている一方で、海外のライドシェアは経験が浅くてもある程度なれるという代わりに、こういう形でライドシェア会社がきちんと管理を行い、責任を負ってやるというルールになっているという違いがあると理解をしております。

それから次に、ドライバーの海外の要件なのですけれども、どの国も日本の二種免許みたいなものが求められているわけではない。ロンドンではハイヤーの免許が必要なのですけれども、テストを幾つか受ければ取得できるようなものになっています。

一方で、単に普通免許だけでいいというルールにもなっていませんで、例えばカリフォルニアでも普通免許1年以上、犯罪歴チェック、安全講習といった幾つかの要件が課されているところです。

このように、報道だとライドシェアというのはライドシェア会社の責任がなくて、単に一般ドライバーが運転できるよみたいな説明がされてはいるのですけれども、そういうライドシェアというのは海外では全くありませんで、どの国もいろいろな規制を入れているという状況です。

日本でも、今日議論になっている2号、3号というところでの緊急対応も重要だと思うのですけれども、こうして海外のようにライドシェアをきちんと法律上に位置づけた上で適切な規制を行っていくということが重要なのではないかと考えております。

その次に、海外の実証研究について簡単にまとめたので、御紹介いたします。ライドシェアは10年ぐらいの歴史があるので、いろいろな実証研究が出ていまして、できるだけ私なりに客観的にGoogle Scholarで上のほうに出てきたものをまとめたものがこちらになります。

まず、事故がどうなるかというところなのですけれども、ライドシェアを導入した都市だと、飲んだ帰りに自分の車を運転しなくてよくなるというところがあって飲酒運転が減って、都市全体では重傷事故が減るという研究だったり、一方でライドシェアの場合、運転中にアプリを操作してしまうので、軽傷事故は増えてしまうという研究があったりします。例えばこういった研究からは、運転中の操作の対策というのが重要になってくるのかなと理解をしております。

こちらは御参考までなのですけれども、ライドシェアはタクシーと比べて田舎を含むか

なり幅広い範囲で運行する傾向があるという図でございます。

それから、雇用への影響なのですけれども、意外とタクシードライバーの雇用への影響というのは統計上有意には出てこないという結果が複数出てきています。これは欧米でもタクシー供給がもともと非常に制限されていたとか、ライドシェアは特に需要のピークに稼働するので、タクシーと行動が違うといったところが理由として考えられています。

それから、当然ですけれども、消費者利益についてはマッチングの効率化で待機時間が減って大きな消費者余剰が出てくるという研究が複数出てきます。渋滞については、複数の研究で渋滞が悪化するという結果が出ておまして、ただ、これは規制の強度によって都市ごとに違ふとか、ライドシェアの車両数がどのくらい道路に出てくるかというところで大きく変わってくるということも指摘されています。

それから、性犯罪については、ライドシェアを導入して、逆に夜道を歩かなくてよくなるということが結構大きくて、都市全体としては犯罪数は減ったという結果が複数出てきています。ただ、もちろんUberのドライバーによる性犯罪というのが、こちらに参考に挙げているように実際に生じてはいますので、こうしたことに対する制度的な安全策というのは当然検討する必要があるだろうと考えております。

まとめのコメントとしては、ライドシェアを入れるから事故が増える・減るとか、性犯罪が増えるという単純なものではないのだろうなとこれをいろいろ見ていると思っておまして、かなり社会環境や制度設計によって変わるところがかなり大きいのかなと。ですので、こうした海外の状況を踏まえてどういう制度設計が適切なのかというのをきちんと検討していくということが重要なのかなと考えています。

私からは以上です。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、続いて一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗様から、国内における取組状況について5分ほどで御説明をお願いいたします。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 皆様、ありがとうございます。いつもタクシーに御乗車ありがとうございます。

日本のタクシーが世界に誇る、日本の美德である安心・安全をどのように担保しているかというのは、私が今年の3月にタクシーに乗りましたときも、出る前と出る後に点呼というのをやります。これが運行管理という安全の要でございます。ストローでふーっとやってアルコールチェックをして、カメラでバシッと撮って成り済まし防止、そして免許証もICチップで確認して、それを向こう側に人がいて体調管理もする。車も、毎日、毎乗務、タイヤからボンネットを開けてエンジンオイルまで、ここまでやらなくてもいいのではないかと多少思わないこともありませんが、日本の法律で定められている以上、全てのチェック項目をクリアして、毎日運行しております。残念ながらそこまでやっても、どうしてもお恥ずかしながら事故を起こしております。申し訳ありません。

問題は、事故を起こしたときに誰が責任を取るかということなのだと思います。日本で

あれば、責任の主体、運行管理、整備管理の主体はタクシー会社という法人でございますので、私の会社が起こしたら、最終的には私が責任を取るということになっております。先ほどUberの皆様、それから國峯様からたくさんの資料を頂きましてありがとうございます。大変勉強になります。

しかし、1点だけどこにも入っていなかったのは、誰が責任を取るかということにおいて、プラットフォームというのはビジネス、マッチングですから、責任を負う主体ではないのです。ですから、そこがどうしても日本にそぐわないところなのではないかなと思っております。

そして、今の安全管理は日増しに厳しくなっております。なぜかというと、例えば軽井沢のスキーツアーバス事故を皆さんは覚えていらっしゃるでしょうか。15名の学生が亡くなられて、その後もバスの事故が相次いで、今、バスでは先ほどのこの運行管理を動画で3か月保存義務というふうに来年4月からなります。このように、一件でも起きると非常にどんどん規制が厳しくなるというのが日本のレベルの安全でございます。

さらに、運転手の労働時間管理というのもますます厳しくなっております、よくトラックの2024年問題を皆さんも耳にしたことがあると思いますけれども、これはタクシーも一緒なのです。残業時間がぎゅっと狭められる。我々はプロとして法律にのっとって労働時間を管理しているのですが、もしライドシェアというものが始まって、うちのタクシードライバーがもうちょっと稼ぎたいと思ってやって、そこで事故を起こしたらどうなるのだと。やはり労働時間の管理というのは絶対的に必要なのではないかなと思っております。

さらに、社会保険も、最近どんどん担い手が減っていますから、今はパートでも週20時間以上は社会保険加入が義務づけられておりますので、やはりライドシェアという形が個人事業主という主体で考えている以上、非常に日本には難しいのではないかなと思っておりますし、ライドシェアを禁止しているのは日本だけではございません。お隣の韓国や香港でも禁止です。先ほどUberさんから説明があったEUは、結局プライベートハイヤービークルというのはプロのタクシー運転手さんですね、登録するというものですから、であれば、タクシーをどんどん規制緩和していただいて、そこにどんどん新規参入していただければ、これでほとんど求めるものができるのではないかなと思います。

また、海外でライドシェアに乗ったけれども、全然よかったよ川鍋さんと言われるのです。私も海外に行ったら乗ります。しかし、個人で乗るのは1,000回、2,000回というレベルですので、結局65万回乗れば性犯罪に当たりますので、そういうレベルなのです。たくさんなのです。ですから、乗ってよかったというレベルでいいという話ではないと思っております。

そして、海外ではもう大分ライドシェアの議論は落ち着いております、無人運転タクシーというのが東京でも5年以内に始まりますので、今はむしろこちら側を一生懸命やるのが日本経済にとって大事なのではないかなと思っております。

今、私が申し上げた、結局日本のタクシーが足りない足りないという市長の皆様が言われて、

もしくは委員の皆様もタクシーが来ないことが最近増えておると思うのですけれども、タクシーは法的にたくさんの縛りがございます。まずはこれをぜひ解除いただきたいと思っております。地理試験、それから今日は警察の方がいらしていますので、ぜひ二種免許の効率化、例えば地方においては地方専用の免許といったもので、今、法定で最低13日から18日しないとタクシー運転手になれませんので、この辺りのハードルを下げただけであれば、タクシー運転手がどんどん増えると思います。

結局、ここにデータドリブンと書いてありますが、こういう実車率という数字で各地を分析すると、例えばニセコエリアや軽井沢はおっしゃるとおりタクシーが足りない。しかし、東京都心はぎりぎり足りている・足りていないの間ぐらいで、例えば名古屋みたいな都市では十二分に足りているということが言えると思いますので、先ほど市長の皆様のお話を伺っていても、どちらかという問題は地方や過疎地だと理解いたしております。ここにおいてはさっきから撤退したという話が結構ありましたが、これは公共交通なのですから、タクシーはバスと違って赤字の補填が一切ないのですね。

ですから、民でやっている公共セクターですから、今、これが最低5台でなくてはいけなかったのを、ちょうどこの秋から1台でもよくいただきましたので、市長の皆様、これから各地でタクシー1台でやってタクシーが増えていくと思いますので、ぜひ御協力をさせていただきたいと思っております。

全体として、イコールフットィングというか、ライドシェアの議論もせっかくですから一生懸命していただければと思います。その中で、法律でたくさんの縛りがあるタクシーをまず緩和していただいて、何とかタクシーにもうちょっと頑張らせていただきたいというのが私の願いでございます。その結果としてどんどん新規参入、そして活性化していけばと思っています。

日本の安心・安全のタクシー、もう少し頑張らせてください。ありがとうございました。
○林座長 ありがとうございました。

それでは、これより地域交通の現状と課題について、総括的な質疑応答に移りたいと思います。御発言をされる方は挙手をお願いします。

それでは、まず御手洗委員、お願いいたします。

○御手洗座長代理 よろしくお願いたします。私からは、質問3点を川鍋会長にお伺いしたく思います。

まず1点目なのですが、今の川鍋会長からのお話で、安全管理や運行管理をしっかり行っても事故は起こってしまうもので、その際の責任主体があることが重要であると。その責任主体が個人事業主だとなかなか難しいところがあるのではないかという御指摘をいただいたかと思うのですけれども、私の理解が合っていれば、日本のタクシーの2割を個人タクシーが占めていて、個人タクシーの場合は事故責任は個人事業主である個人タクシーが負っていると思うのですけれども、まずその理解は合っていますでしょうかというのが1点目の質問です。

2点目は質問というよりお願いなのですがけれども、データドリブンで冷静な議論をすべきという川鍋会長の御主張について、ごもっともであると思っております。いつ、どこで移動に関する供給不足が発生しているのかを把握するに当たって、実車率以上にUberさんが示されたような配車リクエスト数に対する実車完了数のデータがあったほうがより正確にどこで供給不足が起こっているか、地域や時間を特定できるかと思うのですがけれども、こうしたデータというのを御共有いただくことはできませんでしょうかというのが2点目のお願いでございます。

3点目は、川鍋会長の御認識と申しますか、お考えをお伺いしたいことなのですが、移動のニーズというのは極めて変動性が高いもので、例えば都市部だと雨が降ったときや、地方だとふだんニーズが全くないのに年金の受給日の午前中だけ急にみんな乗りたがるとか、観光シーズンだとハイシーズンのイベント中にピークが来るとか、非常に変動性が高いものかと思えます。一方で、タクシーは固定費型の事業だと思えますので、ドライバーを増やされても、ピーク時に合わせて車両とドライバーを常時確保されると、通常時の稼働率が下がって赤字になってしまうかと思うのですが、そのためにこれは変動性のある需要に対して固定費型の事業で対応しようとするとしてもピーク時は供給不足になる。そこに供給を合わせようとするとは大幅なロスが出るという構造上の問題だと思うのですが、これはどう御認識されていますでしょうか。

以上3点をお伺いできますでしょうか。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） ありがとうございます。

最初の質問の個人タクシーは、おっしゃるとおり個人事業主で責任を個人で負っております。ただ、これは全体として非常に数が少なく、2割とおっしゃいましたが、人数はそうなのですが、シェアで言うと1割にも満たないということになっています。なおかつ、個人タクシーになるには法人で10年以上好成績で無事故・無違反というのを経た上で厳しい試験があるということになっておりますので、一部の非常に厳しい試験をくぐり抜けたメンバーということになっております。

2番目のデータドリブンの面は、確かにタクシー協会での分析ですと、おっしゃるとおり先ほどの実車率が精一杯で、これをもう少しきめ細かくやりたいと思っております。

あとはUberさんのような配車アプリのデータは、アプリ会社にタクシー協会としてもお願いをして、どこでいつどういう形でというのはかなり全国的にも出すことはできるのではないかなと思っておりますので、もちろん各会社の営業情報にもなりますので、どのぐらい協力いただけるかはなるべくタクシー協会としても頑張りたいと思っております。ありがとうございます。

そういう面で、移動ニーズは3類型で、一つはインバウンド。これはもう季節ですから、季節に合わせて需要を持ってくるしかないと思っております。

それから、2番目の地域においては、先ほどのように最低車両数を下げて出すというのが大事で、ちなみに3番目は、都会において、雨のときなどは、実はもう既にパートの運

転手というのをどんどん採用を始めております。今の二種免がもうちょっと下がればもうちょっと増えると思っております。タクシーはパートでは駄目だということは全然なくて、そこはやや我々の業界の努力不足の面がございますので、基本的なところは固定的なフルタイムのタクシー乗務員で、そしてパートタイムのタクシー乗務員のようなものをどんどん入れることによって、タクシーのような形でも十分に固定プラス変動というのはできると考えています。

ちなみに、町役場の一角で、もしくはホテルの一角で、これまで5台でなくてはいけなかったものを1台からというふうに国土交通省に緩和していただきました。そこで、間下さんにも御紹介いただいて軽井沢町長にお目にかかって、ぜひ町役場のOBたちに二種免許を取らせて、忙しいときだけやってくださいと言ったら結構いいかもなと言ってくれましたので、こういったスタイルをこれからどんどん広げたいと思います。ありがとうございます。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

データについてもありがとうございます。よろしく願いいたします。

○林座長 それでは、たくさん手を挙げていただいておりますので、順に参りたいと思います。

では、間下委員、佐藤委員の順番でお願いします。

○間下委員 ありがとうございます。間下でございます。5点ほど、警察庁と国土交通省と川鍋さんにお伺いしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

いろいろ法制度の変更等を進めていただいて、かつ、タクシー業界にはタクシー運転手を増やすという動きをいろいろやっていただいていると思うのですが、今のスピード感で見たときに運転手の回復の時間軸をどう見てらっしゃるのか。要はこの1年、2年、3年ぐらいで改善をしないと大変まずい状況にあるなど今のインバウンドの状況を見ても思うわけですが、その時間軸についてどう思っているかというのを一つ伺いたいと思います。

2つ目は責任主体の件ですけれども、プラットフォームになるところが責任主体になればいいだけと思うのですけれども、そういう理解でよいかどうか。マッチングするから責任主体になれないということは全くないので、マッチングする、かつ、責任者になるということの問題ないのかどうかということが2つ目。

あと、川鍋さんが先ほどの新規参入の件を結構おっしゃっていましたが、タクシーの新規参入の規制は結構あると思いますが、先ほどのお話でしたら、タクシーの新規参入の規制も取っ払うべきだということで、もっと新規参入が入ってくるべきだとお考えかどうかということが3点目。

4点目は、性犯罪や安全性の件は、結局要するにデータ上はほとんど変わらない、あまり有意な相関関係はなさそうだということが先ほどの國峯さんであったりUberさんのデータから出ていると思っておりますけれども、そこについて、国土交通省さんであったり、川鍋さ

んはどう思われているかというのが4点目。

最後が警察のところ、二種免許について、先日、若手の方にいろいろ聞いたら、二種免許は正直あっても意味がないみたいなことをおっしゃる方のほうがむしろ多くて、二種免許の有用性は今、どこまであるのか。かつ、よく言われるのが、ぱっと停めるために流しのときに重要だと言われますが、こういったところを考えたときに、今の二種免許を維持する有用性というのはどれぐらいあるのか。一種免許にしたときに事故率はどれぐらい変わるのかみたいなところの見解があれば、教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○林座長 ありがとうございます。

ただいまの御質問は4つ目までが国交省への質問でしょうか。

○間下委員 4つ目までは国交省さんと川鍋さんにお答えいただければと思います。

○林座長 5つ目が警察庁ですね。

では、まず国交省からお願いします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 御質問ありがとうございます。

1点目のドライバーの確保の時間軸ですが、間下委員がおっしゃったようなこの1年、2年、3年で対応しなくてはいけないというイメージを我々も持っています。なので、タクシードライバーそのものを増やすということに加えて、先ほどもちょっと申し上げたアプリを複数台装備するということで、実質の台数を増やす、または稼働率を上げていくということも取り組んでいきたいと思っています。

2点目の責任主体について、プラットフォームが責任を負えばいいのかという話は、改めてまたプラットフォームの皆さん方とも意見交換したいと思うのですが、以前お話ししたときには、事故が起きたときの責任をプラットフォームが負うというお考えが相当明確にないという話だったので、それを前提に物を考えてきましたが、そこがいや、責任を負うのだということであれば、それは非常に大きなファクターかなと思います。

それから、3点目のタクシーの新規参入が認められるようにということで、これは2点あると思うのですが、一つは、まず今足りないのが車というよりはドライバーだということと、もう一点は、タクシーの世界にも活性化という意味で新しい参入があるというのは非常に意味があることかなと思います。

すみません、次の4点目は。

○間下委員 性犯罪等の安全面の差異は実はないのではないかとというのが先ほどデータで示されましたが、ここについて、今まで安全性が問題だということとかなり議論されてきたと思いますけれども、そこについての御見解をいただければと思います。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 先ほどお示いただいたデータも含めて、非常に今日は有益な問題提起・情報提供をいただいたと思いますので、なかなか単純比較が難しい面もあるのかもしれませんが、今後の検討にしっかり生かしていきたいと思っています。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 川鍋です。

それでは、1番目の運転手が、河野大臣もおっしゃっていた23から29になる時間軸でございませうけれども、これもまず1番目の都会においては、既に例えば東京で今は毎月200人増えています。年間2,400人で、足りないのは1万人ですから、4年で、さらにこれから二種免許や地理試験のハードルが下がってくると3年で解決することは間違いのないと思います。

さらに、インバウンドについてもほかから持ってくるという形がニセコから生まれますので、これも恐らく3年でほぼインバウンドの各地を網羅することができると思っております。

地方については、これからタクシー営業所を新たに先ほどの1台で造って広げる必要もございませうので、もう少しかかるかなと思っております。

また、2番目のプラットフォームが責任主体になればいいというのは確かに理論上はおっしゃるとおりでして、ただ、鶴田局長もおっしゃったように、なかなかプラットフォーマーと運行事業者というのは企業文化がかなり違って、釈迦に説法ではありますけれども、プラットフォーマーはお金をたくさん集めて上場などを目指す以上、なかなか運行責任を取りにくいというのが実態なのではないかと思っております。

また、新規参入は、今現在、タクシー特別措置法というところで需給に応じて禁止されていますけれども、例えば東京でも来年の10月1日から恐らく新規参入が可能になります。その前に、実はタクシー会社のタクシーの売り物というのは実はいっぱいあるのです。でも、正直誰も買い手がいない。それだけあまりもうからないということなのだと思います。もちろん新規参入で活性化するというのは私も非常に賛成で、今のタクシー業界全部が必ずしもいいとは私も思っておりませんので、そこは誤解なきようお願いいたします。

最後の4番目の性犯罪については、皆様本当にデータをしっかり見ないといけななと思っております。Uberさんもそれなりのデータなのですけれども、こちらも例えばこども家庭庁様のデータなどで、要するにいろいろなデータがあるのです。こども家庭庁さんのデータだと、性犯罪・性暴力の発生件数の差というのが2019年に日本とアメリカで8.7倍なのです。そこから考えると、性犯罪がライドシェアで5倍ぐらい起きてしまう。

これは、私は23年間タクシーをやっておりますので、タクシー運転手もたまにストーカー行為をやったりしてしまうのです。お恥ずかしながらなのです。だけれども、これが要するにタクシーレベルできっちりやっているとそれなので、これを緩めるということは必ずそれよりも多い確率で出てくるというのは間違いなくて、あとは政治家の皆様のご判断で、日本国としてどこにハードルを置くかということなのだと思います。特に犯罪のデータはいろいろありますので、決して安全性に差異がないとは全く思っておりませんので、その辺りは誤解なきように、いろいろなデータを見ていただければと思います。よろしく願います。

○林座長 座長の林ですけれども、今、川鍋様がおっしゃった性犯罪5倍というところのデータを後で出していただければと思います。よろしく願いいたします。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 分かりました。こども家庭庁さんのデータですね。

○Uber Japan株式会社（山中ゼネラルマネージャー） Uberですけれども、1点データの件でちょっと確認させてください。

○Uber Japan株式会社（納戸公共政策部マネージャー） 私どもも性犯罪の発生件数を今、川鍋会長にお示しいただいたデータと同じものを参照しております。ただ、あちらの表ですと、日本の発生件数は強制性交等及び強制わいせつになっておりまして、アメリカですと強制性交等のみになっているというところで、アメリカの全体件数が日本と比較すると純粋な比較ではなく、小さく出ていると理解しております。

そのため、私どものスライドでは強制性交等のみの件数に日本も絞りまして、比較をしているというところが違いになっているかと思えます。

補足させていただきました。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、間下委員からの5番目の質問について、警察から御回答をお願いいたします。

○警察庁（太刀川交通局長） 警察庁でございます。

二種免許の必要性、意義についてのお尋ねでありますけれども、これまでタクシーなどの旅客自動車運送事業について二種免許を求めてきた理由というのが3点ほどありまして、1つ目は、一般的に営利を目的として営業効率を上げようとするなどのために、1日の走行距離や輸送人員が多くなること。2点目が、乗客の指示による急な方向転換等への対応、乗客の確認、あるいは安全確保等のため、通常より高度の運転技能や知識が必要とされること。3点目は、旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないということであり

ます。このうち、例えば1番目の理由、1日の走行距離や輸送人員が多くなることなどは、冒頭、各首長さんからありました、自家用有償旅客運送は二種免許が必要とされておられません。一種免許で足りるということになっております。運送の形態を絞るということによって一種免許で対応することができると理解されたものと思えます。

それから、間下先生からお話のあった、タクシーは流しのときに重要であるという観点でありますけれども、これについても事前にアプリで設定をされた経路によって運行するというのであれば、さっき申し上げた乗客の指示による急な方向転換への対応という部分というのはなくなるかもしれません。

したがって、趨勢としては厳しい二種免許を必ずしも課さなくてもいい運行形態というのは今後、現れてくる可能性はあるなど思っております。

ただ、現状について申し上げますと、資料を御用意させていただきたいのですが、これは走行距離1000万キロメートル当たりの交通事故件数の推移をグラフに示したものであり

まして、オレンジ色の一番上を推移しているグラフというのがタクシーであります。同じ普通自動車で自家用のものというのが黄色の部分でありまして、令和3年の比較で言いますと、タクシーの場合には1000万キロメートル当たり1.03件、黄色の自家用乗用自動車は0.36件ということで、3倍程度、タクシーのほうが交通事故を依然として起こしやすいということがありますので、今の時点で二種免許をなくすということは妥当ではないのではないかと考えております。

以上です。

○林座長 御回答ありがとうございました。

○間下委員 ありがとうございます。

先ほどの1つ目の御回答に補足で質問したいのですけれども、よろしいでしょうか。

○林座長 短めをお願いします。

○間下委員 運転手の回復のところですけども、先ほど国交省さんの説明で、複数アプリをタクシーに載せることによって増やすということをおっしゃっていましたが、これによる効果はどれぐらいを見込まれているのかというデータがもしあれば、御共有いただきたいところでございます。

あと、川鍋会長のほうで3年ほどで実現可能ではないかということでありましたが、地方はやはり難しいということでもよろしいでしょうか。

○林座長 国交省様、お願いします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 国交省です。

今、ちょっと手元にございませませんが、整理をして御提供したいと思います。

○間下委員 ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

ここで、先ほど佐藤委員が先にと申したのですけれども、川邊委員が喪服を着ていらっしやいますけれども、これから御葬儀に出なくてはいけないので、先に川邊委員、そして佐藤委員ということで御了承ください。お願いします。

○川邊委員 今日皆様、御説明を本当にありがとうございました。理解がますます進みました。

すみません、この後、葬儀に参列しなくてはいけないもので、先に質問させていただきませけれども、私は2問だけ質問させていただきます。

1つ、川鍋会長にお伺いしたいのは、タクシーの供給はとても大事だと思います。それが規制緩和だけで本当に増やせるのかということと、時期的に間に合うのかということ。3年というのが実はすごい長いスパンだなと思っております。

もう一つ、国交省さんにお尋ねしたいのが、御手洗さんもおっしゃったように、結構移動手段のニーズというのはスパイクが多いですね。需要の跳ねが大きい。しかも一方で、この国はどんどん人口減になっていって、総需要は恐らく減っていく中で、固定費的な供給増ではなくて、シェアリングエコノミー的な供給増を、まさにTNC新法みたいな新法をつ

くって今後の日本社会にあるべき形の中で図らないのかというのは、国交省さんにお尋ねをしたいと思います。

資料をちょっとだけ出させていただきますと、まず川鍋さんに対する御質問ところでは、ファクトを全部集めましたけれども、一番重要なのは左側のブロックの右下です。最新のタクシーの有効求人倍率を厚労省さんにヒアリングしたところ、9月時点で4.13倍なのです。全産業も人手不足だと言っていますけれども、これが3.2倍に対して4.13倍というなかなかこれは採用に規制緩和がなされたとしても苦勞されるではないかなということです。

一方で、間に合うのですかという問いのほうに関しましては、外国人訪問客が恐ろしい勢いで増えています。これは右側のブロックですけれども、国策ですから、これはずっとやっていくのだと思いますけれども、9月の推計で218万人入ってきていて、一番入ってきた2019年と遜色ない状況になってきておりました、政府の目標ベースですと2025年に3000万人とか、2030年に6000万人という恐ろしい数字になっているわけで、これをグラフで比べますと、タクシーの運転手さんは残念ながらコロナ禍を経てすごく減ってきていて、有効求人倍率が最新で4.13倍。これは左側の軸ですね。数十万人のタクシーの運転手がいて、それをどう増やすか。増やせても10万～20万。

それに対して、もちろん訪問外国人が全員タクシーを使うわけではないですけれども、増えていく数は1000万、2000万の単位で増えていくので、左側の桁と右側の桁が2桁ぐらい違うということに関して、これはどうやって供給をタクシーの規制緩和だけで追いつかせるのか。あるいは、需要が時期的なところでも変わってきますので、その辺りで国交省さんとしてはシェアリングエコノミー的な観点での供給増を新法などをつくってやられる予定がないのかといった辺りをお尋ねできればと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、まず国交省からお答えをお願いします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 国交省です。御質問ありがとうございます。

今、御指摘があったように、需要の波動が大きい、かつ総需要が減っていくという中で、固定的なタクシーの仕組みで対応できるのかということ、問題意識を我々も共有しております。そのため、先ほど川鍋さんからもありましたが、需要の波動にどういうふうに対応が対応するかというのは検討課題だと思っています。現時点で新法ということは、考えがあるわけではありません。

検討する際に、今、グラフでもお示しいただいておりますが、インバウンドが伸びるといっては新たな市場という意味でも非常に大きな要素だと思いますが、一方で、タクシーの利用者は大分減ってきていますが、今、それでも年間8億人というオーダーで、その中でどれぐらいのインパクトがあるかという視点もあるかと思います。

ただ、成長市場という意味でしっかりとつかんでいくということが大事なかなと思っています。

以上です。

○林座長 では、川鍋様、お願いします。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） ありがとうございます。タクシーが足りずにすみません。

緩和だけで足りるのかは、恐らく先ほど申し上げたとおり、都会ではほぼ足りると思っています。それはもう現実、運転手が増え始めています。これは運賃アップをやっていただいていますので、ようやく運転手もなり手が増えてきています。これは東京では15年ぶりだったのです。ですから、タクシーの運転手のなり手がいないのは、タクシーの運転手のお給料が低かったからということで、今はどんどん改善しておりますので、まず都会では3年以内に間違いなく充実すると思います。

インバウンドに関しては、確かに6000万の目標は岸田総理からも伺っていますし、できるかどうかと言われると100%の自信はございませんけれども、やれることはまだまだたくさんあって、タクシーを季節的に増やすというのは、ニセコに札幌や東京から援軍を持てきますので、それである程度はできると思っております。

それから、地方では確かにもう少し、5年ぐらいは時間がかかると思います。全体の議論として、地方においてはそもそもタクシー以外でも、バスもトラック運転手も全部足りない。したがって、これは公共のインフラをどうやって支えるかという問題だと思います。

全体として川邊さんにそうおっしゃられると、うーっという感じではあるのですけれども、やはり危ないのは、ツアーバス事故と同じような二の轍を踏まないかというのだけは皆さんもう一回どこかでよくお考えいただきたいと思うのです。たくさんあるほうがいい、みんな乗れないではないか、安いほうがいいと言って規制を緩和した結果、事故が起きてしまった。そうならないかどうかというのはしっかり考えないといけないと思います。

ちなみにタクシーは2002年に規制緩和して、参入自由になって台数が2割増えたのですね。その結果として、タクシー乗務員さんの賃金が下がって事故が増えてしまって、法律が変わって2009年にもう一回今の状況に戻ったという経緯がございます。

ですから、これはツアーバス事故もそうですし、タクシー自体でも規制緩和というのを一度やってあまりうまくいかなかったというのもございますので、波動に関しては、季節波動は他地域の連携、そして時間的な、もしくは天気的な波動はその地域でのパートタイム乗務員の採用というものでしっかりと対応していきたいと思っております。

○川邊委員 御回答ありがとうございます。

タクシーもより規制緩和がなされて、イコールフットィングの中でどんどん増えていくのを私は支持したいと思います。

一方で、ここでもお示ししているように、恐らく全く供給と需要が追いつかない事態にも早晚突入すると思うので、間に合わないだろうなと思っていますので、そこはタクシーはタクシーで頑張る、ライドシェアはライドシェアで新しい制度をつくってどんどん供給を増やすというところで国交省さんにも検討いただくのが私はいいいのではないかなと思っています。

事故のところはおっしゃるとおり気をつけなくてははいけませんけれども、タクシーのままでしたら、どんどんタクシー運転手さんが高齢化していくので、むしろより危ないのではないかなと私は思っていますので、ぜひそこをセンサーや自動運転というテクノロジーでライドシェアもタクシーもカバーしながら、事故率はテクノロジーで下げていくのが僕はいいのではないかなと思っています。

ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございました。

続きまして、佐藤委員、宮木委員の順でお願いしたいと思います。

○佐藤委員 よろしくお願いたします。私から1点川鍋様に、それから2点国交省さんに質問させてください。

川鍋様への質問は、ライドシェアといってもいろいろなタイプがあるのだなと今日のUberのお話と國峯委員の御説明からも分かったのですけれども、例えばイギリスの場合ですと、PHV型なのですね。一応あれはハイヤーと書いているみたいなのですが、ただ、やっていることはライドシェアに近いよねということになりますと、例えば先ほどヨーロッパではライドシェアはやっていないのだよという御説明があったのですが、こういうPHV型のライドシェアというのを含めてしまうと、ヨーロッパの中でも普及が進んでいるという理解でよろしいのかということと、先ほどからタクシー業界の規制緩和という話がありましたけれども、ある意味タクシー業界の規制緩和の出口としてこの手のイギリス型のライドシェアみたいなものはある意味賛同いただけるのかどうかというのが質問の1つ目です。

国交省さんに2つ目なのですけれども、緊急対策をいろいろやられたのは分かるのですけれども、先ほどから間に合うのかという御指摘もありましたが、効果があるのかというのが次の私の質問で、ドライバー不足はどれくらい解消できる見込みなのですか。確かに女性やパートタイムといったいろいろな人たちの参入を増やしているのは結構なのですから、果たしてこれはどの程度これで解消するという見込みを持ってらっしゃるのかということで、定量的な数字があれば教えていただきたいということ。

それから、先ほどから3人の市長の方々からも御説明があったように、地域によって相当事情が違ふということになると、こういったもので全国一律に取り組むというのは無理があるのかもしれないとすれば、もちろんタクシーの規制緩和もあるのでしょうか、先ほど出てきた道路運送法78条の2の運用の柔軟化で、例えばライドシェアというのも新たな公共交通として位置づけるといった形で、自治体側の権限を強化して、やりたい自治体には積極的にライドシェアに取り組んでもらうといった方向というのはあり得るのかということについて質問です。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、まず川鍋様に御回答をお願いします。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） ありがとうございます。

ある意味おっしゃるとおりです。いわゆるライドシェアという文言が何を指すかにもよるのですけれども、EUでは、Uberで呼ぶと来るのは、結局プロのハイヤーなのですね。ただし、かなり規制はかなり緩いのですよ。ですから、タクシーをぐっと規制緩和して緩くしていけば、結果としてその形に落ち着くという方向にはなるのではないかと思っておりますので、そういう意味ではPHVというのはプライベートハイヤービークルというハイヤーの一種ですので、緩いとはいえ免許はあって、車もちゃんと認定されているという形だと思っております。

私からは以上です。

○林座長 そうすると、今のお答えとしては、イギリス型であれば、川鍋さん方としても賛同できるということなのでしょうか。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） イギリス型というのを私もちよっと不勉強で完全に把握しておりませんので、必ずしも今すぐに賛成・反対とは言えないのですが、要するにある程度のしっかりしたプロの運転手がやるというものであるという前提において、そしてそこでちゃんと事故の責任を負う主体があるという前提においては、私は賛成だと思っております。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省様、御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 2点目、3点目ですが、その前に今の1点目に関して申し上げれば、イギリスと同じ水準とか、そういう意味ではないのですけれども、要はTNC型というのが仮にプラットフォームが一義的に責任を負う仕組みで、PHV型というのがサービスプロバイダが責任を負うという仕組みだとすれば、まさに今、日本でUberさんなどもタクシーと連携して配車アプリとして活躍いただいていますけれども、今の形と基本構造が一緒で、あとはサービスプロバイダに求められる安全になるような規制の水準というのはどういうものかという議論なのかなと思います。

それから、2点目の緊急措置の効果の見込みですけれども、これはまさに今、現に困りごとが生じているわけなので、基本的な考え方としては、ちゃんと需要に応じていく、需要に応えるのに十分な対策を打っていくということだと思えます。

その上で、個々の対策が定量的にどれだけの効果を持つのかというのは、やりながら分かってくる面もあると思いますが、我々としては、ずっと机上で検討を重ねて効果が明らかになったら始めるということではなくて、効果を検証しながら、まず緊急的にやっていく。さらに、先ほど説明の中でも申し上げましたけれども、さらなる対策が必要であれば、しっかりそれも検討していくという考えでございます。

それから、3点目の地域ごとの実情に即してということで、これは我々の日々の問題意識とも非常に合致する部分があって、今日のお三方の首長さんのように、まさに地域交通を自治体が我が事として考えていただくということは非常に重要です。これはタクシーだけに限らず、バスや鉄道も含めた地域交通ですけれども、そういうことで各首長さんをは

じめとする自治体が我が事として地域交通に向き合っていただく。その中で、これも現に困っている点というのも今日も御説明がありました、そういう現場の声を生かしながら柔軟に運用できるようにということだと思います。

それをどういう仕組みでやるかというのは、まさに制度設計の中で考えていくことかなと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

佐藤委員。

○佐藤委員 御丁寧な御回答をありがとうございました。

1点気になるのは、今の仕組みのままでいくと、いずれインバウンドが拡充したときに白タクが結局増えていくと思うのですよ。一方ではタクシー業界を規制して、公式のライドシェアを規制していると、いわゆる非公式なライドシェア、ありていに言えば白タクが広がっていくということになり、そちらのほうで安全性などが問われてくるということになりますので、そこは見極めていく必要があるかなと思いました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、宮木委員、お願いいたします。

○宮木専門委員 宮木でございます。本日は御説明ありがとうございました。

私は自動運転を中心とした地域モビリティの社会受容性について研究していますので、その観点からUberさんに3点質問をさせていただきたいと思います。

まず1点目、ライドシェアの利用者サイドのセグメントとメリット・デメリットの整理についてなのですが、現在、特に地方における移手段の確保というのは本当に喫緊の課題だと思うのですが、ライドシェアが地方部において特にどういうインパクトをもたらすのかという点について、海外の事例と御連携いただけたらと思っています。具体的に都市部の活用や普及モデルとの違いがあるのであれば、その違いを含めて具体的にお伺いしたいなと思っています。

どうしても新しい技術やトレンドの多くというのは都市部から地方へ流れますし、年代が低いほうから高いほうへ流れるケースが多いので、導入に対する感度の高さや普及のスピードに差が生じると思っていますのですが、今今必要なのが地方の高齢者となりますと、どういうフローで流れていくのかなというのが非常に気になります。特に地方の高齢者でアプリを使うということになりますと、アンケートではこういうものが欲しいですと答えながら、実際は使えないとか使わないというケースが生じかねないので、そういうものも踏まえた上で、例えば都市部・地方部の都市規模別とか、居住者向けかインバウンド向けか、もしくは年代別などのセグメント別に利用者のライドシェアの価値と課題について論点整理するということが必要なかなと思っています。

2点目は、これも個人ベースの話ですが、サービス供給サイドの、今後導入とい

うことになれば、具体的なスキームづくりをしていくことになるのだと思いますが、ライドシェアのドライバーの働き方についての影響が諸外国でどうなっているのか。

具体的に言うと、こうしたビジネスでワーキングプアが増加するのではないかという御議論もあると伺っていますので、利用者とドライバーの双方において価値創出ができるような仕組みづくりというのは日本でどういうふうに文脈をつくっていくのかというところについて関心がございます。

3点目は、安全性についてです。閉鎖空間で他人と2人きりになるリスクについては、実は自動運転のサービス化についても言われております。ドライバーレスの社内で見知らぬ人同士が2人きりになるケースというのは課題になるのですが、これについてカメラでの社内外の監視、録画という形でテクノロジーを使うことになるのですが、実は消費者にヒアリングを行いますと、地方部で自動運転サービスカーに搭載されたカメラや記録媒体が、利用時の安全性確保や事故時対応だけではなくて、地域の治安維持に役立つのではないかという期待が聞かれています。地方部は都市部ほど監視カメラが多くないですから、人の目も少ないということもあって、モビリティが社会の目として存在するというところに価値を見いだす動きだと思っています。

これについてはライドシェアについても同じ期待ができると思っています、タクシーさんでも「タクシーこども110番」というものがあると思いますが、ライドシェアが単に移動手段としてだけではなくて、地域の治安維持や治安の向上に寄与するのですよということドライバー自身が認識することでドライバーの意識を高めたり、結果的に安全な運転や犯罪抑止につながっていくということもあるかなと思っています。

○林座長 すみません、宮木委員、時間がないので今の3点でよろしいでしょうか。

○宮木専門委員 はい。これが諸外国でもこうした傾向があるのかということ伺いたいと思っています。

以上です。

○林座長 Uberさん、お願いします。

○Uber Japan株式会社（山中ゼネラルマネージャー） ありがとうございます。

まず、1点目の地方への広がりなのですけれども、こちらの資料にありますように、我々Uberのライドシェアというのは都市部から始まったのですが、そこがだんだん地方のほうに波及していく。これは先ほど國峯委員からも同様の資料が示されていたと思います。

そしてもう一つ、高齢者に対するサービスの広がりというところなのですけれども、これは確かにライドシェアを導入されている国、そして都市でも、高齢者の利用に対して何らかの手だてを打つ必要があるということは確かに発生しているところがあります。

どういった取組をしているかということ、我々Uberでも、都市によっては電話でUberが呼べるようにしているとか、もしくは例えば日本でもUberEatsのほうで行っているのですけれども、地元の自治体と協力しまして、高齢者の方にアプリの使い方であったりといったものを学んでいただく機会というのを設けたりして、なるべく皆様が使っていただけるよ

うな取組をさせていただいております。

○Uber Japan株式会社（納戸公共政策部マネージャー） 2点目の運転手の働き方というところについてお答えさせていただきます。

個人事業主として完全に保護のない形で運転手が稼働するという形を取っている国も一部ありますけれども、多くの国でプラットフォームとしての対応は進化してきておりまして、例えば病気になった際、あるいは産休の際の休暇補償をプラットフォームが出すとか、運転手側の組合とプラットフォーム事業者が集まって直接交渉をして、必要であれば、これは完全にマーケットによってどの程度パートタイムのドライバーがいるか、どの程度フルタイムのドライバーがいるかといった条件にもよってくるのですけれども、必要があれば最低賃金を交渉するなど、様々な形で運転手の働き方を向上する取組が広がっております。そのようなところは検討ができるのではないかと思います。

3点目の地域全体の治安の向上というところにつきましては、今、手元にデータがございませんので、何かございましたら、追加で提出させていただきます。ありがとうございます。

○宮木専門委員 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、芦澤委員、お願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

シェアリングエコノミーという新しいビジネス形態というお話をどうやって日本社会として取り入れていくかという議論で私自身は捉えている部分がありまして、そこからの御質問です。2点ございます。

1点目が、とはいえ、新しいデジタル化が進んだ社会のビジネス形態ということで、デメリットとメリットが出てきて、デメリットについての部分でUber様にお伺いしたいのですが、様々な安全面、それから責任面での対応について、国の規制にのっとってやっていますという御説明が先ほどありました中で、責任、安全ということに対して、規制があれば全て応えられるということではないと思いますが、この辺りの部分の捉え方としてのUberさんの考え方というのを整理して教えていただきたいというのが1点目です。

2点目が、メリットについて今まで出てきていない議論として、こちらもUberさんに確認なのですが、資産効率が上がるという意味で、環境負荷が減っていくという社会的なメリットが大きいのではないかと考えるのですが、今までの議論の中では出てきておりませんけれども、こちらについて、この考え方は正しいのか、インパクトはあるのかということについて教えていただければと思います。

○林座長 Uberさんへの御質問です。お願いします。

○Uber Japan株式会社（山中ゼネラルマネージャー） まず、安全面に関してなのですが、規制があればそれだけをやるというスタンスでは決してございません。我々の会社の一番大切なバリューとして、安全というものがございます。それによって、地域地域

で課されている規制に付け加えまして、我々のほうでさらに保険などといった必要なプロテクションのレイヤーを追加していたり、こういった我々のほうの安全のデータというのは常に公表して、地元の自治体、そして住民の皆様とディスカッションすることによってさらにこういった取組ができるのか。それはUberサイドでもそうですし、地元自治体でもそうですし、国レベルでもそうですし、そういった取組をこういった取組をしてさらに安全にしていくのかということを経営的に取り組ませていただいております。

○Uber Japan株式会社（納戸公共政策部マネージャー） 規制のところでも、保険をかけているだけというわけではなくて、例えばロンドンではUberのようなプラットフォームが完全に運送主体として責任を持って運行しておりますし、オーストラリアでも、安全責任については全てプラットフォームが負うというところが課されておりますので、そのようなアウトカムベースの規制でそのような安全を担保するためにどうということをやるかということは、全てテクノロジーも活用いたしまして行っているという状況です。

2点目の環境負荷の低減というところは、今、数字を持ち合わせていないのですけれども、確かに自家用車の利用が減ってこのようなシェアリングが行われることで環境負荷が減っているというデータがございますので、そちらも後ほど提出させていただければと思います。御質問ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

すみません、お時間の関係であと2名だけということで、最初からお手を挙げていただいた井上専門委員、瀧委員で終わらせていただきたいと思います。すみませんが、1問ぐらいでお願いします。

○井上専門委員 1問ですね。ありがとうございます。

いっぱいあったのですが、先ほどの地方のデータドリブンという川鍋会長のお話はおっしゃるとおりなのですけれども、私は昔、鶴田さんが課長だった時代に大変お世話になりましたが、いろいろと今起きているのは、結局何か地方で起きるときに、全国ハイヤー・タクシー協会から地方の支部に指示が降りて、絶対にライドシェアを認めさせるみたいな形でどんどん大きな者が小さい声を潰していくということがありますので、地方の実態が必ずしも伝わらないという中でここで議論していることの矛盾というのをいつも感じているのです。

なので、何とかそういうことがないようにしていただきたいというのが意見なのですが、1点だけということなので、先ほど個人タクシーのお話でしたが、個人タクシーはタクシーの中でも選ばれた人たちとしてすごく厳しいわけですが、個人タクシーという業態であれば、地方でもまだ維持できる状態が結構あるのではないかなと考えると、個人タクシーをもう少し取りやすくして、そういう方たちが会社ではなく個人タクシーとして地方で営業していくみたいなことができないのかなと考えております。なので、個人タクシーの規制緩和みたいなことが考えられませんかということを川鍋さんと鶴田局長にお伺いしたいと思います。

○林座長 では、続けて瀧委員からも御質問をお願いします。

○瀧専門委員 私より堀先生が先に挙げられていたので、堀先生を御指名いただいたらと思います。

○林座長 では、まとめて質問を伺って答えていただきます。

○堀委員 私から、国土交通省様に質問と國峯先生に質問なのですが、国土交通省様、京丹後市の3枚目の資料、2号で株式会社にも広げることができないか、それから地域公共交通会議との協議を特区の協議にできないかといった御提案があると思うのです。その評価について、これは2号ではできませんというものがあるのか、ないのかということをお伺いしたかったです。

それから國峯先生には、2号、3号の当面の手当ては、喫緊の課題を解決するために必要だと思うのですが、最低限何が必要なのかということと、2号、3号で足りないとするれば、正面から法律上にライドシェアを位置づける必要性があるということだと思いますけれども、プラットフォームとしてマッチングするだけで責任を負わないということがあり得るのか、安全管理体制も含めて義務づけられている諸外国の法制度の中でプラットフォームも一定の責任を負っているのではないかと思われましたので、その点についてもし補足があれば、國峯先生にお伺いしたいというのが御質問でございました。

○林座長 ありがとうございます。

瀧委員。

○瀧専門委員 すみません、お言葉に甘えて1つだけ。

國峯先生と、もし情報があればUber Japanさんにお伺いしたいのが、今回のいろいろな合意コストの低い領域として、公共交通の代替という部分があるなと思っています。ユーザー目線からすると、特定の病院に行きたいとか、特定の介護施設に行く足がなくなったということ代替することは、極めて合意コストが低いところかなと思うのですが、こういう決まったルートをあらかじめ決めておくことで事故率が減るとか、運転というのは似たようなところに行っていると事故率が下がるという感覚があるのですけれども、そういうファクトなどがあるようでしたら、御教示いただきたいというのが私からの質問でした。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、東専門委員、いかがでしょうか。

○東専門委員 私からは、観光の立場から少し視点を変えてというか、今、ライドシェアとタクシーという二項対立で言っていますけれども、我々が欲しいのは、地域観光における二次交通という意味で、二次交通がないと、いかにいいコンテンツができたとしても、観光で収入を上げることはできません。そういう意味では、今、二次交通には例えばレンタカーもあったりするわけで、そういった中で、レンタカーは、いわゆるマッチングアプリというので運転手を探してレンタカーを運転させるというのがコロナ前は50サイトぐらいあって、これが適法か違法かですと揺れていたわけなのですが、今は日本語サイト

の部分ではほとんどなくなっていますけれども、依然として先ほどありましたように「白タク」みたいなものが続いているという現実がある中で、いわゆる二次交通をどういうふうにデザインしていくかというのがとても重要な視点ではないかなと思いました。

以上です。質問としては、もしやるとしたら国交省さんだと思います。

○林座長 今のいろいろ出た御質問について、これまで質問に答えられていない國峯先生から御回答いただいて、残りについては別途書面で回答をいただきたいと思います。

國峯先生、いかがでしょうか。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

瀧先生からいただいた事故率は、ちょっと調べてみたいと思います。ありがとうございます。

それから、堀先生からいただいたところですが、まずはプラットフォームが責任を負わないということがあるのかということですが、海外だと、まさにプラットフォームが責任を負う法律ができているという理解をしております、例えばアメリカだと、10時間ドライバーが稼働すると、8時間必ず休息しなくてはならないとなっていて、これはアプリで受注できなくなるので、まさにデジタルの力で管理をするというのが法律上も定められている。

ロンドンでは、ライドシェアかどうかというのはありますけれども、ライドシェア会社が顧客と直接契約を締結しなくてはならないという義務が法律でかけられていまして、まさに運送責任をドライバーではなくてオペレーターが負うというのがロンドンの法律になっていますので、まさにプラットフォームが責任を負うというのが海外のルールなので、日本でもこういうことをやったらいいのではないかなと思います。

それから、2号、3号ですが、幾つか論点はあると思いますけれども、2号は交通空白地をどう広げるかという論点。今、国交省さんが検討されていると思いますが、それだと狭いという意見をいろいろ聞いております。それから、地域公共交通会議との協議をどうするかというところが大きな論点だと理解をしております。

3号については法令上特にいろいろな縛りが今はない状況だと思いますけれども、公共の福祉のためにやむを得ないというところの解釈をどうするかという論点として、都市部や観光地なども今、タクシーが足りていないところというのをカバーできるようにする必要があるのでないかというところ。それから、実費の規制というのも3号にはかかっていないと思いますので、そういうところの明確化という辺りが重要になってくるかなと思っています。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

申し訳ありません。司会の不手際で時間になってしまいました。

それでは、本日の議題を総括いたします。本日は、地域交通の現状と課題について、地域の実情、政府の取組、海外のライドシェアの制度状況の御説明をお聞きすることができ

ました。

以下、4点のように総括できると考えます。

1点目、全国ワイドでもタクシーのドライバーはコロナ前から6万人減少している結果、地域交通の担い手不足による移動の足の不足は、各地域においてその深刻度を増していること。特に自家用有償運送については、株式会社が参入できない、地域公共交通会議における合意形成が難しい、区域外に運行できない、運賃に利潤が含まれてはいけないといった厳しい規制の中で、必ずしも力を発揮できていないこと。

2点目、自家用有償運送を含め、政府におけるこれまでの対応は、こうした状況に十分対応できておらず、6万人の不足に焼け石に水となることが危惧されること。一方で、ドライバーの定年を80歳まで延長することについては、安全性を危惧する指摘もあったこと。

3点目、海外のライドシェアは、安全対策などについて一定の制度整備が行われ、社会的に広く受容されている地域もあるという説明があり、今後、さらに詳細の検討が必要であること。

4点目、一方で、既存のタクシー事業者の経営に対する悪影響も懸念されること。また、いわゆるワーキングプアが増加しないかとの懸念もあること。

以上でございます。

最後に、お願いでございます。次回の本ワーキングでも、移動の足に関するヒアリングを予定しております。本日の議論とも関連し、また、次回の議論を建設的に行うため、国土交通省におかれては、現行の道路運送法、具体的には78条などの規定によってどこまでの対応が可能なのか整理し、資料を提出していただきたいと思っております。具体的には事務局から連絡させていただきます。

あわせて、本日御報告のあった海外のライドシェア法制度や実情について、国土交通省の理解と異なる部分があれば、それも資料として御提出をお願いいたします。

当ワーキング・グループでは、引き続き課題解決に向けた検討を加速していきたいと存じます。

それでは、本日の審議はこれにて終了したいと思います。最後に、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思っております。

○河野大臣 長時間にわたり御議論をいただきまして、誠にありがとうございます。

現状はかなり多くの国民の皆様の移動の自由が、手段がないために制限をされているという極めて深刻な問題。これは人権問題にもなりかねない問題だと思っておりますが、今、座長から御指摘がありましたように、これまでの政府の対応がその問題をクリアできていなかったというのは、国交省、警察庁のみならず、政府、あるいは政治として真摯に受け止めるなければならないと思っております。我々が守らなければいけないのは国民の移動の自由であって、規制を守ろうとして例えば区域外に行ってはいけないとか、株式会社の参入をしてはいけないという、規制を守るために難しくしていますが、守るべきは規制ではなく、国民の移動の自由だということなのだと思います。

今後、御高齢の方々に免許の返納をお願いする、高齢者の数が増えるに従って免許の返納が増えていく、あるいはインバウンドの観光客がかなり急速に増えるということを考えると、3年という話がありましたが、ちょっと3年というのは全く的外れだと思います。この状況を今後3年間放置するというのはあり得ない話だと思いますので、一つは自動運転をいかに進めていくか。これも海外では行われているものが日本では規制のためにできないということ。それから、タクシー二種免許の規制改革。これは私が前回規制改革担当大臣だったときからやっておりますが、いまだに多くの規制が残っているということを考えると、自動運転、あるいはタクシー二種免許の規制改革というのは、あすにでも始めてもらわなければいけないものだと思います。二種免許を持っている方の平均年齢もどんどん上がっていることを考えると、3年後の事故率というのは今よりも相当上がっていくことが容易に予想できるわけですから、一刻を争うのだと思います。

また、首長さんからお話がありました、できるところからというのはまさにそのとおりだと思います。一つお願いなのは、ぜひ自治体首長の皆様にはしっかりと住民側を見ていただきたいと思います。株式会社がサービスを提供するそれぞれの業種で競争が行われるというのは当たり前のことで、提供者が競争をするのは市場経済の中では当たり前のことで、よりよいサービスがそこで提供されるわけですから、そこはしっかり住民側に立って御議論をいただきたいと思っております。

変動するニーズにパートタイムのタクシーの運転手さんで対応するのか、ライドシェアで対応するのか、はたまた自動運転で対応するのか、方法はいろいろあるのだろーと思っておりますので、どれがということではなく、どれもということだと思います。

一つ、これは佐藤委員をはじめ御指摘もありましたが、こういう安全性の議論が行われているときに、今、羽田空港、成田空港をはじめ、白タクが縦横無尽に走っていて、ろくな取締りもされていないという中で、安全性がという議論をしても無駄だと思いますので、警察は一刻も早く白タクを根絶する努力というのをやっていただかなければならないと思いますし、また、隣組の助け合いでおじいちゃんおばあちゃんを病院まで乗せていくよというときに、少額でもお礼の気持ちを渡すと、それは白タクだと言いながら、空港の明らかな白タク行為は野放しになっているというのは明らかな矛盾だと思います。そこは警察にしっかり気合いを入れて対応していただかなければならないと思います。

それから最後に、いろいろなデータを見ると、二種免許を持っているにもかかわらず走行距離当たりの事故率が非常に高いという数字を見ると、これは果たして二種免許に効果があるのか、今日の警察の説明では恐らく多くの方が納得されないと思いますので、二種免許の在り方についてもワーキング・グループでしっかり御議論いただきたいと思っております。

本当にこれは日本の経済、それからそれぞれの地方の住民の方の暮らしということを考えても喫緊に解決しなければいけない課題でございますので、ワーキング・グループでしっかり御議論をいただいて、早く結論を出していただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

今日は本当にお忙しい中、活発な御議論をありがとうございました。

○林座長 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。