

## 第2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13日（月）07:30～09:30

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、富山委員、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員

（専門委員等）青山専門委員、井上専門委員、小針専門員、秋元専門委員、國峯専門委員、東専門委員、宮木専門委員、住田専門委員、瀧専門委員、村上専門委員、金丸構成員（デジタル行政改革アドバイザーボード）、大槻顧問

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）観光庁 加藤 観光庁次長

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

京都市 大岸 都市計画局 歩くまち京都推進室長

藤木 産業観光局 観光MICE推進室 持続可能な観光推進課長

福岡市 高島 市長

軽井沢町 土屋 町長

児玉 住民課長

森 住民課交通政策係長

市村 住民課交通政策係主任

別府市 長野 市長

安部 企画戦略部長

一般社団法人ニセコプロモーションボード

パトリック・オオタニ（株式会社NISEKO ALPINE DEVELOPMENTS 代表取締役）

長井 事務局長代行

神奈川 シニアアドミンオフィサー

日本航空 余宮 東京空港支店 副支店長

上野 空港企画部 部長

阿部佳 様 阿部 K plus 代表/明海大学教授

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

武居 副会長

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・GO アプリ事業本部本部長

#### 4. 議題：

(開会)

【議題1】 インバウンド観光客等の増加による現状と課題

【議題2】 観光地・大都市における交通の現状と課題

(閉会)

#### 5. 議事録：

##### 【議題1】

○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2回地域産業活性化ワーキング・グループ」を開催いたします。

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をお願いいたします。御発言の際はミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。その後は、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は、有路専門委員以外の所属委員のほか、大槻顧問、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員、住田専門委員、瀧専門委員、村上専門委員、遅れてではございますが、デジタル行財政改革アドバイザーボードから金丸構成員が御出席です。なお、中室委員、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、河野大臣が途中にて一部御参加の予定です。

以後の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 おはようございます。林でございます。

それでは、本日の審議に入ります。

本日は、議題1「インバウンド観光客等の増加による現状と課題」と、議題2「観光地・大都市における交通の現状と課題」について御審議いただきます。

それでは、まず議題1の「インバウンド観光客等の増加による現状と課題」について、観光サービス提供視点での課題認識をヒアリングしたいと思います。

最初に、京都市の大岸将志室長様から5分程度で御説明いただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

○京都市（大岸室長） おはようございます。京都市の歩くまち京都推進室長の室長と申します。5分ほどお時間を頂戴しまして、京都市における課題認識等をお話しさせていた

だきたいと思います。

私は、歩くまち京都推進室長ということでお話しさせていただくのですが、京都市の視点としては3つほどあるかなと思っております。観光振興をしておる部署としての視点が1つ、それから、市バス・地下鉄を運営している交通事業者としての視点が1つ、もう一つが、我々、交通政策を担っております歩くまちの視点ということになるかと思っています。本日は主に交通政策の視点からお話しさせていただくこととなりますけれども、よろしく願いいたします。

資料をお示ししたいと思います。

まず、京都市の状況から御説明させていただきます。京都市は、規模感で申しますと800平方キロメートルほどございます。これがどれぐらいかというところでございますけれども、その中の4分の3程度はほとんど山でございます。その残りの4分の1ぐらい、いわゆる京都盆地と呼ばれる、皆さんが京都としてイメージされるところに人口145万人のほとんどの方がお住まいになっております。今お示ししております資料の中で申しますと、右上の航空写真がそれに該当します。東京との比較をすると分かりやすいかなと思ったのですが、東京都23区が626平方キロメートルほどございますので、その3分の1程度になるかと思っています。

距離感もあるかと思っていますので、京都駅と嵯峨嵐山、いわゆる渡月橋などがあるところですが、こちらまで直線距離で9キロぐらいでございます。東京で申しますと、東京駅から池袋駅が9キロぐらいでございますので、東京の皆さんにもイメージしていただけるかなと思っております。

公共交通の状況でございますけれども、左側に地図をお示ししてございます。京都は新幹線が当然とまっておりますけれども、それ以外にもJR、阪急、京阪、近鉄といった大阪などの他都市とつながっている鉄道、それから、京都市域内で完結している地下鉄が東西と南北と2本走ってございますけれども、こちらと、嵐山のほうを走っております嵐電、それから北東のほうを走っております、鞍馬などと結んでおりますけれども、叡電が走っておるところでございます。比較的コンパクトな規模の町の中に鉄道ネットワークが一定水準で整備されているところが見てとれるかと思っています。

また、代表的な観光地をちりばめて書かせていただいておりますけれども、例えば伏見稲荷とか銀閣寺といったところと、嵯峨嵐山、東山といったところが分散して、皆さん、なるほどといったような観光地が分散してあるのが見てとれるところがございます。

続きまして、バスでございます。京都は鉄道ネットワークが一定整備されておりますけれども、やはりバスの存在感が非常に高いのかなと思っております。特に中心市街地部分、赤で抜いておりますけれども、この部分を拡大したものでございます。京都市域内で85%ほどの移動を担っております市バス、京都市交通局が運営しておりますけれども、こちらのバス路線がどれぐらいの密度で走っているかというのを図示したものを抜き出してございます。赤いところが最も運行頻度が高いところと見ていただいたら結構かなと思っています。

京都市で一番繁華なところがございます四條通、河原町通、四條河原町というところがございますが、こういったところが非常に多いのと、あと、今回ちょっとお話しさせていただきましても、京都駅というところが非常に多い。赤く表示されているのが見てとれるかと思えます。

また、ぐるっと大きく円状に走っておりますけれども、昔、市電が走っておったエリア、こういったところが市バスが非常に多く走っているのが見てとれるかと思えます。清水寺とか金閣寺、先ほど申しました四條河原町、いわゆる繁華なところ、観光地をバスが非常に高密度で結んでいるところが見てとれるかと思えます。

3つ目の公共交通はタクシーでございます。非常に多くのタクシーが市民生活、観光行動の足としての役割を担っているところがございます。台数ベースで申しますと、東京都さん、大阪府さんなどと比べますとやはり少ないというところは見てとれますけれども、それでも全都道府県中7位でございます。

これを人口1万人あたりに割り落としますと、京都府域は全国でも第2位となりまして、非常にたくさんのタクシーが走っているところがございます。特に京都市域では7,700台中の6,600台ぐらい走っているところがございますので、府域の85%を占めておるところでございます。

1枚めくっていただきまして、京都における観光課題を振り返ってみますと、やはり道路の渋滞というのが一番大きなテーマだったのかなというところがございます。こちらに端的な2か所を抽出してございますけれども、一番東端の東山、もう一つが盆地の西端、渡月橋と書いてございますけれども、嵐山でございます。

かつて昭和40年代半ばに、モータリゼーションの急速な進展に伴いまして道路の渋滞が深刻化しました。昭和48年にはマイカー観光拒否制限も行ったところがございます。平成に入りまして、東山、嵐山というところで、秋の観光シーズンにおきましては臨時交通規制をはじめとする観光地交通対策を実施してございます。

地図の中に規制内容を簡単に書いてございますけれども、こういうことをすることによりまして、車で来られる方々をできるだけ公共交通機関で来ていただくということをしておるところでございます。

それでもなお、一番右上でございますけれども、平成30年対策時の東大路通を見ていただいたら分かりますとおり、車、バス、タクシーなどでかなり混んでいる状態が見てとれます。また、嵐山のほうにつきましては人流がすごいというところで、雑踏対策の様相も呈してきているところがございます。

京都はそもそも車をどこまで吸収できるのか、受け止められるのかというところで申しますと、道の状況がかなり厳しいというところもございまして、大きな容量を運んでいるバスでございまして、バスで運ぶ、鉄道で運ぶというところを大きな方針として持っておるところでございます。

1枚めくっていただきますようお願いいたします。

我々、「歩くまち・京都」の取組としまして、公共交通をいかに便利にしていくのか、人が出かけたくなるようなまちづくりを進めていくのか、また、それをいかに人に分かっていただくのかという3本柱の下に取組を進めておるところでございます。

1枚めくっていただきますようお願いします。

この取組を進めまして、車の依存からの脱却は順調に進んでおるところでございます。例えば、右上は市街地への流出入の車の台数でございますが、平成23年から順調に減ってきてまして13%の減少でございます。

1枚めくっていただきますようお願いします。

コロナ禍の影響でございますけれども、平成22年の鉄道・バスの利用者を1としましたときに、令和元年、令和3年の状況を見ていただきますと、鉄道は国全体とほぼ同じように14%増加した、また、コロナ禍で23%大幅に減少したというところがございます。バスにつきましては、国がほぼ横ばいだったのに対しまして17%も増加したのですけれども、コロナ禍を受けまして大幅に増減少したというところで、バスが非常に厳しい状況というところが見てとれるのかなと思います。

1枚めくっていただきますようお願いします。

我々が今取り組んでおりますのは、京都駅に人がたくさん集中しているというところがございます、バスの車内がいっぱいで乗れないとか、一部の時間帯におきましてはタクシー待ちの行列が発生しているというところがございます。また、交通事業者の担い手不足がこれを助長しているところがございます。また、今、コロナ禍の影響が残っている中で、密を避けた車による観光も進んでおるところでございます。

こういった中で、より早期からの確なタイミングで効果的な情報発信を行って、観光客の行動変容を促進していく。駅前空間のスムーズな運用を支援することで、タクシーの効率的な利用を促進していく。また、バス・タクシーの担い手は非常に厳しい状況にあるかと思えます。特にバスにおきましては定時・定路線で運行されておりますので、人手不足というのは非常に厳しい課題かなと思っております。こういったところの解決、緩和というところに対して我々も支援をしてまいりたいと思っております。

バス事業者、特に交通局等におきましては、例えば運行の大幅な臨時増便でございますとか、観光客向けの急行バス路線を運行しておりますけれども、こういった取組をさらに強化していくことも必要かなと思っております。

次のページ以降につきましては、我々がやっております取組をまとめてございますけれども、ここでは割愛させていただきたいと思えます。

雑駁でございましたけれども、以上でございます。ありがとうございました。

○林座長 大岸様、ありがとうございました。

続きまして、一般社団法人ニセコプロモーションボードの長井聡様から5分ほどで御説明いただきたいと思います。ちょっと時間が押していますので、おまとめをよろしく願います。

○一般社団法人ニセコプロモーションボード(長井事務局長代行) おはようございます。  
ニセコプロモーションボードの永井と申します。

本日、事務局の私、永井と、代表理事のパトリックと事務局のカナガワの3名でお送り申し上げます。

時間について今強く林様からコメントをいただきましたので、なるべくスムーズに進めたいと思います。画面を頂戴します。

では、始めます。私どもはこのスライド1枚だけですので、こちらを御覧いただければと思います。

端的に申し上げますと、ニセコエリアは、皆様いろいろ報道等で聞かれているかもしれませんが、特に冬が忙しくて、冬の間の宿泊の80%近くは海外客でございます。今年の冬の宿泊予約状況ですけれども、コロナ前を既に実予約で超えていまして、ここ10年近くで見た際に一番忙しい冬になりそうというのがこの冬でございます。

ただ、そんな状況ではあるのですけれども、クリスマスや年末年始といった繁忙期については、宿泊施設が満室で予約お断りという現状が発生しています。

さらに、もう一つ右側、真ん中の建築確認申請数というところですが、スキー場は皆様来られたことがあると思いますが、山は三角形になっていますので、山の上のほうはあまり土地がなくて、山の下の方に行けば行くほど土地が広がるというような地形でございます。そして、近年、ホテルが建ち始めているのが、山の上のほうはもう土地がなくなっているの、山の下、裾野のほうに広がっているというのが真ん中のところで示しているところでございます。さらに、既に計画されている宿泊施設だけでも2026年冬までに新たに12施設、1,200室以上が開業予定でございます。

続きまして、上の右側、ちょっと図が小さくて申し訳ないのですが、ここで示したいこととしましては、同じく山というのはこうなっている中で、皆様、冬はスキーを目当てに来ているので、皆さんは山の上の方に向かって行こうとするわけなのです。ですけれども、裾野に住んでいて山の上の方に行こうとする際の道路事情がとても乏しくて、宿泊者、事業者、住民、こういったありとあらゆる人がこの辺だともう2本ぐらいしかない大きい道路に集中してしまい、道路渋滞が発生しております。京都市さんと比べたら全然比べ物になりませんが、冬の忙しい時期ですと、地域内にある2つの信号が2キロぐらい離れているのですけれども、この間がずっと渋滞で車がつながるといことも生じております。

下のほうに進んでいきまして、ちょっと飛ばしますが、このような現状がどんどん進んでいった際に、この地域として心配されていることを左下に書いております。

エリアの魅力が低下することにより、どんどん入り込み人数が少なくなってしまうたり、投資がどんどん少なくなってしまうたり、結果的に地域の稼ぎが低下してしまい、地域としての魅力がなくなることを懸念しております。

この生じさせてはならない将来課題に対して、私どもで考える3つの対策が右側の四角

に書いてあるところがございます。全部読んでいると時間がないので、一番上の①だけ読みますと、宿泊施設による自社送迎サービスの商品化（有料化）を可能にしてはどうかという点でございます。

公共交通不足というのは皆さん御承知のとおりでありますし、近年、個人運行による交通も提案されているのですけれども、この地域は今申し上げたとおり道路事情も乏しいですし、これ以上車が単純に増えることはあまり望ましくないと思っております。その一方で交通の足が足りないというのは事実でありますので、個人運行をたくさん走らせるよりも、例えば、一流ホテル、ブランドを掲げているような宿泊施設であれば、そのお客様を運行する際にお金を取れるような仕組みがもしできれば、何もブランドとか守らなければいけないものがない個人と比べると、ブランドを背負っているような、また一流企業であれば、ある程度運行の安全性も担保できるのではないかなというところがございます。

②、③といろいろ書いてあるのですが、こちらの一枚物に記載がございますので、皆さんお手数であります。御覧いただきまして、何かありましたら最後に質疑でまた承りたいと思います。

○林座長 永井様、ありがとうございました。

続きまして、日本航空株式会社の余宮一郎様から5分ほどで御説明いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○日本航空（余宮副支店長） おはようございます。日本航空の余宮と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

画面を頂戴いたします。簡単に5分以内でお話をしたいと思っております。

私どもからは、空港における外国人、インバウンドの入国の状況について御説明をしたいと思っております。

まず、入国に関わることは、CIQと呼ばれまして、税関とか検疫もございまして、インバウンドに限って言いますと、日本パスポートの方と違うのはイミグレーション、入国手続ですので、そこに特化してお話をいたします。

入国は、私どもから言う話ではないですけれども、大きく4つに分かれておりまして、日本のパスポートを持っていらっしゃる方は、有人ブースではなくて無人で機械で顔を認証して入国するというものです。それ以外に②、③、④。優先レーンは、外交官、永住者の方、お子様連れの方などが通るところ。あとは、再入国とか在留カードを持っていらっしゃる方。その他ビジターとあって、④が外国からのマジョリティの入国レーンとなっております。

ここの入国レーンが、今年春、3月の終わりに急激に増便、復便がございまして、一時期、最初の1週間ぐらいは数時間の待ち列が発生して、夜中に着いたお客様が明け方までというようなことも発生しました。この後、航空局さんの御尽力とか、特に出入国在留管理局の皆様の尽力によって改善いただきまして、現在のところは、早朝と深夜と午後帯の3つぐらいのピークがあるのですけれども、おおむね平均して15分から20分程度、たまに

曜日とかで急激に混むことがあるのですけれども、40～50分程度の待ち時間になっています。

国内線への乗り継ぎがあるお客様、特に先ほどのニセコ、北海道とか沖縄に乗り継ぐインバウンドの方が多いのですけれども、復便がございまして入国に時間がかかる傾向があるので、少し長い時間を確保して予約をお取りいただいたり、サポートをするスタッフを追加して配置したり、そのような取組をしておりますが、手荷物の返却とか入国手続だけでなく、いろいろな要素があって乗り継ぎができないケースも発生しております。

続いて、御要望いただきまして、ロンドン・ヒースロー空港の入国の状況の御紹介をいたします。

ヒースロー空港ですので、eGateという日本と同じような顔認証の手続がございまして。ここは、自国民以外の方々も利用できるようになっている。対象者は10歳以上なのですが、英国市民に加えて、EUの加盟国とか、日本を含む数か国のパスポートを持つお客様が使えるというものです。

それ以外に、レジスタードトラベラー、これは登録と多少のお金が必要なのですけれども、ごく一部、表にあるような国の方は、在留許可を持っている方だけですけれども、登録をすれば、eGate、顔認証が使えるというものです。これも情報は全て公開されているものです。

続いて、上位クラス向けのファストトラックというのがございまして、これは航空会社がどなたに使っていただくかというのを選んでクーポンを事前配布するのですけれども、上位クラス用の入力レーンがございまして。これは、ヒースロー空港に限っては、今、旅客数がコロナで減少したままクローズされていて、私の知る限り現時点でもまだ再開はされていないというものです。有限のイミグレーションのリソースを使う観点で、今、ヒースロー空港も非常に混雑していると聞いていますので、リソースを一部の方々に振り分けるのか、そうしないのか、こここのところは議論が必要なところだと思います。

その他、ヒースローから離れて英国全体ですけれども、参考情報として、入国カードは既に廃止済み。あとは、ヒースローではない、ロンドンのガトウィック空港、スタンステッド、マンチェスターといった地方空港などでは有料のファストトラックサービスが提供されていて、10ポンド、2000円弱を払うとファストトラックが使えるというものもあるということを紹介させていただきます。

簡単ですが、以上でございます。

○林座長 余宮様、ありがとうございました。

続いて、K PLAS代表で、明海大学教授の阿部佳様から5分ほどで御説明いただきたいと思っております。

○K PLAS（阿部代表） おはようございます。阿部でございます。

画面共有をさせていただきます。

私は、今、大学を基地にしまして、観光事業者、観光地域の活性のアドバイスというこ



とを主な仕事にしております。3年ほど前までは、ホテルのロビーに立ってコンシェルジュという仕事を30年ほどしてまいりました。今日はその両方で、観光事業者あるいはお客様たちから伺った御意見の中で数が多かったものをお伝えするようにと承ってきましたので、そのつもりでお話しさせていただきます。

まず、大きく言いまして、お客様の御要望はどんどん変わっていくものですが、今求められているのは、今までと違って自由で気ままな旅が求められている。これはコロナがあったからということではなくて、そのように思っています。

それを満たすために、日本の観光がもっと強くなるべきところは、よりパーソナルに利用者視点に立った考えを持てるということ、それからスピードアップ、そしてネットワークを持って個人や個事業者だけではなくて横断的に地域や業界で人を迎えるという力を持つことだと思っていますので、特にそれに関して今日お話しさせていただければと思います。

ここから、情景ごとにお話をさせていただこうと思います。

まず、出入国です。これは先ほど余宮様からお話がありましたので、私は詳しくお話ししませんけれども、明らかに今、日本の空港は残念ながら時間と手間がかかっているという状態です。

先日パリからお帰りのお客様を迎えに行きましたけれども、着陸から出ていっしやるまでに1時間ほどかかります。日本の方でそのぐらいですから、海外の方はもっとかかると思います。対して、シンガポールにお出かけになったお客様は、着陸から15分ほどで既にホテルのシャトルバスに乗っているという状況がもう出てきています。

ヨーロッパでは、先ほどヒースローの話もありましたけれども、事前にデータを申告しておく、日本人であっても、特に陸路の場合、スマホをピッとかざすだけで出入国できるという状況になっているようですので、大きくこのところは期待に応えられていないと思うところです。

それから、空港内のサービス。これは、迎えに行ったスタッフ、例えばホテルのスタッフとかそういったミーティングサービスの人たちは、ゲートで待つだけで、例えばターンテーブルで荷物の手伝いをするということがほとんどできません。今は限られた業者さんだけが許されていますけれども、非常に少ないです。これは、お客様が「どうしてできないの」とおっしゃることの大きい1つです。

それから、空港とか主要駅の前に停車スペースがないので、送迎があまりスムーズではないというのもあると思います。川鍋さんのところなどはいろいろ工夫していっしやるのはよく存じておりますが、やはり人手がどうしてもかかるというような状況かなと思います。

あわせて、プライベートの乗り物、ヘリコプターの離着陸とかスーパーヨットの寄港ということも、大分よくなったとは思いますが、もっとスピーディーな手続が必要かなと思っています。

次に、国内の移動です。これは、どこでも二次交通、二次交通と言われるのですが、特に公共交通機関が不十分な地域に関しては、それを補う工夫、あるいは連携を求められると思います。

先ほど永井様のお話にもありましたが、例えば宿泊施設がシャトルバスを走らせるというようなことは、今後当然考えられることなのですが、せっかくそれを考えて、あるいは共同でシャトルバスを走らせるということを考えても、そのバスが今度は駅前のバスターミナルに入れてもらえないということも起きているようですので、少々その辺も考えたほうがいいかなと思います。

あるいは、電車が止まったとか飛行機が飛ばないということはどうしてもあるわけですが、それを補う他社あるいは他業種との連携、お手伝いはできないまでもせめて情報共有をするような仕組みは何かできたらいいなど。特に海外の方は不安ですので、できたらいいかなと思います。

それと、限られた地域のそこを楽しむにふさわしいモビリティ、例えばセグウェイとかゴルフカートみたいなものが、限られた場所、限定でいいので公道を走れるような規制緩和も有効だろうなと思っています。

もう一つ、国際免許なのですが、日本では海外の方が運転する場合、国際免許がないといけない。この辺のルールが大変厳しくなっています。厳しいのはよいことではあるのですが、そうではない国が増えていますので、いろいろお客様には混乱が起きています。今後レンタカーを利用していただくのをお勧めしたい地域も増えていますので、これも見直しが必要かなと思っています。

滞在中に関しては、いろいろありますけれども、心地よく滞在していただくためにぜひ考えていただきたいのはクレジットカードの活用範囲です。公共交通機関で今クレジットカードで乗れるところは非常に少ないですよね。これは規制ではないのかもしれませんが、通常の山手線や地下鉄となると切符さえも買えないという状況です。

それから、番号だけで精算というのは日本ではほとんどできませんので、到着前に代行して例えば美術館や博物館の入場券を買っておいてあげるとか、新幹線の切符を買ってあげるといことになりますと、大変な手間をお客様にかけることになります。また、最も関心の高い食についても、番号だけですとキャンセルチャージのギャランティーが取れないものですから、レストランが事前の予約をしてくれないということも多くて、他国に比べると日本の観光のホスピタリティをかなり下げていると思います。

就労者ビザのことも、先ほどもありましたけれども、これは重要だと思います。このために、せっかく日本で卒業して日本語も話せるのに、卒業後に就労できずに日本を去るといった学生もたくさん見えています。

もう一つは、土地の利用、建物の利用についても規制の見直しをぜひお願いしたいと思います。例えば休耕地の有効活用、あるいは逆に、一棟貸しが大変増えていますけれども、空き家の一棟貸しについてはもう少しはっきりしたルールをつくらないと、これもお客様

には混乱が起きているかなと思います。

最後に、特にこれからお客様と日本の観光地とか物や事、体験を結びつけていく仲立ちをする人が重要になってくると思います。例えばガイドさんとか観光ドライバーさんというような人たちについては、これは要らないとか緩和するということではなくて、規制の見直しが必要だと思います。

同じ意味において、観光事業従事者の教育や育成については、観光事業者の意識改革を促すような指導あるいはルールをつくってはいかがかなと思っております。

以上でございます。

○林座長 阿部様、どうもありがとうございました。

続きまして、日本ホテル協会様からの提出資料を資料1-5として配付しております。ホテルのフロント業務など、デジタル化を進めるに当たっての現状と課題が示されておりますので御参照ください。

続きまして、政府における政策の動向について、観光庁の加藤進次長様から、最近の取組を3分ほどで御説明いただきたいと思います。よろしくお願ひします。

○国土交通省(加藤観光庁次長) おはようございます。観光庁次長の加藤でございます。

お手元に資料を御用意しておりますので、現在の状況と取組について簡単に御紹介いたします。

まず、1枚めくっていただきまして、インバウンドの現状です。これは9月までの数字ですけれども、昨年秋の水際以降、堅調に回復してきておりまして、6月以降、単月で200人を超えている月が続いております。9月でコロナ前の96%まで回復してきておりまして、1月から9月で1700万人となっています。

また、数だけではなくて消費ですけれども、御覧いただきますと、1月から9月までで約3.6兆円という数字になっております。また、1人当たり、コロナ前は15万5000円だったところが1月～9月で21万円となっております。これは円安とか、日本国内の物価上昇ということがありますけれども、平均泊数が伸びていることも反映しているところでございます。

インバウンドの方々はどういったところに泊まっているのかということですが、御覧いただきますと、3大都市圏でやはり7割を占めております。残りの3割が地方部ということで、今後、3大都市圏以外の地方部への誘客を推進していくことが必要だという認識を持っております。

そういった中、幾つか施策がありますけれども、特にインバウンドの方々を受け入れるに当たってストレスフリーな旅行環境をつくっていくということで、出入国の時点、さらには国内を旅行している時点、万が一の安全・安心の確保、こういった様々な場面におきましてこのような対策を講じてきているところでございますし、必要なものについては国からも支援を行っているところでございます。

ちなみに、コロナ前のデータでございますが、日本の旅行中に困ったことについて毎年

アンケートを取っておりました。29年、30年、令和元年の3年ですけれども、Wi-Fi環境は改善が進んできている一方で、スタッフとのコミュニケーションについての指摘がございます。また、令和元年から取り入れた項目の中で多かったものは、ごみ箱が少ないのではないかと声をいただいているところでございます。

もう一つの大きな課題として、人手不足が大きな課題となっております。欠員率だけではなくて、日銀の短観を御覧いただきますと、宿泊・飲食業における人手不足感は深刻な課題になっておりまして、これに対しまして足元での対策、あるいは中長期で見て外国人材の活用といった対策、こういった手だてを講じているところでございます。

最後、オーバーツーリズムに対する懸念、特にインバウンドの回復を受けまして、中には混雑がより一層厳しくなるのではないかと、あるいはマナー違反に対する懸念ということで、オーバーツーリズムに対する懸念がございます。

10月18日に観光立国推進閣僚会議でまとめた対策として、こちらに概要をまとめておりますが、特に左側、観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応ということで、受入環境、受入側の体制、需要に働きかける対策、そしてマナー違反の防止・抑制、さらには啓発、こういった取組をメニューとしてまとめたところでございますし、こういったことを取り組む地域を国としてもしっかりと支援していく、こういうことを今後取り組んでいきたいと思っております。

雑駁ですけれども、私からの御説明は以上でございます。ありがとうございます。

○林座長 加藤様、ありがとうございます。

それでは、これから議題1についての質疑応答に移りたいと思いますが、誠に申し訳ないのですが、議題2の説明者のスケジュールとの関係であと10分ほどしかございません。つきましては、議題1については、特に入国など観光の議論をお願いしたいと思います。また、時間の関係上指名できない場合には、事務局へ書面にて質問いただきたいと思います。

それでは、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。もしよろしければ、観光にお詳しい東専門委員から、ホテルのデジタル化の点について御意見があればお願いいたします。

○東専門委員 ちょうど手を挙げたところだったのですけれども、御指名いただきありがとうございます。

ホテル協会から文書で出されている分ですけれども、チェックインの際にお客様に対して聞く項目が都道府県ごとにばらばらであるということを是正してほしいというのが来ていますけれども、これは全くそのとおりだと思います。

恐らくデータを取るためにそういうことをやっているのでしょうかけれども、観光の現場は本当に人手不足で人手も足りない、生産性も上げないといけないという中においてはそういった部分を、それから、これも具体的ではないのですけれども、高精度カメラで顔認証、見えないといけないとか、その辺のところも緩和していかないといけないのではない

かなと思います。

それから、先ほどニセコの方が言っていたのですけれども、宿泊事業者が有償で送迎するという部分は重要だと思います。宿泊事業者こそ人手不足なわけですから、無料での送迎サービスというのももう限界があると思います。宿泊事業者だけではなくて、例えばアドベンチャーツーリズムの担い手であるエコツアーの業者とかダイビングサービスとかも、今はホテルへ無料送迎していますけれども、そういったものも有償化していくことによって持続可能になっていくのではないかなと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、川邊委員、どうぞ。

○川邊委員 阿部さんとか観光庁さんにお伺いしたいのですけれども、人手不足は観光地において深刻です。私も自分の会社で一休という宿泊の予約サービスをやっているものから、宿泊施設が100%稼働できていないということがずっと続いている認識を持っております。それに対して、もっと民泊の活用とか、あるいは無人宿といいますか、民泊は結構それに近いものになっていると思いますけれども、これの有効活用みたいなものを考えられても180日規制が邪魔になっていないのかとか、その辺で何かコメントあればお願いします。

○林座長 それでは、阿部様、観光庁様の順で答えをお願いいたします。

○K PLAS（阿部代表） 阿部でございます。

おっしゃるとおりに、いろいろな形の宿泊施設の活用は大いに考えていく必要があると思っています。そこにはどういう宿泊施設がふさわしいのかということも考えた上で増やしていくというか、活用していくことが今後必要で、その辺の指針をマーケティングを含めて専門家から出してあげないと、空き家を取りあえず宿泊施設にしてみましたみたいな方が増えていて、そのレベルもはっきりしない。行ってみたら、これは古民家とついていたけれども、これは古民家とは言えないみたいなことも多く起きていて、まして、無人であると海外の方だと使えないようなことももろもろあります。

こうなってくると、例えば先ほど申し上げた仲立ちするようなホテルのコンシェルジュとしては、そういうところに心配で人を送れないというような、いろいろな混乱が起きていますので、むしろこれに関しては規制を緩和というよりも、はっきりしたルールというか、指導が必要かなと感じています。

○林座長 観光庁様、いかがでしょうか。

○国土交通省（加藤観光庁次長） 観光庁でございます。

おっしゃるとおり民泊の活用はあり得ると思っておりますし、多様な宿泊施設、宿泊の魅力を提供するといった観点からも、民泊の力を借りるというものはあり得ると思っております。

一方で、オリンピックに向けてかなり民泊施設の数も増えていたのですが、コロナの影響

響を受けて少し足踏みしている状態というところもありまして、今後、民泊も含めた多様な宿泊施設の魅力を通じて受入体制を整えていくことが必要ではないかと考えているところでございます。

○川邊委員 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。

まだたくさん手を挙げていらっしゃる方がいらっしゃるのですけれども、また書面で御質問いただきたいと思います。

ここで、議題1を総括させていただきたいと思います。

本日は、インバウンド観光客などの増加による現状と課題について、地域や団体の実情、政府の政策動向の御説明をお伺いいたしました。

インバウンド観光客などの増加に関しましては、課題や対応すべき省庁が多面的に広がっているため、事務局において本日の議論から浮き上がった課題を整理して、「利用者起点」を重視して、できるものから関係省庁と対応策について議論を進めてください。特に、入国時の手続や各地での各種対応は日本の印象に関わりますので、必要な議論を至急進めていただきたいと思います。

また、宿泊施設における人手不足問題については、前回このワーキングのドライバー不足とも共通する課題であり、また、ほかのワーキングにも関わる課題となることから、他のワーキングと連携を取って進めてください。

さらに、二次交通の課題も浮上しております。インバウンド観光客について、第1回ワーキングと同様、交通の問題は切っても切り離せないものでありますので、バス・タクシーなど既存の公共交通とともに、需要の変化に応じた新しい選択肢が重要であることも浮き上がってきたと思います。

次の議題2において、本議論も踏まえた議論を委員の皆様をお願いいたします。

それでは、御説明の方々、朝早くからありがとうございました。御退室をお願いいたします。

事務局は議題2の出席者の入室をお願いします。

○松本参事官 議題1に御出席の皆様、どうもありがとうございました。ここで御退室いただいて結構でございます。ありがとうございました。

## 【議題2】

○林座長 それでは、河野大臣が入室されましたので御挨拶をいただきたいと思います。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。

本日は大変早朝から御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。今日もどうぞよろしくをお願いいたします。

前回のワーキング・グループで、地域の自治体の首長さんから、現場での移動の足がな

い地域の住民の皆さんの日々の暮らしに支障が生じている、移動の自由が制約されている実態について話を伺いました。あわせて、2種免許制度などの国内のタクシーの規制緩和の重要性や、あるいは海外におけるライドシェアの現状について御報告をいただいたところです。

今日は、さらに議論を深めるために、観光地や大都市を抱えている自治体の皆様から、移動、それから交通の事情を解決するための御提案についてお話を伺います。ぜひ、住民の移動の自由をどう守るかといったお話を聞かせていただきたいと思います。

各委員の皆様におかれましては、具体的な論点が明確になるように、議論をさらにしっかりと掘り下げて、忌憚のない御意見をお願いしたいと思います。

政府としましては、前日も申し上げたとおり、守るべきは規制ではなく、国民の移動の自由であるという認識の下、もはや人権問題と言ってもいいような状況に地域ではなっております。

自動運転の早急な導入、タクシーの規制緩和、ライドシェア、この3点で、地域の足を確保すべく、まずは年内に一定の結論を得るようスピード感を持って取り組んでいきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。ありがとうございます。

○林座長 河野大臣、ありがとうございました。

それでは、議題2「観光地・大都市における交通の現状と課題」について、地方自治体の課題認識についてヒアリングをしたいと思います。

最初に、福岡市の高島宗一郎市長様から5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

○福岡市（高島市長） よろしくお願ひいたします。

では、画面を共有させていただきたいと思っております。

福岡の状況です。福岡は、一言で言うと時間帯の交通空白地ということになります。運転者が2割減とか、車両の稼働率が6割になっているというような状況はよそと変わらないのですけれども、完全にタクシー事業者がいなくなったわけではなくて、時間帯で交通空白時間が生まれることが課題になっています。博多駅とか福岡空港、雨、通勤・通学の移動時、それからイベントがあるとき、こういったときにはもう全然タクシーがつかまらないという状況になります。これは新聞やテレビなどでも大きく報道されていて、大きく市民の認識するところになっています。

前日も御紹介があったと思うのですが、「活力ある地方を創る首長の会」のアンケートでも、交通に課題があるという方は95%、ライドシェア・規制緩和を行うべき90%、また、令和臨調のMayors連合という19の市や東京の区、小さな町の集まりがあるのですが、こちらでも同じような意見になっております。

菅前総理が昨日テレビに出られて発言をされております。ライドシェア導入について、道路運送法を改正して、最終的に地域を限定せず解禁すべきだとの考えを示されました。また、過疎地だけではなくて、観光地や市街地でも利用できるように地域を限定せずに解

禁することが望ましい。ライドシェア導入は避けて通れないというような結構踏み込んだ発言を菅前総理が昨日されたと思います。

地域でも、地方でも、ライドシェアについて話すときにポイントは2つ、安全性の話と業界との共存が必ず地元でも話になります。安全性、具体的には何かあった万が一のときには責任はどうなるのか、ここが一番のポイントだと思いますので、もし菅前総理がおっしゃるような法改正という形になるのであれば、ぜひライドシェアの定義のほか、万が一の際にはプラットフォームとドライバーが補償する、これを明確に規定していくことが肝要だと思われます。早急に、会社、いわゆるプラットフォーム、それから運転者の要件の制度化が必要だと考えております。

もう一つが、タクシーとライドシェアの共存ということです。タクシーのほうにもしっかり規制緩和をしていくということで、イコールフットイングにすることが不可欠だと考えております。

特に、福岡に本社あります第一交通産業の田中社長が、タクシー会社の採用ハードルを下げてほしいというような御意見を発信されておりますが、ぜひここは、ライドシェアを考えるのであれば、タクシー会社がしっかりビジネスができるような形での規制緩和をやっていくことが大事だと思います。

そして、今、道路運送法の運用拡大、2号、3号という話が出ておりますけれども、これを導入した場合に、郊外部では確かに改善が図りやすいと思うのですが、福岡のような都市部では非常に課題が残ると思っております。いわゆる時間帯交通空白地と言われる場所です。

なぜかといえば、地域公共交通会議での合意が必要というところが、このポンチ絵の左側、ブルーのライン、郊外のほうは共存する担い手がないので全体としての合意が得られやすいという特徴がありますが、一方で、右側の都市部について、時間帯交通空白地の場合は、例えばタクシーの会社もたくさん既に存在をしている、また、タクシー議連があって、議会でもタクシー議連の皆さんがいらっしゃるわけですね。

例えば福岡においても、これは結構前の話になりますけれども、白タク行為を容認する規制改革の自粛を求める意見書ということで、8年ほど前でしょうか、当時、福岡市でウーバーの実証実験をしようとして、1か月たたないうちに国交省から止められたということがあったのです。例えばこうした実証実験をしようとしても、タクシー会社があって、そこに議連などの議会の皆さんもついていらっしゃいますので、こうしたステークホルダーが多い場所においては地域公共交通会議を開いても合意を得ることは極めて困難だと。

ですから、運用拡大ということだけでいけば、郊外部においてはこうした議論は進むかもしれないのですが、都市部における議論がなかなか進みにくいということになってしまう。

ですから、まとめといたしましては、タクシー不足は全国的な喫緊の課題であって、菅前総理が昨日おっしゃった法改正の準備を進めることがもちろん肝要で、ただ、これには



時間がかかりますので、同時並行として早急に道路運送法の運用拡大を実施することが肝要ではないかと思えます。

また、ライドシェアの安全性、タクシー業界との共存は、それぞれの各地域の会議等に任せるのではなくて、これは全国同じものですので、競争分野と協調分野をしっかりと分離する。ライドシェアの安全性、タクシー業界との共存の課題においては、全国で統一的なルールをつくって、それぞれに議論をすることがないような形で進めていくことが、都市部における交通の課題解決について大事だろうと考えております。

以上です。

○林座長 高島市長、ありがとうございました。

続いて、軽井沢町の土屋三千夫町長様から5分ほどで御説明をいただきます。よろしくお願ひいたします。

○軽井沢町（土屋町長） 軽井沢町の土屋でございます。よろしくお願ひします。

軽井沢町につきましては、現状と課題について主にお話をさせていただきます。

1 ページ目は、軽井沢町の概要ですので飛ばします。

2 ページ目は、現在の交通事情です。鉄道関係は、首都圏と軽井沢町の間を約1時間で移動することができる北陸新幹線と、第3セクターの事業者でありますしなの鉄道があります。

路線バスは、町が町内循環バスを地元事業者に運行委託して3路線走らせているほか、民間事業者による路線バスが走っている状況です。

町内の移動手段としては、タクシー事業者が5社営業、さらに一部のホテル等宿泊施設で自社の送迎車両を提供しており、住民や観光客の移動手段を支えているのが実情でございます。

さらに、令和3年度から民間事業者によるデマンド交通の実証実験が始まり、今年につきましては町も参画しまして、さらなる移動手段の充実を図っている状況であります。

次に3ページですが、これは当町の事業者における路線図となっておりますので、後ほど御確認ください。

続きまして、4ページ目は人口の状況です。コロナ禍以降、国内有数のリゾート地でありながら、東京までの移動時間が最短で1時間程度ということで、立地条件と、在宅勤務やテレワークなどの働き方の変化、子育て環境の充実など、ニーズに合った軽井沢町を選択する人が増えまして、人口は増加傾向にあります。

5ページ目は、観光客数の推移です。一時期、平成30年度で870万人をピークにしまして、令和2年度は約半減の480万人程度まで落ち込みましたが、最近ではインバウンドの盛り返し等で、現在では730万を超えて回復傾向にあります。

続きまして、6ページ目ですが、当町の交通状況の課題。ちょっと細かくて申し訳ありませんが、やはり移動難民となる住民や観光客が増えているというのが実情です。また、季節や曜日における変動が大きく、特にゴールデンウィークや夏季は回遊性が低下して、

高齢者や通学等の移動手手段の確保も課題の一つとなっております。

移動難民のケースですけれども、これは渋滞による公共交通機関の遅延、また慢性的にタクシーがつかまりにくい状況が発生しております。特に、週末や夜の時間帯は慢性的にタクシーがつかまりにくい状況が続いて、タクシー会社のみならず町や観光協会に苦情が多く寄せられているという状況であります。

地元タクシー業者さんにヒアリングした際に、タクシー待ちの状況はよく認知しておりまして、多方面から軽井沢町のタクシー問題の声が上げられているという状況は理解されています。やはり人手不足が一番大きいというお答えでした。

夜の時間帯ですけれども、観光客だけでなく、別荘で静養されている方たちも飲食店を多く利用されますので、夕飯を済ませてタクシーを使うという需要も増加しております。また、同じ時間帯で新幹線で来訪する方々の移動手手段も、タクシーしか選択肢がないということで、タクシーの需要が供給を上回って、配車がスムーズにできていないという状況はタクシー会社さんも認識されているところです。夜の時間帯は日中に比べて人員が配置できないということで、対応できる会社に集中してしまうというのも一因です。

最後のページになりますけれども、タクシー運転者不足ということで、解消に向けて幅広い募集活動とか2種免許の取得補助も行っておりますけれども、なかなか追いつかないという状況であります。

回遊性を向上させるにも、交通事情を解決して地域経済の発展にもつなげたいと思えますし、こういったワーキング・グループでの勉強会を含めて、役場としては様々な組合せによる全体の交通計画を考えているところであります。

御説明は以上になります。よろしくお願ひします。

○林座長 土屋町長、ありがとうございました。

続いて、別府市の長野恭紘市長様から5分ほどで御説明いただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○別府市（長野市長） 皆さん、おはようございます。

それでは、観光地としての別府の現状と課題、そして提案をさせていただきたいと思ひています。

別府の現状でありますけれども、平成30年は最大905万人のお客さんが来られておりました。コロナの期間中は非常に厳しかったのですが、令和4年度は538万人ということで、随分回復をしてきております。別府市の中でも、鉄道、フェリー、高速バス、路線バス、タクシーと様々な公共サービスが提供されております。

観光がコロナの間で全然駄目だったときに、先ほどからお話が出ておりますように、運転手の方が離職をして戻ってこないという状況がありますので、公共交通は観光需要が急回復している中で逼迫・混乱をしているという状況があります。

国内客とインバウンドの比率は、別府の場合は9対1なのですね。81%は自家用車を使って来られる。それでも、公共交通は逼迫して、市民の移動手手段に非常に影響があります。

基礎自治体では法的な規制がありますので対策には限界があつて、簡単に言うと、積極的な誘客をするか、お客さんを事実上お断りできませんけれども、今後そこそこで、フルスイングできない状況でお客さんお迎えをしていくかというようなことに迫られてくるわけですが、しかしながら、別府市は大変ありがたいことに、ブッキング・ドットコム、インバウンドが主に使うOTAですが、人気旅行先ランキングで2万7000人を対象としたときに世界1位という非常に名誉なことでありますけれども、非常に人気があるということで、フルスイングしなくてもお客さんがありがたいことに来ていただける状況になると、ますます公共交通が逼迫してくるという状況が考えられます。

公共交通の別府市の現状は、タクシー8事業者、しかし稼働率は昼間35.7%です。夜間は11.3%まで落ちます。一方、路線バスも運転手不足のために43便減便、1路線廃線というような状況があつて、負の連鎖に陥っているという別府市の厳しい現状です。

対応策としてはこの3つ、ナイトバス、移住支援、免許取得助成ということをやっております。特にナイトバスに関しては、地域公共交通会議の中で話し合いをしてもなかなか理解は得られないという状況の中ではありますが、我々はやはり答えを出していかなければいけませんので、ナイトバスを毎週金・土、市内3ルートを運賃無料ということで、バスがなくなった、タクシーがない時間帯、22時から25時に3ルート運行させていただいているというところがあります。

それで、提案でありますけれども、先ほど高島市長からもお話があつたように、最終的には法改正が必要になってくると思いますが、そこには大きなパワー、労力が必要になってくると思いますので、我々としては、道路運送法第78条の第3号、先般の会議からも出ているこの部分、公共の福祉というところで、外国人観光客・深夜帯を緊急対応策として現実に課長通知ということで加えていただければ、早急にできるのではないかなと思っています。

提案の2つ目としては、先ほどもお話が出ました第2号のところですが、公共交通会議等でなかなか協議が調わないと、運賃の値上げ等々、今、国交省さんが非常に御苦労されておられて、2分の1程度ではなくて8割程度運賃をもらえるようにということで御提案いただいていると思っておりますけれども、ただ、協議が調わないとなかなかできないということを見ると、ハードルはやはり高いなと思っておりますので、第2号は地域公共交通会議などの協議は不要と書いていますが、不要と言い切っているのか分かりませんが、ここをやはりどうにかしないと先に進めないなと。最終的には法改正という形が一番いいのではないかなと思っています。

最後のまとめです。先ほども数字が出ていましたが、タクシー運転手はコロナ前と比べて20.4%減少しています、6万人減少しています。プラス、地域、時間、時期によってはさらにそれが拡大をしていますので、この部分を自家用自動車、白ナンバーで至急補う必要があると思っています。

今現状ある形で運転手を確保しようとしても劇的に回復することは絶望的ですので、市

民の声、観光客の皆さんの声に早急に応えなければいけないということで、78条の2号、3号、それから法改正ということで、特に第3号に関しては万博、外国人観光客、深夜帯、ここを早急に付け加える必要があるのではないかと思っているということでございます。

以上です。

○林座長 長野市長、ありがとうございました。

続きまして、資料2-4として千葉県からの提出資料を配付しております。県内地域の公共交通機関の脆弱性の課題を御説明いただいており、さらに、昨年の後半から無許可のタクシーいわゆる白タクが増加していることなどを踏まえて、成田空港周辺地域の域内や同地域と成田空港を結ぶ新たな移動手段としてのライドシェアの活用について、安全性の確保といった課題を解消するとともに、既存の公共交通との適切な役割分担の下、利用者視点で検討いただきたいという御意見をいただいております。

それでは、これより議題2「観光地・大都市における交通の現状と課題」について、質疑応答に移りたいと思います。

首長の皆様の御退室の時間がありますので、まずは御発表者への御質問を先にお願いたします。

では、富山委員、よろしくお願いたします。

○富山委員 ありがとうございます。

皆さん、どうもありがとうございました。私も後ろがあるので早めに質問させていただきたいのですが、私も公共交通に関わっているものですから、皆さんから今日はお叱りを受けているような感じで話を聞いておりました。

確かに大変な状況なのですが、感想めいたことを申し上げると、最近、NHKスペシャルで人手不足の番組に私は関わっていて、ずっと議論しているのですけれども、もうこれは公共交通に限らず全てのエッセンシャルワーカーはものすごい人手不足なのです。全てそうです。

正直、例えば多少2種免を緩和したからといって、タクシー業界だけが供給を充足できるとは到底思えません。これはバスもそうです。もちろん、これはみんな同じことをやっていて、どの領域でもある種の要件緩和をして、給料を上げて人手を増やそうということをやっているのです。これは新資本主義会議、官邸の会議で同じ議論をしているのですが、もう業種を超えた取り合いなのです。なので、ちょっとやそつとで労働者の供給が充足されるという議論は、私は全くぴんときないです。これはマクロ的にあり得えないので、まずそれを最初に申し上げておきます。これは厳然たる事実なのです。

そうなると、当然のことながら、かなり大きなテクノロジーとビジネスモデルのイノベーションをしないと、医療・介護、観光業も含めて全部アウトです。特に公共交通のところが難しいのは、これも指摘があったように観光業が伸びていますので、需要が猛烈に増えるのです。この国は、需要が猛烈に増えて労働力ががんがん減るので、そういう状況にあるということは、今日皆さん大分指摘していただきましたけれども、改めて共有できた

など思いました。

それで、ちょっと専門的なのですが、例の地域公共交通会議のところコメント方で伺いたいのですが、私も幾つか知っているのですけれども、あの会議がすごく機能したのは、結論から言うと、過剰供給構造の問題と空白の問題が重なっているときにはすごくよく機能する会議になっているのです。たしか平成十何年かにできた会議です。

あの当時、一部の地域で自由化をやり過ぎて、要するにもうかるところだけ、これはバスだったと思うのですけれども、新規参入してきてクリームスキミングをしてしまうものだから、結果的にバス事業全体の採算が悪化して地域的空白地帯が生まれるという事態が起きていて、要するに田舎で走らせられないという問題が起きていて、この問題に関してはすごく機能した会議だと理解しているのですが、今起きていることはクリームスキミングではなくて、クリームミッシングなのですよ。要は供給がなくなってしまう問題なのです。

そうすると、高島さんや長野さんが御指摘されたように、クリームミッシングな状態において、あの会議は基本的に私の理解ではコンセンサス方式なのです。要は、既存の関連事業者が全部ではないかと。これは形がちゃんと法定されていないので地域によるのですけれども、ほとんどの場合、既存事業者が全員賛成しないと話が前に進まないような仕組みになっているという印象を私は持っています。

この辺は現場の市長さんに伺いたいと思って聞いているのですけれども、そうだとすると、クリームミッシングな状態で、時間であれ、地域であれ、空白を埋めようとする、物すごく協議が進みにくいような立てつけになっているという理解なのですが、その辺、実態として、ちょっと生々しい質問なのですが、これはすごく大事なので。

というのは、この仕組みでやってしまうと、例の既存の自家用有償で公共の福祉を拡大解釈しても、実はほとんど何も起きないのではないかとこの懸念を持っていて、実際のあの会議の実態はお二人が知っている範囲でどんな感じかというところを伺いたいのです。よろしくお願いします。

○林座長 ありがとうございます。

お二人は、どなたとどなたに御質問いたしましょうか。

○富山委員 市長さん、お二人です。この辺の会議のことを御存じかと思うので、高島さんと長野さん、あと軽井沢町長。どなたでもいいです。

○林座長 分かりました。

それでは、まず高島市長からよろしくお願いします。

○福岡市（高島市長） かつてこうしたことを開いたことがあったのですけれども、それは確かに供給が多くなっている、もしくは新規参入のタクシー会社が入ってきたときにはあるのですが、まさに今の状況のような形になったときに、実は平成28年12月に、かつてこうした新しい選択肢としてのタクシーのチャレンジをしようとしたときには、シェアリングエコノミー等が進んできているが、白タク行為を容認するような規制改革自体を自粛

すべきというような形で、そもそも新規参入自体を自粛すべきというような意見書が出るというような形で、供給が多い中でこれを抑制しようというところでは、今、富山さんがおっしゃったとおり機能したのですけれども、新しいチャレンジャーを入れようというときに、一日中完全にもういないとなればまた話は進むのですけれども、時間帯によってはプレーヤーがいるとすると、コンセンサスをつくっていくのは非常に難しく、例えば今、タクシーの運転者さんが増えてきているから間もなく大丈夫だろうというような形になってきているので、地域でコンセンサスをつくっていくというのは、ステークホルダーが多い都市において非常に難しい状況にあるということはお伝えをしておきます。

○富山委員 全員拒否権を持っているということですね。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、土屋町長はいかがでしょう。

○軽井沢町（児玉課長） すみません。土屋町長は次の業務がありまして退室しましたので、代わりに回答させていただきます。

軽井沢町は、毎年、地域公共交通会議を開催させていただいているのですけれども、やはり地元の事業者さんが全て加入しておりますので、利害関係がありますので、総意を得るのはなかなか難しいということは感じております。

○富山委員 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、別府市の長野市長、いかがでしょう。

○別府市（長野市長） 端的にお答えして、おっしゃるとおりです。平和なときはいいです。平和なときは合意形成をするのに非常に手間が省けるのですけれども、こういう問題が起きたときには、合意形成がないと前に進めないで、事実上断念をする。

先ほど、我々はナイトバスのお話をしましたが、ナイトバスに関しても事実上の合意を得られていないまま、ただ、我々は答えをもう出さなければいけないので。だから、困ったな、どうしようかなで終わるのです。これは答えを出すということを我々も宿命づけられていますので、そういうことで料金もいただかずに見切り発車でやらざるを得ないという状況でスタートしたということです。

以上です。

○福岡市（高島市長） さっきの補足をさせていただきます。福岡市です。

議論をするときに、2種免がない人に運転させるのは安全性がという話に、どうしても事業者の皆さんと話してもなるのですよね。

例えば、市中を走っている車は基本的には技能と実技と学科がオーケーの免許証を持った人が運転をしているわけですが、2種免がないとどう危ないのかというようなところも含めて、安全というのはとても大事な大義なのですが、そこを前にして思考停止という状況になってしまうので、やはりここは先ほども申しましたけれども、何をもって安全なのかそうでないのかということも含めて、地方に任せるのではなくて、ここは国としての統一

見解をしっかりと出していただきたいと思っております。

○富山委員 要は、あの会議は事業者の利害調整ですよ。だから、そこに任せるのは危ないということですね。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

手が続々と挙がっておりますが、川邊委員と本日オブザーバーであります川鍋様が御発言の機会をお求めですので、お時間を取りたいと思います。

まず、前回ワーキングで2種免許の質疑がありましたが、関連して川邊委員から2種免許をめぐる課題について3分ほどで御説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○川邊委員 安全性の件について、ただいま高島市長からも話がありましたけれども、いろいろファクトを調べてまいりましたので、それについて説明をさせていただければと思います。

画面を共有させてもらいたいのですけれども、これを全画面表示してください。

高島市長の言葉にあったとおり、安全性の話をする、そこに話が終始してしまう可能性がある、もうちょっと細かく見ていく必要があるかなと思っています。

結論2枚ですので、2枚説明させていただいた上で、3分を超えるようだったらどんどん切っていただければと思います。

まず1枚目は、全部公開情報です。2種免の運転手の話ですけれども、12年間で運転手は14万9000人減っています。有効求人倍率も、この間説明しましたように4.13倍と極めて高い状況で、かつ高齢化が進んでいるのです。ボリュームゾーンが70～74歳で、これが最大ボリュームゾーンになっています。なかなかシュールだなと思うのは、国のほうで高齢者の免許の返納を促進していますけれども、これの最大のボリュームゾーンも実は全く一緒の70～74歳ということで、返納すべき人たちが運転してしまっているのがタクシーの現状かなと。

結果的に、これも公開データから取ってきているものですが、事故が普通自動車の1.5倍以上、トラックの4倍以上、乗合バスの6.7倍以上起きています。その事故の件数で一番多いのは空車時です。実車時の2.5倍高いです。タクシーは、特に年齢構成が起因していると思いますけれども、60歳以上の事故をされる方が圧倒的に多くて、特に重大事故を起こした運転手の年齢及び健康関係で事故を起こしたとおっしゃっている方の運転手さんがやはり65歳以上ということで、圧倒的に多い。

何でそれが起きたのですかという理由に関しては、安全確認不足が圧倒的に多くて、これは普通のドライバーと一緒にするのはないかなと。2種免の運転手だから安全不確認の事故率が低いかというと、そんなこともなかったというのがファクトです。

次のページを御覧ください。

そこから得られる考察です。これはあくまでも私の考察です。タクシーは実車時よりも空車時に事故が多いということですから、いわゆる流しというタクシー特有の業態との因

果関係があるではないかなど。

考えてみれば当たり前で、お客さんがいるから急に止まったり、あるいはお客さんから急に「そこを左曲がって」とか「右に曲がって」と言われれば、それはそのときは事故するというのが考察になるかなど。

ですから、行き先と迎え先が決まっているライドシェアとかタクシーの配車のほうが事故は少なくなる可能性が高いと思っていますので、一概にライドシェアをやったからと危険ということではないのではないかなど。

もう一つは、高齢運転者による事故が多いということと、タクシーの運転手さんの年齢分布が残念ながら返納のボリュームゾーンと重なっていることから、かえってタクシーのほうが事故は多いのではないかなどと思っています。

ライドシェアの場合は、副業・兼業での働き方が多くなると考えられていますし、アプリからいろいろなアプライをしてやっていくことで、若い人たちの働き方の自由さとか、エントリーの仕方の容易さから、恐らく運転手の年齢は圧倒的に若返ると思いますので、その観点からも移動交通に関する運転手の平均年齢を下げる効果が生まれるのではないかなど思っております。

以上、タクシーの事故原因を分析した上で、ライドシェアが導入された際の事故との関係を考察してまいりました。

以下、今話したようなファクトがずっと書かれております。次のページも、タクシーだけで言うところのこういうことがありますということが書かれておりますけれども、今日は時間がありませんので、この辺りに関してより細かいことをお知りになりたい方は資料を御覧いただくか、後ほど質問していただければと思います。

○林座長 川邊委員、ありがとうございました。

次に、川鍋様から御説明の御希望がありましたので、参考資料1-3について5分ほどで御説明いただきたいと思います。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） 川鍋でございます。皆さん、お時間ありがとうございます。

いろいろ御質問もいただいて、さらなる勉強をしました。特に、今日御議論いただいている安全性に関して、ぜひより深い議論をお願いしたいと思っております。

前回、ウーバー様が出された資料の中で幾つか、例えば安全性と書いてあるところのデータが、意図的ではないと思いたいですが、抜かれていたり、これですと、あくまでシドニーにおけるお客様の感覚的な問題として、タクシーのほうが安全性において支持が起きているとか、安全性の議論をしている最中においてわざわざこのグラフを出されたにもかかわらず、ここが抜けているというのはいかがなものかと思いました。

また、前回議論になりました性的犯罪の面も、前はデータがないというお話でしたが、いろいろデータを探ると、やはり性犯罪の確率は日本のタクシーより高いということになると思いますので、皆さん、これを後で御覧ください。



私が言いたいのは、事故はタクシーでも起きております。ライドシェアでも起きるでしょう。もしライドシェアが今のタクシーよりも少しでも安全運行管理等を緩めれば、確実に事故等は上がると思います。これは事実としてですね。

ただし、問題はその最終責任を誰が負うかということだと思います。運行管理の責任の主体、この辺りは海外のウーバーさんですと、どこまでいっても法的に法人として事故の責任は取らないということになっています。ですから、この辺りはしっかりと各国の様々なプラットフォームを御検討いただいて、誰が最終責任を取るのかということとはしっかりと皆様御検討いただければと思います。

また、前回、最後の林座長のお話でもありましたワーキングプア、雇用問題というのは前回少なくとも議論はされておりました。この辺りは現在進行形なのですね。海外でもまだ結論が出ていません。

例えば、賃金の過少払いというのはこの11月にもまたニュースになっております。この辺りは様々です。ロンドン、フランスでは、ウーバーの運転手さんは雇用、すなわち社員であるということで、法的にもう決着がついております。そして、ウーバーのCEOのコスロシヤヒ様もご自分のお子様に、ライドシェアのドライバーを一生続けるか、最初はいいけれども、その後は何か手に職をつけてほしいと言っておりますので、こうしたギグワーカー的なものを日本は決して広める方向には行っていないのではないかと私は思っておりますので、ワーキングプア問題、雇用問題というところにおいては、特に直接雇用でないといずれにせよ労働時間の管理もできないし、我々としては個人事業主というのはあり得ないのではないかと考えております。

最後に、タクシー不足を3年で解決しますと言って河野大臣よりお叱りを受けました。我々の認識不足で、大変申し訳ありませんでした。ごもっともでありまして、ただ、同時に河野大臣に一生懸命後押ししていただいて、以前から、ソフトメーターもそうですし、そして今回さらに地理試験の免除、2種免許の緩和という、これはもう50年以上ない、かつていない歴史的な緩和が実現されようとしています。この点におきましては、委員の皆さん、本当ありがとうございます。

これによって、先ほど富山さんからありましたが、他産業との奪い合いかもしれませんが、タクシーにおいては歴史的な緩和によってぐっと増える。我々の分析を入れていただきますので見ていただければと思います。例えば、毎月東京では900人入ってきて、700人辞めているのです。入ってくるほうが3割でも上がるだけで、1年後、来年の年末にはタクシー乗務員が充足するという形になっておりますので、ぜひ御覧いただければと思います。

いずれにせよ、責任を誰が負うかということは絶対的に御検討いただきたいと思っておりますし、最後、タクシーのイコールフットィング、これはウーバーさんの提出資料の中にもシドニーのケースがありました。これは、やはりタクシーの圧倒的な規制緩和をしていただいて、何らかの補償的な面もやっけていただいているという記事がありますので、バランスのいい議論をお願いしたい。

ここですと規制改革推進会議ですから、皆さんもちろん規制改革に向かうのは当然この会議のなりわいとして必要だと思うのですが、これは緩和すれば必ず何らかの事故は起こりますので、最終責任と、ドライバーの雇用においては、EUでは雇用で決着がついている。ちなみに、アメリカでもカリフォルニアでプロポジション22の裁判がまだ続いておりますので、これは雇用に相当近い形で最高裁で決着されるのではないかと私は思っております。

最後は、イコールフットイング、タクシーの圧倒的な規制緩和をさらにもお願いいたしますして、私からとさせていただきます。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

当会議としてはバランスのいい議論を進めているつもりで、川鍋様からの御意見は時間を超過してもしっかりと承っております。よろしくお願いいたします。

それでは、今の御説明も含めて総合的に議論したいと思えます。首長の皆様のお時間の関係がありますので、まずは首長の皆様への御質問を優先してお伺いしたいと思えます。

落合委員、お願いいたします。

○落合委員 どうもありがとうございます。

そうしましたら、首長の方々に御質問させていただきたいと思えます。

本日御発表いただいた中で、公共交通会議の話は私も問題意識を持っておりまして、ただ富山委員が詳細に御質問いただきましたので、私も同じような問題意識は持っておりますということだけ述べさせていただきまして、どちらかというとも自家用有償とか実際の状況についてお伺いしたいと思えます。

自家用有償につきまして、高島市長、別府市長にも御指摘いただきましたが、やはり改善をするという中で、どういう具体的な改善事項があるのだろうかというのを探るのが大事ではないかと思っております。利潤の点について一番大きな点としておっしゃられているところがあると思っております。一方で、国交省のほうもパブリックコメントなどもされていて、この点を改善されようとしているところもあるかと思えます。これを踏まえて、利潤のところについて、パブリックコメントだけで十分なのか、さらにこういう部分が必要ではないかという点について、どうお考えであるかということ。

また、安定的な運行について、運営主体の要件が限定的であることや、また、実際の配送に当たって区域等の要件や条項等についての問題もあるのではないかと思っております。これは私が特区のほうでスーパーシティの関係のときにいろいろお話を聞いていた限り、そういう部分について課題があるのではないかと思いましたので、この辺りに限らず具体的に御指摘いただけたところがあれば、高島市長、別府市長のほうからお話をいただきたいということ。

軽井沢町の皆様には、福岡市のほうで時間的な交通空白というお話がありましたが、軽井沢においても、例えば夜間などにタクシーを運行していたり、それを利用できるような状況があるのかということについてお伺いしたいと思えます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、まず高島市長、お願いいたします。

○福岡市（高島市長） うちとしては、完全な交通空白地というよりも時間帯交通空白地という考え方になりますので、この交通空白地としての自家用有償運行というものは実施をしていないという状況になります。

ただ、安定的にこういったサービスを提供していくということを考えると、例えば場所とか時間帯で区切って、足りない部分だけを補うという形でプレーヤーを探すというのはなかなか難しい状況になってきます。

ですから、例えば、先ほどの川邊さんのほうから発表があったと思うのですが、流しというところが事故に非常につながるし、2種免許を持っている皆さん、途中で手を挙げたり、もしくは急に別の場所を言われたときに急遽運転を変更するようなものについては、タクシーの皆さんだけの能力としてもいいのですけれども、どこからどこまでというふうに例えばアプリで完全に決まっていれば、それは通常のドライブと変わらないので、流しは駄目だけれども、出発点と到着地点が決まっているようなものについては許可をするなど、毎回毎回の地域の会議の中で、時間帯を区切って、交通空白の時間帯だからここだけオーケーみたいなのは、議論としてこれから進める上でも現実的ではないかなと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、別府市長の長野様、お願いいたします。

○別府市（長野市長） 正確にお答えができるかどうか分かりませんが、高島さんがおっしゃったことと似ているかもしれませんが、我々としては、とにかく困っている時間帯とか、あとはインバウンドですね。結局のところ、観光地なので観光客と市民利用というのは相互作用してくるところですので、明らかに分かっているところ、分かりやすく言うと、今年もかなりのクルーズ船が来ます。そこには2,000人、3,000人というお客さんが乗っているわけですね。分かっているのにそこに手当てもできない。

これは、例えば外からの応援を頼もうとしたときにも、区域を超えた問題もあろうかと思えますし、今できるところもかなりあると思えますが、根本的に、分かっているお客さんに対して具体的に手当てをするだけでも、主要産業ですので市民生活とも密着しますので、そういったところを具体的にしっかり手当てをしていくということも必要かなと思っています。

あとは、ミッシングエリアみたいな問題は観光客とは関係ないかもしれませんが、こういう問題一つ取っても、いわゆるグリーンスローモビリティの問題も地域公共交通活性化協議会の中ではなかなか結論が出ないというか、うーんと言ったまま答えが出ない状況なので、こういうのも併せてしっかり議論ができるといいなと思っています。あまり答えになっていないかもしれませんが、そういうふうに思っています。

以上です。

○林座長 3市からの御意見をいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、ここから自治体向けの質問に限らず御質問を承りたいと思います。

○落合委員 すみません。座長、間下委員が自治体向けの御質問があったと思います。

○林座長 では、短くお願いできますか。

○間下委員 ありがとうございます。

2点あります。

自治体の皆さん向けに、時間的交通空白は大変重要な観点だと思っているのですが、どれぐらいの期間、年間とか1日当たりどれぐらいの時間帯の割合でそういう空白が出ているのかとか、その需給ギャップのところがどれぐらい差が出ているかみたいなデータはあるのでしょうか。

ここがあまりにも大きくなっている場合、通常の形でタクシードライバーを増やしていくこと自体が、それ以外の時間帯で余ってしまうタクシーをいっぱいつくるのではなかろうかという懸念を持つのですが、そのところをどう思っただけかということ伺いたいと思います。

もう一つ、川鍋さんに、先ほどの安全面の議論なのですが、川邊さんのレポートを見ていただいた後、かつ、ライドシェアは若手が中心になったということをもし前提にした場合、これはどうなるかということをもし御意見があればいただきたいと思います。

○林座長 では、自治体のほうだけ、お答えになられる方だけ言っていただければと思います。

高島市長、お願いします。

○福岡市（高島市長） 例えば、既存のタクシー事業者のほうは電話で受けていたり、あとアプリもそうなのですが、これがばらばらなので、果たしてどれぐらいの人が実際の予約から配車につながっているかというデータが出てきていないので、まさにその部分をエビデンスベースできちんとお話しできて、このように足りていないということをお願いけれども、それが言えないという状況があります。

ただ1つだけ、言えるデータで分かっているのが、ウーバーさんが、7月の世界水泳というのが福岡市であって、このコンベンションの期間中は、平時の6割程度の供給力になっているというデータだけは出ています。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、長野市長、お願いします。

○別府市（長野市長） 時間帯のことが出ましたので、時間帯のことだけ言うと、我々はナイトバスをやっていますので、ナイトバスは基本的に金・土の主に空白の時間帯、ほとんどタクシーがない時間帯ということで、11時半以降ということで、ほとんどここにはもうタクシーは並んでないという状況のところナイトバスを導入しました。

あと、需給のことは、何の需給なのか分からなかったのですが、その辺りはまた御教授

いただければと思いますが、時間帯についてはそういうことです。

○林座長 では、軽井沢町、お願いいたします。

○軽井沢町（児玉課長） よろしくお願いいたします。

実際にどの程度タクシーが不足しているというデータ自体は取っておりませんので、把握はしておりません。

ただ、町に寄せられる状況とか、実際に軽井沢駅へ赴いたときにはタクシーに乗るために並んでいる方が大分多く待っていらっしゃいます。特に夜間に関してはバスが動いておりませんので、移動手段がタクシーしかございません。その中で、タクシー事業者さんも電話で受けているというところが多くありますので、軽井沢駅に迎えに行けない、このような状況が出ております。こういったところを解決していかないといけないかなということ認識しております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、全体への質問として、佐藤委員、お願いいたします。

○村上専門委員 川鍋さんへの質問がまだですね。

○林座長 後でまとめて御回答いただければと思います。

○佐藤委員 ありがとうございます。

事実確認から入りたいと思うのですけれども、さっき川鍋様からも御指摘があった安全性を含めて、例えばこれまでの議論はライドシェアかタクシーかという二者択一みたいな議論が多いのですけれども、ヨーロッパのライドシェアは限りなく、PHV型というのでしたか、ある種個人タクシーで、それでネットワークをつくっていくというのに近いのかなと思っていて、これまでの古典的なウーバー型のTNC型と、ヨーロッパなんかでやっているPHV型とか、いろいろなタイプが出てきて、しかも、それがどちらかに分かれているわけではなくて、いろいろな形がだんだん収れんしてきているのかなと思います。

特に事故があったときどうするのだという責任についても、それはタクシーにも、ある意味規制として運転手に求めるケースがあるか、プラットフォーム側に求めるケースがあるか、これもいろいろな類型があると思うのですけれども、これは事実確認で、ウーバーさんがせっかく来ていらっしゃるので、諸外国はこの辺りはどういう形か。収れんしているのか、逆にライドシェアのタイプが二極化しているのか、この辺について教えていただければなと思うのが1点。

もう一つ、せっかく国交省さんが来られているので、千葉県で気になるのが白タクが増えているということで、確かにライドシェアは駄目だと言ったって、どうせ非公式のライドシェア、つまり白タクがこれから不足を埋めていくということになると、かえって安全性が危ぶまれるのではないかと思うのですが、この辺は国交省さんはどういう認識を持たれてい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。

では、まずウーバー様から御回答をお願いします。

○Uber Japan株式会社（西村部長） おはようございます。ウーバージャパンで公共政策部長を務めております西村と申します。よろしくお願いたします。

先ほど幾つか懸念点を示されましたので、4点、こちらのほうからお伝えさせていただきます。1つが安全性と犯罪率の分析への懸念点、2つ目がドライバーの雇用関係の懸念点、3つ目がプラットフォームの責任の懸念点、最後4点目が、今、委員から質問がありましたライドシェアの制度化の経緯について説明させていただきたいと思っております。

最初に我々のほうからお伝えしておきたいところがございまして、我々の今回参加させていただいている位置づけでございます。我々としては、事務局のほうから要望をいただきまして、諸外国の法制度とか事業者の取組に関する情報を提供してくれということですので、そういった立場で情報提供させていただいております。

我々の事業としては、全国160以上のタクシー会社様と一緒にタクシーの配車アプリの事業をやっております、これもしっかりと道路運送法などに基づいてやっているところでございます。あとは、全国ハイヤー・タクシー連合会にも我々は加入しておりますので、タクシー業界の皆様と一緒に業界を支えていく立場でもございますので、その点を御了承ください。

まず1点目の安全性と犯罪率の分析のところについて、弊社から説明させていただきます。

○Uber Japan株式会社（納戸様） 回答させていただきます。

まず1点目のサービスの質に関するユーザー調査の件ですけれども、データの解釈とか発表意図に一部誤解があるようですので、後ほど詳細を参考資料として提出させていただきます。

次に、安全性に関する国家間の比較等についてですが、それまでのライドシェアにおける議論で、アメリカのウーバーと日本のタクシーにおける性犯罪等の発生件数について単純比較をした資料が広く出回っております。これに対して、サービス提供国の治安情勢等を考慮する必要があることを指摘させていただきたく、前回の資料を提示いたしました。

アメリカのタクシーにおける犯罪件数が公表されていないこと、御指摘のとおり複数のアプリがあること、国によって犯罪の定義が異なることなどから、発生件数に関する完璧な比較は不可能だと考えています。

そこで、重要なことは、1つのデータとか比較が独り歩きすることを防ぎ、各国での実際の利用状況、ユーザーアンケートの結果、各社の安全性向上のための取組など、多面的なデータを見て検討材料としていただきたいと思いますと考えております。

11月6日の資料に示したとおり、イギリスやオーストラリアにおけるユーザー調査では、安全性をサービスの選択利用に挙げる人が9割近くおります。女性ユーザー、運転手の割合も相当程度あることが事実です。

結果として、ここまで利用が広がっている事実がライドシェアへの一定の信頼性を物語っており、ライドシェアサービスが登場してから10年余りの間、私どもとしてもテクノロジーを活用し、安全性改善のために努力を続けてきております。

もう一つ追加で、今回の御発表の中でフランス、イギリスの運転手が労働者であるという御説明があったのですが、こちらは事実と異なりますので1点補足させていただきます。

まず、フランスについては、ライドシェアの運転手は個人事業主であるというふうに国が認定をしています。その一方で、運転手の代表が組合をつくって、ウーバーをはじめとする配車プラットフォーム全社と直接交渉するという社会的対話というシステムを設けています。実際に、今年冒頭に交渉が成立しています。

イギリスについては、個人事業主と労働者の中間であるワーカーというステータスが設定され、ライドシェアの運転手はここに認定されております。個人事業主のように自由に働ける一方で、病気休暇、稼働時間当たりの一定の賃金保証、希望があれば年金への加入ができるなど、一定の保護が与えられております。ただ、労働者についてはもっとずっと厳しい社会保険等の要件がかかっております。

次に、山中から発表させていただきます。

○Uber Japan株式会社（山中代表） Uber Japan株式会社代表の山中です。

私のほうからは、プラットフォーム企業の責任ということについて御説明を差し上げたいのですが、その前に川鍋会長のほうが弊社CEO、最高経営責任者の発言を引用されておりましたが、それが弊社について誤解を招きかねないかなと思いましたので、少し補足させていただきます。

もともとは、2021年7月に米国のニューヨーク・タイムズに掲載された非常に長文のインタビュー記事になります。そちらは、記者が弊社のコスロシャヒ社長の自宅に参りまして、そのときに在宅していた、当時高校生と小学生の社長の自分の子供にウーバーのドライバーになってほしいかと、それに答えた長文のインタビューの中の一部の質問です。

コスロシャヒが答えたのは、もちろん私の子供がウーバーの運転手になることはいいことだと思えます。でも、いつかはフルタイムの仕事を持って、特に技術的な分野で働いてほしい。その中で、私たちウーバーが今行っているプログラムの一部は、運転手がウーバーでコンピューターエンジニアや営業職になるための橋渡しをするものです。そして、アリゾナ州立大学オンラインプログラムとの提携で、運転手の事業をカバーすることなどによってドライバーに無料の大学教育を提供する機会も設けておりますと答えております。なので、ウーバーを運転してくださる大切なドライバーの仕事を否定するような意図はなく、ただ単に、自分の子供に将来どんな仕事に就いてほしいかの親心を見せたものになるのではないかなと考えております。

プラットフォーム企業の責任についてです。こちらが我々のホームページに掲載しておりますダラ・コスロシャヒCEOのコメントになるのですが、プラットフォーム企業が何も責

任を取らないという御意見がありますが、現在、各国法規制の下で運営されているライドシェアにおいてはそのようなことは決してありません。こちらはほんの一例になるのですが、このような考え、お約束をホームページの上に明確に記載しております。

そして、その責任を実際に果たさないと意味がないので、そのために様々な取組を行っております。家族との位置共有とか異常検知などシステムで対応できる内容、警察など法的機関と連携した24時間有人サポートなど人の手を介するサポート、そして、法規制で要求されている任意保険ではカバーし切れない事故・損害についての追加の保険の付保などを行っております。そのような取組を通じて、移動サービスを提供するプラットフォーム企業としての責任を果たしております。

その他、時間の関係で運行管理などについて、カリフォルニアとロンドンの例を参考資料として提出しておりますので、今後の議論の参考にしていただければと思います。

Uber Japan株式会社（西村部長） 最後に、私から諸外国の法制化の経緯を説明させていただきます。

今回、シンガポールとオーストラリアの事例を挙げております。こちらのほうはライドシェアがある程度出てくる中で、落ち着いて政府の中で議論が行われたということで、良い事例だと思って挙げております。

2つの事例ですけれども、共通点がございまして、先ほど高島市長がおっしゃられたように、安全面、あとはタクシー業界との共存、この2点についてポイントがあります。

安全面に関しては、新たに法令でPoint to Point法という形で、タクシー、ハイヤー、ライドシェアの包括的な法律を定めたといったところが共通点となっております。

もう1点は、川鍋会長からもありますように、タクシーとイコールフットイングをどう確保するかといった観点で、タクシーの規制緩和なり優遇措置が入れられております。

シンガポールとオーストラリアと1個違う点は、アプローチの違いでございまして。シンガポールの場合は、もともとあったプライベートハイヤー運転手の規制強化というアプローチを一旦取った上で、その後、2019年にPoint to Point運送法を定めて、最終的な法規としております。その間も、タクシー業界とのイコールフットイングということで、タクシー運転免許に必要な時間を短縮したり、優遇措置として流しをしっかりとタクシーに確保する、そういったことをやられております。

オーストラリアのほうは、そういったアプローチ、一気にPoint to Pointの法令のほうに向かっております。1点面白いところは、移行期支援ということで、先ほど川鍋会長からも言及がありましたけれども、一定の金額を基金にためてタクシーの運転手への補填にしたといったものがございまして。

ただ、この背景としては、シドニーの運転手は個人事業主の方が多くて、タクシーのライセンスに数千万円をかけてタクシーを運行していた。それが、いきなり価値がなくなってしまうと、あまりにも大変なことになりますので、そのためにやられたという経緯がご



ざいます。

以上となります。ほかについては資料でお伝えいたします。

○林座長 ありがとうございます。

佐藤委員からの国交省への質問は、ほかの国交省への御質問と合わせて回答していただきたいと思います。

まず、国交省への御質問を。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。

全体についての御質問ということで、私から国交省様に対して御質問です。

前回ワーキングで時間がなくて聞けなかった質問や、必要な資料の提出の対応をお願いいたしましたが、一部しか回答はいただけていないと理解しております。議論に必要なので、改めて全て回答してほしいと思います。

本日は、直ちに回答がいただきたい事項のうち、2号について3点、3号について3点、担い手の増加という観点から3点御質問いたします。

まず、2号につきましては、道路運送法78条2号について、参考資料1-1の1ページを見ると、緩和するのは、交通空白地の評価基準が、半径1キロ以内にバス停・駅がない地域で、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は少なくとも交通空白地に該当するとしておりますけれども、その点だけなのでしょう。地域においてそれ以上の緩和できないのでしょうか。

先ほど高島市長からのコメントもあったとおり、都市部における時間帯交通空白地の解消も重要な課題と考えております。2号の枠組みでどこまで緩和できるのか、できないとすればどのような理由があるかを教えてください。

2つ目、地域公共交通会議は、先ほどの富山委員からの御指摘もあったように、合意形成上の弊害も大きく、承認を得るまで数年かかることもあり、区域制限等、様々な制限がつくと聞きます。国交省は、承認が得られるまで地域の交通弱者を放置しておくのでしょうか。2号について、地域公共交通会議の協議義務の撤廃が可能かどうかについて教えてください。

そして、2号について、省令に定めれば株式会社も運行主体になれるのか、実費の範囲内の解釈として、ダイナミックプライシング、いわゆる需要に応じた変動価格は許容されるかについても御回答ください。

続いて、3号の許可対象に関して、通園・通学・介護以外に何があり得るのか、ドライバーとその運行管理をアプリで行う事業者が一体で許可を受けることは可能でしょうか。

3号の公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合とは、需要増に既存交通手段の供給が追いつかず利便性を損なっている場合も含むという解釈でよろしいでしょうか。

3号について、また主体や価格について、2号とは異なり、法は特に制約を設けていないと理解しておりますけれども、3号で許可を行う場合も株式会社が運行主体になれる、需要に応じた変動価格も許容されるという理解でよろしいでしょうか。

最後に、担い手の増加という観点から、2号、3号の枠組みで、この後、2年、3年での程度ドライバーが増加するのでしょうか。複数配車アプリをタクシーに搭載するという対策の強化もあり得るのか、お伺いしたいです。

そして、地域交通の維持のため、個人タクシーの規制緩和は考えておられるのか。そして、タクシー会社のドライバーの勤務形態は業務委託やフリーランスも可能か。

以上についてお答えいただきたいと思います。

依頼している回答データの提出を引き続きお願いしたいですけれども、お答えできることから本日御説明をいただきたいと思います。

○林座長 それでは、国交省様、お願いいたします。また、時間との関係で、国交省においては本日中に提出していただきたいと思っています。

○国土交通省（鶴田局長） 国土交通省です。

まず佐藤委員からの白タクの関係ですけれども、これは御指摘のとおり、安全性の面で非常に大きな問題があると思います。これは警察の取り締まりの対象でもありますので、警察庁に国交省としても全面的に協力をしていきたいと思っています。

それから、堀委員からの御質問ですが、まず空白地の範囲をどこまで緩和できるのかというのは、それはまさにそういった点が本日も含めて多くの方から御指摘をいただいているところですので、それを十分に踏まえて検討していきたいと思っています。

それから、協議の撤廃ということについてですけれども、これはもともと自家用有償が営利事業によることが困難な地域で、法律上、原則は禁止されている自家用車の有償利用を認めるというものですので、そこを確認するための方法としてこの協議がある。そういう制度の趣旨も踏まえて、ただ一方で、前回と今回と非常に各地の困り事が具体的に指摘されていますので、その困り事にどういうふうに応えていけるかという観点で検討していくということだと思います。

それから、2号の主体としての株式会社ということですが、今申し上げた、まさに営利事業として困難な場合の特例ということ踏まえてのものでございます。

一方で、3号に関して御質問のあった、3号では主体に制限があるのかということに関して申しますと、株式会社であっても3号の運行主体になれると考えております。

同じく3号で、通園・通学以外で需要に供給が追いついていない場合が3号の対象になるかという御質問ですが、まさに今それが議論されていると思いますので、供給不足に対応するという視点でこの点も考えていきたいと思っています。

それから、担い手に関しての効果ということですが、これは個別の対策で何をやったらどれだけ効果が出るということ、対策をする前に明らかにするのに時間をかけるのではなくて、まずできることを全部やって、目指すところは、今日別府市さんからもお話がありましたが、担い手が減って足りないところを新しい方式でどういうふうにカバーしていけるのかということだと思いますので、そういう意味で効果が出ているかということを検証しながら、さらなる対策が必要かということも並行で考えていくのかなと思っています。

おります。

それから、個タクの緩和については、地域交通の維持にも個タクに貢献してもらおうべく、新たに地方部で認めるということを考えております。速やかに進めていきたいと思っております。

それから、フリーランスが担い手になるのかということに関して言いますと、個人事業主が、要するに個人が全ての安全に関する責任を負うという形は非常に困難ではないかと考えております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、中室委員、お願いいたします。

○中室委員 どうもありがとうございます。

私からは川鍋会長に2つほど質問させていただきたいのですけれども、よろしいでしょうか。

まず1点目ですけれども、今日お出しいただきました資料を拝見させていただきますと、都会では1年程度でタクシードライバーの不足が解消されるというような推計が出ております。こちらの推計はこの議論において非常に重要な意味を持つかなと思っておりますので、私としてもしっかり検証したいなと思っております。このため、大変恐れ入りますが、もし可能でしたら、過去の例えば退職者数の推移、年齢別のドライバー数、平均的な退職年齢といったバックデータをお出しいただくことはできませんでしょうか。

先ほど川邊さんからもお話がありましたとおり、タクシードライバーさんの年齢は非常に高齢で70代になっている。そうしますと、退職者数をどういうふうに見積もるかということが、1年で本当にドライバー不足が解消されるのかという推計の鍵になってくるかなと思うのです。この手の推定は、どのように仮定を置くのかということが非常に重要なので、こうしたバックデータをお出しいただきますと大変助かります。これが1点目です。

もう一点ですけれども、自家用の有償運送のことについてです。自家用有償については区域の制限もありますので、ドライバーさんが受け取るのは多くて月2万円と聞いております。これが、皆様が御懸念されているようなワーキングプアになりかねない状況なのではないかなと懸念しておりますので、現行制度のようなボランティア頼みという状況をどうお考えかということもお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

○林座長 では、川鍋様、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。

今の中室先生からの質問にお答えいたします。

まず2番目の自家用有償のボランティア頼みは、これはおっしゃるとおり改善すべき問題で、これは今、国土交通省様がタクシーの運賃のほぼ半分程度から8割まで引き上げて解消していく方向だと考えております。

都会では1年で不足解消というものに関しては、年齢別まではございませんけれども、

ある程度の我々が推計したバックデータがございますので、それを見ていただければと思っております。

それから、先ほどの最初のほうの川邊さんの質問に対する答えですが、年齢が低いほうが事故率は低いのではないかということに関しましては、これはウーバーさんのつい最近の話なのですが、8月の記事で、カリフォルニア州で8月以降に新しく始めたドライバーは、19歳からだったのが25歳以上に限定されました。これはライドシェアに対する保険のカバレッジがタクシーとか自家用車に比べて最大30倍、保険料も2年で65%以上も上がっているということからすると、少なくとも保険的な観点から言えば、ライドシェアはやはり事故が多いというふうに、アメリカでも最新のデータではなっていると私は理解しております。

また、これはロサンゼルスで発見したビルボードですけれども、後ほど提出させていただきますが、Uber and Lyft accidents Uber lawyer.comと。すなわち、ウーバーさんが幾ら責任を取ると申し上げても、最終責任はウーバーのドライバーとか消費者にある。これはアメリカっぽいですね。おのおのが弁護士を雇って戦うと。

ただ、日本はこういう社会を目指す方向ではないと理解しておりますので、個人のドライバーさんだけが運送責任を負うという状況、すなわちフリーランスみたいな形は日本では難しいのではないかと私は思います。

○林座長 ありがとうございます。

○Uber Japan株式会社（山中代表） 2点弊社のことについて挙がりましたので、ちょっと補足させてください。

○林座長 短めをお願いします。

○Uber Japan株式会社（山中代表） まず1点目の保険の件ですけれども、私は前職でアメリカに駐在しておりましたのでよく理解しているのですが、アメリカで保険の制度が26歳以上と以下で大きく違っておりまして、26歳以下の保険に関しては非常にコストが高い。そのコストをドライバーに負担させるとか、我々のほうも追加の保険を付保しておりますので、そちらのコストが非常に上がってきているという中で、その保険のシステムにのって26歳以上の保険だけを取れる方ということでやらせていただいております。

もう一つのウーバーロイヤーの件ですけれども、あれはまさしくプラットフォームが責任を取っているということに便乗したビジネスになります。あれは、事故に遭われて任意保険でカバーできないもの、ウーバーやリフトを訴えると、そちらのほうで我々のほうに対応するという仕組みを使って、我々のほうを訴えるという弁護士が多数存在するというようになっております。

○林座長 ありがとうございます。

中室委員からの御質問にありましたとおり、参考資料1-3、川鍋様から御説明いただいた資料につきましては、前提となる計算が不明であるというような御意見もございましたので、資料をなるべく早めにお出しいただければと思っております。

既に9時半になってしまいましたので、手を挙げてくださっている方は後ほど書面で質問をお願いしたいと思います。

議題2を総括させていただきます。

本日、「観光地・大都市における交通の現状と課題」について、地域における実情について御説明をお聞きすることができました。市長様方もありがとうございました。

前回ワーキングで議論した人口の比較的少ない地域以外でも、観光地・大都市でも人手不足、移動の足の供給力不足という課題が重大な問題になって顕在化しているということ。また、特に時間帯や季節などによって多くの需要が集中し、供給が追いつかないということ。こうした人手不足問題につきましては、いろいろな手当を確保し、雇用する方策は有用である。一方で、その十分性や適時性においては課題もあることが明らかになったかと思えます。

このため、規制制度改革によって利用者起点を徹底する必要があること、そして、前回ワーキングでも議論しましたように、現行のタクシー規制や2種免許制度についても早急に検討すべき課題があることが明らかになったかと思えます。

当ワーキング・グループでは、第1回、第2回の課題を明確化するとともに、引き続き議論していきたいと思えます。

本日の審議はこれにて終了したいと思えますが、委員による意見書の提出があると伺っております。

川邊委員から御説明をいただきたいと思えます。

○川邊委員 実は委員から提案をしたくて、これは画面共有されていますね。

この2回をもってステークホルダーの方々からのヒアリングは終了という認識でおりまして、以後、委員による議論が始まると思えますけれども、かなりの情報をみんなで聞くことができましたので、今後の議論のたたき台になるようなものを有志の委員でつくってまいりましたので、規制改革推進会議の方に提出をさせていただきたいと思っております。

中身は、この後公開するので読んでいただければと思えますけれども、前段は今まで話したことの背景が書かれております。その後の具体的な提案は、特徴は大きく言うと2つで、1個はオーバーツーリズム問題、そして、日本に住む方の移動難民問題というのは待ったなしの状況ですので、短期的にこれを対処するための道路運送法78条2号、3号による規制改革についての中身と、もう一つがライドシェア事業の新業態としての法律をちゃんと制定したほうがいいのではないか。ある意味、ライドシェアもきちんと規制にかけたほうがいいのではないかという観点からの新業態としての新法の制定というものを2つ大きな特徴としております。

その中で、78条3号のところにおいては、いわゆるタクシーのイコールフットィングの話も盛り込んでおりまして、2種免許の緩和なども入れてあります。

そして、大きな2個目のライドシェア新法的なものに関しましては、1つは安全対策というものが大きな論点となっております。読売新聞の社説も拝見しておりますけれども、

そういったものをきちんと入れていこうということがまず大きく書かれていること。

あと、TNC形式、PHV形式があることは存じておりますけれども、一足飛びにそのどっちかという議論よりかは、ライドシェアに関して日本は10年遅れてしまっているの、遅れてしまった分、飛び越し理論というか、いいとこ取りができるはずですので、きちんと諸外国のうまくいっている事例を使って、いいとこ取りの新法をつくったらいいのではないかなど。そういうような提案をさせていただいております。これを提出させていただきますので、今後の議論のたたき台にぜひしていただければと存じます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

有志委員から意見書の提出がありました。

現時点で規制改革推進会議としての公式の見解ではございませんが、重く受け止め、今後の議論にしっかりと活用していきたいと思えます。

高島市長からも、国交省の回答については、2号、3号の運用柔軟化だけでは都市部の交通課題解決は難しいという御意見もいただいております。ありがとうございます。

それでは、以上で本日のワーキング・グループを終了いたします。