

第3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30日（木）13:00～15:08

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、落合委員、中室委員、
間下委員

（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、
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

警察庁 太刀川 交通局長

古賀市 田辺 市長(活力ある地方を創る首長の会事務局長)

星野 総務部経営戦略課長

活力ある地方を創る首長の会

樋渡 事務総長

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

川鍋 会長

川野 副会長

佐藤 理事

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事業本部長

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

4. 議題：

（開会）

タクシー規制の緩和（二種免許等）及び自家用有償旅客運送制度等に関する運用改善

（閉会）

5. 議事録：

○松本参事官 定刻となりましたので、ただいまから第3回「規制改革推進会議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、会議中は発言者の声がよく聞き取れるよう、通常ミュートにてお願いいたします。御発言の際にミュートを解除して、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、所属委員のほか、中室委員、落合委員、間下委員、瀧専門委員が御出席です。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。

富山委員、青山専門委員、井上専門委員、有路専門委員は御欠席です。

また、河野大臣にも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います。よろしくをお願いいたします。

○河野大臣 今日は、お忙しい中御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

このワーキング・グループも第3回目となりました。先日、11月22日にデジタル行財政改革会議が開催されましたが、その席上で総理から、規制改革推進会議での議論をしっかりと踏まえ、あらゆる選択肢を排除せず、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応の議論を加速し、年末までに報告するようという御指示がございました。

これまでのこのワーキング・グループでは、現場において国民の移動の自由を守ることが困難となっている実態をお伺いし、改めてスピード感のある対策の必要性を痛感したところではありますが、総理の御指示を踏まえ、年末にかけて議論を加速してまいりたいと思います。

今日の議論におきましては、タクシーの規制緩和や道路運送法上の自家用有償運送など、何がすぐにできるのか、それを明確にするための議論をお願いしたいと思います。ぜひ、地方や都市部の住民の立場に立った利用者起点の忌憚のない御意見をお願い申し上げたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

○松本参事官 河野大臣、ありがとうございました。

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。よろしく申し上げます。

○林座長 林でございます。

それでは、本日の議題に入ります。本日は、タクシー規制の二種免許などの緩和及び自家用有償旅客運送制度などに関する運用改善について御議論いただきます。

初めに、地域からの規制改革要望について、古河市の田辺一城市長様から御説明をいただきたいと思います。

田辺市長様は、「活力ある地方を創る首長の会」の事務局長でもいらっしゃいますので、同会が実施された自家用有償制度に関するアンケートの結果についても御紹介いただければと思います。

本日は、同会の事務総長である樋渡啓祐様にも質疑御対応のため御出席をいただいております。

それでは、田辺市長様、5分ほどでよろしく願いいたします。

○古河市（田辺市長） 福岡県古河市長の田辺一城でございます。皆様、よろしく願いいたします。

本日は、ワーキング・グループにお声かけをいただきまして、河野大臣をはじめ皆様に心から感謝を申し上げます。

本日は、古河市長として、また、「活力ある地方を創る首長の会」の事務局長として、事務総長の樋渡啓祐前佐賀県武雄市長とともに参加をさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

それでは、意見を申し上げます。スライドを提示させていただきます。

まず、古河市の公共交通の事情から御説明申し上げます。古河市の地理的・社会的状況からですけれども、まず、本市は福岡市に近く、福岡都市圏でもありまして、交通利便性が高いことからベッドタウンでありまして、食品加工を中心に多くの企業も立地しております。生活する場、働く場として多くの人が行き交っているという状況です。近年、外国籍市民の皆様、労働者も増えているという状況にあります。そして、超高齢化も進み、現在の高齢化率は3割ほどになっております。

そこで、近年、公共交通政策を急速に強化しておりますが、市民の皆様への利便性向上はまだまだ途上であると実感しております。スライドの左にいろいろ書いておりますけれども、まず通勤や通学などを支える基幹交通の民間の路線バスですけれども、運行のための赤字補填がこれまでおよそ4000万円でしたところ、物価高騰の影響で今年度は6600万円、次年度以降はさらに大きくなる見込みと捉えています。

こうした中、このほかの公共施設等を独自に結ぶミニバスや、高齢化が特に進む一部地域へのAIオンデマンドバスの導入なども図っておりますけれども、まだまだ限定的であります。

そして、次のおでかけタクシーを見ていただけたらと思うのですが、これは20年以上前から一部地域で互助として住民の力で運行されているのですけれども、そもそも担い手の高齢化でその互助機能すらも低下しているという状況で、今後継続できるかという懸念も生じています。

そうした中で、タクシーの重要性は非常に高まっていると考えておりますし、一方でその限界も感じているという実態があります。この間、本市としても、タクシー運行のための財政支援、住民の利用促進の後押し、設備投資など独自策を講じています。とはいえ、そもそも運転手は60代以上がほとんどという状況であり、夜のおおむね20時、21時以降は皆さんが勤務を避ける傾向が顕著になってきておりまして、深夜の稼働が1桁台に落ち込んでいる状況であります。

住民は夜はタクシーに乗れないともう諦めている状況でして、私自身も飲んだ帰りは数

十分かけて徒歩で自宅に帰るとというのが恒常化している状況であります。市民意識調査でも、タクシーだけではありませんが、公共交通への不満が4割に上っているという状況で、今後、団塊の世代がどんどんリタイアしていく中で、タクシー運転手の確保は至難の業であり、これはよく運転手さんたちと話すのですが、皆さんも同様の見解であります。

次のスライドに移ります。

こうしたことを背景としまして、活力ある地方を創る首長の会として、6日の会議に既に提出させていただいた9月実施の第1弾アンケートは、回答した会員市長の大半が地域公共交通の現状に不満を持っている。そして、ライドシェアの導入を進めていくべきだとの考えが9割に達するという回答を得ました。

こうしたところも踏まえまして、ここから新しい調査結果の御提示になるのですけれども、第2弾アンケートを11月、今月実施をさせていただきました。この結果をこの会議で初めて御報告をさせていただくものであります。

このアンケートは、当会の会員だけではなくて、全国の全ての都道府県知事、市区町村長を対象としてウェブや郵送でアンケートを実施いたしました。617人、実に全国の3分の1の市長の皆様が回答を寄せてくださいました。その結果がこの円グラフになります。

現行の道路運送法第78条2号を実施している首長309人のうち94%が、現行2号では移動の足の不足を解決できないという回答をされています。さらに、地域公共交通会議等で協議を調えることについて、回答者のうち52%が困難を感じるという回答を寄せてくださっています。

こうした2回のアンケートの背景の下に、当会といたしましては13日の会議でも提出させていただいておりますように、2割減少しているタクシー不足を補うために、78条2号と3号の合わせ技でライドシェアを導入していただきたいという政策提言をさせていただき、中でも3号によりまして、万博、外国人観光客、深夜帯を可及的速やかに実現していただきたいという旨を御提起させていただいているところであります。

なお、これはタクシーとの共存・共栄をしっかりと前提に置き、安全・安心も確保していくという前提で我々は考えているところであります。

こうしたことを踏まえた上で、今後、もう一步政策提言をさせていただきたいと考えまして、次のスライドを用意させていただきました。これにつきましては、当会事務総長の樋渡啓祐前武雄市長より御説明させていただきたいと思っております。

○活力ある地方を創る首長の会（樋渡事務総長） 河野大臣をはじめ、本当に貴重な機会を与えていただき、ありがとうございます。

それでは、私、元武雄市長の樋渡から御説明いたします。

先ほどのアンケートを分析するに、2号を何とかしたい、何とかせねばというのはあるのですけれども、今日、鶴田局長もお見えですが、国交省は本当に頑張っています。頑張っている、頑張っているのだけれども、なかなか現状に追いつかないとか、やはり

首長¹によって判断が異なるといったことから、私は2号の議論が必要だと思うのですけれども、その一方で、今日の議題でもありますけれども、直ちにということであった場合、この2号もさることながら左の3号をぜひ御提案したいと思っております。国交省さんが出されている資料の中で、幼稚園バス、訪問介護員の要介護者輸送というのがあるのですけれども、恐らくレッカー車を書き忘れられていると思います。

このレッカー車は、今の78条の3号の公共の福祉で実際行われている。これを援用して、例えばレッカー車だったら事故車を最寄りの工場に持っていく、これが公共の福祉に資するという立てつけになっていると思うのですね。そういう意味で言うと、公共の福祉が阻害されかねない万博、深夜帯、外国人観光客をレッカー車の立てつけに沿って3号で直ちにできないか。しかも、これは課長通知でなされているということでもありますので、これは可及的速やかにできる。したがって、2号ではなくて3号という真っ白なところで立てつけを議論したほうが可及的速やかにできるのだろうと思っております。先ほど田辺古河市長からもありましたように、もとより私どもはタクシーの共存・共栄、タクシーの補完的關係というふうに思っております。

その上で、それを実際に走らせながら、ここには平成6年秋以降と書きましたけれども、そういった運用をパイロット的にしながら、新法なのか、道路運送法の一部改正なのか、この立てつけは御議論が国会でもあると思っておりますけれども、そういった立てつけに本格的に持っていくことが肝要だろうと思っております。

終わりになりますけれども、私は武雄市に住んでいますが、ほとんど困っています。タクシーが来ません。深夜帯はいません。そういった中で、数多くの例えば観光協会や社協の皆さん、自治体も、早くやりたい、自分たちがメインプレーヤーとしてやりたいという声もあります。したがって、令和6年春から、少なくとも10自治体から手挙げ方式でやっていくということが必要なのだろうなと思っております。

私のほうからは以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

田辺市長様は御公務の都合により途中で御退室の予定ですので、ただいまの御発表に対して質疑があればここでお願いしたいと思います。御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

佐藤先生、お願いします。

○佐藤委員 御説明ありがとうございます。

今の御説明で、市長さんや都道府県知事のアンケート調査の中で、協議会について少しとかある程度の困難があるという御指摘があったと思っておりますけれども、これは非常に重要な示唆だと思うのですが、どういうところに困難があるという具体的な理由についても聞かれていたら教えていただければと思います。

¹ 「組長」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

○林座長 田辺市長、いかがでしょうか。

○古河市（田辺市長） では、まず私から、補足があれば樋渡総長からさせていただきます。

もちろん大事な手続だとは思っているのですけれども、非常に多様な主体が関係してきますので、その調整を図っていくというところで、御理解をいただく上で、時間をかけることも大事なのですけれども、想定する以上にかかってくるという実態があるというお声は確かにあります。そうした中で、組長が民意で選ばれているので、その規制緩和というところも考えられないかという意見が挙がってきているところです。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○活力ある地方を創る首長の会（樋渡事務総長） 補足いたします。

283件は委員の皆様方のお手元にももう具体的に書いておりますので、後で御参照いただければと思うのですけれども、これを見る限り本当に千差万別です。誤解も結構あります。これは全会一致なのだろうというので進まないというのがあるのですが、これはよくよく調べたら、全く全会一致でなくていいのですね。多数決でできるということも書いてあって、そこが正しく周知をされていないのです。これは、私も前は市長をやっていたので、私どもの責任もあるのですけれども、言い方が失礼になるかもしれないですが、国交省の周知の仕方が難しいのかなということを考えております。

あと、運輸局の判断に委ねられている部分が結構あるのですね。例えば交通空白地の場所などが担当官によって変わるということもこの中にも書いてありますので、ぜひ後ほど御参照いただければと思います。

以上です。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

ここの時間枠がちょっと限られているのですけれども、落合先生、簡潔に御質問いただけますか。

○落合委員 ありがとうございます。そうしましたら、簡潔に御質問いたします。

御説明ありがとうございます。

私のほうで1点お伺いしたいことがありまして、やはり2号、3号、新法、これを組み合わせて取っていかなければ地域の移動が困難になるという意識をお示しいただいたのではないかと思います。この危機感がどの程度強いかということであったりですとか、また、一つの手段だけではなくて、取り得る限り全ての手段を取っていくということをセットとして取り組んでいくべきというのが今回御調査いただいた組長の皆様のお気持ちになるのかということをお伺いしたいと思います。

○活力ある地方を創る首長の会（樋渡事務総長） 私からお答えします。

落合先生のおっしゃることは全く同感です。

以上です。

○林座長 あらゆる手段を取るということですね。ありがとうございます。

○落合委員 よく分かりました。一言でおっしゃっていただいたので、すっきりしたと思います。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋会長様から、タクシー規制の緩和のほか、これまでの委員からの質問への回答について御発表の御要望をいただいております。

事前に御要望されたとおり15分の時間を確保して十分に御説明いただけるようにいたしますので、川鍋会長、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） 皆さん、こんにちは。川鍋でございます。

3回目もお時間をいただきまして、本当にありがとうございます。早速、せっかくいただいた時間なので最大限活用させていただきたいと思います。

皆さんに、規制改革のお手伝い、後押しを大変していただいて本当にありがとうございます。貴重な機会で、50年来、我々の口からなかなか規制緩和というのを言い出すのが正直難しいというか、やはり監督官庁、警察の皆さんに日々細かいところで現場で御指導をいただいて、御迷惑をおかけしている立場でございますのでなかなか言えないのですが、今回せっかくの機会ですので、皆さんに真摯に受け止めていただいて大変ありがたいと思っております。

ただ、1点だけ最初に、今日も含めて規制緩和要望をさせていただきます。川鍋さん、分かった、川鍋さんのこともやるから、だけど、同時並行で別のもやるよと言われてしまうのが私としては大変困ります。

というのは、我々が求めているのはイコールフットィングでございますので、我々は縛られている度合いを同じルールにさせていただかないと、片一方で我々は非常に縛られたままで、片一方で何か別のものがもっとライトな形で始まるという形ですと、競争の条件としてやっぱり公平ではございません。したがって、皆様の力を借りてどんどん規制改革をしていきたいと思っております。

今日は、これまでお願いしていることも含めて5つのお話を持ってきてまいりました。先に述べておかなければいけないのが、国土交通省、それから警察、そして、今日は教習所の話が出てまいります。日々、皆さんには本当に一生懸命やっていただいて、今日はもしかしたらお気に障るような表現が出てくるのであれば先にお詫びしておきます。あくまで現場からの一つの意見ということで御覧ください。

今日、一番最初にお話しさせていただきたいのが二種免許です。実は、中身については今までまだお話しさせていただいておりませんでした。ただし、やはり、ここまで来たからにはしっかりと中身の見直しもしていただけるいい機会なのではないかと思って、今日は意を決して持ってまいりました。

当然、私の周りには日々、全国各地で、合宿免許で山形に行ったり、高知に行ったり、もしくは東京、埼玉で通いで普通受ける、いろいろなパターンの現在の二種免許を受けている者がたくさんおりますので、しっかりとヒアリングを行いました。

例えばこの写真はそのうちの一つの合宿先、右側は人間ではなくて救急救命の人形です。こういったものを使って今日も二種免許が誕生しておりますが、これを見ていただきたいのですが、以前から申し上げているとおり、ちょっとずつ違うのですけれども、40時間ぐらいの時限が最短でも8日、これは合宿ですけれども、9日間かけて合宿に行っております。

これは結構すかすかというか、今、二種免許を教えることができる教官の人数もかなり少ないのです。それで、普通免許の方をごちゃまぜにしながらかつて教習所の経営からやると、二種免許のこの科目はここという形でびっしり埋まらないのです。

その中で、40コマある中の半分ぐらい、この赤をかけたものは要らないのではないかというドラスティックな意見なのですが、例えば最初、教習所内の囲われた中で最初に8時間運転するのです。それが終わってから路上に出るのです。だけど、もう普通免許を取ってから最低3年間は路上を走っていますので、正直オートマ二種の場内は、場内というのは8あるのですが、鋭角とか一部の確かに二種免許に必要であろう特殊技能と、最後の見極めというテスト以外は、これは8時間あるのですけれども、2時間で大丈夫なのではないかという意見でございます。

それから、シミュレーターを使ってやる授業があります。これも、シミュレーターの機種が古かったり、中には故障していたり、何人かでやると非常に時間の効率が悪い。この内容自体はビデオで学科に統合することができるのではないかと考えております。

さらに、学科については最後の30分ぐらいは動画になっております。これも教官不足を反映していると思うのです。こうしたものをオンラインで事前学習とか、1.5倍速とか、いろいろな工夫の余地があるのではないかと。

そういうのを全部合わせると半分ぐらいにはできるのではないかとということで、現場の教官のぼやきは、所内実技研修を8時間やらないといけないのだけれども、実際は実はあまりやることがないとか、時間ありきで法律に定められているものを埋めるのに結構苦労されているということが現場では起きておりますので、全部とは申し上げませんが、相当程度工夫の余地はあるのではないかとというのがまず第1でございます。

そして、2番目、これは前回までもお願いしておりました。先ほどの表で、車を使うのは1日3時間までしか駄目というのを4時間にさせていただけないか。それから、最後に卒業検定を受けるのに、卒業検定の日には講習をやってはいけないというルールがありますので、それも講習をやってから卒業検定というふうにさせていただければ、今、最低でも8日かかるのが全く中身が同じでも6日になるというのが前回までの御提案でございます。これが2番目です。

3番目、これも今日新しく持ってまいりました。実は、今の8日とかを縮めれば6日に

なるのではないかという教習所に通う二種免許以外に、法律で定められた10日間の法定研修が全国一律で課せられております。したがって、超最短で8日で二種免許が取れたとして、プラス10日間なので最低18日はどうしてもかかるのです。これが今の法律です。

ただ、この中身を見ると、会社で教えることと、例えば東京とか大阪であればタクシーセンターという機関で教えることと、かなりかぶりが生じております。したがって、そこを取捨選択してぎゅっとやると、10日間を5日間に短縮できるのではないかと我々は考えております。これが改革要望の3番目です。

4番目が、これは皆さんにも御支援いただいております地理試験の廃止。皆さんもぜひ一度受けていただいたら、ナビの時代にこれは要らないのではないかということで、我々は廃止を求めさせていただいております。

ここまでの4つの要望をもし全部できたと仮定しましょう。そうすると、現在、私の会社の東京の日本交通は、最初の日からその運転手さんが初めて自分一人でお金を稼ぎ始めるのが25日目なのです。これも前回までにお話ししております。これが改革いたしますと、まずこの赤が法定の教習、10日間を5日間にぎゅっとできると申し上げました。それがこの1日目、5日目、そして、8、9、10日目になります。さらに、今、教習所は最短で8日、これを同じ教習のままでも6日にでき、それを半分にできると申し上げましたので、物すごく頑張れば3日間でできる。

これが全部できると、このように今まで25日かかっていたものをぎゅっと縮めて、入社していただいた翌週中には実際に稼ぎ始めることができる。今より半分になりますということが、恐らくこれは実現可能だと思いますので、我々からの御提案とさせていただきます。

ただし、皆さんに知っていただきたいのは、これだけ法定で現在タクシー運転手1人を育てるには必要になっておりまして、現時点では教習と当人にお支払いする日当で大体60万円、プラス、その1人の方に応募していただくために募集で40万円ぐらいアベレージで今かかっていますので、ざっくり言って、1人見つけていただいて、育てて、道に出て最初の初乗り500円を稼ぎ始めるまでに約100万円の投資が必要になってくる。

こういうことをございますので、中身をうまく取捨選択してぎゅっと半分にしていだけると、コストも非常に短縮され、タクシー事業者もさらなるやる気を持って急いでタクシー乗務員を道に送り出すことができると考えております。

これとは別に、今、二種免許の多言語化、それから、特定技能1号というビザへのタクシー乗務員の追加をお願いしております。これはバス・トラックと一緒に、運転する業務ということです。

なぜかと申しますと、先ほどから申し上げているように、二種免許の教習及び試験が日本語のみなのです。学科のほうはやや引っかけの問題もあります。そうすると、今、全国に約300万人外国籍の方がいらして、うち180万人ぐらいが労働可能な方々ですけれども、片言の日常会話はできても筆記が受からなくて、したがって、タクシー乗務員が職業の対

象の中に入ってきておりません。これを多言語化していただけることによって、一気にその方たちの門戸を開くことができます。今、おかげさまでタクシー乗務員の年収はそんなに悪くありませんので、これに大きな期待をしております。外国人が新しい労働プールにアクセスすることができる。そのきっかけは二種免許の多言語化だということでございます。

これらを全部合わせますとタクシー乗務員はさらに増えると、前回までも我々はお伝えしております。確かに、これだけ全産業で人手が足りない中でタクシーだけ何でとおっしゃる方も多いのですけれども、運賃改定でそもそもの給料がぐっと上がったたり、今のよう
に外国人、女性、パートタイム、そして50年に一度の規制緩和、こういうのを合わせるとさらなるペースで今のタクシー乗務員が増えていくと思っております。少なくとも今年の3月が底でした。以来、少しずつ全国でタクシー乗務員が増え始めていますので、いろいろなところでタクシー乗務員が十何年でものすごく減っているという御意見も持たれている方がいらっしゃるのですけれども、確かに減ってきていました。しかし、直近、足元では増えているということは我々としてお伝えさせていただきたいと思っております。

タクシー乗務員は特に大都市部では増えておりまして、このように毎月東京ではどんどん増えていて、タクシー乗務員の東京の平均年齢は57.4歳、そして、新しくなる新人は40代ですから43歳。そんなに70代とかではありません。これは強く皆さんにお伝えしたいと思えますし、神奈川も平均年齢は60.9歳。

そして、最後にお伝えしたいのは、どうしてもタクシーが足りない、先ほどの田辺市長、樋渡事務総長のようにいろいろな全国のことと、観光地、都会と様子が非常に違います。私は前回まで3つの地域に分かれると。都会とインバウンドの観光地と地方では大分様相が違いますので、できればしっかりとデータを持って、どこで本当にどれだけ足りないのかというのをしっかり御検討をお願いしたいと思っております。

これは一例です。東京で10月、足元の11月でも、アプリで呼んだときに来る率は、ほとんどアベレージを取れば来ます。二子玉川とか池尻大橋とか世田谷近辺で一部来にくいところもあります。しかし、全体として見れば、アベレージ、普通に来ます。

ということで、タクシーがどこで来ないかというのを、十把一絡げで全国一律ではなくて、ぜひデータに基づいた分析をお願いしたいと思っております。

お時間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、川邊委員から、東京都内におけるタクシー需要の変動の実情について発表したいと御要望をいただいております。関連する内容と存じますので、この時点で時間をとりたいと思います。

川邊委員、3分ほどをお願いいたします。

○川邊委員 今、川鍋さんがおっしゃったように、なるべくデータで議論をしていくべきかなと思っております。私もできることをやっていきたいと思っております。

前回のワーキング・グループで、ハイヤー・タクシー連合会様より配車リクエストとマッチング率のデータを出していただいていたありがとうございます。ただ、出していたデータが1日単位でのマッチング率の表示になってしまっていて、特に都市部において課題とされている、前回の高島福岡市長がおっしゃった時間帯空白の課題を捉えるには、1日の中での需要移動の波についてももう少しちゃんと分析していかなければいけないのではないかと考えております。

よって、今回はヤフーの検索データを基に、タクシーの予約・配車に関する需要変動を見ていこうという調査を行いました。GOアプリやS.RIDEアプリとは異なって予約件数までを表現できているものではありませんが、それらを使おうとしたり、タクシー会社の電話番号を調べたといった予備的な動作をつかむことができる調査を行っております。

なお、このデータに関しましては匿名化されたデータを使っておりますので、個人情報を使っているものではありません。

次のページをお願いします。

ヤフーの検索データで、サンプル数で言うと、ちょっと非公開なのですが、数十万の単位のデータを使っております。タクシー需要と見なされるキーワード、例えば「タクシー予約」とか「タクシー配車」、「日本交通」、「GOアプリ」といったキーワードを機械学習にかけて、同様の意図と思われる周辺のキーワード検索を162種類集めて、それらに対する検索数を10分刻みで分析しております。

まず、このページですけれども、これは平準的な1日の検索数の変動をグラフで表したものです。これは、2023年10月2日の晴天の日の平日のタクシー検索数を指標化したものです。24時間のうち、朝9時から10時、夜21時や24時前に検索の伸び数が見られますが、1日の中でもこれだけの変動があることがうかがえます。

次のページをお願いします。

先ほどの黄色いグラフに青い線を重ねます。この青い線は何かといいますと、晴天の週末の日を重ねたグラフで、平日に比べると、18時及び21時から22時にさらに大きな需要が発生していることが見てとれます。

次のページをお願いします。

さらに、週末での雨の日のグラフを3日分ほど抽出して、先ほどまでの黄色いグラフに重ねたものです。楕円形の色塗りの横幅がその日の雨が降っていた時間帯を表すものですが、その範囲はさらに需要がスパイクしている様子がグラフの波形から見てとれます。

次のページをお願いします。

これが最後ですけれども、先ほどまでは横軸の範囲が1日でしたけれども、これは2023年10月の1か月分を並べたデータです。黄色い線は先ほどまで出した標準的な1日の需要変動で、青線が日々の検索数の実際の変動を示したものです。青線と黄色線の対比を見ると、朝と夜の移動時間帯及び週末、雨天時に大きく青線が黄色線を超過している部分があり、最大で2倍以上の振れ幅が発生しております。こうしたタクシー需要が急激に高まる

時間帯において供給が追いつかなくなることが予想されており、これが時間帯空白になっているのではないかと考えております。この需要の変動に効率的に対応するためには、タクシーに加えて供給弾力性の高い移動手段を提供する必要があるのではないかなと考えています。

おおむね以上ですけれども、このデータはヤフーの検索結果を基にした推測値で、より正確なデータを基に議論するためには、ハイヤー・タクシー連合会様に、上記と同様に、全日・全時間帯をカバーする網羅的なデータ、特にGOやS. RIDEの予約件数とキャンセルした件数を出してもらえると、より立体的な理解につながるのではないかと考えておりますので、可能であればそのデータを我々のデータとも掛け合わせてまた議論させていただければと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

川鍋様、データの提出をぜひよろしく願いいたします。

それでは、川鍋様及び川邊委員の御説明に対して質疑を進めたいと存じます。

関連して、本日欠席の富山委員から、書面でコメントと質問が提出されておりますので、事務局から代読をお願いします。

○松本参事官 富山委員は、公共交通機関全般の運転手不足、労働供給制約について、幅広い業種の企業経営に関わっておりまして、今後の日本の労働力需要について知見をお持ちの方でございます。

時間の関係から要点を代読いたします。

まず大前提として、既に極めて深刻かつ今後さらに深刻となる公共交通機関の運転手不足、供給力不足に対し、タクシー業態の枠組みの中での安全性の担保を前提とした規制緩和は当然行うべきであり、それでも構造的・恒久的な問題は解決しないであろうから、国民生活や国民経済を最大限守るために何ができるかという認識に基づくコメントと質問でございます。

我が国の労働力需給の逼迫は、少子高齢化の進展によって生産労働人口が労働力需要に対して相対的に減少し続けることに起因しています。試算では、人手不足数は近い将来1000万人に達し、その後も労働力需給ギャップは開き続けるとしています。労働集約的なエッセンシャルワーカーセクター、観光産業セクターがかかる巨大な数の人手不足の大半を占めると予測されています。

タクシーを含む公共交通機関は、高齢化による免許返上、増加が予測される観光需要への対応も求められ、最も深刻な人手不足が続く可能性が高い業種の一つです。既に労働集約型産業セクターでの人材獲得競争は業種・業態を超えて激烈になっており、賃金引上げ、資格要件の実質緩和、資格保有者のフルタイム・パートタイムを問わない復帰促進、外国人労働者の活用など、あらゆる手を尽くして人材確保に邁進しています。加えて、来年、2024年問題に直面します。

今後、長期にわたりますます難しくなることは必定でしょう。最新のテクノロジーをフルに駆使し、抜本的なビジネスモデルのイノベーションを早期に取り入れないと、公共交通機関としての社会的使命は果たせなくなるという認識です。安全性の担保は大前提として、あらゆるイノベーションをどんどん積極的に取り組んでいくことは必須です。

こうした労働力需給に関する厳しい長期的現実の中で、二種免許の要件の緩和等によりタクシー不足を解消し、その後も社会的ニーズを十分に満たせる数の運転手を持続的に確保できるという見込み、その試算に、マクロ的に厳しい労働力需給ギャップの長期拡大、業種・業態を超えた激しい人材獲得競争は計算に入っているのかが質問の1点目です。イエスカノーかでシンプルにお答えください。

イエスの場合には、タクシー業界だけがかかる厳しい逆境を短期的にも長期的にも乗り越えられる秘訣、卓越して魅力的な職場となる秘訣を御教示ください。

なお、見込みが正しいか否かはこれらの施策が講じられてから比較的短期に結果が出るので、運転手不足が解消しなかった場合、この数字を前提とした政策形成に関与した者は国民に対して大きな責任を負うこと、しかも、運転手不足が続く限り、現時点から継続的な批判にさらされることを付言しておきます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの富山委員からの御質問について、川鍋様、御回答をいただけますか。タクシー運転手を確保する見込みはあるのか、見込みがあるということであれば、その秘訣はどのように考えているのかという御質問でございます。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 答えは端的に言えばイエスです。

それは、前回から申し上げているとおり、まず、今増えていないというけれども、先ほど申し上げましたが、足元では増えているというのが現実でございます。そして、私がさっき申し上げたとおり、これまでは25日間かかっているという大変大きなハードルが求職者のほうにかかっているということは、こちらの育てる側も、タクシー会社の半分ぐらいは育てるのが難しく、採れていないという現象もございます。したがって、50何年続いてきた規制緩和がもし起きるとすると、先ほどのように25日かかったのがもし8日ということになると、これは物ものすごく大きな一つのきっかけになると思っております。

さらにもう一つの理由は、タクシー業界が規制と、もう一つは我々の努力不足もあると思います。今まで、言ってみれば、ある程度の高齢、男性、日本人、正社員という非常に狭い枠の中だけで供給を担ってきたということがございます。しかし、今はたくさん女性が入り始めています。パートタイムもどんどん採用し始めています。そして、外国人については、先ほども申し上げたとおり、二種免許の多言語化で物すごく大きな新しいパイが見込めます。

まとめますと、非常に大きな規制緩和と、これまで我々がまだ入っていなかった新しい

人材のマーケット、ここまで広げることによって、恐らく他産業でここまで絞られた市場だけでやっているというのはそんなに多くないと思いますので、それが私が考えるタクシー業界がこれからまだまだ採用できるという根拠になります。

○林座長 お答えありがとうございました。

既にお手が挙がっているのですが、まず資料の御紹介から進めたいと思います。今後の議論を進めるに当たり、資料2「短期的対策等に関する論点について」と題しまして、委員有志から論点の御提示がありますので、代表して國峯専門委員に3分ほどで御説明をいただきたいと思います。

○國峯専門委員 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

我々からは、今回、78条2号、3号、それからタクシーの規制緩和について、国交省さんに確認したい事項を論点として整理をしましたので、時間もないのでかいつまんで説明させていただけたらと思います。特に、先ほど樋渡様からもお話がありましたけれども、3号のところが白地からつくっていくというところで重要なところだと思っております、3号を中心に説明をできればと思っております。

まず、前提としまして、3号は公共の福祉のためにやむを得ない地域に限定されるもので、かつ、法律上の安全対策も入れられないという限界があると思っておりますので、我々としてはまず安全確保のためにも新法の検討が最も重要だと考えております。ただ、移動難民の問題というのが目下の課題ではありますので、3号についても安全を大前提にしつつもできるだけ幅広く認めていただくことが重要なのであろうと考えております。

それで、今日最も国交省さんにお伺いしたいと思っておりますところは1-2でございます、公共の福祉のためにやむを得ないというのはどういう範囲なのか。ここで具体例として広めに事例を試しに挙げているのですけれども、もちろんケース・バイ・ケースであるということは承知しているのですが、こういったケースを見たときにどのくらいまでだったら認められて、どのくらいまではできないのかと、できるだけ具体的に教えていただけたらと思っております。

例えば雨が降ったときに都心でタクシーが逼迫するときというのはやむを得ない場合に当たるのか、そのときは区ごとに判断するのかとか、先ほど川鍋会長からあったようなヒートマップみたいなものを使って判断するのかとか、あとは大阪万博のときに府内全域が観光の対象になるとしたら、府内全域できるのか、さらには京都まで行きたいといった人がいたら、それは京都まで行けるのかとか、どの辺まで認められるものなのかというところをお伺いできればと思っております。

次に、実施主体が誰なのかというところで、1-4から1-6です。安全の観点からは運行管理を行う主体は必要になるのだろうとは私としては理解しておりますけれども、これは既存のタクシー会社に限定されるのかどうかというところを教えていただけたらと思っております。

それから、3号の許可は供給が不足している地域について行うものなので、その場合、

特措法は当然適用除外になるという論理になると思っております、これは告示でも対応できると思っておりますので、やっていただく必要があると思っておりますけれども、お考えをお聞かせいただけたらと思います。

それから、料金については、特に3号については制約がないと認識しておりますけれども、念のため確認させていただけたらと思います。

それから、4番の1-9ですけれども、認可を受けられる自家用車の台数はどのような制限が入ってくるのか、どういう制限を想定されているのかということも御教示いただけたらと思います。

ちょっと飛びまして1-14のところ、これはドライバーの担い手確保という観点から、雇用契約に限定せずに業務委託も認めるべきと考えておりますけれども、これをどのように考えるのか。労働基準法でも運行管理を行ったら直ちに雇用というわけでもありませんし、実際に78条2号の制度でも業務委託という形で認められている。

それから、社会保障などの関係で、フリーランス、副業で雇用とやると、本業の会社に申告する必要も出てきて、ドライバーにとってもかなり制約になってしまうのではないかとこの辺りも懸念をしております、この辺りをどう考えるのかということも論点かなと思っております。

時間もありませんので、あとは割愛しますけれども、あと78条2号とかタクシーの規制緩和についても記載させていただいております、全部議論するのは難しいとは思いますが、できるだけ重要なところを中心に今日議論できればと思っております。よろしく申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、所管省庁から、これまでの議論やただいま示された論点も踏まえつつ御説明をお願いしたいと思います。

まず、国土交通省の鶴田浩久様から、現行道路運送法の解釈や地理試験の見直し、また、首長の会²からお示しされたところも含めまして、論点について10分ほどで御説明をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 国土交通省の鶴田でございます。

まず、資料3-1に基づきまして現在の検討状況を御説明させていただいて、それから、今、御説明いただきました論点について可能な範囲内でお答えさせていただきます。

まず、資料3-1の表紙をおめくりいただきまして、今御覧いただいているページが78条2号の自家用有償旅客運送についてでございます。これまで御指摘いただいた点で、まずどういうところが交通空白地に該当するのかという目安を示すべきではないかということで、ここではまず目安として半径1キロ以内にバス停や駅がない地域で、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域として、これが目安として有効であるかというのをし

² 「組長の会」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

っかり検証していきたいと思っております。

2番目の運行区域についてですけれども、これも御指摘を第1回などにいただきまして、住民の生活領域が行政区域を越えるという実態、つまり隣町に買い物に行ったり、通院したり、そういった実態に即してそのニーズに応えるための方策を早急に検討していきたいと考えております。

3つ目が、地域公共交通会議での協議ということで、今日も首長の会³からも御説明がありましたけれども、ここは地域の関係者が一緒に地域の交通について考えていただくということは重要だということは前提に考えたいと思うのですが、その協議が円滑に進んでいないという方が半数を超えているという御紹介も今日ございました。これは何とかしたいという思いは一緒でございますので、円滑な協議を促進するための方策を検討していきたいと考えております。

それから、運送の対価についても、これまで御指摘をいただいています。これを既に打ち出している部分もございますが、現在、法律上実費の範囲内となっているものの、これもなかなか個別の計算が難しいということもありますので、目安を国で示しているわけですが、現在はタクシー運賃の約半分としておりますけれども、これを約8割というふうに見直すということ。それから、これも以前御指摘いただいたかと思っておりますけれども、ダイナミックプライシングは可能なのかということですが、これも配車アプリを活用することなどで可能であると考えております。

5番目の株式会社の参画についてですけれども、これは現在の法令上、株式会社が運送主体になることはできないとなっておりますが、市町村やNPOが運送主体になって、そこからアウトソーシングという形で例えばアプリの部分で参画するとか、運行の管理を受託するとか、あと、運行自体を受託することも可能でありますので、これもニーズに即して検討してまいりたいと考えております。

次のページが先ほども御指摘がありました3号等についてです。まず、3号については、これはおさらいになりますけれども、公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、国交大臣の許可を受けて地域または期間を限定して運送の用に供するときは、自家用車で有償の旅客運送ができるという法律の規定となっております。具体例として、通学・通園バスとか介護訪問事業者が書かれております。これも以前御質問いただいております点を※印で書いておりますが、今の道路運送法上、第3号のほうは交通空白地に限られたものではございません。これが先ほど御説明した2号との大きな違いでございます。もう一つの違いとして、3号については運賃についても実費の範囲内というものはございません。

次の地理試験につきましては、タクシー業務適正化特別措置法という法律に基づいて、現在、小さい字で書いてあるような13地域で地理試験が課されております。試験の科目と

³ 「組長の会」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

して、省令で「法令、安全、接遇」と「地理」に関する試験を課しているわけですが、これについて、一番下の※印にございますように、国交大臣から既に国会で答弁を申し上げていますが、廃止を含めて早急に検討するというので、まさに今その検討を鋭意行っているところでございます。

最後が、道路運送法上の許可や登録を要しない運送、いわゆる無償運送ということですが、これについて実費のほかに謝礼を受け取ることができるということになっておりますけれども、これをアプリ等でマッチングした際にもアプリ上で謝礼を渡すといったことができないのかという声も踏まえまして、こういう仕組みを可能としたいと考えております。

それから、先ほど御説明をいただきました短期的対策等に関する論点につきまして、時間の関係で先ほどコメントされた部分に関してでございますが、まず、3号の許可につきましては、全般としてこのワーキングで御指摘いただいておりますので、まさに鋭意検討しているところでございます。ただ、今日個別にいろいろと御質問をいただきましたけれども、その検討自体はまだ途上でございますので、個別にお答えできないところもあるということを御容赦いただければと思います。確認事項の1-2で挙げていただいたような具体の課題に対してどう答えるかということについても、今後の検討の中でしっかりと反映していきたいと思っております。

次のページの1-5の代理申請についてですけれども、これも同じく全体の制度設計の中で検討していきたいと思っておりますが、現在3号で許可をしている中に、営利事業を行っている主体もここで言う運行管理や代理許可申請を行う主体として行っているケースがございますので、法律上は可能ということだと思っております。

その下についても、制度設計の中でということですが、ここで御指摘いただいている特定地域、準特定地域においても台数規制がありますが、今現実にそういう中でもM&Aという形で新規参入するということは行われていることは付言させていただきたいと思っております。

それから、料金に関して、実費に限定せず利潤を含む運賃や料金を受領できると解してよいかということですが、これは先ほど御説明しましたように、これを禁じるような法律上の規定にはなってございません。法律上は可能ということだと思っております。

飛びまして、供給上限につきましても、全体が3号の関係なので、今後の検討の中でしっかりと踏まえていきたいと思っております。

最後の1-14、フリーランスに関してですけれども、この御指摘をしっかりと受け止めて検討したいと思っておりますが、今3号で考えているのが2号のような交通空白という概念で対応し切れないようなケースにどう対応するかということですから、2号のほうは本当に1日1回輸送するかどうかということのところだと思っておりますが、3号はそういうことかどうかというのがありますのと、ドライバーの保護について、フリーランス法がございまして、それで安全確保と利用者保護の観点で十分かといった観点で検討していくことになると思

います。

雑駁になりましたが、以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

後ほどいっぱい手が挙がっている委員の方からさらに御質問があるかと思いますが、ひとまずありがとうございました。

続きまして、警察庁の太刀川浩一様から資料3-2につきまして、自家用有償制度における免許要件の違いを含め、二種免許の意義・必要範囲について、また、論点につきまして5分ほどで御説明をよろしくお願いたします。

○警察庁（太刀川交通局長） 警察庁の太刀川でございます。

ただいま表示されている資料3-2に基づいて御説明いたします。

第1回に参加したときに御質問もあって口頭でお答えした内容ですけれども、なぜ二種免許が必要なのかということにつきましては、上のほうに記載のとおりでありますけれども、タクシーをはじめとする旅客自動車運送事業の用に供される自動車の運転者に対しては、これが一般的に営利を目的とする、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、乗客の指示による急な方向転換等への対応、乗客の動静確認及び安全確保等のため、通常より高度の運転技能や知識が必要、旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないなどを理由として、このようになっているということであります。

これを踏まえて、現在の二種免許取得に係る教習内容を下半分に表示しております。これは、今日書面でお配りしていただいている参考資料1に詳しく記載をいたしましたので、ここでの説明は簡略なものにとどめたいと思いますが、例えば、右のほうに出てくる技能教習です。先ほど川鍋会長にも必要なものとして御紹介をいただいた鋭角コース、あるいはタコつぼコースといったものがあって、つまり、乗客の指示によって狭いところに入っていかなければならないときに、かなり急角度で曲がるということを簡単にできるようにするための練習。あるいは、旅客輸送を想定した運転として、路端からの発進・加速、車線変更、急な減速・停止などが行われる。あるいは、下のほうですけれども、夜間の運転とか悪条件下での運転、川鍋会長からのシミュレーターの使用というのがありましたけれども、悪条件下での運転、あるいは急な飛び出しにどう対応するかというのは、実車ではなかなか難しいところがありますので、シミュレーターを使ってそれを実感していただくということをしております。

次のページを御覧ください。

このような技能教習がなぜ行われているのかということに関連する、タクシーに係る交通事故の特徴の一部を示したものです。オレンジ色が自家用普通自動車、青が事業用普通自動車、つまりタクシーということになります。これは、実数ではなくて、事故が起こる種類の割合を示したものであります。

そうすると、青の部分、タクシーについては、交差点や交差点付近での事故が多いとき

れています。これは、狭い住宅地において出会い頭の事故が交差点で発生したり、あるいは乗客からその角で止めてくれというようなことを言われたときに発生する事故が多いと聞いております。それから、行動類型別では、先ほども申し上げたように、乗客からの急な指示による進路変更あるいは停止などに伴う事故が多くなっております。そして、昼夜別では、夜間が多くなっているということです。

一方、ここで盛んに議論されている自家用有償旅客運送の扱いでありますけれども、これは例えば収益を上げるために長時間・長距離にわたり運行したりするようなことが求められないとか、あるいは事前に運行区域や路線を定める必要があって、乗客の指示による急な方向転換への対応が生じにくいとか、あるいは運送の対象となる旅客が限定されていて、不特定多数の利用者の利便や輸送の安全を確保する必要のある旅客自動車運送事業とは性質が異なるというように整理されたと承知しています。

そこで、今後新たな事業形態のものを考えた場合には、前日も御質問がありましたとおり、例えば流しでの旅客の乗降がないとか旅客の指示による発進・停止は行わないという運行形態のものであれば、自家用有償旅客運送と同様、運転者に対して第二種免許を必要としないという整理も決して不可能ではないのかなと考えております。

一方、川鍋会長からもありました、今の二種免許の緩和というのはタクシーの運転者不足も踏まえて大変重要なことと考えております。先ほども様々な御要望をいただきましたけれども、教習所団体とも協議を重ねて、一部、試験の多言語化については既に着手をしているところでありますけれども、それに限らず、第二種免許取得についての工程の見直しについては取り組んで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、これより本日の議題に関して質疑応答に移りたいと思いますが、効率的に議論するために大きな論点ごとに議論を深めてまいりたいと思います。順番としましては、最初に議論の前提として、地域交通の担い手不足や移動の足の不足の現状に関するデータについて、次に78条3号について、次に78条2号について、次にタクシー規制緩和関係について、最後にその他の論点に分けてまして議論を進めていきたいと思っております。

まず、最初の議論の前提でございますが、地域交通に担い手不足、移動の足の不足の現状につきまして、これまでも全国ハイヤー・タクシー連合会や国土交通省、警察庁の皆様方にワーキングで出された質問や追加質問について回答をいただいて、感謝しているところではあるのですが、そうした御回答によっても、議論を深めるための質問に対して資料やデータが十分でない部分もあるように存じます。

私の認識では、第1に、78条3号による自家用有償旅客運送が成立する詳細な条件がいまだ明らかになっていないように存じますし、2番目に、ライドシェア事業に係る各国の制度の比較も、この点は欧米のライドシェア法制の内容について事務局から国交省で協議していると伺っておりますが、この詳細についての正確な理解に不可欠ですので、国交省

に御協力をお願いしているところでございます。よろしく申し上げます。

データにつきまして、特に地域の移動の足、ドライバー不足の実態把握や規制改革なしに解消する見込みに関する詳細なデータとその解釈についてデータが十分ではないように感じております。個人情報に該当する、あるいは具体的な営業秘密に該当するといった事情がないのであれば、ぜひ御協力をお願いしたいと考えております。

この点に関しまして、委員の皆様から、資料やデータなど十分でないと思われる点がございましたら御指摘をいただけませんか。今、手を挙げていらっしゃる方の中で、この点の御質問という方はいらっしゃいますでしょうか。川邊委員もそうでしょうか。

○川邊委員 私は基本は違うのですけれども、先ほどの私が発表した資料に加えて、ハイヤー・タクシー連合会にいただきたいのは、全時間帯の配車アプリのキャンセルというか、キャンセルの概念が多分ないと思うので、配車できなかった数みたいなものをいただけると時間帯空白がはっきりするかなと思います。

私が挙げているのは別件ですので、また後でお話しします。

○林座長 御手洗委員もこの件でしょうか。

○御手洗座長代理 違います。

○林座長 では、中室委員、先に申し上げます。

○中室委員 先ほど来お話の出ているドライバーさんの需要の推計で、確かに足元のところで乗務員の方が増加しているというのはそうなのかなと思うのですけれども、それが今と同じトレンドで伸びていくということの前提がどうしてそうなっているのかということ。

もう一つは、退職者が今まで以上に抑えられているというのもそうなのだと思うのですけれども、一方でデータを見てみますと、タクシードライバーの年齢分布は、中央値は70～74歳のところであって、それが75歳以上になると15%ポイントぐらい下がる。なので、恐らくここで退職が来るのではないかと思うのですけれども、その退職者数を抑えて、なお出ていく人、流出を止められるとお考えになっている根拠は何なのかなと思うのです。

つまり、実績のところはリアルの数字なのでそうなのだと思うのですけれども、その先の推計については何らかの前提を置いて計算をしておられると思うのですが、その前提について教えていただきたいということ。

首都圏と首都圏ではないところではかなり話が違うと思うのですけれども、今回出していたデータは比較的首都圏のものなのかなと思うので、それ以外のところでどうなっているかということも、ぜひデータとしてお出しただけなら大変ありがたいです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

川鍋様、いかがでしょうか。

○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。

一つ誤解を生んでいるのは、確かに70代の人数が多いというのはまず事実です。ただし、65歳を超えますと基本的には年金の併用型に移りますので、実態の稼働数は3分の2から

半分ぐらいなのです。ですから、その方々がどんどん削れることによって物すごい大きなロスがあるとまでは言えないと思っております。それが退職者数を抑えて流出を止められる一つの背景です。実はかなりの部分が65歳を超えていますので、もう既にそれは起こってきたということが言えると思います。

前提に関してですが、正直、地方のデータまで全て集まり切らない、お恥ずかしながらタクシー業界として今まで供給不足に陥ったことがなかった関係で、全国の乗務員数のデータも新たに集め始めた段階でして、ちょっと時間がかかっているデータ不足で、したがって、その前提が地方に行けば行くほど雑駁であるというのは、御指摘を甘んじて受けざるを得ないかなと思っております。

取り急ぎ以上です。

○林座長 ありがとうございます。

前提となるデータはまだ把握されていないということですかね。

瀧委員、お願いします。

○瀧専門委員 私からは、新しい視点かもしれないのですが、国家戦略特区の中で二種免許をかなり短縮した期間で取得できるプログラムがあったと認識をしまして、こちらは又聞き情報なので正しい情報が必要だと思うのですけれども、本当に1～2営業日でライセンスを取れるパターンがあったというふうに、一つのある意味実験データとしてあるのだと思うのですね。

これが可能になったことで実際に増えた運転手の増分みたいなものが、川鍋さんの要望をかなえると20数日から減ることで増えるのだという、逆に増えるのでも本当にちゃんと考えるべきファクトとして見るべきだなとも思いますので、今日はこの場で数字はすぐ出ないと思うのですけれども、特区でやったことと、増えたドライバーの数なり、実際に短縮された部分と、あとは当然ですけれども、中身には質的な差分はあると思うので、その辺の対照データは、民間からというよりは公的などどこにデータがあるのではないかなと思いますので、次回以降のところ、どこかでそのデータを参照できるとよいのではと思いました。新しい視点で、ひょっとすると的外れかもしれないのですけれども、ぜひ御検討いただければと思います。

以上です。

○林座長 それでは、データ要求についての御質問をあと1問だけお受けしたいと思いません。

○中室委員 もう一点、更問いさせていただいてよろしいでしょうか。

先ほどの川鍋会長のお話では、地方のほうは十分データが集まり切っていないというお話だったのですけれども、一方で前回出していただいた資料を見ると、ドライバー不足は大体3年で解消するという推計を出されていて、これは一体どういう根拠でそういうことになったのかというの、簡単で結構ですのでお教えいただけないでしょうか。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 全くデータがないわけではな

くて、細かいデータがないのです。ですから、そこにおいては前提も、都会ほどしっかりした論理を立てておりますけれども、地方に行くほど粗めの前提になっているとお考えいただければと思います。

○林座長 では、粗めのデータであれば、現時点でお持ちのものを出していただくということでもよろしいですかね。分かりました。

では、ずっとお待たせしている間下委員、データ関連ですよ。

○間下委員 2つありまして、1つ目は瀧委員がおっしゃったこととほぼ近いのですけれども、有効求人倍率がここまで高い状況の中で、二種免許が簡単になったからといって本当に増えるのかなど。むしろ、有効求人倍率が上がる、要は採用する側がやりやすくなるので上がるだけではないかという懸念があるのですが、そのところがどうかということで、先ほどの実験例のデータがあるといいなということでございます。

もう一つにつきましては、先ほどの年齢ごとのトラフィックのデータがないのかなど。人数のデータでは直接参考にならないというお話をされていましたが、実車数に対しての年齢分布のデータ等があれば、実際問題、これからそういった方々が退職していく中でのトラフィック減の様子も反映できると思いますので、そこもデータがあればぜひ都市部を中心にいただければなと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、川鍋様、またデータの御準備をよろしくお願いいたします。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） もちろんできる限り一生懸命集めております。頑張ります。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、次の論点、自家用有償旅客運送、78条3号について、これまでのヒアリングでも改善の要望が出ておりますので、この点につきまして、先ほど國峯専門委員から示された論点も踏まえつつ議論をしていきたいと思っております。

では、この点についての御質問を御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 最初に自家用有償のお話に関しまして質問したいことがありまして挙手させていただきました。

まず、国交省さん、自家用有償の御説明をありがとうございます。ただ、今の御説明を受けまして、改めて道路運送法78条の自家用有償では現在の移動難民の問題の解決には根本的には対応できないと認識いたしました。

まず、第2号に関して、これまでのワーキングで、地域公共交通会議は供給過剰のときに機能するスキームで、供給が圧倒的に不足する現状には対応できるものではないということとはたびたび指摘を受けています。また、地域内で利害調整が困難であることから、全

国一律のルールを求めるといふ声が各地域の自治体首長⁴からも挙がっています。

今回御提示いただいた第2号の改正案は、協議の円滑化を促進するというもので、地域公共交通会議での協議が必要なことはこれまでどおりとなっていますので、根本的には要望に応えられていないものと認識をいたしました。

また、第3号は地域または期間を限定した運送が前提条件になっています。これまでハイタク連合さんが出してくださった資料でも、また川邊委員の資料でも、需要のスパイクは例えば雨天時などに突然起こっているものであり、移動難民が発生する地域・期間をあらかじめ予見することは困難であるはずで

したがって、私からの質問は1点。国交省さんの今回の御提案内容は、あくまで自家用有償の現状説明や改良案についての御説明であって、人口減少時代における移動難民の問題を本質的に解決するものではないので、要望内容への回答にはなっていません。たびたび要望に挙がっている日本版ライドシェアについては、国交省さんは別途設計を考えて案を提出してくださるといふ理解でよろしいでしょうか。その場合、それはいつになるかを質問させてください。よろしくお願ひします。

○林座長 3号についての質問をお伺ひしたつもりだったのですけれども。

○御手洗座長代理 失礼しました。自家用有償に関連してということかと思ひまして、そもそも自家用有償で全部解決するつもりなのか、これは自家用有償の改良案として国交省さんは御提示くださっているものであり、別途これまでの議論にある日本版ライドシェアについては案を御提出してくださるといふ認識でよろしいかということをもも確認したいと思ひました。

○林座長 ありがとうございます。

出発点の御議論かと思ひます。

国交省様、いかがでしょうか。

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

3号について検討していますのは、まさにこのワーキングでも御指摘をいただき、今のタクシー事業が成り立たないような地域で行われている2号の改良だけでは今の課題に対応できないのではないかと御指摘を受けて、新しいものとして制度設計をすべく鋭意検討しているところでございます。

一方で、2号は次の議題かと思ひますが、御指摘がありましたので全体像との関係で申しますと、まさにタクシーが成り立たないようなところで本当に生活の足をどう維持していくのかという今の2号の仕組みについて、現場から大変多くの具体的な不具合の御指摘があったと受け止めていますので、そこにしっかり応えていきたいということで、2号、3号それぞれの課題として、共通するのは地域等によって移動の足の不足とか担い手不足

⁴ 「自治体組長」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

が全国的に起きている、こういう利用者のニーズに交通がしっかり対応していきたいという思いで、2つの手法について今検討しているということでございます。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

2号については理解しています。3号だけで全部どうにかしようと思っているのか、それとも日本版ライドシェアについては、この後、案を出されるけれども、ひとまず短期的な施策として3号を考えていらっしゃるのか。それによって、この後の第3号に対しての委員の皆様からの質問内容が変わると思いますので、国交省さんとしてはどういう位置づけでこのお話をされているのかを教えてくださいたいというのが質問です。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 先ほど申し上げるところに一部重なるかもしれませんが、3号については、今の地域交通の担い不足とか移動の足の不足、そういう深刻な社会問題に対応するために、これは総理からの指示でもありますが、不便の解消に向けた地域の自家用車のドライバーの活用などの方策を検討しろということを受けて検討しているものでございます。

○御手洗座長代理 そうすると、国交省さんとしては、この第3号だけでどうにかしようとされているということでしょうか。そうすると、そのつもりで、この後、委員はみんな質問すると思います。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 今、喫緊の課題がありますので、それに応えるべく第3号の検討をしているということでございます。

○御手洗座長代理 喫緊の課題ということですね。分かりました。では、この後、委員の皆さんからの質問があると思いますので、後ほど私からも質問させていただければと思います。座長、ありがとうございました。

○林座長 ありがとうございます。

3号についての先ほどの御説明はあまり中身がなかったからの御質問なのかなと思いつつ、質問を受けていきたいと思つています。

國峯委員からも手が挙がっております。

○國峯専門委員 御説明ありがとうございました。

2つありまして、1-2で書かせていただいた公共の福祉のためにやむを得ない場合というケースは今日できれば議論したいと思っておりますので、これからの検討ということだけだと、何がこれで行けるのだろうかというところが全くよく分からないというところが正直なところなんです。

私の理解が正しければ、最終的に3号の許可を判断するのは運輸支局になるので、本当にケース・バイ・ケースだという話になってしまうと、蓋を開けてみたらほとんど許可されないということになり得るのではないかと懸念しております。国土交通省さんのほうで、ある程度の基準というか、広めに認められるというようなことは出させていただく必要があるだろうと思っております。その観点で、今御検討の範囲内で、言えること、言えないことはもちろんあると思うのですけれども、できるだけ1-2の範囲というのはどう

考えていらっしゃるのかというのは少しでも御説明をいただけるとありがたいなと思います。

それから、細かい話で、先ほど御説明の中で、2の実施主体の1-6の特定地域、準特定地域のところの御説明の中で、M&Aという話を鶴田局長からいただいたと思うのですが、これは例えば3号許可を行う地域においてタクシー会社が運行管理を行うということが前提となった場合に、タクシー会社を買収することでそこに入れるじゃないかという御趣旨だと理解をしたのですが、これは3号の許可対象になっている地域を運行区域とするタクシー会社を買収する必要があるのか、それとも全然別の県のタクシー会社を買収して、ただ、それは運行管理のノウハウを持っているので、全然別の地域で買収して、それでもって3号許可を取れるのか、その辺りは重要なところだと思いましたので、今のところのお考えをお聞かせいただけたらと思います。

○林座長 ありがとうございます。

国交省様、御回答をよろしく申し上げます。

○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。

まず、今日御指摘いただいた確認事項1-2に関して4つ具体例を挙げていただいて、ありがとうございます。今、検討中の内容について御説明できる状況にはまだ至っていないということは御理解いただきたいと思うのですが、こうやって具体の事例を示していただいて、まさにこういったところが現にタクシー不足が起こっているということの典型例ではないかという御指摘として挙げていただいていると思いますので、それをしっかり念頭に置いて検討を続けていきたいと思っています。

もう一つ、それに関連して、現場現場で判断をしているとケース・バイ・ケースで判断にばらつきが出てしまうのではないかという御指摘は、大変重要な御指摘として受け止めさせていただいて、いずれにしろ3号の検討結果はいかなるものであるにしろ新しい取組になると思いますので、それは現場現場のばらつきがないように、しっかり本省としても全体をよく把握して、つまり、現場が間違えた解釈をしてしまっただけで困り事が解決されないといったことがないように取り組んでまいりたいと思っております。

もう一点、M&Aに関してですけれども、これは新しい仕組みでどういうふうにするということ以前に、現状、M&Aの形で参入しているという事例がありますという御説明を申し上げたわけですが、そういった場合におきましては、あるエリアで台数の増加ができないという地域に対してということなので、当該地域内で営業しているタクシー会社を買収するという形で参入されているということでございます。

○國峯専門委員 そうすると、今回も基本的には3号の許可対象となっている地域に営業区域があるタクシー会社を買収することが前提になりそうだという理解でよろしいでしょうか。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 3号をどういうふうにするかというのは、これからの議論、特措法との関係はそういうことだと思います。

○林座長 御回答ありがとうございました。

確認ですが、総理からも、まずは年内にできる緊急対策として78条の3号も含めた点で国交省に御検討いただくことの指示が出ているところかと思うのですが、先ほどの検討というのは、明日はもう12月でございますが、例えば3号についての本日の資料2で委員から示された確認事項についての御回答は来週ぐらいにはいただけると考えてよろしいのでしょうか。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 御指摘のように、年末に報告しろというのが総理からの指示ですので、それに向けて今検討していきまして、それに必要な材料についても一日も早く御提供できるようにしっかりと努力してまいりたいと思います。

○川邊委員 その割にはあまりにも今日の回答というか説明が、今までの制度の説明及び国交省さんが10月にやられたパブコメの内容以上のものの説明は全くなくて、議論がかみ合っていないという印象がとても強いです。

我々のワーキング・グループは次に12月12日に第3回目があって、デジ行が多分12月20日あって、総理への中間報告が12月26日ぐらいにあると思うのですが、それに対して、今の「検討します」「個別です」という状態はずっと続く感じなのですか。それとも、ある日突然、国交省さんの案が細かいところまで含めてどんと出てくる感じなのでしょうか。この規制改革会議のスケジュールに合わせて出てこない、議論がこのままかみ合わないかなと懸念を抱くのですけれども、鶴田さん、いかがでしょうか。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） こうやって御議論をいただいていますので、それに資するような形で一日も早く御説明できるようにしていきたいと思います。

○川邊委員 そのために我々も民間委員の有志でこうやってたたき台をつくっていますから、たたき台に呼応する形でぜひ建設的な議論を今日もできればなど。検討しただけで終わってしまうと、この会議には民間の人たちは物すごく忙しい時間を使って出ているので、もったいないかなという感じがしますので、よろしくお願いします。

○林座長 本当にそのとおりでして、交通難民の足の確保という目標について、緊急にできる対策として78条の2号では足りないの3号というところで、果たしてどこまで確保できるのか、そこの見通しすら国交省からお示しいただけないようでは、検討していると言えないことになってしまいますので、ぜひ真摯な御対応をお願いしたいと思っております。

先ほど、首長の会⁵からも全国のアンケートの第2弾を出していただきまして、その中で地方の状況もお示しいただいているわけですから、交通難民の立法事実は十分にあるものと存じますので、ぜひ誠実な御対応をお願いしたいと思います。

3号について、資料2で挙げた論点は、やむを得ない場合の範囲の解釈、運行主体、料金、台数上限、既存車両活用、一種免許プラスアルファ対応、過疎地乗合通達案との関係

⁵ 「組長の会」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

など、様々あるわけですので、この点について国交省からは来週には御回答いただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

3号についての議論にとどまらず、ちょっと時間も押しているのひで、2号についても國峯専門委員から出された資料2の論点も踏まえつつ御議論を始めたいと思ひます。

お手を挙げていただひている中ひで、佐藤委員、いかがでしょうひか。

○佐藤委員 ありがとうございます。

最初に国交省に2点ほど質問ですけれども、先ほど御指摘があつたのですが、交通空白地の定義は明確になっているのひか。担当者によって違ふというお話があつたのひで、何らかのローカルルールのな形ひでこれは決まっていますかというひことで、この定義について統一見解を国交省として出されていらっしやるのひかということ。

それから、地域公共交通会議のガバナンスについてですけれども、本来は多数決で決めるのですよね。実際は、運用上、全員一致を求めている会議体はどれくらいあるのひか。それから、協議をしているのはいいのですけれども、協議をして合意に至らなかったケースは何件くらいあつて、構成メンバーを見ると、もちろんタクシー業界の方がいて、住民の方がいて、誰かは知らないけれども、有識者がいますけれども、例えばこれから新規参入しようとかこの事業を担おうとする人たちの声はどういう形で反映しようとしているのひか。この辺、会議体の構成について教えていただければと思ひます。取りあえず質問です。

○林座長 ありがとうございます。

2号に関しては、佐藤委員から今4点、国交省に対して御質問があつたと思ひます。お答えをお願ひします。

○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。

まず1点目の交通空白とはというお話ですけれども、これはまさに法律上の位置づけがバス・タクシーで対応することが困難な場合ということが要件になっていますので、それを含めて地域公共交通会議等で協議をして、それが調つた場合となっているというのが現状です。先ほど御説明しましたのは、それだとなかなか分かりにくい、判断しづらいことがあるだろうというひことで、目安を示してはどうかというひことでございます。

それから、全会一致をルールにしているところがどれくらいあるのひかということですがけれども、これはその前に樋渡事務総長からもお話があつたように、まず全会一致でなければいけないというルールはございません。それは御指摘のとおりです。その上で、佐藤委員からの全会一致によるところが全国700か所ぐらいのうちどれくらいあるのひかというのは、今は手元にはございませんので、整理して御報告したいと思ひます。

協議をしたけれども不調になつたということについても、同様に今手元にはございませんので、整理して御報告したいと思ひます。

新規参入者の声を地域公共交通会議等でどうやって拾うのひかということについては、まさに市町村等、会議を主催する方のところにいろいろな要望が寄せられて、メンバーシップに限定があるわけでありませひので、必要に応じて各自治体において判断されていると

思います。

以上です。

○佐藤委員 ありがとうございます。

時間も限られているので端的に3点だけコメントしますと、これはほかのワーキング・グループでも起きていることですが、自治体とか現場には丸投げしないほうが良いと思います。現場でいろいろな判断が起きてきて、結局、ローカルルールで地域によって判断が違ってくることになりかねないので、例えば空白地域についてもちゃんとした統一見解を得なければいけないし、それから、会議体の構成はすごく大事なのです。これもそうですけれども、会議体の構成メンバーについても標準モデルがあってしかるべきだと思います。

それから、空白地域に戻ると、今のところ地域で決めていますけれども、繁忙期というのものもある。観光地なんかはそうですよね。あと、都会でも夜はつかまらないというケースもあるので、空白というのは地域なのか、時間なのか、季節なのかというのを考えないといけないことかなと思いました。

それから、こだわるようではございますけれども、地域公共交通会議ですが、最後の意思決定主体は本来行政の長であるはずで、これは別に議会ではないので、何らかの諮問を受けて何らかの提言をする、論点整理をすることがあってしかるべきですけれども、最終決定者であってはいけないと思うのです。最終決定者はあくまでも行政の長である。これは行政の中での会議なので、ここははっきりさせたほうが良いと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、間下委員、お願いします。

○間下委員 ありがとうございます。

国交省さんに、2号のところで御質問が2点あります。

交通空白地のところの有効性を検証するというところで、今の目安を書きいただいているのですが、もう半径1キロ以内にバス停・駅がないということを入れているのですが、その時点で、距離の問題だけでなく、1日に1本しかありませんとか、そんなバス停は幾らでもあるわけで、そもそも検証する意味もないのではないかと考えているのですが、その点はいかがでしょう。もう少し踏み込んで、時間的にこんな検証をしている時間はないのではないかなということでございます。

もう一つ、株式会社の参入と運送の対価の話をクリックして考えると、運送の対価は計算が難しいからあくまで目安だということですが、株式会社にアウトソースすれば、アウトソースした費用が原価とみなしてよろしいのでしょうかというのが2つ目の質問です。その場合、当然株式会社だから利潤を含んだ形でアウトソース費用として請求してきますので、これを運送主体となる自治体の原価としてみなしてよろしいかどうか。これは、8割というものに縛らないということになると思いますが、それでよろしいかということをお教えください。

○林座長 では、2点、よろしく申し上げます。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 1点目のバス停からの距離だけでなく、本数なんかを考えたら、これは基準になっていないではないかという御指摘かと思いますが、逆に、この目安を示すことで、あるバス停に1時間に1本、1日10本以上バスが来ていますという場合でも通常は交通空白地なのだよということをお示ししたいということで、御指摘があったような1日1本しか2本しかないようなところはいわんやということを狙っての目安でございます。

2点目の自治体なりの運送主体がアウトソースする際の費用は実費の範囲として認められるのかということに関しては、認められると考えております。逆に、メカニズムとしては、そこがあまりにも高かったら、もうちょっと合理的な費用で受けてくれる人を自治体とかNPOさんが探すといいますか、そういう構造かと思えます。

○間下委員 ありがとうございます。

1点目のところは、いわんやというのはどういう意味なのでしょうか。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） バスサービスのレベルによって交通空白かどうかの判断が変わるのではないかという御指摘だと理解しましたので、距離というのが非常にプリマチュアな指標だということはあるかもしれませんが、交通空白をなるべく広く認めたい、つまり、足の確保を図るため交通空白に該当するという範囲をなるべく広く取りたいということで、今この目安を示しています。

逆に、本数が多くてバスがたくさん走っているような地域でも交通空白になり得るのだという目安を示すことで、本当に困っているところは、1日1本というのはあまりないと思いますが、2本とか3本というのは多々ありますので、そういうところも交通空白として自家用有償の仕組みを活用できるようにしたいという問題意識です。

○間下委員 そうすると、目安をもう少し広い形でちゃんと書いていただいたほうがよろしいのかなと思うのです。目安だけを読むと、かなり限定されているように見えてしまうので。

タクシーも30分以内に配車されないことが恒常的というのは、ほとんどそういう状態が起きているという状況ではないと駄目というふうにも見られかねないので、せっかく広げていただくのであれば、もう少し広げた目安をつくっていただいたほうがよろしいのではないかなと思います。

以上です。

○林座長 では、御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

まず、先ほど鶴田さんの御回答で、移動難民に対する解決手段の案として、喫緊の方策として78条3号で対応したいと思っているということでしたけれども、喫緊の対応と言われる割には全然内容が詰まっていなくて、本日全く議論にならないです。このペースでは我々は待てないです。それは、規制改革会議のスケジュールの問題以前に、都市部でも、

観光地でも、地方でも、現実に移動難民で困っている方々がいらっしゃるからです。

3号の内容がこれ以上詰めることができないようであれば、78条3号で移動難民の問題が解決できるというめどが立たない、78条3号では現在の移動難民の問題が解決できない、というふうに理解します。それでは国交省さんもお困りになるでしょうから、早々とこれについては内容を詰めていただいて次の議論に持ってきていただければと思います。次の議論に間に合わなければ、「もう78条だけでは駄目ですね、以上」という議論に進んでいくと思います。よろしく申し上げます。

○林座長 来週に資料2の論点についての御回答を網羅的に国交省からいただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

時間の関係もありますので、次の論点、タクシー規制の関係について議論したいと思ひます。地理試験、二種免許、それから自家用車を用いた運転免許の在り方など、資料2の論点提示のところで各種挙げている御質問がありましたらお願ひいたします。

東委員、お願ひします。

○東専門委員 東です。

私のほうからは、今の二種免許とかの部分とは違うのですけれども、ハイヤー・タクシー連合会の川鍋会長に質問したいと思ひます。

私は観光の立場から話をさせていただくと、タクシーというよりもハイヤーの台数も充実させていかないといけないと思ひます。その中で、都市型のハイヤーの制度とか、そういうのもハードルが高いと思ひます。ですから、A地点からB地点に行くのが決まっているのであれば、ハイヤーだけを経営するハイヤー專業の会社を小さくても大きくてもどんどん増やしていかないといけないと思ひているのですけれども、その辺のところは今回の規制緩和の中で、ハイヤー・タクシー連合会さんは今のハイヤーは專業だと全くつukれない地域があったり、そういう部分についてはどういうふうな規制緩和、イコールフッティングを考えていらっしゃるのかなと思ひました。

○林座長 ありがとうございます。

では、川鍋会長、いかがですか。

○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。

タクシーよりもハイヤーを充実させないということ、もしかしたら沖縄とか一部の。

○東専門委員 ハイヤーで充足できるマーケットもあるということを前提にです。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 確かに、足元、東京では割とハイヤー專業で、10台ぐらいで例えば成田のインバウンドの送迎を行うというような会社も結構出てきておりますので、もちろんハイヤーですと流しはできないわけですがけれども、いろいろなタクシーと違った法制度の下でそれを事業として選択される方も結構いらっしゃると思ひますので、それはそれで確かに一つの手法としてあり得るのではないかと思ひます。

例えば、私の会社もアルファードみたいなものを使って、よりハイセグメントに対する

サービスも少しずつやっておりますし、各地にかなり富裕層のインバウンドの方がいらっ
しゃいますので、最低でもアルファード以上の車両で、ハイヤーの免許で高級なセグメン
トの送迎を行うというのは実際に相当出てきているという認識でございます。

○東専門委員 もちろん二種免許を取って業としてやるわけですが、その辺の規制
緩和策として連合会さんとかでは何かお考えがあるのかなと思いました。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 二種免許は同じです。法定
の教習も同じですので、タクシーというふうには便宜上名づけておりますが、今回の規制緩
和要望をやっていただくと、ほとんどがハイヤーのほうも参入しやすくなると感じており
ます。

○東専門委員 台数の上限とか、逆に言うと台数の制限というのもなくなるということ
で考えてよろしいのでしょうか。都市型ハイヤーとか。

○一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） ハイヤーは台数の上限は特
にございません。タクシーとハイヤーは別の台数規制で、先ほどから皆さんが言われてい
るようなタクシー特別措置法で新規参入が制限されているというのは、エリアごとに主に
流しでやるタクシーが制限されておまして、ハイヤーは制限されておられません。その代
わり、ハイヤーは基本的に流しができずに、全部予約の営業しかできないとか、そういっ
た制約がございますので、海外のインバウンドの方の代理店みたいなどころとしっかりと
した関係を持たれているような会社、要するに集客力のある会社はハイヤーのみでの参入
というのも実際に起きております。

ハイヤーに関しまして、特に連合会としてこれを緩和してほしいというところまでは今
のところは考えておりません。

○東専門委員 すみません。私の質問が悪かったですけれども、例えば都市型の場合は
10台からでないと新規参入できないということになってはいますけれども、今おっしゃった
インバウンド事業者とかでまず2台から始めたいというものが出てくると、かなりハイヤ
ーのほうも新規参入が出てきて、観光分野で活性化するというふうに思って今質問をさせ
ていただきました。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

すみません。私の進行の不手際で時間が大変迫っておりますので、この後の数分は全て
の点を含めまして、その他の論点についても、議論に出てきた規制緩和や運用の改善で、
地域の交通の足やドライバー不足を克服できるのか、需給のギャップを埋められるのか、
さらにどのような取組が必要なのかという点についての質疑を行いたいと思います。質問
をまとめていただいて、回答もまとめていただこうかと思います。

それでは、中室委員、よろしいでしょうか。

○中室委員 ちょっと新しい論点かもしれないのですが、今回、ハイタク連合さん
のほうからいただいた雇用の問題で、ワーキングプアが増えるというような話があったと

思うのですけれども、この問題は非常に重要な問題だと思いました。

今、例えばウーバーイーツさんのようなフードデリバリーに関する配達員に対してフリーランス協会さんが行っておられる調査があるのですけれども、それを見ますと、収入の全てがフードデリバリーでやっていますという人は28%しかいなくて、結局のところ、例えばライドシェアとかをやる場合においては、それは副業が前提で、それを本業でやる人は割合としては少ないという感じなのではないかなと思うのですね。

フードデリバリーをやっている人たちのアンケートを見てみると、本業の収入に波があるので、それをならすためにこれを使っているという話や、本業の収入が低いので、それ以外の副業で収入を得て収入を増やしているという人が多いので、実際にはフードデリバリーの配達業務に従事している人たちの満足度も高いということなので、そういうふうにと考えると、ワーキングプアを生み出すという議論自体はやや誤導的な部分はないかなと思うのですけれども、もしそれについてお考えがあればお聞きしたいのです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、佐藤委員、お願いします。

○佐藤委員 ありがとうございます。

私からは感想めいたコメントになりますけれども、川鍋会長からのイコールフットイングの話は、やはりライドシェアとタクシーがある意味競合するものということが前提だと思うのですけれども、この規制改革では、むしろタクシーはどちらかというベースロード電源みたいなもので、基幹輸送機関であって、その需要の変化のところを埋めるのがライドシェアだろうという立ち位置だと思いますので、そこは立てつけが違うのかなと思いました。

もちろんその意味ではベースロードの輸送機関であるタクシーの規制緩和は、それはそれであってしかるべきだと思いますけれども、それは別にライドシェアの話とは矛盾するものではないと思いました。

感想です。以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、芦澤委員、お願いします。

○芦澤委員 芦澤です。

川邊さんが出していただいたピーク時が2倍の変動をするというスパイクの問題は非常に重要だと思っております、先ほど佐藤先生からも時間的空白の話があったのですけれども、これは民間事業者、経営をする立場からすると、ピークが一番高いところに車を持ちドライバーを確保するというのは収益性の観点からはあり得ない話だと思うのですね。もしくは、それをやるとするとコストがとても高くなるはずで、結局、空白というのは埋まらないという理解で今までの中央集権的なやり方をやっていたのではないかと思います。

川邊さんにもぜひこの点にお答えいただきたいのですけれども、空白というのは埋まる

のかどうか。埋まらない空白のところ新しいテクノロジーによる、まさにライドシェアというものが補完関係の中で成り立ち得るのではないか、そのことによって国民の最大の公益というところが成り立ち得るのではないかというところについてどうお考えかというところはもう一度お伺いしたいところです。

○林座長 落合委員、御手洗委員で終わりにしたいと思います。

○落合委員 ありがとうございます。

改めてになりますが、3号で実施できるというのは、公共の福祉というのを今の状況を踏まえて、当然ながら1-2で示されている確認事項は全部含んで、さらにしっかり実施でき、しかも、個別の判断によらないということも必要かと思えますし、料金については確認事項1-8のようなダイナミックプライシングがありますし、1-9において供給上限といったような点、また、1-10の既存車両の利用、こういった主要な論点全てが明確かつクリアに全体的に確認事項のとおりであるというふうにならない限りは、恐らく解消できないと思いますが、これらが1週間程度で本当に検討できるのかどうか、そこをお伺いしたいと思います。

2号については、そもそも交通空白地についての実費という部分のもともとの制度上の例外がある中ですので、極めて限定的なものになってくるかと思えます。そうしますと、先ほどの3号でほぼ無制限に実施できるというくらいにまでならない限りは、やはり前回の意見書のとおり新法まで作成をしていくとなり、2号、3号については当然措置をしていただくことは時間的に速いと思えますので、悪いことではないと思えますが、そちらのほうも求めていく必要があるのではないかと考えておりますが、3号についてもどうお考えなのかというところを教えていただければと思います。また、2号も例外的に物すごく広くできるということであれば教えていただきたいと思えます。

以上です。

○林座長 では、御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 私からの質問は警察庁さんに対するものです。

まず、自家用有償における運転免許の扱いから、長時間・長距離運行や多数の乗客を乗せた旅客でない場合、また事前にルートが決まっている場合などについては、第二種免許は必須ではないということについて理解いたしました。

タクシーさんの二種免許緩和要望についてですが、警察庁資料の2ページ上段には、事業用普通乗用車として事故率がまとまっているものの、実際は乗っている車両、運転者の年齢、運転歴などによって事故率は大きく異なるものと思われます。特に車両技術やナビゲーション技術は日進月歩でしょう。オートマ車が普及したことでオートマ限定免許ができたように、自動ブレーキやバックモニター、ナビゲーションシステムの普及などに合わせて免許内容についても見直していくべきではないかと考えます。

私から質問です。まず、川鍋さんが50年来の規制緩和とおっしゃっていましたが、それが本当ならあまりにひどい話かと思えます。二種免許の教習内容について、最後に定めた

のがいつか教えてください。

2点目です。車両技術や事故率のデータを見ながらEBPMのサイクルを回して、免許の講習内容や対象範囲を見直して適切にアップデートしていく機能は警察庁さんの中にあるのでしょうか。どこがやられているのかを教えてください。

3点目です。ハイヤー・タクシー連合会さんからの免許緩和要望に対し、どのように対応する予定かを教えてください。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

○事務局 事務局です。時間をオーバーしていますので。

○林座長 川鍋会長への中室委員からのワーキングプアに関する質問と、ピーク時についての空白が埋まるのかという御質問、それから、国交省に対する質問というのは、来週をめどに御回答いただきたいと思っております。

○御手洗座長代理 私は警察庁さんに質問しました。今のは全部警察庁さんです。

○林座長 国交省ではなく警察庁ですね。分かりました。

落合委員が国交省と。

それでは、予定の時間が過ぎてしまいましたので、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。よろしくお願いたします。

○河野大臣 今日も様々な御議論をいただきまして、本当にありがとうございました。

移動の自由が制約されているというのは大変大きな問題だと思っております、日本国内で一刻も早くそうした自由の制約を取り外さなければならないと思っております。

ただ、今日の議論を伺っておりますも、タクシーの規制の緩和については多少前向きな回答はありましたけれども、道路運送法の運用改善はどこまでのことが可能なのかというのは、いろいろ御指摘があったようによく分かりません。また、二種免許がどこまで緩和できるかといったことについても、クリアになりませんでした。

ぜひ、国交省、警察庁、関係者の皆様は、車なしに交通空白地でテレワークをしていたら、どういう状況に国民の皆さんが置かれているのかということを感じながら検討をスピードアップしていただきたいと思っております。

建前とか、これまでこういうふうに来てきたということはもう脇に置いておいて、現実的に必要なことをどうするのか。例えば二種免許の話も、もう流しをやらない、アプリの配車専用でやりますというならば、今までの二種免許の必要はないということはかなりはっきりしたと思っておりますし、今日、川鍋さんからいろいろ御提案いただきましたけれども、少なくともアプリ専用ですと言うならば、もう二種免許のルールを変えてもいいと思っております。その間に、二種免許そのものをどうするかという議論をデータに基づいてやっていただきたいと思っております。

警察庁からの資料は、これまでこうしてやりましたというだけで、EBPMにはなっていない

のではないかと思います。他方、成田・羽田では依然として白タクが野放しになっておりまして、ここの取締りはきっちりやっていたかかないといけないと思います。

大事なのは、繰り返しますけれども、国民の移動の自由を守るということで、インバウンドもコロナ前を超えたという報道もありますし、今後増えます。また、高齢者に免許の返納をお願いするというのも増えます。あらゆる選択肢を排除せずにしっかりやっていただきたいと思います。

自家用有償旅客運送、2号、地域公共交通会議全会一致の必要はないというのは、これは以前にもう既にそのことは決めて通知もしているはずが、現場でそれが行われていないならば、これは国交省が是正をする義務があると思いますし、最終決定が行政の長だというお話がありましたけれども、その話を聞きながら行政の長がきちんと動けるといふことなのだろうと思います。

また、自治体の境に住んでいる人は自治体の境をすぐ越えて動くわけですから、どこまでが範囲だといった現実的な議論もしていただきたいと思いますし、この3号をどう活用していくのかということについても国交省は早く回答を出していただきたいと思います。

ライドシェアにつきまして、今日はあまり議論いただきませんでした。これまで運行管理や車両整備について責任を負う主体がないままに旅客を有償で運送するのだというように、国交省がこれまで言っていた定義はもう明確にそんなものはないよということで、それはもう議題から落ちたということで今後議論をしていただきたいと思います。

正しい認識の下で日本の対応を考えるために、国交省には諸外国の制度をきっちり調べていただきたいということで、次回には御紹介をいただけると思います。

また、今日いろいろデータを出していただきました。デジタルのいいところは、データをしっかり取って分析をすることができるということだと思いますので、タクシーについて今アプリがかなり全国的に広く活用されております。そこから蓄積されたデータを取って活用することで、いつ、どこで、どれぐらいタクシーが足りないのかというのを可視化できるはずですので、これは国土交通省においてタクシー事業者及びアプリ事業者に協力を求めてタクシー不足を客観的に可視化して出していただいて、その上で議論し、政策を決めていきたいと思っておりますので、国交省からしっかりタクシーアプリの事業者に協力を求めていただきたいと思います。

総理からは、あらゆる選択肢を排除せず年末までに結論を出せという指示をいただいておりますので、場合によっては紅白歌合戦をBGMで聞きながら議論することもあり得ると思いますので、どうぞ国交省、警察庁、しっかり検討して早急に出していただきたいと思っております。よろしく申し上げます。今日は本当にありがとうございました。

○林座長 河野大臣、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。