

## 第4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12月12日（火）15:00～16:57

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、堀委員、中室委員、間下委員

（専門委員等）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、村上専門委員、大槻顧問、金丸構成員（デジタル行財政改革アドバイザーボード）

（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  
活力ある地方を創る首長の会  
樋渡 事務総長  
全国知事会 富永 熊本県企画振興部長  
海外在留邦人 松本様 （ロンドン在住）  
船田様 （ヒューストン在住）  
森 様 （ロサンゼルス在住）

4. 議題：

（開会）

1. 海外におけるライドシェアの利用実態インタビュー
2. いわゆる白タクについて
3. 現行道路運送法の運用について
4. 中間答申案について（非公開）

（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4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。

本日も、ウェブ会議ツールを用いてのオンライン開催です。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。

会議中は発言者の声が聞き取れるよう、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、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、金丸顧問、大槻顧問、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員、井上専門委員が御出席です。なお、中室委員はデジタル行財政改革会議の構成員でもあります。

青山専門委員、有路専門委員は御欠席です。

また、河野大臣、石川副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。よろしくお願いいたします。

○河野大臣 今日も、お忙しい中、このワーキングに御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

日本国内のいろいろな地域で国民の移動の自由が制約されているという状況を、一刻も早く解消しなければならぬと思っております。スピード感のある議論と実行が必要だと認識をしております。

この議論では、もうエピソードとかエモーションではなく、エビデンスに基づいて物事を決めてきちんとやっていきたいと思っております。現実に即した議論を進めるという観点から、海外でライドシェアを実際に利用されている方々からお話を伺いたいと思っております。

国内でライドシェアの議論がいろいろ行われておりますが、実際に乗ったことがなくて、いい、悪い、危ない、安全だといろいろな議論がございますので、今日は実際に使われている方からお話を伺いたいと思っております。現地はどういう時間帯かはあれでございますが、御出席をいただきます皆様に感謝を申し上げたいと思います。

また、白タク行為が空港周辺などで横行している、それとライドシェアが混同されている部分がございます。白タクの摘発をどのようにやっていくのかについても、警察庁、国交省から話を伺いたいと思っております。

先日のデジタル行財政改革会議でも、総理からこの問題につきまして御指示をいただいているところでございますので、年内には一定の結論を出し、さらに年明けに引き続き議論をしていきたいと思いますが、もう年明けは一定のところから新たな施策をスタートするつもりでおりますので、利用者の目線からしっかりと議論をしていただきたいと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 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、林座長にお願いします。よろしくお願いいたします。

○林座長 本日も分刻みですが、御協力よろしくお願いいたします。

本日の議題は4つでございます。議題1「海外におけるライドシェアの利用実態インタビュー」、議題2「いわゆる白タクについて」、議題3「現行道路運送法の運用について」、

議題4「中間答申案について」でございます。

これらのうち、議題3は現時点では非公表で作成中の国交省資料について議論するものであり、議題4は調整中の中間答申案の案文に密接に関わるものであるため、会議運営規則第2条を準用する第9条の規定にのっとり、議題3は議事を非公開とし、委員提出資料を当初から公開・配信することを除き、資料及び議事録は中間答申決定後、速やかに公開する。また、議題4は、議事・資料及び議事録を非公開とすることとしたいと思っております。

本日御参加の委員の方々におかれましては、御異議はございませんでしょうか。

(首肯する委員あり)

○林座長 ありがとうございます。御異議なしと認め、そのようにいたします。

それでは、議題1「海外におけるライドシェアの利用実態インタビュー」を行います。

本議題では、委員から御紹介いただいた海外在留邦人の方々に、ライドシェアの利用についてお話を伺います。

事務局、お願いいたします。

○事務局 事務局から初めにお一人2分ほどインタビューを行います。お一人目は、イギリス・ロンドン在住の松本怜奈様です。

松本様、よろしくお願いいたします。

○松本氏 よろしくお祈りいたします。

○事務局 現地は今何時でしょうか。

○松本氏 今は朝の6時です。

○事務局 朝の6時、ありがとうございます。

ロンドンにはどのように理由で滞在されていますか。

○松本氏 今、こちらの大学に留学しておりまして、こちらでは在住3年目になります。

○事務局 ライドシェアについてお伺いします。ライドシェアは利用されていますか。

○松本氏 利用しています。

○事務局 日頃から利用されていますか。

○松本氏 年に10回ほど利用することがあります。

○事務局 頻度としては年に10回ほど。何年前ぐらいから利用されていますか。

○松本氏 こちらに来てから利用するようになったので、2～3年前になります。

○事務局 利用する場面としてはどのようなときでしょうか。

○松本氏 3つぐらいシチュエーションが考えられるのですが、1つ目は公共交通機関が使えないときです。終電の後や、ストライキでバスが使えないときに利用しています。2つ目は荷物がたくさんあるときに使っています。引っ越しをするときや旅行に出かけるときで、たくさんスーツケースを持っているときなどにドア・ツー・ドアで動きたいときにウーバーを利用しています。3つ目が旅行先です。ロンドンに限らず世界中で使えるので、現地の言葉が分からなくても利用できるのが非常に便利だと感じています。

○事務局 利用するときに御自身で気をつけていることはありますか。

○松本氏 気をつけていることは、ウーバーを予約したときにどういうドライバーが来るかという情報を見ることができるのですけれども、そういうときにこのドライバーに変な評価がついていないかというのはチェックするようにしています。

○事務局 利用していて、安全性の点はどうお感じでしょうか。

○松本氏 全然問題なく使っています。私も最初に使い慣れる前は不安に感じることもあって、友人と一緒に使うことが多かったのですけれども、だんだんアプリの使い方に慣れてくるに従って一人でも使うようになってきました。

アプリに自分の場所を追跡してくれたり、異常があったら通報ができたといういろいろな機能がついているので、安心して利用することができています。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、アメリカ・ヒューストン在住の船田美咲様にインタビューいたします。

船田様、よろしくお祈いします。

○船田氏 よろしくお祈いします。

○事務局 現地は今何時でしょうか。

○船田氏 夜の12時です。

○事務局 ありがとうございます。

ヒューストンにはどのような理由で滞在されていますか。

○船田氏 5月までニューヨーク州の大学にいたのですけれども、そちらを卒業して、今、パートナーがこちらの大学院に進学したので住んでいます。

○事務局 ライドシェアについてお伺いします。ライドシェアは御利用されていますでしょうか。

○船田氏 ふだんはリモートワークなので、通勤・通学には使っていないのですけれども、旅行中や家の外に出るときには年に数えられないぐらい使っています。

○事務局 結構前から使われているということでしょうか。

○船田氏 2018年に大学1年生でこちらに来たのですけれども、降り立ったその日からずっと使っています。

○事務局 利用される場面としてはどのようにときに使われますでしょうか。

○船田氏 松本さんとよく似ているのですけれども、大学がニューヨークシティから5～6時間車で行ったところで、そもそもバス停とか駅まで車で30分、40分という場所に住んでいたのですね。なので、外に行くなら、イコール、ライドシェアを使わなければいけないという環境だったのと、あとはニューヨーク州マンハッタンとかD.Cに住んでいた経験もあるので、そういったときは、公共交通機関はあるのですけれども、電車を使うと40分や1時間かかるところが車だと15分で行けたり、そういった場面がよくありました。

あとは、同じように旅行先です。ドミニカ共和国とかタイとかベトナムとか、欧米圏ではないところでも、むしろそういったところはライドシェアのほうが公共交通機関より安

全なので、よくそういった面で使っています。

○事務局 利用するとき、御自身で気をつけていることはありますか。

○船田氏 安全面という観点では私は一度も気にしたことはなくて、むしろすごく田舎だと、本数というか、ドライバーが少ないので、予約しないとそもそも行きたい時間に車がない、そういった懸念はあります。

○事務局 船田様、どうもありがとうございました。

続きまして、アメリカ・ロサンゼルス在住の森夏音様にインタビューいたします。

森様、よろしくお祈いします。

○森氏 よろしくお祈いします。

○事務局 現地は今何時でしょうか。

○森氏 夜の10時です。

○事務局 ありがとうございます。

ロサンゼルスにはどのような理由で滞在されていますか。

○森氏 ロサンゼルスに実家があるので、大学もロサンゼルスだったのですけれども、卒業してから就職したのですが、仕事のリモートのため実家から働いています。

○事務局 ライドシェアは利用されていますか。

○森氏 はい。常に使っています。生活には欠かせないというほど使っています。

○事務局 いつ頃から利用されていますか。

○森氏 高校生のときからライドシェアは利用しています。

○事務局 利用する頻度としてはどのくらいでしょうか。

○森氏 月に2度、3度ほど使います。

○事務局 どのようなときに使われますか。

○森氏 ふだんから移動に使っているのですが、ロサンゼルスは公共交通機関が充実していないので、公共の交通機関を利用するよりも安全ということで、ふだんからライドシェアを利用しています。

○事務局 利用するとき、気をつけていることはありますか。

○森氏 ウーバーが到着した際に、乗る前にナンバープレートがアプリに表示されているものと一致しているかを確認します。

それから、ウーバーのドライバーも乗客するライダーの名前をアプリを通して把握しているはずなので、乗る際には運転手が私の名前をしっかりと分かっていることを確認します。

○事務局 利用していて安全性の点はどう感じていますか。

○森氏 ロサンゼルスのほかにも留学していたときに、ヨルダンやケニアでも使っていたのですが、危険を感じたことは一度もありません。

○事務局 ありがとうございます。

事務局からは、インタビューは以上となります。座長にお返しします。

○林座長 ありがとうございました。

それでは、委員、専門委員から質疑があればお願いいたします。御質問、御回答とも簡潔にお願いいたします。

川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員 海外での利用の証言、本当にありがとうございます。夜遅くだったり、朝早くだったり、本当にありがとうございます。

日本では今ライドシェアの解禁の議論がなされていて、特に安全性、女性が乗っても安心できるのかみたいところが議論されているのですけれども、海外でのライドシェアの経験でいいますと、日本という国においてライドシェアが実施された際に、何か特別に安全性の懸念があるとか、そういった観点はございますでしょうか。あるいは、ないのではないですかということなのではないでしょうか。1人ずつ簡潔にお答えいただければと思います。

○林座長 それでは、順番に松本様、船田様、森様の順でお願いします。

○松本氏 特に日本だからこういう点が気になるのではないかというのはあまり思いつかないです。

○船田氏 私も全く同じで、ドライバーになる際にも審査がありますし、途中で変なことをしたら、それがアルゴリズムではじかれるようになっているので、何もない状況でむしろ安全になると感じます。

○森氏 乗る際にドライバーの名前や顔写真、あとはレーティングなども確認できるので、何もないと思います。

○川邊委員 ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、村上委員、お願いします。

○村上専門委員 ありがとうございます。

3名の方に御質問します。タクシーも使える場所でもライドシェアを使うのか、タクシーがないときにライドシェアを使うのか、その辺り、タクシーとの使い分けがもしあれば教えてください。よろしくをお願いします。

○林座長 そうしたら、落合委員からも御質問を伺って、まとめてお伺いしたいと思います。

○落合委員 分かりました。

私のほうは2点ですが、さっきお答えいただいた分もありますが、どういう仕組みが安心感を持って利用できる場所につながっているかというのが1つと、あとは料金の変動は実際に使われていて、どのくらいあるのでしょうかという2点をお伺いできればと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、井上委員もお願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

私のほうからは、もしドライバーの方と会話するようなことがあったときに、ウーバー

をやっている方はパートタイムの方とフルタイムでどちらが多い感じかなというところをお伺いできればと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、また同じ順番でよろしいでしょうか。松本様、船田様、森様の順でお願いします。

○松本氏 私はロンドン市内で、ロンドンの黒キャブなんかもよく見かけるのですけれども、その違いとしては、やはりウーバーのアプリを通して使える便利さがすごくあるのと、あと、通常のタクシーよりも比較的安価で、あとは目的地までの値段がすぐ自分で把握できるのも非常に便利な点かと思います。

どういう仕組みが安全と感じるかに関しては、先ほど船田さんもおっしゃっていたのですが、レーティングシステムが双方であるので、双方でレーティングが低いとアプリからはじき出されるという仕組みはやはり安心感につながっています。

料金の変動に関しては質問の意図がよく分からなかったのですが、タクシーを利用しているときの値段という点で言うと、最初から最後まで幾らで走るのかというのが分かっているので、安心して乗ることができます。

あと、パートタイムとフルタイムに関しては、私が利用している感じではフルタイムでウーバーの運転手として生計を立てている方が多いのではないかなという印象です。

○落合委員 料金の点だけ補足してもよろしいでしょうか。

料金の点ですけれども、例えば雨の日とか混んでいる時間帯で、そもそも金額が混んでいるときは高くなったりすると思うのですけれども、それはふだんとそういうタイミングでどれぐらい差があるのでしょうか。お分かりになる範囲でということですね。

○松本氏 ダイナミックプライシングのことはあると思うのですけれども、私はふだんは公共交通機関を利用しているので、そこまではっきりとは分かりません。

ただ、ウーバーの仕組みでもう一つ面白いのは、車の種類を自分で選ぶことができ、価格帯が異なるのですけれども、例えばさっき私が利用するシチュエーションで荷物がたくさんあるときと言ったのですけれども、たくさん荷物がある人は少し大きめの車両を選ぶこともできて、そこも非常にウーバーの便利な点かなと思います。

○林座長 ありがとうございます。

では、船田様、お願いします。

○船田氏 タクシーとの使い分けに関しては、やはり安いということと、言葉が通じないときに、例えばスペイン語が分からなくてもドミニカ共和国で使える。特に、現地の現金を持っていなくても、アプリ上で通貨の換算まで全てやってくれるという意味では、タクシーよりも確実に安全ですし、あとはすごく暑いときとか寒いときに道でタクシーを探すのはすごく大変だと思うのですけれども、あと1分でこの場所に来るから、そのときに外にぱっと出てぱっと乗ろうというふうにもできるかなと思いますね。

安全な理由は今言った部分に係るのですけれども、やはりお金のところで、旅行者がタ

タクシーでぼったくられるという話はよくあると思うのですけれども、アプリ上で全て完結しますし、あとは友達と複数人でタクシーに乗ったときにアプリ上で割り勘もできるので、友達を後から何度も追いかけてお金をもらわなくて済むというのはすごくありがたいサービスかなと思います。

料金のことで言うと、ホリデーシーズン、日本で言うお盆とかお正月みたいな、そういうときに空港から出るとなると確かに値段は上がると思うのですけれども、変動の差額に関しては、町の規模感や時期とか本当にいろいろなファクターが入ってくるので、多分一般人がぱっと頭で言える感じではないかなとは思いますが。

ただ一個、料金ですごくいいなと思うのは、私はリフトというサービスもよく使っていて、ウーバーよりも安い場合が非常に多いのです。それも町とか市によって違うので、複数のアプリを同時に検討して、安くて早いほうを見られるという意味では、道でぱっと見つけたタクシーにそのまま乗らなければいけないよりも、利用者的にもお金の面ではすごく安心感があるかなと思います。

最後のドライバーのフルタイム・パートタイムは、そこも町とか国によって大分差があると思いますけれども、アメリカだと貧困層だったり、普通の仕事に就けないような移民の方にすごく重要な雇用の機会になっているので、利用者にとっても便利なサービスが受けられるし、そういった貧困層や低所得層の方のサイドジョブとして機能しているという意味では、社会にとって非常に重要な役割を果たしているなと感じます。

○林座長 ありがとうございます。

最後に、森様、よろしくお願ひします。

○森氏 タクシーとの違いに関しましては、安全面にもつながるのですが、乗っている車の位置情報を常にアプリから見る事ができると、知り合いに共有できるというところですか。

私が高校生のときに初めてウーバーを利用した際には、親が遠くから常にアプリで車の位置情報をずっと確認しながら、もし最初に示したルートから外れたら何か行動を取ってくれたと思うのですが、そういうふうに確認できたので、それはすごく両親の安心につながりました。

料金の変動に関しましては、ロサンゼルス市内ですと渋滞によるとかなり変動があるのですが、価格の差としては多くてもプラス10ドルぐらいだと思います。

最後に、ドライバーのフルタイム・パートタイムに関しましては、船田さんと同様に、移民で所得の低い方がフルタイムでドライバーをされている方が多いなという印象を受けています。

○林座長 ありがとうございます。

松本様、船田様、森様、御協力ありがとうございました。若い日本女性が外国で頑張っているという短時間に、こうして貴重な御提言をいただけたことに感謝しております。ありがとうございます。



それでは、こちらで御退室ください。

それでは、議題2「いわゆる白タクについて」の議論を始めたいと思います。所轄官庁から御説明をお願いしたいと思います。

まず、国土交通省物流・自動車局長、鶴田浩久様から、国土交通省における対策について、2分ほどで御説明をよろしくお願ひいたします。

○国土交通省（鶴田局長） 国土交通省の鶴田でございます。

お手元の資料1-1を御覧いただけますでしょうか。

国土交通省では、成田空港、羽田空港、関西国際空港で、特に地方運輸局が主導して白タクの対策会議を実施しています。そこに警察、都府県のタクシー協会、さらに出入国在留管理局、施設管理者の空港ビルの会社も入っています。

その会議で、各空港で白タクの疑いがあるドライバーの人、それから、特にインバウンドの方に対してチラシを配布して啓発活動を実施しております。

空港等で白タク行為の疑い車両を確認した場合には、警察に情報提供を行っております。

捜査は警察が行っておりますので、ここで白タクとして立件された場合には、道路運送法に基づいて、一定の日数、車両の使用を禁止にするという処分を行っております。

国土交通省からは以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、警察庁交通局長、太刀川浩一様から、警察庁における対策について、2分ほどで御説明をお願いします。

○警察庁（太刀川局長） 警察庁の太刀川です。

今、画面に配付資料の一部を提示していると思います。私からは、取締り面についてお話をさせていただきます。

まず、検挙状況ですが、都道府県警察から報告がなされた白タクの検挙件数を表にいたしました。一番下の欄を御覧いただきますと、令和元年55件、令和2年80件、令和3年11件、令和4年17件となっています。3年以降検挙件数が減少していますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に係る上陸拒否措置等が要因であると考えられます。今年も9月末時点で9件であります。年末までには30件程度の検挙となる見通しとなっています。

幾つかの検挙事例について御紹介いたします。上3つは今年、一番下が令和3年の事例です。

中国籍の男性が、成田国際空港において外国人観光客に声をかけて、これはアメリカ人とメキシコ人でありましたが、都内の宿泊先まで運送して現金を受領した事件であります。千葉県警察が検挙しました。

2つ目、日本人男性が都内のタクシー乗り場において、不特定の者に声をかけて、これも日本人であります。自宅まで運送して現金を受領した事件で、警視庁が検挙しております。

そして、ベトナム国籍の男性が、SNSを通じてベトナム人客を募集し、それを目的地まで、

これも自宅ではありますが、運送して現金を受領した事件で、北海道警察が検挙しております。

それから、配車アプリを使用した事件として、令和3年、中国籍の男性が外国製の配車アプリを通じて外国人観光客とマッチングをして、これも中国人であります。事前にアプリ事業者から料金を支払い、来日後に中部国際空港から県内の宿泊施設まで運送して、その後、アプリ事業者から報酬を受領した事件で、愛知県警察が検挙しております。日本国内で金銭の授受がなくても検挙することは可能です。

白タクに対する捜査についてであります。これは今も少し出ましたが、外国製の配車アプリを使用するとか、それから運転者と乗客が共に外国人であることも多いことから、外国人犯罪に係る情報収集力が必要である、通訳人の確保が必要である、あるいはスマホでのやり取りなどの解析といったサイバー犯罪の捜査技能が必要であるということはあると思いますが、捜査手法の高度化によってより効率的に捜査を進めるよう努めております。

警察庁では、都道府県警察に対しまして、国土交通省をはじめとする関係機関と連携して、管内の主要な空港、港、駅、観光地等における白タク行為の実態把握に努めまして、端緒情報を入手した場合には、積極的に捜査を行い、検挙措置を講じるよう指示をしております。

鶴田局長からもありましたチラシを配るということも、国土交通省とともに、白タクが行われやすい国内主要空港などにおいて防止に向けた広報活動を推進しているところです。引き続き、これらの取組をさらに強化し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。

ただいまの御説明について、質疑があればお願いいたします。

それでは、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 ありがとうございます。

白タクについてですけれども、私も「白タク」で検索してみても本当に出てきたのですが、予約サイトで白タクをあっせんされている事例が報告されているのです。もともと予約サイトはホテルとか、フライトとか、レンタカーとか、そういったものを予約するサイトですけれども、その中に空港発着タクシーというのがあって、もちろん普通のタクシーかと思いきや、このネットの情報によると、実際は白タクが来たということがあります。

こうなってくると、確かに警察の方々の努力は非常に重要だと思うのですが、摘発だけではなく、何らかの制度対応が求められるだろうということ。一方では、タクシーとかライドシェアに対して厳しい規制をかけている、禁止していると、逆に無法な白タクが広がっていくということになるので、我々も別に野放しにライドシェアと言っているわけではないので、ちゃんと事故が起きたときの責任の所在も明らかにした上で、もちろん運転手の処遇もちゃんと改善した上でライドシェアだと思いますので、無法地帯の白タクではなくて、一定の規制のかかったライドシェアを普及させることが最終的にはこういう白タ

クを排除していくことにもつながっていくのかなと思います。

既に現実問題としてこういうことが起きているということ、モグラたたきの摘発だけでは恐らくとどまらないだろうということは問題意識として持っているのかなと思いました。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、中室委員、間下委員から御質問をいただいて、まとめて国交省、警察庁にお答えいただきたいと思います。

○中室委員 ありがとうございます。

実は私も佐藤先生の質問と全く同じで、昨日、ブッキングドットコムが国内の空港で白タクをあっせんしているという記事が出ていますよね。これはひどい話だと思いますし、佐藤先生がおっしゃったように、悪貨が良貨を駆逐する状況になっていると思うのですね。なので、警察と国交省のほうで行政指導をする警告文書を送るとか、法改正をして処罰するということができないのか、この点についてお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

○林座長 間下委員、どうぞ。

○間下委員 ありがとうございます。

まさにお二人の意見に全く同意でございます。あっせんしていること自体が問題だと思います。その取締りについて教えていただきたい。

聞きたかったのは、検挙した事例の中で、実際、お客さんから取っている料金はタクシーと比べてどうなのか。多分安いのだと思いますが、どれぐらい安いのかとか、そういう情報はありますか。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省と警察庁から、それぞれ端的にお答えいただきたいと思います。

○国土交通省（鶴田局長） 国土交通省です。

佐藤委員から御指摘がありました制度対応ということで、白タクとの因果関係とは別に、タクシーが需要に対して足りていないということにしっかり対応すべきということだと理解しています。それは後ほど御説明させていただきますが、しっかりと対応できるようにしたいと思います。

それから、中室委員からのブッキングドットコムのお話で、これは観光庁なんかとも連携して、まずどういう警告の仕方があるのか、これは警察との連携もあると思いますが、その先、どういう対応ができるのかというものをしっかり検討していきたいと思います。

私から以上です。

○林座長 警察庁様、お願いします。

○警察庁（太刀川局長） 警察庁から、白タクの被疑者が徴収している料金についてであ

りますが、これはもう事案ごとにまちまちであります。先ほど紹介した事案の中でも、正規料金の2倍ほどを取っているものもありますし、逆に半額ぐらいというものもあります。まちまちでございます。

○林座長 佐藤委員、よろしいでしょうか。

○佐藤委員 ありがとうございます。

ただ、やはり白タクを、まさに悪貨が良貨を駆逐するという状況は除いたほうがいいと思いますので、そういう点においてはいかに良質なライドシェアを普及させるかというのが最終的な鍵になるのかなと思います。そうはいつても、当面の問題として、まさにこういう白タクについては取締りを強化していくことが安全面からも必要かなと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

議題3に入る前に、これまでの本ワーキングの議論を踏まえて、参考資料1として富山委員からコメント、参考資料2として中室委員からの意見書、参考資料3として働き方・人への投資ワーキング座長の間下委員からの意見書、参考資料4として委員有志から意見が提出されているので御紹介いたします。

あわせて、参考資料7は、11月6日の第1回本ワーキングでウーバージャパン社から提出のあった諸外国におけるライドシェアの導入状況について、補足資料の提供があったため御紹介します。OECD加盟国38か国の中において、一般のドライバーが自家用車を利用して容易に有償運行が可能であり、かつ、変動運賃を利用できる制度を持つ国が25か国であり、その中に当該自家用車を制度上はタクシーと呼んでいる国もあるというものです。今後の議論の参考にしていただければと思います。

また、参考資料4の委員有志の意見書について、川邊委員から補足したいとの申出をいただいておりますので、1分ほどでお願いいたします。

○川邊委員 画面を共有させていただきます。参考資料4は提言書なので総合的にいろいろ書かれているわけですが、その中で特に安全・安心を担保するための制度設計について詳しく言及をしていますし、これからもその議論を深めていきたいと思っています。そのための資料がこちらです。

1分で説明するのは難しいので、今日は本当にアウトラインだけ申し上げますと、やはり変動需要に対応するために、ライドシェアの場合は1種免許のドライバーの方々が副業的に参画すると思いますので、そういう人たちが運転する前提で安心・安全を担保するための法整備に注力したいのです。そのためにも、多分、ライドシェア新法が必要なのではないかと考えています。

どういう安心・安全の担保があるかということ、ここに大きく3つ示していますけれども、まず運転者をとにかく絞るということです。交通事故を起こしがちな人は駄目、犯罪歴が一定の要件である方は駄目とすべきかなと。

そして、一番右のほうですけれども、技術で対応できることに関しては、安全のほうで

すけれども、どんどん技術を使っていこうと。特に車両の自動ブレーキ搭載みたいなものに関してはマストにするとか、そういったことによって交通事故を防ぐということ。及び、今日もうーバーの利用者の女性のユーザーの方々からの証言がありましたけれども、安心を提供するという意味では、アプリから通報ができるとか、位置情報を常にモニターするみたいなことも大事な点。

それでも不幸にして交通事故はどうしても起きてしまうと思いますけれども、そこに対して、真ん中のところですが、プラットフォームがきちんと事故の初動から最後まで責任を持つということ。保険に関しては、運転手もプラットフォームも任意保険に入って、きちんと補償するみたいなことをきちんと担保することと、テクノロジーを用いてやるということが大事な点だと思います。

以降、2ページにわたってライドシェア事業者に対する法的義務はこういうふうに設計したらいいのではないのでしょうか、ドライバーや車両に対する安心・安全のための法的義務はこういうものを入れたらいいのではないのでしょうかという提言を参考資料4の提言書の中に入れております。

ただ、この資料に関しては、その中をさらに抜き出して詳しくしたものですので、今後、この辺りの細かなところも国交省さんと一緒に議論をしていければと考えています。

最後、蛇足になりますけれども、林座長からお読みいただいたOECD加盟国の中でどれぐらいがライドシェアに対応しているのかといううーバーさんの調査結果ですが、これが最新の情報だという認識をぜひ皆さん持っていただきたい点。

先週の金曜日に全自交労連さんが、私の会社が入っているビル、これはややこしいのですが、デジ庁も入っているビルですが、そこでデモをされていて、OECD38か国の8割で禁止されているライドシェアが日本でやられようとしているということを盛んにおっしゃっていて、私もそれは非常にプレッシャーを受けたのですが、ファクトとしては先ほどのうーバーさんの調査のとおりだと。もちろん労連さんが意図的にそういった情報を流しているとは私も全く思っていないのですが、多分、情報が古いのだと思うのです。ですから、最新の情報でぜひ言論活動をしていただきたいと思っております。

少し時間をオーバーしてしまって申し訳ございませんでしたけれども、以上となります。  
○林座長 ありがとうございます。

以上で公開部分の議事が終わりましたので、この時点で河野大臣から一言賜りたいと存じます。よろしく申し上げます。

○河野大臣 ありがとうございます。

もう離れてしまわれましたが、海外在住の皆さんから利用の状況の話を知ることができましたが、やはりライドシェアの議論は、乗ったことがなくて、今、川邊さんから話があったように古い情報を基に議論をしている方が結構見受けられますので、やはり最新の状況はどうなっているのかというのを常にアップデートをしていくことが大事だと思います。

3人の方から、どういう安全の担保の措置があると思って乗っているかという話がありました。具体的にどういう安全措置をやったらいいか、先ほど川邊さんからプレゼンがありました。ここは国交省、警察庁を含め、しっかり導入に向けて議論をしていく必要があると思っております。そこはしっかりやりたいと思います。

また、白タクに関しては、例えば最近、成田空港、羽田空港で白タクがというような報道があるにもかかわらず、警視庁と千葉県警は件数がゼロだったような気がしますので、幾らタクシーの安全がとか、ライドシェアの安全がという議論をしても、こっちが尻抜けになってしまっていたら、そこは意味がないと思いますので、これは警察庁のほうはどうするか。

それから、先ほどの旅行サイトで白タクがブッキングできるというのは、これはもう直ちに何か手を打つ必要があるかと思っておりますので、警察庁、国交省、こういうライドシェアの議論をしている中でそういうものが放置されているのはかなり問題ではないかと思っております。その対応はしっかりやっていただきたいと思っておりますし、このワーキングでこれからも白タクについてはフォローをしっかりお願いしたいと思っております。

どうもありがとうございます。よろしく申し上げます。

○林座長 河野大臣、ありがとうございました。

それでは、以上で本日のワーキング・グループの議題2までの議論を終えました。委員の皆様は、このままお待ちください。

それでは、議題3「現行道路運送法の運用について」の議論を行います。

初めに、河野大臣から一言賜りたいと存じます。よろしく願いいたします。

○河野大臣 本当に活発にいろいろと御議論をいただきありがとうございます。総理からの指示で、年内に取りまとめができるところは年内に取りまとめ、引き続き年明けから議論をするようにという御指示でございますので、そろそろ年内の取りまとめに向けた御議論をお願いしたいと思っております。

できれば、足がないという状況を新年明け、遅くとも新年度から対応する施策を始めたいと思っておりますので、スピード第一でお願いしたいということと、こうではないか、こう思うという議論をしても始まらないので、データを取って、データに基づいて議論をしていきたいと思っております。分からないところは、始めてみてデータを取って、データを見ながらアジャイルに動いていくことが必要ではないかと思っております。

そろそろ取りまとめに向けてしっかり御議論いただきたいと思っておりますし、この部は、議事録は後から公開をするけれども、今日はいろいろと活発に本音で御議論いただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

次に、参考資料1として富山委員からいただいているコメントについて、議論の前提に関わるものとして私のほうから要約しつつ代読させていただきます。

前回はタクシー業界だけが人手不足を魔法のように持続的に解決できる秘訣につい

て、川鍋会長から伺えなくて残念でした。

少子高齢化の進行に起因する我が国の労働供給制約は、今後、長期にわたり深刻度を高めながら続きます。ここでの根本的な問いは、長期化、深刻化する運転手不足から国民の生活と経済活動をどう守るかです。これから増加の一途を辿る「交通弱者」にとって死活に関わる深刻な問題です。

限られた労働力で、採算性を確保しつつ変動する需要を弾力的に満たすにはどうすればいいか、しかも働き手にとって魅力的な方法で。

もしこのタイミングで講じられる政策対応が中途半端で問題が解決しない場合、さらには次の矢も遅れて事態が深刻化、長期化した場合、私自身を含めてこの問題に関する政策形成関係者には、国民に対して重大な責任が生じることを付言しておきます。以上です。

また、オブザーバーとして御参加の首長の会から、本日発表された内容を御紹介したいとの御要望があります。首長の会事務総長の樋渡様から、2分ほどでご説明お願いいたします。

○活力ある地方を創る首長の会（樋渡事務総長） 樋渡でございます。

河野大臣、ありがとうございます。

先ほど河野大臣がおっしゃった、まずできることから始める、データを取りながら可変的にやっていくというのは、我々首長の会としても全く同感であります。

雇用の関係について我々のほうで議論を一旦整理しましたので、資料を展開したいと思っております。画面共有をさせていただきます。

雇用の関係で申し上げますと、国交省さんが一生懸命、上の緑の部分はもうされているのです。さらにまたされると理解をしております。これは2号、3号で、これは雇用の部分です。

それと、これだけだと我々地方に住む身としても全く足りないということですので、下の青の部分、これは業務委託をしないと絶対にパイは広がりません。しかも、地方に行くとプレーヤーがもっと複層的で、地方公務員であったり、観光協会であったり、そういったところが様々プレーヤーになりたいと言っているのです。しかし、そこは雇用ですとなかなか進まないぞと。やはり人生を預かることになりますので、預かるのは車だけにしてほしいということになると思うのですね。

ですので、その中で3号、2号ということで、3号は新規の許可、これは対象を広げると。2号は、地域公共交通会議が完全に壁になっていますので、我々首長の会としては、地域公共交通会議で協議が調わない場合は首長が決めるようにすると。要するに、首長に責任を負わせるというふうにしたほうがいいと。これは前も言いましたけれども、今は地方運輸局が担当官の考えで、交通空白地はここまでよねというふうに行っているやに現場から聞いております。ですので、そこは首長が責任を持つということ。

そして、河野大臣がおっしゃられていたように、ここで走りながら、多分データとか、

いろいろな不具合が出てくると思うのですね。それを踏まえた上で、令和6年秋以降に新法にがつんと書き込む。我々首長の会としては、道路運送法の一部改正というよりも、これは新たな世界が現出するということになりますので、ここはもう新法で様々書き込んだほうが望ましいのではないかと考えております。

残りが23秒になりましたので最後に申し上げたいのは、上の緑の部分は国交省さんが最大限頑張ってください。下の部分は、業務委託を国交省さんが認めていただくにしても、我々、民の力でここはどんどん広げていくということ。しかも、最終的な責任の取りようが、国交省だけに依存するのではなくて、地域の首長がきちんと一定の責任を取ることが我々首長の会の総意でございます。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国土交通省の鶴田局長様から、国土交通省における現行道路運送法の運用改善などについて、5分ほどで御説明をよろしくお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 鶴田でございます。

まず初めに、このセッションを本日時点で非公開という扱いにさせていただきまして誠にありがとうございます。現在の検討状況を率直に御説明申し上げます。

国交省では、このワーキングでの御指摘を重く受け止めまして、大きく3点、道路運送法78条3号、2つ目に同じ78条2号、3つ目に同じ法律に基づくタクシー規制などについて検討してまいりました。

今御覧いただいておりますページが1点目の道路運送法78条3号です。この規定の運用によりまして、地域の自家用車とドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度を導入したいと考えております。

需要の変動性によるタクシー不足の御指摘を受け止めまして、まずタクシー配車アプリのデータを活用して、タクシーが不足している地域・時期・時間帯を特定したいと考えております。その上で、安全を確保しながらドライバー不足を補完すべきという御指摘を受け止めまして、今申し上げたような地域・時期・時間帯において地域の自家用車とドライバーを活用してタクシーサービスを提供する。これら、今申し上げたようなことにつきまして、年度内に制度を創設して、速やかに実施したいと考えております。また、ドライバーの働き方について、先ほど樋渡事務総長からも御説明がありましたが、雇用契約に限らず、年明け以降、検討していきたいと考えております。

次のページですけれども、先ほど申し上げましたアプリデータを活用したタクシー不足の可視化につきまして補足です。まず、アプリ導入済みのエリアは人口ベースで全国の70%以上となっています。国交省では、11月30日のワーキングで河野大臣からいただいた御指示を踏まえまして、タクシー配車アプリの事業者にデータ提供を要請しております。既に一部事業者から協力が得られ始めております。

このお示しした図は、東京の平日における時間帯別のヒートマップです。マッチング率



が低いエリアほど赤い色になっておりまして、時間帯による需要の変動が御覧いただけるかと思えます。今後、データに基づいてタクシー不足の客観指標を定めて、それに基づいて地域の自家用車、ドライバーの活用を進めたいと考えております。

その下のアプリが導入されていない地域につきましては、まずはアナログですけれども、無線配車の状況やヒアリング等から状況分析をして、できる限り同様の方策を導入したいと思えますが、並行して積極的にアプリ導入を促進して、デジタル化による見える化が大切であると思っておりますので進めたいと思えます。

以上が78条3号関係です。

次に、2点目としまして78条2号の関係です。これは、先ほど樋渡事務総長からもお話がありましたけれども、首長さん方が地域交通を自分事として考えるということを強く表明していただいているのは、地域公共交通を考えていく上で心強い動きだと思います。それをしっかりサポートしていきたいと思えます。自家用有償旅客運送についても、制度を見直して実施しやすくしたいと考えています。

まず、夜間は交通空白なのだという御指摘も受け止めまして、「交通空白地」の目安を数値で提示することに加えまして、「時間帯による空白」という概念を取り込むというふうにして、これを年内に実施したいと考えています。

次に、ドライバー確保のためにということで採算性。法律上、実費の範囲内とされています運送の対価ですけれども、現在は目安としてタクシー運賃の約半分というのを示しておりますけれども、これをタクシー運賃の約8割とする。これも年内に実施したいと思えます。

それから、ダイナミックプライシングの制度を年度内に、タクシーとの共同運営の仕組みを6月までに導入すべく検討を進めていきたいと思っております。

さらに、これまでのこのワーキングでの御指摘も受け止めまして、特に地域公共交通会議等における調整が困難だと先ほどもお話がございました。こういう御指摘について、「交通空白地」に当たるかどうかという判断をはじめとして、一定期間内に結論が出ない場合には首長が判断できるように見直すということなどを、可能なものから順次、遅くとも6月までに実施していきたいと考えております。

次のページが3点目で、タクシー事業の規制緩和です。地理試験の廃止、法定研修の見直しを進めます。表の上段の地理試験につきましては、廃止するための省令改正を行うこととします。そのためのパブリックコメントの手続に入るということでございます。

右側に「本日」と記載しておりますが、これは来るべき第3回のデジタル行財政改革会議で国交大臣から本件の説明をする、その当日という意味です。

下の法定研修は、現在、省令によりまして10日間という期間を定めておりますけれども、年度内にこの期間の定めを撤廃したいと考えております。

次に5ページですけれども、今後の課題として、年明けから、ただいま御説明した施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置

づける法律制度につきまして、6月に向けて議論をしたいと考えております。

次の6ページに御参考として、これまでのデジタル行財政改革会議における総理指示等を添付しておりますが、御説明は省略いたします。

以上、国交省としてこの会議での御指摘を受け止めて真摯に検討してまいりました。御説明の機会を頂戴しまして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、質疑応答に移ります。議題3の冒頭に河野大臣からお話がありましたとおり、こちらの議論は中間答申決定までは非公開となりますので、今後の議事において、国土交通省様におかれましては、年内の取りまとめに向けて検討する事項について、検討途中のものも含めて真摯に御議論いただくようお願い申し上げます。

効率的に議論するため、論点項目ごとに議論したいと思っております。最初に、道路運送法78条3号に関する御質問をお願いいたします。

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、鶴田局長、ここまでおまとめいただき、誠にありがとうございました。大変だったと思います。お疲れさまでございました。

私からの質問は、ドライバー契約について、安全管理をしっかりとした上で、雇用契約に限定しないというふうに書かれていたかと思うのですけれども、これは業務委託契約などでもできるというふうに理解してよろしいでしょうか。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、続けて質問を間下委員、堀委員までお願いします。

○間下委員 ありがとうございます。

雇用契約以外も認めるということは大変ありがたいなと思います。雇用契約だけだとすると、ほかのワーキングで出ているように、実際にはワークしないということがございますので、よかったなと思っています。

その上で2点伺いたいのですけれども、第3号のときに、実施主体となるところについての制限はどこまであるのかという確認と、あと、都市部においてはヒートマップを使ったということですが、これはマッチング率が100%を切っているところはやってよしとするというイメージになるのでしょうか。そこら辺のスレッシュホールドの考え方みたいなものがあれば教えてください。

○林座長 ありがとうございます。

では、堀委員も御質問をお願いします。

○堀委員 ありがとうございます。

おまとめいただいた内容について、非常に前進と受け止めております。

78条3号に関して私からの御質問も、ドライバーの働き方について安全の確保を前提に

雇用契約に限らず検討という記載がございますが、実施時期について上の2つとは少し違うような書きぶりになっている、「上記と並行して、年明け以降検討」とあるのですけれども、契約形態にかかわらず安全確保の内容がどういう内容なのか、そして、契約形態にかかわらずドライバー、担い手を増やしていくということは、上の2つとセットではないかと思imasるので、年度内に制度創設する中で一緒に検討していただきたいと思うのですけれども、ここは書き分けられている理由や、その内容がありましたら教えてください。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省様、ただいまの御手洗委員、間下委員、堀委員からの質問について御回答をお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 御質問ありがとうございます。

まず、1ページの真ん中の欄、改革内容の3つ目の矢印のところのお話かと思imas。安全の確保が前提になるというのはこのワーキングでも御指摘いただいていることで、それを記載しておりますが、働き方に関しては、まず雇用契約というのが現在のタクシー事業で行われているやり方で、そこから思考をスタートしておりますけれども、雇用契約の中にも様々な形態があると思imasるので、ポイントは担い手が集まりやすい方策ということだと思imasるので、それをしっかり考えたいと思imas。

それから、先ほど御指摘がありました業務委託につきましても、そのほうが人が集まるだろうという御指摘であると承知していますので、制度設計上、雇用契約に限って検討するのではなくて、年明け以降、しっかり検討していきたいということでございます。

一方、堀委員からもありました、「並行して」と書き分けているところですが、上の制度設計と同時並行で整合性を保ちながら検討していきたいということでございます。

一方で、業務委託方式のほうが人が集まりやすいだろうという御指摘も、最近、非常に急速に御指摘をいただいているところもありまして、検討はこれからということで、我々としては非常に重大な問題だと思imasるので、国会での議論なども含めて丁寧な議論をした上で判断すべきと考えております。

それから、間下委員から御指摘がありました実施主体につきましても、この仕組みに参加する自家用車とか一般ドライバーということでありましたら、そこは2種免許に代わるような一定の大臣認定の講習を受けていただくとか、そういったことは自家用有償運送のやり方もヒントにしっかり制度設計の中で詰めていきたいと思imas。

○間下委員 質問は主体だったので、これはタクシー事業者に限るということでしょうか。

○国土交通省（鶴田局長） これは、タクシー事業者がドライバーの教育とか運行管理、車両の整備管理、事故が起きたときの責任、これらをタクシー事業者が負うという中で自家用車と一般ドライバーを活用していくというものでございます。

そういう意味では、タクシー事業者のノウハウを活用してということですが、今、現にタクシー事業をやっていない人も参加いただけるようなことを考えていきたいと思imas。

ております。

それから、スレッシュホールドの御指摘がありました。これはまさにこれからの検討ということになりますが、マッチング率が何%というのも一つの見方だと思いますし、それが100なのか、90なのか、ほかの数字なのかというのも、実際にタクシーがつかまりやすいというのはどういう状態かというのも、データをよく分析しながら年度内の検討の中でしっかり具体化していきたいと思っております。

以上でございます。

○林座長 御手洗委員、更問いでしょうか。

○御手洗座長代理 今の私からの質問へのお答えに対する確認ですけれども、いいですか。

雇用契約に限らず今後御検討ということですが、その際に、78条3号が適用されている送迎バス・スクールバス・福祉車両などについては同じお客さんを乗せて運行するものですが、雇用契約に縛られておらず、業務委託でのドライバー契約も実質的に可能となっているかと思っておりますので、そこでの整合性もぜひ図っていただきたく思います。よろしくお願ひします。

○林座長 よろしくお願ひします。

それでは、國峯委員、御質問をお願いします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

1点は、今御説明いただいた実施主体のところについてもう一回可能な範囲で質問できればと思います。実施主体はタクシー会社に限るという前提で考えたときに、今の既存のタクシー会社に限るのか、新規にタクシー事業者として許可を取って参入できるのかという論点があると理解をしまして、今日、有志の意見書で出させていただいたところでは、3号許可と同時にする新規タクシー許可というのは特措法の適用除外にして、準特の地域であっても新規の参入を認めていただけないかということと、ほかの地域のタクシー会社を買収しても3号の地域で運行管理ができるということを提案させていただいてまして、この辺りはどうかというのを御確認させていただけたらと思います。

もう一つは、雇用契約についてこれからの検討ということだと思うので、これは私の意見ですけれども、幾つか雇用契約にすべきではない理由、ライドシェアドライバーになる魅力は好きな時間に好きな場所で働けるといふところなので、そこは重要なのではないか。あと、就業規則なんかで雇用による副業は日本企業ではかなり禁止されてしまっているの、担い手を増やすということではここは結構大きな制約になるなど。

もう一つ、いろいろな雇用形態があるというお話はおっしゃっていただいたのですが、最近、スポットワークというのがかなりはやってきていて、ぱっとクリックして、その日に雇用契約をして働くみたいな、かなり柔軟な働き方が出てきているので、そういうのでできないのかなと最初僕も検討して、できるのではないかという気もしたので、いろいろ実務上検討してみたのですが、雇用契約だと膨大に制約が出てきます。

例えば、解雇禁止がどういうときに適用されるのか、最低賃金で待機時間をどうするのかと、実務的にかなり制約があるので、本当に雨が降ったから稼働するみたいな柔軟性を持たせるためには雇用契約だと厳しいということは御留意いただけるとありがたいと思います。

もう一つ、業務委託だと使用者責任がかからないので、保険で金銭的な賠償ができたとしても、タクシー会社なり、運行管理主体が訴訟相手にできないのではないかという意見があると聞いているのですけれども、ここについては、運行管理主体と乗客との間で直接の運送契約を締結することを義務づければ、商法590条で、契約をした実施主体自身が損害賠償責任を負うこととなりますので、こういう直接契約義務をかければ、最終的に実施主体がきちっと責任を負うという形にできるのではないかと考えております。訪問介護員の自家用車利用の3号の制度でもそのようになっていると理解していますので、こういった形にさせていただく形で業務委託を認めていただくことにさせていただけるといいのではないかと考えております。

長くなりました。以上です。

○林座長 國峯委員、ありがとうございました。

それでは、国交省様、まず実施主体に関する質問への回答と、業務委託の形でも責任主体の問題は解決できるというただいまの國峯委員からの法律的な御説明について、御意見がありましたらお話してください。

○国土交通省（鶴田局長） まず、区域との関係ですけれども、御指摘のように特措法で特定地域・準特定地域に指定されていると参入が事実上できないというのはありますので、なるべく広い方に参加していただくというのは大事なことだと思いますので、そことの関係も今後の制度設計の中で整理していきたいと思っております。

それから、この間もちょっと申し上げたかもしれませんが、特定地域・準特定地域でもM&Aという形で参入することは実際に行われておりますので、そういったことを促進するために何ができるかというのを併せて検討していきたいと思っております。

それから、責任のお話とか、ほかにもスポットワークの御紹介もありました。こういう検討が具体化してきているということで、新しいお知恵もいただけるようになってきていると思いますので、またできれば個別にも教えていただきながらしっかり検討していきたいと思っております。

そのときに、國峯委員からも御指摘がありました、好きな時間に好きな場所で働けるといのは大変重要な視点かと思っております。これも先ほど申し上げましたけれども、目的は十分な数のドライバーに集まっていだけるための制度設計だと思いますので、その視点を忘れないように制度設計していきたいと思っております。どうもありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

國峯委員、よろしいでしょうか。

○國峯専門委員 大変前向きな御回答をいただきましてありがとうございます。

M&Aのところでは1個気になっているのが、例えば大阪で3号をやろうとなったときに7営業区域ぐらいあると理解してしまっていて、そのときにM&Aで大阪でやろうとなったときに、対象となる3号の地域が例えば3区域とか4区域あったときに、3社を全部買収しなければいけないのか、ほかの区域の買収をしても別の区域ができるのかというところは結構重要な論点になってくるのかなと思ってしまっていて、そこも踏まえて御検討いただけるとありがたいかなと思っております。

以上です。

○林座長 国交省様、御検討いただくということでよろしくお願ひいたします。

それでは、落合委員、井上委員、東委員まで御質問を伺って回答していただきたいと思ひます。

では、落合委員からお願ひします。

○事務局 座長、すみません。大臣が15分で出られますので、一言いただいてよろしいでしょうか。

○林座長 それでは、大臣、よろしくお願ひします。

○河野大臣 ありがとうございます。

この後、マイナンバーの総点検本部なものですから、中座をすることをお許しいただきたいと思ひます。

自動車局に非常に御努力をいただいて、議論のベースになるたたき台を出していただけたと思ひておりますが、昔から悪魔は細部に宿るといいますから、敷居をどうするのか、区域をどうするのか、こういうケースはどうするのか、一つ一つ細部を詰めていく必要があると思ひますが、いずれにしろ来年度4月1日には遅くとも新しいものをスタートさせるというスピード感で行きたいと思ひております。

また、例えば新法かどうかとか、いろいろ御議論があると思ひますが、何をやるかを決めて、それが新法が必要なら新法でやるべきですし、やることを決めて、それが省令改正でできるのなら省令改正でやればよいということですので、何をどうやるかというのを御議論いただいて、それに応じて必要なことをやる。

それから、雇用なのか、業務委託なのかは、人が集まるかどうか、やはりエビデンスに基づいて議論をしていかなければいけないと思ひておりますので、何も排除せず、何がベストなのかということを考えながら、できるものからデータを取ってやる。物事を始めたらデータをしっかり取って、必要ならどんどん方向転換をしていくということで、アジャイルに新しい制度をよくしていきたいと思ひておりますので、細かいところの詰めもこれからやっていかなければいけないと思ひますが、大枠の方向性として来年の4月1日にはスタートさせるというところでしっかり御議論いただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○林座長 ありがとうございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、落合委員、お願ひします。

○落合委員 進めていただいております、どうもありがとうございます。

私のほうから何点か、先ほどの質疑も踏まえて御質問したいと思います。

1つが、ちょうど國峯委員のほうから特定地域・準特定地域という話もございましたが、新規参入という観点では、こういったところの解除という場合も考えなければいけないのではないかとということもあると思っております、その点について解除を検討できるのか。そういった場合には、前倒しをして準備ができないと、さすがに今日の明日というわけには、新規参入の場合、M&A以上に準備がかかるかと思っておりますので、半年とか1年ぐらいは準備期間がないとどうしてもできないのではないかと、という気もいたしますので、こういったものを前倒しして御検討いただける可能性があるでしょうか、というのが1つ目。

2つ目が、タクシーでの参入でということでお話をいただいている部分があったかと思っておりますが、その関係で、運行管理者の設置等についてどういうふうになっているのか、ということもあろうかと思っております。これが40人に1人の専任ということになるのか、とはいえ、点呼とかクレーム対応等についてデジタルを通じて適切に実施できているということであれば、必ずしも人の運行管理者をいろいろなところに配置するという話でもないと思われまます。これはデジタル臨調で行っている、今はデジタル行財政改革会議のほうに引き継がれましたけれども、デジタル原則の中でも常駐・専任については全般的に見直しをされているところともそぐうと思っておりますので、こういう点について御検討を進めていただけるかということ。

最後に、第3点としましては、やはり先ほども議論させていただきましたが、ダイナミックプライシングの点についてどうするか、というところがあるかと思っております。先ほどの質疑をしていた中でも、事前に分かっていることがやはり安心の材料として重要ではないかと思っておりますので、事前確定で比較をして選べるといいますか、その金額だったらそもそも選べないよ、ということができるとするのは消費者保護として一定の手段であろうと思っておりますので、そういった消費者保護手段があることを前提に、ダイナミックプライシングについて十分に幅を持って実施できるようにして、供給量の調整というところは需要と供給のマッチングをしっかりとできるように、富山委員のおっしゃっていただいたところを実現できるようにするために、そういった検討をしていただくことも重要ではないかと思っております。

この3点について御検討いただけるかというところを教えていただければと思います。

私から以上です。

○林座長 では、井上委員、お願いします。ちょっと時間を押しているのですが、短めにお願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

データに基づき不足している時間帯等に自家用車、一般のドライバーを解禁していくという方針はすばらしいと思うのですが、運用としてはこれからの検討になると思うのですが、不足している時間帯だけ認めていくという形になるのでしょうか。だとすると、働く

側がかなり働きにくいのではないかとあって、ドライバーが本当に集まるのかという懸念があるというのが1点。

2点目は、都心部に関してはこういうデータに基づきかなりできると思うのですが、先ほどもちょっと御発言がありましたけれども、都心部でこういう形で不足している時間帯に認めていこうという方針を出すのであれば、地方はもう慢性的に不足しているのですから、地方は慢性的に解禁していいのではないのかと思うのですが、そこについてのお考えはいかがですかという2点です。ありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

では、東委員、お願いします。

○東専門委員 私のほうからは、不足する時期・地域ということで、例えば観光で言えば、ピーク時は空港からリゾートホテルへのハイヤーが圧倒的に不足する。その場合、今、タクシーということを行っているのですけれども、都市型ハイヤーをはじめとするハイヤーに対しても同様に緩和をする必要があるのではないかとということが一つあります。その辺は、前もちょっとお伺いしたのですけれども、都市型ハイヤーも含めハイヤーに拡充する、それはあるのかどうかということをお伺いしたい。

先ほど白タクの問題も出ましたけれども、これをするとタクシー事業者は、今、白タクをしているかどうかは別として、お客さんを持っている人を自家用車のドライバーとして雇用するというような、これはいいことだと思うのです。今、白タクをしている、またはする可能性がある人たちを自家用ドライバーに変えていくこともあり得ると思いますが、その場合もタクシーよりもハイヤー的な要素が大きいのではないかとと思うのですけれども、その辺のところもどうお考えかをお聞きしたいです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、御手洗委員、國峯委員も御質問をお願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

私は、タクシー不足の地域・時間帯の特定のための情報収集についてですが、現状案では、配車アプリとか、アプリ導入が進んでいないところはタクシー会社の無線情報を使うなど、基本的に供給サイドからの情報収集が御提案になっているかと思います。一方で、これは、乗りたかったけれども乗れなかったという市民、ユーザーの声がより重要になるかと思しますので、乗りたいのに乗れなかったときに報告できるような窓口をつくるなど、情報収集の仕組みも併せてつくられるとよろしいのではないかと思います。御検討いただけますでしょうか。

以上です。

○林座長 では、最後に國峯委員、お願いします。

○國峯専門委員 度々すみません。質問をし忘れていたのですけれども、3号については車両の供給量の制約をどうするかという論点があると思っていて、タクシー会社が保



有するタクシー車両に応じた自家用車の台数までしか認めないというような報道も出ていたのですけれども、これだとかなり制約が大きいのかなと思っています。

今日出させていただいている意見書だと、例えば3号許可の対象となる地域全体の総量で制限をかけるというのが一つあるのかなと思っているのですけれども、この辺りはどのように検討されているかをお伺いできればと思います。

○林座長 ありがとうございます。

鶴田様、質問が多岐にわたっておりますが、まずお答えをいただいて、足りない部分はまた書面でいただければと思います。

○国土交通省（鶴田局長） 御質問ありがとうございます。

落合委員からの特措法の区域指定の解除について前倒しができるかということで、これも新しい仕組みに参入するには準備期間が重要だと思いますので、それに向けてどういうことができるかを前倒しも含めて検討させていただきたいと思います。

それから、運行管理者の要件と、デジタル化による効率化といいますが、運行管理能力の向上との調和のさせ方についても、これは今回の新しい仕組みに限らず、事業として伝統的にやっていただく場合にも非常に有効だと思いますので、できることがあれば積極的に導入していきたいと思います。

ダイナミックプライシングについても、実はタクシーでダイナミックプライシングできるような仕組みも何年か前に導入しているのですが、アプリ開発がなかなか進んでいかないという現状もあるのですが、これは多分アプリ開発の中でも結構難易度が高いところだと思われるのです。今回、新しい仕組みを入れることで、内外のアプリ事業者、または全くの新しい方が参入されるというのもウエルカムだと思うのですが、そういう中でダイナミックプライシングの要素も実現を促していくことを考えたいと思います。

それから、井上委員からですけれども、タクシーが不足するときだけでドライバーが本当に集まるのかということで、これも先ほど来申し上げているように、ドライバーが集まるということが制度を実効たらしめるために重要だと思いますので、例えば不足するのは30分だから30分だけということではなくて、現実的にドライバーが集まるような仕組みにしていきたいと思っております。

それから、地方部は慢性的に不足しているのではないかということも、これは先ほど座長から代読いただいた富山委員の限られた労働力で採算性を確保しつつ変動する需要を弾力的に満たすにはどうすればいいかという、まさにこの点の御指摘とも重なると思います。都市部での移動サービスを持続可能にしていくという意味で非常に重要だと思いますので、しっかり検討していきたいと思います。

それから、東委員からの観光地などでの都市型ハイヤーに関してですが、これもせっかくの輸送のためのリソースでありますので、それをどういうふうに生かしていけるかというふうに考えております。それが白タクから制度化されたものに変わっていけばいいのではないかというのも、有益な御指摘として承ります。

それから、御手洗委員のタクシー不足の情報を供給サイドだけでなくユーザー側からも収集すべきだというのは、非常に重要な御指摘だと思います。これは、どういう方法があるのか、よく考えたいと思います。お金もそれなりにかかるのかもしれませんが、デジタルの時代でもありますので、どういうふうにやったら客観的なデータが取れるかということも、ユーザー側のほうにもしっかりと目を向けて考えていきたいと思います。

それから、國峯委員の車両の量につきましては、まさに今後の検討ですので、またよく御指導をいただきながらと思いますけれども、現時点でこうしたいという方針が決まっているわけではありませんので、先ほど御指摘があったような、地域の総量でコントロールするとか、その場合にその総量をどういうふうに担保するか、その方式についても、意味があって、かつ機能できるような方法を考えていかなければいけない、そういう御指摘として受け止めてさせていただきます。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

落合委員、更問いでしょうか。

○落合委員 はい。ダイナミックプライシングの点のみです。残りの2点についてはまだ内容は決まっていないものの、前向きに御検討いただけるように御回答いただいたと思います。

ダイナミックプライシングの点が、既にあるタクシーのダイナミックプライシングに言及されて、その利用を促すというお話だったのかなと思ったのですが、変動幅のところは既存のものよりも広い範囲が必要なのではないかという問題意識がございまして、単純に既存のものを利用できるようにするだけではなくて、より幅の広い範囲で実施できるような形を御検討いただけないかというのがコメントとなります。

○林座長 ありがとうございます。

東委員も更問いでしょうか。

○東専門委員 そうです。確認ですけれども、先ほど都市型ハイヤーをはじめとするハイヤーが、今、国交省さんが考えているこの中には、これはあくまでタクシーで、ハイヤーは入らないと考えてよろしいのでしょうか。また、後々さらに規制緩和されるということで考えてよろしいのでしょうか。今は入っていないわけですよね。それが準用できるのかどうか。

○林座長 お願いします。

○国土交通省（鶴田局長） まず、落合委員からのダイナミックプライシングの変動幅を大きくということに関しては、これも検討していきたいと思いますが、公共交通としてどれぐらいの変動幅か、いろいろな意見があると思いますので、そこも丁寧に議論しながらということだと思います。

御指摘がありました、変動幅を大きくすることで需給調整機能がビルトインされるというのが、これまでのライドシェアの特徴として論じられることも多かったと思いますが、

その部分はアプリデータを使って供給量を調整するという仕組みをやっていきたいということと、ただ、それも完璧ではないと思いますので、それとの組合せの中で、ダイナミックプライシングの変動幅がどのぐらいまでだったら許容できるのかということも考え合わせながら幅を広げることにしても検討していきたいと思います。

東委員のハイヤーにつきましては、正直申し上げますと、今、3号の活用策については新しい取組として検討をまさに始めたところなので、ハイヤーとの関係まではまだ考えが及んでおりません。ただ、今せつかく御指摘をいただいていますので、どういうふうハイヤーという資源を活用できるか、それでその補完として自家用ドライバーというのが使えるのか、その辺もこれからになります、検討させていただきたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。ぜひ前向きにあらゆる手段を排除せずに検討を深めたいと思います。よろしく願いいたします。

議論は尽きないのですけれども、続きまして、道路運送法78条2号に関して御議論をお願いいたします。この点について御質問がある方。

では、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 御説明ありがとうございます。かなりの前進かなと思います。

細かいことで申し訳ないのですけれども、まず1つ、例の地域公共交通会議のところ、一定の期間内に結論が出ないときには首長が判断できるようにという、一定期間内というのは全国統一的に決め打ちするという理解で大丈夫でしょうか。また、ローカルルールがはびこると困ると思ったのです。

それから、運行区域を柔軟に設定することを促す、これは非常によいことだと思うのですが、市をまたがる場合、首長の間でどういう形で調整するのかということ。この辺り、自治体間での調整はどんな見通しなのかなということ。

あと、今話題のダイナミックプライシングについても上のほうで言及されているのですけれども、タクシー運賃の約8割を目安としながら一定のダイナミックプライシングを導入するというのは、時間帯によってはタクシー運賃の8割を超えることを許容するという理解で大丈夫なのか、あるいはタクシー運賃の8割が上限なのだという理解なのかということ。

あと、多分そういうことなのだろうなと思ったのですけれども、ここでもタクシーとの共同運営の仕組みを構築することなので、これは3号と同じで、基本的にはタクシーの事業者の下にこういう仕組みを入れるという理解で大丈夫なのかということについて確認です。お願いします。

○林座長 今、2号でよろしいですね。

○佐藤委員 今言っているのは2号です。

○林座長 分かりました。

では、堀委員もまず御質問をお願いします。

○堀委員 ありがとうございます。

2号についてお示しいただいた内容を拝見して、私からは2点確認させていただきたいと思えます。2つ目の○の「採算性の改善、運転手の確保などが課題」という項目の3つ目、「タクシーとの共同運営の仕組みを構築する」というところは、先ほど別の委員から御指摘もありましたけれども、これはタクシーとの共同運営をしてもいいけれども、しなくてもいいというような形に、選択的な制度であるべきだろうと思うのですけれども、タクシーとの共同運営が必須だということを含意しているものかどうかということについてお伺いしたいのが1点目です。

2点目については、下から2つ目の○、「自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき」という意見に対して、「実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化」と書いてあるのですが、株式会社も対価を例えばタクシーの運賃の8割とするとか、目的として公益的な観点でこの2号を使って実施する場合には、株式会社が参画することも当然ながら排除されるものではないという制度設計もあり得ると思うのですけれども、実施主体はあくまでもNPO法人その他、今書かれているものであって、株式会社が直接参画できないという制度設計をお考えなのか、もしそうであるとすれば、その理由を教えてください。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、国交省様、佐藤委員と堀委員からの質問についての回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田局長） どうもありがとうございます。

まず佐藤委員からの一定期間は全国統一であるべきだというのは、我々もそのように考えています。現場に任せてうまく進んでいないところを改善したいということなので、全国のルールとして示せるように検討していきたいと思えます。

それから、区域またがりについて、市町村の境界線ではなくて、生活圏に応じた設定をされるというのが一番大事なわけですけれども、そこはどういうふうにしたら本当に現場でうまくいくのかというのは、今日も樋渡事務総長にも参加いただいておりますが、そういう方々のお声もよく聞いて考えていきたいと思えます。

それから、ダイナミックプライシングがタクシー運賃の8割という上限の中でのみ認められるのかという御質問ですが、8割というのは例えば1年なら1年ということで捉えていくのが現実的だと思いますので、仮にダイナミックプライシングを入れるとなれば、あるときの運賃はタクシー運賃の8割を超えるというのは別に排除せずに考えております。そういう方向で検討したいと思えます。

それから、共同運営ですけれども、私が思い描いていますのは、先ほどの3号でタクシーの輸送力の補完として自家用車を助っ人として活用することと平行に思っています。それが営利事業としては成り立たない地域でもともこの2号は活用されているのだと思えますけれども、境目の地域でなかなか地元協議がまとまらないというお声も我々としては承知していますので、そういうことであれば、タクシーの助っ人を自家用有償とい

う形でやるというオプションがあってもいいのではないかとということで検討していきたいと思っております。

その意味で、堀委員から御指摘がありました選択的であるべきだというのは、私どももそういうふうに思っています、一律に決めるのではなくて、メニューとして示して、これがより合意形成の促進に、それから必要なサービスの提供に役立つのであれば使ってくださいという位置づけのものを検討したいと思っております。

それから、株式会社が実施主体になれないとすればなぜなのだとありますが、私の理解が不十分かもしれませんが、株式会社が参加してというのは、前の議題でありました3号でより現実であり得る話かなと思っております。今までは3号をこういうふうに活用するという事は全くこの世に存在していなかったものですから、だったら2号で株式会社はできないのか、もしそういう面もあるのであれば、むしろ営利事業として3号に積極的に参加していただきたいと思っております。

一方で、2号のほうは、もともと非営利でやると実費の範囲内で運送の対価を収受するという法律の規定になっておりますけれども、非営利で行うことを前提に、あえて言えば、安全規制をタクシーよりも一段下げている。交通量も少ない、営利事業が成り立たない、そういう実態にも鑑みて、足を確保する必要性にも鑑みて、タクシーに準じる運行管理などを行ってもらって一方でタクシーほどの水準を求めないという制度かと思っておりますので、それにフィットする形で非営利団体を主体として想定しているということでございます。

ただ、繰り返しになりますけれども、そこから例えば運行を受託するとか、そういう形で株式会社が御参加いただけるのであれば、それはできるということを、これはこの件に限らないですけれども、実際は差し支えないことができないのではないかとこの誤解に基づいて必要なサービスが提供されないとすれば、そこは我々としての発信を改めていかなければいけないと思っておりますので、その点を明確化したいという趣旨でございます。

○林座長 堀委員、更問いでしょうか。

○堀委員 はい。今の御回答ですけれども、2号について株式会社を認めていただけない理由ということでは説得力が少なかったかなと思っております。2号、3号両方を行うという地域もあるとは思いますが、どちらか一方という地域が多い中で、あらゆる選択肢を検討していくのだという観点からすると、3号で認めるのだから2号で認める必要性はないということも言えないかと思ったり、そもそも実費しか取れないという中で、委託関係で実施主体を2層に分けて入れるような場合には、より担い手がつきづらいとも思われますので、具体的な弊害がないとすれば、株式会社も下請であればできるのに主として受けられないというのも理由がないかなと思っております。いずれにせよ、実施主体についても、直接株式会社が引き受けるという余地も今後御検討いただきたいという思いで補足させていただきます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

本日、初めて手を挙げられたので、金丸構成員、御質問をお願いします。

○金丸構成員 ありがとうございます。

活発な議論が続いていましたので遠慮していたのですけれども、2号、3号というのとはともかく、この議論の大前提になるところを局長にも確かめたいと思って手を挙げました。

こういうサービスの利用が世界中で進んでいて、初期段階は業界とか、あるいはいろいろなトラブルがあったりしたわけですけれども、時間を経過した今、いろいろな国で割と定着をしていて、そういう意味では今日の冒頭の三人、しかも女性でお若い、海外に留学している方々からライドシェアが日常の生活の一部になっているというお話があったのですけれども、そういうことをお聞きになって鶴田局長の心の中はどんな変化があったのでしょうかというのが一つ。

それから、そういうサービスがこんなに浸透した背景は私は技術革新だと思っておりまして、GPSやスマホが出てきて、それによって利用者とドライバーとの間で双方向のコミュニケーションが行えるようになり、例えば待ち合わせ場所にいなかったら電話をして確かめて、自分が待っているところに来てもらえることも可能になっていますし、それから、クラウドサービスというのが出てきたわけです。

1980年代はこの業法はすごく効果を発揮していたのだと思いますけれども、1980年代のスパコンをはるかに超える性能が今、手元にあるスマホに内蔵されていますから、我が国はこういう技術革新を積極的に活用して社会実装して行って世界の競争に勝たなければいけない。

それから、せっかく獲得できるインバウンドの方々、日本がお好きな方々が、アジアだけでなくヨーロッパ、北米とかいろいろな国からお越しにいただいているわけですが、今後インバウンドは伸び需要は伸びる。移動難民の方々は、国内、そして海外の方々、共に伸びますから、鶴田局長が自らリーダーシップを発揮してぜひ解決していただきたいと思えます。

それから、先ほど利用者の声を聞こうというアイデアがあって、それは鶴田さんも反応されていたわけですけれども、例えば鶴田局長の御子息が留学をされているとか、あるいは身近に聞ける人たちはいらっしゃると思うのです。御家族の方でも毎日あるいは週末にお出かけになって、「お父さん、今日、タクシーがつかまらなかったよ、何とかしてくれない」という声を聞かれたことはないのでしょうか。その辺りをぜひ聞いてみたいと思えます。

私は、前局長の奥田さんと随分長くこのテーマについては、コロナ前ですけれども、議論を重ねておりまして、そういう意味では、そこから随分時間もたちましたので、一気に局長の時代に解決をしてほしいと思えます。

それから、ハイヤーの話も出ていましたけれども、ハイヤーもタクシーと同様で、取り上げるべきだと思います。

株式会社の参入についても、これも議論の余地がないぐらいだと私は思っておりますの

で、皆さんから今日出た意見も踏まえて、さらに新年度から一緒に検討を深めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いします。

それから、安全についてですけれども、安全の定義をやはり再定義すべきだと思うのです。今日の三人の海外在住の方々にとっての安全というのは、先ほど私が触れた技術革新を有効活用することで安全を確認していて、それは国交省の皆様が、毎日ドライバーの人に車両点検をさせたり、日報を書かせたり、異常値を発見したらいろいろな指導をされたりしていらっしゃる努力はあるのですけれども、利用者の方々が安全・安心を確認しているのは全然違う視点というか、新しい時代の安心・安全だと思いますので、その新定義もぜひ議論させていただきたいと思います。

本日は大分進捗があったということで、本当にありがとうございました。引き続きよろしくお願いします。

先ほど申し上げた鶴田さんの心の中というか、周辺にそんなアドバイスをする人はいないのか、あるいは声を聞く人がいるのかどうかというのは聞いてみたいと思います。

○林座長 では、鶴田局長、もしよろしければお答えをお願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 非常に大きな視点からの御指摘をどうもありがとうございます。

心の変化ということにもなるのかもしれませんが、今、様々御指摘いただいたこととお聞きして、これは大臣からも先ほど御指示がありましたけれども、あらゆる可能性を排除することなく検討していくということと、やはりスピード感を持ってスタートするというのを改めて思っております。そのときの一つの大きな要素が技術革新ということも、そのとおりだと思います。

今回、アプリデータをベースとして新しい取組をやっているというのは、単にタクシー不足を計測するというだけではなくて、アプリを使うことでできることがいろいろあるだろうという、数年前にアプリがまだ日本にはなくて、ウーバーというのがあるという事態に現実に直面したときにも思っていたことですが、それから数年たって、国内の皆さんの御努力で内外の事業者による切磋琢磨もできるような状況になってきているということかと思っておりますので、そういうことをしっかりと生かしていきたいと思っています。

身の回りにというのは今ぱっと思い浮かばないのですが、いろいろなお声は個別にもいただきます。それは、エピソードとして非常に重要なことだと思います。それをできる限り、これも大臣から御指示がありましたように、エビデンスとして活用できるような方策も同時に考えていくことが大事かなと、そういう御指摘かなと思ってお聞きしました。どうもありがとうございます。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○金丸構成員 よろしくをお願いします。

○林座長 ありがとうございます。

すみません。井上委員、落合委員、お時間が何十分押しになってしまったので、後でまた書面で質問をいただいて、国交省にお伝えしたいと思いますので、よろしくお願いします。

す。

○大槻顧問 大槻ですが、私も手をずっと挙げさせていただいておったのですけれども、もしかして表示されていないのでしょうか。

○林座長 私のほうから見えていなくて、申し訳ありません。

○中室委員 私のところからずっと見えていて、大槻さんが手を挙げておられるなど思っていたのですけれども、私と言えばよかったです。私からは見えていました。

○大槻顧問 では、一言だけいいですか。すぐ終わります。

目指すところが規制改革会議と国交省さんのほうで目線がそろってきたので、そういう意味では非常に進歩だと思うので、ここから先、先ほど局長からも何回かあった、アウトカムベースで様々な御検討をいただければと思います。詳細については皆さんがおっしゃったところにいずれも賛成をして聞いておったところです。

あとは、アウトカムベースでつくっていくということ、今後の御検討の際に何らかの目標も設定をしながら御議論なり対外発信をしていただけないかと思って手を挙げさせていただいていたところです。

具体的には、例えば全国でタクシー不足ゼロ、タクシー不足地域ゼロ、あるいは一定のドライバーの増加を目指すなど、そういったところもしっかりアウトカム、ターゲットを明示していただけるような、そんな議論を期待したいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

続きまして、タクシー事業に係る規制緩和に関して御議論をお願いしたいと思います。この点について質問がある方はいらっしゃいませんか。

御手洗委員、どうぞ。

○御手洗座長代理 鶴田局長、こちら御検討いただきありがとうございます。

私からは、3号制度に併せて、タクシーについても雇用契約に限らずドライバー契約を業務委託まで幅広く検討されてはどうかという提案をさせていただきたく思います。

ドライバー供給不足の局面で、タクシーで兼業ドライバーを採用しやすくなることも移動難民の解消に向かうと思いますので、こちらは連合さんからの御要望は出ていないかもしれませんが、目的にかなうものと思いますので、ぜひ御検討いただけたらと思います。いかがでしょうか。

○林座長 では、国交省さん、お願いします。

○国土交通省（鶴田局長） 御指摘ありがとうございます。

まさに今の点は恐らくイコールフットィングという別の論点にもかなうことかと思しますので、併せて検討してまいりたいと思います。御指摘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、タクシー事業に係る規制緩和についてはよろしいでしょうか。

では、次の委員有志の意見書も含めまして、全般的な御議論、委員有志意見書に示され



たライドシェア法制の諸点などについても御意見がありましたら伺えればと思います。

補充で説明をいただきましょうか。國峯委員、よろしいですか。

○國峯専門委員 3号とか2号については今議論があったところで大体網羅されていると思うのですが、簡単に新法のところを御説明させていただきます。

一つの提案として、ライドシェアって何なのかという定義がいろいろな方によって結構違うのかなということで、定義をまず一案を出すことが重要なのかということで、ここで出させていただいているということが今回のポイントの一つかなと思っています。

それで、仲介ではなくて、先ほどの話とも絡むのですけれども、最終責任をちゃんとライドシェア事業者に負わせるために乗客と直接契約を結ぶような形でされるのがいいのかなと思っておりまして、一つ参考になりそうだなと思っているのが貨物利用運送事業、これは実運送に加えて利用運送という形になっていますけれども、利用運送事業者は荷主と直接契約を結ぶ義務が定義上かかっていると理解をしております、そういった形が一つ考えられるのかなと思っています。それを踏まえて、かつデジタルを活用した新しい規制ということになるので、そういった形での定義を提案させていただきます。

あとは、これまで我々有志の中で議論をしてきた安全対策はどういうものがあるのかというのを、アイデアとして出てきたものを全部入れておりまして、この辺はタクシーの規制とは結構違う規制になるだろうということは議論をしていて感じておりまして、新たな厳格な規制は法律上の対応でやる必要があるというのが我々の意見でございます。

雑駁ですけれども、以上です。

○林座長 ありがとうございます。

鶴田局長、もしよろしければ、ただいまの点についてコメントをいただけますか。

○国土交通省（鶴田局長） まず、先ほど来、御議論いただいていた喫緊の課題に対応するほうに今は全力投球しているのが実情でございますけれども、新法についてもアイデアをいただきましたので、これも直接の議論も含めてまた機会をいただければと思います。どうもありがとうございます。

○林座長 コメントありがとうございました。ぜひよろしく願いいたします。

それでは、この辺りで議題3の審議を終えたいと思います。ここまでの議論につきまして、石川副大臣から一言賜りたいと思います。

○石川副大臣 林座長、委員の皆様、国土交通省の鶴田局長、闊達な議論をありがとうございました。

私も最初から最後まで聞いておりまして、今回、国土交通省から一つ検討案の素案が出てきたということは評価したいと思っております。それに対して、今日委員の皆様は初めて示されたものに対してまだまだ議論、論考が進んでいない部分もあるかと思っておりますけれども、これはまた林座長の下でいろいろと議論をまとめていただいて、できれば年内に一つの方向性を出したい、できるものから実施に移行していきたいと考えておりますので、ぜひまた闊達な御議論を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

本日は誠に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、議題3の審議はこれにて終了いたします。速記はここで止めてください。委員、専門委員はお残りください。