

第6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6年1月29日（月）08:00～10:00

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、中室委員、
落合委員、間下委員、堀委員

（専門委員）青山専門委員、井上専門委員、小針専門委員、秋元専門委員、國峯専門委員、
宮木専門委員、村上専門委員、瀧専門委員

（事務局）松本参事官

（説明者）京丹後市 中山 市長

福岡市 高島 市長

大阪府 吉村 知事

モビリティプラットフォーム事業者協議会

石山 共同代表

安井 共同代表

国土交通省 鶴田 物流・自動車局長

国土交通省 森 物流・自動車局旅客課長

公正取引委員会 天田 経済取引局調整課長

活力ある地方を創る首長の会

樋渡 事務総長

4. 議題：

（開会）

中間答申を踏まえた自家用車・一般ドライバーの活用について

（閉会）

5. 議事録：

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから、第6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。

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

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないよう、ミュートをお願いいたします。御発言の際にミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。御発言が終わりましたら、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は、有路専門委員、東専門委員以外の所属委員の方々、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員、瀧専門委員、村上専門委員が御出席です。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、河野大臣にも御出席をいただいております。

なお、全国ハイヤー・タクシー連合会、東京ハイヤー・タクシー協会にも御出席を依頼したところですが、4月に向けて集中的に対応する関係で御辞退の旨の連絡があり、本日は御欠席となっております。

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 お忙しい中、今日はありがとうございます。

本日は、新年初めてのワーキング・グループとなります。今年もどうぞよろしくお願い申し上げます。委員、専門委員の皆様には、人口減少を乗り越え、我が国の社会変革を起動するための規制改革を実現するため、今年もよろしくお願い申し上げます。

今日は、都市部を含む各地域における移動の足の不足の問題につきまして、日本国民の移動の自由をしっかりと確保するための実効的な制度の在り方について、昨年末の成果を踏まえながら、自治体や事業者の方々にも参加をいただいて、引き続き御議論をお願いいたします。規制改革推進会議におきましても、引き続きしっかり議論していきたいと思っております。

具体的には、今後、インバウンドの観光客の増加、高齢者の免許の返納、こうしたことが予想される中、都市部を含め、地域における移動の制約を自家用車・一般ドライバーを活用することによって補完をしていくために、まずは現行法の自家用有償旅客運送制度の枠内で可能なことをしっかり具体化していきたいと思っております。その内容を踏まえながら、タクシー事業者以外の方々によるライドシェア事業の法律についても、夏の規制改革の実施計画に向けて御議論をいただきます。

繰り返しになりますが、まずは移動を制約されている利用者の目線、利用者起点を徹底することを前提として、忌憚のない御議論をお願いしたいと思っております。

お忙しい中、早朝から御参加をいただきまして本当にありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○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、林座長をお願いいたします。

○林座長 おはようございます。皆様、今日もよろしくお願い申し上げます。

それでは、本日の議題に入ります。

本日は、中間答申を踏まえた自家用車・一般ドライバーの活用について御審議いただき

ます。

早速、本議題につきまして、自治体視点での課題認識を京丹後市、福岡市、大阪府の首長の方々からヒアリングしたいと思います。

最初に、京丹後市長の中山泰様から、10分ほどで御説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○京丹後市（中山市長） おはようございます。京丹後市長の中山と申します。

今日は、このような貴重な機会をいただきまして、本当にありがとうございます。

早速、ライドシェア、我々にとってコロナ後の地方創生をしっかりと進めていく上でぜひ進めていきたい。実は今、我々は一部市内でライドシェアを実施しております。その拡充も含めて、タクシー等によるライドシェアを広く市内で展開していきたいと願っております。

これは、生活者の移動の足の確保の課題とともに、実は来年万博で、後で吉村知事がお見えでございますけれども、大阪観光局と昨年協定しまして、本格的にヘルスツーリズムを当地で受け入れていくことが決まっていますので、これをスムーズに受け入れていくためにも、どうしても欠かせない、巨大な公益の実現になると思っています。ぜひ、ライドシェアを当市内で広く展開を期していきたい。

ただ、一方で大切なことは、このためには地域としてはどうしてもタクシー、バス事業者の皆さんとウインウインで両立して発展させていく、この制度環境を引き続き整えていくことがどうしても欠かせない。

というのも、市内でバス会社、タクシー会社とも最小限の形で運行してくださっていて、タクシーは3社あるのですけれども、500キロ平米の広い市域の中で、営業の中心的な区域が事実上重ならないようにすみ分けながら営業いただいているのが実態で、住民にとっては居住地ごとに呼べるタクシーは事実上1社です。バスも、路線バスは1社です。なので、行政の政策的配慮なくライドシェアをいきなり導入すると、タクシー、バスが万一にも撤退して空白地化してしまうことを招きかねないので、これは大きな公益の毀損になるということで、これは避けたいので、タクシー、バスとの両立が欠かせないと思っています。

今日は、現在、当地で市内の一部町域でNPOによって2号ライドシェアをウーバーアプリの活用でもっていただいていますので、その実態に簡潔に触れながら、今後、市内全面展開をタクシー型のライドシェアとともに目指していく上で、課題や要望をお伝えしたい、お願いしたいと思っております。

資料の共有をお願いします。

私のところは、平成28年、今から7年前ですけれども、地域のNPO法人が運行主体となって、空白地有償運送を市内の町域を限って運行をいただいています。「ささえ合い交通」と銘打って、申しあげましたように、ウーバーさんのアプリを導入・活用してやっているということです。

経過としては、当地は数年前からタクシー会社が市内一部地域で撤退の動きが続いて、

タクシーの空白地が広く生じたことを大きな背景として、このままでは500キロ平米の広い町に鉄道は単線1本という中で住民の必要最低限の移動手段が確保できない。さらには、観光立市の条例を持っています。タクシー等が機動的に配置できないというのは考えられないということで、当時、ウーバーさんと連携してライドシェアの検討を本格的に開始して、そこで空白地の有償運送とともに、国家戦略特区による規制改革の提案もさせていただいたのですけれども、このうち特区のほうは、タクシーがやろうとした地域で新たに進出をされてきましたので、結果、本市として特区は活用しなかった一方で、空白地有償運送は実現にこぎつけたということです。

その上で、運行の概要に少し触れます。次のページをお願いします。

京丹後市の丹後町域は65キロ平米あって、市域全体の13%です。鉄道駅はなく、人口は4,600人の規模です。

次のページをお願いします。

運行概要です。NPO法人がウーバーさんのアプリを導入して、料金はおおむねタクシーの半額程度です。現場の実態としては、料金をこれ以上上げたら利用者が少なくなるということで、抑えたいという方向です。

ここでの大切なポイントは、運行区域の条件で、病院は除くわけですが、乗車は基本的に丹後町内に限る。降車は京丹後市内まで広がりますけれども、市外までの降車は駄目だという運行区域の制限がかかっています。これはタクシーとの両立を前提としたがゆえです。そして、運行時間は午前8時～午後8時。利用者は、町民、観光客に特化ということであります。

ここに書いていませんけれども、大切な安全性の確保。7年間させていただいていますが、一度も安全トラブルはありません。年間1,000回近く利用がありますけれども、保険に加入したり、講習をしたり、チェックしたり、徹底してやっていただいて、そんな運行にさせていただいています。

次の次のページをお願いします。

そこで、運行者の声です。今後の課題ということですが、1つは区域制限の緩和です。これは大きく答申で御報告をいただいていますけれども、町外からの乗車や、観光客の皆さんを市外に降ろすことを可能にしてほしいという区域制限の緩和。さらには、運賃も距離制のみならず時間貸しもできるようにお願いしたいと思っています。大きく言って、こういったことは答申で報告をいただいているかと思えます。ありがとうございます。

そこで大切になってくるのが、ここにありますようなタクシー等事業者との合意であります。というのも、既存のNPOの運行が町域外に運行を広げていきたい、この上でもですし、同時に、ライドシェアを今NPOがいただいている以外の空白の地域にタクシー型の運行としてやっていく上でも、タクシー会社の中でタクシー部門とのすみ分けの条件整理があると思うので、タクシー会社さんとの合意が欠かせないということです。

次のページをお願いします。

そこで、市として京丹後市全域で、既存のNPO運行とともに新たにタクシー型のライドシェアを両立して展開・発展していくためにぜひお願いしたい要望をまとめました。

2つあって、1つは、ライドシェアの実施区域、実施条件など、運賃を含めて、これは今後データ活用をしながらですけれども、それとともに、地域の実情に応じて様々な点で調整可能な地元の裁量が広い制度にさせていただきたいということです。これによって、NPOとタクシー型が両立、すみ分けして発展できるようにしていきたい。

具体的には、まず我々としては、NPO、タクシー型双方の営業区域のすみ分けをまず可能にしていくことが大切ではないか。その上で、降車は区域間で相互乗り入れできるような形から始めていくということがいいのかなと思っています。場合によっては、お客さんは当初は観光客や遠距離の利用に限る。これはタクシーとの競合を少なくするという意味です。そういう意味で、タクシー事業の既存の利益まで奪われることのないような配慮から出発をしていくということ。運賃は、先ほど申し上げましたけれども、NPOの皆さんはこれ以上上げると生活者の利用が少なくなるという立場なので、こういったことについても、8割というお話もあるのでありますけれども、調整が必要になってくると思います。

大切なことは2つ目です。ライドシェアにタクシーの方がチャレンジして、万一損失が広がっていくということが出たときの補填制度の導入をお願いできないか。これがあると、事業者のチャレンジをしっかりとバックアップできるのですね。

既存のタクシーの皆さんは、ドライバー不足、あるいは地域経済もまだまだ厳しい中で、ぎりぎりの経営環境の中で現在も展開をさせていただいている。ライドシェアをやってみよう、面白いなと思ったとしても、どうしても初期投資、ランニングコストも含めて大きく損失が出たらどうしようというリスクを当然考えられるのですね。なので、踏み出せないケースも案外多いのではないかなど。これを行政として、リスク軽減のためのちょっとした助成、万一の損失の際の一定の補償制度があれば、チャレンジをしっかりと後押しできるということなので、ぜひぜひぜひ御一考いただければと思います。

バスの事業で、地域公共交通確保維持改善事業があつて、これで補填をいただいてバスを運行していただいているのはあるわけですが、これと同じです。ライドシェア版として、場合によってはこの事業のメニューの一つにライドシェアを入れていただくというような形、あるいは、ほかであってもいいのですけれども、田舎では一定の補償制度が大きくこの制度を現実に動き出すことにつながっていくと思います。

地域にとっても、チャレンジしていただいて、万一の損失でタクシーを含めた撤退などになると大きく公益を毀損するということがあります。これを公的な一定の助成で後押しすることで、ライドシェアの全市展開という大きな公益が実現すると思います。こういったことをぜひ御検討くださいましたらと思います。

今日はありがとうございました。

○林座長 中山市長様、ありがとうございました。

続きまして、福岡市長、高島宗一郎様から、10分ほどで御説明をいただきたいと思いま

す。よろしくお願ひいたします。

○福岡市（高島市長） 福岡市長、高島でございます。よろしくお願ひします。

福岡市のように複数の交通事業者が存在をしている一方で、時間帯によって需要と供給のバランスが大きく崩れて、いわゆる時間帯交通空白地となるような都市部の事例について、福岡の事例を使いながら御紹介したいと思ひます。

画面を共有します。

中間答申が出たのですが、その後の福岡の動きでいくと、まず、福岡市のタクシー協会の動きとしては、タクシードライバー募集の合同説明会というものを初開催しています。1月です。こうやってタクシーのドライバーを一生懸命集めようとしていただけること自体は、非常にありがたいと思ひています。

一方で、年末、こういった議論が活発になるに従って、福岡の市議会のほうは与野党を問わず、ライドシェアの安全性への懸念についての説明会というものを福岡市のタクシー協会のほうが各党派と勉強会をしていて、一種の免許による運行の安全性に疑義があるので責任を負い切れなないといった主張をされているということですね。

昨年の上には、同じく福岡県議会の議長名で、ライドシェア導入について慎重な検討を求める意見書を国会等に提出をされている状況でございます。

それから、下の車の写真なのですが、タクシー労働者などを組織する労働組合の自交総連というところが、市内中心部でライドシェア反対の街宣活動を実施しているような動きが起きています。

3号の規制緩和というものは、あくまでもタクシー会社が手を挙げるのが前提となっているのですが、様々な動きから、3号の規制緩和による移動の足の確保は見通せないという状況でございます。

それから、国からの通達では、2号の規制緩和における交通空白時間帯の考え方が、少なくとも営業時間外のみしか該当がないということで、福岡市のような24時間タクシーが営業しているような自治体で、タクシー事業者も把握できていない都市部の交通空白時間帯を明確に証明することは非常に困難な状況でございます。ですから、道路運送法78条の運用拡大による移動の足の確保の見通しは不透明という状況でございます。

まとめに入りますけれども、タクシードライバー不足は全国的かつ深刻な課題で、市民や観光客の足として早急に改善すべき課題でございます。このように、24時間運行していても時間帯によって全然タクシーの数が足りないという状況が起きている地域においては、現在の規制緩和だけでは動かない状況があるということです。

ですから、今後、新法の制定に当たっては、ライドシェアの定義、万が一の際の会社やドライバーの補償、タクシー業界との共存、こうしたことなどを、各地域に任せるのではなくて、国において全国統一のルールとして規定すべきであるというのが福岡市からの発表でございます。

以上です。

○林座長 高島市長様、ありがとうございました。

続きまして、大阪府知事、吉村洋文様から、10分ほどで御説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○大阪府（吉村知事） おはようございます。大阪府知事の吉村です。

今回は、大阪府におけるライドシェア導入の案について御説明させていただく機会を設けていただきましてありがとうございます。感謝を申し上げます。

大阪府においては、都市部でありますけれども、ライドシェアが必要なのだということをごひ皆様に御理解いただければなと思っております。また、その技術もあるわけですから、これを活用しない手はないと考えています。

それでは、資料に即して説明をさせていただきます。まず1ページを御覧ください。

大阪府におけるライドシェア導入の必要性についてです。タクシー業界においては、人手不足、高齢化が深刻な状況となっております。平成23年3月末から令和5年3月までの12年間で、ドライバーについては大都市大阪においても約1万人以上減少しているという状況で、また高齢化も進んでいるところであります。

一方、大阪で来年開催されます大阪・関西万博ですが、国内外から2800万人の方が大阪を訪れます。先ほど京丹後市長さんからもお話がありましたが、全国からお越しになると思います。お越しになる地域や移動手段の交通分担率などから試算をしましたところ、タクシー1台1日当たり、万博期間中は20%程度の利用者増が見込まれています。

万博会場までの輸送については、今、博覧会協会と調整をし、その手段を確保しているところでありますが、万博に来阪される国内外の方は万博会場だけで終わるはずもなく、都心部における買い物であったり、仕事であったり、あるいはそこから遠方に出たりと、万博以外の移動を行われることとなります。そうすると、今度は大阪府民の足も私は知事としてしっかりと確保していかなければならない。来訪者もそうですし、府民の足もこの万博期間中は確保しなければならないと思っております。

また、コロナ禍後、インバウンドも非常に増加をしてくれています。直近の情報では、85%ぐらいまで人数は回復しておりますが、消費総額でいくとコロナ禍前を超えているのが今の大阪の現状です。試算ではございますが、2030年には約11万人のタクシー需要が見込まれています。そして、万博時には一時的に非常に大きな需要が生じると予測がされています。

こういった高まる需要に対してしっかりと対応できる供給体制、また、需要というのは上げ下げがありますけれども、それに柔軟に対応できる供給体制、仕組みが必要だと思っております。

2ページをお願いします。

私は大阪知事として大阪府の発表をしていますが、これは大阪市も同じです。今、大阪市、大阪府ともにこれをやっていますので、大阪府・市の意見と御理解いただけたらと思っております。

大阪府・市がこのようなタクシー不足に対応するために、昨年12月14日に取りまとめをいたしました、大阪がめざすライドシェア（案）と、規制改革推進本部が昨年12月26日に取りまとめられました中間答申案のうち、利用者にとっても事業者にとっても利便性の高いライドシェア制度の構築が重要だと思っております。いずれにとっても中途半端なものになってはならないと思っております。そして、使えない制度になってはならないと思っております。実施主体、雇用形態、運行区域等、運賃を抜粋して、それぞれこの表に記載させてもらっております。

時間の関係がありますので、項目ごとの比較の説明は省略させていただきますが、一番下に、大阪が目指すライドシェア（案）との主な相違点としましては3つあります。1つは、実施主体がタクシー会社に限定されていることです。2つ目は、現状において雇用契約に限定されているところです。3つ目は、タクシーが不足する地域、時期、時間等に限定をされているところです。ここを整理させていただいております。

3ページを御覧ください。

大阪府・市においては、府内タクシー事業者に対しまして中間答申に対する御意見等を実際に会議でお聞きをしまして、ライドシェア事業への参入意向等についても調査をいたしました。これはアンケートの結果ですけれども、大阪には161社タクシー事業者がありますが、その中から87社から御回答をいただきました。

万博期間中の交通需要の増加に対して府内タクシーで対応が可能かどうかという質問につきましては、52社、32%が対応可能であると。そして、18社、11¹%は支障があると御回答いただきました。支障の内容については、16社、89%が時間や場所によって台数が不足するとの御意見でした。これは、大阪でもライドシェアをタクシー事業者はどちらかというところと反対という意見ですけれども、その中でも万博期間中は台数が不足するのではないかと、タクシー会社でもこういった意見もございます。また、答申を受けてライドシェアへの参入意向については、38社、23%が検討したいということでした。

アンケート結果のまとめですけれども、1月24日現在、87社、54%の回答をいただき、万博期間中の交通需要増に対して対応が可能であるという回答が約32%にとどまっているのに対しまして、ライドシェアへの参入意向は約23%という状況ですから、タクシー会社限定のライドシェアでは供給増を見込めない可能性が大きいと考えています。

次のページを御覧ください。

答申案に対するタクシー会社の主な意見を整理しております。参入意向がない理由については、基本的にタクシーが足りないところはないという意見や、運行区域や時間帯が制限されれば採算性が悪くなる、事業として成立せずドライバーも集まらない、雇用の場合、労働時間管理の問題がある等の御意見をいただきました。

参入の判断に必要な情報として、タクシー区域等の制限内容や程度、タクシー会社の責

¹ 「18社、11社」と発言していたが、発言に誤りがあったため修正

任範囲の明確化などがあり、その他の御意見としまして、突発的な需要増加に対応するため運行時間等はタクシー会社が判断できる仕組みが必要、タクシーより安価にしないと利用されないといった意見もありました。

現段階でのライドシェアへの大阪府におけるタクシー事業者の参入意向の状況や、採算性に不安がある、各種のこの回答などを考慮しますと、現在の国の3号の案であるタクシー会社限定のライドシェアでは万博時における交通需要増への対応は困難であると考えています。

次のページをお願いします。

人手不足、高齢化が深刻化するタクシー業界や万博・インバウンドによる交通需要の増加に対応するためには、大阪がめざすライドシェアの実現が必要だと考えています。そのため、4つ提案させていただきたいと思います。

提案①ですが、タクシー事業者以外の新規参入を可能にするということです。意欲のある事業者が参入できない状況はおかしいと思います。意欲のある事業者が参入できる仕組みを構築することが必要で、安全な運行管理ができるプラットフォーマーやアプリ会社、バス会社、運転代行業者等、多様な主体が自由に参入できるようにすることで供給力が確保されると考えています。タクシー会社に限定する合理的な理由はないと思います。

提案②です。ドライバーは、雇用だけでなく業務委託も可能にするということです。これはギグワークの観点が必要だと思っています。雇用に限定せず、柔軟な働き方を認めていくことが必要です。かつ、責任の所在や範囲を明確にするために、実施主体が運行サービス全般に責任を持つ契約をドライバーと締結することで、業務委託も可能にして、多様な担い手の確保による供給力。この多様な担い手の確保というのは、非常に重要な観点になってくると思います。硬直的な制度でないようにしていく必要があると思います。

提案③ですけれども、運行区域・時間の弾力化（府域全域・24時間運行）の実現についてです。万博期間中の移動ニーズに対応するために、営業区域や時間を限定せずに、需要に対して弾力的に対応できる仕組みが必要です。交通需要に柔軟に対応できるライドシェアの特性を最大限発揮できるように、府域全域・24時間運行を可能にすることにより、万博時における大阪全体でのおもてなしを実現していきたいと思っています。

海外の多くの方がこの万博に訪れることとなります。海外では普通に行われているライドシェアが、大阪、また日本、万博をしているところにもないのかというような状況にはしたくないと思っていますし、現実に府民の移動の足を確保する必要もあると思っていますので、万博があるときは毎日がイベントになって、国際的イベントが6か月間続くというような状況ですので、ぜひ府域全域・24時間運行の実現、この弾力化をお願いしたいと思っています。

提案④です。ダイナミックプライシングの導入についてです。雨天時やイベント開催時、先ほど高島市長からもありましたけれども、やはり需要は大都市部においても状況によって増減します。そういったときに変動需要に柔軟に対応することが必要で、その肝になっ

てくるのは需要に応じた運賃としていくことが必要だと思っています。市場原理を原則にしたダイナミックプライシングを可能にすることで、多様なニーズに対応できる移動サービスが実現できるものだと考えております。

大阪府におけるライドシェア、万博開催時におけるライドシェア、柔軟なライドシェアをぜひ我々地元としては実現したいと思っています。ただ、国の規制があってできない状況ですので、ここは何とかお願いしたいと思います。

最後です。資料の最後に参考としてつけておきました。大阪府が昨年、タクシー利用状況に関しまして、府民に対して民間のリサーチ会社を活用して調査した結果を取りまとめました。多くの府民の皆さんもやはり不便を感じる場面が多くあるというのが実態であります。

そして、資料として、大阪がめざすべきライドシェア（案）を添付いたしました。この案につきましては、今後、法律・制度の議論が行われると思いますが、その議論が行われる際にこれも御検討いただければと考えており、ぜひ効率化にもつなげていただければと思いますので、よろしく申し上げます。本日はありがとうございました。

○林座長 吉村知事様、ありがとうございました。

各首長の皆様は、御公務の関係もあり、途中御退席になる方もあると伺っておりますので、ここで、ただいまお話しいただきました3つの自治体からの御説明について各委員から御質問があればお願いいたします。

それでは、國峯委員、富山委員、中室委員の順でまずお願いいたします。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

御説明ありがとうございました。大変勉強になりました。

京丹後市長の中山市町に御質問を2点させていただけたらと思います。1点目が、今回2号の自家用有償運送制度で時間帯の交通空白という概念ができたのですがけれども、京丹後市さんで使うかどうかは別として、今の事業をやられている中で、この時間帯によっては交通空白になっている、特にこの時間帯は足りていないというような、時間帯別でそういう状況を把握されているものなのかどうかというのを1点お伺いさせてください。

もう一つが、地域公共交通会議での運営というのがどの自治体さんでもなかなか2号は苦勞されているというお話は何っているのですがけれども、今回、首長さんの判断で2か月たったら協議は調ったものとみなすという制度が検討されているのですがけれども、こういった制度ができるとある程度スムーズになるのか、それとも先ほどおっしゃっていたように、いずれにしても丁寧にやる必要があるのか、そういうのがあってもあまり変わらないという感じなのか、この点をお伺いさせていただけたらと思います。ありがとうございます。

○林座長 それでは、中山市長様、いかがでしょうか。

○京丹後市（中山市長） まず時間帯の話ですがけれども、空白があるのかどうかを確認しているのかということですがけれども、空白があるというのは、いわゆる供給に対して需要

が多いという状況で、需要に対して供給が賄い切れていないという状況かと思えますけれども、我々のところでは基本的にそういう状況はあまりない。月90回ぐらいの利用なので年間1,000回ぐらいですけれども、そういう状況の中で生活者の方を中心に、観光客も一、二割おられるのですけれども、空白になっているということはないですね。

もう一つの首長の判断ということですが、そういう形で、会議としての合意が必ずしも必要なくて、首長の判断によるということ自体は、当地にあっては、申し上げましたようにタクシー・バスの両者の皆さんとの合意は制度がどうあっても大切にしたいと思っておりますので、そうではないと撤退をされるようなことになってくる。我々としては、それは避けたいということですので、制度いかにかわらず合意を大切にしていきたい。首長の判断に委ねられることがあったとしても、合意を大切にするという判断の下で運営していきたいと思っております。当地に限って言えば、そういうふうに思っております。

答えになったでしょうか。

○國峯専門委員 ありがとうございます。

○林座長 それでは、富山委員、御質問をお願いします。

○富山委員 ありがとうございます。

最初にコメントですけれども、福岡と大阪の状況は、私どももいろいろなところで公共交通をやっているの、都市部に関しては全く同じ実感です。これは、東北地方みたいな結構地方でも同じ実感を持ちます。特に中核都市は同じ状況です。ですから、これは意外とこの議論の中でミスをしているところがあって、いわゆる過疎地と大都市の議論があるのだけれども、実は地方中核都市も同じ状況だと私は認識しています。実際にやっているので、それが一つコメントです。だから、そこは今後議論の中に含めたほうがいい。実は、ここに住んでいる人は、日本全国、相当な数なので、そこが改めて大事なかなと思えました。ありがとうございます。

それから、過疎地の問題ですけれども、京丹後市のお話を伺っていて、これもすごく実感として分かるところが多かったのですが、一方で、地域の事業者は成り立たなくなっているという問題があって、そこでのすみ分けという問題に非常に気を使われておりますけれども、我々は過疎地もやっているので、それもよく分かるのですけれども、もっと人口が減ってくると、この議論はそもそも需要が最小規模を下回って事業者として成り立たなくなっている状況が生まれているのではなかろうか。ですから、すみ分け論は今この瞬間は大事なのですけれども、中長期的な議論としては、地域や業種を超えた統合的な地域MaaS的な、地域Mobility as a Service的なことに展開していかないと、いずれせよ、ライドシェアも含めて、いろいろな選択肢について統合MaaS的なことを、それもかなり広域で運用していかないと、幾ら2号で何とかしのいでも、時間の問題で成り立たなくなってしまうのではないかという印象を持っているのです。これは私の事業者としての実感でもあります。東北地方の過疎地で運営しているので、そういう気がしています。その辺はどういう御認識ですか。

○林座長 中山市長、いかがでしょうか。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。

私は、需要がなくなっているというよりも、潜在している需要が顕在化していないだけで、供給環境が便利になれば需要はどんどん顕在化してくると思っています。それは、生活者にとってもそうだし、あと、観光というのはどんどんどんどん寄せたいわけですね。招き入れたい。市内の移動が円滑になってくれば、さらにどんどん来る、インセンティブもさらに増してくると思いますので、需要が少なくなっているから、その現状を固定して考えるのではなくて、どう需要を広げていこうか、これが地域の活性化につながっていく話だと思いますし、そういう発想で既存の事業者も大切にして、さらに新規の供給の形を入れていって、需要をもっと喚起していきたい。これはやはり地方創生には必要だという認識です。

○富山委員 なるほど。ちょっとそこは私の認識とは違うのです。東北とは違うかもしれません。

逆に伺いますが、あまりすみ分け論に気を使うよりは、みんなで統合して、今おっしゃったような需要喚起のほうが大事になりますよね。すみ分け論は、需要が足りないから生き残らせてあげようという配慮なので、要するに供給過剰を前提とした議論なので、もしちゃんと需要があるのであれば、それを喚起するというのは、むしろいろいろなプレーヤーが活力を持って需要喚起をやったほうが私は需要が生まれるような気がするのです。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。

まず、既存のタクシー・バスの皆さんは守りたい。一旦撤退してしまうと、もう一遍来てねということについてはいろいろなことで現実的に難しいわけで、その上で、繰り返しますけれども、需要がないのではなくて、潜在化している需要はいっぱいあって、だけれども、供給の環境が整わない、いわゆる高いので乗れないということですが、安い交通手段がどんどん出てくれば、これがどんどん顕在化してきてにぎやかになってくる、経済も盛り上がってくるということだと思っていますので、ぜひそういう環境をつくっていききたいなと思っています。

○富山委員 ただ、安い交通手段になってしまいますと、事業者をやっているのが分かるのですけれども、当然、担い手の給料も安くなるし、この現状で今どんどん賃金が上がっている中で担い手はあまり現れなくなりませんか。僕は実際にやっているのです、そう思うのです。今、運転手を確保するのは本当に大変なのです。我々は、日本の最も過疎地でやっているものですから。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。

私らの場合は、観光客、生活者、それぞれ違う面もあるのだらうと思うのですけれども、生活者としてさらにどんどん使っていただくという環境をつくっていくためには、タクシーなら高いわけですね。バスは安いけれども、なかなか機動性が利かないという中で、タクシーのように機動性がある、バスほどは安くないけれども、タクシーより安いという

ような交通手段が出てくれば、これは使ってもらえますね。経済は動き出す。

○富山委員 例えば、今、AIオンデマンド巡回なんかもありますよね。

○京丹後市（中山市長） それもちろん。

○富山委員 含めて統合運用かなと思うのですけれども。

○京丹後市（中山市長） 選択肢はたくさんあるほうがいいので、そういう意味で、多様な交通手段のいい意味でのデパートみたいな環境を地域全体でつくっていききたいなど。いろいろなニーズに応じていけるような、いろいろな皆さんに来ていただけるような。

○富山委員 ということは、選択肢を増やすということに関しては極めてポジティブというふうに理解しました。

○京丹後市（中山市長） ぜひ一度お越してください。

○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。

では、中室委員、お願いします。

○中室委員 どうもありがとうございます。

私からは、福岡市様と大阪府様に1つと、あと大阪市様に2つ質問があります。

まず、福岡市様と大阪府様にお聞きしたいこととして、先ほど國峯委員が御指摘になりました時間帯空白の件でございます。自治体は時間帯空白を何らかの形で客観的に把握できるのかどうかということを知りたいと思っております。例えば、アプリ会社に提供を求めることが可能なのかとか、市民へのアンケートみたいなことで正確に把握できるのかどうか。いずれにせよ、もしもこういった情報があまり客観的でないということであれば、首長がその判断で、不足地域や時間帯を決定することについてはどのようにお考えになるかをお聞きしたいと思っております。

それから、大阪府様の資料について具体的にお伺いしたいと思います。まず1つは、ドライバーの契約形態で業務委託というのを提案していただいているのですけれども、雇用限定された場合の問題はどのようなものか、ぜひお教えいただきたいと思っております。これは、タクシー会社に関しても雇用限定されると様々な問題が生じるのではないかと思います。その点、いかがお考えかお聞きしたいと思っております。

2つ目に、大阪市様に対する御質問として、先ほど吉村知事からの御説明でも万博期間中に不足が生じるのではないかというようなお話があったのですけれども、この提案として、5ページの提案③で、営業区域や時間を限定せず、需要に弾力的に対応できる仕組みが必要とおっしゃっていて、この具体的な姿について補足で説明をいただければと思っております。

やはり万博というのは将来のイベントですので、必要な台数を正確に予測することは非常に難しいのではないかと思いますので、これについても首長判断で3号の不足地域とか時間帯が決定できることが望ましいとお考えになるかどうかということについてもお伺いしたいと思います。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、まず福岡市の高島市長様から御回答をお願いいたします。

○福岡市（高島市長） 中室先生、ありがとうございます。

エビデンスベースで答えるのが非常に難しく、国からは、交通空白時間帯の考え方は少なくとも営業時間外ということしか示されていないので、24時間営業しているような都市部の自治体は当てはまらない。

実際にどれぐらいかということ、分かっているデータでいくと、ドライバーが2割減っていると、車両の稼働率が6割に減っているというようなこと。それから、平均年齢が今62歳と高齢化が進んできているということが分かる。

それから、自治体として、うちはイベントが重なるとき、ゴールデンウィークといったときに、主要な交通拠点である博多駅とか福岡空港のようなところで市の職員がタクシー待ちの状況などは調査をする。こんなことぐらいまでしかできなくて、実際問題、小さいタクシー会社もたくさんあって、そういったところの状況も把握できるようなこともないということで、どれぐらい、どの時間帯に交通空白時間帯になっているかをエビデンスで示すことは非常に難しい状況になっています。

実は、アプリだったらまだデータは分かるのですが、電話、それから電話が取れなかった、どれぐらい不成立だったかということも全然分からないような状況なので、交通空白地があるところを地方がその地域のデータに基づいてやれと言われても、現実的には無理な話なのですね。ですから、全国一律で、これからつくる新法ではしっかりとこのようなルール、定義を定めてほしいというのが希望でございます。

以上です。

○林座長 中室委員、今の点はよろしいでしょうか。

○中室委員 大丈夫です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、大阪府、吉村知事、御回答をお願いいたします。

○大阪府（吉村知事） 福岡の高島市長と、都市部という意味ではほぼ共通しているのかなと思います。どの時間帯が交通空白か、これは客観的なエビデンスというのはなかなか難しいところですが、府民に対する調査をしたところ、8割以上の方がタクシーが捕まえにくいといった実感を持たれています。それは、特に雨天時、天気が悪くなったときなんかもそうですし、状況によって交通の状況は大きく変わるというのが実態だと思っています。だからこそ、需要に対応できるような硬直的でない仕組みが重要なのだらうと思っています。

それから、業務委託を求めるのはなぜかということ、雇用に限定された場合の問題点ということですが、ストレートに申し上げて、雇用に限定した場合、人は集まらないと思います。現状においても人手が不足しているのに、それを前提としてライドシェアをすると

しても人が集まらないのは、事業者に聞いてもそのとおりです。

特に大阪のような大都市で大きく需要が増えたり減ったりすることに対応することを考えると、非常に小さなエリアだったらまだあるかもしれませんが、大都市でそういった対応をしようとすれば、それなりの人がこの制度に参入してくる必要があるのですね。

それは、ギグワーク的に需要が高いときにわっと入って、ある意味、そこは高い運賃でも人は乗りたいわけですから、そこに参入する。そうではないときは参加していない。この柔軟性を認めるような形態でないと、そもそも雇用に限定せよといえれば、当然雇用の管理であったり、それぞれタクシー会社が今困っている状態もあるわけで、何ら問題の解決にはならない。むしろやらない理由をつくることになっていくのだろうなと思っています。

もちろん、業務委託、そして働き方という意味では、雇用にすると守られているという意見もあるのですが、一方で、自由に働きたいという人も多いのですね。つまり、会社との指揮命令関係ではなくて、きちんと運ぶというのは当然そうなのですけれども、指揮命令関係をとらずに、自由な環境で自由に働きたいと思っていらっしゃる方も多いので、そういった方の参入をなぜ認めないのか、僕はさっぱり分かりません。

もう一つ、そういったことから入っていくことによって、タクシーの運転とか移動の運転は自分はすごく向いているなど感じると、その人が恒常的なタクシードライバーになっていく。タクシーの人手不足解消にもつながっていくのではないかという意見もあります。いきなり何もないまま、完全にあなたはタクシーの仕事だけですよというのが今のルールなのですけれども、徐々にそこから入ることによって、これは僕に向いているね、私に向いているねとなれば、タクシーの担い手の確保にもつながってくるのではないかと思います。実際にそういう意見もありました。

それから、万博期間中ですけれども、営業区域や時間に限定せず必要な台数については、今、国で前提にしているのが、タクシー会社のアプリか何かで不足の時間帯がそうだとやられて、そこに限るみたいな話になっているかなと僕は理解しているのですが、万博というのは来年の4月から10月まで6か月間の国家イベント、国際イベントになりますので、そこで2800万人の方がいらっしゃいます。そのときに、この状況において、今のタクシー会社のアプリの情報を前提にしか判断できないとなれば、これはもうできないと言っていることとほぼイコールなので、将来、合理的に2800万人が来る、愛知でも2200万ですが、ほぼ2000万以上の方が来るのがもう分かっている事業をするわけなので、そうであるならば、それが合理的に推測できる場合は、今の情報を前提にするのではなくて、そういった先のある程度合理的な情報の中で、首長の判断において、営業区域や時間を自由に柔軟に対応できるものにしていただきたいと思います。

ですので、今回、大阪府の資料の5ページ、提案③、運行区域・時間の弾力化というところですが、これが例えば大阪市内の日曜日の夕方に限るとなると、ほとんどこれは対応できない。万博が始まってから対応できるかということ、実際は難しいと思います。

始まれば、そこからイベントはスタートしているわけですから、その前からの準備が必要だと思っています。なので、期間を限定する、期間を区切るということですがけれども、万博開始の半年前ぐらいから準備をしないとなかなか間に合わないの、万博開始の半年前から万博期間中、期限を区切るのが3号ですから、我々がお願いをしているのは、やるならば1年間、ぜひチャレンジというかトライをさせていただきたいなと思っています。

以上です。

○林座長 中室委員、よろしいでしょうか。

○中室委員 ありがとうございます。

今、福岡市様と大阪府様にお答えいただいたように、自治体のほうで具体的な不足地域とか時間帯を把握するのはかなり難しいと私も思いますので、その点は注意をした上で今後の制度設計をやっていく必要があるかと思っています。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、ずっとお待たせしております落合委員、井上委員、青山委員の順番に、まず御質問を伺ってからお答えをまとめていただきたいと思います。

○落合委員 御説明どうもありがとうございます。

それぞれ御説明をいただきまして、都市部と都市部でない地域とそれぞれ課題が違うところがあるかなと思いますけれども、今回、規制改革の中で議論としては、2号、3号に加えて新法の議論もしていくということで、その端緒になるようなところが新法のどこにあるのだろうか、というところを特にお伺いしていきたいと思っています。

その観点では、吉村知事と高島市長からお話しいただいた中で、交通空白の点とか人の確保といった点で、3号の枠組みでできる限り早期に実現できる部分を確保できるようにしていくことは重要なのかなと思う一方で、なかなか限界もあるのではないかと、いうところも見えてきているようにも思っております。

つまり、その中で、やはりデータに基づいて交通空白の状況を日々刻々と判断する。しかもそれに基づいて、急に営業許可が変わったり変わらなかったり、というのはデータに基づく判断という意味でも難しいのではないかと、いう気がしますし、実際に運営する事業者側にとっても、急にこのタイミングで事業を行っていいですよと言われても、追加して業務を拡充することの事業計画が難しくなるのではないかと、いう印象も受けております。

一方で、ドライバーの方からしてみても、結局、需要が特に高まる可能性があるようなタイミングを考えてこの時間に働こうであったり、吉村知事も先ほど自ら判断をしてという方のお話をいただいたと思いますけれども、そこも必ずしも一律に、あなたはこの時間からこの時間まで待機しててください、と言われて待機しているというのも、本人としても、会社としてもその部分の賃金とか何とかという関係で、なかなか難しいこともあるのではないかと、いう気もしましたので、働き方の形態の自由化という意味でも、両

面で3号だけでは難しいのではないかと、という印象も受けました。

私のほうでこういう感想を持ったところですけど、吉村知事、高橋市長に、その点についてどのようにお考えになれるか、ということ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。

京丹後市の中山市長様のお時間が9時までだそうでして、井上委員、青山委員の御質問は京丹後市でしょうか。

では、まず井上委員の御質問をいただいて、中山市長様にお答えいただきたいと思えます。

○井上専門委員 まず中山市長への御質問ですけども、先ほどの中山市長の資料の中でバス会社もできるようなお話があったかと思うんですけども、タクシー会社だけでなくバス会社もできるような制度をお求めかということが1点。

もう一つ、タクシーが共存共栄しないと撤退してしまうというようなお話がありましたけれども、よくバスの場合、路線からどんどん撤退していくという話があるんですけども、タクシー会社が地域から撤退するというのはあまり聞いたことないのですが、タクシー会社を怒らせるようなことをしてしまうとタクシー会社が撤退するようリスクが京丹後市さんの場合はあるのかどうなのかということをお伺いできればと思います。

○林座長 青山委員の御質問も京丹後市ですか。

では、青山委員、お願いします。

○青山専門委員 短くお伺いします。京丹後市の中山市長にお伺いしたいのですが、現在年間1,000回ぐらい利用があるということですが、ドライバーさんが何人ぐらいいるのかなというのが気になりました。

なぜそれをお聞きしたいかという、お客さんが払う対価がタクシーの5割から8割まで引き上げられることになるということですが、先ほどの市長の御説明では半額でも高いと思っている利用者が多いと。そうなると、8割になったら、もしかしたらドライバーは増えるかもしれないけれども、利用する人は逆に減ってしまうのではないかなと思っていて、その辺りをどのように見通していらっしゃるのか、お聞かせいただければと思います。

以上です。

○林座長 中山市長様、お願いいたします。

○京丹後市（中山市長） ありがとうございます。

まず、最初の御質問はバス会社もできるようなことを申し上げた背景、根拠ということかと思えますけれども、これはライドシェアを導入したときの競合相手になるという観点で申し上げております。もろに競合相手になるのはもちろんタクシーだと思うんですけども、ライドシェアを広げることによってバスへの何らかの影響が出てくると思うのです。影響が出てくる限りにおいてバスも撤退してほしくないということの中で、バスもいろいろなチャレンジができるような環境があったほうがいいのではないかと、というような制度的な担保として申し上げたということでもあります。

それから、タクシー会社が撤退するような状況は少し想像しにくいということですがけれども、冒頭に申し上げましたように、実際、我々は今から10年ぐらい前に1社、2社が地域から撤退しています。

これは、先ほどの富山先生のお話にも関連しますけれども、タクシーの需要が少なくなって経営が成り立たなくなったということで撤退をされたということで、地域の側からすると、我々のところは広いので、タクシーで行くにあたっても遠距離になれば料金がかさむ。料金かさむことになれば、呼びたくてもなかなか呼べないということで、需要が落ちてきたということだと思います。今後とも、タクシー需要がなくなれば、当然タクシーの経営環境が厳しくなるので、もうやめようかということになると思います。

そのためには、できるだけ安い料金で移動サービスを提供できるかどうかということが鍵になってくるという意味で、ライドシェアが我々の移動サービスの活性化に大きな意味を持つ手段となってくるということで、3番目の御質問とも関係しますけれども、実際に運用しているNP0の実感として、今は半額程度ですけれども、これより上げると乗る人が少なくなってくるというような実感を現実に運行されていて持っておられるということなので、運賃を上げることについては、実際にやっていただいているNP0との関係でいうと、これは厳しいということで、8割というのがどういう数字なのか、天井としての8割なのか、あるいは目安と書いてありましたので、文字どおりの意味であれば、それは幅を持って現行の運用も可能な形に、これはしていただけるとは思いますけれども、やはり我々のような都市部と離れている地域の生活者の足という意味では、生活者が利用しやすいような運賃環境として、低廉な運賃でやれるような環境は確保してほしいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、落合委員以外の井上委員と青山委員は中山市長様以外への御質問もおありですか。

では、井上委員。

○井上専門委員 ありがとうございます。

吉村知事と高島市長に質問ですけれども、本件は、需要が圧倒的にあって供給が足りていない都市部と、需要もすごく少なくなっている中で、その細い供給を何とか維持させようとしている過疎地と、状況がかなり違うということが改めて浮き彫りになったと思うのですが、大阪府さんのこれから万博を控えて圧倒的に需要が見込まれる中で、期間限定で3号でライドシェアを解禁したいというようなことに関してですが、恐らく需要が圧倒的にあるので、ライドシェアが解禁されてもタクシー会社もそんなに需要が落ちることはないと思われるのですけれども、このような案を期間限定でやることに對してタクシー会社の反対みたいなことは想定されるのかということが知事への質問です。

高島市長への質問としては、先ほど国のほうで統一的にルールを決めてほしいというようなお話がございましたけれども、吉村知事の案を議論の中で1年限定でやらせてほしい

というようなお話もございましたけれども、例えば、福岡市でも1年間限定で実証実験的に吉村知事の方でやってみるみたいなことに関して、福岡市さんとしてはどう思いますかという質問です。よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

高島市長様、吉村知事様、順番がぐちゃぐちゃになってしまって恐縮ですけれども、どちらの質問からでも結構ですので、それでは高島市長様から御回答をお願いいたします。

○福岡市（高島市長） 分かりました。ありがとうございます。

いろいろあったのを全体ミックスでお答えしていくと、まず、3号については、冒頭にお話をしたとおり、今の地元のタクシー協会のほうが、ライドシェアという一種の免許の人たちでは危険性というところで責任を負いかねるというような形で、各議会の会派に勉強会を開いたり、街宣車で、ライドシェアは危険でやめるべきだ、白タク反対という形で回っているような状況があるので、なかなか厳しい状況にある。

2号のほうですけれども、首長判断で実施可能というような部分もできてはいるのですが、首長だって判断をするときに、エビデンスもないような状況の中で、ただ突っ込め、もめてもいいから突っ込みみたいなのは乱暴だなと思うわけですね。

実際に、中室先生の先ほどの話にあったように、ではエビデンスをといても、現実問題、今は電話で受けている小さいタクシー会社みたいなところもたくさんあるし、こういったところでエビデンスを取って空白地が明確になってからやるということ自体が、相当時間もかかってしまって現実的ではないと思っていて、サービスを安定的に供給していくということを考えても、仮に空白地が分かったとしても、例えば週末の午前8時から10時までと平日のこの時間とこの時間だけみたいに、やっていい時間帯とやって駄目な時間帯みたいに細かく区切っても、現実問題、そんなややこしい状況の中で、足りないときだけ都合よく来てくれるような人が本当にいるのか。

それよりも、以前、ヤフーの川邊さんが、事故が一番起きている時間帯というか、どういう状況で起きているかという、流しのときに急に左に寄せて止めるときに事故が一番起きているというお話があったので、新法をつくるときは、エビデンスのない中で無理やり時間帯を区切ってやるというよりも、例えば、タクシー会社は流しができるけれども、ライドシェアのほうは流しではなくて、出発地と目的地が明確な場合はできるというような形で、ニーズで区切っていく。需給ギャップが大きいときにやるというやり方もあるけれども、そもそもライドシェアって何なのかという定義を明確にすることと、プラットフォームとドライバーでしっかり補償するということが明確にするようなことを、これから新法の議論の中でぜひしっかりと決めていくというアプローチも大事なのではないかなと思います。

それと、万博の期間中という、万博はもう間違いなく1年間人が来るということも明確だし、すぐに準備が必要だと思うので、吉村さんの提案は賛成するわけです。福岡も例えば1年限定でやってはどうかというようなお話もございました。これを1か月と言われて

も、告知して、実際に人が来て、回り出してという時間帯もあると思うのですが、例えば一定1年やってみるということは、それはそれでありかなとも思います。分かりませんが、雰囲気です。

○林座長 ありがとうございます。

吉村知事、いかがでしょうか。

○大阪府（吉村知事） まず、タクシー会社の反対は想定されるのですかという御質問ですけれども、もう既に反対されています。大阪においてもタクシー協会は反対です。会議にはお越しくさしまして、本当に率直な議論交換させていただいているのですけれども、タクシー協会としては反対だということで一致団結されておられます。

ただ、個別にタクシー事業者と話をすると、少数ですけれども、やってみようと思うところもあるのも事実だと思います。なので、知事として、市長として、大きく旗を振って方向性を示してなければ、もう全員が下向いたままの状態になったと思いますが、タクシー会社の中ではやろうかなと思っているところもある。

ただ、恐らく今のやり方のままでは数は少ないし、場合によっては手も挙がらない可能性もあるだろうと思っています。というのは、非常に使いにくいからです。先ほど高島市長もおっしゃっていましたが、交通空白の時間帯だけだと、そもそもそれがいつか分からないし、そのために人が集まってくるのですか、人は確保できるのですか、極めて非現実的なことを要求されているのではないかと考えています。

しかも、万博は1年後に確実にある、そして2800万人が来ると分かっているけれども、それを今の情報で何か分析するかというと、今でも不足しているところがあるわけですから、合理的な将来予測ができる場合は首町の判断でさせていただきたい。ただ、新法にすべきではないかという意見もあって、もちろん新法を制定していただきたいと思っています。

ただ、3号は期間限定なので、期間限定で実証実験的に一度させていただきたいという思いです。やらない理由はいろいろ出てくるのですけれども、我々もこれを永久にさせていただきますと言っているわけではなくて、期間を限定して、万博であれば開催期間中の半年間です。

これは、行政の事務から考えると、人を確保したり、告知したり、スキームをつくって募集したり、いろいろなことをすると当然準備が要ります。事業者側にも行政側にも準備が要るとなると、やはり半年前ぐらいから募集を開始する。そうすると、その前からスキームを構築する。今年の春ぐらいからはスキームを固めて準備をしないと、事業者としてはもう手を挙げるのがなくなるというぐらいタイムスケジュールになってくると思います。なので、万博開始前から万博開始後の1年間、実証実験的にやってみる。日本社会でも新しいことをなかなかやろうとしないことが多いのですけれども、万博自体が未来社会の実験場と銘打って国と協力してやっているので、未来社会の実験場の場で期間限定のライドシェアの実証実験もさせていただけないのは悲しいなと思っています。

法律はぜひやっていただきたいと思っています。なので、資料としてつけさせてもらっていますけれども、新法はぜひ進めていただきたい。ただ、そういう意味では、恐らく万博とはタイムスケジュールは合わないだろうと思っています。まだ新法の影も形もない中ですから。今年の春ぐらいから準備をしないと間に合わないのも、もちろん万博は新法には間に合わないだろうと。逆に言うと、実際に実証実験をしたものを新法の参考にさせていただいてもいいのではないかなと私としては思っています。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

首町の皆様、本当にありがとうございました。既に、京丹後市の市長様は御退出になっておりますが、本当にお忙しい中、貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。

続きまして、事業者視点での課題認識をヒアリングしたいと思います。モビリティプラットフォーム事業者協議会、石山アンジュ様から、10分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（石山共同代表） おはようございます。モビリティプラットフォーム事業者協議会、共同代表の石山と申します。

このような貴重な機会をいただきましてありがとうございます。

今、自治体の皆様から御発表いただきましたが、私からは事業者の視点から述べさせていただきます。

まず、当協議会の概要についてお話しさせていただきます。

当協議会は、地域交通のDXを推進し、各地の深刻化する移動不足の解消を目指しまして、プラットフォーム事業者が集まる団体を本年1月に発足いたしました。スタートアップの企業を含む9社からスタートしているのですが、私が代表理事を務めております。約400社を法人会員、そして、160自治体を会員とする一般社団法人シェアリングエコノミー協会が事務局を務めております。

この協議会発足から、既に複数のお問合わせをいただいております。今後、事業者と協働をしながら多様な解決策の提示をしていきたいと考えております。

そもそもになってしまうのですが、初めにシェアリングエコノミーとは、人と人、企業、そして労働力やスキル、物、場所、こういったあらゆる資産を共同所有、売買、貸し借り等を行う経済的な機能と、そして、人と人、人と地域のつながりを生み出し、共助の社会を実現する上での社会的な機能を持つ概念だと考えております。

今回の交通課題だけではなくて、遊休資産の利活用や人手不足の解消、新しい働き方の創造、持続可能な資源循環型のモデルに移行するという観点から、広く我が国の様々な社会課題において、課題解決に寄与するものと考えております。

それでは、早速、道路運送法78条2号及び3号、そして、タクシー会社以外によるライドシェア事業のための法律制度について、モビリティプラットフォーム事業者の立場から意見を述べさせていただきます。

まず、道路運送法78条2号について申し上げたいと思います。交通空白地の該当性につきましては、時間的要素、地理的要素がございますが、時間的要素については季節や曜日などの変動が大きく、地理的要素も地域ごとに需給状況が異なるなど、いずれも画一的な基準で交通空白地帯の該当性を判断してしまうと、多様な移動ニーズに応えられないと考えております。したがって、一定の基準の下で、最終的には事業者や自治体の首長において柔軟な判断ができるような仕組みが望ましいと考えております。

次に、活用できる自家用自動車の範囲につきましては、個人が所有する自家用車だけではなく、タクシー会社で眠っている事業者用の車両、貨物運送用の軽自動車、レンタカー、カーシェア、民間が保有するスクールバスなども含めていただくことが、供給力確保の観点からは有効であると考えております。この点は3号についても同様です。

最後に、対価につきましては、運行業務を受託する民間事業者が利潤を含む委託料を自治体などの運行主体から受け取ることができることと明確化をされております。しかしながら、運行主体が利用者から受け取れる対価は実費の範囲内に限定をされるという中で、運行主体から適正な利潤をきちんと確保できるのかどうか、この点は民間事業者の事業参入あるいは継続性を左右する課題として指摘させていただきたいと思います。

次に、道路運送法78条3号について申し上げたいと思います。まず、運行主体に関しましては、既存のタクシーでは供給が足りていないという状況がそもそもの前提にあると思いますので、新規のタクシー会社の参入も可能となるよう、3号の対象地域についてはタクシー特措法の適用除外とすべきではないかと事業者の視点からは考えております。

次に、ドライバーの就業形態についてです。ドライバーの就業形態につきましては、雇用契約だけではなく、業務委託も認められるべきであると考えます。現在の日本の労働法制の下では、雇用による兼業や副業はあまり進んでいないのが実態でございます。そうした中で、十分な数と質の一般ドライバーを確保するためには、契約形態も含めて柔軟な働き方を認めていくことが不可欠であると考えております。

次に、ブレーキやドライブレコーダーなどの車両設備の使用、遠隔点呼を含む運行管理の方法につきましては、詳細なあるいは限定的な規定の仕方は避けていただき、同等の安全確保を前提に、デジタル技術を活用した柔軟な方法を認めて、いろいろな事業者の創意工夫の余地ができるような制度を検討いただきたいと思います。

次に、運賃につきましては、2号と同様に、ダイナミックプライシングやサブスクリプションの形式など、柔軟な運賃設計を御検討いただきたいと思います。

次に、運行地域や時間帯につきましては、本来的には規制すべきではないと考えております。一方で、制限を設けざるを得ない場合に関しましては、どのような基準や方法で地域、時間帯を特定するのか、あるいは継続的に見直していくのか、こういったことをしっかりと公表していただきまして、透明性のあるプロセスで決めていただくことが非常に重要であると考えております。

最後に、需給調整はダイナミックプライシングによって図られるべきであり、台数制限

は設けるべきではないと考えております。仮に、地域ごとの台数制限が設けられる場合においては、限られた枠をタクシー会社にどのように分配するかということが問題になってくるかと思っております。早く準備の整ったタクシー会社のみが枠を寡占することがないように、多様な事業者が参入できる透明性のあるプロセスを事前に設けて公表することが重要であると考えております。

最後に、タクシー会社以外によるライドシェア事業のための法律制度について申し上げたいと思っております。まず、78条2号及び3号の制度改善につきましては、効果検証を待つ必要はありますが、それぞれに運行地域や時間帯などの制限があり、移動難民の解消のための制度設計としては不十分ではないかと見ております。したがって、私たち当協議会の会員企業の多くは、地域や時間帯の制限のない新たな法制度が必要になると考えております。

運行主体につきましても、タクシー会社以外のスタートアップも含めた事業者に広く参入機会が開かれるべきであると考えておりますが、中間答申でも示されておりますとおり、安全最優先の観点から、徹底した安全対策のための様々な措置をライドシェア事業者に義務づけるべきであると考えております。

新たな法制度の具体論につきましては、当協議会の中でも様々な意見がございます。しかし、基本的な方向性において見解が一致しているところについて、具体的に4点申し上げたいと思っております。

- 1、ドライバーの就業形態については、雇用だけではなく、業務委託を認めること。
- 2、車両の設備要件や運行管理の方法につきましては、柔軟な運用を認めること。
- 3、運賃については、ダイナミックプライシングやサブスク形式などの柔軟な運賃設計を認めること。
- 4、運行地域、時間帯、台数については規制を設けないことです。

そのほか、各事業者からの意見の中では、イコールフットィングの観点からタクシーにおける遠隔点呼制度の規制改革や、供給力の観点から乗り合いや相乗り制度の活用促進についても記載をさせていただいておりますが、ここでは割愛させていただきたいと思っております。

駆け足になりましたが、当協議会の発表は以上になります。質疑応答につきましては、一緒に参加をしております事務局の安井から回答させていただきたいと思っております。

御清聴ありがとうございました。

○林座長 石山様、ありがとうございました。

それでは、これより、中間答申を踏まえた自家用車・一般ドライバーの活用について、全体の質疑応答に移りたいと思っております。

毎回申し訳ございませんが、限られた時間のため、御質問、御回答ともに簡潔にお願いいたします。御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

まず、川邊委員、堀委員の順で御質問をお願いいたします。

○川邊委員 協議会の皆さん、御説明をありがとうございました。

時間もないのでなるべくコンパクトに質問させていただきたいと思いますが、私は78条2号の規制緩和と協議会としての意見についての質問をさせていただきます。

78条2号では、規制緩和で株式会社も自治体からの受託を受け入れれば参入可能となると理解をしていますけれども、実際、どの程度株式会社の参入がありそうか、ある場合はどういう地域にありそうかというのを、現時点での御見解で構いませんので教えてもらえればなど。

というのは、料金のところを実費の範囲内という概念とタクシーの8割程度という概念とが中でないまぜになっていて、正直分かりづらいかなど。分かりづらい中を、利益を出さなければいけない株式会社として、それをどう判断して参入していくのかというのが私は分からないので教えてもらいたいなど。

78条2号ですと、ダイナミックプライシングをできる定めになっているのですよね。ですから、ダイナミックプライシングというのをどのように活用するのか。特に早朝や深夜、悪天候時のドライバーの確保という観点で、どの程度のダイナミックプライシングをやっていけば参入可能かという辺りを教えていただければと思います。

○河野大臣 さっき石山さんが投映された資料の中に12月28日付の通達という話がありましたけれども、これは誤解を生みそうなので、鶴田局長からきちっと説明をしてください。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、鶴田局長、御説明をお願いします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 国土交通省、鶴田でございます。

今、河野大臣から御指摘がありました12月28日の通達ですけれども、これは12月20日のデジタル行財政改革会議で国土交通大臣から御説明をした、2号や3号の運用改善、それから新規についての議論の中で、実施時期を年内と申し上げていたものにつきまして、早ければ早いほどいいという認識の下で、これまでの検討を踏まえて通達をしたというものでございます。

ただ、今日もいろいろ御指摘をいただいていますけれども、これを出したからこれで終わりということではなくて、むしろこれを契機に御指摘もいただいてアップデートしていくものという認識でお出ししたものです。したがって、今日の御指摘も踏まえて、今後とも改善の検討をしていきたいと考えております。

○河野大臣 12月28日はあくまでも検討の中での話であって、これで何かをやるということではないということによろしいですね。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 少なくとも今の時点でこういう緩和はしますということで、さらなる改善について引き続き検討していくというものでございます。

○河野大臣 ありがとうございます。すみません。お願いします。

○林座長 河野大臣、ありがとうございます。

川邊委員の協議会への質問はこの点だけでよろしかったでしょうか。

○川邊委員 時間も限られてきていると思いますので、一旦これで。

○林座長 分かりました。

では、堀委員、御質問をお願いします。

○堀委員 ありがとうございます。

私からは、モビリティプラットフォーム事業者協議会に対して2点御質問をさせていただければと思います。

ライドシェア事業のための新法について、運行地域全域でというような要望をされておられます。私からは、特に過疎部、地方についてお伺いしたいと思っております。

過疎部や地方については、採算性の観点からコストをなかなかかけられないのではないかと、あるいは地域に人手が少なく担い手がいないのではないかとという問題意識がございます。どのように、新法の下でライドシェアプラットフォーム事業者としてサービスを実現できるという見込みなのか、その構想をお伺いしたいと思います。

特に私のほうからは、ユニバーサルサービスの実現が可能なかどうかということと、担い手の確保をどうされるのか、その御予定についてお伺いしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、まず川邊委員の2号についての御質問と、堀委員の御質問は3号についてですね。

○堀委員 いえ、新法についてでございます。新法の下でどのようなサービスを実現されるか、担い手の確保をどうされるかの2点でございます。

○林座長 失礼いたしました。

その点についての御回答をお願いいたします。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（安井氏） モビリティプラットフォーム事業者協議会事務局の安井と申します。私のほうから回答させていただきます。

まず、川邊委員からの、株式会社の参入はどの程度、どのような地域で想定されるかという御質問です。一概に予測するというのもなかなか難しい御質問ではあるのですが、事業としては比較的まとまった需要のある大都市近辺のほうが成立しやすいところはあると思いますけれども、一方で、ニーズとしては公共交通の維持に課題を抱えておられるような地方部も多いと思いますので、事業者としては基本的には地方も含めて参入を検討していくことにはなろうかと思います。

その上で、実際にどの程度の数の事業者がどのような地域に参入していくことができるのかという点につきましては、運賃が実費の範囲内に制限されているという現行の規律を下においては、先ほど石山から申し上げましたとおり、運行主体たる自治体様などから委託料として適正な利潤をどれだけ確保できるかというところに大きく左右されてくるのではないかなと思っております。

株式会社の参入を増加させていくための方策として考えられるところとしては、実費についての考え方を柔軟に運用できるかどうか。例えば、地域によっては自家用車の所有率が低い、レンタカーやカーシェアの利用ができないと、なかなか一般ドライバーを十分に

確保できないような地域もあろうかと思えます。こういう場合には、車両の利用料も実費に含めて考えていく必要があると思えますので、そのように実費についての考え方を柔軟に運用するとか、あるいは事業者の選定について、運行主体が実施されるプロポーザル等において、しっかりと詳細な委託条件を明確にさせていただいて、事業者が的確にコストを勘案して事業継続性を適切に判断できるようにしていただくことも重要になってくるかなと思えます。

加えて、こういった新しい自家用有償運送に参入したことがない新規の事業者もありますので、知見を十分に有していない新規の参入の事業者向けに現行の資料よりも分かりやすいガイドライン等を作成していただくことで、参入しやすい環境をつくっていただくことも重要ではないかなと考えております。

もう一つ、川邊委員のほうからは、ダイナミックプライシングについても御質問いただいたかなと思えます。どの程度のダイナミックプライシングによってどの程度ドライバーが集まってくるか、確保できるのかということについての明確なデータがあるわけではございませんので、こちらにつきましては実際にサービスが開始されてからデータを収集して、適切なダイナミックプライシングの在り方について検討していく必要があるのかなと考えております。

なお、意見書のほうにも記載させていただいておりますけれども、諸外国における商業ベースでの運用データがどこまで日本で適用されるのかということは不明ではありますが、諸外国のデータですと、上限は3倍程度までの変動が確保できるとダイナミックプライシングが有効に機能すると思われるところでございます。

川邊委員の御質問に対する回答は以上です。

堀委員の地方部への参入についての構想という御指摘ですけれども、この点につきましては、ライドシェア事業者はドライバーともユーザーともアプリを通じてサービス提供が可能ですので、原理的には地方部、過疎地域も含めてサービス提供は十分に可能であると考えております。

ただ、具体的な参入につきましては、先ほど申し上げた事業性の観点も含めて、新法検討の段階でじっくりと議論をさせていただく必要があるのかなと考えております。

一旦、回答としては以上とさせていただきます。

○林座長 堀委員、どうぞ。

○堀委員 過疎地や地方部においては担い手不足が非常に課題になっておりまして、これを解決しようということで、この地域ワーキングで議論がされていると理解しております。

先ほど富山さんから御指摘がありましたように、営業区域があるタクシー事業者のほうでなかなか担い切れていない、担い切れない、今後地域の中での交通が統合されていくということも含めて御検討いただくべきではないかと考えている中で、デジタルで広域でプラットフォームを持ちながら両者を結びつけていくようなサービス事業は大事になってくるのかなと思っておりますけれども、そのユニバーサルサービスのような構想まで

発信していただかないと、事業者はプラットフォームが地域でも必要ではないかという議論につながっていかないと思いますので、ぜひその点の具体化を早期にお願いしたいと思っております。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

川邊委員はよろしいでしょうか。

○川邊委員 更問いで、78条3号のところは、先ほど鶴田局長からもお話があったとおり、まさに今決めつつあることだと思って質問を避けましたけれども、1個だけ、78条3号についてどう思われますかというところで、これからいろいろなアプリのデータとかを使って営業区域みたいなものを国交省さんとタクシー事業者かで決めていくのだと思うのですが、仮に営業区域が深夜時間帯の時間帯空白のみでできるようになるみたいな地域が現れた場合、事業者さんとしてはドライバーの活用とか採算性は可能なものなのでしょうか。それとも、もっと広範囲に事業区域とか時間帯を設定してくれないと無理という感じなのでしょうか。その辺の所感を聞かせてもらえればと思います。

○林座長 よろしくお祈いします。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（安井氏） ありがとうございます。

基本的には、意見書でも申し上げておりますとおり、事業者の観点からは営業地域とか時間帯についての制約は取り払っていくべきであると考えておりますけれども、深夜時間帯のみ、特定の営業地域のみというような限定的な許可になりますと、一般ドライバーの確保がより難しくなってくると思いますので、タクシー会社としても人材の確保に対して多大な労力ないしコストを費やしていく必要が出てくると思ひます。そういう意味では、事業性、事業の採算性もそれに伴って大きく低下してしまうことになろうかと思ひます。

また、事業者によっては、既に構築しているプロセスと全く異なる新しいプロセスが、そういった限定的な形での参入のために構築が必要になってくるということもあろうかと思ひますので、その場合には初期投資についても追加的に必要になってくるところが事業性にも影響してくるところであらうか思ひますので、事業の観点からいいますと、地域、時間とともに過度な制限は避けるべきであると考えております。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、時間が結構進んできてしまいましたので、落合委員、御手洗委員、芦澤委員、瀧委員の順番で御質問をいただき、全体についての御質問で結構ですので、まとめて御回答をいただきたいと思ひます。よろしくお祈いします。

○落合委員 ありがとうございます。

私のほうは端的に、国交省様に2点お伺いしたいと思ひます。

1点が、先ほど議論させていただいている中で、都市部においてもデータについては収集が難しい部分があるという議論を吉村知事、高島市長とさせていただいておりました。一方で、さらに過疎地なども想定した場合に、そういった市町村の場合には、アプリの導

入やDXが進んでいない場合が多いと思いますので、そうすると、よりデータがないのではないかと思われませんが、そういう中で、地域公共交通会議も恐らく判断材料が定量的なものがない中で、どのように判断をするのかというところをお伺いしたい。

もう一点、1月10日に東京ハイヤー・タクシー協会のほうでプレス発表を行われておりまして、その中ではガイドライン案を作成中ということで、運行の方法やドライバーの条件などがかなり具体的に記載をされているというものがございます。

これについては、国交省のほうでは事前に協議をされたり、内容としては一緒に固めていただいたとか、そういうところがあるのかどうかをお伺いしたい。また、この内容について具体的に考え方とか、評価というものがあるようでしたら、この場で教えていただきたいと思っております。

以上です。

○林座長 国交省への御質問が2点ですね。

では、御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 よろしくお願ひいたします。

私からは、国交省の鶴田局長に質問を1点と、公正取引委員会の天田課長に2点、御質問がございます。

まず1点目、国交省の鶴田局長への質問ですけれども、道路運送法78条3号に基づく新たな取組として、全国どこの地域でタクシー会社が事業開始を希望しているか、現時点での状況を把握されていたらお教えいただけますと幸いです。

特に、2号の事業だけでは移動難民問題の対応が難しいであろう政令指定都市とか中核市など、比較的規模の大きな地方都市で、タクシー事業者から3号事業の希望が上がっていない地域はどの程度ありそうでしょうか。また、3号事業が展開されなような地方都市については、移動難民問題の対応をどのように考えてらっしゃるかをお教えいただけますと幸いです。

2問目が公正取引委員会の天田課長への質問です。同じく、道路運送法78条3号に基づく取組についてですが、この取組で一般ドライバーをしっかりと確保して供給不足を解消していくには、一般ドライバーが適切に処遇されること、そのためにはタクシー会社間で健全な賃金競争が起こることが必要であろうと考えます。

その観点から、仮に業界団体がタクシー会社と一般ドライバーの間の売上げの分配比率とか賃金割合について決定したり、または目安を示したりした場合、タクシー会社間の条件競争が起きにくくなって、一般ドライバーの待遇が不当に低く抑えられてしまうことになるのではないかと考えます。その結果、ドライバーが集まらず、供給不足が解消しにくくなるのではないかと考えます。この点につきまして、一般論で構いませんので、独禁法上はどのように考えられるのか、お教えいただけますでしょうか。

3点目も公正取引委員会さんへの質問です。同じく3号に基づく取組で、既存のタクシー会社が事業を希望されることもあるでしょうし、新たな事業者がタクシー会社として新

規参入するという展開もあり得るかと思うのですが、こうした新規参入事業者が既存のタクシー会社と何らかの業務契約を結んでいる場合、例えば既存の業界団体が新規参入を希望する事業者に対して、正当な理由なく、または集団で一斉にこれまで結んでいた契約を更新しないことを示唆するなどした場合は、3号の事業に参入しないように圧力をかけていると見なされるものでしょうか。これについても、一般論で構いませんので、独禁法上の考え方をお聞かせいただけますと幸いです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

御手洗委員からは、国交省に対して3号に関する御質問が1点、公取委に対して3号についての独禁法上の観点の御質問が2点ございました。

続きまして、芦澤委員、お願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

私も国交省さんにですけれども、私の話を少しですが、都心部での仕事が多くて、規制改革推進会議の委員になる前から、配車アプリを数社、月10回程度利用するというような立場から、利用者の観点から少しおかしいなと思っていることがありまして、そのことからの質問です。

タクシーの運転手さんとおしゃべりをすると、配車アプリの普及によって実車率が高くなって売上げが上がってくるということで、とてもいいお話で皆さん喜んでおられるのですけれども、一方で、利用者側からすると、配車アプリの普及によって流しのタクシーが減ってきているというのが都心部の状況だと思います。配車アプリ利用への圧力が高まっていて、結局、迎車料金、ピーク時には優先配車料金の支払いまでが必要になってきてまして、利用者側は実質10%以上の大きな値上げを余儀なくされるような状況かと思えます。

タクシーの運賃は、認可制で、国交省さんが総合的な公共性の観点を持って判断されていると思っているわけですが、その範囲を超えて実質値上げがされているという状況について、改めて国交省さんはどのように捉えておられるのか。つまり、配車アプリが普及していく中で、一定の対策が必要ではないかというところでお伺いしたいと思えます。

デジタルプラットフォームの特性というのは、皆さん御存じかと思えますけれども、ネットワーク効果によって寡占化するわけで、配車アプリも数社の寡占化が進んでいくところで、この辺りの制約をどう対策していくかということです。

一方で、遊休資産の車両供給が可能になるというのがデジタルのシェアリングの強さで、つまり、ドライバー側と消費者側双方のメリットを確保されるような形で、総合的にシステムを考えていかなければいけないというところで、早急に解決していく必要がある。

つまり、本日、吉村知事等がおっしゃったように、多様な主体の参入確保を進めていくということがないと、利用者側のデメリットが大きくなっていくという都心部の部分について早急な対応をしていただくというのが必要ではないかという点について、国交省さん

のほうでどのように把握され、検討を進めておられるか、改めてお伺いさせていただければと思います。

早口になりましたけれども、よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

国交省に対する御質問1点でございました。

最後に、瀧委員、お願いします。

○瀧専門委員 ありがとうございます。

私も国交省様への御質問で、端的に1点でございます。

今回、実費という言葉が出てきたり、約8割という言葉が出てきたりで、恐らく28日の通達の考え方でいうと、運送対価に関するタクシー運賃の8割という言及があるのと、それ以外の対価に当たっては実費の範囲内という表現があり、これは足し算として見ていいものなのではないかという御質問と、実費の定義が古い可能性がありまして、例えば、ライドシェアですとソフトウエアの償却とか、そういうものも乗っかってき得るものかなと。

今まで、特定費用というのは駐車場とか有料道路とかガソリンが想定されていると思うのですけれども、恐らくそれ以外にもこのような業を営むに当たって必要となってくるものがあり、単純に今までの車さえ保有していてそれを償却していればというだけではない観点もあるのではないかなと思っております。この辺りに関して、現状で見直しの必要性をお感じであるのかという点をお伺いしたいです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、まず公正取引委員会様から御回答いただいて、その後、国交省さんから、たくさん御質問がありましたので、御回答をお願いしたいと思います。

○公正取引委員会（天田経済取引局調整課長） 公正取引委員会、天田でございます。

御手洗委員から2点御質問がありましたので回答させていただくと、まず1点目ですけれども、一般論になりますが、売上金額の分配比率とか賃金割合は各構成事業者さんの競争上非常に重要な要素であればあるほど、これを事業者団体として傘下の事業者に対して、目安も含めてそうなのですけれども、統制なりを示すということは独禁法上の問題となるおそれが高いと考えております。

2点目の新規に入ってこようとする事業者と現在業務契約なりを結んでいるという中で、御質問があったところとしては、正当な理由がないとか、あるいは団体として集団で一斉に傘下の事業者に対して契約更新しないようにということをするような場合は、因果関係の話として参入しない圧力をかけているという形で推認される可能性も高いと考えています。

いずれにしても、そもそも事業者団体が傘下の事業者に、どこと契約するとかしないというのはあくまで自由ですので、そこを団体として更新しないようにというふうに決定するというのは、それ自体がもう独禁法上問題となる行為になりますということを申し上げ

ておきます。

以上でございます。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、国交省、鶴田局長様、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 鶴田でございます。

まず、落合委員から、供給が足りていないということを都市部でさえも難しいのに過疎地域などで地域公共交通会議がどういうふうに判断するのかということですが、現に過疎地的なところで客観的データがすぐ取れるという状況にはないというのはそのとおりですので、これはまさに地域の実情を一番分かっている地域で決めていただくということだと思います。その際に、昨年も御説明しましたように、議論が延々とかかるようなことがないように、スピーディーに決めていただけるような仕組みを導入したいということでございます。

2点目の東京のタクシー協会のガイドライン案ですが、事前にすり合わせていたのかということに関しては、事前に我々も詳細なものを見ていたわけではないのですが、昨年の12月にこの会議でも御説明させていただいたような内容を踏まえて、東京のタクシー協会としてスピーディーに検討されているものだと思います。内容としては、国交省が年末に発表したものを前提にされていると理解しています。

それから、御手洗委員の御質問の前半、国交省のところが、インターネット環境が不安定だったようで、私が聞き取れなかったのですが。

○御手洗座長代理 3号の事業が始まらなさそうな政令指定都市や中核市など、比較的規模の大きい地方都市はどれぐらいありそうでしょうか、そこについてはどのように対応されるおつもりでしょうかという質問です。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 政令都市クラスで3号の事業が始まらないところがどれぐらいあって、それに対してどう対処するかということでもよろしかったですでしょうか。

○御手洗座長代理 はい。政令指定都市及び中核市ですね。人口20万人以上ぐらいで、3号事業が始まらなさそうなところはどれぐらいあるか。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 2つ話があると思うのですが、1つは、まず供給不足を特定するということで、その導入の必要性というのが1つと、2つ目が実際に事業者がどれだけ手を挙げるかという、先ほど首長さん方からも御指摘があった点があると思います。これは、中核市レベルまで含めて網羅的に見直しを立てるにはまだ至っておりませんが、できる限り必要などころで必要なサービスがなされるようにということかと思えます。

それから、芦澤委員の都心で配車アプリの利用者としての視点での御指摘ですが、タクシーの配車アプリは旅行業としての登録を受けていただいています、迎車料金はタクシー運賃とは別の旅行業としての手数料、アプリの利用料と理解しております。

一方で、先ほど別の文脈で御指摘のあったダイナミックプライシングのようなお話と、今、芦澤委員からも御指摘があった公共交通としての運賃料金の性格とということのバランスを取っていくことの重要性についての御指摘と受け止めて、今後の検討に生かしてまいりたいと思います。

それから、瀧委員から御質問がありました、実費の足し算かというのは御趣旨がよく理解できなかったのですが。

○瀧専門委員 分かりました。要は、運行の対価と実費というのは別々に分けて足し算をしてよいものかという質問です。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 分けて請求といいますか、道路運送法の法律に定めがありますのは、運送の対価は実費の範囲内でなければいけないということでありませぬ。実費といっても、個別のケースでマンパワーの限りがある中で実費を算定するのはなかなか難しい、例えば自家用車を持ち込みでやったらどこまで算入するとか、そういう点にも配慮して国として目安を示しています。従来はタクシー運賃の半分が目安ということですが、実際にはそれでは実費は賄えていないのではないかという御指摘を踏まえてタクシーの8割ということでありませぬ。

それから、実費の内訳としてということですが、これが十分聞き取れなかったのですが、例えばアプリを使う場合のアプリの利用料ということかなと思いますけれども、そういうものも実費としてカウントできるというふうに、これは不断の見直しをしていくべき事柄かと思ひます。

○瀧専門委員 恐れ入ります。この8割の算定根拠は、今の粒度でしか現状をお示しすることができないという理解で合っていますか。

○国土交通省（鶴田物流・自動車局長） 目安なので、粒度というのは、例えば80何%とか、そういうふうに精緻化していくことに実益があるのかという部分もあると思ひますが、実際の現場でこの制度を使う方が困らないようにというふうに考えてお示ししているというものでござひます。

○林座長 皆様、更問したいところだと思ひますが、申し訳ありません、時間の関係で議論はここまでとさせていただきますと思ひます。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（安井氏） 林座長、すみませぬ。1点だけ簡単に補足させていただきますでしょうか。

○林座長 では、本当に短く願ひします。

○モビリティプラットフォーム事業者協議会（安井氏） 先ほどの堀委員のユニバーサルサービスに関する御質問につきまして、私のほうで少し御質問の内容を誤解していたところがございますが、プラットフォーム事業者としては全国でサービス提供が可能でありませぬし、シェアリングエコノミーサービスである以上はそのようにしていかなければいけないと思ひておりますので、その点を訂正させていただければと思ひます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

本日は、中間答申を踏まえた自家用車・一般ドライバーの活用について、自治体視点と事業者視点の両方から御説明をお聞きすることができました。

座長としては、現場の皆様からの生の声をお聞きする重要な機会だったと受け止めておりまして、お忙しい中、本ワーキングにお時間を割いてくださったこと、御礼を申し上げます。

私としても、国交省からは、ただいま自治体の皆様からお声があったように、国として2号についてドライバーをどのように確保できるという試算があるのかどうか、また、3号についてタクシー会社の手が挙がらないところはどうか対応するつもりなのか、そういった対策なしに2号・3号で足りるというのは無責任な話ではないかと思って、そういう声もあるのかなと存じております。本日のお話を踏まえて、引き続き議論を進めてまいります。

それでは、本日の審議はこれで終了したいと思います。

最後に、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思っております。

○河野大臣 どうもありがとうございました。

この週末も、神奈川県はタクシー業界と意見交換をさせていただいておりまして、神奈川県は各社、前向きにやりたいというような意向があるようでございますが、国交省がかなりミスリーディングな情報を出していて、タクシー業界は明らかにミスリードされておりましたので、先ほど鶴田局長からもお話をいただきましたが、直ちに国交省のほうから相手が誤解をしていることを解消するような方策を取っていただきたいと思っております。

4月から新制度を始めようとみんなが努力している中で、やや信義則に反するような行いがあったことは、私は極めて遺憾に思っておりますので、国交省、そこはきっちり反省をしていただきたいと思っております。

国民の皆さんの移動の自由を確保することが喫緊の課題でありまして、今日、自治体の首長さんからもそれぞれの地域における心配事、懸念というものが出されました。まず、やれるところはしっかりやって、実施状況を見ながら次々と改善をしていくというアジャイルな対応、これは今まで霞が関が非常に苦手としていたことでございますが、改善できるところはどんどん改善をする。今までは年単位の改善だったのが、今回は週単位でも改善をしていかなければいけない。そういうアジャイルな対応が求められているのだと思います。

今日いろいろ御指摘をいただいた論点についてしっかり議論を深めながら、国交省にきちんと対応していただいて、パブコメが始まる前にはしっかりとしたものが出せるようにしていきたいと思っております。

委員の皆様には、今朝も積極的な御議論をいただきまして誠にありがとうございました。引き続き御議論のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。今日は本当に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。

気づくのが遅れてすみません。チャットのほうにも高島市長から、「3号は、地域のタクシー協会として活用意向なし。2号は、24時間タクシーが営業しているような政令市や中核市では交通空白時間帯を証明できない。つまり、現状の2号や3号の規制緩和だけでは都市部の移動難民問題を解決できません。新法の制定に向けた動きを早急にお願いします」というコメントです。

○河野大臣 もうここで高島市長は誤解をされておりますが、2号は少なくともこういうことだという状況でございます。これでやるということではありません。

国交省、このように誤解されるような、議論が少し手戻りするようなことになってしまったことは深く反省をしていただいて、適切な対応を早急にとっていただきたいと思えます。

○林座長 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・グループを終了いたします。御参加、御説明いただいた皆様、誠にありがとうございました。

速記はここで止めてください。委員の皆様はこのままお待ちください。