

第9回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和3年2月22日（月）16:00～17:30

2. 場所：合同庁舎第8号館12階 1224会議室

3. 出席者：

（委員）高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、岩下直行、大槻奈那、佐久間総一郎、
竹内純子、谷口綾子、夏野剛

（専門委員）石岡克俊、井上岳一、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和

（政府）河野大臣、藤井副大臣、田和内閣府審議官

（事務局）井上室長、彦谷次長、黒田次長、渡部次長、山西次長、中嶋参事官

（ヒアリング）

<議題1. タクシーの利便性向上>

全国ハイヤー・タクシー連合会 会長 川鍋一郎

全国ハイヤー・タクシー連合会 副会長 田中亮一郎

国土交通省自動車局長 萩川直也

経済産業省産業技術環境局計量行政室長 大崎美洋

4. 議題：

（開会）

議題1. タクシーの利便性向上

議題2：規制改革ホットライン処理方針

（閉会）

5. 議事概要：

○高橋座長 ただいまより、規制改革推進会議「第9回投資等ワーキング・グループ」を開会いたします。

本日は、「タクシーの利便性向上」について御審議いただきます。

委員の皆様におかれましては、御多用中のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。本日は、河野大臣、藤井副大臣にも御出席いただいております。

それでは、まず、河野大臣より御挨拶をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○河野大臣 お忙しい中、今日は、投資等ワーキング・グループに御出席いただきまして誠にありがとうございます。川鍋会長、田中副会長、どうもありがとうございます。よろしく申し上げます。

「タクシーの利便性向上」について、今日は御議論をいただきたいと思います。日本のタクシー業界は非常に厳しさを増しているということで、平均で見ると、全産業との比較で、タクシーの運転手さんの年収が200万円程度も低い。そして、月の労働時間が平

均で17時間長いという調査統計があるようでございます。働く時間が1割長いにもかかわらず年収が3割低いという状況のタクシー業界の在り方をやはりしっかり見直していかなければいけないのではないかと思います。

今日、いろいろな資料もございしますが、コロナ禍にある今も、タクシー会社は、この運行管理ですとか整備管理のための点呼を対面で行ってもらっていますが、デジタル社会にあってこうしたところをどのように効率化できるのかというのは、規制側もやはり考えていかなければならないと思います。

また、タクシーを利用する時間帯や曜日、大体夜8時から深夜2時にかけての夜間が全体の約3割、金、土、日の週末が5割という調査結果もあるようでございます。そういう中で配車アプリの普及が進んでいく中で、天気ですとか曜日ですとか時間帯、タクシーの需要が変化していく中で料金の設定、これをいろいろと新しくしていくことで新たな需要の喚起というものができれば、業界にとってもプラスになるのではないかと思います。

タクシーの安全性、利便性、また、ドライバー、運転手の方々の負担とリスクの軽減をしっかりと考慮した上で、デジタル化社会でのタクシー業の制度、規制について、やはりこれもスピード感を持って見直しをしていく必要があるのではないかと考えております。

今日も活発な御議論をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○高橋座長 大臣、ありがとうございました。

本日は、議題1「タクシーの利便性向上」について、最初に国土交通省より、現在の対応状況等を御説明いただきます。その後、河野大臣から再度御発言をいただきたいと思っております。公務の御関係で大臣御退席の後、全国ハイヤー・タクシー連合会より、タクシー事業に関する現状や課題、御要望等についてプレゼンテーションをいただきます。

最後に経済産業省も含め、全体の質疑応答を行う流れになりますので、よろしくお含みおきいただければ幸いです。

それでは、国土交通省の萩川自動車局長より、10分以内で御説明を頂戴したいと思います。よろしく申し上げます。

○国土交通省（萩川局長） 萩川です。よろしくお願いたします。

○高橋座長 お願いたします。

○国土交通省（萩川局長） では、資料がありますので、手短に御説明させていただきます。

タクシーの関係で今日は3つありまして、1つは、ソフトメーターの導入ということがあります。今は、タクシーに乗っていただくと分かるようにメーターがあって、それに基づいてタイヤの回転数を計測して運賃料金を算出するというをやっていますけれども、GPS等が発達してきていますのでそれを活用できないかと。これができれば、メーターの取替え等の費用がなくなりますので、事業者の費用負担の軽減にもなるという中身でございます。

そして、2つ目の○ですけれども、これは平成30年度から一度、行政や業界を中心に議

論をしていたのですけれども、GPSの機能等々があつて中断しているという状況なのです。なので、この検討会を再開して、年内をめどに導入に当たっての課題を洗い出して制度設計を進めたいと考えております。

2つ目が、IT点呼です。これはタクシーのみならず、バスとかトラックも全て共通することなのですけれども、今、点呼というのは運行管理上、非常に重要なものとして原則対面でということになっているのですけれども、いろいろな技術の進歩がありますのでそれを活用していこうと。それは感染防止対策にもなるのではないかということでもあります。

そして、1つ目の○です。現在、タクシーは一つの営業所、その敷地の中で営業所と車庫の間では点呼はできるのですけれども、離れた場所での営業所間みたいなことはできないということになっていますので、これをやっていただくようにしたいと思います。これは、国の令和3年度の予算を使った事業というのを確保しております、そこでいろいろな先進的な取組をやっていただこうと思っているのですけれども、そういう実証調査などをやりながら制度設計を進めていきたいと思っております。

それから、3番目は、ダイナミック・プライシングと書いてありますけれども、これは需要に応じて一定の幅の中で運賃を変動させることによって、よりお客さんにアピールして需要を開拓していきたいということで、業界の中でも検討していただいているやり方でございます。

昨年の11月末に、迎車料金については変動というのを入れたのですけれども、これは本運賃料金についてそういうことができないかということでございます。

これも令和3年度に国の調査事業というのを確保しておりますので、1番のソフトメーターともリンクしてくると思うのですけれども、こういうものを実現していきたいということでございます。

次のページです。これは御参考ですけれども、既にやっている規制緩和ということで、一括定額料金です。例えば、10回分払っていただくと11回運行できる。高齢者なんかが病院に頻りにタクシーで行かれるという場合に活用していただくようなこういう制度とか、あと、今の迎車料金の変動制。それから、相乗りタクシーというのも前からやるのが課題になっています。今はコロナがありますので実施のタイミングは見ていますけれども、こういうのをメニューとして準備をしております。

それから、よく話題に出ます自家用有償旅客運送に関しても、これは実質的に地方でいろいろやっていただくということでマニュアルを作成したり、国交省の担当課でアドバイザーを始めたりということもしております。

概要は以上でございます。よろしく願いいたします。

○高橋座長 萩川局長、ありがとうございました。

それでは、公務の関係もでございますので、ここで、河野大臣より御発言をお願いしたいと思います。よろしく願いします。

○河野大臣 ありがとうございます。

国交省、本当に最近、規制改革をスピード感を持ってやっていただいております、本当にありがたく思っております。

IT点呼のところですが、ITを使った、例えば、電子メールにしろZoomにしろ、隣の家の人とZoom会議をやるのも、日本から遠くの国の人とZoom会議をやるのもITでは特に差がないわけで、近距離でIT点呼ができていながら別に遠距離でももうIT点呼はできるのだと思います。だから、これは年内というよりはもう年度内にいろいろなことができてしまうのではないのか。これは全く新しいところから始めますというのだったら別だけれども、近距離でIT点呼をやっていたら遠距離でもできるだろうというのは多分、ほとんど異論はないのではないかと思いますので、年内とか言わずにこれはもう年度内に速やかにやっていただけたらと思います。

それから、ソフトメーターも、今はいろいろと迎車料金のところなどが大分変わってきている中で、最初にピックアップするところと行き先が分かっているならばもうソフトメーターでここからここまで幾らねというオファーができて合意ができるわけです。一々タイヤの回転数がどうだという比較をする必要もないのではないかと思います。そして、ダイナミック・プライシングの導入まで恐らくセットで、例えば、夏までとか。ソフトメーターの導入も、これは別に決めればいだけの話で、今のタクシーメーターとソフトメーターを比較するわけではなくて、ピックアップ先と行き先で幾らですというオファーと合意ができればそれでいいわけですから、恐らくソフトメーターの導入は年度内に、ダイナミック・プライシングの議論をいろいろやっていただいて、夏前ぐらいにはもう決まるぐらいのタイミングでいけるのではないかと思います。

ぜひそのぐらいのスピード感で、国交省、今までの改革と同じようなスピード感でやっていただきたい。これで全部ではなくて、やはり利便性の向上とその負担の軽減をすることで、外国でウーバーが出しているサービスと同じようなものを日本ではタクシーがやりますよということができれば、消費者にとっても同じサービスが国内で受けられるということになるでしょうから、ぜひこれをまず皮切りにして、ここでとどまることなく、利便性の向上と負担の軽減、そして、諸外国と同じような消費者への便益の提供を目指して、スピード感を持ってやっていただきたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

○高橋座長 大臣、ありがとうございます。

局長、いかがでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） ありがとうございます。

この規制の話は、いいメニューはできるだけ早くということで我々はやっているつもりなので、今の大臣の御示唆も踏まえてやっていきたいと思っております。

IT点呼に関しては、これは先ほど申し上げましたが、これはタクシーだけではなくてバスとかトラックも含めて全部やってみようと思っております、それぞれの業界によってちょっとずつ今までの進捗状況が違うのです。業者によっても進んでいるところ、まだその緒に就いたところといろいろ差があります。なので、今考えているのは、国交省でモード

横断のIT運行管理の検討会を有識者も入れて立ち上げて、そこでよく横の連携、全体を見ながら進めていきたいなど。

そして、今、年度内にも開始をしてと思っているのは、我々はもう4月からは実際にやっていただこうと思っています。その結果をこの有識者会議で共有して、問題点等々を洗い出しながら年内の早いうちに、その共通ルールがこうやってやったらうまくいくねというのをつくって業界にそれをお示しして広くやっていただこうということなのです。さっき、年内をめどにと言いましたけれども、そういう共通ルールのなものが年内をめどにできればいいなということなので、実際に現場でやっていただくのはもう4月ののっけからと思っていますので、そのぐらいのスピード感でやっていきたいと思っています。

それから、ソフトメーターとダイナミック・プライシングなのですが、これは基本はGPSを使ってやっていくというのがみそだと思います。例えば、さっき大臣もおっしゃったような定額の2地点間とか、GPSの技術を使ってすぐできるような部分というのもあると思いますので、GPSを使ってできるところからどんどん実施していくということでやっていきたいと思っています。

取りあえず以上になります。

○河野大臣 国交省のスピード感は、最近とみにすごくいいスピード感になっていますので信頼しています。ですから、しっかりやっていただきたいと思っています。よろしく願いします。

○国土交通省（萩川局長） 緊張感が鈍らないように頑張りますのでよろしく願いします。

○高橋座長 ありがとうございます。

（河野大臣 退席）

○高橋座長 それでは、続きまして、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋会長より、10分程度で御説明をお願いいたします。よろしく願いします。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 川鍋でございます。今日はお招きありがとうございます。

今、既に答え合わせをしていただいたような感じがいたしますけれども、タクシー自体、相当なスピード感で国土交通省の皆様と歩調を合わせて「タクシーの進化」というのをテーマに、ここ5年ほど、東京オリンピックを目指してどんどんやってきております。

皆様方はまさに毎日お使いいただいているヘビーユーザーの皆様も多うございますので、初乗りが730円から410円になったとか、アプリも最近どんどん使えるようになって、車も皆様、特に東京ではもう3台に1台が新しいジャパンタクシーというワゴン型になりました。そして乗っていただくと、全てキャッシュレスの決済機がついていて、これはコロナの前からやっておりましたけれども、コロナの中でも、くしくもこのキャッシュレスで決済できるということで一生懸命に設備投資をして、新たなサービスに果敢にチャレンジしておるといふ最中でございます。

こちらが当社、私は日本交通というタクシー会社をやっておりますけれども、その千住営業所で先月、たまたま私が行って撮った写真でございます。まさに今日も、この緊急事態宣言の中でも、先ほど河野大臣に言っていただいたように、運行管理と整備管理というのがタクシー事業の基本になりますので、このような形で、右側におるのが職員で、左側が乗務員です。この職員が運行管理者として乗務員の点呼をする。例えば、真ん中で体温を測っていたり、そして、乗務員が持っている緑色のものは整備管理簿と称して、これは車に行って一個一個レ点で、エンジンベルトとかタイヤの空気圧などをチェックいたします。

そして、乗務員の体調管理に関しては、職員の手元にある点呼簿にレ点をつけていくと。こういう非常に地道な努力で、今日も30万人以上のタクシー乗務員が「エッセンシャルワーカー」という位置づけで、毎日運行を担っております。

そして、その中で今見ていただいたこの状況です。一生懸命に現場は現場なりに密にならないようにと。これは以前ですと、ここに「わー」と一斉に並んで一斉点呼をやっておりました。最近では個別点呼と称して、一人一人来たらどんどんやると。それから、伝えるものも紙にプリントして渡したりという形で、現場なりに工夫しておるのですけれども、先ほど萩川局長からもありましたように、この原則対面というところからIT点呼に方向づけをしていただければ、特に営業所、会社は1つでも営業所は幾つもある会社が結構多くありますので、そういった会社においては、例えば、一つの営業所からほかの営業所の点呼ができる。こういった形で、非常に運行管理をコロナの中でリスクを下げながらきちんとこれまでと同じか、もしくはテクノロジーを使ってさらにそれ以上の安全運行管理ができると考えております。

実はこの運行管理者、先ほど言ったこの右側の者です。これは大抵運転手の中で出来のいいのを「じゃあ管理者やれ」と言って、運行管理者試験というのを受けさせます。これが最近、乗務員も不足しておる中で、乗務員から上げて運行管理者にするというのが、意外と最近では試験の難易度が高くて合格率が下がっておりまして、乗務員不足と相まって運行管理者自体の人数が不足しております。

したがいまして、こういったITリモートというものをやっていただきますと、より優秀な者が多拠点間できちんとした点呼をすることができると考えておりまして、こちらのほう、何とぞ規制改革をお願いしたいと考えております。

それから、先ほど局長、そして大臣からも言っていただいたタクシーメーターです。これはもうタクシーは109年やっております。最初は大正元年に2台のタクシーが有楽町でスタートしたときからこのメーターというものをつけて、言ってみればそれまでは高級なお金持ちだけの車というものをメーターをつけてシェアリングしたと。元祖シェアリングエコノミーだと思っています。

その中心にあったのがタクシーメーターです。この左側のものが昔からのので、昨今のものがこれです。変わらないのはこの鉛で封印してあって、1年に一遍、ちゃんと車を、

タイヤを転がして全車両1年に一遍チェックするというのをやっておりますので、ある意味、実測値に基づいたメーターという意味で、非常にそれはそれで歴史的な使命を果たしてきたと思い、消費者からの信頼もしっかりいただいておりますけれども、やはり昨今のGPSによって、必ずしも実測値でなくともいいのではなかろうかというこういった議論と、今、この実測値がぶつかり合っておりますので、これはまた距離だけではなくて時間というのを計ったり、そしてその要素も加味しておりますので、その辺りをどう協議していくかというのをぜひお願いしたいと思っております。

そういう意味で、やはり今申し上げたこのメーターは、一件一件タクシー料金を変えるときに一台一台にこういうSDカードみたいなものを入れて、実際に手作業で変える必要があります。そして、それをしないと運賃が変えられない。ですから、我々もこれまで実証実験をやってきたときは、必ずそういうのを一台一台やって非常に大変な思いをしてきました。これは手間だけではなくて当然、タクシーメーター会社にそれなりに1回当たり1万円とかのお金を払う。そのほかに初期投資が、大体ハードウェアですけれども20万以上かかりますし、毎年の検査で5,000円かかったり、そしてその検査に一台一台全部検査場に持っていかなくてはいけないとか、それによって信頼が積み上げられていると捉えることもできますが、ある意味、今後はGPSに置き換えることができれば、そういった負担を大分下げることができるのではなかろうかと考えておりますので、御検討のほどよろしくお願ひいたします。

3番目はダイナミック・プライシングです。これは今申し上げたソフトメーターというものの導入が実現されますと、いよいよ、例えば、晴れの今日みたいな天気の良い日は昼間、すなわちお客様の少ない時間は、例えば10%、20%料金を下げて、それだったら乗ってもいいかしらという、例えば主婦層、それから、おじいちゃん、おばあちゃんをお乗せする。

ところが、例えば、翌朝は雨予報で雨の朝とかそういったときは少し値段を上げさせていただいて、逆にどうしても欲しい方に優先してサービスを提供させていただく。このような形で、新しいこれまで乗らなかったお客様の層の開拓と同時に適正なプライシングによって、タクシー事業の効率性も、生産性を向上することができるのではないかと考えております。これは今ちょうど、11月末に取りあえず迎車料金の部分、東京であれば今は420円とか320円とかそういったものですが、この辺りをまず変動という形で創設いただいたところで、これについて業界で導入を進めている最中でございます。

このダイナミック・プライシングの議論をいたしますと、どうしても「そうか、安くなるのか」と、お客様及び皆様方に言っていただけそうですが、これは安くなるのと逆にプラスになると両方セットでお願いしたいと思っております、その辺りがどのぐらいの範囲なのか。例えば海外の、先ほど河野大臣からもお話もありましたウーバーとか、そういったシェアリングエコノミーですと、非常に幅が大きくなっています。例えば、雪が降ると渋谷から恵比寿まで1万円とか、そういったものが適切なのかどうかというのは、こ

これは公共交通機関という位置づけ、法律にも書いてあるタクシーとして適切かどうかというのは御議論いただきたいところです。

また、今、この1月の全国のタクシー事業者の売上げは前年比で55%になっております。ずっと厳しい時代が続いておまして、これはバスとか鉄道とか飛行機とかと同様、移動が制限されておりますので、こういったこのコロナの状況というのもちよっと頭に置いておいていただくと大変ありがたいと思っております。

なぜかという、タクシー運転手自体が非常に、これをちょっと見ていただきますと、先ほど大臣もおっしゃった平均年収360万円で、その他の産業に比べて2割低いということとございまして、これがさらに今は4割下がっていますので平均年収が200万円台に入っていて、何とか雇用調整助成金等でしのいでいるという状況でございます。

ということで、何とぞこの辺りは、今はコロナの中でどうやっていくのか、タクシー会社等も含めて一生懸命に、例えば、コロナに対応して「ニューノーマルタクシー」と称して空気清浄機をくっつけて、それがモニターで見えるようになったタクシーを今、どんどん増やしております。

それから、コロナ禍で物も運べるようになった「タクシーデリバリー」。こういった新しい取組に、今は非常に経営状況が厳しい中取り組んでおりますので、何とぞタクシー事業者の負担軽減と同時に、新しい需要につながるような運賃及びIT点呼に関しまして、何とぞ御検討いただければと思います。

以上です。

○高橋座長 川鍋会長、ありがとうございました。

ここから質疑応答に入りたいと思いますが、ちょっと私から1点だけ、会長に御質問させていただきたいと思っております。先ほど、変動迎車料金について導入を進めている最中というお話がありましたけれども、迎車料金の変動はもう始まっているのでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 今は準備が進んでいる段階で、まだ実際には始まっておりません。

○高橋座長 分かりました。ありがとうございました。

それでは、皆さんから御質問・御意見を頂戴したいと思います。例によって、できるだけ簡潔にお願いしたいと思います。どなたからでもどうぞ。

それでは、まず、夏野委員、井上委員の順でお願いします。どうぞ。

○夏野委員 夏野です。

ちょっと素人めいた質問なのですが、これは国土交通省さんかもしれませんが、今、タクシー運転手さんの平均年収が低いというお話を聞かれましたけれども、個人タクシーの方の平均年収とそうではない会社に属していらっしゃる方の平均年収の違いが分かれば教えてください。これが1点目です。

2点目は、ソフトメーターのお話があるのですが、このソフトメーターの世界の状況を見ると、乗員とお客さんが両方ともスマホを持っていることを前提とした、いわゆ

るウーバー的なサービスというのがかなり広まっているわけなのですが、こういう区分け、つまりソフトメーターが入っていても乗客がアプリを持っている場合とアプリを持っていない場合は、両方とも対応することを前提としているのか、あるいは乗客がアプリを持っている場合は何か違う、つまりお互いのGPSデータを突合することによって正確性が増すわけなのですけれども、そういう乗客がアプリを持っている場合にソフトメーターを許すという区分けを考えているかどうかということの2点をお伺いしたいです。お願いいたします。

○高橋座長 それでは、局長、よろしく申し上げます。

○国土交通省（萩川局長） 今御質問いただいた1番目の、個タクと法人の運転手さんの違いですが、すみません、今ちょっと数字を持ち合わせていないので、次回までの宿題にさせていただきます。申し訳ありません。

それから、ソフトメーターの乗客の持っている持っていないで区分けはするのかというのは、今はまだ決まっています。平成30年まで検討して、その後ちょっと今、止まっている状態なので、今おっしゃっていただいたような論点も含めて、どういうことが現実的に対応できるのかということこれから検討するというところでございます。

○夏野委員 1点目は、個人タクシーのほうが高いということも分かりませんか。

○国土交通省（萩川局長） すみません。それも今は分かりません。

○夏野委員 個人タクシーのほうがもし高いのであれば、それはそれで、この法人と個人の違いというのがどこにあるのかということもぜひ調べていただきたいと思います。

それから、ソフトメーターのみの件については、ぜひ、アプリを持っているお客さんの場合とアプリを持っていないお客さんの場合を分けて考えていただいて、場合によってはアプリを持っているお客さんだけはソフトというような考え方もぜひしていただきたいのです。タクシーの公共的な役割は分かっているのですけれども、持っていない方に合わせて制度設計をすると、かなりテクノロジー的に限られたようなことになってしまうので、それはぜひ御検討をお願いしたい。

それから、さらに言えば、メーターをつけずにソフトメーターのみで走るタクシーも存在すれば、先ほど川鍋さんから出ていた、メーターのチェックとかメーターのお金がかかるタクシーではないタクシーがたくさん出てきてもいいのではないかと思います。

以上です。これは意見です。

○国土交通省（萩川局長） 御意見は承知しました。頭に置いて検討を進めたいと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは続いて、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 井上です。ありがとうございます。

私からは、今日の川鍋会長と国交省さんの意見の中で、かなり友好的にいろいろとすり合わせながらやられているのだなということが伺えてよかったと思います。

一方で、非常に今はコロナでタクシー業界が厳しいというのはおっしゃるとおりでございます。この中でどれだけ彼らの経営を効率化できるかという視点がすごく重要だと思っています。行政の結局、運輸支局とか運輸局にいろいろなものをとにかく持っていかなくてはいけない、紙で申請しなくてはいけない、デジタルで申請できない、補助金の申請なんかも今回、飛沫防止シートなんかも1台につき1枚の写真を全部やって補助金の申請をすとか、とにかく手続で物すごく時間を取られているのではないかと懸念しております。実際にタクシー会社とお話をすると、そういうところを何とか負担軽減できないかというお話があります。

例えば、運行管理者がなかなか受からないという話がありましたけれども、これなんかもリモートでいろいろ講習できるようにすとか、いろいろなことが考えられるのではないかと思います。

国土交通省さんには、そういう行政手続のデジタル化とかリモート化みたいなことに対してどれだけ御用意をされる準備があるのかという、御検討されているのかということをお伺いしたいです。

川鍋会長には、タクシー業界として、今日挙げていただいたようなこととは別に、こういう手続の迅速化とか簡素化についていろいろな要望がありませんかというところでお伺いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○高橋座長 ではまず、局長、よろしくお願ひします。

○国土交通省（萩川局長） 行政手続でリモート化とかオンライン化というのは、今いろいろ進めているところでございます。今、先生から御指摘いただいた許認可の手続に関しては、今は紙というか従来型のやり方が中心なのですけれども、令和3年度の予算でそういう部分もオンライン化できないかという実証的な予算なども確保して進めていきたいなということで、これから取り組むというところでございます。

○高橋座長 続いて、川鍋会長、お願ひします。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 井上様、ありがとうございます。

恐らく、行政の手続等については、今日同席しております副会長で、全国規模で全国各地でタクシーをやられています第一交通の田中社長が恐らく適切かと思っておりますので、田中社長に代わりたいと思います。お願ひします。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 皆さん、こんにちは。田中でございます。よろしくお願ひいたします。

今の御質問ですが、まだまだいろいろな手間がかかるころはありますが、数年前に比べれば各地方の運輸局もかなり手間が省かれていまして、とにかく今回、コロナの件で普通ではない条件がいろいろと地方では出ていまして、それに対してかなりスピード感を持った手続をしていただいております。

ただ、最初に河野大臣もおっしゃっていましたように、タクシー業界といっても平均で200万幾らといっても、1日の売上げが2万円のところと6万円のところ、こんなに差があ

るのです。一生懸命24時間車を動かしても2万円、そうではない東京みたいなところは6万円、この差が大きいので、今まで地方に新しいものはなかなか入れられませんでした。

ところが、やはり今、このコロナの状況になっていろいろなことを考えていくと、やはり地方こそIT化、DX化を進めていかないと、要は人に代わる、それから、手続の代行をそういうものにしてもらうということをしていかないと手が回らないという状況に今はなってきました。ちょうどいいタイミングでスマートメーターだとかIT点呼というのは、地方にとってはありがたいことだと思っています。

我々地方が今考えているスマートメーターというのは、メーターだけではなくて、タブレット化されたメーターの中に地域情報や災害情報や交通情報など、要はお客様方が知りたい情報がそこに出てくるとか、こういうものをアプリで対応できると。要はそのメーターをどういう測り方で料金を決めるかということさえ決めていただければ、既存のアプリを入れていきながらお客様の利便性を図ることもできるし、タクシー会社のコストダウンを図ることができるということだと思っています。

また、ちょうど今、地方の地方で仕事をしていますと、いろいろな意味でデジタル化が進んでいるのですが、防災無線というもののデジタル無線というのも今、進みつつあります。この防災無線とタクシーのこういうものを結んでいけば、地方の動くインフラとしていろいろな意味でタクシーが活用できる場面が多く出てくるのではないかとということで、今、地方のタクシー業界は徐々に取り組んでいるところです。

昨年、一昨年と、ずっとタクシーでいえば地方交通として過疎地域を埋めていくと。過疎地域の公共交通機関としてやっていくという中で今のコロナというものが発生してしまって、もうひどいところは多分、地方は、今、その地区の業界の3割が全休という状況になっています。要は全部休んでいると。それなんかがこういう形になっているわけですが、ただ、今、例えば、コロナのワクチンの接種をするために、お年寄りをワクチン会場まで運んでくれとかという具体的な話が各都道府県から来ておまして、それぞれの地域で都道府県とその地域のタクシー協会が細かい打合せを今始めていると。そんな中で、地方こそタクシーの中をIT化していきながらやっていかないと、例えば、キャッシュレスをする、クレジットカードの機械をつける、それからGPSをつける、全部何でそんなことになっているのというぐらい一個一個に通信料を払っているのです。一個一個に、要は携帯電話が3台、4台ついているような状況が地方のタクシー会社で、それは一遍に導入できないからなのです。要はスマートメーターにしてタブレット型にしてオールインワンタイプになれば、そういうコストも削減できるし、いろいろなところとつなげられるということで、そこにその地方のタクシー会社としては活路を見いだすということは今考えているところでございます。

とにかく最近では、本当にコロナの対応もありまして、地方の運輸局さん、もしくは国土交通省さんの手続の簡略化というのはかなり今進んでいるというふう実感をしているところでございます。

以上です。

○高橋座長 井上委員、よろしいですか。

○井上専門委員 結構です。ただ、今おっしゃった第一交通のグループさんはかなりシステム化が進んでいるのですけれども、地方の小さいタクシー事業者はほとんどシステム投資ができない状態ですので、そういうところをどうしていくかというのは考えてほしいなと思っております。

以上です。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 分かりました。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは続いて、岩下委員、どうぞ。

○岩下委員 岩下でございます。

今日の冒頭の河野大臣の御発言、それを受けての国交省さんの応答で、今日の議論の内容というのは大体もうほぼその方向で決まりということなのだと思います。それはそれで非常によいことだと思うのですけれども、私は今回、この話をお伺いして、ちょっとだけバックグラウンドを調べてみて「おやっ」と思ったのは、そもそも今回何でIT点呼というか、点呼の取り方をどうするかというのは基本的に民間の立派な会社の中のルールですから、それはその会社が決めればいいわけですよ。どう取ったっていいではないかという感じだと思いますし、もちろんメーターについてはある意味で公共料金とか、先ほどから何度も出ているタクシーの公共性みたいな議論というのはあるのですけれども、これも基本的には一般の競争政策とかのことを考えれば、業者間の競争によって適正な価格が設定されるというのが経済学の教えるところであって、そこに対して何がしかの介入は認められるかもしれないけれども、それは最低限にすべきだというのが最近のコンセンサスだと思うのです。

ところが、どうもそこのタクシー業界さんのIT点呼の根拠になっているのは一体何なのだろうと調べてみると、旅客自動車運送事業輸送規則というのがあるようでありまして、その48条に、こういう点呼をこう取りなさいみたいな話がえらく事細かに書いてあると。こんな規制はそもそももう要らないのではないですか。なぜこれが要るのですかと。基本的に規制をする側がいるからその規制に基づいて様々なルールをいろいろ変えなくては行けなくて、結果としてアクションが遅れます。

そして、よく言われる日本でウーバーがという話は、別にウーバーになるのがいいことだとは僕は思いません。僕は日本のタクシーが大好きですし、よく乗ります。という意味ではとてもいい仕組みだと思うのですけれども、ただ一方で、今はタクシー業界さんがいろいろと対応しなくては行けないというときに、行政側のスピードはどうしたってワンテンポ遅れますよ。国交省さんがすごく頑張っていらっしゃるのはよく分かるのだけれども、そういうことではなくて、多分、このそもそもの規制の在り方自体のことを、こういうIT点呼をやるとかそういう話とは別に、多分、その昔の雲助タクシーとかそういう時代から

のルールとしてつくられたものだと思いますけれども、それから何十年もたっていますから、それをずっと維持するよりも、業界さんの自由にお任せになるのがよろしいのではないのでしょうかというのが私のコメントでございます。

以上です。

○高橋座長 輸送規則のお話もありましたけれども、局長、いかがでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） おっしゃるとおりだと思います。輸送規則の点呼の部分がいっ導入できたかは今すぐには分からないのですけれども、その省令自体は昭和31年の省令なのです。ですから、今、先生がおっしゃったようにむちゃくちゃなサービスもあったかもしれなくて、やはり事故とかも多かった時代ですよ。今もそうなのですけれども、いろいろなやはり事故を起こした事業者さんに監査なんかに行くと、ほとんどやはり運行管理がちゃんとできていないというのが、十中八九そういうパターンが多いのです。

ですから、タクシーにしてもトラックにしても運送の基本は運行管理だと思っているのです。だから昔のレトロな時代には当然対面できちんとやりなさいよと、手を抜いてはいけませんよということでそういう省令に決められたと思うのです。ただ、対面でやるのと同じように別のやり方でできるとか、場合によっては対面で人間がやるよりもよくチェックできるという、酒を飲んでいるかどうかなんていうのは機械に対してふっと吹いてチェックすると、絶対逃れようがないわけです。ですから、そういうものを使ってやれるのだったらよりよくできるし効率化できるというのが昨今の状況なので、これだったらもうどんどんやっていこうということで今、かじを切ってやっているということなのです。ですから、昔ながらの対面に内心こだわって、できればそっちのほうがいいなというふうには全然思っていないということでもあります。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは続いて、佐久間委員、お願いします。

○佐久間委員 ありがとうございます。

まず、本日、事業者側のほうから要請があった3点についてスピード感を持って対応していただけたということで、大変結構なことだと思います。

ただ一方で、本日の3点というのは直接的には事業者側のコストを下げること、もしくはダイナミック・プライシングというのは多分（トータルでは）ニュートラルという、料金についてニュートラルということだとは思いますが、やはり利用者、ユーザー側にとって何かメリットが直接もたらされるような規制改革というのも必要なのではないかと。その点で今日、話の出ているタクシーによる物品のデリバリー、これは今は特例だということですが、これはやはり特例というよりはもう恒常化すべきものではないかと思いますが、その点についてまず、タクシー業界のほうでそれを望んでいるとすれば、国交省のほうでどう考えておられるのかという点についてお伺いしたいと思います。

あと、余計なことですがけれども、先ほどお話が出ていて、個人タクシーと法人でどうかというのは、以前、規制改革で検討したときには、意外と個人タクシーの方は高齢者が多

く、年金を頂いている方も多いいということ、意外と年収は抑えて、これは意図的に抑えるということもあって、そんなに高くなかったという記憶がございます。これはとにかくお調べになるということなのでそれを待つということではないかと思えます。よろしくお願ひします。

○高橋座長 物品デリバリーについて業界としての御要望というのはあるのかということで、川鍋会長、お願ひできますでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 川鍋でございます。ありがとうございます。

まさにタクシーデリバリーは、このコロナがなければ恐らく全く、始まる可能性とか感じはまずなかったというのが現実的なところでございまして、これはやはり人は旅客ですね、旅客と貨物が長年明確に分かれてきておりました。今回のコロナ禍で迅速に国土交通省に動いていただいたのは、レストランが非常に瀕死の状態であると。同時にタクシーも瀕死の状態であると。そういう中で、逆にトラックは、比較的物動いていたと。ということで、ここは一つ、まずは、非常に厳しい状況に置かれている飲食店とタクシー両方を助けるのに自助努力の一つとしていいのではないかといい形で特例としてやっています。

結果、分かったのが、決してトラックで運ぶようなニーズではなくて、やはりタクシーで運ぶべき類のニーズだったということがほぼ分かったということで恒久化されたという認識であります。それは例えば、やはり高級レストランの料理ですと、トラックとか自転車とかで俺の料理を運ぶのはそんなのは許せんという方が多くて、もしくは、実はニューオータニのSATSUKIというレストランの生ケーキがタクシーで非常にデリバリーされているのですが、生ケーキを自転車でこうやって持って行くのは非常に厳しいということでございます。やはりタクシーである理由は何かという、やはりある程度、正社員であるタクシー乗務員がきちんと白い手袋をつけて持って行くとか、運ぶのに揺れないとか、そういった幾つかの特性があります。もちろん迅速性ということもそうですけれども、こういったものであれば、できればタクシー業界としては少しずつ構わないのですけれども、守備範囲は広げていければとは思っております。

ただ、タクシーデリバリーだけとってみても、やはりやってみると、意外と「言うは易し」でございまして、例えば、保温保冷用のバックといったものの、今みたいなときはいいのですけれども、やはり真夏ですと性能がどうなのか。そういったものをちゃんと配備している車に充てていかなければいけないとか、あと、運転者はこれまで、例えば、高級マンションの車寄せまでは行くのは慣れていても、そこから車を降りて中に入るというのは非常にどきどきして、「ぴんぼーん」と玄関先まで行くというのはなかなか慣れていないもので、その辺の心理的なハードル。もちろんこれは大汗かいて、やり終わった後は非常に自分たちの新しい社会的役割が加わったということで非常にいい方向で、ありがたい方向だとは思っていますので、何か迅速性のあるようなもの。例えば、薬とかそういったもの

とかはあるのではないか、もしくは今、例えば、百貨店ですね。例えば、三越様とかの地下街で幾つもデリバリーするみたいなものもたまにあるのですけれども、そういったときに、いわゆる紙皿もとかペーパーナプキンも持っていくとなるとそれは物だから駄目だということになります。線引きが非常に難しいのですが、何かそれにまつわるものとか、少しもし広げていただければ大変ありがたいなと感じております。

○高橋座長 ありがとうございます。

国交省としてはいかがでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） お薬をお運びいただくという話は川鍋さんから初めてお伺いしたのですけれども、今御説明があったとおり、去年のとにかく前半は、整理とかは言っていられないなということで、とにかく特例的にタクシーで運んでいただくということでスタートしたのです。当然、特例的にスタートしたといっても、もう一存で決めたのではなくて、当然、物流業界との調整があって、そういう中で一つの結論で、まず半年間やってみたということです。そして、4月からスタートしてそのままずっと今もやっていたいのですけれども、10月1日というところで、その整理としては大きく変わりました、9月末まではタクシー運送、道路運送法の中の特例ということになっていたのですけれども、引き続きやっていただく事業所さんは、これは貨物、トラックのほうの手続をきちんと踏んでもらって、臨時的な時限の特例ということではなくて、本チャンの仕事としてきちんと物流でやっていただくということがいいのではないかと。これもタクシー業界、トラック業界も含めて議論して、10月1日からはトラック事業法に基づいてタクシーデリバリーをやっていただいているという整理になっているのです。コロナが続いていますけれども、定期的にモニタリングをしながら、10月1日にスタートしているので、取りあえず2年という期間できちんとした制度として今やっています。2年間が来たら、またその時点でその効果等々を検討すると思うのですけれども、そういう位置づけが変わっているということがまず一つあります。

それから、半年間の特例的なところでやっていた事業者さんが全員10月1日以降も行ったかというところではなくて、どうでしょう、今はちょっと数字がないのですけれども、半分以下ぐらいになっていると思うのです。ですから、半年やってみてこれはいいなという方は引き続きやっていただいているし、そうではない事業者さんはもうやめたということで、本業に専念するということがあると思います。それはそれぞれの御判断なのですけれどもということです。

ですから、今の運ぶことの範囲ということで、もうちょっと食べ物以外の部分があるのではないかという御示唆をいただきましたけれども、実際に御要望があるのであれば、お薬とか百貨店でどうなのかという御質問みたいなのが、運ぶことについて、本来的な物流事業者、物流の世界とまた調整させていただいてということになると思います。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 一つ追加で述べさせていただきますと、実はそれなりに設備投資というのがかかります。

先ほど申し上げた保冷バッグみたいなものですか、それもピンキリですのでこれを1台当たり、せっかくタクシーは例えば10人分とかを持っていけるように1つだと入り切らない。では2つ。ただし、こういうきちんとした箱の形ですと場所取って、では空港に行くお荷物があるお客様がいらっしゃったら乗せられませんので、ちゃんと畳めなくてはいけないとか。実はまずハードウェア的な商品開発というか保冷バッグの開発をしております、これに関しては早急に、まず第一弾の助成をいただいたり、そしてさらに今、そういった本格的なもの、もう少しタクシーに合ったものをいろいろ開発していこうというところにおいて、この辺りのこういう助成金とかも国土交通省にお願いしているところではあります。

それから同時に、やはり半数に減ったというのは、例えば決済とか、今ですとタクシーで持って行って「すみません、タクシーまで来てください。タクシーにある決済機で決済してください」とかやっているのです。そうするとお客様は「せっかく家まで持ってきてもらったのに何でわざわざ出て行ってね」ということになりますので、その辺り、例えば、IT投資みたいなものを、今、そういうフードデリバリーの会社でも進めていただいていますので、そういったものがスムーズになっていくと非常にいい方向に転がると思います。何せ10月に恒久化していただいてからまだそんなに時間がたっていないもので、今は水面下でいろいろ設備投資が進んでいるところでございます。確実に非常にいい日本の新しい文化になるのではないかと期待しております。ありがとうございます。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 補足させていただいてもよろしいでしょうか。

○高橋座長 どうぞ。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 今のデリバリーなのですが、地方の場合は食べ物自体の単価が安いので、安い単価の物にタクシー代まで払ってというお客さんが結構多いのです。うちはやっていますけれども、例えばラーメンだとか牛丼だとか、例えば、私の地元は北九州なのですけれども、北九州ですと一般のウーバーイーツだとか出前館でも、いつもやっているピザとおすしぐらいしか登録していないという状況で、そこでタクシーが何か新しいことをやろうと思っても、いやいやもういいよという、業者側から来るといことも一応頭に入れていただきたいと思います。

もう一つは薬なのですが、当初、私どもの会社で薬の宅配をやろうと思ったのですが、薬剤師会に大反対されまして、インフォームドコンセントで飲み間違いがあったらお前らが責任を取るのかと言われて、かなり厳しくやられて、県からはその仕事はやめなさいというような指導がございました。慢性的な病気を持って3か月に1回、薬だけをもらいに行くような人たちの薬を、うちとすれば、開けたらすぐ開封済みというのが分かるようなシールをつけてしっかりと渡す準備はしたのですけれども、薬剤師会のほうでそれは絶対駄目というお話があってできなかったという経緯もございます。

それともう一つは、今、地方では買物代行というのが流行っています。要はお年寄りが

次に行けない分を買物代行してくれと。また、今うちでは墓参り代行というのもやっています、去年のお彼岸の時期には全国で200件を超えるお墓参りの要請が来て、別にお墓参りでその人を乗せていくわけではなくて、その人の代わりにお墓参りに行って掃除をしてお線香を上げて写真を撮ってお渡しするというサービスがかなり今は当たっています、いろいろなことをいろいろな業界が知恵を絞ってやっているところでございます。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

薬については、規制改革推進会議の別の部会で多分議論しなくてはいけない問題だと思いますので、テイクノートしておきます。

それでは、竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 ありがとうございます。

御説明いただきましてありがとうございます。幾つか御質問させていただければと思います。

まず1点目が、先ほど岩下委員が御発言になった規制の改革ではなくて、その廃止ができないものかどうかも含めて根本から見直すところをぜひお願いできればと思います。私も今回、物知らずだったもので、IT点呼というのが何を言っているのか最初分からなくて、ITという言葉と点呼という古い言葉が自分の頭の中でなかなか結びつかなかったのですけれども、そういったことをこの規制としてやるべきなのかどうかということを含めて御検討いただければと思います。

その上で2点だけお伺いしたいのですが、ソフトメーターについて1個お伺いしたいと思います。ソフトメーター導入後は、導入したら既存のタクシーメーターというのは廃止というのが、コスト削減の観点からも基本としてそれを廃止すべきものかと思えます。しかし急に切り替えられるものではないでしょうから例えば、その次の検定までは残置をしいし、何かしらの特殊事情がある場合は別の扱いを認める、といったように例外は認めつつ、基本線を定める必要があるのかなと思っておりますが、こうした扱いは計量法上何か問題があるのですとか、ソフトメーター導入後もタクシーメーターの既存のものはないとまずいということが何かあるのでしょうか。というか、事業者としてはどういう御要望をお持ちで、あるいはその規制としてはどういう方向性かということをちょっと教えていただければということが1点でございます。

もう1点が、ダイナミック・プライシングにつきまして、私は多分、昨年末から今年にかけて2回ぐらい迎車を、車を呼んで、高くてびっくりしてちょっと反射的に諦めてしまったということがあったように記憶をしております。多分、ダイナミック・プライシングで皆さんがお使いになるタイミングだったのかなと思っておりますのですけれども、足元で導入されたところで利用者の反応であるとかそういったところ、今はダイナミック・プライシングという考え方も大分受け入れられるようにはなっていると思うのですけれども、何か速報的なものでも取りまとめられたようなものがございましたらお願いいたします。

以上の2点でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

まず、1点目のソフトメーター導入後の既存メーターの扱いですけれども、業界としてはいかがでしょうか。

川鍋会長、お願いします。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 川鍋でございます。ありがとうございます。

これは難しい判断というか、一つにはおっしゃったとおり、我々も現在のタクシーメーターを維持することによるコストというのはばかになりません。ですから、おっしゃったとおり、どこかできちんとしたエンドを切りたいなと思っております。

ただ、一番最初に夏野委員がおっしゃったことに近いのですが、実は、やはりスマホを持っていない方というのがやはり、どちらかという高齢者とか移動弱者に近い方々のほうにいらっしゃるという認識でして、そういった方が、例えば、駅前からぼっとタクシーに乗ったときにどうするのかとか、そういったことを取り扱う、一気にその全部が移るに当たってどこで線引きをするのかというのが結構難しいかなど。この辺りは、これからちょっと検討を重ねなければいけないと思うのですけれども、お尻を切りたいという思いと、お尻を切ってしまうと進みが遅くなる可能性もあるかなという、このバランスを見極めたいと思っております。

○高橋座長 ダイナミック・プライシングについてはいかがでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） ダイナミック・プライシングについて今やっているのは、恐らくウーバーさんとかだと思うのですが、どうでしょうか、私はそんなにまだ日本では進んでないという印象でして、本当に友達から、さっき一番最初に申し上げたように、「川鍋さん、雪の日にウーバーを呼んだら渋谷から恵比寿で1万取られて、さすがにそれはねえだろうと思ったよ」みたいな、そういうちょっと笑い話として聞くことが多くて、あまり一般的なものは持ち合わせておりません。申し訳ありません。

○高橋座長 ありがとうございます。

ソフトメーターとダイナミック・プライシング、それぞれを国交省としてのお考えをお聞かせください。

○国土交通省（萩川局長） ちょっと聞き取れなかったのですが、私に振られていますか。

○高橋座長 萩川局長、お願いします。ソフトメーターの件とダイナミック・プライシングについてです。

○国土交通省（萩川局長） ソフトメーターは、一つのソリューションとしてはいいやり方だと思うのです。タクシー事業者さんは日本にもかなり数多くいらっしゃいますので、これは経営判断の一つとしてこういうやり方をやるかどうかということだと思うのです。だから、ある事業所さんはこのソフトメーターでいきますと、そして、従来のなあいうメーターでやるのだという方もいらっしゃると思うのです。だからそこは選択できるやり

方としてあればいいのかなと思っています。当然、一つの会社の中でそれが混在する時間帯というのはあるかもしれないので、そこはきちんと合理的な経営ができるように整理すればいいと思うので、ちょっと各論的に今後検討すればいいのではないかなと思っています。

それから、ダイナミック・プライシングは、当然、事業者サイドという立場もありますけれども、利用者サイドからも利用しやすいということの要素も絶対あると思うのです。今、日本ではまだ始まっていないわけですよ。さっき申し上げましたように迎車料金について11月に「では、スタートしましょう」ということで、実際に各事業者さんは迎車料金にそういう変動的なものを入れていただいているのかどうかはまだ分からないので、そこら辺の部分がどう評価されているのか、どういう問題点があるのかなのかということはいくつもこれからもうちょっと、皆さんの現場での導入の状況を見ながら情報収集していきたいなと思っています。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは続きまして、谷口委員、どうぞ。

○谷口委員 ありがとうございます。

ちょっと確認なのですが、私もダイナミック・プライシングについて伺おうと思ったのですが、まだ導入されていないという理解でよろしいですか。送迎のことについてはまだ導入されていない、けれども、ウーバーさんだけはされているという理解でよろしいのでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） ウーバーさんはハイヤーのほうでやられていまして、正確に言うとタクシーというカテゴリーとはちょっと違うのですよね。

○谷口委員 分かりました。

では、実際の利用者の反応はこれからということですが理解したのですが、一利用者の立場として気になるのが、ダイナミック・プライシングの割増し料金、割引料金、どちらなのかというのは、乗る前に利用者側に何らかの形で伝わるのでしょうか。乗ってみたら値段が高かったとなるとトラブルの元になると思うので、どう伝えるご予定なのか。それはタクシー事業者さんそれぞれにお任せなのか、その辺りを教えてください。

○国土交通省（萩川局長） よろしいですか。

○高橋座長 どうぞ。

○国土交通省（萩川局長） 今からその制度設計だと思うのですが、今おっしゃったように、流しでタクシーをつかまえた途端にこれはダイナミック・プライシングですということであらう高かったり、分からないで乗ってしまったということがあるとかなり困りますよね。ですから、そこら辺の部分は事前に、この車はダイナミック・プライシングの車なのだとか、そうではない普通の運賃のものなのだというのが分かったほうがいいのかなと個人的には思います。ですから、そういうことも含めてどういうつくり込みをしていくかというのは川鍋会長なんかとも相談しながらやっていくというふうに思っています。

一つのやり方としては、配車アプリなんかで今は本当に便利ですよね。そうすると、今、こんな車が来ますということではいろいろな情報が手元に届きます。そのときに、例えば、配車アプリの中でダイナミック・プライシングのものとそうではないものが選択できるようになるかもしれないですよね。そうすると、そこでもって今は有利なのかなとかを確認できて、今お得だったらこっちで行こうとか、そうでなければ従来型のタクシーのほうがいいのだとか、そういう選択もできてくるかもしれないですよね。ですから、そういう情報のお客様への発信の仕方と伝え方というのを含めて一緒に検討できればいいかなと思っています。

○谷口委員 ありがとうございます。

○高橋座長 それでは続いて、落合委員、どうぞ。

○落合専門委員 御説明ありがとうございます。

私のほうでもお伺いしましたが、ソフトメーター、IT点呼、ダイナミック・プライシングというところについては、技術をしっかり新しく使えるようにという点と、利用者側の納得も得られるようにという点の2点を考えながらぜひ進めていただければと思っています。それに加えて、先ほど川鍋会長から、物流に関するところのお話もあったかなと思っています。今日のテーマからもう少しちょっと広がるところもあると思うのですが、例えば、国交省さんのほうで御説明いただいた相乗りタクシーの話があったり、また、バスについては独禁法の例外ということで、共同運行に関する規定が設けられたりということもあります。この関係で、例えば、バスとタクシーで共同運行していくとかこういうことも含めて、共同運行であったり、こういった辺りには業界としてニーズがおりなのかどうかということをお伺いしたいと思います。この点は、できる限り、御提案いただいたものとそうでないものも含めてお役に立つようなものはなるべくしっかり規制として整理していくべきではないかと思っているので、まず川鍋会長にお伺いして、またその後、国交省さんにお伺いできればと思っているのですけれども、いかがでしょうか。

○高橋座長 川鍋会長、いかがでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） この辺りは恐らく、田中副会長のほうがよろしいかと思しますので、田中副会長に。

○落合専門委員 では、お願いします。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 田中でございます。

多分問題は、バスとタクシーの間で運賃とかをどういう金額でどういうふうにするのかということだけだと思います。うちは沖縄でバスもやっているのですけれども、バスがなくなった時間帯、そこからタクシーで一つの集落まで送るという連携はもうしてはいるのですけれども、料金だとか、例えば回数券だとか定期券で同じように乗れるということまではまだ進んでいないと。要はMaaSもそうだと思うのですけれども、それぞれの交通機関がどうやって料金を分配していくかということが一番の、利便性とすればみんながつながっていれば一番いいのですけれども、やはりその運賃の問題が一番ネックになってく

るのではないかなと今は思っています。

○落合専門委員 ありがとうございます。

あともう一点、相乗りタクシーのほうの需要としてはどうお考えになりますでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） これも相乗りと、それから、今、地方がやっている地方の乗り合いタクシーというのがあるのです。似たようなものだけでも、地方がやっているおでかけ交通的な、高齢者の人たちを家まで巡回して迎えるという部分と、それとアプリ、もしくはそういうところで、例えば3人集まったらスタートするよとかという相乗りの制度、両方あると思うのですが、多分、大都市近郊、もしくは終電がなくなる近辺であれば相乗りという制度は使い勝手がアプリ次第でいいようなものが出てくるような気がします。

ただ、それが今のところは、事前確定運賃というところまでしかまだ進んでいないので、相乗りのときにこれもどう料金を分配するのか、料金を取っていくのかというところの問題が解決できればニーズはあるのではないかと思います。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。

共同運行の話であったり、相乗りも、それぞれうまく整理が進めば一定のニーズはあるのではないかというお話のようにお伺いしました。そうしましたら、国交省さんのほうにそれを踏まえてお伺いできればと思います。相乗りのほうには実証実験のときにマッチング率だったり、乗降地点をほかのお客さんにとかという話なんかもあったと思います。実際に今後さらに整理していくに当たって課題というのはどういうところにあるのでしょうか。ニーズがあることですし、利用者の利便にも資することなので、合理的な形で整理をされるのが望ましいのではないかと思いますというのが一つ目です。

もう一つ目の、先ほどの共同運行の点については、運賃の分配等々について、場合によっては独禁法のような点まで整理をすることも含めて考え得るのではないかと思います。こういった点について道路運送法だとか独禁法の整理だとか、こういうのを準備して地域の足が継続的に運行できるようにするためにはどうすれば良いとお考えなのかという辺りを伺えればと思います。

○国土交通省（萩川局長） ありがとうございます。

まず、共同運行なのですけれども、私どもとして今、バスとタクシーの共同運行の話というのは、今までこういう御相談というかそういうことが来たという記憶がないのですよ。なので、こういうバス、タクシー共同運行についての蓄積はないのですけれども、今、各地域で日々の足の確保でいろいろな知恵というか取組とか、新しいアイデアみたいなものを出していただいているのが多いですね。なるべくそういうアイデアというのは実現していただいたほうが良いなという発想に立ってしまっていて、この制度の運用等々も場合によってはその制度改正も含めて対応しながら今に来ているということでございます。

ですから、先ほど話がありましたけれども、運賃の部分というのがポイントだろうなどは思うのですけれども、具体的な御相談があれば前向きに検討したいなと思っています。

それから、相乗りのタクシーにつきましては、先ほど一番最初の御説明で、時間でちょっとちゃちゃっとやってしまったのですけれども、相乗りタクシー自体はもう制度としては規定の案もあって、パブリックコメントで一般に意見をお聴きして、もうできる寸前というところまでは行っているのですよ。さっきの一括定額とか変動迎車と3点セットで、去年の11月30日にスタートしようかなと思って準備していたのですけれども、相乗りタクシーというのは知らない人と相乗りするタクシーですよ。それで、11月の末ぐらいでコロナが再燃して第三次でずっとピークになっていたときだったものですから、ここで相乗りタクシーを出していくというのはちょっとタイミングがまずいかなということで、川鍋会長とも御相談しながら、もう制度的にはいつでもできる状況にはなっているのですよ。いつスタートするという日にちを決めるだけなのですけれども、ちょっとコロナの状況を見ながら、相乗りタクシーがスムーズにスタートできるタイミングで発射したほうが、せっかくの制度なのでいいのかなと思って、今は温存しているという状況です。だから、制度的なものというのは全部クリアになっているということになっています。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。

いずれも前向きに御検討いただいている、また共同運行も御相談があればということで、ぜひ積極的に進めていただければと思います。ありがとうございます。

○高橋座長 それでは続いて、増島委員、お願いします。

○増島専門委員 どうもありがとうございます。

今回、事業者さんから3点、IT活用という観点から御提案が出ておまして、御当局のほうからも前向きに前倒しをした形でいろいろ実験をしてやりましょう、導入してみましようというお話がありましたので、先ほど河野大臣もおっしゃっていたように、これはいろいろなものが非常にうまく回転しているのだなと拝見していました。

今回のITの活用による効率化というのは、多分、我々のほうですと都市のほうではいろいろな形で使われてとても便利になるのではないかなという感じがする反面、他方で地方の側の足の不足とかタクシーの人が少ないとかどうするのだみたいな課題にうまくアドレスができて政策なのか、それとも、これは都市の話として大きくは理解をしたらいのかという部分について、少し事業者さんのほうでどんな御認識でこれを御提案されているのかという部分をちょっと教えていただけますでしょうか。

○高橋座長 これは田中副会長でしょうか。

○増島専門委員 お願いします。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 田中でございます。

先ほど、ほかの委員からも言われましたけれども、地方は本当に2万円とかそれぐらいの売上げが今は4割下がって1万数千円の世界で運行しているわけですが、どこかでいつかその車を変えなくてはいけないし、メーターもあと数年で変える時期がやってくるわけです。そのときに新しいものが入ってきて、それはかなりランニングコストがかなり抑えられるということが一番の魅力かなと。

それと、そういうものをやっていく中で、例えば、東京では使えたけれども田舎では使えないとか、インバウンドでお客さんが来たけれども、コマースでもやっているように、地方のタクシーでカードが使えなかったということでいろいろな機会を逃すよりは、そういうものを共同購入したりリースをしたりしながら、そこで今よりも安くなると確信しています。そのランニングコストをいかに抑えられるか、それは1年、2年先ではないかもしれませんが、例えば、ジャパントクシーもそうですが、ジャパントクシーはもう東京で2万数千台入っています。でも、地方に行くと、1つの会社に1台、要は補助金として約60万円出ているわけですが、例えば、福岡県でもまだ数百台も入っていない状況です。これがあと3年ぐらいたつと、今のコンフォートという車ももう製造がないので、ジャパントクシーに買い換えなくては行けないと。買い換えるタイミングというのが3年以降、4年、5年と続いてくるわけで、その中で、例えばもしかすると東京の中古車を使うかもしれない。そのときに使える設備があったり、それからそのときには、例えば、キャッシュレスもクレジットカードもいろいろな形でアプリでできるような簡単なものが、多分、数年先にはできていると思うのです。だからそれを入れていかないと地方では、「いや、うちはクレジットカードは使えない」とか「キャッシュレスはできないよ」とかということだと、その機会をかなり失うことが増えてくるのではないかと。

また、お年寄りも、例えば、うちは介護施設もやっているのですけれども、介護施設の中で、例えばスマホ教室を開いたり、それから、地方のおでかけ交通をやっているときにドコモショップ、ソフトバンクのショップ、auショップが、要はスマホの使い方教室の中でタクシーの配車アプリを例に出してやっていただくとかということが、今、地方ではかなり進んできています。その中で、そういうところに興味のある会社から変えられていくようなことをしていかないと、今の機械はいつかは造らなくなる。そのときに代替のものが何もないということでは駄目だなということだと思います。

○増島専門委員 ありがとうございます。

そうすると、大きな地域での導入がまず先行して、これで全体が出来上がったり価格が安くなったり性能がよくなったりしたものが地方に均てんしていくといえますか、そういう絵が全体的には見えているし、その地方の方々のリテラシーを高める活動というのも。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） そうだと思います。

○増島専門委員 徐々に進んでいるという形なわけですね。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） はい。

○増島専門委員 なるほど。

ここはあれでしょうか、国交省さんとしても全体の時間的な部分、要するに都市が先行して地域には均てんをしていくような絵柄を全体的に行政的にも描いていращやるのか、また、リテラシーの向上がないと結局ITは使えないという話があるわけですが、ここに対する国交省さんからの目線からの政策的なアドレスというのは何かあるのかという部分をちょっと教えていただけますでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） 簡単に言いますと、都市先行という発想は全くないですよ。IT点呼などのものに関しても、先ほど申し上げましたが、専門家にも入っていただいて評価していただきながらいろいろな事例を重ねるということをして4月以降にやっていきたいと思っていますけれども、例えば、地方でIT技術を使ってこういうことをやりたいのだというお申出、御提案があれば、そういうものもぜひ積極的にというか、一つのいい事例としてやっていただいて、問題点、いい点等々を分析して、全体に共有していくということができればいいかなと思っていますので、大都市バージョンも地方バージョンもその中型的なものもできるだけいろいろな事例があったほうがいいかなと。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 1つ付け加えさせていただければ、今回のコロナも惨たんたる状況ではあるのですが、唯一少ない光に目を向けると、やはりかなり全国的に、例えば、アプリの利用ですとかキャッシュレス決済ですとか、そういったものをおいてよかった、もしくはそういったものをやり始めるきっかけにはすくなくなっているのかなと思います。そういった意味では都会も地方も全体的に産業全体のDXというのは進みつつありますし、実はその裏側には非常にタイミングよく経産省様からキャッシュレス補助金を頂いたり、そういった日頃からのいろいろなバックアップをいただいでここまで来られていると思いますので、大変ありがたいことだと思っています。

○増島専門委員 ありがとうございます。

各都市だけではなくて各地方にも、恐らく事業者様の中では先端的なことをやられていらっしゃる立派な事業者さんがいらっしゃると思いますので、そういう事業者さんをなるべくエンパワーしていただくことで、都市だけがやっているみたいな話に全体がならないようにしていただいたほうがいいかなと思いました。ありがとうございます。

○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。

○高橋座長 ありがとうございます。

続きまして、ぼちぼち時間が迫ってきているので、鵜瀬委員、それから、竹内委員と井上委員は再度ですね。

○井上専門委員 お願いします。

○高橋座長 ではまず、鵜瀬委員、それから、井上委員、竹内委員でお願いします。どうぞ。

○竹内委員 竹内は違いました。すみません。降ろし忘れです。失礼しました。

○鵜瀬専門委員 鵜瀬です。

まず、ソフトメーターなのでありますが、日本のタクシーはメーターの信頼性というのが非常に消費者からも信頼を得ていると思いますので、ソフトメーターに変えていくとしても、その消費者の信頼を何らか担保する手段というのがあるべきだと思います。これは意見です。

質問なのでありますが、先ほど落合委員の質問について田中副会長がお答えになったところで少し追加でお聞きしたいと思います。バスとの代替関係、補完関係ということですか

けれども、田中副会長のお返事の中に、それは運賃の問題だというお話があったと思います。その辺をもう少し具体的に説明していただけますでしょうか。というのは、バスと同じようなことを、つまりバスと同じというのは乗り合いで定額で定時ということだと思うのですが、定時までは別に要らないのではないかとと思うのですが、地方の交通弱者のラストワンマイルのために、何らか今のタクシーを少し対象を広げるようなビジネスをすればしたら、どういう点に問題、ネックがあるのかというのをもう少し教えていただけますでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） すみません。ちょっと言葉足らずでしたが、実際に例えば、沖縄だとか北海道なんかでバスの終点、もしくは地下鉄の終点の駅から相乗りとか乗り合いとかという、相乗りはまだできていませんけれども、そういうのできる時間帯というのが結構今決まっています、自治体と話をしています。当社で実施しているおでかけ交通の場合は自治体を絡ませてこの時間帯は動けるようにしようということをしているので、例えば、夜遅くとかまでは実際に運行していないということがあります。

ただ、今おっしゃったように、例えば、同じような、そこから先を100円でやるとか200円でやるとかということ、地域の高齢者だとかを対象ではないおでかけ交通みたいなものができるようになればそれは可能になると思います。ただ、今のところ、例えば、バスで400円で行って、とにかく通しで600円で行くみたいなやつですと、タクシーが1人使って200円みたいな話だと、これは運賃としてタクシー業界としては困るなという部分がありますので、ではそこから先、バスの先をおでかけ交通みたいなもので補完できるようにすれば、それはかなり可能な時間になるのかなと。

ただ、それをやるのも、ちょっとバス業界といろいろな意味で今までライバル関係にあったものですから、その辺のところでの調整が、地方の中では個別に必要な部分はかなりあると思います。だから、そういうことも併せて、今、ラストワンマイルということで、もうラストワンマイルということではなくて地方の地方ではもうラスト1メートル、家の前までということが合い言葉で始まっていますので、そういうところまで交通手段の弱者というか、交通過疎の地域というのをどう運行していくかというのも日々考えているところです。

実は、このコロナ禍の中で、去年1年間から比べて当社でいうと、今までコロナの前は130路線ぐらいやっていたのですが、このコロナになったら250路線に増えました。タクシーでのおでかけ交通です。これは、それだけ地方の自治体、小さな自治体が、大きなバスだとかローカル電車が通勤通学時間帯以外の時間を間引いているので、電車と電車の間が2時間ある、その間に病院に行かなくてはいけないというところに、地方の自治体、もしくは地方の運輸局が、そういう時間帯だったらやっていいですよというのが最近では簡単にできるようになりましたので、そういう意味で利便性は高めているなということだと思います。

○鶴瀨専門委員 ありがとうございます。

そのおでかけ交通というのは、自治体で路線とか時間帯とかを特定してそこで初めて運行が可能になるということですか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） 大まかにいうとそういう感じです。

○鶴瀨専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋座長 では最後に、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 最後の御質問の機会をいただきましてありがとうございます。

先ほど来、個別、地方と都市の状況がかなり違うとか、個々のタクシー会社の経営状況によってかなり違うというお話がさんざん出ているのと思うのですが、一方で、先ほど、相乗りタクシーに関して田中副会長のほうから、もう制度の用意はできているけれども業界としてはコロナの状況があるから待っているのだというお話がございました。

でも、これは例えば、私の知っているタクシー会社なんかは、むしろコロナの状況で台数が減っているからこそやりたいと言っている方もいらっしゃるわけです。何を言いたいかというと、この業界団体というので意見を取りまとめるというのは大変なことだと思うのですが、連合会で考えているのと違う意見を持った会社さんも多分中にはいらっしゃるって、そういうところから試行的にいろいろなことをやってみるという規制緩和の仕方もあるのではないかと。業界がオーケーしたものだけしかやらないというのはどうなのかなということをおもいました。

以前、鹿児島であるタクシー会社がウーバー的なことをやりたいと言ったら、協会のほうが反対して潰したというお話が以前あったかと思うのですが、業界の中で自主規制ではないけれども、お互いを守るために新しいことに挑戦しないという力学が働く構造になっていませんかということだけが若干気になることです。今日の協会さんと国交省というこの座組みの場合にこういうお話になるのは致し方ないことだと思っているのですが、その部分をいかがお考えかというのを、国交省さんとタクシー連合会さんにお伺いしたいと思います。

以上です。

○高橋座長 お願いできますか。

○国土交通省（萩川局長） では、私のほうから先に。

我々主務省としては、これの制度はもうほとんど出来上がっていますので、タイミングについてはこだわりはないのです。ですから、今、井上先生から御意見いただきましたけれども、いろいろなお立場でお考えの違いがあるかもしれませんが、そこはちょっと総合的に考えて一番適切なタイミングでできればいいなと思っていますので、また業界のいろいろな状況、情報をいただきながら考えていきたいと思っています。

○高橋座長 業界としてはいかがでしょうか。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） 川鍋でございます。

今の井上委員の意見は真摯に受け止めなければならないなと思っております。今日、田

中副会長と一緒にという形も、やはりおっしゃるとおり、私は主に都会でやっております、田中副会長は都会と地方、そして、やはりそれぞれの事業者によっても相当考えも違います。もちろん連合会としてまとめるのは非常に難しいですし、決して我々として個々の意見を潰しているつもりはないのですけれども、もしそういう印象を与えてしまったのであれば、それはそれでちょっとコミュニケーション不足だったのかなと思います。

ただ、ここ5年ぐらい、非常に国交省、それから、協会全体としてもコミュニケーションの頻度と濃度を上げて「タクシーの進化」というのを掲げて、とにかくこれまでは規制産業ですから、どちらかというとならないほうがいいみたいな体質があったのを、今、前向きにどんどん変えて、東京から初乗り改正をやって非常にうまくいって、少しいい改善ができてるように思います。真摯に受け止めてなるべく多様な御意見を吸収できるように努めていきたいと思っております。ありがとうございます。

○井上専門委員 ありがとうございます。

私のほうもちょっと適切ではない表現をしたかと思えます。申し訳ございませんでした。

○高橋座長 そろそろリアクションの時間も過ぎていきますので、ここまでにしたいと思いますが、藤井副大臣、いかがでしょうか。

○藤井副大臣 今、田中さんが発言されていませんか。大丈夫ですか。

○高橋座長 すみません。

どうぞ。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（田中副会長） すみません。ボタンを押すのを忘れていました。

今おっしゃったように、もっとコミュニケーションを取らなくてはいけないと思うのですが、それぞれの地域で新しい交通形態をつくる時に、地域ごとに地域公共交通会議というのを開いて、その中でいろいろな意見を聞きながらやろうかやらないかということを行行政も併せて話をしている場というのが必ずあるのです。その中で新しいことが出ればそういうことの中でやっていくということで、今後、そこにも出てこられない方がいらっしゃるかもしれないので、地域の声をより多く聞いていきたいなと思っております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

副大臣、よろしゅうございますか。

○藤井副大臣 最初に大臣がおっしゃったように、スケジュール感、スピードが大切だと思いますのでよろしく願い申し上げます。

また、お話に出ておりましたけれども、利用者の方にとっても、また、タクシーの事業者の方にとっても、また、運転手さんにとってもより三方よしの改革になりますようどうかよろしく願い申し上げます。

また、お話に出ておりましたけれども、ワクチン接種に際しましては、何とぞ高齢者の方を運んでいただくのも含めまして、どうか御協力をよろしく願い申し上げます。

ます。

以上でございます。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） もちろん喜んで。

○藤井副大臣 お願いします。

○高橋座長 副大臣、ありがとうございました。

国交省におかれては、全タク連の要望が、タクシー事業者の負担を軽減するのみならず、コロナ禍で従業員の健康を守るとともに、タクシーの利便性向上につながるなど十分認識の上、スピード感を持って対応していただくようお願いします。局長から、できるところからどんどんやるというお言葉を頂戴したと思いますので、時期については改めて事務局と打ち合わせていただければと思います。

また、規制改革実施計画のフォローアップ事項にもありますけれども、自家用有償旅客運送の着実な運用等、地域の足を持続的に確保する観点から、引き続き必要な対応を行っていただくようお願い申し上げたいと思います。

本日は御説明の皆様、誠にありがとうございました。

これにてウェブ会議ツールから御退出いただくようお願いいたします。どうもありがとうございました。

○全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長） どうもありがとうございました。

（全国ハイヤー・タクシー連合会、国土交通省、経済産業省 退席）

○高橋座長 それでは、議題2「規制改革ホットライン処理方針」に移らせていただきたいと思います。事務局から説明をお願いします。

○中嶋参事官 今回、令和2年、昨年10月19日から11月24日までの期間に各省庁より御回答のあった提案につきまして、事務局にて、お手元の資料2のとおり処理方針案を作成いたしました。この処理方針につきましては、事前にメールで委員・専門委員の皆様にご確認いただいたところでありまして、今回は処理方針を決定する事項についての該当はありませんでした。この件、本ワーキング・グループにおいて御決定をいただければと存じますので、よろしくようお願いいたします。

○高橋座長 ただいまの事務局説明について、御意見はありませんか。よろしいですか。

異議なしということで、それでは、資料2のとおり、規制改革ホットライン処理方針を決定いたします。

以上で、本日の議題を終了します。皆様、誠にありがとうございました。