

大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議

《第2回議事録》

■日 時：令和5年12月11日(月)13:31～14:55

■場 所：大阪府庁本館1階 第3委員会室

■出席者：吉村洋文、横山英幸、原英史、尾西祥平、榮浩一郎、棚原生磨、吉兼周優、
(名簿順)美馬一浩、古田正

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第2回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議を開催いたします。

本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本会議の司会を務めます大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチームの長畑と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の有識者会議は公開でございますので、よろしくお願いいたします。

では、ご出席の方のご紹介をさせていただきます。

吉村知事でございます。

(吉村大阪府知事)

よろしくお願いいたします。今日はありがとうございます。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
横山市長でございます。

(横山大阪市長)

よろしくお願いいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
次に、有識者の方々でございます。

オンラインでご出席いただいております原特別顧問でございます。

(原特別顧問)

よろしくお願いいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
尾西委員でございます。

(尾西委員)

尾西でございます。よろしくお願いいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
次に、本日、ご意見をお伺いする関係者の皆様でございます。
株式会社 A z i t、吉兼代表取締役兼 C E O でございます。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 C E O)
よろしくお願ひいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
株式会社 A l p a c a . L a b、棚原代表取締役でございます。

(棚原株式会社 A l p a c a . L a b 代表取締役)
よろしくお願ひいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
東京海上日動火災保険株式会社、榮関西法人営業部長でございます。

(榮東京海上日動火災保険株式会社関西法人営業部長)
榮でございます。よろしくお願ひいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
最後に、事務局を務めるライドシェア導入検討プロジェクトチームでございます。
美馬プロジェクトチーム長でございます。

(美馬大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム
長)
よろしくお願ひいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
古田理事でございます。

(古田大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
よろしくお願ひいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
以上、よろしくお願ひいたします。
それでは、会議の開会に当たりまして、吉村知事よりご挨拶を申し上げます。

(吉村大阪府知事)
大阪府知事の吉村です。今日は有識者の皆様、お忙しい中お集まりをいただきましてあ

りがとうございます。お礼を申し上げます。着席して失礼します。

現在、少子高齢化、そして人口減少が進んでいくという中で、タクシー業界における人手不足というのも運転手不足というのも進んでおります。また、この後さらに進むということも予測がされています。そのために、いかにドア・ツー・ドアの移動を自由にしていくのかというのはこれから非常に重要な課題になってくると思っています。

とりわけ、今、新しいアプリやデジタルの技術がありますから、そこをうまく活用することによって、移動の不自由を国民、府民に求めない新しいビジネススタイルというのはあるというふうに思っております。もちろん安全性等、非常に重要な課題がありますので、そこはしっかりと対応していく必要がある。その上で、タクシーに加えた新たな移動の手段ということが必要だと思っています。

とりわけ大阪府においては、1年半後に2025年大阪・関西万博を行います。この期間中に2,800万人の方が会場を訪問されるという状況になることが予測されます。もちろん会場輸送というのは万博の中で計画を組んでいるのですが、会場に来られる方というのは万博を楽しんでそれで終わりではなくて、やはりその後、大阪府内に買物に出かけられたりあるいは宿泊されたり、ビジネスをされたり、観光地に行かれたり、様々な移動が伴います。つまり、この万博時には非常に大きな交通需要が、ただでさえ移動の課題がある中でさらに交通需要が増すということが想定されます。その中で大阪を訪れる方、また大阪府民の皆様の足を確保するというのは大阪府の責任であろうというふうに思っています。

ですので、この万博開催前、準備期間も含めて開催前から万博終了時までの1年間、大阪府全域においてライドシェアを実現したいと思っています。

この間、国においても様々議論されていますが、ただ、非常に本当に交通が完全に過疎地域になっているエリアで助け合いの観点からNPOがやるライドシェア、これも非常に重要だと思います。でも、大阪においては都市部ですから、じゃ、都市部でやるライドシェアにはどういう課題があるのかということもやはり検討した上で制度設計をしたいと思っています。そもそも事業として成り立たなければなりませんし、便利じゃないものをつくっても意味がない、成立しないということになりますので、都市部におけるライドシェアの制度設計というのが必要だと思っています。

世界を見ればいろんな都市部、大都市においてライドシェアがもう既に運用されていますけれども、やはりそういったものも参考にしながら、いわゆる本来的な意味のライドシェアをやる。これをやるとなれば全国で初めてということになりますから、都市部でのライドシェアを本格的にやるとなれば。そういった意味で、しっかりと制度設計をした上で国と協議を重ねて実現をさせたいと思っています。

この間、私自身、規制改革担当大臣である河野大臣に直接お会いもして、この趣旨も要望してまいりました。また、ライドシェア実現に向けて超党派の勉強会をしている世話人である小泉議員にも面会をして、要望等としてまいった次第であります。その中で、このライドシェアを実現するために何が重要かという観点で、やはり現場の皆さんの意見を聞くというのは非常に重要だと思っています。

前回、第1回有識者会議では、ライドシェアに賛成の方も反対の方も含めたタクシー事業者の皆さんのご意見をお聞きして、有識者の意見をお聞きしました。本日は、実際にライドシェアを実行された経験のある方、あるいは安全性という意味では保険をどうするの

かというような観点も必要になります。価格というのはどういうふうにしていくのか、ダイナミックプライシングをどういうふうにしていくのか、何が必要なのか。様々な、実際に都市部でライドシェアをする上に当たって必要なものということをご意見を聞かせていただけたらと思います。

その上で、大阪府市においてこの年内においてよりよい制度案を取りまとめて、そして、最終的にこれは国が了解しないと進まない、できないものでありますけども、国ともきちんと協議を重ねて実現をしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

今日は有識者の皆さん、本当にありがとうございます。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

次に、資料の確認をさせていただきます。タブレットをご確認ください。

報道の方、傍聴の方は配付資料をご覧ください。

まず、会議次第。次に資料1、出席者名簿。資料2、第2回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料。次に、参考資料、タクシー利用状況調査(Qネット)。

次に、本日までご発言いただく皆様からご提出いただいた資料です。1点目、“日本ならではの”の相乗りプラットフォームCREWのご紹介。2点目、運転代行を通じてモビリティの可能性を考える。3点目、大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料。

以上7点について不足等ございませんでしょうか。

それでは、会議に入らせていただきます。

まず、事務局から資料2の第2回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料及び参考資料のタクシー利用状況調査(Qネット)について説明をいたします。

(古田大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ライドシェア導入検討PTの古田です。本日はよろしくお願ひします。

座ってご説明させていただきます。

まず、説明に先立ちまして、これからご説明いたします内容につきましては、本日の会議次第ではライドシェア制度骨子案となつてございますが、骨子案を検討していくに当たり議論が必要と考えられる事項について、PTで整理しました議論用たたき台でございます。本日までのご意見等を踏まえながら、今後、骨子案を取りまとめていきたいと思ひます。

それでは、この資料のご説明に入らせていただきます。

3ページ、4ページをご覧ください。

こちらにつきましては、第1回でご説明いたしました、タクシー業界を取り巻く状況として、車両数、実働率、運転者数は減少傾向にあり、ドライバーの高齢化が進んでいることを表してございます。

5ページをご覧ください。

こちらにつきましても第1回でご説明いたしました、万博協会が取りまとめられている資料から、万博期間中の移動需要の増加見込みについて一定の仮定の下に試算したものでございまして、上の枠内の点線で囲っていますが、車両1台・1日当たり大阪府域では約20%、大阪市域では25%の増加が見込まれています。

また、外国人入国者や宿泊者がコロナ禍以前の水準に戻りつつあることなども考慮しますと、タクシーの供給力の強化に加え、交通需要の増に弾力的に対応できるライドシェアの導入は不可欠と考えております。

続きまして、6ページから10ページにつきましては、前回の会議での主なご発言内容を①ライドシェアの必要性、②運行管理と雇用、③公平な競争条件の確保、④タクシー業界における課題に整理してございます。

また、前回の会議後、事務局におきましてタクシー事業者にヒアリングをしました概要につきましても参考としてつけさせていただきます。

それでは、11ページをご覧ください。

万博開催時の移動需要への対応でございます。

先ほどご説明しましたとおり、万博開催期間中には府内各地でタクシーの需要の増加に伴う時間的、エリア的なタクシー不足が発生するおそれが高い状況であり、ドライバー不足の解消に向けたタクシーの規制緩和と来阪者や地域住民の移動需要に対応できるような新たな仕組みが必要でございます。

そのため、矢印の下でございますが、タクシーの規制緩和による輸送力増強とライドシェア制度の導入が必要と考えておりますが、ライドシェアにつきましては、利用者の利便性向上と安全の確保が重要でございます。

12ページをご覧ください。

国の内閣府規制改革推進会議に一般財団法人全国ハイヤー・タクシー連合会が提出されました資料を基に、タクシーの規制緩和による輸送力の増強対策を整理しております。

二種免許の教習の効率化では実技の研修内容や手法などに関するご意見、取得期間の短縮では教習日程の効率化などについて、また、法定10日間研修の半減ではカリキュラムの見直し、そして地理試験の廃止などが要望されています。

13ページをご覧ください。

目指すべきライドシェアの姿でございますが、まず、現行法制度の中で検討していく必要があることから、大阪・関西万博来場者により急増する移動需要への対応とこれにより影響を受ける府民の移動需要への対応を理由とした、道路運送法第78条第3号に基づく許可事業を考えております。

利用者の利便性向上につきましては、運行区域は、万博の来場者の移動や住民の通院利用などにも対応するため、府内全域を対象にすべきではないかと考えています。運行期間、時間につきましては、万博開催半年前から終了までの約1年間、時間制限は設けない。運送対象につきましても制限を設けず、料金につきましては、安全運行を確保しつつ需給に応じた価格設定を可能にするため、一定の範囲内で自由に設定できるダイナミックプライシングを採用していくことを考えていくべきと整理しております。

次に、安全の確保ですが、安全にライドシェアによる旅客運送ができる者であれば、タクシー会社だけでなく、新規事業者の参入を認めることについても検討していく必要があると考えています。

また、実施主体とドライバーとの関係につきましては、タクシー需要がひっ迫した際などのフレックス需要対応に強いというライドシェアが持つ特性を十分に発揮するとともに、昨今の様々な働き方に対する考え方等も考慮し、雇用という形だけでなく、業務委託契約

についても検討が必要ではないかと考えています。

また、ライドシェアということで、アプリを利用し、ドライバーや自動車の登録、管理や配車を行うとともに、こういった事業全体の責任をきちんと負うことができる体制が必要と考えていますが、このうち運行管理業務を委託することについては、認めていくことも検討課題と考えています。

重要な視点でございます安全の担保につきましては、14ページに別に整理しております。14ページをご覧ください。

まず、ドライバーの資格確認については、交通違反歴がないことなど、安全を確保するための条件などを設定するとともに、お客様を乗せての運転など安全な運転に関することや接客方法など、資質向上のための指導や教育を行っていただくことが必要と考えています。

使用車両やその整備については、登録時の点検や定期点検の結果確認、ライドシェア業務開始時の点検などについてどのように確認していくのかについて検討してまいります。

運行管理につきましては、運行管理者の選任は必要ですが、DXを活用した柔軟、機動的な運行管理についても検討していく必要があると考えています。また、ドライバーが過労状態とならないよう、運行時間を制限していく方法等についても検討が必要と考えております。

事故対応につきましては、実施主体の責任を明確化した上で、運行管理の指示により事故の発生場所での対応や被害を受けた利用者への対応などが行える体制が必要ではないかと思っています。

防犯対策については、例えば自動車の内外の映像を記録するドライブレコーダーを設置するなどの防犯対策を、また、苦情処理についてもドライバーに任せるのではなく、実施主体の下に苦情処理の体制を構築し、利用者への対応やドライバーの教育につなげていくようなことも必要ではないかと考えています。

15ページをご覧ください。

ライドシェアサービスのイメージ図ですが、利用者が配車アプリに利用区間などを入力して配車を依頼し、次に配車アプリで登録されているドライバーに照会しマッチング、ドライバーが運送サービスを行い、利用者とドライバーがそれぞれサービスを評価するという流れを考えております。

また、下段は利用者と実施主体、運転者との関係を図示していますが、実施主体は利用者に対し運送契約で運送に関する責任を負い、実施主体と運転者は雇用契約または業務委託契約により、実施者は安全性の確認や事故、トラブル発生時の対応など、運転者は免許証や自動車の点検結果の報告などを行うこととなります。

会議資料の説明は以上でございますが、続いて、04番、参考資料のファイルをご覧くださいいただけますでしょうか。

参考資料、タクシー利用状況の調査（Qネット）についてご説明させていただきます。

大阪府では、府政に関する様々なテーマについて、民間リサーチ会社のインターネットアンケートサービスを活用することにより府民等の意識をスピーディーに把握し、迅速、的確な意思決定を政策の反映に資するものとして、Qネットという調査を行っております。

今般、タクシーの利用状況について調査を行ったものでございますが、このたび、速報

値ではございますが取りまとまりましたのでご説明いたします。

1 ページをご覧ください。

この調査アンケートの概要を記載しております。

調査の項目としましては、タクシーの主な利用内容、タクシー利用の際に感じる主な課題、ライドシェアへの期待の3点について、8月1日以降、大阪府域を出発地とするタクシー利用者を対象に、大阪府民と府民以外の方それぞれ500サンプルずつ調査いたしました。

2 ページをご覧ください。

タクシーの利用頻度ですが、府民も府民以外の皆様も「月に1～3日程度」と「ほとんど利用しない」がボリュームゾーンでございましたが、「週1日程度利用」から「毎日利用している」までの区分を合わせますと、府民以外の方は4割強の皆様が利用されており、同期間の府民の2.5倍程度利用されていました。

3 ページをご覧ください。

タクシーの利用目的でございますが、府民以外の皆様は「観光利用」が6割強と最も多く、府民の皆様は「病院への送迎」が4割弱となっております。

4 ページでございますが、タクシーの利用シーンについては、府民、府民以外の皆様の合計では「雨天や荒天時の移動」が最も多く、個別に見ますと、府民以外の皆様は「空港、鉄道駅等から目的地までの移動」が5割強、府民は「雨天、荒天時」が5割弱でした。

5 ページをご覧ください。

タクシーの配車方法について、府民、府民以外の合計となっておりますが、タクシー乗り場が最もよく利用されていました。

また、6 ページでございますが、タクシーがつかまりにくい実感につきましては、「常に実感する」、「よく実感する」、「まれに感じることもある」の3つの質問について、府民の88.8%が、府民以外の84.6%が感じておられるという結果になりました。

7 ページをご覧ください。

先ほどのタクシーがつかまりにくい実感をどのようなシーンで感じているのかについて、複数回答で調査いたしました。府民、府民以外の合計では「都市部で流しのタクシーがつかまらないことが多い」が最も多く、府民以外では「鉄道駅・空港のタクシー乗り場にタクシーがないことが多い」が最も多く、府民では「流しのタクシーがつかまらない」が最も多いというご回答でした。

なお、タクシー乗り場にタクシーがないことが多いという実感はテツスウビだけでなく、都市部のタクシー乗り場においても同程度感じておられ、この2つを合わせますと「流しのタクシーがつかまらない」の倍程度となりました。

8 ページと9 ページでございますが、タクシー乗車までの待ち時間につきましては、通常時と最長時で回答いただいております。いずれも5分刻みで調査していますが、通常時は府民、府民以外の皆様ともに5分以上20分未満が80%を超えており、30分以上はいずれも2%程度でしたが、最長では、5分以上20分未満は約6割となるものの、30分以上が1割前後でございました。

10ページと11ページにつきましてはライドシェアに関する質問となっております、「導入されれば利用したいですか」という質問には6割弱の方が利用を希望されており、期待と不

安につきましては、タクシーがつかまらないときの移動手段として期待される方が多い一方で、安全に利用できるか不安を感じる方も4割強、いらっしゃいました。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

続きまして、関係者の皆様から順次ご意見をお伺いしたいと思います。

会議の都合上、10分をお願いいたします。

まずは株式会社Azit、吉兼様からご提出資料のご説明をお願いいたします。

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

改めまして、Azitの吉兼と申します。よろしくお願いいたします。

弊社は、CREWという名前で、日本で唯一の自家用車を用いた配車アプリケーションというのを2015年から展開してまいりました。その中で見えただろうといった課題が解決できそうかというところ、あとは今まで実行してきた中で見えてきた課題点といったところを本日はご紹介させていただけたらなと思っております。

資料2ページ目に進めまして、まず、CREWは都市部と郊外と地方とどちらでも展開してきた事業でございます。都市部でいきますと、東京都の本当に中心地で展開していたのに加えて、地方は観光地であったりだとか、それから過疎地であったりだとか、まさに本当にここに記載がございます与論島だとタクシーが3台とか5台とかしかいません。久賀島もそうですね。という中で毎年観光客が何万人も来ますというところで、実際に、じゃ、観光客の方はどうやって移動するのかという中で移動手段がないと。

一方で、自家用有償運送だとか既存の制度もあるじゃないかというのものありますけれども、例えば自治体だとかNPOの方々が登録の申請をしていって手続を踏んでやっていくこと自体のハードルがあるというところが地域の自治体とか観光協会の方々の課題になっていってしまったというところでお声がけをいただいてスタートしております。

実際に与論島では実証実験も経て、最終的な本格導入まで決まりというところではあったのですが、ちょっとコロナの都合もありまして、なかなか配車のマッチングを緊急事態宣言なんかでやるのは難しいというところがあって、一応閉じてしまったのですが、本格導入まで至るといような結果も出ております。

この実証実験に関して弊社側でご用意した動画もございますので、ぜひご覧になっていただきたいなと思っております。

(動画再生)

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

こちら、実際に実証実験を行ってまいりました与論島で地域の方々に参画していただいて撮影した動画ですけれども、ちょっと映像が乱れてしまっておりますが、まさに実際に観光客の方々が空港からの送り迎えとか、こういった飲食店を利用した後、それから地域の方々がお買物へ行くのも含めて、様々な利用をしていただきました。自家用車に乗るという体験自体がこれまでになかったものなので、その新しさみたいなのも伝わるとよいかなと思っておりますし、実際にこうしてこれまでの移動手段とは全く違う在り方がつくられ

ていくというふうに考えておりますので、こうしたところが都市部においても地方部においても様々な新しい使われ方というところを考えていけるとよいのかなというふうに思っております。

こちらは与論島で撮影させていただいたものでございます。

では、続きまして、サービスの中身のご説明をしてみたいと思います。

一度元の資料に戻していただいて、5ページ目からですね。

配車のアプリケーションとしてはシンプルでございまして、実際に出発地と目的地を事前に設定していただいた後に乗車をしますと、で、乗った後に決済をするという形で、いわゆる現金のやり取りは一切なし。オンラインで完結するような決済と最終的なドライバーさんと乗った方が相互に評価する仕組みというのを入れておりますと。

こちらはいわゆる無償の運送の範囲というところで規定されているものの中につくったプロダクトでございますので、今、国交省さんが出している通達に基づいて、いわゆる実費、それからプラットフォームの手数料、そして謝礼というところ、6ページに記載がございすけれども、この3点がオンラインで決済できるような仕組みになっております。謝礼というのは完全に任意なものでございますので、本当にゼロ円でも設定ができますし、乗った後に決めるというのをルールとさせていただいて、実際にドライバーさんからするとガソリン代とかそういう実費の部分は一定入ってくるものの、本当に慈善事業として行っているものというふうになりますので、そういった謝礼のお支払いもできるような仕組みにしておりました。

ここの謝礼周りに関しては、2018年に国交省さんの元々出していたものをアップデートする形で新しい通達を出していただいて、その他、2018年、19年というところでは国会でも幾つか議論があったところではございますが、その通達に合った形でというところは国交省さんとコミュニケーションを取らせていただいてご理解いただいたところかなというふうに思いますと。

9ページにございます契約形態のところ、我々はこの無償の運送の範囲内で展開するというところを行ってまいりましたので、あくまでこのプロダクト、CREWというサービスの中で行っていたのはドライバーの方とライダーの方のマッチングというところにとどまっています、プラットフォーム側は運送の当事者で運送の責任を取る主体者となるということが現状だとできないといったところは非常に課題だなというふうに思っております、例えば我々保険も整備させていただいたのですが、やっぱり法律上どうしても二次保険になってしまうのです。なので、一次保険はどうしてもドライバーさん自身のものを使うしかないというふうになってしまうといったあたりも、今後ライドシェアの規制改革を進めていく中では、我々としてはプラットフォーム側がこうした運送の当事者になり、主体的に運送責任も取れるような体制のほうが望ましいかなというふうに考えておりますと。

次のページ、10ページにこれまで行ってきました安心・安全づくりとか、それから信頼性をどう構築していくかというところで、安全対策の一覧をつくっておりますと。各事業会社さんと連携させていただいて、例えば本当に保険商品を作るとか、トラブル時のサポートをさせていただくという、そういったところを当たり前に進めてきたところでもございますし、あとはテクノロジーを用いて、今はAIの時代でございますので、できるところはそこを用いてやっていくというところで、次ページにご紹介がございすが、1つ事

例をご紹介しますと。

A Iを用いた安全対策というところで、我々、異常ドライブを検知するという機能を入れておりました。先ほどの資料にもございましたとおり、やっぱり自家用車で知らない初対面の人と同じ車に乗るというところで一定の不安感があるというところは事実だと思いますし、僕自身も初めて乗ったときはちょっと緊張感もあったというところがございます。

例えば、じゃ、それは何が危険なのかというと、車内でトラブルがあるのではないかと、あとは本当に連れ去られてしまうのではないかと。みたいなもので、そういった危険をなくすためにマッチングして、我々、出発地と目的地のデータを最初にいただいておりますので、走行ルートをA Iが確認できるようにしております。

スマートフォンのアプリケーションはリアルタイムで今位置情報を取れますので、どこを走っているのかというルートを取って、例えばこの元のルートが青かったところからこの赤いルートのように完全にそれてしまっているというふうになった場合には、カスタマーサポートで、リアルタイムでドライバーさんとライダーさん双方にご連絡をさせていただいて、もし例えば何か、ちょっと本来行くべき道が混んでいたのを遠回りしてすみみたいな話であれば全く問題ないのですが、例えば片方から連絡が返ってこないみたいな状態であると何かしら異常が発生している可能性があるというところで、これを何かしら問題が発生しているリスクがあるという中でのオペレーションに切り替えていくというような運営を行ってございました。

これはテクノロジーで課題解決しておりましたので、例えばリアルタイムで誰か一人が目視している必要があるというわけでも一切ございませんし、こうしたエラーが出た中で例外対応をつくっていくというところがございますので、こちらはあくまで一例になるのですけれども、こうした現代のテクノロジー技術を使った上でより簡易化とか安全性を高めていけるようなオペレーションというのは、これはライドシェアであったとしても、その他の配車アプリ、交通系のアプリケーションを作るにしても何にせよできることかなと思っておりますので、こういったところはフル活用して新しい制度をつくっていけるとよいかというふうに考えております。

株式会社A z i tからのご説明は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

次に、株式会社A l p a c a . L a b、棚原様からご提出資料のご説明をお願いいたします。

(棚原株式会社A l p a c a . L a b代表取締役)

A l p a c a . L a bの代表の棚原です。

張り切り過ぎて40ページほど作ってしまったので、かいつまんでお話しさせていただければというふうに思っています。

弊社は運転代行配車アプリA I R C L Eというのを全国に広げている、いわゆるスタートアップに分類されます。運転を通じてモビリティの可能性を切り開くというテーマで、

今、運転代行協会というのが唯一1か所日本橋のほうにありまして、そちらと一緒に包括連携協定を結びながら、いわゆるすぐにある産業に対してもっと有効活用できないかというアプローチで今日お話しさせていただきます。

なので、3点だけちょっと今日は覚えていただきたいなと思っていて、運転代行ってそもそも何かというところ、プラットフォームがそこに入ることによってどう変わったか。そして、そこに普通免許でやっているような体制を取ってみたところ、どういうふうがこの業界に影響があったのかというところをちょっと今日皆さんの中に落とし込んでいただいて、我々のポジショントークになるのですが、この運転代行業界もタクシー業界の皆さんと同じように二種免許が必要な業界です、基本的には。そこで今ドライバーは非常に不足しているので、何とか助けていただけるような、いわゆる仕事が欲しいので、ぜひこういった取組に参加する余地があればなというところでいろいろディスカッションができればなと思っています。

まず初めになんですけども、すみません早口で。運転代行って皆さんご存じでしょうか。ありがとうございます。お酒を飲んだときに代わりに運転してもらうサービスとして有名なこの運転代行、全国に今大体7,836業者存在しています。面白いことに福岡県と大阪府、都市部にもかかわらず非常に代行業者が多くて、今200業者近くたしか大阪府の中にはいらっしやいます。台数にして400台ぐらい存在することは分かっています。こんな感じで、やっぱり地方と都市部に薄く浅く広がっていて、既にお客様の車を運転するというサービスを提供しています。

基本的にどういうふうに使われているかという、飲食店に車を持って飲みに行ったときに、お店に置いてある名刺とかから電話をかけて呼ぶという作業を今までしていました。随伴車という車に乗ったドライバーさんが、一種免許と二種免許のドライバーがいらっしやって、二種免許を持った方がお客様の車を運転してご自宅まで運転して届けるというサービスです。後ろから随伴車がついてきて、目的地に着いたらトリップメーターで走った距離を測定して現金でお支払いして、後ろからついてきた車に乗って帰る。これが運転代行というものです。法律で定義されたものになります。

その法律の中にもいろいろずらっと書いてあるので、私、すみません、細かく書かせてもらったのですが、簡単に言うともうシンプル、まとめのほうを言います。個人事業主で開業して、認定をいただいて運行するもので、お客様の車の運転には二種免許が必要ですが、後ろからついてくる随伴車の車には普通免許でいいです。料金設定規定が存在しません。自由な価格設定が可能です。タクシーメーター設置義務もありませんし、ただ、看板等の設置義務はあります。あと、雇用形態も本当に正社員から様々設定できていて、もちろん自家用車を使った営業も可能になっています。何かすごくライドシェアっぽいんですね。ただ、これはあくまでお客様の車を運転するという行為に対して、ちゃんと法律で定められた一つの行為になっています。

ちょっと私たちのAIRCLEというサービスはどういうものなのかご紹介させていただきます。皆さん、先ほどタクシーの待ち時間、5分10分みたいな話が出たと思いますけど、運転代行では平均的に60分待つのが当たり前の世界でやっていました。いわゆるアナログの運行管理、ドライバー不足によって、今この業界2割ぐらい本当にドライバーさんが不足してしまった結果、これだけ待つサービスになったかなと思っています。

そこにいわゆるタクシー配車アプリみたいなものを我々独自に作りまして、お客様の車とドライバーさんのスキルセットをマッチングするサービスとして今提供しています。そこに様々な配車管理の仕組みを投入することによって非常に効率的に運ぶことができるようになって、これにより運転代行会社の皆さんの空車時間が大幅に減って利益が上がると。代行利用者も1時間待つのが当たり前だったのが非常に短くなる。

さらに、今までは個々の個人事業主ごとに安心・安全基準というのが、一応国に定められた基準と管理責任があるのですが、本当にその業者がやっているのかというのはどうしても酔っ払っていると分からなくなってくるのですね。そこを第三者という我々がちゃんと一事業者ずつ認定証とか本人確認とか弊社チェックをさせていただいて、また、一般的なライドシェアアプリにあるような相互評価を導入することによって安心・安全に使えるような体制をつくりました。

もう一つの機能としてちょっと面白いのが、料金設定が非常に柔軟なので、我々のほうで料金の値上げをリードすることができました。沖縄県、最初は3キロ1,000円という初値だったのですが、今では1キロ1,200円で最大1,000円近くをこの3年間で大幅にプラットフォームとして値上げして、地域全体の料金の値上げに貢献できたというのは、本当にプラットフォーム一貫に尽きるのかなと思っています。審査基準や安心基準を設けることによって利用者の利便性を増してその上で料金を上げるという、いわゆる正のスパイラルですね。便利になって料金も上がってみんなが喜ぶと。これをこの業界につくり出すことができたのが非常に誇りになっています。

今現在、沖縄県と和歌山県と埼玉県とか、あちこちに展開していますが、基本的には地方で展開させてもらっています。

基本的に我々と代行業者の関係は、委託業務契約で結んで運行をしています。我々が得た注文を彼らに業務委託としてお願いする。このことによってある一定のサービスの提供をできています。

さらには、実はこの業界、二種免許のある意味供給源になっていまして、運転代行の随伴車、こちらは普通免許でできるのですが、普通免許でやっている方が給料を上げるために二種免許を取るという習慣があって、そこからタクシー会社とかに転職される方とかがいらっやっていて、そこを何か今度サービス化していこうかなというふうに思っていたりします。

すみません、後半です。実はグレーゾーン解消制度を活用することによって、普通免許で他人の車を運転して収益を上げる、いわゆる代行運転に近いところが提供できるというのが2018年、同じぐらいに明らかになっています。これは自転車でお客さんの下に電動キックボードで向かうという形態で、沖縄県と和歌山県のほうで今1万件以上の利用実績があります。専用保険と独自のカリキュラム、いわゆる二種免許と同等基準の安心・安全基準をつくるか否かというところをいろいろ実証実験させていただいて、今のところほとんど事故なく提供できています。どうしても客車を運転するので、入庫時出庫時に事故が多いのですが、その割合でいくとほとんどタクシーと変わらない事故率かなと今のところ思っています。

そんな感じでライドシェアをやっていく中で、やはり誰がやるのかっていうのは非常に大きな問題だと思っています。これは都市部だけじゃなくて地方の中で一体誰がやるのか

っていったら、やっぱりこの運転代行業者の皆さんがぜひいいのではないかなと我々は思っています。稼働時間は本当に全体の33%しか稼働してなくて、夜の12時前後、これを過ぎたら、はい、帰ろうとなっちゃっていて非常にもったいないなど。車と人両方を持っています。何なら二種免許も持ってらっしゃいますので、そこをうまく活用することで、我々自身も代行とライドシェアがくっつくことによって、例えば乗車定員を超えたお客さんがいたら有償の車に乗っていくみたいなこともでき、代行業者のほうもとても便利になっていくのですね。

やはり地方においては、タクシーを使わないユーザー、先ほど4割ぐらいいらっしゃるといことなのですが、この人たちにもやっぱり何かしらの利便性が増すような仕組みを導入するってときに、代わりに運転してもらおうというサービスが市民の足として残っているので、この体験をよくしていくことによって地方だけじゃなくて都市も全部よくしていくというのがつくれたらなと思っています。

すみません。早口になってしまったのですが、実はもう一つあって、代行業者の人は実は物流ができるのですよ。随伴車に黒ナンバーを取ることによって、代行をやりながら物流もやっていってというグレーゾーン解消制度をいただきまして、実はコロナ禍に大手デリバリーフードさんとかと提携してやっていました。代行業者であれば日常的な人の移動、例えばレンタカーのカー輸送とかいろんなことができるので、一つのリソースとして見ていただければなと思っています。

すみません。大分早口だったのですが、10分以内に収まったでしょうか。ご清聴ありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

次に、東京海上日動火災保険株式会社、榮様からご提出資料のご説明をお願いいたします。

(榮東京海上日動火災保険株式会社関西法人営業部長)

東京海上日動、榮でございます。

本日、私どもからは、大阪府・大阪市ライドシェアの骨子案に対するリスク管理や注意点において、主に損害保険会社の目線からお話をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

まずは初めに、会議出席における弊社の立ち位置についてお話をさせていただければと思います。

2ページ目をご覧ください。

お手持ちの資料のとおり、ライドシェア有識者会議事務局様からのご依頼に基づき、出席させていただいております。また、本資料については、大阪においてライドシェアが導入されると仮定した場合に、安心・安全なライドシェアを実現するにはどのようなリスク、注意点が存在し、損害保険会社としてどのような対策を考え得るのかというものを記載させていただいております。

それでは、次のページ、3ページをご覧ください。

まずは現状、道路交通法で規制緩和がなされており、交通空白地等に限り自家用車を用いて有償運送を行うことが認められている自家用有償旅客運送について、私どもの取組及び保険対応についてお話をさせていただければと思います。

現在の自家用有償旅客運送における私ども保険の引受方針ですが、基本的には各ドライバーの皆様にご加入をいただいております個人の自動車保険で対応が可能になっておりまして、原則、個人の自動車保険における保険対応を推奨させていただいております。

しかしながら、自動車保険の補償条件が不十分であることや、保険料の支払い漏れの発生等により十分な被害者救済がなされないケースも想定して、次ページ以降、2種類の保険をご提供させていただいております。

次のページ、4ページをご覧ください。

まずは1点目の保険ですけれども、2016年の3月に自家用有償旅客運送を実施する市町村、NPO法人向けに、自家用有償旅客運送事業向けの自動車保険を開発しております。この保険では、個人のドライバーが加入する自動車保険での対応をベースとしておりますけれども、万が一ドライバーの対人対物賠償限度額が不十分であることや、何らかのトラブルにより保険契約が無効になっている。例えば保険料が支払われてないとかがあった場合など、自家用有償旅客運送の実施主体が損害賠償を負担せざるを得ない、いわゆる上乗せ補償という形になっています。

次のページ、5ページをご覧ください。

2点目の保険なのですけれども、移動サービス事業者向けの自動車保険について記載をさせていただいております。

先ほどの保険との違いは、保険金の支払い方法となっておりまして、先ほどご説明させていただきましたいわゆる上乗せ補償であったのに対し、こちらはドライバーの保険に優先して保険金をお支払いするという優先補償となっています。ドライバーが契約している自動車保険に優先してお支払いすることによって、ドライバーが個人で入っている自動車保険の等級が下がらないことや、事業者向けには補償の抜け漏れがなくなるとともに担い手確保にも寄与すると、こんな保険でございます。

次のページをご覧ください。

ご説明申し上げた保険を一覧表でまとめたものとなっています。ご説明のとおり、現行の左側、個人の自動車保険が対応可能であるものの、まさに今回の骨子案に示されているとおり、補償漏れ等があった場合でも被害者救済を担保する観点から、右の先ほど申し上げた2つの保険のご提供を現在行っています。

なお、2種類の保険の責任期間ですけれども、自家用有償旅客運送業務に従事する場合のみならず、業務遂行の目的を有し運転を開始したときから運転を終了したときまでを対象としています。ですので、寄り道など合理的な経路を著しく逸脱している期間は対象外としますが、関連するものについては補償の有効期間となっています。

私どもとしては、この既存の2種類の保険をベースにしながら、今後のライドシェアに関する議論、法改正に合わせて、保険商品のご提供に向けた検討を行っております。

続いて、7ページをご覧ください。

ライドシェアにおける事故対応の注意点を告示させていただいております。

ライドシェアの事故対応で起こり得る課題といたしまして、実施主体が保険に加入する

ケースにおいては、事故発生後の連絡時に個人ドライバーと保険会社のオペレーター間で証券番号や補償内容の特定に時間を要してしまい、イメージは資料のとおりなのですが、有事の際に迅速な事故対応が提供できないといったことが考えられます。

都市部におけるドライバーが多いという環境においては、もともと個人で自動車保険にご加入いただいていますし、さらに加えて実施主体がかけている保険、どちらかが保険を機能するかのところをドライバーさんがしっかりと把握しておかないと、事故が起こったときの連絡先にその契約を特定する時間が非常にかかってしまうと、こんなところがありますので、あらかじめ証券番号を運行アプリに記載するといった事前の対応が必要かなというふうに考えています。

最後の8ページ目をご覧ください。

8ページ目は、保険周辺の領域として、各コールセンターの設置、活用についてコメントをさせていただきます。

今回の骨子案では、利用者は府民や訪日外国人の方々であり、そして運行アプリ導入を想定されていると認識しておりますが、特に高齢者の方々には運行アプリの操作方法すとか、電話予約等の対応を行う受皿が必要かなというふうに考えております。

また、ライドシェアは運行アプリ上でドライバーと利用者コミュニケーションが完結することが前提だと思いますけども、何らかのトラブルによりどうしても訪日外国人と個人ドライバーの間で意思疎通をしなければいけない場合等に関しましては多言語通訳といったサービスを提供するなど、さらなる安心・安全のライドシェアを実現するためには、このような仕組みも検討する必要があるのかなというふうに考えております。

以上をもちまして、私どもからのご説明を終了とさせていただきます。ありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)

ありがとうございました。

では、これより意見交換に入らせていただきますが、初めに、顧問の方、委員の方にご意見を頂戴したいと思います。

まずは原顧問、どうぞよろしくお願ひいたします。

(原特別顧問)

原でございます。どうもありがとうございます。

今日お話をいただいたお三方のこれまでのご経験に基づくお話、いずれも今後の検討に向けてとても参考になりました。大変ありがとうございました。

骨子案について大阪府さんから最初にお話をいただきました。基本的には、これで十分に安全・安心が担保されている合理的な仕組みだと思います。ぜひこの方向で実現をいただければと思います。

一方で、気になることとして、国交省さんが現時点で検討されていると思われる案がメディアでは報じられ始めています。幾つかの重大な乖離点が残っているように思っています。例えばタクシー会社以外の新規参入が認められるのかどうか。それから台数制限とか、そういった形で実質的に新規参入が制限されることにならないのか。それから、雇

用契約に限定をして委託契約は認めないというようなことにならないのか。これが雇用契約だけになってしまうと、実質的に人の数を集めるのが相当難しいということになるのだと思います。それから、また、運賃に関してはダイナミックプライシングがきちんと認められるのかどうか。こうした点がいずれもライドシェアを実現していく上での根幹に当たる事項だと思います。国にも今後調整をしていく中で十分に理解をいただいて、ぜひ実現をしていければと思います。

その際に1つコメントを申し上げておきたいと思いますが、この種の議論をするときに起きがちなことは、ロジックとかその合理性の範囲を超えて、やっぱり不安だと。何か新しいことだから心配だというような反対がしばしば出てくるということだと思います。これに対しては、ロジックとそれからもう客観データで、もうここまでちゃんと制度をつくられているのだから安全でしょう、安心ということもしっかりと説明していくことはもちろん重要なのですが、それでもどうしても不安ですというところに対応していく必要も出てくる可能性があると思います。

1つ、全くほかの分野なのですが、参考になるかもしれないと思う事例を一つだけご紹介しておきたいと思います。農業の分野で株式会社の農地保有を禁止するという、それこそ岩盤規制みたいな話がずっとありました。これを解禁していくときに、国家戦略特区で兵庫県の養父市さんで最初突破口を開けて、そこで実現するというをやったことがあるのですが、このときも強烈的な反対があって、株式会社が農地を所有したら耕作放棄したり産廃投棄などしたり、きっとそういうことが起きるに違いない。これはもうデータで見てそんなことはありませんと。株式会社だと個人に比べて耕作放棄しがちななんてことはありませんという合理性に基づく説明はもちろん十分やったわけですが、それでも心配だという声が最後払拭されないので、では、それではどうしたかという、そのときは養父市さんでは、どうしても不安だと言うのであれば、万一問題が起きたときには市で責任を持って買い取りますという仕組みをつくって、もうそこまでやるのだからこれは認めましょうということにして突破口が開け、全国に広がり、どこでもできるようになったということがあります。

今回も同じような調整の局面が出てくる可能性があると思いますので、今後の調整の中で参考にさせていただけたらと思います。

以上です。ありがとうございます。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

次に、尾西委員からよろしく願いいたします。

(尾西委員)

ありがとうございました。

私も原さんと同様で、今お示しいただいている目指すべきライドシェアの姿のイメージというところでいろいろ論点を整理していただいているという理解でおるのですが、ここに記載されている方向性自体は前回の第1回の会議の際にも第78条3号がよいのではないかというふうに申し上げましたが、その方向性で整理されているというふうに今理解して

おりますので、このまま議論を深めていってほしいなというふうに思っております。

先ほども、こちら原さんからご指摘ありましたが、私のほうでいろいろと今、国のほうでも議論されているというお話を聞いておりますけれども、やはり雇用に限定されるのかどうかというところであったりとか対価の問題であったりとか、あと安全管理、運行管理としてどこまでのレベル感のものを求めるのかというところに関してはまだまだ細かなところで議論が必要なものが残っているという理解ですので、そこも引き続き議論を続けてほしいなというふうに思っております。

原さんのご指摘の中で一番重要だなというふうに個人的にも思ったのが、印象論に振り回された議論をしないというところは非常に重要なことというふうに思っています。思い返せば、例えばインターネットが導入されて様々なビジネスがオンラインに置き換わっていく中で、インターネットに置き換わるというだけで何か危険なんじゃないかということによって様々な議論が起きた時期もあったわけなのですけれども、そういったことがまたここで起きてしまうことがないように、きちんとファクトをベースにした議論ができればいいなというふうに思っております。

事務局の皆様にもちょっと教えていただきたいのですけれども、第1回を踏まえて、これまでの期間の間で事務局の皆様の間で、追加で確認されたファクトというか事実のようなものはあるのかどうかというところをお聞きしたいと思っております。例えば前回の会議の際、タクシー会社の皆様の中には、それこそドライバーは足りているのではないかと、十分に供給できているのではないかとというようなご指摘もあったというふうに記憶しておりますけれども、今回実施していただいたアンケートというところは、まさにそこを解明するために実施していただいたようなものなのか、ということに関してまず教えていただければなというふうに思いましたが、いかがでしょうか。

(古田大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
事務局の古田です。

ドライバーの数につきましては、タクシー協会等あるいはタクシー事業者にそれぞれヒアリングして、タクシーの新規の就労者といいますかドライバーは増えてきているということはお伺いしておりますけれども、例えば統計データとしてどうかということについてはまだでございます。

また、今回のQネットにつきましては、ドライバーの問題もございましたけれども、いわゆるタクシー業界に対する一般府民の方の感じ方といいますか、そういったものを確認させていただいたものでございます。

(尾西委員)

趣旨についてよく理解いたしました。

ちなみに、アンケートの中で、冒頭のほうにほとんど利用されない属性の方々がいらっしやっと思うのですけれども、こういった方々がなぜ利用しないのかということに関しては、それが例えば経済的な事情によるものなのか、または運送サービスとしての利便性に起因するもののかなど人によって様々な理由、ご事情があるのだと思うのですが、そのあたりはこのアンケートにおいては、確認はされていないという理解でよろしいですか。

(古田大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
確認してございません。

(尾西委員)

分かりました。ありがとうございます。

一旦すみません、私のほうからは以上です。ありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

では、ほかの事業者様でご意見等お願いいたします。

ご発言の際は、恐れ入りますが挙手をお願いいたします。

(吉村大阪府知事)

保険についてちょっとお聞きしたいのですけれども、安全性を確保するっていう保険はすごく大切だと思うのですね。事故起きたときどうなるのっていう。そのときは、今は保険がないのですよね。組成はされてないですね。ライドシェアっていうのは存在してないですから。

今、例えば普通の人というのは保険持っていませんね、個人の保険。でも、それって個人の保険であって、対人対物無制限とかに入っている人は多いと思うのですけど、でもそれは業務用じゃないから、ライドシェアをやるとするのだったらそれを何か業務用に転換するというのはすぐできるものなのですかね。

(榮東京海上日動火災保険株式会社関西法人営業部長)

ありがとうございます。現状の保険で、主な車の使用目的を業務というところに変更すれば個人保険でもライドシェアに対応することは可能です。

(吉村大阪府知事)

それで、個人は一定この保険に入ってくださいねというのはその変更でできると。ただ、今考えてらっしゃるのは、この二重の網をかけようじゃないかということですよ。プラットフォーム側も保険に入ると。そのときに上乗せ補償、優先補償の2つがあるということなのですが、いざというとき個人の保険が不十分だった場合はプラットフォーム側で責任を負う、あるいは逆に先にプラットフォーム側で責任を負って、その後個人。この二重に網をかけて安全性を確保するということなのですが、その保険を組成しようと思ったらどのぐらいの時間がかかって、どんな手続があって、大阪でやろうとしたら現実的に商品として成り立つのですかね。

(榮東京海上日動火災保険株式会社関西法人営業部長)

そうですね。まず、この道交法第3号などを活用してのライドシェアは事業者が加入できるという保険は現状ありません。なので、やはり商品を取得するための当局への認可で

すとか、私たちがそういったこと、保険会社がこの制度に合致するような保険の引受規定の改定とか、あとはきちんとそういった契約が特定できてきちんと保険金をお支払いができるような仕組み、システムなんかを構築するという期間が一定必要ですので、ちょっとそこら辺のスケジュール感というのは個社それぞれだと思いますし、何ともちょっと期間のところはここでは申し上げることはできません。

(吉村大阪府知事)

今、大阪府で考えているのは、1年半後に万博があると。その前の半年間ぐらいからやろうじゃないかと。今から考えていると大体1年ぐらいの準備期間なのですが、国がまだ方向性を示していない中ではあるのですが、この1年の準備期間というのはどうなのですか、その保険をつくるに当たって。

(榮東京海上日動火災保険株式会社関西法人営業部長)

私どもはその可能性も含めて社内では検討を始めていますけども、この場でどうですかというところに対してはこうですってなかなかお答えがしづらい部分でございますので、ちょっとすみません。

(吉村大阪府知事)

吉兼さんは損保ジャパンで保険やったって、あれはライドシェア用の保険、どんな保険になるのですか。

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

そうですね。我々自家用車の配車のマッチングというのを手がけていて、これが国内にこれまでなかったスキームでしたので、もうCREW用の保険というのをつくっていただきました。なので、いわゆる今回やろうとしているライドシェアとイコールではないと思うのですが、本当に新商品をつくっていただいたというところですね。

ただ、ちょっと保険会社さんがいる前でお話しするのもあれなのですが、結構いろんな保険会社さんから引き合いもあって、早くつくってくださいというのを伝えていたので、実際にその商品を検討し始めてからつくるまでは、過去でいくとそんなに1年もかかってはいなかったと思います。

ただ、今回の件がまたルールメイクがどうなるかによって変わってくると思うので、今明言しにくい状況なのだと思うのですが、我々の経験からするとそこまで時間がかかったわけではなかったというところですかね。新しい商品開発でした。

(吉村大阪府知事)

あと、顧問の先生からの意見があって、今、国交省でも、いや、これは雇用に限定すべきじゃないかという意見もある中で、さっき運転代行でもありましたけども、業務委託という形をやっぱり取らないと、大都市でライドシェアをするというのであればやっぱり運転しようとする人が自由な働き方で参加できる仕組みじゃないと実際は難しいのではないのかなと。ギグワーク的な発想が要るのではないのかなとも思っているのですよね。

言うたらプラットフォームと指揮命令関係にない。自由な働き方をして自由な時間で、例えばこのアンケートにあるのですが、雨が降ったときとかがとてつかりにくいとかもありますから、自由な時間、自由にいわゆるストレスフリーというか、雇用の上下関係というのは、指揮命令関係がない。雇用は上下関係じゃないですが指揮命令、監督関係にない、ある意味自由な働き方という、参加しやすい仕組みにしないとなかなかそこは難しいのではないのかなと思うのですが、そのあたり、ちょっと実際体験されている経験上何かご意見があったら。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

基本的にはおっしゃるとおりかなと思っておりまして、やはりいつでもできること、それは自由であることとイコールだと思うのですが、そこが刺さっているドライバーさんたちが大半でした。

なので、例えば雇用でこの時間ブロックさせてくださいってなったら、我々のドライバーさんのうち半分ぐらいは辞めてしまったかなと思うのですね。と同時に、ちょっと今、規制改革会議のほうのほかのアジェンダにもなっていますけども、雇用するとなった場合って本業が多分ほかにあって、副業的にライドシェアをやるみたいなドライバーさんがすごく増えると思うのですが、ここの何か労働時間をどう管理するかみたいなところで、例えばドライバーさんって数がかかなり多くなりますと。100人登録していても今日使う人は2人とか3人かもしれないみたいな世界線なので、その人たち一人一人に対して本業の労働時間も調べて、トータルの労働時間が何時間になるのでどっちが割増しの料金払うのか、みたいなことをやっている余裕はないなというふうに感じております。

なので、雇用を担った状態かつこの労働時間をちゃんと計算しなきゃいけないって、本業と副業と合わせて、という規制が続いている状況だとすると、そもそもライドシェアのドライバーさんを一人も集められない、ないしはその運用ができないというリスクがかかなり高いなと思っておりますので、我々としては、雇用である限りはこのライドシェアって実現しないのではないかなというふうに考えております。

(柵原株式会社 A l p a c a . L a b 代表取締役)

そうですね。運転代行業界自体もいろんな雇用形態がある中で常にドライバーを探しているのですが、おっしゃるとおり、私も最初、その業界自身が結構最低賃金以下の収入で苦しんでいるという実態があったりして、じゃ、そこはやっぱり賃金を上げてきて雇用にした正社員にすることが最初は正しいと思ってずっとやっていたのですよね。

ただ、ドライバーさんの中にはいろんなグラデーションがあって、もうばりばり働いて自分の価値を高めて高単価で働きたいって人もいれば、さっきおっしゃったようにもう自由に働きたいのだという人もいろいろすごいグラデーションがあって、それぞれに応じてやっぱり報酬とか雇用形態を決めていかないと結局長続きしないのではないかなというふうには思っています。

それは品質を分ける意味でも、ユーザーの皆さんの中には、今までのタクシーと同じような品質、クオリティを求める方もいらっしゃる、いや、そうじゃないってユーザーもいたりするので、そことのうまいマッチングをしていくことが最終的に長続きするサー

ビスの条件なのかなと私は思っています、経験上。

(吉村大阪府知事)

それはだから、雇用であっていいし、業務委託もあっていいし、どちらもできるようにしないと難しい。

(棚原株式会社 Alpacalab 代表取締役)

両方あるべきだと私は思っています。グラデーションが必要だと思っています。

(吉兼株式会社 Azit 代表取締役兼 CEO)

それは私も思いますね。最終的には例えば、じゃ、フルタイムに近い方とかは雇用してしまったほうがいいとかもあると思うので、両方選べるようになるべきだとは思っているのですが、ただ、じゃ、実際万博に向けて1年後とかに展開していかなくちゃいけないってなるのであれば、むしろ雇用のほうの論点を整理する難しさもあると思うので、業務委託だけで統一すべきかと私としては考えます。

(棚原株式会社 Alpacalab 代表取締役)

はい。その点は私も同意です。

(吉村大阪府知事)

だから、もうむしろ、この業務委託でこの1年間ライドシェアをやるということを考えたときには、業務委託ということで統一して自由な働き方でできるよという仕組みを構築してやらないと実際難しいのではないかと。実際に体験されてそう思うってことですよね。

(吉兼株式会社 Azit 代表取締役兼 CEO)

そうですね。ないしはもう本当、労働時間に関しては、今回はカウントしなくていいようにしてくださいっていうふうにしないと。

(横山大阪市長)

可能なのですか。

(吉兼株式会社 Azit 代表取締役兼 CEO)

多分これは国交省マターではなくて厚生労働省だと思いますけども、そっちはそっちで規制改革をかけているところなので、そこがどうなるかが短期的には見えてないのではないかなと思っています。

なので、複雑な論点を整理していくよりは、業務委託だけでとしたほうがシンプルかなと思うのですが、国交省さんと話していて、そのハードルも一定ありそうだなという感触ではございます。

そうですね。理想は業務委託一本でスタートして、途中から雇用も交えてスキームをつ

くっていくのが一番早くスタートできる。

(柵原株式会社 Alpacalab 代表取締役)

そうですね。検証期間中は間違いなく業務委託で進めたほうが、我々も様々な検証がしやすいですね。本当はそうじゃないのかというケースもといたほうがいいと思っているので。基本的にはもう業務委託からスタートするべきだと思います。

(吉村大阪府知事)

だからまず、1年間という期間限定でやるわけだから、そこは業務委託でやって、そして、検証した上で次の、法整備になるのかもちょっと分かりませんが、制度移行につなげていけばいいのではないかと、そういう考え方ですね。

(柵原株式会社 Alpacalab 代表取締役)

そうですね。結構現実問題として、本当に募集をかけてみると分かるのですが、人が集まらないのですよ。単純に。やっぱり業務委託みたいなフレキシブルな形のほうが現実問題、間に合いやすいかなというのもあったりします。

(吉村大阪府知事)

なるほど。だから、万博のときにライドシェア認めますけども、実際にはそのスキームでやると誰も集まらずに終わっているっていうふうに、雇用契約に限るともうなりますよということですね。

(柵原株式会社 Alpacalab 代表取締役)

非常にやりやすいかなと。

我々も、ちょっといいですか。体験談で時給を地方で1,500円ぐらいまで上げて、物すごい単価で募集して全然集まらないのですよ。やはりそのとき1日8時間みたいな固定でやっていたのですよね。これを一気に緩めて自由にするよとなると急に人が集まったりとかしたので、すごいそれは感じます。

(吉村大阪府知事)

逆に、よく批判というか意見であるのは、じゃ、雇用にしないとすごく不安定になるじゃないかと。収入が下がって、収入の低い人をどんどん生み出すじゃないかという意見があるのですが、それに対してはどういうふうに思われるのですか。

(柵原株式会社 Alpacalab 代表取締役)

先ほど言った、僕はグラデーションだと思っています。そういう働き方を求める人もいればそうじゃない人もいるのだと思っています、やはり母数が多いのは自由な働き方をする方々だと思います。

(吉兼株式会社 Azit 代表取締役兼CEO)

それはそうですね。副業であれば安定性は求めなくていいとされていて、例えば今、フードデリバリーの配達員の方々に何かちょっとカジュアルにやっていますという方がそこに安定性を求めているわけではないと思うのですよね。

一方で、例えばほぼフルタイムに近いような、それが本業となっている方、ライドシェア専属のドライバーさんですとか、フードデリバリー専属のデリバリーの配達員やってみたいな方に対しては雇用できる仕組みもあってもよいのかなと思いますので、そこはベースがギグワーク、副業であるという前提でルールをつくって行って、後からそういうフルタイム向けの方々に、一定の割合で出てくると思うので、そんなに多くはないと思うのですが、その方々をじゃ、どういうふうに安心して働けるようにするかというのをつくってあげればよいかなと思いますし、フルタイムまでいくのだったら別にタクシードライバーさんとかになってもいいのかなとも思うところではございます。

(吉村大阪府知事)

確かにそうですね。タクシードライバー、二種免許で今議論がありますが、そちらに、専属のドライバーになったらいいのではないかとということですよ。

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

はい、そうです。結構フードデリバリーとかだと、そういう配達員から始めて、最初自転車とかバイクで、そのうちちゃんとトラックでやったほうが稼げるのでそうやってきますみたいなパターンが結構あって。なので、何かしらタクシードライバーさんのほうがフルタイムでやった場合は稼げますというふうになっていけば自然とそうなると思うので、ある意味ライドシェアはタクシードライバーさんを増やしていくためのカジュアルな一歩として使っていけると、より社会に対しての価値は増えていくのかなというふうに考えております。

(吉村大阪府知事)

そうか。だから、今不足しているタクシードライバーさんが増える要素にもなるのではないかと発想ですね。

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

そうですね。かなりカジュアルに始められるので、本当に何か年に1回だけやるとかでもいいとされているのですよ。たまたま子どもの送り迎えの帰り道で何か今日空いたのとか、そういうときにちょっとアプリをオンにしといたら何か1,000円稼げたって、これはこれでうれしいじゃないですか。そういうのから始めていけると、いきなり何か今みたいに地理試験受けてとかまではやる気ないけどみたいな人たちも増えてくると思うので、何にせよ労働者不足の中で働き手をどう増やしていくかということもつながってくるような話なのかなと思っています。

(吉村大阪府知事)

あと、ダイナミック、それに関して。

(横山大阪市長)

いや、同じで、何か引き続きダイナミックプライシングについてもちょっとご意見いただきたい。

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

そもそも、今国交省さんが訴えている新しいライドシェアのスキームというのが僕にはライドシェアには見えてなくて、自家用車を使ったタクシーかなというふうに見えております。というのは、雇用して、運行管理をタクシー会社がやって、料金がタクシー料金となってしまうたら、それはタクシーを自家用車のドライバーさんができるって話かなというふうに見えてしまって。

ライドシェアは何がいいかというと、需要に対して供給を調整できるっていう面だと思うのです。なので、今みたいにドライバーさんが不足している時期にはドライバーさんを増やせるし、オーバーな時期になれば誰もやらないような市場が形成されていけばいいって話なので、この需要と供給のバランスを合わせるものがダイナミックプライシングだと思っています。雨の日乗りたい人がたくさんいる、だからお金をちょっと高く払ってでも、ドライバーさんちょっとふだんより稼げるから、増えるので乗って帰ることができる。

なので、ダイナミックプライシングのないライドシェアはライドシェアではないので、そもそも自家用車かどうかという定義というよりは、料金をフレキシブルにできるかどうかというほうが、ライドシェアができるかどうかってそこら辺に関わっているかなと思っています。

(柵原株式会社Alpaca.Lab代表取締役)

実際、我々もそういう2次的なダイナミックプライシングをやると、非常にマッチング率も使いやすさも変わってきていました。この辺は我々代行なので非常にフレキシブルに変更できるので、やってみると如実に違いが出ましたね。これをうまく活用すれば、やはりどうしても自由にすると都市部にドライバーが集まりがちなのですが、こういうダイナミックプライシングを使うことによって、エリア単位とかで分けることによってそういった過疎地域とか地方でもきちっと成立するようなマッチングができたりとかするので、ぜひ必要な部分だなと思っています。

(吉村大阪府知事)

それはさっきの説明にありましたけど、運転代行を全部プラットフォームでされている。運転代行は価格というのがタクシーのように決められてないというのは、ダイナミックプライシングに近い形のことをされたわけですね。

(柵原株式会社Alpaca.Lab代表取締役)

そうですね。夕方の初めと明け方とかはどうしても減ってしまうので、そこをうまく料金を厚めにすると本当にここにドライバーが来るようになったり、お客さんが来るように

なったりとかしますし、混雑自体をうまく分けてくれたりとかしてくれているので、すごくいい仕組みだなと思います。需要のバランスがすごく取りやすいですね。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

そうですね。ただ、ダイナミックプライシングじゃないと始められないかと言われると、別にそうじゃなくてもスタートはできるので、プライオリティーでいくと先ほど話していた雇用の問題とか運行管理の課題のほうがより実際のプレーヤーを減らしてしまうことや、ドライバーさんが集まらなくなってくるという意味では真っ先な課題かなとは思っています。何か最終形にはやはりダイナミックプライシングが必要かなと。

(横山大阪市長)

これ、万博の期間前後で府民、市民の移動の手段を確保するというのももちろん一番大きな目的で、もちろんライドシェアというのは導入したいのですが、ライドシェア導入がゴールではなくて、府民の、市民の足を確保する。となると、制度を導入したけどドライバーが集まらないということが一番ちょっと懸念ではあるので、逆に言うとドライバーでもいいよと思っている人がどういう思いで、その半分ぐらいはフルタイムじゃなくて副業でやってらっしゃるとか、利用者側の声って、ドライバー側の希望のニーズ調査みたいなものはちょっと難しいものなのですか。要はフルタイムでは考えませんか、空いた時間でやりますという、そういうのは難しいものですか。

(古田大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)

ちょっと今難しいかなと思っていますが、やり方についてはちょっと P T で考えてみます。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

公開できるかは分からないのですが、弊社側で取ったデータ等はございまして、我々のプラットフォームでいくと、謝礼ベースにしていたので、まず収益を上げるためのドライブではないですというのを前線に押し出していました。なので、実際どういう方が集まってくるかでいくと、ふだんよく車を使っています、で、かつ人助けがしたいですとか、空いた時間で何かしら一緒にドライブできたらとか、自由にそういうのができるってところが刺さっている方がほとんどでした。もちろん謝礼がもらえることもあるので、何かボーナスチックなこともあります。

一方で、グローバルなライドシェアってプラットフォームでいくと、ほとんどのドライバーさんは収益目的だとは思っていて、基本的には U b e r も L y f t も D i D i もマーケティングメッセージは「E a r n m o r e」なんです。より稼げますと。あとはフレキシブルですと、この2点を押ししているところが多いので、世界中で見るとその2点がドライバーさんに刺さりやすいのかなとは思っています。

実際に我々もフレキシブルさはすごく伝わっていたなという感覚はあるのですが、我々稼げますというメッセージでマーケティングは打ったことがないので、どの程度日本で刺さるかっていうのは分からないのですが。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
すみません。

もうそろそろ会議時間が迫ってきております。もうお一言ずつぐらいでどうでしょうか。

(吉村大阪府知事)

ほんなら僕、ちょっと確認でお聞きしたいのが、ドライバーの立場はよくわかったのですが、プラットフォームがこれに、じゃ、大阪府のこういった制度に参加しようとしたときに、ここが整備されてないと実際参加は難しいですよ。さっき業務委託の話がありましたけど、それ以外に何かありますか。ここが多分肝になると思います。

だから、今、国交省、これはタクシー事業の観点からいくとうーんと言っているのだけど、でも、ここが整備されないとプラットフォームからすると、プラットフォームが参加しないとそもそもライドシェアにはならない。おっしゃったタクシーかどうかっていう話になるので、そのあたりはどういうふうになるのですか。

(吉兼株式会社Azit代表取締役兼CEO)

そうですね。我々まさにこの謝礼部分を普通に決済に変えてしまえばすぐ参入できる状態かなと思っているのですが、先ほど申し上げましたように、まず雇用という状態がキープされてしまうと労働者の管理ができないので多分難しいという結論になってしまうかなと思います。同様にタクシー会社の運行しかできないとなると、一定の参入ハードルもあるかなと思いますので、この2点が一番課題感を感じるところでございます。

その他、例えば何かエリアごとに管理者を立てなきゃいけないとか、リアルなオペレーションが発生してくるところは、こういう我々みたいなITの会社からするとそのアセットはなかったりもしますので、なるべくオペレーションはオンライン化といいますか、DXができていればあるほど参入がしやすくなるかなというところと、料金体系に関しては、最終的にはダイナミックプライシングが望ましいなどは思っていますけども、ダイナミックプライシングじゃないと参入できないというようなハードルになるものではないかなとは思っています。

(吉村大阪府知事)

前回、タクシー事業者の協会の皆さんも参加して意見をいただいたのですが、そこで出た意見の一つとして、いや、ライドシェアに積極的なタクシー会社さんもいらっしまったのですが、でも共通して、協会さんが特におっしゃっていたのかな。やっぱり我々は非常にいろんな規制の中でA地点からB地点に移動するということを経費もたくさんかけてやっていると。でも一方で自由な形でライドシェアができちゃうと、競争条件がイコールじゃないよねと。同じようなサービスをしているのにと。

だから、規制緩和はもちろん我々も推奨はしているのですが、その競争条件が一緒じゃないよねというところのある意味解決策の一つじゃないですけども、最初に参入できるのは、もちろんプラットフォームがタクシー事業の経験があるとか、完全に条件を合わせるのは無理だと思えますけれども、いろいろタクシー事業者とか既存の業界から見

たらちょっと違うのではないのっていうのは意見かなと僕は思うのですよ。

ただ、僕らはずっとやれとじゃなく、1年という限定っていうのをつけているのですけど、そこは両立するものとか。その条件という意味では。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

そうですね。タクシーの規制緩和も進めるべきだと思いますし、イコールフットィングの論点上がることは十分理解にできますと。

ただ、一方で今回、例えばライドシェアの事業者になるに当たって、何かライドシェアの事業者しかできないというわけではないので、タクシー会社さんにも積極的にライドシェアを検討していただいて、フラットに市場で競争できるのが一番あるべき姿かなとは思いますが、一方で、実際にこれまで培ってきた安全対策とかナレッジもあると思うので、協力できるところとかお互いに助け合えるところはより組んで進めていける仕組みになると理想かなとも思います。

(横山大阪市長)

おおむね聞きたい論点は伺ったのですが、この吉兼さんの資料で、もう皆さん、今日大変貴重なご意見いただいてありがとうございます。大変ライドシェアに向けて必要な論点を出していただいている。資料も大変参考になりました。

吉兼さんのこの最後の安全対策のところは私は非常に参考になるかなと思っていました。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

ありがとうございます。

(横山大阪市長)

A I を用いた安全対策で異常ドライブの検知。これは乗ったユーザー側もこれを随時見られるということなのですか。今、全然違うルート走っているみたいなの。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

そうですね。異常ドライブかどうかは運営側に検知が行くようになっているのですが、乗った側は常にアプリ内では位置情報が見られますので、ずれていたらすぐ気づくかなと思います。

(横山大阪市長)

この10ページの既に取りられているこの安全対策のところのトラブルの事前回避で例えば連絡先の交換の禁止とか、女性ライダーはツーシーター車両にはマッチングしないアルゴリズムの設計とか SOS ボタン等ですか、これは事業者が決めることだとは思いますが、こういうのを事前に知っとくと断然ライドシェアの不安感というのがかなり薄まりますよね。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

そうですね。実際に我々も何年かやっている中で、本当にツーシーターってクレームが来やすかったのですね。怖いですと。

(横山大阪市長)

そらそうでしょうね。助手席に乗っているみたいなものでしょう。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

はい。ツーシーターって強制助手席になってしまうので、我々としても、確かに異性の方と隣に座らされるってちょっと危険かなというところで、男性の方からというのはほぼなかったのですが、女性の方々は。特に何かドライバーさんもやっぱり日本の車を運転する方は男性のほうが多いので、どうしても男性側が多くなってしまおうとは思うのですね。タクシーの場合も男性が多いですし。

なので、女性の方々がどう安心して乗っていただけるかというのはすごく、市民は半分女性だと思いますので大事なかなと思っておりまして、その辺の安全対策は、タクシーのドライバーさんと二人だと怖がる人はあんまりいないと思うのですが、どういうふうにつくっていくかみたいなのは、こういった経験を参考にさせていただけるとありがたいなと思っております。

(横山大阪市長)

議論用たき台の項目に入れる話ではないとは思いますが、事業者が決めていく。最後のところなのですが、でも、これあるなしで結構イメージも変わってくるかなと思うのですが、何か発信の仕方も含めて考えていただけたらと思います。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

そうですね。主婦の方とかは、例えばドライバーをやりたいけれども、男性の方を乗せるのはちょっと怖いので女性のライダーさんとかでマッチングしたいですみたいな方もいらっしゃるかもしれませんし、ちょっと我々そこまで開発は追いつかなかったのですが、そういったところはニーズがあるところかなと思います。

(吉村大阪府知事)

女性のお客さんが、数は少ないかもしれないけど女性のドライバーを選べるとか、そのようなものは作れるものですか。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

機能としては作れますね。

(吉村大阪府知事)

あとはじゃ、実際ドライバーの数というか、そこがそろうかどうか。

(吉兼株式会社 A z i t 代表取締役兼 CEO)

そうですね。何か多少マッチングに時間がかかるとか、配車までの時間が延びてしまうとかがあっても、多分女性の方だとそれでもそっちを使いたがるのではないかなと思います。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
では、すみません。ここで一旦PT長からご意見よろしく願いいたします。

(美馬大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム
長)

まだまだいろいろご意見を賜りたいところではございますけども、お時間となりましたので。

まさにちょっと知事・市長からもいろいろご意見を聞かせていただきましたけど、実際にライドシェアとか代行運行とか保険で実際にやられた方々に、大阪府も今、ライドシェアで目指すべき方向性を議論させていただきましたが、それに即して、具体的に転がすときにどういったことが課題になるかというのは非常に参考になるご意見をいただいたと思います。

ちょっと今後、今日いただいた意見を含めて今後の参考にさせていただきまして、大阪府市の案として鋭意まとめていこうというふうに考えてございます。

本日はどうも長い時間ありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
では、最後に、横山市長と吉村知事からご挨拶を申し上げます。
横山市長、よろしく申し上げます。

(横山大阪市長)

今日は本当にありがとうございました。貴重なご意見ありがとうございました。大変参考になりまして、そして、事務局のほうからたたき台もつくってもらいまして、今日皆さんからご意見をいただいた次第です。

先ほども申し上げたとおり、万博では非常にたくさんの来阪者が予想されます。そのときに移動の手段がないということになれば、これは大阪府市としては、結局来ただけ何も楽しめなかったということになってはいけないという思いで、僕らは社会課題の解決という意味でこの議論をしている。ゴールがライドシェアの導入ではなくて、社会課題を解決するための議論をしている。で、その中で一番いい制度を今、議論を進めている。こういう観点から引き続き協議をしていって、課題とそして提案、その提案に対する問題点とそれに対する対応というのを、議論を重ねて、できるだけ早期に、年内に早期に取りまとめて国に提案していきたいというふうに思います。

来年の万博開催までにライドシェアが導入できるよう検討を進めてまいりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)

では、吉村知事、よろしくお願いたします。

(吉村大阪府知事)

万博開催時にはその課題が、課題というのは多くの交通需要が一挙に増えるという対策としてやると。ただ、万博に長い目で見たら限った話ではなくて、恐らく日本が抱える構造的な課題に対する課題解決を考えようということだと僕は思っています。その中で、やはり移動したいと思っているのに移動の不自由をそのまま我慢せよと言うほう、それを放置するのもある意味僕は無責任だと思っていて、ある意味いろんなデジタル技術を使って安全対策をつくることで、実際にもう移動があるわけだから、その移動をシェアすることによって府民国民の移動の自由を確保できるということは、非常に僕は重要な視点かなと。

だから、何もしないというのは逆に言うと、いろんな不自由を我慢せよと。その技術がある、その需要があるにもかかわらず。そちらのほうが無責任ではないかなと僕は思っています。

ただ、そこで新しいことにチャレンジするわけなので、安全対策や、あるいはいろんな技術というのは、知見というのは最大限活用してそれをつくるのが重要だと思っています。今日はそういった観点から非常に貴重な、有識者の皆様がまさにご経験のある中でご意見いただいたことを本当にありがたく思っております。感謝申し上げます。また、保険も非常に重要な観点だと思っておりますので、ありがとうございます。

国においては規制改革推進会議のほうを進めていて、年内にも中間報告を取りまとめるというような方向性も示されています。このスピード感にも合わせて、大阪府市においてもきちんとこの案をつくって、そして国に提案をしていきたいと思えます。

新たなドア・ツー・ドアの移動を自由に安全に、タクシーに加えて新たな移動手段をつくっていくということをぜひこの大阪でやる必要があると思っておりますので、引き続きご協力をよろしくお願いたします。今日はありがとうございました。

(長畑大阪府都市整備部事業調整室事業企画課ライドシェア導入検討プロジェクトチーム)
ありがとうございました。

以上をもちまして、第2回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議を終わらせていただきます。

皆様、本日はどうもありがとうございました。