

大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議

〈第1回議事録〉

■日 時：令和5年11月16日(木)16:00～17:46

■場 所：大阪市役所 P1階会議室

■出席者：吉村洋文、横山英幸、上山信一、原英史、尾西祥平、青木義明、牛島憲人、
(名簿順) 小木曾稔、鍋谷竜一、西村健吾、八田達夫、間下直晃、町野草、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)
ただいまより第1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行いますので、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。
吉村大阪府知事でございます。

(吉村大阪府知事)
よろしくお願いいたします。

(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)
なお、横山大阪市長は、公務の都合上、遅れてご出席となりますのでご了承ください。
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上山特別顧問でございます。

(上山特別顧問)
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)
原特別顧問でございます。

(原特別顧問)
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)
尾西委員でございます。

(尾西委員)

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)
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。
一般社団法人大阪タクシー協会、牛島副会長でございます。

(牛島一般社団法人大阪タクシー協会副会長)
牛島です。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)
一般社団法人全大阪個人タクシー協会、鍋谷事務局長でございます。

(鍋谷一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長)
鍋谷でございます。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)
一般社団法人ワンコインタクシー協会、町野代表理事でございます。

(町野一般社団法人ワンコインタクシー協会代表理事)
町野です。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)
大阪エムケイ株式会社、青木代表取締役でございます。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)
青木でございます。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)
U b e r J a p a n株式会社、西村公共政策部長でございます。

(西村U b e r J a p a n株式会社公共政策部長)
西村です。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)
次に、オンラインで参加いただいております公益財団法人アジア成長研究所、八田理事長でございます。

(八田公益財団法人アジア成長研究所理事長)
八田でございます。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)
一般社団法人新経済連盟事務局、小木曾渉外アドバイザーでございます。

(小木曾一般社団法人新経済連盟事務局渉外アドバイザー)
小木曾でございます。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)
なお、公益社団法人経済同友会、間下副代表幹事が17時頃にウェブでご出席される予定でございます。

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)
美馬でございます。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)
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)
古田です。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)
以上、どうぞよろしくお願いいたします。
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。本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、関係者の皆様にお礼を申し上げます。ありがとうございます。

大阪において、今、ライドシェアを検討しております。大阪は、1年半後、2025年の大阪・関西万博が開催される予定であります。その中で2,800万人の方が大阪を国内外から訪れられる予定であります。

もちろん万博会場へのアクセスというのは、当然これは議論して進めているところでありますが、もちろん万博に来られた皆さんというのは万博だけで終わるのではなくて、その後、観光に行ったりお買物をしたり、ビジネスで移動するということも十分想定をされます。

また、同時に府民の皆さんの移動を確保するという必要だというふうに思っています。

その中で、公共交通はどうあるべきなのかと。もちろんタクシーを使った移動というのは当然増えるかというふうに思いますけれども、タクシーに加えた新たな移動の選択肢が

必要ではないかというふうに思っています。

このライドシェアに関しましては、安全対策、課題等も指摘もされています。この大阪において、万博を契機に、万博開催中6か月ありますが、その準備も入れると1年、この大阪という都市部において、ライドシェアという新しいドア・ツー・ドアの移動手段、ここを確保すべきではないかと私は考えています。

その中で、課題であったり安全対策であったり、どういったものが適切なのかということについて、まだ案はできておりませんので、関係者の皆様の様々なご意見をお伺いしたいというふうに思っています。

本日は忌憚のないご意見をいただけたらと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。また、ご参加いただいたことにお礼を申し上げます。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、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。

まず、会議次第。次に資料1、出席者名簿。次に、資料2、大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料。

次に、本日も発言いただく皆様からの資料です。1点目、一般社団法人大阪タクシー協会資料。2点目、安全安心のMKタクシーが考える「ライドシェア」の提案。3点目、諸外国におけるライドシェアの現況。4点目、地域交通問題について。5点目、利用者のためのライドシェアへ。

以上8点でございます。不足等ございませんでしょうか。

ありがとうございます。

それでは会議に入らせていただきます。

まず、事務局から大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料について説明いたします。

(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。よろしく申し上げます。

座ってご説明させていただきます。

私からは、現在PTで検討している状況等についてご説明させていただきます。

画面の上のタブ03、資料ナンバーで言いますと2番、大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料をご覧ください。

下にスクロールいただきまして、右下の3ページをご覧ください。

タクシー業界を取り巻く状況でございますが、まず、大阪における車両数及び実働率の推移につきましては、左側に車両数のグラフをつけておりますが、平成21年度に1万8,000台程度あったものが、平成22年度のタクシー適正化・活性化法による減少等で大幅に減少しております。右側の実働率のグラフですが、平成23年度より減少傾向が続いており、令和2年はコロナ禍の影響で大幅に減少しております。

4ページをご覧ください。

運転者の状況ですが、平成23年3月末との比較で、令和5年3月末では約1万人、40%程度の減少となっております。下段の運転手の年齢構成でございますが、60歳以上の割合

が60%を超えており、70歳以上の運転者が3割を超えている状況でございます。

5ページをご覧ください。

大阪・関西万博開催の影響でございますが、万博協会が取りまとめられている来場者の見込みでございます。

延べ約2,800万人の方が来場されると見込まれており、上段でございますが、国内からは2,470万人、海外からは350万人が来場される見込みとなっております。また、下段の帯グラフですが、1日当たりの来場者数はピーク時で22.9万人と見込まれており、自動車での来場が約3割と見込まれています。

6ページをご覧ください。

ただいまの来場見込みをベースに、タクシー需給の状況への影響を一定の仮定を置いて試算したものでございます。具体的には、1日当たりの来場者22.9万人のうち自動車で来場された約3割の方を除いた約16万人を、来場される方面別の割合を参考に、海外からの来場者、近畿圏以外からの来場者、近畿圏内の来場者に案分し、その上で海外からの来場者については概ね2泊3日滞在、近畿圏以外からは概ね1泊2日、近畿圏内は日帰りの方博を楽しまれると仮定いたしました。

タクシーを利用される割合につきましては、国の規制改革推進会議資料に示されましたインバウンドの皆さんのタクシー利用率24.6%を参考に、海外からの来場者と近畿圏外からの来場者には25%を、近畿圏内につきましては概ね半分と仮定し12.5%を乗じて算出し、右側にまいりまして、新たに約5万2,000人の方がタクシーを利用されると推定したものでございます。これをタクシー1台1日当たりの予想人口に置き換えた場合、府域で20%、大阪市を中心とした交通圏では25%の増加が見込まれました。これらの数字は、あくまで現段階で、一定の仮定で推測したものでございまして、今後さらに精査していく予定です。

7ページをご覧ください。

このような万博来場者等による移動需要の増加によりタクシーが不足する影響について整理しておりますが、全体総数の不足は車両数や乗務員数などの要因で、また、局所的なひっ迫はターミナル等の特定の場所やイベント終了時などの特定の時間帯などの要因で発生し、予約ができない高齢者や障害のある方が移動に支障が出るなど、利用者にとって不便な状況が発生いたします。

9ページをご覧ください。

現行制度における自家用有償運送でございます。現行の道路運送法上、第78条により自家用車を使用しての有償運送は原則禁止され認められておりませんが、次の10ページにございますように、交通空白地等では一部例外的に行われております。

9ページに戻りますが、海外におきましては、アメリカやイギリスのほか、例えばフランスでは観光タクシーとして導入されるなど、それぞれの国の事情に応じて対応されています。

11ページをご覧ください。

大阪が考えるライドシェアの将来像でございますが、将来的に目指す姿としては、これまでのデータから、このままでは府内各地でタクシー需要に対応できなくなるおそれもあり、観光客や高齢者などの住民の皆様にも深刻な影響を及ぼしかねないため、あらゆる移動需要に対応できる新たな制度を導入することが必要であり、民間事業者のビジネスチャ

ンスにもつながるものにすべきと考えております。そのため、エリア・運送対象の制限がなく、タクシー会社以外の民間事業者も自由に参入できるライドシェアの導入が不可欠と考えており、利用者の安全確保を第一に、多様なニーズに対応するライドシェアの導入が必要と考えております。

12ページでございますが、実施主体や運行区域、運送対象、運行期間、対価について整理しております。

また、下段に、ライドシェアの導入とタクシーに関する様々な規制改革・輸送力増強により、利用者にとりましては、オンデマンドでの移動が可能で、ニーズに応じて提供されるサービス内容から自由に選択が可能となり、タクシー事業者にとりましては、規制改革により業界が活性化し、サービス向上や若手ドライバーの確保につながるのと同時に、輸送力の増強が図られ、イベント開催時等での需要増加にも対応でき、新規参入事業者にとりましては、新たなビジネスチャンスとして新分野進出へのきっかけになるとともに、既存ノウハウと融合させ、新サービスの創出につながることを期待できるものと考えております。

13ページをご覧ください。

万博開催に向けたライドシェアでございますが、約2,800万人の来場が見込まれる万博開催が1年半後に迫っており、開催期間中には交通需要が増大し、タクシーの需給逼迫が見込まれていますが、本来であればライドシェアの本格導入により対応すべきものと考えますが、開催までのいとまがなく、また規制緩和による効果の実現につきましても時間を要しますことから、時間的、エリア的なタクシー不足が発生するおそれが高く、新たな対応として万博期間中のライドシェアの導入が必要と考えています。

14ページでございますが、万博開催期間におけるライドシェアにつきましては、府民及び観光客の移動手段の確保を目的とし、現行の道路運送法第78条第3号に基づく公共の福祉を適用した導入を考えております。

表に現在考えております要件を記載しておりますが、実施主体につきましては、ドライバーの資格確認や運行管理、車両整備、事故対応や防犯対策、クレーム対応ができる必要があると考えており、安全にライドシェアによる旅客運送ができる法人等でなければならないと考えています。

また、運行区域は大阪府内全域、運送対象は府民、万博来場者等を制限せず、運行期間は万博開催半年前から万博開催期間終了までの1年間、運行時間の制限はなし、対価は実施主体が距離や需給動向に応じて設定できる制度を考えています。

15ページでございますが、実施主体について、タクシー事業者が配車サービス会社などと一緒に実施主体となるケースと、タクシー会社以外の他の業種の事業者が新規に参入されるケースに分けて役割と責任を整理したものでございます。これにつきましてもいろいろなパターンがあると思いますが、関係者の皆様のご意見をお伺いしながら引き続き検討してまいります。

16ページ以降には参考資料をつけてございますので、またご覧いただければと思います。以上でご説明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す。

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。

会議の時間の都合上、5分程度でお願いいたします。

まずは大阪タクシー協会様からご説明いただき、順次順番に各事業者様にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(牛島一般社団法人大阪タクシー協会副会長)

大阪タクシー協会から発言させていただきます。

まず冒頭に、この有識者会議の構成について意見を申し上げます。

委員3名は特別顧問など大阪府市と密接な方で、タクシー代表はゲストとして意見を述べるだけとなっております。これは、意見は形式的に聞くけれども結論ありきの会議だと、そのようにしか見えないということです。

といたしますのは、協会は現在、AIオンデマンドの実証実験に参加していますけれども、採算が取れているのか明示されないまま実用運行されようとしていると。公募で選定された以上、企業秘密より実証実験の検証チェックが優先されるべきなのに、結論ありきの実証実験がされていると、こういったことを懸念しております。

本日の有識者会議の委員には、国土交通省の担当者、公共交通機関、とりわけ重大事故を研究しておられる学識経験者、タクシー業界の代表、乗客輸送の担い手であるタクシー労働者の代表、それに利用者利便を考えるとというのなら消費者団体の代表も加えるべきだと考えております。

タクシー協会は、一概に規制緩和に反対するものではなくて、一部のものだけを利するような見せかけの規制改革には反対しております。ただ、業界が活性化する規制緩和は、むしろ現在関係機関に要望しているところでございます。

では、本論に入りますが、まず安心・安全の確保についてです。

日本のタクシーは海外と比べまして段違いの安全・安心を確保しています。昨今の重大事故を見れば、人命を軽視した試行錯誤は容認できないという立場でございます。

次に、タクシーの事故件数は規制緩和後から徐々に増え始めまして、労働規制強化から徐々に減少し始めております。公共の道路上で営業するに当たり、タクシーには対人保険、対物保険などの任意保険加入が強制されており、自家用自動車とは比較にならない補償義務が課せられているということでございます。

続きまして、利用者利便の向上について申し上げます。

運送業において、余暇を活用した副業の推進というものは、利用者保護のための2024年問題に代表される労働規制強化、この施策とは矛盾するものだという事です。

次に、副業による乗客輸送は需給調整が利かないので供給過多となります。タクシー労働者が退出して供給不足になってしまうと。これは逆に利用者利便の選択肢が減少する結果になります。

続きまして、配車アプリの利用者の要望に応じて、タクシー業界では配車アプリの導入を推進しています。乗務員の評価制度は一部で既に実施されており、乗客と乗務員の総合評価制度についてもアプリ業者と現在協議している最中です。

ただ、新幹線の到着時に、現在、乗り場には利用者が並ぶというご指摘もありますが、

これはタクシーも待機しておる状態で乗車時の荷物の格納時間に問題があると我々は分析しております。時間短縮を図るため、2名同時乗車に変更しておりますけれども、ドライバーのほうも乗客のほうもなかなか周知できないので、タクシーセンターに案内人の配置を現在要請しております。

続きまして、3番目、タクシーの供給量についてですけれども、バブルの時代において、タクシー不足時のタクシーの実車率は53.9と非常に高く、50%を大きく超えていましたけれども、直近の実績では47.5%と供給不足とは言えない状況です。

それと、平成14年の規制緩和、参入規制の撤廃ですね、これに関しては運送業以外の参入は起こりませんでした。我々として、大手資本が参入してくるのではないかといった危機感もあり、期待感もあったのですけれども、業界内だけの再編が起こっただけで、結果として車両数が増加しただけということになりました。そういうことになって、結局価格競争が起こり、乗務員の待遇が悪化し、毎年乗務員が減少し続けました。これは大阪府の資料でも明らかだと思います。結局、参入規制の撤廃によって何が起こったかという、供給不足が起こった、これは事実でございます。そしてコロナ禍の影響によって多数の乗務員が離職しましたので、徹底的な供給不足ということになっております。

ただ、運賃改定により乗務員の待遇改善が徐々にですが進んでおり、乗務員数は増加傾向にあります。10月末には大阪市域で647名が増加しております。フルタイム労働力を確保するため、事業者は社会保険、労働保険の加入をさせた正規雇用の乗務員を求めています。乗務員の労働環境は、産業構造を弱体化させるようなギグワーカーではなく、昨今問題にされているワーキングプアとは対極にあるということをご理解ください。

今後、地域的・時間的な不足に対しては、アプリ業者と協調して、地域ごと、時間帯ごとの需給マッチングを行う予定です。協会として綿密な統計調査を実施して、事業者に対して例えば入出庫時間の変更要請などを行う対策も可能です。

最後に、万博来阪者の対応について申します。万博来阪者の増加に対して自動車輸送の増加で対応すると交通渋滞を招きます。ひいては円滑な輸送を妨げると認識しております。ライドシェアは、万博の直接輸送ではなくて、観光を目的とするようなことを聞いておりますけれども、市内が混めば万博会場へのタクシーの回送も時間が遅れてスムーズな輸送が妨げられると、そのように考えております。

タクシー協会としては、荷物を持たずに地下鉄、徒歩による観光ができるよう、空港、駅、ホテル間の荷物輸送をして、観光客には手ぶらで観光していただけると、そういった施策が必要だと、それを提案いたします。

最後に、個々のタクシー事業者は、利潤を追求するため需要過多や需要不足を助長されてしまいます。タクシー協会では、それらの社会問題に対して対応していく所存です。

一番、最後に、大阪のタクシーは現在供給不足ではございません。今年の7月頃は確かに供給不足で、繁華街等でタクシーが足りないという状況がありましたけれども、現在の繁華街ではタクシーの数のほうが余っているという状況にあることをご理解ください。

以上です。

(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、全大阪個人タクシー協会、鍋谷様、よろしくお願いいたします。

(鍋谷一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長)

全大阪個人タクシー協会の鍋谷と申します。本日はよろしくお願いいたします。

まず、ライドシェアの問題点というのは多々あると思うのですが、ここでそれを細々取り上げていっても仕方ないということで、私どもとしては基本的には反対の立場ではありますが、ちょっと視点を変えてみたいなどは思っております。

ただ、過疎地における交通弱者とか、老人、障害者などの送迎は有効であることは否定しません。

私は、個人タクシーという立場におりますので車両の増減というのはあまり関与できないのですが、今後、個人タクシー業界においては、過疎地には推奨するということになると思いますが、課題の多い大阪ということで、ライドシェア、何か参入する理由があんまり理解することができません。

導入の根拠としては、先ほどから出ております国民のタクシー不足感が高まっているというのが日本全国出ていると思うのですが、確かに降雨天時とか電車止まったときは不足するというのは以前から変わっていませんと思います。

大阪府市さんの考えとして、万博旅行の旅行者が多数来られると、その人たちの足として利用すると言われますが、先ほどタクシー協会さんもおっしゃったとおり、近畿運輸局では現在でも供給過剰ということで新規は規制されておるところでございます。

また、ライドシェアされるとしましても、道路運送法の21条に基づかれるということになると思いますが、公共交通会議は別として、実証実験とかもちょっとだけでも必要かなという気はいたします。

また、実際運行されたとして、大阪万博の観光客相手となる利用者が観光するために長時間の運行を予想すると。ライドシェアは基本的に送迎とかそういうものだと思っていたのですが、観光客が利用すると。それやったらもはや旅行運送業であり、本業ということになります。

運転手の話となるのですが、どういう人を考えているのかちょっと理解できません。普段は本職を持ちながら副業とする人なのか、あるいはまたフリーターを雇うのか、本業持っている人ならばダブルワークを認められているのか、土・日休みでその間にするとすると労働時間の問題とか睡眠不足という危険性が出てくるかもしれません。また、現在でも夜間で北新地では白タクというのが横行しております。これにお墨つきを与えることになるかもしれませんので危険だと思います。

また、フリーターを使うならば、本職探してもらってちゃんとした労働者として税金や社会保険を負担してもらおうのが先決じゃないかなと思います。

また、運転者の資質を考えなければなりません。誰でもいいかというのではなく、選抜しなければなりません。それを誰が責任を持ち実行するのか。それでないと利用者の命を守ることができないと思います。

利用客の問題もあります。タクシーは、少なくとも入社すると、研修あるいは接客、大分教え込まれます。それで研修終わった後、町中に出て行きますが、それでも苦情が入り、逆にタクシー強盗などの発生する可能性もあります。タクシー会社ならば会社が責任を持

つとができるのですけども、ライドシェア運転手であるならばまるっきり自己責任になると思います。そのようなリスクを、ライドシェア、法整備を備えた将来的には可能性かもしれませんが、でも現時点では時期尚早であるのじゃないかと思います。

タクシー運転手も現在増えている中、規制がなされている大阪において、まず手始めはタクシーの規制の緩和ではないでしょうか。全国ハイヤー・タクシー連合会でも提唱されているように、タクシー運転手の地理試験廃止や二種免許の緩和等をすべきであると考えます。

最後に、保険や事故の管理者等の多くの矛盾を抱えたままで推し進めるのはちょっと無謀ではないかと思います。

それから、ちょっと話は変わるのであるんですけども、タクシーというのは、全国47都道府県あるのですけども、タクシーの営業区域というのは620に細分化されております。タクシーはこの細分化された小さい範囲でしか運行ができないと。

それで、なぜこうなっておるかといいますと、大きな土地を与えますと、タクシーの賃金が歩合制であることから、細分化された区域ではなくてどうしても利用者の多い都市部に集中するということになります。大阪市域では今、本年度3月31日現在1万2,181両であり、近畿運輸局の適正車両は8,430両であります。供給過剰となっております。

しかし、万博のために、不足を補うためにライドシェアを考えているならば、大阪府は現在6の営業区域になっております、大体主に言われるのは大阪市地域、ほかに5営業区域があります。高槻・茨城を中心とする北摂交通圏には685台、枚方・寝屋川を中心とする河北交通圏には774台、松原・羽曳野を中心とする河南交通圏153両、河内長野を中心とする河南B交通圏136両、和泉・岸和田を中心とする泉州交通圏573両があります。全部で2,321。これを自由に大阪市内で動けるように緩和をしていただければ、大分、集中したところ、混雑したところにタクシーが行ける、不足が補われるのではないかなと思っています。

それで、これでまだ不足というのであるならば、すぐ西に尼崎市、西宮市のある神戸市交通圏4,722両、北東の京都市交通圏5,574両、東には奈良市交通圏、生駒交通圏472両、南には和歌山交通圏、橋本交通圏の940があり、それを交互に動けるような営業区域の緩和ということを求めたらどうかないかと思っております。

以上です。

(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、ワンコインタクシー協会、町野様、よろしくお願ひいたします。

(町野一般社団法人ワンコインタクシー協会代表理事)

ワンコインタクシー協会の町野です。

まず、うちのワンコインタクシー業界とは何ぞやというところ、立ち位置をちょっと特に吉村知事には聞いていただきたいのですけど、実はこれは2000年初頭にできた団体でしていいですか。要はタクシー業界内に規制緩和をやっつけようよというところできたところでもありますので、立ち位置として規制緩和反対とかライドシェア反対というのを大々的

に言うのは設立の趣旨としてもおかしいと思いますので、ちょっと違う切り口で私の考えを今日は話したいと思っています。

参考ですけど、うちの協会としては大々的に維新の政策に賛成してきた団体であります。つまり規制緩和、既得権益の廃止ということを主に言ってきました協会ですので、ちょっと違う立ち位置で話します。

私が言いたいことは、ライドシェア反対とかということとは、何が悪いのかというのは先ほどの2人が十分に話されたと思いますので、受け売りになります。東京日本交通の川鍋一朗氏が言っている私が一番好きな言葉がイコールフットイング。

知事はこの言葉、聞いたことありますか。要はライドシェアとタクシーというのは競争関係にある、これは当たり前のお話です。今度、御堂筋パレード予定していますオリックスと阪神タイガースの日本シリーズって、皆さん、感動を呼んだと思いますが、あれが片っ方が金属バットで片っ方が木製バットやったら試合にならないだろうと。

今そういうことが、結局ライドシェアとタクシー業界、ライドシェアがもし導入されて、日本にですね、中国やアメリカと同じやり方で日本に導入された場合、タクシー会社は太刀打ちできません。タクシー会社、私が予想しているのは、もう半年もたたないうちに壊滅すると思います。それは金属バットと木製バットの違いで戦えと言われていまして。

なのでイコールフットイングにしていただけなのであれば、タクシー会社もタクシー業界ももっと切磋琢磨して、タクシーのいいところを生かして、今まで要は既得権益に甘えていた部分はあったと思いますので、そこの改善がされるので、むしろいいことになるんじゃないかなと思っています。

具体的に申し上げますと、例えばうちの父、先代の私の父がやろうとしたことが、企業内個人タクシーといいまして、ライドシェアと近いところでして、会社と従業員という関係じゃなくて、会社がある意味請負に近い状態でタクシー乗務員を使っているという形で、これは裁判にもなりまして、国土交通省から、名義貸しということで、違反ということで、今、大阪から、全国からなくなったんですけど。

結局何が言いたいかといいますと、例えばタクシーが、今と同じように法人タクシーというのが、乗務員と会社の関係というのが雇用関係にあるというのであれば、ライドシェアもライドシェアのプラットフォーマーとライドシェアの運転手は雇用関係にあると、これはもう世界各国で裁判になっていまして、国によっては雇用関係ということが認められております。なのでイコールフットイングで同じルールで戦いたいと。

例えばタクシーの車両というのは3か月点検、そして車検は1年に1回、これ乗用車に比べましてかなり厳しい条件になっています。同じ条件で、ライドシェアで使われる車も、3か月に一度点検、そして年に1回の車検、同じ条件でライドシェアと切磋琢磨していきたいというのが我々ワンコインタクシー業界の考えであります。

以上です。

(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、大阪エムケイ株式会社、青木様、よろしくお願いたします。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)

青木でございます。

資料のほう、一応見ていただきますと、2ページのところで、基本的な考え方というところで、ライドシェアでもタクシーでも何でもいいじゃないかと、要するに利用者が求めているのは安全、快適に目的地まで行けるかどうかという、こういうことだと思っております。

物を運ぶのではなくて、これは宅配さんとか、また今日はUberさんも来られていますが、Uber Eatsさんとかいうことで、これは180度、もう100対ゼロぐらいで違うのです。命をお供する仕事ですから、もうこれは当然、ここにも記載しているとおおり、お金にも代えられませんし。

ただし、ライドシェア、絶対反対とかそんなことではないのです。責任の所在をはっきりする。そしてやはり管理をしていかなければいけないと。人と車の管理ですね。こういったものをしっかりとしていくのであればライドシェアでもいいし、私はもうライドシェアとタクシーなんかも垣根なんて全く要らないというふうに思っております。

資料のほうで6ページのところを見ていただいたら分かるのですが、まずは人の管理としてやはり教育は絶対重要であるだろうと。ドライバーを採用する。これも、規制緩和というか、ライドシェア同様に、もうタクシーとかライドシェアじゃないのです。何でしたらライドタクシーという名前つけてもいいです。もう一種免許でもいいじゃないか。プロの経営者、またはドライバー、私も免許を持って営業しましたけれど、二種免許だから事故を起こさないとかあり得ません。

これは二種免許取っても、当社は経験者を採用しておりませんので、みんな素人です。一種免許から二種免許取る、今は仕方ないから養成をして、そして違いは鋭角だけです、教習所で。ほか全部一緒です。学科試験もほぼ変わりません。二種取ったから何かプロドライバーとか、勘違いです、どっちか言いますと。それよりもドライバーさんの安全運転教育をどれだけできるか、または、ホスピタリティの日本ですから、接客サービスの教育をどれだけできるか、こういったものが非常に重要です。今現状では10日以上教習というのをしないといけない、そして後は普通に営業で、乗務員証というのをもらって登録をしてやる。これに似たような形をライドシェアでもやるべきです。

だからもうライドシェアという表現やめます。ごめんなさい。ライドタクシーでもうやるべきだと思います。そして、できれば、やはりホスピタリティの日本なので、外国人の方来られても、何かよく分からないような対応をし、失礼なことあったらまずいので、初めはそういう事業者、別にタクシー事業者だけじゃないですよ、事業者が責任を持って3か月、半年、最低でも教育をして、ライドタクシー運転登録認定制度というのをつくってやらないと、これは当社でも、先ほども申し上げました、一種免許の社員を採用して教育一生懸命やっても、やっぱり1年未満の社員の事故率は極めて高いということは、ライドシェアでもライドタクシーでも同じことだというふうに思っております。

次のページ。今、町野さんもおっしゃいましたけども、実は自宅から営業をそのままできたらすごく良いです。これは、今、国土交通省が認めてくれてないだけですけれども。だから私もライドタクシーやろうかなと思っております。自宅からそのまま営業できる。これいろんなメリットがありまして。まず、働き方改革、介護の親を午前中介護しないとい

けない、昼から営業できたりする、通勤時間のロス、CO₂排出少なくなる。自家用車でタクシー会社に出勤して、車乗り換えて営業車で営業出る、こんなことやっていたら無駄です。

そして、あえて営業車と言いましたけども、タクシーという見方で言うと、営業車と自家用車をハイブリッドに使ったら良いのです。営業するときは営業、そして自家用車で家族とちょっとどこか旅行行くときはそれ使ったら良いのです。

私どもの車、自慢になっちゃいますけど、クラウンとかアルファードとか、そういった比較的高級な車を使っているの、それで家族で云々とか、京都エムケイなんかは今電気自動車100台ぐらい入っております。そういうSDGs。家で充電とかでしたら10時間ぐらいでできるので、そういったことで多くメリットがありますね、自宅で営業所ができれば。ライドタクシーであればそのまま自宅から営業できるので、すばらしいなというふうには思っております。

それから次のページ、8ページ。実は50年前に私ども自宅での営業所制度というのをやっておりました。事実として。これは運行管理者を用意して、MK団地というのをつくって、私の父が創業者ですけれども、先進的だなと思いました。これ数年で終わったのは、いろいろ住宅事情とか、あと運行管理の問題であるとか、そして教育、こういったところはやっぱり会社に来て、呼んで教育をしないといけないということでございます。でも今、デジタル化社会で、まさに今も会議でもウェブでやっているような状態ですから、これはどちらかというとも国土交通省さんなんか、人の管理の点呼という部分、それから車両管理の検車という部分も緩和をしてほしいなというふうに思います。

次のページ、9ページは車両管理について。これは、ライドシェアでも、営業車、タクシーと同様の管理はすべきだと私は思っております。まず登録をきちっとする。それから点検もきちっとする。もちろん保険等々の関係も当然でございます。

次のページ、営業形態。皆さん、私になぜライドタクシーと呼んでいるかという、ライドシェアとタクシーをみんな区分けしてしゃべっているんです。何で区分けする必要あるのですかと。国民の利益というのは安全に快適に目的地行くことなので、何のための区分けなんか私は意味が分かりません。

ここに書いております。ライドシェアでも、流し営業も乗り場でも営業を認めないと駄目。例えば新大阪駅、人がタクシー待ちで並んでいる状態でライドシェアの車がたまたま新大阪駅に来たとします。ライドシェアだから乗れません。はたまた、タクシーないなということで、30組ぐらいが一度にライドシェアをばらばらで呼んだらどうなりますか。大混乱、大渋滞ですよ。

だからライドタクシーで乗り場営業も流し営業も認めるべき、絶対に。そしてアプリではなく電話でも予約できないと、高齢者の方どうするのですかという話。

それから乗車拒否できるのです。ライドシェアはやろうと思えば。ちょっと体調悪いし無理ですか、差別的な、これ道路運送法でも一番厳しいのが乗車拒否というやつ。昔、昭和40年代、高度成長のときに、お客さんを断る、選ぶということが横行していました。白タク排除。

運賃は公定幅運賃が私はいいと思う。これは極端に高い運賃でぼったくりとか、いわゆる不当廉売、ダンピング、こういったことが起きないように対応してほしいということ

です。

ここも大事です、12ページ。責任の所在。個人じゃないでしょうと。だからライドシェアという会社、ライドシェアを認めても、例えば今日Uberさん来られています、Uberさんが責任持って対応しないと絶対駄目です。行政の関与を飛ばして、最後に最終ページ見ていただけますでしょうか。地域ごとの需給に応じた議論も必要ですね。

社会保障制度の改革。それから、今、タクシーのドライバーさんは過去にない収入なのです。年収500万ぐらいです。一昔前は年収300万ぐらいです。これは値上げ効果とかいろいろな効果あるのですが。万博のときは利用が増えるとしても、一般的にはそんなに利用者が増えて増えないのです。ライドシェア急増で供給が多くなると過当競争になって行くということです。そうなれば賃金が下がるでしょう。我々も規制緩和で進出したのですが、全国にエムケイタクシーという会社は、結局台数そんなに増やせられなかった。なぜか。ドライバー集まらなかったのです。なぜか。待遇がよくないから。そんなに高い給料払えなかったのです。こういう問題も今後の課題としてはあると思いますので。

ほかに言いたいこといっぱいあるのですが、あとの質問コーナーで言わせていただきたいと思っています。どうも長くなりまして申し訳ございませんでした。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。

横山市長がただいま到着されましたので入室されます。

続きまして、公益社団法人経済同友会、間下副代表幹事がウェブ参加されましたので、音声確認をしたいと思います。

間下様、聞こえますでしょうか。

(間下公益社団法人経済同友会副代表幹事)

はい、聞こえております。遅くなりまして申し訳ございません。間下でございます。よろしく申し上げます。

(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)
どうぞよろしくお願いたします。

では、引き続きご意見を聴取したいと思います。

Uber Japan株式会社、西村様、よろしくお願いたします。

(西村Uber Japan株式会社公共政策部長)

皆さん、よろしくお願いたします。Uber Japanで公共政策の担当をしております西村と申します。座ったまま説明させていただきます。

私のほうからは、諸外国におけるライドシェア事業の現況ということで説明させていただきます。

まず、最初に少しお断りさせていただきますけれども、2ページ目になります。今回は、この有識者会議の事務局のほうからご依頼いただきまして、我々、諸外国の法制度ですとか実情についてご説明させていただくというような立場で参っております。

我々、こちらにいらっしゃいますタクシー事業者の皆様と大阪でも事業をやらせていただいております。今回、この9月には、全国ハイヤー・タクシー連合会にも我々加入しまして、タクシー事業を支える立場としても我々これからも貢献していこうというふうな立場でございますので、その点、まずご了承いただければと思っております。

まず、最初に、我々の事業の説明させていただいて、その後幾つかライドシェアについて、皆さん、懸念点というのが世の中でいろいろ言われていますので、そのあたり、現状どうなっているかといったところを説明させていただこうと思っております。

次のページで、Uberの事業としてモビリティ、デリバリー、貨物運送というふうにあります。日本ではデリバリーのUber Eatsが有名ですけれども、モビリティ部分、Uber Taxiということで、大阪でも事業をやらせていただいております。次の4ページにありますけれども、大阪では2019年1月から事業を始めさせていただいております。

あとは、全世界でいきますと、5ページにありますように、北米ですとかヨーロッパ、あとは南米も含めて、世界70か国で事業展開させていただいております。

6ページですけれども、まずライドシェア、割とこの定義のところ、皆さん、少し誤解というか、あと認識の違うようなところありますけれども、ライドシェアといふとかなり幅広いものを指しております。例えば本当に近所の人同士相乗りしていくような乗り合いみたいなところから、海外ですと人数が乗っている車であれば走行できるようなレーンが設定されている優先レーンがありますので、そこにでは一緒に乗っていきましょうというような、そういったものもライドシェアという広義の意味で使われております。

ただ、現在、特に言われているのは営利型のライドシェアとして、アプリ配車会社などがそこに入って運転手と利用者をマッチングする、そういった営利型のライドシェアを日本でもライドシェアというふうに称して議論されているというふうな理解でおります。

ちょっと飛ばしまして、8ページ目ですけれども、弊社含めて世界各国でライドシェアの事業者、モビリティの事業者というのがありますという話でございます。

次の9ページ以降が、幾つか言われている懸念点に対する海外の情報について、我々のほうから提供させていただきます。ライドシェア、出現してから約15年たっているのですけれども、当初確かにグレーゾーンで運営していたところはございます。ただ、その15年の間に、各国の政府ですとか事業者もいろいろ努力をして、規制が入ったりするとか事業者の運営も改善されてきていますので、そういったものがあって、5年前の話とかですとむしろ少しお話が遅くなってしまうので、最新の情報ということでお伝えさせていただこうと思っております。

9ページにあるのは、ライドシェア、大きく分けて2つのパターンがありまして、TNC型とPHV型というものがございます。TNC型は、プラットフォーム事業者をトランスポート・ネットワーク・カンパニーというふうに位置づけて、ここをメインで規制当局が規制をするといったものになります。PHV型、こちらのほうはプライベート・ハイヤー・ビークルというものの略ですけれども、運転手のほうを規制するようなものです。これはヨーロッパのほうで派生してきたものです。ただ、現在では、ハイブリッド型といいますか、一緒になったものでいいとこ取りのものがメインとなっております。要するに、規制当局がプラットフォーム事業者も規制をするし運転手のほうも規制をする

と、両方から牽制機能を働かせるといったようなものとなっております。

10ページ、見ていただくと分かりますように、多くの国でPHV型かTNC型ということで運営されておりまして、一部、昔の資料ですと、ライドシェア、違法になっているようなマーケットがかなり多くあるというような話ありましたが、幾つかの市場ではまだ導入されておりませんが、多くの国でライドシェアというのが制度化の下に運営されているといったところとなっております。

次が11ページですけれども、ライドシェアの責任関係といったことで、先ほど青木社長からも少しご発言ありましたけれども、何かトラブル起こったとき、ちゃんと責任取ってくれるのかといったところがございます。ここの点については、まず、弊社の代表、ダラ・コスロシャヒのほうも、我々にとってしっかりとその安全性を確保していくといったことをしっかりと宣言をさせていただいております。

具体的に何かというと、12ページにありますけれども、様々な施策によって安心・安全を重ねるようにしております。最終的には、いろいろトラブルがあった後に誰が最後その賠償をして責任を取っていくのか、そこはUberのほうで、プラットフォーム事業者のほうで取っていくというような形に今なっておりますので、そのあたり、すごく不安視される場所はあるのですが、今、制度的にだんだん安定してきているといったところが実情でございます。

その後、13、14ページはご参考まで見てください。

15ページですけれども、ライドシェアによって犯罪が高まってしまうのではないかと、ライドシェアは安全ではないのではないかとというようなお話があります。確かに日本のタクシー、非常に安全性が高くて、年間のこれは強制性交とわいせつの発生率ですけれども、19件ということで非常に低い数字となっております。

一方で、アメリカの場合は1,000件近くというような非常に高い数字になっておりまして、この数字だけでいくと、アメリカのほうもかなり、ライドシェアどうなのかというような、そういった議論もございます。ただ、少しその世情も見ていただきますと、アメリカのほうやはりそういった事件の発生率というのは高くなっておりまして、ある程度社会の状況も踏まえたものと。

ただ、それに加えて、日本のタクシーというのは非常にしっかりとしているので犯罪の発生率というのが抑えられているという、この日本の素晴らしいのも加味した上での数字になっているのかなというふうに思っております。

では、数字ではなくって実態どうなのか、16ページ見ていただくと、利用者の感覚としてライドシェア利用する理由は何かというのが4番目、安全性といったものが挙げられてたりとか、あと、右側になりますけれども、Uber for Teensというサービスがございまして、10代の子どもたちもUberに1人で親が同伴せずに乗るような、そういったサービスがございまして。これは親のほうでしっかりとどの位置にいるかGPSも見て管理するようになるのですけれども、そういった形でライドシェアもある程度信頼されて使われているというのが海外の実情となっております。

17ページですけれども、ではライドシェアが出ることでタクシーはどうなってしまうのだというような話がございます。この点に関しては、例えばの事例でいくと、オーストラリアの事例ですと、ライドシェアが合法化された、制度化されてからどうなったかという

と、ライドシェアのほうがむしろ潜在需要を獲得して市場を拡大していったと、タクシーのほうは横ばいに出たというようなこともございますので、ここは一緒になってそういったモビリティの市場を広げるということがまず可能になるかなというふうに思っております。

ただ、ここで大事なのはイコールフットィングといったところで、これは町野理事ですとか牛島副会長もおっしゃっていましたが、ここは非常に車の両輪として大事なところとなっております。海外でもイコールフットィングを実現するためにタクシーの規制緩和も並行してやっております。例えばシンガポールですと免許の取得の時間を60時間から25時間に下げるといったことがあったりとか、あと、各国であるのは、流しはタクシーの特権として、それ以外の予約車というのはライドシェアもタクシーもやれるというような、そんなところもありますので、そこは本当に海外で、各国で試行錯誤の上、イコールフットィングをやってきたといったところですので、まさに先ほどおっしゃっていただいたとおりの状況、ここを意識していかなきゃいけないといったことが理解できると思えます。

その上で、ではどういったところが、ライドシェア、共存して一緒に高めていけるかというのが19ページ以降なのですけれども、これは例えばの事例で、福岡で世界水泳があったときの需要に対してタクシーのマッチング率がどうだったかといったグラフになっております。通常期が左になるのですけれども、右側のほう、世界水泳があったとき、やはり青いグラフの需要が急に高まるようなところというのは、どうしてもタクシーですぐに供給が増やせるわけではないので、赤い線の乗車完了率というのがぐっと下がってしまうというようなものがございます。こういったところの需要のスパイクのところを補完していくというのもライドシェアの1つの価値になっていくのかなと思っております。

21ページ見ていただきますと、ライドシェアはどういう形で、タクシーの、あるいはほかの交通モードの補完をしていくのかといったことでイメージを書いているのですけれども、今の話、例えば右側の19時のところとか例えば需要がスパイクをしたときに、薄い緑色のライドシェアというのが一気に供給を増やしていくと。先ほど青木社長もおっしゃったように、自宅が営業所みたいになっているわけですから、そこから、急に雨降ってきたから、需要が高まるからでは俺は出ようかということで供給するということが可能となっておりますので、そういう意味で需要の急速なスパイクに対応したりとか、あるいは先ほどオーストラリアの事例であったように、オフピーク時に潜在需要を掘り起こすといったこともできると思えます。そういった形で、今の交通モードの補完としてライドシェアをうまく活用するということが、1つアイデアとしてはあり得るのかなというふうに思っております。

その後、参考資料いろいろございますけれども、こちらは参考ということでお納めください。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、オンラインでご参加いただいております新経済連盟、小木曾様、よろしくお願ひいたします。

(小木曾一般社団法人新経済連盟事務局渉外アドバイザー)

よろしく申し上げます。新経済連盟で渉外アドバイザーをしております小木曾と申します。資料のほう、投影お願いいたします。

我々として、まず基本的な立場として、やはり構造的なドライバー不足、今、起因していると思いますけれども、地域や都市、それから観光地、各種交通問題に的確に対処して、国民、住民に移動手段を適切に対応するというの、これよく言われると思います、言わばナショナルミニマムとして本当に絶対的に必要不可欠なことだなというふうに思っております。

このナショナルミニマムを解決するための選択肢としてはいろんなものを講ずる必要があります。今まで、今、関係者の方から二種免の話であるとか地理試験の話とかあって、もちろんこういうのもしていくべきだと思います。それだけではなく、ライドシェアの実現に向けた規制改革というの、できることを全て手段を尽くしていくということをするべきだというふうに思っております。

実は、我々新経済連盟では、現在指摘されているようなタクシー不足という状況を2018年にそうなるだろうという予測をしております、逆に言うとその時点で、そういうふうになるとナショナルミニマムというのが要するに確保できないという思いがあったために提案をいたしました。そのときに、提案をするときに、当然何のルールもなくやっていよということがあり得るわけなので、じゃライドシェアというものをどういうふうに定義をし、それをどういうふうに規律をかけ安全を担保するのかということ、ルールを決めてやる方法について実は2018年にもう既に提案をしております。ですので、この提案をベースにして、政府や各自治体におきましては具体的な検討というのをやっていただけると本当にありがたいなというふうに思っております。

民泊の問題がかつてありました。あのときも、ホストの話、それからそのホストの手配をするプラットフォームの話という話がありました。あのときも、民泊新法というものをつくることによって、従来の旅館業、旅行業法とは違う類型のものをつくり出して法制化をすることで、全体としてのイコールフットイングを図りながら法制度化をしたということでございます。

諸外国においても、今いろんな事例の紹介もあつたと思いますが、法制度化をしてきているということだと思います。その法制度化の中にもいろんな工夫があるのだというふうに思います。そういうものも参考にしながらぜひ具体的な検討を進めていただきたいと思います。

その検討の中で、我々として留意していただきたいなと思うことを今から述べます。

まず、種々の交通需要に対応し、ビジネスとしてサステイナブルな制度とするということには、先ほど大阪府さん、大阪市さんからの提案では特定地域に限るという形にはなっておりませんでした。が、過疎地域等の特定地域に限るという必要は全くなく、広く全ての地域と時間で一般的にライドシェアを可能にするということが極めて重要だというふうに思っております。

それから、多様な主体が参入できることができ、それによって継続的なサービス提供ができるというものを制度の中にインボルブしておかないと、交通体系としてきちんとした

ものにならないと思います。

それから、当然事業として始めるということに対して、地元で協議をするということは今課しておりますけれども、自家用有償の制度だとそういう形になってはいますが、そういうものは、今回新しくライドシェアというものを議論するときには、そういうものを引用する必要はないというふうに思っております。これは、規制改革推進会議、今週月曜日に開かれていた会議でも出られていた各首長様もおっしゃっていた、強く述べていたところだったというふうに思います。

一番下に書いてあるのは、今、ライドシェア新法の提言のポイントというところですが、特に言いたいのが②のところ。プラットフォーム、それからドライバー双方に責任を課す制度設計というのは、要するに責任主体は誰なのかということをはっきりしないといけないということです。ここはもう全く当たり前の話でございまして、運行管理や車両整備管理の責任の主体、それから事故発生時の責任、それから具体的な犯罪防止対策などといったものについて、ライドシェア、それからタクシーというものを見比べて、イコールフットイングを図りながら全体として安全性担保の具体的な措置を、その中でライドシェアのほうでこういうルールするからタクシーもこれぐらいでいいじゃないかという、逆に言うとタクシーの規制緩和って部分があってもいいとも思っています。

いずれにしても、法体系の作り方、工夫の仕方によって制度化をして、国民の移動の足を確保することが極めて重要であるというふうに思います。

以上が私からの陳述でございます。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。

次に、オンラインで参加していただいておりますアジア成長研究所、八田様、よろしくお願いたします。

八田様、音声がちよっと聞こえていないようですが、マイクをオンにいただけますでしょうか。

(小木曾一般社団法人新経済連盟事務局渉外アドバイザー)
ミュートされていると思います。

(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)
すみません、今こっちのマイク入りました。

(八田公益財団法人アジア成長研究所理事長)

このような機会を与えてくださって、ありがとうございました。

まず、ライドシェアをどのような規制の下で導入するかということを議論するときが一番重要なことは、利用者の観点から検討することだと思います。

特に、安全を確保するということは、これまでも議論されてきたように、非常に重要です。個人タクシー協会の鍋谷さんが、保険にも入らない白タクを認めるべきでないし、犯罪に遭ったドライバーが自己責任にあうというのは危ないご指摘になりましたが、全く

そのとおりです。そういうことは絶対に避けるような規制をどうデザインするかが、ライドシェア導入への準備における一番中心の論点だと思います。

世界では2010年代にそういう規制を導入することによって技術進歩を活用したライドシェアを新たな業界として確立しました。それによって、利用者が様々な便益を得ることができるようになりました。ところが日本ではライドシェアの導入は認めないという方針を取ってきました。先ほどの表にもありましたけど、韓国と並んで日本は例外的な国であります。この結果、こういう近年のイノベーションが可能にした利便性の高い交通サービスを、利用者が活用することができないというのが、日本の状況だということです。

この状況を打開する1つの案として神奈川方式が、本年10月に提案されました。これは、時間帯や地域を限定したライドシェアの運行管理をもっぱらタクシー会社にゆだねるという方式です。この方式のメリットは2つあります。第1に、タクシー会社の運転手不足を一般ドライバーの活用で補うことができる。第2に、利用者にとってタクシー会社が一般のドライバーを管理するからその点で安心である。

しかし、考えてみると、これらの利点はドライバーの確保に苦しむタクシー業界への救済ができるということと実質的には同等です。

次にお願いします。

神奈川方式の根本的な問題点は、既存のタクシー会社のみでライドシェアを認めることです。まず、利益相反が発生します。タクシー会社にとって専門の運転手を雇用している以上、そちらをフルに稼働させ、不足する場合のみライドシェアを利用者に割り当てるのが合理的になります。利用者がタクシーとライドシェアを自由に選択できる仕組みにはならないということが危惧されます。

次に、世界標準のライドシェアの大きな特色であるダイナミック・プライシングの採用が難しくなります。ダイナミック・プライシングというのは、利用者が急増する時間や場所に応じて管理者が透明性の高い形で価格を弾力的に変えることです。既存のタクシー会社がライドシェアを運営すれば旧来型の統制された運賃体系を援用するために、ダイナミック・プライシングが採用されなくなる可能性が高まります。

結果として、神奈川方式の下では、ライドシェアは補完的に細々と運営されて、利用者は世界標準の利便性向上の恩恵を受けられない可能性が高いと思います。

それならばどうしたらいいかというと、次のような施策を講じるべきではないかと思えます。

海外では、先ほどご紹介ありましたように、様々な型で法制化が行われてきました。日本でも、同様に、全国を対象としたライドシェアの法制の整備を早急に進めるべきだと思います。すなわち、ライドシェア事業者の許認可などの制度をきちんと整備する必要があります。その際、ライドシェアの運行管理主体としてはタクシー会社だけではなくて、必要な管理能力を有する新規の法人の参入も可能にすることが肝要です。

とはいえ、そのために必要な法律改正には時間がかかります。

そこで新しい法律をつくる前に、現行法の枠内での暫定措置として、タクシー業界によるライドシェアの導入を、特定地域には認めるべきです。ライドシェア事業者をタクシー会社に限定し、さらに、地域を、既にタクシー運転手不足が深刻な過疎地や、不足が予想される大阪のような緊急に必要な地域に限定すれば、現行法の枠内でもライドシェアは可能

です。

この暫定措置を講じる際に重要な留意点は、地域の既存の事業者だけではなくて、他地域のタクシー事業者による新規参入も認めて競争を導入することです。これによってタクシー事業者間の競争を担保することによって、利用者にとって望ましい形でライドシェアを導入できると思います。

最後に、ライドシェア導入に必要な規制の枠組みに関して私の考えを付け加えておこうと思います。規制の柱は、①事故の際の賠償保険についてライドシェア事業者が責任を持つことを明確にすること、②料金の設定について透明な情報公開を事業者に義務づけること、③係争に関する苦情処理機関を置くことだとおもいます。これが、全国版でも地域限定の暫定版でも、最低限の基本的な要件ではないかと思っております。

どうも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。

まず初めに、特別顧問の方、委員の方に順にご意見を頂戴したいと思います。

まずは上山特別顧問からよろしくお願ひいたします。

(上山特別顧問)

皆様、いろいろな情報提供、ご意見開示、ありがとうございました。大分重要な論点は出てきたように思います。

私は、結論から言うと、万博のときに暫定的に導入すべきだし、その後、法改正をきちんとやって都市部でライドシェアを厳格な規制の下に解禁するべきではないかと思ひました。

その根拠ですが、1つは、タクシー業界は、非常に頑張っておられるけれども、やはり運転手が足りない問題が深刻だと思ひます。バスとか鉄道でも同じことが起きていて、タクシーだけが今後は増えますという根拠はやっぱりなかなか厳しいのじゃないかと思ひます。

市民のほうは、高齢者が免許返納したり、全般的な高齢化の中でバスの減便などがありますと、タクシーだけが最後の頼りというような局面が、結構ある。そういう中で絶対数が足りないということになってくると、これはやっぱり大きな社会問題になってくる。万博時ももちろん重要だけれども、その後も運転手不足が続くと想定すれば、新しい選択肢は当然検討するべきだと思ひます。

そのときに、安全担保、補償問題などをきっちりやるのは当然だと思ひるので、国のほうできっちり規制をする、プラス、あと個人で勝手にやらないように事業者が、プラットフォームにしる、既存のタクシー事業者にしる、間に入って整理をするという法制度の準備は当然必要だと思ひます。

ライドシェアのメリットはフレックス需要対応だと思ひます。昔と違って働き方もみんなばらばらになっているし、消費者のほうもまとまって決まった時間に動くというわけでもない。局所的に需給がひっ迫するという場面があるので、そういうときに逆の意味で

ゲリラ的に供給できる供給体制というのが必要だと。

そのときに、今の二種の免許制度だとか各種規制は多分時代遅れだと思うし、それを緩和すると同時にやっぱり新しい選択肢を新しくつくっていったほうが柔軟な対応ができる。

私は、たまたま航空会社の社外役員をやっていますが、あそこでもLCCをやるときにいろんな議論があった。しかし、最終的に、日本はすごく賢くて、ANAがピーチエアラインをさっさとやると手を上げて、制度をつくって大成功してますね。

なので私は、やはりタクシー会社が力を合わせて、このライドシェアという新しいビジネスを同時にやるという観点で取り組んでいただくのが一番いいと考えます。大阪では万博といういいタイミングがあるので、前向きな新しいチャンス、新規事業として別途やっていただくという出口があると思いました。

以上です。

(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、原特別顧問、よろしく願いいたします。

間下さん、すみません、少々お待ちいただけますでしょうか。

(原特別顧問)

私、先でよろしいですか。

(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)

ええ。

間下さん、委員さんが終わってからご意見聴取したいと思いますので。

(間下公益社団法人経済同友会副代表幹事)

いいですよ、いつでも結構です。

(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)

すみません。

(原特別顧問)

ありがとうございます。

まず、今日多くの皆様からご意見や状況を教えていただきまして、大変ありがとうございました。

全般的なコメントを最初にいたしますと、八田先生からもお話がありましたけれども、このライドシェアというのは、2007年にスマホが出てきて、iPhoneが発売され、新しいイノベーションに対応して2010年代に世界で新しいサービスが一気に広まったわけです。

お話もありましたように、各国で様々な法整備がなされてきました。アメリカのカリフォルニア州で、トランスポートेशन・ネットワーク・カンパニーという形での法整備

がなされたのは2013年であります。もう10年前。日本はもう10年遅れていますので、さっさと法整備をやらないといけない。法整備に2年かかりますとかそんなこと言っている場合じゃないということだと思っています。

その上で、今日いろいろと教えていただいたことに関して質問とコメント等を3点申し上げたいと思うのですが、まず、最初の2つがタクシー協会の牛島副会長へのご質問とコメントをさせていただければと思います。

1つ目が、先ほどのお話の中で、タクシーの供給量についてのお話がありました。その中で、これ資料でもそうなのですけれども、供給不足ではないですというお話と、それから規制緩和で供給不足になりましたというお話と両方あって、ちょっとどっちなのかよく分からなかったものですから、ご認識がどちらなのか、供給不足なのかそうでないのかというところを確認させていただければと思います。

それから2つ目はコメントです。規制緩和で供給不足になりましたということなのですが、ちょっともうこういう話をされるのはいいかげんにされたほうがいいのじゃないかというように思いました。タクシーの規制緩和がなされたのは20年以上前のことだと認識しています。2009年にタクシー特措法がつくられて規制の再強化がなされてきました。日本のタクシー業はこの十数年の間、計画経済の下に置かれてきたわけです。計画経済の下で供給不足を起こしたということだと思っています。

それから、ついでにもう一つ補足をいたしますと、このライドシェアの議論は国で何回かなされたことがあります。2016年にこの議論がなされていたことがありました。政府でもなされていました。そのときに当時タクシー業界の方々がおっしゃっていたのは、タクシーはもう供給が十分ありますと、足りなくなることはありません、従ってライドシェアは要りませんというお話をされていたわけです。2016年にそういうお話をされていて、その数年後に供給不足、少なくとも局地的には生じているわけです。という前提でこの議論はしていく必要があると思います。

それから3点目、これちょっと、質問してお答えいただける時間があるのかよく分からないのですが、タクシー特措法について、もしタクシー業界の皆様から、ご出席いただいている皆様からコメントがあればいただければと思います。

私たちは今、少なくとも局地的にはタクシーの供給不足が生じているという前提でこの議論をしているのだと思います。ライドシェアの導入という議論をしているのだと思います。一方で、タクシーについては供給過剰だという前提の下で供給制限がなされていて、車の台数を増やすことも制限されるという状態になっているわけですが、これを今後とも維持すべきなのかどうかに関して、もし今日ご参加の皆様の中でコメントをいただける方いらっしゃいましたら、可能な範囲でお願いできればと思います。

以上です。

(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お願ひいたします。

(尾西委員)

尾西でございます。本日、皆様ありがとうございます。私自身も大変勉強になることが多々ありました。

最初に所感のほうから申し上げますと、万博に関しては私も何らかの手段でライドシェアを実現し、恐らくは資料にもあったとおり78条3号というところが使いやすいのではありませんかというふうには考えておりますが、その後、正面から法改正を検討するという二段階で検討すべきなのではないかなというふうに個人的には考えているところではあります。

万博に関しては、時間的制約も冒頭ご説明にあったとおりあるため、非常に緊急性が高い課題ではあるのですが、今回せっかくこういう機会が設けられておりますので、同時に全国の議論につながるような形で議論をしていただきたいなというふうに思っております。つまり、個別性の高い解決策が乱立することで、逆に公平・公正な競争関係を阻害していくということは避けなければならないというところを私としては懸念しているところです。したがって、今回、最終的にどのような方向性に着地するのかというところは現時点では私は分かりませんが、これから先の日本全体の議論につながるようなところを設計してほしいなど。

例えば、先ほど私、78条3号というところを具体的に申し上げましたが、その文言だけ見ても、公共の福祉を確保するためという、いまいち範囲が分からない文言が使われているわけです。例えばこういったところも、今回の議論を通じて、これの射程がどこまで及ぶのかという点についても議論すべきなのではないかなというふうに思っております。

また、今日も何人かの方からイコールフットィングというお話出ていましたけれども、私自身も先ほど公平・公正な競争環境の実現と言いましたが、その観点からするとイコールフットィングという発想は非常に重要であろうというふうに考えております。

先ほどご質問もありましたけれども、既存のタクシー事業についても不合理な点があるのであれば、それは同時に当然働きかけていくべきなのであるというふうに考えております。

どうしても、こういう議論をしてしまうと、ライドシェアの実現とタクシー事業の緩和というところで、二者択一のように議論されてしまうところもあると思うのですが、本来的に相互に補完し合うことで目標を達成できるのではないのかというふうに個人的には考えております。私が今申し上げたここで言う目標というのは、つまりより多くの人が必要なタイミングで快適に運送サービスによる便益を受けられるということをイメージして申し上げましたが、これは排斥し合う関係ではなくて、双方働きかけることで実現できるのではないのかなと。今日も何度か白タクという言葉が出てきましたけれども、結局皆さん、考えていることは、やはり違法な白タクというものをどうやって排除するかというところはあるのかなというふうに思っております。これはこの問題を正面から議論することで解決して、あらゆる手段を尽くして需給バランスが著しく不均衡にならないようにすることで、この問題は解消されていくのではないかと。

今、あらゆる手段というふうに申し上げましたけれども、繰り返しになってしまいますが、ライドシェアの実現も既存の事業の緩和というところも、これ両方ともそのあらゆる手段の中に入るというふうに思っておりますので、双方排斥し合うものではなくて両立する形で十分に議論ができるのではないのかなというふうに思っているところです。

私からは、すみません、一旦以上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。

経済同友会副代表幹事の間下様、すみません、大変お待たせいたしました、ご発言よろしくお願いたします。

(間下公益社団法人経済同友会副代表幹事)

すみません、間下でございます。ありがとうございます。

少しなるべく手短にお話をしたいと思っておりますけれども、経済同友会として2020年にこのライドシェアについて提言をしております。

今、国のほうの規制改革推進会議、私も委員に入っておりますけれども、地域産業活性化ワーキング・グループのほうで、今、2回ほどこの議論をかなりディープにやっております、今日、今お話しいただいている内容、かなりここについて詰めております。全てユーチューブで公開されておりますので、ぜひそちらもご参考いただけるとよろしいかなというふうに思っています。

釈迦に説法ですけれども、タクシードライバーの不足というのは明確でございまして、コロナ前から2割以上減っているという状況。これを今、いろんなタクシーの規制緩和とタクシー業界の努力によってこれを何とか戻していこうと、こういった動きをしていただいています。

1回目のこの間の国の会議では3年かかれば戻ると、2回目の会議で、1年ぐらいで戻るのじゃないかという話をされていますが、この是非については確認をしているところであります。1年で戻るにしても遅過ぎるということで、正直待てられない。あと、仮に間に合ったとしても、繁閑の差、忙しいときと暇なときの差、激しくなりますので、これは当然タクシードライバーの収入の減につながる、これはあまり得策ではないのじゃないかというふうに思っています。

あと、ライドシェア、これアプリを使うということが大前提になりますので、この場合には二種免許の必要性、特に流しで拾うだったりとか突然の方向指示だったりとか、こういったことがなくなることから二種免許の必要性というのは大幅に下がるということは皆さんもおっしゃっている状況かなというふうに思っています。

安全面についても、高齢化するタクシードライバーのリスクも言われていますので、一種免許のライドシェアとどっちが安全なのかというのはまだまだ分析が必要で、先日の会議でもかなり情報が出てきていますけれども、ここの精査はもう少し必要、ただ、極端にライドシェアが危ないという議論も不当だろうなというふうな現状の感触になっているところでもあります。

こういった観点を踏まえまして、基本、兼業・副業の一環としてのドライバーを確保して、それをライドシェアとして活用していくということで、それを活用するプラットフォーム、これは誰がプラットフォームになるのかってありますけれども、そこが責任を持つということは必須なのだろうなというふうに思っています。

経済同友会としては、もともと2020年にはこのプラットフォームをタクシー会社がやる、

先ほどの神奈川モデルに近いのかもしれませんが、タクシー会社が人手不足をカバーするためにライドシェアを活用していく、こういったようなことを提言しております。これはどういう主体でやるのかというのはまだこれから議論が必要なところかなと思いますが、いずれにしろこの仕組みをちゃんとつくるために、恐らくライドシェア新法みたいなもの、こういったものが必要になりますが、残念ながら時間がかかるというのはどうしても仕組み上、仕方がないというふうに思います。

その観点で、目先、道路運送法の第78条2号と3号、こちらの拡大が必要ということで、2号に関しては過疎地というエリアだけではなくて、時間的交通空白、この定義もしっかり持つべきだというふうに思っています。

また、地域交通会議、これについても結局利益相反のある方の反対に遭うということがありますので、この地域交通会議についても取扱いを考え直さなければいけないというような議論をしているというふうに思っています。

また、実施主体も増やすということで、今、NPOだったりとか行政だけというところから枠を増やす、こういった必要があるかなと。

費用については、タクシー料金の8割程度まで認められるようになってきていますので、これからなので、ここは大分よくなってきているかなと思いますが、こういったところ、2号と3号の拡大をして目先の不足をカバーしながらしっかりこの1年なり2年かけてライドシェア新法をつくっていく、恐らくTNC型とPHV型のハイブリッドになると思いますけれども、これをしっかり実現していくということが必要なのじゃなからうかなというふうに感じております。

すみません、私からの意見は以上です。

(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。

ほかの事業者様でご意見等をお願いいたします。

なお、すみません、会議の時間がかなり押しております。17時45分めどでお願いしたいと思っておりますので、ご意見は簡潔によろしくお願いいたします。

(牛島一般社団法人大阪タクシー協会副会長)

タクシー協会です。

先ほどご質問で、供給不足なのか供給は足りているのかのご質問がありましたけれども、もう一度同じお答えになるのですけれども、規制緩和が行われた、参入規制の撤廃が行われた結果、車両数は増えました。そのときに、車両数が増えると事業者は薄利多売をしないといけないので価格競争を招いたと。価格競争を招いた結果、乗務員の待遇が悪くなって、結局乗務員が退出して乗務員不足を招いたということでございます。

それで、昨年、全国的に5月前後で運賃改定をいたしました。大阪におきましては、業者が今まで5,000円以上5割引をしてたり、そういったのを改めて乗務員の待遇改善をしようというところで一致して、大幅な乗務員の待遇改善が行われました。その結果、見る見る乗務員数は増えております。その結果、現在は供給不足が解消されつつあるということでございます。

それから、規制緩和を推奨されている方は、十分な規制緩和が行われなかったからこうなっているのだという主張をされたことを聞いたことがありますけれども、タクシーの中身というのは単に売手と買手の市場原理で決まるものではなくて、乗客一人一人の思い、乗務員一人一人の思い、事業者一社一社の思い、それから現在ではアプリ業者の思い、それらが複雑に絡み合っただけでタクシーの市場が構成されているものなので、1つの現象があるからこうなのだという結論はなかなか導きにくい。

といいますのは、人間というのは常に最善の理論で最善の結果をもって判断しているわけではなく、一人一人がそれぞれの思いで動く結果によって民主主義が形成されているわけですから、その辺は机上の空論で定まるものではないと考えております。

それから、地域的な、時間的な供給不足をどうするのだというご質問に関しては、法人がすべからずそれに対応するとなれば利益を生みませんので、どこもそんなミニマムの状況で供給力を増やすことはできない、さりとてギグワークの人たちをそれに充てるということはワーキングプアを増長させることになります。

そこで我々が考えているのは、アプリ業者と提携して、どの地域でどの時間で不足するのか、それをどう補填していくのか、そういったシステムづくりをすることによって地域的・時間的不足を解消していきたいと考えております。

それから、特措法についての絡みのご質問がありましたけれども、特措法というのはタクシーの車両数をどうするのだという議論でございます。現在、全国的にタクシーは供給力不足だと言われている背景には、乗務員数が減っているということでございます。タクシー数が増えているか減っているかはまた別の次元です。

我々協会としましては、タクシーの数はたくさんあって十分充足していると、ただ乗務員数が足りないことで供給力が減少していると。繰り返しになりますけれども、運賃改定の結果、乗務員の待遇は改善されて、現在徐々に供給力は増えているという状況を申し上げます。

以上です。

(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。

ほか、ご意見ございましたら。

鍋谷様。

(鍋谷一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長)

1つちょっと質問あるのですが、今の話聞いておりますと、自宅車庫とかイコールフットイング、また自由に動けるといふこと考えますと、今現在ある個人タクシーと何の関係があるのかな。同じようなことだと思います。個人タクシーならば今も法整備できていますので、それと全くどこが違うのかあんまり区別がつかないのですが。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)

誰への……。

(鍋谷一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長)

大阪市さんです。あ、府さんです。

(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)

すみません、事務局……。

(吉村大阪府知事)

青木さんでいいじゃない。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)

私ですか。

(吉村大阪府知事)

いや、それやったら僕が答えます。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)

府さんというて……。

(鍋谷一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長)

大阪府さんが進めておられるところ。府市さんですね。

(吉村大阪府知事)

今、具体的に進めている、今は案をつくっている最中なので、こうやって今皆さんからお聞きした意見でベストな方法というのは何なのだろうというのを追求している最中かなと。

先ほどの質問でいくとアプリが非常に重要じゃないかなというふうには思っていて。個人タクシーも別にアプリあるわけじゃないので……

(鍋谷一般社団法人全大阪個人タクシー協会事務局長)

アプリはほぼやっています。

(吉村大阪府知事)

そのときに、どういう教育するかという話があって、どういった方が参加をして、利用者にとってどれだけ便利かと考えると、利用者目線から見るとスタートはアプリのところからやっぱり始まると思うのです。アプリかタクシーかという選択肢かもしれませんが。そのときにもう一つ、話聞いてイコールフットイングがすごく大切だなというふうには思います。

僕からちょっと聞いたかったのは、アプリを、Uber やったらUber というアプリがあって、Grab があつたりとかLyft があつたりするじゃないですか。そういった

共通のアプリみたいな中でイコールフットイングを図っていくようなやり方があるのか。つまりタクシー業界の中でばらばらにやるのじゃなくて、そういったみんなが使いやすいアプリみたいな方法で。実際はでも二種免とかじゃなくてですよ。アプリとイコールフットイングというので何らかの解というのを求められないのかなというのはちょっと話聞いていて思ったのですけれども、そのあたりはどうですか。U b e r さんが適切なのですかね。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)

U b e r さんが独占したらいいんですよ。

(西村U b e r J a p a n 株式会社公共政策部長)

ありがとうございます。

アプリ同士のイコールフットイングという、もしそういう趣旨であれば、例えばアメリカの例ですと、U b e r も入れているしL y f t も入れているし、同じドライバーでも2つのアプリを使い分けてやられていたりします。そういう意味ではどちらも、じゃU b e r やるからL y f t はやめてくれとかそういったことはしてないので、そういう意味ではアプリ同士はイーブンな戦いをさせていただいています。

もう一つは、ライドシェアとタクシーとのイコールフットイングというところがありまして、ライドシェアのほうがドライバーになるのが少し簡略なのだったら、タクシーのほうはちょっと重過ぎると、ではタクシードライバーの講習時間をもうちょっと短くしようとかというのは先ほど申し上げたシンガポールの事例とかですし、あるいはそれでもやっぱりライドシェアのほうが有利だろうということであれば、では流しはタクシーの特権ですよというように、そういった運用も海外でされていますので、そこでどこでバランスを取るのか、当然日本の状況をしっかりと把握はしなきゃいけないのですけれども、海外ではそういった形でのイコールフットイングということを進めています。

(青木大阪エムケイ株式会社代表取締役)

先ほどの話で、今、私の資料のほうにも、統合アプリとか統合コールセンター、トリバゴの配車アプリですね、トリバゴってあれ、一番安い料金でというのはどのサイトだってやりますよね。技術的にはできると思うのですよね。それか、半分冗談で言いましたけど、U b e r さんが全部やったら。

皆さん、抜けているところは、やっぱり社会全体で考えていかんと駄目なのです。社会と利用者。じゃ、G O で探してU b e r で探して、G O で探したら実は遠いと、その車が来るというのは社会的には問題ですよという。

そして、すごい違和感があるのがイコールフットイング。何の話ですか。いや、私から言わせたら、A地点からB地点に安全快適に行くサービス、今までタクシーだけだった、それをライドシェアというのが入ってきた。同じでしょう。何で区分けするのですか。先ほどの話じゃないですけども、流し営業を何でライドシェアがやったら駄目なのですか。例えばライドシェアと区分けするということであれば。じゃ乗りたい人が、おじいちゃん、おばあちゃんが手を上げて、おじいちゃん、おばあちゃんと言うたらあきませんけど、タ

タクシーじゃないから乗れないっておかしくないですか。それと電話で注文できないなんておかしくないですか、ライドシェアでも。一番社会にとって、利用者にとって良いものをつくらないと。

先生方も基本的には何か分けた話で。イコールフィッシングって何。同条件で商売やる。同じもんじゃないですか。それは社会とか利用者の立場で物を見て考えていかないと駄目です。ということは、逆に言うとライドシェア、さっき先生8割がどうのこうのと言われました。誰が決めたのですか。ライドシェア乗って稼ぎたいという人もいるかもしれませんが。あえて私は今分けて言っていますが。何かどこかで半額でやっていたのをもうちょっと上げるとか。何の話ですか。同じ料金でやったらいいじゃないですか、別に。ということですよ。

(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)
牛島さん。

(牛島一般社団法人大阪タクシー協会副会長)

知事のご質問で、配車アプリを統合できないのか。それについては、現在タクシー業界、GO、DiDi、Uber、ほぼ3つ、あと東京ではS. RIDEですが、それを複合して使用しております。乗客のほうも、1人の方がスマートフォンにGOのアプリとDiDiのアプリとUberのアプリを導入して、入れて使い分けると。それはGOにしるUberにしるDiDiにしるそれぞれ特色があって、それぞれ使い分けていっていると。この状況は非常に大事なんじゃないかなと。といいますのは、1つのアプリ業者が独占してそこに任せちゃうと、あとが退出した場合、逆に利用者が選択できない状態が出てくると、そういったことは望ましくないなと。タクシー業界では、それぞれのアプリ業者が特性を生かした分野で活躍していただけるように、協力関係にあるということでございます。

それから、イコールフィッシングについては、タクシー業界、労働規制は非常に当初過酷なもので、これでは仕事できないというような声もあったのですが、労働規制をやっていく上で、これは安全・安心を担保するためには必要不可欠だなと考えております。イコールフィッシングを考えるときに、安易な方向にイコールさすのじゃなしに、現在必要な労働規制、タクシーが受け入れている労働規制、これは最低限だと私は考えております。決してイコールフィッシングするために労働規制を緩和するとかいうのではなく、逆に労働規制を厳しく管理していただけるような仕組みが必要だと思います。

以上です。

(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。

すみません、そろそろ時間ですので手短に。

(町野一般社団法人ワンコインタクシー協会代表理事)

1分で。手短にいきます。

私も自分でブログ書いたりしているのですが、ライドシェアというのも光と影があっ

て、私もタクシー業界に入る前は商社とかで海外に行っている人間で、かなり前からライドシェアのことは知っています。ライドシェアって素晴らしい仕組みというのは間違いありません。

ただ、光と影がありまして。仕組みですね、アプリを使って家の前までタクシーを呼ぶ、これは素晴らしい仕組みです。これはITのイノベーションです。影の部分というのは労働問題なのです。結局、Grabの創始者だったか社長だったかが日経新聞で書いてるのを読んだことあるのですが、もしライドシェアの乗務員を直接雇用する、すなわち社会保険料を払うと会社は潰れるとはっきり断言してました。

つまりタクシーも、個々の乗務員さんと、さっきの個人タクシーの話じゃないですけど、請負契約にして、会社の看板で個人事業主として営業してもらう仕組みになると、これもタクシー業界180度変わります。そこが一番イコールフットィングにするかしないかというところの重要なところで、ライドシェアの影の部分というのは、労働力の、言い方を悪くすると、ピンはねの部分がどうしても否めない。そこです。それが最後に言いたかったことです。

以上です。

(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)
皆様、ありがとうございました。

会議時間が近づいてまいりましたので、最後にPT長から一言お願いします。

(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)

皆さん、熱心なご議論ありがとうございました。また、様々な観点でご助言いただきましたので、今後これにつきましては、知事も言いましたけど、このチームのほうで様々な整理した上で今後の制度設計に生かしていきたいと思います。

本日は、お忙しい中、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)
以上をもちまして、意見交換を……

(吉村大阪府知事)

今日、なかなか時間も十分取れなかったところもあったので、また、府の担当者から、ちょっと分からないところがあれば、今日参加していただいた皆さん、ご質問とかさせていただくことあるかもしれませんが、またその際はご協力をいただければと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。

(横山大阪市長)

あと、ちょっと遅れてきまして大変申し訳ございません。様々な観点から、またいろんな論点から、議題出していただきましてありがとうございます。

万博に向けましての課題整理も府市のほうから説明ありまして、2025年には非常にたく

さんの来阪者が来られることになると思います。こういったことから、特に万博に向けてましてライドシェアの選択肢というのはぜひ引き続き検討させていただきたいと思いますので、また皆様、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

(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)

以上をもちまして、第1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。

本日は、皆さん、ありがとうございました。