

副首都推進本部（大阪府市）会議

〈第11回議事録〉

■日 時：令和5年10月19日（木）16：48～17：29

■場 所：大阪府咲州庁舎44階 大会議室

■出席者：吉村洋文、横山英幸、山口信彦、森岡武一、高橋徹、朝川晋、野村晶子、
（名簿順）和田充、白波瀬雅彦、美馬一浩、鶴見一裕、岩谷和代、寺本讓、西島亨、
榎本和巨、舟橋正徳、上山信一、原英史

（西島事務局長）

第11回の副首都推進本部（大阪府市）会議を開催させていただきます。

本会議につきましては、会議公開の原則にのっとりまして、会議の状況をインターネットで配信し、配付資料、議事録は公表することといたしております。あらかじめご了承ください。

初めに、本日の会議の出席者を紹介させていただきます。

本部長の吉村大阪府知事でございます。

副本部長の横山大阪市長でございます。

有識者として上山特別顧問、原特別顧問にオンラインでご出席をいただいております。

そのほかの大阪府、大阪市の出席者につきましては、お手元に配付しております資料1の出席者名簿のとおりでございます。

それでは議題に移らせていただきます。

初めに、資料2につきまして、大阪府政策企画部企画室からご説明をよろしくお願いいたします。

（和田大阪府政策企画部企画室政策課長）

大阪府政策企画部企画室の和田と申します。

「ライドシェア」についてということで、資料2をご覧ください。

2ページをお願いいたします。

タクシー業界と大阪を取り巻く状況についてでございますが、中段のグラフでお示しておりますけれども、全国における法人のタクシーの運転者数は15年間で40%減少している状況です。平均年齢も令和3年度で60.9歳と上昇傾向にあります。

同じく大阪府につきましても、法人タクシーの運転者証交付数は減少傾向で、18年に40%減少、平均年齢も令和3年度末で62.2歳と上昇傾向にあります。

そういった状況でありますので、真ん中の点線囲みになりますけれども、タクシー業界の課題といたしましては人手不足と高齢化への対策が必要となっております。ただ、一朝一夕で解決していくには非常に困難な状況です。

さらに、一番下になりますが、大阪の特殊事情として1年半後には2025年の万博が控えており、国内外から2,800万人の方々が来場される見込みであること、また、そもそも、大阪ですが、観光やビジネス目的で訪れる方々がたくさんいらっしゃるという状況でござ

います。

それを踏まえて3ページになります。

3ページでございますが、現行制度についての比較でございます。道路運送法や国家戦略特別区域法などのご説明をさせていただいてますが、今後、自家用自動車による有償運送、いわゆるライドシェアの導入に向けては大きく三つのアプローチがあるかと考えております。

まず、表の左からでございますが、道路運送法の第78条第2号、国家戦略特別区域法の第16条の2の2、それから最後は道路運送法の第78条第3号の「公共の福祉」による運送の3パターンがございます。それらの制度の中身についてご説明申し上げます。

まず、一番左端の第78条第2号でございますが、目的は地域住民に対する過疎地域での輸送または福祉運送としており、実施主体は市町村や特定非営利活動法人等と規定されております。一つ運行区域は交通空白地等を対象としておりまして、対価につきましては実費の範囲内で徴収することが可能となっております。実施の手続につきましては、地域公共交通会議等における関係者の協議で規定し、決定していくとされております。現在、活用事例としましては、交通空白地につきましてはコミュニティバスである能勢町のふれあい号でありますとか、福祉有償運送として3市ほど挙げさせていただいております。

それから、国家戦略特区制度につきましては、目的は外国人観光客の輸送等としておりまして、実施主体でありますとか運行区域、対価につきましては左側の第78条第2号と基本的には同じで、実施主体は市町村や特定非営利活動法人等、運行区域につきましては空白地域が対象になります。あと、対価につきましても実費の範囲内ということになります。手続につきましては、国家戦略特別区域会議での計画策定と、そういうこととされておきまして、市町村や事業実施予定者との別途協議が必要となります。それらを踏まえた上で、国交大臣の同意、内閣総理大臣による認定という手続になります。活用事例としましては全国では一つございまして、兵庫県養父市のやぶくるというのがございます。

次に、右端の公共の福祉による運送でございますが、こちらにつきましては公共の福祉を目的とした上で、地域または期間を限定し国交大臣の許可を得て可能とされております。実施主体や運送主体、そして対価等につきましては法人の規定はございません。ただし、運行区域については限定、または期間ですけれども、どちらかの限定は必要になるという形になります。手続でございますが、国交大臣の許認可等で可能となっております。一番下の活用例でございますが、詳細は7ページのほうでお示ししておりますけれども、四つございまして、スクールバス、訪問介護員等による有償運送、繁忙期における貨物運送、コロナ緊急事態宣言中のタクシーによる貨物輸送等があります。

次に、4ページに移っていただきまして、今申し上げた三つのパターンについての課題について記載しております。

まず、道路運送法第78条第2号でございますが、こちらにつきましては原則交通空白地域が対象でありまして都市部は対象外になるということ、あと、市町村や非営利団体以外は実施主体になれないこと、新規参入者が認められていないということ、さらには実費以上の請求ができないことがございます。また、手続としましては、今先ほど申しましたけれども、地域公共交通会議等で決定していく必要があるとなっております。これら今申し上げた4点を緩和していくには法令の改正が必要になります。

次、国家戦略特区制度につきましては、第78条第2号と同じでありまして、交通空白地を対象であること、市町村や非営利団体以外は実施主体になれないこと、実費以上の請求ができないことというのは同じでございます。手続につきましては、国家戦略特別区域会議でエリア、対価等を決定していくという必要がございます。さらに、特区につきましては、特区内での区域計画の策定というのは「一つの市町村の区域内」に限定されているということがございます。ですので、これらには同じく法令の改正が必要になってくるかと思えます。

最後に、公共の福祉による運送でございますが、こちらにつきましては、規定は個別の事例で認められてる状況でございますが、公共の福祉の一般的な解釈というのは国から示されている状況ではございません。ですので、どこまで認められるのか、できるのかというのは国との調整が必要になってくるということになります。

5ページをお願いいたします。5ページ以降は参考資料となります。

諸外国の導入状況ということで、こちらについては上山特別顧問や原特別顧問からのご指摘を頂戴してるところでございますが、平成28年時点の内閣官房の会議資料を添付させていただいております。申し訳ございませんがお願いいたします。

それから、6ページは同じく国・地方の動きということで、簡単にご説明させていただきますが、国の動きとしましては、先日、デジタル行財政改革会議で同じく自家用車の活用についての議論がスタートしております。真ん中の表でございますが、交通の分野における検討の方向性というところで、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用といったことが検討の方向性として示されてます。国のスケジュールでございますが、年内12月に中間報告、来年6月めどに取りまとめということで動いてると聞いております。

さらに、規制改革推進会議においても同じく検討課題として設定されております。括弧書きになりますけども、令和6年夏をめどに答申を取りまとめる予定となっております。

次に、地方の動きとしまして、神奈川県でも検討が行われようとしております。神奈川県版ライドシェア検討会議というものを立ち上げて検討をスタートさせていくということで、神奈川県版ライドシェアのポイントとしましては、タクシー会社による運行管理、時間帯・地域限定、一般ドライバーはタクシー会社が面接の上、登録・研修、そして評価制度が挙げられております。また、使用する車両につきましてはタクシー会社が車両を認定し、安全管理を実施。ドライブレコーダーや配車のアプリ、保険分野の実装が挙げられている状況でございます。

7ページにつきましては、道路運送法第78条第3号、公共の福祉の事例でございます。四つの事例がございまして、旅客としましてはスクールバスや訪問介護員等による有償運送、貨物としましては繁忙期（年末年始）における貨物運送、コロナ期間中における貨物輸送というのがございます。

最後に8ページでございますが、この間の大阪府議会でのやり取りを参考に添付をしております。

説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

(西島事務局長)

ありがとうございました。

本日議題でありますライドシェアにつきまして政策企画部のほうからご説明をいただきました。

ただいまの説明並びに資料2の内容などに関しまして、ご意見やご質問などございましたらお願いをしたいと思います。

はじめに、本日は特別顧問にご出席をいただいておりますので、よろしければ上山特別顧問、お願いできますでしょうか。

(上山特別顧問)

知事も既に議会でおっしゃってるとおり、全国で急速に運転手不足の問題が脚光を浴び、大阪の場合、さらに万博を抱えていて、それからあと、都会のようだけれども、団地の坂の上に住んでる方とか交通弱者と言われるような方が大阪にも結構これから高齢者を中心に出てこられると思うので、路線バスの問題、それからあとタクシー、プラスアルファ、その他いろんな交通手段、選択肢を増やすというのは非常に大事だと思います。

それからあと、運転手の絶対数が足りないということは、今の免許制度そのものがどうなのかということも併せて見ていくべきで、ライドシェアも重要ですけども、一方で個人タクシーの参入のための免許制度の緩和とか、特例的なものでもいいけれども、見直す必要があるんじゃないかと思います。

安全は非常に重要な部分だけれども、オンデマンドでアプリを使ってライドシェアをやっている分には安全履歴というのはきちり残っていくし、利用者は危ない車は乗らないという判断を実際にしていくわけですから、政府が事前にチェックしなくても乗車記録のところで危ない車はだんだん排除されていくということなので、消費者主権という切り口から考えてもライドシェアというのはやはり考えていく選択肢だろうというふうに思います。

(西島事務局長)

ありがとうございました。

続きまして、原特別顧問、お願いできますでしょうか。

(原特別顧問)

知事が議会でおっしゃってるタクシーに加えて新たな移動手段としてのライドシェアを実験すると、これもぜひ進めていただきたいことで、大賛成であります。

その前提で三つコメントしたいと思います。

一つ目はまず、ライドシェア、2011年頃にアメリカのサンフランシスコでスタートしたわけですが、多くの国においてはとっくにルール設定が済んでますということです。アメリカはもちろんシンガポール、中国、イギリスといった多くの国において、大体調べると2013年から17年ぐらいにルール設定がなされているということです。なので、日本はともかく遅れに遅れましたので、さっさとやったらいいということです。

先ほど、資料の5ページでしたか、諸外国の状況という資料がありましたが、これはやりたくない人が作った資料です。導入したくないという人が作った資料なのでちょっとさすがにひどいということで、例えばシンガポールは禁止と書いてあるんですけども、ライドシェアの代表的な世界的に代表的企業であるGrabがシンガポールに拠点を置いてもう何

年も運営してるわけですので、シンガポールが禁止とかというと、ちょっとさすがにこういう資料を出すのが笑われます。

それから二つ目ですが、これ上山さんも少しおっしゃられた、ライドシェアについて安全性の問題が必ず指摘をされます。各国で合法化をするときには必ず安全性についてのルールはつくっているということです。ルール設定をした上で合法化をしています。例えば一定額以上の保険に入ることを義務づけるとか、連続運転時間を必ず管理しないといけないことにするとか、車両点検については一般の車両以上に高い頻度で点検をするようにするとか、ドライバーの犯罪歴とかそういったバックグラウンド調査をやらないといけないとか、そういった様々な安全に係るルール設定をして合法化をするというのを各国でやってきています。

それから、一方で運転免許について、これ上山さんからもお話がありました。ライドシェアの場合にはタクシーと違って流しでお客さんを拾わないわけです。そうすると、お客さんを乗せて、「あそこ行って」とか「〇〇通りを通過して」と言われたときに、それに対応しないといけないわけじゃなくて、アプリで行き先が指定されて、それに従って運転していけばいいということなので、タクシーほど高度な地理知識がなくてもいいし、お客さんが止めにきたので急停止するとか急転回するとか高度な運転技術も要らないということで、タクシーよりも緩やかな簡単な免許でいいことにするとといったようなルール設定が多くある国でなされたりしているということです。

なので、反対される方々がよく、ライドシェアって事業者は一切責任負いません、ドライバーが全て責任を負うことになってるので危ないですという言われ方をしますが、ルール設定でちゃんと事業者には責任を負わせればいいということで、そういった議論がこれからできていけばいいんじゃないかと思えます。

それから3点目に、さっさとそういった新しいルール設定をやればいいんですが、当面現行法でできることもあります。先ほど特例措置についていくつかお話がありました。基本的にはこの中の第78条第3号が、これが軸になると思えますけども、法律を改正して国会にかけたりとか、そんなことをする必要もなく運用で対応ができますので、さっさとこういった対応を万博に向けてやっていけるといいんじゃないかと思えます。

以上です。

(西島事務局長)

原特別顧問、ありがとうございました。

次に、本部長、副本部長、副知事、副市長の皆様から、資料、その他、今、特別顧問からご発言のありましたことなどにつきましてご意見などございましたらお願いをいたします。

なお、本日の会議の総括のところについては、本部長、副本部長に後でご指名させていただきますので、それ以外のところで意見ですとか質問とかございましたらよろしく願います。

(朝川大阪市副市長)

先ほど大阪府のご担当から、国の動き、デジタル行財政改革会議の動きについて説明が

あったんですけども、これまでの事例とかでは基本的には交通空白地がメインで実装されてるところが多いみたいなんですけど、今回、都心部の中でやっていくという話で、このあたりについては何か国のほうでは議論とかされつつあるんでしょうか。もし把握されていたら教えてください。

(和田大阪府政策企画部企画室政策課長)

すみません。国では10月16日に第2回のデジタル行財政改革の課題発掘対話がありました。ただ、その中では、副市長おっしゃるとおり、都市部についてというのは特段のやり取りというのはなかったのではないかなと思っております。資料の6ページにございますが、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用というところにありますので、ここがどういったところかというのは今後見ていく必要があるのかなと考えております。

(朝川大阪市副市長)

我々大阪府市としては都心部での活用についていかにやっていくか、さっき原顧問からご助言がありましたけれども、現行の法律でいけば道路運送法の第78条3号、そこを軸に制度設計というか、検討を進めていくことになるんですか。

(和田大阪府政策企画部企画室政策課長)

先ほども資料の中でパターンとしてはお示しさせていただきました。どういう形であるというのは、この間、府議会で吉村知事から「万博の半年前から」というのがありますので、どういったアプローチにするのかというのは、これからかなと考えております。

(西島事務局長)

ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

よろしく申し上げます、高橋副市長。

(高橋大阪市副市長)

今、少しスケジュール感としては万博の半年前ということでしたので、今からいうと1年ぐらいしかございませんので、私からのお願いは、道路運送法を使った場合とか、あるいは国家戦略特区を使った場合ということで、そういう制度設計することは当然必要ですけど、実際の実施主体とか、あるいは運行エリア、あるいは配車の仕組みづくりなんかのそういった仕組みづくりも並行して検討するということが必要かなということと、併せて、道路運送法の場合は地域公共交通会議が必要となつてまいりますし、国家戦略特区でもそういった運送事業者とか地域と話す場というのも求められてくると思いますので、そういった地元との協議の仕組みというのも並行して、制度設計の仕組みと、それからどう動かすかという仕組みのところと、それから地元の対応のところ、これら3本を並行して走らせるような勢いで検討していかないと間に合わないなと思います。そこのところ、きちっとそれぞれ担当について、府市できちっとカウンターパートで担当を決めてスピード感を持って進めていただくようお願いいたします。

(和田大阪府政策企画部企画室政策課長)

副市長おっしゃっていただいとおり、時間があまりないというのはそのとおりでございますので、今日はまずはライドシェアということで関係する部局で出席させていただいております。どういう形で進めていくのかというのは、当然、この関係で出てきていただいている部局を中心にとということになるかと思いますが、早急に立ち上げた上で、中を調整した上で進めていくということは必要だと思っております。

あとは、実際やっていただける事業者というのは当然必要になりますので、そこも含めた上で併せて考えていくというのがこれからの課題だと思っております。

(西島事務局長)

ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

山口副知事、よろしく申し上げます。

(山口大阪府副知事)

今の検討体制に関連してですけど、関係部局が非常に府市ともに多いということで、この短期間の中でやるということになると、ある程度、PTをつくるにしても、一つの場所で責任者をしっかり決めて役割分担をはっきりさせてやっていかないとなかなか難しいかなと思っております。特に、時間がある場合でしたら府市でそれぞれで違う場所でやるということもあるかも分かりませんが、できれば1か所で知事、市長の指示をしっかり受けて即座に動けるような体制をつくるようなことを考えてほしいなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(西島事務局長)

ありがとうございます。

森岡副知事、申し上げます。

(森岡大阪府副知事)

そもそも論として、2ページ目の資料にありますように、タクシーの運転手さんが非常に不足しているというところ、それと大阪の場合、万博という契機に非常に多くの方が来られると思うんです。それは本当に非常に大きな課題だと思います。

あと、よくマスコミでも報道されてますが、コロナ禍でタクシーの運転手の方が、特に高齢の方が大分リタイアされるというようなお話も聞いているんですが、そのあたり情報があるかどうか、もし分かれば教えていただければと思います。

(和田大阪府政策企画部企画室政策課長)

コロナ禍でのタクシーの状況でございますが、すみません、私も一部報道の状況ですのでこれから調べる必要あるかなとは思っておりますが、コロナ禍では移動の自粛等々がございましたので大きく台数が減っているという状況ですが、直近においてはまた運転手の方

が戻ってきてると報道では見ております。

(森岡大阪府副知事)

資料2 ページの緑色の平均年齢のグラフとかを見ても、一時期がくっと落ちていますが。

(和田大阪府政策企画部企画室政策課長)

すみません。緑のところは平均年齢ですが、右側の表につきましては、赤の線が人数(大阪府)だと思ってますので、年度で見れば今落ちてますけども、ここ最近のということで、私もちょっと報道で見た限りですが少し戻ってるというのは聞いております。

(西島事務局長)

よろしいでしょうか。

今のご議論お聞きいただいて、特別顧問から何かコメントとかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(上山特別顧問)

上山です。ちょっとだけいいですか。

(西島事務局長)

はい、お願いします。

(上山特別顧問)

現状、サービス提供されてるのはタクシー会社、法人、個人両方ありますけれども、こういうマクロな需給のグラフ見るだけじゃなくて、事業者として今後どういう方針でいるのかお聞きすべきです。中には廃業されるような会社もあると思うし、あるいは運転手さえいけばもっとやりたいよというところもあるかもしれない。それからあとM&Aもあると思う。よその地域からの参入も含めて。だから業界がどういう構造なのかというところはちゃんとリアルで把握しないと、こういうマクロの数字だけで足りる、足りないを抽象的に見ててもだめだと思います。タスクフォースはぜひ、今既に事業をやっている人たち、特に経営者の意見を率直に聞いたらいいいと思う。団体としてのご意見は割と反対とか一般論で終始すると思うんですけど、それぞれの会社としては自分のところの運転手の数が減っていくと商売も先細りになるのでいろいろ困っておられると思う。需要は減らないわけですから。そこをどういうふうに解決していくかという具体的などころの実態を把握する必要があります。国も作業をやっていると思いますが、自治体の方がきめ細かく実態把握しやすい。タスクフォースは、こういうマイクロベースの作業をちゃんとやっていただきたい。

(西島事務局長)

ありがとうございます。

原特別顧問、何かございますでしょうか。

(原特別顧問)

ありがとうございます。

先ほど議論になってた点で二つだけコメントしますと、一つがコロナと、それからドライバーの減少に関してです。

コロナで人を乗せて感染したくないといって一時辞められていった方がいると。これは全くそのとおりなんですけども、ただ一方で減少してるのは根本的には高齢化です。ボリュームゾーンが70代を超えて引退年齢に近づいてるのでどんどん減ってるという傾向自体は止まりようのない状態に今なってると思います。なので、ライドシェア、よく危ないと言われるんですが、どんどん高齢化していくこととどっちが危ないんですかということも考えないといけないというのが1点目です。

それからもう一つ、副市長からご質問の中で、これまでは過疎地が中心だったのが都市部にも国の検討が広がっていくのかというお話がありました。これは、従来の課題は公共交通機関がなくなってくる地域においてどうするのかというところが問題だったんですが、今起きてる問題はまさにドライバーの不足の問題なので、これは過疎地だけではなくて全国的に生じている問題です。なので、国も当然ここの議論をしないといけないということになっていると認識しています。ですので、大阪から声を上げるというのが極めて重要な局面だと思いますので、ぜひこの議論をしっかりとやっていただけるといいかと思います。ありがとうございます。

(西島事務局長)

どうもありがとうございました。

それでは最後に本部長、副本部長から、これまでの議論を踏まえまして本日の総括をお願いしたいと思います。

本部長、よろしくお願いします。

(吉村本部長)

まず、先日ですけれども、南河内地域で金剛バスの全路線廃止ということが決まりました。そして北摂地域においても阪急バスの一部路線が廃止というのも発表があったところです。

大阪はもちろん大都市ではあるんですけども、地域の公共交通をどう確保していくのかということについては大阪にとっても非常に重要な課題だと思ってますし、また、これは時を追えば追うほど課題が大きくなっていく問題だと思っています。これは原顧問のおっしゃるとおりだと思います。

あわせて大阪は24時間の関空があると。そして、数日前、新聞だったと思うんですけど、今、関空は白タクが増えてると。また中国人による白タクが増えてると。これは問題だというのが新聞報道でありました。

実際に必要とされてる中で違法な行為が行われてると、そしてそこは中国人がある意味自分たちのアプリを使って、そして決済も自分たちでやって、せっかく中国から大阪に遊びに、観光に来てくれるのに、全く納税もされないし経済効果もない。そして違法な行為が行われてるといような現状。もちろん違法は取り締まらなきゃいけないんだけど、

でも実際に必要とされてる。大阪においても、その現状はある。それならば合法にしておちゃんと納税をしてもらって、新たなビジネス経済をつくっていくというのは経済都市大阪の役割だろうと思っています。

そして、関空は泉佐野ですけれども、そこからまた大阪市内は、日本にとっての大きな経済都市、経済の中心地です。西日本の最大のターミナルになる大阪駅もありますし、ハブ拠点の新大阪駅もある。そして多くの観光地もあり、そしてビジネスの拠点でもある。多くの方が観光、ビジネス、飲食、いろんな目的で大阪の中心部を訪れられる、そういう人たちにとってもタクシーは非常に重要な移動手段なんですけれども、これは運転手不足が懸念されて、そしてこれも今後さらに進んでいく中で、タクシー以外の移動の選択肢はこの大都市大阪において示していくべきだと思います。タクシーの役割を否定するわけじゃなくて、タクシー以外の新たな移動の選択肢があってもいい。そしてその移動の選択肢にタクシー業界も入ってくる、いろんなタクシードライバーの方もそういったライドシェアの大きな枠の中に入ると、もっと僕はいろんな移動の選択肢というのは増えてくるのではないかと思います。

そして加えて決定的なのが2025年の大阪・関西万博。あと1年半後に2,800万人の方が、これは大阪の方も含めてですけど、国内外から大阪の会場を訪問されることになりますので、交通需要が一挙に高まるということになります。

ですので、この万博という、そしてもともと大阪が持つ課題もあるんですけれども、新たなビジネスという、新たな移動の選択肢、ドア・ツー・ドアの移動の選択肢というのもこれから重要になってくると。それを実現させていく必要がありますし、何より2,800万人の方が大阪に来られますから、交通需要が一挙に高まる中で移動の選択肢をつくるべきだと思います。

ですので、ただ一方で、これまでの議論でもありますけれども、安全面の課題であったり利用者保護の観点というのは当然必要になってきます。重要な観点になります。ですので、今後次の4点についてお願いしたいと思います。

まず1点目ですけれども、先ほど申し上げましたが、2,800万人が訪れる万博に向けて、開催の約半年程度前から開催終了まで約1年間、期間を区切ったライドシェアの実現をめざしてもらいたい、そしてその具体的な制度設計を行ってもらいたいと思います。地方部で、過疎地で行われてる、全くこれは事業にならない、あるいは足の確保という視点での交通空白地の制度設計とは多分違う形の都市部における、これはアメリカであったらUberであったり、東南アジアだったらGrabであったり、いろんな世界の標準になってるようなライドシェアがありますけれども、都心部でやるライドシェアというのはそういうものに近づいてくると思います。ただ、期間を限定して1年間、その具体的な制度設計をしてもらいたいと思います。そこでまた恐らくいろんな課題も出てくると思うので、そこはまた修正をすればいい。そして、もしこれがいいものだとすれば全国に広げていけばいいと思いますので、まずは、もちろん課題を整理する具体的な制度設計を、この1年間の万博期間限定のライドシェアの実現だということ制度設計をしてもらいたいと思います。

そして二つ目ですけど、この制度設計に当たってですが、有識者の意見はもちろんですけども、賛成・反対の双方の意見も聞きながら課題整理を行ってもらいたいと思います。これは高橋副市長からもありましたけれども、いろんな意見がありますので、賛成の意見

もちろんそうだけど、反対の意見、これはタクシー事業者、業界の中でも反対の意見はあると思います。賛成・反対両方の意見を聞いて課題の整理を行ってほしいと思います。

三つ目ですけれども、国、それから事業者等とも調整を行いながら、来年秋から大阪において実現可能な案、ここを作成してほしいと思います。国との調整というのが非常に重要になるかと思っています。国がOKを言わないと、OKにならないと、これは実現できないというのが今の法制度の建付けですから、国ともうまく意思疎通しながら具体的な調整をお願いしたいと、案の作成をお願いしたいと思います。

それから、そういった業務をスピード感を持って進めていくためにも、山口副知事からもありましたが、やっぱり一気通貫型のチームが必要だと思います。11月1日付で府市の関係部局からなるプロジェクトチーム、これを立ち上げてほしいと思います。そこからまさに具体的な実務のキックオフとして案づくりに入ってほしいと思います。

この大阪において、そして万博が行われる新たな未来社会を実現するこの大阪において、新たな公共交通、移動の手段、ドア・ツー・ドアの新たな選択肢、その在り方を提案していきたいと思います。そして将来的には、その次のステップとしていろいろ課題もさらに整理した上で、これが全国に広がればいいというふうに、広げていきたいと思いますので、まずはこのファーストステップに集中してやっていきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

(西島事務局長)

ありがとうございました。

それでは副本部長、よろしくお願ひいたします。

(横山副本部長)

ありがとうございます。資料もまとめていただいて、今の課題、タクシー運転者数の絶対数が減っていたり、タクシー運転者の高齢化という課題もあるかと思っています。

報道でもされてますが、福岡や京都なんかでも非常に列をなして、タクシー不足というのが全国的にも大きな課題になってるかと思っています。あわせて大阪では2025年に万博が開催されて、さらに多くのインバウンドや来阪される方が見込まれています。

こういった中で、来られる方の移動手段、選択肢を増やしていくということは非常に重要だと思ってますので、このライドシェアの検討というのは絶対に進めていかないといけないと思ってます。

今、知事から4点ほど指示がありましたが、私のほうからもちょっと加えて3点ほどお願ひします。

まず1点目が、課題の検討、そして制度設計に当たっては、しっかりしたデータの裏づけが必要だと思ってます。ですので、府市でここはしっかり協力して調査を実施するなど取組を進めてほしいと思います。現状がどうなってるか、しっかりその課題や問題点を把握しておかないと、制度設計にしっかりミートしていかないといけないので、この点の把握をまずよろしくお願ひします。

2点目が、先ほど高橋副市長のからもありましたが、もし万博の半年前、来年秋に導入

するとなると本当にスピード感が重要になってくるかと思えます。年内というか、年明け早々ぐらいには国と調整するためのたたき台も必要だと思っておりますので、こういったビジョンやたたき台の策定というのを早急に進めていただきたいと思います。

最後に、このプロジェクトチームについてですが、大阪市からも本プロジェクトチームに参画します。本日出席してる計画調整局、そしてデジタル統括室並びに経済戦略局については、まずこのチームに入っていただきたいと思います。限られた時間の中になりますが、ぜひよろしく願いいたします。

以上です。

(西島事務局長)

どうもありがとうございました。

本日の会議を少しまとめさせていただきますと、万博開催の半年前から1年間の期間を区切ったライドシェアの実現というのをめざして具体的な制度設計を行っていくということ。それから、制度設計に当たりましては、有識者、それから反対・賛成双方の意見を聞いて課題整理を行っていく。その中では、データの裏づけということで、府市で協力して調査などもやっていくということ。それからあと、国と事業者と調整を行って来年の秋から実現可能な案を策定していくということで、その前には年内もしくは年明け早々にも国と調整するためのたたき台というのを作成することが必要ではないかということ。こうした業務を実施するために、府市関係部局から成るプロジェクトチームを11月1日に立ち上げるということであったかと思えますが、よろしいでしょうか。

それでは、この方向で府市の関係部局でこれから速やかに対応をお願いしたいと思えます。

ライドシェアにつきましては以上でございます。

次に、少しだけお時間いただきまして、府市一体条例に基づきまして、これまでの府市会議における合意事項の進捗状況を一定ご報告させていただきます。

前回の会議で合意をいただきましたIRの関連協定等につきましては、令和5年9月28日付で府市とIR事業者で協定等が締結をされましたので、この場をお借りしてご報告をさせていただきます。

本日は以上となります。誠にご議論ありがとうございました。