

大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議
《第3回議事録》

日 時：令和6年5月17日（金）11:00～12:35

場 所：大阪市役所 屋上階（P1）会議室

出席者：吉村洋文、横山英幸、原英史、尾西祥平、金田隆司、中村一人、青柳直樹、古田正（名簿順）

（勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長）

定刻となりましたので、ただいまから第3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新交通施策推進課の勝見と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。この後、司会進行を着座にて進めさせていただきます。

本日の有識者会議でございますが、公開で行いますので、よろしくお願ひいたします。続きまして、出席者の紹介をさせていただきます。

まずは吉村知事でございます。

横山市長でございます。

次に、有識者の方々でございます。本日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。

なお尾西委員につきましては、本日ご出席の予定ではございますが、他の業務により遅れてのご出席となりますのでご了承願ひます。

次に本日ご意見をお伺いする皆様でございます。

東京・日本交通株式会社、金田代表取締役でございます。

株式会社G T、中村代表取締役でございます。

n e w m o株式会社、青柳代表取締役CEOでございます。

最後に事務局を務める大阪府都市整備部から古田理事でございます。

本日はよろしくお願ひいたします。それでは会議の開会にあたりまして、吉村知事よりご挨拶を申し上げます。

（吉村大阪府知事）

知事の吉村です。本日は有識者の先生、また事業者の皆様、本当にお忙しい中、この大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議にご参加いただきましてありがとうございます。まず御礼を申し上げます。着座にて失礼いたします。

この大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議ですけれども、これまで2回開催をいたしました。有識者の方、また事業者の方々から、このタクシー事業を取り

巻く現状であったり、あるいは目指すべきライドシェアの姿などについて、この間ご意見ご議論をいただいております。

それらを踏まえまして、昨年12月に「大阪がめざすべきライドシェア（案）」を取りまとめることができました。国に対しましては、今年1月に開かれた規制改革推進会議ワーキンググループ等においても、私自身も参加をしまして、直接この案に基づく提案と、また大臣に対する提案等を行ってまいりました。

いよいよですね、1年後にはこの旗（机上にある万博PRの旗）もありますけれども、大阪・関西万博が開催されるということで、本当にこの未来社会を示すような素晴らしいものを、この大阪・関西の地で実現したいと思っております。

万博を開催するとなると、当然多くの国内外の方が、大阪・関西を訪れられることとなります。会場にも訪れられます。また、当然会場だけではなくてですね、万博を楽しみたい、万博を楽しんだ方が、観光であったりビジネスであったり様々、あるいは新大阪であったり空港もありますから、そこを通じて日本各地の素晴らしいところに移動したいと、参りたいと思う方が多くこの大阪の地にいらっしゃいます。来られると思います。

その中で、やはり大切なことは、自由で柔軟な移動を実現するということが大切だと思っております。また万博時においてですね、非常に移動の需要が高まると思いますが、同時に大阪府民、万博に行かれない方も、普段の病院に行ったり、あるいは仕事に行ったり、お買い物に行ったり等々で、移動というのが必要になってくる訳でありまして、そういった意味では、万博時におけるライドシェアというのは、私は非常に重要だというふうに思っております。

その中でですね、大阪府市だけではなくて、全国知事会においても、今日議論する予定にしております。そして、関西広域連合については、議決をいただきました。大阪府市長会・町村長会等とも連携をいたしまして、こういった万博開催時の移動の自由の確保についてですね、問題意識を共有して、今後連携して国に対して要望していこうというように考えております。

一方で、国ですけれども、3月に自家用車活用事業として、タクシー会社に限定したライドシェアの制度を創設されました。

既に4月から東京等の4地域で先行実施されていますし、大阪も含めてですね、8地域で5月中に運用開始が予定をされています。

この現行制度ですけれども、時間帯であったり、地域であったり、車両数等をですね、非常に限定されてるものだと私は感じています。

ライドシェアの特性を活かすことができない不十分なものではないかというふうに考えていますが、本日は、事業者の皆様もいらっしゃっておりますので、是非このあたりのご意見もいただきたいなど、国の制度の運用の状況、また府内のタクシー事業者のご意見も、是非いただきたいというふうに思っております。

いよいよですね、万博開催まで約1年になりますけれども、やはり準備も含め

ますと、万博開始前半年ぐらいから、やはり実際に実行していかなければならぬというふうに思っています。

今日の議論を含めて、国に対して働きかけていく材料にもさせていただきたいというふうに思っていますので、どうぞよろしく願いいたします。今日は誠にありがとうございます。よろしく願いします。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

ありがとうございました。

ここで資料の確認をさせていただきます。タブレットの方をご確認ください。報道機関の皆様、それから傍聴の皆様におかれましては、別途配布させていただきました資料の方をご覧ください。

まず、最初に会議資料。次に資料1「出席者名簿」、次に資料2「第3回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料」、それから、次に本日ご発言いただきます皆様からいただきました資料でございます。

1点目につきましては、東京・日本交通株式会社様からいただきました資料。

2つ目は、株式会社GT様よりいただきました資料。

3点目につきましては、newmo株式会社様から提出いただきました資料でございます。

それと、本日別途、日本交通株式会社様からは、会社概要の資料を紙で配布させていただきますので、そちらの方もご確認いただければと思います。

以上7点でございますけれども、不足等ございましたら、スタッフまでお声掛けいただきますよう、よろしく願いいたします。

それでは、次第に沿いまして、会議を進めさせていただきます。

まず、(1)万博期間中のライドシェアの緩和につきまして、事務局から資料2を基に、ご説明をさせていただきます。資料2をご覧ください。

(古田大阪府都市整備部理事)

大阪府都市整備部の古田でございます。よろしく願いいたします。着座でご説明させていただきます。失礼します。

私の方からは、4月に始まりました自家用車活用事業に係ります、大阪における参入見込みと課題、そして、万博開催中の必要な移動需要の見込みと課題につきまして、ご説明させていただきます。

司会が申しあげました資料2に沿ってご説明させていただきます。

まず、資料3ページをご覧くださいませでしょうか。

道路運送法第78条3号に基づく自家用車活用事業、いわゆる日本版ライドシェアの概要でございますが、タクシー事業者が、アプリデータに基づき、国交省が指定する地域・時期・時間帯の不足車両数の範囲内で、実質上、雇用契約方式

のドライバーが、タクシー運賃並みの事前確定方式の料金をキャッシュレスにより支払う制度になってございます。

4月に、東京の特別区など4地域が先行した後、大阪市域など8地域の不足車両数が公表されましたことから、資料の右下でございまして、大阪市域交通圏のタクシー会社105社に対しまして、参入意向等のヒアリング調査等を行いました。

その時点で、参入意向があるとご回答いただいた事業者は、13社程度でございましたけれども、実際の参入事業者数につきましては、現在、国土交通省が取りまとめられていると伺っております。

4ページをご覧ください。

タクシー事業者が感じておられる課題につきまして、ヒアリングの際などに伺ったご意見をまとめてございます。まず、事業の採算性・継続性の観点では、「場所や時間が制限されれば、投資に見合った売り上げが期待できない」、「事故やトラブル時の対応コストを考えると採算がとれない恐れがある」、「人件費などを考慮すると、この営業時間では売り上げが上がりず採算がとれない」などのご意見がございました。

また、車両数やドライバー確保の観点では、働きたい時間に合わず収入も見込めないため辞退されたケースや、そもそも「土曜日の0時から3時には募集しても集まらない」、「運行場所や時間などは経営の根幹の部分であり、タクシー会社に任せてほしい」といったご意見もございました。

その他、タクシー事業の影響についても、ご意見を伺ったところでございます。

5ページをご覧ください。

現行制度に用いられているアプリデータに基づく不足車両数の把握の課題について、整理してございます。

下の枠内でございますが、大阪府では、本年4月にタクシー利用者に対するネットアンケート調査を行い、府民500名、府民以外の方500名、合計1000名からご意見を伺いました。

左の円グラフでございまして、最もよく利用するタクシーの乗車方法についてお伺いしたところ、配車アプリを利用されている方は、全体の31.9%で、次に右側でございまして、「タクシーが捕まりにくいと感じるか」につきましては、捕まりにくいと感じている方が59%、そして、その時間帯につきましては、平日の午前から夜間のほか、雨等の荒天時やイベント開催時に感じておられる方が、多数いらっしゃいました。

このようなことから配車アプリデータだけでは、利用者のニーズを正確に捉えているのか、不明ではないかというふうに考えてございます。

次に6ページをご覧ください。先行実施都府県の現況でございまして。

一昨日に開催されました国の規制改革推進会議 地域産業活性化ワーキング・

グループの資料を参考に、下に4地域それぞれの不足車両数と、5月段階の実施事業者数、稼働台数を抜粋して整理しております。

左上の東京の例でご説明いたしますと、実施事業者数につきましては、国から実施可能車両数が示された事業者が、分母の111事業者でございます。分子の74事業者につきましては、このうち事業申請等を行いライドシェア車両を走行させている事業者でございます。

矢印の下の33.3%につきましては、何らかの理由でまだ申請を行っていない、車両を走行させていない事業者の割合となっております。

事業開始から1ヶ月経過後も、実際に運行していない事業者が、一定数いらっしゃるのことが見てとれます。

また、稼働台数でございますが、これは国の資料に示された1週間ごとの稼働台数のうち、最も多く車両が走行した週の延べ台数でございます。

表の左側に不足車両数を記載しておりますが、こちらの数字は、1日の指定された時間帯あたりの不足車両数でございますので、単純な比較はできませんが、週の最大の延べ稼働台数でも、1日あたりの不足車両数を大きく下回っている状況が見てとれます。

7ページをご覧ください。

現行制度に関する課題のまとめでございますが、必要な不足台数を把握するためには、現行の配車アプリデータだけでは限界があり、また、将来需要も見込まれておらず、必要な不足台数の把握に課題があるのではないかと考えております。

また、地域や時間帯、台数の制限が、事業者の参入障壁となっており、車両台数の制限は、意欲のある事業者の事業拡大の制約になっているのではないかと考えてございます。

さらに、先行地域の現状を見ましても、車両数の通知を受けた事業者が、実際にはまだ実施しておらず、稼働台数は不足車両数を下回っている状況であり、現行制度は、事業者の参入、事業継続、事業拡大に課題があるのではないかと考えております。現行制度の更なる改善が必要ではないかと考えています。

次に9ページをご覧ください。

万博開催中の需要増による影響でございます。

万博期間中はピーク時で最大2,300台、通常時の約3割増しの移動需要の発生が見込まれております。

先ほどご説明いたしましたとおり、現行制度におきましても、必要な台数確保が困難な中、万博開催時は、さらに厳しい状況になることが予想されます。

下に課題を整理してございますが、万博来場者が、開場・閉場時に円滑に移動できないだけでなく、ピーク時には、タクシー移動を望む観光客の皆様の周遊にも大きな支障が生じ、限られた時間で大阪を楽しみたい観光客の大きなストレ

ス要因になりかねません。

また、観光客の皆さんのタクシー利用の増加により、通院や買い物などの日常生活における利用にも大きな影響が生じるものと思われます。

タクシーアプリでは、タクシー利用者の全体像は把握できませんが、試みとして、規制改革推進会議ワーキンググループの資料で示されました「アプリによる時間帯別のマッチング率データ」を用いまして、万博開催時の需要増がマッチング率にどの程度影響するのかシミュレーションいたしました。

次のページをご覧ください。

下の表でございますが、青の折れ線グラフ（上部のグラフ）が、ワーキンググループの資料で示されました通常時の時間帯別のマッチング率でございます。

これに、万博協会が作成されました来場者輸送の具体方針に示されております万博来退場時間分布により、時間帯別の来退場者数の比率に応じて、需要の増加を算出したしまして、通常時のマッチング率、この青線に反映いたしましたのが、下のオレンジのグラフです。

例えば、月曜から木曜の来場時の時間帯では、通常時は48%と、ほぼ2人に1人が利用できる状況ですが、万博開催時は37%まで11ポイント減少し、ほぼ3人に2人がタクシーを利用できない恐れがあるのではないかと考えられます。

11ページをご覧ください。

こうしたことから、万博開催中の移動需要への対応でございますが、まず、必要な移動需要の把握につきましては、現在の配車アプリのデータでは限界があり、必要な移動需要を把握したうえで、不足車両数や地域・時間の算定を行うことが必要ではないかと考えます。

また、万博開催中の移動需要への対応につきましては、現在でも必要な台数が確保できていないにもかかわらず、さらに移動需要が急増し、厳しい状況になると思われ、実施主体や地域・時間・車両数が制限される現行制度では不十分であり、下の枠内に記載しておりますとおり、供給体制の確保として、車両数の制限の緩和、安全な運行管理ができる事業者の参入、業務委託などによるドライバーの確保、需要に柔軟に対応できる府域全域・24時間運行の実現が必要で、さらにICTを活用した運行管理体制の緩和などによる効率的な運行体制の確保ができるよう、現行制度の更なる規制緩和が必要と考えております。説明は以上でございます。

（勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長）

ありがとうございました。

続きまして、次第（2）有識者等の意見聴取に移ります。誠に申し訳ありませんが、会議時間が限られておりますことから、それぞれご説明8分程度でお願いできればと思います。

最初に、東京・日本交通株式会社様からご説明をいただき、以降、順に株式会社GT様、newmo株式会社様に、ご説明をお願いしたいと思います。

それでは、東京・日本交通株式会社 金田代表取締役の方からご説明お願いいたします。

(金田東京・日本交通株式会社代表取締役)

日本交通グループ関西 金田と申します。どうぞよろしくお願いたします。

それでは着座にて説明をさせていただきます。資料をご覧くださいませでしょうか。当社グループの会社概要については別途お配りしておりますので、割愛をさせていただきますけども、当社グループは大阪府内で約 1,200 台のハイヤー・タクシーを運行している事業者でございます。

それでは表紙の次のページでございますが、当社グループはですね、当然タクシー事業者でございますので、お客様の需要に応じてですね、タクシーを供給する責任を負っております。先ほど来、議論にもございますけれども、タクシー必要なときに乗りにくい、乗れないというお客様の声もですね、現実コロナ禍明け以降ですね、直接私どもも受けておりますので、当社グループとしてはタクシーの正規の乗務員をですね、一生懸命増やしてですね、それによって、タクシーの供給を増やすという基本的な考え方で、タクシーの稼働をここ 2、3 年増やしております。

この下のグラフは当社の実績ですけども、大体 2022 年、3 年、4 年、151 人、336 人、612 人とですね、新しいタクシー乗務員を増やしております、一方、多少当然退職する乗務員もおりますけども、純増ではございませんが、大体直近 1 年間でいきますと 450 人ぐらいですね、タクシーの乗務員の人数を増やしております、それによってタクシーのいわゆる稼働率というか実働率をですね、約 15% ぐらい増やしてきております。

次のページをお願いいたします。先ほど来の議論にもございますけれども、タクシーが、当然ピーク需要に足りていないというのは、これがどれぐらいの頻度でどれぐらい発生しているかというのは、さておいてですね、これ事実だと思えます。当然ながらタクシー車両、タクシーの乗務員をピーク需要に合わせてですね、我々常時雇用したり、車を持っておくわけには参りませんので、当然ながら需要の高いところはですね、タクシーの供給が間に合わないという状況が、例えば天候が悪かったりですね、電車が止まったりですとか、そういうところでは発生しているということも当社としては認識をしております。

当然ながらこういうところもですね、そのままいいというわけにはまいりませんので、こういうピーク需要のところ、不足しているところを補うためにですね、今回国土交通省の方でですね、道路運送法 78 条 3 号を使った自家用車活用事業というのが創設されまして。

新たに創設された制度、これから始まる制度ですので、当社グループとしては、最大限活用してこの足りないのところを補っていくという考え方でおります。

次のページをご覧ください。日本型ライドシェアを取り組むにあたってですね、当社グループとしては、いくつか重要だという風に考えていることがございまして、まず1点目がですね、当然のことながらお客様の安全確保ですね。

これは自家用車活用事業でも運行管理・整備管理等は、タクシーと同等の運行管理・整備管理を行うべしというふうに制度上も決められておりますので、これらをしっかり守ってですね、お客様の安全を確保していく必要がある。

それから自家用車活用事業のドライバーに関してですけども、タクシーと同等のサービス、安全性を提供するためにはですね、当然ながら同じような教育研修をしっかりやる必要があるというふうに考えております。

それから大阪に関して言いますと、今月末からこれがスタートしますので、スタートした実績とかですね、そういったものを集計した上でどういうふうに変えていく必要があるのかというですね、議論をする必要があるというふうに考えております。

次のページをご覧ください。次のページは、私どもが自家用車活用事業ですので、我々が通常使用しているタクシーではないですね、一般の方が使用している白ナンバーの車をお客様の運送に使えるようですね、当社の例えば整備工場での車の状態のチェックですとかですね、そういったものも、これは5月末の運行開始にあたって現在当社グループ工場でも今、日夜整備士が対応にあっているところです。当然車両に何かあってですね、事故が発生するとかそういうわけにはまいりませんので、こういったところもタクシー同様に今現状をやっている状況でございます。

次のページをご覧ください。こちらはもう同じ整備の内容になりますんで、割愛します。

6ページですね、「タクシー車両と見分けがつくように運行すべし」というルールになっておりますので、当然タクシーの屋根の上に置いてある行灯を外したりですね、それからライドシェアであるという表示をお客様に見えるように前面に表示して運行するということになっておりますので、こういった準備を今、現在しております。

次のページをご覧ください。今、募集採用活動もですね、当社グループとしてはやっております、4月の中旬ぐらいから自家用車活用事業のドライバーの確保、募集採用活動をやっております、直近では318名の応募がありました。

その内、いわゆる自家用車の活用。ご自身のお持ちの白ナンバーの車を活用してやりたいという方は、実は42%でした。58%の方は、タクシー会社が用意するとか、貸し出しですね。車を貸してもらえらんだったらやりたいです、という方も結構いらっしやいまして、これが半数以上いらっしやいました。

また、自分の車を持っているけれども、それに他人様を乗せるのはちょっと嫌だな、できれば車を借りたいですという方もいらっしゃるんですね。希望とするところぐらいの比率になっております。

当然ドライバーは健康起因の事故を起こすわけには参りませんので、タクシーの乗務員と同様の健康状態の確認ですとか、そういったものも行っておりますし、定められた教育ですとか、自動車事故対策機構、NASVAでの運転適性診断などもしっかり現状はやっております。

8ページは割愛させていただきます。9ページは教育の内容ですので割愛いたします。

11ページでございますけれども、先週10日の金曜日にですね、タクシー事業者が近畿運輸局の方に、何台ぐらいできるのか、やりたいのかという意向調査の締め切りが、先週金曜日ございました。

一応見込みとしては、今日また来週の月曜日に各事業者あてに、「あなたのところは何台」という割り当てがされるというふうに聞いております。そこから許可申請を行って、許可を受けたら運行開始という手順になりますので、見込みとしては5月末とかには車も用意しておりますし、ドライバーの採用もしておりますので、運行を開始する予定でございます。

したがって当社としましては新たにできた制度でございますので、こちらを一生懸命活用し、少しでもタクシー不足を補っていく。ただ前提とすると、当然ながら、タクシーの足りないのはタクシーで補うということですね。これが本筋だと思っておりますので、タクシー乗務員も一生懸命に採用しつつ、こういった車の準備ですとか、自家用車活用事業のドライバーの採用・運行も合わせて、できる限りやっていきたいというふうに考えております。

12ページでございますけれども、最後になりますが、今までご説明しましたとおり、ドライバーの採用ですとか、車の点検、必要な機器、ドライブレコーダーの取り付けですとかですね。そういったものを今準備して一生懸命やっております。

5月末からはタクシーと同等の運行管理となっておりますので、運行管理者が遠隔点呼で始業点呼、終業点呼などを実施して運行をスタートする予定でございます。

実際これから始めますので、知事・市長も含めて、公務ご多用かとは思いますが、ぜひ当社グループの営業所にお越しいただいてですね、実際にどういうふうに車を点検したり、準備したりしているかですとか、どういう教育研修をやっているのかということをご時間を作ってご覧いただければというふうに思っておりますし、これやってみてですね、当然輸送回数ですとかそういった実績がでます。

3ヶ月ごとに国土交通省が見直すと言っておりますので、台数ですとかエリ

ア・運行時間帯などもその都度見直して、タクシーをベースを増やして、その上に足りないところは、この自家用車活用事業を活用していく所存でございます。

私の説明は以上でございます。ありがとうございます。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

ありがとうございました。それでは続きまして株式会社GT代表取締役中村様、お願いいたします。

(中村株式会社GT代表取締役)

はじめまして。GTの中村でございます。よろしく申し上げます。

それでは座って述べさせていただきます。

私は大阪で23年間タクシー事業を営んでおります。そのなかで、現在自社で製作いたしました配車アプリ、Vehicle(ビークル)を運用させていただいております。その経験値を踏まえた中で、本日の意見を述べさせていただきますと思います。

その内容は、1番に国交省から今回ライドシェアで通知があった問題点、2番にその解決策、3番ライドシェア新法の必要性、4番が成功するライドシェアアプリのモデルということで説明させていただきたいと思います。

それでは、次のページお願いします。

まず日本版ライドシェアの定義なんですが、先ほども事務局からありましたが、タクシー会社のみが運転者を雇用して、運営が可能になると。

そのため、最低賃金並びに車両諸経費、自動車任意保険費、有給手当、アプリ使用料、あらゆるトラブルの解決費など全ての責任を負うこととなります。

次に日本版ライドシェアとタクシーの営業の比較を考えてみますと、タクシーでは駅での客待ち営業、路上での流し営業、配車アプリや無線による営業はもちろん全て可能です。

日本版ライドシェアでは、配車アプリの営業のみということで、これから見ましても、タクシーと比べてライドシェアの車両は非常に生産性が低いということがご理解いただけるかなというように思います。

大阪では先ほどもありましたように金曜日、土曜日の夕方16時台から19時台、土曜日の0時台から3時台に許可が出る時間帯と指定されました。現在、東京、神奈川、京都で先行して始まっているおるわけですが、ちらちらネット等での記事が出ておるんですが、全てを開示したニュースが今のところ出ておりません。したがって、どれが成功しているのか、今後どうなるかというのがまだよく見えないというところだと思います。

そこで私なりに経験を踏まえた中で、次のように一応仮定をさせていただきました。1日の労働時間が最大で4時間とすると、時間に1回2,200円をご乗

車いただくと、4回の8,800円。運転者の賃金が1時間1,400円で、4時間とすると5,600円。車両経費が4時間で2,000円。自動車の任意保険代が700円。端末費用が200円。その後、アプリの使用代、有給手当、管理費。

今回のこの社会保険料は1週20時間を超えないので、ちょっと不要という形でご理解ください。

このように売り上げから諸経費を引くと、黒字になるには非常に高いハードルを越えていかないと駄目だっていうことがご理解いただけるかなというふうに思います。

それでは次のページをお願いいたします。

それでは、どのように解決していくのかということなんですが、やはり営業可能な曜日、それから時間帯、台数はですね、タクシー会社が決定できるというようなことが重要なことというふうに非常に思います。

そうなれば、タクシー会社は無駄な営業をやめて生産性が向上するように工夫できるからです。先ほども述べさしてもらいましたが、雇用ですので、全ての責任が負われます。そのため、規制がなくても、ライドシェアの車両を過剰に動かすことは絶対にはないと思います。会社内の経営判断で必要なときには増やし、不要なところは絞る。これで自然と適正化されます。

このような運営が実施されなければ、25年の大阪・関西万博の来阪者から満足していただける輸送評価はいただけません。それでは次、お願いいたします。

ライドシェア新法の必要性についてなんですが、現状のタクシー事業での問題点は、やはり運転者の高齢化です。そのため、輸送力の低下、若い方確かに入ってきておられます。しかし、高齢化で辞められる方がまだまだ多い。そして次に、デジタル化の遅れです。高齢化ということもあって、配車アプリを使用する運転者の数が非常に少ない。おそらく25%あれば最高かなというように思っております。何よりもタクシーメーターでは一定の規則による料金加算の機能しかついておりません。

この中でもタクシー事業者としましては、今後も生産性を高め、利益の向上を目指していきながら職員の給料をアップさせるというようなことをしていかなければならない。そのためにはですね、ライドシェア事業に新規で取り組むべきではないかなというふうに思います。

タクシー会社がタクシーだけを運営する、タクシーとライドシェアを両方運営する、ライドシェアだけを運営する、どのようなやり方についても、自分の会社が得意とする運営方法で事業の拡大をしていただければと思います。それでは次のページをお願いいたします。

やはり路面輸送の経験値を有するタクシー事業者こそが、ライドシェア事業に取り組むべきで、特に2025年には大阪・関西万博が開催され、新事業であるライドシェア事業を軌道に乗せるための、絶好のチャンスが到来するというよ

うに思っております。次お願いいたします。

ライドシェアが可能になった場合、成功するライドシェアアプリはどんなやということを考えていきます。これは非常に重要やと思います。

現在のような配車アプリでは、当然今はタクシー事業なんで、料金は固定です。プラットフォームであるアプリ会社に加盟してです。アプリ会社の思惑通りの営業しか今はできていないというのが現状です。

これでは、顧客の利便性は高まりません。

重要なのは、アプリ会社の決定だけが反映されるアプリではなく、各地域のタクシー会社の経営判断が反映されるアプリが望ましいんじゃないかなというように思います。

プラットフォーム、いわゆるアプリ会社はアプリを作成して改良、広告活動、セキュリティ機能の導入、それから運転者を指導するための情報提供、AIを活用した基本的な料金帯の提示システムを作りながら、タクシー会社は、各地域で独自の運営戦略を行います。

閑散時間帯、ライブなどのイベントや電車が不通になった際の対応として、リアルタイムに料金を変更できる、リアルタイムに運転者にそのことを告げる、指導指示ができるというようなことです。

アプリの使用者については、車両の手配を決定する前に、車両の情報、お迎えまでの時間、料金などを確認できる車両情報の一覧の中から自身の都合に合ったものを選択できる機能が必要ではないかなというように思います。

地域ごとにタクシー会社ごとの運用を可能にし、アプリ会社とタクシー会社の役割分担が整った運営を行うべきであります。

アプリ会社は宣伝活動をしっかりと行い、運転者を雇用する会社は自身の地域の顧客に車両をしっかりと提供する。

顧客は帰りたいたときにすぐに乗車でき、時間を調整することで安く乗車したいときには、少しでも安く乗車できる。荷物の多いときには楽に荷物を積む車両を選択できる。

このようになれば、アプリ会社、それから運転手を雇用する会社、顧客が全てがWin-Winになってですね、成功するライドシェアになるんじゃないかなというふうに思います。次お願いします。

この左側は、乗車に少し時間がかかっても安い車両を選択するスマホの一例です。それから右側は、イベントやトラブルの場所に車両が集まってくるということを表した図柄です。

最後にですが、顧客の利便性の向上とは、乗車したいときに乗車ができ、常に納得いただける適正な料金でご乗車いただけることだと思います。

決して安価で乗車できることだけではありません。このようなことを実現するためには、先ほどのプラットフォーム会社と運転者を雇用する会社が、役割分

担がえる輸送環境を作り出すことが重要です。

そのためには、新たにライドシェア輸送を解禁し、新たな輸送環境を作り出し、現在のようない極化するアプリ会社の運営ではなく、顧客がアプリ会社を選択できるような配車環境がなければ、顧客の利便性は向上していかないということをして最後に強く主張いたします。

限られた時間の中で流すように説明いたしましたので、本日はこれで、ありがとうございました。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

ありがとうございました。最後になりますので newmo 株式会社代表取締役青柳様からお願いいたします。

(青柳 newmo 株式会社代表取締役 CEO)

newmo の青柳でございます。よろしくお願いたします。着座にて失礼します。次のスライドお願いたします。

私どもなんですけれども、今年の1月に創業いたしまして、タクシー事業とライドシェア事業の双方をやっていくということで設立をいたしました。

この中では新規参入者ということで非常に珍しい存在かなと思っております。

5月現在で20億円ほどを14社のベンチャーキャピタルさんから集めさせていただいて、これを大阪でのタクシー・ライドシェアに集中的に投資をするということを決めております。

これからライドシェアというところの可能性を開いていただければ、旺盛に投資をしていく準備があるよというところでございます。次のページに行ってください。

私自身も7年ほど前にタクシーの二種免許を取得して、運行管理者という資格も取りまして、先月ですけれども、大阪のタクシーセンターの研修、3日間受けました。それからNASVAの初任者診断を1日受けて、丸4日間ですね。

実際に大阪市の市域ですけれども、即乗ということでドライバーとしての体験もさせていただきました。なかなかもっと効率的にできる余地がたくさんある、これをライドシェアでも実践していきたいと思っております。

次のページ行ってください。

この新規参入というところで、新しくタクシーとライドシェアを組み合わせた事業をやっていきたいと。先ほど中村社長からも、タクシーをやる会社、タクシーとライドシェアをやる会社、ライドシェアをやる会社の三つの類型がありましたけれども、その真ん中のところ、新規参入だからこそ、よりライドシェアというところを増やせる余地があるよ、というところなんです。

そこで今のドライバーさん以外に女性ですとか、若年層ですとか、新たなドラ

イバーの担い手、ここを増やしていくということが、中期的に、構造的に必要な
なと思っておりますのでその部分を担わせていただきたいと思っております。

次のページ行ってください。

大阪・関西万博、これからインバウンドの方がさらに増えていくということ
ですが、今タクシー会社がタクシーとライドシェア両方を管理する。

この上側のアプリの部分なんですけれども、これはもう中村社長も最後にお
っしゃっていましたが、ドライバーさんがプラットフォームを複数、ア
プリを選べるようにしていただきたい。

これなかなかないんですけれども、やはりこれ競争環境という意味
でも、かなり制約がある状態です、実際にインバウンドの方が来たらU b e r
とかD i D iとかのアプリを持って行って、それを開いて呼ぶと。

新たにアプリを入れるっていうことももちろんできるんですけども、なか
な届かない。実際に来年の4月以降の状況を考えたときに、ドライバーさんが、
国内のアプリ、newmoのアプリも、GOアプリも、U b e rもD i D iも選
べるっていう形にすると結果的にドライバーさんの営業収入が上がりますので、
タクシー会社はそれを全て管理するという形をできるように、逆にそれに制約
がないようにしていただくことが、大阪・関西万博の成功という意味でも、重
なるのではないかなと思っております。

次のページ行ってください。

我々はこの2月に岸交という堺市にあるタクシー事業者、40台の会社です。
こちらに経営参画させていただきました。

これからこの岸交をベースにしてライドシェアドライバーの募集採用って
いうものやっていく計画になっております。

次のページ行ってください。

これが最後のスライドで、ここでいろいろな希望や要望というところを申し
上げたいかなと思っております。

現在我々の方でもドライバー様の登録・研修・様々なシフト管理などの準備を
させていただいております。先ほど金田社長からもご説明があったように、研修
ですとか、車両管理っていうところで、それなりに大きな投資だなということが
理解を深めております。

その一方で本日なのか来週ということによって割当てが行われると、この時間帯
次第ですけれども420台、240台っていうことで13社以上が手を挙げているとい
うことなんです、各社に割当てられる台数と時間帯っていうものがあまりに
も少なくないかなというふうに考えております。

これ先ほど中村社長からあったように流しがないっていう形なので、本当に
これがですね、事業者として、エコノミクスが成り立つのかと。特に中小規模の
意欲がある事業者が割り当て台数が少ないというふうになったときに、中小の

事業者がこれ入れないですよっていうことを実質決めることにならないかというふうに思っております。

軽井沢町がですね、ゴールデンウィークということで、4地域に加えて先行してやられていらっしゃるけれども、軽井沢町については4事業者が手を挙げて4事業者ほぼ均等に台数が割り振られています。

ぜひ中小事業者、新規参入者もこれからやれるように、その余地をいただきたいなというふうに思っています。

河野大臣もこれからアジャイルに変えていくということでおっしゃっていますので、この6月時点というところでの評価は尚早なのかなっていうふうには理解していますが、6月から来年の4月まで10ヶ月間っていうところで、多様な事業者が参入をして、そこで創意工夫、切磋琢磨させてもらって、結果的に1年後、1年半後に日本の中でも最も良いのが作れたなというふうに振り返っていただけるように、ルール制度設計をしていただきたいと思いますし、それが叶えばですね、我々申し上げた20億円と言わず、もっと大きな投資もできるかなと思っておりますので、そうしたことができるようにしていただきたいなというふうに思っております。

加えてですね、このいくつかあるんですがドライバーの皆さん応募がありました。

ただ、やはり実際この時間帯ですとか、契約形態っていうところに制限があって、今いわゆるタイミーさんのようなスポットワークドライバー層っていうものが、潜在的にいるなと思っております。

規制改革推進会議でもタイミーさんが発表されていて、かなり今そういう新しい働き方、副業を前提としている3時間、4時間働くという形でドライバーをやりたいという意向の方が結構多いと調査が出ていますので、こういった方々がですね、当然タクシー会社が日雇いでシフト管理をしていくという前提なんですけど、できるように、ここをですね、ぜひ働きかけていただきたいなと思っております。

残り時間も1分切りましたので、加えてですね、先ほど大阪府市からのアンケート調査というのがあるって、これはぜひ継続していただきたいなと。

今は特定のアプリに偏ったマッチング率のデータってところのみに、台数や方針が決められている。この議論はずっと規制改革推進会議が行われているんですが、やはりいくつかのデータポイントを示していくことで、各地域の実情を反映した形ができればなと思っておりますので、事業者協議会等とかでいきますが、ぜひ大阪ならではのデータというところをお願いしたいというふうに思っております。

はい以上、様々ありますが、時間ということですので、ぜひですね、ここの新規参入者がやれる余地を最大限作っていただきたいということで私の説明とさ

せていただきます。

どうもご清聴ありがとうございました。

（勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長）

ありがとうございました。これより次第（3）意見交換に入らせていただきます。まず、最初に原特別顧問にご意見を頂戴したいと思います。原顧問お願いできますでしょうか。

（原特別顧問）

ありがとうございます。聞こえますか。お三方のお話大変ありがとうございます。私からは、ごく短く申し上げたいと思います。4月からスタートした日本版ライドシェアですが、これはタクシーの規制緩和であって本来のライドシェアではないということだと認識しています。

したがって、話の中でもありましたが、新たな法整備をするということをやらないといけないと思います。それまでに現在の制度をできるだけ改良していくということだと思います。今日の話の中でも中村様から曜日や時間帯、台数などについて会社が決定できるようにすべきだというお話がございました。

これは本来、最低限当然すべきことだと思います。日本は自由主義経済のはずです。なぜこの領域だけ社会主義経済でやってるのか全く理解できないということだと思います。こういった点を含めて国に対して強く求めていただければと思います。以上です。

（勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長）

原顧問ありがとうございました。その他会場の皆様、ご意見ございましたらお願いできればと思います。ご発言の際には挙手を申し訳ありませんが、お願いいたします。

（横山大阪市長）

ちょっと事務局の資料の基本的なところの質問からまず申し上げます。

7ページになると思うんですが、実施事業者数のうちの未申請の事業者がおおむね3割程度、名古屋においては85%が未申請となっています。

実施事業者数というのは、事業にそもそも参加する意思がある事業者数ということで、よかったですか。

（古田大阪府都市整備部理事）

先ほど日本交通様からもご説明ありましたけれども、事業に参加するっていう意向を示され、国が調査されます。

それに参加するという意向示されまして、そして国の方から、そしたらあなたの会社何台ねってということで、実質使える車両数の通知をいただいた事業者です。やりますってということで手を挙げた事業者です。その方がいかなる理由か、できてないという状況です。

(横山大阪市長)

それはやはり、いずれにせよ課題があるってというのは、これはもう明白な数字なのかなというふうにまず思います。

そしてお三方、それぞれの大変貴重なお話をいただきましてありがとうございます。

現行制度に関してですね、この資料にもありますとおり、乗り越えないといかない壁がどうしてもあるんじゃないかなってというのは、これはもう明白なのではないかなと思ってます。

加えまして、データの抽出がアプリをベースにしたところだけのデータの抽出になってるという点もですね、これは問題提起していかなければ。

重ねてになりますが、我々のゴールは決してライドシェアを導入することがゴールではなくて、万博やこれから先の時代に、圧倒的に移動手段の選択肢が厳しくなってくるなかで、いかにこの課題を解決するかという手法を提示していくことが大事だと思ってまして、特に大阪市内は万博のときに、私は大阪市の市長ですから、非常に高い緊張感があります。

これ本当に海外の人が殺到したときにですね、大阪って不便な町だねと言われる、もしくは住んでる方がちょっと移動もできないんじゃないと言われることだけはどうしても避けなければならないと思っていますので、移動手段の確保に関しては進めていきたいと思っています。

そういった中で、大変貴重なお話をたくさんいただきまして、いろいろ資料気になるところが多いんですが、中村さんが出していただきましたこの資料の6ページ7ページあたりに、非常に集約されてるんじゃないかなというふうに思っております。リアルタイムに料金を変更できたりダイナミックプライシングをやったり、そして一番重要なことは、利用者がやっぱり選べるっていうことが大事なのかなと思っています。

イメージでも非常にわかりやすく7ページに出していただいたんですが、利用者がいずれのアプリを開いたときでも、この中から選べる環境を作っていくということが重要だと思います。それが一番利用者にとって利便性を上げることに繋がるんじゃないかなというふうに思います。

併せまして、この事業はタクシー事業者さんが参入するのは非常に有利になるんじゃないかなと思ってます。安全性という意味でも、日本人の社会受容性も高いですし、安心感がありますので、例えばですけど、シェアリングでロコミッ

ていうのがありまして、評価が高い車や会社がやっぱり高い料金で市場に提供したらいいと思うんです。それこそ、そういう会社を選ぶ方も多いわけですから。それを利用者が選べる環境を作っていくのが非常に重要だと思いますので、見た中で、ここタクシー事業者さんがやってるライドシェアだから、高くても安心だからこの会社を選ぼうということを選べるような環境を作っていくことで、合わせて、タクシー事業者もライドシェア事業者もですね、共存共栄という競争環境が確保できて、且つ利用者の利便性が上がるということになるんじゃないかなと改めてちょっとイメージした次第です。

ちょっとその流れといいますか、ライドシェア事業者が利用者さんに安全性の面で安心してもらえるような情報提供、その研修環境やですね、タクシー事業者並みの研修や安全性を確保してますというところのハードルといいますか、そういうのは何か超えていける余地っていうのはあるんですかね。

新規事業者が入っていくにあたって、併せて安全性の確保というところがこれは重要な課題解決だと思いますので、タクシー事業者さんが行っているレベルの安全性の確保に向けて何か課題はあるでしょうか。これは青柳さんに。

(青柳 newmo 株式会社代表取締役 CEO)

はい、我々新規参入なんですけど、タクシー事業を始めてそこでの新規の受け入れ、タクシーの乗務員についてもやっております。基本的にはそれに準じた内容になっておりますので、特段そこで追加的なコストがかかるということはないかなと。

ただ一方で、追加的には今まで自分たちが持っていたのと違う車両を受け入れて、その都度確認するみたいな負荷的なコストがかかるので、その部分は、既存のタクシー会社がやってなかったオペレーションをタクシー会社の中に取り込んでいくということではありますが、お答えすると、実際にやること自体は変わらないですし、あとはそれをしっかりやってるよっていうことをですね、ライドシェア事業者としても発信をして、それを色んな方に見ただけのようにするっていうところの方がより重要になるのかなと思います。

(吉村大阪府知事)

そしたらちょっと僕からもご質問させていただけたらなと思います。

まず日本交通の金田社長にお伺いしたいのですが、非常に安全性の高い取組みを実施するということで、今回の日本版ライドシェアにも積極的に手を挙げて参加されるということかと思えます。

その中で、大阪においては、万博を迎えようじゃないかと。そうすると当然ですけれども、移動の需要というのは府民の皆様も高くなるし、万博に来られる方の移動需要も当然増えるという中で、今の大阪の状況を考えたときに、この日本

版ライドシェアのやり方で、果たして適応できるのかなというところなんです
が、そのあたりは金田社長はどのようにお考えですか。

(金田東京・日本交通株式会社代表取締役)

事務局からの資料にもございますけれども、タクシーが1日2,300台不足する
という試算が出ているかと思います。

この2,300台をタクシー及び自家用車活用事業で埋められるのかという議論
だと思うんですけども、私としては今の不足時間帯・不足車両数、国交省が公
示されたですね、ではまあちょっと足りないんじゃないかなというふうに思っ
ています。

ただ本当にそれで足りないのかどうかっていうのは5月末からやってみて、
3ヶ月後ぐらいにその実績をもとに、これじゃ足りないからもっと増やした方
がいいんじゃないかそういう議論が必要かと。

先ほど申し上げましたように大阪全体でもですね、ここ1年間にタクシー乗
務員は純増で約900人ぐらい増やしてますんで、今年から来年にかけてさらに
タクシーも乗務員を増やせると思ってますんで、タクシーの乗務員の稼働を増
やした上で、足りないところは自家用車活用事業で埋められるんじゃないかと
いうふうに考えてます。

(吉村大阪府知事)

はい、ありがとうございます。GTの中村社長の資料見させていただいて、や
はりこの2025年の万博時に満足していただける輸送は今のままじゃ厳しいんじ
ゃないか、逆にいうとここはある意味チャンスじゃないかと、まさに僕もそうだ
と思うんです。

多くの方が来られ、そしてそれは評価もされると思うんですけども、大阪す
ごくいいとこだね、となれば、大阪に来られるお客さんも増えますし、これが便
利な輸送手段となれば今それを利用していなくても利用される方も増えてくる
という、非常にここはチャンスじゃないか、新事業であるライドシェア事業を軌
道に乗せるための絶好のチャンスが万博時に到来するというのは、ピンチであ
りチャンスであるというふうに思うんですね。

そう考えたときに、中村社長のご意見では、今の日本版ライドシェアはあまり
にも時間や台数や範囲が管制で決められているから、シミュレーションしても
こんなの赤字だから話にならない、ということだと思います。

もっと曜日とか時間帯とか台数を会社が決定できればということですけども
も、ここは大阪全域で自由に事業者が決定できるようにすべきだと、雇用のやり
方とかも含めてですけども、業務委託かどうか、ドライバーとしての参画しや
すさにもつながると思うんですけども、今の日本版ライドシェアに対する万

博時における、こうすべきだっていうのがさらにあればということと、働き方も含めて何かご意見があれば、いただけたらと思います。

(中村株式会社GT代表取締役)

はい、わかりました。

まず1点目に今のままで大阪が日本版ライドシェアのままで万博に突入できるか、全然できません。この金土だけの夕方、それと夜中1日だけっていうのは、これはもう正直全然できない。何ができないかですけどちょっと話がこんがらがるともわかりませんが、万博に来られる方というのはアプリの注文がほとんどだと思えます。

もちろんタクシーを外で見られた時には他所の国よりタクシー乗りやすいのでタクシー乗られるんですけど、アプリを使われる方が結構多い。

今のタクシーで、今回国が決められた基準はよくわかりませんが。

おそらくタクシー全体では多分大阪で25%ぐらいしかアプリの配車を受けないと思えます。

その25%の高齢化も含めた中での固定した25%に、新たに入って来られる方が、その方は多分アプリを使われると思えます。

増えた方にアプリを使用してもらいながら、今の人間もアプリを使う、こういう流れでやっていくんですけど、先ほどから言われてるますように2,300台が必要やということで、おそらく到底その台数は無理じゃないか。

万博はずっと日曜土曜も関係なく開催されますけども、タクシーの運転手はやはり休息それから休日公休がありますんで、その分やっぱり減りますよね。

したがいまして、ただでさえ増えてくる。今はこれ、国交省は多分万博とは関係ないでしょうね。

昨日の会議見ても、今現状で足りない数を出されてると思えますね。それが万博になったときには、やはり明日からすぐに2,300台いるか、それは多分足りない。

だけどどんどん近づいてきて、動くにあたって、やはり車両数を上げていけるような仕組みを作るっていうのは、やはりこの日本版ライドシェアでは、国交省の許可をいただいてからの動きになりますので、おそらく間に合わない。

となると、やはりライドシェアの自由な車両の、もちろん国交省から車両は自由にしてもいいよっていうのが出れば別ですけど、それが出ない限りは、今の日本版ライドシェアのやり方では、我々大阪の路面輸送担う事業者としては、先ほど市長も言われたように大阪って動きにくい都市なんだと思われると思う。

したがいまして、やはり万博に向けては、ライドシェアの導入が必要でしょうし、まだ知事が言われたように、ライドシェアが非常にやるチャンスだと思えますね。

先ほどから若い方も入って来られるとおっしゃってますけども、例えば日交さんのような大手の会社で、どんどん若い人を入れていけるような状況の会社ばかりであればいいんですけど。

そうじゃなくてやはり上から下までのタクシー事業者がですね、自分とこの能力を活かした中で、何とか新規の職員を増やしていけるというルールにするならば、やはりライドシェアをやっていくということが一番スムーズにやっていける。

ぶっちゃけた話なんですけども、安全安心、先ほどから整備がこんな形で、教育がこんな感じで、とおっしゃってたんですけど、それはお客さんの目線にはあまり関係ないと思うんです。

そこで営業している車両の運転手については、安全であろうという前提の中でスタートしている中で、いかに今後ライドシェアが始まったときには安全安心をどのように担保していきますよっていうのを、お知らせするためには、やはりアプリの機能だと思う。お客様になんぼうちはこんな教育します。こんだけ整備してますが、例えばタクシーがそしたら全然事故がないか。全然事故あります。苦情も全然あります。

その中でライドシェアになったときには、そのタクシーよりも全然駄目だねっていうようなことを言われなくするためにも、一応アプリの機能で、乗車されてる時の安全はこういうふうに担保していくんだよ。ということを示していくのがプラットフォームの仕事であって、タクシー会社は日々の点呼、関わり合いの中でタクシーの状態にまでレベルアップしていくって当然の話。

お客さんの目線からすると当然の話、したがって、やはりライドシェアの安全安心をアピールするためには、アプリの機能で安全安心をアピールする以外はないと思います。

だから基本的に総合的に言うと、やっぱりこの大阪の地域で万博が開催されるにあたってですね、大阪の輸送を担うためには、もちろん万博以外で飲食されるときはタクシー乗っていただけるようなことが増えてくると思います。タクシー事業者は多分売上が上がると思います。

それとプラスアルファ総合的に万博の帰りに市内に帰るまで5時間かかった。

こういうような発言がされないようにするにはですね、やはりそれなりのアプリを使った移動手段を確保していくということは絶対必要かと思います。

(吉村大阪府知事)

ありがとうございます。本当におっしゃるとおりかなと。

アプリの重要性、どんな便利なアプリ、これは利用者にとってもドライバーさんにとっても、使われる人にとっても、アプリの機能をいかに

(中村株式会社GT代表取締役)

労働の件なんですけど、これはもうアメリカそれからイギリス、ヨーロッパ筆頭に、答えが出ている。例えばヨーロッパの状態は、ライドシェアは法律の改正じゃなくて、裁判所に委ねてるっていうのが現状です。

イギリスについては、ちょっと前にアプリ会社が雇用した形になりました。

アメリカでは去年一昨年の10月に契約労働のギグワーカーから労働者にするっていうような法案が出たんですが、今まだ可決してません。

おそらく今回の11月の2期目、両方の方が2期目の決着をつけますんで、その後におそらく決定してくるんじゃないか。

アメリカについてはハリウwoodsの映画のギグワーカーの問題が非常に関連してまして、ライドシェアだけで決着付ける問題じゃなくて、

ただ世界的な裁判所の判断は、法律は裁判所は変えられませんけれども、労働者相当っていうのが一つ。結果に出てるわけです。

雇用にすると、例えば先ほども言いましたように、最低賃金から色んな全ての責任は負わないといけない。だけど契約労働、それから業務委託にしても一緒なんですよ。

例えば日本は安全安心のためにライドシェアやっても点呼しようよ。

点呼する、で、事故があったときには、事業者負担にしようよ、ちゃんと被害者を救済しようよといういいとこ取りの話が先に出るんですけど、業務委託してしまうと、会社に責任がなくなってしまう。

運転手が全て保険を入れることも強制はできませんし。そこは法律でやればいいでしょけど。結局、運転者任せになってしまう。

したがって、業務委託になったから最低賃金を払わんでいいかと、そんなこと全然なくて、業務委託になってもこの労働の対価はいくらですよっていうようなちゃんとした契約を結んでないと裁判所はおそらく判決出すときに、いやこれは雇用ですね。というような判決を出すと思う。

したがって、その雇用形態があんまり関係ない。例えば雇用にしても何ヶ月間以上働くときには、いろんな決まりがあるけども、短いときは無いんです。

日々の労働時間を例えば正社員とか、正社員という言葉はこの国は本来、法的には存在しないんです。労働者が契約労働者かだけなんです。

そしたら、働ければ全て雇用するっていうようなことがついて回るので、何もかもいいとこ取りで、雇う側は、この経費を払わなくていいというのはないんです。

したがって、時間を1日4時間であるとか、例えば1時間であるとかその会社が認めればそれで全然OKなんです。したがって、ここは雇用であるとか、請負契約であるとか、業務委託であるとかそんな言葉の部分っていうのはあんまり関係ないかな。

全てにおいて事故したときには会社が責任を負う。それからちょっとでもたくさん労働を提供する。

運転手はたくさん労働を提供するというようなことで、世界的に裁判所の考え方も、やはりライドシェアの業種は一つ一つの配車に指示命令系統を出しますんで、労働者の考え方にいま世界的にはなってます。

したがいまして、国土交通省が雇用って言ってるのは、おそらくそれは正解だになっていうふうに思います。ただ雇用にしたところで何の問題もありません。

3時間でも雇用です、1時間でも30分でも雇用です。正社員やから8時間雇わないといけないというルールもどこにもない。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

すいません、ありがとうございます。ちょっと司会の方から失礼いたします。尾西委員の方が、先ほどWeb参加されましたので、尾西委員こちらの声聞こえますでしょうか。

(尾西委員)

聞こえております。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

ありがとうございます。引き続きまして、意見交換を続けさせていただきたいと思えます。先ほど青柳様の方からちょっと挙手ございましたので、もしご発言ございましたらよろしく願いいたします。

(青柳newmo株式会社代表取締役CEO)

発言機会をいただきありがとうございます。中村さんがおっしゃっていらっしゃるの、雇用なのか業務委託なのかっていうところはタクシー事業者が責任を取るっていうふうにはやってるNRSである限りは、我々もさほど大きな違いはないのかなと思っています。

雇用の中で、スポットワーク的な形をどれぐらい認めていただけるところと、人によっては毎週4時間働く人もいると思うんですけども、1回やってみて、次やるのは万博期間でしてみたいな人がいたときに、一体いつ何回研修を受けたらいいのかみたいなのがあって、

それは車両整備3ヶ月とか、3ヶ月前に必ず乗務があったとか、研修を受けたみたいない形で、何度も何度も研修を受けなきゃいけないみたいなことを、今まだ始まったばかりですけども、避けていただいて、過剰に基準が、ある種今あるタクシーのルールに従う形でなければ、実効的なところでのその研修とか管理体制が担保されれば、業務委託でも雇用でも。

重要なのは皆さんが働く時間を選んで、この時間ですっていうふうに対応するマッチングできるかということかなと思ってますので。

どちらかという雇用形態の話になってるんですけど、具体的な研修ですとか、その方々がこの時間やるよっていう時に、すぐできるようなそういったところの柔軟性の方がより重要で、その雇用形態に係る議論をずっとやられているんですけど、もうあの、せつかく始まりますのでそのところをお話させていただきたいなという中村社長とも同意見です。事業者として重ねて申し上げます。

(吉村大阪府知事)

青柳さんが思う今の日本版ライドシェアがあるわけですけど、でも今度万博も含めて、また現状も含めて考えたときに必要なこと、中村社長からやっぱりあまりにも官がこの曜日この時間この台数とか決めたら、こんな話にならないよと。ここは会社に自由に、市場に任せてほしいと。

会社判断、そして市場に任せるべきだという意見だったんですけど、青柳さんから見られて、ここは万博に向けて変えるのがセンターピンじゃないかというところはどこになるんですか。

(青柳 newmo 株式会社代表取締役 CEO)

私、時間帯・台数の規模かなと思っております。

一定ある程度の曜日、あらゆる月曜日から日曜日の時間帯をやってみないと万博のときに、いざ不足の台数に対応するというのは、そこで混乱が起きるので、いかにそれより半年以上前にですね、ある程度の事業者数、台数がやってみたということをやって、そこで、ドライバーの方も経験をしないと、いざですね、対応しきれないというので、まずその一定の今年から来年の頭に規模感が欲しいなと思ってます。

今回1週間168時間のうちですね。12時間だけということと、台数のベースで言っても、それ240とか420ありますけれども、大阪市域で走ってる車のうち、これはその何%かっていうと、やっぱり台数としては数%ってところで、7%×数%だとですね、全体の供給の中で0.1%にいくのかみたいところで、ほとんど需要に対して有意な意味をなさない規模が今解禁ということですので、せめてここを3桁、少なくとも2桁で100倍以上、できれば3桁変えるぐらいの形で運用し開始させていただきたい。

その中でおっしゃったように、実際の需給調整が発生しますし、これが過剰過ぎるね、問題大きくなってきたねというときには、まさにその大阪府大阪市さんの裁量でコントロール、そこからきかせに任せてもいいのではと思います。

(吉村大阪府知事)

なので例えばその時間帯とか台数とか範囲は大阪府全体として、もう時間帯とか台数の制限せずに、やろうと。その上であまりも供給が増えるんだったらそこで調整した方がいいんじゃないかということですね。市場で調整した方がいいってことですね。

(青柳newmo株式会社代表取締役CEO)

そうですね。まず、もしその供給過剰のときにタクシー事業者の収入が脅かされるということであれば、ダイナミックプライシングのうち上はいいんだけど、下、どんどん運賃を叩き合いみたいなことになるようなことを、ちゃんとプロテクトすれば供給が増えてもですね、今の実際のタクシーの営業収入が下がることにならない。

やっぱここのベスト運賃を守りながら供給を増やすっていうそのことをすれば、供給が増えた場合の問題もある程度プロテクトできると思いますんで。

何かそういうガードレールをしきながら供給を増やす、知事おっしゃったようにやるのがいいのではないかなと思います。

(金田東京・日本交通株式会社代表取締役)

先ほど来の議論でですね、いくつか私の考え方を少しお伝えさせていただきたいと思うんですけど、先ほど先行地域で意向表明出している事業者台数と現時点で実施している事業者台数の間に乖離があるという議論があったと思うんですけど、

これはまだ始めて1ヶ月とかの段階ですので、先ほどご説明しましたとおり、これをスタートさせるにもそこそこの準備が必要ですから、これから実施事業者数とか台数というのは増えていくと思いますので、それを抜きにしてですね、乖離があるイコール、意向を出しているけど、実施する意思がないという判断はちょっと早急ではないかなというふうに思っています。

それからGT中村社長からアプリ上で評価を表すべきというお話がありましたけれども、これはいわゆるアプリの中でいわゆる相互レイティングとかを、実施するという議論が、規制改革推進会議などでもよく出てくる議論だと思うんですけど、この前提は、何かあったら評価が下がるっていう前提ですから、それで本当に安全性が担保できるというのは非常に疑問です。

当社としてはこれから始まる自家用車活用事業ですので、台数の問題も曜日の問題も時間帯の問題も、より効果的な曜日時間帯台数に変えていくのが、考え方とすると、正しい方向ではないかなというふうに考えております。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

尾西委員の方のご意見ございますでしょうか。

(尾西委員)

改めて遅くなりすいませんでした。よろしくお願いたします。

ここまでの流れと重複するところがあるかもしれませんが、ご容赦ください。

鶏が先か卵が先かという話なんでしょうけれども、結局事業者にとって、採算性が見えやすい形で開始することができないとですね、結果としてその真の需要というものは把握できないのではないかというところが、私個人の問題意識です。

参入意向があるという話があったんですけど、参入意向があるという話と、実際に参入できる、参入する、という話には前提として大きな違いがあるんだろうなというふうに認識しなければならないと思っています。

ここまで多くの関係者の皆様の努力があって、一部の地域で自家用車活用事業が開始されているわけで、これ自体非常に素晴らしいことだと思っておるんですけども、結局ここでの運用実績、稼働実績がこれからの議論に繋がる重要なデータとなるので、冒頭の話に戻るんですけど、この真の需要が浮かび上がるような形で環境を整備して行ってほしいなと、それが将来的には、今後の法整備を含めたに議論の土台となるんだろうなというふうに思っています。

もちろん現状は通達の範囲内という話もあると思うんですけども、特に運行主体の柔軟性であるとか、ドライバーの働き方の多様性であるとか、価格の柔軟性とかですね、このあたりについては先ほど青柳様もご指摘していたとおり、具体的な個別のところでも議論の余地があるのかなと思っています。

デジタル技術を駆使してサービス安全性を確保することであるとか、責任の所在を明確にするということは、大前提としつつですね、より大胆な展開が必要なんだろうというふうに個人的には今考えています。

今の一般論を前提として、個別の話をする事前に事務局様の資料拝見させていただいたんですが、そこでやはり感じるのはエリア・時間・台数の制限に関して、それが実際の利用者のニーズに合致してるところが極めて重要なんだろうなと思います。

特に大阪府としては万博の移動手段に関して、これはソリューションになりうるかどうかというところが、最大の関心事であると思いますので、結果としてこの問題は極めて重要な位置づけなのかなというふうに思います。

例えばこれ仮定の話なんですけど、ニーズを少なく見積もられた結果、事業者としては採算性を取ることができなさそうだよねと、それが結果として参入障壁となってしまって、本来の事業のポテンシャルを發揮できないまま、我々利用者からすると利便性の向上を何も感じないという、こういう構造に陥ることを今の時点で最も私個人が懸念しているところです。

一旦私のコメント以上です。ありがとうございました。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

ありがとうございました。会議時間に限りがございまして誠に申し訳ございません。そろそろ会議を締めたいと…。

知事の方からよろしいでしょうか。

(吉村大阪府知事)

えっと中村社長からあった、まずそもそもこれがアプリを利用されてるのが25%ぐらいじゃないかと。そうすると、割り当てという台数が決まってるんだけど、前提が全然すごい実態と違うじゃないかというご意見だと思います。

大阪府が調べたデータでも配車アプリを利用する利用者で31%なので、これ特定のこのアプリを使って、ここが不足してるとしているけど、そこ前提が、事実がおかしいんじゃないかっていうことだという意見もあると思うんですけど。

金田社長はこれ積極的に日本版ライドシェアを進めていくべきだというご意見だと思うんですけど、特定のアプリでこの大阪では16時から19時台、土曜日の夜中の0～3時台、これは適切にそういうことを把握してると思われますか。

(金田東京・日本交通株式会社代表取締役)

はい、アプリのマッチング率で足りてる足りてないを判断するというのは、私としてはこれでOKというふうには思っていません。

アプリ以外のタクシーの利用方法もありますし、アプリも複数ありますので、それでOKと思っておりますが、やっぱり何をもって供給不足なのか、何をもって足りてるのかっていう、定義をですね、ある程度共通認識としてしっかり持たないと、感覚の問題として足りてるとか、足りなくなりそうだからっていうふうに議論しても、あまり効果的な対策というのは出てこないんじゃないかと思っておりますし、

あとこれはちょっと皆さんとご意見多少異なるかもしれませんが、万博のような交通需要の増大に対する対策としてですね、移動需要の対策としてライドシェアとかタクシーとか、なぜ個別の輸送機関なのかっていうそもそもですね、疑問も実は私事業者としてありまして、やはり電車バスその他含めて、もっと大量に人が移動できる機関を充実させていき、1台1人とか2人乗りの乗り物の台数を増やそうというのはですね、都市交通政策として、よろしいのかっていう、私としてはスタート時点の議論ですけどもそういうふうに思っています。

ですので、タクシー乗り場でお客様が並んでる並んでないとか、台数何台でとかは、大阪タクシーセンターでも実績を集計するようにしましたし、アプリ以外

のですね、タクシーの利用時の状況とか足りてる足りてないっていうのをいくつかの複数のデータとか指標を基に考えていくという方向がよろしいんじゃないかなと思ってます。

(吉村大阪府知事)

それに対して中村社長何かご意見ありますか。

(中村株式会社GT代表取締役)

当然タクシーだけじゃなくて、電車もみな考えた上で、けどどうしても電車に乗られるバスに乗られる以外に個別の輸送手段に乗られるっていう方は絶対いてはると思うんです。

先ほどの2,300台っていうのはおそらく万博に来られる延べにして15万3,000人それが入れ替わり立ち替わりすると約30万人ぐらいのうちの10%でもタクシーに、個別の手段に乗られるっていうことがあれば、2,000台ぐらいいると思うんですね。

したがいまして電車が何をやってない、バスが何もやってないじゃなくて、電車が何しようが、バス何しようが、やはり個別の輸送手段に乗られるということは絶対あると思うんで、その数量が2,300台やっていうことで、事務局は出してると思うんですけど、

したがいまして必ずその2,300台を今後我々、タクシー事業者としてどのように通常の必要とされる車両以外に捻出するかっていうようなことが、これだけの問題だと思います。

したがいまして、その2,300台を捻出するためにはタクシー運転手がどんどん増えていったとしてもですね、来年の4月に確保できるかというのは難しいと。

そしたら確保できないときには、大阪のタクシー事業者は駄目だねということに結び付くんじゃないかなというように思います。

(吉村大阪府知事)

一番大事なのは、その時間帯とか台数はここじゃかなり制限してるけども、そういったことはできるだけタクシー事業者の判断に任せて、その市場に任せてくれた方がいいっていうそういうことですか。

(中村株式会社GT代表取締役)

先ほどからいろんなデータを出した中で、それから考えていったらいいよねっていうような方向でものを考えられておりますけれども、いろんなデータを出してからどういうふうな台数にするかというのは、個々のタクシー会社がやる

ことなんです。

例えば、今は大阪駅、それから新大阪、新地の前にどれぐらいタクシーが残っているっていうのは、行灯ではすぐにわかるんです。

だけど、ライドシェアの場合は、先ほどもサンバイザーのところにライドシェアって表示がされたんですけど、おそらくそれでどれぐらい昨日ライドシェアの車両があって、そういうのははっきり言ってわからない。

一つの判断は前日の売り上げなんですよ。

自分とこだけの、例えばよその会社じゃなくて、自分とこだけのライドシェアを走らせた中で、たくさん売り上げが上がれば、もうちょっと入れれるねと。これが売り上げが上がらなかつたら赤字になるわけですから。

もうちょっと、例えば雇用ですから、すぐに辞めさせるわけにはいきませんので、もうちょっと分散できるところはしてねと、こういうような簡単な本当にアナログ的な処方ですけども、こういうやり方をしながら月を締めて日本版ライドシェアで黒字が出たね。日本版ライドシェアで黒字を出すのが難しそうだから、全部規制をとってしまって、ライドシェアにしようかっていうようなことやと思うんです。

やはり日本版ライドシェアでこれだけの規制があって利益を出していくっていうのは、僕は非常に難しいと思います。

先ほどから売り上げのこと、それから運転手が集まってきていることは皆さん発表されてるんですけども、諸経費のことに対して経費管理のことの発表がどの会議であつてもないです。

昨日の規制改革の会議についてもですね、いろんな経費のことまで含んだ会議はなかったです。したがって、今の現状の日本版ライドシェアで本当に黒字が出るんですかと。

それだけ整備をして、それだけ教育をしていろんなところに費用をかけていく中で、4時間それから全然素人の方を動かしていくわけなんですけど、おそらく平均的に今の大手さんのGOさんなり、D i D iさんの平均単価は2,000円前後だと思います。

その中で1時間に何回乗せるんですか素人の方が、というようなことが実際の僕らやってる当事者からするとその思いでこの1本あたり2,000円前後というのは実質の金額です。その中で、例えばかかる費用というのははっきりしてません。

さっき僕が言うた資料で出させてもらったとおりの金額が費用として必ずかかります。有給休暇もまだ入ってません。

だけど雇用なんで、例えば1週間に2回出ると年間に3回、1週間に3回出ると年間で5回の有給は付与せなだめなんですよ。そんな諸々のことがあって、全において黒字化できるんですか。私どもは少なくともできません。

それで結局できる会社はどういうふうにやっていくのかわかりませんが、おそらく23年間タクシーをやり続けてきて、いろんな苦しみながらここまで来ましたけど、今の前提の中で黒字化していくってようなことは僕はできません。

(吉村大阪府知事)

ありがとうございます。

青柳さん、最後に何か。新規参入の立場もあると思うんですけどタクシーと連携されようとしているところもあると思うんですが、日本版ライドシェアを含めて何か最後意見とかあったら教えてもらえますか。

(青柳newmo株式会社代表取締役CEO)

そうですね。知事おっしゃっていただいた台数時間帯の緩和を早期にやっていただきたいなど。

そこで実際にやってみますので、そうすると、様々実際どういうコストになってとか、どんどん呼んでいただければこの場にも出していきたくて思っていますので、そこをぜひ強くお願いしたいということでお願いいたします。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

皆さまありがとうございました。そろそろということなので、それでは、事務局を代表しまして古田理事の方から一言お願いいたします。

(古田都市整備部理事)

本日はありがとうございました。協議いただきましたご意見を踏まえまして、また国の方へしっかりと働きかけてまいりたいと思います。

引き続きよろしくお願いいたします。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

最後にですけれども、横山市長からのご挨拶を申し上げたいと思います。よろしく申し上げます。

(横山大阪市長)

ありがとうございます。

大変長時間にわたりまして、また専門的な現場のお声も含めまして、たくさんいただきまして、まずご参加いただいた皆様に感謝申し上げます。ありがとうございました。

そしてですね。改めまして、たくさん課題はあると思うんですが、やはり伺っ

た中では少し現状の分析ですね、やっぱり今の制度では、課題が大きく残っているなっていうのは、思わざるを得ません。

皆さんのお声の中でもこの制度で、いわゆる中村さんは黒字という表現をされましたが、採算性を見込める制度になってないと事業に参入してくれるという判断は非常に難しいんじゃないかなというのは改めて感じた次第でございますので、この点は引き続きしっかり訴えていきたいと思っております。

時間帯や台数制限を緩和という問題提起もいただきましたし、もう限られた時間の中ですね、しっかり議論を進めていかないといけないと思いますから。

どこで突破していくかというセンターピンを定めながら議論を進めていきたいと思えますし、いよいよ来年に万博が迫っておりますので多くの訪れる方々ですね、大阪って楽しくて便利で移動しやすい街だと思ってもらえる環境を引き続き作っていきたいと思えます。

皆さん引き続きよろしく願いいたします。今日はありがとうございました。

(勝見都市整備部事業調整室新交通施策推進課長)

ありがとうございました。

以上をもちまして第3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。