

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

（開催要領）

- 1 日時 令和3年9月30日（木）14:00～14:32
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室等（オンライン会議）
- 3 出席
＜WG委員＞

座長	八田 達夫	アジア成長研究所理事長 大阪大学名誉教授
座長代理	原 英史	株式会社政策工房代表取締役社長
委員	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士
委員	中川 雅之	日本大学経済学部教授
委員	八代 尚宏	昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

＜関係省庁＞

大辻 統	国土交通省自動車局旅客課長
村瀬 崇史	国土交通省自動車局旅客課地域交通対策官
土肥 祐二	国土交通省自動車局旅客課タクシー事業活性化調整官

＜提案者＞

小澤 孝洋	高松市総務局参事・デジタル推進部長
伊賀 大介	高松市都市整備局建築指導課課長補佐

＜事務局＞

青木 由行	内閣府地方創生推進事務局長
山西 雅一郎	内閣府地方創生推進事務局次長
三浦 聡	内閣府地方創生推進事務局審議官
黒田 紀幸	内閣府地方創生推進事務局参事官
喜多 功彦	内閣府地方創生推進事務局参事官
長 正敏	内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
 - 2 議事 タクシーによる新たな公共交通サービス実現のための道路運送法に関する規制改革
 - 3 閉会
-

○黒田参事官 それでは、定刻になりましたので、これから国家戦略特区ワーキンググループを開始したいと思います。

今日は、「タクシーによる新たな公共交通サービス実現のための道路運送法に関する規制改革」ということで、国土交通省に御出席いただいております。また、高松市には、オンラインで御参加いただいております。お忙しいところ、どうもありがとうございます。

資料につきましては、高松市と国土交通省から御提出いただいております。双方とも公開、議事要旨につきましても公開ということでございます。

本日は、国土交通省から5分間ほど御説明をいただき、その後、質疑に移っていくような流れでお願いできればと思います。

それでは、八田座長、議事進行をお願いいたします。

○八田座長 お忙しいところお越しいたきまして、ありがとうございます。

それでは、早速、国土交通省から御説明をお願いします。

○大辻課長 旅客課長をしております大辻でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、早速でございますが、当方で御用意いたしました御説明資料でございます。2ページ目、高松市からの御提案ということで提案概要でございますけれども、元々前段に高松市のほうの資料がございますけれども、市のほうで地域の交通等を色々とお考えになっている際に、なかなか既存の運送サービスだけでは対応が難しいという問題意識をお持ちになっておられるということでございまして、その際、タクシーを活用して新たな運送サービスができないかという背景から今回御提案をいただいたと承知しております。

御提案につきましては、タクシーにおいてもバスのように不特定の旅客が乗り合うとともに、その運賃を変動させるために、タクシーに協議運賃制というのを導入することで、具体的に運賃を変動させるというようなことの御提案であるという理解でございます。

提案の背景ですけれども、実際にこれをやろうとしたときに、高松市のほうからはタクシーというのは道路運送法において乗用旅客運送ということで許可制でございますけれども、併せて乗合バスということになりますと、許可を別途受ける必要があり手続きが負担であるというお話と、それから、バス事業、タクシー事業ということで、それぞれ許可を受けた場合に、車両の管理が柔軟にできないという話をされておられるということと、現行、タクシーについては運賃の変動性が認められておりませんので、そういった諸々があるので、こういう御提案があったという理解でございます。

国土交通省の見解ということでございますけれども、タクシーにつきましても、今回御提案いただいております協議運賃制でございますが、地域公共交通会議の場で整えば、バスの手続きが大変だと御指摘をいただいておりますけれども、元々タクシー事業をされている緑ナンバーの運送事業者でございますので、そこにバスの許可を取られる場合には、簡易に取得することが可能という理解でございます。

次のページを御覧いただきまして、参考ということで1、2、3と付けておりますけれ

ども、参考1の乗合タクシーの実施に係る手続等を御覧いただければと思います。こちらのほうにつきましてはぐちゃぐちゃ書いておりますが、真ん中にありますように、地域公共交通会議となるもの、これは市町村、場合によっては都道府県が御主催いただくものでございますけれども、それにプラスして構成員ということで、住民の代表であるとか、利用者の代表、もしくは事業者、諸々関係者をお集めいただいて、こういった場で御議論をいただいて、乗り合いのどのような運送サービスがいいのかということを御議論いただいて、そういった中の議論を経た上でやっていただければ、簡単に手続が取れるということでございます。

こういった手続をとっていただければ簡単にできますし、まさにこの地域公共交通会議の場は、地域の皆さん、関係者の皆さんにお集まりいただいて、どんな運送サービスが適当かということを考えている場でございますし、その中で経た議論については、私も国土交通省といたしましても、しっかりと柔軟に対応させていただく用意があるということでございます。

再び2ページ目にお戻りいただきまして、国土交通省の見解の二つ目でございますけれども、そういった意味で、今回、バス・タクシー両方の用途で車両を柔軟に運用することは可能ということでございますし、それから、バスに導入されている協議運賃制につきましても柔軟に運賃を設定することは可能だと理解をしております。

「なお」ということで補足でございますけれども、タクシーの運賃変動に関しましては現在認められておりませんけれども、これにつきましては別途、事前確定型の変動運賃ということでございますが、最後のページですが、参考3を御覧いただければと思います。今まさに規制改革推進会議の中でも御議論いただいておりますものでございますが、こうした形でタクシーの利便性をさらに向上させるという一つの取組といたしまして、事前確定型変動運賃、いわゆるダイナミックプライシングと言われているものでありますけれども、まさに来月から再来月にかけて実証実験を始めたということでございます。

こういった取組を着実に進めておりまして、こういったものの実験結果を踏まえながら、今後、制度設計という次の段階に進んでいきたいと考えているところでございます。

国土交通省のほうからの説明は以上でございます。

○八田座長　ありがとうございました。

まず、高松市から、要点をついてなるべく短く反論をお願いできますでしょうか。

○伊賀課長補佐　高松市の伊賀でございます。よろしくお願いいたします。

高松市として考えていますのは、元々、乗合事業では、需要が少ないエリアに大きくリソースを押さえてしまった状態でやっていかざるを得ないため、限界を感じているというのが背景としてあります。かつ、公共交通を乗合事業でやってしまうと、運賃設定について利用者合意、住民合意ということを考えると、安く設定されがちであるということも考えまして、バスの乗合事業の運賃と一般乗用の運賃のちょうど中間ぐらいの運賃が設定できないかなというのがスタートであります。

あわせて、国土交通省からは、乗合事業でできるのではないかとお答えいただいておりますが、お手元の従来モデルとバタックスの比較をしている、高松市からの資料の6ページと7ページを見ていただくと分かるところでございます。乗合事業で車両を押さえていくということであれば、協議運賃とか、色々なその地域の合意のもとで進めていくことになるのですが、タクシー業界の業務形態を考えますと、乗り合いで車両を押さえていくという車両に特化したことだけではなく、運転手を押さえていくというような、どうしても借り上げ的な合意の取り方にしかないという大きな課題がございます。

そうすると、後から利用者をどうにか増やして、そのリソースに合わせた需要をとということになってしまうのが、今までの乗合事業の課題でございます。そう考えますと、高松市としては一般乗用の運賃の中で、このような色々なサービス形態に合わせた運賃設定ができないかと考えたところでございまして、車両運用の一元管理、運転手の雇用形態も考えながら一般乗用の枠組みの中で、もう少し運賃設定を下げた状態でサービスができないかなと考えたところでございます。

以上でございます。

○八田座長　ありがとうございます。

それでは、委員の方から御意見はございませんでしょうか。

中川委員、どうぞ。

○中川委員　今、高松市から御主張がありましたように、地域を限定する形でバスではなくてタクシーというような既存のリソースを生かして、かなり裁量が高いようなことを地域のためにやってみたいという主張だと思うのですが、それ自体は多分、私はいいことをやっているように思います。

国土交通省の主張だと、バスだとやっていけますという話ですが、それは多分正面からお答えいただいてなくて、ただし、国土交通省のお答えの中で、タクシーの乗り合いというのは基本的には規制緩和していただけると、だけれども、コロナ禍というような特殊な状況があるので、その部分が終わってからだという話がありますけれども、その部分につき合わせて、もう少し見通しをはっきりしていただくという点があるかと思います。

もう1点、おそらく国土交通省の実証実験で、タクシーについても変動運賃を認めましょうという実証実験を行いますということなのですが、国土交通省の資料によりますと、迎車の部分についてとか、そういう結構限定的な実験をすることと私は受け取ったのですが、おそらく高松市の主張というのは、もう少し大胆な変動を認めるような変動運賃をというお話だと思います。

そういう意味で、国土交通省の実験では解決できない部分というのがかなりあると思いますので、そもそもなぜ地元で協議が整っているものにつきまして、迎車に限らない変動運賃を認めることができないのかということについて、正面からお答えいただくことがおそらく必要になってくるのではないかなと思います。

私からは以上です。

○八田座長 他にも委員の方から御意見があったら伺いたいと思います。

原委員、どうぞ。

○原座長代理 質問なのですが、国土交通省の説明の中で出てきた地域公共交通会議、これは今実態として、全会一致とか過半数、どれぐらいになっているのでしょうか。自治体に任せるということになっていたと思うのですが、これが実際になかなか合意が取れないとなると、全会一致になっているということであれば、これは相当大的な制約になるのかなと。

○八田座長 他にございませんか。

そうしたら、この二つの質問に対してお願いします。

○大辻課長 中川委員から御指摘いただきました相乗りタクシーの見通しでございますけれども、昨年の11月30日に、他のサービス、一括定額運賃ですとか、変動迎車料金、そういったものと併せて同時施行したかったところでございますけれども、まさに新型コロナウイルスの感染拡大により、相乗りの形態が見ず知らずの方と一緒に乗り合わせるということが、現状としてどうなのかということで、これについては、感染状況を踏まえて施行を調整したということでございます。

現状を申し上げますと、ようやく本日をもって緊急事態宣言も解除され、大分収束感も出てきたかと思えますし、政府としても今後経済をどうやって回していくかといったところにも軸足を移していくということで理解しておりますので、まさにこういった相乗りタクシーのサービスをタイミングを見て施行していきたいと思っております。

実は、これは業界のほうからも早くやってほしいという話もいただいております、我々としてもできれば本当に早く、例えば年内にもやりたい気持ちでおるのですが、一方で、感染についてすごく気にされている方もおられますので、そこら辺も見ながら考えていきたいと思っております。特に今、政府のほうでもワクチン検査パッケージなるものを検討されておりますけれども、ああいったものも念頭に置きながら時期を見極めていきたいと考えております。

それから、そのほかのタクシー運賃の関係でございますけれども、まず、タクシーの運賃の設定でございますが、やはりこれは公共交通という建前のもとで、変動の幅でございますけれども、公共交通機関という以上は、一定の幅の中でという制約があるだろうと思っております。我々のほうで考えている案と言いますのは、現状、上は深夜料金の2割増し、下は障害者割引1割引き、この間ぐらいの範囲で運賃を変動させることであれば、一般常識的にも受け入れられるだろうということで、こういう幅をもって今回実証実験を考えているということでございます。

いずれにしても、ベースにあるのはタクシーの運賃の決め方ということで、これはもう総括原価方式ということで、変動しますけれども、運用条件は平均単価がきちんとその公定幅の中に収まるようにという前提のもとで考えているところでございます。

結局、運賃をそもそもどう考えるかということでございますけれども、タクシーは基本

的に上限を決めておるわけですが、上の幅というのは、結局消費者保護ということになりますし、下の部分につきましては、基本的にタクシーそのものは費用に占める人件費の割合がすごく高く、かつタクシー事業そのものは、運転者の賃金というものは歩合制という特徴がございまして、一般的に需要の減少に際して車両数を増やし、売上を確保しようとする事業者側の判断の結果、場合によっては供給過剰に陥りやすいということで、結果的に運賃を下げることによって労働者の賃金が低くなることで安全性の部分、コストの部分でありますとか、サービスの部分の低下が懸念されるということで、下の部分についても限度を決めているわけでありまして。

今回、私どものほうで御提案させていただいている地域公共交通会議の関係でございすけれども、そういった懸念があるものの、やはり地域の中で具体的にどういう交通サービスが望ましいのかと御議論を経た上で協議をしていただくということであれば、それは一定程度、そういう幅の中で柔軟に対応できるのではないかと考えておりまして、そういう中で、我々のほうとしては柔軟な運用が可能ではないかという御説明をさせていただいたところでございます。

原委員のほうからいただいた地域公共交通会議の現状でございすけれども、御指摘のとおり、全会一致というような運用もこれまでありまして、実際、1人でも反対すればなかなか議案が通らないという話もございましたけれども、こちらにつきましても地域公共交通会議はより柔軟に対応すべく、必ず全会一致でないとダメだということではなくて、まさにそこは調整として、全体として調整が整えば、基本的にそこはある種整ったと見ますと、我々としても運用を柔軟に考えておりまして、そういったマニュアルと言いますか、そういったもので今、周知徹底をしているところでございます。

実際の件数については、私のほうで把握しておりませんが、そういう問題に関しましては我々も問題意識を持っておりまして、そうならないように今しっかりと周知を行っているところでございます。

ひとまず以上でございます。

○八田座長 今のお答えで原委員は分かりましたか。

○原座長代理 いや、そういう全会一致でなくてもいいですということを言われていることは認識しているのです。ただ、現実になんてなっているのか。今、手元にないのかもしれないですが、調べていただけると。

○大辻課長 今、手元に具体のものがないので。

○八田座長 後で結構です。要するに全会一致でない例です。どういう場合に全会一致でないのか。

中川委員は、今のお答えでは、かなりはっきりとワクチン検査パッケージなどということも考えたいということでしたが、それがある程度の時期の目途になるかもしれませんね。

○中川委員 そうかなと思いましたが、変動のところが私はよく分からなかったのですが、公共交通機関という面で、上限と下限を設けないといけないという部分について

も、ちょっと私は立場が異なります。

それは置いておくにしても、上限と下限を定めないといけないとしても、別に変動幅を2割とか、1割とか抑える必要があるという必要性につきましては、私は全然理解できませんでした。消費者が受け入れられない上限について決めるとか、あるいはすごく安全性とか、労働者の賃金に影響を及ぼしそうな下限について決めるというような御主張を認めるとしても、上限がプラス2割で下限がマイナス1割だというような変動幅自体をコントロールするという意味が、私は全然分からなかったです。そういう意味で、関係者の納得が得られるのであれば、別にそういう変動幅について何らかの一律の規制を設けるというのは、私はナンセンスではないかなと思いました。

○八田座長 今の中川委員の御発言に補足ですけれども、送電料金はこれまで総括原価主義で決めていたのですけれども、来年から商品ごとの価格ではなくて全体のレベニューに対してキャップを設けて規制するということになりました。ということは、もうけすぎではまずいというのは確実ですから、総括原価主義のように公正報酬率は定める。しかし、時間帯別など個々の商品の料金でなくて、全体としての収入が費用に対して一定割合であればいいこととし、個々の料金の設定を自由にする、そういうことに今度になりました。そして、このレベニューキャップというのは外国では電力だけでなく公共交通機関でもやっていると思います。

だから、タクシーも基本的にはレベニューキャップにされてる。その際、安全性の観点とか、労働者の過労が不安なら、労働時間を規制したり賃金に下限を設ければ、高松市がお考えのような利便性が実現できると思います。非常に混んでいるときは高く、そうでないときはものすごく安くして、混雑時間帯から空いている時間帯に乗客をシフトさせる仕組みが可能です。ただし、台数が制限されているから潜在的には独占利益を得られる可能性があるけれども、レベニューキャップでコントロールする、そういうことが可能ではないかと思うのです。

今のは中川委員の補足です。他にありますか。

○八代委員 八代ですけれども、先ほど言われたタクシーの運賃が低すぎると運転手の賃金下がるという話だったのですが、これは東京などもそうですが、運賃を下げたほうがお客が増えてタクシー会社の収入が増えるというケースはいくらでもあるのです。タクシーというのはどちらかと言えば贅沢財ですから、価格弾力性が高ければ、下げたほうが収入が増えるケースもあるわけです。それはそれぞれの地域の需給関係、自家用車とタクシーの代替とか、色々な状況を踏まえて、本来は事業者が判断すればいいことなのです。だから、そのように下限は障害者割引の1割とか、そういう硬直的なことではなくて、基本はやはり事業者任せで、行き過ぎたときに行政が介入するということにしないと、過疎地域でのタクシー会社は成り立たないのではないかと思います。

それから、コロナ禍のときは乗合タクシーはダメだということけれども、その定義がはっきりしないわけで、はっきり言えば、東京などは毎日満員電車が走っているのです。要する

にマスクをちゃんと着ける、話さない、そういう安全措置で電車はちゃんと満員で走っているわけですから、タクシーだってある程度乗り合いが2人ぐらいいたところで、そういう安全措置を図るということで十分対応できるのではないだろうか。あまりにも過剰な対応ではないかと思います。コロナ禍は今後とも続くわけですから、そういうことをやっていたら、いつまでたってもできないので、もう少し明確な規制に変えていただけたらどうかと思います。

以上です。

○八田座長 落合先生、お願いします。

○落合委員 御説明ありがとうございます。

私も今議論になった二つについて、それぞれコメントできればと思います。

一つ目が、新型コロナウイルスの関係なのですけれども、私は厚生労働省のオンライン診療の検討会にも入っているのですが、あちらのほうで見えても、いつ収まるのかというのが明確に見えているわけではないと感じております。コロナ特例の恒久化の議論もあるのですがずっと流れているというか、特例のままずっと続けているというような形になっています。一旦今収まってきているのですけれども、また増えないとも限らないという状況だと思っております。そうすると、先ほど八代先生がおっしゃられた点の補足ですが、国土交通省から伺っていると、公共交通機関、特に電車のほうでクラスターは起こっていないように認識しております。それは一つの誇りだということでお話しされているようにも感じております。そういう意味では、公共交通機関の中で適切に動いているという、座っておられるという形であれば、あまり感染しないという可能性も十分あるのだと思っております。

とはいえ、いきなり全国でやるというのは難しいと、これも様々な感情等をお持ちになる方がおられるのも分かるところもあるので、逆に実験的に一部の地域で少しやってみてきて、その結果を見て感染がなかったというのを確かめた上で、全国で展開するというような形も御検討いただくとよろしいのではないのでしょうか。これは事前に実験を前置するみたいな形で、合理的な方向になったりするのではないかなと思いましたので、そういった形の御検討をいただくといいのでは、というのが一つ目でございます。

二つ目は運賃の点なのですけれども、運賃の点についても下限の運賃については、特にタクシーの運転手の人件費の問題だと伺いました。バスとかの旅行業の関係でもそこを気にされて規制を整備されているということはよく分かっております。しかし、今回の場合ですと、単純に金額を下げるというだけではなく、相乗りも一緒にされるというお話も伺っているので、収入を殊更安くすることでもないということだと思っております。また、タクシーだけではなくて、バスとタクシーとその中間という形で考えられていて、そのときに金額も一定程度収入は確保するという形だと伺っております。そういった全体像を見ていただいて御検討いただけないのでしょうか。やはり運行者に対する適切な支払いというのは社会課題になっていると思いますので、そこは大事だと思うのですけれども、今回の

提案はそこも確保できるような形で設計されようとしているのではないかと思います。

そういう意味では、元々規制改革会議でも御説明いただいている内容とちょっと場面が違うようなことを高松市のほうでは考えられているような気がします。単純なタクシーだけの話というよりかは、高松市としてバスもタクシーもそれぞれ工夫して実施されたけれど元の枠だとやりにくくて、どうしようもなくここに来られているということなので、そういう視点で少し御検討いただけないかということでございます。

○大辻課長　ありがとうございます。

改めて申し上げますが、相乗りタクシーのほうは業界のほうも早く施行してほしいという話があつて、我々も今の状況をすごく躊躇して先送りしているわけではなくて、社会的にこういう状況だったらいいよねというコンセンサスを得られそうであれば、ここは速やかに実施したいと思っていますところでございます。

従来ですと、タクシーというのは何人かで連れだつて乗るという行為はあったものの、知らない不特定の人と乗り合わせるということはこれまで想定されないサービスであったわけですが、配車アプリという形のICTの発展によって、こういった使われ方もできるようになってまいりましたので、新たなタクシーのサービスの展開ということで、前向きにこれは対応していきたいと思っております。

幅の関係につきましては、色々御意見・御指摘があると思います。ということも含めまして、我々としては実証実験で実際にこの幅でちゃんとワークするのか、もしくは不十分なのか、そういったことも含めてしっかりと見極めたいと思っております、今回いただいたお話も十分踏まえながら、しっかりこの実証実験をやってまいりたいと思っております。

○八田座長　ちょっと今の実証実験ではとても足りないので、特区のためには、やはり別途お考えいただきたいと思います。今、様々な意見が出たように、普通、全国一般はそのままの法律で、あるいは変えるなら変えるでいいのですが、特区は別の法律ですからね。

○大辻課長　分かります。今回、まさに発端となっているのは高松市のお話だと思いますので、そこら辺もどのようにサービスを展開されたいのかということ。

○八田座長　もし実証実験をやるのなら、弊害は別途ちゃんと抑えられるような対策はとりながら、高松市がお考えのような幅でやっていただきたいと思います。あまり小さな幅だと、今の提案に対する実証にならないと思います。

○大辻課長　分かりました。実際に高松市がどのようなお考えなのか、改めてちゃんと伺った上で、しっかりと対応させていただきます。

○八田座長　色々前向きの方角を出していただきましてありがとうございます。

これからもよろしくお願いいたします。

○大辻課長　こちらこそありがとうございます。