

副首都推進本部（大阪府市）会議

《第12回議事録》

■日 時：令和5年12月14日（木）9：30～9：59

■場 所：大阪市役所 P1階（屋上）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、美馬一浩、
（名簿順）古田正、西島亨、榎本和巨、舟橋正徳

（西島事務局長）

定刻となりましたので、第12回副首都推進本部（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、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ので、あらかじめご了承くださいますようよろしくお願いいたします。

初めに、本日の会議の出席者をご紹介します。

本部長の吉村大阪府知事です。

（吉村大阪府知事）

よろしくお願いいたします。

（西島事務局長）

副本部長の横山大阪市長です。

（横山大阪市長）

よろしくお願いいたします。

（西島事務局長）

本日、有識者として上山特別顧問と原特別顧問にオンラインでご出席いただく予定でしたが、お2人とも急遽、ご都合によりご欠席となっております。このうち原顧問からは文書でコメントをいただいておりますので、後ほどご紹介をさせていただきます。

このほか、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出席者名簿のとおりでございます。

本日の会議は10時までの予定としておりますので、よろしくお願いいたしますを申し上げます。

それでは、議題に移らせていただきます。

本日の議題はライドシェアについてでございます。

前回、10月19日の副首都推進本部会議のご指示を踏まえまして、その後、ライドシェア導入検討プロジェクトチームを設置し、有識者や事業者の意見も聞きながら制度案について検討を進めてまいりました。

本日は、そのライドシェアの大阪府、大阪市の制度案について協議をお願いするもので

ございます。

初めに、資料についてPTのほうからご説明をお願いいたします。

(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)

おはようございます。ライドシェア導入検討プロジェクトチームの古田です。よろしくお願いします。座って説明させていただきます。

それでは、資料2ページをご覧ください。

ライドシェア導入の必要性でございます。

タクシー業界におきましては、人手不足やドライバーの高齢化が深刻化しており、一方で、1年半後に開催される大阪・関西万博における約2,800万人もの来場者による新たな交通需要への対応や急速に回復しつつあるインバウンド需要の増加への対応も必要となっており、高まる交通需要にしっかりと対応できる供給体制の構築が必要と考えております。

3ページをご覧ください。

高まる交通需要への対応でございますが、タクシー運転者確保に向けた規制緩和とともに、自家用自動車という地域資源を活用した新たな移動手段、ライドシェアでございますが、この導入によりあらゆる移動需要に対応できる仕組みを構築していくことが必要と考えています。

下の図に表しておりますが、タクシー会社につきましては、地域公共交通を支える主体としての役割を、そして、ライドシェア市場につきましては、タクシー会社によるタクシー車両などの会社の資源を生かした新規参入のほか、プラットフォームやアプリ配車会社の事業者にも新規で参入あるいはタクシー会社と一緒に参入いただき、タクシー市場とライドシェア市場は、利用者目線の安全確保、公平な競争環境としての運賃制度という点でイコールフットリングとしていくことが必要と考えております。

4ページをご覧ください。

安全性の確保と利便性の向上、そして、ドライバーの資質向上に関する取組を整理しておりますが、徹底した安全管理とイコールフットリングの下、タクシーとライドシェアの両輪で府民の移動の自由を守ることが重要と考えております。

5ページをご覧ください。

大阪が目指すべきライドシェアの案を整理したものでございます。

各項目のところにページ番号をつけてございますが、これは各項目に関するデータ等を整理した説明資料のページ番号でございますので、後ほどご確認いただければと思います。

まず、運行区域等でございますが、考え方等に記載しておりますとおり、大阪は南部に関西国際空港、北部に大阪国際空港があり、大阪市を中心に府域全体に広く観光資源が点在しています。こういった地理条件の中、大阪・関西万博で来阪される約2,800万人の移動ニーズに対応するため、運行区域は大阪府域全域、運行期間・時間につきましては、万博開催半年前から終了までの約1年間、時間制限は設けない、運送対象につきましても制限なしとして整理しております。

次に、実施主体につきましては、多様な主体が自由に参入できるようにすることで供給力を確保する必要があり、タクシーと同等の運行管理体制を確保できる事業者などにつきましては、タクシー会社だけでなく、新規事業者の参入を認めると整理しております。

雇用形態につきましては、交通需要に弾力的に対応するため、雇用だけでなく、業務委託方式も可能とすべきですが、実施主体が責任を持って運行管理、継続的な研修、保険への加入を行うなど、雇用形態に関わらず安全運行を確保するとともに、利用者保護にも資することが重要と考えております。

運賃につきましては、雨天時やイベント開催時などの急激な需要スパイク発生時に弾力的な対応ができるライドシェアの特性を生かすため、需給に応じて変動するダイナミックプライシングにすべきと整理しております。

6 ページの運行管理でございますが、まず、管理体制につきましては、運行管理の責任者を1名以上配置し、オンラインによる点呼やドライバーの指導・監督など、また、事故や苦情、トラブルなどの発生時には運行管理の責任者をサポートする体制を構築するなど、ICTを活用した柔軟・機動的な運行管理体制が必要と整理しています。

ドライバーの資格要件につきましては、二種免許に加え、一種免許でもドライバーとして認定すべきと考えていますが、人を乗せて運転するということから、国土交通大臣認定講習と同等の講習の受講や接客などの資質向上のための指導・教育が必要と考えており、また、免許停止処分など重大な交通違反歴や犯罪歴がないことなどの確認も必要と考えております。

使用車両につきましては、ドライバーが使用権限を持つ自家用車または事業用自動車ですが、車検証の確認や定期点検とその報告を義務づけるなど、継続的に安全性を確認していくことが必要と考えています。

事故対応につきましては、実施主体の責任を明確化し、運行管理の責任者の指示により事故発生現場や被害者等への対応に当たるサポート体制を構築するとともに、損害を賠償するための保険に加入するなど、実施主体の責任ある対応と保険加入が必要と整理しております。

防犯対策につきましては、自動車の内外の映像を記録するドライブレコーダーの設置や、長時間の停止、通常考えられるルートを逸脱した運行を探知する仕組み等により利用者等の防犯対策を実施することが必要とし、そして、苦情処理につきましても、実施主体の下に苦情処理体制を構築することが必要と整理しています。

地元合意につきましては、必要な場合は知事が責任を持って判断するものと整理しております。

7 ページ以降につきましては、ただいまご説明させていただいた項目ごとのデータ等の資料を、また、11ページ以降は、参考資料としてタクシーの車両数等や万博開催時のタクシー需要の試算に関する資料をつけておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

ただいまご説明させていただきました大阪の目指すべきライドシェアの案ですが、国のご検討の内容と調整したものではございません。今後、国が中間取りまとめを公表されましたら、国に丁寧にご説明してまいりたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

(西島事務局長)

それでは、ただいまの制度案に関しましてご意見をお願いしたいと思いますけれども、最初に、原特別顧問からご意見を頂戴しておりますので、私のほうで読み上げさせていた

できます。

大阪がめざすべきライドシェアについて。

今回示される制度設計案に賛成です。この案は、十分に安全・安心を担保できる案になっていると思います。あとは、国との関係で、既存タクシー会社以外の参入、ダイナミックプライシングなどの点を勝ち取れるのかどうかと思います。

現在、報じられている国交省案は、タクシー事業者が少し人材確保をしやすくするための措置です。これではライドシェアはできません。やろうとしても、人を集められず実現できないと思います。

万博まで期間が迫る中で、間違った政策のトライアルをしている時間はありません。早急にこの設計案の実現をいただけたらと思います。

大阪府市特別顧問、原英史。

以上でございます。

それでは、ご意見等ございましたら、どなたからでもお願いいたします。

お願いします、朝川副市長。

(朝川大阪府副市長)

3点確認なんですけれども、おととい、政府の規制改革推進会議の作業部会が開催されたことが昨日報じられているんですけど、その中で、これは現時点での政府の部会の考え方なんですけど、観光地や都市部でデータに基づきタクシー不足が明らかになった特定の地域に限って認めていくということなんですけれども、ここで言うどういうデータをその部会のほうで必要とされているのか、もし把握されているのであれば教えてください。

第1回のこの本市の有識者会議でも、業界のほうからは、大阪は決して供給不足でない、あるいは近畿運輸局は供給過剰という認識の下、新規参入規制しているとかそういった発言もありましたんで、やっぱりそのあたりに対する説明も今後必要になってくるので、いかに客観的なデータでタクシー不足を説明していくのか。状況が分かれば教えてください。

それと、これはちょっと資料を見ていて分からなかったんですが、新規事業者の要件なんですけど、法人格のない個人営業も認めるという前提なんじゃないかな。一般的に個人タクシーというのはあるんですけど、これはちょっと素朴な質問です。

3点目が、これも先般の活力ある地方を創る首長の会のアンケート結果が公表されてますけれども、現に第78条の2項で運用されてる自治体からの声として、区域をまたぐ営業が認められていないのが全く中途半端、改善しなあかんという意見がちょっと多く出てるということなんですけれども、今回のこの制度設計が、例えば大阪府内で乗車してお隣の尼崎市とか神戸市とか、府域に出るような場合についてはどういう認識なんじゃないかな。

以上3点、お願いします。

(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)

今、本日ご説明させていただきましたのは、まだ骨子の段階でございますので、まだ精緻な検討はしておりませんが、まず、1点目につきましては、まだ国のほうから何か示されているわけではございませんので、具体的にどういう資料を集めていくのかにつきましては、いろんな統計データなんかは収集してございますが、それをどのように説明してい

くのか、あるいは何を求められてるのか。それを国と十分話をしながら、しっかりと説明していきたいと思っております。

2点目の新規事業者につきましても、我々とすれば幅広で考えてございますが、これも安全の確保がまず第一で、それが実現できる人格として何が適切なのか、また、国においてどのようなお考えなのか、それを聞きながら整理していきたいと考えてございます。

最後の区域をまたぐ営業につきましても、我々としましては、こちらの書類に書かせていただきましたとおり、大阪府域全域を対象としたものを考えてございます。その中で大阪府域から外に行かれるものまで含めるかどうかにつきましても、今後制度を具体化する中で検討してまいりたいと思います。

（朝川大阪市副市長）

ぜひよろしくをお願いします。

（西島事務局長）

ほかにごございますでしょうか。

高橋副市長、お願いします。

（高橋大阪市副市長）

私からは2点、今回、この制度設計については、これは道路運送法の第78条第3項の公共の福祉ということで検討されてると思うんですけども、ぜひとも道路運送法を所管してる国交省とはしっかりとこれから協議してほしいんですけども、その中で今回、地元合意という項目が入ってまして、これは地域公共交通会議の第78条第2項のほうで位置づけられている仕組みですけども、これを今回あえて入れた理由と、今後、地元合意のこの地域公共交通会議の運営方針がもしあれば、どうしていくのかお考えをお聞かせ願いたいのと、それから2点目が、今回こういったライドシェアなので、駅前なんかのタクシープールにこういったライドシェア車は入ってこないという前提で考えておいた方がいいのか、あるいは、入ってくるんだったらこれから道路管理者あるいは道路交通管理者との調整なんかも出てくると思うんですけど、その辺ちょっと何か考えがあればお願いします。

（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）

申し訳ございません。これをこうするという答えについてはまだこれからの検討課題でございますが、まず、地元合意につきましては、第78条の第2号で国のほうが制度としてお考えになってますので、我々としましては、本来首長の判断で実施すべきものと思いますが、もし国が制度化されとしても、我々とすれば、やっぱりそこは地域公共交通会議の意見をお伺いするにしても、首長が責任を持って判断できる体制のほうがふさわしいですよということで整理させてもらったものです。

あと、駅前等につきましては、これも今後議論、検討してまいる必要があると思います。が、現在のところ、まだ十分に検討を深めておりませんので、ちょっと今日のお答えは控えさせていただきます。

(高橋大阪市副市長)

これからの検討によっては、駅前のタクシーベイなんかにも白ナンバーのこういうライドシェア車が入ってくることも想定しておいたほうがいいということなんですか。

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

その入るかどうかも含めて、まだ検討しておりません。ほかの先進事例等を見ながら、あるいは交通状況のほうを見ながら今後判断してまいりたいと思います。

(西島事務局長)

森岡副知事、お願いします。

(森岡大阪府副知事)

先ほど副市長からお話もありましたが、やっぱりタクシーが足りてるかどうかというのがまずあって、それを世の中に言っていかなあかんよなど。その上で当然、ここに書いていただいている安全・安心。

その後、需要が多いあるいは供給不足という点で言うのでしょうか。車両と運転手さんのどちらのほうに着目されてるのかなというのを、どちらのほうが不足しそうかなというのが分かれば教えていただきたいのと、あと資料の9ページの、これは運賃のほうなんですけど、ダイナミックプライシング、こちらの四角囲みのところとかに書いておられる事前確定型変動運賃制度ですか、これについてもうちちょっとご説明いただければと思います。

(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)

まず、前段のタクシーの不足というのは車両なのか運転手なのかということにつきましては、我々は今、いわゆるドライバーが不足されてると。

資料で申し上げますと、12ページでございますけども、車の実働率がございます。今、車両をお持ちなんですけれども、ドライバー不足で稼働していない自動車等もありますので、そういったものを活用しながら、例えばライドシェアに参入されたらどうですかということとで先ほどのライドシェアの下のほうでも書かせていただきました。

(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)

事前確定型変動運賃制度、9ページの左の下のことのご指摘だと思います。これは国交省の制度としてありまして、何かというと、例えばある営業区域で750円が通常の運賃だとしますと、その前後5割までは運賃幅を変えてもいいですよという制度です。ただし、3か月に1回全部実績を出させ、その平均が750円にならないといけないということで、ここに書いてますように5割増の1,130円の運賃を取る時間帯があると、逆に5割引の380円でも走ってもらって、3か月間では750円の平均にならないといけないというような制度になってまして、こういった制度の制限があるので、今のところは制度はあるんですけども全国で実績はないという状況になってございます。

このあたりについては、やっぱりもう少し使いやすい形、いろんな緩和が必要かなというふうに我々は考えてるところでございます。

以上でございます。

(森岡大阪府副知事)

ありがとうございます。

(西島事務局長)

山口副知事、お願いします。

(山口大阪府副知事)

すみません。今までいろいろご意見出てるんですけど、もう一度確認なんですけど、一つ新聞記事が出たりしてます。国が検討してると思うんですけど、その検討状況を把握しているのであればどういう形で検討されてるかというのを教えていただきたいのと、もちろん国交省と、この間有識者会議とか検討会をやった中で国交省ともいろいろと意見交換されてると思うんですけども、今現在の国交省というか国、規制改革会議も含めてですけど、考えというのはどの程度把握してるのか。ちょっとその2点について確認をお願いしたいと思います。

(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)

国の検討状況と我々がどこまで状況を把握してるかというご質問だと思いますけども、ちょっと国の検討状況につきましても、具体的には詳細なところはつかみ切れておりません。新聞の報道のほうはかなりつかんでるところです。今回新聞にも載ってましたけど、直接雇用、タクシー会社がコントロールするというようなことが出てます。事前の協議でも、国交省としては少しそのあたりにポイントがあるのかなというふうなお話は聞いてたところでございますけど、確定的に中間報告に向けてこういう取りまとめになるんだといったような、ご協議はできてないという状況でございますので、逆に新聞のほうで我々も知ったという状況で申し訳ございません。

以上でございます。

(山口大阪府副知事)

そういう意味でいうと、この案というのは、国とフィックスして合意できてやってるということじゃなくて、あくまで府市としてあるべきライドシェアと目指すべき方向の骨格はこういうことでしょうかということを提示してる案という理解でいいということでしょうか。

(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)

はい、そのとおりでございます。

(山口大阪府副知事)

先ほどからいろんな詳細なところ、例えば駅前に入れるのかどうかとか、いろんな課題はあると思いますが、そこら辺は骨格が決まった後、具体的にさらに国交省なりと関係機関と詰めていくということでもいいということですね。分かりました。

(西島事務局長)

ありがとうございました。
どうぞ。

(横山大阪市長)

私もその点は気になってました。国の調整状況といわゆる大きく乖離する可能性がある点に関してはこちら側の主張のデータはきっちりそろえておいたほうがいいかなと思いついて、特に雇用の部分とダイナミックプライシングのところは、僕も報道ベースなんですけど、少し方向性が違うのかなという可能性も感じてますので、前回の勉強会のときに大変いろいろ貴重なご意見もいただいて、雇用のままだともしかしたらドライバーが集まらない可能性があるとか、その場合は乗る側のニーズだけでなくてドライバーの潜在的なニーズを把握できるような、それを聞き取りするのか、事業者さんから実際運営していく中での聞き取りをするのか。いずれにせよ、一定の根拠も準備しておいたほうがいいかなと思ってます。素案に関しては、僕はこの方向性でいいかなと思います。

(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)
了解いたしました。調査してまいります。

(西島事務局長)

それでは、ありがとうございました。
最後に、本部長、副本部長から制度案に関するご意見も含めまして、本日の総括をいただきますと思います。
本部長、お願いをいたします。

(吉村大阪府知事)

大阪がめざすべきライドシェア、このあるべきライドシェアの案については、本日、この案で成案化していきたいと思っております。

ただ一方で、副市長、それから副知事のご指摘もありますし、また、これは国のいわゆる許可というか、それがないと成り立たない制度、第78条第3号だと思いますけれども。その中で国との調整も今後引き続きより綿密にやってもらいたいと思っております。

今、年末までに国の一定の中間取りまとめが報告されると、規制改革会議においてというふうにされてますから、恐らくそうなるんだと思います。その中で、やはりこの大阪のあるべきライドシェアの姿はこういうことなんですということを最後、その取りまとめの前にも、今日、本日、案として成案化しますから、それをきちんと国に考え方も含めて伝えて

もらいたいと思います。そして、それで終わりではなくて、国からの中間取りまとめ案が出た後も、国においても制度が固まるものではないと思いますから、しっかりと協議を続けて、大阪が目指すライドシェアが実現できるように進めてもらいたいと思います。

大きくやっぱり3点かなというふうに思ってます、新規事業者の参入、これはやはり必要だと思います。プラットフォームとして。もちろんタクシー事業者が参入できるのも当然だけれども、新規事業者の参入あるいはそれとコラボするのか、いろんなやり方があると思いますけれども、今のデジタルをうまく使ったやり方をしないと、これは成り立たないですから、しっかりとプラットフォームの責任等はもうここで案では出てますけれども、実際に国とはまだ乖離があると思いますから。それからやはり業務委託のところ、ここは非常に大きなところだと思いますし、ここがないとなかなかこの都市部で展開していくのは容易ではないというふうに思ってます。それからダイナミックプライシング。この3点だと思いますので、ここについてはしっかりと、国交省との協議をしてもらいたいと思います。

それから、政府与党においても、勉強会なんかで非常に前向きに進めている国会議員の皆さんもいますので、そういったところにも大阪の考え方というのをしっかり伝えておいてもらいたいなと。僕も小泉議員には伝えましたけれども、事務的にもしっかりと、趣旨も細かいところも含めて説明してもらいたいなと思います。首長の会とも連携してますから、そこも進めてもらえたらと思います。まず事務的に、年内もう時間はあまりありませんので、今日成案化すれば速やかに事務的に国交省にも説明をお願いしたいと思います。

それから、運行期間に関してなんですけれども、万博開催前半年、これはやっぱり準備期間が要るだろうということで、この1年間ということを最初、私も指摘をして、これは今、案になったわけなんですけれども、この大阪がめざすライドシェアの案というのがそのままこれが実現できれば一番もちろんいいわけなんですけれども、国交省の了解がないとなかなか進まないというのも今の法制度上の現実だというふうに考えたときには、ここからいろいろ修正するところも出てくるんじゃないかなと思ってるんですね。

運行期間について、一部報道では来年の春からという報道もあります。国交省が認める制度の中身によっては準備期間を比較的長く取らないといけない可能性も出てくるのかなというふうに思ってますから、国が定める開始期間というものも横にらみで意識しながら、万博開始前から万博終了後まで1年間というふうに案にはあります。これは僕はこれでもいいと思うんですけど、そこはちょっと柔軟に、場合によっては春から準備を。準備はやっぱり1年間程度必要だということであれば春から進めていくというようなことも視野に入れて進めてもらいたい。

つまり、本日のこの成案化を速やかに国交省に正式な案だということで要望して実現をめざすとともに、国も一定方向性を年末に示すでしょうから、年明けても引き続き、あまり時間もそういう意味ではなくなる、あるわけではないと思います。例えば保険を組成するときに時間がかかるというのも有識者の意見で出ましたから、そういった意味では、秋ありきではなくて、春からの開始もあり得るんだということも想定をしてこの制度、大阪に合った制度を進めていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

(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)

了解いたしました。

(西島事務局長)

それでは、副本部長お願いいたします。

(横山大阪市長)

万博に向けまして急増するこの需要に対応するためにも、この議論はもう待ったなしだと思います。こういった中で、まず、大阪版ライドシェアの案をこの短期間に取りまとめでいただきましたことを感謝申し上げます。

その上で、先ほども申し上げましたが、国のほうと大きく方向性が乖離するおそれがある論点に関しては、やっぱりしっかりデータをそろえてこれから協議に臨んでいただきたいと思います。

朝川副市長からもありましたが、まず、問題提起部分のデータもさらに肉づけできるなら、人手不足やドライバー不足のところであったり、現状の部分のデータであったり、この大阪版ライドシェアの提案に係るデータ。雇用契約であれば人手が集まらないおそれがあると。これは絵に描いた餅になっては多分本当に意味がなくて、社会課題の解決がこれはゴールですから、ライドシェア制度導入がゴールではないので、やってみて結局事業者が集まりませんでしたではちょっと本当に話にならないことになってしまうので、実効性がある案にぜひしていただきたいと思います。そのためにも、ドライバーや事業者側のニーズも肉づけしていただいて国との協議に臨んでいただきたいと思います。

大阪版のこのライドシェア案は非常に素晴らしいものができたと思いますので、これから国との協議に臨んでいただきたいと思います。よろしくお願いします。

(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)

ありがとうございました。

(西島事務局長)

ありがとうございました。ただいま本日の会議の中で、今後、府市の制度案として本案につきまして案としての成案化をするということ、それから、国はじめ国会議員ですとか首長の会も含めまして十分に説明をしていくと、それから、今後の国との協議に当たりましては、新規参入ですとかダイナミックプライシング、幾つか論点がございますので、そういったところも中心にしっかり協議をする中で、特に方向性が違うところにつきましてはしっかりデータをこちらのほうでもそろえてやっていくと。それから、運行期間につきましては、柔軟に今後進めていくということでご指示があったかと思います。

資料2のほうで大阪府市の案として成案化するというところでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、それで今後、国へしっかり説明をしていただくということでよろしくお願いします。

本日の会議は以上となります。ご議論誠にありがとうございました。

お忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。これで終了いたします。