

## 1月26日（金） ホーチミン（ベトナム）

午前に視察予定であったホーチミン市郊外にあるサイゴンハイテクパークは、交通渋滞が見込まれ、午後の視察先の予定時刻に間に合わない可能性が高いこと、また、半数以上の議員が体調不良のため視察を中止した。

### Gojek社

Gojek社は2010年に配車サービスの企業としてインドネシアで設立され、その後、アプリによる配信を開始し、配達、買い物代行、支払い決済などさまざまなサービスを展開しており、ベトナムでは2018年からサービスを開始している。

2021年にインドネシアのネット通販大手企業のトコペディアと経営統合し、GoToグループとなった。この2社は東南アジアでは数少ない「ユニコーン」と呼ばれる10億ドル以上の価値を持つ非公開の新興企業で、Gojekは現在では100億ドル以上の「デカコーン」に到達している。

はじめに、ライドシェアに関する日本や大阪の現状と課題について、山田議員から説明を行い、その後、GojekのCEOであるSumit Rathor氏及びパートナーシップ部長Lynette Chong氏からGojekの紹介、事業内容の説明を聴取した。

### 【説明概要】

（山田議員の説明）

現在、日本のタクシー業界においては、人手不足と運転手の高齢化が深刻化している。2025年開催の大阪・関西万博では約2,800万人の来場者による交通需要増が見込まれる。また、コロナからの回復しつつあるインバウンドの増加にも対応する必要がある。

このような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されている。

日本政府の2024年4月から始まる制度案としては、実施主体をタクシー事業者に限定しており、事業者とドライバーは雇用契約の関係としている。また、タクシー事業者が運行責任を負い、国が定めた範囲内でタクシー運賃をベースとしている。

一方、大阪がめざす案では、実施主体としてタクシー事業者に加えて、安全に運行管理ができる新規の参入を見込んでおり、事業者とドライバーとの関係は雇用契約または業務委託契約としている。また、安全の確保を第一に、デジタル



Gojekからの説明聴取の様子

技術を活用した柔軟かつ機動的な運行管理の実現をめざし、運賃においても需給に応じて価格変更を行うダイナミックプライシングとして検討している。

(Lynette Chong 氏が Gojek 会社概要と事業内容について説明)

日常生活の中で GoTo グループは e コマース、オンデマンド、金融サービスを組み合わせた東南アジア初のプラットフォームを提供している。

GoTo グループのシステムとして大きく 3 つある。まず、Goto ファイナンシャルは、企業のオンライン支払いシステムの構築など金融サービスの提供。Gojek は、運送やフードデリバリー、移動交通手段などのオンデマンドサービスの提供。トコペディアは、オンラインショッピングやモバイルアプリケーションを介した注文など e コマースのサービスの提供を行っている。

同グループは、さまざまなビジネスを合わせて良いサービスを提供できることが強みである。

Gojek のサービスは、GoCar、GoRide、GoSend、GoFood の 4 種類あり、ベトナムでの実績については、2018 年 7 月に運転手を Gojek のドライバーとして認定するための審査、登録制度を開始した。同年 8 月に GoRide と GoSend のホーチミン市でのサービスを開始。同年 9 月にハノイでサービスを開始。同年 10 月、GoFood のホーチミンでのサービスを開始。翌 2019 年にハノイで同サービスを開始。2020 年 8 月に Gojek へ変更。2021 年 8 月に GoCar Doctor サービス開始 (※自動車のメンテナンスや修理を必要とする顧客向けに提供されるサービスであり、顧客がアプリを通じてリクエストすると Gojek 側が現地に出向いて自動車の修理を行う)。同年 10 月にキャッシュレス支払いサービスを開始。同年 11 月に GoCar のサービスをホーチミンで開始。2022 年 1 月に同サービスをハノイで開始している。

約 20 万人の運転手が登録されており、食品配達サービス等のビジネスパートナーとして数万件の飲食店や食品店が登録されており、食品注文サービスとして 100 万以上の食品アイテムが提供されている。これらのサービスの消費者は数百万人おり、広範な消費者層にアクセスされており、大規模で多様なサービスを展開している。

運用開始からわずか 1 年で 1 億回の予約を達成し、その後半年で 2 億回の予約に達しており、急速なサービスの成長や顧客からの高い需要を受けている。

従業員は当初 5 人であったが、300 人以上に増加した (フルタイムの従業員だけでなく、アウトソーシングなどの外部パートナーも含む)。従業員の平均年齢は 30 歳で、勤務時間外でもさまざまな親睦を深める活動を共有している。

ベトナム最大の企業管理職向け SNS を運営する Anphabe が主催する「ベトナムで最も優れた職場 100 社」に、2021 年から毎年選ばれ、ベトナム経済新聞

による「Golden Dragon Award」を2021年から毎年受賞しており、優れた業績をあげたことが認められている。

### 【質疑応答】

Q：ドライバーは運賃の何パーセントをGojekに徴収されるのか。

A：運賃の25%を手数料としてGojekの収入として徴収している。

Q：事故が起きた時の対応について。

A：保険については、自分で選んだ保険会社が担当する。Gojekの中にはセキュリティチームがあり、事故が生じた時に連携をし、直接のやりとりは保険会社と行っている。例えばインドネシアでは、利用者が多いため、Gojekの会社が救急車も用意している。事故の時は運転手がお客に対して保険対応する。それは国の制度や業界によってさまざまである。

Q：運転手の年代は。

A：だれでも運転のライセンスを取得できる。年齢制限は特になし。車やバイクを持つということが条件である。車の運転手は40歳代が多く、バイクの運転手はもっと若い世代が多い。

Q：車とバイクの割合は。

A：Gojek配車サービスの8割がバイク、2割が車である。道が混んでいるときは、バイクがよく利用される。

Q：タクシーの場合、事故で動けないときは、同じ会社で別の車をすぐに用意してもらえるが、すぐに次の車を用意できるのか

A：運転手がすぐにコールセンターに電話をして、別の運転手を送るようにしている。また、事故が起こる前と同じ乗車料金で乗車できるようにしている。

Q：日本はタクシーアプリがあるが。既存のタクシー会社にこういったアプリの提供を考えていないか。

A：シンガポールとインドネシアでは、一般の大手のタクシー会社でそのようなことを試みた。Gojekのポリシーとして、新しいサービスを提供し、顧客に選択権を与えるようにしている。新しいサービスを展開していく中で、既存のタクシー業界にも技術提供など協力できると考えている。

Q：運転手はフルタイムで働けるのか、会社が決めるのか。

A：勤務時間の決まりはない。一日一時間だけ働いてもいいし、週末だけ働くという形でもいい。運転手は社員ではなく、委託契約（パートナー）であり、これを主な仕事として8時間フルタイムで働くというものではない。

Q：日本ではそこが論点になっている。日本のライドシェアの案についてどう思うか。

A：委託契約としてパートナーとなる場合は、時間が空いている時に誰でもアプ

りを使ってできるという点が利点である。タクシー限定ではなく、個人事業の方が柔軟な体制で良いと思う。

Q：日本では雇用体制のことなど検討課題があり、なかなかスタートできない状況であるが、御社が事業を始めた時の懸念点。また、事業を始めてから起こったことや改善点などあれば。

A：安全第一と考えているが、これまで安全面での課題は特にはない。

もちろん、事故も発生し、運転手もいろいろな方がいるが、大きい問題はなかった。運転手が減っていることが課題であり、同業の会社がいろいろあるため運転手を募集してもなかなか集まらないことがある。コロナ禍では、地方に帰る人が多く、特に人が集まらなかった。

Q：フィリピンではGrabが多かったが、どのように市場で戦っていくのか。ゴジェックの強みは。

A：一般のドライバーは暇な時間が多いが、客の近くの運転手に情報を効率的に与える技術の改善を進めることが大切だと考えている。また、法制度の面で曖昧な点がないかなど、弊社はよく検討をしているがそういった点も強みと考えている。

Q：日本市場に魅力はあるか。

A：日本市場には大いに魅力を感じている。高齢の運転手が多いため、高齢者が運転しやすい時間（2時間から3時間など）を調べて、その点から仕組みを考えるとよいのではないか。

## 【各会派の所感】

### [大阪維新の会]

タクシー業界において、人手不足と運転手の高齢化が深刻化している。大阪では2025年に大阪・関西万博の開催を控えており、約2,800万人もの来場者による交通需要増が見込まれている。また、コロナ禍以降、急速に回復しつつあるインバウンド需要増にも対応する必要があるためライドシェア導入は必須である。

しかし、日本では白タクが禁止されているため、本格的な運用開始には多くの壁がある。日本ではそもそもライドシェアによる議論は長年に及んでいる。世界規模で見れば先進国でライドシェアが進んでいない国といえば日本が挙がるだろう。海外の人にとっても自国と同様のサービスが受けられないというのは深刻である。タクシー運転手不足、運転手の高齢化、海外観光客の増加、地方の過疎化、需要と供給が釣り合いになっていない日本においては新たな移動インフラが必要である。

しかし、ライドシェアは運転免許証があれば誰でも始められるので、ドライバーによつての運転技術に差があり、不安を感じる、海外ではフェイスブック上で

各社の配車アプリのドライバーアプリのアカウントの貸し借りや売買が横行されていることやライドシェアの運転手による飲酒や乗客への暴行や誘拐といった犯罪が発生していることから、同乗中に危険な目に遭う可能性があり、運転の質や安全性が担保されていない。

今後はドライバーと乗客双方の安全が担保されるルールをしっかりと整備しなければならない。しかし、万博開催まで様子見で少しずつ緩和するのは間に合わないだろう。4月に一部解禁する制度よりさらに規制緩和を進め、府内全域を対象に24時間の運行や実施主体についてもタクシー会社だけでなく、同等の運行管理体制を確保できる事業者の新規参入を認めるべきであると感じた。

#### [自由民主党・市民クラブ]

Gojek社において、ライドシェアの説明を受けて、日本国内においても運転手不足の問題が取りざたされるように、大阪でも法令を少し変更すれば、直ぐにライドシェアは実現可能であり、あとの課題は既存の交通関連業者との整合性の問題がハードルだと感じた。

#### [自由民主党・市民とつながる・くらしが第一]

私自身ライドシェアについては、これまであまり良いイメージを持っていなかった。なぜなら「安全な運行管理ができるのか」「雇用でなく業務委託契約でドライバーや利用者は守れるのか」「事故が起こった時はどうするのか」「責任の所在はどこになるのか」など整理しなくてはならない課題がたくさんあるため。一方、視察中、現地で、グラブライドシェアを活用し、ライドシェアを行っているゴジェックを訪問し、直接ヒアリングさせていただき、また、クラブの関連施策についても取引銀行のヴィエティンバンクからヒアリングさせていただき、ライドシェアへのこれまでのイメージがずいぶん変わった。

ゴジェックとクラブは、配車アプリ運営企業でありながら、フードデリバリーをはじめ、ホテル予約など様々なモノやサービス、機能を手配でき、スーパーアプリ運営企業となり、さらに、金融サービスへと事業を拡大している。スーパーアプリとは、支払い、移動、飲食、買い物から、映画や演劇、鉄道、飛行機、ホテルの予約など、生活するために必要なさまざまな機能を1つのアプリにまとめた、生活インフラのようなアプリのこと。

日本ではPayPayやLINE、NTTドコモやauなどがスーパーアプリを目指している。日本でもウーバーイーツが日常の光景になり、アナログな私でもGOタクシーを使い、好む好まざるにかかわらず、避けては通れないこれから何かしら日

常の光景になるのだろうと実感した。

現地で実際に、アプリで、配車を行い、行先をいれると事前に運賃が確認でき、乗れる人数、車種も選択できる。また、利用者がドライバーを評価することができとても便利。ベトナムでは、例えば、学生など安価で利用したい人は、運賃は安い送迎までの時間がかかるライドシェアを選択するなど、それぞれのニーズに合わせてドライバーを選択されているとのことで、多様なニーズに対応できる移動サービスとなっていくことを実感した。視察に行った、フィリピンや、ベトナムとは違い、大阪では、バスや鉄道網も発達し公共交通機関の状況は異なるが、大阪の実情にあった導入の模索や検討はしていく必要はある。

生野区では、高齢者、障がい者など、移動に支援が必要とされる方々に対する安定的な交通環境が求められており、定期的に地域公共交通検討会を開催し、福祉有償運送事業の育成やオンデマンドバス、BRTなどの支援の取組を進めているため、こうした視点からも期待する。

しかしながら、最初にも述べたが導入に向けて、解決しなくてはならない課題がある。ライドシェアについては、安全性や、万が一事故が起きた場合の対応について不安視する意見がある。まさに人の命を扱う業種であるからこそその課題であり、重要な視点だと考える。大阪がめざすべきライドシェアの案において、どのように安全性を担保するのか今後の議論を注視していく。

視察での体験から、世界では、今後、ライドシェアのような運送サービスがさらに展開されていくことが予測できる。しかし、タクシーは地域公共交通を支える主体であり、仮に大阪がめざすべきライドシェアが導入されたことにより、タクシーの輸送力低下を招くといったことがあつては、本末転倒である。高齢者の方などにとって、ドア・ツー・ドアの運送サービスの選択肢が、タクシー以外にも生まれるのは望ましいことである。

そのためには、タクシーとライドシェアが上手く共存できる仕組みを構築することが必要であり、市民・地域のみなさんにとって望ましい運送サービスとなるよう今後一緒に考えていきたい。

ベトナムテンパール工業有限責任会社

ネクストエナジー・ベトナム株式会社

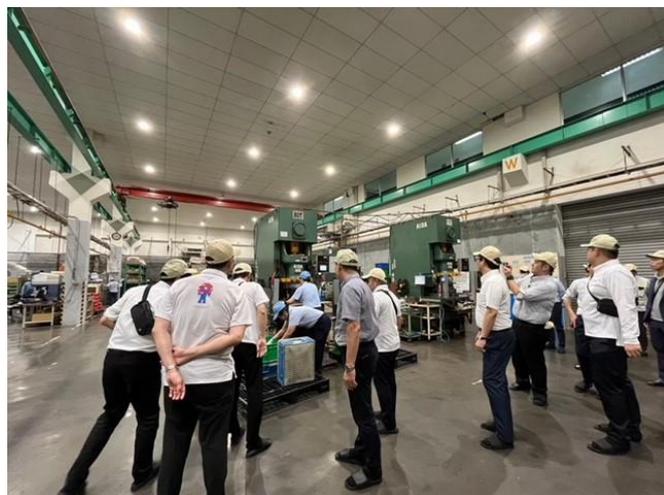
Gojekの視察を終え、タントゥアン輸出加工区にあるテンパール工業までバスで移動した。Gojekでの視察が予定よりも時間を要したため、次の視察地として予定していたサイゴン港（カッタライ港）は移動中のバスからの視察とした。

タントゥアン輸出加工区は、ベトナムで最初の輸出加工区であり、ホーチミン市の中心街に近い立地にある。外国企業が工場を設置し、輸出向けの製品を生産

する地域であり、地域内では税制面での優遇措置があるため、外国企業にとって魅力的なビジネス環境が整っている工業団地となっている。

同地区にあるベトナムテンパール工業有限責任会社は、広島に本社を置く配線用遮断器、漏電遮断器、住宅用分電盤の設計、開発、製造、販売を行う企業である。工場内を見学した後、鎌田社長から同社の自然エネルギーに関する取組みについて説明を聴取した。

また、自然エネルギーの普及に取り組まれているネクストエナジー・ベトナム株式会社の有木社長にご同席いただくとともに、有木社長からベトナムにおける太陽光パネル事業について説明を聴取した。



テンパール工業の工場内見学の様子。製造過程の様子や説明を受ける（上）・（下）

#### 【説明概要】

（テンパール工業 鎌田社長による説明）

同社は、広島にある中国電力グループの親会社が製造販売する取扱製品のうち、ブレーカーや分電盤関係部品の一部を生産しており、漏電による火災から家屋を守るという大切な使命を担っている。

分電盤は 13 年経過すると取り替えるようにという勧告が出ているが、13 年で分電盤を替える人はほとんどいないため、30 年、40 年経って、保証対象期間外となっても支障がないようなものを製造しないといけないと考えている。

ベトナムでは持続可能な発展に向け、循環経済の取り組みを進めている。

政府は、カーボンニュートラルへの取り組みを表明し、2040 年以降の石炭火力発電の段階的廃止、2050 年 CO2 排出ゼロなどの方針を公表している。

2023 年 7 月に親会社にカーボンニュートラル推進室が設立され取り組みを進めている。具体的には、2023 年度に前年度及び今年度の排出量実績を算定し、全体把握を行ったうえで今後の削減候補を抽出し、2024 年度にはより精度の高い排出量の算定を行い、今後の削減目標設定、削減の実施を行う計画である。



ベトナムでは2024年から冷凍空調機器の使用に関する規則が施行予定であり、フロンガスの規制が行われている。ベトナムで使われているエアコンは古いものが多く、90年代に進出した日系企業の大半がフロン冷媒を使用したエアコンを使用している。これを環境にやさしいフロンガスを使用しないものに早急に変えるため、同社は、旧型エアコン冷媒の撤廃に取り組んでいる。

(ネクストエナジー・ベトナム株式会社 有木社長による説明)

ベトナムは水力発電がメインだが、2023年の年頭から雨が降らなかったため、ハノイを中心に電力不足となった。雨が降らない天気の良い場合に、太陽光発電が非常に役立つが、このような状況であるにも関わらず、太陽光発電が停滞している理由は、日本でいう「エネルギー基本計画」にあたるPDP (Power Development Plan) (第8次) が、2020年までには策定されるといわれていたにもかかわらず、なかなか策定されなかったことにある。ようやく2023年5月に策定され発表されたが、いまだにガイドラインが整備されていない状況であり、当社は現在も太陽光発電の申請段階でとまっている。

また、2023年12月、「第7次PDP7」等の実施状況において違反があり、行政庁において100人を超える逮捕者が出たということもあり、現在もなかなか太陽光発電事業が進んでいない。

同じく2023年12月に、ファン・ミン・チン首相は再生可能エネルギーの直接電力買取制度 (DPPA) を2024年末までに最終案まで進めるよう指示を出しており、CO2を削減できる太陽光発電事業を進めようとしている。

2020年は全量固定買取制度の最終年となり、約8GWに迫る容量の施設が建設されたが、それ以降は停滞している。

ベトナムはポテンシャルが高いが、このように経済政策等がなかなか進んでいないのが現状である。

ベトナムにおける電源別の発電設備容量の現状と開発計画の数値を比較すると、太陽光に関しては、2020年から2022年にかけて発電容量が若干減っているが、これは先ほど説明した政府におけるPDP7違反問題により認可に抑制がかかったことが原因ではないかと思われる。これからの見通しとして、2030年に向けて、太陽光発電所という形での拡大は進みつつあると思うが、企業への太陽光パネル屋根置き事業についてはガイドラインの未整備により不透明な部分があるため、JETROの資料では発電容量として積算されていないようである。

屋根置き事業を展開していきたいところだが、ガイドラインの未整備のためなかなか踏み出せないという現状と課題がある。

昨年末、同社はベトナム北部のハナム省工業団地管理委員会との間でクリーンエネルギー供給を行うシステムの研究・開発をすることで合意し、ファン・ミ

ン・チン首相やフエ知事も同席する中で基本合意書（MOU）を締結した。同社のベトナムにおけるクリーンエネルギー社会の構築に寄与する実績が評価されたものである。政府の方針としては、太陽光発電の普及を進めていくというものであり、同社としても期待している。



（有木社長が持参された太陽光パネルの説明）

本日、太陽光パネルを持ってきているが、ベトナムは台風も地震もないので、建物が頑丈に作られていないため、太陽光パネルを軽量化し、それを戦略商品としている。

太陽光パネルの軽さに驚く杉村団長。有木社長と意見交換をする。

### 【質疑応答】

（テンパール工業に対して）

Q：テンパール工業の昇給システムについて。

A：それぞれ部下の査定を行い、出勤率も合わせて次の年の昇給額を決める。賃金のカーブは日本と異なり、最初は少なく、2次関数的に上げ幅を大きくしている。経験豊かな優秀な人材を引き留めておくようにするためである。日本とは違い、労働者は遠慮せずに会社に主張してくる。

賃金の上がり方についてももしっかり説明する必要があるため、就業規則を定め公開している。

Q：先ほど工場内を見学した際の印象として、女性の労働者が多かったが男性の申し込みはないのか。

A：当社は女性の労働者が多い。特に組み立て部分は女性がほぼ100%である。電気技術の部門で募集すると申し込みのほとんどが男性である。従業員460人のうち、男性が22名でその他が女性であり、管理職もほぼ女性が占めている。

（ネクストエナジーに対して）

Q：ネクストエナジーのSDGsの取り組みについて。

A：当社の太陽光パネルは25年保証としており非常に長い耐用年数となっている。リサイクルについては、パネルを潰すという方法ではなくリユースという方法で、使えるものは使うという形をとっている。太陽光パネルは劣化していても、50%程度の発電はできるものが多い。50%発電できれば、無電化地域で提供して販売することができる。

環境省や東京都から呼ばれて、当社のリユース、リサイクル部門から政策提案させていただき、ガイドラインも提案協力させていただいている。太陽光パネルも分別処理をしていかなくてはならない。無造作に処分されていくとすぐに満杯になってしまうということを環境省も危惧されている。

1番の課題は、7割を占めるガラスの部分の処理だが、発砲ガラスにするなど破碎して分別処理をするようにしている。

しかし、その前段階として、まずはリユースすることが大切である。以前は、検査に時間を要していたが、検査の仕方も簡易なチェックの仕組みを考えてより多くのパネルのリユースに対応できる仕組みづくりをしている。



テンパール工業の工場前で鎌田社長（右から7人目）らとともに。

【各会派の所感】

[大阪維新の会]

(テンパール工業)

テンパール工業は1995年に設立された。事業内容は各種ブレーカー及び盤関係部品の製造・販売である。従業員は463名のうち日本人は2名。管理職の約60%は女性である。そこで、テンパール工業の福利厚生や社員の方の昇給システムについて質問したところ、それぞれ部下の査定を行い、出勤率も合わせて次の年の昇給額を決める。賃金のカーブは日本と異なり、最初は少なく、2次関数的に上げ幅を大きくしている。経験豊かな優秀な人材を引き留めておくようにするためである。日本とは違い、労働者は遠慮せずに会社に主張してくる。

賃金の上がり方についてももしっかり説明する必要があるため、就業規則を定め公開しているとの回答があった。また、工場見学をさせていただいた際、とくに女性の労働者が多かったように見えたが、男女の割合はどの程度なのかという質問に対し、当社はとくに女性の労働者が多く、部品の組み立て部門は概ね100%近く女性である。一方で、電気技術の部門で募集した場合、ほとんど男性になる。従業員全体で460人いるが、そのうち、男性は22名、それ以外は女性であり、管理職もほとんど女性を採用しているとの回答であった。

(ネクストエナジー・ベトナム株式会社)

太陽光パネルの耐用年数は一般的には約20年と言われているが、ネクストエナジー・ベトナム社の製品は25年保証をしている。不要になった太陽光パネルはこれまで廃棄物として処理されてきたが、同社では2005年に国内初となる太陽光発電リサイクルセンターの運用を開始した。太陽光パネルは劣化していても50%は発電するものもあり使用用途はいくらでもある。例えば、無電化地域など、少ない電力供給でも必要などころがあれば50%のものでも十分使用できるのでそういったニーズに対応し、販売をしているとのこと。耐用年数を超えたものを廃棄するのではなく、検査技術を向上させ、使えるものは使うリユースの仕組みづくりが重要である。

ただ、どうしても使えないものについては、分別処理を行う必要があるが、一番問題になるのは太陽光パネルの約7割を占める硝子である。

この硝子をどう処理するかについて同社は機械メーカーと協力し、破砕機を使い発泡ガラスや断熱材にする工夫をしている。寿命が20年30年とも言われている太陽光パネルだが、最新の検査機器を使用し中古太陽光パネルの性能を正確に評価し、レベルに応じてまだ使用できる中古太陽光パネルをリユース品として提供する仕組みを作っている。

[自由民主党・市民とつながる・くらしが第一]

ベトナムテンパール工業有限責任会社は、ブレーカーや分電盤関係部品を生産し日本へ輸出。日本企業の生産拠点としての事例。ジェトロの説明ではベトナムの製造業における作業員の基本給月額額は273ドルで、中国(576ドル)の47%。人件費が安い。

従業員460名の内、男性は22名。女性の労働参加率は、73%であり世界平均42%と比較しても高く、共稼ぎが一般的。社会主義国家であることで労働者が守られる条件が厳格に決められている。組み立て現場も視察させていただく。細かい組み立て作業をもくもくと行っていた。ジェトロの説明どおり、年に一度の社員旅行でのゲームを通じたチームビルディングが連帯感と協力体制を養う重要なイベントとのこと。

脱炭素社会は世界共通の課題であり、大阪市でも2050年の「ゼロカーボンおおさか」の実現を長期目標に掲げ、2030年度までに市域の温室効果ガス排出量を2013年度から50%削減するため、地球温暖化対策の取組みを推進しているところ。

ネクストエナジー・ベトナム株式会社は、ベトナムでの太陽光パネル事業の普及をめざしている。ベトナムは、日射量の条件が良く、台風も地震もないので、軽量化も可能。ベトナムの経済成長は今後も続き第8次のPDP (Power Development Plan) が発表され再生エネルギーとして期待されている。今後の動向に注目していく。