

令和7年度第1回徳島県公共交通「担い手」創出ワーキンググループ 議事概要

1 日時 令和7年11月14日（金）午前10時から午前11時30分まで

2 場所 徳島グランヴィリオホテル2階 蓬莱

3 議事

- (1) 県内の交通 DX 取組状況について
- (2) 国施策の動向等について
- (3) 取組事例紹介
- (4) 意見交換

(事務局)

ただいまから令和7年度第1回徳島県公共交通「担い手」創出ワーキンググループを開催いたします。

はじめに、徳島県交通政策課長の橋本からご挨拶をさせていただきます。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

徳島県交通政策課長の橋本でございます。

本担い手創出ワーキンググループの発端は、まさに運転手不足という中で、それをどう確保していくかと、それから、令和6年度から始まったライドシェア、これに対して、どう対応をしていくかというところでスタートしたものでございます。そういったものは今現在でも課題となっております。

そうした中で、タクシー、バス、地域公共交通を担われている団体の皆様、学識経験者の方にもお集まりいただき、全国的な事例や国の政策の動向を共有させていただき、今日、市町村の方にはWebにて参加いただいておりますが、国や市町村、それから事業者、県が一体となって、どうやって移動手段を確保していくかというところを考えていこうということで、開催させていただいております。

本日につきましては、ヤマト運輸様の徳島支店の畑中主管支店長さん、それから、札幌からお越しいただいた地域創生課の奈須川課長さんから、奥尻島でヤマト運輸様が実施されている客貨混載の取組のご紹介や、国におかれましては、来年度の大きい政策の方向性として、市町村や事業者との共同化・協業化といった方向性が出されておりますので、四国運輸局の片庭課長様から、そういったところを共有いただき、意見交換をさせていただきたいと思っておりますので、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

それでは早速ですが次第に沿って進行させていただきます。まず始めに事務局より県内の交通 DX の取組状況についてご説明させていただきます。資料1をご覧ください。

1 ページ目でございますけれども、まずタクシー配車アプリの動きです。本県では、昨年より就航した国際定期便などの効果もありまして、外国人旅行者をはじめとする来県者が増えております。地域住民の方はもちろんですが、こういった来県者の皆さんのタクシーにかかる利便性を向上するため、配車アプリ等の導入を支援する補助を今年度実施いたしました。現在進行中ではありますが、本年度中に100台を超えるタクシー車両に配車アプリが導入される見込みでございます。またこの補助金につきましては、令和7年12月25日まで申請受付中でございます。こういった配車アプリの導入に

より、タクシー利用者の利便性向上と、タクシー会社の配車効率の向上や新規顧客の獲得といった経営改善を今後期待しているところでございます。

2 ページ目は自動運転タクシーの実証実験でございます。中ほどにあります事業の趣旨でございますけれども、徳島県の公共交通課題でございます、地域の移動手段の確保やドライバー不足の解消に向けて、レベル4 完全自動運転を目指して実証運行を行うというプロジェクトでございます。今年度につきましては、運転手が乗務して、運転操作の一部を行うというレベル2 の取組になります。今年度の取組としては、既存タクシー事業者の現在の運行の一部を、自動運転タクシーサービスで置き換えることが可能かどうか、事業検証を行うということでございます。運行ルートでございますけれども、左の図の赤い枠の、鳴門市西部を中心とするエリアから選定いたしまして、運行期間は令和8 年1 月から3 月を予定しております。運行は、きんときタクシー様に担っていただく予定で、現在調整を進めているところでございます。

続きまして、3 ページの路線バスへの交通系 IC カードの導入でございます。路線バスへの交通系 IC カードの導入を推進し、利便性向上及び、精算業務の効率化を図るため、路線バス事業者への補助を今年度実施いたしました。関係する自治体や事業者様のご理解、ご協力により、2026 年3 月中旬から県内の路線バスで ICOCA が利用可能になります。メリットとしましては、バス車内での釣銭の両替のストレスなくスムーズな決済ができますし、県外の観光客の皆様も非常に増えておりますので、そういったお手持ちの交通カード、全国で相互利用可能な10 種類の IC カードが使えるようにもなります。またチャージは券売機や営業所の他、コンビニエンスストア等でも可能となります。モバイル端末、スマホでも ICOCA が利用可能となりますので、カードだけでなく、スマホでも決済可能となります。またバスの定期券により、区間を指定する区間式から運賃金額を指定する金額式となりますので、定期券が大変お得に利用可能となります。こういったところで、県内の路線バスに交通系 IC カードが入るということで、今後の利用促進が見込まれるものと期待しております。

以上、今年度の交通 DX の動きについて簡単ではございますがご紹介させていただきました。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

今年度の主な取組ということで、公共交通のデジタル関係の取組をご紹介させていただいたところでございます。今現在進行中というようなところもございますけれども、今、人手不足、ドライバー不足という中で、それをすぐにドライバーを確保するというのは難しいところがございます。そうしたデジタル技術を使って、効率的にその車両や人を活用するところが重要であろうということで、今こういう取組を進めているところでございます。

今、進行中ではございますが、今の説明の中でいろいろご意見や疑問点がございましたら、ご意見いただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

（質問無し）

（徳島県交通政策課 橋本課長）

続きまして、国施策の動向について、今日、冒頭申しました四国運輸局の片庭課長に Web でご参加いただいております。今現在、国におかれましては、令和7 年度から3 か

年を、「交通空白」解消集中対策期間と位置づけまして、各種支援制度も非常に拡充していただいて、自治体や事業者さんの取組を後押しということを取り組まれているところでございます。特に複数事業者、自治体が、共同化、協業化して取り組むといった方向性が国の概算要求でも示されておりますので、そういったところを今日ご説明いただくということになっております。片庭課長、どうぞよろしくお願いいたします。

（四国運輸局交通企画課 片庭課長）

本日 Web 上から失礼いたします。私、四国運輸局交通企画課の片庭と申します。私からは、交通空白解消に向けた、共同化・協業化等の取組についてご説明をさせていただきます。

最初に地域交通の現状というところでございまして、皆さんご承知のところとは思いますが、地域交通は需要・供給の両面から厳しい状況でございまして、利用者の減少や担い手、運転手の方の不足が顕著になってきているというところでございます。そういった状況がありますので、経営状況や路線の休廃止が全国的、四国の中でも進んできている状況でございます。そうした中で、いわゆる交通空白と呼ばれるような地区が増えてきており、昨年 7 月に国土交通省では「交通空白」解消本部というものを立ち上げ、いわゆる地域の足（地元住民の方の日常の足）と、観光の足（県外からの来訪者の方がスムーズに移動できるような交通）という、この 2 点を中心として、取組を進めてきたところでございます。

こちらが四国における交通空白解消の取組というところでございまして、昨年の本部立ち上げ以降、首長訪問や交通事業者様との橋渡しといったところを実施してきたところでございます。具体的には、我々運輸局が各自治体の首長さんの方をご訪問させていただき、4 県と 54 市町村の首長さんにご訪問させていただいたというところでございます。

また、新たなツールの導入として、日本版ライドシェアについても現在 8 交通圏で運行開始しており、四国 4 県いずれでも運行が開始されております。また、後ほど詳しくご説明させていただきますが、旅客輸送サービスの共同化・協業化といったところでは、香川 Taxi アプリの導入をしております。また、このアプリも使いながら、地域の多様な関係者の参画による取組といったところで、右上でございしますが、香川県内で観光の足の確保に向けた、タクシーの利便性向上に向けた実証実験を実施しているところでございます。また、デジタルシステム、マイナンバーカードの利活用では、徳島県の神山町さんの事例になりますけれども、まちのクルマアプリというものを導入いただいて、マイナンバーカードと連携しながら、交通事業者様と町の方で、業務効率化にも資するようなシステムを導入いただいております。

こうした取組が進んできた中で、今後こういった対応が必要になってくるかというところでございますけれども、今申し上げた「交通空白」解消本部と、官民連携プラットフォーム、こちらは自治体の皆様、交通事業者の皆様と、ソリューションを持つ企業との連携体制を整えていくためのプラットフォームでございしますが、こちらを両輪として、交通空白の解消を進めていく、特に令和 7 年度から令和 9 年度までの 3 か年は集中対策期間といったところに位置づけられておりますので、より個々の地域、個々の交通空白について、きちんと解消に向けた道筋を定めていくところを目指しております。また、この 3 か年の間だけでなく、その先も持続的なサービス提供ができるような体制作りを推進していくといったところも目指していきたいと考えております。

こちらが具体的な取組方針でございまして、特にこの「(1) 目の前の『交通空白』への対応」というところをご覧いただければと思うのですが、全国で 2057 地区の交通空白のうち徳島県内では 18 地区あるといった形になります。こちらについて 3 か年の間に解消に向けた目途をつけていきたいと思っております。また、※印で小さく書いてあるところになるのですが、要モニタリング地区というところがございまして、こちらは徳島県内 22 地区現在ございますけれども、今すぐに解決の必要があるというわけではないけれど、将来的に交通空白になる恐れがあり、先手に対応していく必要がある地区でございまして。こちらについては、その地区を地域公共交通計画に位置づけていただいて、対策をきちんと考えていくといったところが大事になってくるのではないかと考えております。

また、こうした取組を進めていくにあたって、国による後押しとして下にメニューを並べております。運輸局としては、これまで行ってきたような自治体の方とのコミュニケーションをしっかりとって伴走支援をしていきたいというところであり、制度事例等にかかる情報知見の提供、十分な財政支援といったところもしっかり取り組んでいきたいと考えております。また、この中でも新たな制度的枠組の構築がございまして、ここで共同化・協業化の話が含まれておりますので、そこを本日は詳しくご説明させていただければと思います。

こちらが取組方針 2025 という今年の 5 月に解消本部で定められた方針になるのですが、ここでも共同化・協業化に関して具体的に記載をされております。やはり担い手不足というところが進んでいく中で、単独の事業者、特定の産業、単独の自治体といった単位ではなかなか実行性のある交通空白の取組を実現していくことは容易ではないと考えているところでございます。ですので、複数の主体による、複数の自治体であったり、複数の事業者様であったり、もしくは、それらを掛け合わせたような新しいプラットフォームを作ったりしながら、交通サービスを複数の主体が連携して提供していくことで、輸送サービスの共同化・協業化を進めていければと考えているところでございます。

具体的な制度設計については、現在、地域公共交通部会というところで議論が進められているところでございます。こちらは国交省に設けられた審議会の中の 1 つの部会という形で、今年の 6 月に第 1 回が開催されたところでございます。

続いて、現在の部会での検討状況をここからご説明させていただきます。

現在は、9 月の第 3 回会議で、中間取りまとめの素案が出たといった状況になっているのですが、こちらで共同化・協業化については 3 つに分けて進めていくべきとされたところでございます。

1 つ目が「交通事業者の共同化」でございまして、車両システム調達の共同化、運転管理、整備管理の共同化等がございまして、やはり複数の事業者様でまとまって取組を行うといったところで、運行管理もこれまで各者が行っていたところを 1 つにまとめることや、車両についてもまとめることで、コストカットもできますし、より効率的な運用ができるのではないかと考えているところでございます。

2 つ目が「自治体の共同化」でございまして、これまでは各市町村の方で個別にサービスを提供されていたところが多いですが、それを複数の市町村がまとめてサービスを提供する、もしくは広域自治体（県や地域ブロック単位で見た主体）がサービスを提供するといった形を取ることで、より効率的な運用ができるのではないかとこのこ

るもありますし、必ずしも各自治体の中で住民の方の生活圏が閉じているわけではないと思いますので、その生活圏に応じた自治体を跨ぐような移動というところのニーズにも、共同化を進めることで対応がしやすくなるのではないかと考えております。

3つ目が「交通事業者以外の関係者との共同化」でございまして、例えば、コミバスと、スクールバス、それから通院バスのような形で、輸送手段は従来の公共交通の幅にとどまるだけでなく、他にも提供されているものがあるかと思えます。そういったものを1つにまとめて、サービスを提供するといった形を取ることによって、こちらも運営上の効率化に繋がるほか、その際に改めて利用者のニーズをきっちり確認していただき、より実態に沿ったサービスの提供ができるようになるのではないかと考えているところでございます。

こちらが共同化・協業化の先進事例として、部会の中で取り上げているものでございます。まず左上の「バス協調・共創プラットフォームひろしま」では、広島市とバス事業者様が参画するプラットフォームを立ち上げ、ここで、路線の最適化であったり、各社の人材のプラットフォームの集約を行うことによって、業務の効率化であったり、実態に応じた路線の構築といったところを進めているところでございます。

こちらも取組事例ですが、左上の茨城県常陸太田市の事例では、スクールバスとコミュニティバスと路線バス、また患者輸送バス、これらを全て路線バスに統合し、さらに運賃体系の見直しも行い、効率的な運行を実現している事例でございまして。また左下の地域連携公共ライドシェアについては、茨城県で、4つの市が共同で公共ライドシェアの運行を行うことによって、運行管理や車両管理を一括で委託することができるようになっている事例でございまして。

こちらはイメージ図でございまして、複数のサービスを束ねる時に車両・ドライバーの共同利用・相乗り化といった形で、輸送資源を集約するということができますし、2つ目のイメージ図では、集約したものをどのように運行するかといった時に、個別のサービスを提供する場合もあれば、改めて路線や運行時間帯等を集約して1つのサービスとして提供するというやり方も考えられるかなといったところでございまして。

ここからは四国内の事例についてご説明させていただきます。まず1つ目が香川 Taxi アプリでございまして、今年の4月から本格運用が開始されたものでございまして。現在高松市内に限ったものではあるのですが、高松市内の複数のタクシー事業者様が共同して参画いただいているものでございまして、なかなか個々の事業者でそれぞれが配車を請け負うという形ですと、効率的な配車が困難になっているというところがあったのですが、事業者横断型で共同配車を行うことによって、利用者側からも、その時に一番近くにいる車両、最適な車両を検索することができるようになったというメリットがございまして。また、注文についても、いわゆる G0 とか Uber というような大手アプリとは少し違うところがあり、配車が個々の車両ではなく一旦各社の配車を經由していくという形になっておりますので、従来の電話注文や、時間指定予約のようなものとの棲み分け、そちらもきちんと対応できるようにしながら、アプリ上での配車も必要に応じて受けることができるといった形で、従来の利用者様との兼ね合いといったところでも非常に優れた仕組みになっているかなと思えます。

また、この配車アプリを導入したことによって、空車時間や空車走行、いわゆる流しの時間が削減することによって実車率が向上し、生産性の向上、収入の安定化にもつな

がったと伺っているところでございます。こうした形で、必ずしも新しい先進技術を導入するというよりも、その地域で最適な仕組みを考えてそれに即したものを導入するといった形が、私としても望ましいのではないかと考えているところでございます。

2つ目の事例は、香川県の坂出市と宇多津町の事例になっております。坂出市の循環バスが、宇多津町にも乗り入れているというものです。宇多津にスーパーセンターという大きなスーパーがございまして、こちらに坂出市からも買い物で行かれる方が多いと聞いております。ここに坂出市の循環バスが乗り入れることによって、坂出市の方が移動しやすくなるというところもありますし、逆に宇多津町の方にも坂出市への通院にお使いいただいているといった形でございます。このように、生活ニーズにあった形で路線を再編するということが、双方の移動の活発化にもつながると思いますし、公共交通での移動といったところのポテンシャルを増やすことにもつながるのではないかと考えております。

3つ目が、高知県室戸市の事例でございます。こちらはタクシー会社2社が連携して公共ライドシェアを運行している事例になっております。運行事業者2社（タクシー事業者）が「合同おらんくタクシー」という任意団体を新たに立ち上げ、ここで配車を受けることによって、公共ライドシェアの路線の分担を両者が連携することで柔軟に調整ができるようになったといった事例でございます。それによって、市内全体でニーズに応じた細かい路線の維持が可能になっているといったような事例でございます。

この共同化・協業化といったところについては、全国の実例（11ページ、12ページ）を最初ご説明させていただいたのですが、なかなかこうしたものをいきなり作り上げるというのはかなりハードルが高いものになっていると思うのですが、一方、四国内の実例で取り上げさせていただいたような、香川県や高知県の事例においては、本当に隣の自治体との共同、自治体内の複数の事業者との共創といったところで、比較的始めやすいような形態になっているかと思います。公共交通の利用の促進というところもありますし、限られた資源を使用しながらサービスを維持していくという観点では、まずは小さなところからでも、互いに協力しながらニーズに応じたものを作り上げていくといったことが大事になってくるかと思います。また、そういった共同化・協業化の取組を国交省としてもこれから重点的に支援をしていきたいと考えておりますので、ぜひこうした事例を参考に、取組を進めていただければと思っております。

最後、19ページに来年度の予算要求の概要を載せておりますので、こちらもぜひご覧いただければと思います。私からの説明は以上になります。ありがとうございました。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

今ですね、国の政策の方向性についてご説明いただいたところですが、今のご説明の中でご質問とかございましたら、いかがでしょうか。

奥嶋先生、よろしくお願いいたします。

（徳島大学大学院 奥嶋教授）

ご説明ありがとうございました。12ページで説明していただいたスクールバスとコミュニティバスなどの集約という事例を挙げていただいたところですが、現状ではスクールバスとコミュニティバスなど、あとデマンド交通なども、それぞれ一緒に、協業し

て運行させるというのは、制度としては整備されているので、その手続きを市町村の方でしっかり決めないとできないということでしょうか。

（四国運輸局交通企画課 片庭課長）

ご質問ありがとうございます。この常陸太田市の事例については、全てのサービスをこのバス事業者様の方でまとめて路線バスとして全て提供します、というようなものになっておりますので、手続きとしては許認可等が複雑に絡むようなものではないのかなと思います。

一方、例えば、従来のスクールバスの利用も兼ねているということであれば、例えばその小学生の方は利用を無料にする、患者輸送バスの機能を兼ねているのであれば、例えば〇〇病院に通院されている方は、割引なり無料なりにしますといったような、個別の調整といったところは必要になってくるかと思います。詳細までこの事例を存じ上げているわけではないのですが、そういったところは、実施主体である市を中心に、各関係者と調整をして成り立っているものではないかなと考えております。

（徳島大学大学院 奥嶋教授）

どうもありがとうございました。スクールバスはどの市町村でも運行されているので、その運行能力が朝夕だけ使われていることもあり、昼間の時間にももう少し使える可能性があるかなと思って発言させていただきました。

（一般社団法人ひだまり 藤井理事）

先ほど先生の質問に対してのフォローですけども、上勝町の方では、もう 20 年ぐらい前から実際これを実行してしまして、路線バスは、民間がなくなり、コミュニティバスと患者輸送バス、スクールバスも全部一体化しているんですね。おっしゃる通りその朝の子供たちの時間帯というのは、別に確保しています。路線の時間帯、もちろんその時間を全部指定しなきゃいけないので、それはそれで走るのですが、土日の学校とかがない日に関しては、そのバスも路線バスも運行が減るんですよ。観光客が一番使いたいのはその時間帯なんですよ。

なのでそのちょっと不具合っていうのが起こっているっていうのがありますし、実際に、自治体が全部やっているからその全部統合しやすかったのもあると思うのですが、もう過疎化が行き過ぎるとその統合したやつでさえ運用が難しいという状況になっていて、それをさらにデマンドに全部した方がいいんじゃないかと。スクールバスだけを確保して後のみんなの足はやめた方がいいんじゃないかとかいうような議論にまでなってくるような事態になっています。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

どうも貴重な事例ありがとうございます。確かにおっしゃる通り、今市町村が中心にそのスクールバスとコミュニティバスの運行をされて、それを役割分担や一緒にというところはお聞きしておりますので、そういう形で市町村中心に、いわゆる通学の足を中心に確保されていると思います。当然土日は学校が休みなので、その際に、観光客がいざ、上勝町に行きたいといった時に、市町村からすると、そこまで賄うことはできないといった事例も現在よく聞いているところです。おっしゃる通り、じゃあその時にオンデマンドや、タクシーのアプリを使ってとかいうところで模索しているところでありま

すけども、確かに県内共通の課題なのかなと思っております。

ありがとうございます。他何かございますでしょうか。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

単純な質問なのですが、香川タクシーのアプリは予約ができますか。あるいは他の一般の大手のアプリとかで、私が1回問合せした時には予約に対応できないと言われて導入を見送っておりますけども、全国の動向とかもしあればご教示お願いします。

(四国運輸局交通企画課 片庭課長)

ご質問ありがとうございます。おっしゃる通り香川 Taxi アプリについては現在まだ予約ができないといった形になっておりまして、ですので、使う直前に現在地、目的地を入力して、手配をしていただくというような形になっております。ただ、このアプリを今後やっぱり普及させていく上で、そういった予約機能の導入や、今は決済機能もついてはいないですけれども、そういったものも導入した方がいいのではないかといった議論は進められているところでございます。最初は、電話配車の代替から始まったところもございますので、機能拡充については、これから検討が進んでいくと考えているところでございます。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

はい、ありがとうございました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

他にいらっしゃいますでしょうか。

(ヤマト運輸株式会社 畑中徳島主管支店長)

19 ページにある、訪日外国人が訪日されているところの文脈の中の二次交通というのは、これは日本に入られてからの交通をどうしていくかみたいな話でしょうか。

(四国運輸局交通企画課 片庭課長)

おっしゃる通りでございます。ここでの二次交通というのは、いわゆる路線バスやタクシーのような、例えば鉄道であったり、飛行機であったりを一次交通とみた時に、そこからその実際の観光地に直接アクセスするための交通というところを念頭に置いていただければと思います。やはりインバウンドでお越しいただいている方もかなり増えている中で、そういったラストワンマイルというところに課題を抱えている地域が非常に多いところでございますので、そういったところに関して、観光庁予算も合わせて、来年度も支援していきたいと考えているところでございます。

(ヤマト運輸株式会社 畑中徳島主管支店長)

ありがとうございます。確認をさせていただいた意図としては、事例としてまだまだ形にはできていないところなのですがご紹介させていただきますと、鳴門市に訪日される外国人の方で、ゴルフバッグとキャリーケースを両方持って来られて 40 名の団体が来られますという風な形になった時に、1 台のバスでは乗り切らない手荷物があって、1 台のバスをもう 1 台出すとなると、旅行会社様の方も採算があまり合わないという形になって、荷物だけを当社の方で追走して運んでくれないかというような話があったんですね。こうした形では当社のサービス、宅急便という規格から外れてくるので、どのような形でお応えできるかというところはあるのですが、やはりそういったところの部分、観光地に行くには荷物もあるわけなので、こういうところで当社が何か役に立てること

がないのかというのを、今模索を始めたところでありまして、そういったところも、この課題とはちょっと逸れるのかもしれませんが、まずもう1台動かすとなると人も車も必要ということは同じだと思いますので、少しご紹介の方させていただきました。ありがとうございます。

（四国運輸局交通企画課 片庭課長）

ありがとうございます。まさに、今お話いただいたような視点というのもすごく大事になってくると思いますし、従来の公共交通だけではなく、移動の足の確保には、いわゆる輸送サービスの提供以外のところもしっかり実施していく必要があると思います。そういったところは先ほどもご説明させていただいた、複数の事業者様の協業化による取組というところにもかかってくる話になるのではないかと思いますので、ぜひそういった形で、来年度の予算についてはまだ詳細が決まってないところではあるのですが、ご検討の余地はあるのではないかとこのところでコメントさせていただきました。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。今、畑中支店長の方から、観光客の方は非常に大きなゴルフバック、プラスキャリーバッグという方も多いというお話でございました。今徳島バスさん、金原社長も来られていますが、今、阿波おどり空港では韓国便が通年就航しており、リムジンバスと路線バスを運行いただいて、まさに二次交通を担っていただいておりますが、それでお客さんの荷物だったり、利用状況を共有いただけるとありがたいのですが。

（徳島県バス協会 金原会長）

今課長がおっしゃっていただいた徳島阿波おどり空港からのリムジンバスですが、コロナ禍の後、特に県が、香港・韓国便を誘致してからですね、お客様が激増するとともに、特に韓国便については、お客様の荷物が多いということは1つの大きな課題でした。旅客が増える過程においてはですね、当社リムジンバスというのは従来高速バスのお古を使っていました。なので座席定員が補助席含めて42から3、4で、それでは乗れなくなっちゃったので、60人乗りの観光バスを2両入れる。全体では4両で、予備車含め5両で運用しているのですが、そうすると今度は、お客様は乗れるのですが、今度は荷物が乗らない。観光バスでも古いので、トランクが今のバスで3つあるのですが2つスパンしかなくて、荷物が乗らないということで、香港便に合わせて急遽、13列シート65人乗り、通常的高速バスで縦11列なのですが13列、非常に足元が狭いのですが、リクライニングはしない、もう30分なのでお客様我慢してくださいと、乗れないよりマシですね。それで新車2台を購入し、それでも便によってはお客様を積み残してしまうという事態を起こしてしまったので、路線バスも一部、徳島駅から鳴門へ向かっていたバスについては一部、空港に入れるような形で補完をするというような取組をやって、今年の前半からはもう積み残しという事態はありません。

それでも鳴門方面のお客様は荷物が多く、鳴門方面には路線バスしかないのも、苦労されているというご意見は賜っています。タクシーさんも一緒に、タクシーがあればいいのですが、なかなかタクシーの耐えられるボリュームがずっとあるのかとか、タクシーの予約をどうしたらいいのか、特にインバウンドのお客様の場合あるでしょうし、そのところは空港の活性化という議論の場でも皆さん努力はしていますけど苦労はしているところでもあります。

別の議論ですが、訪日外国人の対策ということで、去年は、リムジンバスにタッチ決

済を入れましたし、来年は ICOCA を導入するということです。いろんな先行会社を勉強しましたが、成田に来られる方は、大体成田で Suica を買われる方が多いと聞いていますので、インバウンドの方も結構ご利用いただけるのではないかといい風には期待しています。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。今空港の話になりましたが、その流れで、ノヴィルの岩城ディレクターにおかれましては、空港のタクシー関係で、荷物だったりとか、今状況把握されている範囲で結構なのですが、今、いろんなお客さんの声だったりですね、その辺りで把握されている情報がございましたら、共有いただけたらと思います。

（ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター）

ノヴィルタクシーの岩城です。今、おっしゃっていただいた荷物の件なのですが、昨日うちでそういうケースがありまして、オーダーとしては、12 人のお客様で、トラベルの担当の方は、バッグとかは結構ですと、お客さんだけ乗るという形で、上勝の方に行っていたのですが、結局ドライバーが朝行ったら、スーツケースを全員持っており、これでは出発しないといけないのに、スーツケースも一緒に持って行かないといけないということで、14 人乗りのバスで行ったのですが、その後すぐにスーツケースだけ運ぶジャンボタクシーを手配してまた向かったということもありまして、結局そういった荷物、スーツケースとかそういうものを観光会社の担当の方も把握してなかったという、そういうケースって結構あるんですね。

空港の方の話なので、Uber を今やっていますが、Uber 利用率は外国人の方が半分、それから県外の方が半分という形で利用してもらっています。弊社としては 25 台 Uber を搭載しているという形になったのですが、まだトレーニングができてないドライバーもいますので、ある程度のトレーニングをしないと、あとは使いこなせないというところですね。当然今、平均年齢が 65 歳以上で、タブレットとかに慣れてないので、すぐ導入したからそれを活用できるというわけではないのですが、ちょっと外れますが、荷物と、その訪日外国人の方とのケースはさっきのお話と多分被ってくると思うんですね。情報が把握できてないケースも結構あるということですね。

全然違うのですが、香川県のタクシーアプリ、これが私は非常に興味がありまして、Uber に関しては当然外国人とかそれから県内の方がよく使われる。ただこれは徳島県でも徳島県民にとって、こういうタクシーアプリは徳島市内の方には非常に有効じゃないかと。ただ予約ができないとかそこら辺は課題だとは思いますが、ただこれって市の方で多分高松市の方で補助金出しているはずなんです。ここは非常に興味があるところでもあります。以上です。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございました。そうですね。おっしゃるように、このアプリは確か高松市が補助金を入れて整備して、今始まっている。徳島県も今、Uber だけではなくアプリということで県は推進しておりますが、そこでこのアプリを市町村にどう関わっていただくかといったところが今後の課題です。ありがとうございます。

すいません。1 点だけよろしいでしょうか。この資料の 18 ページの室戸市の取組なのですが、今回国の方で共同化・協業化、ここに重点を置いてというお話をいただいております、私も自治体のイメージとしても確かに住民の方の生活圏とその行政区域って必ず

しも一致してないので、私も確かにこれは進めていくべきだと思っているところでございまして、県として何ができるかというのを今検討しております。勝手なイメージとしてですね、その行政同士の共同化といったところで、これに関しては、こういった部分国の方で重点的な支援あるいは制度構築というところを来年度、今予算化ということを検討されているというところなのですが、18 ページの事例は、タクシー事業者同士が共同するという形の取組なのですが、今国の方の検討中だと思いますが、この共同化というのはその同業者、タクシー事業者同士の共同化というのも、その共同化の範疇に含めて検討が進められている状況でしょうか。答えにくいことかもしれませんが、共有いただけたらありがたいです。

（四国運輸局交通企画課 片庭課長）

ご質問ありがとうございます。おっしゃる通り、自治体同士だけではなくて、交通事業者様同士の連携というところも、自治体同士と同じように、対象としては入ってくるのではないかと考えております。今日ご説明させていただいた地域交通部会の議論の中でも、10 ページになりますけれども、交通事業者の共同化に加え、自治体の共同化、またその交通事業者以外の関係者も含めての共同化といったところも含まれており、結局は輸送資源をいかにフル活用していくか、住民の方のニーズにどのように、きちんと対応できるようなサービスを整えていくかということになるかと思えます。来年度の予算の詳細まではまだ決まってないところではございますので、この取りまとめを読む限りはといった形にはなりますけれども、そのように考えているところでございます。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。タクシー事業者同士が共同するとかいうのは、市町村の方が何かライドシェアを考える時に、どこか一社だけというのはなかなか難しいところが、大抵はその地域におられる事業者さん同士に共同で担っていただくという事例は非常に多いというか、そちらの方がやりやすいというところが多いと思ってますので、今後の国の支援制度も注目して情報収集したいと思えますので、引き続きよろしく願いできたらと思えます。どうもありがとうございます。

それではですね、次の議題の方に移らせていただこうと思えます。続いて、本日、ヤマト運輸株式会社に来ていただいておりますので、奥尻島での客貨混載の事例についてまずご紹介をいただこうと思えます。よろしくお願いいたします。

（ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長）

はい。ヤマトの地域創生課の奈須川と申します。

冒頭、皆様の方に取組についての動画がございますため、動画を、5、6分程度ご覧をいただきたいと思います。冒頭のPV動画の最初の方はちょっと移動販売の話が入っているのですが、これも文脈に繋がっている話のものですから、参考までにご覧いただければと思います。それではお願いいたします。

（動画視聴）

資料の方に移りたいと思えます。動画で内容については、ご覧をいただいたので、資料についてはさらっとご説明させていただければと思っています。「奥尻島について」というところでございます。今回、ライドシェアの実証運行をしているのが奥尻島とい

う場所になります。奥尻島に関しては人口が 2000 人ちょっとです。タクシー会社さんが 1 社 1 台、1 名ってところで、この方も体調が優れない日が多いということで、なかなか運行できないという現状でございます。バスについては 1 日 9 便でございます。奥尻島のロケーションですけれども、先ほどの動画でもありました通り、フェリーで行きます。対岸の江差町からが 2 時間 10 分で、函館市から 3 時間ぐらいかかるような状況でございます。フェリーが 3 時ぐらいに到着するものですから、朝出勤してから 3 時くらいまでは、我々の本業業務の空白の時間があるというような状況でございます。

次のページが、この取組の経緯ですけれども、いきなりライドシェアに繋がったわけではなく、経緯があります。2016 年に、包括連携協定を奥尻島と結んで、これを機に、セールスドライバーさんが、島のために何ができるかっていうことを考えながら、スタートしているという状況でございます。2025 年、今年の 8 月から、客貨混載型のライドシェアの実証運行を開始ということになっております。

次のページをお願いします。経緯のご説明をさせていただいております。後にお時間がある時にご確認いただければと思います。2-4 まで飛ばしていただいて、この辺は、非常に、人口 2 千人ちょっとの島でございますので、うちのドライバーさんと非常にコミュニケーションが取れていて、お客様から見ると、買い物をするという 1 つの目的の他に、我々のドライバーさんとコミュニケーションを取るのが非常に楽しみにしていただいているような状況でございます。

公共ライドシェアということで、ご報告をさせていただきたいと思います。次のページをお願いいたします。「交通空白」解消緊急対策事業で、奥尻町の方が採択されて、ヤマトとしては奥尻町から委託を受けているような立場でございます。車両購入の一部をこの補助によって賄っていただいているような状況でございます。(3) が本格運用後の報酬シミュレーションと書いてございますけれども、ここに関しましては、12 月末までが実証事業としてやっておりまして、現在は無償運行で、お客様からは料金はいただいております、1 月以降、お客様から料金をいただく場合に、どうすればいいのかというところは、現在協議を重ねている最中でございます。

次のページをお願いいたします。3-2 でございますけれども、先ほど動画にもありました通り、可愛いネーミングというところで、しまねこワゴンというネーミングで車両を走らせているわけなのですけれども、こちらに関しましては、我々の本業は、荷物を運ぶというものがございまして、今回このライドシェアに関しましては、荷物も運べるし、人も運べるってということで、開始をしております。従来、バスに我々の荷物を積んでいただいて、ある区間を運んでいただいているというような状況でございますけれども、その逆のパターンってということで、ご理解をいただければと思います。動画上で、ナンバープレートが白ナンバーになってございましたけれども、今、緑ナンバーへ変更手続きを行っております、緑ナンバーに変更後、今申したような扱いをしたいと思っております。

次のページをお願いします。実証運行の内容でございまして、8 月末から 12 月末までの間、お客様から料金をいただく、その代わりにアンケートに答えていただくという形で、ここには完全予約制とは書いているものの、蓋を開けてみると、お電話いただいた都度、我々の車を向けてお客様を迎えに上がっているような形でございます。こ

これに関しましては、従来我々の営業所の方に、お電話をいただいているんですが、非常に従来の業務と親和性が高いと思っていて、と言いますのは、荷物1つあるから取りに来てっていうのと、1人運んで欲しいっていうのは、我々の地域の住所を全部把握しているドライバーさん、社員の方が多いですから、簡単に注文を受けつけているということで、違和感はないんだなっていうのが分かっているところでございます。今後の展望につきましては、1月以降有償運行に向けて、現在関係者と協議を行っているところでございます。

3-4、車両についてでございますけれども、一般的なハイエースのグランドキャビンで、4名乗車で、車両の後ろの方の座席を外して荷物を詰められるようにしているっていうことと、包括連携協定の1項目に、安心安全という項目がございますので、前面のバンパーの内側に、内蔵スピーカーをつけて、避難誘導等があれば、このマイクを使って誘導できるようになっていうところを、つけております。

3-5が運用イメージでございます。動画の方にございましたけれども、お客様は我々の営業所にお電話をいただいて、今現在は我々1社しか走ってないので、我々の社員が我々に配車をするというような状況でございますけれども、この先、町有車を使って、町の住民の方々が副業でライドシェアをされる場合は、我々の、配車が電話を受けたらその方にも配車をするっていうことを、考えているというところでございます。

右側の方が配達員の1日でございますけれども、先ほど申し上げた通り、3時ぐらいが来るものですから、この時間までは比較的業務に余裕がある時間なので、この時間を利用したいっていうのが、1つ目で、2つ目によくフェリーが欠航するんですね。よく止まっていますから、この辺の時間的に8時から20時まで動いているみたいな見え方していますけれども、この時間を利用してこの中でシフトを組みながら、対応できるんではなかろうかっていうことで考えています。決して、この1人のドライバーさんが朝から晩までずっと走っているイメージではないことで、ご承知をいただければと思っております。

運行管理体制につきましては、我々元々貨物で運行管理を行っておりますので、当然安全、点検ですとかですね、点呼執行等はこの枠組に沿って実施をしている状況でございます。

次のページでございますけれども、数字が10月29日現在になっていきますけれども、ほぼ1日1人以上がご利用いただいているっていうことで、乗者人数につきましては、今現在70名近くの乗車を頂いているような状況でございます。右側の方に地図がございますけれども、我々が主に受け持っているのは奥尻港という港から、上の方の稲尾地区、下は赤石地区というところを受け持ちさせていただいて、下の方に青苗地区というのが、奥尻空港がこちらの方にあるんですが、この周辺に関しては、青苗ハイヤーさんが1社1台1名で対応しているというような状況でございます。

目的別では、ほぼ自宅から病院への送り迎えが6割強を占めている状況でございます。また次のページにございますけれども、年代につきましては、70代もしくは80代のお客様が、非常に多くなっているような状況でございます。このことから、本来であればアプリ等々を利用したいところなのですが、70代以降の方にアプリを入れてというのは、なかなか言いづらいし、言ってもやってくれないっていうのがあるので、ちょっとアナログではありますけれども電話で対応しているような状況でございます。

次に、この実現に向けたロードマップっていうところですが、今現在のステップ 2、真ん中のところですね、ライドシェアの実証運行が今の現在地でございます。来年 1 月以降、2027 年に、奥尻島ホテルが百数十室のホテルが出来あがるものですから、これを見据えて、今地域住民にご利用いただいているんですが、この先観光客等々にもご利用いただくようなイメージを考えているということでございます。

3-9 から、3-12 までは、ライドシェアの先ほどの動画を写真に落としてこんでおりますので、お時間がある時にご覧いただければと思います。

最後 4 番でございますけれども、なんでヤマトがやっているんだっけっていうような話でございますが、我々がやる意義っていうところで、先ほど申し上げたとおり、やはりライドシェアっていうのはまずは親和性が高いと思っていて、突拍子もなく違う業務をやっているわけじゃないんですよっていうのがまず 1 点あるっていうのと、我々、1997 年頃から、人口カバー率 100%なんですね。ほぼほぼというかも全国どこへ荷物を出しても、届けているっていうのがあるので、人口カバー率 100%を有しているところがあります。具体的な話ですけども、ヤマトの地域の社員、今回奥尻ですけども、奥尻の社員は、誰よりも奥尻のことを知っているっていうことがあるっていうのと、営業所の周辺に住んで、その地域の住民でもあるということですね、奥尻島の社員は 10 名ぐらいなんですけど、10 名とも奥尻島出身の社員でそこで働いていただいているということと、今回のライドシェアについては、最小限のコストで運用しているというのと、配達でいつもお邪魔して、もしくは移動販売でお邪魔しておりますので、こういったところから、全然知らないわけじゃなくって、「あ、あそこの息子の何々か」みたいな関係が築けているので、お客様からとっても非常に安心感を持っていただいているっていうところだと思います。

まとめとして、このような、我々が奥尻島の職員に対して「これやって」と言ったわけじゃなくて、実は現場から「やりたい」という話でやっているんですね。このような話が結構全国各地において、うちもこういったことをやりたいみたいな話が今全国から、たくさん挙がってきているような状況で、何を言いたいかって言うと、現地のセールスドライバーさんって我々呼んでいるんですが、ドライバーさんが非常に高い志を持って、その地域の課題に向き合っているなっていうのが、目に見えて最近、再確認をできたので、我々に関しましても、この徳島においても、すぐ何かっていうわけではないんですが、地域にカスタマイズして、何かお役に立てることがないだろうかっていうのを勉強させていただいている最中でございます。以上でございます。ありがとうございます。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございました。今、奥尻島の取組、それから、ヤマト運輸さん全体の取組のご紹介をいただいたところでございますが、ご質問などございましたらと思いますけれど、いかがでしょうか。

（徳島県バス協会 金原会長）

移動距離的には大体 10km 前後ぐらいですか。

（ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長）

実車距離はそうです。

(徳島県バス協会 金原会長)

エリアはどれぐらいの範囲でやるかと、そこにどれぐらいのお客様がいらっしゃるかで、その考え方が違って来るかなと思ったのでお伺いしました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

他にいかがでしょうか。

それでは、先ほどパワーポイント 23 ページのところで、ドライバーさんは基本的にその地域的に住んでいるというお話であります。奥尻島は島だということもあるかと思うんですけれども、例えば、こういう徳島などのエリアでもドライバーさんはその地に住まわれているのでしょうか。

(ヤマト運輸株式会社 畑中徳島主管支店長)

はい。私からお話しさせていただきます。基本的に、徳島県下で営業所は 20 店舗あります。基本的には職住接近という考え方を持っていますので、徳島市内に勤めている方で松茂町に住まわれていたり、鳴門や県南方面に住まわれていたりしますが、基本的には市町村単位で住んでいるところで、通勤距離も 30 分前後というところで、居住もしているという形です。ただ、毎日 100 軒から 150 軒ほどお伺いしていますので、その地の利が、地元住民でなかったとしても、何々さんは何時に帰ってくるであつたりとか、お子さんは今何歳であつたりとか、その辺の方はわかっている状態なので、その辺は、カバーできるかなと思っております。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。まさにこの「担い手」創出ワーキングでは、タクシードライバーさんであつたり、バスドライバーさんといった担い手が不足しているという状況が根幹にございまして、我々行政としても、先ほど国の施策があつたように、交通事業者さんが担えない場合、どこに担っていただける人材がいるのかというのが、非常に興味のあるところでございまして、奥尻島の場合は、フェリーの空き時間も活用してというところの取組かと思えますけれども、例えば徳島県の中で、こういう部分も活用できるといった状況がございましたら、県の方に共有いただいたら、市町村にも共有をさせていただこうと思っておりますので、引き続きよろしく願いできたらと思います。その他に、ございますでしょうか。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

車のタイプが 2 つあるように、移動販売車としまねコワゴンは、全く別の事業の話ですか。移動販売車で客貨混載はされてはいないんでしょうか。

(ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長)

行っておりません。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

地域の方に商品を販売しに行かれており、荷物も運んではいらっしゃらないのでしょうか。

(ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長)

移動販売車については緑ナンバーで最初から稼働しているものですから、運ぼうと思えば荷物は運べるんですが、嬉しい悲鳴ですけど、めっちゃめっちゃ忙しくて、お客様がどんどん来られるような状況です。なので実際には運んでいません。

ライドシェアに関しましては、荷物も予約制と言っておきながら、ほぼほぼリアルタイムで「今すぐ来る？」みたいな感じで応じているものですから、これに関しては、荷物を積みながら、配達を通常配達・集荷をしながら、注文が入ったらお客様の方に向かい、人を運ぶケースで考えています。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

なるほど。はい。分かりました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。販売の話が出ましたので、ドライバーさんからするとですね、当然この荷物の集配、ここでも現金のやり取りがあると思うんですけど、販売となるとそれ以外に、別のお財布をもって現金管理という部分もあって、会社もいろんな業務が付随してくると思いますが、ハードルというのはなかったんでしょうか。

(ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長)

ありがとうございます。移動販売も公共ライドシェアも現地の社員の声からやっているの、そういった負担は、それもあるだろうっていう現地社員が分かっているながらもやるという覚悟を決めてやっているの、その辺の不平不満はないです。

具体的に話を申し上げると、レジの管理も、現地のパートナーのサッポドラッグストア様の方から、レジのPOS 自体を無償提供していただいているので、その辺の管理もしっかり分けながら実施させていただいています。

うちの会社としては、銀座の本社で決めたことが、現場の方に振り注いでくることが多くございますけれども、その中で、こんな感じで現地社員から発信をして「うちはこれをやりたいんだ」っていうことに対して、我々がフォローさせていただいているようなスキームになっています。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。他にご質問やご意見はございますでしょうか。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

すいません。うちの町も過疎化なので、ちょっと想像してみた時に素朴の疑問なんですけれども、荷物の量もまあまああるじゃないですか。それで、リアルタイムでここに来いって言われた時に、ものすごく非効率なルートになっているんですね。大体配達ルートが効率的に組まれているはずなのに突然こっちに来いみたいなことがあった時に、それは本来の業務に支障が出ない人数だとか、そこら辺とかはやっぱり現場の方からのうまい采配とかがある予定ですか。

(ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長)

この先これが奥尻島のみならず他の地域に、となった時は、それぞれの業務空白、空白って正直あんまりないんですよ、本来はないはずなんですけれども、ある場合もしくは、あえて作る場合は、おっしゃったように、やはり荷物優先で一筆書きが基本なので、非常にこれをやることによって非効率な点がおっしゃる通りございます。

その一方で、大体 10km の範囲内で行っていて、片道 5km ぐらいの話なものですから、こういった中で対応をするってことをやるんだらうなっていうのがイメージしていることの 1 つです。

もう一方で、そもそもドライバーさんが他の地区でできるんだっけっていう風に思っています。何を言いたいかって言うと、これはこれでこの枠組として何か我々としては考えた方がいいのではなかろうかっていうところで今考え中です。具体的に言うと、定年が 60 もしくは 65 歳になるんですが、我々のドライバーさん 65 歳でまだまだ元気でいらっしゃるんですね。そういった方々は、グループ会社の方に色々所属をしていただいて活躍される方がいらっしゃるんですが、もっと受け皿を広げながらこういった事業にもやっていけるのかなと思っています。

これも、ドライバーさんが 30 年、40 年ぐらい、非常に安全に対しては意識高く取り組んでいるドライバーさんが多いので、この先、人を運んでも比較的事故のリスクは、低くなるのかなと思いますので、こういった雇用の場の活用っていうのもできるかなっていう風に思っている次第です。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

ありがとうございます。プラスアルファの過疎地の情報をお伝えすると、今多分荷物運ばれているのは域外から域内に運ぶのが多分中心とされていて、その配達だと思うんですけど、今、過疎地で起こっている需要っていうのは、その域内のすごい細かい荷物の輸送をやってくれみたいな、みんな高齢者で動けないから、そういうサービスとかを言われるんですけど、逆にうちは旅客の許可しか取ってないから、貨物もとってくれとも言われたりはするんですね。だけど本当に採算は合うんですか、みたいなところもあり、今色々迷っているところです。

(ヤマト運輸株式会社 地域創生課 奈須川課長)

ありがとうございます。是非、今日は徳島主管支店長がいるので、今後色々相談させていただきたいなと思います。よろしくお願いします。

(ヤマト運輸株式会社 畑中徳島主管支店長)

大きな意味で言うと県内での輸送のニーズとかっていうのはやっぱりあって、当社も 11 月に、県内の当日便という形で開始させていただきました。なんですけども、今おっしゃっていただいたのは、もっと狭い範囲という形になると、やっぱり需要が喚起されて密度が高くなると、当社として採算は取れる形になるので、運賃も今の宅急便の料金と違う形でさせていただくという形で、どこで折り合いがつけられるかっていうところによるかと思いますが、そういうことだと思います。

実際には、非常にお伺いも頂いていて、農家の方もそうなんですけれども、JA さんに荷物を持っていく人手が足りない。運んでいる時間があつたら収穫しないと追いつかないところもあるので、この辺りについては我々も今までは箱が出来上がってから、我々の商売が始まるっていう形だったのを、どこまで上流に上ってサポートができるかっていうところの部分まで、考えることをしていかないと、地域のお客さんのニーズを満たすことができないのかなっていうところの部分で、今模索をしているところですので、いろんな形でご協力、ご支援いただければと思います。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございました。

今日は、国の共同化、協業化ということで、タクシー事業者さん、それからバス事業者さん、それと、今日は、ヤマト運輸さんにも来ていただいたような物流事業者さんを組み合わせることによって、そこへの何かしら支援施策といったところも、今後は我々としては、期待されるところでありますので、国なりの動向を注視していきたいと思っています。

時間が経ってきておりますので、今日は事業者さんを代表して花岡会長さん、それから江口会長さんも来られていますので、近況や共有いただけることがありましたら、一言ずつお願いできたらと思います。

(徳島県タクシー協会 花岡会長)

徳島県タクシー協会の花岡です。この事例を見ていたらなんか、タクシー屋さんが1社1名ではちょっと悲しいなと、同業者としてちょっと情けないなと思いました。タクシー事業者が何社かあればこういうことがないのに、一番感じたのは、それです。

今、都会と地方との乗務員の数が、東京大阪は売り上げがバブル期を超えて、大体車1台に対して2人はもう確保できている状態ですが、地方では1台に1.2とか1.3とかいう状況で、非常に高齢化も進んでいます。

昨日東京の会合で、65歳で定年になった人を75歳まで雇って、その管理の仕方とかを色々、セミナーとかで聞いてきたんですが、あと10年したらどうなるのかなと。だから一番は乗務員の数を増やしてやっていかないと、この業界ももう先が見えないと、危機感を持って昨日東京で色々聞いてきました。

一番はその人材の問題、それが一番だと思います。それについてはやっぱり、乗務員の待遇改善。料金改正をして、一般産業並みに近づけるように持っていかないと人は来ませんので。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。江口会長、よろしくお願いします。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

はい。個人タクシー協会の江口です。ライドシェアと先ほどの配車アプリのことについてちょっと、言わせてもらいます。

私も個人タクシー組合は全国的にライドシェアは反対の立場を取っております。なぜ反対の立場を取るかというと、先ほど奥尻島とか、上勝など、田舎の方でやってくれるのは問題ございません。

ただ東京とか、徳島で言うたら徳島市。徳島市でライドシェアをもしやってくれてもほとんど管理人がタクシー会社なんですよ、全国的に見ても。それをするならば、タクシーの運転手を増やそうと思ったらもっとタクシーの条件、法律を緩和してくれればいいんですよ。

特に個人タクシーが一番厳しいです。75歳定年制があります。75歳になったらやめられないかん。法人タクシーはこれはございません。80歳で働いている人もいます。個人タクシーは現在だったら75歳で絶対やめられないかん。こういうことでは絶対に人は増えていきません。

それと先ほど、人材不足の話が出ましたが、若手がおられません。入ってくるのは定年になって年金生活ぼちぼち始めようかという人ばかりです。それでは個人タクシーにはなれないんです。個人タクシーになるための資格要件では、法人タクシーで10年の経験がいります。それで、65歳までには個人タクシーにならないといけません。この

条件では絶対に個人タクシーは増えてきません。今実際問題、最高で 80 人おった個人タクシーが今 30 人弱になっております。組合運営も大変になっております。これを、国に訴えても、本部の大会とかで、僕らは言っていますけどね。資格要件の 10 年が長すぎると、経験年数を 5 年にしてくれとか 3 年にしてくれとかいう案が出ておりますけど、法人の方ほううんと言わんわね。今まで 10 年やから 10 年までおってくれと。資格要件を短くしたら、良い運転士は出ていってしまうと。

そういう掛け合いもあるんですけど、法律が今ところ 10 年となっているものですから、若手をいかに雇うかっていうのが問題なんです。これにはやっぱり労働条件、労働条件が今、2 年前に料金が上がって、かなり売上の的には上がってきております。この給料をもうちょっと取れるようになったら、若い人も入ってきて、経験 10 年積んでくれたら個人タクシーになれるっていう条件をクリアできると思っています。

あと、アプリのことですが、香川のアプリの話が先ほど出ましたけど、市から補助金が出ております。これはですね、最初の 1 年間とかいうやつだけで、これ毎月经費がいるんですね。これ運転手にとって、個人タクシーは特に大変です。月に 2000 円とか 3000 円、決済機でもそうなんです。今、決済機も月会費が 0 円っていうのが出ておりますので、そっちの方へ全部移動しております。ただ、アプリも作ってくれるとありがたいんですけど、やっぱり毎月の経費、これをどうにか最小限に留めてくれるような、アプリの配車の仕方だったら大賛成なんで、よろしくお願いいたします。以上です。

(徳島県タクシー協会 花岡会長)

ライドシェアの話なんですけれど、反対は海外のライドシェアを反対ということで、国内のこのライドシェアはもう進めていかないかんので。補足します。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

近況と今のこの背景といいますか、色々勉強になる情報をありがとうございます。

言っていたいた、資格要件とかですね、そういったところ、この勉強会にも運輸局さんも入っていただいていますので、そういった生の声も聞いていただきながら、我々行政として、どうしていくべきかというのは、一緒に検討と言いましょか、意見交換をお願いできたらと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

今日は、お忙しいところ、お時間をいただきましてどうもありがとうございました。移動手段の確保は全国共通の課題でありますけれども、私もこういう皆さん方の意見、現場の状況をお聞かせいただきながら、なんとか前に進めていきたいと思っていますので、引き続きご指導をお願いできたらと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

今日はどうもありがとうございました。これにて今日の会を終了させていただきます。ありがとうございます。