

第1回 徳島県タクシーサービスに関する勉強会

日時 令和5年11月16日（木）
午前10時から
場所 徳島グランヴィリオホテル
1階 ヴィリオールーム

次 第

1 開会

2 議事

(1) タクシーサービスの現状

(2) 意見交換

3 閉会

配布資料

- | | |
|------|--------------------------------|
| 資料 1 | 徳島県タクシーサービスに関する勉強会 |
| 資料 2 | 登録実施機関別 タクシー乗務員充足率 |
| 資料 3 | 法人タクシー事業を行うための基準・体制について |
| 資料 4 | タクシー運転者として登録するまでの一連の手続き |
| 資料 5 | 徳島市内タクシー車両稼働分析結果と考察 |
| 資料 6 | ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策（抜粋） |
| 資料 7 | 活力ある地方を創る首長の会 樋渡事務総長 ご説明資料 |
| 資料 8 | 今後のスケジュール（案） |

第1回 徳島県タクシーサービスに関する勉強会 出席者名簿

※敬称略、順不同

区 分	所 属 ・ 役 職	氏 名	備 考
交通 関係者	徳島県タクシー協会 会長	藤田 雅子	
	徳島県タクシー協会 副会長	花岡 秀郎	
	ノヴィルタクシーグループ タクシーサービスユニット ディレクター	岩城 雅弘	
	株式会社電脳交通 代表取締役	近藤 洋祐	
	株式会社電脳交通 新規事業開発室	西本 裕紀	
	徳島県バス協会 会長	金原 克也	
国	四国運輸局徳島運輸支局 次長	谷本 昌啓	
	四国運輸局徳島運輸支局 首席運輸企画専門官	山本 美恵子	
徳島県 警察本部	徳島県警察本部交通部交通企画課 交通部参事官兼交通企画課長	大喜 武志	【代理】 課長補佐 新開 崇涼
オブザーバー	活力ある地方を創る首長の会 事務総長 (前佐賀県武雄市長)	樋渡 啓祐	オンライン参加
徳島県 (事務局)	徳島県県土整備部 部長	松野 秀生	
	徳島県県土整備部 次長	神原 聡	
	徳島県県土整備部次世代交通課 課長	脇谷 浩一	

R5.第1回

資料1

徳島県タクシーサービスに関する 勉強会

令和5年11月16日

徳島県県土整備部

次世代交通課



1

本日の勉強会



タクシーサービスの「現状」

○事業者,保有台数,運転手などのデータ ○徳島の地域特性



タクシーに関する「意見交換」

○最近の動向 ○タクシー制度の規制緩和 ○担い手確保

2

タクシーサービスと課題

- **タクシー事業者**は、旅客運送のプロとして、「ラストワンマイル・モビリティ」や「**観光地の移動**」を担い安全な交通サービスを提供してきた。



課題

- タクシー業界では、運転手の高齢化やコロナ禍による離職により **車両**はあるが、**運転手がいない**。



稼働率

約**6割**

- インバウンドをはじめとする観光客の回復により、**観光地では交通手段が不足**している。



- 高齢化やそれに伴う運転免許証返納が進展し、自家用車による移動がますます困難となる中で、**地域住民の移動手段の確保が重要**となっている。



3

検討に向けた関係者勉強会

課題解決に向けて

□地域のニーズに即した
「タクシーサービス」の確保に向けた最適解の検討



タクシー関係者が
参加

勉強会

実施内容

- ① 現状や地域特性の把握
- ② 課題や問題点の洗い出し
- ③ 課題解決に向けた取組方針 など

参加メンバー

- ① 業界団体（タクシー協会・個人タクシー協会）
- ② 事業者（県内のタクシー事業者）
- ③ 有識者（交通分野）
- ④ 官公庁（四国運輸局・県警本部） など

課題解決に向けた取組の実施



需要

タクシー・オンデマンド対応型交通



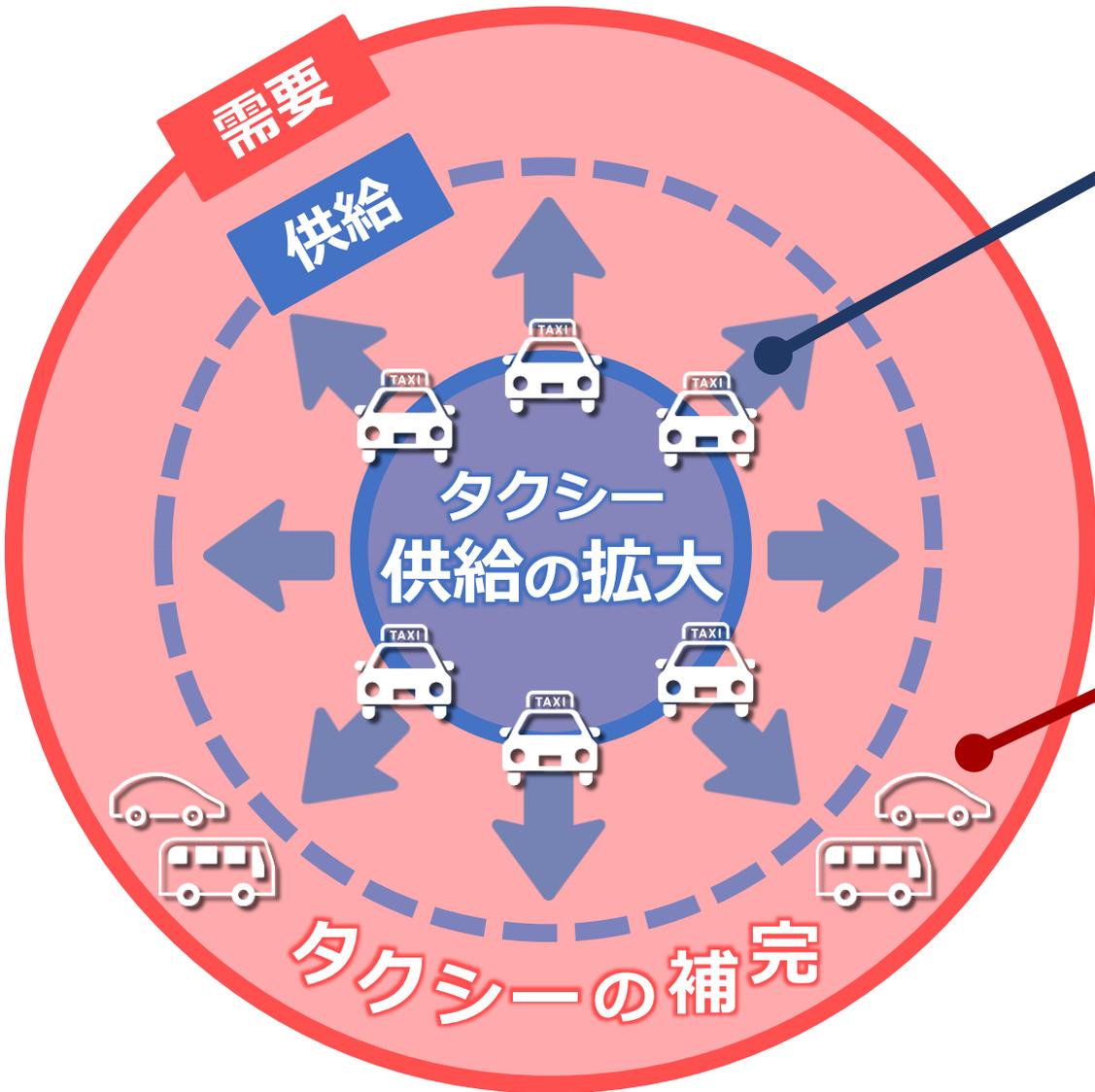
供給

タクシー側の実情



4

ミスマッチ解消のイメージ



タクシー制度の改善

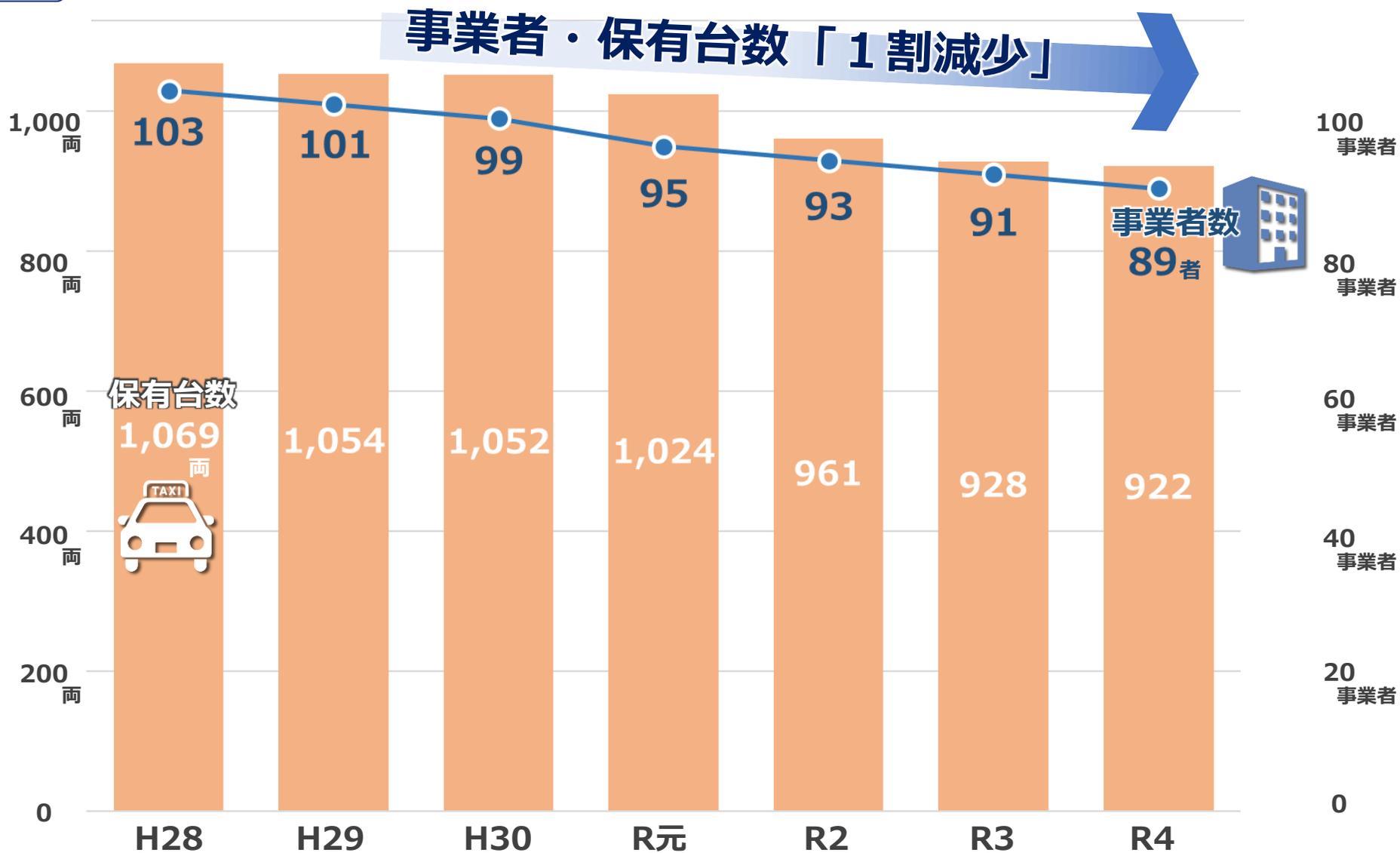
- タクシー規制緩和
- 担い手確保
(PR、柔軟な雇用形態など)
- 効率的な配車

タクシーを補完する仕組み

- 自家用有償旅客運送の活用
- オンデマンドバス
- 日本型ライドシェア

5

法人タクシーの事業者数と保有台数



6

法人タクシーの運転手数

運転者証
交付人数

各年合計

1,328人 1,322人 1,317人 1,293人 1,269人

7 (0.5%) 10 (0.8%) 17 (1.3%) 20 (1.5%) 28 (2.2%) 1,189人 1,146人 1,124人 1,131人

224人 (16.9%) 262 (19.8%) 318 (24.1%) 384 (29.7%) 418 (32.9%) 30 (2.5%) 40 (3.5%) 54 (4.8%) 59 (5.2%)

735人 (55.3%) 690 (52.2%) 620 (47.1%) 536 (41.5%) 475 (37.4%) 419 (35.2%) 426 (37.2%) 435 (38.7%) 439 (38.8%)

239 (18%) 222 (16.8%) 215 (16.3%) 202 (15.6%) 196 (15.4%) 416 (35%) 366 (31.9%) 332 (29.5%) 336 (29.7%)

86 (6.5%) 101 (7.6%) 105 (8%) 109 (8.4%) 112 (8.8%) 191 (16.1%) 182 (15.9%) 176 (15.7%) 170 (15%)

30 (2.3%) 33 (2.5%) 36 (2.7%) 36 (2.8%) 30 (2.4%) 94 (7.9%) 99 (8.6%) 98 (8.7%) 94 (8.3%)

7 (0.5%) 4 (0.3%) 6 (0.5%) 6 (0.5%) 10 (0.8%) 32 (2.7%) 28 (2.4%) 26 (2.3%) 26 (2.3%)

H28 H29 H30 R元 R2 R3 R4 R5 R5.9

コロナ禍に「運転手減少」



80歳以上

70歳以上

60歳以上

50歳以上

40歳以上

30歳以上

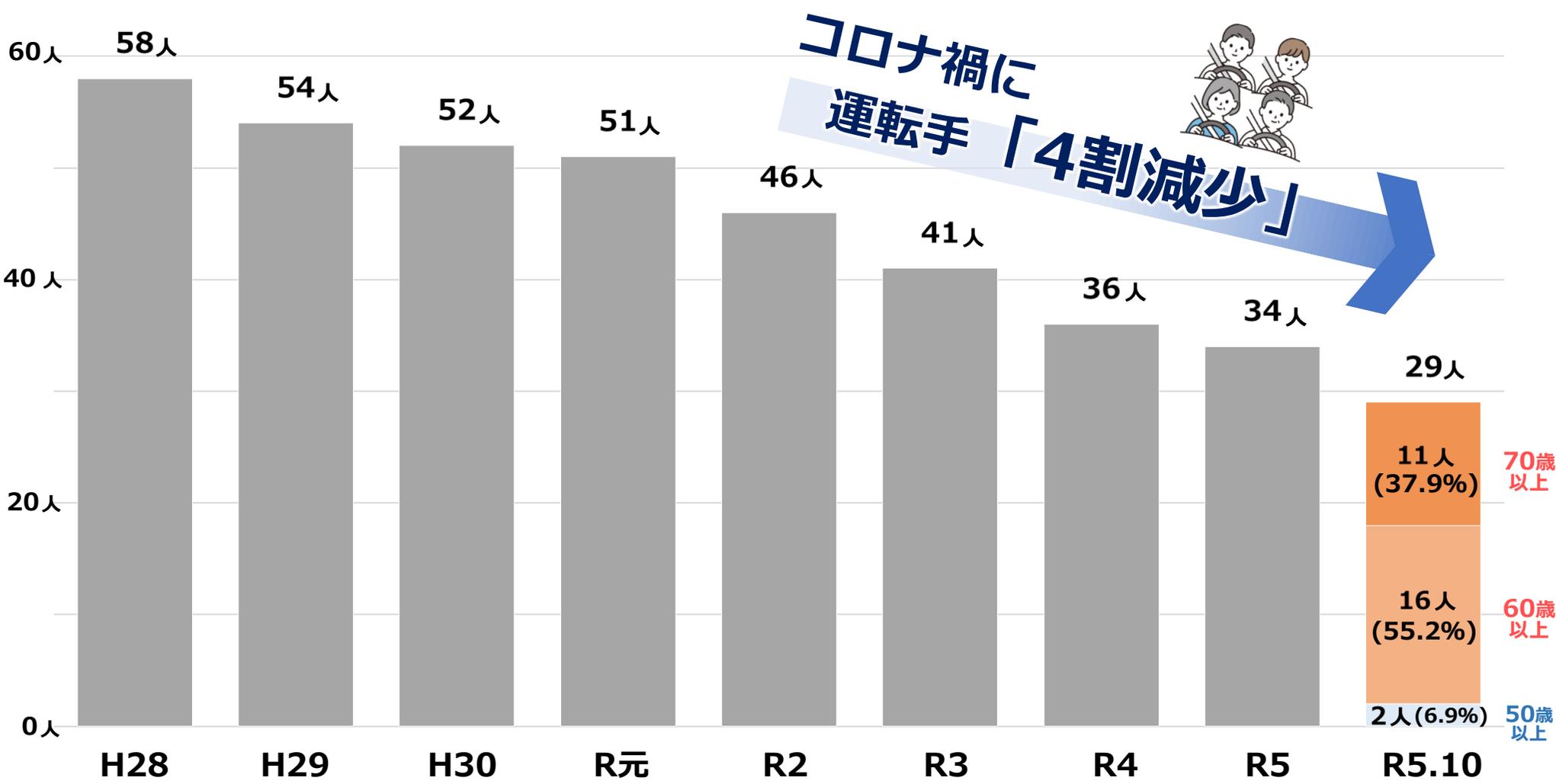
30歳未満

○徳島県タクシー協会提供資料をもとに作成

7

個人タクシーの運転手数

個人タクシー
協同組合員数

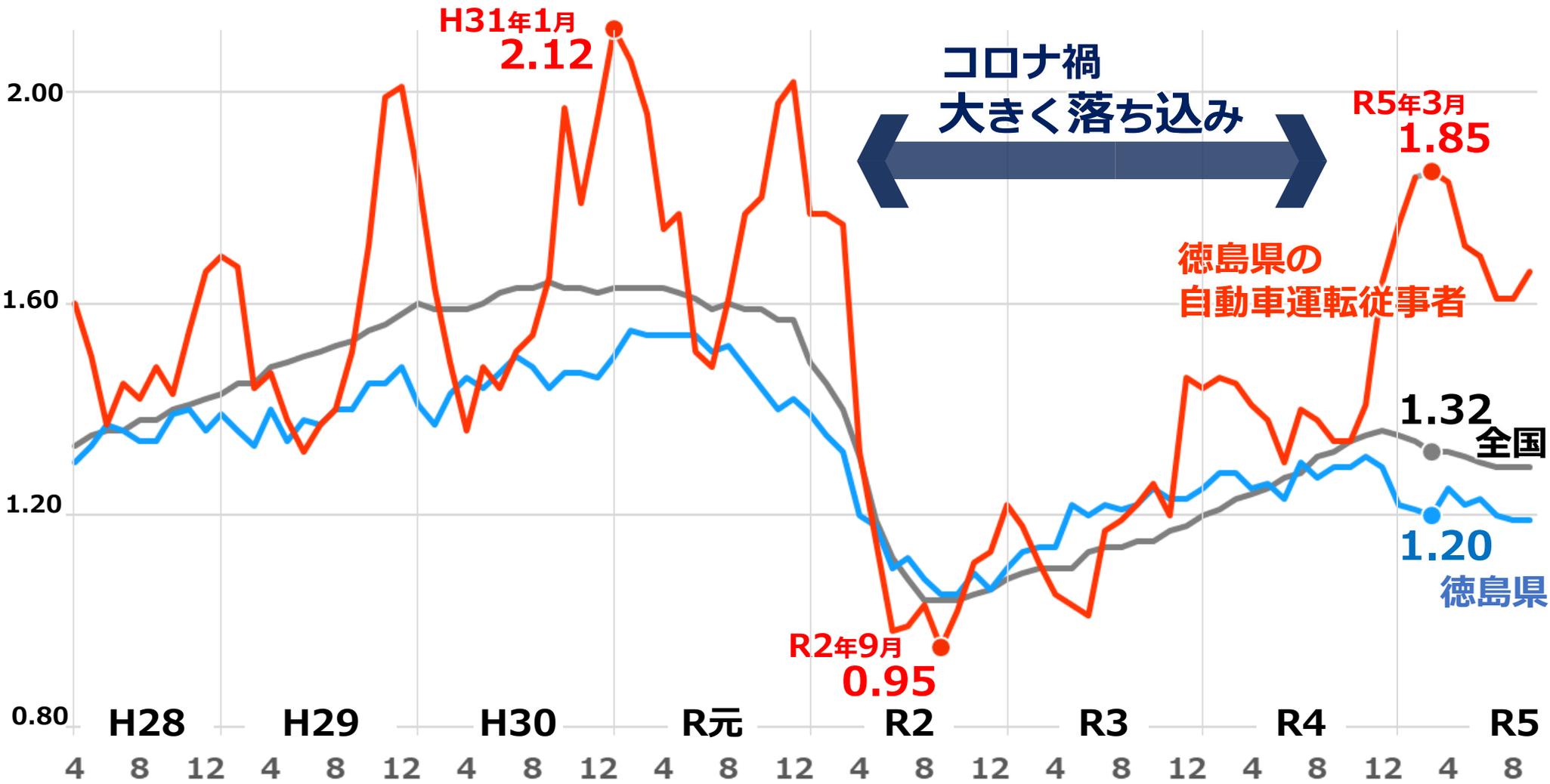


○徳島県個人タクシー協同組合提供資料をもとに作成

8

自動車運転従事者の有効求人倍率

有効求人数
有効求職者数



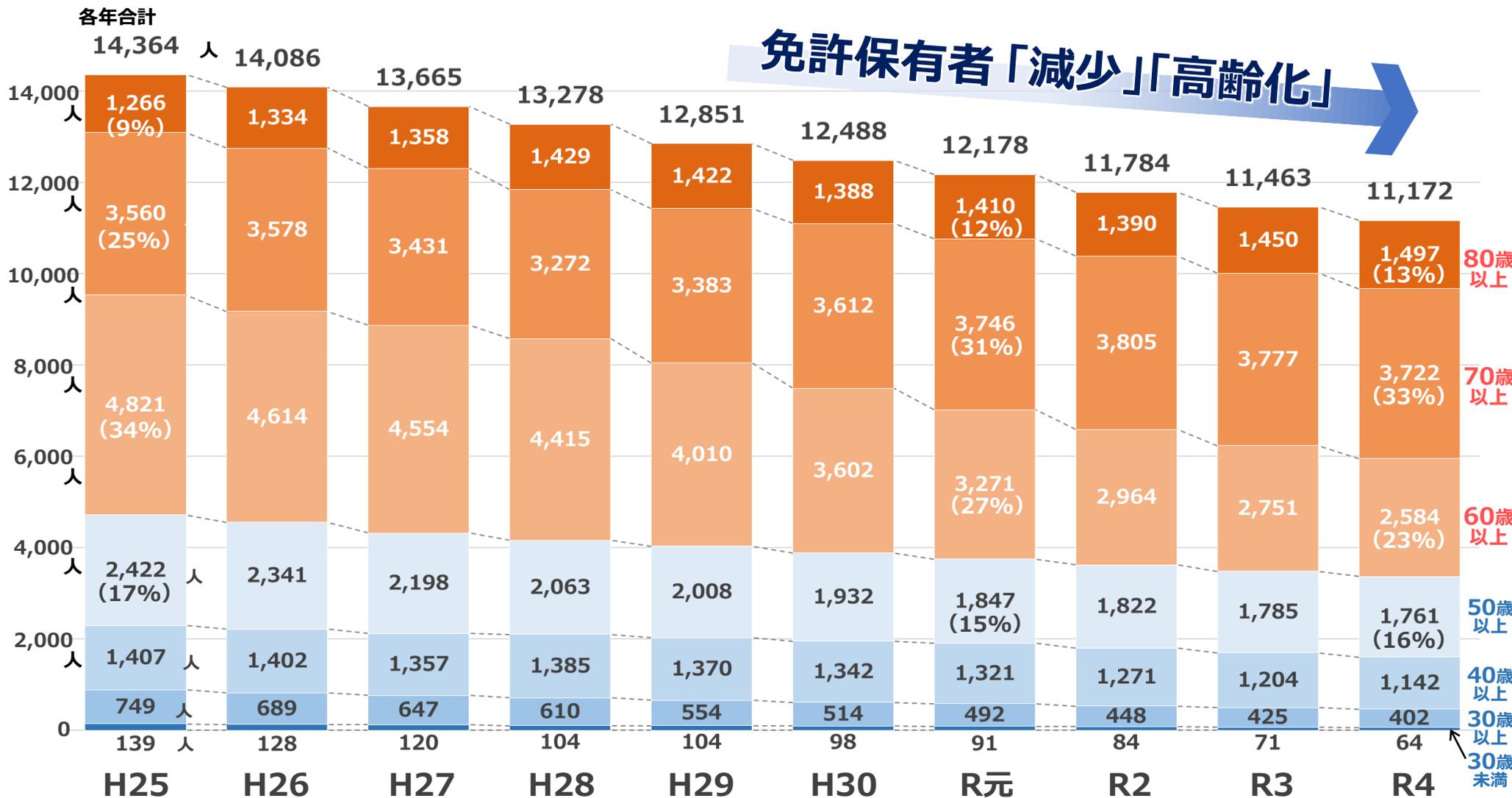
○全 国：「一般職業紹介状況（厚生労働省）」をもとに作成。季節調整値。パートタイム含む。
 ○徳島県：「最近の雇用失業情勢（徳島労働局）」をもとに作成。季節調整値。パートタイム含む。
 ○徳島県の自動車運転従事者：「最近の雇用失業情勢（徳島労働局）」をもとに作成。
 当該資料中の「職業別有効求人・求職及び賃金の状況」の常用的フルタイムの有効求人倍率を使用。

9

第二種免許保有者数（男女計）

大型, 中型,
普通の合計

免許保有者「減少」「高齢化」



○「運転免許統計資料」をもとに作成（警察庁交通局運転免許課）

10

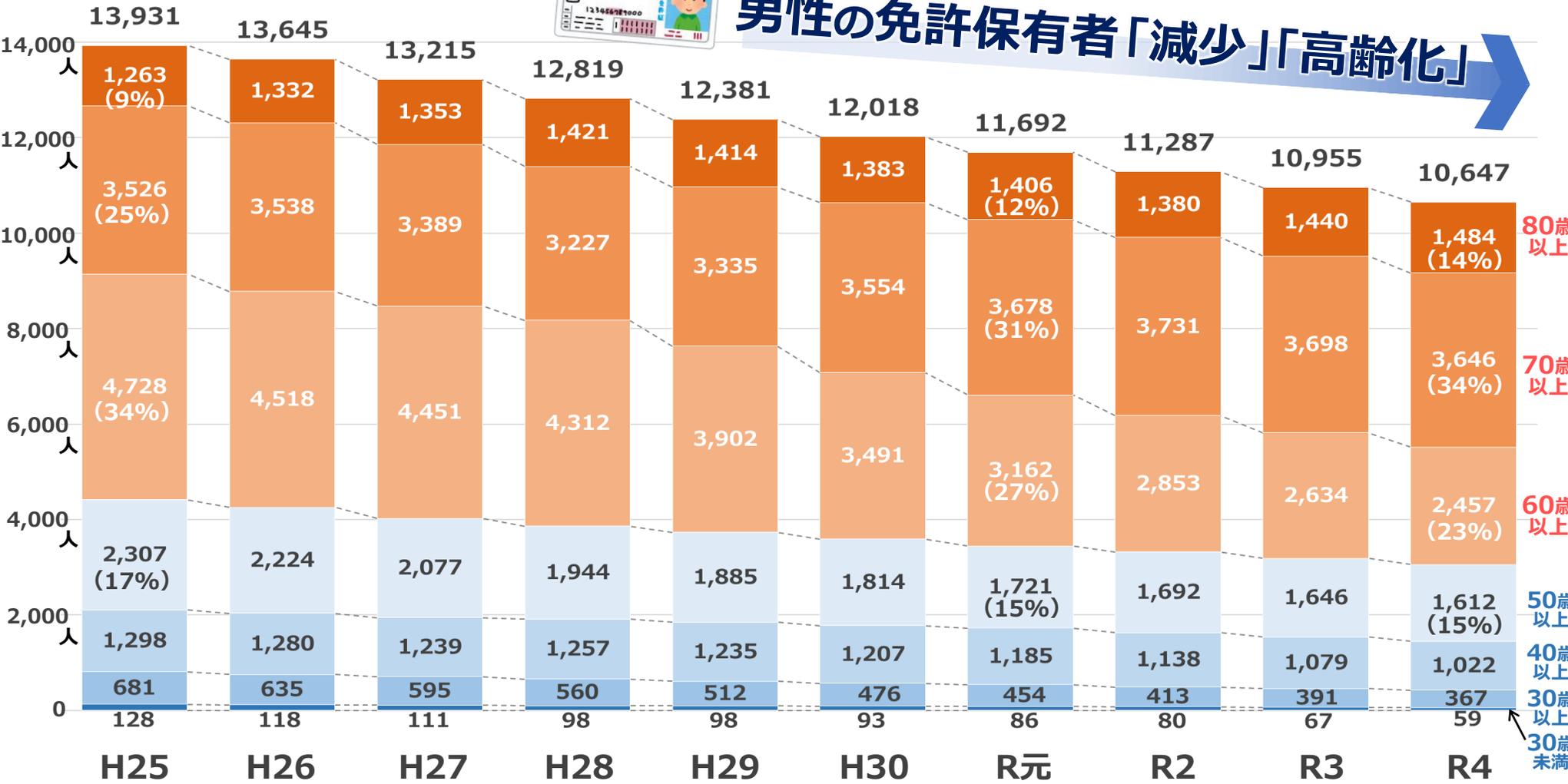
第二種免許保有者数（男性）

大型, 中型, 普通の合計

各年合計



男性の免許保有者「減少」「高齢化」➔



○「運転免許統計資料」をもとに作成（警察庁交通局運転免許課）

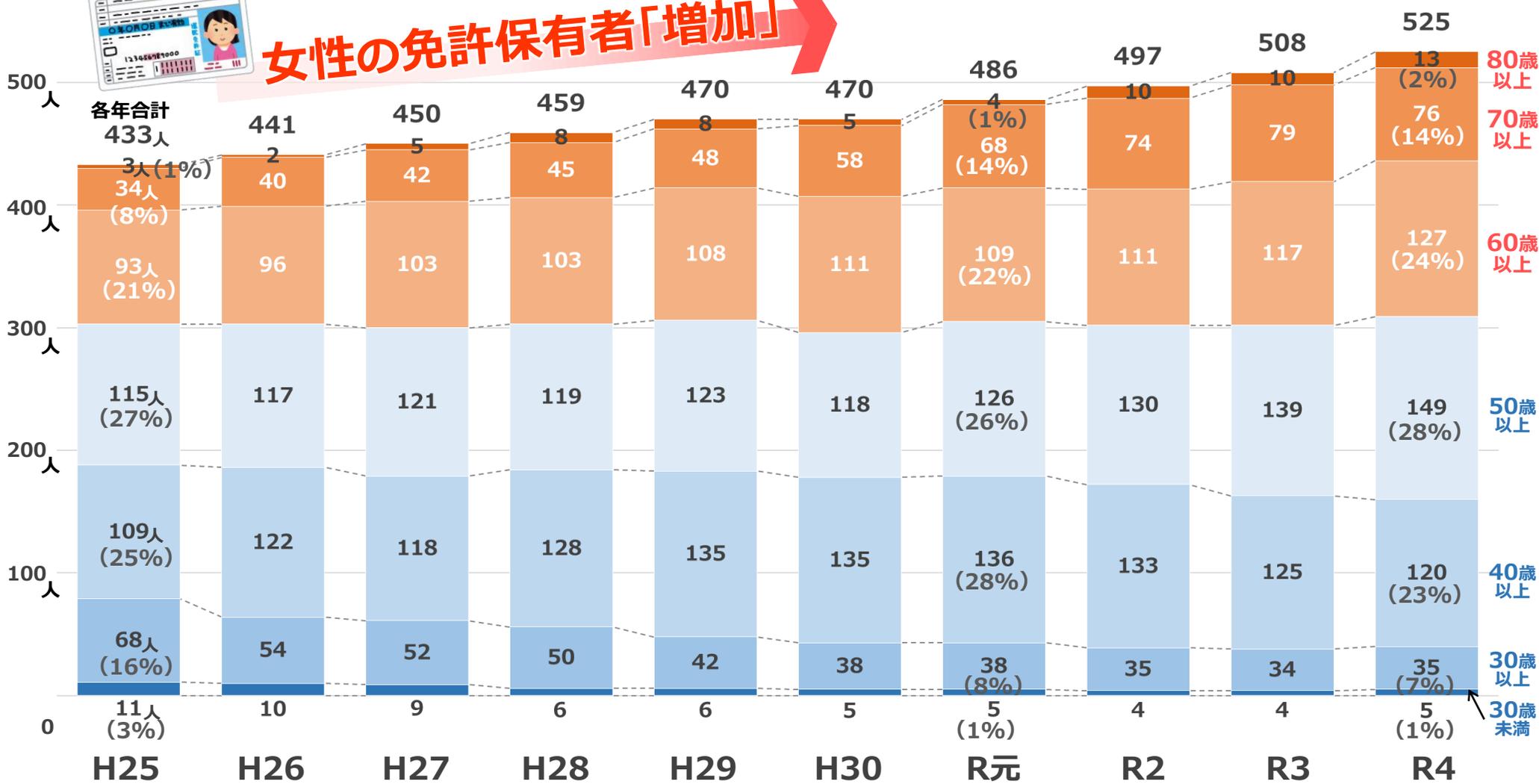
11

第二種免許保有者数（女性）

大型, 中型,
普通の合計



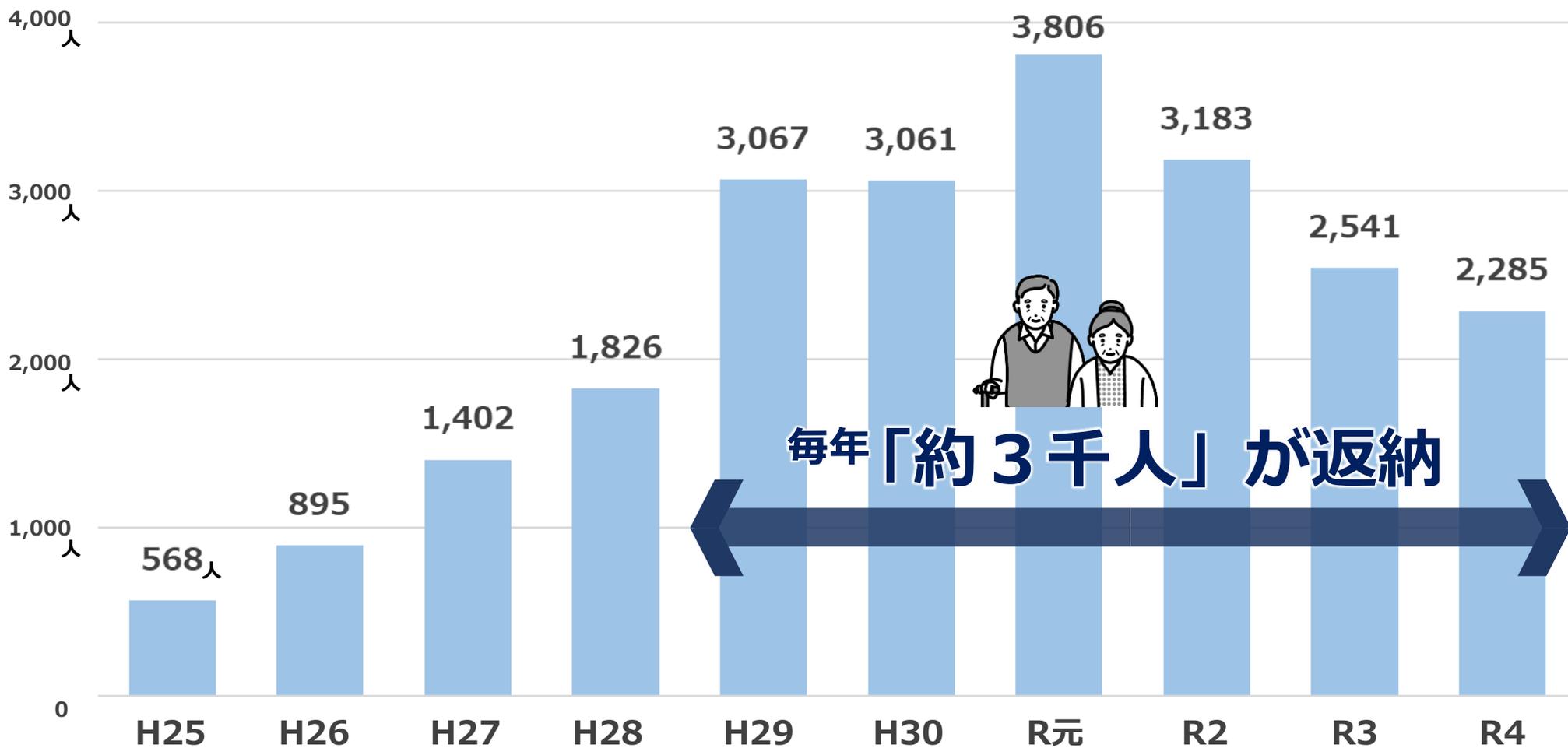
女性の免許保有者「増加」➡



○「運転免許統計資料」をもとに作成（警察庁交通局運転免許課）

12

運転免許の返納者数

都道府県別
申請取消件数



全産業



○タクシー運転者の賃金・労働時間の現況（（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会・作成）をもとに作成

○金額は、当該資料中の給与の年間推計額（※）を使用。

※年間推計額…月間給与×12+年間賞与により算出

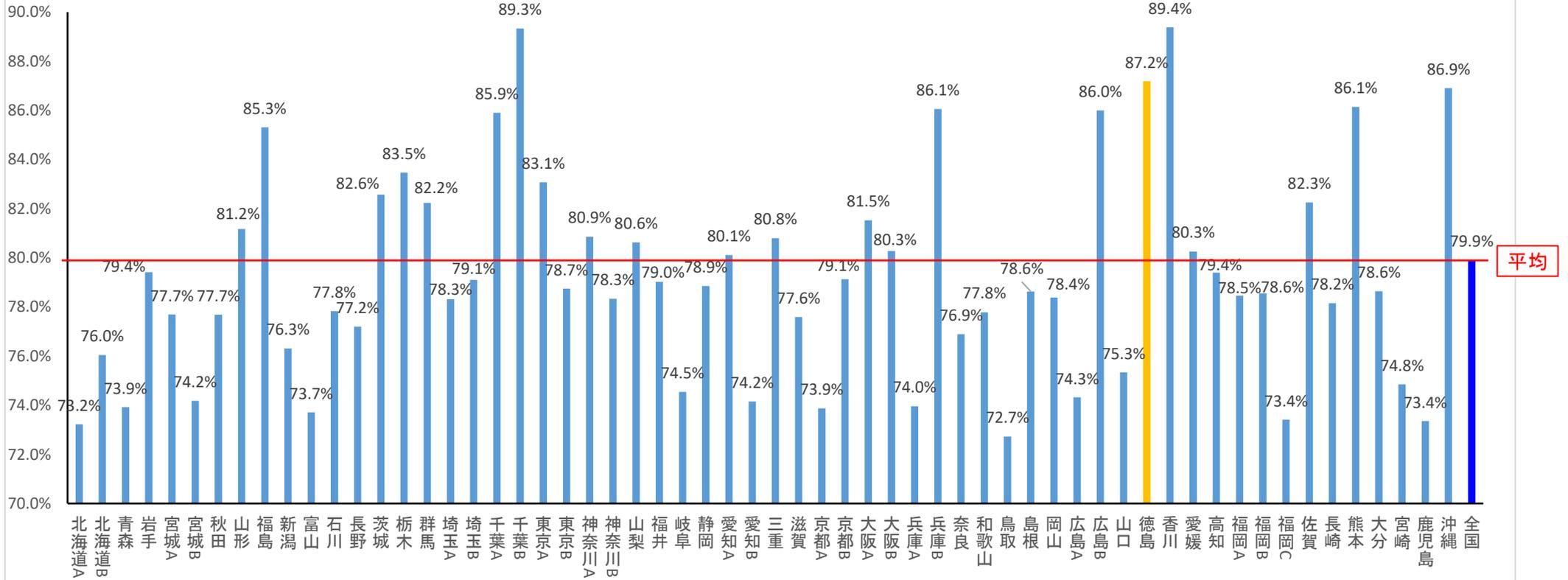
月間給与…6月分について、あらかじめ定められた支給条件により支給された「きまって支給する現金給与額」

年間賞与…その年の1月～12月の間に支給された賞与・期末手当等の「特別給与」

○H27年～R元年は、男性労働者のデータ

資料2

登録実施機関別 タクシー乗務員充足率 新型コロナ前後比較(令和5年8月末時点)

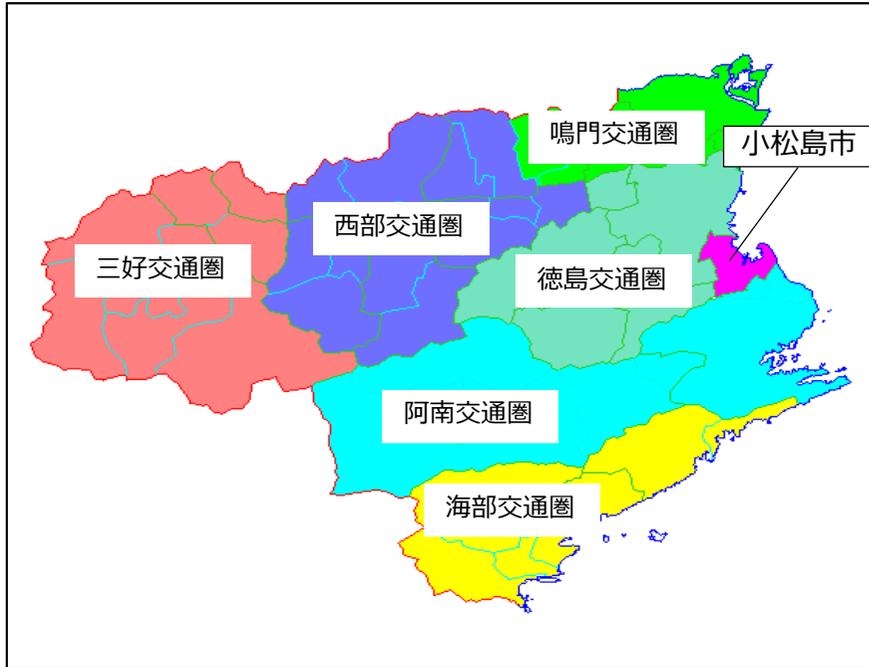


※充足率 = $\frac{R5.8.31時点の乗務員数}{H31.3.31時点の乗務員数}$

○徳島県タクシー協会提供資料

営業区域

四国運輸局が定める交通圏
(旅客の発地又は着地のいずれかが営業区域内にあること。)



損害賠償能力

対人8,000万、対物200万以上の任意保険等に加入していること。

車両の点検・整備

3ヶ月ごとの定期点検整備。
1年ごとの車検。



事業用施設

営業区域内に営業所・車庫・休憩・睡眠施設があること。
(営業所と車庫間は原則 2 km以内)



車両数

原則、5両以上。
ただし四国運輸局長が認める地域については1両以上5両未満。

運転者

第二種運転免許を有しており、タクシー運転者講習を受講し、タクシー運転者登録証の交付を受けた者。



運行管理体制

運行管理者の有資格者が選任されていること。(各営業所 5 両以上)
点呼や運転者の指導等の運行管理が確実に実施される体制が確立されていること。

整備管理体制

整備管理者の有資格者が選任されていること (各営業所 5 両以上)
点検及び整備管理に関する指揮命令系統が明確であり、整備管理を行う体制が整備されていること。

自動車教習所

普通自動車第二種運転免許の取得

受験資格

- 通常
 - ・普通自動車免許取得から3年以上
 - ・年齢が21歳以上
- 特例
 - ・普通自動車免許取得から1年以上
 - ・年齢が19歳以上

受験資格特例教習

講習期間：学科2H・技能27H
講習費用：約21万円

講習受講

試験合格

講習期間：学科19H
技能18H
講習費用：約24万円

二種免許取得

タクシー運転者登録実施機関

認定講習の受講・修了

講習受講

講習内容

法令
安全
接遇
地理

効果測定

講習修了

講習期間：2日間
講習費用：2万円

登録申請

講習修了証を添付

運転者登録

登録手数料：1,750円
運転者証交付手数料：1,750円

運転者証交付



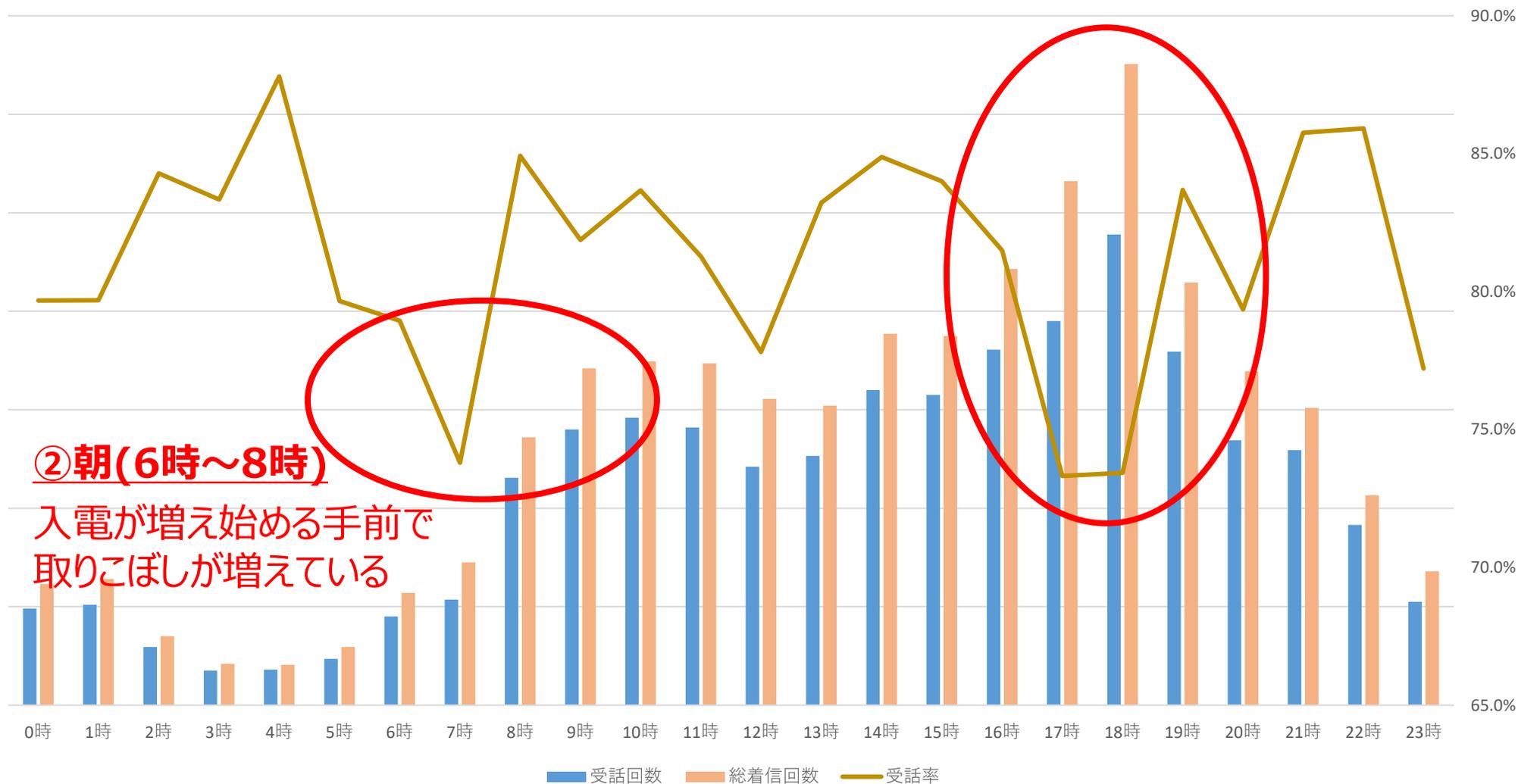
タクシー運転者

徳島市内タクシー車両
稼働分析結果と考察

2023年11月16日
株式会社電脳交通

②夕方(17時・18時)

入電も多いが取りこぼしも多い



②朝(6時~8時)

入電が増え始める手前で
取りこぼしが増えている

参照データについて:

徳島市内を中心に営業するタクシー事業者複数社の
2023年9月の入電・受話・配車データを合算集計

配車成功数・率

①深夜(1時～6時)

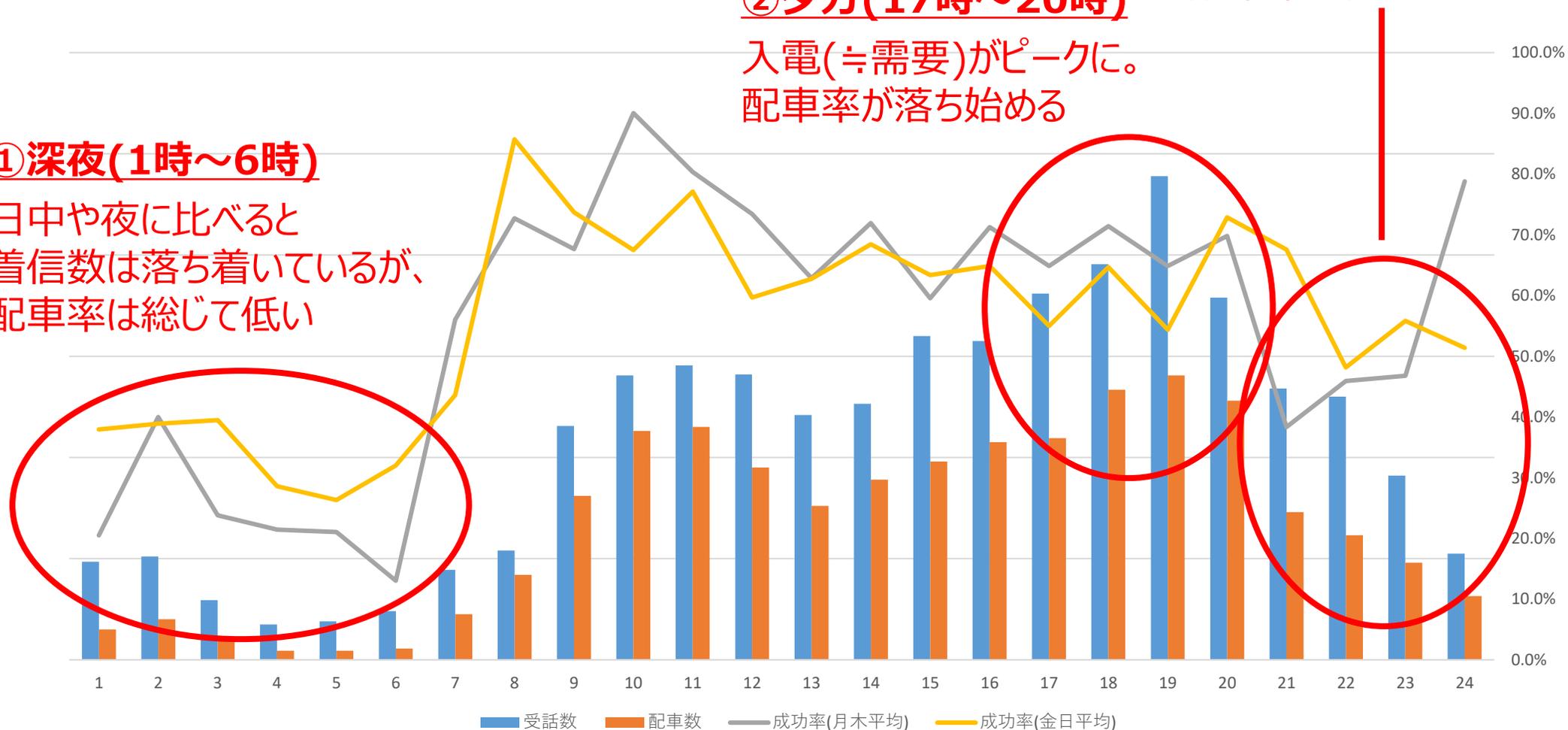
日中や夜に比べると着信数は落ち着いているが、配車率は総じて低い

②夕方(17時～20時)

入電(≒需要)がピークに。配車率が落ち始める

③夜(21時～0時)

入電は減り始めるものの配車率が戻らない

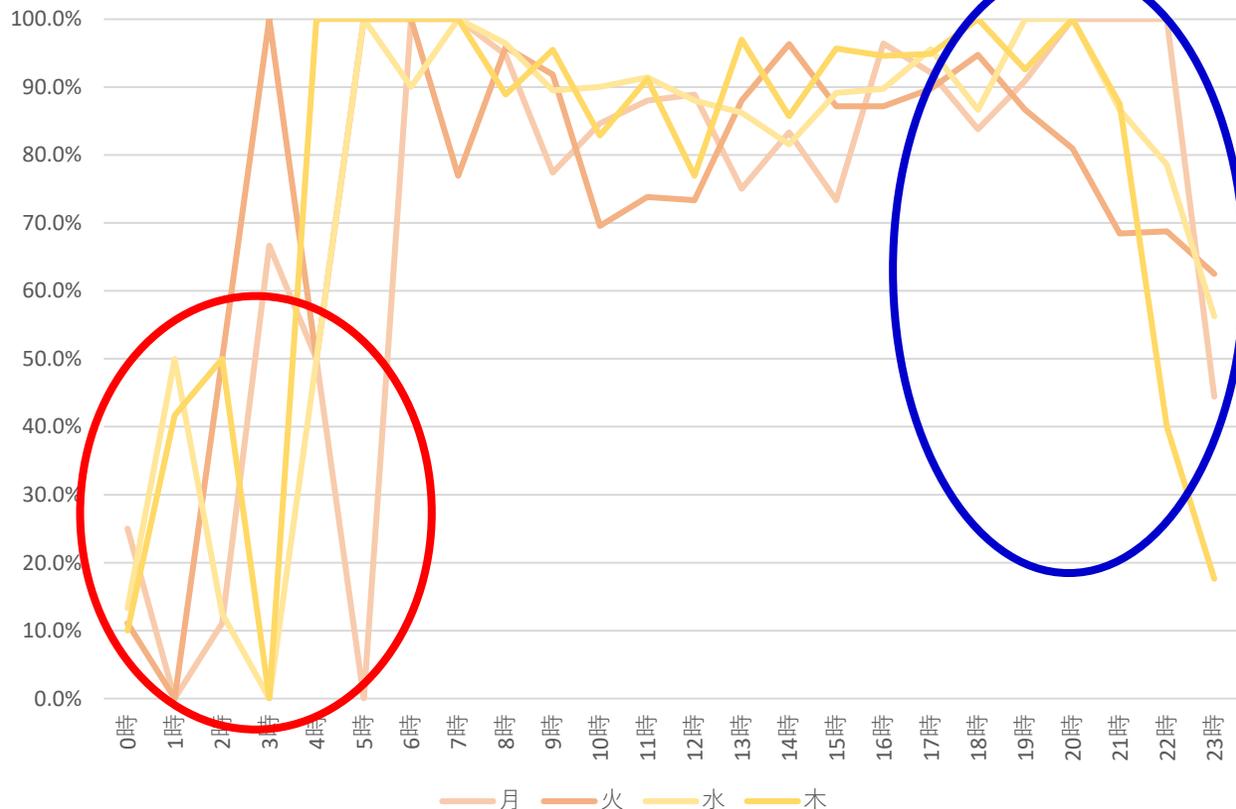


参照データについて：

徳島市内を中心に営業するタクシー事業者複数社の2023年9月の入電・受話・配車データを合算集計

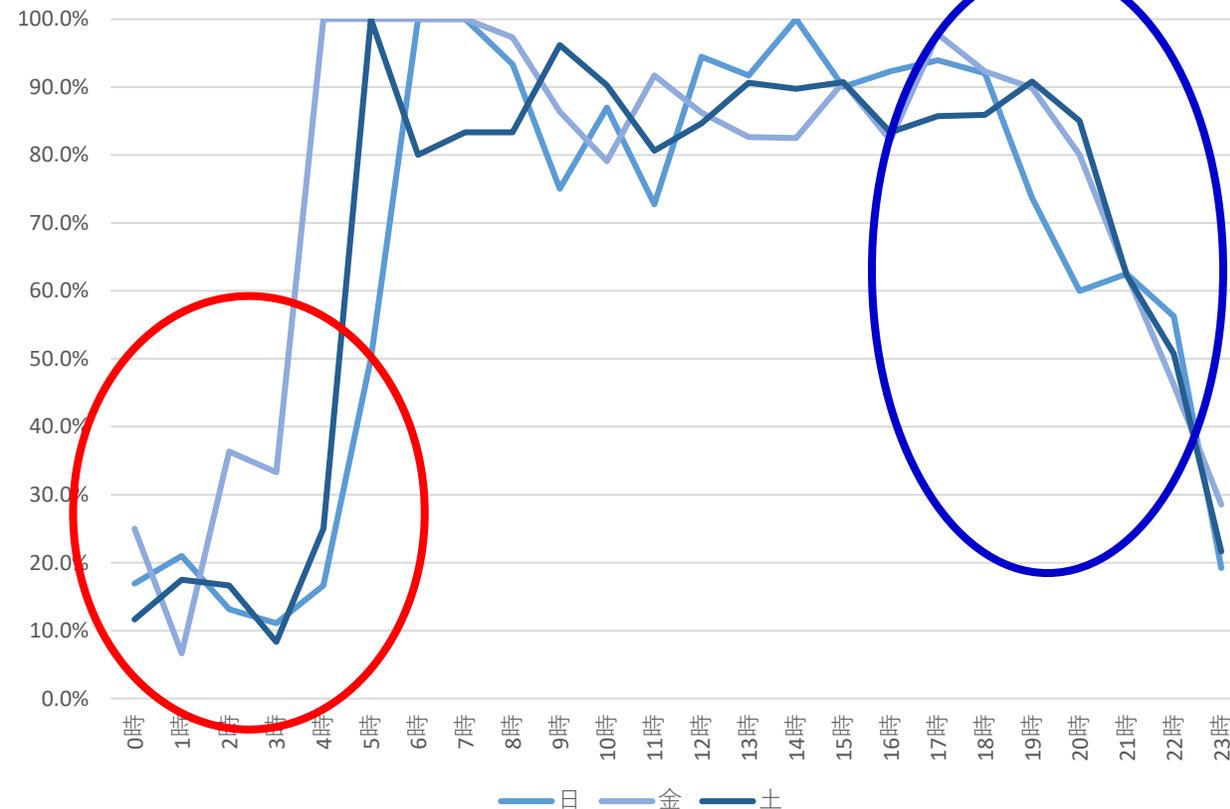
月火水木

配車比率(全実車数比)



金土日

配車比率(全実車数比)



- 日中はほとんどが電話配車による実車
- 夕方以降徐々に乗込比率が増えるが、週末の方がその変化が顕著

- ✓ 入電のピークは朝と夕方。特に夕方の時間帯が顕著。
上記時間帯は電話のとりこぼしによる需要損失も一定数存在。
- ✓ 配車成功率は日中は70～90%を保っているものの、
夕方から緩やかに低下し始め、0時までは50%前後で推移。
更に日が変わって以降は30%程度まで低下している。
- ✓ 夜(20時)～早朝(4時)は繁華街からの乗込が増えることにより、
電話による配車依頼に对应されていないものと推察。

ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会について

- タクシー、乗合タクシー等の「ラストワンマイル・モビリティ」に関する課題を総合的に検討するとともに、地域公共交通の確保に資する自動車交通分野のDX・GXを加速させるための方策を検討することを目的として、検討会を立上げ。

開催経緯

- 第1回 令和5年2月20日
- 第2回 令和5年3月22日
- 第3回 令和5年4月25日
- 第4回 令和5年5月22日
- 第5回 令和5年6月12日
- 第6回 令和5年6月23日

今後のスケジュール

- 「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」に関して、
令和5年10月14日 パブリックコメント終了
- 令和5年10月31日 法人タク処理方針・福祉限定処理方針改正
- 今後順次 その他の改善策について関係省令の公布、施行予定

【①法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和】



事業継続性等の点から問題ないと**地方運輸局長等が認めた場合**には、**最低車両台数の緩和を認めることができることとし**、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

【②営業所等の施設設置要件の緩和】



一角を営業所、休憩施設や車庫として活用

施設設置の際の、**使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和**することにより、交通不便地域における**機動的なサービスの提供を可能とする**とともに、法人タクシー事業に係る**施設等の有効活用を促進**する。

【③ 地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用】



人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、**個人タクシーの営業を認める**。(1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る)
 その際には、当該地域における地理や実情に通じた**法人タクシー事業者による運行管理を条件とする**。

【④ 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用】

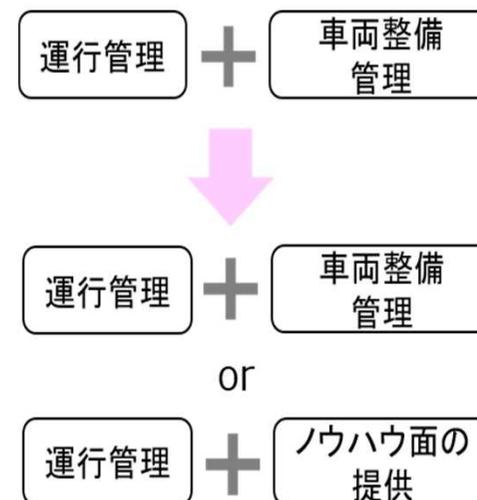


過疎地域において、予め定められた地域を運行する**乗合タクシーを展開**するに当たって、**地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができる**こととする。その際、**運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う**。

【⑤事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進】

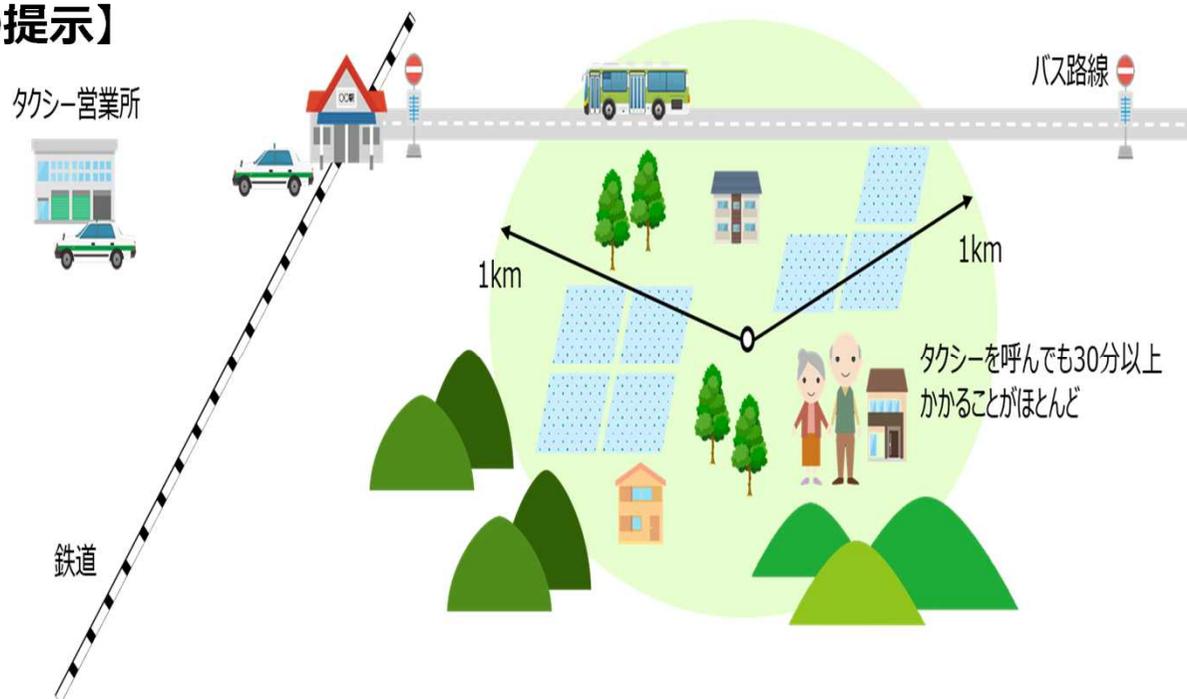
(交通事業者による協力類型の多様化)

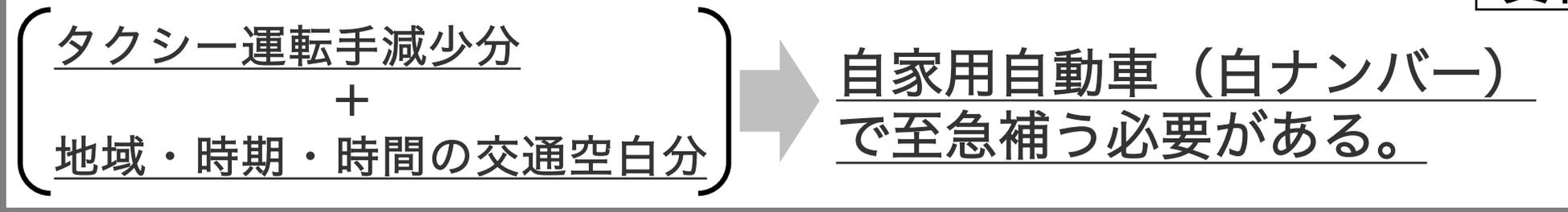
- 事業者協力型自家用有償旅客運送制度の活用を促進するため、現行の一般旅客自動車運送事業者による協力類型（「運行管理の体制の整備」及び「整備管理の体制の整備」）に、自家用有償旅客運送の配車サービスを加える。



【⑥自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示】

- 「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。
- 上記目安に該当しない地域でも、地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能。





● **タクシー**
 (営業用自動車・緑ナンバー)

- ・個人タクシー過疎地営業
- ・75歳から80歳に引き上げ
- ・女性運転手の増加策 (予定)
- ・他の営業所から応援 (予定) 等

タクシー不足
 (20.4%減少)

● **自家用自動車 (白ナンバー)**



- 法78条2号 (自家用有償旅客運送制度)**
- ・対価引き上げ(タクシー運賃1/2から8割へ)
 - ・事業者協力型自家用有償の協力類型の追加
 - ・配車アプリ導入促進 (いずれも予定)

- 法78条3号 (「公共の福祉」許可)**
- ・レッカー車
 - ・幼稚園バス
 - ・訪問介護員の要介護者輸送
 - ・万博
 - ・外国人観光客
 - ・深夜帯 (赤字は要望)

※コロナ前と比べて、タクシー運転手は20.4%減 (約6万人減少) 全国ハイヤー・タクシー連合会調査

令和5年11月5日
 活力ある地方を創る首長の会提出資料



今後のスケジュール（案）

資料 8

令和6年 1月頃 第2回勉強会

- 課題・問題点の整理
- 課題解決に向けた取組方針 など



令和6年 3月頃 第3回勉強会

- 課題解決に向けた取組内容のとりまとめ など



令和6年度～

- 必要な取組の実施 など

