

第2回徳島県タクシーサービスに関する勉強会 議事概要

1 日時 令和6年2月5日（月）午前10時から午前11時35分まで

2 場所 徳島県庁万代庁舎 10階 大会議室

3 議事

- (1) 前回の主なご意見について
- (2) タクシーサービスに関する規制改革について
- (3) 市町村・タクシー事業者へのアンケート調査の結果について
- (4) タクシーサービスの課題解決に向けた取組について
- (5) 意見交換

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

皆様おはようございます。第2回徳島県タクシーサービスに関する勉強会を開催させていただきます。本日、事務局として、進行させていただきます次世代交通課の脇谷でございます。よろしくお願いたします。

会に先立ちまして、配布資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元にお配りしている資料で、次第、参加者名簿、配席図、資料の右上に資料1とあるのが、前回の第1回の勉強会の振り返りになっております。それから資料2は、A3横長の資料ですが、これは年末に出ました国の答申のまとめになっております。

資料3は、市町村の皆様及びタクシー事業者様にアンケート調査を実施した結果をまとめたものです。

資料4は、今回の議題として使用いただきたい資料になります。

資料5は、徳島バス様の採用強化策の実施に関する資料になっております。

以上、お手元におそろいでしょうか。

参加者のご紹介は、お配りしております出席者名簿、配席図に代えさせていただきますと思います。

今回、オブザーバーとして徳島工業短期大学の多田学長様にご参加をいただいております。徳島工業短期大学は、自動車の整備専門の大学でモビリティのハードの整備、補修などを専門にしております。そういった観点から、今回は運行面、ソフト面ですが、ハード面からソフト面を見た場合のいろいろなご意見をいただけたらということでご参加いただきました。

それでは、議事に入る前に、本県部長の松野からご挨拶を申し上げたいと思います。

(徳島県県土整備部 松野部長)

改めまして、おはようございます。県土整備部長の松野でございます。今日は、雨の中、お越しいただきましてありがとうございます。

また、1月1日に発生した能登半島地震で亡くなられた方、被災されている方にお悔やみとお見舞い申し上げますとともに、特に業界の皆様、様々な面で支援にご協力いただいていると思います。現地に行かれている方、それから支援で人を派遣している状況、義援金、いろいろな面でご協力いただいていることにこの場をお借りして、お礼を申し上げたいと思います。

さて、第2回のタクシーサービスに関する勉強会ということで、今日お願いをしてい

るわけですが、この会はあくまでも勉強会でございますので、参加者名簿を見ていただきますとお礼、円卓会議のような形でそれぞれの立場でそれぞれのご意見を前回いただいたと思います。

場面によっては、それぞれの利害が若干対立したり、考えが違ったりするところもあるのですが、一番困るのは、サービスを利用されている県民の皆様や旅行者の皆様ですので、今日、引き続き議論していただいて、どうしたら一步でも前に進むのかという観点で、建設的なご意見をいただければと思っております。

それからせっかくの機会ですので、ウェブの向こうで地元の自治体の方々も聞いていると思います。その方々にもしっかりと皆様のお考えなどが伝わるような議論をしていただければと思っております。

それでは、本日どうぞよろしくお願いいたします。

(徳島県次世代交通課 協谷課長)

まず、資料1で前回の勉強会でいただきましたご意見やタクシーサービスに関する最近の動向について、資料2で国の年末の答申の内容について、事務局からご説明させていただきます。

(事務局)

はい、それでは資料1の2ページをご覧ください。

昨年11月16日の第1回勉強会で、参加者の皆様からいただいた主な意見を4つのグループに分けてまとめております。

まず、2ページ上段の第二種免許に関しては、取得に多額の費用がかかるということで、そこに補助があればというご意見。

また、その下、教習所の繁忙シーズンでは二種免許の取得希望者の方の受入が拒まれてしまうという免許取得に関する課題についてのご意見。

2ページ下段のタクシー運転手に関しては、二種免許を保有していてもタクシー運転手自体がサービス業であるため、就職を控えておられる方が潜在的にいるのではというご意見。

その下は、新規にタクシー運転手になるための講習受講者が、コロナ禍では毎年40名から50名だったのが、昨年の4月から10月の7か月間で、もうすでに52名になっているというご意見や運転手個人の売上が上がっている、運転手の手取りは増えていくと思うなど、少し明るい状況についてのご意見もいただきました。

続きまして、3ページの上段の地域の移動手段の確保に関しては、1つ目で2024年問題があって、朝や夕方から晩にかけて移動手段を補うのは難しいのではないかとのご意見。

その下のタクシーの供給不足になっている時間帯や地域、また、必要な運転手数をデータ開示するなど、具体的に何に困っていてどういう人を助けてほしいかを示していけば、一定の供給量を増やしていけるのではないかとのご意見。

次にその下、自家用有償に関しまして、自家用有償の運送制度を拡大すれば、白ナンバーの車両の運転手の求人条件をタクシー業界より良くして引き抜くような流れが生まれて、結局、運転手の総数が増えないといった悲しい結果になるのではというご意見。

最後にその下、他の国ではタクシー業界とライドシェアの対立構造に一定決着がついているような事例も出てきているので、そういった共存事例を参考にこの市場が拡大できるような道筋を立てていくべきというご意見をいただいております。

以上、簡単ですが、前回の勉強会におけるご意見の紹介でした。

続きまして、最近の動向について、次の4ページをご覧ください。第1回勉強会以降、タクシーの規制改革について大きな動きがありましたので、紹介させていただきます。

まず、昨年12月26日に国の規制改革推進会議において中間答申が岸田首相に提出されました。その内容は、今年4月から日本版ライドシェアの解禁として、タクシーが不足する地域や時間帯に限定して、その不足分をタクシー会社の皆様が一般の自家用車や一般のドライバーを活用して運送サービスを提供できるという新しい制度を実施するというものです。

その下に次のステップとして地域や時間帯に制限せず、タクシー会社以外でも参入できる法制度を視野に入れて今年6月を目処に議論することが示されています。

続いて、この中間答申を詳しくご説明をさせていただこうと思いますので、資料2をご覧ください。

まず、上に現状として、地域では恒常的に不足しており、都市部ではイベント、季節、天候、曜日、時間帯で不足している、ということが書かれています。これらの移動の足が不足している状況を改善するため、タクシーを含め、十分なドライバーの活用が必要とされ、そこから下に4つの項目が示されています。

右上の自家用車、一般ドライバーを活用する新たな制度というのが、先ほどご説明した今年4月から始まるタクシー会社が行う日本版ライドシェアの解禁のことを、右下が今年6月に向けて議論される法律制度を視野に入れた議論について書かれています。

これ以外にも規制緩和の内容が示されており、左上のタクシーの規制緩和では、早いもので、今年度から実施されるとされておりますが、二種免許取得に係る要件の緩和や白タクを仲介するアプリの取締強化を行うといった内容です。

また、左下の自家用有償旅客運送制度の改善では、中央の円グラフにアンケート結果にあるように、現行制度では、すべての困りごとが解決したわけではないということで、こういった課題を解決するため、例えば、下から二つ目の株式会社の参画や、一番下の宿泊施設の車両で有償運送ができることの明確化などが答申に示されています。

以上が資料1と資料2の説明です。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。今の説明で事実と違うことなどはございませんでしょうか。ご意見についてはまた後でお聞きしたいと思います。

それでは続いて、市町村の皆様と県内のタクシー事業者様にアンケート調査を実施した結果について、報告をお願いします。

(事務局)

それでは続きまして、資料3をご覧ください。タクシーサービスに関する課題や取組、ご意見などを調査するために、市町村のご担当の皆様とタクシーの事業者様、こちら法人、個人の皆様を対象にアンケートを実施しました。

市町村向けのアンケートは、全ての市町村の皆様からご回答をいただき、事業者様向けのアンケートは、協会に加入されている方を対象に実施し、法人タクシーの方からは28社、個人タクシーの方からは15社の皆様からご回答いただいております。市町村の皆様、事業者の皆様、年末年始のお忙しい時期にご協力いただきましてありがとうございました。今回、このアンケートの結果について、いくつか抜粋してご紹介したいと思います。

それでは2ページをご覧ください。まず、市町村の皆様のアンケート結果からご紹介し

タクシーを利用したいときに利用できない場合があるなど、タクシーサービスの提供に関する課題についての回答を左の円グラフにしております。24市町村のうち62%の15団体から課題があると回答があり、加えて、具体的な内容を聞いた結果を右側に多い順に記載しています。一番上の利用したいときに利用できないについては、時間帯や場所の記載はありませんでしたが7団体、続いて、早朝夜間の配車が困難というのが5団体でした。特にこれは都市部の市町村の方からの回答が多かったため、早朝夜間の需要はあるけど、配車が困難な状況になっているのではないかと思います。

3ページをご覧ください。タクシー事業者の課題について市町村が把握されていることを選んでいただきました。運転手、従業員が高齢化し、事業継続に懸念がある、これが圧倒的に多く16団体。続いて、運転手が不足して利用者のニーズに対応できていない、運転手の募集をしても採用につなげていない、というのが上位を占めています。その他のご意見につきましては、右側のグレーの吹き出しに記載しております。

4ページをご覧ください。タクシーサービスの維持充実を図るために、事業者を支援するとしたら必要だと考える施策を聞いた結果です。一番多いのが、利用者に対するタクシー運賃補助・支援となっており、これはすでに多くの市町村で高齢者や免許返納者に対して実施されている施策かと思えます。続いて、運転手確保のための二種免許の取得支援となっております。

5ページは、地域の移動手段を確保するためのタクシーサービスを補完する取組について聞いております。こちらは自家用有償旅客運送の導入や拡充というのが圧倒的に多く、その次にライドシェアの導入が上位の状況となっております。

6ページは、市町村と事業者が移動支援のために連携して行っている施策を聞いた結果です。24市町村のうち、21団体からすでに施策を実施しているという回答がありました。さらに施策の概要を聞いた結果、上から高齢者等へのタクシー利用券の配布や料金助成、続いて、タクシー事業者によるコミュニティバスやスクールバスの運行が上位を占めております。このような状況から、市町村のコミュニティバスやスクールバスなどの運行を多くのタクシー事業者に行っていただいております。タクシー事業者の方々はタクシー事業に加えて多様な交通サービスを担っていただいていることが分かりました。

7ページは、施策の目的を聞いた結果です。ほとんどの市町村が高齢者の日常生活の支援を目的としています。次に、免許返納された方の移動支援、公共交通が利用できない、利用しにくい地域の移動手段の確保と続いています。

8ページは、これらの施策を行う上での課題を聞いた結果です。財政負担が大きいというのが14団体あり、財政規模が大きい市町村もこれを選んでいる状況でした。続いて、運転手が少ないため、ニーズに十分対応できていない、車両数が少ないためニーズに十分対応できていないというのが上位を占めております。

9ページからは、タクシー事業者の方に向けたアンケートの結果です。

まず、ご回答いただいた法人タクシーの28社の規模をグラフにしています。なお、ご回答いただいた事業者様の所在地が、特定の地域に偏っているといたことはありませんでした。

10ページからは、アンケートの結果となっております。1つ目の質問は法人タクシー向けに4つの時間帯ごとに稼働しているタクシーの車両数を聞いた結果になります。

まず、グラフ上の車両数はご回答いただいたすべての事業者の稼働している車両数を時間帯ごとに合計したものです。これを見ていただくと、日中10時から17時が108台と一番多く、深夜22時から翌6時が29台と一番少ない結果となっております。深夜帯の状況として、徳島市以外のタクシーはほとんど稼働していないという状況でした。

カッコ内のパーセントの表示は、各事業者様の時間帯ごとの稼働割合を平均した値です。例えば、ある会社が10台の車両を持たれていて、朝の時間帯に6台が稼働していれば60%といった計算をして、すべての事業者様の値を平均したものになります。これを見ると日中が一番高く、深夜が少ないという結果になっています。日中で63%ということは、車両はあるが稼働していないという状況が分かります。

11ページは、タクシー事業のほかに行っている事業を聞いた結果です。タクシー事業に加えて、スクールバスや、貸切バス、タクシー以外の事業を半数の事業者が行っていることが分かりました。

12ページは、営業が難しい時間帯を聞いた結果です。夜間や早朝の営業が難しいという回答が71%という結果になっています。難しい要因を聞いた結果を右に書いており、そもそも需要が少ないというのが10社、次に運転手の不足、高齢化が5社という結果になっています。

13ページは、営業が難しい地域を聞いた結果です。営業所や車庫から離れたところ、これが54%を占めており、要因として一番多いのは、配車するのに時間を要するためという結果でした。

14ページは、事業継続に当たっての課題を法人タクシーの事業者様に聞いた結果です。運転手不足、募集しても応募がない状況というのが10社。需要が少ないというのが6社。ほかに運転手や従業員の高齢化による営業時間の短縮というのが上位になっています。

15ページは、同じ質問を個人タクシーの事業者様に聞いた結果です。運転手や従業員の高齢化が上位になっています。

16ページは、昨年9月の運賃改定の影響を法人タクシーの事業者様に聞いた結果です。運転手の給料または会社の売上が増加したという回答が多く見られます。一方で、売上は変わっていないという会社が10社。逆に利用者数や会社の売上が減少したというご意見もありました。

17ページは、個人タクシーの事業者様に同じく昨年9月の運賃改定の影響を聞いた結果です。こちらは、売上が増加した、売上は変わらないというご意見をいただいております。

18ページは、タクシーサービスの充実に向けて取り組むべきことを法人タクシーの事業者様に聞いた結果です。運転手確保が7社、従業員の処遇改善が4社と上位になっています。

19ページは、個人タクシーの事業者様に同じ質問を聞いた結果です。上の方から、法人と同じく待遇改善が上位で、次に交通圏の拡大に関するご意見をいただいております。

20ページ、21ページは、地域住民や観光客の移動支援、移動手段の確保に関してのご意見をいただいた内容です。営業圏の規制緩和や、運転手確保に向けた課題などいろいろなご意見をいただいております。

22ページ、23ページは、昨年10月から順次行われている規制緩和、例えば、法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和や、個人タクシーでは地方部における営業拡大などがありますが、そのような内容について、どのような期待をしているかという質問に対する回答です。こちらでは、規制緩和に期待するご意見やライドシェアには反対しますよといった様々なご意見をいただいております。

24ページは、これらの規制緩和の内容を活用する予定がある、または、もうすでに取組を行っているかを聞いた結果です。こちらはまだ少数ですが、事業者様によっては規制緩和を活用したい、検討したいといった前向きなご意見もありました。

25ページからは、昨年12月20日に国から示されたタクシー・バスのドライバー

確保、地域の自家用車ドライバーの活用の方向性に対してのご意見をお聞きした内容です。様々な意見をいただいております、5ページにわたり、掲載させていただいております。

以上、アンケートの結果をご紹介します。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

今回のアンケート結果を見ると、いろいろなご意見があることが非常によく分かります。特にライドシェアという言葉に対して、法人、個人関係なく、かなりの反応をいただいていることが分かります。ここについては、後で議論ができればと考えています。

資料4の議論に入る前に、徳島バス様が運転手確保に向け、非常に良い取組をいただいておりますので、金原会長からご紹介いただいております。

(徳島県バス協会 金原会長)

バス協会の金原でございます。徳島バスの取組をご報告します。もともと運転手不足の状況で、路線バスを何とか維持するために、観光バスの運転手を路線バスにまわすということもやりながら乗り切っていました。11月などの観光シーズンへの対応がなかなか難しいことに加えて2024年問題があり、春休み、5月の連休を乗り切るためにも、大規模な採用活動を実施することとなり、概ね1,000万円をかけて資料5にあるような取組を行っております。

まず、資料を2ページめくっていただきますと、①の新聞の求人広告があります。新聞の全面に出しましたので、ご覧になった方もいらっしゃると思います。本来はもっと採用を全面に出したり、OBの方に向けて困っているのを2時間でも乗ってくれませんかといったことや、このままでは路線バスの減便に踏み切らざるを得ないといったことも書きたかったのですが、そういう採用広告や意見広告にすると費用が高いということで新聞社の方と相談してこのような形になっております。

採用活動の効果として、資料に12名の問い合わせと書いていますが、最終的には16名の問い合わせがあり、6名が採用試験を受験、4名を運転手として採用、1名を運転手には向かないけれど、技術員として仕事したいということで合計5名の採用につながっております。4名中、大型二種免許をお持ちの方は1名ということで、残りの3名は、一旦、契約社員で採用し、教習所に行ってもらって、大型二種免許を取得してから、改めて研修をすることになっております。

②のとくしま就活ナビは、毎年行っている内容です。

③のバス運転体験会は、鳴門の自動車教習所で行いました。他社でもやっているようなことですが、反響としては結構ありました。マスコミ各社の皆様にも取材いただきましたが、運転手になりたいというよりは楽しみで来られた方も結構多く、残念ながらこの体験会で運転手として採用に結びついた方はいらっしゃいません。ただ、お子さまを連れていらっしゃるのか、1回バスを運転してみたかったという方もいて、バスのファンを広げるという意味では有効だったと思っていますので、この先、あと2、3回やろうと思っています。この2、3回については採用につなげたいということもありますが、バスのファンを広げたいという方向で活動を続けたいと思っています。

④の求人ラッピングは、バスでの全面広告で、⑤のCMは、ラジオCMを打っております。この反響を見ながら、テレビCMも出していこうと思っています。ここまで申し上げましたもので900万円を使い、年度内でおそらく1,200万円ぐらい使うことになると思います。

1,200万円を使って5名採用ということで、1人当たり大体200万円はかかっ

ている感じですが、危機的な状況で、なんとか次の春休みや5月の連休を乗り切りたいという中で、お金がかかってしまいましたが、今回の反省を踏まえながら次の良い施策が何かあればと思っております。

当社の場合、他社と違い、縁故や運転手、従業員の紹介で入社する方が半数以上です。地域性が非常に強いということだと思いますが、紹介のお礼を運転手や従業員に対して払うといったことにもより柔軟に取り組んでいながら、運転手の採用活動に取り組みたいと思っております。以上です。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。徳島バス様の貴重な取組をご紹介いただきました。

バスの運転手は憧れの職業というのが世の中にはあって、運転手になりたいくてもどうしたらなれるのか分からない人もたくさんいた中、そこに働きかけることで先ほどの16名の方が応募し、最終的に4名の運転手に加え、1名の方を採用されたということで、非常に良い取組だと我々も思っているところです。

それでは、今日の本題の資料4の議論に移らせていただきます。資料4を見ていただきますと、左側に現状と課題を書いております、ここは先ほど説明しました資料1から資料3までを包括したイメージで、我々徳島県、行政が勝手に思っているところもありますが、現状と課題として考えられることを事業運営、需要への対応、利用状況に分けてまとめているのが、この左側です。この右側のアイデアというところを皆様から貴重なご意見をいただきながら埋めていければと思っております。

ただ、皆様とのお話の中でもよく分かりますが、県内のタクシー事業の状況は、徳島市内と中山間地域とでタクシーの状況は全く違います。また、第1回の勉強会でもありましたが、配車できていない部分ではありますが、本県におけるタクシーの運転手不足は、都市部と比べるとまだそこまで危機的な状況ではないですが、減っていることは間違いない。そういった地域の状況や運転手不足の状況などをすべて一緒にして議論しようとしているところではご了承いただいて、発言する皆様にとってみれば、徳島市内のことなのか、中山間地域のことなのかによって、言うことが違ってくると思いますが、そこも踏まえた上で、議論ができればと考えております。

では、最初にこの上の方にある運転手不足について議論をしていきたいと思いますが、資料3のアンケートの14ページの法人タクシーの状況を見ると、運転手が足りていないというご意見の事業者が10社おられる。その下に、逆に需要が足りないというのがあります。クロス集計をしていないので、我々の集計方法が悪いのかもしれませんが、これが相反しているような気がしていて、先ほどの徳島市内の状況と中山間地域の状況とで全然違うといったことが、アンケートの回答のこういったところに出ているのだろうと推測できます。

運転手が足りているかどうかでいうと、足りていないということが徳島市内で起きているという認識で議論を始めたいと思っておりますが、そのあたりについてタクシー協会様、花岡副会長のご認識を教えてくださいませんか。

(徳島県タクシー協会 花岡副会長)

足りている、足りていないで言うと、時間帯によって違って、朝7時から10時ぐらいまでは足りません。そして、昼は乗務員がいても、仕事の密度が薄いんですよね。その後、夕方から動き出す。夜中とか今日みたいな雨が降った日は全体に動くんですよ。

また、昨年、年末までは昼間、動いていたんですけど、年が明けて、駅前でもだいぶタクシーも溜まっていたりして、ちょっと暇になったというか、仕事の密度がだいぶ薄

くなったというか、忙しい時と暇な時のバランスもありますが、全体で見ると、最近では乗務員からしたらちょっと暇になったなとかそういうことがあります。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

全体的に需要が減っているし、供給も減っていて、個々の運転手を見たときには、安定的な需要と供給のバランスが取れてない状況にあるという理解をするのがいいんでしょうかね。

(徳島県タクシー協会 花岡副会長)

なんていうか、週によっても違うし、日によっても全然違うんですね。1日の売上を見たら分かりますが、3万円の日や5万円の日、昨日の日曜みに1万5千円売り上げたらいい日もあるし。忙しい時と暇な時とで、1日に乗せる回数が全然違うんです。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

分かりました。やっぱりいつお聞きしてもなかなかこれは難しいなっていう気がします。藤田会長、何かご意見ございますか。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

昔からタクシーは忙しい時と暇な時とがずっとありました。この頃、ライドシェア、ライドシェアと忙しい時は車を増やせと勝手なことを言っているように感じています。

どの業界でもどんな職種にでも忙しい時と暇な時はあると思いますが、忙しい時に公共交通としてタクシーだけライドシェアも自家用有償もして増やせと言われたら、タクシーはもう立つ瀬がないです。

それを始めていけば、タクシーはもっともっと衰退していくと思います。私のところは郡部ですが、住民、利用者の皆様も分かってくれて「待つよ」と言ってくれて、待ってもらってなんとか対応しています。皆様の知恵を借りたり、住民の方にもご理解いただいたりして、運営していければと思っています。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。今日の新聞で、外国人の運転手の採用や運転免許試験の多言語化という記事も出ていたようですが、今後、運転手を増やしていく方策について、岩城様、いかがでしょうか。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

弊社といたしましては、新たな募集、待遇の改善を今、考えていて、タクシードライバーは大体、完全歩合給ですが、女性には不安な部分があるということで、固定給プラス歩合給という給与形態を女性専用を作り、1月からグループ全体や弊社のホームページに女性ドライバー募集の内容を掲載しました。

その結果、これまで女性からタクシードライバーになりたいというご連絡をいただいたことは1回もないのですが、1月中にハローワークや求人サイトから2名、ご連絡いただきまして、実際に面接し、2名とも採用になりました。1名は都合が悪くなったということでご辞退されましたが、もう1名は3月1日から入社ということになりました。非常に効率が良かったなど。

ホームページや求人サイトのほか、ハローワークでの説明会に出席しようなど、もうちょっと公にコマーシャルできたらいいなど。そういう違うことを考えていかないと、

ドライバー採用にはつながらないなと考えております。以上です。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。新たな取組をご紹介いただきまして、新しい発想や今までと違うこともやっていくという観点がやっぱりいるのかなと思います。

そういう新しい観点でという点で、近藤社長にDXや省人化をどう図っていくかなどについて、ご意見をいただければと思いますが。

(株式会社電腦交通 近藤代表取締役)

ありがとうございます。

課長、1個だけ質問をよろしいですか。アンケートの稼働台数の数字をどのように見たらいいかを教えていただきたいくて、営業時間中の稼働車両数と稼働状況という資料です。これは、ご回答された28社の方々の時間帯ごとの営業車両の総数ということでしょうか。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

そうです。

(株式会社電腦交通 近藤代表取締役)

ということは、回答率が40%程度だったと思うので、県内全体で単純にこの倍ちょっとぐらいの台数が動いているのではなかろうかという仮説が立てられるということでしょうか。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

40%をどう取るかというところだと思いますが、ご回答いただいたものを集計すると、あくまでも参考としてこういった数字になっています。

(株式会社電腦交通 近藤代表取締役)

結構、想像より少なかったような印象もあって、藤田会長、県内は確か1,000台弱ぐらいの登録台数でしたよね。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

それくらいです。減ってきていますけど。

(株式会社電腦交通 近藤代表取締役)

そうですよね。いや、想像より結構少なかった印象で、利用者の観点で考えると、確かにつかまりづらいと言う方がいるのもこの数字を見たら分かるかなと感じています。

今日、皆様のお話をお聞きする中で、すごくたくさんヒントがあるかなと思っていて、先ほど、バス協会様からも採用に1人当たり200万円ぐらいかかってしまったというお話がありましたが、東京のタクシー業界の方々に聞くと、私は感覚的に高いとは全然思わなかったんですよ。やっぱりそれぐらいかかっている印象なんですよ。東京のタクシー業界だと今、1人当たり150万円から200万円ぐらいかかっているとおっしゃっていたので。

タクシー業界的にそこまで採用に投資を回せるのは、東京のごく一部の企業ぐらいです。東京では充足率が改善していますと発表されていますが、採用コストをそこまで出

せる会社しか実現は難しいとされていて、今の仕組みのままだと、徳島のタクシー業界も、採用力が高まっていくのを期待するのはなかなか難しいかなとは感じています。

そのため、この先、今の制度の中で利用者の方々の不便さを解消していくとなると、場合によっては、法人同士が一部業務を一緒に行ったり、時間帯によって、法人ごとに管理している空車情報を共有したりして、その時間帯にある空き稼働というものを一元管理できるような状態にして利用者の方にサービス提供していくといった形で、今よりも事業者の負担を増やさずに利用者の方の体験を改善していくことはやりようによってはできるとは思っているんですね。

今、政府の方でも議論されている日本型ライドシェアと呼ばれるモデルは、供給量が不足している時間帯に新たに白ナンバーで、普通免許取得者の自家用車での営業を許可していこうという動きだと思うんですけど、理論上は確かにそれでもいいかと思うんですけど、アンケートの中で事業者様が答えられていた、タクシー事業者の負担がどれだけ増えるかがちょっと想像がつかないといったご意見が、今のこのタクシー業界内の混乱を言語化してくれているかなと。

制度がパキッと決まってないので、事業者からすると何をしてくるかちょっと分からないという中で、今回の徳島県の事業への期待というところで感じていることは、政府側主導で進めていく日本型ライドシェアというモデルに加えて、徳島独自の事業者にとっても利用者にとってもいい形で落としどころが作れたらなとは思っています。個人的には、ここにある素材を組み合わせていったら、何か良い落としどころは作れるのではないかなとは思っています。ちょっと感想になってしまいますが。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。落としどころがなかなか多岐に渡っていて、地域性もあるし、時間軸もあるし、それらをこの資料に落とし込もうとして、落とし込めなくなったのが実は現状でございます。

そこで、今回、皆様の意見をまずは聞いてから、また考えてみようかというのが、今日の勉強会の趣旨となっていますので、ぜひ色々な御意見をいただけたらと思います。

ライドシェアについては別で時間を設けたいと思いますが、運転手不足、担い手の確保に関して、何かご意見がございましたらお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

失礼します。上勝町で自家用有償旅客運送をしております、一般社団法人ひだまりの藤井と申します。我々の取組はちょっと置いておいて、運転手の確保につきまして、ノヴィルさんと同じ意見で、女性の確保というのが非常に重要な時代になってきていると思っているんですね。

他のどの業界でももう本当に労働力不足で人の奪い合いの状況になっている中で、女性にいかに来てもらえるかというその環境を作ることがすごく大事で、固定給を用意することも大事だと思っているのですが、その逆の層もいらっしゃると思っていて、すき間時間だからいけるんだよとか、そんなにすごい責任を負うことは、ちょっと今の暮らしの中では難しいけど、このすき間時間を提供して誰かの役に立てるのはすごく嬉しいよという方も一定数いらっしゃると思うので、そういった方々がタクシーのドライバーになろうと思った時のハードルがすごくあると思うんですけど、そこを下げることが重要になってくると思います。ただ、免許のことを緩和すると、サービスの質が低下するという恐れは確実にあると思っています。

私たちが行っている自家用有償では、そもそも1人を雇い続けることが難しかったか

ら、自家用有償という手段を取らざるを得なかった状況だったんですけれども、言わばすき間バイトの集まりなんですよね。

基本的に予約への対応なんですけど、どこそこのおばあちゃんがここからここに行きたいということなので、行ってくれる人いますかという方法で、その都度探さなきゃいけない。DXも入っていないので、すごく大変なんですけれども、やっぱりその時間だからいけるという方がいらっしゃるんですよ。日中は自分の仕事をしているから行けないけど、早朝と夜間だったら空いている時間を使えるよという方が結構いらっしゃる。そういった方々を迎え入れていけるように、今後、いかに労働環境を整えるかが業界として、非常に重要なんじゃないかなと思っております。以上です。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。次に岩城さんお願いします。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

待遇として固定給プラス歩合給というお話をしましたが、一般的な労働時間だと、大体8時30分から17時まで7時間30分のところ、タクシードライバーは今のところ、大概12時間拘束、10時間労働で2時間の休憩というのが基本ですが、本当はあまり良くないけれど、待ちの時間の中にちょっと自分の用事をするために抜けても大丈夫ですよといった話をされていて、拘束はありますけど、ある程度は自由に使っていていいですよといった話をしています。

今、おっしゃったように女性の方、シングルマザーの方や子育てが落ち着いて時間が空いているよという方をターゲットには考えています。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。フレックスというやり方も大事かということだと思います。藤田会長、お願いします。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

常勤で働くということが難しい人もいらっしゃいますし、ほかの仕事しているけれど、それでは生活できないと、そういう方にタクシーに午前中だけ乗ってください、夕方から乗ってくださいという方法を取れば、まだちょっと運転手として需要ができてくるのではないかと思うんですけど、パートというのがタクシーでは使えません。契約社員ということで、ローテーションの中で働いてもらう。それで、まあなんとかやっていけるのではないかという気持ちはあるんですけど、そのためには二種免許の取得が新たに必要なの人もいます。二種免許を取るのがハードルで、運転は上手だけど、免許を取ってまで乗りたくないみたいな感じがあるので。

徳島市内だと、それを本業にして働いて生活できるかも分かりませんが、何人か本業の方がいたら、あとは時間、時間で補填していけば、タクシー業は成り立つと思います。それを運輸局の方もちょっと考えていただきたいです。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。近藤社長お願いします。

(株式会社電脳交通 近藤代表取締役)

すき間バイトという考え方は、タクシー業界と相性はいいのではないかとはいって

ます。データで見てもタクシーが不足している時間帯ってというのは、まさにここで書かれている朝、夜、深夜ですね、この時間帯が足りていなくて、ここだけスポットで手伝ってくれる人がいればなってというのは、おそらくタクシー事業者の本音でもあると思います。

ただ、柔軟な採用というものがなかなか難しい。藤田会長がおっしゃるとおり、有資格者の方をその時間帯だけ集めてくるというのがなかなか難しい。そのため、タクシー事業者とすれば、やっぱりフルタイムの採用を主に行っているというのが長年続いてきたと思うんですけども、今回の規制緩和で、政府の方では、普通免許、白ナンバーの営業車両を管理していくという考え方を持っているというのは、大前提としてそのすき間バイトみたいな形で、藤田会長がおっしゃる通り、前提としては雇用する。政府の考え方も業務委託を増やしていくという考え方はなく、正規雇用を生んでいくという考え方がやっぱり強いようです。

すき間バイトと表現していますが、ある時間帯だけスポットで働いていただける二種免許取得者を探すのはちょっと難しいので、実際はタクシー会社と雇用契約を交わす形で、普通免許証取得者でもドライバーとして認めるようにしていこうという考え方で、今、政府側の議論は進んでいるみたいです。普通免許証取得者にすき間だけ手伝ってもらってということは、理想的ではあるんですが、タクシー事業者としては、その間に発生する事故や交通トラブルへの対応が課題になります。

ここにいらっしゃるタクシー事業者の皆様は、被害者の方々との向き合う経験をずっと積み重ねてこられていて、誰でもできるよとは言えないようなご経験をされてきていると思います。そのため、一定、管理すると言いますか、責任の所在を明確にしていしつつ、運営事業者にとっても利潤が出る仕組みを作っていくというのが、今後進めていくべき方向性ではないかと、個人的に感じております。

スポットで働いていただくという考え方は、タクシー事業者としてもプラスに捉えていると思います。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。パート採用という言い方がいいのか分かりませんが、今回の国の規制緩和の中にも時間帯に限ってという言葉が出てきているのは、そこだと思えますが、一つのヒントがあるのかなと。

まだまだ国の制度の熟度が増してない部分もあるので、今後、そこは見ていく必要があるのかなと。奥嶋先生、今までの点で、特に何かご意見等はございますでしょうか。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

やはり専門に事業をされている方々のご意見で非常に参考になるなと思いました。女性の活用とか、法人間の協力、それから兼業化、パート化という部分を活用していけば、運転手が徳島でも十分に賄えるのではないかなということが、私は全くそのあたりを分かっておりませんでした。把握することができました。以上です。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。

(株式会社電脳交通 近藤代表取締役)

すいません。実証実験をやっていて、その数字を皆様に簡単に共有させていただきたいと思います。先ほどのスポットドライバーの働き方で、果たして担い手が集まるのか

というのを、神奈川県の方で、昨年末頃に2ヶ月間ぐらいかけて実証実験を行ってみました。

二種免許を持っている方がスポットで働いていただける、そういった乗務員になり得る方がどれぐらいいるのかを調べたところ、1ヶ月の間で20名ほど応募がありました。実際にそこから、実証実験にご参加いただいているタクシー事業者様が面接まで至ったのが7名、採用まで至ったのが4名で、1ヶ月の間で広告などを全く打たず、一部業界メディアなどに取り上げていただいた程度の露出でしたが、特に採用コストなどをかけずに、それぐらいのニーズがありました。

また、政府の骨子が普通免許取得者でも運転手になれるような内容になりそうなので、その事業者様が年明けに独自で普通免許取得者でスポットで働きたい人はいますかと打ち出したら、1ヶ月の間で200名の問い合わせが来たらしいです。

ですので、やっぱり普通免許だったらやってもいいかなという方々はかなりたくさんいらっしゃると思います。おそらくそこからタクシー事業者として働いていただきたい時間帯の提示とかがあるので、ちょっとずつ絞り込まれていくと思うんですけど、二種免許を持っている人に限定すると、タクシーだけではなく、バスだと大型になるのでさらに高いと思うんですが、採用のハードルは地方ほどどんどん上がっていているとは思っています。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。近藤社長、1点だけ教えてください。最初の募集の話は、二種免許をすでに持っている方が20名来たということですか。

(株式会社電脳交通 近藤代表取締役)

おっしゃる通りです。より細かく言うと、20名のうち約半数が介護士の方でした。介護士の方が仕事終わりにちょっと働きたいという方がなぜか多かったです。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。多田学長、せっかくの機会ですので、何かございますでしょうか。

(徳島工業短期大学 多田学長)

はい、よろしく願いいたします。私の方からは、自動車のメカからの話として、今、100年に一度の自動車改革、自動車が変わってきたというところがあります。例えば、東京モーターショーがジャパンモビリティショーに変わったわけですが、自動車会社が、自動車というものをただ単に売るだけではもう無理で、モビリティそのものを商売にしなければもう無理だという流れに、大手の自動車メーカーも変わってまいりました。

本学は、自動車整備士を育成しています。自動車整備士も本当に今、人が足りない状態の中で何をしているかということ、まず賃金アップと職場環境の改善です。けれども、賃金アップをすとしても、実際には賃金アップできるだけの顧客が困り込めるかというのが当然必要なわけです。また、大学としては、いかに魅力を発信するかですから、従来型の自動車整備士というイメージよりも、今後の新しい観点での本当に面白そう、楽しそうだなという自動車整備士像を出すということに注力しております。

ご存知かもしれませんが、自動車は今、電動化の話がどんどん進んでおります。CASEという考え方がありますが、Cがコネクティッド、次のAが自動運転です。CとAが、今急速に発展しており、車自体がスマホにタイヤが付いているという形にもなろう

としているというのは、皆さんも少しずつ感じていることだと思うんですが、例えば、ある電気自動車メーカーは、リコールが起こったとしても、多くは遠隔でプログラムを書き換えてしまいます。ですからサービスセンターから修理に来たのは、私の知り合いでも2回ぐらいということのようでして、基本的にはもう多くがコネクティッドの世界になっています。

国の方でも Society 5.0、ビッグデータ、AI、デジ田などもやっています。デジタルの世界でいろいろな問題を解決できませんかという流れが来ており、本学も、油臭いような整備士ではあるんですが、デジタルの世界で何かを変えようとして、今、非常にもがいております。

それで、ライドシェアそのものよりも、やはりタクシーの運転手をいかに魅力のある仕事にするか、そのためには顧客をどれだけ囲い込めるか。そして、私がここに来た理由ですけれども、大阪・関西万博の時に徳島県に観光客を誘致するという会議に出席した時に、徳島の二次交通の脆弱さについて発言いたしました。このままではインバウンドの方や飛行機に乗って来た方にどうやって祖谷まで行ってもらうんですか、その答えがどこにあるんですかという話をして、回り回って、今、この場所にいるわけなんですけれども、やはりこれからお客様を増やすために、タクシー業界がいかに良いサービスを提供できるか、そして、きっと電腦交通さんの方がその答えを持っていると思うんですが、海外のお客様を得るためには、海外の人も使いやすい予約アプリ、そういったものを使う必要性があります。

例えば、徳島県の場合、交通系ICカードも使えないわけですから、そういった当たり前のように県外の方々が使えるシステムが徳島県にはない。だからこそ、私は、徳島県は観光が弱いんじゃないかなと思っています。

私の方からの提案としては、タクシー業界の皆様を考えさせるのではなく、県そのものが徳島版のアプリなのか、システムなのか分かりませんが、そういったものを作り、海外のシステムとシームレスな状態の中でそのまま祖谷に行こう、上勝に行こうと思えるようなものを作ってください。

そして、前回のデータの中で、二種免許を持っているけどタクシー運転手になっていない方が多くいて、その理由としては接客が苦手という内容があったと思うんですけど、アプリを使えば、ある意味接客なしでそのまま無言で乗って、無言で降りる、そういったことも可能になると思います。ただ、やっぱりフェイストゥフェイスの顔の見える関係にあるお客様とは、今のサービスで。そして、プラスアルファとしての新しいサービスをいかに組み合わせるかによって裾野が広がっていき、それで徳島県のタクシーってなんかすごいよなというのができたら非常に嬉しいかなと。

やっぱり県外に行った時にはスマホとか交通系ICカードとか、もうそれだけでどこでも行けちゃうものですから、徳島県版のアプリを知恵を絞って作ることによって、業界そのものが盛り上がらないことには、助っ人をいくら頼もうとしても、これはちょっとあんまりだと思っています。

変な話ばかりしてしまいましたが、自動車整備に関しましてもDX改革を本当に急務に整えており、それをしないことには生き残れないという危機感を持ってやっています。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。他にご意見はございますか。藤田会長、お願いします。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

今の意見に賛成で、徳島県が頑張っていて、できればアプリを開発していただければと思

います。それに、電腦交通の近藤社長がおっしゃっていた、スポットで運転手をしたい人に介護事業者が多いというのは、介護タクシーは二種免許とヘルパー資格を持った人が送迎するのですが、営業時間が昼間に限られるような調整があるので、別の時間に乗りたいという話だと思います。徳島県でも介護事業者からタクシーの運転手に変わってくる人もおります。

それと、ライドシェアについてですが、東京都で始めるんですね、4月から。道路運送法の78条3号で、アプリ配車のアプリ決済。東京都で今は、アプリ配車がすごく高いんですけど、それは迎車料金というものを取っているんです。アプリ配車の人には、お迎え料金がかかります。普通に乘ったら、その迎車料金がかかりますから、裏にはいろいろあるんですね。

東京都のようなところでは、人を介さずにアプリでタクシーを呼んで来てもらって、外国人の方は、話もせずに携帯で行き先を提示するらしいです。目的地まで行ったら、クレジットかスマホで決済するので、言葉の壁も関係ないそうです。そういうお客様も多いということですが、徳島県の場合は、お年寄りの場合、やっとスマホにはなりましたが、電話するだけでアプリはちょっと難しいと思います。

そのため、やっぱり電話で受けて、行き先を聞いて配車するという方法しかないんですね。そうなったら、自家用有償という制度の方に頼っていくようになりますので、うまくその時間帯を組み合わせた輸送ができれば一番いいと思います。

アプリをどうしても若い人に、となっていた場合は、県にお願いするしかないと思います。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

分かりました。ありがとうございます。

藤田会長の方からお話が出たので、日本版ライドシェアの話に移りたいと思います。近藤社長が多分一番、全国的にお仕事をされていると思うので、全国や国の状況などがお分かりでしたら、お教えいただけたらと思いますけれども。

(株式会社電腦交通 近藤代表取締役)

はい、ありがとうございます。先ほど、藤田会長の方からお話いただいた内容のとおりです。東京都の方から日本型ライドシェアの実証実験というものが始まっていくと。それで、アプリ専用の配車依頼のみを受ける車両の営業を許可するという建て付けになっているみたいです。

そういった政府主導で事実上のタクシー業界の規制緩和というものが進んでいるような状況でして、ただ、この形で全国やっていきましょうっていうものは、まだ決まっていな状態です。また、藤田会長がおっしゃっていた通り、やはり地方ではスマートフォンの配車アプリでタクシーを呼ばれる方よりは、お電話とかで呼ばれる方が多い現状ではあるということ踏まえて、利用者の方々にとっても、使いやすいものを作っていく必要があるかなとは思っています。

アンケートにも出ていたように稼働台数が限られていると思いますが、おそらくこの台数は、タクシー会社様が抱えられている既存のお客様の対応でもういっぱいいっぱいなのではないかなと思っています。そういった状況を踏まえると、先ほど多田学長がおっしゃられていたとおり、海外から来た方々をどうするんだ、ビジネス利用されている方々をどうするんだと、ここへの対応がおそらく今できていない状況にあって、そういった方々は、おそらくSNS等でタクシーがぜんぜん足りないじゃないかという話を発信されるはず。そのため、社会全体の意見としては、そういう発信を積極的にされ

る方の意見がやっぱり強く映ってしまうと思うので、何か全体的にタクシーが足りないんじゃないかという印象が国内で広がっていくのではなかろうかと思っています。

事業者様が抱えられているお客様への対応は、場合によっては既存の体制でなんとか賄っていけるかもしれませんが、おそらくこの先、来られる県外、海外の観光客の方への対応が改善されない状態になってしまうと思います。

そのため、例えば、海外の利用者の方々をたくさん抱えられている配車アプリを世界中で展開されている方々と、今後、徳島県の方で何か作られる仕組みというもので接続性がある状態を作っていくことが、県外、海外からの利用者の方々にとっては、体験を底上げしていくことにつながるのではないかと思います。そう考えると一定何らかの形で、デジタル戦略というのを持っておく必要があるのかなと思っています。

このような交通問題を解消するためのデジタル戦略を自治体としても持つておくべきで、そこに民間側の知見や、各事業者様がお持ちのどの時間帯にどれだけ足りないかというデータなどを活用して、新しく走らせる日本型ライドシェアと呼ばれるモデルをうまく運用できる状態を作っていく、場合によっては、それを徳島県の方でいち早く実証実験として取り組むことによって、日本型ライドシェアというのは地方型ではこういうモデルがいいのではないのでしょうかというのを、政府の方にも提言ができると思いますので、速やかにそういった状態を作っていく方がいいのではなかろうかとは思っております。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、貴重なご意見ありがとうございます。

多田学長のお話から始まって、効率的な配車にはデータの解析が有効で、それにはDXに頼っていくことが一番なんですけど、ただ一方で、中山間地域だとそのデータすらなかなかまとまってない部分もあるという事実もあり、県がアプリをという宿題もいただいていますけれども、ちょっとそこはまた考えていきたいということ。

日本版ライドシェアに関して、岩城様、ご意見などございましたら、お話しただけならと思います。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

今までのお話や近藤社長の方からもあったように、観光客、外国人のインバウンドなどの方に向けて、やる方向では日本版、あるいは徳島県版ライドシェアは必要なんだろうなというふうには思っています。

それで、必要な時間帯、必要な地域はたぶん限られてくると思うんですよね。そのため、そこら辺はいろいろなデータを集めて絞って行って、どれだけのライドシェアドライバーが集まるか、先ほどの近藤社長のお話では、200人から問い合わせがあったということですが、徳島県あるいは徳島市でどれだけ集まるかは全然分かりませんが、タクシー事業者としてドライバー確保のためにはできることは結構やっているんで、これ以上できるものとして、募集をすごくアピールしていく、先ほど女性に向けてという話をしましたけど、19歳から二種免許を取れるといった若年層へのアピールが全然できてないですし、業界としては、そこら辺ももっとしっかりやって、本来のタクシー事業者のタクシードライバーの魅力をもっと発信していくことを一番にして、その足りない部分にライドシェアドライバーを確保していく。

その確保の仕方ですが、弊社はグループ企業で、うちの会社自体が副業OKの会社なので、そこら辺を利用できたらいいなというふうには考えています。ですので、方向は、やっぱりそういうところに向いていかなきゃいけないのではないかなとは現状、思って

います。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、貴重なご意見ありがとうございます。

我々が実施したアンケートを見ると、ライドシェアという言葉のイメージが先行しているせいか、タクシー事業者様から反対のご意見が多いようにも見えますけれども、一方で、共存できるようにとか、他にはしょうがないというようなご意見もあったりもします。今、近藤社長からもノヴィル岩城様からも出ましたけれども、徳島県版ライドシェアというものがどうあるべきか、我々事務局も宿題という形で考えてみたいと思います。

今、岩城様からお話しがあったように、まず今できることが何なのかというようなこと、それから、今後、自家用有償旅客運送制度も含めて、どういう形でやっていくのか、その先には地域性が出てくると思います。いわゆる徳島市内の状況と中山間地域の状況とでは違うので、そこをどう紐解いていくかということかなと思います。

他にご意見をお願いします。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

個人タクシー協会の江口です。1回目は、不参加で申し訳なかったです。

私が今、言いたいのは、法人の活性化なくして個人タクシー業界は成立できません。法人にどれだけ運転手が集まるかを今は、実務的に皆様言っていましたけど、ちょっと心の面で、私の方から喋らせてもらいます。

昭和34年に、優良運転者に希望と勇気、新風を巻き起こすということで個人タクシー制度ができております。これはどういうことかと言いますと、タクシーの運転手になったら、個人タクシーをやりたいという希望。これが無くなったら、個人タクシーは増えてきません。

全国で最高46,000台いたのが、今は28,000台。徳島だと、80台いたのが、今は28台。今月、1台増えて、29台になります。

どうしてこれだけ減ったのか、要因が2点ございます。一つは75歳定年制が平成14年にできております。法人タクシーには定年制がなく、なぜ個人タクシーだけに定年制があるのか、これはちょっとおかしな問題です。

もう一点は、65歳まででない個人タクシーはできません。資格要件の中に10年の法人の経験というのがありますので、10年ということは、最低55歳から乗らないと個人タクシーはできないということなんですよね。これをもうちょっと若返るためにも、また法人タクシーの活性化のためにも、この10年というのをもう少し短くして7年に。一時、四国管内では7年という時期がありました。これを5年にしてほしいと全国的に言っているんですけどね。なかなか国の方での動きはありません。

個人タクシー協会の者が、全国ハイヤー・タクシー協会の川鍋会長さんと話した時に、10年で法人の運転手が出ていくのは構わないが、5年で、例えば、ノヴィルさんから5年で出て行って個人タクシーになられたら、せっかくやってきたのに困るということを言われたとのことです。経験の要件を5年にしたら若い人がやろうかなと、5年で個人タクシーができるんだったら私も乗ろかいね、という案が出てくると思うんですよ。いろいろ緩和してくれるんですけど、こういう資格要件も緩和できないかと県からもお願いをしてもらいたいという案でございます。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。

今の江口会長のお話からすると個人タクシーを増やす、会長としては、もちろんそこもあるのかもしれませんが、そもそも法人タクシーを増やさないことには個人タクシーが増えていかないと。だから、法人タクシーをもっともっと増やすためにも、今、言ったような制度改正によって個人タクシーやタクシー業界全体に夢を与えることが必要でしょうという流れですよね。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

そうです。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。国の規制緩和の話ですので、また話す機会があったときには、そのようなご意見があるというのはお伝えしていきたいと思います。

他にございますか。お願いします。

(徳島運輸支局 谷本次長)

徳島運輸支局です。日本型ライドシェアについては、4月に向けて今後、仕組みというのが徐々に明らかになってくると思いますので、それ以外の追加的な部分でちょっと触れておきたいなと思いましたが、資料3の16ページの事業者向けのアンケートをちょっと見ていただきますと、昨年、令和5年9月にタクシーの運賃改定が行われたことに触れられています。

この中で運転手の給料が増加をしたという回答が10社あったということが載っています。どこまで一般の方がご存知かは分かりませんが、この令和5年の運賃改定が、消費税が上がったのを除きますと27年ぶりで、それまでの間、デフレ下にあったとは言え、運賃がずっと一定でドライバーの待遇改善に回そうと思ってもなかなか難しいところがあったのかなと想像しております。

その中で、運賃改定が原資となって、待遇改善に回せる部分が出てきたよということで、実際、東京の方などでは、すごく売上が上がっているドライバーも出てきているという話も業界からお聞きしたりもしますので、運賃改定なども影響して待遇改善がある程度されていますよということが、もっとPRされれば、求人という面で訴求力も多少出てくるのかなと思っています。

また、日本型ライドシェアということで、タクシードライバー等の補助的な部分を増やすという観点もあろうかと思うんですけど、タクシー業界を本来担っていくべき人材を確実に確保していくという視点も非常に大切なことかと思っていますので、その点を言及したいなと思います。

あと気になるのは、やっぱり事故という面が我々、行政の側からするとどうしても気になるのがございまして、コロナ禍においては、人の動きも少なかったということで、交通事故の件数とか死者数も少なくなっていた時もあるんですけど、昨年の5月にコロナが5類に移行してから、いろいろな動きが活発になって、これは残念な話ですが、令和5年の徳島県の交通事故の死亡者数を人口10万人当たりで比較をしますと、全国1位に増えてしまっていて、また、年明け以降も、県内での交通事故による死亡者が出ており、現在、交通事故多発の非常事態宣言も出されている状況ですので、供給力を増やすという視点とともに、やはり安全面も忘れてほしくないということがありますので、最後に触れさせていただきます。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

はい、ありがとうございます。

日本型ライドシェア、いわゆる二種免許取得者ではないドライバーが白ナンバー車両で、というところには、今のようナリスク管理というところがあまり表に出てきてなくて、需要に対する供給のことばかりがちょっと表に出てきている部分があります。

実務としては、安全で安心な供給が何なのかといったところが一番大事だと思いますので、当たり前ですけど、我々も第一に考えていきたいと思っております。

大体、予定していた時間になるところですが、他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

今日はあまり議論できていませんが、中山間地域では、自家用有償が非常に重要だと思っております。ただ、地区ごと、市町村ごとによって、需要も供給も状況も全く違う部分があると思っていて、今、いろいろな自家用有償の制度ができていますので、今日はウェブで市町村の皆様にもお聞きいただいておりますが、勉強会の中での議論でというよりは、市町村の皆様にも、いろいろな国の動き、県内の動きを見ながら、中心となってお考えいただきたいと思っております。

今日は第2回ということで、皆様からご意見いただいたように、もし、日本版ライドシェアあるいは徳島県版ライドシェアをするにしても、まだまだ、外側だけが12月に答申として出ているだけで、先ほどの安全対策をはじめ、いろいろなことが全然決まっておられません。全国的には、4月とか6月には、まずは東京や神奈川でというような動きもありますけれども、そういった動きを見据えた上で、我々としては、次も皆様に集まっていただいて、どういったことが徳島県版ライドシェアとしてできるのか、タクシーやライドシェアという言葉を使っていますが、あくまでも県民あるいは観光客の移動手段の確保の話ですので、大きくしていくと、バス、鉄道も含めた話にはなっていますが、そういった面も踏まえて、また勉強会を開催できたらと思っております。

本日は貴重なお時間をありがとうございました。引き続き、またよろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございました。