

第3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11月12日（火）午前10時から午前11時55分まで

2 場所 徳島県庁万代庁舎 10階 大会議室

3 議事

（1）国の制度改正等の動向について

（2）県内のタクシーサービスの現状等について

（3）事例紹介

①まちのクルマ Let's

②DS Driver（時短勤務にフォーカスした乗務員採用）、日本型ライドシェア
対応配車システム

（4）意見交換

（5）その他

（徳島県交通政策課 橋本課長）

それでは、ただいまから第3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。

まず始めに、徳島県生活環境部長の勝川からご挨拶をさせていただきます。

（徳島県生活環境部 勝川部長）

皆様おはようございます。徳島県生活環境部長の勝川でございます。

本日はタクシーサービスに関する第3回目の勉強会を開催しましたところ、大変お忙しい中ご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

また日頃は、公共交通行政をはじめ、県政各般にわたり、ご理解、ご支援いただいておりますことを、この場を借りて御礼を申し上げます。

さてタクシーサービスを取り巻く環境につきましては、昨年の新型コロナの5類移行であるとか、インバウンドの回復等により、タクシー需要が増大をしております。

そして11月16日から、徳島と香港をつなぐ航空便も、定期就航便という形で、月・水・土曜日の週3回、就航することが決まりました。

このように、タクシー需要は今後ますます増えていく一方で、運転手の高齢化であるとか、コロナ禍の離職などにより、運転手不足が全国的な課題となっております。

こうした中、国におきましては、本年7月に交通空白解消本部を設置しまして、日本版ライドシェア、それから公共ライドシェアといった2つのライドシェア、その活用により、運転手不足の緩和であるとか、移動手段の確保を図っていくとの方針が示されたところであります。

当勉強会におきまして、これまで、タクシー事業者をはじめ関係機関の皆様からお聞きした実情であるとか、ご意見を踏まえて課題解決に向けた様々な議論を行ってきたところであります。

本日の勉強会につきましては、昨年度来、2つのライドシェアについて様々な制度改正や規制緩和が行われたことから、その改正内容、それから直近の全国の導入事例などについて、徳島運輸支局の齊藤様よりご説明をいただきますとともに、神山町松田様、それから電腦交通松浦様、西本様から、それぞれ先進的な取り組みについてご説明をい

ただくこととしております。

本日の勉強会を通じまして私ども含め、国の制度について、理解を深めたいと思っております。

そしてタクシー事業者や関係の皆様との意見交換を通じて、今後も引き続き、移動手段の確保、担い手の確保につなげていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

そして最後に、本日、意見交換の場も設けておりますので、ぜひ皆様、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げまして、簡単でございますが開会の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

それでは、徳島運輸支局齊藤首席運輸企画専門官様から国の制度改正等の動向についてご説明の方をお願いしたいと思います。齊藤様よろしくお願いいたします。

(四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官)

徳島運輸支局の齊藤と申します。本日はよろしくお願いいたします。

国の制度改正等の動向についてということでお話をさせていただきます。

資料については、「日本版／公共ライドシェア等について」を使いますのでご準備いただけたらと思います。

1 ページ目ですが、今年に入ってこのタクシーサービスに関して、大幅な制度改善や創設が行われまして、その代表的なものとしましては、1 ページ目の国土交通省の交通空白解消本部の設置が挙げられると思います。

これは、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて、早急に対応していくため、この解消本部が設置されています。

最初の青色で囲った枠の構成員のところに本部長として、国土交通大臣が挙げられていますが、国土交通大臣がその本部長に選ばれていることであることから、国土交通省全体が、交通空白に対して、大変重視しているということの現れとご理解いただきたいと思います。

そして、具体的な目的としては、同じ最初の青色の枠で挙げられていますが、「地域の足対策」と「観光の足対策」ということになります。

「地域の足対策」としては、地域住民の方々がタクシー等を利用できる状態を目指す。

そして「観光の足対策」としては、主要交通結節点において、観光客等の来訪者がタクシー等を利用できる状態を目指して、取り組みを進めております。

2 ページ目が、これまでの取り組みの成果ということになります。

9 月までに交通空白があると整理された全国 622 の自治体のうち、317 自治体に実際に訪問働きかけを行いまして、136 自治体で、空白解消の取り組みが新たに決定されています。

また、118 の自治体において、日本版／公共ライドシェアが実施されています。

徳島においてもですね、四国運輸局長をはじめとして、多数の職員が訪問させていただきまして、日本版ライドシェア、公共ライドシェアの取り組みについて理解をいただきたく、説明を行わせていただきました。

今後も引き続いて、首長訪問であるとかですね、伴走支援を行いながら、交通空白の

解消に向けて取り組んでいきたいと考えております。

「交通空白」解消本部の取り組みに合わせて、地域交通の担い手や移動の不足への対応方策として、国土交通省では、販促カタログを作成配布しております。

本日の資料で言いますと、参考資料1となりまして、こちらにおいて地域ごとの課題に応じた解決策であるとか、多数の導入事例を掲載しておりますので、適宜参考いただきたく思います。

そして3ページ目ですが、こちらは公共ライドシェアの運用改善についてのお話となります。

今年の4月に自家用有償旅客運送制度の実施しやすさの向上ということで、いくつかの改善が行われています。

例えば、地域公共交通会議の運営手法の見直し。これは公共交通会議において、意思決定に時間がかかるという声が多数寄せられておりまして、今回の改正で導入プロセスを見直して、首長の判断で導入できることを明記しております。

また、左下の箱ですが、これまで自家用有償旅客運送制度の採算性であるとか継続性に懸念が示される状況が多かったですけれども、それを安定させるために、対価の目安を、これまでのタクシー運賃の5割から8割に引き上げることが明記されています。

公共ライドシェアの実施状況については、次の4ページ目に地図が記載されているわけですが、この黄色塗りのエリアで、公共ライドシェアが現在導入されている状況になっています。

5ページ目からは、日本版ライドシェアのお話になります。

地域交通の「担い手」「移動の足」不足の解消のためということで今年の3月から、タクシー事業者さんの管理のもとで、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアの制度が創設されています。

海外で導入されているような、一般ドライバーが、一般の自家用車を使って白タク行為を行うというようなライドシェアではなくて、この日本版ライドシェアと「日本版」という言葉が頭についているというのが、あくまでタクシー事業者さんの管理・教育・指導・保障のもとでライドシェアが行われるということで、日本版ライドシェアの特徴となっています。

そしてタクシーについては、やはりその需要と供給にどうしても波がありますので、そのミスマッチを補うということで、このライドシェアを利用していただくということになると思います。

そして6ページ目ですが、大都市圏においてはアプリデータを活用して不足車両数を算出して、ライドシェアの台数が確定されているわけですが、四国、徳島を含む、アプリが普及していない地域においては簡便な方法により、不足車両数を算出して、事業の実施が可能となっています。

具体的には、赤で囲んだ枠の※印のところに挙げられていますが、タクシー事業者さんがライドシェア実施を申し出た場合は、金曜日、土曜日の16時台から翌5時台を、タクシーが不足する曜日及び時間帯として、その地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなします。

自治体さんが申し出た場合は、その曜日、時間帯における不足車両数を、運輸支局に

申し出ていただきまして、その内容が不足車両数とみなされます。

タクシー事業者さんが手を挙げた場合と、自治体さんが手を挙げた場合で、タクシーが不足しているとみなされる曜日と時間帯、車両数が異なるということになります。

現在の全国的なその実施状況・申請状況が下の地図に表示されております。四国管内の実施状況が右下に表示されていますが、香川県、愛媛県、高知県でも、許可事業者が出ておりまして、先日、高知県でも実際にお客さんを運んで料金を収受した運送が行われたという報告が入っております。

ページが飛びますけれども、9 ページ目をお願いします。

日本版ライドシェアの運行開始までの流れを表示したのとなっておりませんが、2 目のボックス、事業者さんからの申し出または自治体さんからの申し出が、ありました後は、当該交通圏内のすべてのタクシー事業者さんを対象に、意向調査が行われまして、その意向調査の調査結果をもとに、日本版ライドシェアとして使用可能な車両数が通知されまして、その後、通知のあった車両数の範囲内で、各事業者さんが許可申請を行う。そして実際に許可がおりた事業者さん、準備が整った事業者さんから運行開始、という流れとなります。申し出がありまして、意向調査が実施されまして、車両数の通知がありまして、そして通知の範囲内で事業者さんが許可申請を行いまして、許可がおりた後に運行開始、という流れです。

ページが戻りまして、7 ページ目をお願いいたします。

日本版ライドシェアが始まったばかりですが、車両不足に対応するために常にバージョンアップを行っておりまして、この表に挙げられているようなバージョンアップが適時実施されているわけですが、そのうち代表的なものとして「配車アプリが普及していない地域での導入」です。

配車アプリが普及していない地域の移動について、徳島では、配車アプリが普及していないということで、この日本版ライドシェア自体は、基本的に配車アプリを想定して制度設計されているんですけれども、配車アプリを使用していない地方部においても導入しやすくするように、新たにガイドラインが作成されております。

そのガイドラインが、本日の参考資料 2 になりますけれども、誰から見てもわかりやすい書類となるよう、作成されている「配車アプリを使わない日本版ライドシェアの導入ガイドライン」ですね。

電話受け付けの手順であるとか、事前に運賃を確定させる手順、またその運送料金についても現金支払いも可であるという説明がなされていたり、配車アプリを使わない、徳島を含む地域であっても、日本版ライドシェアを導入しやすくするガイドラインが公表されています。

そして先ほどの 7 ページ目の、バージョンアップの表ですが。

先ほどタクシー事業者さんが手挙げをした場合は金曜と土曜の夜、自治体さんが手挙げをした場合は曜日は任意で、と説明差し上げたのですが、タクシー事業者さんが手を挙げた場合でも、供給車両数や時間帯を拡充できるようなバージョンアップが創設されております。

それについての資料が本日の参考資料 3 となっております。

タクシー事業者さんが手挙げをしたケースで、金曜と土曜の夜以外にも曜日と時間帯を拡充させることについて手順などをお示ししていますが、申し出を行うにあたっては、タクシー事業者さんが、タクシーが不足している曜日、時間帯を把握できる運行実績を

収集して提出していただく、ということもありますし、また実際にその曜日、時間帯での運行が開始した後も、定期的にモニタリングが必要になるなど、ハードルが高めになっておりますので、金曜と土曜の夜以外に曜日、時間帯をライドシェア拡大したいという場合は、自治体さんがやはり手挙げをしていただいた方が無難なのかなと思います。

10 ページ目からは、地域の足不足の解消に関する直近の事例ということで、いくつか事例が挙げられているんですけども、そのうち特にその日本版ライドシェアについてお話をさせていただきますと、まず、10 ページ目の一番上の新潟市の事例です。

こちらは新潟市、実施期間・時間帯が月曜から日曜日までの全日で 17 時台から 21 時台ということで、これは自治体さん側からの申請のライドシェアということになります。

夜にタクシーがないという声からマッチング率を整理しまして、17 時台から 21 時台に配車率が悪化していることが判明したということで、自治体さんから申請がありまして、新潟市では日本版ライドシェアは、この曜日、時間帯に実施されています。

11 ページ目、福井県越前市の事例です。

こちらは朝の時間帯でタクシーが不足しているということで、実施時間帯が月曜から金曜の 8 時から 11 時。こちらと同じく自治体さん側から手を挙げて時間帯を選んでのライドシェアということになります。

12 ページ目の鳥取県の事例ですけども、こちらはイベント需要に対応したライドシェアとなります。

10 月 19 日から 22 日まで、鳥取県でねんりんピックが開かれまして、このねんりんピックが鳥取県全域に跨る規模の大きなイベントということで、タクシー車両数の不足が見込まれることに対応するために、ライドシェアが、鳥取県内の 6 営業区域という、幅広いエリアで、日時を絞ってライドシェアが実施されました。

10 ページ目から 13 ページ目まで多数の事例を掲載しておりますので、適宜ご参照いただきたいと思います。

残りの資料の解説をさせていただきたいんですけども、参考資料 4 が、補助についてのご案内となります。ライドシェア実施そのものについての補助ではなくてですね、配車アプリであるとか、キャッシュレスに対応するための設備に対して、補助制度が実施されています。

参考資料 5 ですけども、この交通空白解消の取り組みの一環として、国土交通省後援でシンポジウム、この近場だと、12 月 6 日に岡山市で開催されますので、ご興味のある方はご参加いただきたいと思います。

これは各会場とも、オンラインでも参加を受け付けておりますので、多数のご参加多数のご視聴をよろしくお願いいたします。

本日、私からのご説明は以上ということになります。ありがとうございました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ご説明ありがとうございます。

ご説明いただいた内容に対してご質問等ございましたら、手を挙げていただけたらと

思いますけれども、いかがでしょうか。

後程まとめて意見交換の時間も設けておりますので、その場でご質問いただくという形でも結構ですので、また後程の意見交換の場で、いろんな制度とか事例について、ご質問をいただければと思います。

それでは齊藤様、ご説明ありがとうございました。

次に、県内のタクシーサービスの現状につきまして県の事務局の方からご紹介をさせていただきます。

第1回勉強会の際にもご紹介いただいたデータもございますけれども、現状について説明の方をさせていただきます。

(事務局)

それでは、県より、「徳島県のタクシーの現状」をご説明したのち、移動手段確保に係る「現状と課題」について、市町村にアンケートにご協力いただきましたので、その結果をご紹介させていただきます。

資料2の2ページをご覧ください。こちらは、法人タクシーの事業者数と保有台数の推移をグラフにしたものです。事業者数は、毎年2社程度が減少、保有台数も毎年減少しており、直近の令和6年3月末日時点でも、同様の傾向が続いております。

続いて、法人タクシーの運転手数を年齢別にグラフにしたものです。運転手数は、コロナ禍で大きく減少しましたが、令和5年以降を見ても、概ね横ばいとなっております。また、年齢層別に見ると、70歳以上の割合は拡大傾向が続いております。

次に、4ページ、個人タクシーの運転手数です。こちら、コロナ禍で大きく減少し、直近の状況についても、減少傾向が続いております。

続いて、第二種免許の保有者数です。5ページをご覧ください。保有者の人数は、ほぼ一定の割合で減少しています。年齢層別に見ますと、70歳以上の割合が拡大しております。

続いて、6ページをご覧ください。このような運転手の減少という課題に対し、これまでの勉強会でいただいた様々なご意見を元に、本県独自で、タクシー運転手の確保に対する支援事業を創設いたしました。

対象経費は、タクシー事業者が行う運転手の確保に係る取組に対して、市町村が支援する経費で、たとえば、事業者が実施する運転手の採用説明会や、人材募集に必要な経費、事業所のトイレや更衣室、休憩室といった労働環境や職場環境の改善に必要な経費、そして、第二種免許の取得に必要な経費を、市町村を通して補助する制度です。

この支援制度の申請状況ですが、本日までに5つの市町村から申請があり、市町村の計画ベースでは、19名の採用を見込んでおります。

続いて7ページ、目次になりますけれども、ここからは移動手段の確保に関する課題などを調査するため、交通空白の解消に取り組む市町村のご担当者様を対象にアンケートを実施したものです。

8ページをご覧ください。こちらの問は「貴市町村で公共ライドシェアに取り組む意向を教えてください」というものです。公共ライドシェアについては、交通空白地の解消手段の一つとして期待されており、先ほどの、徳島運輸支局の齊藤様からもご説明があったとおり、国においても、この推進に取り組んでいるところであります。

本県の市町村におかれましても、公共ライドシェアに対する関心は高く、「現在、取り組んでいる」または「今後、取り組む予定又は取り組みたいと考えている」と回答し

た市町村が半数を超えております。

そして、今後、取り組むことを検討しているのは「デマンド交通」と回答した市町村が複数ありました。持続可能な公共交通の実現のため、より効率的な運送を検討する中で、デマンド交通は、今後も注目される手段であろうかと思えます。

一方、「現在のところ、取り組む予定はない」と回答した市町村で、その理由として多かったのが「移動需要が適切に把握できていないため」ということでした。

その背景として考えられるのが、次のスライドにも課題として出て参りますが、「予算の確保」「担当部署のマンパワー」、そして、『「あった方がいい」ではなく、実際に運行を始めたとして、実際に、それを利用してくれる方がどれくらいいるか』という実需要が分からず、なかなか一步を踏み出せない、というところにあるかと思えます。

次に、9ページ、「公共ライドシェアを始めるにあたって、何が最も大きな課題になるか」という問でございます。

最も多かった課題は「運行主体となる事業者の確保」でした。公共ライドシェアを実施する際には、NPO や社会福祉協議会のような非営利の組織にお願いすることはもちろん、安全運行のノウハウがある交通事業者に運行管理や車両管理をお願いすることも大きな選択肢の1つになってきます。しかしながら、事業者自体も運転手や従業員が高齢化し、将来的な事業継続に懸念があったり、市町村によっては、お願いできる事業者自体が少なかったりと、公共ライドシェアの運行自体をお願いする先を見つけることが大きな課題になっております。

続いて10ページをご覧ください。「交通空白の解消に向け、タクシー事業者と連携して取組を進めるにあたり、タクシー事業者の皆様には期待することは何か」を伺いました。

1番多かったのが「現在の取組への協力を引き続きお願いしたい」であり、既に多くの市町村でタクシー事業者と連携した取組が行われております。高齢者や免許返納者などにとって貴重な移動手段となっていたり、コミバスやスクールバスなどの運行事業者として活躍いただいたりと、地域住民の移動手段の確保において、重要な存在であることが分かります。

最後に、11ページ。「地域住民の方や観光客の方などから聞いたタクシーサービスの充実に関するご意見」を伺いました。

1番多かった回答が、「利用しにくい時間帯を減らして欲しい」でした。

一方、事業者側としては、前回の勉強会に実施した事業者向けのアンケート結果や、実際のお話から、「夜間や早朝は、需要が少ないため、営業が難しい」といったことや、「運転手の不足により、需要が集中する時間帯に対応しきれない」といった背景があり、需要と供給にギャップが生じていることが分かります。

県からのご説明は以上となります。ありがとうございました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。

今の説明内容についてのご質問につきましては、この後、神山町様と電腦交通様の説明の後に意見交換の時間設けておりますので、その際にお伺いできればと考えております。

では続きまして神山町様と電腦交通様に事例の紹介をお願いします。

神山町様におかれましては、まちのクルマ Let's をご紹介いただこうと思っています。

この、まちのクルマ Let's につきましては、令和5年4月1日から始まった、タクシーサービスと公共ライドシェア、これを組み合わせた移動サービスとなっております。

町外へ行く場合は、タクシー車両が、町内から町内の運送であれば、公共ライドシェアの車両が配車されるというような仕組みでございます。
それでは、神山町住民課の松田様、よろしくお願いいたします。

(神山町役場住民課 松田主事)

皆さんこんにちは。神山町の松田です。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、まちのクルマ Let's についてご紹介をさせていただきます。

こちらの写真は神山町史にありました、昭和 47 年の町営バスの写真です。町営バスは昭和 46 年から開始しており、当時は「徳島のドル箱」と言われるほど、町営バス並びに徳島バスに乗られる方々が多かったと記録されています。

また、昭和 46 年までは徳島バスさんに、こちらの図の通り運行していただいておりますが、マイカーの普及や社会情勢の変化により、乗客の減少が続き、令和 4 年までに、青色の部分が廃線となりました。この廃線部分を穴埋めするために、町営バスが運行をしている状態でした。

町営バスの利用人数といたしましては、始まった昭和 47 年から利用件数を記録しておりましたが、令和 3 年度の利用人数は 3,733 人で、1 便当たりの利用人数は 0.29 人となっていました。つまり、バス 1 台に 1 人も乗っていない時があったということです。

また収入と支出の比較といたしましては、令和 3 年度は支出が 2,230 万 8,000 円で、収入は 80 万 7 千 6 円。差し引き 2,150 万 994 円の赤字でした。

ちなみに、平成 13 年度で、数値が上がっていると思うのですが、こちらは徳島バスが寄井までの運行になったので、勘場や焼山寺、二ノ宮などの路線を増便したため、利用人数と収入・支出ともに上昇しております。

このような 2,000 万を超える赤字の公共交通施策を続けていくのは、利用人数が多ければ有効な支出ですが、そのように言える状態ではありませんでした。また、神山町の交通施策に対するアンケートをとったところ、まちの声といたしましては、「バス停までが遠くて使えない」や「町営バスは、誰も乗っとらんのもったいない」というような意見もあり、思い切って令和 5 年 4 月から公共交通を変えることといたしました。

また、町営バスに加えて、神山町ではもう 1 つ、高齢者等に対するタクシーの利用助成事業、通称「のらんでタクシー」事業を実施しておりました。この制度はタクシー運賃を最大 2,000 円まで補助するもので、12 枚綴り 1 冊 1,000 円の利用券を年間 5 冊まで購入いただき、利用いただいております。概ね好評ではありましたが、神山町から徳島市内に移動するなど、移動距離が長くなった場合には助成金額が足りないという意見や枚数が足りないという意見もいただいております。

そこで、この「のらんでタクシー」を拡充する形で「まちのクルマ Let's」を考えました。

Let's の内容としては、皆さんご存じかもしれませんが、上限額は 8,000 円で、乗車運賃の 85%を町が補助させていただき、残りを町民の方が負担するというものです。

また、対象者の確認は、事前にマイナンバーカードの電子証明書に Let's の登録を行い、乗車の際はこの登録を読み込むようにして確認しております。

利用登録につきましては後ほど説明させていただきます。

先ほど説明した上限 8,000 円で 85%補助について、少し分かりづらいと思いますので、図で説明させていただきます。例えば、タクシーの乗車運賃が 5,000 円の場合、4,250 円は町が補助し、自己負担は 750 円になります。また運賃が 8,000 円の場合は 6,800 円の補助ですが、運賃が 1 万円でも、上限が 8,000 円なので、補助額は 6,800 円

となり、残額を自己負担いただくようになります。

なぜ、自己負担の割合を 15%にしたのかというと、町営バスの運賃と同様の金額でなければ、町営バスの代わりとなる公共交通とは言えないと考えたためです。また、実際に町営バスを利用していたのは、障害を有する方や独居されている高齢者の方などが多かったため、金額での負担増を避けるため、自己負担の割合を 15%とさせていただきました。

また、上限額 8,000 円は、町民の行動促進を図ることと、制度開始前から高齢者の利用が多くなると予想されていたため、町西部から主要な医療機関へ通院する際の運賃を参考に考えました。神山町上分の川又地区から県中央病院までの運賃が約 8,000 円だったので、上限を 8,000 円と設定いたしました。

次は、どのようにして公共ライドシェアになったのかご説明いたします。

現在もですが、神山町にタクシー会社が 3 社あり、合計 8 台のタクシーを保有しておりました。また、バス車両は、町営バスが 5 台、そのうち、2 台はスクールバスと兼用であり、実際に町営バスが廃止された場合、タクシー 8 台では町民の需要に応えることができないと予想し、タクシーの増車が必要と考えました。

実際にどれぐらいの増車が必要だったかというと、こちらはタクシーと町営バスの 1 日当たりの利用件数を時間軸で示したものです。青色のグラフがタクシーで、オレンジが町営バスです。

それぞれを合わせますと、朝の時間帯、7 時半から 9 時までの間に約 8.22 台が利用されており、より利便性が高い Let's 事業が開始されれば、12 から 15 台が必要と考えました。そのため、タクシーを増車しようと四国運輸局へ相談したのですが、神山町は利用圏域が徳島交通圏域になるそうで、その他の市町村にタクシーが多いため、タクシーが増車できないことが分かりました。困っていたところ、運輸局から自家用有償旅客運送のご提案をいただき、各タクシー会社に 2 台ずつ、合計 6 台の自家用有償車両を入れさせていただき公共ライドシェアとして運行するようになりました。

Let's の利用登録はマイナンバーカードの電子証明書に利用者の情報を紐付けするようになっています。マイナンバーカードの利用は電子証明書に空き容量があったこと、顔写真があるため本人確認がしやすいこと、転出された際の登録解除が安易であることが理由で、利用者の方々からは概ねご理解いただいている状態です。

Let's の予約は各事業者に電話する方法と、Let's に合わせて開発した「さあ・くる」という地域アプリを使用する方法の 2 通りがあります。

こちらが「さあ・くる」の画面になります。こちらの赤枠が Let's を予約する際に使用する部分です。

携帯電話や固定電話を使用して各事業所に電話予約する以外にも、「さあ・くる」から電話して予約することも可能です。

また、オンライン予約画面はこちらで①どのタクシー会社にするのか、②目的地、③乗車場所、④日にち、⑤予約したい時間を選んでいただくと仮予約が完了します。仮予約が完了すれば、タクシー事業所に通知があり、事業所が予約を受ければ、予約者にアプリを通して本予約完了の通知が送られます。

まちのクルマ Let's の令和 5 年度実績は赤字で示した部分です。合計利用件数は 1 万 6,204 件で、下にある町営バスと比較しますと、利用件数は 3,393 件から 1 万 6,204

件に増加したので、割合といたしましては 478%増ということになります。

実際に Let's を使用された年代としましては、想定通り 60、70 代、特に 80 代の利用が多くなっています。

また、まちのクルマ Let's にお寄せいただいているご意見といたしましては「どこでも行けるようになった」や「買い物の荷物も安心」、「免許返納しても安心して暮らせるようになった」という意見に加え、「町の財政は大丈夫なのか」とご心配いただく声もありました。

実際に町民サービスは向上したものの、令和 4 年度までの町営バスとのらんでタクシーの支出は 3,200 万円程度で、Let's は 7,800 万円程度のため、支出が以前に比べて大幅に増えている状態です。今後はふるさと納税や補助金の獲得が重要と考えています。

また交通空白地帯は神山町だけでなく、全国に広がっているため、Let's のような公共ライドシェアや日本版ライドシェアが有効な地域が全国に存在すると考えています。そのような地域で「さあ・くる」を使用していただければと思います。

以上で、まちのクルマ Let's につきまして説明を終えさせていただきます。

ご静聴ありがとうございました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

松田様、ご説明の方ありがとうございました。

続きまして、電腦交通様に 2 つの取り組みのご紹介をお願いしております。

1 つ目の取り組みにつきましては、電腦交通様がタクシードライバーの短時間勤務に注目して、乗務員採用の実証実験を行われておりまして、運転不足解消に向けた取り組みとしてご紹介をお願いしております。

2 つ目の取り組みにつきましては、日本版ライドシェアは直近の制度改正で、従来までアプリの導入が前提でありましたが、事前に運賃確定ができるのであれば、アプリ導入なしで電話による受け付けも可能という改正がなされており、電腦交通様の方で、これに対応したシステムも開発されておりますので、そのご紹介をお願いしております。

それでは、電腦交通様よろしくお願いいたします。

(株式会社電腦交通 西本部長代理)

皆様こんにちは。電腦交通の西本と申します。

先ほどご説明いただきました通り、私たちの方から、ドライバーさんの採用にフォーカスした取り組み。それから、先ほど運輸支局の方からもご説明がありましたが、事前の運賃の確定ですとか、あとは電話対応に適応した配車システムの開発を行っておりますので、こちらの 2 つをご紹介させていただければと思っております。

まず私の方からご説明させていただくのは、時短勤務のドライバーさんに特化した採用の支援を試験的に取り組みをさせていただいた事例をご紹介します。

大きく 2 つ枠組みとしてはさせていただきます、左側にありますが、時短勤務の方に yönelik、既に二種免許をもらっている方にフォーカスした採用の募集サービスです。

私たちが求職者、いわゆる一般の方に見ていただくサイトを構築させていただいて、対象エリアに記載されている、一部のタクシー会社様にご協力をいただいて、時短勤務での採用の受け入れ可能なタクシー会社さんに募集要項をご準備いただいて、こちら私たちの方で掲載をさせていただき、求人求職者一般の方に向けて私達がリスティング広告や、何らかの施策を打ってですね、訴求をしていく施策をやらせていただきました。

右側の方は、それに加えて、そもそも日本版ライドシェアというのが、供給が不足し

ている時間帯に特化した運行形態になっておりますので、その時間帯にフィットするドライバーの方を募集するようなサイトを別の枠組みで1つ構築をしまして、トライアルをさせていただきました。

いずれもちょっと試験期間としては終わっているんですけども、左側の取り組みの第1回目の実証実験の結果に関しては、私たちもリリースをし、公表させていただいておりますので、こちらをかいつまんでご説明させていただければと思っております。

具体的に取り組みしました1回目の実証実験の枠組みとしては2023年の11月から1月の頭で約2ヶ月間実施させていただきました。

対象となるこの1回目のエリアとしましては、神奈川県横浜市、それから埼玉県三芳町と呼ばれる、ここは人口三、四万人ぐらいの郊外の自治体になっております。

すでに二種免許を持っている方々でタクシー会社様にご要望されている時間にフィットする形で、時短勤務が可能なタクシー乗務員という形で募集を出させていただいて、例えば、一般の方が、「仕事探し」などのフリーワードで検索していただいたときに、このサイトに当たるような形の、広告も一部施策を打たせていただいて、取り組みをやらせていただきました。

今回その時短勤務の募集にあたって、ポイントとした点としては下の3つですね。求人用紙に書いているところですけども。まずは、タクシー事業者さんに、ご調整ご苦労いただいたところもあるんですけども、時給での募集をお願いさせていただきました。

ここは、他の業種と比較してなかなか歩合制という取り組みが、一般の仕事を探される方から見て、どれだけ稼げるのかどうかとか、どれぐらいの実入りになるのか、ということがわかりづらいというところもご意見として過去いただいたことがありましたので、この時間帯で何件ぐらい営業あるから、これぐらい稼げるだろうという見立てを持ってですね、時給で換算いただいた時給形態を掲示いただきました。

それからですね、比較的短い時間でも、かつ直前のシフトのご応募でも対応可能な受け入れ形態としていただきまして、具体的には週1日からでも大丈夫ですとか、1日4時間の勤務でも大丈夫ですとか。あるいは、会社さんによっては前日までのシフト提出で勤務が可能ですといったことを、出させていただきました。

最後は、他のタクシー会社さんでもよくやられていることだと思いますけれども、途中の教習所の通学というか、事前の研修というところから時給が発生するようなことも、明記する形で要項を出させていただきました。

結果として、まとまったこととしては下に3つポイントとして書かせていただいております。横浜と埼玉、合計で約30名の求職者の方から、このタクシー会社様にご応募がありました。

2番目が特にちょっと私たちは驚いたところなんですけれども、面接に進まれた求職者の方のうち、およそ7割強の方が、二種免許をすでに持たれていらっしゃるということです。

つまりは、もともと何かしらのドライバーとして、お仕事されていたけれども、ご意見を幾つか伺いするとですね、長時間勤務ですとか、あるいは、ご家庭の事情で、ドライバーとして働き続けることが難しいということで、一時的にリタイアをされていたという方がいました。

ただ、こういった短時間で働けるというところもメリットに感じていただいて、今、本業はすでに別の仕事をされているんですけども、副業でされたりですとか、あるいは、ちょっと時間限られてるこちらの方が稼ぎが良いから、こちらにシフトして働きたい、みたいなご意向をいただいてご応募されたケースが一定数あったというところが、今回の実証からは確認が取れました。

最終的にはこの 30 名のうち数名ですね、内定もタクシー会社の方で出されていていらっしゃいますというところが実績としては上がってきております。

ちょっと 2 回目のトライアルも似たような結果になっているんですけれども、こういったところから、私たちなりに考えた考察をこのスライドでまとめております。

まずは、タクシードライバーさんという職種においても、いわゆる隙間時間を活用した短時間で、ドライバーをやりたい、お仕事をされたいというニーズは一定数存在しているということが、今回の実証でもわかったかなと思っております。

あとは、今回明確に時給という表現で出させていただきましたけれども、何時間働いて、幾ら稼げるのかというところを明確にすることによって、他のお仕事と比較した上で、タクシードライバーとして働けるよねというところをメリットとして感じていただいた可能性はあるんじゃないかなというふうに思っております。

2 番目は先ほどお触れした通りですけれども、二種免許を今持っているけれども、実際にその資格を活用していない方々っていうのも一定数いらっしゃいますので、例えば日本型ライドシェアに至る手前で、こういった時短で二種免許で働ける方っていうところも、間口としては、広げていける素地があるんじゃないかなということを感じました。

あとは、これ私たちが自前でサイトを作らせていただいて、グーグルの広告だったりとか、タクシー会社さんにもご協力いただいてこのサイト、求職者にリーチするような取り組みをさせていただいたんですけれども、なかなか私達がゼロイチで作ったサイトを一般の方に届けるってことは、なかなかやっぱり難しいと。すでにリクルートや、タウンワークといった既存の媒体も多数ある中で、ここにやっぱり負けない媒体に作り上げることは非常に難易度が高いし時間もかかるだろうというところが今回見えてきたところですよ。

こういったところを踏まえまして、私たちも今まだ、こういった取り組みが果たしていいのかなというのを模索しているんですけれども、既存の媒体者の方々を活用したり、連携する形で求人の掲載ですとか、あるいは先ほどの時給の例をピンポイントで挙げさせていただきましたけれども、やはり仕事を探される方も、他の業種と比較して、タクシードライバーとしての働きが、時給とかあとは募集要項を踏まえて、良いのか悪いかっていうことを見極められることもあるかと思っておりますので、こういったこの求人の掲載だったりとか、あとは初期の面接の調整だったりとか、こういった初期対応に係る支援というところが、私たちでさせていただくことができれば、タクシー乗務員に募集していただけた方へのリーチだったりとか、間口というのがさらに広がっていくんじゃないかなろうかというところを考察としては、考えておりました。

最後に、今直近、先ほどの考察も踏まえてちょっと取り組もうとしている予定のサービスですけれども、先ほどご紹介した実証実験のサイトを、タクシー会社さんのそれぞれの求人サイトとして使っていただけるようなフレームづくりを 1 つやらせていただいているのが左側のお話です。

あとは右側はですね、私がなかなか自前のサイトで難しかった求職者の方へのリーチだったり、あとは専用のページで、タクシー会社さんの働き方という特徴だったりとか、タクシー会社さんそれぞれで持ってらっしゃる、福利厚生とか、特徴を伝えることが構成上難しいところもですね、構成づくりまでサポートしていただけるような外部パートナーさんと連携した採用ページの構築支援みたいなことを、直近では予定しているところでございます。

前半、私からは時短勤務に特化した乗務員の採用サービスのご紹介をさせていただきました。

後半はですね、松浦の方から配車システムの方、ご紹介させていただければと思います

す。

（株式会社電腦交通 松浦部長）

はじめまして。電腦交通の松浦と申します。

カタカナでプロダクトサービスと書いてありますけれども、早い話は商品企画部だとお考えください。

私どもからは、この日本型ライドシェア対応配車システムという電腦交通が提供している仕組みを簡単にご紹介させていただきます。

電腦交通は、タクシー会社様に配車システムを提供しております。その中で今回、日本型ライドシェアに対応するために何が加わったのかといいますと、実は何も加わっていないというのが正しいところです。

もともと電腦交通の仕組みの中には、事前確定運賃を計算し、その金額を、ドライバーに通知するという機能がございました。

ですので、この機能を組み合わせて、もともとあったものをいろいろ幾つかを掛け合わせて、このライドシェア対応というふうなシステムとしてパッケージとして提供していますよ、というような立ち位置をとらせていただいております。

見ての通りなんですけれども、お客様から依頼が来ます。これは配車室に依頼が来るとお考えください。

もちろん、依頼をする方法としましては、電話で依頼をする方もいらっしゃる、アプリで依頼をする方もいらっしゃいます。

このアプリで依頼をするというところにちょっとと言及させていただくと、世の中には今、MoT さんが提供する Go さんとか、あとは Uber さんとか、すでにライドシェアというものに対応しているアプリというものは存在しております。それは事実です。

都会、都心部において、この Go さんとか、Uber さんはサービスを提供されているので、そういったエリアにおいて、ライドシェアをしたいという方は、すでにこのアプリから、プラットフォームアプリといわれるものから始めていらっしゃるケースが多いというふうにお考えください。

一方で電腦交通ですね。こういったプラットフォームとの差で言いますと、やはり電話で対応ができるということと、あと、ここにも下の方に書かせていただいているんですけども、アプリも実は提供しております。

このアプリというのはプラットフォームアプリではなく、その各個社さん、事業者さんが独自で自分たちのアプリというものを作ることができるように提供しております。

ですので、電腦交通のライドシェアというのは2つチャンネルがございまして1つは、今まで通りの点は、電話受け付けをする。もう1つは、アプリですね。これは自社アプリです。

Aというタクシー会社様の独自のA社様しか呼べないアプリ、これをお客様に配っていただいている、常連、ロイヤルカスタマーの方をしっかりと囲い込むという戦略に使っているケースが多いですけれども。その自社アプリ内において、タクシードライバーを呼びますか、プロドライバーを呼びますかというふうに名称しています。もしくはライドシェアドライバーを呼びますかというような選択ができる、というふうな運用ができるというのが大きな特徴になっております。

では次のページをご覧ください。これは電話注文時のフローですね。ここから3ページほどにかけて、弊社事前確定運賃の仕組みをご説明しているんですけど。このページだけは軽く触れさせていただきます。

お客様、特に電話の方を今日ちょっとフォーカスしてお話したいと思います。

お客様が各社の配車室に電話をされますと。即時ないし予約で依頼をしたいんだけど、いけますかというふうなお伝えをすると、その際に配車室の方ではそもそも今車がないよ、空車がない。なので、すいませんできませんというようなお答えをするケースがあります。これはプロドライバーですね。タクシーが不足しているから提供できませんと。

ただ、もしその会社さんが、日本型ライドシェアやっていますよと。そして今そのドライバーが今空車で空いていますよという状況であれば、プロドライバーじゃなくて、ライドシェアドライバーだったら行けますけれどもいかがですか、というようなご提案ができます。

それでお客様が、それでもいいですよと言っていた際には、ではまず乗車地点どちらですか。行き先どちらですか。この2つの情報があれば、距離を算出できますので、事前確定運賃を計算することができます。

この事前確定運賃をお客様にお伝えし、この金額になりますけれどもよろしいですか。というような合意をとらせていただきます。

正確に言うと、そのルートが複数ルートある場合、Aルート行きますかBルート行きますかCルート行きますかみたいなものも一応を確認すると、ないし高速使いますかとかですね、こういった確認もできるというのが特徴になっております。

これで合意形成が取れたら、当該予約、配車指示が作成されドライバーに指示が飛び、ドライバーがお迎えに行くという通常のタクシー営業と同じようなことが行われるというふうにお考えください。

それでですね、この9ページ10ページ次の2ページが、この事前確定運賃の細かい画面といいますか、作り方みたいなものを書いているんですけども、非常にわかりにくいと思うので、先ほど運輸支局の齊藤様にご説明くださった「配車アプリを使わない日本版ライドシェアの導入ガイドライン」という、これとの差分を触れさせていただこうかと思えます。

先ほどご説明いただいたこの簡易版ですね、簡単な導入ガイドラインというこちらだと、お客様が乗車地点と降車地点をお伝えして、おそらくこれは地図アプリ、グーグルマップとかで検索するわけです。そうすると2キロとか3キロとか数字が出ますと、おそらくリストを作っておいてですね、2キロだったら幾ら、3キロだったら幾らというその各社に距離に準じた運賃表みたいなものをきっと作っておくと思えます。

この運賃表に書いてある、例えばそれが2,000円だったとします。これを2,000円に、各地域の係数を掛けます。ここで言う例で出している、1.15。人口50万人未満とかですね。1.15掛けると3,450円だよなと。なので、お客様に3,450円ですけれどもいいですか、というような返しをされるという非常にアナログな運用を簡単に始められるよ、というような今回ガイドラインをいただいたというふうに思っております。

この差分で言いますと、弊社は、そもそもこの距離を算出するというのがすべてシステム上で一元化されております。受話をして、そのお客様の番号に紐づいて、このお客様の自宅の情報とか、過去に呼んでいた場所とか、過去に行った目的地とか、そういった情報がすべて登録をされている仕組みです。

なので、例えば、ご自宅から病院っていうものをすべてシステム上でポチポチと選べば、すぐにこの距離が算出できる。かつ、そこに運賃を計算する仕組みがすべてロジックで入っております。これはもちろん各地域並びに各社様で運賃というものは異なりますので、各社様のデータを投入しております。

距離に応じた運賃が出ます。それに対して、各地域の係数を掛けます。この係数というのは1.15とか1.11、1.12とか、いろいろあるんですけども、まずこれを掛けさせ

ていただきます。その際に1つ問題となるのは、1円単位です。10円未満、これを四捨五入しなければいけません。

かつ、弊社の仕組みの場合、22時以降は深夜割増が適用されます、通常であればこれは1.2を掛けます。その際には10円未満というのは、切り捨てしなければなりません。

といった料金の計算というものをしっかりとルールに沿った計算ができると、というのが1つ電脳交通の特徴になるのかなと思います。

もちろん深夜割増が適用されていますし、あと遠距離割がある地域もございます。あとは一部雪のエリアで、冬季割増運賃とかいう割り増しがあったりします。こういった、割引・割増にも対応しているというのが非常に特徴かなと。

なので、人がいちいち電卓たたいて計算をする必要がないと、すべて機械で計算をしますというのが特徴です。

あとは、障害者割とか、いろいろ営業割が存在するかと思います。そういったものに関しましては、もちろん事前にわかっているならばこのシステム上でも計算できますけれども、多くの場合は、お客様がお支払いの際に提示されるケースが多い。

ですので、ドライバー側で最後精算のとき、例えば事前確定運賃が5,500円でした。そこへ1割引の何かを出されました。その際には0.9を乗じて、10円単位を切り捨てするという再計算が車内のタブレット上で行われる、というような仕組みになっております。

特にこの料金のところですね。運輸局の方がいらっしゃるので特に気になるのかなと思うんですけども。料金を間違えると、非常に怒られます。

電脳交通、実はこの事前確定運賃で以前、計算間違いを起こしておりまして、中部運輸局とかから非常に怒られまして、すべての計算ロジックを作り直すということをさせていただいた経緯がございます。

その際には、公示されていた事前確定運賃のロジックに不足があることがわかりまして、国交省の旅客課の方にもいろいろご協力いただいた上で、弊社と一緒にすべてのケースに合わせて作り直すということをさせていただきました。

それが改めてプラットフォーム等に、通達という形で、こういう場合はこう計算しなさいみたいなことがもう一度通知されたという経緯がございますので、比較的弊社ですね、この料金をしっかりと計算すると、いうところに関しましては、自負といいますか、ちゃんとやっていますと、しっかりと胸を張っていえるというところが特徴になっております。

最後、11ページ、導入までのフローを簡単にご説明させていただきます。

事業者様から、事前確定運賃をしたいんだというようなお話が来た際には、まず支局の方に申請くださいねというお話をさせていただきます。

まず料金表等すべてをしっかりといただいて、事前確定運賃の係数、認可表をまずいただいてそれをすべて計算式に入れてシステムに投入します。これは前段階ですね。

それと同時並行で、乗務員の方、並びに配車室のオペレーターの方にしっかり教育をしていただく必要がございます。ここが非常にやはり手間といいますか時間がかかる、かつ時間をかけるべきところでは実はあったりします。

具体的に言うと、システムの操作、行き先って通常配車の依頼では聞きませんけれども、行き先を伺って事前確定を計算して、その際に、明らかに早いんだけど、ちょっと高い。安いんだけどちょっと時間がかかる。どうしますか。といったことをしっかりとお客様にお伺いするというようなところを、オペレーターには教育をしなければならない。

ドライバー側はこういった形で事前確定運賃が来た際には、メーターをまず隠しなさいよと。当時は、隠しなさい。今は動かしなさい、なのにかちょっと忘れてしまったんですけれども、メーター運賃じゃないんだよと。事前確定運賃でまずお金をいただきなさい。かつ、最終、割増・割引があるんだったらそれをしっかりと適用しなさい。高速を走った、これは実費ですよと、実費は別にしっかりと加算して最終金額を出さなきゃいけないんですよというところを、まず、事業者様でしっかりとご教育いただくというフェーズが入ります。

その上でリリース日を決めて、いついつから使えますよといったような、案内が走るというような流れになっております。

今、弊社のこの仕組みですね、どの程度使われているかと言いますと、日本版ライドシェアとして今使える状況にあるのが、全国で5社ほどございますが、実際にライドシェア向けに、電話での事前確定運賃を、すでに実行している会社さんというのはないというふうに認識しております。

これはなぜかと言いますと、もともと都会部で始めた会社さんがちょっと多くて、Goさんとか他のアプリを使われているので、そっちで十分ですっていうのが実際ありました。

最近増えているのが、地方ですね。都会といわれるところではないところで、地域でまとめて、アプリを作りたいんですよと、地域アプリというものをやりたい。

これはプラットフォームに頼るのではなくて自分たちタクシー会社で手を組んで、地域アプリをしたいんだっていうようなご要望を結構多くいただきます。

これはタクシー呼べるんですけどもそこにNRSの仕組みを一緒に入れさせてくれというご要望が非常に多くなっております。今ここはですね、高松市とか、いくつかのところで今、提供がすでに始まっていますかつ、これからもちっとずつ増えていくというような段階になっております。

その中でやはりこの電話での事前確定運賃、最初は非常にできるようにはしておきたいっていう声が多いんですけども、実際にそこになかなか踏み込めない理由としましてはやはりオペレーターの方の手間が増えてしまうと。

そこまでまだライドシェアの車が十分あるわけではないので、まだアプリでいいよっていうようなところで、まだそこまで進んでいないというのが現実なのかなというふうには見ております。

ただ事前確定運賃自体ですね、NRSではなくてタクシーの方に適用する事前確定運賃に関しましては、比較的ボチボチですけども使われておりまして、こういった方が使われるかという、高齢者の方とか、お子さんとか、特にちょっと認知症のある高齢者の方とかに対して、ご家族の方が、ご自宅から病院、病院からご自宅、もう決まっていますと。現金を渡したくないんで、先に運賃出しといてくださいと、その金額をすでにお先にお支払いしておきますねといった、お金の授受をしなくていい、かつ料金が先に決まることで安心感があるよねといったようなケースで使われていることが多いかなというふうに見ております。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございました。

それでは、ここから意見交換の時間とさせていただきます。

本日は、徳島運輸支局様からは日本版ライドシェアと公共ライドシェアの制度改正や取り組み事例をご紹介いただきまして、神山町様からは、まちのクルマ Let's のご紹介。電脳交通様からは、ドライバー採用でありましたり、日本版ライドシェアに関連するサ

ービスの取り組みをご紹介いただいたところでございます。

ざっくりばらんにご説明いただいた内容の質問でも結構ですし、素朴に意見交換ということでも結構ですので、何かございましたら挙手いただけたらと思います。

奥嶋先生、お願いします。

（徳島大学大学院 奥嶋教授）

はい。いくつかありますので順番に、お聞きしたいと思います。

まず、日本版ライドシェアの話についてお聞きしたいんですが、これドライバー不足を補うっていうことで、それを確認して導入されるということを説明いただいたかと思えます。

大都市ですでにタクシー不足が明確になっている地域で導入されていていっているというの、現実として起こっていると。

地方部で、タクシードライバー不足がどの程度なのかというのが、なかなか把握しづらいのではないかなと思うんですが。

いただいた資料の9ページで説明はいただいたんだと思うんですが、もう1つその、どういう考え方でそのドライバー不足っていうのを判断されるのかというのが、読み取りきれなかったの、その辺りの細かいルールはあると思うんですが、考えただけちょっと教えていただけたらなと思いました。

（四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官）

はい。ご質問ありがとうございます。

まず車両不足の算定についてなんですけれども、大都市圏についてはアプリデータを活用してその不足の車両数であるとか曜日、時間帯を算出できるんですけれども、地方ではそのアプリが普及していないということで、導入段階では機械的に、金曜と土曜の夜から翌朝まで。そしてその交通圏の5%と、機械的に算出しまして、ただ蓋を開けてみれば、実際その地方では不足している時間帯となると、平日午前のケースが多かったりしてですね。そういう場合には、自治体さんが手挙げ方式で、曜日や時間帯を拡充させましょうということで、アプリを活用していない大都市圏以外で、ライドシェアを導入するにあたって機械的に金曜土曜の夜、ということで設定させていただきまして、それもその実態に合わせて、その曜日、時間帯を調節していただくという順番になっております。

（徳島大学大学院 奥嶋教授）

了解しました。

よく不足が見られるのであろう金曜の夜とか、そういうところで計測されて、不足状況を判断されるということですね。

もう現状でも徳島でも計測っていうのはされているんですか。

（四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官）

徳島においては、事業者さんが手を挙げる方式で現在のところ申請が行われておりまして、その形式にのっとりまして、現在は金曜と土曜の夜と翌朝ということになるんですけれども。今後、不足時間帯の算定などが自治体さんであるとかが運輸局協力のもとに行われまして、不足時間帯の曜日や時間帯が拡充されることにはなるかなと思うんですけれども、現状の申請段階では金曜と土曜の夜ということになります。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

次に、神山町さんにお聞きしたいと思います。

この取組、興味を持っていたんですが、なかなかちゃんと調べられなくて、非常に勉強になりました。

そこで、アプリを導入されて、特にいろいろと紹介いただいたんですが、このアプリですね。利用者の年齢層見るとかなり、やはりどこでもそうだと思いますが高齢層が多くて 80 代以降になっていますので、アプリの予約っていうのが、実際には、何%ぐらいがアプリで予約になっているのかということと、もう 1 つ、タクシー会社を指定する形式にされていると。これが、なぜなのかなと。これ単純な疑問でした。

答えられるようでしたら結構ですので、お願いいたします。

(神山町役場住民課 松田主事)

ご質問ありがとうございます。

まず、予約の割合は電話が 90%以上でアプリが 10%以下となっております。また、高齢の方の予約はさらに電話予約が多くなっている状態です。

次に、タクシー会社を指定したのは、町の交通手段を守る観点から町営バスを運行する際も委託していたということと、神山町は面積が広いと思うのですが、それぞれのタクシー会社が上分、神領、広野地区とバランス良くあるため、近い事業所を町民さんを選んでいただければ利用しやすいかと思い、指定しております。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

タクシー会社はどこを選んでもいい。どこがいいというのも選べたりするんですか。

(神山町役場住民課 松田主事)

そうですね。お選びいただけます。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

状況は了解しました。

これからアプリを使っている世代が高齢者になっていくようになると、アプリの利用率が上がっていくでしょうから、導入されたのはどのぐらいかなと思ったのを確認したかったのでお聞きしました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

奥嶋先生、ありがとうございました。

他、本日、いろいろ最近制度改正があった、日本版ライドシェアについても概要説明いただいたんですけども、その、例えば具体的なところで、藤田会長さん、何かございましたら。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

いろいろお聞きしたんですけど、やはり都会と田舎の差っていうのはすごく大きいです。その上でまた徳島市内と郡部っていうのも全然違います。

そこで、日本版ライドシェアをやるとしても、時給の問題が出てきます。

それで、タクシー会社として雇っていけるかっていう、問題があるのでやはり、仕事の多い、需要の多いところでなかったら、このライドシェアっていうのは成り立たないと思います。

その場合に、自家用有償運送。もう、これから先、徳島県においての郡部は、この方法をとるしかないというふうに私は思っていますけど、それが果たして、市町村の補助なしでやっていけるかといえ、やっていけないと私は自信持っています。

それをこれから先、どうしていくかっていう、問題に直面してくるのではないかと思っておりますので、全国的に、日本版ライドシェアという話も、いろいろ起こっていますが、これは徳島県においては、ほとんど当てはまらないように思います。

それで電腦さんが募集をかけたっていうのも、都会の話で、徳島県でこの募集をかけて、何人が集まるかっていうのは、ほとんど数人ぐらいだと思うんです。

なので、徳島県と、都会とは全然、別問題だと私は思っております。

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す。

おっしゃる通り、確かに都会と徳島県の違いというところはあろうかと思えます。そして、おっしゃる通り公共ライドシェア、ここの部分で補ってバスや鉄道がない部分もありまして、そこを補っていかないといけないと県としても思っております、その市町村の、そういった取り組みを後ろからサポートをしていきたいなと思っております。

そして、日本版ライドシェアもそうですし、公共ライドシェア、これをやっぱり広がっていくように、取り組みの方はしていきたいというふうに思っております。

あと、今ちょっと藤田会長の方からあったんですけども、運輸局さんの資料の6ページのところで、四国管内でもですね、例えば県庁所在地、高松市とか、松山交通圏の県庁所在地以外のところでも申請の取り組みが広がっておるようなんですけれども、実際、その動機といいたしましょうか。やっぱり事業者さんがそれをするには、人を雇ったり、さっきの時給の問題とかいろいろその事務も出てこようかと思うんですけれども、それでもやろうと。その動機といいたしましょうか、背景といいたしましょうか、差し支えない範囲でご紹介をいただけたらと思うんですけれども、いかがでしょうか。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 菊池課長)

はい。四国運輸局の菊池と申します。今日はどうぞよろしくお願いします。

そうですね。動機はいろいろあろうかと思えますけれども、今後の人手不足とかも踏まえて、例えば今後、継いでいく方がいらっしやらないとかいったところで、ひとまず一種免許の方にも乗っていただいて、そういったリクルートのツールであるとかですね。そして地域の一部、平日の午前中であるとか、足りていない部分の、多少お支えいただくであるとか、そういったところをお感じになって。あとはそういった全国的な流れの中で1つやってみようかというところがあるのかなと思います。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。

藤井理事どうぞお願いします。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

神山町さんの方にご質問させてもらえたらと思うんですけれども。

先ほど藤田さんの方からお話がありました公共の方の補助の方の話ですけれども、年間で今赤字が7,800万あるということで、ふるさと納税などの活用を考えられているとはおっしゃっていましたが、まず内訳を教えてくださいなんですけれども、ほとん

どが運賃補助なのか、他に人件費やシステム費とかが、どれぐらいの割合なのかっていうのが1点と、今後その15%を本当に維持するっていうことの意味がおりなのか教えてください。

（神山町役場住民課 松田主事）

まず、最初のご質問にお答えすると、ほとんどが運賃補助です。

補助の割合については、今後のことは何も決定していないため、今後も維持するのかといえば、来年度は維持する。という回答になるかと思います。

（株式会社電腦交通 松浦部長）

ご質問にちょっとかぶせる形になってしまうんですけども、この約8,000万円が運賃補助なので、おそらく、1回当たりの平均補助が5,000円ぐらいになっているんじゃないかと思うんですけども。

結構やっぱり長距離を乗られる方がご想定通り多かったということですか。

（神山町役場住民課 松田主事）

そうですね。

（株式会社電腦交通 松浦部長）

なるほど。そうなんですね。

ちなみになんですけど、もしわかれれば結構なんですけど、登録者数が1,600名ほど確かいらっしやったかと思うんですけど、合計利用回数が1万6,000件ってことは、大体年間で1人当たり10回ぐらいっていうのが平均値になるかと思うんですけども。偏差といいますか、中央値にすると、大体1人当たりどのぐらい乗っていることになるんでしょうか。

何を聞きたいかという、特定の方がすごくたくさん乗って、この方々が利益を享受していて、実は一般の方ってそこまでとか、実情がどうなのかなっていうのを。

（神山町役場住民課 松田主事）

申し訳ございませんが、中央値の方は現状把握できておりません。

ただ、割合としては特定の方が利用されているとは言えませんが、やはり高齢の方が多く乗られているということと、10代の車を持たれていない方々も利用されています。公共交通という考え方であれば、妥当なのではないかなと考えております。

（株式会社電腦交通 松浦部長）

10代の方もなんですね。高専の方がいらっしやったりとか。なるほど、勉強になります。ありがとうございます。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

花岡副会長さん、何かございますでしょうか。

（徳島県タクシー協会 花岡副会長）

時給が、この間上がって、ライドシェアするにしても、それだけ払ってペイできるか。逆にマイナスになるんじゃないかと。

売上にしても、例えば、徳島と東京だと、大体東京あたりの半分ぐらいなんですよね。

時給だと、この間 980 円になって、東京だと 2000 円ぐらいになったら、釣り合いがとれるのかなと思って。

タクシー料金にしても、四国の中で、徳島は安いと。

同じレベルに上げてくださって、そういう競争をさせていただいたら、いいんじゃないかと思います。

(四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官)

ありがとうございます。

現状では日本版ライドシェアの需要動向というのは不透明であって、新規に雇用したりだとか新規に投資したりだとか、懸念を抱かれていることは十分、運輸支局としても認識しております。

現状は、その運用方法としましては、新規に人を雇うというのではなくて既存の事務員さんであるとか、既存の運転手さんを活用して、また既存の遊休車両等を活用して、日本版ライドシェアをとりあえず、運用していくというやり方も全国では行われているようです。

運賃については、今後検討させていただきます。

ありがとうございます。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

個人タクシー協会の江口会長、何かございますでしょうか。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

個人タクシー組合の江口です。

私どもの方は、ライドシェアは全国的に全部反対の意思を表明しております。

これはなぜかという、空白時間とか忙しい時間帯、だからライドシェア始めたんだという国の見解でございますが、この忙しい時間帯っていうのは、私たちにとってはですね、おいしい時間帯なんですよ。

これでライドシェアが参入してくると売り上げも減るし、うちの生活もかかってきます。

先ほど、都会の方の、アプリで計算しておりますっていう、運輸支局の説明でしたけど。結局はですね。アプリが重なって取れなんだやつで計算しておるんですよ。

それで、車が足りない足りない、と言っておるんですけど実際は、取らないのは、遠くからとか、そういうので取らない人が多いわけ。

私どもはですね、徳島でいうと、アプリなんかほとんどございません。

先ほど言いましたように、金曜土曜だけの計算でやっていると思いますけど、私が一番言いたいのは足りないなら、余っているところから持ってきたらいいんじゃないかと。

これは何がネックになっているかという、営業区域なんです。

徳島は営業区域が 8 つか 9 つに別れております。

阿波踊り期間中とかは、足りないです。鳴門や阿南ぐらいから来てもらっても結構なんですけど、実際は来たら駄目なんです。

この営業区域っていうのをなくして欲しいんですよ。

今、料金体系は、徳島は郡部、山間地域と平野地域との 2 種類でございます。

この 2 種類であるから営業区域、9 つもいらないんじゃないかと。この 2 つで十分じゃないんですかと僕は思っております。

ただ、足らんなら、どっかから来たらいいんですよ。

例で言いますと、大阪万博が今度、ありますから足りないとか言っています。

タクシー会社、つぶれた会社もあります大阪で。

足らなんだら、余っとるところから来てくれたらいいんです。このネックは営業区域なんです。

お願いっていうか、今全国的に僕も言っているんですけど、この営業区域を、見直して欲しいというのが一番のことだと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

以上でございます。

(四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官)

徳島運輸支局の齊藤です。

個人タクシー協会さんからのご要望というのは従前から伺っているところでございまして、この話は適宜適切に本省の方にも挙げております。

交通圏の話であるとかですね。そういった話は検討しております。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

このライドシェアはほんまに徳島、ゆくゆくは来ると言うんですよ。

一番は営業区域を、これを大きく分けて2つでいいんじゃないかと思うぐらい、私は思ってるんですよ。

そうしたら、小松島足りない、空港も足りないというのも、これみな解消できるんですよ。ほなから営業区域っていうのは皆さん多分知らないと思う。一般の人はね。

空港で足らんから、阿南まで行ってください言うても、私らがおったら積めないんですよ、実際。

こういうのをなくして欲しいためにも営業区域の合併っていうんですかね。もうみな2つ3つぐらいにしてくれたら、鳴門交通圏とか板野交通圏とか、いっぱいあるでしょ。小松島交通圏とか、先ほど言った神山町は徳島交通圏、これはなぜかというやね。個人タクシーになるには概ね30万の都市っていうのがあるんですよ、徳島市だけでは30万おりません。

それで、石井町、神山町、上勝町、佐那河内村、勝浦町と、5町ひっついております。徳島交通圏に。これをひっつけるのであれば、もう全部、小松島も鳴門もですね。松茂もひっつけてくれたら、済むことではないかと。

それでライドシェアというのも、できるだけ私どもはしない方に持っていきたいと思っておりますので、交通圏のことをよろしくお願いいたします。

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。

ノヴィルタクシーさん、岩城ディレクター、何かございましたら。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

はい。

まず、曜日ですね。金曜日の4時から土曜日の5時までがライドシェアの時間ということで、ここを私的には。まあ、その時間帯が一番足りないのは実際にやっているんで分かるんですけども、ここは基本、飲食関係で必要なわけであって。

実際にはやっぱり、高齢者の方とかが必要な時間帯っていうのは月曜から金曜日。それも午前中とか、できればその時間を広げて欲しい。

弊社としてはライドシェアをやっていくという姿勢ではおります。実際に申請もさせて頂きました。

ライドシェアに対して、普通免許のドライバーを募集して、はたしてどれだけの人が来てくれるかというのはものすごく不透明で、非常に心配ではあります。

今、個人タクシー協会の会長がおっしゃったように、私も違う意味で交通圏はいらないというふうに思っております。

というのはなぜかと言ったら、タクシー会社としては、遠いところに行くというのは、会社によって考え方があるんでしょうけれども、基本、ガソリン使って遠いところに行って、そこで近いところに送っていってくれと言われたら、すごくリスクが大きいわけですよ。

なので、たとえば、うちの会社だったら、ちょっと遠いので、と断ると思います。個人タクシーさんはまた別でしょうけれど。

なので交通圏は、会社の考え方で行く行かないとか、いうことができるんじゃないかなということで交通圏を早く見直して欲しいなと思っております。

それで基本的にライドシェアは普通免許持っている方をドライバーとして雇うんですけど、金曜日から土曜日の時間帯というのは、行儀の悪いお客様ばかりというわけではありませんが、プロドライバーにとってもシビアな仕事なので、そこらへんを最初から経験させるのは、ライドシェアドライバーがいなくなっちゃう、という考え方が結構強いです。

なので、月曜日から金曜日とか、高齢者とか買い物に行きたいお客様とか、そういう人たちを最初に経験してもらいたいなということで、そういう時間帯を広げて欲しいなということです。

実際にあるでしょう、他の県では。月曜から金曜とかでライドシェアの時間帯を設けているところは。

(四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官)

そうですね。例えば本日ご紹介しました新潟であるとか、越前の事例であるとか。

曜日や時間帯の拡充については、自治体さんが拡充したいと申請するスタイルと、事業者さんが拡充したいと申請するスタイルと2通りご紹介しまして、ハードルが低い方は、自治体さんが拡充を申請する場合だと思えます。

その際に必要な不足車両の算出根拠の資料であるとか、その資料作成についてのアドバイス等は運輸支局で受け付けておりますので、ご相談いただきたいと思います。

曜日と時間帯の拡充については以上です。

交通圏については随時寄せられている話ではあるんですが、今後の検討とさせていただきます。

そしてカスタマーハラスメントの話もありましたけれども、今回のライドシェアの話とはまた別になるんですけれども、国土交通省であるとか、運輸支局の方はそのカスタマーハラスメントも重視する姿勢も打ち出しておりまして、例えば乗務員証の改訂であるとかですね。乗務員証からお名前であるとか写真を無くすとか。そういったことでカスタマーハラスメントとか、SNSに晒すような行為などを防ぐ。そういった従業員さんが安心して働けるように姿勢を常に抱いていて、こういった制度を進めている現状です。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございました。

どうぞ。江口会長。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

すいません。電腦さんに質問なんですけど。

先ほど、高松で進んでいると思うんですけど、これは県主体なんか市主体なんか。それとアプリ配車が、ライドシェアの方が普通のアプリか。それと値段を聞いてよろしかったら、徳島の方でもそういう話を進めたら、いいんじゃないかなと思うんで、電腦さんにお聞きしたいんですけど。

(株式会社電腦交通 松浦部長)

高松市の主導は、高松市さんと高松市タクシー協会さん。こちらが手を組んでやられているというふうにお考えいただければよいと思います。

コンセプトとしましては、もちろんプラットフォームアプリっていうのがですね。始めてから各社さん、これ時間たってお客さんもついてきて初めて感じるころだと思いうんですが、やはり1回の配車当たり幾らっていう形で、手数料を取られます。

そうすると、正直、収益を圧迫し始める。かつ、そこにすべてのお客さんをとられてしまうことで、今後長い目で見たときに、要するに、先ほど言った常連のお客様、ロイヤルカスタマーと言われる方の囲い込みというところに非常に影響が出始めるっていうのを痛感し始めたという背景がある中で、高松市のタクシー会社さんが集まって、まず自分たちの、タクシー会社が主導して運用するアプリを作ろうと、というような流れで始めましたというのが一つです。

それで、もともとその共同配車アプリを作ろうという流れがある中に、NRS、ライドシェアの話がポンと出てきて、それもやりたいと。もうちょっと裏を言うと、その単語が入っていることによって、行政からお金が出たというふうにお考えいただいた方がよろしいかもしれませんね。

なので、どこまで本気かは分かりませんが、一応その対応できるように、我々仕組み上は作っております。それを最終どうするかは、現地の判断かと思います。

料金等につきましては、1台当たり幾ら。参加する会社様の合計の車両台数で決まりますので、アプリっていうものは結局お客様の手元に行かなきゃ使えないので、これがどれだけ行くかとか、どれだけ使われるかっていうところには費用は発生しません。

というところで、詳しくはまた後日お答えさせていただきます。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

わかりました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございました。

他に何かご質問などございませんでしょうか。

どうぞ。

(株式会社電腦交通 滝川部長)

電腦交通の滝川と申します。

資料2の右下6ページ目のタクシー運転手確保支援事業の創設というところに関しましてちょっとご質問させていただければと思います。

こちらの方は、やはり採用に課題とか、そういったものがあって具体的な対象経費と

いうものに対して補助されるということですが、この中におそらくヒアリングとかがありだったんだと思うんですけれども、こういったところにタクシー運転手を確保するための、課題みたいなものが聞こえてきて、そういったものに補助が必要だと、お考えになられたのかっていうところを、ぜひちょっとお伺いできればなというふうに思います。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。

制度の趣旨としてはもちろんタクシーの運転手が不足しているというところはあるんですけれども、かつてはタクシーは贅沢な乗り物だという認識、あるいは観光客の乗り物といった認識もあったかと思うんですけれども、今やタクシーは鉄道駅やバス停からのラストワンマイルを担う公共交通でありましたり、あるいは市町村のコミュニティバスのドライバーとして、タクシー会社さんが受託いただいたりと、身近な公共交通を担っていただいておりますので、そこに対して、県と地域の移動手段を担う市町村と、双方で支援するという形で、双方でこのドライバーの確保をやっていきたいというところでのこの制度を立ち上げたというところでございます。

そして市町村からは、タクシー運転手はもちろんなんですけれども、やっぱりコミュニティバスとしての運行を担っていただいている会社というところもあって、やっぱりタクシードライバーを確保したいんだというような意向を受けての制度設計になっております。

（株式会社電脳交通 滝川部長）

たとえば、例に出てくる更衣室、休憩室の整備やPR事業に係る経費とかで、たとえばこういったものは、タクシー会社さんも設備を整えないと、若い人がきれいな設備でないと入ってくれないといったような声が挙がったからこういったものを例示して対象としているんだとか、課題みたいなものはございましたでしょうか。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

国の方からいただいたこういう事例があるよというところで、若い方であったり、女性に来てもらうためにはそういう環境が整っていないと、ということもあるんだよと。

そして、そもそもやっぱり2種免許の取得という部分にも費用がかかって、その部分の負担が重いんだよというところを国の方からも情報いただきながら、ということで制度設計をしたという次第でございます。

その他、何かございますでしょうか。

（徳島大学大学院 奥嶋教授）

電脳交通さんに伺いたいんですけれども。

実証を行っておりますが、ライドシェアドライバーに対して安心感の面で不安を持つ乗客の方もいらっしゃるんじゃないかと思ひまして、そのライドシェアを避けたいっていう方がどの程度おられるのか、ほとんどいないのか、そのあたりをお伺いできますでしょうか。

（株式会社電脳交通 松浦部長）

先ほどお伝えした通り、弊社のサービスを使ってライドシェアをどれだけやっているかというところはまだやっていないので、そこにおいてはちょっと情報がお出しできないって

のがまずファクトで1つ。

それで実際京都の某社さんで、某アプリを使い、ライドシェアをやられているケースがすでにありますと。

これはですね、弊社も非常に関わりがあるし、ちょっと内情を聞いているので、多分出せる情報の範囲だと思うんですけども。比較的若いドライバーさんが集まりました。これは京都という特性があり、大学生がたくさんいらっしゃいます。免許持っています。運転するのが結構好きです、車持っていないんですけど。かつ、比較的新しいEVに乗れたりとか、あるわけじゃないですか。なので、結構集まったというのが1つあります。

それでお客さんなんですけれども、ここが特徴で、京都なので外国人お客様です。外国人のお客様で、普段からライドシェアを知っている方が日本に来て同じ体験をされた。なので、特にそこに何の影響もなかったとは聞いております。

うち日本人のお客様がどの程度いらっしゃったかという、ちょっと前の情報になりますけど当時は、あまり日本人の方はね、っていうふうにおっしゃっていました。

なので、ピュアにこのサービス、日本型ライドシェアっていうものをやる際には、誰が誰にどんな価値を提供したいのかっていうところが、結構しっかりと詰めて訴求しないと難しいんだろうなと僕は肌感では思っております。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

それほど影響はないぐらいには、なりそうだということでしょうか。

(株式会社電脳交通 松浦部長)

いや、わからないですねそこは。

普段、外国人のお客様が日常的に使われていた方にとっては何の違和感もないですけど、日本人のお客様にとって特に仮にこれが過疎地、空白地帯、高齢者の方だとすれば、どんな人がドライバーするんだろうと思いますよね。

でも空白地帯の田舎の方でそれこそ隣の人の、若い誰々さんちの娘さんが車運転してスーパーに連れて行ってくれる世界じゃないですか。その延長線上でお金の授受がどう発生するんだろう、とかは結構思ったりしますけど。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

他にございますでしょうか。

よろしいですかね。

それでは予定の時間となりましたので、ここで意見交換の方は終わらせていただきます。

活発な意見交換ありがとうございました。

最後にその他ということで、今後の勉強会についてお知らせとお願いとなります。

これまで3回の勉強会を通じまして国の制度改正でありましたり、先進的な取組を共有させていただいて、活発にご議論いただいたところでございます。

移動手段の確保に関する制度は、ライドシェアをはじめ、今後も随時アップグレードをされていくものと想定されますことから、引き続き、関係する皆様と情報共有、議論を行わせていただきたいと考えておりまして、引き続きのご協力をお願いできればと考えております。

また次回以降につきましては、公共交通の担い手創出に関するワーキンググループと、名称を改めさせていただいて、開催したいと思っておりますので、ご指導ご鞭撻、引き

続きよろしく願いできたらと思います。よろしく願いいたします。

それでは本日の議事の方は以上となります。

お忙しいところご参加いただきましてどうもありがとうございました。

引き続きよろしく願いいたします。

ありがとうございました。