

第 1 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 5 年 1 1 月 1 6 日（木）午前 1 0 時から午前 1 1 時 5 0 分まで

2 場所 徳島グランヴィリオホテル 1 階 ヴィリオルーム

3 議事

- (1) タクシーサービスの現状
- (2) 意見交換

4 議事概要

（徳島県県土整備部 松野部長）

みなさん、おはようございます。徳島県県土整備部長をしております、松野でございます。今日は徳島県タクシーサービスに関する勉強会に、朝早くから足を運んでいただき、誠にありがとうございます。

特にコロナ禍において、タクシー、それからバスの皆さま方、交通事業者の方々、エッセンシャルワーカーとして、非常にご苦労された中でご協力いただいたことに関しまして、まずこの場を借りてお礼を申し上げます。

私、タクシーサービスについて思うところございまして、海外に行った時にタクシーに安心して乗れることは、その国の安定度合いを測るバロメーターみたいなものになっていると思っており、その中で日本のタクシーサービスの水準は非常に高いと思っております。

それは、皆さまが旅客運送のプロとしてそういう活動をされてきたということだと思いますが、全国的に報道されている通り、コロナ禍でタクシー事業者の数、運転手の数が減っている一方で、コロナが少し落ち着いてきた中、移動の需要が急に戻ってきており、需要と供給のバランスに少しミスマッチが生じている状況です。

構造的な要因で見ると、少子高齢化、これはどの分野もあり、運送業界だけでなく、建設業界、医療介護、農業、みんな足りないということで、人の奪い合いのような状況になっているかと思えます。

そのような中で、交通弱者、公共交通を利用しないとなかなか移動できない、例えば、車の運転免許を持っていない高校生以下の世代であるとか、運転免許を返納した高齢者の方などは、公共交通が頼りであり、それをいかに維持していくかということを考えないといけないと思っております。

私、現在、9月ぐらいから24市町村の首長の方々を順番に回っているところですが、その中で公共交通は必ず話題に挙がります。自治体によって、鉄道がある地域、ない地域、バスの長距離路線がある地域、そもそもバスの路線もなく、町営バスとか、コミュニティバスしかない地域、それからバスもなく、タクシーだけでやっている地域と、それぞれ地域の実情は全然違う状況です。また、自治体の中でも、タクシー会社が複数あるところと1社しかないところで、地元への移動手段の提供の仕方がだいぶ違います。

神山高専で最近全国的に注目を集めています神山町では、タクシー会社さんと連携する形で移動手段の確保に取り組んでいます。若い世代が乗り合わせて、徳島市内まで行く時に上手に使っているといった話をお聞きし、新しい取組が少しずつ進んでいると思っております。それから、徳島市では年明けから新しい実証実験をされるということで、いかに地域の足を守っていくかということが、これからも重要な課題だと思っております。

世の中の慣用句で総論賛成各論反対という言葉がありますが、このテーマに限っていうとその逆で総論反対で各論で賛成というところがあるかなと思っております。個別にお聞きしていくと、こうしたらいいのではないか、ああしたらいいのではないかという、規制緩和についてのご提案がたくさんあると思えますし、それでカバーできないところもあるので、そのミスマッチを解消していくということだと思っております。

3つのキーワード、時間、空間・エリア、それから人に着目した3つぐらいの切り口で

整理していくことができるのではないかと考えております。

勉強会ですので、何か大きなことを制度論的に決めるということではないですが、皆さまから忌憚のない話をお聞きし、より良い仕組みを作るなど、国にも提案できるよう考えていきたいと思っております。引き続き、皆さまのご協力を得られたらと思っております。よろしくお願いいたします。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

それでは議事に入りたいと思っております。次第のとおり、まずタクシーの現状について整理させていただき、その後、意見交換という形で進めたいと思っております。

それでは1つ目のタクシーサービスの現状について資料1をご覧ください。

資料1の1ページ目は今日の勉強会の流れです。

2ページ目です。今回のこの勉強会を我々県が立ち上げた背景として、全国的な話かとは思いますが、コロナ禍を機にタクシーの運転手がかなり不足してきている実情があると考えております。

一方で、本県はまだまだその伸びという意味では鈍いところではあります。国全体としてはインバウンド、海外の旅行者を中心に、非常に観光客が回復してきており、観光地等の交通手段の不足や高齢者を中心とした運転免許の返納の進展により、地域の移動手段の確保が非常に重要になってきているといったところが背景にあると思っております。

3ページ目です。今回の勉強会では、以上のような特に運転手不足の解消を1つのテーマとして課題解決に向け、本日、関係者の皆さまにお集まりいただいているところでございます。

4ページ目です。先ほど申し上げましたことを図示しています。上段の赤丸ですが、この5月にコロナが5類に移行し、人流の回復が非常に進んでいます。また一方で、高齢者の免許返納の進展、インバウンドの増加により、今後、需要には一定の伸びがあると考えております。一方、運転手、特にタクシーの運転手は減少しており、ここにミスマッチが生じていると考えております。

5ページ目です。この後の意見交換では、2つのテーマで行っていきたく思っています。まずは、この需要に対する供給をどうしていくかという点で、まずはタクシーの供給を増やしていく。一番重要な要素は、運転手、担い手の確保だと考えており、そこに向けては、例えば一定の規制緩和や効率的な配車などがあると考えております。

また、本県において一言でタクシーといっても、徳島市内と郡部での状況とは全く違うと思っております。特に郡部においては、かねてから自家用有償旅客運送が行われているところです。タクシー、いわゆる緑ナンバーで補完できないところを自家用有償旅客運送でやってきているという歴史もありますが、そこについても一定の規制緩和をして、さらに埋めることが必要でないかということで、この点についても議論ができればと考えているところです。

6ページ目からの実際のデータを担当からご説明させていただきます。

(事務局)

それでは、事務局の方から事前に徳島県タクシー協会様、徳島県個人タクシー協会様からいただいたデータや国の統計データから見た徳島県のタクシーの現状について、説明させていただきます。

まず、こちらが法人タクシーの事業者数と保有台数の推移を示したグラフです。青の折れ線グラフが事業者数、オレンジの棒グラフがタクシーの保有台数を示しております。事業者数は、毎年2社から4社減少しており、保有台数も同じく毎年減少しているような状況で、平成28年から、最新の令和4年まで見てみますと事業者数、保有台数ともに約1割減少している状況となっております。

続いて、法人タクシーの運転手数のグラフです。こちらは年齢別に色分けし、一番上の濃いオレンジ色、こちらが80歳以上で、そこから10歳ピッチで色分けをしており、60歳を境にオレンジがかった色と、青みがかった色に色分けをしております。こちらも平

成28年から令和5年にかけて、運転手の総数は減少しております。詳細に見ると、令和2年から3年、こちらの総数が1,269人から1,189人と、減少数が少し多く80人の減少となっています。ただし、1番右側の2本の棒グラフで、R5と書いているのが、令和5年3月末、その右が令和5年9月末のデータで、この2本だけ比べるとやや微増、横ばいとも言える傾向が見られると思います。年齢別に見てみますと70歳以上の割合が顕著に大きくなってきておりまして、高齢化が進行していることが分かります。

続きまして、資料2をご覧ください。徳島県タクシー協会様からいただいた資料で、登録機関別の乗務員充足率を示したグラフです。充足率は、コロナ前からどの程度乗務員数が減っているかという指標になっております。これを見ますと、全国の平均が79.9%のところ、これに対して徳島県は、上から見て3番目に高い数字を示しています。全国的には、徳島県の減り幅はまだ小さい状況です。

資料1にお戻りいただき、個人タクシーの場合は運転手数と事業者数、また保有台数がイコールになるかと思えます。こちら1番右の棒グラフが最新の10月末現在のデータで、年齢別の色分けをしております。こちら平成28年から令和5年にかけて運転手の総数は減少し、法人タクシーと比べますと、この減少幅が非常に大きいことが見てとれます。コロナ禍の令和2年以降、令和5年10月末にかけて、約4割減少している状況です。年齢別に見ると一番若い方でも50代が2名、60代が55%、70代が37%。非常に高い年齢層で構成されています。

続きまして、毎月の有効求人倍率の推移をグラフにしています。赤の折れ線グラフが徳島県内におけるタクシー、またバスやトラックも含む自動車運転従事者の有効求人倍率です。比較対象として、青色が徳島県内の全職業のデータで、灰色が全国の全職業のデータです。徳島県のこの赤色の自動車運転従事者を見ていただくと、月によって増減を繰り返しながら、コロナ前後で高い傾向を示していて、企業としては求人に対して応募者が少ないという状況が分かります。

続きまして、運転手になるための二種免許の保有者数を示したグラフです。免許保有者数ですが、大型、中型、普通の合計の人数になっています。先ほど紹介しました法人タクシーの運転手と比べてみますと、二種免許保有者数は、概ね県内で1万4,000人から1万1,000人で、先ほどの法人タクシーの運転手がこの大体1割程度という関係になっております。

保有者数も平成25年から令和4年にかけて、ほぼ一定の割合で減少している状況で、1割がタクシーの運転手さんで、大型も含まれますので、この中にはバスの運転手さんも含まれます。ただ、想像ですけど、免許を持っていても、運転手をしていない方もこの中にはいらっしゃるって、保有者の中に運転手になり得る方が隠れているのかなど。こういった人たちをいかに運転手として引き込んでいくかということが1つ鍵になると思います。

続きまして、同じく二種免許の男性のみを、抜粋したグラフになっておりますが、こちらは減少、また高齢化の傾向を示しております。

続きまして、女性のみを抜粋したグラフで、こちらは右肩上がりで総数が増えている状況です。男性と比較しますと、総数はまだまだ少ないですけども、年々増加していること、40代、50代の方が半数程度を占めていて、男性より若い年齢層で構成されていることが分かります。

続きまして、運転免許の返納者数のグラフです。令和元年度までは増加し、約3,800人をピークにまた減少傾向になっています。コロナ禍の影響で、密になりにくい自動車をやっぱり手放しづらかったという可能性や、重症化しやすい高齢者の方の免許返納の手続きが鈍ったというような可能性が考えられています。

平成29年から令和4年にかけて、県内で2,000人から3,000人の方が免許返納されていて、自家用車による移動の代替手段の重要性が大きくなっている状況が見てとれます。

最後にタクシー運転手の平均年間給与を示したグラフになっております。赤色が徳島県内のタクシー運転手で灰色が徳島県内の全産業の年間給与を示しております。全産業と比

較しますと、タクシー運転手の給与は低い水準で推移し、大体4割から6割程度になっていて、最新の令和4年のデータでは、158万円の開きがある状況です。ただ、最近のトピックとして、今年の9月に28年ぶりにタクシー運賃が値上げされており、このことが今年度の給与水準の改善につながっているのではないかと思いますので、この後の意見交換の中でご意見いただけたらと思います。

以上、統計データから見た徳島県のタクシーの現状ですが、数字に出ていない現状や最新の状況、変わっているところなどもあるかと思いますが、意見交換の中でご意見いただけたらと思います。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した。公表されているデータなどをもとに現状のご紹介をさせていただきました。後でまたご意見いただけたらなと思っております。続きまして、資料3、資料4で、今のタクシー事業を行うための法的な基準等につきまして、まず徳島運輸支局様からご説明をお願いします。

(徳島運輸支局 山本首席運輸企画専門官)

徳島運輸支局輸送監査部門の山本です。私の方からは資料3、法人タクシー事業を行うための基準・体制についてご説明をさせていただきたいと思います。

まず、営業区域について、四国運輸局が定める交通圏ということで、徳島は徳島交通圏や鳴門交通圏などの6つの交通圏と交通圏を定めていない小松島市があります。タクシーを運行する際には、発地か着地のいずれかがこの営業区域にないといけません。例えば、徳島交通圏の事業者が徳島市内でお客さんを乗せて、よその営業区域で降ろすことは可能ですが、徳島交通圏の事業者がよその営業区域でお客さんを乗せて、よその営業区域で降ろすということはできません。なお、小松島市につきましては、タクシー会社が1社しかなく、供給力不足ということで、市の地域公共交通活性化協議会で合意を得まして、徳島市内の事業者さん数社が小松島での営業区域外旅客運送ができるようになっています。

続いて、事業用施設ですが、法人タクシー事業者は営業区域内に営業所、車庫、運転手さんのための休憩睡眠施設を置かないといけません。その下、営業所と車庫間は原則2キロ以内とありますのは、運行前に運転手さんの点呼を確実に実施していただくためには、営業所と車庫間が離れすぎていたら難しいからです。ただし、遠隔点呼ができる体制が整っている場合であれば、2キロ以上離れていても構いません。

その下、車両数についてですが、一営業所につき原則5両以上。現在の基準では、人口1万以上の市町を含む営業区域は5両以上になっていますので、海部交通圏以外は5両以上となっていますが、10月末から運輸局長が認める地域は1両以上5両未満の範囲でオーケーということになりました。これは後ほどご説明させていただくラストワンマイルモビリティ検討会の結果を受けた制度運用の改善策の一つで、この運輸局長が認める地域につきましては、近日中に公示予定と四国運輸局本局の方から聞いております。

運転者につきましては二種免許を保持しており、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となっています。二種免許ということで、現在はそれなりの運転技術があり、法令や接遇等の講習も受け、公的機関がタクシー運転手としてその身分を証明した方が運転手として選任されているということになります。

運行管理体制についてですが、一営業所につき原則5両以上となっていますので、運行管理者の資格者証をお持ちの運行管理者が選任されることが必要になります。運行管理者は、運行前に運転手に対して点呼を行ったり、必要な指導等を行っていただいたりする必要がありますので、運転手の多いところは補助者を選任していただくなど、きちんと体制を整えていただく必要があります。

整備管理体制につきましても、一営業所につき原則5両以上となっていますので、資格のある整備管理者が選任されることが必要になります。整備管理者体制の左隣の車両の点検整備についてですが、タクシーは3か月ごとの点検と1年ごとの車検が義務付けられています。タクシーは日々たくさんの人を乗せておりますし、運行距離もそれだけ長く

なりますので、点検や車検を計画的に、確実に実施できる体制を整えていただくことが必要になります。

最後に損害賠償能力についてですが、事業者には事故等が起こった場合の補償のために対人8,000万円、対物200万円以上の上乗せ保険に入ることが義務付けられています。

なお、今回は法人タクシー事業者についてご説明しましたが、タクシー事業者には、このほかにも個人タクシーや福祉輸送事業限定事業者、いわゆる介護タクシー事業者もあり、介護タクシーの場合は、車両は1両から可能と、タクシーの中でもそれぞれ基準が違いますこと申し添えておきます。私からは以上です。

(事務局)

続きまして、資料4はタクシー運転者として登録するまでの一連の手続きのフローをお示ししたものです。

タクシー運転者になるためには、まず二種免許の取得が必要ということで上段に示しております。左から受験資格を持たれた方が、まず講習を受講していただいて、試験に合格する必要があります。最近のトピックとして、令和4年5月から受験資格の要件が緩和され、21歳以上から19歳以上に年齢が引き下げられましたが、その代わりに特例教習の受講を必要とする制度になっています。続いて、ページの下段ですが、タクシーの運転者として登録するためには、二種免許を取得した後に法令、安全、地理などに関する認定講習を受講し、効果測定を経て、タクシー運転者として登録される流れになっています。参考に、それぞれ必要となる講習期間や費用を記載していますが、こういったところに時間ですとか、費用がかかることが、運転手不足の一つのハードルになっているのかなと思っております。以上でございます。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。現状として、電腦交通様から資料5をご提供いただいておりますので、電腦交通様よろしく申し上げます。

(株式会社電腦交通 新規事業開発室 西本様)

電腦交通新規事業開発室の西本と申します。資料5について、順番にご説明させていただきます。

前提として、タクシー事業者様がお客様のお電話を受けまして、実際に車両とマッチングするまでの流れを簡単にフローチャートで示させていただきました。

上の方がお客様からの需要で、中間が実際にタクシー会社様が電話を受けて車を手配する流れになり、一番下が車両とのマッチングを図る、いわゆる供給の部分を示したものになります。

徳島県内では、配車アプリはほとんど普及していない状況だと認識しております。また、地方の特性でいわゆる流しによる営業というのは、あまり存在していないというのが実態かと思われます。そのため、お客様の電話のご依頼が需要の大半を占めているというのが、県の実態と捉えております。

お客様の入電から、まずはそもそもオペレーターが、電話を取れたか取れなかったかという話で、受話と未受話という分類で分かれていき、実際に受話されたものから、一部、忘れ物やクレーム等々の問い合わせがあるものの、多分大半が配車の依頼かと思っております。

そこからの依頼に対して、マッチングできる車両の有無をシステムやオペレーターが目視で判断し、結果的に「車両が見つかりました。あと何分ほどで向かいます。」というご案内をさせていただいて配車オーケーになるものと、「すいません。今、車両がないのでご手配ができません。」という配車NGに分かれていくものと思われます。

配車に関して、左側に薄い青色であります通り、待機所、駅とか空港、繁華街にいる待機車両から乗っていくケースも一部ありますので、ここも多少なりとも需要の分類には入

と思われるのですが、今回、私たちのシステムで取れている実績は、基本的に入電を起点としたボリュームの把握になりますので、多くは濃い青色の流れの実態の数字をお示したいと考えております。

次のスライドですが、先ほどのスライドの上流の部分で、具体的には、車両のマッチングの手前で、お客様の入電が時間帯によってどれだけ生じたかと、それによる取りこぼしがオペレーターの方でどれだけあったかをグラフで示したものです。右下にある通り、2023年9月の入電、受話、配車のデータを私たちのシステムをご導入いただいております、市内の複数社のタクシー事業者様が今回の勉強会に当たって、情報の開示を含めて、ご承諾いただいた会社様の数字を抜粋し、合算した形でまとめております。

皆さまも体感としてあると思いますが、需要のピークというのは、朝と夕方の2つに大きく分類されていきます。朝方、通勤とか出張、ご移動等の需要の把握、それから地域の皆様の移動においては、病院やスーパーに行く需要が、需要の一つのピーク位置、②のところになっていくかと思っております。右側の夕方の方で、こちらは特に休日と平日だと若干需要の増加度合いが変わっていきませんが、主に繁華街へのご移動やお仕事から帰られるケースなどが溜まっていくような時間帯かと思っております。

この2つが入電のピークですが、この時間帯においては、オペレーターさんの方でも、入電の取りこぼしが一番発生しており、線グラフにある通り、受話率、実際にお電話を取れた割合が若干減っているというのが見てとれると思っております。

ここから、その受話できたボリュームに対して、具体的に車両のマッチングができたかどうかというのが次のスライドです。下の棒グラフの青色の方が受話数で、先ほどの実際にお電話を取れた数です。それに対してオレンジ色の棒グラフが実際に配車できた、マッチングができた数になっております。

線グラフが2つあり、金土日と月～木で線グラフを2つに分けて、先ほどの青色とオレンジ色の棒グラフについて、実際に配車が成功した割合を示したものになります。

トピックとして3つあり、まず2番目ですが、夕方の方で、先ほど1番入電がピークになる時間帯がありましたが、ここが需要のピークになっていき、実際の線グラフの配車率が徐々に落ち始めているのが見てとれると思っております。右にいきまして、深夜帯の21時から0時の間に入電と受話は落ち着いてきているものの、配車率が低い状態から戻らない状況が見てとれると思っております。

さらに1番左側にいきまして、深夜の時間帯で、ここは着信数がかなり落ち着いてはきておりますし、受話の方も落ち着いてきてはいますが、配車率自体は低い状況が明け方まで続いているのが見てとれると思っております。

もう一つ、配車成功率について、特に夜から深夜帯の配車成功率の低いところで、補足として分析したのが次のスライドで、これは実際にお客様をお乗せした全営業件数のうち、お客様のお電話によるご依頼を受けた配車の比率の割合を示したグラフです。

日中は、線グラフは非常に高いところにあると思いますが、具体的にはお客様からのご依頼イコール営業回数で、日中はほとんどが電話の配車による実車となっており、そのマッチング数も一定高い数字を示しているというのがお分かりいただけるかと思っております。

ただ、右側と左側のそれぞれ夕方から夜にかけての部分、深夜帯の部分に関しては、数字が一気に落ちていくのが見てとれるかと思っております。特に金、土、日の週末の時間帯は、落ち方が顕著に見られると思っております。これは、お客様からのお電話による配車ではなく、待機所や流しから直接お客様が乗車した営業回数の比率が多いことを示しています。

これらの数字を元に私たちがなりの考察として、3点にまとめました。

1点目は、1枚目のスライドの、入電のピークは、朝と夕方で特に夕方の時間帯が顕著であること。この時間帯においては、電話の取りこぼしによる需要損失も一定数存在しているのが分かったかと思っております。

2点目、配車の成功率は、日中70%から90%の数字で推移し、高い比率を保っているものの、夕方から緩やかに低下しはじめ、0時台までは50%前後で推移し、さらに日が変わって以降は、さらにもう少し低い30%程度で推移していることが見てとれます。

3点目として、夜から早朝の時間帯で、おそらく駅での待機や繁華街からの乗り入れが

非常に多いことにより、車が実車になっている度合いが高いことで、電話による配車依頼に十分に応えられていない可能性があると考えております。

私たちからの報告は以上になります。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございました。これまでが今回、勉強会を開催するに当たり、用意した資料です。ここからは忌憚のないご意見いただけたらと思います。

特にタクシー協会様、ノヴィルの岩城様から、お示しした定量的なデータについて、何か意見があればお願いします。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

ノヴィルタクシーの岩城と申します。よろしくお願いします。

タクシードライバーの給与について、全業種との差が158万円となっていました。ドライバーは60歳以上の方が非常に多く、65歳からは年金等をもらっており、個人が業務量を調整している部分もあるため、実態と違う数字が出ていると思います。

特にコロナが五類になってから、弊社でもタクシードライバー個人の売り上げは上がっており、下手したら給与で50万円とか、年収600万円とかいうドライバーも出ています。現実、そのため、給与の額はあのまま捉えられたら違うという感覚は持っています。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ドライバーの年齢層が高いので、年金をもらいながらやっているような方も多いですよ。例えば、まだまだ働けるのにこれ以上働くと年金が減額されるからやめるというケースもありますか。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

そういう人もいます。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

そういう意味からすると、儲けられるのに儲けてない人も含めて平均すると、どうしても給与額が下がったデータになっている、そういうこともあるという理解でよろしいでしょうか。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

中には70歳過ぎたドライバーでも、別に気にしないで稼いでいるドライバーも実際におります。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

徳島県タクシー協会の藤田です。

徳島県の運賃は、事情があって28年値上げができていませんでした。その分、ちょっと気の毒な気もしますが、これからは、順次、皆さんと同じ値上げをしていくので手取りは増えていくと思います。

それで今、岩城さんがおっしゃったように、調整する人もいるし、一定の時間いて欲しくても、社会保険をかけたくないなどの事情で時間を短くする人もおります。

拘束時間が来年から変わります。長時間働けなくなるので、朝と、夕方から晩の間を補う方法を考えるのは、拘束時間の関係から難しいと思います。

また、タクシー運転者の状況について、平成27年10月から運転手登録制度の開始により運転者の人数が把握できるようになりましたが、コロナの影響が少なかった令和2年3月末の運転者は1,269人でしたが、今年3月末では1,124人となっており、コロナ禍で減少しましたが、一方、新規にタクシー運転者になるための講習受講者は、コロ

ナが蔓延し始めた令和2年度は42人、令和3年度は54人、令和4年度は45人でしたが、今年は、4月から10月までの7カ月間の受講者はすでに52人いますので、少しは期待に応えられるかなと思っております。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。今、藤田会長がおっしゃったことで、なんとなく分かるのは、今、テレビ等でもライドシェアや運転手不足などが全国的に言われていますが、資料2にあるように、本県においては、全国と比べるとまだ運転手の減少の影響が少なく、現在、運転手になる人も増えてきている現状があるということでしょうか。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

はい。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

分かりました。二種免許の所有者に対してタクシードライバーは10分の1ぐらいしかない。ほかにバスの運転手もいるんでしょうけど、二種免許を持っているけど、運転業務に従事していない人はそれだけの人数がいるっていう感覚をお持ちでしょうか。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

最近、弊社の関連会社から異動してきた従業員が大型二種免許を持っていたので、本人にどうしてバスとかタクシーのドライバーならなかったかを聞いたら、接客が苦手だということでした。なぜ取ったかを聞いたら、時間があったから、ということでした。

その方は今、講習していて、もうすぐデビューしますが、いけそうだという感覚を持っています。だから、そのように二種免許を持っていたても、サービス業なのでということ控えている人も潜在的にいないかと思っています。

(徳島県バス協会 金原会長)

本業は徳島バスの社長をしております。今の免許の取得者の話ですが、当社ではこれまではトラックから降りて、バスへ来るという方が多かったのですが、ここ2、3年は、免許を持っていないが、入社してから免許を取るといふ、トラックを経験せずにバス運転手になるといふ方が半分を超えています。トラックも人手不足ですから、困り込んでいるということも背景にあるとは思いますが、入社後に新たに免許を取るパターンが当社では現状増えている状況です。

(徳島県県土整備部 松野部長)

電脳交通様の資料の中で徳島市内の分析をされていましたが、徳島県内、24市町村あつて、その状況がちょっとずつ違うところがあります。

例えば、地域によっては、病院へ行くとか、買い物へ行くなどのニーズがあるんだろうと思っていて、この人、この時間、この場所っていうので、市町村の皆さんとタクシー会社さんと組んで、アイドリングの時間をなるべく減らして、ピンポイントでサービスを提供できるような、オンデマンドにつながるようなデータの分析ができるのでしょうか。

(株式会社電脳交通 新規事業開発室 西本様)

事業者さんにご協力いただいた上だとは思いますが、技術的には一定できるかなと思います。

私たちがシステムの中で、お客様の属性やご依頼いただく時間帯がいつであつて、それがどこに行くのかなどは、一定見ることは可能ですので、その内容を見ながら、特定のエリアでこういう需要が多いから、ここは乗合にしてもらおうとか、ここの時間帯だけ、ちょっと供給を増やせるようにシフトを調整しようといった議論ができるベースのものではないかなと思っています。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

私は、徳島市内と違って郡部でタクシー事業をしています。よく利用してくれる方が多いので、もう心得ていて、早めに時間の予約を入れてくれています。また、急な依頼に対して、20分くらいかかりますよとお伝えしても、それでもいいですって言ってくれます。結局、利用者と配車を受ける人の人間関係で成り立っているような部分が田舎にはあります。病院や買い物のために、この人は毎週何曜日に乗るということが、ほとんど決まっていますから、利用者が心得てくれている、すぐに行かなくてもいいような関係に今はなっています。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。次に意見交換ということで、今後、タクシーの運転手不足の解消や自家用有償旅客運送の規制緩和などについて、お話を深めていければと思います。まずは資料6のタクシー制度の改善について、徳島運輸支局様の方からご説明いただけますでしょうか。

(徳島運輸支局 山本首席運輸企画専門官)

はい。タクシーや乗合タクシーなどのラストワンマイルモビリティの課題を検討する会が、令和5年2月から6月までの6回開催されまして、その検討結果がこの資料、ラストワンマイルモビリティにかかる制度運用の改善策になります。

この制度運用の改善策につきましては、10月の半ばにパブリックコメントが終了し、10月末に法人タクシーや介護タクシーの処理方針が改正され、他の改善策についてもこれから順次施行予定です。

1ページ目の①法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和と、②営業所等の施設設備設置要件の緩和について、まずご説明させていただきたいと思います。この①と②の改善策は、ともに既存の基準を緩めてタクシー事業の新規参入や営業所の新設をしやすいとするものです。

まず、①の法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和についてですが、事業をするにあたっては原則5両以上必要である車両を運輸局長が認めた地域については、1両から4両以内で営業場を新設できるようにするものです。現在、運輸局長が認めた地域についてはまだ決まっておらず、本局にて検討中ですが、地域公共交通会議で協議が調った地域や過疎地の指定を受けている地域などを検討していると聞いております。

続いて、②の営業所等の施設設置要件の緩和についてですが、施設の使用権原が3年以上あることという基準があり、従来、賃貸借契約書などで確認していましたが、これが1年以上に緩和され、さらにほかの施設の一角を営業所や車庫として活用できるようになるなどと、事業用施設が構えやすくなりました。

次の③の地方部にUターンをした個人タクシー事業者の経験者の活用についてですが、現在、個人タクシーの営業が認められている徳島交通圏以外であっても、地域の実情を勘案して運輸局が必要と認め、指定した地域においては個人タクシーの営業ができるようにするというものです。このようなIターン、Uターンして個人タクシー事業をする場合に限って、定年を75歳から80歳まで引き上げられます。

続いて、④の乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用についてですが、過疎地域などで乗合タクシーを行う場合に地域公共交通会議で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、自家用車を使用することができるというものです。

例えば、過疎地で地元のタクシー事業者が乗合の許可をとってデマンドタクシーを運行している場合に、デマンドの需要が増えて、現在の車両数では対応しきれなくなった場合にタクシー事業者と雇用契約を締結した運転手の持ち込みの自家用車を使用することができるようになります。

次に⑤、⑥についてですが、これらはともに自家用有償旅客運送を導入しやすくする改

正になります。⑤の事業者協力型自家用有償旅客運送の活用の促進についてですが、現在、徳島県内の市町村でも自家用有償旅客運送を行うところが増えてきており、その多くが運行をタクシー事業者に委託をしているところですが、タクシー会社に運行管理や整備管理だけでなく、配車サービスなどについても協力してもらえるようにできるというものです。

続いて、自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示ですが、この交通空白地の概念については参考となる目安がなく、協議が難航する場合があるという声を踏まえ、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当たるという目安を示すようになりました。なお、この目安に該当しない地域であっても、地域公共交通会議で同意が得られれば、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です。

現在、このラスワンの制度運用の改善策のほかにも、許可登録を要しない運送について、ガイドラインとして整理する動きがあり、宿泊施設や観光施設などの送迎について実費の範囲内であれば広く認めるなど、様々な事業等での付随送迎を許可登録不要とする流れもありますので、参考までに申し添えます。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した。自家用有償旅客運送の制度をご説明いただきましたので、続いて、資料7のご説明を今回オブザーバーでご参加していただいております、樋渡様からご紹介いただけたらと思います。

(活力ある地方を創る首長の会 樋渡事務総長)

活力ある地方を創る首長の会の樋渡でございます。佐賀県の武雄市長をやっております。武雄市図書館が皆さんご存知かもしれません。

現在、全国の首長の方々といわゆるライドシェアの制度設計と取りまとめをしております。

私自身が市長をやっていた時、本当にタクシーの皆さまたちにはお世話になったのもあって、タクシーの皆さまは地方、地域の宝だと。コミュニケーションの話がありましたが、誰々がいつ乗っていくといったことは、タクシーの皆さましか分からない世界なんです。武雄市行政も本当に助けていただいたと思っております。

その中で、いわゆるライドシェアが取って変わろうとか全く思っていないくて、どうやったらタクシー業界のみなさん、公共交通の皆さんたちと共存共栄が図れるかということで、タクシー運転手の減少分、地域、時間のいわゆる交通空白分を白ナンバーで至急補う必要があると思っております。

資料7のパンケーキのような図の左側の緑のタクシーの部分は、今、国土交通省が頑張っておられて、この枠がものすごく拡大しつつあります。しかしながら、コロナ前と比べてタクシーの運転手さんは20%以上減少していることを考えても、なかなか追いつかないだろうということで、そのどうしても足りない分を、右側の白ナンバーの道路運送法の第78条第2号に加え、我々首長の会としては第78条第3号に着眼しました。

第78条に着眼し、右側のパンケーキの左半分については、今、国土交通省が頑張っておられて、タクシー運賃の2分の1から8割へ対価を引き上げるとか、アプリを導入するなどの様々な予定があります。

しかし、これでもなかなか足りないとなった時に、第78条第3号に基づく課長通知によって、レッカー車、幼稚園等バス、訪問介護員の要介護者の運送の3つが、実は白ナンバーで公共の福祉としてなされていたことに我々は気づきました。

課長通知の中で、タクシーの運転手さんがなかなかカバーしきれない、外国人観光客や深夜帯のお客様を白ナンバーで輸送できないか、ということに着眼しています。

また、大阪府は万博をこの第3号でやりたいと言っていますので、万博、外国人観光客、深夜帯を課長通知で取り急ぎできないかということをお願いしていこうと考えております。

これはもう何度も国土交通省に説明をしておりますし、来週、22日に小泉進次郎衆議院議員の超党派の勉強会でも、首長の会として私の方からこの資料のご説明をしたいと思っています。その際でも、私の皆さんとは共存共栄であり、我々はタクシーの皆さまたちのどうしても難しい部分について、補完的にいわゆるライドシェアを導入できないかということをお願いしようと思っています。

まず小さく始めて、そこで様子を見た時に、本格的な法改正が必要だったら、自治体やタクシー業界、バス業界の皆さまと話をしながら、法改正という流れになっていくものと理解をしております。私の方からは以上です。

(県次世代交通課 協谷課長)

樋渡様、ありがとうございました。

すでにいろいろなご意見をいただいておりますが、制度改正や今の国の動き、そういったものを踏まえ、皆様から忌憚ないご意見をいただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

勝手な要望ですが、結局は二種免許が取れない。飛び込みで教習所に行っても、免許を取るのには難しいので、二種免許を取るために少しでも県に補助していただけたらありがたいと思っています。

大人になってすぐタクシーの運転手になるのではなく、この頃の働き方で年金も遅くなるし、退職後や退職を見据えて第2の就職をしたいという人は多いと思います。そういう時にやっぱり地元の地理を知っている、道路状況が分かる人が運転手になってくれたら、良いことだと思うので、県の方では検討していただきたいと思います。

(徳島県次世代交通課 協谷課長)

今、できる、できないについてはお答えできませんが、ご意見ありがとうございます。タクシーだけでなく、多分、バスも同じ状況かと思います。

(徳島県県土整備部 神原次長)

県土整備部として、建設業界の皆様とはいろいろお話していて、ダンプトラックの不足という問題も一時かなりあり、会社の方で費用を負担して免許を取ってもらうことができないかという話もしましたが、取らせても転職してしまったりとか、資格を取ったら転職してしまったりということもあり、なかなか難しいと言われました。

タクシーやバスで、会社としては、二種免許の取得に対してどんな支援をしているのか教えていただけないでしょうか。

(徳島県バス協会 金原会長)

バス協会の金原でございます。徳島バスのことには限りますが、先ほど申し上げましたように入社する者の過半は免許持っていない状況です。

その場合には、教習所で大型二種を取ることにになります。その間は、契約社員という扱いで日当を支給する。教習所の費用は、転職されたら困るので、貸付としています。免許を取得したら、入社祝金という形で貸付金からお引きする。さらに3年間勤務していただいたら、その段階で返済を免除しています。他社では、完全に会社が負担するところもありますし、各社が運転手不足に対応するため、自社でお金を払って運転手を養成する動きが多くなっていると思います。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

どうしても必要な場合は、やはり全額を補助して3年間は在籍くださいという感じで、信頼関係で補助する場合はあります。それでも、各社いろいろ考え方は違うと思うので、それをやはり今後は協会として、二種免許を取るための支援の話を進めていってもいいな

と思っています。

(県タクシー協会 花岡副会長)

当社では面接をしまして、この方なら大丈夫かなという方は10万円を補助して、2年、3年ぐらいいは在籍くださいよと話をしますけど、中には1年経って、どうも合わんわという方も中にはいらっしゃいますね。やり始めてやっぱり自分に合わないという方もいるし、そこは難しい。実際仕事をしてみて、その方がどれだけ続くか、大概来る方は60歳過ぎて入社するので、いろいろ大変なところもあります。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

弊社の場合はほぼ一緒ですけど、全額補助します。これで、できるだけ二種免許を習得する期間を短い期間にするため、合宿で免許を取れるところへ行ってもらいます。早く試験に合格してもらい、会社での研修を経て、早く売上を上げてもらえるよう養成しています。3年という話ありましたが、うちの場合は、最低2年間は在籍してくださいと話しております。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。最初の資料に求人倍率の話がありましたが、実情として、徳島バスさんは全然足りてないっていうのは従来から聞いているところですが、タクシー会社の皆様も本来、会社として雇用したい人数に対して、全体的に足りていないという理解でよろしいでしょうか。

(参加者から発言なし)

(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。

(徳島県県土整備部 神原次長)

先ほど樋渡様から、外国人観光客のお話がありましたが、お遍路も含めて、外国人観光客を徳島でも見るようになったなと思うんですけど、タクシーのドライバーの方は高齢の方もかなりいらっしゃったように思いますが、外国人の方の対応はどのような状況でしょうか。

(活力ある地方を創る首長の会 樋渡事務総長)

2つの制度設計を考えていて、1つはパスポートの提示で外国人を見分ける方法です。もう1つが、3週間ぐらい前に僕は台湾の台北にライドシェアのプラットフォーム事業者の視察に行っておりまして、事業者が提供するアプリでは、タクシーか白ナンバーかを選べて、実際、多くの方はタクシーを選んでいきます。それはなぜかという、安い、安心だし、安全だからという観点です。語学の問題もこのアプリを入れると、実際会話する必要がないので、白ナンバーの方は会計も含めて全部、アプリで解決ができますので、ご高齢の方とか、英語とか全然しゃべれないけど、実際のコミュニケーションを必要以上にしないでいいという意味では、アプリによる対応はいいなあと思いました。

(徳島県県土整備部 神原次長)

ありがとうございます。実は地元の徳島県のタクシー業界の皆様に、外国人の方の対応が今、現状どうかということも、お聞きしたかったところがありまして。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

弊社の場合、最近、外国の方を乗せることもありますけど、スマホだったら外国語の対応ができるし、スマホを持ってないドライバーも、翻訳してくれる機器がありますので、そ

んなに苦にはしていません。

また、外国人の方を乗せる際は、ある程度の知識を持っているドライバーにお願いしていますので、そんなに苦にはしていません。

(株式会社電脳交通 近藤代表取締役)

道路運送法の第78条第2号、第3号の活用でどうにか切り抜けられるのではないかという話が結構いろんなところでされている中で、仮にこの自家用有償旅客運送の制度を活用した供給を増やしていく方法論を考えようとしたときや、一方、タクシー業界の規制緩和を進めようとする中で、乗務員を確保できるのかということが、今あまりイメージできていないんですよね。

自家用有償旅客運送を活用し、そこに送客できるプラットフォームを新たに国内で作って、需要をタクシー業界側への発注に加え、自家用有償旅客運送の車両にも発注していくという仕組みはできるんでしょうけど、乗務員の確保をどうするかとなった時に、このプラットフォーム経由で、白ナンバー営業車両が受注する際の乗務員の経済条件を、タクシー業界の乗務員より良い状態にして、乗務員を引き抜いていくといった流れが必ず生まれるんですよ。これもプラットフォームの王道中の王道だと思いますが、そうすると、結局、乗務員数は増えてなかったという結果になってしまうのが一番悲しい結末だと思います。結局、供給が増えていないじゃないかという感じですので。

個人的には、今の制度の枠組みの中でもできる乗務員の増やし方が他にないのかを探っていくことも、並行してやっていく必要があると思っています。

そのうちのひとつが、先ほど二種免許の取得のハードルが高いなどで、先ほど皆様からご紹介がありましたが、取得をするにあたり費用の負担を誰がするかという観点もありますが、教習所の方も、二種免許の取得を目指されている方の受け入れについて柔軟性を失っていて、今のシーズン忙しいから受けられませんといった状況だったりします。1年のうち半分ぐらいが教習所業界の繁忙シーズンで、二種免許の取得を望まれている方の受け入れが、結構拒まれたりするという課題もあり、そういった面でも二種免許の取得のハードルが上がってたりします。

そのため、重要なのは、今、徳島県内で二種免許を保有されている方がタクシー運転手の10倍ぐらいはいらっしゃるということで、この方々に足りてない時間帯と地域のデータをしっかり開示して、ここの時間帯とここの地域でこれぐらい乗務員がいてくれたら、多分供給不足を解決できますと。それをフルタイムの乗務員でなくても、例えば副業で働いていただいても構いませんという、しっかりと何に困っていて、どういう人を助けて欲しいかっていうのを示していけば、一定供給量が増やせるんじゃないかという仮説は持っています。

有資格者の人に頼ってそういったことができるのではないかと考えていて、自家用有償旅客運送の活用というのも一つの考え方として挙がっていますが、やっぱり重要なのは、乗務員の確保をどうしていくのかということだと思います。

白ナンバーで営業できるようになります、自分の車を使ってできるようになります、となったところで、その方々が実際に働いてみてどれぐらいの給料があるかというイメージを持っていただかないと、今、もうすでに他の産業と人材の取り合いになってしまっているんで、そういった観点も重要視するべきだと思います。

今、日本版ライドシェアの実証事業をやろうと、神奈川県や大阪府が名乗りを上げていると思います。白ナンバー営業の車両を活用するという方向で調整されていると思いますが、新法を成立させるのがいいのかなど、いろいろハードルが高いと思っています。

そのため、今この瞬間、供給量を増やすやり方としては、おそらく既存の枠組みの中で課題を明確に開示し、対象となる方に訴えかけていく、訴求していくというのが、一番筋がいいのではないかと考えています。

先ほど外国人の対応の話、すでに外国人のユーザーを抱えているプラットフォームアプリのようなものが世界中に存在しますので、今回、徳島県で何らかの実証事業をやるのであれば、そういったすでに存在するプラットフォームとの例えば何らかの技術的な接続を

行ったりとかして、例えばアメリカ、台湾などの方々が徳島に来た時に、そういったすでにスマホのアプリに入っているツールから、徳島の営業車両を発注できるような状況を作っていくというのが、体験としては優れているのではないかと考えています。

そのため、重要なのは今ある仕組みをうまく活用していくことで、空車がどれだけあるか、どこにどれだけ足りてないのかといったことが今まで分からなかった状況だったと思いますので、今回のこの勉強会を機に、供給量を増やして、空車車両数を一定、需要が増える時間帯にちゃんと充てていける状況を作るということだと思います。

その結果、タクシー業界として緑ナンバーが「もうこれ以上出せません。」という状況になったら、白ナンバーの活用などを考えていくといった段階的に進めていく方がいいのではないかと考えています。

先ほど、ドライバーがエッセンシャルワーカーであるという話もいただきました。タクシー業界は、従業員を雇用して供給量を確保していますので、一定どの時間帯でも供給できる状況は作れているんですよ。この産業をいかに育てていくみたいな観点も重要だと思っていますので、緑ナンバーの活用も重要な解決策の一つなのではないかと思っています。

(活力ある地方を創る首長の会 樋渡事務総長)

基本的には同感です。緑ナンバーを増やすっていうのは、第一義的にはもうそのとおりで、私たちはそういう説明をしております。

一方で、多くの地方・郡部っていうのは、タクシーが1時間半待ちとかにもう実際になってるんですね。かつ深夜帯にはタクシーがゼロだと。要するに働き改革で深夜までの勤務はなかなかお願いできなくなっている中で、我々も調査をしていて、代行業者は制度化されたらここに乗りかかっていきたいということでした。ですので、深夜帯については、代行業者がオンビジネスとして白ナンバーの3号の部分でやっていきたいということはずで話を聞いております。

それともう一つが、多くの自治体が今も実際に困っているの、そこは可及的速やかにできるという意味で言うと、第78条第3号での対応はあるだろうと思います。

それともう一つ、自治体では、60歳定年で65歳までは再任用期間というのがあります。年金が支給されるまでは雇用しなければいけません、実は多くの自治体はこの雇用が職員間のやりづらさなどがあり、うまくいっていません。

例えば、観光協会を主催者にするなどし、そこで公務員の方々が供給元として、第3号でやると。公務員の皆さん達なので、一定の信用、信頼っていうのはありますよねということで、これを制度上、阻害するものがあるかを確認したところ、それはないよねという話にもなっていますので、そこは卵か鶏かという話になるかもしれませんが、実際、供給の確保は図れるものだと思います。

その一方で、お話の中で、なるほどなと思ったのは、足りない時間帯っていうのは、どこもたぶん一緒だと思うんですね。それで、そこに数理的にフォーカスをして、緑ナンバーが主で、白ナンバーが準という形で、そこを複合的に対応ができればいいのかなと思いました。さっきおっしゃったように、そこで緑ナンバーが完全に対応できれば、白ナンバーが別に出張る必要はないと思いますので、その見解は一緒かなと感じました。以上です。

(徳島県県土整備部 神原次長)

ありがとうございます。冒頭の部長の挨拶で、今、市町村長様のところを回っているという話があり、私も一緒に回っていますが、市町村合併で非常に大きい市町村がありません。タクシー会社のところに電話をすると、迎えに来るのに1時間というところもあって、さきほどありました、公務員の退職者に担い手になってもらうというアイデアとかもいただいたところはございます。

今日はですね、タクシーということで皆様にお集まりいただきましたが、県としては、タクシーだけではなく、鉄道やバスも含めてどうしていくか、その中に、デマンドバスな

どの市町村が担っていただいている部分もあります。

我々県がすべきは、県に住む皆様、また、観光で来られる皆さまの足をどう確保していくのか、どれが一番効率的にできるのかをそれぞれの役割でやっていくという中で、鉄道やバスなどいろいろな議論をさせてもらっております。タクシーも市町村にとってはなくてはならないということなので、それぞれの市町村がタクシーを残すためにいろいろ施策を打っているところもあります。

県としては、規制緩和的な話もやらせてもらいますが、大きい方針の中で、市町村によってタクシー会社が1社のところや複数あるところもありますので、実際に施策として落とし込む中では、福祉の部分も入ってくるかもしれませんが、どうやって県民の足を確保していくか、その実情に応じた議論をさせてもらえたらと思います。

(株式会社電脳交通 近藤代表取締役)

規制改革推進会議のワーキンググループの中で、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋会長が結構言われてたりとか、すごく活発なディベートが繰り広げられているんですけど、実際、こういうところでこういう課題があるんだけど、タクシー業界がカバーできていないじゃないか、というのはおっしゃるとおりだと思うんです。

配車まで1時間から1時間半かかって、「タクシー来んのよ」みたいな話は全国的に起こっている状況だと思います。繰り返しになりますが、供給を安定させていくには、乗務員をどう増やしていくかが最も重要なことだと思ってまして、先ほどの「こういう人たちがドライバーできると言っている」みたいな意見も当然あるんです。

個人的には「じゃあタクシードライバーと一緒にやりましょうよ」とか思うんですけど、「こういう人たちがもしかしたらタクシーやってくれるってこの前言いよった」みたいな話をまとめていくのは、すごく難しいと思っていて、実際、いわゆるマッチングプラットフォームを展開されている事業者様が国内で既にいらっしゃいますけど、あるフードデリバリー事業者は、業務委託契約をライダーの方とされて、飲食店の方とユーザーの方をマッチングする事業を展開していますが、供給量が多い東京や大阪では、無事成立していますが、主要都市であっても、業務委託の契約で荷物を運ぶ方々を集めるというモデルは結構破綻していて、最近ある地域のことをお聞きしたところ、運ぶ人が集まらなくて、雪が降ったり、雨が降ったりとかしたら、自転車とか原付で輸送している方々は、面倒くさいとかで、依頼を引き受けてくれないようになるらしいんですね。すでにサービスを展開してしまっていて、どうにか供給を安定させないといけないので、結局、地元のタクシー会社さんに委託して供給を一定確保するといった施策をフードデリバリー事業者さんが打たれてたりするんですよ。

必要なのは、いろいろ呼べるようにするこういうサービスを展開する手前で、一定の乗務員をどういう方法論で確保していくのかを先に考えておく必要があるということです。おっしゃるとおり、1時間かかって1時間半かかって、どうしても行けないところがあるのは、発生してしまっているんで、それをどう埋めていくかを既存の制度とかもうまく活用しながら進めていくというのがいい落としどころじゃないかなと思っています。

(活力ある地方を創る首長の会 樋渡事務総長)

私もいろんなところに聞いてみると、供給はあります。例えば、シルバー人材センターであったりとか、社協の皆さまであったりとか、これ今は第78条第2号でボランティア扱いでやっているんですね。ある地域では第78条第3号で行うことによってダイナミックプライシングができれば、「それだったらぜひやっていきたい」ということをおっしゃっていました。

そういう価格設定を現行法できちんとカバーできるようにしていくと、地域としてもきちんと回っていくんだらうなということは、我々が実際、聞いてみて感じています。

あと、第78条第2号で運転するには、一種免許プラス大臣認定の講習が必要なので、そこはフードデリバリーの方々とは違うかなと思っています。だから、その今の大臣認定をもっと厳しくするというのであれば、僕もそれは賛成です。

また、実際、今ある制度の中でやっていくということに関して言うと、考え方は同じです。先ほどおっしゃったようにどういう課題があるか、緑ナンバーにどういう課題があるか、あるいは白ナンバーにどういう課題があるかっていうのは、やっぱりこういう場で議論して行って、そこを国に提言していくのが一番いいのかなと思っております。

(株式会社電脳交通 近藤代表取締役)

ありがとうございます。一点だけ補足させてください。

今、日本で第78条を活用していこうとか、色々ありますけど、その事業者は、ライドシェアに関してもうすでに世界中で新法成立とかして、一周先を回って、色々見てきてるんですけど、今、この規制改革推進会議で話されている、それぞれの立場の方々のそれぞれの論理が、もう「一周終わってますよ」みたいな感じで、第2回のワーキンググループで、もう資料を提出されていらっしゃるんですよ。

今日、この瞬間話したことも、もう全部該当するものがすべてあるんですよ。そして、「タクシー業界として何が課題なんだっけ」といったことが、今回のライドシェアに関する議論の中で本当に何が課題なのか、というのが明確に示せたのかな、というのがまずあると思います。

一方で、この第78条第2号、第3号を広げていくということのも大事かもしれないですけど、もうちょっと別のあり方、ちなみに今、サンフランシスコでは、タクシー業界とライドシェアが対立構造になっていたのが、集客とプライシングをすべてプラットフォーム事業者が担っていて、スマホのアプリから、イエローキャブとライドシェアのどちらにも発注ができるような状態を作って、個人の輸送産業の市場自体が成長しているというようなデータが出ていました。

これが最も重要かなと思っていて、市場も大きくなり、乗務員をさせている方もしっかりと所得が上がっていく状況を作れたと。その結果、何が起こったかということ、今、サンフランシスコでは、過去10年間減少し続けてきたイエローキャブの乗務員が2023年から増加しております。これは何かということ、結局、ライドシェア乗務員の給料よりもイエローキャブの乗務員の給料が上回り始めて、結果、正社員として雇用されているので、社会保障が受けられるところが価値だということで、いわゆるシェアリングエコノミーを超えて、結局一周回って、イエローキャブの方の供給が安定し始めた状況ができているんです。

何が言いたいかということ、そういったことをもう1回、日本でやるのではなく、世界中でライドシェアとタクシー業界の対立構造のようなコミュニケーションの取り方は、一定決着している事例がいくつか出ているので、そういったものを参考にし、タクシー業界だけの観点で物事を進めるのではなくて、規制改革推進会議の方でも、今日の勉強会でもいろんなご意見が出ましたが、そういったものをしっかり取り入れて、しっかりとこの市場が拡大できるような道筋を立てていくのが、今回、徳島の実証実験でやるべき方向性じゃないかなと個人的には思いました。

(徳島県次世代交通課 脇谷課長)

ありがとうございます。今日参加できておりません個人タクシー協会の江口様から、個人タクシー協会としての運転手確保についてのご意見をいただいておりますので、ご紹介をさせていただきます。

個人タクシーの営業区域は、現状、徳島交通圏のみとなっているので、例えば、阿波おどり空港や小松島市などのタクシーが不足するところについて、現状ではできないけれど、ある一定の時間帯でタクシーが不足する際に、個人タクシーを利用していただけるような営業区域の拡大をしていただけないか、というご意見をいただいております。

それから、年齢要件について一定の緩和もされていますが、年齢が75歳までとなっていて、法人タクシーにはこういった年齢制限がないので、できれば年齢制限を解消できないかといったこともご意見としていただいております。

あとは、法人タクシーとの関係にもなってきますが、個人タクシーを始めるには、法人

タクシーでの10年以上の経験などが必要ですが、昔は7年の時もあったので、7年にするというのもまたぜひ考えてほしいという意見もございました。

江口様もとにかくタクシー業界全体の運転手を増やしていかないと、個人タクシーが増えないため、タクシーの運転手全体を増やしていく必要があると申しておりました。

運転手不足の解消といったテーマと我々県などの行政が地域住民の足を守るという観点からは、本当はイコールでつながらないといけないんですが、どうしても相反するようなものがいろいろあったりして、特に今後の自家用有償旅客運送は、国の方の今後の議論も注視しながら、県としてもどうしていくか、本日、いただきました非常に貴重なご意見を参考に考えていきたいと思っております。

最後に、資料8の今後のスケジュールの案でございます。今日、11月の中旬ですけれども、非常にいろんなご意見をいただきました。

我々県としては、タクシーの事情は、県内の各地域で全く異なり、地域によってタクシーやデマンド、幹線バスなど、いろんな公共交通機関があるので、市町村ごとの議論はいつか必要だと思っております。市町村のご意見も我々としては聞いてみたいと思っております。

そういった意見を踏まえて、第2回目を1月または2月ぐらいに行い、それともう1回行い、年度内にあと2回ぐらいして、来年度以降、何らかの取組につなげていけたらと考えております。それが運転手不足の解消、我々行政側としては地域住民の足を守る、観光客の足を守るという形につなげていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

本日は貴重なご意見いただき、ありがとうございました。また年明け以降もよろしくお願ひしたいと思っております。よろしくお願ひします。

以上