

第5回西三河北部交通圏タクシー準特定地域協議会 議事録

開催日時	令和5年3月6日(月) 10:00~12:20
開催場所	愛知県西三河総合庁舎 7階 704会議室
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 協議会長あいさつ 3. 構成員の紹介 4. 定足数報告 5. 議事 <ol style="list-style-type: none"> (1) 西三河北部交通圏のタクシー事業の現状について (2) 特定地域の指定にかかる意向確認について (3) 運賃改定について (4) 地域交通におけるタクシー事業の役割・事業の活性化について (5) その他 6. 閉会
出席者 (敬称略)	<p>【会長】 名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授 松本幸正</p> <p>【副会長】 公益財団法人豊田都市交通研究所 主幹研究員 山崎基浩</p> <p>【委員】 愛知県都市・交通局交通対策課 主事 平野新一(代理出席) 岡崎市総合政策部地域創生課長 木下政樹 豊田市都市整備部交通政策課 副課長 松下 誠(代理出席) みよし市政策推進部企画政策課 副主幹 加藤公伯(代理出席) 幸田町企画部企画政策課長 稲熊公孝 愛知県タクシー協会会長 青木良浩 名鉄東部交通株式会社 代表取締役 大竹 宏 愛知つばめ交通株式会社 常務取締役 山口直毅(代理出席) 株式会社西三交通 所長 中村盛雄(代理出席) 豊栄交通株式会社 代表取締役 境 政義 岡陸タクシー株式会社 代表取締役 浅岡林平 豊栄交通岡崎株式会社 代表取締役 横田 太 名鉄岡崎タクシー株式会社 代表取締役 竹中崇晶 三河地区ハイタク労組連絡協議会 書記長 鈴木信久(代理出席) 岡崎商工会議所 事務局長 阿部正和(代理出席) 岡崎市観光協会 代表理事 粉井泰晴(代理出席) 岡崎労働基準監督署長 平井秀明 愛知県岡崎警察署 交通課交通総務係長 長谷川 敏</p> <p>【オブザーバー】 中部運輸局旅客第二課 主査 北口兼太郎 中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 本田慎一郎</p>

	<p>中部運輸局愛知運輸支局 運輸企画専門官 岩井亜弓</p> <p>【事務局】 愛知県タクシー協会 専務理事 深谷克巳 愛知県タクシー協会 業務課長 平松玲奈</p>
<p>議事</p>	<p>(1) 西三河北部交通圏のタクシー事業の現状について</p> <p>○事務局(深谷) 資料1に基づき説明</p> <p>○議長(松本先生) 実働率が大きく悪化している要因は。</p> <p>○事務局(深谷) 車両数に対して乗務員の減少が大きく、稼働が上がってこないという状況。乗務員数の推移については資料3-2のとおり、令和4年12月では2年度末に比べて21%ほど減少している。</p> <p>○議長(松本先生) 輸送実績の推移は令和3年まで減少傾向だが、4年度の状況はどうか。</p> <p>○事務局(深谷) 4年度は上向きではあるが、都市圏や中核都市に比べるとそこまで戻ってきていない。</p> <p>○大竹委員 実働率の問題については、雇用調整助成金を活用して乗務員を休ませていることもあり、令和3年度はその数も多かったという事実もある。</p> <p>○山崎先生 日車營收の推移では、令和3年度が大きく上がっているのは、やはり効率化を図って稼働車両を減らして1台あたりの營收が増えているように見えているということによろしいか。</p> <p>○大竹委員 まさにそのとおりであります。例えば10人で回していたものを5人で回してあとの5人には休んでもらって雇用調整助成金を活用するという施策をとっていた。</p> <p>(2) 特定地域の指定にかかる意向確認について</p> <p>○事務局(深谷) 資料2、参考資料1、参考資料2に基づき説明し、特定地域の指定を希望しないことを提案した。</p> <p>○議長(松本先生) ご質問・ご意見等ございますか。 — 意見なし —</p> <p>○議長(松本先生) 事務局から提案内容にご異論ございませんか。 — 異議なし —</p> <p>(3) 運賃改定について</p> <p>○事務局(深谷) 資料5に基づき説明 — 意見なし —</p>

(4) 地域交通におけるタクシー事業の役割・事業の活性化について

○事務局(深谷)

追加資料1～4に基づき説明

○議長(松本先生)

事務局の方から、好事例や国の施策についてご説明いただいた。話題提供や意見交換ができればと思う。地域に対するタクシーの役割、取り組みたいこと、行政への要望など率直にお話いただきたい。まずは自治体の皆様から発言をお願いしたい。

○木下委員

岡崎市では、公共交通計画を令和4年3月に策定した。計画期間は5年とし、令和8年度末にはタクシー利用者数をコロナ前の137万人まで回復するという成果目標を掲げている。岡崎市も、高齢者、免許返納、ラストワンマイルといったところが社会課題になっている。計画の中で、地域主体の新たな交通手段の拡充ということで、岡崎市では比較的たくさん残っている名鉄バス路線と、鉄道もあり、既存の交通機関をいかにうまく使っていただくかということだが、どうしても高齢者の方が乗り継ぎが難しかったりするので、今、2つの交通不便地域でデマンド運行の実証実験を行っている。特に矢作地区は名鉄バスさんにバス路線の再編もいただきながら、タクシー車両を使った新たな交通デマンドを1月16日から開始した。今、運行は地元タクシーの中で輪番制でまわしていただいている。運行を開始してまだわずかではあるが、買い物や通院の移動に困っている方々の足になっているという感触はあるので、データを取って本当に困っている方は他にいないか、困っている人たちにしっかり届いているかを検証しながら本格運行に結びつけていきたい。だが、どうしても一人当たりの負担額や、“今はまだ利用しないが、あれば安心”という声にどうやって応えていくかということでは、タクシーの皆さんと一緒に知恵を出してやっていきたい。来年度、岡崎市は、コロナで変容した交通実績について一度データをとって課題の整理を行いたいと思っている。そのため、タクシー協会の皆様にはデータの提供をお願いしたいと考えている。岡崎市でもタクシーが公共交通機関の一翼を担うということがだいが浸透してきたと思っているが、ことしの桜まつりは大きな渋滞が予想されるため、出来る限りタクシーのご利用もお願いしているところなので、引き続きご協力をお願いしたい。

○松下委員(代理)

豊田市においても昨年10月に地域公共交通計画を策定した。その中で、公共交通としてしっかりとタクシーの位置づけをした。指標でも、タクシーを含めた公共交通の利用者数とし、移動の数、どんな移動ができるかということでもタクシーを含めて複数の移動ができるといった指標を作った。また、当市では平成30年度からバスの代わりにタクシーを利用した地域タクシーという手法もとっており、来年度は4月から新たに松平地区で市内では4地区目となる地域タクシーを開始する。タクシー事業者さんにご協力いただいて運行している。やっているといろいろ課題が出てくるので、また課題解決に向けて取り組んでいけたらと思っている。交通計画の中では、重要施策ということで生活交通の再構築を重点にして、地域内の住民共助による輸送の支援を行っていく。住民共助と言うとボランティア輸送が思い浮かんでしまいがちだが、まずはタクシー、バスといった既存交通の活用ができないかということ住民の方にも諮って検討していただくことを我々も考えている。そういった中で、地域から相談があった際には、当然、事業者の皆様にも入っていただき、タクシーの活用について一緒に検討していただけたらと思っている。我々としても地域の支援として専門家の派遣などいろいろ考えているので、また一緒に考えていきたい。また、観光面での連携も考えていけたらと思っている。豊田市内にも家康ゆかりの地があるほか、や香嵐溪、おばら四季桜などに渋滞を避けてタクシーで行きたいという需要があると思う

ので、先ほどご紹介いただいた補助金等も活用できたらと思っている。ぜひ事業者の皆様からもアイデア出しなどいただけたらと思う。

○加藤委員(代理)

みよし市においては、コミバスと接続するために、タクシーの乗降場から最寄りのバス停までを運行する乗り継ぎタクシーを行っており、コミバスと一体となった形で行っている。先ほどご紹介いただいた武豊町の事例をみると、自宅まで行けるという点が新しい取り組みだと感じたので、私どもも今の仕組みを考え直してくべきなのかなと思ったところである。コミバスについては路線に限られる部分があるので、ラストワンマイルを担うものとしてタクシーが非常に大きな役割を担うと思っている。次年度以降、みよし市としても、デマンドでタクシーを活用した事業ができないかと検討しているところなので、タクシー事業者の方のご協力をいただきながら新しい取り組みができたらと考えている。またご協力のほどよろしくお願ひしたい。

○稲熊委員

幸田町では遅ればせながら昨年7月に地域公共交通会議を設置し、来年度には交通計画の策定を目指している。幸田町は大変田舎であるため、住民の方々とお話しする中で感じるのは、タクシーを利用するという文化がないということ。行政としてもしっかりPRしていかなければならないと切に思っている。前回のこの協議会で話題に出た「イベントチラシに“タクシー”という文字も入れていただきたい」というお話を聞いて、そういつたところから、町民の方々にも発想の転換をしていただき、今までと違った考え方で移動をしていただく必要があると思っている。幸田町は再来年度に合併70周年を迎え、大々的にイベントを行うことを考えている。イベント会場への来場手段として、最寄駅からの輸送にタクシーを活用し、町からも支援をさせていただきながら、タクシーを活用していこうと考えている。とはいえ、一過性にならないよう、タクシーは非常に使い勝手のいい公共交通だと思っているので、町民の方々には行政からも積極的に働きかけていきたい。

○平野委員(代理)

県としては、タクシー事業者さんがコロナの影響や燃油価格高騰の影響を受けているということで、今年度の6月補正で4～9月分としてタクシー1台あたり27,000円を県内7,975台に、9月補正では10～3月分として1台あたり12,000円を県内8,018台に支援させていただいた。また、愛知県では、あいち交通ビジョンを策定し、その中でUDタクシーの導入率を2025年末までに25%以上とする目標を掲げ、環境局ではあるがUDタクシーの導入に対する補助事業を実施している。来年度についても同じく環境局で補助を実施する。県としてもしっかり支援していくので、住民の足の確保に引き続き取り組んでいただければと思う。

○議長(松本先生)

行政の方からは、大きな特徴として、公共交通計画を各自治体で策定していただいているが、そこにタクシーを公共交通として明確に位置付け、目標値にもタクシーの利用者数等々が組み込まれているという状況になってきた。事業者さんとしても公共交通計画をご認識いただきながら、利用促進に取り組んでもらいたい。デマンドや共助型の交通でもタクシーを取り入れるとか、観光面でもっと協力しあい、国の方からの支援も活用しながら、ぜひ日本全国の方に喜んでもらうこの地区のファンになってもらうということが大事なと思う。また、データの提供をいただきたいという話もあった。やはり、行政として公共交通に位置付けたからには、いろんな面で施策の検証等を行う必要がある。それには何よりもデータが必要になってくるので、この点も今後ぜひともご協力いただきたい。では続いて山崎先生からお願いしたい。

○山崎先生

一つキーワードとして、地域経営、地域の関わり、ということがあるのだろうと思う。国のリ・デ

ザインにおいても「地域経営」という言葉がでてきた。岡崎市で話題となった矢作デマンドは、地域で協議会を作って地域住民主体でやっている。豊田市も振り返ってみると25年以上前から運行している高岡のふれあいバスというのは地域の発議で始まって、地域の方々が検討して行政を巻き込んでいった。その中でも地域での共助というのが重要だと考えている。豊田市の場合、中学校区ごとのコミュニティの範囲で地域バスを走らせて地域バスの運営協議会というのを作っているが、あの地域では広すぎるのではないかとも思っていて、矢作デマンドのように、もっと狭い地域で自治区や町内会という単位で生活交通を考えていくということが大事だろうと思う。(あわせて、追加資料5を説明)

○議長(松本先生)

ボランティア輸送となると安全性が大きな問題で、そこでタクシー事業者さんとタイアップしながら、安全性を確保できる体制ができればいいが、まだそこまでできていないという現状だと思う。山崎先生からの事例紹介は、タクシー事業者さんと「地域」が直接的に話し合う場を設けるという一つの提案だったと思うが、もちろん行政が間に入るとしても、すごく面白い仕組みだと思う。続いて、タクシー事業者さんの方から発言をお願いしたい。

○大竹委員

交通計画を作るときに一番思うのは、目標収支率が示されるが、その目標が一桁という点について、我々民間事業者がやるとしたら100%以上ないとやっていけないところを自治体さんにご負担いただいてやっている。その中で一つ、これは覚悟の問題だと思う、山崎先生から紹介のあった高美自治区のやり方は非常に良い制度だと思う。それは、地域の人々が考え出してその中でやるということで、ある程度交通を維持するためにはコストの負担はしようとする意識があるので、かなり長く続けられるシステムだと感じた。交通を維持するためにはお金がかかり、それは誰が負担するかと言ったときには、公共に頼るだけではなく、利用者の皆さんにも覚悟を持っていただかないと、交通は維持できないと考える。その辺りの啓蒙活動もしっかりやって、みんなが地域の公共交通を維持していきたいと強く思う。

○山口委員(代理)

私どもは名古屋エリアでも営業所を構えており、名古屋エリアでは回復傾向が顕著だが、みよしの営業所に関しては、先ほどのデータにもあったとおりまだまだ厳しい状態。名古屋エリアとバス事業と総合的な形でなんとか事業継続できているが、みよしのタクシー事業だけを切り取るとまだまだ経営的にも厳しい。もちろん様々な補助金を活用させていただきながら、今回の運賃改定にも非常に大きな期待を寄せている。地域に根差したタクシー会社としてこれからも健全な事業を継続していきたいと思っているので、これからもご支援をよろしくお願いしたい。

○中村委員(代理)

私どもは、特例休車を実施しており現在は2台の稼働でやっている。今は土曜日よりも金曜日の方が売り上げが少ない。コロナ禍から回復していく中で、徐々に稼働を戻していきたいと思っている。今後ともよろしくお願いしたい。

○境委員

今日の皆さんのお話を聞いて、各市、各地域によって考え方が違うものと感じた。豊田市も以前は「公共交通＝タクシー」という認知が低く、なんとかして公共交通はバスと鉄道だけではないということを言い続けてきた。その結果、豊田市でもタクシーを公共交通と位置づけしていただき、大変有難いと思っている。ここ最近、お客様から「タクシーは電話しても来てもらえない。タクシーは公共交通なのになんかどうなっている。」という声をいただくことがある。コロナの影響が底を付き、これから移動する人が増えてくるが、実は、稼働できるだけの人手がない。今はサービスのレベルが落ちている。その中でこのような議論をしていていいのか。地域も違う、地域

の中でも乗る方も違う、タクシー事業者もこの3年で経営は相当厳しく、援助や補助も自治体によって格差が大きい。その荒波の中で我々はやっている。ぜひもっとよりよい議論をしてお互いに公共交通をしっかりと守っていくためにぜひともご協力のほどよろしくお願ひしたい。

○浅岡委員

岡崎、幸田で営業している。当社のモットーは、かかってきた電話には必ず出ること、待ち時間が1時間あれば正直にお伝えすることとしている。おかげで「タクシーが来ない」という苦情はいまのところいただいていないが、人の移動が増えてきて賑わいも少し戻ってきたために「電話をかけたけど出ない」ということが数件出るようになった。今が底でこれから需要が増えてきて、その中でどう生き残っていくかということについては、各自治体さんからの依頼に積極的に応えるよう努めている。確かに人手は不足しているが、それよりも仕事がない。このままでは今後2年も3年も持たない。矢作デマンドのような新しい取り組みもあるが、その協議の場では、1回300円という運賃に対して「値段が高い」ということに集中して討議されていた。この値段で高いといわれたら、我々は先がない。岡崎市や幸田町は他に比べて遅れていると思うが、後から追うにしても、一番いい施策でやれたらと思う。お互いによく勉強して、新しい施策で、後々、よかったねと言えるように進められたらいい。引き続きよろしくお願ひしたい。

○横田委員

岡崎市で営業している。弊社は8台で営業しており、というのもバス事業にウェイトを移したということがある。タクシーは需要と供給のバランスを維持していくのが難しい。どうしても対象が高齢者を中心とした業界になっていて、我々としてもどういったお客様にターゲットをあててどういったところに事業を導入するのかということを考えないと、成り立たせていくのが苦しくなっている。たとえばデマンドも非常に重要な仕事だとは思いますが、そこに手を出すことでもとのタクシーの顧客に影響が出てしまうならデマンドはやらない方がいいのではないか、など地域と地元の重要なお客様とバランスを取りながらやっていく必要もあると考えている。

○竹中委員

私どもも同じように乗務員不足によりお客様の要望に応えきれないという中でどのようにやっていくかというところで、例えば矢作地区にタクシーの依頼があっても配車ができないという状況の中で、デマンドとの関わりをどうしていくかという話に最終的にはなっていく気がしている。タクシー乗務員は歩合制であり売り上げがあつてなんぼの世界という中で、利用者事業者がお互いに無理をしても持続は難しい。その辺のバランスをどのようにとっていくか、お客様の負担、事業者の体力を総合的に勘案しながら議論を深めていかないと持続は難しいと思うので引き続きよろしくお願ひしたい。

○青木委員

日頃よりタクシー業界へのご理解をいただき、運賃改定にもご理解をいただき感謝申し上げます。本日の新聞に「中小企業は賃上げができない、価格転嫁も難しい」とする内容の記事があった。それを思うと、こうして運賃改定できるということは有難いと強く感じている。今まで以上に安心安全第一で利便性向上に取り組んでいかなければならないと思っている。タクシーというのには4つの特性があると考えている。それは、機動性、随時性、独占性の3つと、最後は安全性。どこどこまで、と頼めば、安全にそこまで行くというのが当たり前。運転手は、サービス提供者であり、料金回収者であり、トラブル対応者でありいろんな側面を持っている。それを一人でやるので、安全に当たり前運ぶということへの苦労がある。これは、運賃が高いと思われることに対する説明の一端でもある。また、高齢の方の利用が多くなれば、いろんなことが起こる。行き先がよくわからないことや、あらぬ文句を言われること、車内を汚してしまうこともある。それでも安全に運ぶことが第一であるため、弊社では、乗務員の自己肯定感を育てようということでファ

インプレーを見つけて評価するという活動もしている。そのくらい乗務員の大変さもあるので、ご理解いただければと思う。自治体で交通施策を考える時に、福祉部局の方とも情報交換いただき、通常のタクシーというものの見方も変えて本質をご理解いただけたらと思う。そして、県、市町村の皆様には、タクシーの利便性の向上、技術的なこと、サービス面においても、そもそもなぜタクシーなのか、なぜ公共交通なのかということをご理解いただけるような気持ちを持っていただけたらと思う。最近、日経新聞のやさしい経済学という連載記事で、関西大学の宇都宮先生という方が書いた記事があるのでご紹介したい。なぜ公費を使ってでも公共交通を充実させねばならないのかということが縷々書かれている。一番心に残ったのは、公共交通を充実させると道路の利便性が上がるということ。なぜ公共交通なのかということをお考えいただければ、ランドデザインとして考えていただける方が増えていくと思う。

○議長(松本先生)

公共交通としての行政から見た役割と期待、それからタクシー事業としての経営的な観点、ここは少なくとも一致はしていない。その溝をどう埋めていくかというのがこれから国の法制度も含めて進めていかなければいけないところだと思っていて、行政からの期待と地域からの期待は高まってきている、それに対してタクシー事業という意味では今人手が不足している。さらに、将来を考えたときに、今それに手をつけていいのだろうかという取捨選択も必要ということ。まだまだそれが合致していないと思いながら、でもやっぱり公共交通として地域の方々に使っていただきながら、何よりも地域での移動が不自由なくできるような環境の構築というのが間違いなく必要だということがある。そこに向けた一層の協議と意思疎通が必要だと感じた。では続いてそのほかの委員さんに発言をお願いしたい。

○鈴木委員(代理)

コミバスとの接続というのはいいことだと思う。しかし、お客様を降ろすのは問題なく行えると思うが、お客様を待つことについて、交通がある中でバス停付近でお待ちするというのは、安全性においても乗務員は不安に感じるもの。どのようにコミバスと繋ぐか、そこまで考えて検討していただけたらと思う。

○阿部委員(代理)

当会議所では、これまでのコロナ禍において事業所が持っている大切な資産・従業員さんを守るための支援、新しい販路を開拓するための支援、今を守るためのサポートに力を入れてきた。コロナが明けてきて経済活動を推進するうえで今一度長い目でみた経済活動を考えていく必要がある。その中でタクシーが行う移動サービスというのは大きな力を持っていると思っている。商工会議所として経済活動をさらに推進するためにも皆様方により一層のお力添えをお願いしたい。

○柁井委員(代理)

行政において地域公共交通の位置づけをされたということであるが、交通部局の方はそうかもしれないが、他の部局においての理解がまだまだ低いと感じている。例えば、岡崎公園に大河ドラマ館を開設し、そこに案内所を設けているが、お客様からタクシーに乗りたいという声があったときに、今のルールとして「バスの駐車場のところで乗れます」と案内するわけだが、そこには何の表示もされていない。一方で、駅からドラマ館へ行きたいというときに、ドラマ館での降り場場所が指定されているが、そこにも降車場所の表示はなく、タクシー会社さんを通じて乗務員さんに周知していただいているという状況。タクシーの利用促進に繋がるような環境整備も行政として必要だろうと思う。それによってお客様が利便性を評価していただけると私どもも有難い。

○平井委員

コロナが収束してきて需要も増えてくると思うが、やはり人手不足ということもあって、運転

者の方々の労働条件の確保が必要になってくる。そういった意味で運賃改定によって運転者の賃金を確保していただく。最低賃金もここ数年は30円ずつ上がってきているような状況である。中には、売り上げの歩合部分が最低賃金に満たないというケースも過去にあったりもしたので、労働条件の確保が重要になってくると思う。

○長谷川委員

タクシー業界の皆様には日頃より高齢者の免許返納事業における割引のご協力であるとか、事故防止の観点からご協力をいただいている。自身の車を手放すわけなので、それに代わるものが欲しくなる。そうなるタクシーということになってくる。自身の身体の衰えから安全性というものが自分の運転ではなかなか難しくなってきた方に対して、安全性もタクシーは保証していただけるということで、公共交通機関の中でタクシーを強く進めさせていただいている。先ほどお話にあったとおり、公共交通機関が発達すると道路の利便性も向上するということで、利便性が向上すれば、これが事故防止というところにも繋がってくる。道路の利用者が期待する利便性が得られるのであれば、時間通りに目的地に着ける、ということで急ぐ必要もなくなってくる。すなわち急ぐ運転をする必要もなくなってくるということで事故防止にも繋がると思う。警察としては事故防止というところが話の中心になってしまうが、タクシー業界の皆様引き続きご協力をお願いしたい。

○議長(松本先生)

タクシーの乗降場所の整備、タクシー利用の案内は確かに必要だと感じるのもこれは行政と手を組みながら進めていただければと思う。公共交通のセクションだけでタクシーを公共交通と位置付けているだけで、他にはまだ十分に伝わっていないという不満もあるということで、他のセクションとの情報共有をお願いしていかないといけない。それから労働環境の確保は正に重要。人手不足ということなので、行政も含めて環境の確保を進めていかないと、結局は人が集まらなくてタクシーの確保に繋がっていかないとことになる。一致団結してやっていかなければならないだろうと思う。免許返納後の手段として、またラストワンマイルもあるが、タクシーの役割というのは決して小さくはない。よく言われるのは、タクシーは最後の交通手段だということ。悪天候の場合、鉄道・バスは計画運休してしまい、最後に残るのはタクシー。そこに救われている方々はたくさんいると思うので、地域からタクシーが無くなるというのは本当に困る。このことはだんだん認識されてきていると思う。皆様からいただいたご意見をまとめることはできませんが、数年前よりは歩み寄りができているなと思っている。先ほど観点が違うということも言いつたところだが、それにしても近づいてきているなと思っている。事業者、行政、関係機関が集まって意見交換するということは大変重要なことなので、今後も意見交換しながら、より良い姿を描いていけるようよろしくをお願いしたい。

(5) その他

なし