

第4回知多交通圏タクシー準特定地域協議会 議事録

開催日時	令和6年1月26日(金) 14:30~16:45
開催場所	半田商工会議所 大会議室
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) 知多交通圏のタクシー事業の現状について (2) 知多交通圏準特定地域計画の見直しについて (3) 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 (4) その他 6. 閉会
出席者 (敬称略)	<p>【会長】 名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤博和</p> <p>【委員】 愛知県都市・交通局交通対策課 主事 名倉佑哉(代理出席) 半田市建設部都市計画課長 田中秀則 常滑市市民生活部市民協働課長 齋田充弘 東海市総務部交通防犯課長 武田優璽 大府市都市整備部都市政策課長 福島智宏 知多市企画部市民協働課長 平岩佳代 阿久比町総務部防災交通課交通係長 武田啓介(代理出席) 東浦町都市整備部まちづくり課長 前床昭二 南知多町総務部成長戦略室主任主査 内田健二(代理出席) 武豊町総務部防災交通課課長補佐 田中恵子(代理出席) 愛知県タクシー協会会長 青木良浩 名鉄知多タクシー株式会社代表取締役 藤田和弘 安全タクシー株式会社代表取締役 森川栄二 サンレー交通株式会社取締役総務部長 久保田宏明(代理出席) 鯨第一交通株式会社取締役 岡藤真陸(代理出席) 株式会社知多つばめタクシー代表取締役 天野朝之 大興タクシー株式会社代表取締役 潮田 憲 全自交愛知地方連合会副委員長 大原友則 半田商工会議所業務課長 茶谷英志(代理出席) 東海商工会議所振興課長 加藤由美(代理出席) 半田市観光協会事務局長 榊原 宏 南知多町観光協会事務局長 久世 守 半田労働基準監督署副所長 浦本尚一</p>

	<p>愛知県半田警察署 交通課長 伊藤真司</p> <p>【オブザーバー】</p> <p>中部運輸局自動車交通部旅客第二課長 江口郁雄</p> <p>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 深谷俊之</p> <p>【事務局】</p> <p>愛知県タクシー協会 専務理事 深谷克巳</p> <p>愛知県タクシー協会 業務課長 平松玲奈</p>
<p>議事</p>	<p>○協議会長あいさつ</p> <p>本協議会の前回開催が平成27年でありましたが、なぜ今この時期に開催するのか、開催すると聞いたときに私の中でもいろいろ考えました。そもそも、この会議はどのような意味の会議かご存知ですか。タクシー特措法という法律があります。それに基づく協議会になっていて、簡単に言うと、タクシーの規制緩和が2002年に行われタクシーの参入が自由になって運賃も自由度が増して、そのことによって非常にタクシーが増え、それにより弊害が大きくなったのもうちょっと規制した方がいいんじゃないかということで議員立法により作られた法律です。規制すると言っても理由が必要で、なぜ規制しないといけないかとうい、タクシーは地域公共交通だから。地域公共交通の役割を果たすために、あるいは安全を確保するために、野放しでは駄目だから、ちゃんと地域で話し合って適正化をしていくあるいはタクシーが地域に役に立つように活性化していくというもの。そのために地域でどうしたらいいか、協議会を作って検討するというものができた。準特定地域と特定地域がありますけれど、どちらもタクシーが余っているという意味です。皆さんどうでしょうか、タクシーは余っていますか。余っているところでやるはずの協議会なのに、誰も余っていると思っていない。お配りした業界紙の東京交通新聞の1月8日号と1月15日号で私が記事を書かせていただいています。こういう法律でこういう協議会があるってということ自体が怠慢であるということ、平成27年からこの9年間でタクシーに何が合ったかといういろいろあったわけですけど、その間に地域と話し合って何かするというのは1回もまともにやってないってこと自体がおかしなことだということを書きました。これは業界紙ですから業界の皆さんに向けて書いたもので、皆さんきちんと考えて行動しましょうということを訴えかけた内容になっています。実は間もなくもう1つ自治体さん向けに、自治体さんにはこういうふうと考えてほしいねと、気安くライドシェアとか言わないでねという内容の記事が出ます。このように訴えかけているわけですが、訴えかけているだけでは何もならないので、自分は今日の協議会の会長を受けているので精一杯やろうと考えています。なぜタクシーが余っていることになっているかわかりでしょうか。このあと資料説明がありますのでその際にお話ししますが、余っている理由が正しいか間違っているかは別として、こういう協議会をやるとということ自体は、別の意味で意義がある。なぜかとうい、タクシーは足りていないから。余っている地域でやるべきことを検討する協議会ではあるけれど、ただ、そういう組織があるなら活用した方がいいということで、趣旨は違っているかもしれないけど、タクシーを良くしていくために、地域で役に立つようにしていくために。タクシー業界あるいはそこで働く皆さんがより良い暮らしができるために、やる気が出るためにどうしたらいいのかということについて、</p>

ここで開けっ広げに議論して、出来ることはこの法定協議会という権限を使ってやろうねということを皆さんにお願いしたいなと思っております。私自身も国交省の検討会に入っていますし制度作りをやっていますので、そういったところにも働きかけなきゃいけないし、逆にそちらの方でどういうふうに思ってるのかということも皆さんにお伝えする役割もあると思っているので、ぜひ今日は開けっ広げに議論し、この協議会として何かできるかというミッションを少しでも必要なことについて明らかにして進んでいければいいなと思っておりますので、今日は皆さんよろしくお願ひします。

(1) 知多交通圏のタクシー事業の現状について

○事務局(深谷)

資料1～4に基づき説明

○議長(加藤先生)

以上の説明でご質問等ありましたらお願いします。

○前床委員

一つは、資料1のグラフ数値について単位を教えてください。もう一つは、資料2-1で表されているタクシー営業収入の令和元年比について、他の地区や全国平均との差が大きく開いている理由というのは、なにかわかっているものはあるのでしょうか。

○事務局

直接の原因はわかりません。そこまで分析できておりません。資料では知多交通圏の数値を示していますが、愛知県タクシー協会のエリアでは知多交通圏以外のエリアも同程度の状況です。

〈回答補足〉資料1のグラフ数値の単位
車両数…両、事業者数…者
実働車両数…両
総実車キロ…千 km、日車実車キロ…km
総営業収入…千円、日車営収…円

○前床委員

あえて全国の数値と比較した意図というのはあるのでしょうか。

○事務局

知多交通圏の立ち位置を示したことの他に意味はございません。「愛知県5社」というのは愛知県タクシー協会のエリアで2社、名古屋タクシー協会のエリアで3社のデータです。名古屋エリアの数値が非常に良いので、そちらに引っ張られて高くなっています。これはあくまでサンプル調査ですので、そこまで詳しくはお示ししてございません。

○加藤会長

私を知る限りですがやはり都会は戻りが早いということ。知多や尾張三河は戻りがよろしくないということだと。その原因はなんなのかということが分からないとどうしようもないと思うので、この協議会でそこから始めるのもいいんじゃないかと思う。コロナで減って、どこが大きく減りどこが戻ってこないのか、逆にどこが戻ってきているのかということ进行分析して、どこに何を働きかければいいのかももっとわかってくる。闇雲にタクシーに乗りましょうねと言っても非常に策としては雑駁で、ソナーも付けれ

いで適当に釣り糸を垂らしているような感じなので、そういうことじゃない調査や分析が必要なんじゃないか。事業者さんとしてどうですか。

○潮田委員

肌感覚になってしまうんですが、コロナになって、リモートワークが増えた影響とか企業の出張需要が落ちて今でも減ったままだということはドライバーからの話でも聞いています。それから夜の飲み会需要が昔は遅くまで飲んでタクシーを呼んで帰るのが、今は夜間のシフトを減らしている背景もあると思うんですが、飲酒のお客様が他の公共交通がある時間のうちに帰られたりで夜の需要が減っているという感覚はあります。特に弊社でいうと、令和4年12月と令和5年12月を比較すると、運賃を改定している分だけ増収して然るべきなんですけど、改定前の12月より落ちているところもあります。

○藤田委員

特に、知多交通圏には空港がありまして、空港からのタクシーの発車台数をみますと、令和元年度と比べてまだ7割を超えるようなことはありません。一方で羽田や成田はもっと盛況だという話は聞きます。また、こうやって都心部の売上げがいいと、乗務員さんがそちらへ移ってしまうということもあって、結果的に人を集められる要素にもなるので、それも差が出る要因になるのではないかと思います。

○加藤会長

日車営収のデータがありますが、タクシードライバーさんの給料は歩合制ですので、給料はこのデータと比例するわけです。名古屋エリアだと知多よりも3割くらい高く、さらに東京だともっと高い。住むところにこだわっていない人はそっちへ行ってしまうという誘導性が高い要素がある。他に実働率のデータは令和4年度をみると54.8%で、一番低いのはコロナのとき。コロナのときは、お客さんがいないのでドライバーさんを休業させて補助金を活用していて、その間に乗務員さんは別の業種に行ってしまうのでお客さんがだんだん戻ってきても乗務員さんが戻ってこない。お客さんが増えてくるのに車両は車庫に止まったままということ。実車キロは伸びていっているようにみえても、車は車庫に余っているのでも十分に需要に応えきれていないということがいえると思います。

○天野委員

実車キロが上がってこないということは需要は増えていないということだと思います。具体的によく言われる「駅の前にはいない」というのは、駅の前にはいないはあまり関係がなくて、どの時間帯、どのタイミングで足りないのかが事業者としてわからず苦戦しているところ。もし需要があるのであれば、その需要があるタイミングにドライバーをそこに行かせるんですが、需要が多いときに需要は重なってくるので、結果的に供給不足というふうによく言われるんですけども、実際は需要が不足しているから実車キロは上がっていかないというのが、根本的な問題ではないかなというふうに考えています。乗務員数自体は限られているわけですが、最適配置というのができれば乗務員の生産性も上がって給料も上がり、もう少し人が集められるのではないかと考えています。

○潮田委員

弊社の場合でいいますと、日々、電話でのご依頼があるんですが、ざっくりとした地

域の括りでご依頼に対してお断りが何件あったか記録するようにしているんですが、まだ半年から1年ぐらいではありますが、最近の傾向で言うと、午前中と夕方ぐらいの電話に対しては、車が足りずお断りをしている状況があります。当然、雨が降ったり、金曜日の夜とか特定の部分では車が足りないというご意見もいただきますし、我々も車が足りていない状況だと思っていますが、それ以外の時間帯だと、駅に車があふれているような状態で、ざっくり一日通してどうかというと、弊社では車は余っている状態です。乗務員が足りなくて、お客様にお断りをせざるを得ない状況にあります。

○加藤会長

なかなか乗務員さんが来てくれない。来てくれたとしても日車営収は下がる。つまり給料下がる。お客さんだけを見れば、たくさん人がいた方がいいんだけど、それをやりすぎて乗務員さんが生活できなくなったら大変なので、そういういろんなことを考えたときにこういう結果になっている。

○森川委員

先ほどの需要の話ですが、午前中のお昼前のピークと夕方から夜にかけてのピークの二つの山がコロナ前まではあったんですが、そのピークの山が高くなったということが実感としてあります。午前中でいえば病院通いのご高齢の方が少なくなったような感じを受けているのと、夜でいうとやはり飲み会の二次会というのがなくなって、利用者の方からはタクシーが足りないとお叱りをいただくんですが、事業者から見ればピークの山は低くなっていますので、需要は減っているのかなという感覚があります。コロナ前から乗務員さんは確かに減っているんですが、弊社ではここ1年で20名ほど雇うことができ、そのうち10名以上が未経験者ということで新しくタクシーを選んでくれた仲間が増えています。他の業種からタクシーでなんとか頑張りたいとって来てくれるんですけども、なかなかその方たちにしっかりとした給料を与えられていないということが、今の私の悩みであります。

○前床委員

肌感覚ではありますが、東浦町においては、朝の時間帯に「タクシーを呼んでも来ないからどこに電話すればいいですか」という問い合わせが、多いときで2日に1回くらいある状態です。先ほどのお話のようにピークの時間帯に対応できていないところもあるということですが、今後いろんな公共交通の手段を考えていくうえで、そういうデータを出していただくことによって、ピーク時は他の方法を考えると、タクシー会社さんが困らないような公共交通を考えていかなければならないのだと思いました。

○加藤会長

今だとやや足りていない状況なので、増車したらいいじゃないかといってもピーク時以外は余ってしまうと考えると、全部の需要を合わせたらこうなっていて、この辺りは本当に大変な状態だから手当てしなきゃいけないとか、これもタクシーで手当てするのではなくてオンデマンドだとかもっと違うものも考えなきゃいけない。余っているんだしたら値段を下げるとか優遇措置みたいなものを与えて、混雑しているところを値上げするとか、そういうことによって平準化すればいいんじゃないとか、そういう作戦を考えるためにも全体として需給がどうなってるかことを明らかにする必要もあるし、知多交通圏は広いので、それがどのあたりで需要が発生していて車はどのあたりに余っているのかということもギャップがある可能性があると思っているので、確実に需要があ

るところに行っていないのであれば、その地域の人たちは不満を感じているでしょうから、知多交通圏全体で何ができるかを考えることが一つの大事なことになるのかなと思いました。そのためには調査しなければならないので、そのための補助金なども探してみても運輸局さんの方へも相談できればと思いますがいかがでしょうか。需要があるはずなのに逃しているのはもったいないし、そういうことから不信感を強めていくし、ライドシェアという話が出てくるんだと思います。

○天野委員

どこで足りないのかということがピンポイントで見えるのであれば対応はできると思います。私は名古屋交通圏での営業もやっているんですが、日進市で朝の時間帯に市を8つのエリアに分けて、そのエリア内での移動に対して自治体さんからタクシー利用補助を出す実証実験を去年の10月から始めた結果、タクシーが足りないと言っていたのに結局、予算が余ってしまった。見えないところをはっきりとさせて、そこに適応した対策は何かしら必ず取れるというふうには思います。ただそれがどの程度足りないのかっていうのが見えない中でなかなか行動に移すことが難しいということだと思います。では実際にデータを拾おうとしたときに難しいと思うのは、弊社に電話がかかってきたのに行けなかったという本数を数えても、それが本当に足りない数字になっているのかはいまいちわからない。一方で、弊社でも配車アプリを導入しましたが、プラットフォームの方でキャンセルデータがある可能性があるんですが、なかなかアプリの利用自体が普及していないのでそれも難しいと思っています。

○藤田委員

データ化というところに関して、一般的にタクシー会社を持つ配車関係のシステムと、運行した実際の結果を記録した乗務日報から取る方法の二つがあると思うんですが、会社によってITの進化度はバラバラで、いまだに手書きでやっているところもあって、なかなか統一したデータを取りにくいという状況はあるかと思います。例えばデータが取れたとしても、それは乗車した結果なので、お断りしたデータというのは取るのが難しいところがあると思います。

○前床委員

私どもでも、住民から問い合わせの電話があったときには、どこに電話したとか時間とかのお話を何うようにしていきたいと思います。

○加藤会長

今、需給ギャップについていろいろと話が出て、やはりデータがないとなんともならないということで、データがあればそれによってかなり改善できるあるいは足りないところには供給を増やすということができると。じゃあ具体的になにができるかということは皆さんのお知恵をいただきながら、知多地域全体で効果的な策を打って、今までは深く考えていなくてそれぞれのやり方でやっているのと偏ったりとかしていたけれど、いろいろやった結果としてある程度充足するようになりましたとアナウンスしていけば、皆さんに安心感を与えられてまたたくさん使っていただける。この件については次の議題で、この地域計画の中で大事な策になるのではないかと認識していただいて、この後ともご質問等していただいて構いませんので、議題としては、次に移りたいと思います。

(2) 知多交通圏準特定地域計画の見直しについて

○加藤会長

この議題では、現状を踏まえて、自治体さんあるいは地域のみなさんがタクシーに対して期待することややってほしいこと、あるいは不安なことに対してどう解決していくかを考えるということをやっていきたいと思います。資料 5 は、地域計画の策定から 9 年経っているので現実に合わないことについては、すでに修正が行われているのが赤字部分です。今日の会議で改定するというではありませんが、修正部分の確認と、それ以外に、いろんな見直しや今お話しされていた新しいことも出たのでご意見を賜って、次回の会議で改定するというにしています。改定案のためにみなさんからご意見をたくさんお伺いできればと思います。

○事務局(深谷)

資料 5、参考資料 1～3 に基づき説明。

○加藤会長

まず、3 ページのコミュニティタクシーの運行状況の項目については、各自治体さんでタクシー会社の車両を使って運行しているものを記載したいと思いますので、各自治体さんから事務局に情報をお寄せいただければと思います。また、東浦町さんがやっているコミバス回数券をタクシーでも使えるようにされていることとか、そのようなものについても次回の開催までにお知らせいただければと思います。それでは、ご意見等あればお願いします。

○潮田委員

先ほどからお話にも出ていますとおり、ドライバー不足による供給量不足が一つの大きな課題だと認識しています。乗務員を増やすための取り組みを実際はいといるとやっていますが項目として入っていないという感じがします。弊社では採用活動の強化や、採用の WEB サイトを見直すなどやっています。それに加えて、東浦町さんと大府市さんとは、産業まつりにブースを出展させていただいて、UD タクシーの展示や、それと同時に採用チラシもおいて PR していますので、どこかに追加できると思います。

○事務局

ドライバー不足というのは以前から課題でありましたので、8 ページの 4.(2)と 9 ページの (4) の項において、タクシー事業者が実施主体となる事業として運転者確保対策の推進と労働条件の改善・向上をうたっていますので、ここに含まれていると考えていますが、表記の方法を考えたいと思います。

○加藤会長

今の表記では不十分ですのもっと具体的に書いた方がいいし、自治体さんも一緒になってやっていくところなので幅広く知恵を出して、積極的に書いていくといいと思います。他の地域だと、自治体が音頭をとって交通事業者が一堂に会して募集するようなどころもあるようです。潮田委員がいわれたようなことを皆さんにも知ってもらうこともやっていかななくてはいいない。

○青木委員

豊橋市での事例になりますが、市の独自の財源で二種免許取得費用の助成をいただいています。

○加藤会長

二種免許取得費助成については全国的にも増えていきていると思いますが、こういった策も考えられますので、自治体さんにもいろいろ考えていただくと有難いです。

○潮田委員

安城市では、地元で就職しようフェアみたいなものをやられていて、その中にタクシー事業者もバス事業者も入れていただいているという例があります。

○加藤会長

今の内容をすぐに計画に書くということではありませんが、地元で就職してもらうための一つの機会として、考えていくこともいいことだと思います。他に、自家用有償旅客運送制度を活用した取り組みとの記載もあります。

○事務局

新しくなった制度の活用という意味で書かせていただいたものです。

○藤田委員

我々としては、間口が広がって、まずは自家用有償運送からタクシーに興味を持ってもらってそこから二種免許を取っていただけるような流れであれば、そういうところは積極的に取り組んでいきたいという思うがあります。

○加藤会長

いわゆる日本型ライドシェアというのは、インターンシップ的な要素もあるのかなところですが、そんなに都合よく出てくるのでしょうか。むしろ、きちんとタクシードライバーになっていただくために練習でやっていただくという感じで二種免許を取っていただくということに自治体さんにもご協力いただきながらやっていくと、きちんとやってくれる人が増える。この地域でも考えられることだと思う。

○藤田委員

新たなタクシーサービスというわけではないですが、武豊町さんで妊産婦タクシー料金助成事業というものをやられたのをきっかけとしまして、弊社では、妊婦さんに事前に登録していただくことで、陣痛時に道案内不要で病院までお送りするというサービスを始めましたところ、月に70件くらいの登録をいただいたことがあります。助成がきっかけではありましたが、このようなことができたという事例を紹介させていただきます。

○加藤会長

今までにない、知多のタクシーだからできるというものをアピールできると関心を持ってもらう一つの切り口になるのではないかと思います。安直かもしれないですが、1年に1回ずつ新しいことをやってみるとするのも面白いと思います。他にどうでしょうか。

○伊藤委員

活性化事業の中に、愛知県警察が実施主体となっている「自動車交通事故防止セミナー」とか「タクシー強盗に関する防犯訓練」とあるんですが、これはタクシー協会さんから依頼されて安全講話をやっているもののでしょうか。それともこの協議会の事業としてやっているものなののでしょうか。

○事務局

タクシー協会もしくはその支部が中心となってやっているもので、この協議会としてやっているものではございません。

○加藤会長

この計画をどういうものにしていくかということですが、このようにたくさんのメンバーに集まっていただいてこの協議会の目的に資することについてそれぞれの委員がやられていることをここに書いていくと書いていただければいい。みなさんがやられていることで協議会の役に立つことについても意識していただく、あるいは、うちがやっていることを周知してくださいという逆の流れも作れるといい。伝えたいことがあればこの計画を積極的に活用していただければいい。(4)の議題でも、皆さんが取り組まれていることやチラシや資料を持ってきて配っていただく時間になりたいと思っていますので、次回からお願いします。もし、協議会で予算がとれて協議会ならではのことができればそれでもいいが現状ではそうではない。他にはいかがでしょうか。

○藤田委員

乗務員不足で稼働が減っているという中で、大きな企業さんからだったりイベント等でタクシー30台の要請をいただいたりすると弊社1社では対応が難しいので、他社と協力して配車することにも取り組んでいますので、そのようなこともアピールできればいいと思っています。

○事務局

どこに書くか、書き方については検討したい。

○加藤会長

タクシーを使いたいと思ったときに気軽に相談できる窓口というところになるか。

○事務局

タクシー協会には支部がありますので、支部にお問い合わせいただくのが一番現実的です。

○加藤会長

タクシー会社がいろいろあるからどこに聞いたらいいかわからないということがあると思う。そもそも、駅とか施設とかに行けばそこにタクシー会社を書いてあるんだけど、そこに行かないとその地域でどこに電話したらいいかわからないという状況がある。なぜ改善できないのかと思っていて、ホームページとかでももう少しきちんと書いてあるといいと思う。名古屋とかの都心部でアプリがあれば流しのタクシーを利用することもできるがアプリがないとどうしたらいいのか、電話をどこに掛ければいいのかかわからないということがあるので、この知多地域だったらどうしたらいいのかがわかるようにするとか。コミバスの路線図の中にタクシーの案内を書いていますか。そもそも書くという考えがないかもしれないが、書くとしたときにただ電話番号を並べるだけなのか。そういうところももっとやれることがあるのではないかな。

○事務局

タクシー協会のホームページには、交通圏別に事業者の一覧を載せていますが、タクシーはもっと狭いエリアで活動していますので、そのエリアのタクシーをご案内するような情報は必要かと感じました。それと、自治体さんによっては、コミバスの時刻表にタクシー事業者の電話番号を載せていただいているところもありますし、現実、公共交通会議において要望して載せていただいたというケースもございます。そういうことも取り組みとしてうたっていてもいいのかなと思いました。

○加藤会長

こういうことは皆さん考えてはいるのにやるべきことをやっていないのは本当にもつたいない。タクシーの存在をちゃんと伝えていくということをやっていないと、知らないうちになくなってしまうということがあると思っています。そのあたりも地道にやっていたいかなければいけない。そうすると自治体さんと事業者さんとの関係も非常に大事になります。

○前床委員

7 ページにある「その他の事業」の「バス等のない交通空白地域の住民及び障害者、高齢者、運転免許証返納者等の足の確保のために、地域の関係者一体となり、タクシーを有効に活用した運行システム等の検討」と、「駅前広場整備等にタクシー乗り場等の整備の検討」について、具体的なイメージがあれば教えてください。

○事務局

交通空白地でいかにタクシーを活用するかということで、オンデマンドタクシーなどの導入を考えていく。乗り場整備については、バス乗り場についてはすぐに整備されるんですがタクシーについては整備していただけないこともあるのでうたってある。今では浸透してきたのでまだ書いておく必要があるかどうかについても検討させていただきたい。

○潮田委員

乗り場については、駅だけでなく、大型ショッピングセンターなどが新しくできるときに各自治体さんから事前に情報をいただいて、タクシー乗り場を作っていただくという例もありますので、計画には駅だけでなくショッピングセンターなどの施設も入れていただけるとありがたいと思います。

○加藤会長

乗り場を作ったとしてそこに何が必要かということがあって、先ほども言ったように電話番号を並べてもその電話番号を消してあるとか、電話したら断られるとかそういう乗り場もある。専用電話というものもありますね。

○潮田委員

専用電話の置き場所やタクシーが他のお客様の邪魔にならないようにとかそういう問題もある。

○加藤会長

場所があるとしたらそこにどういう機能が必要かを含めて議論する。乗り場にはタクシーがないことも多いのでそうすると自動的になくなってしまうと思っているので、むしろタクシー乗り場というのはミーティングポイントという場所としてしっかり作って、タクシーを呼ぶときは施設の中で呼ぶようにする。

○潮田委員

イメージとしてはそのとおりで、待機をしているというよりは乗り降りをする場所として、その近いところに電話を置かせてもらう。

○加藤会長

以前は待機のイメージが強かったですが、これからは施設の中で待ってもらってミーティングポイントで乗るといったやり方のいいんじゃないか。それは公共の施設でもそうやっていった方がいいのかなと思います。それぞれの施設でどうやってタクシーに乗るか、みたいなものは勉強する必要があると思います。

○天野委員

最近ですと Google マップで「タクシー」と検索するとタクシー会社が表示されるのでアプリがなくてもできるんじゃないかなと思います。ただ、どうしても最近よくあるのが、アプリでその場でタクシーを呼ぶときは基本的にスマホの GPS で近くのタクシーが表示されるんですが、これから行く先でタクシーを使いたいから事前にタクシー検索しようというときには、現在地で検索されるので、電話を受けると違う交通圏のご依頼だったということがあります。これについては改善の余地があるかもしれないと思っています。

○加藤会長

こういうことは、事業者さんや協会さん側が意識しておかなければいけないことで、定期的に検索してみてその結果がまずいということであったらどうしたらいいか、どう働きかけるか、そういうことをやっていかないといけない。どうやって検索にかかるかというのは今時大事なことなので意識しなければいけない。

○武田代理委員

阿久比町では循環バスを無料で運行しています。予算の関係もありますがなかなか本数が少なく乗客の方からは延伸や増便の要望が多々あり、公共交通の再編なども考えていけないと感じているのですが、タクシーの乗務員さんが不足しているという状況の中で、循環バスと併用でデマンドタクシーの施策をとろうとしたときに、それを請け負えるような人員体制的なものは、各事業者さんはどのようにお考えでしょうか。

○天野委員

デマンドであれば、事前に前日までにわかっていれば、貸切は可能ではあります。最低 3 時間であれば有難いなと思います。デマンドタクシーの乗務員というのは比較的雇用しやすいといいますが、普通のタクシーは毎回違う場所を走っているいろんなお客様を乗せますのでここが一つ働く際のハードルになっていて、デマンドタクシーはエリアも時間も決まっていますので、事業者としてはハードルは通常よりも下げられると思います。

○潮田委員

弊社では、刈谷市でチョイソコを 1 台運行しています。今後の交通のあり方を考えると、こういうものによって変わっていくとか、一部変えていくという話も出てくると思います。天野委員が話されたように、勤務が安定しているので乗務員が見つかりやすいという点はありますので、積極的にやらせていただくように努力したいと思います。

○岡藤委員

弊社は全国的に営業所があり、本社は北九州です。今、例えば 50 台保有している営業所であっても 50 台全ては動いておりません。休車制度がありまして 35 台~40 台で運行しています。デマンド運行は効率的に安定収入を得られるということで乗務員は喜びますので、休車車両を復活させて対応したいという考えであります。

○加藤会長

要するに、時間が決まっていて運行エリアが決まっているとやりやすい。それから、なるべくお客さんがまとまって乗っていただけるならその方が、1 人の乗務員さんに対して効率的であるということ。そういうものを自治体さんがうまく作っていかれるように考えられるんだったらお願いしたいということです。

○潮田委員

刈谷市は無料のコミバスがあるんですが、それに対してチョイソコは 300 円です。ただし大きな幹線をコミバス、狭いエリアでチョイソコというように分けているのである程度住み分けを考えられるといいのではないかと思います。また、デマンド交通に関してはいろんな案があると思うんですが、公共交通は持続性、継続性が重要だと思いますので、チョイソコというのはスポンサー企業の協賛金によって賄われている部分があって、mobi では費用的な面で継続するのが若干無理があるのではないかと感じています。

○加藤会長

たくさんのご意見ありがとうございます。その他にもいろいろな意見があるかと思いますが、ご意見はこれからも継続的に受け付けます。本日は、資料 5 の素案についての承認と、先ほどご議論いただいた需要の把握について、それから需要があるところに配車できるように知多半島全体で考える必要があるということについて計画に盛り込んでいく方針でよろしいか、お諮りしたいと思います。賛成いただける方は挙手をお願いします。

—全員挙手—

(3) 地域交通におけるタクシー事業の役割・活性化について

○オブザーバー（中部運輸局、愛知運輸支局）

資料に基づき説明

○加藤会長

いろいろご説明をいただきましたが、先ほどの地域計画でいろいろやっていく中でも、特に自家用有償運送は大きく変わります。といってもその多くはすでにできることで、皆さんが知らないふりなのか本当に知らないのかはわかりませんが、いろんなことが起こりうるとういことで、今後、地域公共交通会議とかいろんなところで皆さんにお伝えされることでしょうか。そのことも念頭に置きながら何ができるかということを考えていければと思います。今の説明についてご質問などございますか。

～なし～

資料にあるリ・デザインの共創・MaaS プロジェクトというのは、ここの皆さんで何か出したら何かできるんじゃないかというところなので、例えばタクシーをこの地域全体でいろんな人と一緒になって活性化するために何ができるかということを考えて提案すれば、お金がないからできないといふふうに言っていないでやってみたらいい。予算が余っていると適当なことを言って使おうというところが出てくる。そうすると本当に必要なお金がないということになったら、ろくな結果が出ないので、この制度は使えないし、使ってるのもいい加減に使ってるから、公共交通にお金を出さなくていいということになってしまう。私が委員を務めさせていただいているところでは、ぜひ積極的にやっていただけたらと思います。人が足りないからできないんだったら、こういうところに積極的に出して、取って実際結果を見せてこういう制度が続いていくように行動していただきたい。具体的にこういうことはできますか、というのは私にでも運輸局さんにでも相談していただければ結構ですので、有効に活用していただきたいという思いでいますのでぜひ考えていただければと思います。他に何かございませんか。

～なし～

(4) その他

～なし～

○加藤会長

タクシーは、一般乗用旅客自動車運送事業のことをいいますが、つい今までですと地域公共交通会議でもあまり扱わないとか、逆に扱ったとしても何ができるかよくわかんないけど、あったとしても交通圏単位で考えるものなので、なかなか他の自治体さんと一緒になってやれるのかとか、いろいろな事業者さんがたくさんありますので、なかなかとつきにくいところがあったと思いますけれど、冒頭に申し上げたように、こういう協議会がある中で、みんなで一緒になってできることとか、情報を共有することで分かってくるがあると思います。ぜひ今回、9年ぶりにこの会議をやって何かできそうだというふうにして、自治体さんだったら地域公共交通会議、あるいは事業者さんだったら協会の中でいろんな話をするとき、この協議会を使って何かできることはないかと、他社さんや自治体さんとコラボしたら何かできるんじゃないかと思っていただいて、ぜひそれを地域計画に盛り込むようにしていただければと思います。これが先ほども話した「共創」ということなんです。業界のいろんなところと一緒にやる。他業種や自治体と一緒にやるということをしなないとリ・デザインにならないということが、この予算の動機になっていますので、ぜひそのように考えていただければと思いますのでよろしくお願いします。

○青木委員

本日は皆さまありがとうございました。愛知県タクシー協会の会長として一言申し上げたいと思います。愛知県は6つの交通圏があるのでこれまでいくつもタクシー協議会に出て参りましたが本日の会議は自治体の皆さんからも、事業者の方からも一番多くのいろんな意見や質問が出たと私は感じました。やれることの種はたくさんあるんじゃないかと思いましたが、さらに意見交換していって新しく取り組んでいける礎があると感じましたので、ぜひ取り組んでいきたいと思ったり、協会としてできることはやっていきたいと思ったり。最後に一点だけお願いがあるのですが、6月に向けてライドシェア事業をやることを位置づける法整備についてですが、ライドシェアをやることに決まってそれをどう位置づけるかということではないことは皆さんよくご理解いただいていると思うのですが、ライドシェアという言葉だけが一人歩きしているところがあって、タクシーが足りないからいい手段だと間違った認識していることが多いので、地域の足について考えるときに簡単にライドシェアという言葉を使う前に私ども業界にもご相談いただきたいなと思っています。お時間いただきすみません。ありがとうございました。

○加藤会長

私にとっても今日の議論は非常に参考になったと思っています。私がずっと言っているのは、ライドシェアをやることでタクシー不足とか公共交通のいろんな課題が解決するのであれば、私は最初から必要ないし、検討も地域公共交通会議も何もいらないうんですけれど、やっぱりこういうところで議論して、何が必要で何をやらなきゃいけないかを一緒に考えて初めてできるものなので、市場原理に任せてどうにかなるものではない。今まで市場原理に任せて良いものが交通の世界でできたことがない。失敗ばかり

している。だからこの協議会をやっているということを踏まえ、皆さんと議論できたことについて、また得たことを持ち帰っていろいろと活用していただき、ここにフィードバックしていただければなと切に願っております。

以上