

第4回尾張西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6年1月26日（金）10:00～12:00
開催場所	一宮商工会議所 402会議室
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 協議会長あいさつ</li> <li>3. 構成員の紹介</li> <li>4. 定足数報告</li> <li>5. 議事 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 尾張西部交通圏のタクシー事業の現状について</li> <li>(2) 尾張西部交通圏準特定地域計画の見直しについて</li> <li>(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</li> <li>(4) その他</li> </ol> </li> <li>6. 閉会</li> </ol>
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） 一宮市まちづくり部地域交通課長 田内誠一 稲沢市総務部総務課 主査 武内隼人（代理出席） 愛知県タクシー協会会長 青木良浩 尾張交通株式会社 総務副部長 服部 忍（代理出席） 尾西交通有限会社 代表取締役 前田正和 名鉄西部交通株式会社 代表取締役 安藤和人 全自交愛知地方連合会 執行委員長 井上 修 一宮商工会議所 専務理事 太田義孝 稲沢商工会議所 理事兼事務局長 阿部一洋 一宮労働基準監督署 副所長 相部明浩 愛知県一宮警察署 交通課長 松井 拳</p> <p>【オブザーバー】 中部運輸局自動車交通部旅客第二課長 江口郁雄 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 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】 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>【傍聴】3名</p>
議事	<p>○協議会長あいさつ</p> <p>前回の開催が平成27年で、この会議に出席したことがある人は今いないんじゃないかと思えますけれど、お話ししたいことがありますので少しお時間をいただきます。席上に</p>

新聞記事をお配りしています。東京交通新聞の1月8日号と1月15日号に場所をいただいたので書かせていただきましたが、何が書いてあるかという、タクシーはいろいろなことが言われていて、今は「ライドシェア」ということもテレビでもたくさん言われています。先日も日経新聞からも取材を受けまして「ライドシェアの何がだめなんですか」と執拗に聞かれました。取材を受けると考えます。当然、記者はみんな素人ですので、素人から見て、タクシーだとかライドシェアをどう考えたらいいのか、ということについて聞かれますから、いろんなことを自分も考えながら取り組んでいます。そもそも、タクシーの特定地域、準特定地域とは何なのかと言ったら、「タクシーが余っているところ」ということ。みなさんいかがでしょうか、この地域はタクシーが余っているそうです。台数は余っているんだけど、人が足りないという状況。だから、台数に対して人がいてちゃんと稼働すると、歩合給を考えればタクシードライバーさんの給料は下がる。利用者にとっては、すぐ来てくれるということがいいかもしれないが、決してそのことが、本当に利用者にとっていいことであるかという、待遇が悪いとか安全性に問題が出てくるとか、たくさんタクシーがいれば、繁華街にずらっとタクシーが並ぶとか、そういうことになるのは本当にいいのかと。このタクシー特措法は議員立法でできた法律です。現状として確かに台数は多いのかもしれませんが人が足りないで、稼働していないので、むしろ、足りないことについてどうしなきゃいけないかという協議をしなきゃいけない。ですけど、私から見れば全国的に同じような状態なんで、法改正すべきだと思ってますけれど、今のこのタクシー業界の状況を見たら、タクシーが余っているからどうなんだって、そんな法律に基づいてやっていったって何も解決しない。そう思いませんか。ですけど、こういう協議会を作っているということは、そのことによって、こういうメンバーが集まってタクシーのことについて考えるという場があるよねと。こういう協議会を作っているんだったら、今は全く逆かもしれないけど、いろんな問題になっていることについて議論する場として、しかも法定なのでそれなりの権限があります。ですからこれについて議論するってことが意味があるということだと思います。私はそういう思いで見、その事を書きました。法改正とかそんなことも考えないあるいはタクシー協議会も開かないでよくライドシェア反対だとか言えるなど。そういうのは寝言という。地域の皆さんに対してきちんと、タクシーはどうあるべきかとか、あるいは逆にタクシーに何をしてほしいかっていうことを議論して、そしたら一体何をしなきゃいけないかっていうことを考えるのが、この協議会の役割だと認識していただいて今日議論できればと思います。

(1) 尾張西部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)

今のご説明についてご質問等をお伺いしますが、今の内容を確認すると、特措法ができる前は車両がたくさんあって規制緩和もあって競争が激しい状態で運賃もかなり自由だったので、今とは全く別の世界があって、それではまずいだらうということで、再規制という言い方がいいかどうかかわからないですけど、もう1回タガをはめた方がいいんじゃないかとなったが、規制緩和の流れが全体的にある中でそのタガをはめるのが国ではなく、それを地域でできるとなったのが今の状態で、それによってある程度車両は固

定してきたと。実働率をみると今は 54%だと。どうしてこうなっているかというところ、コロナの初めの頃はお客さんがいないのでドライバーさんには休んでいただいて雇用調整助成金で休業補償をしていて、最小限の台数しか稼働させない。それで実働率が低かったんですが、給料 100%は保証されてないのでトラックとか他の業種へ行ってしまおうというのがあって、気づいたら、コロナ禍が明けてお客さんは増えてきたんだけど、ドライバーさんが戻ってこない。あるいは戻ってきても高齢化で夜は疲れて稼働できないとか、そうなっているので実働率が上がってこない。次に実車キロとあるんですけどこれが大事なところで、実車の時間が長い方がよくて実車率が高いほどドライバーさんの給料も高くなる。実働率に実車率を掛けると、本当にかなり少ないということになってしまう。今はお客さんが戻ってきてるんで稼働している車の実車率は高いんですが、そもそも稼働が足りないのでお客さんも捌けていないし全体としての収入も少ないという状況になっている。だからライドシェアの話が出てくるわけです。ライドシェアといっても、一種免許で運転してくれる人がどのぐらい出てくるのか、私はそんなに簡単ではないと思っています。何かご質問ご意見あるいは事業者さんから実態をお話していただいてもよろしいのかなと思います。いかがでしょうか。

○田内委員

実際のところ運転手さんが少なくなっている中で、運転手さんが稼ぐ量や働く時間はどのように変化しているのでしょうか。

○安藤委員

コロナ禍の間は労働時間を抑制しているので今の方が労働時間は増えています。乗務員が減って稼働数が足りないですから、労働基準内で休日に出ていただくこともあります。ただ、乗務員が減っていますので 1 人当たりの売り上げは上がっていますので、着実に個人の所得は伸びているのですが、会社の総売り上げとしてはそんなに伸びていない。その部分ではやはり供給力が足りていないということです。

○加藤会長

日車営収はかなり回復してきているので、稼働している車についてはそうですが、稼働が少ないので会社さんとしてはとても大変ということになる。ドライバーさんも、稼働してる方はだいぶいいんだけど、ただ、稼働が少ないので常にお客さんがいる状態。そういう意味では稼げるとは言えるんだけど、逆に大変な面もある。昨年運賃改定がなされているので単純にその分は増収になる。本日のデータにはないが、令和 5 年度はそうなる。一方で労働基準法の 2024 年問題がありますので、働ける時間が減り、休まなきゃいけない時間が増えるということで、そうすると 1 人の働ける量が減るので、単価が上がらないと給料が下がるという問題も。

○安藤委員

名古屋地区の日車営収と尾張地区の日車営収の差がだんだん離れてきてて、労働市場で言うと、どうせ働くなら名古屋で働くとなってしまう。2024 年問題になると、それはさらに加速する。名鉄グループ内の名古屋地区の求人を見て尾張地区の当社へ面接に来たが、後から間違えましたと言われることもあったりして、グループ間でも差がついていますので、ますます難しくなったと感じています。名古屋に比べると 3 分の 2 くらいになる。

○加藤会長

ちなみに名古屋交通圏のエリアだと、清須市などの周辺部も同じ名古屋交通圏ですけど、名古屋の都心で稼働してる方が絶対にお客さんが多い。名古屋交通圏に入っているからいいかというところでもなくて、名古屋に入ってるからむしろ端っこの方は全然お客さんがいない。また、配車でいうとタクシーアプリの方が実車がとりやすいということにもなっていていろいろな偏りが起こったりしている。

○安藤委員

名古屋地区だと日車營收が5~6万円くらいまでいっていますので乗務員にとっての市場として、尾張地区の魅力はだんだん薄れてきてしまう。アプリも大都市はいいですがやっぱり需要と供給のバランスもある。地方ではアプリを導入しても使われる人がいない。

○加藤会長

お年寄りの方とかがアプリを使っただけのいいですがそうもいかない。三重県の菟野町というところで、乗合タクシーのアプリを導入して、初めは大して使われないだろうから100円引きにしようかとなって、高齢者だとさらに100円引きにしたら、アプリを教えてほしいという住民が役場に何人も来て、スマホショップとかで勉強会をやったということをしていたら、お年寄りでもアプリの利用率が7割ぐらいになったという例がある。お年寄りにもアプリを覚えてほしいのであれば、ちょっと安いというのはやっぱり大事。それだけで、アプリを勉強したいっていう人たちが来ることは、私自身驚いたことです。ただどうしても例えば視覚障害者などの方が使えないということがあるので、公共交通会議で議論していてもそういう意見は出る。アプリの方が効率がいいのでオペレーターさんが少なくて済むとか配車効率が良くなるからとか、そういう意味でも割り引いていいんだと。バリアフリーとか、ユニバーサルデザインの観点からするとまた別のことを考えるのがいいと思います。この協議会ではそういうことも議論して、本当にこの一宮・稲沢の地域でどうしていくかをある程度変えることも権限としてありますので皆さんもアイデアを出していただけたらと思います。他にはどうでしょうか。わからないことでも何でもどうぞ。

○太田委員

今、供給側のお話をお聞きしていて、一宮でタクシーが少ないという感じは実感としてはあって、それは運転手が足りないからということですが、需要としてはどうなんでしょうか。需要を量るデータのようなものはあるのでしょうか。

○安藤委員

データ上のものはないですが、弊社で言うと配車率をみます。配車率というのは、オペレーターが受けた注文数に対してどれだけ配車できたか。コロナ明けは10~20%は配車できていないことはあります。これは時間帯にもよります。午後であればお客様の需要が減りますが、午前中はお年寄りが病院に行くなどの需要が多くあります。

○太田委員

特定の時間は需要はあるけれども運転手不足で供給が追いついていないと。

○安藤委員

どうしても歩合制の部分があるので、そこそこの年収を作らせないといけないのでそれを考えると、一宮市の場合でいうとあと1割ぐらいは乗務員が増えてもいいんじゃないかと思う。ただ、データベースがないのでお示しできないですが、今後はそうい

った需要を皆様におみせしていかないといけないかなと。

○加藤会長

必要なことだと思いますがなかなかそういうデータがない。配車率とは、言い換えれば成約率のようなものですが、例えばオンデマンド交通でも全国的に見ると地域公共交通会議で成約率の目標値を掲げているようなところもある。逆に言うと断ることは毎日のようにあるということ。タクシーの需要は朝や夜に多いので、例えば朝、病院に行くお年寄りが、病院に着いたらすぐ次の予約入れたりする。そうすると、急に当日乗りたいというお客さんのところにはなかなか配車できなくて、それが不信感につながるし、そこにお客さんがいるはずなのに車を回せないということはその分だけ社会的には損をしている。だけど、そのお客さんを取るためにドライバーを増やしすぎると、昼間は需要が少ないので給料は全体として平均が下がるというのはまずい。全国的にみればそれが最低賃金ぐらいいまできてしまっているところもあるので、朝とか夜に偏るのはなるべく避けて、午後に病院に行くとか買い物に行くとかしていただけるといいし、そのために時間帯で安くするとかしていかないと、需要の偏りがなくなっていくので、そういう検討も必要じゃないかと個人的には思っている。朝の需要が多いといっても、朝は皆忙しいからライドシェアを増やすと言ったって、朝だけやりたいなんてことはあまりない。

○安藤委員

おっしゃるとおりで、ライドシェアについて首長さんをまわって説明しているのですが、需要と供給が多くないとマッチングしないと思っています。尾張地区で仮にライドシェアを入れたとしても、昼間人口が減っているわけですから、高齢者などの足が必要な人は多くても mismatch ができるのではないかな。ライドシェアの市長勉強会みたいなところでは、ライドシェアをやれば駅前とかの行列は解決できるんじゃないかとおっしゃるんですが、もし私がライドシェアをやろうとしたら名古屋で稼ぐ。先ほどの話のように日車營收が全然違いますから、マッチング率も上がるわけですよ。加藤会長の新聞記事は耳の痛い話だと確かに思っていますので、皆様としっかり議論して一生懸命やっていきたいと思っています。

○加藤委員

この後の議題でも質問などありましたらお願いします。では次の説明をお願いします。

## (2) 尾張西部交通圏準特定地域計画の見直しについて

○事務局(深谷)

資料5は計画の素案である。今回は、次回以降にご提示する計画案を作るためのご意見をお伺いしたい。(資料5、参考資料1～3に基づき説明。)

○加藤会長

適正化というのは、先ほどお話ししたように、タクシーが多すぎると競争が激しくなってひどいことになるということのを何とかうまく適正な方向に持っていくこと。活性化というのは、タクシーの利用者を増やしてたくさんの方に喜んでいただけるようになるということ。地域にとっても、タクシーがきちんとあることで安心とかそういうことを与えられる。このようなことをやることについての協議会ということなんですけど、そのために具体的に、このメンバーが何をやっていくかっていうことを、とりまとめたのが

地域計画です。今回は素案ですが、次回ご提示する案に向けてご意見をお願いしたいと思います。

○竹内委員代理

3ページのコミュニティタクシー運行状況の記載で稲沢市の「コミバスミニ」とあるのは、現在は「コミュニティバス接続便」として運行しています。また、バス型として記載のある「稲沢中央線」はバス事業者さんが運行しています。修正をお願いします。

○田内委員

同じく、一宮市のi-バスのバス型のものについては、バス事業者さんが運行しているものになります。また、「iバスミニ」はiの後ろに-を入れていただきたいのと、「タクシー型(1コース)」の記載が何を示しているのかわかりません。

○加藤会長

ご指摘ありがとうございます。ここに記載するものとしては、タクシー事業者さんが乗合事業の許可を受けて運行しているものに統一してはどうでしょうか。

○事務局

再度確認しまして修正させていただきます。

○加藤会長

参考資料4にありますとおり国交省ではいろんな改正がされましたが、ほとんどがそれまでもやろうと思えばやれたことばかりで、今まで知らなかったのか、やろうとしなかったのか、それともやれると知っていてもやれないと言っていたのか。やりたいことがあれば私の方にでもどんどん言っていただければ、私の中でできることできないこと、やるべきことを仕分けしてやりますので聖域のないようにお願いしたい。この地域計画もそのことを念頭に考えていただきたいという思いです。

○安藤委員

現在、一宮市のiバスミニの運行方法について、タクシーの二種免許ではなく普通免許でやれないか検討しているところです。加藤先生からは自治体さんがドライバーを雇用すればやれると教えていただきましたが、なかなか自治体さんが雇用するというのも大変だと思っていて、先生からも「地域の方たちに手を挙げていただかないと交通空白は埋まらない」とおっしゃっていただいた。皆で作っていかないといけないと思っていて公共交通会議でも真剣に議論していますので、先生には先行例にお力添えをいただければと思っています。

○加藤会長

例えば一宮市さんが自家用有償運送をやろうとしたときに、一宮市の職員にならないといけないわけではなくて、一宮市さんが運転を代わりにやってくれる業種に委託してその社員がやることはできる。これは一般的に行われている。他には、受託会社の中に自家用乗用事業部みたいなのがあってそこで受けている。そういう建付けをして受けるということはあると思う。今やろうとしているこの事業は「乗用事業」であって、iバスミニや稲沢のコミバスは「乗合事業」ですので、乗用事業だと運賃はタクシー運賃を適用しなければならないけれど、乗合事業だと地域公共交通会議で決めれる。地域公共交通会議はタクシー事業者さんも組合さんも参画しているのでご意見をいただきながら、タクシー会社のタクシードライバーさんがやっていたものを普通免許のドライバーさんがiバスミニを運転することは現状でもほぼできる。車両が緑ナンバーか白ナン

バーかという問題はあるが、白ナンバーなら確実にできる。i-バスミニに充てていたドライバーさんはタクシー事業の方にまわしていただいて、タクシー会社さんが持つ運行管理システムや車両を使ってやれるのであれば、ドライバーさんは地域から出して、普通免許でもいいし雇用時間も短くていい。そういう形でやればみんなにとっていいのではないかというものです。手綱としては地域公共交通会議やタクシー協議会で締めていけばおかしな方向に行くこともない。そんなことがこの計画に書いていたらいいなと思っています。もう一点大事なのが、この準特定地域というのは、国の指定なので、もしかすると指定から外れるかもしれない。国が準特定地域に指定したから会議を開かされてやらされるという意識ではなく、この会議が開けるからこそ、この地区でタクシーをなるべくたくさん供給出来て、なおかつタクシーができないことは別の仕組みでやるということについて一体的に取り組んでいくこととなれば、国が指定するしないは関係なく、準特定地域でなくても続けていただきたいというのが私の思いです。青木委員からも何かありませんか。

○青木委員

加藤先生にはタクシー事業の本質的なところをよくみていただいている、地域の足を確保するための一つの手段としてこのような会議の場があることは大変有効なことだと思いますし、タクシー協会長の立場として安全と安心の基本だけは確実に守りながらそこをベースにどう考えていくか勉強させていただいて感謝申し上げたいですし、やることをやっていきたいと思います。

○加藤会長

次の議題でもご提案をいただければ結構ですので、今回は、この提示した素案で改正されている部分についてお認めいただけるか、あわせて、次の議題での議論の内容を計画に繋げていくという方針について賛成していただける方は挙手をお願いします。

～出席委員11名中10名挙手～

### (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

ご意見やご質問があればお願いします。

○安藤委員

自家用有旅客運送制度の運賃の目安をタクシー運賃の5割を8割に改正されたことについては、私はよく理解できます。というのはやっぱり安全面や保険のコストは当然、運賃の中に構成されるべきだと思います。公共交通会議等でも必要なコストを数字で明確に出して理解をお願いして、地域の方々の負担も当然お願いしなければならないので、そういうところは明確していかなければならないと思っています。

○加藤会長

5割までは赤字だろう、5割以上にしたいならちゃんと見ていこうと、そういうことを全国でやっていくべきだと言っていたのにやらないから、このように8割にされてしまったということなのでしょう。8割までだったら書類出さなくてもできちゃうということです。ただ8割超えてるんだったらやっぱりチェックしていかないといけないと。

ただ、5割から8割になったということは、安全とかに使ってねという意味もある。それともう1個あって、権限委譲してもらってというのもある。権限移譲は自治体さんからすると嫌だけど、運輸局・支局だけでは自家用有償の業者まで監督しきれないので、そこを自分たちで見えていくことで、こうやってるんだったら安全安心だなんていうふう  
に自治体さんとして自覚したうえでやっていくという方法もあるのではないかな。あるいは、事業者協力型でやっていく。そういうことを考えていくといいと思います。

○安藤委員

ただ、事業者側からすると、労働時間の改善基準告示があるので、ダブルワークの人を雇うのは躊躇します。ですから空白地域でちゃんと雇用して、改善基準をクリアする。労働局さんや運輸局さんにきちんと説明できるようにしておかないといけない。それから普通免許の方を使うにあたっては、普通免許の人に対する講習というものがないから作らないといけないわけですが、講習の中身と免許教習の中身がかなりオーバーラップするところがありそうなので免除する方法がないか、とか自動車学校の方とも議論をしています。それからもう一つは外国人の雇用です。ただ、円安もあり労働市場に全然魅力がないということがあるので、今の段階では計画に落とすべきではないと考えています。

○加藤会長

以前は日本にたくさんきてくれる可能性があったかもしれませんが、現状は日本のタクシーは平均賃金が低いことと日本自体がどんどん落ちたことで外国人が来てくれるとは考えにくくなってしまった。そういうこともあって打ち手はやや限られるところもありますが、やれるのにやらないのは一番あってはならないと思っていますし、求められていないところはやらなくていいということでもない。この地域でやれることをやらなきゃいけない。それをもう少し噛み砕いて、あるいは具体的にこの計画に書くこと、次回までに皆さんにできることのご提案などをいただきながらまとめたいと思います。そのほかございませんか。

～なし～

最後に、一つ提案を申し上げたいのですが、資料のり・デザイン関係の国交省予算をみていただくと、共創・MaaSプロジェクトとあります。私が思うには、この共創のところを愛知県タクシー協会とかでやっていったらどうか。タクシーを活用して、まさに今日のようないろんなメンバーを巻き込んで、タクシーの活用あるいはタクシー事業者でいわゆる緑ナンバーのタクシーの仕事だけじゃなくいろんなことに取り組んでいこうというのを立ち上げて国から補助金をもらってやったらどうか。タクシーの活性化は待っているだけじゃ何も出てこないとしたら、まさに使える予算だと思うので、これで人を雇って皆さんと一緒にやれることがあるんじゃないかなと思っています。今お話ししたところですぐに賛成とはならないとは思いますが、お金が無いとか人がいないとか言うのであれば、こういうところでプランを立ててやればできるので。これで実証実験もできるので、例えばi-バスミニを自家用の仕組みをつかしながら住民組織さんにも盛り上げていただいてプロジェクトをやるとか。そういうことも考えられるといいんじゃないかと思っています。補助金は余計なことには使ってはいけないが、地域交通のことをよくわかっていない人たちがどんどん取って行ってしまくと、地域交通に予算を付けても意味がなかったということになって予算がなくなってしまう。だから我々みた

いに真剣に考えている人が獲得していかないといけない。我々が何も得られないまま蛇口がとじられるかもしれない。次にこじ開けることはできなくなってしまうかもしれない。そうならないためのチャンスだというふうにご理解いただきたい。次回の開催はいつ頃を予定しているのでしょうか。

○事務局

半年後くらいと考えています。

○加藤会長

共創プロジェクトに申請するならばもっとはやく開催する必要も出てくる。私もアイデアが出てきたらご提案したいと思います。今日は、タクシー業界がきちんと稼げて乗務員さんも仕事がしっかりできて、なおかつ他の皆さんとも一緒になってこの地域に必要な移動を構築して他の地域より移動がしやすいと思っていただくことでこの地域の価値を上げられる。それに対して手段は択ばないということを確認した。具体的なミッションを計画にどれだけ入れられるかが我々の勝負どころです。計画は何度でも改定していいので、思いついたら改定していけばいいと思っていただいて、いわゆる ToDo リストとのように増えてこなしまた増えて、この計画はそういうものだと思っていただければいい。そのほかございませんか。

～なし～

(4) その他

○加藤会長

ここの議事では、今後、皆さんにお願いですが、タクシーに関わるいろんなこと、イベントや割引など取り組まれていること、新しく考えてるようなことが一つでもあれば、チラシやパンフレットなどを持ってきていただいて、紹介していただければと思います。

以上