

第4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4年3月16日（水）10:00～12:00
開催場所	愛知県西三河総合庁舎 5階 501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) 西三河北部交通圏のタクシー事業の現状について</li> <li>(2) 特定地域の指定にかかる意向確認について</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 八木郁也（代理出席） 岡崎市総合政策部地域創生課長 香村尚将 豊田市都市整備部交通政策課長 杉江大介 みよし市政策推進部企画政策課長 富田泰隆 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 名鉄岡崎タクシー株式会社 常務取締役 鋤柄 徹 豊田中央タクシー株式会社 代表取締役 横田 太 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 かもめ交通株式会社 代表取締役 岡村秀司 豊栄交通岡崎株式会社 代表取締役 横田 太 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） 豊田商工会議所 総務部長 小田康夫 岡崎市観光協会 理事長 糴井泰晴 岡崎労働基準監督署長 平井秀明 愛知県岡崎警察署 交通課長 稲吉昌志</p>

	<p>【オブザーバー】</p> <p>中部運輸局旅客第二課長 江口郁雄  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 鈴木隆史  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】</p> <p>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】 1名</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 資料1及び資料3に基づき説明</p> <p>○議長 只今のご説明に対してご意見やご質問はありますか。</p> <p>○青木委員 資料1の「実働率・実働車両数の推移」についても、実車キロや營收の推移と同じように新型コロナウイルス感染症の影響を受けていることを注釈として付記すべきでないか。</p> <p>○事務局 ご指摘の通り修正させていただく。</p> <p>○議長 資料3-1において、西三河北部交通圏の營收は他の地域や全国に比べて大きく落ち込んでいるが主な要因は何と考えられるか。</p> <p>○事務局 製造業が中心の地域で、夜間の人出の落ち込みがほかの地域に比べて大きいことが一つの大きな要因だと考える。</p> <p>○大竹委員 夜間の人出減少は、売り上げ的には大きな影響を受けているが、回数や需要の数でみると、出張というものがなくなるので、早朝の空港への送りや、三河豊田駅を見ますと駅の周辺人口が1日中20%くらい落ちていて、会社員の行き来・ビジネス利用が非常に少なくなっている。コロナの感染防止ということと思うが、出張・移動を抑えているというのが実情である。トヨタ本体だけでなく関係企業も非常に統制のとれた行動をされているので、昼間の需要も下がっていると感じている。</p> <p>○議長 製造業関係の方々ほとんどがオンラインでの打ち合わせとなっているのでしょう。需要の落ち込みの原因をしっかりと捕まえておかないといけません。あるいは見通しを立てる時にも、戻るのか戻らないのかにもつながるのでしっかりと見ておく必要があると思う。</p> <p>○山崎副会長 高齢者の昼間の利用は戻ってきているとの解釈でよろしいか。</p> <p>○大竹委員 必ずしもそうではないと思う。一方でコロナの関係では緊急性がある案件もあったが、それはほとんどがタクシーの需要に繋がらないものである。病院通いを減らされている方がいることも事実で、緊急性があっても必ず使わないといけないという昼間帯の病院通いのお客様もいるが、それもやはり多少抑えられているなという感覚はある。</p>

○議長 是非とも需要の構造についてタクシー協会さんとしても分析いただくといいのではないか。それが今後に繋がっていくと思うのでぜひお願いしたい。例えば、自治体さんと連携してWEBアンケートなどを行って情報を共有していただくのもいいのでは。

(2) 特定地域の指定にかかる意向確認について

○事務局 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

○議長 この基準が供給過剰をもとにつくられたもので、需要減に対してそれが当てはまってしまっているということだが、事務局としては、そもそも今の需要減は構造が違うので特定地域の指定は見送ってはどうかとの提案である。ご意見ご質問はあるか。

— 意見なし —

○議長 それでは、今回の特定地域の指定については、見送ることでご承認いただいたものでよろしいか。

— 異議なし —

○議長 それでは、指定を受けないということで進めさせていただく。ありがとうございました。

(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

○事務局 資料4、資料5に基づき説明

○議長 タクシー事業は厳しい状況にある。需要が減少、さらに働き手もないということでこの先どうなるか悲観的な見方が出てくる状況かと思う。一方でタクシーというものは地域にとって欠かせないものである。特にラストマイルの移動を必要とする方々が間違いなく増える中で、タクシーの役割はもっと重要になってくるだろう。そんなときにタクシーが地域にないということは何んとしても避けたい。本日は、何かを決めるということではないが、それぞれの立場から今日はぜひ前向きな形で何ができるか、どんなことを期待するかということ意見を交換できればと思う。まん延防止措置も解除される動きも出てきてGoToも戻るというようなことも出てきている。世の中はDXということでITもどんどん入ってきて、今までとは違う交通形態が生まれつつある。そんなことも考えながら意見交換をお願いしたい。

○香村委員 タクシー事業を取り巻く状況は非常に厳しいということをさらに認識した。そうした中でも地域の足の確保・維持のため、これまで、コロナ禍においてはワクチン接種の輸送や患者の搬送等にご協力たまり感謝申し上げます。岡崎市では令和4年4月から令和9年3月までを計画期間とした岡崎市地域公共交通計画を策定した。この計画の中では新たな暮らしと活力の創造を支える交通体系という基本理念を掲げ、地域の主体となる交通手段としてタクシー車両の借り上げのほか、今後は、一括定額運賃の導入の可能性についても事業者の皆さんと一緒に検討させていただければと

考えている。また、令和9年3月末の成果目標としてタクシー利用者数は、コロナ禍前の137万人まで回復させたいと掲げている。皆様へのお願いにはなるが、毎年の利用者数や運賃収入等の輸送実績データのご提供を今後ともお願いしたい。今後とも、タクシー事業者の皆様とともに良い交通体系になるように知恵を出し合っていきたい。

○杉江委員

豊田市においても、地域住民の足としてご協力賜りありがとうございます。やはりコロナ禍ということで特異な状況だという認識を我々も持っている。一方でそれを放っておくということではなく、この期間を準備期間と捉えて次の手を打っていくべきと考えている。本市でも公共交通計画の策定を進めているところで、地域の方にもヒアリングを行いながら進めている。その中でよく出てくる意見というのは、今までバスを定時定路線で走らせていたことが、地域によって特に山間部ではニーズに合っていないというところも出てきた。どちらかというドア・ツー・ドアのサービスを求める声が非常に大きくなっている。これは、何が原因かというやはり高齢化の進展が一番大きな問題なのかなと思っている。そこに対して、市としてはバスの代替として地域タクシーという制度を数年前から導入し、ドア・ツー・ドアの利用については人数は少ないかもしれないが、満足度としては高いというふうに捉えている。こういった取り組みを今後、高齢化が進む中では進めていくべきと考えているので、またタクシー事業者様との勉強会で意見交換しながらアイデア出しを進めていきたい。

○畠田委員

みよし市は人口約6万人の小さな市で北部に鉄道は走っているが、もともと車の街ということもあり公共交通機関があまり充実したところではない。そういった状況の中で市としてコミュニティバスを運行しているが、なかなかきめ細かいところまで路線を走らせることができず、タクシーを使った乗り継ぎという制度で運行している。次の4月1日にバスの路線再編し、現状2路線を3路線に増やす。ただ、やはり細かいところで乗り継ぎが必要なところはタクシーを使った形で、タクシーとバスと協力してやらせていただく。今回見直したわけだが、長い目で将来を見たときに、高齢化が進み高齢者が増えていくときに、バスよりもタクシーだという考えは持っている。次かその次になるかわからないが、公共交通計画の見直し的时候には、バスよりもタクシーだと思っている。事業者の方の意見を伺いながら進めていきたいのでよろしくお願ひしたい。

○稲熊委員

幸田町では、昔、名鉄バスが運行していたが、利用者が少ないということで退出され、その代替として以前は福祉巡回バスを町直営で無料運行していた。今はコミュニティバスという形で運行している中ではあるが、今、デマンド型のチョイソコ幸田を社会実験としてタクシー事業者さんに委託をして運行している。タクシー事業者さんとの住み分け等々、いろいろ問題はあるかと思うが、令和4年度から地域公共交通会議を立ち上げ、その中で、将来的にタクシー事業者さんは非常に重要だと思っていて、議会でも住民の足としてドア・ツー・ドアということを強く言われており、重要な位置づけだと思っている。今後、タクシー事業者さんと全体の公共交

	<p>通についていろいろ考えていきたいと思っているので今後ともよろしく お願いしたい。</p> <p>○八木委員 2点お話をさせていただく。1点目は愛知県では、先月2月にあいち交通ビジョンを策定した。これは平成29年に策定したあいち公共交通ビジョンの期間が今年度で満了になるということから策定を進めてきたもので、今後5年間の交通分野の取り組みの方向性を示すものとなっている。内容としては、タクシー事業に関するところでは、ビジョンでは5つの施策の方向性を定めていて、一番目に県民生活を支える地域の足を守る取り組みを進めるとしている。その具体的な取り組みとして地域の実情に応じたタクシーの活用であったり、誰もが安心して快適な移動ができるようにユニバーサルデザインタクシーの導入推進を挙げている。また、ユニバーサルデザインタクシーの導入については、目標についても設定をしている。2点目は、今年度、タクシー事業に対して、燃油価格高騰にかかる支援を行った。支援金の申請は2月末で締め切り、3月末までに全てお支払いする予定。今回の支援金については、愛知県タクシー協会をはじめ関係団体様に支援金の周知、申請の取りまとめにご協力をいただきお陰様で多くの皆様に申請をいただくことができた。感謝申し上げます。</p> <p>○議長 各自治体さんにお話しいただいた。総じて言えるのは、ニーズとしては超高齢化社会の中でドア・ツー・ドアのニーズが高まっていること。そして、もう、中大量輸送機関としての役割、機能を発揮できなくなりつつあるということがある。一方で、お年寄りに限らず、今のライフスタイルというのは、テレビでいえば、番組表に合わせてそれを見るのではなく、自分が見たいときに自分が見たいものを見る、オンデマンドというふうになってきた。価値観が変わってきている中で、タクシーというのはこれから様々な面で期待したいということだと思う。そして何よりタクシーの活用について事業者さんと一緒に考えていきたいという姿勢ですので、このような協議会の場は大変重要なものになってくるのだと思う。もう一つ重要なのは、行政として支援するため、あるいは一緒にやっていくためには、先ほど香村委員からもあったように、データの提供をお願いしたいということになる。ここも一つ大きな課題になると考えられる。</p> <p>○山崎副会長 豊田市さんと事業者さんも含めて勉強会をやっているが、なかなか具体的な対策が見えてこない、実際にやろうというものが出てこないところがある。</p> <p>○議長 そこは原因はいろいろあるのかもしれないが、今は新しいものに着手できないとか、制度の枠組みなのか、住民の方々の合意、地域の合意とかいろいろあるかと思うが、まずは計画に大きく方針として位置付けて、具体はこの先話し合っ決めていただくことになっていくんだろうと思っている。諦めずに実現していきたいと思っている。それでは続いて、国の方から制度等や取り組み事例など、説明をお願いしたい。</p> <p>○中部運輸局 追加資料1、追加資料2に基づき説明</p> <p>○愛知運輸支局 追加資料3に基づき説明</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- 議長 ありがとうございます。続いて、山崎さんから事例の紹介をいただきます。
- 山崎副会長 資料に基づき説明
- 議長 ありがとうございます。いろんな動きができつつある。デジタル化によって今までできなかったことも可能になりつつあり、幸いデジタル化に関する国の補助メニューもあるということで、ぜひそういうところに向けて、タクシー事業者さんだけでは難しいところもあるかと思うので自治体さんと手を組みながら何かにトライしていく姿勢が作ればいいと思う。続いてタクシー事業者さんとしてどんな取り組みをしているか、あるいはどんなことをやりたいか、自治体さんに対するご希望等あればお話しいただきたい。
- 大竹委員 コロナとは別に働き方改革という観点から、移動を極力減らそうという考えがあることに對し従前から危機感を持っていた。そのためにビジネス需要というものが減っていてそれがどこまで回復するのかわからないということは考えているが、法人に対する我々の期待は非常に大きい。それはなぜかという、簡単なことを言えばお金が出るということ。個人にシフトするといっても、現在のタクシー運賃というものは、我々事業者にとっては非常に安いと思うが、払っていただく方から見れば高額サービスなんだというふうに考えているのは当然だと思う。ですからどうしても利用をしなければならぬ方、高齢者の方や病院通いの方などの必要性の高い方ということになるが、いわゆる自由に動けない、バス停まで行けないということに対する要求が高くなってきているということも理解している。ではそうなったときに誰がお金を払うのか。今までの公共の観点からいうと、移動というのは多分にサービスであるという作り付けが多かったと感じている。だが我々事業者は、補助金のないところではお客様からいただく料金だけで事業を営んでいる。山村部だから公共が負担をするという考えであれば公共の方も行き詰まるのは目に見えていると思う。その中で、どこがどのように負担するかという考え方で、水戸市の乗り放題券のように利用者は1回1,000円を支払い残り部分は公共が負担するというような例もある。今多くの自治体では、利用者からいただくのは10%もないという状況だと思う。あまりにも公共の負担が大きい。「大きなバスは安いもの」というのを、タクシーになっても同じ料金でという考え方は違うと思う。タクシーはデマンドだったりいろんな形で付加のサービスが付き、バスと比べて快適であり個人が独占できる空間であるということを考え、ある程度はお互い負担しましょうという形でやっていかないと、一番怖いのはタクシー事業者が潰れていくことである。地域の本当に困っている人の足が無くなるということをしかり考えてお互いにどのように支えていくかを事業者と公共だけでなく、これにはお金が掛かるよという利用者への啓蒙も必要だと思う。もう一つ、事業者と公共と利用者だけでなく、プラットフォームあるいは代理店がバスの方でおさえられてしまうと、自由度が全くなってしまふ。DXなどいろんな言葉が出ています

	<p>が、それが事業者のみではできません。プラットフォーマーの方々もこういう中に入っていたりするための働きかけを弱い立場の事業者からはできないので公共の方からしていただくことも大事なことだと思う。現状、我々ができるのはこのようなことを嘆くことしかできないというのは大変お恥ずかしいと思うが、これが現状だと思う。</p> <p>○鋤柄委員 自治体の皆様のお話の中で、以前よりもタクシーを公共交通としていろいろな場面で取り上げていただくことが多くなったと思っている。感謝申し上げます。先ほどドア・ツー・ドアへの要望が高まっているということがあったが、これは私どもタクシーにしかできないところである。これを公共交通の中に取り入れるとなったとき、一般のタクシー料金とのアンバランスなどをどうするか。ドア・ツー・ドアに対するものも交通計画に組み入れて費用負担の部分も含めてどれだけ手厚くしてやっていくかということも一緒に考えていただけたらと思う。</p> <p>○横田委員 豊田市は山村部も含めて非常に面積が広いということで、将来の自動運転に繋がる意味ではオンデマンドをやっていくしかないとは思っている。これを、行政と事業者と地域の方が一体となって何か別の方法を考えていかなければならぬと思う。タクシーやバスということではなく、モビリティという新しい仕組みを法律も含めて考えていくような時期に来たのではないかと思う。</p> <p>○境委員 先ほど杉江委員からもお話があったが、タクシーの勉強会を昨年から2ヶ月に1回開催し、これまで7回やってきた。市の担当者の方から素朴な疑問も含めて勉強したいとお話をいただいて始まった。タクシー事業者は解析が上手くない。過去の仕事のやり方を守ろうとしている。人をうまく使いながらということは得意でない。個人的な見解でいうと、公共交通会議というのはバスのことを話し合う場だと感じていて、そういうところから考えると、やっと市民権を得たという感じを受けている。我々タクシー事業者が困ったときどこに相談すればいいのかわかれば、助成券で関わりのある福祉担当課。他にどこにいけばいいのかわからない。こういったところから出発ははじめ、やっと一つになってきた、これから本当の仕事ができると思っているので今後ともよろしくお願ひしたい。</p> <p>○浅岡委員 昨年9月に岡東タクシーさんが事業をやめ、弊社がその後を引き受けさせていただいた。山間地というのは聞きしに勝る苦しいものがあるということを感じている。これについては自治体さんと今後お話をさせていただきたいと思うが頑張れるところは目一杯頑張りたい。タクシー事業をやっている以上は、公共交通という文字をいただいているのでこれを消してはならないと思っている。先ほどからの皆様のお話をお聞きしている中でデマンド、コミュニティバスなどいろんな話が出たが、自治体さんがやられることは、お金の面で私どもからすると非常に羨ましい使い方をされていると思う。私どもは事業者であるため、かたや利益、かたや最賃、いろんなことを守るうえではどうしても利益追求型でやらざるを得ないというのが現実である。これを守るためには、この価格帯でどうしたらやってい</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

けるのか、目の前に来ている働き方改革の問題もそうだが、短時間になればなるほど、働いていただいている乗務員はそれだけのものを稼ぎきれないというのが現実で、そういう点では働き方改革に今神経を張り巡らしているのが実情である。

○岡村委員

実際に交通の面で困っている利用者がいるのは弊社含め、中心部から外れた小さな事業者が担っている地域住民の方たちである。その方たちに私どもとしては少しでもお役に立ちたいと思い、このような場や勉強会にもたせていただいてよりよい知識やお知恵をいただきたいと思っているので今後ともよろしくお願ひしたい。

○青木委員

この協議会が立ち上がってからだいぶ経つが、事業者の方からタクシーについて一定の理解が進んでいる、認知度が上がったというような声が出たのは初めてだと思う。考えてみればモビリティという言葉はだいぶ市民権は得てきたし、その中にタクシーも入っているなど感じているし、高齢化社会を迎え足をどうするのかというところで、自治体の皆様方も国の機関の皆様方も実感を持って感じられているなということは今、肌感覚で感じることができた。そのうえで、この地域で該当するかわからないが一つお話ししたい。我が業界は広報とPR不足だといえる。経営コンサルの方にももっとPRすればいいといわれることもあるが、公共交通という立場で我々自身が話すとき田引水になりがちなところもあって、ぜひとも自治体の皆様にご協力いただきたいことがある。どういうことかということ、実務レベルでのさりげないところで、タクシーを置いていかないでほしい。イベントのチラシでも「ご来場は鉄道・バスなどの公共交通機関」とされている。なぜ「タクシー」が入っていないのか。交通計画などの虎の巻にはだいぶ入るようになってきたが、ただ、実務もしくは交通担当部署と別の部署にいくと、とたんに薄れてしまう。是非ともお願ひしたい。また、我々が真水から行っている障害者割引は、市町村から補助をもらっていると思われることが非常に多い。公共性の高い事業としてPRにご協力いただきたい。また、クロスセクター効果についても、現場実務の方にも浸透させていただけたらと思う。それと業界紙には加藤先生のインタビューで公共交通は基本的に赤字とさえいわれている文面もある。世のため人のためという面が強いと思って私たちタクシー事業者も頑張っているのご理解いただきながらともに歩んでいきたいと思う。

○議長

ありがとうございました。事業者さんからのお話に対して回答があれば自治体さんの方からお願ひしたい。なければ山崎さんいかがですか。

○山崎副会長

市民と行政の負担にも限界があって、チョイソコはいろんなところで導入されているが、チョイソコのいいところは地域の企業が運行経費を負担するというスタイルであること。そうはいつても実は最初にはじめた豊明市ですら行政の負担が結構大きいという事実がある。愛媛でやっているのはネットヨタなどの民間事業所がお金を出して行政の負担なしで運行しているという事例もあってそういうスタイルがとれるといいのではないか。また、人材育成の話だが、乗務員の年齢が上がっているということで、

	<p>二種免許を持っていない若い人材を育成していくというのも対策としてあり得るのではないか。地域の活性化として、行政が商売をやりたい人に安い賃金でコンテナのような場所を提供するというようなこともあるが、タクシーでも行政がある程度負担して営業所を作るというのもあり得るのではないかと思う。</p> <p>○議長 ありがとうございます。ドア・ツー・ドアのニーズの高まりをご認識いただきながら、将来的には自動運転を見据えながらの事業もこれから考えられていくのだろう。ただやはり一番大きいのは、いろんなサービスが出てきたときにマネタイズはどのようにするのかという問題をしっかり解決していかなければならない。そして営利としての見方、公共サービスとしての見方、ここに大きなギャップがある中で、なかなかそこが上手く均衡点が見当たらないのが現状なんだと思っている。そういう意味で、豊田市でやられている勉強会というのは一つの大きなステップだと感じた。ぜひ機会があれば、それによってどんな効果が出てきたかご提供いただきながらほかの自治体でも勉強会が進むと将来に向けて何かの方策が出てくるかなと思う。それから国ではいろんな制度を考えていただいているが、地方や地域地域の特性が十分に反映されているかといえば必ずしもそうではないような気がする。勉強会なんかで得られた共通点をぜひ国の方にも吸い上げていただいて国の方で地方の現状を見てもらった形での改革等を考えていただく。それも一つの方策になるなという気がしたところ。それでは、次にそのほかの機関の方々にご発言いただきたい。</p> <p>○鈴木委員 私は現場の立場として、皆さんに言いたいのは、机上のことでなく、現場の声を聞いていただきたいということ。</p> <p>○阿部委員 私ども岡崎商工会議所には、本日ご出席の交通事業者様はじめ、輸送・観光事業者様など多くの方に所属していただいている。そういった方々に支えていただきながら会議所の活動をしているのでまずは、経済活動がしっかり進むように、会議所としても経済団体としてしっかり活動してまいりたいと思っているのでよろしくお願ひしたい。</p> <p>○小田委員 はじめに個人的なことで恐縮だがお話ししたい。わたくしの親が運転免許を返納し、実際、子の立場として、買い物や病院通いにすごく心配をしている。母親にその旨を伝えると、バスや電車は使うがタクシーという言葉が出てこない。タクシーを身近に感じられないというところがある。豊田市はモータリゼーションで進展した車ありきで成り立った街で、高齢者はまだまだタクシーを利用するという意識が薄いと思う。そこをなんとかしていくというのが今のここでの課題になるのだと思うが、そこにあるのだなと実感として思った。商工会議所としては、観光に視点をもっていかなければならないと思う。ジブリパークができたり、来年の大河ドラマなどと観光資源をうまく連携させてセットものにしてタクシーの利用を図るということも意識を持って動いていきたいなと考えている。</p> <p>○柘井委員 コロナ禍においてタクシー業界の皆様も売り上げが減って困っているということだが、観光も同様で非常に大きな影響がある。しかしながら観光</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

に対するお客様の意識が変わってきたように感じている。従来型の大型バスでやってきた物見遊山してわいわいガヤガヤして帰るところから、それぞれのお客様の好奇心に従って街をじっくり見ていただけるような状況が生まれてきたなと思っている。その中で誘客を図ったときにこの地域での二次交通という意味ではタクシーは非常に大きな要素であると考えている。岡崎市ではシェアサイクルもやっていて非常に需要があるわけだが、これはお客様の客層によるなというところで主力は20代の方方で、岡崎市は有名ユーチューバーの出身地で聖地化されているところもあり、春休みは非常に多くのお客様が訪れている。しかしながら、タクシーをご利用になる方々ではない。一方で従来の岡崎市の文化資産などを考えると、ある程度余裕を持った方々にもっとお越しいただきたい。そういった方々こそタクシーの利用の対象となるのではないかと考えていて、私どもも旅行業を始め、その中でタクシーと協力した商品を販売しているが、これも今後ますます強化をしていきたい。苦しい状況ではあるが、それぞ

○平井委員 最賃の問題は先ほども出たが、労働時間等も含めて我々は事業者の皆さんにお願いする立場で、先ほどからお話にあるように非常に厳しい状況にあるということで、自治体さんや監督官庁さんと連携して進めていくべきと感じた。

○稲吉委員 先ほどのお話にもあった免許の返納と交通は密接な関係にあって、山間部などでもタクシーさんがフォローできれば、家族が心配される免許の返納もスムーズにいくのではないかと感じている。また、岡崎警察署管内では、飲酒運転で取り締まりされる方が多く、昨年が一番多く、2番目の署に比べて倍の件数となっている状況にある。そういったことも踏まえて、タクシー業界さん、自治体さんで広報していただくと、タクシー業界さんとしても利用が増えるのではないかと思うので、協力してやっていきたい。

○議長 ありがとうございます。時間がなく皆様方に十分に時間がとれなくて申し訳ないが、それぞれの立場から今後の方針を定めるにあたって有用なヒントをいただいたと思っている。タクシーというと、人を乗せて運ぶということだが、街を見してみるとたくさんのタクシーが走り最近ではカメラを付けて道路の維持管理に活用したり、あるいは道路状況のセンサーとしての活用もあったりする。防犯、見守り活動というのものもある。本来の目的ではないところのプラスαの活用も広がってきているので、そういったところで、マネタイズまでいかないとしても何らかの資金的な補助の可能性もありうるかと思う。そういうのを実際にやろうと思うとやはり何よりも行政と一緒にやっていかなければいけない。そして民間の方々のアイデアというのも重要になってくる。結局は、タクシーに対する期待が高まっているのは間違いないと思うので、これを機会に今後も話し合いの場を設けていただきながら、行政、事業者、地域の方々にとって望ましい姿、その実現に向けて一步一步進めていくことができればいいのではないかという気がしている。全体を通して思うのは、青木さんも言われたが、PR不足と

というのは正にそうだという気がした。タクシーに乗ることによって、あるいはタクシーがあることによってあるクロスセクターというのは間違いなくあると思う。そして地域の雇用にも貢献できるでしょう。今はタクシーも間違いなく公共インフラでこれに対して行政からのPR等々、あるいはそれによってタクシー利用のハードルを下げるということも可能だと思っているので、手を組んでやっていただければいいのかなと思っている。今日いただいた意見をもとにタクシー協会さんとしても何か考えていただければと思う。ありがとうございました。

(4) その他

平井委員より労働関係資料提供