

## 第1回神奈川版ライドシェア検討会議 議事録

(日 時)

令和5年10月20日(金) 14:30 ~ 15:30

(場 所)

新庁舎第5会議室

(出席者) ※冒頭あいさつのみの出席

・三浦市

吉田 英男 市長(※)

木村 靖彦 政策部長

・事業関係者

有限会社いづみタクシー 八木 達也 代表取締役

京急三崎タクシー株式会社 阿部 正浩 常務取締役

一般社団法人神奈川県タクシー協会 三上 弘良 専務理事

・国

国土交通省関東運輸局 内田 忠宏 自動車交通部長

・神奈川県

黒岩 祐治 知事(※)

中谷 知樹 政策局長

佐藤 亮一 県土整備局長

田邊 親司 政策局自治振興部長

池田 一紀 県土整備局都市部長

重田 健太郎 国際文化観光局観光課長

井上 哲也 産業労働局産業部ベンチャー支援担当課長

高橋 正樹 産業労働局労働部雇用労政課長

塚本 裕子 横須賀三浦地域県政総合センター企画調整部長

(事務局)

横川 裕 政策局自治振興部地域政策課長

神永 裕一 県土整備局都市部交通企画課長

(横川 地域政策課長)

では定刻でございますので、第1回の神奈川版ライドシェア検討会議を開始したいと思います。着座で申し訳ございません。私は本日の司会を務めます、神奈川県政策局地域政策課長の横川と申します。どうぞよろしく願いいたします。本日の会議に先立ちまして報道機関の皆様にお願いがございます。取材につきましては会議開始から終了まですべて可能となっております。

取材は原則記者席にてお願いいたします。ただし、カメラでの撮影を希望の場合は、撮影場所は原則自由でございますが、会議の進行に支障のない範囲でお願いいたします。

それでは開会にあたりまして本県知事、黒岩よりご挨拶申し上げます。

(黒岩 神奈川県知事)

わざわざ県庁までお越しいただきましてありがとうございます。第1回神奈川版ライドシェア検討会議、このように開かれますこと大変うれしく思っているところであります。

コロナとの長い長い戦いがあり、その後遺症がいろんな形で出てきています。その一つが、このタクシー不足といった問題だというふうに思います。私も選挙の時にいろんな観光地の方から声が聞こえて参りました。タクシーが捕まらなくて、せっかくインバウンドも復活して観光客が増えているのに、非常に不満の声が上がっているということ。それとともに、人口が減少している地域においても、なかなかその時間帯によってはタクシーが捕まらないといった声が聞こえてきておりました。

そんな中で、ライドシェアといったことが急に浮上してきたわけであります。我々も、どんな形でライドシェアといったものができるのかな、検討を進めて参りました。

私自身この7月にアメリカに行き、そして、つい先日まで中国に行っておりましたけども、どちらでも、いわゆるそのライドシェア、ウーバーのようなもので、タクシーと一般の車、一緒になって使えるということで非常に便利な状況になっているということをこの目で確認をして参りました。

しかし、いきなりそれをそのまま日本でやるのはなかなか難しいだろうなというのが正直なところであり、我々県庁の中でいろいろ考えた中で、「神奈川版ライドシェア」をタクシー業者の皆さんと一緒に作っていくということができれば、新たなモデルになるのではないかなと思った次第であります。

この議論をどこにどんな課題があってどう乗り越えられるのかどうなのか、いろんなその選択肢の中で、幅広い率直な意見交換をしていただきたいというふうに思っているところです。基本は利用者目線でぜひ議論を進めていっていただきたい。利用者の皆さんが、タクシーがない時にも、タクシーのように、移動手段が確保できるという流れをどう作っていくかということで、皆様のお知恵をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。誠にありがとうございました。

(横川 地域政策課長)

続きまして三浦市吉田市長お願いいたします。

(吉田 三浦市長)

皆さんこんにちは。三浦市長の吉田でございます。本日は、三浦市の課題の解決のために、黒岩知事はじめ、国交省の皆さん、そしてタクシー業界、市内のタクシー事業者の皆様、神奈川県呼びかけに応じていただきまして、厚く御礼申し上げたいと思います。

三浦市といたしましても、皆様と一緒に検討進めさせていただきたいというふうに考えております。

三浦市内の夜間のタクシー不足につきましては、後ほど事業者様からお話があるかと思いますが、昨年夏からコロナ禍もございまして、19時以降の営業車両の減少が見られます。これによりまして、三浦市内の南側、とりわけ三崎漁港周辺の飲食店の深夜の帰りのタクシー不足の声を、私も市民の皆さんから直接お話を伺ったりさせていただいています。

そして三浦市議会でもそういった議論がされ始めたということもございます。市内の一部エリア、時間帯に限定されたタクシー不足として、神奈川県内におきましても少し特殊な事例ではないかと思いますが、ぜひ一緒に考えていきたいというふうに思っております。

後ほど、新たな仕組みの案でございます、「神奈川版ライドシェア」についてご説明があるかとは思いますが、ぜひこの検討会議をもとに、神奈川県内でのそれぞれの課題について、知事を筆頭に対処・対応ができるよう、私としても、地域の事情を踏まえてぜひ一緒に考えさせていただきたいと思います。

マーケットとしては非常に小さなマーケットでございますが、先駆けた取組として、これからもぜひ一緒に検討させていただきたいと思います。事業者の立場を考慮していただくということが、大きな視点かと思っておりますのでぜひよろしく願い申し上げたいと思います。ありがとうございます。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございます。なお、知事、吉田市長におかれましては他の公務の関係がございますので、ここで退席となります。

それでは続けさせていただきます。次に、本日の会議次第等でございますが、お手元の資料の通りでございます。もし資料が不足してる等ございましたらお近くの事務局職員にお伝えいただければと思います。

それでは本日の会議の出席者を名簿記載の順にご紹介をさせていただきたいと思います。まず、三浦市木村政策部長です。

次に事業関係者として有限会社いづみタクシー八木代表取締役です。

京急三崎タクシー株式会社阿部常務取締役です。

一般社団法人神奈川県タクシー協会三上専務理事です。

国土交通省より関東運輸局内田自動車交通部長です。

引き続き本県の出席者でございますが政策局長の中谷です。

続きまして県土整備局長の佐藤です。

その他の県の出席者については資料記載の通りでございますので割愛させていただきます。それではですねこれより議事に移りたいと思います。まずは「2 地域の課題」についてということで、三浦市の公共交通の現状について事務局からご説明申し上げます。

(神永 交通企画課長)

神奈川県県土整備局交通企画課長の神永です。

私からは、地域の課題について、皆様からご意見を伺う前に、県内のタクシーの状況や三浦市の概要、公共交通の状況等についてご説明いたします。着座にて説明させていただき、失礼いたします。

資料1により説明させていただきますが、同じ資料をスクリーンにも映しています。スライド番号2をご覧ください。

まず神奈川県内のタクシーの状況です。車両数と、運転者数を平成27年と令和4年で比較すると、車両数は11%減少しているのに対し、運転者数は27%減少しています。車両数と比べて運転者数がより多く減っており、車両あっても配車できない状況があると考えられます。

スライド番号3をご覧ください。この図は、神奈川県にあるタクシーの営業区域を表している。本県はご覧の四つの交通圏に分かれており、三浦市は、横浜市、川崎市、横須賀市と同じ京浜交通圏に含まれています。

スライド番号4をご覧ください。次に三浦市の概要です。

三浦市は三浦半島の南部に位置し、人口は令和5年10月現在で、4万306人となっており、平成6年の5万4350人をピークに、年々減少傾向にあります。また面積は約32平方キロメートル。市街化区域は約7、7平方キロメートルで市街化区域は、京急久里浜線の三浦海岸駅、三崎口駅周辺や市南西部の市役所や、三崎・城ヶ島周辺に広がっています。

スライド番号5をご覧ください。三浦市の観光についてです。観光客数は、令和元年までは年間600万人以上でしたが、この中の令和2年以降は年間420万人程度にとどまっています。主な観光地と令和4年における入込客数については、三崎漁港や県立城ヶ島公園のある三崎・城ヶ島で約304万人、三浦海岸海水浴場や河津桜の並木道がある三浦海岸で約76万人などとなっています。また、公共交通との連携として、電車、バス代と食事代がセットになったチケットであるみさきまぐろきっぷが販売されています。このチケットを使って、三崎漁港周辺などで飲食を楽しむ観光客の方もいるようです。

スライド番号6をご覧ください。次に、三浦市の交通手段分担率についてです。上のグラフは、県全体と三浦市の交通手段分担率を示しています。三浦市は県全体と比較して、

自動車の分担率が高くなっています。下のグラフは、三浦市を出発する自動車交通の行き先の割合を示しており、自動車交通の多くが三浦市内で移動することがわかります。

次に、スライドの番号7をご覧ください。続いて、三浦市の公共交通についてです。鉄道は市内に、京急久里浜線の終点となる三崎口駅と三浦海岸駅の2駅があり、令和3年の1日の平均乗車人数は、三崎口駅が約6,300人、三浦海岸駅が約4,200人となっています。バス交通は三崎口駅と三浦海岸駅を拠点に、三崎港などを結ぶ路線となっています。また、タクシーは法人タクシーが市内で2社営業しており、車両数は合計で35台、その他個人タクシーが14台ですが、個人タクシーの営業は数台程度とお聞きしています。なお、法人タクシー2社の運行時間は、いづみタクシーさんが朝5時から夜19時まで、京急タクシーさんが朝5時から夜中の26時までとお聞きしています。

次にスライド番号8をご覧ください。最後に、三浦市の交通事情についてです。

上段に三崎口駅を発着する最終電車と、下段に三崎港付近と三崎口駅を結ぶ最終バスをお示ししています。鉄道は平日休日ともに、上りの三崎口駅から横浜駅に向かう最終列車が23時頃、下りの横浜駅から三崎口駅に到着する最終列車が24時頃となっています。また、バスについては、三崎港または市役所付近の三崎東岡バス停から三崎口駅に向かう上りが平日は22時から23時頃、休日は21時半頃、三崎口駅から三崎港、三崎東岡バス停に向かう下りは、平日は23時から24時頃、休日は22時台が最終となっています。

神奈川県のタクシーの状況と、三浦市の概要や交通の状況についての説明は以上でございます。

(横川 地域政策課長)

それでは、次に地域の課題について、タクシー事業者の皆様と三浦市様からお話を伺えればと思っております。

それでは最初に、いづみタクシーの八木様、お願いできますでしょうか。

(いづみタクシー 八木代表取締役)

有限会社いづみタクシーの八木と申します。よろしく申し上げます。

本日三浦市の交通事情のために、このようにたくさんの皆様と議論していただくことに、まず感謝申し上げます。

地域の課題ということで、本日私が発言する内容は「神奈川版ライドシェア」ということでありますが、神奈川を背負ってきているわけではないので、三浦市の事情という中での発言と捉えていただければと思います。

先ほどモデルケースというようなお話もありましたけれども、実際その地域その地域、隣の横須賀でも逗子市でも全然事情が違うことなので、三浦市がそうだからと言って、他が当てはまるとかそういうことは、1ミリもないというようなことをまず前提として申し上げておきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

さて地域の課題でございますが、わかりやすいところで言うと三崎港の方ですね、先ほど市長が言いましたけれども、夜 19 時以降を弊社の方が運行を止めるということで、タクシーがないというようなことが一つあります。

様々な原因がありましてそうっております。

いづみタクシーも三浦市に創立してから 83 年間、市民の足として、何とか頑張って参りましたけれども、夜の需要不足がコロナ前から、顕著に出てきておりました。タクシーというのは夜中でも走っているのが当たり前だという中で、そこを前提としていろいろと配置をしたり、組みかえをしたり、工夫をしつつ、何とか 7、8 年前までは朝 4 時までやっておりましたし、その 2 年後 3 年後ぐらいまでは、2 時ぐらいまでは何とか 2 台ぐらいは残そうとか、そういう工夫もやって参りましたけれども。

需要不足が第 1 の原因で、コロナ禍を経まして、回復の兆しがあるのかなというような中で、踏ん張ってやって参りましたけれども、一向に夜の需要が、もちろんゼロではありません、ゼロではないんですけれども、長時間、運転手を待たせて、待機させて、それに見合うだけの需要というのが、とても見込めない。もちろん運転手不足もあるんですけれども、もっとあるのは、需要不足です。

もしお客さんがいたら、やっています。いないから、昼間、朝に集中して出勤を組み立てて参りました。現状はですね、19 時までにする前はですね。朝タクシーない昼タクシーない、夜タクシーないと言われたのが、夜をちょっと諦めたことで、何とか全員を日勤にする形で、朝昼は、供給不足というようなことは解消しております。

昼間の需要もあまりないので、昼間はですね、ほんの数台しか出ていなかったとしても、ドライバーが 1 時間待つ、2 時間待つというような状況が今でもあります。

なので、課題としましては、ライドシェアで何を解決するかということですが、夜タクシーないんだから、走っていいでしょうというようなところで、議論が始まっていると思うんですけれども、そもそも需要がない中でライドシェアがビジネスとして成り立っていくのか、何人が今困っているのか。もしやったら何人ぐらい乗るのか何台ぐらい必要なのか、その辺がですね、わかっている上で、議論を進めていき、もちろん皆さんのせっかくの会議ですから、いろんな案、アイデア、それがタクシー会社に何をしてもらいたいのか、タクシー会社が何をできると思っているのか。そのあたりを突き詰めて聞いてみたいと思います。

ちょっと地域課題とプラスしていろんなことをいろいろ申し上げましたけれども、私からは以上です。

(横川 地域政策課長)

はい、ありがとうございます。

また神奈川版ライドシェア(案)についてのご意見はまた後程改めて伺うつもりでございます。次にですね京急三崎タクシーの阿部様お願いいたします。

(京急三崎タクシー 阿部常務取締役)

改めまして、京急三崎タクシー株式会社常務取締役をしております阿部と申します。よろしくお願ひいたします。

三浦市のタクシーの事情については八木社長の方からいろいろとご説明があった通りで、私たちも同じ見解であります。そんな中、当社はですね、一応ここに書いてある通り、朝から最終電車が終わるまでは、乗務員を確保してやっております。名前の通り京浜急行電鉄の子会社でございます、三崎口の駅と三浦海岸の駅、この2つを守ることをまず最重要として、私ども車を集めている状況でございます。

夜につきましてはですね、やはり電車からお帰りになられる方、非常に人数が多いものですので、駅に私ども車が集中しておる関係上、どうしても港の方の飲食店からのオーダーについては、お断りをするのがいくつかある。もちろん駅からあちらの港の方に向かっていく車があれば、もちろん配車をいたすのですが、車が1台もないときは、やはりちょっとお断りをさせていただくことがあるというふうに、運転手の方から聞いております。

駅を守ることも三浦市の最重要と私どもは考えて動いている状況でありまして、もちろんコロナ禍で、乗務員の離職者が増えまして、今通常コロナ前の稼働より多少は下がっておりますが、それでも何とか18台の会社の中で、14台15台を平均で動かして、最終三浦海岸で12時25分なのですが、そこまでは何とか動かしている状況ではあります。ですから私どもの大きな課題はやはり駅に集中している関係上、どうしても港の方になかなか車が回せない。これが私どもの大きな課題だと考えております。以上でございます。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございました。それでは最後に三浦市木村部長お願ひいたします。

(三浦市 木村政策部長)

はい。三浦市の政策部長の木村と申します。本日は本当にありがとうございます。先ほど、市長も御礼を述べさせていただきましたが、私からも御礼申し上げます。

当市のタクシー不足の課題ということですが、先ほど市長から挨拶をさせていただきましたが、まず市民の方から市長は直接的に、なかなかタクシーがつかまらないんだという声は聞いていると、市長から私たちも言われております。

市に対していろいろな市民の方からの意見をお寄せいただく仕組みがいくつかありますが、その中では、あまり言われていることではないというのが一方であります。

それから、先ほど市長申し上げました通り、市議会でも議論が始まっているというお話がありました。市議会の方では、やはり夜間になるとタクシー不足、以前もつかまりにくかった傾向があったけれども、ここに来て、余計にそういう傾向があるというような指摘を受けています。

また、そこに派生したご指摘として、三浦市には市立病院がございますが、地図のところにも、三崎漁港の周辺の大きな円の中の右上のところに、市立病院って書かれていますけれども、市の南側に市立病院がございます。そちらへ例えば救急車で搬送された方が、治療を受けて、もちろんそのまま入院となる方もいらっしゃいますし、場合によっては、その後帰るという方もいらっしゃいます。

それが夜間になりますと、やはりご家族が迎えに来ていただければ、ご家族の車でということになりますけれども、タクシーでという場面もあります。

現状といたしましては、いくつかのタクシー会社を、市立病院の方でリストアップがされていて、そちらに電話をして、呼ぶということになっておりまして、今日お見えの京急さんにかかることもあれば、他の周辺の横須賀市にございますタクシー会社にかかることもあるそうです。

その場合、今年の夏以降ですが、結果的に配車がされなくて、病院で泊まっていたというようなことが数回あったというようなことは聞いています。市長も先ほど大きなマーケットではないというようなお話をさせていただきましたが、それから、お2人の事業者様からは、夜間のニーズは決して大きくはないということもお話として出ていますので、それはそういうことなんだというふうに、思います。

ただ一方で、そういった事情、そういった困っていることがあるのも事実でございまして、本市としてはそれが課題の一つという認識でございます。以上でございます。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございます。ここまでですね地域のタクシーの現状や課題についてお話をいただきましたが、ご出席の皆様から今のお話についてご意見、ご質問等ございましたが、お願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。また最後に時間は設けておりますので、もし今ないようでしたらまた改めて後でお聞きいたします。それでは、今の地域の課題についてはここまでとさせていただきます。続きまして神奈川版ライドシェア(案)についてでございます。次に課題解決に向けてということでですね、このライドシェアについてのご説明を事務局からさせていただきます。

(神永 交通企画課長)

タクシー不足への対応策の一つとして想定している神奈川版ライドシェア案についてご説明いたします。

資料2をご覧ください。

この案のポイントは、一般的に海外で行われてるライドシェアと異なり、タクシー会社に運行管理をお願いし、利用者等の安全確保を図るとともに、タクシーが不足する時間帯や地域に限定することで、既存のタクシー利用事業に影響を与えないような仕組みとしている



点です。

具体的な仕組みとして、一般のドライバーはタクシー会社が面接の上、登録研修を行うほか、利用者による評価制度を想定しています。また、使用する車両は、一般のドライバーが持っている自家用車になりますが、タクシー会社が車両認定し、安全管理を実施するほか、ドライブレコーダーや配車アプリを装備し、任意保険等に加入してもらうなど、安全性を高める仕組みを想定しています。

なお、神奈川版ライドシェア検討会議では、あらゆる選択肢を視野に入れた検討を行うこととしています。

説明は以上です。

(横川 地域政策課長)

それではですね、課題解決に向けてということでもう一つですね、次にラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策についてです。資料をご用意いただきましたので、国土交通省関東運輸局、内田自動車交通部長さんよろしく願いいたします。

(国土交通省関東運輸局 内田自動車交通部長)

はい。改めまして関東運輸局自動車交通部長の内田でございます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

資料3をご覧くださいければと思います。ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策ということでご説明差し上げたいと思います。

こちらは、本年の5月に国土交通省の方で策定をいたしまして、10月中を目途に、施行予定ということで考えているものでございます。こちらをご紹介させていただければと思っております。

こういったものを5月に策定をいたしました背景といたしまして、皆さんご承知の通りコロナがございまして、地域公共交通は極めて厳しい環境に置かれたということがございます。また昨今言われておりますけれども、交通分野でも人手不足というのが非常に加速しているということがございまして、交通不便地域が拡大していくのではないかとといった問題意識のもとで、身近な交通サービス、これのことをラストワンマイル・モビリティと称して申しておりますけれども、これを担いますタクシーですとか、乗合タクシー、それから自家用有償運送、これらをより持続的で利便性の高いものにしていこうということで制度改善を行うものでございます。

具体的に12項目ございまして、かいつまんでご説明をいたしますが、まず1ページ目をご覧くださいければと思います。

1ページはタクシーについての4項目でございます。

1番目は法人タクシーについて、営業所ごとに原則5台、車両配置するということになっておりますけれども、こういった決まりがあることによって営業所を維持するというの

も難しくなっているということもあることからこの台数の緩和を認めるというような内容になってございます。

それから2番目につきまして、こちらも営業所ですとか、あと車庫ですとか施設関係ということになるのですが、この営業所や車庫の施設関係につきましては、使用権原ですとか、他の用途との区分など様々要件が今、課せられているのですけれども、こちらも緩和をするということで、交通不便地域における機動的なサービス提供等を図るというものになってございます。

それから3番目は、安全輸送の根幹となる非常に重要な運行管理についてでございます。その運行管理のDX化を推進するというので、すでに事業者内の営業所ですとか車庫間の遠隔点呼というのは可能となっておりますけれども、事業者内の運行管理業務の一元化ですとか、それから事業者間の遠隔点呼の導入等に向けて実証実験を行っていくという内容でございます。

それから4点目は個人タクシーについてございまして、三浦市では先ほどの神奈川県さんの資料にもありましたけれども個人タクシーが認められている地域でございまして、詳細は割愛いたしますけれども個人タクシーが認められない地域においても個人タクシーを活用するといった内容です。

おめくりいただきまして2ページ目でございますけれども、2ページ目の3項目5番から7番は乗合タクシー関連ということになっております。

5番目は、タクシー事業者が、乗合タクシーを行う際に、タクシーは乗用区分ということになるのですけれども、改めて法令試験を受けて乗合事業区分の方の許可も取得をしていただくということになってございます。ただこの法令試験を受けていただくというところでタクシー事業者は自動車運送事業者として既に十分な知識があるということに鑑みまして、乗合事業の許可申請に係る法令試験を免除するという内容になってございます。

それから6番目でございますけれども、原則としてタクシー事業と乗合タクシー事業というのは、今申し上げましたけれども事業区分が違うということがございまして、車両が事業ごと別々に運用されておりますけれども、そういったことによって運用効率が悪い場合もあるということで、車両の運用効率を高めるために、より柔軟に車両の併用を行うことができるといった内容になってございます。

それから7番目でございますけれども、乗合タクシーの導入が必要な交通不便地域において、事業者が十分に車両等を保有していないケースがあるということに鑑みまして、過疎地域において、地域公共交通会議の協議が整った場合に、事業用自動車による輸送力の範囲内で、自家用自動車を活用するといった内容になってございます。

それから最後3ページでございますけれども、5項目ございまして、この8から12は自家用有償旅客運送関連ということになってございます。

8番目は、自家用有償運送について交通事業者が協力する事業者協力型というものがございまして、こちらの活用促進を図るために、協力類型の多様化ということで、これまで運

行管理に加えて車両整備管理に協力する場合のみが認められておりましたけれども、運行管理に加えてノウハウの提供等に協力する場合も認めるというものになっています。

それから9番目でございます。この自家用有償運送ですけれども、導入する地域が交通空白地であることについて、地域公共交通会議等で協議を整える必要がございますけれども、この協議を円滑化するために、その交通空白地の目安というものを示すというものでございます。

具体的には半径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該当するという目安を示すものでございます。「少なくとも」とありますけれども、これはあくまで目安でございますので、必ずしもこれに当てはまらなければ交通空白ではないという訳ではなく、これは一つの目安として受け取っていただいて、それに当てはまらなくても、協議が整えば、自家用有償運送を導入できるのですが、協議をしていただく上での、目安としてこういったものを示させていただきますという内容でございます。

それから10番目、こちら自家用有償運送の導入に係る協議の関係でございますが、この協議の円滑化のために、ガイドラインを改めて周知するというものです。

それから11番目につきましては、自家用有償の対価についてでございます。こちらは、タクシー運賃の上限値の概ね2分の1の範囲内という目安をこれまで示しているところでございますけれども、これだと持続可能な運営が困難なケースも多いということでございまして、必要な費用を勘案した実費を適切に収受できるような目安を新たに設定したいと、そういった内容でございます。

最後12番目でございます。この自家用有償運送は登録の有効期間というのがあり、その期間が到来するたびに、更新の手続きというのがございます。協議をまた整えるというところが負担になっているということに鑑み、一定の安全性がある場合は更新登録手続きを簡素化するというような内容になっております。

以上、12項目でございます。今月中日途に施行をするべく、具体化を進めているという状況でございます。駆け足になりましたけれどもご紹介ということで、以上でございます。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございました。

今のご説明に関しまして、何かご質問はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、ここからですね意見交換を時間とさせていただきます。課題解決に向けて皆様との意見交換ということで、まずタクシー事業者様、そして、県タクシー協会さん、三浦市さんとして担当部局さんの皆様からですね、お示ししました神奈川版ライドシェア(案)について、ご意見をいただければと思います。まずはご意見ということで、目安としてまずそれぞれ2分程度ということいただければと思っております。それではまず、いづみタクシ

ーさんからお願いできますでしょうか。

(いづみタクシー 八木代表取締役)

この資料は、黒岩知事の記者会見で示されたものから細部には至ってないと思いますが、まず、タクシー会社に関わるということで、もちろんタクシー会社に寄り添っていただいているとの思いからだと思っておりますので、その辺は好意的に受けとめますが、この登録・研修、例えば面接とかも書いてありますけれども、これに関して、どうしてもイメージが湧かないのが、このライドシェアなるものは、タクシー会社として雇用するのか、委託するのか、こちらが運行管理を委託されるのか、その辺のところ、その三つのことで、全然イメージも、やることも感覚も全然違うので、まずそこがないと、議論というか感想も言えないかなと思っております。

あとドライブレコーダーや配車アプリということですが、三浦市の弊社のですね、GOをアプリ入れております。それとタクシー無線を入れておりますけれども、全迎車の95%が電話のタクシー無線です。GOアプリは何と5%以下。これは先月の数字です。ほとんどアプリ使いません三浦市民。夜アプリを限定しようということで、もしかしたら飲み客とかもうちょっと進んでる可能性がありますけれども。これが倍の10%になるとも考えられず、なかなかアプリのその敷居が高いのが三浦市民ですので、ここありきということが一番考えやすいんでしょうけど、ちょっとそこのところを認識された方がいいかなというところ、とりあえず、このぐらいでいいですか。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございました。

それではですね京急三崎タクシーさんお願いできますでしょうか。

(京急三崎タクシー 阿部常務取締役)

今八木社長がおっしゃられている通りだと私も思っております。もちろんですね、私どもタクシーの会社を交えてというところは非常に嬉しいんですが、これを全部見てしまうと、ちょっと悪い言葉で言うと、後の責任タクシー会社でよろしくねと、言われているように感じてならないんですね。

もちろん私ども乗務員を使って運行させているわけですから、これができないとは申しあげませんが、これをやるために私どもコロナ等を乗り切るために、社員もすごく削っているですね。最低の人数で、今私どもの会社を動かしているその職員に、これをやれというのはやはりちょっと今難しいのではないかなと。今のところうち18台を稼働させるために動いておりますので、これをまたさらに増やすとなると、人員を増やしたりとか、設備を少し良くしないとちょっと難しいですし、それを今投資する力ははっきり言ってございません。ですので、そこの部分も、お考え願えるとまた少し違うのかなと思うんですが、ちょっと2

種免許を持ってない人を使うにあたって、余りにもこれは私どもの責任が大きくなるということが非常に気になるというのが一番最初の感想でございます。以上です。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございました。

それでは県タクシー協会さん、お願いできますでしょうか。

(神奈川県タクシー協会 三上専務理事)

神奈川県タクシー協会の三上と申します。どうぞよろしく願いいたします。

私の方から、今、八木委員、阿部委員から、お話がありましたが、ほぼ同じような感じになるかと思いますが、ちょっと2点ほどお伝えをさせていただければと思っております。

まず1点目ですが、やはり需給の問題がまずあるのかなと思っております。具体的には、今回三浦市域ということで検討をするということですが、三浦市域の中でも、実際にどのエリアで問題になっているのか、またどの時間帯なのか、またどの程度の需要があるかというものについて、しっかり分析していくということがまず大前提ではないかなと考えているところでございます。

当然その分析結果によって、どれぐらい供給すればいいのかという判断が下されると思っておりますので、その辺りについてはしっかりとお願いをしたいというふうに思っております。

続いて2点目でございますが、今回の検討をするに当たりまして、神奈川県の方では、タクシー事業者に関与していただくということを打ち出されておりますけれども、やはりこれは安全安心の確保の観点から、非常に重要なポイントなのかなと思っております。

ただ具体的に先ほど話が出ておりましたが、タクシー事業者が、どのように関わっていくのか。当然その雇用の問題もそうでしょうし、いろんな面でかなり関わりがあるかと思っておりますので、そのあたりにつきましても参加しているタクシー事業者の方々の意見もよく聞いていただいて、検討を深めていただければと考えております。こうした検討を踏まえることで、持続可能な輸送サービスの提供というものが確立されるのではなかろうかと思っておりますので、ぜひともよろしく願いしたいと思います。以上でございます。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございました。それでは続きまして三浦市さんお願いできますでしょうか。

(三浦市 木村政策部長)

三浦市といたしましては神奈川版ライドシェアの案につきまして、安全安心に配慮されたタクシー会社による運行管理ということですから、市長ともどもその点については理解をしているところでございます。

あと具体的なやり方については、それぞれ今指摘等ございましたが、そういったようなことの検討が必要だということは認識しております。以上です。

(横川 地域政策課長)

はい、ありがとうございます。それでは関東運輸局さんお願いできますでしょうか。

(国土交通省関東運輸局 内田自動車交通部長)

まず一般論としてのコメントをさせていただければと思います。

先ほども申し上げましたけれども、このコロナの影響でドライバー不足というところも進んでいる、こういったことを背景としまして、どのように地域の足を確保していくかということが大きな課題になっていると国としても認識しております。このため、先ほどご説明申し上げましたけれども、ラストワンマイル・モビリティの制度・運用の改善策、こちらの方を近日中に改正し、施行する予定になっているわけでございますけれども、これによりまして持続可能で利便性の高いラストマイル・モビリティの実現を図っていく、と国としても考えております。また今週 18 日でございますけれども、観光立国推進閣僚会議がございまして、そちらの方でタクシー不足に対応した緊急措置というものを公表しております。こちらを早急に実行に移していくといったところも、喫緊の任務であると考えているところでございます。

政府としまして、交通分野はデジタル行財政改革会議の重点分野として、議論されることとなっておりますけれども、安全安心の確保、これが前提だということは大変なところですが、地域の自家用車、ドライバーの活用を視野に入れて検討していく、そういった流れになっております。

この神奈川県での検討というのは、具体的な地域の課題に当てはめて、その解決を図る貴重な場だと認識しております。そういうこともありまして国としても、しっかりと、神奈川県さんのこの取組に協力しながら進めて参りたいと思っております。

安全安心の確保というところで、神奈川県さんはタクシー事業者の協力を得ながら、ということになっていると思っておりますけれども、それを具体的にどうするのかは、先ほど、事業者の皆さんですとか、協会からもコメントがあったところですので、そういったところも踏まえて検討を進めていく必要があるところだと思います。神奈川県さんのご検討に、国としても協力しながら進め、検討を深めていければと思っております。以上でございます。

(横川 地域政策課長)

ご意見をいろいろとありがとうございました。

それではですね今いただいたご意見も含めて何かご意見、ご質問等ございましたらお願いし、

(中谷 政策局長)

今、皆様からですねいただいた意見、非常に貴重な意見だと思っております。ありがとうございます。その上で、ちょっとだけ私の方からもお話させていただきます。

まず、国の関東運輸局様、そして三浦市様の方から今回、ポイントとしてタクシー事業者と、共存共栄という形をとる仕組みとして、神奈川版ライドシェア（案）を検討させていただいたことにご協力、ご理解いただくという発言ありましたこと、非常にありがたく、私どもも、何とかそういう形をとっていけたらというふうに考えております。その上で具体的にタクシー事業者様の方からご質問等がありました、まずタクシー会社として、この仕組みを実践・実行するために、雇用するのか委託なのかとか、そういったところがまずどちらかっていうところで大分スタンスが変わってくるという話がありました。

この自家用有償運送の事業協力型そういった先例を見ると、二つ、大きくパターンがありまして、一つは自治体が、運営主体となってタクシー事業者さんに委託するという形。もう一つは、タクシー事業者が、NPOを設立して、主体となるというそういった先例もあります。この神奈川版のライドシェアが、そういった手法のどちらがいいのかとか、それ以外のやり方模索しているところまでございまして、今の時点で何がいいのかということは答えとしてまだ出しておらず、タクシー協会さんの方からお話いただいたように、タクシー事業者とよくお話をさせてもらって、その上で何がベストの選択肢なのかということを決めていきたいというふうに考えております。

現時点でまだ検討の緒に就いたばかりでございますので、そういったところを具体的に皆様とご協議して、制度設計をしていきたいというふうに考えております。

また今、運行の実態として、営業の実態として、三浦市で言えば、タクシーの配車アプリを使っているのは5%、95%が電話とそういった実態もご教示いただきました。

タクシー協会さんからもそういった実態をきちんと把握して分析するという、そういったお話もありましたので、検討するにあたっては、そういったところもきちんと把握した上で何が一番いいのかというところを検討していきたいと思っているのが現時点でございます。以上です。

(横川 地域政策課長)

はい。他にございますでしょうか。

よろしいでしょうか。ではですね、意見交換についてはこちらでとさせていただきたいと思っております。これで、本日の議題等は終了となりますが、この際何か皆様の方からございましたら、お願いできればと思っております、いかがでございましょうか。

(いづみタクシー 八木代表取締役)

度々すみません、いづみタクシーの八木です。神奈川版ライドシェアというのが、何となく自家用車を使うことがありきみたいなお話になっているのですけれども、そこがなぜな

のかというところですね。あと実際ですね、先ほど内田交通部長から説明あったように、いろいろ業界も規制緩和だったり、制度が変わりつつある中で、その中のメニューで試すというようなことも選択肢の中にはあると思うんですけども、そこを、一緒に制度設計というかシステム構築をしていくようなお話にはならないのでしょうか。

(中谷 政策局長)

ご意見ありがとうございます。先ほど実態をご教示いただいたんですけども、絶対的な需要不足、それに対応して、タクシーのドライバーを、その現場で待機させるというのは、なかなか難しいというお話がありました。

まさに、そういった形でドライバーや車を配車していくことが難しい。そこをピンポイントでカバーする手段として、例えば、近隣にお住まいの一般のドライバーに参画していただいて、そこで運んでいただくっていう手段の一つあるんじゃないかろうかということで、これは決めているわけではないんですけども、一つの有力なそういった手段としてあるんじゃないかろうかということで、今一般ドライバーということ为例示として出させていただいております。

ただ、この検討が進んでいく流れの中で、例えばタクシー事業者さんの方に、今現在ドライバーがどちらかという、不足しているので、会社にまだ使える車両が残っているという話も聞こえてきています。そういったものも使えないのか、というところはやはりこれから協議を進めていく中で検討していきたいと思っております。私どもは、この神奈川版ライドシェアは有効な一つの検討案だと思っておりますけども、それに限らずあらゆる方策を、視野に入れて、検討していきたいと思っております。今言ったご意見含めて、現場から様々ご意見いただければ、それは一つ一つ検討した上で、一番その地域に最善の選択肢を検討していきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

(いづみタクシー 八木代表取締役)

はい、ありがとうございます。

あと、よくマスコミ等で流れる中に、乗客の安全とかいうお話がよく出ますけれども、乗客の安全は当たり前なんですけれども、運転手さんの安全も担保しないといけないですね。タクシーというのは、防犯灯、防犯カメラ、緊急連絡、防犯ブザー、GPSの位置情報、そういうもので安心して働いているんですね。

実際に危険にさらすようなことが一般のドライバーであれなんであれ、日本の交通運輸であってはならないというのがまず率直な考えです。

その担保がないと、いくら教育、身元がしっかりしているとか、そういうことがあったとしてもですね、乗客さんだけではなく、運転士さんを守るというところまで思いが至らないといけないということを、少し覚えといていただきたいなと思っております。



(中谷 政策局長)

ありがとうございます。まさにその通りだと思っております。

先行した事例の中に、その自家用有償運送の先行事例の中に、そういったドライバーに対する安全、そういったものを担保するための仕組みも参考にしながら、運行前にドライバーの点呼を実施とか、そういったことも実施していたり、まさに今先ほど関東運輸局さんの方から話ありました運行管理のDXの推進、これが今パブリックコメントを行ったというふうな話を聞いておりますが、10月中に実施という話も聞いておりますので、そういったことも参考になったり、すると思えます。今そういったご意見いただいたことも踏まえてですね、しっかりと検討していきたいというふうに思っております。ありがとうございます。

(横川 地域政策課長)

ありがとうございます。

他いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

はい。それではですね本日の議題、終了とさせていただきます。

県土整備局長お願いできますか。

(佐藤 県土整備局長)

すいません。県土整備局長の佐藤です。

本日どうもいろいろありがとうございます。非常に貴重な意見様々聞かせていただいたで大変参考になりました。先ほど政策局長の方からもお答えさせていただいたように、我々ピークのところ、そして交通空白のところで事業者さんが営業としてなかなか成り立たないところを確保する方策をどうすればいいのか、というところを考えたのが発端でございます。そうしたときに、一般ドライバーさん、自家用車、その二つのワードの中で何か作っていけないか。現在でも何点かお話ありましたように交通空白の自家用車の有償運送の仕組みございまして、その発展形として、もう少し何か一般化した仕組みが取れないかというのがもともとの発想でございます。

ただそういったところを一つ模索する中で、具体的に検討するエリアが、こういう形で様々定まったわけでございますので、当然のことながら、冒頭知事が申し上げたように、タクシー事業者さんと、どういった形でこれを成立させていくのかということは大前提でございます。そして需要についても、もう少しこまめに分析をして、どういった人たちをターゲットにするのか。それによって内容も大きく異なると思えますので、そういった中で、一つ、我々は発射台としてこういうご提案をさせていただきましたけれども、様々な方策について、まさに利用者の目線に立った形を求めていきたいというふうに考えてございます。今日全く初めての具体的なお話でしたので、正直申し上げて我々が少しもっと認識を深めていかなければいけないなという、ご示唆も多々いただいたと思っております。今後しっかりと、細かいところまで検討を、神奈川県としてもしっかりと進めて参りたいと思っておりますので、

引き続きご協力よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

(横川 地域政策課長)

それでは、今後は、それぞれの実務レベルで具体的な検討を進めていきまして、その進捗を踏まえまして、皆様にご相談の上、開催時期等を決めさせていただきたいと思ひます。

皆様の方から何もないようでしたら、これもちまして、本日の会議を終了させていただきたいと思ひます。本当にありがとうございました。