

## 名古屋交通圏タクシー活性化協議会「第1回自治体WG」議事概要

1. 開催日時:平成30年5月22日(火) 10:00~12:00
2. 場所(会場):名古屋合同庁舎第一号館 11階会議室
3. 出席者:出席者名簿のとおり
4. 作成:中部運輸局

### 【事務局】

- ① 協議会において実証実験を行う発議をし、5社のタクシー事業者から参加申込みがあった。協議会加藤会長名で当該5社に21条申請に必要な運行要請書をした。  
当初、2/19~3/5の実験予定であったが、3/12まで一週間延長して行った。  
国土交通省でも東京で実証実験を行っているが、まだ公表されていない。  
今回の実証実験は、タクシー活性化協議会が発議し実証実験を行った。昨年10月1日付けに準特定地域の指定解除されたことに伴い、法定協議会から任意協議会となり、任意協議会設置要綱2条協議会実施事項に従ってタクシー活性化の提案を行い、関係者が連携して実験が行われた。  
東京の実証実験は国土交通省の予算で行われているが、名古屋の実証実験は民間団体の創意工夫で行っている。  
上記経緯の説明を踏まえ、相乗り実証実験の結果報告を行うWG開催が当初からの目的であることの説明。
- ② 加藤会長が国土交通省の検討会委員になっている高齢者の移動手段の確保に関する検討会が開催され、昨年6月に中間とりまとめが行われた。中間報告を期に本年3月30日に地域交通に関する通達がいくつか発出された。自家用有償運送を検討する上での改正であるが、地域の交通を確保していく中では、タクシーとの関係も大きなポイントとなる交通会議での検討プロセスが明示されている。乗合タクシー、デマンド交通等ドアtoドアのタクシー特性を生かした地域の交通を考えていくには、タクシー事業者からの提案等も考えていくと、地域公共交通会議へのタクシー協会、タクシー事業者の委員参加の在り方必要性についても意見交換を通じてタクシー業界の考え方を述べていきたい。
- ③ HPへのタクシーアクセスの記載に関することについては、自治体の考え方をお聞かせいただき、今後の進め方の検討をする際に参考にしたい。
- ④ 上記3点が本日のワーキングの目的となっていることの説明がなされた。

### 【加藤会長】

当協議会は、任意の協議会であるが、元は法で定められた協議会であり、準特定地域に再指定されれば、直ぐに法定協議会となる。任意であろうが、法定であろうが、タクシーはずっと大事なのでやっていく、また、タクシーとバスの垣根がなくなりつつある。

現に相乗り、乗合タクシーがあり、乗合事業と乗用(タクシー)の間がなくなっているし、なくなっていかな

ければいけないと思っている。自治体で考えていることとタクシー業界で考えていることを結び付けて、全体としていいことになるようにしていく大事な場と考えている。

全部の考えがきれいにいくとは思えないが、少なくとも理解していくことが必要。時期的に地域公共交通会議の開催時期となるが、その場でタクシーのことについて話されるのが重要。参画するのは別の問題かもしれないが、タクシーが公共交通の一員という考えで網計画でも考えて実行していく必要がある。

ライドシェア、自動運転という新しい技術がでてきているが、社会に導入することによってどうなるか、地域ごとに導入等違いもあり考えていく必要があり、情報交換も必要。

それなりにバス事業での採算が見込める岡山においても、行政で補助金を入れる等だけでは成り立たず、政策として事業者、自治体と話していかないと成り立たない状態となり、関心を集めた結果、昨日行われた岡山の法定協議会は委員が28名のところ、傍聴30名、マスコミ50名の120人ぐらいで行われた。この会議も関係ない話ではない。

関心の高かった委員のみなさんにご納得いただいて行った相乗り実験については、報告書を作成して全国にアピールしていく。

#### 【議事概要】

##### (1) タクシー相乗り実証実験結果報告について

<事務局から資料8によりタクシー相乗り実証実験について説明>

#### 【天野名夕協会長】

実証実験ということもあり、エリア、時間が限定されていることもあり、使いづらいという意見が多かった。利用者には、割高なタクシーも形態を変えることで割安に使えるという第一歩は系統的に機能したと思う。

タブレット端末の精度、スマホの表示方法等技術的な問題点もあるが、未来シェアと共同開発を行っていくこととなる。タクシーの新たな利用形態をシステムで提供できるよう業界で積極的に取り組んでいく。また、デマンド交通については、全国4,500か所ありそのデータと経験があるが、活用しきれていない。必要な自治体に積極的に提案していくことも新しい方法論だと認識している。

#### 【加藤会長】

名古屋で行った実証実験は、P4「2. 実験方針」のオンデマンド・リアルタイム乗合いを行ったということである。オンデマンドの乗合がデマンド交通、オンデマンドの貸切は乗用となるが、今回は、リアルタイムで乗降を繰返すことで、効率がいいのだが、貸切でないのでまっすぐ行けず廻っていくことになり時間がかかる。その分乗合ということもあり運賃が安くなる。

一方、同一出発地点乗合いは、東京で行った実証実験となるが、名古屋市内では、乗降ポイントが多く合理的ではなく、郊外地域では合うかもしれない。

P8「6. 実験結果データ」からも本来2,000件程度ある中で、273件の利用者登録から、マッチング率が悪

くなるのも想定できる。実験により利用者にとっての使い勝手もわかった。乗務員のタブレット対応も慣れれば問題ないと思う。

平均SAV稼働については、相乗りシステムをONしている台数であり、通常営業車に搭載されているので、他の旅客を乗せている時等はOFFとなる。常時SAVシステムをON、OFFを繰り返して、相乗り可能台数が平均14.1台いたということである。

#### 【鈴木副会長】

今回の実験は、タクシーを使った足の確保としての有望なシステムが動き出した。特に運賃の面で今まで高いイメージのあったタクシー運賃について、適切、安いというアンケート結果もある。限られた台数、登録者数でこれだけ高い相乗り率となった。この結果を発信し、さらに属性を分析し、掘下げることによりこのシステムが良くなる。

#### 【名古屋市】

実験結果のSAV稼働台数は高いのか。低いのか。

#### 【天野名夕協会長】

比率については、大体こんなものであると理解している。空車の状態時に相乗りも受けられるということなので、実車時は、対象外であるし、操作に不慣れな者が若干あったと思う。今回、夜間は実験を行っていない、名古屋のタクシーは時によっては、車が足りない時がある。そんな時に相乗りが出来ればというのが、将来的な取組みの一つとなってくる。

#### 【加藤会長】

参加人数、空車率が増えることにより相乗り率が上がる。また、本格導入時には、配車システムと統合されることにより、運転者、利用者共に相乗りが日常となると飛躍的に増加しかなり違った結果になってくる。実験結果からも本格導入時には、都心部では高い率で成立する。

#### 【愛知県】

P15「7. アンケート結果」の中で、利用したくない理由として「相乗りする人がどういう人になるかわからない」からが気になるが。

#### 【天野名夕協会長】

乗っている人が、男性、女性の別、空車の位置等を見える化していくように計画中である。実際には、一人乗車の女性が助手席に乗車し、別の客が後部座席に乗られるといった対応をしていた。特にジャパントクシーは、広いこともあり座席の区分け感がある。また、自動運転より運転手がいるので女性には安全では。

一番は、認知度が足りず当初予定の最終日までアプリでの宣伝が行えなかったこともあり、実験を一週間延長させてもらった。最後の週間で150件程の実績があった。

#### 【豊明市】

相乗りタクシーの表示がわかりづらかった面、また、運転手側から乗合い客と通常の客の区別はどのようにしていたのか。相乗りを希望していなかったのだが、間違えて相乗りタクシーに乗車した等はなかったのか。

#### 【天野名夕協会長】

相乗りタクシーの表示については、本格的にはじめれば、あきらかにわかる表示を検討していく。運賃が事前確定式型で、1人の場合、2組の場合4割引、3組の場合6割引として表示していた。事前確定運賃の表示については、コストも時間もかかることもあり、エリア限定であれば、定額制でもいいと思っている。

通常のお迎えの場合でもあることだが、運転手が確認することで問題ない。

#### 【加藤会長】

流してではないので、通常時スマホで予約した場合でも同じである。相乗りで既に乗車していると、客を探せないと既に乗車している客にも迷惑がかかるということがある。アプリの地図に若干の誤差があり、多くの人がいる場所だとわかりづらいということがある。こういったことがわかったことも実験の意味があったと思う。

この後、報告していくのは協議会の役割としてあるが、いつ頃から可能になるのか。

#### 【天野名夕協会長】

名古屋の実証実験のようなあり方については、国土交通省の検討を経たうえでの会合が最要だと思う。その他の部分、エリアを決めた定額等については、現行でも可能相乗りの仕組みそのものは、今後必要になってくる。システムについては、今後実績が増えれば増えるだけ制度もあがってくる。名古屋の場合は、実験結果が少なかったこともあり、そこまで至らなかった。

#### 【加藤会長】

今回なぜ協議会で発議をしたかということ、名古屋市に地域公共交通会議がなかったことによるものである。地域公共交通会議があれば、どこの地域でも法律上問題なくやれる。こういう使われ方は私の中では想定内であるが、国土交通省の想定内かは別であり、制度を考えていきながら、実証についても他地域でのものも含め実用に向けていきたい。

関連で、可能な限りで構わないので豊明市と長久手市の実証実験について説明して欲しい。

#### 【豊明市】

名古屋と同様オンデマンドの乗合タクシーの実証実験となるが、交通不便地域を対象に健康増進を目的として高齢者を対象としている。アイシン精機が主となり、スギ薬局と豊明市で実施。システム、配車もアイシン

精機で行い、タクシー事業者搭載端末にデータで配車、運行。スギ薬局だけでなく係りつけ医、薬局、フィットネス事業者に協賛してもらえるか商談中で、利用者が安価に利用できる仕組みを成立するか検討中。

今年の7月からシステム開発者が用意した車両でシステムが問題なく稼働するか実証実験を行い、年内には、タクシー事業者に運行してもらう有償運行を考えている。今月末(5/30)の公共会議までは、この会議内だけの情報共有としていただきたい。

#### 【長久手市】

リニモと名鉄バス、コミバスがあるが、バス停まで歩けない人がいることが問題となっている。高齢者を対象とした定額制の乗合いタクシーの実証実験を考えている。詳細は、未定であるが、当市においても公共交通会議が6/1にあるので、その際に情報提供として、市として今年度中に乗合タクシーの実証実験を考えているということを報告する予定である。

#### 【加藤会長】

それぞれの自治体で相乗りされて情報共有をして欲しい。全国の自治体からどうやったら無償でできるか、自家用でできるかという問合せがあるが、名古屋地区の自治体には、タクシー会社に相談に行くよう言っている。

新しい技術を具体的にサービスにして、公共政策にしていく際のプロセスの中でタクシーが参加していくことが重要。

#### (2)地域公共交通としてのタクシーの役割及び活用方法等について

##### <愛知運輸支局 資料2説明>

地域公共交通会議に関する国土交通省の考え方、資料3により運営協議会に関する国土交通省の考え方について

##### <中部運輸局旅客二課 資料4説明>

道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について

#### 【加藤会長】

高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ概要(資料1)については、全然高齢者の移動手段を検討しておらず、背景の方が重要で、高齢者の交通事故が減らない、買い物難民とかが問題となっているが、運送で対応できていないことについて、首相からの指示が出た。

その裏には、やらなければ運送業の外で他を考えるということになる。高齢者が何に困っているかが先ではなく、上記に対する一定の回答ということで認識している。

資料2のポンチ絵については、まずバス、タクシーに相談、自家用になっても再度相談ということであるが、バス、タクシー事業が青ナンバー以外でも受けられる事業を増やしたいという本省の回答でした。

手続き的にははっきりしていなかったものをはっきりさせたということである。1月25日に検討会の最終があり、

国土交通省、厚生労働相、警察庁等がこれらをやりましたという説明で、今後頑張ってくださいということであった。

ルールは変えたので、後は自治体、事業者任せということである。

#### 【天野名々協会長】

制度については、何も言えないが、それぞれの自治体の取組みについては、協会全体としてバックアップしていく。

＜事務局から資料5により名古屋交通圏〔自治体別地域公共交通会議等設置状況一覧〕資料6により名古屋タクシー協会からの要請事項「別紙1」について説明＞

#### 【加藤会長】

三重県の町の委員になったが、その町がある自家用有償運送をやろうとした（タクシー会社には悪影響）が、地元のタクシー会社が委員として参加しておらず、結果的に自家用有償運送はできなくなった。プロセスとして考えた時にそれができるのは、地元のタクシー会社しかいないのだが、委員としていなかったことが原因であった。相乗り、乗合、バス、タクシー等輸送手段の確保となった場合にプレイヤーがいない状態ではアンフェアになってしまう。そこにやってもらえれば、やれるはずなのとなる。

これらを踏まえ資料2のポンチ絵となる。バス事業者であるがタクシー事業者、協会であるがタクシー事業者、事業者ではないが協会といういろいろなパターンがあるが、最低でも一人は会議にいないと上記の状態になった時にも対応ができないことになる。

今、懸案がなくても2～3年後には出てくる。その際に会議に入っても事前のことが分からないのでは話ができない。

#### 【事務局】

乗合バス事業をタクシー事業者が担う場合、事業者のバス担当者が出てくるので、タクシー事業者とわけて参加させていただきたい。実際に事業を提案していく立場となれば、協会ではなく、タクシー事業者となるので地域の事業者の重要性も検討いただきたい。

#### 【石川名々協副会長】

福祉有償運送の会議によく参加しているが、運ぶ側、NPOも高齢化、介護事業者も人数が集まらないとなっていて、自家用有償運送を行おうとした際にドライバーが集まらないということで、運べないということが深刻である。早いうちから会議の際には、鉄道、バス、タクシーさらに自家用も含め公共交通を考えていかないと後手にまわることとなる。出歩くことにより健康増進となり、医療費減となる。そのための費用となれば何分の一かの費用となる。

山口大学の鈴木先生が自家用車の利用に頼りきると公共交通が衰退し、自家用車に乗れない年齢になった

時、全てが途絶える。環境にも、健康にも悪いという研究をされている。

名古屋市住宅都市局にはバリアフリー問題で相談している。ジャパンタクシーの乗降時は、横乗りのため段差が必要となっている。段差がない場所等において、実施には、車いすの方も待ちきれず、スロープを使わず乗降され、車いすのみ乗せることとなっている。利用者にもタクシードライバーにも負担減となるので段差のついた乗降場等を整備いただきたい。

バス、タクシー等の最新の取組みを情報提供いただき、会議の際にはNPOでも自家用でも構わないので、実際に困っている情報を聞いていただける場を作ってください、困っていることの改善等を行うこと等で、ドライバー不足の実態にも踏込んでいくことで変わっていくと思う。

#### 【加藤会長】

今年の7月27日(金)、28日(土)豊田で日本モビリティーマネージメント会議(JCOMM)があるので、自治体等も多々あるので、機会があれば、勉強していただきたい。

#### (3) タクシーアクセスの掲載等について

＜事務局から資料7名古屋タクシー協会からの要請事項「別紙2」について説明＞

#### 【加藤会長】

地域公共交通会議に出席した際、HPを確認すると地図しかない、何とかインターから車で何分とかしかない。交通の担当者であれば、自分の市町の公共施設へのアクセスはチェックが必要。コミバスで行ける場所でも記載がないのは問題外。担当者として考えていただきたい。

瀬戸市の菱野団地の低速電動実験は終わったが、今後はどうなるのか。

#### 【瀬戸市】

一定の利用者もあり、地元の反応もよかったことから、愛知支局とも事前調整させてもらい今年の夏ぐらいに社会実験のシステムで運行再開を考えている。愛知支局、公共交通会議の委員からも持続可能という課題をいただいているので、自家用有償旅客運送を含めてステップアップを考えている。

#### 【加藤会長】

今まで散発的に実験を行ってきたが、国土交通省は、今年度を低速電動元年と位置付けているので、有償運送が可能になることがおこってくるかもしれない。菱野で行ったものも9人乗りなのでタクシーの範疇になる、ゴルフカートも同様である。今後も名古屋の交通圏でも重要となってくる。

#### 【事務局】

名古屋タクシー協会、タクシー事業者共に地域の交通の確保に積極的に関わっていく体制整備をしていくので、タクシーの役割を検討いただければと思います。