

第5回神奈川版ライドシェア検討会議 議事録

【日 時】

令和6年10月11日（金）15：00～15：40

【場 所】

県庁新庁舎5階 第5会議室

【出席者】

- ・三浦市
矢尾板 昌克 政策部長
- ・事業関係者
芙蓉交通株式会社 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 菊池 尚 副会長
- ・国
国土交通省関東運輸局 矢吹 尚子 自動車交通部長
- ・神奈川県
柏木 剛 県土整備局特定交通政策担当部長
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)
最上 祐紀 県土整備局都市部交通政策課長

【議事概要】

(最上 交通政策課長)

定刻になりましたので、第5回神奈川版ライドシェア検討会議を始めさせていただきます。本日の進行を務めます、神奈川県県土整備局都市部交通政策課長の最上と申します。よろしくお願いたします。

会議に先立ちまして、報道機関の皆様にお願がございます。取材は会議開始から終了まで全て可能となっておりますが、記者席にてお願いたします。ただし、カメラで撮影されたい場合について、撮影場所は原則自由といたしますので、会議の進行に支障が無い範囲でお願いたします。

それでは、開会にあたりまして、県土整備局特定交通政策担当部長の柏木から、一言ご挨拶申し上げます。

(柏木 特定交通政策担当部長)

皆様お集りいただきありがとうございます。柏木でございます。

本来であれば、県土整備局長の西山からご挨拶申し上げるところですが、県議会の日程が

急遽追加となりました関係で、出席が難しくなりましたので、私からご挨拶させていただきます。

本日の検討会議ですが、4月17日の実証実験開始以降、対面では初めての開催となります。この間、制度の周知・広報に努めながら、皆様に精力的に取り組んで頂いた結果、1日平均で4回程度の利用がされております。また、事故トラブルも無いということで、改めて感謝を申し上げます。

さらにマッチング率ですが、前年同期と比較して2割程度改善しており、タクシー不足問題の改善が図られていると認識しております。

一方で、一般向けのアンケートでは、安全性の懸念などから5割を超える方が、かなライドを利用したいと思わない、との回答をされているところがございます。こちらはしっかりと受け止めつつ、課題の解決に向けて一層努力して参りたいと思っています。

本日は、実証実験の中間評価についても報告させていただきますが、実証実験終了後の対応について、率直な意見交換の場とさせていただきたいと思っております。よろしくご意見申し上げます。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。

次に、次第2「出席者紹介」でございます。次第裏面でございます出席者一覧に記載の順にご紹介させていただきます。なお、大変申し訳ありませんが、同席者の方のご紹介は割愛させていただきます。

まず、三浦市 矢尾板政策部長でございます。

次に事業関係者として、芙蓉交通株式会社 八木代表取締役でございます。

京急三崎タクシー株式会社 阿部常務取締役でございます。

一般社団法人神奈川県タクシー協会 菊池副会長でございます。

次に、国土交通省より関東運輸局 矢吹自動車交通部長でございます。

その他の県出席者は一覧に記載のとおりでございます。

続きまして、次第3「三浦市域における実証実験の実施状況及び今後の対応について」でございます。

4月より実施しております三浦市域における実証実験の実施状況及び今後の対応について、配布資料により、事務局からご説明をいたします。それではお願いいたします。

(事務局)

交通政策課の陣野原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私から資料にそって説明させていただきます。右下にページを記載しております。

2ページをご覧ください。9月30日までの利用実績の状況です。

ドライバー数は17名、稼働台数は357台、利用実績は598回、1日平均3.6回となっております。事故トラブルはございません。主な乗車地目的地は資料記載のとおりです。

3ページをご覧ください。月別、曜日別、時間帯別の利用実績です。

左下の棒グラフをご覧ください。4月17日に運行を開始し、5月10日にアプリの改良を行って以降、6月から利用が増加しております。9月は87回と減少したものの、6月～9月の4か月間では、月平均125回、1日平均4.1回となっております。

真ん中の曜日別の実績ですが、金曜・土曜の利用が多いものの、平日の利用も一定程度ございます。時間帯別では、20～21時台を中心に満遍なく利用されている状況です。

4ページをご覧ください。アプリ配車のマッチング率です。

マッチング率の定義は、下の※印で記載したとおり、ユーザーがGOアプリを使用してタクシー、ライドシェアに乗ろうとした回数、配車依頼回数に対する実車回数の割合としております。

中段の表に、三浦市内の19～25時のマッチング率を月別に記載しております。一番右の列合計欄をご覧ください。配車依頼回数Aは1,940回、実車回数Bは1,489回となっております。実車回数の内訳は、ライドシェアが598回、タクシーが891回となっております。

その結果、マッチング率B/Aは、76.8%となっており、ライドシェアが稼働していなかった前年同期のマッチング率58.4%と比べ、2割近く向上しております。

なお、9月の欄をご覧くださいと、一番上段の配車依頼回数が247回となっており、他の月と比べて少なくなっている状況です。このように、配車依頼回数そのものが少ないことが原因で、9月のライドシェア実績が87回と少なくなっていますが、9月のマッチング率をご覧くださいますと、80.6%と8割を超えている状況となっております。

5ページをご覧ください。表記載のとおり、利用者向け、一般向け、ドライバー向けのアンケートを実施しております。

①利用者向けアンケートの実施方法は、県の電子アンケートシステムで回答頂いております。具体的には、降車時に二次元コードを記載したカードをお渡しし、スマートフォンなどで読み取って回答いただいております。回収率をあげるために、9月25日から『GO』アプリから直接回答が可能となっております。

②一般向けですが、実施方法は①と同様で、市・県ホームページ、市公式LINE等で周知しております。こちらも回収率を上げるために、市の広報紙10月号で再周知を行っております。

③ドライバー向けですが、7月にアンケートを行っておりますが、10月中旬から対面形式でのヒアリングも予定しております。回答件数は資料記載のとおりです。

6ページをご覧ください。利用者向けアンケートの状況です。

利用者属性ですが、左の円グラフにあるとおり、7割が男性となっております。

右側年代ですが、30代、40代、50代が9割を占めております。

左下の利用人数ですが、1人と2人が8割を超え、少人数での利用が大半となっております。

右下の利用目的ですが、三浦市民の日常利用が4割であり、ビジネス・観光が次いで多くなっております。

7ページをご覧ください。利用した方の今後の利用意向についてです。

左下の円グラフにありますとおり、今後のかなライドの利用意向をお伺いしたところ、94%の方が今後も利用したいと回答しています。かなライドを利用した感想を右にまとめておりますが、一番上、『GO』アプリで簡単に配車できて便利だった、など肯定的な回答が多くなっています。

8ページをご覧ください。利用料金に対する意識です。

かなライドの料金はタクシーと同額の設定しておりますが、9割を超える方が、タクシーと同額で良いと思っているとの回答が得られています。

9ページをご覧ください。ここからは一般向けアンケートの結果でございます。

左下の円グラフのように、回答者の7割は三浦市民となっております。

その右側、かなライドについて知っているか、との問いに対しては、これまでの幅広い周知活動によって、9割の方がかなライドについて知っているという状況になっています。

10ページをご覧ください。一般の方の利用意向でございます。

左下の円グラフにありますとおり、かなライドを利用してみたいと思うか、との問いに対し、54%の方が利用したいと思わない、との回答をされています。

右側にその主な理由を掲載していますが、最も多いものは、一番上の段のライドシェアの安全性に懸念があるため、となっております。

11ページをご覧ください。次にドライバー向けのアンケートの状況です。

7名の方から回答頂いております。

応募したきっかけをお聞きしたところ、三浦市への地域貢献の気持ちを持っている方が多くなっております。

下の①～⑦で、回答頂いた方のそれぞれの動機を記載しております。

①の方は、三崎港周辺の地域活性化や、三浦市全体の経済の活性化をお手伝いできればと思ひ応募した。②の方は、三浦市に貢献できると感じた といった動機を伺っております。

12ページをご覧ください。ドライバーの方の仕事の満足度でございます。

左下の円グラフにございますとおり、仕事の満足度を4段階でお聞きしたところ、満足とやや満足を合わせて、半数以上から満足している旨の回答を頂いております。

右側にドライバーからの主な意見を記載しております。

1ポツ目、乗客がライドシェアをよく理解してくれていて、すごく助かると言われている。

2ポツ目、お客様との会話が楽しい、とのお声がある一方、4ポツ目、配車が無い日でも拘束時間の保証が欲しい、5ポツ目、少額でもガソリン代が頂けるとありがたい、といった手当についての声も頂いております。

13ページをご覧ください。実証実験の中間評価でございます。

①利用実績は、金曜日・土曜日が多いものの、その他の曜日にも一定の利用があり、アプリ

配車のマッチング率は2割程度向上しております。

②利用者の声ですが、利用者の9割以上が、再度の利用意向ありとなっております。

③一般の方の声として、利用したいと思わない方は、安全性を懸念する方が多い、となっております。この点については、車両設備やドライバーのインタビューの掲載など、安全運行の取組について、県・市ホームページや広報紙での周知を強化しております。

④ドライバーの声ですが、地域貢献の気持ちを持って運行し、仕事内容には満足しているものの、手当がほしいといった声もございます。

⑤安全性ですが、事故やトラブルの発生はこれまでございません。

以上のことから、神奈川版ライドシェアはタクシー不足問題に対して有効な手段であると考えております。

14ページをご覧ください。採算性の検証でございます。

こちらは8月までの実績を踏まえて県が試算したものです。

計算条件ですが、運行日時は実証実験と同じ、毎日、19～25時としております。

収入面では、想定実車回数を日曜日～木曜日を各2回、金曜日・土曜日を各10回としております。1回あたりの平均利用料金を3,500円としております。

支出面では、車両整備費用、車載設備レンタル料、運行管理アプリ利用料、保険料を計上しております。ただし、タクシー業務と一体的に実施することに関する費用は計上していません。

ドライバーの報酬ですが、雇用の場合は待機料、最低賃金相当を支払うこととし、委託の場合は歩合のみを支払うこととしています。

これらの条件で採算性の検証をした結果が表のとおりです。

上段の道路運送法第78条第2号、いわゆる公共ライドシェアですが、実施主体を三浦市、ドライバーとの契約形態を委託とした場合、年間プラス100万円となります。これは実証実験と同様の手法でございます。

下段の第78条第3号、日本版ライドシェアですが、実施主体はタクシー会社となります。

そのうえで、ドライバーとの契約形態を委託とした場合は、2号の場合と同様に年間プラス100万円となりますが、3号の許可基準を満たすためには雇用である必要があり、現状、3号委託では許可がされていない状況でございます。

そして最下段、雇用の場合ですが、待機料を支払う必要があることから、年間マイナス400万円となります。これは、横浜や川崎で実施されている手法になりますが、三浦市の需要では採算の確保が難しい結果となっております。

15ページをご覧ください。今後の進め方でございます。

神奈川版ライドシェアは、タクシー不足問題に対し有効な手段であると考えております。

そのため、切れ目なく本格実施に移行できるよう、採算性の検証や事業スキームの検討を深めていきたいと考えております。

具体的には、三浦市、神奈川県、タクシー会社で、採算性も踏まえ、実施主体やドライバ

一との契約形態等をどのようにするか検討をしていきたいと思っております。

なお、採算性については、今回8月までの実績を考慮したもので検証しておりますが、今後時点更新も行っていく予定です。

今後のスケジュールですが、11月5日に市の地域公共交通会議が開催される予定です。

11月中～下旬に、次回の神奈川版ライドシェア検討会議と市の地域公共交通会議を開催し、事業スキームの決定をしていきたいと考えております。

12月16日に実証実験が終了するため、12月17日から切れ目なく本格実施をしていきたいと考えております。

説明は以上です。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明させていただきました内容について、皆様と協議させていただきたいと思っております。

まず、三浦市、両タクシー事業者、県タクシー協会、関東運輸局の皆様から、順番にそれぞれご意見をいただきたいと思っております。

それでは、最初に、三浦市さんよろしく願いいたします。

(矢尾板 三浦市政策部長)

今、神奈川県さんの方から報告がありましたとおり、まずは実証実験を安全、安心に行うことができている、これは協力していただいているタクシー事業者さんのおかげです。改めて感謝を申し上げたいと思っております。

実証実験を通じて、やはり一定のニーズがあり、ライドシェアがタクシー事業を補完するものとして、有効であると認識をしております。

実証実験後については、現在の運行時間を基本として、三浦市としましては、いわゆる3号の自家用車活用事業で、また、ドライバーとは委託契約を行う形態による本格実施を目指していきたいと考えております。

やはり小さな自治体がライドシェアを継続して実施していくためには、採算性やドライバーの確保の観点から、この形態が適当であると考えているところです。

もちろん、お話にもありましたように、3号の委託が認められていないことは重々承知しておりますが、実証実験で実績のある地域は限定的に認めていただけないか、今後、国の方と相談をさせていただきたいと考えているところでございます。

私からは以上です。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。

次に芙蓉交通さん、よろしくお願いいたします。

(芙蓉交通株式会社 八木代表取締役)

まず、丁寧な資料を作ってくださいありがとうございます。

今まで運行してきた中で、率直な感想としては、予想どおりではありながら、ちょっと利用者が少ないなというのがまず感想です。

やっていく中で、細かい問題点は色々ありましたが、結果的に無事故であったり、ノートラブルであったりということは、何か不測の事態を想定していた中において、いい結果だと今のところ思っております。

今後のことですが、事業者として続けたい意向というのは、もちろん「地域のためということのみ」でございます。やらないという選択肢は採算に合わないなというところなんです。市のためになんとかしたいという思いは続くものの、採算が取れなければ、これはちょっと断念せざるを得ないというところも踏まえて、その2つをしっかりと解決するよう検討を今後進めていけば、またいろんなことでご協力できるかもしれませんし、難しければでき得ないということもありません。

今後のお話し合いとか、これからのライドシェアの実情なども睨みながら、皆さんと協議していければと思っております。以上です。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。

次に、京急三崎タクシーさん、よろしくお願いいたします。

(京急三崎タクシー株式会社 阿部常務取締役)

このライドシェアを始めまして、改めて交通空白地域、交通過疎地域がやはりあるのだなと、商売をやっているながら認識が薄かったということを改めて反省しております。

私もこの実績を見ていて、八木社長は少ないかなとおっしゃっていたのですが、それでも私たちは、自分たちがそこで営業しているというところもあったので、やはり乗れてない方がいらっしゃるということは改めて認識をいたしました。その部分については反省もありますし、これからの私たちの商売の中で、どんどん解決をしていかなきゃいけないことだとはすごく感じております。

ただですね、3号委託は、もちろんのことながらまだ許可は下りておりません。3号というのはやはり我々民間タクシー業者が全てを持つという形になっていくわけなのですが、これが例えば東京であったりとか、横浜の中心地であったり、地方であったとしても、大阪や大きな都市であるならば、それは商売としても成り立つのだと思います。

ただ、今さっき私が申し上げました交通過疎地の部分というのは、所詮、使う方はこのぐらいしかいない。バスの減便などもそうですが、利用者が少なくて、赤字になるから絞られ

た場所だと思う。であるならば、交通過疎地での対応については、やはり、もちろん我々民間も含め、行政と一緒にやっていきたいです。

本格実施においても、実証実験と同様にこのまま2号委託をずっと続けていっていただいて、三浦市が後ろ盾になってやっていくのが本来の姿じゃないのかと今回改めて思いました。

実際に、三浦市さんのお力も非常に大きく感じていましたし、乗務員さんが集まるのも、先ほどの資料の中にも出てきましたけども、三浦市のためにという方がやっぱり多い。

私たちも乗務員さんと話してまして、ほんとにそういう意気を持った方たちが多くて、今は非常に心強くやっている状況です。仮に三浦市さんの後ろ盾がなくなれば、またこういう方たちが集まるのも難しくなりますし、そういう点で言うならば、2号委託でこれから先を考えていった方がいいのかなと思います。

ただ、改めて私は思うのですが、私たちはタクシー業者なので、本来この問題はタクシーで解決したいです。こういうライドシェアもまた、タクシー不足問題の1つの解決方法なのかもしれませんが、当社京急であれば6社、7事業所に、いくつか空白地帯がやっぱりある。それらはタクシーで解決するように私たちは考えたいなと思っているところです。以上でございます。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。

それでは続いて、県タクシー協会さん、よろしくお願いします。

(神奈川県タクシー協会 菊池副会長)

約半年間にわたる実証実験の結果をまとめていただきまして、ありがとうございます。

事業者からの発言がありましたが、需要や働く方の部分で、想定どおりだったところもございましたが、ある程度の時間帯や曜日を限っていくと、量の多い少ないは別として、交通空白があるのは事実、というのが少し裏付けられたかなと思います。

実証運行にあたっては、県、市、それからアプリ事業者、皆様のご協力をいただいて、かなり力をいれた実証運行ができたものと思いますが、今後、本格実施に向けての話については、我々は県タクシー協会、タクシー事業者の団体でありますので、当然事業者と同じ考えではあります。

交通空白があることは事実ですけども、採算性の試算をしていただきましたとおり、数量的なところ、我々にしてみれば事業性ですが、やはり雇用が大前提になる3号としてやるには、やっぱりさすがに赤字が出て、事業性が非常に低いのではないかと、というのは間違いないことです。

それでも必要性に基づいて運行を続けるのであれば、やはり2号委託。三浦市さんや、場合によっては神奈川県の支援をさらに続けていただいた形の中でやっていくのが一番望ま

しいのではないかなと思います。

3号委託という選択肢も検証の中には出ていますが、タクシー協会としては、国土交通省が認めていない事業形態は考えられませんし、また、タクシー業界として、米国で行っているスタイルと同様の形である3号委託は、業界としては非常に受け入れがたい仕組みという風に考えていますので、選択肢にないというのも一つあります。この両面から3号委託に関しては受け入れられないということです。

やはり2号委託として、自治体、市や県の交通政策の中でお考えいただき、支援をいただいで、交通空白を埋めていく必要があるのではないかと考えており、そのために、タクシー業界が2号の公共ライドシェアの形、もしくは、今事業者さんがおっしゃったとおり、本来のタクシー事業の形でなんとかそれを埋めていく努力をするのは当然頑張っていくべきところと思っています。

つきましては、本格運行の際、2号委託での実施をご検討いただけると有り難いかなと思います。以上、よろしくお願いいたします。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。

それでは最後に関東運輸局さん、よろしくお願いいたします。

(矢吹 関東運輸局自動車交通部長)

丁寧なご説明ありがとうございました。

まず夜間の移動の足の確保について、県と市と事業者の皆様と、それからドライバーの住民の方とが協力して、安全をしっかりと確保された形で取り組んでいただいておりますことに感謝申し上げます。

私も三浦でかなライドに乗らせていただいたときに、ドライバーの方がほんとに地域のためにということで、運転手を担っていることに非常に感銘を受けました。

いろいろと事務局からご説明があったところですが、3号の委託については資料にご記載いただいたとおりの制度となっております。

これから事務局の方で採算性等について、精査されるとのことですので、その検討の中において、関東運輸局としても、ご相談などにしっかり対応していきたいと思っております。

引き続きよろしくお願いいたします。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。

ただいま皆さんからいただいた意見などを踏まえてご発言はございますか。

矢尾板部長、皆さんから、実施主体の部分について御意見ありましたが、何かありますか。

(矢尾板 三浦市政策部長)

それぞれのお話の意図はよくわかります。

現状、三浦市としては、ノウハウのあるタクシー事業者さんに実施主体となっていただき、それを委託という方式でやっていただくということが適当ではないかと考えております。

ただ、このライドシェアを継続的に実施していくためにはどのような形がいいのかについては、様々な角度から当然検討する必要があると思っておりますので、今は3号委託という形がいいのかなと思っておりますが、いろいろな意見を聞いて、まずは本格実施ができるように、神奈川県さんやタクシー事業者さん、国のお力を借りながら、検討を続けていきたいと考えています。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。

他に何かご意見ある方はいらっしゃいますでしょうか。

よろしければ、本日の議論をまとめさせていただきたいと思います。

それでは柏木部長の方から、よろしく願いいたします。

(柏木 特定交通政策担当部長)

それぞれのお立場からご意見をいただきました。

基本的には、地域の移動の足を守りたいという気持ちは、皆さん共通されているのだと実感をしていただきました。

その中で、半年間、実証実験をやってきましたが、幸いに事故トラブルなく、金土が多くて平日が少ないなど、若干の偏りはあったとしても一定の需要があり、マッチング率もある程度向上していることも検証されておりますので、この神奈川版ライドシェアが地域の移動の足、あるいはタクシー不足問題に対して、有効な手段であるという認識は共通のものだったと思います。

また、そういう面においては、資料に書かせていただいたとおり、12月16日の実証実験終了後、切れ目なく本格実施に移行していきたい、移行するべきだ、というその必要性については、皆さままで合意できたと思います。

その上で、やはり本格実施時の事業主体、あるいはドライバーとの契約形態、雇用なのか、委託なのかなど、意見が相違する部分もあったかと思えます。

芙蓉交通さんからは、採算性が確保されるのが大前提だというお話がございました。それは事業者として当然のことだと私も感じておりますが、裏を返せば、先ほどの分析の資料から、雇用契約を結ぶとなかなか採算確保が難しく、委託が望ましいということなのかなと私は受け止めました。

それから、京急三崎タクシーさんからいただいたご意見で、交通過疎地というところについては、行政が責任をもって対応するべきで、やはり2号委託がいいのではないかとこのお

話だったと思います。

タクシー協会さんも、交通政策として行政が引っ張っていくべきだというご意見だったと受け止めました。

三浦市さんからは、市としては、いろいろなバックアップを行う前提ながらも、自家用車活用事業、3号の方でやっていきたい。そのうえで、採算も考えると、何とか委託で出来な
いか、国とも相談していきたい、というお話だったかと思います。

これについては関東運輸局からお話あったとおり、3号の許可基準を満たすためには雇
用の必要があるとのことですので、3号委託を選ぶには、制度的な壁もあると思っています。

こうした皆さんのご意見も踏まえつつ、三浦市さんの意向等も改めて確認し、11月中旬か
ら下旬に開催予定の次回の検討会議に向け、検討を深めて参りたいと考えています。

このような方向で進めさせていただくということによろしいでしょうか。

(特段の異議なし)

では、以上のように、方向性を決定させていただきまして、さらに検討を深めて参りたい
と思いますので、引き続き、ご協力のほどよろしく願いいたします。

(最上 交通政策担当課長)

ありがとうございました。

それでは少し時間が早いですけれども、これを持ちまして会議を終了させていただきます。
皆様、本日はどうもありがとうございました。

以上