

第6回神奈川版ライドシェア検討会議 議事録

(日 時)

令和6年11月22日(金) 10:00 ~ 10:25

(場 所)

県庁新庁舎8階 議会第1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 三上 弘良 専務理事

・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

西山 俊昭 県土整備局長

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

(最上 交通政策課長)

それでは定刻になりましたので、第6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。よろしくお願いいたします。

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が、会議の進行に支障が無い範囲でお願いいたします。

それでは、開会にあたり、県土整備局長の西山から一言挨拶申し上げます。西山局長お願いいたします。

(西山 県土整備局長)

県土整備局長の西山でございます。本日はお忙しいところお集りいただきありがとうございます。

前回、10月の第5回検討会議では、実証実験終了後、切れ目なく本格実施を目指すこととし、これまで採算性の検証や事業スキームの検討を深めてまいりました。

本日は、その検討内容、あるいは本格実施の事業スキーム（案）等について、事務局からご説明させていただきまして、ぜひ忌憚のないご意見を賜りたいと思っています。

どうぞよろしくお願いいたします。

（最上 交通政策課長）

次に、次第2「出席者紹介」ですが、出席者は、次第裏面にございます出席者一覧に記載のとおりでございますので、ご紹介は割愛させていただきます。

続きまして、次第3「三浦市域における神奈川版ライドシェアの本格実施について」です。前回の第5回検討会議において、12月16日の実証実験終了後、切れ目なく本格実施に移行することを目指すことについて、合意させて頂いた上で、採算性の検証や事業スキームの検討を深めていくこととしておりました。

本日までの間、具体的な検討を深めて参りましたので、まずは事務局から、その検討内容や本格実施の事業スキーム（案）等について、説明させて頂きたいと思えます。

それではよろしくお願いいたします。

（事務局：陣野原）

交通政策課の陣野原と申します。よろしくお願いいたします。

私からは、配布資料「三浦市域における神奈川版ライドシェアの本格実施について」を説明させていただきます。右下にページ番号を振っております。

2ページをご覧ください。4月17日から11月10日までの208日間の利用実績です。ドライバー数は現在14名となっております。稼働台数は458台、1日平均2.2台。利用実績は767回、1日平均3.7回となっております。これまでに事故・トラブルはありません。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。

左下の月別の利用実績をご覧ください。4月17日に運行を開始し、5月10日にアプリの改良を行いました。6月から10月までの5か月間での1月あたりの平均利用回数は123回、1日平均4.0回となっております。真ん中の棒グラフ、曜日別の利用実績ですが、金曜日・土曜日の利用が多いものの、平日の利用も一定程度ございます。一番右側、時間帯別ですが、20時～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。

表に三浦市内の19時～25時のアプリ配車のマッチング率を整理しています。

1番右側合計欄をご覧ください。配車依頼回数（A）は2,308回、実車回数（B）は1,793回となっております。実車回数の内訳としては、ライドシェアが767回、タクシーが1,026回

となっています。マッチング率（B/A）は、77.7%となっておりまして、前年同期のマッチング率 58.8%と比べ、約 20 ポイント向上しております。

ライドシェアの運行により、タクシー不足問題は改善がされております。

5 ページをご覧ください。おさらいになりますが、前回会議での合意事項でございます。

神奈川版ライドシェアはタクシー不足問題に対して有効な手段であることから、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くこととし、具体的には、三浦市・神奈川県・タクシー会社の間で、採算性も踏まえ、実施主体やドライバーとの契約形態等をどのようにするか、検討していくこととしておりました。

6 ページをご覧ください。前回会議での意見です。

まず上の表は、前回会議で提示した採算性の資料を抜粋したものです。表の上の段、道路運送法第 78 条第 2 号、公共ライドシェアでは、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。下の段、第 78 条第 3 号、日本版ライドシェアでは、実施主体を「タクシー会社」、ドライバーとの契約形態を「委託」とした場合、上段と同じ年間プラス 100 万円となりますが、ドライバーとの契約形態を「雇用」とした場合、最低賃金の支払いが生じることから、年間マイナス 400 万円となります。

こうした事業スキームについて、前回の会議で、芙蓉交通さんは「本格実施にあたり、採算性が確保されていることが大前提」とのことでした。

京急三崎タクシーさんは「交通過疎地での対応は行政の関与が必要であり、実証実験同様、2号委託で継続すべき」とのご意見でした。

神奈川県タクシー協会さんは「実証実験同様、2号委託で行政が交通政策として支援し、交通空白を埋めていく必要がある」とのことでした。

関東運輸局さんは、「3号の許可基準を満たすためには雇用の必要がある」とのことでした。

最後に三浦市さんは、「本格実施は3号委託での実施を目指したい。3号委託を限定的に認めてもらえないか、国と相談させていただきたい」とのことでした。

7 ページをご覧ください。前回 10 月 11 日の検討会議後、事業スキームの検討を進める中で、3号委託の活用を視野に入れ、県と三浦市で国へ要望書を提出いたしました。

要望の概要として、提出日は 10 月 23 日、要望先は規制改革を所管する内閣府と、道路運送法を所管する国土交通省宛てとしました。

要望の内容は、自家用車活用事業、道路運送法第 78 条第 3 号について、行政が関与した実証実験により指揮監督が無くても、つまり、ドライバーの契約形態が委託であっても、安全に移動の足の確保が図られていることが確認できた地域においては、許可を行うこと、としました。

しかし、国土交通省からは、3号委託は認められないとの回答を得ております。そのため、2号委託で本格実施に移行したいと考えております。

8 ページをご覧ください。2号委託で本格実施に移行するにあたって、採算性の検証を改

めて行いました。その結果、前回の試算から変更点が2点ございます。

1点目は、運行管理費の計上です。

左下の四角囲みにありますように、前回の検討会議では、ライドシェアの運行管理はタクシー業務と一体的に実施することができるとして、運行管理費を計上していませんでした。

しかし、タクシー会社が行っている運行管理の実態を踏まえれば、タクシー業務と一体的に実施できるものの、遠隔点呼等の追加の作業が生じるため、右側に記載しておりますとおり、1日あたり5,000円の運行管理費を計上することとしました。この結果、年間約180万円の支出が増えることとなります。

9ページをご覧ください。2点目は、ドライバーシフト手当の計上です。

左下にありますように、前回の会議では、ドライバー報酬は歩合のみとしておりました。

しかし、実証実験の中で、利用が0回の日があるといった運行実績やドライバーからの意見を踏まえまして、右側に記載しておりますとおり、1回シフトに入って頂いたら400円を支払うシフト手当を計上することとしました。このため、年間約40万円の支出が増えることとなります。

10ページをご覧ください。以上2点の変更点を踏まえまして、事業スキームと採算性を改めて整理したものです。

計算条件は、運行日時を実証実験と同様、毎日・19時から25時としております。収入は年間約550万円となります。想定実車回数は、日曜日から木曜日は各2回、金曜・土曜を各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。支出は年間670万円となります。車両整備費、車載設備レンタル料、運行管理アプリ利用料、保険料に加え、1日あたり5,000円の運行管理費、ドライバー報酬は、歩合に加えまして、1シフト400円のシフト手当を計上しております。

この結果を下の表に整理しますと、一番右の列、収支欄で、年間約マイナス120万円となりましたが、この不足分の120万円については、夜間のタクシー不足問題、地域の移動の足の確保に対応するため、三浦市が負担し、本格実施に移行したいと考えております。

11ページをご覧ください。本格実施の運行概要です。表に、実証実験と本格実施を対比して記載しています。

右側の本格実施の内容ですが、実施主体を「三浦市」、根拠法令は「道路運送法第78条第2号、自家用有償旅客運送」、協力事業者は「京急三崎タクシー株式会社」、出発地・時間帯は「三浦市内・毎日19時から25時」、ドライバー及び車両は「三浦市在住及び在勤者の自家用車10台程度」を予定しております。利用料金は、「タクシーと同額で『GO』アプリでの事前決済」となります。ドライバーとの契約形態を「委託」としまして、ドライバーの報酬は、「歩合、利用料金の約5割に加え、シフト手当として、1シフト400円を支払う」としてあります。

12ページをご覧ください。今後の進め方です。

11月28日に第5回三浦市地域公共交通会議を開催しまして、今回お示しした本格実施

の内容について協議をする予定です。その後、事務的な手続きを行ったうえで、12月17日から本格実施に移行したいと考えております。

なお、本格実施移行後も、県は引き続き実務者会議への参画などを通じて、市の取組を支援して参りたいと考えております。

1月以降は、第7回神奈川版ライドシェア検討会議を開催いたしまして、12月16日までの8か月間の実証実験の結果を総括したいと考えております。

資料の説明は以上です。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。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、皆様からご意見をいただきたいと思っております。

まずは実証実験後、実施主体となる三浦市さん、一言いただけますでしょうか。

(矢尾板 三浦市政策部長)

まず、これまで利用者や関係者の皆様から多くの意見をいただき、修正を行いつつ実証実験をここまで無事に進められていることに感謝申し上げます。

実証実験を通じて、夜間の移動につきまして一定程度の需要があることを改めて認識させていただきました。実証実験後もこの需要に応えるべく、本格実施に向けて皆様と検討を重ねてきたところ、三浦市としてはタクシー事業者さんのノウハウを活かし、採算性やドライバー確保の観点を踏まえ、「3号委託」で実施することが望ましいとは考えておりますが、現状この方式で行うことは困難であると理解しています。

この件については、引き続き国と相談をさせていただきたいと考えておりますが、まずは切れ目なく市民等の需要に応えるため、「2号で本格実施を行うことが必要」と判断しました。京急三崎タクシーさんのご協力を得られることに大変感謝をしております。スムーズに本格実施へ移行出来るように、京急三崎タクシーさんと協議を詰めてきたいと思っています。

本格実施後も実施状況を踏まえ、関係者の意見を引き続き聞き、必要に応じて調整を行ってより良いものにしていきたいと考えておりますので、引き続き皆様のご協力をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。今の三浦市さんのご発言を受けて、他にご発言ある方いらっしゃいますでしょうか。それでは県タクシー協会さんお願いします。

(神奈川県タクシー協会 三上専務理事)

意見というわけではございませんが、今まで何度も色々な会議を重ねてきまして、最終的

な判断は11月28日の第5回三浦市地域公共交通会議に諮ってと認識しておりますが、今日この会議において、方向性としては以前からお願いをしておりました三浦市主体での「2号委託」という方向性がほぼほぼ定まったということでございます。タクシー業界がお願いしていた方向になりましたので、改めて御礼申し上げます。ありがとうございました。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。京急三崎タクシーさんお願いいたします。

(京急三崎タクシー株式会社 阿部常務取締役)

まずは8ヶ月、まだ終わってはいませんが、事故もトラブルもなく進められたこと、運行管理者として非常によかったと安堵しているところでございます。タクシー協会さんからもお話がありましたが、「2号委託」で三浦市さんと一緒にできるということも安堵している1つでございます。

ただ、今までやってきたこの8ヶ月のやり方が全て正しいかどうかはこれからも色々と検証をして、より皆さんが使いやすいような形で本格実施を進めてまいりたいと思っておりますので、改めて三浦市さん、神奈川県さんご協力のほどお願いいたします。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございます。芙蓉交通さんお願いいたします。

(芙蓉交通株式会社 八木代表取締役)

実証実験に協力させていただきました。

意見というより感想を述べさせていただきますと、最初に、タクシー業界がこのシステムにとって抵抗勢力のような、そういう言われ方もして始まったものです。

感想としましては、実際にこの市民の足をしっかりと考えて事業をしてきたタクシー会社の話をお聞き入れられなかったなというのが最初の感想でした。

その後、実際に協力をするということで、運行管理に関しまして委託を受け、しっかりと責任を持ってやってまいりましたが、結果的には数字としては元々想像通りの需要だったということで、残念ながら3号の方に移行はできませんでした。

今後ですけれども、ドライバーさんや京急三崎タクシーさんの善意の中で継続できるということだろうと思っておりますので、これが持続可能なシステムかと言われれば、なかなかちょっとまだそこまでいってないと思っておりますが、今後も京急三崎タクシーさんのご意見とかをしっかりと聞いていただいて、新たにこういうシステムで運営ができる、というようなところを確立していただきたいと思いますなど、切に願っております。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。関東運輸局さんお願いいたします。

(矢吹 関東運輸局自動車交通部長)

まずは、関係者の皆様が円滑な本格実施への移行に向けたご議論を色々尽くされて、今回のご説明の形になったことに感謝申し上げます。

三浦市さんのご要望については、本日、事務局の方から、ご説明いただいた通りになっております。

今後も本格実施を行う中で改善を行っていく上で、またご相談等があるかと思っておりますので、引き続きしっかり対応してまいりたいと思っております。

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。

只今、各者さんからご意見を伺いましたが、他にご意見・ご要望等のある方はいらっしゃいますでしょうか。

特によろしければ、本日の議論のまとめをさせていただきたいと思っております。

それでは、西山県土整備局長、よろしくお願いいたします。

(西山 県土整備局長)

4月から実証実験を行ってきた中で、いろいろと紆余曲折もあったかと思っておりますが、事故もトラブルもなく、安全性も確立されてきたものと思っております。

こうした中、いわゆるマッチング率も約20ポイント向上し、地域の移動の足として活用していただいているということで、地域の活性化につながっていくことを期待しているところです。

ついでには、引き続き12月17日以降、今日お示しさせていただいたスキームで本格実施をしていきたいと思っておりますが、そこについては、皆様方のご了解をいただいたということによろしいでしょうか。

<出席者から異議なし>

ありがとうございます。

資料に書かせていただいたとおり、11月28日に三浦市の地域公共交通会議での議論を経て、12月17日から本格実施に移行していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

新しい取組として「かなライド」を推進してきましたが、皆様方のご協力がなければ、こ

こまでは来られなかったと思っています。改めて御礼申し上げるとともに、今後もこの「かなライド」を育てていきたいと思っておりますので、引き続き、皆様方のご協力をぜひよろしくお願いしたいと思います。本当にありがとうございました。

(最上 交通政策課長)

ありがとうございました。それでは本日の議事としては全て終了しましたので、これを持ちまして本日の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