

視察日時	令和6年5月23日（木）9時30分～11時
視察先	沖縄県石垣市（説明：企画部長、建設部都市建設課）
視察項目	石垣版ライドシェアについて
視察概要	<p>○取り組みの背景について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石垣市では新空港開港により観光客数が増加した。現時点ではコロナ禍後に持ち直し、空港と市街地を結ぶ路線は需要過多にあり、一般利用にも支障が生じている。 ・そこで、石垣版ライドシェアによる市街地移動の円滑化や、クルーズ船寄港時の対応、市街地からの移動環境の改善について取り組んでいる。 ・コロナ禍による影響でタクシー事業の売り上げが低迷し、ドライバーが離職した。コロナ禍が沈静化し、経済活動が徐々に活発化する中で運行台数がなく深刻なタクシー不足の状況となっていた。現在ドライバーも一部を除き復職し、一時期のような極端な状況は脱したが、時間帯によっては利用できないこともあり、クルーズ船寄港時など利用が集中する場合も、利用が制限されている状況にある。これについてはコロナ禍の影響が大きかったこともあるが、労働人口減少によるドライバーの担い手確保が困難となっていることや高齢ドライバーは復職しなかったこと、復職しても日中のみと限定していることなどがあ ・タクシー事業者においては、ドライバーの確保に取り組んでいるところだが、二種免許取得にコストがかかることなどによりなかなか進んでいない状況にある。 <p>○自家用車活用事業について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアについては、これまで国において導入に向けて調査検討し、関係団体との協議が進められてきたところであり、これらの内容を踏まえ、実地調査を含めた試行として国土交通省から自家用車活用事業として位置づけし進めることとしている。 ・石垣市では、これまでタクシー不足の課題解消に向け調査や施策内容を検討してきたが、この事業に沿った形で石垣版ライドシェアの試行に取り組んでいる。 ・遊休タクシーの使用については、自家用車活用事業において、その使用が限定されている。 <p>○プラットフォームとなる会社について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石垣島のタクシーで利用できる配車アプリは、D i D i と石垣島タク

シーコールセンターの2種類がある。本事業において配車アプリをどうするかは石垣版ライドシェアに参加する事業者の判断による。

- ・利用の実績データ蓄積のため、アプリの使用が条件となっており、その導入や運用にあたっては市から一部補助も想定している。
- ・なお石垣版ライドシェアの試行にあたっては、特定のプラットフォーム事業者との連携協定は予定していない。

○実現までのプロセスについて

- ・国において、ライドシェアの導入に向け作業が進められていたことから、石垣市においてどのような形で適用できるか調査検討をしていたが、国土交通省と関係団体との協議もあり、一般社団法人沖縄県ハイヤータクシー協会から石垣島での導入について打診があった。石垣市としてもライドシェア導入にあたっては、タクシー事業者との共存を考慮すべきとの認識であったことから、この要請に沿った形で進めてきた。
- ・自家用車活用事業においてもライドシェアの実施は、タクシー事業者の管理のもととしており、市内タクシー事業者向けに直接のヒアリングやライドシェアの内容等について説明会を予定している。

○苦労した課題などについて

- ・石垣版ライドシェアはまだ開始していないが、タクシー事業者からは導入について概ね理解していただいている。
- ・まずは、現在7社あるタクシー事業者が事業認可機関である沖縄総合事務局への申請手続きが必要だが、実際何社がこの申請を行うのか、現時点では不明。
- ・石垣市においては公共交通機関であるタクシーの円滑な利用を図るとし、石垣版ライドシェアを行うタクシー事業者に向け補助を行う予定であることから、これに必要な要綱等の整備を進めている。前例もないことから、その内容について慎重に取り組む必要があると考えている。

○自家用有償旅客運送とオンデマンド交通について

- ・高齢者対策、移動環境改善事業という大きな柱で取り組む高齢者の方が気軽に移動できる仕組みを、この秋からうまくいけば実証事業ができる。こちらも全国初の取り組み。
- ・国で自家用有償制度を規制緩和したので使いやすくなった。この制度に合わせてデマンド交通が全国で進められている。この二つをミックスしてやる仕組み作りをやろうとしている。デマンド交通だと、もしかするとバスよりも使い勝手が良い。でも、お金がかかる。そこで、

利用時間が少ない時間帯は自家用有償制度を組み合わせるというのを今回やろうとしている。これもまさに全国初の取り組み。これが制度として定着できれば全国にもこういうものがありますと紹介できる。全国で抱える過疎地域公共交通手段を一気に解決しようというのを今年やろうとしている。

- ・車両は企業とタイアップして無償で寄付していただけるような動きがある。それを組み合わせれば、そこにお金がかからないで回せる。これもライドシェアと一緒に記者発表したけど、ライドシェアばかりに注目が行く。この北部の移動環境の改善が全国に波及する可能性がある。
- ・アプリも企業と話をしている。高齢者も使えるように直感でできるようなそういう仕組みができないか。デマンドはアプリの使用料でお金が取られる。アプリの使用料を下げられないか交渉している。簡単な構成要素だけでシンプルにできないか。市の職員でも手直しができる位の簡単なものであればお金もかからない。そこは住民説明会にも含めてしっかりレクチャーしていくつもり。

○その他

- ・石垣市は観光都市なので観光客がたくさん来る。白タク問題もこれまで課題だった。自家用車が走るとなったときに白タクと区別がつかないのではないかというタクシー事業者からの懸念の声があった。観光客から安全安心に乗っていただくという上では、タクシーを使うのが安心だが、一方でタクシーがフル稼働しているかというフル稼働できていない。であれば、まずはタクシーを活用して、タクシーが稼働できる仕組みを作るのが必要ではないかという話が最初にあった。
- ・なぜ石垣市、一番南の島でのライドシェアが全国に報道されているのか。ライドシェアという仕組みは、タクシー会社が民間主導で行うものであって、本来自治体は関わらない。しかし、石垣市は市が主導している。自治体が主導してやっている例は全国にはない。なぜ主導しているかという、オーバーツーリズムもあり、将来の公共交通事業を維持するという意味で、市が主導してやらないとなかなか進まない。公共交通を維持するという意味ではタクシーの会社が動いていてもまとまらないというところもあったので、今回石垣版ライドシェアというところで大きく報道させていただいた。
- ・この仕組みは、全国で初のタクシー事業に配慮した仕組みになっている。この制度が普及すればこの仕組みと同様の仕組みが全国にも普及するという市長の思いがあって進めた。

- ・ライドシェア導入にあたって、地元のタクシー会社に説明をした。当然最初はみんな反対。白タク問題も同時に考えていかなければならない。
- ・タクシー会社で所有する台数の需要と供給のバランスについて、遊休台数としてカウントされ枠が減らされると困るので、遊休タクシーが何台あるかという具体的な数字は、各社では出さない。運行できる台数の上限は国土交通省の指針にあるので、石垣市では276台に5%をかけた14台まではライドシェアの車両として運行して良い（登録している台数×5%が上限台数）。稼働率で見た方が良い。稼働率は県の数字で見ると6割。24時間をベースに計る。稼働率をいかに上げていくか、そのためにライドシェアの導入が必要。
- ・アプリには精緻なルート設定が必要。ライドシェアの仕組みは事前決済。最初に目的地を決めてルートを決めておく。D i D iとかGOはマップが雑。何のアプリを使うか今タクシー事業者と調整中。いかに精緻なマップで正確なアプリを導入できるか。アプリ会社も協力してくれるといっているので、調整中である。
- ・ライドシェアを解禁している時間を、金土の夕方から朝までにしているのは、観光客も対象に考えているから。時間は今後自治体で自由に決めることが可能なので、一旦は金土の時間帯で始めてみて、もっと要望があれば順次曜日と時間帯を拡大していく予定。
- ・クルーズ船が来るところに集中させて行うなど実際の判断でできる。病院に通うために行うということも、自治体でできる仕組みになっている。地域の実情に応じて変更できる。
- ・みんなが理解しているとは思わないが、これからフルライドシェアが入ってきては大変だということはわかっている。制度の趣旨をしっかりと理解していただくことが大事。50年後、100年後まで、地元の公共交通事業者が地元の足を支えていくために実施するのだということを知り、何回もしっかりと説明をして理解をしていただくことがスタートではないか。我々も最初は門前払いだった。来るなと言う感じだった。そこからここまで来れた。頑張ればできる。

[質疑応答]

Q. 車両の手配については？

A. アプリで行う。支払いは電子マネーで行う。1社あたり150万円を補助し、ライドシェアによる収益をタクシードライバーの福利厚生に還元する。

Q. タクシーを使うということだったが、タクシーの台数が余っている

ということか？

A. 遊休車両を使う制度になっている。余っているか余っていないかは各社によってドライバーの勤務状況で違う。どうしても夜のほうが空いてしまう。午前中は動いているが、夜は遊休車両になってしまっている。

Q. ライドシェアの安全安心の担保についてはどう考えるか？

A. タクシードライバーの働き方は、時給制、歩合制、時給&歩合制の3つのパターンがある。石垣市で導入するにあたっては、時給制だけをベースにした。歩合制にしてしまうとドライバーがスピードを上げる。ここに行けば人がいるのがわかるので、割り込みしたりして事故の原因になる。基本は時給制に決めたが、かつ、低賃金ではダメなので、1,000円まで時給を補助する。時給だけでも稼げる仕組みを担保した。

- ・ライドシェアのドライバーはダブルワークがメインなので、働きすぎないように縛りをかけている。1日3時間以内。超過勤務になってもいけない。1週間働けるが縛りをかけている。
- ・安全安心のため、安全講習もちゃんとやりなさいと指示している。この制度は全国にない。安全を含めて補助を出す仕組み。石垣市としても進行管理は行っていく。
- ・1,000円まで補助を出し、売り上げもあるので赤字にはならない仕組みにしている。7社で1,050万円の補助が高いか安いかで見ると、安いと思う。モデル事業なのでコスパは高いと思う。規制緩和をした以上は使わないともったいないし、投資する1,050万円が8,000万円から9,000万円くらいになって返ってくる。
- ・既存のドライバーも心配しているが、タクシーが走らない時間帯にしかライドシェアしない。そして、それらの人たちが売り上げたものが巡り巡って賃金とは別に、自分たちの福利厚生に還元されていく。そこのところを理解していただく。還元する仕組みを制度として作っている。ライドシェアで売り上げを上げれば上げるほど既存のドライバーのメリットになる。二種免許ドライバーにメリットが行く。会社が丸儲けするのではなく、既存のドライバーの福利や厚生に還元するというのが要件になっている。
- ・ドライバーの募集はそれぞれの会社で行っていて、市では関わっていない。

Q. ハイヤータクシー協会から打診があったのはどのような背景か？

A. ハイヤータクシー協会の動きは去年の10月からあった。いかにして

	<p>タクシー事業者が今後も地元の公共交通機関として根付いていくかという点が大事。ライドシェアということ自体が、今はタクシー事業者の管理のもとだが、Uberとか一般の人が入ってきてしまうと、運賃料金が2分の1、なおかつ乗り合いができるので、場合によっては4分の1まで下がってしまう。こうなってくると地元のタクシー会社が太刀打ちできない。そうするとタクシー協会としてもグリップはもうできなくなってくる。その危機感はタクシー協会も実はしっかり持っている。そこは市長も同じ危機感を持っている。地元の公共交通機関が潰れてしまうのではないかという危機感がある。タクシー事業者がしっかりとドライバーにも還元できる仕組みづくりというものを調整して、すり合わせをしてやっていこうということになった。</p> <p>Q. 観光事業者の受け止めは？</p> <p>A. 観光事業者からは歓迎の声をいただいている。移動手段がない現状で暑い中に歩いて行くと熱中症のリスクもある。移動手段が増えたのは歓迎の声。そこに反対はない。反対するのはタクシー事業者の既存ドライバーの人。客が取られてしまう。しかし、違う、還元されると説明している。</p> <p>Q. 1社あたり150万円の補助金の財源は？</p> <p>A. ふるさと納税が年間15億円になり、4～5年前と比べて4倍か5倍に増えている。PRを頑張っている。</p> <p>Q. 規制緩和の防波堤となっていると考えていいか。</p> <p>A. 規制緩和のチャンスが来ているのに怖いから嫌だと業者はなっている。しかし、我々としては、この事業を普及させること自体がタクシー事業者が存続していく要だと考えている。ライドシェアが全国で実績が上がらなくて全然ダメだとなつては、一般の人にもライドシェアに参加させようになってしまう。そんな流れが国で加速してしまう。石垣市としては、既存の仕組みで何とか事業者から理解してもらい推進していくことが大事だと考えている。</p> <p>Q. 何年くらいで軌道にのることを想定しているか。</p> <p>A. まずは、今年1年間やってみてからと考えている。</p> <p>Q. ライドシェアの運転手への観光面の教育はどうしているか。</p> <p>A. 今回のライドシェアでは、事前に行き先が確定していて目的地まで運べば良いという仕組みなので、観光地の勉強はしていない。安全安心に目的地まで運べれば良い。</p>
<p>所 感 (意見・感想・</p>	<p>・観光需要の伸びにともないタクシー不足が顕在化している状況と背景は本市も同様である。石垣市では、ただライドシェア制度を取り入れ</p>

今後の課題等)	<p>るのではなく、地元の交通事業者を守るために石垣島版にカスタマイズして課題解決につなげようとしている取り組みは大変に参考になり、素晴らしい政策立案であると受け止めた。</p> <ul style="list-style-type: none">・さらに事業実施にあたっては、反対する事業者から理解を得るために丁寧な説明を繰り返し、また事業者に一方向的に負担を強いるのではなく、事業者から理解を得られる制度設計にしている点も参考にすべきである。・自家用有償旅客運送とオンデマンド交通についても全国で初の取り組みであり、先進事例として今後の動向を注視していく必要がある。・東北一広い面積を持つ本市においても、地元の交通事業者を守り、公共交通の維持と移動手段の確保は本市に住み続けるために最重要な課題であり、石垣市の状況を踏まえ、本市における最適な公共交通のあり方を検討する必要がある。
---------	--

報告者 総務常任委員会 黒井 浩之