

行政視察等報告書

令和6年9月13日

長野市議会議長 西沢 利一 様

報告者氏名（代表）
公共交通対策調査研究特別委員会
委員長 宮崎 治夫

この度、行政視察をしましたので、その概要について下記のとおり報告いたします。

記

- 1 視察区分 公共交通対策調査研究特別委員会行政視察
- 2 視察者氏名 宮崎 治夫、青木 敏明、内藤 武道、清水 美加子、山崎 昭夫、
滝沢 真一、本木 晋
- 3 随行者 書記 岡部 千草
- 4 視察期間 令和6年7月2日（火）
- 5 視察先及び視察事項

視 察 先	視察日時	視 察 事 項
日本交通株式会社 葛西営業所	7月2日（火） 午前10時	日本交通株式会社及びG O株式会社による日本版ライド シェアについて
軽井沢町	7月2日（火） 午後2時30分	ライドシェアについて

6 調査概要

月日	視 察 地 (市町村名等)	考 察 (所感、課題、提言等)
7月2日 (火)	日本交通株式会社葛西営業所	〈日本版ライドシェアの概要〉 タクシーが不足する地域、時期、時間に限って、タクシー会社の管理のもとで、一般ドライバーが自家用車等で乗客を運ぶ仕組みである「ライドシェア」の運行が各地で始まっている。 ライドシェアの利用者は原則として、スマートフォンのタクシー配車アプリで配車を依頼し、乗車場所・目的地も依頼時にアプリで入力する。タクシーと同等の料金が算出される支払いは、原則キャッシュレスによる方法で行う。ライドシェアの車両には、フロントガラス等にライドシェア車両である旨が表示される。 ライドシェアドライバーは、タクシー事業者が雇用し、タクシー事業者が運送主体となって、有償で運送サービスを提供する。 今回の視察は、ライドシェアをテーマに、午前中は、ライドシェアの運行を開始した日本交通株式会社の葛西営業所において、タクシーGOというタクシー配車アプリの開発をしているGO株式会社の担当者にも同席していただき視察を行い、午後は、自治体としてライドシェアの運行を開始した軽井沢町において視察を行った。 【日本版ライドシェアについて】 〈概要〉 GO株式会社は、東京港区に本社を構える企業で、従業員は約500名。「移動で人を幸せに」をミッションに、主要都市を中心に、タクシー事業者等に向けた配車システムの提供などモビリティ関連事業に取り組んでいる。 GO株式会社が運用するタクシーGOアプリは、島根県、鳥取県以外の45都道府県で利用され、2,200万ダウンロードされている。 利用者はアプリで予約をし、事業者側のタブレットにその予約者の情報が表示されるため、迎車・乗車・目的地まで効率よく運行ができる。また支払いもGOペイというカード等でのキャッシュレス決済になるため、現金のやりとりもなく運転手の負担も減少している。事業者からは、業務も快適になったと好評とのこと。 日本交通株式会社は、タクシーGOアプリでの配車を基本とした日本型ライドシェア事業を開始した。アプリ専用車とアプリ車両専用のパートタイム乗務員を整備することで乗務員不足解消とタクシー供給力向上を目指す取り組みや、ニセコ町における冬季期間のオーバーツーリズムによる交通課題の解決のために、GO株式会社と共同で、東京等から乗務員と車両を応援派遣する「ニセコモデル」などの事業を行っている。 また職場環境や研修制度の充実、配車アプリ等の導入により、日本交通株式会社には毎年約300名の新卒採用者が入社し、そのうちの3割を女性が占めている。 〈考察〉 ・日本交通葛西営業所を訪問してまず驚いたのは、若い人達が多く働く職場であり、非常に活気のある環境であること。若者が働きやすい社内待遇の良さに驚かされた。

		・日々使っているスマートフォンへタクシーアプリGOをインストールする事から始まる。スマートフォンで予約、決済まで対応する仕組みを作り、時間帯で、利用者が密集している地域を重点的に車の配車を仕掛ける対応が素晴らしいと感じた。 ・GOアプリで実際にタクシーを呼んでみて、タクシーが近づくと、車両情報（ナンバープレートと、車の色が）表示されるので、車の到着が分かりやすい。また、服装や近くの建物などを入力するように指示がでて、入力すると、その情報が運転手にも表示されるので、スムーズな乗車ができることがわかった。 ・電話でタクシーを呼ぶことが出来ない方々の相談を受けたり、アプリの使い方講座なども開催しているとのこと。地域によってはアプリ配車のみで稼働していて、従来の呼び方ではタクシーを利用する事が難しくなっているため、サポート体制の整備が必要と感じた。 ・移動で人を幸せにGOのキャチフレーズが新鮮に映った。高齢者だから対応できないでは済まされない時代。利用できない方々へのサポートも社会問題として、取り組む必要があるとの見解に納得だった。本市としても、「移動で人を幸せに」に繋げる積極的な活動、取り残さない活動が必要だと痛感した。 ・アプリ一つで、手軽にタクシーを呼ぶことができることは、利用者側にとっては大変便利であり、タクシーの配車効率を良くする上でも画期的だと感じた。長野市でもすでに2社が導入しているとのことだったが、周知があまりされていないのではと感じた。 ・インバウンドに対応する為にはアプリが普及していくことが望ましい。アプリの導入を検討しているタクシー事業者の動向を含め、タクシー事業者の現状を把握していく必要があると考える。また、インバウンドにおいて、本市から近郊観光地への交通のつながりを考えていくことも必要だと思った。 ・タクシー不足という課題について、タクシーの台数が足りていないのか、運転手が足りていないのか、地域や時間はどうかについて様々なデータを収集することができ、またスムーズな配車を行うという点で、一定の効果があるとの話が聞けた。 ・本市においては、観光客向けなのか、市内の交通弱者向けなのか、効果的に配車が行われるようにいち早くタクシー事業者へアプリの導入を促し、データを収集することで、ライドシェア導入の前段階で要否を確認できる可能性があると考えた。 ・GOのタクシーアプリは、大変完成度が高いことがわかった。またデータの蓄積・分析から、アプリの利用講習まできちんとしていることがわかった。 ・ライドシェアは原則キャッシュレス決済になるため、現金払いのみの高齢者などにはその対策も必要になってくると感じた。 ・日本交通のライドシェアドライバーに対する研修や運行状況の確認は丁寧で参考になった。明るい職場づくりの喚起も運転手不足の解消につながると感じた。 ・日本交通は、若い社員でも30代～40代並みの収入が得られるという好待遇で雇用し、大卒での新規採用も多く、運転手確保については積極的に行っていて、運転手不足解消の参考となる。 ・首都圏では、圧倒的な交通需要に対し地域や時間帯によってはタクシーの供給が追い付いていない状況で、そこを補完するための日本型ライドシェアの活用であり、本市とは環境が違っていると感じた。 ・本市では、中山間地にて、市主導でデマンドタクシーを運行し
--	--	---

	ているからこそ、人口集中エリアの対策としてGOアプリの導入促進などはデータ収集も含めて必要であると感じた。まずはタクシー事業者がアプリを導入しデータを収集することが必要と考える。 【ライドシェアについて】 〈町の概要〉 軽井沢町は、人口2万1000人。首都圏から新幹線で約1時間、車で1時間40分という好立地で、年間約840万人が訪れる観光立町であり、別荘件数16,059戸という全国有数のリゾート地。人口は増加傾向にあり、地方交付税不交付団体である。 〈交通について〉 観光客、別荘に静養に訪れる人たちが多く、移動手段として自家用車を用いる一方で、渋滞による公共交通機関の遅延や慢性的なタクシー不足により移動難民が発生し、住民の移動にも影響が出るなど問題となっていた。 これらの問題を解決するべく、町・タクシー協会・商工会・観光協会・ホテル旅館組合・GO株式会社の6者で観光シーズンにおけるタクシー供給強化に関する連携協定を締結し、既存のタクシー車両へのタクシー配車アプリGOの導入、周辺地域からのタクシー車両・乗務員の応援派遣、日本型ライドシェアの導入を3つの柱として、自治体の申し出によるライドシェアの運行を開始している。 〈考察等〉 ・アプリの普及に関しては、商工会・観光協会・旅館組合等の協力により、町中にポスターを貼付するなど積極的な告知がとても有効であり、観光客はタクシーを待つよりもタクシーGOアプリによるタクシー配車やライドシェアを効果的に使っている。また、アプリの使用についての現場からのクレームが一切ないとの実情はとてもいい情報である。 ・アプリを使ってタクシーを呼ぶと配車料金が加算される。観光客にとっては数百円の配車料金は影響が少ないのだろうが、日常的な利用には負担が大きいと考える。 ・ライドシェアに関しては、やはり、人命を預かるという観点から、運転を希望される方は多くないと思われたが、435名の応募者がいたことは驚きだった。事故は決してあってはならないし、万が一の時の保証など、運転手、乗客の双方が、安心して運行することが出来るよう、時間をかけて丁寧に、検討・準備をしていなくてはならないと思う ・ライドシェアドライバーの確保が難航しているとのこと。GO株式会社のリクルートも含めて435名の応募があったが、14名しか採用できていないとのこと。副業の方も多く、超勤対策も兼ねて、本業の勤務状況の確認も行うとのこと。面接までできていない方が多いとの説明があったが、夏の繁忙期に向けて、同じ交通圏内の佐久市も含めて応援の依頼をすることも対策しているとのこと。夏の繁忙期の結果を是非ともお聞きして、少しでも本市の公共交通対策に活用できることを期待して見ていきたい。 ・本市に置き換えた場合には、GOなどのアプリ導入でデータ収集がまずは必要であると感じる。そして、ライドシェアと言いつつも、途中乗車不可の一般人の運行するタクシー状態であること
--	---

		も理解すべき現状である。つまり、時間限定のタクシー運転手が確保できればかなり対策となるのである。しかし、分かっているもその人材確保に苦労していることが現実である。まずは、データ収集が喫緊の課題であることが明白である。 ・軽井沢という圧倒的な観光地における今後のデータは貴重。GOアプリのタクシーを導入したことで、旧軽井沢や鬼押出しなど、駅から離れた場所に、観光客がどれだけ増えたのかということも、データをとれば参考になると考える。 ・観光などにおいてはGOタクシーが非常に望ましいが、里山地域の方の移動においては、咄嗟の移動には便利に利用できるものの、料金形態からして日常的な移動には負担が大きいと考える。 ・長野市の里山の交通課題は深刻。移動手段を守るためには、地域循環型や、ライドシェアなど、地域に即した移動手段を確立していかななくてはならず、住民の皆様には、現状を理解して頂いた上で、話し合っていく場が必要だと考える。1月に視察した高岡市でも、地域の方が率先して行動したことで始まった交通形態があった。他地域の取り組みを提示しつつ、自分たちの地域には何が必要なのか共に考えていただく。そこから住民発の、地域に合った交通手段、そして継続的な交通に繋がるのではと考える。 ・軽井沢町の関係団体連携協定は、ライドシェア推進の相互協力の参考になる。 ・本市の状況とはあまりにも違いすぎる。本市ではライドシェア導入ありきではなく、まずは既存のタクシー台数を十分に生かすためのアプリの導入などによる効率化と処遇改善によるタクシー事業の基盤強化が必要ではないかと感じた。そのうえで足りないところがあればどう補完するのかという話で、アプリ提供会社に対しどれだけの支出が必要かも検討しなければならないと感じた。 ・本市においては、日本版ライドシェア導入を検討する以前に、現状の市内のタクシー状況を知る必要があると感じた。配車アプリ導入が進めば、特定時間帯でのタクシー不足が解消される可能性もある。いずれにしても早い段階での市内におけるデータ収集を行うと共に、便利なタクシーアプリ導入に向けた検討が必要だと感じた。
--	--	--