

# 第3回大阪府・大阪市 ライドシェア有識者会議

## 発表資料

2024.05.17

 **日本交通グループ 関西**

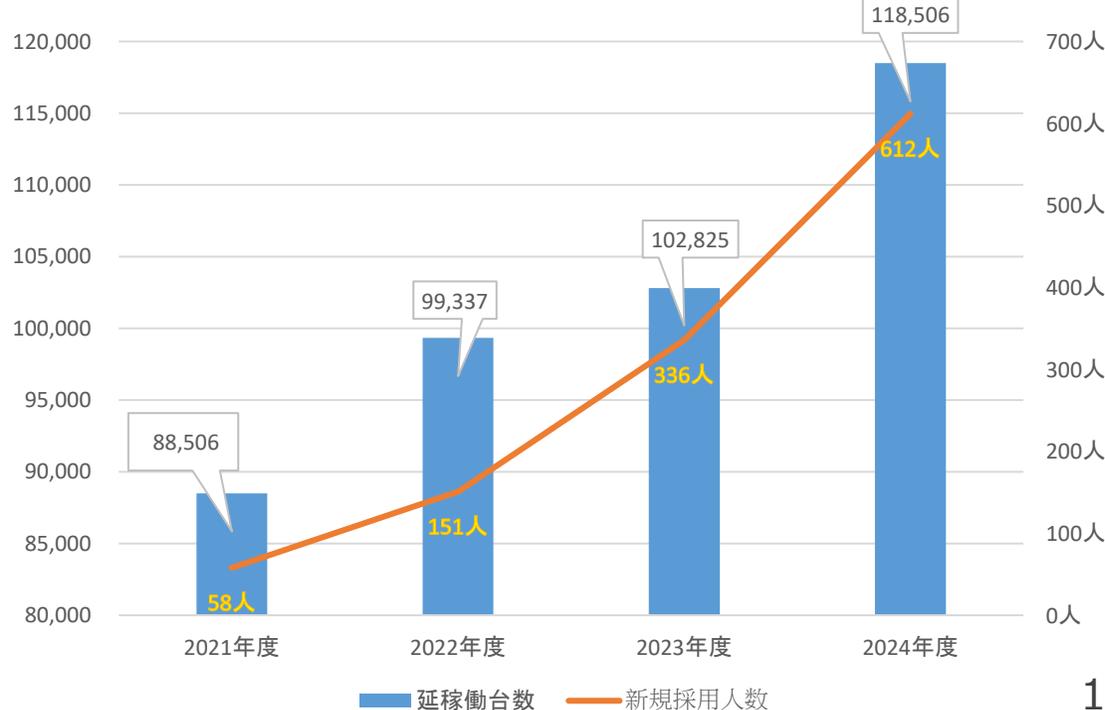
**東京・日本交通株式会社  
代表取締役 金田 隆司**

# 旅客の需要に対する供給対策について

タクシー事業者としては、曜日・時間帯・天候などによる一時的な需要の増加に対しては、**タクシー乗務員を増員しタクシーの供給力を上げることを大原則**と考えています。

よって、日本交通グループ関西では、乗務員採用を最も重要な取り組みと位置づけ、今事業年度における**タクシー乗務員の新規採用人数は、612人**（新卒採用18人を含む）を見込んでいます。これにより大阪市域における日本交通グループ関西の**実働率は、約15%増加**させることが出来ました。

新規採用による供給台数増加

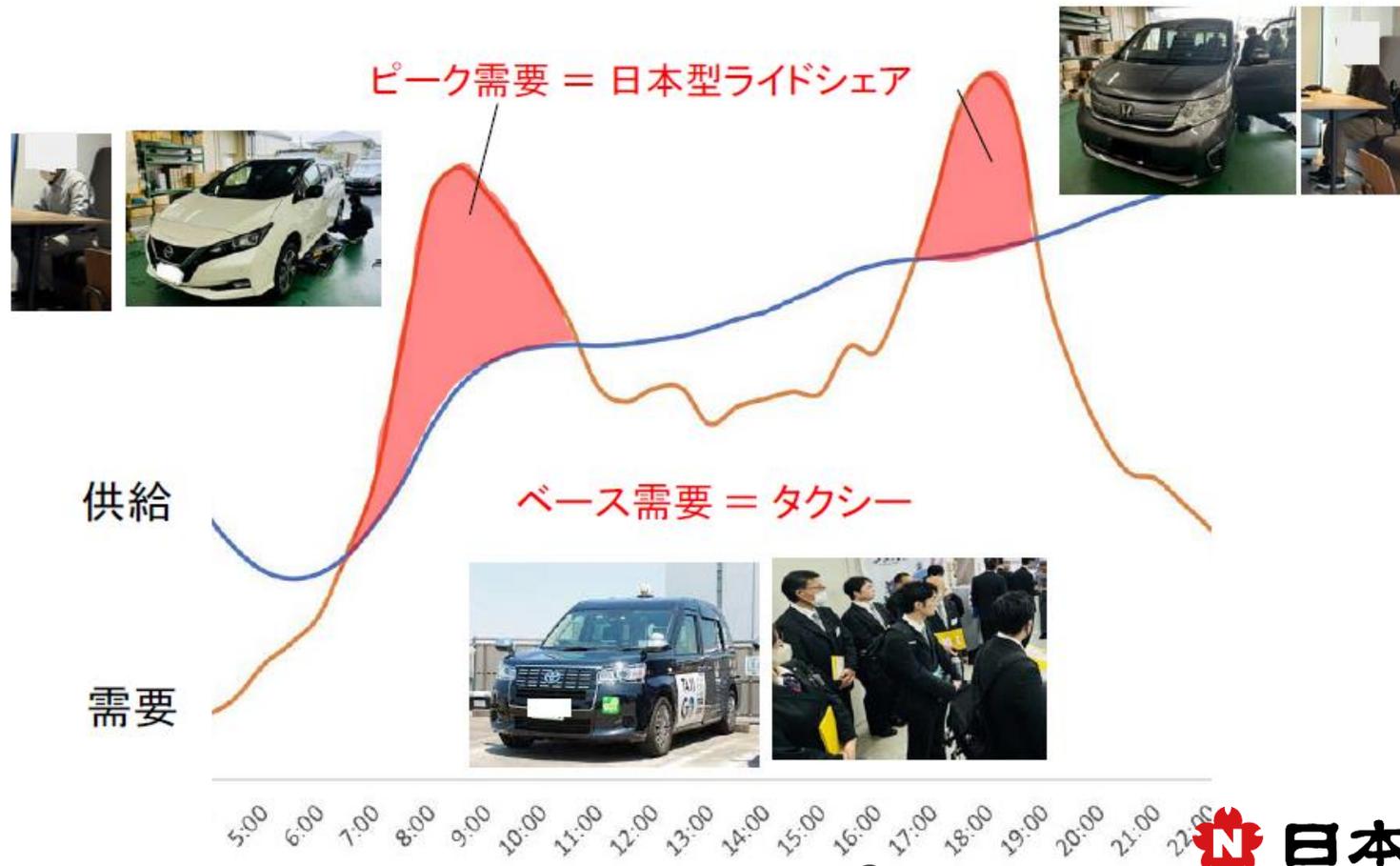


	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
	20.6~21.5	21.6~22.5	22.6~23.5	23.6~24.5
延稼働台数	88,506	99,337	102,825	118,506
新規採用人数	58人	151人	336人	612人

一方で、自然災害や交通障害などによる突発的な高需要に対しては、タクシーの供給不足が発生する事があります。

タクシーの供給不足の解消を目的として、道路運送法78条3号の適用により「自家用車活用事業」（以下、日本型ライドシェア（NRS））が創設されました。日本交通グループとしては、この新しい制度を活用していく考えであります。

### ある1日の需要と供給のバランス（あくまで例示）



# 日本型ライドシェア（NRS）の取り組みについて

日本交通グループでは最も重要な課題として以下の3点であると考えます。

## ①旅客の安全確保

○運行管理 ○整備管理 ○労務管理（健康管理）

## ②NRSドライバーの確保と運行前教育

○募集採用活動 ○タクシードライバーと同等レベルの初任指導

## ③NRS実施後の実績の集計及び効果測定

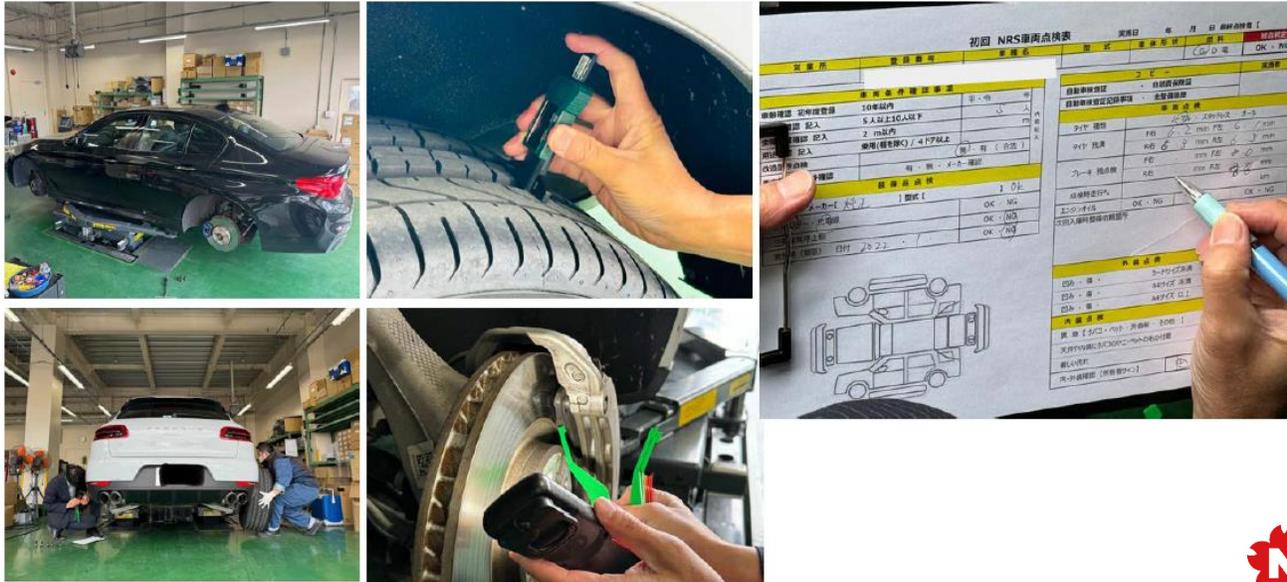
次により効果的な制度とする為の検討が必要と考えています。

# ①旅客の安全確保

永年にわたり培ってきたタクシー会社のノウハウをもって厳格な管理体制を構築できます。  
ITを活用した遠隔点呼とその記録、アプリを活用した受注配車による運行記録のデジタル化、  
事業用車両を専門とした整備士とその体制、通常のタクシー乗務員と同様に労働時間・休憩時間・休息時間を管理し、  
勤務前にはアルコール検査・体温の測定などを行い健康状態を確認した上で運行の是非を判断します。

## 車両の整備:ブレーキパッドやタイヤ摩耗

- 全車両をジャッキアップして四輪タイヤを外し、ブレーキパッドの厚みとタイヤの溝を確認
- ブレーキパッドが摩耗して薄くなっているケースが散見(特にハイパワーFR車)、交換を促す。
- 都内だがスタッドレス履いている方も多い(3月)。車慣れしている証拠。



## 車両の整備：車検証はもちろん、エンジンオイルと冷却水、車体のキズと車内の清掃、三角表示版と発煙筒。



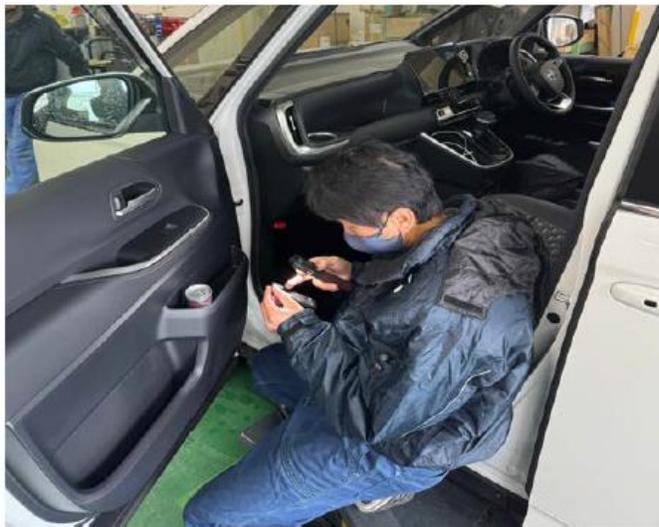
- ボンネットを開けてチェック。エンジンオイルが足りない場合は追加を促す。冷却水はほとんどのケースで足りている。
- 車体やホイールのキズを確認。乗務中の事故等の際に揉めない様。
- 車内の清掃状況も確認。「レーティングされますので、不快と感じられない様」と面談時にお伝えする。
- 三角表示板がないケースが散見される。過去の事故時に使ってそのままになっている？それほど高くないので乗務までに買って頂く。
- 発煙等の有効期限切れも多い。こちらも新規購入を促す。



## 車両の整備：表示灯と会社貸与ドラレコの装着場所確保。フロントガラス上部が混雑、電源も混雑。



- 小さな車（例えば左写真のヤリスクロス）で、ドラレコ等が既に着いている場合、NRS表示灯と、会社貸与ドラレコの装着場所に工夫が必要。
- 表示灯、配線は基本は助手席の下側から、ドライバーさんの好みに応じてシガーソケットも用意



## ②NRSドライバー確保と運行前教育

3月29日に関東他の地域を対象に発出された国交省通達を受け、近く大阪地区も対象になると予測し4月2日にはLPサイトなどを開設し、プレ採用活動をスタート。5月15日時点で約40名のNRSドライバーを採用しています。

また、この間の応募者数は、318名であり、自家用車活用希望者42%、タクシー会社の用意する車両を借りて勤務したいと希望する者は58%でした。

新しく創設された自家用車活用制度（ライドシェア）、新しい勤務の形には興味があるが、自身が所有する自家用車は活用しない又は活用したくない、或いは自家用車を所有していない人物が多い結果となっています。

NRSドライバー採用の合否判定は、タクシー乗務員の採用と同じくあらかじめ健康状態を確認した上で行っています。従って、一定数は残念ながら採用を見合わせています（8ページ参照）

運行前教育は、e-learning(イーラーニング)（9ページ参照）やNASVAによる運転手適性診断（10ページ参照）更には、タクシー会社職員による同乗運転指導を実施。有償運送従事者であることをしっかりと理解させます。

# 面談で惜しくも見合わせたケース

## 健康状況自己申告書

この申告書は、旅客自動車運送事業運輸規則に基づきお尋ねするものです。採用選考及び採用された後の人事管理の資料として利用し、法令に基づく場合及び本人ならびに公衆の生命・健康・財産を脅かす可能性がある場合を除き、他に利用及び提供することはありません。

現在の健康状態について、以下のQ1～Q6の項目について、当てはまることに○印をつけ、記入するところにはできるだけ詳しくご記入いただき、署名・押印して提出願います。

Q1	現在、病気などの治療で通院されていますか？または、最近の健康診断や受診等で医師から通院・精密検査の指示を受けていますか？	① いいます ② 通院中 ③ 発病時期 年 月 日 ④ 通院指示を受けている	疾患名(3.の場合には症状等) ( )	
Q2	現在または過去1年以内に、医師より処方された薬を服用していますか？	① ない ② ある 処方時期 年 月 日	高血圧症の薬、 <b>心臓病の薬、糖尿病の薬、血液抗凝薬、抗がん剤</b> 、精神安定薬、その他( )	
Q3	過去5年以内に入院されていますか？	① ない ② ある 入院時期 年 月 日	入院理由 ( )	
Q4	過去に右記の病気にかかったことがありますか？	心臓疾患	① ない ② ある 発病時期 年 月 日	不整脈、狭心症、心筋梗塞、心房中隔欠損症、心不全 その他( )
		肝臓疾患	① ない ② ある 発病時期 年 月 日	肝硬変、慢性肝炎、B型肝炎、C型肝炎、その他( )
		脳疾患	① ない ② ある 発病時期 年 月 日	てんかん、脳出血、脳血栓、脳梗塞、脳軟化症、くも膜下出血 その他( )
		肺・気管支疾患	① ない ② ある 発病時期 年 月 日	肺炎、肺結核、気管支炎、気管支喘息、その他( )
		精神疾患	① ない ② ある 発病時期 年 月 日	不安神経症、そううつ病、注意欠陥障害(ADD)、再発性失神、注意欠陥多動障害(ADHD)、チック障害、統合失調症、その他( )
アレルギー等 その他疾患	① ない ② ある 発病時期 年 月 日	高血圧症、低血圧症、糖尿病、悪性腫瘍(癌等)、薬物中毒、アルコール依存症、無呼吸症候群、認知症、睡眠障害 その他( )		
Q5	過去に大きな怪我をしたことがありますか？	① ない ② ある 疾患時期 年 月 日	椎間板ヘルニア、筋骨痙攣、むちうち症、変形性関節症 その他( )	
Q6	現在、人工的な臓器や装置を装着していますか？	① ない ② ある 装着時期 年 月 日	心臓に関わる機器、その他臓器に関わる機器、四肢に関わる装置、その他( )	

以上の申告に虚偽があることが発覚した場合、採用取り消しや解雇されても一切異議申し立てしません。また、入社後、新たに発症・変更があった場合についても速やかに申告します。

社員コード \_\_\_\_\_ 氏名 \_\_\_\_\_

- ・50代、現在フレックスでキャリア相談診断士。土日シフト希望。健康状況自己申告書で「抗てんかん薬」。
- ・50代後半のカメラマン、時間があり、普段から車で移動しているので応募。健康診断で重度の糖尿病と判明。
- ・40代、不動産関連の自営、毎日運転。祖父がタクシーやっていた興味があり。面談中にコロナ後遺症が酷いと判明。
- ・40代、面談時のやり取りから、接客面で採用を見合わせ。
- ・30代、ダッシュボードの大きめの置物に違和感を感じ、外してもらえるか聞いたところ難しいとの事で採用見合わせ。

10時間の教育、まずは5時間のe-learning。好きな時に、好きな場所で、スマホでも受講可能。何度でも復習でき、テストで理解度も測る事ができます。



次の2時間は中央区のNASVA(又は委託教育機関)にて「運転手適性診断」を受講。  
タクシー・トラック・バスの乗務員も同じく受講が義務付けられています。



運転者適性診断の概要

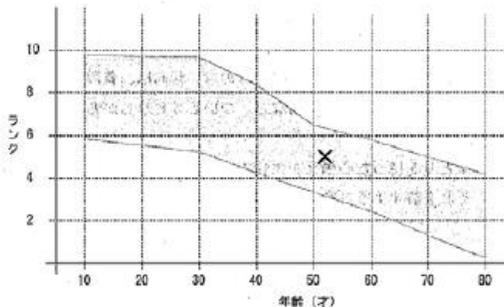
ナスバの適性診断は、バス、ハイヤー、タクシー、トラックなどの自動車運送事業者における運転者の方を対象に、自動車の運転に関する長所、短所といった「運転のクセ」を様々な測定により見出し、それぞれのクセに応じたアドバイスを提供することで、交通事故防止に活用いただいているものです。ナスバの適性診断は、年間約4.6万人の方々にご利用いただいております。

▶ 適性診断の種類はこちら



< 動体視力 >

動体視力能力のランクは5でした。  
動体視力は、動く物をはっきり見分ける能力で、道路脇からの飛び出し事故の防止等に重要な機能です。  
★ 年代別の動体視力 (X印はあなたの動体視力) ★  
網掛けの部分は、各年代の方々の動体視力です。



先急ぎ運転度の診断結果は54点でした。

- ① 先急ぎ運転度の診断は、前方走行自動車との車間距離の保ち方を評価しています。前方の自動車が動物の飛び出しや、突発事故等为了避免するため急ブレーキを踏んでも余裕を持って避けることのできる車間距離を取って走行する癖をつけることが必要です。
- ② あなたの運転における車間距離の取り方は、改善が必要なレベルにあります。今日の運転から直ちにこれまでの1.5倍以上の車間距離をとるよう注意してください。運転を始めるときも、運転中も繰り返し車間距離に注意し、これまでの1.5倍以上であることを確認して習慣化してください。

適性診断票 (初任診断) (指導要領添付)

2023年2月22日 東京-0000 3010:4010607778

(株)ハローケーヨー 本店 川崎 一朗(初任) 行内 殿

2023年2月22日に川崎 一朗(初任) 行内が受験なさった「初任診断」の結果は次のとおりです。安全運転のためにご活用ください。

[1] 総合所見 (1) 運転傾向 ○良い点が認められた項目 危険感受性 (89点) 動作の正確さ (80点) 判断・動作のタイミング (79点)

[2] 運転傾向についての診断結果

各項目については特に注意が必要です。

※にご注意ください。 - 1/10 -

### ③NRS実施後の実績の集計及び分析

5月10日(金)を期日に、タクシー事業者に対して意向調査が行われ本資料作成時点（5月15日）では、各社の割り当て数も未確定、確定後も近畿運輸局に対して認可申請を行い、認可まで約1週間を要します。また新制度の運用も始まっていない現段階で、制度見直しの議論は拙速であると考えます。まずは現行法・現行制度に基づいて日本型ライドシェアの運行を行い、実績データを収集し供給不足はどの程度解消されたのかを検証する必要があります。

また、前述の通り有償旅客運送は、安全運行を最優先するべきものです。

自家用車活用であってもタクシー会社が管理することが最善・最良であると考えます。

今後、自家用車活用事業の事業許可を受け次第、

5月下旬～6月上旬には日本型ライドシェア車両の稼働をスタートする予定です。

NRSドライバーの募集採用、NRS車両の点検・機器取付、

運行管理者が行う遠隔点呼の様子など当社グループ営業所に見学にお越しく下さい。