

どこでも！マイタクシー

～高齢者ドライバーと地域の活性化：檜原村の研究～

東京理科大学 経営学部	河合 真刀
〃	黒木 玲実
〃	児玉 拓巳
〃	松田 智美
〃	松本 容

近年、我が国では、高齢者ドライバーによる交通事故の増加が問題視されている。国も対策を講じてはいるものの、対応しきれていないのが現状だ。深刻な高齢化が進む東京都檜原村も例外ではなく、100人あたりの交通事故発生件数は全国1,950の地域で第6位となっている。その一方で、各公共交通機関が機能していないために自家用車無しでは生活できず、高齢者もすぐ免許返納へと踏み切れない。私たちは、この問題を解決するために、檜原村のニーズに対応できる新しい交通システムの導入が必要ではないかと考えた。そこで、「マイタクシーシステム」を提案する。

私たちの考える「マイタクシーシステム」では、ユーザーがアプリや電話を用いて配車依頼を行うと、近くにいるマイタクシー契約ドライバーに通知され、そのドライバーがタクシーと同様のサービスを提供する。いわゆる海外で普及している“Uber”のような仕組みだが、その違いは大きく3点ある。①「1.5種免許」という新しい免許制度を導入する点、②既存のタクシー会社が村の住民を村専属ドライバーとして雇用する点、③自家用車ではなく、村内の複数の駐車場に常備してあるマイタクシー専用車を使用する点である。

「マイタクシーシステム」の導入により得られる効果は2つある。1つ目は、交通の便の悪さの解消である。時間や価格の面で抵抗を感じていたタクシーを気軽に利用することができ、誰もが出かけたいときに出かけられるようになる。2つ目は、潜在的な雇用の創出である。1.5種免許の導入によりドライバーの技術面・安全面が保証され、准高齢者も働き手として活躍できる。したがってこのシステムは、利用者・働き手・雇用者全員に利点があり、高齢者ドライバーによる交通事故減少に繋がる画期的な政策といえる。

私たちは現状をより詳細に把握するために、実際に檜原村を訪れ実地調査を行った。現在の公共交通機関に対する不満はほとんどの住民が口をそろえて述べており、私たちが提案する新しい交通システムの導入が必要不可欠であると再認識した。また、村の住民に対して行った「マイタクシーシステム」に関するアンケートでは、約8割がその利便性を高く評価しており、村の住民であるならば2種免許を取得していないドライバーに対する抵抗は低いことが確認された。

「マイタクシーシステム」では、これまで活かしきれていなかった人や環境を活用している。地方ならではの繋がりや強さを生かした「地域の問題を地域の力で解決する」政策だ。

この新たな提言を実施することにより、交通事故が少なくなるとともに、高齢者の住みやすいまちづくりが実現され、地域の活性化にも繋がることを強く期待する。

1. 現状

1.1. 問題提起

西東京に位置する檜原村は、少子高齢化が深刻化しており、それに伴い様々な問題が生じている。その中でも最も深刻な問題が、「**高齢者ドライバーによる交通事故の増加**」だ。政府統計によれば、檜原村における交通事故発生率は全国 6 位、東京都内 2 位と非常に高い。

私たちは、このような現状をより詳細に把握するために実地調査を行った。調査は、檜原村に住む高齢者の方とそのご家族を中心にアンケートを行っている(写真 1・図 1 参照)。その結果、以下のような問題が浮かび上がった。

1.1.1. 高齢者ドライバー問題の背景にある交通機関の不整備

交通事故が増加している現状を知りつつも高齢者ドライバーが減らない要因に、**公共交通機関が十分に機能していないために、高齢者になっても車を手放せない現状が挙げられる**。檜原村に鉄道は通っておらず、町中を回るバスも 1 時間に 1 本走る程度で、公共交通機関は機能していないに等しいと言える。よって現在の交通手段は自家用車のみであり、高齢者ドライバーによる交通事故は増加する一方である。近年免許返納を促す動きもあるが、車の代わりとなる足が不十分であるため返納できない人が多い。

1.1.2. 政府の意図とは異なる地方のタクシーの利用状況

タクシーはユーザーそれぞれの需要に沿ったサービスができ、近場に機能している公共交通機関がない地域においては大変便利な存在になると思われる。国土交通省が発表した“地域公共交通再編実施計画”においても、郊外から手配するデマンドタクシーが、交通空白地域において大きな役目を担っている。しかし、檜原村のような地域ではタクシーを村の外から呼ぶにも時間がかかり、料金も跳ね上がるため、**ほとんど利用されていないのが現状だ**。

1.1.3. 新規公共交通機関の失敗

檜原村では、公共交通機関を活性化するため、平成 22 年 7 月 2 日よりデマンドバス“やまびこ”が新規事業として取り入れられた。“やまびこ”は、交通空白地域と路線バス停留場をつなぎ、住民のニーズに合わせた交通機関となっている。しかし、運行回数が少なく事前予約が必要である上、自宅近くまで来ないためまかないきれていないのが事実だ。また業績においても、事業委託された現地のタクシー(檜原村観光)会社によれば平成 30 年度に**約 1913 万円もの赤字**があり、その全額を檜原村役場が負担している。以上より、現状の“やまびこ”には問題点が多数存在していると考えられる。

1.2. 地方における准高齢者活用の可能性と地域貢献への意欲

実地調査を通じてわかったのは、現状の課題だけではない。檜原村には

高齢者が多く暮らしているが、簡単な仕事であればまだまだ働ける人は大勢いる。さらに、地域ならではの繋がりや強さもあり、退職後の時間を地域貢献のために活用したいと考える人も少なくない。様々な課題を抱える檜原村だが、その一方で潜在的な准高齢者の活用の可能性がある。

2. 提案の着想

檜原村の現地調査から、政府からの補助があるにもかかわらずタクシーの利用が予想より進まず、更に新公共交通機関の導入も不発に終わっている“地域密着の公共交通機関の不整備”が高齢者ドライバー問題の背後にあることが分かった。その一方、地域貢献に意欲的な潜在的な労働力として期待できる准高齢者が存在していることも把握できた。そこで、准高齢者の活用も視野に入れた地域に密着するライドシェアリングサービスの導入を考える。しかしそのようなサービスを導入するためには、様々な障壁がある。

2.1. ライドシェアリングサービスの広がり

ライドシェアリングサービスは、現在世界の交通業界において大きな革命を起こしていると言える。Uber や Glab の広がりである。アプリで簡単に車を手配できるという手軽さが受け、近年のシェアリングエコノミーの普及とともにサービス地域を拡大している。

2.2. ライドシェアリングサービスを日本へ導入する際の 3 つの壁

実際に日本においても交通手段の多様化が進むと考えられ、ライドシェアリングサービスの実証実験が行われていたが、2015 年に国土交通省により中止された。浮かび上がった日本へ導入する際の課題は以下の 3 点である。

(a) 2 種免許制度

2 種免許を取得していない人による有償サービスが法律で禁止されている。

(b) 「白タク」問題

本来タクシー業を営む際は緑ナンバーを装着する必要があるが、白ナンバーの自家用車を使い有償で客を送迎する「白タク」が増加し問題となっている。

(c) 既存のタクシー会社の反発

既得権益層であるタクシー業界では、Uber のようなライドシェアリングサービスが日本で広まれば競合相手が増え利益を奪われると恐怖心を持つ経営者も多い。新規サービスの導入は既存タクシー会社の反発が予想される。

2.3. 准高齢者や地域住民をドライバーとして活用することの課題

また、准高齢者をドライバーとする際に浮上する課題は以下の 2 つである。

(d) 安い賃金でも働ける労働者の確保

(e) 准高齢者が働き手となるうえでの安全性確保

3. 提案の概要

これらの課題を踏まえた上で私たちが提案するのは、タクシー会社と連携して安全性を確保しつつ、交通の不便さを解消するための仕組みである。

3.1. マイタクシーシステム(図 2 参照)

私たちが提案するマイタクシーシステムは、2 種免許を持たない地元住民を村専属のドライバーとして現地のタクシー会社が雇用し、専用車を用いてタクシーと同様のサービスを行うシステムである。ユーザーがアプリや電話を用いて配車依頼を行うと、近くにいるマイタクシー契約ドライバーに通知される。専用車は村内のいくつかの駐車場に常備しており、通知されたドライバーは近くの駐車場に出向いて専用車に乗りサービスの提供を行う(図 3 参照)。一見“Uber”のような仕組みだが、その違いは大きく分けて 3 点ある。

3.1.1. 1.5 種免許制度

「1.5 種免許」はドライバーの技術面・安全面を保証するものであり、2 種免許を持ってない人でも村内であれば有償サービスを行うことができるようになる。1.5 種免許を取得するにはドライバー試験に合格しなければならず、取得後も 1 年おきに免許更新の試験を受けなければならない(表 1 参照)。この制度により、ドライバーの能力を一定水準以上に保ち、かつ高齢者の潜在的な雇用を生み出しつつ安心安全な働き手として活かしていく。

3.1.2. タクシー会社及び檜原村役場との連携

マイタクシーシステムでは、既存の公共交通機関であるタクシー会社が 1.5 種免許取得者を雇う形態をとる。それにより、村専属ドライバーを活用してこれまで対応しきれていなかった地域へのサービス供給が可能となり、タクシー会社の利益増加を図ることが出来る。したがって、競合相手に利益を奪われてしまうという懸念点は解消され円滑なサービス提供が実現できる。また、雇用されるドライバーの社会保障制度に関してはタクシー会社の負担が大きいため、檜原村役場にて管理する。

3.1.3. 白タク等の違法行為対策

このシステムでは「マイタクシー専用車」を用いてサービスを提供する。そのため、白タクとの目に見える差別化ができ違法行為を防ぐとともに、働き手にとっても車両点検における手間がかからず働きやすい環境となる。

3.2. 「マイタクシーシステム」の利点

3.2.1. システム導入の利点

地域に密着したこのシステムを導入する利点は3つである。1つ目に、人々の繋がりや地域への貢献意欲を活用でき、潜在的労働者への雇用機会の提供、安価な労働力の確保が可能となる。2つ目に、タクシー会社との競合関係の解消など一般的には解決の難しい問題に柔軟に対処できる。3つ目

に、需要の把握が容易となることから、拠点の分散が可能になり利用率が効率的に増加する。

3.2.2. 各主体の利益(図 4 参照)

次に、システムに関係する各主体の利益を確認する。システム利用者にとっては、個々のニーズに沿った安全な「足」ができ、交通の便が向上される。働き手としての利点は2つあり、准高齢者ドライバーの再雇用の機会の創出と空き時間を活用できる点である。運営するタクシー会社の利益も大きい。これまで疎遠であった地域にも分散して駐車場の拠点を設けることにより、効率的に交通空白地域へのサービス供給が可能となり会社の利益増加を図ることが出来る。

3.3. 政策の効果(図 5 参照)

今回導入するシステムによる効果は 2 つある。1 つ目は、新たな交通サービスとして交通の便の悪さが解消される。これにより、運転が難しくなった高齢者ドライバーの免許返納を促進し、問題提起した「高齢者ドライバーによる交通事故」の減少が見込まれる。2 つ目は、1.1.2 で課題であった国の政策の意図にそったタクシー利用が実現する。これまで活用できていなかった国からの補助金をマイタクシーシステム導入に回すことにより、タクシーを利用しやすくなり、“地域住民に根付いた足”となることが実現できる。

このシステムを通じ、「地域の問題は地域で解決する」ことの実現を目指す。

4. 実現可能性

4.1. 実地調査からみた檜原村での需要

私たちは実際に檜原村を訪れ調査を行った。現地では、檜原村の村長や現地のタクシー会社、及び住民の方々に直接お話を伺い、インタビューとアンケート調査を実施した。その結果を以下に示す。

4.1.1 現在の生活の実態

「交通が不便だと感じることがあるか」という質問に対し、47%の人が「ある」と回答している(アンケート(1)参照)。また、「ない」と答えた人の 9 割以上は「車があるから」と回答しており、檜原村が車社会であることが確認された。次にタクシー利用についてのアンケートを行なった結果、「利用しない」と回答した人が 81%(アンケート(4)参照)で、理由は「車があるから」「料金が安いから」であった。つまり、公共交通機関が機能していない地域において“足”となるべきタクシーはほとんど利用されていない。

4.1.2. 「マイタクシーシステム」の印象

「住民が受け入れて利用するか」を確認するためアンケートを行った。その結果、住民の約 8 割が配車サービスの利便性について高く評価しており(ア

ンケート(5)参照)、一般ドライバーへの抵抗を感じていないことが確認された。このことから、住民が配車サービスを受け入れることにはそれほど時間がかからず、村の重要な交通システムになり得ると考えられる。

4.2. 檜原村専属ドライバーの確認

「檜原村専属ドライバーとして働きたいか」という質問を、高齢者を中心にアンケートを行った結果、70%の人が「働きたい」または「まあ働きたい」と回答しており、ドライバーが十分にいることが確認された(アンケート(6)参照)。さらに、「地域貢献に繋がるならば、賃金が低くても働きたい」という声も複数人みられた。また、稼働可能時間は9～12時が最も多く43%、次に12～15時が29%だった(アンケート(8)参照)。病院が開院する10時に合わせて利用したい高齢者の需要とマッチするのではないかな。

4.3. 現地タクシー会社との連携に関して(資料2参照)

檜原村で営業しているタクシー会社にマイタクシーシステムを提案したところ、『社会保障費用を役場が負担してくれば、地域のために是非導入したい』とのことだった。つまり、デマンドバスに使っている資金を回して社会保障を整えれば「マイタクシーシステム」をタクシー会社が運営することは可能だと言える。

4.4. 予想される費用と収益(表2・図6参照)

マイタクシーシステム開始から5年間にかかる費用と収益を見積もると、3年6ヶ月目に損益分岐点を迎えることがわかった。以下①費用面②収益面それぞれにおいて、より具体的に見ていく。

①費用面

マイタクシー車両費は、免許返納に伴い使われなくなった車を精査しリユースすることで、コストを大きく削減できる。村内駐車場に関しても、新規に建設するのではなく、空き地や役場の一部など既存のものを活用し費用を抑える。

②収益面

北海道天塩町での実例を参考にマイタクシーシステム利用者数を予測すると、5年後には1日約30人が利用することが見込まれる。価格は既存タクシーの約半分の値段、スーパーまでの道8kmで2500円に設定した。

5. まとめ

「マイタクシーシステム」で公共交通機関が改善されることにより、高齢者ドライバーによる事故の減少、地域活性化が期待される。また、准高齢者を含めた潜在的労働者を有効活用でき、彼らの生きがいにもつながる。今ある環境や人、地方の繋がりの強さを生かした“地域の問題を地域の力で解決する”今までにない画期的な政策だ。「マイタクシー」により、更に高齢化が進む日本において誰もが不便なく安全に生き生き過ごせる社会の実現を期待したい。

【参考ページ・URL】

・新しいタクシーの在り方検討委員会「タクシー革新プラン 2016～選ばれるタクシー～」 2016/4/1

(<http://www.mlit.go.jp/common/001126393.pdf>) 2019/10/23

・合宿免許のマイライセンス「第二種免許 普通自動車とは？」

(<https://www.myllicense.co.jp/search/license/whatnormal2.php>)

2019/9/22

・警察庁「高齢運転者交通事故防止対策」 2017/7/14

(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/koureiunntennmatome.html>)

2019/10/23

・国土交通省 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について 関係資料「人とまち、未来をつなぐネットワーク」～地域公共交通活性化再生法の一部改正～ パンフレット「人とまち、未来をつなぐネットワーク」

2015/11/1

(<https://www.mlit.go.jp/common/001127036.pdf>) 2019/10/23

・国土交通省 平成 20 年度 国土交通白書「地域交通の現状と課題」

(<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h20/hakusho/h21/html/k1132000.html>) 2019/9/17

・国土交通省中国運輸局「自家用有償旅客運送制度について」

<http://www.twb.mlit.go.jp/chugoku/jidousha/youushou.html>) 2019/9/22

・埼玉県「自家用有償旅客運送の登録等」 2018/3/29

(<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/zikayouyuusyou.html>)

2019/9/22

・総務省統計局 平成 27 年国勢調査「平成 27 年国勢調査の概要」

2017/1/27

(https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/gaiyou.html#ziki_2)

2019/10/23

・チューリッヒ保険会社「高齢者ドライバーの事故の現状と対策」

(<https://www.zurich.co.jp/car/useful/column/mj-okazaki/09/>)

2019/9/18

・檜原村 オンデマンドバス「やまびこ」 2019/3/28

(<http://www.vill.hinohara.tokyo.jp/cmsfiles/contents/00000000/90/uzusikikamidairapanfu.pdf>) 2019/9/18

・檜原村「デマンドバスやまびこ 一笛吹・上平線」 2018/4/9

(<http://www.vill.hinohara.tokyo.jp/00000000280.html>) 2019/9/18

・檜原村 地域公共交通総合連携計画 2008/3

(http://www.vill.hinohara.tokyo.jp/cmsfiles/contents/0000000/301/enkeikei_plan.pdf) 2019/9/18

【図および写真】

写真 1) 檜原村での実地調査の様子



住民アンケートの様子



檜原村役場にて

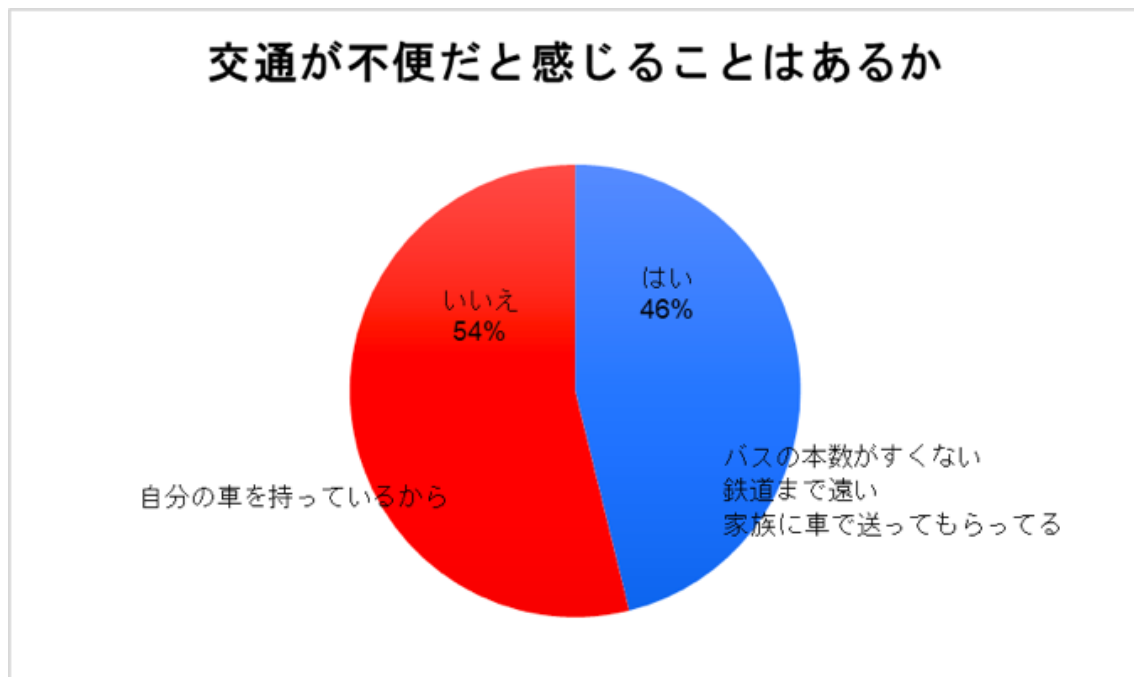


タクシー会社にて



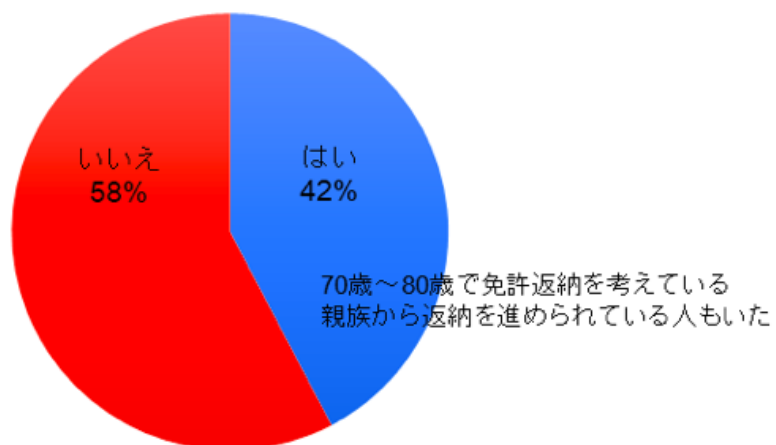
ドライバーへの聞き込み

図 1) 檜原村でのアンケート結果(対象人数:53 人)
アンケート(1)



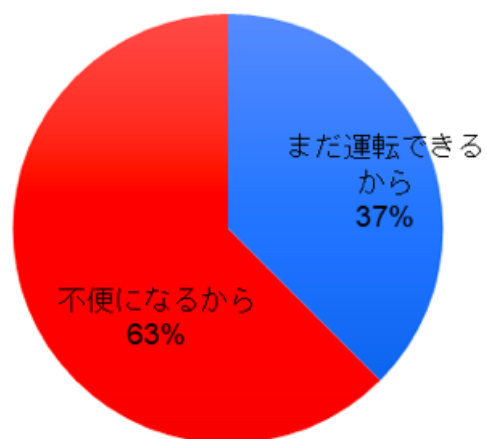
アンケート(2)

免許返納を考えているか

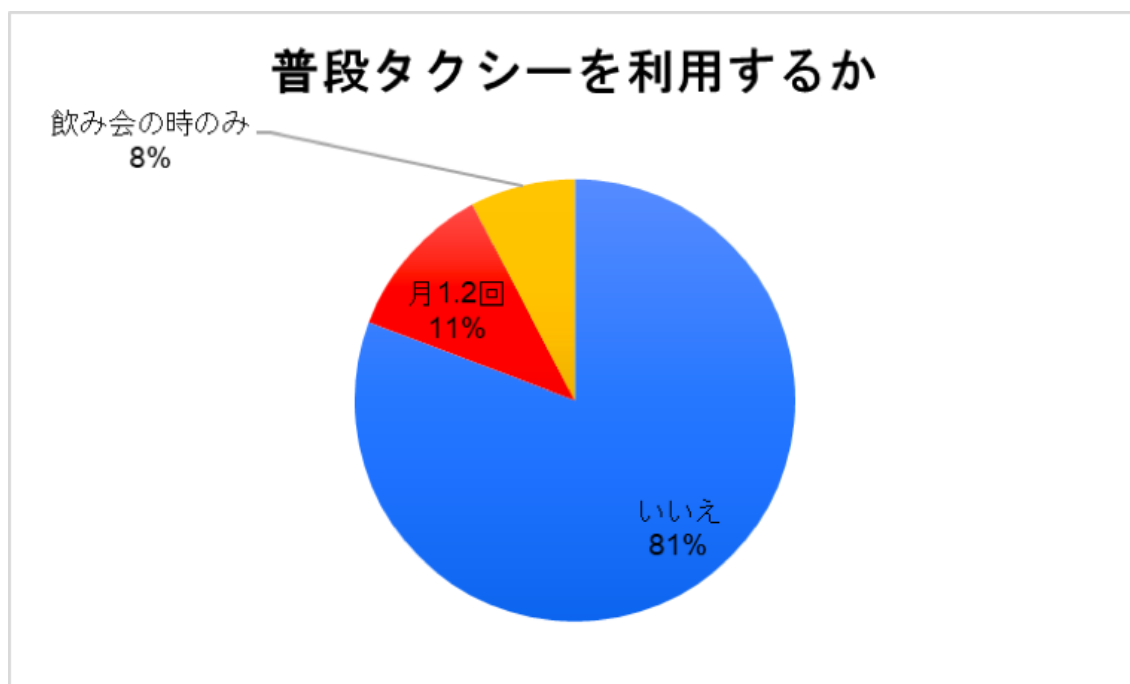


アンケート(3)

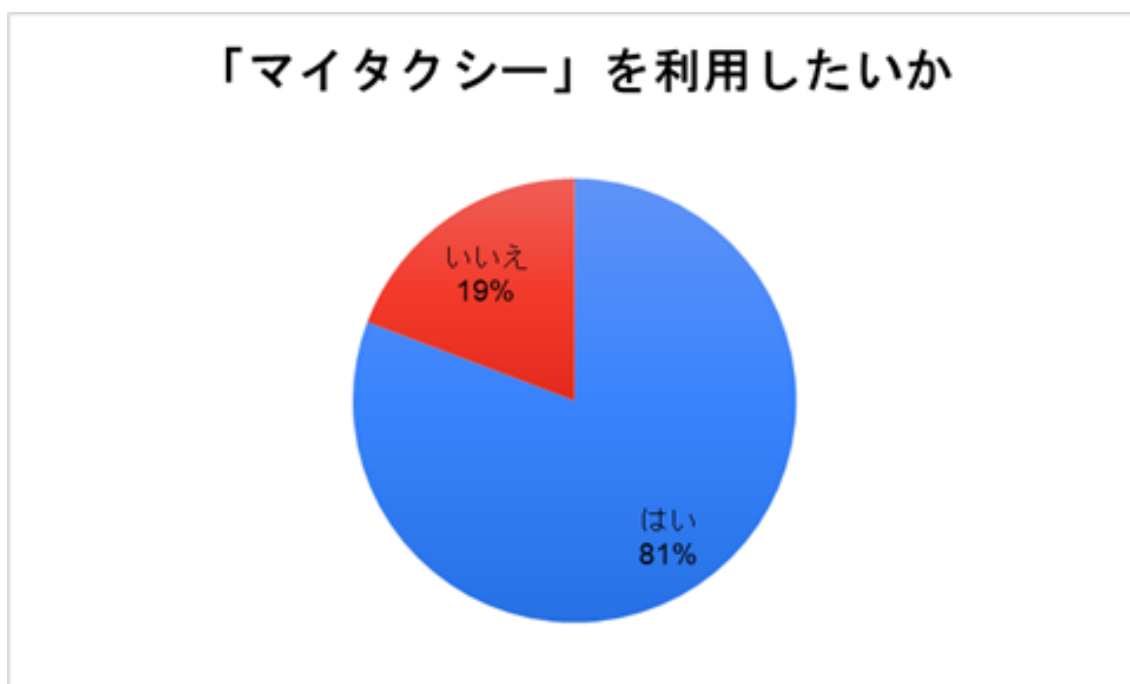
免許返納をしない理由



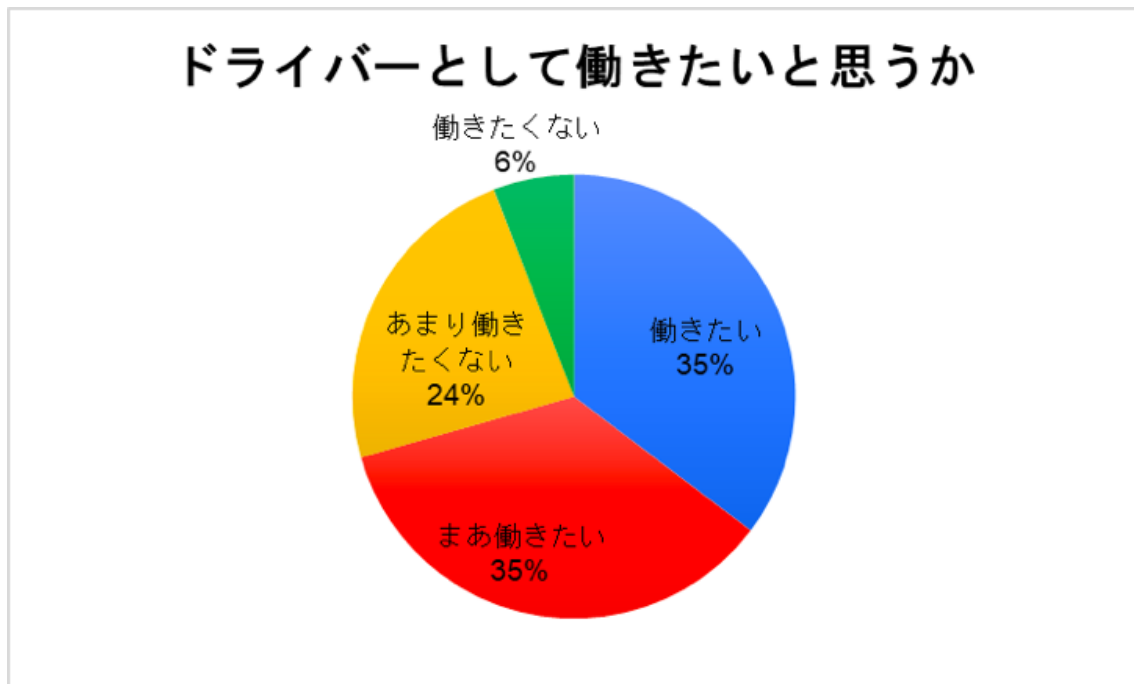
アンケート(4)



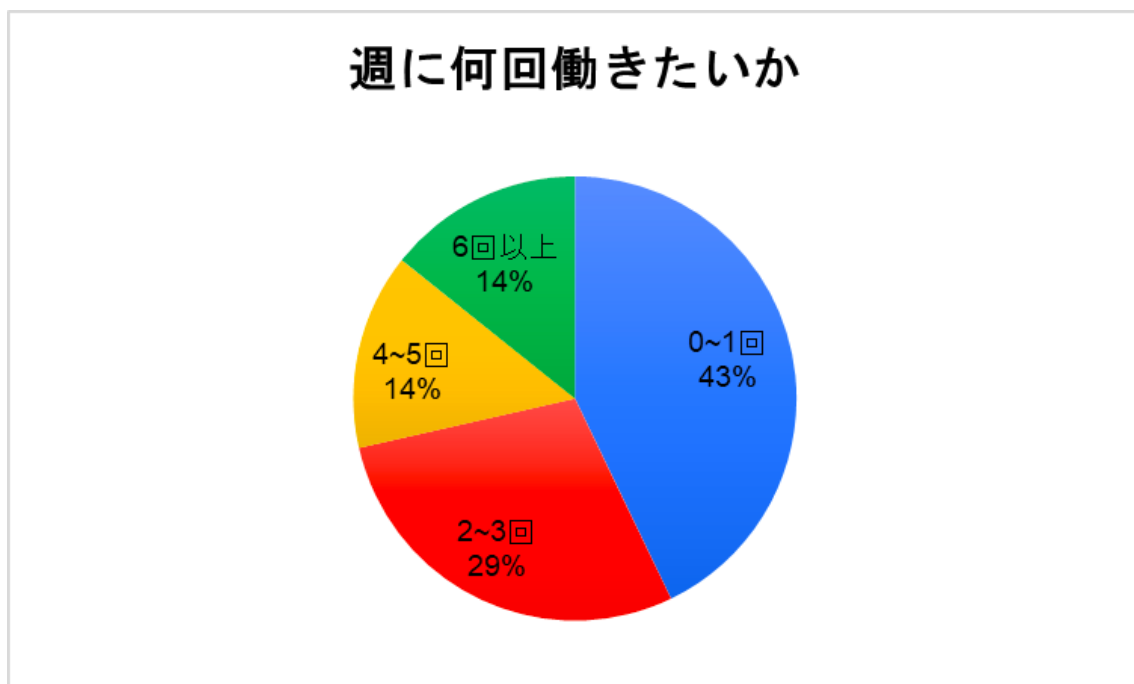
アンケート(5)



アンケート(6)

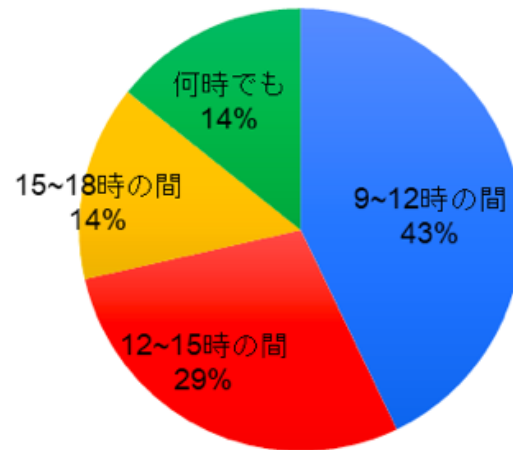


アンケート(7)



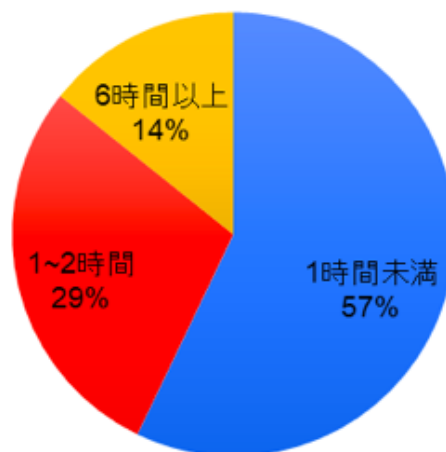
アンケート(8)

どの時間帯に働けますか



アンケート(9)

1日に何時間働きたいですか



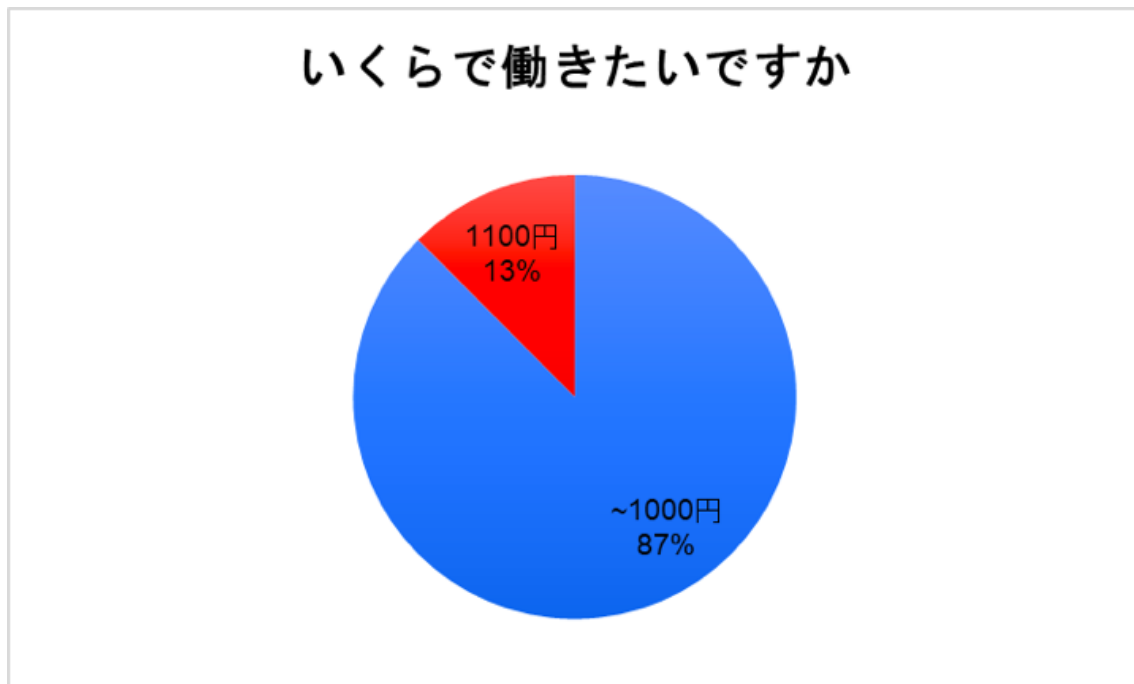


図 2) マイタクシー利用の流れ

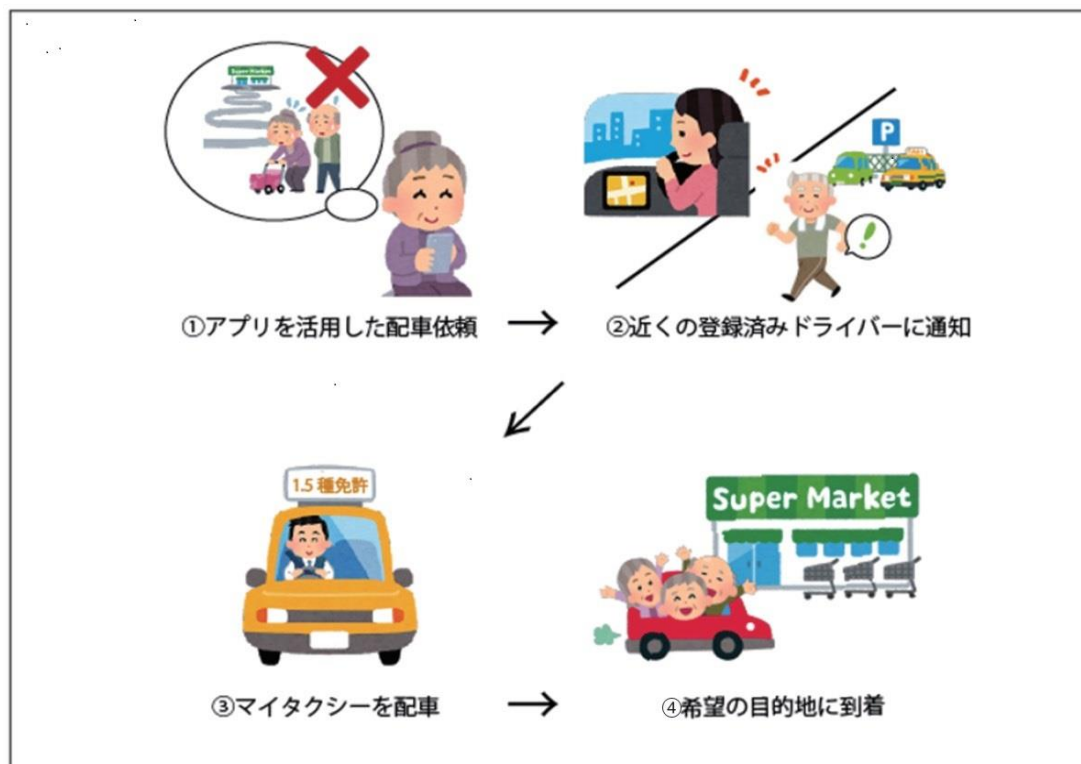


図 3) 村内駐車場の設置場所(役所の話を基に作成)

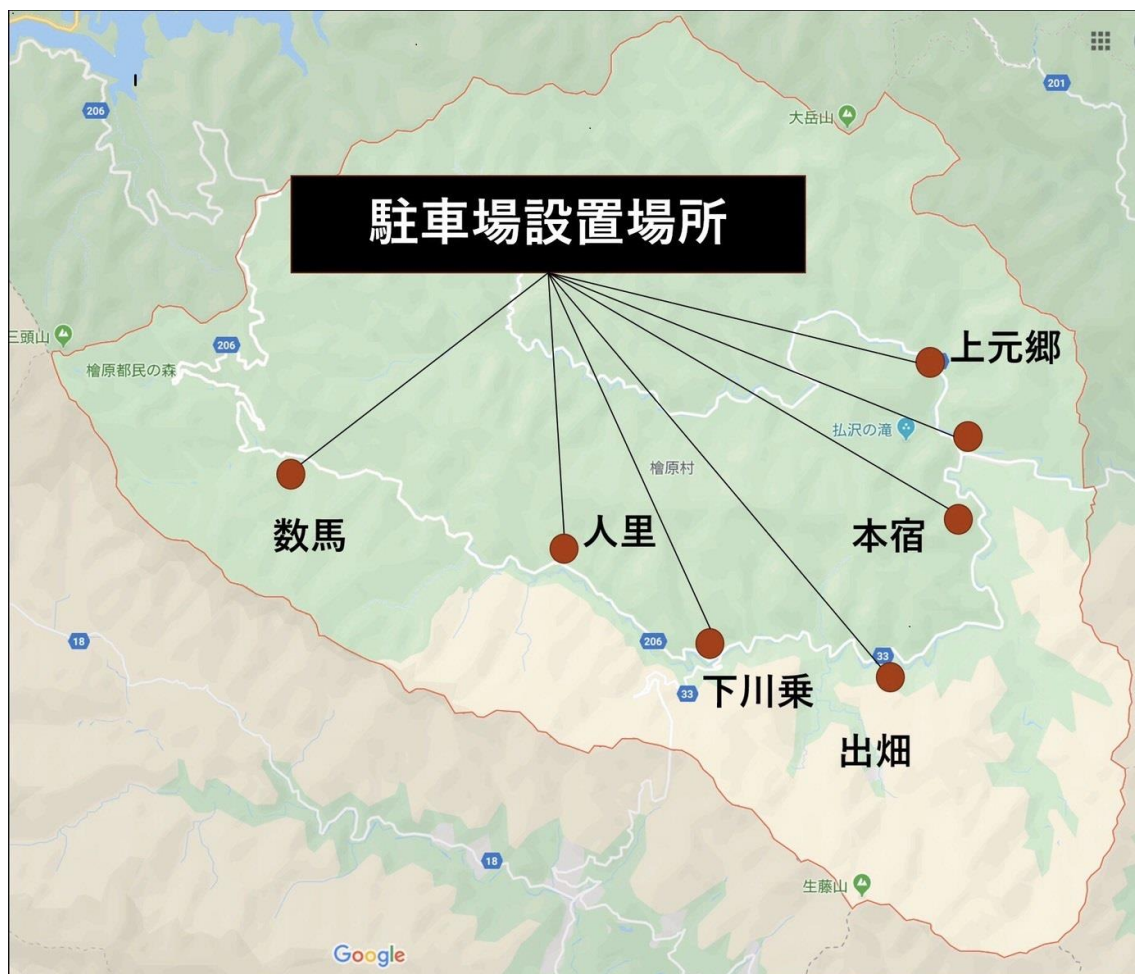


写真 2) 駐車場設置場所イメージ



表 1) 従来の免許と 1.5 種免許の違い

		第1種免許	第1.5種免許	第2種免許
取得条件	年齢	普通免許：満18歳以上 中型免許：満20歳以上経歴2年 大型免許：満21歳以上経歴3年	満21歳以上 第一種免許取得者で、運転経歴が 3年以上経過している	満21歳以上 第一種免許取得者で、運転経歴が 3年以上経過している
	視力	【普通自動車、普通二輪、 大型二輪 大型特殊】 片眼でそれぞれ0.3、 両目で0.7以上	片眼でそれぞれ0.3、 両目で0.7以上	片眼で0.5以上、両眼で0.8以上 深視力という立体視における遠近感、 立体感を測る検査で2cm以下である
		【大型、中型、牽引】 片眼でそれぞれ0.5以上、両眼で 0.8以上であること。 深視力という立体視における 遠近感、立体感を測る検査で 2cm以下であること。		
	聴力	日常の会話を聴取できる (補聴器使用可)	日常の会話を聴取できる (補聴器使用可)	日常の会話を聴取できる (補聴器使用不可)
免許の内容	運転できる車	自家用車、原動付自転車 ※自家用車(白ナンバー)であれ ば、人を乗せることや、荷物を運 ぶことも可。 ※旅客車(緑ナンバー)でも、回送 や私的運用であれば運転可。	マイタクシーの車のみ	バス、タクシー、ハイヤー、介護タク シー、運転代行業など商業目的の旅客車 ※無料送迎車は含まれない。
	更新制度	30分の講習を受ける 1回 3000円 (優良運転者の場合)	免許更新ではなく、 1年ごとに切れるため 毎年同様の試験を受ける	30分の講習を受ける 1回 3000円 (優良運転者の場合)
	免許取得試験費用	約30万円	5万円 (自己負担0円、会社から補助)	約20万円
	運転できる地域	日本全域	自分の住む町村のみ	日本全域
	その他の制度		住民からの許可を得る必要がある	

図 4) 各主体の利益

主体	利用者	運転手	雇用者
対象	・ 移動の足がなくて困っている人 ・ タクシーに不便を感じていた人	・ 退職後の時間で働きたい人 ・ 仕事の合間時間を利用したい人	・ 既存のタクシー会社
利益	近場で安全な足を得られる	これまで見えなかった潜在的な雇用を創出できる	これまで対応できなかった需要にサービスを供給できる

図 5) 檜原村における課題とそれに対する解決策

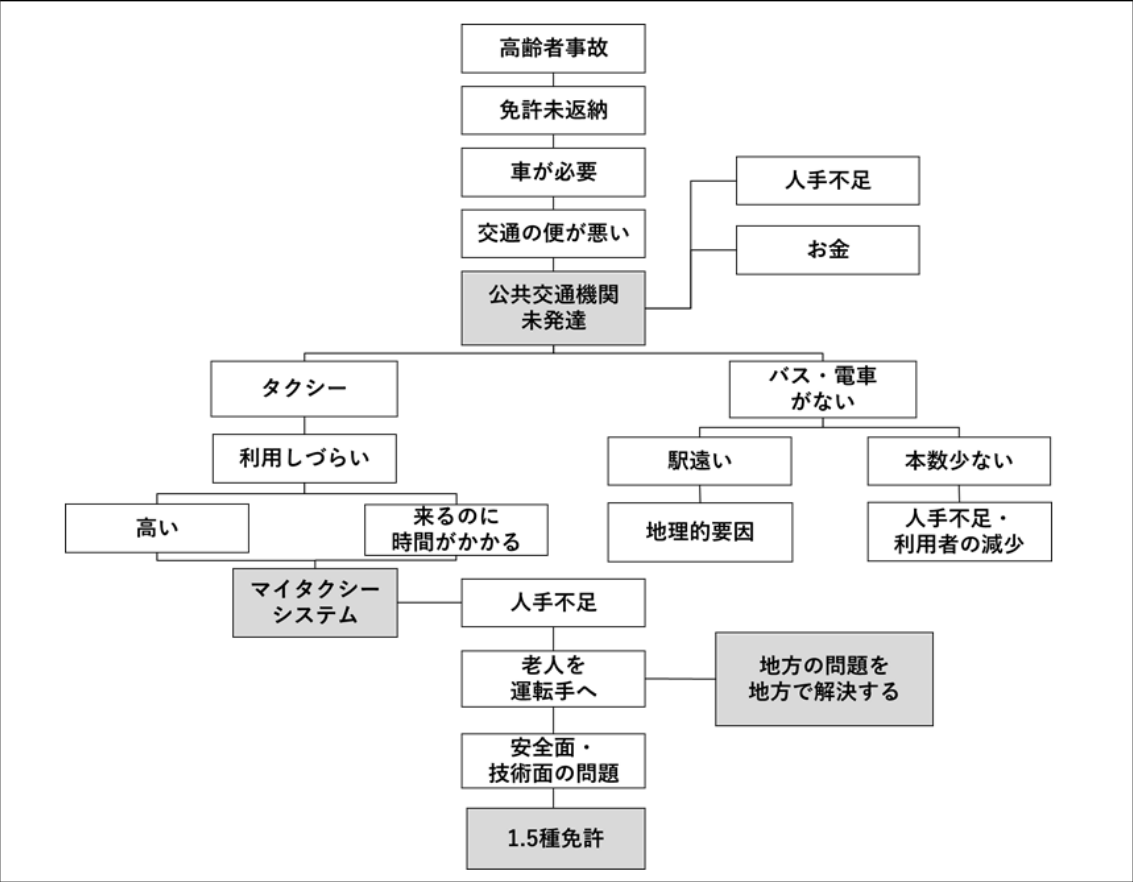


表 2) マイタクシーシステム導入にかかる見積もりと期待効果

見積もりと期待効果

“マイタクシーシステム”導入にかかるコストと収益

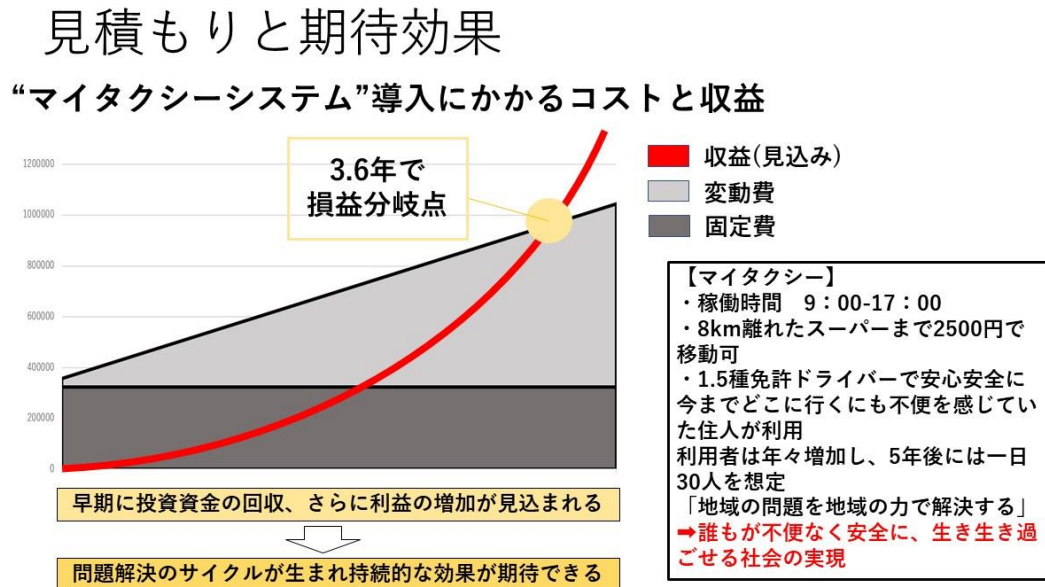
変動費・固定費(初年度)

	項目	金額(円)	詳細
変動費	運用費(ガソリン等)	106666.67	$14.814(\text{円}/\text{km}) \times 20(\text{km}/\text{人}) \times 360(\text{人})$
	人件費	300000	* 完全歩合制
固定費	車検費用	77600	$15520(\text{円}/\text{台}) \times 5(\text{台})$
	駐車場設営費	90000	$18000(\text{円}/\text{台}) \times 5(\text{台})$
	設備導入費	50000	$10000(\text{円}/\text{台}) \times 5(\text{台})$
	1.5種免許試験実施費	100000	* 人件費は除く

収益(初年度)

	項目	金額(円)	詳細
収益	売上	900000	$2500(\text{円}/\text{人}) \times 360(\text{人})$

図 6) 損益分岐点



資料 1)【檜原村の村長へのインタビュー】

日時：2019 年 9 月 18 日(水)

対象：坂本義次村長

インタビューの目的

ネットの情報に留まらず、実際に足を運んで村長にインタビューをすることで村の現状や課題、対策についてより深く理解するため。

ご意見

(1) ネット上(住民の声)との整合性と対策について

ネット上のアンケートによると、「バスなどの交通機関を改善してほしい」との声があった。実際に、過疎地域である檜原村は公共交通機関が未発達であることにより、1 人 1 台車を持っていることが当たり前の地域である。そのため、主な交通手段が車となっており、バスなどの公共交通機関の利用が減少しているとのことだった。

檜原村では、免許返納した方に補助金の提供をしているが、車社会であるためなかなか免許返納を促すことが出来ない。そのため、村人の安全確保に向けて安全ブレーキ付きの車や制御装置の搭載に補助金を提供している。

(2)タクシー利用について

現在の檜原村でのタクシー利用は少ない。なぜなら、車の普及率が高く、タクシーを利用するときに呼ぶだけで時間がかかってしまうというデメリットがあることから、近所の人や親戚に頼んでいることが多いとのことだった。

(3)Uber のサービスについて

現在の法律上では一般人が有償サービスを行うことは禁止されているため、タクシー会社との共存は難しいのではないかとのことだった。しかし、国の許認可制度が自由になり既存のタクシー会社と共存が図れるアイデアであればよいとのこと。また、一般人が運転すると安全面が保証されないので、高度な保険や車の整備、運転技術向上のためのドライバーの講習などを設ける必要があるとおっしゃっていた。

資料 2)【檜原村のタクシー会社へのインタビュー】

日時:2019 年 10 月 31 日(木)

対象:横川観光株式会社 代表取締役 山口 和彦さん

インタビューの経緯

「マイタクシーシステム」の実現可能性を測るために、運営会社として考えているタクシー会社に提案し、意見を求めることが必要だと考えたため。また、実際にタクシーサービスを行っている方の意見を聞くことは新たな視点や課題を見つけることができると考えたため。

ご意見

(1)檜原村の交通状況・タクシー利用の現状について

檜原村ではどうしても走行距離が長くなり、値段が高くなるため、タクシー利用者はほとんどいない。数少ない利用者は高齢者夫婦で、病院の送迎がほとんどとのことだった。デマンドバス「やまびこ」の一部の運行も担っているが、まかないきれいていないと感じている。村の人の「足」を守ることは緊急に必要なことだとおっしゃっていた。

(2)Uber のサービスについて

タクシー会社は、ドライバーの健康管理・アルコール点検を行う運行管理者、車両点検を行う整備管理者が必ずいる。Uber のサービスはいいアイデアだとは思いますが、この運行管理者・整備管理者がいない点が大きな問題である。また、事故を起こした時の責任の所在や保険に関しても整っていないなどの理由から、Uber を導入することは反対であるとのことだった。

(3)「マイタクシーシステム」というアイデアについて

「マイタクシーシステム」は地域住民にとって便利なサービスになることは間違いない。また、元気な高齢者はたくさんおり、彼らの「生きがい」にも繋がるので、働き手として高齢者を雇用するのはとても良いアイデアとおっしゃっていた。

ただ、2 種免許を持たないドライバーを雇用することに関しては、やはり安全面の懸念があるので「1.5 種免許」の「毎年取りなおさなければいけない」や「自分の住む町村のみ運転できる」などの 2 種免許にはない厳しい制度は必要であるとのことだった。

(4)「マイタクシーシステム」において、タクシー会社が運営することに関して

Uber などのライドシェアリングサービスで問題となるタクシードライバーの管理、主に社会保障制度を自治体と協力して整えることができ、利益が見込まれるのであれば村の人のために是非協力したい。地域の足となるためには、多少折れなくてははいけないとしても積極的に力になりたい。