

第4回 南房地区タクシー事業適正化・活性化協議会 議事概要

平成26年1月23日（木）
13:30～16:00
木更津市民会館

1. 開 会

(1) 会長の選出について

構成員の互選により、星野千葉運輸支局長を会長に選出

2. 議 事

(1) タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証について

○事務局より、「タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証」資料1により説明

星野会長 ・南房地区におけるタクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証について、適正化、活性化に分けてご意見をお願いしたい。適正化について事業者よりご意見をお願いしたい。

高橋委員 ・当社は特定地域に指定された時点で139両有ったが、需要の関係、乗務員数の関係により15両減車している。南房地区は10両以下の事業者が数多くあり、3両、4両の事業者もある。そういう事業者も減車というとなかなか厳しい状況である。相互理解ということで、減車できるところ、乗務員不足で稼働していない車、それから代替えしようにも厳しい経営状況で代替えできないところから減車するということもあり、この数字に落ち着いたのではないか。事業者としては厳しい中での減車、雇用問題等も勘案しながら慎重に対処して行かなければならないと考えている。

星野会長 ・地域的な条件、状況があるというお話であるが、確かに南房地区においては事業者の規模でいうと一桁台の台数の事業者が結構な割合を占めている。その中で休減車に取り組んで適正化を図るとなるとなかなか実情的に厳しい状況であるかと思う。行政が示した適正と考える車両数は350両から400両、減車率として15%から26%であるが、現状では、10ヶ月の取

り組みで9.3%、約1割の減車の取り組みが実行されたという
ような状況になっている。高橋委員から発言があったように今
後も状況を見据えつつ対応していかなければいけないというご
意見をいただいたところである。

・減車が多い少ないというのは難しい話になるかと思う。本法
の取り組みの目的に労働条件の改善があるが、適正化の取り組
みについて労働組合の代表である下村委員からご意見あればお
聞かせ願いたい。

下村委員 ・減車に関しては運転手として喜ばしいことだとは思っている
。ただ、基本どおりの減車をした場合それに乗っている運転手
はクビにするというか、車がなければ運転手は働く場所がない
。500台あるうちの100台を減車するということになれば
500人の運転手のうち100人はクビにするということか。
というのが労働組合としての意見である。

星野会長 ・運転手をクビにするという法律では当然ないわけであり、効
率的な輸送、効率的な経営を行っていただくうえにおける対応
である。まさに経営者の高度な経営判断が問われるというこ
ろになる。タクシーの輸送形態については1車1人なり2車
3人という運送形態があるため、効率的な取り組みも視野に入
れつつこの労働条件を改善していかなければならないというの
が一つの目的かと思う。

下村委員 ・例えば50台を2車3人でやっていて、5台余っていれば5
台減車でも構わない。5台のところ5人の運転手が居る場合
減車ができない。

星野会長 ・まさに労働者、経営者がいろいろな考えをもって頂き経営の
効率化を含めながら労働条件を改善していかなければなら
ないのではないか。

下村委員 ・運転手の立場としては減車は賛成である。減車したから仕事
が増えるという理屈ではなく、タクシーの車両が余っている
のであれば減車するのは妥当な考えである。労働組合の委員
長の立場として減車イコール首切りにならないような減車で
なければ困るという意見である。

星野会長 ・労使共々にいろいろご議論があるところだと思う。確かに南
房地区においては実働率が70%程度というのが現状ではない

か。運転者不足もさることながら、さらに効率的な稼働がなされていないというのも南房地区の現状ではないか。したがって、この4ページで示させて頂いたような実績値を基に、こういった数値が適正車両数の範囲ではないですかというお示しをさせて頂いた。

下村委員 ・先ほど言ったとおり減車に反対しているわけではない。労働者の立場としての話をしている。実際問題として減車しても運転手は減っていない。高齢化が進んでいる今、減車というと高齢者が次は自分が契約してもらえないのではという不安の中で仕事をしている現状もある。会社によっては70歳定年というか70歳でダメというところもあるし、70歳以上でも良いというところもある。労働者の立場としては、減車イコール首切りでは困るという意見と、減車してもらわないと仕事がないというのも事実である。

星野会長 ・非常に難しい問題である。首切りが目的ではないということは重々ご理解して頂きたい。

下村委員 ・それは十分に理解している。ただ立場上の意見である。

星野会長 ・下村委員の発言にもあるように乗務員の高齢化が進んでいることは事実であり、千葉県内の平均年齢が60才を超えるというような状況である。本法の目的は労働条件の改善、若年労働者の方に参入して頂くような業界にならないといけないのではないかとこのところ踏まえながら、労働条件の改善ということが目的になっている。

下村委員 ・ただ現実問題として若い人がやる仕事ではない。オール歩合制という会社がほとんどである。毎月の収入も不安定だしローンを組むにも組めない状態であり、高齢者がメインの職場というのが事実である。今回の減車に関しては、個人としては賛成であるが労働者の立場としてクビに繋がらないような配慮をお願いしたい。

星野会長 ・適正化、休減車の話は尽きることの無いような議論になってしまうと思う。どなたか委員の中でこの適正化に関する現状も踏まえてのご意見があればよろしくお願いしたい。

三澤委員 ・数字の見方の確認であるが、車両が減ってきた中で収入とか

実車キロは減っているのかどうか。一つの見方として車両が減っているけれどお客さんの数はそんなに変わっていないから収入的にはそれなりにあると見るのか、やはり月によっては落ちてきているところもあって、その辺のとらえ方を今事務局としてどう考えているか。

事務局 ・ タクシーの営業収入は非常に景気に左右されると分析している。輸送量は一定ではなくお客様自体が減少傾向にあるというのは事実である。お客様が減少し車両そのままの数では1台当たりの収入、運転手の収入というのは減る一方である。平成22年が非常に悪く、ここを底として昨年、一昨年と多少なりとも改善がみられているところである。実際のところ減車の効果というのはまだ出ていない。先ほど高橋委員からもお話があったとおり、稼働していない車両を減車したというのが現状である。この地域は3割の車が動いていないという状況でありドライバーも恒常的に不足している。タクシーは景気に左右される関係で実働車1台当たりの収入は減ってきている状況であるが景気が良くなればタクシーの需要も増えてくると考えている。現在の取り組みがタクシー需要には直接結びついてはいない状況である。

星野会長 ・ 只今の説明について、事業者側から何か意見等はあるか。

高橋委員 ・ 日車營收のお話があったが、木更津・君津地区で当社の事情を申し上げると、木更津・君津地区は新日鉄住金の城下町みたいなものであり、タクシー業界は新日鉄住金次第で大きく変わるというのが実感である。一昨年の10月に住友金属と新日鉄が合併し、非常にシビアな状況になってきたというのが実態である。日車營收が減車して上がったのか、景気で上がったのか、それについてははっきり分からない。ただ、話があったように稼働した一日の収入をみて比較するというのが一番いいのかなと思っている。一つは乗務員が出たり入ったりしているということもあるので私の目安としては日車營收をみて判断することが必要と考えている。ただ、多い少ないについては私どもの地域では新日鉄住金関係で大きく左右されるというのが実情である。

星野会長 ・ 確かに契約を結ばれている会社等があった場合、安定的な収入それから天候気候に大きく左右される業界である。なかなか一概に分析する事は難しいと思うが先ほど高橋委員と同様に一

つの目安として、日車營收によって高収入を得られれば運転者への賃金のアップに繋がるのではというふうに考えている。労働条件の改善が一つの大きな目的というふうに先ほどお話をさせていただいたが、労働条件を所管する木更津労働基準監督署の高橋委員から何かご意見はあるか。

高橋委員 ・ 収入を増加させるという意味では歩合給の歩合率を上げて頂くということは可能か。

下村委員 ・ それは不可能である。現場の運転手が言うのだから間違いない。タクシー運転手の給料は何処の会社も同じではないがほぼ何十年か前に決めた賃率でやっている。燃料が1リッター45円の時代から100円の時代、車一台120万円の時代から240万円の時代になって、昔の賃率で会社と分けろといっても会社が持つわけがない。この賃率でやったら会社がつぶれる。労働者の意見としては正反対になるが、その中で給料を下げるというのは当たり前のお話である。労働者がこういうことを言うのはおかしいと思うけど現実に数字をみたらそういう形になるから仕方がない。そのなかで營收を上げるにはどうしたらいいかというところでジレンマが生じている。

星野会長 ・ 歩合給の中の部率を動かすというのは簡単なお話ではないと思っている。

・ 適正化については以上にさせて頂き、次は活性化についてご意見を頂けたらと思う。禁煙タクシーから始まり、防犯の関係も含めた活性化に取り組んで頂いているところであるが、資料14ページ「運賃の割引サービス提供活性化へ向けた取り組み事例」というところで、4点ほど示させて頂いた観光ルート別運賃の取り組みで、千葉県は多くの観光地を抱えている。南房総であれば海あり山あり川ありということで、観光地に年間訪れて頂くお客様がいらっしゃると思われている。その中でルート別運賃を設定し、運送区間、場所を限定してお客様に楽しんで頂く。料金が乗る前から分かっている一つの安心感をもって取り扱う運賃制度であるが、これらの取り組みについて、実際に関わって頂いている南房総市から何かご意見を頂きたい。

川名委員 ・ ・ 1点目、市とタクシー事業者協働による観光タクシーの取り組みを説明

<概要>

夏、秋の2シーズン。夏についてはJRびゅう商品と連携。

・ 2 点目、デマンドタクシーの導入経緯と概要を説明

<概要>

移動手段の確保が困難な高齢者等に着目し市内 2 カ所において実証運行し平成 25 年 4 月より実施。

星野会長 ・ 南房総市の川名委員から観光ルート別運賃、デマンドタクシーの自治体の取り組みについてご説明を頂いた。取り組みについて財政的な問題もあって難しいかと思う。一長一短に実績が上がるというのはなかなか難しい状況かと認識している。これからの取り組みを育てていって頂ければ事業者も活躍の場が得られるのではないかと考えている。実運送についてはタクシー事業者が関わっているので、河野委員からデマンド交通に係る部分で何か工夫を凝らしたところ、ここを改善すればというお話があればお願いしたい。

河野委員 ・ 月が終わる度に、分科会で各事業者がそれぞれ行っている形の中での考え方、改善すべき事項について、協議をしている。その協議の中に市にも加わって頂いている。そういうなかでお客様の考え方、要求事項、そういうものを含めながら、それをどのように改善することができるか、登録者数を増やすという考え方、実際にお客さんとしてどのように対応したらいいかということを含めて、現在、市と協議している。改善策を求めながら登録者数はかなり増えた。

星野会長 ・ タクシーの特性であるドア・ツー・ドアの利便性、優位性を活用して頂くということで、引き続き自治体、事業者で連携してよりよいものを作って頂くことで地域の方々のためになるのかと思う。先ほど観光ルート別の中で JR と連携と言うお話が出たが、JR の方で何かそういった観光資源を活用したような取り組みで面白い話題等あればご紹介頂けたらありがたい。

三澤委員 ・ 先ほどタクシーを使った話があったが、駅からハイキングという、自治体のご協力を頂きながら JR ・ 自治体から人を出して行うイベントがあるが、イベントを行う上で一番大変なのは安全や交通の関係も含めて警備みたいところがどうしても人手がかかるところである。そうところも協力をして頂き JR から人と物を出して毎年何十カ所かやっている。そのようなイベントはやっていがタクシーとどう絡むかというのは不明であるが、今後さらに応用を効かせていくということだと思う。

星野会長 ・ ありがとうございます。新たな需要の掘り起こしにご協力頂けたらと思います。各自治体の方でデマンド交通それから地域住民の方々の交通空白地帯を埋めるような取り組みの中で何か事例的なところをご紹介頂けるようなものがあればお願いしたい。

河野委員 ・ J Rとタクシー事業とのつながりというのは、J R千葉支社が企画された中でタクシーをどのようにそのコースに設定するかというようなことから始まるわけであるが、J Rのバーチャル券そのものを含めてコース的なものというよりも、どこから何処まで何人で行けたらいくらで上がるか、そういうルート別とは別な料金設定の考えの中で新たなコースを設定するというのが今の段階である。7月から8月に行った三芳の滝の涼を求めるコースは、J Rの発想の中で南房総市の駅とどう連携するかで出来たコースである。南房総市として5つのコースを11月から12月に行ったが、これらについては、前年も行いそれを継続的に行うことによりお客様に知って頂くために行った。

星野会長 ・ 6年先、2020年には東京オリンピック・パラリンピックが招致されたというところである。決して東京だけで完結する事柄ではないと思う。東京オリンピックに来られた諸外国の方々が観光目的で千葉にもお越し頂くような機会が出来ればと期待をしながら観光にかかる部分の活性化を進めて行ければと考えている。次に、運転免許証返納割引について、千葉県内の交通事故の中で高齢者によるものが増えているということを知っている。高齢者の交通事故削減のために運転免許証を返納された方にはタクシー運賃の割引を行うという制度であるが、これらの取り組みについて、所管をされている千葉県警察本部町田委員からご意見等があればお願いしたい。

町田委員 ・ 只今お話のあったとおり昨年県内では死亡事故が増えてしまった。全国的には減少傾向にあるが、その中で高齢者の関係する交通事故は減少していない状況にある。年齢を取られ身体的にも衰えてきて、危ないという自覚があるにもかかわらずそのまま運転を続けなければいけないという人も中にはいるかと思う。なぜ運転を辞めないのかアンケートをしたところ、運転免許証を返してしまうと身分証明書が無くなってしまふ、身分証明書の提示を求められる時に不便である、もう一つ、出かけるときの交通手段が無くなるというのが主な理由であった。運転

が危険だと自覚した方には運転免許証を返納してもらい運転免許証の代わりに運転経歴証明書を発行致し、合わせてこれを提示した場合にはタクシーについては1割引で乗車できるという制度である。南房地区についてもいくつかの事業者に協力して頂いているところである。運転経歴証明書については平成25年中に千葉県内では4,887通が発行されている。平成24年が3,854通、平成23年が1,694通であるので僅かではあるが皆様のご協力を頂き少しずつ認知されているところである。

星野会長 ・運転経歴証明書は相当数の発行があるというお話であり、多くの方々が運転免許証を返納されて移動手段に困られているというところもあるので、引き続きタクシー業界においても宣伝を含めながら積極的に取り組んで頂くことが望ましいと考えている。

河野委員 ・南房地区のうち、館山警察署管内の状況をお知らせすると、平成24年3月に関東運輸局に運賃料金変更認可申請をし、4月12日に認可を頂いた。館山警察署とは平成24年4月26日に協定を結んだ。どのくらいの利用件数があったか申し上げると平成24年5月から12月当初の段階で164件。平成25年に入って同期間で比較すると329件になります。平成25年1月から12月までの1年間では497件とだいぶ伸びてきている。

星野会長 ・着実に利用者の方は増えており、これも需要の掘り起こしの一つになればと思う。それには安全安心が重要であるので引き続きの取り組みをお願いしたい。
・特に活性化に関し、利用者への利便の提供、新規の重要な開拓ということで、利用者の立場から木更津商工会議所柳瀬委員より活性化への取り組みに対して何かご意見あればお願いしたい。

柳瀬委員 ・会長から利用者の立場ということと、商工会議所なので、特にタクシー関係では経営者あるいは事業者の安定経営、特に資金面の相談等の対応をしているということになるが、そういった立場の中で利便性の提供といったところを考えるとタクシーについては年間的には景気に左右されるということになるが、日々の需要供給のバランス、これが取れているのかという疑問がある。例えば夜、夜間需要については相当数あるかと思うが

、駅前でもタクシーが配車されていないという風な状況を目にする。その辺のバランス、配車とか人員の配置、その辺が取れるのか取れないのか、利用者としては取って欲しいというのが、利便性の確保ということになるのではと思う。

星野会長 ・ タクシーの営業形態によって昼夜の配車のバランスが取れていないのでは、というご意見であるがタクシー事業者からご意見等はあるか。

高橋委員 ・ これは非常に難しいところである。先ほど歩合制という話があったが基本的にはお客様が多く発生する時間帯にということ、運転手個人から見ると朝型と夜型に分けられる。バランスよく配置をしているつもりであるが、どうしても夜型が多くなってしまいうというのが実情ある。歩合制になって暇よりも忙しい方がいいと働く方としては思う。利用者の方から考えればバランスよくというのを考えなくてはならない。経営の立場からいくとバランスよく配車するよう注意を払っているつもりである。

星野会長 ・ 利用者の方々の意見は非常に貴重で重要な意見である。タクシーは公共交通機関としての位置付けをされ、公共交通はいつでもどこでも誰でも同じ条件で運送するというのが定義になると思うので、そういったことを念頭に置きながら事業者は事業展開をしていっていただければありがたいと思っている。

・ 議事の（１）について、今までの意見を総合すると、業界の委員からは引き続き適正化の方も推進していかなければならないというご意見、更には活性化についてはメニューを増やして維持しながら関係者で連携協働しながら新たな需要の発掘のための活性化を進めていくというような意見と私は認識したところである。

（２）改正タクシー事業適正化・活性化特別措置法による設置要綱の一部改正について

○「改正タクシー事業適正化・活性化特別措置法による設置要綱の一部改正について」

資料２・資料３により説明

・事務局より要綱の一部改正案の説明を受け、構成員の満場一致により、一部改正を承認。

星野会長 ・ 議事（１）、（２）を通して何かご意見等はありませんか。

道祖尾委員 ・ 事務局長の道祖尾です。全ての議案が終了ということなので終了に当たり一言タクシー事業者の代表としてご挨拶申し上げたいと思います。本日は貴重なまた活発なご意見を頂きありがとうございます。常日頃私どもタクシー協会並びにタクシー事業者に対しましていろいろご協力ご理解を頂きまして改めてお礼申し上げます。特に南房地区においては先程来議論にありました観光タクシーあるいはデマンドタクシーの導入で関係者あるいは自治体の皆様の多大なるご協力を頂いており、我々事業者としても新しい活性化事業を推進することが出来ている状況でございます。本当に感謝申し上げたいと思います。本日は、昨年３月６日にこの協議会で取りまとめられました地域計画の取り組み状況につきまして検証を頂いた訳ではありますが、本日賜りました意見を参考に致しまして私どもタクシー事業の運営に生かして行く所存でございます。以上でございますが、今お聞き及びのとおり来週１月２７日に改正特措法が施行されます。これはかなり強制的な適正化等が含まれており、今までとちょっと違った内容でございますが、この南房地区が特定地域に指定されるかどうか分かりませんが事業の活性化については我々事業者としても絶えず事業の存続をかけて追求していかなければいけない課題でありますので、今後も皆様方のご協力とご理解を頂きまして挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

星野会長 ・ 道祖尾委員から引き続きの適正化・活性化への対応という心強いお話をいただきました。

（３）その他

事務局 ・ 平成２６年２月２０日に改めて南房地区を含めた準特定地域６地区合同の協議会を開催する。今後ともご協力をお願いいたします。

３．閉 会

【配布資料】

議事次第

各地区委員出席者名簿

出席者席次表

資料 1 タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証

資料 2 タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法案による制度変更の
ポイント

資料 3 南房地区タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（改正案）

以 上