

第2回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会及び
第2回東毛交通圏タクシー特定地域協議会（合同開催）
議事概要

平成22年1月15日（金）
14：00 ～ 16：00
群馬県トラック総合会館

1．開会

2．議事

(1) 群馬県のタクシー業界の取組みについて

群馬県ハイヤー協会深澤専務理事による群馬県のタクシー業界の取組みに関する説明
(資料2)

大島座長：

- ・4ページの説明で利用率を挙げているが、何に対する利用率か。

深澤専務理事：

- ・パーク&ライドを実施しており、駐車場利用者に対する定額タクシー利用者の割合である。

(2) 地域計画の目標と特定事業等について

日置首席運輸企画専門官による地域計画の目標と特定事業等に関する説明

(資料3)

(議事(1)及び(2)について)

大島座長：

- ・事務局からの説明について、まずは自治体の方々からご意見を賜りたい。

延命委員代理：

- ・群馬県では、現在、群馬DCに向けて二次交通に力を入れている。観光がこれからの大きなニーズになる。
- ・例えば、観光ガイドタクシーは、発想としては良いものがあり他県では成功している事例もあると伺っているが、先ほど、群馬では利用が伸びない状況にあるとの説明があった。タクシーに乗れば楽しい旅ができるということを、いかにPRするかが重要であると考えている。
- ・群馬県としては、生活交通を担当している交通政策課と観光を担当している観光物産課の縦割りを廃し、連携しながら対処していきたい。
- ・観光という側面が一つの切り口になるだろう。成功させるためには、タクシー

業界が工夫を凝らし本気で取り組むことと、ただ実施するだけではなく、PRや秘訣を押さえて成果を出していくことが必要である。

福田委員：

- ・前橋市としては、平成22年度の重点施策として、新たに市域となった赤城山の観光振興をメインに据えて進めていく予定である。
- ・資料にも二次交通として観光振興へ取り組むことが挙げられているが、このような視点で公共交通が観光素材として活かせる面を持っていると考えている。
- ・来年度、前橋市として公共交通マスタープランの見直しがある。そこでも意見を伺いたい。

吉田委員：

- ・駅から観タクン、少林山のタクシー輸送については良い評価をいただいている。
- ・高崎駅から観光地への輸送は市のPRの面からも重要な要素であり、タクシーの役割も重要と考えている。
- ・資料にもあるが、他の公共交通機関と連携を図るために、相互に情報提供をしていくことも大切であると考えている。

大島座長：

- ・駅から観タクンにおける課題、マイナス面はあるか。

吉田委員：

- ・特に聞いていないが、対外的にもっとPRすべき点はあると考えている。

小林委員：

- ・桐生市においても観光に力を入れている。伝統的建物群、古い町並みを保存して活かそうと取り組んでいる。また、市内に点在する近代化遺産を巡るような観光ルートも考えている。観光タクシーに対する期待は大きい。
- ・桐生市では高齢化という課題があり、市内の6つの路線で(コミュニティ)バスを運行しているが、交通空白地域があり足の確保が難しい。このような地域では、何らかの工夫でもう少し手軽にタクシーを利用したいとする声が、住民ニーズとしてある。市全体の交通体系を検討する中で研究していきたい。

大島座長：

- ・次に、利用者代表の方から意見を賜りたい。

坂本委員：

- ・利用者としては安い運賃が望ましいが、運賃改定や減車の必要性については、今回の新法施行までの経緯、背景にある需給バランスの崩れや労働条件の悪化を考えればやむを得ないと理解した。
- ・ハイヤー協会の資料から、地域に密着した創意工夫や努力をしていることを知ったが、群馬県全体の各地域に根ざした取組みにはなっていない。取組みに偏りがあるように感じる。従って、協会は傘下事業者全体に対して、向かうべき方向性、明確な指針を示すべきである。その点が弱いのではないか。
- ・タクシーは予約を入れた際、迎車料金を入れて来るが、利用者の社会通念として事前に予約を入れているのだから早割といったことがあってもいいのではないか。その点についてお聞きしたい。また、深夜割増料金についてもお聞きし

たい。

星野委員：

- ・迎車料金については、地域によっては取っていないところもあるが、お客様のところまで出向くための料金となっている。2キロメートルを超えるとすぐにメーターが上がるため理解を得にくいことも事実ある。
- ・東毛交通圏においては、新規参入事業者との関係により迎車回送料金を取らず、運賃を下げたケースもある。今後も対策を講じていく必要があると考える。
- ・割増料金については、22時以降行っている。業界は、景気動向に真っ先に影響を受けやすく、経営基盤が悪化している。運転者の高齢化により、輸送の安全確保や労働条件確保のためにも経費がかかる。また、運転者の確保のために、要件を緩和する等の措置を図る必要があるのではないか。

大島座長：

- ・労働条件の話があったが労働環境の面等について、労働組合の方々から意見を賜りたい。

柿沼委員：

- ・運転者の確保については、普通二種免許の取得にお金がかかりすぎる。免許取得に対して、行政から助成等の措置が図れば、若い労働者も入ってこれるのではないかと。5年先には運転手の大多数が65歳以上となることを考え、事業者が措置を図れば良いのだが難しい。
- ・羽田空港等への定額タクシーの導入については賛成、是非業界として取り組んでいただきたい。
- ・福祉タクシー、介護タクシーについては、労働組合としても促進する方向で協議を重ねている。事業者も導入を検討するのだが、料金面がネックとなり足踏みしてしまう状況である。

柏木委員：

- ・新法の成立の背景は運賃改定にあり、賃金のあり方、運転者の賃金がこれ以上悪化しないよう措置することが柱になっていると考える。運転者の賃金は低く、生活保護が必要な水準にあるのが実態である。
- ・また、観光タクシーや禁煙タクシーの議論を行う際、事業者は入っているが、運転者は入っていない。一番情報を持っているのは運転者である。労使が一体となって取り組まなければ、活性化は成り立たないのではないかと。労使が同じ苦しみ、同じ喜びを分かちあうべきである。
- ・なお、駅等での待機時間を休憩時間の扱いにすれば、最低賃金に抵触しないという労働局の助言があったと聞いている。事実とすれば遺憾である。

大島座長：

- ・運転者の労働環境等についての話がいくつかあったが、監督官庁である労働局からご説明等をいただきたい。

福永委員：

- ・タクシーの規制緩和後、参入者も増え乗務員一人当たりの水揚げが落ち込み、最低賃金の問題について特にクローズアップされたが、群馬だけではなく全国

的に最低賃金の履行状況について注視し、監督・指導を行っている。

- ・賃金水準については、今、細かなデータを持ち合わせていないが、タクシー業界が低いことは報道等では言われているとおりであろう。
- ・自動車運転者については事業所外での勤務が多いので、一般業種とは別に改善基準告示を定め遵守を求めている。先ほどお話しがあった、拘束時間内の休憩時間、待機時間等については色々な考え方が可能でありグレーになりがちであろうが、労働局としては、対価の対象となる労働時間なのか休憩時間であるのかは実態を鑑み峻別している。安易にこうすれば休憩時間となるというような視点を持っているわけではなく、いつでも運転を開始しなければならない手待ち時間は対価の対象となる労働時間であると判断することが基本であり、事業所に対し必要な指導を行っている。

大島座長：

- ・労働環境については、それぞれの立場の視点が異なるようだがタクシー業界の厳しいところであろうかと思う。ここで話を戻し、まだご発言をいただいていた利用者代表の方から意見を賜りたい。

笠原委員：

- ・タクシーに望むことは、待ち時間の短いこと、運転者の接遇が良いこと、かつ運賃が安いこと。群馬県は自家用自動車の保有率が高いこともあり、タクシーの利用が少ないように思う。
- ・他の交通機関のサービスを検証し、実施可能なサービスを模索するべき。
- ・夜間割増しの話があったが、比較すべきではないのであろうが夜は運転代行があり、利用者は料金だけを比べてしまうのではないか。
- ・一部の極端に接遇の悪い運転者が全体の評価を下げており、接遇の改善が望まれる。

上野委員：

- ・私の世代は運転免許を持っていない方が多いため、公共交通の利用は多い。タクシーには気持ちよく乗せていただいている。
- ・鉄道の利用も多いため、駅員から定期や回数券の購入を奨められたことがあったが、タクシーの割引については一般に知られていないし、奨められたこともない。
- ・タクシーの運賃・料金制度や様々な利用方法があることを、特に年配の方に周知を図る必要があるのではないか。

大島座長：

- ・運転免許返納割引については先ほど説明があったが、回数券や割引制度が利用促進に有効であり、運賃の不透明が利用を控えさせる要因との意見。
- ・その他、意見賜れるか。

柏木委員：

- ・正直、個人的にも運賃は高いと思うこともあるが、労働組合の立場として利用者に理解をいただきたいのは、運転者の賃金体系についてである。県内の事業者で固定給を取り入れているのは1、2者程度。歩合制度は働かなければ給料

は出ない仕組み。排除されるべき累進歩合制度による場合は、1ヶ月の賃金は10万程度となる。

大島座長：

- ・時間も押してきたが、鉄道・バスの事業者の立場から意見を賜りたい。

吉田委員：

- ・タクシーと鉄道は深いつながりがある。線と面との違いはあるが、同じ交通機関として、タクシーの二次交通としての重要性は理解している。
- ・タクシーは道路混雑などの要因によって運賃が変動し、その不透明さから敬遠されやすい課題があり、その点が解消されるような工夫が必要と考える。

飯塚委員：

- ・系列にタクシー会社があり、年金受給者でなければ運転者になれないような賃金体系の低さについては理解している。
- ・鉄道には行政からの補助制度があるが、タクシーに対しても何らかの検討が必要ではないか。

堀越委員：

- ・当社も系列にタクシー会社を持っているが、事業構造を深く理解していないので高い意見はできないが、少ない人口を、バス、鉄道、タクシーでシェアの取り合いをしていることが課題と考える。鉄道もタクシー業界と同じ現状を抱えており、東毛交通圏においては厳しい状況にある。
- ・そのような状況にある当社として、まず始めていることは接客であり、接客については、きちんと対応をしようとしている。

村木委員：

- ・バスについても同様の状況にあり、マイカーに押されている。
- ・バスは点への輸送であるが、タクシーは面的な輸送を行えるので、面的な輸送活かす方向で検討を進めることが必要と考える。

大島座長：

- ・マイカーが公共交通を抑制している点は否めないと思うが、マイカーを規制すること等について、警察から意見を賜りたい。

鈴木委員：

- ・タクシーの活性化とマイカーに対する規制を繋げるべきではないと考えるが、一般論として、駐車違反などについては交通の安全と円滑の観点から厳しく規制等を行っていきたいと考える。
- ・高齢者の事故が多く、警察としても道路管理者と協力して高齢者に配慮した道路環境の整備を進めている。
- ・公共交通が機能していけば、運転に対して不安のある高齢者は公共交通機関を利用するので、タクシーの活性化が交通安全の方向に向かうことを期待している。

(3) 中・西毛交通圏及び東毛交通圏におけるタクシー特定地域協議会地域計画骨子について

飯塚運輸企画専門官による中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子
素案及び東毛交通圏におけるタクシー特定地域協議会地域計画骨子に関する説明
(資料4)

大島座長：

- ・次回は、地域計画案について協議を進めたい。
- ・最後にタクシー協会から、補足等あれば意見を賜りたい。

吉本委員：

- ・西毛地区の現状について、述べさせていただく。
- ・高崎駅では、駅から観タクン等を行っており、観光への取組みは積極的に行っている。
- ・先月行われた榛名湖イルミネーションは54回、4月から行われている駅から観タクンは延べ270回の利用、先週の少林山だるま市の定額タクシーは645回の利用があった。このような取組みを積極的に行い活性化につなげたい。
- ・高崎市は運転免許返納割引に対する補助金を検討していると伺っており、感謝している。

(4) その他

今井事務局長：

- ・第3回の開催を2月18日に行いたいですが、皆様のご都合は如何でしょうか。支障ないようですので、次回は2月18日に開催します。

3. 閉会

栗本会長：

- ・本日は貴重なご意見ありがとうございました。本日の意見を踏まえ、次回に地域計画案を示ししたいと存じます。今後ともよろしく申し上げます。

【配布資料】

議事次第

出席者名簿

配席図

資料1 「第1回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会」「第1回東毛交通圏タクシー特定地域協議会」(合同開催) 議事概要

資料2 群馬県のタクシー業界の取り組み

資料3 地域計画の目標と特定事業等について
(中・西毛交通圏)
(東毛交通圏)

資料4 中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案
東毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案

参考1 「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」地域計画

以上