

**第5回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会及び
第5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11月10日（水）
14：00～16：00
群馬県トラック総合会館

1. 開会

春原会長：

- ・第4回の地域協議会で合意された地域計画に基づき、各タクシー事業者が「特定事業計画」を作成し、8月に関東運輸局長から認定されたところである。
- ・この特定事業計画は、8月に認定となったばかりのため、特定事業を実施した効果を確認・検証するには、もう少し時間が必要と思われるが、委員の協力により地域計画が策定され、これに基づく特定事業計画が認定されたことから、本日の協議会では、中・西毛及び東毛交通圏のタクシー業界の現状とタクシー事業者の皆様の特定事業への取り組みなど、第4回の協議会以降のタクシー業界の現状と動きなどについて、報告させていただく。

2. 議事

(1) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について

事務局（群馬運輸支局飯塚専門官）による特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する説明 【資料2】

大島座長：

- ・資料2の5ページについて、中・西毛交通圏47事業者、東毛交通圏16事業者の事業者数は両交通圏に重複している事業者もあるのか。

事務局（群馬県ハイヤー協会・深澤専務）：

- ・2者ある。この2者は、それぞれの交通圏で整理しており、延べ数である。

大島座長：

- ・資料2の2ページを見ると、事業再構築としては、休減車が進んでいないように思うがその点について群馬県ハイヤー協会の今井会長から意見を頂きたい。

今井事務局長（ハイヤー協会会長）：

- ・群馬県内の2交通圏の減車率は、現時点では適正とされる車両数には及んでいない。減車が進んでいない理由は、資料2の5ページにあるような小規模事業者が多いこと、また景気動向の不透明さから事業規模の縮小に対して忌避感を持っている事業者がいることなどが考えられる。
- ・一方、減車した事業者に不公平感を持たれないようなことも必要であり、様々な立場はあるが、協会として適正な車両数となるように引き続き努力して参り

たい。

柏木委員：

- ・規制緩和が平成14年に行われてから、群馬県内での車両数は増えておらず、かなりの減車が進んでいる。
- ・運賃改定がある度に必ず労働条件の改善の要項が入っている。運転者の賃金の改善がされているようであるが、群馬県内の運転者の給与体系は累進歩合が多く、その大半は自然増収や値上がりした部分であり、経営者が努力したものではない。利用者の方々が負担している分である。
- ・運転者の労働条件の改善の部分が、疎かになっていたところに特措法ができています。運転者の労働条件の改善をしなければならいということから特措法が生まれた。
- ・今までは、労働者と事業者の中で決めることであって、国土交通省としては関与できないという考えであったが、平成19年12月の運賃改訂時において初めて労働者の賃金と労働条件の改善に充てる告示がされているが、まだ改善されていない部分もある。
- ・平成14年の規制緩和以降、増車になっていないことは評価できる。特措法は、適正車両数にまで持っていくことが目的であり、国土交通省として「何台減らしなさい」とも言えない状況も理解できるので、事業者の方々に努力していただきたい。

大島座長：

- ・運転者への待遇が悪くなっており、向上させるためには減車が進んだ方がよいという意見。そのことに関連するが、現在、運転者の高齢化が進んでおり、目標通りに減車することで2、3年後は、ますます運転者の減少に繋がる心配がある。柏木委員の意見も踏まえ、事業者の委員から意見を頂きたい。

今井事務局長（ハイヤー協会会長）：

- ・群馬県内における運転者の平均年齢は59歳10ヶ月である。運転者の減少についても、経営をしていくことが困難となることから危機感を抱いている。
- ・若い人たちの参入に期待しているが、なかなか見えてこない状況である。打開策について、皆様から意見等を頂きたい。

柏木委員：

- ・若年層の就労者がいないということは、タクシーに魅力がないし、ハイタクが正常でない状況にあることが要因である。生活していける賃金ではない。
- ・賃金労働条件の改善、適正化に向けて取り組んでほしい。

大島座長：

- ・今の発言は、タクシー業界の一番大きな課題であると認識しているところである。
- ・今回の地域計画の推進について、他の特定地域の状況はどうなっているのか。

～東京都特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏及び西多摩交通圏における地域計画の推進について（特定地域協議会地域計画の実施状況の評価と地域計画完遂に向けたメッセージ）を配付～

事務局（日置首席）：

- ・タクシーの営業区域・交通圏は、全国で638あるが、11月4日現在、156の地域が特定地域と指定されている。単純計算だが、約四分の一の交通圏が、供給過剰等との事由から国土交通大臣の指定を受けている。隣の新潟県の柏崎市A交通圏が本年10月に指定を受けるなど、指定を最近受けた交通圏もあるが、156の特定地域の内、149の地域で地域計画が策定され、137の地域で特定事業計画の申請が開始されている。
- ・群馬の2交通圏特定地域においては、個人タクシー7名、ハイヤー協会未加入2者を含め、対象となる全事業者から特定事業計画が申請・認定されたが、地域によっては未申請の事業者もいることから、関東・中部・近畿・九州の運輸局管内で協議会名による協力要請文書を発出した交通圏もあると伺っている。
- ・関東で最も先行している東京特別武三（特別区・武蔵野市・三鷹市）と3多摩地区（北・南・西）では、9月21日に成果検証の中間報告として協議会を開き、10月7日付けで4交通圏における地域計画推進についてのメッセージが発出されたところ。
- ・メッセージでは、特別武三の交通圏において、20～30%の休・減車が必要であるにも拘わらず17.3%の休減車率に留まり、休減車の取組は全体として不十分とされている。
- ・東京運輸支局では、地域計画への合意・協力を得ること等を目的に、特定事業未申請事業者や基準車両数からの削減率の低い事業者に対しヒアリングを実施しているところ。
- ・また、協議会の開催前に、特定事業計画の事業再構築の状況について、事業者の実名入りで公表している。

(2) 地域計画の目標を達成するために行う特定事業等の取組状況について

事務局（群馬県ハイヤー協会深澤専務理事）による地域計画の目標を達成するために行う特定事業等の取組状況に関する説明 【資料3】

大島座長：

- ・これまでの事務局からの説明について、意見を頂きたい。

春原会長：

- ・資料3の中・西毛交通圏のショットガン方式について、高崎地区で実施済とあるが、現在は高崎病院の駐車場が確保されたという理解でよいか。
- ・他の場所で需要が発生した場合は即時対応可能とあるが、どのようなことか。

吉本委員：

- ・高崎病院の改築が終了し、十分なタクシー乗り場と待機場が設けられたためにショットガン方式の必要がなくなっている。
- ・その際に使用した機器一式等について、メーカーに預かっている。
- ・また、ショットガン方式を行うにあたっては、電話回線も使用しており、その契約についても継続しており、いつでも使える状態にある。
- ・他の場所でショットガン方式を行う状況があれば、直ちに設置することでタクシーの運行をスムーズに行うことができると考えている。

春原会長：

- ・資料3の東毛交通圏の館林地区について「駅前の乗り場等に目的地までの地図、概算運賃を掲出」の取組状況として、運賃の違いや誤解等を与えかねないので慎重に地区内で検討する予定とあるが、具体的にはどのようなことか。

小磯委員代理：

- ・運賃の違いについては、普通車、小型車の違いのことである。
- ・館林駅からの観光ニーズとして、春につつじが岡公園で「つつじ祭り」が開催される。その時期はお客様から「いくらぐらいかかるか」と、概算の運賃額に関する問い合わせが多い。運転者等に対して、目安の運賃を伝えているが、お客様への伝え方によっては、誤解を与えるおそれがあるということである。

(3) その他

群馬県ハイヤー協会西毛支部長吉本委員によるタクシー事業者の主な取り組みに関する説明（1ページ～3ページ） **【資料4】**

群馬県ハイヤー協会中毛支部長星野委員によるタクシー事業者の主な取り組みに関する説明（4ページ～5ページ） **【資料4】**

大島座長：

- ・事務局から資料2、資料3及び支部長から資料4の説明があった。また、参考として新聞記事を用意した。それらを含め意見を頂きたい。

西澤委員：

- ・参考資料の14ページの免許返納者に対する記事であるが、前橋市としても10月1日から助成として、タクシー券の配付を行っている。
- ・10月の1ヶ月間の状況を見ると、今までは共通バスカードがほとんどであったが、タクシー券を希望される方が半分ぐらいを占めている。
- ・それに関連するが、資料3の東毛交通圏の特定事業として運転免許証返納者に対する割引運賃の導入については、効果があると思う。

大島座長：

- ・東毛交通圏についても話があったが、桐生市の運転免許証返納者に対する取組に

ついて意見を頂きたい。

小林委員：

- ・桐生市は、おりひめバス及び新里と黒保根地区に各路線バスがあるが、1年に限ってバスの無料パスを配っている。タクシーについては行っていない。

吉田委員：

- ・高崎市は4月から運転免許証返納者に対して、バスまたはタクシーの選択制で助成を行っている。タクシー券を選択する方が多い状況。

大島座長：

- ・障害者割引についても行っているのか。

吉本委員：

- ・行っている。

柏木委員：

- ・資料3の中・西毛交通圏のその他事業について「JRや市との協議のもと駅前のタクシー乗り場の整理を図る（近距離及び遠距離）とともに、ショットガン方式による入構車両の管理を検討」とあるが、近距離と遠距離を分けるのは混乱しないか。

吉本委員：

- ・中型車、小型車という整理であり、近距離及び遠距離による乗り場の整理という考えではない。現在高崎駅西口、東口で整備が行われており、その際にタクシー乗り場として2箇所作っていただきたいという希望を入れたものである。
- ・昨日、高崎駅東口の検討委員会が開催されたが、タクシー乗り場についての案は示されていない状況である。
- ・タクシーは、近い遠いでサービスが下がってはいけない。そのような考えは持っていない。

柏木委員：

- ・遠距離、近距離という差別が運転者の中で生まれてきたら混乱ができてしまう。
- ・遠距離、近距離という区分けをせずに、教育の中で良質のサービスを運転者に対して行ってほしい。

春原会長：

- ・利用者の立場から発言するが、近距離だと気を遣う。通勤の際に、前橋駅から中央前橋駅まで歩いているが、雨の時にタクシーを使ったことがある。乗車の際には、「近くてすみませんが」と言わないと運転者の方に嫌な顔をされるような気になる。
- ・そのような利用者の心理がある。近距離乗り場があれば、スムーズに行ける。本

来歩いて行くお客を取り込むことも必要である。

- ・運転者の内的な問題もあると思う。その部分については、利用者の立場からすると解決していただきたい。
- ・近距離乗り場があれば、利用者の立場からすればワンメーターのお客は利用しやすいと考える。

柏木委員：

- ・国土交通省でも良質なサービスとして謳っているので、事業者に対して教育するような指導をすることで、遠距離、近距離に対する運転者の差別も無くしていかなければいけない。

事務局：

- ・ここでいう遠距離、近距離については、その他事業の取組であり、特定事業として行っているものではない。
- ・運転者に対する教育については、資料3の1枚目の特定事業の12に「近距離客を歓迎する運転者教育と気軽な利用を呼びかける利用者へのPR」を掲げてあり、多くの事業者が積極的に取り組んでいる。

大島座長：

- ・新聞記事を見ると、高山委員の介護に関する記事がある。高山委員から意見を頂きたい。

高山委員：

- ・群馬県内においてタクシー事業を行いながら、車いす等の介護事業を行うのは、私が初めてだと思う。
- ・第4回の協議会において、ヘルパーを取得することで、違った目線で事業を行うことができると話したが、私の信条からこのような車を作った。
- ・一般の利用者の方については、乗る際に少々高くなるので台を使って対応することもあるが、総じて好評である。
- ・ドライブレコーダーも付けており、事故の際の対策も配慮している。
- ・東京などでは、3Aの運転者を優先的に入れる乗り場がある。
- ・高崎地区では問題があるかもしれないが、運転者の向上を目指すには、柏木委員のいう教育が必要である。
- ・ワンメーターのお客が気を遣うという話があったが、気を遣わせない業界にしていかなければならない。
- ・記事に関しては、家族の協力があって行えたものである。

大島座長：

- ・新聞記事13ページのみどり市の観光乗合タクシーについて、群馬ハイヤー協会桐生地区会長の小林委員から意見を頂きたい。

小林委員：(桐生地区会長)

- ・岩宿駅は、桐生競艇場のお客が多く利用される駅である。また、みどり市は新しい市であり、観光地が点在し、街の活性化や利便性の向上を図るという観点から、みどり市観光課と協議し、1乗車300円、1日フリー乗車券500円という設定で岩宿駅～岩宿博物館～赤城駅～大間々駅～小平の里で運行している。
- ・土日祝祭日のみの運行であるが、利用者は少しずつ増えている。利用者からも「こんな便利なものがあつたのですか」という意見もあり、喜ばれている。

大島座長：

- ・これは定時定路線で運行しているという理解でよいか。

小林委員：(桐生地区会長)

- ・そのとおり。列車の到着に合わせて運行している。

大島座長：

- ・新聞記事15ページに群馬県の記事があるので、群馬県から意見を頂きたい。

延命委員：

- ・群馬県のホームページに「駅からのりかえガイド」を作っており、県内の鉄道駅ごとに、鉄道駅の周辺情報を掲載している。路線バスや駐車場、駐輪場、レンタサイクルの情報を駅ごとに表示している。
- ・群馬県ハイヤー協会の協力のもと、駅に待機するタクシーの情報を入れている。
- ・県外から観光でみえるお客様が、二次交通の足を心配されずに来ていただけるのではないかと考えている。

大島座長：

- ・パソコンを駆使できない私は、十分に活用していないが、この「駅からのりかえガイド」は、非常に便利で適正な情報源だと聞いている。

延命委員：

- ・群馬県ハイヤー協会のホームページにもリンクが貼ってある。

大島座長：

- ・利用者代表の方から意見を頂きたい。

坂本委員：

- ・特措法施行後、この協議会が設置され約1年が経過したところ。その中で減車に向けた目標、事業者の社会的地位の向上、そして利用者の利便性などいくつかの目標を掲げて取り組んでいる状況。
- ・それぞれ事業者として真剣に取り組み、また、労働条件の改善については労使間で協議されているかと思う。
- ・減車の実施について、なかなか進まないということであるが、時間をかけて企業

を成長させ、増車をしながら拡大を進めてきた経緯があり、減車が進まない要因は理解できる。

- ・タクシーは、新法の施行と共に、公共交通の一躍を担うということで進んできた。
- ・それぞれの代表者の方からを伺い、企業努力をされていると感じた。以前からこのような議論を行ってれば、タクシー業界は、本当の意味で市民・県民の足として、その地位が確立できていたのではないかと思う。
- ・高度成長期においては、右肩上がり収益が上がっていたのであろうと思う。
- ・来年には群馬デスティネーションキャンペーンが開催され、多くの観光客が来訪されると予測されている。観光ガイドの認定ドライバーについても御努力されていると聞いているが、群馬DCが開催されるに関わらず、日頃から継続して運転者教育を行っていただきたい。
- ・気持ちよくタクシーを利用していただくことで、また群馬に行こうということに繋がるはずである。
- ・先ほど近距離、遠距離の話があったが、運転者の感情は、お客様に伝わるものである。遠距離客に対しては車内において会話もはずみ、近距離客に対しては言葉少なくなってしまう。そのことについて、しっかりと運転者教育を行っていただきたい。
- ・群馬に行って良かったという印象をお客様に持っていただけるように、経営者も運転者も努力していただきたい。

清野委員：

- ・御年配の方で、商品を買すぎてしまい、タクシーを呼んでいる光景を見たことがあり、スーパーにタクシーが待機していると便利だなと感じている。
- ・羽田定額は、サラリーマンからすると金額的に高いという印象があり、どこへでも行ける人からすると仕方ないところである。
- ・一方、小さい子供を連れて旅行に行こうという時は、家の前から乗れて飛行機に乗る直前まで乗車できるのは荷物等を持っていることから、料金が決まっている定額タクシーは、利用者として助かると感じている。
- ・出張で羽田に行くような方ではなく、家族連れで行くケースや親を連れてどこかに行かなくてはならない方には、とても便利なものだと思う。
- ・若い人が運転者に就かないという話があったが、今の若い人は、最初からオートマチック車である。イメージとしてタクシーの運転は難しいように感じているのではないか。
- ・二種免許については、若い人はすぐに取得できると思うが、タクシーは通常の自家用車と違う認識が若い人にはあるのではないか。タクシー業界は、オートマチック車のタクシーがあることをアピールしたら良いと思う。オートマ車だったら乗れると感じている方はいると思う。
- ・また、ポスター等による運転者募集を大学等に配るなどすることで、周知がはかれると思う。
- ・若い人も地元であれば、何処と言われても、だいたい地図等も頭に入れており、東京などの都会で電車やバスを日常使っている若い人からは、群馬の若い人は普段から自転車、自家用車を使うことで土地鑑があり、仕事に結びつくと思う。

伊藤委員：

- ・運転免許証返納制度の推進について、皆様方の御協力に感謝している。
- ・また、県警では思いやり通報制度を始めている。今にも倒れそうであるとか交通事故を起こす恐れがある方などを見かけたら遠慮なく110番して下さいという制度である。タクシー事業者の方にも御理解いただき、この制度を続けることで事故防止に繋げていきたい。
- ・事業者としては、経営の安定化が最大の懸案事項であると思う。そのためには、顧客を獲得しなければいけない。その顧客になるのは、マイカーを持っている方ではなく、持っていない方である。
- ・免許返納者を増やすという意味ではないが、免許を返納したいが日常生活を行う上で返納できない方は多い。
- ・そのような方々にとってタクシーは、重要な足となるはずである。返納者になりたいがなれない要因は、費用対効果を考えた結果だと思う。今、免許証を返納してしまうと車が使えないから病院や買い物へも行けない。でも、タクシーを使うと高いので収入には合わない、よって返納を断念されている。
- ・カーシェアリングが世間で取り上げられ、普及しつつある。都市圏では、かなり進んできているシステムだと思う。なぜ、カーシェアリングが普及するかというと、車の維持費用が都会で生活していく上では、車の利用に合わないことによるものである。
- ・電車、バス、タクシーなどを利用した方が、安上がりで済む。だからカーシェアリングにより、本当に必要な時に車を借りて乗る方が増えている。
- ・費用対効果を認識していただくために、車の年間維持費用と日々の買い物や病院の通院などをタクシーで対応した場合を、コストパフォーマンスのような資料を作ることができれば、タクシーを使った方が安上がりで無理して運転するよりは安全なんだということが認識され、顧客の獲得に繋がると思う。また、免許返納者が増えることにも繋がる。

福永委員：

- ・タクシー業界を盛り上げる努力に敬意を表したい。
- ・地域計画の中にもタクシー運転者の労働条件の改善向上という項目があり、多くの事業者の方々から実施または今後予定とされており、取り組んでいただいていると思われる。
- ・今までの御意見の中で乗務員の確保という問題もあったが、特定事業にある労働条件の改善向上に取り組んでいただくことが、乗務員の確保ということにも大きく繋がってくると思う。今後とも積極的に取り組んで行っていただきたい。

今井事務局長：

- ・次回の協議会については、特定事業計画の進捗状況及び取り組み等を踏まえ、本年度末又は次年度明けを目途に開催したい。

3. 閉会

春原会長：

- ・本日の協議会は、第4回の協議会以降のタクシー業界の現状と動きなどを報告したが、次回の協議会については、時期は未定ながら両交通圏における特定事業計画の推進状況とその効果の確認・検証といった本協議会としてのフォローアップになるかと考えている。
- ・各事業者は、認定された特定事業計画に基づき、両交通圏におけるタクシー事業の適正化、活性化に向けて積極的に、本気で事業計画を推進していただきたい。本協議会としても、可能な限り協力する。
- ・また、両交通圏で策定された地域計画では、供給過剰の状態解消が大きな柱の一つのため、群馬における事業者規模、過去の減車の状況など、大都市地域とは背景・経緯の差はありますが、タクシー業界が一致団結して、供給過剰の状態解消に向けて、尽力することを期待している。
- ・特定事業計画及び事業再構築については、追加申請は随時可能なため、タクシー事業者は、今後、業界の適正化、活性化のために、一度、認定されたことで申請は終了ではなく、引き続き、検討をお願いしたい。

【配布資料】

議事次第

出席者名簿

配席図

資料1 中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要項

東毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要項

資料2 特定地域におけるタクシーの車両数等について

資料3 地域計画の目標を達成するために行う特定事業等の取組状況について

資料4 タクシー事業者の主な取り組みについて

参 考 新聞記事

- ・東京都特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏及び西多摩交通圏における地域計画の推進について（特定地域協議会地域計画の実施状況の評価と地域計画完遂に向けたメッセージを席上配付）

以 上