

第6回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会及び
第6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23年 7月22日(金)
14:00～16:00
群馬県トラック総合会館

1. 開会

中島会長：

今年の4月1日付けで、群馬運輸支局長を拝命いたしました中島でございます。委員の皆様方には、お忙しいところ本協議会に出席いただきまして誠にありがとうございます。

委員の皆様の了解をいただきましたので、私が両協議会の会長を務めさせていただきます。引き続き、群馬県のタクシー事業の適正化・活性化のために微力ながらお手伝いをさせていただきたいと思っておりますので、前任の春原同様、よろしくお願ひします。

さて、本日の協議会ですが、昨年11月以降のフォローアップとしての位置づけとしております。具体的な協議内容については、後ほど事務局から資料に基づき説明させていただきますが、まず最初に、本年3月に発生し、未だに被災地の皆様をはじめとして日本全土に深刻な影響を与えております東日本大震災が群馬県のタクシー事業へ与えた影響について、次に、昨年8月に認定された「特定事業計画」の進捗について、次に、第5回協議会においていただいた御意見等を踏まえ、昨年11月以降に特定事業を実施した効果についての確認・検証について、そして、昨年11月以降のタクシー事業者の皆様の特定期間への具体的な取組につきまして御報告させていただきます。

その他としまして、「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」附帯決議に基づき、現在、群馬運輸支局で実施している調査について、概要を御説明させていただきます。

本日はよろしくお願ひ申しあげます。

2. 議事

(1) 東日本大震災によるタクシー事業への影響について

○事務局（群馬県ハイヤー協会・深澤専務理事）による東日本大震災によるタクシー事業への影響に関する説明 **【資料2】**

○各地区における具体的な影響について清水前橋地区会長、今井事務局長、小林桐生地区会長、石川太田地区会長、小磯地区会長代理より説明

清水委員（群馬県ハイヤー協会・前橋地区会長）：

震災当日以降、計画停電時は極端な話だが、売上げが約半分まで落込んだ。その後、多少落ち着き、5月ぐらいに三分の二程度に回復した。7月になってからは気候が暑いということもあり、もう少し回復してきている感がある。特に、歓送

迎会等により繁忙期である、3月4月の売上げの落ち込みが大きく響いている。

今井事務局長（群馬県ハイヤー協会会長）：

高崎市における影響は、震災直後、計画停電や、県民の自粛傾向が大きく影響し、20%以上売上げが落ち込んだと感じているが、ここに来て若干持ち直してきていると思う。震災前の状況までは戻ってきていない状況である。

また、西毛支部としてはJRが運休したことで、高崎は鉄道の要所だが、八高線がしばらく運休し、吾妻線も途中までしか運行せず、信越線も安中までしか運行しない状況がしばらく続いた。各地区にもかなり影響が出たものと思われる。

新井委員（群馬県ハイヤー協会・伊勢崎地区会長）：

伊勢崎も前橋、高崎と同様の状況にあり、比較的元気ががんばってくれているが、計画停電や自粛ムードの中、店が開けられない・開けてもお客が来ないということで、タクシー業界もかなり売上げが減少した。事業者によって差はあるが、大体20%から25%は売上げが減少した。やっとここに来て回復しつつあるが、なかなか顔がほころぶような、期待どおりには回復していないのが現状である。

小林委員（群馬県ハイヤー協会・桐生地区会長）：

桐生についても、御多分に漏れず、夜の仕事が非常に少なくなった。従来から桐生は夜が大変賑やかな町だったが、その影響を受けて非常に少なくなった。同時に、産業も大手が不況に対して控えめということで、経費削減により売上げが減少した。今が一番売上げが低迷している時期といえる。桐生市自体が人口が減少している。鉄道駅の乗降利用者も非常に減少しており、苦しい状況である。

石川委員（群馬県ハイヤー協会・太田地区会長）：

太田地区は自動車を中心とする工業地区なので、計画停電や電車の間引き運転等で会社・工場へ出勤するお客様が激減し、3月4月は大打撃を受けた。7月からは自動車関係を中心に、木・金に休んで土・日に出勤するという形態になった。震災前は金曜日・土曜日は太田駅南口の飲み屋街はかなり人出があったが、土日出勤が影響して、かなり少なくなった。自粛ムードによって、太田市の繁華街は震災以前の状態にはほど遠い状態である。

小磯委員代理（群馬県ハイヤー協会・館林地区会長代理）：

館林地区においても他の地区と同様に、事務局が説明した状態だった。また、4月の中旬から5月にかけてつつじ祭りが開催されたが、やはり地震の影響等により来場者数がかなり少なく、その間における地区内でのタクシーの稼働もほとんど動かない状況であった。ただ、ここに来て少しずつ、昼間の仕事が戻ってきた状況が見受けられ、乗務員の営業収入も少しずつ増えてきたと感じている。

大島座長：

各地域のタクシー事業者が厳しい状況だということがわかった。利用者としての意見として、3月中旬から下旬にかけてJRの運休や、ガソリンスタンドの混雑などの状況の中で、こういうときこそタクシーを利用したいという気持ちが強まったときもあったが現実にご利用しようとするとタクシーがないときや、利用が

多いところではタクシーが捌けてしまって利用できないという部分もあった。また、タクシーに乗ってもいつ到着するかわからないので、運賃がいくらになるのか心配になるなどの理由で、利用を控えたということがあったように思う。

3月中は特に厳しく、4月になってJRが動き出し、ようやく生活がやや落ち着き、5月ぐらいから観光地も回復したという状況だったかと思う。

今説明のあった震災の状況・影響や、当時の状況に対してこうした方が良かった、こうあってほしかったなど、反省点も含めて意見等をお願いしたい。

清野委員（生活協同組合コープ群馬・理事）：

資料2を見て、私も当時ガソリンが無くて自家用車が出せない状況となり、タクシーが利用できると思っていたが、タクシー事業者も停電の発生や燃料が不足していた状況だったのだとわかった。子供の学校から保護者に対して、なんとかしても子供が学校に行けるルートを確認するよう連絡があり、今までのように自転車、徒歩、バスといった手段だけではなく、今までと全く異なる方法で子供が学校に行けるような、または帰宅できるようなルートを各家庭で作るよう学校から指示をされたが、私はタクシー以外は思いつかなかった。

実際に通学にタクシーを利用していた学生や児童はいたのか。今後の参考としてある程度具体的な内容をお聞きしたい。

今井事務局長：

当社の例となるが、今の話に関連した、学校からの依頼は特にはない。部活であるとか、生徒同士で音楽センターやプールへ行くといった運送はよく発生しているが、震災の際に生徒の足を確保するための申し込みはなかった。

柏木委員（全国自動車交通労働組合全自交群馬地方連合会・執行委員長）：

東京には震災時の条例があり、環八内には震災時は立ち入れないこととなっている。ところが、東京都は震度6以上の場合に条例を適用することとしていたことから、幹線道路がすべて自家用車で埋まってしまい、公共交通が全く動けなかった。群馬県や支局、ハイヤー協会といった関係団体において、早期に震災時のマニュアルを作成し、公共交通が県民をスムーズ移動できるよう、対応を徹底してもらいたい。

事務局（深澤専務理事）：

現在、トラック事業は県と協定を結んで緊急輸送などを行っている。タクシーの場合は、全国でも2、3の例があるのみである。今回の震災を受け、今後、我々も群馬県に相談し、対応について検討していく方向である。

大島座長：

私が見たのは、路線バスが渋滞で、本来であれば皆で路線バスを利用し、こういうときこそ潤えばと思ったが、バスもガソリンスタンドの渋滞等で時刻表どおりに運行できずに、バスがいつ来るのかわからない大変厳しい状況であった。そうした中で、高崎～前橋間のバスについては鉄道と平行しているので、本数は少ないが満員だった。前橋から乗った旅客が、新前橋駅では乗りきれなくなっており、5人ぐらい相乗りで利用していたのを見かけた。

柏木委員：

そういう対応も含めて、災害時には許認可上問題はあると思うが、乗合い行為や定額などの緊急時の対応をマニュアル等で定めておけば、臨機応変な対応ができると思う。

(2) 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（群馬運輸支局田中専門官）による特定地域におけるタクシー車両数について説明 【資料 3】

大島座長：

11 ページの供給力削減状況によると、東京では適正車両数と比べて 105 %であるのに対して、中・西毛交通圏では 114 %と若干、供給過剰気味となっている。それに対して、東毛交通圏は基準の時期は異なるが、106 %ということである程度過剰の部分は少なくなってきた。

また、震災によって 3 月 4 月は厳しい状況だったが、6 月に持ち直している状況を見ると、タクシー事業は全体的にも収入が少なくなっているが、供給力を改めて見直す状況には至っていないと思われるので、引き続き適正化・活性化をしていくこととなる。

意見、質問等があればお願いしたい。

柏木委員：

東京や名古屋の大都市圏では比較的適正車両数に近づいてきているものの、群馬では適正車両数に近づいていない。これは、事業者が適正化よりも活性化に軸足をおいているからではないか。

大島座長：

資料から、群馬県は大都市圏と比べて適正化は遅れていることがわかる。しかし、適正化が可能かどうかを議論するのではなく、次の議題 (3) と関係するが、適正化という目標を達成するための特定事業等の取組の状況によってどのように活性化していくかということを検証し、必要があれば議題 (2) に戻るという方法で進めていく。

(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

○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 4】

事務局（深澤専務理事）：

前回、清野委員からドライバー募集の方法として、ポスターを作成して大学等の施設に PR してはどうかとの御提案をいただいた件については、協会の委員会で検討中である。業界としては女性ドライバーのニーズがあるが、女性だけの募集というのもなかなか難しいので、そこをクリアできるように今後も検討していくので、御理解いただきたい。

大島座長：

今、タクシー事業者の活性化に関する様々な取組が紹介され、タクシーの需要を増やすための努力が適正化にも関連していくこととなるが、今の説明・資料について意見、質問等をお願いしたい。

現在、群馬県ではデスティネーションキャンペーン（以下 DC）が行われているが、これは JR の主導で鉄道会社が全面協力をし、地元も連携して、地域・観光地を活性化するという取組だが、JR 東日本の木村委員、タクシーと絡んだ DC など、タクシーと関係した現状をお願いしたい。

木村委員（東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部企画室副課長）：

現在、7月1日から9月30日にかけて DC を開催しているが、JR としても東京圏からお客さんをたくさん誘致して、是非、群馬県に観光に来てもらうというものである。その中で、「駅から観タク」や各地で行っている「ちいタク」については、なかなかお客様が伸びていないと実感している。もっと良い方法があれば取組みたいが、なかなかこれ以上出てこないのが現状である。

大島座長：

これからが学校が夏休みで本番ということもあると思う。では、上信電鉄の田代委員、東武鉄道の山本委員にも現状の説明をお願いしたい。上信電鉄も富岡製糸場や、DC 関係では神津牧場も大いに PR していくと聞いているが。

田代委員（上信電鉄株式会社鉄道部長）：

神津牧場は下仁田町が高崎駅から無料バスを走らせるということで、鉄道の需要が伸びる要因とはなっていない。それとは別に、JR の蒸気機関車のイベントに上信電鉄も相乗りさせてもらい、電気機関車を9月末まで8回くらい運行することを計画している。

山本委員（東武鉄道株式会社経営企画部課長）：

東武鉄道も DC に参画しているが、あくまで JR が主体となっている。JR では高崎市と前橋市が中心となっているが、東武鉄道は館林市と太田市、佐野市といった、どちらかというところ毛線系統のため、東武ルートでも協力できればと思う。また、わたらせ渓谷鉄道や上毛電鉄など、共同でいろいろと取組んでいるため、東京の方から東武鉄道でお客様を運ぶことは考えているが、それに対してタクシーとの連動は今回の DC では考えていない。

大島座長：

それでは、まだ意見をいただいている委員から意見をお願いしたい。まず、群馬県の中山委員から順にお願いしたい。

中山委員（群馬県県土整備部交通政策課長）：

各鉄道会社から DC への取組について伺ったが、DC とは一言で言えば、JR による大型誘客イベントとなるが、群馬の場合はただ JR の大型誘客イベントというだけではなく、地域全体を興す、地域興しのイベントということで、地域の市町村や観光協会が体験型のイベントをたくさん掘起こして取組んでいる。今まで、

本来では観光地でなかった地域が観光の目玉となるようにいろいろ取組んでいる。そういう意味では、駅からその先への交通手段として従来の公共交通機関のバスでは無理な地域もたくさんあるので、路線がなくても自由に動けるタクシーにいろいろ活躍していただきたい。

ただ、なかなか群馬ではうまく乗換えることができない部分もあるが、イベントというものは新しい流れをみんなで発見するという機能もあると思うので、今回の DC をきっかけに、群馬の新しい観光地を見つけ出すということと、それに繋がるいろいろなルート、その中でタクシー事業者に活躍していく場を見つけ出すということで、知事も一過性のイベントに終わることなく、引続き「夏になったら涼しい群馬に行こう」というような運動が広く首都圏の方に定着するように末永く取組んでいきたいと思っている。今回、うまくいく部分と、やはりうまくいかない部分があると思うが、その中でより旨く改善しながら定着させていきたいと考えている。

鉄道会社の方も出席しているが、JR が C61 を復活させたことや、上信電鉄が「デキ」を復活させて走らせたこと、上毛電鉄も古い車両を走らせるなど、鉄道資産そのものが観光資源であるという観点で、いろいろ取組んでもらっている。これは今年の DC だけではなくまた来年、その次の年と広く繋げていきたい。とかく群馬の観光は温泉地だけだと言われている中で、それを補う形で、鉄道などの観光資源の活用について、引続きよろしくお願ひしたい。

根岸委員（前橋市政策部交通政策課長）：

現在前橋市は、公共交通マスタープランを策定中である。概ねあと 1 ヶ月ぐらいで公表できる段階である。今回のマスタープラン策定にあたって、市民に交通に関するアンケート調査等も行っている。そこで、電車・バス路線が通っていないところ、あるいは便数の少ないところ、いわゆる公共交通が不便な地域から意見が出てきている。そういう意見の中から、「バスを動かしてほしい」や「バスをこちらまで延伸してほしい」といった声もある。ただ、ある程度バスを動かすということになると、それなりに費用がかかることや、利用者がそれなりに見込めなければならないなど、なかなか難しい問題がある。そうした中で、全国でもだんだん注目されているが、公共交通としてのタクシーを利用した乗合タクシーといったもので、通院などで一定の利用者が確保できれば、隅々まで運行できる公共交通としてタクシーもこれから考えなければならないと感じている。

公共交通マスタープランが策定したら、タクシーだけではなく電車・バスについてもできるところから少しずつ着実にやっていきたいと考えている。

船渡川委員（高崎市市民部地域交通課長）：

高崎市としては、「ぐるりん」の他、「よしいバス」や「はるバス」といった自前のコミバスがある。交通の足としては鉄道の部分とバスの部分、タクシーの部分となり、鉄道は大量輸送、バスはそれをコンパクトにしたものであるのに対して、タクシーはドアツードアの利便性がパーソナルに近い部分もあるので、三者それぞれの良さを生かした住み分けみたいなものと考えていかなければならない。群馬は車社会と言いつつも、高齢化によって車の運転ができなくなっている方もいる。また、交通事故の危険性もあるので、あまりにも高齢者が運転するのはいかがなものかと思う。その意味で、タクシーの存在価値というもの大きい

と思っている。大量に運ぶ部分、パーソナルに運ぶ部分といったある程度用途を分けた、利便性による住分けをこれから考えていかなければならないと考えている。

野村委員代理（太田市市民生活部交通政策課長代理）：

太田は路線バスが脆弱な地域である。春からの観光面で考えると、芝桜が北関東自動車道のインターチェンジからすぐアクセスでき、そのすぐ隣に「百合の里」というものがある。マスコミでも取上げられたが、公共交通機関によるアクセス手段がないので自家用車で行かなければならない状況のため、地元とするとタクシー事業者に頼っていかなければならない。先日、NHK で伊勢崎市華蔵寺公園の蒸気機関車が JR によって復活したというドキュメント番組があった。非常に熱いものを感じたので、休日は水上まで公共交通を利用して乗りに行きたいと思う。今後、県央から県北に結んでいけるような交通を検討したいので、その際はタクシー事業者にも御協力願いたい。

大島座長：

今の話の中で、太田市はかなり路線バスが少なくなったということだが、桐生市は、「おりひめバス」が本数は少ないながらも網の目のように走っている。バスとタクシーの連携という観点も含め桐生市からお話を願いたい。

曾我委員代理（桐生市総合政策部企画課長代理）

桐生市では現在、おりひめバス、新里町、黒保根町の路線バスが運行している。昨年の 10 月に国の方でやっていた事業仕分けを市でも行い、その結果が「要改善」ということで、今年度 3 路線を対象に見直しを行っている。その中でおりひめバスも地元の要望が多く、あちらへ行ったりこちらへ行ったりで所要時間が長くて 1 時間 20 分かかっている路線もある。そのような中で、利用者にとってわかりやすく使い勝手の良いおりひめバスになるように見直しをやりたいと考える中で、幹線は路線バスで、細かい枝線のような部分はタクシーでやりたいとも考えている。また、前橋市とみどり市でデマンドバスを運行しているが、桐生市でもタクシーを利用したデマンド型タクシーの導入を同時に検討しているところなので、タクシーをバス、鉄道と同様に公共交通の一つとして検討していきたい。今後タクシーのあり方についても、市としてこれからどうするべきなのかを考えていくところである。

大島座長：

自治体の委員の方々からは、どちらかというバスとタクシーの話題が多く出てきたが、タクシーとバスの連携や、今まで出てきた意見を含めて、バス協会の村木委員から意見を伺いたい。

村木委員（(社)群馬県バス協会専務理事）：

今話があったように、バスとタクシーは需要の発生する場所はほとんど同じだが、バスは線、タクシーは面として運行態様が異なるので、そこはあく住分けながらお互いに輸送力をアップできればと考えている。

大島座長：

前半で各地区の法人タクシーの話は伺ったが、個人タクシーからは伺っていないので、舟津委員代理から今までの意見を踏まえて伺いたい。

舟津委員代理（群馬県個人タクシー協会会長代理）：

東日本大震災において、我々個人タクシー事業者の6割はガソリン車を使用している。皆さんも2時間3時間並んで給油されていたと思う。その結果、お客様から運送を依頼されても燃料が入れないので対応ができなかった。法人タクシーは大半がLPGなので対応できるが、個人タクシーは十分に対応できなかった例もあった。あくまで要望だが、震災等の発生時には事業用自動車には優先的に給油できる体制を考えてもらいたい。

大島座長：

続いて群馬県警察本部の中嶋委員に御意見を伺いたいが、3月の東日本大震災に関連して、ガソリンスタンドの周辺の道路渋滞で苦勞された面もあると思うが、警察で交通整理等がうまく行えなかったのかも含めて伺いたい。もう1点、今前橋駅の北口がきれいに整備されつつあり、自家用車と事業用自動車を分ける計画がうまく行けばいいと思うが、高崎駅では自家用車が良い場所を占拠している現状をみると心配であり、今後駅前ロータリーへのマイカー乗り入れを、個人的には警察で何とか調整や規制していただきたいと思うが、それについても伺いたい。

中嶋委員（群馬県警察本部交通規制課長）：

まず、3月11日以降の渋滞について警察で何か言えるかということ、ガソリンが欲しくて並んでいる人に対して並ぶなとは言えないので、警察としてはいかんともしい難い部分があった。日本国民の国民性もあり、若干割り込みなどでトラブルが発生したものの、おかげさまで大きな問題に発展せずに済んだ。

駅ロータリーの関係については、道路を設置する道路管理者、駅、警察で協議を進めており、その中でロータリーがどういう形状がよいのか検討しており、座長の言うように、一般車が良いところに着くということがないように、ただし身体障害者については別の配慮をするなど、細かい部分も調整している。

先ほどから話を伺っていて、何とか群馬にお客様を呼び込もうと努力をされていて、群馬は本当に良いところなので皆さんに来ていただきたいが、いろいろと旅の思い出を作っても、タクシーを利用して事故を起こしてしまえば、今までの楽しい思い出が一瞬でいやな思い出になってしまう。先ほど事務局の発表でマナー研修の実施の説明があったが、警察官の講話を受けて安全面についても意識の向上を図っていると聞き、大変心強く感じている。プロの運転者の一番の目的はお客様を安全に目的地に運んでいくことだと思うので、それを第一に念頭に置いていただき、ますますの活性化を図って、利便性を向上させていただきたい。

大島座長：

群馬労働局の井上委員に、運転者の労働条件が厳しくなっている中で、意見があれば伺いたい。

その後、利用者代表として坂本委員、上野委員、清野委員からも意見、質問等をお願いしたい。

井上委員（群馬労働局監督課長）：

私の立場から申し上げますと、まず、タクシー事業は携わる人、すなわち労働者によって成り立っているというところがある。労働時間も適正化・活性化の中で健康を害さない中での実施的な取組をお願いしたい。また、安全な運転の確保、交通事故を無くすということは、労働災害をなくすことであり、それが会社への利益にもなる。また、地域にとっても安全転換を目指していくということとなるので、労働者の労働条件の確保、また、健康の確保という面も忘れずに配慮していただきたい。

坂本委員（食とみどり、水を守る群馬県民会議議長）：

今回で第 6 回として参加しているが、当初この協議会を設置する目的は、規制緩和で急速に増車が行われ、経済状況の悪化と共に利用者が減り、そこで働くドライバーの賃金が非常に劣悪だということで、何とか適正化をすることが一つの大きな目的であったと思う。もう一つは、公共交通として認知された業界の活性化をどうするかという、この二つの大きな目的でこの協議会が発足されたと思っている。今までいろいろな意見が出たが、何とか適正化・活性化という二本立ての目的に向かって協議会を開いて努力をしていただいたが、今日報告を受けた内容では、群馬県の減車率が非常に悪く、他の県が進んでいるということである。その大きな原因は、小規模経営のため減車が進まないという話も以前あったように記憶している。この協議会で話を聞いていると、利用促進や公共交通機関としての社会的使命をいかに果たすかといった議論が中心となっていると思う。しかし、私としては事業者の努力で車両の目標としている適正化を一日も早く実施していただいて、そして今議論されている、7 月から 9 月の DC の中で、この群馬におけるタクシーの社会的地位を高めていくという方向で話を集約していただくことが大事だと思う。

上野委員（群馬県退職女性教職員の会会長）

タクシーは私の知人も通院で利用したり、グループで旅行をした際に暖かい対応をしていただいたことなどを聞いている。

初歩的な質問となるが、タクシーを使って旅行をする際には旅行会社を利用しているが、旅行会社を通じてタクシーを予約することは可能か。また、できないとすればタクシーの営業所に直接連絡をしても対応してもらえるのか。また、駅で待機しているタクシーは、すべて旅行・観光の説明に対応してもらえるのか。

もう一点、タクシー券は桐生市で入手したタクシーチケットは、前橋でも使用することは可能か。地域が異なると使用できないと聞いたことがある。

事務局（深澤専務理事）

まず、駅で待機している運転者が観光タクシーとして対応できるかという質問については、例えば「駅から観タクン」でも基本的には観光地のガイドは実施していないが、個別の運転者によっては対応している例もあると思う。また、群馬県で観光ガイドタクシーで観光の教育を実施しており、140 名ほど観光ガイドの認定を受けた運転者がいるので、その運転者であれば対応が可能である。

旅行の相談については、各社相談を受けますので、旅行先のタクシー会社へ直

接連絡をしていただければ、対応する。

タクシー利用券については、群馬県一円で使用できる制度ではないため、各地域ごとで利用してもらいたい。

清野委員：

資料 4 の 5 ページにあるタクシー運賃と自家用車の費用の比較は、非常に面白い。私事になるが、両親が自動車の運転をすることは若干不安な年齢になってきた。しかし、両親は運転免許証を返納することには非常に抵抗があるらしく、あまり運転をしないが自動車を保有している状況である。こういう資料があると、参考になる。毎日タクシーが 5.6 キロ乗れるのであればと思える。こういった資料を病院に配布するなどすれば非常に参考になると思う。

大島座長：

この資料は、自動車を使用しなくても一日 1,713 円使用していることがわかり、非常に参考になると思う。こういった資料は、この協議会だけではなく様々な場所で PR して広報してもらいたい。

(4) その他

○事務局（群馬運輸支局細野専門官）による平成 23 年 4 月 13 日付け通達「特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の実施について」に関する説明 【資料 5】

大島座長：

事務局からの説明について質問や意見等はあるか。

→ 特になし

大島座長：

今日の議題では具体的なことをあらためて決定しなかったが、東日本大震災の影響や、それに関して御意見をいただく中で、タクシー事業の適正化・活性化について、またある意味ではタクシー事業の反省事項なども各委員間で有益に議論できたかと思う。

それでは、事務局から連絡事項はあるか。

今井事務局長：

次回協議会の開催については、半年に 1 回程度での開催を予定していることから、来年 2 月ごろの開催を予定したいと思う。具体的な日程については、改めて御連絡差上げたいと思う。

3. 閉会

中島会長：

委員の皆様には、長時間にわたり、貴重な御意見や御報告等をいただきまして誠にありがとうございました。今後もタクシー事業の活性化・適正化の推進のため

め、地域計画の目標に向けタクシー事業者をはじめ関係者が取組を推進していくこととなります。

本法律及び本地域計画の趣旨を十分に御理解の上、地域計画に定められた事業の推進になお一層努めていただき、本協議会といたしましても両交通圏におけるタクシー事業の適正化・活性化の推進に向け、しっかり後押しして参りたいと強く思う次第であります。

本日の協議会でお示ししたとおり、両交通圏で策定された地域計画における、供給過剰の状態の解消については十分に実施されているとはいえない状況です。群馬県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、供給過剰状態の解消に向けて、尽力されることを期待しております。

また、今後も、本協議会では引き続き、これらの特定事業計画について進捗の度合いの状況や目標の達成状況についての評価等をおこなって参りますので、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

本日は、各委員の皆様には、お忙しいところ出席いただきまして、誠にありがとうございました。今後も引き続き宜しくお願ひ申し上げます。

【配布資料】

議事次第

出席者名簿

配席図

資料 1 中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

東毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

資料 2 東日本大震災によるタクシー事業への影響について

資料 3 特定地域におけるタクシーの車両数等について

資料 4 タクシー事業者の主な取り組みについて

資料 5 平成 23 年 4 月 13 日付け通達「特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の実施について」について

参 考 新聞記事