

第2回 茨城県県北交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成22年8月2日(月)

14:00~15:50

茨城県常陸太田合同庁舎大会議室

1. 開 会

- ・事務局より開会宣言を行い、配布資料の確認
- ・「第1回茨城県タクシー特定地域協議会」にて福本委員より質問があった適正車両数の算出方法について、パワーポイントを使用して説明。

2. 会長挨拶

鬼沢会長

- ・第1回協議会において、事務局より「特措法制定の背景」、「協議会の目的と役割」、「茨城県のタクシー事業の現況」、「地域計画」について、ご説明をいただいたところです。
- ・それを踏まえた第2回協議会においては、地域計画骨子(素案)ということで、県北交通圏におけるタクシー事業の活性化・適正化に向けた方向性をお示ししておりますので、皆様のご意見をお伺いしたい。
- ・これに伴い、今後の公共交通機関としてのタクシーのあり方を考えていきたいと思っておりますので、委員の皆様には忌憚のないご意見をよろしく願います。

3. 議 事

「地域計画骨子(素案)」について

- ・事務局より、県北交通圏における地域計画骨子(素案)について、資料説明

・以下討議内容

- | | |
|------|--|
| 福本委員 | <ul style="list-style-type: none">・ 3頁の「タクシーサービスの低下」のところで、最後に「運転者のサービスレベルの低下が指摘されている」とあり、その理由が平成13年と比べて「接客態度不良」の件数が増加しているからとなっておりますが、単に運転者だけに問題があるとは限らず、事業者側にも責任があると思われるので、もう少し適切な言葉でお願いします。
また、9頁に「実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシ |
|------|--|

「運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である」と文面がありますので、この部分をどこかに載せてはいかがかと思います。

もう一つ、現在のタクシー市場に運転代行が増え過ぎていることについてですが、代行業はある一定の条件が整えば即認定となり料金も安い。タクシーの需給調整以前に外部から類似産業が入ってきている実態があります。そこで関東運輸局に対し運転代行業における地域別の下限料金の制定、雇用関係を重視した「自動車運転代行業務の適正化に関する法律」の抜本的な改正を申し入れをしたところです。公正な競争をした中で、サービスが行き届かなくタクシーが余ったというのなら仕方ないのですが、隙間産業である代行業の方にシェアを喰われているという実態があるということを皆さんに認識していただきたいと思います。

事務局 ・「タクシーサービスの低下」の箇所につきましては、次回、適切な文面をご提示したいと思います。

また、ご指摘のありました9頁の内容を地域計画の目標の中に盛り込むことについては検討させていただきます。

なお、運転代行業につきましては、この場で対策を講じる場ではありませんのでどうかご了承ください。

鬼沢会長 ・ 県北地域に代行業が多いという話は聞いておりますが、そのような中で県北地域のタクシー事業の適正化・活性化を図っていく上ではどうしたら良いのかを事業者と協会、自治体と共に考えていき、地域の特性を活かした特定事業計画を作ることはよろしいと思いますが、これは一部の事業者だけでなく、タクシー事業者全体で取り組むべきものと思います。

大貫委員 ・ 先程、運転代行のお話が出たので、その補足をさせていただきたいと思います。当社は運転代行とタクシーの両方をやっていますので、運転代行側から言わせてもらいますと、県北地域は白タク行為が常習化しています。主な原因としてタクシー事業者の営業時間が短か過ぎて、深夜やっていないので仕方なく代行業者に白タクを頼む、俗に言う「ワンマンをお願いします」というような電話依頼が来ます。その意味を尋ねると「一人で来てください(代行車1台で)」ということのようです。常習化しているのであれば取締まりを厳しくしていただきたいのと同時に、やはり営業時間等を考える計画をしないと代行業者がどんどん入り込んでしまうのではないかと思います。ここで問題なのは白タク行為をやった事業者は罰せられますが、依頼した方は何の罰則もないことです。水戸で客待ちをしていると「　　まで5千円で行ってくれ」という依頼がお客様自体から来ていることが大きな問題ではないかと思います。この辺の法的な整備が出来れば、必然的にタクシーにお客様が戻ってくると思います。

それからもう一つ、70歳以上の免許返納制度が進んでいないように

(大貫委員) 思えます。割引制度を含めたタクシーへの誘導或いは公共交通機関へ誘導するものが出来ていないのではないかと。その中で何か地域で出来るものがあればそれを計画的に作ってみてはどうかと思います。

事務局 ・ 確かに県北地域には夜遅くまで営業しているタクシーは少ないと思います。その辺は地域需要の問題や労務管理もありますし、一概に白タクに対抗して増やせば良いという事ではないと思います。ただ、白タク行為があるのは需要があるからであり、この問題はタクシー界だけではなく、いろいろな関係機関と協力して違法行為をなくさなくてはなりません、現状は法整備を含め難しいと思われれます。

70歳以上の免許返納については、栃木や群馬ですと優良割引のような割引制度があると聞いているので、県北地域においても行政と話しながら、骨子の中に「行政との打ち合わせ」という項目を入れ、中長期的に取り組む旨を入れてもいいかと思えます。

鬼沢会長 ・ 70歳以上の割引制度につきましては事業者として取り組んでいる所が県内にもあります。このメリットは個人に対してのPRですが協議会を通じて自治体さんとも意見交換をして地域にあったそのような取組みを進めていけばと思います。

佐藤委員 ・ 高齢者といっても現在の高齢者と5年後の高齢者とでは違ってくると思えます。そうすると、高齢者に対するサービスも違ってきます。高齢者にも二通りあって、インターネットが使える高齢者と使えない高齢者、或いは携帯電話を持っている高齢者、持っていない高齢者がいます。

高齢者にもインターネットや携帯を身近に感じられて実際にお持ちになって使われている方はいますが、70代後半はまだまだ比率が少ないのですが、今の60代後半の方になると携帯電話は持っています。インターネットもご利用になられる方が増えています。5年後、10年後になると携帯電話やインターネットを自由に使える高齢者が増えてきます。そうすると二極化するので情報をどう扱うかというところがあります。先程免許の返納の話がありましたが、そのような皆さんの足をどう確保するかというところで、行政も含めていろいろな検討していただくことは必要と思われれます。

それから、地域性に配慮した減車についての記述がないように見えました。

事務局 ・ 高齢者対策のサービスの向上をもっと深めたらというご意見ですが、将来インターネットや携帯を使用する方としない方と二極化していくというご意見はごもっともでございます、これも踏まえて内容を検討したいと思えます。

また、減車（供給過剰状態の解消）につきましては、ご指摘のとおり地域性を配慮する記述がありませんので、検討させていただきたいと思

- います。なお、記述する場合については、具体的な地域名等を記述することは難しいと思いますので、その点をご理解ください。
- 鬼沢会長
- ・ 今の高齢者に対するご意見は、その地域全体の公共交通機関としての見方、乗合タクシーやコミュニティバスのイメージを含む全体的な高齢者の話であると思いました。そういう中で、公共交通機関としてのタクシーの役割はどういう位置付けをしていくかというのが今回の協議会でありまして、そこで5年後を見ると75歳以上のお年寄りにインターネットを使える方使えない方を含めて、今後タクシー事業者がやっていく本来の役割とはどういうものがあるのかと考えた場合に、例えば各自治体で行っているコミュニティバスとタクシー事業者の連携などにつながっていけばいいと考えます。
- 岡部委員
- ・ 6頁に「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」とありますが、バスとタクシーの役割分担が明確になっていけばきちんとした公共交通が確立されていくと思われます。というのも先程、高齢者の免許返納制度についてお話がありましたが、日立の古い団地ではバス交通が確立されている地域なので高齢者の免許の返納が進んでいるという事実があります。市としましてもバス、タクシー、コミュニティバスの役割分担を今後検討していきたいと思えます。
- 鬼沢会長
- ・ 6頁の「総合交通ネットワーク...」につきましては、県の中でも「公共交通活性化指針」というものを新たに作っていくという計画がありますし、これから自治体さんの中でも町づくりをしていく上で高齢者を対象とした今後の公共交通と町のあり方というものを作っていかなければならないと考えておりますので、今後も引き続きこのような場が開けるような対策を取っていただければありがたいと思います。
- 須沢委員
- ・ タクシーの運転手の立場からお話しますが、年収が低いので若い人が入ってきてもすぐに辞めてしまいます。多くは60過ぎの人が入ってきますが地理を覚えるのも容易ではありません。労働条件の改善がもっと良くなるようにしてもらいたいと思えます。
- 鬼沢会長
- ・ そのような現状を具体的に打破するためには、事業者と組合の方の間でどういう風な意見交換をして、どういう風に活性化をしていこうと考えているかを確認してもらい、そこで活性化するものがありましたら今後それを特定事業計画の中に盛り込むのか、盛り込まないのかを検討していただくことになると思えます。まずは事業者が主体となって組合と交渉していくのが第一かと思われます。そこに運転手の適正化を図るための模索を盛込んでいいかと思えます。
- 田山委員
- ・ 「観光への取組み」とありますが、これまでに協会や事業者さんでこれらの観光タクシーの取組みをされた事例があればお聞きしたいのですが。
- 事務局
- ・ 日立製作所が今年、創業百周年にあたり「産業発展軌跡の旅」という

- (日立電鉄タクシー) 観光ルートを作りました。
- 荒川委員 ・ 郷土観光協会と提携して観光ルートをいくつか作ってあります。それは市内の観光協会のパンフレットに載せてあり、ルートを見ればタクシー料金が一目瞭然となるようになっています。
- 鬼沢委員 ・ その場合、運転手さんはただ運転をするだけで説明はしないのでしょうか？
- 事務局 ・ 観光タクシーを始める前に、乗務員に対してバスガイドさんと一緒に観光コースを実際に乗るなどして勉強をさせています。
- (日立電鉄タクシー) 鬼沢委員 ・ そのような取組みを県北地域全体で行えれば、いろいろな所でいろいろな需要が出てくるのではないかと思います。
- 西野委員 ・ 過疎地の交通はビジネス地としては成功しないためか、一部のタクシー会社だけが組合を作って乗合タクシーを行っています。公共交通会議の場において乗合タクシーを拡充しようと提案した場合、事業者の立場としては民業を圧迫されるから反対となるのかならないのか、この場で事業者の方に聞いてみたいのですが。
- 荒川委員 ・ 行政から要請があれば協力したいと思います。また、話は変わりますが、私共ではタクシーで利用者の輸送をした際に、その集落の独居老人のところに顔を出して様子を見てくるなどの活動もしており、そのような活動の積み重ね等により、地域に必要とされるタクシーとなるのではないかと考えております。また、自治体さんとしてもそのような観点からのタクシーの活用方法もあるのではないかと思います。
- 鬼沢会長 ・ 今後、自治体さんも公共交通機関としてのバス・タクシー等の役割を考えていかなければならないと思います。
- 各自治体さんで行われているコミュニティバスやデマンドタクシーも乗る人があるからこそ行っているのもあって、今お話のありました独居老人のようなケースで、その一人のためにどれだけの年間経費がかかるのかを検討した時に「この地域はタクシー助成券等でやった方が経済的に良い」など地域によってそれぞれ対応は異なってくるものと考えます。
- 従って「どこの自治体でも乗合タクシーとかデマンドを行っているから、それならうちも」という考え方は今後は変わるものと思われま
- 交通空白地帯に住んでいる方までを含めてひとつの公共交通機関でやろうとするとかなりの予算が必要となりますが、その時にこそ公共交通機関としてのタクシーの位置付けが必要になってくると感じてます。その際、「全額出すのではなく、補助的なものを福祉タクシーで出せばメリットがある」といった試算を今から各自治体さんは出していけないと大変ではないかと考えております。当協議会を通じてこのような話を含めた懇談会や勉強会を今後、タクシー事業者、消費者の方、組合の方、自治体の方と一緒に積極的に行えるようになればいいと考えております。

その他について

事務局 | ・今後の協議会の進め方についてですが、次回の協議会は地域計画（案）
のご提案となり、より具体的な計画の議論・検討をお願いしたいと思っ
ております。

(5) 閉 会

本日は、ありがとうございました。

今後ともよろしく申し上げます。

以 上