

第1回水戸県央交通圏タクシー特定地域協議会、第1回県南交通圏タクシー特定地域協議会、第1回県西交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成21年11月6日(金)

14:00~16:20

茨城県 土浦合同庁舎

分庁舎 第3会議室

1. 協議会設立の手続き

「茨城県各交通圏のタクシー特定地域協議会設置要綱」の承認

- ・茨城県タクシー特定地域協議会設立準備会を代表して茨城運輸支局齋藤首席運輸企画専門官より設置要綱の説明をし、構成員満場一致で承認。
- ・協議会の構成員について、現在、鉄道事業者にも参画していただく方向で調整を行っており、次回の協議会において参画(設置要綱の変更)の承認を諮りたい旨の説明。

構成員の紹介

- ・茨城運輸支局齋藤首席運輸企画専門官より設置要綱にしたがって紹介。

会長の選出

- ・茨城県企画部企画課交通対策室長の大塚委員(代理出席:安達補佐)より、茨城運輸支局の鬼沢支局長が推薦され、各交通圏ごとに設置要綱に従い議決を行い選出。

2. 第1回 各交通圏タクシー特定地域協議会

(1) 開 会

(2) 会長挨拶

鬼沢会長

- ・タクシー事業については、平成8年12月に政府の規制改革委員会による需給調整規制の廃止及び運輸政策審議会の答申を受けて、国会審議により、平成14年2月に需給調整の廃止を柱とする道路運送法の改正が行われ、免許制から許可制となった。
- ・しかし、バブル崩壊後にタクシー離れにより、需要が低迷する状況下であり、タクシーの一台当たりの売り上げの落ち込み、タクシー事業の収益基盤の悪化、運転者の労働条件の悪化及びサービスレベルの低下など発生している状況である。
- ・こうした背景から、平成20年2月より国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、平

成 20 年 12 月に交通政策審議会より「タクシーが地域公共交通としての機能維持、活性化するための対応策について」の答申がされた。

- ・この答申を踏まえ、先の通常国会に法案提出がなされ、審議の末、衆参両院全会一致で可決され、10月1日より「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」が施行されたところである。
- ・これに基づき、全国で141地域、関東管内で25地域、茨城県内では「水戸県中央交通圏」、「県南交通圏」、「県西交通圏」の3地域が特定地域として指定されたところである。
- ・茨城運輸支局としても、この法律の目的である「タクシー事業が地域公共交通としての機能を十分に発揮」できるよう努力して参りたいと考えていますので、委員の皆様におかれましても、お力及びお知恵をお借りしたい。

(3) 事務局長指名

- ・鬼沢会長の指名により、茨城県ハイヤー・タクシー協会の大山専務理事を選出。

(4) 議 事

- ・事務局より、「法律の制定背景」、「タクシー業界の現況」、「適正車両数」、「地域計画」、「構造改善計画」の資料説明。

・以下討議内容

大貫委員
(さわやか)

- ・一律に車両数を減らすのは非常に怖い気がする。当然、地域性もある。現在、水戸ではお客様が運転代行業者に声をかけて運送の依頼をしたり、お店(飲み屋)が運転代行業者に電話をして運送の依頼をしている状況であることから、タクシー車両を減らすと、そのタクシーを利用していたお客様が、白タク行為をしている事業者に流れてしまう。
警察と話しをしているが、白タクの利用者には罰則規定がなく、あくまで白タク行為を行った事業者のみ罰則を受けることから、全体的にタクシーを減らした場合に、白タク行為が増えていくと考えているが、どのように考えているのか。

事務局

- ・減車については、特定事業計画に該当することとなるため、この協議会において、具体的な数値目標を議論することは、独禁法の関係もあることから、難しいと思います。
しかしながら、特定事業計画を策定するにあたって、減車の問題についてご検討していただくことになるとは思いますが、行政の立場から一律ということは考えておりません。あくまでも皆様の議論の中でご検討していただく内容だと認識しております。

小泉委員
(消費者団体)

・ 本日、協議会の説明を聞いたところであるが、一言感想を言わせていただければ、タクシー事業の現状について、社会的な要因はあると思いますが、どうして需要が低迷したのか分析が足りないのでは。

もう1点は、法律上の規定の問題等はあるが、情報の開示という点において、あらかじめ、タクシー業界がこのような状況であることを周知して上で協議会を開催していくことが必要ではないか。

認識の共有の下、議論をしていかないと、どうも業界のご都合としか思えないところであり、いろいろな新しい仕組みが出来てしまうのではないかとの印象です。

これから、協議会の議論になるかと思いますが、もう少し事前に内容の周知及びこのような協議会を組織し、論議を始めたとの公表をしていただきたいと思います。

事務局

・ 本日の協議会を開催する旨については、10月30日に茨城運輸支局のHPに掲載をして、公表しているところである。

また、本日、マスコミ関係については、専門紙ではあるが、お見えになっていると認識しております。

いずれにしても、本協議会は秘密裏に行う会議では無いと認識をしており、これからのタクシー事業の適正化・活性化のためには、利用者の意見が必要であると考えておりますので、忌憚のないご意見を頂戴したいと思います。

大内委員
(水戸商工
会議所)

・ 観光客から、タクシーあるいはバスの運転手の対応が悪いとの話があり、水戸商工会議所では、4年前から接客サービスの向上を図る観点から、「おもてなし大賞」の制度を実施している。

そういった意味でも、接客サービスの向上につながるような計画が必要であり、接客サービスの向上のためには、乗務員のための労働条件の改善も必要であるし、経営の安定化も必要である。

それと、先ほど「構造改善計画」の説明において、防犯の話が出たが、タクシー乗務員の背後を防護するアクリル板が、車内の半分くらいしかカバーされてなく、襲おうと思えば簡単に襲える状況であることから、車内の2/3くらいをカバーできるような防犯設備にしてもらいたいと思います。

事務局

・ 防犯対策については、協会としても、会員事業者に対し、補助金を出しており、防犯設備の普及に努めているところである。今後も引き続き普及するよう努めていきたい。

また、「おもてなし大賞」の制度については、水戸市のタクシー事業者が会議に出席して議論させていただいていることは聞いており、今後も引き続き対応が必要と考えており、研修会等を通じ、努めて参りたいと

思います。

大貫委員
(さわやか)

- ・ 協会にお聞きしたいのですが、構造改善計画の「利用者サービスの改善等による需要喚起に関する事項」の短期目標の中に、「サービス向上のための研修開催」とあるが、資料5「茨城のタクシー業界の現状」の14項の「茨城県内の苦情件数の推移」において、平成20年度は仕事が減ってるわりに苦情件数が増加しているが、今後どのようにサービス向上のための研修をしていくのか。

事務局

- ・ 協会の各支部ごとに進めていきたいと思っています。

小貫委員
(桜川くらしの会)

- ・ 桜川市の真壁地区は、タクシーの車両数が減っている状況である。また、市としてデマンドタクシーの運行を行っているところである。
これについて、住民としていろいろ意見が出ていることから、このような大きな場では無く、地域住民、行政、タクシー事業者の3者の話し合いの場が各地区で必要ではないか。

高野委員
(水戸市)

- ・ タクシーは行政の立場で言えば、重要な公共交通機関として、認識をしているが、利用者の立場で言えば、鉄道、バス等が利用できない時に利用する特別な乗り物と思います。

湯浅委員
(ひたちなか市)

- ・ ひたちなか市として、タクシーが公共交通機関としての認識は薄かったが、乗合タクシーの実施するにあたり、いろいろなやりとりの中で、タクシーは公共交通機関の一部であると認識を再確認したところであり、今後は、タクシー業界に対して協力して盛り上げていきたい。
今後の展開になるかと思うが、タクシーを減らしていくのか。また、運賃競争が実際に行われているのか。

事務局

- ・ 現行の需要に対しまして、確かに現存する車両数は適正と考えられる車両数より多い現状をお示しさせていただきました。しかし、交通圏全体の数値となっておりますので、個々の市町村で見た場合に必ずしも当てはまる訳ではない。
運賃について、現行のタクシー運賃制度は上限認可制になっており、上限運賃から約7%の幅において、自動認可運賃を設定しておりますので、自動認可運賃の範囲の中で多少の差はございます。

谷島委員
(古河市)

- ・ 協議会の中で最終的に地域計画を策定することとなるが、この地域計画は努力規定になるのか、規制をかけるようなものになるのか。

- 事務局
- ・ 地域計画は、法律のスキームからすると努力規定になるのかと思います。しかしながら、このように多様な関係者が出席している場で、地域計画を作成していくことから、中途半端なことは出来ないと思っております。
- 須沢委員
(全自交労連)
- ・ 茨城県のタクシーの運転手は、最低賃金に抵触するような状況で働いているのが現状であることから、若い人が参入してこない状況である。このような状況を踏まえ、改善できるような計画を策定していただきたい。
- 新井委員
(タク協会長)
- ・ いろいろな意見を聞いてる中で、様々な現況及び対応の仕方等を考えると、タクシー事業は、非常に厳しい環境だと思っている。
公共交通機関と呼ばれているが、値段的には公共交通機関とは思っていない。大量輸送機関との値段の差（高い）があるにもかかわらず、タクシーの乗務員の待遇は、目を覆うばかりの状況である。
従来どおりの乗務員の安定的な収入の確保等、労働条件の改善をするためには、安定した営業収入が必要である。
そのためには、減車をすれば一台当たりの営業収入が安定するのではないかとの議論が東京を中心として出ているが、茨城のタクシー事業者は小規模な事業者が多いことから、地域によってはタクシーが無くなってしまいう地域が増えてしまう懸念がある。
しかしながら、この場（協議会）は、タクシー業界にとって今後最大の励みになると思っていることから、真摯に皆様の意見をお伺いし、私ども業界として、あきらめることなく茨城の新しいタクシーの将来というものを検討していきたいと考えておりますので、よろしく願います。

(5) 閉 会

大山事務局長

本日は、ありがとうございました。

今後ともよろしく願います。

以 上