

第2回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議 事 概 要

平成21年12月18日(金)
14:00~16:00
自動車会議所自動車会館

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・景気の回復兆しが見えない中、ドバイショックから発生した円高ドル安、株価の下落が重なり、不安定な経済状況が続き、経済が安定していないためタクシー事業においても需要が低迷し苦しい経営環境が続いている。
- ・一刻も早くタクシー事業者自身が事業の改善を図るため、本協議会におきまして委員の皆様より活発な意見を賜りたい。本日は事務局において検討しました地域計画の素案を示させていただくこととしておりますので、忌憚のない意見等よろしくお願ひしたい。
- ・また、地域計画の素案を示すに当たり、神奈川タクシーセンターの方にオブザーバー参加をお願いしておりますので、ご了承願う。

3. 議事

事務局より、前回の協議会で指摘を受けた部分について資料説明

事務局より、京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画(素案)について、資料2を説明

- | | |
|-------|---|
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none">・前回協議会において、市町村ごとのデータをお示しいただきたいと、お願ひしたところ、本日、お示しいただき感謝している。・例えば、三浦市での車両数が減少してきている状況は、地域計画の交通圏全体で減車させるべき、との記載と整合がとれないのではないか。 |
| 事 務 局 | <ul style="list-style-type: none">・元々指定を受けているのが京浜交通圏であり、市毎に指定を受けているわけではないので、地域計画素案は交通圏でまとめさせていただいている。また、減車だけが今回の目的ではないので、利用者サービス等をどのように改善していくかということも含め作成している。 |
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none">・三浦市の場合は、規制緩和以後、横浜の事業者が三浦市にある事業者を買収し、その車両数を横浜に営配しているので、数字的には車両数は減っている。 |
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none">・私の実感であるが、三浦市では流しのタクシーはなく、呼ばなければ来ないような |

状況であるのに、これ以上、車両数が減少したらどうなるのか、といった心配をする住民もいるのではないか。

- ・県民へ交通圏単位での計画だからと説明しても、理解が得られるかどうか疑問があるため、きめ細かい記述に向け、配慮が必要ではないか。

事務局

- ・地域計画は交通圏単位で作成するのであって、三浦市の場合は供給過剰ではないので減車の必要はありませんという書きぶりにはできないと思う。

会長

- ・他の交通圏にも、都市部と地方部で極端な差があるところもある。ただ、中心部だけ供給過剰の解消を図ればいいとなると、残された地域は手つかずでもいいのかという部分はあるので、やはり相対的に考えざるをえないのではないか。その他の目指す部分として、サービス改善や労働条件の改善等もあり、特定事業計画の認定を受けて今までの業界の体質をどう変えていくかといった取り組み、課題もウエートが結構ある。

委員

- ・減車という文言が多い。全体の包括的な見方があって、減車はその中の選択肢一つ、ということではないか。県民や市民から誤解を持たれないようにしてほしい。
- ・交通圏を設定したのは国であり、市町村や県民・市民にしてみれば、圏域そのものは関係のないこと。新法には、市町村の意見を反映するようにとの規定もあるので、県としても各市町村の立場に配慮した記述を是非お願いしたい。

事務局

- ・減車の言葉が多いかもしれないが、元々供給過剰ということで協議をしている。また、交通圏は国が設定したというお話を承ったが、特措法では特定監視地域は交通圏単位で指定を受けており、その指定地域のなかで供給過剰、労働条件の改善、サービスの質の向上を図るということであり、20年度の状況を見ましても運転者の賃金も落ちており、また運転者も高齢化が進んでいて若い方があまりいない職場となっている。こういった状況をどのように改善していくかということと、今後神奈川県で公共交通の一端を担うためにはどのようにしていけば良いかということを考え、地域計画の素案を作成した。事務局としては、この辺が言い回しの限界ではないかと思っているが、あくまでも地域計画は皆さんに色々と御意見をお伺いして策定するものと考えている。

会長

- ・事業者委員の方の意見もいただきたい。

委員

- ・横浜市内のことはある程度存じ上げているつもり。川崎、横須賀の支部長さんもしらっしゃいますが、地域によって大分違い、横浜市内でも地域差はかなりある。規制緩和前は繁華街に車両が集中し、夜間はナイトタクシーで対応したこともあった。規制緩和以降、新規事業者が増車をしたが、既存事業者で増車をしていない会社もある。
- ・この協議会において需給バランスを正常に戻すことにより、利用者、経営者、乗務

員がプラスになる方向にしたい。事業者にとって減車することは大変なことだが、この協議会で全体が成長し活性化していく方向を考えていただきたい。

- ・ただ、そこをどう捉えるかというのは、全体の枠をまずとらえていただいて、最後に至ってはその支部、その地域でまた考えがあるでしょうから、それはそれとして認められるものであれば最終的には消費者の皆様が判断すると思うので、自然に良い方向に進んでいくのではないか。

委員 ・ P 2 の労働者の労働条件の低下について、タクシー運転者の年収が平成 1 3 年以降 3 5 0 ~ 3 8 0 万円となって、その次に最低賃金に抵触する可能性ありということ、3 5 0 ~ 3 8 0 万円だと大体月にすると 2 0 万円弱位となり最低賃金に抵触するような賃金ではないと思われる。おそらく手取り額自体は 1 3 ~ 1 4 万円で、かつ、労働時間が法定労働時間を超えてしまったというケースだろうから、額面が 3 5 0 ~ 3 8 0 万円だけれども、手取りとするともう少し低いという認識が正しいのではないか。

委員 ・ 乗務員で年収が高い者と低い者の差は半分以上違い、低い者は最低賃金に抵触してくるというふうに出てきだしている。それが顕著になってきたのが、平成 2 1 年に入ってからで、また最低賃金もどんどん上がってきている。

委員 ・ そういう実情は承知していますが、そこで「年収の低い者は最低賃金を割る可能性がある」というように書くわけにもいかないと思うので、一考していただきたい。
・ もう一つあり、タクシー運転手の場合は確かに労働時間が平均して長いけれども、拘束時間が長く、そこが過労運転につながる可能性があるので、労働時間の短縮だけでなく、拘束時間の短縮についても入れていただければと思う。

会長 ・ 事務局で表現方法を御相談させていただきたい。

委員 ・ 都市問題の改善について各項目が入っており、渋滞情報等の自治体等への提供と書かれているが、渋滞情報の提供というのは交通情報提供に該当し、交通情報提供というのは公安委員会の責務となっているので、表現をちょっと変えていただきたいと思う。内容的なところは、事務局へ確認して、警察が実施している交通情報提供とは違うということはわかったが、この表現をそのまま使われるとそのような内容にとらえられてしまう可能性があるので、渋滞情報でなく、例えば走行環境情報等実際の道路交通の状態を表現するような言葉に変えていただければと思う。

会長 ・ 修文できるものは修文する。

委員 ・ 資料 2 の P 1 4 の用語の定義について、なかほどの「子育て支援タクシー」や「妊婦支援タクシー」というのがあるが、こういった形態なのか教えていただきたい。

- 事務局
- ・協会でも子育て支援について取り組んでいる。妊婦さんについては事前に登録していただいているが、特別な輸送形態ではない。妊婦さんの輸送、子育て中の方の輸送は事業者によってバラつきがあり、特に子ども連れに対して快い対応ができていなかった。積極的にお客様をお迎えするというようなかたちで、行っている。
- 委員
- ・特別仕様のタクシー、あるいは運転手が違うということではないのか。
- 事務局
- ・研修を受けた乗務員だけがお客様のサービスを提供できるようにしている。
 - ・保険の関係で、通常だと輸送中だけだが、子育てタクシーは車両を降りてから玄関先までの特別な保険となっている。
 - ・チャイルドシートは、タクシーは免除されているが、お客様の要望に沿って必ず設置している。
- 委員
- ・タクシー業界も様々な取り組みをされているということを改めて認識をいたしました。
 - ・本市ではコミュニティ交通の取り組みをしている。そのなかで、一般の路線バスに依存できないような地域性があるところについては、地元のタクシー事業者さんの多大な御協力を賜り、乗合タクシーによるコミュニティ交通を目指して取り組んでいる。以前の資料のなかにも乗合タクシーという表現があったかと思うが、今回のこの資料のなかにも乗合タクシーという表現が見当たらなかったのも、是非とも乗合タクシーを表現していただけないか。
 - ・もう一つは、先程減車という言葉が表現としてかなり目立つという意見があったが、今回の取り組みの大きな要素の一つとしては、適正数へ移行ということであって、もう一つはこのような様々な取り組み、創意工夫をされることによってタクシーの公共性をさらに強めていこうという、2つの両輪がうまくかみ合っていくべきものだろうと思っており、総量を適正数に移行するということは確かに必要だと思う。しかしながら、個々のこういった取り組みや創意工夫の部分も新たに調整していかれようとする時に、通常のセダンタクシーとのバランスということもあるとは思いますが、総量の規制が非常に足かせになってしまうというようなことがないように配慮していただくことを要望したい。
- 事務局
- ・実際に乗合タクシーをどういう形態で運行するかということで実証実験をすると思うが、そういう場合は道路運送法第21条の乗合運送の許可を取って行っていると思う。その後、本格運行になる場合は、乗用事業者であっても乗合事業の許可を取っていただかなければならないので、その辺が多分非常に難しいと思い、入れてはいない。
 - ・あと一つ、21条の実証実験の場合、車両を増やせないのかということで川崎市さんから問い合わせがあり、局を通じて本省にも話をし、自治体さんが主体で取り組む事業であって、一時的な、期間限定での増車ということで要件が合えば、増車は認可制だが厳しい審査基準は適用しないで、従前の届出と同じような形で認可をし

てもやむを得ないという回答は得ており、川崎市には返答している。

- 委員
- ・ 1件1件、その都度に審査ということもあるかと思うが、制度として位置づけ、適正数の基準について柔軟な対応をしていただければ新たな取組みの抵抗にならないと思う。
 - ・ あと、乗合タクシーについては、やはり今までの話だとここに表現することは難しいということになるのか。
- 事務局
- ・ 事務局で素案を考えるにあたって、特定事業を行うのはタクシー事業者ということを考え作成したので、記載していない。皆さんで御議論していただければありがたい。
- 委員
- ・ 先だって県央のタクシー協議会があったが、秦野市で過疎地における路線バスが廃止となり、地元の事業者が秦野市と協力をして、路線バスのように停留所を設けて運行する実証運行しているのでご参考にさせていただきたい。
- 会長
- ・ 元々乗合タクシーは、コミュニティバスも含め交通空白地域をどう救えるかというのが本来の目的で、一般のタクシー需要とは性格が違うので、本来の一般需要を対象とするタクシー事業とは別な事案として相談があれば考えたい。
- 委員
- ・ この協議会でそういった議論がされたということが大事であって、ここに様々な取組みが列挙されているが、乗合タクシーがここに書いていないからできないというわけではなくて、乗合タクシーも様々な取組みの一つの可能性として必要性が生じたときに検討、調整をするものだということで理解をしていけばいいのか。
- 会長
- ・ 現状で乗合タクシーを行っているという表現ぐらいしかできないだろう。
- 事務局
- ・ P19に総合交通ネットワークの一員としての機能向上で、公共交通会議等自治体主催の交通施策への積極的な関与という言葉は入れているので、その会議のなかで協議をしていただいて、要望があれば事業者と調整していただきたいと思います。
- 会長
- ・ 交通施策のなかに、乗合タクシーも含めるという理解があれば良いのではないかと。
- 川崎市
- ・ このなかに包括されているという考えでよろしいかと。
- 会長
- ・ はい。
- 委員
- ・ P2の運転者の労働条件の低下という部分で、先程年間の平均収入等の話があり、相対的にはこういったものが地域計画として出され、これをもとに各地域で色々話し合いもこれから行われ、それぞれの特定事業計画を出していくという運びだと思

うので、そういったなかで総量規制についてもある程度指針として示しておく必要はあると思っている。

- ・その労働条件の部分で、今、タクシーの運転手さんは、必ずこれ一本で飯を食っているのだろうか。私もよく朝タクシーを利用するが、運転手さんと話をすると結構若い人がいたり、あるいは年配の人がいたり、あるいは女性がいたりという状況のなかで、年配の方が時として年金をいただきながら勤めていたり、会社でリストラにあって一時的に勤めている方もいる。このようにタクシーの就業形態は色々あって、フルに御自身がタクシーで飯を食っていくという考え方でいる人ばかりではないということがある。その辺の数字的な配慮という部分で、この平成4年と平成13年を比較しているなかでその時もおそらくそういう状況があったのだらうと思うし、先程年収のお話もあったが、おそらく就業形態での差がかなりあると思うので、そのことを若干加えていかないと、タクシーの運転手さんはみんなこうなのかという考え方でまとまってしまうとあまりよろしくないのではないかと。

会 長 ・先程委員から説明があったと思うが、勤労意欲等バランスをとっていくとこういう表現にせざるを得ないだらう。

委 員 ・数字としてはこういう数字になるのだらうが、今の就業形態等の部分が少し配慮された表現ができれば、誤解がないと思う。

委 員 ・平成4年時の乗務員の平均年齢と今日の平均年齢とは大分違う。年金を受給する場合、他に収入があれば年金はカットされるため、当然通常の勤務形態はできず、乗務日数や通常の労働時間の8割というような形態となる。そうなると営業収入との関係から賃金も下がる。今御指摘のように通常の勤務の方々、年金を受給されている方々の労働条件をどう見るかも本来的には詳しくお示しをしていかなければいけないのではないかと受け止めた。

会 長 ・ただいまの意見を踏まえ、表現の仕方も考えて対応する。

委 員 ・今、年金併用とか色々なお話が出たが、労働組合としてはそういう方達は対象外としたい。

- ・月々のデータを取っているが、2002年の規制緩和によって車が増えて景気が悪く需給調整のバランスが著しく悪くなって乗務員の皆さんの年収が年々減ってしまっている。こういった問題で、タクシーフォーラムを2005年からやっておるけども、請願行動もし、国会の請願もして色々なことをやってきた。そういった成果を踏まえて、この10月1日からタクシー事業におけるむこう3年間の時限立法が衆参の両院の満場一致で成立し、指定地域に協議会を立ち上げて、事業者の皆さんと我々と行政の皆様などと意見を出し合ってどういうふうにしたらこの地域がよくなるかという事業計画を国交省の方で許可なり報告を取ります。

- ・我々はそこで働いている乗務員さんが、僕が申し上げている乗務員というのは生活

をするために働いている現役の乗務員さんということで申し上げているけども、何で年収が減ったのかは先程申し上げた需給バランスが悪くなったため、それで1日1車当たりの平均の営業収入が減り、今の乗務員さんの賃金体系はやはり歩合給が70%入っているので年収が減ってしまったということを上申したい。

- ・相対的な車両の総数を3つ提示されている。稼働率がある地域や会社ごとのアンバランスはあるが、全体の量を30%減らしたら1車当たりの車両の営業収入はどのように変化していくのかというのを、いつか東京で1日限定の試験やってみようじゃないかという話はあったが実現はできなかった。そういった話を我々はしたい。
- ・新たな需要の創出というのも方法の一つではあるが、もう一つ短期的に出来るのは減車が一番ではないか。毎日のように乗務員さんから電話があり、これ以上景気が落ちてしまったら我々は生活が出来ないという切実な声を聞いているので、事業者の皆さんがどこまで踏み込んでできるのかを、次回聞きたいと思っている。

委 員

- ・資料2のP1の基本的な方針のパラグラフ3つ目のところに、この際タクシーの位置づけを定めるに当たっては鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合ネットワークとしての機能向上という言葉が出ていて、解説はその下の ということに出てくるけれども、地域公共交通としての位置づけを考えた場合によく分からないところがあり、平成19年に成立した地域公共交通の活性化及び再生に関する法律のなかで市町村が地域公共交通総合連携計画を策定することができるということになっている。この総合計画と、今回の地域計画との整合を取るべきなのかどうなのか、要は、横浜市はまだ策定していないので、今回のタクシー適正化活性化法に基づく地域計画を、何を拠り所に作っていくのか、連携計画との連携はどう図っていくおつもりなのかということをお伺いしたい。

事 務 局

- ・活性化再生法とは別だと思う。自治体が活性化再生法を使う時は、まず連携計画を最初に策定いただき、連携計画から実際に事業をしたいとなれば、ある程度の補助金を入れて行いましょうとなると思うが、それと今回のタクシー特措法はまた異なってきたので、特措法と活性化再生法の協議会を一緒にするのは構わないと言われてはいるが、交通圏全体で協議をしているなかで、横浜市さんと連携することは難しいと思っているので、活性化再生法とは切り離して協議いただきたい。

委 員

- ・そこがよくわからないので、よく教えてもらいたいが、切り離してしまっているものなのか、というところで、今回の特措法のなかでの地域公共交通というのは、活性化再生法に規定する地域公共交通だと明文化しているの、そこできちっとこれはこっちということでもいいのか。連携計画を我々はまだ作っていない。

事 務 局

- ・全部の市が活性化再生法に基づく事業を行っているとは思っていない。今後横浜市さんが活性化再生法に基づく事業を行っていく場合、そのなかにタクシーをどういうふうにするのかというのを含めていただくのであれば、今回の特措法とリンクする面も出てくると思うが、エントリーしているのか？

- 委員 ・まだしていないと思う。
- 事務局 ・活性化再生法を適用する場合は局企画観光部にエントリーしていただくことになると思うし、事業をお考えいただくなかで本当にタクシーの位置付けを含めていただけるのかと思うが、本協議会で協議していくのは先程労働組合さんから言われたように労働条件の改善というの大きな目標となっているので、それとどのようにリンクさせるのか。都市交通に関して自治体の意見を入れてくださいというのもあるが、活性化再生法をどのように横浜市さんが考えているのか私共もわからないので答えが難しい。
- 委員 ・特にそれについて考えていないので、この特措法だけで地域計画を作成していいものなのか、というところ。つまり、今の需給のバランスだけで、他の要素もあると思うが、全体の台数が適切だというような台数に落ち着いたところで、タクシーが他の鉄道やバス等の総合交通としての位置付けということであれば、それぞれの機関がどうリンクしていくのかちょっとハッキリしないのではないかと。
- 事務局 ・この協議会はタクシーの今後のあり方を協議しており、どのような考えで活性化再生法とリンクさせるかというのは、自治体が活性化再生法をどういうふうに使っていくのかということにかかってくると思う。
- 会長 ・横浜市で交通計画とか都市計画といったものが現実にあって、タクシーの踏み入れられる部分がコラボレーションで図られる部分ではないかというところ。それが今回の協議会で活かす部分で、それらの組み合わせ、あるいはこれから作成しようとする部分について、タクシーも公共交通機関として位置付けされているので、その計画のなかにもりこんでネットワーク的に開いた取り組みをする部分がないかという意味合いで、必要なら合同開催にして意見交換をするなど、どうしても結びつけて計画に入れなければならないということではない。
- 委員 ・関連があることで、実は今、横浜駅西口で駅ビルの建築計画が進んでいる。現在はタクシー乗り場があってその次にバス乗り場があるが、公的にこの使用計画を変えろという話が進んでいるようなことを伺っている。そのなかでは、タクシー乗り場が大幅に変わるといような図案ができていて伺っているが、まだ私共には何ら伝わってきていない。現在でも大変な問題があるので、是非ともタクシー業界に具体的な図案等含めてお示しいただいて、お互いに便利な乗り場ができるような状況を作っていきたい。バスや鉄道、タクシーそれぞれ役割が違うが、公共交通機関としての役割を果たしていくつもりなので、是非ともお願いしたい。
- 委員 ・横浜市の同じ局内でやっており、別な課だが、担当課に申し入れておく。

- 委員 ・今日の素案のなかで、今の時代に合ったクオリティ等が色々な視点から書いてあると思う。それから、交通機関のある町に住み、電車は電車の魅力があり、バスはバスの魅力、タクシーはタクシーの魅力があって、そこで今日の素案の最終Pの最後の3行について、ここは是非一考いただきたいをお願いしたいが、個人的には、もう少しはっきりと明確に書いていただきたいと思う。これはこれで結構だと思うが、大事なところなので、是非お願いしたい。
- 委員 ・冒頭神奈川県さんにご心配いただいた地域だが、なかなか地域ごとに書くのは難しいという話はよくわかるので、P10の最後のところに供給過剰解消の際にはタクシー運転手が職を失うことにつながらないようにということに留意する必要があるのと同様な書きぶりで、供給過剰解消の際に、要は不足地域が生まれまいようなことに配慮する必要があるとか、そのような書き方だったらいいのではないか。
- 会長 ・供給過剰じゃなくて、逆に不足の地域もあると。
- 委員 ・本来であれば、前段でそういったような書きぶりがされていてもおかしくないと思っていて、結果的にどういふふうに転んでしまうかわからないが、ただ地域計画なので、そういった地域を作ろうとしている計画ではないと思うので、少なくとも精神ではそういったことを書くべきではないかと考える。
- 会長 ・地域柄、やはり南部と北部は全然違うというのはわかる。
- 委員 ・先程お話しいただいたように、横浜市さんのなかでも色々あるというお話も伺ったので、当市だけではないということをお願いしたい。
- 会長 ・何とか工夫して智恵を絞り、次回お示しする。

その他について、全般にわたり質疑

- 委員 ・地域計画を策定する上では、モニターなど利用者の声が重要だと思う。この地域計画にはモニターからの意見を、きちんと反映させていると言えると、県民の受け取り方も違ってくる。是非とも工夫していただきたい。
- 会長 ・検討させていただく。本当は、モニターの声以外に寄せられた喜ばれた声というのがあって、表面には出ないが、これも大事。
- 委員 ・参考資料のP5でまとめというのがあって、資料説明がなかった気がしたが、上の方に赤で3つほど原因が書いてあって、それと地域に密着した公共交通機関の機能不全というのがどうも直接リンクしておらず他の書きぶりがある気がしたのでお聞きしたい。
- ・また要望としては、東京都が既に4回目あたりということだったので、横並びでは

ないが、東京ではどんな議論が出たかというのを教えられる範囲で教えていただければと思う。

4. 閉会

石橋会長

- ・活発な御議論をいただき誠にありがとうございます。
- ・今回素案を御議論いただいたので、次回は案としてお示ししたい。
- ・また、次回はJR東日本、神奈川タクシーセンターを委員として加えるべく設置要綱の変更を協議したい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 第1回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議事概要

資料2 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画(素案)

参考資料

- ・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基本方針(平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号)
- ・京浜交通圏内各市の法人タクシーの輸送実績の推移等
- ・モニターからの声
- ・適正と考えられる車両数の算定について