

第3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22年2月5日(金)
14:00~16:30
自動車会議所

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・昨年を振り返ると、我が国の経済は世界的な大不況の影響を受け、株価の下落、製造業の減産、派遣社員の大量解雇等の問題により景気の回復兆しが見えない不安定な経済状況が続いており、政府においては、このような厳しい経済状況に対応し景気回復を確かなものとするため、21年度第二次補正予算(7.2兆円規模)により景気回復に全力で取り組むこととしている。
- ・タクシー事業においても依然として需要が低迷し苦しい経営環境が続いており、本協議会において、委員の皆様より意見をいただき、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に地域計画を策定いたしたいと考えているのでご協力の程お願いしたい。
- ・本日は前回お示しした地域計画(素案)に対する意見を踏まえ、事務局において検討しました地域計画(案)を示させていただきこととしており、皆様方から忌憚のない意見等よろしく願いたい。
- ・また、前回オブザーバー参加していただいた神奈川タクシーセンター様について、本協議会の構成員とするため設置要綱の改正を行いたいのでよろしく協議の程お願いしたい。

3. 議事

「京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」変更の承認
事務局より、要綱変更の説明を受け、構成員満場一致により要綱の変更を承認

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

委 員

- ・P8の総合交通ネットワークの一員としての機能の向上について、「自治体」と「市町村」の記載を分けているが、市町村には県は含まれておらず、県も入るべきなので「自治体」と統一するべきではないか。
- ・P24の特定事業計画を進めるに当たっての留意すべき事項について、タクシー乗場の拡充等と記載されているが、個別事業のことなのでP11の特定事業・その他の事業に入るべき内容で、活性化策は乗場だけだと誤解されかねないと思う。
- ・P24の同じ項目で、経営行動に影響を与え得る主体に協議会は協力を要請となっているが、当該主体には自治体も含まれており、また、本協議会には自治体も参画していることから、参画している自治体が自らの自治体に要請することになってしまう。

- 事務局
- ・自治体に変更することは問題ない。
 - ・タクシー乗場については、特定事業に含めているが、前回の協議会で、他の委員からまとの部分を厚くして欲しい意見があり、乗場関係等が重要であることから再度記載した。
- 委員
- ・乗場の意見には同調する。タクシー乗場の拡充を図るということを明確に記載するとなると大変厳しい。
 - ・短・中期の説明があるが、新法第10条を読むと大変厳しい制約が出てくるのではないかとと思われるので、P15のその他の事業の乗り場の整備については、実施主体等の定義付けから解すると自治体は協力体制をとれば良いと思われるが、「整備」という表現は厳しすぎるので「検討」や「調整」に修正して頂きたい。
 - ・同様にP19のタクシープールの整備についても修正して頂きたい。
 - ・P3の神奈川のタクシー業界の取組について、社会的協力や福祉の向上とあるが、その内容は自治体が参画しているものなので、地域社会貢献に基づく社会的協力・福祉の向上といった表現にしていきたい。
 - ・P24の特定事業計画を進めるに当たっての留意すべき事項について、以上の趣旨を踏まえ積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討となっており、その方向には異論はないが、一律減車に向かうとなると、地域によっては不足している地域もありバランスを考える必要がある。
- 会長
- ・確かにタクシー車両の多少の格差が地域によってあるが、事業者が特定事業を取り組むにあたり、地域計画において短期・中期等によって選択肢を広げている。
- 委員
- ・京浜交通圏の事業主で議論をしてきたが、地域性、事業規模等の意見もあり、今後論議して行きたい。
- 事務局
- ・どのように文言を付け加えたらよいか。
- 委員
- ・例えば、「サービス向上のため」の後に「地域社会貢献の一環として」を加えて頂きたい。
- 事務局
- ・乗り場関係については、自治体に全てお願いするものではなく、また、乗り場が全部できるとは思っていない。
- 委員
- ・協力はするが、主体等の表現が微妙であり「整備」と書かれると、中期計画の中である程度の計画を出すことになり、予算、担当局間等々の調整問題もあり厳しい。
- 委員
- ・主体と協力者が一緒になっており、その都度役割分担を決めなくてはならないと、ただ混乱するだけなので、定義を分けることが可能であればそのようにしてほしい。

- 事務局 ・特定事業においては実施主体としており、その他事業については「等」としているため、自治体に全てお願いしている訳ではない。
- 委員 ・実施主体等の意図は理解し、その意味も記載されているので分けなくても良いと思う。
・乗り場の整備に関しては、他でも検討といった文言もあるので、整備の検討という表現でも良いと思う。
- 委員 ・横浜駅西口のタクシー乗り場の上に屋根を作り、駐輪場を設置したいとの話が横浜市からあり、そこでバリアフリー等の関係で1車線が使用不可能ということであったが、協会としてお願いした結果、計画変更していただきスペースを確保する事ができたが、今後も各自治体と事前に意見交換しながら協議を進めていきたい。
- 委員 ・利用者として、P24の留意すべき事項については賛成で、タクシー業界の適正化・活性化については、事業計画のハードとソフト面を考えたときに、業界と地方自治体の協力が重要であり、特に乗り場の拡充等は協力が必要なので、前回、表現を明確にする必要がある意見を言ったがこれで良いと考える。
- 委員 ・協力しないと言っているのではなく、協議会の委員に自治体が入っていて、そのうえで関係自治体へ協力要請というのは違和感がある。協力は、市町村、県も含んだ広い意味で自治体と言っているのであれば良いと思う。
- 委員 ・タクシー乗り場拡充は必要だと思っているが、表現に違和感があり、P24の「また、」以下を「タクシー事業の活性化のために、例えば利用者が利用しやすいタクシー乗場の拡充等を図る場合、鉄道駅、」としたらよいのではないかと。
・また、「これらの主体」以下を「これらの主体の本地域計画の趣旨への理解のもと、相互に連携し推進を図っていくものとする。」との表現でいかがか。
- 各委員 ・賛同。
- 会長 ・実施主体等を「実施主体」と「協力者」に分ける件については、注意書きで理解できればいいかと思うがいかがか。
- 委員 ・主体等については注意書きもあり協議会の中で共通認識していれば良いと思う。
・「整備」の件は、「整備に向けた調整・検討」をお願いしたい。
- 各委員 ・賛同。
- 委員 ・P5の必要に応じて地域計画を見直すというのはどういう場合を想定しているのか。事業者は特定事業計画を作成し、国土交通大臣に認定されることになると思うが、減車を前提としてないと改善されない場合も想定もされるが、見直すことを想定されていない

のであれば、進捗を促すことで留めてよいのではないか。

- | | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">・地域計画を承認後、どの程度の事業者が特定事業計画を提出するか解らないが、特定事業計画は、事業者が目標を定めどう取り組むかということになる。・進捗状況を報告しながら進めていくことになると思うが、地域計画に追加があればその場で協議して行きたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">・特定事業計画が国に認められるということは、地域計画が基になる。・特定事業計画が進行しないということになると、地域計画のハードルが高いのかなということが考えられた。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none">・事業者が確実にこなっているかフォローはすると思う。その中で地域計画を見直す必要があれば協議することになる。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">・事業者によってハードルが高い・低いはあるかもしれないが、事業者ができる限り取り組めるような事業を幅広く、かつ、選択肢を含めている。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">・P 1 2 に特定地域期間内と記載されているが、どの位の期間なのか。・国土交通省で交通基本法の論議をしており、その中でタクシーの役割の考え方がこれから色々出てくると思うが、地域計画で定めている内容に影響があれば社会環境の変化に応じて見直すことになると思うので、見直す場合の一つに社会環境の変化に応じてといった文言を加えたほうがより良いものになるのではないか。・P 8 の総合交通ネットワークの一員としての機能の向上について、鉄道やバスとの連携と記載されているが、バスとタクシーの連携のイメージがつかなかったので、特になければ記載する必要はないのではないか。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none">・平成 2 1 年 1 0 月施行、平成 2 4 年 9 月 3 0 日迄で、供給過剰であれば更に続く。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">・P 8 の総合交通ネットワークの一員としての機能の向上について、都市計画との連携は必要だが、新法第 9 条の条文からすれば「都市計画等に位置付け」は厳しい表現であり、「調和が保たれるように」に改めて欲しい。・その下段の関係自治体とあるが、先程の P 2 4 の表現同様に、自治体も本協議会に参画しているので違和感があり、「関係者と連携を図るものとする。」のような表現にして頂きたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">・「位置づけられる」とすると、自治体側からは都市計画審議会にかけて都市計画決定するように見えるので修正していただきたい。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">・タクシーは公共交通機関として位置づけしているので、また、高齢化社会により重要になると思うので自治体でも位置づけしていただきたい。 |

- 会 長 ・公共交通機関としてのタクシー乗り場設置の事案が生じた場合には、バスの乗り場と同様に取り組んで欲しいという趣旨はある。
- 委 員 ・都市計画マスタープランの意味かと思うので「都市計画や交通計画のマスタープランとの調和が保たれるよう」に変更していただきたい。
・都市計画のマスタープランにタクシーについて明確に書かれていないのは事実。
・関係自治体に働きかけについては、自治体も参画しているので違和感がある。
- 委 員 ・日本で一番大きな東京駅は、八重洲口、丸の内口の駅前には歴然としたタクシー乗り場があり、同じようには言わないが考慮いただきたい。例えば、鶴見駅東口の再開発では、タクシー、バスの乗り場を全面的に見直すことで、計画ができる前から協議をしている。
・地下鉄のブルーラインタクシー乗り場は、駅前に作るということであったが、計画策定後に話があり、場所は端の方になり利用者は不便になった。
- 会 長 ・先ほどの提案だが、「都市計画や交通計画のマスタープランと調整が保たれるように」と「関係者は、関係自治体と連携を図り進めることとする。」でよろしいか。
- 委 員 ・特別措置法で公共交通としてタクシーは位置づけされているので、位置付けられなければならないのではないか。
- 委 員 ・新法第9条を読むと、都市計画に明確に位置付けるのでなく「調和が保たれる」と法でも記載しているので「位置づけ」まで踏み込みすぎではないかと思う。
- 会 長 ・「調和が保たれる」といった表現であれば良いか。
- 委 員 ・その様な形ならいいと思う。
- 事 務 局 ・自治体で公共交通として認知していただければ良い。
- 委 員 ・前回、提案したモニターの意見が大切ということで反映していただいた。
・事務局から難しいとは聞いているが、他の交通圏と比較すると地域の特性が盛り込まれていないので、聞かれた場合、何であるか答えられない。
- 事 務 局 ・他の交通圏は駅待ち、車庫待ちが主流、京浜交通圏は流しが特徴で、公共交通機関の役割に記載した。
・地域により供給過剰であるか否かの記載は難しいので、P10の最後に「地域の利用者の利便の確保についても留意することが必要である。」と記載した。

- 委員 ・ 横浜でも北と南の違いがあり、川崎との違いを書けば特徴がより出たのではないかと思う。
- 会長 ・ 知恵と力を貸していただきたい。
- 委員 ・ 実態が良く解らないが、業界の方がご存知と思うので、事務局で明確なデータに基づかなくてもいいのでもう少し記載が欲しかった。
- 委員 ・ 前回、三浦市の意見があったが、全体的の流れからいえば減車へ誘導する事にあるかと思う。
・ 三浦市は50年代に76両で、諸事情により現在36両となり需給が保たれている。横須賀市も25両減っており、三浦市を含めて読み方によっては減車を強要されるような解釈は困るので、この地域の特性を1行でも入れていただくと理解をいただけると思う。
- 事務局 ・ どの地域とは書けないが、P10の最後の「地域の利用者の利便性の確保についても留意することが必要である。」と記載したので、前回言われた内容は集約している。
- 委員 ・ この1行で解釈が可能ならば、その様に解釈する。
- 委員 ・ P5の目標が10項目あるが、優先順位はあるのか。8、9、10を1、2、3にしてください。
・ 規制緩和以降、増車していない事業者もあり、これらの事業者が減車する場合には、何らかの優遇措置を考えていただきたい。
・ 地域計画に基づき減車をしない会社、或いは特定事業計画を提出しない会社に対しては不利益措置をこの地域計画の中に盛り込めないか提案する。
- 事務局 ・ 優先順位をつけているのではないので理解して頂きたい。
・ 優遇措置について計画の中に盛り込むことはできない。適正と考えられる車両数を示したが、協議会で減車してくださいという話ではできない。結果的に減車の方向に流れるかは、事業者の特定事業計画等でどうなるのかで、供給過剰を解消するにはどういう策があるか議論することになる。
- 委員 ・ 特定事業計画を出さない会社は支局として要請をするのか。
- 会長 ・ 実態調査は必要となると思う。
- 委員 ・ P9の労働条件で「労働条件の悪化を防止し、」を削除し「タクシー運転者について」に修正いただきたい。
・ 「短縮することと」の「することと」を削除し「短縮・拘束時間の短縮」に修正いただきたい。

- ・ P 2 1 の「労働時間の短縮」と「長時間労働の短縮」は内容的に同じなので統一して欲しい。
- ・ P 2 2 の健康診断で完全実施とあるが、これは法令上義務付けであるので「健康診断内容の充実」として貰いたい。

会 長

- ・ 本日は、活発なご意見を頂きまして有難う御座いました。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料 1 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(案)

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(案)

資料 3 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