

**第5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23年4月19日(火)
14:00~16:30
自動車会議所

1. 開会

2. 議事

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」の一部改正案のとおり了承された。

②会長選出について

神奈川運輸支局長 萩原 邦男 が選出された。

会長挨拶

- ・3月11日に発生した「東日本大震災」により被災された皆様方に対して心よりお見舞い申し上げます。
- ・昨年3月23日に地域計画が策定され、京浜交通圏のタクシー事業者118社と個人タクシー事業者2423者が地域計画に基づく特定事業計画認定申請を行い、自らが定めた計画に取り組んでいる。
- ・本協議会は約1年ぶりの開催となるが一定の効果について示せるデータを抽出するため、本日の開催となった。
- ・本日は、特定事業計画の取り組み状況の中間報告を行い、今後のタクシー事業の適正化・活性化の取り組みについて意見を伺う形で協議会を進めたいと思う。
- ・京浜地区のタクシーの利便向上、地域への貢献、乗務員の労働条件の改善等について、タクシーが公共交通機関としての機能をさらに発揮できるように協議会を運営していきたい。

③特定地域におけるタクシー事業者の適正化及び活性化の推進状況について

○事務局より、特定事業の進捗状況（資料2）について説明

委 員

- ・特定事業計画のアイドリングストップ車の導入とは、車両を購入すると言うことでよいのか？
- ・アルコールチェッカーの導入は、運転を始める前に管理者からアルコールチェッカーでチェックを受けてから運行するのは基本であると思うが、当初から3社しか認定を受けていない。事業者の計画として入らないということはあるのか？

- 事務局
- ・後付けアイドリングストップ装置の導入については、別項目があることからアイドリングストップ車の導入とは車両を購入するということによろしい。
 - ・アルコールチェッカーの導入は、来月5月1日からアルコールチェックの義務化が法で定められることから、すでに取り組んでいる事業者が大半である。また、特定事業計画は事業者がメインで取り組んでいく内容について認定を受けるものである。

○事務局より、事業再構築の進捗状況（資料2）について説明

- 委員
- ・減車に対する事業者間の不公平感の解消は、事業者の実質的な対応だけでは難しい。行政の力で足並みをただしていく方策を協議で方向付けていただきたい。

- 事務局
- ・委員の皆様からのご意見をいただき、その中で事務局として取り組んでいけるところはいきたいと思う。
 - ・行政の立場での事業再構築に対するサポートとしては、事業再構築が進まない地域において事業者の経営状況等を調査しそれを元にヒアリングをしていくという通達が出ている。それを踏まえて支局としても側面から支援をしていきたい。ただし、行政の力で事業再構築を進めるものではないのであくまでも協議会の中で方向性を示していった方が取り組みやすいのではないかな。

- 会長
- ・行政としても、不公平感の是正についてはヒアリング等で対応していくが、事業者としては車両数と適正車両数の開きについてどのように考えているか？
 - ・適正車両数から20～30%多いとなっている地域計画について承認を得て、今まで適正化に取り組んできているので、基本的には車両数については議論から外すことはできないだろうと思うがその考えでよろしいか？

- 委員
- ・適正車両数の重みは事業者も承知しているが、今から9年前に旧制度を廃止。それに併せて運賃が多様化した。国の方策で自由原理主義に基づく自由交渉が始まったわけだが、そこから10年たっていない平成20、21、22年にまた再び風向きが変わってきた。短期間のうちに方針等が変わってきており事業者は戸惑っている。
事業者は自らの資本を投下して車両台数を増加してきたので、どのように適正台数の持つ意味を考えていくかについては、各事業者が自己の責任において対応していくと思う。しかし、この適正車両数の持つ重みは感じているので、今しばらく時間をいただきたいと考えている。

- 委員 ・各事業者間の足並みがそろわないと、ワンステップ上へ行かないという問題があるので、そこ点についてご理解いただきたい。小規模事業者が多いという京浜交通圏の特徴があるので、まず、ある一つのステップを踏んでそれからという部分があるのでご理解いただきたい。
- 委員 ・事業者もかなり努力をして減車、休車を進めてると思っているが、限界がある。まじめに減車してきた事業者もいれば全くしていない事業者やマイナスの事業者もいる。特別・武三地区では数回ヒアリングを行ったと聞いているが、神奈川県においてはヒアリングについてどのように対応していくのか？強制力を発揮してもらい事業再構築を10%以上やっている事業者に不公平感が生まれないよう特定事業計画を全事業者に出していただくようお願いしたい。
- 会長 ・国が強制できないのでこのような協議を行っている。
- 事務局 ・不公平感があるというのは常々聞いている。今後通達に基づきヒアリングを行っていくことになるが、ヒアリング＝減車ということにはならないと思う。ヒアリングだけでさらなる事業再構築を進めるものではなく、側面的なサポートとして、経営状況を確認させていただき、その中で道路運送法に抵触するような行為があれば、監査部門に通知することとなっている。事業再構築は強制するものではなく、各事業者が特措法の意義や地域計画の重みを十分認識していただきたい。適正と考えられる車両数に向かい、適正化に軸足を置いて労働条件に改善のため取り組んでいく事を進めていきたい。
- 委員 ・特措法付帯決議には、協議会に参加しない事業者や減車等に協力しない事業者に対しては、経営状況等を十分に確認する等の措置を講じることとなっている。
- 事務局 ・付帯決議に基づき通達が発出されている。今後経営状況を確認させていただく。この通達への対応は今後、支局内で検討していくことになる。
- 委員 ・実際に監査に入った会社はあるのか？
- 事務局 ・今回提示した資料はあくまで取り組み状況を公表しているもので、どの事業者に対して監査したかを話す材料ではない。
- 委員 ・会社名は公表する必要はないが、実際に入ったかどうかを次回の協議会で示していただきたい。

- 事務局
- ・監査は処分まで公表できないし、処分されればネガティブ情報で公表されるのでご覧いただきたい。
- 委員
- ・監査から処分まで1年かかっている。確認したいのは事業再構築の状況が示され、マイナスの事業者もある。そういった会社にちゃんと監査に入っているかを聞きたいだけである。
- 事務局
- ・地域計画に基づき取り組んでいただくことであって、監査に入ることに結びつけて考えていない。
- 委員
- ・まじめにやっている事業者に対して説明をきちっとするべき。これだけ京浜交通圏で不公平感が出ているわけでそういった意味で公表を求めたもの。
- 委員
- ・今回の特措法は交政審にて検証を行った結果、タクシー車両の大幅な供給過剰が確認され法律が制定されたもの。国からは20～30%の供給過剰が示され、それを踏まえて事業者もできる部分からやっていくという観点から協会として10%からとした。残念ながら達成されていない事業者がおり、それが問題となっている。その辺から取り組んでいく事が大事だと思う。適正化事業を各事業者がよくかみしめてほしい。その上で、各機関、国がそれぞれどうすべきか取り組まなければ進んでいかないと思う。
- 今後、通達に基づきヒアリングを行っていくわけだが、私どもからするともう少し早く行っていただきたいと考えていた。事業者も国も互いに力を携えて取り組んでいく姿勢が大事だと思う。
- 会長
- ・労働環境についてはいかがか？
- 委員
- ・全く昨年と変わっていない。震災前は多少上がったと実感しても、日車営収は上がっていないので、乗務員によってはより厳しいかも。労働環境についても賃金についてもそういった状況。
- 委員
- ・昨年より減車に取り組んでおり、決して十分な数字ではないけれども、その結果多少なりとも営収に結びついている部分があったと思う。減車がなければなお一層厳しい状況だったと思う。そういった数字も立場が違くと違ったものになるかもしれないが、減車が進んできたことによって、改善されつつある。ただし3月11日の震災は大変な災害だったわけではあるが、経済界の自粛もあり大変厳しいものになっている。震災の再建や復興はもちろん大事だが、経済活動が通常に戻っていくことが

ないとすれば、やはり復興にまわる税金の問題も含めて、なかなか思うようにいかないと思うので、被災地の方のことを強く思うが経済活動も従前のように行っていくことが大事だと思う。震災以降の營收の問題も含めて、そのことで、減車の問題が埋没されてしまうとすれば、大変まずい問題だと強く感じている。減車の問題・目的をしっかりと捕らえて必ずやっていくという姿勢がほしいと考えている。

委員

・運転者のマナーや教育はどのように対応しているのか？

事務局

・昨年12月よりタクシー運転手の登録制度が始まった。登録はタクシーセンターで行っている。登録をするときは、地理試験に合格することや接遇を含めた新人教育を行った上で送り出している。その他、各事業者では明け番等空いた時間に各社各様の接客を含んだ研修を行っている。タクシーセンターの無い時代の既存運転手も教育は行っていたが、タクシーセンターが出来て法律にのっとった教育を受ける形ができた。

委員

・平成18年のJR東日本の尼崎線の事故があった後、事故を防止するために、運輸安全マネジメントという管理方式を国土交通省の通達により、作成した。その他、2009年安全プラン等もあるが、飲酒運転等の重大な事故が発生しているわけで、飲酒運転等は撲滅するといった考え方の中で事故防止に取り組んでいるわけだが、結果的にみると残念ながら死亡事故については、去年はなかなか減らなかった。事業者は真剣に取り組んでるわけだが、結果は重大事故は減らない。ただし負傷事故は若干減っている。とそんなようなことで、私ども協会としては、事故を防止するための方策は引き続き進めていくこと。大事な問題なので、事故防止については取り組んでいくと考えている。

委員

・地域計画は2年前に合意の中で作成され、2～3割の減車が業界の生き残っていくための必要条件等認識されていると思うのだが、先ほどより議論されているとおり相当目標との乖離があるが、目標を実現するまでの期間などのイメージがないような気がする。合意の中でやっていかなければならないのであれば3年、5年とかという目標感を持って、それぞれの立場で努力していくというようなことがないはずのいつてしまうのではないかなと思う。強制力のあるものではないので、事業者個々がそれぞれやらないと達成できないのではないかな。各事業者ごとに数字が出ており、目標値がある訳なので、期間の中でどう達成していくのかというロードマップを意識しながら、どうしていくかというローリングをとっていかないとなかなか難しいのではないかなと思う。目標間をそれぞれ事業者に迫って、いつやっていくかということを経済の段階で総括して提案しても良いのではないかな？

- 委員
- ・今回出席するに当たって利用したタクシーの運転手は、タクシー車両が多いと言っていた。また、勤務体系がいろいろあるが、どの勤務体系の運転手にダメージが大きいかという話もしていた。そのときに思ったのは事業者として減車に取り組んでいくというのは分かったが、現場で働いている運転手からの意見を聞くことによって、どうやって減車していくか等の期間も含めて良いアイデアがあるかもしれないと思った。
- 会長
- ・協議会の示した適正と考えられる車両数と現在の車両数に大きな差がある。また、事業再構築に取り組んでいる事業者と取り組んでいない事業者が存在し不公平感が発生していて、それにより減車が進んでいかない。これにより、高齢化の問題や事故の問題、運転手の給料の問題なども発生している。
- 会長
- ・これを解消していくためには適正車両数に近づけるための取り組みが必要なこととそれを行うためには行政からの支えが必要となる。

○事務局より、タクシー事業活性化に向けた取組状況(資料2)について説明

- 委員
- ・事業者が減車への厳しい取り組みとか災害後の経済情勢と厳しい経営環境の中で、県が進めていたEVタクシープロジェクトなど、活性化に向けた取り組みをきちんと進められていることを理解させていただいた。今後も利用者の利便が損なわれないような配慮をしていただきながら取り組みを進めていただければと思う。
- 委員
- ・震災以降急な営業成績の低下によって、最低賃金に対する取り組みで払わなければならない事態が発生している。売り上げが上がらないことで長時間労働が発生しているの、減車と絡めて労働条件の改善の為に検討をしていただきたいと思う。
- 委員
- ・活性化策と營收の問題については、需要の掘り起こしを含めて適正化に取り組んでいく中で、活性化と両輪だと思う。
 - ・いろいろなタイプの乗務の仕方があるが、深夜の乗務に影響が出ている。日勤制度ではなく隔勤制度を利用すれば、隔勤制度を取り入れることによって、ある程度車を減らすことが出来るだろうと思う。
 - ・目標時期を考えて適正化を進めていかなければなかなか進んでいかないということだったが、タクシー協会としては、特定地域は原則として3年間の指定というなことで、3年を目途に実施をしていくことと併せて、民主党が進めているタクシーの事業法により、さらにタクシーについての規制を強めていきたい。

- 委員
- ・個人タクシーは適正化については対応できないが、活性化については事業者一人一人のサービス向上及び利用者の利便を考えながら活性化の申請をしたところである。京浜交通圏の全事業者（個人タクシー）に対して、外部講師によるサービス研修を受講する取り組みを行っている。本来、優秀適格者集団とされている個人タクシーも苦情があるので、そのようなことの無いようにサービス講習や事故防止ということを積極的に取り組んでいる状況である。また、カーナビ・ドラレコ・保安カメラ等の導入という新たな設備投資については、このような経済状況の中、多少進捗が悪くなっている。多くの事業者が必要なことは認知をしているので、今後、やっていきたいと考えている状況。活性化について個人タクシー協会としては順次取り組んでいっていることを報告させていただく。
- 委員
- ・特定特別地域については、3年経過して必要であれば再延長できるという法律。しかし今回の特措法については、罰則規定などという強烈的な縛りがないので、それについてはさらに突っ込んだタクシー事業法に置き換えて再生を図っていく。中には3年更新で問題のある事業者については更新をしないとそんな等なことを含めた法案を作っていこうというのが民主党としてのタクシー部会で話し合っている法案があるが、今日の状況では審議すら出来な状況であるが、若干時間をかけてもそういう予定となっている。
- 会長
- ・新しい法律については、流動的な状況である。今の段階では今の仕組みで着々と進めていかざるを得ないと考えているので、よろしくご理解いただきたい。

○事務局より、今後の進め方について説明

- 会長
- ・適正化の進め方としては労働条件の改善に向けて地域計画に基づく適正と考えられる車両数を目標に進めていく。進めるに当たっては行政が経営状況の調査、調査結果に基づくヒアリングの実施により側面から支援していくこと。活性化については高齢者、移動困難者へのサービスをどのように構築していくのか。また、利用者の声をどのように集約し事業が変化していくのか。環境に配慮した取り組みをどのように利用者にPRしていくべきか。業界として検討し、さらなるサービスの改善に取り組んでいくべき。
- 委員
- ・適正台数に向けてそれを最終目的と話もあったが、業界の共通の認識として、それに近づける第一歩の手段として事業者間で一定の休減車のパーセントに等しく近づけるという話があった。最終目的は適正台数に近

づけると言うことになるのかもしれないが、その第一前提として、事業者間の不公平感をまず解消することということであり、一定のパーセントに等しく全事業者が休減車を行うということをまとめの中に入れていただきたい。

委員 ・そもそもこの計画を作ったとき、市によってタクシーの一人あたりの台数についてばらつきがあり、地域間のバランスをとるために横並び的に平均して落とすことの無いように配慮していただきたいと提案し計画の中にも多少盛り込まれたと認識している。不公平感の解消をするあまり元々車両数が少ない地域まで一律に落とすのは配慮願いたい。

委員 ・神奈川県全体を見ればそういった地域もあると思うし、各自治体からも実態をよく見て判断してほしいと承っている。今回については、地域の事情なおかつ事業者間では規模の極端に小さいところには一定の配慮をしたもとに今回第一次段階の実施をしたつもり。

④その他

委員 ・協議会では地域計画を作って、事業者が具体的な事業計画を作り認定を受ける。それを進行管理していくことになると思うが、たとえば事業者がタクシーのサービスの活性化と良質なサービスな選ばれる環境作りや労働環境や利便性の向上等についての努力をしていることが消費者にはなかなか伝わっていない。パンフレットは、タクシーの脇に置くとかではなく、事業者が目立つようアピールすることが大事だと思う。全体的な底上げ後方支援を心がけてはどうかと思う。

事務局 ・今行っていることとしては、タクシー協会のHPにいろいろな運賃・取り組み状況等を載せている。本日、配布している冊子も作成等行っているが、今後もPRをがんばっていきたい。

事務局 ・次回開催は進捗状況を見ながら考えたい。改めて連絡する。

3. 閉会

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

第5回 協議会議題

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（改正案）

資料2 特定地域におけるタクシー事業の適性化及び活性化の推進について

資料3 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況