

## 第6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24年7月13日（金）  
13:00～15:00  
（社）神奈川県自動車会議所

### 1. 開会

### 2. 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、会長に大蔵神奈川運輸支局長が選出された。～

会 長 昨年4月19日に開催された第5回協議会以降、法人・個人タクシー業界それぞれが自ら定めた特定事業計画及び事業再構築に取り組んでおり、本日は2回目のフォローアップ協議会となる。

特定地域の指定期間が本年9月末で満了となるが、その後の地域指定の継続の有無、全体の取組方針等が明らかになった時点での開催も検討したが、前回から1年以上経過しており、一定の効果について示せるデータもまとまったので、この時点での進捗状況及び効果を認識していただいた上で、協議会として今後の方向性について皆様と検討した方が良いと判断し、開催にするに至った。

まず事務局から特定事業計画等の取組状況の説明を行った上で今後のタクシー事業の適正化・活性化についてご意見いただく形で協議会を進めていきたいと思う。

また、タクシーサービス向上、地域への貢献、乗務員の労働環境改善等、タクシーが公共交通としての使命・役割をいかに発揮させるかという観点からも忌憚のない意見をいただきたいと思う。

座 長 協議会設置の趣旨はタクシー社会の秩序の形成というところにあると思う。元々は国家権力の基、運輸局による秩序の形成を進めていたところであったが、自由化・規制緩和という流れの中で、行政による今までの手法では秩序を保てなくなったので、地域の力で秩序を形成するという方向を探った結果、この法律が制定され、この協議会が設立された。

本日の協議会はタクシー業界だけの問題ではなく、タクシーを中心とした社会現象の一部として捉え、タクシー社会をどのように適正化していくかという議論の場でもあると認識している。

交通政策審議会のWGに参加し、法律の制定にも関わった立場でもあるので、側面から発言させていただき、議論を進めていきたいと思う。

### 3. 議題

#### ①特定事業計画の推進状況について

#### ②事業再構築の進捗状況について

～ 事務局より、特定事業及び事業再構築の進捗状況【資料2】について説明 ～

座 長 現在、タクシーは供給過剰であり、車両が多すぎて旅客が少ない状況にあり、1車当たりの収入が少なくなっている。

一義的にはドライバーの収入が下がるだけで、一般社会から見ると関係ないように感じるかもしれないが、ドライバーの高齢化や無理した営業により事故が増えていくという問題、場所によっては客待ちタクシー車両による渋滞等により自治体の交通政策等にも望ましくない影響が発生している。

このようにタクシー業界だけではなく、一般社会にも影響が出るので、社会問題としてとらえる必要があるということになる。

供給過剰、いわゆるデフレ状況であり、これを適正化し、需要と供給のバランスをとるために、業界として車両の減休車に取り組んでおり、それによって1車当たりの収入等が改善しているという説明があった。

減休車は強制力があるわけではなく、各事業者の倫理観・道徳意識による判断で自主的に減らしていることから、各事業者間に差が生じ減車率が10%に届かない事業者もいる。そういった事業者に対してヒアリングを実施したという説明があったところ。

委 員 神奈川県全域において、減休車を実施していただき、事業者の方に感謝している。

平成21年から京浜交通圏・県央交通圏において400名前後を対象に賃金を算出したところ、京浜交通圏では平成21年をベースとして22年では毎月+2,116円、22年から23年では+4,852円となった。

県央交通圏では21年から22年で+2,132円、22年から23年では+3,214円となった。逆に減休車していない地域では21年から22年は-2,619円、22年から23年は-1,697円となった。

京浜・県央それぞれプラスになったと言っても平均月給が25万円に達していないので、さらに減休車していただければ労働条件の改善につながるのではないかと思う。

座 長 P16の主な意見は減休車率11%未満の会社の意見であるにもかかわらず、不公平感を訴えている。11%以上実施している事業者からするともっと不公平感を持っていると思慮されるのではないか。

委員 減休車は本来であれば行政による強制力を持って行うべきと説明があった。

我々事業者は自主的に努力して減休車を行って来てはいるが、思うように適正化は進まず、目標の到達が懸念される。

座長 「皆で減車するなら皆で減車し、実施しない事業者に対して通常は行政が対応する。」ということが一般的だと思う。

独占禁止法の強化が小泉政権下で強力に進められ、需給調整を国が行うことを認めないということになり、本来であれば行政が調整すべきものまで調整しないこととなった。本来の特措法の目的は再規制だったが、独占禁止法との整合性の関係から再規制までに至らず、タクシー社会の適正化を図るためには地域で努力するしかない状況となった。そういう状況の中で、自主的に減休車に取り組むしかないこととなったが、なかなか足並みがそろわない。

足並みが揃わない中で、なぜ揃わないのかをヒアリングした。ヒアリングによる改善を期待し実施したわけだが、調査を実施した結果、変化があった感触はあるのか。

事務局 ヒアリング実施通達後、65両の減車があった。新たに10%を超える減休車を実施した会社もある。

委員 今年の9月で特定地域の指定期間が満了する。タクシー事業法案もあるが9月までに成立しない場合、特定地域の指定期間の延長を実施してもらえるのか。

会長 本省においても、ある程度の効果は認められるが、まだまだ期待した効果には至っていないし、景気の回復も時間がかかっている状況なので、長期的に取り組む必要があるとの見解を示している。

確定はしていないが、ほとんどの地域が再指定せざるを得ないのではないかと考えているようだ。

一般的に考えて、この状況で通常に戻すということは考えづらいのでそのような対応となるのではないかと思う。

委員 適正化に関しては更に図っていかねばならないと認識はしているが、事業者間での不公平感があり、感情的に難しい状況となっている。

減休車を実施していない会社は、現状維持による利益を享受しており、その会社にとってその状態を維持することや、さらには他社の減車を願うことになると思う。

まずそのような不公平感の是正をしていかなければ目標の数値に達し

ないのが現状だと思う。

業界としても更なる努力を訴えて、また協議会や行政からも業者間の公平性を指導していただければありがたいと思う。

座 長 不公平感の是正は極めて重要な話であり、いかに理不尽な状況が起きているかを理解していただきたいと思う。そういった中で一つの肝としてヒアリング対象となった事業者の減休車があると思う。それぞれ会社の状況があり、それを調べているところであるが、全体としては不公平感がある状況を踏まえて協議会を進めていきたいと考えている。

委 員 P7の説明のとおり、特特地域指定・特措法施行・監査通達・ヒアリングを実施した結果、4年間において約10%の減休車が実施されている。業界としてもなんらかの形でのフォローはしていくが、強制力は無いにしても運輸局からこのような監査通達等を何遍でも出してもらって、「いいとこ取り」といった状況が続けていくことは出来ないところまで追い込んでいくしかないと思っているので、よろしく願いたい。

事務局 支局としては、第1弾で調査した事業者に対する再調査なども含め、引き続き調査を実施していくことを考えている。

### ③活性化に向けた取組状況について

～ 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 タクシー協会川崎支部でも、横浜支部と同じようにUDタクシーについて、車両数比率5%の導入目標を掲げており、川崎市内約1,460台の車両の内、平成23年度末で3両、今年度末18両の導入を予定し、現在7台は既に稼働している。

川崎市に補助金の問題や乗り場の設置問題について協力をお願いしていたが、先日、川崎市より非常に前向きな返事をいただいたことを報告する。

委 員 消費生活総合センターに寄せられる年間2万4千件の相談等のうち、10数件がタクシーに関するものとなっており、消費生活相談全体から見るとそれほど多いわけではない。

内容を見ると、運転手の対応に関する苦情、交通事故への対応、運賃に関するもの、福祉タクシーの運賃が思ったより高いといったものがあった。

UDタクシーに関しては、金額も統一、どんな人でも利用が出来るという趣旨で進めていただいていることについて、利用者からするとありが

たいことだと思いながら聞いていた。

もうひとつは、タクシーにランク付けし選択が出来るようにすることだったが、どのような基準でランク付けをするのか疑問に思った。少ないながらも接客の問題があったので、消費者が満足するような内容でランク付けされるのか知りたい。

委員 ランク制度は、利用者、タクシー事業者、労働組合及び行政を委員として本年5月11日に評価委員会を立ち上げたところであり、これから評価をどのようにするか検討していく状況なので現時点では未定である。

座長 消費者の立場からすると運転手の対応が大きな問題であるとの意見あったので、それを踏まえて検討していただけるとありがたいと思う。

委員 EVタクシーは走行距離が短いうえに充電設備が余りないため、乗務員は不安の中で運行している。鶴見の病院に乗り場が出来たが充電設備がない。逆に神奈川県庁には充電設備はあるが乗り場がない。充電設備と乗り場を一緒に設置できればEVタクシーを有効活用できるのではないか。

委員 EVタクシーについての意見は担当部署に申し伝える。  
UDタクシーは福祉の観点のみならず、我々公共交通を担うものとしても非常にすぐれたものがあると認識している。厳しい財政状況の中での費用負担は難しいと思うが、地域の公共交通会議での情報提供や県内全市町村を集めた地域公共研究会等で情報発信させていただければと思う。

座長 特措法の柱の一つとしてタクシーを公共交通として位置づけることがある。それぞれの自治体でもタクシーを地域のモビリティを支えるうえでどう活用するか検討していただければ非常にありがたいと思う。

委員 横浜市ではタクシー協会と連携してUDタクシーの普及に今年度取り組んでいるところ。今年度に関しては予算も確保できたところではあるが、補助金だけではなく運転手の研修も併せて重要と考えているので、研修の受講を補助金の条件としている。研修の意義を理解していただき、積極的に受講していただければ更によりものになっていくと思うのでご協力をお願いしたい。

～ 事務局より、今後の進め方について説明 ～

委員 「不公平感の是正があれば、場合によっては更に減休車に協力する。」という事業者もいるとあったが、非協力事業者の中にも遊休車両を多く持った極めて非効率な営業を行っている事業者がいる。減休車をするこ

とによってコスト削減ができ、合理的な経営が図れるのではないか。

運輸支局の非協力事業者に対するヒアリングにおいて、稼働状況を勘案した効率的な経営についての指導をしていただければと思う。

事務局 次回の開催は10月以降の特定地域の再指定の有無、指定期間の3年間における効果検証、今後の取組方針の提示などを踏まえ、本省を含め関係者との調整の上、適切な時期に開催したい。

座長 減休車による一定の効果はデータ上でも明らかになったところではあるが、十分な水準まで改善していないので今後も粘り強く考えていくしかない。

活性化においても、自治体の交通政策との関係をより有機的に展開していくことを含め、タクシーという資産を地域の人々の暮らしの更なる質的改善のためにどう活用していくかということについて、官民併せた取り組みが必要になると思う。

その中で9月末に特定地域の指定期間が満了するが、それまでにすべての問題が解決するのは難しく、10月以降も関係者が一丸となって適正化・活性化に継続して取り組むことが重要なので、今後も引き続き協力願いたい。

### 3. 閉会

#### 【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（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

参考資料1 特別措置法案に対する付帯決議

参考資料2 京浜交通圏地域計画