

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29年8月28日(月)
14:00～
神交共ビル9階大会議室

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」の一部改正について事務局より設置要綱の改正案について資料1に基づき説明し、諮ったところ、各委員から異議無く承認された。

(2) タクシー事業の現状について
神奈川運輸支局より、資料2に基づき説明。

(3) フォローアップ通達に基づく活性化項目の調査について
神奈川運輸支局より、資料3に基づき説明。事務局より資料4から資料6に基づき説明。資料6の目標値を協議会から国土交通省あて報告することについて諮ったところ、以下のとおり意見があった。
(資料6については、資料6(修正版)の下線部分のとおり修正を行い、各委員に報告済み。)

<委員からの意見等>

【関委員】

資料3の3ページ目、II-2 活性化事業については、ASV 車両の項目が無く、8項目となっているが、ASVの項目はいつごろから追加されたのか。

【神奈川運輸支局】

基本的にはインターネットモニターの募集結果に基づき項目は決定されたが、その後安全性への対策としてASV 対応車両の項目が新たに加わり、最終的には9項目となった。平成29年1月10日の通達では追加がされている。

(タクシー革新プラン2016以降についても、安全性としてASVが追加されております。)

【豊島委員】

資料6の5.のアプリ配車の導入事業者数及び対応車両数シェアについて、協会を中心に新たなアプリを開発しているという情報は聞いている。全車両の65%の導入を目指す。と記載があるが、当該アプリ以外にも、昔からアプリによる配車は行われており、弊社では5年前から配車アプリを導入している。この目標は協会主導の新たなアプリの参加率で65%を目指すということか。それとも、昔から行っている独自のアプリも含めて65%を目指すのか、確認したい。

また、6.7.8項目について、ジャパントクシーが発売されるが、ASV 搭載車、環境対応車は他にもある。その他の車両も含めての目標なのか確認したい。

【事務局】

既存の配車アプリは現在、約24%弱導入されている。既存の配車アプリ、協会主導のアプリ併せて65%の目標とさせていただいている。

6.7.8項目については、NV200がUDタクシーであるが、ここ2,3年導入が進んでいない。

29、30年度のジャパントクシー導入調査を行ったが、中にはNV200の要望もあり、それらを加味して数値を精査させて頂いた。

【豊島委員】

4.の目標について、アプリ配車の導入により外国人利用者と会話することが可能となることを、目標値を設定しない理由としているが、外国人対応が出来るのは協会の配車アプリのみであり、5.が全配車アプリを含めての目標とするとなつじつまが合わない。

協会の配車アプリが多言語化出来ているなら、その導入数値を目標として設定するべきではないか。

【事務局】

4.については、外国語講習受講者数の目標である。外国語講習についてはタクシーセンターで実施しているが協会では実施していないこと、代わりに協会主導の配車アプリで外国語対応が可能となることから、目標値の設定は行わないこととしたい。

【豊島委員】

タクシーセンターで行っていて、協会では行っていないから目標値にしないというのは理由にならないのではないかと。目標値を設定しないのであれば、5.では全配車アプリを含めている一方で、4.で協会の配車アプリのみを示しているところについて整合性がとれていないので、4.のアプリ配車、多言語タブレットの記載を外してはどうか。

【岡村会長】

4.については目標値を設定しないこととするとして、整合性が取れていない部分を差し替えるというご提案ということではよろしいか。その他は、説明内容のとおりではよろしいか。

【伊藤事務局長】

豊島委員のご提案については、持ち帰って事務局で検討させていただきたい。

【岡村会長】

資料6の赤字の部分は目標値として承認をいただき、その理由の記載については改めて事務局で検討し、回答することとしたい。

【加藤委員】

川崎市においては、UDタクシーの導入に向けて、川崎タクシー様はじめご尽力を頂いているところであるが、UD車両台数の導入増加には苦慮している。国も平成32年までに車両数を10%と目標を定め、60万円を上限として、補助を行っている。川崎市も上限20万円で行っているが、ジャパントクシーが出て来て、どれくらいの上乗せがあるか分からないところである。自治体の補助金の活用と書いてありますが、多くの申請があると限られた予算のため毎年出せるとは限らないため皆様にご理解頂きたい。また、トヨタさんだから出すとの意味合いとして、受け取らないで頂きたい。また、UD車両の20%という非常に高い数値目標をどの様な議論で出したかが見えてこない。あくまでも目標値ということであれば構わないが、ご説明の中では、汲み取れなかった。

【芦澤部長】

各社にジャパントクシーの導入調査を行い、結果に基づき目標値として設定をさせて頂いている。32年までに、ジャパントクシーを導入したい事業者が多かったという事である。今年度は、ジャパントクシーの補助金の要望が多く、補助が出るのは神奈川県内では京浜交通圏のみで、その他の交通圏は補助が出ないこととなった。これから、UDタクシー、ジャパントクシーの申請に対して、どの様に国土交通省で補助が出されるか期待している。

【土生委員】

当社では、グループで先生を招いて妊産婦の研修を行っている。また、外国語もECCさんを招いて半年行った経緯がある。妊産婦、認定研修については、協会、センターで受講してはじめて認定されるのか。クレジットカードと電子マネーについては、当社は小田急系列でグループ1社が行っているが、独自でタクシーにパスモを使うようにするとペイ出来ない。

9. の 50%の根拠は何か。

【芦澤部長】

協会では観光研修、UD研修を行っているが、その他の研修は行っていない。個々の会社で実施した研修の報告を集計している。電子マネーの 50%の数値目標については、現在は導入が進んでいないが、DeNAの配車アプリを導入した場合にパスモ、スイカ等の利用が出来るため 50%に設定させて頂いた。また、現在導入しているところも含んでいる。

【土生委員】

目標を設定しているだけで、拘束力はないのか。

【芦澤部長】

拘束力はないが、各事業者が進めて頂く事となり、毎年協議会で報告させて頂く。

【岡村会長】

事務局に確認です。議事については、29 年度末と 30 年度末の目標値設定を皆様にご承認を頂き、協議会から資料 5、6 を国土交通省に報告する事によろしいか。

【芦澤部長】

資料 5 は各事業者から報告頂いた集計であり、国土交通省に報告するのは資料 6 である。

【岡村会長】

国土交通省への提出は資料 6 という事で、特に赤字の部分をご承認頂く事によろしいか。

(3) その他

事務局より参考資料 1～3 に基づき、事業者計画の認可を受けた事業者の今後の手続きの流れについて説明。

3. 閉会

<資 料>

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	タクシー事業の現状について
資料 3	「特定地域及び準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」に係るフォローアップ調査について
資料 4	タクシー業界の取り組みについて
資料 5	京浜交通圏のフォローアップ通達に基づく活性化項目の調査結果
資料 6	京浜交通圏のフォローアップ通達に基づく活性化項目の目標（中長期）
参考資料 1	特定地域計画の認可について
参考資料 2	供給削減実施までの流れ
参考資料 3	京浜交通圏における「運行可能ステッカー」の取り扱いについて