

**第5回県中央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 12 月 21 日 (金)
14:00~16:00
厚木商工会議所

1. 開会

2. 「県中央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

～ 案のとおり承認され、神奈川運輸支局長大蔵幸雄が会長に選任された。～

会長 :

タクシーの特定地域については本年 9 月末で指定期間満了を迎えたが、まだ指定を解除する状況にないという判断がされ、平成 27 年 9 月 30 日まで再指定された。今回は一つの区切りとして、3 年間の取組を検証した上でタクシーが公共交通機関として十分な機能を発揮できるよう、今後の取組の方向性についてご議論頂き、地域計画の一部改正を行いたい。

3. 議事

(1) タクシー事業の適正化・活性化に係る 3 年間の取組の検証

～ 「タクシー事業の適正化・活性化に係る 3 年間の取組の検証」について、事務局より説明 ～

委員 (法人事業者代表) :

適正化について、3 年間この協議会で色々議論し、各関係者の協力があつて適正台数を達成できたが、11 市 5 町という広域の交通圏であり、各地域で減車に対し慎重な事業者もあり、まだまだ不公平感が残っているのが現実。

この適正化によって、タクシーの 1 台あたりの売り上げを高めていくことが大変重要な目的の 1 つであり、これはタクシーの運転手の賃金が全産業の労働者の賃金よりかなり低いということであり、今後も改善が必要である。

活性化について、UD タクシー、EV タクシー等々を導入し、色々やっていきたいと考えている。

UD タクシーの例をあげると、平塚市さん、厚木市さん、秦野市さんのご担当の方に大変力強いご協力を頂いて、12 両を導入することができたが、各自治体のご協力を頂かないと達成ができず、今後ともご協力を頂きたい。

EV タクシーについては、14 両ということで、県の方からは補助金をいただき、これも我々県中央交通圏の事業者にとって良かったと思っている。

まだまだ活性化ということについては物足りない部分がこの協議会の皆さんの中でも感じているところがあると思うが、県中央交通圏の事業者は、地域の実情にあった公共交通機関としての役割を市町村や警察

担当者等と密接な連携を図りたいと思っており、それにより最大の責任である安全、安心なタクシー事業ができ、ひいてはお客様の為になると思っている。

委員（法人事業者）：

政令指定都市の相模原市で営業を行っており、JR横浜線、小田急線、京王線、相模線と駅の数で13駅、乗り場で18カ所という色々な問題が山積する場所で営業をしている。

平成8年から相模大野駅において交通渋滞が問題になり、テレビカメラとモニターを使用したショットガン方式行っており、今年、システムを一新した。

それから、橋本駅南口、ここも交通渋滞の問題があり、市の協力をいただき駐車スペースを確保し、無線機を利用し簡易的なショットガン方式を臨時的に行っている。

委員（法人事業者）：

藤沢市においては、相模原市と違いタクシーが待機する駅が少なく、JR側が2駅、辻堂、藤沢と小田急線のところが、長後、湘南台、善行がちょっと付けられるといったところ。

藤沢駅は、現在、16社が入構しており、駅に集中することがあり、夜、雨が降らないと客待ちの車がすぐく並び、市民の中から苦情が寄せられた。

藤沢市に相談し、昨年23年の4月から藤沢市民会館の駐車場を借用し車両を待機させ、駅の方にカメラを付け、駅の状況がモニターに映し出され、そこから車を配車するという形のショットガン方式を導入し、苦情はかなり減ってきたと思う。

減車は従業員の営業収入を上げることが目的ではあるが、ショットガン方式を始めたことも含め、渋滞の緩和にも繋がっているのではと思っている。

委員（鉄道事業）：

タクシー、それからバスを含めて交通の役割は、少子高齢化の進展に伴いドア・ツー・ドア輸送に対するニーズは年々高まっている。我々も朝方のラッシュ輸送が終わると、日中時間帯において、特に高齢者のご利用が多いというところも顕著にでている。

タクシーという面では駅の現場担当から聞くところでは、最近では子育て世代の方のご利用であるとか、子供の塾通いにご利用になる方が多いということで、新たなタクシーの需要は非常に多くなっているということを聞いている。

また、鉄道事業者としては、都市間輸送というところは担うことができるが、その先の駅から目的地、特にご自宅等に向かう足を充実させることの必要性を感じており、今後業界の皆様の取り組みを引き続き注視させていただきたい。

また、タクシーの減車ということで、大きな混乱は、今のところ無いと聞いているが、一方、一部の駅で高齢者の方から「タクシーの台数が少ない」や、終電時間帯において、特に金曜日、「お帰りの足を待つお客様がいて駅構内のシャッターが一部閉められない時がある。」との報告も上がっている。

一方で、ロータリーおよび周辺道路については混雑が緩和し、緊急車両の駅構内への進入が非常にスムーズになったというような声も上がっている。

それから、駅構内ということで、当社で管理している駅が4駅あり、またその他の駅も自治体で管理しているが、駅構内につきましては、やはり、バス、タクシーといった公共の交通の乗り入れが主なものであり、周辺道路からのアクセスをふまえた管理というものが必要と考えている。

今後も、駅構内のルールというものが非常に重要になってくると考えており、街作りを担当されている自治体と今後の駅構内の管理の理想の姿を考えていければと考えている。

委員（秦野市）：

不採算のバス路線に対して行政としても足がなくなってしまうというのは困るので、運行費補助というような形で支援しているが、補助を行政で負えなくなってしまう現状がある。

その中で地域公共交通の活性化・再生法が平成20年にでき、乗合タクシーの実証実験として東海大学前の地区と、渋沢駅と秦野赤十字病院を結ぶ路線の取組みを行った。

また、上地区というところの乗合タクシーは平成23年9月30日をもってバスが撤退してしまうということで、住民と協議を重ねる中で、乗合タクシーの実績があったのでワゴン型車両を使った乗合タクシーを導入させて頂いた経緯がある。

実際にバス路線が維持できれば行政としても望ましいが、市の中心部から離れている場所は人口も減って、高齢化しているという中で、その地域にあった交通というのはもっとコンパクトな、もっと身軽な交通ということで、タクシーを活用していければと思う。

ただ、現状、3カ所で路線固定型の運行をしているが、実際の乗降人数は1便あたり平均して3.5人位で、地域の方に乗って頂くためのPRは行っているが、当然黒字にはならない状況。

今後は、住民と行政と運行事業者が連携し、持続可能な交通を確保していくにあたり、是非、事業者にも色々な問題について、積極的に行政と関わっていただき、地域の足の確保にご協力いただきたいと思っている。

委員（相模原市）：

相模原市においても、生活交通確保という部分では非常に大きな課題をかかえている状況。

どんな形で乗合を検討していくかということ、まず、バス事業者に相談するというのが通常であるが、車両の大きさ、人の雇用の問題等々、なかなかバス事業者では柔軟な対応が取りにくいという部分が多くあると感じている。

旧相模湖町で、乗合タクシーを平成21度から実施しているが、最初の試験運行の相談の段階から、タクシー事業者に意見をいただき、結果的には貸切バス事業者の運行となったが、いろんなアドバイスを頂きながら作り上げてきた経過がある。

行政も初期の段階から相談させて頂いて地域公共交通を作り上げていくという形でやって頂ければと思っている。

会長：

適正化・活性化に3年間取り組んできた結果、一定の効果は認められるところではあるが、まだまだタクシー諸問題の解決には至っておらず、引き続き適正化・活性化に取り組む必要があるということを経括とさせて頂く。

（議題2）今後の取組の方向性

～ 「今後の取組の方向性及び地域計画改正（案）」について、事務局より説明 ～

会長：

県央交通圏においては、依然としてタクシーを取り巻く環境が厳しく、解決すべき諸問題が存在していることから、タクシーが地域の公共交通機関としての役割を果たしていくため、引き続き適正化を進めることを前提に、活性化についても重点事項を絞って力をいれていくという方向で取り組むこととしたい。

～ 地域計画改正について案のとおり承認された。 ～

3. 閉会