

**第4回 県央交通圏・湘南交通圏・小田原交通圏  
タクシー事業適正化・活性化協議会  
合同協議会 議事概要**

平成29年7月27日(木)  
13:00～  
藤沢商工会議所  
ミナパーク6階

1. 開会

2. 議事

(1) 3交通圏の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  
事務局より県央・湘南・小田原の各交通圏の設置要綱の改正案について資料1-1から1-3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  
神奈川県運輸支局より、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  
神奈川県運輸支局より、資料3に基づき説明。事務局より資料4から資料6-3に基づき説明。資料5及び資料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、各委員から異議無く承認された。

<委員からの意見等>

**【保坂委員】**

資料4の6ページにUDタクシーの導入車両数の実績があるが、UDタクシーであるJapanTaxiの販売を見据えた目標値の導入はあるか。

**【菊池委員】**

UD車両としての導入目標値は現在しておらず、UD研修受講者数の目標値設定のみとなる。業界内の事情であるが、来年の夏以降は、タクシーで使用されているトヨタ・コンフォート、日産・セドリックのセダン型が製造中止で販売されなくなる。そのため、主たる車両がUD仕様のトヨタ JapanTaxi となり、今後代替とともにUD車両が増えていく可能性が高い。

(4) その他

○小田原の運賃改定の実施状況について  
事務局より参考資料1から2に基づき説明。

<委員からの意見等>

**【曾我委員】**

小田原支部長をしているが、運賃改定の実施前には、折り込み広告や乗り場への告知文書の掲出によりご案内させていただいた。普通車運賃は改定前と変わらぬ運賃で利用者に提供させていただいている。結果的に全体の約3割の小型車が運賃値上げとなったが、小型車運賃の廃止に伴う苦情やトラブルは一切ないというのが現状である。各社において、労働環境の均等、乗り場の統合による回転率の上昇、増収に伴う賃金等の改善がされつつあると感じ

ている。また、運賃改定と箱根の火山活動の沈静化、小田原城のリニューアル工事等により顧客が戻ってきている。小田原交通圏は2市8町と広い地域となっており、それぞれ特色がある。観光については、7割が外国人のお客様であり、日本人が減って、外国人が増えている状況である。外国語研修の実用性を感じているが、時間がかかること、乗務員の高齢化で難しさを感じている。今後についても安全安心で身近にご利用しやすいタクシーを目標に努力していくので、皆様のご理解とご支援を引き続きよろしくお願ひしたい。

○その他

**【山岡委員】**

資料3の女性ドライバーの新規就労、定着の項目について、現在どこでも人手不足が課題となっているが、「女性ドライバーの応援企業」認定制度の創設については、先進的な取り組みであると思う。認定基準は雇用目標、労働環境、情報提供とあるが、基準の具体例があれば教えていただきたい。

**【神奈川運輸支局】**

今、手元に資料が無いので、後日、ご報告させていただきます。

**【鳥海委員】**

県央交通圏の相模支部長をしているが、公共交通機関としての役割を強く認識させて頂いた。安全安心を最大の柱として事業をやっていくのは当然だが、本日決定した活性化の意味を十分に理解して、数値化された目標を達成出来るように努力をして行きたいと考えている。利用者の皆様が求める多様で細やかなサービスを、今まで以上にスピード感を持って対応出来るような体制を企業団体として進めて行きたいと思っている。協議会の皆様のご協力、ご指導をいただき、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

**【菊池委員】**

湘南交通圏の鎌倉支部長をしているが、湘南交通圏は鎌倉市、逗子市、葉山町の2市1町で、宅地化が進み住宅が多い狭いエリアである。山坂がきつく、道路が狭隘で、電車、バスの利用で足りないため、ドア・ツー・ドアの輸送という意味では、タクシーの出番が多くなっている。少子高齢化率が高い地区で妊婦、子ども向けタクシー認定乗務員、UD研修等、福祉的な介助が出来るドライバーのニーズが増えている。早く目標に達するよう努力して参りたい。観光タクシーについては、鎌倉支部は認定制度がなく従来の観光タクシーを各社独自で行っている。観光地、鎌倉を抱えており2020年の東京オリンピックでインバウンドの増加が見込まれる。目標設定はしていないが対応して参りたい。

次に、タクシー協会経営委員会担当副会長の立場から述べさせていただきます。現在、DeNAと県下統一スマホアプリの開発を進めており、実証実験がスタートするとのことである。来年早々に運用が始まる場所で、その中に多言語対応が入っている。乗り場に行かず、電話をせずに、スマホ配車アプリでタクシーを呼ぶことができ、運転手との会話が無くても位置情報や行き先も分かるようになっている。障がい者、交通弱者の方にもお役に立つと思われる。

最後にお願ひとなるが、UD車両の導入が進まないのは、車両価格が割高であることも一因である。国土交通省の補助金制度があり活用しているが、県協会としても神奈川県に補助制度のお願ひ、ご相談をさせていただいている。さらに各自治体の皆様にもご検討をいただければありがたい。ご迷惑をおかけするが、タクシー事業者を応援していただき、UDタクシーを含む福祉タクシーが増えて住民の皆様のお役に立てればと思っている。

3. 閉会

<資料>

- 資料 1-1 『県央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 1-2 『湘南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 1-3 『小田原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 5-1 『県央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 5-2 『湘南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 5-3 『小田原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 6-1 『県央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）』
- 資料 6-2 『湘南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）』
- 資料 6-3 『小田原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 『小田原地区のタクシー運賃改定について』
- 参考資料 1 『小田原交通圏原価計算対象事業者の5月期輸送実績前年比較表について』