

第1回湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議 事 概 要

平成21年12月22日(火)

14:00~16:00

鎌倉商工会議所

・協議会の設立手続き

「湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」の承認

- ・湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設立準備会の会田神奈川県タクシー協会専務理事による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認。

構成員の紹介

- ・会田神奈川県タクシー協会専務理事より、要綱にしたがって構成員を紹介。

会長選出

- ・構成員の互選により石橋神奈川運輸支局長を会長に選出。

・第1回湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・タクシー事業は14年2月以前は新規参入は免許制であり、需給調整規制が行われ、運賃については認可制であった。14年2月の道路運送法の改正により免許制から許可制となり、運賃も上限認可制となった。
- ・しかし、バブル崩壊以降の需要が低下する状況での規制緩和であり、新規参入等により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台あたりの売り上げも落ち込んだ。
- ・こうしたことから地域によっては、事業者の収益基盤の悪化に伴うタクシー運転者の労働条件の悪化や交通事故件数の増加、サービス水準の低下、交通渋滞による環境問題等の諸問題が発生している。
- ・このようなことを背景に、20年2月から「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、この答申を踏まえて先般の国会に法案が提出なされ、衆参両議院において全会一致で可決し、10月1日より「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」が施行された。
- ・これに基づき、全国で141の交通圏が特定地域として指定。関東地方においては25交通圏、神奈川県は全ての交通圏である4交通圏が特定地域として指定された。つい最近においては、隣県の静岡県内の伊豆交通圏が12月10日に新たに指定され、142の交通圏となったところ。

- ・湘南交通圏において、タクシーが地域公共交通機関としての機能を発揮できるために、皆様のお力とお知恵をお借りしたい。

3. 事務局長指名

- ・石橋会長の指名により構成員である神奈川県タクシー協会 大野協会長を事務局長に選出。

4. 議事

事務局より、協議会の目的、タクシー事業の現況等、地域計画及・構造改善計画及び適正と考えられる車両数について資料2・3・4を一括して説明

- | | |
|----|--|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・資料2のP13について、実働率が平成15年度をピークとして平成19、20年度になると約6%近く減少している。逆に走行距離、実車キロが上がっているということは、ある程度パイが限られているなかで車両が多すぎるということで、実働率が下がれば走行キロ、実車キロ、日車営収も下がると言えるのではないかと。 ・ただ、増車を約8%近くして実働率が下がっているのは、どういう状況だったのか。乗務員さんがやめて車両が動かなかったのか、又は実働率の計算として、日勤、夜勤を1稼動となったのか不明だが、ただ、車が減ると営収も上がるということは出ていると思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・実働率の低下というのは地域の若年層を含め、新入社員が1年近く入ってこなかったためである。資料でも平均年齢が58歳と出ているが、高齢化は間違いなく進んでおり、当社の場合、約60～70歳が約3割占め、契約期間の満了や定年で辞められた方の補充ができていなかったため、稼働率が下がったと考えられる。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・新規の乗務員さんが確保できないので、営収が上がっていたのだと思う。 ・京浜交通圏を見ると、実働率だけ良くても、営収が伴っていないことが見受けられるが、こちらの交通圏は実働率が落ち、実車率も下がっているため、おそらく全体の営収も下がっているのだと思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・湘南交通圏は非流し営業地域で、新規参入が3者、増車も30台位と数字上では大したことないと思われるが、本交通圏では大変な数だと思う。また、実働率が下がっているということは、車両が多いとこの資料で出ていると思う。 ・日車営収も平成15年からピークの平成19年まで約2,000円上がっていることは、京浜交通圏では何気ない数字だが、殆ど無線・駅待ちで対応しているため実車率も50%を超えているのだと思うが、その中での2,000円上げるというのは大変だと思う。 ・繁華街、歓楽街を抱えている京浜交通圏の日車営収は36,000円だが、湘南交通圏で、もう少し営収を上げていくのであれば、少し車両数を抑え、又は観光や子育て支援などを取り組めば良くなるのではないかと。 |

- 事務局 ・直近21年11月の相模・鎌倉交通圏の原価計算対象事業者の数字だが、日車營收が35,402円、それに対して京浜交通圏は36,177円となっており、あまり変わらなくなってきている。
- 委員 ・先程の話で、車両が増えても運転手の数が増えなければ、当然実働率は下がってくるが、この資料のなかに乗務員さんの推移、いわゆる労働力の推移という部分が出ていない。
- 委員 ・營收については、先程のパイという話であるとすれば労働者の数が増えたというのがベースで、車両が増えたというのがベースではないので、その辺の資料が欲しい。
- 会長 ・車両が増えたことにより実績が落ちたことは背景として考えられるけども、生の数字として比較対象が欲しいということか。
- 委員 ・実働率は、運転者数が同じであれば、新免、増車があれば数字は下がるので、営業収入が現実には下がったことを見るのであれば運転者の数が同じで営業収入が下がったかということを見る必要があるのではないかと。もしくは地域の総生産がいくらだったのか出ないと読みにくいのかなと思う。
- 委員 ・乗務員の総数についてはタクシーセンター等で神奈川県全体の数を把握しているが、実態に即しているかわからない。神奈川県全体で27,000人だったが、京浜交通圏は相当数の車両が増えているから、そこでバランスが崩れている。
- 委員 ・京浜交通圏と湘南交通圏を比較する時に、1台あたりの売上を云々というのは、例えば京浜交通圏の場合は実働率が非常に良いということであれば当然1台あたりの売上は下がるだろうし、湘南交通圏の場合は実働率が前とかかわらないので、少ないということになればイージーという部分が多い訳だから、この接近の差というのはそういう評価にも出てくるのではないかと。
- 会長 ・できる範囲で皆さんにご理解いただけるような資料の提供を、事務局で検討して頂きたい。
- 委員 ・ここで何%か更に減車しても、実働率が上がるような減車でなければならない。動かない車両を減らすと実働率は上がるが、1台あたりの營收は上がらないという問題が出てくるので、労働組合さんが言われたように乗務員さんの賃金を上げるようなことにはならないと思う。
- 委員 ・資料3のなかに、今後の計画のP2に観光協会とタイアップして観光タクシーを検討すると書かれているが、鎌倉周辺で観光タクシーを進めているのか。観光タクシーを強調している姿が見えないが・・・。
- 委員 ・地方部で観タクを手がけたことがあるが、そういうことをやる気があるのか。

- 事務局
- ・この資料は、このような取組みをすれば需要喚起が図れるだろうという内容でありすでに観光を実施している事業者もある。
 - ・事業者と観光協会とで話し合いをして新たなルート等を模索することをやっていったらよいのではないかといった趣旨もある。
 - ・観タクンについては、JRさんからご説明いただいたこともあるが、なかなか難しいのではないかと思う。湯河原の方がやり易いのではないかということで、話し合ってもらったが、結局駄目だった。JRさんの考えは、駅を出て、待っているタクシーすべてが観光タクシーということのようだが、大きな駅では難しい。
- 会長
- ・群馬の高崎支社では、富岡製糸場や、有名なパン等の製造工場へ寄ってご婦人方に無料でパン等を渡すと、リピーターで来る。
- 委員
- ・観タクンは、数社の方が同じ額でやっていただかなければならないので、どうしても利害関係が発生してしまう。
- 委員
- ・乗務員さんが研修を受けて、研修を受けた方だけが乗務できるということで、労働側も了承しているが、お客様は確かにいるようだ。
- 委員
- ・三溪園で全棟公開してくれるということをお聞きしたので、磯子駅からワンコイン、500円でできませんかというお話をさせていただいたが、通常1,400円くらいの区間なので、3人乗ったら高くなるという話になり、結果的にやめてしまった。
- 会長
- ・観タクンの観光コースの設定もありますが、短期的に終わらないで長期的な取り組みをしないといけない。
- 事務局
- ・観タクンを一切やらないということではなく可能性があればと思う。JRさんのお考えがあり、地区の事業者等の意見も取り入れていければと思う。
- 会長
- ・熱意を持った地域のリーダーシップ的な役割の人がいればいいのではないか。
 - ・鉄道等の来られたお客様で、ホテルのチェックインの3時まで、或いは逆に10時のチェックアウト後の夕方までといった空いた時間帯に観光タクシーを利用できないかという議論があった。
- 事務局
- ・乗務員の質向上のために、会社独自に検定をやっているところもある。
- 委員
- ・乗務員さんに社内検定を行い、観光テストに受かった者を連れ歩き更に研修をしてその乗務員さんが観光メインのお客さんに対応いた。今は商工会議所で鎌倉検定を始めたので、会社にオーダーがあった場合には鎌倉検定に受かった乗務員さんが対応している。駅乗場から乗られるお客さんは、その乗務員さんが対応している。

- 委員 ・個人タクシーはこの資料になかったが、どういう位置付けか。地域計画については、タクシー事業全体の話だと思うがどうなるのか。
- 事務局 ・個人タクシーは、湘南交通圏にはない。
- 事務局 ・鎌倉駅を中心として、タクシー事業としても観光のウエートは重い。ただ、従前から観光の仕事をしており、一般的なスタイルだと乗ってきた時に営業のセールスはしているので、乗務員さんの腕次第というところ。そのなかで、会社として乗務員さんに対して、先程お話があったとおり、観光タクシーのドライバーとしてのレベルアップは個々の事業者ごとに行っている。1つは鎌倉検定ですし、実際に目的地へ着いて説明をする乗務員さんもいる。
- ・ただ残念ながら鎌倉支部の業界全体でそういったことをPRすることは上手くできずにいたが、その取り組みの1つが鎌倉を中心とした観光協会さんとのタイアップでもあるし、仰っていただいた観タクンの制度も検討していくべきだと思う。
- ・旧鎌倉のエリアというのは観光メインなので、先程のお話も適正化活性化に結びつくことだと思うし、業界としてのPRが弱いところもあるので、外からのご意見をいただき、我々も受け止めていければと思う。
- 委員 ・資料2のP18の湘南交通圏の苦情についてですが、これはどちらで集計した件数か。
- 事務局 ・支局で受けた苦情件数を集計したものである。
- 委員 ・平成16年度は2件となっているが・・・。
- 事務局 ・記録として残っているものを集計した。
- 委員 ・交通マナーの苦情はどのような内容か。
- 事務局 ・よくあるのが、非常に道路が狭隘路の関係もあり交通渋滞等が生じるが、タクシーが道を譲らなかった、すれ違いなのにタクシーが下がらなかったとか、或いは夜間タクシーのスピードが高いとかといったものが中心で、事業者の自助努力もあり駐車スペースをはみ出すといったものは少ない。
- ・法違反というよりは、マナーといったところで、利用者というよりは住民の方からの意見が中心だと思う。

5. 閉会

石橋会長

今回は地域計画の骨子を事務局から示してもらい議論していきたい。

本日は、貴重な意見ありがとうございます。今後とも宜しくお願いしたい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(案)

資料2 湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会冊子

資料3 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画(湘南交通圏)

資料4 適正と考えられる湘南交通圏の車両数について