

第2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22年2月2日(火)
14:00~16:00
鎌倉商工会議所

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・年が変わったが、依然として、景気の回復を肌で感じる兆しが見えない不安定な経済状況が続く、タクシー事業においても、需要が低迷し苦しい経営環境が続いている。一刻も早くタクシー事業者自身が事業の改善を図るため、本協議会におきまして委員の皆様より活発な意見を賜りたいので、ご協力の程お願いしたい。
- ・本日は事務局において検討しました地域計画(素案)を示させていただくので、皆様方から忌憚のない意見等よろしくをお願いしたい。

3. 議事

事務局より、前回の協議会で指摘を受けた部分について資料説明

事務局より、湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画(素案)について、資料2を説明

- | | |
|-------|--|
| 委 員 | ・湘南交通圏の地域計画として決まった時はマスコミ等に公表するのか。 |
| 事 務 局 | ・協議会で承認後には公表する。 |
| 委 員 | ・神奈川県共通の問題と湘南交通圏の問題が混在して記載されている。県共通の問題は、冒頭に書かないと湘南交通圏の地域計画として何を言おうとしているのか解らない。
・問題は交通圏により違いがあり、公表しても湘南交通圏で何が問題で、それをタクシー事業者はどのように改善していきたいと考えているのか解らない。
・P3にタクシーに対する接客不良や交通マナー等の不満の声があると書かれているが、本所では商店街の小売店に対する苦情対応しており、タクシー事業者の苦情は最近3年間1件もない。 |
| 事 務 局 | ・支局で把握している苦情件数をお示しした。 |
| 委 員 | ・P8に総合交通ネットワークの一員としての機能の向上で、タクシーは公共交通と |

して各自治体の交通計画に位置付けられていないとのことであったが、都市計画に位置付けられるようにとは、具体的にどういうことを考えているのか。

・時々聞かれる乗合タクシーは考えているのか。

事務局

・乗り場・道路の関係が出てくれば、利用者の増加に繋がるようにタクシーに何ができるかということもある。
・自治体によっては乗合タクシーの実証実験を行っているところもあり、自治体の交通計画によるだろう。

委員

・鎌倉市では都市マスタープランによる乗合タクシーの実証実験を行った結果、実験後は運行しないと市長も方針を出している。自治体が再度実証実験を行う場合もあるが、タクシー事業者側の地域計画なので、事業者が乗合タクシーを視野に入れると自治体の計画と合わなくなってくる。

事務局

・本協議会はタクシー事業者だけが委員になっているのではなく、他の委員の皆様にも御意見をいただく協議会であり、事業者のみで地域計画を作成していくのではない。

委員

・実施主体に働きかける主体は協議会ではないのか。つまり、素案は一般論や神奈川県全県的な共通事項としてはよくわかるが、湘南交通圏の地域計画であるならば、地域の自治体は計画が既にあり、法でも都市計画との関係を規定しているので、やはり合わせないといけないのではないか。

委員

・鉄道やバスを含め交通全体で利用者は減っている状況で、現時点で自治体が乗合タクシーを導入しない方針であったとしても、タクシーがバスに代わるような機能を持っている可能性は残っているのではないか。
・他の自治体ではタクシーが乗合タクシーを行っている例もあり、今後の状況次第では乗合タクシーの可能性も残っているような記述であれば齟齬にならないのではないか。

委員

・当市の交通政策はバスが公共交通として位置付けられているが、狭隘な道路もあるのでタクシー事業者に御協力いただいて乗合タクシーの実証実験を行ったが、結果を踏まえると本格運行は難しいということになった。
・今後、地域の方々と公共交通のあり方をもう一度議論して、色々な手法も含め検討していくということで留めてはあるので、将来的な社会事情等々によって見直していくのだろうと思う。

委員

・参考資料で各市町のデータを出していただいたが、何が湘南交通圏の特徴なのか市民も町民もわかりにくいと思うので、2市1町のデータを分析して地域の特徴、状況を先に書いていただきたい。

- ・データを見て疑問に思ったが、例えば、日車収入は17から19年度まで伸びており、円安の影響で外国人観光客が増えていた時期であったかもしれないが、20年度で大幅に減った原因は何なのか。観光客が減った為なのか、乗り控えなのか、車両が増えたことによるのか、そのあたりを分析した上で記述いただければ良いのではないか。
- 事務局
・ご意見をいただき、地域の特徴を入れるべきであるならば目標の中に反映したいと考えている。
- 委員
・地域のことに興味を持っている方が多いので解り易く示して頂いた方がいい。
・この地域で重要な点は高齢者が利用する割合は多いのでないか。車を運転できない方やバスも時間帯によりあまりない場合等にタクシーを利用するような需要があるのだとすれば、タクシーは高齢者にとって非常に重要である。
- 委員
・観光客が多いのは確かで年間1900万人くらいいますが、歩いて回れる場所が多い。
・無線による配車で固定客が多いと記載されているが、固定客というところに先程の高齢者等が入っているのではないか。例えば買い物の際に利用したりする等、地域としては重要。
- 委員
・そういったことが地域の特徴で、地域の特徴を入れ込まないと本当の必要性は伝わらないのではないか。
- 委員
・P2にそのあたりを記載しているが、現実問題は、買い物の行き帰り、湘南交通圏内に総合病院がなく、またベッドタウンでもあり開発された分譲地は山の上であることが多く、買い物、医者、通勤の人も含め、全てにおいて高齢者がタクシーに頼る部分があるのは間違いのない事実だろう。もう少し地域の特徴やタクシーとの関わりを考えたい。
- 委員
・地域計画は、一般の方が御覧になって、変に誤解されカルテルみたいな需給調整だけを目的に策定しているのではないかとと言われるのが非常に困るので、地域にタクシーを残していくためには、色々な工夫をして社会貢献等していくことを示さなければならぬ。
・運転手さんの声や、モニターの意見も記述していただきたい。
- 会長
・利用者に理解されるような適切な表現で智恵を絞ってもらいたい。
- 委員
・運転手の立場として労働組合から意見を言わせてもらおうと、実感として景気も悪いが車両が多すぎるというのも実態で、利用者が減っているなかで車両が増えアンバランスとなった。日車營收が下がり、賃金を少しでも多く貰うために長時間労働に

なり、それが日々疲労として残って事故につながっている。

- 委員 ・一般論としてはその通りかもしれないが、湘南交通圏の日車營收を見ると、数年間は伸びてきていた。
- 委員 ・実働率は平成16年から下がっており、実働する車両が少なくなっている分だけ日車營收が上がっているということが表れで、何をもって適正車両数というのは非常に難しいが、車両が多いというのは事実だろう。
- 委員 ・子育て支援等については、協会や事業者等業界が数年前から取り組んでいけば根強い固定客がついていたのではないか。
- 委員 ・平成19年に運賃改定したが、データに表れてきていない。以前の改定までは、一時の客離れもあったが段々戻ってきていたが、逆に下がっているのが現状で、何が原因だったのか事業者も労働側も色々考えてはいるが、行き着くところは車両が多いだろうというのが労使一致した考え。
- 事務局 ・適正と考えられる車両数で、実働率90%にした場合には約310両、86%、80%にした場合は350両となっているが、この実働とは何を指しているのか。
- 会長 ・実働率を指しており、前回示した計算式に基づき算出している。
- 委員 ・90%は規制緩和前の実働率で、86%は湘南交通圏の平均、80%は特特地域の増車の基本的な要件となっている。
- 委員 ・資料で実働率は良くても88%、今は78~80%程度で動いているということは、20%程度は動いていないので、先程から車両が多いという話をされるけども、20%程度減らしたとしても労働者の賃金は上がらないだろう。
- 委員 ・地域に対する貢献度、タクシーとしての使命や働いている方々への経営者としての分配等を書かれているが、これらのことをおこなった時に事業者が成り立つかという問題が出てくると思う。地域計画通りにした場合、日車營收、運転手の賃金はどのくらいになって、会社はどうなるのかというのがないと、良くなるとも言えなくなっている。
- 委員 ・東京では、1台年間動かない場合の試算を出した。事業者によって違うが、平均的なところで試算し、無駄な経費がかかっても減車をしないのかという部分。
- 委員 ・実際に20%程度の台数が動いていない状況で事業が成り立っているのだとすれば、減らしたとしても成り立つはずで、減らした車両の経費はプラス要因にはなる。それで果たして労働者の方々に還元できるのか、事業者の赤字で吸収されてしまうのか、また、労働者の最低賃金等に抵触しないで行っていくための試算を我々としてもお願いしたい。

- 会 長 ・供給過剰の解消が、収支面で資産等経費を減らせば確実に労働条件の改善等に結びつくかというのは全く見えないと思う。今以上に景気が悪くなる可能性も踏まえると、特定事業計画の認定申請に至り、認定後の結果は後からついてくる可能性はある。その結果が良くなると指定地域の解消に繋がらない。
- 委 員 ・タクシーが公共交通機関であるならば補助があってもいいのではないと思う。
・一般の車両以上に税金も払っており、経営環境からすると公共だとは思えない。例えばLPの税金は免除になるなど。
- 会 長 ・事業税を減免にする案はあったが、なくなった。
- 委 員 ・市民、県民の方からすれば、公共交通機関というとバス、鉄道で、市や県の総合計画、交通計画でもタクシーはほとんど位置づけていない。
- 委 員 ・例えば、バス路線が赤字だと想定されると、国や県から補助金が出る。我々が何か行う場合に補助が出るかということ、出ないという話になる。
- 会 長 ・先に位置付けられたバス、後に位置付けられたタクシーという違いはあるかもしれないが、今回の特措法で公共交通機関として明確に位置付けられている。ただ、地域に密着したタクシーとしての役割を固めるには、バスと違って大小あるが、比較した場合に公共交通として実際に肌を感じる部分はあるのだろう。
- 委 員 ・タクシー事業者そのものが、今後も存続できるかという時で、地域のためにお役にたとうという以前になくなってしまう。
- 会 長 ・なくなる前に、本協議会で皆様の御意見をいただくということ。
- 委 員 ・地域計画は本来タクシー事業者が策定しなければならない計画で、支局が関わるといっても変だと感じているし、協会等で地域の声をきちんと記載し、私達、市民や県民はそれを見て意見を言う立場だと思う。事業者自身が計画を策定する気持ちがないのだとすれば、そもそも協議会自体意味がないのではないか。
・また、タクシー事業者としても高齢者や小回りのきく運送はタクシーだということに地域に貢献してくれる、担っていくという意気込みを地域計画に書くのであれば良いものが出てくると思う。
- 委 員 ・サービスに関して自身を持っており、地域計画が公表されてもいいと思っている。
- 委 員 ・湘南交通圏は迎車が多いのではないと思う。迎車以外は駅待ちくらいしかないが、高齢化で駅から乗る人は減ってくるのではないか。

- 委員 ・葉山では、7割は駅待ちで、2～3割は迎車。既に減ってきており、労働されている世帯の需要が大きく減っているが、高齢者の分を見たらある程度の固定客はいる。
- 委員 ・固定客はあり、地域に住んでいる方のニーズはそれほど変わらないと思うが、人口は減り、働く方が減っていくので、その固定客をどうフォローしていくのが湘南交通圏の大きなポイントではないか。
- 委員 ・どの部門の客層が減ったかは非常に難しく、当社で見ると全体的に減っていることは言える。鎌倉市は富裕層の方が非常に多いということで、恵まれた地域ではあるが、乗り控えが起こっているという感覚はある。
- 委員 ・天候に頼るわけにはいかないが、冬場等気温が一定以下に下がれば利用者は増える傾向で、天候が悪ければ乗っていただけることは間違いなことなので、潜在的な利用者をどのようにして掘り起こしていくかというのは、事業者としての経営努力を重ねていかなければいけないとは思っている。
- 委員 ・1つは地域の固定客をどうつかむかということ。
- 委員 ・今年の10月に羽田空港が国際化され、今までよりも観光客が増えることが想定される。古都鎌倉というのは一大観光スポットで、空港から横浜方面への鉄道乗り換えも今までよりスムーズになり、大分変わってくると思う。この状況をタクシー事業者がどのように考えるのかは大事なことと思われる。
- 委員 ・鎌倉は実態からすると、神奈川県と関東の観光地で、鎌倉に人が多数来ると横浜と小田原に収入があり、鎌倉の収入は少なく、人が通過するだけとなっている。例えば、横浜に宿泊して、鎌倉を見て、小田原に行こうかといったパターンで、これまでの資料から見ても鎌倉に実益はほとんどない状況。観光客は年間2千万人来ているが、500億しか収入がなく、1人当たり2000円くらいしか使わず、ほとんど歩いているので、我々は地元の方をメインにして、大事にして事業を行っている。
- 委員 ・鎌倉はホテルがないこともあるが、基本的に泊まってもらうように行政が街づくりをしてこなかったこともあるし、市民が、人が来るのを嫌がっている。
- 委員 ・そういう時代もあったが、基本計画でも、いかに滞在型で引き留めるかの戦略も考えている。
- 委員 ・湘南交通圏の問題としては、いかに地域の方々に迷惑をかけないか、いかに地域のお役に立ち貢献度を高めるか、いかに業者として健全な経営をしていくか、いかに従業員の人達を守っていけるかという4点で、共同で減車をしていくのであるならば今後につながっていくと思う。
- 委員 ・そこまでやって生き残れるかというのはわからないので、生き残れるようにしてく

れと言っているのではなく、働いている方々のためにならないのであればどうするのかということ真剣に考えている。

- 委員 ・ そうすると、公共交通という位置付けではなくなってしまうのではないか。
- 委員 ・ 先程、労働時間の短縮の話があったが、營收が足りないから長く働いているのは事実だと思うし、營收が足りるように労働時間を設定しなければ繰り返してしまう。短縮は構わないが、従業員が生活していけなくなる。
- 委員 ・ 車両を多めに持っていれば、事業経営上経費がかかるのか。
・ 再雇用職員のように正規職員ではない方や、年金を受給している方が運転手をされている場合もあるが、空車を減らすとそういう方達を雇うことができなくなるということはあるのか。
- 委員 ・ 経費はかさむ。
・ 雇用は、勤務体系で対応していける問題である。
・ 鎌倉市でも今は17万人で、資料に示された台数のタクシーがあるが、30年後には7万人になるという推計が出された。そうなればタクシーは何台になるのかとなれば元々減車で、今の台数程必要なくなる。自社でも、100台から60台でやれる会社を作ろうと目指しており、そういう意味ではタクシー事業は縮小という時代に入っているし、事業者はそう認識している。
・ 目標に関しては同意をしているが、目標達成のための手段の数が多く、議論の余地がある。
- 委員 ・ 他の交通圏の方から意見があったが、今タクシーが多いので、呼べばすぐに来てくれるという部分もある。
- 委員 ・ 実働率で発表していないからであって、実働率が落ちるのでなく、実働台数は維持されるので空車を減らすという表現の発表をどのようにするのが問題であり、市民に迷惑をかけずに、事業者の経費が浮いて従業員の人達に還元するというのが基本。
- 委員 ・ 空車を減らすことが経費削減になるということであるならば、そのように地域計画に書き込まないとわからない。特に高齢者の方は、なかなか来てくれなくなるのではないかと心配するのではないか。
- 委員 ・ 行政が負担をして、タクシーを提供してほしいということであれば、すぐに手が打てる。
・ 本協議会で先程からタクシー事業の状況を申し上げているので、行政が乗合タクシーを事業者に要請してくることは可能になったのと同時に、事業者がどのような状

態か理解されたと思うので、どのような要請の仕方をしなければいけないかという組み立てを行政でもされると思う。

委員 ・それは認識が少し違うのではないか。県内でも地域でバス等がなくなったところでは、地元の方々がボランティアで、無料で運送している。
・以前は、タクシー事業者に委託料を払って運転してもらおうということであったが、制度として、地域の方がいくつかのコースを検討し、それを運営する経費だけ補助して、数年後は地域の方自らが運営していくという流れが全国的にあり、県内でも実際にある。

委員 ・現状に対する対応策だと思うが、何故その現状になってしまったのかという根本論が抜けており、行政が離れ小島になってしまうようなまちづくりをしてきたのであって、その対応は何か補助がなければ無理だと思う。
・住むのに不便になってしまった人達のために公共交通機関としてタクシーが取り組みをすることは構わないが、そうすると次に我々が経済困窮者になってしまいかねないという問題がある。補助があれば地域の離れた人達にも対応できるし、それを見ていくのが行政という仕事ではないか。
・誰がいいとか悪いとかではなく、どうしていくかという議論をしていくべきであって、ある程度の補助は出すが、それをタクシーができるかという議論は構わないが。

会長 ・自治体や地域住民の声というのは、これから強まるのではないか。

委員 ・地域住民はタクシー会社ではなく、行政に言う。

委員 ・行政に来る市民の方の意向は、まずは路線バス、コミュニティバスで、タクシーという人はあまりいない。最後にはタクシーだと思うが、その前の選択肢を行政に要請したいということだと思う。

委員 ・県内でも西の方では、ある地域だけ開発して高齢者の方が多数住んでいる。その地域で工夫していくもので、そういう方達も、自らをフォローしなければならないので、交替で運転手をやっているところも出てきている。

委員 ・交通渋滞等の都市問題の改善について記載されていることは良いのではないか。

委員 ・P10の結論は減車という趣旨が記載されているが、課題に対して減車することにより、タクシー事業者の従業員の労働時間の問題や給料の問題が、どう解消されるのか見えてこないと結論が出ないのではないか。

会長 ・減車ではなく、供給過剰の解消となる。

- | | |
|----|--|
| 委員 | ・適正と考えられる車両数については、業界の人間は理解しているが、一般の方から見た時にわかりにくいので、もう少し内容を記載したほうが良いかもしれない。また、一般の方が気になるのはサービスが実際にどう変わるのかといったところもある。 |
| 会長 | ・適正と考えられる車両数は、あくまでも行政側からの初期の情報提供ということでお示ししたもの。 |

その他について、全般にわたり質疑

- | | |
|-----|---------------------------------------|
| 委員 | ・今回は素案の議論だが、今後の予定はどうなるのか。 |
| 事務局 | ・本日いただいた御意見を反映させ、次回に再度素案を示し御議論いただきたい。 |

4. 閉会

石橋会長

- ・活発な御議論をいただき誠にありがとうございます。
- ・今回御議論いただいた内容を反映させ、次回に再度素案をお示ししたい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 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

資料2 湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画(素案)

参考資料

- ・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基本方針(平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号)
- ・湘南交通圏タクシー乗務員の推移
- ・湘南交通圏内各市の法人タクシーの輸送実績の推移等