

第3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3月15日(月)  
14:00~16:00  
鎌倉商工会議所

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・失業率の若干回復、賃金の前年度より微増など、景気の回復の兆しが少しずつだが見えてきた。しかしながら、実態は景気の回復を肌で感じる事が出来ない不安定な状況が続いており、タクシー事業におきましても、需要は更に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と思いますので、ご協力の程お願い致します。
- ・本日は前回のご指摘を踏まえ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こととしているので、皆様方から忌憚のない意見等よろしくお願ひしたい。

3. 議事

「湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」変更の承認  
事務局より、要綱変更の説明を受け、構成員満場一致により要綱の変更を承認

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  
事務局より、地域計画(素案)について、資料2を説明

- |       |   |
|-------|---|
| 委 員   | ・P9のタクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上について、労働時間の格差22時間を短く、収入の格差268万円を縮めるために、3.において上限時間制を導入して勤務シフトを変更、防犯設備を整えてデジタル無線の導入、その他の事業として乗り場の整備の調整、タクシープールの調整というようなことが書かれており、最後に相互に連携を図り、必要な行動を推進するものとするを書いてあるが、前回も話が出たが、相互に連携を図りというなかには補助金は入っているのか。 |
| 事 務 局 | ・タクシー乗り場を作るにあたって補助金というのはなく、制度であるのは、低公害車導入補助である。   |
| 委 員   | ・市や町からも参画いただいているが、事業者が連携を図る相手は市や町になる。   |
| 事 務 局 | ・タクシーの適正化・活性化を進めるうえで協議会を設置しており、協力できるところは協力しようという意味である。  |

- 委員 ・補助金がないと、実際には資金がないため、例えば労働者の方々に支給していくにしても、色々な方法で原資を出していかなければならないが、これだけお金がかかるものを目標としていくなれば、何らかの補助金がないと困るというようなことを前回の会議でも話したと思う。
- 事務局 ・平成22年度の補助メニューとしては低公害補助、活性化再生法の補助で、例えば自治体が主体的に取り組む乗合タクシーについては補助対象となる。労働条件改善についての補助金については、バス・トラックもない。
- 委員 ・過疎地のバスについてはないのか。
- 事務局 ・路線退出の場合に、路線を維持するための補助はある。
- 委員 ・地域計画を承認すると、全て事業者が負担しなければならないのか。補助金ありきではなく、事業者がこれだけ負担できるかという問題がある。
- 事務局 ・相互に連携しないで単独で進めるということにはならないと思われるので、例えば乗り場の関係を進めるにしても単独ではできないと思う。
- 会長 ・今までは、例えば設備の部分でも自治体が負担してきたところはあるが、財政も厳しく限界があり、連携で事業者が汗をかかなきゃいけない部分も出てくるのではないかと。
- 委員 ・デマンドタクシーにしる、補助金をいただいているから黒字になっているということではなくて、補助金をいただいても赤字になるので、そういう意味では事業者は充分汗をかいている認識はある。前回、労働組合からも減車することによって、現車を維持する資金が削減され、余剰車両のランニングコストもかからなくなり、そういったところは人件費に充当できるのではないかと意見もあったので、事業者間で話してみたが、一番議論のあるのはお金のところ。
- 会長 ・自治体も乗り場整備等補助がからんでくると承諾が得られないと思われるため、調整検討という表現になっている。
- 委員 ・自治体からすると、補助がからむ公共交通のメインはバスになり、ある程度補助メニューはある。素案でも丘陵地という表現があるが、鎌倉逗子葉山の場合はある時期に団地の開発が進み、世代が変わったりして3代目になっている場合もあるという実態があり、そこから街に出て行くこと自体の難しさが正直あるので、そういう要望が非常に強いところではある。
- 委員 ・自治体では地域の自治会や町内会を挙げて要望があった場合、どうしても公共交通機関のバスで対応しようとするが、丘陵地は山坂で、元々開発された時点で幅員の狭さ等

色々な障害がある。例えば、ノンステップバスの車体を擦ってしまうなど、補助メニューを上手く活用できなかった場合もあるが、事業者と互いに折半して開設にいたった結果もある。

- 委員
- ・ハードとソフトの話があり、公共交通機関のメインはバスという話があったが、この地域の現状は丘陵地帯で狭隘な道が多いこと、また移動制約者、交通弱者の方々、あるいは高齢化が進んでいる状況で、その場合の対応をしていくものはドアツードアのタクシーの役目でもあると思う。タクシーの関する補助金はあまりないということだが、例えば、以前にバリアフリー法で公共交通全般のハードの補助金があり、それで逗子駅にもエスカレーターがついた。
  - ・移動制約者、交通弱者イコール高齢者と言ってはいけないが、大分その傾向もあるためバス路線が新設されればよいが、過疎が進んでいるので廃止することもあるでしょうし、バスが通れない道等の場合になるとタクシーの出番だと思う。また、過去に逗子や鎌倉でも乗合タクシーの実証実験をやったりしている。ソフト、ハードに関して直接補助は出ないにしても、駅のバリアフリー等違う観点での活用など連携してご配慮いただければ、特に高齢者等の利点に適うと思うので、是非広く進めていただきたい。

- 委員
- ・素案に書かれている内容は当然のことだろうと理解はしている。ただ全体のまとめ方があまりにタクシー事業者がやるという部分が前面に出てきて、当然タクシーのことなのでタクシー事業者が出てくるのは当然だが、協議会の委員になっている事業者は地域計画をいいでしようと言ってしまって、支部に持ち帰って残りの事業者に反対されたら動けなくなってしまうところもある。連携とか相互という言葉はあるが、結局事業者だけでやるのかという話になってしまう。

- 会長
- ・実施主体等で、1事業者の関わる部分だけ記載してもそれは無理で、全体の連携で進めましょうという考え方である。

- 委員
- ・先程からのタクシー事業の問題点としても、稼働や労働者の低賃金、労働時間のオーバーの問題を全てやりながら、一段のサービス向上、社会的使命の追求を図ると、社会貢献に対するコストというのも出てくる。それらのコストが解決できる仕組みになっていないと、多くのメニューを出されても守れなくなってしまう
  - ・P1で、県下で最も高齢化率が高い地域となっている、このため高齢者の買い物、通院などの利用が多く安心して利用できる親切丁寧なサービスを展開し、地域の福祉に貢献していると書いてあるが、これでは足りないということなのだろう。

- 会長
- ・これからは単なるドアツードアじゃなく、バス利用の場合でもバス停に出るまでが大変だという移動制約者もいるわけで、玄関まで送り届ける、あるいはただ迎えに行くのではなく手を引いて玄関まで送っていくような心の優しさというものが増えていくのではないか。

- 委員 ・前回、観光立国の話があり、鎌倉というのは横浜から箱根へのなかで確かに寄るけども、お土産もあまり購入してくれないし、滞留する時間も短いのであまり期待しない、高齢者が多く高齢の方の固定客をもっと取り込まないといったことや、道が狭いといったことをかなり強調していたのでこういう文章になってきているのではないかと思う。
- 委員 ・文章の話でなく、乗務員さんが家のなかまで行くのはいいことだと事業者も分かっているが、ただ労働組合としてそういう方針でこの会議の場に出ている、それを認めて組合員である運転者に対してそういった方針を出せるのか。
- 委員 ・実際、回転シートの車両を持っている事業者もいるが、一般乗務員が全てやるのは無理だと思うし、組合員に強制はできない。ただそれも活性化のための1つの手段で、高齢者の方も多くなっていく。難しいのは、介護保険の指定を受けている事業者もいるが、受けていないと色々と制約がある。
- ・乗務員も、今のまま駅待ち、無線でお客様を乗せるだけが使命だとは思っていないが、どうしても乗務員にも適任者、非適任者がおり、全ての者が介護できるというわけではないので、事業者が講習を活かしていくしかないだろう。
- 委員 ・現実問題として事業者は乗務員を預かっているもので、そういうことをさせられるかといった時に強制的には無理だと思う。
- 会長 ・指定期間内に出来るか出来ないというのはあるが、1つの取組として必要ではないかと思う。
- 委員 ・適正化と活性化を推進していくためのメニューが多すぎているような気がして、もう少し少なくとも出来るのではないか。
- 会長 ・全ての項目を行わなければならないということではなく、選択して行う。
- 事務局 ・素案構成の第3部のなかで、P13に特定事業を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする記載している。各事業者によって出来る出来ないものがあるので、取り組みやすいものを全て並べたつもり。
- 委員 ・この地域で高齢者、障害者の方が特に多いわけではないと思うが、高齢化が進んでいるのは間違いないと思う。
- ・行政が時々高齢者の方から伺うのは、タクシーが一番便利だというのは分かっておられるが、一番にタクシーをとというのは出てきていないというのも現実で、何が足りないのかというと、今ある便利さに付加価値がないというような気がする。バス停まで行ける人はバスになるし、バス停まで行くのも非常に大変だという方はタクシーを選択されており、タクシーはタクシーで認められている交通機関であることは間違いないし、最

最終的にタクシーに頼るしかないという思いは強いと思う。

- ・バスの場合は割り切っており、色々な人が乗られるので自分だけ気持ちよく乗ることは無理だと分かっておられるが、タクシーを使うなら心地よく行きたいという気持ちが高齢者の方が強いというのは感じる。

会 長

- ・田舎の方でも一人暮らしのお年寄りがあり、買い物、病院に行くにしても身内の娘、息子あるいは隣近所が唯一の頼りだが、お年寄りによっては1日誰とも話さないという人もいて、タクシー車内での乗務員との話が唯一の楽しみという方もいる。利用して良かったと感じる付加価値というのは、五感で感じる部分で、どういうサービス提供が目で見ても肌で感じるのかという部分でもある。

委 員

- ・仰っていることはよくわかる。ただ、タクシーというのは車を使って人を運ぶという基本的な仕事があり、バス、電車もそうだがそういうものを公共交通機関というのであって、ドアツードアでお客様をお送りするが、車に乗れて降りられるというのが前提だと思う。
- ・ところが、家の中まで入って行って肩まで貸して乗せ、次のベッドまでお運びするというようになってくると、もう運転手さんではないのではないかと。それが付加価値なのか、公共交通機関と言われる範囲なのかが事業者としても非常に難しい。というのは、例えば玄関まで迎えに行った際に利用者は2階で寝ているからと言われる場合もある。そうすると最初から2人で行かなければならず、2階に行って抱えて階段を降りてくることになるが、その時足でも滑らせて事故が起こればタクシー会社として保障が出来るのかと思いつつ行っているが、こういったケースが多くなれば会社の存続問題としてお受けできなくなってしまう。
- ・タクシーが公共交通機関に入るのは理解したが、公共交通機関というのは何をしなければならぬのかというのを定義していただかないと、タクシーだけは協議会等をずっとやることになってしまう。

会 長

- ・公共交通機関がどういう定義なのかは、誰しも全て説明できないと思う。

委 員

- ・運転手さんの募集の際に、公共交通機関に携わる運転手さんを募集というようにしなければいけなくなり、公共交通機関の運転手さんは家に入って寝ている高齢者の方を抱えてこなければならぬと言わないといけなくなる。

委 員

- ・問題なのは、抱えたり、肩をもって万が一滑って相手が落ちて怪我をした時の補償というのは、全てタクシー会社であり、ましてややっちはいけない行為。介護福祉士の資格を持っていないと駄目で、ホームヘルパー2級でもできない。利用者から苦情がきますが、それはできない行為である。

委 員

- ・公共交通機関としてどこまでやらなければいけない部分とサービスとして色々なメニューがあるというのは別な話だと思う。家の中まで迎えに行くというのはよくわかるし、

現実問題委員になっている事業者の乗務員さんはそういったことをしている人が多い。ただし、全ての会社がそのレベルかという、そうではないのもう少し時間をかけて取り組む必要がある。

- ・介護タクシーや子育てタクシーは当たり前のことですが、コストがかなりかかっているが、子育て支援タクシーはメーター料金だけでプラスアルファは一切いただいていない。例えば乗務員は講習を受けて資格を取らせるため講習費用はかかるし、資格をとれば弱冠の資格を支給する、さらにチャイルドシートつけた場合の費用も会社が支給する等経費がかかるが、いただく料金は710円からである。介護タクシーの場合、当社の場合は身体介護まで行うが、やれる範囲があり、完全に寝たきりの方を運ぶにはストレッチャーに乗せなければならないので、その時には乗務員プラス介助者がついて行き、プラスアルファの料金をいただかないとできない。また、ヘルパー2級を取らせていますので、取得までに百何十時間、膨大な費用や事故に関する別の保険にも入り、介護保険事業者として資格の認定を維持していくためコストがかかっている。
- ・使命でやっているが、多額のコストがかかるので、これを全社にやれと言われても無理だと思う。底辺レベルを上げることも必要だが、全社ではなく、やはりお客様のニーズに合わせて台数や乗務員が対応できる範囲で対応しているのが現状なのは御理解いただきたい。全体的に必要なことや、ある程度の1割でも2割でも体制を整えるというのは色々考え方があると思う。

委員

- ・労働時間はオーバーしないようにと言いながら、最低賃金はクリアし、給料は年収で200万上げろというベースがあったうえ、さらにそういう経費がかかってしまうとまた乗務員さんの給料を上げていくのは難しくなってしまう。
- ・選択して取り組むという先程の説明は納得したが、逆に御理解をいただいたほうがいいと思われるところについて、言わせていただいている。

会長

- ・付加価値というのはとらえ方が違うところもある。

委員

- ・その辺は、住民税を取っている行政のサービスではないか。健康保険料や介護保険料まで取っているわけですから、これは行政サービスで、民間サービスの範囲ではないと思う。もし民間にやらせるのであれば、手間を民間にさせ、行政が資金を負担すべきで、それが連携ではないか。そうでなければ、運転手さんにまた負担がかかってくることになることを理解していただく必要がある。

委員

- ・前回、利用者の声はどのようにくみ取れているのかという御質問があったので、モニター等利用者の方からヒアリングした内容をお話したい。
- ・乗り場関係で、大船駅だが、車線が増えてタクシーによる渋滞はほとんどない、ただし、将来的には乗り場の整備をしてほしい。
- ・接客関係で、タクシードライバーも営業（セールス）の一員であることを自覚してほしい、また、近い場所で710円の初乗距離で行く範囲だと気兼ねして、申し訳なく乗りづらいが乗っていいのかという質問で、どうぞ乗ってくださいと答えている。現実問題

として、湘南交通圏はおそらく1回平均の乗車キロはそれほど多くなく、実際成績の良い乗務員は710円の仕事を数多くこなしている。

- ・運賃料金関係で、ポイント割引、往復割引や休日割引等割引メニューをもっと増やしてほしいという声があった。
- ・その他として、先程から話題になっていた介護や子育て支援を提供できる会社を増やしてほしいや、乗務員の名前を後部座席から見てもわかるように書いてほしいとの声があった。これは助手席に乗務員証の掲示があるが、遠くて見えないので、シートバックに書いてある会社もあり、また乗務員さんの出身地、趣味等の自己紹介的な文がある会社もあるので、そういうのを見られて良いことだとのコメントもあった。

委員

- ・横浜の感覚で申し訳ないが、今、話を聞いていて鎌倉地域では高齢者という話がかかり出ていたが、そういう小さなサービスも大きなサービスも当たり前だと思う。今日も午前中、タクシーに乗って病院関係に迎えに行ったときに、車椅子の方が出てきたが、トランクに車椅子をサービスで載せ、お乗せして家の前までつけて、車椅子を用意してあげて「ありがとう」と言って降りていくのは、うれしい部分。そういったことは、各事業者の方が、社員教育をしっかりとっていただきたいと思う。
- ・しかし、タクシー運転者として、今一番目の前にあるのは、景気もそうだが、違法な運転手や違法つけ待ちだと思う。そういうところを事業者、国の方々としてうまく連携を取ることにより、ちゃんとした營收を揚げられるようなシステムの話をしていただけたらと思う。横浜の関内で仕事をしているが、夜になると違法つけ待ち等があり、警察が来ても逃げていってしばらくしたら戻ってきての繰り返しになっている。真面目に流している運転手さんや乗り場で一生懸命待っている運転手さんのためにも、連携を取っていただきたい。
- ・活性化の項目のなかで、事業者モニターから意見反映活用や教育研修等色々あると思うが、全部取り組んだからといって運転手さんの營收が毎日1万2万上がるとは考えづらい。例えば電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入について、湘南交通圏9者のうち1者しか導入していないとして、他の8者が導入すればそれだけお客様が散ってしまう。お客様が増えるという感覚よりも、現金で支払っていた方がカード等に変わるだけだと思うので、もう少し事業者と運転手の營收、給料が上がる手助けをしていただければと思う。

委員

- ・大船駅はご存じのとおり横浜市栄区と鎌倉市との間で、栄区側の乗り場と鎌倉側の乗り場がある。湘南交通圏の事業者はきちんと乗り場につけてお待ちしているが、改札口から降りてくる一番メインの階段の下のところにつけ待ちをしており、ここは完全に駐停車禁止で道路交通法では違法になるケースがある。警察の方が結構取締りをしていただいておりますし、大東橋と言って問題になる中間地点のところも、やはり警察はかなり強い意識を持ってのぞんでいる。
- ・ただ、駐停車の問題だけでなく、タクシーセンターと国交省の連携も大事。横浜の事業者が鎌倉市内の場所につけ待ちをして、運送すれば基本的には区域外営業で、これは道路運送法上の規定。あるいは乗せなくてもつけ待ちをしている時に、タクシーセンター

に連絡して注意してほしい等の対応もこれから出てくると思う。

会 長 ・ 経営者自らがつけ待ち等の情報を知ったら、自分の雇用している乗務員がどのように行っているか自分の目でみていただき、乗務員ととことん話し合っ原因究明と対策を立てていただきたいというはある。

委 員 ・ 協会さんとそういった話は何度もさせているが、違法つけ待ちを行っている乗務員さんは、会社が変わってもそのまま、タクシーセンターが4月からスタートするが、運転者登録を行っている。例えば行政処分になっていないからといっても協会等に苦情がきている乗務員さんもいらっしゃると思うので、そういった方を厳しくしていただきたいのと、経営者の方にも経営責任を果たしてもらいたい。

事 務 局 ・ 例えばタクセンの取締など、京浜交通圏の乗務員さんの立場で話が進んでいるが、湘南交通圏の地域計画素案について話を進めていただきたい。

#### その他について

委 員 ・ P 9 の タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上について、事業者としては当然運転手の労働条件の改善は取り組んでいかなければいけないが、賃金面で平成21年268万円の格差を可能な限り縮めることを目標とする、その次に労働時間でも同じく22時間の格差を可能な限り縮めることを目標とするとなっているが、この数字が湘南交通圏のデータなのか？

事 務 局 ・ 神奈川県全体の数字である。

委 員 ・ 県全体の数字ということだけを但し書きで入れていただくと非常にわかりやすいのではないかな。湘南交通圏としてこの格差に基づき目標を達成しなければならないような意味合いになってしまう。

委 員 ・ この数字がどこのものが問題ではなく、地域計画を各事業者が認めたということになると、労働組合との議論は無くなってしまい、事業者が協議会のなかでいくらの額を目指す等を約束してしまうのは労働組合さんからよく出てくる要望書の内容と同じになり、縛りになってしまう。1時間当たりの単価が基準より低すぎるとするのは法律上の違法だけれども、そうではない労働者との間の労働協約的な契約の賃金に関して最低基準を下回っていないとすれば、数字が入っているのはいかがかと思う。

事 務 局 ・ 差を見せるのは数字でないとしてこないのではないかな。可能な限り縮めることを目標とするというのは、絶対にそうしなければならないというものではない。

委 員 ・ 協議会はよいが、素案を持ち帰っても支部の協議を通せないと思う。例えば、全産業労



働者の平均となっているが、この金額でなければならぬ根拠はないのではないか。

事務局 ・どのように表現したら良いか。

委員 ・神奈川県全体ではというのを前に入れてくれれば良いのではないか。

事務局 ・入れることとする。

委員 ・ただ、今度は他の事業者さんがそれを認めるかどうかは保障できないので、保障できないならそれでいいと言ってくれればそれでよい。

事務局 ・地域計画の承認について協議いただいている。

委員 ・地域計画を承認した場合、協会支部として認め、事業者単位でも認めたという話になるが、これを受けて各会社の責任の問題について特定事業計画には書けないと思う。

事務局 ・特定事業に賃金をこの額にするという項目はない。あくまでも現状に対しての目標で、どういう事業改善に取り組むのかは地域計画の特定事業から選んでいただくということ。

委員 ・くどいようだが、先程のP 13の以下の項目からについては、特定事業を各社別に全て行うということではなく、できるメニューを行うということでのよいのか。

事務局 ・ から までのメニューに及び、どの特定事業を選択するかは各社の判断になる。

委員 ・P 9にも及ぶのか。

事務局 ・P 9は、例えば労働条件を改善する必要があるという目的があって、それを実現するためにP 13以降のメニューがあるということ。

委員 ・P 9の数値については、事業者は縛られないということでのよいのか。

事務局 ・運転者の労働条件を向上等していく必要があるという意味合いで、改善するためのメニューがP 21のタクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上の項目のなかにある。

(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・活性化協議会地域計画（素案）
- 資料 3 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