

## 第 1 回

# 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成 21 年 10 月 28 日 (水)

14:00 ~ 16:15

マロウドイン熊谷

- ・ 協議会設立の手続き
  - ・ 「埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
  - 埼玉県タクシー特定地域協議会設立準備会の池田埼玉運輸支局首席運輸企画専門官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
  - 池田埼玉運輸支局首席運輸企画専門官より、委員名簿にしたがって構成員を紹介 -
  - ・ 会長選出
  - 委員から上岡埼玉運輸支局長を会長に推薦され、全委員より承認 -
  - ・ 協議会の運営に関して必要な事項の協議
  - 全委員より意見なし -
- 以上により本協議会が設立。
- ・ 協議会の開始に当たり、議事 2.(5)までは公開とし、以降非公開とし、後日、議事概要の公表を行うことで出席者の了承を得た。

## 2. 第 1 回 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会 開催

- ・ 開会宣言 (事務局)
- ・ 会長挨拶

上岡会長:

- ・ タクシー事業は平成 14 年 2 月以前、免許制により需給調整が行われていたが、法改正により事業は免許制から許可制となった。
- ・ しかし、バブル崩壊後の需要減退期における規制緩和であり、新規参入により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台当たりの売り上げも落ち込んだ。

- ・こうしたことから事業者の経営基盤やドライバーの労働環境も悪化し、これに伴い事故が増える、サービスレベルが低下する、交通渋滞や環境問題が深刻になるなどの問題が起きている地域もある。
  - ・こうしたことを背景に、平成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提出がなされ、与野党での侃々諤々の議論の末、最終的には全会一致で可決され、この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。
  - ・埼玉県県北交通圏が特定地域に指定され、埼玉県として初めて開催。
  - ・埼玉県県北交通圏においても、タクシー事業が地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするため、皆さまのお力とお知恵をお借りしたい。
- ・ 事務局長指名  
 会長より埼玉県タクシー協会会長「森委員」を指名。
  - ・ 議事
    - 「本協議会の目的と役割について」  
 資料2により事務局より説明。
    - 「埼玉県におけるタクシー業界の現況について」  
 資料3により事務局より説明。  
 資料4により「適正と考えられる車両数の算定について」を事務局より説明。
    - 「本協議会の今後の検討の進め方について」  
 資料5・6により事務局より説明。
  - その他  
 特になし
  - ・ 自由討議  
 上岡会長：
    - ・ 地方自治体の中でも交通政策の活性化を図る観点でタクシーの利用について、今後、タクシーのあり方や、地方自治体としてタクシーの新たな需要の掘り起こしなど、お考えがありましたらご意見をいただきたい。
  - 建川委員：
    - ・ 熊谷市では昨年度、地域公共交通会議を起ち上げ、コミュニティバスの検討をメインテーマとしているが、最終的には市内の公共交通をどうしていくか発展していきたい。
    - ・ タクシーも公共交通との流れの中で、一緒に考えることになりましたが、一番課題となるのが税金をどこまで投入するかです。今後如何にして税金の投入分を減らすかが課題です。そういった意味では大きな路線バスのルートと市内を循環するルート等をどの様にくみ分けるかが課題で、それとプラスして新しい公共交通のあり方が示されればもっとすばらしい。
    - ・ そうしたことを考えていくと、具体的には駅前広場のタクシープールが今の状況で足りているのか、当然バスについても同じ。そうするとタクシーのショットガン方式や、タクシーの稼働率を上げていかなければいけないなど、都市問題も見えていかなければいけないと思っています。

- ・それから利用者の観点から、タクシーを利用しづらいのは、目的地を告げる際に近いところだと運転手さんが、それ以上相手にしてくれず、遠距離の場合はその逆だったりとして少し敷居が高いのかなあ、という場合があります。運転手の最初の一言「いらっしゃいませ」とか言っていただくと利用しやすくなるのではと思います。

上岡会長：

- ・駅前の問題等場所によってはあると思うが、現在さいたま市の大宮駅東口ではショットガン方式を採用しています。採用前ではタクシーが駅前からあふれ交通渋滞を招いていたという状況があった。その解消のため、さいたま市を中心に関係機関が話し合いショットガン方式が採用され、現時点ではうまくいっているという一つの成功例だと捉えています。
- ・それから地方自治体との関わりの部分ではコミュニティバスなり公的に関与しますと税金を投入する問題が出てくるという中で、地方自治体がどの様にタクシーと関わっていくかという問題については、社会福祉とか地域住民の方のためには、例えばバスが全然走っていない地域に、デマンド型タクシーの導入をされているかだと思います。新たな需要の掘り起こしという観点においては現行のタクシーだけではなく、地域の事情に合ったタクシーだとか、こうやったらタクシーの需要が増える等のご意見をいただければと思います。

森委員：

- ・全国的に近距離のお客様に対しては、対応が悪いということがあるようです。我々としても年末の指導時や8月5日のタクシーの日にはアンケート調査をしていますが、その中でも近距離のお客様に対しては対応が悪いとの回答があります。業界ではいろいろな指導時に、近距離、遠距離にかかわらずお客様に対する接客はきちんと行うよう指導していますが、現実的にはまだ足りないようです。事業者によってはドアの所に「近距離のお客様もどうぞ」とステッカーを貼っている会社もあります。その方法をとるとやはり乗務員も対応が良くなるという考えで、県全体で考え近距離の需要拡大につながるよう協会も全力を挙げて接客の向上に努めたいと思います。

建川委員：

- ・例えばですね、駅前広場にもよりますが近距離用と遠距離用の乗り場を設けるといことは可能なのですか。

森委員：

- ・近距離と遠距離の乗り場を分けるというのは難しいかと思います。タクシー乗務員の賃金体系には歩合制が占める部分が多いですから、収入を上げるとなると長距離のお客様を好む傾向があります。乗り場を分けるのであれば、優良運転手と通常の運転手の乗り場を分けるということ、東京をはじめ実施しているところがあります。また、現在、通常では順番制により乗車しておりますが、過去に乗車した際に対応等がよい会社や運転手がいれば選択制により乗車も出来ます。

上岡会長：

- ・国土交通省でも優良運転手の乗り場について、鋭意検討しているところです。

鈴木委員：

- ・我々労働組合としても会社の売上げが落ちてまして、労働者の生活が苦しくなってきた

ています。車両数を減らすと、いろいろと地域、会社、それと雇用問題に絡んできますので早々に出来るとは思っていませんが、車両数を減らすというのは一つの解決策だと思います。

- ・需要を増やすには乗務員の質の向上を目指すということも大切だと思います。経営者が腰を上げるのを待つのではなく、組合の方で接客マナーの向上とか安全安心のタクシーを創っていこうという運動を興しています。
- ・優良運転手について、埼玉では駅前広場の問題等ありますので、専用乗り場を設けるのは難しいかと思いますが、例えば協会で音頭をとっていただいて協会が認めた優良運転手については、車両にステッカーを貼るなどしてお客様に選択して利用していただくという、とりあえず出来ることから進めていけばいいと思います。

宮原委員：

- ・埼玉県では公共交通機関として鉄道とかバス等のルートを定め、広域的に運行しているものを対象としてご協力させていただいています。タクシーは鉄道やバス等が大きな主要の移動手段だとすれば、その間をつなぐ非常に使い勝手が良い公共交通機関にこれからなっていくのではないのでしょうか。
- ・今回の地域計画等に定める事項をには、街造りのような駅前整備や、環境対策とか或いは利用者へのサービス等、非常に幅広く取り組んでいく分野があり、県としても様々な行政を行っていますが、交通政策課としては本協議会で、いろいろ皆様からいただきましたご意見等を持ち帰りましてご協力させていただきたい。

上岡会長：

- ・地域公共交通という位置付けの中では、地方自治体の関与の仕方が非常に大事になってくると思います。今まではタクシー協会と自治体との連携は無かったと思いますが、今回の協議会の中でタクシーに関する関係者の方がお集まりいただくということが非常に重要なことです。

野田委員：

- ・今回のタクシー新法の要因のひとつに、タクシー運転手の労働条件の悪化について問題があるという説明がありました。タクシー運転手の労働時間の問題とか或いは賃金の問題等、改善する利点はあると見ていますし、中には労働基準法に違反するような事案も情報として寄せられるものもあります。そうした労働条件の改善の向上を目指すということも地域計画の目的のひとつとして取り組んでいただければと思います。

上岡会長：

- ・労働者の労働条件の悪化というなかで、労働者の運転時間の問題とか過労運転による交通事故等、我々としても防止しなければと思っています。

長野委員：

- ・大宮駅のショットガン方式について、実際にそのスタッフをしておりましたが、始まる1年半ぐらい前から社会実験とか、現場で市や協会の方と警察とで一箇所だけではなく、いろんな箇所で実験をしました。それによって「タクシープールは駅前に近いところが良い」ということで、大宮駅の付近にさいたま市の遊休地があり、その場所をさいたま市から提供していただきました。交通量が多い中で非常に大変でしたが、最初は反対でしたが結果的には良かったなと正直に思います。

秋山委員：

- ・この協議会で運転者の労働条件を良くして事故を減らそうということをお聞きしました。タクシーの運転手はプロのドライバーですから違反等は殆ど無いのですが、労働条件が悪化して次のお客様を乗せるために速度を出して駅に帰ろうというのはあると思います。そういったことも無くなるということであれば非常に良いことではないかと警察的な立場で考えています。
- ・熊谷駅をよく利用するんですが、夜はタクシープールにタクシーがたくさん停まっています。しかし雨が降った深夜だとあれだけ停まっていたタクシーが1台も無いんです。先程からの話ですとタクシーの台数を減らすということで、このような時に1時間経っても乗れないのではないかと心配になります。しかしながら、やはり昼間はタクシープールにタクシーが溢れかえっていますので、どうすればいいのだろうという感じを持ちました。

上岡会長：

- ・平成14年以来、規制緩和によってタクシーの車両数が増えたことによって待ち時間が少なくなり、容易にタクシーを捕まえられるようになったというご意見もあります。ただ車両が増えたことによって、雨の夜にすぐに乗れるかといったらそうではない。車両が増えたことによって利用者が便利になったのが、先程、適正と考えられる車両数について事務局から説明がありました。現在の状況を踏まえ車両数が減ったことにより、どのような影響があるのかも含め考えなければいけない問題だと思っています。

森委員：

- ・深夜のタクシー乗務員については、勤務時間の問題等があり、県北の場合には東京のように13日勤務だとかではなく1車1人制を採用しております。早出番から中番等、交代制による変形労働制を採用しています。その点では確かに昼間の時間帯は車両の台数が多くなり、早朝と深夜は多少減るという状況は見受けられます。急に雨が降って忙しくなったからといって急遽、勤務体制を変えるということは難しい。各会社では雨が降る予報があれば運転手に協力のお願いはしていますが、なかなかお客様の満足する体制には至っていないのが現状です。皆様方からのご意見を参考にして解決できるよう努力したいと思っております。

飯田委員：

- ・私はあまり深夜は乗りませんが、昼間は熊谷駅の南口からよく利用します。接客対応がすごく良い運転手さんとすごく横柄な運転手さんがいます。マナーの良い運転手さんだとお釣りを貰わないこともするんですが、態度の悪い運転手さんだとお釣りを貰うまで待っているんですね。しかし、いつまで経ってもお釣りをくれないんですよ。そういった場合どうすればいいんですかね。お釣りを貰うのに考えさせられてしまうような接客対応、マナーの悪い運転手さんに対して指導していただきたいと痛切に感じます。

鈴木委員：

- ・マナーの悪い運転手というのは、恐らく全運転手の1割以下だと思います。通常、お釣りを用意しておけば早いですし、それが普通の対応の仕方だと思っています。その時には車内の乗務員証に名前が記載されておりますから、後で会社にクレームを言ってください。また会社によってはクレームの対応をしてくれない、という残念ながらそういう

会社もありますから、非常に悪質な場合には埼玉県タクシー協会に電話していただき、協会から会社に対して指導するやり方もあります。利用者の方も遠慮なせずに、そういった形でどんどん摘発していかないと残念ながらマナーの悪い運転手は居なくならないですから。

上岡会長：

- ・苦情の対応については構造改善計画にも積極的に実施するとなっております。協会としても運転者に対する苦情について受け皿があります。また、政令指定都市であるさいたま市については、運転者の登録制度が現在実施されておりまして、県北についてはまだ実施されておりませんが、運転者の一定の質の向上策については現在実施しております。
- ・閉会

事務局：次回第2回協議会の日程でございますが、事務局で調整を行い改めてご連絡差し上げます。委員の皆様方におかれましては、何卒ご調整頂きご出席のほどよろしくお願いいたします。

上岡会長：本日は委員の皆様にはタクシー新法施行後、埼玉で初めての地域協議会ということでしたが、いろんな分野の立場におかれましてタクシーに関して貴重なご意見をありがとうございました。今後第2回の協議会に向けて地域計画の骨子等をこれから検討していきたいと思っておりますが、またご質疑の点等ありましたらご連絡いただければと思います。本日は誠にありがとうございました。

#### 【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料2 「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」制定の背景と協議会の目的

資料3 埼玉県のタクシー業界の状況

資料4 適正と考えられる車両数の算定について

資料5 「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」地域計画

資料6 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画～県北交通圏～

以上