

第 2 回

埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成 21 年 12 月 24 日 (木)

13:00 ~ 15:00

さいたま共済会館

1. 開会宣言 (事務局より)

2. 議事

(1) 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子 (素案) について

- 事務局より、地域計画骨子【資料 2】を説明後、項目毎に委員より以下のとおり意見等をいただくよう議事を進行 -

《タクシー事業の現況意見について、委員に諮ったところ、以下のとおり意見が出された。》

【岩崎委員】

- ・ 昭和 60 年頃までタクシーの営業区域は基本的に市町村単位で営業していたが、平成 8 年頃から交通圏という考え方で一部合同が行われ、その後、現在の県南西部交通圏となった。現在、西部交通圏は 26 自治体で構成され、東京武三地区に匹敵する面積となっている。ただ、西部交通圏は駅待ちというような営業だが、東京とのイメージの違いは、東京はいわゆる流しの地域であり、利用者は無線グループとしての認識はあるが、タクシー会社というものを意識せず利用しているのが実情だと思う。また、東京は特別な法律があり、それによりタクシーセンターが乗り場整備や指導等を行ってきた。東京は地下鉄やバスも発達しており、多層的な、密度の高い交通となっており、その中でのタクシーとして議論されているが、西部交通圏では鉄道の駅をポイントとしてバスが放射状に路線を延ばし、タクシーはその間の面の部分を対応してきた。
- ・ 西部交通圏ではタクシー無線が 100% 取り付けられているが、東京と比べるとお客様の無線の利用率も高い。タクシー無線は半径 5, 6 KM が届く範囲で、交通圏は拡大されていたが、実際には、これまでの地域 (市町村単位) に根付いたタクシー事業としてこれまでやってきた。旧区域を守って営業してきたと言っても過言ではない。
- ・ 私鉄の駅前の利用については、私鉄側がタクシー構内入構を認める台数を割り当て、その台数を超える客待ちは認めない。ということもあり、その管理が市町村に移管された後も、経緯を含めて多くの市町村がそれを尊重していただいたこともあり、大混乱もなくなんとかやってきている。
- ・ 無線顧客獲得のためにも、地域に根付いたタクシーを前面に押し出し、各社との違い

を出しながら各社各地域ごとに営業活動をしており、乗務員に対する安全教育等、努力してきたことが、この地域の特色である。地域の方にタクシー事業者を選んでもらうことが前向きな事業者には大切なことでもあり、苦情対応等も積極的に行っている。

- ・ イメージとして、警察の管轄区域ほどの地域で共存しながらタクシーの向上に努めている。各自治体とも地域ごとに特色を持ったタクシーとの関わりというもの生まれつつあると思われる。基本的な地域計画が決まったあとの、計画実施段階でなるべく地域の市町村と話をし、ご意見を頂きたいと思う。需要についても、地域ごとにある程度考えていくような方法論、仮に、ある地域で車を減らして事業の適正化を図ろうとしても、他地域から流入してしまうと話が進まなくなるので、何かしらの対策についてもご意見を頂ければと思う。
- ・ 労働時間の問題等、指導も厳しくなっている中でコンプライアンスを維持するために、夜中の業務が難しくなっている実態もある。この地域に求められるタクシーの基本的サービスのあり方は何かを考えていきたい。
- ・ タクシーは人件費が8割近くを占める事業であるが、人件費の負担が上がると営業に相当影響が出てくる。運賃の改定によって利用者に負担をお願いするのも難しい状況もある。地域のタクシーを考えるに当たり、コンプライアンスを維持し、どのようなタクシー事業としての会社のあり方、目標となるようなものを作っていければ、今後の活性化、適正化に邁進していけると考えている。

【吉田委員】

- ・ 全国的に見てタクシー増加率は低い地域だと思うが、一台当たりの売上げが落ちたことで、今回の地域指定がされた。適正台数について、流し地域であれば実車率が重要になるが、駅待ちでの営業で、一概に、この計算式により適正台数を決めるのは少し乱暴ではないか。
- ・ 運転者の資質は、労働条件が一定水準担保できていなければ、運転者にそれを求めても理解が得られない。また、サービス、利便性が担保できていなければ、利用者にも理解が得られない。という負のスパイラルになっている状況だと思う。
- ・ 1993年まではタクシーは公共的な交通機関だったが、それ以後は公共交通機関と呼ばれるようになった。一般の人に認識されるには、安全・安心が確保することが重要だと考える。

【上岡委員】

- ・ 適正と考えられる車両数は、参考としての数値であり、その中で供給過剰を判断する材料として提示させて頂いている。
- ・ 現状については、地域計画に記載して委員の皆様と共有、認識していただき、適正化、活性化を図るためには、どのような地域計画の目標にすべきか繋がっていくので、基本的に推測ではなく現状データを踏まえて書いている。

【市川委員】

- ・ 長時間労働、高齢化の傾向が見られる、とあるが、60歳前後のドライバーは、勤務後は疲労で歩くのにもふらふらする状態、それほど長い時間働いている。収入は月20万前後。運転者はものすごいストレスの中で業務しており、その中で安全・安心な

サービスを担保する、あるいは、良質なサービスを提供するのはかなりきついと思う。

【田端委員】

- ・ ここまでタクシー需要が減少した原因は、運転代行業者の増加と、いいことだと思うが自家用福祉有償運送の増加も影響していると思われる。
- ・ 福祉有償の事業者の中には、協議会に出席した際に、協議会の承認を受けずに運賃変更している事業者がいたという事実があった。また、65歳以上の者を対象としているという事業者もあった。監査等も含めて厳しく対処いただきたい。
- ・ 福祉有償運送は全国では減っているが、埼玉では増えている。これは県からの生活補助事業の助成金があることや、日本財団からの車両購入費の助成金があるからだと言っている。
- ・ 深谷市や鶴ヶ島市では、タクシーを利用したデマンドの試みが始まっているが、地域の人の足となるよう、地域の商工業団体や市町村と手を組み、よりよい輸送を心がけていかなければならないと思う。

【田宮委員】

- ・ タクシー業界の方とはまったく触れ合うところがないので、特に高齢化社会だからといってタクシーを活用していくかどうか、検討の課題にはあるがなかなか難しいと思う。逆に、こういったことは自治体が掘り起こすというより、タクシー業界が考えるような話ではないか。これまでタクシー業界としてはどのような努力をしてきたのかを、自治体がどうするのかというのもあるが、その辺を具体的に聞きたいという思いがある。

【藤島委員】

- ・ 規制緩和後、経営はボロボロになった。労働条件改善もなかなか思うようにいかない。
- ・ デマンドにも関心があり、鳩山町で実施している。毛呂山町とも話し合っているが、これらの取り組みがなければ生き残れない。観光の取り組みをしても運賃の改定があっても経営は思うようにいかないのが現状で、経営改革もできない。

【上岡委員】

- ・ この協議会は、タクシー事業が大変だ、大変だということを訴える場ではなく、関係する方々に参画いただき、いかにしてその地域についてタクシー事業の適正化、活性化を図るための総合的な取り組みを協議する場であることを十分に理解して発言してください。窮状ばかりの説明では、協議会の他の委員が協議に参加できなくなるので、建設的な意見をいただきたい。

【岩崎委員】

- ・ タクシー事業者がどのような取り組みをしてきたのかとのご意見がありましたが、タクシーでは身障者割引を実施し、タクシーをご利用していただくよう努力している。また、乗務員がホームヘルパーの資格を取り、リフト付き福祉車両を2台導入したが利用者が少なく、1台減らした経緯がある。努力はしてきたが、セダン型有償運送等の安く運ぶ手段が始まり、苦労してきた。厳しい規制の中で何とかやってきた、これからの各種施策との中で整合性をを持って新しい取り組みに参加していきたい。

【田宮委員】

- ・ これまでの需要喚起策としての取り組みをもっと記載してあっても良いのではないか。法的な問題でなかなかうまくいかないということもあるかもしれないけれど、それも含めてタクシー会社が需要喚起として従来取り組んできたものもう少し記載をしてみてもどうか。

【上野委員】

- ・ 朝のスクールゾーンや歩行者ゾーンが大変なネックになっている。タクシーの依頼を受けても場所によって入っていけない。タクシーが入れるように検討いただきたい。

【須田委員（須田代理）】

- ・ 需要喚起について、弊社では子育てタクシーを実施しており、そのほかのアイデア、どんな手法があるか検討しているが、今、自転車輸送を考えている。普段、駅まで自転車できている方が、何かの理由で帰りにタクシーに自転車を載せてタクシーを利用いただくようなサービス。関西では自転車輸送は一般的になりつつあり、会社によっては月当たり千件位の需要があると聞いている。タクシー協会を通じて自転車輸送について県警と安全上の問題等に関して協議していただいたが、認めていただけなかった。今のところ設備投資も控えている状況。今後も、需要喚起と地域住民の安全の確保のため検討をしていただきたい。

【田島委員（長野代理）】

- ・ スクールゾーンの利用は、居住している人等に限られている。車両の特定と利用状況等により、タクシーも検討の余地があるとも思われるが、即答はできないので警察庁にも確認したい。
- ・ タクシーの自転車輸送については、トランクが荷台設備に該当するかどうかという問題があると思うが、持ち帰り担当部署と検討したい。

【糸原委員】

- ・ 観光客からは川越のタクシーは感じが良い、という声もある。サービス業であるという考えは、あらゆる企業でも同じである。そういう意識は是非持っていただきたい。利用者から見れば、タクシーは料金が高いので、利用者は気持ちよく乗りたいと思っている、サービス業であるという意識を持って議論をしていただければと思う。
- ・ 川越はNHKのドラマにより2割ほど観光客が増えているが、いかに減らさないよう努力するか議論する中で、お寺巡りなどジャンル別の新たな観光コースを検討している。その中で観光タクシーの導入の方向にいくのではないかとと思う。

【野田委員（星野代理）】

- ・ 協議会の地域は広い地域であり多様な地域、様々な需要があり、労働条件も地域によって違っている。地域ごとに考えていくことも必要だと思う。
- ・ 運輸業界では労使の合意の中で、改善基準ができていますので、これを踏まえて進めていただきたい。
- ・ 最低賃金の問題では、10月1日から若干上がっているのでご留意願いたい。
- ・ 経営効率改善を労働条件の改善に結びつけることができれば良いのではないかとと思う。

【森委員】

- ・ 高齢者は福祉タクシー券により1割引を実施しており、また、高齢者の免許の返納者に対しては、福祉タクシーと同様の割引制度を導入しているが、各警察署単位でなく県全体で一律福祉タクシー券のようなものでできないものか、考えている。初乗り制度の補助制度を考えていただければ、高齢者の事故防止、需要の拡大につながり、高齢者の福祉にも貢献できると思う。

その他、事務局より、次回協議会は2月開催予定であること、及び骨子に関する意見は1月15日までに送付願いたい旨、説明。

3. 閉会（事務局より）

- その他、次回協議会は2月開催予定であること、及び骨子に関する意見は1月15日までに送付願いたい旨、説明 -

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 第1回埼玉県県南中央・県南西部交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

資料2 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子（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日付け国土交通省告示第1036号）

参考資料 タクシー事業における埼玉県内の苦情・交通事故件数の推移