

## 第 2 回埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成 22 年 6 月 30 日 (水)  
14:00 ~ 16:15  
春日部市商工振興センター

### 1. 開会宣言 (事務局より)

### 2. 議事

#### (1) 埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画 (案) について

- 事務局より埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画 (案)【資料 2】を説明後、委員より以下のとおり意見等をいただいた。

#### 【門井委員 (関根代理)】

- ・ P 1 の 1. で「また、高齢者や障害者など・・・」の障害者の「害」が漢字で表記されているが、市町村ではひらがなでの表記をしている。
- ・ P 7 の 2. で「子供達の安全確保に資する「子供の安全を見守るタクシー」へ・・・」及び P 15 の 3. で「子供の安全を見守るタクシーへの協力」の子供の「供」もこのままでも問題はないのですが、教育の現場等ですと人権の関係上ひらがな表記をしている。ご意見を尊重してひらがな表記に換えたいと思います。

#### 【前田委員】

- ・ P 10 中の「短期については 1 年以内、中期については指定期間内を目安・・・」とありますが、前回の協議で説明があったかと思いますが、再確認として指定期間とはどれくらいですか。  
3 年です。
- ・ 実施主体に「法人協会」と「個人協会」がありますが、法人は株式等の会社形式で行っているタクシー事業者で、個人は個人タクシーの事業者の協会という意味かと思いますが、ちょっと判りづらいと感じます。
- ・ P 1 の「適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針」中に「タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。」となっていますが、P 2 の上段では「従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、・・・」となっており、こういった状況でどのくらいの人達が流れたのかをデータ等があればはっきりと明記して頂きたい。
- ・ P 3 の「長時間労働及び運転者の高齢化」中に「また、若年層の就職先としては、タクシー乗務員の就業条件として運転免許証の 2 種免許が必要なこともあり新卒者の採用ができず・・・」という表記になっているが、こちらもデータ等があれば表記された方が判り

やすい。

- ・ P 2 の「規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況」中で「車両数は 1,372 両から 1,492 両へと 120 両(9%)増加した。・・・」と表記されており、「輸送実績の悪化」では、ほぼ同じ年度かと思いますが「平成 13 年度と比べ平成 21 年度では 186.6 km から 157.6 km へ、実働率は 84.3% から 73.7% へ、・・・」と 9% 増車に対し実働率は 84.3% から 73.7% と 9% 以上になる差がでており、また、「運送収入も 33,268 円から 29,700 円へと、・・・」という増車率の 9% と同じような現象になっているものと感じます。
- ・ P 4 の「まとめ」中の「さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。現状の経営環境下では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。」となっており、どちらなのかと感じます。
- ・ P 18 中の「タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体(行政、自治体、公共施設管理者等)の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の主旨を十分理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。」となっていますが、協議会とは我々も入っているものかと思うので、このような表記はおかしいのでは。4 P の「取組みの方向性」中に「協議会に参加していない関係者に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。」といった表記にした方が判りやすい。
- ・ P 8 の「スクールゾーン等の乗り入れ禁止区域における需要に対応するためのタクシー車両の乗り入れに関する検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。」となっていますが、スクールゾーンの指定とは地域の住民からの要望等により指定されているかと思います。そういった中でも少子高齢化やご家族の介助をする方達はタクシー車両の進入は有り難いものと思いますが、こういった状況があるのか、または可能なのか教えて頂ければと思います。

#### 【赤坂委員(長野代理)】

- ・ スクールゾーンの乗り入れに対しては、他の地区からも同じような質問がありましたが、平成 19 年からの警察庁からの取組み要請という形で、例えばスクールゾーンの規制の中に高齢者や障がい者の方達がお住まいで、その方達が許可証を持っていれば、その許可証の番号等をタクシー会社に伝えておけば、通行が可能になるような取組みがあります。すぐには許可にはなりません、その様な協議の場があれば、会議の中でいろいろな意見を模索していいのではと回答しています。今回も以前の協議と同様に全国的に広がればいいものと思い、県警としてもこの項目に対しては異存はありません。

#### 【事務局】

「顧客層が流れる」といった具体的なデータはなく、また取りづらいデータであることから、経営を行っている事業者が、普段感じていることを明記させて頂きました。

「新卒者の採用ができず」とは、2 種免許は 1 種免許取得後 3 年間運転経歴がないと取得の要件が整わず、高卒者の採用ができないことから、「新卒者」ではなく「高卒者」と判る表記に検討したい思います。

P 2 の運送収入に対しても収入率を加えたいと思います。

#### 【前田委員】

- ・ 春日部市では公共交通の再編計画として協議会を立ち上げておまして、アンケート調査

によれば、以前タクシーを利用していた方が新たに運行を開始したコミバスに乗り換えたというアンケート結果が出ています。

今後タクシーは公共交通を担っていくとなると、協力関係にある行政がタクシー事業者に、もし公的資金を投資する事業をやるとなると、P2で「採算性が低く・・・公費助成を受けた・・・」と表記されると非常にやりづらい。今後、公費助成をする形は増えてくると思いますので、いろんな意味でいろんなものがあるので非常に環境は厳しいという表記にしてほしい。

**【平子委員】**

・事業者としては現実に顧客層が流れるといった状況を感じています。ただ数字的なデータはありませんが、例えば朝、医療機関に通う高齢者からは以前はかなりの依頼があったのですが、最近は全くなく、或いは通勤のために駅までコミュニティーバスに乗られるといった状況です。事業者としては「顧客層が流れるなど」といった表記をしてもらいたい。

**【矢作委員】**

・タクシーの運転手として言わせてもらえば、顧客数が流れているのは間違いないんです。この協議会ではタクシーの車両数を適正な台数にしようというもので、表記をする、しないはあまり関係ないのでは。

**【前田委員】**

・あまり関係ないのであれば、「・また、要件・規制の厳しい・・・」の4行はいらないのでは。上段の表記で利用者が減少していると判ればいいのでは。  
・車両が9%増え、9%ぐらいの実働率が下がっていて、9%ぐらいの運送収入が下がっているということが言えるのではと感じています。適正な台数にしようというものであればそういう点に着眼したデータの方が有効性があるのでは。

**【矢作委員】**

・現実にはデータどおり運送収入が9%減少したということではない。確かに机上のデータ等は大切だが、現実に働いている運転手としては日によって収入が変わっているのでデータを取るの難しい。行政がタクシーを公共交通として認めてくれて、バスレーンの問題や右折禁止等の協議をしてくれるといった総合的なことを検討していくものと思う。

**【市川委員】**

・9%とは単なる車両数の増加ですよね。現実、運転手の収入は20%以上減っている問題があり、この1年では更にひどい状況になっている。現状を受け入れた状態で何とかしなければいけなく、顧客層が流れるなど需給バランスを正常化する。これが1番の問題だと思います。需給バランスを正常化して運転手の生活を安定したいと思ってこの協議会に参加しています。

**【会長】**

・文面の変更について、自治体としての立場からのご意見だと思いますが、本協議会はタクシーについてであり、先程、利用者が減っているのは事実というご意見、またアンケート結果でコミバスに流れているというご意見がありましたので、「従来利用していた方が減少した」等の表記に下段の4行は修正するよう事務局で検討願います。

**【事務局】**

P4の「まとめ」中の「さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。」というところで色々な取り組みをやっていきたいと思いますと繋がっていくのですが、ただ、事業者からも意見がありまして現在の経済状況の中で、もっと更に踏む込んで色々なことをやっていくのは難しい状況にありますねということで後ろの文面を追加した経緯があります。

【会長】

- ・「創意工夫の余地がある」から「抜本的な改善は難しい」と相反する表記になっていることから事務局で判りやすい表記に検討願います。

【事務局】

P18中の「本協議会は協力を要請する」については、カッコで「行政、自治体」となっていますが、本協議会に参画していない自治体もありますので、地域計画が作成された地域については、全ての自治体に協力をお願いをしていることから表記をさせて頂きましたが、P4との整合性につきまして事務局で検討したいと思います。

【吉田委員】

- ・P2についてですが、前回「適正と考えられる車両数の算定について」で3パターンの実働率90%、85%、80%を示されましたが、いずれも市場に出回る車両数は約900両ぐらいということで、規制緩和前の車両数が1,372両で実働率が85%ですから、1,186両が市場に出回る車両数です。この差が約300両ありますので、適正と考えられる車両数とは当然これではない。根拠として計算式を見ると1日1車当たりの運送収入を規制緩和前の数字で算出している。ということはタクシー1日1車当たりの運送収入は33,268円が根拠になっているのか。
- ・P3の「運転者の労働条件の低下」で平成4年では他産業に比べ20%程度の差があり、その後30~40%程の差になっているのであれば、計算式でその当時の数字を根拠として適正と考えられる車両数とするのは整合性が無いのではないのか。

【事務局】

33,268円とは規制緩和前の数字ですが、協会調べですので協会員だけの数字であり、適正と考えられる車両数の算定は当時の実車キロにより需要量を算定しています。ご意見のあった運送収入はデータとして表記しているものであり、適正と考えられる車両数については運送収入まで当てはめて算出したものではありません。

計算式については関東運輸局より示されたものであり、上局に確認したいと思います。

【野田委員（阿部代理）】

- ・P3の他産業との賃金の格差についての表記は統計に基づくものであり、適正な賃金かどうかと判断を求められても判断できません。

【篠田委員（小山代理）】

- ・確認なのですがP7の2. でタクシーは都市計画に位置づけられるケースは極めて少ないとされていますが、都市計画法に限定的に列挙されている「鉄道、駐車場、自動車ターミナル、その他の交通施設」というものが定められているのですが、タクシーは「その他の交通施設」に含まれているのか。

確認致します。

【犬塚委員】

- ・タクシー事業者にお聞きしたいのですが、運送収入が33,268円で採算はとれている

のでしょうか。採算がとれていないのであれば、車両数を減らし運転手に対し過剰なサービスを強要し、果たしてサービスの徹底ができるのか。タクシー運転手に実情を聞く機会がありまして、こちらに表記されているように売り上げは減少していると言っておりました。ただ、減車によってCO2の削減はできるのか。補助金は出るのか。それが出ないのであれば、この運送収入での経営内容はどのようなのかお聞きしたい。

**【森委員】**

- ・非常に難しい問題です。現在の運転手の賃金はオール歩合の会社もあれば歩合プラス固定給もあります。労働局からは過去には60%は固定給で40%は歩合給での指導がありました。いずれにしましても歩合が締めている会社が殆どです。車両数が減り個々の運転手の運送収入が上がれば賃金も上がりますが、各社の事業規模、各地域の人口、日々の天候等、様々な条件があり非常に難しい問題ですが、私個人としてはある程度の減車は効果があるものと考えています。決して強制ではありませんが、供給過剰状態を多少でも解消する努力をお願いし、皆様にもいろいろなご意見を頂ければと思います。

**【事務局】**

- ・次回第3回協議会でございますが、時期として1月後ぐらいを予定したいと思いますが、改めてご連絡申し上げます。委員の皆様におかれましては、何卒ご調整頂きご出席のほどよろしくお願い致します。

(2) その他

- 特になし -

3. 閉会

**【事務局】**

以上を持ちまして、第2回埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会を閉会いたします。次回協議会も引き続きよろしくお願い申し上げます。

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 第1回埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

資料2 埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(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)