

**第6回 埼玉県県南中央・県南西部交通圏、
第5回 県南東部交通圏合同タクシー特定地域協議会
議事概要**

平成24年3月16日（金）
14：00～16：25
さいたま共済会館

1. 開会宣言（事務局より）

2. 要綱改正

県南西部交通圏及び県南東部交通圏の構成員の名称変更による設置要綱改正案について、事務局から説明し諮ったところ、異議なく承認された。

3. 議事

- (1) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について事務局から資料2及び資料3について説明を行い、委員より意見等をいただくよう議事を進行。以下のとおり意見が出された。

〔主な意見〕

【小谷委員】

- ・ 県南中央交通圏はエリアが広く、事業者数、車両数とも埼玉県内で一番多い。減車率8.6%は低いと思われがちであるが、1700台の減車は数字的にみれば大きい。

【吉田委員】

- ・ 全国と比較すると、県南中央交通圏は4.13通達が出てからの減車がかなり多い。現在、4.13通達に基づくヒアリングの第一段階を実施しているという説明があったが、引き続き、第二段階を実施して削減率を上げていただきたい。

【矢作委員】

- ・ 我々運転手の立場では、減車＝人が減らされるという可能性があるのですが、その点は今後の課題になってくるのではないかと。資料2で試算されているが、適正車両数になると日車營收が上がり運転手の収入が増えると考えられるので、今後も目標に近づくよう実施してほしい。

【須田委員】

- ・ 減休車に関しては、適正車両数とのかい離があり、現状に満足しているわけではないが、目標に向かって努力をしていると考えており、今後も引き続き努力していきたい。

【岩崎委員】

- ・ 歩合を中心に賃金を得ている乗務員の手取り収入を上げていきたいという思いがあるが、日車營收が減車をした分だけ上がっていかないと事業経営を圧迫してしまう。日車營收をもう一段あげていくよう業界全体ですすめていきたい。

【平子委員】

- ・東部地区は半年遅れでスタートした。他の地域より小規模の事業者が多く、削減台数は少ないが減車率は上がっている。減車率が一桁の事業者には今後一層の働きかけを行っていききたい。

【吉田委員】

- ・資料 p 4 2 の「適正化策が進み日車営収の水準に近づいている」という記述について、もう少し詳しく説明してほしい。

【事務局】

- ・減休車がある程度進み、適正化がはかられる過程の日車営収の伸びに比例して賃金が上昇してきているという意味である。

【吉田委員】

- ・P 1 6 の減車と日車営収の表に営業収入（供給量）も重ねて示してほしい。

【事務局】

- ・P 1 4 に各年の営業収入を示しているが、対前年同月比をみたいという要望があるのであれば、次回、営業収入の対前年同月比の動きについてもお示しできるよう努力したい。

【森委員】

- ・各交通圏の削減率をみると、0%、5%未満、20%とばらつきがあり、事業者の中で不公平感や不満が出ている状況であるため、これをなんとか解消したいと考えている。
4. 1 3 通達により公平性を保ちながら前進し、県全体として底上げしていきたい。
- ・乗務員の年齢構成としては60才以上の比率が非常に高くなっている。このような状況の中では、3年、5年先のタクシー業界の明るさは出てこない。30代、40代、50代前半の新しい乗務員が希望をもって入ってくるような業界にすることが、この特措法の趣旨だと考えるが、まだ事業の再構築が進んでいない状況である。これからも事業者の理解を得ながら、事業の再構築に進んでいきたい。

【鈴木会長】

- ・資料2、資料3により説明いただき、各交通圏では、4. 1 3 通達による取り組みで、事業者の適正化に対する取り組みがさらに進み、輸送実績では、その取り組みの効果が感じられるものとなっており、参考事例でも適正化による経営の効率化が具体的にご理解いただけたのではないかと思います。しかしながら、資料から適正化を進めていない事業者や取組状況がまだまだ不十分であると考えられる事業者がいることがわかりました。このような状況は、適正化に取り組んでいる事業者からすると不公平であると言わざるを得ない状況にあるため、不公平感をなくすことが、適正化事業を更に進めていく上で必要であると再度、認識したしだいです。
- ・各交通圏とも、地域計画に基づく適正と考えられる車両数に近づける取組をさらに進める

よう業界としても、協力いただけない事業者に対して、引き続きタクシー新法、地域計画の趣旨を説明いただき、協力をもとめていく取組も、まだまだ必要ではないかと思えます。また、業界の説明と並行して、行政による4月13日付け本省通達に基づく経営状況に関する調査の実施により事業再構築の取り組みが進み、大きな効果があったところ、行政としては、今回の調査結果を踏まえ、事業再構築に協力しない事業者に対してさらに働きかけを行い、適正化の推進に取り組む必要があると考えます。

【清水委員】

- ・乗合タクシーについて、タクシー事業経営者の立場としては、乗合タクシーの導入が過度に進むとタクシーの売上に影響を与える面があり、乗務員側からも導入にあたり収入が圧迫されるのではないかという懸念があったと聞いている。一方で、地域に住む住民の立場からすると乗合タクシーやデマンド交通といった新たなサービスを導入することは必要であると感じる。今後、一定の基準を定めながらの新たなしくみ作りが必要になると思うが、基準が緩やかになり過ぎると、タクシー事業が根付かなくなってくるという懸念をもっている。

乗合タクシーの導入に当たり、ガイドライン作成のために実施した実証実験では、バス路線の収支に影響を与えないというのが一つの評価項目となっていた。タクシーも公共交通機関言われるが、コミュニティーバスが導入される時に同じような議論がされたのかという疑問がある。今後、導入に当たっては慎重な議論をかさねてほしい。

【藤島委員】

- ・鳩山町でデマンドタクシーを運行している。タクシーの特徴を生かし、乗客の要望や要請によって経路を変更できるため、公共交通の空白地帯や高齢化の進んだ地域で今後ニーズがあるのではないかと。

先ほども話があったが、乗務員個人の仕事がデマンドタクシーの運行によってなくなってきている。会社にはデマンドを運行した分の収入が入るが乗務員の収入は減ってしまう。これをどう解決していくか悩んでいるところである。

【峯委員（長野代理）

- ・高齢者の事故が非常に多くなっている。とんでもない場所を歩いているケース等もあり運転手の立場からすると非常に怖いのではないかと。高齢者が自転車に乗っている場合には十分な間隔をあけるなど、運転手側の注意が必要である。

【西村委員（浅見代理）】

- ・乗合タクシーを実施する上で他の交通機関との競合が生じている実情について話があったが、これは市町村の地域公共交通会議の場で議論されている問題である。県としては、こういった会議の場に積極的に参画し情報提供を行っている状況である。

【遠山委員】

- ・現在岩槻区内で乗合タクシーの実証運行を行っている。
さいたま市は地域が広く交通空白地区が多く存在している。当初はマイカー利用等により

移動困難でなくても、高齢化が進んでしまうと自分で移動することが困難になり、病院にも行けないという問題が出てくる。平成22年度に策定したガイドラインに基づき、ある程度まとまった人数が利用する可能性がある地域については、地域の発案により乗合タクシーの導入を進めていくところである。

【根岸委員（宮本代理）】

- ・ 厳しい財政状況の中、路線バス、コミュニティバス、送迎バス、タクシー、自転車等を、それぞれの地域でどう役割分担していくか、どう活性化していくか、かなり難しい問題ではあるが検討していきたい。

【前田委員】

- ・ 春日部市では総合連携計画の策定にあたり、地域のタクシー事業者と色々な話し合いをする機会を持つことができたので、引き続き、地域公共交通の発展について話し合いができたらと考えている。

(今後の進め方として事務局から口頭により次のように提案があった。)

【事務局】

- ・ 本日も報告した状況や皆様のご意見を踏まえますと、各交通圏の特定地域協議会で策定された地域計画の確実な実施を図るため、適正化の進め方として①労働条件の改善に向け、地域計画に基づく適正と考えられる車両数を目標にさらに取組を進めていく。②取組を進めるに当たり、行政として事業者の経営状況の調査、監査等を実施しましたが、調査の実施により事業再構築の取り組みが進み、大きな効果があったと考えられます。行政として、今回の調査結果を踏まえ、事業再構築に協力しない事業者に対してさらなる働きかけを行い、引き続き行政の立場から支援していくことが各交通圏で必要と考えます。
- ・ 活性化につきましては、各交通圏とも認定を受けた特定事業はほぼ完了していますが、需要創出の効果を見極めつつ取り組みを進め、さらなる活性化に取り組む必要があると考えます。さらなる取組として、環境問題への貢献、交通問題の改善、観光振興等に積極的に取り組むべきであり、業界が中心となり検討いただくとともに、タクシー事業者の経営行動に影響を与える関係者の協力が不可欠であることから、関係者については引き続きご協力をお願いしたいと考えます。
- ・ また、特措法による地域指定は3年とされ、県南中央・西部交通圏は、本年9月30日までの指定となっております。適正化の取り組みと活性化の取り組みをともに行うことで効果を高めることが可能であり、重要であると考えます。指定期間までに、協議会が作成した地域計画の目標達成がなされるよう、関係者のより一層の努力が必要と考えます。

【森委員】

- ・ タクシー業界としては、これからも適正化と活性化に積極的に取り組んでいきたい。タクシーは、ドアツードアの地域に密着した交通機関である。バス・鉄道には運行が終わる時間があるが、それらが運行を終えた後の時間は我々タクシー業界が担うという思いをもって努力したい。そのためには、今後第一線で働ける若い乗務員の参入がなければ、なかなかお客さんの期待に応えられない。業界が一丸となって、事業者にも適正化、活性化

を理解していただき、利用者から信頼され、認められるような業界にしていきたい。

(2) これまでの意見、事務局からの提案を踏まえ、会長からとりまとめとして次のように発言。

【鈴木会長】

- ・今後のすすめ方として、各交通圏の協議会関係者が適正化・活性化に向けた取り組みをさらにすすめることとし、支局としても、事業再構築に協力しない事業者に対してさらなる働きかけを行い、公平性に配慮しつつ、さらなる推進に向けた支援をしていくことが、地域計画の目標である労働条件の改善、利用者の利便向上等の達成につながるものと考えます。各交通圏での、これらのさらなる取り組みにより、地域計画の目標の達成が図られることとなり、特に県南中央・西部交通圏では特措法による残り少ない指定期間でもあることも十分考慮しながら、各交通圏では地域計画に定められた目標の達成をめざし、関係者のより一層の努力のもと、その取り組み状況、結果について検証、評価が実施されることを各交通圏の協議会として期待します。

(3) その他

【事務局】

- ・次回の協議会については、各交通圏の今後の取り組み状況を踏まえ開催時期を検討したい。

4. 配付資料

- 資料1-1 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料1-2 埼玉県県南東部交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料2 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について
- 資料3-1 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県南中央交通圏）
- 資料3-2 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県南西部交通圏）
- 資料3-3 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県南東部交通圏）
- 参考資料1 地域公共交通確保維持改善事業について（概要）抜粋
- 参考資料2 環境に優しい自動車社会の実現
- 参考資料3 新聞記事

以上