

甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本方針

(1) 甲府交通圏における公共交通機関としての役割・責務

甲府交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対し、24時間個々の利用者のニーズにあわせたドア・ツー・ドアの輸送を担っており、生活に欠かせない公共交通機関として、県内では平成18年度の全交通機関の約18.6%にあたる1日当り約21千人をタクシーで輸送し、バス（約26千人）に匹敵する規模の輸送を担っている（山梨県統計年鑑・平成20年版）。

特に一人一人のニーズにきめ細かく、柔軟に対応することから時間価値を重視するビジネス利用、観光客、終電、終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段ともなっている。このようにタクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

(2) タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

甲府交通圏におけるタクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では年間350万人（1日当り9.6千人）から年間305万人（1日当り8.4千人）へと約13%減少している（タクシー協会調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般利用者のみならず、経費圧縮等を進める企業のビジネス利用の減少、加えて運転代行業等の新規事業の進出により厳しい状況にある。また、甲府交通圏事業者の平成21年9月1ヶ月の輸送人員は214千人と平成20年9月の242千人に比べて12%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と思われる。

規制緩和以降の事業者数及び車両数

甲府交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法の一部を改正する法律」施行以降も事業者数、車両数は減少（平成13年度25社・498両、14年度26社・500両、平成21年9月30日現在24社・448両）しているものの、平成21年10月28日の第1回協議会において、関東運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実働率をそれぞれ90%、86%、80%としたときの車両数約350両、約350両、400両）について示されたところであるが、平成21年9月30日現在の車両数（448両）とは大幅な差異が認められる。

輸送実績の悪化

このように、甲府交通圏ではタクシー車両数は減少しているにもかかわらず、タクシー利用者が減少している結果、タクシー1両当りの1日の走行キロは、平成13年度と比べ平成20年度では144.0kmから129.2kmへ、実車率⁽¹⁾は46.4%から44.0%へ、実働率⁽²⁾は85.9%から85.0%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当りの運送収入(税込み、以下同じ)も25,132円から23,561円へと、これも6.3%減少するという実態となっている。

さらに、平成21年9月の実績では、実車率42.7%、実働率87.5%、1日1車当りの運送収入は20,768円と輸送実績は一層悪化している。特に1日1車当りの運送収入は、26ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている。

一方で、燃料価格の高騰(平成13年度48.0円/ℓから平成20年度72.6円/ℓ)(タクシー協会調べ)や安全対策等への経費の増大等により、甲府交通圏における事業者の収支差比率は5年連続で低下しており、平成19年度はマイナス1.9%、平成20年度はマイナス2.8%、さらに、平成21年度はマイナス幅が大きくなることが予想されるなど、減益幅は拡大する傾向にある。

このように、事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

1 実車率とは、走行キロに対する実車キロ(旅客が乗車した距離)の比率である。

2 実働率とは、実在車両数に対する実働車両数の比率である。

運転者の労働条件の低下

タクシー1両当りの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、山梨県のタクシー運転者の平均年収は、平成8年には447万円であったが、その後低下傾向を示し、平成10年以降は300万円前後で推移し、平成20年には258万円となっている。(いずれも税・社会保険料等控除前の金額)この間に山梨県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には251万円にまで拡大している。平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、最低賃金法に抵触するおそれもあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

労働時間についても、山梨県のタクシー運転者は山梨県の全産業平均よりも長時間労働である。その差は、平成20年には144時間となっており(賃金構造基本統計調査)、さらに長時間化の傾向もみられる。

運転者の高齢化

また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成4年には48.5歳であった運転者の平均年齢が平成20年には60.1歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合は31%になっている(タクシー協会調べ)。

こうした高齢化の進展が事故多発の要因になるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。

低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は皆無である一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

需給バランスが崩れたことによるサービスの低下

このような状況の中、収入を増やそうとするため、近距離の運行をいやがる傾向から、近距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているという指摘もある。また、駅構内等では長時間乗車待ちをするため、駅周辺での交通渋滞や近距離利用者に対しての接客態度不良等の苦情件数も増加傾向にあり、運転者自らがタクシー離れを促すようなケースもでており、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。

タクシー業界の取組み

業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組み、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。

甲府交通圏においては、無線タクシーのデジタル化の推進、低燃費LPGタクシー車両の導入、エコドライブなどによる環境問題への取組み、労働環境の向上（防犯カメラの導入・防犯仕切り板の導入推進等）、ドライブレコーダーの導入、社会的要請の禁煙化の実施、運転免許返納者割引の導入、便利屋タクシーの促進、110番協力タクシーの導入、コンビニタクシー相互協力の協定、忘れ物や苦情処理対策、優良運転者表彰制度など幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

まとめ

以上のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであるが、現状のような経営環境下（需給アンバランスな状態）では、抜本的な改善は難しいものの、創意工夫の余地があるものと考えられる。

（３）取組みの方向性

（１）（２）において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、道路管理者等）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。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
安全性の維持・向上
環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善
総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
観光立国実現に向けての取り組み
防災・防犯対策への貢献
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
事業経営の活性化、効率化

2. 地域計画の目標

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

タクシーに求められるものは、公共交通機関として社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、まず利用者の満足度を高め、リピーターとなってもらうため接客サービスの向上を目指すものとする。

そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、協会、会社を含め業界全体をあげて接客サービス向上のための研修会を実施すべきである。

また、新たな需要の喚起については、駅等における近距離乗り場の設置や高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。

なお、高齢化社会における個人需要の掘り起こしについては、その実現に向けた取り組みや地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握するとともに、バリアフリー対応の教育制度の導入によりタクシーサービスの向上に努める。

(2) 安全性の維持・向上

公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上させていく必要がある。

また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種研修会を実施するとともに、協会、会社をあげて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備する必要がある。

さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

(3) 環境問題への貢献

政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO₂排出量を25%削減することを目指すことを表明している。山梨県では平成18年度の総CO₂排出量のうち39.7%を運輸部門が占めており、そのうち約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO₂のうちタクシー(LPG車)が占める割合は約1%となっており、タクシーは山梨県の総CO₂排出量の約0.4%を排出している。

今後、タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。

山梨県タクシー協会では、タクシー1両当りの年間平均CO₂排出量を24トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数1,031両に基づく約25千トンのCO₂を排出している

計算になる。

こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

(4) 交通問題、都市問題の改善

甲府交通圏では、主要駅等で生じている乗車待ちタクシーによる交通渋滞等の問題を改善し、円滑な交通環境を確保することを目指す。

具体的には、乗車待ち時間を継続的に計測することで、乗車待ち時間の短縮に向けた改善策を推進する。

(5) 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した山梨における総合交通ネットワークとしての機能向上や、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。

都市計画や新たな開発から生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。

また、鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

(6) 観光立国実現に向けての取り組み

個別輸送機関であるタクシーは、主要駅から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。

官民あげて、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人そしてその後3,000万人を達成することを目標とする「観光立国」実現を目指すとする施策が展開される中、地域の観光振興と連携し、新たな観光コースの開発や観光タクシー運転者の養成など、タクシー運転者のサービスレベルの向上、乗り場の工夫等サービスの充実を図る。

また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができるような場の設置に向け、取り組んでいるところである。

さらに、山梨県では、観光を重要な産業と位置づけ、「観光立県」としてのプランを策定している。タクシーにおいても山梨県をはじめ関係自治体の観光担当課との協力を推進する。

(7) 防災・防犯対策への貢献

県都甲府で、24時間を広範囲に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会貢献を促進する。

具体的には、タクシー無線を活用し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送協定の、自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。

また、子どもたちの安全確保に資する「110番協力タクシー」制度や、タクシーに搭載のドラ

イブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

(8) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、山梨県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。

具体的には、賃金面では、平成20年現在、山梨県のタクシー運転者で251万円ある他産業平均賃金との格差を、また、労働時間の面においても、平成20年現在、山梨県のタクシー運転者で144時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

(9) 事業経営の活性化、効率化

タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ新たなサービス等への投資も可能にするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。

タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取り組みを実施するものとする。

具体的には、車両費用の削減（共同購入等）、勤務制度の変更などによる効率性の向上とこれに伴う1両あたりの生産性の向上を推進する。

以上の目標に必要となる供給過剰状態の解消

現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。甲府交通圏では10月28日の第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、三つのケースの実働率により、約350両（実働率90%）、約350両（同86%）、約400両（同80%）であり、これに基づく20年7月通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数（479両）や、9月30日現在の車両数（448両）とは差異が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。

その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果をあげることができるものとする。具体的には、過剰な車両によって県内で発生している交通渋滞等の都市問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にも寄与する。

さらに、車両数の減少や運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが県内において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。

ただし、その際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことも留意する必要がある。

3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

2. に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする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。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施時期としては短期・中期としているが、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して取り組むこととする。

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

【特定事業】

接客サービス向上のための研修会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

バリアフリー対応の教育制度の導入

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVM機器導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

スクールタクシー運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

タクシーPRのためのポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ハイグレード車の導入の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

事業者におけるWEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ETCの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

主要地にタクシー乗り場の新設

実施主体等：協会、自治体、JR、**運輸支局**

実施時期：中期

主要駅タクシー乗り場付近への案内表示板や概算料金を記載した掲示板の設置

実施主体等：協会、自治体、JR、**運輸支局**

実施時期：短期

主要駅構内タクシー乗り場に近距離乗り場の設置

実施主体等：協会、自治体、JR

実施時期：中期

運転者評価制度の導入の検討

実施主体等：協会

実施時期：中期

協会ホームページ相談コーナー等の苦情処理体制の充実

実施主体等：協会

実施時期：中期

高齢者用外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の拡充

実施主体等：協会、自治体、運輸支局

実施時期：中期

(2) 安全性の維持・向上

【特定事業】

接客サービス向上のための研修会の実施（再掲）

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

バリアフリー対応の教育制度の導入（再掲）

実施主体：協会、労働組合

実施時期：短期

地理教育の徹底（再掲）

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

エコドライブの推進

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

運輸安全マネジメントの講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

交通安全運動時の交通事故防止啓発活動

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの開催

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

車内外を録画できるドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アルコール検知器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

「セーフティードライブ・チャレンジ200」への参加

実施主体：タクシー事業者、セーフティードライブ・チャレンジ200推進会議

実施時期：短期

緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：協会、タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

死者数、人身事故件数削減のための目標の設定

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

他の団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：協会

実施時期：短期

（３）環境問題への貢献

【特定事業】

電気自動車・ハイブリッド車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

G P S 技術等を利用した車両滞留防止への取組

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

デジタル式 G P S - A V M 機器導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

エコドライブの推進（再掲）

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

【その他の事業】

公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等への働きかけ

実施主体等：協会、自治体

実施時期：中期

(4) 交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

繁華街、駅等における街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

乗車待ち時間の計測

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

【その他の事業】

ショットガン方式の導入の検討

実施主体等：協会、自治体、警察、JR、**運輸支局**

実施時期：中期

タクシープールの整備

実施主体等：協会、自治体、警察、JR、**運輸支局**

実施時期：中期

(5) 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

Suica、Pasma等ICカードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携

実施主体：タクシー事業者、JR

実施時期：中期

鉄道車両、バス輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者、協会、JR

実施時期：短期

【その他の事業】

主要駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：協会、JR

実施時期：短期

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進

実施主体等：協会、運輸支局、自治体

実施時期：中期

(6) **観光立国実現に向けての取り組み**

【特定事業】

観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光タクシー乗務員講習会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、やまなし観光推進機構

実施時期：短期

観光タクシー乗務員認定制度の導入

実施主体：タクシー事業者、協会、やまなし観光推進機構

実施時期：短期

接客サービス向上のための講習会の実施（再掲）

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

主要鉄道駅乗り場における案内係の配置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

鉄道事業と連携した観光タクシーの導入

実施主体：タクシー事業者、協会、JR

実施時期：短期

【その他の事業】

観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：協会、自治体

実施時期：中期

（ 7 ） 防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

地域における治安維持への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

地域における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

地域における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

110番協力タクシーの充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

車内外を録画できるドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

（ 8 ） タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

最低賃金の確保

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

定年の延長又は雇用延長制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

日勤勤務から隔日勤務への転換等による長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、警察

実施時期：短期

車内外を録画できるドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

食事、休憩可能な提携施設等の確保

実施主体等：協会

実施時期：中期

（ 9 ） 事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

デジタル式 GPS - AVM の導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

燃料や自動車部品等の共同購入推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

業務取扱事務の OA 化の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

日勤勤務から隔日勤務への転換等による効率性の向上とこれに伴う1両あたりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：協会

実施時期：短期

(注) その他の事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかのように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2. に掲げた各目標を確実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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では、特定事業計画には、特定事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、甲府交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、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趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上

資料 2

甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）修正について

第3回協議会においていただいた委員の皆様のご意見と、事務局にて修正した事項について赤字で表記いたしました。修正項目を下記にて、ご説明させていただきます。

1 ページ

(1) 甲府交通圏における公共交通機関としての役割・**責務**

「さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関としての社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、雇用責任等の社会的責任（CSR）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。」を追加しているため「**責務**」を追加いたしました。

他の公共交通機関が始発から終電・**終バス**

公共交通機関として、バスについても始発から終バスまでに決められた路線での輸送を担っているため追加いたしました。

4 ページ、5 ページ、11 ページ

政府が国策として、観光立国に向けて官民あげて施策を展開していることを鑑み、訪日外国人の目標数と国内観光の振興に関する最新の取り組みについて、より具体的に掲載をいたしました。

8 ページ及び11 ページ

第3回協議会にて、【その他の事業】として、乗り場の新設や案内板の設置等について施設使用において自治体の他に**国**が係わる可能性があるのではとの意見がありましたので、国関係の交渉の窓口として**運輸支局**があたることとして、掲載いたしました。

12 ページ

鉄道事業と連携した観光タクシーの導入について

具体的にJRとの連携による観光タクシー（駅から観タクン）について関係者間の合意が得られ、4月より事業を行うことになったため掲載いたしました。

第3回 甲府交通圏タクシー特定地域協議会

日 時 平成22年1月29日(金)
14:00～15:45
場 所 山梨自動車会館2F会議室

14:00	<p>【開 会】 【事務局】 依 田</p>	<p>定刻になりましたので、ただいまから、第3回甲府交通圏タクシー特定地域協議会を開催いたします。</p> <p>集まりいただきました関係者の皆様方には、ご多忙の中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。本日の本協議会につきましては、伊藤委員、代永委員、勝俣委員が欠席となっておりますが、構成員の過半数の出席により、成立していることを報告させていただきます。</p> <p>まず、席上に配布しております資料の確認をさせていただきます。「議事次第」「委員名簿」「席次表」</p> <p>資料1 甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案) 資料2 甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画の決議 資料3 第2回甲府交通圏タクシー特定地域協議会議事録</p> <p>参考資料 甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案)比較表 甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱(平成21年10月28日)</p> <p>をご用意しております。ご確認下さい。よろしいでしょうか。</p> <p>なお、参考資料としてつけております、協議会の設置要綱につきましては、第1回の協議会において(案)を提出し、合意が得られましたが、確定版をお渡ししておりませんでしたので、大変遅れて申し訳ありませんが、今回、出させていただきます。</p> <p>資料に不足がございましたら、お申し出ください。よろしいでしょうか？</p> <p>よろしければ、議事進行に先立ち春原会長よりご挨拶申し上げます。</p>
14:05	<p>【会長挨拶】 春原会長</p>	<p>山梨運輸支局長の春原でございます。本日は甲府交通圏タクシー特定地域協議会のために、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。</p> <p>関東運輸局管内の特定地域25の全ての交通圏において協議</p>

		<p>会が開催されており、東京の特別区・武三交通圏では、4回の協議会において地域計画が合意され、昨年12月25日に公表しております。</p> <p>ここ山梨県においても皆様のご協力により第3回目の地域協議会が開催することが出来ましたことに感謝いたします。これまでの本協議会において、「基本的な方針」と「地域計画の目標」を提出させていただきましたが、本日は、これらに基づく「特定事業その他の事業及び実施主体」について、ご検討をお願いいたします。</p> <p>この「特定事業とその他の事業」につきましては、これまでの「地域計画の目標」と比較してより具体化されておりますが、その実施手法等更に具体的な内容につきましては、事業者が定める「特定事業計画」において定めることとなりますことをご理解の上、検討をお願いいたします。</p>
14:10	<p>【事務局】 依田</p>	<p>それでは、議事に移させていただきます。 議事の進行に関しましては、設置要項第5条の規定によりまして春原会長をお願いいたします。</p>
14:15	<p>春原座長</p>	<p>それでは次第に従い議事を進めさせていただきます。時間も限られておりますのでスムーズな議事の進行に皆様のご協力をお願いいたします。</p> <p>まずは議事1「甲府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説明をお願いします。</p>
	<p>【事務局】 尾形首席</p>	<p>地域計画のうち、「1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針」と「2. 地域計画の目標」につきましては、第2回の協議会で説明させていただき、また、事前に送付させていただきました地域計画につきまして、その後、若干の修正・追加をしてありますので、まず、その部分について資料1により説明させていただきます。</p> <p>資料1について説明。</p> <p>次に、これらに基づいた「地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他事業及び実施主体に関する事項」について、3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及び実施主体に関する事項」を比較して作成しました参考資料の「甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案) 比較表」に基づき説明させていただきます。</p> <p>なお、これにつきましても、事前に送付させていただきました地域計画に若干修正を加えてありますので、ご了承下さい。</p> <p>資料2について説明。</p>

14:40

春原座長

ありがとうございました。
只今の説明に対してご意見・ご質問はございますでしょうか？

春原座長

これは会長としてのお願いになりますが運転者教育、特に接客サービス等については、事業者さんに任せることなく、組合さんも一緒に実施していただきたい、と言う思いで実施主体として労働組合も入れさせていただきましたのでよろしくお願ひします。

14:45

全国自動車交通労働
組合連合会山梨地方連
合会 執行委員長
小林 和人

ご指摘、ありがとうございます。
会社も乗務員教育を3日位に分けて個々に実施している。労働組合としては年に1度全員参加で学習会を行っている。趣旨はサービス改善ですが、ここ10何年の一番の目標は顧客を増やすにはどうすればよいかという事です。
教育というにはおこがましいが、年齢の高い人が多くなり、そういう方に今まで歩いてきた社会での実績を、このサービス業に対し経験を生かして欲しいということをお願いしている。
今年も3月に学習会を行います。その時に、経営者に任せるのではなく、乗務するお客様に直接携わっている乗務員の営業努力が一番だという教育をするつもりです。

春原座長

わかりました。よろしくお願ひします。

甲斐市自治連合会
齋藤会長

その教育について、私は前回欠席していたので、流れがよくわかっていないところがあります。
私は、従業員がこれは自分の仕事だという意識を持つことは絶対に必要だと思いますが、それに見合った収入が無いから適当にやってしまうんだという意見を聞いたことがあります。収入が減るから、会社から言われたことに何も言えなくなってしまうという社員がいることが問題だと思います。「これは自分の仕事」「私の商売」というくらいまでの教育を徹底して実施して欲しいと思います。その指導が出来るか出来ないかで社員の意識が決まってしまうのではないかと思います。
京都の観光タクシーに乗ると分かりますが、気持ちの良い旅をしたなという残量感が残ります。しかし、その気持ちが欠如している運転手の態度ひとつでその旅はガラリと変わってしまいます。
山梨は特に甲府を中心に観光を盛り上げていかなければならない。知事も力を入れている。1人の社員からそんな話が出るようでは、教育の内容に問題があるのではないかという話もあ

	<p>ります。教育はしっかりやるべきだと思います。</p> <p>台数を減らす減らさないという事に固執する前に、この現状をどのように維持するかという事を考えて欲しいと思います。国交省から適正台数が決められてくることが問題なのではないかと思っています。本当にこれが適正台数なのか、数字のみに惑わされない営業をしていただきたいと付け加えたいと思います。</p>
春原座長	ありがとうございました。
<p>全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会 執行委員長 小林 和人</p>	<p>我が社でも、「こんな運転手の姿勢が良くなかった」等の苦情電話をいただきます。その都度思うことは、これはありがたいことで、お客様は「次にもおたくの会社のタクシーに乗るから、改善しておいてよ」という事ととらえています。何も言わず、「もうあの会社のタクシーには乗らない」というお客様が一番怖いのです。そんなお客様がいなくなるよう、組合としても乗務員の指導をしていかなければならないと思います。</p> <p>労働組合と経営者は事業職協定を結んでいます。他に例のない協定で、会社が「あなたは稼いで来るから良い」と言っても、組合では「姿勢が悪ければ除名処分する」という事ができます。組合では「乗務員の乗務する姿勢が悪ければ、売り上げがあっても辞めていただく。」という言葉を使って教育しています。</p> <p>したがって、台数を減らせばお客様が増えるのではなく、今の台数でお客様のニーズにすぐに答えられるように各所に営業所があって、お客様の近くから配車できるようなシステムを我が社でも考えております。それについて労働組合でも協力していかなければ、この不景気な社会を乗り切っていけないと思います。と同時に、運転手の姿勢も噛みしめて進めていきたいと考えております。色々お話ありがとうございました。</p>
<p>甲斐市自治連合会 天野会長</p>	<p>もう1点よろしいでしょうか。これは私が当初申したように、国の施策に問題があったと思います。</p> <p>それは野放しで、代行車を増やした責任はどこにあるのか、事業者の立場から追求していかないといけないと思います。タクシーという乗客の安全を担う仕事を許可制にし、代行は安易に届け制にしていることが、今回の協議会を開催するに至っているのではないのでしょうか。</p> <p>事業者だけにしわ寄せがくるようでは、事業者もやる気がなくなると思います。タクシー業界には是非がんばって欲しい。</p> <p>タクシー業界も代行を野放しにした国の施策の誤りについて、追求すべきで、国も考えていかないといけないと思います。</p>
春原座長	温かいお言葉ありがとうございました。

	他に何かありますか。
<p>春風寮事務長 早川氏</p>	<p>先程の資料1の中の(1)タクシーサービスの活性化と優良なサービスが提供できる環境づくりの中の【その他の事業】で実施主体が、協会、自治体、JRとなっているが、国有地・国道にも乗場や案内板を設置する可能性があるので国も入れた方がよいのではないのでしょうか。</p> <p>その関連で、実施主体を決め、数社がグループになった場合、リーダーは誰なのか、実効性も不明確です。</p> <p>それから、タクシー事業者自身の評価制度を検討しているようだが、具体的にはどうするのですか。</p> <p>東京消防庁がサポートキャブ事業を実施しているが、それを目指す言葉を入れたらでしょうか。具体的には、救急車がタクシー代わりに使われているので、急を要さない患者さんには東京消防庁の要請でタクシー事業者に代行してもらおう事業を展開してます。</p> <p>救急車を呼ぶほどではないような方にはタクシーを簡単に呼べるよう、電話番号(119)を1つにし、解りやすく出来たら良いと思います。</p>
<p>山梨県タクシー協会 小澤会長</p>	<p>この件に関し、個人では無理でして、バックアップが必要です。</p> <p>我が社が以前鈴与商事とタイアップし、30時間研修で緊急通報に対応して、消防庁が大変喜んでくれました。が、救急車は無料だが、タクシーは有料になってしまうので、需要もなくやめてしまいました。</p> <p>早川さんから貴重な意見をいただいたが、タクシー業界としても公のところからのバックアップがあれば、出来る事は協力したいと思っております。</p> <p>天野会長からも貴重な意見をいただき、ありがとうございました。先生方からいただく言葉は、ありがたいお客様の言葉です。聞く耳を持ち、マナー良く、第一印象の笑顔で挨拶は当たり前前のことですが、これをすればお客様の感じ方は良いはずです。他県のお客様にとって、タクシー乗務員の印象が良ければ、山梨県のイメージがアップするという事を十分に感じております。乗務員の上には経営者がいます。その経営者の感覚から直していかないといけないと思います。</p> <p>国を挙げて「Yokoso Japan!」を展開して、山梨も横内知事自ら観光に力を入れています。山梨県都甲府のタクシーの使命は重大と痛切に感じております。今日は、先生方から、貴重なご意見をいただきましたので、今後の教育の目玉にしていきたいと考えております。</p>

15:00

	<p>観光推進機構もできましたので、観光山梨の表玄関のタクシー乗務員は、研修をお金をかけて受け、試験を受け、パスポートをもらい、それを社員が付け、プライドを持って、お客様に親切丁寧に山梨のイメージアップを図りたいと思います。</p> <p>耳の痛い話もどんどん出していただければと思います。</p>
甲斐市自治連合会 天野会長	<p>もうひとつ付け加えます。</p> <p>11月に県外の友達2人と甲斐市の獅子平という所に車を止め昇仙峡に登りました。そこから獅子平に下るときに、タクシー乗務員に料金を訪ねるとが3人よりも5人の方が頭割り分、安上がりになると別の客2人に声を掛けて安くすませてくれました。</p>
山梨県タクシー協会 小澤会長	<p>タクシーはメーターで走っているので、相乗りは出来ません。お客様同士なら出来ますが。</p>
甲斐市自治連合会 天野会長	<p>観光地を走っているタクシーの乗務員さんが、そこまでお客様に気を遣ってくれるのかと感心した。</p> <p>社員は自分が経営者になったつもりで仕事をしています。臨機応変に対応してくれたことに感心しました。</p>
山梨県タクシー協会 小澤会長	<p>乗務員は場所によっては金額を言えないので、「大勢で乗った方が得」と言います。</p>
丹沢委員	<p>今回の法律、協議会の趣旨は理解していただいているとは思いますが、労働者の賃金が安いということが目的でねらいであります。山梨の2010年度はタクシードライバーの年収が約200万になると思います。それを踏まえてサービスの問題は当然やるべき事であるので、サービスの部分を議論して良いのでしょうか。それをやっていたらただの懇談会になってしまう。本協議会は懇談会ではないと思います。</p>
甲斐市自治連合会 天野会長	<p>それは違うと思います。</p> <p>どうして、この供給過剰な車両数が羅列されているのかという根本は懇談会的な意味合いを欠如していたから、提示されているのではないのでしょうか？</p>
丹沢委員	<p>タクシー会社との懇談会は別に開いています。</p>
天野委員	<p>それでは、この数字がどうして運輸局から提示されているのでしょうか。</p>
丹沢委員	<p>それは、国の方針で供給過剰な地域は特定地域として指定さ</p>

	れています。
天野委員	<p>供給が過剰になっているなんて事は誰が決定しているのですか。保有台数が多いから減車しなさいなんて命令が出ていますか。</p> <p>今、保有車両を減らさず、どうすれば良いのかという事を考える会議ではないでしょうか。保有台数を減らさないためには、今話に出た1つ1つの小さな話が、我々の求めているものの大事な基本であるを理解していただきたい。</p>
丹沢委員	<p>今回の会議の趣旨は当然その内容も含まれているが、基本的にはタクシー労働者の賃金が200万円台になってしまったことが問題だと思えます。</p>
天野委員	<p>タクシー労働者の賃金が200万円台になってしまったことが、会議の開催に至ったなんてどこに書いてあるのですか。</p>
丹沢委員	<p>供給過剰という部分にあります。それが今回の法律、協議会会議の趣旨だと思えます。</p>
天野委員	<p>供給過剰ということばかりで処理をしてはいけないと思います。</p>
春原座長	<p>まず（平井委員の）話を聞きましょう。</p>
山梨貸切自動車 （株）代表取締役 平井 武彦	<p>タクシー乗務員の賃金も一部にあるが、根本的なものはこの業界の売上げが落ちてしまったことにあります。その原因がどこにあるのか、皆で協議して、活性化を図るにはどうしたら良いのか第三者の意見を聞きながらまとめていこうということです。賃金の問題は一部にはあるが、それが全てではないと思います。</p> <p>会長さんには耳の痛い話ですが、良いでしょうか。</p> <p>この業界以外の委員さんの中にはタクシー業界に詳しくない方もいると思いますので、説明させていただきますと、タクシー業界の全国組織「全国乗用自動車連合会」があり、我々もその一員であります。</p> <p>一番最初の会議の時に天野委員も盛んに言っていたが、代行の事が非常に問題だと話していただきました。しかし、この会議は代行問題について話し合う場ではなく、タクシー業界の活性化・適正化するための会議と言われました。何名からか代行の問題が出たが、この計画案には載っていません。しかし、我々が仕事をする上で、資料がないのでおおよその見当だが、売上げが落ちている約3割の原因は代行と白ナンバーでお金を</p>

貰ってお客様を運ぶ有償運送であると思います。

これに関する通知が全国の全乗連というところから各協会長宛で出ています。「特定地域における協議会の取り組みについて」の一部を紹介します。

「地域によっては、供給過剰・運賃問題以外にもタクシーと競合する、運転代行業や自家用有償運送等の課題があることから、こうした課題を含めて、地域協議会の議論を進める必要がある。つきましては、今後地域計画の作成に際しては、タクシーの適正化・活性化と密接に関連する、運転代行や自家用有償運送の位置づけや適切な事業運営について、一定の整理が行われることも重要と考えられますので、この点ご留意の上協議会で議論を進めていただきますよう、お願いいたします。」

当初、運輸支局さんでは運転代行業についてはこの会議で取り上げないという事でしたが、タクシー業界の上部より今のような通知が発行され、議論しなさいということです。

運転代行業は皆さんご存じだと思いますが、自家用有償運送とはNPOによる福祉有償運送のことです。基本的には許可を取って身体障害者などを運んだりする仕事で、今まではお金を取ってはいけなかったが、許可を取ればお金が貰えるようになりました。ところが、登録のある身体障害者のみしか乗せられないことになっているが、許可を取り白ナンバーのまま知人を病院まで乗せているなどの行為をしている人が大勢いるが、証拠はつかめません。有償運送もタクシー売り上げ減の原因と考えられます。一番はやはり運転代行業が白タク行為を行うことです。

この計画(案)を作成するのにあたり、我々事業者がやらなければならない事なので、支部で協議をし、絞り込んだ内容です。計画(案)に賛同していただければ、我々が実行していくわけです。

しかし、格好良い事を言っても売り上げの30%も占めるような代行問題をこのままにしておいては売り上げは落ちる一方ではないかと思います。

例えば、台数を減らした場合小さいタクシー会社は代行する場合、1台を休ませ代行するので代行が出来なくなります。代行するとその時間のタクシーの稼働台数が減り、ますます運転代行業が大きくなります。

根本的に解決するために何らかの形で、例えば「タクシー以外の有償運送事業とタクシー業との住み分けの整理を推進していくように務める」というようなやわらかい表現で地域計画の中に盛り込んでもらいたい。というのが事業者の希望です。

春原座長

解りました。が、私は反対です。
なぜならば、今のような実態があるということは推測できま

	<p>すが、第2回の会議の時に答えしたように山梨県だけですむ問題ではないです。制度の問題であります。</p> <p>そうすると、我々に何が出来るかという、皆さんは全乗連を使って地方の声を中央に届けるまた、我々は、この様な会議における発言を議事録に残して上に上げることや、場合によっては議事録から特化して代行の件について支局長名で局に報告するなどがあります。</p> <p>これは地域計画とは別に、協会という外部と我々身内から意見を上げて制度の改革を訴えていかなければならないことです。</p> <p>また先程、売り上げの3割が食われているとのことだが、実際はどうか等、やはりデータも必要になってきます。</p> <p>やはり、上に理解してもらうには、外部からと我々身内からの意見を上げ、世論を高めることが必要であると思います。</p> <p>一番の問題は都会には代行がないことです。</p> <p>地域計画とは事業で何が出来るかと言うことで、代行のことを盛り込んで山梨では何も出来ません。</p>
平井委員	解りました。
山梨県タクシー協会 小澤会長	<p>今、山梨貸切自動車株式会社の平井専務にお話ししてもらいましたが、新年にも山側の4県協会でも局長に挨拶に行き代行の問題についてお話ししました。支局長からも局の方に上げて頂けるとの事でしたので、我々も全乗連に対して強烈的な意見だしをしたいと思っております。委員さんからもありがたい意見をたくさん出していただいている。</p> <p>天野先生からもお話があった通り、実際、代行で参っています。赤字を1億数千万出しています。結果的には1月15日にやめてしまいました。代わりに甲府の24社各社が代行株を持ってやることになりました。県のタクシー業界は代行を30年位やっていて、累積1億数千万出しています。1回代行をすると、数千円を会社が出さなければなりません。これではやっていけません。</p>
平井委員	<p>補足ですが、数十年前から飲酒運転防止ということで、タクシー協会の甲府支部で「代行会」を作った。代行のアルバイトを雇って、常駐させ、協会の甲府支部加入のタクシー会社は誰でもその代行員を使えることにしました。今の会長のお金を掛けてきたというのは、代行員の人件費や、事務所費に使ってきたということです。これは仕事になり、お客様のニーズにも合っていました。</p> <p>しかし、10年位前から運転代行業がでてきました。この方がはるかに安く、お客様も運転代行業に移行していってしまい</p>

	<p>ました。</p> <p>したがって、タクシー協会の代行業が維持できなくなりました。代行員7人、事務所に電話を引いて、仕事が減ったため人件費が払えず、赤字が続き30年来続けてきた「代行会」をやめました。そして、各社で責任を持って代行業を続けることにし、現在は運転手2名で1台の車を運ぶという、各社でタクシー代行を行っています。</p>
<p>山梨県タクシー協会 小澤会長</p>	<p>33年間代行会を行いました。</p> <p>当県のタクシー協会は何事にも早めに対応しています。介護・飲酒運転・禁煙、お年寄りが多いので免許証を返却した方には割引のサービスも行っています。</p> <p>是非、代行業の件に関してはよろしく願いいたします。我々も全乗連にも話を上げますので、委員の皆様もご理解ご協力をお願いします。また、事業者、乗務員の至らない点等、協会へご指摘下さい。</p>
<p>春原座長</p>	<p>時間も迫っておりますが、先程、早川委員からあった色々な提案について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>【事務局】 尾形</p>	<p>施設に関するものに国道等加えるよう、調整していきたいと思います。</p> <p>実施主体についての質問ですが、その他の事業に関しては、案としてある中の注意書き中にあるよう、これから検討していく中で主体と協力者を決めていければと考えております。</p> <p>タクシーの評価制度については、東京で実施しているものが、山梨に適用できるかは、今後検討していきたいと思います。</p> <p>サポートタクシーについては、お金を取るという事では太刀打ちできないお話なので、完全に行政の負担でタクシーを確保という制度でなければ出来ないと思います。そこは関係者間の検討課題とさせていただきたいと思います。</p>
<p>春原座長</p>	<p>これからどんな事業をやっていくのかというとき、どこがリーダーシップをとるかが書けないので、その当事者同士の話し合いになるかと思います。</p> <p>その他何かありますか。</p>
<p>山梨労働局 労働基準部監督課長 岡本 克也氏</p>	<p>特定事業計画については協議会は全く関与しないということでしょうか。</p>

15:30

春原座長	<p>将来の話なので解らないが、報告という形になるかもしれません。</p> <p>事業者は個々に地域計画からチョイスして特定事業を実施する形になります。</p>
山梨労働局 労働基準部監督課長 岡本 克也氏	<p>事業者とは各会社なのか、事業団体のどちらなのでしょう。</p>
春原座長	<p>各会社です。</p>
山梨労働局 労働基準部監督課長 岡本 克也氏	<p>労働局を代表して運転手さんを含む労働者の方々の労働条件を確保する立場から事業主さんには様々なお願い、指導をさせていただいている。</p> <p>労務管理、安全衛生管理の状況が法令で定める基準を下回っていた場合には、第三者に交通事故の発生という形で被害を与える可能性が高まり、最終的には事業者さん自身も被害を受けることとなりますので、法令遵守についてはよろしく対応願いたいと思います。これについては小澤会長を先頭に、事業主の皆さんには真摯に対応いただいていると思いますので引き続きよろしくお願い申し上げます。</p> <p>計画案の中に、「定年制の延長」ということが記載されていますがその具体的内容について決まっていれば教えていただきたい。</p> <p>また、「健康診断の充実」についても、具体的にどのようなことを考えているのか教えていただきたい。</p>
【事務局】 志 村	<p>定年制の延長につきましては、65歳という事になっております。</p> <p>健康診断の充実ということは、項目も増え、受けてない事業者も居るので、実施の徹底、深夜業務者の法律で決められた健康診断回数の実施等のことです。</p>
山梨労働局 労働基準部監督課長 岡本 克也氏	<p>法律を遵守させるということですね。</p> <p>法律を更に上回るということではないのですね。</p>
【事務局】 志 村	<p>はい。</p>
丹沢委員	<p>定年延長については、事実上、笑い事ではなく死ぬ一歩手前までです。</p>

<p>山梨労働局 労働基準部監督課長 岡本 克也氏</p>	<p>私がたまにタクシーに乗っても65歳以上の方が多くのように感じましたので話をさせていただきました。</p>
<p>平井委員</p>	<p>定年延長については、各社によって違うが、65歳までは正規に働いているところが多いです。65歳になったら、正規乗務員の半分位働いて年金を貰いながら働く定時制制度というのが導入されています。おっしゃるとおり、70歳前後までは働いている人が多いです。</p> <p>健康診断の問題は、各社で実施するものなので、強制できません。それぞれの会社できちんと実施するよう、指導していくということ。</p>
<p>山梨労働局 労働基準部監督課長 岡本 克也氏</p>	<p>「充実」という記載をされているので、法令で規定された事項を上回る内容に取り組む主旨なのかと考え、確認させていただきました。</p>
<p>【事務局】 志 村</p>	<p>高齢者については、年1回を2回実施しています。</p>
<p>春原座長</p>	<p>今後、各社で検討していく上で、実施項目を増やす等出てくる可能性は有りますね。</p>
<p>山梨貸切自動車 (株)代表取締役 平井 武彦</p>	<p>はい、有ります。</p>
<p>山梨県タクシー協会 小澤会長</p>	<p>高齢者運転者の方はタクシーが好き。長時間の勤務は出来ません。健康第一です。</p>
<p>甲斐市自治連合会 天野会長</p>	<p>参考に、女性ドライバーは何名位居ますか。</p>
<p>【事務局】 志 村</p>	<p>43人です。</p>
<p>甲斐市自治連合会 天野会長</p>	<p>私は京都の観光タクシーに乗りますが、女性が多いです。女性はきめの細かい観光案内をしてくれます。山梨はどうなのかと思いました。</p> <p>女性ドライバーが増えると観光の看板になるのではないかと。</p>
<p>山梨県タクシー協会</p>	<p>タクシー業界がイメージアップすれば、女性ドライバーも増</p>

小澤会長	えるのではないかと思います。
春原座長	<p>そろそろ予定した時間も参りましたので、この辺で終了させていただきます。</p> <p>今までにない、活発なご議論をいただきまして誠にありがとうございました。</p> <p>次回の日程について事務局よりお願いいたします。</p>
【事務局】 依田	<p>次回、第4回協議会の日程でございますが、会場等の都合の関係で誠に勝手ながら3月10日14:00に同場所にて開催したいと思っております。委員の皆様におかれましては、なにとぞご調整頂きご出席のほどよろしく申し上げます。</p> <p>正式な開催通知、今回の協議会の議事録、ご意見を受けての地域計画の最終版の3点を2月の第4週、22日の週には発送いたしますので、ご確認をお願いします。</p> <p>なお、第4回は地域計画の議決を行う予定になっておりますので、議決の方法に際しては資料2を参考として目をとおしていただければと思っております。</p>
春原座長	<p>予定された議事も終了しましたので、座長の役を降ろさせていただきます。</p>
春原会長	<p>前回にも増しての活発な意見ありがとうございました。先ほど事務局から説明いたしましたが、次回4回協議会では地域計画の決議をしたいと思っております。2月22日の週には議事録、協議会開催の通知、地域計画の最終案をお送りしたいと思っております。組織として参加される方については、組織としての結論を協議会にお持ちいただければと思っております。もし、何かありましたら遠慮なく事務局に申し出いただければと思っております。3月10日の協議会で地域計画の決議をして、公表して、各事業者の特定事業計画へと進んでいきたいと思っておりますので、ご協力方お願いいたします。</p> <p>以上を持ちまして、第3回協議会を終了いたします。</p> <p>本日はありがとうございました。</p>

15:45