

## (素案)

### 甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

#### 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

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「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 日国土交通省告示第 1036 号抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、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。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

#### (1) 公共交通機関としてのタクシーの位置付け及び役割

山梨県におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電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 日当たり約 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。

#### (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 日当たり 9.6 千人)から年間 305 万人(1 日当たり 8.4 千人)へと約 13%減少している。(山梨県タクシー協会調べ) 特に平成 20 年秋以降の世界的経済危機

も相まって、一般の利用客のみならず、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 1 ヶ月の 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（13 年度 25 社・498 両、14 年度 26 社・500 両、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 両当りの走行キロは平成 13 年度と比べ平成 20 年度では 144.0 km から 129.2 km へ、実車率は 46.4 %から 44.0 %へ、実働率は 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（LPG）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）（山梨県タクシー協会調べ）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。

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。

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。

### **長時間労働及び運転者の高齢化**

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 1 4 4 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。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 4 8 . 5 歳であった運転者の平均年齢が平成 20 年には 6 0 . 1 歳となるなど、運転者の高齢化も進み、6 5 歳以上の高齢運転者割合は 3 1 % になっている（山梨県タクシー協会調べ）。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ような指摘もある。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する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。

### **タクシー業界の取り組み**

タクシー業界では、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り組み、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り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 L P G 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、1 1 0 番協力タクシーの導入、タクシー子ども 1 1 0 番の導入、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り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（需給が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 ） 取り組みの方向性**

### **安全・安心で良質なサービスの提供**

山梨県の公共交通機関として、また、観光等に関しても大きな機能を担うタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供」が強く求められる。

公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくためには、事

業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けたさらなる取り組みが望まれる一方で、人材の確保・育成を可能とし、より良いサービスを提供できる環境を整備することが必要である。

#### **社会貢献への積極的な取り組み**

地球温暖化対策等環境問題への寄与や交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への寄与も一層求められる。また、高齢化社会への進展に伴い、さらなる福祉輸送等への対応が求められる。

#### **他の公共交通機関と連携した機能の向上**

鉄道やバスなど他の公共交通機関と連携した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ことが望ましい。

#### **観光への取り組み**

「観光立国」を担う公共交通の一員として、地域の観光に関する新たなタクシー需要を掘り起こすことも重要である。

#### **魅力ある労働環境の整備**

労働者に対する適正な労働条件は当然のこと、魅力ある労働環境の整備が必要である。

#### **健全な事業環境の推進**

供給過剰状態の解消に向けた取り組みを行うことが必要である。

## 2. 地域計画の目標

### 地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としての位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切な対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業への構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

### （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、新たな観光コースの開発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。

具体策として、新たな観光コースの開発、観光運転者の育成・確保を図るとともにユニバーサルデザイン車両の導入検討、バリアフリー対応の教育制度の導入など、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し、タクシーサービスの向上に努める。

### （2）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両当りの生産性の向上を推進する。

### （３）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が目標とする。

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が目標とする。

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。

### （４）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、人身事故件数とともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

### （５）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、特に交通問題に顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での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。

### （６）観光への取り組み

訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年の2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す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。

### （７）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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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。

#### (8) 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**。甲府交通圏における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%)、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、輸送需要の開拓を行なうとともに、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、車両数の減少や運行の効率化によるCO<sub>2</sub>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環境の改善が図られ、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など、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。

#### (9) その他

### 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

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

#### 三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。

この際、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

##### 1 輸送需要に応じた合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

##### 2 法令遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者において、これらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

##### 3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者とするタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

##### 4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、高齢者や介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2. の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。



# 第1回 甲府交通圏タクシー特定地域協議会議事録

日 時 平成21年10月28日(水)

10:30~12:20

場 所 山梨自動車会館2F会議室

10:30	【開 会】 尾形首席	<p>定刻になりましたので、ただいまから、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>お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。</p> <p>本日の会長選出までの議事進行を努めさせていただきます関東運輸局山梨運輸支局首席運輸企画専門官の尾形と申します。よろしくお祈いします。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。</p> <p>「議事次第」でございます。続いて委員出席者名簿、配席図、</p> <p>資料1 甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱(案)</p> <p>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性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</p> <p>資料3 山梨のタクシー業界の状況</p> <p>資料4 適正と考えられる車両数の算定について</p> <p>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性化に関する特別措置法」地域計画</p> <p>をご用意しております。ご確認下さい。</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、協議会設立の手続きに移らせていただきます。</p>
10:35	【要綱説明】 尾形首席	<p>資料1「甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱(案)」に基づき概略を説明させていただきます。</p> <p>資料1に基づき説明。</p> <p>皆様方にお諮りいたしますので、皆様のご承認をいただけますようお願いいたします。異議ございませんでしょうか。</p> <p>異議なしー</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>今後はこの設置要綱に基づきまして協議会での検討を進めてまいりたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。</p>
10:40	【構成員紹介】 尾形首席	<p>名簿に基づき紹介。</p>

10:55	【会長選出】 尾形首席	<p>つづきまして、要綱第5条に基づきまして構成員の中から、会長を選出いただきたいと存じます。ご推薦ございましたら、ご発言下さいませ。</p> <p>ご発言等ないようですので事務局より春原委員を推薦いたしますがいかがでしょうか？</p> <p>満場一致、了承の挙手</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、春原委員に会長をお願いしご挨拶をお願いします。</p>
11:00	【会長挨拶】 春原支局長	<p>只今、本協議会の会長を仰せつかりました山梨運輸支局長の春原でございます。</p> <p>委員の皆様におかれましては、多忙の中、本協議会にご参集いただきまして、誠にありがとうございます。</p> <p>タクシー事業につきましては、平成14年2月以前は、参入は免許制であり、需給調整規制が行われ、運賃は、認可制でありました。</p> <p>平成8年12月に、政府の規制改革委員会による需給調整規制廃止等に係る報告、運輸政策審議会の答申を受け、国会審議により道路運送法の改正が行われ、この結果、平成14年2月より、タクシーの需給調整規制が撤廃され、参入は許可制となり、運賃も、上限認可制となりました。</p> <p>しかしながら、バブル崩壊以後のタクシー離れで需要が低下する状況下で、タクシー1台当たりの売上げも落ち込み、タクシー事業者の収益基盤の悪化とこれに伴う運転者の労働条件の悪化、サービスの質の低下が発生、することとなりました。</p> <p>こうしたことを背景とし、平成20年2月より「タクシー事業を巡る諸問題について」国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において、13回にわたり鋭意検討が行われ、平成20年12月に、タクシーが地域公共交通機関としての機能を維持・活性化するための対策について答申を頂きました。</p> <p>そして前通常国会において、侃々諤々の審議の末、全会一致で「特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化に関する特別措置法」、通称「タクシー新法」と言っておりますが、これが成立し、10月1日より施行となり、ここ甲府交通圏を含め、全国で141の地域が特定地域に指定されたところであります。</p> <p>山梨運輸支局といたしましても、タクシー新法の目的である特定地域において、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、タクシー需要の拡大に向けた取り組み、収益基盤の改善のための取り組みや労働条件の改善のための措置が円滑に図られ、もって、利用者利便の増進に資するよう、精一杯努力して参りたいと考えております。</p> <p>タクシー新法の概要や甲府交通圏におけるタクシー業界の現状</p>

		等について、後ほど、事務局から説明がありますが、委員の皆様方には、甲府交通圏におけるタクシー事業の適正化・活性化に係る地域計画の策定などにどうぞお力とお知恵をお借りしたいと思います。 本日は、どうぞよろしく申し上げます。
	【事務局】 尾形首席	設置要綱第5条2項の規定に基づき会長が座長を務めることとなっておりますので、今後の議事に関しましては、春原会長に申し上げます。
11:10	【事務局長指名】 春原会長(座長)	それでは次第に従いまして、ここから先は私が議事を進めさせていただきます。まず、議事に入ります前に、要綱第5条6項に従いまして私の方から事務局の事務局長として、山梨県タクシー協会小澤会長を指名させていただくことを報告させていただきます。では、小澤照彦会長に就任の挨拶をお願いします。
11:15	【事務局長挨拶】	会長に指名されました山梨県タクシー協会の小澤照彦でございます。先ほど会長からお話がありましたが、今日参加の委員の方々のご尽力によりタクシー事業が戸間口から戸間口へ輸送機関として、公共的輸送機関と認知されました。 今後も永遠にタクシー業界が信頼される仕事が提供できるように安全安心をモットーに笑顔で挨拶ができる業界にしたいと考えております。今後ともご理解ご協力賜りますようお願いいたします。
11:20	【議事】 春原座長	それでは、議事に入らせていただきます。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します。
11:25		議事のうち           につきまして、事務局から続けて説明をお願いします。説明の後で受けたのち、各委員の皆様方よりご質問、ご意見を頂くこととします。
11:30	【尾形首席】	「本協議会の目的と役割について」 お手元の資料2にて「本協議会の目的と役割について」ご説明
	【志村専務】	甲府交通圏に資料3に基づき業界の現況について」 資料3に基づき説明。
11:35	【依田】	つづきまして資料4にて適正と考えられる車両数についてご明いたします。資料4に基づき説明。 本協議会の今後の検討の進め方について つづきまして、本協議会の今後の検討の進め方についてでございますが、資料5にてタクシー適正化・活性化特別措置法で定められてございます地域計画についてご説明いたします。資料5に基づき説明。



と考える。

タクシー業界は安全に人命を運送しお客さんの移動を助けるといのが基本であるはずである。それがなされていないのは国土交通省の責任である。生業であるタクシー業界には代行の能力があるにもかかわらず、なぜ代行をあれだけ増やしたのか。これは警察と国土交通省の連携が悪かったのではないか。

また、事業者に申し上げたいのは、よく使う利用者には何らかの利点（チケット制や割引制度）などあってもいいと思う。なりよりも親切で利用しやすいのが一番である。地域にとってどれだけ愛されるタクシーをどうやって作り上げていくか事業者を考えていただきたい。

協議会の任期が3年だが、3年の間に計画を実施しそれをチェックするのか。実行するのに国土交通省はどのような補助メニューを考えているのか。バス等は補助金がよく出ているようだが同じ公共交通機関としての位置づけであるタクシーにないのは不公平ではないのか。

平成20年に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」で論点の議論が整理されている。1年を経過して国土交通省が補助メニューを含め、どのような対応策を考えているのかが見えない。

国土交通省のホームページを見ていて「地域公共交通づくりハンドブック」というものがあり国土交通省がどういう対応を計画しているか。「ハンドブック」中に3の協議会があるがこの協議会との関係が説明がされていないが、どう関連しているか。

タクシー業界に聞きたいが、事業者数等が平成15年から減っているが、平成19年・20年とどのような需要喚起をしてきたのか。リストラと言われている改革案はどのようなことをしてきたのか。その辺の説明がない。平成15年から車両数は減り続けている。需要が減り続けていることが課題であること前提に考えればどうやって需要を喚起するのか。需要が変わらないこと前提にするので あれば車両数を減らさなければならないのではないか。その辺を整理していきたい。

【尾形首席】

3年間で計画・実施し、チェックをしていくが、補助メニューというものに関しては特措法では設定していない。地域計画をたて事業者がみずから事業計画を出し取り組んでいく。特効薬的な補助メニューは設定していないのが現状である。

<p>甲府市民生福祉会 春風寮事務長 早川氏</p>	<p>「地域公共交通づくりハンドブック」の中の協議会との関連は次回、回答することとしたい。</p> <p>補助メニューがないということは了解した。</p> <p>タクシー事業者が一致団結して車両数を減車した際、新規参入事業者を制約することは可能なのか。</p>
<p>【依田】</p>	<p>平成21年10月1日以降、特定地域では最低車両台数20両以上・新たな需要が第三者的に証明できないと新規参入ができない。基本的には新規参入は難しい状況である。</p>
<p>甲府市民生福祉会 春風寮事務長 早川氏</p>	<p>タクシー協会の説明を聞いて思ったのだがいわゆる預かり減車という制度は存在するのか。</p>
<p>【志村専務】</p>	<p>全乗連ではそういうものは存在しない。大阪では減車した分を預かり減車というのではないか。</p>
<p>【依田】</p> <p>甲府市民生福祉会 春風寮事務長 早川氏</p>	<p>大阪等で一部あるようだが山梨を含め関東では存在しない。</p> <p>保有台数と需要のバランスだけを考えるのではなく、支援策を加える必要があるのではないか。白タク同然の代行を放置するのではなく、代行がタクシー事業者の利益を奪っているの、そこを整理していくべきではないか。</p>
<p>山梨労働局 岡本氏</p>	<p>特定地域指定は3年間ということだが今後のスケジュールについて教えていただきたい。</p> <p>年度内には地域計画を策定したいと考えています。</p> <p>12月に第2回 1月に第3回 3月に第4回 を予定しています。</p>
<p>12:00</p> <p>春原座長</p>	<p>後日、思いついたようなことがありましたら、いつでも結構です。事務局へお願いします活発なご議論を頂きまして誠にありがとうございました。</p> <p>委員の皆様方からのご意見を踏まえ次回協議会において地域計画の骨子をお示しいたしますのでよろしく申し上げます。</p> <p>次回協議会について事務局長より申し上げます。</p>
<p>12:05</p> <p>【今後の予定】 尾形首席</p>	<p>次回第2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12月11日に開催したいと思っております。</p>

		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。詳細な通知につきましては近日中に郵 送にてご連絡いたします。
12:10	春原座長	委員の皆様には貴重なご意見、活発な発言議論をいただき、誠 にありがとうございます。 議事が全て終了しましたので、これにて、座長の役を降ろさせ ていただきます。
12:15	【閉会】 春原会長	以上を持ちまして、第1回甲府交通圏タクシー特定地域協議会 を閉会いたします。本日は、誠にありがとうございました。 今後、事務局で本日、委員の皆様方から頂きましたご意見、ご 提案を踏まえて地域計画の骨子を作成し、事前に委員の皆様方 のお送りし、次回の協議会にご意見等を承りたいと思います。 なお、事前に説明をご希望される委員の方は、事務局までお申 し付け下さい。 また、本日の協議会の議事録につきましても、事務局で作成し、 関係の委員の皆様にお送りしますので、ご確認をお願いします。  本日は、誠にありがとうございました。