

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

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。

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（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) 観光立国実現への取り組み

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。

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。

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
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的設置
実施主体等：協会、自治体、JR
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

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

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、Pasmo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

【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

	会員事業者数		委任状事業者数	
	事業者数	車両数	事業者数	車両数
山梨県タクシー協会加入事業者	24	448		
山梨県タクシー協会未加入事業者	0	0		
福祉限定事業者	21	32		
合計	45	480	0	0

注：事業者数及び車両数は、平成22年1月1日現在

設置要綱(抜粋)

第5条第9項(3)

地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

第2回 甲府交通圏タクシー特定地域協議会

日 時 平成21年12月11日(金)
14:00~15:45
場 所 山梨自動車会館2F会議室

14:00	【開 会】 尾形首席	<p>定刻になりましたので、ただいまから、第2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>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、お足元が悪い中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。</p> <p>本日の本協議会につきましては、構成員の過半数の出席により、成立していることを、まずは報告させていただきます。</p> <p>次に、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」「出席者名簿」「配席図」</p> <p>資料1 「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活性化に関する特別措置法」甲府交通圏地域計画(案)</p> <p>資料2 「第1回甲府交通圏タクシー特定地域協議会議事録」</p> <p>をご用意しております。ご確認下さい。</p> <p>資料等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、議事に先立ち春原会長よりご挨拶申し上げます。</p>
14:05	【会長挨拶】 春原会長	<p>本日は天候の悪い中、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の交通圏のうち22の地域協議会が鋭意開催されております。</p> <p>ここ山梨県においても皆様のご協力により第2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。</p> <p>本日は、地域計画の案の検討をお願いいたしますが、是非皆様のお知恵をお借りしたいので、活発なご提案をお願いいたします。</p>

	尾形首席	<p>それでは、議事に移させていただきます。</p> <p>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にお願いいたします。</p>
	春原座長	<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、前回の協議会で委員の皆様からの質問等に対し事務局より回答をお願いします。</p>
14:10	尾形首席	<p>10月28日の第1回協議会にて委員の皆様からいただきました質問等について、その場で回答したのも含めて回答させていただきます。第1回協議会終了後に議事録を郵送させていただきましたが、今回、資料2「第1回甲府交通圏タクシー特定地域協議会議事録」として添付させていただいておりますので、あわせてご参照いただければと思います。</p>
14:15	<p>【第1回協議会での質問への回答】</p> <p>依田専門官</p>	<p>第1回協議会で質問・意見のあったものについてその場で回答したのも含めまして回答させていただきます。</p> <p>【回答1】</p> <p>天野委員からご質問のありました運転代行業の登録権限を運輸局ではなく警察に委任した件についてですが、運転代行業は自動車を用いて行われる事業であることから自動車運送法に位置づけられる一方、</p> <p>この事業が深夜の飲食し運転できなくなった者に代わって運転を行うものであるため交通安全にも資するという性質を有すること</p> <p>暴力団関与の問題があり、この事業から暴力団関係者を排除する必要があること</p> <p>から、都道府県公安委員会が認定を行うこととしたものです。</p> <p>ただし、認定やその取消について、国土交通大臣が同意することとしておりますので、運輸支局が同意が必要となっております。立入検査を行い利用者保護の観点から料金・約款等の必要な監督をしているところでございます。</p> <p>【回答2】</p> <p>早川委員からご質問のありました赤字路線バスには補助金が交付されているのに、なぜタクシー事業には補助金がないのかという質問へのご回答ですが、</p> <p>路線バスは決められた路線を定めて定期的に運行する一方、タクシーは路線を定めずに、自由に運行できるという運行形態の違いがあると考えられます。</p>

路線バスは定時・定路線で運行することによって、地域住民の足を確保しております。赤字であるからといって路線を廃止にするとすると、地域住民の足の確保が不可能となるばかりでなく「町作り」にも影響も大きいいため、路線を廃止しようとする際には、関係する市町村と連絡調整を行った上で、山梨県生活交通対策地域協議会に諮り了承されることが条件となっております。

補助金については地域協議会で認められることが条件であり、承認をうけ県知事が申請を国土交通大臣に提出し、承認を受けなければなりません。

以上のようにバス事業者の自助努力だけでは足りない部分を補う意味で、一定条件の元での補助制度となっております。

タクシーは旅客の依頼により自由に目的地まで運行することから、路線も運行時間も自由であり、また、事業者の自助努力により、営業収益を上げることも可能であることから、今のところ補助金の対象とはなっていないものと考えております。

【回答3】

早川委員からご質問のあった国土交通省の「地域公共交通づくりハンドブック」によれば、3つの協議会が存在するが、甲府交通圏タクシー協議会との関連性は？というご質問への回答ですが、

3つの協議会とは
地域公共交通会議
法定会議
地域協議会
でございます。

これらの協議会はバス路線の維持補助、市町村が行う交通空白地での有償運送、NPO法人等が福祉有償運送を運行する場合に開催される会議でございます。

各協議会はそれぞれ設置の目的が異なっておりまして、本協議会はタクシーのみを対象としており直接的な関連はありませんが、委員の皆様の中には各協議会に併行して参加されている方もいらっしゃると思いますので、必要に応じて効果的な連携をしていきたいと考えております。

【回答4】

早川委員からのご質問で、甲府交通圏等の特定地域内で新規参入の可能性があるかというご質問への回答ですが、不可能ということではありませんが、許可要件が厳しくなっておりまして最低保有台数が20両以上、確実に新たに需要があると第三者的に証明していただく必要があり、ハードルが高く設定され

ておりますのでかなり難しいと考えております。

【回答4】

早川委員からのご質問で、これまでタクシー事業者が自らとってきた対策は？というものへの回答ですが、

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、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上へ取り組みを推進して来ております。

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り組み、労働環境の向上、防犯カメラの導入、防犯仕切り板の導入、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、タクシー子ども110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ところでございます。

口頭での回答で大変申し訳ございませんが、第1回で承りましたご質問への回答は以上でございます。

春原座長

若干、私から補足説明させていただきます。

先ほどのバスに補助金があってタクシーには補助金が無いというご質問についてですが、先ほど申し上げたとおり色々と条件がございます。

広域的路線（複数の市町村にまたがっている路線）である
キロ数が10km以上のもの

幹線路線として1日の輸送量が15～150人、運行回数が3回以上

という条件がございます。

県の協議会で承認された上で、県知事が生活路線維持3カ年計画を毎年策定しなければならないとされております。ただ、補助しているだけではなくて、色々の制約があり改善計画も毎年作成しなければなりません。

タクシーについてはタクシー新法第16条の中で「国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保、融通又はそのあっせんその他の援助に努めるものとする」とあります。努力義務規定であります。現在これについての具体的内容は事業仕分け等で確定しておりませんが、国土交通省で検討しております。残念ながらまだ、情報がきておりませんが情報が来ましたら、皆様にお知らせいたしたいと思っております。

14:25

	<p>私の方からの補足は以上です。</p> <p>その他に追加のご質問等はございますか。もし、なにかありましたら本協議会が終わってからでも構いませんので、遠慮なく事務局へご質問下さい。</p> <p>それでは次に事務局から資料1「地域計画(案)」について説明をお願いいたします。</p>
<p>【資料説明】 タクシー協会 志村専務</p>	<p>タクシー協会の志村でございます。お手元の資料1「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」甲府交通圏地域計画案について説明させていただきます。</p> <p>【資料1に基づき説明】</p>
<p>【議事】 春原座長</p>	<p>説明ありがとうございました。</p> <p>只今の説明に対してご質問・ご提案等がありましたら、自由に発言していただければと思います。</p>
<p>全国自動車交通労働組合総連合会 山梨地方連合会 執行委員長 丹沢委員</p>	<p>全自交総連の丹沢でございます。</p> <p>タクシー新法はタクシーを公共交通と位置づけているわけで、その公共交通は社会的に不可欠な産業であります。タクシー事業が不可欠な産業である公共交通としてふさわしいものでなければならないと思います。そのためには行政も事業者も最善の努力をしていかなければならないと思います。2009年のタクシー労働者の年収はおそらく200万円台前後になると思います。環境の変化等がありますが、この案では公共交通としての位置づけがなされないではないかと思えます。</p> <p>地域計画案は抽象的で具体的ではなく、本音を言っていないので、これでは活性化がなされないと思います。東京では自主的に減車しようとしており、地域計画案のサービス向上等の抽象的なことでは地域の活性化がなされないと思います。新法の位置づけをはっきりしておかないと協議会にならないと思います。</p> <p>サービスについては事業者が毅然とした態度で教育していけばいいことで、これはどこのサービス業でも当たり前のことだと思います。</p> <p>地域計画案は抽象的で格好のいいことが書かれていますが、新法に基づき減車など具体的なことを話し合わないといけないのではないかと考えます。</p> <p>具体的には年齢制限や運転者の採用を押さえる等の踏み込んだ話が必要ではないかと私は考えますし、きれい事だけではたしていいのかと思えます。</p> <p>救急隊員に聞いた話だと代行車の事故が多いらしいです。代</p>

	<p>行車の事故は他人にも迷惑がかかり、お金だけで解決できない部分もあるので警察の方もいらっしゃるので差し支えなければ調べてみて欲しいと思います。</p>
志村専務	<p>供給過剰について、東京では自主的に減車しているということですが、踏み込んでどこの事業者が何台減車すると提言することができません。</p>
丹沢委員	<p>踏み込んで何台減車するとしないと何も進展しないのではないですか。全国的に減車をしているのに山梨だけ減車しなくてもいいということなんですか。</p>
春原座長	<p>このあとに事業者がそれぞれ定める事業計画というのが控えています。この地域計画では多少大まかに方針を皆さんの合意を得て決めて、それに則って各事業者がそれに基づいてより具体的に決める段取りになっているはずで、地域計画があって事業計画があるという認識です。</p>
志村専務	<p>地域計画はどのようなことをやるかを作っていくものです。法律に定められた事業再構築を認定の際に事業者が具体的に決めていきます。</p>
丹沢委員	<p>ほとんどの人はタクシー業界の実態を知らないから、この地域計画は他人が読めばすばらしいと思います。しかし、これでは抽象的すぎて何の対処策にもならないのではないかと思います。</p>
春原座長	<p>具体的には事業計画で決めていきます。甲府交通圏でも事業者ごとに状況が違うので、各事業者が地域計画に基づいて事業計画を作成していきます。たとえば、乗場を作るのは各事業者でやるのは難しいので県内関係者と協議してやりましょうと事業計画で決めていきます。地域計画で具体的に決めたら、全事業者で同じことをやっていかなければならないとなるので、具体性はないかもしれませんが、具体的にするのは各事業者の作成する事業計画です。</p>
甲府市自治会連合 会会長 齋藤委員	<p>甲府市自治会連合会の齋藤と申します。私はタクシー業界について素人ですから、2点ほどお聞かせいただきたい。</p> <p>1点目は運転者・事業者のサービス向上は具体的にはどのようなサービスを考えているかお聞かせ願いたい。</p> <p>2点目は、前回の協議会で天野氏から、代行車が警察の認可で簡単にできるということで、代行車が非常に増えており、白タクまがいの代行がタクシー業界を圧迫しているとお話があ</p>

	りました。タクシー業界として警察へ申し出をされているかを教えていただきたい。
志村専務	警察への要望書は出しております。全国乗用自動車連合会から警察庁への意見・要望は出しております。
斎藤委員	それについての回答はありましたか。
志村専務	要望をだしても物的証拠がないと厳しいとのこと。2年くらい前にはおとり調査をして、警察に書類を出したことがあります。
タクシー協会会長 小澤委員	<p>一般代行が増えたのはタクシー業界が横を向いているのではないです。当県の場合は非常に一般代行の歴史が古い。県警察幹部と県外への研修を甲府交通圏24社がやった。これはタクシー代行で儲けようではなくタクシーのお客さんへのサービスでやってきたわけです。当初はまあまあうまくいってありました。</p> <p>ところが、最近は累積赤字1億2000万円だしております。タクシーは2種免許を取得しているプロドライバーです。代行はアルバイトです。これでは一般代行にはタクシー代行では対抗できません。この状況でタクシー業界があぐらをかいているわけではないです。警察にも一生懸命やっていただいております。中央本部でも一般タクシーのミーティングをおこなっております。中央本部で白ナンバーの代行を青ナンバーにするなどうまい方法をやらないと現状では対抗できません。</p> <p>収入が落ち込んだのも我々事業者のお客さんへサービスが足りない点がたくさんあると思います。一般代行の方がサービスともいわれております。業界にもマイナス面があるのでボロが出ないように努力していきたいと思っております。</p> <p>委員の皆様へ代行について発言していただきましたが、警察もあぐらをかいているわけではなく、色々やっていただいております。我々タクシー業界も代行についてだけやっているわけにはいきません。いい方案があればありがたいと思っております。</p>
丹沢委員	代行が議論でなく、全国的に需要が低下していることを議論すべきだと思います。たとえば6大都市は代行がなく、地方では同じ形態で代行がいるわけだから、ここで代行が悪いと議論するのではなく、需要が激減しているのは全国的なのだからそのことについて話し合わないといくら集まった意味がないと思います。

小澤委員	減車の問題がでました。強制的には出来ませんが、甲府の経営者は減車を考えておりますでしょうか。
尾形首席	<p>本協議会は特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく協議会でございますので、タクシー業界の適正かつ合理的な運営の確保の措置や地域における利用需要の対応化・高度化に適應した運送サービスの提供等の適正化・活性化を目的とする事業計画を策定するものでございます。</p> <p>もちろん代行についての問題は上局等へ働きかけ、別の場での検討していきますが、今回の協議会の中では活性化のための検討していただきたいのでよろしくお願いいいたします。</p>
志村専務	<p>具体的にサービスの向上がうたわれてないご指摘ですが、今回は抽象的にサービス向上と書いております。次回までには具体的にしていきたいと思っております。たとえば、利用者の満足度調査やモニター制度を実施して利用者に意見を聞いたり、近距離乗場を設置したり、近距離お客さんを大事にする教育・研修を充実させる等、本日皆様に意見を聞きながら具体的にしたいと考えております。</p>
丹沢委員	サービスは当たり前のことだと思います。
春原座長	<p>そのサービスの関連で私の方から一言申し上げたいと思います。実は山梨日日新聞さんにある投書がありました。これを読み上げたいと思います。しっかり聞いていただきたいと思います。これはいずれも観光の特集を組んでその中の投書です。</p> <p style="text-align: center;">【サービスについての投書（別紙投書参照）を紹介】</p> <p>私事で恐縮ですが、4月1日に東京より単身赴任して参りました。その際にホテルに家族と一緒に滞在して、地理が明るくないので、食事のためタクシーを利用しました。運転手に「甲府駅の周りにおいしいお店がありませんか」と聞いたところ返事ありませんでした。そのとき車内の空気が凍り付きました。いまでも家ではその話が出ます。私もそのような体験を実際しました。</p> <p>いくら近距離乗場を作っても接客が重要だと思います。私は活性化というのは一番は接客だと思っております。</p>
丹沢委員	<p>それが山梨のサービスなんですよ。</p> <p>接客については事業者が毅然として接客を指導すればいいんですよ。30年も同じことを言っています。全国でも接客態度</p>

	<p>の悪さは3本指に入ります。どこのデパート言っても接客態度が悪ければ、怒られますよ。山梨はそうではないです。普通の商売はまずサービスを提供するそして利益がついてきますよ。タクシーは利益を追求してあとからサービスを提供する。これは逆なんです。これは私が言ったのではなく、松下幸之助です。</p>
<p>小澤委員</p>	<p>今、皆様から甲府のタクシーはよくマナーが悪いというお話がありました。私は100円ショップによくいきます。100円ショップの店員でも商品の場所が分からなかったら、笑顔で案内してくれます。業界でも会社でも私は笑顔であいさつという言葉をよく言います。</p> <p>専務と県外へ全国大会のために出張した際にホテルへ向かうためにタクシーに乗ったとき、運転者がホテルの場所が分からず、事務局を怒った経験がありました。</p> <p>マナーの悪さは私の指導・教育が悪いということで謝罪させていただきます。これを機会に各社・労働組合の幹部もいらっしゃいますので、いい教訓にしていきたい。また、各労働組合へ率直な意見を伝達していきたい。お客さんあつてのタクシー業界ですので、会社が儲けるのではなく第一線の社員が会社の方針に従って笑顔であいさつをしていきましょう。お金もかからないし、難しいことではないじゃないですか。ダンピング競争は相成らんと思っております。これをいい教訓に早速、笑顔であいさつ。難しいことではないじゃないですか。自分も周りも感じが良くなります。いい教訓に笑顔であいさつをしていきましょう。</p> <p>近距離乗場も甲府の経営者から景気が収益がどうにもならないから官庁に働きかけ作りたと思います。そういったことで意識改革ができるのではないかと思います。</p> <p>お客さんがあつてのタクシー業界です。100円ショップであつても笑顔であいさつして、案内してくれます。</p> <p>国土交通省は観光を推進してます。県外から来る人は甲府駅を降りると空気がうまい・水がうまい・富士山が見えると一番お客さんが喜んでくれます。いい材料は持っておりますので、これを良くするのも悪くするのも我々次第だと思っております。観光地はタクシーが顔だと思っており、第一印象がよければ最後の印象もよくなります。これを機会にどんなことでもいいから意見をいただきたいと思っております。</p>
<p>株式会社舞鶴タクシー 代表取締役 大木委員</p>	<p>先ほど、丹沢委員から事務局の資料が抽象的ではないかとお話がありました。抽象的のところはありますが、需要供給のバランス・適正規模を確認していく前提の会議だと思っております。各社状況が違うので自主的に減車に発進していくと思つて</p>

	<p>おります。是非、その辺をご理解いただきたいと思っております。</p> <p>すぐにどこの会社が何台減車するかというのはすぐには出ません。私は減車をしていく方向に持って行くための事前の会議だと思っております。</p>
<p>山梨貸切自動車株式会社 代表取締役 平井委員</p>	<p>タクシー業界の実態を知らない人が多いので、業界について参考までにお話したいと思います。運転者の収入が非常に少ないという問題が出ております。タクシーの運転者は歩合給で売り上げの半分の給料と一般的に言われております。現実問題もだいたいその通りです。</p> <p>ところが、これは支給額面の問題でありまして、約半分というのは本人に支払われます。この他に社会保険・賞与・福利厚生・退職金等を支払います。賞与・福利厚生・退職金がない会社でも人件費に売り上げの60%を支払います。賞与・福利厚生・退職金がある会社だと売り上げの70%かかります。この他にさらに変動経費である燃料費が7%かかり、一番お金のかかる会社は77%を人件費と燃料費でかかります。人件費と燃料費を支払うと会社には20～30%しか残りません。</p> <p>さらにタクシー業界は青ナンバー登録しております。青ナンバーは車検は1年に1回あります。3ヶ月点検等もあり、メーター検査・乗務員の登録・教育・運行管理者を常駐等の付帯経費がかかります。なおかつ車体1両約250万かかります。固定費から一般管理費を20%～30%でまかなうのがこの業界の現実なんです。皆さんも新聞等などで学者が固定給を払わないからこんな事になったとおっしゃっているが、固定給を支払ったら、この業界はやっていけないと思います。</p> <p>このような状況を参考に把握しておいていただきたい。</p>
<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 小林委員</p>	<p>全自交山梨貸切労組の小林と申します。</p> <p>わたしもこの業務に携わって色々な社会の様相が様変わりしてきたと感じております。その中の光景として目に入ってくるのは代行の規制というものです。既存の代行業者をやめるとはいえませんが、したがって、タクシー同様の2種免許・青ナンバー・保証というシステムを規則づけるべきではないかなと思います。</p> <p>アルバイト運転者ではなく青ナンバーに適應する乗務員をそろえた上で代行をやっていただければと思います。</p> <p>料金はタクシー料金の半分と言われております。これが統一されているのであればタクシー事業というのは決して劣るものではないと思っております。タクシー業界が困っているのは代行の料金に対抗できないということです。その点についてタクシー同様の規則・規制があれば対等にならざるを得ない</p>

	<p>のではないかと思います。タクシーと同じ行為をするのであれば、同じ免許が必要であると検討していただきたい。</p>
春原座長	<p>座長としてではなく運輸支局長として発言させていただきます。それははっきり申し上げて、一支局では無理な話です。</p> <p>ただし、発言されたことは議事録に載せます。議事録は必ず我々の上局である関東運輸局へ伝えます。その先、関東運輸局から国土交通本省へ伝えられるかはわかりませんが、この問題は大都市ではない問題ということのようですが、関東運輸局管内でいえば、群馬・栃木ではおなじような問題を抱えていると思います。地方都市がかかえている同じような問題は議事録を通じて上局に伝えます。先ほど小澤委員からもありましたように全乗連から中央へ伝えることが出来ますでしょうし、今回の協議会を開催することによって地方の声は上に伝わっていくと思っております。</p>
甲府市民生福祉会 春風寮 事務長 早川委員	<p>資料２ページの他の数字は下がっているのに、実働率が平成１３年度・平成２０年度と比べると平成２１年９月が上がってきているのが理解できないのと、実働率を基にして適正車両を算出しているのが理解できないので、説明していただきたい。</p>
志村専務	<p>実働率というのは、仮に１００台あるうち９９台が一日一回でも動けば９９％と数えます。車両数が多いので少ないお客さんを皆さんで分け合っているのではないかと思います。実働率が上がっているのに、運輸局の示す適正車両は実働率８０％の方が多く車両数を減らすとしているのではないかと解釈しております。仮に１日３０回走ったタクシーと１日１回走ったタクシーは両方とも実働率に含みます。</p> <p>お客さんが少なく車両数が多いので、実働率は上がっても収益が下がっているのではないかと思います。</p>
早川委員	<p>たくさんのタクシーが動いているということは、それだけ需要があるのではないですか。</p>
春原座長	<p>動いているというのは、たとえば朝出庫して駅で待っているというのも実働率に含みます。必ずしもお客さんが乗っているということではなく、タクシーが動いているということです。</p>
早川委員	<p>もし、そういうことであれば実働率を基に適正車両数を算出するのは相当おかしい感覚なのかなと思います。稼いでいないタクシーも動いているということになる実働率を基に適正車両数を算出するのは危険かなと思います。</p> <p>先ほど、丹沢委員からあった具体的な方策ということで、平</p>

	<p>成 21 年 7 月・10 月・11 月に国土交通省で利用者によるタクシーの選択性を向上に関する検討委員会が開かれています。その中でサービス水準の評価制度をどうするかというのがあります。先ほどあった質の向上ということにランク制度が使えるのかなと思います。</p> <p>また、オープンで多様なサービスな勉強ということで、具体的に 10 項目程度提案されているので、これを参考に計画を作成してはいかがかなと思います。</p> <p>タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会も設けられています。現状の賃金の仕組み、歩合制・固定給の比率についても話し合われています。懇談会の意見にはおもしろいものがあるので、参考にしてみれば具体的になっていくのではないかなと思います。</p>
丹沢委員	<p>タクシーの賃金体系は複雑なんです。相当つまらないと理解できないと思います。厚生労働省との関係もあります。賃金体系には完全歩合制もあれば、固定給制と歩合給制をあわせた会社もあります。</p> <p>賃金体系についても活性化の中で話し合っていかなければと思います。</p>
早川委員	<p>国土交通省が開いている懇談会等も参考に地域計画を策定することは必要だと思います。</p> <p>先ほど、甲府交通圏のタクシー運転手のマナーが悪いというお話が出ましたが、2 日ほど前に友人が携帯をなくしましたが、タクシー運転手が届けてくれました。そういう人もいますので、甲府のタクシー運転手のすべてが悪いというわけではないということだけ承知しておいていただきたいと思います。</p>
春原座長	<p>みんなが悪いというわけではなく、たとえば 10 人いて、その中の 1 人が悪いと 10 人が悪者になってしまいます。この中の 9 人はかわいそうだと思います。そこはしっかりとみんなで作っていけば、リピーターが増えるのかなと思います。</p> <p>それでは、申し訳ございませんが予定時間も過ぎておりますので、協議会を終了させていただきます。</p> <p>もし、何かありましたら遠慮なく事務局申し出ただければと思います。</p> <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。本日はありがとうございました。</p>
【閉会】	<p>次回第 3 回協議会の日程でございますが、会場等の都合の関</p>

15:45

<p>尾形首席</p>	<p>係で誠に勝手ながら 1 月 2 9 日 1 4 時より同場所にて開催したいと思ひます。委員の皆様におかれましては、なにとぞご調整いただきご出席のほどよろしくお願ひします。詳細につきましては年内に郵送にて通知させていただきます。</p> <p>次回の協議会では、委員の皆様方からのご意見を踏まえ、各項目について具体的な施策と実施自体も含めまして、地域計画をお示ししたいと思ひます。たとえば、本日お話のありました目標の各項目ごとにどのようなことを、どのような関係者がやるのか等具体的な地域計画最終案をお示しいたしますので、よろしくお願ひいたします。</p> <p>また、本日の議事録につきましては、前回同様に、事務局で作成し、関係委員の皆様へ送付させていただきますのでご確認をよろしくお願ひいたします。</p>
<p>春原会長</p>	<p>委員の皆様にはご貴重なご意見や前回に増して活発な議論をいただき、誠にありがとうございます。</p> <p>以上を持ちまして、第 2 回甲府交通圏タクシー特定地域協議会を終了させていただきます。</p> <p>本日は誠にありがとうございました。</p>