

第2回津交通圏及び第2回松阪交通圏タクシー準特定地域協議会  
議事録について

1. 日 時：平成26年11月20日 14:00～16:00
2. 場 所：中川新町地域交流センター  
松阪市嬉野中川新町3丁目95
3. 出席者：別紙のとおり
4. 概 要

(1) 四日市環境情報学部准教授 本 部 会長挨拶

本協議会の会長を仰せつかっております本部でございます。

本日は、委員の皆様、関係者の皆様方におかれましては、ご多忙の中、本協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、皆様方には日頃より津交通圏及び松阪交通圏のタクシー事業の活性化等につきまして、格別のご理解とご協力を賜り、本日の協議会におきまして、忌憚のない意見をお聞かせいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(2) 定足数の報告

地域住民の津市自治会様ほか6名の方につきましては、ご欠席となっておりますが、それぞれ協議会会長あて委任状をいただいておりますので、設置要綱第7条に基づき過半数の出席により、当協議会は成立していることを報告いたします。

(3) 議 事（座長本部会長）

① 「改正特措法施行以後の津交通圏及び松阪交通圏におけるタクシー事業の現状と課題」について

事務局（タクシー協会）より資料1により説明

○津交通圏タクシー輸送実績の推移について

津交通圏におけます車両数の推移ですが、特措法施行時の平成21年10月の車両数は、270両であったものが、タクシー協議会の地域計画によります、特定事業計画申請認定時の平成22年7月の車両数、264両となっています。

津及び松阪交通圏におきましては、特措法施行前の平成21年7月に、通達に基づく「特定特別監視地域」（平成27年1月27日廃止）に指定されており、この指定時の車両数が基準車両数となっていることから、特措法施行時から車両数が減少しているものの、22年7月に若干増車がみられました。

特定事業計画認定以降は、減車数は少ないものの、着実に減少してお

ります。

実働車両数の推移ですが、特徴的な現象としまして、車両数は減少していますが、実働車両数が平成22年度より、平成23年度が上回っている時期があります。これは、運転者の人数が影響しているものと推測されます。

労働時間の制約があり、16時間以上勤務した場合、翌日は勤務できないことから、運転者がいないと運行することができません。

各年を比較しますと、概ね季節の需要と同じ傾向となっています。

実働率の推移ですが、実働車両数と同じ傾向になると思いますが、運転者の人数によって、多少変動があるのかと思っています。

総実車キロの推移ですが、特定事業計画認定後車両数は減少したものの、実車キロはそれほどの減少となっていないと思います。

平成25年10月に実車キロが伸びておりますが、遷宮の影響かと思っています。

減車によりまして、減少はあるものの大きな影響はないものと考えられます。

もし、特措法が無ければ、かなりの減少となったものと思います。

営業収入の推移ですが、実車走行キロと相まって、徐々にではありませんが、特措法の影響によりまして、平成26年3月では、21年、23年3月には及びませんが、上昇傾向が見られます。

日車営収の推移ですが、特措法によりまして、顕著にその影響がみられ、減車による効果がみられます。

総需要量、総供給量、日車営収の増減率の推移ですが、対前年比ということで表しております。右側の%を見ていただきますと、100%を超えていけば、前年度より上昇しており、下回っていれば、減少していることとなります。

車両数は、当然ながら減少しているということとなります。

#### ○ 松阪交通圏タクシー輸送実績の推移について

車両数の推移ですが、特措法施行時から特定事業計画申請認定時まで、車両数の変動はありませんでした。

平成23年3月の181両から、4月に9両減車し172両になりました。以後、平成25年12月までは微減、平成26年3月の、151両まで減少しました。

実働車両数の推移ですが、車両数が減少したことにより実働車両数も減少していましたが、25年度になりますと、24年度の実績を上回りましたが、これも津交通圏同様、運転者の増加が要因ではないかと推測

されます。

実働率の推移ですが、平成22年度と比較しますと、23年8月までは、激減していましたが、22年7月の特定事業計画の認定後、9月から若干ではありますが回復傾向になりました。しかし、25年7月以降は減少傾向となっています。

総実車キロの推移ですが、特定事業計画認定後車両数は減少したものの、実車キロはそれほどの減少は見られないと考えています。

特措法によりまして、減少はあるものの大きな影響はないものと考えられます。

営業収入の推移では、車両数の減少により減収となっていますが、季節変動はあるものの、極端に減少はしていませんが、運転者不足が影響しているものと考えています。

日車営収については、津交通圏と同様に、減車による影響で増収となっています。

総需要量、総供給量、日車営収の増減率の推移ですが、対前年比ということで表しております。右側の%を見ていただきますと、100%を超えていけば、前年度より上昇しており、下回っていれば、減少していることとなります。

ご審議よろしく願いいたします。

○ 特に意見等なし。

② 「タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域計画の見直し等」について

事務局より資料2-1「津交通圏活性化事業計画一覧表」及び資料2-2「松阪交通圏活性化事業計画」により説明

活性化事業計画となっておりますが、平成21年10月1日に改正前の特措法では、「特定事業計画」として計画されたものです。

平成26年1月27日に改正特措法が施行されたことから、名称が「活性化事業計画」となりました。

これは、松阪交通圏においても同様になりました。

改正前の特措法におきましては、サブプライムローン（アメリカの低所得者層の住宅債権）の破綻に端を発した、リーマンショック（リーマンブラザーズの倒産）により、世界中の経済状況が悪化したことにより、タクシー事業も経営が悪化しました。

この状況を受け東京において、タクシー事業者から運賃値上げ申請が提出され、国土交通省の機関であります交通政策審議会において、車両数が増加し、需要が増えているのもかかわらず、運賃値上げはおかしいのでは

ないかとの意見があり、業界の現状を調査したところ、車両数は増加しているが、収入は減っていることが分かり、規制緩和以降の車両数の伸びと、収入の減少という不合理があることが認識され、「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」が成立し、新規事業者の参入規制、過度な運賃競争の抑制、労働環境の改善、公共交通機関としての役割等の改善対策として施行されました。

これにより、国の方針であります規制緩和からタクシー事業におきまして規制強化となりました。

この法律の趣旨に「適正化」と「活性化」の2つがあり、「適正化」には、行政による新規事業者の参入規制、増車の規制、過度な運賃競争の是正と事業者自らによる特定地域における適正車両数への減車があげられます。

三重県におきましては、景気の低迷による需要減少が最大の課題となっております。適正車両数への減車につきましては、特定事業計画の事業再構築としまして、交通事故防止対策による車両削減、労働時間の効率化による削減等を実施して減車を図って参りました。

津交通圏では、免許制から許可制に規制緩和となりました、平成14年2月の車両数は、259両、平成21年10月1日の特措法施行時は、266両でした。

現在の資料は、265両となっておりますが、施行当時は、1社1両ありました。現在は、廃業し台数に含んでおりませんが、それを加算しても規制緩和時から、7両しか増加していない状況でした。

松阪交通圏でも、規制緩和時は、177両であったものが、施行時は、191両と14両しか増加していない状況でした。

大都会では、需要が多いことから車両を増やして、1台当たりの収入は減少しても、台数が増加することで全体が増収になることから増車をしましたが、地方の小都市では、事業者自らが経営状況を判断して、増車には至らなかったものと思います。

適正車両数を見ても、実働率85%、90%の基準車両数となっておりますが、三重県におきましては、平均で75、6%で、1日の実働時間で見ましても、朝の通勤時間帯、夕方の時間帯に集中し、7時頃から夜間10時頃までの時間帯に若干の稼働がみられ、昼間帯においては、殆ど稼働が無い状態です。

都市部では、流し営業が主流となっている状況もあり、24時間稼働が見込めますが、三重県では流し営業はできない状況です。

従いまして、全国を一率の基準で判断することは不可能な状況だと思っておりますが、特措法の施行によりまして、今以上の増車は止めていただき感謝

しております。

先ほども津交通圏で触れましたが、事業の廃止が、特措法施行後、津交通圏で新たに2社、3両、松阪交通圏で、1社、1営業所で43両の減少がありました。

今後、経営状況や運転者不足、また、高齢化による後継者難等を考えますと、益々減少することが予想されます。事業者各社におきまして活性化策を検討しておりますが、少子化や地域の企業の経営状況を考えますと、過去に経験の無い不安を持っております。

改正特措法施行により、基準車両数も新たに指定されることになりました。改正前の基準車両数から、減車車両数を減じて、休車車両数を含めた車両数となります。

津交通圏の改正特措法による基準車両数は、減車車両数を減じた246両となり、稼働車両数は、休車車両数が7両あり、239両となっています。

松阪交通圏では、新基準車両数は、143両、稼働車両数は、休車車両数7両あり、136両となっています。

松阪交通圏におきましては、適正車両数の90%実働率での156両を20両下回った車両数となっています。

従いまして、次期指定につきましては、適正車両を下まわったことにより、準特定地域に指定されないことになる可能性があり、指定されないとなると、新規事業者の参入規制、増車は自由となり、再指定となることも考えられます。

ご審議よろしくお願いたします。

○ 意見等

意見：三重県タクシー協会会長

タクシー事業の活性化対策ということではありますが、事業者だけで現状出来ることは非常に限られています。

他事業での例ですが、観光バス事業においてみますと、非常に事故が多く、ツアーバスに対しての規制、運賃に関しましても政策がなされて、バブル崩壊以降20年ぶりに事業が安心・安全に向けて改善されてきました。

今回ご出席の国の行政の方や、市町の行政の方々のこれからの政策によりまして、タクシー事業にその影響が反映されるものと思っております。

タクシー事業者の力だけでは、限界にきているのではないかと思っています。

当社として、松阪の営業所につきまして、60年余りの歴史を持

って、地域の皆様にご利用していただきましたが、事業廃止を行いました。

これは、事業者としての判断でしたことですが、それでも市場でのタクシーの収入が減少していると聞いておりますし、1台あたりの日車営収は少し回復しておりますが、これは需要が伸びたのではなく、事業者が撤退したことによる効果であって、準特定地域が解除されますと、又、以前のような状況になってしまう危惧が考えられます。

今までの事業者の努力が、水の泡になるような政策ではなく、もっと違う方向での政策をしていただくようお願いします。

意見：労働組合代表

津及び松阪で言えることですが、現状の状況では労働者の賃金は改善しておりません。

この上、準特定地域が解除されますと、運賃が公定幅運賃から自動認可運賃となり、下限割れ運賃事業者が出てまいります。松阪地区においては、特に考えられる事業者もでてくると思います。

事業者任せで改善すると、又元の様になりますので、行政として何らかの対策をとっていただき、元の状況にならないような状況を考えていただきたいと思います。

活性化対策として、バスが事業を廃止したところで、デマンドタクシーを実施しております。バスの代わりに、代行してバスと同じような運登方法で、利用していただいております。タクシーの本来の事業ではありませんが、他の事業も取り組んでおります。

一方で、介護タクシー事業があります。介護が必要な人だけを運ぶことになっておりますが、介護の定義や管理がずさんなところもございます。他の地域でも見られます。

これらの法整備も併せてお願いいたします。

座長：介護タクシー等福祉的なタクシーに関しての法整備という意見ですが、その対応もございますが、タクシー事業の活性化ということを本来考えていただきたいと思っております。

意見：津市

津市では、コミュニティバス（コミバス）を運行しております。

コミバスですべてをカバーすることは不可能ですが、バスでは回れないような地域や交通空白地域を運行しています。

デマンドタクシーとしましては、一地区の団地を乗合でタクシーを運行しておりますが、地域住民の方や団地の方から色んな知恵を

出し合っていますが、利用増にはなっていません。

津市としましては、一地域で試験的に運行して、他の地域でも運行してほしいという要望が出てくるとを期待しています。

意見：松阪市

当市では、タクシーとしての本来事業ではありませんが、乗合バスが廃止された地域でタクシー事業者さんをお願いをして、乗合タクシーを運行しております。

デマンドとしましては、空港アクセス線や朝の利用者についてタクシー事業者さんをお願いをして運行をしております。

今後、末端の地域について、タクシー事業者さんと協力をして進めていきたいと思っていますので、ご協力をお願いします。

意見：松阪支部長

以前経験をした事例として30数年前ですが、伊勢における自家用車の白タク行為がありました。

また、自家用有償運送が、一般の人を乗せている行為も現認していますが、実証することが非常に難しい。

私たちが、現場の写真を撮っても行政や警察にお願いしても、現行犯でなければ取り締まれないこともあります。運転代行業者の問題もあり、事業者が、もっと努力することが必要だと思っています。

運転代行業者は、ボディ表示をしなければならないが、表示がない業者もよく見かけます。

また、松阪交通圏では増車はできないと思っています。稼働率が悪い、稼働率が80%以上にならないと増車にはならない。各経営者が、運転者の教育をもっとする必要があると思っています。

特に、三交タクシーさんが撤退してから、残った事業者の運転手が、旅客に対してや駅待ちの態度等悪くなっていると思っています。

需要が増えて80%以上の稼働率にならないければ、運転者の給料は上がらない。増車をすれば収入は増えるが、運転者の給料は上がってこないと考えています。

指定基準がクリアしたからと言って準特定地域の指定解除をしないでいただきたいことをお願いします。

座長：タクシーを取り巻く問題はたくさんありますが、タクシーは公共交通機関であることを考えていただき、皆さんと一緒に活性化策を考えていただきたい。タクシーが無くなってしまえば、元も子もなくなってしまいますので、よろしく願いいたします。

意見：労働組合代表

先ほどの運転代行につきまして、ボディ表示については、法律改正により、ペイントしなければならなくなりました。以前は、ステッカー等により取り外しが自由でしたが、それはできなくなっています。しかし、ご指摘のように、まだペイントしていない業者もあります。

また、代行運転は、代行車に必ず2人乗って行かなければなりません。1人で行って代行車に乗せて行っている行為は、白タク行為になりますので、行政の方で指導していただきたい。

意見：松阪支部長

運転代行の白タク行為や自家用福祉有償運送の白タク行為については、取り締まることは難しい。

最近の行政の担当者は、1、2年で転勤し、継続性がないことから、非常に対応に苦慮しています。

福祉的な輸送については、自家用で出来る部分もあると思っておりますが、良い部分だけを行って、難しい所や、やりたくない部分についてはしていないので、役割分担を行政の方でしっかり決めていただきたい。

事業者としても、全ての輸送ができるかという難しい部分もあるので、お互いが協力できる体制を作ってほしい。

座長：地域によってニーズや要望も異なることから、皆さんが協力できることはどこか、また、お互いの棲み分けも十分考慮しなければ、地域の輸送は守れなくなっていると思っております。

これらを含めて、今後皆さんで協力し合って、タクシー事業の活性化にご協力をお願いします。

### ③ 「今後の取り組みについて」

事務局より資料3により説明

先ほどの説明と一部重複しますが、準特定地域計画は、今年2月18日開催いたしました、第1回津交通圏及び松阪交通圏準特定地域タクシー協議会におきまして、改正前の「特定地域計画」をそのまま移行し「準特定地域計画」としたもので、内容は参考資料2-1、2に添付いたしました。

参考資料2-1、津交通圏タクシー準特定地域計画P3に「4. 今後の取り組みの方向性」に、目標が記載されております。

P4に(1)から(6)まで6項目について各取組内容を定め、P6頁以降具体的な取組内容を記載してあります。

(1) タクシーサービスの活性化、(2) 事業経営の活性化、(3) 安全性の維持・向上、(4) タクシー運転者の労働条件の改善・向上、(5) 交

通問題、環境問題の改善、(6) 観光立国に向けての取り組み、について各事業者が特定事業計画として認定申請を提出することになります。

各社の申請内容が、資料2-1、2に交通圏、事業者別に記載された内容です。

松阪交通圏タクシー準特定地域計画P4の「今後の取り組みの方向性」について、津交通圏と異なる内容があります。(1)から(6)までは同じ内容ですが、(7)「過度な運賃競争への対策」が記載されております。

松阪交通圏におきましては、1社が平成5年の運賃改定以降運賃変更申請をしていないことから、自動認可運賃の範囲内の運賃となっていない状況にあったことから、付け加えました。

ただ、改正前の特措法では、強制的に自動認可運賃への改善は難しく、是正されなかったが、改正特措法によりまして、平成26年4月1日の消費税増税による運賃改定によりまして、公定幅運賃内へ改善されたところ です。

津交通圏及び松阪交通圏何れも、平成の大合併によりまして区域が広くなりました。合併以前は市町村単位で事業区域が定められており、最低車両数は2両からでよかった。しかし、交通圏の最低車両数は5両以上となったが、既存のタクシー会社であれば、5両未満であっても事業は認められています。

資料2-1、2の事業者ごとの車両数を見ていただきますと、津交通圏で13社中5社、松阪交通圏は、8社中3社となっています。

タクシー事業を取り巻く環境は非常に厳しい状況が続いており、活性化対策を考えていますが、有効な対策が見つからない状況で、今後も事業からの撤退が予想されます。

交通圏単位では、タクシー事業の空白地域はありませんが、交通圏の中で町単位では需要に対応できる事業者が無い状況になっています。

例えば、津交通圏で白山町、松阪交通圏では、飯高町等があります。

津交通圏の一志運輸は、一志町で乗合タクシーを運行して事業継続を図っています。

地域の公共交通を確保するために、乗合タクシー等活性化策を検討していただき、タクシー事業ではございませんが、ご協力をお願いいたします。

この後、三重運輸支局様の方から、資料3の「地域公共交通活性化再生法」の説明をしていただき、国からの補助金の有効な活用方法につきまして、ご協力をお願いいたします。

○ 引き続き三重運輸支局担当者から資料4「地域公共交通活性化再生法」について説明

本日付で、改正地域公共交通活性化再生法が施行されました。

資料に基づきまして、「今後の地域公共交通施策とデマンド型乗合タクシーについて」説明します。

交通政策審議会地域公共交通部会の中間とりまとめとしまして、地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方が平成26年1月31日公表されました。

その中に、「地域公共交通の現状」として、「モータリゼーションの進展と輸送人員の減少」、「地域公共交通の衰退」、「将来の人口減少」が指摘され、一方では、「地域公共交通に対する社会的要請の増大」として、「地域住民の移動手段の確保」、「コンパクトシティの実現」、「人の交流の活性化」が求められてきました。

地域公共交通に係る問題点とその背景として、「地域公共交通の衰退の背景」には、地域公共交通は、基本的に企画から運行まで全て民間事業者若しくは、独立採算制の公営事業者により実施されていた結果、民間事業者の経営の悪化による、サービス水準の低下が顕在化し、既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力の喪失や、市域住民のニーズやまちづくりの構想とのミスマッチが発生してきました。

諸課題について、総合的な観点で改善する必要があるとして、「まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取り組みの不十分」、「総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、個別・局所的な事例のみに対応」して、「地域特性等を踏まえた地域公共交通ネットワークを構築するための方策が不十分」、また、「計画が自治体の行政区画で分断され、交通ネットワークの実態との非適合」や「関係者、特に住民の役割が不明確」、「計画の達成状況の評価が不十分」となっていました。

解決の方策としては、これまで民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却策として、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭になって、関係者の合意の下で、まちづくりと一体で、持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築する必要があることから、6項目のポイントが示されました。

1つ目として、町づくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保。2つ目として、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワーク・サービスの形成。3つ目は、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ。4つ目は、広域性の確保。5つ目は、住民の協力を含む関係者の連携。最後に、具体的で可能な限り数値化した目標設定となっています。この目的に向かって、最終とりまとめをしているところです。

交通政策審議会地域公共交通部会とは別に、平成25年12月4日公

布・施行の交通政策基本法の考え方があります。後程説明いたしますが、新たな制度的枠組みの方向性として、地方公共団体が先頭に立って、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要になってきます。

見直しのポイントとしまして、①交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化。②まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成。③地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくりを考えていただく必要があります。

今回の再生法の基本的な考え方は、民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みから脱却していただき、「地域の総合行政を担う地方自治体が先頭になって、関係者の合意の下で、まちづくりと一体で、持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築していただくことを目的としています。

それを実現していただくポイントとしまして、①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保。②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成。③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ。④広域性の確保。⑤住民の協力を含む関係者の連携。⑥具体的に可能な限り数値化した目標設定となっています。

今回の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正の概要は、先ほど言いました、交通政策基本法の具体化を法律の目的に追加したもので、「日常生活に必要不可欠な交通手段の確保等」、「まちづくりの観点からの交通施策の促進」、「関係者相互の連携と協働の促進」等が必要となっています。

これらのことを実行するための目標としまして、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の持続・向上を考えていただく必要があります。これには、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築することとしています。

国としては、これらの地方公共団体を中心とした地域公共交通の再構築に支援する計画です。

まだ概算要求の段階ですが、地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押しとして、改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定に係る調査費用の補助。具体的には、路線バスからデマンド型タクシーへの転換への調査に係る補助を計画。

地域で策定した計画に基づく事業への支援として、過疎地におけるデ

マンド型タクシーの運行への補助、また、従来は補助対象となっていなかった車両購入費の補助も加えられる予定です。

平成27年度の予算としては、363億円を要求しています。これは対前年度比1.19倍となっています。

デマンドタクシーの例として、静岡県では「宮タク」という名称で富士宮市が、路線バスの補完として、市街地を囲む郊外の交通空白地域をカバーする形で、9地域で運行しています。

各エリアと市街地をドアツードアで結んでおり、路線バスやタクシーと競合を避けて運行しているのが特徴となっています。

効果として、一部地域で相乗り率が平均2.3人/回と好調で、宮タクの顧客が通常のタクシーも利用されており、運転手も公共交通を担っているという意識があり、やりがいにもつながっています。

三重県でのデマンドタクシーについては、津市、松阪市、多気町、大台町、伊勢市、南伊勢町、志摩市、熊野市で運行しています。

詳しい資料については、中部運輸局のホームページ「創ろう！地域公共交通」からダウンロードしていただければ見られます。

#### ④ 「その他」について

事務局より説明

その他につきましては、平成27年10月に消費税増税が予定されておりますが、安倍首相は、増税を見送ることとしました。

今後、18か月後に10%の消費税増税の実施前に、タクシー準特定地域協議会に対しまして、「公定幅運賃の範囲の指定」に関する意見の通知がございます。

本日の参考資料3-1及び3-2により、各交通圏別の公定幅運賃について通知が、協議会あてにきます。これを受けまして、当協議会を開催し、意見等を聴くこととなりますので、よろしくお願いたします。

なお、本来でありましたら、タクシー準特定地域協議会を開催し、公定幅運賃の範囲の指定に関する説明を受け、意見等につきまして報告することとなりますが、開催時期につきましては、今回の8%消費税増税の4月1日実施と同様に、公定幅運賃の範囲の指定が決定される時期がいつになるか分からないこともあり、今回のように書面決議となることも考えられます。

今後とも、タクシー事業の活性化について、皆様のご協力をよろしくお願いたします。

(3) 閉会