

第3回津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29年10月27日（金） 14：00～16：00
2. 場 所：津市役所安濃庁舎2階大会議室B
津市安濃町東観音寺483
3. 出席者：別紙のとおり
4. 概 要

(1) 開会 事務局 三重県タクシー協会 景山専務理事

それでは定刻となりましたので、只今から「第3回津交通圏タクシー準特定地域協議会」を開催させていただきます。

本日は、お忙しい中また遠方よりご参集いただきありがとうございます。
本協議会の事務局を務めさせていただきます、三重県タクシー協会の景山と申します。
よろしく申し上げます。

本協議会は、平成26年1月27日に「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」の改正法が施行され、「特定地域及び準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」に名称変更され、タクシー事業の更なる活性化に向けた取り組みを進めるにあたっての関係の方々の協議の場として設置されたものでございます。

最初に「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」が施行されましたのは、平成21年10月1日に「特定地域」に指定され、平成26年1月27日に「準特定地域」に指定されました。

改正後、平成26年2月18日に第1回合同協議会を開催させていただき、改正法の概要及び協議会の役割等について説明を行いまして、新協議会設置要綱の承認と新協議会会長の人選を行いました。

その上で、消費税率引き上げが平成26年4月1日より実施され5%から8%に引き上げられたことによりまして、「公定幅運賃の範囲の指定」についてご説明をさせていただき終了させていただきました。

第2回目は、平成26年11月20日に改正特措法に基づく活性化事業計画につきまして、従来、特定事業計画として認定されていた項目を活性化事業計画として認定していただいた項目等につきまして、地域の実情につきまして説明させていただきました。

本日は、その後のタクシー事業の活性化等につきまして、皆様のご意見等を参考に進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

四日市環境情報学部准教授 本 部 会長挨拶

協議会の皆様につきましてはご多忙のところお集まりいただきありがとうございます。さて、タクシー業界をとりまく状況はサミットやオリンピックに伴って外国人観光客の増加がみこまれる反面通常の需要は伸び悩んでいる等、刻一刻と変化しています。そのなかで、事業の活性化について模索する本協議会の位置づけは今後ますます重要になってくると考えています。本日もよろしくお願いたします。

(2) 定足数報告

地域住民の津市自治会様、労働組合の自交総連三交タクシー労働組合様、2名の方につきまして、ご欠席となっておりますが、津市自治会の代表の生川様につきましては、議長あての委任状を頂いております。従いまして、設置要綱第7条の規定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。また、お手元の名簿で津市役所様は代理出席となっておりますが、委員である都市計画部交通政策担当参事兼交通政策課長の澤井様ご本人がご出席されておりますことをご案内いたします。

(3) 議 事 (座長本部会長)

○議 題1 津交通圏におけるタクシー事業の状況について (報告事項)

事務局 (三重県タクシー協会) より説明

資料1 津交通圏タクシー輸送実績の推移

- ① 車両数の推移については、タクシー適正化活性化特別措置法が施行され、当時の特定地域に指定された平成21年10月は270両あったものが、平成29年3月では、229両と41両、約15%減少しました。

これは、事業者の減車とタクシー事業者の廃業によるものです。

- ② 延べ実働車両数の推移については、平成21年10月は6,230両であったものが、平成29年3月では、4,666両で1,564両、約25%減少しています。

車両数は約15%減少に対して、延べ実働車両数では約25%減少したことは、利用者が減少している状況になっているためです。

- ③ 実働率の推移については、平成21年10月は74.4%であったものが、平成29年3月では、65.5%と減少していますが、平成23年の11月から平成24年3月までは、若干ですが平成21年度より増加しています。

特措法の効果があったと思われませんが、平成25年度以降は減少状況にあります。ただ、平成27年度と比較しますとこれも若干ですが増加傾向になっています。

- ④ 総実車キロの推移については、平成21年10月は334千キロであったものが、平成29年3月では287千キロと47千キロ、約14%の減少となっています。

- ⑤ 営業収入につきましては、平成21年10月は1億42,974千円であったものが、平成29年3月では1億23,529千円となり、19,445千円の減収となり、約13.6%の減となっています。

- ⑥ 日車営収については、平成21年10月は22,949円であったものが、平成29年3月では26,474円と3,525円、約15.4%の増加となりました。

日車営収は、特措法により平成21年10月以降年々増加傾向にあり、平成29年3月には準特定地域に指定されてから3月では、過去最高となっています。

資料2 津交通圏活性化事業計画の進捗状況について

平成26年1月27日に改正特措法が施行され、平成26年2月18日に第1回津交通圏タクシー準特定地域協議会が開催され、それまでの地域計画が活性化事業計画に名称変更させていただきました。

実施状況につきましては、(株)三交タクシーの「5. 交通問題・環境問題の改善」の「特定事業(1) 低公害車の導入」について実施されていませんが、平成29年3月

に当初認定された計画から変更した内容で実施いたしました。実施する前に、変更認定申請が提出されていないことから、承認されないとの回答を三重運輸支局から得ています。

同じく、三重近鉄タクシー（株）におきましても、導入時期は平成22年12月となっていました。トヨタ自動車の部品工場が火災により生産できなくなり、実施が遅れたものですが、変更認定申請がなかったことから未実施という扱いになっています。

（有）椋本タクシーにつきましては、地域計画の策定時の社長から平成27年10月20日に代表者が変更になり、会社名も（有）椋本・中川タクシーになりました。これも実施不能となっております。

従いまして、現在の活性化事業計画の進捗状況につきましては、前回の協議会の時と同じ、現状のままということになります。

以上につきましてご報告いたします。

意見等

・日車営収とは？なぜここだけ増加しているのでしょうか？（川村委員）

→ 日車営収とは一日1車あたりの収入のことです。減車によって営収がのびたと考えられる。利用者が増えたことによるものではないので、準特定地域の指定も継続しています。（事務局）

○議 題2 津交通圏タクシー準特定地域の活性化地域計画について（審議事項）

事務局（三重県タクシー協会）より資料3を説明

資料3 津交通圏タクシー準特定地域活性化地域計画（案）について

「Ⅰ．タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針」につきまして、「1．津交通圏におけるタクシーの位置付け、果たすべき役割」は、平成21年当時と同じ状況で、特に変更はございません。

「2．（1）タクシーの需要の減少。（2）規制緩和によるタクシー車両等の増加。

（3）輸送実績の推移。（4）運転者の労働条件の実情及び高齢化。」につきまして、平成28年度の状況を追加させていただきました。

「3．地域公共交通機関としての業界の取組」につきましては、今まで取り組んできたものでございます。

「4．今後の取組みの方向性」につきましても、平成21年10月に特定地域（現在は、準特定地域）に指定されて以降同じですが、地域計画から活性化の字句を追加させていただきました。

「Ⅱ．活性化地域計画の目標」につきましては、依然と変更ございません。

「Ⅲ．活性化事業計画のⅡに掲げた、「1．タクシーサービスの活性化」については、「（1）妊婦・子供向けタクシーの取組み」、実施主体は、事業者、実施時期は短期。

「（2）UDタクシー研修の受講」について、実施主体は事業者とタクシー協会、実施時期は、中期としています。来年度にUDタクシーを1社が導入予定をしています。

「（3）観光タクシーへの取組み」について、引き続き実施したいと考えています。

「（4）運転者への外国語講習の受講」について、実施主体はタクシー事業者とタクシー協会年実施時期は長期としたい。

「（5）アプリ配車の導入の促進」は、実施主体は事業者で、すでに、三重近鉄タク

シーと三重名鉄タクシーは実施しています。

「(6) UDタクシーの導入促進」として、実施主体は事業者、実施時期は、「UDタクシー研修の受講」と同じ中期としました。

「(7) 環境対応車の導入促進」について、UDタクシーもハイブリット車であることから実施主体は事業者、導入時期は長期としました。

「(8) 先進安全自動車 (ASV) の導入促進」についても、実施主体は事業者、実施時期は長期としました。

「(9) クレジットカード・電子マネー等の導入促進」について、クレジットカードについては、三交タクシー、三重近鉄タクシー及び三重名鉄タクシーが実施しています。電子マネーについては三重名鉄タクシーが実施しています。実施主体は事業者、実施時期は長期としました。

「(10) 初乗り距離短縮運賃」については、運賃改定が必要になります。実施主体は事業者、実施時期は中期としました。

「(11) 相乗り運賃 (タクシーシェア)」につきましては、現在法律で認められていないことから、今後、国土交通省へ要望することになっております。実施主体は、事業者、実施時期は未定です。

「(12) ダイナミックプライシング (閑散期や繁忙期等によって運賃額変更)」についても、法律で認められていませんので、実施主体は事業者ですが実施時期については未定です。

「(13) 相互レイティング (運転者と利用者の相互の評価制度)」については、実施主体は事業者ですが、実施時期については、どのような方法で実施するかについては今後検討することから、実施時期は未定となっております。

「(14) タクシー全面広告」については、タクシーを積極的に広報するため実施主体は事業者で実施時期については中期としました。

「(15) 乗り合いタクシー (交通不便地域・高齢者対応・観光型等)」については、限られた地域の移動確保対策として、実施主体は事業者、実施時期は長期としました。

「(16) 免許返納割引の導入促進」については、事故防止の観点から実施主体は事業者、実施時期は中期としました。

いろんな活性化対策により、収入増を図り、減車等を実施していきたいと考えています。

この活性化事業の項目につきましては、国土交通省が定めた項目は、(1)～(5)は必須要件で、(6)～(9)までは、入れることが望ましい項目となっております。

また、(10)～(15)までは、全国ハイヤー・タクシー連合会が取り組んでいく項目となっております。

従いまして、各事業者において、この項目を積極的にできることから取り組んでいただくこととなります。

次回の開催時期につきましては、津交通圏のタクシー事業者がこの活性化事業を参考に、各事業者におきまして活性化事業計画を三重運輸支局に申請し、認定を受けることとなります。各事業者が認定を受けた後に開催をしたいと考えておりますので、次回開催につきましてご協力を賜りますようお願いいたします。

また、平成29年10月1日から新たに松阪交通圏が準特定地域に指定されました。

平成21年10月1日から平成27年9月30日まで準特定地域 (平成21年10

月1日から平成26年1月26日までは、特定地域)に指定されておりましたが、この度、再度準特定地域に指定されました。

今、松阪交通圏タクシー準特定地域協議会の委員の皆さんには、「公定幅運賃」についての意見を伺っております。

今後、津交通圏同様に、地域協議会を開催させていただくこととなりますので、本日もご出席の、富永様、川村様、織田様、山本様、本部会長様、瀬瀬様、青井様には、ご協力よろしくお願いたします。

津交通圏タクシー準特定地域活性化地域計画についてご審議よろしくお願いたします。

以下の意見等あり。

意見等

- ・UDタクシーとは？（山本委員）

→ユニバーサルデザインタクシーの略で、後部座席がフラットになっていて車内での乗り降りが円滑にできるようになっています。また車いすを使用している障害者と健常者が一緒に乗れるようになっています。多様なお客様に対応できるようにと、国が指定しています。（事務局）

- ・相乗り運賃と乗合タクシーの違いは？（山本委員）

→本来タクシーは一個の契約なので相乗りはできません。しかし、乗合タクシーについては過疎地、公共交通空白地では自治体が特別な許可を受けて自家用車で行う有償運送を行うことができます。公共交通会議で合意を得られれば比較的簡単に乗合タクシーでの運送が可能です。

相乗りとは、一定の条件（タクシー事業の範疇）で乗合行為をすることです。

- ・実働率が落ちて収支改善ができない。活性化地域計画といってもお金の要ることが多く、なかなか進まない。初乗り距離短縮運賃も距離の短い地方では難しいと思います。（野口委員）

- ・乗合タクシー、運転免許証返納割引の導入の促進は松阪、熊野は把握しているが他にも事務局のほうで相談はありますか？（青井委員）

→四日市で相談はあります。タクシー事業者や支局を交えてたたき台を作成しているところです。免許返納割引については、熊野では熊野第一交通、松阪では嬉野タクシーのみ。申請自体は来年度以降になると思われます。（事務局）

- ・実施時期について、短期というのは具体的にいつくらいになるのでしょうか。また、妊婦・子ども向けタクシーや観光タクシーというのはどういうものなのか。（富永委員）

→短期は、1年、中期は、2年、長期は、3年。準特定地域の指定期間が3年間となることからそう設定しました。

また、妊婦・子供向けタクシーや観光タクシーがどのようなものとするかについては、本来事務局で話すことではなく、事業者にだしてもらいますが、妊婦タクシーというのは、各事業者で救援タクシーをやっています。救援タクシーとは移動以外のサービスです。研修を受けてステッカーを表示することで「うちは救援事業について対応できる」という姿勢をみせる事業者もいます。観光タクシーはインバウンドや観光を考慮した取組みをお願いしているもの。タカモリタクシーなど食べ物などと結びつけ、積極的に観光メニューを作成している事業者もいますがなかなか

か浸透していません。

→タクシー事業者のみだと限界があるので、観光や宣伝のプロを巻き込んでいくべき。おそらく、この協議会のメンバーだけでは解決しない問題かと思います。現在のはやりだと一般の利用者に広めてもらうという手法もあるが、その道筋に至るまでが難しい。ただ今回の協議会では国等から活性化事業について、フルメニューでやってほしいという要望であり、事業者ごとにやれることからやっていけないといけない。先行的な投資であり、需要を待つのではなく、先に受け皿を用意しておいてそこにどう引っ張っていくか考えていく必要があります。本協議会は先行的な話をする場で前向きにとらえて頂きたいと思います。(本体会長)

・乗合タクシーについて、松阪には公共交通の不便な地域が多々あり、一般のタクシーにお願いしたいところではあるが、どうしても採算が合わなかったりします。乗合タクシーを考えているのだが相談には乗ってもらえるのでしょうか。(川村委員)

→採算は費用で考える必要があり、一般のタクシーは認可運賃でやる必要があるが、乗合タクシーは個々の認可になる。タクシー協会や運輸支局に相談があれば対応させていただく。そうでなければ、今盛んに言われているスマホで配車、自家用車で運送を請け負う、こうなってくるとタクシーは不要となってしまいますが、利用者、運転者は大きな危険負担を伴い、安心・安全ではありません。そのような話があれば協会に情報提供してください。(事務局)

→よく市の地域公共交通会議に出席することがありますが、バスは公共交通の認識が高いがタクシーはパーソナルユーズと一般市民のなかでは位置づけられていると思う。なぜなら、一運行が一契約になっている、パーソナリズムに特化しているからです。その利便性を取っ払ってバスに近づけることで、バスとの棲み分けは国交省で考えることではあるが線引きしないといけない。利用者からすれば安ければいいのだが、そういうわけにもいきません。その最たるものが景山専務も言っていた白タクである。これを認めないためにも受け皿を地域として出していく。それが行政の役割だと考えます。市町村が積極的に情報を集めて、何処にお願いをするのか舵取りをしないといけない。逆に、県の役割も考えていけないといけない。タクシー事業者も一生懸命考えている、国もメニューを用意している。ただ、地方によってはやれることは限定されているので、そこを押さえていくのが市町村だと認識して協議会などでも相談してほしい。要望を出してもらって協議会等で具体案を出していけるといいと思います。需要が多様化している中でその全てに応えようとするのか。それともターゲットを絞って特化させていくのか。そこの見極めは短期で必要かと思います。(本体会長)

以上、の意見等の後、津交通圏の準特定地域の活性化地域計画は拍手をもって承認されました。

○議題3 その他(三重県タクシー協会 中島会長)

IOT技術のサービスの提供も可能になり、スマートフォン等を活用した活性化も考えられるようになりました。しかし、配車等のアプリソフト開発等お金の要ることですので、それだけの需要を掘り起こす必要があります。安全面、環境面、地域面からタクシー事業者として何が必要かと考えているところです。それには各々で

きるものもあれば、ある程度まとまっていかなければいけないものもあります。活性化の取り組みは、津交通圏だけではなく他の交通圏でも取り組んでいかなければならないと考えています。引き続きよろしくお願い申し上げます。

(4) 閉会

以上