

第5回名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会議事概要

1. 開催日時：平成28年11月30日（水） 14：30～17：30
2. 会 場：名古屋合同庁舎第一号館 11階 共用大会議室
3. 出席者：出席者名簿のとおり
4. 作成者：中部運輸局自動車交通部旅客第二課

【加藤会長挨拶】

本日の協議会議題は「名古屋のタクシー日本一戦略」のフォローアップと運賃改定に係る意見の2点とされている。規制緩和の実施により参入退出が自由となり、様々な問題が発生してきたが、タクシーは公共交通機関なので秩序維持を要するという考えもあれば、自由競争の視点である程度の諸問題は致し方なしという考えもあり、タクシー輸送に対しては様々な捉え方がなされている。

本協議会はタクシーを地域の足として守るための協議の場と考えており、そのための指針として「名古屋のタクシー日本一戦略」を策定した。

本日の議題について、戦略のフォローアップは公共交通としてのタクシーが何ができるかという視点のもので、運賃改定議論は現状のままではタクシー事業を存続維持できないので改定していかなければならないという視点であり、2つの議題は表裏一体の重要な関係にあると言える。

かかる関係性や趣旨を理解して頂いた上で積極的かつ活発な議論を行って頂きたい。

【議事概要】

（1）「名古屋のタクシー日本一戦略」フォローアップについて

＜事務局から資料1-1～2-4により重点取組実施状況及び目標設定について説明＞

（提案）

重点取組実施状況報告の回答状況が2／3という状況であることから、回答率をより向上させてからの目標設定が必要と考える。未回答事業者に回答を促進し、次回の協議会において目標設定を策定することとしたい。

＜中部運輸局から参考資料6により「タクシー革新プラン2016」について説明＞

＜事務局から「タクシー業界の取り組みについて」について説明＞

【天野名々協会長】

全タ協が作成した本取組みは、本協議会が策定した戦略を発展させ全国展開

したものであり、本取組みの促進により従来とは異なる新たなタクシーサービスを展開出来ればと考えている。運賃に係る新発想もあり様々な取組みを組み合わせることでタクシーの活性化に繋げていきたい。

早ければ2～3年の内に都市部を中心としてタクシーサービスのあり方が変化してくるのではと考えている。

<重点取組実施状況報告の未回答事業者への対応について>

【加藤会長】

まずは戦略の進捗具合をチェックする必要がある。その後に戦略の不備・追加等の措置が必要になってくると考えている。

資料及び説明にあるとおり事業者回答率が高くない。当然100%の回答率があって然るべきと考えている。

一部の事業者においては策定した戦略について関係ないものと捉えていると聞いている。対外的に名古屋のタクシー事業者・業界がいかに頑張っているかということ積極的にアピールすることが肝要であり、無関心・非協力的な事業者が一握りでもいるのが問題である。「重点項目は現時点で実施出来ていないが、今後に向かって頑張る」という姿勢を回答で示すべきであり、回答を行わない・アピールを行わないというのは論外である。

会社規模や能力的な問題があるので、全事業者が取組を100%実施しなければいけないといっているのではない。実施可能な部分から積極的に推進していくというのが協議会としてのスタンスである。

今後の取組方針にフィードバックさせていくために、忌憚ない回答を集約することが必要なものであり、回答が出ないというのは話にもならない。

是非とも100%の回答率を達成し、名古屋のタクシー事業者・業界の本気度を示して欲しい。

【天野名々協会長】

未回答率が1/3もあり協会としても遺憾に思っている。重点項目について実施出来る・出来ないを含めてまずは回答すべきと考える。

実態を見てみると、未回答であっても取組みを実施している事業者や、回答済み事業者でも回答後に更なる取り組みを促進している事業者もあると聞いており、厳しい状況下で活性化に前向きな事業者とそうでない事業者の二極化が進みつつあると感じる。

協会として実行可能なこと、事業者として実行可能なことを明確に整理して邁進していきたいと考える。

【加藤会長】

今後回答内容を精査する中で、取り組みに入れるべき事項も検証していかなければならない。追加実施事項が生じてきた場合は27年度調査に追加することは可能か？

【事務局】

27年度追加調査は時間が少ないことから困難。28年度調査に盛り込みたい。

【加藤会長】

未回答事業者への対応は本会議で検討すべきところだが、個人的には未回答がある中での目標設定は高い目標値設定に繋がり有意義なのではとも思う。

【天野名々協会長】

27年度の回答内容をしっかりと検証しなければ次年度に繋がらないと考えている。12月の協会理事会で回答の徹底を指示し、100%回答を達成したい。

【加藤会長】

戦略のフォローアップ調査について、国交省の調査が来年度実施されるのを待たなければ実施が出来ないというのはおかしいのでは。「国交省の調査を協議会に活用するため」「来年度調査を実施するので今年度は実施しない」ので筋が通らない。あくまで協議会の調査であるので協議会が主体性を持って実施すべきでは。

協議会が率先して実施した調査結果を国交省に提出するのであれば理解できるが、国交省に提出する調査内容を協議会に提示するというスタンスは理解できない。後ほど運輸局に見解を伺いたい。

＜戦略に関する全体協議＞

【名古屋市】

資料2-2のP7に示されているが、自治体においては子育てタクシーやマタニティタクシーに係る支援という項目に取り組み事例があげられていない中で、P4には事業者の同取組状況が記されているが、実績としてもあまり多くなく、今後に伸びを期待するという感である。

タクシー事業者の先駆的・効果的な取組の周知には積極的に協力したい。自治

体としても事業者の取組に合わせて、有機的な協力関係を構築出来ればと考えている。

【加藤会長】

自治体のPRによって、事業者の取組がより利用者の目に入りニーズが増加していくことも可能性としてある。

【事務局】

マタニティタクシー等の新サービスは従来型のタクシー事業展開とは性質を異にしており、なかなか進展・定着しない。

運賃を割り引いて実施している事業者もあり採算ベースに乗らず非効率な面もある。新サービスの利用者周知を図り、効率性を向上させていくにはどのように展開していくかを検討していかなければならない。

【加藤会長】

現状の制度体系では新サービスに見合う運賃が収受できない面がある。必要に応じて制度を変更して働きかけを行うのと同時に、現行制度の枠組みの中で対応出来るところを推進していかなければならない。

【朝日タクシー】

子育てタクシーはなかなか広がりを見せていないのが実情。対応のために乗務員の育成を数事業者で進めるも、真にサービスが求められる利用者層は金銭的に余裕がない世帯が多いことから、サービスに見合う運賃料金設定は難しく、それに伴ってドライバー及び会社の実入りも少なくなり、自然と新サービスは収縮の方向となった。

上手く展開しない・定着しないサービスについてはドライバーの意欲も減退し、会社においても効果的な対応策が見いだせず負のスパイラルに陥ることとなる。負の方向の流れを逆方向にギアを入れ直すのは正直相当の力を要するところで悩ましい。

【加藤会長】

福祉色の濃い新サービスをタクシー事業者の頑張り・負担だけで維持運営するのはナンセンスであり定着しない。各プレーヤーが各々単独でサービス展開するのは困難であり関係者が一致連携するべき。

各自治体において、事業者が打ち出した新サービスを不要と考えるのであれば

話は別だが、必要と考えるのであれば自治体においても新サービスを浸透・定着させる連携方策を検討すべきと考える。

次回の協議会において各自治体の連携方策を提示して頂きたい。

【天野名タ協会長】

子育てタクシーがなかなか浸透・定着しないのは需要の絶対量が少ないという面もあるが、対象となる全車両に事業者負担でチャイルドシートを備え付けるのが相当な負担となっている。現在は社会的責務と判断して全額事業者負担で対応しているが、将来的には自治体から一定の助成を負担して頂けるようご検討をお願いしたい。

【名古屋市】

資料2-2に各自治体のフォローアップ状況を記載して頂いたが、これは表内の「施策（実施事項）」に示されたものに限られている。それ以外の戦略本編に記された取組施策も幾つかあり、そうしたものについてもフォローアップ・評価して頂ける手法の検討をお願いしたい。

自治体としては新規案件はもとより、既存の予算確保でもハードルは高く、従来より実施してきた取組をがんばって維持していくだけでも大変に努力しているという面もある。新規対応案件を評価することも大事だが、かかる現実的な対応も評価する配慮もお願いしたい。

【加藤会長】

公共交通施策は現状維持というのも1つの評価と考える。要はアピールの仕方である。

フォローアップ方針・目標設定のあり方に対する意見も今後積極的に議論を行うべきと考える。

【あま市】

資料2-2の表中の“新規施策”①として「協議会構成員管理施設HPのアクセス欄に主要駅からのタクシー案内を」とあるが、案内すべき内容として②～④の事項をとということなのか。

【事務局】

新規施策欄に①～④と並列で記されているが、②～④は例示として表示している。

要はタクシーが容易に選択できる情報提供をお願いするというもの。

【あま市】

「問題意識・提案理由」②として、タクシーを「最もバリアフリーに優れた交通機関」と謳っているが、最もバリアフリーに優れた交通機関と言える理由は？

【天野名タ協会長】

来年10月にトヨタよりJPNタクシーが発売され、タクシー車両のユニバーサルデザイン化が今まで以上に促進し、車いす利用者等の移動制約者に対する輸送サービス提供体制が拡充される流れにある。

ドアtoドアという他の交通機関にないタクシーの特性と組み合わせて、かかる表現とさせて頂いた。

【加藤会長】

鳥取県は県の施策としてUDタクシーの普及促進を実施しており、タクシー会社の規模にかかわらず、各事業者が積極的にUD車両を導入している。

実際に鳥取県に行ってみると駅前には必ず数台のUDタクシーが常駐しており、実際にUDタクシーに慣れ親しむと従来のセダン型に比べて快適であり、利用経験者はUDタクシーを好んで乗車しているようである。

鳥取県は交通網形成計画の中にUDタクシーの導入促進を謳っており、交通施策の一環としてUD車を捉えていると感じている。

【天野名タ協会長】

鳥取県は県としてバリアフリーを進めて行くという姿勢があり、県が助成してUD車の普及促進を実施している。

先般当協会においても名古屋市に対してJPNタクシー導入に係る助成を依頼している。

【弥富市】

当市においてはコミバスを交通施策の軸として展開してきたが、高齢化が進みバス利用が困難な旅客が増えつつあることから、移動困難者に対してはタクシーチケット交付の助成を実施している。

身内の利用者から聞いた話で恐縮だが、タクシー事業者はチケット利用者や移動制約者の利用があった場合に愛想が悪く、一般旅客に比べて下に見ていると感じる節があるとのこと。自治体として出来る限りのタクシーに対する協力は行う

つもりであるが、タクシー事業者としても日々の地道なサービスの質の向上に努めて頂きたい。

重点取組実施状況報告について未回答事業者がいるのが驚き。自治体においては未回答・未実施自治体が見える集計となっているので、事業者においても同様とすべきでは。

【天野名タ協会長】

タクシー利用に際して不愉快な思いをされたのであれば申し訳なく感じる。バリアフリーに係る乗務員教育は各事業者が個別判断で現在実施しているが、個別対応では各社難しいと感じる面も少なからずあるので、来年以降においては協会が実施する運転者講習に1日UD研修を追加する方向で調整している。これにより地域全体で一定レベルのUD対応を提供できればと考えている。

【弥富市】

日頃、公共交通事業者と協議をすることが多々あるが、なかなか思いが伝わらず忸怩たる思いを感じることもある。協議を重ねてお互いに分かり合える関係性を構築したいと考えている。

【天野名タ協会長】

交通事業者の立場で述べさせて頂くと、公共交通会議等の場で日頃公共交通をあまり利用していない住民代表の方々の声を大きくクローズアップさせて事を進める感がする。実利用者の住民代表も巻き込んで、採算の取れない原因をしっかりと分析し対応を行って頂ければと思う。

昨今、高齢者による交通事故が増加しており、公共交通事業者としての取組が期待されている。名古屋地区においては20年以上前から高齢者割引（70歳以上の高齢者に対しての1割引）を実施しているが、世間及び利用者に対しての周知が十分でないと感じている。今後は免許返納者に対して分かりやすいPRを積極的に実施したい。

【中警察署】

愛知県下の今年の交通事故死者は約190人で高齢者が半数以上を占めている。今後ますます高齢者ドライバー数は増加していくものと思われ、来年の道交法改正により高齢者に対しては検査システムにより自己の状態を認識して頂き、自らの判断で免許証を返納して頂くことを促す方向となっている。

運転免許自主返納者に対しては運転経歴証明書の交付を行っており、一部の自

治体においてはタクシー事業者のほか様々な企業とタイアップして運転経歴証明書保有者に対する特典を提供している。

運転免許返納者に対しては家族による移動に係るフォローが必要だが、タクシーによる補完も必要と感じている。事業者と自治体で上手く連携・タイアップ体制を取って頂ければと思う。

【加藤会長】

運転免許返納に関する取材を最近確かに多く受けている。「高齢者割引」という形で高齢者の利用促進を実施していることは評価するが、戦略内に免許返納者に対する対応方針が無いので「免許返納を促進する」という切り口で取組を追加することを検討しても良いのでは。

現在実施している高齢者割引はタクシーの利用促進PRを図る上で強いツールと思われるので積極的発信を実施しては。

【天野名々協会長】

「高齢者割引」という形で設定しておりPR不足な感はある。免許返納者に対してより分かりやすい形でのPR方法を検討したい。

【中警察署】

高齢ドライバーに対して各種助成措置を実施・周知することは本協議会のPRにも繋がるので積極的に実施して頂きたい。65歳以上の高齢ドライバーは104万人を越えており、免許返納者も年々増加している（昨年度は13,839人、今年度は10月末の段階で13,438人）。タクシーのPRのしどころかと思うので積極的に展開して頂きたい。

【天野名々協会長】

タクシーは公共交通機関として十分に認知されていない厳しい状況下で、社会的責務として事業者負担・努力により様々な輸送サービスが求められている雰囲気がある。今一度世間のタクシーに対する意識を改めて頂くことも必要かと感じている。

先程提示した「タクシー業界の取組について（案）」に提示されるような相乗運賃等の様々な新サービスの実現に向けての協議・検討を国交省と行い、新たな輸送サービスを展開出来ればと考える。

相乗りサービスについても現在実施要望が寄せられており、全国の状況を見ても既に実施している地域もある。本サービスが実施されれば自治体の負担す

るタクシー関係助成額はそのままに、利用者の負担軽減に繋がるので実施に向けて検討を行っていきたい。

【加藤会長】

全タク連提示サービスと本協議会策定の戦略の整理を行い、戦略に反映できる取組があれば積極的に取り込んでいきたい。次回の協議会までに整理をお願いしたい。自治体においてもタイアップできる取組の洗い出しを行って頂きたい。

フォローアップについて、国交省実施調査との兼ね合いがあるところだが、国交省としての見解は？

【運輸局】

国交省のフォローアップ調査は地域指定基準の見直しや制度運用の検証のために全国で実施するものとして参考に提示させて頂いた。本協議会における戦略のフォローアップについては独自に実施する有意義かつ必要な取組と考えているので、運輸局としても調査結果を適宜提供させて頂きたい。

【加藤会長】

本協議会においては志を高く持ち、独自フォローアップ調査により自らをチェックしようと試みている。独自調査後に行われる国交省調査にデータを提供する際においてフォーマットが相違する等の弊害を回避するために事前に整合性を取ろうとするもの。次回の協議会以降で国交省調査のフォーマット等の提示を行って頂くようお願いしたい。

重点取組実施状況報告の未回答者に対する措置をどのようにするか？

【天野名々協会長】

提出を督促し、次回協議会までには100%の回答率を目指したい。

【加藤会長】

天野名々協会長よりこのような言葉を頂いたので、次回協議会での100%回答を目指して進めて頂きたい。とにもかくにも回答するということが戦略に参加していることになるので、萎縮せずに回答に努めるようお話し頂きたい。

(2) 運賃の範囲の変更に関する通知について

【天野名々協会長】

名古屋地区のタクシー事業においては、廃業する事業者がこの4～5年で15社

出ており、非常に厳しい経営状況にあると言える。様々な要因が考えられるが労働力確保が困難になりつつあること、人件費の高騰、ドライバーの高齢化等々が考えられる。

タクシー業界は運転者の年齢層が他産業に比して高く、介護保険等の事業者に課せられる税負担の増加や年々上がりつつある最低賃金も経営に少なからぬ影響を及ぼしている。

かかる状況下において、タクシー事業者としても生産性の向上、労働時間の短縮を図っていく必要があるところだが、ICTへの取組、安全性・快適性の高い高額なJPNタクシーの積極導入等の新たにタクシー事業者に求められる事項も年々増加している。

今般運賃改定を要請したが、従来からの運賃改定理由だけでなく新たなサービスを展開し、タクシーを活性化させていくための運賃改定であることを積極的に世間に対してPRしていかなければならないと考えている。

<中部運輸局から資料3～3-3により運賃の範囲の変更に関する通知について説明>

【加藤会長】

資料3-2②にあるとおり名古屋は他地区に先駆けて初乗り距離の短縮を数回実施している。戦前から初乗り距離2kmを堅持している地域もあると聞いている。多くの地域が初乗り距離2kmを取っているが、「2km」とした理由・経緯をご存じの方はいらっしゃるだろうか？

今回初乗り距離を1km近くに短縮したのは先般の東京での社会実験を踏まえての措置だろうか？

【天野名タ協会長】

初乗り運賃の500円はバスの3区間の程度の距離が適当と判断し、10年前に設定したもの。今回の初乗り距離短縮は昨今の利用実態等から見てどの程度の距離短縮が可能か独自に検討した結果の距離であり、決して東京の実験等に影響を受けたわけではない。

【加藤会長】

初乗り距離短縮による事業者側のデメリットはあるのだろうか？

【天野名タ協会長】

初乗り距離内で降車する場合は運賃収受額が少なくなることもあるが、需要の

全体的分析を行ったところ、生産性が低減し大きな減収が発生することはないと考えている。

【加藤会長】

資料3のP4の上段の3点「初乗り距離を短縮することについて」「車種区分統合について」「時間制運賃の加算時間を15分単位にすることについて」に対して意見等はないだろうか？

＜構成員から特に意見上がらず＞

【加藤会長】

初乗り距離を短縮し初乗り運賃を低く設定することは、総括原価方式を取っていることから、長距離利用は逆に高い運賃額となる？

【天野名タ協会長】

東京の社会実験は運賃の「組み替え」であることからそのような形となるが、名古屋においては運賃改定であり、距離の如何に関わらず全体として値上げがなされることとなる。

初乗り距離については、従来においては、初乗りの限度距離に満たない距離区間で降車される利用者にとっては、余分に運賃を支払っていた面があるので、かかる面の解消のために距離の短縮を行うもの。

【加藤会長】

高齢者・短距離利用者の中には初乗り運賃が負担と感じてタクシー利用を控えていた人も少なからずいるものと思う。時代の流れに合わせた運賃設定を行っていくことが求められる。

【朝日タクシー】

車種区分統合に係る意見・思いであるが、以前は中型車においては運転者含めて6人乗車が可能な車があったが、今は安全性を考えて5人乗車が限度となっており、中型と小型を分ける意味合いが無くなってきているのではと感じている。

【鈴木副会長】

名古屋地区において、軽自動車タクシーの配置はあるのだろうか？（小型車の区分に含まれている？）

乗車定員の面で中型と小型の差がなくなりつつあるとの話だが、軽自動車

のタクシーがあるのであれば、定員面で一般車両との差が存在するのでは？

【朝日タクシー】

軽自動車は福祉輸送にのみ配置されている。従前は軽自動車をタクシー車両とすることは認められていなかったが、福祉輸送においては配置を可とする通達が発出され現在に至っている。

【鈴木副会長】

初乗り距離の短縮については、距離を短縮することにより新たな旅客の取り込み等を促進するという発想かと思うが、時間制運賃の初乗り時間を短縮する意図はどのようなものか？

【天野名々協会長】

初乗り距離同様に旅客が余分に支払っていた部分（時間）の解消が短縮意図にある。小刻みな時間設定により旅客利便の向上に繋がればと考えている。

【鈴木副会長】

旅客利便のことを考えると、加算時間だけでなく初乗り時間も30分→15分に変更することも一策なのでは。

【朝日タクシー】

時間制運賃は一般タクシーではあまり適用されないのが実情。乗降に時間を要する福祉輸送で適用することが多い。

福祉輸送においては乗車するだけで15分以上要することも多く、最も多い利用所用時間は30分～60分であり、初乗り時間はそのままに加算の刻み幅を30分から15分とする方が利用者にとっては助かるのではと思う。

【あま市】

資料3に記された運賃改定概要の距離と金額に幅がある形の記載となっているが、どういうことか？

【運輸局】

各事業者の改定要請書に記された距離・運賃は事業者ごとにまちまちであり、全ての要請書を整理集計した結果、この範囲の内容の要請があったという意味合いの記載としている。

先程時間制運賃の刻み幅に係る話があったが、一般タクシーにおいては初乗り時間を基本線の1時間を30分に変更することは可能だが15分にすることは制度上認められていない。加算時間については10～15分とすることは認められている。

【加藤会長】

運賃改定に係る特に強い反対意見は無いように感じるが、事務局としてはどのように進める意向か？

【事務局】

皆様に持ち帰ってご検討頂き、意見があれば12/9までに資料3-3の意見書を事務局に提出頂きたい。特に意見がない場合は提出不要。

頂いた意見は全て列記した形にして運輸局に提出する予定。

【加藤会長】

運輸局への意見提出に際しては意見抛出者の名前は伏せた形でお願いしたい。賛成・反対いずれの内容でも良いので意見があれば積極的に提出頂きたい。

(3) その他

【鈴木副会長】

フォローアップについて、次回の協議会の場で目標に係る具体的な数字の提示がなければ議論が出来ない。数字を提示するまでの道筋はどのようにイメージしているのか？

【事務局】

タクシー側の一存で提示するのは一方的なので、タクシー事業者側の考えがある程度固まった段階で会長・副会長と協議できればと考えている。

【鈴木副会長】

未回答事業者に対しては早急に督促をかける予定となったが、未回答自治体に対するフォローはどのように行うのか？

【事務局】

自治体には戦略に対して実施して頂いた新たな取組の実施状況を確認したものであり、未回答自治体は新たな取り組みが無いだけで、従来から実施して頂いて

いる取組は戦略の本編に記載されている。

未回答自治体においても様々な取組を継続して実施して頂いていることから、事務局としては未回答であることに對してネガティブな見方はしていない。

【鈴木副会長】

了解した。今後においては従来からの取組に対してもフォローアップできる体制も検討頂きたい。

【加藤会長】

名古屋市内の某タクシー会社が夏に経営破綻し廃業したが、当該会社の代表者と話す機会があり興味深い内容であった。詳しくはフェイスブックに記載したのでご覧下さい。

当該タクシー会社は付近の名古屋市内のＪＲ駅を営業拠点としていたが、廃業後にその駅の様子を見に行ったところ待機タクシーは1台もなく、タクシー利用者は電話で配車を依頼している状況であった。名古屋市内のＪＲ駅においてタクシーが常駐していない状況が発生している。

地域としてタクシー事業が経営維持できないということが大きな問題。地方の田舎であるならいざ知らず、都会の名古屋においてこのような状況が発生していることに関係者全員で危機意識を持たなければならない。注意しなければ気がついたらいつの間にか地域内にタクシーが無くなっているという事態にも直面するかもしれない。

我々に出来ること・やるべきことは多くあると思っている。どのように進めて行くかということを議論し決定していくことが本協議会のミッションである。気づいた点や問題点があれば今後協議会で積極的に意見交換し、実施できる取組を積極的に実行してきたいと考えているので、協力をお願いしたい。