

第1回津交通圏及び第1回松阪交通圏準特定地域タクシー協議会事項書

1. 日 時：平成26年2月18日 14:00～16:00
 2. 場 所：津市役所 8階 大会議室B
津市西丸之内23番1号
 3. 出席者：第1回津交通圏及び第1回松阪交通圏準特定地域タクシー協議会出席者名簿のとおり
 4. 概 要
- (1) 三重運輸支局長挨拶

本協議会の会長を仰せつかっております三重運輸支局長の伊藤でございます。

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運輸行政につきまして、格別のご理解とご協力を賜り、この場を借りまして厚く御礼申し上げます。

タクシー事業につきましては、平成21年10月の「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」（特措法）施行に伴い、皆様方に協議会にご参画いただきながら、供給過剰の解消や需要喚起に向けた取り組みとして、「タクシー地域計画」の作成を進めてきたところでございます。

さてご存じのとおり、今般、タクシー事業規制に係る規制緩和の原則を維持した上で、制度的に効果をさらに高めるため、昨年11月27日に『タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法』と称する改正法が公布され、今月27日に施行されました。

これにより、津・松阪交通圏は「準特定地域」の指定を受け、同法に基づく「準特定地域協議会」を発足することとなりましたので、引き続き同協議会へのご参画にご理解とご協力を賜りますとともに、今回改めて第一回の協議会を開催させていただくものでございます。

また、本協議会は法改正直後であり、4月からの消費税率引き上げを控えての開催ということでございます。

本日の会議では、運輸局並びに支局から『タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法』の説明、『本協議会の設置要綱の見直し』、改正法に基づく『公定幅運賃』についても、説明させていただきますのでよろしく願います。

運輸支局長としてこれまでの協議会では、会長を務めさせていただきましたが、改正タクシー特措法では、地域計画等の認可権者である国は、協議会の構成員となることができず、本日の第一回協議会におきまして

は、国を除いたここにお集まりの皆様方で議題等の審議を行っていただくということになりますので、ご了承のほど御願いたします。

最後になりますが、タクシーの安全性やサービス水準の充実、さらには、利用者の方々や地域の皆様に必要なとされる公共交通としてのタクシー事業の役目を担えますよう、ご意見を賜りますよう、本日はよろしく御願申し上げまして、挨拶とさせていただきます。

(2) 議 事

① タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法について

中部運輸局自動車交通部旅客第二課長説明 (資料1)

今回、改正特措法が施行されまして、津・松阪交通圏が準特定地域に指定されました。

津・松阪交通圏が今回準特定地域に指定された理由が記載されている。

津交通圏及び松阪交通圏共に、車両数についてはさほど増加していない状況にある。

日車営収では、規制緩和時は25,764円で、ピーク時は平成18年の28,360円となっており、以降リーマンショック等の影響で平成21年は、23,358円まで落ち込んだ。

特措法の施行により、各事業者の減・休車だけでなく、活性化等努力された結果徐々にではあるが改善傾向にある。一応の特措法の効果があったと考えられる。

実働率については、改善はあまり見られていない状況にある。

これは、遊休車両があるのではないかと考えられる。

津交通圏においては、約70%の実働率となっており、10台あれば3台が稼働していないことになる。

日車営収及び日車実車キロ共に、平成14年度の数値に達していないことから準特定地域に指定された。

今回の改正については、議員立法により成立した法律で、国民の選挙によって選ばれた議員によって作られました。

具体的な内容は、3つの法律の改正がされた。

1つ目は、特措法の改正、2つ目が、タク特法、3つ目が、道路運送法です。

特措法について、新規参入の許可制、増車の届出制等規制緩和の原則は維持されつつ、規制をしていくこととしている。

旧法の特定地域が改正法の準特定地域として指定された。

旧法では、事業者の特定事業計画の事業再構築部分が優先していたが、

改正法では、活性化事業計画となった。

適正化及び事業再構築については一定の成果があり、今後適正車両数を考えつつ、活性化対策に取り組んでいただくことになった。

運賃制度については、公定幅運賃として公表することとなった。

旧法では、自動認可運賃の下限を下回る運賃であっても、認可申請をして認められれば良かったが、今回は、この公定幅運賃内以外は認められないことになった。

特定地域の指定については、今後各地域の状況、実績を確認し、運輸審議会にかけたうえで、夏ごろに指定されるのではないかと考えている。

協議会からアベノミクス効果も検証・算定してほしいという要望があったため。

道路運送法第27条の中に過労運転防止に関する記載をした。

公定幅運賃は準特定地域にも適用となる。

協議会の構成員から運輸局、運輸支局が抜ける（審査、監査する側が構成員に入ることはできない。）が、今までどおり協議会には携わっていく。協会から求められたら資料提供はしていく。黒子に徹する。

協議会の会長は、タクシーに関する知識をもっており、かつ、利用者目線に立てる方がよいとあるため、有識者をお願いする。

「協議会の会長は、学識経験者をもって充てることを基本」とするとある。

協議会ガイドラインのイメージ、準特定地域計画・事業計画について、従来の特定事業計画が、活性化事業計画と名称が変わるが、内容はこれまでと同様なものとなる。

今までは、適正化を重視していたが今後は事業者や各委員の協力を得て、活性化に取り組むこととなる。

特定地域においては、営業方法の制限による供給輸送力の削減勧告・命令について、アウトサイダー事業者へは段階によって勧告、命令の対象とする。

公定幅運賃に係る手続きについて、公定幅内運賃の事業者は届出手続き不要と記載があるが、今回は消費税の転嫁が必要なので届出は必要。

独占禁止法の適用関係について、特定地域には車両の削減について協議することは、独禁法が適用されない。

準特定地域の場合、事業者が単独で活性化事業計画を作成し、減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為は独禁法上問題とならない。但し、他の事業者と相談する場合は問題となる。

タクシー業務適正化特別措置法の改正について、タクシー運転者登録制度を全国に拡大する。

試験制について、中部管内は名古屋も対象とし、試験科目も増やす。

道路運送法の改正について、道路運送法第27条に運転者の過労運転防止の明記をした。

トラック協会にある適正化実施機関と同様のものをタクシーにも取り入れる。(旅客自動車運送適正化事業の創設。)

附帯決議について、累進歩合制の廃止については厚生労働省から通達が発出されている。

【質問】

○自交総連三交タクシー労働組合執行委員長多米氏

・津交通圏の車両数が規制緩和前の水準よりも下回っている。(H13. 259両→H24. 253両)

認可制にして増車した場合、以前に戻らないか。

(局旅客第二課金子課長)

・実働率を80～85を適正と考えた場合に津交通圏は達していない。年に1回の需給判定があり、判断をしている。単に、車両の減少をもって、増車が可能という判断はしていない。

② 津交通圏及び松阪交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改について

三重県タクシー協会専務理事説明

1月15日付でお願いいたしました、「見直し協議会」への移行に伴います設置要綱の見直しに関する書面決議につきましては、皆様からの合意を経まして、1月24日付で要綱を改正させていただきました。

この場をお借りしまして、ご報告させていただきます。

また、移行への時間的な制約があり、不手際等いたらないところがございましたことをお詫び申し上げます。

資料2-1、資料2-2をご覧ください。

要綱の改正内容は津・松阪交通圏とも同じ内容となっております。

それぞれの交通圏の新旧対照表をご覧ください。

基本的な改正は、

要綱に「準特定地域」の文言が追加され、今までの「特定地域」の表現から「準特定地域」と変更されました。

「定義」の第2条に、バス事業者が追加されました。これは、「協議会構成委員」(第4条(5))にバス事業者が追加されたことから追加されました。

第4条「協議会構成員」について、旧要綱では、三重運輸支局長が構成員となっており、また、各個別に規定していましたが、新要綱は、三

重運輸支局長が外れ、各部門別に構成員を規定しております。

第4条第2項は、構成員の表示を変更したことから変更になりました。同じく第3項は、後に出てきます第9条の条項が変更になったことから、開催日の通知を14日前から45日前へ変更したことから7日前から30日前までと期間を変更しました。

第5条第4項に会長の任期を準特定地域の指定期間の3年間と規定しました。

第6条は、会長が座長となる規定を追加しました。

「議決方法」として、第8条(1)役員の選出について、タクシー事業者及び労働組合の構成員は、各1個の議決権とし、その他の構成員は各自1個の議決権とし、過半数以上をもって議決することになります。

設置要綱の変更についての議決方法は、労働組合等として参加している構成員について、過半数以上の合意を規定しました。

役員選出、要綱変更及び地域計画の作成以外の議決について、個別の要件を規定しました。

第9条「協議会の運営」について、定期的で開催し、開催日の公表を45日前までとし、第5項に、書面決議の規定を新設し、開催の公表を45日前から10日前までに、参画の意思表示を30日前から3日前までに短縮できることとしました。

ご審議よろしく願いいたします。

全員異議なしにより承認された。

③ 津交通圏及び松阪交通圏準特定地域協議会会長の選出について

資料2の各交通圏の要綱が変更になり、三重運輸支局長が構成員から外れたことから、会長が空席になっております。

国土交通省としましては、参考資料2「特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省の考え方について」で、学識経験者をもって充てるを基本としており、津・松阪交通圏で座長を引き受けていただいています。本部先生に会長をお願いしたいと考えております。

副会長につきましても引き続き三重県タクシー協会の会長であります、山谷会長をお願いしたいと考えております。

また、現行の委員様におかれましても、引き続き委員をお願いしたいと考えております。

さらに、構成員としまして、新たに加わりました、鉄道事業者、バス事業者等につきましても、未定となっております。決まり次第ご報告し決議していただきたいと考えておりますので、ご審議よろしく願いいたします。

【質問①】

○三重県地域連携部交通政策課生活交通班浮田班長代理

・座長をおく意味は何か？

(三重県タクシー協会景山専務)

・旧体制では、座長は会議の推進役であった。参考資料2の通達「～考え方」より会長は学識経験者から選ぶとなり、座長と会長が兼務するかたちにはなるが本部先生には引き続き座長をお願いしたい。

→(四日市大学本部准教授)

・事前に会長をお願いされたときに、他の地域では会長に有識者をおけないというところもあると聞いています。他の地域と異なり、三重と福井は学識者が会長に配置できるそうなので、会長として異論がなければ就任をします。座長というのは1つの肩書きであってあまり深い意味はない。

【質問②】

○三重県地域連携部交通政策課生活交通班浮田班長代理

・事務局から支局が外れ、タクシー協会になった。他の都道府県では都道府県に移行すると聞いているがどうか。

(三重県タクシー協会景山専務)

・ある県では県にお願いするということもあるようですが、三重県では考えていない。

・支局も事務局から外れますが、今までどおり変わらない。表立ててということではできないが、補佐的に事務をする。支局は協議会の秘書的役割に徹する。(支局は意思決定の場には参加はできない)

全員異議なく承認された。

④ 運賃の範囲の指定について

4(1)より公定幅運賃の指定に係る事案公示をするとあり、2月3日付けで事案公示をした。(参考資料4)

4(2)より協議会へ通知をし、原則15日の提出期限を付して、意見聴取を行う。

なぜ自動認可運賃を使うのかについては、4(3)1より、適正原価に適正利潤を加えたものが自動認可運賃であるため。また、京都を除き、運賃改定の申請がないので、直近の自動認可運賃を採用する。

公定幅運賃は一度定めたら変更は可能。但し、7割以上の事業者からの要望が必要。

参考資料5平成26年4月実施の消費税率引き上げに伴うタクシー運賃の改定方法について、(1)より初乗運賃額に108/105をかけて

もらえばよい。これは基本的な考え。(2)より例外的に初乗運賃額は据え置きで距離を減らすというやり方もある。中部では名古屋交通圏のみ採用している。

⑤ 今後のスケジュールについて

資料4について、今後のスケジュールについて、先ほどの説明にありましたように、2月24日(月)までに公定幅運賃の意見を取りまとめ、運輸支局へ提出いたします。

次の開催につきましては、8月頃を予定しておりますので、開催の45日前までに通知を差し上げますので、ご出席の方をよろしくお願いいたします。

⑥ その他について

参考資料として添付いたしました、「津及び松阪交通圏地域計画」につきまして、改正法の附則の規定によりまして、要綱の構成員の見直しによる、構成員の任意加入・脱退を担保しているものに限り、「見直し協議会」に移行でき、更に、手続きを経ることなく、旧協議会での地域計画は、本協議会で準特定地域計画に移行することができるとなっておりますので、前回の書面決議によりまして、皆様の合意を経て、従来の地域計画につきましても、準特定地域計画に移行させていただきましたので、報告させていただきます。

以上でございます。

(3) 閉会