


平成 24 年 6 月 11 日
長 夕 発 第 14 号

長野県新総合交通ビジョン検討委員会
委員長 黒 川 洸 殿

長野県タクシー協会
会 長 中村 

新たな総合交通ビジョンに関する提案について

謹啓 初夏の候貴殿益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

日頃は、タクシー業界に対し深いご理解と適切なお助言を賜り厚く御礼申し上げます。

さて 過日ご照会がありました「新たな総合交通ビジョンに関する意見について(照会)」について、別紙によりご提案申しあげますので、業界事情をご覧察の上、地域によっては唯一の公共交通機関であるタクシーにより、県民の日常生活を支える地域公共交通を持続させるための交通ビジョン策定を節にお願い申し上げます。

謹白

地域の総合生活移動産業に向けて(提案)

1. 長野県を取り巻く状況

平成 23 年 12 月 5 日、第一回長野県新総合交通ビジョン検討委員会資料 2 による。

2. 長野県タクシー協会会員(利用者限定を除く県内法人タクシー123 社中 121 社加盟)事業者を取り巻く状況

【現状】

- ・タクシー事業者は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」にも公共交通事業者として明記されており、近年バス路線が存在しない地域においてはタクシーに求められる公共交通としての役割は高く、特に地域公共交通協議会が運行するデマンド型乗合タクシーの運行主体としてタクシー事業者の重要性は高まっている。
- ・利用者の減少・供給過剰の進行等により、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域として、4 地域が「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」に基づく特定地域に、平成 21 年 10 月指定された。この措置は、人口 10 万人を含む地域を主体としたものであり、総じて県内 28 全営業区域が公共交通としての機能を十分に発揮できていない状況である。
- ・平成 14 年 2 月のタクシー規制緩和により、6 社の新規参入の一方、28 社が統廃合により地域から撤退している。
24 年 5 月下伊那郡内のある村に於いて、唯一のタクシー事業者として綿綿と 72 年間地域の足としてきた N 社が、タクシー需要の減少により事業廃止の届出を熟慮中である。先ず従業員による事業継続を提案したが、従業員も高齢化しており賛意を得られなかった。背景として市町村有償運送があり、前月の 4 月のタクシー収入は 3 万円に満たなかった。
- ・タクシーは企業努力により、各種障害者割引・免許返納割引・福祉車両の導入等々パブリック(公共)を担っているものの、一方でその輸送サービスが十分に確保できていないとして、各地域では自家用自動車による福祉有償・過疎有償・市町村有償・通称 4 条ぶら下がり等が認められており、タクシーの事業経営を逼迫させる一因となっている。またこれら自家用車両による運行は、二種免許・運行管理者を要しないため、安全・安心の確保が不安定である。

- ・長野県タクシー業界では、全国に先駆け免許返納割引・タクシー車両の全車禁煙をはじめ、便利屋タクシー・救援タクシー・子育て支援タクシー等々の利用拡大も講じている。
- ・タクシーは事業者責任として、関係法令の順守・運輸安全マネジメント・事業用自動車総合安全プラン 2009 等により、安全輸送と地域のロードリーダーとして努めている。
- ・低公害車両・電気自動車・UD 車両を導入するとともに、カーボンオフセット・グリーン経営認証の取得等により、環境意識の高揚にも努めている。
また、GPS-AVM 配車システムにより空車走行を抑えた効率的な走行の促進、更には一朝有事の際には、非常用無線としても可能である。(会員各社バッテリー乃至は発電機設置)
- ・タクシー運転者登録制度の推進、各種乗務員研修等の実施により利用者サービスの向上を図ると共に、観光の二次交通として、「さわやか信州観光ガイドタクシー乗務員認定制度」をはじめ、地域の観光振興に努めている。
- ・タクシー運転者の賃金は、全産業男性労働者の比較において、長野県の平成 22 年度では労働時間が長いにもかかわらず、200 万円弱の格差等により新規タクシー乗務員就労者がなく、タクシー乗務員の高齢化が進み 22 年度では 56.8 歳となっている。
- ・県内の一部市町村では、社協の移送について、近距離はタクシーに、5 キロ以上は社協が移送する等、すみわけをしている事例がある。
- ・県内の市町村の中には、住民の移動手段を確保するため、タクシー事業者の営業所維持経費の差額補助を行っている事例もある。

【課題】

- ① 人口減少や高齢化の進展に伴い、既存バス路線の維持・存続が困難な地域が増加することとともに、door to door 対応の必要性が増加していくことから、バスに代わる地域交通としてのタクシーや、デマンド型乗合タクシーの需要が増すことが予想されるものの、乗合による区域運行は限りなくタクシーの形態に近似値であり、デマンド交通の運行によるタクシー利用者の減少及び、デマンド交通の運行受託料の低廉化により、地域によっては唯一の公共交通であるタクシー事業者の事業継続が危惧される。

- ② タクシー事業者として、福祉車両の導入、介護福祉士等の養成により移動困難者からの要請に応ずるべく対応しているが、公共交通ではない社協・市町村・NPOによる移送部門の台頭により福祉車両の維持が困難であるとともに、タクシー類似行為によりタクシー利用者の減少で、事業継続に影響及ぼしている。ことに公共交通としてのタクシー事業は、単独では歩行困難者を含め全ての利用者を対象とするが、近年自家用自動車による福祉有償・過疎有償・市町村有償等とタクシー輸送はかち合っている。例えば、要支援者は介護保険の乗降介助対象外にもかかわらず、福祉有償では対象とされているなどの事例がある。また、行政の事業としての過疎有償・市町村有償運送による運行も、タクシー事業に影響を及ぼしている。
- ③ バスを公共交通機関として評価しているものの、タクシーについては公共交通機関として扱われておらず、タクシー事業者が受託している乗合タクシーは事業者選定において入札制度が導入され結果価格偏重となり、車両償却費等の経費の積算が伴わないなどの事例が散見され、継続性・安全・安心の確保が危ぶまれるために、持続可能な乗合タクシー等の制度設計が必要である。
- ④ 少子高齢化・過疎化・可処分所得の低下・市町村の財政難等に対し、自家用自動車を維持する為に年間平均80万円を要する試算に対し、タクシー利用の有意性をアピールする必要がある。
- ⑤ 飲食店・鍼灸院等がお客の囲い込みのために自家需要と称し無償で旅客運送し、途中にスーパー等を経由している事例がある。現在は、これらを規制する法律もなく安全が担保されない状況があり、県民がその犠牲とならない施策を早急に講じる必要がある。

これら課題の対応として、下記について提案する。

提案事項

- 一 タクシーを地域における総合生活移動産業とし、従来のデマンドタクシーに変え「ユニバーサル・ライフ・ヴィークル(仮称)」(車椅子兼用車:通称UDタクシー)を普及させ、住民すべてを対象とした運送を可能にする。その際には、タクシー利用券(福祉対応・高齢者対応・過疎対応等移動困難者等に対し)の拡充及び補助の新設により、行政(県・市町村等)利用者本人等すべてのもので公共交通の確保を図る仕組みを要望する。

また「ユニバーサル・ライフ・ヴィークル(仮称)」は新バリア法に準拠したものとし、購入の行政補助により運行責任は公共交通事業者であるタクシー事業者に依頼することを提案する。

注) 現行 UD タクシーは、日産パネットの 5 人定員で有るが、7 人以上の車両の認定を求める。また乗務員は、ユニバーサルドライバー研修を受講させる。

利用者メリットとして、デマンド交通と異なり曜日・時間等に制限されず、多様に地域内移動を可能にする。タクシー利用券に乗合等のインセンティブを施し、コミュニティーの確保を図ると共に、機能性・経済性を確保する。

更に、免許保有者の高齢化に伴い高齢者による交通事故(加害者・被害者共)減少にも寄与するものである。

タクシー事業者への効果として、原価算定に基づく現行認可運賃を基本としたタクシー利用券であることにより適正経営に寄与し、日常生活を支える交通網(足)の確保を、地域に於いては唯一の地域公共交通機関である運送事業者として事業継続が可能となる。

行政として、状況によっては市町村有償・過疎有償・福祉有償・デマンド・コミュニティー運行等の費用より安価となり、利便性・効率性の向上が確保される。

- 二 タクシー車両による乗合運行を今後も継続する場合には、行政((国)県・市町村等)と地域住民による応分の費用負担により、永続可能な仕組みが必要である。

そのための方途として、一部市町村に於いて実施している乗合いタクシーの入札制度は、運行費の低廉化を招き、公共交通機関の経営を逼迫させ安全安心を脅かしているため、地元事業者に委託し国が示す地域標準費用単価を確保する必要がある。

- 三 高齢化・過疎化等の進展により、日常生活を支える交通網(足)の確保は、地域公共交通として住民等すべての者で維持し支えていく仕組みが必要である。

そのため、各自治による教育・福祉・議会等々の施策における自家用車(公用車)の維持管理費の節減及び安全確保のため、タクシー業界(協会支部・協同組合・タクシー事業者による第三組織等)にアウトソーシングを図るなど、公共交通機関としてのタクシー産業を中心に、地域全体の多様なニーズにきめ細かくかつ適材適所に対応し、公共的色彩の強い地域の総合生活移動産業となるべく地域で支える仕組みが必要である。

尚その際には、大規模災害時において、避難者や医療従事者の搬送等公共交通機関としての責務を自治下において十分に発揮するものである。

- 四 その他タクシー活性化に対する要望

- 1 県・市町村等のイベント開催等に於いて、タクシーの公共交通としての必要性・利便性を考慮し、イベント会場のタクシー乗り場及び待機所の設置を要望する。
- 2 電気自動車(PHV 含む)の導入補助を要望する。