

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定の期限の延長
(河北交通圏)に係る審議(1回目)

1. 日 時

令和3年6月3日(木) 10:30~11:40

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

原田尚志(会長)、牧満(会長代理)

河野康子、山田攝子、和田貴志、二村真理子

<国土交通省>

自動車局旅客課:大辻課長 ほか

事案処理職員:運輸審議会審議室 田尾、町田、上埜、澁澤

4. 議事概要

- 自動車局から、一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定の期限の延長(河北交通圏)の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 地域協議会が国から地域計画の認可を受けてから、全ての合意事業者が国から事業者計画の認可を受けるまで約1年掛かっているが、もう少しプロセスを前倒しすることはできなかったのか。
 - ② 資料中、河北交通圏における活性化の取組例として、初乗り距離短縮運賃の導入が掲載されている。東京では初乗り距離短縮運賃が功を奏していると言われているが、これは初乗り運賃が400円台に値下げされたことにインパクトがあったためと思っている。一方で、河北交通圏では初乗りこそ若干10円の値下げがされている一方で、加算距離が短縮されたことにより実質値上げとなっている。これは上限運賃として運用されているのか。
 - ③ 資料中、河北交通圏特定地域協議会における主な発言のうち、事業者代表からの発言として、適正化・活性化に向けた決意表明が書いてあるが、これらの発言には労働者側も大々的に賛同しているのか。
 - ④ 資料中、河北交通圏特定地域協議会における主な発言のうち、事業者代表か

らの発言として、配車効率の向上を図り、売上げ上昇に繋げていきたい、とある。しかしながら、現状でも適正車両数を上回っている。売上げ上昇に繋げるためには適正車両数まで減車した上で利用者利便を損なわないよう配車効率を上げる必要があり、そのためには事業者のグループ化等を進めないといけないと思う。それが進まない限りは現在の傾向はずっと続くのではないかと思うが国はどう考えているか。

- ⑤ 今のコロナ禍で、他の産業の状況が厳しい中、むしろタクシー運転手に新規就業したいというような人は増えているのではないか。
- ⑥ 河北交通圏は大都市近郊であるのに、個人タクシーが存在しないのはなぜか。

等について、意見・質問があった。

これに対し、自動車局からは、

- ① 適正化の目標を設定して関係者の合意を得るということであるが、各事業者の経営に大きな影響を及ぼすので、すぐに賛同いただけることにならないことが多い。そのため、何度か会議を設けて地域計画を理解していただく必要があり、一定の時間がかかってしまうことはやむを得ないと思っている。
- ② いわゆるちょい乗り運賃は東京で始まったところであるが、河北交通圏では原価コストが上がっているなかでも長年運賃値上げが出来ずにいたということが根本的にあって、ちょい乗り運賃にはなかなか踏み切れなかったのではないかと思う。河北交通圏では、現行の運賃体系になった後、ある程度収益が改善されたと聞いている。今後、利用者利便の向上策として、東京で行っているような、距離制運賃を短く刻んでいくことも考えられると思っている。
- ③ 労使の関係であるが、タクシー運転手は歩合制であるところ、供給を削減した方が、競争相手が減れば理屈上は自分たちの市場のパイが増えるということなので、労使の意向は同じである。
- ④ 国も配車効率の向上を進めるべきだと思っている。例えば、配車アプリやAIを活用して、今まで運転手の経験がものをいう世界であったものを、設備投資をして、より効率化できる要素はあると思っている。国として、そういう方向にもっていきたいと思っているが、事業者の経営が厳しいので、投資が進まないという忸怩たる思いがある。
- ⑤ 新規就業については、アフターコロナではタクシー運転手不足が再び発生するので、新規就業しやすい状況になると思うが、現状ではタクシーの利用が減少している状況であるので、事業者も新規の雇用はしにくい状況であ

る。

- ⑥ あくまで個人的な見解であるが、個人タクシーは夜間の営業を主とされる方が多いが、客の乗車地又は降車地が河北交通圏でない限り運べないので、ベッドタウンである河北交通圏で営業しても売上げにつながらないからではないか。

等の回答を得た。

- (注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。