

**長野県新総合交通ビジョン検討委員会
(県タクシー協会・意見交換会) 議事要旨**

- 1 日 時 平成 24 年 7 月 11 日 (水) 午前 10 時 15 分 ~ 10 時 55 分
 2 場 所 長野県庁西庁舎 110 会議室
 3 出席者 (敬称略、順不同): 21 名

【交通事業者】

氏 名	所 属 等
ナカムラ タイラ 中村 平	長野県タクシー協会会長 (塩尻タクシー社長)
イケダ エイチ 池田 榮一	長野県タクシー協会副会長 (南信州広域タクシー (有) 社長)
ヤマタニ ヤスヒロ 山谷 恭博	諏訪交通 (株) 社長
ハバザキ シンカズ 巾崎 繁和	おんたけタクシー社長
カノ カネフミ 勝野 金文	相互タクシー社長
オヒナタ マサヒデ 大日向 正英	長野県タクシー協会専務理事
カミサワ ヒデオ 上澤 英雄	長野県タクシー協会常務理事

【検討委員】

氏 名	所 属 等
クロカワ タケシ 黒川 洸	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
アオキ ミミ 青木 真美	同志社大学商学部 教授
クボタ カツシ 久保田 勝士	長野県町村会総務文教部会 (高山村長)
スズキ フミユ 鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
タカセ タツオ 高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授
ミキ マサオ 三木 正夫	長野県市長会総務文教部会 (須坂市長)
ミズモト マサトシ 水本 正俊	社団法人 長野県経営者協会 専務理事
ヤナギサワ シンヤ 柳澤 吉保	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏名	所属等
ツネオ 恒男 高橋	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長 (国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長代理)
ヨシユキ 良幸 水澤	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 計画課長 (国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理)

【事務局】

氏名	所属等
フミオ 文雄 堀田	長野県 企画部 交通政策課長
タカヒデ 高秀 渡辺	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐
ヤスシ 康 細川	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
タケキ 武樹 水間	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長

4 黒川委員長あいさつ

ご多用中のところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

ご存じのように、我々、この委員会は長野県から付託された、これから15年先の交通ビジョンを立てるということで、これまで、いろいろな地域の首長さんとの意見交換をしてきましたが、今日は交通事業者の皆さんと意見交換をさせていただくということで、皆さまにお集まりいただいた次第です。

各地域で少子・高齢化が進行し、高齢者の移動が非常に難しくなってきた中で、バス事業者とタクシー事業者にかなり寄りかかっている構図というのが見えてきております。

我々は単にタクシー業に寄りかかっているだけでは、あまり先が見通せないのではないかと考え、むしろタクシー業者さんたちが、どうやって自分達の業として関わることができるかというご提案をいただきたいと思います。

また、一方では、利用者からのサービスの要求に対して、タクシー業が、何らかの助成金等をいただくことにより、もっといいサービスを提供できるのではないかなどのご意見を寄せていただきたいと思います。

中村会長さんには、以前にお願いをしていて、一応、ご意見をいただきました。今日はそれをご披露していただきながら、意見交換したいと思いますので、よろしくお願いいいたします。

5 意見交換

以下のとおり、出席者による意見交換が行なわれた。

(中村会長)

長野県にタクシー会社は123社あり、121社が協会に加入している。平成18年に交通政策審議会で、タクシーは公共交通機関として認知され、平成21年にタクシー特措法の付帯決議の中で初めて活字として「公共交通機関」と謳われるようになった。現在、県内では、2,900台弱の車が動いている。総合生活移動産業としてどのようにやっていくかが課題。

(委員)

提案内容は、地域の足を支えるということか、タクシー業界を支えるということか、どちらの趣旨か。業界を支えるとなると、サービスが向上しない会社も残ってしまう。サービス向上をどう担保するのか。また、入札のプロポーザル方式は、小さな事業者にとって負担になる、あるいは落札できなかった理由があれば教えてほしい。

(大日向専務理事)

公共交通としての地域の足をみんなで支えてほしいという趣旨である。バスが撤退するとタクシーしかない訳で、そういう意味で言ったもの。タクシー事業を支えて欲しいという意味ではない。

(勝野相互タクシー社長)

定時定路線を運行しているが、9月で終わりになる。プロポーザル方式による入札で、8社中7社で53路線を運行している。4月からは、市から提供された車で運行しているが、燃料が軽油からガソリンに変わり、燃料費が増加した。また、大型2種の免許が必要となり、保険も自分持ちで費用が増えた。

(委員)

提案の1, 4ページの記述は、運賃は上がるということか。

(大日向専務理事)

そのとおりである。

(委員)

それは、サービスに応じた運賃だと理解すべき。

(委員)

デマンド乗合タクシーが増えるとなぜ厳しいのか。

(大日向専務理事)

デマンドに一般の客が食われてしまう。また、デマンドは安い値段でやらされているので、デマンドでもタクシーでも食われる。

(委員)

デマンドを辞めればというが、本当に(一般の客を)食われているのか。(デマンド、タクシーのどちらかではなく)もうちょっと健全な形があるのではないか。社協も辞めてタクシーに切り替えるとよくなるのか。これまでの意見交換会での首長の意見はそうではない。

(勝野相互タクシー社長)

当社はデマンドを安曇野市でやっているが、タクシーは必要なら使うが、緊急性がないと使わない。

全てデマンドに移っている訳ではない。今まで、時間的余裕がない人がタクシーを使い、時間的余裕がある人はデマンドを使っていて、行政サービスの向上となっている。

(山谷諏訪交通社長)

富士見町で、初のデマンドを導入したが、町は、安く運べばよい、という考えで、タクシー業界のコストのことを考えていない。デマンドをやらなかったタクシー会社は、市町村からやれと言われて始めたが、自分の足を食べているだけで、やがて会社を支えられないほど足を食べて、倒れてしまった。デマンドには行政サービスだけの原価意識による単価となっており、タクシーの原価の意識がないことが問題。定時定路線のバスがダメになった時、デマンドに参入してきた。デマンドの行き着くところはタクシーと全く同じ。今はバスの延命治療をやっている状態。タクシーは、介護タクシーなどのように、利用者を助ける「手」があるが、バスにはない。

(委員)

今の話、すごくよく分かりやすく、よかった。できれば、文書としてもう1回、協会から出してもらいたい。何を本当に改善しなければいけないか、非常に良く分かったので、文書で出していただくとありがたい。

特に市町村とタクシー業界の役割で、原価意識がないことが問題であることはよくわかった。

(委員)

須坂市のデマンドタクシーの場合は、市が業者としっかり相談して、単価や運行時間を決めている。安ければ業者の育成にもならないし、持続できない。提案の4ページの3段落目に「行政として利便性・効率性の向上が確保される」というご提言等があるが、具体的なものを示してもらえば、行政としても取り組みやすい。

また、提案には「ユニバーサル・ライフ・ヴィークル」とあるが、一般の住民の方に分かっていただくためには、難しい言葉や英語、カタカナを使わずに、分かりやすい日本語を使った方がよいと思う。

(委員)

デマンドがブームのように増えてきているが、本当にデマンドでやるべきかは、検討する必要がある。本来のタクシーが究極のデマンド交通であることから、タクシーを上手に活用する中で、地域交通を担うことができるのではないかと思う。

豊丘村の福祉タクシーのやり方や御代田町のようにタクシー利用券を購入していただくような事例で、一般のタクシーを上手に活用しながら地域の足を守っていく、こういう仕組みをもっと構築していくべき。

いただいたご提案は、こういう形でやればできるというものを示せば、行政にとってもあるいは市民にとってもアピール力があるのではないか。

それと同時に、タクシーの非常に大きな特色として、タクシー会社は地域のことをよく知っていることをもっとPRしてもよいのではないか。タクシーの利点を地域公共交通として活用できることを示したらよい。

東北では、営業所がなくなり、タクシーを呼んでも来るまでに1時間かかる地域があるが、県内でもそうした地域はあるか。

(池田副会長)

飯田市でタクシーを営んでいるが、南信では、営業所があっても車が1台しかなかったり、夜は10時までしか営業しないところもある。また、

飯田市からは 50 キロ離れていて、30 分から 40 分はかかり、そこから目的地までとなると、1 時間はかかるという状況である。

(委員)

タクシーを活かすには、どういう役割分担ができるのか。時間帯、収支等実態が見えてこない。どういう時間帯で運行しているのか、季節的にどんな目的で使われているのか。可能な範囲で資料を提供いただければありがたい。

(委員)

これまでの首長の皆さんとの意見交換会で、委員も色々な意見を伺っており、公共交通においてタクシーに期待しないといけない部分があるのではないかという認識を持っているので、色々意見をさせていただいた。今後ともご協力願いたい。