

当センター主催の第6回かんこうけんコロキウムが、平成23年1月25日に（財）大阪陸運協会会議室にて開催され19名の参加を頂きました。今回は、第3回かんこうけん懸賞論文の表彰式とプレゼンテーション、さらに国土交通省近畿運輸局の長井自動車交通部長を講師にお迎えして、「タクシーの諸問題とその処方箋」というテーマでご講演を頂くなど、豊富な内容となりました。その概要をお伝えします。

●開会挨拶



（財）関西交通経済研究センター
理事長 岩崎 勉

本日はお忙しいところお運び頂きましてありがとうございます。関交研では懸賞論文の募集事業を行っています。平成22年度も審査委員の皆様が審査を頂き、優秀作品が決まりました。本日のかんこうけんコロキウムの場におきまして、受賞されました姫路獨協大学の廣瀬有希さんの表彰式と論文の発表を頂く予定であります。また、今回は近畿運輸局自動車交通部の長井部長からご講演を頂きます。

第3回「かんこうけん懸賞論文」には、4編の応募を頂きましたが、審査の結果、姫路獨協大学の廣瀬有希さんの執筆による「離島の旅客船および乗船ゲートにおけるバリアフリーの現状と課題」が優秀論文に選ばれました。（別掲記事参照）

表彰式には、この論文の指導にあられた姫路獨協大学の山野薫先生も同行され、表彰式や論文発表を見守っておられました。

かんこうけん懸賞論文 表彰式



●受賞論文発表

「離島の旅客船および乗船ゲートにおけるバリアフリーの現状と課題」

姫路獨協大学 医療保健学部 理学療法学科

廣瀬 有希



☆背景1

- ▼海側の交通施設のバリアフリー化がされていない現状がある。
- ・すべての人が安心して利用できない
- ・急病人やけが人の輸送時の肉体的負担が大きい
- ・住民生活向上や産業活性化、観光振興の遅れが発生する

☆背景2

- ▼岡山県離島振興法の笠岡諸島地域振興計画で述べられていた。
 - ・各島の港は島の主要施策として、安全性、機能性、快適性に十分に考慮された港湾整備を推進
- ▼兵庫県の港湾整備における姫路港湾整備利用計画で述べられていた。
 - ・旅客船ターミナルの利便性向上において、定期船施設の集約とバリアフリー化の推進

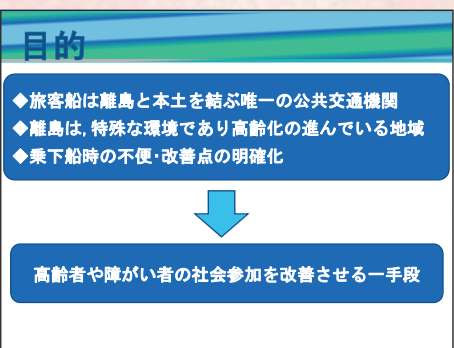
このことから港湾施設における整備に関心が高まっているのではないかと感じた。

☆目的

- ▼旅客船は離島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関である。
 - ▼離島は、特殊な環境であり高齢化の進んでいる地域である。
 - ▼乗下船時の不便、改善点の明確化。
- このことで、高齢者や障がい者の社会参加を改善させる一手段となる。

☆対象・方法

- ▼対象船舶
 - ・三洋汽船株の「ぶりんす」「せと」
 - ・高速いえしま株「まうら」
 - ・比較対象としてバリアフリー船「しろやま」
- ▼対象乗船ゲート
 - ・岡山県笠岡市の笠岡港と真鍋島の岩坪港、本浦港
 - ・兵庫県姫路市の姫路港（2ヶ所）と家島の宮港、真浦港
- ▼各船舶会社をバリアフリーの聞き取り会社とした
- ▼方法
 - ・調査表を用いた各船舶、乗船ゲートの実測調査
 - ・各船舶会社への質問紙によるアンケート調査
- ▼調査項目
 - 船舶（13項目）
 - ・入口幅員、通路幅員、入口の扉、手すり有無、段差の有無と高さ、床面の素材
 - ・多目的トイレの有無、車椅子スペースの有無、車椅子回転場所の有無





今日のテーマはタクシーであります。タクシーとは何かといいますと、乗りたい所から行きたい所まで自由に運んでくれるという非常に便利な乗り物です。種類で言いますと、駅

タクシーとは

などよく見られる一般のタクシーと、優秀な運転手さんに特別に個人で事業をしていたりという個人タクシーがあります。これらが一般的によく言われるタクシーです。それ以外にも観光タクシーがあります。例えば決まったルートを、2時間いくらという定額で周遊することが出来るタクシーで、最近伸びて来ている分野となっています。もう一つは福祉



国土交通省近畿運輸局
自動車交通部長 長井 総和

●基調講演 《概要》

タクシーの諸問題とその処方箋

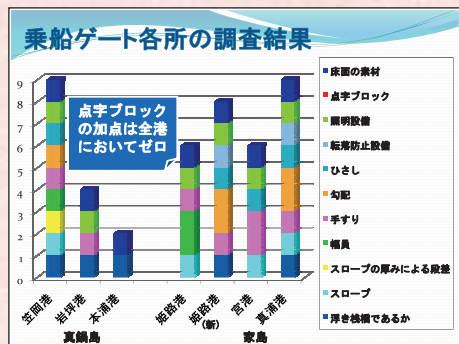
— 大阪の例を中心に —

- ・ 三洋汽船(株)の「ぷりんす」「せと」・・・ともに8点
- ・ 高速いえしま(株)「まうら」・・・4点
- ・ 比較対象としてバリアフリー船「しろやま」・・・17点

☆調査結果

いる

- ・ 点数が高いほどバリアフリー化が進んでいる
- ・ 乗船ゲート・乗船ゲートとも旅客船バリアフリーガイドラインを引用
- ・ 船舶・・・13項目を0～2点で18点満点で評価
- ・ 乗船ゲート・・・11項目を0～2点で14点満点で評価



| 対象・方法 | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対象船舶 | <ul style="list-style-type: none"> ◆三洋汽船株式会社の「ぷりんす」「せと」 ◆高速いえしま株式会社の旅客船「まうら」バリアフリー船「しろやま」 |
| 乗船ゲート | <ul style="list-style-type: none"> ◆岡山県空岡市の空岡港 ◆真鍋島の岩坪港、本浦港 ◆兵庫県姫路市の姫路港(2か所) ◆家島の宮港、真浦港 |
| 方法 | <ul style="list-style-type: none"> ◆調査表を用いた各船舶、乗船ゲートの実測調査 ◆各船舶会社への質問紙法によるアンケート調査 |

☆採点基準

- ・ 手すり端部点字の有無、入口段差解消の対策、その他の段差解消の対策
- ・ 乗船ゲート(11項目)
- ・ 浮き桟橋の有無、スロープの有無、スロープの厚みによる段差の有無と高さ
- ・ 幅員、手すりの有無、勾配の程度、ひさしの有無、転落防止設備の有無
- ・ 照明設備の有無、点字ブロックの有無、床面の素材

乗船ゲート

- ・ 岡山県笠岡市の笠岡港9点、真鍋島の岩坪港4点、本浦港9点
- ・ 兵庫県姫路市の姫路港(2ヶ所)6点と8点、家島の宮港6点、真浦港9点
- ・ 全ての港において、点字ブロック項目の加点なし

船舶会社

- ・ 乗船マニュアルについて、

三洋汽船(株)は無し、高速いえしま(株)は有り

☆結論

- ▽過疎が進んでいる離島では、船舶や港は唯一の公共交通機関であるにもかかわらず、船舶側も港湾側も共に乗下船の環境は、脆弱な現状である。
 - ▽船舶内においては、バリアが多数存在している。
 - ▽乗船ゲートでは、障がい者や高齢者だけでなく健常者にとっても危険を伴う可能性がある。
 - ▽ソフト面は、口頭による指示に留まっており、適切で的確な作業手順ではない可能性がある。
 - ▽ハード面とソフト面の統合による環境改善策を提案する。
- 今後の港湾整備において、港湾のバリアフリー化が進んで行き、障がい者や高齢者が利用しやすい港湾となって行くことを期待します。

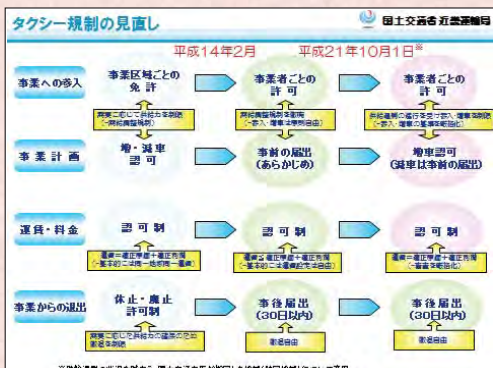
結論

- ◆離島では、船舶・港湾共に乗下船の環境は脆弱な現状
- ◆船舶内にバリアが多数存在
- ◆乗船ゲートでは、障がい者や高齢者だけでなく健常者も危険
- ◆ソフト面は、口頭指示に留まっており、適切で的確な作業手順ではない可能性がある
- ◆ハード面とソフト面の統合による環境改善策の提案



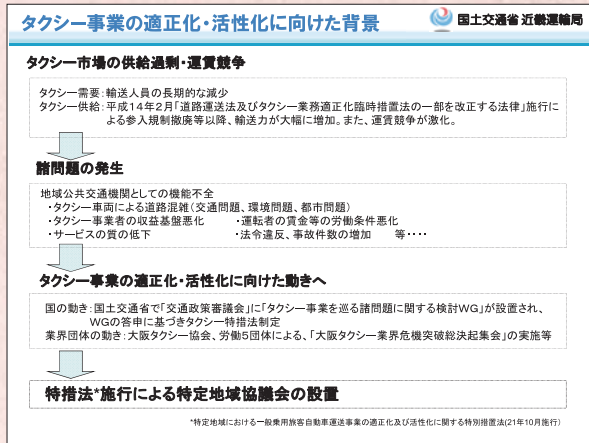
タクシー規制の見直し

タクシーの規制は、主に参入の許可と運賃の認可があります。平成14年より前は参入は免許制をとっていました。免許制とは、地域のお客さんの数に応じて、免許をあげられる車両数を決め、それに応じて事業者が参入を認めるという仕組みで、需給調整規制と呼んでいます。この時の運賃は認可制で同一地域同一運賃というのが一般的でありました。平成14年より後は、事業者の自由にならしてはどうかということで、免許制をやめ、安全面の審査を主に行う許可制に変えました。運賃は認可制ですが、審査の自身が変わり、自由化されました。これがいわゆる規制緩和ということになります。平成21年10月からは、後でお話しするような事情を背景に一部規制が見直されています。参入については、事業者毎の許可制というのは変わっていませんが、供給過剰を背景に事実上新規参入は難しくなっています。運賃も認可制に変わりませんが、規制緩和前の「運賃イコール原価プラス利潤」という考え方に戻っております。そして、低額運賃を設定しようとする事業者については、精緻な審査が必要となっています。



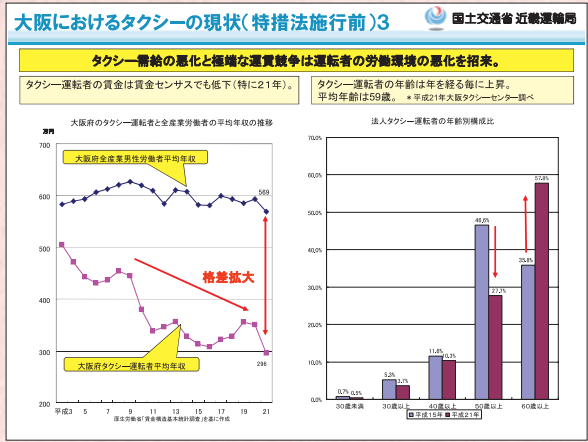
最近のタクシートの流れ

最近のタクシーの流れであります。平成14年に規制緩和をした結果何が起きたかと言いますと、タクシー車両の数が一気に増え、そして色々な運賃のタクシーが市場に溢れました。お客さんは、長期的な減少傾向に歯止めが掛からず、需要と供給のバランスが崩れる結果となっております。



で、国は交通政策審議会を立ち上げ、最終的に法律(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と活性化に関する特別措置法)を作って対処するということになりました。ちなみに、この法律は衆参ともに全会一致で可決成立しています。このような流れでタクシーの問題は進んできたという訳であります。

大阪には8種類の初乗り運賃があります。初乗り500円、いわゆるワンコインの車両が10%、それ以外の安い車両が13%ほどあり、大体4台に1台が安い運賃で走っています。ただ、ワンコインはシェアだけでなく、夜の繁華街などに車両が集中する様子などから考えると、マーケット全体に与えている影響は、実際にはもっと大きいと考えています。



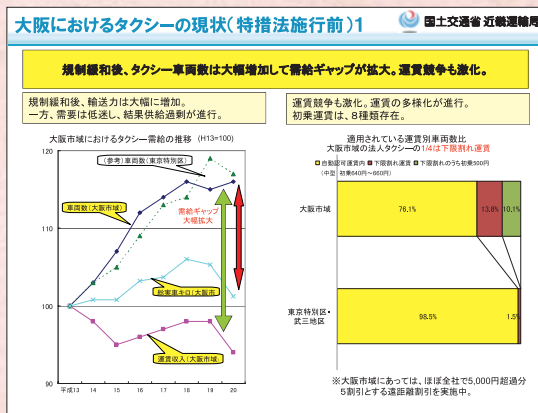
また、遠距離割引に代表される様々な割引運賃もあり、こうした諸々の影響が積み重なって、結果的に需給ギャップを大きくしている効果を生じている面があると考えています。

問題はまだまだあります。運転者の労働環境の悪化です。運転者の賃金レベルですが、大阪の労働者の男性労働者の平均年収では、大体600万円くらいで安定しています。一方でタクシー運転者は、バブル末期には500万円くらいあり、それほど変わらなかったのですが、今は300万円を切りその差は急速に拡大しています。

また、タクシー運転者の高齢化が著しく進んでいます。平成15年で50歳以上の方が46%、60歳以上が36%ですが、平成21年では50歳以上が28%、60歳以上が58%で、過半数の方が60歳以上となっています。この点については、様々な議論が展開されていますが、やはり若年層にも魅力的な職業であることは必要ではないかと感じています。

大阪におけるタクシーの現状

大阪の例で見てみたいと思います。需給のバランスが崩れたということ、運賃競争が激化したということの、典型的な地域として大阪が挙げられています。



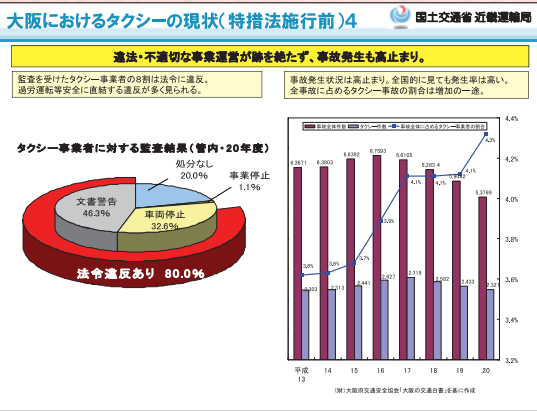
かというものです。平成13年を100とすると、若干増えた後、平成20年には再び100近くに落ちていきます。車両数は15%増えているので、この差が必要と供給のバランスが崩れた幅ということになります。

運賃収入は値上げをしていますが、100から一気に右肩下がりになり、それを追いつけないのです。100から一気に右肩下がりになり、その後、横ばいで再度下がっています。これは何を示しているかと言いますと運賃上げはしていない、お客様の数は横ばいなのに、運賃収入は下がっているというのは、少々乱暴ではありますが、運賃競争の結果生じた幅だと見ることが出来るかと思えます。

違法・不適切な後を絶たず 繁華街等に待機車両が集中

まだまだ問題はあります。行政的にも特に問題意識を持って見えていますが、無茶をされる事業者、運転者が増えています。平成20年に運輸局で事業者のコンプライアンス状況を調べたところ、実は8割の事業者に何らかの法令違反が見つかったという状況であります。最終的に事業を一時的に停止していただいた事業者もあります。この8割の問題がある状況は普通ではないと思っています。事故の状況は、大阪府では平成16年から急激に事故件数が右肩下がりになっていますが、一方で、タクシーが第一当事者になった事故は、平成13年レベルにやっとなってきたという状況であります。残念ながら相対的にはタクシーの事故率が上がっており、全事故の5%近くがタクシーに責任がある事故となっています。安全であるはずのタクシーがなかなか結果を出していません。行政として危機意識を持っています。

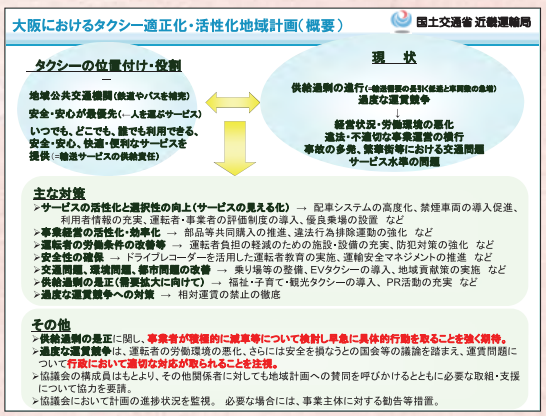
次に駅前、繁華街でタクシーが溢れている状況ですが、北新地や梅新交差点で待ちタクシーが並んで道路を埋め尽くし、一般交通が阻害されるという状況が生じています。新大阪駅では、本来は一般車両が新御堂筋から入って来られるようになっており、車数が数珠つなぎになっているのですが、車数が数珠つなぎになっており、身動きができません。最終的に発生してしまいました。新幹線の最終



時刻近くになりますと、列車に間に合わないということで「ここで降ろしてくれ」となり、お客様が路上を駆まで走ると言う状態でありました。さすがにこれでは危ないということで、J.Rのご協力もいただき整理し、今はタクシーが新御堂筋付近まで並ぶことはありませんが、似たような状況は街の様々なところで大小見られるところです。こうした状況には、色々な理由があるのですが、やはりタクシーが余りお客様がいるところに客待ち車両が集中することが大きな原因で、需給バランスが崩れたことによる一つの大きな弊害であると思っています。

タクシー適正化・活性化地域計画

こうした事情を背景に平成21年10月から新たな法律の下で、規制の見直しが行われたことは前に述べましたが、併せて、関係者による協議会を設置し、タクシーの適正化・活性化のための地域計画を作成することとされました。大阪でも、協議会ができ、地域計画が22年の春にできました。その概要ですが、ポイントだけご紹介します。主な対策としてサービスを利用者に見せるということとまとめていきます。例えば、禁煙タクシーの導入、事業者の評価・ランク付け、優良タクシーだけ乗入れ可能な乗場を作るといった、お客様からタクシーが良くなったと見えるような施策をするということです。



現状
供給過剰の進行(乗客増加と乗場の過剰)
過度な競争
経営状況・労働環境の悪化
違法・不適切な事業運営の横行
事故の多発、需給調整等に対する交通機関サービス水準の悪化

主な対策
サービスの活性化と適正性の向上(サービスの見える化) → 配車システムの高度化、禁煙車両の導入促進、利用者の優先、運転者・事業者の研修制度の導入、優良乗場の設置 など
安全・安心が確保(人への負担サービス) → 商品共同購入の推進、違法行為の検挙の強化 など
運転者の労働環境の改善等 → 運転者負担の軽減のための施設・設備の充実、防犯対策の強化 など
安全性の確保 → ドライブレコーダーを活用した運転者教育の実施、運転安全管理システムの構築 など
交通機関、道路機関、都市機能の改善 → 乗り降等の整備、EVタクシーの導入、地域貢献の実施 など
供給過剰の是正(需要拡大に資して) → 福祉・子育て・観光タクシーの導入、PR活動の充実 など
過度な競争への対策 → 相対運賃の禁止の徹底

その他
供給過剰の是正に際して、事業者が積極的に減車等について検討し車数に具体的な行動を取ることを強く期待。
過度な競争は、運転者の労働環境の悪化、さらには安全を損なうとの国会等の議論を踏まえ、運営問題について行政に適切な対応が求められること注視。
協議会の構成員はもとより、その他関係者に対しても地域計画への賛同を呼びかけるとともに必要な取組・支援について協力を要請。
協議会において計画の進捗状況を監視。必要な場合には、事業者主体に対する勧告等措置。

また、福祉タクシー、観光タクシーや子育てタクシーといった多様なニーズに 대응することも盛り込んでいます。その他として、一つは供給過剰の是正があります。車両数を調整する取り組みとして事業者の自主的な減車を促すため、「減車等について検討し、早急に具体的な行動を取ることを強く期待する」という趣旨の文言を盛り込みました。それから運賃競争の是正です。運賃はあくまで事業者が申請する運賃を行政が審査することで決まるのですが、厳格審査等の措置がきちんととられているかどうかを協議会として注視しますということが書かれています。事業者には、地域計画を踏まえた具体の取組をまとめた特定事業計画を申請してもらっています。内容は、事業に直結する対策が多く盛り込まれています。例えば映像記録型のドライブレコーダーの導入のように、運転状況を記録して、運転者の教育などに使うというものがあります。是非少しでも多く、こうした取組を進めていってほしいと思っています。ただ、個人的に言えば事業者にはもっとお客様の方を向いてサービス向上に取り組んで欲しいと本音では強く願っているのですが、さらなる努力を期待という程度にとどまっています。

大阪の諸問題の進捗状況

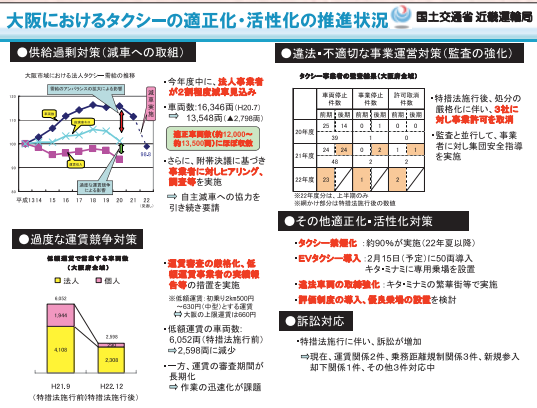
では、こうした対策の結果、大阪の諸問題はどうか変化しているのかを少しご説明したいと思います。まず、車両の数を減らす取り組みですが、2割程度減り平成22年度末には車両数自体は平成13年度の水準を割り込

むという見通しを立てています。運賃対策ですが、大体6,000両ほどの安い運賃の事業者がありました。が、昨年末の時点では2,600両弱位まで車両数が減っています。大阪では運賃競争が行き過ぎではないかと言われていますが、ある程度収斂しつつあるのではないかと考えています。

違反運転者が多いと申し上げましたが、これについては監査をしつつありと行っています。先程8割の事業者には何らかの違法が見つかったと言いましたが、悪質事業者には、事業許可を取り消しており、既に法律施行1年余りで3社が取り消されました。厳格に臨みたいと思っています。しっかりとお客様を向いた施策をやりたいと思つて、愛煙家には申し訳ないのですが、去年の夏からタクシーの禁煙化させていただきました。比較的受け入れてもらえていると思います。それから、2月15日に電気タクシーを50両ほど導入していただきます。キタは来年5月オープン予定でノースゲートタワービルの2階に専用の乗場を作ります。ミナミは

大阪におけるタクシーの適正化・活性化の進捗状況

●供給過剰対策(減車への取組)
今年度中に法人・個人事業者が約2割削減を達成
●違法・不適切な事業運営対策(監査の強化)
●過度な競争対策



依然として続く事故・トラブル(大阪の例)

○タクシーの適正化・活性化に向けた取組が進む中、依然として安全・安心・快適が損なわれるような事態が発生

1. 重大事故が対前年比1.5倍超に増加(平成22年)
2. 頻発する速度違反
警察から通報があったものだけでなく、平成22年3月からの半年間で112件発生
3. その他タクシーによるトラブル
繁華街で客を乗せたタクシーが暴走
客を乗せたタクシーが、高速度道路を逆走
4. 違法不適切な営業により、9月に2社の事業許可を取消し

早急にタクシーの適正化・活性化策を推進する必要

難波のマルイ前に一般タクシー乗場を電気タクシー乗場に切替えたいと思っています。繁華街の取締りは強化をしています。ランク制度は、事業者を評価した上で、A評価、B評価といったことをしたいと思っています。そのうち優良評価の事業者のみが並ぶことのできる乗場の設置を是非やりたいと思っています。一方、昨年は、重傷者以上の事故が1.5倍に増加しました。速度違反も多く、お客様を巻き込んだトラブルも多く発生しています。結局、色々原因があるのでしようが、無理をしないと事業ができません。という現状も問題の一因だろうと思っておりますので、先程申し上げている様々な施策を行い、縷々説明させていただいた諸問題を少しでも解消していかないとけません。地域のタクシーの適正化・活性化により、安全・安心、そして快適で便利なタクシーを実現し、お客様に乗って貰えるようなタクシーにしたいという思いで、これまで様々な取組を進めてきましたが、まだまだです。今後さらに一生懸命に進めていきたいと思っていますので、ご支援をお願いしたいと思います。

