

令和4年6月13日

関東運輸局長殿  
(東京運輸支局長 経由)

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会  
会長 戸崎 肇

公定幅運賃の変更要請に基づく運賃の範囲の変更に関する意見書の提出について

令和4年4月14日付け関自旅二第86号により関東運輸局長から公定幅運賃の変更要請に基づく運賃の範囲の変更に関する通知がありましたので、当協議会としての意見を下記のとおり提出します。

記

1. 協議会名 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会
2. 開催日 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会（書面開催）  
令和4年5月23日～6月8日（意見募集期間）

3. 意見

<概要>

- ・タクシー事業者も平成19年度の運賃改定から運賃を維持すべく経営努力を重ねてきたこと、さらには利便性向上に資する取り組み(JPN TAXI 導入やアプリ配車、キャッシュレス決済等)やコロナ感染防止対策などによるコスト構造の変化や、乗務員確保、燃料高騰への対応から事業継続に向け運賃改定は必須と考える。
- ・初乗り金額を下げての実施ではなく、利用者への広報に努め、理解を求めていけばいい。利用者の立場になると値上げにも関わらず、初乗り金額を安くスタートする事の理解を得ないと感じる。
- ・経営の安定化や労働環境改善を十分に勘案していただきたい。
- ・値上げの実情は理解できるが、消費者にとってもメリットがあるようお願いしたい。単に「人を運ぶ」のではなく、快適な空間で移動することを求めている。
- ・原価の上昇に鑑み値上げは、やむ得ないと思われる。労働条件が低下しないよう配慮を望むとともに、更なるサービス向上への努力を期待する。
- ・コロナ禍による事業環境の悪化、燃料価格の高騰、さらには物価全般の上昇傾向がみられる中で、運賃の引き上げはやむを得ないものとする。利用者への影響に配慮した適切な運賃改定としていただければと思う。

<総論>

コロナ禍による影響、燃料等のコスト高騰等、社会情勢上やむを得ない、必須と考える意見が多数であり、特段反対の意見はなかった。

詳細は、別紙のとおり

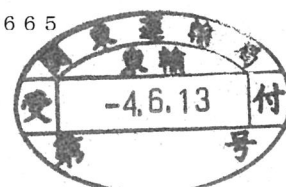
以上

協議会事務局

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会  
専務理事 門井 正 則 (事務局長)

TEL (03) 3264-8080

FAX (03) 3221-7665



## 第10回 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会 意見書聴取内容

運賃変更要請に基づく運賃の範囲の変更について
<p>特別区武三交通圏においては、平成19年度に運賃改定を実施、可能な限り改定後の運賃を維持すべくこれまで経営努力を重ねてきた。この間利用者利便向上に向けた初乗り距離短縮運賃、事前確定運賃、一括定額運賃などに取り組むとともに、JPN TAXIの積極的導入やキャッシュレスサービス、アプリ配車などのデジタル化に向けて多くの先行投資を実施、また、コロナ禍においても各種感染防止対策に取り組むなどした結果コスト構造が大きく変化、乗務員の確保、近年の燃料高騰への対応からも事業継続に向けた運賃改定は必須と考える。</p>
<p>要請運賃概要の7又は9でよろしいと考えます。</p>
<p>公定幅運賃の変更に当たっては、現状のタクシー乗務員の賃金労働条件改善の必要性から速やかに判断して頂きたい。今回の公定幅運賃の変更では、初乗り額を500円にする必要があると考えます。乗車回数が伸び悩んでいる状況が改善することは、考えにくいところです。</p>
<p>長引くコロナ禍、ハイタクの乗務員は運賃収入の減収に大きな影響を受けており、生活もままならない給与水準にまで困窮している。会社も固定費や燃料費等の負担が大きく、赤字を余儀なくされている。このような状況下でも、ハイタク乗務員たちは公共交通機関として利用者の安全安心を守り、利便性確保に努めている。</p> <p>今回の運賃改定では、19年暦年を実績年度とする方向性が示されているが、燃料費での若干の跳ね返りが見込まれるも二桁の改定率を確保することは難しいのではないかと懸念されている。現在、コロナの影響、ウクライナの戦争の影響で、物価の上昇は食品を中心に10%以上の上昇となっている。当然ながら、10%以上の収入アップがないとますますハイタク労働者の生活は困窮する。運賃改定分のすべてがハイタク労働者の収入に跳ね返るわけではないから、出来るだけ大きく改定がなされることを切望する。消費者の心情も十分に理解するが、このままでは利用者の安全安心を守ることに影響が生じる。</p> <p>別件だが、準特定地域協議会の書面開催について一言申し上げておきたい。前回の特定地域の件もそうだが、書面ではなかなかそれぞれの立場から意見が伝わらない。有識者、消費者、経営側、労働側などそれぞれの立場からどのような意見がされたのか伝わってこないのが残念だ。利用者は利用者、労働側は労働側の立場の意見を聞き、理解することも大切ではないか。コロナも落ち着きを示している。まだまだ不安な方々もいるのは理解するが、対策を十分にとつて出来れば対面で、少なくともZoomなどでのオンライン会議を希望する。</p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. 運賃改定は増収する事が前提でなければならない。</li><li>2. 平成19年の改定で<ol style="list-style-type: none"><li>① 改定後30か月対前年を下回り減収した。要因は需給バランスがくずれ、供給過剰であったこと。その後、適正化で自主減車をして増収。</li><li>② 国自旅325号通達により運転者の賃金水準を維持となっていない。また、運転者負担と累進歩合賃金の撤廃とあるが、履行しない事業者が存在している。</li><li>③ 令和3年度輸送実績は平成19年より実働率が低下(64%程度)。</li></ol></li><li>3. 能率的経営の為に遊休車両の減休車が先でないか。</li></ol>
<p>* 初乗り運賃に関しては、500円が適正と思います。なぜなら、絶対数が少ないとは言え、400円では1回のご利用の際の収受が減る可能性(所謂の乗り捨て分)が発生します。運賃変更の意義が薄れ、400円にして「値上げしてません」とは、やや軽薄な印象を与えかねません。利用者には広報に努め、理解を求めていけば良い事と思われれます。また距離に関しては、現状と同様に1.052kmとし、同じく理解を求める方向とします。</p> <p>* 加算運賃に関しては、現行通り233mで100円が望ましいと思います。利用者には上記の通り、説明責任と広報に努めて頂き、理解を求める方向が適正と思われれます。</p> <p>* その他として、やはりこの「準特定地域協議会」の書面開催の意義であります。せっかくの利用者、有識者との貴重な意見交換の場を「書面」でどのように理解を求めるのでしょうか？甚だ疑問であります。前回の協議会も「書面」でした。タクシーのあり方、必要性を訴える機会を自ら手放すことは、公共交通機関としての存在意義にも係るかと思います。運賃変更が乗務員の労働条件改善のためを謳うのならば、開かれた「場」で開かれた「議論」をもとめます。</p>

要請運賃概要の中から選ぶとすると初乗り料金については500円、現行の1.052kmに近い車種区分8が妥当だと思います。理由として初乗り400円は、利用者の立場になった場合値上げにもかかわらず料金を安くスタートする事が理解を得ないと感じます。そして前回の運賃改定に伴う初乗り料金を420円へ引き下げた理由の一つが海外と比べ日本の料金が低いと東京オリンピックを控え初乗り運賃を引き下げたと認識しています。これ以上の初乗り運賃を下げる必然性はないと思います。

東京・武三地区ではサービス・車両のグレード、何より車両の品質保持・安全輸送の為にコストをかけているので高くなるのは致し方ないと思います。

今、東京特別区・武三地区を走行しているタクシー車輛は、ジャパンタクシーが増え、コロナ禍においてはニューノーマルタクシー仕様による経費の積み重ねを事業者が負っています。さらに、原油高、円安、少子高齢化による乗務員不足（理由は他にも）物価高騰を受け事業者、社員は厳しい状況におかれています。

運賃改定は大賛成です。速やかに実施して頂きたいと思います。

最後になりますようお願いがございませう。この度の地域協議会開催に際し関東運輸局からの通達が令和4年4月14日、東京特別区・武三交通圏タクシー準特定協議会会長からの通達は5月19日、緊急を要する、又はコロナ禍において対面は早いと感じたのか、書面開催に至る理由書きがされていないのは少し腑に落ちませう。

どのような意見を当協議会が纏めたのか協議会構成員として知る必要があると思っております。何とぞ宜しくお願い致します。

公共交通機関としての経営の安定化及び従事する運転者の労働環境改善を十分に勘案して頂きたい。

・原案については内外の社会経済動向から止むを得なし。

・各層国民に次のことを説明されたい。

1. 運賃変更の理由、根拠
2. 増収分の使途

コロナ禍の社用の利用減、外出の自粛、燃料価格の上昇、車内のコロナ対策、キャッシュレス決済やタクシーアプリの導入など、非常に苦しい状況は十分に理解できます。この問題は一部を除き、他業種でも同様です。国民全体が、痛み分けを求められている感もあります。

利用者（消費者）の立場から申し上げると、深夜・早朝、荷物が多、時間がない、雨天、疲れた等、タクシーを利用しようと思う時、まず、金額が気になります。特にバス、電車を利用してそれ程時間がかからず到着する、あるいは徒歩で可能な距離の場合、1000円を超えると「出費をしてしまった！」という気持ちになります。今度からは、早めに準備しよう、乗らずにすむよう工夫しよう、と「乗り控え」につながります。公共交通機関での距離間はわかっていても走行距離、信号待ち時間は利用者にとって初めてのことが多く、タクシーに乗ったのはよいものの、いくらになるだろうか、値上げしたから高いだろう、我慢しよう、という思いにもなります。

一般の消費者は、生活の中で長距離をタクシーで移動することは滅多にありません。しかし、最近が高齢者の免許返納、要介護の方の通院等で、定期的にある程度の距離を移動する場面も増えつつあります。年金生活の高齢者層にとっては、値上げは大変辛いものです。

以上から、値上げの実情は理解できるので、その値上げが、消費者にとっても何かのメリットがあるよう、お願いしたいです。今後働く世代の人口減少、働き方改革による残業減少等を踏まえると、経営の見直しも避けて通れないと思われませう。単に「人を運ぶ」のではなく、短時間であっても、その時間を快適な空間で移動することを消費者を求めています。近年は、昔と比較すると驚くほどドライバーの接客対応は向上していると思われませうが、さらに期待は高くなっています。当然ながら、安全運転は大前提です。そうなると、いかに優れた人材、経験を積める若い世代を確保するかにかかってきます。健康で経験豊富なドライバーを増やすには、処遇と健康面への労務管理も不可欠です。現状のままの値上げではなく、効率的な経営を踏まえた上で、タクシー業界が目指す目標を掲げた上で検討いただきたく思われませう。

原価の上昇に鑑み運賃値上げはやむを得ないものと思われませう。労働条件が低下しないよう配慮を望むとともに、更なるサービス向上への努力を期待する。

コロナ禍による事業環境の悪化、燃料価格の高騰、さらには物価全般の上昇傾向がみられる中で、運賃の引き上げはやむを得ないものと考えませう。利用者への影響に配慮した適切な運賃改定としていただければと思われませう。

タクシー運賃の改定は、平成19年以降実施されていないなか、これまでの間タクシー営業への先行投資も行われてきており、値上げすることはやむを得ない。