

第2回

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成 21 年 11 月 4 日（水）

15：10～16：30

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

1. 開会

2. 議事

－ 事務局より適正と考えられる車両数における効果等について、資料説明 －

太田座長 ・最後に説明のあった消費者にとっての効果については、業界のメリットのことだけではなく、資料にきちんと書いておくこと。

・資料中、②の3点目で、収支が現行だとマイナスだが、＋1%まで改善されるということがしめされており、車両が減ればこれだけ改善されるということだ。では業者が車両を減らせばいいではないかというように思われがちだが、市場に任せた場合、自分だけ減らすと、自分だけ損をするというのが現状であり、全体で減らしていかないといけない。市場に任せてはおけないということで、その点についてこの協議会で議論していただくことになろうかと思う。

木村委員 ・それぞれの事業者の方が車両を減らされることになろうが、減らす場合には、雇用の確保ということを配慮しなければいけないのではないか。前回の委員会では、富田会長が、運転者が路頭に迷うことにはならないということをおっしゃったし、私もそうでないといけないと思っている。

・適正車両数というのが出されているが、その稼働率についてみると、現在でも運転者を確保し、9割を越える稼働率を確保している事業者もいれば、稼働率が6割ほどの事業者もあるので、減らし方を間違えると、運転者に痛みが伴うこともある。個人のことでなく、法人のことであるが、我々もその点は危惧するところである。

・法人業界の中でも1車1人制となっている事業者も増えており、個人タクシーと同様の形態となっている。先ほど、個人タクシーの経営形態が分からないという話があったが、個人タクシーは1人1車制で、需給の調整弁のような役割をしてきた。かつては、できるだけ忙しい時間、車両の足りない時間に出て行くというようなすみわけができていたが、運転者が確保できない中で、法人タクシーも1車1人制ということになってきたのだろう。

・台当たりの運転者の全国平均の割合が1.5となっているが、東京都特別・武三地区

については、2.5 などの考えで進めていったほうがいいのではないかと思う。運転者の方々にこのことで迷惑がかからないようにしていければと思う。

太田座長 ・車両と運転者がセットにならないと、サービスを提供することができないので、その比率なども踏まえて考えていく必要があろう。

富田委員 ・運転者の人件費の計算式の中で、売り上げの約 70%を運転者に渡すということになっているが、そう言う、それほど運転者に渡していないだろうといわれるが、これは、福利厚生、保険など全て含めての人件費である。その点を誤解なさないでもらいたい。

・雇用問題について木村委員からご意見いただいたが、実際には、色々な側面から雇用問題を検討していかなければいけない。基本的には、車両が多くて、人が不足しており、経営的に困っているという理解で問題ないと思う。稼働率 8 割と聞くと、2 割は遊んでいるのではないか、2 割なくせばいいのではないかといわれるが、そうではない。例えば、土日休ませて、平日は 100%稼働するということなので、単に運転者を減らせばいいということにはならない。現状、事業者は無理して稼働させている部分があるので、大騒ぎして運転者を減らさなくてすむと申し上げましたし、それほど大きな問題はないと思っている。

事務局 ・運転者の試算も行っている。2 万 4,900 両の 85%の 2 万 1,165 両になった場合、全員が隔日勤務と仮定すると、1 両当たり 2.5 人ということになる。つまり、2 万 1,165 両に対して、5 万 5 千人弱なので、現行に比べると 2 万人弱が余剰となる。

・一方、平成 20 年に運転者証を返納した人が 1 万 8 千人ある。労働供給のうち、辞められる方がいるので、参入をストップすれば、自然に調整されるのではないかと見られる。

太田座長 ・雇用の流動の問題と、運転者の質の問題と 2 つあるのだろう。

工藤委員 ・木村委員から 1 人 1 車制を説明いただきたい。行政には、個人タクシーと法人タクシーの位置づけを説明してもらいたい。

木村委員 ・個人タクシーでは 1 人 1 車、法人タクシーでは 1 車 1 人と呼んでいるようだ。100 両保有する事業者には、250 名運転者が確保できれば、かなりの稼働率を維持することができる。逆に、100 名の運転者しか確保できなければ、1 両当たり 1 名の計算になるので、隔日勤務ではなく、毎日出て行かなければならないというような状況になる。そうなると、忙しい時間だけに出て、暇な時間に出ないという状況になりうる。この点は、個人タクシーも同様。

・昔はそのような法人タクシーの 1 人 1 車などはなかったのではないかと思うが、今はそのような事業者が多くなっていると聞いている。

神谷会長 ・個人タクシーは本年生誕 50 周年を迎えた。経済不況の中でタクシーの危険運転が社会問題となり、優秀なタクシー運転者に夢を持たせるという意味合いもあり、個人タクシーという制度が出来上がった。

・最近の個人タクシーの車両数は横ばいもしくは漸減傾向にある。

・新法においては、個人も法人も抑制するという事で、同等の扱いとして考えてい

る。

- 工藤委員 ・ 個人タクシーの運転者は難しい試験を受けており、名誉ある社会的交通機関として役割を担ってきたと思うが、先ほどの法人タクシーの1人1車が増えたということになると、形式としては個人タクシーまがいのものが出てくるのではないか。そうになると、単に量の問題ではなく、運転者の質の問題を問わなくてはならないのではないか。
- 太田座長 ・ 東京都心部における公共交通機関としてのタクシーは、いつでもどこでもある一定数が走っている、いつでも乗れるということが重要であり、そのためには24時間走っていてもらわなければならない。1人1車であれば、1人で24時間走れないので、その点がどのような意味を持つのかについても考える必要がある。
- ・ 車両数を減らすとしても、残った車両の稼働率が下がると無駄になってしまうので、その点を考慮すると、車両1両当たり2.5人くらいの運転者を確保してもらわないといけないだろうと思う。
- ・ 先ほど、木村委員が需給調整弁とおっしゃったが、需要が余っている場合には調整弁になりうる。一方、車両が余っている場合には、需給調整弁としてはなくなってもらわなければならないわけだが、そうすると、1人1車や個人タクシーの方は売り上げがなくなることを意味するので、車両はなくなるというのが現状であり、調整弁として機能していない。適正な車両数になったときに初めて、調整弁として機能を果たすのだろう。したがって、現在のように法人タクシーの車両数が増えた状況では、個人タクシーの社会的使命が果たせない状況になっているのであろう。
- ・ ただ、車両を減らすとしても、運転者の数で車両数を縛るのかというと、それはできない。各社がそのようにしたくなるような仕組みを作ることが必要となろう。
- 神谷会長 ・ 特に東京都特別区・武三地区では、24時間、いつでもタクシーが走っていることが、公共交通機関としての役務になる。そのためには、1人1車ではなかなかそうした役割が果たせないのではないか。一方地域によっては、そうでないという地域も全国ベースでみた場合には、あるのではないか。
- 丸山委員 ・ 運転者の給与推計について、現状の歩合は、0.64が普通だと理解しているが、その数値で推計すると給与推計はおよそ440万円となるので、現状とあまり変わらない状況。福利厚生費が入っているということはわかるが、運転者の実感としてはおよそ6割をもらっているという感覚なのだろう。
- ・ 平成20年の給与推計が440万円となっているが、どのように数値を出しているのか。賃金センサスからなのか、分かれば教えていただきたい。
- ・ 三多摩地区では適正車両数への削減幅が1割だったが、東京都特別区・武三地区では2割を超えている。これは、実現可能な数字なのか、業界関係者がどのように感じてもらえるのかお聞きしたい。
- 事務局 ・ 東旅協の会員に関する実績値では、0.69とあるので、その数字に基づいて計算すると485万円という数字が出る。ただし、ここでは、東京全体の数字をお示しする必

要があるので、協会以外の事業者についても念頭に、「0.7」については運賃改定時の実績をもとに数字を出した。また、この給与実績値の根拠は、賃金構造基本統計の実績値である。この数字には、福利厚生費も含まれている。

富田委員 ・賃金体系とかかわるものなので、1人1車について話に戻させてもらいたい。法人と個人は役目が違う。法人は公共交通機関としての役務を果たす。個人は、法人で頑張った方が夢を持ってなれるので、厳しく縛ることはなく、時間的に、24時間稼働するということは求められていない。24時間稼働するのは法人であって、その点で責務が違う。

・運転者の給与については、隔日勤務で稼働した場合の稼働率で計算してもらいたい。

黒須委員 ・初歩的なことだが、個人タクシーと法人タクシーの位置づけを教えてください。また、その両者の業界としての協議の場はあるのか。

富田委員 ・定期的に協議の場はある。混雑の著しい場所に対する対策、事故対策などについて検討している。

太田座長 ・先ほどの車両が減らせるのかという丸山委員に対する質問に対して、減らすという決意表明を頂いたが、市場の中では、各事業者が自分の利益のために頑張ることで市場が上手くいくというのが、規制緩和の議論だった。業界が自分の利益を度外視して、車両を減らすというのは、資本主義の原則に反する。各社が自分の利益を追求することによって、車両を減らすという仕組みを作るとというのが望むべきことなのだろう。他人のために身を切るというのは、市場の原理にも自由経営の原則にも反するし、また、制度作りとしてはおかしいことになるのだろう。

－ 事務局より東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子について、
資料説明 －

河島委員（代理）・地域計画の4ページ目、東京のタクシー業界の取組みの部分であるが、「スムーズ東京 21 の中でのショットガン方式によるタクシーの滞留対策」とあるが、こちらは、現在では「ハイパースムーズ作戦」という名称に変わり、こちらに基づいて行っているので、訂正いただきたい。

・方向性について、東京都では、道路の渋滞対策が一番の問題となっているので、その文言を入れていただけないかと思う。

・地域計画の7～8ページ目、地域計画の目標の最後に、「定点観測行って、短縮効果の測定を行っていく」とあるが、具体的にどのようなことを行っていくのかということが読み取れなかった。今後の具体的な方策で検討するのであれば、その旨記載いただきたい。

事務局 ・3点目に付いては、具体策に結びつくものがあれば、書き込んでいきたいと思うが、次回までに検討させて頂きたい。

富田委員 ・先ほどの丸山委員のご質問に回答させていただきたい。実際、減車できるのかという話だが、財産権の問題なので難しいというのが現状。

- ・規制緩和したのに、なぜ値上げなのかというご指摘をこれまで受けてきたが、交政審等においても、一貫して、供給過剰を直さなければ、全て上手くいかないということが確認され、皆さんも認識されている。しかし、一番認識していないのは事業者。増車したのは、新規参入者と一部の既存事業者であるが、減車のインセンティブをうまく作らなければ、なかなか減車できないだろう。
 - ・タクシー業界は公共交通を担っているのに、減車できるのかできないのかではなく、やらなければならないことだと思うので、皆様のお知恵をお借りしたい。
 - ・事業者は経営状況が厳しく、大変苦しんでいるので、この協議会が長引くと、倒産する事業者も増えることになろう。なるべく早急に議論を進めていただければ、事業者の状況も改善され、安心安全なサービスの提供につながると考えているので、どうぞ応援いただきたい。
- 太田座長 ・タクシー事業者は公共交通を担うコモンキャリアとしての自覚を持つべきというような記載を入れることを検討したいと思う。
- 丸山委員 ・地域計画の４ページ目の、東京の取組みは具体的に書いてあり分かりやすい。ただし、目標については、東京ならではのではなく、どこの地域にでも当てはまる目標になっているのではないか。東京ならではの特徴もあるので、都市型のサービスに取り組むなど、東京ならではの良質なサービスとその活性化という文言があってもいいのではないか。
- 太田座長 ・東京都特別区・武三地区の計画になるので、その点を意識して書いてもらいたい。そうではないと、今後議論する多摩地区と全く同じということになろう。
- 戸崎委員 ・この問題に対しては、社会的不安は大きいだろうと思う。その点を払拭するための実証実験を行うなどということを具体的に明記してもらいたい。３年間でやらなければならないという厳しい状況なので、単に数値を示すだけでなく、実際に地域にどのような影響が出るのかというような機会を早めに設けるようなことを明記していただきたい。
- ・都市計画との連携についてももっと盛り込んでもらいたい。これからの需要創造を考えた場合、都市計画が重要となる。特に、多摩地域においては、これまで地域交通として軽視されてきたかもしれないタクシーの位置づけを踏まえることで、どのような需要が取り込めるのか検討が必要だろう。
- 下谷内委員 ・３年間という限定であり、まず一番最初に何をするのかというのが見えにくい。地域住民が利用しやすく、安心して信頼感を持って利用するために何が必要かを分かりやすく書いていただきたい。
- 小林委員 ・計画の中に、タクシーの構造的な要因への対応という目標が掲げている。構造的な問題としては、選択性の問題や歩合制の問題であろうと思うが、労働条件等の解消の中にそのようなことへの対応も入っているのだろうか。
- ・環境問題等の貢献という部分に関連して、羽田空港では、タクシープールから空車タクシーを配車しているが、そのタクシープールに運転者の休憩室を作って、空車車両のアイドリングストップをお願いしている。羽田空港は３時間もの待ち

時間があるということのようだが、調査すると、休憩室を作っているのに、アイドリングストップの実施率が低いという結果である。アイドリングストップについても、環境の取組みの中に加えてもらいたい。

事務局 ・ 交政審では、構造的問題について様々な事案が出された。例えば、利用者選択性が図れない、低いという問題が指摘されていた。基本方針では、構造要因の対応を項目として出すようにということになっているため、良質なサービスが選ばれる環境づくりというところで、利用者選択性を高めるための工夫ということを記述した。その他の構造的要因に関わる点についても、それぞれの項目の中で記述していると理解いただきたい。

工藤委員 ・ 地域計画の６ページからの部分について、①～⑦と⑧は性格が違うだろう。①～⑦は、いつでもやらなければいけない問題。⑧は緊急を要する問題だろうし、事業者の切実な要求ではないか。⑧については、重大な要件ということで、さらに特別な議論が必要になろう。

事務局 ・ 次回までに検討したい。

－ 神谷会長より先行的な取組みについての資料説明 －

乙丸委員 ・ 我々が望んでいることは網羅されていると思う。今後は具体的な手法になろうかと思う。

・ 相当地域差があると実感しているが、特に違うのは盛り場。全体的な事故率が低下する中で、タクシーについては上昇しているという深刻な状況である。したがって、車両が減れば全てが解消されるということではなく、車両が減っても盛り場に一極集中するという状況になれば、問題は解決されないで、その点も踏まえた対応が必要になろう。

松田委員 ・ 地域計画、目標の中に、前回の協議会で申し上げた、労働環境、状況の改善について盛り込んでいただいている。

植松委員（代理） 輸送機関として共存共栄の関係を築ければと思う。鉄道の障害の場合に代替輸送をタクシーに協力頂いている。今後さらに我々も連携を強化していきたいと思う。

小河原委員 骨子については、定性的、定量的にまとまっていると思う。具体的な所をどうつめていくかが今後の議論となろう。

７．閉会

神谷会長 ・ 次回は、本日ご提示した地域計画の３つ目の項目、これが一番重要なところになるので、具体的に肉付けしたものについて活発な議論をいただきたい。

【配布資料】

資料１ 第１回東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

資料2 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案

参考資料

- 1 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基本方針（平成 21 年 9 月 29 日付け国土交通省告示第 1036 号）
- 2 タクシー運賃の今後の審査のあり方について（概要）
（平成 21 年 8 月タクシー運賃制度研究会報告書）

・議事終了後、報道関係者に対し、座長及び事務局において、議事概要の説明及びこれらに対する質疑応答を行った。

以上