

第3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 25 日 (水)

15:00～17:30

KKRホテル東京

1. 開会

- － 「銀座乗り場見直し及び優良タクシーの設置」「JR池袋駅西口前タクシー乗り場における
ショットガン方式の導入」に関するVTR上映 －

2. 議事

①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について

－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（素案）」資料説明－

事務局 ・今の説明に補足する。特定事業とその他の事業とに区分けして説明させていただいたが、特定事業は専らタクシー事業者が行うもので、事業計画を作成し、国土交通省から認定を受けることになる。その他の事業は、タクシー事業者以外の、例えば、バス事業者、鉄道会社、自治体などが主となって取り組むものである。

太田座長 ・減車するために協議会を行うのかというと、そうではない。協議会で、減車する方策を決めるということは、法律上できない。したがって、タクシー産業の機能回復に向けた様々な方策を行いながら、減車の方向に向かうような、特定事業計画をまとめるということになる。

・今の説明で落ちている部分、修正すべき部分についてご意見いただきたい。

工藤委員 ・従来このタクシー事業は公共交通機関としては位置づけられてこなかったと思うが、今回、公共交通機関として位置づけた意味は何か。

神谷会長 ・これまでも、国土交通省としては、地域住民の足を確保するため、都市機能を維持するために不可欠な輸送機関であるということで、タクシーを公共交通機関の一つと位置づけ、種々の政策を展開してきたところ。

・しかし、その公共交通機関であるタクシーが、今日地域によっては供給過剰等によりなかなか上手く機能していない状況が生じている。経営状況悪化、労働条件悪化、事故の多発等によって、安全・安心・快適なサービスの提供に支障が発生している状況にある。こうした実情を踏まえ、先般の通常国会において、タクシー新法が成立し本協議会が立ち上がったところ。

工藤委員 ・個別の事業者を見ると、公共交通機関としてふさわしくない事業者が出てきている

ので、それを改善しようという趣旨ではないのか。

神谷会長 ・ 個々のというよりも業界全体としてという話になろう。今回の新規立法は、公共交通機関としてのタクシーが上手く機能していない状況に鑑み、タクシー産業として今後いかにあるべきかという視点に立っての措置である。

太田座長 ・ 二つの面があろう。一つは、規制緩和後、タクシーが儲かるという認識から参入する事業者が増えており、したがって、コモンキャリアとしての自覚が足りない部分がある。

・ もう一つは、そのような自覚が足りない事業者が出たとしても、全体の中での割合が少なければそれほど問題がないのだろうが、供給過多の中で、公共の利益よりも公共の不利益になるような現象が増え、公共交通機関として機能を果たさなくなっているという面があるのであろう。

工藤委員 ・ 地域計画はうまくまとめていると思う。

・ 私は、この協議会では、是非、公共交通機関としてあるべき姿を掲げてもらいたいと思う。

・ タクシー事業の適正化、活性化を考える際に、CSRの考え方を利用できないかと思い、取りまとめた。

－ 工藤委員より「タクシー事業におけるCSR活動について」資料説明 －

太田座長 ・ CSRの話はタクシー業界を考えるにあたっても非常に重要である。昨今、CSRを強調する企業は出てきているが、それを強調することによって、自社の製品が選ばれるというメリットがある。しかし、タクシーの場合、特に流しのタクシーの場合、CSRを強調しても、自社のサービスが利用者から選択される仕組みにはなっていない。

・ 5ページの①で「良質なサービスが選ばれる環境づくり」とあるが、CSRが良質なサービスの基盤であるとし、CSRを行っている企業が選ばれる必要がある、と書き込むことはできるのではないか。今頂いたご意見を反映する形で検討いただきたい。

事務局 ・ そのような方向で検討したい。

藤田委員 ・ 労働者の賃金改善が協議会の目的の一つだと思って参加しているが、減車だけの議論だと危うい話だと感じている。しかし、先ほど事務局が話されたような現状の根本的な要因はやはり供給過剰であり、多すぎる供給のために機能が果たしえなくなっているのだろうと思う。

・ 公共交通として、強く位置づけられたのは、我々業かにとっては、千載一遇のチャンスだと思う。これまでも、需要が拡大せず、年々賃金さが下がる中でも、利用者の安全を維持すべくサービスは尽くしてきた。しかし、自らの生計が成り立たない中で、余裕とゆとりを失う労働実態が結果的に交通事故等を引き起こしているという部分もあろう。

- ・その根本的な要因は何かということを中心に議論を進めていただければと思う。
- 鈴木（勇）委員 ・1993 年までは、タクシー産業には「公共的」という言葉が使われてきたが、その後、「公共交通機関」として位置づけられ、今日まで使われている。
- ・働く側も、法律を守って、安心安全なサービスを提供してきたいと、地道な努力はしてきているのだが、なかなか、我々の賃金にはねかえってこないのが現状。
- 戸崎委員 ・C S Rは、今後どのように協議会を運営していくかということにつながっていくもの。今後の事業が、どのように優位付けられ、重点的に取り組まれているかということ、工藤委員のご報告のような形でフォローアップしていくことになるのだろう。協議会が評価機関となり、今後事業をモニターしていく際に、今のお考えを盛り込んでいけば、発展的な取組みにつながるだろう。
- ・利用者からの観点から考えると、S R I（Social Responsibility Investment）という視点を導入する必要もあろう。つまり、C S R活動を行う事業者に対して、積極的に投資をしていくという視点である。C S Rを強化する企業は適切に評価されるという、インセンティブを導入していくということである。
 - ・この両者（C S RとS R I）は両輪として考えられるので、両者を組み合わせていく必要があろう。
- 丸山委員 ・8 ページ⑩は、日本語としておかしい。「適切な対応を目指すことを目標とする」となっているが、適切な対応を目指すことは目標にはならないと思うので、「目指す」でとめた方がいいのではないだろうか。
- ・この過度な運賃競争に関する記載が少ない理由を聞きたい。
 - ・前回、東京ならではのサービスが十分に入っていないと指摘したが、東京の特徴として、深夜労働が多いという点があるのではないか。実入りが高い深夜料金で稼ぐという労働の形が今でも多く、今後も増えるのではないかと思う。18 ページに、長時間労働の短縮については記載されているが、深夜労働については、触れていないが、触れなくていいのだろうか。深夜労働は、事故にもつながると思う。
- 事務局 ・運賃競争については、交政審の議論をうけ、下限運賃を引き上げる方向で検討している。
- ・しかし、東京においては、大阪などに比べて、運賃競争は激しくはないと思っている。過度な運賃競争は顕在化していないと見ているので、予防措置的な対応となるのではないかと考えており、あえてこれ以上の記述はしていない。
- 事務局 ・深夜労働の問題については、東京の特徴と考えている。
- ・乗務員不足の一方で、車両数が増える中、深夜を中心とした1人1車、日勤勤務が増えており、それらの車両が銀座などに集中しているのが現状。
 - ・深夜労働との関連で直接的に書いてはいないが、効率化の流れの中で、隔日勤務への転換を推進すると記載している。これによって、過度な深夜への集中が緩和されると思うので、その点をもう少し、書き加えたい。
- 藤田委員 ・首都東京は24時間の街であり、24時間サービスを提供するのがタクシーの責務だと認識しているが、隔日勤務によって、その責務を担えるのではないかと考えてい

る。

- ・現在では、8時出庫、9時出庫など、シフトを組んだ対応もしており、事業者の多くは労働時間も厳しく管理している。しかし、人の集まらない事業者では、1人1車で、最も稼げる時間だけ動くという状況が増えているのだろう。そのような事業者については、労務管理などが十分にできていないところが多いのではないかなと思う。
- ・タクシーが公共交通機関として機能していくためには、隔日勤務でニーズに応じていくというのが、適切ではないかなと考える。

戸崎委員 ・18ページに労働者の条件についての記載がある。労働組合に話を聞く機会があると、女性の視点が欠けているということを耳にすることが多いのだが、その点について、この書きぶりで十分でしょうか。

藤田委員 ・女性運転者を雇用している事業者は、仮眠所・トイレ・シャワー室を整備するなどそれぞれ対応している。

- ・子育てを終えているような女性については、男性と同じ隔日勤務をしている方もいるが、子育て中の女性は、日勤専用で採用するなど、それぞれの事業者で対応しているのではないかな。

戸崎委員 ・CSR的な観点からすると、女性の職場環境を整え、女性の社会進出を促すという点も適切に評価していくべきであり、その点も評価基準として盛り込むべきではないかな。

- ・また、今後の労働力不足の中で、女性の労働力を受け入れていかなければいけないし、そのような環境を整えれば、業界の社会的なイメージなども向上していくのではないかな。

事務局 ・事務局で検討したい。

下谷内委員 ・女性が使える職場の施設は、なかなかないが、徐々に増えてきているという話を、女性運転者から聞いたことがある。

- ・安心して乗るサービスも重要だが、女性が安心して働ける環境を整えていただければ、女性にとっても魅力ある職業になろう。それが、我々の安心にもつながろう。
- ・利用者の観点から。特定事業の中に、満足度調査、モニター調査などの記載があるが、現状行っている取組みについての明記がない。それでいいのだろうか。例えば、現在の取組みの中で、苦情対応などがあるが、これは特定事業計画の中には盛り込まれていない。苦情を伝えるためのカードもタクシーの中にはおかれているが、利用者としてはそれを取るにも勇気がいる。その点を工夫して、気軽に電話できるような仕組みがあるといいと思うが、そのような既存の取組みに対するさらなる工夫を行っていくことも必要だろう。

小林委員 ・東京タクシーセンターの苦情受付は24時間対応となっている。領収書にも電話番号が記載されているので、領収書をもらって、そこから連絡してもらえればと思う。

- ・現在、年間8千件の苦情があるが、6割が接客サービスに関する苦情となっている。苦情を頂いた方には、その調査結果もお伝えしている。

- ・東京タクシーセンターの機能を使って頂きたい。
- 太田座長 ・東京タクシーセンターの電話は、フリーダイヤルですか。フリーのほうがいいのではないか。
- 小林委員 ・有料です。長い苦情電話が多く、つながりにくいという苦情も頂いており、苦労しているところではある。
- 富田委員 ・業界で、日勤というが、そのうちのほとんどは、昼には運行せず、効率の良い夜に運行するという形になっている。また、個人タクシーも夜の運行が多い。したがって、昼間は、隔日勤務の車両が走っている。そういう意味では、東京では、夜に車両が多く集中するため、夜、車が見つからないということはないのではないか。
- ・女性の労働者については、設備などを準備しても、なかなか増えず、女性運転者の数は、ここ 20 年来、東京でも 700～800 人でとまっているのが現状。
- ・利用者に喜ばれることも分かっているのだが、女性が働きにくい職場なのだろうかと思う部分もある。
- ・最近では、男性でも夜の勤務は危険な部分が多いので、女性は昼間だけの勤務としているところもあるようだ。ただし、逆に、そのように対応すると、やめてしまうという実情もある。
- 丸山委員 ・東京では、車があふれているので、車が拾いにくいということはない。ただし、深夜は稼ぎ時なので、スピードを上げて走行する車両が多い。したがって、深夜労働の疲労からというよりも、スピードの出しすぎによる事故につながるのではないかと感じる部分がある。
- 富田委員 ・以前に比べて、スピードは厳しく管理している。ただし、これだけ状況が厳しいので、中にはスピードを上げて稼ごうという運転者もいるかもしれない。この協議会で、労働状況を改善し、その結果、お客様の安全も確保できるようにしていきたいと思う。
- 木村委員 ・私が加盟している協同組合では、2 年前から、スピード違反をした場合、組合でも処分をするということになっており、徐々に、取組みを進めている。
- 事務局 ・13 ページに記載したドライブレコーダーやデジタコは、スピードを管理できるものであり、各社既に導入して取組みを進めている。また、14 ページに記載したが、スピードリミッター導入の検討も行いたいと考えている。
- 河島委員（代理）・前回、渋滞問題に関してもう少し書いていただきたいと伝えたが、どのあたりに盛り込んでいただいたのか教えていただきたい。
- ・これも、前回コメントさせていただいたのだが、6 ページの短縮効果の測定とは、具体的にどのような方法なのか？
- ・自治体の責務として、駅前のタクシー乗り場の設置などが記載されているが、我々東京都よりも、中央区など特別区や市町村の方が地元に着実に密着しており、タクシー乗り場などについてのニーズも多くあるのではないと思う。したがって、実施主体として「自治体」と一律にするのではなく、もう少し詳細に区別して記載した方が適切なのではないか。

- ・プローブ情報への提供の取組み、ショットガン方式等については、是非協力を頂きたいと思う。
 - ・ナンバープレート規制について、実際に入れられない車への対応等を考えると、東京都としては議論がとまっている部分である。参考にさせて頂きながら、我々も検討していきたい。
 - ・17 ページの観光施設の待機場所については、持ち帰らせていただき、都の担当部署に情報提供などさせて頂きたい。
- 事務局
- ・定点観測については、何か事業をしたときの効果を検証しなければいけないと考えている。事前に一定の地点で、例えば、客待ち時間がどの程度かなどを観測しておいて、その後の取組み実施後に、どう効果が現れたのか、改めて観測を行い、把握するということである。
 - ・具体的にどの地域でどのような取組みをするかということについては、今後の課題であり、調査の結果次第となろう。
- 太田座長
- ・実施主体は厳密なのか。ここで書かれていないと実施したいと思っても、実施できないのか。
- 事務局
- ・ここで厳密になるのは、事業者の行う特定事業である。事業者がこの中から事業を選び、事業計画を作成して、国交省から認定をもらうことになるが、その際に、事業計画の項目が、地域計画に記載されているのかどうかを確認して判断することになるので、特定事業については厳密になる。
 - ・その他の事業については、確かに、実施主体があいまいになっている。例を挙げると、新宿西口の有料乗り場の設置運営については、設置運営はタクセンが行うが、土地自体は都有地であるなど、運営する側と、土地を貸す側という2つの主体が存在している。それぞれの役割で協力してくださいというような趣旨で実施主体と書かせていただいている。
- 太田座長
- ・3章の冒頭に、実施主体については、関係者に対して協力いただくようにと明記してもらいたい。
- 植松委員
- ・我々JRも実施主体として書かれているが、実施主体にはなりえないのではないかなと思う。確かに、駅前広場を持っているが、主体的に我々が何か動くということにはならないだろう。そういう意味では、実施主体ではないのではないかな。
- 太田座長
- ・その他の事業についての、実施主体の意味を明記する必要があるだろう。
- 事務局
- ・先ほども申し上げましたとおり、その他の事業の実施主体についてはあいまいになっており、協力者というお立場も含んでいる部分があるので、その点は整理して、明記する。
- 太田座長
- ・なぜ民鉄が入っていないのか。協議会の委員でないから入っていないのだろうか。JR東日本は、鉄道会社の代表として、業界の意見を発言していただくべく参加していただいていると思うので、そのような点も念頭に実施主体の考え方も整理して書いてもらいたい。
- 矢田委員（代理）
- ・3ページに、「銀座や六本木で・・・交通問題などを惹起し」とあるが、昭和

の終わりか平成の初め頃、銀座地区を所管している築地警察署では、管内の無法地帯は朝の築地と夜の銀座だといわれていたと聞いたことがある。規制緩和以前から、そのような状況があったが、それも需給バランスが崩れていたからではないかと思うので、参考にしてほしい。

- 乙丸委員
- ・ 5 ページに、交通・人身事故を 20%削減とあるが、20%削減の場合、事故件数は 5 千件強となり、これは都内の事故件数の 1 割程度を占めることになる。都内の車両台数のうち、タクシー車両の台数は 1 %であるので、1 %の車両が 10%の事故を起こすということになる。タクシーのドライバーはプロ中のプロだと思いますので、事故 0 %という高い目標を掲げてもらいたい。特定事業策定の際は、そのようなご配慮を頂きたい。
 - ・ 6 ページの交通問題について、タクシー乗りの指定場所は、警視庁では駐車禁止となっているが、客待ちタクシーは除くということになっている。適法に車を並べると、200 台しか停まれないところに、3～4 倍の車が集中しているため、2 重、3 重駐車が起こっている。そのため、本来はタクシーのための規制であり、一般車を排除すべく取り締まろうとしても、タクシーが既に 2 重、3 重に駐車しており、その中に一般車が入り込んでしまっているの、一般車だけを排除しようとしても、不可能になっている。自ら無秩序を増幅させている状況になっているので、特定事業計画策定においてはそのような点も考慮いただきたい。
 - ・ とはいえ、我々が望んでいることは概ね網羅されており、あとは実行だけだと思う。
- 太田座長
- ・ 先ほど渋滞問題の記述が少ないのではないかと指摘もあったので、事務局には、今のご意見も踏まえて、検討してもらいたい。
 - ・ 交通事故削減目標については、東旅協の目標率は 20%だが、協議会としてはそれ以上の削減を目指すように記載してもらいたい。
- 松田委員
- ・ 20 ページの女性ドライバーの受け入れについて。現在、政府では仕事と生活の調和を推進しており、育児子育て支援、休暇の支援などが進められている。記述を検討する際の参考にしていただければと思う。
- 小河原委員
- ・ 全体的に必要なことは網羅されているだろうと思う。
 - ・ 特定事業については、全て実施するというのではなく、各項目を事業者積極的に多く選んでいただき、実行に移して行くことになるのだろうと思うが、インセンティブなどを上手くつけていく必要があると思う。
- 戸崎委員
- ・ これまで都市計画にタクシーが盛り込まれてこなかったという部分がある。都市の問題も若干触れられてはいるが、都市計画の段階でタクシーの位置づけを公的に明記する必要があるということを、記載してほしい。
- 太田座長
- ・ 12 ページのその他事業について、優良な事業者が選ばれるために、公共的施設における、優良事業者情報ということについて記載をお願いしたい。この事業者は優良だという情報を提供し、公共的施設で選ばれるようにということを記載してはどうか。
 - ・ 20 ページは、計画の最後になるので、もう少し書き込んでもらいたい。タクシー事業者に影響を与える立場にある主体は、その影響力を正しく行使してほしいという

こと。例えば、駅や空港など公共施設は、タクシーに対して影響力を持っているので、それが正しく行使されるように、地域計画の趣旨に沿ってお願いするということ。

- ・民間企業に対して、間違ったインセンティブを与えてしまってはいけないので、優良なサービスを提供すれば、色々な公共施設に入ることができるというようなことをメッセージとして盛り込んでもらいたい。

戸崎委員 ・各委員の立場があるので持ち帰り、議事の公開方法について再度検討いただきたい。昨今の流れからして会議の内容を公開するのが公的機関の立場であるので、その点に対して絶対にこうしろということでは全くないが、いろいろといわれることがあるので、再度第4回の開催に当たっては検討願いたい。

神谷会長 ・協議会の設置要綱の5条において、「協議会は原則として公開とする。但し、開催日時、場所、議題、協議の概要等議事概要の公表をもってこれに代えることができる。」と規定されている。皆様に忌憚のない議論をしていただきたいという趣旨から、但し書きに則って、これまでは議事概要の公開と記者発表を行ってきた。このことは、第1回協議会の際に委員の皆様にお諮りし了承を頂いたところ。ただ今の戸崎委員のご意見については、皆様のご意見を伺った上で対応したい。

太田座長 ・公開はしているが、記者や傍聴の同席は認めていないというのが現状なので、記者を同席させるかどうかということになろう。

- ・現状、同席を認めていないのは、不確かな情報などについて、話しにくくなるというようなことがあるというのが一点。もう一点は、発言内容が間違っている場合にも、その事実確認を行わないまま、マスコミが「この方が発言した」と報道してしまうことが懸念されるという点である。

- ・したがって、マスコミに入っていた場合には、個別の発言についてはきちんと事実確認をしてもらい、マスコミに責任を持っていただくということにしたい。

鈴木（勇）委員 ・公開といってもどこまでの範囲するのか。発言内容が正しいのか、正しくないのかということ以前に、マスコミだけなのか、一般の傍聴を認めるのかなど、どこまでの範囲とするのか。

事務局 ・会場のスペース上の制約もある。

- ・また、当業界の業界紙の数はとても多いので、傍聴を認めるということにしても、業界紙までが限度かと思う。

工藤委員 ・事務局で常識の範囲内で検討してもらいたい。

富田委員 ・供給過剰是正をはずして結論を出せるかというところ、これをはずせば全ての問題が解決しないと思っている。タクシー業界としては、一番苦勞する、画期的な問題に取り組もうとしている時である。公開するのもいいが、どのように一般に出回るのかという点は懸念されるところ。東京の協議会の結論が、全国の協議会にとっても重要な意味を持つ。以上を考慮すると、できれば、従来どおりの公開の方法で議論していただければと希望する。

神谷会長 ・事務局で検討させて頂きたい。

②その他

事務局 ・次回第4回協議会は、12月18日14時～、グランドヒル市ヶ谷にて。多摩地域もあるが、合同開催ではなく、東京特別・武三単独で行う。次回は、まとめの案を提示したいと思っている。多摩地域については、年明けに開催したいと思っている。

3. 閉会

【配布資料】

資料1 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
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（素案）

・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