

第8回 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会
第7回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第7回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第7回 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会
議事概要

平成24年4月27日（金）

14:00～16:30

KKRホテル東京

1. 開会

－ 事務局より、変更のあった構成員を紹介 －

2. 議事

- ① 特定事業計画の進捗状況
- ② タクシー事業の現状と適正化の進捗状況

－事務局から

「Ⅰ. 特定事業計画の進捗状況」、「Ⅱ タクシー事業の現状と適正化の進捗状況」

について資料説明－

太田座長 現状では改善傾向がみられるものの、それが十分かどうかということを考えなければならぬ。レジュメの方では①収益基盤、②運転者の労働条件、③不適切事業、利用者サービスに分けられているので、はじめに事業者サイドから、現状をどのようにお考えなのか、もしご意見があれば一言お願いしたい。

富田委員 何となく適正化が行き詰っていて、これ以上進みにくいところに来ている中で、行政側のご努力によって少しずつ前進していることは大変有難いという気持ちである。東京都内は18.1%終わっているが、私共の目標は20%ということになっており、あと1割減らすという意味はただの1割ではなくて、18.1減らした上の1割であり、かなり効果が出るのではないかと思う。

そういう意味で各社のヒアリングを強化していただき、早急に実現していただければと思っている。

減車した多くの事業者がもう2年半も待っており、減車しない方が結果的に得になっているというような現状では、まじめに一生懸命減車している事業者が報われず、是非その辺のことはよろしくお願ひしたい。

賃金の比較については、東京の賃金の数字が出ているが、三多摩地区の賃金と特別武三地区の賃金の区分けができていない。特別武三の方は正確な数字が出ればもう少し高くなる気がしている。そうすると三多摩地区はもう少し変わった判断が出てくるという気がする。できれば地区別の平均賃金を出していただければと思う。それから一般産業との比較はあまり意味がないと思う。トラック、バスとの平均の比較を出していただくと大変ありがたい。交通機関の乗務員はトラック、バス、タクシーの3業種の中で行き来しているので、タクシーだけが大きく落ち込んでいると良質な乗務員、若い乗務員が全部トラック、バスに吸い込まれていってしまう。何とかタクシー乗務員の平均賃金をあと100万円くらい上げて同じ台の上で乗務員が職業を選べるようになるのが望ましい。

また、まだ減車していないところをヒアリングしていただいているとのことだが、評価基準はどのようなものなのか。

行政としては公にしづらいかもしれないが、例えば物凄く高い金利を払っているとか、物凄く高い役員報酬をとっていることで減車ができない等、色々な理由が出てくる可能性がある。

一般的な経費はどこのタクシー会社も概ね同じであり、各社で異なるのはその辺りではないかと思う。それが異なる場合は仕方ないということで終わっているのか、それとも数字を平等に見て指導なさっているのかどうか知りたい気がする。また、特別武三地区で134社の調査を行っていただいたようだが、改善ができていない事業者を発表する気があるのかどうか。以前、業界紙に出たこともあるが、その後は改善が進んでいるのか関心がある。

もう1点、タクシー事業の適正化に伴うタクシーの不足への苦情は見受けられないという報告がされているが、この辺りと減車の関係を我々がどのようにチェックすれば良いか。苦情について事業者は罰則を受けるが、乗務員をこの業界から退出させる方法が何かないかとも思う。

タクシー乗務員の年齢が年々高齢化しているという傾向にあり、地域によっては平均年齢が60歳を超えているところもある。これに対する方策を検討いただければと思っている。

太田座長 次回、3年の区切りを迎える時にこの協議会を行うことになるが、そこで、この3年間について一通りの評価をすることになるので、今いくつかご指摘いただいた中で押さえておいた方がいいデータについてはその収集および整理に取り組んでいただきたい。

それ以外にあったいくつかの質問について、この場で回答できるものは回答いただきたい。

事務局 まず4月13日通達に基づいて調査をした結果で22ページに示している状況については全てを明らかにすることはできないが、ご指摘のあった役員報酬や収支率等については確認しており、整合性があるのか、矛盾しないかどうかといった観点からは精査している状況である。改善に取り組まない事業者リストの公表については、そういったご意見を賜ったということはテイクノートしておきたいと思う。

太田座長 個人タクシーの方からはどうか。

木村委員 個人タクシーに限って言わせていただくと、需給状況を見れば個人タクシーは平成14年の規制緩和以前から減り続けている。かつては東京でのシェアが47～48%であった頃もあったが、平成14年3月の台数は18,847両、今年の3月は15,739両ということで、3,100台以上減っている。減少率にして16.5%で、法人業界には適正台数に向けて一生懸命減車していただいているが、個人タクシーも多少は貢献しているのかなという気はしている。個人タクシーが減り続けている原因は色々あると思うが、やはり運転者の労働条件の関係で将来的に個人タクシー事業者になるような乗務員が減っているということがある。

我々が個人になった当時の法人業界は20代、30代の乗務員で溢れていたが、先程富田会長の方から話があったように、平均年齢が60歳という状況である。多くの乗務員が年金を貰いながら、あるいは定時制の乗務員という状況の下、個人タクシーの予備軍が少なくなっている。その原因はやはり労働条件が劣悪すぎて、賃金が悪すぎて若い乗務員がこの産業に根付かないというところがある。

したがって、この度の適正台数化、或いは事業再構築には我々も協力させていただかねばと思っている。

苦情件数の問題では、個人タクシーは法人の運転手さんよりも本来は質がよくなければならないが、最近まで感謝のカードと苦情のカードを比べますと苦情の方が若干上回っていたものの、少しずつ状況が好転してきている。

今後もますます気を引き締めてやっていかなければいけないと思っている。事故件数については、「事業用自動車総合安全プラン 2009」が平成 21 年度に始まって、その年は非常に良くなったものの、平成 22 年度、23 年度と個人タクシーの事故件数が多くなってきてしまっている。

特に昨年はここでもお詫び申し上げなければならないが、とんでもない事故が起きてしまったということで、引き締めを図るために東京の個タク 2 大団体で全体集会を開いて引き締めを図ったところである。

まだまだ意識改革が進んでいない部分もあると思うが、まず大きな事故などについてここにお集まりの皆さんにお詫びを申し上げて、個人タクシー業界全体が頑張っ

太田座長 安全にしても、乗務員のモチベーションにしても労働条件等々課題は沢山ある。随分改善されてきた部分もあるが、労働組合側から現状をどう見ているか。

藤田委員 事務局の方から前年比で 30 数万円ほど賃金が上がっているという説明があったが、資料の 26 ページを見れば歴然であるとおおり、東京都の全産業労働者と比較してもまだまだ大きな格差がある。379 万円の賃金で人並みの生活ができるのかという点を考えていただきたい。

我々は公共交通に相応しい労働者として人並みの生活をしっかり維持できないと、やはり安全そのものに影響が及ぶことを一番懸念している。

富田委員からも指摘があったように、減休車に協力しない事業者については、資料 22 ページにそれぞれの事業者の言い分が載っているが、これが明確な理由になるのか疑問に思う。こういう汗をかかない事業者にも事業再構築の効果がもたらされているということになると、公平に見てこれらの事業者を放置するのは如何かと考えている。

我々が常日頃からご指摘しているとおり、これから活性化に踏み込む時にはタクシー乗務員として適正な年齢ということがあると考えている。

資料 28 ページにあるように、既に 80 歳を超えている法人タクシーの運転者が存在しており、70 歳以上のいわゆる高齢運転者が 5,000 人を超えている。彼らは 1 年経てば間違いなく 1 歳年を取るわけで、この状況をそのままにしておいて公共交通として相応しいタクシー運転手と言えるのか。年齢によって一律に考えるのは難しい面もあろうかと思うが、やはり公共交通として相応しい年齢ということについては、これから考えていなければいけないのではないかと考える。

太田座長 長時間労働に関しては 4.13 通達による調査結果に基づき運輸局の方から労働局の方に情報提供するようになったが、これについて労働局から何かあるか。

湯川委員 情報提供をいただき、そもそもタクシー事業者には労働者の申し立てに基づく立ち入りと、そういう各種情報から定期的に行う立ち入りとを行っており、昨年度も相当数実施している。タクシー業界では昨年度最低賃金が時給 837 円になり、最低賃金法第 4 条違反がある程度出てきており、定量的かつ経年的な統計は取っていないが、少なくとも立ち入った事業者の 2 割程度に最低賃金の違反が認められて、第 37 条の割増賃金の違反が 4 割程度、労働時間関係の第 32 条、改善基準の関係が 7 割くらいあるといった状況である。東京都では昨年度に生活保護と最低賃金との乖離がなくなり、まだ神奈川県では 5 円ほど乖離があるので、今年度はそこを埋めていくというような動きがあれば、また東京も最低賃金が上がるのではないかという観測もある。

労働条件の話しとして長時間労働の話しもあったが、トラックやバスも確かに長時間労働である。自動車運転を取り巻く業界は長時間労働と賃金の問題が多く指摘される。また、減車規制の話しに関しては、社会保障の問題で支える側と支えられる側の数の問題もあり、できるだけ多くの方が支える側になっていただきという意味で、賃金を上げていながら、ある程度の雇用を維持していただきたいという立場である。

太田座長 苦情等についてタクシーセンターの方から何かコメントはあるか。

小林委員（代理） 苦情については、平成 13 年度から増えているというのは、平成 14 年度の規制緩和の前倒しで車両数、事業者数が増えたこともあって増えているということである。接客態度が悪いという苦情が一番多いということだが、平成 23 年度の実績を見ると、接客態度の内訳として一番多いのが行き先、コースの不確認というもので全体の 33%。その次が言葉遣いで、友達調だとか命

令調、余計な言葉というのが約 24%ということである。そういう意味では、行き先確認が徹底されれば「迂回運転」という苦情も減るだろうと思っている。ちなみに苦情を曜日別にみると、木曜日、土曜日、金曜日の順番である。

太田座長 少ずつ苦情等が減っていったって質が上がっていくのは重要と思う。警視庁の方から特に最近の状況についてコメントはあるか。

伊平委員（代理） まず、交通事故の実態であるが、平成 23 年度中の都内の事故について前年比-6.1%となっている。集計の月が若干異なるものの、タクシーの事故については資料 30 ページによると-9.3%となっており、事故防止の取り組みについては関係者のご努力が数字に出ているのではないかと思う。ただし人身事故については、第 1 当事者、第 2 当事者合計、要するにタクシーが関与した事故というのはこのデータでいくと 7,300 件あまりということで、この数字が少ないのかどうかということ決して少ない数字ではないと考えている。都内の全事故の 15%近くを占めているということで、この数字を事業者、乗務員ともに重く受け止めていただきたい。なかでも千代田、中央、港、新宿、渋谷の 5 区においてはタクシーの関与する事故が 4 割近くを占めている。特に港区に関しては 50%近くがタクシーが関与する事故である。都内全体でいけば 15%程度で、これはタクシーの交通量が多いからというものもあるかもしれないが、そのような実態であるということをよくご認識いただき、更なる事故防止に向けた取り組みをお願いしたい。

太田座長 30 ページの資料に関しては、9 月に向けてタクシーだけの推移ではなく、警視庁にもお願いして、全体の実態をしっかり把握したい。

また、初めに富田委員からあったように、適正化にいくぶん手詰まり感もあるということで、特措法の枠組みの中で適正化についてどのように判断していくかという点が 9 月に向けて重要なことだと思うので、引き続きデータ等を収集して分析をして参りたい。まだご意見があろうかと思うが、次に活性化について議論をさせていただきたい。活性化というのは需要を創出することであり、それがタクシー事業の健全な発展の為に必要だということである。

地域ごとの特性に応じた活性化の取り組み、そしてタクシーの公共交通としての役割を發揮できるような取り組みを進める必要がある。

特に南多摩交通圏については、地域としては地域計画に示された適正と考え

られる車両数の範囲内に到達しているが、公平性に配慮しつつ今後も適正化を推進する一方で、需要創出に効果がある取組みを進め、取り組んだ事業者にメリットのある施策を行政において検討すべきであるというのが前回の取りまとめであった。こういった観点からいくつかのことを進めていただいているので、それらについてご説明をお願いしたい。

③ 活性化に向けた取組状況

— 事務局から「Ⅲ. 活性化に向けた取組状況」について資料説明 —

太田座長 事務局の方からUDタクシーのことについて議論したいということもあったが、その前にやはり観光に関して、丁野委員のコメントをお願いしたい。

丁野委員 資料36ページにあるように、東京観光タクシー推進協議会をいよいよ立ち上げる運びとなった。東京の街は江戸時代から京都と並ぶ日本最大の観光地であり、そこに個人客が沢山来る。外国人も沢山来る。そして地方から高齢者の方々も沢山訪ねてくる。まさに「タクシーサイズ」に適した時代環境になっているにもかかわらず、今まで東京では観光タクシーができなかった。私は個人的にもっと早くできないかなと考えていたので、これを機に事業化が進んでいけば良いと期待している。

海外インバウンドの最大のゲートウェイ都市が東京であり、そこできちんとした体制を整えなければならないので、東京観光タクシー推進協議会を是非成功させたいと思っている。

また、近年は無線配車比率は全体の4.7%とかなり上がってきている。ある事業者ではこのうちスマホ比率が7%ということであるが、新しい現象というものは概ね3%を超えると急速に増えてくる。同時にタクシーの選択制やランク評価など色々な事業が動いているが、こうした取組みが進む中で新しいタクシーのビジネスチャンスも生まれてくるのではないかと大変期待している。

資料40ページにEVの話があるが、EVそのものが一般のマイカーも含めてこれから普及すると考えた時に、また違ったタクシーの役割があるのではな

いかという気がしている。例えば新潟県のある都市で「助っ人EV」という取り組みがある。EV車の電池切れを助っ人で助けるEVカー、これを「助っ人EV」と呼んでいるのだが、タクシーがその役割を果たすことはできないか。タクシーは無線も積んでおり、そういったバックアップシステム的なものとして、事業の一つのシンボルにできるのではないか。

活性化を考えるときにはそういう色々なアイデアをどんどん出して取り組んでいくと良いと思う。

太田座長 最後のところでCSRについてまとめているが、工藤委員から何かコメントはあるか。

工藤委員 今年の日中国交回復40周年である。国交回復が1972年、それから遡ること10年以上前からわたしは日中貿易促進に取り組んでいる。

昭和38年10月に北京と上海で工業展覧会が開催されたが、当時の我が国の政府は動かなかったため、都道府県会議員を中心として参加した。

東京都議会からも5人の議員が同行し、このうち浦部武夫議員が団長となった。この際に日本と中国との友好関係を深めるために動物を交換しようということで、上野動物園の林博士園長に何を貰えばよいか尋ねるとパンダを貰えば大変な値打ちであると聞き、当時の東竜太郎知事のメッセージをお預かりして、浦部団長とともに、私が秘書長として北京市長にお渡しした。

それから足かけ10年後にパンダが日本に来るわけであるが、そういう歴史的なエポックに遭遇したこともあり、日中国交回復40周年ということに非常に関心を持っている。

元通商産業大臣の高碓達之助氏の「T」と、中日友好協会の会長である新宿生まれの廖承志氏の「T」でLT貿易という貿易形態が当時あり、こうした動きを背景に今日の日中経済協会が設立されている。わたしも会員であるが、日中国交回復40周年記念で何か各界交流でお手伝いできることはないかなということから中国語セミナーを開こうという計画を今年の事業方針で出す予定になっており、日中経済協会も全面的にバックアップしましょうということで、セミナーを開催するなら専門の講師も紹介しましょうという話が進んだ時にタクシー100周年の座談会があり、その際にこの話しをさせていただくとタクシー業界の中からも非常に積極的な方がおられるということをご紹介いただき、9月にセミナーを開催することが決まった。

連休明けには、そのタクシー会社の社長が講師を紹介してほしいというので私をご案内するが、東京のタクシーの観光事業の推進についてお役に立てるのかなと思っている次第である。

観光庁の方ともお会いして中国国際旅行社もご紹介いただいたが、今後5年くらいの間に相互交流、相互理解を深めるために妨げになっているのは何と云っても言葉である。

語学は生存競争における最大の武器だということを言った学者がいるが、言葉を使うと視野が開ける。特に国際化社会の中では言葉を使えと言う事は非常に大切な事である。タクシー業界の皆さん、乗務員の皆さんがそういう点に努力なさるといことは実はあまり予想していなかったが、熱心な方がいるということで、とりあえず20人くらいでモデルケースのようなものができればと考えている。

この会議の前に神谷会長ともお話ししたが、何かそういう形でタクシー業界の皆さんに私がお手伝いできることがあればと思っている。

ただ、講師の選び方が難しい。中国からは毎週のように視察団、調査団が来日しており、先般も安徽省から来ていた。安徽省は人口6,300万人程度の省であるが、省長が女性で、来日の際は省内の市長を6人くらい連れて来て、全国を巡る。そういった賓客を観光バスに乗せるのは失礼な話なので経済産業省も苦労している。乗せたところで中国語で案内できる人間は圧倒的に数が少ない。そこでVIP対応が可能な観光関連の人材が欲しいという要望が財界の方でも多い。

たまたま今日のテーマもあるが、広い視野に立ってみるとタクシーの果たす役割は非常に大きいと思う。北京在住の先輩と話しをすると、北京のタクシーに乗ったら名刺に「万里の長城」など観光スポットが列記してあり、これを見せながら「どこ行きたいか」と訊いてくるそうである。そういう案内の仕方もある。

日本人というのは、満点にできないとなかなか外国語を使おうとしない。そういうことではなく、できることからやるということで良いのではないかと、私の経験も含めて申し上げる。

CSRは皆さんよくやっているところで、評価を差上げたいと思う。

太田座長 二週間前に京都に行った際に大勢の中国人観光客がおり、さすが京都だと思ったが、中国ではガイドブックが充実していると聞く。海外のガイドブックに東京のタクシー事情について書きこんでおくことは意外と重要かと思う。語学の勉強も悪くないが、来る前の段階で東京のタクシーにはこんなサービスがあるといったことをPRしておくのも重要だと感じた。その京都滞在中に祇園で大きな事故があり、外国人観光客には死者はなかったが、交通安全等とセットで観光への取り組みを進めて欲しいと思う。利用者の立場として下谷内委員から最近何かお気づきのことはあるか。

下谷内委員 利用者の立場から労働局さんにお伺いしたい。資料 23 ページに関して、情報提供の内容が最低賃金法の第 44 条に違反するものが多いということであったが、その対応はどうされたのか一点お伺いしたい。それから資料 28 ページ以降、運転者の高齢化の問題と事故問題に関して、年齢制限を設けても良いのではないかという意見もあったが、年齢制限と合わせて運転免許の更新の際に瞬発力や視力の検査を導入してはどうか。わたしが常日頃タクシーに乗っていても、むち打ちになりそうなほどの急ブレーキに時々遭遇する。

また、観光タクシーに関しては、今回こういう東京観光タクシー推進協議会が設置されることは喜ばしいことだと思っている。京都などの観光地に行くと、案内しながら説明してくれるタクシー乗務員もいる。それが東京にないというのは何故かと前から思っていたので、是非この協議会には成功させていただきたい。

UDタクシーの件について、研修内容のところに介護の留意点というものがある。これはどういった内容か。福祉タクシーにはヘルパー 2 級を持っている乗務員がいらっしゃるが、そういった研修がされるのかどうかお訊きしたい。せっきくのUDタクシーなので、ヘルパー 2 級の資格など介護の心得のある乗務員が来ていただけるのであれば、無線でお願いする時も非常に心強く感じるし、利用者も増えるのではないか。

ユニバーサルデザインのマークについては、赤ちゃんシートのように見えた。また優良タクシーのマークも車両横に小さくついているだけだと全然分らない。ユニバーサルデザインのマークも含めて、是非見やすいようなものにしていただければと思う。

湯川委員 先程もちよっと触れさせていただいたが、減車等に協力していない事業者というこの流れだけから取り組んでいるわけではなく、その他各種の情報に基づいて定期的に実施する事業者を選定している。

逆に言うと情報提供のあった事業者全てに対して立ち入りを行っているわけではない。

労働局としてはタクシー事業者だけという切り口だけではなく、タクシー、トラック、バス、その他の事業者も含めていろんな業種に対して立ち入りを行っている。

そういった観点で先ほど違反率が定量的にお話しできないというのは、出来るだけ違反を発見したいと狙って立ち入っているのも、全体的な違反率とは異なると思われる点をご承知おきいただければと思う。

太田座長 労働局と運輸局との連携が取れるようになったのは非常に良いことなので引き続き進めていただきたい。

ドライバーのチェックは重要な話しであり、全国レベルの話になるかもしれないが注視をしていきたい。また、ヘルパー資格については、個々の事業者の取り組みもあろうかと思うので、サービスの向上という観点からも進めていただきたい。

観光の話については、神谷会長も東京観光タクシー推進協議会の委員なので反映させていただきたい。

UDマークの話は全国版なので変更できないかと思うが、優良タクシー表示の方は東京だけで検討可能なので、また考えていきたい。

UDタクシーについては、東京はタクシー車両数が多いのに何故2台しかないのかということもあり、若干そこに時間をとって議論をしたい。

まず事務局からどうして普及が進まないのかという点をお聞きしたい。

事務局 少子高齢化社会を迎えてバリアフリーの時代が到来するということから、事業者の社会的責任の観点からもUDタクシーの導入を進めて行かねばならないのは、事業者サイドは十分自覚している。想定されるネックを挙げてみると、まず車両の問題。現在、一般的に使われているタクシー車両はクラウン・コンフォートやセドリックなど、概ね200万円前後の車両で、非常に耐久性があり、だいたい50万キロから60万キロは使っている。

1日に270キロは走るが、非常に耐久性が高い。

一般の車両は概ね 10 万キロ、走っても 20 万キロ程度ということと比べると、3 倍ないし 4 倍の耐久性を持っているということである。

燃料も主に L P G を使っており、ガソリン価格の 2 分 1 程度であり、非常にコストパフォーマンスが高い。UD タクシーに指定された日産バネットは車両価格が約 250 万円ということで、50 万円ほど高い。耐久性についても 3 分の 1 程度しかなく、全般的にコスト高となる。耐久性が悪いと修理費もかかってくるし、先ほどヘルパー資格の話もあったがそういったユニバーサルドライバーの研修費等、車両コストも運用コストも非常にかかってくるとなる、すぐ導入しましょうということにはなりづらいというのが実態である。昨年より国から補助金がいただけるということで、資料 43 ページに説明があるが、昨年の東京の実績では 1 台当たり 60 万円ほど補助をいただいたが、補助金を受けるには協議会を通さなければ補助金がいただけないスキームになっており、もう少しスムーズに補助金が出るようなスキームをお願いしている。東京都の福祉保健局も協力いただけるというような話も聞いているので、順次進んでいくものと考えている。

加えて、導入によるコスト増に対して、何か最初の段階だけでもインセンティブがあればさらに進んでいくのではないかと。ただ、5 年 10 年のスパンでは E V 車両化が進んでくると思うので、電気自動車になるとかなりコストパフォーマンスは改善するのではないかと事業者としては大変期待している。

また、導入した後のユニバーサルタクシーの運行に関わる売り上げの問題が出てくる。

東京でも相当の事業者が先行して福祉タクシーを運行しているが、やはり福祉タクシーそのものがなかなか事業として利益の出る運用ができていない。というのは福祉タクシーをお使いになる方は時間帯がほぼ決まっており、車両の運用ロスが大きい。

したがって UD タクシーは、こういった福祉タクシーの利用者をはじめ、移動困難者の方、それから健常者、一般者の方が同時に乗れる、同じように使える車両というのはそういったロスを低減するという意味で事業者サイドとしては大変ありがたい車両である。また、乗務員にとっても「誰でも乗りやすい」ということになると、セダン型で移動困難者の方の乗り降りを介助するというのは、乗務員にもそれなりの負担が出てきますので、車椅子の

ままお乗りいただける、それから開口部も広いので移動困難な方についても乗務員の介助もたやすくできるということもあり、乗務員にとってもありがたい車両である。

利用者にとっても、従前の福祉タクシーは前日予約が必要な場合がほとんどであったが、UD車両が増えれば無線でその日に呼べ、さらに増えれば流し車両を止められるなど利用者にとっても非常に利便性が高まる。

机上配付されている「おかげさまで 100 周年」という冊子を開いて頂きますと、ちょうどUD車両の写真が出ておりますが、これが一般のセダン型のタクシーと同じ様に街中を流して走っていても、まだ手を上げて乗っていただけるとい状況ではない。場合によってはタクシー乗り場に順番に並んでいても敬遠されて次の車に乗られてしまうというようなこともまだまだあるようなので、導入しても一般のタクシー車両と同等の売り上げが見込みづらい状況である。

そういった意味でも導入時のコストを補助金という形でいただけるようにするというのも大切であるが、ある程度の普及が進むまではUD車両に対するランニングコストや売り上げに対するインセンティブをつけることも一つの課題ではないかと思う。

太田座長 コストや収入面で難しいということで、今の説明はどちらかというと流し中心の特別武三地区の話かと思うが、多摩地区ではどのような感じか。

事務局 多摩地区は元々各市ごとに認可をいただいたという歴史があり、利用者も事業者も地元意識が強い。

多摩地区では駅待ちや病院待ちの営業が主体で、資料 33 ページに特別武三地区の無線比率が 4.7%とあるが、多摩地区はこれが 30~40%で、無線配車の比率が特別武三地区の何倍もあり、タクシーは電話で呼ぶということが根付いている点が大きく異なる。

福祉専用タクシーはそのニーズしか運用できないので、極端な場合 1 ヶ月先までの予約が決まっている場合もあり、当日使うという使い方があまり定着してない。ところがUDタクシーは当日でも利用できるという点が大きく違うと思う。

UDタクシー導入の実態をみると、導入当初は月2件という例もあった。

また、無線配車に対してUD車両が行くと「自分は要介護者ではない」と断られたり、駅前で先頭に並んでいると避けられたりという実態もある。

UDタクシーの良い面としては、スロープ付きのタクシーとしていつでも利用できる。悪い面としてはドライバーの育成費用がある。

ヘルパー資格を取らせると利用者と病院は喜んで頂けるが、そのコスト負担が厳しい。ホームヘルパー2級を取るのに大体2、3ヶ月かかるなど、ソフト、ハード両面から課題が存在する。

太田座長 事業者サイドから実態やデメリットなどをお話しいただいたが、利用者ニーズの観点から地方自治体からお話しいただけるか。

清水委員（代理） 市民や議会からこういった要望等があるか最初にご紹介したい。まず昨今感じているのは、これは立川市だけではないと思うが、交通に関する議会でのやり取りが増えてきたことである。

現時点でUDタクシーに関する質問はないが、他の多くの自治体と同様、立川市では高齢者の免許証の自主返還制度というものを導入しており、こういったことからきめ細かな公共交通施策を行う必要が出ている。

具体的には立川市もコミュニティバスを運行しており、これを裏通りまできちんと走らせて、高齢者の外出機会を増やせるように取り組んでいる。

現在、立川市ではコミュニティバスの一部ルート延伸を関係機関と協議をしているところであるが、コミュニティバスの事故が増えてきているようで、ルート設定で苦勞している。その意味でUDタクシーは有効なツールになる可能性があると感じている。

2点目として、来年に多摩国体が開催されるが、あわせて障害者スポーツ大会も開催が予定されており、この2つを合わせて「スポーツ祭東京 2013」と称している。

国体が平成25年9月28日から10月8日まで、全国障害者スポーツ大会が引続いて10月12日から14日に開催の予定である。

多摩地域を中心に都内の各所で競技が開催される予定であるが、全国から多摩、東京に観光客、障害者の方もおいでになるという意味では、おもてなしということも含めてこのような車両が東京、多摩に増えると「優しい街」というPRになるのではないかと、是非そうなって欲しいと思う。

今年度は「全国緑化フェア」も東京都で開催されるようなので、このような機会を使ってUD車両が増えることを期待している。

石森委員（代理）八王子市は市域が広く高低差があり、さらに中心市街地、人口密集地から離れた山間部に福祉施設が点在しているような状況である。

その中で今まで八王子市は福祉交通施策としてリフトつき自動車の利用やタクシー、ガソリン費の助成券の交付、介護タクシー、福祉の有償輸送であるとか、市内の福祉センターまでの送迎バスなどの施策を行っている。

この中では、リフト付き自動車の利用者が多いということ。八王子市がリフトバス5台をタクシー事業者に委託しており、利用料金は無料である。

ただし午前8時から午後5時まで、概ね片道3時間以内の範囲で、有料道路を使う場合は実費をいただいている。また、利用は週2回までで予約が必要であるなどの条件があり、5台が毎日フル稼働というわけではないが、やはり障害者の方も外出したい時期が重なりがちで土日の希望が多いということもあり、予約が重なって利用できないという状況が生じている。

この5台を運行するにあたって利用者には無料でご利用いただいているわけであるが、市としては平成24年度予算では3,500万円を計上して運営にあっている。台数を増やせば良いのだろうが、予算の事情もありそういうわけにもいかない。

それで先ほどUDタクシーの話をお聞きして、これが普及すれば利用者にとって有難い話だと感じた。

市としてもUDタクシーが普及すれば、リフトつき自動車の施策を考え直し、その分の予算をそちらのほうに振り分けて、こういったタクシーを使っただけようなことも考えられる。

先ほどUD車両が普及しない理由が挙げられていたが、八王子市では地区交通の協議会で八王子市地域交通総合連携計画というものを一部変更し、UDタクシー導入のための土壌を作った。

現状では八王子市で1社がUDタクシーを導入しているということで、初運行が4月25日だったこともあり協議会等に間に合わず、補助金等は使わないで自主導入という形となったようだ。

このような事業者ともお話しさせて頂きながら、市としても毎月1日、15日に29万部ほど配布している八王子市の広報誌で「こういったタクシーが八王

子市では何ヵ年で何十台となる。」などといったPRができるので、そういう面で事業者の応援をできると考えている。

UDタクシーの普及には大いに関心があり期待している。

最後に本年4月1日から八王子市では「障害のある人もない人も共に安心して暮せる八王子づくり条例」を施行しており、その第9条に「移動手段の確保」ということで「市は障害者の社会参加を推進するため、障害者が必要とする移動の手段が確保出来るよう、公共交通事業者その他の関係者の理解及び協力を得るように努めるものとする。」という内容があるので、今後も推進していきたいと考えている。

竹内委員（代理）青梅市は、八王子市ほどではないが市域が広く、多摩川が市域を東西に貫いており、それにより作られた河岸段丘があり、基本的には非常に起伏のとんだ地形になっている。また、平成22年度に実施された国勢調査では本市始まって以来の人口減少となり、23.1%と高齢化もかなり進んでいる。

総合長期計画の策定を進める中で人口推計を行っているが、3年後の平成27年には4人に1人が高齢者という結果であり、おそらく東京都の中でも西多摩地区は高齢化が進んでいる地域ではないかと認識している。

その意味ではUDタクシーは高齢者にも非常に優しい乗り物だということで非常に利便性があると期待している。

また、先ほどから観光の話が出ているが、青梅市を含む西多摩地域は観光が非常に大きな柱となっている地域であり、少々古いデータになるが、平成19年3月に発表した調査結果では、西多摩地区への観光客は2人でお越しになる方が30%ほど、4人までのグループが全体の4分の3ということで、こうした観光客向けにはタクシーは適した乗り物であると考えている。また、青梅市だけに限定しても、観光スポットが分散しており、人口も基本的に都内と比べて少ないので路線バスも密に走っているとは言えず、路線バスだけでは観光スポットを回りづらい。こうしたことからUDタクシーは従来よりも快適性があり観光面でも寄与できるのではと考えている。

その意味でUDタクシー導入については障害者だけでなく、高齢者、子育て世代が乗りやすいという直接的な面だけではなく、観光の視点や、西多摩地区は特に無線配車が多いということもあり、UD車両を導入しやすい土壌が揃っていると感じた。

太田座長 ありがとうございます。いま市域の方から色々お話ございましたけど、東京都全体としましては特にこれについてはコメントございますか。

飯尾委員（代理）UDタクシーに関して、先ほど福祉保健局の方で協力するという発言もあったが、担当に確認をしてみたところ、現状の需要については、そもそもUDタクシーの存在がまだこれからという状況の中では具体的なデータが取れておらず、動きとしてはこれからという段階と聞いている。ただ東京都全体の福祉に対する総合的な要望などを踏まえると潜在的な需要はそれなりに認められるのではないかと思われるので、これからの普及、供給あるいはPRにより認知度が上がった時点で需要がまた出てくるのではないかと聞いている。

太田座長 各地方自治体からも関心を集めているようだが、国としての対応はどうか。
事務局 平成 23 年 3 月に移動円滑化促進に関する基本方針が改正され、平成 32 年度までに全国で 28,000 台の導入目標というのが示された。

制度等の枠組みについては資料 43 ページにあるが、東京運輸支局としては、平成 23 年度は板橋区と関係者の方々と話し合いをさせていただき、UD車両 2 台が導入されたところである。

平成 24 年度は葛飾区において導入に向けて関係者の方々と調整を行っているところである。今後は東京都福祉保健局とUD車両の導入に向けて調整を進めていく予定である。

また、UD車両への補助については、国土交通本省の方で予算措置をしており、今年度は対前年度比で 1.1 倍という形で充実を図っており、国としてもできるだけ支援していきたいと考えている。また税制については、自動車重量税の免税といった取り組みも行っている。

太田座長 活性化の色々なメニューをご紹介いただいたが、その中で注目度の割に進んでいないのがUDタクシーだと思うので、具体化を促進させるような方策があれば官民が連携して進めていただきたい。他に何かご意見はあるか。

伊平委員（代理）タクシー乗務員のルール遵守とマナーの向上についてお願いをしたい。
まず 42 ページをご覧くださいですが、5月 22 日の東京スカイツリー開業に向けて東武側にタクシープール 10 台、公共の押上駅前広場にタクシー乗り場 6 台が設置をされる。決して多い数字ではないが、この前面の新設道路「墨 127 号路線」については駐停車禁止を実施する。

タクシーの客待ちは違反となり即取締りの対象となるので指導徹底をお願いしたいのと、駅前広場は路線バスやコミュニティバスも入ってくる場所となる。

バスの運行にも支障をきたし、周辺の一般交通にも多大な影響が出てしまうので、東京タクシーセンターにもお願いしているが、客待ちをタクシープール内だけに限っていただけるよう宜しくお願いしたい。

もう1点は繁華街の客待ち。例えば六本木、銀座で指定した乗り場以外で客待ちをしている実態がある。東京タクシーセンターにご指導をいただいているが、イタチごっこ状態で、交差点内で客を乗車させるなどの問題が生じている。

銀座のショットガン方式も調整中であるが、関係者との協議を深度化させて本格的なショットガン方式の運行を目指していただければと思う。

太田座長 昔に比べてタクシーが交差点で止まるようになったと感じる。交通安全の問題はプロのドライバーとしてしっかりやっていただきたい。他に何かあるか。

富田委員 交差点で止まるというのは基本的に車が多すぎてお客さんが少ないからだと思います。

先ほど警視庁の方からタクシーの事故が多いというお叱りを受けたが、そもそもこの協議会は事故をなくすということが目的であり、そのために何をすべきか検討するためにこの協議会が立ち上がっていると認識している。

もともとタクシーが多すぎる地区が指定されて、その指定地域には協議会を設立して、皆で協議して供給過剰を是正しようというのが基本である。

この協議会の柱というのは供給過剰を是正するというところ。ところが協議会に強制力がないのでうまくいかず、行政にも色々ご尽力いただいたが、もう限度がきている。

業界としては政治にお願いするしかないということで、民主党のタクシー議連にお願いして、タクシー事業法を作って強制的に同じ率で減車するという法律を作ってもらうために行動している。

それでなければこれ以上供給過剰を是正するのは難しい。供給過剰を是正するにはどうしても法律を作らねばならないということまでできている。

そこで、この協議会にお願いがあるのだが、民主党、自民党、公明党その他の党に協議会から要請を出すということではできないか。また国土交通省本省

へ協議会から供給過剰を何とかする方法を要請するということはできないのか。ご検討いただければありがたい。

神谷会長 皆様ご承知のとおり、この協議会は国会において全会一致で成立したタクシー特措法に基づいて設置されたものであり、特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化を推進する上で中心的な役割を担うものであることから、タクシーに関係する多様な関係者にご参画をいただき、タクシー事業の適正化・活性化に向けて関係者の皆様にご努力をいただいているところである。平成 21 年 10 月施行のタクシー特措法に基づいて設置されたこの協議会の役割は、同法に基づきタクシー事業の適正化・活性化に関する取り組みを総合的かつ一体的に推進していくことにあり、協議会として各政党のタクシー議連に供給過剰を是正するための法律の制定を申し入れるのは、この協議会の役割を踏まえると難しいと考える。

また、本省には協議会での議論の内容を逐一発信しており、本省において各特定地域協議会の状況などを把握し、全体の状況を見ながらタクシー事業の適正化・活性化について検証を進めているところであるので、情報の共有を十分に図られている点についてもあわせてご理解をいただきたい。

富田委員 現状としては業界のお願いとなっているので、国民の総意という形をお願いしていければと思っている。全国 157 地域の指定地域すべてに協議会があるわけで、その全部から政府に要請書を出していくと、少しは進むのかと思います。お願いさせていただいた。

④ 今後の適正化・活性化への取り組みについて（とりまとめ）

太田座長 どのように対応すべきかよくわからないが、1つは本日の会議のとりまとめを富田委員の方で利用することはできる。これから私がとりまとめ内容を申し上げて、最終的に文案を作るときにご相談をさせていただきながら、ということによろしいか。

取りまとめ項目だけ申し上げる。まず適正化の話。1点目は需要に対する協議会の判断ということ。前回の協議会においてタクシー需要は震災等の影響により一時的に落ち込んだものの、足許では回復してきており、リーマンショック以降の需要減に関しても既に下げ止まっているとの認識を示したところ、昨年5月以降11ヶ月連続で日車営収が対前年を上回り、12月以降は総営収も前年を上回っており、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にあると認識する。

日車営収が対前年度を上回りつつあるということであり、今後の回復について、数値を入れ込みながら現状認識を行うということ。

行政庁における調査により減休車には進捗が見られ、供給量の削減が日車営収、運転者の賃金水準の改善を下支えするというこれまでの構図は維持されているが、前回調査結果を踏まえ更なる推進に向けた取り組みを引き続き行う必要がある。

労働条件の改善に関しては、平成23年の東京のタクシー運転者の賃金は、厚生労働省賃金構造基本調査によれば前年比8.9%増となっており、供給量の減少による日車営収への改善効果により労働条件にも一定の改善がみられるところであるが、改善の度合いは十分なものにはなっていない旨が労働側からも指摘されており、引き続き今後の推移を注視していく必要がある。

4点目は利用者の利便性については、減休車によるタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情はなく、阻害されている状況は現在も認められないが、苦情が相変わらず多いということについて改善していくようにしていきたい。

5点目は警視庁の方から強く指摘されたが、交通事故の問題。これについてはタクシーの比率が高いというのは大きな問題なので、事故撲滅に取り組む必要がある。また、法令順守について引き続き徹底する。

スカイツリーや繁華街、銀座のことも含めてある程度記述していきたいと思う。

適正化の進捗状況は、東京はなかなか20%に近づいていかない中で、地域計画において設定した適正水準に向けて引き続き努力をお願いしたい。

南多摩地区に続き北多摩地区も適正車両数のレンジに入ってきたので、それはこれまでの協議会の成果であるとともに、行政の努力の結果だと評価したい。しかし特別武三地区、西多摩地区はまだ適正車両数に至っていないので、

行政庁においては再度調査を実施していただく。それは、ご協力いただけない事業者に対しては引き続き強く働きかけをしていただいで、公平性を担保しつつ、適正化を図れるよう9月に向けて粘り強くやって欲しい。

活性化については、協議会も3年目を迎え、活性化プロジェクトの充実が相当程度図られてきたことは喜ばしい傾向である。適正化と活性化はいわば車の両輪であり、こうしたプロジェクトの実施により、新規の需要やこれまで取り逃がしていた需要を獲得していく必要がある。

また、東京スカイツリーへのタクシー無線集中基地局設置により不感地の解消、配車効率の向上が図られているところであるが、とりわけスマートフォン対応を含めた無線システムのサービス機能の強化においては、需要の変化に適切に対応し、かつ、新規の顧客獲得につながっていると推察されるデータも示された。技術革新も取り込みながら顧客の開拓、顧客の囲い込みがなされていることはタクシーの今後を考えるに当たり望ましい傾向である。

今日の議論でもUDタクシーの導入に対しては地方自治体から注目されており、それに向けたPRを行い、導入促進による活性化についても期待したい。羽田空港国際線乗り場の定額専用乗り場化については、定額運賃の一層の周知を図り、利用者利便の向上の観点から導入されたものであり、外国人客の取り込みが期待される。

新丸ビル前EV・HVタクシー乗り場、NHKエコカーレーンの設置に続き、東京スカイツリータウンへのEV・HVタクシー乗り場の設置によりEV・HVタクシーの普及促進を図るとともに、タクシー事業の活性化と東京の観光振興を図るため、「東京観光タクシー推進協議会」の設置により観光タクシーにも組織的に取り組むこととしており、新たな観光需要の獲得も期待したい。活性化については以上の5点について申し述べたい。

それから3年の期限ということで、次回が最終回になる。それに向けて2点確認したい。次回は3年間を通じた中身の濃い効果検証ができるよう、行政もデータの整理をするとともに、先ほど富田委員から提示があった協議会として適正化の動きはどうだったかということのとりまとめは我々としてもやっていきたい。行政も一生懸命取り組んだが目標値に達しないということは、もしかしたら枠組みの限界もあるかという点も少し指摘しておく必要もあるかもしれない。

指定期間満了まで残り約半年間、適正化の推進による運転者の労働条件の改善や事業者の事業基盤の再構築に努めることはもちろん、活性化に関する各プロジェクトのうち、現在調整中のものは、9月末までに開始できるよう、関係者はその取り組みを加速化させていただきたい。

次回までにできるものはしっかり実現できるよう、関係者は鋭意努力をしていただきたい。

2点目はタクシー事業が抱える色々な問題解決のためには、これまでの緩やかな回復基調を考えると長期的に取り組む必要があると考える。

特定地域の指定期間は9月で一旦切れるが、協議会としては10月以降も関係者一丸となって取り組む仕組みが存続され、このタクシー事業が活性化して長期的にサステナブルなものになっていくように強く望むものである。富田委員のご意見をどこまで反映できるかわからないが、以上の諸点で文案を作り、各委員にも確認しながら、最終的には私に一任していただいてとりまとめということにしたい。

特段の意見がなければ、以降の議事進行を事務局にお願いする。

3. 閉会

事務局 （太田座長に）長時間にわたる議事進行ありがとうございました。最後に神谷会長より一言お願いしたい。

神谷会長 長時間のご議論ありがとうございました。

本年9月には特定地域の指定期間の満了を迎えることになる。秋には協議会を開催することになりますが、今日いただいた様々な課題、ご指摘についてはデータの整理をしっかりと行い、ご報告申し上げたい。

また、本日はUDタクシーに関して、事業者の方からの導入にあたっての課題、自治体の方から利用者ニーズについてお話しをいただきました。

ありがとうございました。

行政としては、こうした声をしっかりと受け止め、具体策を検討して参りたい。

【配付資料】

特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について

【参考資料】

特定事業の項目ごとの認定・実施状況他、各種関連資料

- ・ 議事終了後、報道関係者に対し、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