

第3回 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会 議 事 概 要

平成 27 年 12 月 15 日（火）

10：00～12：20

アルカディア市ヶ谷

1. 開会

・構成員の紹介

－ 事務局より、新たに加入された構成員を紹介 －

2. 議事

太田会長 本日は準特定地域として第3回目の協議会で、冒頭にご挨拶をさせていただきます。タクシー事業の取り巻く状況については厳しいが皆さんの知恵を頂いて良くしていきたいので、よろしくご協力のほどお願い致します。改正特措法が出来たにも関わらず準特定地域に据え置かれた中で、知恵を出さなければいけないということで分科会を作らせて頂いた。2つの分科会からの報告を中心に今日はご議論頂き、今後の知恵を出すのが今日のメイン。前半、協議会の運営上当然の事項を処理しなければならないが、その後の議論に時間を取りたいのでご協力頂きたい。しっかりとした議論が出来ると思い、今回初めて特別区・武三交通圏と三多摩地区交通圏を別々に開催することしたが、この開催方法についても意見を頂きたい。分科会は、戸崎、川鍋両分科会長主導でやって頂いた。私は会長として関与するのはいかがかと思い、ご報告を受け議論して頂くという形式をとったが、そのことについても分科会に参加されたメンバーの方々から運営方法を変えた方がいいのではないかとすることがあればご議論頂きたい。実施できることはある程度限られている。その中で知恵を出して具合の悪い部分を直していく。年末の忙しいところお集まり頂いたので、実りある議論にしたいと考えますのでよろしくお願い致します。

議事次第に従って進行させていただきます。議事の1と2については組織運営上、当然の議事ですので、時間を節約しながら進めたいと思います。資料1の設置要綱の一部改正について事務局よりご説明をお願いします。

(1) 特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の改正について

- － 事務局より資料1「東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正について」を説明 －

太田会長 ありがとうございました。ご意見ご質問ございますか。東京エムケイ株式会社は抜けられましたが、出入りは自由なので、今回からご辞退となりました。議決を取りたいので、議決方法についてご説明をお願いします。

- － 事務局より議決方法について説明 －

太田会長 ありがとうございました。議決について、異議のない方は挙手をお願いします。

- － 構成員の挙手を確認 －

太田会長 ご承認頂きました。それでは今回新たに構成員となられた読売新聞の佐々木様から一言ご挨拶頂ければと思います。

佐々木委員 長くニュースを追いかける記者をしており、仕事柄頻繁にタクシーを利用している。プライベートでも子供が小さい頃は助けて頂いたと思っており、感謝している。この協議会を通じて私自身も勉強させて頂きながら、業界の発展に少しでも役に立てればと思っておりますので、よろしくお願いします。

太田会長 今後ともタクシーの適正化、活性化についてご助言頂ければと思いますし、本業の方でもタクシーの事を取り上げて頂ければと思います。よろしく願います。続いて2番目、地域計画の一部改正について、まずは資料2について東京運輸支局からご説明をお願いします。

(2) 特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について

- － 東京運輸支局より資料2「準特定地域における適正と考えられる車両数について(27.8.19 関東運輸局公示：東京地区抜粋)」を説明 －

太田会長 ありがとうございました。ルールに基づいて公示をされている。それに基づいて資料3で地域計画の書き換えを行う。私たちは公示されたことに従う義

務があるのか、そもそも適正車両数が違うのではというご議論もあるので、後ほど適正化分科会からの報告で、いろいろな視点からの違う適正車両数の考え方があるのではないかと提示をするが、それはそれとして、公示に基づいて地域計画を書き換えるというのは必要なことなので実施させて頂く。ただ、適正化分科会で別途我々の考え方も提示する。過剰であるということは結果として同じと思います。資料3について事務局からご説明をお願いします。

－ 事務局より資料3「特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）」を説明 －

太田会長 ありがとうございました。少し需要が回復したので適正車両数の上限が上がったのは我々としては喜ばしいが、それでも過剰であるということは変わっていない。資料3の2ページ、数字の下の部分について維持しながら、数字の部分だけを変えたいというのが主旨です。これについてご質問、ご意見はございますか。議決を取ります。議決方法についてご説明をお願いします。

－ 事務局より議決方法について説明 －

太田会長 異議のない方は挙手をお願いします。

－ 構成員の挙手を確認 －

太田会長 全員ご賛同ですね。ありがとうございます。ご承認頂いた地域計画に基づき、皆さんには更なる適正化、活性化に取り組んで頂きたい。続いて第3議題、適正化分科会、活性化分科会を設置して活動をしてきた。報告を開陳して議論をして今後に進めたい。分科会の報告をお願いします。

（3）「特別区・武三地区適正化分科会」及び「特別区・武三地区活性化分科会」について

－ 事務局より資料4-1「「特別区・武三地区適正化分科会」について」を説明 －

太田会長 ありがとうございました。適正化分科会のご報告を頂きました。分科会会長の戸崎先生からコメントを頂ければありがたいと思います。

戸崎委員 読んで頂いたらその通りですが、こういった議論が出たという事です。今日

は主に分科会以外のメンバーからご質問を受けるのが妥当だと思う。一言申し上げると、適正化と活性化を完全に切り離すことは無理です。あえて絞れば、適正な競争条件はどうするのか。きちんとやっているところが選ばれることにならないといけないというのが論点です。数は目安なので拘泥すると議論が進まない。今回、若林先生にも入って頂き、数の算定は色々なやり方があるだろうと。基本方針分科会でもビッグデータを取り入れてもっとデータの精緻化をしないといけないという意見があった。目安になる数も解釈は時間を掛けないといけないので、これからの話だと思う。質の規制を通して適正と呼ばれる状況にしていきたいということで、こちらの議論が多かったと思う。とりあえず共通認識をもって進められるのは、きちんとした事業が出来る環境、そう言った体制作りが必要であるということ。それを短期的な課題として挙げている。ただ、課題は山積。シェアリング・エコノミーの問題もあり、これを全面的に否定することは出来ない。そうするとどうやって我々の新しい体制を作っていくことも必要で、論議の時間が足りなかったが、とりあえずここに示した論点を我々は出してきた。分科会以外の方、ご質問やご指摘を頂ければありがたい。分科会の方も、分科会以外の方に発したいメッセージがあればご発言頂きたい。

太田会長 ありがとうございます。大変な形だが、しっかりやって頂いた。分科会以外のメンバーのご意見を出して頂きたいし、分科会の方も強調したいこと等意見をお出し頂ければと思う。

川崎委員 適正化分科会のメンバーだが、ここに来て気づいたことがあるので発言させて頂きたい。運賃の議論をしたかったが、活性化でもやらなかったようだ。基本分科会の議題としては一応ある。だが、メンバーとして事業者と労働組合がオブザーバーになっている。これはいかがなものか。運賃と連動して賃金がある。タクシーを根本で支えている乗務員の生活と直結している問題が学識経験者等で議論をされて、直接関係のある事業者と労働組合が何故オブザーバーなのか。発言権があるかないか分からないが疑問だ。適正化については分科会で深い議論が出来たと思うが、運賃の問題、賃金等については消化不良だ。それをやりましょうというと、ある部分拒否されたという印象もある。東京のタクシーを良くする一番のキーワードは利用者の声だと思う。この会議でも時々「この前乗ったら乗務員がこうだった」などという話があるが、それが全てだと思う。乗ったタクシーが快適ではなかったらそれは何故なのか、それを考えるのがこの会議だと私は位置付けている。この会議で、東京に限らないが、労使交渉のようになると批判的に言われる。分からなく

はないが、この会議ではその事も重要と考える。何故なら憲法第 25 条を出すまでもないが、「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」、その実現のために憲法第 28 条、勤労者の団結権が存在していると思っている。憲法第 28 条に基づいて労働組合は経営者と団体交渉をするが、職場における団体交渉はタクシーにおいて優先順位が高い利用者から見たら何も見えない。労使交渉、団体交渉は利用者の利益に直結すると思っている。労働者の賃金が何故低いのか。事業者は本来払うべき設備投資等費用を何故乗務員に払わせているのか、国が通達を出して止めろと言っている累進歩合制賃金を何故止めないのか、利用者も労使交渉を見れば分かるが、現実には見ることが出来ない。憲法第 28 条に基づく団体交渉は密室で行われているといっても過言ではない。この場で公開集団交渉をやる。それを聞いている事業者、労働組合以外の委員の皆さんが意見を言って頂くのがタクシーを良くしていくためのベストな選択だと思う。引き続き分科会で労使交渉のようなことになるかもしれないということも、ある程度尊重して頂きながら議論を深めていくべきと思っている。

太田会長 運賃の件は後で時間を取りたい。乗務員負担の件は、止めない会社なのか、それとも止められない会社なのかは分からないが、「⑤好待遇事業者のデータベース化と周知」等で淘汰したい。ここで団体交渉をされるのは困るが、何が問題なのかと言う因果関係を分かって頂く場としては重要だと思う。他にご意見いかがですか。

戸崎委員 直ぐには意見は出てこない。さっきのオブザーバーというのはどこですか。

太田会長 運賃を議論するところということですか。

川崎委員 頂いた資料の基本分科会のところ、主な検討事項に。これはただの案ですか。運賃問題の検討という項目があり「事業者、労働組合をオブザーバー参画」とある。

太田会長 オブザーバーというのはいろいろな意味がある。ここでは意見を頂き参画して頂く。議論には参加して頂きたいが、議決は 5 名のメンバーでという意味か。ただ運賃をどう扱うかについては後ほど議論したい。他の論点についてはいかがですか。

下谷内委員 女性のドライバーについて書かれている中で、今後の方向性としてセクハラ

の問題が書かれている。地方でタクシーに乗ると女性ドライバーに当たる確率が比較的高いが、東京ではほとんどない。車両の確率から地方の方が女性ドライバーが多いというのは、特別区・武三交通圏で何故少ないのか疑問である。セクハラ以外にも検討会でも言われている「女性が働きやすい環境整備」をもう少し考えて頂く方向でお願いしたい。質の確保だが、資料の中のアンケート結果で接客対応が悪いというのが相変わらず一番多い。乗務員の質が悪いということだと思うが、乗務員だけではなく事業者も注意を払って欲しい。業界として更なる取り組みを推進と書いてあるが、方向性についてはもう少し具体的に書いた方がいい。

乗務員の負担については、以前あるドライバーに伺った時に乗務員の負担が多いと聞いた。実態調査の結果が提示されたということと、今後の方向性の課題の整理と検討を議論すると言う辺りについて、差し支えなければ少し教えて頂きたい。

太田会長 女性をどう増やしていくかとか、地方との違いはおそらく 24 時間勤務や地方の場合は昼間だけ等あると思うので個別に取り組んで頂く。協議会として言うことと個別の事業者の取り組みと 2 種類あると思うので、出たご意見はここに書かれているし、協議会で頂いたご意見は議事録に載せる。レポートされた内容についてはどなたにお聞きすればいいのか。

事務局 乗務員の負担については、労組側で調査して頂き、その内容を分科会でご報告頂いた。それは労働側で調査した結果なので、改めて事業者側でも調査をして整合性を取ろうと言うことで、いま事業者側で調査をしている。その結果を見て分科会で示したい。内容については事業者負担という事で、それぞれに会社側、労働者側の言い分があり、そのなかで各社が判断をしているので、この点について協議会事務局としては説明しにくい。

太田会長 わたしもまだ見ていないが、事業者側の調査データを分科会で揉んで頂いて、整理してから公表したい。他にはいかがですか。

渡辺委員 基本方針分科会と適正化分科会にオブザーバーとして参加させて頂いた。その中身についてご報告と御礼を申し上げたい。資料 4-1 の 4 ページ「(2) 乗務員の確保・質の向上」の 1 つとして「②事業者の優遇・差別化措置の推進」という議論で、タクシーセンターが行っている事業者評価制度（従前のランク評価制度）を取り上げて頂いた。それに関連して優良タクシー乗り場も取り上げて頂いた。「今後の方向性」の中で優良タクシー乗り場の設置に伴

う指針のくだりが推進力となって、ガイドラインの見直しを行うことができた。その内容は優良タクシー乗り場の率を従前の５％から１０％に拡充していくというもので、これに基づいて優良タクシー乗り場の増設が１１月３０日のタクシー乗り場管理運営委員会で決定され、東京駅八重洲口、日本橋三越本店前が追加され、来年２月より運用開始されることになった。適正化分科会の皆様にお礼とご報告をさせて頂く。

太田会長 基本方針分科会で 70～80％を優良乗り場にしたらと言ったら、タクシーが全く来ないというケースが発生してクレームになるということで、慎重に箇所を選んで頂いている。その効果を見極めながら、さらに進めて頂ければと思う。ありがとうございました。

木村委員 資料３ページ、乗務員の質の問題について、個人タクシー業界として困ったことを絶えず抱えている。乗務員でもあり事業者でもある個人タクシーだが、協会からはじかれる、飛び出してしまった事業者が 300 人程いる。そういう事業者は協会の指導等に一切従って頂けない。最近もタクシーセンターの指導員に酷い暴言、暴力を働く人がいた。会員事業者なら協会で処分出来るが、処分出来ても一番強い処分は協同組合からの除名、従って協会から出て行くということになるが、そうすると無所属事業者になり協会の啓蒙や指導等に従って頂けない事業者になってしまう。国や行政から許可を頂いている事業者なので、協会から事業を辞めてくれとは言えず除名までしか出来ないのが残念な思いだ。行政にもお願いしているが、事業許可を剥奪するのは難しいと言われる。法人の乗務員なら会社が懲戒解雇すれば別の会社にも就職出来ず、地方に行くのかドライバーを辞めるのかと言う選択となるが、個人タクシーではそこまでにならない。皆さんからご意見を頂き、個人タクシーの政策、規制を内容に入れて頂ければ、個人タクシーの質も良くなるのではないかと思う。何か手立て、出来ることがあれば議論して頂き反映させて頂くようお願いしたい。

太田会長 個人の事業者でも税理士や弁護士は協会を除名されると事業が出来なくなる。

木村委員 タクシーの場合、事業は自由に出来る。

太田会長 タクシーの場合はそうですね。しかし、この協議会において、こうあるべきであるという議論は出来るし提言も可能です。質を上げるという意味では、適正化分科会で個人タクシーの実態を含めて無所属の方々の素行などを開陳

し、適正化分科会で議論をすれば質の向上に繋がるとご提案頂ければ、分科会でも議論出来ると思う。

木村委員 300 人の無所属事業者が全員酷いわけではない。ただ悪質な人が出ると手が届かないのが問題である。法人ドライバーの場合にはタクシーセンターというものがあり登録制度があり、登録取り消しという方策があるが、個人タクシーは個人事業主であり、登録の取り消しはない。色々な手立てを講じて、無所属だからダメではなく、悪質なものについては、場合により登録の取り消しのような事業から退出させる仕組みが出来ればと考えている。

渡辺委員 資料 4-1 の 6 ページ「④悪質乗務員のデータベース化と共有」の中で、法人は 10 月から全国において登録制度が拡大となった。個人タクシーは登録の対象になっていないのがネックだと思っている。個人タクシーは事業者の顔と運転者の顔を持っている。行政も事業の免許を取り消すのは難しいが、運転者としての登録制度には要件があるので、今回のように私共の指導員が暴行・暴言を受けた場合、法人の場合は取り消すことが出来る。個人タクシーは対象外だが、暴言・暴行の再発防止をということで局長あてに文書を挙げた中で、法的整備を含めた改善策をお願いしている。

戸崎委員 非常に重要な論点だが、制度改正の問題なのでこの協議会に合うのか。「新しいタクシーのあり方検討会」に挙げて議論した方が、実効性があるのではないか。我々として取り組むこと自体に異議はないが、システム改正をしなくてはいけないので、「新しいタクシーのあり方検討会」で検討状況を示して頂いて、そちらで積極的に取り組むのはいかがか。こちらで取り組むのは吝かではないし、先進的な事例を作るのは大事だが、それ以前に登録制度の問題なので、上位機関ではどういう状況なのか教えて頂ければありがたい。

太田会長 「新しいタクシーのあり方検討会」で個人タクシーは全く取り扱われていない。全国で登録制度になったのでセンター側もそうすべきだと思われるだろうし、個人タクシー事業者全体が登録したいと言えば反対する人はいないだろう。ただ無所属の方々は反対するかもしれないが。個人タクシー協会から登録制度に乗りたいと強めに言って頂ければ動くのではないか。ご意見がここで出たことを議事録に留めておき、私共もサポートしていきたい。

木村委員 ありがとうございます。「新しいタクシーのあり方検討会」でも出していくべきだと思っている。この問題は特に東京で顕著で、地方ではそこまで問題に

なっていない。活字になると行政もやりやすいかと思う。行政とも毎年意見交換会をしており、その中でもお願いしている。なかなか難しい問題だが、タクシー全体のレベルを個人タクシーの一部の人間で下げてしまっているようで、何かの形で入れて頂ければと思う。

太田会長 分科会の検討結果を出して頂いているが、協議会としての適正化に関する検討結果も文書としてまとめなければいけない。その作業をするにつき、6ページ「④悪質乗務員のデータベース化と共有」は法人のことだけを書いているような気がする。個人の皆さんも適用対象にするよう工夫したいと書き直して、協議会の適正化に関する検討結果として出す時に検討したい。その時は、皆様に文案を諮るようにしたいと思う。他にいかがですか。

金子委員 分科会のメンバーであるロイヤルリムジンの金子です。よろしくお願いします。先ほど適正車両数の公示のご説明を頂いたが、分科会では適正化をいかに進めるか、最終的には法律への提言が出来るかと言うことで議論している。適正車両数を指定するにあたって非常に大きな数字になっていると思う。平成13年度の実働率85%を参考にして80%と90%の上限と下限で試算をしており、地域指定をするにあたって非常に大事な数字の話であるが、実態としては80%の実働率が現状であり、90%は現実と乖離している。先ほどの議論だと80%の現状を考えれば実働率の算定を75%と85%で試算を行うのが現実的ではないか。年々稼働率、実働率が落ちてきて、適正化は進んできているという現状もある。法律が出来るにあたって国土交通省で多くの議論をして算定の仕方が決まったと思うが、私達の議論ではそういった話も出ていたので、今後国土交通省で適正車両数を出す時には現状の実働率を基準に考えれば、すでに適正化がなされているのではという議論にもなるのではないかな。個人的には支局のご意見を伺いたいと思う。

太田会長 本省から試算が出てきていて、その中に枠があり、上限内に入って、その他の条件を満たすと準特定地域の条件から外れるという構造になっている。適正車両数をどう考えるかはいろいろな視点がある。私は稼働していない車が沢山あるのはおかしいと思っているので、実働率は95%くらいで行って欲しいと思ったりもしている。いろんな考え方がある中で行政の考える適正車両数と別に、我々の試算については何をターゲットにするかだと思う。運賃の問題は難しいものがあって、実車率と運賃算定が絡んでいて、実車率をどう考えるかで運賃がどうあるべきかが変わってくる。適正車両数も絡んでいるので問題は複雑である。行政の意見を聞いても「本省ではこんな意見が出た」

となるだけだが、問題意識としてはおそらく行政も持っている。本来は運賃算定の時の実車率、実働率をどう考えるのかと言うこともあるので、「新しいタクシーのあり方検討会」でも議論しないといけないし、今後詰めていきたい。テクニカルな話で皆さんお分かりにならないかもしれないので分科会で詰めて頂き、今回提示した最適と考えられる車両数がどういう意味を持つのか、次回の協議会で利用者にも分かるように説明していきたい。引き続き金子さんにも適正化分科会に参加して頂き、ご意見を出して頂ければと思う。他にいかがですか。

清澤委員 適正車両数が都内全域でどれくらいが適正かということと、事業者の中で適正とは何かというところでかなり乖離している。都内で必要台数があって減車しないといけないという話と、実働率 80%という話があったが、弊社の場合、平日はほぼ 100%、土日は少し下がるが平均して一昨年で 90%、今年は多分 89%ある。無線配車も車両が足りない状態で預かり減車の話や買い取り機構の話などがありバランスが取れていないと言うのがタクシー業界の方向性だと思う。先ほど労働組合から賃金と運賃がリンクするのではという話があったが、私どもの会社は安めの運賃で経営しているが、夜勤の賃金は平均 53 万、年収 600 万を超えて上は 900 万もいる。こうなると賃金と運賃は必ずしもイコールではない。細かい部分も考えていかないといけない。

倉橋委員 分科会メンバーの倉橋です。適正台数についてもう少し深くお話し出来たらと思い手を挙げさせて頂いた。そもそも改正特措法に基づいて当協議会が運営されているので、国交省が示された適正車両数に基づき当協議会の結論をなしていく前提は当然と考える。それを踏まえて、東京ならではの独自の目線で別添 4、分科会委員提案という表を提案したのでお話をさせて頂く。適正車両数にするのが何故大事なのかは法律に規定されていて、乗務員の労働条件、賃金を上げることが目的である。ここは動かせない事実と考えている。東京独特のエリアで考えるなら、東京は流しがメインなので、実際に走っている台数である稼働台数の適正量を考えることが、最も重要というのが、1 つめの視点である。個人的には乗務員の労働条件を上げるためには営収×何%という賃金体系が問題だと思っているが、ほとんどの会社がそういう形態をとっている現実を考えると、1 台当たりの売り上げを上げることが、法律の主旨であるところの労働条件を良くすることになる。そうすると実際に走っている台数を見極めて適正に供給台数を計算すべきで、この提案だと実働率は関係なくなってくる。余った車をどうするかはそれぞれの事業者が経営判断すべきであり、実働率に関わりなく乗務員の労働条件をよくするため

には何台の稼働台数が適正かを判断出来るという利点がある。資料はA、BとC、Dに分かれている。A、Bは実車率 44%になるように。これは国交省で特措法の基準にされている平成 13 年度のデータを基に試算した。C、Dは実車率 50%で太田会長から提案されたものであり、バブル時に近くなるが試算した。いずれにしろ今の段階では供給過剰というデータが出ている。2つめの提案の趣旨は、直近のデータを当てはめて算定するということである。国交省のデータは過去 5 年で計算されるというのが本来の基準になっており、この協議会でもそれに基づき論議するのは当然だが、リアルタイムなデータを共有するのは意義があることと思う。東京の場合、国交省で特措法の基準にされている平成 13 年度と比較すると、平成 26 年度のデータではわずかに供給過剰だが、平成 27 年度を当てはめると今日現在ではマイナスになっている可能性もあるのではと思っている。このまま推移していくと場合によっては、東京は数年後には準特定地域でなくなる可能性もあり、その辺も視野に置いて、もう少し細かくリアルなデータをつっ込んでいくのも東京特有の話としては必要ではないか。そうでなければ今までの努力が無駄になってしまう。また、供給台数が適正量より少なければ、利用者の方からタクシーを止めづらいという状況になり、ライドシェアが有効だとの考えに結びついてしまう。国交省の基準である過去 5 年のデータを基に議論するのは当然だが、直近のデータを基に少し先のことを見据えながらリアルな議論をしていくことも、協議会としては有意義ではないかと思う。

太田会長 基準は正しい判断に繋がるケースもあるが、基準を当てはめた結果を見てその結果から基準が正しいかどうかを判断する考え方もある。準特定地域を決めるための基準を、国交省自動車局は客観的な基準によって東京は準特定のままでよいとなったが、規制改革会議が何かを言ったから基準が変わったとみんな思っている。おそらくそれが真実でしょう。基準を作るときに特定の結果を出したいから基準を作られる時がある。基準、指標を作っていくことも大切だし、それが何を意味するかを考えるのも大切である。倉橋委員の努力には敬意を表しますし、それが今後何を意味するか考えていかなくتهはいけない。清澤委員の話もいろいろな問題を孕んでいて、今後検討していきたい。

溝上委員 皆様のご意見をいろいろと聞かせて頂いた中で、適正化分科会の中で間接的な労働条件、賃金に関しては色々なことを今までもやってきているが、直接的な労働条件の向上に結び付けることが質の向上、ひいては利用者にご利用しやすいタクシーになると考えている。先ほど利用者の方から女性の運転手

が東京には少ないと言う意見があったが、適正化をする時に働くものの賃金の基準をどこに置くかが重要で、主婦のパート、若年層の新卒者の水準で考えれば高い給料であっても、家族を養うと言う水準で考えると低い賃金である。家族を養える賃金と言うことを基準に適正化をピンポイントで、法に触れない形で整備出来るよう話し合われるといいと思う。この後の活性化のまとめについても、そういった部分をお話したが資料にはなっていない。利用者の皆様のご意見を聞かせて頂きたいし、実態も広く知って頂きたいと思っている。

太田会長 普通に働いている方の年収を 500 万円にするためにはどうしたらいいかというターゲットの置き方もあるが、最終的に何を成し遂げたいのか念頭に置きながらやっていくのは重要だと思う。

川崎委員 運賃と賃金がリンクしないという考え方を今日初めて聞いた。「では運賃はどうやって決まっているのか。総括原価方式をどう考えているのか」ということになるが答えはいただかなくて結構だ。労働組合側としては運賃が賃金のベースと考えている。強調したいのは基準を作るときに低い時のデータを基準にすべきではないということだ。

太田会長 つい平成 13 年度に戻ってしまうが、平成 13 年度が良かったかという話もある。平均運賃と平均賃金と言うのは個別の企業の話の議論で、運賃が安い方が賃金が高いというのは公定幅運賃の上を下げても同じ結果になるのか議論があり、質で競争をしているからたくさんお客さんが取れる会社というケースもある。運賃が高い低いという話のときに質の話をする则他の議論も出てくるので考えないといけない。運賃の件について検討して何が出来るかは議論が必要と思う。仕組み上は総括原価主義になっているので初乗り短縮が念頭にあるのだと思うが、初乗りを短縮して全体的に減収になったとすると 1%減少なら 1%上げないといけない。ちゃんと上げるように事業者は申請する義務があるとすると、どういふ議論が可能か難しい。初乗りを短縮して 1 km400 円はけしからんという話があるが、それは今の運賃水準が最適だといふ前提から始まっている可能性がある。では最適な運賃は何かという議論になるとテクニカルで難しい。実際に扱えるかどうか検討させて頂きたい。時間も限られているので、資料 4-2 についてご意見頂きたい。従前の 20%減らそうという時と違ふ状況なので、やれる範囲が限られている。事前に送ったものに、先週の土曜日に開催した基本方針分科会で修文をした。重要なメッセージなので読ませて頂く。やれることも限られている中で、一生懸命書

いたつもりですがいかがでしょうか。

足りない部分もあると思うが、適正化分科会から出された検討結果をベースに協議会としての適正化に関する検討結果を出されたご意見も踏まえて出します。これでよろしいでしょうか。

戸崎委員 会長名で出されるということですね。

太田会長 会長名であっても私個人の意見ということではないが、強く反対がなければこれで出させていただきます。

また、今まで頂いたご意見は別途適正化に関する検討結果として出させていただきます。ありがとうございました。

続いて活性化についてご説明をお願いします。

－ 事務局より資料4-3「特別区・武三地区活性化分科会」について」を説明 －

太田会長 ありがとうございました。分科会長を務められた川鍋委員、付け加えることはありますか。

川鍋委員 いま活性化をやらずにいつやるのか。細かく見るといろいろあるが、1台あたりの売り上げもリーマンショック以降で見れば上がっているし、乗務員も歩合は悪い面もあるが売り上げが上ればそのまますべてが上がる。そういう意味ではアベノミクスの恩恵をストレートに受けることも可能である。そういった中、東京オリンピック、少子高齢化に向けた構造的な活性化策を埋め込み、芽吹き始めたと思っている。一番の大ヒットは陣痛タクシー。出産の方の7割の方が登録しているのは大きな変化。2011年から始まっているが、5年前は産婦人科の先生が妊婦さんに救急車は使ってはダメだと言わざるを得なかったが、現在はタクシーを使いなさいと言える。実際にビジネスとしてはそう大きくはないが、ブランディング、またタクシーに乗って頂くという意味では非常に大きい。こういうことを積み重ねるしかない。

スマッシュヒットになりつつあるのが観光タクシー。本数は目立たないが1回の平均単価が24,000～25,000円と非常に大きいし、乗務員、お客様の満足度も高い。最後にチップ貰えるほどで、乗務員のやる気も上がる。東京のタクシー業界で品質のばらつきが無い様に決めて、今年英語も15人認定した。これからさらに使いやすい様に、例えば富士山。今までは中国人の大金持ちの一部がいきなり富士山まで行って御殿場で爆買いをして帰ってきて10万円ぐらいだった。ニーズはあるが高かった。今は貸切で55,000円くらいでやっ

ており、これはヒットすると思っている。

運転手が努力してスキルアップをし、それに対して新しい商品を出していくという形が出来ている。まだ軌道に乗っていないがこれから取り組みたいのがミニバンタクシー。ロンドンタクシーがこういう形のいわゆるブラックキャブで、ニューヨークも日産「NV200」に変わっていく。そうした中で東京オリンピックを契機に、外国人に「Oh, this is Tokyo taxi!」と言って頂けるように、東京のタクシーもオリンピックまでにトヨタの開発した次世代タクシーを1万台導入したい。そのためにタクシーセンターも必死に動いて頂いており、優遇されるような羽田の乗り場を作って頂いたり、補助金を頂いたり、総力を駆使してやろうと動いている。ニューヨーク、ロンドンに負けないインフラを作る。既に東京のタクシーサービスはトリップアドバイザーの評価では世界で一番とされているが、さらに圧倒的にしていきたい。そのためには見えやすいアイコンが必要。タクシー業界は必死にやっているが、悪いニュースが先立って世論の認知をまだ得られていない。ワゴンタクシーや自動翻訳装置など新しい取り組みを世論に訴えかける活動をしていきたい。先ほど下谷内委員からお話があったが、東京のタクシー業界が新卒の乗務員を採用しようという中に女性が4分の1もいる。母親からやめろと言われてしまうが、車内カメラも全車両の85%に付いているし、運送約款も東京業界全体で変えて、あまりに酷いお客様がいたら防ぐ努力をしている。フルタイムで若い方、女性も雇用し、思ったより社会貢献感があると実感して頂き、離職率も低い。若年が10年もすれば個人タクシーにも新しい若い人達が行くようになる。そんな良い循環に入り始めたと思っている。業界全体の努力、労使一体となって努力を続けていきたい。海外に目を向けるのも一つ。適正車両数も諸外国も地域によって、国によって違いがある。国際比較もしながら東京の競争力を上げていく活動もしていきたい。

太田会長 溝上委員からご意見があるということだが、資料4-3、活性化分科会の検討結果、これをリバイスして協議会の活性化に関する検討結果としたいが、修文をして出さないといけないということで、溝上委員、どの部分ですか。

溝上委員 活性化においても関わる費用を乗務員に負担させる事業者もまだまだいる。そういったことがないようにして頂きたいと分科会で言わせて頂いたが、こちらの資料には載っていない。

太田会長 適正化に書くことにしましょうか。

溝上委員 会議では見ていなかった。

太田会長 適正化に書かせて頂く。検討結果についてご意見を頂きたいと思います。

今井委員 活性化分科会のメンバーを見て頂くと保坂委員以外は業界の人間がほとんど。活性化の中では井の中の蛙な意見が多い。斬新な意見を求めたいし、それに対して出来る、出来ないであるとか、こうしたら出来るという答えを見つけていきたい。保坂委員から出して頂いたが、もっと求めたい。委員の一考を考えて頂きたい。

川崎委員 活性化の取組みの努力、意気込みは伝わりましたが 19 ページ、20 ページ、新卒女性若年層の採用の促進、就活応援タクシーの実施、取り組みそのものはいいと思うが、これが何故タクシー労働条件悪化の防止改善向上に置かれているのか分からない。

川鍋委員 批判も必要だが、前に進んでいくことも大事。これはこれで新しい人達が生まれて、観光や介護などの新しいマーケットが生まれて、全体が増えれば労働条件は改善する。そういう意味でここに入れてある。先ほどからどうしても事業者が労働者をいじめているトーンになりかねない。活性化の原資を乗務員に負担させてあくどいと言われるが、それが始まった背景はクレジットカード決済の導入が検討された 10 年前、経営者側が経費が掛かるからやらないと言ったら、労働組合、乗務員から何とかやってくれと。自分達も少し負担すると言ったことから始まったと言う背景もある。一方的に乗務員に負担をさせていると言われるのはフェアじゃないと思う。スタートした背景に別の側面があることを申し上げておきたい。東京の事業者の半分は赤字で、乗務員だけに厳しい態度をとって会社が黒字なわけではない。一心同体で、労使一体、必死に前向きにやっていくのが基本だと思っている。小競り合いで内から取るのではなく、外から、お客様から正当な対価で頂いてくることを繰り返すしかない。そのために乗務員は必死にスキルアップに挑んでくれている。去年からユニバーサルタクシードライバーの資格は東京でタクシー運転者登録の際は必須とした。タクシーセンターが作った英語の資格は羽田空港の特別なレーンに入れる。それを受けて 8 千人くらいが受けている。会社もワゴンを入れようとしている。活性化分科会で保坂委員からご意見を頂き、車が大きくなるなら広告媒体として使えるように、車全体を装飾すれば広告価値も上がり、会社も活性化の原資となるのでやっていきたい。また、昼間に余っている駐車場を一部貸し出すという実証実験を関東運輸局の協力を得

てやろうとしている。ビジネスモデルの変えるところは変えながら原資を出して、それを乗務員と新しい方向にスキルアップしていくということを東京の業界やっているので、誤解のない様にお願いしたい。

幸田委員 活性化分科会に初めて前回参加をさせて頂いた。活性化の中で何が一番重要かということで、お客様へのアンケートの中で要望が多かったのが安心・安全とサービス。東京のタクシーは世界で一番の評価を受けているが、まだ事故率も高い。深夜はスピードの超過があったり、まだふさわしくない現状がある。更なる安全・安心を追及するのが一番の活性化に繋がることだと分科会の中では出ていたが、議事録に入っていなかったので追加させていただく。そしてハイタク産業が公共性のある事業だと踏まえてもう少し議論をして頂きたい。まだその観点が足りないと思っている。

太田会長 川鍋委員と川崎委員の話ですが資料6の1ページ～2ページに今後の取り組みの方向性が書いてあるが、「⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止」の中に「新卒・女性・若年層の採用促進」と「就活応援タクシーの実施」が入っているのはおかしい。この2つは項目としては別出しで。⑧はなしにしたい。幸田さんの話については、アンケートからの新たな取り組みの模索検討の最後に付記しましょうか。特に安全・安心およびサービスの向上に対しての要望が強かった。特に安全・安心については事故率の低下が活性化に繋がるのではないか。これを付け加えさせて頂く形で。他に活性化について修文が必要なら事務局に提出頂いて、私と事務局で修文させて頂くということでしょうか。川鍋委員の話のように過去の経緯はあるにしろ、事業者が負担すべきものが労働者負担になっている部分もこの業界は多い気がする。変えてきている会社もいて、禁止するというより、そういう会社が伸びていく形にしたいということで適正化で好待遇のところを情報公開する流れもある。労使一体となって活性化という結論には非常に共有出来るが、内容があまりにも片方に負担がかかるのは問題なので、今後議論をしていきたい。今井委員の活性化委員会の人員の問題は、こういった形で一般の利用者の意見を入れるか検討させて頂きたい。多摩の方は戸崎先生のご尽力もあり、自治体の方々を巻き込んで議論が出来る環境が整いつつある。利用者全体のご意見として自治体からご参加頂くのもあり得ると思うので調整させて頂きたい。こういう文言が入っていないとおかしいというご意見があればお寄せ頂きたいし、最終的なとりまとめにご意見があれば事務局までお願いしたい。

3. 閉会

事務局 太田会長ありがとうございました。次回協議会の日程については分科会の進捗状況も鑑みたうえで、太田会長と相談しながら改めて皆さまにご連絡差し上げたい。

【配布資料】

- 資料1 特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正について
- 資料2 準特定地域における適正と考えられる車両数について（27.8.19 関東運輸局
公示：東京地区抜粋）
- 資料3 特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）
- 資料4-1 「特別区・武三地区適正化分科会」について
- 資料4-2 東京都特別区・武三交通圏におけるタクシー事業の適正化の推進について（案）
- 資料4-3 「特別区・武三地区活性化分科会」について
- 資料5 タクシー事業の現状について（特別区・武三交通圏）
- 資料6 活性化に係る取組み状況について（特別区・武三交通圏）

以上