

第 5 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 録

平成 29 年 6 月 29 日（木）

10：00～12：00

自動車会館 2 階 大会議室

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 おはようございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。議事に入る前に 1 点ご報告申し上げます。設置要綱第 5 条第 6 項、事務局長については会長が指名し協議会に報告するということになっている。前回までは東京ハイヤー・タクシー協会の藤崎専務理事を指名していたが、専務理事職を退任され、後任に門井専務理事が着任された。会長としては門井専務理事を事務局長として指名させて頂いたのでご報告する。引続きよろしくお願い致します。

昨年 12 月に国土交通省からフォローアップの通達が出された。作業内容が過重でやや無茶な通達だとういことで色々なところでハレーションが起こっているが、協議会としてはこれについてしっかり対応しないといけない。結果は 6 月末までに国土交通省へ報告する必要がある。ギリギリになっているが、協議会でフォローアップに関わる目標値の設定等々を協議したい。

この協議会においては、昨年 6 月に、初乗り距離短縮による運賃体系の変更についての意見聴取を書面で開催させて頂いた。このため、お集まり頂くのは平成 27 年 12 月以来となる。1 年半ぶりと言うことで皆さんには非常に申し訳なく思う。この間、色々な取り組みを協会、業界で進めてきて頂いた。議事次第を見て頂くと通常報告は議事の後だが、これまでの 1 年半の状況についてお集まり頂いた皆さんにお聞き頂きたいと思い、報告を先にさせて頂いている。最近の動向と言うことで、川鍋委員からお願いしたい。

川鍋委員

まず、最初に参考資料を見て頂きたい。これが今回、前回と一番変わったところで、初乗り運賃の改定をした。初乗り 730 円が 410 円になった。また、上がり幅が 90 円から 80 円になっている。かつて 15 年以上前に 340 円タクシーと言うものを試みたが、なかなか上手くいかなかった。徐々に初乗りが時代とともに上がり、消費税導入や、その後の運賃改定などもあり、このままでは初乗りが 1,000 円になってしまう。そしてオリンピックを目前に、特にインバウンドで海外から来られる方が 730 円、7 ドルのものに乗って頂けるのか。見掛けの初乗りの高さに関しては、太田会長とロンドン、ニューヨークへ視察に赴き、諸外国との比較においても初乗りが長過ぎて高過ぎると言うのが背景にあった。具体的には、昨年 3 月に国土交通省より運賃組み替えと言う公示を頂き、これが大きな後押しになった。収支が組み替え前後で統一。ちょうどこの頃、首都高速も同じように組み替えになり、全体として値上げでも値下げでもなく、利用者利便に則って変えると言う考えでスタートし、昨年 4 月 5 日に最初の事業者が申請した。ルールとして 3 ヶ月以内に台数ベースで 7 割の事業者が申請を行った時点から国土交通省の審査手続きに入る。7 月初旬には 7 割を超え、審査の手続きに入って頂いた。それ以降、様々なプロセス、消費者庁での公共料金専門調査会などを経て公示が昨年 12 月になされ、今年の 1 月 30 日からこの運賃の実施に至った。

結果は次ページの通りで、運送回数が 6.7% とあるが、最新の 5 月でも似たような傾向が出ている。回数は 6% くらい上がっていて、収入は 1 台当り 3.5% くらい上がっている。当然短いところは回数が非常に上がっていて、収入は低いところほど下がっている。ただ、これによって距離の長いところが多少増収になっていてタクシーは増収になっている。消費者の声を聞いてもお婆ちゃんとかチョイ乗りが増えた実感しているし、非常にうまくいったと思っている。今後の少子高齢化、インバウンドを考えるとタクシーにより親しんで頂き、足となるという方向性だと思う。

続いて資料 2-2「タクシー業界の取り組み」をご覧頂きたい。3 ページ、前回の協議会でもご説明したが、妊婦さん向けタクシーは継続して非常に成果が出ている。無線センターに登録頂き、出産予定日の前後 1 ヶ月は最優先で配車するというものになっている。今や東京のタクシー業界の過半の 2 万台。東京のタクシーは 4 万 4 千台ですが、その内 1 万 4 千台は個人タクシーで法人タクシーは 3 万台。東京のタクシー全体では半分に満たないが、法人タクシーだけでみれば 6 割以上が対応している。これは無線センターが必要。象徴的なのは消防庁に表彰して頂いた。特に初産の妊婦さんが慌てて救急車を呼ぶことがなくなり、妊婦の皆さんにも安心感を与えている。その結果、約 7 割の東京の妊婦の方が登録している。東京中で生まれる赤ちゃんの 2 割は

マタニティタクシーを経由して病院に行っている。

それから4ページのUD研修。この1年でも圧倒的に受講人数が増えている。これはタクシーセンターの研修に組み込んで頂き、今後タクシー乗務員の免許を取るにもマストの要件にして頂いた。10ページにUDタクシー導入と書いてあるが、右側の日産自動車のMV200は既に導入が開始されており、左側のトヨタ自動車のJAPAN TAXIが今年の10月に導入が始まる。どちらもワゴン型で、車椅子の方が乗れる。東京都の助成も頂きながら2020年までに1万台、東京のタクシーの約3台に1台をこのUDタクシーに、と言うことで動いている。これに人的なUD研修、車椅子の乗降研修を合わせ、運転手も車椅子の受け入れの心構え、準備、技術が整う。

5ページの観光タクシー、これも以前お集まりの時から進めていたが、母数が増えており、東京都にも大変ご協力頂き、東京スカイツリーをはじめ各観光地では1時間駐車場優遇を頂くとか、都庁にも専用の駐車場をご用意頂くなど駐車場確保の働きかけのもと、タクシー業界としては毎回新任研修、更新研修を継続している。なんとか2020年までに3,000人の乗務員を観光タクシーに対応できる乗務員とすべく、さらに増やしている。

6ページ、7ページ、インバウンド向けに英語をしゃべる運転手を増やそうと、ホスピタリティタクシーの研修をタクシーセンターで実施して頂き、その研修を受けたものは羽田空港の国際線のタクシー乗り場に入れる。最近はその研修を受けた者しか入れないと変更している。これも人的な教育と政策が非常にバランスが取れていると思っている。乗務員にとっても英語を勉強するインセンティブになっている。ここ数年回数を増やして頂き、人数が増えている。ホスピタリティタクシーと言うのを掲げて、一生懸命コミュニケーションできるという状況になっているし、7ページはさらにレベルが非常に高い運転手に通訳案内士認定研修を受けさせ、有償でガイドができる。東京都に規制緩和していただき、今までは通訳案内士しか対価を頂けなかったものを、タクシードライバーも通訳案内士の一部の検定を受けることで、有償にて外国語で案内が出来ることが可能になった。現状は50名だが、このメンバーはフル回転している。2020年までなんとか300人にしたい。

8ページ、9ページは各社で配車アプリを導入しており、どんどん利便性が向上している。

10ページ、UDタクシー、ワゴン型のタクシーは10月から皆さん是非ご注目頂きたい。非常に良い車で業界としてはユニバーサルデザインであること、先進の安全装置がついておりタクシーの事故がこの車両では半減するだろうと期待している。衝突防止ブレーキが初めて付いたタクシー専用車両。環境面もLPGのハイブリッドエンジンは多分世界初でこれ以降ないだろう。LPGが

ガソリン車より環境に優しい、その上にハイブリッドにして燃料消費が半分になっているので環境に優しい車両になっている。

13 ページ、クレジットカード対応が東京では 95%進んでおり、IC チップ付きも 75%。電子マネーはおそらく半分くらいだろう。これも引き続き対応を進めていく。

14 ページ、多言語のタブレットをオリンピックまでに装着し、外国語指さしシートと言うのが今あるがそれを電子化し、指で押すと自分の国の言葉で行き先が言えて、料金の収受が出来るシステムを目指している。もしかしたらタブレットで総務省が進める VoiceTra などの翻訳機能を使ってその場で自動翻訳しても良いかと思う。次の協議会ではかなり実現性が高いものになっているだろう。

最後に 16 ページ、近年特に大手中心ですが新卒の乗務員採用を進めている。今年 4 月入社の新卒の積み上げがここ 5 年で 1,000 人を超えている。6 万人いる東京の乗務員の中では 2%だが、今年 1 年で 400 人ほど積み上がり、退職率が非常に低い。3 年経っても 9 割くらい残っている。普通の新卒の離職率は 3 年で 30%と言われているので、通常よりも低い。やりがいを持って働いている。彼らのワークライフバランスに合って、社会貢献感がある仕事として近年では就活応援タクシーと称してリクルートのイベント会場等に出陣し、初乗りクーポンを配ったり、利用の喚起とともに彼らをドライバーとして採用する。これで東京はタクシーのイメージを深化させていって、彼らも 10 年後には個人タクシーの資格も得られる。業界としても一生懸命取り組みたい。

太田会長 ありがとうございます。初乗りについては営業形態等々にもよるが、減収になるのではないかと言う懸念の中、胸をなで下ろしている。今後の動向も注視したい。最近の政策について紹介頂いたが、ご意見は議題 2 で頂きたい。議事に入らせて頂く。1 つめは設置要綱の改正である。設置要綱の改正の内容について事務局より説明をお願いしたい。

ー 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（改正案）」を説明 ー

太田会長 ありがとうございます。書面の方が良いケース、書面でないと間に合わないケースは書面で出来るような仕組みを導入しようと言うことです。基本は協議会開催。1 年半空いてしまったが、なるべく書面は避けて広くご意見を頂く方針は堅持したいが、いざと言う時に対応できなくなることも避けたいので、事務局説明のような設置要項改正をお願いしたい。

ご意見ございますか。協議会の進め方としては引き続き民主的にやっていきたい。設置要綱の改正なので議決が必要となる。議決方法について説明をお願いしたい。

－ 事務局より議決方法について説明 －

太田会長 委任状の件はどうすれば良いか。

事務局 会長一任で頂いている。欠席の方は了承と言うことで取り扱い頂ければと思います。

太田会長 地方公共団体の長の全ての合意から始まるが、中央区長からは委任して頂いた。東京都からもご了解頂いた。議決要件の①については合意を頂いた。事業者については東京ハイタク協議会の高内委員から委任状を頂いた。川鍋委員、個人タクシー協会の中島委員は、いかがですか。

川鍋委員 合意しております。

太田会長 他の事業者の方もよろしいですか。議決要件の②と③は良いですね。

事務局 只今の川鍋委員の発言で、全てクリアしています。

太田会長 議決要件④、労働組合の皆さんいかがですか。よろしいですか。議決要件⑤で地域住民として参加されている構成員の皆さんの過半数が必要ですが、よろしいですか。議決要件⑥ですが、皆さんよろしいですか。全員にご了解頂けたと言うことでよろしいですね。

では、先に進めさせて頂きます。

議題 2 ですが、先ほど川鍋委員からもご説明頂いた「適正化・活性化の取り組み状況」について、資料 2-1 に基づき最近の状況を事務局からも補足の説明をお願いします。

－ 事務局より資料 2-1「タクシー事業の現状」、資料 2-2「タクシー業界の取り組み」を説明 －

太田会長 資料 2-1、2-2 についてご説明頂いた。皆さんのご意見を伺いたい。資料 2-1

を見て頂いて、なぜ平成 28 年の数字がないのかとお叱りを受けるところですが、フォローアップ通達が過重な業務を運輸局にも協会にも課されており、直近の数字を提示することができず申し訳なく思っている。初乗り短縮等の最近の状況についてはご説明頂いた。ご意見を頂きたい。

川崎委員 資料 2-2、初乗り短縮等について発言したい。初乗り距離短縮運賃導入の検証の報告を頂いたが、普通、需要の増減を考える場合、供給量がどうだったかを精査するのは不可欠なことだと思う。この件では資料 2-1、4 ページで実働率がかなり違ってきている。この実働率がどう検証され反映されたかが気になる。近隣の交通圏の需要の動向も比較・検証しないと、実施後 3 ヶ月、4 ヶ月の時点で成果があったと強調されるのは時期尚早というか、自分としては違和感を覚えている。

資料 2-2、16 ページの新卒採用の努力は前向きで素晴らしい取り組みだと思うが、気になるのは「同世代ではタクシー産業に入った方が収入が高い」という位置づけだ。労働組合として考えた場合、現時点ではそうかもしれないが 10 年、15 年経過した時どうなのか。20 代、30 代で運転手を辞め事務職に入るとかということであれば別だが、一般産業では最初はタクシーの乗務員よりは低いかもしれないが、10 年、15 年経過していく中でスキルアップ等含め企業への貢献度で色々なことが用意されていると思う。非正規社員も多いのでその限りではないが、一般的に言えばそういうことかと思う。入社時には同世代と比べて賃金が高いと言っても将来についてどう考えているか気になる。

最後に多言語タブレット、英語が喋れる乗務員を増やすと言う取り組みも素晴らしいと思う。多言語タブレットも素晴らしいと思う。JAPAN TAXI の目標が 1 万台と言うことだが、どうせならその 1 万台全てにタブレットを入れる取り組みが出来れば良いと思う。

太田会長 1 点目はご指摘の通りで、短距離でやっていた人は収入が減り、その人は他の所に出て行ってお客さんを拾えるようになれば良い。本来は需給がバランスしている状況で初乗り短縮がやりたかった。需給調整はなかなか方法がない。それが実車率に跳ね返る。今の仕組みの限界が露呈している。これは東京だけの問題ではないので議論していかなければいけない。

もう 1 点の運賃組み替えをしていないところも需要が堅調だったと言うこともあり、初乗り短縮の効果が提示されている数字といえるのかフォローしていけないといけない。ご指摘はその通りだと思う。

2 番目、3 番目については賃金体系が年功序列から職能型に変わっていくの

かとか色々な問題があって、各会社のキャリアパスがどう言う形で作られるかにも関わる。事業者の皆さんも労働組合の意見として受け取って頂き、大卒の人達だけを見るのはいけない。高卒の方も中卒の方も皆幸せになるというのが重要。新卒の方々にも夢を、今働いている中高年の方にも夢になるようお願いしたい。3番目についてはご対応頂ければと思います。何かございますか。

川鍋委員 2番目、実は入ってくる人は収入で比べる感じではない。中途採用に慣れているのでまず賃金の説明をするが、学生はポカンとしている。他に比べて高収入だからと言うのが入る時の引きにはなっていない。それより社会貢献とかが強く出てきている。

10年、15年後どうなるかは父兄から言われる。何も最初からタクシーじゃなくても良いのではないかと。そう言うご両親には、逆に産業平均3年で3割変わる。そう言う中で、我々は実績として3年で1割しか変わらない。そう言うことにおいてタクシーが劣っていると思わない。我々にもチャンスを与えて欲しいし、お子さんを信じて欲しいと言っている。

当社も年間100人くらい入ってくるが、キャリアパスとしてはタクシー乗務員として観光タクシー、介護タクシーを極めたいと言う者が3分の1くらいで、残りは相当数が事務職、管理職になっている。キャリアパスの面でも他産業より早くなっていると思う。彼らにしてみると、上の世代がゴッソリと居ない感がある。平均年齢がお父さんの世代でお兄さんの世代がない。日本は上が詰まっている閉塞感があるが、彼等にはそれがない。寧ろこれからは俺たちが頑張らなきゃ、お父さん世代も目をキラキラさせた息子世代が入ってきて刺激を受け頑張るぞと、非常に良い雰囲気になっている。私も胸を張ってお薦めしている。収入もキャリアパス、プロの運転手もしくはマネージメントで出していきたいし、個人タクシーと言う自立もある。

多言語タブレットについては、意気込みとして目標は1万台のみならず全車と思っている。JAPAN TAXI 車両には是非付けたいし、出来れば2万台、3万台となれば。UBERなどのライドシェアも良いと言う声もあるが、日本はタクシーが沢山走っているし、街がそう言うふうに出来ているので外に出ればいい。駅に行けば大抵タクシーがいる。パッと乗ったタクシーでどうやって行き先と決済がインバウンドの方にいかに楽に出来るかが肝。

実はインバウンドで一番多い中国人に関しては一部の車両でタブレットのテストを始めている。WeChat PayとかAlipayとか、中国では街中の露店でさえもスマホでQRコードを読んでピッとやるのが主流になっている。インバウンドの25%の中国人にはそれでいける。次に大きい韓国人にもKakao Payと言

う同様のサービスが広がりつつある。これも 2020 年の頃にはタブレットで良いのではないかとということで、結構タブレットは言語もそうだが決済と言う意味でもパッと乗ったタクシーの利便性向上に期待できる。1 万台は最低目標として頑張りたいし、それ以上を目指していきたいと業界としては思っている。

佐藤委員 今の多言語対応について要望と言うかお願いだが、いま色々なアプリの中で翻訳アプリがある程度出ていると思う。完璧なものではないということなので、アプリを開発している事業者と組んで、タクシーにそれを載せることによってビッグデータを取ってそれをフィードバックするとか、色々なことをやりながら翻訳機能を高める方法もあるのではないかなと思う。

太田会長 どうでしょうか。

川鍋委員 総務省の傘下の NICT が VoiceTra という非常に素晴らしい国産の翻訳エンジンを作っている。NTT ドコモの「しゃべってコンシェル」もこの技術を使っている。ここがオリンピックに向けてホテルや観光地、タクシーも含めて 5～6 業種を選んで、その業種で特に必要な言葉、ワーディングのライブラリーを作ってヒアリングを頂き、タクシーでさらに使う言葉に関してちゃんと翻訳出来るように一生懸命やって頂いている。むしろ翻訳の精度よりタブレットに向かって「ニイハオ」とやるのか、マイクを用いてやるのか、どうやって車内で出来るか気づかせるのかとか、ちゃんとスピーディーに出来る通信状況が確保されているのかとか、付帯状況によると思う。まだ 3 年半あるので、できるだけ実用性が高まる方法で研究していきたい。それに応じてデータのやりとりの促進もしたい。

太田会長 各社競争でより良くしていけば、東京のタクシーは皆同じ質になるので、色々検討して頂きたい。他にいかがですか。

工藤委員 渋滞対策と運賃の問題は古くて新しい課題。交通機関で渋滞して動かないでその間の負担は全部利用者なのはタクシーだけ。運んでもらったら払うが、運ばないほど運賃が高くなるのは昔から。時間併用メーターが開設当時にも意見を言ったが、役所の人達からよその国もそうやっているのだから勘弁してくださいということで、私自身は納得いかないまま今日に至っている。410 円の初乗り運賃の問題で真新しいことだが、この問題が解決しないといけない。私は毎日乗っているが、730 円のところに乗っていたので今は得してい

るが、この問題は引き続き重要だと思う。学術的にも研究をしないといけない問題。高速道路の場合はメーターが止まる。渋滞のケースでも、やってやれないことはないと思う。利用者の立場から私は長年取り組んでいるが、未だに解決しない問題で、今後検討してください。

それから 410 円になった時、ドライバーの方に負担増がいくのではないかと考えている。いかがか。

3 つめは LPG の問題。LNG は原油価格と長年スライドしている。これも非常に問題で、資源エネルギー庁でやっているが切り離せと言っている。LPG はどうなっているのか。原油価格と連動していると思うが、これも今後の対策の 1 つだと思う。

今後の問題として、AI 時代への対応。名古屋のつばめタクシーが紹介されていたが今後どうするのか。もう 1 つはオリンピックで大騒ぎして、外国人に迎合するのがサービスだと聞こえて仕方ない。日本語も普及してください。日本語を教えてください。そうすると日本に馴染む。日本に親しみが出て、日本においでになることが多い。日本の特異性を持って、日本の良いところを普及していくと言う基本的スタンスが大事ではないか。

太田会長 色々と吸収してやって頂くのも良いが、初乗りの事に関して労働組合からご意見があれば頂きたい。

佐藤委員 初乗り距離短縮の問題について、運転者の負担をご指摘された。その点について東京のタクシーは流しの車両が多いので、空車で走っているのと実車で走っているのとで負担がどれだけ増えるのか、ちょっと検証はできない。回数が増えるが走ること自体は一緒。目に見えて負担が増えることはないと考えている。

1 つだけお話ししたいのは、東京の多摩の方、駅着けや流しがいない状態だと距離短縮は給料に効いてくる。売り上げ歩合の関係がある。その辺だけご指摘させて頂きたい。

川崎委員 現場の声を紹介させて頂きたい。労働者側と利用者側の両方に関わることだが、初乗り距離短縮運賃の導入で、例えば池袋駅で目の当たりにしたが、いつもなら乗り場に並ぶ車が並ばなくなった。730 円で行っていたところが 410 円のお客様が多くなって、今までには見られなかったお客様が並んで待っている状況が実際に起こっている。それと、先ほどの渋滞の問題に関わるが、組み替えなので距離と時間で、渋滞で捕まると逆に 730 円で行っていたところがそれ以上になる現象も起こっている。渋滞でメーターが上がってしまう

ので、お客様に怒られたりという現象も起こっている。

もう1点だけ。渋滞との関係で、労働組合の私としての私見だが、動いてないのになぜ利用者がお金を払わなければいけないのかという問題提起もあるが、労働者はそこも労働している。お支払いを頂かないと労働者側は渋滞中はただ働きということになる。

溝上委員 410円の件は始まる前に我々労働者側も自己防衛として働き方、流し方等を含め変革をしようと声掛けをし、1人1人の乗務員が努力した結果だと思う。アンケートでは4%と言う結果と言うことで、我々が独自に取ったアンケートとは違う。これはもう少し時間を掛けて検証していかなければいけないと思っているし、タクシー業界のエゴだけで安くなったから良いと言うわけではなく、利用者利便を考えた施策で色々やっているのだから、長い目で見ないといけないと思っている。

それと併せて、タクシー協会でも11項目の活性化と言うことで、さらに12項目、13項目と利用者に選ばれるような形でやっているが、活性化の中には歩合制の労働者、乗務員の犠牲のもとに成り立っている活性化もある。事前確定運賃、今やっている定額運賃、全て運賃が低くなると歩合の乗務員は安い仕事をやることになる。それがいやだと言うわけではなく、コンビニのアルバイトの学生も含め、割引して商品を買っても時給は下がらない。業界に、利便性の向上については事業者責任でやって頂くことを今後考えて頂き、サービスに対しては乗務員が対応出来るよう努力したい。

1つ問題になっているのは予約や確定運賃になると、時間制運賃でメーターがと言う話が出たが、30分以上待ってもらうお客様もいる。その間の運賃は発生しない。そうすると乗務員の給料に反映しない。これは導入前に考えて頂きたい。以前は無線の待ちメーターなど待っている間も作動しているメーターがあったが、運賃改定以降なくなったので、導入前にしっかり考えて頂き導入して頂きたい。

太田会長 ありがとうございます。利用者利便を上げるために労働側、経営側も負担があつて、その結果として利便性が上がったので需要が増え活性化している。全体のパイが増えれば良いわけで、そこのところは繋げていけるように構築出来れば良いと思う。他にいかがですか。

金子委員 準特定地域協議会の目的は適正化と活性化を図り、最終的には準特定が外れることを目標にしているべきと思う。資料2-1の3ページの日車営収、28～29年度は出ていないが、27年度は48,825円。リーマンショックで落ちてい

たのが2割近く上がっていると言うことと、平成13年、かなり前ですが、遜色ない数字に近づいてきている。今取り組んでいる活性化、ドライバーの減少もあるが適正化が進んで、上手くいってきていると認識している。

4ページ下の実車率も平成13年の規制緩和前に比べても上回ってきている。かなり需要の回復とまでは言わないが、1台当たりと言う意味では非常に良くなってきていて、適正化と活性化が進んできていると思う。どの辺まで日車営収と実車率が回復すれば準特定地域が外れる見込みなのか、シミュレーションがあればお聞きしたいし、この辺になれば準特定地域から外れ本来あるべき自由化の法律になるところを知りたい。やはり目標があるべきで、それがフォローアップになると思う。

あと1つ、410円に関して、一部成功であるとか失敗じゃないとか色々な意見があると思うが、やらないよりやったほうが良かったと思う。しかし、短い距離を積み重ねて営業しているドライバーにとっては当然マイナスになっており、活性化のために一部のドライバーが犠牲になっている認識のもと、事業者は活性化に取り組むべきであり、消費者の方にもご理解を頂きたい。いずれにせよ、準特定地域が外れるためには数値的目標を共有することが、フォローアップをするにおいては大事だと思う。

太田会長 指定要件があるので、指定要件から外れれば外れるだけの話し。口頭で説明しても分からないので、議事録につければ良いか。後でお送りするか。要件はきっちり書いてあるので、それがクリアされれば外れる。

－ 関東運輸局より準特定地域の指定要件を説明 －

太田会長 3ページ上の51,326円が取り敢えず目標。

金子委員 確認ですが、2、3に関しては特別区・武三交通圏は当たらないと言うことで、日車営数が51,326円を回復した時点で準特定地域が外れると言う認識でよろしいか。

運輸局 事故件数の関係の資料を今日は持ち合わせていないので、今ここでお答えできない。いずれにしろ3つの基準から外れれば解除されるということになるかと思う。

金子委員 おそらく事故に関しては車の事故自体が減っているので減っているだろう。法令も監査等も減っているので減っているだろうと思われる。51,326円が準

特定地域の1つのクリアすべき数字と言う認識。

川崎委員 議事進行をお願いします。基本的なことだと思います。こういうことに時間をかけるのもちょっと無駄ではないかと思います。

運輸局 後ほど指定基準のペーパーをお渡しします。ホームページにも出ているのでご覧頂ければと思う。

太田会長 ご確認頂きたいと思う。3番目の議題をやらないといけない。

下谷内委員 資料 2-2 の新卒女性ドライバーのメリットのところ、給与が同世代に比べて高くタクシー業界が約36万円と言うことだが、ドライバーだけではなく事務職も含めた平均値なのか。

川鍋委員 ほぼドライバーです。

下谷内委員 聞き間違いかもしれないが、ドライバーが3割であとは事務職だと。そうすればこれは事務職の平均値なのかと思った。

川鍋委員 平均値はほぼ乗務員だと思います。一部、新卒乗務員で2～3年経過した者から、女性もどんどん事務職にあがっている。

下谷内委員 事務職にあがるのも良いが、長くドライバーを経験して、安全安心の経験豊かなドライバーを私達は求めている。その人達が年齢に従い給料が上がるシステムを考えなくてはいけない。そうすると歩合制の割合より、基本給の割合を何かするのも必要かと思う。

410円の件については、私は大体2km以上乗っているので物凄く高い。200～300円高くなっているのではなかなか乗り辛い。仕方なく乗っているが、410円のところを乗ろうと思うが、私達の仲間は乗り場に行っても長く待っているドライバーがいて悪いので流しをつかまえようとなっている。先ほど工藤委員が仰られたように、外国の観光客の話しが凄く出ていて、日常の私達が使っているものに対して凄く不便な企画だと思っている。410円は1回しか乗ったことがない。時間をお金で買っているのでタクシーを利用するが、1番安いところで200～300円、渋滞などでは500～600円高くなる。

運賃収入も3.5%上がったと言うことだが、これがドライバーにきちんと反映されているのか知りたい。フォローアップの中にあるかと思ったが全然ない。

ドライバーが気持ちよく働けるのが活性化の1つの目的だったと思う。

川鍋委員 ドライバーのことを親身になってお気遣い頂いているさまがよく分かる。恐らくご理解が現実と違う部分がある。730 円を超えたら値上がりしていると言うことではなく、730 円から 2,360 円の間は 80 円の単位で場合によって上がったり下がったりする。

下谷内委員 今まで下がった事はない。

川鍋委員 運賃の計算上は 730 円から 2,360 円の間は高くなっても 80 円プラス、安くなっても 80 円マイナスの範囲で入っている。

下谷内委員 計算上はそうなのかもしれないが、いつも高い。

川鍋委員 もしかしたら渋滞が増えているとか。5km 以上だと高くなるので、2,400 円以上だと必ず高くなる。渋滞等でたまたまそう言う印象を与えたかも知れない。分かり難い、及び、我々の広報が足りず大変申し訳ない。

410 円に関しては、並んでいるのに乗るのは悪いので流しを乗って頂けるのは大変ありがたいと同時に、それでも出来るだけ普通に待機している乗務員に乗って頂けると、段々と運転手も並んだら短距離もあると分かる。先ほど池袋の例もあったが、逆に並ぶ運転手が少なくなって、それはそれで均衡してくるはず。先ほど労働組合側が言われたように、乗務員の自助努力で、状況に合わせて頑張って、変化を自分のものにしようとして頂けるのではないかと思っている。

女性乗務員に関しては、私もなるべくまず乗務員としてまず、乗務員がダメだから事務職と言うのではなく、やる気が高いので事務職にしているのであって、もちろん乗務員としてキャリアパスを築いてほしいと思っている。歩合給なので、必ずしも年齢に応じて上がるものではない。この辺りは中・長期的に考えたい。

例えば観光で固定のものがあれば、実質固定の賃金に近いものになる。そう言った努力をしていきたいし、歩合給だからこそ 410 円の変化で上がったものは全部乗務員に入るので、歩合給も悪い所もあるが良い所もある。我々も努力して、若者の中期的なキャリアパスを考えていきたいと思います。

太田会長 あるべき運賃論と言うのは意外と難しくて、下がったら利用者は喜ぶが労働者、事業者は困る。上がったら事業者、労働者は喜ぶが、利用者は不利益を

被る。何が正論なのかと言う議論がある。

もう1つは上がったために乗らなくなった人がいて、乗り続けている人はそれ以上の価値があるから乗っているはずなので放っておけば良いと言う意見があり、乗らなくなった人を何とかしないといけないのではないかなと言う話もある。下がったら新たに乗ってきた人がポイントであり、乗り続けた人はパイの取り合いだけなので放っておけば良いと言う話もある。

運賃の話はなかなか難しいが、従来から乗っていた方には色々な変化が起こっている部分もあるので、長くフォローアップして、どう言うことなのか整理していく必要がある。

国土交通省からフォローアップをするようにと言うオーダーが出ており、議題3に進めさせて頂きたい。フォローアップ通達については行政マターであるので、オブザーバーの東京運輸支局からご説明を願いたい。

- ー 東京運輸支局より資料3「特定地域及び準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特別措置法」に係るフォローアップについて（調査依頼）」を説明 ー

太田会長 今日お集まり頂いたのは、このフォローアップ通達への対応をしないといけないということである。今の説明は簡潔であり尚且つ非常に解り辛かった部分もあったと思うし、事務局から言い辛いところもあるだろう。結構業務量から見て無謀なオーダーがきて、それに対応するのが非常に大変な状況にある。

UD 研修の話は、実施している方からすると正確な数字が取れているが、各事業者へのアンケートでは、事業者側が質問されている内容をしっかり把握出来ず回答がばらつき、結果が客観データと違うものが出ている状況で、6月末までに出せと言うことで困っている。従って今回は、本来なら十分議論したいところだが、6月末と言う期限があるのでやむを得ずこう言う対応になった。

これからどう言う形にしようかと言うことを事務局から提案し、それについてやっていきたい。そんな状況ではあるが、取り敢えず1年目、バタバタしながらだが次のような形で報告と目標値を設定し、本省に上げたいと思う。それに関して資料4-1について説明をお願いしたい。

- ー 事務局より資料4-1「フォローアップ通達に基づく活性化項目の調査結果」、資料4-2「フォローアップ通達に基づく活性化項目の目標（中長期）」を説明 ー

太田会長 ありがとうございます。言いたいことは沢山あるが、通達があり、それに基づく調査結果がこのような形になっている。もともと東京の業界は色々な事を積み重ね活動してきたので、そのデータもある。対応策として、協会独自の調査結果に基づき目標値を設定している。目標値についてご意見を頂戴したいが、従前からの目標値なのでこれで進めていきたい。どうしてもこれを変えるべきだと言うご意見があれば頂きたい。それほどおかしなものが設定されている感じはしない。目標は目標なので、目標より上にいけばそれはそれで良い。事業者の皆さんに是非ご努力頂くと言うことでよろしいか。

ありがとうございます。特段ご意見がないので、資料 4-2 の目標値についてはこの協議会から報告させて頂く。

今回の調査については、地域公共交通であるべきものについて全国横串で、しかも地域間を比較してどこが頑張っている、頑張っていないと言いたいような雰囲気もあり、如何なものかと思う。地域の独自性のもとで、タクシーが地域公共交通としてどのようにしてその果たすべき機能を全うしていくかが重要だと思う。調査方法については全国ハイヤー・タクシー連合会からも改善の申し出をされているので、来年にはもう少し改良されていると思う。

これで総ての議事を終了しました。ご協力頂きありがとうございました。

3. 閉会

事務局 太田会長、議事進行ありがとうございました。また、委員の皆さま方には、業務多忙の中、多数ご出席を頂き、また、長時間にわたり熱心なご議論を頂き、誠にありがとうございました。心より厚く御礼申し上げます。

本日協議頂きました目標値を国土交通省へご報告させていただきます。

以上で「第5回 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会」を閉会と致します。本日は誠にありがとうございました。

【配布資料】

- 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（改正案）
- 資料 2-1 タクシー事業の現状
- 資料 2-2 タクシー業界の取り組み
- 資料 3 「特定地域及び準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特別措置法」に係るフォローアップについて（調査依頼）

資料 4-1	フォローアップ通達に基づく活性化項目の調査結果
資料 4-2	フォローアップ通達に基づく活性化項目の目標（中長期）
参考資料	タクシーの新たな取り組みについて（仮題）

以上