

第 6 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 30 年 11 月 19 日（月）

10：00～12：00

自動車会館 2 階 大会議室

1. 開会

事務局 定刻となりましたので、ただいまより「第 6 回 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会」を開催致します。関係者の皆さま方には大変お忙しい中ご出席頂きまして誠にありがとうございます。厚く御礼申し上げます。私は、東京ハイヤー・タクシー協会の専務理事をしております門井でございます。議事に入るまでの進行につきましては、私が務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

まず始めに、これまで会長を務めて頂いておりました専修大学教授の太田委員ですが、本務多忙により本協議会から脱退する旨の申し出があり、協議会の構成員から外れることとなりましたのでお知らせいたします。それに伴い、設置要綱の第 4 条（5）学識経験者の区分の箇所の変更があるので報告させていただきます。同じく学識経験者の戸崎委員の所属大学名についても変更がありましたのでご報告させていただきます。

なお、本日の協議会を開催するにあたり、設置要綱第 5 条第 4 項に基づき太田前会長より会長職の職務代理として、首都大学東京都市環境学部教授の戸崎委員をご指名頂いておりますことを申し添えます。

本日の構成員の出席については、過半数を超える構成員のご出席を頂いております。設置要綱第 5 条第 15 項の規定に基づき、本協議会が適正に成立しておりますことをご報告申し上げます。

次に、構成員の皆さま方をご紹介させて頂くところでございますが、議事進行の関係から変更のありました構成員についてのみご紹介させていただきます。

－ 変更及び新たな構成員の方々のご紹介 －

事務局 それでは議事に入りたいと思います。ここからの進行は、会長職職務代理と

して戸崎委員にお任せ致します。戸崎委員よろしくお願い致します。

2. 議事

・会長選出

－ 構成員の互選により首都大学東京都市環境学部戸崎教授を座長に選出 －

戸崎委員　本協議会が始まってから、かなり市場環境も変わった。政策も働き方改革等かなり改革を迫られている。従ってこの協議会の重要性が増しているので、皆さまにご活発な議論を頂き、全国に範たる協議会にしていきたい。

・事務局長選出

－ 戸崎会長の指名により東京ハイヤー・タクシー協会門井専務理事を事務局長に選出 －

戸崎会長　今回の協議会については、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関わるフォローアップについての内容が中心になる。昨年度、活性化項目の目標値の設定をしたが、通達により毎年フォローアップを行い、調査結果の検証と活性化項目の新たな目標値の設定を行い、国土交通省に報告することが求められている。このため本日の協議会で目標値の設置等について協議をしたい。それでは議題（２）適正化・活性化の取り組み状況について、事務局から説明をお願いします。

－ 事務局より資料１－１「タクシー事業の現状について」を説明 －

戸崎会長　ありがとうございました。後ほど意見とご質問を頂くが、現時点で資料について何か質問はあるか。よろしいか。引き続き業界としてどのような取り組みがなされたか、東京ハイヤー・タクシー協会から説明をお願いします。

－ 佐藤委員（代理）より参考資料１「タクシーの新たな取り組み」を説明 －

戸崎会長　ありがとうございました。以上の説明について何かご質問等ございますか。改めて、こういった取り組みについては利用者の方々から後ほどご意見を頂きたい。タクシー事業者の方々も来られているので、今のご説明に「こうい

ったこともある」という事を後ほどさらに加えて頂ければ有難い。取り敢えず先に進ませて頂きます。資料１－２について事務局からご説明頂きたいと思います。

－ 事務局より資料１－２「タクシー業界の取り組み」を説明 －

戸崎会長 ありがとうございました。以上のご説明につきご質問、ご意見を賜りたい。特にメディア関係の方にはこういった様々な取り組みがどの程度社会的に認知され評価されているか、利用者の方々には使い勝手などの具体的なお話を頂きたい。その前に個人タクシーから何かあるか。

田中委員（代理） ありません。

戸崎会長 よろしいか。本日はその他の事業者の方も来られているが、何かあるか。よろしいか。労働組合の方々、昨今の状況について特にこういう点があればということがあればお話を頂きたい。よろしいか。せっかくの機会なので、こういった様々な取組についてメディアとしてどのように評価されているかお聞かせ頂ければと思うがいかがか。

佐々木委員 まず利用者として感じたことを。シンガポールに旅行に行った時に、シンガポールは一般の物価が高いがタクシー料金は非常に安い。家族旅行だったがどこに行くにもタクシーを使う。ハードルが低く、そこら辺にタクシーが走っているし、街中を観光するのに非常に便利だった。シンガポールは東京 23 区と似た大都市なので、日本のタクシー業界の参考になるのではないか。資料を見ると、初乗り運賃の引き下げで需要が喚起されたという結果が出ていた。やはり価格が下がると利用が増える、需要喚起という効果があるのが改めて確認されたと思う。初乗りの値下げはかなり認知されていて、私も乗る機会が増えたと思う。価格引き下げによる需要喚起はさらに深掘り、もっと引き下げて需要喚起する余地がないのかと点については、検討する余地がないかと感じた。あとは輸送人員の推移のデータがあったが、男性、女性、高齢者、若者など特性についての分析はあるのか。

事務局 輸送人員は日報データから吸い上げているが、男女や年齢、高齢者、若年層といったデータは取っていない。

佐々木委員 今はいろいろな業界でデータが非常に貴重なものだという認識が広がりつつある。タクシーはデータの宝庫だと思う。この輸送人員もインバウンドの人がどれくらい寄与しているかなど、中身が詳しく分かればこれからの活性化策に活かせることになる。データについてさらなる精度を上げる取り組みが必要と感じた。

戸崎会長 ありがとうございます。ビックデータの取り扱いについては今後の検討課題

に当然なると思う。これについては改めて事業者の方でも検討して頂ければと思う。今の発言に対して何かあるか。

佐藤委員 労働組合から佐々木委員の発言にコメントさせて頂く。第一にシンガポールがタクシーに乗りやすいという話だが、東京のタクシーの運転手は売上高によって給料が決まる。例えば1台当り5万円売上れば、平均で54%~60%程度だと思うが、給料がそうやって決まる関係上、安くなる事で乗りやすくなる一方で、運転手の給料が上がらないと運転手のなり手がなくなるので、その関係性が大変重要だろうと思う。

初乗り短縮運賃の導入については、運賃が下がることは利用するお客様には大変いい事だと思うが、ただ現実の問題として、駅から乗るお客様などは初乗り短縮運賃の導入により病院や自宅など普段歩いている距離を乗るようになるので、運転手としては売上げが上がらず、駅待ちではなく都市部の方に集まってしまう。例えば私の自宅の葛飾区の駅では9時とか8時など基本的にタクシーが余っているような時間帯に駅前の乗り場にタクシーがいなくて、お客さんが並んでしまっているようなことが起きている。初乗り短縮運賃が導入されてから顕著になってきた。こうしたことへの対応も考えていかないといけない。結果として利用者の利便性が非常に落ちてくるという事もあるので、そこを含めて検討が必要だと考える。

戸崎会長 ありがとうございます。

佐藤委員（代理）初乗り短縮運賃の導入で、より需要が増えると思うが、運賃総収入に占める総人件費の割合が非常に高く、運賃を下げるとなると総収入を上げるための対策も併せて考えないといけない。それをどのような対策でやるかが非常に重要になってくる。

それと初乗り短縮運賃の導入により周辺住宅地等の車が減っているという話もあったが、運賃制度をいろいろと工夫していくと、今までと違った車の流れ、お客様の利用方法が出てくるので、影響等も考えながら対策を立てていく事が重要と思う。

戸崎会長 ありがとうございます。活性化、適正化両方に関わる問題なので、長期的に考えないといけない。他に何かあるか。

千頭委員 ジャパンタクシーについてメーカーと改善していくということだが、車椅子を載せられる事は素晴らしいし、今後ますます必要だと思うが、一方で乗車拒否がある。補助金が出ているのに乗車拒否はどうか。サービス改善で利用者を上げないといけないので、その辺の徹底と、各社はどう思われているのか伺いたい。

また、椅子が滑りやすいらしく、ブレーキを踏むと少し身体が前に動いてしまって、お年寄りの車内事故もあるのではないかという話が出ている。メー

カーと材質や角度の調整など不可能ではないと思うので今後対策されると思うと思うが、どのようにお考えか。

もう一つ、来年には消費税が上がるが、タクシーの運賃はどのように変化するのか、もしくは据え置きなのかお聞かせ頂きたい。

戸崎会長 お答え頂ける方は。

佐藤委員（代理） ご指摘頂いたジャパントクシーの車椅子については、トヨタの横乗りの車は作業がいろいろあって乗り込むのに時間が掛かる。発売当初からご指摘を頂いているので、会社としてもしっかり教育をして乗車拒否等を起こさないように乗務員教育を徹底している。また、作業手順をしっかりと示すなどしており、スロープの問題もメーカーと改善を進めている。ただ、作業がある程度時間が掛かるのは致し方ない。それについて、我々としてはなるべく全員がスムーズにできるよう教育を徹底するが、利用者の方、その周りの方々も含めて多少車が止まっている時間等があるので、作業で時間が掛かる事を世の中全体で共有して頂く事も重要だと思う。

シート等についてもご指摘があるので、シートベルト着用の徹底等も含め、改善はメーカーと進めていく。消費税対応については、消費税は転嫁しないわけにはいかないが、転嫁の方法に関しては、単純に転嫁するのか、あるいはそれ以外の方法で添加するのかはまだ決まっていないので、今後の検討課題となる。

戸崎会長 他の事業者は本件に関してコメントはあるか。現場として取り扱われている労働組合の方々はこの問題についていかがか。

舞弓委員 ジャパントクシーという車両は革命的な乗り物だと思う。今までのセダン型は総てのお客様にとって乗りやすかったかと考えると、素晴らしく前進した。一方で問題点がたくさんあるというのは我々も現場にいて認識している。この辺りの改善を早くお願いしたい。

もう一点、ユニバーサルデザイン研修は認知症の方への研修も入っている。全て車椅子という感じがするが、実はいろいろな研修が入っていて、運転手一人一人のスキルアップになっている。これを是非もっとスキルアップできるような研修を関係者の方にお願ひしたい。

戸崎会長 ありがとうございました。これからもどんどん意見を出して頂きたい。

千頭委員 1つデータで欲しいものがある。私の祖母が車椅子に乗っているが、親戚も含め、ジャパントクシーが車椅子そのまま乗れる事を明確に知っている人間が思ったより少ない。認知度きちんと上げることで利用者のベースアップに繋がる。時間が掛かるのは致し方ないが、先ほど仰った通り、周囲の車の協力もあって安全に乘せられるというような、周囲の皆さんの協力のもと体の不自由な方に世の中が優しくなるという流れに則ってタクシーも変わって

いるという打ち出し方が必要ではないか。

メディアの方々のご協力で、新しいタクシーがオリンピックに向けてできたことは多くの人に認知されているので、この車両はきちんとユニバーサルのもも考えて対応しているということをもう一度PRして欲しい。

戸崎会長
事務局

ありがとうございます。事務局からコメントをお願いしたい。

スロープの設置など、より簡便な方法などをトヨタと協議しているが、車両の幅が 1.7 メートルあり、横から乗るためにスロープを引き出すと 2 メートル近くある。それに車椅子の方が横に居て押される方が居ると 4 メートルの車幅が必要になる。ご理解頂きたいのは、それだけのスペースがとれる路上があればというのが 1 点と、そこの交通量の問題で他の交通を妨げる状況があると非常に危険で、乗務員も利用者の方も乗せる事ができないケースも出て来るのではないかと考えている。こういった点について、発売前から協会とメーカーが協力して、ジャパントクシーに乗れる車椅子の大きさ、重さ、道路においてそれ相当の幅が必要だということについて、各自治体の福祉担当の部局にも文書等を出してお願いをした経緯がある。

利用者の方に一番に知って頂きたいのは、それだけの道路事情、それからゆとりのあるところで乗降を申し込んで頂きたい。これは私共もホームページ等で今後も周知していく予定である。

また、東京都でもバリアフリーに力を入れているということで、まだ可能かどうかは分からないが、例えば病院や施設で車椅子の方が多くタクシーを利用されるところに既設のスロープ板置かせて頂くことはできないかということも検討している。利用者にも乗務員にもより良い環境になるように、業界としても取り組んでいるのでご理解頂ければと思う。

戸崎会長

今後については、この場で終わる事ではないので、引き続き取り組んで頂きたいと思う。時間の関係があるので最後に工藤委員。

工藤委員

このところ人手不足がいろいろな分野で問題になっている。東京商工リサーチの調査によると、1 月から 10 月までに人手不足が原因で倒産した企業が相当数ある。タクシー業界は今どうなっているのか。一時、人手不足の問題を聞いた事があるが、現状はどうなっているのか伺いたい。

もう一つは白タクの問題。労働組合が経済産業省にも抗議をしたと新聞に出ていたが、その辺りをお聞かせ頂きたい。

戸崎会長

以上 2 点についてお答え頂ける方はいますか。

佐藤委員（代理）人手不足の問題は続いている。資料の説明にもあったが、業界としての実働率は右肩下がり。やはり人手不足で実働率が下がっている状態。どう人を呼び込むかが一番大きな問題で、冒頭の先生の挨拶にもあったが、働き方改革が来年から実施されるので、それと相まって我々業界としてどのように

人材を確保していくのか、育成していくのかは大きな問題である。

関東運輸局 白タク対策の件について事実関係を申し上げる。白タク対策は非常に重要な問題と認識している。現在、関東には羽田空港と成田空港という2カ所の大きな空港があるが、羽田空港では関東運輸局、東京運輸支局と地元の警察署、成田空港では千葉運輸支局と地元の警察署との間で合同の対策会議を開催しており、警察と連携しながら対策を進めている。

戸崎会長 補足はあるか。

佐藤委員 白タクの問題はライドシェアの問題も絡んでいる。労働組合として企業と協力していろいろなセミナーを開催している。15日にも全国自動車交通労働組合連合会と一緒に集会を開催した。議員の先生達にも来て頂き現状を知らせると同時に、非常に厳しい状況はタクシーだけじゃないということと併せて世界の情勢も発信した。アメリカ、ヨーロッパはライドシェアが盛んで、ライドシェアは良いものだと言っていたが、例えば乗客をレイプされたりといった事例も起きており、厳しい状況がある。東京のタクシーは夜中でも女性が乗れる安心・安全な移動手段だが、海外ではそれが当たり前ではない。事件、事故が多く起きていてアメリカ、ヨーロッパでもライドシェアに対して規制が掛かり始めている。日本はなんとか水際で押さえているのに、世界でライドシェアを入れない馬鹿な国があると有名な人が発言するような状況だ。国土交通省には慎重な取り組みが必要であるという言い方をして頂いたが、経済産業省が前のめり。我々労働組合は非常に危機感を持って活動している。

工藤委員 経済産業省の窓口はどこか。

溝上委員 タクシー事業において、何故国土交通省ではなく経済産業省に労働団体が抗議、要請するのかとお聞きしているのだと思うが、規制改革会議や未来投資会議などの委員の方を見てもらうと分かる。参加している人達の利益になるような大きな会社が出ている。例えばタクシー事業だけでなく、ライドシェアのライド・ブッキング事業はスマートフォンやIT機器を使って新しい物に対する技術投資ということで、少し前だと特区、さらに今「規制のサンドボックス」というものを作って、今の法律に合わないものでも行う事ができる建て付けにして行おうとしているので、我々も危機感を感じて要請を出している。お知り合いがいるなら、何故こういうことが起こっているかを見た上で、消費者としてご意見を頂きたい。

戸崎会長 いずれも重い問題で、これをやっていると会議が終わらない。佐々木委員のご指摘もあった運賃問題などは改めて場を設けたい。

時間が経過したのでここで締めて、適正化、活性化のフォローアップ調査の議題に移りたい。平成28年度に各協議会において活性化について目標値を定めるよう通達が出されており、この度、報告期限の変更があった。オブザー

バーとして参加している行政の方からフォローアップ調査の報告期限の変更についてご説明をお願いします。

－ 東京運輸支局より説明 －

戸崎会長 本件につきご質問がある方はあるか。今回お集まり頂いたのは、このフォローアップ通達の対応が本題になる。昨年度は6月に開催したが、今回報告期限が12月に変更されたことにより調査結果の集計との関係からこの時期の会議の開催となった。次に調査結果の報告と目標値について事務局から説明をお願いします。

－ 事務局より資料3－1「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3－2「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 －

戸崎会長 ありがとうございます。基本的には昨年度の目標設定と変わっていないが、「7. 環境対応車の導入車両数及び導入車両数シェア」については当面目標値の設定はしないということと、ホスピタリティ・タクシーについて目標値を上回ったので上方修正を図る。以上の目標値の設定についてご意見はあるか。特に利用者の方から、こういった点についてもう少し取り組んで欲しいとか、そういったご意見があれば承りたい。

事務局 目標設定は9項目あるが、6番目以降は任意の設定となるため、「7. 環境対応車の導入車両数及び導入車両数シェア」については当面目標値の設定はしないと考えている。

戸崎会長 いかがか。目標値だけではなく、フォローアップ調査の内容についてのご意見、ご質問でもよい。

下谷内委員 UDタクシーに関して、トヨタのジャパントクシーは車幅がかなりあるということだが、現在介護ではデイサービスなどいろいろと実施されている。その時に車椅子を乗せるのはバンのような大きな車で、家の中から運んで乗せているので当然時間がかかっている。ジャパントクシーは研修を受けた方が運転をされると思うが、家の中からお連れして乗せるので時間がかかるということだろう。介護の現場では時間がかかっても、狭い路地の自宅の方まで車が入ってくる。

先ほどジャパントクシーは車幅など道路事情を考えて申し込んで欲しいと私には聞こえたが、福祉の現場から見てもどなたでも利用できると思う。そうすると車両台数の目標もまだまだ難しいとのことだが、2020年にはオリンピックもあり観光立国ということもある。海外からは車椅子の方もいらっしゃる

るとおもう。導入が2020年までというのはメーカーとの関係もあるかもしれないが、もう少し大きい設定ができるのではないか。

事務局 1万台の目標については記載の通り一応2020年までにということで。実は東京都で平成28年度に環境精度の高いユニバーサルデザインタクシーについて約61億円の予算措置を講じて頂いた。1台あたり単純で60万円×1万台で60億になるので、現実的な数字としてまず2020年までに1万台という目標をたてさせて頂いた。

ジャパンタクシーは環境性能が非常に高く、燃費がセダン型の倍と聞いているので、2020年以降も導入が進むと思う。2020年になった時にどのような目標をたてるかは、先ほどの意見を踏まえて考えていきたい。

戸崎会長 目標値について、他にいかがか。

溝上委員 今の委員の質問が出るのが何故かと考えた時に、目標値の設定もそうだが、資料にタクシー乗務員の認定資格者だけの人数しか表していない。タクシー需要全体の何パーセントなのか、そういう数字が全然出ていないので、質問されるのも分かる。

ジャパンタクシーにおいても、誰でも車椅子が手を挙げて乗れるような宣伝をしているが、今の東京の交通事情、さらには車両のスロープのケースで難しい。東京駅など主要な乗り場には直接乗れるスロープを作るという考えもされているが、介護認定を持っている方が乗せるのにどれくらい時間がかかっているか。歩合制で働く乗務員の賃金をどこが保証するかという話になる。そういう事を考える中で、今の需要とどういう仕事があるのか資料1-2の4ページを見ると分かるが、観光タクシーの資格を取ったにも関わらず更新していない乗務員がこんなにいる。何故かという仕事がないということ。だから更新しない。辞めた人もいるだろう。そういう人数も含まれているので、根本に掘り下げないときちんとした回答も出ないし、皆さんが使いやすいタクシーにもならない。目標値を定める上で、そういったデータも出して欲しい。

戸崎会長 ありがとうございました。需要の把握ということもあるし、需要を創造しないといけないという先ほどの意見もあった。両面から周知徹底をしないといけないという取り組みも併せて今後検討したい。

他にはいかがか。今年度についてはこの数字で預らせて頂いてよろしいか。ありがとうございます。少し補足意見が出たが、お預かりさせて頂くということで、資料3-2の目標値についてはこの協議会から報告させて頂く。

その他の意見はいかがか。

下谷内委員 今までいろいろな取り組みをして、それなりに成果が上がっているのではないかと感じている。ただ、先ほど仰ったように何故更新しないのか非常に私

にも理解しにくい。例えば観光タクシーの場合、何故更新しないのかというのは利用する人達が少ないからだろうかという事と、それと観光案内をすることが難しいという事も考えられる。

しかし、東京のタクシーを見ていると、観光タクシーとしての働きをしているのがなかなか見えにくい。そういう努力をしていないようにも見える。乗せてやる、行ってやる、というようにしか見えない。それが苦情の中に出ている接客不良だと思う。

ドライバーに色々しゃべれとは言わないが、乗った時には「いらっしゃいませ」、降りる時には「ありがとうございました」などの一言と、嫌かもしれないが口元がほころんでいれば安心して乗れる。観光の際、タクシーで目的地に着くまでに少し周りたかったが、運転手が「ん？」という顔をしたため、寄り道ができなかったという友人がいた。そういう地方から出てきた人も安心して乗れることが必要ではないか。

東京のタクシーのドライバーはお客さんが当然乗ってくるものだという意識があるのではないか。地方のドライバーは乗って頂くという意識があるので、知らない所に行っても世間話をするが、東京のドライバーは乗せてやると感じる。仕事でタクシーを使う事が多いが、そこを変えていけば接客不良の部分はかなり変わるのではないか。

もう一点、ドライバーの日車営収が徐々に上がってきているという話しであるが、資料1-1の7ページの年間賃金、28年から29年は下がっている。そこが理解できない。会社全体の営業収入は上がっているが、それがドライバーの給料に反映されていないのか、他に投資の必要があつてそうなのなのか。運転手の意識調査で6割もの方が苦しいというのはそれを反映しているのではないか。少しずつゆとりが出てきた方もいらっしゃるが、まだまだ全体から見たら難しいのではないか。日車営収と賃金の関わりについて教えて頂きたい。

戸崎会長 サービスについては非常に難しい問題があるので、コメントとして頂くに留めたい。日車営収との関係はご説明を頂きたい。

事務局 この件については中身を調べた上でのご回答でもよろしいか。

戸崎会長 よろしいか。この件については精査の必要があるので調べさせて頂き、別の機会にご説明するという事で預からせて頂く。

今井委員 下谷内委員のご質問の日車営収について、100という売上げがあつた場合、総売上は下降線をたどっているが日車営収は上がっているという矛盾をお聞きになっていると思う。稼働数が東京では77%、100%あるうちの77%しか稼働していない。全体の売上げが100から下がっているのに70%の稼働しかないのでは出た人の売上は上がる。その辺ご理解頂きたい。

根本的には歩合制賃金が最高のガンだと思う。事業者も労働者もそこにしがみついている。バブル時に稼げるだけ稼げる時代があった。その幻影をずっと追っている。協議会で話し合う中でもその根幹に触れずに推移している。抜本的に給与体系を変えないとサービスも含めこの業界は良くならないと思う。ただ昔より教育、指導を頻繁に行っている。

タクシーセンターでも挨拶、行き先の確認、コースの確認、世間話等含めて推奨しているし、会社でもそこは最低限しなさいといっている。お客様によって会話が弾むか、沈黙の場合もあるだろうが、今はしゃべりすぎてもクレームがくる時代なので気を付けないといけなため、ご理解頂きたい。

戸崎会長 ありがとうございます。どちらにしても資料が業界の方々以外に分かりにくいところがある。もう少し説明責任をしっかりとるようにしていきたい。そろそろ時間だが、最後に発言がある方はあるか。

倉橋委員 直接的な本日の議題から外れてしまうが、今後の協議会の議題としてライドシェアの問題は避けられない。これを地域協議会で議論の対象として扱うことはできないか。本会議で時間が取れないならば、分科会等を設置する事ができないか。

もう一つ、昨今ある業界紙で東京都特別区・武三交通圏が準特定地域から外れるのではないかとという記事を見た。そうすると地域協議会自体がなくなり、議論の場がなくなってしまう。本日は国土交通省の方もお見えになられているので、日車実車キロまたは日車営収が13年度実績を上回ってしまうと準特定地域から外れてしまうと思うが、資料1-1をみると日車実車キロはまだかなり低いものの、日車営収は30年にはもしかしたら上回っているかもしれない水準である。そうした認識に基づき、今後も準特定地域協議会が開催できるか、資料の解釈を確認したい。

戸崎会長 この協議会の使命も変わってきているので、是非新しい議題についても取り上げて論じていくべきだと考える。それについては今後、事務局とも詰めさせて頂き、次回以降ご提案したい。後段の内容は行政からお願いします。

関東運輸局 準特定地域の指定基準はご存じだと思うが、日車実車キロまたは日車営収が13年度実績よりも下回っているということが必要だが、今ここでは「来年も大丈夫」という話はできないが、日車実車キロと日車営収の両方がクリアされないと解除にならない。指定基準は「または」という表現だが、解除となると両方がクリアされなければならない。

戸崎会長 よろしいか。いずれにしても、協議会として話す事は多いと思うので、そういう場はなんとか育てていきたい。その他よろしいか。それでは以上で全ての議事が終了いたしました。本日は円滑な議事進行にご協力頂きまして誠にありがとうございました。

3. 閉会

事務局 本日協議頂い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6回 東京都特別・武三交通圏タクシー準特定地域協議会協議会」
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1－1 タクシー事業の現状
- 資料1－2 タクシー業界の取り組み
- 資料2 「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調査の報告期限の
変更について
- 資料3－1 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3－2 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】

- 参考資料1 タクシーの新たな取り組みについて
- 参考資料2 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

以上