

## 第 1 回

# 東京都多摩地域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 4 日 (水)

14 : 00 ~ 15 : 10

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

- ・ 協議会設立の手続き
  - ・ 「東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
  - ・ 「東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
  - ・ 「東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
- 東京都タクシー特定地域協議会設立準備会の矢田東京運輸支局長による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認 -
- ・ 構成員の紹介
  - 矢田東京運輸支局長より、要綱にしたがって構成員を紹介 -
- ・ 会長・座長選出
  - 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会同様、神谷委員を会長に、太田委員を座長に選出 -
- ・ 事務局長指名
  - 神谷会長より東京乗用旅客自動車協会藤崎専務理事を事務局長に指名 -
- ・ 第 1 回東京都多摩地域三交通圏タクシー特定地域協議会
- 1 . 開会
- 2 . 会長挨拶
  - 神谷会長 ・ 通常国会において、全会一致で、タクシー活性化・適正化法案が成立し、タクシー事業が公共交通機関として機能を果たすべく、本年 10 月 1 日から施行された。
  - ・ 新法に基づき全国で、141 の交通圏が特定地域として指定され、各交通圏毎に地域計画策定のために、順次協議会が立ち上げられることになっているが、全国に先駆

けて、10月14日に、東京都特別区・武三交通圏の協議会が設立され、今回は、三多摩地域の合同協議会を、立川、八王子、青梅の三市長にご出席頂き、開催する運びとなった。

- ・また、座長を東京都特別区・武三地区の協議会に引き続き、太田委員にお引き受け頂くこととなったが、何卒よろしくお願ひしたい。

### 3．座長挨拶

- 太田座長
- ・三多摩の協議会開催にあたっては、多くの方々が、重なっているとのことで、合同協議会が開催されることになった。長丁場だがよろしくお願ひしたい。
  - ・特に3市長については地域交通の1つとしてのタクシーについて忌憚のない意見を頂きたい。

### 4．議事

- 事務局より本協議会の目的と役割、タクシー業界の現況について（適正と考えられる車両数を含む）本協議会の今後の進め方について、資料説明 -

- 太田座長
- ・三多摩地区は第1回の協議会であり説明を省略するなど、説明が不十分な部分もあるかと思うが、基本的な問題は、タクシー需要が減っている中で、タクシー車両数が減っていないという現状である。この協議会は、そのような状況に対する対策を検討していく場となろう。

- ・以上の説明を踏まえて、各市長様にご意見賜りたい。

- 清水委員
- ・今、色々な数値を元に説明を頂いたが、経営の立場からというよりも、利用者の立場から説明を聞いていた。私は、平日は公用車を利用しているが、土日祝日はタクシーを利用して活動しているが、今の説明の中には、利用者の立場からどうしたらいいのか、という視点の説明がほとんどなかったように思う。適正と考えられる車両数についてという説明もあったが、これも営業の立場から考えた適正車両数である。

- ・利用者からすれば、例えば、かつて、立川においては、金曜の夜、駅前でも1時間待ってもタクシーが来ないという状況があった。今でこそ、そういう状況はないが、2年ほど前はまた同様の状況が若干見られ、タクシー待ちの人数が50人、70人と見られるようになった。

- ・リーマンショック後はそのような光景はなく、むしろ、タクシーのプールから車両があふれている状況であり、環境、安全問題から対策していかなければならないと思う。

- ・しかし、今後タクシー業界の方向性を示すに当たっては、利用者が真冬の夜中、1時間、2時間待たされるという状況、そのような利用者の立場を考慮して検討しないと、理解は得られないだろう。

- 黒須委員
- ・車両が多すぎるということは、肌身で感じている。JR八王子駅では、常時40、50両滞留しており、路上駐車がひどいところも2～3箇所ある。そのような車両のほとんどが、エンジンをかけっぱなしで、その後にはタバコの吸殻が落ちていてということで、市民からの苦情が多い。
  - ・景気の波を一番肌で感じるのは、タクシーの運転者だと思うが、タクシーを使う際は、世間話としてそのような点について運転者に聞く機会となっている。
  - ・その話の中で最近よく聞くのは、タクシーの運転者の賃金が低く、労働にそぐわない賃金となっているということ。そのため、なり手がなく、ドライバーの質の低下につながっている状況なのだろう。実際に八王子市役所から利用した際、「京王プラザホテル」さえ分からないという運転者が居た。地理不案内などの質の低下を実感することもある。
  - ・こうしたことの背景には、規制緩和後、車両数が増えているという問題があるのだろうが、個人タクシーの問題もあろう。個人タクシーがどのような形態で運営をしているのか分からないが、その点も踏まえていかなければならないのだろう。
  - ・車両数を減らすということは、必要なことなのだろうが、難しい問題だろうと感じている。
- 竹内委員
- ・地元でも需給のアンバランスがあると実感しているが、どのように調整するのか難しい。特に、雇用情勢も悪い中で、どのように対応すべきかということも、一方で検討すべきこと。いずれにしても、客がいない中で、客待ちの車両が多いという点は問題であり、その点は地方の都市も同じ状況。
- 太田座長
- ・10年前の規制緩和の際には、市場の調整機能によって、需給が調整されるという話だったが、実際に市場に任せていると不必要に増え、減った方が良い場合も減らないというような状況となり、調整機能が働かなかった。
  - ・今回の地域計画には、何か上手く調整できる機能を入れたいということだろう。さらに、その中では、運転者の質を上げる、待遇を改善すると同時に、利用者にとってはいつでも乗ることができる、しかもなるべく安く乗ることができるというようなことも実現しうる、市場に代わる何らかの仕組みを作っていこうというのが本協議会の主目的である。ご指摘を参考にしていきたい。
- 事務局
- ・需給のアンバランスを解消するという考え方は、この後の協議会で議論する予定だが、需給のバランスを検討する中で、利用者の利便性も考えていく必要があるというご意見も踏まえていきたいと思う。
- 戸崎委員
- ・立川は、成長している東京の中でも特異な街であると思う。それに応じた都市計画がスムーズについていけないという話も耳にする。そのような中で、車両が不足しているという状況は、過渡的なものであって、現在は、一段落ついた状況なのか、また、今後減車などを行った際に、さらに車両不足の状況が悪化するのか、その点について今後の見通しなどあればご意見いただきたい。
- 清水委員
- ・都市計画としては、南北の交通網整備が若干遅れている。一刻も早く整備しなければいけないと思う。

- ・タクシーに関しては、以前は、JR立川駅南口に3社、北口に4社と、法人タクシーの棲み分けができていたようだが、今は、他の地域の会社なども多く駅に集まっている。
- ・また、これまでは夜しか車両が集まってこなかったが、現在は昼から車両が集まっているという状況。立川には潜在需要があるのだろうと思う。
- ・利用者の待ち時間が長い状況が、過渡的かどうかということについては、過渡的だと思っている。というのは、今は多摩地区のほかの地域から車両が集まっているが、立川に来てそれほど客がいないと分かれば、少しは減っていくのではないかと思う。
- ・ただ、立川では基盤整備を進めており、5年後は、来街者が1万人増えると試算しているので、さらに需要が増えていくのかと思う。さらに、駅の北口の基地跡地に国文学研究所、極地研究所などのような国の機関がいくつかオープンしており、それらへの利用者が非常に増えたとタクシーの運転者に聞いた。とはいえ、土日の夜はほとんど利用者がいないという状況なので、なかなか、先ほどの質問に的確に回答するのは難しい。しかし、いずれにしても、都市基盤も整備し、大型の集客施設の立地も計画されているという状況である。

太田座長 ・需要が反転・増加し、車両が増えなければいけなくなった時に、車両が増えないシステムでは困るので、そのようなことが可能な仕組みづくりをしたい。

- ・また、タクシーは地域の公共交通機関であるにもかかわらず、市のご意向が反映されない行政システムとなっていた。しかし、今後は、都市計画の中でタクシー問題について少しでも検討していただきたいと思うとともに、この仕組みの中でも都市計画などを踏まえて考えていきたいと思う。

神谷会長 ・特定地域の指定期間は3年間。したがって、社会経済状況が変われば、また、変化があると思う。

- ・多摩地区については、東京都特別区・武三地区ほど、供給が多くてどうしようもないという状況ではないと思う。したがって、多摩地区については、より地域密着型のタクシーサービスのあり方を考えるなど、需要を掘り起こすような取組みにも力を入れることが必要ではないか。

工藤委員 ・40年間地域のバスタクシー鉄道にかかわってきたが、今も月に1回都市と交通問題研究会を開催している。その中で、よく出てくるのは、地方自治体は、交通問題に関心がないわけではないだろうが、窓口がないということである。そのような中で、十分な対応ができなかったのではなかったか。東京都は交通局があるといっても、充実した窓口があるということもお見かけしていない。こういったことを契機として、利用者の立場にたった交通行政のあり方について、適切な対応をなさっていただきたいと期待する。

太田座長 ・地方自治体の方が、地域の方々へのサービスを考えるに当たっては、足の確保が重要だが、それは目的ではない。タクシーなのか、バスなのか、他のものなのかというのは、手段として捉えられてきたこと、および地方自治体がコミットメントでき

る権限がなかったという状況から、地方自治体は交通問題に対して積極的でないように見えたことであろう。

清水委員 ・正直に申し上げれば、これまでタクシーについては念頭がなく、バスの路線網を中心に交通政策を検討してきた部分がある。尚、立川市には交通課が設置されている。

太田座長 ・今後の高齢化社会ではタクシーの需要も増えると思われるので、タクシー問題も合わせて考えていただければと思う。

**【配布資料】**

資料 1 - 1 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 1 - 2 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 1 - 3 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 2 多摩地域（三交通圏）におけるタクシー事業の現況

資料 3 1 適正と考えられる車両数の算定について（東京都北多摩交通圏）

資料 3 - 2 適正と考えられる車両数の算定について（東京都南多摩交通圏）

資料 3 - 3 適正と考えられる車両数の算定について（東京都西多摩交通圏）