

第2回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第2回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第2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 22 年 1 月 19 日 (火)

13 : 30 ~ 15 : 30

K K R ホテル東京

1 . 開会

2 . 議事

東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画について

東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画について

東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画について

- 事務局より、多摩地域(三交通圏)における地区ごとの現況写真のスライド放映、「多摩地域(三交通圏)におけるタクシー事業の現況」、「東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(素案)」、「東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(素案)」、「東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(素案)」資料説明

南多摩交通圏の平成 20 年 7 月 11 日現在の車両数の訂正(1,341 台 1,345 台)報告 -

太田座長 ・多摩地区三交通圏の地域計画は、できれば次回協議会で成案をお示ししたいと思うので、本日、忌憚のないご意見を頂きたい。

清水委員(代理)・立川市では、特に夜間、他市のタクシーが入り込んでくる。立川市内のタクシーではまかないきれないというのと、立川駅で待っている方が、他の駅で待っているよりも需要があるということから、このような現状になっていると思われる。

・最後のページに、「これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施する」とあるが、「必要な行動」とは具体的にどのようなことかお伺いしたい。

事務局 ・特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会で様々な議論を経て記載された内容である。例えば乗り場の設置整備にあたっては、鉄道事業者や自治体が管理している土地なども検討対象となる。このようなタクシーに影響力を持つ幅広い関係者に、適切な役割を果たしてもらいたいというのがここでの主眼。行動の取り方は千差万別であるが、自治体にはイニシアティブをとって行うことが、市民のためになることもあるのではないかと。

太田座長 ・16 ページ目の「総合交通ネットワークの一員としてのとしての機能の向上」のなかで、「その他の事業」で記載されている点は、自治体に取り組んでいくようなことも含まれているのだと思う。

事務局 ・現段階で何が必要なのかという具体的な事項を念頭に記載しているわけではなく、

何が必要なのかを今後関係者間で議論し、合意が得られた上で、実施に移しましょうということである。

- ・立川市の現状については、7ページの で、立川駅などの主要ターミナル駅で生じている交通渋滞などの問題を改善するという目標を掲げており、今後取り組んでいきたいと思っている。

太田座長 ・主旨をご理解頂き、ご協力頂きたいと思う。「その他の事業」では、「必要な行動」と表現されているが、執行が義務付けられるという強い意味ではないと考える。

黒須委員(代理)・八王子市も夜間の路上での客待ちのタクシー渋滞が発生している。鉄道の終電以降は徐々に車両が流れていくが、それまでは渋滞がひどく、八王子駅北口において市で実施した調査の際には44台のタクシー車両が駅前待機駐車していた。

- ・八王子市は市域も広く、地域性が大分異なっており、昨年より本市の西に位置する上恩方地区では乗り合いタクシーの実証実験を行うなど、行政としても改善に取り組んでいる。

竹内委員(代理)・青梅市では、資料説明のなかでもあったように日常の利用が少ないというのが実情。駅前では自家用車とバス、タクシーが競合しており、ロータリーの取り合いが生じているのが現状なので、行政としても取り組みを進める必要がある。

- ・現在、バスは深夜バスの運行も行っており、需要もあると聞いている。公共交通機関としてのタクシーの生き残りを考える際には、そのような点も参考にして取り組んでいく必要があるだろう。
- ・観光については、タクシーのサービスは有用だと思うので、観光協会などとも協力して、促進していきたいと考えている。

太田座長 ・「北多摩」の地域計画の8ページにある、実車時のバスレーンの利用について記載されているが、警察からは何かご意見はございますか。

乙丸委員 ・バス事業者からは、バスレーン規制は生命線であると言われている。そこに、輸送実績が減少しているとはいえ、実車率5割のタクシーが乗り入れるということになると、現在でも確保できていないバスの定時性の確保がさらに困難になる。状況を見ながら、ケースバイケースで検討・対応していくということであれば、可能だと思うが、「推進」という表現であると、タクシーのバスレーン利用が既成事実のようにも受け取られる。「検討する」というのであればバス事業者の反発も少ないのではないか

太田座長 ・バスレーンについては、「推進する」という書きぶりではなく、別の表現に工夫してほしい。バス、タクシーは競合関係であるが、今後は、補完しながら対応していく必要があると思うので、ケースバイケースでニーズを抽出し、可能なものについては積極的に検討してもらいたいと思う。

神谷会長 ・16ページの のその他事業に「地域公共交通の向上のための話し合い場の設置」とあるが、こういう場でバスレーン規制の問題についても議論がなされればよいのではないか。従って実施主体等の中に警視庁も入ってもらったほうがよい。

事務局 ・現在、具体的な議題を特に想定しているわけではない、バスレーンも議題になりう

るので、実施主体に警視庁も追記し、「等」を追記することにする。

- ・また、8ページの「推進する」は「検討する」に変えたい。

河島委員(代理)・バスは公共交通機関としてPTPSが導入されているが、タクシーには導入されていないのが現状。PTPSを搭載したバスの前にPTPSを搭載していないタクシーが走行していると、システムが適切に作動しないおそれもあるので、そのような点も考慮する必要があるだろう。

工藤委員 ・全体を通して利用者の声を書かれていないように思われる。住民が参加しないといけないだろう。

- ・例えば、バスではプリペイドカードなどが普及しているが、北多摩のタクシーではほとんど導入されておらず、クレジットカードの利用もできないタクシー車両も多い。そのようなニーズもあるのではないかと。このようなことも、利用者の代表と議論していく必要があるのではないかと。タクシー業界と利用者代表との話し合いは今まで無かった。

- ・また、多摩の場合、昔から「三多摩格差」と呼ばれることがあるが、そのようなものを意識されているのか。多摩の特性というものがある上に、この数十年で地域によっても変化が生じている。人口構成の推移、特に高齢化社会の進展具合などが、適正車両台数の算出の中に前提として入っているのか。

- ・今後は、バスとどのように良い競争をするのかということが重要だろう。深夜バスとともに、乗り合いタクシーなども検討及び推進していくことも必要だろう。

太田座長 ・自治体を住民代表とみなすのか、行政代表とみなすのか、という問題があるだろうが、そのような住民代表の声を汲み取るような表現にしてもらいたい。

戸崎委員 ・住民代表と利用者代表は厳密には違うので、「利用者代表」という文言を入れるべきだということだろうか。

工藤委員 ・わざわざ文言に入れなくてもいいが、そのような認識をすべきだということ。

太田座長 ・特別区・武三地域においては、利用者代表の声は需要に現れていると捉えられるだろう。しかし、多摩地域の場合、バスとの関係などもあって需要というかたちで顕在化してこない。そのような場合、タクシー会社がどのように対応するのかというのが問題になる。それは個々の事業者が考えることなのかもしれないが、タクシーを公共交通機関として捉え、対策を考えていく必要があるだろう。

太田座長 ・適正車両台数については、公開されるときに計算方法も付帯しているのだけれど、できる限り今の工藤委員のご意見を参考に検討できればと思う。

神谷会長 ・適正車両数については、当面の指定期間の3年間におけるものということを前提に需要量と実働率を基に算定しお示ししているものであり、工藤委員ご指摘の視点は入っておりません。

事務局 ・多摩地域のマーケットが特別区・武三地域と異なっているということは認識している。都心部と比べると、多摩地域のタクシーはライフラインとしての機能がより強く、他モードとの連携も重要である。また、観光や福祉など新たな需要もあらうと思っている。需要開拓の際には、おっしゃるような需要構造、需給バランスも念頭

に検討したい。

・また、本文中に利用者等との意見交換等も検討したい。

下谷内委員 ・ 1 ページ目の高齢者の部分について、「移動制約者の外出支援」とあるが、これは、高齢者を念頭に置いているのか、妊婦や病人、障害者なども入るのか。移動制約者が誰を指すのか漠然としている。移動制約者とは誰なのか、具体的な例示を入れてもらえると分かりやすい。

・また、地域計画の中で取り組んだ内容をどのように利用者にPRしていくのかという視点が欠けているのではないか。このように事業が動いているということが一般の利用者にも分かるようにしてもらいたいと思う。

太田座長 ・ 18 ページには、体調不良児童、子育て支援、妊婦支援など、移動制約者だと思われる個別の具体例が出ているが、冒頭には移動制約者とだけあるので、分かりにくいかもしれない。工夫してもらいたい。

小河原委員 ・ 都心部とはかなり実態が異なるため、多摩地区の実態はつかみにくいが、多摩地域内でもそれぞれに需要の実態が違うようなので、特に福祉関係に応じたサポートを自治体などと協議して展開してはどうか。都心部とニーズが大きく異なるのであれば、方策も変えていく必要があるのだろうと思う。

松田委員（代理） ・ 労働面でみると、都心部と周辺地域との賃金格差が懸念される。最低賃金に抵触する事例があるのは事実。

藤田委員 ・ 多摩地域は非流し地域なので、駅待ちか電話での対応かということになり、駅待ちの対応としては、駅ごとのバランスを改善する必要がある。

・バスレーンへの乗り入れについては、規制の問題から難しいと思うが、個別輸送とはいえ、タクシーも公共交通機関として捉えていただき、その上で、バス専用レーンではなく、バスとタクシーの共有レーンなどを設けてもらい、交通流を検証するような実証実験などを行ってもらうことはできないだろうかとも思う。

太田座長 ・ いきなりは無理だとは思いますが、先々には実証実験が実施されればと思う。

植松委員 ・ 鉄道事業者としては、タクシーは同じ公共交通機関であり、ライバル関係でもあるが、一方では相互補完関係が強いと思っている。その関係も強化し、タクシー需要が増え、鉄道利用者も増えれば良いと考えている。

木村委員 ・ 車両台数の推移の中で、個人タクシーの台数が 55% 増加しているとある。しかし、北多摩は昭和 60 年、南多摩が昭和 56 年に個人タクシーが始まっているので、その頃に経営許可を取得した事業者は、現在廃業年齢に達してきている。特別区・武三地域と比べて後発になるので、これまでの増加率は高かったが、今後台数は頭打ちになるのではないかなと思う。群馬県では 7 名から増えない。

・また、全国のタクシーに占める個人タクシーのシェアは 21% 前後となっているが、それに比べて、多摩地域での個人タクシーのシェアは著しく低い状況となっている。

・輸送力としても、法人タクシーと単純に比べることはできない。

・昭和 60 年から多摩地域の人口増加率が 25%、都心部の人口増加率は 2% であり、まったく都心部とは状況が異なっている。

- ・したがって、確かに個人タクシーの台数は増えてはいるが、55%という数字はこれらの状況を考慮せず、現状を誇張して表現しているように受け取れるので、この数字は削除してもらえないか。
 - ・カードについて指摘があったが、クレジットカードやデビットカードは個人タクシーではかなり導入されているが、スイカやパスモは法人タクシーの方が早く導入されている。
- 太田座長
- ・55%という数字は割愛してはどうかと思う。また、多摩地域での個人タクシーの位置づけ、経緯まで明記するかどうか、検討してもらいたい。
- 富田委員
- ・多摩地域は、特別区・武三地域とはまったく状況が違っている。つまり、都心部では法人タクシーが増え、個人タクシーが減少、多摩地区では法人タクシーが減り、個人タクシーが増えるというように、逆の状況である。
 - ・ただ、個人タクシーの車両を減らすというのは、なかなか難しい。その一方で、既に車両を減らしている法人が車両をさらに減らさなければならないような状況になりかねず、大変難しい状況。今後、個人タクシーの皆様方とも話し合っていきたいと思う。
 - ・また、同じ事業者でなぜ、特別区・武三地域と多摩地域で状況が違うのだろうか。
- 事務局
- ・多摩地域の場合、他のエリアに進出するという感覚がなく、地元サービスを提供していくという意識が強い。都心部の場合、他の市部や他府県からも事業者が進出しているが、多摩地域の場合、他市に事業所を出すということはあまりない。
 - ・しかも、エリアは狭く、需要も限られているので、同じ地域の中で車両を増やすということは、分母だけがが増えて各社の輸送量が減ってしまう結果に繋がるので、あまり車両を増やそうという意識がなかったのではないか。
 - ・また、長距離輸送を念頭に置いておらず、メインとなるのは短距離輸送、1,000円程度の輸送が中心である。したがって、小額の精算になるので、先ほど話に出たようなクレジットカードでの支払いよりも、現金支払いが好まれるのではないか。
- 河島委員(代理)
- ・西多摩交通圏の地域計画7ページに、「駅前における交通集中の改善について」とあるが、15ページのそれに対する特定事業の項目には「交通問題の改善」とある。これは「駅前における交通集中の改善」と統一するところではないか。
- 事務局
- ・ご指摘の通り、修正します。
- 戸崎委員
- ・この多摩地区については全国の注目を集めていると考える。
 - ・西多摩交通圏の地域計画3ページに、「需給バランスが崩れたことによる公共交通としての機能低下」とあり、他の二地域では「需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下」となっているにも関わらず、西多摩地域だけ「社会的影響」が外されている。この理由は何か。
- 太田座長
- ・「社会的影響」として、ここでは環境問題などを念頭に置いていたが、タクシーを最後の交通手段として捉えた場合、西多摩地域で生じる「社会的影響」は、他の二地域と比べてもむしろ深いのではないかと考えられる。その点も考慮したうえで書き直してもらいたい。

木村委員 ・車両台数の単位として、「台」「両」の二つが使われているが、両者の使い分けには何か意味があるのか。

事務局 ・特に意識して使い分けをした訳ではない。用語を統一する。

その他

事務局 ・次回協議会は、引き続き合同にて、2月24日13時30～15時30分、アルカディア市ヶ谷にて開催予定。

3．閉会

【配布資料】

資料1 第1回東京都北多摩交通圏及び南多摩交通圏並びに西多摩交通圏におけるタクシー特定地域協議会合同会議 議事概要

資料2 - 1 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

資料2 - 2 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

資料2 - 3 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

参考資料

多摩地域（三交通圏）におけるタクシー事業の現況

・議事終了後、報道関係者に対し、座長及び事務局において、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