

第4回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会 議事録

平成31年2月15日（月）

13:30～15:30

立川グランドホテル 2階「ソアーベ」

1. 開会

事務局 定刻前ですが、出席予定の委員の方がお揃いですので、ただいまより「第4回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会」を開催致します。本日は、年度末の大変お忙しい中、関係者の皆さまには多数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。私は本協議会の事務局長を務めております東京ハイヤー・タクシー協会の門井と申します。議事に入るまでの進行につきましては、私が務めさせて頂きますので、何卒よろしくお願ひ申し上げます。

まず、最初に本日の出席状況についてご報告させて頂きます。構成員22人中16人の構成員の方の出席を頂いています。過半数を超える構成員のご出席を頂いているので、設置要綱第5条第16項の規定に基づき、適正に成立しておりますことをご報告申し上げます。

なお、本協議会につきましては、設置要綱第5条第15項において「協議会は原則として公開する。」旨規定されておりますので、報道関係の皆さまにつきましても協議会が終了するまで入室可といたします。

ただし、カメラやビデオ撮影については冒頭のみ撮影とさせて頂きたいと思っておりますので、ご協力の程よろしくお願ひいたします。

－ 報道関係の方々の撮影時間 －

事務局 それでは、お手元にお配りしております資料の確認をさせて頂きます。

－ 資料の確認 －

事務局 以上の資料をご用意しております。資料に不足等はございませんでしょうか。

ないようですので、次に、本日まで出席頂いております構成員の皆さま方をご紹介させていただきます。紹介につきましては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。なお、その他の構成員の皆さまにつきましてはお手元にお配りしております『出席者名簿』、『配席図』をもってご紹介に代えさせていただきます。それでは、新たな構成員の方をご紹介させていただきます。

－ 新たな構成員の方々のご紹介 －

事務局

以上でございます。

また、本日、国土交通省関東運輸局ならびに東京運輸支局の方々に、オブザーバーとしてご出席頂いておりますことをご報告申し上げます。それでは議事に入りたいと思います。ここからの進行は、戸崎会長にお願いしたいと思います。戸崎会長よろしくお願い致します。

2. 議事

戸崎会長

本日はよろしくお願ひいたします。重要議題がありますので、今日は出席者全員に一言ずつ頂く。それでは議事に入ります。

南多摩交通圏が特定地域に平成 28 年 7 月 1 日に指定され、本年 6 月 30 日までの指定期間となっておりますが、昨年 11 月 22 日付け関東運輸局長より当協議会会長あての文書により、南多摩交通圏が特定地域の指定の期限の延長に関する指針の延長の指針、その 3 項に該当しているため、当協議会において特定地域の指定の延長を希望する場合は、本年 2 月末までを期限とし、同意を得た上で国土交通大臣あてに報告をするよう求められている。

本日はこの件について各委員の皆さんから忌憚のないご意見を頂き、その上で、指定期限延長の希望の有無についての議決を図らせて頂きたいので、議事の円滑な進行にご協力頂きますようお願いいたします。

先ほど申し上げたように、議題 1 「現状について」の説明のあと、皆さんのご意見を順次頂きたい。それでは議事次第にしたがい進行します。

まず議題 1 「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する前に、資料 1-1 「タクシー事業の現状」の資料に関し、昨年 11 月の特別区・武三交通圏の協議会の際に、委員の方から資料 3 ページの日車営業収と資料 6 ページの賃金の関係について質問頂いているので、この点について行政の方から説明を頂きたいと思ひます。

東京運輸支局　それでは資料「1-1」の説明をさせていただきます。前回、特別区・武三交通圏の協議会の際に、日車営収が平成28年から平成29年にかけて数字が上がっているのに、6ページ4.の資料でタクシー運転者の年間賃金が下がっている理由についてのご質問を頂いておりました。

こちらについては、資料6ページの賃金は年収の記載となっておりますが、実際は厚生労働省の賃金構造基本統計調査の数字で調査対象の6月の1ヶ月分のみであり、関東運輸局で1月分の給与を12倍しさらに賞与を加算することで年間の賃金を推計したものになっていました。そのため、例えば6月の天候等の影響を大きく受ける場合もありますし、また、対象となる事業者も毎年異なり、日車営収の資料等他の数字とも必ずしも連動するものではありませんでした。そのため数字についてはあくまで目安と捉えて頂きたいと思えます。

戸崎会長　どなたからの質問でしたか。

下谷内委員　厚生労働省の6月1ヵ月分を12倍して賞与を含めたもので年間となっているということか。例えば6月にはどのくらいであったか比較することはできるのか。6月というのは厚生労働省の計算する標準月の理解でいいか。

藤原委員（代理）　厚生労働省の労働時間の調査は6月を対象にしている。だいたい国の機関は休日がない6月を対象にしている。

下谷内委員　祭日がないだけ。タクシーも6月が適正なのか。年間を通して日車営収は同じではないと思う。6月がどの程度なのか。突出しているのか、下がっているのか。

藤原委員（代理）　標準的。7月と12月は繁忙期にあたる。雨が降るか降らないかでまた違ってくる。

下谷内委員　それに12を掛けて賞与を足すというのでは、あまり正確性がない気がする。

戸崎会長　基準月を何処にするかは難しい問題ではある。とりあえず何処かに決めないと比較ができない。よろしいですか。それでは議題1「適正化・活性化の取組み状況」について事務局より説明をお願いします。

－ 資料1-1「タクシー事業の現状」を説明 －

戸崎会長　ありがとうございました。続いて資料1-2について、藤原委員からお願いします。

－ 資料1-2「南多摩交通圏の活性化の取組み」を説明 －

戸崎会長　ありがとうございます。今のラッピングタクシーに関して日野市から補足説

明をお願いします。

壁巢委員（代理） 本年 2019 年は新撰組副長、土方歳三の没後 150 年にあたる。土方歳三の高い認知度を通して、日野市の認知度向上に繋げるため様々なイベントを今後実施していきたいと考えている。

その中で、いま説明のあったラッピングタクシーについて、日野市内に本社があるタクシー会社、南観光交通、日野交通、都民交通と連携を図り、各 3 台合計 9 台のラッピングタクシーを本年 1 月 16 日より運行している。南観光交通がシエント、日野交通、都民交通がグランコンフォート。デザインは日野市観光協会に依頼し、タクシー事業者も含めた選定委員会で決定した。

1 月 16 日に日野市内でお披露目会を実施し、NHK などにも放映され注目を集めた。直近のデータでは半月で 2,000 人の利用があり、羽田、横浜など遠方への利用も散見される。市内より市外での注目が高く、根強い土方歳三ファンから、タクシー業務の妨害にはなるが写真撮影等のリクエストもかなりあると事業者から報告を受けている。

戸崎会長 ありがとうございます。今日はせっかく事業者も来られているので一言お願いします。

一ノ瀬様 日野交通の一ノ瀬と申します。日野市の担当の方からご紹介頂いたが、1 月 16 日より 3 社、市の行政の力が強く、いい出発式を迎えることができたことにお礼を申し上げたい。当社も各空港へのお客様の送りや、日野市内では史跡の関係で各資料館が点在しており、そこからラッピングタクシーの注文も入っている。しかし通常の営業をしている関係上、たまたまその車が空いてない場合は行けていないが、利用に合わせて順次運行しているのが現状。今後とも 12 月末までの運行の中でいろいろ試したいと思うので、皆さまも何かいい発想がございましたらお願いしたい。3 社一致団結して動いている。

戸崎会長 ただいまタクシーの当地域の現状についてデータを基に示して頂いた。これまでの現状、これからについて皆さまにご意見を伺うが、次の議題の指定地域の延長に関してはそれを認めるべきところから、特に利用者、自治体がどのように関心を持って取り組むかが重視されているので、その点を確認させて頂きたいので一人ずつお話をお願いしたい。

利用者代表の保坂委員から順番でお話頂き、各自治体からタクシーをどのように位置づけ各自治体として今後どのように関与していきたいか伺いたい。それを受けて藤原委員からお答え頂き、労働組合から一人ずつお話し頂き、最後にまとめたいと思う。

保坂委員 資料を興味深く拝見した。資料 1 - 1 にある輸送人員や営業収入が右肩下がりに下がっている。実働率が下がり実車率は横ばい。乗務員数も辞められた方に対して新しく入る方が少なくなっていて人数が減っている。年間賃金も

東京都の平均にということだと思うが横ばい。一方で意識調査ではかなり苦しいという方はだいぶ減った。運転者の意識の変化なのか、何か環境が違うのか、ここは何故こうなっているのか分析を聞きたい。

活性化の取り組みについては、タクシーのルールだが発着のどちらかが当該の交通圏でなければならないということを見ると、私は北多摩に属するところに住んでいるが、南多摩地区は土地のアップダウンが非常にあるという印象と、最近バイパスができた道路の整備がされたりしているが、地域的には短距離のニーズはあると思う。多摩地区に住んでいるものからすると、初乗りの運賃が都内23区並に下がればいいと期待しているが、現実的にどれくらいまで実現性があるのか。

それから日野市のラッピング車両の話があったが、自分は放送業界だが半分は広告業界に関わるような立場でもあり、これはラッピングにマッチしたところにあったり、あるいはこれが珍しいところで眼に触れて初めて意味があるのだろうと思う。羽田空港に行けばPRになるだろうし、資料館に行けばお客様の関心があるから目につく。配車方法、運用方法でもう少し効率的にやればよりPRに繋がる。エリア外では営業できない部分があると思うが、日野市の外に出て始めて意味があると感じる。

ラジオ局の立場では、ジャパントクシーの改良型が出たが、ジャパントクシーはラジオがオプションなのが大変ショック。会社によっては積んでない。防災、災害対策でもご協力させてもらっているので、ラジオはオプションでも搭載して頂きたい。

戸崎会長 ありがとうございます。乗務員関係は後で労働組合の方々を意識してご回答に盛り込んで頂きたい。初乗りについては後で。ラッピングに関して何かあれば、関係者の方々ご意見があれば言って頂きたい。最後のジャパントクシーはご要望ということでよろしいか。

樫村委員 この協議会はタクシーの産業としての基本的な戦略を立てるところだと思っている。その上で原点は輸送人員の推移だと思う。輸送人員が減れば収入が落ちる。13年度から29年度30%減は大きい。1970年をピークに輸送人員がどんどん減っているが、何故減っているかもういちど検証すべき問題ではないか。イメージとしてはモータリゼーションの進化、他の輸送機関の発達、景気、タクシーが乗りにくいなど嫌われている面があるのかどうか。

活性化策をたてているが、景気が悪いなら全タク連として消費増税を受け入れるのは望ましいとは思わない。軽減税率を適用するなど是小手先の手段でしかない。お父さんの小遣いが消費税に伴い上がらないとタクシーは利用されない。政府側に要望するにしても、輸送人員をどのように増やすかを踏まえる必要がある。モータリゼーションについて、運輸支局の方がいるが、八

王子登録事務所管内の自動車登録数がどのように変化してきているかなども情報提供してもらったほうが分かりやすい。

あとは自治体の人口の増減、人口が増えているのに輸送人員が減っているなら大きな問題なので、どうするかを考えないといけない。他の交通機関に流れているのか、ここでもう一度比較して、皆さんの目に見えるようにしないと個々の事業者への説得力がない。カーシェアリングが増えているのか。レンタカーならナンバーで登録台数が分かるだろう。その利用状況などを見たらうで、タクシーはどうするか考えないといけない。

資料でLPG価格の推移があるが、タクシーの原価構成として人件費についてエネルギーが高いといわれている。LPG、ハイブリッドが普及してきたと考えると、原価の構成比をジャパントクシー普及とともに示して頂いたほうがいい。

戸崎会長 輸送人員の推移についてはもう少し要因分析をしたほうがいい。できる範囲で改良したい。経済成長の状況や燃油価格、人口構成もかかってくる。そういった点を織り込んで、将来推計として人口構成が変わっていくので逆に増えていくとか、そういった分析も時間の許す限りでやる必要があるというご指摘だと思う。藤原委員から少し盛り込んであとでお話を頂きたい。

下谷内委員 活性化の取り組みを拝見して少し明るい未来が出てきたと思う。取り組みの中で若年労働者の積極的な雇用促進とあるが、2名新卒採用されたのはとても喜ばしい。その下の女性の働きやすい環境と、これからはこの2点に注目してほしい。前回の特別区・武三の協議会の時に、新卒の収入が高いと出ていた。私はそれをPRして新しい人達を雇ったらどうかと申し上げたが、新卒も高齢も歩合制。企業や官公庁に勤めると年齢、職種等で収入が上がるが、タクシー業界はそれがなかなか実施されないの、歩合制について検討して頂きたい。

女性の働きやすい環境の整備については、だいぶ変わったと感じているが、この「でもしか」の採用は危惧している。とりあえず雇ってみましょうということではなく、それなりの人を安心、安全に運行して頂く。密室の個室なので運転手の安心、安全、それからお客様の安心、安全を十分に注意できるような、女性教育研修の環境を整えてほしい。女性はドライバーが好きというのがトラックでは多いとお聞きするし、地方では女性ドライバーも多い。問題は、子供が小さい方には働くのが不便だという。できれば職場環境整備で子連れも関わる事ができる体制をお願いしたい。

それから、日車営収と賃金の関係がやっぱり分からない。統計の取り方をきちんと取って頂ければ、現実的に理解できると思う。企業収入がそれなりにあるとして、燃料費、構成比などどれくらいの歩合があつて、それに対して

どれくらいがドライバーの収入なのか。平成 17 年から資料が出てこなくなってしまった。そこをどうしても知りたい。

戸崎会長 専門的なご意見が多かった。女性労働者の活用については労使それぞれお話があるだろうと思うので織り込んで頂きたい。

岩岡委員（代理）資料 1－1 については、タクシー運転者の意識調査結果で生活実態がまだまだ 6 割以上の方が苦しいと拝見して現状を感じた。最近の状況で、私もタクシー事業者から運転手が増えないと伺っている。町田市もタクシー事業者とは横の関係で定期的に話をしているが、少しでも改善のために連携して協力していきたい。

資料 1－2 は直接の部署ではないが、観光タクシーをご紹介頂き興味深く面白かった。町田市も緑豊かな土地柄で、大きな薬師池公園でもこれからイベントがある。そこで観光タクシーの取り組みができたらいと思うので、関連部署に報告したい。

町田市の現状は、昨年度から相原地区の丸山団地でタクシーを用いた小型乗合交通の実証実験を昨年度の 2～3 月に行った。平日だけで 1 日 12 便くらいだったので 1 便あたり 1 人という結果であった。そこで終わるわけにはいかないので、もう一度市民のニーズを聞き課題を洗い出し、少しルートを変えて今年度も 10 月から 3 月まで実証実験を行っている。今のところ平均 1 便あたり 1.4 人まで上がったが、乗合事業でやるならそれでいいのかというのがある。地域の方と話し、なるべく多くの方に乗って頂き、なんとか本格運行にこぎつけたい。

それ以外に市内に 16 の交通空白地区がある。町田市で交通空白地区を定めているのはバス停から 250m、鉄道駅から 300m 離れたところの、ある程度需要があるところ。道路状況を見るとコミュニティバスでは入れない、タクシーやワゴン車を入れないと解消できない状況になっている。その中の 3 つの地区で地域組織の方に立ち上げて頂き協議を進めている。動くようになればタクシー事業者に当然お願いする。今も町田市のタクシー協議会の方には話をしている。今後もタクシー事業者の方とは交通空白地区を解消するためにも一緒に取り組みたい。

戸崎会長 ありがとうございます。後ほど、地方交通サポート計画の話もあるので結びつけて頂ければと思う。

渡邊委員（代理）最近はニュースで自動運転のことで賑わせている。今、神奈川中央交通と SB ドライブが多摩ニュータウン内でポンチョという小型バスを使ってのフィーダー交通の実証実験をやっている。来週は国土交通省と内閣府の事業で、京王電鉄バスと群馬大学が共同でアルファードを利用してフィーダーのデマンド交通を団地の敷地内道路で行い、既存の路線バスのバス停に結節

する実証実験を行う。

交通モードが充実するのはいいが、有事の際、震災の際、どんな場合もタクシーやバスといった交通事業者が衰退しているところは復興が遅くなる。地域住民の足が確保できなくなるということである。鉄道だけではない。震災が起きると鉄道は役に立たない。道なき道を行けるのはタクシーの強み。整備がされればバスは走るが、どんな状況でも地域に公共交通としてタクシーとバスが共存していないとその地域の衰退は始まると止まらない。

そういった観点で自動運転に興味を持っているが、ジャパントクシーはなんとかしてほしい。利用者を乗せるのに30分掛かる。最近改良されたといってもスロープが3パーツから2パーツになった程度で、手順が若干減っても15～20分。その間、あんな横出しのスロープが出ていたら、例えば団地内や狭隘な1戸建ての住宅地などではずっと道路をふさいでいる。そんなもので満足されていたら、他の交通モードや物流にも大きな損失を与える。これから技術が進歩して自動運転が入った場合、自動運転車両は交通法規を絶対に守るので、対抗二車線でオレンジラインが引いてあったらみ出しての追い越しはしない。そこに横出して1車線塞いでいるジャパントクシーがあったら、それが終わるまでずっと待っている。ゆくゆくはそれが同じタクシー事業者同志になりえる。タクシーの強みは狭隘な道路まで入って行ってドア・ツー・ドアで利用者を運ぶこと。逆にジャパントクシーの横出しが足枷になるのではないか。あんなジャパントクシーの普及をするなら、従来のワンボックスタイプで後ろから短時間で乗り込めるUDタクシーの方が道路交通状況としてはいい。一工夫ではなく、まるきり考えを変えるくらいのつもりで改良してほしい。

それから昨年、市内に営業所を構える3社のタクシー事業者の協力を得て、ある地域を対象に利用者動向調査をした。実験の内容は、路線バスが走っていない交通不便地域、多摩市は駅から500m以上、バス停から300m以上という水平移動距離。他の自治体はここまではやるが、多摩市は丘陵地帯なので水平距離に関係なく高低差が10m以上のところも交通不便地域と定義している。その中で一番広い乞田地域でタクシーを活用した実験を行った。朝6時から夜8時くらいまでの間で、その地域の方がどこで乗って降りているか。それから利用目的をはかる。多摩市では市民から都内でやっている初乗り410円、そのような声もあり、タクシー事業者の協力を得て市で320円の補助券を作り、事前に自治会に説明し、毎月発券会をやり、取りに来た方に毎月最大4枚320円の補助金を渡し、市内で乗って市内で降りる場合は実験対象になるので、降りる時にはメーター料金から320円を引いた現金に補助券を添えて出してもらった。その結果、3ヶ月間で利用できる地域と住民を限定し

たので対象となる実走回数は 1,051 回。その中で都内の料金はあくまで参考で、三多摩地区で合うかどうかは別として、補助券を入れると初乗り 730 円で乗れば払う時は 410 円なので、都内の料金体系を体感できて、それで測ろうと思った。利用の中で 730 円に該当しない、もっと短距離のケース、都内の料金で 410 円、490 円、570 円、650 円辺りに該当する利用者が 72%。こういう短距離運賃制度が導入された場合タクシーの利用はどうなるか聞いたところ、少しくらい増える、確実に増えるが約 6 割。さらにこういう形で利用しやすいタクシー料金制度になるなら免許証の返納を考えてもいいが 10%くらいいた。我々も実証実験をやっただけでは終われないので、都内と同じ料金でなくてもいいと思うが、是非三多摩地区に合った短距離運賃制度の検討をやってほしい。市としても場合によっては協会に市長名で要望書を出すことも考えている。

活性化については、私も多摩市に住んで 35 年以上になるが、多摩で走って 10 年目くらいのドライバーの方が隠れた名店を知っていたり、季節によってお客さんが行きたい店を知っている。そういう部分は自治体と一緒にではなく事業者でしか持ちえないネタで活性化を図るのもいいのではないかな。自治体は補助金の切れ目が事業の切れ目のようなところもある。

また、短距離になると三多摩地区は駅待ちが一番という話があるが、利用者はタクシープールを凄く望んでいる。今はたまたま三多摩地区は駅待ちしかないのが浸透しているが、利用者の声を聞くとタクシープール。家のすぐそばにあって、四六時中停まってなくてもいい。だけど行ったらいるかもしれない、いればラッキー、いなきゃ呼べばいい。タクシープールはきめ細やかではなくてもいい。各事業者はどの地区から無線配車が多いかなどデータをもっているだろうから、短距離ならそういうところで回数を稼ぐのもありだろう。活性化としてはタクシープールも検討して頂きたい。

戸崎会長 ありがとうございます。実証実験の結果は吸い上げられていますよね。エビデンスに基づいた運賃の検討として取り上げたい。UDタクシーの乗降に関しては今年の協議会でも話題になった。これは物流でも荷捌きでトラックが停まって同じような渋滞が起こることを考えると、道路行政にも関わる問題なので横断的な取り組みも必要になってくるだろう。

壁巢委員（代理）日野市では少子高齢化の影響で平成 20 年に策定した交通連携計画の大々的な見直しをしている。交通空白地域について日野市ではバス停から 200m、鉄道駅から 500m で円を描いて、そこで網羅できない部分を交通空白地域としており、市域の約 2 割が該当する。改善については市民要望含めて頂いているが、狭隘道路など即時解決できない部分が主要を占めており、前計画を作ってから 10 年あまり経つが、交通空白地域の解消はほぼ進展がない。

ただ、高齢化の波を受け、特にその部分は今までのように道が広がるまで待ってくださいという返事では納得頂けない状況なのは承知している。都内、近隣の先進事例を研究しているところだが、タクシー事業者と連携し乗合型の公共交通を運行しているが限界がきている。例えばデマンド型だが、ただ過疎地でやっているようなデマンドは、日野市は市街地なのでなかなか馴染まない。目指すのは日野市型デマンド交通。既存のアプリも活用し、高齢者は機械に対してアレルギーがあると思うが、なるべくシンプルにして使いやすさも追求しながらタクシー事業者の協力をあおぎ、少しでも交通空白地域を解消したい。次年度以降さまざま取り組みを計画している。

戸崎会長 ありがとうございます。

染谷委員（代理） 八王子市はタクシー合同営業運営委員会が交通会議の委員や、昨年の1月に交通対策特別委員会で議員との意見交換会をタクシー業界と実施した。資料1-1の6ページの年間賃金や平均労働時間、意識調査について、東京都全体だが多摩地区だけで考えると違うところもあるのではないかと。南多摩交通圏だけの資料があればいい。

八王子市の交通空白地域は地域循環バス等で解消をはかっているが、まだ50ヶ所以上ある。交通空白地域および山間地域に関しては降宿・醍醐地区で30分の貸切タクシーによる地域交通を10年程やっていた。ただ平成30年4月から運休している。転居などで利用者がいなくなったことが理由。

これまでは山間地域が多かったが、京王線北野駅から南側に約1kmほどに打越町旭ヶ丘団地という団地があり、昭和40年頃に開発された団地で非常に高齢化が進んでいる。北野駅から団地までの高低差が40mくらいある。行きは下りだが帰りは上りで大変だということで地域から2年ほど前に相談を受け、どういう形がいいのか話し合った。まず道路が非常に狭く急勾配でバスは難しいので、タクシーを使った地域交通ができないか。デマンドか定時かでは、デマンドでは予約などが難しいので定時定路線でやろうということで、昨年9月に1ヵ月間試行運行を実施した。9月の平日のみ18日間実施し、団地から北野駅までが1日6便、北野駅から団地が8便の計14便。定員が4名で1回の乗車運賃が300円。当初は平均乗車2名以上を目標にしていたが、最終的には平均1.6名。実施後にアンケートを実施したり、運行状況を見たりする中で、利用が多い時間少ない時間などが分かった。試行運行は京王自動車と八南交通にやって頂いたが、2社の協力を得ながら本格運行に向け地元の方々と協議している。これまで山間地域が多かったが、今回は市街地での地域交通。丘陵地に開発された団地は他にもたくさんあるので、これからのモデルケースになる可能性がある。なんとか本格運行を目指したい。試行運行を行った際、定員4名のところ多い時間帯は5～6名が停留所に来てしまう。

追従車を出して対応したが、大型車の導入などを進められればありがたい。
資料1-2の最後「その他の活性化の取り組みについて」だが、昨年11月の八王子いちょう祭りの際、八王子市タクシー会でタクシー広場を開催し大盛況だった。他のイベントでもタクシー事業者と連携しPRや、運転手不足に関してもご協力できれば一緒に取り組みたい。

戸崎会長 ありがとうございます。かなり具体的な問題が出てきているし、数年前の協議会でも具体的な例にはプレゼンテーションもして頂いた。次回開催の時は具体的に拾い上げるようにしたい。先ほど質問があった、1-6の三多摩地区の状況について誰かお答え頂けないか。感覚的な話で良い。

大和田委員（代理）私も30年以上南多摩、特に八王子で仕事をしており、八南交通出身です。最初にご質問のあった「かなり苦しい」「やや苦しい」、この率の問題だが、三多摩地区の平均年齢がハイタクでは60歳を超え、一番多い年齢が60~65歳、次が65~70歳。そうすると65歳を過ぎたドライバーは年金併用型になっているので「若干苦しい」は減ると思う。ただ、全体的に苦しいというのは子育て世代が参入できないというのは苦しいと思うし、特別区・武三交通圏の平均収入が400を超えているが、三多摩地区は350~360が平均ではないか。

戸崎会長 ありがとうございます。参考程度ですが、ご説明頂いた。

江水委員（代理）交通計画の立場で東京都としては客待ちタクシーの渋滞を課題として取り組んでいる。主に区部で起きており、南多摩地区については起きていないと認識している。先ほど取り組みの4番目にあったアプリの配車の導入、こういう需要と供給を見ながらやられている効果があると思う。今の状態を保って頂けるよう、引き続き交通の円滑化に協力を頂きたい。

UDタクシーの乗降については改善が図られ少し早くなるということだが、道路空間は限られており、これから道路幅を広げるのも難しい。車がこれから減っていく中でどうするか。一方、自転車を活用する話も出ている。青い自転車のレーンやナビマークなど、これからどんどん車道にも自転車は走っていく。国でも法律ができ自転車活用計画ができ、都でも現在作っている。それを見て、今後各市が作ることになる。そうすると車道の配分をどうするかという中で、自転車も一つの交通手段として大きく出てくる。プロのドライバーであるタクシーからも、車の環境に自転車が走ってくることを踏まえ、交通環境にも安全運転に取り組んで頂きたい。

戸崎会長 地方においても交通モードが複雑化してきている。できれば立体分離して頂きたいが、予算の関係もあり難しいだろう。いろいろ出たので1点か2点に絞って、藤原委員からお願いします。

藤原委員（代理）いろいろご質問、ご提案頂き、ありがとうございます。一番皆さまのご

興味があるのは運賃の問題だと思う。現在、南多摩交通圏を含む三多摩地区では運賃改定申請が出ている。運賃に関しては公正取引委員会に抵触してしまうので業界で話し合っただけではいけないため、各事業者の判断で申請が出ている。その内容を見ると都内の410円まではいかないが、初乗り1km450円から1.3kmで550円までいろいろ出ている。国土交通省で精査をした後、おそらく本年10月の消費税改定にあわせて実施されるかと思う。どうしても都内と違い、乗車距離が短いこの地域においては、初乗りを安くする＝減収につながる可能性がかなり高いので、若干の値上げとセットでの申請となっている。都内で410円が実施されて初乗り2km以下のお客は約2割増えたといわれている。お客は増えたが、初乗りの収入は減っている。そこをカバーしたのが2km以上乗車したお客。総人員は増え、少し総営業も増えた。是非三多摩地区においても運賃を見直し、お客様の需要を増やしていきたい。

下谷内委員からご質問の売上の構成比だが、毎年出している「東京のタクシー」に出ている。人件費の占める割合が売り上げの73.4%、燃料費が7%、車両修繕費が1.5%、車両償却費が1.7%、営業外費用が0.5%、その他が15%。この15%の中には保険料、道路使用料などが含まれている。すなわち、タクシーにおける一番は人件費。燃料費に関してもジャパンタクシーになって倍になるといわれているが、反面、車両購入費が倍になっている。現在は東京都、国土交通省の補助を受けて導入しているが、東京都の補助も限りがあり、国土交通省も要望しただけ頂けるわけではない。今後どこまでジャパンタクシーが普及するか。また三多摩地区においては横から乗るのは困難な地域もあり、当社においてはセレナも導入しているが、各社考えながら、利用にあった車両を導入するだろう。

榎村委員から輸送人員が減っているのは何故かというご質問があったが、最近目立ったのは深夜バスだと思う。またコミュニティバスも増えた。我々もコミュニティタクシーということで、いろいろな地域からの相談を受けている。私は東京ハイヤー・タクシー協会で三多摩地区を担当しているが、ほぼすべての市においてワンボックス型ではなく既存の車を活用してうまく運べないかといわれている。当社は稲城市にあるが、30名くらいが対象。この人のために用意ができないかといわれ、それならば無線で呼んでくださいと。また、市でタクシーの半額券を出して上限をつければいいのではと提案をしている。今年実証実験はできなかったが、交通空白地域に対する対策は行政、自治体、事業者と交通サポート計画を活用して進め、我々公共交通機関の一人として使命がまっとうできるように努力をしていきたい。

女性の活用に関しても、国土交通省で女性乗務員を採用している会社には国土交通省が定めた認証が与えられる。保育所を完備するところもできたが、

三多摩地区は 20~30 台の会社が多く、そこまでの整備なかなかできない。それでも女性ドライバーは少しずつ増えてきている。これから新卒、若いドライバー、女性も安心して働けるような環境整備をしていきたい。

戸崎会長 ありがとうございます。実際にタクシーを支えている労働組合の話も聞きたい。

大和田委員 (代理) 歩合制について、私ども労働組合は 19 の小さい組合が連合体として三多摩労働組合を作っている。賃金体系は基本部分があってプラス歩合のため、完全歩合でない。その他に年間で一時金もある。そうすると 1 車あたりの營收が上がっても、会社全体の營收が上がらないと一時金の部分が減るので年収が若干下がる。以前は一時金の部分で平均 10%とれたのが、今は 6~7% という状況。

八王子市のことをいうと、旭ヶ丘団地については私は何十年も仕事をして地域の事は良く知っている。実証実験の際、あの地域をここに出てこいというのは無理じゃないかと言った。団地の中で高低差が激しいので、お年寄りが歩いて出てくるのは無理。調査結果を見て、やはりそんなもんだと思った。あそこはグルッと回るだけでも高低差が結構解消できる。時間を決めてちょっと回ってあげればという話をした。次回やるならそこも少し検討頂ければと思う。

佐藤委員 女性労働者について、母親を介護していた時、母親は女性ドライバーを指名していた。80、90 歳のお婆さんがむさくるしいオヤジの車に乗りたいか。女性の優しい声で世間話をしながら医者に行きたいというのが実情。

ただ事業者と労働組合の立場から言うと、女性はちょっと面倒なところがある。男性が女性を管理する難しさ。女性をどう管理して、ちゃんとした労働力として活用していくかという視点を持ち、事業者や自治体の協力を得て、女性の乗務員を増やしていく努力は今後とも必要だと思う。人口の半分は女性だし、働く人も半分は女性。その女性を活用しない点はない。今後とも努力をしながら皆さんと意見を交わしていけたらと思う。

舞弓委員 前回、インバウンド対策で外国語を電話でというご案内があったが、このことを自分の職場に帰って聞いたら大変評判がいい。ただし、知っている人があまりにも少なくて情けなかった。こういうものをどんどん使ってしまうと問題がるかもしれないが、本当に困ったときは使うといい。

下谷内委員からご質問のあった件について、平成 17 年の運賃査定原価の運転者の査定原価は 68.7%。今、実績いくらからというのはしっかり公表されるべき。できればこの場で原価を示して頂ければと思う。

労働組合のアンケートの件でいろいろお話があったので、労働者として話す。1 ページのグラフの青い帯の中が適正と考えられる車両数。この中に全部入

っていけば「苦しい」とはならない。実際には横ばいで続いているが、大きく関係するのは実働率。もっと手っ取り早く見るには4ページの⑥実働率。多摩地区の数字なので緩やかだが、東京はもったきつい数字。東日本大震災の時の実働率は40%くらい。これはめちゃくちゃ苦しい。バブルの時代は54%を超えていた。54%を超えるとトイレに行く暇がないというイメージ。何パーセントの実働率が適正なのか、ここの研究を是非して頂きたい。

溝上委員

厚生労働省が出している賃金構造基本統計調査、これは全くあてにならない。我々労働組合は春闘の前と秋の大会の前にいろいろな統計を調査しながら会社と交渉している。昨年においてはタクシーの乗務員の賃金が50万円上がったことになっている。先ほど運輸支局から説明があったように、抽出している会社が毎年違う。6月がおかしいという発言があったが、全産業男子平均など同じ月で見ると6月がおかしいのではなく、抽出方法に問題がある。前年に稼げない会社ばかりを抽出して平均をだし、翌年はある程度稼げる会社を抽出すると極端に上がる。東京ハイヤー・タクシー協会が作っているものも厚生労働省の賃金構造基本統計調査を基本にしているが、こういった会議では多摩地区の実情の賃金で比較して頂きたい。

私自身所属しているのが多摩には立川市にしかない会社で認識がなかったので、多摩市の活動を興味深く聞いた。やはり自治体と連携した取り組みで利用者を増やすことはできないか。友人に行政の人間がいるが、タクシー業界の人間は提案をしてこないといわれた。歩合制賃金で働く労働集約産業という部分もあるので、労働側もいれて頂き実証実験計画、運用を今後お願いしたい。

石橋委員

タクシー運転者の意識調査について、平成29年まで「やや苦しい」が65%までである。何故かという、稼働率が下がって売上が多少なりとも上がっているからこういう実態になると思う。稼働率が100%なら日車營收が下がるのでかなり運転手は苦しい。タクシー業界は運賃は上がっても給料は上がらない。賃金は歩合制だから上がらない。だから10年間ずっと横這いだが、物価は上がっている。労働組合としてもどうしたらいいかと思う。給料を上げてくれといっても会社はこれ以上できないというのが実態。

深夜帯は駅にタクシーがないといわれるが、12～17時とか暇な時間は事業者も労働者も苦しい。右肩賃金になっていて、タクシー運転手は不安で将来性もないし、ボーナスも何もないから若い人も入ってこない。国でいろいろ考えて欲しい。

戸崎会長

ありがとうございました。本来なら質疑応答をしないといけないが、重要議案が残っているので、この段階で引き取らせて頂く。いろいろな論点については次回以降とりあげさせて頂く。次の議題(2)「特定地域の指定期限の延

長について」事務局より説明をお願いします。

－ 事務局より資料 2-1「特定地域の指定期限の延長について（通達）」について説明 －

戸崎会長 ありがとうございます。それでは皆さまに諮る前に、オブザーバーの行政から発出された通達等について説明をお願いします。

－ 東京運輸支局より通達等について説明 －

戸崎会長 ありがとうございます。ただいま行政より「特定地域の指定期限の延長について」の通達等の説明がありましたが、今回お集まり頂いたのは、ただいま説明のありました延長の指針に基づき、来年度末平成 32 年 3 月 31 日までの南多摩交通圏の特定地域の指定期限の延長について当協議会として同意するか否かの議決をして頂くためです。それではただいまの説明について質問あるいは本件に関するご意見等ありましたら承ります。よろしいですか。それでは議決に入るが、議決方法について事務局より説明をお願いします。

－ 事務局より議決方法について説明 －

戸崎会長 ありがとうございます。それでは議決をおこないますが、議決についてはタクシー事業者以外の構成員の皆さまにおかれましては、同意、不同意について挙手をお願いしたいと存じますがよろしいでしょうか。最初にタクシー事業者の意向について、まず法人タクシー事業者の意向について藤原委員より報告をお願いします。

藤原委員（代理） それでは法人タクシー事業者の意向についてご報告します。事前に南多摩交通圏内の法人タクシー事業者 25 社に対し、書面にて特定地域の指定期限の延長に関して「希望する」「希望しない」の意向を確認する調査を実施したところ、全事業者の車両数 1,235 両の内、「希望する」が 1,042 両で 84%となっています。車両数ベースで過半数を超える同意がありました。

戸崎会長 ありがとうございます。続きまして個人タクシー事業者の意向について富本委員より報告をお願いします。

富本委員（代理） それでは個人タクシー事業者の意向についてご報告します。南多摩交通圏内の個人タクシー事業者全 254 者について「延長を希望する」ことに同意します。

戸崎会長 ありがとうございます。ただいまご報告頂いた通り、法人、個人ともに車両数ベースで過半数を超える同意があったとのことですので、タクシー事業者

の意向については、設置要綱第5条第10項(4)②の南多摩交通圏内の営業所に配置するタクシー車両の合計の過半数の合意の要件を満たしており、特定地域の指定期限の延長に同意するとの結果となった。

次にタクシー事業者等の構成員以外の全ての構成員の皆さまに確認します。平成32年3月末までの特定地域の指定期限の延長について同意と判断される構成員の方は挙手をお願いします。全員一致でよろしいでしょうか。

ありがとうございました。全会一致で同意したということで、先ほどの設置要綱第5条第10項(4)②タクシー事業者と同様、③の構成員についても過半数の要件を満たし同意するとの結果になりました。私も同意しますので、①の会長の合意の要件も含め、全ての議決要件を満たしましたので、当協議会においては「特定地域の指定期限の延長を希望する」ということで合意しました。

結果については国土交通大臣あてに報告させていただきます。それでは今回の結果を踏まえ、法人タクシー事業者を代表して藤原委員から一言お願いします。

藤原委員(代理) 今回、南多摩交通圏特定地域指定の延長について同意を頂き誠にありがとうございます。法人タクシー業界としては、適正化については特定地域計画、また各事業者の特定事業者計画に基づき、現在行われている26両分の供給輸送力の削減が確実に実施されていることを引き続きしっかり対応していきたい。

適正化の取り組みの中にあつて、乗務員不足から適正化以上に車両の稼働ができない状況にあり、気象状況が悪い、電車が止まったなどにおいては利用者の要望に応えきれていないところもある。若年労働者の雇用促進、女性乗務員の雇用拡大に向けた取組を推進し、良質な乗務員確保に取り組んでいく。また、活性化の取り組みについても駅待ちや無線配車による地域密着の営業が主体であることから、妊婦応援タクシーやUD研修の受講を促進する。

さらにハード面もUDタクシーの導入やアプリ配車、クレジットカードや電子マネーも引き続き導入していく。観光タクシーについても本日いろいろなご意見を頂いたが、浸透してきている。自治体と協力し、需要増大に結びつきたい。

その他、乗合タクシーの運行に関して多くの自治体から相談が寄せられている。公共交通機関の一員として可能な限りご協力したい。

戸崎会長 ありがとうございました。次に個人タクシー事業者を代表して富本委員からも一言お願いします。

富本委員(代理) 個人タクシーにおきましても適正化、活性化に向けた取組としてユニバーサルドライバー研修受講の促進、アプリ配車のさらなる充実、デビットカード、クレジットカード決済はほぼ使用できるようになったので、今後は電

子マネー決済のさらなる充実、安全運転講習会の定期開催、交通事故ゼロ運動の実施、サービス向上のための教育研修の充実、優良タクシー事業者認定制度に参加して最高ランクのサービスを提供するマスター個人タクシーを目指す努力の継続、ＡＳＶ、先進安全自動車の導入、停車中におけるアイドリングストップの徹底など継続して取り組みたい。

戸崎会長 ありがとうございます。本日当協議会としては「特定地域の指定の延長」を希望することとなりました、引き続き適正化、活性化について取り組んでいくことが重要であると考えておりますので、構成員の皆さま、また、タクシー事業者の皆さまには引き続きご協力をお願いします。
次に議題（３）「地域交通サポート計画について」事務局より説明をお願いします。

－ 事務局より資料３「地域交通サポート計画について」説明 －

戸崎会長 ありがとうございます。すでにご紹介頂いたように、各自治体は先進的な取り組みをしている。是非こういったものと連動して活用し、より深い交通政策に寄与できる形にして頂きたい。当件に関してご質問等ございますか。

檜村委員 この会に参加させて頂くことになった理由は、八王子市の館町に引っ越し、マンションの下は町田街道という幹線道路が通っているがバスが通っていない。最寄りのバス停は館ヶ丘団地。そこでおじいさんが来て、上相原病院はどっちかと聞かれた。相原は町田市だが、私が住んでいるところは町田市と八王子市と相模原市の境目なので交通手段がない。
本当かどうか分からないが、八王子市は京王バス、町田市は神奈川中央交通バスという縄張りがあるという。空白地区の定義は分からないが、空白路線がいたるところにあると思う。地域の人が縄張りと見ていることを関東運輸局が知っていて仕切らせているなら官製談合の疑いがある。境界線の交通を考えてみてはどうか。

戸崎会長 地域サポート計画についての質問をお願いします。

檜村委員 空白の路線が自治体をまたがる地域の解消を考えて頂きたい。例えば南大沢にある首都大学東京へ私のところから行くには、調布で乗りかえるか、府中に行くか、聖蹟桜ヶ丘からバス。

ところが相原に行くと橋本まで出て直ぐに南大沢へ出られる。首都大学東京に通う人は高尾には住まない。調布か、府中か、多摩。都市計画の一部として交通は主体的に考えて頂きたい。溝上委員から自治体の方からタクシー事業者から提案がないという話があったが、むしろ自治体から無理な話でも業界へ投げる姿勢が大事だと思う。

- 戸崎会長 行政単位を超えた連携は大事だと思う。交通空白地域は境目にあることが往々にして多い。そういった観点も必要だと受け止めた。その他に質問はよろしいですか。それでは4番目の議題「その他」ですが、事務局の方からなにかありますか。
- 事務局 先ほどの議決結果については事務局より当協議会会長名にて国土交通大臣あて報告させていただきます。その他、事務局の方からは特にございません。
- 戸崎会長 ありがとうございます。時間が私の不手際で長くなり申し訳ない。本来なら質疑応答をもっと活発にして皆さまにもっとご発言をして頂きたかった。大変消化不良で申し訳ない。ただ、これにより指定期間が延長になったので、しっかり取り組んでいく機会を与えて頂いたことに感謝する。特段なければここで締めさせていただきます。

3. 閉会

- 事務局 戸崎会長、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、業務後多忙の中、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。
以上で「第4回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会」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1-1 タクシー事業の現状
- 資料1-2 南多摩交通圏の活性化の取り組み
- 資料2-1 特定地域の指定期限の延長について（通達）
- 資料2-1 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基づく特定地域の指定の期限の延長の取扱いに関する指針について（通達）
- 資料2-3 特定地域の指定基準等について（公示）
- 資料2-4 特定地域指定のスケジュール
- 資料3 地域交通サポート計画について

【参考資料】

- 参考資料 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱