

第6回 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会
第5回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第5回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第5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23年4月22日（金）
13:30～16:00
グランドアーク半蔵門

1. 開会

－ 事務局長より、変更のあった構成員を紹介、構成員挨拶 －

2. 議事

①震災へのタクシーの対応等について

太田座長 配布した「本日のレジュメ」に沿って議事を進める。
本日のミッションは、特定事業計画がある程度進んだため、これまでの状況を評価し、方針を決めることである。現状に関しての活発なご意見、問題点の指摘、今後の当協議会の活動について皆様のご意見を頂きたい。
震災に対し、タクシー業界に対応頂いた。それについてのご報告をお願いします。

－事務局から「Ⅰ. 震災へのタクシーの対応等」について資料説明－

太田座長 ご質問等あるかと思うが、まだ復興も終わらず、タクシー業界の取組みは今後も続く。現時点の報告を受けるのみとする。
我々が関心を持つべき点として、経済が悪化したことによるタクシー需要の落ち込みがある。
現時点では推察は難しいが、今後の議論にも関わるため、後ほど触れる。
それでは「Ⅱ. 特定事業計画の進捗状況」について説明を行う。

②特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について

－事務局から「Ⅱ. 特定事業計画の進捗状況」について資料説明－

太田座長 現状の報告であったが、これをどのように評価するかを議題3にて取り上げる。付け加える点や事実関係に関する質問はあるか。
進捗している中で、現状をどう判断するかについて、議事3にて議論する。
適正化の進捗状況と課題について説明する。
それでは「Ⅲ. 適正化の進捗状況と課題」について説明を行う。

―事務局から「Ⅲ. 適正化の進捗状況と課題」について資料説明―

太田座長 ありがとうございます。現状認識を確認し、当協議会として評価したい。
量が多いため、「本日のレジュメ」にまとめた。
休減車の取組状況について、減車率は、特別区・武三交通圏で17.6%、北多摩交通圏で12.0%、南多摩交通圏で7.6%、西多摩交通圏で10.0%となっており、少しずつ進んでいる。我々が適正とした数字に届かない地域、枠に入った地域とがある。
現状分析について。状況は厳しい。収入は、需要が減った分、当然減るが、減車が進んでいるため、1台あたりの収入は改善している。減車した会社もしなかった会社も日車営収の増え方は変わらないため、減車したところは減収、しなかったところは増収となっている。
雇用、労働関係について、運転者の給料は増えているが、まだまだ我々が求めるラインには遠い。ドライバー数は、5千人ほど減少している。
苦情件数は前年より増えているようなグラフだが、東京タクシーセンターにて窓口の電話台数を増やしたため、件数も増えた。質の低下によるものではないものと推察される。また、減車により車両がつかまらないというものではない。
標準事業者の試算があった。全体で減らせれば、経費が節減され、車両を効率よく動かせるため、黒字であって欲しいところではあるが、赤字幅が減少する。皆で協力して減車に当たれば効果がある。
以上のことを受け、私の意見も入っているため、消費者、経営者、労働者、各代表者の皆様方から、進捗状況をどのように評価するかご意見を頂きたい。問題点は、当協会の今後の課題として抽出したい。忌憚のないご意見を頂きたい。

下谷内委員 資料を拝見して、皆様方が努力されていることがわかり、改善されていることも理解した。
今回資料を拝見し、一定の効果が得られたということだった。初めは運転者の賃金改善のための値上げであったため、私にとっては大きい。平均賃金に多少の変化がみられたが、経営についてはどの程度のものか。減車は経営の

一端ではあるが、考える余地があるのではないか。

苦情件数の増加についてだが、接客に対する苦情が非常に多い。接客については、サービス向上のための教育研修の実施率が出ている。法人事業者においては 100%という数字が出ているが、この研修の中身はどのようなものか、それを経営者がどのように理解しているかにより、この苦情件数はかなり違ってくるのではないか。研修実施状況については敬意を表すが、中身の検討が今後の課題ではないか。

運転者の高齢化に関連してのことではないかと思うが、電子マネー、クレジットカード、ICカード等の導入率は高い値となっているが、機械については運転者が不慣れなのではないか。

都内でタクシーに乗ったときに、「カードでもいいか。」と聞いたら、「面倒だ。」と、つい最近言われたことがある。

カードや機械類についても、もう少し研修したらよいのではないか。操作を簡略にすれば、どなたでも使えるのではないか。

窓にカード使用可というステッカーを貼っている以上、今後、観光立国を目指すうえでも、ご理解頂けた方がいいだろう。

運転者の平均賃金の話が出た。賃金が平均の半分では生活が成り立たないため、どうしても高齢者に運転者が移動せざるを得ないのではないか。減休車については一定の評価をしたい。

経営者について、ここから読み取るのは難しい。もし機会があれば、経営内容等について教えて頂ければよいのではないか。

太田座長 苦情の原因を深く分析していくと、事業者ごとに偏りや特徴が見られれば、アプローチもしていけるだろう。

後ほど顧客満足度の議論をするので、事務局を通じてご意見を頂きたい。

丁野委員 4月に当組織の名称が変わった。宜しく申し上げます。

今のご意見と関連するが、全体は座長のまとめたとおりでだろう。

減休車のこれまでの取組みの最大の目的は、経営改善と、労働環境の改善に集約されるだろう。

一点目だが、経営環境の改善については、44 ページのモデルにより分析がある。

東旅協が取り決めたモデルだが、規模の大小、立地特性を区別しない数値であるため、もう少しきめ細かく見なくてはならないのではないか。

二点目の乗務員の労働環境の改善についてだが、手元のデータで評価できるのかは分からないが、労働時間等、現場労働の状況変化等について、トータルでの指標を出して欲しい。給与のグラフだけでは難しい。

次の議題に係ることになると思うが、平成 19 年から 22 年にかけて、輸送人

員が15%減っている。営業収入が12%、日車営収が9%の減少となっている。輸送人員が減った割には数字を保っているが、総需要の減少についてはどう考えているか。総需要を高めるために色々なことをやらなくてはならない。次の議題にて、資料をしっかりと読み取らなくてはならない。

太田座長 我々が取り組まなくてはならないことを非常に端的にまとめて頂いた。経営、労働側の問題だが、まず労働側からお話を伺いたい。

藤田委員 我々がここに参加しているのは、特措法が言わんとしているタクシー運転者の賃金改善が大きな点となっているからであり、協議会には非常に期待をしている。

労働条件については、まだ改善するにいたっていない。本来なら、景気が向上し、需要が拡大して売上が増え、賃金・労働条件が改善するサイクルが好ましい。しかし、需要が落ち込む中では、減休車によって供給を削減するしか改善できないのではないか。

昨年7月から減休車に取り組み、改善が見られていたが、3月11日以降は需要が落ち込み、特に夜間・深夜においては、利用者がほとんどいない。給与も昨年より5万～6万円減少している。これから活性化の議論にも入るが、需要が回復しない中では、減休車によって適正車両数に近づけていくのが我々の役割だろう。

東京都では多くの事業者が減休車に積極的に取り組んで頂いているが、非協力的な事業者にも効果が出ていることについては、不合理な問題ではないか。その地域の全ての事業者が減休車に取り組んだにもかかわらず、労働条件が改善されていないなら、次の方法についての議論が必要だ。評価となると、非協力的な事業者にも積極的に呼びかけ、オールタクシーの事業者に取り組んで頂くことが、この協議会でやるべきことだと考える。

太田座長 特別区・武三交通圏では、あと2.4%減少すれば、その分日車営収も回復する。ぜひ進めていくべきだ。

台数規模の問題、中小事業者が協力しないという中で、不公平感も含め、経営側はどのように現状を評価しているか。

富田委員 おかげで回復してきており、少しずつよくなっているということで、私もありがたいと思っている。

減休した事業者の総収入が減り、しなかった事業者の収入が増えているという明快な数字が出ている。これを改善しないことには、次の段階にいけないだろう。

日車営収にしても、減休した場合としなかった場合の想定値が出ているが、してよかったと考える。3月11日以降は違うが、それまでは増収に向かっていった。しなかった場合と15%の開きがある。それによって賃金も向上し、乗

務員は恩恵を受けただろうが、実感はまだまだ得られていないだろう。減休車をやりきってから、次を考えるべきだろう。

国土交通省から2年ぶりに通達が出た。業界でも頂いており、行政も相当働かなくてはならなくなってきた。我々もよい活動をしているが、もっと深く行いたいという希望があり、そのための通達だと思う。調査票・報告書を出すということだが、その裏づけをどのように取るのか、行政の考えを伺いたい。

減車・休車を行わない理由の表は非常によい。経営が苦しいから行わないとしているが、減車すれば楽になると説得して頂きたい。

日車營收の改善について、常識的には、日車營收が上がれば乗務員の給料も上がる。休減車が進めばより改善され、我々の目的である乗務員の賃金改善につながると考える。早急に減休車を終わらせて、次のステップにいけるようにご配慮頂きたい。

収支の表がわかりにくいというお話を頂いた。業界からの資料も含まれている。非常にわかりやすく作ったつもりだが、ご希望があれば、書面にて頂ければ対応するので、遠慮なくどんどん頂きたい。

大震災は残念であったが、それまで我々は夢と希望をもって過ごしてきた。大変なショックを受けている。1日も早い回復を受け、前と同じようなペースに持っていきたい。景気に関しては世界的な問題でもあり、政府、行政の問題もあり、なかなか大変だとは思いますが、タクシー業界では皆さんにお助け頂き、なかなか元のとおりにはいかないかもしれないが、乗り越えていくために、協議会の皆さんにお願いしたい。

太田座長 20%は必達であることと、大震災後に需要が悪化しているため、もう一步踏み込んでいかなければならないというのは、共通認識であると思う。その前に段階を踏まなければならない。20%必達において、どうしても不公平感がある。それを解消しなければ、業界としても一步を踏み出せないということだが、それに関して運輸局から4月13日についての説明はあるか。

事務局 今回の調査は、道路運送法に基づく報告書の徴収とともに調査を行うこととなり、虚偽の内容を記述した場合にはペナルティが加わり、違反発見時には監査に移行する。我々も、しっかりお話を聞くなかで見極めていきたいと考えている。対象は134社であり、呼び出しによる調査を段階的に行う。既に13社に調査票を発送しており、5月20日に回収の後、1社1社からお話を伺う。

太田座長 警察には、タクシー渋滞等で昔からご迷惑をおかけしている。この取組みに関して問題が生じてきているということはあるか。

伴委員(代理)：先ほど交通事故件数についてご説明を頂いた。タクシーは5%程度減少している。都内全体としての交通事故、人身事故は減少傾向にあり、この減少率は全体と同じような傾向であろう。

第1当事者、第2当事者という区分けがあるが、第1当事者は過失の程度が大きく被害が少ない。タクシー事故において、4分の3が第1当事者であり、この傾向は変わっていない。

タクシー事業者・運転者には、さらなる交通ルール・マナーの遵守をお願いしたい。

交差点内、駐停車禁止場所にも堂々と駐車しているタクシーがまだまだみられる。マナーが改善しているとはなかなか言いづらく、努力をお願いしたい。

太田座長 私も、車両数が10%以上減っているのに、事故減少は5%程度であり、もう少し減って欲しいと感じる。

交差点の近くで停まるタクシーが昔に比べて非常に増えている。車の台数が過剰であると、どうしても利用者のいうことを聞かざるを得ない。

台数の適正化と安全努力を進めなければならず、課題が残っている。

清水委員(代理) 減休車の認定・実施状況について。西多摩交通圏については若干状況が違ふということで、説明は省略するが、その他の地域に関しては、規制緩和による増車があったときに比べると、ほぼ元に戻っている。

しかし、私も立川駅前を見ていて、それほど減ったという実感はない。

3月11日以降の影響もあるかもしれないが、この表を見る限りでは、一定の評価でいいのではないか。

収支計算を見る限り、赤字は赤字かもしれないが、状況は緩和されている。

減車の効果があるということで、一定の評価ができる。

ただ、課題がある。ドライバー人数が減っており、雇用面からは今後は課題として取り上げていかななくてはならない。

46 ページの苦情発生件数についてだが、これは各社のコンプライアンスが大きいのではないかと考える。これは雇用と併せて今後の課題と捉えている。

黒須委員(代理) 立川市からお話があった評価について、ほぼ同感である。

八王子駅周辺には、車両がまだまだ多いと感じている。

一定の評価はされているが、実感は持てないというのが、率直な意見である。

富田委員 警視庁のお話の、運転者のマナーについては大変申し訳ない。

これまで車両はどんどん増加していた。それを苦勞して減らしているところだが、供給過多である。

警視庁には現場ではご迷惑をかけていると考える。

事故が減らないという座長からの意見もあった。運転手には、高齢者が多い。前を見ているつもりでも、客を探して左を見ていると前が見えなくなる。

そのような状況で、追突事故が増えている。供給が多く客が少ないため、焦って必死に仕事をしているため、事故が減らない。事故減少に向けて取り組んでいるが、現状が改善されず、申し訳ない。

20%減車しているが、需要はさらに減っており、これでは足りないだろう。特に大震災後は目立っている。今は非常事態であるが、平常時になってから考えた方がいいだろう。短絡的に動いてしまうと、失敗する可能性がある。お時間を頂きたい。

規制緩和のときはバブルであり、利用者が多かった。その当時と同じ台数になったが、需要が減っている。これ以上は台数を減らさずに、利用者を増やしたいと考えている。規制緩和前の台数になったのに、まだ車両が多すぎるのではないかという話もあるが、このような事情で少なくなった実感が得られないのだろう。

苦情に関しても申し訳ないと思っている。苦情を頂かないように努力しているが、年を取った運転手の教育は、なかなか大変である。条件が悪い中でタクシーを供給している。言い訳ばかりで申し訳ないが、苦情を減らすように努力していきたい。

太田座長 個々の事業者に努力頂いていると思うが、改善されないとすると、定年制の話や2種免許の条件を厳しくする等の制度的な対応も必要かもしれない。それもこの協議会の議論の範囲かも知れず、意見を頂きたい。

立川市から提示されていた、賃金を含めた雇用問題についてだが、労働局からご意見を頂きたい。

湯川委員 タクシー業界というよりも、我々が抱えている課題として、毎年最低賃金が上昇している。これはどの業界にも同じようにかかる法律である。先ほど平均賃金が上がっているという話もあったが、社会全体が底上げされている状況である。

我々労働省からは、その業態の中でよく話し合っ、となるが、労働者側からすると、業種間の競争の話になっている。新卒者就職率が低かったということだが、大企業には相当集まっても中小企業には希望者がなく、ミスマッチがある、内定が出てても両親の反対でやめるという話もある。就職しても、3年以内に、3～4割が退職するという状況である。学生のイメージと実際に働いてみるのでは、違いがあるということだろう。労働者の定着に関して、状況が変わってきている。

この業界が他業界と労働者を取り合う中で、どのようにアピールして定着させるかという話も、この会が終わる頃には出るようになって欲しい。

減休車はぜひ成功させなくてはならない。しかし、他業界に労働者を取られてしまうと、この業界自体が終わってしまいかねず、そのあたりもお願いし

たい。

事業再構築は、あくまで業界として生き残る策だと考える。最低賃金は上がるが、それにもぜひ対応して頂きたい。

太田座長
木村委員

個人タクシーから見て、現在の進捗状況についての評価はあるか。

台数調整に関して、個人タクシーの現状を話す。

法人タクシー事業者認定の実施状況の資料がある。このような状況において、法人協会にはここまでやって頂いたということで、当然個人タクシー一人一人の営業収入にも波及効果があった。法人協会の皆様、運転手、労働組合の方々にも心からお礼を申し上げたい。

個人協会についてだが、東京の個人タクシー台数について、平成14年2月の規制緩和スタート時点では、法人タクシーが28,334両、個人タクシーは18,911台であった。それ以前はもっと多い台数であり、都内では、個人がシェア48%で2万台近い車両数であった。その時代から減り続け、規制緩和以前の台数にまで減って、この台数である。基準車両数が出ているが、法人協会が33,943両と一気に増えたときに、個人はそこからさらに減っており、17,258両となった。今日に至り、法人協会は27,998両であり、規制緩和時の台数よりもさらに減っている。

個人の方は、今年3月で、平成14年2月に比べ2,539両、21年7月からは866両減減少している。個人は調整が非常に簡単であり、新規参入がストップされているため、ますます減っていく。法人協会、運転手、労働組合と一緒に、我々も協力して状況改善を図りたい。

このままの状況が続くと個人タクシーはなくなってしまうため、早く法人業界と力を合わせて良い状況を作り、個人タクシーにも一定の新規参入を認めて頂きたい。

個人でも高齢化現象が起きている。若者が入ってくる産業にしていかななくてはならない。かつてはほとんどのドライバーが20代で業界に入ってきて、個人タクシーを夢見ていたが、今では年金生活者は何とかやっつけていけるが、子育て世代はやっていけない状況である。

高齢化問題解決には台数調整が必要であり、そこからスタートである。そこを何とかしていかないとどうにもならない。我々も法人協会と協力していく。どうかひとつよろしく願いたい。

太田座長

駅をお持ちで、震災で苦勞されているところだが、JR東日本の植松委員からは何かあるか。

植松委員

減休車に関し、我々から深く話すところはあまりない。先日の震災の際には、安全の確保ができないため、1日電車の運行を止めざるを得なかった。その代替輸送手段としてタクシー業界には大変お世話になった。まずはお礼を述

べたい。

駅前広場は交通結節点だが、減休車によって車両混雑が減ったという話は、我々には届いていない。

今後は駅前広場の整備等を通じて、共存していけるような環境整備に努めていきたい。

太田座長 タクシーをよく利用されるかと思うが、読売新聞の坂本委員から意見はあるか。

坂本委員 タクシー業界の被災地支援の話があった。報道として、タクシー・ハイヤーを使うことが多く、その観点から申し上げる。

都内、地方で、支局が取材車を持っている場合と、タクシーのケースがある。都内は、タクシー配車をお願いしてから、かなり早く対応できると個人的には思っている。

我々が接する運転手さんとのやりとりだが、運転手さんによって、取材に向かうスピードが格段に違ったり、住所を片手に家を探す取材も多いものだから、運転手の力量に左右されることもある。取材で利用する場合は、そういったところに通じた運転手さんが多く、あるいは昔追っかけをしていたという運転手さんもいたり、久しぶりで燃えるね、なんて話しもあつたりと、いやな思いをしたことはない。

個人として乗っている場合は、タクシーが利用しにくいと覚めることが多い。全体の需給を絞るのはやむを得ないだろう。減休車に取り組むのは評価していいと考えている。

ルールとは業界で取り組むことだ。20%を目標とする残りの数%だが、事業者によっては数が少なくなっているだろう。ここが難しい段階になる。運輸局から通達の話もあったが、ここは厳しく、非協力的な事業者に対してはペナルティも辞さない姿勢で、業界、行政ともにあたって頂きたい。いいかげん、おざなりにしていくと、今後 20%以上絞り込む必要もあるかと思うが、その際に積み残した場合は進まない。

非協力事業者への対応は考えていくべきだろう。

太田座長 現状評価について、東京タクシーセンターではどうみているか。

小林委員 法人、個人協会、労働組合の皆様とともに努力している。皆様の話を伺い、ほぼ同じような考えとなっている。先ほどより出ているように 20%まで達していないのは、どうしても小規模事業者になっているようだ。

36 ページの数値を見ると、減車率が少ない事業者の実働車両数、特に0%以下の事業者の実車走行キロが1~2割多いにも関わらず、日車営収が減車率の高い層と同じような増加傾向を示している。推測だが、多く走ってもそれだけ収入が上がっていないというのは、経営効率が悪い会社になっているの

ではないか。これから各社調査を行うということで、その点にも着目して頂ければありがたい。

運転者の年齢構成について。1年前と比べて5千人ほど運転者登録数が減少しているが、60歳以上の年齢層が増加している。若年層の増加がみられない状況をみると、高齢層を減少させていく必要があるのではないか。コールセンターに寄せられる苦情にも、高齢者の方は、若い方を乗せると、どうしても自分から面倒をみるような対応をしてしまう事例も見られる。なるべく若年層に多くタクシー乗務員として仕事をしてもらうことが必要だ。

苦情の内容で「接客」の割合が非常に高い。我々もそこに着目し、研修の中で減らせないかと取り組んでいる。研修に外部講師を取り入れ、会話、発話、シミュレーションといった実際にやり取りをする接遇部分を今年度から取り入れた。効果が少しずつ現れることを期待している。

太田座長 一通り各界からご意見を頂いた。

まとめとして、戸崎先生に現状についてのご意見を頂きたい。

戸崎委員 焦点は、20%に向けてどうするかとなるだろう。強制法規がない状況であり、ペナルティをなかなか課せない。インセンティブを高めて、誘導するのが妥当だろう。

公平性の観点からは、どのように平等に進めていくかということになる。減休車は、どうしても雇用に影響に及ぼす。年齢構成も改善しなければならず、最終的には、規制によって供給量を削減していくしかないだろう。

免許の付与基準を強化し、あるいは、定年制を導入する。減休車システムに賛成か反対かとなると、主義主張の違いになる。公平性の観点からは、肉体的制約が加わり、専門的能力が年齢と共に衰え、職務を果たせないなど、誰の目にも明らかな基準で削減していくしかないだろう。

先ほどの事故の問題からも、動体視力が衰えれば安全に関わる。地理試験もきちんと行わなければならない。カーナビによる散漫運転を考えると、本来タクシーの運転手にみられる移動能力も資質として見直す必要がある。

高齢化とサービスだが、特定事業の項目ごとの認定実施状況の中で、認定事業者数の達成率の問題があった。先ほどのご意見では、ソフト面で考えていたようだが、私は、ハード面が整備されれば達成されたものとして考えていた。達成率の捉え方が、委員の中で認識が違っているのではないか。たとえばICカードの普及ということで、先ほどは、乗務員が使えるというところまで含めて達成されているとの認識から発言があったが、私は搭載されていれば達成に含まれていると考えていた。確かに、項目にはソフト面を多く含まれる。後で達成率について議論になるかと思うので、確認した方がいいのではないか。

結論は、高度に達成されることが望ましいが、これからが非常に難しいところである。長期的には、規制によって高齢者問題等を公平な視点で抑制していくのも、一つの手ではないか。

太田座長 ありがとうございます。

特定事業者計画の評価は難しく、本来は細かく行わなくてはならない。特別区・武三交通圏は、福祉・介護タクシーをやるというやっていない事業者もいる。さらなる分析が必要だ。この事についてすぐにはお答えできず、継続的な課題としたい。

「Ⅲ. 適正化の進捗状況」に関する評価・課題は非常に重要であり、ご意見を頂いた。次は、「Ⅳ. 活性化の進捗状況と課題」についてご説明をお願いします。

―事務局から資料2の「Ⅳ. 活性化の進捗状況と課題」について資料説明―

太田座長 ありがとうございます。

個人的な意見だが、需要を増やすための活性化については、各民間事業者が工夫によって顧客を獲得することが基本だと考える。当協議会としては、全体としての底上げを行う。タクシー事業の性質上、タクシーに乗りたくて乗るのではなく、どこかへ行くための派生需要であると考え、需要を増やしていく。その中で、サービス水準を上げ、利用者満足度をあげることが重要だ。即効性はないが、取り組みの継続が重要である。同時に、各自治体や駅で様々なご協力を頂き、色々なシステムが立ち上がってきているというのは、公共交通としてのタクシーが少しずつ認識され、それに対し支援頂いていることだと考える。

活性化については、なかなか効果が上がっていないというご意見もあるかと思うが、引き続き取り組んで欲しいと考える。

これに関しても委員の皆さんの意見を頂きたい。東京都にもご協力を頂いている。

河島委員(代理)：ご説明の中にあつた、客待ちタクシーの待機列解消については、東京都主体で取り組んでいる。

まずは、震災後のタクシー業界の対応をご説明頂き、改めて東京都の取り組みに大きな役割を果たして頂けたことが分かった。関係局に代わってお礼を申し上げます。

待機列解消について、ここ数年取り組んでいる。東京都では、渋滞対策に全庁を上げて取り組んでおり、ハイパースムーズ作戦と呼んでいるが、その一環である。事業活性化事業の取り組みには、渋滞対策の側面から、東京都も

連携させて頂いている。

昨年12月から2ヶ月間、深夜に実験を行った。タクシー業界の皆様、関係行政機関のご協力の下で実施し、安全に実験を行えた。ご協力ありがとうございました。趣旨は、待機列を解消するための2回目の実験であった。今回も大きな効果を見ている。銀座・築地地区を結び、年末の繁忙期にあえて実験を行ったが、大きなトラブルもなく、概ねシステムは安定的に機能した。まずまずの成功であった。今後は本格運営に向けて、皆様と連携を密にし、協議・調整・検討を進めていきたい。

丁野委員 震災へのタクシー対応も含め、社会的機能を果たしており、素晴らしいことと考える。各事業も素晴らしいと考えるが、効果をどう判定しているのか。事業の目的はそれぞれあると思うが、効果の評価方法は明確に持つべきだろう。一般消費者にPRするためだ。PRしないと伝わらない。私も、一消費者としては、こういったことを取り組んでいるとはあまり認識がない。どんどん一般の方々にPRしないと意味がないだろう。

2点目は、総需要を高めることにどう繋がるかということにも、明確な効果評価を持つべきだ。特に、優良乗り場の設置、羽田の定額運賃、コミュニティタクシー、早朝予約、検索サイトの設置、こういったものは、本来ならば総需要を高めるために明確な問題意識を持って、業界として取り組むべき話だ。そこがどのように需要につながるかという道筋を持つべきではないか。70ページにも観光立国とあり、本来ならコメントしなくてはならない。タクシー業界だけで何かやるのではなく、他業界との連携、タイアップの中で効果を出すことを考えて頂きたい。海外については、発地エージェントのタイアップをどうとれるか、国内においても、航空会社・ホテルとどうタイアップをとれるか。そういったところをきちんと詰めて事業を組み立て、どのような効果が取れるか出して頂きたい。

太田座長 主観だが、従前、タクシー業界は受身であったと思う。つつい理念先行で事業計画が始まるが、費用対効果等の目標を定めて行うことは重要である。同時に、大きな会員数を抱える業界であるため、個々の事業者と協会の責務を切り分けていくのは難しいだろう。

丁野委員からの意見について、引き続きご努力をお願いしたい。坂本委員は、活性化についてご意見はあるか。

坂本委員 2点ある。

顧客が減り、供給過多であるため、減休車が必要となる。その需要減をどう捉えるか。タクシーは非常に使いにくいといえる。駅で、本当に乗りたいときにはいないが、乗らないときにはたくさんいる。それは、タクシーの特性であり、東京地区の事情であると考ええる。

これまで業界が想定していた利用者だけでなく、もっと広い需要を掘り起こすという発想を持ってもいいのではないか。

一つは、若者や女性がもっと気軽に乗れるサービスを行うのはどうか。航空業界では、格安航空会社が日本に上陸する。飛行機に乗るのはお金を持っている人だから、料金が安くてサービスが悪ければ誰も乗らないと日本のエアラインは思っていたが、決してそういうことではない。この事例でも、ワンメーターでもよいというキャンペーンをやっているということなので、前面に押し出し、手軽に短くても乗れるということを考えてはどうか。

もう一点は逆になるが、タクシー利用者は中高年サラリーマンでもあるが、今後は、公共交通を使いづらいお年寄りなどに、地域において非常に需要がある。事例にも小平のコミュニティタクシーが載っている。公共交通機関、つまりバスや鉄道等からのアプローチは、基本的には難しいと考えている。採算面、及び、バスの路線をどうこうするのは制度的にも難しい。ならば、タクシーがバスのような感覚で何か出来ないか。乗り合いタクシーのようなアプローチをすれば、これまでとは違う相当な数の顧客がいるだろう。高齢地域と若者の手軽さと、両極端であるが、そういったところで需要を掘り起こすのはどうか。

太田座長
戸崎委員

ありがとうございました。活性化について、戸崎先生からご意見はあるか。極端だが、マイカーの保有コストを極限まで上げるしかないだろう。

これは業界を越えた取り組みだ。業界外で活躍されている方に、総合政策として提示、実現して頂きたい。そのためにも今回も、業界以外の総合的な視点から話して頂ける方に入って頂いている。

タクシー自体の需要喚起も大事だが、本来的な公共交通性から考えると、やはり自主的な交通機関からどのように誘導するかとなる。アジアでは、マイカー保有コストが高いためタクシーを利用するという形態もある。社会構造から見直さなくては、根本的な需要問題の解決には至らない。

しかし、付加価値を高めることは一方でやらねばならない。ご指摘どおり、効果測定はやっていかななくてはならない。活性化の取組にしても、かなりのものがある。非常に多くの方々からモデルとされ、情報として共有されていない。どのように具体例としてまとめていき、アイデアを共有し、実現できる形にするか。その中で、取り組みやすいからではなく、需要創出に効果があるものに取り組む。取り組んだ事業者には、インセンティブを与える。前半の話では、特にこういった問題に取り組む事業者に対しては、それだけのインセンティブを与えていく。ウェイト付けの議論を精緻に行っていく、そろそろ効果的な需要創造について意見集約をして、効果的に取り組んでいく必要があるのではないか。

太田座長 業界全体が疲弊しているときに、新しいことに取り組むのは非常に難しいところだが、長期的に考えると、構造に手を入れなければならないだろう。先ほども議論があったが、85台と40台と300台はいっしょなのかということだが、東京では100台以上ないといいサービスができないと考える。業界の構造については、長期的な視点や営業権の議論等、色々な意見があるだろう。需要に関係する部分については、業界の構造に関係なく取り組めるだろう。この協議会でも、活性化のアイデアに関しては引き続き取り組みたい。

③その他

太田座長 それでは「V. その他」の議論に入る。事前の資料配布はなかったが、今後のことに関して、いくつかプレゼンテーションして頂くこととなった。

－事務局から資料補足、および説明－

太田座長 何を引き出すのかは非常に難しいところだが、今後しばらくは厳しい状況が続くだろう。

阪神・淡路大震災時に、JR西日本の需要が戻るのに3年かかった。首都高の需要が5%、航空業界は25%減っている。今後は厳しい状況がある程度続くということで、協議会としては次の議論を始めたいところだが、20%を達成するためには次の手が打てない。このグラフを見る限り、達成は厳しいと考える。

それに関して、労働者側からの意見を頂きたい。

藤田委員 先ほどから提案されていると思うが、乗務員の一定の年齢を考えてはどうかということだった。先ほど、立川市からタクシー運転者の失業が懸念されるという質問があった。タクシー業界は、他産業と違う。長年、タクシー産業においては乗務員不足の問題があり、定年後にも、嘱託として年金受給しながら乗務員として残って頂いている。当然、年2回の健康診断等あるが、労使において必要と認めた乗務員は、1年ごとの契約更新をしながら、嘱託として残って頂いている。そういう関係から乗務員の高齢化が進み、一部の事業者については、高齢者の雇用なら社会保険料の負担がないということで、あえて高齢者を雇用するところもある。

資料2の48ページを参照して頂きたい。先ほど東京タクシーセンターから報告があったとおり、特別区・武三交通圏で運転者登録をしている65歳以上の方々については、そういう状況にある。70歳を超える乗務員は、5千人近く登録している。かけがえのない人命を運送する立場から、一定の年齢の中で、

運転者登録制度を見直す必要があるだろう。

一概に高齢者といっても、体力的な問題、技能の問題等をクリアできる方もいるかと思うが、年を重ねることにより、夜間動体視力、反射神経は衰えていくと考えられることから、年齢については、議論していく必要があると感じる。

太田座長 もう1種、追加資料が配られている。

－事務局から資料説明－

太田座長 例えば定年制の話になると、職業選択の自由を奪い、年齢差別だという議論が出る。欧米の場合は、年齢で人を切ることができないが、日本の場合は、定年制が従来からある。日勤勤務か隔日勤務か、利用者に勤務形態を選ばせるという話もある。

これらの問題は、タクシーが公共交通サービスとして東京都でどのような役割を果たすかにかかるといえる。地域によっては日勤勤務の方が効率的なところもあるかもしれないが、東京地区としては、タクシーの有り様からみて、その方が適切だという議論もある。全体として議論が必要なところも、供給力抑制の手段として使う面もある。

労働側・協会からこのような提案がなされたということは、一つの検討の方向として受け止めたい。以上の点にご意見等はあるか。

では、これまでの議論を踏まえ、当協議会としての評価、今後の進め方について集約したい。「VI. 今後の適正化・活性化の進め方」に入る。

今皆さんに配布している資料は項目出しだけであり、本日頂いた意見を踏まえてまとめた文書を後ほど各委員に配布し、了承を得る。

第1点は、現時点における適正化の取り組み、減休車による影響をどう考えるか。

減車によって日車営収等も改善しているということで、減休車の効果はプラスであった。利用者の利便については、マイナスの効果はなく、タクシー不足、乗車しにくいという苦情はなかった。労働条件に関しては、改善の兆しは見られるが十分ではなく、地域計画が十分な効果を出すようにしていきたい。

第2点、協議会の今後の方針・方向性、我々の評価、メッセージ。

震災後ではあるが、特別区・武三交通圏においては最低限 20%の達成が第一目標であるとの合意を得た。4月13日に通達が出たということだが、それに向けた努力をして頂く。全体として公平性に配慮しつつ、減休車の取組みを完遂する。協会においては、減休車の効果が十分にあることを事業者の皆さま

んにPRして頂き、働きかけて頂きたい。

活性化については、効果を見極め、目標を的確に定め、努力を積み重ねる。利用者利便性の向上、安全性の向上、その結果としてのタクシー需要の増大を効果的に達成してほしい旨を協議会として提示したい。

さらなる適正化、活性化の推進に必要な検討事項について。これについては、減休車目標値達成後の話となる。公共交通機関のさらなるサービス向上を目指すなかで、さらなる供給抑制が必要だ。震災の影響もあるだろう。各事業者、行政には引き続きやって頂くとして、いくつか提案があった。タクシー運転者登録制度の見直し、条件の厳格化、関連して定年制の導入についても意見があった。公共交通サービスとして、及び供給過剰の論点から、勤務形態についても意見があった。

最後の、今後の適正化・活性化を実施する上で考慮すべき事項について。震災による需要減が大きな問題である。これに関して注視しつつ、協議会においても方向を定める。

以上を後ほど事務局にて文書にまとめて、合意としたい。過不足があればご指摘を頂きたい。

それでは最終確認として、我々のメッセージの総括とする。早急に文書を作成し、委員各位に回す。これは急ぐのか。

事務局 ここ1、2週間のうちに。

太田座長 そのように進めることとする。

事務局 工藤委員から、ぜひこの場で機会があればご説明したいというペーパーがあった。くらしのリサーチセンターとして、仙台へ視察してきたということで、内容を参考にして欲しい。

太田座長 皆様方から忌憚のないご意見を頂き、一つの総括が出来たと考える。

深く御礼申し上げます。それでは、事務局にお返しする。

3. 閉会

事務局 次回開催については、諸状況を勘案した上で開催時期を決定したい。改めてご連絡する。

太田座長には、長時間にわたる議事の進行をありがとうございました。最後に神谷会長より一言お願いしたい。

神谷会長 大変熱心なご協議をありがとうございました。

最終的に座長に、本日の協議会における今後の方向性のまとめを頂いた。早急に事務局にてとりまとめ、各委員にご了解を得るべく手続きを取りたい。事務局の藤崎専務からあったように、震災の影響も見極めなくてはならない

ため、次回協議会の開催については検討の後で決めたい。

最後に、行政の立場から申し上げる。労働組合、産業界、事業者、識者の方々からご意見を給わった。行政としては国土交通省の通達を踏まえ、今後、気を引き締めて対応しなければならないと考える。タクシー新法が一番の原点が、地域の公共交通機関としてのタクシーサービスが、安全で安心で快適なサービスを利用者の方々に対して提供する環境整備を図るというものであった。ドライバーの労働条件も一つの大きな柱である。こうした原点を見失わずに今後とも取り組んでいきたい。

【配布資料】

資料1 震災へのタクシーの対応等

資料2 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について

- ・ 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