

第7回 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会
第6回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第6回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第6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11月4日（金）

13:30～16:00

ホテル グランドアーク 半蔵門

1. 開会

- 事務局長から、協議会の構成員変更による設置要綱変更の説明を受け、構成員満場一致により設置要綱の変更を承認 —
- 事務局長より、変更のあった構成員を紹介 —

2. 議事

① 特定事業計画の進捗状況

太田座長 議事は「①特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の取り組み状況について」ということになっているが、さらに詳しく「本日のレジュメ」に基づいて4つの議題がある。一つ目は「Ⅰ. 特定事業計画の進捗状況」についてだが、これは後ほど簡単に事務局から報告してもらう。二番目は「Ⅱ. 適正化の進捗状況」、三番目は「Ⅲ. 活性化の取組状況」について報告してもらい、皆様からご意見をいただく。さらにこれを受けて「Ⅳ. 今後の適正化・活性化の取り組み」について最後に議論していきたい。それでは、事務局から「Ⅰ. 特定事業計画の進捗状況」について説明をお願いします。

—事務局から資料2の「Ⅰ. 特定事業計画の進捗状況」について資料説明—

太田座長 これ（特定事業計画の進捗状況）については、事実のご報告ということで、「適正化・活性化」については後ほどご議論いただく。つづきましてレジュメの「Ⅱ. 適正化の進捗状況」について説明をお願いします。

- 事務局から資料2の「Ⅱ. 適正化の進捗状況」と参考資料1の適正化関連ページについて資料説明 —

② 適正化の進捗状況

太田座長 「本日のレジュメ」をみていただきますと、適性化の進捗状況には、3つの側面がある。一つはタクシー事業の需要と供給の話、それから労働者の待遇の話、それから一番重要な、利用者にとって適正化がどうなっているか、という三つの話がある。まずは、一番はじめの需給調整の話だが、私の感じたことを述べると、震災はあったが、需要は増えないものの、下げ止まりになってきている。減・休車の状況については目標値まで達成しない中、4月に通達が出たのに続き、運輸局が調査を進めるのを通じて少しずつ（減車の）効果が出ている。しかしながら、南多摩のほうでは目標値に入ってきているが、事業再構築に協力してもらえない事業者がある。それと同じ様に東京都でも協力してもらえない事業者がかなりあるようだ。結果として、日車営収、車一台の収入は上がってきて、労働者の賃金も改善の傾向がある中で、今のこの状況をどう判断するか、ということが今日の協議会の議論だと思っている。はじめに、この状況について事業者のほうから感想があればどうぞ。

戸崎委員 その前に、参考資料1の19ページ「年度別無線配車回数の推移」について、質問させていただきたい。「無線配車回数を年度別に時系列でみると、平成19年度をピークとして増加している」とあるが、ピークとして増加はしていない。むしろ減少しているのだから、この間の推移をみるとリーマンショックの影響で減少したものが22年度で回復してきているとみるのか、無線の特質からみて何か別の解釈ができるのか、お聞きしたい。もうひとつ、資料2の30ページ「タクシー運転者の平均賃金の推移」というのがあるが、3.11後の特別・武三交通圏などをみると、明らかにレベルアップしているようだが、この1万円ぐらいの幅を緩やかな上昇とみるのか、急激な事態の改善とみるのか、それまでに比べて、例えば6月7月を比較しても、7月8月を比較しても、大体1万円くらい変わってきているので、あきらかに震災前と状況が変わってきているようだが、その辺をどう解釈すべきなのか、ご教示いただきたい。

事務局 無線のほうで説明すると、戸崎先生のおっしゃるとおり、平成19年度をピークとして増加というより、リーマンショックの影響でデータ的には確かに減少している。しかし、22年度の統計というのは、震災の影響は出ていないデータなので、震災前は昨年末から前年対比プラスで、右肩にあがっている。景気の状態に応じてタクシーの需要も実際には伸びていた。23年度の状況は震災の影響が出ているとは思いますが、現状では無線配車回数も違った意味での営業努力、活性化で伸びているという現状も厳密にはある。この資料のデータだと、震災のところあまり反映されていないと御理解いただきたい。

太田座長 平均賃金については、労働組合から説明いただいたほうがよいかもしれない。

- 横田委員 収入の推移だが、グラフでみると前年対比で営収が伸びているので、若干増えているように見えるが、それ以前数十ヶ月マイナスが続いていたので、実際には賃金が増えたという実感は、働いている側にはない。
- 藤田委員 今数字だけ先走りしているが、私達が主張したいのは、下がりきったところのどん底から若干這い上がってきたということだ。他産業の労働者と比較すると、とんでもない推移になっているし、少なくとも公共交通のタクシー運転者がこの賃金で生活が維持できるか否かというところから、議論が始まったと思っている。私たちが一番好ましいと思うのは、景気が浮揚して需要が増加して、そこで働いていくタクシー運転者の賃金が改善していくということだが、事務局から報告があったとおり、需要が伸びていない中では、供給量を削減していくことで状況を改善させている。この動きを止めてしまうと、また元に戻ってしまいそうな気がする。まだまだ需要が期待できない中では、供給量を削減せざるをえないと思っている。さらに付け加えるなら、すべての事業者が減・休車に取り組むことによって公平性が担保できる、汗をかかない事業者でも、減・休車によって台当たり運送収入等が改善してきている、それが、全く協力しない事業者にも充当するということになるとう公平性の面で問題があると思っている。
- 事務局 参考資料の9ページに「特別区・武三交通圏・原価計算対象事業者」の「⑤日車営収の推移」というのがあり、これが労働組合の方の話と連動している。
- 戸崎委員 状況はよくわかった。グラフ間の整合性について聞いたかっただけだ。
- 太田座長 対前年同月比などをとっていると少しわかりづらいところがあるが、グラフの説明から、絶対値としては、賃金面で多少改善が見られるものの、労働者の皆さんはいまだにやはり大変な状況のようだ。前半の話の無線配車が増えているというのは、無線配車を選択している事業者がいて、流しの状況よりも、無線配車を選択されているから良いという話なのか。
- 事務局 現在の無線配車本数が増えているのは、多摩地区でもみられていることだが、夜間利用が非常に激減したことから、各無線協同組合の営業方法が変わり、周辺の住宅地域を中心に重点的に行なうようになった。その結果、一回の利用距離数は減っているが、利用回数が増えているようだ。
- 神谷委員 これはリーマンショックの影響では。
- 事務局 グラフからするとリーマンショックから一旦落ちたのだが、資料のデータには反映されていないものの、状況は改善されつつある。
- 太田座長 今は適正化の話をしているのだが、この解釈としては、活性化の効果として無線の需要が増加したということだろう。
- 丁野委員 参考資料1の20ページは、個人のモバイルを含んでいないのか。
- 事務局 参考資料1の20ページのデータには、モバイルも含まれている。

太田座長 やや個別の話になっているが、全体としての状況について事業者側の評価をお願いする。

富田委員 1万円くらい今回の減・休車によって効果が出てきたということだが、労働組合が期待しているのは10万円、年間120万円。それでも少ないと思うが、最低でも120万円以上あがってなんとか400万円以上とってもらいたい。それでも都内の男性労働者の平均賃金と比べると、500万円でも150万円くらいの差が出るので、今300万円くらいの差がある。賃金格差を縮めて、質のいい乗務員を集め、質の高いサービスを提供したいと思っているが、これだけ世界的な不況になって総需要の減少がずっと続くなかでは非常に難しい。そのなかでも減・休車をすることによって、少しでもその効果があったので、方向性は掴めたようだ。今後これをどうやっていくか大変難しいが、あと20%近くということになると600台減らす必要があるが、6,000台減らした上の600台ならかなり効果があるかもしれない。行政は大変だとは思いますが、4.13通達を効果的に使ってもらって、ご支援を強化していただければと思う。タクシーに乗るときは、タクシーの乗務員に都内で6,000台以上減った実感があるか聞いているのだが、今までに「実感がある」と答えた人は一人もいなかった。そんな実感はない、前と同じだということだ。総需要が減っているのに前と同じということは、減・休車の効果が上がっているということだ。運転手さんたちに減・休車をしたから、今の収入が得られているという説明をしている。減・休車の効果が見えないので、乗務員がイライラしているところがあるが、もし減・休車をしていなかったら、道路上にもっとタクシーがあふれて警視庁にご迷惑をかけていたと思う。これから600台さらに減・休車しながら、総需要の回復を待ちたい。これ以上の減・休車を押し付けていくには限度があるが、減・休車をしていないところが、したところのメリットをタダ取りしているというような状況を早くなくして、より高い効果を一日も早く掴むことが、この協議会の一つの大きな使命だと思う。

太田座長 労働側から賃金問題がいろいろと出たが、現状として東京労働局にはどのようなお考えがあるのか。

本間委員（代理）手元に数字がないので、あまりはっきりしたことはいえないが、タクシーの問題に関連して、また今年も、最低賃金の大幅な引き上げが決定している。時間額で837円という、プラス16円の引き上げがあったわけだが、これについては審議の過程で業界からいろいろと意見もあったというふうに聞いている。いずれにしても、いまだに最低賃金が問題になる業界というのは問題が大きいと考えているし、まだまだ底上げが必要になるだろうし、賃金水準については注目する必要があると考えている。

太田座長 最低賃金が問題になっている業界は他にもたくさんあると思うが、公共交通をやっている最低賃金を議論しなくてはいけないこと自体、悲しい状況なので脱却していきたい。それでは、利用者側からの話に移る。データで一時期、急に苦情が増えたのは、苦情を受け付けるセンターの電話回線が増えたからというのがあったのだが、それ以降は一応減っている。減・休車が原因で車が見つからないなどの苦情はなかったようだが、利用者側を代表して意見を聞きたい。

工藤委員 苦情のほうにはあまり関心がない。日本のタクシーは世界一だと私は思っている。資料2の27～28ページに収支試算結果の数字が出ているが、ここで赤い字で記されているところが減車の効果か。そのように理解してよいか。道路運送法というのは昭和26年にできた法律で、総括原価方式を定めた一番古い法律の一つだと思うが、この中で適正利潤というのがあるが、この表の中で適正利潤のところに2.98%という数字が出てくるが、これは利潤率か。これが一つと、配当と金利を賄うために適正利潤が定められていると思うが、その背景として財務の状況はどうなっているのか、というのが心配になる。減車をすると借入金は減るのか。それで助かるのか。その辺の因果関係が知りたいということです。もうひとつは、減車との因果関係でいくと、赤い数字が示すとおりで原価が削減できたということか。人件費の原価の中に占める割合が大きいということが数字上明らかですが、労働分配率という大袈裟なことはいわないが、これは適当なのかということ。これについてどのようにお考えか、経営陣がどのようにお考えになっているのか。

太田座長 事務局長 モデル試算ということですが、要点だけ簡潔に説明をお願いします。
適正利潤の前に人件費比率の問題ですが、このモデルでは一応人件費比率が68.5%ということを出ている。福利厚生関係の費用も入っていますが、現状の段階で、これは歴史的にずっと上がってきた経緯があるが、実際経営してみても限界にきている。赤字状況なのでこれ以上分配比率を上げるのは不可能。労働側の意見も聞きたいが、ことさらこれ（分配比率の上昇）を求めているわけではないと、理解してもらっていると思っている。

太田座長 事務局長 では、適正利潤について説明をお願いします。
運賃改定時に、適正利潤2.98%が運賃の中に含まれた。収支をみていくときに、我々は適正利潤込収支というのを大事にしている、これが100%になってはじめて運賃に認められている利潤が得られているというふうに考えている。その前の段階の経常収支率が100%になるのも大切なのだが、それにプラスして適正利潤が出てくると、2.98%の利潤が運賃に含まれるというもので、それを得るというのを経営の目標にしているということです。

- 藤田委員 私ども労働組合のある職場では、労使間の春闘などで労働分配率の交渉をする。往々にしてモデル 300 両の会社にはほとんど労働組合が存在しているとみている。先ほど事務局から報告があったとおり、事業再構築に協力しない事業者については往々の見方として、労働分配率が低いという報告がされていたようだが、賃金の問題と社会保険等の使用者側の負担の問題があり、傾向として総額人件費の低い事業者については、労働保険の負担のない事業者は嘱託などで多くの高齢者が集まってくる傾向があるので、そういう事業者は労働分配率が低くなっていく。この産業は出来高賃金になっているので、最低でも労働者が生活できる賃金だけは覚悟していかないと公共交通としての役割を果たし得ないという危機感を持っている。
- 工藤委員 広い意味での人件費で、社会保障費を含んだものということか。
- 横田委員 人件費比率ですが、68.5%がいいか悪いかは別として、賃金を上げるのにギリギリのところきているという話が事業者から出ていた。日車営収を上げないと、賃金が上がっていかないという大前提の中で、減車しながら台当たり営収を上げていくということを含めて、ここでは議論していると思う。そういう意味では、さっき、最低賃金の問題が出たが、日車営収を上げないと賃金が上がっていかないという大前提に焦点をあててほしいなと思う。
- 太田座長 行政を含めて取り組みが進む中で、一番のターゲットである労働者の賃金にまだ改善がみられないとのことだが、さきほど事業者側から報告のあったとおり改善の兆しもあるので、是非、20%達成を進めていただきたいと思う。次に利用者側の視点だが、減車の関連で利用者側から見て特段問題があるような苦情がタクシーセンター等に寄せられているか。
- 小林委員 目立ってそういう苦情は寄せられていないと思っている。苦情を受け付ける電話につながりやすくしてほしいという利用者側の要望があり、それによって苦情が増えたということはあるものの、件数の傾向ははっきりわからないが、全体的に言えば、空車が街中であってそれが滞留して交通渋滞して問題が起きているという苦情は、タクシー利用者というよりは、地域の方から寄せられているような状況だ。
- 丁野委員 資料2の35ページ「苦情発生件数」は、タクシーを利用した方の苦情ということで、本来、環境が変わったときに、タクシー利用に対してどのような影響が及んでいるのだろうかという部分がなんらかの方法で計測できるようなことができないだろうかと思う。要は需要をどうやって上げていくかという話をしなければならないわけだから、利用者の苦情だけみても、データとしては不備かなと思う。

下谷内委員 苦情発生件数というのを見ていて、件数が下がっているの、努力されているのかなと思う。ただ、35 ページのグラフをみると「接客態度不良」というのが、特に 13 年度以降のところ、そして 23 年度のところでも、6 割以上多くなっている。これは何かと考へなくてはならないと思う。最初は運転手にもいろいろと問題があったらうか、適正化をしても、相変わらず増えているのは問題。先日、新幹線の関係で夜 10 時すぎにタクシーに乗ったら、「10 時以降に乗るのは馬鹿ですよ。」というようなことを運転手に言われた。相変わらず接客態度が悪い。グラフをみてもなるほどそうだなと思う。努力されているのはわかるが、質を選ぶとなると、賃金や年齢の問題がいろいろ関わってくるだらうと思う。大体いつでも求人募集しているので、ある程度賃金が保証されれば、質のいい人、若い人も応募するだらう。資料 2 の 27～28 ページの試算結果だが、経営努力をされていても、それは減車によるものであり、本当にこの数字が経営努力によるものなのか私にはわからない。例えばモデル 300 両のところでの原価の計算がある。運転者人件費比率 68.5%となっているが、多分按分されて計算上このようになっているのだらうし、一般管理費欄の人件費のその他項目は一般事務員の人件費のことをいっているのだらうと思うが、運送費欄の人件費その他項目も、一般管理費欄の人件費その他項目も、減車だけの影響だけで計算されているものだと思う。その他の経営努力はしたのか、一般管理費、その他経費についてなど、減車以外に何か努力をされたのか、教えてほしい。

太田座長 試算結果を提示したのは、経営者にとっても減・休車することの効果があるということを経営者のみなさんに PR してほしいということを出されたもので、日々の経営努力とは関係のないものだが、運転手の教育等経営努力についてなにか意見があれば、どうぞ。

事務局 原価の減少が減車によるものかという質問だったが、減車によって原価が自動的に努力なしに減っているわけではない。運転者以外のその他の人件費や一般管理費の役員の人件費で 1 人あたりの人件費を下げ、人員減をしているわけで、原価については事業者側も相当な努力をして合理化している。

太田座長 利用者サービス側の話で、相変わらずタクシーセンターへ交通渋滞の苦情が多く寄せられているということだが、警視庁から渋滞状況についてご意見はあるか。

椎名委員（代理） 報道にも出たような渋滞状況があるということで、以前から取締りを強化しており、タクシーの待機列は懸念材料だと思っている。資料 2 の 34 ページで交通事故の資料をみると、事故発生件数は減少しており、これは都内全体の動きとほぼ同じ。ただ、死亡事故については増えている。その意味でタクシーのルール向上を心掛けてほしい。第一当事者というのは被害が軽いも

のを第一当事者といっていて、第二当事者はその逆。この資料を見ると、おむね8割以内がタクシーが第一当事者となっている。運転について、よくよく注意してもらいたい。管理者の方からも安全運転の指導をしてほしい。

③ 活性化の取組状況

太田座長 減・休車の効果で直近は前年より良くなっているが、だから良いというわけではないという指摘だと思うので、この点については当協議会でもしっかりと受け止めていきたい。今、一通り、需給の話、運転者の待遇の話、利用者サイド、社会的にみた話などがでた。後ほど、これに関する話があれば議論を戻したいが、時間も限られているので3番目の議題の活性化の取り組み状況について事務局から説明してほしい。

— 事務局から資料2の「Ⅲ. 活性化の取組状況」と参考資料1の活性化関連ページについて資料説明 —

— 事務局から「大震災が都内のタクシーに与えた影響」と「都心の鉄道運行の乱れとタクシー稼働の検証」の資料説明および関連映像の映写 —

太田座長 この協議会では、活性化の状況についていろいろ意見を聞いてきたが、業界だけでなく地方自治体の協力も得ながら公共政策にかかわるものにタクシーが負う部分を相談しながら進んでいる。地方行政の方からご意見をいただきたい。

土橋委員 活性化の取組として東京都も協力させてもらっている客待ちタクシー方式、いわゆる業界でいうところのショットガン方式についてコメントさせていただく。資料2の44ページにあるとおり、いろいろと課題もあるが、これまでの二回の実験で成功を収め、システムの有効性・存続性・機能が確認できた。成功モデルとして世の中に示すことができたと思っている。9月8日に開かれた実務者の検討会では、一日も早いタクシー業界を主体とした本格実施に向けて合意を得ることができ、大きく前進したと捉えている。実施に向けた課題としては、コストの問題、役割分担の問題、リスク管理の問題などいろいろあると思うが、景気低迷で大変な中、なんとか進めていきたい。タクシー事業者には今後ともご協力をお願いしたい。

太田座長 これまで随分活性化に取り組んできた多摩地区に交通状況も含めてコメントをいただきたい。まずは、立川市から。

木村委員（代理）立川市は北多摩交通圏で、いわゆるショットガン方式はやっていないが、立川市の課題は立川駅の北口駅前、タクシーに限らず土曜日曜は交通渋滞で車が動かないという状況だ。タクシーにもバスにも影響が出ている。今後

平成 26 年度に大型商業施設 I K E A が出店するというのが新聞にも出ていたが、こういうものができることによって、さらに交通渋滞に拍車がかかる。またもうひとつは、今、北口駅前に再開発事業というのを進めていて、順調にいけば平成 26 年度に竣工の予定だ。こういったことを考えると、再開発事業で地下駐車場ができ、I K E A にも 1,000 台規模の駐車場ができる。車が駅周辺の道路を通ってこれらの駐車場に入っていくとなると、タクシーにも迷惑がかかるし、バスなどの公共交通の事業者にも迷惑をかけることになる。そういったことから 24 年度を目標に立川市の交通マスタープランを策定中だ。3 ヶ年かけてマスタープランを作って、公共交通をどうしていったらいいのか、もちろん自転車等も含めて、少しでも迷惑のかからないように進めていきたい。今日、懇談会の書類を見せてもらったので、日程を調整しながら業界の方と話を進めていきたいと思っている。

原 委員（代理）八王子市では昨年度南口の駅前広場がオープンし、それ以降、南口の再開発事業に伴って整備されたところだが、八王子の特徴としては、今まで北口を中心に商業施設等が発展してきた経緯があるので、飲食店等もかなり北口を中心として広く展開されている。その影響もあって、客待ちタクシーの待機列というのも北口駅前広場だけにとどまらず、どうしても商業施設のあるほうに向かって正規の待機列でないところにできてしまっている。そういったことを解消するということが、八王子市の一つの課題になっている。今日紹介してもらったショットガン方式については、今後八王子市として取り組んでいくにあたり、参考にさせていただきたい。

古屋委員（代理）青梅市では、資料 2 にもあった地域公共交通バリア解消等促進への支援で、今年度から 2 年間、地域公共交通計画の見直しを提唱させていただく。公共交通協議会を設置したところで、その中には当然、タクシー協議会の皆さんにもメンバーとして参加してもらっている。バス事業者も含まれているが、地域的に広く、高齢者率も高いので、買い物難民等の問題も含めて、オンデマンドタクシーなど基本的な公共交通計画を全般的に見直すことを予定しており、この 2 年間で計画を立てる予定だ。先般も交通協議会の会合でタクシー協議会の方から活発かつ有意義な意見をもらったので、タクシー業界の支援を得て、2 年間できっちりした計画を策定したい。

太田座長 地域の交通計画の中にタクシーがきっちりと位置づけられるというのは意義の高いことだ。それでは、J R からも御意見をいただきたい。

植松委員 「都心の鉄道運行の乱れとタクシー稼働の検証」という資料をみていて、台風のときも震災のときも感じたことだが、鉄道運行とタクシーの運行は密接に関係していると思った。震災当日、帰宅困難者の対応ということで、我々も様々なところから批判を受けてきたが、東京都や各関係者と次にこのよう

な災害が起こったときにどうするのかという取り組みを遅ればせながら始めている。同じ公共交通機関としてタクシー業界の皆さんとも話をし、災害時における帰宅困難者対策等で協力していけたらと思う。

太田座長 JR1社だけでは、すべての非常時に対応できないので、各公共交通機関の事業者が協力してほしい。次に適正化および活性化について個人タクシーのほうからコメントをいただきたい。

横山委員（代理） 会の趣旨とは違うが、JRの転落事故に関しては、関係各位に大変なご迷惑をかけた。本当に申し訳ない。こうしたことが1件でも起きないように指導を徹底化していきたい。活性化事業については、努力はしているが、今後業界の需要喚起を受けて一層努力していきたい。

太田座長 一通り、この半年の状況及び活性化の取り組みについて皆さんのご意見いただいた。戸崎先生から総括的なコメントをいただきたい。

戸崎委員 この会議は、20%の減車によってどういった影響がでるのかということを確認していくという議論であり、その方向性の確認なので、この観点からすると効果があったということだが、最終目的は、20%の減車ではない。20%の減車自体は協議会の大きな目標設定ではあるが、それによって何を指してきたのかということをもう一度考え直して、最終的に目指すものは何かということを確認する必要がある。一つには、労働条件の改善を通じた安全性の確保であるし、全般的な業界自体の経営の改善であろうし、それによって消費者がどういう恩恵を受けられるかという問題であろうし、最終目的といっても、ここに参加されている方々は、それぞれ多様な立場から来られているので様々である。今回の議論の焦点は20%削減だが、その先にあるものに何を求めてきたのかということをもう一度再認識して、多様な立場の様々な意見を一つにし、次のステップを明確に意識していかないと焦点がぼけていくのではないかと感じている。それと多摩地区と武三では、議論が分かれてくるのかな、という感想を持った。多摩地区は目標を設定してクリアしてきているので、これで多摩地区において労働条件が確保できたのか、消費者において明確な利益がもたらされたのか確認すべきだし、地域特性をどうみるのか、24時間の交通供給体制を生活必需品としてのタクシーが果たしているか、ということが三多摩地域では求められるだろうし、一方、武三においては状況が変わっていないということから、市場の公正性を担保しながら、非協力的な事業者からどのような協力の実績を求めていくのか、ということを考えてはいけない。ただそのときに、前半の議論にもあったが、景気要因とどう峻別するのか、というのが難しい。景気によって左右されている分と経営努力や協議会の努力によってもたらされたもの、それをどこまで峻別してみていくかでかなり変わってくると思うので、特に景気変動期なので、そこ

は議論を慎重にすべき部分もあろうかと考えている。最後に、震災後、自転車というものがかなり注目されてきたので、事故の要因としての自転車のあり方というのも、都市計画と関わってくるので、交通基本法が策定されて、どのように他の交通機関と整合性のとれた交通政策をとっていくのか、すでに地方で問題になっている自転車との空間的な共存を都市においてどうするのか、そうした視点もあわせてみていく必要がある。

④ 今後の適正化・活性化の取り組み

太田座長 非常に重要なことをご指摘いただいたように思う。最後に今後の適正化・活性化の取組みについて、とりまとめをしたい。前回4月22日に配った総括を、また配らせていただいているが、これと同じようなものを今回も取りまとめたいと考えている。最終的な文言は私と会長に一任いただきたいが、今日いただいた議論をまとめて次のようなことを書きたいと思っている。タクシーの需要というのも問題だが、まず現状の認識として、東日本大震災や原発事故の影響で一時的な落ち込みがあったものの、その状況からは回復し、リーマンショック以降の状況に対しても下げ止まったと判断する。減・休車も着実に進み、供給量を削減したことにより、日車営収が改善基調にあり、運転者の賃金水準についても多少改善の兆しがあるということだ。これは前回のまとめと同じだが、利用者の利便性についてはタクシー不足や乗車しにくいという苦情はなく、減・休車によって利用者の利便性が疎外されたという状況はない。ただし指摘があったとおり、苦情については真摯に対応すべき。労働条件の改善については改善の兆しがみられるということだが、まだ十分ではない。あと600台削減したら、もっと良くなるだろうということがあったので、地域計画の完遂が、十分な効果に結び付くかどうかということ、我々としては注視していきたい。4月13日付で自動車局の通達があり、それに基づいて調査が行われ、その結果、ある一定の事業再構築の取組みが進んで効果があったが、まだ協力してくれない事業者があるので、さらに行政としても働きかけをしてもらい、20%削減を出発点として適正化の推進に向けて取り組んでいただきたい。本日議論になっていた試算だが、事業者団体には、各事業者に対して減・休車に協力してもらえよう、PRしていったほしい。多摩地区については、同じく4月13日の通達以降、これから準備されて実施していくということであるが、更なる事業再構築に向けての取組みが必要だろうということだ。事業再構築については、4月22日の取りまとめと同じように相対として公平性に十分配慮しながら進めていくことを確認しておきたい。活性化については、事業者団体において引き続き需要創出の効

果を見極めつつ取組みを進めていただきたい。さらなる活性化に取り組む必要があるし、それについては地方自治体の協力をお願いしたい。それから特別区・武三については、銀座の例もあったが、環境問題、交通渋滞問題の改善、少し冷え込んでいる観光振興に積極的に取り組み、需要創出をお願いしたい。多摩地区については、地域計画に示された適正と考えられる車両数に南多摩のほうは入ってくる。しかしながら、まだ減車に協力してくれない事業者もいるので、協力をお願いするとともに、戸崎先生の言うように段階が変わったので、需要創出に向けての取り組みや、そういう取り組みをした事業者に対しては、なんらかの形でメリットがあるような方向で考えていきたい。それについては行政にもご検討いただきたい。また、多摩地区の話については、無線が増えてきたということで、需要の状況が変わってきているのかなという感がある。夜から昼に向けて需要が変わってきたようだ。そういう意味では新しい需要、それはおそらく福祉輸送ということになってくるだろうが、地域の公共交通の一手段として多摩地区のほうでは一層の発展をお願いしていきたい。労働条件の改善を通じ、安全な公共交通サービスの提供、利用者の利益の実現、経営の安定化、渋滞などの交通環境の改善を目指すように当協議会の活動を引き続き行っていくべきだということを、最終目的を再度整理しておく意味でも確認したい。武三と多摩地区は状況が変わりつつあるので、地域ごとのタクシー政策の目標というのを意識しながら今後の協議会の議論を進めていきたいと思っている。今の話は、あとで取りまとめて文章化して皆さんに回覧させていただくが、何か他に御意見はあるか。

工藤委員 協議会の事業計画を作るとき、私だけではないが、公共交通機関としてのCSR活動を強調した覚えがある。今日の資料をみると、内容的にはCSR活動が充実していると思うのだが、その視点からのまとめがされていないのは残念。社会的な事業、公共交通機関としてやるべきことであるCSR活動の活性化、安全性の向上、環境・防災活動、顧客満足度の調査などCSRの指標から評価されたほうがよいのでは。公共交通機関として指標の充実ということから、評価基準を明確にしていればありがたい。

太田座長 CSRという言葉が明確に入れた資料がなかったので、次回反映させていただきたいと思う。他に何か御意見があるか。

藤田委員 前回の取りまとめの中にもあるように、定年制の導入というのがある。私個人としては、定年制の導入にはひっかかるものがあるが、資料2の33ページの運転者年齢構成推移をみると、すでに70歳以上のタクシー乗務員が5,000人を超えている。これが年々増加していく傾向に関して、利用者の安全面において、運転者登録の年齢については、この協議会で検討するのか、さもなければ別途関係者間で検討するのか、業界紙などでは国土交通省で検討するよ

うなことも報道されているようだが、協議会の中で一回議論されたことなので、再度、これを検討課題に入れていただきたい。高齢者がすべて危険ということではないのだが、たとえ個別輸送機関でも、かけがえのない人命を輸送している立場から考えると、加齢に伴う問題というのが多々出てくる。鉄道やバスと異なり、タクシーは定路制というものが無いので、利用者の目的に沿ってあらゆる道路を利用しなければいけないという点で瞬間的に神経を使う、特に夜間の動体視力は加齢により衰えていく科学的根拠もあるので、そのようなことを加味しながら、協議会で議論を継続して欲しい。

太田座長 4月22日の取りまとめに散発的に書かれている加齢問題については4行だけで、この問題については進展していない。これについては引き続きとりまとめに記載しておきたい。他に御意見はあるか。1年前と半年前に協議会を開催し、1年前と半年前では随分進捗があったが、この半年は震災の影響もあって、なかなか進捗しなかった部分があって、そういう意味では、本日の関係者の皆さんは残念な部分もあっただろう。次回に向けてより一層の取組により、活性化・適正化が実現されていくことを期待したい。いただいたコメントと、先ほど私が冒頭で申し上げた内容を、私と会長で取りまとめ、文章化して後日回覧する。それでは、他に御意見・ご質問はあるか。(特にないので)事務局から何かコメント等があるか。

事務局 今日ご指摘のあったことを受けて各関係者の中でいろいろと作業をしなければならぬこともあり、次回の協議会は、来年の新年度明けてから協議会を開催したい。日程等は後日改めて連絡する。

太田座長 限られた時間の中での活発な議論に感謝する。それでは、以降の議事進行を事務局にお願いする。

3. 閉会

事務局 (太田座長に) 長時間にわたる議事進行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 熱心な討議に心より御礼を申し上げます。座長の言ったとおり、今回のとりまとめについては、直ちに作業して、戸崎委員、工藤委員の話を加えた上で各委員に照会させてもらい、体外的に発表させてもらいたいと思う。本日、最低賃金の話も出たが、タクシー振興の原点がドライバーの労働条件を改善して、高齢化が進む中で利用者の方に安全で快適なタクシー輸送サービスを提供していくという土壌を作ることにあることを関係各位に認識してもらいたい。行政としても汗をかいていきたいと思っている。もう一点、需要喚起というのも大変重要で、円高、原発の風評被害などで関東地域の観光インバウ

ンドは激減中だが、これは中長期的には戻していくようにしているし、国内観光は盛り返してきている。観光立国実現のためにタクシー業界の皆様には、二次交通としてこれからもがんばっていただきたい

【配布資料】

- 資料 1 - 1 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料 1 - 2 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料 1 - 3 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料 1 - 4 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 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

【参考資料】

- 参考資料 1 特定事業の項目ごとの認定・実施状況、各種関連資料
 - ※都心の鉄道運行の乱れとタクシー稼働の検証
 - ※大震災が都内のタクシーに与えた影響
- 参考資料 2 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（特別区・武三交通圏）
 - ・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