

第9回 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会
第8回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第8回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第8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24年11月20日（金）

14：00～16：30

ホテルグランドヒル市ヶ谷

1. 開会

- － 事務局より資料1「特定地域再指定に係る状況」及び資料2「各交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱改正案」の説明を受け、構成員満場一致により設置要綱の改正を承認 －

・構成員の紹介

- － 事務局より、変更のあった構成員を紹介 －

・会長選出

- － 構成員の互選により内波関東運輸局長を会長に選出 －

内波会長 本年9月末日にタクシー適正化・活性化特別措置法に基づく特定地域の指定期間の満了を迎え、この間の取り組みによって供給量の削減が図られ日車營收が上がるなど一定の効果が現れてはいるものの、9月28日に国土交通省の告示により再指定を受けるに至ったところである。

指定期間は平成27年の9月末までの3年間であるが、本日の協議会においてはこれまでの3年間の取り組みの検証を行い、その上でタクシーが公共交通機関の機能を十分発揮できるよう、その環境を整えることが重要であるということ認識した上でご議論をいただき、協議会としてこの3年間の総括と今後の取り組みの方向性についてご確認を頂きたい。また、これを踏まえて、特定地域におけるタクシーの適正化、活性化の方向性を示す地域計画の改正案についてもご議論頂きたい。

本日の協議会は関東運輸局管内では再指定後の最初の協議会でもあり、関係者の方々には非常に高い関心を集めている。各委員の方々には忌憚のないご

意見を頂き、タクシーの適正化・活性化に向けてご議論をお願いしたい。

・座長選出

－ 構成員の互選により専修大学商学部太田教授を座長に選出 －

太田座長 ちょうど3年目の区切りということもあり、多くの委員の方が交代となっている。今回から参加される方々には資料が多くて大変と思われるかもしれないが、事務局には丁寧なご説明をお願いし、活性化、適正化の取り組みについての活発な議論を通じて、より成果の上がるものにしていきたいと考えている。

・事務局長選出

－ 内波会長の指名に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選出 －

2. 議事

太田座長 それでは議事に入る。3年間の指定期間を満了したが、また新たに3年間延長されることとなり、改めてのキックオフという形になった。まずこれまでの3年間を総括した後、今後についての議論をお願いしたい。まず「タクシー事業の適正化と活性化に係る3年間の取組みの検証」について事務局から説明をお願いしたい。

－事務局から資料3の「タクシー事業の適正化と活性化に係る3年間の取組みの検証」
について資料説明－

太田座長 3年間を20分あまりでご説明いただいた。事実関係や解釈の誤認があればご指摘を頂くのも大切ではあるが、それにも増して皆さんの考え方、判断等の共有化を図って今後を活かしたいと考えている。したがって構成員の皆さまからご意見、コメントを頂戴したい。まず事業者の方からこの3年間を振り返って頂きたい。

富田委員 本日はタクシー業界のために大勢の方にお集まり頂き感謝したい。3年間にわたって協議会を開催し、皆さまよりご支援を頂いたことで、結果的に約2割近くの車を減らすことができた。基本的にタクシー適正化・活性化特別措置法という法律は供給過剰を直すということが主眼であり、もう少しで目標

値を達成するところまで来ている。業界の努力のみならず、行政のご協力、皆さまのご支援によりここまで来られた。なかなか効果がついてきていないという状況もあるものの、1台あたりの売上は少しずつ回復しつつある。また乗務員の賃金も少しずつではあるが、1年間で30万円の増収になっている。一般産業の平均との差がまだ250万円あり、これをなんとか半分くらいまで縮めたいという目標をもっているが、不況の中で期待通りに進んでいない。まず景気が良くなることが一番の期待であるが、何といたっても適正化の目標値である減車率21.9%に一日も早く到達するように努力して、結果を検証した上で次のステップを考えていきたい。またこれからの3年間、皆さまのご支援を是非よろしくお願いしたい。

太田座長 どうもありがとうございました。続きまして木村会長

木村委員 個人タクシー協会の方は特措法に基づく減車は直接的にはないが、新規参入が止まっているということで、廃業＝即減車ということになるため、特措法の施行以来、特別区・武三交通圏だけでも1,700台くらい減っているという状況である。法人事業者が汗をかいて減らして頂いている一方で、我々個人の方もそういう形で貢献している。

もう1つ、特定事業計画の個人タクシーの状況としては、まだまだ対応し切れていないところがある。

業界あげて目指している取り組みの多くは既に達成出来ているが、いくつかの項目で達成出来ていない部分があるので、今後も引き続き取り組みを強めていかなければならない。

法人協会の皆さんと手を携えて今後もしっかりやっていきたい。

事故については、このところ個人タクシーによる重大事故が非常に多いということで、タクシーの社会的信頼を傷つけてしまった部分もあるが、行政からも強く指摘を受けており、改善に向けて鋭意取り組んでいるところである。

太田座長 ありがとうございました。労働側からもご意見を頂きたい。

斎藤委員 3年間の取り組みについては、事業者並びに行政ともに汗をかいて頂いたことには敬意を表している。ただ、我々労働組合からすると労働者の労働条件の改善が最大の目的であるが、日車営収がなかなか上がってこない現状からは、まだまだ目標を達成出来ていないという認識である。

実際、減車によりタクシー台数が減るということは、それ相応の人達が職を失うということでもある。

労働組合もその部分では血を流している。

我々が感じるのは、3年間の中で目標に向けてしっかりと取り組んでいる事業者と取り組んでない事業者があるということ。

この点をしっかりと検証しなければいけない。そして過去3年でやり残した取り組みを達成して頂き、その結果、労働条件を考えてその先の対応をしていかないといけないと思っている。

太田座長 どうもありがとうございます。

釘本委員 わたしも斎藤委員と同じ立場なので同じような意見である。4交通圏とも減休車を進めて頂いているが、なかなか足並みを揃えない事業者がいる中で、目標の数字に到達出来ていない。

東京都の他の労働者、あるいはバス、トラックなど同じようにハンドルを握る業界との賃金の差が未だ広がったままであることを考えると、この3年間を振り返ってみて、まだまだやることが沢山あると思うし、事故防止等も含め、公共輸送機関としての使命を果たしきれていないという反省もある。

川崎委員 現場の労働者は今まで酷い労働条件で働いてきたという認識があるが、労働者は、この地域協議会で今後のタクシーについて真剣に考えてくれていると相当の期待をもっている。

ご説明を聞いていると、安全面、サービス面、観光、防犯、防災等も含め、現場で働いているタクシー乗務員が大部分を担っていることが改めてわかる気がする。

賃金の格差は縮まって来ており、日車営収等も含めて改善の方向に向かっていくということは喜ばしいが、そもそも一般の労働者の年収と格差があまりにも酷かったという点を改めて認識してほしい。

タクシーサービスの大部分を担うのは現場の乗務員であることを念頭に議論をして頂きたいし、わたしもそう言う立場で意見を言っていきたい。

また、多摩地区についても同様に議論をしていきたい。

太田座長 ありがとうございます。タクシーサービスは利用者がいて初めて成り立つので、利用者側からご意見頂きたい。

工藤委員 適正化と活性化は深く関わりあっているテーマだと思う。現代社会は競争社会であるといわれて久しいが、量の競争と質の競争がある。量の競争は現代社会では価格に転嫁されて全体的にコストダウンにつながっている。

需給関係からいうと現代社会ではほとんど需要と供給の関係は飽和状態であり、タクシー業界は景気回復を待っているが、なかなか好転しない。

成熟社会となっているので先進諸国は概ねこういう状態である。こうした中ではサービス品質を高めてお客さんを獲得していくことが重要である。

日本は高齢化社会なのでタクシーが便利なら足が向くはずである。

もう一つは外国人観光客。日本にきた旅行者から見ると日本のタクシーは世界一素晴らしいという意見が多い。外国からのお客様の利用を増やすということ考えた方がいい。

パイを奪い合う競争には自ずと限界がある。高齢者をターゲットにするとか、外国人観光客を重視するなどと言った工夫に加え、サービス品質を高めることで需要拡大を図っていくことが大切である。また、政界にも行政にも強く要求し、自ら切り開いていくことが重要である。皆様のご奮闘を期待している。

太田座長 どうもありがとうございました。頂きましたご意見等々は今後ぜひ活かさせて頂きたい。いま需要についてコメントがあったが、資料によると平成 20 年度に比べて 4 交通圏とも 3 年間下がりっ放しである。東京都特別区・武三交通圏については平成 20 年度に比べて 15%減であり、タクシー台数が 20%減となってもなかなか労働者の皆様のところまで効果が及びにくい。その厳しさも認識しながら進んでいかなければならないのだろう。利用者側として、さらに下谷内委員は如何か。

下谷内委員 資料 40 ページの総括については概ねこのような感じだと思っている。優良タクシー乗り場の新設をはじめ、さまざまな取り組みが行われていることは高く評価しているが、それが何処にあるのかが非常に利用者にとってわかりにくい。優良タクシー乗り場を設置するだけでなく、その場所をわかりやすく表示するよう、行政や駅等に積極的に働きかけをしていかなければならないのではないかと思っている。誰が見てもわかりやすく、安心で安全なものを作って頂ければと思う。

わたしはホームページで確認してみたが、ホームページの表示も小さくて分かりにくい。画面表示を拡大出来るようにするなど高齢者がわかりやすいよう心掛ける必要があるのではないかと思う。

また、減車によって不便になったという感覚はない。わたしがタクシーをよく利用する地域では従来は交通量が多くて困っていたが、減車の効果で道路が渡りやすくなった。それにも増して車が停めやすくなった。

わたしの仲間では減車のおかげで乗りやすくなったという人もいます。

ただ、先日下限割れ運賃のタクシーを利用したのだが、道を間違えたりといった品質の低さを感じた。

労働条件の問題、サービス品質の問題というのは非常に重要な問題である。タクシーには公共交通機関として非常に期待している。首都圏から離れたところで生活しているとタクシーを必要としている高齢者が沢山いる。行政も一生懸命働きかけをしてくれているが、女性も高齢者も安心して乗れる質のいい、分かりやすいサービスをお願いしたい。

この3年間で改善されたところは高く評価しているが、まだこうした問題が残っている。社会的責任として大震災のような時など今後の取り組みの中で質の改善を重要視したいと思っている。

資料40ページに示されている経営基盤や労働条件などについて、企業のトップの人が理解していない結果が今のような形になっているのではないかと。

今回の資料でも日車営収は示されているが、企業の収益等は示されておらず、どのように読み取ればいいのか苦慮している。以前の資料では経営は安定傾向であるにも関わらず労働条件に問題があるという内容のものがあつたように思う。企業のトップがこれをどのように理解しているのか、ということを私の3年間の総括としたいと思う。

太田座長 どうもありがとうございました。続きまして利用者側に近い立場から丁野委員は如何か。

丁野委員 まずは3年間の皆さまのご努力に敬意を表したい。
最初に質問だが、特措法が施行された平成21年10月以降の数字をマクロで見ると、日車営収にしても総実車距離にしてもレベルとしては上がっている。効果があつたと推定は出来ると思うが、この半年間でまた弱含んでいる。富田委員がお話しされたように景気後退局面を反映しているのか、または他に要因があるのか、その辺りを明確にする必要があるのではないかと。つまり現状を足許から見通した上で次のステップに入るべきなのではないか、というのが私の質問の趣旨である。
また、工藤委員とほぼ同じ意見となるが、資料には「公共」という言葉がたくさん出てくるが、「公共」というのはより多く利用されるということだと考える。つまり利用者が減っていく状態の中では「公共」とは言いにくく、需要の拡大、開拓が非常に重要なポイントになってくる。
そういう意味で資料20ページから以降で示されている達成状況をどのように評価していくかが非常に大きなポイントになってくるとみている。
例えば達成目標の「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる

環境づくり」の中で、無線配車が4.8%、そのうちスマホ配信が4%ある。タクシーを選ぶに当たって無線配車やスマホが非常に重要な役割を担ってくるだろうと予想しているが、これが「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり」にどう寄与したか、その効果、評価が必要ではないかと思う。もし必要であれば、そこに計画目標を置いて重点的に普及していくということになるだろうと思う。

それから「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」におけるタクシーの位置付け、そして観光立国の中でのタクシーの役割というところに注目している。私は観光タクシー事業の立ち上げに関わった。立ち上がったばかりということもあり観光ドライバーはまだ99人というレベルで、これがいきなり効果が出てくるかどうかは分からないが、基盤づくりという意味で重要だ。観光立国といいながら、東京ではタクシー専用の駐車場すらない。また、観光施設に行っても一般のお客さんと同じ入場料を取られる。それでは本来のタクシーサービスの付加価値が全く発揮出来ない。そういう基盤の部分をしっかりとした次の計画の中に反映して頂きたいと感じている。

太田座長 どうもありがとうございました。本来わたしがお答えすべきことではないと思うが、個々の事業者が自らの経営責任に基づいて行う意思決定と、協議会として出来ることとは必ずしも一致しないことがあり、頂いた意見で反映出来るものは反映したいと思う一方で、将来的な予測は難しいと考えている。坂本委員は如何か。

坂本委員 3年間を振り返るということで、今年はタクシー生誕から100年目ということで、6台で始まったタクシー事業が今では全国で25万台、車両数は増えたものの乗客が増えないという100年間になってしまった感もあるが、3年前に立てた検討項目の中でキーワードはやはり「選ばれるタクシー」ということだと思う。どうしたら選ばれるか。東京では流しで走っている車両を捕まえることが多い。こうした東京特有の課題にはプラスマイナスあると思うが、タクシーを選ぶということが東京では実感しにくい。たまたま乗り合わせたドライバーが良い方だと同じお金を払っても幸せな気分になれるが、不幸にしてそうでない時もある。スマホの配車などでドライバーやタクシー会社を想定して選ぶようになるのであれば、タクシー業界にとっても変革を迫るものだと思う。

そうした取り組みを通じて、どのように需要を掘り起こしていくか。高齢者の話が出ていたが、病院や送り迎え等、まだまだタクシーを必要としている人が意外に多いのではないかと思う。

各社毎の営業力もあろうが、業界全体でキャンペーンや方向性を打ち出せば、タクシーに対する敷居が低くなるのではないか。

例えば買い物弱者ということが最近よく言われている。山間僻地、過疎地に特有ではなく、農水省の調べだと思うが、500mの直線距離のなかに生鮮食料品店が1件もないという人達が50万人いるなど、都市部でも同様の問題をはらんでいる。足立区あたりでも近くにスーパーがないようなところもあるようだ。こうした都市部では鉄道やバスはなかなか難しい。

もう1点、2割の減車というのは全国的に見ても東京が一番進んでいると思う。これは全国の関係者が注目しているのでさらに取り組みを強化して欲しい。とは言え事業者がこれ以上自ら進めていくのはなかなか難しいと思われ、行政や法制度等も絡めて半分強制的にやるしかないと思うが、この3年間、事業者が主体的に取り組んで来たということは素晴らしいと思う。

最後に気になるのは人材育成。資料ではタクシーの運転手の平均年齢は57歳となっており、高齢者が多い。若い方が業界に入ってくる、魅力のある職場というのは口でいうのは簡単であるが、行うのは難しい。スマホへの対応など若い人だから出来るということもあるのではないか。そういう人材をどのように引き込めるか。そのためには給料を上げるのもいいが業界のイメージアップなど、種々あるかと思う。

太田座長 選ばれるタクシーというのは、タクシーの中で良質なものが選ばれるという意味もあれば、他のライバルの中から選ばれるという意味もある。深夜営業のネットカフェには負けないぞという意味もあろうし、労働者に選ばれるタクシー会社という意味もあろうかと思う。保坂委員は如何か。

保坂委員 ニッポン放送では日ごろより防災レポート車という形で東旅協と協力させて頂いている。この3年間、我々も防災に取り組んでいる中で、3.11の大震災で初めて本番が来たということとなったが、平日の昼間であったこともあり、車がほとんど動かなかったのは想定外であった。タクシーがほぼ実車状態になってしまい、なかなか連絡をとって頂くという状況にならなかった。利用者であり運営者でもある立場から考えて、メールが使えるようにするなど、今後に向けて多少改善をさせて頂いているところである。今回のメンバーに入って1つ大きな発見したのは、資料27ページのショットガン方式。私は国分寺駅南口を利用しているのだが、確かに劇的に客待ちのタクシーがいなくなったというのを相当実感している。なぜ客待ちのタクシーがいなくなったのか今まで知らなかったが、今日の資

料を拝見してやっと仕掛けがわかった。こうした対策がとられたということ
を地元の人達は知っていたのかもしれないが、駅利用者という立場では全く
知らなかったので、駅から出てタクシー乗り場についたときに客待ちの車が
いないと、いったいどれくらい待たねばならないのかという気持ちがずっと
あった。

今日の資料を拝見して、例え乗り場にいなくてもタクシーはすぐ来るのだな
ということが分かったが、駅にはショットガン方式の仕組みの説明等は特に
なく、利用者の立場からすると仕組みが変わったことで駅待ちのタクシーが
減ったように見えても、それほど待たずともタクシーはすぐに来るのだとい
うインフォメーションがあった方がいいのではないかと感じた。

ただ数十m並んでいたタクシー車両がなくなったということについては、地
元の利用者からすると素晴らしいことであり、改めて感謝したい。

それから「選ばれるタクシー」というお話し。利用者からするとなかなか選
んで乗るということはないが、人によっては個人を選ぶか法人を選ぶか考
えている方もいる。客待ちで並んでいるタクシーの中から選択する方もいる。
自分も何で選ぶかと言えば、車種で選ぶ。どうせ乗るなら乗り心地のいい車
に乗りたい。これは1つのタクシーの選び方である。

法人タクシーであれば、ドライバーが道がわからないということが一番怖い
ので、自分の地元に近いタクシーに乗る。ただ乗ってみないと分からないこ
とも多々あるので、ユーザーが何を基準に選ぶのかは考える余地があると思
う。

タクシーは世の中におけるインフラであると思う。

特に「選ばれる」という観点では、利用者側としてはドライバーは道を知っ
ていて当たり前、早くて当たり前と考えており、逆に道を知らない運転手は
そのわずかなことで印象が悪くなってしまう。

ドライバーさんには高いハードルの部分があるかとは思いますが、この点はドラ
イバーの皆さんにも理解して頂きたい。引き続き良い形でのタクシーという
ものが作れればと思っている。

太田座長 どうもありがとうございました。国分寺駅のショットガン方式は、実施して
いる方は利用者や地域に喜ばれているはずだと考えていたが、何が行われて
いるかしっかりとPRすることが非常に大切だと改めて感じた。佐藤委員は
如何か。

佐藤良委員 本来なら景気が回復、観光立国となって人口も増えて・・・というのが理想なの
だろうが、まったくそれが期待出来ない状況下にあっては、選ばれることや

需要喚起に目が行くことと思う。弊社の場合は主要な工場等が地方にあり、そこから東京に出張にくる方が多くいる。わたし自身は東京に住んでいるので東京のタクシーは親切だと思っているが、地方からの出張者はそもそも行き先への道順等がわからないが故にタクシーを利用するのにも関わらず、ドライバーが道を知らないと言う事が多いようだ。

地方のタクシードライバーは、域内の何処に何があるかを概ね把握しているので、タクシーの運転手さんに場所さえ言えば大抵の場所であれば黙っていても連れて行って貰えるということもあり、東京では道を知らないドライバーが多いという印象が強いようだ。

そういうことを考えると、最終的にはドライバー個人の力量にかかってくるという面が強く、例えば観光で利用するとして、英語が出来るとか中国語が出来るとかいったアピールポイントがあれば、そうした会社を選ばれるであろうし、そういう能力を持ったドライバーが多く集まった会社が最終的に選ばれるのだろう。

鉄道を利用するには駅まで行かねばならず、そうした点でも差別化を図れるのではないか。減車に関してはドライバーの雇用の問題もあり簡単にはいかないと思うが、今後3年間でどういう取り組みをしていくべきか、皆さんで知恵を出し合うしかないと思う。

太田座長 どうもありがとうございました。先ほど下谷内委員から優良乗り場表示がよく分からなかったというご意見があったが、タクシーに対して乗り場を提供して頂いているJR東日本の方から特に最近お気づきのことはあるか。

佐藤英委員 タクシー業界と当社は密接な関係がある。今までも駅前広場の整備を進めてきたが、今後も駅前広場の整備には出来る限り協力したいと思っている。

太田座長 どうもありがとうございました。次に交通安全の話について、前回の協議会では港区の交通事故の4割がタクシーであるというご指摘を頂いた警視庁の立場からご意見を伺いたい。

門倉委員（代理）先ほどからタクシー事業者、それから現場のドライバーの方々から、いろいろな問題点や今後の課題等を訊かせて頂き、また利用者側からもいろいろな要望、これからの方向性に関する話しを真摯に聞かせて頂いた。タクシー業界が公共交通機関としてどうあるべきか、またより良い勤務環境を整えていくために様々な検討がなされていたと思う。

私どもは、やはり公共交通機関として如何にあるべきか、道路交通法をはじ

め、交通の安全を守って頂くために協議会に参加させて頂いている。
交通事故防止という観点で、業界の健全な発展とともに、愛されるタクシー、
利用されるタクシーに向けて安全面でも協力をお願いしたいと思っている。
これから年末にかけて交通事故が増えて来る季節である。
タクシー業界の事故を見ると、ここ10年程度で約3割ほど事故が減っている。
死亡事故も何件か起きてはいるものの、ご努力頂いていると認識している。
年末に向けて安全を優先した営業活動を心がけて頂ければと思う。
また、警視庁としては、新宿、六本木、池袋等の大きな盛り場での治安を守る
ということを重点的に取り組んでいる。
先般、六本木で不良集団がある人物を襲撃する撲殺事件が起こるなど、大きな
問題を抱えており、街の人達も不安を抱えている。
交通警察としてみた場合も、深夜の六本木はタクシーしか走っていない状況
の中、六本木交差点の中でタクシーが停まって客待ちをしているという状態
があった。関係団体、関東運輸局、東京運輸支局にもご協力を頂いて改善に
取り組んでいるところであるが、先日の深夜に現場を確認したところでは、
交差点の中での客待ちは相当数減っており、外苑東通りに関しても比較的ス
ムーズに車が流れていたため、一定の効果が出てきつつあるのかなと思っ
ている。
タクシー事業者、個人タクシーはもちろんのこと、東京運輸支局、関東運輸
局、タクシーセンター等にも非常に協力を頂いているので、このまま安全な
街・六本木ということでご協力を引き続きお願いしたい。

太田座長 どうもありがとうございました。引き続き宜しくご指導ください。労働局さ
んの方から。

藤原委員（代理） 先ほどの報告の中で日車營收が上がっているというお話があっ
たが、昨年1年間の定期監督の状況をみますと、割増賃金の違反があるか、または
東京都の最低賃金を下回っている会社が半分以上であるという現状があった。
今年の10月1日から東京都の最低賃金は850円に上がっているため、今後も
労働条件の向上をお願いしたいと考えている。

太田座長 ありがとうございました。それはある意味でも最終目標であるところでもあ
るが、それを通じてドライバーの質も上がり、利用者サービスも上がると言
うことであるため、今後も目指していきたいと思う。
3年前から始まった協議会であるが、1つ画期的であったのは、これまでタ
クシーの話は国、地方運輸局と業界、労働組合だけの話しであったものが、

地方自治体からも参画頂くという形になったことかと思う。

それが公共交通としてのタクシーをどう捉えていくかという話しにもつながっていくわけで、画期的でもあったわけであるが、地方自治体の方からもご意見を伺いたい。

江端委員（代理）東京都では「ハイパースムーズ東京作戦」という渋滞問題に取り組んでおり、その原因の1つであるタクシーの客待ちに伴う渋滞問題を中心に取り組んでいる。先ほど国分寺駅の事例もあったが、その他の地区でも出来る限りタクシーの客待ちの受け皿になるスポットを作れないかと取り組んでいるところである。

それから適正な乗り場という意味では、ドライバーだけの問題ではなく、乗る側にも問題がある。地方自治体としては地元の市町村、区役所等と連携しながら、或いは町の商工会等と連携しながら、適正な乗り方をしてほしいという利用者へのお願いを進めている。

今後とも適正な乗り方、降り方、あるいはタクシーの客待ちに伴う交通渋滞の解消、それに伴う都市環境の悪化といったところの解消に努めていきたい。

太田座長 ありがとうございます。中央区さんは如何か。

青柳委員（代理）中央区では銀座地区の銀座と新橋で客待ちのタクシーが二重になるほどの列で待機していて、地元としても問題であるという認識をしている。

資料 28 ページにあるように、ショットガン方式の実証実験を行ったところ客待ちが解消したという実験結果もあり、区営の駐車場を待機場として活用するという形で、検討も含めて協力させて頂けるところについては、協力をしているところである。

太田座長 どうもありがとうございます。多摩地区に関しては立川市、八王子市、青梅市さんの市長に委員をお願いしており、各市では第 1 回から協議会にご参画頂き、非常に積極的にタクシー問題にご協力を頂いている。また、政策や交通計画を立案する際にもタクシーに関する内容を入れて頂いている。

コメントがあれば一言ずつお願いしたい。

下澤委員（代理）まず 1 点は、地方自治体として一番関連が深いのは総合交通ネットワークの一員としてのタクシーという点。いま座長の方から地方自治体が協議会に入ってタクシーを再認識したという話があったが、私どもも同様に感じている。立川市でも交通マスタープランや交通戦略という行政計画を作っている。

るが、これまでタクシーは公共交通機関の1つとはあまり意識していなかった。しかし昨今はデマンドバス等でタクシー会社も参加していると報道機関を通じて聞きおよぶにいたって、タクシーについて意識し始めた。ただ市民や議会にはまだ認識を持って貰えていないと感じている。

2点目は、交通問題、都市問題の改善というのが目標にあり、先ほど保坂委員の方からショットガン方式の話があったが、国分寺駅でそうした取り組みを行っていることはわたしも協議会に参加して初めて知った。何処の駅でも駅前広場というのは一等地で地価が高いが、昨今は駅前広場の歩行空間をもっと充実してほしい、イベントスペースとしても使いたい、バスバースが不足している、高速バスを乗り入れさせてほしいなど、色々な要望が出てくる。そういう中で隔地型のタクシープールという手法は非常に有効だと思った。ぜひPRして認知度を上げて頂くとともに、他の都市にも広げて行ってほしい。それ以外にも、地域計画の目標にもあるように、環境、観光、防災、防犯、福祉等については行政改革のキーワードでもあり、是非これからも協力して市民のニーズに応えていきたいと感じた。

岸本委員（代理）タクシーの活用という面から、八王子は山間部が多いので地域公共交通としてのタクシーは主力になっており、地域の皆さまには十分に喜ばれているという実績がある。

坂本委員からもあったように、急傾斜地に住んでいる方、団地に住んでいる方、駅に近くでも高台の方、そういう方がバス停まで歩けない、駅までがつからいという声がある。議会の中でも取り上げているが、公共交通のネットワークの1つとして組み立てられないかという声も上がっている。地形的な問題もあると思うが、大事な課題と考えている。

松永委員（代理）3年間の取り組みについては、西多摩交通圏は台数が少ない中で関係者のご努力により減休車が進んでいるという事に敬意を表したいと思う。

西多摩交通圏では目標台数まであと一步というところにきていて、今後3年間の取組にも非常に期待をしている。資料を拝見すると様々な取り組みを実施して頂いているが、西多摩交通圏は他の3交通圏とは地域特性が異なり、タクシーについては行政側でも社会基盤として認識し、重視しているところである。タクシーはドア・ツー・ドアというきめ細かいサービスを展開して頂いているが、超高齢社会においては、こうしたきめ細やかなサービスがさらに生きてくると思っている。

行政としても地域の公共交通、市民の足を守るという立場でともに歩んでいく必要があると考えており、特に西多摩交通圏では行政と事業者との一層の

連携を図ることが適正化、活性化に効果があると感じている。引き続きよろしくお願ひしたい。

太田座長 どうもありがとうございました。特別区・武三交通圏だけであるが、タクシーセンターでは苦情等々対応して頂いているが如何か。

渡辺委員 私どもは中立的な立場の組織として参加している。事務局からの説明にもあったように、地域計画の中の「その他の事業」を中心として、微力ながらご支援をさせて頂いている。

特に資料 19 ページの①「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり」、③「環境問題への貢献」、⑥「観光立国実現に向けての取組み」という点でご支援をさせて頂いており、行政、業界の力を借りてEV・HV乗り場を新丸ビルに新設をさせて頂き、少しでも環境対策に貢献させて頂いている。

乗車サービスの提供、選べる環境作りの一環にもなると思うが、優良タクシー乗り場については、丸の内の北口には既に優良乗り場が設置されていたが、丸の内再開発にあわせて新たに南口のステーションホテル前に11月5日から優良乗り場を設置した。これで山手線を中心に11箇所の優良乗り場が設置されたことになる。

また、昨年で開始から10年を迎えた法人タクシー事業者のランク制度については、新たな時代に向けてランク付けの手法を見直そうとしており、この協議会の座長でもある太田先生に委員長を引き受けて頂いて昨年からの議論を進め、本年8月に報告書が取りまとめられた。その中では特に事業者の経営姿勢という項目を新たに導入し、事業者自ら取り組んで頂いているものに関しては評価項目として取り入れていく方向であり、今までは行政やタクシーセンターの押しつけというイメージもあったが、事業者自らが取り組むということで、タクシー利用者に向けたステッカーについても来年度からはより大きく、よりわかりやすいものにしようということで、デザインも新たなデザインを検討しているところである。

観光立国の実現に向けても外国語研修ということで23年度は試験的に中国語を3回実施した。今年度は中国語を2回、英語を2回、来年1月、3月に韓国語を2回、それぞれ計画している。特に英語についてはかなり評判がよい。研修自体は外国語自体の勉強だけではなく、接客に関する外国語研修ということで、ロールプレイング方式により行っており、非常に評判が良い。

タクシーセンターは特別区・武三交通圏をエリアとしており、三多摩地区についてはエリア外であるが、2,500円の教材費を頂ければ出張講師を出張させ

て頂いて少しでも三多摩の活性化にご利用頂ければありがたい。

3年間の内容については確実に計画に取り組んできたが、今回新たに地域協議会による計画が策定されるということで、これから3年間のPDCAが円滑に進むようご祈念申し上げます。

太田座長 ありがとうございます。労使、利用者から一通り意見頂いたが、総括して戸崎先生。

戸崎委員 これまでの取り組みの前提を是認するならば、現行体制の限界が明確になったというのがこの3年間だと思う。まず適正化の前提としての需給調整というものが社会的に是認されるとするならば、この3年間でご経験されたようにこれ以上の強制減車は出来ない。事業者間の不公正性を考えると、今後さらに減車を進めるにしろ、適正台数をコントロールするにしろ、それは人為的な調整になるので、今の法制度の下では難しい。また、大きな問題として現れたのが新潟のカルテル訴訟問題で、この問題はどうしても避けて通ることは出来ない。こうしたことが明らかになったのがこの3年間であったので、もし活性化、適正化の前提として需給調整が絶対必要だという前提に立つならば、現行の法制度をどのように見直していくか。例えばタクシー事業法など強制的な枠組みを新たに作っていくのか、あるいはその前提として特に新潟カルテル訴訟などを総括し、そのような方向性が本当に可能なのかどうかをきちんと見ていかなければならない。

例えば「選ばれる」ということを本当にやるなら、新規参入をどうして認めないかと必ず言われる。現行体制において、既存の枠組みの中で新規需要の創造が可能であるということを保証していかないかぎり、新規参入に対する社会的要請というのは切れない。そうすると需給調整という枠組みは変わってくる。したがってこうした根本的な部分が問われていて、政権が変われば取組みもまた変わってくると思うが、そこを見直していかなければならない。今回がスタートとはいえ非常に時間が限られている。切迫した状況の中で悠長な議論をしていて良いのか、という危機感を自分としては持っている。

そのためには論理的に詰めなければならないところが多く、感覚的な議論をしていては世界の常識とずれてしまう可能性が非常に強いのではないか。この3年間にはかなりの件数で訴訟も起こっており、世の中の訴えなどもあるので、これらの一つ一つ検証することが必要である。そのために、この協議会も重要であるが、この3年間に他の色んな地域で地域協議会が行われてきたので、それらと情報を共有しながら、他の地域ではどのようなことが行われていて、東京の特質も踏まえながら、東京としての新たなブレイクスルー

を検討することが大事だと思う。

この3年間でタクシーの公共性が認められ、ある程度の改善が進められたのは確かであるが、それに対する社会的な反動も起こってきており、何よりサービスの需要側から出てきた議論として「より選ばれる」ということになった時に、現行体制でそれを保証していく枠組みを構築していかなければ、特にマスコミなどはこうした規制を嫌う傾向があるので、需給調整を前提としてこれを保持していこうとするならば、その辺りの理論武装が必要であろう。地方分権という枠組みが中央集権に変わっていくかもしれない中で、厳しい局面を迎えるのではないかと思う次第である。

これまでの積極的な取り組みに対して出てきた問題をきちんとレビューして、次のステップで何をするか、あるいはこの3年間の他の地域協議会の厳しい経験を情報共有しながら、どのように次へステップアップしていくかということをも是非考えていきたい。

太田座長

どうもありがとうございました。わたしが座長という立場でなければ言いたかったことをお話し頂きありがとうございました。なかなか難しいのはこの協議会のミッションは限定された中で取り組みを確認していくということであって、それは粛々とやっていくとして、今頂いたご指摘は非常に重要である。協議会、特措法のシステムにおいて実施してきた取り組みをどう総括していくかしっかり考えないといけない。本省の方にも交渉して頂いて、研究者と業界としてもそれを総括したうえで次の段階に進むのだろう。

選択は利用者が市場を通じて選択するという観点もあれば、行政がきちんとした事業者だけを選択するという観点もあり、公共交通としてタクシーを考えた場合どのような選択のされ方が良いのか、一長一短にはいかないだろうが、押さえておく必要がある。

一通りご意見を頂いた中で、とりまとめに関して強く修正した方が良いという意見はなかったと思うので、とりまとめに関してはこの内容でご了解頂きたいと思う。もし3年間の状況の部分に関して、事実関係等々について修正すべき箇所、あるいは総括の部分でも修正すべき箇所があれば、事務局にご連絡頂いて、座長と会長で処理をさせて頂きたいと思うがよろしいか。

本日、少し長めに議論の時間をとらせて頂いたのは、3年間の総括をしっかりとやらないと次のことが出来ないという意味で時間をとらせて頂いた。このあと「今後の取り組みの方向性」と「地域計画改正案」について事務局より説明を頂き、迅速に審議したい。

—事務局から資料4の「今後の取組みの方向性」および資料5「各交通圏タクシー特定地域協議会地域計画改正案（新旧）」について資料説明—

太田座長 どうもありがとうございました。資料5-1の特別武三交通圏で申し上げますと11ページの冒頭にあるように、タクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直したということになっているが、とは言え3年前に協議会が始まった頃と比べて状況が大きく変わったわけではない。3年前に知恵を絞ってこのような地域計画を作成したが、まだ目標に達していないので引き続き取り組むということで、前回の地域計画をベースとし、青字の箇所を加筆・修正している。

スマホのアプリなどの新しい状況も出てきているが、本質的な状況にはまだまだ改善すべきところがあり、今般の地域計画の改正によって、引き続き継続して取り組んでいきたいということである。

構成員の皆さまには地域計画の改正案を事前に送付、目を通して頂いているかと思う。先ほどの戸崎先生からのご指摘通り、現行の枠組みに限界がある中で、少しでも進めたいということで地域計画を再設定したいということである。特にここは必ず修正すべきであるとか、加筆すべきであるというご意見があれば頂戴したい。

3年前にご了承頂いたものがベースであるので、あまり強い修正意見はないかもしれないが、大変重要なことなので本来はこの場でじっくりと議論すべきであるが、この改正案をお持ち帰り頂き、1週間弱のお時間を頂いたうえでさらに精査して頂き、修正すべきところがあればご指摘頂きたい。

頂いたご意見については、私と会長とで精査のうえで地域計画として策定させて頂きたいと考えているがよろしいか。

それでは最後に内波会長よりご挨拶を頂きたい。

内波会長 長時間のご審議ありがとうございました。この2時間で公共交通としてのタクシーに対する大きな期待を感じるとともに、多くの課題があることもわかった。今後の取り組みについては、3年前に策定した地域計画の所要の見直しを行っているが、議論の中でもあったように、これはPDCAの一環であるということであるので、必要な修正を加えながらさらに取り組みを続けていくということが重要ではないかと思っている。本日のご議論を踏まえ、新たな地域計画の最終的なとりまとめをしたいと考えているので宜しく願いしたい。

3. 閉会

事務局 次回の協議会の開催については、本日ご議論頂いた計画の進捗状況等を踏まえ、また委員の皆さまと調整させて頂いてご連絡差し上げたい。
計画案に対するご意見については、先ほど座長からもあったとおり、1週間程度の間で何かご意見があれば事務局の方にご連絡頂きたい。

【配布資料】

- 資料1 特定地域再指定に係る状況
- 資料2-1 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2-2 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2-3 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2-4 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3 タクシー事業の適正化・活性化に係る3年間の取組みの検証
- 資料4 今後の取組みの方向性
- 資料5-1 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（改正案）
- 資料5-2 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（改正案）
- 資料5-3 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（改正案）
- 資料5-4 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（改正案）

【参考資料】

参考資料 特定事業の項目ごとの認定・実施状況他、各種関連資料

- ・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