

第 1 回 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会
第 1 回 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第 1 回 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第 1 回 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
議 事 概 要

平成 26 年 2 月 18 日 (火)

10 : 00 ~ 12 : 00

東海大学校友会館

1. 開会

・ 構成員の紹介

－ 事務局より、新たに加入された構成員を紹介 －

・ 関東運輸局長挨拶

－ 前会長・原関東運輸局長より挨拶 －

原局長 関東運輸局長の原でございます。皆様ご承知の通り先月 27 日より改正タクシー適正化・活性化法が施行されたところである。この施行により、東京の 4 つの交通圏はすべてが準特定地域に指定された。私ども関東運輸局も協議会構成員から法律上外れることになった。協議会構成員の皆様には、過去の協議会を通じて適正化、活性化の取り組みに多大なるご支援、ご協力を頂いた。我が国の経済状況、各種の経済報告等によると景気は緩やかに回復しているといわれているが、タクシー業界に実感出来る状況には至っていないと感じている。しかし皆様のご協力、ご努力により一部の地域で労働条件が改善するという効果が表れている。ただ、まだまだ十分な状況ではない。また、利用者利便につながる取り組みを実施しているが、こちらも更に加速化していくことが必要と感じている。今後改正法の目的を達成するためにも、皆様の引き続きのご支援、ご協力をお願いする次第である。本日は議題の提出元でもあり、この後オブザーバーとして話を聞かせて頂きたい。この度の改正法の法案審議において、衆議院において国土交通省は地方運輸局長が特定地域、準特定地域における構成員でなくなることを踏まえ、協議会における協議や検討に必要な各種データの提供をはじめ、協議会の円滑な運営のために必要な支援を適時適切に行うという付帯決議がされているところである。関東運

輸局では今まで同様、可能な限りの支援、協力をさせて頂くので、引き続きよろしくお願ひしたい。

2. 各交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正について

－ 事務局より資料1「各交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱改正案」を説明 －

事務局 この要綱で、異議はないか。

金子委員 準特定地域の協議会は独占禁止法の除外にならないので、留意する必要がある。学識者の中に独占禁止法の専門家を入れるべきだと思う。新潟での大きな事件を繰り返さないためにも必要だと考える。

事務局 太田先生と戸崎先生にご出席を頂いているし、これまでの協議会の中でも独占禁止法の配慮を含めて詰めてきた。お二人の先生は、独占禁止法の専門家ではないがその辺りの知識も有していると思っている。ただ、皆様のご意見の中で、今後検討させて頂きたい。

金子委員 特に料金の事で、独占禁止法に対して注目している。準特定地域が特定地域の協議会に移行した場合、独占禁止法適用除外になるということで、弊社のような小規模の会社、もしくは減車ができなかった会社が、半強制的に減車、営業制限という状況になるので、そういう意見を集約するためには独占禁止法の専門家がない限り、なかなか議事は進まないのではと考える。

事務局 今日は立ち上がりなので直ぐにとはいかないが、次の協議会に向けて委員の皆様に向いながら、これから決まる会長とご相談しながら対応したい。それ以外にご意見がなければ、この要綱で良いか。

－ 設置要綱第5条第10項(2)を満たしていることを確認、設置要綱の改正を議決 －

3. 会長の選出について

事務局 次に会長の選出ですが、改正法施行前の会長の関東運輸局長が協議会の構成員から外れることになったので、新たに会長を選出したい。設置要綱第5条第1項の規定に基づき、会長は協議会の構成員の中からこれを充てるとの規定がある。どなたかご推薦頂ける方がございましたら発言をお願いしたい。

金子委員 先程申しましたように、独占禁止法に接触する可能性の高い協議会になるので、独占禁止法の専門家をお呼びして、その中から選ぶということを考えて頂きたい。

釘本委員 私は引き続き太田先生を会長に任命して頂きたい。

金子委員 今日、拙速に選ぶ必要はないと考える。

事務局 会長がいない中での協議会の進め方は難しい。基本的に現構成員の中から会長を選ぶことになっている。

金子委員 独占禁止法の専門家を入れてから会長を選んで頂きたい。

事務局 金子委員のご意見は了解したが、会長が選ばれた中で協議をしていきたい。

金子委員 会長を変える可能性があるということか。

事務局 今の段階では何とも申し上げられない。まずは会長を選出させて頂いて、新たな会長と協議させて頂きたい。

金子委員 同意できない。

事務局 他の方のご意見は如何か。

富田委員 今日は運賃を控えて大変重要な時期である。改めてという訳にはいかないと
思うので、とりあえず、まず会長を選んで進めて頂きたい。その上で、新たな
会長のもとで議論していく必要があると思う。今日は3月の運賃公示に向けて
意見を聴取する大事な場面であるので、皆で協力して進めて頂きたい。

事務局 金子委員のご意見も十分踏まえたうえで、皆様の決を採りたいと思う。挙手
でお願いしたい。

— 設置要綱第5条第10項(1)を満たしていることを確認、会長の選出を議決 —

事務局 それでは会長は太田先生にお願いしたい。

4. 会長挨拶

太田会長 太田でございます。3年以上協議会に参加して頂いたメンバーの方々には引き続きお願い致します。また、新しく入られたメンバーの方も宜しくお願ひ申し上げます。金子委員がおっしゃる通り、独占禁止法は非常に重要な議論なのでメンバーに専門家が入って頂くのは結構かと思う。それに関連して、道路運送法、道路交通法等の専門家が全部入って検討するのも結構だが、学識経験者を大勢集めても大変なので、独占禁止法について議論があるなら検討すべきかと思う。私は法律関係の専門家ではないので、齟齬があるとまずいと思っている。そのこともあり、関東運輸局及び原局長には私を補佐して頂き、アドバイスを頂けたらと思う。この協議会の目的は皆様ご存知のように、地域公共交通地としてタクシーがどのように機能を発揮していくか、そのための仕組みを考えるということである。そのために、前回の協議会から地方自治体の方に入って頂き、地域交通として地域交通政策の中で位置づけて頂くということを考えてきた。引き続き、その視点でご参加頂きたいと考えている。事業者の委員の皆様、各種関係者の皆様には、東京におけるタクシーが有効に機能していくための方策を考える協議会ということで、引き続き議論をして頂きたい。これは公益のために議論する協議会ということをご理解頂きたい。事業者、労働者それぞれに個々の会社の事情はあろうが、全体として何を為すべきかという議論をお願いしたい。協議会の目的以外の事は、別途違うところでやって頂きたいと考えている。

事務局 引き続き設置要綱第5条第6項により、太田会長から事務局長のご指名を頂きたい。

太田会長 いま司会をやって頂いている藤崎専務に引き続きお願いしたい。

事務局長 引き続き事務局長を務めさせて頂く。議事進行上、なかなか難しい場面が出てくると思いますが、委員の皆様には何卒ご協力をお願いしたいと思う。

5. 議事

(1) 公定幅運賃について

太田会長 公定幅運賃について、関東運輸局からこの協議会に意見を求める仕組みになっているので、事務局及び関東運輸局からご説明をお願いしたい。

－ 事務局より資料2「公定幅運賃の指定について」を説明 －

－ 関東運輸局より公定幅運賃制度を説明 －

太田会長 ありがとうございます。関連資料の21ページが基本だと思う。これについてご意見があれば是非お伺いしたい。運賃は事業者の収入に関係し、労働者の賃金にも関係し、利用者の支払いにも関係するので、順番にご意見を伺いたい。

富田委員 距離短縮については、こういう考え方もひとつあるのかなと思う。これから勉強していく材料にはなるかと思う。一つのアイデアを投げかけられたと言う受け止め方をしている。

木村委員 示して頂いた考え方は消費税を適正に転嫁するという事だと思う。概ねそれぞれの段階では適正に転嫁されていると思う。ただ四捨五入で加算距離を計算すると、普通車の下限が292mになっているが、293mではないか。大型の上限が265mとなっているが、こちらは逆に264mではないか。特定大型の下限が264m、大型の上限が265mで、1m違ってくる。特定大型の下限と大型の上限が今までは同じだったのがずれてくるのが理解出来ない。特定大型の257mも258mにすべきである。1mくらいのずれがあるので、算出基準を一貫させたほうがいい。大型の上限と特定大型の下限が同じに揃っていない点が気になる。これからさらに消費税が上がる時にこれを揃えておいて頂かないと、大型と普通車が同じ運賃を選ぶことが出来るという仕組みが崩れていく。是非、3%の転嫁がそれぞれのランクで同じように転嫁される仕組みをキープして頂きたい。そうでないと、大型の下限が5%も6%もその人達だけが異常な転嫁をさせられるということも起きかねない。今後に向けてご配慮頂きたい。

太田会長 この運賃表を修正するかどうかは置いておいて、考え方だけ示して頂きたい。

関東運輸局 3%を超えないようにするという考え方がまず1つある。それ以外の部分では単純に108/105で調整していない部分があるということにより、1mの差が生じているが、通達に定められた手法に則って算出している。

太田会長 数字は間違いないということか。

関東運輸局 それぞれの上限運賃については切り捨て、それ以外は収入構成比等で四捨五

入を行っているということで、運用の通達に基づいて計算している。他の地区については協議会の中でご意見を頂戴しつつ進めることになるかと理解している。上限については、切り捨てないと3%以上転嫁してしまう結果となるのでまずいということである。

木村委員 今まで同じ運賃でやっていた特定大型の下限と大型の上限が違ってきってしまうという方法はとらない方がいいと思う。今お話ししたのは特定大型の下限と大型の上限の話だが、大型の下限と普通車の上限が都内ではほとんどがこれでやっている。ここが同じように狂うと大変なことになる。今回は良いが、他地域では大型の下限が数十mも違って結果的に6%、7%の消費税転嫁になっている地域もあるので留意されたい。

関東運輸局 木村会長のご意見は将来的に消費税が増税された時、または他地域の問題点について問題提起をして頂いたということでテイクノートさせて頂きたい。

太田会長 消費税を上げた分以上を転嫁してはいけないということで、消費税が10%になろうが20%になろうが、今の仕組みであれば1mしか差をつけないはずである。消費税が上がったからと言ってそれほど差が開くということはないのではないか。

工藤委員 運賃の算定基準があって、それについての考え方や意見を聞くというなら分かるが、数字の問題は当事者じゃないと分からないし、意見の言いようがない。

太田会長 おっしゃる通り。とりあえずこの運賃表についてはどうか。

木村委員 ぜひ配慮して頂きたいという意見であり、社会的に理解を得られるようにするための意見である。

高内委員 説明頂いた資料に基づいて、ほぼ3%転嫁されているということで、これを参考にして申請をしていきたいと考える。

清澤委員 弊社は深夜割増なしで事業を行っている。公定幅運賃の基本料金に関しては問題ないと思う。恒久認可として深夜割増なしを継続しているが、消費税転嫁の際に新しい申請という形になった後、恒久認可が取れるのかというのが心配である。正直なところ、より安く、より多くの方に利用して頂きたいと

いうスタンスで考えているので、運賃の幅に関して下限運賃はもっと安くてもいいという事業者がいれば、そういう申請が出来るような形をとって欲しい。

諸岡委員 弊社は自動認可運賃で事業を行っており、特定大型の認可も受けている。さっきおっしゃったように大型の上限と下限、料金が一緒でも何故距離が1m違うのかと言うのは、私も同じ意見である。消費税転嫁に関しては、4月まで日にちがないこともあり、弊社としてはこの料金を受け入れた中で体制を作ることを考えている。以前に消費税が上がった際には3ヵ月くらいの需要低迷があった。今回はどういう影響があるか、身構えているところである。

金子委員 示して頂いた運賃表であるが、私どもは外国人の観光客、ビジネスマンの空港からの送迎について、特定大型にあたるアルファードという6人乗れるタイプの車両で、普通車と同料金でやらせて頂いている。今回の運賃案では値段が変わってしまうので、同じ会社内で違う値段でやらないといけないことになる。何故そのような運賃に変わってしまったのか。あと消費者団体の方にお聞きしたいのだが、今回の法改正の影響で下限割れ運賃が認められなくなり、大幅に値上げせざるを得なくなる。消費者の理解が得られない状況ではないかと思うが、それに対してどう考えるのかお聞きしたい。

太田会長 前半については事務局にお答え頂くとして、後半については別途、消費者の方に直接お訊ね頂きたい。

関東運輸局 平成19年度改定の際には、普通車の上限と特定大型の下限が揃っているという状態であったが、今般の改正では初乗り運賃は普通車の上限と大型の下限が揃っており、大型の上限と特定大型の下限が揃っている。今のご指摘は加算運賃の距離が若干違ってくるというご指摘か。

金子委員 6人乗りが710円で普通車と同じだが、値段が違ってくるのか。

関東運輸局 確認のうえ、後程回答させて頂く。

倉橋委員 消費税転嫁に関しては法令通りで異論はない。関連資料21ページの下から2行目のところ、2km730円を1.72km640円という運賃が、協議会の意見によっては選択可能ということだが、640円と表示した時に消費者の方が、運賃が1割以上安いタクシーであると勘違いされることが危惧される。選択可能

という意見を提出するのであれば、事前にその点について、消費者の方がお間違えにならないような配慮を検討すべきである。

太田会長 その点については後で皆様に聞いてみたい。

西海委員 木村委員のご指摘はクリアで良いと思う。時間制運賃について、大型と普通車の下限、上限が同じであるにも関わらず、特定と大型の下限、上限が合っていないので、合わせて頂いた方が運用しやすくなると思う。関連資料 21 ページの初乗り運賃は、運用がしっかりしていればタクシー利用を喚起することになると思うので、是非検討頂きたい。

鈴木委員 消費税転嫁については異論ないが、弊社も同じ料金で特定、大型、普通車ともに運用しているので、無線で呼ばれた場合、手を挙げられた場合、料金が違う車が混在してしまうのが、現状通り同じ料金で認可して頂けるか不安に感じている。

藤野委員 消費税を転嫁した公定幅運賃は理解出来る。初乗りに関しては良いか悪いかすぐには言えないが、出来れば示された運賃でやって頂いた方がいいと思っている。今回の法改正の目的は労働条件の改善だと思っている。出来ればこの協議会は労働条件の改善の議論を進めて頂きたいと考えるし、公共交通に従事するものの責務を今の条件では果たしきれていないと言う気がする。将来を考えれば、そこを先に協議して頂くべきかと思う。

太田会長 その事は非常に重要なポイントなので、引き続き取り上げていきたい。

釘本委員 ほぼ藤野委員と同じ意見である。分かりやすく現行のシステムを踏襲して頂きたい。

川崎委員 消費税増税については、最後まで諦めず反対していきたい。増税そのものがこの産業を疲弊させる。公定幅運賃については基本的な考え方としてはこれでいいと思う。これまでの事業者のご意見で一言いいたいの、安いタクシーが多く走ればいいという議論があったが、それがこの協議会の目的である労働条件の改善、ひいてはそれが利用者の安全・安心を確保していくことにつながるのか。労働者の賃金、労働条件が保障された上での安いタクシーとなっているのか、きちんと論議をして欲しいし、明らかにしていきたい。

大和田委員 安全、安心をモットーに、消費者の方に安心して貰えるタクシーのために頑張っている。公定幅運賃については、同一地域・同一運賃は難しいと思っている。この範囲内でやって頂ければ問題ないと思っている。

豊川委員 消費税の転嫁については問題ないと思うが、公共交通機関で働くものとしては運賃に関しては同一地域・同一運賃が、安心、安全を守るために絶対必要だと思っている。労働条件が大変悪い状況なので、その点を理解して頂きながら、乗務員がどういう状況なのかしっかり議論していきたい。初乗運賃の申請については、利用者にとって運賃幅を理解し辛いのではないか。そのしわ寄せは全て乗務員に来てしまう。

斎藤委員 消費税の転嫁、公定幅運賃は理解している。出来れば消費税はない方がいいと考えているし、安全・安心の輸送を職務とする公共交通機関としては、軽減税率などに取り組んでいかないといけないと思っている。事業者には運賃で競争するより、サービスや利用者に理解出来るような取り組みを推進して頂きたい。

太田会長 個人的には公共交通に消費税をかけるべきではないと思っている。

小島委員 消費税は問題ないかと思う。法律的にも便乗値上げ等は出来ないとなっており、完全転嫁をして頂ければいいと思う。公定幅運賃もこの幅で適正にやって頂ければいい。

佐藤委員 今回の件に関して、安全・安心を提供するには何が良いのかという部分をしっかり考えるためにも、この場で議論して頂きたいとお願いしたい。

工藤委員 消費税の転嫁の問題については、基本運賃だけでなく加算運賃にも転嫁されるのか？何mごとにいくら上がるというのは、利用者サイドからすると必ずしも理解出来ていないと思う。

消費税の転嫁は深夜料金、呼び出し料金はどうか。消費税を転嫁したので仕方がないと思う人も多いかもしれないが、根拠は示す必要があると思う。そうでなければ適正化・活性化につながらない。事業者のご意見を聞いていて、足並みが揃っていないのではと首を傾げるところがあった。自由価格を良しとする世の中の流れがあるが、低価格競争はデフレの原因、共倒れの原因となる。東京のタクシーに関しては流しが中心なので、運賃による選択の自由はあまりないと思う。それよりも質の競争をやって頂きたい。低価

格競争に走ると人件費を削減するしかなくなる。労働者に必ず圧力がかかってくるし、それは安全に響いてくる。

下谷内委員 国の政策で決まったものであれば、消費税の転嫁は致し方ない。ただし、上限と下限、加算運賃についてはよく分からない。消費者にとっての選択基準をきちんと示して頂きたい。安ければいいという問題ではないと思っている。それが安全・安心や、労働条件の改善につながると思っている。

太田会長 大阪だと安い方がいいという人も多いただろうが、東京の消費者の方は理解があつて事業者の皆様にとってもよろしいかなという気がする。加算運賃については分かりやすいことが重要である。

天野委員 消費税の転嫁については適切に行って頂くことに尽きる。このたび特措法が改正されて、公定幅運賃については下限割れについて変更命令も出せると言う、ある意味で競争制限的な法律の建て付けになったので、利用者にとって従来通りのサービスがこれを契機に受けられなくなることがないように、柔軟に運用して頂きたい。これからタクシーをどんどん利用して頂くために、サービスの質を高めることをご検討頂きたい。これまでも高齢者向けや子供向けサービスなど既に色々な動きが始まっているが、さらに幅広く新しい利用者を開拓出来るようなサービス向上をご検討頂ければと思う。

太田会長 事業者の方も労働者の方も一番心配しているのは消費税が上がることで需要が減少することを懸念しているわけであるが、今の天野委員のお話しは、活性化をしながら東京全体としてタクシー需要を増やしていくことが、この協議会の非常に大きなもう1つのミッションであるので、引き続き取り組んでいきたい。

保坂委員 普通車の上限と大型車の下限の話がありましたが、弊社の前にも大きなホテルがあり、ワゴンやワンボックスタイプのタクシーが居るが、大型のタクシーというのはどれに当たるのだろう、というのが正直な感覚である。小型は表示されているし、小型の乗り場がある駅もある。それ以外は中型車で、ワゴンタクシーも料金と一緒にいうところから、ユーザーの感覚ではそこから上は一緒な気がしている。さらに大型の車両について、事業者の努力の結果として料金が同額になっているのであれば、我々にその認識はなかったし、料金が違っているのが当然のところ企業が努力で同一になっているのなら、そこはPRして頂くのが良いのではないかと思う。ユーザーとしては大きい

車両の料金が高いのはやむを得ないという認識があるし、初乗りが同じであっても加算運賃の部分が変わるのは受容できるのかなという感覚はある。消費税の転嫁の部分では、J R 東日本の運賃が電子マネーを利用する場合は1円単位で料金が設定されるということもあり、今後電子マネーの利用で消費税の転嫁がリアリティのあるものになっていくということならばありがたいと思っているし、システム、設備投資等で大変だとは思いますが、タクシーでもご検討頂ければと思う。

太田会長 電子マネー対策は今後取り組まないといけないことである。小型タクシーについては、既に東京にはない。まだ東京に小型タクシーがあると思われているくらいなので、事業者もしっかりPRをして頂きたいと思う。消費者側は分からないことが沢山あって、事業者側から発信していくことが非常に大切なのではないかと。J R 東日本の小嶋委員からこの件について何かあるか。

小嶋委員（代理） この件に関しては特になし。

太田会長 消費税の転嫁に関しては、タクシーの場合、労賃の比率が大きく、付加価値が非常に大きいので消費税の転嫁は重要なマターになってきているが、労働局側から消費税転嫁についてご意見があれば是非頂きたい。

戸谷委員（代理） 我々は過重労働防止という観点でものを見ている。今回の改正について付帯決議で累進歩合の廃止についての指導等があり、本省からも各都道府県の労働局から累進歩合の防止、廃止について通達が流れている。我々はそれに則って取り締まりを強化していきたい。今回の運賃改正が労働条件のしわ寄せになってはいけない。この改定で例えば利用者が減ったとすると、乗務員は今までの稼ぎを取り戻そうと過重労働になりがちである。その辺を我々は見守っていきたいと思っているし、協議会の中でもそうした点を念頭に議論して頂ければと思う。

太田会長 タクシーの需要を4月以降減らさないようにご協力願いたいということと、今回料金が上がるのは消費税の適正な転嫁であることをPRして頂きたい。便乗値上げだと思われぬようにというのが非常に大切である。タクシーセンターからは何かあるか。

渡辺委員 私どもは皆様の運賃の一部を事業者からの負担金として頂いているので、消費税を適正に転嫁して適正に納めて頂くとありがたいということで感謝して

いる。

戸崎委員 議事の内容が公定幅運賃であるにも関わらず、議論の中心が消費税転嫁の話になっている。公定幅運賃ということなので、本来であれば消費者利便を公共性の保証という観点から論ずるか、公正競争で論ずるかという非常に深い議論になるので、今日は消費税転嫁という話を中心となったが、すべての業界に深く関わってくる議論であるので、次回からは論点を事前に提供して頂いて進めないで、参加人数を増えて個々の委員の認識も違ってきているので、論点をまとめてから話した方が議論も深まるのではないかと考えている。議事を円滑に進めるためにそういった工夫が必要である。消費税転嫁の前提として、元々の幅運賃がどうなのかという点も根本的に考えないといけないし、公共性という認識が法改正前の協議会で示されたので、それと併せて公正競争とどのように折り合いをつけ、両立させていくのかという点が非常に重要だと思っている。それから公正競争ということ言えば公正取引委員会との関係が重要になってくる。参考資料の2ページで「インサイダー」「アウトサイダー」という言葉が出てくるが、一般的な物言いなら良いが、公的文書でこれを使っていくと、この段階から引っかかってくる。そういった認識を改めて慎重にやっていく必要があるのではないかと考えている。一方で、付帯決議で書かれたことも入れていかなければならないし、色々な方にオブザーバーに入って頂いて、ワーキンググループを作るなどしてテクニカルな話はそちらでまとめ、協議会の場ではより本質的な議論がなされなければならないと思う。そういった議事の上での工夫をして頂きたい。

太田会長 次回以降は色々な論点が出てくると思うので、各委員には事前に資料を配布して、ペーパーなどで出して頂く方が論点を整理出来るような気がする。個人的にはあと10%程度の減車を行って、日車営業収入を2割くらい上げて頂いて、それを運賃値下げに回して頂きたいと思う。供給量と日車営収の関係があって、それが運賃に関わってくるので、きちんと議論をしながら公定幅運賃の話もしなければならないのではないかと考えている。ただ、公正取引委員会から適正車両の上限までしか減らしてはいけないと言われているので、その辺りの話を今後ここで議論していかないといけないと思っている。

一通りご意見を頂いたところで、関連資料の21ページ、資料2の18ページについて、協議会としては意見なしというのも変な気がする。1つは上限のところは切り捨てる一方で下限はそのまま転嫁しているので、数字がバタついているということについては、しっかりと検討してくださいと申し上げたい。消費者への転嫁は基本的には消費者全体で一定の比率を負担して頂く

ということであるので、適切に転嫁して頂くというのが事業者の責務であるし、それが労働賃金にも関係してくるので転嫁して頂くということによろしいかと思う。問題は21ページの下段部分、初乗運賃額についてであるが、同一地域・同一運賃で分かりやすい方がいいのではないかとか、消費者としては運賃で選択するのは難しいのではないかとか、あるいは「あのタクシーは値下げをした」というような錯誤が起き得るのではないかという意見もあったが、選択の幅を広げるという意味で、提示されたこの方式を協議会として求めるかどうか。運賃政策を絡ませるのは消費税転嫁の議論としては不適切な気もするが、消費者サイド、あるいは事業者サイドから「こういう方式も導入した方がいい」というというご意見があれば、運輸局に対して求めることとしたいが如何か。

下谷内委員 私は上限運賃に張り付いているタクシーを利用している。消費税転嫁をそのままいくと730円が上限運賃になるので、乗るものにとってはちょっと高いと思うので、消費税転嫁は700円の3%で21円、1円削って720円くらいが上限の方が乗りやすいと思う。
ところで呼び出しにも消費税がかかるのでしょうか。

関東運輸局 呼び出し料金についても消費税は適正に転嫁される。

太田会長 初乗運賃についてはどうか。

下谷内委員 利用者は2kmや1.72kmといわれても距離についてはよく分からない。640円と書いてあると安いと思うかもしれないが、1.72kmであればその分加算運賃の影響が出てくる。

太田会長 誤解を与える可能性があるということか。

下谷内委員 そう思う。

太田会長 工藤委員は利用者の立場から初乗運賃についてどう考えるか。

工藤委員 運賃についてはトータルで捉えるので、初乗運賃だけをみて単純に高いとか安いとか言えない。

太田会長 利用者にとってはかなり分かりづらいというのが良く分かった。事業者側は

どうか。

金子委員 公定幅運賃が今までの法律に比べて狭くなっている。もう少し幅を持たせた方がいいのではないか。その方が消費者の選択が増すと考える。710円という現在の運賃であるが、世間的には非常に高いと思っているので、710円のままで距離を短くした方が消費税増税後のショックは少ないと考える。

太田会長 初乗運賃を据え置いて、加算の距離を短くするということか。

戸崎委員 今日は何を話し合っどどこまで決めるのかというのが見えてこない。

太田会長 資料2の18ページの運賃表で良いかという点に関しては、1つは木村委員のご意見を調整するという事としたい。上限の部分に関してはほぼご了解頂けたかと思う。また、運賃幅をさらに広げるという意見があったということ。下限の部分は求めるかどうか、640円を導入するかについて、今日のこの場で決めて頂ければと思う。

戸崎委員 消費税は転嫁するものなので、その上で何を話し合うのかというのが重要なことである。そもそも転嫁すべき制度なので。その上で付帯決議にあるように労働条件、公正競争という部分を話し合わなければならなかったのではないか。早急に次の協議会の開催を検討するか、あるいは委員の数が増えたなかで平等に皆の意見を聞くのであれば、2時間ではなく3時間なり4時間なりにするなど考えていかなければ、このままでは話し合いが出来ない。

太田会長 戸崎先生は公共経済学や財政学をやっているんで、消費税の単純転嫁は当たり前という考え方であるが、東京以外の協議会では、そもそもこれがおかしいという話もあったので、今日のような手順を踏んでいる次第である。単純に転嫁することについてはOKとして、640円の話は集約しておきたい。

金子委員 710円を730円に上げるなら、640円の方が消費者の理解を得られると思う。

太田会長 それはその通りであるが、一方でそれが錯誤を与えるかもしれないという意見もあったので、難しいかもしれない。

鈴木委員 貸切運賃についても、1時間である必要があるのか。弊社は60分現状4,550円でやっていますが、例えば30分で2,050円引いた2,500円、これも併せて

議題に挙げて頂きたいと思う。

釘本委員 新法の趣旨である労働条件の更なる改善ということに向けて、運賃をこれから示すわけなので、その観点での議論が最低限必要である。個々の運賃となると、場合によっては収入が下がることもあり得るし、それは労働条件の悪化につながることになるので、現行のシステムを踏襲するというご検討をお願いしたい。

太田会長 640円を入れるとおかしなことになるということか。

川崎委員 仮にここで議決ということであれば、公定幅運賃の問題と、初乗運賃を短縮する議論は2つに分けて行って頂きたい。

金子委員 今日は意見をとりまとめるのはやめたほうがいいのではないかと。戸崎委員の話聞いても、議論が色々な方向に飛んで、全体としてまとまっていないと感じるので、もう一度協議会を開いて改めて議決を採るべきだと思う。

富田委員 公定幅運賃のことが議題になっているが、皆様と協議して承認するかどうか決めるということだと思う。初乗運賃の話は、こういうことをしてもいいよと我々に投げかけているのだと思う。この問題は今後皆様と協議してやっていけばいいことで、消費税増税が迫っていることもあり、今日は少なくとも公定幅運賃については議決しなければならないと思う。

太田会長 3月までに協議会をもう一度開催するのは難しい。とりあえず消費税の転嫁については原案通り認めることとしたい。640円の件については、色々なご意見があったので、賛成意見、反対意見を両論併記して正確に伝えたい。こういう形でよろしいか。

- － 特段意見がなかったことから、設置要綱第5条第10項(4)の規定により、
協議会としての意見提出を議決 －

太田会長 今日は活発なご議論を頂き、今後の東京のタクシーの将来は明るいと感じた。戸崎委員からも色々ご提案を頂いたので、次回の協議会開催にあたっては資料を事前配布したうえで文書にてご意見を出して頂くとか、あるいは個別にワーキンググループ等を作って議論するなど、運営については皆様のご意見を頂きながら考えたい。

(2) その他

太田会長 議題の「その他」について事務局から何かあるか。

事務局 旧協議会で地域計画を定めているが、当面は現在の地域計画をそのまま準用した形で準特定地域計画と定めて、今後、内容を進めていくこととしたいのでご了解頂きたい。

太田会長 特定地域に指定されたらまた大きな議論となるし、指定されなかったら今と同じということなので、これでよろしいですね。では消費税転嫁については原案通り認める。木村委員にご指摘に関してはしっかり確認する。初乗距離の短縮問題については両論併記のうえ、運輸局への意見書の提出期限が来週なので、以上の内容を取りまとめて提出したい。それでよろしいか。
長時間にわたりありがとうございました。今日は地方自治体からもタクシーに期待することをお聞きしたかったが、時間がなくなり本当に申し訳ございません。わざわざ来て頂いたのにご発言頂けなくて。引き続きタクシーのことを各市におきまして温かく見守って頂きたいと思う。

6. 閉会

事務局 太田会長ありがとうございました。以上をもちまして第1回東京都特別区・武三交通圏タクシー並びに東京都多摩3交通圏タクシー準特定地域協議会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

【配布資料】

- 資料1 各交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正について
- 資料2 公定幅運賃の指定について

【関連資料】

- 関連資料 協議会ガイドライン通達、公定幅運賃関連通達 等

【参考資料】

- 参考資料 改正タクシー適正化・活性化法の概要 等

以上