

**第2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2回 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会**  
**第2回 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会**  
**第2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27年2月24日（火）

14：00～17：30

自動車会館2階会議室

**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 －

**2. 議事**

太田会長 本日は改正特措法施行後、準特定地域としての第2回協議会である。特措法施行後のタクシーの状況、取組みについて各構成員の皆様から活発なご意見を頂きたいと考えている。議事は「その他」を除くと1から5までであるが、一番初めに設置要綱の一部改正についての議論と議決を行い、議題2、3、4については最近のタクシーの現状および昨年10月30日に地方自治体の皆様と行った意見交換会の状況のご報告および最近の適正化・活性化の取組み状況について、まとめてご説明を頂き、意見交換をさせて頂く。最後に1年経って状況が変わってきたので、地域計画の一部改正についてご議論して頂く予定である。まず1番目の議題について事務局からご説明をお願いしたい。

**(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**

－ 事務局より資料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」を説明 －

太田会長 改正案についてご説明頂いたので、ご質問等を受けたい。若林先生にお加わり頂くのは何のご意見もないと思うが、分科会の設置に関する改正については文言等ご意見もあるかと思うので改めて読み上げる。分科会は第6条であ

るが、協議会運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することが出来る。2項で分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする、となっているので、会長にあまりにも権限が集中しすぎだというご意見があればそれも含めていかがか。なお、5項の方に必要な事項に定めるとあるので、2項に構成員のうちから協議会会長が必要と認めたもので構成するとなっているが、オブザーバーの方や必要に応じて専門知識を持たれている方に加わって頂くのは別途5項で担保しているつもりである。いかがか。具体的にどのような分科会を開いた方がいいのではないかというご提案については議題6で議論させて頂くので、とりあえず設置要綱の変更についてはよろしいか。要綱の改正は所要の手続きを踏まなければならないので、事務局からご説明を頂きたい。

事務局 手続き上、議決をすることとなっているので、設置要綱第5条第10項(2)の規定により行う。お手元の構成員名簿の右側に○がついている交通圏があると思う。構成員によっては、全ての4交通圏に参加されている構成員と、それぞれ関係の深い交通圏に参画されているので、それぞれで議決を取らせて頂きたいと思う

川崎委員 一点だけ確認をさせて頂きたい。分科会の中に構成員以外の方が入ってくるのもOKか。それとも構成員の中だけで分科会を作るのか。

太田会長 先ほど申し上げたように、5で専門知識、アドバイス頂きたい人等がおりましたら加わって頂くが、規定によると分科会で万が一議決をする時は、オブザーバーなので議決には加わらないということになる。

川崎委員 分科会に出席してもらおうオブザーバーは、協議会で要望すれば来てもらえるということか。分科会が要請するのか。

太田会長 形式的には私が指名する形になっている。

川崎委員 規制改革会議に来て頂きたいので、是非お願いしたい。

太田会長 規制改革会議や公取委に来て頂きたいというのはあると思うが、来て頂けるかは別の問題として、その辺も含めて要綱としては自由にフレキシブルに成すことは成せるように、やや緩めに設定をしている。よろしいか。  
それでは各交通圏ごとに設置要綱の一部改正について議決を取りたい。まずは東京都特別区・武三交通圏であるが、一部改正の内容について異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（特別区・武三交通圏） －

太田会長 よろしいか。賛成者の数字は言わなくていいですか。数字は後で議事録の方でしっかり書いておいてください。ただいま挙手の状況を確認させて頂いたが、設置要綱第5条第10項(2)の規定を満たしているので、東京都特別区・武三交通圏の設置要綱一部改正についてご承認頂いたということにさせて頂く。  
引き続き東京都北多摩交通圏の設置要綱の一部改正について異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（北多摩交通圏） －

太田会長 賛成多数と思うのでこの一部改正もご承認頂けたものとする。  
次は東京都南多摩交通圏の設置要綱の一部改正について議決を取りたい。設置要綱の一部改正について異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（南多摩交通圏） －

太田会長 過半数と認めるのでご承認頂けたとする。最後に東京都西多摩交通圏についても同様の改正について異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（西多摩交通圏） －

太田会長 それでは東京都西多摩交通圏についても設置要綱の一部改正についてご承認頂けたとする。

－ 構成員の挙手により全ての交通圏で設置要綱第5条第10項(2)を満たしていることを確認、設置要綱の一部改正を議決 －

太田会長 議決により新しく構成員として加わって頂くことになった駒澤大学法科大学院の若林教授から一言ご挨拶をお願いしたい。

若林委員 ただいまご紹介頂きました駒澤大学の若林と申します。先ほどご案内にあったように、専門は独禁法を中心とする競争法、経済法を専門としている。この会議の内容自体に独占禁止法が直接的関わることはないと思うが、新潟や神戸の事例ですとか、タクシーに関係する独禁法の事案が増えてきている。私はタクシー業の専門ではないので色々と不案内な点もあるとは思いますが、皆様に教えて頂きながら必要であれば関連する点について発言させて頂ければと思う。個人的には利用者としてタクシーにはお世話になっておりますので、利用者も含めた意味でのタクシー事業の望ましい方向に進むように少しでも貢献出来ればと思っている。どうぞよろしくお願いしたい。

太田会長 ありがとうございます。タクシー業界も色々あるのでよろしくお願いしたい。では議事に入る。議題2についてはオブザーバーとして出席頂いている関東運輸局からご説明を頂きたい。議事3と4については事務局よりご説明を頂いて、2から4が全て終了した時点で構成員の皆様からご意見やご質問を頂きたい。

## (2) タクシー事業の現状について

－ 関東運輸局より資料2「タクシー事業の現状について」、参考資料を説明 －

太田会長 ありがとうございます。総括すると、需要は下げ止まっているものの低迷しているということと、減車が進んだので一台当たりの日車営収は増加傾向にあるが労働者の皆様の賃金収入は低い状態を保っている。利用者の苦情は着実に減少してきて結構なこと。以上の点は昨年度のレベルとほぼ同じだが、最後の特定地域の指定基準およびその運営については皆様もご意見があるかと思う。それについては、後程集中的に議論させて頂きたい。続いて3番目と4番目については事務局からご説明をお願いしたい。

## (3) 26. 10. 30 に実施した「地域公共交通としてのタクシー活用方策等に係る意見交換会」の概要について

－ 事務局より資料3「地域公共交通としてのタクシー活用方策等に係る意見交換会（概要）について」を説明 －

太田会長 ありがとうございます。協議会自体は半年に一度は少なくとも開きたいと思っていたのだが、諸般の事情で秋に開けそうにないということで、参加して頂いている自治体の方々にタクシーのことを忘れられると困るという思いもあり、あるいはもう少し長い目で見ると地域公共交通としてタクシーをしっかりと位置づけて頂き、東京都でタクシーを活用した色々な形の活性化を考えて頂きたいということで、情報交換を目的にやらせて頂いた。自治体の皆様からご感想をお聞きしたところ、「思ったより良かった」「そこまで期待していなかったが、もうちょっと興味を持って取り組んでいきたい」「タクシーは公共交通なのですね」等々コメントを頂いたので、協議会とは別であるが、今後も適宜、同じような場を設けたい。次に資料4をお願いしたい。

#### (4) タクシー事業の適正化と活性化に係る改正特措法施行後1年間の取組みの状況について

- ー 事務局より資料4-1「改正特措法施行後1年間の取組み状況について」を説明
- ー
- ー 事務局より資料4-2「その他のタクシー業界の取組み状況について」を説明
- ー

太田会長 ありがとうございます。それではここで意見交換と先ほど申し上げたが、すでに10分押していて時間が20分しかないと忌憚ないご意見が頂けないのと、議案5は必ず議決が必要なので、議案5を先に済ませてから分科会の事も含めてご意見を頂きたい。申し訳ないが、資料5の説明をお願いしたい。これは関東運輸局から適正車両数の改定がされたことと、既に改正特措法が施行されて一年が経っているので計画自体を見直したいということで諮りたいと思う。

#### (5) 各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について

- ー 事務局より資料5「各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について」を説明
- ー

太田会長 ありがとうございます。従前は4項で事業の細かい項目を書いていたが、それを5.に移して、4項のところで改正特措法施行後の地域計画の目標を記載するというのが主な変更点である。箇条書きの1点目で取組みの必要性を書き、2点目で観光立国の背景の話を書き、それに対する目標を3点目で書いている。4点目がドライバー確保の問題、5点目がそれに対する目標で、

6点目以降が適正車両数の改定の話で、初めに改定されたということが書いてあり、状況が書いてあって、それに対する対応が書いてあるという形になっている。三多摩については適正車両数の中に入っているのも、より一層の活性化を行う事で需要を増やしたいということと、個々の事業者においては事業の再構築による最適化・適正化が目標となるということが書いてある。具体的話より目標を定めたようなものであるが、これに基づいて後々具体的な政策を行っていきたいと考えているので、この際これを改定させて頂きたい。ご質問、ご意見はあるか。

金子委員 資料5、1ページの②運転者確保問題への対応ということと、新たな適正車両数が公表されたことを受け適正化の推進を追記ということであるが、矛盾を感じる。前に会長が共有地の悲劇の話をされたが、共有地の場合の牛に当たるのは車両ではなくてドライバーの数ではないかと思っている。車両を規制してもドライバーの数が増え続ければ牛の数が増えるということで共有地の悲劇が起こる。すべき適正化はドライバーの数の制限ではないかと思う。その一方でドライバー確保問題、つまり牛の数を増やす、ドライバーの数を増やすことを目指すということであるから、矛盾した目標を並べており整合性がとれないと思っている。それと若林先生に質問したいのだが、減車しようという流れは一般的には数量のカルテルにあたるかと思うが、こういうことをこの場のように全体で協議することに問題はないのかということの解釈を教えてください。

太田会長 ありがとうございます。ドライバーではなくお客さん。お客さんは共有地と違って食べつくされてなくなることはない。問題はドライバーさんがお客さんを乗せるまでサーチする時間がどんどん長くなるのが共有地の悲劇の問題なので、ドライバー確保の話とは少し異なる。金子委員の仰っているドライバー確保の問題と適正車両数の問題に関しては、確かに私も矛盾する部分はあると思っている。ただし、これは若い方に入ってきて頂きたいという発想が若干あり、利用者の思惑等々あるが運転者の確保は本心としては優良運転者にこの業界にたくさん入ってもらいたいという意図で書かせて頂いた。その点では不良運転者がたくさん入って来たら適正車両数が増々おかしくなるのではないかというのは仰る通りだが、そのバランスを取って現実問題に対応したいと思っている。今日の午前中に開かれていた「新しいタクシーのあり方検討会」のワーキンググループでも人材確保・育成について議論されているので、その情報にも対応するということがあったので、ここに追記させて頂きたいと思っている。それでご了解頂きたい。ご指摘については認識

している。次に若林先生へのご質問について、資料2の28ページのところに特定地域に指定されると独禁法除外になるが、この協議会には独禁法は適用されている。規定に触れているかどうかは具体的内容でしか判定出来ないところがあると思うが、金子委員の観点からいかがか。

若林委員 この資料2の28ページに書かれているように、特定地域であると独禁法適用除外になるので、ここで減車等の話をするのは方向の範囲内であれば問題ないということになると思う。こちらの準特定地域の場合には、全体としてこのくらいの乖離があるという情報交換、あるいは全体のこういう方向が望ましいというような話であるなら特に問題等にはならないと思うが、「何台にしよう」とか具体的な数量制限になると慎重である必要が出てくるかなと考えている。先ほど先生が仰ったように、それぞれの具体的な場面での話になると思う。

太田会長 私も適正に執行していきたいと思う。よろしいか。それでは倉橋委員。

倉橋委員 2つ申し上げたい。一点目は、金子委員が仰られた内容と被る部分もあるが、経営者としても乗務員の方の労働条件を改善したいということは、ここに座っている方をはじめ、みな強く認識していると思う。日頃、マスコミの取材等でもお答えさせて頂いているとおりに、実際に賃金が上がるために必要なことは、稼働1台当たりの売上げを増やすということで、誰が考えても「総需要÷乗っている乗務員さんの数」が稼働1台当たりの売上げになる。そういう観点での論議もこの協議会で付け加えていければ、組合サイドも経営者サイドもよりプラスになる結論を導き出せるのではと感じている。もちろん、この協議会自体が関東運輸局からご提出頂いた適正台数を基に議論するのが大前提なのは承知をしている。それを否定することではなく、プラスアルファでそういう論点も加えられるとより有効になるのではと考えている。もう一点は条項の内容であるが、地域計画の新たに加えられた、資料に赤い文字で示された文言の最後の部分、東京都特別区・武三交通圏では最後の二行が「各事業者においては、更なる適正化に向けた積極的な取組みを推進する必要がある」という形の結びになっており、次の東京都南多摩交通圏、東京都北多摩交通圏は最後の二行が「関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である、加えて、タクシー事業者においては事業の効率化を図る等の適正化への取組みを推進していく必要がある」と異なった表現になっている。この背景は東京都南多摩交通圏と東京都北多摩交通圏は適正車両数に入っており、東京都特別区・武三交通圏では適正範囲に入っていないか

らだと思われるが、結果的に最後の文言で東京都特別区・武三地区については活性化に触れられていない表現になってしまっている。東京都南多摩交通圏、東京都北多摩交通圏と同様の文言でも意味は充分通じると思う。更に細かく見ると、東京都特別区・武三交通圏では適正車両数と3.8%の乖離があるということだが、適正台数を計算するなかで参考資料の2枚目の左上にあるように、直近5年の平均は0.97という数字が用いられて、現在の適正車両数という計算になっている。もちろん、関東運輸局からの資料を基に協議をするのは前提の上であるものの、実質的に考えると資料2の1ページ、東京都特別区・武三交通圏における対前年比の総需要等を見ていくと、0.97という数字は震災のところで極端に少ない数字になっていることがかなり反映されている。むしろ平成23年5月以降、旅客課長が先ほどほぼ横ばいと仰ったとおり、この表を見てもほぼ100%のあたりで推移をしているので、あと2年この状況で推移すれば、直近5年の平均値は、ほぼ1.00という数字になると考えられ、このままの台数でも適正車両数の範囲内に収まることが、十分に予測できる。そのような観点からも、今後に向けた地域計画であるならば、東京都特別区・武三交通圏だけ外してある文言は改定したほうがよいと考える。

太田会長      ありがとうございます。仰る通り、活性化の話が抜け落ちている。文言は倉橋委員から頂いたご意見に基づいて私の方で考えさせて頂きたい。活性化については一生懸命やっているつもりであるが故に、落ちてしまっていると解釈して頂きたい。正直を申せば適正化する必要がないくらい需要が活性化で増えればそれに越したことはないので、加えさせて頂くということによろしいか。

川崎委員      今のお話であると、適正化という文言を削除して活性化に直すということか。そうであるなら適正化を残してということをお願いしたい。乗務員が一番苦しんでいるのは需要と供給のバランスがよくないということ。それで賃金が下がったり長時間労働になったりしている。その根本のところの是正を東京都特別区・武三交通圏で打ち出していくのは当然だと思っている。それに活性化を加えるのは構わないと思う。

太田会長      ご懸念を表明して頂いてありがとうございます。東京都特別区・武三交通圏は適正化をたくさん書いて活性化を落としてしまったので、単純に加筆というかたちでの対応である。

戸崎委員      ひとつは参考で特に変えて頂く必要はないが、もう一つは検討して頂きたい。



これらの優先順位であるが、この協議会で一番重要なのは適正化・活性化の問題であって、その中にオリンピックが入ってきたので、オリンピックが一番目に入ってきたのは気にかかるところ。資料5の2ページの赤字部分の最後のパラグラフであるが、例えば「14.4%の乖離があり・・・適正化に向けた」ということではなく、「客観的な事実として乖離がある」とするなどして、こういう状況をうけて更なる活性化と書いてあるが、活性化の在り方についてまだ実質的な議論が行われていない。とくに今回準特定地域指定なので強制減車はないし、あり方自体をこれから議論していくので、適正化に向けた積極的な検討、その早期の取組みとした方が合うと思う。先ほどの独禁法との関係もあって、慎重な書きぶりにしたほうがいいと思う。準特定地域として関係者が実利的に適正と思われる水準に近づけていくかということなので、ここはあまり価値観を入れずに客観的事実の元で締めた方が無難ではないかと思う。目指す方向は皆様一緒だと思うが、慎重にやられた方が後々いいのではないかと思う。あり方を検討するのであって、適正化の方向性について具体的な方向は分科会で検討すべきと思う。

太田会長      ありがとうございます。並べ方は先に書いた方が重要か、一番最後に書いた方が重要か、どちらがいいかがポイントであるが、元気が出るオリンピックの話を書いて、最後に一番重要なことが書いてあると解釈して頂いて。最後のところの書きぶりは戸崎先生のご意見を入れた形で。協議会は適正化を強制することは出来ない。その一方で、あり方を論じることは出来るので、今頂いたご意見にもとづいて修正したいと思う。

戸崎委員      あり方のところで早く成果を出さないと労使の方も大変であろうし、事業者も大変であろうから、あくまでもこれは暫定的な委員会なのでロードマップを敷くような形でも早急にというのを是非入れて頂きたい。

太田会長      私もそう思う。少し文案を練って戸崎先生にも若林先生にも見て頂いて、事務局と相談のうえ決したいと思うがよろしいか。

鈴木委員      適正化というところで、この内容に大きく反対するわけではないが、台数を減らして適正化という中で、私どもの会社は27台しかない会社である。国土交通省の告示によると東京都特別区・武三交通圏では適正台数は40台ないと許可は出さないと。要するに採算を考えたら40台ないと、というのが答えであるが、私ども27台の会社が皆様と足並みをそろえて減車をするとなれば採算を割ってしまう。乗務員に対して待遇の向上、お客様や乗務員に向けて取組

みをしている中で減車と言われて、減車をした会社は監査を免除される、されてない会社は定期的に監査を受ける。先日監査を受けて 1,880 分の 4 件という労働基準法の違反で警告書を頂いた。労働局、監督署が来て、同じような監査を受けて 1,880 分の 4 件でこんなことになっているのかとびっくりするような現状で肩身の狭い思いをしている。これについても私どものような小さい会社にご配慮頂ければと願っている。

太田会長      ご意見は承るが、この協議会はタクシーが地域公共交通としてどのような形でサステナブルであるかが重要で、事業者の皆様においても労働組合の代表者の皆様においても、個社とか個々の利害の代表者として出席されては困る。基本的には意見の代表者として来て頂きたいと考えている。規模の小さな事業者のご意見としては承るが、労働基準監督等々の話しは個社の話しと見受けられるのでご勘弁頂きたい。また監査のあり方等々については協議会の問題とは外れる気がする。中小事業者のあり方等々については色々なご意見を仰ぐとは思いますが、個人的には私は色々な意見を持っているとしてもそれはここで開示する話でもないと思っているし、各委員のご発言の中の本来の地域公共交通としてのタクシーの部分については汲み取らせて頂きたいと思う。

鈴木委員      いずれかで盛り込んで頂けると中小事業者としては非常にありがたい。台数を減らして適正化しましょうというなかで、例えばパーセンテージで決められるのか具体的な数字で振り分けるのかこれから決まることだと思うが、これまでは大手と一緒に割合を課せられたが、今後その辺りを織り込んで頂ければと考えている。

戸崎委員      適正化のあり方の問題なので、これからの参考意見として承っておけばいいと思う。

太田会長      承っておくが、準特定地域なので「一割減らせ」「二割減らせ」とは協議会としては申し上げない。それが色々な形で効力を持っているというのが良いのか悪いのか分からないところなので、承ったご意見に基づき協議会のなかでやれるべきことはやって頂く。ありがとうございます。他にご意見はあるか。それでは計画の改定について議決を行う。よろしくお願ひしたい。

事務局      先ほど要綱の変更の際にも言った通りであるが、地域計画の改定の議決についても設置条項第 5 条第 10 項（3）の規定によって議決をして頂く手続きに

なっている。先ほどもご説明したが、各交通圏に属している構成員の方に議決に参画して頂きたい。

太田会長 それでは交通圏毎に地域計画の一部改正について議決をとらせて頂く。まずは東京都特別区・武三交通圏で改正の内容、先ほどの修正を加えたうえで私の方に文言をご一任頂き精査したうえで改正することに異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（特別区・武三交通圏） －

太田会長 賛成多数として議決させて頂く。続いて東京都北多摩交通圏の改正につきまして同様の修正を加えた上で改正することに異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（北多摩交通圏） －

太田会長 ご承認頂けたとする。続いて東京都南多摩交通圏について同様の一部改正について異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（南多摩交通圏） －

太田会長 ご承認頂けたとする。続いて東京都西多摩交通圏についても同様の改正について異議のない方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認（西多摩交通圏） －

太田会長 ご承認頂けたとする。

－ 構成員の挙手により全ての交通圏で設置要綱第5条第10項(3)を満たしていることを確認、地域計画の一部改正を議決 －

太田会長 それではただいまご承認頂いた地域計画に基づいて、業界の皆様、更なる活性化、適正化の取組みを進めて頂きたい。ありがとうございました。皆様のご意見を頂きたいと思うが、7分間休憩させて頂いて3時50分から再開でよろしいか。

【休憩（7分間）】

太田会長 一年ぶりに開催することとなったのは改正特措法が出来て特定地域指定の問題があり、その後に開きたいと思っていたところ色々なことがあり、このような時期になった。ご意見もあろうかと思うので、忌憚ない意見交換をさせて頂きたい。議題3のところでは地方自治体の皆様と10月に意見交換会を行ったこともあり、まずは地方自治体の皆様からお話を伺って、利用者の方々に話を伺いしてから事業者の皆様のお話を伺いたいと思う。東京都の江端代理よりお願いしたい。

江端委員（代理）昨年10月の意見交換会に参加させて頂いた。各自治体からの取組みもだいぶ参考になり、都としては中央区銀座ショットガンについて側面から支援させて頂いた。銀座地区の渋滞解消に向けたアイデアの段階から支援をさせて頂いた。現在軌道に乗り渋滞も解消されたということである。今後はオリンピックが控えており、外国人の方も多く乗られることが予想される。言語を含めた活性化についての支援もしていきたいと思っている。

太田会長 東京都からの支援は大きいものがある。引き続きよろしくお願いしたい。

阿部委員（代理）私もタクシーをよく利用するが、タクシーは地域公共交通の一つだということを、今日お話しを聞いても感じた。説明を聞いて様々な取組みをされていることが分かったので、今後ともよろしくお願いしたい。

太田会長 都市計画に絡んで、タクシーもよろしくお願いしたい。

島田委員（代理）資料4-1の17ページで八王子市の降宿醍醐地区の乗り合いタクシーの運行について取り上げて頂いているが、タクシー事業者10社近くから毎週交代で車を出して頂き、地域の方を運んで頂いている状態を21年9月から続けている。来年度公共交通の計画について策定を考えているので、タクシー事業者さんのご協力を頂いて考えさせて頂ければと思う。

太田会長 引き続き木村代理。

木村委員（代理）私も前回の意見交換会に参加させて頂いた。現在公共交通としてはバスが基本的な公共交通であるが、地域性の中で不便地域を多く抱えて地域の皆様と改善に向けて検討している。紹介された事例でタクシーを利用して空白地域の改善等を図っていきたくて考えている。その節にはご協力をお願いしたい。

太田会長 引き続きよろしくお願ひしたい。

工藤委員 何回か参加させて頂いている。行政も関わって適正化、活性化を進めようとしているが、人間の競争の中には量の競争と質の競争があると思う。量の競争が行き過ぎると価格競争になり低価格競争になる。タクシー業界を公共交通機関と位置づける限り市場競争にはなじまない。この行き過ぎをどう改めるかがこの会議の根底にあると理解している。市場経済の歪みを正す。行政のサイドからやるのか自ら正していくのか。今日の流れからいうと、この法律が議員立法だった経過もあるのか、行政が引いた感じを受ける。この協議会はひとつの節目にきていると思うので、責任を持ってお互いに議論をして頂きたいと思っている。どんな質の競争をやるのか。高齢化社会への対応、或は水素エネルギーをどう活用するかという環境対策などがテーマになろう。タクシー事業の公共性を世の中により理解してもらうためのよいテーマだと思っている。そういうことでお互いに競争して頂いて、公共交通機関としてプライドを持ち、社会的なステイタスを高めるのが大事だと思っている。

太田会長 競争させるべき分野は競争させるべきだが、競争のさせ方が運賃とか価格でさせるのかサービスで競争をさせるのか、本来あるべき方向をすっ飛ばして自由化すればいいという話になって十数年。どこのところから変えていくのかがとても大切なことだと思っている。一つの幻想があって、小泉内閣で始まったということであるが実は橋本龍太郎内閣の時からであるが、小泉首相が言ったということからアベノミクスに連動しているという話になって、地域公共政策と国策の規制政策は本来関係ないのに、それをくっつけて議論してあたかもシンボルのようにしているのは極めてけしからん話だと思ふ。協議会自体が新たな提案とか政策立案が出来るかというのは議論があるが、継続して検討していきたいと思ふ。

下谷内委員 今日は色々ご説明頂き、各地域で取り組まれていることには利用するものにとって喜ばしいことと思ふ。前回のときに申し上げた新卒者の給料が割といい、それが数字に出ていて、新卒のドライバーの採用も少しずつ上がっているようである。私たちが安全で安心に乗るためにはある程度の質を確保するには報酬が得られるように努力すべきと思ふ。現在のドライバーは58歳という平均で高齢化している。2014年で新卒の方が172名、これが拡大して若い方が積極的に参入されるようになってほしいと思ふ。また、観光立国としてソフト面を取り入れられているのは喜ばしいことである。一度ある地方の観光地に高齢の母を連れて行ったときに、観光タクシーをお願いした。年齢

を聞かれたので申し上げたら車椅子が必要だと言われた。持っていくと言ったら、その観光会館に行けばタクシー業界から車椅子を寄贈されたそうで、申し込めば借りられると言われた。観光タクシーを利用しながら車椅子も利用出来て快適に過ごせた。東京では難しいかもしれないが、事業者の努力も必要だと思う。行政、観光協会と一緒に観光立国を盛り上げる必要があると思った。苦情件数は全体的には少なくなったが、接客不良態度の割合が変わらない。非常に残念。先日も駅前で待っていたらベビーカーを持っている若い方がいたが、トランクを開けてはくれたが入れてはくれなかった。そういう面で基本的な研修が少し足りないのかなと思った。

太田会長 タクシードライバーの質の確保の問題は一つの大きな課題であるので、引き続き審議をしていきたいと思うし、色々アイデアも頂いたので、事業者の皆様よろしくお願ひしたい。

千頭委員 一般利用者がこういう会に参加させて頂けたのが、認可制の組織の壁を感じていたが認識が変わった。滝川クリステルさんの話があったが、タクシーの話がされたのになかなかニュースに映らないのが残念である。各事業者の努力があって評価が世界一なのは素晴らしいと思う。ただ、初乗り運賃の点で、サービスは世界一だが世界から比べたら初乗り運賃がロシアに次いで2番目に高い。金額が全てではないが、一つの目安になると思うので、ここを皆様がどう評価されるか。台数を減らす云々も含めて、もう少し柔軟なことが出来ないだろうか。我々日本人が使うにしても多少高いなと思って使っている。バスや電車と悩んで比べてもお金が頭に入るので、これで決めてしまったというのではなく、世界の人たちからどういう風に見てもらおうかということも含めて一度検討をして頂きたい。ロンドンやニューヨークのタクシーは世界的に有名だが、日本のタクシーがどれだけ世界に浸透しているか分からない。是非2020年のオリンピックに向けて日本人に向けてのサービスはもちろんであるが、海外の方に向けて、おもてなしの心はタクシーにまで行き届いていると、そういった業界になって頂きたいと思う。今後ともよろしくお願ひしたい。

太田会長 初乗りの問題については色々ご意見もあると思う。タクシーが真にその地域の公共交通だったら同じ色で走っていて欲しいと思う。ニューヨークでもロンドンでもタクシーはほぼ単一の色ですぐ分かるが、公共交通としてどう捉えるかという議論があると思う。

佐藤委員（代理） 監査のお話があったが、労働局でも東京都内に 18 の労働基準監督署があって、タクシー事業者に少ない年で 30 件、多い年で 60 件くらい指導、監査をしている。違反状況は労働基準法の関係で違反が非常に高い。7 割～9 割違反が認められる。運転者の改善基準も 5 割を超える違反になっている。特に問題が認められると思われる事業者を選定して監査をしているので違反率が高いとはいえないかもしれないが、監査の状況としては違反率が高くなっている現状である。

太田会長 安全規制は守らなければいけないので引き続き監督をお願い申し上げる。

保坂委員 資料 4-1、4-2 と拝見して、防災レポート車の運行ではいつもお世話になっている。ありがとうございます。毎年この会議に出席するたびに、渋滞解消の事例が私の生活圏、活動圏にひっかかっている、いつも享受していると感じている。東京駅八重洲口の問題で、空車タクシーの列が外堀通りの鍛冶橋交差点を過ぎて銀座一、二丁目まで列が出来ている。渋滞緩和ではメリットがあるが、実感としては歩行者に非常に安全になった。特に銀座二丁目の交差点、プランタンのところからマロニエ通りに出てきて鍛冶橋通りから外堀通りに並んでいる待機列のタクシーが非常に多い。ちょうど信号が赤になって余裕が出来たところに向こうから右折して信号を渡ろうとする歩行者に入ってくるタクシーが非常に多くて、よく今まで事故が起きなかったなと思っていた。今は待機列がほとんど解消しているので、右折していく車はちゃんと車線に入っていく。副次的なメリットがあると感じた。タートルタクシーの事例があったが、たまたま乗り合わせた時に目から鱗であった。タクシーは早く送り届けるのが目的と思っていたが、こういうニーズもあるのかと非常に参考になった。社会に色々サービスを届けるというなかで、我々が考えていないことを求めている方がいるということ、この事例を通じて感じて非常に勉強になった。

太田会長 ぜひニッポン放送でもご紹介頂きたい。

渡辺委員 私共は活性化のお手伝いはさせて頂いている立場である。外国語研修については昨年 10 月に上級研修をスタートして 12 月末までに初級、中級、上級合わせて 1,300 人が受講され、今年の 3 月までに 1,800 人くらいの予約が入っている。合わせて約 3,000 人の方が外国語研修を受けて羽田空港国際線に入れる資格を持っている状況である。今後とも継続していきたいと思っている。優良タクシー乗り場は現在 13 か所あるが、現在管理しているのが都内 321 か

所。約5%を優良にしようと目標を立てている。2月10日の作業部会で、今後は秋葉原の東口、青山のOMスクエア前を優良乗り場として今後検討の予定である。外国の方もおられるし、運転手さんが喫煙もされているというので、喫煙も改善する意味でいい副産物として優良化したい。青山についてもハード面はよくなったので今後はソフト面でいこうと思っている。タクシーシェルターは2棟出来たが、10年くらい掛かってやっとタクシーも公共性があると去年認められた。東京都都市整備局のハードルが高く、タクシーの公共性が乏しいのではないかと、上屋なんかいるのかという議論がされていて、2棟以外はストップがかかっている。是非ともタクシーの公共性、高齢者の方が多いなか雨風をしのげるよう上屋の必要性についてご理解頂いて、今後の進展にご協力頂きますようお願い申し上げます。

太田会長 雨が降った時の待合は非常に大きな問題であるのでいい方向に行けばいいと思うので、是非よろしくお願ひしたい。続きまして事業者の皆様、労働組合の皆様にお話を伺いたいが、1年間のことについてご意見頂きたいと思うが、分科会でやるべきこと等の意見も頂きたいと思う。

戸崎委員 一年ぶりで言いたいことはいっぱいあるので、出来たら論点を絞って頂きたい。例えば地方自治体の方々にとっては街づくりとどういう風に連動するかという非常に重要な論点があるし、利用者の方々はどこが改善点なのか見せて頂きたい。代表の方がいらっしゃっていて、その領域のトピックスがあるので、一年に数回しか開催しないこの会議を最大限活用するにはどうしたらいいのかという運営を話し合った方がいいのでは。タートルタクシーも本来はない方がいい。煽り運転を奨励するのは安全上根本的におかしいので。煽り運転が起こらないような環境をどうやって作っていくのかという大きな問題がある。タクシーの優先性が強調されるような街づくり、或いは今は物流が進んでいるので違法駐車を行わない形での円滑な交通流をやらないと公共交通に対する先行性は低いと思うので、都市計画とどう連動するかという話を深めてほしい。タクシーは早く走ってくれるからと無理な要求をされるが、それに応えきれないから事故が起こっているという背景もあるので、そうして特殊性もみてほしい。それから適正化について、価格について、適正化の水準をどうするか、強制ではなく消費者に選ばれるような、しかも安全性を追求するような、交通ルールを守るような事業者さんが自然な形で残っていけるようなシステムをどういう風に作るかということは、全国で東京が一番注目されていると思う。だとすると、他の地域のモデルとなるようなものを作らなくてはいけない。それを早急に構築するような会議、運営をして



ほしい。

太田会長 自治体の皆様には交通政策基本法が出来て、国では交通基本計画が策定されました。当初の法律案では、都道府県も市町村も交通計画を作ることになっていたが、途中で落ちてしまった。そこで、是非、総合的な交通計画を機会があれば市町村でご検討頂きたいと思う。協議会の運営のあり方、適正化の方向については今、意見を頂いたように、一年、半年に一度集まって話すだけではいけないので、実質的に何か効果のあることを出来るようにしていきたい。頂いたご意見は色々と工夫してみたいと思う。

川鍋委員 2つだけ。去年5月末の総会で東京ハイヤー・タクシー協会の会長になり、非常に珍しいと思っている。富田前会長は父と同じ年で33歳離れているのにご指名頂いた。タクシー業界は変わろうとしているのが現れた人事だと思う。東京のタクシー業界は変わりたいという強いメッセージだということを皆様にご理解頂きたいと思う。私より年齢が高い方、業歴が長い方がたくさんいらっしゃるなかで、そういう方々のお気持ちを察するに重い責任を感じている。もう一つ、是非委員の皆様は次回までに一つだけ宿題としてお願いしたいのが、「スマホ de タックン」というタクシー配車アプリがある。これをダウンロードして頂いて、一度でいいので使ってタクシーを呼んでみて頂きたい。これは東京ハイヤー・タクシー協会で作ったアプリで、色々な意味で新しい流れの象徴だと思っている。非常に簡単に呼び出せて、今までは流しで選択性がなかったが将来的には個人を指定出来る新しいツールになる。これが非常にローコストで出来るようになった。東京のタクシー業界が統一のシステムでやるのは初めて実現している。ライバル同士の戦いがないから、消費者にとっては東京の法人タクシーの半分がこれで配車出来る。したがってこれを利用して頂くと、雨の時でも一番つかまる可能性が高いと思うし、その裏側では東京のタクシーの半分のデータがリアルタイムでわかる。既にVICSにデータを提供して、皆様のカーナビの渋滞情報に反映されることになっている。将来的には行政に見て頂いて、適正な量、台数、稼働率などビックデータ的に分析していくベースになると思う。なぜそう申し上げているかというと、諸外国を回って、東京のタクシーは頑張っていると思う。その割に、諸外国と比べると給料が少ない。何とかしなければと思うが、行政の単位が違う。日本は全国一律で動きにくい。ロンドンも、ニューヨークもシンガポールも、どこも市レベル。そのレベルで情報が陸運局に吸い上がっていて政策に反映されている。今さら地方分権で完全にタクシーを制御するのは難しいが、この協議会が導入部分となる可能性が非常に高い。私は「スマートレ

ギューレーション」といっているが、スマートに方向付けをしていく。それによって一般消費者の利便性を高め、公共交通の力を高める。「スマホ de タックくん」がその第一歩。是非、委員の皆様には一度使って頂きたいと思い、尚且つ次回私の顔をみたらタクシー業界は変わろうとしているのだと思い出して頂ければと思う。

太田会長 今回初登場。他にも仰りたいことを抑えて頂いたような感じがする。

木村委員 今の業界、特に乗務員が集まらないのが大きな問題だと思う。私も昔法人タクシー乗務員であったが、当時は20代、30代前半の人がほとんどだった。当時の所得は一般の会社のその年代に比べてかなり高かった。今日のデータでも若年の方にはいい所得が得られる仕事だと思う。ただこれが勤め続けると所得が上がるかというと、そこが一般の企業と違う。そうすると多くの方は将来は個人タクシー事業者になってという希望を持っていると思う。そういった道をしっかり作っておくのは法人タクシー業界としても大事なことだと思う。日本交通、日の丸交通でもHPで個人タクシーを養成しますと募集をかけて頂いたことがあるくらい認識をもっていらっしゃる経営者の方が多いと思う。170数名の新卒者を採用されたということで、これからもそういったところにターゲットを絞って、出来るだけそういった乗務員が入ってくる、若い人達が働ける職場にしていくことがこの業界を活性化するうえで一番大きなポイントではないかと思っている。その中で個人タクシーも制度が生きてくるのではないか。個人も法人も全国的に超高齢化してしまっている。しかも定時制乗務員さんをあてにせざるをえない状況で、川鍋委員をはじめ皆そこから脱しようと頑張っている。我々も是非お願いしたい。本来は個人タクシーが先を進まないといけないところだが、昨今はそうではない部分が多くなってきている。昔のように個人が法人をリード出来るように頑張らないと、と思っている。先ほど下谷内委員から現場の声ということで色々とお伺いしたが、接客サービスについてトランクサービスがちょっと欠けることがあると思っている。私も法人、個人に限らず車両に乗ったままトランクを開けて利用者のセルフサービスにさせてしまっている乗務員がいることについて問題意識を持っている。個人業界では、今日東京の個人タクシー協会でマスター事業者コンテストをやっている。それは全国の個人タクシーの接客マナーのナンバーワンを決める大会の、東京の予選会である。そこでは移動困難者をどうもてなすか、トランクサービスがどう出来るか、というようなことを含めて審査の対象になっている。そういうこともコツコツとやっている。まだまだ良くなっていくと思うので期待を頂きたい。

- 高内委員 今の乗務員さんはサポートタクシー等、年間色々講習を受けないといけない。乗務員さんも大変になっている。その中でお客様主体のサービスをしていかないといけないと頑張っているの、その辺も理解して頂きたい。
- 清澤委員 最近タクシーで懸念しているのは、新卒者の採用が非常にブームになっている。新卒者を雇用するというのは、その方の将来に責任を持つということ。現状は求人でも新卒者を採るとするのは難しくなっている。私の会社ではずっと求人応募が順調だったが最近は苦戦している。単純に人が来ないから新卒者を入社させるでは事業者として責任をとれないのではないかと。新卒者を採るなら高い志を持てる環境、特に経営者の方々たくさんいるので注意をして対応して頂きたいと思う。タクシー事業者は無責任だと思われたくない。また、各社サービス向上を主張しているが乗務員のサービスという面ではどこの国よりも日本のタクシーは優れている。しかし、乗務員の給料が上がらないとやる気がでない。サービスだけではなく給料も上げられるということを考えて経営して頂ければと思うので、よろしくお願ひしたい。
- 太田会長 地域公共交通というのは色々意味があって、継続的にしっかりサービスが提供出来るというのが重要。代行だといつでもやめられる。将来的に働いている方にも展望が持てるような環境を整えるのは交通政策の一つ。
- 諸岡委員 準特定地域協議会で意見を集約して、特定地域になった時に意見がそのままあがるのか。準特定地域協議会で話し合ったことは準特定地域だけで終わるのかどうか。例えば特定地域にという声があがっているの、先ほど平成ハイヤーさんが仰ったのは重要な意見。例えば40台未満がまた減車問題を出されると成長を止められたところか首を絞められてしまう。台数、水揚げ、売り上げがあって出来るもの。現実と理想を語ったところで始まらない。
- 太田会長 それは2つの考え方があって、例えばいま国会で議決したことは次の国会で変えてはいけないのかという話。適切なものであれば次の国会でも継続されるし、変えるべきものであれば変える。この協議会の議論が後々どういう風に変遷するか事前に予測しながら現在の議論を進めるのはかなり難しい。予測は出来ない。
- 諸岡委員 変わった時には変わる可能性がある。
- 太田会長 変わる可能性もあるし、変わらない可能性もある。

- 諸岡委員 つかみどころがないということ。わからないということである。
- 太田会長 タクシー政策のバックボーンの中で進めること。
- 諸岡委員 意見が活きるのかが非常に重要である。自分の意見を上に届けたい、響かせたいという気持ちがあると思うので、意見が響く協議会にして頂ければいくらかでも協力したい。
- 太田会長 先ほど平成タクシーの鈴木委員にも申し上げたが、意見というのは個社の意見は個別に取り上げるのは非常に難しい。意見の代表としては取るべきものは取るし、取ることが出来ないものは取らない。言った意見が後々通るかどうかは中身が協議会の目的に沿っていれば組み込まれるし、沿ってなければ組み込まれない。
- 諸岡委員 準特定地域協議会で出た意見が、それで終わればいいが、特定地域に変わった時にまたゼロから話をするのか。準特から出た意見が響くのか、そういうところが知りたかった。
- 太田会長 結論としては、仕組みとして別物のはずである。
- 金子委員 準特定地域協議会ということで、適正化、活性化の両方をやっていくと言うことで、活性化に関しては誰もがやっていくと言うことで意見が一致すると思うが、適正化が減車ということになれば各社色々あると思う。ただ、公共交通機関として地域のためにどういう風にタクシーがあるかという部分を端的に議論すべき場ではないかと思っている。今回の改正で分科会が出来るということで、これは非常に勉強になると思った。適正化における分科会をやるべきだと思う。個々の調整はそこでやるべきことではないかもしれないが、今まで台数を減らすという適正化のみが語られていたと思うが、それ以外の適正化があるのではないかと思っている。ここでの話し合いが最終的に政策に反映出来るところまでいけば分科会の意味があると思っている。適正化の分科会を太田会長に是非作って頂いて、そこに会長として立候補させて頂いて、分科会の会長を私にやらせて頂きたい。よろしくお願ひしたい。
- 太田会長 若林先生に入っ頂いて、オープンの中でやるのと、分科会をどういう形で設定するかで独禁法上問題になると困るので、しっかり制度設計をさせて頂きたいと思うが、適正化の減車以外のやり方とか知恵を出さざるをえない状況である。それが今回特定地域から外れたことの意味するところである。会

長人事は置いておいて、今のご意見は検討させて頂く。

倉橋委員 2つ申し上げたいと思う。1つ目は川鍋委員から話があったように、東京ハイヤー・タクシー協会に関しては若い会長をトップにされて、ドラスティックに改革を進めており、活性化については様々な論議がなされていくと考えている。地方公共団体の方、消費者の方、有識者の方が集まるこのような会議の中で、ますます議論していけたらと思うし、東京のタクシーをどんどん変えていきたいという意欲は業界側にもたくさんあると思う。適正化に関しては、経営者としても、とにかく乗務員の方の労働条件を改善したいということは、ここに座っている方をはじめ、みな切々と考えている。ただ、所有台数を減らせば労働条件が良くなるのか、どうも上辺だけの話にウェイトが割かれているように思われるので、今までの議論の流れだけに捕らわれるのではなく、もっと具体的な、例えば活性化によって総需要が伸びない限り、乗務員さんの数が少なくならなければ稼動1台あたりの売上は絶対に上がらないわけであるから、より優秀な乗務員の方が業界で勤めて頂けるような論議をしていける可能性があるといいと考えている。

太田会長 適正化と労働条件の関係は実際どうなのか、しっかり見極めていきたいと思う。

小林委員（代理）今回初めて参加させて頂いて、皆様のご意見を拝聴して改めて思うのは国土交通省から出されている数字を同じように社内で使っているが、最終的にはこの産業はなくなってしまうのではと危機感を持っている。我々は270台の事業者だが、色々な試みを個別に行うのと自治体と組んで行うのとあるが、言葉の綾かもしれないが公共交通機関なのか民間企業なのか。認可を受けているが民間企業としてどうするのか、公共交通機関として年間400万円の年収を維持しながら事業をやりつづけるのか、要は効率性を上げるのか単価を上げるのかという話しになってくるかと思う。我々MKグループとして行政の皆様と色々相談しているが、限られた時間のなかで効率をどう上げるかという話を片方でしなければいけない。それでいて、24時間しかないので変えられるのは単価しかない。我々はあと何をすると単価を上げられるのかというのを、出来れば分科会で議論していきたいと思っている。東京エムケイが行っている色々なサービスの中には当然申請してハイグレードのようなものもあるが、それはあくまでハードの話で、本来はサービス事業者としてこの事業として、あるいは産業としての評価を高めるにはサービス業として何が出来るか突き詰めていったうえで、それに見合う対価を頂けるのかどう

かを感じている。自分たちの行っている事業の仕方が必ずしも正しいわけではないが、今は外国人の方々を中心として空港送迎をする比率が高くて、空港送迎が売り上げのうち 64%くらいを占めている。一人一人お話を聞くと、海外の皆様は円安を享受しておられて、大変安いと言って頂いている。円安の今の経済情勢を受けて、我々はその経済情勢に合わせてどう変わるべきなのか、ドメスティックな産業としてだけではなくて、東京都に 2,000 万人来るとするならば、少なくとも 1,000 万人は羽田か成田に降りるわけであるから、その方々を対象にして、日本のサービスが安いと感じている皆様へ適正な価格でどういうサービスをすべきなのかということも含めて、皆様と議論してこの業界がより多くの収入を得て、収入を上げ、それを還元出来ないところこの産業は衰退してなくなってしまう。危機的なことを個人的にも考えている。皆様とどう乗り越えるか、サービスとして何が出来るのかをとことん議論したうえでサービスの向上につなげていけたらと思う。

太田会長 色々ご披露して頂いてありがとうございます。なかなか難しいところは、各事業者さんの切磋琢磨の部分と業界全体としての部分と両方あって、協会としては業界全体の部分を扱うとともに、個々の事業者の皆様が自分たちの工夫をして頂く形を作っていけばいいと思う。大変貴重な意見、ありがとうございます。

織田委員 皆様のご意見、非常に参考になった。私は活性化があって適正化がある。適正化はもちろん大切であるが、減車、減車ではなくタクシー全体の売上高をアップすることを考えるのがベストだと考えている。これから海外の方もたくさん入ってくると見込まれているので、そういった方々に是非タクシーに乗って頂くようにアピールして頑張っていきたいと考えている。今後も皆様のご意見を拝聴しながら会社運営にあたっていきたいと思うので今後ともよろしくお願ひしたい。

藤野委員 労働組合というとは何でも反対と取られがちであるが、規制緩和そのものに反対ではない。通信分野の規制緩和は成功例だと思う。ただ、我々の業界は典型的な労働集約産業で、規制緩和が非常に難しいと思う。13 年前に規制緩和がされて、歪みが出ている。その歪みは労働側にかなり来ているというのが続いている。先ほどの資料にあった通り、年収は微増しているが物価上昇率を考えればわかることであるし、現在も休車が非常に多い。実働率、稼働率が低い。そこで微増しているのが一因である。分科会設置が出来るのは歓迎しているので、そういうところで深めた議論をしていきたいと思う。いまだ

に平均年齢が上がっている。この辺を適正化に向けないと。活性化ではUDタクシーなどがあったが、そこも担い手がいなくなると利用者に不便をかける事態になるかと思う。我々が思っているのは年収 500 万。そこに至るにはどうすれば良いか、そういう点も含めて分科会で議論させて頂きたいと思っている。また安全輸送が責務である。地域公共交通として、その責務を果たすために労働条件等、付帯決議もあるので協議をさせて頂ければと思っている。

太田会長 引き続きよろしくお願ひしたい。

釘本委員 そもそも論に帰って頂きたい。年収 500 万なければ東京では若い人が参入してこない。委員の方の一定のご理解も頂いている。適正化、活性化の議論は、活性化については報告の中である程度順調にしていると思っている。適正化は労働条件についてはこれから労使で色々な議論を重ねないといけないかなと思っている。せっきやく今回改正されて分科会が設置出来るということなので、すみやかに設置して開催して頂きたい。

川崎委員 色々ご意見はあるかと思うが、適正化あつての活性化だと思っている。適正化は土地、土台、その上に建てられるのが活性化。新たな特定地域の指定基準というものが発表されて、それを見た時に啞然とした。東京を特定地域とさせないための基準だと私は思っている。規制改革会議は何を主張しているかという、憲法 22 条に基づいて営業の自由があるのだということである。会長だか座長だかはタクシーが街に溢れていることが利用者利便なのだと言っている。そういったレベルで考えられると。タクシーのことがよくお解りになっていないと言わざるを得ない。だからここに出て来て頂いて、出来るならこのメンバーになって頂いて、皆様が真剣に議論している中でタクシーの問題を捉えて、それで議論して頂きたい。自交総連としては一定の規制は安心・安全を担保するためにはどうしても必要だと考えている。そのことで労働条件は改善できるが、規制は今までのように直接的な規制、減車だとか、それだと限界があると思う。私たちが考えているのは乗務員の数による間接的な規制。質を上げることで乗務員の数を減らしていく。それが結果として利用者利便につながる。それから 10 年以上前から考えているが、タクシー運転免許構想といいまして、2 種免許だけではなく、その上にもう一つタクシー運転免許というのを作って、そのハードルを越えないとタクシーを運転出来ないようにする。それを国家資格にしたいと考えている。減車と乗務員数、この両方で、セットで考えている。

太田会長 規制改革会議の人に来いと言っても絶対来ないと思う。それが最大の問題だと思っていて、基準を決めたのは国土交通省自動車局。東京が指定地域から外された意思決定責任は形式的には国土交通省自動車局にある。しかし、実質的にそれをさせたのは誰かという話。規制改革は現場により近いところにいる者が責任を持って意思決定をすることによって全体を良くしようという考え方だ。市場というのは、消費者が自分の欲しいものの真贋を見極めて自分でお金を払うということによって購入するという意志決定を、企業は企業で自分がどういうものを売るか、どういうサービスを売るかを自分自身で意思決定をする。それが最も良いだろうというのが規制改革会議の基本的な考え方。それが上手くいかないケースでは介入しようという考え方であるが、意思決定責任と意思決定を行う権限は本来は一致させるべきである。規制改革会議は規制改革といいながら、自分たちがやらせたことに対して責任は取らない。国が関わってやっているからこういう話になるので、地方だと誰が意思決定したかが明確になる気がしている。

大和田委員 適正化の部分で分科会をやっていく。座長に早急に認めて頂きたい。経営側の人たちも色々なご意見を持っている。労使で色々なことを言い合って、良い答えが出ればまとめられると思っている。

豊川委員 改正三法が何故改正されなければならなかったかを考えて頂かないといけない。需給調整、労働条件の改善、賃金、非常に悪い状況にあることを考えない中で、準特定地域と指定されている。これからも適正台数、労働条件等を考えた中でやっていかないといけない。利用者から接客のクレームが非常に多く、トランクサービスも出来ないのご指摘も受けた。組合では乗務員に対し安全、安心、サービスが重要だと説いて回っているが、一部悪質な乗務員がいるためにこういう事態を招いている。今後はこうした乗務員にこの業界から退出して頂く手順を確立していかなければならない。運転免許で全国的につながっていくと出来ていくと思う。利用者サイドに立って良質なサービスを心掛けなければならない。優良乗り場を増やすのではなく、主要ターミナルをすべて優良乗り場にして頂く努力が必要になってくる。利用者サイドからみた反省点を踏まえてより良い業界を目指していきたい。

斎藤委員 労働条件について、改正法もそうだが、労働条件の改善が進まない理由は賃金体系があると思う。現状の体系ではなかなか上がらない。自助努力もあるが、需要が限られている。お客様を取り合って事故であるとか、安全輸送に支障を来していると言うこともあると思う。そうした中で何をしなければな



らないかと言えば、やはり適正化だと思う。台数を減らすことが適正とは思っていない。それぞれ辛い思いをしながら適正化を望んできた。活性化を推進して給料が増えるなら吝かではない。利用者利便も大事だが、労働条件に関わってくるのは知っておいて頂きたい。苦情等については感じている。これからも適正化に取り組んでいく。分科会については適正化、活性化について話し合っ頂きたい。

小島委員 準特定地域に指定されたということは、適正化については業界の自助努力となったと思っている。さらなる適正化に向けては、業界の方々が努力して減らすか何かをしないといけない。活性化についてはドライバーに対してスキルを上げる。観光タクシー等研修を経てコストを掛けながら事業者は行っている。それが賃金に反映していない現状がある。分科会については独禁法に抵触しない程度に料金のあり方について議論して頂きたい。初乗り運賃が高いという意見があったが、労働条件からは高い料金ではないと思っている。料金の設定の仕方についても有識者に説明が出来るような料金体系についても明らかにしていく。タクシーの料金に対する考え方を広く皆様に知って頂くのが重要かと思う。

佐藤委員 戸崎先生と同じ考え方で、論点をはっきり持つて頂きたい。当初参加する時から首をかしげていたが、特別区・武三交通圏と三多摩交通圏とを同じところで話しをしている。営業形態も違えばお客様の利便性も違い、まったく違うように感じている。それをひとつの協議会の中で議論されている。これはちゃんと考えた議論が出来るのかと感じている。分科会の話もあったが、これは地域協議会なのであるから、地域での協議をしっかりと行うことをお願いしたい。

太田会長 一通りご意見を頂いたが、追加することはあるか。若林先生には初めて来て頂いたが、分科会を設置してその中の議論で独禁法に接触する可能性があるのは非常に拙いことも含めて、初参加頂いたご感想やアドバイスを最後に頂ければ幸いである。

若林委員 よく分からないことが多々あるが、今日参加して感じたこととしては、どうしても意見の対立がある部分、適正化のあり方の部分に議論が集中しがちであるが、その話しの背景としては賃金の問題や需要の低迷の問題があり、そうしたことを背景として特定地域、準特定地域という話が出て来ているのだと思うので、活性化や賃金と実際の台数、人数との関係であるとか、分科会

などであり方であるとか情報共有などが出来ればと思う。今日も取組みについては情報共有させて頂いたが、協議会としてさらに踏み込んでどのようなものが望ましいか議論が出来れば、地域協議会としての存在意義、信頼性にも関係してくるのではという感想を持った。今後はそういうことも可能であれば考えて頂ければと思う。

太田会長 ありがとうございます。分科会を作ることにはしたいと思うが、本協議会については制約があるが、分科会の議論についてはある程度自由に議論出来るかと思うし、意見を出すことはよろしいかと思っている。色々ご意見頂いたが、具体的にご提案を頂いて、その提案に基づいて私の方で検討させて頂きたいと思う。具体的には分科会のタイトル、目的、それと問題設定、何をいつまでに議論したいか、いつまでに一定の結論を得たいかのタイムスケジュール、委員構成案、この協議会から委員になる人と外部からオブザーバーとして入って頂きたいという案、事務局案等で、事務局は日程調整、会場の確保、議題の設定、議論するための資料作成を行う。本日も内容が整理されていないのではないかとか非常にお叱りをうけているので分科会ではその轍を踏みたくないで、分科会では事前に論点を整理しておきたいと思う。そして一番重要なのは議事録を作る。作った議事録を委員の間でしっかり確認して本協議会に上げていく。

今申し上げた内容をパッケージとしてご提案頂いて、私の方で1つか2つか等々含めて私なりの考えを述べて、ご提案頂いた皆様に諮らせて頂いて決定したいと思う。組織内の摺合せも必要だと思うので3月10日締切でどうでしょうか。どうせやるなら4月の頭から議論を始めたい。16日月曜日にしますか。では3月16日を目途にご提案をだして頂きたいと思う。事務局で受けて頂けますね。以上でよろしいでしょうか。

### 3. 閉会

事務局 分科会の開催・設置、次回協議会開催等につきましては、太田会長とご相談の上で決めさせて頂く。太田会長ありがとうございます。以上をもちまして第2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頂く。本日はありがとうございます。

#### 【配付資料】

- 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 タクシー事業の現状について
- 資料3 地域公共交通としてのタクシー活用方策等に係る意見交換会(概要)について

資料4-1 改正特措法施行後1年間の取組み状況について

資料4-2 その他のタクシー業界の取組みについて

資料5 各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について

**【参考資料】**

参考資料 需給状況判断結果、適正と考えられる車両数、監督措置通達、特定地域指定基準

以上