

第4回 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会 議事概要

平成28年3月8日（火）

14:00～15:45

八王子市学園都市センター

1. 開会

－ 事務局より開会挨拶および資料確認 －

2. 議事

太田会長 太田でございます。冒頭にご挨拶をさせていただきます。本日、第4回の南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会の開催となった。準特定地域の協議会については旧法のころから6年くらいやっているが、多摩地区で開催するのは初めて。今までは23区内で開催していた。それだけ重要な議題に取り組みないといけないということである。関東運輸局長から特定地域に合致する要件を全て満たしたということで通知があり、唯一満たしていない要件がこの協議会における合意ということになる。したがって本日は特定地域とすることに合意するかどうかについて議論のうえ、皆さまに議決をして頂くことになる。供給量を強制的に減少させることになり、利用者の皆さまにも影響が及ぶ可能性があるののでしっかり議論をして進めたい。

議題の説明をすると、1つ目の議題は運輸局長から通知のあった「特定地域の指定について」の説明がある。2つ目に、その通知では、特定地域に指定された場合には利用者に影響が及ぶことになるので、これについてしっかりした調査をするようにという指示があった。調査の書式は国土交通省で定めており、それに基づいて事務局で行ったアンケート調査結果を報告する。それらを含め、現状として本当に特定地域に指定されなければならないような状況にあるのかどうかについて判断するための材料として需要を喚起するための活性化の取り組みを報告する。その後、特定地域に指定すべきか否か委員の皆さまにご意見を頂き、最終的に議決をしたいと思う。

以上が本日の流れとなる。東京で初めての特定地域の指定という極めて重要なことなので活発な議論をお願いしたい。NHKにも来て頂いており、それだけ注目を集めているので、しっかり議論し結果としてよい結論にしたいと思う。

それでは議事次第にしたがって進行させて頂く。議題（１）特定地域の指定について事務局から説明をお願いしたい。

（１）特定地域の指定について

－ 事務局より資料１「特定地域の指定について」を説明 －

太田会長 ありがとうございます。運輸局長からの文書について特に質問がなければ次にいきたい。２番目の議題ですが、特定地域に指定されるとなると利用者の皆さまに影響が及ぶということで、タクシー利用者の意向をしっかりと把握するようと言うことになっている。求められた要件に基づいて実施したアンケートの結果について報告をお願いしたい。

（２）タクシー利用者の意向の把握等のアンケート調査結果について

－ 事務局より資料２「タクシー利用者の意向の把握等のアンケートの調査結果について」を説明 －

太田会長 ありがとうございます。適正化を強制的に進める特定地域に指定することに関する供給量の話は問 16 と 17 だが、これをどう読むか。利用者からみると車両数の多い少ないについて大きなご意見があるか不明確である。頂いた意見は活性化のための基礎資料になると思う。ご質問ございますか。

川崎委員 事務局からのアンケートの解説で、問 10 の事故の危険性を感じたことがあるか、という問いに関して「問題ない」と説明されたが、どういう判断基準かお聞きしたい。

事務局 問 8 のタクシーを利用する際にお客様が重視する点では「安全性」が 23%で一番多い回答となっている。本来は 100%安全が当然。今まで乗車中に危険を感じたことがないという回答が無回答も含めて 80%を超えているので、先ほどのとおり説明したが、安全については 100%が求められるので、ご指摘の通り「ほどほど」という答えはないかもしれない。

太田会長 タクシーに乗っていて 15.6%の人が危険を感じたのはかなり大きな問題だと思う。15.6%というのは 1 人だけが乗っているなら 3 往復で 1 回は「危ない」と思うということである。もう少し真剣に受け止めた方が良い。他にご質問ございますか。お金も手間もかけた調査なので後々に多摩地区の事業者の皆

さまに活かされることを望みます。続いて現状についてデータ等に基づいて説明をお願いしたい。

(3) タクシー事業の現状及び活性化に係る取組について（南多摩交通圏）

－ 事務局より資料3「タクシー事業の現状について（南多摩交通圏）」を説明 －

太田会長 現状についていかがか。

工藤委員 人口との関係はどうなっているのか。輸送人員が増えていないが、全国統計では首都圏人口は増えている。この地域はどうなっているのか。

三ツ木委員（代理）八王子市の人口は大きな変化はない。減ってはいない。

太田会長 景気の低迷なのか、需要が喚起できていない状況にあると言えるか。

工藤委員 今でも企業がチケットを出しているが、企業のタクシーの利用状況はどうなっているのか。また、普通の民間企業は営業活動をするが、タクシー事業者はどういう努力をした結果、こういうグラフになるのか。タクシー事業では運転手が全部営業をやっている気がするが、普通の企業なら営業費をかける。これはどうなのかなと心配している。法人企業に対してチケットを活用してくれといった営業活動はしているのか。このグラフのバックグラウンドが疑問だ。

藤原委員（代理）南多摩交通圏では、日野市においては日野自動車がなくなったり、八王子では大規模な企業が都心に戻ってしまった。裁判所は八王子から立川に移転した。事業者としては企業へのチケット契約より、現在は個人顧客、ポスティングやティッシュを配って無線のお客様を増やすという動きが多くなっている。また無線の本数も増える傾向にあり、配車システムなどでもスマホアプリやGPS、AVMが普及しており、無線の活用が主流になっている。全体の2～3割が無線のお客様の売上げと想定されているので、地域と密着している地域の公共交通機関として使命を果たしていくために、無線配車は今後も大きな役割をしていくと思う。

事務局 事務局の手持ち資料で南多摩交通圏の人口は平成17年3月末で133万7千人、平成27年3月末で140万4千人なので若干増えている。ただ高齢人口が増えつつある。それとタクシー事業がどう連動していくか難しいところだが、タ

クシーを使う客層が減っていて、それで需要が低迷していると言えるかもしれない。

工藤委員 経営陣が努力をされているか聞きたい。毎日世の中に顔を出しているのは運転手なので、この人たちのサービスが問題になる。サービスにはアプリなどのITや情報機器を活用するサービスも増えるだろうが、欧米型と日本型のサービスの基本的な違いは、日本は真心や誠心誠意といった数字に換算しにくいサービスが尊い。それは欧米にはない。これからオリンピックもあるが、真心のような精神文化的なサービスが重要で誇りを持っていい。機械でのサービスも一つの方法だが、機械は壊れたら終わり。お金に変えられない精神文化、日本のタクシーのサービスは世界で最も誇れるものだと思う。これを今後も続けて、それをやってもお客が少ないなら世の中の経済動向がうまくいっていないということになる。右肩下がりのグラフの分析をもう少しされたらいい。

藤原委員（代理） 現在サービスは各社いろいろやっているが、三多摩支部ではユニバーサルドライバー研修をやっている。車いすのお客様ばかりではなく高齢者、移動制約者の方、特に女性のお客様への補助の仕方や声のかけ方なども教育としてやっている。三多摩地区でも研修を受けた乗務員が増えていることは間違いない。

太田会長 次の資料4で南多摩交通圏の活性化の話が出るが、さみしい内容なので藤原委員の話した内容が納得できるかどうか。資料3の2ページで平成20年度と26年度を比べると、輸送人員は1,687万人から1,384万人と15%以上減少している。営業収入も185億から156億円ということで2割近く減っている。ところが8ページの基準車両数と適正車両数の表で、南多摩交通圏の基準車両数は1,345台、現在の車両数は1,240台で8.5%減少。需要が15%以上減っているなかで車両数の減少は8.5%に留まっている。そこが今回の特定地域に該当するようになった最大の要因だと思う。しっかり頑張って需要を喚起するのが重要だが、それでも追いつかない部分は特定地域に指定して適切な措置をとる必要があるのではないかという問いかけを運輸局長がしているとみなされる。続いて資料4の説明をお願いしたい。

－ 事務局より資料4「活性化に係る取組について（南多摩交通圏）」を説明 －

太田会長 これから頑張りますということだが、いかがですか。八王子市も色々ご協力のほどお願いしたい。協議会を離れて日々やっていけないこと

なので、引き続き関係者の方も努力して頂きたい。

それでは議題4、特定地域の指定の希望の有無について議決をしなければならない。本日の説明、報告を踏まえ指定するか否かの議論を行いたい。非常に重要な案件なのですべての皆さまにご発言頂きたい。事業者の方々から順にお願いしたい。

(4) 特定地域の指定の希望の有無について

藤原委員（代理） タクシー事業者団体としてはまず準特定地域、特定地域に対する考え方を申し上げたい。現在、南多摩交通圏は準特定地域に指定されている。供給力の削減は各事業者間で話し合うことが独占禁止法に適用され、できないことになっている。そのため各事業者の判断で供給量を削減するしかないが、具体的にはほとんど供給力の削減は進んでいないのが現状である。南多摩交通圏が特定地域に指定された場合は独占禁止法の適用から除外されるので、タクシー協議会として供給輸送力の削減について具体的に協議して、輸送力の削減を定める特定地域計画を作成することができ、供給力の削減がスムーズにいくと思われる。南多摩交通圏におけるタクシー事業は特定地域の指定を受け、早急に適正化及び活性化を推進するための特定地域計画を策定し、南多摩交通圏におけるタクシー事業が地域の公共交通機関として機能を十分に発揮できるよう、適正化はもとより利用者のサービスを向上するなど活性化を両輪として推進に努めていきたいと思っているので、ご審議をお願いしたい。

木村委員 個人業界も法人業界と同じだが、特に個人は新規許可が止まっている状況だと限りなく減少を続けていく。今は現有の車両数の維持が絶対にできない仕組みになっている。現在、特措法に基づいて準特定地域であっても新規許可が認められるわけではなく、抑制され減り続けている。早く準特定地域、特定地域から外れる状況を作りたい。今回、折角南多摩交通圏が特定地域の候補とされたのであるから、個人業界としても特定地域の中で営業方法の制限をきちんとやり、早く特定地域から外れ、そして準特定地域の中で活性化も進み、経営実態が少しでも良くなることで準特定地域からも外れることを、個人事業者全ての人たちが願っている。そういう点で個人タクシーのほとんどの方が特定地域に同意するという気持ちでいる。特措法の趣旨は供給過剰地域で供給を減らし、その地域が活性化し健全な状態になって、仕事ができる状態にしようというのが趣旨だと理解している。法人業界と一緒に切磋琢磨し、早く良い状況を作るということで個人業界としても賛成したい。

太田会長 ありがとうございます。特措法の趣旨は労働条件の改善がいの一に挙げられている。労働組合の皆さまのご意見もぜひお伺いしたい。

大和田委員（代理）私は八王子で30年ハンドルを握っており、南多摩交通圏には深い繋がりがあると言われ、代理出席させて頂いている。協議会資料をご説明頂き、ここまで悪くなったということが大変残念な気持ちで一杯。以前から労働組合として三多摩地区でも適正車両数に戻して頂き、今の労働条件を改善させて頂きたいと要求してきた。三多摩地区は中小、零細事業者が多く、都内と違って思うように労働条件の改善が進まない。規制緩和以降、リーマンショックで大きく八王子地区の営業収入が落ち込んだ。そこからなかなか回復できない状況が続いている。やはりここは特定地域に指定して頂き、もう一度労働条件と営業収入が戻るようにして頂かないと、新しい人材も入らない。特に各事業者で起きているのは高齢乗務員が抜けた後がなかなか補充できない状況。特定地域に指定して頂き、こうした事態が改善されればと思っています。

佐藤正委員 先ほど工藤委員がおっしゃった「サービスが大変重要」という考え方の中、その根底にあるのは乗務員のバックボーンである生活の安定が必要。サービスと家庭とは関係ないという考えもあるだろうが、やはり家庭が安定してこそ良いサービスができると思う。大和田委員も言ったように、特定地域に指定して頂きながら、生活の安定の最後の砦である営業収入をある程度あげられる状況に持っていくのが必要。同時に私たちも考えなければいけないのは、アンケート調査の間14にもあるように、女性乗務員の比率が低いということ。タクシーの働き方として朝早くから夜遅くまで長時間働く。しかも深夜に酔ったお客様を輸送するという現状がある。この辺が女性にはハードルが高いのではと考え、働き方として昼間の酔客のいない時間帯に女性を乗務させ、男性の働きたい人を夜に乗務させるなど、さまざまな工夫をして女性の労働力を活用したい。サービス面でも女性は人当たりが良く、いい方向に行くのではないかと考える。そういった努力をしないといけない。いずれにしても、乗務員の生活、労働条件の改善のためには特定地域に指定して頂きながらやっていきたい。

川崎委員 今日示されたデータのなかで最も重要視すべきは事故の危険性の問題であると考え。工藤委員の話にもあったが、分析していく場合、白タク問題とも関わってタクシー産業が一番大切に考えていかななくてはならない問題。その原因が何かを考えるのが地域協議会の最重要課題と考える。資料3の6ページ、賃金と労働時間の部分が事故の原因として非常に正直な数字として

表れているのではないか。昔から言うように「衣食足りて」ということがなければちゃんとした日本の精神文化的なサービスはなかなかできないと考える。活性化に繋がることとして、サービスを向上していくためには人並みに食べ、休みもちゃんと取るということも重要だが、一番大事なのはタクシードライバー自身がタクシーに乗れる程度の賃金が得られるということ。自分がタクシーに乗らないとタクシーの本当のサービスはわからない。タクシードライバーが一人で運転して仕事をしている中で、タクシーサービスの水準は会社の教育等だけではイメージできない。自分が乗客としてタクシーに乗った時にこれが一番よくわかる。タクシーのドライバーがタクシーに乗れるような賃金を考えていかないといけない。その意味でも特定地域には是非指定して頂きたい。

太田会長 ありがとうございました。

溝上委員 特定地域に全国で指定されたところでも実効性のある減車、営業制限等が施行されるまで1年半くらいかかるので、1日も早くお願いしたい。改正特措法をきちんと施行して頂き、事業者、労働者関係なく我々の業界を守る形を作って頂いたので、特定地域に指定された中で工藤委員からあったように利用者に安全・安心で利用しやすい環境を作っていかなければならないと思っている。事業者の皆さまにも特定地域に指定して頂くような考え方でいって頂きたい。

太田会長 ありがとうございました。今のご指摘は私も同感である。緊急措置なのになぜこんなに時間が掛かるのか。運輸審議会でOKが出た後に特定協議会を開いて計画づくりを始めるが、協議会を始める45日前に皆さまに周知しないといけないので、認可が出てから協議会を開くまで時間が掛かる。その前にいろいろとやると独占禁止法に引っ掛かってしまう恐れがあるので、若林先生にご指導頂きながらスピード感を持って運営したいと思う。

佐藤新委員 労働側の考えは一つ。特定地域の認可の取り組みをしっかりと進めてほしい。今回は南多摩交通圏ということでやっているが、南多摩交通圏の中でも八王子市と日野市では状況が違う、町田市ではさらに違うというように、地域ごとに適正化、活性化は異なると思う。せつかくの地域協議会なので地域の特性に合わせた内容を考えて協議して頂きたい。

保坂委員 ユーザーの立場で参加している。アンケートも現状も非常に興味深い。そもそも協議会が何故あり、何故ここでこの会議が行われているのかを考え、最

終ゴールを考えると特定地域に指定して頂いて解決するのが道筋だろう。
興味深いと感じたのはアンケートの事故の部分。「どういう時に危険を感じましたか」というなかで「高齢者ドライバー」と言う回答があり、高齢者であるだけで危険と感じられてしまうならば、「危険を感じたことがある」が0%になることはないのだろうなと思った。それを0%に近づけるにはどうしたらいいのか考えてみた。ユーザーが一番に求めるのは安全性。最近いろいろな場面で過当競争等が原因で事件や事故が起きる事例を目にする機会が多い。そういった事を改善するには全体の仕組み、システムや数の問題は大きいと思う。それを解決するのが特措法の仕組みだと思う。私も特定地域の指定で解決するのは賛成。

工藤委員 労使の意見が一致するならその形で良いと思う。こういう形の論議が何年間か進められてきたが、日本経済、日本は今後どういう方向で生きていくのかに関わること。地域の特性をどう活かすか、南多摩交通圏は地域密着型でなければいけない。流しのタクシーでは生きていけないと思う。地域特性を掘り下げてみる必要がある。タクシー事業だけではどうにもならないので、地方自治体の大きな協力が求められる。

私が今やっている事業の中で「ふるさと自慢」というのがあり、多摩に住んでいる方のふるさと意識は見当がつかないが、これを作り出さなければいけない。政府も地方創生ということを言っているが、ふるさと意識は政府が上から号令しても生まれるものではない。地域に密着するという事は、地域に住んでいる皆さまと提携したり、観光や物産など掘り起こして地域と一体となって活性化、発展の方向を見出したい。地方自治体は窓口を開いているので、自治体とも定例的に話し合いをして貰い、一緒にやるというかたちが欲しい。

ドライバーがそういうことに関心を持ち、勉強すると仕事が楽しくなると思う。長く働くには関心がなければ長続きしない。労働条件は最低限保証されなければならないが、何より働くことに意欲がないといけない。今までの枠を突き破る、そういう時代に来ている。科学技術の分野ではイノベーション、人工知能などの工夫もしているが、タクシーの工夫は何か。南多摩交通圏では地域と密着して生きていくしかないのではないか。これも踏まえて、本日の協議会の主旨には賛成する。

太田会長 労使へ向けたエールをありがとうございます。保坂委員も工藤委員も利用者の立場としては労使に擦り寄ってはいけませんが、今般の特定地域の指定に関しては消費者側に不利益はないだろうとのご判断と解する。労働者の皆さま、事業者の皆さまの経営状態、労働条件が改善されれば、引いてはサービスの

向上に繋がり利用者の利益になるであろうとお考えになっているということで理解した。

三ツ木委員（代理）先月、事務局から今回の特定地域への移行について説明を受けた。南多摩交通圏ということは町田市、日野市、多摩市、稲城市の4市の意向も聞かねばならないということになり、会議等を開いて意向を統一しようかとも考えたが、2月～3月は各市とも議会開催月で会議を開いている時間がなく、メールで各市の意向を確認した。

各市の意見を集約したところ、意見なしが2市、1市が特定地域に指定されることに異存なし、もう1市は「現在、本市に事業者があるところでは乗務員の削減があり、これ以上乗務員が減る事でタクシー台数が減り、タクシー利用者が不便を蒙る可能性があるので現状維持を希望する」とのことであった。八王子市では、市内の山間地域において貸切運行による交通不便地域の解消のためにタクシー事業者をお願いしている。今後も想定される空白地域でのタクシー活用が、特定地域指定でできる範囲が狭まるのではないかと懸念があり、特定地域指定には反対の立場である。

5市の意見が揃わないので、今のところ南多摩交通圏代表としては賛成も反対もしないという意向で、棄権を考えている。

太田会長 棄権については議決に当たって取り扱い方が分からないので、後で議決を行う際に改めて事務局から説明を頂きたい。

戸崎委員 特定地域に指定されたら強制力を持って減車できることになるという点は違うものの、基本的に特定地域への指定はさらに踏み込んで話をしていくための入口に過ぎない。指定により全て決まってしまうということでは全くなく、これから突っ込んだ話をする始まりに過ぎないので、今までできなかった踏み込んだ議論を行うべきだと考えている。その際に、南多摩交通圏ではタクシーの地域公共交通としての役割が非常に大きく、都市部とは違うので、行政と詰めた話をしないといけない。前回の分科会で話題になったが、様々な協議会が並存し多様になっている中、どこでどういう話をしたらいいかも今のところ見えていない状況で、相当に課題は大きい。早く前に進めないとも進まないという状況が続くのは恐ろしい状況だと思う。

また、資料4の説明に当たって、南多摩交通圏の活性化の取り組みに関する報告がさみしいという言葉を受けたが、非常に心外である。我々は分科会でしっかり議論しているにも関わらず、そんな話が出てくること自体がおかしい。非常に腹が立つ。そもそも僅か1回しか分科会を開催できない現状がおかしい。そこをしっかりとやらせて頂きたいし、その状況の中で評価して頂き

たい。

活性化もこういうことができるという羅列だけで活性化の報告とすること自体がおかしい。何をやるかよりも活性化の環境をどう作っていくかを話し合うべきで、成功事例をいくら挙げても将来に向けた活性化には繋がらない。安全の問題についても、基本的にはどういう環境を作っていくかに繋がるし、社会的にサービスを安定供給するという課題もあるし、積み残された課題はたくさんある。

分科会を1回しかやらせてもらえないという状況を変えるためにも、危機感を持って、特定地域としての緊急事態を認識して頂き、この地域として話し合いの機会を深めるなり、あるいは頻度を高めるなりの必要がある。ぜひ早急に決めて頂き、次のステップを考えなければいけない。

太田会長 どうもありがとうございました。活性化については不適切な発言をしてしまい、失礼しました。お時間を割いて頂いてしっかり整えて頂いたことは認識しているが、今日の資料で出された内容についてはさみしいように思えたので、そのような言い方になってしまった。お詫び申し上げます。特定地域になることで逆に議論しにくくなる可能性も若干あるかもしれない。活性化についてはこう言う形で議論できる場があるとしても、個々の事業者の活動に関して協議会がとやかく言うのはある意味でおかしいので、個々の事業者の皆さまが活性化しやすいような環境をどういう形で整えるか、インキュベーターとしての役割も非常に重要であり、この点についても鋭意整理していきたい。

若林委員 労使の皆さまも賛成しているので反対するものではないと思う。ただ手続きに時間が掛かる。使う側には使いにくい、独禁法に例外を設けるためには慎重な手続きが定められているということで、それだけ重く受け止めて進める必要がある。特定地域に指定された、減車したということだけで、利用者側から小さなサークルで共存共栄を図っているとみられては困る。安全性の確保、労働条件のアップ、そのための緊急措置であるので、それに役立つと言う点を示す必要がある。昨今いろいろと報道されている中、安全性を高めるということを同時に示す必要がある。アンケートの中では高齢者ドライバーの話もあったが、一方でかなり深刻な危険の指摘もあった。この措置が直接役に立つということを示すのは難しいと思うが、同時に取り組みを実施しているという情報発信を行って、タクシー需要がさらに喚起される状況になれば良いと思う。安全性のアップ、活性化を同時に進め、発信方法の工夫をしながら進められればと思う。

太田会長 一通りご意見を頂いたが、何か言っておきたいご意見はあるか。

川崎委員 地域の特性は非常に大事という話になっているが、地域全体でちゃんとスクラムを組んでやっていかないと良くならない。今日の議論のなかで非常に残念なのは、特定地域の指定に関して「意見なし」という自治体が2市もあること。労働者も事業者も一生懸命考えているのに、自治体に意見がないとはどういうことなのか。どのような意見を持たれても自由ではあるが、地域住民の移動手段について自治体はどのようなスタンスで考えているのか。ここからのスタートということなのだろうが、私にはよく理解できない。それだけは言わせて頂きたい。

太田会長 ありがとうございます。指定に反対の自治体のご意見は、恐らく非常に小さな事業者で従業員がたまたま辞められて、タクシーの車両は減らないだろうが、でももしかしたら減るかもしれないという懸念があったという、おそらく若干特殊な話かと思う。

川崎委員 しかし、地域住民の移動手段の話をしているのに、自治体に意見がないというのはおかしいと思う。

三ツ木委員（代理）説明を受けた時に準特定地域や特定地域の違いがはっきり言って分からない状況だった。指定が変わるとどうなるという話を事務局から他の4市にもご説明頂きたかったが、事務局側にもその時間がなく、我々も全体を集めて会議を開催する時間がなかったので、それぞれの自治体が資料だけを読んで判断せざるを得なかった。もし不明な点があれば関東運輸局、あるいは支局に尋ねてくださいとあって意見を募ったが、こう言う状況であった。

太田会長 制度が複雑でわかり辛いと言うことはあるが、5～6年前のことを思うと多摩地区3市に参加頂き、タクシーについて少しは興味を持って頂く、地域公共交通としてタクシーを位置付けて頂く端緒にはなったのかなと思うが、なかなかそれが各自治体の交通政策に落ちていくと言うところまでは難しいのかなとも思う。国全体の制度の問題もあるし、地方公共交通会議が別途あるのに何故タクシーは別なのだろうとか、全体の枠組みについても再構築しなければならないという気がしている。川崎委員のご意見のように、地方自治体との地域公共交通としての連携等々については協会も事業者も取り組んでいかねばならないし、最終的には足の確保の問題になるので地方自治体にも興味をもって頂きたいということを議事録に書き留めておく。それでは議決に入りたいので、議決方法について事務局からご説明をお願い

したい。

事務局 参考資料3として本協議会の要綱がある。4ページの一番上、第5条第10項(4)になる。要件の1つとして会長が合意をすること。2番目として、特定地域指定に合意するタクシー事業者が南多摩交通圏内の営業所に配置するタクシー車両数の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が南多摩交通圏の営業所に配置するタクシー台数の過半数であること。3番目として①太田会長と②タクシー事業者の台数の過半数と、以外の構成員。その中で第4条第1項(3)というのは労働組合の皆さんに当たる。その区分は区分ごとに1件、今日は5名の方に出席頂いているが5名で1個の議決権となる。それ以外の構成員の皆様は各自1個の議決権がある。全体で過半数が合意することとなる。議決に際しては太田会長及びタクシー事業者以外の構成員については挙手にて議決をお願いしたい。

太田会長 棄権についての説明はないのか。

事務局 棄権の場合は挙手されないということ。合意するかしないかという判断の中ではそう言うことかと思う。

太田会長 合意しないという解釈になるのか。

事務局 挙手されないと言うことは、そう解釈せざるを得ない。

太田会長 合意しないと言う扱いで良いのか。

三ツ木委員(代理) あくまで採決に参加しないと言うことである。

太田会長 採決には参加しないが、記録としては合意しなかったということになる。

三ツ木委員(代理) それでは採決に反対と言う意味になってしまう。しかし反対ではない。

事務局 協議会に参画しているので合意するかしないかという形をとって頂きたい。

太田会長 合意しない人が手を挙げてくださいと言う採決にはならない。合意する人が手を挙げる。挙手しなかった場合の判断が難しいということか。

三ツ木委員(代理) 5市で意見が分かれて意思統一ができていないので、あくまでも賛成

も反対もしないと言うこと。

運輸局 設置要綱上の考え方は、棄権の場合は母数には入れる。そのなかで過半数の合意による議決を頂ければと考える。

太田会長 了解しました。事業者の方々と労働組合の方々はまとめて1票なので、労働組合はどなたが挙手をされるか。

川崎委員 それでは一番会長側に座っている委員が代表する。

太田会長 了解した。それではタクシー事業者全体の意向について事務局より説明をお願いしたい。

事務局 南多摩交通圏には協議会構成員である法人事業者が24社、個人タクシー事業者が270社おり、この場で議決を取るの難しいので事前に事務局で全事業者に書面で特定地域の指定を希望する、しないの意向を確認する調査を行った。全てから回答を頂いたのでご報告する。法人タクシー事業者が保有する車両数が1,240両、個人タクシー事業者の数が270両、合計で1,510両。そのうち特定地域の指定を希望するという回答を頂いた事業者の車両数合計が1,372両。全車両数の90.8%。特定地域の指定を希望しないと回答した事業者の車両数の合計が138両、9.2%であった。

太田会長 ありがとうございます。設置要綱第5条第10項(4)②、タクシー事業者については特定地域の指定を希望するタクシー車両の合計が協議会地域に配置する車両台数1,510両の過半数を超えているので合意していると判断することとする。

続いて設置要綱第5条第10項(4)③の議決の確認をさせて頂く。設置要綱第5条第10項(1)～(7)のうち会長である私を除く皆さまに確認を取らせて頂く。なお本日も欠席の構成員の方々には事前に会長に一任するとの委任状を頂いている。それでは特定地域の指定に合意すると判断する構成員の方は挙手をお願いしたい。

－ 構成員の挙手を確認 －

太田会長 ありがとうございます。タクシー事業者以外の皆さまについても合意するという判断となった。スピード感を持ってという話であるが、南多摩交通圏ではタクシー事業者が24社のなかで26台減らさなければならない。事業規模でいうと各社1台減らして大きな事業者が2台減らす。私が権力者ならそ

う決めるが、意思決定責任を持った形でものを決定することができないのが日本の特徴である。おそらく世界でも国が一元的にタクシー行政を担っている国を私は知らない。地域公共交通に関する事なので、諸外国では地域が責任を持ってタクシー行政を行っていて、そこではタクシー政策の責任者がいるはずで、その責任者が決定をすれば、その決定に文句があれば裁判をすればいいし、納得すれば従うということになるが、日本では手続きを踏み、合意をして進めないといけない。私が強権的に決めて動かせばすぐに終わるのだが、日本型民主主義と言うものは時間が掛かる、そうして時間を掛けながらしっかりやっていくのが必要であるということなので、私も合意することとする。

したがって、当協議会においては特定地域の指定を希望するという事になったので、この結果を国土交通大臣宛てに報告させて頂き、その後で運輸審議会等々の審査ということになる。今後の流れについてタイムスケジュールも含めて説明をお願いしたい。

運輸支局 本日の結果については、関東運輸局長の通達にあるように今月末までにこちらの資料1の最終ページにある様式を参考に、国土交通大臣宛てに本日の結果をご報告頂くことになる。その後これを受けて、日程は未定だが国土交通大臣から運輸審議会への諮問を行う。その審議会において特定地域指定が妥当であると答申が得られた場合、国土交通大臣が特定地域として指定する。指定された場合、第1回目となる特定地域協議会を開催頂き、特定地域協議会の設置要綱の承認、あるいは供給力の削減措置、活性化策などを盛り込んだ地域計画の作成に着手して頂くことになる。

太田会長 どうもありがとうございました。他の特定地域の指定の動向をみると3月末に国土交通大臣に提出、5月末までには運輸審議会の諮問が出て、協議会を開くためには45日前に周知しなければならないので、直ぐに開催をすることにしたとして特定地域の1回目の協議会開催は早くても7月下旬になる。そこで特定地域協議会の設置要綱を決め、できればスピーディーに議論を進めたいと思う。

先ほどは少しふざけた感じで申し上げたが、事業者の規模に多少のばらつきがあるなかで、24の事業者があり26台減らす。車自体を減らさないといけないのか、あるいは営業方法等々の制限のやり方について新しい方法を本省で考えているようなので、南多摩交通圏の事業者の皆さまは何を求められているのか、各社が真剣に考えて頂き、直ぐに対応できるようにして頂きたい。特定地域に指定される前に相談することは認められないか。

工藤委員 独禁法の建て付けがおかしい。法の精神として、なっていない。

若林委員 相談するというのではなく、やり方を検討するというのはあり得る。
太田会長 なるべく早く実行できるよう考えていきたいので、皆さまもご協力頂きたい。
何か他にご意見はあるか。
それでは、特定地域としての指定を希望するという事になったので、タクシー事業者を代表して、川鍋会長の代理としてご出席頂いている東京ハイヤー・タクシー協会の藤原副会長から一言お願いしたい。

藤原委員（代理） このたび南多摩交通圏が特定地域の候補地に該当し、本協議会においてご議論頂いた結果、特定地域の指定を希望するという結果となった。私どもタクシー事業者は特定地域に指定された場合、速やかに特定地域計画の作成に着手していきたいと思っている。今後さらなる適正化及び活性化を両輪として積極的に取り組み、タクシー事業が地域の公共交通輸送として力を発揮できるよう努力して参る所存である。今後ともよろしく申し上げます。今日はどうもありがとうございました。

太田会長 ありがとうございました。それでは事務局へお返しする。

3. 閉会

事務局 最終的な結果としては、会長の同意と事業者の同意を除き、委任状を頂いている分を含めて 13 名中 12 名の同意を得たという数字で最終的なまとめをしたい。この議決結果を持って事務局から本協議会の太田会長名義により国土交通大臣宛てに報告する。今後の開催日程としては、特定地域の指定を受けて第 1 回の特定地域協議会を開催したいと考えている。時期については未確定ではあるが、その際には皆さまのご参加を頂きたいと思う。
以上でございます。本日はありがとうございました。

【配布資料】

- 資料 1 特定地域の指定について
- 資料 2 タクシー利用者の意向の把握等のアンケートの調査結果について
- 資料 3 タクシー事業の現状について（南多摩交通圏）
- 資料 4 活性化に係る取組について（南多摩交通圏）

- 参考資料1 準特定地域における適正と考えられる車両数について(27.8.19 関東運輸局
公示：東京地区抜粋)
- 参考資料2 特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方につ
いて
- 参考資料3 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

以上