

第2回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会 議事録

平成29年3月29日（水）

10：30～12：00

立川グランドホテル

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 皆さまおはようございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。昨年8月に第1回の協議会を開催させて頂き、特定地域協議会に変わってスタートした。適正化計画を作らないといけないということと、最近需要が低迷しているので活性化も重要ということで、分科会で議論をして頂いた。特に適正化については分科会の下にワーキンググループを作って頂き計画案の作成を進めて頂いていた。その案がまとまったので、それについて議論をして頂くのが一番大きな趣旨です。ただ、その前に、設置要綱の改正について必要なことを行いたい。まず議題1から進めさせて頂く。東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正について、事務局からご説明をお願いします。

－ 事務局より資料1「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）」を説明 －

太田会長 ご説明ありがとうございました。働き方改革等が議論されているなか、東京労働局から協議会を抜きたいという話があった。協議会としては残念でもあり、労働組合の皆さまからご意見もあろうが、労働問題について必要なことは引き続き協議会で議論することで対応したい。東京労働局については必要な時には適宜色々なかたちで協力を求めていきたいと思っている。ご意見ございますか。よろしいですか。色々な問題もあるが、協議会としてはこういう形で要綱を改正したい。

川崎委員 資料の4ページ17番のところで、軽微な事案については書面審議ということだが、軽微な事案というのをどなたがどのような基準で決めるのか伺いたい。

太田会長 私が決める仕組みだろうが、事務局から説明をお願いします。

事務局 事務局として考えているのは、資料の2ページでお話した構成員の任期、これについては北多摩、西多摩、特別区・武三の交通圏について平成29年1月26日までとなっていた。この部分だけ早急に変えなければならないことが昨年暮れに分かり、会長にご相談して書面で承認を頂いた。こういったものを想定している。

今回、構成員の任期については廃止したいという思いがあるが、会長と事務局にはまだ任期が残っている。任期の変更だけの場合や、もう一つ、国土交通省から改正タクシー特措法のフォローアップ調査がきている。会員の各事業者をお願いしているが、この内容がとりまとめられた際には協議会名で国土交通省に報告しろという内容になっている。期限が私どもは5月末締め切り、6月末に国土交通省に報告する手順となっている。こういったものについて書面開催でお願いできればと思っている。総て軽微な事項ということで処理をしようということは全く考えていない。

川崎委員 今おっしゃったことだけか。

事務局 今のところはそうです。これから先にどういうものが出てくるか想定できない部分もあるが、そこは会長に相談して、会長の判断でお願いできればということで、この改正を皆さまにご審議頂くということで提案させて頂いた。

太田会長 国土交通省からフォローアップの報告を6月までにするようにといわれている。6月は非常に忙しい。3月で年度が終わり、その3月までの状況を6月までに報告しなさいということだが、現場の実態を本当に分かったうえで6月なのかと言う思いはある。

4ページが一番下のところにあるが、この協議会は準備や皆さまへのご連絡等々を30日前や45日前にやらないといけない。そうすると、6月末までに報告しなければいけない資料をいつまでに作って、皆さまにお配りしないといけないのか、日程が非常に厳しいということがある。

川崎委員 その点については理解した。

太田会長　もちろん、重要な事案については皆さまと協議会の場でしっかり議論したい。書面についてもご意見を頂き、それについて処理をしないといけないと思っている。基本的に民主的にしっかりやりたい。ご指摘の懸念はあると思う。それについては重々慎重にやる。

戸崎委員　軽微なものを全部定義することはできない。もしそれが軽微に当たらないということなら、適宜、異議を申し立てて頂ければ良い。いかがでしょうか。

太田会長　そうですね。どうもありがとうございました。それでは議決をしないといけないので、議決の方法についてご説明をお願いします。

－ 事務局より議決方法について説明 －

太田会長　どうもありがとうございました。議決を取りたいが、労働組合の方や地域住民の皆さまがいらっしゃっているのでこの場で議決が取れるが、事業者側の方については代表の方に今の状況についてご説明を頂いて議決をしなければいけない。まず川鍋委員の代理で来られている、藤原委員からお願いします。

藤原委員（代理）　地域計画の改正についていろいろ話し合っただけで、私が委員に推されているということで、事業者の代表でよろしいと思います。

太田会長　設置要綱について、事業者側のご意見はどうか。

藤原委員（代理）　特にありません。

太田会長　秋田委員の代理で来られている伊藤委員、お願いします。

伊藤委員（代理）　個人タクシー事業者が全員賛成しているので、異議はございません。

太田会長　それ以外の議決は、賛成の方に挙手をして頂くと数え方が非常に難しいので、反対される方に挙手を頂き、賛否を確定したい。よろしいですか。それでは設置要綱に反対の方は挙手をお願いします。よろしいですか。全員に賛成頂いた。先ほどの説明の要件は総て満たしているの、設置要綱の改正案については承認とさせて頂く。若林委員の到着が交通事情により遅れているが、問題ないか。

事務局 過半数ですから大丈夫です。

太田会長 ありがとうございます。続いて本日一番重要な議題である地域計画の策定についてです。これについては分科会で精力的に議論して頂いた。まず戸崎委員からコメントを頂きたい。

戸崎委員 分科会を数回開催し、地域自治体の皆さまのご参加、あるいは事業者の方々にはワーキンググループでご協議を頂いた。十分な協議はなされたと思いますので、内容については事務局からお話頂くが、十分な結論は得られたものと考えている。

太田会長 ありがとうございます。戸崎委員には最後にもコメントを頂きたいと思う。まず事業計画の説明を事務局からお願いします。

－ 事務局より資料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（案）」を説明 －

太田会長 ありがとうございます。本日最大の議事ですが、資料3の特定地域計画、これまでは準特定地域計画では資料の右側の内容であったものを、資料左側の内容に書き換える。これについて皆さまに審議頂き議決を取る。今の説明は3つのパートからなっている。南多摩交通圏の状況の説明、適正化についてどうしていくかについてワーキンググループ等で議論したことの説明、これは緑で書かれている部分、最後に適正化。供給量の調節だけでは不十分で、現状のところ説明があったように、需要が減っている。それに対して活性化をして需要を増やすという活性化の議論が最後の方に赤で書かれている。その3つの部分に分かれている。資料3の左側の部分がこれでよろしいかということ議論するが、いま申し上げた3つの部分に分けて進めたい。まず左側の部分だが、1ページから11ページについては現状に基づき書き換えた。これについては、必要に応じて書き換えということでご了承頂きたい。その現状に基づき13ページから特定地域計画の目標が記載されている。これについては12ページから18ページまで記載されている。目標設定なので内容としては重要だが、しっかりと事務局等で分科会の議論に基づき書かれている。この部分はこれでよろしいか。私は良いと思うが。12ページから18ページについて問題箇所等あればご指摘を頂きたい。よろしいですか。18ページまではご了解頂いたとする。

続いて 19 ページから緑で記載されたところ。ここについては別添の A 3 資料で詳しくご説明頂いた。需要が減っているなかで台数が多い状況にある。特定地域協議会になり、新しい特措法のもと、減らしたくなくても減らさなければならない、強制力をもった仕組みに変えられ、それについて南多摩交通圏が適用されている。強制力はあるが各事業者の過半数なり 3 分の 2 以上の賛成がないと成立せず、分科会及びワーキンググループで揉んで頂き、この内容で事業者側の合意が採られている。

資料 2 の 10 ページに適正化計画に関するコアな数字がある。3 つある表のうち真ん中の表に南多摩交通圏があり、右端に適正車両数がある。これは行政からルールに基づき提示された。南多摩交通圏の適正車両数 1,057 台～1,214 台が公示で指定されている。従って 1,057 台よりタクシーの台数が少なくなると明らかにタクシー不足となる。一方 1,214 台を超えると過剰となる。この間なら良いということなので、この間に入れるようにこの協議会で工夫するのが基本的な考え方。ただ強制的に入れる場合は 1,214 台までは強制的に下げられるが、それ以上は下げてはいけないという仕組みになっている。1,214 台まで下げるための計画が緑の部分。その内容が A 3 資料で説明された。この仕組みが全国で適用されているが、事業者の利害対立が激しい大阪などは、上限値まで下げるのは難しいからもう少し上のところまで下げることで合意しようとしているが、南多摩交通圏ではこういう仕組みで合意を得た。各事業者が実行しないとペナルティを課して強制的にさせることになる。今のところ計画について事業者は合意した。協議会として重要なのは、強制的に適正車両数の上限まで減らした時にタクシーが拾えなくなりそうとか、あるべき地域公共交通のサービス水準の確保について問題が起りそうとか、そういう懸念があるなら議論しないとイケない。今のところ特に苦情件数の話でもタクシーが全然拾えなくて困るということではなく、むしろダブっているのが現状。今回 1,214 台まで減らしても恐らく利用者利便の低下はないだろう。その中で 1,214 台まで減らすための仕組みをワーキンググループと分科会で揉んで頂いた。このようにすることについて独禁法に触れることのない形で進めてきた。そこで緑の部分についてご議論頂きたい。事業者は合意しているということだが、藤原委員からコメントはございますか。

藤原委員（代理）皆さまのご意見をまとめるために、ワーキンググループを 3 回開催して合意を頂いた。事業計画が承認されれば速やかに各事業者に実行して頂けると確信している。

太田会長 個人タクシー協会の伊藤委員はいかがか。

伊藤委員（代理）大丈夫です。

太田会長 労働組合もご意見あると思うが、地域計画についてコメントがあればよろしくをお願いします。

佐藤委員 ワーキンググループに出ており、事業者が地域計画を提示されたなかで、ワーキンググループで議論したことを労働組合各氏に説明し、労働組合としては一刻も早く地域計画を実施して欲しいという意見で一致していると思う。

太田会長 今のご意見は、ここでオーソライズされた後、各事業者が計画を作ってなるべく早く実行して頂き、適正化の速度を上げて欲しいというご依頼だと思う。事業者の皆さま、よろしくをお願いします。他に労働組合からご意見はございますか。よろしいですか。
利用者の皆さまには、今回のことが実施されても元々実働率が下がっているもので、これによって車が大いに減ったということはないだろう。長期的には事業者のコストダウンが進み、利用者にとってもプラスの効果があるだろう。利用者の方からご意見があれば是非お願いします。

下谷内委員 元々わたしはこういう協議会、検討会を作って欲しいと申し上げていた。日頃からの皆さまの努力に感謝している。今回このような報告がされたことについて、利用者としても、これであるならば今のところ利用にそれほど差し支えないと感じている。ただ、高齢者や交通弱者が多い地域なので、速やかな配車ができる形をとって頂きたいことと、ドライバーの高齢化問題もあるので十分ご配慮頂きやって頂ければと思う。

太田会長 ありがとうございます。小笠原委員、いかがですか。

小笠原委員 是非とも実施して頂き、適正な形でやって頂ければと思う。私的なことだが、私の親は高齢なので車椅子等で病院に行く。タクシーの方が介助して頂き非常に助かっていると聞いている。是非ともそういったことを推進しながらやって頂ければと思う。

太田会長 ありがとうございます。佐々木委員、いかがですか。

佐々木委員 供給の削減がどういう形で行われるのか不勉強で分からないが、全体で削減することについて異論はない。ただ需要の動向は時々で変わる。天気が悪い時、大きなイベントがある時など沢山タクシーが必要な場面、場所、時期があると思う。フレキシブルな供給体制を取って頂けると、利用者側としては大変ありがたい。

太田会長 移動サービスは必ず方向が決まっていけないといけない。一方向が混雑していても他方向は空いているという状況もあり、交通事業の即地性と方向性と即時性の話があって難しい問題である。それに対応していける最後の交通機関としてのタクシーということで、地域公共交通としてしっかり役割を果たして頂きたいし、これは永遠のテーマであると思う。是非頑張ってもらいたい。ついでにはこのように計画を進めていきたいと思っているが、特定地域になり、地方自治体の皆さまには5市に前回からお入り頂いている。各市においても、各地域の地域公共交通政策の一つの担い手としてタクシーを位置付けながら、いろいろやって頂いている。今回供給量を削減して適正化を図りたいということについて、各市ごとに問題等あればご意見頂きたい。八王子市の大木委員、何かありますか。

大木委員（代理） 基本的に供給の総台数の削減に関しては異論ないが、先ほど委員の方からご意見があったように、イベントの時に台数が足りなくなるなど利用者のサービス低下が懸念される。特に八王子市の状況としては今年9月16日から1ヵ月間、約20万人規模を想定した八王子市緑化フェアが開催される。恐らく確実に供給不足になる。全日制の削減については調整が難しいだろうが、日数での調整に関しては大規模イベントについてご配慮頂きたい。

2つ目として、活性化策の中で乗り合いタクシーの件が出ていたが、八王子市も山間地域、大規模団地を抱えており、タクシー料金だけで日常の買い物、医療機関への行き来が出来るのは比較的所得の高い方に限られる。そういった中で、公共交通としての役割というのを謳うのなら、乗り合いタクシーのようなものが今後手法として出てくると思う。

ただ、現実的に乗り合いタクシーをどうしていくか事業者と相談するが、各事業者がそれぞれどういう形で、どういう運行方法で、どういう料金体系でやっていくか、具体的アイデアを出すのはなかなか難しい状態。是非こういう場でマニュアル的なもの、あるいは先進事例などの研究をして頂き、私どもと一緒に地域の足を確保していくという視点を持ってタクシーの運行をして頂くと非常にありがたい。

太田会長 ありがとうございます。乗り合いタクシーの話は元々禁止されている。二重取りのようなことはいけないという禁止理由の話もある一方、イベントのように同じ所に行くなら見知らぬ人が話し合って乗って頂き、後で運賃をシェアして頂くことに違法性はない。IT技術もあり、少しずつ必要な時の足の確保の問題として上手くやっていけるようなことを考えていきたいが、高齢者にスマホは難しいし、今後の工夫だと思う。大変貴重なコメントを頂き、ありがとうございます。

藤原委員（代理） 乗り合いタクシーに関しては、全国のタクシー連合会というのがあり、そこで全国の事例集を作った。それを八王子市の事業者から八王子市にお届けするので参考にして頂きたい。全国に三千以上あり、色々な取り組みをやっている。東京が一番遅れていると思うので、全国でやっていることを参考にしたい。よろしくお願いします。

太田会長 ありがとうございました。よろしいでしょうか。

佐藤委員 乗り合いタクシー等の取り組みは色々あるが、乗務員の給与は売り上げに対する歩合制である。働き高賃金で固定賃金ではないので、その点を考えて頂きたい。例えば自治体からコアな部分、この団地からどれくらい必要かという個々の情報を出して貰わないと事業者側はなかなかやり難いし、労働側もそれは良いとは言い難い。活性化することで運転手の売り上げが上がり、給料が上がるのは良いことなので是非やってもらいたい。それについては我々側から言い難いので自治体の方々、あるいは団地からどこかのスーパーなどへ、どれくらいの量の乗り合いが必要か等情報をもらい、それを事業者側が検討し、実施できるかできないか、事業として成り立つか成り立たないか検討する必要がある。その辺の情報提供をよろしくお願いいたします。

太田会長 ありがとうございます。自治体からの情報提供も必要だし、事業としてやっているのだから事業者もここにニーズがあるというアンテナを張り、掴んで頂くのも必要。そこは自治体だけの責任でもなく、事業者だけの責任でもない。協力して地域公共交通として活性化して欲しい。日野市の高橋委員、何かございますか。

高橋委員（代理） 特に配車が足りないという意見は普段受けていないが、やはりイベント時と悪天候の時に、公共交通網が何も使えなかったという意見が時々ある。利用者のイメージ向上を勤めて頂きたい。

太田会長 ありがとうございます。多摩市の渡邊委員、いかがですか。

渡邊委員（代理）適正化については各事業者の合意が取られているということで、これは事業者と労働者の合意が最も必要な点で、ともに充足しているのであれば多摩市として異論はない。

活性化については、八王子市の乗り合いタクシーやイベント時などのご指摘があったが、多摩市はニュータウン区域と既存地域という2つの大きな特徴がある。それからJRと国道がない割に民間鉄道が充足していたり、路線バス網もある程度充足していたりすることから、今後の課題としてタクシー事業者とタクシードライバーに検討して頂きたいのは、配車についてである。

多摩市では大体営業所から配車して頂いている。利用者の声や、近隣の住民にリサーチをすると、駅から家までは料金ははっきり分かるので利用しやすいが、家に呼ぶと同じ駅まででも料金が分からないとかで、呼んだ時の不安があるのでタクシーを呼ぶのに二の足を踏むという声が多からずある。営業努力の部分もあるし、多摩市として協力出来る部分も多少あると思うが、市内の住宅街にタクシーだまりのようなものを一緒に探してもらいたい。そういう検討をお願いしたい。

多摩市内には都営住宅や公社、分譲の旧公団が建てたマンション、民間のマンションがある。東京都や公社に協力を求めないといけない住宅もあるが、分譲マンションや分譲の団地なら管理組合、マンションでなければ自治会、そういうところでニーズや声が挙がる場所に飛び込んで頂くとか、そういった地域から話があった時には声を掛けるので一緒に行って、例えば2台分の駐車スペースの提供をお願いするなど、今は団地内も高齢化が進んでおり、多摩市の管轄の多摩中央警察署は免許の返納率が都内の警察署の中でも上位に入っている。免許返納をすると車がなくなり、空いている駐車場が目立つ団地も出てきている。そういうところで管理組合と相談し、団地内にたまりがあれば、呼ぶというより、階段を下りた先にタクシーがあったりすると安心して利用できるのではないかと個人的に推測している。

悔しい話だが、街の津々浦々の道の状況や住民状況は事業者やドライバーの方が圧倒的に持っている情報量が多いと思う。そういう部分で戦略的な相談を受けるということを、今より一歩進めたい。

今まで他の業界からは市役所に対して売り込みがある。着任してから車のメーカーからの話であるとか、こういう研修に来ませんかというのはあるが、タクシー業界からは1回もない。我々もタクシー業界の地場の事業者の課題は見えづらい。小さなところでも良いので、何か一から一緒にテーブルに着

いて話をして、形になるか分からないが、意見交換から始めるスタンスを持って頂くと活性化計画が中身のあるものになるのではないかと。そういうお願いをしたい。

太田会長 貴重なご意見ありがとうございました。潜在需要を摘み取らないといけない段階に来ている。良い機会をご提案頂いたので、検討していくべきだと思います。どうもありがとうございました。稲城市の中島委員、いかがですか。

中島委員（代理）多摩市と同じような状況です。適正化の措置については事業者の合意が取られているということで異論はない。また、活性化は今後の課題が盛り込まれているので非常に期待している。今後は自治体と連携し、さらに市民の利便性向上に努められればと思う。よろしくお願いします。

太田会長 町田市の岩岡委員、お願いいたします。

岩岡委員（代理）市内のタクシー事業者とは適正化の件では話しをした。特に車両が減っても問題ないと聞いており、適正化について町田市として異論はない。活性化については色々と町田市でも高齢化問題、交通空白地域もいくつかあり、課題も多い。今後はタクシー事業者といろいろ協議等させて頂きたい。活性化についてはこの中で議論させて頂き、良い方向で考えられればと思いますので、よろしくお願いします。

太田会長 ありがとうございました。自治体の皆さまからいくつか活性化のご提案を頂き、非常にありがたく思う。適正化についても自治体の皆さまにご了解頂き、大変ありがたく思う。活性化も含め、皆さまから特にご意見があればお願いします。

川崎委員 35 ページの活性化に関して要望だが、全体的には同意の立場だが、真ん中にある初乗り短縮運賃の問題で、先ほど事務方からも触れられたが、実施から1ヶ月後くらいのデータということで、2月をみると特別区・武三交通圏では日車営数が前年同月比4.0%アップしている。これをもって実施効果があったという言い方で行政ならびに事業者等では言われているようだが、実施していない多摩地区でも3.7%で同じくらい増収になっているし、関東運輸局管内も15交通圏全部が増収になっている。総営収で見ると、増えたのは群馬と山梨の2交通圏だけで軒並み減収。これで単純に実施による効果があったと言えるのか、私は非常に疑問に思う。

実働率の話も出ているが、特別区・武三交通圏では前年同月比で 1.8 ポイント下がっていて、実働の車両数は前年同月比で 1 日当たり 2,453 両も減っている。要するに走っているタクシーがそれだけ少なくなった。比較するなら総合的に見る必要があると考える。

タクシーの需要は景気に左右されるので、特に個人消費の動向を見る必要がある。さらに言えば、自治体の方からでた天候の問題もある。タクシーは暑いか寒いか、雨が降ったか降らないか、そういったことまで非常に需要に影響する。そういうことにも目を向けないと本当のことが分からないのではないか。

多摩地区は流し中心の特別区・武三交通圏と営業スタイルが全く違い、駅付けや無線中心となる。駅付けの乗務員の営業にもたらす影響はかなりあると考える。調査・研究という文言になっているが、調査・研究をするのなら、是非導入ありきの先入観を持ちこまず、徹底的に、冷静に、慎重に、しっかり調査・研究をやって頂きたいということを強く要望する。

太田会長 初乗り短縮運賃の話はレビューすることになっていて、今のところ短期のことしか出てきていない。川崎委員からご指摘されたいろいろな部分もあり、多摩地域にとって良いのかどうか真剣に考えないといけない部分がある。大変貴重な指摘を頂いた。短期というのは調査をなるべく早くしようということで、リサーチをしっかりして頂きたい。平均輸送距離の問題があり、都心から長距離を乗ると多摩地区とは状況が違うだろう。事業者も状況を把握して頂きたい。ご指摘ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

溝上委員 適正化の削減目標等もはっきり分かり、事業者は日車数で減らすとか、個人タクシーは 6 日間休車するということが、違反を見つけるのも大変だが、万が一違反した場合は罰則等どういったかたちになるのか教えて頂きたい。

太田会長 全国一律の仕組みになっていると思うが、ご説明頂けますか。

事務局 罰則は私も今は説明できない状況だが、休車で対応をする事業者がそれをやっていなかった場合は、3ヶ月スパンでみるとした場合、次のスパンで対応して頂く方法も取り得る。罰則よりも 1年間を通して決められた日車数をやって頂くことの方が重要だと思っている。それでも 1年間やらなかったならば行政に報告、相談して対応していきたい。実施しなかった場合は命令を処分として行政からかけられる。命令の前にやっていないという事実が確認できれば、まず次のスパンでやって頂くことを事務局としては一番に考えたい。

太田会長 罰則の前に強制があって、強制させるための命令があって、命令にも従わなくて初めて罰則となる。基本的には実施して頂くように協会としてしっかりやる。監視についてはなかなか。日誌を全部確認出来るのかという話もあるが、そこはなるべくレビューできるような仕組みにしたい。ご指摘はその通りだと思う。

溝上委員 個人の協会の方も同じですか。

伊藤委員（代理）個人はステッカーを貼る。1日休みが2ヶ月に1回と、比較的ルールは守りやすいと考えている。

太田会長 大和田委員、いかがですか。

大和田委員（代理）三多摩地区のスリップメーター方式は利用者にとって分かりづらいと思っている。労働側としても定額の迎車メーターにして頂ければという要望はあるが、昔からスリップメーターでやられている。配車の時間の問題は各社でルールを色々決めており、その配車のルールをもう少し各社が考えてやって頂ければ良いと思う。近い車両を配車することは、今はGPSでやっているので可能なはずだが、まだ昔ながらのルールでやっている会社が多い。八王子市からでた緑化フェアをやられる時に車がなくなるのではないかという指摘だが、三多摩地区は依然として構内ルールがあり、駅に入れる車と入れない車がある。こういうところを見直さないと、構内ルールで結構トラブルが起きている。労働側から言わせて頂くと、事業者側でしっかり検討して頂き対応して欲しい。

もう1点、活性化の中で定額運賃があるが、羽田定額など申請している会社はいくつもあるが、これは行政の方に聞いた方が良いかと思うが、障害者割引を適用される場合、仮に5千円の羽田定額として障害者手帳を出された場合10%の500円を割り引く。この割り引いた部分を引いた金額で売り上げ報告をするということになると、これは乗務員の負担になる。これはどういうルールで運賃を申請されているのか。事業者が負担するものと自分達は理解しているが、実際には乗務員が負担している会社があるし、ネット上で障害者割引がどうなっているのかという意見が出ている。こういうのを事業者サイドにしっかりやって頂く方が良いのか、行政の方でしっかり頂いた方が良いのか。利用者にとって凄く不満だという書き込みがあるのでご検討頂きたい。定額の障害者の件については教えて頂きたい。

太田会長 事実は事実として、ここで話すか。

事務局 その部分はここで行政というよりも、労使の決めごとだと思う。

大和田委員（代理） 労使間で協定をしてくださいということか。

事務局 協定を結ぶ、結ばないは別として、労使で話し合うべき問題だと私は思う。

溝上委員 国土交通省も通達を出している。それを怠っている事業者がいることを分かって頂きたいという話。この会議に直接関係ある話ではないが、国が通達出してもそれを行わない事業者がまだまだ残っていて、ハイタク産業で働く労働者の中には不合理な負担をしている者もいるという現状もある。先ほど良い案を頂いたが、行政にも事業者が色々なアイデアや計画を出せば、知り合いに自治体の人間がいるが、相談すれば直ぐに応えられる枠はあると。しかしベンチャー企業等は相談に来ててもタクシー事業者が全然来ないという現状があるので、我々業界自体が努力して新規顧客を得られるかたちを作らないといけないが、まだまだ根深い問題がハイタク産業の中にあることを理解頂きたい。

太田会長 恐らく2つ問題があって、身体障害者への便宜は本来であれば社会政策。社会政策だが、タクシー事業は総括原価主義で全体で収支を取らないといけないとなると、障害者の方に対する割引の分の費用は他の利用者が負担していることになる。例えばJRの学割、特に中学生の学割の割引率は凄く高いが、中学校でJRを利用するのはきっと私立学校に通わせているのだから裕福な家庭が多いだろうが、それに対して非常に大きな割引をしている。文教政策として割り引くのなら本来であれば文教予算であるべき。国鉄が独占力を持っていた昔であれば、老若男女、貧富の差に関係なく皆国鉄を利用していたので、国鉄の運賃は税金に近かった。最近のように鉄道を使う人が限られてくると他の利用者にシワ寄せがいつている。身体障害者割引は社会政策でやるのなら福祉予算で手当すべきかもしれない。昔からやっていたとか、昔は皆が使っていたから他の利用者が負担しても公平性上の問題はなかっただろうが、今は使う方が限定されてきて高齢者しか使わないタクシー市場になった時に、身体障害者の方の割引を一般の高齢者の方の負担で埋めるべきなのかという議論は恐らくある。営業的な割引として収入を増やすためにやっている割引とは違うものに関しては、本来どうあ

るべきか考えないといけない。国が通達でやれとっていて、それは本来やるべきなのかどうか議論しないといけない。

戸崎委員 ちょっと本論と離れてきているので、そこは別の形にして頂きたい。

太田会長 申し訳ない。話を戻すと、事業計画、資料3の左側に関してご意見はなかったと思う。よろしいですか。鋭意努力して頂く部分はあるが、特定事業計画案について特に反対意見はないと思うので、議決をしたい。議決方法について事務局からご説明をお願いします。

事務局 その前に、自治体の皆さまに確認したい。参考資料1について、分科会でも配布させて頂いた。ただ、分科会の中身は非公開ということで取り扱っている。今回の協議会はマスコミの方にも入って頂いている。この自治体から提供頂いた内容について、マスコミの方にも配布して良いか確認をさせて頂きたい。よろしいでしょうか。

大木委員（代理） 当時は公共交通計画を策定しており、概要が分かるものということで検討の中身を取りまとめた資料を出した。当然、非公開が限定ということで出した。特に八王子市の空白地域の4ページについては、いま中身を精査している。4月に公表する資料とは大幅に変わっているので、その部分を削除して頂きたい。他の部分は大丈夫です。

渡邊委員（代理） 前提として非公開ということでお話があった状態での体裁で作っている。それを急にこの場で公開して良いかと言われても、前提条件が崩れる。遠慮させて頂きたい。

事務局 すいません、マスコミ関係者の皆さま、以上の通りですので参考資料1については後程回収させて頂きます。

太田会長 私どもの分も含めて、いま回収してもらいましょう。

事務局 それでは議決について説明させて頂きます。

－ 事務局より議決方法について説明 －

太田会長 ありがとうございました。タクシー事業者について全体でまとめてどうい

状況になっているか議決に係るので、その状況について事務局からお願いします。

－ タクシー事業者の意向について説明 －

太田会長 ありがとうございます。今の報告について藤原委員、伊藤委員、間違いありませんね。

藤原委員（代理） はい。

太田会長 ありがとうございます。タクシー事業者の意向としては賛成を頂いている。続いてタクシー事業者以外の構成員の皆さまについて議決をしたい。先ほどと同じ挙手で決めるが、今回の計画案について反対の方の挙手をお願いしたい。よろしいですか。全員の賛成を頂いたということで、議決結果とする。資料3の左側に書いてある特定地域計画については、本協議会において承認されたことになる。従って、この後、本協議会名で関東運輸局長宛に認可申請を行う。手順について東京運輸支局から説明をお願いします。

運輸支局 今後のスケジュールの説明をします。参考資料2をご覧ください。昨年7月に特定地域に指定され、それから供給輸送力削減までの流れをまとめたものです。本日ただいま特定地域計画が委員の皆さまに承認をされたので、来月早々には認可申請を出して頂くことになっている。認可申請は審査期間が3ヶ月となっており、4月早々に提出頂ければ7月頃には本計画が認可となる見通しとなっている。

認可になったと同時にこちらの計画について公表する。特定地域計画が公表されると、合意したタクシー事業者は6ヶ月以内に本計画に基づき適正化、活性化を記載した事業計画を作成し、関東運輸局宛に認可申請を行うことになる。事業計画の認可申請の審査期間が3ヶ月となっており、特定事業計画について事業者が速やかに提出されるほど、速やかに認可になる。遅くとも1月までに事業計画を出して頂き、一番遅い申請だと4月に認可となる。4月の認可から順次供給輸送力の削減を実施することになり、6ヶ月以内となっているので、供給輸送力削減の完了時期は概ね平成30年10月末頃となる。これは最も最長であり、申請が速やかならそれだけ供給輸送力の削減が速やかに実施できる。その後は一定期間経過した後、適正化、活性化の取り組み状況について毎年フォローアップをして頂くことになっている。

太田会長 参考資料2の下のところにしっかり赤字で囲って書いてあるところが非常に大切。その点も含めて協議会で計画が承認されたので、東京ハイヤー・タクシー協会の副会長である藤原委員から一言お願いします。

藤原委員（代理）本日は特定地域計画のご承認、どうもありがとうございます。先にご説明を頂いたが、南多摩交通圏のタクシーは輸送人数、実働率が下がっており、営業収入も減少している。タクシー事業者、労働者にとって厳しい状況にある。

昨年7月1日に国土交通省より特定地域指定され、その後8月に第1回特定地域協議会が開催され、適正化に向けては交通圏内の事業者で話し合いを重ね意見の集約をしてきた。今日の計画にそれが盛り込まれていると確信している。自ら立てた計画なので、必ず総ての事業者が計画に基づき減車、営業制限を行い、供給力の削減に努めて頂けると確信している。まだいくつかの手続きを進めていかないといけないが、南多摩交通圏の全事業者が事業計画を速やかに提出し、速やかに実行していくように努めたい。よろしくお願いします。

また活性化についても、本日、5自治体の皆さまにご出席頂いているが、各事業者が今後も各自治体と色々と相談しながら、タクシー事業の発展に努めたい。また、その地域に住む方々の足としての役割を十分発揮できるよう努力して参る所存です。これからも引き続きご理解とご協力をよろしくお願いします。

太田会長 どうもありがとうございます。分科会等でご尽力を頂いた戸崎委員と若林委員から一言ずつお願いします

若林委員 本日は人身事故のために遅れてまいりまして、大変失礼しました。私の方から中身については申し上げることは特にない。この制度は2年後には指定解除検討対象になる。言ってみれば暫定的な状況になるかと思うので、その間に是非活性化に力を入れて頂き、より良い環境が達成できるよう尽力していきたい。最終的には労働条件を改善し、且つそれにより最終的には安全性を高めるといった目的の措置であると理解している。近年、タクシー事故が大きく報道されているので、安全性の徹底とアピールもお願いしたい。

戸崎委員 分科会のご協力に感謝申し上げます。この地域は都市部とは違い、完全に公共交通のあり方としてタクシーを論じることになる。いみじくも先ほど佐藤委員がおっしゃったように、やるならばお互いに情報共有をきちんとしない

といけない。どちらかにお願いする関係性ではなく、全員がプレーヤーである。そのことを認識して、一番大事なのは地域協議会だけで議論するのでは全然間に合わない。普段から地域特性が非常に強い交通事業については各自治体を中心となるが、日々協議しないとイケない。常設機関がないところがあると聞くが、こういった状況ではあまり改善されないと思う。

是非これを機会に、高齢化、医療対策が喫緊の課題であるなら、行政だけでなく、事業者だけでもない。お互いどういうふうにして積極的に提案し、共用し、進めていくかを考えないとこの地域のタクシー事業は衰退する一方であり、最終的に地域の足を奪うことになると思う。当然ここは福祉輸送事業もあるし、ライドブッキングも入ってくる。こういった多様な移動手段の中で、どういうふうにもう一度タクシーを位置づけるかを改めて適正化の舞台として考えていく必要があると思う。

太田会長 本質的な話をありがとうございました。是非、地方自治体の皆さま、どうぞよろしくお願いいたします。事業者の皆さま、よろしくお願いいたします。それでは進行を事務局へお返しします。

3. 閉会

事務局 太田会長、議事進行ありがとうございました。また、委員の皆さま方には、業務多忙の中、ご出席を頂き誠にありがとうございました。心より厚く御礼申し上げます。

なお1点、お詫びがございます。第1回東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会の議事概要を東京ハイヤー・タクシー協会のホームページにアップしてございますが、13 ページに記載のある若林委員のご発言の中で、本来であれば「低額」と表記すべきところが「定額」と誤って記載されているので「低額」にご修正頂ければと思っております。申し訳ございませんが宜しくお願ひ致します。

それでは以上をもちまして「第2回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会」を閉会と致します。本日は誠にありがとうございました。

【配布資料】

- 資料1 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料2 タクシー事業の現状について
- 資料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（案）

- 参考資料 1 自治体の現況について
- 参考資料 2 供給削減実施までの流れ
- 参考資料 3 特定地域計画の認可基準について（公示）
- 参考資料 4 事業者計画の認可基準について（公示）
- 参考資料 5 特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて（公示）

以上