

第4回 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第4回 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
議事録

平成29年3月29日（水）

13:30～15:00

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 よろしくお願ひします。本日の準特定地域協議会に關して、設置要綱と地域計画の改正の2つが議題となっている。昨年7月に南多摩交通圏が準特定地域から特定地域に変わった。それにより、これまで三多摩交通圏で一緒に開催していたが、南多摩交通圏は分離することになった。

活性化については南多摩交通圏も北多摩交通圏も西多摩交通圏も同じ課題を抱えており、分科会で色々と議論をして頂いている。この地区についても活性化についてきちんと議論しないといけないし、今日は設置要綱と地域計画の2つの改正を諮らないといけないので、皆さまにお集まり頂いた。限られた時間だが、この地域における地域公共交通機関としてのタクシーを維持可能で市民の皆さまの足として活躍できる体制に持っていくことがこの協議会の使命。どうぞご協力お願ひ申し上げます。

それでは議事次第に従い進めさせて頂く。議題1は北多摩交通圏及び西多摩交通圏の準特地域協議会の設置要綱の改正となる。事務局からご説明をお願ひします。

川崎委員 今回が第4回となっているが、私の記憶では昨年南多摩交通圏と同時開催の時が4回ではなかったか。

事務局 昨年は南多摩交通圏だけの協議会であったと認識している。

川崎委員 それでは今回が第4回で間違いないか。

事務局 間違いない。

太田会長 ありがとうございます。それではお願いします。

－ 事務局より資料1「東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正案）」
および「東京都西多摩交通圏タクシー準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す。環境変化に応じた必要な改正だと思っている。
ご意見があればよろしくお願いします。

戸崎委員 軽微な変更で申し訳ないが、私の所属を直しておいて頂ければ。

事務局 大変失礼しました。

太田会長 それでは、訂正しておいてください。他にはよろしいですか。実質的な議論
を突りあるものにしたいので、要綱の改正は粛々で行いたいと思う。要綱は
議決を取らないといけない。議決のルールについて、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 ありがとうございます。ご欠席の方の話は良いか。

事務局 ご欠席の委員からは委任状を頂いております。

太田会長 それでは交通圏ごとに議決を取りたい。その前に、タクシー事業者に関して
全体で一票ということで、合意状況について北多摩交通圏、西多摩交通圏、
併せてご報告をお願いします。

藤原委員（代理）北多摩交通圏、西多摩交通圏ともに特段の意見はございません。

伊藤委員（代理）異議ありません。

太田会長 ありがとうございます。タクシー事業者としては合意と判断する。それで
はまず北多摩交通圏から議決を採りたい。北多摩交通圏の委員、西多摩交通

圏の委員が混ざっているので、反対の委員に挙手を頂きたい。北多摩交通圏の設置要綱の改正について反対の方の挙手をお願いします。よろしいですね。協議会において承認したということにいたします。

西多摩交通圏について、設置要綱に反対の方の挙手をお願いします。よろしいですね。共に設置要綱の改正については承認されたとします。ご協力ありがとうございました。

次に特定地域協議会の計画の改正について議論をさせて頂きたい。本日は資料3-1、資料3-2について皆さまに承認を頂く。この前の会議は随分前なので、是非活性化について皆さまの忌憚のないご意見を頂きたい。この計画案は粛々と進めたいと思っている。まず、これまで分科会で議論をして頂いているので、分科会会長の戸崎委員からコメントをお願いしたい。

戸崎委員 分科会では地方自治体の方々にご参加頂き、労働組合の方々、事業者の方々に忌憚のないご意見を伺い、今回のご提案に繋がった。関係者の皆さま、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。事務局からご説明をお願いします。

ー 事務局より資料3「東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）」および「東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）」を説明 ー

太田会長 ご説明ありがとうございました。文言、項目等について色々のご意見はあると思うが、一種のプログラム規定なので、なるべく網羅的に色々書いてある。それと共に、ここに書いてないからやってはいけないということではない。自治体の皆さまの協力等々、重要なことも文言として入れているが、計画は計画としてご承認頂き、それに実を付けていく作業の方が大切だと思う。細かい文言は色々あると思う。例えば私は「子育て支援」が普通名詞で「キッズタクシー」の方が固有名詞のようで違和感がないわけではない。このように色々なご意見があるとは思いますが、それはそれとして、本質的な部分について肉づけをしていくべきだと思う。さりながら、ご意見があれば頂戴したい。いかがでしょうか。

工藤委員 15 ページに観光立国実現に向けての取り組みがあるが、全国でみると海外からの観光客は増えている。多摩地域に観光客は増えているのか。そういうデータは何かないか。

藤原委員（代理） 近年、海外から来られる方も都心よりもむしろ、徐々に都心から多摩に訪日外国人も来ている。三鷹市にはジブリの森があったり、立川市には昭和記念公園があったり、それをうまく取り入れて、西多摩交通圏では酒蔵があるので、そういうところにもご案内出来たらということでこの計画案に入れている。

工藤委員 具体的な自治体と一体となった取組みはあるか。

藤原委員（代理） まだそこまでは進んでいない。

工藤委員 活性化はじっと待っていてもお客さんは天から降ってくるわけではない。何かお客様にしないといけない。オリンピックもあり、訪日外国人が増える傾向にある。多摩地域として、タクシー業界として、活性化に繋げる必要がある。自治体と一体となった対策協議会を作るようなことがあっても良い。

藤原委員（代理） 前向きに取り組んでいきたいと思う。

工藤委員 敢えて言うなら、横田基地がある。これは現在では国有地で、長年問題になっている。石原都知事の時に民間と共用しようという提案があって、猪瀬都知事の頃まで言っていたが、その後は尻切れトンボになってしまった。オリンピックでお客さんが沢山来るが、羽田や成田のことは忙しく言っているが、多摩から見るとオリンピックは遠い存在。横田に来てもらって、それをタクシーのお客さんにしたら良い。勿体ない話だ。横田を継続的に民間と共用するのは難しいのかもしれないが、少なくともオリンピックの時だけはお客さんは来てもらいたい。空港を借りれば出来る。横田の活用を少しタクシー協会として意欲的に取り組んでみたらどうか。そうすると、この辺のホテルも活性化する。立川にホテルが足りないというくらいになるだろうし、中央線も一杯になりJRも活性化するだろう。騒音問題があって一部自治体の反対があった経緯もあるが、福生は3分の2くらい基地に提供している。その辺りの関連自治体、福生市、町田市、瑞穂町、武蔵村山市、羽村市、立川市、昭島市の6市1町、タクシー協会と一体となって政府に申し入れをした方が良い。オリンピックは都心の海岸部で騒いでいるだけで、他人事のようにになっている。多摩地域で何かメリットがないと応援出来ない。もう少し意欲的に取り組んで頂きたい。

太田会長 ありがとうございます。オリンピックはある意味で一過性のものであり、

それに向けて考えるのも重要だが、長期的に横田が旅客を扱える空港になれば随分と本質的にもものが変わらと思う。タクシー業界は反対しないとしても、メインは東京都なり地元自治体の方々に考えて頂くということであろう。

工藤委員 自治体の方々のご意見も聞いてください。

太田会長 活性化のアイデアについては後ほど議論頂く。地域計画の文言はこれで良いですか。ここで横田基地については書きづらいが、良いアイデアを頂いた。これに基づいて分科会、各協会と自治体の検討で深度化して頂きたい。地域計画については必要に応じたアップデートをしたということでご提案した。これについて議決をし、その後にアイデア等を頂きたい。議決方法の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 ありがとうございます。まず事業者の方々については全体で1票なので、事業者の合意状況について報告をお願いします。

事務局 事業者の皆さまにはご了承を頂いている。

太田会長 それでは挙手により合意かどうか確認する。交通圏ごとにメンバーが交錯しているの、どの交通圏に所属しているか各々ご確認のうえ、混乱が生じないよう反対の方の挙手ということで取りたい。まず北多摩交通圏で新しい計画について反対の方の挙手をお願いします。よろしいですね。西多摩交通圏について、この地域計画改正案について反対の方の挙手をお願いします。よろしいですね。ありがとうございました。総ての構成員の皆さまにご同意頂いた。この2つの新しい計画に基づき、具体的な政策を進めて頂きたい。続いて色々ご意見を頂き、今後のこの地区のタクシーの活性化に繋げたい。所用により中座される若林委員から何かご意見があればお願いします。

若林委員 特に具体的にはないが、いま会長がおっしゃったように、今後詰めていく作業が重要と思う。地域に即した、必要があればタクシーだけに留まらない、交通の望ましいあり方を考えながら活性化も図られれば良いと思う。

太田会長 皆さま、アイデアであるとか、こんな懸念があるとか、北多摩交通圏、西

多摩交通圏での課題、注目すべき事などがあれば是非ご意見を頂きたい。

工藤委員 多摩全体の自治体の人口の推移はどうなっているか。

鈴木委員（代理）東京都心部は増えているが、多摩地域は減少傾向が多い。あきる野市もここ数年横ばいだったが減少に転じるだろう。隣の日の出町は多少増えているが、全体で見ると減少傾向と思う。

工藤委員 多摩地区に昭和42年から住んでいるが、人口がどんどん減っている。商店街も後継ぎがないことで、どんどん商店が閉まっている。お客さんを増やさないとうちにもならない。観光客などよそからのお客さんに来て貰うという形でも良いし、観光で来た方が住みやすい、良いところだと思ったら住んでもらっても良い。家賃も安くしたら良い。公共住宅は空いている。東京都は80万戸の空き家がある。昔の公団、いまの都市再生機構は貸さない。日本一の家主でありながら、住む人の立場は考えていない。学生に奨学金云々いっているが、安くして住んでもらった方が活性化する。人間の住まいと生きるということと、人間の移動というものは全部関連している。総合的に見ないと人は定着しない。人口が減っていることに対して、タクシー業界は心配しないといけない。どのようにして人を増やすか。タクシー業界の中で車両数を増やす、減らすという議論も大事だが、地域を活性化するためにはどうしたら良いかを外向けにアピールする工夫をしたらどうか。

太田会長 ありがとうございます。参考資料2は委員限りとなっております、後ほど回収するが、小金井市とあきる野市の取り組みについての資料となっております、2市からタクシーのありよう等についてコメント頂けるとありがたい。

堀池委員（代理）資料を参照して頂きたい。先ほど委員からタクシー会社との連携の話があったが、小金井市の施策としては買い物支援や様々な角度から見た連携もあると思う。資料右下の地域公共交通に係る会議体等というところの1つ目に、小金井市地域公共交通会議というのがある。小金井市の公共交通というものを一緒に考える会議に市内のタクシー業者に参加して頂き、ご意見を頂いている。この公共交通会議は基本的には各自治体持っていると思う。法で定められているものなので、整備されているだろう。タクシーに関しては自治体として連携するところでは、やはり介護タクシーの委託など福祉制度での需要が高いと感じている。私どもも交通対策課において、どういう公共交通のあり方が小金井市によりよいか考えているが、今ま

ではタクシーと連携することが少なかった。

今回このような場に出席させて頂くことになり、タクシーの重要性としては、多摩は狭隘な道路が多く大型バスや路線バスがなかなか通れないような道が多くあったり、高低差があったりするところなどがある。タクシーの活用としてはオンデマンドタクシーなど様々な手法があったり、初乗り 410 円の交通圏があったり、様々な施策をしている。基本的に公は民間が出来ない部分を作るものだと感じている。民間と話し、民間が活躍するのがあるべき形と思っている。これからタクシー業界とも様々な公共交通のあり方ということでは市と連携して、個別の政策の中で進めていく、今回計画を作った中では小金井市としてもよい機会になった。

太田会長 ありがとうございました。

鈴木委員（代理） 基本的には小金井市と同じ。あきる野市は市域が広く狭隘な道路と併せ山間地も持っていることから傾斜地も多い。地域の高齢化が進むなか、循環バスを1台走らせているが、路線バスとあわせて、自宅からバス乗り場まで遠距離で出て行けない人がかなり増えている。そういったところでは今後はオンデマンド形式でタクシーや自宅まで迎えに来て頂く需要がさらに高くなると考えている。

あきる野としても、公共交通のあり方を将来に向けてどのように進めたら良いかは大きな課題と捉えている。平成 27 年度から市民の意識調査等を行ってニーズを把握し、市民の方は入っていないが、平成 28 年度については交通事業者、道路管理者等、専門的な知見からあきる野市の交通をどうしたら良いのかを話し合う会議体を設けた。今年度分についてはまだまとまっていないが、その会議での報告をまとめて市に提言として出して頂き、平成 29 年度以降は市民の方、福祉事業者等が入ったかたちで新たに協議会を立ち上げ、公共交通のあり方を検討していく予定である。そういったなかで、タクシー事業者のニーズは高まると思っており、さらなる連携が必要と考えている。

太田会長 国も公共交通維持のために色々な施策を打っていて、公共交通網形成計画とかやっているが、あれはよくみるとバスだけ。タクシーは乗り合いだけ。本来タクシーも公共交通なので、どう組み合わせるかが重要だが、どうもタクシーは独立で扱われるところがある。しかし、今後の社会状況からみてもタクシーを重要な足の一つと位置づけて頂き、各自治体で活用して頂くのが肝要かと思う。国は大きいので縦割りにやるのが効率的かもしれないが、自治体であるからこそ横に出来る。今後もタクシーをしっかりと位置づけてやっ

て頂きたい。他にありますか。

川崎委員 実は労働組合としてライドシェア対策として、合法化を阻止するために東京都の各自治体、皆さまのところも含めて周らせて頂き要請している。その中で今お話を伺って感じたのは、タクシーに対して各自治体、東京都も 23 区、多摩地区も含めてダイレクトに対応してくれる窓口がなかなかない。オリンピック、パラリンピックという話も出てきたし、今後の活性化に向けて自治体の果たす役割の重要性も改めて認識できたが、どうしても東京都全体のタクシーをダイレクトに対応する部署がない。現段階では労働組合を相手に行っているのは、例えば都市整備局であったり、縦割りで横がない。地域協議会で自治体の活性化に向けた位置づけの中で重要性がはっきりしてきたので、東京都に対して何か協議会としてアプローチが出来たら良いと感じた。

太田会長 おっしゃる通りだと思う。戸崎委員からも自治体への働きかけに興味を持ってくださいと言って頂いているが、タクシー業界は事業者も労働組合も割と霞ヶ関を向いてやっていたところがある。バスの世界は地方自治体の補助があるので地方自治体と接触しようとするのだろうが、タクシー券を配布している自治体もあるが、タクシーに対してはあまり地方自治体が政策を打たれることがないこともあるのか、業界からのアプローチも少なかった。協議会が出来て少しずつ自治体と意見交換する場が増えたのは重要だと思う。今後も進めていくのが重要だし、多摩地区も含め東京の協議会なので、本当は東京都庁にも真剣に考えて頂きたいと常々思っている。この協議会としても、もう少し東京都に関与して欲しいと希望として申し上げておきたい。

佐藤委員 東京都交通運輸産業労働組合協議会では制度・政策を東京都に対して要求しているが、そのなかで東京都の産業労働局に、例えばタクシーや路面交通の人達がトイレを使った時に取り締まりの対象になってしまうのを解消してくれ等色々な要求をするが、東京都はけんもほろろで、簡単に「出来ない」と言う。例えばトイレの例で言えば、公園は区のマター、道路は国道もあり都道もあり区道もあり色々あるからいくら要求しても応えられないと言われる。そういった時にタクシーとして、活性化に繋がるか分からないが、例えば東日本大震災の時に帰宅困難者等、色々な面で交通が混乱した。何か災害があった時に、タクシーをどう利用して公共のことをやれるかというのも 1つの方法論としてあるのではないか。それも東京都に要求しているが、なかなか出てこない。そうすると市や区など、もっと住民に密接に関わる場所がもう少しタクシー事業者、あるいはタクシー協会等の窓口と連携しながら、何

か方策やマニュアル等を作るのも良いのではないか。そういうことを繋げながら、線ではなく面で動かせるタクシーという公共交通機関と、1人1人の高齢者や障害者等に本来寄り添わないといけない自治体が、お互いに連携出来る場を作る。震災だけでなく色々な面でお互い必要なもの、自治体の方に必要なものはタクシーにもあると思うし、タクシーにも自治体の協力が必要なこともあるだろうから WIN - WIN の関係になれると思う。お互いの窓口をしっかりと作って、協議する場を作るのが大事だと思う。協会の方に窓口があれば教えて頂きたい。

藤原委員（代理） 自分の会社は稲城市に立地しているが、災害対策に関しては稲城市と協定を結んでいる。三鷹市にある会社も三鷹市と協定を結んで物資輸送、人の輸送に協力するようになっている。各自自治体とそこに所在する事業者でかなり取り組みは進んでいる。協会としても東京都と協定を結んで、協力出来ることは協力する段取りを進めている。

3.11 があってから、災害対策として協会でも色々取り上げて対応している。その他にも各自自治体と個々の事業者が色々なことをやっているが表に見えない。我々はPRをするのが下手な団体と言われており、協会の広報担当として私自身も恥ずかしい。今後は協会として取り組んでいることをもっとPRしていこうと思っており、自治体とも連携を取っていく。特に多摩地区は小さいエリアで仕事をしているので、顔と顔が見える。あきる野市だと秋川交通(株)、小金井市だとつくば観光交通(株)など地元の名士がやっていたり、青年会議所のOBだったりする。私は特に小金井市の市長とは青年会議所でご一緒だった。お互いに相談をしていくことが大事だと思う。今後ともよろしく願います。

太田会長 どうもありがとうございました。今回は小金井市とあきる野市で以前は青梅市と立川市だった。いずれも市長会を通じてご紹介を頂いているので、個別の自治体とやって頂くのも良いが、市長会でも窓口を作ると、市長会を通じて総ての自治体に広がると思う。お互いずつだと市も大変だし事業者も大変。何か良い仕組みを作れると良い。ありがとうございました。他に何かご意見ありますか。

佐々木委員 素朴な疑問が湧いたのでお聞きしたい。公共交通機関としてのタクシーの役割として、高齢者向けのものや障害者割引はどちらかという和社会福祉の話で、霞ヶ関だと国土交通省ではなく厚生労働省の話。それを具体的な施策にする際の予算も、交通政策の予算ではなく高齢者福祉の予算の側面があると

思う。自治体との協議体が作られ話をされているということだが、そこには高齢者に対する福祉部門の方々も加わっているのか。

太田会長 実態としてはいかがか。

堀池委員（代理）小金井市の例だと公共交通会議には福祉部門の方は入っていない。私は昨年度まで約10年、福祉担当セクションにいたが、東京都でいうと福祉保険局で補助金を活用しながらタクシーの助成制度をしていたり、タクシーの領収書で一定額の補助があったり、制度は自治体ごとにある。ただ、ご指摘のように行政では公共交通は都市整備部の所管で、公共交通と福祉施策とは施策的に違っており、私は両方にいたが、これをどう連携させれば良いか考えている。先ごろは高齢者の買い物支援に関する会議に呼ばれて出席したり、その事例ごとにオブザーバーという形で参加することはある。

太田会長 ありがとうございます。

鈴木委員（代理）今年度立ち上げている平成28年度の会議には福祉部門は入っていない。ただ、検討会議では今後は市民の方に入ってもらうことと併せ、福祉部門との連携も必要という提言が出される予定である。平成29年度に立ち上げる協議体では福祉部門を加えた形で運営していきたいと考えている。

太田会長 実際にメンバーとして入られているのと、堀池委員のように昔の経験で両方出来るのは地方自治体だから。国だと昔は厚生労働省にいたけど今は国土交通省に在るということはあるが、地方自治体だからこそ、組織横断的に市民サービスという側面から出来ると思う。是非よろしくお願いします。下谷内委員、ご意見ございますか。

下谷内委員 色々なご努力をされており、これで良いと思いますが、13ページで「事業用自動車総合安全プラン2009」にある死者数、人身事故件数が30年に目標達成出来ないということで、前倒しで改めて会議が設置されるが、その時に出された資料によるとタクシーの事故件数が非常に多くなっている。ここに書いてあるのはもっともだが、ドライバーの高齢化もあるし、先ほどからの話にあるように山間部の狭隘道路等の問題もあると思うが、事業者の方もドライバーも積極的な対策を取り組んでいかなければならないと思う。平成21年から平成30年までの10年間と書いてあるが、今年6月に改めてプランの見直しがある。それに合わせてまたここも変わると思う。観光立国の

話もあったが、特に感じるのは都内だけでなく山間部をどのようにPRして
利活用できるかで、このことは自治体にも考えて欲しいが、タクシー事業者
も積極的な意見交換をしたら良い。色々な形で私も参加させて頂いているが、
何か少し大人しい感じがする。

太田会長 アドバイスありがとうございます。小笠原委員、何かご意見ございますか。

小笠原委員 私事だが両親が病院に行くのは確実にタクシー。迎えに来て頂き、玄関から
介助をして頂き、降りるときも病院の車椅子があるところまで介助して頂き、
運転手さんに本当に感謝していると聞いている。一度だけ、夜に救急車かタ
クシーかの選択があったときに、タクシーを選択したが40分～1時間来なか
ったことがあった。病院では救急車をタクシー代わりにするなということが
よく言われているが、うちの親も1つのタクシー会社にしか連絡しなかつた
からいけないということもあるが、この辺の連携がサービスとしてできてく
ると利用者としては良いと思う。逆にタクシーを救急車代わりにすると言
われると困るが、こういうサービスがあると利用者としては良いと思った。

太田会長 重要な点ですね。是非ご検討下さい。事業者間の協力の話もあろうかと思う。
保坂委員、何かございますか。

保坂委員 需要の喚起は1つあるが、どの業界もマーケットの高齢化が進行し、若年層
の人口が減っている。今後は日本全体の人口が減っていくということを大前
提として受け止めなければいけない。

私は利用者の立場で参加しているので、普段から意識的にタクシーを見てい
ると、潜在的なタクシーのニーズがどこにどれだけあるのかと考える。非常
に柔軟な対応が求められると思うが、雨が降ればタクシーを乗る人がいる。
私は北多摩エリアに住んでおりJR国分寺駅を使っているが、駅まで自転車
で来ると金曜日だけ自転車のスペースが広い。おそらく呑んで帰る人が多い
からで、そうすると金曜日はタクシー待ちの列が長くなる。最近健康志向
で自転車を使う人が非常に増えてきた。数年前から比べるとバスに乗る人が
自転車を使い、駐輪場も埋まるようになってきた。しかし曜日によって差が
あるというのは、金曜日に潜在的なニーズがあるのではないかと。

人の行動に対する向き合い方、それにどれだけ柔軟に対応出来るかに繋がる。
エリアの問題も含め、先ほどあったオリンピックのことでは飛田給にもうす
ぐアリーナ施設「武蔵野の森総合スポーツプラザ」が建設される。隣接して
味の素スタジアムがあるが、味の素スタジアムでの試合が終わると一気にタ

クシーの列が出来る。何千人もタクシーに乗るわけではないが、瞬発的にニーズが高まる。アリーナが出来るとコンサート等もやることになると思うが、飛田給駅は電車が全部停まるわけではない。そうすると、あの辺にタクシーがいると良いと思う。

それから、都心で仕事をしているとタクシーを拾うという感覚と呼ぶという感覚が非常に違う。呼ぶ時はタクシー会社を選ばないといけないというハードルがある。知らない所に行った時にどの会社に電話をすれば良いのかとよく思う。車庫が近いところを呼んだ方が本当は良いが、ネットで検索してもなかなか思った情報が出てこない。住んでいる所や今いる場所によって、どのタクシー会社に連絡するのが一番良いのか、使う側からはそういうサービスがあると良いと思う。

私はメディアの人間でPRや広報、広告などの業務に携わったことがあるが、基本的にパブリシティやPRはとにかく昨日と違うアイデアを毎日出せと言われた。我々が当たり前と思っていることを、周りが知らないことが殆どなので、当然と思っているサービスや仕組みやどのタクシー会社を呼ぶかもそうだが、少し俯瞰してみると一般には知らないことが山ほどあって、何が便利かは人によって違ってくる。

団体として取り組むのが良いのか個社で取り組むのが良いのか分からないが、細かい事例でも何か昨日と変わったことをリリースで打ち出してホームページに書いておく。それだけでも非常に便利になるのではないかと。タクシー会社は意外とホームページがなかったり、IR的なインフォメーションしかなくユーザーフレンドリーではなかったりということを感じるがあるので、PR方法としてはまだ改善の余地があると思う。

太田会長 ありがとうございます。戸崎委員、いかがですか。

戸崎委員 ライドブッキングなどが今後普及しないようにするためには、業界としても共通アプリの開発できちんと対応していかないと、今おっしゃられたような利用者の利便性に即さないのでは選べなくなるということはある。

ただ、交通政策は地方の場合、先ほど佐々木委員がおっしゃられたように殆どが厚生労働省マターになっている。イベントなどは、イベント業者がアクセスをきちんと考えないのが問題であり、そういったイベント業者はこれから選べない。イベント自体がアクセスまで管理した上でやっていく時代だと思ふ。

それはタクシー事業者だけが単独で考えるのは無理であり、様々な開催業者から色々なロジスティクスを考える形で、今ちょうど建設業界がやっている

ような総合的なコーディネートでやっていくのが一つの手かと思う。
一番大事なのは厚生労働省マターで、高齢者にどういうふうに緊急時に対応するかとか、あるいは福祉事業としてどうやるかと考えれば、従来の交通政策の枠組みと基本的に変えられるかどうかの決断だと思う。そうだとすれば、それを素早くやったところが選ばれる。自治体関係でも、きちんと努力しているところが選ばれていく。

今日ご参加の2市に関しては進んでいるところであって、10年前に交通政策を作ってから何ら変えていないところとか、常識では考えられない交通政策をやっているところもある。交通行政空白地帯が残念ながらこの近辺にもある。是非今日ご提示頂いた2市のようなサクセスケースをどんどん検証していき、成功事例をどんどん広げて、先行している自治体がどんどん引っ張って頂き底上げを図って頂くのが良いと思う。

ただ、折角のビジネスチャンスとしてイベント等があった時は、皆が支えるシステムに当然していかなくてはいけない。横田基地への対応はかなり東京都はやっている。国との対応で難しいところはあるが、これこそオリンピック対応で出来るかもしれない。

最後に多摩地域はこれだけ大学があるのに、殆ど有効な政策が出てきていないのは、高等教育機関としての責務を怠っている。是非大学などを使って、こういう協議会にも来てもらって地域貢献してもらおうのも1つの手だと思う。あれだけ地域に密着しているのなら、積極的な大学にはどんどん来て頂き、その中の資源をどう有効活用して我々の地域の向上に役立って頂くか。特に多摩地域の特徴は教育文化地域として非常に多くの大学がある。そういったものを巻き込んで、参加者の1つとして取り入れるのも1つの手じゃないかというのが感想です。

太田会長 どうもありがとうございました。先ほど公共は民間が出来ない部分をやると。役割分担があるように見えるし、責任という意味でそれはお互い持っていないといけないことであるが、自分自身が得意なのは何か、タクシー事業者は安全に安心して人を運ぶのが得意なわけで、そうした得意な分野を活かしながら、市民のためにいかにパートナーシップを結べるかと言うことかと思う。イベントの話にしても、イベント事業者によっては移動の足は来る客が自分で勝手に確保しろという事業者もいるかもしれないが、逆に地元と調整しながら成功させると「あそこの事業者は良い」といった評判にもなる。皆さまの長所を活かしながら、自分達の責任を考えながら、パートナーシップを組んで、本来あるべきものにしていくことが大切だと思う。コミュニケーションを取る機会は多ければ多いほど良い。それについての場所を提供していく

のも重要だと思いました。ありがとうございました。

今日は規約及び計画の改正という形式的なものだったが、それを受けて準備や分科会も開催して頂き、議論も深度化されているが、今日皆さまから色々ご意見を頂き、今後の有り様にヒントを頂けたと思う。これを業界、自治体、協会、労働組合においても具体化することで、減り続ける多摩地区のタクシー需要をどうにかしたい。引き続き皆さまの知恵を拝借したい。本日はありがとうございました。事業者の皆さま、よろしくお願いします。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。それでは以上をもちまして「第4回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会」、「第4回 東京都西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1-1 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料1-2 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料2 タクシー事業の現状について
- 資料3-1 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）
- 資料3-2 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

- 参考資料1 公示「準特定地域における適正と考えられる車両数について」
- 参考資料2 自治体の現況について

以上