

第 5 回 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会
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 東京都南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
議 事 概 要

平成 22 年 9 月 21 日（火）

14：00～16：00

グランドヒル市ヶ谷

1．開会

- ・「東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）」「東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）」「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）」「東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）」の承認
- 事務局長からの委員の変更について設置要綱改正案の説明を受け、構成員満場一致により設置要綱改正案を承認 -
 - 事務局長より、変更のあった構成員を紹介、構成員挨拶 -

2．議事

特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について

太田座長 前回の協議会から時間があいている。議事は、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について、その他、以上 2 点である。は内容が多岐にわたるため、本日は別紙を用意している。（内容説明）一つずつ事務局からの報告・説明を受け、議論していきたい。

事務局から資料 2 の「 . 特定事業計画の進捗状況」について資料説明

太田座長 以上が現状報告である。これについては今後協議会で評価等を行うことになっているが、事実確認等の質問はあるか。（質問がないことを受けて）それでは「 . 事業再構築の進捗状況」について説明を行う。

事務局から「 . 事業再構築の進捗状況」について資料説明

太田座長

今説明されたところは重要かと思う。本日は3点議論したい。

第1に、減車等の取り組み状況について。例として、特別区・武三交通圏では約20～30%の減車が必要であり、20%を目標に各社減車に取り組んでいた。しかしそこまでは減車しない傾向が強く、現状は10ページに示したグラフの通りである。これをどのように考えるのか。地域計画における適正と考えられる車両数には、現状のままでは届かない。その評価を含めた議論が必要である。

第2に、労働環境への取り組みについては十分かどうか、不十分ならどうするか、議論したい。特に労働、経営側から収入、雇用、労働環境に関する見解を聞きたい。

第3に、現在は計画進行中である。リーマンショックの影響が長引き、企業のタクシー需要が減っている。タクシーで帰宅するよりもネットカフェに泊まる人が増えているとも聞く。需要回復についてはさておき、現状の需給状況から当協議会の地域計画に関するご意見をいただきたい。

工藤委員

私は北多摩圏に住んでいるが、北多摩交通圏については地域計画でご指摘の通りで、駅待ち・辻待ち・車庫待ちを中心とし、駅から自宅までの送迎、高齢者の通院手段、終電・終バス後の足として機能し、無線配車が多く、固定客が多い。この傾向が年を追って顕著となっている。私は東久留米市と小平の境の団地に昭和40年代から住んでいる。自治会で乗り合いタクシーを作ったりもしたが、いまの主な問題は、高齢者は自宅から病院へ行きたいが、なかなか車が来てくれないということ。これまでは近くの大きな道路に朝はタクシーが並んでいたのだが、違法駐車であるとの通報があったことにより、正月明けから排除することとなった。タクシー運転手は何十年も問題なかったのに、なんでこのようになったのかと言っている。高齢者が増えるのに不便でしかたない事態となっている。先日、東旅協とも相談して田無警察署副署長に会った。公道に車が並ぶのを良しとはできないだろうが、これまで問題があった、あるいは新たな問題が生じたとも思えないが、我々が今までどおりの黙認を要求するのも無理だろうということで、解決策を探るための実態調査を約束した。

私が思うに、解決に向けては高齢者対策と駐車場が必要である。協議会の実施項目に、タクシー会社が駐車場を設けるべきとあるが、新たに駐車場を設けるのは容易ではないだろう。朝の通院時などに時間を区切って、公道を使えるようにしてほしい。巨大な集合住宅ではタクシーを乗り入れる場所がなく、タクシーが使えずに困っている。そして、今後は高齢者世帯が増える一方であるし、高齢者にとってはバス停まで出るのもなかなか厳しい。ぜひ円

滑に進めていただきたい。東旅協、警視庁によって、高齢者対策と駐車場問題を、一般論ではなく具体的に起きてくると思うので、よろしく願いしたい。

太田座長 今の話は、特定事業計画に係る話だと思うので、後ほど事務局や事業者側からもご意見をいただくとして、ここで少し論点を整理したほうがいだろう。

戸崎委員 14 ページから見ると、各協議会で減車のスタンスが違っている。減車が進む中で不都合が起こっていないのか、適切な減車であったのかという評価。もう一つは、減車が進んでいない事業者へのヒアリングを行っているとのことであるが、そうした事業者への対策を今後どうするのか。何らかの形で強制力を持たせた処置をとらないと公平性に欠けるだろう。各事業者の進退に関わることだから、どこまで強制的に減車をさせることが出来るか難しいかもしれないが、各事業者のスタンスに違いが出たときに、そこで公平性を担保することが必要であり、それが目標値達成にもつながる。

現状に差が出ているということは、行政のサポートについても、どの程度の強制力を持たせた措置をとれるのか。

また、各地域の状況によっては減車がマイナスの影響を与えているかもしれないので、その調査が必要である。

太田座長 いくつか論点を提示していただいたが、協議会としては計画は進んでおり、計画が完了してもここまではいかないというのがある一方で、利用者側に悪影響が出ている、減車が進んだため車が捕まえづらくなったということがあれば、本協議会で議論する必要がある。利用者側の観点からの評価をお願いしたい。

小林委員 今年度に入ってから特に減車が進んだが、私どもに寄せられる苦情・要望に、これといった傾向が出ているわけではない。つまり、我々が把握している状況にはあまり変化がない。客待ちタクシーが列を成して一般の交通に支障をきたしているといった苦情等は入っているが、ターミナル駅やタクシー乗場において車が不足しているという報告はない。

事務局 東京運輸支局では、客待ちタクシーの渋滞に関する話はあるが、タクシーがつかまらない、乗れないというお話はいただいていない。

下谷内委員 わたしは品川近辺でタクシーをよく利用するのだが、以前より車の数は少なくなっている気がするものの、拾えないということは全くない。以前は量が非常に多かったと思う。駅で雨の日に乗る際などもわりとスムーズに流れており、今のところ、さほど困難は感じていない。

太田座長 ありがとうございます。減車は進んでいるが、現時点では利用者には不利益は及んでいないと総括する。

次に、労働側への効果について議論したい。とくに、賃金はどうか。

鈴木委員 戸崎先生から提示のあった減車に対する考え方についてであるが、労組側でも同一交通圏のなかでバラつきが出るのはよくないと考えている。減・休車実施状況は、11月の段階で目標値に届かないわけで、14ページでも企業規模別の減・休車のバラつきが出ており、これにはきちんとしたものを示さなくてはならない。

参考資料の衆参両院付帯決議及び新法の11条において、特定事業計画の認定の中で、認定方法の一つとして企業の合併・分割もあるが、進捗状況はどうなっているのか。

藤田委員 減・休車の効果に関する議論は、現段階では時期尚早である。

主張したいのは、大きな目的の一つは劣悪なタクシー運転手の賃金を改善することだと考えている。その意味で、既に特別区・武三地区、多摩地区において事業再構築が半分程度は進んでいるのではないかという、現時点でのコメントをしておきたい。私どもとしては景気回復とタクシー需要の拡大を最大限に願うものだが、これが思うようにならない場合において、まずは多すぎるタクシーを少なくして日車營收を上げていくことを目的として、このたびの地域計画、事業再構築計画が整ったものと考えている。資料25ページをみると、車両台数が減れば日車營收は上がっていくことが示されている。多すぎるタクシーを減らすことが日車營收の向上に貢献するだろう。

ただ、適正車両数とは未だ乖離がみられている。先ほど事務局から口頭でヒアリング対象会社の事業再構築ができない理由の説明があったが、経営上の理由であるとか借入金があるとかいった理由は、少し観点がずれているのではないかと思う。各社、経営が困難な状況下で地域公共交通の足を確保するべく努力をしている中で、そのような理由がまかり通るのか。そのような事業者にも減車を実施していただき、地域全体での取り組みをこの協議会で進めていけないものかと強く感じている。

太田座長 まだ減車効果が賃金には反映されていないが、方向性は良いだろうというご意見かと思う。

鈴木委員からの質問にあった、会社の合併・分割等の動きはあったのか。

事務局 合併・分割の状況について、この場では具体的な数字は挙げられないが、数社から相談を受けている。

太田座長 合併により規模を拡大して20%減らそうとしているのか、それとは関係なく合併しようとしているのか。

事務局 20%減車を実施するための事業規模として、現行の事業規模では乗務員の雇用問題が発生してくるため、事業譲渡等をしたいなどといった相談が来ている。

太田座長 航空業界等では適正規模に向けた合併があるが、タクシーに関しては行政が

最低限しか踏み込まない伝統がある。労働側から出た意見は、公平性・平等性の議論として、小規模事業者の削減率が低いというのは、どういう正当性を持って許されるのか。減らさなかった理由については、それは理由にならないという意見も出た。どういう内容であれば正当な理由となり得るのか、協議会としてもある程度考えておかなければならないのではないのか。あまり正当な理由はないようにも思うが、何か意見はあるか。

富田委員

基本的には規模の大小に関わらず、減車はやりたくないだろう。しかし、このような状態下において、事業者は減車しなければならないことをよく理解しているが、自分だけは減らしたくない。戦後何十年とかけて車を増やしてきた血の滲むような努力を考えると、減らせということは死ぬということだと事業者は捉えてしまう。なので、行政も協議会も政府もどうせ何も手を打てないだろうということになると、あわよくば逃げ切ろうと考えてしまうし、現実はそのように動いてきている。事業規模の大きい事業者は、2,000台あれば20%減車だと400台の減車になる。減車というのは事業規模の大小に関わらず大変なことであり、全て平等に見なければならぬと思う。40台以下のところは協会として各社の判断を任せることにしたが、心の中では減車してもらいたいと思っていた。経営者の皆様は供給過剰をなくさなければならないことはわかっているはずなので、減車が進むものと期待したが、蓋を開けてみるとだめだった。皆が大変な苦勞をしていることを理解し、40台以下の事業者であっても1台でも2台でも減らす努力をしたなら理解できるが、同業者としても不満、不公平さがあると思う。40台以上の事業者でも、減車せずにうまく逃げ切りたいのが本心だろう。このたびの減・休車が何を目的としているのかを各事業者に認識してもらおう努力が協会としても必要だ。

乗務員の生活、家族の生活を考えるとき、従業員に給料をいくら払っているのか、経営者はきちんと認識しているのかという問題もある。タクシー乗務員の賃金は30年前の賃金に落ち込み、中には最低賃金割れしている乗務員があるという状況では、減車を全事業者が行わなくてはならない。

皆様には色々ご迷惑をおかけしているが、不公平感がないように協会も全力をあげてきた。なお一層行政と協力し、協議会の力を借り、タクシーの供給過剰を改善し、乗務員の生活もゆとりを持たせ、それが利用者にも還元されるようにしたい。

神谷会長

行政も一生懸命やっていると申し上げた。特定事業計画認定申請を行っていない残り数社には、粘り強く願います。行政としては、最低車両基準を下回らない形で、40両という仕分けに関わらず、地域協議会で合意された地域計画を達成すべく、今後も20%に至っていない事業者に対しては、粘り強くお願いをしていく所存である。協議会として動く場合は、皆様に諮った上で

動きたい。

太田座長 各立場から一通り意見が出たが、問題提起された戸崎先生からまとめたご意見をお願いしたい。

戸崎委員 難しい問題だと思うが、行政指導においては難しい面がある。最終的には当協議会がある程度の強制力を持って計画を推進する体制にしないと、行政サイドの努力のみでは難しいだろう。今後、協議会がこういった運営をされていくのか、またそれが新たな法改正につながるかはわからず、新たな法制度を作るのは時間的にも難しいと思うが、減車の実行と公平性の担保のためには、ある程度の強制力というのは重要なポイントではないか。

太田座長 大変重要なお指摘で、長い目で見ると道路運送法の改正、地方分権等々を含め、強制力を持った団体による適正化の実施が重要だろう。全体の意見を聞いて、特別区・武三交通圏については、需要状況の悪化も含めて考えると、20%減車にプラスアルファが必要と考えるほうが適切だろう。協議会の意思としては、全社20%の減・休車とともに、不足分については今後考えていく。20%削減しない事業者に対しては正当な理由の提示を求める。できないなら色々な方法を別途検討する必要があるだろう。協議会としてはそのような方向があるべきものだと考える。

神谷会長 難しいところだが、皆様のご意見を頂きたい。現行のタクシー新法には強制力がない。

太田座長 地域計画に即さない事業者がいるが、協議会としてはその理由がわからない。計画全体を考えた場合、まずは全社20%削減からスタートするべきではないか。そこまでの減車をして、現時点の状況を見ると利用者にさほど悪影響は出ないものと推察される。協議会のレビュー、評価として、そのような認識で良いか。

神谷会長 皆様に異論がなければ、協議会としてメッセージを発し、それを踏まえ行政がより一層、汗をかくということでしょうか。

戸崎委員 前提となるのは、今回の減車が公共のためであるということ。したがって、今後の減車に向けては、各関係者がきちんと努力をしていくというアピールを協議会において採択していただき、これを一般に公示して頂くのが良いと考えている。

富田委員 行政から適正車両台数が出たが、特別区・武三交通圏では20~30%の減・休車が必要ということになっている。この数字は、行政としては業界全体が取り組むと見込んで算出している。戸崎委員がおっしゃるように、業界全体で取り組まないと意味がない。私ども事業者としても、7割が取り組み、3割がやらないのでは意味がないと考えている。全国的にも東京の動きには注目しており、東京の協議会であれだけやっても何も出来ないじゃないか、とい

うことになるのであれば地方でがんばっても仕方ないという風に緩んでくるのではないかという懸念がある。特措法ができる段階で、強制減車にしないと無理だと強くお願いしたが、規制緩和の時代の流れの中でそれはとんでもない話だということになり、現実問題としては増加し続ける車両台数をストップさせることが精一杯だというお話をいただいた。やはり今考えても、そこまでは無理だったかと理解はするが、減車を行わなくては協議会の意味がなく、適正台数に持って行けなければ次に進めない。公取の問題などもあるかもしれないが、適正台数に持って行くには、協議会としてやはりある程度は強硬な手段をとらないと、努力したものが報われず協議会や社会の要求に応じなかった逸脱者が得をする社会になってしまう。いま協議会がしっかり対応しなくてはならない段階にきている。そのような非常に難しいことを行おうとしているので、何とか成功できるようにしていただければ大変ありがたい。血を流す思いで行ったとお話したが、もっと血を流してもやるべきことはやる覚悟はあるので、皆様の智恵を出していただきたい。

神谷会長 資料補足をする。資料2ページの適正車両数について、多摩地区は、西多摩交通圏の母数が少ないこともあるが、ほとんど達成できているという見方もある。特別区・武三交通圏は、17.3%までいったわけだから、もう一押し行政ががんばって、次回の協議会開催時には20%になっている状況にしたいと思っている。全国的に見ても、当協議会は高い評価をいただいている。

太田座長 アピールをすることは、現時点でのレビューとして、減・休車が市場を歪めているとは認識していない。タクシー利用者にも不利益は生じていない。労働側に対する効果は、まだ確定していないが、正しい方向に向かっているだろうと考えられる、ということかと思う。

特別区・武三交通圏に関して、計画が全て実行されたとしても、適正車両台数には達しない。20%を目安に減車していただいているが、100両以下の事業者を中心に20%の減車を行っていない会社があり、そこに正当な理由を見出せない。したがって、協議会としては、少なくとも全社が20%の減車を行うことが必要であると認識しており、行政としては、より一層その方向に努力していただきたい。こういった内容でどうか。

神谷会長 地域計画に記載された適正と考えられる車両数を目指し、総体として公平性について十分に配慮しながら取り組むというアピールを、協議会として行うということでしょうか。

太田座長 アピールの趣旨としてはこのよう内容で、細かな文言等については座長と事務局で詰めるということで一任して頂くということによろしいか。

(全会一致の同意を受けて)

それでは「 . 活性化に向けた取り組み状況」について議論する。各自治体

に努力いただいているので、それも含めて報告いただきたい。

事務局から資料説明

太田座長 今のご説明に関係して、多摩3市の取り組みについて各委員からお話いただきたい。

清水委員（代理） 資料49ページを簡単に説明する。立川市では、今まではなかった「交通マスタープラン」を平成25年度に策定するため、今年度から準備段階に入っている。今年度は現況調査を行う。ユニバーサルデザインや環境負荷の低減、さらには立川駅北口における土日の渋滞について信号処理では対応しきれないような状況などについて調査を行い、4年にわたり、交通マスタープランを策定したい。

今年度から第2次自転車総合計画を定めた。立川市は概ね平坦な地形であるから、1日約1万台の自転車が乗り入れ、平成22年度は放置自転車数が東京都第1位となっている。そのことから、自転車・タクシー・バスの自動車交通の現況調査の上で、自転車総合計画を定めている。このなかではタクシーに関してもこの総合計画に含まれている。

西武立川駅北口開設についてであるが、用地買収を行い、現在はロータリーのようなかたちで道路を入れる予定で工事を行っている。今年度末に北口を開設し、道路も開通予定である。道路の幅員については、入り口9メートル、出口10メートルで、片側に歩道を設置する。駅のところは23メートル程度あり、駅前広場までは造れないが、送り迎え車両、コミュニティバスの乗り入れなどを検討している。さらにタクシーの乗り入れに関する問い合わせもあり、タクシープールは整備できないが、乗り入れ可能となるよう整備する。また、立川駅北口乗り場にタクシープールがあるが、ここだけでは対応しきれないという状況がある。終バス以降にバス乗り場をタクシー乗り場として利用できないか。交通管理者と協議の上で進めたい。今後の研究課題とさせていただきます。

東京都の主催であるが、第68回国民体育大会が平成25年に開催される。これにあたって立川市では実行委員会形式と言う形を取っており、そのなかで輸送交通専門委員会を設けている。そのなかには東京乗用旅客自動車協会三多摩支部立川支部長をお願いしており、今後部会を開く中で多摩国体における対応を図ることとしている。

黒須委員（代理） いま私どもの活性化協議会の中で、色々と事業を進めている。そのなかで八王子市の公共交通のあり方について、再度議論が必要であると考えており、その中で、タクシーの役割と位置づけについて明確にしたいと考えて

いる。また、八王子市は起伏に富んだ地形であり、高齢者がバス停まで行けないという問題もある。丘陵部には古い団地もあり、彼らの足の確保をどうするかという問題がある。コミュニティバスでは対応しきれず、タクシーはどのように組み合わせていけるか検討したい。山間地域においては、タクシーによって地域の足を確保している事例もあり、地域によっては十分に需要が考えられると思う。

ジャンボタクシーや乗り合いタクシーの免許を持っていた方が取り組みの選択は広がるのではないかと考える。タクシー事業者にはそうした点に関してはこちらからお願いしたいと考えている。

竹内委員（代理） 青梅市の現況は、住民基本台帳に基づく数値だが、高齢化率が 21%を超えて超高齢社会に突入した。市議会においても高齢者の買い物支援策について一般質問がなされるなど、高齢者対策は各分野において喫緊の課題となっている。昨今の社会経済状況の変化や公共交通の多面的な役割を踏まえ、総合的な公共交通計画策定に来年度から着手する。具体的には地域公共交通活性化・再生法における法定協議会などの仕組みを活用し、幅広い関係者に集ってもらい、地域特性に応じた内容としたい。高齢化、人口減少に伴い公共交通の需要も縮小する中で、きめ細かなサービスを提供できるタクシーが担う役割は、今後益々大きくなると認識している。特徴を活かした展開を検討したい。タクシー事業者には従来からご協力をいただいております。西多摩交通圏においては観光地への送迎はもちろん、車両にPR用マグネットパネルを掲示していただくなど、きめ細かな部分でお世話になっている。

8月23日には地元商店街やNPOで構成される青梅中心市街地連絡会を開催した。この会議ではJR青梅線の青梅駅・東青梅駅・河辺駅周辺の活性化を昨年度から検討していただいている。タクシー事業者をはじめとする市内の全交通事業者を招き、議論を頂き、大いに参考になった。今後も街づくりの面で引き続きご協力いただきたい。

太田座長 この協議会について市長にもご参加いただき、皆様にもご協力いただき、それが市民の足の確保に繋がる。今後も宜しくお願ひしたい。

神谷会長 行政から追加する。31ページの羽田国際化への対応で、指差しシートの説明があった。過日、前原前国交大臣に、羽田再拡張、国際化関係で空港アクセスについての機能強化について説明した際に、指差しシートについて説明させて頂いた。前原前大臣は、羽田の国際化や観光立国の推進に関心の高い方であり、この指差しシートについて、すごいものをつくったというお話をいただいた。観光立国の推進のためには、全国の国際線の就航する空港にこれが配備されることが非常に重要かと思うので、当協議会としても積極的に発信し、いろんな場でPRしていきたい。この指差しシートは東旅協、東京

都個人タクシー協会、東京タクシーセンターの三者でお作り頂いたわけであるが、三者には厚く御礼申し上げます。

また、地域協議会に自治体に入っただき、タクシーへの認識を深めていただき、街づくりの一環としてタクシーを捉えていただけるのは非常に重要なことと考えている。

太田座長 タクシー事業の活性化は、需要全体を増やしたいということであるが、一方で個々の事業者は自社の需要を増やすことを考えている。当協議会としてはタクシー業界全体の需要を増やしていくことを主に考え、取り組んでいくことが必要である。

個人タクシー協会から付け加えることはあるか。

木村委員（代理） 東旅協と話しを進めているので、当協会として追加する点は特段無い。

太田座長 需要増加については、即効性のある施策というものはない。当協議会としては地道に取り組んでいきたい。

前半の話も含め、ご意見はあるか。

植松委員（代理） 今回の取り組みについては、法人協会、個人協会の取り組みとJRの関係する部分があるが、会社としてご協力していけることがあれば、またお声掛けいただければと思う。多摩3市の取り組みについては東京支社としては把握していない部分も多いが、今後は東京国体等で連携することもあると思う。よろしくお願ひしたい。

太田座長 交通事故は減少してきたようだが、警視庁からの意見はあるか。

伴委員 30 ページのグラフについてだが、当事者別の分けとなっている。第一当事者の数を減らしていただければ、安全と信頼につながるだろう。今後ご協力をお願い申し上げます。駐車問題については、個別に対応する。

松田委員（代理） 東京都の最低賃金が30円引き上げられ、時間額で821円とする改正の答申が出ており、10月24日から施行される予定となっている。生活保護水準との乖離の問題もあり、ここ数年、大幅な引き上げがなされている。これはタクシー運転手の労働条件との関係において、非常に大きな問題であると考えている。そのため、労働条件全体の引き上げ、特に賃金水準の引き上げという話が出ていたが、割増賃金分を除いた通常の労働時間の1時間当たりの賃金額が、最賃額を下回ると、最低賃金法違反となり、また罰則の引き上げがあったこともあり、重要な問題となっていると考えている。改めてご認識いただきたい。

太田座長 非常に重要な点であるため、引き続き協力したい。

坂本委員 東京での取り組みは全国で注目されている。色んな対策や課題もあるようであるが、非常に実りのある議論が展開されていると思う。

強制減車の話があったが、以前取材した米の生産調整と非常によく似ている。

減反政策においても生産者利益、すなわち米価の安定を目的としていたが、やはり必ずフリーライダーが存在しており、そうした取りこぼしは放置しているような状況となっている。当協議会の構成を拝見すると、事業者、行政、関係団体、労組も入っているから、ここで目標や決意を示すことで、減車の実効性を上げる手立ては十分可能なのではないかと思っている。今後も引き続き検討に加われればと思う。

太田座長 今後も引き続きよろしくお願ひしたい。

中川委員 こういった問題に今まで認識を持っていなかった。雇用、賃金等の幅広い問題を含んでおり、改めて大変な問題だと認識した。各地域協議会が多くの良い取り組みをされていることを本日勉強させていただいたが、こういう取り組みをうまく世間に周知していければよいかと感じた

太田座長 活性化については、長期的な目で見なければならぬ。またそれに向けたルール作りについてもしっかり行っていきたい。今回は9月現在での中間レビューを行ったが、今後の進め方について事務局から説明をお願ひしたい。

その他

事務局から資料補足、及び今後の進め方について説明

事務局 次回は年度内にもう1度、2月か3月あたりを睨んで開催したいと考えている。詳細については追ってご連絡差し上げたい。

太田座長 久しぶりの協議会であったが、活発な議論をしていただけた。関係協会ともども、適正化にぜひご協力いただきたい。

3. 閉会

神谷会長 今後、協議会としてフォローアップしていくこととなっており、各委員の皆様には引き続き宜しくお願いします。

【配布資料】

- 資料1 - 1 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料1 - 2 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料1 - 3 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）
- 資料1 - 4 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）
- 資料2 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について

- 資料3 - 1 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況(特別区・武三交通圏)
- 資料3 - 2 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況(北多摩交通圏)
- 資料3 - 3 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況(南多摩交通圏)
- 資料3 - 4 特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況(西多摩交通圏)

【参考資料】

- 参考資料1 特別措置法案に対する附帯決議(衆議院・参議院)
- 参考資料2 - 1 地域計画(特別区・武三交通圏)
- 参考資料2 - 2 地域計画(北多摩交通圏)
- 参考資料2 - 3 地域計画(南多摩交通圏)
- 参考資料2 - 4 地域計画(西多摩交通圏)
- 参考資料3 羽田空港定額運賃について
- 参考資料4 ホテルズドットコム タクシーランキング
- 参考資料5 1万人アンケート関係

- ・ 議事終了後、報道関係者に対し、座長及び事務局において、議事概要の説明及びこれらに対する質疑応答を行った。

以上