

第1回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成28年8月23日（火）

13:30～15:10

八王子市生涯学習センター

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 太田でございます。準特定地域協議会から引き続きご参加の方々にはお馴染みですが、特定協議会としては第1回ということで、冒頭にご挨拶をさせて頂く。新たに地方自治体の皆様にも加わって頂いたので、よろしくお願い申し上げます。本日の議事は第1回ということで手続きとして色々行わなければならない。従ってあまり実質的ではなく、お時間が貴重な皆様に集まって頂くのは心苦しいが、手順としてやらなければならないので粛々と進めさせて頂く。今回、南多摩交通圏は特定地域に指定された。後ほど事務局から詳しい説明があるが、需要のバランスが崩れてしまい供給過剰になっている。この協議会の枠組みで供給量を減らして頂く。供給量を減らすということは事業者にはコスト削減になることで、お客様が沢山いるのに車を減らさねばならないということではない。そういう意味ではなるべく早くコストを下げる仕組みを作りたい。長い目で見れば事業者にはコスト削減になり、乗務員の皆様にもプラスに働き、利用者の皆様からみると長期的に運賃を安定させることもできる。この協議会では仕組みの手順を粛々と進め、本日皆様にご了承を頂ければ、分科会でスピード感を持ってやるべきことをやりたい。準特定地域協議会から引き続きの皆様には引き続きご協力を、新たに入って頂いた地方自治体の方々には地方自治体の交通政策の中でタクシーを適切に位置づけて頂き、より良い地域公共交通が実現できるようアドバイスを頂きたい。議事に入る前に1点報告がある。本協議会の事務局長については会長が指名し、その結果を協議会で報告することになっている。前回まで事務局長とし

て一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会の藤崎専務理事にお勤め頂いたが、先般ご退任され、後任として門井専務理事が着任されている。この門井専務理事を事務局長として指名したので、ここでご報告する。よろしく願いしたい。

議事に入る。本年3月8日に開催した準特定地域協議会において特定地域の指定に同意すると申し上げた。それから何か月も経っているが、資料1「運輸審議会発表案件（報道発表）及び答申書」の通り、運輸審議会から国土交通大臣宛てに「特定地域の指定が適当」であるという答申書が提出され、資料2「一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定について（報道発表）」の通り、本年7月1日から平成31年6月30までの3年間、国土交通大臣から特定地域に指定された。

その指定を受け本日が初の協議会の開催となる。本日は手続きが中心になるが、しっかり議論したいので議事の進行にご協力をお願いしたい。それでは議事次第に従い進めさせて頂く。新しく協議会を作ったので設置要綱を準特定地域協議会から特定地域協議会に改正しなければならない。それについてこれからご審議頂く。それでは事務局から説明をお願いしたい。

一 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設置要綱改正（案）」
を説明 一

太田会長 本省の示したモデル要綱に従う必要があるのかないのか、国の言うとおりにやらないといけないのかという議論はあると思うが、一応モデル要綱に沿って新しい協議会としての設置要綱を作成させて頂いた。ご意見はあるか。

川崎委員 1ページの実施事項第3条にある関係者の招集について、①の当該事業の関係者の招集、②実施主体とされた者以外の者に対する必要な要請とは 具体的にはどんなことか。もう一つ、4ページにある会長の権限について、13番で会長は必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする、とあるがこれは準特定地域と同じもの。全く準特定地域と同じにする必要があるのか。特定地域は準特定地域とは違う位置づけだと思っている。この文言だと会長に権限が集中すぎて結局全て会長が判断してしまうことになりかねない。普通こういう会議では構成員の何分の一かが要請すれば、その方向で会長が会議を招集すると言うのが一般的だと思う。これも準特定地域に準じてやる必要があるのか。

太田会長 リベラルに運営したいと思っている。定例以外にも開催すべきという意見があり、それがもつともだということなら、それを拒絶するものではない。私も権限が少なく合議で責任をとってもらえる方が楽ではあるが、基本的には基本方針部会で少し揉んで頂いてからあげるつもりであり、私自身の権限で差配するつもりはない。モデル要綱と同じである必要はないが、同じで問題がありそうなら変更することはやぶさかではない。問題が起こりそうか。

川崎委員 準特定地域協議会から需要と供給のバランスを適正なものにしていこうということで、活性化を含めずっと協議をしてきて、これからも特定地域として進めていくということだが、今のタクシー業界の動きの中ではいくらここで良いものにしていこうと議論をしても、今起こっているライドシェアの問題など別の動きが加速すると、言い過ぎかもしれないが、この議論が形骸化してしまうのではないか。1ページのところで、例えばそういう関係者を呼んで意見を聞くとか、そういうことがこの文言に含まれているのか。ここだけの議論ではタクシーは良くなり、逆に別の流れでマイナスになることも有り得ると私は考えている。皆様はどう考えているのか。

太田会長 2つの立てつけの議論があり、1つは法定協議会なのでやらないといけなことがある。それに関しては供給量を限られた範囲で適正化に向けて動かす。それについては粛々とやる。もう一方で活性化。タクシー事業自体を立て直し地域の人々の足を支える公共交通としてしっかりとやっていくということに関しては活性化でやるという議論になっている。その中でライドシェアの問題に真剣に対応しなければならぬのであれば、ここで議論することはやぶさかでない。その一方で、南多摩地区なり多摩地区の中でタクシー事業をどうした方が良いのか、過疎地はタクシーよりライドシェアの方が良いのではという議論もある。多摩地区でタクシーがどうあるべきかに関しては協議会でやる方式もあるし、協議会から離れて設定する方法もあるので適宜ご提案頂きたい。まずは法定されたことでここに権限があり、なお且つやった方がよい事である供給量削減は第一に取り組んでいきたい。それ以外で協議会の活性化のmatterに入るものであればこの協議会で議論したいし、それ以外の枠組みでやるべきだと言うことなら別途違うところでの議論も有り得る。いかがか。とりあえずこの設置要綱で動かせて頂き、運営等々で会長の独断専行でやりすぎ、もしくは何もやらないなどあったらご意見を頂きたい。私達は協議会をまわすのが目的ではなく、タクシー事業を適正化、活性化することが目的なので、それに向けて皆様で力を合わせてやりたいと思う。ご意見ありがとうございました。

戸崎委員 会長の独断専行というのは、実質的に積み上げされて交通整理するだけ。いろんな状況変化はあると思うが、その辺りはワーキングなどを通してしっかり議論すれば良い。ある程度決めておかないとあちこちバラバラになり収集がつかなくなる。

太田会長 以前から戸崎先生にはもう少し真剣に議論する場、回数が多い方が良くご指摘頂いていることと、今の川崎委員の話は通じると思う。設置要綱自体は特段大きな問題がなければ進めさせて頂きたい。議決を取らないといけないので、議決の方法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。それでは議決を取りたいと思います。皆様の議決に入る前にタクシー事業者の合意状況について報告をお願いしたい。

藤原委員（代理） 事前に要綱は各社に送らせて頂いてご意見を伺ったが、特にないと言うことで賛成とさせて頂く。

中島代理 賛成とさせて頂く。

太田会長 事業者にはご賛同頂いたということになる。労働組合はここで一気に挙手をして頂き、過半数なら良いということか。

事務局 できれば区分ごとをお願いしたい。地方公共団体の皆様からお願いします。

太田会長 賛成の方は挙手をお願いします。
全てご賛同頂いた。2番目の事業者はOKということになった。

事務局 2、3はクリアしている。労働組合の方をお願いします。

太田会長 労働組合の皆様ご賛同頂けますか。過半数のご賛同を頂いた。
地域住民としてご参加の方をお願いします。ご賛同ありがとうございました。
ではその他関係者の方をお願いします。ありがとうございます。
会長の私も賛同と言うことで、全会一致に近い形でご賛同頂いた。色々なご意見を頂いたので、適宜適切に要綱に基づき、場合によっては逸脱すること

もあるかもしれないが、やるべきことをやっていきたい。ご承認頂いたということで、ありがとうございました。

続いて議題2。今後の特定地域協議会の進め方について事務局からご説明頂く。分科会等々中身が分かれているが、議題自体を45日前に出さなければならなかったため、議題2に複数のことが含まれている。それについてご審議頂きたい。

ー 事務局より資料5「南多摩交通圏タクシー特定地域協議会分科会設置要綱（案）」を説明 ー

太田会長 ありがとうございます。まずは分科会を設置してやりたい。なお且つ必要に応じてワーキンググループを作って行いたいということで、分科会設置要綱案を提出させて頂いた。これは議決が必要か。

事務局 ご承認頂けるか。

太田会長 ご意見はあるか。マスコミの皆様には申し訳ないが、分科会は非公開で行う。よろしいか。これについても必要があれば適宜変えていきたい。設置要綱というルールが本来の目的を達成する動きを邪魔してはいけないので、フレキシブルに運営していきたい。

川崎委員 今の説明の中で第4条、分科会の構成員は事務局長から各自治体へお願いしたいとあったが、「お願い」ではなく絶対入らないといけないと思う。分科会との関係でいうと強制力はなく、会長名でオブザーバーとして入って頂けないかと要請して、それに自治体に応えるかどうかは任意なのか。

事務局 これまでの分科会ではオブザーバーとして八王子市など代表の自治体に入っていたが、今回は南多摩交通圏が特定地域に指定されたことから、全ての自治体の方に参加して頂きたいと考えている。お願いベースかということだが、会議が始まる前のご参加については既に各自治体にご承諾を頂いている。

川崎委員 特定地域の指定に合意するかどうかの協議会の際に、5市のうち1市しか出席しておらず、自治体が採決に参加しなかったと言うトラウマがある。自治体が入っていないと意味がないと思うのでよろしくお願ひしたい。

太田会長 設置要綱をご了承頂けたら、形式的には私から5市には指名という形で加わ

って頂く。反対がなければ、ご了承頂いたということで分科会を設置させて頂く。分科会の会長の指名が設置要綱第6条にあるが、分科会の会長については準特定地域協議会から引き続き戸崎先生にお願いしたい。

第2項の分科会の構成員は参考資料「(平成27年度)多摩地区適正化及び活性化分科会構成員名簿」にこれまでの分科会のメンバーが提示されている。

これに加えて新たに4市に加わって頂き、八王子市も含めオブザーバーではなく委員として加わって頂く。引き続き独禁法に関する事項について議論する場合は若林先生にオブザーバーで加わって頂き、関東運輸局、東京運輸支局にはご支援を頂くということで、引き続きオブザーバーで加わって頂く。

よろしいか。この地域のタクシーがどうあるべきかという議論も含め分科会で議論して頂くが、供給量の削減方法については自治体の皆様には直接関係ないものの、全体の車両台数は利用者の皆様に直接関係があるので、このようにするのが良いと思う。また、大手、中小がどれだけというのはさらに事業者の皆様と労働組合の皆様で分科会の下にワーキンググループを作って頂き、議論を進めて頂くという方法を考えている。これについては分科会で決めて頂くが、方針としてはそうしたいと思う。よろしいか。

続いて適正化、供給量をどうするかについては削減目標を設定することが必要であるが、削減目標については既に通達等々で枠が決まっている。これについてオブザーバーの東京運輸支局から説明をお願いしたい。

- ー 東京運輸支局より資料4「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」、資料6「特定地域計画の認可基準について(公示)」、資料7「特定地域における適正と考えられる車両数について(公示)」を説明 ー

太田会長 ありがとうございます。資料7の2ページ、法人タクシーについては南多摩交通圏では適正車両数の上限が1,214両、下限が1,057両。現在1,240両あるということで上限から26両多く、下限からみると200両近く多い。コスト削減するためには200両減らした方が良いと思うが、法律により過度に供給量を削減してはいけないということなので上限値1,240両までしかこの協議会の計画においては減らすことができない。従って26両まで減らすか10両くらいで止めておくかという選択肢しかないが、やはり26両以上減らすべきと考えるので26両と設定させて頂きたい。

個人タクシーは現在269両で、適正車両数の上限が264両ということで5両多い。5人の方に仕事を辞めてくれとは個人タクシーの場合言えないので、全体として1.9%分だけ供給を減らして頂く。約2%なので50日のうち1日休んでくださいという感じか。

これが適切かどうかは議論があると思うが、資料8「南多摩交通圏における輸送実績等の推移」で現状をみて頂きたい。1ページは色々なデータが混ざっているが、青色の幅で示された上限が1,214台、下限が1,057台と言うのが法人タクシーの適正な車両数である。平成20年からみると徐々に車両数が減ってきたが、未だに過剰な部分があるので減らすことになった。背景は2ページの輸送人員の推移で、平成19年度1,831万人にご利用頂いたが、平成27年度は1,300万人ということで500万人近く利用者が減っている。それに連動して営業収入も減り、法人各社の収入も減り、乗務員の収入も減っているということである。3ページに日車営収が書いてある。日車営収とは稼働している車が1日1台当たりどれくらいの収入を上げているかということであるが、平成21年度は3万9千円ちょっとで底を打った。平成14年度に需給調整規制が撤廃され、自由化され、競争導入され、急に車が増える前の平成13年度当時は4万5千円くらいあったものが4万円を割るという状況になっていた。それが準特定地域等々で供給量の削減をおこなって、全体の収入や輸送人員が減っている中、日車営収は多少改善がみえ4万1千円を超えてきた。さりながら、走っているうちにどれくらい乗ってもらっているかという数字を1台当たりで表したもので、車を減らしたので多少改善傾向だが、まだまだ規制緩和前には届かない。

問題は4ページの上の実働率。実働率とは法人のタクシー会社が車を100台持っていたら100台動いていれば100%となる。90%前後が一つの目安で、運賃算定の時には95%くらいを国は想定しているものの、90%というのは適切だが、このところ実働率が落ちてきている。80%くらいまで下がっている。10台あったら2台は車庫で休んでいる。本来は休ませたいわけではなく、乗務員の賃金下がってきて募集してもなり手がいないという状況が有り稼働ができない。あるいは稼働している車の収入は徐々に上がっているが、それは多くの車両が稼働していないことに伴って、稼働している車の収入が上がっているという側面もある。

車両を自主的にもっと減らしても良いと一般の方は思うかもしれないが、規制のやり方として一度減車すると将来元に戻せないような仕組みもあり、事業者が減車して保険料や車検の費用などを圧縮できない。いま仕組みが工夫されつつあり、特定地域にもなり、車両が減れば実働率を上げることができ、日車営収も上げていくことができるだろうということである。特定地域に指定されたからと言って強制的に減車をしないという選択もあるが、南多摩交通圏では以上のような状況なので、計画によって強制的に許される上限のところを目標として今後の計画を作っていきたい。よろしいか。

工藤委員 人手不足について、南多摩交通圏の状況はどのようなものか。

藤原委員（代理） ここ2～3年大変乗務員が集まりにくいという環境が続いている。特に南多摩交通圏は多摩3交通圏で稼働率が一番悪くなっている状況から、南多摩交通圏での新規の採用はほとんどないのではないかとと思われる。

工藤委員 主な原因、背景はどのように考えられているのか。

藤原委員（代理） なかなか水揚げが上がらない、イコール給料が上がらないということ。他産業に比べてタクシー産業の労働条件が悪くなっているということとともに、多摩地区には工場がたくさんあるので、そちらの方に人手が持っていかれているのではないかと思う。
特にこの南多摩交通圏は以前では一番稼働率が良い地域だった。しかしこの5～6年は段々と稼働が落ちてきているということは、一般企業、特に大手工場の採用に我々の採用がついていっていないという現状があると思う。

川崎委員 要するに需要が落ちている。その中で稼働率が落ちている状況だが、一概に人手不足というくくり方をすると誤解を生む。実働率を上げることが色々な意味でタクシーを良くするなら、単に乗務員を増やすということではなく無駄な車を減らせば良いということ。車庫で眠っている車がどれくらいあるのかという話。
例えばこの需要で乗務員がどんどん増え、稼働が95%になった時、労働条件はどうなるのか。太田会長もおっしゃったが、稼働する車が少なくなったから、今は需要が落ちている中で1台当たりの売り上げは若干良くなっている。ただ乗務員を増やせば全てが解決するというわけではないと考える。

太田会長 正鵠を得たご解説を頂きありがたい。ここでのポイントは乗務員の方々を集めてもっと走らせて欲しいという話よりも、需要に対応した分だけの車両数にして頂き、コスト削減を前提とし働いている人達の走行当たりの収入を上げ、効率性を上げようということ。需要を増やすための活性化は非常に大切なので、活性化の議論も進めていきたい。目標設定についてはこれでよろしいか。ご了承頂けたということで、これに基づき直ちに特定地域計画の策定に着手したい。分科会ですぐにでも揉んで頂きたい。
その他の議題はないか。

事務局 特にございませぬ。

太田会長 本協議会終了後、分科会で揉んで頂くこととなるので、戸崎先生には後ほど意気込みをご表明を頂きたい。分科会にご参加頂かない協議会メンバーの方に、多摩地区の状況についてご意見、アドバイス等を頂ければと思う。まず利用者側から、下谷内委員、何かご意見頂ければ。

下谷内委員 車両を減らせば良いというのは数字的に確かに分かるが、何故利用者が少なくなったかということは問題。やはりこの地域は高齢者が非常に多い地域と思うが、工場にも不景気で乗らない人がいるというのもあり得る一方で、この地域の交通網が行政で何かされているのかなということと関わりがあるのかなというのが1点と、行政と手を結んだやり方があるのではないかということ。地方では高齢者、要介護者への買い物券などのサービス券などを作っている。小さな個人事業者でもそれがありがたいと仰っている。既にされていると思うが、やはりそれは行政に強く働き掛けないとできないと思う。先ほど会長が一度減車するとなかなか難しいとおっしゃったが、この地域の特性と人数と利用者の傾向を調べて、やはり減車した方が良いというならそれでも良いと思うし、将来のために減車ではなく休車の形で留めておきたいというならその方法もあると思う。それには行政を巻き込まないと難しいと先日地方に行ったときに感じた。是非積極的に働き掛けて頂きたい。既にやられているかもしれないが、色々なやり方がある。コンパクトシティといわれる所は街の中心に集まる交通網ができていて、横の繋がりが無い。病院などは郊外。横がないからみんなタクシーに乗らなければならない。自家用車がない人はみんなタクシーを使う。そのタクシーをいかに使いやすくするかを行政は考えている所もある。事業者等は積極的に働き掛けたら良いのではと思う。

太田会長 ありがとうございます。京浜では自治体に入ってもらっているのか。京浜では自治体はどこか。

運輸局 横浜、川崎、横須賀である。

太田会長 自治体は全部入っているということか。多摩地区の場合は戸崎先生にも随分言って頂き、自治体の皆様が参加して頂いているので、下谷内委員のお話しも含めて今後しっかり議論していきたい。保坂委員、アドバイス頂けますか。

保坂委員 自分は構成員としてはその他関係者という立場だが、多摩地区の住民でもあ

るので、地域住民の観点で感じることが多々ある。先ほどからの議論や資料から活性化と表裏一体の話と強く感じる。今の話にもあったが地域の特性や使いやすさのほか、前回の準特定地域協議会でも話が出たが多摩地区は南北の交通が繋がりにくい。現実的には多摩モノレールが通っているだけで、あとはバスを乗り継ぐしかない状況で、東西には良いが縦に行きにくい。そういったところでの使いやすさ、使いたい時に使いやすいものがすぐに使えるということは、色々なサービスや仕組み、活性化の部分を手をPRするのが同時に必要だと思う。

太田会長 ありがとうございます。地方ローカル私鉄やバスの需要は下げ止まってきたのに、何故タクシーだけがどんどん減っていくのは構造的に何か考えないといけないことがあるのだろう。我々は多摩地区をしっかりとやっていきたい。東京都から何かありましたらお願いします。

小原委員（代理） 東京都は広域的な立場であり、今回は南多摩交通圏だが、交通機関としてはタクシー、バスを含め色々ある。また八王子市をはじめそれぞれの自治体と交通に関して議論をしている。皆様と色々とお話をさせて頂き、どういう形が望ましいのか一緒に考えていきたい。

太田会長 地方自治体の皆様には次回の分科会からご参加頂く。現時点での視点などを開陳して頂きたい。八王子市、お願いします。

中邑委員（代理） 八王子も行政と連携という話があったが、今の段階では公共交通計画の中でタクシーをどう捉えるかはっきりしていない部分がある。今後はタクシーに頼るところが大きくなると思う。現実として八王子市では山間部で地域交通事業という形で地域の方々と行政、加えて八王子市にはタクシー合同営業運営委員会があるので、そちらに担って頂き、山間交通を部分的にタクシーで行っている部分もある。そういった意味では行政との連携は色々な点で見出していけると考える。

また、この特定地域計画の中では活性化の部分も議論される。そういった点ではむしろ我々から要請させて頂く形になるのではと思う。今後の取り組みの中で色々議論させて頂きたい。

太田会長 八王子市には以前からお世話になっている。今後も引き続きお願いしたい。日野市、いかがですか。

壁巢委員（代理）日野市も公共交通については、市から助成をしながらコミュニティバスや丘陵部については乗り合いタクシーが運行している。その中で交通空白地域は市内に2割ほどあり、道路状況などハードの面を整備しないと空白地域埋めていくことが厳しい状況がここ何年か続いている。割合を少しでも下げるにはタクシーなど新たな手法を考えないと市民のニーズも掴みきれないので、連携して良いものを作っていければと思う。

太田会長 こちらこそよろしく申し上げます。多摩市、お願いします。

渡邊委員（代理）多摩市には多摩市交通マスタープランというものがある。そこで公共交通網の取り組みについて決めているが、このマスタープランが10年以上経ち今の状況に対応できていないので、近々改定する予定である。その際には各事業者に入って頂きやっていきたいと考えている。

多摩市の特性として交通空白地域はほとんどない。多摩市独自の基準では最寄りの交通機関、主にバス停になるが、バス停に行くまで300m以上ないと交通不便地域に位置付けていない。300mというと地方から比べると交通不便なのかという部分はあるが、300mでも住民が住んでいるところでいえば市内では2か所くらいしかない。

しかし、ニュータウンの特性上、非常に高低差がある。地図上ではバス停まで数十mでも相当の高低差があり、全部階段で降りないとバス停に着かないとか、バス停で降りても家までひたすら階段や坂などを上っていくという地域もあるので、そういうところを解消するのに一部ミニバスを走らせているが、ミニバスだけでは十分回らないところがあるので、タクシーの利活用も検討しないといけないと思う。

ただその中で、一部ではバスは料金が明確だがタクシーだといくらかかるかわからない、家から目的地までだと料金がだいたい分かるのだが、家へ配車をお願いしたら家から乗るだけの時と運賃が変わるので使いにくいという声もちらほら地域から声があがっている。地方に行くと駅から目的地までいくらなどと掲示してあるケースもあり、そういったものがあると利用しやすいと思う。マスタープランとしてそういったものも検討していきたいので、この協議会でも市にフィードバックできるものがあると思う。

太田会長 いくつかの論点の提示、ありがとうございます。稲城市、お願いします。

中島委員（代理）稲城市はまだ区画整理をしているところが多い。コミュニティバスも運行しているが見直しの必要な部分もある。タクシーの需要などこれから変わ

ってくると思うので、こういう機会に勉強させて頂き、市民のニーズも報告して、皆様と一緒に良い計画を作りたい。

太田会長 よろしくお願ひします。町田市、お願ひします。

岩岡委員（代理）町田市は議会や市民の要望があり、タクシーの乗り場が大変少ないということで、タクシー事業者ともよく打ち合わせする。1日500台回っているのに乗り場が3カ所しかない。3カ所で計13台くらいの乗り場しかないということで、新しい乗り場を設置して欲しいと聞いている。ただ、乗り場を新しく設置するには警視庁との協議が必要となる。現在、町田警察署とタクシーの乗り場を増やせないかを協議している。

また、町田市役所にショットガン方式で24台分のタクシーが待機できるスペースを設けているが、駅前通りに至る道路に繋がるので、駅前通りに乗り場が少ない影響でタクシーがだらだら並ぶ状況にある。したがって新しい乗り場を増やすことでこういう部分を解消するなど、市とタクシー事業者が協力して新しい乗り場を設けることも現在話し合っている。今後もタクシー事業者と協力し、このような場でも一緒に勉強して進めていきたいと考えている。

太田会長 自治体の皆様には引き続きよろしくお願ひします。労働組合の皆様は特に何かあるか。

佐藤正委員 利用者の皆様、自治体の皆様などから色々とお提言を頂いた。労働組合として乗務員の立場から一言だけ言わせて頂く。自治体の皆様とタクシー事業者がそれなりに協力、補完し合いながら、例えば要支援者であるとか色々な方たちを線ではなく面で送迎することを目標としている。その中でタクシー事業における事業者は零細な事業者が多い。それに掛かる費用が自治体と事業者が負担するなら良いが、そうでなければ我々は営業収入による歩合で給料が決まる形態なので従業員にしわ寄せがいく。それを含めて議論して頂きたい。組合の乗務員達の給料がどうやってできるか理解して議論して頂きたい。

大和田委員（代理）自分は労働側から出席している中で唯一の多摩地区出身で、八王子市でずっとハンドルを握っていたので、ここの実態を私が一番理解していると思っている。この後の分科会で話されると思うが、営業制限は明確に、私達分かる形でやって頂きたい。多摩地区は駅と無線が中心。駅に車両が溢れると営業収入が落ちるので上手く調整して頂きたい。先ほど多摩地区にどうして乗務員が集まらないかというご質問があったが、

実際に営業していた私達にすると職住接近だった。多摩地区に住んでいて、多摩地区に仕事があり、その中で生活できたが、今はそこでの生活が厳しくなり都心で乗務員をされている方が多い。その方々が多摩地区で働ければ、乗務員の確保は可能なはずである。そのためには多摩地区の活性化が必要だと思う。以前、八王子市で公共交通の活性化協議会に参加しており、交通空白地域をどうやって埋めるかという議論の中で、タクシーにできることがあるのではないかとお話しした。八王子市周辺には大きな住宅地があり、30年～40年前にできた高級住宅地では高齢者の比率が高くなっている。ここにタクシーの補助券みたいなものを出せないかという話をさせて頂いた。その自治体の中で70歳以上、75歳以上の方が相乗りできる制度ができればもう少しタクシーの利用者が増えるのではないかと思っている。1戸建ての高級住宅街で高齢者は出掛けなくなっているという状況を聞くと、少しでも外に出て頂くのを前提に制度設計して頂ければ利用者が増えると思う。

太田会長 ありがとうございます。改めて活性化が必要だと感じた。需要が上がれば皆がハッピーになる。若林先生、独禁法の観点からアドバイスがあればお願いします。

若林委員 示された通りでよろしいかと思う。上限よりもさらに削減するとなると、どういった必要性があるのかという積極的な説明が必要になる。上限を既に超えていて、そこに戻すということであれば、それ自体には問題はないと考える。減車の方法で、例えば定額運賃の事業者から減車するとなると独禁法上の問題が発生し得るが、全体の料金レベルに影響があるというのではなく合理的な基準での削減なら法律上も問題ないと思う。あとは皆様がおっしゃるように、適正化だけでなく活性化をいかに図るか。他業態も見据えながら議論するのが重要だと思う。

太田会長 ありがとうございます。引き続きよろしくお願いします。それでは分科会長をお願いします戸崎先生から、今後の方針などありましたらご開陳頂ければと思う。

戸崎委員 南多摩交通圏では車両台数を減らさないといけない。減車することでタクシー事業を健全化し、待遇も改善するというのが第一義になるので、それに繋がるような削減にしたい。先ほど下谷内委員からご指摘があったように、この地域は多様な交通体系があり安定供給も非常に重要で、交通体系全体としてしっかり考えていかないといけない。この多摩地区はモノレールも開通

し、バス路線もかなり変わってきている。さらに、多摩地区は高齢化ゆえに空白地帯の概念も見直さないといけない。地域特性のあり方、あるいは既存の交通体系の変化をどういうふうに捉えるか。タクシー事業単体だけでなく、より広く交通政策を見ていく必要がある。この委員会の目標は数の削減だが、本質的には事業の適正化、活性化。実質に達成できるような議論に是非していきたいと思う。

太田会長 ご負担をお掛けしますがよろしく申し上げます。ありがとうございました。以上で全て議事は終了しました。本日は円滑な議事進行にご協力を頂いたうえに、有益なご意見を多々頂きありがとうございました。

3. 閉会

事務局 太田会長ありがとうございました。本協議会については、分科会の進捗状況等を踏まえ、太田会長と今後の開催日程を調整していきたいと思っていますので重ねてよろしくお願ひしたい。
以上で「第1回 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 運輸審議会発表案件（報道発表）及び答申書
- 資料2 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定について（報道発表）
- 資料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4 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
- 資料5 南多摩交通圏タクシー特定地域協議会分科会設置要綱（案）
- 資料6 特定地域計画の認可基準について（公示）
- 資料7 特定地域における適正と考えられる車両数について（公示）
- 資料8 南多摩交通圏における輸送実績等の推移

参考資料 （平成27年度）多摩地区適正化及び活性化分科会構成員名簿

以上