

第9回 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第9回 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第7回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
議事録

令和2年1月20日（月） 13:30
三多摩労働会館 2階 第一会議室

1. 開会

事務局 定刻前ですが、構成員の皆様全員お揃いですので、ただいまより多摩地域の三交通圏合同の協議会を開催致します。本日は、年初のお忙しい中、関係者の皆さまには多数ご出席頂きまして誠にありがとうございます。心より厚く御礼申し上げます。私は本協議会の事務局長を務めております東京ハイヤー・タクシー協会の門井と申します。後ほど議事を戸崎会長にお願いするまでの間、議事進行を務めさせて頂きます。また、本日の協議会は次第にあります通り、運賃改定及び消費税転嫁に関する書面協議の結果等について報告並びに審議等お願いすることとなりますのでご協力の程よろしく申し上げます。初めに構成員の皆様の出席状況についてご報告させて頂きます。本日の協議会ですが、過半数を超える構成員のご出席を頂いております。設置要綱の規定に基づき、適正に成立しておりますことをご報告申し上げます。なお、本協議会は設置要綱におきまして「協議会は原則として公開する。」旨規定されております。報道関係の皆さまにつきましても協議会が終了するまで入室可と致します。なお、カメラやビデオ撮影については冒頭のみ撮影とさせて頂きたいと思っております。ご協力の程よろしくお願い致します。

－ 報道関係の方々の撮影時間 －

事務局 それでは、お手元にお配りしております資料の確認をさせて頂きます。

－ 資料の確認 －

事務局 以上の資料をご用意しております。資料に不足等はございませんでしょうか。

次に、本日ご出席頂いております構成員の皆様方をご紹介します。大変申し訳ございませんが、議事進行の関係から変更のありました構成員の方についてのみご紹介させていただきます。なお、その他の構成員の皆さまにつきましてはお手元にお配りしております『出席者名簿』、『配席図』をもってご紹介に代えさせていただきます。それでは、新たな構成員の方々をご紹介します。

－ 新たな構成員の方々のご紹介および役職変更の報告 －

事務局 以上でございます。

また、本日、国土交通省関東運輸局ならびに東京運輸支局の方々に、オブザーバーとしてご出席頂いておりますことをご報告申し上げます。それでは議事に入りたいと思います。ここからの進行は、戸崎会長にお願いしたいと思います。戸崎会長よろしくお願い致します。

2. 議事

戸崎会長 本日は議決の必要な議題が多く、委員の皆様にご意見を頂戴するが、人数が多い事もあるため、円滑に進めるべく、出来るだけ簡潔にご発言いただくようご協力頂きたい。

まず始めに多摩地区の運賃改定について。委員の皆様は書面にて協議をして頂き、いただいた意見を平成31年4月17日および令和元年6月12日に関東運輸局へ提出した。そこで議題（1）「運賃改定及び消費税転嫁に関する書面協議の結果報告について」について、事務局より説明をお願いします。

－ 事務局より 資料1-1 「公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更に関する意見書の提出」

資料1-2 「消費税率引上げに伴う運賃の範囲の変更に関する意見書の提出」
について説明 －

戸崎会長 こちらの件に関してご質問等ありますでしょうか。

藤原委員（代理） タクシー業界を代表して一言ご報告させて頂く。この度2月1日から13年ぶりの運賃改定の運びとなった。3年前には、東京23区で初乗り上限運賃が730円から410円となり、距離は2kmから1.052kmへ短くなった。数多くの利用者からは、同じ東京でも何故こんなに料金が異なるのかという意見をいただいた。そこで三多摩で出来ないかと検討した結果、三多摩では、23区

のような近距離が主となるタクシーのご利用とは違う。利用者利便の向上と各事業者の収益を基にした乗務員への還元を踏まえ、今回の運賃改定の運びとなった。初乗り 1.2km まで 500 円で公示をされている。ほとんどの事業者がこの上限を取ると思うが、1.2km バスに乗るならタクシーに乗ろうと思う方が一人でも多くなるよう我々事業者も努力をしたい所存である。また、これまで迎車料金は 1 キロスリップという大変分かりにくい料金体系であったが、今回の運賃改定では迎車料金を一律 300 円に変更させて頂いた。迎車に関しても東京 23 区が既に導入しており、それを見習っていく。この様な運賃体系にすることにより、今後は、国土交通省が進めている MaaS への対応も想定している。いずれにしても 13 年ぶりの料金改定となるので業界を挙げて利用者に告知をしていく準備をしている。是非 2 月 1 日以降も今までと変わりなく、また更に多くの方に利用いただき、「安心して乗れるタクシー」として頑張っていきたい。

戸崎会長 関係機関の方々のご努力でこの様な進展もあったので、今後のタクシー業界、この地域に期待したいと思う。労働組合の方々、いかがでしょうか。

佐藤委員 運賃改定そのものは大変喜ばしいが、ただ 23 区と違い多摩地区は駅出しが多く乗務員の収入が下がる懸念がある。それを抑えるには無線営業を充実していただくと共に、乗務員の無線を取るような事業環境も整えて欲しい。

戸崎会長 これは意見の中に考え方として盛り込んでいただきたい。住民代表の方、いかがですか。

工藤委員 多摩地域の特性をいかした運賃体系になっているのか。運賃値上げの根拠はいろいろ事情があると思うが、元々この地域は三多摩格差があり、これを克服しなければならない。特に高齢化社会が進み、通勤・通学者が疲れて帰ってきた時に駅前でスムーズに乗れないといった状況がある。高齢者の問題では買い物難民や通院者が増えるなどがあり、以前から乗り合いタクシーの利便性の向上など積極的に進めたらどうかと申し入れてきた。外部環境の変化にどのように対応し、運賃改定をしなくてすむ努力を事業者の皆様、関係自治体の方と協同してされる事はあるのだろうか。迎車については初乗り運賃 500 円であれば 800 円がスタートになるので決して安くはないだろう。高齢者は迎車に頼る。迎車料金 300 円の算定根拠を聞きたい。また、労働組合には、今後の IT 時代についてどう対応するのかお聞きしたい。まだ意見は沢山あるが、文書で事務局に提出する。

戸崎会長 この場での討論では時間が無いので、後ほど書面で出していただきお答え頂く。

渡邊委員（代理） ようやくいろいろな部分で立ち止まっていた所がスタートする 1 年になる。行政としては利用者目線に立たなければいけない。改定前後、利用者

から問い合わせや質問が来る事が想定される。なかには市議会議員を通じてという事もあり得る。可能なら、それぞれの交通圏で行政向けに比較表と早見表を作っていたきたい。これを見れば利用者もどこがどう変わるか分かる、行政も問い合わせに対応出来るような、簡単に分かる資料を作っていたき各行政に配布をして頂きたい。行政によってはホームページへの掲載での周知も可能になると思う。

藤原委員（代理） 現在協会では、周知向けのパンフレットを作成しており、それを各自治体に配布したい。利用客には1月27日からタクシーの車内でマスクとセットにしたパンフレットを20万部作成している。また2月1日から街頭指導を行い、乗り場ではホッカイロをお客様にお配りする。その他、1月26日と2月1日に朝日新聞と読売新聞の多摩版に広告を出し、またJ-comにおいても1日5回30秒の広告を流す予定である。立て看板についても検討したが、設置許可を取るのが難しかったため断念した。出来る限りしっかりと告知をしていく。

戸崎会長 取り敢えずは、パンフレットの内容を確認していただき、分からないところ、利用者からの問い合わせ内容などを還元していただきたい。

渡邊委員（代理） まずは、パンフレットのデータでもいただけると有難い。

若林委員 利用者への周知は非常に重要だと思うので徹底をお願いしたい。今回必ずしもプラスになる方ばかりではないが、料金体系が変わった事で、消費者に変化があると良い。

戸崎会長 続いて、議題（2）『準特定・特定地域協議会の設置要綱の改正について』、準特定地域及び特定地域の指定期間が延長となる。この点について、行政より指定期間の延長について説明していただいたあと、事務局からの設置要綱の改正について説明をお願いします。

ー 東京運輸支局より 資料2-1「官報（特定地域、準特定地域の指定期限延長）」
資料2-2「特定地域の指定基準等について（公示）」について説明 ー

ー 事務局より 資料2-3「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」
資料2-4「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」
資料2-5「東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」
について説明 ー

戸崎会長 設置要綱の改正についてご意見等ございますか。なければ承認ということでもよろしいですか。ありがとうございます。それでは次の議題（3）「適正

化・活性化の取り組み状況（タクシー事業の現状）について」に入りたいと思います。タクシー事業の現状と適正化・活性化の取り組み状況について、事務局よりお願いします。

－ 事務局より 資料3-1 「タクシー事業の現状」

資料3-2 「タクシー業界の取り組み」について説明 －

戸崎会長 新任の委員の方は若干業界用語が混じっていますので、分からないところは遠慮なくご質問ください。個人タクシーの現状について何かございますか。

田中委員（代理）法人業界と同じ状況で推移しています。

戸崎会長 法人の方はどうでしょうか。

藤原委員（代理）観光について、三多摩では観光資源があまりない。23区は訪日外国人相手の観光の場所があるが、三多摩では西多摩地域に酒蔵等があるくらいで大きな観光資源がなく、なかなか観光のニーズを取り込めていない。そこで高齢者向けに各社の判断で、車いすのままお花見やライトアップの場所に行くなど工夫している。あえて外国人客相手にとというのは少なくなっている。

戸崎会長 先ほど工藤委員からいくつかご質問があったが、特にここの部分であればお聞かせ頂きたい。

工藤委員 多摩地域の人口状態、主要駅の乗り降りなど、市場調査をやるべきである。それが無くてはニーズは分からない。事業者の皆さんと地方自治体が密接に連携を取って市場調査をして欲しい。私共で今回に備えて多摩の集合住宅約30団地のニーズ調査を行った。じりじりと変わっているのでピンとこないが高齢化は進んでいる。タクシーの利用の仕方も変わってきていて、仕事だけではなく足腰が自由にならないから利用する。交通渋滞でタクシーがスムーズに走れないという問題では、多摩地域は踏切対策がなかなか進まない。費用負担の問題もあるので非常に難しい問題だが、自治体と鉄道事業者、バス、タクシーなど合議体を作る必要がある。利用者の潜在的ニーズを顕在化させる事が大切だ。もっと積極的な市場調査を行い、どこに社会的な原因があるのかを掴み、多摩地域全体の交通体系を作っていく必要がある。自治体相互間の連携も必要だ。

戸崎会長 市場調査に関しては業界並びに行政の方々にどの様に関与して頂くか。後段については地方の地域交通計画をどの様に策定し、それを運営していくか。後ほど現状についてお話を頂きたい。

坪田委員 初めまして。よろしくお願ひ致します。10年以上前から父が車いすを使用している。段々状況が悪くなると車いすも大型化し横になる形になったので、タクシーや介護タクシーを利用した。その頃に比べてサービスもかなり進ん

でいると思ったが、資料のグラフを見て納得した。まだまだ途上だとは思いますが、業界としては世の中の流れに答えなければならず、いい方向に向かっていくように感じた。私の自宅は三多摩地域で職場は都心である。どちらでもタクシーを乗る事が多いが、利用する目的が全く異なる。この地域の方々はタクシーに何を求めているかという事を明確にすることが重要である。これが潜在的なものの顕在化に繋がると感じた。地域の方々がどういう目的で公共交通機関以外のタクシーを乗りたいか調査をする事。そして調査をただけではなく、需要の喚起、掘り起しが重要である。多摩地区はあちこち巡るインバンウンド的な観光地が少なく、高尾山に登る際にはタクシーが利用される。お花見などは高齢者にとっては難しい。遠方なら事前に列車などに乗る計画を立てたり家族に頼むし、近くなら自分で歩いていける。帯に短し襷に長しというような、ある距離をタクシーにするか、少し大変だがバスや電車にするか、諦めるかで選択がある。タクシーに乗る目的は、ビジネスマンにとっては移動時間の短縮だけが目的であるが、多摩地区の方はそれ以外の目的がある。それを出すような市場調査や掘り起こしをする事が、タクシー業界の今後の働き方の条件や収益にも結びつくのではないかと感じた。

戸崎会長 調査から実践へのサイクルをどう作っていくか。あるいは今後、交通機関間の連携ではMaaSなどを地方としてどう進めていくかという話も出るだろう。

榎村委員 マーケティング調査の必要性について、前回の南多摩協議会では輸送人員の問題を指摘したが、輸送人員が何故減っているかビッグデータを用いること。その上で市場調査を絡めて活性化に結び付けるのがいいのではないか。また、資料3-1「タクシー現状」について実働率の取り扱いだが、制度的な休車を含めているのか確認したい。

藤原委員（代理） 制度的な休車は延べ在籍車両数に含まれていない。実際はこれ以上に稼働率は低い。

榎村委員 運賃を長く維持するにはコスト削減を考えないといけない。事業者の方にはいい思いではないが、減車を70%という数字から考えてやらなければコストが上がると思う。減車をしやすい制度を作る事を考えたらどうか。活性化の問題ではアベノミクスが始まってから金融緩和されたが、設備投資等の資金調達の面で苦勞されていることはあるか。

戸崎会長 それはどういう議論に係るのか。

榎村委員 資金調達が出来なければ活性化の支障になる。

藤原委員（代理） 特にアベノミクスで資金調達の面で変わりはない。

榎村委員 貸し渋りとかはないか。

藤原委員（代理） それは各事業者で状況がそれぞれ異なる。

戸崎会長 行政計画や交通政策について状況を各市にお答え頂きたい。

- 中田委員（代理）都市整備局では主に渋滞の削減対策を進めている。多摩地域より都内方面で渋滞が起きている個所の調査を推進している。各市町村の個別の計画の把握はしていない。資料で挙げていただいた補助事業は各部署で行っている。
- 堀池委員（代理）小金井市は公共交通の計画はしていない。今進めているのはコミュニティバスの再編で、公共交通会議などで議論している。小金井市では CoCo バスというコミュニティバスを運営しているが、CoCo ミニという運営も行っており、そちらについてはタクシー会社に運営をお願いしている。中央線沿線は狭隘道路が非常に多いので、タクシー会社をお願いする事が多くなると個人的には思っている。コミュニティバスでは公共と福祉の狭間みたいな部分で移動支援サービスを提供している。その下に福祉的なドアツードアに必要な方がいる。位置づけが大きく分けて三つあると思っており、そこをどう整理するか。利用者からすれば福祉的な要素を強めて、バスやタクシーなどで行政が担って欲しいという要望が強くなっている気がする。
- 山崎委員（代理）八王子市では交通空白化地域において地域交通事業を展開している。地域がタクシー会社 2 社と契約を結び、乗り合いタクシーの試行運行をしている。また、地域交通事業に対し運行経費の半分を補助している。1 運行 1200 円の計画であれば 600 円が市の補助、残りの 600 円が個人の支払い分となる。そうすると二人で乗り合えば 300 円の運賃となり、負担が軽減される。10 月から運行し 3~4 か月経過しているが、一番大きな問題はマッチングである。やはりタクシーはドアツードアのサービスなので、なるべく行った時点でそこで乗れるような形が理想形である。マッチングに対してどのように出来るか、料金の検討など現在本格運行に向けた調整をしている。
- 渡邊委員（代理）多摩市役所では公共交通会議で各事業者、住民の方たちからアイデアを頂きながら公共交通網の再編実施計画を策定しようと、この 2 年間市内を 8 つのエリアに分けて各地区で住民の課題やニーズを伺っている。それに基づき、それぞれの地域で求められている交通網を整備すべく計画を進めている。最終的なゴールの時期ははっきりしていないが、バス事業者にご協力いただいている多摩市ミニバスというコミュニティバスを細分化していく手法や、乗り合いのコミュニティタクシーの活用等、20 平方キロの小さな市でも各地域でニーズが異なるのでしっかりと計画していきたい。ただし、どの地域でも高齢化問題が必ず浮上する。高齢者は運転が危ないので免許を返納したいが、バス停や駅までの高低差が大きいので買い物帰りが悩むという声がある。そういう時に気軽に手軽に利用出来るものがあるといいという声が非常に多い。それがなくて高齢になっても免許返納に結びつかない。都内でも警視庁と東京都がもっている自主返納サポート協議会で 2 事業者が加盟している。運転経歴証明書を見せると運賃の 10%を割引することで潜在的な利用者を掘

り起こし、高齢者の安全な移動の確保をするという趣旨の基、参画いただいている。運賃改定で潜在的な利用者のニーズを掘り起こす絶好のタイミングだと思う。業界全体でそういうところに加盟し、インセンティブで払うところがあるので収入面での影響はあるだろうが、運転経歴証明書を見せる事で割引があればタクシーを使う、免許を返納するというような利用者の開拓に繋がるタイミングであると思う。サポート協議会のご検討をいただきたい。

戸崎会長 是非今のご要望は承りたいと思います。

田中委員（代理）個人タクシー協会では東京または北多摩、南多摩、西多摩では先ほど渡邊委員の発言の通り返納割引を実施している。東京都内では93%の事業者が運転経歴証明書を提示いただければ10%割引をしている。しかし、なかなか利用者が増えない。

戸崎会長 もっと告知をしていただければと思う。

田中委員（代理）コマーシャルが足りないのかもしれない。警視庁のホームページには載っている。

戸崎会長 その世代はホームページをなかなか見ない。

田中委員（代理）個人タクシーでは、北多摩で病院から乗られる方はその制度を利用される方が多い。

戸崎会長 こういった利用実態について、どう情報発信をして共有するかを考えていきたい。

須田委員（代理）町田市ではタクシーに特化した公共交通計画は打ち出していないが、市内には公共交通空白地区がいくつかあり、日中の移動に不便を感じている方への移動支援を目的に、地域組織、タクシー事業者、市の三者共同でタクシー車両を用いた小型乗り合い交通の実証実験を行っている。これは運行経費から運賃収入を差し引いた部分を市が負担する仕組みである。赤字部分についてはほぼ全額補助で行っている。二地区で実験を行ったが、出てきた課題を地域組織と話し合いながら、本格運行に繋がられるように進めていければと考えている。今後も実施の予定があるが、高低差や狭隘な道路も非常に多いので、タクシー事業者にも協力を得られなければ進めていけないだろう。

細谷委員（代理）羽村市でもタクシー事業に直接関連する計画は無いが、これからは外国人のタクシーの利用は重要になると思う。今年はオリンピックがあるので外国人の特性を捉えるのにいい機会である。羽村市は都内から離れているが、オリンピックの影響は飲食、観光には出ていないが、ホテル業界は影響が出ていて予約が入っている。そういう方々をタクシーを利用して観光地を巡るという事を考えないと行けない。オリンピックを捉えて、観光資源を大切にしたい。

戸崎会長 ありがとうございます。非常にいろいろな情報をいただいたので整理し、

繋げていきたい。

- ー 藤原委員（代理）より資料3-3「タクシー業界において今後新たに取り組む事項について」への追加項目 について説明 ー

戸崎会長 非常に網羅的に新たな動きについてご説明いただいた。労働組合の方々、いかがでしょうか。

見須委員（代理）追加の9項目については努力・協力していかなければならない。細かいことについては会社ごとに必要なものを相談しながら乗務員が働きやすい労働条件を作っていくための努力をしていくべきである。全般的には会社の努力と組合の努力によって成せるものだと思う。利用者の安全確保が第一だと思うので、慎重に取り組みたい。

佐藤委員 免許証返納した方への割引制度は非常にいいことだが、1割を割り引く費用は一部が乗務員負担となっている。乗務員は例えば1000円の売上げがあればその半分程度が給料となる給与体系であるということを抑えていただきたい。固定給なら割引は会社の負担になるので問題ないが、乗務員は半分が負担になる。割引がいけないのではなく、同時にタクシーとしての労働生産性の向上が必要だと思う。ただタクシーは一人一台しか走れない。そして特に多摩地区は駅から目的地まで行って帰りはゼロで、労働生産は50%の実車率しかない。それをいかにして実車率を上げるか。例えば病院に行ったら病院から戻るお客も掴むというようなシステムが考えられるが、それは事業者だけでは無線の営業強化程度しか出来ない。行政や病院など地域に必要な機関と協力する事で、タクシーを如何にして活用するかという努力をしないといけない。それには自治体、利用者との協力が必要になる。労働力の問題については、男性労働者は隔日勤務で二日分を一日で働いたりなど、いろいろな働き方がある。例えば女性のシングルマザーの貧困対策はこれから重要だろう。シングルマザーが何故貧困なのかというと、空いている時間で働いても稼ぎが少ないから。働き方と女性の子育てする時間のマッチングが出来ていない。それを唯一出来るのがタクシー産業ではないか。例えば子供が急に熱を出して会社を休みたい時、正規で働いていたなら中々休めないが、タクシーなら休める。ある程度、子育てしている人のニーズに合わせて仕事出来る。タクシー産業は固定給ではないので賃金格差がない。女性もそれなりに高い給料が貰えるはず。もう少し女性の活用の努力を業界、自治体の協力を得ながら出来たらいい。その為には保育園の併設なども考えないといけない。

戸崎会長 免許返納については行政の方々にもお考えいただきたい。

舞弓委員 運賃改正について、12月10日に国土交通省から通達が出た。それに基づき労

働条件改善と利用者への周知をしっかりと守って欲しい。オブザーバーにお聞きしたいのだが、全国 48 地域の中で多摩地域は 6%と低い改定率になっている原因を教えて欲しい。

関東運輸局 今回の改定率は事業者から出して頂いた原価計算に基づいている。
舞弓委員 実質原価で申請して査定されているが、予想される IT 費用、設備機器費用は全て改定の中に入っているのか。今の査定のやり方では実質原価からしか運賃に反映されていない。もう少し運賃審査に当たるやり方を今後変えて頂きたい。

溝上委員 回を増すごとに自治体の皆様が市民の移動の権利を確保するための努力が聞けて、ご苦勞をされていると思う。今、国が交通政策審議会の地域公共交通部会の中で自家用の有償運送の拡大を目的とした道路運送法の改正等が話されている。4月くらいには一定の結論は出すようだが、地域の皆さんの足を確保するなかで、いろいろな事業者の意見がある。事業者も昔は儲からなければやらないというスタンスだったが、今はそれでは生き残れないと考えている。社会福祉、社会的貢献のためにも事業者は考えがあると思うので、皆様のご協力を今後もお願いしたい。

先ほどの藤原さんの話の中で、災害地から避難所までお客様を待ったという話があったが。

藤原委員（代理）送っていった。翌日迎えに。

溝上委員 待たせるのはいいし、乗務員も皆さんのためになるなら待つと思う。ただ、待つて注文がなければ待った乗務員は歩合制賃金なので一銭にもならない。公共交通として、待った人間には幾分かの手当てが付くような仕組みは必要。我々は日々皆さんの足となるために頑張っているの、ご理解をいただきたい。

行木委員 今回初めての参加で拝聴していた。労働団体側としては労働環境改善が大きな目標である。初乗り距離短縮運賃で増収になり労働環境改善に繋がるのか、かねてから不安視して各事業者と協議をしている。需要の喚起に関しては、先ほどの潜在化しているものを顕在化するという話には目から鱗だった。我々の最大の武器はドアツードアである。三者で意見を出し合い議論し、前に進めていけば労働環境改善に繋がると思う。

石橋委員 UD タクシーの利用の際、駅構内、病院等の乗降所は整備されているが、一般の家は地図が分からないので乗せられない事をご理解いただきたい。国土交通省に要請したいのだが、UD タクシーに限られた乗降所が必要で理解して頂きたいし、利用者に周知して欲しい。手挙げしても乗せられないのはそういう理由もある。電動車いすは重すぎて、ご自身で操作して乗降出来ればお乗せ出来るが、運転手には出来ない。

戸崎会長 この部分は後ほどの期間延長に掛かる非常に重要なところ。利用者、行政でご意見はございますか。

工藤委員 経済界の流れは利益至上主義。いい面もあるが、不特定多数の幸せの為に使命感を減殺する。働く皆さんが使命感を持って欲しい。使命感がなければ何をやっても同じになる。タクシードライバーとしてのプライドを捨てないで欲しい。社会貢献的な事を使命感を持ってやっているとお客さんに伝わる。

戸崎会長 ありがとうございます。次に進みます。平成28年度に各協議会において活性化についての目標値を定めるよう通達が出されております。先ずはオブザーバーとして参加しております行政からこの「フォローアップ調査」について説明してください。

ー 東京運輸支局より 資料3-4「適正化・活性化の取組状況に係る調査について」
説明 ー

戸崎会長 続いて調査結果と目標値について事務局から説明をお願いします。

ー 事務局より資料3-5「平成30年度フォローアップ通達に基づく活性化項目の調査結果（北・西・南多摩）」
資料4「フォローアップ通達に基づく活性化項目の目標（中長期）（三多摩共通）」
について説明 ー

戸崎会長 先に小笠原委員からこれまでの議論を含めて何かコメントがあればいただきたい。

小笠原委員 安全装備の追加について、パーセンテージが上がったというのでもいいが、実際の事故率の低下に結びついているのか。

事務局 私共と同様の団体でハイヤー・タクシー協同組合という団体があり、そこで効果検証を取りまとめる予定と聞いている。それで結果が分かるのでは思っている。

小笠原委員 安全装備をこれだけやったという報告より、その結果この様に安全になったというピーアールが良い。

戸崎会長 そのような効果測定的重要性はあると思う。今後はそういった検証の仕方を検討する必要もある。

事務局 私共は予定をしていないが、他の団体でありますのでご紹介は出来ると思います。

戸崎会長 そことどう連携するか。ご指摘ありがとうございます。ご説明いただいた

目標値についてのご意見はありますか。よろしければ、この件に関しては資料4の目標値にて各協議会から報告をさせて頂く。次の議題、南多摩交通圏の指定期間延長について、南多摩交通圏の特定地域の指定期間が令和2年3月31日までとなっておりますが、令和元年11月22日付け関東運輸局長より当協議会会長あての文書により、南多摩交通圏が特定地域の指定基準に適合しているため、当協議会において特定地域の指定期限の延長を希望する場合は、本年1月21日までに同意を得た上で、国土交通大臣あてに報告するように求められています。それでは、「特定地域の指定期限の延長について」を事務局から説明をお願い致します。

－ 事務局より 資料5-1「特定地域の指定期限の延長について」 説明 －

戸崎会長 それでは皆様にお諮りする前にオブザーバーとして参加している行政から、通達等について説明をお願いします。

－ 東京運輸支局より 資料5-2「特定地域指定のスケジュール」について説明 －

戸崎会長 これより、南多摩交通圏の特定地域の指定期限の延長について協議会として同意するか否かの議決をお願いしたいと思います。それでは、只今の説明に関する質問や本件に関するご意見等ありましたらお願いします。

若林委員 特定地域になるという事は供給が過多ということで特別に認められるが、同時に、運転手が不足しているという課題もあり、それをアピールした時に、社会的に理解されるか懸念がある。

戸崎会長 他にはいかがでしょうか。このような状況のなか、これまでの議論で社会的に非常に必要な手段であることは間違いないし、この地域の特性にあったものをこれから模索していく為には重要な政策である。その点をご考慮の上で議決に入りたい。議決方法について事務局より説明をお願いします。

－ 事務局より議決方法について説明 －

事務局 本日欠席の委員の方からは委任状を頂いており、会長に一任する事になっております。

戸崎会長 それでは議決を行いますが、議決については、タクシー事業者以外の構成員の皆様におかれましては、同意、不同意について挙手でお願いしたいと存じますがよろしいでしょうか。

まず始めにタクシー事業者の意向について最初に法人タクシー事業者の意向

につきまして藤原委員より報告をお願い致します。

藤原委員（代理） 事前に南多摩交通圏内の法人タクシーの事業者に対し、特定地域指定期間の延長に関して「希望する」「希望しない」の意向を確認する調査を実施したところ、南多摩交通圏の全事業者から希望するとの回答をいただいた。車両数は100%です。

戸崎会長 ありがとうございます。続きまして個人タクシー事業者の意向について田中委員より報告をお願いします。

田中委員（代理） 南多摩交通圏内の個人タクシー事業者 248 名について延長を希望する事に同意しました。

戸崎会長 ありがとうございます。ただいまお二人からご報告頂きました通り、法人、個人とも車両数ベースで過半数を超える同意がありました。タクシー事業者の意向については、設置要綱第 5 条第 10 項 (4) ②の南多摩交通圏内の営業所に配置するタクシー車両の合計の過半数の合意の要件を満たしており、特定地域の指定期限の延長に同意するとの結果になりました。それでは、次にタクシー事業者等の構成員以外のすべての構成員の皆様にご確認をさせていただきます。特定地域の指定期限の延長につきまして、同意と判断される構成員の方は挙手をお願い致します。

ありがとうございます。全員同意という事で、先程の設置要綱第 5 条第 10 項 (4) ②タクシー事業者等と同様③の構成員についても過半数の要件を満たし同意するとの結果になりました。私も同意させていただきますので、①の会長の合意の要件も含め、全ての議決要件を満たし、当協議会においては「特定地域の指定期限の延長を希望する」ということで合意致しました。結果につきましては、国土交通大臣あてに報告させていただきます。

それでは、今回の結果を踏まえまして、法人タクシー事業者を代表して、藤原委員から一言お願い致します。

藤原委員（代理） 南多摩の特定地域指定について同意いただき、誠にありがとうございます。現在取組としては、26 台の供給力の削減を特定地域計画及び特定事業者計画に基づき実施しているところです。特定地域の延長後も引き続き取り組んで参ります。一方で、供給過剰とされている中で交通障害、また荒天時のなか突発的な需要で輸送力が足りないという事が労働者不足のなかで発生しております。それについては今後解消していくべき若年層の採用や女性の活用を働き方改革に合わせて取り組み、解消に向けて頑張っていきたいと思っております。さらに 2 月 1 日より運賃改定が 13 年振りに行われます。1.2km500 円、新たな需要を創出すべく我々も努力しておりますので、今後とご指導ご鞭撻の程をよろしくお願い致します。いずれにしましても、適正化、活性化につきましては、引き続き努力し安全、安心、そしてより多くの利用者のために

我々公共交通機関の一翼として努力をしていく所存ですので、今後ともよろしくお願い致します。

戸崎会長 ありがとうございます。では個人タクシー事業者を代表して、田中委員からも一言お願い致します。

田中委員（代理）南多摩交通圏の個人タクシー事業者 248 名を代表してご挨拶致します。個人タクシー業界では、これから適正化、活性化に向けた取り組みとしてユニバーサルドライバー研修受講の推進、アプリ配車の更なる充実、デビット、クレジットカード決済を全車が使用可能な電子マネー決済の更なる充実、安全運転講習会の定期的な開催、そして世界一安全で安心なタクシー業界構築のために頑張っていければと考えております。また、サービスの面でもおもてなしの心をしっかりと持ち、我々優良個人タクシー事業者が認定制度に基づいた世界ランクのサービスを提供したいと考えています。本年はオリンピックイヤーで訪日外国人が沢山来日すると思われまますので、我々個人タクシー業界は通訳会社と契約をし、13 か国の通訳を薦めています。現在月 100 件程度の要望に応じています。今後ますます通訳の出来る国を増やしていきたいと思っています。今後とも継続していろいろな面で取り組んで参りますのでよろしくお願い申し上げます。

戸崎会長 ありがとうございます。本日、当協議会としては特定地域の指定の延長を希望することとなりましたが、引き続き、適正化・活性化について取り組んで行くことが重要であると考えておりますので、構成員の皆様、また、タクシー事業者の皆様には引き続きご協力をお願いします。

最後に議題（6）その他 ですが事務局の方から何かありますか。

事務局 先程の議決結果について、当協議会会長名にて国土交通大臣あて報告させて頂きます。それから資料 6 について、UD タクシーの乗車拒否関連の記事は一般紙にも掲載されましたのでご覧になった方もいらっしゃるかと思います。平成 29 年度 10 月にジャパンタクシーが発売されて以来、スロープ場の設置等の乗降についてタクシー業界としても問題視してきまして、これまでも開発者、乗務員も含めスロープ場の設置、乗降訓練等を行ってきた経緯がございます。そういった中で今年の 10 月 30 日に DPI 日本会議という団体がジャパンタクシー等の乗車に関する調査を実施し、その結果が全国で 120 名乗車を申し込まれ、その内 32 件、27%が乗車する事が出来なかったという記事でございます。この点は業界としても反省し、これまで以上に車いす乗車についての研修を実施して参りたいと思います。ただ、記事の一番下に「都市部の事業者の接遇は大きく改善された印象がある」という部分もあります。今後、乗車拒否でこういった記事にならない様に引き続き取り組んで参ります。もう一点、資料 5-2「特定地域指定のスケジュール」をご覧ください。本

日 1 月 20 日の協議会の開催で特定地域指定期間の延長に合意、続いて運輸審議会への諮問、運輸審議会で再指定されれば、設置要綱の改正では令和 2 年 3 月 31 日までと本日合意を頂きましたが、こちらが令和 4 年 6 月 30 日までとなる予定です。この点については次回の協議会で同様に皆さまにお諮りしたいと思います。

戸崎会長 課題はまだまだ多いが、しっかり取り組んでいきたい。

3. 閉会

事務局 戸崎会長、長時間に渡り議事進行ありがとうございました。また、委員の皆様には、業務ご多忙のなか、多数ご出席をいただき、長時間にわたり熱心なご議論をいただき誠にありがとうございました。厚く御礼申し上げます。以上で多摩三地域合同の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 公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更に関する意見書の提出について
- 資料 1-2 消費税率引上げに伴う運賃の範囲の変更に関する意見書の提出について
- 資料 1-3 一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について（公示）
- 資料 2-1 官報（特定地域、準特定地域の指定期限延長）
- 資料 2-2 特定地域の指定基準等について（公示）
- 資料 2-3 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
- 資料 2-4 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
- 資料 2-5 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱
- 資料 3-1 タクシー事業の現状
- 資料 3-2 タクシー業界の取り組み
- 資料 3-3 「タクシー業界において今後新たに取り組む事項について」への追加項目
- 資料 3-4 適正化・活性化の取組状況に係る調査について
- 資料 3-5 平成 30 年度フォローアップ通達に基づく活性化項目の調査結果（北・西・南多摩）
- 資料 4 フォローアップ通達に基づく活性化項目の目標（中長期）（三多摩共通）
- 資料 5-1 特定地域の指定期限の延長について
- 資料 5-2 特定地域指定のスケジュール

資料6 UDタクシーに関する記事