

**第10回 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会**  
**第9回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会**  
**第9回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会**  
**第9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25年11月28日(木)

14:00~16:30

アルカディア市ヶ谷

1. 開会

2. 各交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の一部改正について

- ― 事務局より資料1「各交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱改正案」の説明を受け、構成員満場一致により設置要綱の改正を承認 ―

・構成員の紹介

- ― 事務局より、変更のあった構成員を紹介 ―

原会長      この協議会は昨年11月以来1年ぶりの開催である。昨年の協議会ではタクシー新法施行後3年を経過した後という事もあり、3年間の取り組みの検証を行うとともに再指定後の取り組みについて様々なご審議を頂いた。本日は再指定後1年が経ったので、この取り組みの検証等を行いたいと思っている。日本経済は景気回復の兆しが見えてきたが、タクシー業界については未だ実感していない。本年9月に2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定し、これから外国人旅行者の増加も予想され、旅行者にいかに快適な、きめ細やかなサービスが出来るかが重要になってくると思う。今後の活性化に向けての大変明るい目標が出来たと喜んでいる。タクシー適正化・活性化法についても11月20日に法案が成立し、来年から施行される。関東運輸局としても、今後も求められる役割を適切に果たしていきたいと思う。本日は再指定後1年間の適正化、活性化の取り組みを中心に、皆様方の忌憚のないご意見を頂く場に出来ればと考えている。

### 3. 議事

太田座長 昨年9月に再指定が行われて1年が経過し、この1年を振り返り議論する一方、タクシー適正化・活性化法の改正案が成立したので、現行法の下では最後の協議会となる。法改正後に新たな段階へ進むので、活発なご議論を頂き、来年以降の明るい兆しに向けてご意見を頂きたい。

#### (1) タクシー事業の適正化と活性化に係る再指定後一年間の取組みの状況について

- － 事務局から資料2の「タクシー事業の現状」資料3の「4. 13通達の3巡目調査の状況」について資料説明 －

太田座長 適正化についてご説明頂いた。この状況をどう解釈するのが一つのポイントだと思うので、業界及び労働組合の側から状況についてお話しを頂きたい。

富田委員 1年振りということであるが、非常に早かった気がする。4年前からこの協議会では特措法が目的とする目標に向けて一生懸命やってきたが、結果として実効があがってこない現状の中で協議会をやってきた。どうしても協議会の壁にぶちあたり、これ以上前に進むのは難しいという判断もここ数回頂いていた。業界としては協議会の目的が達成されるように頑張りたいと国会にお願いし、数年前から特措法の一部改正をお願いしてきた。4点ほど要望したが、1つは業界として車両を減らせというのは独禁法に引っかかるので協議会では相談が出来ないなかで、供給過剰を是正しようという事でやってきて大変な思いをした。需要が減少するなかでダンピングする事業者もいて市場が大いに乱れたこともあり、運賃問題と需給問題を是正することでタクシー乗務員の待遇を改善しようと努力してきた。この度の一部改正案で一步進んだと考えるが、新法のもと前進できるかはこの協議会がどのように運用されるかにかかっている。法律を変えるだけではなく、委員の皆様にお力添えを頂かなければ生きてこない現状になっているので、新しい法律のもとでもご理解、ご支援をお願いしたい。

太田座長 ありがとうございます。個人タクシー協会は如何か。

中島委員（代理）法人も個人もアベノミクスの恩恵をまだ受けていない。売り上げも落ちてきていて非常に苦しい状況が続いている。個人タクシーの乗務員は年間4%減少しており、平成23年度、平成24年度も東京は600人ずつ減った。

恐らく今年度も 600 人程度減るだろう。加えて平均年齢が毎年 0.5 歳ずつ上がっていく。そうすると 10 年先は高齢運転者が 9,500 人くらいになってしまう。地域協議会の中ではなかなか減休車が出来ず苦しんでいるが、法人業界とは歩調を合わせて東京都の交通機関の一員として努力していきたい。

太田座長 労働側から現状について、どの様に思われているかをお話し頂きたい。まず藤野委員。

藤野委員 特措法については富田委員からお話があったので割愛するが、東京の業界同士で取り組んできたし、改正案が出来たことで一息ついている。1 年間の取り組み状況として資料の説明があったが、ある程度の減休車によって一定の評価は出たと思っている。ただ気にしているのは資料 18 ページの法人の平均年齢が 58 歳である点。平成 3 年くらいから急激に上がっていて、ここ 6 年くらい高止まり状態できている。現在の乗務員の構成をみるとこの先が危惧される。また、資料 20 ページをみると 60 歳から 65 歳の乗務員が圧倒的に多い。団塊の世代の方が集中している。若い時に業界に入ったこの世代の人がスライドした結果、現在ではこの年齢層が一番多くなっている一方、若い人が入ってこない産業になってしまったので今のような結果になった。この部分は改善されてないし、間もなく団塊の世代の方がいなくなる時代が来る。ここが挙げていなくなると、近い将来には乗務員不足が懸念される。私どものアンケートによると、賃金、減休車のおかげで 1 台あたりの売上が伸びて多少所得も伸びているが、他の産業に比べたらまだ著しく低く、アンケートの結果でも生活が苦しいという乗務員が 7 割を超えているという状況は、まだまだ改善されていないと思っている。

太田座長 釘本委員から付け加えることはあるか。

釘本委員 再指定から 1 年経ったが、事業者間の適正化というのは現行法では無理というなかで、その部分の適正化は進んでいない。その代わりに運賃収入が伸びたのは減休車等々が成果を出しているの、皆さんに感謝したい。問題は実働率が下がっているなかで、若い乗務員が入ってこない。ここに労使間の問題が凝縮されていると思う。勝手な意見だが、4 人家族で子供 2 人を学校に通わせるには 500 万円くらいの年収が必要で、それが維持できる業界でなければ若い人は参入してこない。事業者には頑張ってもらいたい。

太田座長 年収 500 万円というのは元々この協議会が始まった時からの目標で、その旗

は掲げつつやらなければいけないというのを改めてご指摘頂いたと思う。川崎委員からは何かあるか。

川崎委員 高齢化の問題は、とりわけ実働率と関連して重要だと思う。それと先ほど地域協議会の壁という話があったが、限られた需要の中での適正化という議論をしている限り壁はなくならないと思う。私達としては年収 200 万円以下の労働者が 1,000 万人を超えている状況が7年も続いている。その状況を労働組合としてどうしていくのかを考えている。それは、この地域協議会では難しいと思うが、壁はそこだと考えている。

太田座長 タクシーの需要は派生需要なので、経済状態全体が上がって、都民の所得が上がらないとタクシーの需要も増えない。オリンピックに向けて少しでもいい兆しがあればと思う。労働側からの話で最低賃金割れの問題も含めて、東京労働局には従前からしっかり監視をして頂いているが、岡田委員はこの1年を振りかえってご指摘があれば頂きたい。

岡田委員 今年から出席させて頂いているが、去年のデータで紹介すると平成 24 年はハイヤー・タクシー業界の労働基準監督官の立ち入り調査は 41 事業場で実施した。その中で違反があったのは 39 事業場にのぼる。違反率では 95%程度になる。また、改善基準告示の違反は 19 事業場、46.3%。タクシー乗務員の労働条件は長時間労働と営業成績が上がらない方の最低賃金割れの問題がある。主な違反の多くは労働時間の問題。41 の事業場のうち 19 事業場で約半数の 46.3%の違反。次に割増運賃が 41.5%違反。多くはないが、最低賃金の違反も 6 事業場、14.6%。この傾向はあまり変わっていない。

太田座長 総括すると、日車營收は改善傾向がみられるが、賃金にはある程度反映されるものの、事業者側が改善をするところまでいかないという解釈か。

岡田委員 法律違反に関しては変わらないが労働時間、拘束時間等の問題については平成 23 年が 77.4%、平成 24 年が 46.3%で、サンプル数は少ないが、拘束時間等の問題だけなら改善しているデータというのが出ている。

太田座長 サンプル調査なので確定的な事は言えないと思うが、実車率が上がってくれば長時間労働のインセンティブも下がってくると解釈出来るか。引き続き東京労働局には注視して頂きたい。  
運賃に対する意識調査に関しては、乗っている人に聞いたら運賃水準は妥当

であると答えるだろう。活性化を考えるにあたっては現時点で乗っていない人にアプローチする必要があるので、乗っていない人は運賃をどう考えているのかが知りたい。活性化に絡む事でご説明を頂いたが、適正化も含めて1年を振り返ってご意見を頂きたい。警視庁は如何か。

渋谷委員（代理） 六本木、銀座、指導協力員制度等を設けて頂き、有効に活用されて以前とは全然違っている。所轄の麻布署、築地署からも見違えるほど適正になっているという話を受けているので、今後も引き続きよろしくお願ひしたい。

太田座長 東京タクシーセンターから、このところ特に力を入れた事や、上手くいかなかったこと等があればご紹介頂きたい。

渡辺委員 東京のタクシーは登録する場合、法律で10日間以上の教育しなければならない。そのうち私どものセンターは3日間の指導協力を行う中立、公平な第三者機関となっている。その他、タクシー乗り場も私どもが設置する。私どもの原資は事業者から頂いている負担金で90%以上を賄っている。交通対策は本来的には管轄ではないが、利用者利便、公共性の確保から必要だということで、指導協力員という制度を今年立ち上げ、650人程度参画している。私どもの指導員は50人しかいないので、交通渋滞の解消については各会社で手を挙げて頂いた方にご協力頂いている。また、事業者のランク制度を実施しており、この度10年ぶりに制度を見直したが、指導協力頂いた会社には加点をする制度を設け、それを利用しながら参画して頂いて効果をあげており、警視庁からもお褒めの言葉を頂いている。それだけではなく監視カメラも設置しようということで、条例からだとは第三者や民間は設置できないが、東京都、警視庁のご協力を得て、自治体が管理している構築物等に設置して大きな成果をあげている。銀座でも9月からショットガンシステムを実施、高速道路とは別のETC登録をして頂き、アンテナで感知することで、基本的には無人化を目指しており、これも円滑に推進している。あとは平成23年から環境対策として新丸ビルにEVやHV乗り場を導入している。

－ 事務局から資料4の「再指定後1年間の取組みの進捗」資料5の「その他の取組み」および「参考資料」について資料説明 －

太田座長 引き続き様々な取組みを深めて頂きたい。優良乗り場を設置して頂くなど駅を拠点として活用させて頂いているJR東日本の小嶋さんから最近お考えなどがあれば。

小嶋委員（代理）弊社としても駅の中の狭いスペースではあるが、出来る限りご協力できるようにやっていきたいと思っている。

太田座長 私はJRの駅ももっと優良乗り場を増やしてほしいと思っている。4年前に協議会が始まって以降、従来から大きく変わったのは地方自治体の方にご参加頂くことになったことかと思う。従前は地域のタクシー政策は関東運輸局の仕事ということで、自治体の意見を伺う機会がなかったしコミットもなかったが、この4年間で情報共有、協力をして頂いた。振り返ってご意見伺いたい。まず東京都からお願いしたい。

江端委員（代理）関係機関と共働して都内渋滞対策の一環としてハイパースムーズ作戦というのを展開している。タクシーは客待ちタクシーに起因する渋滞解消にご協力を頂き、特に銀座は念願のショットガンがシステム化。細かい部分では改良の余地があるものの、まずはお礼申し上げたい。

太田座長 銀座の件について、中央区から何か追加はあるか。

青柳委員（代理）銀座の渋滞に関してはショットガンシステムで解消した。システムは区営駐車場を活用するという事で協力し、効果が出ているということで大変喜んでいる。区の事情であるが、晴海トリトンスクエアでも客待ちのタクシーが晴海通りに並んでいることが区議会で何度か取り上げられている。こちらでも今後ご検討頂ければと思う。

太田座長 晴海の話は業界と共有されているのか。六本木の話はTVで放映されて対策したということなので、本来は議会等で取り上げられることで業界と情報が共有され、対策が打たれるという流れになるのが良いと思う。多摩地区の3市には積極的に参加して頂き、色々な政策も実施して頂いた。交通政策の策定に関しても色々配慮を頂いているので、お話しを伺いたい。まず八王子市から。

坂倉委員（代理）多摩国体の際に、八王子が会場となったゴルフでは競技の特性上、選手のスタート時間が異なっているため、タクシーでピストン輸送した。その節はご協力ありがとうございました。おかげで選手の皆さんには非常に好評を頂いた。地域性があるが、山間部、バスが通らないような細い山の中などでは、タクシー業界にお願いして行政と地域と協力して地域公共交通として使わせて頂いている。高齢化が進んでいる所では週に2回、通院や買い物のた

めに運行をして地元の方に喜ばれているので、今後さらに展開していきたいと検討をしている。反面、駅前の客待ちの問題があり、ショットガン方式などを参考にさせて頂きながら、交通マスタープランの策定にも動いている。そうした中でタクシーを地域の公共交通として活用していきたいと考えている。

太田座長 適正化・活性化法ではタクシーを地域の公共交通であると初めて正面から書かれた。そういう位置づけはありがたい事だと思う。青梅市は如何か。

岡田委員（代理）西多摩交通圏の状況として車両数は少ないので、青梅市の隣の奥多摩町では駅の常駐が1台になってしまったという新聞記事があった。八王子市と同様に青梅市も山間部を抱えており、バス交通の減便等の問題もあり、今後色々と検討していきたい。

太田座長 公共交通の足の最後はタクシーであり、十分に供給されるべきだと思うのでしっかり取り組んで頂きたい。利用者として感じられたことをお伺いしたい。下谷内委員は如何か。

下谷内委員 今日の午前中、東京駅から本郷まで乗った。以前から不思議に思っていることであるのだが、賃金が安いので運賃値上げなどという話しも出る一方、多くの乗務員が既にリタイアされた世代であり、乗務時間は昼間だけや夜中だけなど限られた時間で、年金を受給しているのでそれ以上は働かないと話していた。資料で示された平均賃金は、こうした乗務員も含めた全体で計算されていると思う。乗務員にはこのような高齢者が多いので、出来ればドライバーの平均賃金を年代別などで表した方が分かりやすいのではないか。もし若年層に限れば、ある程度の収入が得られているということであれば、若いドライバーも増えるのではないかと思う。

また、同じ乗務員に話しを聞いていると、自分にあう仕事がないという人がてっとり早く出来る仕事がタクシーの乗務員であるという。その乗務員に本郷まで行って下さいと言っても場所が分からなかった。仕事に就かれてから間もないのかと思ったら、もう10年も乗務しており、大手タクシー会社にも在籍経験があるという。10年経ってもそれでは、顧客は安心して乗れない。資料のなかに『世界の旅行者による「東京のタクシー」に対する評価について』というのがあるが、全般的に東京の評価が高いなかで、項目別にみると「タクシー運転者の親切さ」の点数が一番低い。一方でタクシーに関する苦情件数をみると接客態度というのが最も多く、ここが一番の大きな原因では

ないか。オリンピックに向け業界が張り切っているのは理解するし期待もしている。しかし乗務員に対するさらなる研修、教育が必要ではないか。ドライバーと乗客とは、人と人との繋がりだと思うので大切にしなければいけない。収入、マナーが悪いと言うのはそういうことも含めて関係し合っているのではないか。

東京駅では丸の内北口のEV・HVタクシー乗り場があった。屋根付きで快適であるものの、場所を知っていたから分かったが、見た目がバス乗り場とあまり変わらず分かりにくいので、一般にももっと目立つようにしてもらいたい。

もう1点、女性のドライバーの問題がまったく改善されない。福利施設ということでドライバー向けの環境整備も行われているが、女性の進出が多くなってきている時代であるので、女性のドライバーが安心して働けるようにもう少し力を入れて頂ければ、女性乗務員も若い方も増えると思う。

太田座長 非常に大切な視点。平均値というのは色々なことを隠してしまう。労働者の平均賃金が低いというのは世間や政府に対するメッセージとしては分かるが、働いている人をリクルートするなら話しは別であり、年代別に賃金を示すのは大切かもしれない。私も若い乗務員の話しを聞くと、それほど賃金は悪くないという乗務員もいる。

川崎委員 全産業の労働者に比べて低いということがデータで示されている。データの取り方そのものに問題があるという指摘は理解するが、年金も含めた福祉の問題と賃金の問題を同列で論じると結論を間違ってしまうと考える。事業者が高齢者を雇い入れて、労働力不足を補ってきたという経緯もあるから、普通なら1ヵ月に11~12勤務程度になるところ、7出番、8出番という形の労働者もいることは確か。年齢構成を見て頂ければ分かるように、そういう労働者が多いのが現実である。しかし、だから実際の賃金はもっと高いのではないかということではなく、絶対的なベースが低いなかで人命を運んでいるという部分を見て頂きたい。運転、集金、納金、洗車、色々な業務をこなしているのです、そうした労働に見合う賃金として我々は申し上げている点を考慮して頂きたい。

太田座長 私の考えもその通りで、日本人は年収で比較するのが好きであるが、本当は働いている時間あたりどれくらいの収入があるのかが大切なのであり、それには時給が分かれば良い。それと労働時間がどれだけかという話しで、全体の数字が低いというのも問題ではあるが、長時間労働で低いとなればこれは



さらに問題である。その辺を固めるようなデータがしっかり取れて、世の中のタクシー政策に関わる人たちにメッセージを発していけるようになれば良いと思う。

利用者であり報道の立場のニッポン放送の保坂委員は如何か。

保坂委員 利用者の立場から社内などで聞いている話しを勘案すると、私どもでは従業員が使うケースとタレント等が使うケースがあるが、以前に比べてこの1～2年、特にトラブルに類するものが少ないのは実感として感じている。アクシデントから対応まで様々なケースが過去にはあったが、最近はほとんど無い。自分が乗っていてもサービスはかなり向上していると感じる。ただ、一方でサービス過剰と感じることもある。例えばわざわざ車両を降りてきてドアを開けて頂く法人タクシーもあるが、そこまでしなくてもと思う。また、ショットガンシステムについては、会社が銀座に近い事もありメリットを大変享受している。仕事柄、夜間に汐留や築地周辺を移動することが多いが、渋滞状況は劇的に変わったと実感するし、仲間内での話題にもなっている。普段タクシーに乗らない方にも影響する事例なので、こういうものはもっとPRしてもいいのではないか。ショットガンシステムの仕組みを聞くと、TVだとバラエティ番組のネタになるような仕組みだと思う。見た目でも、感覚でも、利用していても、道路がこれだけすっきりするのはインパクトが大きいので、他のエリアでも広がると良いと感じている。

太田座長 4年を振り返って、戸崎先生に総括に近いことをお話し頂ければと思う。

戸崎委員 皆様のご努力で暫定措置法は出来たと思う。しかしあくまでも暫定措置であって、このままの状態が未来永劫続くわけではなく、縮小均衡にならないためにも適正化について原点に返って考え直さないといけないと思っている。適正化という目的に向けて、公正競争がなし得るような状況に戻すまでの暫定的な取り決めとして皆さんに我慢して頂いて、強制減車をしてきた。どうしたらサービス水準を高めながら安全を保持し、業界としてきちんと努力していることが認められるシステムにしていくことが出来るかを考えなければならず、したがってこれからが一層難しいと思う。乗務員に関しては歩合をどうするかという踏み込んだ議論をしないとならないだろうし、安全対策に関してはドライブレコーダーなどどこまでハード機器を入れないといけないかというコスト算定について、色々な論点を踏まえて議論する必要がある。先ほどの年金の話しに関しても、年金の存在をどこまで考慮して給与水準を考えるのかという点がある。それから監査体制をどうするか。国土交通省が

頑張っているが、行政だけでは難しい点をこの協議会の中で補完していく方法を同時並行で考えなければ正常化は実現できないのではないかと考えている。八王子市、青梅市の発言にあったように、安定供給の点も問題である。特別区・武三交通圏と多摩3交通圏の協議会を共催でやってしまうと、どうしても特別区・武三交通圏の議論に引きずられて、地方の議論が従属的なものになってしまう。日本全体のタクシーを考えると、ほとんどの地域で、どうやってバスと連携して地方の足を支えるのかという安定供給の話しに入っている。東京の協議会でも初期の頃にはそういう議論もあったが、最近では都市部の議論になりがちであるという問題がある。都市部の議論と地方の議論とを一緒に協議することがどこまで可能なのか。都市部ではこれからオリンピックに向けて24時間供給という話しになる一方で労働力が足りない。それでは今のままで安定供給が出来るかということになると、タクシーだけでは無理だと言う話しになる。道路はタクシー、バスと空間を共有しており、新法の下で新しい体制になった際には他の協議会との連携をどう保っていくかということも考えなければならない。地域の公共交通機関ということでは他にも様々な協議体があり、この地域協議会の決定が地域における公共交通をすべて規定する訳ではないと言う点も考慮されなければならない。

最後に、代行運転の問題、福祉輸送の話も全国的には議論されている。こうした業態が他で儲かれば東京にも拡大してくる可能性もあり、地方の問題だからといって特別区・武三交通圏でこれから問題にならないとは限らず、やはり事前に協議しておく必要がある。むしろ世論的には代行運転は便利なものだと考えられており、マスコミの基本的な論調としても改革に逆行しているという見方が強く現れているなかで、政権交代を経て、それでもなおこの問題を強く進めていくには、何が適正化なのかという点を改めて確認する必要があると考える。各論に入るには外部との関係性の見直しなどが求められると考えている。新法の下では厳しいメンバー構成になるし、その一方で強制力も持つことになるので、これまで以上に社会への説明責任が問われる。そういう覚悟を持ってやらないと、これからは大変な状況になると感じている。

太田座長

皆さんのお話を聞いていて、ここ1年の状況は良かったという感じだが、やはり足元をみて進んでいかなければならないということだと思う。やはり多摩3交通圏との問題では、特別区・武三交通圏では需要の底上げが活性化の議論の中心になっているが、多摩3交通圏等ではサービスを高度化して利用者の皆さんによりよい足を提供してどれだけ利用して頂くかという議論になる。4地域合同で開催しているが、各地域でもタクシーはどうあるべきかと

考える機会があればと思う。

一通り議論頂いたが、他に何か意見があれば。

川崎委員 活性化については事業者を中心として一定の努力があったと思うが、活性化の基本は移動の権利に基づいている。オリンピック、特にパラリンピックに向けては、消費税の問題が気になっている。移動が自由に出来ない方たちにも消費税の負担を強いるのか。それと、過去の経験から危惧しているのは増税されると需要が落ち込むということだ。経営基盤を守るという意味でも、運賃格差を作らないという意味でも、消費税への対応についてこの協議会で意思統一をすべきではないか。法人の事業者も消費税の適用除外などをやらないと、目指している活性化、適正化に繋がらないと考える。

太田座長 公共交通をどう考えるかという基本に直結している指摘である。日本は民間事業者が優秀なので独立採算でやりなさいということになっていて、事業者の皆さんは個々に頑張っておられる。しかしマイカーは自分が必要な時だけ走る一方で、路線バスも鉄道も乗客が一人しか乗っていなくても決められた時刻表通り走らなければならない、公共交通の方が待機の部分を含めてコスト高になるので、その部分に税金を投入するなどして運賃を安くするのが世界の趨勢である。公共交通を政策全体の中にどう位置づけるかと言う大きな話しが手つかずになっているのではないか。一方で高速道路は消費税の値上げで税金を投入して割り引くが公共交通はそのままと言うこの構造は非常に大きな問題だと私も思う。公共交通に対しては消費税を減免しても良いのではないかと思うし、タクシーでみれば労働者の賃金がほとんどであり、付加価値が労働者に大きくかかってくるので、消費税が公共交通全体で撤廃されれば鉄道等に比べてタクシーの方が効果は大きいと思う。

今日頂いた意見をどのような形でとりまとめの中に入れるかはこれから検討するが、公共交通としてタクシーはどうあるべきか、それに対してどうすべきかと言う点を共通認識として考えたいと考えている。他にないか。

藤野委員 前回の協議会の決定でUDタクシーの導入促進というのが盛り込まれたが、これは活性化に役立つと思う。私の所属会社の立川の営業所では10年以上前から介護タクシー事業を実施しているが、いま担い手が少なくなっている。それは年齢構成に問題があって、10年以上前から担っている乗務員が引き続き担当しているが、高齢な乗務員にとってはかなり重労働であり、ヘルパーの資格を持っている乗務員が少なくなってきた。福祉関係の輸送力供給が需要を下回っている状況にある。福祉輸送の担い手として若い乗務員が入

らなければ、福祉輸送を実施したくても実施出来なくなる。また、福祉輸送に携わっている事業者はやればやるほど赤字になる状況である。介護タクシーも同様であるが、ヘルパーの資格を持っている乗務員は社会的使命感が強く、この事業を続けてくれという者が多い。UDタクシーを促進するにはどうすればいいか、我々も研修をひらいて乗務員を養成していくが、高付加価値をつけるには対価が必要である。ユニバーサルデザインであるということは、ありとあらゆる利用者が乗ることなので、普通の運転ではなく高レベルな運転技術が必要になってくる。お客様の安全をしっかりと担保出来るようなシステムにしていかないと、折角の活性化策も導入の足枷になるのではないかと思う。

先ほどの平均賃金については、昼間や夜だけの乗務員は 0.5 出番として計算している。そうしないと整合性が取れない。もっと細かい資料を出せというのはご指摘の通りだと思うので、注意して一般の方にわかりやすい資料作りをしていきたいと思う。

太田座長 UDタクシーの話はどこまで出来るか分からないが、アメリカ流で「すべての人は同じ車両に乗れるべき」という考え方。ヨーロッパの福祉の主流は「全ての人が同じ車両に乗れる」という平等性の問題より、「全ての人が移動できる」ということの方が重要視される。どうしてアメリカ流の方をとったのか。事業者からすると燃費の悪いUDタクシーを導入せよと言われて導入しているものの、一般の乗客にはかえって導入によりコストが上がれば運賃が上がるのではないかと思っている人もいるだろう。公共交通は運賃を払う乗客は全員乗せなければいけない。公共交通機関としてパブリック・サービス・オブリゲーションの観点から、赤字に近く手間もかかるサービス、福祉に近いサービスをどこまで民間事業者が実施の義務を負うのかというのはかなり大きな問題である。大切なご指摘なのでしっかりと受け止めて考える機会を作りたい。

原会長 日本の公共交通は立派な企業が運営しており、それを国民が当たり前と思っている。しかし他の国ではレアケースである。ノーマライゼーションしてもホームドアを導入していくと、導入されていない駅で転落事故が起きると鉄道会社が訴訟で負けてしまうのではないかという指摘もあるほどだ。従って、本日は公共交通政策の本質的な議論も頂いたと感じている。現行法下での協議会は今回が最後だろうが、そういう問題を私ども運輸局の政策課題として絶えず考えて行政を進めていきたいと思う。会長の私が言うのも恐縮だが、4年前の状況からすると交通行政の本質的な問題までタクシー地域協議会で

議論を深められたのは画期的ではないか。感慨深いものがある。各道府県のタクシー協議会は東京の議論が絶えず一歩先行しているのを見ながら、今後どうしていこうかと考えながら運営を進めていた。ここまで一定の議論ができ、一定の成果も挙げられたのは一定の評価をして頂いてもいいのではないか。これだけ様々な方に参画頂き議論を深められたことである程度の目的は達成できたのかなと思う。新たな改正法下でもさらに政策を深度化できればと思う。

太田座長

この後、本日のとりまとめを行うことで4年間の総括をして、今のようなお話しをと思っていたが、近畿運輸局で御苦労をした原局長の心からのお言葉で私も嬉しくなった。

本日のとりまとめであるが、活性化の現状認識については4点、すなわち需要、労働条件、利用者利便性、不適正営業。まず需要に関しては1年を振り返り、リーマンショック以降の減少は下げ止まっており、日車營收については平成21年に特措法が制定されて以降、対前年度を上回って推移してきている。総営業収入については平成22年度以降ほぼ横ばいで相対的には需要の下げ止まりは定着したと認識したいと考える。労働条件については賃金水準に若干の改善がみられるが、これはひとえに供給量の減少による日車營收の改善効果なので、一定の改善は見込めると考えたい。しかし給与水準は他産業と比して未だ十分でなく、引き続き改善に向け努力頂きたいし、今後の推移を注視していきたい。利用者利便性については苦情自体も減っているが、減休車したことでタクシーがつかまらないとか乗車しにくいという苦情は出ていないので、適正化の取り組み自体は利用者の利便は阻害していないと認識したいと思う。繁華街等の不適正営業については、業界団体、行政等々関係者の努力で大きな改善が見られている部分があるので積極的に評価したい。同様の取り組みが他の場所でも出来れば良いと思う。

今後の方向性としては、一部の地域では適正の枠内に達しているものの、特別区・武三交通圏は減車率18.5%からほとんど進まない状況になっている。したがって、適正水準実現に向けて関係者一同引き続き努力が必要だと思う。適正水準は平成14年の日車營收を達成するということなので、まだまだ道のりは長い。それから各交通圏において4.13通達に基づく調査を実施するが、協力頂けない事業者に対する働きかけをより一層強めて頂く。その目的は公平性を担保するものであるもので、粘り強く取り組んで頂きたい。適正化と活性化は車の両輪なので、より一層展開し、新規需要や取り逃していた需要を獲得して頂きたい。

この4年間で目まぐるしく状況が変わったこととして、スマホ対応を含めた

無線システムによる呼び出し、サービス強化があり、新規顧客の獲得につながっているというデータも示されている。東京の業界においては全社共通のアプリ開発を行うということで、今後の活性化につながることを期待したい。今後の活性化の方向性は2つだけ。1点目は、東京オリンピック、パラリンピックに向けより一層タクシーを利用されるようにして頂きたい。UDタクシーの促進をもう少し期待したいし、UDドライバーの研修義務化なども促進して頂きたい。もう1つはPRで、UDタクシーが来てもタクシーが来たと思わない人がまだまだたくさんいるので、利用者に向けて周知もお願いしたい。もう1点は東京観光タクシー認定制度が創設された。田舎に観光客を呼ぶのもいいが、日本の1つの魅力はアーバンツーリズムで、東京も非常に面白いところで東京に来た方々をいかに取り込むかも重要なので、観光需要の獲得等々に向けても更に活性化を期待したい。

最後に今後の取り組みについては、議員立法により10月30日に特措法の改正案が提出され11月20日に制定され昨日公布となり、来年1月27日から施行される。それに基づいて政策転換が予測される。特別区・武三交通圏、多摩3交通圏が地域指定されるかどうかは不明だが、これとは関係なく適正化、活性化は必要であると認識したい。それは事業者の収益基盤の確立と労働者の労働条件の改善が目標である以上、地域指定の如何に関わらずこの活動は続けていくべきである。これらの取り組みの持続的な実施に向けて、今後も関係者が一丸となって取り組むことを期待したい。こうした内容で本日の協議会のとりまとめとさせて頂き、最終的な文言等は少し私と事務局で詰めさせて頂いて、公表の運びとさせて頂きたい。

## (2) タクシー適正化・活性化法等の一部改正について

- － 事務局から資料6の「タクシー適正化・活性化法等の一部改正」について資料説明 －

太田座長 皆様においては改正特措法の協議会に移行することを念頭に置いているので、本件についても持ち回りの審議で皆様にご了承を頂くという手順を取るということで、どうぞよろしくお願ひしたい。次は新協議会ということになるので、また再度ご検討頂くこととなろうかと思う。

## (3) その他

太田座長 本日の最後の議題の「その他」だが、昨日新しい法律が施行され、現行の協議会はこれが最後となる。改正後は関東運輸局が協議会から抜けるので、4

年間を振り返り現行法に基づき総括を致したい。

4年間で特別区・武三交通圏は10回、多摩3交通圏は9回の協議会を開催した。平成21年10月に施行された現行の特措法に基づき、関係者には適正化と活性化に取り組んで頂いた。その結果として日車営収は回復してきたし、営業収入も一定の成果が表れたと考えている。ただし、事業再構築の減休車には限界があるということも分かった。この認識を受けて改正法が成立したと考えている。東京の協議会は全国のトップランナーとして範になってきたと考えており、活発に議論をして頂いた皆様に感謝している。地方自治体の皆様には積極的に問題意識を開陳して頂き深く感謝している。今後は改正法の下、一層の適正化により社会に対してより良い公共交通機関として認識されることを期待したい。そのために引き続き関係者は新しい法律の下で地域公共交通のとしての在り方を確立して頂けるようご検討頂きたい。特措法以来4年、協議会の運営に多大なるご協力を頂いた総ての皆様に感謝する。各々の立場で活発に議論して頂いたことで、活性化、適正化は促進されたと最終的に総括したい。4年前には減休車など出来るのかと思っただが、ここまで来られたことには関係者のご協力、ご支援によるものであった。当初はとんでもないことを引き受けたと思っただが、いまは非常に安心している。

原会長 4年前に法律が出来て、正直、各運輸局は肩の荷が重く、減休車など本当に出来るのかと思っただが。長いタクシー行政で活性化についてもどこまで出来るのか、自治体の方とどこまで話しが出来るのか、多方面の方と議論がまとめられるのかと危惧してはいたが、ここまで適正化、活性化が進み、客観的に見て4年前の基準からみて相当の成果が出たと思っただが。皆様のご支援、ご協力、ご理解の賜物である。ありがとうございました。

#### 4. 閉会

事務局 次回以降については、国交省からガイドラインが出されてから皆様にご連絡さしあげたい。

#### 【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 タクシー事業の現状
- 資料 3 4. 1 3 通達の 3 巡目調査の状況
- 資料 4 再指定後 1 年間の取組みの進捗
- 資料 5 その他の取組み
- 資料 6 タクシー適正化・活性化法等の一部改正

**【参考資料】**

- 参考資料 苦情件数・利用者アンケートの結果、運転者の新規・退職者の推移、LPG 価格の推移資料

- ・ 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