

## 第 1 回

# 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成 21 年 10 月 14 日（水）

14：00～16：00

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

- ・協議会設立の手続き
  - ・「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」の承認
  - 東京都タクシー特定地域協議会設立準備会の矢田東京運輸支局長による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認 -
  - ・構成員の紹介
    - 矢田東京運輸支局長より、要綱にしたがって構成員を紹介 -
  - ・会長選出
    - 構成員の互選により神谷関東運輸局長を会長に選出 -
  - ・協議会の開始に当たり、議事 2 . ( 5 ) までは公開とし、以降非公開とし、協議会終了後、報道関係者に対し、議事概要の説明等を行うこと及び後日、議事概要の公表を行うことで出席者の了承を得た。
  - ・第 1 回東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会
  - 1 . 開会
  - 2 . 会長挨拶
- 神谷会長 ・タクシー事業は平成 14 年 2 月以前、免許制により需給調整が行われていたが、法改正により事業は免許制から許可制となった。
- ・しかし、バブル崩壊後の需要減退期における規制緩和であり、新規参入により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台当たりの売り上げも落ち込んだ。
  - ・こうしたことから事業者の経営基盤やドライバーの労働環境も悪化し、これに伴い事故が増える、サービスレベルが低下する、交通渋滞や環境問題が深刻になるなどの問題が起きている地域もある。

- ・こうしたことを背景に、平成 20 年 2 月から「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、この答申を踏まえて先般の国会に法案提出がなされ、与野党での侃々諤々の議論の末、最終的には全会一致で可決され、この 10 月 1 日より「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が施行された。
- ・これに基づき、全国で 141 箇所の特定地域が指定された。特にこの東京都特別区・武三地区は市場規模・事業規模より全国から注目されている地域であり、且つ全国に先駆けて地域協議会が開催される運びとなった。
- ・タクシーが地域公共交通機関としての機能を発揮するために、皆さまのお力とお知恵をお借りしたい。

### 3．座長選出

- 構成員の互選により専修大学商学部太田教授を座長に選出 -

### 4．座長挨拶

- 太田座長
- ・96 年 8 月～98 年 8 月まで米国に滞在していた際、96 年 12 月の需給調整撤廃との話が日本から届き、「何をばかげたことを」と耳を疑ったのを覚えている。
  - ・本来、競争させるべき分野とさせない分野があるはずであるにも関わらず、そういった議論が全くなされなかったと感じている。
  - ・タクシーとは元々ローカルなサービスであるので、例えば東京であれば東京に合った競争のあり方が存在するだろうと考えている。
  - ・規制改革会議や交通政策審議会、運輸政策審議会などは利害関係者の意見が反映されにくい面もあるが、当協議会には多くのメンバーが集まっているので利用者、事業者、労働者など色々な考えを出して頂きたい。

### 5．事務局長指名

- 神谷会長の指名により東京乗用旅客自動車協会藤崎専務理事を事務局長に選出 -

### 6．議事

- 事務局より本協議会の目的と役割、タクシー業界の現況について（適正と考えられる車両数を含む）、本協議会の今後の進め方について、資料説明（VTR の放映あり） -
- 戸崎委員
- ・規制緩和以降、様々な評価がでたが、問題が百出し、今回の法案成立に至る対応が始まった。
  - ・東京の場合、環境問題、安全対策などを含む大きな枠組みで考えていかないといけ

ない点が、他の地域と違う。

- ・車両が多くなったことで、利便性は向上したが、本当にその状況が持続可能なのか、（労働者が）十分な対価を得た上で成り立っていることなのかという点が問題。
- ・減車は手段。目的として求めるべきは、安心や安全などサービスの向上を実現可能な体制にしていくこと。ただし、減車については、より具体的に議論し、取り込んでいくべきだと思う。
- ・競争条件を阻害する問題ではないか、というような批判も出てくるだろうが、対外的に世論を含めて納得させるためにも、客観的な指標を提示し、科学的に評価していく必要がある。
- ・減車の仕組みについては、「がちがちな」枠組みというよりも、実証実験、トライアルとして取り組んでいくべきであり、それができるのが東京。
- ・そのような東京の地域計画においては、具体的な減車の仕組みまで盛り込んだ方がいい。

- 太田座長
- ・行政が強制的に減車させること、業界がまとまって減車することは、独禁法違反の危険性あり。
  - ・ガイドラインはあるが、東京が先陣を切って取り組んでいくことになるので、実際にどのように進めていくかが注目される。今の戸崎委員のご指摘はそれを踏まえたもの。
  - ・先ほど事務局から適正と考えられる車両数について説明されたが、なぜこれが適正なのかという説明も必要。
  - ・適正な台数になった際に、どのような効果があるのか、目標・効果をどう考えるのかということも重要。

- 丁野委員
- ・観光においてはタクシーの役割は高まってきている。
  - ・資料3での様々なサービスに取り組んでおられるということを紹介されたが、こうしたことが、消費者にどのように響いているのかが見えない。
  - ・例えば、無線配車など情報化投資や技術投資を行ったことで、需要にどのような好影響があったのかを業界として把握しているのか。
  - ・新しい需要を作り出していく具体的方法とビジョンを持たないと、単に減車といっても、業界は力が入らない。逆に、減車によって、どの問題が、どのように変わることかということが見えないとだめ。
  - ・資料4の適正車両台数、実車率を平成13年に設定されているが、資料3（P7）を見ると、平成13年から、現在まで実車率は2.3ポイントも下がっており、今後の推移がどうなるかということも考えた上で、適正車両数を設定していかなければならない。

- 丸山委員
- ・タクシー事業についてよく言われるのは、「東京が一番儲かる」ということ。したがって、東京のデータを見て、地方の実情はこれ以上なのだろうと思う。その点から考えると、何がしかの減車につながるデータの提示は必要。
  - ・東京は利用者が最も多いので、今後の新しい取り組みやサービスは、最もやりやす

いであろうが、本当にタクシー業界が、合理化に向けてできうることを全て行っているのか、という点には議論がある。

- ・例えば、禁煙車の問題。禁煙車化は、ある種、サービスの向上という側面もあるが、喫煙者にとっては、そうではない。タバコはにおいが残るので、全面禁煙にしないと意味がないと聞いたことがあるが、無線で喫煙車を配車するなどというサービスも考えられる。
- ・もう少し、知恵を絞った、東京だからできるサービスがあるのでは。
- ・もう一つ例を挙げると、都内では最終電車が終わった後、民間のバス会社はターミナル駅から比較的通常料金よりも高い料金での深夜バスを運行している。タクシーもタクシー乗り場から乗ることは可能だが、運賃が高いため、深夜に限っては、もう少し安く利用できるようにするなどというアイデアもある。収支が合わないというようなことも分かるが、まだできることもあるのではないか。

下谷内委員 ・減車というお話であるが、利用者にとっては安心安全に乗ること、乗務員・事業者にとっては活性化という両者を考えた上で、適正台数というのが出てこよう。

- ・現在、事業者でもそれぞれ取り組まれていることはあろうが、利用者にとっては、なかなか見えにくい。各事業者さんでどのような努力・取り組みをされているのか、次回ご紹介いただきたい。
- ・東京では、地域不案内な乗務員も多い。登録の試験制度はないのか？利用者が安心して乗ることはできない。乗務員や業界がそれぞれの仕事に自信を持ち、地域公共交通の役目を担っていると思って、取り組んでほしい。

太田座長 ・東京では、地理試験を行っているが、それが機能していないか、もしくは、試験を受けた当初は分かっても、経験を積むうちに、得意なエリアだけで運行するということになり、全般的な知識が薄れてしまうと思われる。不案内な場合の、乗務員の対応の問題もある。

- ・適正台数に対しては、こうなることで消費者へのメリットは何なのかという点を、環境問題も含め明確にする必要がある。単に、平成 13 年度の水準に戻したいだけなのかという批判につながる。

木村委員 ・地理の不案内な乗務員についてだが、法人・個人問わず、経験年数が長い乗務員ほど、自分の運行するエリアを決めてしまいがち。東京は特にエリアが広いので、慣れない地域での営業は敬遠する意識が働く。

- ・現在、個人タクシーはマスターズ制度があるが、この制度の中で、今後は、例えば 1 年に 1 度でも地理に関する講習を受けるようにするとか、地理に関する新たな道路・新たな橋・新たな施設名や名称の変わった施設名等の最新情報等を事業者に知らせるなど、取り組んでいく必要がある。
- ・接客についても、ベテランになると、「慣れ」などから、接客の質が落ちる場合もあるので、そのような接客に関する講習会も行う予定。ベテランに対しても、再教育を進めていきたい。

松田委員 ・労働行政の立場から発言する。地域計画には、乗務員の労働条件、労働環境の整備

が盛り込まれていると聞いているが、タクシーは全国的に労働時間が長く、賃金水準が低いのが現状。

- ・最低賃金を割り込むこともあり、法令上の問題も生じているので、今回の議論によって事業再構築がなされ、それが法定労働条件の確保や労働環境の向上につながっていくことになれば非常に望ましいこと。
  - ・地域計画の策定に当たっては、法令違反の状態を招くことがあってはならないということも念頭において議論して欲しい。また、賃金水準の向上については、消費者や地域住民の方々をはじめ、関係者の十分な議論がなされることを期待している。
- 藤田委員
- ・規制緩和以降、利用者には安全な公共交通を提供するよう努力しているが、需要が伸びず、厳しいのが現状で、地域公共交通としての役割は十分果たせない。
  - ・利用者のメリットがあるのかというご意見があったが、これ以上、車両台数が増え、労働条件が悪化すると、モラルを守れない乗務員も増え、VTRのような劣悪な状況が改善されない。その点からも、車両を減らしていただくような仕組みを考えてほしい。もう猶予はない。この協議会で出来るだけ早く協議が進めばと考える。

鈴木（勇）委員

- ・業界の中でも、先ほどの VTR のような銀座・六本木における行為は、総論的にはダメだと議論がなされるが、各論的には、各者とも自身の状況を見ると、あのような行動になってしまうのだろう。

- ・規制緩和後、地域交通の基盤となるべく、ヘルパー 2 級の取得、ユニバーサルサービス型の車両の導入を行った事業者に対しては、支援するなどという取り組みを進めてきたが、このような経済情勢の中で、進まないのが現状。
- ・適正車両台数をご提示されたが、正直言えば不安を感じる。本当に減車された場合、我々の営業収入が本当に増えるのかというのが不安。

富田委員

- ・色々なご意見を頂いたが、ご意見を収斂すると、減車はあくまでも手段であり、安心・安全・利便性が重要であるということだろう。すなわち、最終目的は、安心・安全・利便性だということ。

- ・そのためにどうするのか、交政審の中間答申では、車両台数が増えるのは「悪」ということで、台数増加を抑制するということが提示された。最終答申でも同様の内容が盛り込まれ、その結果、特措法が、衆参両院で全数賛成で決定。
- ・すなわち台数の増加が「悪」であり、その改善には減車するということである。なぜ減車するのかといえは、乗務員の賃金を上げるため。なぜ賃金を上げるのかといえは、よりよいサービスを提供するため。すなわち、乗務員の賃金が低く、稼げないため、乗務員の高齢化などが加速する、質の良い乗務員が集まらないなど、サービスの質が落ちている。なぜこのような状況なのかといえは、車両が多すぎるということ。
- ・現在の売り上げは 30 年前の売り上げと同水準。運賃改定で値上げをしたことで、やっと 30 年前の売り上げを保っており、値上げしなければ、さらに厳しい状況。やはり、車両を減らすしかない。
- ・これまでは、値上げをしようとする、なぜ、規制緩和をしたのに、運賃値上げな

のかと批判を受けてきた。物価安定政策会議などでも、そのような議論がなされたが、ここでは、タクシーは構造的に問題があるのではないかということになり、その結果、交通政策審議会が行われた。

- ・乗務員の処遇を向上しないと、乗務員の質も上がらず、離職率も高い。高齢者、質の悪い乗務員を使わないと、現状はなり手がいない。その結果、事故も多いというような交政審での結論となった。
- ・2年前に値上げを行ったが、不況もあいまって、乗務員の賃金が上がらなかったのが実情。需要に合わせた供給にしない限りは、効率よくタクシーを動かさない限りは、運賃が上がらない、質のいい乗務員が集まらないということ。
- ・このような状況を踏まえ、早急な車両削減を考えようということで特措法ができたと理解している。これは、お客様の安全を考えてのこと。今までご指摘されたような内容については、乗務員の処遇をよくすれば、解決すること。そのために減車するのだと、是非ご理解いただきたい。

森岡委員

- ・10年以上前は、ラジオ局の職員はタクシーのヘビーユーザーであり、近距離の利用も多かった。
- ・現在は、近距離であれば地下鉄を使う、便利な駅まではタクシーで向かい、そこから鉄道に乗り換えるなどに変わってきており、需要が冷え切る中で、供給が増加しているということを私自身実感。
- ・つまり、会社の経費での利用が減っている。今後は、個人需要をどれだけ掘り起こしていくかが重要。
- ・高齢者にとって、介護タクシーや通院でのタクシーは、切実に重要な手段。しかし、介護タクシーなどは、予約が大分以前から必要だというような状況であるが、介護は予約ができるほど先の見通しが立たないものであり、もう少し、改善される余地がある。この点については、新たなマーケットとしての可能性がまだあるのではないか。
- ・一方、タクシーのランク制度などによって、利用者がタクシーを選別できるようになりつつあり、乗務員の優劣がつきはじめている。このような、減車や優劣によって失業したりするという側面を考えると、運転者には厳しい状況であるとも思う。

小河原委員

- ・減車の問題がこれほど喫緊だとは今はじめて認識した。
- ・減車の問題を突き詰めていくと、ユーザーの認知・社会の認知になる。科学的根拠をもって、どのように説得できるかが重要。
- ・私自身、深夜タクシーを利用する際、銀座のインターに入るのさえ渋滞しており、確かに車両が多いというのは、利用者として実感しており、対応すべき課題だと感じた。

富田委員

- ・減車するとタクシーの乗務員が失業するといわれたが、いま稼働率が80%であるため、20%減車しても、乗務員は失業しない。
- ・今は、供給過剰の中、無理して車を動かしているのが現状。したがって、車を減らしても、乗務員の職がなくなることはないので、安心してこの問題に取り組んでも

らいたい。

工藤委員【代理】・長寿時代では公共交通機関としてのタクシーの機能は重要であり、機能不全にならないように取り組むことが重要。

- ・これまでの新自由主義的な規制緩和路線の中ではタクシー業界は厳しい状況にあったが、新自由主義的政策が見直される中、公共交通機関のあり方も見直されつつあり、非常にタイムリーな法律ができたのではないか。この協議会の取り組みは成功するでしょう。時代が味方する。

太田座長 ・アメリカでは規制緩和が進む中においても、タクシーについては運賃規制等も行われてきたし、空港も民間のものはない。それぞれの公共交通機関の特性によって状況は異なるにもかかわらず、なぜ、日本ではタクシーも含め全てにおいて規制緩和されてしまったのかという反省も含めて、東京都特別区・武三交通圏に適した仕組みを検討していきたい。

- ・本日ご発言のいただけなかった委員の方々からは、事務局から個別に聴取することとしたい。

事務局長 ・次回、第2回協議会は11月4日14時から、グランドヒル市ヶ谷にて開催としたい。

- ・第2回以降は多摩地区3協議会合同という形で開催する旨、ご了承頂きたい

## 7. 閉会

神谷委員 ・次回に向けて事務局ともども作業を進めていくので、今後とも宜しくお願ひしたい。

### 【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料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（案）

資料2 「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」制定の背景と協議会の目的

資料3 東京のタクシー業界の状況

資料4 適正と考えられる車両数の算定について

資料5 「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」地域計画

資料6 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画～特別区・武三地区

- ・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