

第 1 回

東京都多摩地域三交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成 21 年 11 月 4 日 (水)

14 : 00 ~ 15 : 10

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

- ・協議会設立の手続き
 - ・「東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
 - ・「東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
 - ・「東京都西多摩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・座長選出
 - 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会同様、神谷委員を会長に、太田委員を座長に選出 -
 - ・事務局長指名
 - 神谷会長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指名 -
 - ・第 1 回東京都多摩地域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 ・通常国会において、全会一致で、タクシー活性化・適正化法案が成立し、タクシー事業が公共交通機関として機能を果たすべく、本年 10 月 1 日から施行された。
- ・新法に基づき全国で、141 の交通圏が特定地域として指定され、各交通圏毎に地域計画策定のために、順次協議会が立ち上げられることになっているが、全国に先駆

けて、10月14日に、東京都特別区・武三交通圏の協議会が設立され、今回は、三多摩地域の合同協議会を、立川、八王子、青梅の三市長にご出席頂き、開催する運びとなった。

- ・また、座長を東京都特別区・武三地区の協議会に引き続き、太田委員にお引き受け頂くこととなったが、何卒よろしくお願ひしたい。

3．座長挨拶

- 太田座長
- ・三多摩の協議会開催にあたっては、多くの方々が、重なっているとのことで、合同協議会が開催されることになった。長丁場だがよろしくお願ひしたい。
 - ・特に3市長については地域交通の1つとしてのタクシーについて忌憚のない意見を頂きたい。

4．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 -

太田座長

- ・三多摩地区は第1回の協議会であり説明を省略するなど、説明が不十分な部分もあるかと思うが、基本的な問題は、タクシー需要が減っている中で、タクシー車両数が減っていないという現状である。この協議会は、そのような状況に対する対策を検討していく場となろう。

- ・以上の説明を踏まえて、各市長様にご意見賜りたい。

清水委員

- ・今、色々な数値を元に説明を頂いたが、経営の立場からというよりも、利用者の立場から説明を聞いていた。私は、平日は公用車を利用しているが、土日祝日はタクシーを利用して活動しているが、今の説明の中には、利用者の立場からどうしたらいいのか、という視点の説明がほとんどなかったように思う。適正と考えられる車両数についてという説明もあったが、これも営業の立場から考えた適正車両数である。

- ・利用者からすれば、例えば、かつて、立川においては、金曜の夜、駅前で1時間待ってもタクシーが来ないという状況があった。今でこそ、そういう状況はないが、2年ほど前はまた同様の状況が若干見られ、タクシー待ちの人数が50人、70人と見られるようになった。

- ・リーマンショック後はそのような光景はなく、むしろ、タクシーのプールから車両があふれている状況であり、環境、安全問題から対策していかなければならないと思う。

- ・しかし、今後タクシー業界の方向性を示すに当たっては、利用者が真冬の夜中、1時間、2時間待たされるという状況、そのような利用者の立場を考慮して検討しないと、理解は得られないだろう。

- 黒須委員 ・車両が多すぎるということは、肌身で感じている。JR八王子駅では、常時40、50両滞留しており、路上駐車がひどいところも2～3箇所ある。そのような車両のほとんどが、エンジンをかけっぱなしで、その後にはタバコの吸殻が落ちているということで、市民からの苦情が多い。
- ・景気の波を一番肌で感じるのは、タクシーの運転者だと思うが、タクシーを使う際は、世間話としてそのような点について運転者に聞く機会となっている。
- ・その話の中で最近よく聞くのは、タクシーの運転者の賃金が低く、労働にそぐわない賃金となっているということ。そのため、なり手がなく、ドライバーの質の低下につながっている状況なのだろう。実際に八王子市役所から利用した際、「京王プラザホテル」さえ分からないという運転者が居た。地理不案内などの質の低下を実感することもある。
- ・こうしたことの背景には、規制緩和後、車両数が増えているという問題があるのだろうが、個人タクシーの問題もあろう。個人タクシーがどのような形態で運営をしているのか分からないが、その点も踏まえていかなければならないだろう。
- ・車両数を減らすということは、必要なことなのだろうが、難しい問題だろうと感じている。
- 竹内委員 ・地元でも需給のアンバランスがあると実感しているが、どのように調整するのか難しい。特に、雇用情勢も悪い中で、どのように対応すべきかということも、一方で検討すべきこと。いずれにしても、客がいない中で、客待ちの車両が多いという点は問題であり、その点は地方の都市も同じ状況。
- 太田座長 ・10年前の規制緩和の際には、市場の調整機能によって、需給が調整されるという話だったが、実際に市場に任せていると不必要に増え、減った方が良い場合も減らないというような状況となり、調整機能が働かなかった。
- ・今回の地域計画には、何か上手く調整できる機能を入れたいということだろう。さらに、その中では、運転者の質を上げる、待遇を改善すると同時に、利用者にとってはいつでも乗ることができる、しかもなるべく安く乗ることができるというようなことも実現しうる、市場に代わる何らかの仕組みを作っていこうというのが本協議会の主目的である。ご指摘を参考にしていきたい。
- 事務局 ・需給のアンバランスを解消するという考え方は、この後の協議会で議論する予定だが、需給のバランスを検討する中で、利用者の利便性も考えていく必要があるというご意見も踏まえていきたいと思う。
- 戸崎委員 ・立川は、成長している東京の中でも特異な街であると思う。それに応じた都市計画がスムーズについていけないという話も耳にする。そのような中で、車両が不足しているという状況は、過渡的なものであって、現在は、一段落ついた状況なのか、また、今後減車などを行った際に、さらに車両不足の状況が悪化するのか、その点について今後の見通しなどあればご意見いただきたい。
- 清水委員 ・都市計画としては、南北の交通網整備が若干遅れている。一刻も早く整備しなければいけないと思う。

- ・タクシーに関しては、以前は、JR立川駅南口に3社、北口に4社と、法人タクシーの棲み分けができていたようだが、今は、他の地域の会社なども多く駅に集まっている。
- ・また、これまでは夜しか車両が集まってこなかったが、現在は昼から車両が集まっているという状況。立川には潜在需要があるのだろうと思う。
- ・利用者の待ち時間が長い状況が、過渡的かどうかということについては、過渡的だと思っている。というのは、今は多摩地区のほかの地域から車両が集まっているが、立川に来てそれほど客がいないと分かれば、少しは減っていくのではないかと思う。
- ・ただ、立川では基盤整備を進めており、5年後は、来街者が1万人増えると試算しているので、さらに需要が増えていくのかと思う。さらに、駅の北口の基地跡地に国文学研究所、極地研究所などのような国の機関がいくつかオープンしており、それらへの利用者が非常に増えたタクシーの運転者に聞いた。とはいえ、土日の夜はほとんど利用者がいないという状況なので、なかなか、先ほどの質問に的確に回答するのは難しい。しかし、いずれにしても、都市基盤も整備し、大型の集客施設の立地も計画されているという状況である。

太田座長 ・需要が反転・増加し、車両が増えなければいけなくなった時に、車両が増えないシステムでは困るので、そのようなことが可能な仕組みづくりをしたい。

・また、タクシーは地域の公共交通機関であるにもかかわらず、市のご意向が反映されない行政システムとなっていた。しかし、今後は、都市計画の中でタクシー問題について少しでも検討していただきたいと思うとともに、この仕組みの中でも都市計画などを踏まえて考えていきたいと思う。

神谷会長 ・特定地域の指定期間は3年間。したがって、社会経済状況が変われば、また、変化があると思う。

・多摩地区については、東京都特別区・武三地区ほど、供給が多くてどうしようもないという状況ではないと思う。したがって、多摩地区については、より地域密着型のタクシーサービスのあり方を考えるなど、需要を掘り起こすような取組みにも力を入れることが必要ではないか。

工藤委員 ・40年間地域のバスタクシー鉄道にかかわってきたが、今月に1回都市と交通問題研究会を開催している。その中で、よく出てくるのは、地方自治体は、交通問題に関心がないわけではないだろうが、窓口がないということである。そのような中で、十分な対応ができなかったのではなかったか。東京都は交通局があるといっても、充実した窓口があるというところもお見かけしていない。こういったことを契機として、利用者の立場にたった交通行政のあり方について、適切な対応をなさっていただきたいと期待する。

太田座長 ・地方自治体の方が、地域の方々へのサービスを考えるに当たっては、足の確保が重要だが、それは目的ではない。タクシーなのか、バスなのか、他のものなのかというのは、手段として捉えられてきたこと、および地方自治体がコミットメントでき

る権限がなかったという状況から、地方自治体は交通問題に対して積極的でないように見えたこともある。

- 清水委員 ・正直に申し上げれば、これまでタクシーについては念頭がなく、バスの路線網を中心に交通政策を検討してきた部分がある。尚、立川市には交通課が設置されている。
- 太田座長 ・今後の高齢化社会ではタクシーの需要も増えると思われるので、タクシー問題も合わせて考えていただければと思う。

【配布資料】

- 資料 1 - 1 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料 1 - 2 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料 1 - 3 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料 2 多摩地域（三交通圏）におけるタクシー事業の現況
- 資料 3 1 適正と考えられる車両数の算定について（東京都北多摩交通圏）
- 資料 3 - 2 適正と考えられる車両数の算定について（東京都南多摩交通圏）
- 資料 3 - 3 適正と考えられる車両数の算定について（東京都西多摩交通圏）

第 2 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 11 月 4 日 (水)

15 : 10 ~ 16 : 30

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

1 . 開会

2 . 議事

- 事務局より適正と考えられる車両数における効果等について、資料説明 -

太田座長 ・最後に説明のあった消費者にとっての効果については、業界のメリットのことだけではなく、資料にきちんと書いておくこと。

- ・資料中、 の 3 点目で、収支が現行だとマイナスだが、+ 1 %まで改善されるということがしめされており、車両が減ればこれだけ改善されるということだ。では業者が車両を減らせばいいではないかというように思われがちだが、市場に任せの場合、自分だけ減らすと、自分だけ損をするというのが現状であり、全体で減らしていかないといけない。市場に任せてはおけないということで、その点についてこの協議会で議論していただくことになるかと思う。

木村委員 ・それぞれの事業者の方が車両を減らされることになるが、減らす場合には、雇用の確保ということを配慮しなければいけないのではないか。前回の委員会では、富田会長が、運転者が路頭に迷うことにはならないということをおっしゃったし、私もそうでないといけないと思っている。

- ・適正車両数というのが出されているが、その稼働率についてみると、現在でも運転者を確保し、9 割を越える稼働率を確保している事業者もいれば、稼働率が 6 割ほどの事業者もあるので、減らし方を間違えると、運転者に痛みが伴うこともある。個人のことでなく、法人のことであるが、我々もその点は危惧するところである。

- ・法人業界の中でも 1 車 1 人制となっている事業者も増えており、個人タクシーと同様の形態となっている。先ほど、個人タクシーの経営形態が分からないという話があったが、個人タクシーは 1 人 1 車制で、需給の調整弁のような役割をしてきた。かつては、できるだけ忙しい時間、車両の足りない時間に出て行くというようなすみわけができていたが、運転者が確保できない中で、法人タクシーも 1 車 1 人制ということになってきたのだろう。

- ・台当たりの運転者の全国平均の割合が 1.5 となっているが、東京都特別・武三地区

については、2.5 などの考えで進めていったほうがいいのではないかと思う。運転者の方々にこのことで迷惑がかからないようにしていければと思う。

太田座長 ・車両と運転者がセットにならないと、サービスを提供することができないので、その比率なども踏まえて考えていく必要がある。

富田委員 ・運転者の人件費の計算式の中で、売り上げの約 70%を運転者に渡すということになっているが、そう言うと、それほど運転者に渡していないだろうといわれるが、これは、福利厚生、保険など全て含めての人件費である。その点を誤解なさないでもらいたい。

・雇用問題について木村委員からご意見いただいたが、実際には、色々な側面から雇用問題を検討していかなければいけない。基本的には、車両が多くて、人が不足しており、経営的に困っているという理解で問題ないと思う。稼働率 8 割と聞くと、2 割は遊んでいるのではないかと、2 割なくせばいいのではないかといわれるが、そうではない。例えば、土日に休ませて、平日は 100%稼働するという事なので、単に運転者を減らせばいいということにはならない。現状、事業者は無理して稼働させている部分があるので、大騒ぎして運転者を減らさなくてすむと申し上げましたし、それほど大きな問題はないと思っている。

事務局 ・運転者の試算も行っている。2 万 4,900 両の 85%の 2 万 1,165 両になった場合、全員が隔日勤務と仮定すると、1 両当たり 2.5 人ということになる。つまり、2 万 1,165 両に対して、5 万 5 千人弱なので、現行に比べると 2 万人弱が余剰となる。

・一方、平成 20 年に運転者証を返納した人が 1 万 8 千人ある。労働供給のうち、辞められる方がいるので、参入をストップすれば、自然に調整されるのではないかと見られる。

太田座長 ・雇用の流動の問題と、運転者の質の問題と 2 つあるのだろう。

工藤委員 ・木村委員から 1 人 1 車制を説明いただきたい。行政には、個人タクシーと法人タクシーの位置づけを説明してもらいたい。

木村委員 ・個人タクシーでは 1 人 1 車、法人タクシーでは 1 車 1 人と呼んでいるようだ。100 両保有する事業者には、250 名運転者が確保できれば、かなりの稼働率を維持することができる。逆に、100 名の運転者しか確保できなければ、1 両当たり 1 名の計算になるので、隔日勤務ではなく、毎日出て行かなければならないというような状況になる。そうになると、忙しい時間だけに出て、暇な時間に出ないという状況になる。この点は、個人タクシーも同様。

・昔はそのような法人タクシーの 1 人 1 車などはなかったのではないかと思うが、今はそのような事業者が多くなっていると聞いている。

神谷会長 ・個人タクシーは本年生誕 50 周年を迎えた。経済不況の中でタクシーの危険運転が社会問題となり、優秀なタクシー運転者に夢を持たせるという意味合いもあり、個人タクシーという制度が出来上がった。

・最近の個人タクシーの車両数は横ばいもしくは漸減傾向にある。

・新法においては、個人も法人も抑制するという事で、同等の扱いとして考えてい

る。

- 工藤委員 ・ 個人タクシーの運転者は難しい試験を受けており、名誉ある社会的交通機関として役割を担ってきたと思うが、先ほどの法人タクシーの1人1車が増えたということになると、形式としては個人タクシーまがいのものが出てくるのではないかと。そうになると、単に量の問題ではなく、運転者の質の問題を問わなくてはならないのではないかと。
- 太田座長 ・ 東京都心部における公共交通機関としてのタクシーは、いつでもどこでもある一定数が走っている、いつでも乗れるということが重要であり、そのためには24時間走っててもらわなければならない。1人1車であれば、1人で24時間走れないので、その点がどのような意味を持つのかについても考える必要がある。
- ・ 車両数を減らすとしても、残った車両の稼働率が下がると無駄になってしまうので、その点を考慮すると、車両1両当たり2.5人くらいの運転者を確保してもらわないといけないのだと思う。
 - ・ 先ほど、木村委員が需給調整弁とおっしゃったが、需要が余っている場合には調整弁になりうる。一方、車両が余っている場合には、需給調整弁としてはなくなってもらわなければならないわけだが、そうすると、1人1車や個人タクシーの方は売り上げがなくなることを意味するので、車両はなくなるというのが現状であり、調整弁として機能していない。適正な車両数になったときに初めて、調整弁として機能を果たすのだと思う。したがって、現在のように法人タクシーの車両数が増えた状況では、個人タクシーの社会的使命が果たせない状況になっているのであろう。
 - ・ ただ、車両を減らすとしても、運転者の数で車両数を縛るのかということ、それはできない。各社がそのようにしたくなるような仕組みを作ることが必要となる。
- 神谷会長 ・ 特に東京都特別区・武三地区では、24時間、いつでもタクシーが走っていることが、公共交通機関としての役務になる。そのためには、1人1車ではなかなかそうした役割が果たせないのではないかと。一方地域によっては、そうでないという地域も全国ベースでみた場合には、あるのではないかと。
- 丸山委員 ・ 運転者の給与推計について、現状の歩合は、0.64が普通だと理解しているが、その数値で推計すると給与推計はおよそ440万円となるので、現状とあまり変わらない状況。福利厚生費が入っているということはわかるが、運転者の実感としてはおよそ6割をもらっているという感覚なのだろう。
- ・ 平成20年の給与推計が440万円となっているが、どのように数値を出しているのか。賃金センサスからなのか、分かれば教えていただきたい。
 - ・ 三多摩地区では適正車両数への削減幅が1割だったが、東京都特別区・武三地区では2割を超えている。これは、実現可能な数字なのか、業界関係者がどのように感じていられるのかお聞きしたい。
- 事務局 ・ 東旅協の会員に関する実績値では、0.69とあるので、その数字に基づいて計算すると485万円という数字が出る。ただし、ここでは、東京全体の数字をお示しする必

要があるので、協会以外の事業者についても念頭に、「0.7」については運賃改定時の実績をもとに数字を出した。また、この給与実績値の根拠は、賃金構造基本統計の実績値である。この数字には、福利厚生費も含まれている。

富田委員 ・賃金体系とかかわるものなので、1人1車について話に戻させてもらいたい。法人と個人は役目が違う。法人は公共交通機関としての役務を果たす。個人は、法人で頑張った方が夢を持ってなれるので、厳しく縛ることはなく、時間的に、24時間稼働するということは求められていない。24時間稼働するのは法人であって、その点で責務が違う。

・運転者の給与については、隔日勤務で稼働した場合の稼働率で計算してもらいたい。

黒須委員 ・初歩的なことだが、個人タクシーと法人タクシーの位置づけを教えてください。また、その両者の業界としての協議の場はあるのか。

富田委員 ・定期的に協議の場はある。混雑の著しい場所に対する対策、事故対策などについて検討している。

太田座長 ・先ほどの車両が減らせるのかという丸山委員に対する質問に対して、減らすという決意表明を頂いたが、市場の中では、各事業者が自分の利益のために頑張ることで市場が上手くいくというのが、規制緩和の議論だった。業界が自分の利益を度外視して、車両を減らすというのは、資本主義の原則に反する。各社が自分の利益を追求することによって、車両を減らすという仕組みを作るというのが望むべきことなのだろう。他人のために身を切るというのは、市場の原理にも自由経営の原則にも反するし、また、制度作りとしてはおかしなことになるのだろう。

- 事務局より東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子について、
資料説明 -

河島委員（代理）・地域計画の4ページ目、東京のタクシー業界の取組みの部分であるが、「スムーズ東京21の中でのショットガン方式によるタクシーの滞留対策」とあるが、こちらは、現在では「ハイパースムーズ作戦」という名称に変わり、こちらに基づいて行っているので、訂正いただきたい。

・方向性について、東京都では、道路の渋滞対策が一番の問題となっているので、その文言を入れていただけないかと思う。

・地域計画の7～8ページ目、地域計画の目標の最後に、「定点観測行って、短縮効果の測定を行っていく」とあるが、具体的にどのようなことを行っていくのかということが読み取れなかった。今後の具体的な方策で検討するのであれば、その旨記載いただきたい。

事務局 ・3点目に付いては、具体策に結びつくものがあれば、書き込んでいきたいと思うが、次回までに検討させて頂きたい。

富田委員 ・先ほどの丸山委員のご質問に回答させていただきたい。実際、減車できるのかという話だが、財産権の問題なので難しいというのが現状。

- ・規制緩和したのに、なぜ値上げなのかというご指摘をこれまで受けてきたが、交政審等においても、一貫して、供給過剰を直さなければ、全て上手くいかないということが確認され、皆さんも認識されている。しかし、一番認識していないのは事業者。増車したのは、新規参入者と一部の既存事業者であるが、減車のインセンティブをうまく作らなければ、なかなか減車できないだろう。
 - ・タクシー業界は公共交通を担っているので、減車できるのかできないのかではなく、やらなければならないことだと思うので、皆様のお知恵をお借りしたい。
 - ・事業者は経営状況が厳しく、大変苦しんでいるので、この協議会が長引くと、倒産する事業者も増えることになる。なるべく早急に議論を進めていただければ、事業者の状況も改善され、安心安全なサービスの提供につながると考えているので、どうぞ応援いただきたい。
- 太田座長
- ・タクシー事業者は公共交通を担うコモンキャリアとしての自覚を持つべきというような記載を入れることを検討したいと思う。
- 丸山委員
- ・地域計画の4ページ目の、東京の取組みは具体的に書いてあり分かりやすい。ただし、目標については、東京ならではのではなく、どこの地域にでも当てはまる目標になっているのではないか。東京ならではの特徴もあるので、都市型のサービスに取り組むなど、東京ならではの良質なサービスとその活性化という文言があってもいいのではないか。
- 太田座長
- ・東京都特別区・武三地区の計画になるので、その点を意識して書いてもらいたい。そうではないと、今後議論する多摩地区と全く同じということになる。
- 戸崎委員
- ・この問題に対しては、社会的不安は大きいだろうと思う。その点を払拭するための実証実験を行うなどということを具体的に明記してもらいたい。3年間でやらなければならないという厳しい状況なので、単に数値を示すだけでなく、実際に地域にどのような影響が出るのかというような機会を早めに設けるようなことを明記していただきたい。
 - ・都市計画との連携についてももっと盛り込んでもらいたい。これからの需要創造を考えた場合、都市計画が重要となる。特に、多摩地域においては、これまで地域交通として軽視されてきたかもしれないタクシーの位置づけを踏まえることで、どのような需要が取り込めるのか検討が必要だろう。
- 下谷内委員
- ・3年間という限定であり、まず一番最初に何をするのかというのが見えにくい。地域住民が利用しやすく、安心して信頼感を持って利用するために何が必要かを分かりやすく書いていただきたい。
- 小林委員
- ・計画の中に、タクシーの構造的な要因への対応という目標が掲げられている。構造的な問題としては、選択性の問題や歩合制の問題であると思うが、労働条件等の解消の中にそのようなことへの対応も入っているのだろうか。
 - ・環境問題等の貢献という部分に関連して、羽田空港では、タクシープールから空車タクシーを配車しているが、そのタクシープールに運転者の休憩室を作って、空車車両のアイドリングストップをお願いしている。羽田空港は3時間もの待ち

時間があるということのようだが、調査すると、休憩室を作っているのに、アイドリングストップの実施率が低いという結果である。アイドリングストップについても、環境の取組みの中に加えてもらいたい。

事務局 ・ 交政審では、構造的問題について様々な事案が出された。例えば、利用者選択性が図れない、低いという問題が指摘されていた。基本方針では、構造要因の対応を項目として出すようにということになっているため、良質なサービスが選ばれる環境づくりというところで、利用者選択性を高めるための工夫ということを記述した。その他の構造的要因に関わる点についても、それぞれの項目の中で記述していると理解いただきたい。

工藤委員 ・ 地域計画の6ページからの部分について、～ と は性格が違っただろう。～ は、いつでもやらなければいけない問題。 は緊急を要する問題だろうし、事業者の切実な要求ではないか。 については、重大な要件ということで、さらに特別な議論が必要になろう。

事務局 ・ 次回までに検討したい。

- 神谷会長より先行的な取組みについての資料説明 -

乙丸委員 ・ 我々が望んでいることは網羅されていると思う。今後は具体的な手法になるかと思う。

・ 相当地域差があると実感しているが、特に違うのは盛り場。全体的な事故率が低下する中で、タクシーについては上昇しているという深刻な状況である。したがって、車両が減れば全てが解消されるということではなく、車両が減っても盛り場に一極集中するという状況になれば、問題は解決されないで、その点も踏まえた対応が必要になろう。

松田委員 ・ 地域計画、目標の中に、前回の協議会で申し上げた、労働環境、状況の改善について盛り込んでいただいている。

植松委員（代理） 輸送機関として共存共栄の関係を築ければと思う。鉄道の障害の場合に代替輸送をタクシーに協力頂いている。今後さらに我々も連携を強化していきたいと思う。

小河原委員 骨子については、定性的、定量的にまとまっていると思う。具体的な所をどうつめていくかが今後の議論となる。

7. 閉会

神谷会長 ・ 次回は、本日ご提示した地域計画の3つ目の項目、これが一番重要なところになるので、具体的に肉付けしたものについて活発なご議論をいただきたい。

【配布資料】

資料 1 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

資料2 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案

参考資料

- 1 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基本方針（平成21年9月29日付け国土交通省告示第1036号）
- 2 タクシー運賃の今後の審査のあり方について（概要）
（平成21年8月タクシー運賃制度研究会報告書）

・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