

第3回 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第3回 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第3回 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
議事概要

平成27年12月15日(火)

13:30~16:00

アルカディア市ヶ谷

1. 開会

・ 構成員の紹介

ー 事務局より、新たに加入された構成員を紹介 ー

2. 議事

太田会長 午前中の東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会から出席されている方には似たような話で申し訳ないですが、今回3回目の協議会です。旧法の時も座長をやらせて頂いたが、初めて特別区・武三交通圏と三多摩地区交通圏を分離して開催させて頂いた。開催の方法についても後ほどご意見を頂きたいと思う。旧特措法の中では枠組みがしっかり決まっていたので合同開催も合理性があったが、準特定地域ではフリーハンドの部分が多く、多摩地区は別に開催するのが適切であろうと考えた。戸崎委員に分科会長をお願いし、多摩地区の問題について特別区・武三交通圏よりかなり突っ込んだ形の提案を頂くようだ。後ほど内容を紹介するが、目標をしっかり定めて動かしていこうというのが多摩地区の状況である。戸崎先生にはリーダーシップをとって頂き、自治体との連携を深めることで話を深度化して頂いている。政策論としても前向きなものが多いと思っている。議題の冒頭2つが設置要綱、地域計画改正関係で必要のためにやるがなるべく短時間で済まして、3番目の議題について活発なご意見を頂きたい。それでは議事に入ります。設置要綱の一部改正について事務局からお願いします。

(1) 多摩地区各交通圏タクシー準特定地域協議会の設置要綱の一部改正について

－ 事務局より資料1「多摩地区各交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱改正案」を説明 －

太田会長 ありがとうございます。それでは特段ご意見はないと思いますが、議決を取りたいと思います。交通圏によって構成員が異なっているのでご注意ください。構成員メンバー表をご参考に、ご自分が関連している交通圏を参照しながら議決にご参加ください。議決の方法と委任状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。異議のある人に手を挙げてもらっても良いですか。

事務局 それでも構わない。

太田会長 北多摩交通圏について異議のある方挙手をお願いします。

－ 構成員の挙手の確認 －

太田会長 南多摩交通圏について異議がある方。

－ 構成員の挙手の確認 －

太田会長 西多摩交通圏について異議のある方。

－ 構成員の挙手の確認 －

太田会長 全員賛成で可決とします。それでは今回新たに委員として読売新聞の佐々木様にご就任頂いたので一言ご挨拶頂きたい。

佐々木委員 経済部で長く記者・デスク等をやっていた。今も編集委員という肩書でたまに記事を書いている。午前中のお話を伺っていると、高齢化、外国人観光客の増加などタクシー業界はビジネスチャンスが転がっている、これから可能性が広がる業界だと感じた。第三者的な立場、利用者の立場から建設的な意見を述べさせて頂きたいと思う。

太田会長 よろしくお願ひします。議題2、地域計画の改正について、まずは資料2に基づいて東京運輸支局からご説明をお願いします。

(2) 多摩地区各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について

- ー 東京運輸支局より資料2「準特定地域における適正と考えられる車両数について(27.8.19 関東運輸局公示：東京地区抜粋)」を説明 ー

太田会長 ありがとうございます。実働率の下限上限という言葉は逆の印象を与えますが、下限値を算定する値、上限値を算定する値と言う意味です。資料3の赤字の部分がこの度修正となった箇所、事務局から説明をお願いします。

- ー 事務局より資料3「多摩地区各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画(改正案)」を説明 ー

太田会長 何かご質問ございますか。交通圏によって少しずつ表現が異なっているのでご注意ください。では、議決の方法について説明をお願いします。

- ー 事務局より議決方法について説明 ー

太田会長 北多摩交通圏から議決をさせて頂く。反対の方のみ挙手をお願いします。北多摩については数値を変更したこと、より適切な表現に変えた。結論部分に変更はない。ご質問はよろしいですか。反対の方、挙手をお願いします。

- ー 構成員の挙手の確認 ー

太田会長 反対なしということを確認致しました。南多摩交通圏は数値が多少変わった結果として表現が変更されている。活性化については場所を変えて記述した。ご質問ございますか。反対の方、挙手をお願いします。

- ー 構成員の挙手の確認 ー

太田会長 よろしいですね。西多摩交通圏も数値が変わった関係で文言が書き換えられている。反対の方、挙手をお願いします。

- ー 構成員の挙手の確認 ー

太田会長 よろしいですね。3つの地域計画とも、賛成の議決ということにします。ありがとうございます。

議題の3番目、本日の協議会の最重要議題です。適正化と活性化を合わせて戸崎先生に分科会長を務めて頂き、精力的に議論を進めて頂いた。その結果を資料4でとりまとめを頂いた。ご説明をお願いします。

(3)「多摩地区適正化及び活性化分科会」について

－ 事務局より資料4-1「多摩地区適正化及び活性化分科会」についてを説明 －

太田会長 ありがとうございます。戸崎先生いかがでしょうか。

戸崎委員 ご参加頂いた方と特に事務局のおかげでここまでいろいろと出たが、正直言って活性化も適正化もやらなければいけない状況で、半年に1回しか開けなかったのが、自治体の関心が低いかということのを浮き彫りにした。マイカーが主導なので致し方ないという指摘や、タクシーが公共交通と意識されていないというご意見もあったが、そうした中でこの時期にタクシーのあり方を改めて何故問うかということに逡巡があったことは否めない。実際にアンケートの出どころも交通部署とともに福祉関係から出ている。会議のときに話題にもなったが、福祉政策としてタクシーを使うのか交通政策として使うのか、地域特性によって全然違うが、どういう風に整合的に議論をするかという仕組みもまだ作れていない。まずはタクシーをどういう風にこの地域で扱っていくかという根本的な議論をしないと散漫になるという危機感がある。本当はそういったところから積み上げていかなくてはいけないというのが実感。今回上げたのはほとんどフォローアップ事項で、これからどう進展するか定点観測でみていかねばならないし、地域によって温度差もあるので、それを無理やり揃えていく必要があるのか。或いはやらないで良いと言うところもあって良いというくらいに腹を決めてやる必要がある。やらないところは基本的にはやって頂きたくない。活性化だと実際に実現出来るかファンディングがあるので、やりたいところに資源を特化して実現性を高めることも必要。数少ない資源をどこに重点的に入れるかが、この地域では必要。地域交通政策をこの協議会とどう整合性を付けていくか。色々な会議が並列して十分な時間がとれないことになる。1回しか開催出来なかった中でこれだけ出てきたのは委員の皆様には感謝しているが、だからこそ本当にこれからやるかどうか議論して頂きたい。分科会は継続した方が良いとは思いますが、特別区・武三交通圏とは違って「やらなくても良い」という結論もありだと思ふ。

本当にやる気があってやるのか、それとも全体会議の中で済ませてしまうか、会議回数を見れば明らか。そういった姿勢もこれからの会議の中で考えて頂きたい。その上でやるのであればフォローアップするし、やらないなら各市に任せて結果を全体協議会で報告すれば良いと思う。

太田会長 極めて適切なコメントをありがとうございました。地域公共交通なので地域がいらないと言えればそれで良い。必要性を検討するのは重要。先ほどのデータで高齢化の比率が上がって1世帯当たりの自家用車の台数は減っているが、車全体の台数は増えている。その中でタクシーが大きな役割が担えそうなのに需要が減っていることを見据えながら、交通圏ごとに違うだろうし、交通圏の中でも市町村で違うだろう。場合によっては3地区合同ではなく地区ごとの分科会もあり得る。多摩地区はバスの問題もある。今回分離して1つのステップを踏んだと思っている。それがよい方向に行くことを切に願っている。資料4-1、検討結果を受けて協議会の検討結果として結論を得たい。1ページ～7ページまで、足りない部分、付け加えたいことを議論して頂きたい。まず1ページから、多摩地区の現状、こちらはよろしいですか。「(2) 今後の適正化の進め方」について、適正化については各事業者のご判断でして頂くのが法律の枠組みなのでよろしいですか。「(3) 乗務員の確保方策」についてはいかがですか。

藤原委員（代理） 三多摩地区交通圏における乗務員不足は特別区・武三交通圏以上に悩んでいる。アベノミクスの効果が特別区・武三交通圏では若干見られ始めた。しかし多摩はまだまだ来ていないのが実態。住んでいるところと働いているところが近いというのが多摩地区の乗務員の特徴で、幸せ度を考えると、給料は都内より若干低くなるものの家族と一緒にいられる時間が長いので、特別区・武三交通圏の乗務員よりやりがいもあり、シニアが減っていることを考えると日勤でもそこそこの売り上げがある。そうすると女性の労働者確保に力を入れていくべきではないか。一方では労働基準法に基づいて女性を雇用する場合は専用のトイレ等を整備するなどの制約があり、なかなか踏み切れないのが多摩地区の事業者の実態。その辺を勉強しつつ何か補助を頂き女性、特に主婦の方を活用することを業界として考えなければいけない。また、なぜ女性が良いのかというと、高齢化が進んでいて介助もしなければいけないが、男性より女性に介助された方がお客様は気持ちよく乗ってもらえる。UD研修では男性の乗務員が女性のお客様に対する接し方を勉強しているが、女性のドライバーも増えて頂きたい。

川崎委員 今の話を聞いていると、「女性の活用」というときの、その「活用」という言い方自体、違和感を覚える。認識が違うと思う。乗務員が集まらなくて困っているから今まで放って置いた女性を引っ張り出していると聞こえなくもない。だから労働環境の整備などが後手に回っている。高齢者の「活用」という言い方でかつて定時制乗務員に頼ってタクシー乗務員の平均年齢が今 60 歳近くなっているという現状がある。場当たりの対応に聞こえる。

工藤委員 この会議は労使間の交渉の場ではない。運賃の問題、賃金の問題の関係性は別途論じなければいけない。多摩地区には昭和 40 年代初めから住んでいるが、三多摩格差という言葉が長く言われた。特別区・武三交通圏とどれだけ格差があるのか。実態はどうかきちんと整理してもらいたい。本来なら東京都がやるべきことだが、東京都は何もやらない。今住んでいる東久留米市は昔は郡だった。郡が市になってどんなメリットがあるのか知らないが、東京にどんどん人口が集中するので多摩地域には集合住宅がたくさん作られた。これが老朽化して建て替えの時期になっている。建物だけでなく人も老朽化している地域がある。集合住宅が落下傘的に作られ交通網は後追いだったので、もともと交通の便が悪い。道路が東西は良いが南北にはない。交通圏全体の格差をどう見るのかが大前提。タクシーは市の境を越えて全域に動ける乗り物。タクシーの競合はマイカー、公共交通機関としてはバス、オートバイ、自転車、これをどうみることが多摩地域では大切。格差としてみるのか、特性としてみるのか。多摩は面積が広いが、人間の移動は南北に動けない。職場も都心が多く電車の便が良いところに人口が多い。人間の移動についてタクシーはどういう役割をするのか。高齢化社会が進み、人間が老朽化して動くのが大変。これに対してどういう手当てが出来るのか。公益事業としての大きな役割。23 区と同じ必要はない。アプリは活用されているが、運転手に話を聞いてみると呼ばれて行ってみると客がいなくて時間を無駄にしたという話を何回も聞いた。IT 機器の活用は必要だが、実態に応じて慎重に対応しないといけない。設備投資だけを先にやったら後が行かなくなる。東京オリンピックで騒いでいるが何十年も続くものではない。都心のホテル事情は最悪。駐車場も足りない。来年 2 月に国交省がどういう展開をするのか、議論してみようと思う。多摩地域の特性をもっといろいろな角度から整理して、人口移動はどうなっているのか。多摩ニュータウンなど計画より人口が少ない。住宅計画は経済計画としてやったために住む人、買う人の立場で日本は住宅政策をやらない。住む人の立場に立っていない住宅政策が未だに続いている。交通政策はどうでしょうか。乗る人の立場、働く人の立場を基軸にして交通政策を考え、自治体には協力してもらいたい。事業者の方

が自覚的に取り組むしかない社会。多摩に居つく人でなければならない。第2の故郷としている人間がどれだけ集合住宅にいるか。多摩の特性を捉えた交通政策を出して頂けるとこの会議が活性化すると思う。

太田会長 分科会では論点が整理されていて、多摩地区の現状があつて、需要が減少しているのにニーズはあるはずだと。需要の減少に関しては「(2) 今後の適正化の進め方」のところでは車両の台数は適正化を進める必要があると。「(3) 乗務員の確保方策」は乗務員が本当に不足しているのか。明確な結果は出ていないが、実働率が低下しているので不足しているという判断で確保しなくては行けないと。しかしタクシー運転手をやるなら電車に乗って特別区・武三交通圏に行った方が良いという状況がある。多摩だと十分な収入がない。その中で乗務員の候補として女性を活用したい。その前は高齢者を活用していた。「(3) 乗務員の確保方策」は家族をもつ世帯主としての仕事としては魅力がなくなったという共通認識を持っているということか。だから女性の活用や日勤でという話になっているのか。共通認識を持っているならそれでも良いが、問題は終電で来た人などに対する夜の乗務員不足。そうすると白タクが増えてくる。公共交通として役割を果たせないと言う話があるかもしれない。それを認識して「(3) 乗務員の確保方策」が出ていると拝察する。目標の1つ目の会議体を設置するというのは、その中で終電の後の供給の確保の話やどのような形で協力しながら足を確保するのかという話しをすることが入っているのか。

事務局 地域の問題もあるが、一家を構えている人が稼げないのならワーキングマザーに目をつけるとか、この辺りは共通認識をもってやっつけていかないと議論の定義前提が違ってしまうといけない。共稼ぎが多いので乗務員さんの奥さんもパートに出ている、会議体をどういう形で、こういう会議体をやってみるとか、場合によっては行政に入ってもらったアンケートなど、そういったものを合わせたものを会議体という形で考えている。

太田会長 「(4) 自治体等との連携状況 (交通空白・不便地域の状況把握、会議体)」は自治体と連携しないと行けない。交通空白地域や不便地域、深夜の終電後も含めて地域で議論しながら、事業者の皆さんも自分達の役割を認識してサービスを提供して頂く必要があるということで、地域公共交通会議等は、市町村が主催しているが、タクシー事業者が参加していないところもあるので参加して頂くように促していく。その結果、いろいろな形で関与していこうというのが目標として掲げている。各地域協議体の議論は東タク協の三多摩

支部で集約されているのか。

事務局 業界団体として参画している地域公共交通会議の場合は協会本部で把握をしている。実際は地元の事業者も出て頂けるし、協会からも出席したりといった形で対応している。

太田会長 この協議会では個々の事業者が各公共交通協議会で頑張れというのではなく、この市ではこういう良い意見が出たので、他の市町村の公共交通会議に波及されるために集約化が必要。ここに書いてあるだけでは誰が何をやるのかよく分からない。全体で一丸となってという話か。「(5) 現在行っている活性化の取組事例の検証」で、活性化と現状の話があり、特に妊婦の方々と子供向けの話、UDの話の特出しにしている。「(6) 新たな需要拡大に向けた将来の取組み」については7ページでいくつか目標で出している。

溝上委員 「(3) 乗務員の確保方策」で多摩地区の分析みたいな話で、事業者の方もそうだが利用者の方からは我々が力になる様な熱い話を聞かせて頂いたが、多摩地区のタクシー事業をちゃんと捉えずに人件費の安いところを使って支えていこうとしか聞こえなかった。我々は全国組織で、多摩地区よりもっと酷いところも組織のなかにあるが、そこでも世帯主としての賃金を稼ぐようにというのを前提に運動をしているし話も進めている。先ほど会長が話したように、そういう人は多摩地区ではなく東京に出て働けば良いという話になってしまう。その辺をどういう認識を持って分科会をやられたのか確認したい。

太田会長 私が言ったのはみんな東京に出て働けば良いというのではなく、東京で働くような選択がされる状況になっているという認識かどうかである。そういう認識だと、女性や年金生活者の活用とかタクシーをインテリジェント化して高齢者でもぶつからないようすとかを書いていくのはあるのかもしれない。そういう状況をひっくり返すような案が出せれば良いが、そうでないなら現状を認識しながら話を進めるということが良いですかということ。

川崎委員 たとえば多摩の働き方と流しを中心とした特別・武三地区の乗務員の働き方が違うということを考えないと、実態がみえなくなる。実際、多摩では駅につけたり無線で動いたりしていて、都内で流しで働く労働者とは疲労の度合い等が違って来る。今後の方向性のところで「新しいタクシーのあり方検討会」を地域協議会としてありがたがっているのはどうかと思う。「ネガティブなイメージを持たれがちである。しかしながら、他産業に比して柔軟な勤

務形態を選べるのが子育て世代の女性等にとって魅力となっている」などと書いてあるが、こんなことを簡単に言えるのか。地域協議会は「新しいタクシーのあり方検討会」の意見をどう取り扱うのかという問題もある。工藤委員の話は含蓄があったが、最後のところで発想の転換が必要だと思う。事業者が努力をして行政、地方自治体が協力していくということを言われたが、午前中開催した東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会でも憲法第25条の話しをさせて頂いたが、移動する権利と言うものは国民の一人一人が持っている、これを国が保障しなくてはならない。それを事業者の自主性に任せて自治体が協力していくという発想でいつまでもやるのはどうかと思う。補助金を国や自治体レベルでやったり、税金の軽減でバックアップしたり、事業者の経営基盤が危うくならないようにすべきである。

工藤委員 憲法第25条はあくまで請求権であり、ほっといても国が保証をしてくれると言うものではない。法律に基づいて保護される部分もあるし、強弱も色々ある。ただ人間の移動については国に求めるのは難しいかもしれない。多摩地域については一番格差があるのは人間の移動。それが言いたかった。住宅は作られたけど、通勤時間、費用を入れると都心から通う人に比べてハンデがある。国家公務員の幹部の方々は都心の職場に近いところに住んでいる。住宅を作った、ローンが終わって一生が終わるなんて惨めすぎる。この格差をどうするか。タクシーは季節や時間によって需要にばらつきがある。これをカバーをするために情報技術を活用すれば良い。道路の整備や自転車との対応は自治体にご協力を頂くしかない。結局あの辺で残っているのは僧侶と地主。農業をやっていた人達は息子達をサラリーマンにして苦勞している。労働組合の皆さんも多摩地域はもっと分析してみると良い。介護が必要な人や病院に行く人に協力してもらわないといけない。憲法第25条は労働組合だから強くやっても良いが、実態はそうはいかないと思う。

太田会長 憲法第25条を保証するためにシェアリングエコノミーとなるときつい。その話ではなく、白タクでも良いから足を確保しろと。京丹後の事例というのはまさにそう言うことで、三多摩地区でそれぞれ違うと思うが、女性や年金生活者を活用してでも事業者が採算の範囲内で乗務員を確保しないといけないというのは前提として共有して良いですか。いろいろな形で新しいサービスを追及して頂いて世帯主の方がしっかり稼げるビジネスモデルが出来たらそれはそれで追及して頂く。ただ女性だからってというのはおかしいと思う。この時代に男性、女性を分けるのは極めておかしい。この業界は過去から女性が少ないというのは事実としてあるが。来る女性は恐らくキャリアウーマン

ではない。そうではない女性を限定して書いているのは注意が必要だと思う。

「(3) 乗務員の確保方策」の目標を修文するかどうかに関しては会議体の内容が若干よく分からないが、サービス提供に支障がある場合は労働力の確保の検討を項目として作って頂くこととする。

下谷内委員 「(3) 乗務員の確保方策」の文章は非常に残念に思う。私が女性の雇用を言っているのは、男女共同で国も参画に非常に力を入れている。私が地方であった女性のドライバーは皆さんは家庭を支えている方ばかり。これを読むとパートタイムのおばさんと同じで、私はこういう人に命を預けるわけにはいかない。安心・安全に乗れるものであるならば、きちんとその方が生活出来て、尚且つ訓練された方のタクシーに私は乗りたい。この中の文書は変えて頂きたい。

太田会長 女性と書いてある部分は「新しいタクシーのあり方検討会」の文書からそのまま抜いている。引用しているからといって責任が無いわけではないので、この部分については考えたい。パートタイマーという言葉がキャリアウーマンと差別化される言葉かどうか分からないが、働きたいと思っている方がいて、その職場として提供されるなら強制労働ではない。労働契約上は問題がない。働いてない方を活用という意味で、その1つとして女性と書いてあるのはおかしくないと思うが、表現を考えさせて頂く。

下谷内委員 それに関してもう1つお聞きしたい。資料5を拝見すると日車営収が少しずつ戻っている。これに対してドライバーの待遇は改善されているか伺いたい。それが「(3) 乗務員の確保方策」に繋がっていくのではと思ったので。

藤原委員（代理）地域ごとに若干差はあると思うが、タクシーの乗務員はほとんど歩合制でやっているので日車営収が上がれば給料は上がって、待遇も改善されていると思われる。

下谷内委員 それならば乗務員の確保に繋げる努力が出来るのではないか。

藤原委員（代理）業界として、事業者として努力をしているつもりだが乗務員の確保に繋がっていない。また、乗務員も高齢化していて辞めざるを得ない人も多くなっている。平均年齢も上がっているのは間違いない。

下谷内委員 何か方法があるのでとは期待している。

太田会長 現状認識をしっかりと共有しておく必要がある。日車営収は上がっているが特別区・武三交通圏で運転手をした方がまだ高い。高齢者中心だったが、だんだん高齢化で乗務員が辞めて持続性がなくなっている。そのために車を動かさないので、タクシーに乗ろうと思った人が乗れなくなって白タクに乗っているかどうか。

藤原委員（代理） 多摩ではあまり白タクはみられない。

太田会長 将来的に白タクが横行しないためにも供給力を確保しないといけないという認識でよいか。2ページ「(1) 多摩地域の現状」で適正車両数と需要の減少の話と世帯数の増加の3点について書いてあるが、4点目として労働問題について正確なところを記述する必要がある。事実をデータに基づいて書き、それが「(3) 乗務員の確保方策」に繋がるという形で修正をしましょう。続いて4ページの【目標】について、公共交通の意思決定に参画すべきと書いてあるが、そのためには情報の共有が必要。協会等が情報を一元化しながら政策に対する発信力を高めていくということを目指の中に入れてください。これでは個々の事業者が頑張れみたいになっている。もう少し全体としての方策が必要。「(4) 自治体等との連携状況（交通空白・不便地域の状況把握、会議体）」については地方自治体の方々にコメント頂ければと思う。

栗原委員（代理） 地域公共交通会議について、別添5のアンケートについて私共の市でも回答した。その中の問5で、地域公共交通としての新たな交通手段・システムへの要望がかなり多いと思うが、立川市でもコミュニティバスの再編計画を来年の夏に向けて行っているものの、どうしてもバスでは交通不便を解消出来ない地域がある。次の議題ではタクシーに協力頂き解消しなければならないと考えている。市としても平成25年度に作った立川市の交通マスタープランでも地域特性に応じたタクシーの運行ということで多様な都市活動に合わせたモビリティの確保のため、是非タクシーを利用して移動手段を確保していきたい。事業者の方も積極的に地域の課題に取り組むと書いてくださったので、市としても是非お願いしたい。

太田会長 協会の方々はマスタープランは読んだことがあるか。

藤原委員（代理） 立川市ではわれわれタクシー事業者も参画している。

太田会長 立川市は良いことをやっているが、やっていないところと共有して頂いて横

に広げていくのは重要なので情報の共有をして頂きたい。

島田委員（代理） 八王子市では地域公共交通活性化協議会を開催している。昨日 12 月 14 日も開催したが、八王子市タクシー合同営業運営委員会の委員長の内田様にご参加頂き、活性化協議会として本会議を行っている。また、(仮称)公共交通計画を来年度に策定するというので、今年度から分科会も開いている。分科会にも同じく内田様に参加して頂いている。協議会とは別に諸問題については直接交通企画課に話して頂いたり、うちの部署で対応出来ない場合は他の部署の関係者を紹介したりするなど、互いに協力関係を築いている。

太田会長 ありがとうございます。タクシー業界はしっかり頑張っている感じでしょうか。お褒めの言葉を引き続き頂くよう鋭意努力して頂きたい。

鈴木委員（代理） 青梅市では公共交通空白地域、不便地域が多数あります。青梅市では成木という地区で平成 26 年に大幅なバスの減便が行われ、1日5便になった。住民の方も不便を強いられていることから、成木地区公共交通検討委員会を組織され、その中で新たな公共交通機関という事でタクシー、ワンボックスの検討を行っており、アンケートも実施している。タクシーにも期待するところがある。

太田会長 三市の皆様にはもう5年ほどご協力頂き、いろいろな事をお聞かせ頂いている。他の市町村も何とかしたい。ありがとうございます。地域公共交通会議に積極的に参加するのは極めて重要だということが三市の皆様の話で確認出来たので、ここは強調して書かせて頂きたい。「(5) 現在行っている活性化の取組事例の検証」については加筆等ありますか。

下谷内委員 資料の中に八王子が見守りを宅配便事業者と提携しているとあったが、国では厚労省、消費者庁などで高齢者の見守り連絡協議会を作っている。協議会の場が重なっているところがあり、市町村によっては一つにまとめているところがある。高齢者をどのようにサポートするかということで、消費生活センターが中心になるところもあれば、包括支援センターが中心のところもある。そこに民生委員や学校の先生、相談員や自治体の方々等が見守る。八王子市が民間事業者と提携していると書いてあったが、特別区・武三交通圏では難しいかもしれないが、三多摩地区では地域で協議会を作るように国が決められている。地域のタクシーも参画して頂き、見守りと合わせて高齢者の病院通い等に積極的に協力頂きたい。そうすると信頼関係を得られて、公共機関

のない方が気軽に声を掛けられるのではないかと。そういう形で自治体との連携をされたいかかと思う。

事務局 東タク協でケア輸送委員長を務めている。私の所属する西東京市を含めて、東京都内で5市だけが提携している。先日、東京都から見守りで包括提携を結べないかという連絡があった。ケア輸送正副委員長会議が開かれ、明日の理事会でそちらの検討をする。西東京市では支えネットワークというのを組んでおり、新聞や郵便がたまっている家や、見守りのボランティアの方が月に1～2回家を訪問したりしている。徘徊していなくなった人は2、3日遅れると当該市のみならず清瀬市や川崎市等で見つかったりするので、都内ではあきる野市、千代田区等5市でタクシー事業者が関与する形で見守りの実績が出ている。

太田会長 今の話は「(5) 現在行っている活性化の取組事例の検証」に関連するでしょうか。社会貢献でしょうか。地方だとヤマト運輸(株)が一生懸命やっている。見守りをやりながら、それが行政から仕事をもらえるビジネスチャンスになると。宅配便は印鑑をもらいに行くので会う。印鑑の押し方がおかしいとそれを社協に連絡してケアをしたりという形になっているので非常に有効のようだ。以前は郵便局もあったが、書留以外は直接会わないので宅配便の方が有効だった。タクシーでどこまで出来るのか。社会貢献の部分とビジネスとして可能な部分の2つがある。「(6) 新たな需要拡大に向けた将来の取組み」になるでしょうか。需要が拡大するか分からないが、社会貢献として重要と思う。

事務局 先日ケア輸送正副委員長常任委員会において、国立市の銀星交通が2年間で3名徘徊者を見つけたケースが報告された。こども110番という取り組みもあるが、それに近い形かもしれない。それ専門ではなく通過している時や乗ったお客さんが認知症だったケースもある。見守るときは空車の時で実車の時はお客様が乗っていて危ないので対応出来ない。業務ではなくタクシーという機能を生かして社会貢献するのも一つの発想と思う。

太田会長 新しい視点かもしれない。その話は「(6) 新たな需要拡大に向けた将来の取組み」に工夫していきましょう。

高山委員(代理) 私共は鉄道会社なので鉄道が走っているところにしかお客様を運べない。タクシーは道路を使って直接お客様のところまで行ける、小回りが利く交通

機関だと思う。例えば「(6) 新たな需要拡大に向けた将来の取組み」で羽田と成田の輸送について書かれているが、鉄道を経由すると深夜、早朝便に繋がらないので、多摩地区のお客様がご利用になる場合は成田に泊まっていられる方がいると思う。どれほど需要があるか分からないが、そういう部分の需要を取り込めれば面白いビジネスになるのではないか。或いは鉄道を使って多摩地区から空港まではお一人4千円くらいかかるが、タクシーならば定員の枠内であれば値段は変わらないので何人かで乗れば鉄道とそう変わらず競争力があるのではないか。そういった部分を工夫すれば羽田、成田のアクセス部分では面白いのではないか。

太田会長 奥多摩とか五日市で駅前にタクシーがないという苦情はありませんか。

高山委員（代理） その辺りは東京支社の管轄外なのですが、少なくとも私の方には入っていません。

藤原委員 奥多摩から撤退した事業者はいるが、そこだけでは採算が取れないということだった。今後このようなことが無い様にと思っているが、西多摩地域ではそれでも適正車両数を越えている。特に西多摩地区の郡部は過度な適正車両数への強制は出来ない。他にも三多摩地区は顔と顔が見える配車、人によっては1日3回も4回も乗っているお客様もいる。お客様がおかしければ乗務員から家族に連絡をしたり、特別区・武三交通圏の一期一会とは違った営業をしている。この特性を今後とも活かしていかなければいけない。当社の安心ネットワーク等、ここに出ていないこともやっていると思う。しかし現状はそれでも大変厳しい。もっと各自治体と話をし、何を求められ何が出来るか相談する必要がある。

佐々木委員 多摩地区もマイカーが多く、車社会だと思う。高齢者ドライバーの重大事故が各地で起きており、高齢者が車を運転しなくても良いような公共交通機関の充実が必要だと思う。不便地域、空白地域においてもタクシーの役割は重要だと思うが、地域の特性によって求められるサービスが違うだろう。タクシーの伸び悩みは他の交通機関に比べての割高感だと思う。割高なタクシーを「使ってくれ」と言うだけでは浸透しない。これくらいのコストでこれくらいのサービスが提供可能だというタクシー業界側からの提案があっても良いのではないか。また、タクシーの運転手に聞くと爆買いの中国人はタクシーに全く乗らないと言っていた。言葉の問題や、観光バスを使って団体で動くからだと思うが、我々が海外に行ったときオプションでタクシーで観光地

に行くというのがある。外国の旅行会社にアプローチするというのも一つの手だと思う。

太田会長 ありがとうございました。7ページで運転免許返納者への支援措置があるが、誰が誰に支援するのか分からないが、今の話はこの部分だろう。観光ルートだけではなく、それ以外の可能性もあるという事で特別区・武三交通圏も同じく検討していく必要がある。運転免許の返納者については難しいところだが、バスに対しては補助金を出しやすいがタクシーには躊躇するところがある。公共交通活性化協議会の中でそれぞれの役割を適正に合わせて考えていくことが必要。特に交通弱者といわれている方々に対しては必要だと思う。

保坂委員 日車營收が右肩上がりになっていればドライバーに還元されているだろう。北多摩地区は適正車両数に収まっている。実車も特別区・武三交通圏とそんなに差はない。大きく差があるとしたら平均走行距離か。それでいてドライバーが足りないのなら違うところに原因があるのではないか。それが構造か認知度か分からないが、職業としてタクシードライバーを選択する過程で何か出来ることがあるのではないか。給料の問題かもしれないが、データをみると厳しいのかなと疑問に思う。私も多摩地区に住んでおり、勤務地が都心なので両方でタクシーを利用する機会が多いが、特別区・武三交通圏で乗る時は会社の経費で乗る場合が多く、多摩地区で乗るときは自腹で、自腹だと些末的なことが非常に気になるものだ。自分で払って地元で乗るといつも同じ区間を乗るケースが多い。そうするとルートがいつもとちょっとでも違うと一言言いたくなる。先日、家の近くまでいったら道路工事中でかなり手前で降りざるを得なかった。工事の情報を運転手が知らなかった。そういう情報をドライバー同志で共有出来る仕組みはないのか。また、電車が遅れて終電が伸びる時があったが、その旨をドライバーに話したらそれも知らなかった。法人タクシーでも1人1人が個人事業主のようなもの。ドライバーもしくは法人同士の横の繋がり、情報共有、利用者にメリットのあることをやって頂ければイメージアップにも繋がるし、割高と感じなくなることをやって頂ければありがたい。

太田会長 流しが中心の都心と違い、いつも利用するルートが決まっているときめ細かいサービスが出来るはず。道路状況等々の情報共有は質の向上のために必要なこと。東京都の坂梨さんは多摩地区の協議会なのでピンと来ないかもしれないが、昔はタクシーは地元の市町村と連携がなかったが5年前協議会を開いてから、三市にはご協力を頂き、少しずつ良い形が出来つつある。何かコ

メント頂ければ。

坂梨委員（代理） わたしも東村山市に住んでいるのでタクシーを利用している。先日妻が雨の日にタクシーを利用した、ワンメーターで申し訳ないと言ったら、運転手は近いところを何度も往復して頂ければ稼ぎになるのでどんどん利用してくださいとこやかに言われた。妻はその会社のファンになり、配車サービスを利用している。近くに住む妊婦さんにも勧めており、地道な活動かもしれないが、こういったことも需要拡大につながる活動だと思う。爆買いによる観光バスの話だが、先日、昭和記念公園に行ったときに平日にもかかわらず中国人の観光バスが4台ほど来ていた。多摩地区でも観光の要素はあるし、旅行会社と一緒にすれば需要は見込めると思う。多摩地区の自治体においては回廊計画という方式をとっているところもあり、そういう自治体と連携してルートを案内する観光タクシーをやるという活用もある。

下田委員（代理） 5ページ～6ページのUDタクシーは良いことだと思う。乗務員からするとUDに乗ると營收に影響があつて乗りたがらない人がいる。駅につけていてもお客様は普通のセダンに乗る場合が多い。事業者の方は1回につきいくらかという手当があるところもあるが、このペーパーだけではその裏側が見えない。表は格好良いが、裏にはそういう実態があることをご承知頂きたい。全部がUDになれば利用者は乗らざるを得ないが、とにかく利用者はセダン＝タクシーだと思っている。それがこれからの課題。もう1点は、特別区・武三交通圏では乗務員負担が書かれていたが、多摩地区には書いていないのは論議がされていないのか、それとも多摩地区ではないのか。

太田会長 後者は議事録で残しておきます。前者は事業者もUDは燃費が悪かったりと二の足を踏んでいて、利用者にも応援してもらいたい。行政の方も補助金等の支援策もあるのかなと思う。今日ご発言していない方、よろしいですか。頂いた意見に基づき7ページには加筆修正をさせて頂き、この協議会としての多摩地区の適正化、活性化に関する検討状況とさせて頂く。資料の4-2、なかなか適正化が進まないということで私の名前でメッセージを作りました。事前に送付したものと変わっているので何かあったらご指摘ください。地方自治体との協力関係の話を入れたかったが、これは適正化なので活性化という言葉の中に含めた。特別区・武三交通圏と違い色々書き込めたので、これを添えるという形で私のメッセージにしたい。いかがでしょうか。ご了承頂いたということで、ありがとうございます。公表の前には皆さんに送付することとします。今般、多摩地区に関しては三地区まとめて特別区・

武三交通圏と切り離して分科会を作って議論しました。この進め方でよろしいですか。三地区で違う場合、別々に開くのは大変ですよね。必要なら分科会の下に部会を開くと言う方向で良いですか。そのような方向で、引き続き適正化、活性化に全力で取り組みたい。

全体について何かご意見ありますか。なければ事務局へお返しします。

3. 閉会

事務局 太田会長ありがとうございました。次回協議会の日程については分科会の進捗状況も鑑みたうえで、太田会長と相談しながら改めて皆さまにご連絡差し上げたい。

【配布資料】

- 資料 1 多摩地区各交通圏タクシー準特定地域協議会の設置要綱の一部改正について
- 資料 2 準特定地域における適正と考えられる車両数について（27.8.19 関東運輸局公示：東京地区抜粋）
- 資料 3 多摩地区各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）
- 資料 4-1 「多摩地区適正化及び活性化分科会」について
- 資料 4-2 東京都北多摩交通圏及び西多摩交通圏におけるタクシー事業の適正化の推進について（案）
- 資料 5 タクシー事業の現状について（多摩3交通圏）
- 資料 6 活性化に係る取組み状況について（多摩3交通圏）

以上