

**第10回 北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第10回 西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第8回 南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
議事録**

令和4年12月13日（木）

13:30～15:30

パレスホテル立川

事務局 定刻となりましたので、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。関係者の皆様には、大変お忙しい中、ご出席を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。

申し遅れましたが、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でございます。議事に入るまでの進行につきましては、私が務めさせていただきますので、何卒よろしくお願ひ申し上げます。

それでは始めに構成員の皆様の出席状況についてご報告させていただきます。

本日の協議会につきましては、過半数を超える構成員のご出席をいただいておりますので、設置要綱（北多摩・西多摩第5条第15項、南多摩第5条第16項）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、本協議会につきましては、設置要綱（北多摩・西多摩第5条第14項、南多摩第5条第15項）において「協議会は原則として公開とする。」旨規定されておりますので、報道関係の方々につきましても協議会が終了するまで入室は可と致します。ただし、カメラやビデオ撮影については冒頭のみ撮影とさせていただきたいと思っておりますので、ご理解の程よろしくお願ひ致します。

－ 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いただきます。

－ 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、本日ご出席いただいております構成員の皆様方をご紹介させていただくところでありますが、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、その他の構成員の方々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、変更及び新たな構成員の方々をご紹介させていただきます。

－ 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・東京運輸支局の方々に、オブザーバーとしてご出席いただ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存じます。戸崎会長よろしくお願い致します。

2. 議事

戸崎会長

それでは、議事に入ります。南多摩交通圏は、本年6月30日をもって特定地域の指定期間が満了したことから、7月1日より特定地域から準特定地域となっている。本日の協議会では、南多摩交通圏が特定地域から準特定地域になったことに伴う設置要綱の改正と準特定地域計画の策定について協議をしていただきたい。また、北多摩交通圏、西多摩交通圏の設置要綱と準特定地域計画についても、今回の南多摩交通圏に併せて改正についての協議をしていただきたい。限られた時間ではあるが、議事の円滑な進行にご協力をお願いしたい。

はじめに、今般、南多摩交通圏が特定地域から準特定地域となったことについて、オブザーバーとして出席する東京運輸支局に説明をお願いしたいと思います。

－東京運輸支局より資料1-1、1-2、1-3説明－

戸崎会長

ありがとうございました。こちらの件に関してご質問等ありますでしょうか。なければ議題1、要綱の改正について説明をお願いします。

議題（1）設置要綱の改正について

－事務局より「設置要綱の改正について」説明－

戸崎会長

ありがとうございました。こちらの件に関してご質問等ありますでしょうか。

若林委員

5ページの「(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見書に関する意見書の提出の議決」について、意見書に関する意見書という文言でいいのか。

事務局

「意見聴取に関する意見書の提出の議決」になります。失礼しました。

戸崎会長

ただいま事務局より「設置要綱の改正」について、ご説明がありましたが、ご意見やご質問のある方はよろしくお願い致します。

それでは、設置要綱の改正の内容について議決をとりたいと思います。まず、議決方法について、事務局よりご説明をお願い致します。

－事務局より議決方法について説明－

戸崎会長 それでは設置要綱の改正について、南多摩、北多摩、西多摩の順番で議決を行います。

－設置要綱の改正について承認－

戸崎会長 それでは、設置要綱の改正については承認ということで取り扱わせていただきます。それでは次の議題に入りたい。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、事務局より説明をお願いします。

議題（２）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

－事務局より「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」
「タクシー事業の現状や、今後の活性化の取り組みについて」説明－

戸崎会長 ありがとうございます。まず事業者代表から補足することはあるか。

藤原委員（代理）日本全体で東京 23 区が一番先進的な取り組みをしている。隣接している三多摩地域でも色々取り組んでいたが、コロナ禍でそれが止まってしまった。ある程度確保していた乗務員もオリンピックの延期等で 2 割近く減少している。その中でも出来る事に取り組んできた。南多摩は準特定地域になったが期間切れのため。この 3 年間で行政の支援も受け努力してきたが道半ば。これから皆様のご理解を得ながら元に戻し、更なる発展をしていこうと思っている。

掛川委員 コロナ禍で 3 年間乗務員も会社も傷んできた。全国的に運賃値上げの機運が高まっており労働条件の改善につながる明るい状況が見えてきた。活性化については携わる組合員はしっかり勉強しないといけない。会社もしくは行政がしっかり補助をして育成をしていただくとありがたい。業者の中には乗務員の負担にしたり労働時間外で行わせたりと労働条件の改悪につながっているの、行政にはよくお考えいただきたい。良くするのは乗務員の使命であり嫌だとは思っていない。

林委員 現在アプリ配車が主流になっているが、アプリ業者は旅行業 3 種の免許を持っていて旅行会社としての体で営業を行っているのに利用者は分かっておらず、無線配車の延長で利用し旅行会社との契約とは思っていない。旅行業法上では契約がある。旅行会社の体でやっていて利用者から配車の手配を受けてタクシーを手配するので責任は旅行会社にいくはずなのに、利用者は旅行契約の認識が無く現場の乗務員に苦情を言う。アプリ業者が旅行契約という位置づけでやっているという認識が無く、利用者も知らないのが問題。ここの在り方について今後いろいろな問題が出てくる気がする。

また、東京武三地区で運賃改正があり利用者から直接 100 円の手配手数料を取るようになった。これは料金にあたるのでサービスの部類になる。タクシー業界で初めて手配の料金が発生し、上限が定められていない。今後これが上がると利用者には不利となる。労働者側も迎車料金と手数料がリンクしてかなり影響があるので、今後ご検討いただきたい。

戸崎会長 それでは利用者側からのご意見をお聞かせいただきたい。

工藤委員 全体的に経営状況が思わしくないということが分かった。主としてコロナの影響との説明だったが日本の人口問題との兼ね合いも考えた方がいい。多摩地域の年代別推移と今後の見込みも含めて考えるべき。高齢者社会が進んでいるので多摩地域は特にタクシーに依存するしかない。

タクシー事業は利益至上主義と競争原理にさらされた。競争原理は手段で目的ではない。ステークホルダーを大切にするのが新しい資本主義だと考える。タクシー事業はいい事例を残していく事業体だと思う。地域に密着した公共交通手段としてプライドをもって事業にあたっていたきたい。

労働組合の皆様にも尋ねたいのは政府の通達で過重労働や事故防止を目的に「累進歩合制を廃止」、事業経費を乗務員負担とする労働条件を改善するため「カード手数料控除の廃止」を求めてきたが実際どうなっているのか。

坪田委員 資料 3-2 の様々な取り組みについては私および家族もありがたく思った事があり、今後も充実を図っていただきたい。タクシーはお客様を安全に目的地に運ぶことが第一だが、今は様々なスキルが求められている。安全プラスアルファの接客的なサービス、しかもある程度専門的で高度な事を求められるようになった。そうするとこれを達成出来る人材が集まらなると絵に描いた餅になる。運転は得意かもしれないが、外国語や福祉など初めての事にチャレンジしてやっつけられる人材を集める魅力には待遇もあると思う。その為には労働条件も一緒に考えないといけない。

私は、全国の消費生活センターに勤務する相談員を主な構成員としている、全国消費生活相談員協会という公益法人に属しております。今取引はあらゆるところで複雑になっている。ネット通販など必ず間に別の事業者が介在しており、トラブルが起こった時に消費者は誰に苦情を言えば改善されるのかが分からない。本来責任を取るべきところが認識が無いという問題も起きている。タクシーも配車アプリについてはしっかりやらないといけない改めて認識した。

多摩地域は団塊世代が移り住んだ団地が沢山ある。その皆さんが定年を迎える年齢になり、終バスが早くなったりシャッター街が増えたりしている。人口が減少した地域の高齢者にはタクシーが新たな足になるので、利用者目線で考えていただきたい。

樫村委員 アフターコロナでどれほど戻るとお考えか。

実車率は運賃改正でスリップメーターから定額制になり迎車料金が入ったまま実車率になっているが、それ以降は低くなっているのが現状だろう。その説明を加えて欲しい。

また、特別区武三交通圏とは切り離して多摩地域を考える必要がある。

保坂委員

色々なものが介在するというお話があったが、使う側は心配や不安がある。キャッシュレスも便利だが手数料を考えると業者側は嬉しいのだろうか、現金で払った方がいいのではないかと時々思う。最終的には料金に転嫁するのだろうかユーザーがいろいろと勉強する必要がある。

コロナ禍で車も利用者も減っているし、日と曜日と天候でタクシーの稼働状況違う。タクシーは配車して使う感覚が増えると流しや待っているタクシーを使う事が減る。新しいユーザーや若い人たちはタクシーの使い方が変わっていくだろう。そういった事への対応などを考える必要がある。

丸尾委員

利用促進のメッセージがもう少しあるといい。高齢者が増え外国人観光客も入ってくる。大型のバスで渋滞を起こすよりタクシーで小回りが利いた方が外国人観光客には便利だと思う。日本のタクシーは安全だし、料金も決して高くはないというメッセージを外国人観光客に発信するとよい。また、高齢者には「タクシーは高い、贅沢品というイメージがあるのではないと思う」そのイメージを払拭し、高齢者に対してもっとタクシーは使った方がいいというメッセージを協会も行政も発信した方がいい。

戸崎会長

それでは若林委員から何かあるか。

若林委員

いろいろなものが値上がりしている現状での今後の見通しを伺いたい。あとは取り組みの7ページで外国語習得について北の数字が良いというご紹介があったが、何か特別な工夫があれば教えていただきたい。アプリの問題については、どこかで一旦整理をして考える必要があると思う。

戸崎会長

これから減少していく人口動態をどうみるか、高齢者の取り扱いをどう考えるか、交通事業の公益性をどう考えるか、アプリの状況をどうみるか、外国人に対する処置をどうするかを事業者の方にお聞きしたい。累進歩合がどうなっているかというご質問については労働組合の方にお答えいただきたい。実車率等については事務局から補足説明をお願いしたい。

藤原委員（代理）人口問題については相対的に見ても少なくなっている。コロナの影響か分からない

が三多摩でも地域によって違う。稲城市の若葉台は40代が流入している。昭島市も建売が売れている。西多摩の奥は過疎が進んでいる。人口、需要によって我々も変化をしないといけない。地域によってはコロナ禍でお弁当の配達など違う取り組みを始めた事業者もいる。人口問題は今後もずっと考えないといけない。

高齢者は大切なお客様。地域密着で仕事をしているため、どんな方がどこに住んでいるか乗務員が一番知っている。多摩川が氾濫した際も乗務員が高齢者の心配をして電話をして避難所に送った事例もある。サービスで買い物にお付き合いする乗務員もいる。多摩ニュータウンにはエレベーターがないので重い荷物を一緒に持って行って差し上げる。運輸業からサービス業になっているところが多々あり、旅客輸送のみならず今はサービス業である事が大切で、乗務員もそこを自覚しないと生き残れない時代になっている。

- 見須委員 累進歩合の給与体制の話があったが、多摩地域の事業者の中には固定給プラスアルファ歩合給という制度を持っており、これが重荷になっていると思う。組合としては賃金をより多くいただける努力をしないといけないが、事業者の体力と、車両の値段が非常に高い。乗務員がサービスとしてやっている事へ手当としてプラスアルファがないとやる人が出てこない。歩合給はやむを得ないが固定給を中心にやらないと、乗務員が仕事ができる時は手取りが増え、出来ない時は生活が出来なくなるというのがコロナ禍で発生した。人流が戻るかは難しい判断だが、多摩地域はお年寄りが沢山いてお店が無くなって買い物に不自由だったりするので乗務員も頑張っている。賃金体系をこの時に考えなおさないといけない。歩合給は稼ぎが無ければ0円という賃金体系。事業者と相談しながらしっかりした賃金体系を作る事が人材を呼び込む。今まではハンドルを握っていれば良かったところを買い物などいろいろと動いているドライバーが自信を持って出来る賃金体系が必要だと思う。
- 事務局 実車率についてはスリップメーターから固定になり実車キロは減っているが、逆にアプリ配車が増え効率がよくなり実車率に貢献すると思う。多摩は減っているが特別武三は平成元年10月と平成4年10月では平成4年10月の方が上がっている。これはアプリ配車の効果だと思う。プラスとマイナスの部分は仰る通りだと思う。外国語講習については、特別武三ではタクシーセンターが外国語研修を実施している。この研修を受けると羽田空港国際線の待機レーンに優先で入れるメリットがある。そのため特別武三では受講者が多いと聞いている。多摩エリアではメリットがない事と、訪日外国人は都心に滞在しそこから観光となると利用者は都心から多摩エリアに来るのではないかと思う。アプリ配車については運送法の範疇ではなく対応が非常に難しい。
- 戸崎会長 ありがとうございます。それでは、次の議題、準特定地域計画の策定について、事務局から説明をお願いします。

議題（3）準特定地域計画の策定について

－事務局より「準特定地域協議会地域計画（案）」－説明

- 戸崎会長 ただいま事務局より『各交通圏のタクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画(案)』について説明がありましたが、ご意見やご質問のある方はお願い致します。
- 樫村委員 一括定額運賃の積極的な導入をお願いしたい。迎車料金の変動も可能になってきているので、鉄道駅構内の乗り場での配車の要請に対しては無料化して欲しい。コロナ禍で利用が少ない駅では配車を控えていると聞いている。車がない駅では仕方なく呼ぶが無料にして欲しい。乗り場でいつくるか分からないケースがあるので、バスナビのようなシステムがあるといい。空白地域はデマンド交通や一括定額運賃の積極的な導入で需要の掘り起こしをお願い

いしたい。

限られたリソースで効率的に運営するのであれば空港のシャトル便のような定額乗り合いのシステムの導入はどうか。

工藤委員 27ページにある「地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置」は非常に大切。技術革新に伴うコスト増の負担は誰がするのか。技術系は利益至上主義。データ庁も強引なやり方をしている。国民がそれに従わなくてはいけない事は無い。じっくり考え慎重に臨めばいい。

タクシー業界もジャパントクシーは抜きんでているが、これが最高だと見るのはいかがかと思う。原則賛成でも批判的に物を見るのが大切。

タクシー事業を巡る話し合いの場は経営者、労働者が悩んでいる事、利用者の要求が一体となり共通認識とし相互理解を深めることが重要。地方自治体の役割は大きい。より積極的になって欲しい。

脱炭素の問題についても取り組む必要があると思うが、既に方針として出ているのでどの様に推進されるか皆様のご尽力に期待したい。

戸崎会長 お二人の意見は今後の進め方に対する各論を考える上でのヒントとなりますので、書き留めて今後の議論とさせていただきます。

植田委員（代理） 計画にも記載していただいているが、地域公共交通としての役割の強化は自治体としても重要な政策の一つと考えている。今は電車とバスが主流になっているが、今後交通空白地域や高齢者のニーズに対応するにはタクシー事業者の皆様の力が必要と考えている。今後一緒に連携して政策を展開していきたい。

青木委員（代理） 東京都都市整備局のタクシーに関する取り組みとしては客待ちタクシーの渋滞対策を推進している。この計画を見ると首都東京のスムーズな交通環境を確保する事を目指しているので、関係する方々と連携を取り取り組みを推進していきたい。

戸崎会長 それでは、東京都南多摩交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画の作成及び東京都北・西多摩交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画の変更について議決をとりたい。まず、議決方法について、事務局よりご説明をお願い致します。

－事務局より議決方法について説明－

戸崎会長 委員の皆さまの議決を取る前にタクシー事業者の合意状況について、南多摩、北多摩、西多摩併せてご報告をお願い致します。

藤原委員（代理） 特段の意見はございません。

戸崎会長 ありがとうございます。タクシー事業者関係については合意と判断致します。それでは準特定地域計画の作成及び変更について、南多摩、北多摩、西多摩の順番で議決を行います。

－準特定地域計画の改正について承認－

戸崎会長 それでは、準特定地域計画の策定につきましては、原案のとおり承認とさせていただきます。準特定地域計画につきましては、東京都ハイヤー・タクシー協会のホームページに掲載するとともに、国土交通大臣あて送付をさせていただきます。

それでは、以上ですべての議事を終了とさせていただきます。本日は円滑な議事進行にご協力いただきまして誠にありがとうございました。それでは進行を事務局にお返し致します。

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、委員の皆様方には、業務ご多忙のなか、多数ご出席をいただき、また、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。心より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 官報（特定地域、準特定地域の指定期限延長）
- 資料 1-2 特定地域の指定基準等について（公示）
- 資料 1-3 改正タクシー特措法のポイント等
- 資料 2-1 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（案）
- 資料 2-2 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（案）
- 資料 2-3 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（案）
- 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 4-1 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（案）
- 資料 4-2 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（案）
- 資料 4-3 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（案）

以上