

## 第2回名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 議事概要

1. 開催日時：平成27年1月30日（金） 14：00～16：20
2. 開催場所：名鉄ニューグランドホテル 7階 椿の間
3. 出席者：出席者名簿のとおり
4. 議事概要作成：中部運輸局自動車交通部旅客第二課

〔開会挨拶：名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会暫定会長〕

只今、ご紹介をいただきました名古屋タクシー協会会長の天野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。今日、新しく地域協議会の運営を如何に活性化していくかとのことで、名古屋大学准教授の加藤先生に会長をバトンタッチする予定となっていることをご報告申し上げます。

協議会について、これからの名古屋のタクシーをどうするかたちでご利用者の皆様、あるいは自治体の皆様を含めて活用していただけるか、どのようなかたちでご利用者から求められているのか、我々事業者、労働組合を含めて、現在の労働環境、職場環境がどんな状況なのか、そういったことの相互理解を深めていただいて、そのうえで安心・安全な利用者にとって必要不可欠なドア・ツー・ドアのサービスをどう地域社会で活用できるのか、活発な議論を期待しております。どうぞよろしくお願いいたします。

- ・ 配付資料確認
- ・ 協議会構成員の追加変更（出席者紹介）

#### 4. 議事概要

（1）協議会役員の変更について（新会長・副会長の選出）

【事務局】

協議会の役員選出について説明

- ・ 協議会会長 名古屋大学大学院 准教授 加藤先生を選出
- ・ 協議会副会長 名古屋工業大学大学院 准教授 鈴木先生を選出

【加藤新会長挨拶】

私はいろいろな交通会議に参画させていただいているところであり、本協議会の他には、名古屋市福祉有償運送運営協議会の会長を務めさせていただいております。もっと適任の方がいるかもしれませんが、選んでいただいて大変恐縮しております。選ばれた以上はきちんとやっていかなければいけないと思っております。

この会議の目的を簡単に説明させていただき、協議会として何をやっていけば

よいのか個人的な意見を申し上げたいと思います。

そもそもこの協議会は、2009年にタクシー特措法が施行されて、それに基づいて出来た組織ですが、タクシーが長年にわたり利用の減少、乗務員の労働環境・給料であるとか非常に低い状態である中、一方でバブル期などはタクシーが過剰になっているなど、そういったタクシーをめぐる課題がいろいろあって、それらをどうすれば良いかといった時に、タクシーは単に人を乗せてお金を貰うだけではなく、公共交通として地域によっては非常に重要であるとの位置付けの下に、タクシー業界だけでなく地域全体でタクシーをどのようにしたら良くしていけるか考えていこうということでこの会議があります。

この協議会の目的は、名古屋交通圏の中のタクシーを、どうしたら乗って良かったと思えるか、それによって利用者が増え、乗務員の給与や事業者の経営が改善されるような地域となれば魅力的な地域となる。そのためにはタクシーが何をしていけば良いのかをお考えいただきたい。

2009年にタクシー特措法が施行され、この協議会も以前からありましたが、今のような議論をしてきたのかということ、私が議事録を拝見させていただいた限り、あまり議論がなかった。そのような状況で、タクシーについて社会的な合意が得られるかということそれは難しいということで、昨年1月に法改正があって協議会をきちんと機能させようということもその中に入った。その中で、私のような者が参加させていただく機会も出てきたことだと思います。

この法律でタクシーの適正化及び活性化と言われている、適正化とはどちらかということ、沢山ある車をどうやって適正な車両数にしていけば良いかとか、運賃水準をどうしたら良いか、これらは結構議論されてきたのですが、活性化の方、どうやってお客さんを増やすか、どうやってタクシーに乗る方に満足していただくか、それから会社経営とか労働環境を良くしていこうとかいうことについては、まだまだ出来ていないことが多いというように思われますので、是非、ここでは活性化の話はかなりつつこんでやっていければと思っています。皆さんには、この協議会或いは後から提案させていただきませんが、WGを立ち上げて活発に議論をして、どうしたら名古屋のタクシーが良くなるかということをやっていきたいと思いますので、色々知恵を出していただきたいし、以前にもタクシーに乗ってどう思ったとか、周りの方に聞いてどうだとか、そのようなことも考えていただきたいと思います。

また、自治体の皆さんも、タクシーは公共交通で地域にとって大事なものである、じゃあタクシーというものを行政でどのように位置づけるのですかということを考えていただきたいと思います。これからは、そういった形で進めていきたいと思っておりますので、是非とも良い協議会になるようにご協力をよろしくお願い致します。

#### 【鈴木副会長挨拶】

加藤先生に多くをお話しいただきましたので、私から申し上げることが殆どないような状況ですが、協議会をうまく進めていけるように尽力したいと思います。私は、どちらかということ運輸系の関わりは薄い学識の立場となっております。

して、今までは道路であったり、交通全般、まちづくりということに関わりながら、運輸に関わることはこれまでやってきていなかったの、このような機会をいただき、これまで培ってきたもの、どちらかという道路、道路でも利用者の立場に立って、どう交通整理を行うかということを中心に検討してきたところがあるので、そういったところをうまく生かし、先程話にもあった安全・安心といったようなことを切り口に、タクシー業界がこの先上手く進んでいけるように、何かしらの力添えができればということで引受けさせていただきました。適正化については正直、今回勉強させていただいたところですが、活性化という意味では、こういった機会にうまくタクシーを使って町を興していく、更に良くしていくといった点では思うところがあるので、私の方から申し上げることができればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

## (2) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の改正について

### 【事務局】

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の改正について「資料1」説明

### 【加藤会長】

説明いただいたように法律の条文に沿った改正、或いはより明確に書き直したものです。また、細かい字句修正などがあつたときには、協議会にかけずに修正するというので、これは会長が特に気をつけなければいけない。軽微じゃないものをきちんと見なければいけないが、それらのところを今回改正したいということです。

何か、ご意見・ご質問があればお伺いしますが如何でしょうか。特に内容的に変わるものではなく、「資料1」の2ページ以降にあるもの、法的縛りを満たしたものになっているので、特に問題なければ議決を行いたいと思いますので、議決方法について事務局から説明願います。

### 【事務局】

「資料1」の3ページ「協議会設置要綱第7条の議決要件」説明

### 【加藤会長】

議決の方法は、それぞれのカテゴリーの方が、ある場合は全員、ある場合は過半数でカテゴリー別に確認させていただいて、それを全て満たせば議決できる仕組みということです。先程の説明で既に②、③については満たしたということで、①地方公共団体の皆さん④労働組合の皆さん⑤地域住民代表の皆さん⑥法律第8条2項に該当する皆さんから設置要綱改正（案）について議決を行います。

なお、私と鈴木先生も⑥のカテゴリーなので議決権を行使させていただきます。本来①、④、⑤、⑥とそれぞれ確認していかなければいけません、時間が限られているので一括して議決をしたいと思っております。事務局において構成員の区分毎にしっかり確認いただいて報告願います。設置要項改正（案）に賛成の方は挙手

願います。

**【事務局】**

只今の議決結果についてご報告いたします。地方公共団体の構成員については全員、他の構成員の方々につきましては過半数の合意となっておりますが、今確認をさせていただいたところ全ての合意がございましたので、今回の設置要綱改正については、設置要綱第7条（2）に規定する要件を全て満たしていることをご報告申し上げます。なお、警察関係の皆様方からは、議決に参加しない旨の回答が寄せられておりますので、このの方々につきましては過半数の中から除かせていただきたいと思っております。

**【加藤会長】**

設置要綱改正の要件は全て満たしているとの報告がありましたので、設置要綱の改正（案）については成立したものとします。どうもありがとうございます。

今、議決の方法についていろいろ出てきました。理想は全会一致ですが、なかなかそうはいかない場合もあるかもしれない。何かやるためにはある所で判断しなければいけない事もあるでしょうから、この規定は必要だと思っておりますが、できるだけ皆さんにご意見を出していただいて意見交換をしながら、なるべく多くの皆さんに合意をいただけるようなことを、この協議会でやれたら良いということを追求して参りたいと思っておりますので、皆さんご協力願います。

**(3) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会の進め方について**

**【中部運輸局諏訪自動車交通部長】**

準特定地域協議会の進め方について「資料2」説明

**【加藤会長】**

私が冒頭に申し上げたこととそんなに変わりはなく、準特定地域には指定されていて、その地域協議会になっているが、もしかすると5月頃に特定地域の指定を受けるかもしれないとのことで、その時は「資料2」の下の方へ進むということですが、それが有る無いに関わらず、活性化事業計画というものはここで作ってかなければいけない。これは、先程申し上げたとおりタクシーが魅力的なものとなって、お客さんが増えて、業界が良くなって、地域が良くなる、これはどうしたら出来るのかという計画を皆で頑張って作りましょうということです。

**【事務局】**

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会の進め方について「資料3」説明

**【加藤会長】**

事務局から進め方について説明がりましたが、これは議決事項ではなくこの様に考えているというものであって、その後（4）のタクシー事業の現状をご説明いただき、これも報告事項ですが、（5）準特定地域計画の作成は議決事項で

すか。

【事務局】

(5) も議決事項ではなく協議会の方針を確認させていただくものです。

【加藤会長】

「資料3」の部分についてこのような進め方でどうなのかと、皆さんからご質問・ご意見をいただければと思いますが何かございますか。非常に粗々で詳しく考えると難しいかもしれませんが、とりあえずこのような方向性はどうかということですが、何かございますか。冒頭で、タクシーがタクシー特措法で公共交通機関として位置付けられたという話をしましたが、一方で、「資料3」の真ん中あたりにタクシーは景気動向に大きく左右されると書いてありますが、通常は公共交通、特に必需的な交通であったら、景気とかは関係なく人は移動するはずなのでそうではない。実際、鉄道・バスは景気動向に左右されない。もちろんグリーン車や豪華特急といったものは別ですけど、普通に電車やバスに乗っていたらそういったことはあまりない。ところが、タクシーが景気動向に左右されるという事は、

日常的に使っていただくとか、或いはこれがないと暮らしていけないといった利用が決して多くないということを行っていると思うのですね。ところが、実際にはドア・ツー・ドアで24時間365日使えるタクシーというものを地域として必要としているだろうし、こういうものを使えたら本当に便利だな、或いはそういうものが無いと本当に困る人も、名古屋交通圏の中に沢山いると思うのですね。そういう方が実際に十分使っていただけるような状況にあるのか、そういう方のニーズに応えられるのかどうかということが、まだまだ出来ていないじゃないかということで、そういったところをきちんと考えて、業界的な言い方をすれば、最終的に市場規模の拡大に繋げる。私みたいな立場としては、タクシーに乗る方が増えて、乗る方の満足度も高まるということを目標としてむしろ考えたい。

その方針自体は問題ないですか。ただ、具体的な知恵これをこれから沢山出していただかないといけない。この協議会というのは、ただ聞いているだけでなく、こういうのをやったらどうですか、もっと踏み込んで私はこういうことをやりま、そういうことからして、「資料3」の新規需要創出、需要喚起のために皆さんから積極的なご提案をいただける確証をもってやりたいがどうですか。皆さん出せそうですか。何かご意見ないですか。

【全自交愛知地方連合会 服部委員長】

進め方については問題ないと考えておりますが、ここの書面にも出てきておりますが、労働組合でも活動しておりまして、タクシーが公共交通機関だとの認識がおそらく組合員にもないだろうし、また一般の市民の方にもおそらく全然無い。今から外に出て、市民の皆さんにタクシーは公共交通機関ですかと聞いた時に「○」ですという方がどれだけでも居ないという認識なのですが、先ずは、そのの

部分から始めていかないと、利用が増えていくことはあり得ないと考えますが如何でしょうか。

【加藤会長】

今のご意見について何かありますか。確かに冒頭で私も申し上げたように、タクシーは公共交通機関として法律上位置付けられた。法律で位置付けられている、国会で審議して可決してということなので、国民の合意は得られているということのだけれども、実際にその辺りを歩いている皆さん、タクシーに乗っている皆さんにタクシーは公共交通機関なんですよと言っても、そうなの？でなに？と言われるだけで、別に公共交通機関であると知ってもらわなくてもいいと思うし、鉄道やバスと同じようにやっぱり大事なもので、日常的或いはいろいろな所に出かけた時に使って、便利な暮らしをしていく。そのために必要なものであるということ、皆さんにもっとわかっていただくということをやっていく、これは間違いないこと。ただ公共交通機関ですと言っているだけではしょうがない。これは、「資料3」の根本にある話。私の見解はそうですが、何かご意見ありますか。

自治体の皆さん、本来は全員出てこないといけないのに、そもそも参加していない自治体もある。交通圏でありながら、うちは結構ですという自治体もある。そのような所はもうどっちでもいい？タクシーがあってもなくても。これは、この協議会において極めて危機的なこととも言えて、最終的には自治体の皆さんも我慢して出ているようだ困る。最終的には、この協議会に出てきていろいろな意見を言ったりとか、計画策定に参画すると良いことがあるという協議会にしていきたい。現状は、名簿で見ていただいたような状況で代理の方でも有り難い。本人だと一番有り難い。そうでなく委任状そして参画さえしない自治体もあるということは悲しいことなので、そういった所でもまだ公共交通として認識されていないというのが典型的に表れている。そういったところを、今後、準特定地域計画を策定していく中で、どうやって業界や地域の皆さんにわかっていただいてタクシーを盛り上げていくかということが非常に大きな課題であると認識しています。このような進め方で異論はないですか。

引き続き、「資料4」、「資料5」を中部運輸局から、「資料6」、「資料7」「参考資料3」「参考資料4」を事務局から説明願います。

(4) タクシーの現状について

【中部運輸局 金子旅客第二課長】

近年のタクシーの輸送実績等の推移について「資料4」説明  
タクシー運賃の設定方法について「資料5」説明

【事務局】

タクシー事業の主なコストについて「資料6」説明  
タクシー事業の経営状況について「資料7」説明  
「参考資料3」「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画」説明

## 「参考資料4」「名古屋のタクシー」説明

### 【加藤会長】

運輸局、名古屋タクシー協会から現状の説明をいただきました。要約すれば非常に大変な状況ということ。2009年の特措法施行の後に好転はしたのだけれども、だからといって予断は許さないということは変わらない。その中でいろいろなことをやってはいるが、これから一層やっていかなければならないということ。

「参考資料3」は最初に説明がなければいけなかったかもしれませんが、先ほどの「資料3」で準特定地域計画の作成・実施ということをこの協議会でやるわけですけど、その準特定地域計画は、参考資料3を作りかえるというものです。

「参考資料3」の8ページから13ページに具体的に何をやるかということが書いてありますが、殆どがタクシー協会、タクシー事業者が何をやるかが書いてあって、その説明と「参考資料4」「名古屋のタクシー」の中の取組状況が重なっている。これでは良くならない、限界があるのではないかというのがこの協議会の趣旨で、これは利用する側の地域の皆さん、自治体も含めて、タクシーをどうしたらよいかを考えて「参考資料の3」を作りかえていきましょうということです。

説明していただいた「資料4～7」及び「参考資料3～4」で、「参考資料3」については後程議論できるかと思いますが、タクシーはこういう状況にあるということでは何かご質問等あればお受けしますが。

「資料7」経営状況については平均で出していると思いますが、これは凄く赤字・黒字といったばらつきはあるものなのですか。

### 【事務局】

「資料7」のデータは平均的にとらえているので、データ的には少し見辛いかたちになっておりますし、おそらく実態を捉えているのかといったらそうでないかもしれませんが、その内訳ということで規模別に見ていくと、これははっきり出てきます。ただ、この規模別で見ても小・中・大規模事業者の中でもそれぞれ特徴がありますけれども、そういったものを一括りにしておりますので、傾向ということで見ていただければと思います。

### 【加藤会長】

タクシー会社のコンサルティングをやるのであれば、同じ状況でも黒字であるところと赤字であるところがあると思うので、どうすれば良くなるかとか、何をやらなければいけないのかということは、それぞれの事業者で考えていると思いますが、全体をまとめてみるとそう儲かるものではない。大きな要因としては、決まった費用があって、運賃も決まった費用から積算される値で、それが上限値として決まる。それより上げることは出来ない。下げる方はある程度の幅で幅運賃というもので出来る。タクシー車両を見ていただくとわかりますが、どれもクラウンコンフォートであるとか、或いは乗務員は当然、最低賃金を割るわけにはいかない。会社毎で変えられない決まりきったこともあるので、そんなに大きな

ばらつきはなくて、平均をとるとこんな感じで、「資料7」を見ると棒グラフの上の赤い線というのは左側が収支率で右側が経常収入費用の100とした場合で、実はこれ逆数で同じ事を書いており、左と右は逆数でどっちをどっちで割るか左だと100以下が赤字、右が100以上だと赤字というふうになっているということ、これが100の上かちょっと下ぐらいの所なので非常に厳しいということは間違いない。

何かご質問とかございますか。「資料7」の6ページに運賃の割引が出ていますが、これは自主的に行っているものですか。

#### 【事務局】

いろいろな制度がある中で、名古屋のタクシー事業者は、この4つをやっている。事業者によっては若干違っているかもしれないが、実施されている内容としてはこの4つであります。

#### 【加藤会長】

自主的にやっていただける分については本当に有り難いが、やるのが当然ではないと私は思います。こういった所も少し考えないといけないかもしれない。

他に何かございますか。

#### 【鈴木副会長】

少し資料の中身についてお尋ねしたいところと、改善の余地があるのかなと気づいたことの2点ですけれど。

先ず1点目は、「資料4」運輸局でまとめていただいた資料で、名古屋交通圏の数値について、例えば名古屋が全国的に見てどのような状況なのか、目標とかある程度の水準がどうなのか少し気になったところで、こういったもので比較される際に、全国的に変わらないということであればそういったことをご説明いただき、何か名古屋の特徴等があればご教示いただければというのが1点です。

2点目は、参考資料「名古屋のタクシー」を眺めていて感じた所ですけれども、様々な取組を業界として進められている中で、モニター制度、観光、子育て等のメニューはわかりますが、例えばモニター制度を10年程やっておられると思うのですが、その声を吸い上げてこういうものが出来てきたとか、それぞれの繋がりがあって、より利用者の利便性が高まったとわかるような資料構成であれば、なお説得力が増すのかなと感じました。その中で、乗務員の労働環境の比較がありますが、例えば同じ月間労働時間の産業で比較したときに、タクシー乗務員の環境はどのようなものなのか、私が感じたところであるのですが、年間の所得では全産業と比べると数字が低い、あと時間数でいうと長いといった比較はあるが、例えば同じような労働環境といった切り口で見た時に、どのような位置付けなのだろうか、他産業との比較というものを業界として検討されているのかどうか、資料を眺めていて改善の余地はあることは重々承知しているが、何となく目安的なものがあればよりよいのかなと思いました。

他に、参考資料を非常に興味深く読んでいたのですが、「参考資料4」の7ページ目に運賃の話があります。私が一利用者として名古屋駅についた時に、こういったような情報があると大体このぐらいかなという数字がわかって非常に有り難いですが、名古屋市内を越えると、例えば他の交通手段でいった場合は幾らだろうかといったことがついつい頭をよぎってしまうのです。この資料としては良いのだけれども、例えば駅などで利用者への情報提供で使うのであれば、他機関の情報もあると、タクシーはこのようなものなのだなとより伝わって良いのかなと感じました。これをどこかに設置するようであれば、自治体や駅の関係者との連携が必要になってくるのですけれども、こういった資料として出ていることをうまく世の中に入れようとする時には、そういった目線もあると良いのかなと、より活用の仕方があるのかなと思いました。

以上です。

**【加藤会長】**

是非、資料の監修をやって下さい。ちょっと今、質問ができました。運輸局さん何かありますか。

**【中部運輸局 金子旅客第二課長】**

今、持ち合わせている資料で、車両数・日車営収については全国との比較がございませぬ。先ず、名古屋交通圏の特徴的なところは、規制緩和後に新規参入であるとか増車というのが全国的に著しい中、東京を含む都市部でかなりの両数、事業者数の増加がありました。名古屋においては、先程もご説明申し上げましたとおり、車両数が6,800台から7,000台とそんなに大きな増加はなかったという状況の下、特措法に基づく自主的な減車の取組みが、全国平均レベルの12%程度実施され、そういったことが日車営収の改善につながっていると認識しています。

**【加藤会長】**

運輸局さんが出す資料であれば、そういった資料も欲しいですね。また、「参考資料4」「名古屋のタクシー」の4～6のところに現状の輸送状況のデータがありますが、少しずつ数値が違っているので、もしかしたら、「参考資料4」のところにジャンボタクシーを除くと書いてあるので、この部分の違いということでは良かったでしょうか。運輸局さんは、全国比較を出していただいて、「名古屋のタクシー」の方は、4から6を見ると全部右肩下がりになっていることがわかります。昭和45年は私が生まれた年ですが、この頃は良かった、今はそこから見たらガタ減りですね。事務局から何か補足とかありますか。

**【事務局】**

鈴木先生からご指摘いただいた方面別の運賃の目安について、後程、「資料8」でも触れさせていただきたいと思っております。現実的なことを申し上げますと、実現に至ってないということでございます。

【加藤会長】

「参考資料4」はタクシー協会さんとしてはもっとアピールするように作っていただく必要があると思いますし、「参考資料3」は正に我々がここで作る計画書ですけど、ここでもタクシーの現状、タクシー会社が仰っているということよりは、客観的にどういう状況なのかきちんと整理して、こういったことをやっていただかなければいけないのに、それが心許ない状況にあるということがコンパクトにわかるような記述をした方が良いのかなと思いました。その辺りがわからないと、何でこの協議会に出席して協力しないといけないのか、解らない方もいらっしゃると思いますので。

何かございますか。これについては、適宜、事務局や私の方へ言っていただければ構わないと思いますのでよろしくお願いします。

では、議事の(4)は終了ということで、次の議事の(5)「準特定地域計画の作成」について、「資料8」を事務局から説明願います。

(5) 準特定地域計画の作成について

【事務局】

準特定地域計画策定に向けた基本方針&取組方法について「資料8」説明

【加藤会長】

「資料8」を使って計画策定に向けた基本方針、取組方法について説明をしていただいたので、ご質問・ご意見を伺いますが如何でしょうか。先程の「資料3」で進め方というものが念頭にあって、その上で具体的にこの協議会で準特定地域計画を作る、それから実施するという機能ですから、どうやっていこうかという時にこの計画を作り込み、その計画というのは「参考資料3」の計画の改定になる、ということで、「資料8」に書いてあることをやっていこうということです。ご意見はありますか。

この件に追加すべき私の考え方を申し述べておきたいのですが、WGを設置するというのが「資料8」にあります、やはり協議会の中では中々意見も発信しづらいと思うので、小さいまとまりでやりたい思いがある。一方でそうするとたくさんの方のご意見も伺えないということもあります、沢山の人がいれば沢山の意見が聞けるわけでもない、そこは注意しなければいけない。このWGに向けてWGのメンバーでない方にも沢山ご意見をいただけるような仕組みは必ずやっていきたい。正直言って、私自身も「参考資料3」はタクシー会社、業界での自主的な取り組みが殆どで、他のことが何も書いてないと申し上げましたが、それでは何をしたらよいか、10個挙げろと言ってもすぐに挙げられない。これはここに参加している全員の皆さんから1個2個出していただいて集めること。そしてそれを更に叩いてこれだったら皆さん出来るねというふうにしていきたいと思っています。意見は沢山欲しいと思っていますので、そういったことをやりながらWGで纏めていく運営にしたいと思っています。

それから、業界とか供給目線ではなくて、利用者とか地域目線をかなり大胆に入れていきたい。こんなことを言うと僭越すぎるのですが、全国の準特定地域計画の飛び抜けて凄いものを作りたい。そのくらいのつもりでいます。それを具体的に言えば、構成員の皆様が参加して意見も言ってこれだったら出来る、やっていこうというのを入れたい。どこかのコピーみたいなもの、そのような計画しか作らないのであれば会長とか引き受けないので、こんなことをやるのかと驚かせるような、凄いなと思わせるようなことをこの計画改定には入れていきたい。ですから、こちらに座っておられる自治体の方は、言いたいことを言っていただきたい。言いたいことの中でも、実行できること出来ないことの精査はしますけれど、というのも方針として述べておきたい。何かございますか。

WGについては3回やると言っていますが、かなり多岐にわたることもあると思うので、弾力的に開催する必要があるのかなと思っています。開催する時は、必ず構成員の皆さんにお知らせし、議論の内容についてもお知らせします。事務局は大変かと思いますが、きちんとやりたい。やはりオープンで議論しなければいけないと思っておりますので、是非そういう形でお願いしたいと思っています。

#### 【事務局】

WGの構成については具体的には検討していませんが、今後、加藤会長にご相談申し上げたいと思います。

#### 【加藤会長】

自治体の方は、地域公共交通活性化再生法の改正もあって、公共交通としてタクシーが位置付けられていて、更に地域で公共交通計画を立てるのであれば、タクシーは公共交通なのできちんと位置付け、具体的にどういう役割を果たし、そのためにどういう施策が必要かということも計画に書いていかなければいけないという時代になりました。それはそれぞれの自治体の公共交通会議や、活性化再生法に基づく法定協議会で議論されることだと思いますけども、是非、自治体の担当の方には、そちらの自治体の方の交通関係の会議、地域公共交通会議は名古屋市・愛西市さん以外は全部あると思いますし、そのうちの幾つかは法定協議会になっていますし、その中の幾つかは新法に基づく地域公共交通網形成計画の策定も進めておられると思いますので、そういったところできちんとタクシーを議論していただきたい。勿論、タクシー協会の方も、積極的にうちは何が出来る、何をやっていきたい、皆さんにもこういうご協力をいただきたいということを発言していただくということで、それぞれの自治体の交通計画とこの協議会で考える計画との密接なリンクを図りたいということも考えています。

個人的には、各地域公共交通会議の会長の方にそういう議論をやってくださいと要請をしたいと思っていますので、知っている方、知らない方もいますが、自治体の皆さんにそれは是非やっていただいて、次回の協議会には、うちはこういう検討をしてこういうことをやることにしたという報告もしていただけたら良いと思います。それから、それを計画の中にも書いていき、その上でWGにも参加

していただけるのだったら大歓迎です。この協議会に出てきている人が少ないので、WGにも出てきてといわれると困るといわれそうなのですが、むしろここはこれからのタクシーのあり方について議論できるチャンスだと捉えていただいて、もし私が声かけをしたら是非ともご了承いただきたいと思います。  
名古屋市の長嶋さん、ご意見はないですか。

**【名古屋市 長嶋交通企画課長】**

今回の準特定地域の大元となる法律改正の中で、公共交通としてタクシーが位置づけられている話がありましたけれども、私自身が使っているときはどちらかというと公共交通としてではないところでタクシーを使わせていただいていることが多くて、タクシー利用というのは、公共交通の部分とそうでない部分の両方をもっているのでは中々難しいのではないかと感じます。一方で、公共交通という位置付けになってくると、市民の皆さんの目もかなり厳しくなってくるものですから、先程の「名古屋のタクシー」、私も毎年見せて貰っていますが、その中に書いてあるモニター制度、そこに出てきているご意見がどのようになっているか、情報開示とかどのようにやっているのか、そういった厳しい面もだんだん求められてくるのではないかと思います。公共としての役割とそれに付随した厳しさがあると思いますので、そういった点も含めてこれからのあり方が議論されていくことを期待しますし、行政としても考えていきたいと思っています。

**【加藤会長】**

他に何かございますか。ご意見は随時いただくことができると考えていますので、取り敢えず、「資料8」のように準特定地域計画を作っていく、その中で議論を整理したり、或いは検討したりするところとしてWGを作ってやっていきたいということについて、よろしいでしょうか。

では、事務局提案の方法でWGを設置してそこで（案）を揉んで進めさせていただきたいと思います。構成員については、タクシー事業者は勿論ですが、労働組合の皆さん、住民代表の皆さん、関連事業の皆さん、それから自治体からも参加を考えていますので、私と鈴木さんと二人でどういう方に出ていただけるのが良いか、特にタクシーを利用されている方々の意見を聞きたいと思っておりますので、そういったことも踏まえて検討させていただきたいと思います。

参加を依頼する場合は、事前に事務局からご案内させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

議題（5）まで終了しまして、（6）のその他になりますが、事務局の方から何かあればお願いします。

**（6）その他**

**【事務局】**

事務局から、お手元にお配りした「参考資料6」について、また、中部運輸局からは、高齢者割引タクシー制度についてご紹介させていただきたいと思います

がよろしいでしょうか。

それでは、「参考資料6」ということでお手元の1枚紙でございます。これは、本協議会構成員のうち、市町さんに限って今回の協議会の案内にあわせてお願いをさせていただきましたアンケート調査の結果といたしまして、タクシーに関する設問に対する市町さんの回答をまとめた1枚紙でございます。

- ・公共交通とタクシーの関係について
- ・タクシーに期待することについて
- ・タクシーへのご意見について

ということで少し整理をさせていただいております。今後の準特定地域計画を作成していく中で少し参考にさせていただきたいと思っております。また、こういったところにも自治体の皆様方からご提案をいただきたいと考えております。

#### 【中部運輸局 諏訪自動車交通部長】

蒲郡市のタクシー割引制度について、お手元の資料をご覧ください。高齢者タクシー割引制度、こちらは現在、蒲郡市で行われている実例でございます。元々タクシーについて割引する場合、タクシー会社さんの負担というのは1割までなのですが、それをさらに蒲郡市さんでは2割分を負担していただくことで利用者の方には3割引で乗っていただける。ただし、市の負担というのは1,000円が上限でございます。実際、どのような方が対象になっているとか、或いはエリアがどこになるとかは概要のところを書いてございます。こちらの利用状況のところも、制度開始当初に利用状況の方の詳細なデータをとっております。データは古いのですけれども、タクシーチケットを配付して実際にこれぐらいの方に利用されているという状況を把握しているものでございます。

名古屋市さんがこういったことに興味をお持ちになっているということで、先日、名古屋市長にお渡ししているペーパーでもあります。

#### 【加藤会長】

蒲郡市がこんなことをやっていますが、自治体としてどう関わるかということで参考になるのかなということ、それと自治体アンケート結果ですが、これは今日来ておられる自治体、来ておられない自治体の内容もありますね。自治体の皆さんから補足とかはありますか。これに加えてないが、言いたいことがあるとかありませんか。この辺も踏まえて、WGも進めて計画の策定にあたっていくということでございます。

その他特にございませんでしょうか。それでは、本日の議事は全て終了いたしました。鈴木先生から何かあれば総括していただくということでお願いします。

#### 【鈴木副会長】

総括というかたちではないのですけれども、私も加藤先生が仰っていたところが非常に気になるところでございまして、今日の会議自体が現状を紹介するということが大半を占めており、関連する自治体の方々からの声がより聞けるような

かたち、或いは相互に意見を交わすようなスタイル、そういったかたちになればより良い運営が出来るのではないかと感じました。時間が限られている会の進め方として、例えば、最後にアンケートという言葉が出てきたと思うのですが、お気づきになった点を残していただいてそれを共有できるような仕組みにするとか、そういったかたちで意見を残して、より良いかたちで前に進めていけるようになると良いと感じたというところでございます。

以上です。

#### 【加藤会長】

今回は、「資料8」にもあるように10月から11月に計画作成をやるということなので、ここまでのWGあるいはその時々の方からのご意見を伺う中で、リアルタイムに議論するという訳ではないですが、いろいろなご意見を伺いながら良い案を作っていきたいと思っておりますので、是非ご協力いただきたいと思っております。

では、これですべて終了いたしましたので、マイクを事務局にお返しします。円滑な議事進行にご協力いただき、ありがとうございました。

#### 【事務局】

皆様方におかれましては、長時間にわたり大変お疲れ様でした。時間も少しおして参りまして、大変申し訳なく思っております。なお、第3回協議会スケジュールにつきましては、現段階では具体的に決定しておりませんが、10月から11月頃の予定をしております。また本協議会の設置要綱に従いまして、協議会開催の45日前には公表するというルールがございます。構成員の皆様方には、開催の1ヶ月前を目処にご案内させていただきますので、ご出席を賜りますようよろしくお願いいたします。

それではこれもちまして、第2回名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会を終了させていただきます。本日は長時間にわたり誠にありがとうございました。