

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 第3回ワーキンググループ議事録

1. 開催日時 : 平成27年8月27日(木) 14:00~16:30
2. 開催場所 : 名古屋国際ホテル「若竹の間」
3. 出席者 : 出席者名簿のとおり
4. 議事録作成 : 中部運輸局

〔開会〕

【事務局】

全員の方のご出席を頂いておりますので、これより第3回ワーキンググループを開催させていただきます。

お手元の方に「出席者名簿」と「配席表」をお配りさせて頂いておりますが、名古屋タクシー協会公募タクシーモニターの川手様が急遽、ご欠席と連絡を頂いております。

本日の資料一式については事前に郵送させて頂いておりますけれども、本日お持ちでない方がお見えになられましたら、お申し出願います。宜しいでしょうか。

本日のワーキンググループでございますが、7月6日に第2回ワーキンググループを開催させて頂きまして、その中で一部、積み残しがございましたことから、お忙しいなかお集まり頂いたことに大変、感謝しているところでございます。

本日のワーキンググループの議題でございますけれども、次第にもありますとおり、前回のワーキンググループの中で「協議会が作成する計画と方向性」を議論頂く予定でございました。

それから暫く時間がありましたので、加藤先生、鈴木先生からご意見を伺いながら、本日の資料の方に一部差し替えをさせて頂きまして、議論をして頂きたいと考えております。

この計画の中にどういう事を書き込んでいけばよいのか、また、計画の位置付け、協議会の構成員の皆様方の役割、責任をどのような形で計画に反映させて頂ければよいのか、その先には誰が何をやるのかということも計画の中に盛り込んでいく訳ですので、忌憚のないご意見を頂きたいと考えております。

これから座長である加藤先生にご挨拶を頂いてから議事の進行に入っていきたいと思っておりますので、どうぞ宜しくお願い致します。

〔座長挨拶〕

【加藤座長】

こんにちは。名古屋大学の加藤です。

今日はお忙しいところ、お集まり頂きましてありがとうございます。

午前中までは大学院入試の運営をやっておりまして、大学に戻りますと10年来、入試の担当をしております、これからのクリエイティブな会議とは違いまして「ちゃん

とできるのが当然」という非常に事務的な事をやっております、切替えがうまくいくか心配なのですが、事務局の説明の間に切り替えていきたいと思いますが、前は2時間半のところでは皆さんのご意見を一つ一つお伺いするところで終わったということなのですが、それは必要なことだと思っておりますので、それでいいと思っております。

それを踏まえて、今日、資料が出てきていますが、ある程度組み入れた形で計画の案を出してきたということで、これを皆さんに見て頂いて「もっとこうした方がいい」ということをやっていきたいわけですが、改めてお願いしたいことがあって、最終的に「ここで何をやっているか」というと「準特定地域計画」というのを作ろうとしている訳です。

この「準特定地域計画」は今、お集まりの皆さんはそれぞれお立場がいろいろある訳ですが、それぞれのお考えのことによってタクシーに対して「どうあるべきか」「どうしていったらよいか」「何が出来るか」違いがあるわけですが「名古屋交通圏のタクシーをよくして行って、それによって名古屋地域をよくしていきたい」という大きな目的を共有できると思いますので、そのうえで、それぞれが「何が出来るか」ということを考えて頂いて、最終的に皆さんにこの内容について、なるべく100に近いところまで「これは自分としては納得している」という内容になるように持っていきたいと思っております。

自分と考えが違うけど「そういう立場もある」ということも含めて、皆が納得してゆきたいのですが世の中そういう訳にもいかないのですんなりに簡単ではないのですが、この計画としては「大きな方向に向けて、ここまでは頑張っていこう」という形までに持っていきたいと思っておりますので、そのために「今日、どこまで出来るか」それから必要であれば9月16日にワークショップを予定しておりますが、そこまで使って皆さんにご納得頂ける計画まで持っていきたいということでお願いしたいと思っておりますので、ご協力宜しくお願いします。

議事のほうに入らせて頂きますが、前回の意見も踏まえて、資料1「策定方針(案)」資料2「計画骨子(案)」、計画も仮タイトルとして「名古屋のタクシー適正化・活性化戦略」という法定の名前でなく、独自の我々としての計画として名前を付けるという案も出しています。それから「こんな感じで書きましょう」ということも書いてある。

私は思うのですけども、計画というのは何十ページにもなるでしょうが、何十ページのものを読まない。結局、読むのは「概要」とか「要約」のようなもの。ですから、この資料1、2と重要だと思います。要するに計画として「何をやろうとしているか」「メッセージが入っているかどうか」大事な事だと思いますので、この資料1、2をきちんと皆さんにご議論頂いて、よりよくしていくのが今日の趣旨だということですので、お考え頂きたい。

特に大事なものはこの資料1、2の中にどんな「活性化事業」、「活性化」というのはタクシーをもっと活性化して、地域にとって役にたつようにしていこうと、タクシー産業も盛り上げていきたいと思いますということですが、そのために何が出来るかという事業。

タクシー事業者さんは当事者ですから何ができるのか、協議会の他のメンバーの皆さんが何ができるのか。この協議会だけではできないこともあります。それについて、外にどう働き掛けていくかということについて、まとめていきたいと考えていますので、まずは資料1、2について事務局から説明を頂いたうえで皆さんからご意見を頂きたいと思っていますので、よく聞いて頂きたいと思います。

4. 議事概要

(1) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」《名古屋のタクシー適正化・活性化戦略》策定方針・骨子（案）

【事務局】

それでは、事務局の方から資料1、2について、ご説明をさせていただきます。

まず、資料1をご覧になって頂きたいと思います。

今、加藤先生からもお話がございましたけれども、正式名称は「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」これを策定をさせて頂くわけですが、ここに大きな字で書いてございますが「名古屋のタクシー適正化・活性化戦略」というような仮タイトルを付けて、今後、この計画の事を「戦略」というような形でご説明をさせて頂きたいと思っております。この資料1は戦略を策定するうえでの方針の案ということで見て頂ければ、結構でございます。

まず、左上でございますが「タクシー輸送の特性」ということで「24時間いつでも・どこでも、誰でも利用可能」「ドア・ツー・ドアの面的輸送」「少人数・快適な輸送空間」他にもまだ、あるのかも知れませんが、代表するものとしてはこういうものがございます。現実には名古屋のタクシーでどういうことが起こっているのか、現状ということで主立ったものをまとめてみました。

その下に運転者が不足することによって、実際に動く車が減っている。実働車両数・実働率が低下するというので、車両の稼働時間帯も随分、変化をしております。

更に、大きな問題として「運転者の高齢化」も現実の問題となっております。高齢化とともに年金を受給される運転者が増加して参りますことから、受給する年金額と調整するため、給与や働く時間も調整のなかで必要な時間だけ勤務する形態となっております。限定的な運行であったり、稼働時間の減少、高齢化ということで後程見て頂きますが、平均年齢も60歳で、60歳以上の方も相当お見えになります。そういう中で、やはり安全性も考えていく必要があります。

実際にピーク時間帯にはスムーズに配車ができないような事象も起きているということで、タクシーの特性を見て頂きましたが、そのタクシーの特性が少しずつ発揮できないような状況になりつつあるというのが名古屋のタクシーの現状であります。

その右側でございますが、2つの大きなビジョンを掲げたいと考えております。

1つは「安全に安心して利用できる名古屋のタクシー」、もう1つは「日本一の名古

屋のタクシー」これをどうやって実現をしたらいいのか、左側にあるように名古屋のタクシーの現状を踏まえて「どのようなことをしたらよいか」を考えていくのが計画の基本的な考え方になります。

その下に①～④がありますが、計画を作成するなかで「『戦略』に地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性の戦略を示す」のが、この計画でございます。

協議会にご参加頂きます構成員の皆様方におかれましても「協議会でこの計画を作った」ということで、構成員方々にも役割、責任が必要になってくるなかで戦略の位置付けを明確にして参りたいと思います。

更には、適正化・活性化に必要な施策を取りまとめさせて頂きまして、皆様方の取組、課題、目標設定、課題を解決するためのPDCAサイクル中で、2つのビジョンの実現の検証を計画の中で、できればと考えております。

加藤先生からもお話がありましたように協議会でできること、できないことがあるということも戦略に組み込み、どういう対応をしていくのかを考えていければと考えております。

その下に「公共交通としてのタクシーの基本的役割再確認」とありますが、タクシーについてはいろいろな役割がある中で、もう一度、基本的な役割を再確認させて頂き、これを実現していくことが2つのビジョンを実現していくことだと考えております。

5つほどございますが、日常生活において快適な輸送を提供したり、観光等の移動の役割、更に病気や急用のとき「いざ」というという時の安心感、頼りになる移動、高齢者や移動に制約のある方等の社会的・福祉的観点からの移動の役割、直接的な移動ということではございませんけれども、高齢者・児童・子供の見守りは可能になるようなタクシーでございます。防犯対策ということで、タクシーがどのように貢献していくのか、地震などの大規模災害における道路交通情報の提供、緊急輸送への対応、環境負荷低減などの貢献も可能でございます。

そうしたことを含めて、最終的には「市民生活」「地域の活性化・地方の活力」に欠かすことのできない移動の足をどうやって確保したらいいのかを戦略の大きな柱でございます。

2ページのグラフでございます。青い線が「車両数」の推移でございます。赤い線が「実働率」といって「実際にある車のうち、どれだけ動いているか」をパーセントで示したものでございます。直近の25年度は「77.7%」ということで、かなり率が下がってきている状況でございます。緑の線が「運転者数」でございます。車両数が減っていくとともに運転者数も減ってはいるのですが「その減り方が大きい」と見て頂ければと思います。そういうことも原因として赤い線（実働率）も、平成20年度はリーマンショックの関係だと思っておりますが、大きく下がってきている状況でございます。

3ページをご覧下さい。先程、「平均年齢が高い」と申し上げましたが、緑の線が「全国の全産業の平均年齢」でございます。青い線が「全国の運転者数」の推移でございます。

す。オレンジの線については17年度から25年度、その上に枝別れするような形で赤い線「名古屋の運転者の平均年齢」がございますが、データの取り方に問題がございます、20年度以前のデータの取り方のスパンが異なっておりまして、実際には20年度末からの数字となっておりますが、ここからしかグラフにお示しできないことをご理解を頂きたいと思っております。名古屋の運転者の平均年齢は殆ど60歳でございます。平均ということでございますから、当然に「60歳以上の方がかなりいる」というふうに見て頂ければと思っております。

続きまして、資料2の方でございますが、これは戦略の骨子案。先程、見て頂いたのは戦略を作っていくうえでの基本的な考え方、方針を記載したものでございますが、この資料2では「どんな事を具体的に書いたらいいのか」という基本的な考え方をまとめさせて頂いております。

まず、一番上に「名古屋のタクシー将来ビジョン」とありますが、繰り返しとなりますので割愛をさせていただきます。

「はじめに」というところでございますが、この戦略を作成するのにあたり「どんなことを冒頭に確認させて頂いたらよいか」ということで大きく4つ書いてございます。

中身的なことは、恐らくは皆様方に事前にご確認を頂いてお見えになるかと思っておりますので細かい説明は割愛させていただきますけれども、名古屋のタクシーのあり方に関する基本的な方向性を戦略としてまとめさせて頂いて、将来的な施策のあり方も含めまして関係機関への提言をまとめていきたい。

更には、協議会に参加する構成員全体の責任において、戦略の位置づけということを明確にさせて頂いて、皆様方主体の取組の実施責任を明確にしていきたい。

協議会は、協議会及び協議会に参加する構成員の責任において実施できない取組、課題解決に向けて、協議会が主体となって、能動的に関係のところに働き掛けを行ってゆき、協議会全体で課題解決に向けた連絡調整を実施・共有できれば、というようなことを冒頭申し上げさせて頂きたいと思っております。

それから、その下でございますが戦略における適正化の定義、適正化の推進ということで、従来「活性化の計画をとりまとめ」という言い方をしておりましたが、ひとつに「何かを適正化をしないと活性化も難しい」という観点から「適正化」という言葉を定義付けさせて頂きたいと考えております。

従来の準特定地域計画の中では「車両の削減」「供給力の削減」を「適正化」という表現を以て位置づけをしている訳でございますが、この名古屋の戦略の中では「適正化」というのは「供給力の適正化」ということもございますけれども「経営の適正化」「運営の適正化」こういう事にも踏み込んでいかないと名古屋のタクシーの活性化、ビジョンの追求をしていくうえでは問題点、乃至は視野を広げていかないと無理ではないかということをご冒頭申し上げさせて頂きたいと思っております。

「タクシーの役割、タクシーに期待されること」でいくつか書いてございますが、タ

クシーは地域公共交通として（認識を）共有させて頂き、バス・鉄道とは違った特性があるなかで、どうやって、その特性なり役割を最大限確保したらいいのか。

先々、我が国の将来人口は高齢化をしていきます。高齢化を見据えたなかで、高齢者やマイカーを運転しない人の生活を支える（移動）手段としてタクシーは何ができるか、期待されるのか、地方公共団体が中心となって地域の生活の足を確保する動きが全国に拡大しております。

具体的には「コミュニティバス」と言われているものでございますけれども、バスだけでなく、タクシーを絡めた適材適所、役割分担により相互に補完していくことが大切と考えております。

真に必要な、求められているタクシーのサービスはどういうものか、また、タクシーができることの研究・提案、マイカーに比べて環境的にも優れております観点からもタクシーの活用をどうしたらよいか、更には観光やインバウンドに必要な外国語の対応、子育てやユニバーサルタクシーの導入、ハイグレード車両等タクシーでしかできないサービスの開発提供もこの中で扱っていく問題と考えております。

今、政府全体で地方創生のなかで「まち・ひと・しごと創生法」が成立して、将来の人口ビジョンに従って地方公共団体が取り組む「地方版総合戦略」を作ることが進められており、タクシーの計画は密接な関係にあるということで、タクシー協会としても県や市町にお願いことをさせて頂きたいと思っている、非常に大切な項目だと理解しております。

「タクシーの役割、タクシーに期待されることの実現に向けた課題」ということで、これからいろいろな取組をやっていくなかで「どんな課題があるか」ということを明確にさせて頂きたいと思っております。

地方公共団体の皆様がお作りになっている交通計画がございますが、取り組んでいない自治体もございます。地方公共団体の交通計画にバスだけでなく、タクシーの位置付け・役割をしっかりと書いて頂き「タクシーをどう使っていくのか」が今後、重要になってくるということで「地域の事情・実情に沿ったタクシーの活用方法が検討されていくべきではないか」ということも書き込んでいきたいと考えております。

地方公共団体とタクシーとの連携、タクシー事業者の皆様方の意識改革「タクシーがどんなことができるのか」積極的な提案を考えていかないと地域社会への貢献には結びついていかないということも課題として捉え、地域の皆様方と「どうやって連携したらいいか」ということで書かさせて頂きましたけれども、内容的には先程の「まち・ひと・しごと創生法」のなかで取組む連携とご理解を頂ければと思っております。

「ユニバーサルタクシーの実現」ということで（１）でタクシーの特性であります「いつでも・どこでも・安全に安心して快適に利用できるタクシー」ということで、タクシーの特性を発揮していくなかで「どういう取組が可能であるのか」ということを記載させて頂いたなかで、実際に利用者の皆様方が求めるタクシーサービス、子育てタクシー、妊婦タクシー、高齢者買い物タクシー、身障者・高齢者の介護タクシー、観光タクシーこういったもののあり方、新しいタクシー輸送の開発・提供、更には誰でも気軽に利用

できるようなタクシーの提供、グレードの高い車両を使って高級感のある快適なタクシーの提供ということで、いろいろな利用者のニーズに関すること。

「日本一のタクシードライバーの育成」ということで、具体的には「タクシー乗務員さんの待遇をきちんと改善をしていこう」ということで、このような記載をさせて頂きまして「日本一のタクシードライバーにしていくのだ」と取組をしていければと考えているところでございます。

内容的には今後「どのような事に取り組んだらよいのか」ということで、今年10月から名古屋地域においては新規にタクシー運転者を採用した場合、講習は義務づけられておりますが、プラスをして試験が導入される。試験に合格しないと運転者登録ができないという法律が開始されます。

そういったところを活用してタクシー乗務員の質を向上していければ、更には運転者の教育・指導の徹底等事業者の方に責任を持って取り組んでいき、最終的には今は多くの苦情を頂いておりますけれども「悪質運転者」と呼ばれる方々をどうやったら排除したらよいのか、仕組み的な研究をしていく必要もあると考えております。

タクシー協会では本日も委員としてワーキングに参加して頂いておりますが「タクシーモニター制度」をやっております。こういった制度を有効的に活用して、評価の良い運転者、悪い運転者の情報収集、公開することができるのであればそういった仕組みも考えていく必要があると考えております。苦情の話をさせて頂きましたが、苦情の情報を元にして悪質運転者や事業者情報を開示できるのか仕組みを考えていき、運転者登録制度のなかで悪質運転者の評価、再教育指導体制を考えていくことができれば、調査研究をすすめていきたいと考えております。

更には高齢運転者への対応、若い人や女性運転者の採用といった「人材確保と育成」にも取り組んでいく必要があると考えているところでございます。

これらの「ユニバーサルタクシーの実現に向けた課題」ということで、大きくは2つに分けて整理をさせて頂きました。

3ページの方では「いつでも・どこでも・安全に安心して快適に利用できるタクシー」を実現するなかで「どういう課題があるか」ということで協議会、ワーキングのなかで「タクシー事業者の経営基盤がきちんと確保されないとなかなか難しい」という話をさせて頂きましたけれども、固定費を削減する仕組み、運転者不足、運転者不足がもたらす実働率が低下する中での対応、車両が余っているという言い方をされますが、現実的には動く車が少なくなっているということもあってどういうことができるか、「供給力の適正化」ということで「どういうことが名古屋の地域にとって必要か」ということを考えていく必要があるのかと考えているところでございます。

地域によっては「必要なタクシーがなくなるかもしれない」「市民生活に支障が出てくる恐れが拡大している」といったことも広報をしていかなければいけないかと考えております。

繰り返しになりますが、新しい輸送サービスを提供していくなかでは付加価値の高い輸送サービスを提供していく訳でございまして、そのコスト増に「どうやって対応した

らよいか」ということも考えていくなかでは「運賃のあり方」という問題も考えていかなければいけないことかと。こういったことは協議会では対応ができないということで関係行政機関の方にも協議会の考え方をお伝えしていくなかで問題提起ができればと考えております。

高齢者免許返納の時のタクシー運賃の割引をどうしたらいいのかということも含めて検討している最中ですが、こういうことを進めていけば、高齢者の交通事故の防止対策になる訳でございますので、そのような社会的貢献・役割に対してタクシーにもご支援を頂きたい。

更には車両のグレードアップ、高級車の導入、快適な輸送サービスを提供していくなかで「現在の運賃体系で本当によいか」というところも含めて、検討していく必要があるのではと考えているところでございます。

ユニバーサルタクシーの実現のなかでもう1つの視点ということでサービスを改善していくことに加え、「日本一のタクシードライバーの育成」ということで運転者の質的改善を図っていくような取組、既に申し上げておりますので敢えて申し上げませんが、人材不足と言われるなか、良質で若い運転者、女性の運転者を確保・育成していくことが非常に大切になって参ります。

こういうことに積極的に取り組まないと今の高齢者の方々はいずれタクシーから引退します。その時にどうなるかということを見ると「タクシーを動かす担い手がいなくなる」ということが考えられますので「タクシーがあって当たり前」ような時代からは変わってくると考えられます。ついては人材確保・育成という問題は非常に大きな問題としてクローズアップされているということは、ご理解頂きたいと思えます。

女性運転者を採用していくなかでは職場環境整備、車内モニターの整備、酔っ払ったお客様も当然おりますので、そのような利用者に効果的な運送約款の整備をして「降りて下さい」と言えるよう、いろいろな努力が必要となってきますので、そういうことも考えていかないと先々、女性ドライバーの拡大というのはいかならないと考えておりますので関係の向きに対しても働き掛けをしていきたい。

新規運転者を採用すると様々な教育指導等の研修・講習、資格を取得するのに必要な職業訓練が必要となって参りますのでご理解を頂いて支援を頂きたいと考えております。

いま申し上げましたようにタクシーの役割であったり、課題に取り組んでいくなかで「持続可能で地域・社会に貢献するタクシー」を実現していく足がかりになると私共は考えているところでございまして、タクシーを社会的なインフラと考えて、地域の状況に応じたタクシーとの連携ということも地域の皆様方に訴えかけていきたいと思っております。

「大規模災害などに備えた地域の防災関係の訓練の参加」ということで、実際に訓練の参加について、行政機関からも要請が来ているところでございまして、まだ公表できる段階ではございませんけれどもタクシーがどのように訓練に参加して、皆様方に役立つ情報を提供していけるかということも「持続可能で地域・社会に貢献するタクシー」ということで書き加えていければと考えております。

「戦略の目標」ということで戦略に定められた施策や課題にどうやって取り組んだらいいのか、活性化事業に取り組む訳でございますので活性化事業計画の作成・実施はタクシー事業者の皆様が取り組むことでございますけれども、事業計画に対する実施状況、取組状況の事業者数ベース、車両数ベースでどれくらいあるのか、更には課題解決に向けたPDCAサイクルの形で検証できれば、もう1つは数値的な目標、輸送実績の向上として、どうやって適正な指標を設定したらよいか、労働条件の向上ということが法律の目的でありますので例として、こういう指標（実車キロ・実車率、日車営業収入）を挙げているところでございます。

この目標を達成するために「どんなことをやったらいいのか」、更にはその実施主体に関する事項ということで、（5ページに）表形式となっておりますが、このような形で取りまとめをしていきたいと考えております。

「活性化事業」と「その他事業」を大きく2つに分けて、それぞれ「活性化事業」にはどういったものがあり、誰がやるのか、「その他事業」では実施主体や関係先も含めて、課題に相当するものは関係先にどうやって要請していくのか「協議会が必要と認める事項」ということで、この目標を達成するために必要があると認めるときには実施主体とされた者以外の方々に対しても、戦略に定められた事業の実施のために必要な協力の要請をしていき、それを繰り返すというようなことで、この計画というものをまとめていきたいと考えております。説明の方は以上でございます。

【加藤座長】

資料1、2でワードの対応があまりされていない。資料2の要約的なものとして、資料1があればいいと思う。

資料2の目次立てとして今のままでいいか確認ですが、冒頭の「一般乗用旅客自動車運送事業の活性化の推進に関する基本的な方針」や4ページ「6 前項の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項」こういうのは法的なものでしたか。

【事務局】

参考資料1「名古屋交通圏タクシー『準特定地域計画』の方向性（イメージ）について」をお配りさせて頂いておりますが、こちらは前回のワーキンググループ資料4ということで、この一番下に記載させて頂いているところでございますが、1～4の項目につきましては法律の記載に基づく必要事項とご理解頂ければと思います。

【加藤座長】

参考資料1も見ていたのですが、参考資料1の項目1～4は目次立てか、なんかないといけない。あるいは、対応した内容がないと法定計画にならない。そう考えたときに資料2というのが「法定のタイトル」と「法定ではないタイトル」が混ざっているのでよく分からないというのがある。

私自身が考えていたのは素朴な目次ですが「背景」「現状」「課題」「目的・目標」「施策」「進行管理」だいたい、計画というのはこういう目次を立てておいて、それに4つの法定（テーマ）を摺り合わせて、普通の計画の目次立てながらも法定計画の見出しにもあっているというふうに立て直すことができないか、ということをおもいました。

一番いいのは法定の1～4があって、私の申し上げた項目がその中に入ってくるのがいいかな、という感じに構成を立てていけないかと思っていたことです。

具体的な話はあとにして、前回、話ができなかった鈴木先生から、先にどうお考えか伺ってから、皆さんにご意見を頂いて、適宜、私も意見を言いたいと思います。

【名古屋工業大学大学院 鈴木准教授】

前回、お話ができなかったということですがけれども、その後、事前の打ち合わせ等でこちらの考えはお伝えできて、今回の資料だと理解しておりますので、この資料1、2に関して述べさせていただきます。

まず、資料1は資料2のダイジェスト版という理解であったということですがけれども前回、皆さんから議論があったところとして「厳しいタクシーの現状」というのは共有されたと理解をしまして、こちらあまり認識していなかったところであるのですけれども重要なところ「あって当たり前」だと思われるところを、ちゃんと謳わなければいけないということで、特に資料1の左側を明記することは必要だと思います。

その中で、右側との繋がりが理解しにくいのではないかという感想を持ったのですが、そもそも公共交通としてタクシーはどのような「基本的な役割」があるのか、あるいは「機能を果たせる」のかということを上段に構えつつ、最終的には「名古屋ではこういうことをしていきたい」というふうに伝わる構成になるといいのかと感じまして、その中に戦略があると理解しました。

ですから、ひとつの箱に並んでいるのですが、役割があって、実現するためにはこういう考え方でやってゆくという形のほうがスッキリするのではという感想を持ったのが、まずひとつです。

資料2につきましては私も加藤先生と同じように、難しい構成から聞いておきまして、どちらから構えるかですが、今回の資料を活かすとなりますと「タクシーの将来ビジョンを最上段に構える形」でいくのか、あるいは「法的なところで考えてゆくか」というところで道筋が変わるのですが、基本的には「目標」や「コンセプト」が上段にあって、それを踏まえた「現在のタクシーの位置付け」を明確にする。

「コンセプト」を実現するためには「どういうことを考えなければいけないのか」ということが述べられていくのかということ、実際に実現するために「具体的な戦略」「目標」はどうか、最後に「実施主体」といった話かという意見を持ちました。

こちらの中身について気付いたこととしまして、「適正化」と「活性化」という言葉がどういうふうに捉えられるかということが非常に悩ましいところか。

「名古屋を活性化するため、タクシーを適正にする」と「タクシーを適正にして、タ

クシーを活性化する」という2つの大きな流れがあるのではないか。

私は「タクシーの活性化によって、名古屋の市民生活や地域の活性化を目指していく」ためにこういうものを考えていきたいというふうに考えてしまっているものですから、この構成と違うような構成になるので「適正化」「活性化」という言葉をこの場でしっかりどういう方向とするか議論がいるのではないか。

そのうえで気付いたことは「ユニバーサルタクシー」という言葉があって、「ユニバーサルタクシーとは何か」ということが気になることです。

これが「安全・安心に利用できる名古屋のタクシー」「日本一の名古屋のタクシー」を含めたことで「ユニバーサルタクシー」というのでしたら、最初に定義されてもいいのかと思います。加藤先生より資料1、2の整合という言葉もありましたけど、中での整合ということも必要なのかなと思います。「適正化」「活性化」という言葉を明確化にしたうえで「課題」とか「実現するための方策」を整理していく必要があると感じました。

【加藤座長】

鈴木先生の話聞きながら考えていたのですが「基本的な方針」というところが参考資料1では論点1～5というところがあって「重複しているのでは」という点がありました。

今回、資料1、2のほうで「『安全・安心して利用できる名古屋のタクシー』『日本一の名古屋のタクシー』の実現」が出てきて、抽象的になった可能性がある。

論点1～5だとより詳細だったのですが、「日本一」とは「何が日本一なのか」という話が出てくるので抽象的になり、その中身が「安全・安心して利用できる」だけだと、いろいろなこと（例えば、社会貢献等）が抜け落ちたのではないかと。

そこで先にご提案をします。まず「名古屋のタクシー適正化・活性化戦略」について、例えば「名古屋のタクシー日本一戦略」はどうですか。

なぜ、このようなことを言うかということ「適正化」「活性化」というタイトルはしない方がよいのではないか。ここはキャッチです。名古屋が法定計画なのに凄いのを作ってきたなと思わせる。「適正化・活性化」をここで主張する必要もないのではというのが、1つ目の提案。

2つ目として、将来ビジョン、基本的な方針というのを2つあげられるのではと思いました。

1番目が「みんなが安全で安心して気軽に利用できる名古屋のタクシー」、2番目が「地域・社会に貢献する名古屋のタクシー」。

1番目の「みんなが安全で安心して気軽に利用できる名古屋のタクシー」とは参考資料1の論点1～2に対応、2番目の「地域・社会に貢献する名古屋のタクシー」とは参考資料1の論点3～4に対応する。

更に、それをやろうとすると論点5「持続可能なタクシー事業」が出てくる。「持続

可能なタクシー事業」をしようとする「活性化」と「適正化」が絶対必要ですと。

つまり、立て付けとしては「みんなが安全で安心して気軽に利用できる名古屋のタクシー」「地域・社会に貢献する名古屋のタクシー」が大きな目的としてあり、それをやろうとすると「タクシー事業が持続可能でないとダメです」というのが下にあります。

それをやろうとすると「活性化」と「適正化」がないとできません。こういうのが「基本方針」としてあったらどうか。

その前段として、目次案の「背景」「現状」「課題」で「法律が改正された」とか「公共交通としてタクシーが位置付けられるようになった」という「背景」、「運転手のなり手が少なくなり、実働率が低くなった」という資料1左下の「現状」「課題」、つまりやることはいろいろ出てきているのにやれないようになってきている。

具体的な課題として「どういう事を突破しなくてはならないのか」ということを「はじめに」で書く。

「はじめに」で「背景」「現状」「課題」があって、次に「一般乗用旅客自動車運送事業の活性化の推進に関する基本的な方針」という先程申し上げたものがある、「目標」「事業及び実施主体」「施策」「進行管理」というふうに入ると目次として分かりやすくなってくる。

特に大事なものは「基本的な方針」の上の2つ、下の1つ、その下の「活性化・適正化」には異論がないと思います。その立て付けに皆さんのご意見はどうか。

資料1、2の懸念は一通り解消されるのではないかと考えています。

【名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課 長嶋課長】

「ビジョン」というところで「やっていく方向性が一番上にある」ということが重要で分かりやすいと思います。「公共性」という部分を一番上に掲げてしまうと「やっていかなければいけないもの」がずれてくる部分もあると思うので、いま言われたようなまとめ方がよいのではないかと思います。

策定方針の名前は資料を拝見させて頂いたなかで、今までのあり方を踏み越えて、いいものを作っていき、変えていくという思いが感じられたので、それを目指すのであれば相応しい名前を付けることもいいのではないかと思います。

【加藤座長】

いろいろポイントがあると思うのですが「資料1の左側は何か」というと、タクシーは「24時間」「ドア・ツー・ドア」「呼んだら、すぐ来る」と漠然と「当然だ」と思っているのが、名古屋であっても、特に周辺地域だと「当然」ではなくなってきた。皆で協力しないと維持できない」という危機感を明確にしたもの。

既に鉄道やバスではそんな訳で、事業者がやっていただいて、国が管理してくれる時代ではなくなっている。だから「地域公共交通会議」とかやらなければいけなくなった。

タクシーもそうってきました。それをやらなければ、運転者の労働条件が悪くて泣いてしまうとか、事業者の経営ができなくなってしまうという帳尻合わせが出てしまう。

であれば、皆で話合って「うまくやってゆきましょう」というのが計画そのもの。そ

の動機というのは「現状」「課題」にきちんと宣言しなければいけない。

皆で頑張っ維持しながら、更に「日本一」をやろうすると「みんなが安全に安心して気軽に利用できる」ようにやる。「地域・社会に貢献する」とは「ネットワークを確保する」「障がいを持っておられる方でも利用できる」「困っている人がいれば、タクシーができることを積極的にやる」ということを入れ、公共性とは少し言い方が違うが志の高い計画になる。

基本的な方針とか、立て付けはこんな感じで、特に異論はありませんか。

【名古屋タクシー協会 石川副会長（朝日タクシー(株)代表取締役会長）】

座長の仰られた「分かりやすく」ということを「どうやったらいいのか」と考えていたのですが、順序立てすることで分かりやすくなる。

ただ、「誰が見ても分かるような計画」というものを作っていく際、資料的なことで組み立てていくと分かりにくいので、利用者やマスメディアにも分かりやすいものを目指していければと思います。

ポイントとなるのは「課題」摺り合わせが大変だと思います。それに対する「施策」も「できること」「できないこと」を煮詰めないといけないので、かなり時間が掛かるのが心配されるので、なんとか取りまとめる構想を皆さんのお知恵をお貸し頂きたい。分かりやすくして頂ければ、ありがたい。

【加藤座長】

計画、戦略を出す大きなポイントは冒頭にも申し上げましたが「これなら乗れる」と思ってもらうことが、まず分かって貰わなければいけないし、「乗れる」となったら、計画にあるとおりやって頂けるという「施策」リストになっていなければいけない。

「施策」は参考資料1の「3. 活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項」で「できる」「できない」の仕分けの中で順番を作って頂ければいいと思っている。

長期的な課題を書いておいて「今回はできないけど、次回以降からやれる」という優先順位を書いてもいいのでは。それをやることによって、先程の基本方針に「どう貢献するか」に繋がっていればいいということになります。

因みに「タクシーモニター」の話が出てきたのですが、例えば、タクシーモニターはどういうふうに書かれるのかと考えると、参考資料1の3では「タクシーモニター事業」をタクシー協会が行っていくなかで意見を言って頂き、事業者あるいは協議会に情報を出し「何が問題で、どう改善できるか」議論し、事業をスピードアップしたり、新たな事業を加える等して回していく「PDCA」進行管理に繋げていくことによって、地域の皆さんがタクシーについてどう思っているかを踏まえたサービスにしていくということが入ってくる。結果として、基本方針案として挙げた「みんなが安全に安心して気軽に利用できる」や「地域・社会に貢献」に繋がっていく。

参考資料1「2. 準特定地域計画の目標」があるが、資料2（4ページ）の「5 戦略の目標」があるが、ここの指標を挙げていかなければいけない。例えば「タクシーモ

モニター事業」の場合、「サービスが悪い」「あまりよくない」という構成比率を10%から5%に下げるとかを挙げることになると思う。あるいは「バリアフリー」に対応する指標が入る。

そもそも「目標」とは「定量的なもの」があればあったほうがいいし、目標には2段階あって、そもそも事業が「どれくらい実施できたか」という目標と、事業ができたことによって「世の中がどうよくなった」というアウトカムの目標がある。

事業が「どれくらい実施できたか」という目標には導入車両数や課題に対する改善や乗務員の待遇改善があり、アウトカムの目標として収入や利用者数の増加、満足度の上昇というものがある。もうちょっと詰めていかなければいけない。

【鈴木准教授】

目標のところで、PDCAサイクルで検証していくということは、ここにおられる方々もプレイヤーがどういうふうに機能するかということで「よくしていくという事ができそうだ」ということはイメージできた訳ですが、こちらの計画に書かれているなかで「タクシーの役割、期待されること」「課題」というもので「期待されること」とは利用者の期待を挙げて頂くと、ひとつの目標になるだろうし、「課題」というのは現状が厳しいといったところの課題の棲み分けができる、構成ができると感じました。

タクシーの適正化・活性化ということも、ひとつの目標として細かく見て行くことができそうだと、とりあえず挙げて頂くところから、次の議論をしていかなければと思います。

【加藤座長】

資料2に挙がっているものの、順番が整理できていないので、まとまりが悪いように見えるかもしれません。

「課題」は挙がっているものの「目標」「事業」が挙がっていない。

モニターさんに伺いたいのは、戦略の目標として利用者的にはどういう目標が挙げて欲しいか。

利用者としては「ここが駄目だと思っているので、これくらいに上げる」「これは名古屋では凄くいいと思っているので維持する」という項目を挙げてもらえますか。

【タクシーモニター 石井様】

口頭でお話を聞いていて、加藤先生の言葉が流れてくるのですけれども、理解できないところがあって、タクシーモニターの位置で参加させて頂いているのですけれども、議論している場にホワイトボードが欲しいと思いました。

一モニターとしての立場で「タクシーの役割、期待すること」として、この夏はタクシーを利用することが多かったのですが、タクシーの車両としてE社の高級車は後ろにも（エアコンの）吹き出し口があって快適に乗車できましたし、M社のハイブリッド車は音も静かで、乗り心地もいい。いまある車両を全部入れ替えて欲しいと思うところですが、事業者さん的には難しいと思う。

暑い中、高齢者と病院に通院する機会も多かったのでタクシーを利用する機会も増え

たが、タクシー乗り場で待機しているタクシーは質が悪い。質が悪いもののタクシーに乗る状況が多く、余っている車両も多いなかで考えたのは、乗り心地が不快なタクシーを「レトロタクシー」と名付けて、バスの乗降が不便な高齢者でもエレベーターが整備され利用しやすい地下鉄の駅と病院とのピストン輸送するような形で、利用者が多い日中時間帯に限り、区間が短い均一料金で動けるのはどうでしょうか。

病院だけでなく、笹島地区のコンサート会場から名古屋駅まで行くのに歩くしかないので、多くの人々が動くところには均一運賃でを利用してもらおうのはいかがでしょうかと思いました。

名古屋の強みは全国的にも価格面では勉強していて、初乗運賃はお値打ちだと思っておりますが、タクシーを1人で利用すると高いと感じてしまう方もいるので、友人同士で利用した時には公共交通機関の運賃よりも安く利用させて頂ける時もあるので、活動していない、空いている車両をうまく使うのがいいと感じたところです。

【加藤座長】

いろいろな案も含めて出ましたが「できそうな事」と「できない事」もあると思えますし、車両についても計画に記載があったと思います。

先日、国の会議に出ましたら、タクシー専用車両を設計した方とお会いしまして、タクシー事業者が使いやすく、利用者に満足頂けるかを頑張ったお話を聞かせて頂きましたが、タクシー車両に関する基準も緩和されたこともあり、どういう取組をしていったらよいかというのがあるのでは。

「乗合事業」や「均一運賃」は別の話として出てきますが、具体的に書ける取組があれば、事業者さんの方で話し合っ書いて頂き、そうでなければ抽象的な形になると思えます。

【名古屋タクシー協会 天野会長（つばめ自動車(株)代表取締役社長）】

頂きましたご意見はタクシー事業者が「やらない」ではなくて、法律で「できない」部分もあります。名古屋のタクシー事業者はいろいろな取組をさせて頂いております。それ以上のものについては規制が掛かっているということをご理解頂きたい。

ご提案を頂くなかで問題があるのであれば、積極的に行政にも働き掛けが必要というふうに考えております。

【加藤座長】

そこは大事な事として、バスの「地域公共交通会議」ですとあまりないのですけれど、タクシーはバスに比べてもかなり「できないこと」「こうでなければいけない」ということが多い。それが故にアイデアを持っていても、法律的にできないこともある。

法律には別の意味があって、タクシー事業をなんとかするために必要だという部分もあるので簡単に取り外すこともできないこともあるのですが、いずれにしても名古屋としては「こういうサービスが必要だ」という人が多いのにできないことがあることに対して「制度的にこうしてもらいたい」ということを言っていかなければいけないのは協議会として言わなければいけないのかなと。従来、協会でもされているのですかね。

【天野会長】

必要に応じて、改正の要望をしています。

【加藤座長】

どうしても業界から言うと「業界の話」となってしまう。

ここは「タクシーサービス全体をよくしていこう」それによって「名古屋を盛り上げていこう」という目的の協議会なので、その立場として「こういうサービスをしていく事が大事だけど、今の制度ではできないのであれば、できるようにしてもらいたい」という声を出していかなければいけないのも計画とか、協議会の機能としてあるということとを戦略の中に書いておきたい。これは必ずやりたい。

「地域公共交通会議」においても「こういう制度だから、我々がやりたいことができないので、やらせていただけるように働き掛けていく」ということもある。

戦略に書こうとしていた「外に対する呼び掛け、働き掛け」というのも協議会として重要な役割であるということを確認できたと思います。

【長嶋課長】

発言前にお詫びを申し上げたいのですが、所用がございまして、このあと中座させて頂きます。申し訳ございません。

規制の話と絡みまして、行政に対する意見にもお話がありましたが、規制と意味では自治体が直接、関与・規制するものがないといいながら、これからいろいろなものを作っていくには行政、事業者、利用者や市民の方も一緒になって作っていくというのが必要だと思いますので、自治体の立場でもいろいろと考えていきたいと思っています。

その点でひとつご理解頂きたいのは、自治体によってタクシーに求める「公共性」というのが微妙に違うのではないかと。

今回のワーキングに自治体として私共しか入っていませんので、どうなのかなと思いますけれども、いろいろなタクシーの可能性を考える時に、例えば、地方でバスとかでは採算がとれない時に少人数の輸送が基幹的な交通として求められる所もあるでしょうし、名古屋には地下鉄、バスがある前提など、それぞれの自治体によってタクシーに求める「公共性」は違ってくるのではないかと思います。

資料1にある「公共性」を否定するものではなく、その下でそれぞれの地域に求められている方は微妙に違っている。

是非とも、名古屋市だけでなくいろいろな自治体ともお話して頂く機会を作って頂いて、その中での地域にとって必要な「あり方」「求められているもの」をきちんと整理して頂きたい。自ずから「公共交通としての求められているもの」がクリアになるのではないかと思います。

そういう意味でも、資料2の組み立ての話から具体的な中身まで多過ぎて、なかなか議論がしにくいものがあるので、私共としては「公共性」というものが動かしていくうえで重要な柱だと思いますので、骨太の柱として議論をさせて頂きたいと思っておりますし、少

人数で議論する場もあるようですので、必要であれば私共も参加したいと思いますけれども、骨太の部分をきっちり議論していくなかでそれを積み上げて、資料2がブラッシュアップされていけばいいのかなと思っています。

【加藤座長】

それぞれの自治体の考え方が違うという件については、それぞれの自治体の計画と今回こちらで作る計画が整合していないといけないということで、それぞれの交通計画の中でタクシーというのをどういうふうに考えているのか明確にしてもらいたい。

交通計画には今までタクシーはあまり入らなかったが、実際、清洲市や豊山町の「地域公共交通網形成計画」によってタクシーはきちんと書いてある。今後、長久手市や日進市でも計画策定を予定しているので呼び掛けているということになります。ただ「全く交通計画も作っていない」「この協議会にも参加していない」自治体もある。

それぞれの自治体と話をする時に忘れてはいけないのは資料1左側のところ、自治体がこういうところに関心を持ってもらわないと「当たり前だと思ってもらいますと困りますよ」ということを言っていないといけない。

最低限こういうことを確保するためには自治体なんらかの事をやっていただかないと駄目という自覚は持って欲しい、というところはやっていきたい。

名古屋市さんは持っていると信じていますが、名古屋市さんが計画を作るときに教えて頂きたいと思います。

そういう形で自治体と話をして、それぞれの公共交通網形成計画等と整合がとれるよう形で繋げていきたいと思っていますところでは。

【なごや消費者団体連絡会 高見副会長】

できるか、できないか分からないのですが提案として、割引券を持っているのだけれども、なかなかその車が拾えない。デパート共通券のように、どの車に乗ってもポイントが付くとか作って頂けると、乗る方としてはありがたいのですが、そのような発想はいかがですか。また、検討して頂けるとありがたいです。

ポイントや共通券があったら、利用しやすいと日頃思っております。宜しくお願いします。

【加藤座長】

「どこでも使えるICカードやプリペイドカードがあればいい」という話と「使うとポイントが溜まるといい」という2つのご提案で宜しいですか。

【天野会長】

利用者のお立場からするといいことなのですがけれども、先程、事務局からも話題ができましたけれども、例えば「高齢者運転免許返納割引」について、既に名古屋では70歳以上の高齢者1割引というのを20年ぐらい前から全国に先駆けて始めており、運転免許証を自主返納される方というのは70歳以上なので、既に事実上行われている。

これもご承知のように高齢者の方が年々増加していますので20年前に想定した金額

をはるかに上回っておりまして、その1割引は運転者ではなく、事業者が負担している。経営が厳しいなか、年間で億近いお金を負担しているのが実情。そういったこともご理解頂くなかで、我々もできる限りはやっていこうと考えております。

【加藤座長】

その辺が皆さんに伝わるかですよね。今の話が市民の皆さんにご理解頂けるかというところがポイントかと思えます。

名古屋以外の愛知県内では運賃改定の話が出ていますが、運賃改定とあわせてそういった施策もやっていくので、計画にも明記しやすい。

名古屋は改定の予定がないので「厳しい状況にあるが、現状を維持していくように努力する」ということが書けるのでは。

【天野会長】

運賃に関する規制もありまして、一定の（公定）幅運賃、定額制しかないのも、いい車でいいサービスしたとしても一事業者一運賃という規制がありまして、できるだけお客様に車両・サービスを含めた、いろいろなレベルをご用意して全体の利用、満足度、利便性をご提供していくなかで、利便性は人手不足、運賃規制で複数の運賃設定ができない。ご利用者の方から言って頂くなかで、利用者と行政の狭間で歯がゆい思いをしている部分もある。

利用者からのいろいろな要望があるものの、半分はそういう問題があると思っすし、もう一点はドライバーのレベルが問題であることは他の産業と比較して認めすけれども、最もストレスの掛かるサービス産業ということもはっきり言われていますので、利用者のご利用のされ方もあわせてご議論頂ければ、お互いに必要としている形で満足度も上がっていく。

この辺がいままでの宿題でずっと議論されて、なおかつ変わっていないというのは目に見えない部分で事業者に枠が嵌められている。そういう中で活性化というのは如何なものかと思っている部分も率直に言ってございます。

そういった点でこの地域協議会が加藤座長の仰られるように皆さんのご意見を網羅して、業界が勝手な考えでやっているものではないということを行政、自治体へ働き掛けをして頂ければありがたいと思っております。

【石井様】

前回、QRコードを使った普及方策を提案させて頂いたのですが、モニターの立場として参加していて発言したとしても一体、何を求められているのかと感じました。

乗る側的には「こうしたい」「こうあったらいいのに」「こうしたら、もっと使うことができるのに」という意見を持っていても、法律で制限が掛かっているとされてしまうのであれば、逆に制限があるということを先に知りたいと思いました。

せっかく考えてきても無駄になってしまったと思ったので、こういった制限があるというのを知っていれば、その枠の中で考えなければいけないし、その制限は撤廃できるか考えられるのにと思いました。こういう場を設けて意見を発言させて頂くので改善し

て頂ければと思います。

【天野会長】

言葉が足りなかったと思います。私が申し上げているのはそういう自由なご意見を頂く中で、何が阻害要因になっているか「それは事業者やドライバーだけではない」ということを明確化することによって、地域協議会として監督官庁の国交省や自治体に事業者ではなく、利用者の方とご一緒になった形で提案に結び付けばいい。

現状ではできない問題があります。「だったら、それを変えましょう」と皆様が仰って地域協議会の結論になれば、私共もありがたいと思っています。

【加藤座長】

そういうことです。まず、プロになる必要は全くありません。

いろいろな道路運送法とか、知っているだけでなく、作る立場もやっているから「これはできる、できない」のも頭にあって話をしている。普通の利用者はそうでないので「何ができる、できない」を知っている人の意見を聞いていても、新しいものは出てこない。ここで求められているのは、そんな事を何も知らなくて、業界の常識とも知らなくて、純粹に利用している人間としては「もっとこういう方がいいのでは」「私ならこうやる」とかを出してもらえればいい。

その中には「とんでもないもの」「すぐにできるのに、気付いていなかったもの」「やったらいいのに、法律的にできない」というのもあるでしょう。自分がいいこと、いろいろ考えているのに10個のうち9個はできないものです。でも、1個でもできたら、いいではないですか。そう思って頂ければいいなと思っています。

あるいは、もう1個やるために国の仕組みが変わる原点として、この会議で計画に書いたことで、できるようになったということはあることなので、全く意味がないということはないし「下手な鉄砲でも数打てば当たる」。一利用者としてはいいと思っても、タクシー事業の枠組みを知らない人にとっては下手な鉄砲でも撃たなければ、何も改善しない。

逆に、いろいろやろうとしている事業者のお立場も儲けることもあるし、お客様が喜んで頂けるものを考えるなかで、タクシー事業はいろいろ決まりがあるからできないこともたくさんあるということもあって、ジレンマがある。

それを突破するために、いくら業界として意見しても、事業者の勝手な意見。世の中いろいろな人から見たら「勝手なことを言っているだけ」と終わってきたと思う。

そうではなく、いろいろな方がおられる場で「やっていきましょう」となれば、「業界として意見を出す」と「協議会として提案する」との意味が全く違う。それはこういう席があることでできる。業界にとってもいいのが出てくれば、プラスになることだと思っています。このやりとりが出てきて、よかったということです。

危惧しているのは、全国で何十の協議会があるが、こういう議論がどれだけできるかわからない。名古屋は「できることはやる」「できないことはやれるようにしてくれ」という計画ができ、情報発信すれば、大きく変えていく第一歩になるのでは。

【東海中立労組協議会 安達議長】

ご提案のありましたポイント制や共通化について、クレジットカードでご利用されれば殆どのタクシーで利用できますし、ポイントも利用額に応じて付きますので歓迎されるのではないのでしょうか。そういった利用の仕方もあるので、タクシー券だけで乗れる訳ではない。

それとグレードのいいタクシーについて、乗務員もグレードのいいタクシーに乗りたい。しかしながら、事業者の都合もあることから乗れない。本人は努力して、売り上げを達成すれば、いい車に乗れると思いながら乗務員さんは頑張っておりますが、数年不景気だったことから、なかなか達成しない。

あと数年もすれば、グレードも変わる予定であるので期待して下さい。そうすれば、手を挙げた時に目の前にいい車が止まると思いますから、それまでの我慢だと思います。

【タクシーモニター 市川様】

思いついたことなので法律の制限があるかも知れませんが、若い運転者の募集がなかなか難しいということですが、例えば、夏休みの間に学生のアルバイトを運転手として雇うことはできないのでしょうか。アルバイトがきっかけになって、社員募集の時に応募があるのではないかと、難しいとは思いましたが発言させて頂きました。

【天野会長】

タクシーの運転には第二種運転免許がいるということです。従って、学生の年齢ですと第二種運転免許が取得できません。従って、タクシーのアルバイトはできません。

【みなみタクシー(株) 杉岡代表取締役社長】

あと、免許の取得には約20～30万円掛かります。

【加藤座長】

ただ、ドライバーはできないとしても、インターンは何かできることがあるかも知れない。どうでしょうか。

【天野会長】

オペレーターぐらいは可能だと思います。

【加藤座長】

タクシー事業のどこかに触れて、インターンであればボランティア的要素も含め、職業体験的にやるということは考えられるかも知れません。将来的にドライバーになるのか、管理者的な方になるのかはあると思うのですけれども、事業に興味を持って頂く機会としては面白いですね。

【安達議長】

当社では中学生の職場体験はやっています。

【加藤座長】

個別にやることも可能かもしれませんが、制度的にやるとしたら、いろいろな大学が斡旋すると、もっといろいろな方に知ってもらえるかも知れないですね。インターン的なものはありますか。

【名古屋タクシー協会 中三川副会長（名鉄交通(株)顧問）】

当社では職場体験型の就職の案内というか、要するに仕事の中身、職場環境を実際に見て頂いて就職に繋げて、他業種の全くタクシーを知らない方達にタクシーをよく知って頂く取組をやっています。

【加藤座長】

今は個別受入ですので、協会として受入窓口を作るというのはあるかもしれない。

私自身もこういう会議の場で話を聞いて、はじめて知ることもある。情報発信をされているのかもしれないが、きちんと伝わっていないことが多いのではないかと。

この協議会で、まず計画が大事、具体的に発信をしていく必要がある。

「地域公共交通会議」でも、今までは「バスマップ」を市が発行していたが、今は「地域公共交通会議」で発行していることが多い。そうすると、市やバス会社のものではなくて、全体としてこれを広めていこうとなる。広報機能をきちんと付けていきたい。

【タクシーモニター 石黒様】

利用者として、運転者の教育をきちんとして欲しい。実際に事故一步手前の急ブレーキを掛けられたことがあって、まず、安全運転が徹底されるのが大事だと思う。

車椅子利用者の車椅子がトランクに入らなかったとき、運転者によって対応がまちまちで、すごく嫌な顔をする人もいるし、「大丈夫ですよ」と積極的に対応される方もいるので、質が問題となるので取り組んで欲しい。

あと、私物が見えていたり、ペットボトルの飲みかけがあると少し不快になるので、全体の印象が悪くなると思います。

【加藤座長】

「日本一のタクシードライバーの育成」というのは資料2（4ページ）にも書かれていて、適正化・活性化両方の立場から非常に大事なところである。

もちろん、協会、各社としてやってきたことはたくさんあるのですが、改めて計画にきちんと書いて、最終的なアウトカムとしては「苦情が減る」「悪いドライバーの比率が減ってくる」ことを担保して「どうしたら達成できるか」ということをきちんとやりましょう。

一方で、乗客の方が我が儘というか、マナー的に問題のある人もいるのではないかと。

このことが運転者のなり手を減らしているとか、いろいろな問題を引き起こしている

ことから、資料2（1ページ）にも「タクシー利用に係る適正化（タクシーを利用する際のマナー・ルール）」ということで「利用者マナーアップ」的なことも協議会としてはやっていく必要がある。ドライバーもいい人であるが、利用する人もマナーを守っていくことを呼び掛けていくことも一つの柱。

モニターさんから見て、違和感はないですか。公共交通でもあるので「客だから、お金を払えば、なんでもいい」とは違う。

あと、具体的な事業をやると書くと、やらなくてはいけないかという点については「すぐにできることは確実にやる」「そのうちできることはできるように動いていく」「今、無理だなということは長期的な課題として書いたり、あるいは法律的にできないことは呼び掛けをしていく」ということで、参考資料1④に書いてあることで整理できている。

堅苦しく、書いてあることはやらなくてはいけないとは問わない。

ただし、目標は設定されているので1年後、2年後に実際にやったか、やらなかったと聞かれた時、やってないと恥ずかしい。

P D C Aや目標の定量的な設定はそういう意味で大切なので、そこは踏まえて計画を作らなければいけない。

【天野会長】

タクシーは法人と個人がありますので、取組の中で「できる」「できない」があるので業界全体というよりも個別に取り組める水準をご考慮頂きたい。

【加藤座長】

タクシーの場合はたくさんの会社があるので、業界全体・協会全体でできるものと、競争的にできる会社からやっていくというのがある。法人・個人の事もある。事業によって目標の立て方、割振り方も違いますということで構わないと思います。

ただ、やはり最低限、全体として引き上げて欲しいところはあるので、改めてチェックしていきたいと思います。

【石川副会長】

モニターさんに非常にいいことを述べて頂いて、大変ありがたいと思っています。

できないこともできるかもしれないし、車椅子のことは高齢化社会ですから取り扱いが下手なドライバーいるということは、私も協会でも福祉のことをやっておりますので、なんとか全員が取り組んでいかなければならないという点では、かなり落ちがあるのではないかと再認識致しました。

それから、運転者の私物も嫌ですね。私も見つけると注意します。

ただ、今年の夏は暑かったので、運転者もペットボトルを持ち込みしないと脱水症状になるので言いにくかった。ですから、お客様の目線で「ここならいい」という提案をして頂けると運転者への指導もしやすい。

車のグレードも自家用車と同じで、いい車を欲しくても高く買えない。一番大事なことは「汚い車」「臭い車」には乗りたくないが、どこまでであればいいのか教えて頂ければ、ありがたいと思います。

利用して頂ける環境も、既にポイント制を導入している会社や共通券も既にあるが、全社に広げることによってサービスレベルに差があることにより、利用者の不便になることも考えられるので代案を出して頂ければ、できる範囲が広がると思います。

【加藤座長】

具体的にどういったことをやっていくかということについて、玉を出して議論して、どう位置付けられるかを議論しなければいけないと思いますので、先程、ホワイトボードが必要と言った意見がありました。9月16日のワークショップでやろうとしていることで、ここで具体的な策、アイデアを出したいと思います。

【国土交通省中部運輸局自動車交通部 柴田旅客第二課長】

この計画案の中で確認したいのは、準特定地域の指定が毎年見直されるなか、計画の全体像の着地点として「リニア開業時期を目指す」といった目標時期はどうか。

【加藤座長】

タクシー協議会の難しいところで、特定地域の指定や準特定地域の解除が考えられるが、活性化そのものはやって行かなければならないので、リニア開業時期が一つの目標かもしれません。名古屋市さんにもそこは聞かないといけないと思います。名古屋の公共交通計画の検討が予定されているので、そちらの目標や他の自治体のものも含めて考えていかなければいけない。次回のワークショップで議論したい。

その先のスケジュールについて、資料3の説明をお願いします。

(2) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会及び「ワーキンググループ」今後のスケジュール (案)

【事務局】

資料3をご覧頂きたいと思います。

一番左の「第3回WG」が今日でございまして、その次に点線で囲っていますけれども、9月16日ワークショップでいうことで、後程、皆様の方には文書でお知らせさせて頂きたいと思いますが、時間は14～16時ということで、場所は中部運輸局会議室をご案内させて頂きたいと思います。

「第4回WG」ということで、既に日付は確定させて頂いております。10月2日ということで準特定地域計画(戦略)の素案をご提示させて頂くような場としていきたいと思っております。そこで取りまとめられた素案を協議会構成員及びワーキング欠席者にご送付を差し上げる。

それから「第3回協議会」これも日付は確定させて頂いております。11月9日ということで「第3回協議会」の中で協議、合意形成に向けた議論をさせて頂きたい。

1回で合意形成ができるかどうか分かりませんが、もし、できたとすれば、「第4回協議会」をまだ未確定でございますが、28年5～6月頃に取り組状況、進捗状況の確認をさせて頂く協議会を概ね半年毎に繰り返しをしていくという予定をさせて頂いております。

10月2日、11月9日は加藤先生、鈴木先生のスケジュールをお聞きするなかで確定をさせて頂きました。

本日は業界紙の方もお見えになっておりますが、協議会は45日前の公開ルールとなっておりますので、この日程の公開は追って45日前に私共の方でさせて頂きますので日付の取り扱いにはご注意を頂きたいと思っております。以上でございます。

【加藤座長】

概ね半年毎の開催を計画に掲げ、PDCAをするために協議会は特に議題がなくても半年に1回はやってチェックしていく、おかしいところは直していくということを計画の最後の方にきちんと書く。

議事(3)その他、何か事務局の方からありますか。

【事務局】

参考資料の方、お配りしておりますので、特段、説明する内容はございません。

参考資料1の方は先程、見て頂いたとおりでございます。

参考資料2としてお配りさせて頂きましたが、7月の第2回ワーキンググループでお配りさせて頂いた資料に26年度の実績を加えたものでございますので、改めて見て頂ければ結構かと思っております。

参考資料3として、全国ハイヤー・タクシー連合会の通常総会の決議を載せて頂いておりますが、これも参考に見て頂ければ結構でございます。

【加藤座長】

今日いろいろとご議論頂いた訳ですが、やはり皆さんがこの計画に「どんな事を書いてももらいたい」「こういう事をやりたいので、協議会の計画として位置付けて欲しい」という積極的なご提案を頂きたいと思っておりますので、改めてお考え頂いて、次のワークショップで出して頂けると思いますが、出て頂けない方も文書を出して頂くということで、この計画を実質的なものにしていきたいし、基本方針、目次立てで計画を作って行きたいと思っております。

私の方で「名古屋のタクシー日本一戦略」という荒唐無稽なタイトルを提案しましたが、皆さんが戦略のいいタイトルがあれば、案を頂きたいと思っております。

あと、あまり英語を使いたくない。例えば「ユニバーサル」という言葉もあまり使いたくないなど。なるべく日本語がいいので、言葉使いも気を付けてやっていきたいと思っておりますので、皆さんからもご意見を頂きたいと思っております。

議論はここまでということで事務局にお返しします。ありがとうございました。

【事務局】

時間も超過し、申し訳ございませんでした。

9月16日の案内は文書で以て、ご案内したいと思います。宜しくお願いします。

本日のワーキングはこれにて終了させて頂きますが、いろいろなご提案を頂きたいということを重ねてお願い申し上げます。

お気をつけてお帰りいただきたいと思います。本日は誠にありがとうございました。