

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 第4回ワーキンググループ議事録

1. 開催日時：平成27年10月2日（金） 14：00～16：40
2. 開催場所：中部運輸局 11階 大会議室
3. 出席者：出席者名簿のとおり
4. 議事録作成者：中部運輸局

〔開会〕

【事務局】

定刻となりましたので、まだ全員の方がお揃いではないようですが、ただいまより第4回ワーキンググループを開催させていただきます。

本日はお忙しいなか、ありがとうございます。名古屋市の長嶋様におかれましては急遽所用により、小西様が代理でご出席されております。それから、東海中立労組の安達様は体調不良により、急遽ご欠席の連絡を頂いております。また、タクシーモニターの石井様もご都合により、欠席の旨の連絡を頂いております。他の方についてはお見えになっていないようですが、これより始めさせていただきます。

まずは資料の確認でございますけれども、私共から事前に資料をお送りさせて頂いております。次第、資料1及び資料2ということでお配りさせて頂いておりますが、本日、お持ちでございますでしょうか。もし、お持ちでなければ、ご用意させていただきます。

それから、席上には出席者名簿と配席図をお配りさせて頂いておりますので、後程ご確認頂ければと思います。

まずは、9月16日にワークショップということで計画の構成、目次立て、章立てや内容について、意見交換をさせて頂きました。それを資料1（素案概要版）という形で以てお示してさせて頂いておりますが、本日のワーキンググループ以降のご意見を踏まえて、今後、修正をしていく前提の概要版となっておりますのでご理解を頂きたいと思っております。

ワーキンググループの座長には加藤先生にお願いしておりますので、これより加藤先生の方からご挨拶を頂いたのち、順次進行して頂きたいと思っております。それでは宜しくお願ひします。

〔座長挨拶〕

【加藤座長】

こんにちは。名古屋大学の加藤です。

いま、事務局からご紹介頂いたように9月16日にワークショップと称して、かなり

自由な討議をさせて頂きました。名古屋のタクシー協議会については「日本一」という大向こうを張っていますし、タクシー業界が努力されているなか、行政や利用者等の皆さんも含めて、名古屋のタクシーをどうしていったらよいか、少なくとも、この協議会に参画されている方については事務局が作った案を批評するのではなく、皆さんが何かしら関与され、文書としてまとまった時に「自分たちが作ったのに参加した」という意識を持って頂けるような内容にしたいという気持ちが強くありましたので、ワークショップも自由闊達に話をして頂いて、取り入れていくべきものは取り入れていくというスタンスで、事務局と鈴木先生にご尽力頂き、資料1の素案の概要版を作って頂いた。

今日は資料1を見て頂いて、抜けているところ、加えるべきところを言って頂いて、皆さんが作って納得して頂ける案にしていくのが今日の趣旨ですので、ご協力頂きたいので宜しくお願いします。

議事を進めますが、議事は3つあります。

1つ目「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」、資料1についての議論をやりませんが、いきなり全部を議論すると散漫になってしまうので、事務局から説明して頂き、そのあとパートを3つに分けて議論したいと思います。

最初は「全体構成」。前回、前々回と「こうした方がいい」と発言しましたが、その辺りを踏まえて頂いて、目次立て、構成、各章の節のタイトル、ワーディング・言葉使いについて、きちんと熟していきたい。2番目が1ページの「はじめに」から8ページの「基本的な考え方」までをチェックする。3番目が8ページから15ページまで。

16ページの最後の「戦略の進め方」の部分については資料2と関連するので、議事2で扱う。いま申し上げた3つの段階に分けて議論したいと思います。

まずは事務局の方から資料1の全体説明をお願いします。

4. 議事概要

(1) 名古屋交通圏タクシー準特定地域計画

(“名古屋のタクシー日本一戦略(仮称)” (素案概要版))

【事務局】

それでは、資料1「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画“名古屋のタクシー日本一戦略(仮称)” (素案概要版)」について説明させて頂きます。

16ページの中には「全文を記載した箇所」と「概要を記載した箇所」がございます。

更には、今後、皆様方のご意見をお伺いしながら、タクシー事業者の意見・考え方を反映させていく必要がありますので、これが最終形ではございません。これを基に加除修正、追加という形で手を加えるための「たたき台」とご理解頂ければと思います。

まず、「はじめに」の部分ですが「(1)背景『タクシー業界全体を取り巻く現状』」ということで「①タクシーサービスと事業の特性」これは全文を記載しています。

タクシーサービス事業の特性ということで、鉄道やバスとは異なる「乗合交通」ではないということで、タクシーについては「快適・迅速」なサービスの提供がなされるため、料金面では割高であると同時に、料金に見合ったサービスが常に問われるという特

性がございます。

2点目にタクシーの営業方法を都市部と地方部に分けて、その特徴的なことを記載しています。18行目「あおの」は誤植ですので、削除願います。

3点目にタクシーのコストの特性について、運転者を待機させているので、利用のない時でもコストが発生するということで「料金がバス・鉄道に比べて、高めの設定」となる特性がございます。

4点目にサービス面においても運転者とお客さんが狭い空間でサービスを提供するという特性からサービス面のあり方、仕方、接遇、言葉使いに特徴があると考えています。

次に、タクシーは「利用者の多様なニーズにきめ細かく、かつ、迅速に応える」このような特性を活かした交通機関ですので、十分に機能していかないとタクシーとは言えないのではないかと。

更に、タクシーサービスを単に移動手段として見るのではなく、高齢者や身障者の「おでかけ」や妊婦さんの安全を守ったり、子育て、車椅子でも簡単に乗れるような「ユニバーサルデザインタクシー」、観光客、特に外国人向けのサービス等、多種多様な付加価値の高いタクシーサービスの提供が可能となり、「『安全・安心』を提供する生活手段の一部でもある」という記載をさせて頂いています。

いろいろなニーズ、社会の変化に如何に対応しているか、タクシーに求められていると思います。タクシーが地域・社会の交通インフラとして機能していくことが非常に大切だということを記載しています。

タクシー産業の特性として人件費が非常に多く占め、70%以上にもなるということで労働集約産業の典型の旨、記載させて頂いております。

次のところでは運転者の労働ですが、勤務場所は車に乗っているため、事務職と異なり管理が非常に難しいこと、更に給与体系は歩合給が主体であり「景気の低迷により需要が減ると、運転者の売り上げが減少して、給与に影響する」という特性があります。

運賃面の特性で、名古屋交通圏では公定幅の下限を下回る事業者は1社しかいませんが、運賃の低い事業者と比較して高い事業者が存在しているが故に運賃の低いタクシーの経営が成り立つということであって、運賃の高い事業者が値下げに踏み込むことによって、地域全体の運賃競争を引き起こす原因になり過当競争に陥る。そういった面においてもタクシーの健全経営はやはり問題になると考えており、如何に公平公正な競争の下にタクシーサービスの活性化をするかが重要ではないかと記載しています。

「②タクシーを巡る諸問題」は概要となっています。

最初に「タクシー特措法及び改正特措法の成立」ということで、今まで規制緩和がされてきた経緯、その後どういう問題が生じたかという事を記載したいと思います。

タクシー事業の特色、典型的な労働集約産業ということ、供給過剰という問題が発生し、リーマンショックが追い打ちを掛けたということで供給過剰が一層拡大したことから、平成21年にタクシーの規制緩和を地域限定で規制を強化する内容の法律ができ、更に、平成25年には平成21年にできた法律の不都合、不具合を修正する改正タクシー特措法が成立しまして、改正タクシー特措法の概要、強制的な減車や公定幅運賃の仕組みについて記載をさせて頂ければと思います。ただし、名古屋地域にありましては強

制的な減車をする地域には指定されておりません。しかしながら、公定幅運賃の仕組みについては導入されているところがございます。規制のあり方が変わっていく中で、名古屋交通圏ではどのような取組がなされたのか記載させて頂ければと思います。

皆様初めてお耳にする言葉とは思いますが「(イ) 外資系企業による『安心・安全でない違法白タク』」といったものが世界中で問題になっている、それが日本に上陸しようとしている、実際には上陸をしている、そういったことについて「なぜ、安心・安全でないか」について問題提起をさせて頂ければと思います。

「③公共交通としての位置付け」は全文を記載しています。

「タクシーは地域公共交通として重要な役割を担っている」ということが法律の中に書き込まれています。タクシーは鉄道やバスにない特性を持っておりますので、その特性を活かして、タクシーが公共交通に相応しい機能を発揮していくのか。

3 ページ 24 行目にミスプリントがありまして空白部がありますが「発揮しなくてはなりません」となりますので、修正をお願いします。また、27 行目においても印刷ムラがありますが「利用方法に」となりますので、修正をお願いします。

タクシーの公共交通としての役割や必要性はタクシーサービスが地域・社会の交通インフラとして機能していく限り、どのような使い方であってもタクシーの公共交通としての位置づけには変わりがないのでは、という記載をさせて頂いております。

タクシーの利用方法とは様々な利用方法がありますので、いずれの利用方法にあっても、そのひとつひとつが日常生活になくしてはならない移動ということを考えると、正しく「公共交通」と言えるのではないかとということに記載させて頂いております。

地域の生活を支える公共交通と考えると、タクシーを利用する全ての場面において利用者の利益の保護、その利便の増進を図っていく、更には健全なタクシーサービスを提供していくことが重要なことではないか、ということに記載させて頂きました。

このようなタクシーの特性であったり、公共交通としての位置付けを考えていくと、特に地方公共団体の皆様方におかれましては地域の活性化、地域創生には移動手段の確保・維持・改善というものが非常に大切で、人口が減少する我が国にありましては地方創生にタクシーの役割があるということ、移動ができない地域に地域の活性化・創生は難しいということをご理解頂ければ、ということに記載させて頂きました。

民間企業が経営するタクシーはやはり効率よく収益を上げるため、多くの売り上げが期待できる都市部に集中し、都市周辺部や地方では民間では事業維持が難しくなっていることに理解を頂き、地域と連携した移動手段を確保することが公共交通としての維持方策が重要になってきていると最後の締めくくりとして記載させて頂きました。

「(2) 名古屋のタクシーを取り巻く現状と課題」は概要でございます。

「公共交通としての役割を果たせなくなる懸念」として、色々な問題が出てきている中で「どういうことが言えるのか」少し考えていきたいと思っております。

「(ア) 名古屋交通圏の概要」ということで一般的なデータでございます。

「(イ) 名古屋交通圏の輸送実績の推移」需要が少なくなっている事、法人タクシーの輸送人員の推移、規制緩和前の平成13年度と最近の平成26年度との比較とも

に、タクシー需要の減少と同時に過剰な車両が発生してきている、国土交通省が考える適正車両数を見て頂くと同時に、需要の多い、配車の要請が多い時間帯にスムーズな配車に応えられない現象が現実的に発生している中、適正車両数にどうやって対応していくのかということも記載させて頂ければと思っております。

いろいろな問題が出てくる中で「②安心・安全や持続可能性への懸念」として、最初に「(i) 経営面に関わる課題」ということでタクシー経営が非常に厳しいということを書かさせて頂きたいと思っております。

名古屋交通圏では平成19年秋に運賃改定を行っておりますが、その後、運賃改定は行われておりません。そういう中でタクシー事業の現状や経営の合理化・効率化が進まない限界から運賃改定を考えていかなければいけないこと、そういう必要性にご理解を頂き、書き込んでいきたいと思っております。

それから、余剰車両や固定費の削減を図っていかないと経営の合理化が難しいことから効果的に削減するため、余剰車両を一時的に減車して、需要が回復したときに自由に減車を回復することができる「預かり休車制度」について、国に要望することになります。業界の考え方をここで主張させて頂ければと思っております。

更には、最低賃金が毎年、改定されておりますが、タクシー業界も法律を守っていくにあたり最低賃金の対応をしていく訳ですが、厳しい経営状況のなかでは負担になっていること、燃料価格の高騰が経営に大きな影響を与えているので、そういった事も書かせて頂きたい。

運賃制度の弾力化については、タクシーの特措法ができた平成21年当時作った地域計画の目標として「価格で競争するタクシーからサービスで競争するタクシーへの転換」がありましたが、本戦略においてもこれを継続していく。具体的には中小型車種区分の統合、普通車区分に一本化することについては業界内で一定の方向性が出ているが、利用者の皆様方にもきちんと理解して頂きたいことを記載できればと思っております。

その理由的なことにもなりますが、新しいタイプの車が開発されてくるものの小型車種区分に該当すると言われており、車の導入が滞るによりサービスの低下に繋がってくるのではないかと懸念を持っていることを書かさせて頂ければと思っております。

更には、平成29年4月に消費税率の改定が予定されておりますことから、それに合わせた運賃改定を協議会の場で議論させて頂きたいこと、新しい輸送サービスを提供するための必要な運賃のあり方・弾力化についても記載させて頂きたいと思っております。

また、タクシーの運賃は内税方式であります。外税にすることについて問題提起をさせて頂き、付加価値に見合った運賃を頂かないとタクシーも大変だということも記載させて頂ければと考えております。

「(ii) 運営面に関わる課題」として運転者不足について深刻な状況となっております。運転者不足がいろいろな所で不都合を発生させており、不足により稼働率が落ち、動く車が減ってくるといことでそれが「余剰車両」になっている。動く車が少なくなるとタクシーサービスの特性が十分に発揮できない、タクシーに期待される役割を果たすことができなくなる障害となることを記載させて頂ければと考えております。

高齢運転者が多いことから、近い将来、一気に退職するとタクシーの利用ができなくなる懸念もあります。移動がうまくいかない地域は地方創生にも問題があるという話をさせて頂きましたが、地方公共団体が「地方版総合戦略」の策定に取り組む中で、いかにタクシーの計画・戦略との調和・連携を図っていくことが重要な課題ということに記載させて頂きたいと思えます。更には、地方公共団体が策定する交通計画の中でもタクシーの位置付け・役割、利用方法を盛り込んで頂いて、鉄道やバスとのネットワークとしてお互いの役割を助長するような形で機能させていくことが必要なことから、運転者不足は大きな課題になってくるということです。

運転者が高齢化しておりますので平均年齢の推移を見て頂き、健康面をはじめ、高齢者特有の様々な問題が浮かび上がってきますので、安全・安心に少し問題が出てくるといってもあって、政府の目標でもあります。若い人達や女性の運転者を採用していくこと、需要の減少に伴って売り上げが低下することによる労働条件の悪化が将来のタクシーの担い手を確保するうえでも非常に大きな問題であるという認識を持っております。

運転者を確保するうえでも給与や労働時間に関する労働条件・待遇をどうしていくのかという問題提起をさせて頂ければと思います。運転者の労働条件の改善が滞ると運転者の確保も不都合であり、安全・安心や持続可能性に懸念が生じることを記載させて頂ければと思います。

運転者の資質の問題は接遇の問題。プロドライバーとしての安全運転に努める姿勢、お客との接し方が重要と考えている。事業者も運転者も運転者教育の充実とサービス業として当たり前に取り組んでいくこと、交通事故を減らしていくことも必要であるので、少しでも被害をなくしていくことが地域社会への貢献になると考えている。

新規に採用した運転者の講習や試験の制度的なことを記載させて頂ければと思います。平成20年6月から国の運転者登録を受けないとタクシーに乗れない法定の登録制度が始まっており、この10月からは更に試験に合格しないと登録ができない制度が始まっている中、名古屋タクシー協会では登録、講習及び試験を一体的に運用して新規タクシー運転者の資質向上に取り組んでいることもPRさせて頂きたい。

タクシーのコンプライアンスは主に違法駐車の関係です。「横断歩道やバス停、交差点内で止まっているタクシーには乗らないようにしましょう」と、タクシー業界が言っても利用する方がいればいるほど、こういう問題は解決しない。タクシーも利用者もコンプライアンスの確保をしっかりと取り組んでいきましょうという趣旨の内容です。

次にタクシーモニター制度、本日もモニターの方にご出席頂いておりますが、毎年10～12月にモニター制度を実施しておりますが、評価が2極化している。「良い評価」と「悪い評価」の差があり過ぎるという感想を持っています。したがって、「良い評価」は上げていけばよいが、「悪い評価」をどうしていくかということのところを事業者の運転者教育指導を徹底して頂くような仕組みがあるのではないかと考えている。ここでは協会単独では難しい面もあるので、監督官庁のご指導を頂きたいと考えている。

地域における創意工夫や他地域での取組について、地方の民間バスの撤退が大きな問題となっているが、今後、タクシーの撤退も増加する懸念をしている。については地方公共団体と連携したタクシーサービスを前提に、道路運送法の規定に拘ることのない自由

な発想ができるタクシーの規制緩和がいるのではないかといった問題提起をさせて頂ければと思います。ここ愛知県は8月末に「国家戦略特区」に指定されておりますので、規制緩和措置で地方公共団体と連携するタクシー輸送については自由な事ができるよう要望していきたい。タクシーの使い方が飛躍することが期待できる。ただし、地方公共団体と連携するものであって、一般タクシーということではありません。

(ケ)では観光面の話でございますが、2027年に東京・名古屋間でリニアが開業しますが、その時に観光も含めて名古屋の知名度向上、イメージアップをしていくには玄関口におけるタクシー運転者の資質向上が不可欠であり、同時に観光知識の習得も必要となってくる。主には名古屋市と連携することとは思いますが「観光コンテンツの磨き上げ・魅力度アップ」と並行して魅力ある案内先を用意して頂いて「おもてなしドライバー」を育成していく取組が重要と考えております。

(コ)では地域社会との連携、貢献に向けた課題として、地域社会と日常的に密着したいろいろな取組をやっていきますので、それらを披露させて頂ければと思います。

「(iii) タクシー利用に関わる課題」として、いままではタクシーの側から見た課題でしたが、ここではタクシーを使って頂く利用者に対するお願い、課題を記載させて頂きたいと思っております。タクシーの経営は効率的な運行、輸送サービスを提供することが大切になりますが、最近、いろいろなタクシーの使い方があるなかで事業者側から「こういった使い方はやめて下さい」といったお願いをさせて頂きたい。

具体的には、ピーク時には配車時間が長くなる状況で、一度に複数のタクシー会社を呼んで、一番早く来たタクシーに乗っていくようなテクニックが現実的に起こっている。こういうことが蔓延すると効率的な運行ができないことからタクシーの値上げに繋がっていくので、利用者の方にも真摯に向き合ってもらいたい。(イ)は違法駐停車の話、(ウ)は利用者と運転者の双方が良好な移動空間を確保していくにはどうすればよいかということことです。

「(iv) タクシーを巡る課題・懸念等の『不都合』」について総括な形で(ア)～(キ)にあるような不都合を列記させて頂きたいと考えています。

「(3) 戦略の作成及び取組みに関する基本的な考え方」にて①～③とございますが、①では「協議会及び協議会構成員は、本戦略を共通の認識とします。」と冒頭、加藤先生からありましたが「皆で作った計画」ということを共通の認識としたい。②、③はそれぞれ実施すること、目標を達成するために何をしたらよいかという事をそれぞれが実施することを責任持って取り組んで頂き、協議会及び協議会構成員ではできないことを国や県に要望することを協議会の総意として関係機関に協力要請を呼び掛けていくということをやりたいと考えています。

次に「戦略の目的及び目標」は全文でございます。こういった事を目的、乃至は目標にしていくのかということで「(1) タクシー供給の適正化」。「供給力を適正化すること」と「経営の適正化を図っていくこと」経営の合理化を図っていく、合理化が限界

の際には運賃改定も必要になる。更には「運営の適正化に関すること」で労働条件の改善や新規運転者の採用、稼働率を上げていき、タクシー運転者の運転者教育、法令遵守を徹底すること。

「(2) タクシー利用の適正化『適正なタクシーの利用方法』」。

「(3) 活性化の推進『タクシーに期待されることを実現してタクシー利用を拡大する』」、①では「みんなが安全に安心して気軽に利用できる名古屋のタクシー」として具体的には(ア)日常的な移動支援、(イ)困ったときの移動支援について、それぞれどういうことを目標に据えてやっていくのか、更に②では「地域・社会に貢献する名古屋のタクシー」ということで地域・社会を「守る」「支える」「経済を盛り上げる」タクシーといったことを記載させて頂きたいと思います。

「(4) 地域との連携強化」ということで、①では3月16日付けで加藤会長の名で以て、交通圏内の地方公共団体をお願いした要請文を付けております。②では地方公共団体が作成する地方版総合戦略との調和、③では「安心・安全でない違法白タク」を阻止していくことへの連携でございます。

「3. 活性化事業及びその他の施策等」についても全文を掲載させて頂いておりますが、(1)では協議会及び協議会構成員が対応して頂くことということで「①適正化を進めるための具体的施策」。これは主にタクシー事業者・協会の話でございますが、どうやって自主的減車に取り組むのか。(イ)では「経営の適正化に関すること」ということで、どうやって余剰車両の削減に努めるか。国に対して「預かり休車制度」について求めていきたい。制度で経営合理化が可能となれば、活性化に資することができ、活性化が進めば需要が増えた時に支障がないように将来の対策をとって頂きたい。

項目でF)の次にA)が出ておりますが誤植でありますので、訂正をして頂ければと思います。

諸々の取組をして、問題となる事象の解消するためにどんな事をやったのかと記載させて頂きました。

(ウ)では「運営の適正化」ということでタクシーを活性化することによって、実績が上がってくことで労働条件の改善に取り組んで行きたい。

運転者の新規採用、特に若年者や女性運転者の採用に取り組む必要があるし、タクシーの「安全・安心」対策に取り組むことが重要だと考えております。

「②活性化を進めるための具体的施策」ということで(ア)タクシー事業者は各事業者には運転者教育をしっかりやって頂き、「タクシーサービス10則」を具体的に記載させて頂いて、取り組んで頂く。高附加価値サービスの開発をして頂く。

更には「カード化決済」「ユニバーサル車両」といった、いろいろな活性化施策をやって頂きたいと考えております。

(イ)地方公共団体の皆様方にやって頂きたいこととして、交通計画を作って頂き、その際にはタクシーの位置付け・役割を書き込んで頂いて、3月16日付けの協議会からの要請事項にご対応頂きたい。更に、県や市町村が作成する地方版総合戦略にタクシーのこともしっかり書き込んで頂きたい。愛知県の国家戦略特区におけるタクシー特例

措置についても要望、実現を図っていくことも記載させていただきます。

(ウ) その他の構成員ということで、戦略に記載された事項を実施していくなかで連携や協力体制が必要なことから皆様方のご協力を頂ければと考えております。

「(2) 協議会及び協議会に参加する構成員では対応できない事項」として、①適正化の部分では(ア)～(キ)、②活性化の部分では運賃の弾力化をお願いしていきたいと考えております。

14ページはいまの事を表形式にしたものです。ここでは施策(事業名)、実施主体、実施時期の目標ということで記載させていただきましたので、内容的には全く同じものなので、説明については割愛させていただきます。

16ページでは協議会及び協議会構成員では対応できない事項ということで、どこにどういうことを要望していくのかということに記載させていただきました。

殆どが国土交通省でございます。「(オ) タクシー利用の適正化に関すること」については「タクシーの利用者」という記載をさせて頂いております。

「4. 戦略の進め方・進行管理」ということで、この計画を進めるためのPDCAサイクルをしっかりと回していくということが必要となります。

「③～⑤」とありますが、「①～③」の誤植でございます。

各主体はそれぞれどういうことをやるのか、企画立案をして実施して頂く。

定期的開催する協議会、このあと提案をさせていただきますが、意見交換の場などにおいて各主体の取組状況、目標達成度を確認していき、更なる取組を進めていくということが必要ではないかと思っております。

「(5)」は「(2)」の誤植でございます。

工程管理については議事2の中でご説明したいと考えますので、ここでは割愛をさせていただきます。以上です。

【加藤座長】

ありがとうございます。

議論の前にお願いがありまして、このあと「全体構成」の議論をするのですが、説明して頂いた中で気になった点として、前半の「現状」「課題」の部分に回答まで書いてある所がたくさんあるので、8ページまでは「現状」「課題」にして頂いて「どうするか」というのを10ページ以降に出して頂きたい。

これは議論のあるところで私見ですが、10ページ「活性化事業及びその他の施策等」については法律による言い方になっていますが「活性化事業及びその他の施策等」というタイトルであれば、中身は活性化事業から書くのが普通かと思っております。「活性化」をやるには基盤を整備するので「適正化」が必要ですが「活性化計画なのに適正化が先」と捉えられてしまうので、「活性化」を書いて頂いて「適正化」を書く形がよいのでは。「我々としてはこういうのを取り組んでいきます。ただ、そのためにはこういう『適正化』をやっけていかなければなりません」という「活性化」「適正化」の順にして頂けれ

ばと思います。

やはり一番大事なところは12ページ「活性化を進めるための具体的施策」。これは活性化計画ですので、ここが一番、内容がなければいけないのですが、まだ薄い状態にある。ここを10倍ぐらいに増やして頂きたい。

その為に必要な項目として、1つは「福祉への対応」「観光・来訪・インバウンド」。

それから「名古屋のタクシーを日本一にする」と言っていますので、そのための「プランニング」、タクシーに関する「パブリシティ・アピール」を入れないといけない。

地方公共団体について、まだ「意識が決して高くない状況にある」と考えておられて、もう1度、文書を出さないといけないと考えている。要するに、1ページ目「タクシーは“24時間・いつでも・どこでも・だれでも”」が現状危うく、当たり前ではなくなりつつある危機意識を共有することを、もう1度お願いして、公共交通計画を作るのであれば、必ずそれを書いて取り組んで欲しい。素案が固まれば、各自治体に内容的なものを出して頂くようお願いしたい。あわせて「タクシー助成」「コミュニティバスとの連携」といった自治体の施策も網羅して欲しい。

11ページ「経営の適正化に関すること」A～Eの要望の話については、13ページ「協議会及び協議会に参加する構成員では対応できない事項」に整理して欲しい。自分達でできることを12ページに書いて、自分達でできないのでお願いしていかねばいけないことを13ページに仕分けし、要望すること自体は自分達でやることですが、でも「協議会及び協議会に参加する構成員では対応できない事項」なので要望していかねばいけないという意味で13ページに整理して欲しい。

8～9ページ「目的及び目標」について議論あるところかも知れませんが「名古屋のタクシー日本一戦略」を標榜するのであれば「〇〇については日本一を取る」という目標でないといけないのでは。

例えば、9ページ「みんなが安全に安心して気軽に利用できる名古屋のタクシー」で「サービスレベル日本一」「接客態度日本一」「付加価値の高い輸送サービス供給日本一」「ユニバーサルタクシー日本一」等「何が日本一になれるのか」あるいは日本一でなくても「いま〇割を〇割にする」といった数値目標が現状まだそれも決まっていないので14～15ページに書いていかねばいけない。それをしないとモニタリングやPDCAのチェックもできない。事業者や自治体にも課せられる目標ですので、最終的な案を立てるまでには精査して頂きたい。

【名古屋工業大学大学院 鈴木准教授】

前半の部分で「課題」が掲げられているのに対し「目標」「目的」が対応しているように見えない。「課題」と書いたのであれば、やることを明記することが必要。

先程、加藤先生からも「福祉」「観光」という話がありましたが「地域貢献」「地域社会」というキーワードで目指すとしていながらも、そこが落ちている。前後の整合が取れていないと大きく感じたところ。あと「環境」といったキーワードも必要では。

「その他の協議会構成員との連携、協力体制の構築」も一文で書いてしまうのではなく、具体的な内容があるといい。タクシーの利用と関係する鉄道事業者や公的機関（病院等）との連携は掲げられ、名古屋の特色を出してもよいのでは。

気になったのは「名古屋の」の冠に対する答えをどうやって作るのかについて、議論がいていると思っています。

利用者の方から声が出るかも知れませんが「タクシー利用の適正化」という中に「配車」「乗降」とあるのですが、タクシーが他の公共交通機関と非常に狭い空間で利用しているということで、利用者の方にも配慮して頂くようなことも書くべきかどうかは議論ありますが「利用する側も日本一」「提供する側も日本一」と言えるといいのかなと思います。

あと、広報やPRの話とか関係者の教育というのにも入れる必要があるのかなと思います。

【社会福祉法人名古屋市身体障害者福祉連合会 橋井常務理事】

タクシーが街中を走ることによって事故防止、犯罪抑止等の運転者の「目」は役に立つと思うので「社会貢献」にこういったものを入れるべきだと思っている。

福祉の現場でも人材不足となっているし、人材育成に苦勞しており、職員による送迎も負担が掛かっていることからタクシーも担えることを知り、金銭的にも合えば、福祉施設も利用すると思われるので、こういう事も記載して欲しい。

「社会貢献」「地域貢献」の面で間接業務での障がい者の雇用、障がい者施設の活用についても記載のご検討を頂きたい。

タクシーを利用する際、運転者に給与のことを聞くと、大手事業者以外の多くの運転者が「年金を受給しながらでないと、やっていけない」という声を聞く。年金を受給しながらでないとやっていけないのであれば「給与とかも考えていかなければいけないのではないか」と個人的には思っている。

【加藤座長】

いまは「全体構成」について議論をしたかったので、総括的な意見として伺いましたけど、構成としては「社会貢献」をきちんと節立てするということでもいいですか。

「社会貢献としてやっていただくこと」と「(福祉面を)事業として取り込んで収益性を向上させる」の両面があるのではないかな。

【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)】

「活性化」をするために「適正化」の中で車両供給だけでなく、取り組んでいくことがたくさんある。順番が逆になっても、しっかり盛り込んでいかないと事業者としてはやりたくてもできない。

【加藤座長】

「できる」ところは「活性化」として書き、「できないので、できるようにして欲しい」ところは13ページ「対応できない事項」に書くという仕分けをしたい。

8ページのところまでが「現状」「課題」を書いてあるのですが、ここには答えは書かないようにしてもらいたい。このほか、お気づきの点をご指摘してもらいたい。

【社会福祉法人名古屋市社会福祉協議会 富田理事】

5 ページ「(イ) 最低賃金への対応」について、最低賃金の改定が経営負担になっているとの説明があったが「格差社会」と言われている中、最低賃金制度に関して問題とするのは如何かと思う。運転者を確保するため、最低賃金の問題については全体のなかで考えていくことであって、各立場から取り上げるのは望ましくないと思う。

2 点目として「(ウ) 燃料価格高騰への対応」中でサーチャージ制度は置いといて、「物価変動に応じて自動的に運賃を決定する」という意図で書かれているのであれば疑義があると思っている。運賃・料金の改定は議論するなかで決めていくべきであって、例えば、介護報酬の決定についても引き下げには意見はあるものの、物価変動に応じて自動的に決まっていくのは考えられない話。

「(エ) 運賃制度の弾力化」中、「中小型車種区分の統合」について実質的な運賃値上げに繋がる恐れがあることから、利用者にとって「どんなメリットがあるか」きちんと説明して頂かないと区分の一本化は運賃値上げと捉えられる。

いずれにしても、運賃・料金の問題は利用者サイドの大きな問題になると思っているので、安易な形での運賃決定がされないほうがいいのではないか。

【天野会長】

利用者サイドからみた運賃問題のご指摘は十分理解をしているところでございます。

最低賃金の問題をとっても市場競争のなかで時間あたり賃金に見合う生産性をどう確保するか、サービス事業の最も難しいところ。例えば、ITを活用した利用の把握で非効率な運行を避けることが業界の課題と考えている。利用者の適正な利用の仕方も生産性の改善に繋がる。我々も「最低賃金が低ければいい」とは全く思っていない。運転者の待遇改善からスタートした法律なので、その趣意については議論を申し上げるところではないが、私企業として経営が成り立つような仕組みと効率を図っていくなかで、利用者の利用の仕方について、どのような発信をすればよいか、ご意見をお願いしたい。

【全自交愛知地方連合会 本田執行委員】

労働組合としては「ごく普通の生活をするのに必要な賃金がどれだけ必要なのか」がひとつの考え方であって、最低賃金を協議する場でないので「毎年の様に最低賃金の改定が行われている」という定義は趣旨が違うのではないかと個人的には思う。

ここで「最低賃金がどう取り扱われるか」「どのように改定されているか」について議論、問題提起をするのかと。最低賃金は労使の関係で、利用者の方に訴える事があるのか、違和感がある。利用者の方に利用の仕方を訴えるのは賃金全体のことであって、最低賃金そのものではないのかと思います。

【加藤座長】

(ウ) は「燃料サーチャージ」のことですが石油は乱高下が大きいので、例えば航空業界ではやっている。マイカーなら、ガソリンの値段によって「乗り控え」ができるがタクシーはそのようにはいかない。

運賃を決める時に燃料価格の想定があって決めているので高騰してしまうと、運賃は勝手に上げることができないので、非常に苦しくなってしまう。バスも同じ。航空の場

合は影響が大きいので燃料価格があがったら、完全に自動ではないが上げる、または下げることができるような仕組みとなっているのをタクシーでもやっていく必要があるのではないかという提案を協会としてはされているし、協議会としてそれを必要と合意できるかというところ。

中小型の統合は「次の運賃改定の際には統合しなければいけないこと」になっているので、その時に便乗的値上げとなると困るという懸念がある。5ページ「消費税率10%改定時（平成29年4月1日改定）に合わせた運賃改定を協議会の場で議論することについて」を含めて、協議会で「どうして上げなければいけないか」を議論することとして担保することでどうか。利害が一致しないところなので、協議会の計画として書くかどうかは議論が出るところ。

最低賃金については、やはり書かない方がいいのではないか。天野さんが仰った「利用の適正化」「全体的な効率化」は計画に書いてあるのですが、その動機として「斟酌することなく」と書くと協議会として制度に異議があるということになり、懸念がある。

【鈴木准教授】

名古屋のタクシーが「これだけ売り上げを上げていて、コストがこれだけ掛かる」という情報が前段階の「現状」「課題」に数値として書かれれば、厳しいということに触れることができると思うので、間接的に厳しいタクシー経営であることを述べて頂ければ、そこまで踏み込む必要はないのではと感じる。

【加藤座長】

もし書くとすれば、6ページ「(ウ) 運転者の労働条件の低下」で「効率性の低下により最低賃金を守ること自体が困難な状況も生じている」ことで書いたらどうか。最低賃金制度そのものに異議を挟むと…。

【天野会長】

事業者としては是非、織り込みたいところでございますけれども、採用については会長やご出席の皆様へ委ねます。

【名古屋タクシー協会 中三川副会長（名鉄交通(株)顧問）】

最低賃金制度そのものの考え方は仰るとおり。最低賃金を支払える各企業の個別の経営環境、経営状況が斟酌されていない。課題として「最低賃金すらも確保できない状況に陥りつつある」ということをご理解頂きたいのが主旨。

【富田理事】

「最低賃金を守れないような厳しい環境にあるということ」というような表現で書いて頂ければいいと思います。「最低賃金制度を考えて欲しい」ようなニュアンスですと、どうかと思います。経営環境の厳しさを述べる点であれば、問題はないのでは。

【加藤座長】

「最低賃金を守ることに懸念があって、一方で最低賃金はタクシー会社の経営状況を必ずしも考慮してしないことについて問題意識がある」という感じでどうでしょうか。経営難ということもあるし、労働条件の低下の方にも記述して頂ければと思います。サーチャージ制度はどうでしょうか。

【天野会長】

サーチャージ制度が導入されていない交通機関はタクシーだけ。燃料価格は乱高下があり、機動的に取り組まないとギャップが出やすいので、運賃改定を経なくても料金を含めて協議会で議論されると思っておりますので、そういうご理解をお願いしたいと思っています。

【加藤座長】

石油価格の乱高下により資金繰りができなくなる、他の所を削らざるを得ない恐れがあることから、石油価格に連動した主観・恣意が入らない形で上げ、下げをしていく制度を推進するということを書いていった方が入れるのはいいと思います。

【富田理事】

サーチャージ制度について指摘したのではなく、例えば銭湯でも燃料が上がると厳しくなりますので否定するものではなく、「将来的な物価変動に応じて自動的に新運賃を決定する」というのは行き過ぎではないか。物価変動に応じて乖離が生じるのは当然と思っていますが、議論なくして、自動的に運賃決定されるのは少し疑問があると申している。サーチャージ制度に限ったことではございません。

【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）】

書きぶりの問題と思っています。タクシーの運賃改定のシステムをよくご理解頂けていないと思いますが、タクシー事業者の70%が運賃改定の申請を出さなければ、改定の審査にも入れないというようなシステムになっておりまして、運賃を上げる事業者に対して運賃を下げる事業者がいる場合、下げた事業者に水が流れる如く、売り上げが流れれば、反って儲かるシステムが現状にあって、タクシー特措法ができた訳ですが、そういうシステムで運賃改定ができず、労働状況がよくなっていない。保険報酬の改定と同様、何年かおきに必ず見直しする機会ができてもいいのではないかと思います。

【加藤座長】

それは「自動的」ではなく「定期的」ということ。

運賃改定のプロセスで「見える化」「利用者理解」と「自動的」というのが、理解しなくても運賃が上がっていくと捉えられる。「見える化」してしっかり分かって頂いたうえで上げていくのであれば問題ないし、タクシー協議会を使うのは趣旨にあっていて。

【天野会長】

ニューヨークのタクシーの運賃改定は毎年、一定の基準があって数値を提出すること

によって、市の外郭団体が決めるような方式がある。判断基準が明確にある。

【加藤座長】

「自動的（オートマチック）」というか「システムチック」という感じか。

ワーディング（言葉づかい）の問題で、話としては一致していると思いますので、きちんと書き直していきたいと思います。あと、前半の方は如何でしょうか。

【名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課 小西主査】

先月16日のワークショップで議論させて頂き、我々、自治体側の考えをお伝えできたと思いますが、素案の概要版で気になりましたのは、4ページ「法整備によりタクシーの役割や公共交通としての位置づけにご理解をいただいた」との記述がされていますが「今回の計画は誰向けに作っているか」を考えると「市民」「タクシーの利用者」ではないかと考えております。

自治体は法令に則って仕事している立場ですので、法を踏まえてタクシーを公共交通機関としての位置付けについては認識をしていかなければいけないと考えておりますが、市民の感覚として法整備によって、直ちに理解できるというものではないと思いますことから、自治体が交通計画の中でタクシーの位置付け、役割を明記する意味づけが求められていると思います。

名古屋交通圏には名古屋市以外での市町で乗合タクシーを運行されているなかでタクシー事業者がバスに近い公共交通の役割を担っている状況もあり、タクシーは多様な役割を担うポテンシャルを持っているというところが記述されているが「地域によって、公共交通に求める役割、水準は違う」ということも触れて頂きたい。それぞれの自治体の交通計画にタクシーの位置付け、役割を明記する意味でもあると思うので、地域によって状況や公共交通に求める役割が違うからこそ、タクシーも何かできることがあるというストーリーが欠けていると考えているので、各自治体の状況に応じた文言を入れて頂きたい。

協議会では名古屋市以外の自治体もいるので、その中でもご意見を聞いて進めて頂きたい。細かい部分で気になる部分については別途、修正して頂けると事務局より聞いておりますので別途、調整させて頂きたいと思います。

【加藤座長】

4ページ「特に地方公共団体の皆様方におかれましては」とありますが、タクシー協議会の構成員ですので「皆様方」ではなくて「メンバー」です。だから、自分達一員としての自治体はどう考えるかという点で、寧ろ書いていかなければいけないので、改めていきたいと思います。タクシー協会が事務局なので、タクシー業界が主語というところが残っている。協議会となった時は言い方が変わることを意識して頂かなくてははいけない。

名古屋市以外の自治体で協議会に参加する意味が分かっていない場合もあるので、主体的に参加して頂くことでタクシーサービスを維持、発展させることに協力してやっていくことで自分の地域でもタクシーサービスが充実したものが得られることについて、自覚をメンバーで促していく。ただし、名古屋市以外のそれぞれの自治体において「ど

ういう交通サービスを求めているか」は異なるので、公共交通計画に書かれることとの連動をきちんとやる。そのためにも、もう1度、自治体に呼びかけをしないとイケない。

【天野会長】

各自治体からタクシーの助成券を発行して頂いているのですが、発行している自治体は是非、協議会に参加して頂きたい。各自治体がそれぞれ独特の仕様でやっていることから、現場は煩雑になっている。唯一の行政による助成、社会的措置と考えているので、利便性がより高まる発行の仕方をご検討頂ければ、ありがたい。

【加藤座長】

タクシー助成についてはここにリストを作って、自治体が取組むこととして明記してもらいたい。助成券はフォーマットもばらばらで、運転者も混乱して間違えて困るという問題は各地の協議会で言われている。名古屋交通圏では名古屋市さんに音頭をとってもらえないか。

【小西主査】

名古屋交通圏の中で名古屋市は大きく占めているが、先程も申し上げたとおり、自治体毎の状況が違うことがあるので整理をするにあたって、ワーキンググループでは名古屋市しか入っていないが、協議会構成員には県も含まれており、名古屋交通圏を発着する広域な動きもあるので、私見ではあるものの県を中心に本市も含め他の市町と連携しながらやっていくべき取組ではないかと思う。

【名古屋タクシー協会 中三川副会長（名鉄交通(株)顧問）】

公共交通の考え方も各自治体によって違うと思いますし、それに応えられる我々としてはタクシー事業が危機的状況に陥っているなか、タクシーの役割の中で公共交通が占めるのはその一部であり、公共交通を必要とされる部分だけでタクシー制度が維持できるかという非常に難しい。24時間365日を維持しているからこそ、各自治体のご要望にも応えられるということを各自治体、ご利用される皆様にもご理解頂けるような記述を含めて頂きたい。

【加藤座長】

鉄道やバスがそうだったように事業者任せにされていて、できなくなった時に調べて見ると自治体が事業としてできない状況にあったということが、タクシーもそうになってきている。24時間365日は多くの人が「当たり前」と思っている。

ここに対する危機意識は、この計画が出すべき重要なメッセージ。「では、うちは結構です」という自治体もあるかも知れない。協力的な自治体であっても、具体的に何を果たしてくれるかは薄い状態なので引き続き、参加する各公共交通会議でもきちんと行っていきたいと思えます。

【天野会長】

タクシーサービスを構成しているものは「人」「車」「通信」。具体的に目標設定する仕分けが必要。「接遇」「運転者のレベルアップ」「安全・安心」の問題は「人」の問題。「車」を「ユニバーサル」にする、環境に対応する「ハイブリッド車」の導入等の多様化、利用者の選択性の向上は必要と思う。更に「スマホアプリの必要性、活用方法」。そういった仕分けをして問題の明確化が必要。

【加藤座長】

目標設定は「アウトプット」「アウトカム」に対する目標がある。「アウトプット」は「試験に合格した運転者が〇〇%以上」「〇〇仕様の車を〇〇%以上」といった目標で、「アウトカム」はそのことによって「満足度が高いお客さんが〇〇%以上」等結果として得られる満足やサービスについて評価する。この2段階はきちんと仕分けして考えなければいけないし「アウトプット」については「人」に関するレベルの向上と「車」に関する改善について目標設定できることはあるのではないか。

基準緩和により、いろいろな車両を入れられるようになり、多様性にどう対応するかという話もあるので「車」をどういう方向に向かえばいいか、業界として考えはあるか。

【天野会長】

「ジャパンタクシー」の導入について何も決まっていないうし「400万円もする車両を計画的に入れられるか」「タクシーの形が変わるが、利用者の支持が得られるのか」等の問題がありますけれども、例えば、観光タクシーでワンボックスカーの要望や車椅子の大型化への対応等、利用者が使いやすい、なじみやすい車の選択に向け、法律が変わったと理解している。

【加藤座長】

どういう車種が「〇〇%」というよりは「利用者のニーズを捉え、それに合うような車を入れていくということに心がける」と数値目標的なものは難しいかもしれない。

【天野会長】

女性運転者を増やすにしても運転する車の大きさが変わり、安全性に危惧がある。単に入れるだけでは駄目で、車種の構成も安全運転に資するような形でお客様に対してだけでなく、そういったレベルも考える時代。

【富田理事】

個人的見解だが、どんなタクシーでどういうサービスを受けるかは多様化して当然だと思う。例えば「超高価なタクシーに乗りたい」という希望があれば、高い運賃を払って乗って頂ければよく、多様化したニーズに対応したサービスを作って頂くことで運賃も多様化するのも当然だろうと思う。

ただ、福祉の関係者からすると、世の中にはお金を払えない高齢者や障がい者もいて、いいサービスを使いたくても使えない状況がある。この人達への対応を業界としてお考え頂くことも、サービスの多様化と同時に多様化に対応できない利用者に対して、事業

者と行政が協働しながらサービスを行っていくのかという観点が必要かと思えます。

【中三川副会長】

いま仰って頂いたことが「タクシーが公共交通である」そのものだと思う。「タクシーが公共交通である」からこそ要望に応えられる訳で、例えば外資系の会社では「需要比によって運賃が10倍になる」「近距離の利用はお断りする」そういうことを起こさないよう我々は日々努力をしているものの結果が伴っていないことは問題があると承知しておりますけれども、公共交通として認識して立脚した運営をするからこそ、均一運賃で多様なニーズに応えるベースができると思っておりますので、是非その点をご理解を頂いて「事業者のできる責任範囲」「自治体の方の責任範囲」「利用者の方をお願いする部分」が必ずあるはずですので、この場でお話させて頂いて、どういう形なら、それぞれの地域の方々のニーズにお応えして満足が得られるかの議論そのものだと理解しています。

【加藤座長】

今回は「何ができるか」ということで8～9ページのところを膨らませて頂く訳ですが「どういう車が必要なのか」「どういうサービスが必要なのか」公開ワークショップのようなものを行ったらどうか。計画策定では詰められないのでは。

【天野会長】

我々も知りたいところもあるので、タクシーモニターにアンケートなり、モニター会議で意見を頂くこともできるのでは。協議会構成員には書面で出して頂くことができる。

【石川副会長】

先程、富田様より公共福祉的な要素でご発言されたと思うのですが「名古屋日本一戦略」においては「余所ではあまりやっていない事」、名古屋市の福祉券は業界に力を入れてやって頂いていて、協会分を全部まとめて取り扱っているような事例も多々ありますので、それらをさらに推進していけるのでは。

【加藤座長】

この計画では「新しくやること」を書くのではなくて「今までやっていること」を位置付けるというのは大事。協会全体としてやっていることについては書いて欲しい。

「タクシーの車両はどうあったらいいのか」について、事業者や運転者の考えもあるが「利用者がどう思っているか」「自治体がどういう車を運行して欲しいか」意思疎通がなかったと思っているので、この協議会でできればいいが、現状そこまで深まらないのでモニター会議の場を使ったり、協議会を1テーマで討議したり、ある種のワーキングを開くことを計画に書いて頂いて、次の計画でそこから出てきた新しいことが活かされるような提案をしたい。

【天野会長】

要介護者の方の運送については積極的に複数の方による「相乗り」をやって頂きたい。それから、70歳以上の「高齢者割引」を長く取り組んでいるので、しっかりと書いて頂くつもりですので、宜しくお願いします。

【国土交通省中部運輸局自動車交通部 柴田旅客第二課長】

「交通政策基本計画」にある女性運転者数の倍増等を数値目標に入れて頂きたい。

また「新しいタクシーのあり方検討会」で「中間とりまとめ」が行われており、全国の協議会における数値目標として「観光タクシーの導入事業者数」「外国語研修受講者数」「マタニティタクシー」等が挙げられているので意識して頂きたい。

12ページ「(エ) タクシー利用の適正化に関すること」については「広報」と捉えてよいか。

【加藤座長】

それについては理解しているので抽象的な表現でなく、無理のない範囲で数値目標を具体的にあげていきたい。

「利用の適正化」については計画に書くだけでなく、キャンペーン的なことをしてやっていかなければいけない。

【中三川副会長】

女性運転者の確保についても、各種ハラスメント（嫌がらせ）や泥酔客等への対応について、どうやって職場環境を守れるかということも議論して頂ければと思っています。お客様に対する各種ハラスメントも含めてもいいと思いますが、車内の狭い空間の中で共有するなかでお客様だけでなく、特に女性運転者を確保するなかで重要な課題と思います。

【天野会長】

運送約款の変更を含めて国土交通省では検討をお願いしたい。

【加藤座長】

「交通政策基本計画」で数値目標だけ設定されるだけでなく、環境整備に協力してもらえよう国に要望してもいいのではないか。

改めてお願いしたいのですが、14～16ページにおける施策で実施主体が「タクシー事業者」「名古屋タクシー協会」が多くを占めているわけですが、自治体等その他の構成員からも何でもいいので施策に実施主体として名前が1個でも2個でも入るように考えて頂きたい。今、やっているものでも構わない。それぞれが勝手にやっていることも協議会として取り込んでしまうことで、全体として様々な角度から取り組んでいることが見える。

【天野会長】

商工会議所様より「観光ドライバー養成研修」について積極的にご提案頂ければ、業界として真摯に受け止め、取組させて頂きたい。

【加藤座長】

なるべく「〇〇を検討する」というのは入れたくはない。10月下旬までに成案を作りたいので、それまでに意思決定が難しければ「検討する」でも構わないので、ご提案頂ければ「観光」のところに仕分けする。

モニターの方にも見てもらって「利用者として違和感がある」等提案して下さい。全部通る訳ではないのでご注意頂きたいのですが、なるべく私の方で考えたい。

【事務局】

今日のワーキンググループの皆様方の意見を書面で頂きますようお願いいたします。

それを踏まえ、事業者を交えた合意形成を諮る作業のうえ、10月26日あるいは27日までには素案の全文版を構成員全てにお送りしたいと考えています。

それに対して、11月9日の協議会で合意に向けた協議をお願いしたい。

【加藤座長】

10月13日午前中までに「何をやって頂けるのか」等を書面を出して頂きたい。

それまでに事務局では、私の提案した組み替えをして「器」を作って頂く。

皆様のご提案を踏まえて具体的に目次立ての中に入れて込んでいく。

その作業を行い、協会内で確認されて、26日までに発送という流れです。

案が出まして、協議会構成員に郵送されて見て頂いて、11月9日の協議会で内容についてご審議を頂いて、合意するか議決をする。

【事務局】

議決の方法は設置要綱にて決められております。素案発送時に設置要綱も同封させて頂きます。また、5日付けで協議会開催通知を発送しますが、こちらにも設置要綱は同封したいと考えています。

簡単に申し上げますと、協議会構成員である地方公共団体の全員、合意する協議会構成員であるタクシー事業者の車両数が交通圏に配置するタクシー車両数の過半数、労働組合の構成員の過半数、協議会構成員である地域住民（商工会議所、なごや消費者団体連絡会、名古屋市社会福祉協議会、名古屋市身体障害者福祉連合会、清洲市地域公共交通会議会長及び豊山町地域公共交通会議委員）の過半数、合意する協会構成員であるタクシー事業者の車両数が交通圏に配置するタクシー車両数の過半数、協議会構成員である行政機関（労働局、警察署）の全員、法第8条第2項の構成員（学識経験者、報道機関、ホテル協会及び観光コンベンション）の過半数、事業実施主体となる構成員全員の合意が必要となってくる。欠席される場合には委任状の提出をお願いしたい。

【加藤座長】

誤字、脱字等の軽微な修正はどう扱うか。

【事務局】

協議会の開催は45日前までに公表するルールがあるものの、継続的な開催については運輸局にも確認しないと分からないが、45日に拘ることなく別途日程を改め開催することは可能と考える。

【加藤座長】

いまのタイムスケジュールを考えると、そういった可能性もあると考える。

計画のための計画ではなく、早く作って実施するのがよいのでなるべく避けたいが、拙速に内容的に多くの方が納得できないような計画を無理に策定するようなことは避けたい。11月9日までに意見を出されて、当日修正案を出すというのもあり得るか。

【事務局】

方法的にあります。

【加藤座長】

10月26日に発送するが、11月4日ぐらいまでに意見を頂ければ内容を踏まえた修正を出すことが可能とし、事前に問題があるようであれば反映したもの（修正案）を出して、当日に気付くこともあるかもしれないので問題が生じた場合は延会することもあるというようなスケジュールで考えて頂きたい。送付がありましたら、きちんと読んで、当日に不満を述べないようにお願いします。13日午前中までに自分達がやらなければいけないこと、書く必要があること、ないことは出して頂きたい。

その先の日程、議事（2）について、事務局から説明願います。

（2）協議会の進め方及び今後のスケジュール（案）

【事務局】

資料2「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会の今後のスケジュール（案）」を見て頂きたいと思います。

概ね半年に1回ぐらいの割合で協議会を開催していくわけですが「準特定地域指定期間の3カ年（平成29年1月）が満了した時どうするか」ですが、国の制度でありますので3年後にどうなっているか「よく分からない」という問題がひとつあります。

その時点で指定基準を満たしていれば、これを延長することも可能と聞いております。

更に、3カ年の指定期間中であっても指定基準から外れる場合もあります。また、強制減車が必要となる「特定地域」の指定基準に合致した場合は、その協議会開催をしていかなければいけない、といったことを踏まえて「どういった協議会の開催をしていくか」ということは皆様方の共通認識のもと「協議会の延長をどうしていくか」を考えないといけないと思います。準特定地域が解除された場合はその時でないとは分かりませんが、任意の協議会を考えるかということが、もしかしたら1年後の大きなテーマになっ

てくるかもしれないという問題意識だけお持ち頂ければと思います。

加藤先生からもご提案がございましたけれども、「今後の協議会の進め方」についても今日の議論の中でさせて頂きたかったのですが、これを踏まえて第3回協議会に提案するという事ですが、従来より名古屋市様から「名古屋市以外の自治体がないか、他の自治体さんのご意見をどうやって聞いたらよいか」という話もございましたし、加藤先生からも「新しいワーキング的なものがあるのではないか」というご提案もございましたけれども、それをどうしていくかが重要だと考えております。

第3回と第4回の間点線で示した「新ワーキング」がありますが、1回でいいか、2回でいいか分かりませんが「次に繋がっていくものがない」というご指摘だと思いますので、時間がない中「次の協議会に何を提案するのか」議論を頂きたい部分です。

【加藤座長】

準特定地域の見直しに関わらず、協議会のメリットとして業界とサービスを楽しむ皆さんが一同に会して、タクシーについて考え、意思疎通ができたことにある訳で、そのひとつの一里塚として計画ができることですから、個人的な意見としては国の指定に関わらず、協議会をやっていくのが当たり前。寧ろ、やった方がいい事があるという協議会にしていかなければいけないという考え。

その為には半年に1回の協議会では議論できないこともあり、ワーキンググループを作っていく必要があるのでは。いままでは計画を策定するワーキンググループでしたが、今後は計画をどのように実行しているのか、次に向けた課題や状況の変化による新たな課題や情報交換を含めてワーキンググループはやった方がよいと考えています。

次回協議会で、新ワーキンググループについても提案していきたいと思っています。ワーキンググループの具体的な構成については事務局と詰めさせていただきます。議事(3)その他、何か事務局の方からありますか。

【事務局】

特にありません。

【加藤座長】

皆さんから、何かお気づきの点はありますか。

ワーキンググループを4回、ワークショップもやりましたが、何回も集まって頂きましてありがとうございます。

まだ、素案の段階で1ヶ月後にきちんとした案が出てくるか私も不安な所もありますが、時間を使いまして「これは恥ずかしくない計画」として仕上げていくように努力をして参りたいと思いますので、皆さんも前向きなご提案を引き続き頂きまして、11月9日に、これからの名古屋のタクシーを良くしていく為に皆さんがどういうふうにご協力頂けるかきちんと書いてあり、外にもアピールできるようなものとして作っていきたいと思いますので、引き続き、ご協力宜しくお願いします。

ご参加頂いて、どうもありがとうございました。

【事務局】

本日は時間も遅くなり、誠にありがとうございました。

13日までに事務局まで提案を宜しくお願いします。

本日はありがとうございました。