

### 第3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11月9日（月） 15：00～17：50
2. 開催場所：名古屋国際ホテル 2階 老松の間
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会長

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤准教授〕

名古屋大学の加藤です。今日、皆さんにお考え頂きたいことを冒頭に申し上げておきたいのですが、本来でしたら議事（2）「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会『準特定地域計画』の作成について」と書いてありますが、本当は「作成」ではなく「策定」にしたかったところです。つまり、今日決めたいと思っていました。

これまで「どう検討してきたか」このあと事務局から説明して頂きますが、いろいろな検討をさせて頂いて、資料2で素案が出ていますが細かい所まで見ますと、まだまだ構成員の皆さんの「これだったら、やる気になる」「この内容なら異論がない」という確認まで十分にできていないと認識しました。この準特定地域計画の「策定」については次回にさせて頂き、今回の「作成」については資料2の素案を皆さんに見て頂いて、大まかな所でご意見を伺いたいと考えています。

更に、ワーキングをどうするかという話が出ています。今までもワーキングをやってきたのですが、今までは構成員全体やタクシーモニターの方とか、いろいろな方と一緒にやってきましたが、いま作っている素案の中で弱点が2つあると思っていて、1つは事業者のいろいろな施策のうち、特に目標が未定であること。目標が未定の状態にある状況で計画策定はできないと考えます。なので、それを検討するワーキングを新たに作りたいと考えています。

それから、もう1つは自治体。自治体についてはワーキングに出ておられたのは名古屋市だけでしたし、現段階で他の自治体の皆さんには内容について十分吟味して頂いていないと考えます。私の方から各自治体に「お願い状」を出したことがありました。そこには協議会で検討していることと、各自治体で交通計画等いろいろな計画、方針を作っておられると思うのですが、それと整合が取れるよう「この計画は勝手に作っていて、自治体の方の計画も勝手に、というのは止めてもらいたい」というのを「お願い状」として出していますが、実際にその摺り合わせができていないので、自治体に皆さんにはこの計画の意義も含めてご説明して、どういう内容を盛り込むべきかというワーキングを新たに設けさせて頂きたいと考えています

その2つをやったうえで、来年度ですと異動とかあるので、今年度中に協議会を再度開催して、そこで策定したいという流れで考えていますので、そういうスケジュールを念頭に置いて頂いて、ワーキングについては後で議論しますけれども、今日は資

料２の素案について大まかな所のご意見を皆さんに言って頂くのを重要なポイントとして考えて頂きたいと思います。細かいところは、まだ十分チェックする余裕がある。逆に言うと、資料２がそのまま決まったという感じで配られると誤解している可能性があるので、そういう段階のドラフトということでご承知頂き、そういう形で進めていきたいと思いますので宜しくお願いします。

・協議会構成員の追加変更（出席者紹介）

#### ４．議事概要

##### （１）ワーキンググループ開催状況報告について

###### 【加藤会長】

報告事項ということですが、議事１「ワーキンググループ開催状況報告」について、１月から今日まで何を検討してきたか概略について、事務局から説明をお願いします。

###### 【事務局】

資料１ 協議会・ワーキンググループの開催状況について説明。

###### 【加藤会長】

資料１の説明を頂きましたが、何かご質問、ご意見はございますか。

私見になるかもしれませんが、今回の場合はワーキングでいろいろと案を考えてきたのですが、先程、例えば、自治体の話をしましたけれども（協議会構成員となっている）１６の自治体の交通政策もいろいろある訳でワーキングの中で十分入れることができている状態である。これはワーキングの性格上やむを得ない。逆に、事業者の場合も同じで、それぞれ事業者ごとにいろいろな事に取り組まれていると思うし、協会全体というのもあります。たくさんある事なので、それぞれ、誰が、どこまでやっていくかについても、ワーキングだけでは詰めが十分できないということになってきた、ということで資料２はまとめたのですが、更に検討していく必要があるだろうというのが現在の段階ということです。このあと、議事２で本格的な内容に入りますが、そちらでも必要があればさせていただきます。

続きまして、議事２「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会『準特定地域計画』の作成について」ということで、繰り返しとなりますが、大事なお願いをしたいと思います。今まで、こういう計画はなかった。タクシーを対象にして関係される皆さんが一緒になって議論をして「タクシーをどうしていったらよいのか」を計画として作る。世界中でもあまり例がないのでは。「なぜ、それをやらなければいけないか」ということをきちんとご理解頂かないと協議会の意味が分からないと思うので明確に言いますと、要するに今までのタクシー会社が自主的にいろいろやっていくのでは成り立たなくなってきた。特に、自治体の場合ですと、交通政策において「タクシーは必ずあって」「２４時間３６５日走っている」「呼んだら来てくれる」ことが計画に書かなくても前提だったと思う。だから、私自身もいろいろな地域の交通計画に携わってきたが「タクシーに

そういう役割を担ってもらいたい」という事を書いた事はあまりなかったが、最近になって急に書き出した。どうしてかと言うと「できなくなってきた」から。それは十数年前のバスを考えてもらえば同じ。平成に入る前、バスというのは自治体からバスについて要望しても路線が新設される訳でもなく、一方で放っておいてもバスは走ってくれた。平成10年代に入ってきたら、いろいろ自治体でやらないとバスがどんどん無くなるという時代に入ってきた。当時も、バスで自治体が計画を作る事に疑問を抱かれる方も多かった。ですが、平成27年の今、そんな事を言う方は殆どいない。自治体がバス政策に関わるのは当然となってきた。タクシーもそうやってきたということ。だから、この計画がどうしても必要。言い換えれば、こういう計画を作らなければ、将来、今当たり前にあるタクシーサービスが得られなくなるかもしれないことを未然に防ぐ為、もっとよりよいものにする為に計画を作って、関係者がやるべき事をやって、よりタクシーを「活性化」していきましようというのが、この計画ということですし、活性化の前にそもそもタクシー事業が存立の危機に立たされている所がたくさんあります。なので、それが「適正化」というものですが、適正化についても計画では言及しておかなければいけませんということで、この素案ができていうことになります。

この計画というのは、これからのタクシーサービスを享受でき、タクシー事業が持続可能である為に、どうしてもこの地域で皆さんが心合わせて同意して頂いて作らないといけない。だから、皆さんに貴重なお時間に集まって頂いて、議論して頂くということをご理解頂きたいと思います。それを文書で書いて来ようとしたのですが、作成時間が取れませんでしたので、言葉で申し上げたということです。

今、私が申し上げたことを心に留めて頂いたうえで、このあと事務局の方から素案について概略を説明して頂きます。2つに分けて頂き、まずは「Ⅰ. はじめに」が長過ぎるのですが22ページまでありますので、これを前半、要するに「この計画をなぜ作らないといけないか」「今、どういう状態で走っているのか」という記述です。そして、22ページ以降「Ⅱ. 戦略の目的及び目標」「Ⅲ. 活性化事業及びその他の施策等」等を後半ということで、前半の方を事務局から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「準特定地域計画」の作成について 【事務局】

資料２ 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「準特定地域計画」素案中、１～２２ページについて説明。

### 【加藤会長】

いまご説明頂いたのですが、まず確認して頂きたいのは22ページ（３）、この計画が策定される意味について、構成員の皆さんはここに書いてある事について共通の認識をして頂くことが第一。このあと22ページまでの内容に「違和感がある」「賛成し難い」「もっと書くべき」という所がありましたら発言して頂きたい。

②についてはこの後の議論ですが、24ページ以降「Ⅲ. 活性化事業及びその他の施策等」において「タクシー事業者・タクシー協会」「地方公共団体」のように名前が挙げられている所について「自分達が本当にやれるのか」「やらない事は書いてはいけな

い」「やる事を書けるか」考えて頂きたいということ。

③については32～33ページですが、協議会構成員だけではどうしようもない国の制度や世の中の仕組みの問題なので、国や社会に対して呼び掛けるべきと思っているかが問われるということです。

「全体的に納得したものについて、この計画に書く」ということなので、今の段階で「記載内容に問題がある」「きちんと書くべき」という所があれば発言して頂きたい。私も何力所か気付いているのですが、ここが大事な所ですので、1～22ページの共通認識の部分で、まず、タクシー業界ではない方々から何かお気付きの点がありましたら伺いたいのですがどうでしょうか。

【名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課 長嶋課長】

これまでのワーキングに自治体で唯一、参加させて頂きました。そういった意味では本日、多くの自治体に来て頂いている訳ですが、その思いを十分把握できてお伝えできたかどうか、あるいは伝えるべきことを資料に反映できたか、甚だ不十分であったのではないかという力不足の部分はお詫びしたいと思います。

私の認識と致しましては会長からお話がありましたとおり、このような計画はなかなかなく、22ページ(3)「戦略の作成及び取り組みに関する基本的な考え方」で構成員が同じ考えを持って、同じものを作っていく事に難しさがあり、それを受け止めなければいけないというつもりです。

私共が計画を作る時、皆様方からいろいろご意見を頂く会議もある訳ですが、今回は構成員の一員として計画を作らないといけないということで、例えば「公共交通の捉え方」にしても非常に慎重な取扱いをして頂きたいと思っているところでございます。最大公約数を見つけていって大きくしていくのが協議会の役割と思うのですが、議論が進んでいくにつれて資料が増えていくという感じで、ギリギリのところでは何が納得できて、何が納得できないかについて、特に「公共交通のあり方」については自治体としては非常に重要な部分でございます。そこについては一言一句、議論をさせて頂くような状況をぜひともお願いをしたいと思います。

以前にも発言をしてきたところでございますけれども、公共的な役割をタクシー事業者が頑張っただけで果たしていらっしゃるという点は十分認識しているところでございますけれども、自治体によってタクシーに求める公共交通の役割は違っている部分があるという事は分かって頂きたい。

先程、会長よりバスの話をされましたけれども、自治体によってバスの役割は計画に書き込まれております。ただし、書き込まれ方は全く違っている。全ての市町村、同じではない。協議会として出す時に「実際にベースとして何を考えなければいけないか」その上に「上乗せとして、それぞれの自治体との関わりをどうやっていくのか」十分な議論が必要ではないかと思っていますので、これから議論されていくということで、特に公共交通について申し上げましたけれども、いろいろ細かい所で非常に分量が多いので纏まっていけるのかと思っています。

【加藤会長】

いま問題提起して頂いたのは6～7ページ③「公共交通としての位置づけ」というところで自治体はどう取り組んだらいいかという話のところだと思います。

前提条件だけ申し上げますと、ここに書いてないので書かなければいけないと思っているのですが、地域公共交通活性化再生法が2007（平成19）年に出来ましたが、そこに何が書いてあるかというところ、第2条第1項に「地域公共交通」とは「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」とあります。

第2項に「公共交通事業者」は誰かということで「ハ（道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者）」にタクシー事業者があります。つまり、タクシーは公共交通の位置づけが法律で定められています。

第4条（第3項）に「市町村は、（中略）主体的に（中略）取り組むよう努めなければならない。」と定められ、（第4条第2項に）「都道府県は（中略）必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に（中略）取り組むよう努めなければならない。」とあります。

ということなので、以上を合計すると「タクシーは公共交通の一部であり、市町村が主体的な役割を果たし、都道府県は必要に応じてやります」となっています。

因みに、国は（第4条第1項に）「（前略）情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上（以下略）」となっていて、事業者は（第4条第4項に）「（前略）サービスの質の向上並びに（中略）利用を容易にするための情報の提供及びその充実（以下略）」とあります。

ということで、既に法律的には市町村の皆さんがタクシーについて大事と考えるか、否かは自由ですけど、「考えて下さい」という努力義務になっているということは6ページに書かないといけないと思います。

その上で、長嶋さんが仰ったようにバスでも市町村で全然、取組が違います。このことについては当然お認めするべき、そうでなければ自治体の意味がない。もちろん「みんな足並みを揃えて、これで行こう」と合意できればいいのですが、市町村の特性もあり、状況も違いますから、みんなタクシーについて同じ公共交通の考え方を持つ必要は全くないと思っています。

ですので、この計画の中には「名古屋市だったら、こう考える」「津島市だったら、こう考える」それを書いて欲しい。できれば、最大公約数として「どの自治体もこうだ」というのがあるといいのですが、そもそも2町が（協議会に）参加もしていない。つまり、この計画に意味を感じておられない。（タクシーが）いない訳ではないので、私自身は説得に行こうと思っています。参加されている皆さんは、この計画に意味があると思っておられると思うので、その意味の具体的な発露として、それぞれの自治体としてタクシーをどう公共交通の中でお考えになって「うちとしては、こういう風に取り組んでいきたい」というのを書いて頂きたいのがお願いです、という私の意見ですが、自治体の皆さんのご意見があれば、お伺いしたいです。

【愛知県地域振興部交通対策課 小久保主幹（代理）】

今の話の中で自治体の責務というのが法律で一律に規定されている。ただ、取組の方向性は自治体によって異なるということであるならば、やはり長嶋さんが言われたように、ここに書く内容というのは最大公約数をまとめあげ、まとめあげられないなら個別の自治体の取組を細かいですけれども書いていくという理解で宜しいでしょうか。

【加藤会長】

私としてはそういう風に考えています。やはり、最大公約数だけだと「特に、うちはタクシーをすごく重視しているので、タクシーのことをやりたい」というのが計画に出てこない。それぞれの地域公共交通網形成計画とかに書いてもらえればいい訳ですが、タクシーの計画としては弱くなってしまう。ほかの自治体は別に考えていなければ、個別のところでやりたい施策としてぜひ、書いて欲しいと思っている。それは他の自治体が制約されるものでもない、というのもご理解頂いて、その上で1字1句の話も出ましたが、それをやらないと合意できないと思っていますので、ワーキングを開きたい。

今日、お見えになっていない自治体もおられますので、いまの話をもう1回しまして、うちはどういうものを出すのか考えて頂きたい。

【長嶋課長】

会長が仰ったやり方で今後進められるということであれば、私共も参加させて頂きたいと思います。

もう1点、6～7ページ「公共交通としての位置づけ」の話のところで議論になっておりますけれども、いまの認識の中でいろいろな事が書かれています。あえて指摘はしませんが、その中身では自治体としては「計画に書き込むのはどうか」という部分もありますし、タクシー協会としての思いについても、この協議会として作るものであれば、そういった点についても載せる部分と載せられない部分をやはり精査して頂くと思います。

【加藤会長】

仰るとおりでして、これは協議会の計画なので、協議会全体として最大公約数になる時に、資料2の表現の少なからぬ所にタクシー会社が主語になっているような点があると思います。

あくまで、この協議会の計画での「我々」とは構成員全員なので、その点を意識して、どう書くかということを全体的に吟味しなくてははいけない。全体の認識を共有した上でタクシー会社として、または自治体として何をやるかを個別に書いていき、計画として定まってくるとしています。

【津島市市長公室企画政策課 三輪総括主任（代理）】

20ページ「（ケ）観光への貢献に向けた課題」において「『安全・安心』に利用できる名古屋のタクシーはなくてはならない移動手段といえます。」という記述がありますが、以前「『日本のタクシー運賃は外国人にとっては高い』ということで『白タク』

の導入を検討している」という報道があったと記憶しているが、この論点でいけるか疑問に思っているので教えて頂きたい。

【名古屋タクシー協会 天野会長（つばめ自動車㈱代表取締役社長）】

ご指摘のありました「白タク」の関係と言うよりも、寧ろ「コスト」の問題と思うのですが、今、マスコミを騒がしている「ライドシェア」、我々は「白タク配車サービス」と呼んでおりますが、これは全く私共の道路運送法上での制約、第二種運転免許を含め、全く競争条件が違います。従って、競争条件が一緒であれば、同じものが提供できる。

ただし、私共はタクシーとして「公共輸送機関」という位置付けがありますので、需要と供給に合わせて、いつも値段が変わるとか、利便性の提供を停止するとかは制約されておりますので、そういうこともご理解頂きたいと思います。

【加藤会長】

例えば、金曜日深夜のタクシー乗り場に人が並んでいるけれどもタクシーが来ない時、タクシー運賃を5倍くらい高くしても乗る人はいるのではないか。しかし、深夜割増だけで、そうはなっていない。「ライドシェア」ではそうはならないという話だが、それで本当にいいのか。

「日本のタクシーは高いのか」という事について、確かに外国に行くのと安いと感じる所もあるが物価換算をすると、決して日本は高くないというレポートが出てきた。安い所は規制や供給の基準が甘いとか、ヨーロッパでは運転者が移民の方が多いとか、いろいろな要因が考えられる。

一概に「日本のタクシーは高い」ので「ライドシェアにする」というのは違うのではないかと考えています。そういう事は論理的に書いた方がいいと思われる。今のままだと、タクシー協会、事業者の主張の所が否めないで、客観的な資料等で「日本のタクシー運賃の水準はどうか」を論じた方がいいのではないかと。そういったところをスクリーニングに掛けて、客観的に言えるようにしたいと思っている。

あと、観光のところの内容については何かありますか。

【三輪総括主任】

（観光におけるタクシーの活用については）自治体として取り組むべきところだと思っていますので、そういった取組が展望として開けた暁には、また個別にお願いさせて頂くことになろうかと思っています。

【加藤会長】

津島市でタクシーを利用した観光に関する施策をやられるのであれば、この協議会の計画に「津島市とタクシー会社で〇〇をやる」を挙げて頂きたい。

【小久保主幹】

12ページ「（イ）燃料価格高騰への対応」において、利用者目線では原油価格はそう高くないと受け止めているのですが、これはLPG特有の価格動向なのではないでしょうか。

【天野会長】

燃料は一番高い頃と比較しますと下がっております。下がっておりますけれども、同時に円安も進んでおり、ガソリンスタンドの単価を見て頂ければ分かるようにＬＰＧだけでなく、報道にあるような原油価格の下げ幅と連動しておりません。また、昨年４月から消費税率も上がっています。そういった意味では１５０円位だったガソリン価格が現在１３５円位ではないか。仕入れ値でＷＴＩ（原油先物取引価格）とか、ドバイ原油価格とか見て頂くとかなり下がっている表現になりますけれども、実際には最大１～２割程度下がっている程度に過ぎません。

もう１つ申し上げますと、タクシー事業におけるＬＰＧ燃料の構成比は約８～１０％と言われていますが、もともと運賃査定の基準で１０２％、つまり２％の利益を目途として運賃改定が行われておりますので２割でも燃料価格が変動しますと、それだけで（利益が）飛んでしまう。従って、私共は「燃料サーチャージ制度」を導入して頂きたいと国交省にお願いしているところでございます。

【小久保主幹】

利用者目線からすると、なかなか理解しづらい面があるので、きめ細かく、利用者目線での説明の仕方が必要ではないかと思えます。

【加藤会長】

１３ページに書いてあるところだと「高騰」というよりも「乱高下」の問題。為替相場や原油相場が投機的なもので非常に大きく変わる。ＬＰＧは石油ガスなので、原油を蒸留するとガソリンや重油とともに出てくる。原油価格と連動するので、原油が上がればガソリンもＬＰＧも上がる。今はやや落ち着いているが、中東情勢の変化によって変動する。タクシー経費の約１０％を占めている燃料費の乱高下により、上限認可で運賃を決めている内の２％程度の適正利潤が飛んでしまう位のインパクトがあるので、「燃料サーチャージ制度」がいるのではないかということが３２ページに書いてある。

現在の運賃制度では導入できないので「入れて欲しい」と言うことを呼び掛けていくということを、この協議会の合意とするかが問われるものの、ただ単に「燃料価格が乱高下するので、タクシー経営が大変」という事実の記載はご理解頂けますでしょうか。

【小久保主幹】

「乱高下への対応が難しい」を「高騰している対応が必要」と言うのはしっかりこない。今は下がっているが、今後、乱高下による経営への影響が大きいからショックアブソーバーとして燃料サーチャージが必要だ、という議論なら分かる。

【加藤会長】

「高騰への対応」は不適切なので「乱高下の影響」を、特に今の運賃が決まった頃と比べて、どのくらい上がっているかということを踏まえて、ここは書く。

航空、船舶等では既に（「燃料サーチャージ制度」を）入れている。バスでも非常に

高騰した時に対応ができず「利益が飛んだ」とか「黒字・赤字がそれだけで変わる」といった話がある。３２ページの記載に対する議論については後でお願いします。

【天野会長】

追加ですけど、前回７～８年前の運賃改定での査定の際、消費税は５％、燃料価格は確か６５円だったと思います。

【加藤会長】

その辺りを踏まえて、データを加筆するということで行きたいと思います。

他にどうですか。後で項目を足すというのはできれば避けたいので、お気づきの点がありましたら、お願いします。

【全自交愛知地方連合会 服部執行委員長】

１２ページ中段「タクシー産業における最低賃金への対応は、…」という記載があります。もちろん、経営状況が最低賃金制度によって大変苦しくなってくる理解しているつもりですが、その前ページに「タクシー運転者が魅力ある職業として認知されなくてはなりません。」と記載されているにも関わらず、「最低賃金への対応」と出てくるのがこの業界を象徴し、それによって人も入って来なくなるという認識がありますので、少し記述を変えて頂ければと思います。

【加藤会長】

前回のワーキングでも問題になったところで、この点についてもかなり議論しました。

【事務局】

最低賃金制度を批判するものでなく、「タクシーの経営状況からすると、最低賃金に対応していくことが非常に難しい」という表現ならばよいのでは、という結果となりましたことからこのような記載を致しましたが、他にいい表現があれば、ご提案頂ければと思います。

【加藤会長】

ワーキングの段階では「最低賃金制度がタクシーに合わないのでは、どうなのか」というニュアンスでした。最低賃金制度はそういうものではなく、ただ「タクシーの仕事は歩合制なので合わせようとする」と不整合が出る」というのは労使双方とも認識しておられるという話だったので、「最低賃金制度がおかしい」というのはナンセンスなことですが、「それを考えた時にタクシー事業はいろいろな制約がある」という記述にしようとなりました。

【愛知労働局 高橋特別司法監督官（代理）】

１５ページにある「不人気の理由は、賃金が安い、労働時間が長い」を解消していかなければいけないところですが、最低賃金を守ったうえで上げていくという話ですので

若者を引き入れる活性化ということを考えますと、組合の方が仰ったように「厳しい経営状況からして大変厳しい」ということは理解できますが「活性化の取り組みに影響を及ぼす」と一辺倒に言ってよいのか、違和感があります。

【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を否定するものではありませんけれども、タクシー会社の経営実態、経営方法そういうものを考慮して頂かないと我々の経営実態で言えば、将来の活性化という話もさせて頂くのですが、それさえも出てこない状況に追い込まれつつある。将来を展望できるような方法、議論して頂く中で歯を食いしばって、19年から運賃も我慢しながら一生懸命、各事業者頑張っている状況にあるということをご理解頂いて、この地域のタクシーが将来も我々の仕事として成り立つように経営と最低賃金制度の整合を悩んでいると、ご理解頂ければありがたい。

【天野会長】

決して、最低賃金を守っていない訳ではない。上がっていくなかで生産性の改善と運賃の問題、できるだけバランスが取れないと事業体としての経営が難しくなるという趣旨のご発言と思いますし、この数ヶ月で2社、この4年間で10社廃業されたということで「同情して下さい」と申し上げているわけではなく、少しでも業界の現状をご理解頂くための数字として申し上げさせて頂きました。

【加藤会長】

（運転者の）待遇をよくしていけないと言っているものの、現実には「本来、守らなければいけないところさえも守るのが大変」という状況なので、どうしていいかというのが25ページ以降に出ているという流れ。

その一方で、運賃そのものを容易に変えられないので、稼働率の問題になってくるのだけれども、利用の適正化の話が出ましたが、例えば「タクシーを何台も呼んで、一番早く来たものに乗る」とか「呼んだけれども、ずっと待たせている」とかというのをやると稼働率を自動的に下げることになるので、時間当たりの賃金というのは実際低くなるが、それはタクシー会社の責任なのかというと「利用者の皆さんがマナーを守る」というのは実行性が伴うのかは広報とかをやっていかなければいけないが、稼働率を上げるということが非常に大事であるということから入れていかなければいけないという流れ。

その中で最低賃金というのは厳しい状況にあるということとはご理解頂きたいところ。単に走っていないと給料が上がってこないなので、お客さんの利用により割り込んでしまうことも考えられることも現状の説明がなされているということ。

全体的にくどい所が多いので、そぎ落としてシンプルにしたいと思います。

【名古屋商工会議所 内川常務理事兼事務局長】

タクシー業界を取り巻く経営の厳しさというのは十分理解できるのですが、記載の方法だと思う。最低賃金すら守ることが厳しいということが滲み出てくるような表

現にすればいいと思う。最低賃金に影響を及ぼす等、最低賃金制度を否定するようなニュアンスがあると感じられるので、書き方を変えられたらいいか。

【加藤会長】

会長、副会長で徹底して見直しを行っていきたいと考えていますので、また見て頂きたいと思います。他はございますか。よろしいですか。

22ページまでのところで問題の整理をしたので、解決について22ページの中段以降にあるということですが、リスト化をして対応している33ページ以降で事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料2 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「準特定地域計画」素案中、33～37ページについて説明。

【加藤会長】

自分たちが「何ができるか」ということを書いたということなのですが、本来でしたら、22ページまでの問題に対応する解決を書いたフローチャートを書かないといけません、それはまだ、できていないので改めてやらせて頂いて「これは問題として挙げられているものの対応がされていない」ということはないようにしたいと考えています。

その時には皆さんに対応をお願いすることもあります。できないことはできないので、最終的に記載するものは実際にやれる事、やる事ということになる訳ですが、細かい所はこれから十分ご意見を言って頂く場がありますのでそこでやりますが、全体的な建て付けとか、皆さんで議論して決めていかなければいけないところについて、ご意見を頂けるといいと思いますが、何かございますか。

【長嶋課長】

地方公共団体が作成する計画についての記述が何カ所かありますが、交通計画と書かれているところで「地域公共交通会議が作成する」という枕詞があるところがあるのですが、「地域公共交通網形成計画」という意味であれば、名古屋市の場合は未定でございます。名古屋市には「なごや新交通戦略推進プラン」という交通基本計画があるので、名古屋市では網形成計画を作っていくという状況にない。

更に、まち・ひと・しごと創生法に基づく「地方版総合戦略」の内容については公共交通の計画ということよりは市の総合戦略・基本計画と一体となった大きなレベルのものになってくるものですから、そこに具体的なタクシーに関係する事業を書き込むというのは非常に考えにくい状況になっている。

ですので、公共交通としてのあり方をどうやって考えていくのかを全体で議論しながら、具体的に市で取り組んでいくものには何があるのか、摺り合わせをこれからやっていくものと思っているので、書かれている計画のレベルまでは難しいのではと思う。公共交通としてのタクシーの役割というのは記載していかなければいけないと思っているが、具体的にスケジュール感を持って載せられるかは自信を持っていない。

【加藤会長】

私の認識では「交通計画」というのは「地域交通網形成計画」であれば、そう書く訳で、書いてないということでご理解頂きたいと思います。

「地方公共団体の状況に応じたこと」と書いてあるので「うちはいらない」というのであれば別に書かなくてもいいということですが、特に「地方版総合戦略」については全国的には書いてあるところもあるので「うちタクシーを使って『いろいろやる』ということをして地方創生でやりたい」というところがあれば「ぜひ、書いて下さい」という意味で捉えて頂いて、「必ず書け」では同意しないとそうはならないので、ここに書いてあるのは「そういうものを意識しましょう」程度のものと考えて頂ければいい。

ただ、これから交通網形成計画を策定するのに何もタクシーのことを書かないという事はやめて頂きたいと要請し、実際にやって頂きたいし、書いて頂いたら、書いて頂いた内容をこの計画に盛り込んでいきたいということが分かるように書いた方がいい。

【長嶋課長】

そういうことであれば、いいと思います。

気になったのは、37ページにもまた、地方版総合戦略のことを書いてありまして、ここに実施主体として地方公共団体があり、（ア）で愛知県、名古屋市が作成する「地方版総合戦略」に中身があって作っているような表現に取れてしまう。

「交通計画」に書き込むということは必要性を理解し、できる限り対応したいと思います。

【加藤会長】

ここでの「『交通計画』の連携」とはそういうことで書く、書かないは自由ですけど、ぜひ、書いて頂きたい。

「地方版総合戦略」が飛び出しになっていますが、それだけでなく自治体所属計画の「地域福祉計画」「都市計画マスタープラン」等いろいろな計画がある訳で、そういう所でタクシーの事を書く、書かないは自治体の施策なものの、書いてあるのであれば、積極的に役割を書いて頂きたいというニュアンスにした方に変えていきたいと思う。

留意点として、全体に右（欄）に「随時」としかない。全部は無理でも、最低でも1／3くらいは「いつやるか」「どれだけやるか」を可能な限り書きたい。そうでないと「ただ言っているだけ」ということになるし「（一部の）誰かがやっただけで、（地域として）やったことになるのか」ということなので、例えば「30%を50%にする」というように書けるものは書きたい。ここが全く詰められていないので、特にタクシー業界の方でたくさんあるので埋めて頂きたいところでもあるし、施策が戦略に合致するものであれば、ぜひ特出しで「こうのをやる」と計画として位置付けられたということになれば、あとでそれぞれアピールができるので、ある種の箔付けとして協議会の場を利用して欲しい。他の事業者や自治体も連携して何かをやる流れが出てくるので、そういうことをお願いしたい。今年度末に予定される協議会までに皆さんで詰めて頂いて、

「随時」の表記がなるべく変わるようにして頂きたい。

【愛知県中警察署交通課 田原課長代理（代理）】

協議会の構成員が同じ構成員を取り締まる位置付けになっているところが、違和感がある。警察は決して取り締まりだけが業務でなくて、指導・教育の面もありますので、駐停車禁止場所で駐停車している車両はタクシーだけでなく、一般車であっても取り締まるのが当然の業務なので、これを計画に入れるのは違和感があって、逆に同じ協議会のメンバーであれば、指導・教育していくということが本来の目的と思われる。「利用の適正化」に関する部分が随所に出てくるが、警察が違法駐停車のタクシーを取り締まるということではなく、そういった状況がなくなるように平素から安全の指導・教育をしていくところになるのではないかな。

【加藤会長】

非常にありがたいことを言っていて、協議会の大事なポイントはタクシーを良くするために対等な形で参加して、それぞれができることをやることなので、取り締まりは元々やることなので、ここで書くと「やっていないのでやる」ということでおかしいし、そもそも起こらないように警察にもお力を頂いて取り組んでいきたいと思いますという形で書いて行くべきだと思う。

利用を中心に他にもあると思うので、関係しそうな所は目を通して頂いて「うちはこのいうふうに取り組みたい」「参加したい」という形で記述を修正して頂ければと思う。大きな目標に向かって、それぞれが何をやるのかを書く。

【小久保主幹】

この計画の取組期間が決まっていれば、教えて頂きたい。

【加藤会長】

このあとに解説する予定だった39ページにありまして、そもそも（計画策定の）拠り所となる改正タクシー特措法が平成31年1月までの5年間の時限なので、そこまでを目標期間として想定されている。

ただ、計画は5年間の計画だが、これから20年先にやる事があって、その中の最初に取り組むべきものがあれば、十分書くべき事。「今年度中にやる」「来年までやる」といったような短期的なところをきちんと書いて、もし長期的なことがあれば夢があることなので書いていく。短期的なところにかなりウエイトが置かれるというのが、個人的な感触。

あと、準特定地域に名古屋交通圏が指定されているので法定計画として位置付けられるが、途中、指定が見直しされたり、平成29年1月に満了して、指定が解除されたり、継続するか分からないこともあるということですが、これについては解除されても、タクシーをめぐる事情が解除の瞬間に大きく変わるわけでもないなので、計画そのものは続けてやっていくことを合意頂きたいというのものもある。

他にどうですか。繰り返しになりますが、細かいそれぞれの施策については後で説明しますが自治体、事業者についてはワーキングを開催する。その他、それぞれの皆さんにご納得頂けるように修正を頂いて、お願いをする施策もあるが、お互い納得したうえで計画全体に不満等がないように次回の協議会にまでに練り上げていきたい。

この資料2については大きくこれから見直しをしていくのだけれども、根本的に一から書き直すレベルでなく、これをたたき台にして、皆さんにワーキングやヒアリング等でご意見を頂いて直していく形で構わないか、異議がないか確認しておきたいのですが。

【つばめグループ労組連合協議会 前田議長】

地域に密着している企業の協議会への参加はないのでしょうか。もしくは門戸が開かれていて、新しいビジネスモデルに参入できるチャンス、アイデアが頂けるようなものであれば、白タクの問題が出てきている状況下、タクシー会社や運転者としては、自治体だけでなく地域で密着したコミュニティが作られることにより新しいサービスができたり、労働環境の幅が広がればと思う。

【加藤会長】

構成員の名簿をご覧のうえで、どれくらい必要と考えますか。現在でもこれだけ数が多い状況になっている。商工会議所や地域公共交通の委員の中から企業の方にも入って頂いている。これ以上、入れるとなると実質的な議論が困難と思っています。

必要であれば、ワーキング等でやらないといけませんが、地域で密着した施策であれば多くの所で地域公共交通会議をやられていますので、そこでもご議論頂いている、頂けなければいけないと30～31ページにあるとおり各自治体にもお願いしましたし、まだ不十分だと思っていますので、ワーキングや協議会に参加されていない所は私自身が行って、お願いしたいと思っています。

この素案をたたき台として、これから皆さんに実際に納得してやって頂けるかどうか確認をしていき、全体計画として作りあげて、次回の協議会に出させて頂く流れとしたいと思っていますが、賛成頂けますでしょうか。異議ございませんか。よろしいですか。

特に、異議はあがりませんでしたので、そういう形で進めさせていただきますとともに、ぜひご意見を頂いて、次回の協議会で「納得していない」と言わないようにして頂けるといいと思っています。（次回協議会では）具体的に計画を皆さんに分かって頂き、地域や市民の皆さんに見て頂けるかという話をしていきたいと思っていますので、ご理解頂きたいと思います。

続きまして、議事3「名古屋タクシー準特定地域協議会の今後のスケジュール及びワーキンググループの進め方について」、事務局から説明をお願いします。

（3）名古屋タクシー準特定地域協議会の今後のスケジュール及びワーキンググループの進め方について

【事務局】

資料２ 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「準特定地域計画」素案中、３８ページ以降、及び資料３ 協議会開催スケジュールについて説明。

【加藤会長】

特に、今の計画の中で詰めなければいけないところは、自治体の交通施策の中でタクシーがどう位置付けられているか確認をさせて頂いて、その内容について最大公約数、それぞれの独自の施策について計画にきちんと書いていく作業をする為の問題として、協議会に出て来られていない自治体もあるので、「そもそも、タクシーのことを自治体で考えることが当たり前になっている時代になっているので、しっかり考えて頂く」ということを申しあげたうえで何を考えているかをやらなくてはならないため、全ての自治体に参加して頂くため、全員を指名する。ただ、１回で済むのではないか。その時にそう説明させて頂いて、それぞれの交通計画の概要、タクシーについてどう書いているかを説明して頂き、議論する。そのあとは書く内容について、アンケート等で調べる。

事業者の方は目標が全く埋まっていないので、目標についてどれだけできるかをやる必要があります。その為に２回程度やることを考えていて、１回目は現状それぞれの項目について、どの程度できているか、いないのかが分からないと目標が立てられない。２回目で、どこまで行けそうかを議論するといったワーキングを設けたい。

新ワーキングについて、自治体ワーキングについては全市町村と愛知県に参加して頂き、民間ワーキングについてはタクシー事業者、労働組合に参加して頂きたい。

その他の皆さんはワーキングまではやらなくてもよいのでは。事務局や我々とのやり取りの中で調整させて頂きたいと考えているが、何かご意見等ありますか。

【協議会副会長 名古屋工業大学大学院工学研究科 鈴木准教授】

３８ページで「アンケートをして、ワーキンググループ」というご説明がありましたが、それぞれタクシー事業者、自治体と縦に割るだけでなく連携しながら進めて行かなければいけないところもあるので、自治体の中でも交通関係の話は今回、ご出席頂いている皆様とお話できると思うのですが、例えば福祉や防犯でのタクシーの連携というご出席の皆様を超えたような関係部局の方の声も聞かないと難しいと聞いていて感じましたので、アンケートをする時、自治体として交通部局だけでなく、できるだけ広くチェックして頂く目線と、事業者が欲する自治体の支援によってサービスの範囲が広がる可能性も広げて頂くといいのかと思ひまして、そういった所を踏まえた形でアンケートとワーキングを進められたらいいのかと思ひます。

【加藤会長】

３３～３８ページの一覧を見て頂いて、ぜひ、自分の名前が入るようにして頂きたいと思っています。タクシー会社だけ、自治体だけがやっているだけでは「寄せ集め」であって、協議会としての体を為していない。

そうでなくて、例えば、タクシー会社と自治体や団体と組んでこれをやるとかといったような取組があった方がいい。ご提案としては「うちと組んで、これをやりませんか」というのが1番ウェルカム。「お前からやれ」は虫が良すぎる。「うちもやるから、おまえもやれ」という提案を最も望みます。その次が「俺もやりたい」というもの。やむを得ない場合のみにおいて「これ、やらない。やってくれない。」も受け付ける。「やってくれない」は無責任な気がする。必要不可欠なものもあると思うが、基本的には「自分がやる」とか「人と一緒にやる」というのをご提案頂きたい。どういう方にご協力頂きたいかは皆さんからご意見を頂く中で、適宜「こういう方に聞いた方がいい」という形でやっていきたいと思っています。

最終的には我々がこういう協議会を作って、こういう計画を作ったという「We」になるようにきちんとやっていきたい。そこまで推敲をきちんとして、皆さんも「自分のミッションは納得してやる」という形まで持っていくというのを、この3月頃までに計画を作りたいという考えが私の中にあるので案として変えさせて頂きました。

この進め方に特に異論がございませでしたら、これで行きたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

では、この形で進めさせて頂きます。

議題（４）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。

#### （４）その他

##### 【事務局】

本日、お手元にお配りした封筒の中に資料を入れさせて頂いておりますが、全国ハイヤー・タクシー連合会で全国のタクシーの色々な取組をウェブサイトで集約をさせて頂いております。どんな事業者がどんな取組をやっているのか、内容をバージョンアップして欲しいとの要請を受けておりますので、アンケート調査に合わせて、戦略の実施事項、施策の目標の立て方も同時に行わせて頂き、「全国タクシーガイド」と連携するような進め方をさせて頂きます。

当日配布という形で事業者一覧表があります。これは事業者の方から素案の進め方について確認をした内容のものでございます。地域計画の作成の合意に倣って、要綱の規定上、いずれもクリアしているということを確認して頂ければと思います。

法人、個人タクシーの協議会参加状況も参考に見て頂ければと思いますので、宜しくお願いします。

##### 【加藤会長】

他に皆さんの方から何かありますか。よろしいですか。

以上で議事は終わりますが、最後に繰り返しになりますが、本来であれば今日、計画策定にしておきたかったところですが、私の中では「できない計画」「合意できない計画」「計画を作ったが、単なる書類という計画」を作る気は全くないので、やはり皆さ

んにご納得頂いて、皆さんが作った、これはやっていかなければいけない、やっていける、という計画を作らねばいけないし、作っていきたいと思いましたので、私の進行が悪くてお詫び申し上げますが、今回はこういう形で議論させて頂きました。

全国でこんな事はやったことはないと思うので、私自身も手探りでやっておりますのでやむを得ないと思っています。

表面上は「合意できなくて遅れた」という風に思われるかもしれませんが、そう意味ではなく、この計画が皆さんにとって大事なもの、やらなければいけないものと思ってもらうために4ヶ月の猶予を取ったということですし、その期間に皆さんに見て頂きたいし、タクシーの大切さ、自分たちで守っていかなければいけないという自覚を持って頂いて、3月の協議会ではそのことがきちんと内容になっているような計画を策定できるように、私もいろいろこれから動いていきたいと思いますので、これからもご協力頂ければと思いますので宜しくお願いします。

#### 【事務局】

自治体ワーキングの予定をある程度、固めたいと思います。

会長の方からは皆さん全員出て来て下さいというようなお話ですが12月はなかなかお忙しいと思いますが加藤先生、鈴木先生の日程を優先しまして、12月17日（木）午後、あるいは22日（火）午後に予定しておりますので、お知らせします。

かなり時間を経過しております。中身の濃い議論をして頂き、ありがとうございます。

修正もございましたけれども、今後の計画策定に向けて、皆様方のご協力を頂きたいというように考えておりますので宜しくお願いします。

これにて、第3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。