

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 タクシー事業者・労働組合ワーキンググループ 議事概要

1. 開催日時：平成28年1月28日（木） 10:00～12:20
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. 議事概要作成：中部運輸局

〔開会〕

【事務局】

- ・ 配付資料等の確認

〔WG座長（協議会会長）挨拶〕

【加藤座長】

おはようございます。

皆さんにご心配を頂いております、いろいろな事がありまして忙しい日々ですが、こちら3月の計画策定に向けてやっていかなければいけません、このあと自治体ワーキングを開きまして、一昨日も北名古屋市に行っております。

計画の中身についても自治体ワーキングの方でいろいろご指摘を頂き、こちらの方で「冗長なところ」「書き過ぎているところ」「言葉づかい」等いろいろありますので、全体的な見直しを掛けているところです。

今日の1番メインのところは「何が事業者、あるいは労働組合でできるのか」ということを打ち出していけないと、自治体にお願いしても「事業者や労働組合が何をやるのか」と言われ、口籠もるとどうしようもない。

今までやってきた事は勿論のこと、更に一步踏み出すものがあるといいと思っているので、今日、そういうご準備はして頂いていると思いますが、前向きな議論をさせて頂いて、計画の中に反映できるようにしたいので宜しくお願いします。

では議事に入りますが、議事は4つあります。

まずは議事1「『自治体WG』の開催報告及び今後の予定について（報告）」資料1について、事務局から説明をお願いします。

4. 議事（概要）

（1）「自治体WG」の開催報告及び今後の予定について（報告）

【事務局】

（資料1 平成27年12月22日自治体WG関係資料について説明。）

【加藤座長】

「都市問題」という雑誌の紹介をして頂きましたが、非常に格調高い都市計画の雑誌でして、初めてタクシーの特集をやるということで執筆依頼があり、書かせて頂きましたが関心が高く、この号は販売が好調とのこと。内容は読んで頂くとして、特に自治体、都市政策に縁のある方にタクシーの事を気に掛けて頂いて、自治体ワーキングの方では十分、計画の内容をご理解頂いて「聞いていない」「納得していない」ということがないようにしたいと考えています。

議事概要の１７ページで、尾張旭市より具体的な意見を出して頂き「違法白タクに関する記述や消費増税に際して、自治体加わった中では記述を考えて頂かないと納得はできない」と意見がありましたが、名古屋市等もそういうお考えです。

また「全体としても客観的な記述として計画自体を作った方がいい」とつまり「業界が主語になっているのではないか」ということ「虐げられているような書きぶりではないか」ということで、自治体も入ったので「タクシー業界が置かれている立場として客観的に書くべきではないか」「もっと前向きなアピールをした方がいいのでは」という意見も頂き、他（の自治体）からも同じような意見があります。

そうすることで「ワーキングは１回では困る」となり、もう１回やることにさせて頂いて、それまでの間に素案を読み直して頂いて納得できるように内容を修正する。

「自治体の考えを反映する」ということと「『そのような自治体の認識では困る』」ということであれば、自治体の考えを変えて頂く」ことが必要ですので、その確認をしたい。いずれにしても大事なことは参加する全ての自治体の方々が、この内容について納得して頂けるということが、協議会の計画なのでそうでないといけない。

この取組を通じて自治体の皆さんに「タクシーは公共交通である」という意識を深めていきたい。

事務局より紹介がありましたが、大治町と蟹江町については協議会に出ることにしても関心がなかったが参加、出席されることとなった。北名古屋市からは「私から話を聞きたい」ということで行ってきましたので、全く意思疎通しないで計画を作ることがなくなったのは前進ではないか。

参加されない自治体があっても、内容も十分、理解されていない計画は非常に脆弱なものとするので、全部（の自治体）が参加されて納得頂ける計画は前向きではないかと考えます。

あと、要請書を全ての自治体にお願いしていて、次のワーキングまでにご意見を頂ける段取りをしていますので、ご意見が出てきたら「どのように計画に入れていくか」議論をさせて頂き、皆さんにもご意見を頂きたい。

以上が資料１、及び自治体との関係についての説明ですが、何かご質問、ご意見はありますか。

では続きまして、議事２「『準特定地域計画』に記載する実施事業及び目標設定について」資料２について、事務局から説明をお願いします。

（２）「準特定地域計画」に記載する実施事業及び目標設定について 【事務局】

（資料２ 「準特定地域計画」に記載する実施事業及び目標設定について説明。）

【加藤座長】

私も今、初めて見ましたので細かい所はいろいろある。

資料２の鑑部分を見て頂きたいですが、素案の前の段階だと多く書いてあったものを項目だけをきちんと出していく。具体的には資料２－１を見て頂きますが、そのように整理すると５ページ分だけになる。

一部削除した所もあるが、項目としてはほぼ活かされているとご理解頂きたい。

「（戦略の）目的・目標」は箇条書き、「（活性化事業及びその他の）施策等」は表となっていますが、それぞれについて「いつまでに、どこまで、できるか」「いつまでに、何を、どれだけやるか」という数値目標ができる限りあった方がいい。

５ページの最後に「目標年度（案） 短期（平成２８年度）、中期（平成２９年度）、長期（平成３０年度）」とありますが、これは「それぞれの取組をどれだけやるか」という目標と「結果的に３０年度までに何が達成できるか」があるのではないかと。

３０年度までに結果が出ない場合もあるので、結果的に「何が達成できるか」という中・長期的な目標もあるので「短期は平成３０年度末、中・長期はそこから数年間、近い将来」というふうに捉えて頂きたい。そういう形でどこまで頑張るかというのをなるべく数字で書くという事をお願いしたい。

資料２－２の方には多く書いてあった所が削除されているが、具体的に書いてある所は書いた方がいいと思っている。例えば、ある項目について「＊１」と書いて、後ろの方に小さい字で具体的な事を書くといった、細かい説明は後ろに小さい字で書いておくといい。消してあるのですが、そのように活かしていきたい。実際にやる人は読むが、読まなくても全体を理解できる内容になる。

それから、自治体については「交通網形成計画等を策定する中でタクシーを扱う」「地域公共交通会議等でタクシーの事について議論する」。自治体も（協議会の）メンバーなので「していきます」とする。タクシー協会で作る時は「して欲しい」ですが、ここでは「する」になる。説得して「〇〇して頂ける」という事なので「〇〇する」で書けます。

資料２－１でいうと、２ページ②（イ）Ａ）「地方公共団体の取組（計画）との連携」とあるが「地方公共団体の取組（計画）への組込（組入）」となる。「連携」では協会が主語になる。自治体がメンバーとして「やる事」なので「組込（組入）」としたい。

地方創生の「（地方版総合）戦略」については手遅れ、「違法白タク」についてはそもそも違法であるという判断について合意ができない。それよりも「施策として、タクシーをどう活用するかを前面に出していく方がいい」というのが自治体の皆さんのご意見なので、ここは書かない方針で考えています。

消費税の外税化や燃油サーチャージ制度の件も自治体側の反対が多いのでどうなるかわからないですが、個人的には燃油サーチャージは必要だと考えていますし、外税化もそうあるべきと思っていますので、次の自治体ワーキングでも自治体の皆さんにご納得頂けるか検討したい。今は書いてありますが、流動的な所となります。

ライドシェアについては原稿にも書いてあるように、そもそもタクシーと自治体との連携がきちんと出来ていなかったことによって「自治体がやりたいことに、タクシーが十分応えることが出来ていなかった」「自治体が『タクシーに何ができるか』ということについて、評価が過小だった」という結果として起こっていると考えているので、ここでタクシーの協議会に全参加して頂き、タクシーと自治体が連携して計画に書く協議をしなければいけないとなれば「タクシーがやってくれないから」「タクシーにそんな事ができないから」という逃げは無碍に行かないと確信していますので、自治体からも具体的な意見を頂ければ、脚注・注記や本論に加え、実質的にやっていきたい。

【事務局】

目標の修正、書きぶりは業界の中で殆ど議論していない状況でタクシー事業者、労働組合の皆様方のご意見を踏まえて、どうあるべきかを考えて頂き、運輸局も行政の立場でご出席頂いていますので宜しくお願いしたいと思います。

【加藤座長】

運輸局はメンバーではないので、計画では要望の対象先とされています。

運輸局はオブザーバーで私が「発言していい」と言わないと発言できませんが、オブザーバーは「観察者」という意味なので、観察のうえで全体として組み入れていくべき、ご意見があればお願いします。

タクシー事業者、組合の皆さんからご意見を頂きたいと思います。どうでしょうか。

【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）】

「経営の適正化」に関する「固定費削減・経営環境改善」について、内部で議論していないので申し訳ないのですが、殆どの事業者がギリギリでやっている。違う取組を出さないと適正化にならない。

「新規運転者採用に伴う経費削減」についても意味が分かりませんが、字句のとおりにとると、次ページの「担い手（運転者）の確保」と整合性が取れていない。

そういった点で「経営の適正化」については協会内部で事務局と議論をして、変えさせて頂ければと思っています。

【事務局】

3ページの「採用に伴う経費削減」については支離滅裂な言い方となっておりますが、新規運転者を採用する際に様々な経費が発生する為、経費を軽減する為にどのような取組が必要となるかという見方をして頂ければと思っています。助成金の活用等です。

【名古屋タクシー協会 中三川副会長（名鉄交通(株)顧問）】

取り組みの問題意識として「タクシーの現状認識」が抜けている。

なぜ、タクシー適正化・活性化特措法が成立して、このような状態になったか、これを読むだけでは一般の方は分からない。

これだけを読むと「タクシーはまだ、合理化の余地があるし、新規採用に対してやるべきことをやっていない」と捉えられる。こういうことをお願いしているように、いろいろなことについてやり尽くしている。個別の企業でやれることは他に言われるまでもなくやってきたことから、24時間いろいろな形でサービスを提供してきている。

内部補助が限界に来ているということを直接でなく「なぜ、こういう目的、活性化が必要か」の前提の現状認識についてはきちんと入れて頂かないと、業界と自治体の現状認識がずれたまま議論しても一致点は見出せない気がする。

項目の中にどう入れるか、前書きにするのか、表現方法は別としても、タクシーの現状について自治体等と共通認識を持たないと議論が進まない。

【加藤座長】

現状認識についてはこの（「戦略の目的及び目標」の）前に10ページほどある。

それを踏まえて「これから皆で何をやらないといけないか」ということを書いているので「既にやっていること」は書かない方がいいのか。

【中三川副会長】

業界も「努力をしてきた」「こういう事をやってきた」「苦勞をしている」ということについて同情してもらうのではなく、まだまだタクシーがやるべきことについて挙証できるよう、自治体を含めて実態を理解して頂きたい。

【加藤座長】

タクシー協議会に入って頂いた、議論ができたということについて異論はないのでは。

だからと言って、自治体が施策をするということは様々な検討がいるが、現状認識として違いはないのではないのか。勿論、事業者と利用者の立場の差には真剣さに違いはあるが、放漫経営していると思っている方はないと考えていますし、資料2-1の前にあるところの現状認識が長く書いてあるので、タクシー事業者や組合、運転者の皆さんが頑張ってきて、特に経営の部分ではやり尽くしている部分があるのだけれども、それだけだとこれ以上「利用者を増やす」「地域に貢献する」は限界があって、寧ろサービスを維持すること自体が困難になっている。だから、この協議会が必要になってきたと締め、皆で何をやっていくかを記載していく。

次の自治体ワーキングでは再度、現状認識について、自治体の皆さんに確認するというのは1つのミッションにしたいと思います。

【名古屋タクシー協会 石川副会長（朝日タクシー㈱代表取締役会長）】

前段があるわけですがけれども、ここに書いてあることを全くタクシー業界がやっていないかという、全て取り込んでいる部分。実施主体に「タクシー事業者」となっており「事業者がやっていないので、やることになる」と疑問がある。

現在の実施率、進行率がどの程度あるか、進行できないのには理由がある。

その理由と、解消するために自治体等協議会構成員のお力をお借りしたいということで、中小・零細事業者の底上げ、大手事業者の引上げに繋がるような書きぶりでない

やっている事業者は書く事がなくなってしまう。

説明の中で自治体の皆様に誤解のないような方法がないかと思います。

【加藤座長】

例えば「ハイグレード車両導入」とありますが「導入されていないので、これから入れるのか」と見る人もいるので「ハイグレード車両の一層の導入」のように今までも「やっているのをもっとやる」ように言葉を変える等、「やっていないことをやる」のではなく「やっていることを維持し続ける、もっとやる」ように施策の書き方を変えていく。

更に、目標の方は「現在85%」を「3年後に95%にする」になると「元々やれているが全部でない」「なぜ、できないか」という際に自治体等の助けがいたのであれば、実施主体に自治体等を書いて「ご協力頂くことで85%を95%にする」というように全部見直していかないといけない。それぞれの項目の精査を段取りしていく必要がある。

数字が出てこない場合ははっきりと「やっているものはやっている」でいいし、やれていないものは「0%」「未導入」となるので「3年後に何社、何両導入する」となる。

そういう書きぶりとか、数字を出すということで、かなり解決できると思いますが。

【天野会長】

例えば「ハイグレード車両導入」とありますけれども、既に導入している事業者もいる。一方「全部ハイグレード車両が必要か」運賃に跳ね返るものですから、ハイグレードと安全機能が低い車両を入れる。

ここに「安全」が前面に出る項目がない。「安全」が業界に求められている訳ですから、いろいろな車両の中で安全機能が付いている車もあるので、そういう車両を積極的に寧ろ全車導入すべきで、その中から選択でハイグレード車両も充実すべき。

こういった方が一般の理解しやすいのではないか。

【加藤座長】

例えば「衝突軽減」とか、どれくらいの導入率かは分かりますか。

【天野会長】

ここで議論すべきか分かりませんが、次世代タクシーのフル装備で400万円掛かる。

実際には業界全体として、全事業者が新車を入れている状況ですらない。そういう中で（現在よりも）ほぼ倍する（価格の）次世代タクシーがユニバーサル（デザイン）車両と言えども、事業者負担でどこまで導入が可能か。

ユニバーサルだけでなく、安全フル装備を想定して400万円ですから、そういった点では「取り組むもの」と「コスト」の問題もある。

「コスト」は「利用者の利用の適正化」と大きくリンクすると考えている。

タクシー運転者は労働時間の規制がありますから、必要以上に働けない。

利用者が労働時間に関しても理解を進めて頂かないと「待たせたら待たせっぱなし」「メーターを倒していけない」といったロスが結構ある。そういうロスを減らし、3点がリンクして新しい取組、安全レベルの向上に技術的・物理的に（導入）できるものを

事業者は採用したいが、できるだけ運賃を上げずにやれることはないか。

「（タクシーを）流して客が利用する」という「最もコストが高いビジネスモデルだけではない」ということも加味して取り組んでいかないと矛盾する結果になる感じがする。

【加藤座長】

利用者については4ページ「タクシー配車の適正化」で扱っているが、実施主体には「タクシー利用者」も含まれるのか。

【名古屋工業大学大学院 鈴木准教授】

協議会構成員はこの表に収まるが、利用者は「その他」に位置付けられるとすると、5ページ「タクシー乗降の適正化」しかないのですが「タクシー利用の適正化」（という項目）をここに入れるが必要で、4ページ「タクシー利用の適正化」は協会・事業者が対象なのでは。（「タクシー乗降の適正化」と同様に）関わる項目が関係者と利用者では両方出て来ないといけないのでは。

【加藤座長】

利用者は利用者代表がいるので構成員の一部という認識でいました。確かに、利用者代表といっても利用者に伝わる訳ではありませんが。

この（5ページの）要望を見ると、国土交通省が主になっていますけれども、他の行政機関や団体だと感じていました。

【天野会長】

例えば「デマンドタクシー」がありますが、あれは一定の制約がある。乗りたい時に乗れる訳ではないが、コストが抑えられる。そういう動き方を名古屋のタクシーでも突発的な利用の仕方が続けば不効率になるので、配車の仕組み等のバックアップをしながら、利用者の意識と事業者サイドの取組が必要。

【加藤座長】

「利用者への要請、要望」という形ですね。（計画の）据わりとしてどうか。

【天野会長】

コスト削減は事業者だけでなく、運賃は利用の仕方も大きな要素だが、今までどこの協議会でも議論されていない。

もっと整理すれば、本当に必要な議論の対象になってくるのではないか。

【中三川副会長】

「経営の適正化に関すること」に「固定費削減」という表現になっているが（事業者の）認識とすれば「固定費削減」ではなく「増大する費用をどうやって賄っていくか」。

中には削減を前提とした合理的な経営・運営があるが、今年5月までに無線のデジタ

ル化をしなければいけない、車両についても同じように購入していても（今後、）1.5倍になってしまう。教育についても試験制度になったことでコストが加わる等、事業者の意思に関わらず、費用は増大している。最低限、合理化へ一生懸命、努力をしながら、やっていくのですがどうしても避けられない。

「固定費削減」ではなく「どうやって賄っていくか」の認識で、現在、燃料費が以前よりは落ちてきて一息ついているような状況で「削減は既にやってきた」という認識。

【加藤座長】

資料2-1の前に「今まで何をやってきて、どういう問題があるか」という整理をしているのですが、そこに多くの事業者が「やられている事」を整理した表を入れ、こちら（施策）はできる限り入れない。そうすると、殆どなくなってしまう、何を書けるか。

1つは「現状維持が難しいもの」について書くというのがある。あるいは「現状で不十分なもの」について書く。

それから、更にプラスαして「今まで聞いた事がないようなもの」について書く。これが議題の3になる。かなり施策を絞り込むことになる。

私の意見は「今までやってきた事を含め、いっぱいやっている事をアピールした方がいい」という認識があったのですが、3人のご意見ですと「それだと、今までやっていないように見える」とのご意見なので「今までやってきた事」は現状認識の所で書く。その上で「より強化する取組」「新しくやる取組」だけ基本的には書くことでどうでしょうか。

「今までやってきた事」も「タクシー協議会として、やり続けたいいけないもの」については書くものの、数字は書いてあるので、決していままでやって来なかったのではなく「これだけやっているものを現状維持する、更に増やす」というのを書くという形もあり得ます。他の皆さんも何かご意見があれば、お願いします。

【名古屋タクシー協会 澤井中地区部会長（つばめ自動車㈱代表取締役専務）】

先程「実施率」「目標率」と仰っていたので、それでいいのかなと思いました。

お聞きしたいのは（資料2-2、12ページⅢ. 1. (1) ①（エ））「24時間（・いつでも・どこでも・誰でも・気軽に利用できる体制整備）」という言葉が消えていますが何か、消した理由はありますか。

【天野会長】

「公共輸送機関で唯一24時間」ということが抜けていると。

【加藤座長】

これも（資料2-1）1ページ「（戦略の）目的及び目標」に「24時間365日の死守」と書いておかなければいけないでしょう。

【澤井部会長】

自治体から見て「タクシー会社はあるものの、24時間やってないと不便」というと

ころもあるのか。

【天野会長】

自治体は休みがある。

【東海中立労組協議会 安達議長】

タクシーは台風でも、大雪でも仕事しなければいけない。止まることはない。

【加藤座長】

それが現状だと「当然のこと」と思っているのですが、１ページのアウトカムになるところ（戦略の目的及び目標）はきちんと書いていく。そもそも、現状認識の方で「それを守る事が困難になっている」というまとめなので「守りきる為には、こういうもの（取組）をやっていかなくていけない」というのが２ページ以降なので。

現状だと「（ア）日常生活におけるタクシーならではの快適な輸送」「（イ）いざというときの利用への対応」と書いてあって、その前に「２４時間・３６５日いろいろなことがあっても利用することができる、維持」これを名古屋交通圏ではやり続ける。やり続ける為に皆で何をしなければいけないか。

先週、富山や新潟に行きましたところ大雪でしたけれど、バスもタクシーも頑張っておられました。

【事務局】

（ウ）として「２４時間云々」と加えますか。

【加藤座長】

「２４時間」が最初ではないでしょうか「まず、基本」と。

現状認識で「かなり危うくなっている」と書いているところなので、そのうえで更にプラスαで（ア）（イ）を出していく。

「当たり前のようにできる」と書かない方がいい。「今までやっていることを、やっていないように見られたら困る」「当たり前のことではなくて、すごく大事な事は大変なので、これからも守り続ける」と率直なところで記述していかないといけない。

計画は広く、公に出るものなので、そういう認識を構成員にしたうえで、皆さんにもこういう状況だと分かって頂けるメッセージとして、どうでしょうか。

労働組合の皆さんは如何でしょうか。

【全自交愛知地方連合会 服部執行委員長】

３ページの（ウ）「運転者の労働条件改善」で「実車キロ、日車營收等の改善」があるのですが、違和感がある。

「固定給与の導入」について（タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法成立時の両院）附帯決議だと「歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系（の再構築）」とあり、固定給の所もある訳ですし、これを見て「固定給を入れれば、運転者が確保できるのか」「固定給だけでは働かない。一生懸命働いても、給与が変わらない」という意

見もあり、附帯決議に沿った書きぶりがないのではないか。タクシー運転者に労働意欲が湧いてくる勤務であって、固定給ですと働かない人も出てくる可能性もありますので、表記を変えて頂いた方がいいのではないか。成果給もタクシー労働者としての魅力だと思えます。

「実車キロ、日車營收等の改善」については事業者が当然、努力されているものと思っております。

【中三川副会長】

皆さんと議論していないので「固定給与の導入」というのではなく「働き方と給与メニューの多様化・バランスの導入」という表現であれば、働き方に応じた給与の支払い方を多種多様化できるかどうか検討していく書きぶりにして頂いた方が理解しやすいし「固定給」と言われると困る。表現の仕方ではないか。

【加藤座長】

総じて、この辺りは皆さんできちんと詰めて頂いて、私が大まかに申し上げた方針、つまり「既にやっている事で、マイナスアピールになるもの」は削除して、寧ろ「これから強化する」「新しくやる」ということを中心に書く。

「固定給与の導入」が新しくやる事で素晴らしい事かいうとそうではない。であれば、書かない。あるいは「バランスのとれた成果給」という言葉もありましたが、きちんと労使の皆さんでいい方向になる取り組みをワードとして入れて頂きたいと思えます。

言い換えると「実車キロ、日車營收等の改善」は結果ですので「結果を出すために何をするか」労使が合意した中で何を加えて「やっていくか」を書いて頂く。

これは私が提案できることではないので。そこを詰めて頂ける時間はありますか。

【天野会長】

早速、計画したいと思えます。

【加藤座長】

他にありますか。このあと資料3の説明をして頂いて「更に盛り込めないか」という話をするわけですが、何かございますか。宜しいですか。

【鈴木准教授】

今日はタクシー事業者主体というお話だと思うのですが、前回、自治体ワーキングに参加した時に感じたのですが、自治体の方が協議会にどのように関与するかについて「当事者意識が薄いのではないか」という感じを持ったので、できるだけ「タクシー事業者単独で『できない事』は文字を入れないといけないのでは」と思っております。

どのタイミングか分かりませんが「事業者が自分達でやれるところ・そうでないところ」を歩み寄って頂くような場は次になるでしょうか。

【加藤座長】

自分達でやれるところはいいのですが、自治体の協力を得たいところについては（実施主体欄に）「協議会構成員」という書き方なのですが、できれば「自治体」と書きたい。「協力や宣伝をして欲しい」ところも含めて見直しして頂ければと思います。

例えば、（事務局説明の際に）警察署の話も出たのですが、警察署も構成員なので「（違法駐停車タクシーの）排除協力、指導助言」の項目で「（取り締まりは）元々、やっていることで記載するとやっていないようになる」（と、協議会において素案の記載内容を指摘する）話がでて「協議会の他の構成員とも協力してやっていく」と変えたところで、構成員であるので「警察（署）」と書きたい。個別に警察署とも話をしないといけないと思っている。具体的に一体、誰が参加するのかをきちんと書きたい。

【鈴木准教授】

「タクシー乗降の適正化」で（実施主体として）「タクシー利用者」となっていますが、場所を提供される道路管理者の方との連携も必要ですし、よりよいタクシーの使い方に向けた（タクシー乗降場の）配置（整備）に対する事業者の声というのも、ここに入ると今のものではないものが今後、名古屋でやっていけると打ち出されるといいと思います。

【加藤座長】

自治体に対しては自治体ワーキングで示したい。

今回、かなりシンプルになったので読んで頂きやすい。要望を既に頂いている所については修正をさせて頂いたわけですが「タクシーの皆さんが『こういうことをやられる、頑張る』と言っておられるので、そこを認識したうえで自治体として『何ができるか』を出して下さい」と自治体ワーキングで話したい。

それからもう1つ「タクシーだけで『できる事』『できない事』があるので、一緒にやって欲しい」という点についてお願いをするということもしたい。

そこまでの間に皆さんで練り直しをお願いしたい。

そのうえで議事（2）と関連します議事（3）「タクシー事業者及び労働組合が実施主体となる取り組み提案の要請について」資料3がありますので、事務局から説明をお願いします。

（3）タクシー事業者及び労働組合が実施主体となる取り組み提案の要請について

【事務局】

（資料3 「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」に記載するタクシー事業者及び労働組合が実施主体となる取り組みに関する提案について（要請）について説明。）

【加藤座長】

先程からの流れでして、今までやってきた事はやり続ける必要があるのですが、更に今回この計画を作るに際して一段と深い事をやる。しかも、いろいろな方が協議会のメンバーになっていることを活かして「この人達とこれをやる」といったものがあるとなー

番いいのですが、1つでも2つでも出して目玉にしたい。この計画を出すことで「今までできなかった事を新しくやれる」を打ち出したいので、そういう提案を頂きたい。

正直、そんなに出てくるとは思っていない。いきなり、できない事も多くあると思うので、この計画はPDCAサイクルで見直していく中で、新しい取り組みの提案があればその時に解決すればいいので、まずは走り出しのところでは新しい取り組みを出して欲しい。1年とかの中で新しいのが出て来たら、付け加えて改訂するという事でお願いしたい。

要請書を出して、皆さんにご意見を伺う事をやりたいのですが、これについて、皆さんからご意見をお願いします。（皆さんに）要請を出す事について宜しいですか。

【服部委員長】

我々が考えた時にどうしても費用対効果を考える。「あったらいいな」というものから入っていかないと労使共、労働時間や給与、利益に囚われるとそちらからの考えしかできない。実現可能かどうかを先に考えてしまう。

（労使関係や費用捻出の）枠を取り払って、既に何もない状態の中で考えさせて頂き、実現可能かどうか踏まえて、協議会の中で各地にご協力頂いて実現していくかという事でないと、今までも労使で協議しながら、知恵を絞ってやってきた中で「更に絞れ」と言われても現状の感覚の中では限りがあるのではないか。

【加藤座長】

協議会のメンバーを見直して頂いて、労使以外に（学識者である）私を含めて、いろいろな方と一緒にできる事で一体何ができるか、考えて欲しい。

稚拙ですが、例えば自治体が主催するイベントにタクシーがPRすること、ただ輸送というだけでなく、そこで展示をすとかやっていますか。

バスについてはイベント参加をやらせている。イベント会場にバスを1台置いて、乗車体験をやっている。タクシーについてもやったらどうか。

提案に夢物語が含まれても拘らない。（提案に）書いたら「やらなければいけない」というものではない。計画には「実現可能なもの」「実現しなければいけないもの」しか書かないので「本当の夢物語、全くできもしないもの」は書かないのでご安心頂ければいいのでは。

【石川副会長】

これを見た時、他の方からも言われたが「おおっ、これは」という新規取組となると、事業者でできる新規取組であれば、既にやっている。「新しい事だけ書け」と言われても、何も書けない。

ただ、やっている中で「苦労している事を書け」と言われたら、山ほどある。「長く取り組んでいるけれども、最近の状況が変わって苦労している事」「皆さんの理解が得られずに苦労している事」「最近始めたけれども難しい事」いろいろな取り組みがある中で事業者として何か書ける内容があるが「新規取組」と言われると書けない。

それから「事業者及び労働組合が実施主体となる取組について」ということで、イベント参加を仰られたのですが、自治体はイベントで市民サービスをやっている。市民を集めるための客寄せパンダでタクシーを置いても「参加するなら何か配って」といった感じで、粗品がばらまかれると人が集まるので「また来て」と言われるのですが、だんだんと負担になっている。私共もやっていますが、自身が率先して従業員を引っ張って、日当付けて連れて行かないと、従業員も高齢化しているので疲れている。

その地域のタクシー事業者に車両展示を割り振っても、1日車を空けて、車両まで持って来て、従業員も出してとなると負担が大きいので限界だと感じている。

タクシー事業者にとってメリットがあるような知恵を絞らないといけない。イベントに出るにしても、自治体と事前協議の場はない。参加時間とブースの箇所を図で示して終わり。自治体側の参加基本方針とかが何もない。市民が集まればいいので、出展者の多くは商売者になり、屋台を出して稼ぐコンセプト。公共交通機関として参加しても、企業のプラスに結びついていない。

【加藤座長】

工夫はあるかも知れない。「これは」というのはやっている。やってみて、いろいろ試行錯誤がある。そのことについて書いて頂けるのは大事。思いつく取り組みはどこかでやっている。横展開しないのは、思いつきや単独取組では浸透していないものもある。

たくさん出して頂いて「皆でやればできるもの」「協議会構成員と組めばできるもの」もあるのではないかな。その種を見つけ出す為に失敗例や苦労話を書いて頂くこともやりましょう。

そのように修正して、新規取組だけでなく、新しい発想プラス「今までやってきたことの中でいいと思ったのに上手くいかなかったこと」について、問題点等を書いて頂きたい。

【天野会長】

当事者がアイデアを出さないといけないのはよく分かるが、協会モニターの会議が来月6日にあるので、モニターの感想だけでなく「タクシーにやってもらいたい事（要望）」の議題追加を事務局にお願いしたいと思います。

【加藤座長】

運輸局は何かありますか。

【中部運輸局自動車交通部旅客第二課 柴田課長】

1月中に自治体からも意見を頂く事になっていましたが、自治体の施策を進める為、タクシー事業者と連携したい事も求めているのでしょうか。そこで摺り合わせて、事業者や労働組合から（の提案）と相通じるものがあれば、連携して事業を進めていくというイメージで、自治体の「何がして欲しいか」も確認していくと。

【加藤座長】

そうです。ただ、自治体と話をしていると、今までタクシーの事を殆ど考えてないので、まず業界からの提案が欲しいところが強い。

業界からの投げ掛けがあった方が自治体も「できる」「できない」と言えるところがあるので、次の自治体ワーキングでいろいろな取組の実施主体として「自治体」と書き加えることに乗って頂けるか、議論したい。

【柴田課長】

現に取り組まれている部分も、自治体は承知されていない部分もあると思うので、そういったところ（一覧表の作成等）もお願いしたい。

また、今日、国土交通省で「新しいタクシーのあり方検討会」が開催されるので、そこでも全国の様々な事例が紹介されるので、取り入れられるものは新たに加えるものがあるのではないか。

【加藤座長】

情報提供をお願いします。

改めて、資料２－１に労働組合が出て来ないので１つでも入れて頂けるといい。

ここにないと、協議会に参加しているのにやっていないことになる。

【鈴木准教授】

「できている取組の実施率を示す」という話がありましたが、実態として（数字を）既に押さえられているのか、これから集計をするのか。

【事務局】

先程、これ（資料２参考１全タク連アンケート集計表）を見て頂きましたけれども、全国タクシーガイドWEBに掲載する数字が根拠となってきます。

（会員事業者の配置）車両数は分かりますけれども、現実「ＥＶ車・ＨＶ車が何台あるか」となると協会でも把握できていないこともあって、このような集計をしたのですが、まだ３０社が回答していない。そこを詰めていかないと実施率まで辿りつかないと思っています。

【鈴木准教授】

（会員事業者が資料２－１の）表を見られた訳ではないので、この表の中でやられているものに「○・×」を付けて頂くような手法で確認できるかどうか。

協議会参加の主要メンバーだけでも構わないと思いますが、数字の根拠が必要になってくると思います。主観的なもので数量でなくてもいい。

【天野会長】

その摺り合わせをやります。

【加藤座長】

このWEBサイトの話。大学でも同じような取り組みをやっている。

【天野会長】

アクセス数が少ない。作り方の問題もあると考えている。

【加藤座長】

名古屋タクシー協会で独自で作れますか。

【天野会長】

参加する・しないも含めて、全事業者への働き掛けは大事だと思うが、全員参加や同一歩調で動ける時代ではないので、協会でも考えたい。

【加藤座長】

WEBで情報を出すというのは、タクシーを移動以外のサービスとして網羅的に調べるのに丁度いいので、附加価値が出てくるようなものとして作り込められれば、具体的な施策に入ってくるのでは。やれるようなもので考えて頂ければと思います。

【安達議長】

組合側の取り組みとして「子育てタクシーの運行」は組合の運転者がやっている。

会社の制度として導入しても、動いているのは運転者。それは一応、労働組合（の取組）。「中小型の統合（普通車）」についても組合の方で動いているし「タクシー乗降の適正化」も組合員に教育をしている。「観光ガイドタクシー運行・充実」も組合の協力体制でやっているから、労働組合の動きとなる。

いろいろな記載漏れもあると思いますが、労働組合の方も会社への協力を通じてやっているのご理解頂きたい。

【加藤座長】

そういうアピールはここですと、外に出ますのでアピールして頂けるといい。

「やっていない事をやっている」と言っではいけないが「やっている事を書かない」のは勿体ない。以前は「やっている事を一々やっている」と言わないのが美德だったが、今はそうではなく「やっているのに黙っている」と「何もやっていない」とされてしまう。

ライドシェア問題でも「バスやタクシーがやっていない」と言われるが、精査すると実はやっていたり、いろいろな取組・制度があるのに知られていないので、今のIT社会では「知られていない」「検索されない」というのは「ない」という事になってしまう。「見える化」する事で「やっている」となる。「やっている」と書く以上、責任が生じる。当たり前になっている事でも「やっている」と外に対してアピールすること。

組合の方でも見直しをして下さい。あと、個人タクシーからは何も。

【天野会長】

こちらから（個人タクシー部会長に）伝えておきます。

【澤井中地区部会長】

できるだけ（提案を）出して頂きたいので、記中1. ③のところで「各地区1取り組み以上」とあるのですが「各社1取り組み以上」と書いて頂いて、提案をブロックでまとめるということなので、2. 提案方法等を「地区部会長あて」に出すというような形で記述をして頂きたい。あと、今日頂いた資料は各社に配布していいか。

【事務局】

（資料に）修正を掛けたいと思いますので、かえって混乱されるので協会より手配させて頂きます。

【つばめグループ労組連合協議会 徳山議長代理・事務局長】

「名古屋タクシーの日本一戦略」と掲げられていますが、取組について「運転者の労働条件改善」が1つしかない。「日本一の名古屋のタクシー」にする為に労働条件の改善が少な過ぎるのではないかと。組合側も提案していきませんが、事業者側主体でやっても、結局は賃金が上がらなければ「日本一の名古屋のタクシー」にならないのではないかと思います。どのように考えていますか。

【加藤座長】

ですので「どこに、何を、加えたらいいのか」提案をして下さい。

私が作っている訳ではないので、皆さんからご提案を頂いて事務局でまとめたもので、私が項目を加える様な指示は殆どやっておりませんので、私に言われても困ります。皆さんがしっかり言わないから入っていない。

「1つしかない」と仰られるが「1つしかない」というのは重みがあるのか、ないのか。「多くあれば考えている」という訳でもない。1つでも「きちんとやるか」のが、いいのかもしれない。なので「具体的に、どこに、何を加えたらいいのか」提案して下さい。

私もタクシー業界を全て把握している訳ではないですし、皆さんが「できること」「できないこと」があると思うので「やるべき事がどこにあるのか」「抜けているところはどこか」精査して頂けるといいと思います。自治体もそこを詰めて考えている。「やれない事を書いても困る」「やりたい事はやれる範囲で入れていきたい」ので、組合も事業者も同じ。それをなんとか全体としてまとめるいくのが、私の役割。それぞれで「アピールする点」「抜けている点」を具体的にご提案して頂ければ、前向きに考えたい。

あと、皆さん何かございますか。宜しいですか。

この後、協会でも具体的な意見を頂き、組合も露出が少ないと思う。きちんと参加してやる事はやるし、記載が十分でない点は何を書いたらいいのかを含めて提案を頂き、できる限り加えていきたいと考えていますので、引き続き、宜しくお願いします。

自治体側もワーキングをやって、書けるものは書いていくことで進めていきたい。

議事（４）「その他」資料４がありますので、事務局から説明をお願いします。

（４）その他

【事務局】

（資料４ 静岡県タクシー協会「経営者研修会」加藤先生講演資料について説明。）

【加藤座長】

ライドシェアの話が出てから、すぐに静岡県タクシー協会から講演を依頼されましたので、１月７日に話をさせて頂いた。東京交通新聞の新春論壇についてもライドシェアについて書かせて頂きました。「加藤が何を考えているか」を知って頂くにはいいと思いましたので、ご覧頂きたいと思います。

こういうのを踏まえ、協議会の計画として夢物語は書けないので「現実的に何ができるか」「多くの協議会メンバーがいる中、他の方と協力して何ができるか」「自分達のやっている事を他の方にご理解頂くこと」が大事なミッションなので、事業者や組合のエゴでやっているという所から脱却して、相互理解した中、皆で「やっていくべき事をやっていく」ことでタクシーがよくなる流れに変えるというのがこの計画の意味なので、それをアピールすることでライドシェアは脅威ではない。そういうのをやっていないと怖い。地域の皆さんと何も意識共有できていなくて「（タクシーが）勝手に商売をしている」と思われたら、それは怖い。そうではなく、地域の中で具体的な仕事としてご理解頂きながらやっているとやれば、怖くない。言い過ぎている点もありますので、講演録はあまり読まないで下さい。プレゼンの方は配って頂いても構いません。

以上、議事は全部ですが、何かございますか。議事は終了しましたので、事務局にお返しします。

【事務局】

これを以て、事業者・労働組合ワーキングは終了させて頂きます。

事業者の方、組合の方、書きぶりを今後、調整させて頂きますので、タイトなスケジュールの中ですけれども、ご協力をお願いしたいと思います。

本日はありがとうございました。