

利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会（第3回）

平成21年11月12日

【事務局（長田）】 それでは、開会の時刻になりましたので、利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会の第3回委員会を開催したいと思います。

議題に入ります前に、事務局より本日のご欠席の連絡と配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料1、委員名簿をごらんください。2枚目に本日の出欠名簿がございます。本日は関委員、丁野委員がご欠席でございます。まだ五十嵐委員がご到着されておりませんが、現在のところ2名の方がご欠席ということでございます。それから、本日の配席については資料2をごらんください。

資料のほうの確認をさせていただきますが、1枚目の議事次第の中の下のところ配付資料が書いておまして、資料1、2、3、3別紙1、3別紙2、資料4、資料5、参考資料1、参考資料2。それから、きょう、今配らせていただいております個人タクシー協会さんからの資料を2部、追加でお配りしておりますので確認いただければと思います。資料のほう、よろしいでしょうか。大丈夫でしょうか。

それでは、マスコミの方をお願いいたします。写真撮影については、この時点で終了させていただくようお願いいたします。会議終了後に議事録を作成いたしまして、国土交通省のホームページに掲載する予定でございます。

それでは、山内委員長にこの後の議事進行をお願いいたします。

【山内委員長】 それでは、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。議事次第に従いまして進めさせていただきたいと思います。議題の2になりますけれども、評価制度構築についての検討ということでございます。資料のほうは、これ、事務局からご説明をいただいて、それから審議ということにさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（長田）】 はい。わかりました。それでは、資料の3をごらんください。こちらは評価制度の骨子について、前回ご議論いただいた内容を整理し、事務局案をお示したものです。

2ページをごらんください。まず、初めに前回委員会でご意見をちょうだいしました評価制度を構築する上での問題点と、その問題点を克服するための現実的な対応策の考え方

について整理をしております。問題点としては、全国一律が望ましいが、管理のための情報・人員に地域差がある。訪問審査やモニター調査が望ましいが、負担が大きい。運転者評価が望ましいが、業務量に問題がある。評価制度を増やすと利用者が混乱するおそれがあるといった議論がございました。

これらの問題に対する現実的な対応策としては、書類審査中心の全国制度とする。まずは自己申告や書類審査で評価を行う。運転者の評価は基準のみ決めた上で事業者に一任する。現行制度はそのまま活用するが、表示を統一するという方向性で検討してみたいかがかと考えております。

次ページ以降で具体的な方向性の案についてご説明させていただきます。3ページをごらんください。評価の実施方法（案）についてお示ししております。利用者利便性向上の観点から、全国での制度実施の実現を最優先とし、書類審査中心の簡易な制度設計を考えています。下の概念図の右側をごらんください。まずは事業者自身が前提項目をすべて満たしていることを確認した上で申請を行います。審査は書類のみで行い、基本的な取り組みレベルが認められれば優良と評価し、高い取り組みのレベルが認められた場合は最優良と評価するという仕組みです。

続いて4ページをごらんください。評価項目の案についてお示ししています。資料の下段をごらんください。評価を行う前提として法令遵守・安全実績・行政処分の状況について、評価を申請する事業者がセルフチェックシートによる自己申告をします。前提項目が満たされたことを確認された後、上段の評価が行われます。観点としては、法令レベル以上の安全管理体制・接遇・実績について、資料に記載しているような項目を書類審査するという方法です。

具体的な前提項目及び評価項目は資料3別紙1をごらんください。別の資料になります。資料3別紙1でございませう。1ページに前提項目、2ページに評価項目をお示ししております。3ページには参考として将来的な課題としているモニター調査における評価項目の例をお示ししております。

続きまして、また別の資料になりますが、資料3別紙2をごらんください。評価の前提項目のうち、法令遵守の事項の案をお示ししております。

今ご説明した別紙1及び別紙2につきましては、詳細な説明は割愛させていただきますが、内容についてご意見がございましたら、後ほどご意見をいただければと思います。

それでは、資料3に戻りまして5ページをごらんください。評価の単位についての説明

です。評価の単位は、事業者単位とした上で証票を貼付できる割合を審査結果に応じて定め、その車両に乗車できる乗務員の状況を定めておくという制度としてはいかがかと考えます。条件を満たす乗務員のうち、どの乗務員を乗車させるかは事業者に一任します。

続いて6ページ目をごらんください。新たな評価制度と既存の評価制度との関係についてまとめました。基本的な考え方は、現行制度はそのまま活用するが、評価制度の表示を統一するという事です。現在の評価制度の存在しない東京以外の法人事業者を対象として新たな評価制度を構築します。東京の法人事業者及び個人事業者は現行の制度を維持・発展させ、新たな評価制度のもとで評価を読みかえ、表示を統一いたします。

資料の説明は以上でございます。

**【山内委員長】**      ありがとうございました。

それでは、評価制度の骨子ということで事務局からご説明がありましたので、これについて委員の皆様のご意見を伺いたいと思いますが、どなたからでも結構ですのでご発言がありましたら、いかがでございましょうか。

**【待鳥委員】**      まず、評価制度の骨子のところで問題点は、確かに体制的な問題点はわかるのですが、書類審査を中心とした簡易な制度ということ、それも自己申告でやるということについては、これでは評価の客観性は保たれないのではないかと思います。そういった書類審査や自己申告で事足りるのだったら、こういうわざわざ選択制の向上委員会を開催することもないわけでありまして、問題があるからこそ体制をつくって、その客観的な評価を行おうということだったと思いますので、そのところは根本のところから考え直していただかなければいけないのではないかなと思います。

まして運転者の評価制度を加えるに当たって、個々人の、その運転者に問題があったから、その人が不利益をこうむるのであればいいのですけれども、一律企業が最優良か、優良か、あるいはそれ以外かということで評価を受けたことで運転者が不利益をこうむるということについては、それは問題があるのではないか。ましてや運転者の評価が経営者というか、事業者に一任をされております。そこには必ず経営者の労務管理上の忖意が加わってくる懸念があるわけですから、そういうことはやっぱり避けていただきたいなと思っています。

ましてや優良、最優良で何台か証票を張る台数を決めるといったようなことになると、その中での客観評価というのは非常に難しいし、そこで差別されたりする運転者も出てきますし、あるいは内部での対立、運転者間のあつれき等も出てきて、決していい結果に

はならないと思いますので、そこはタクシー業界の体質、あるいは労使関係のあり方等きつちりと踏まえた上で再考をお願いしたいと思います。

以上です。

【山内委員長】      とりあえず、意見は全部伺ってから事務局としてのお考えないし対応を伺いたいと思います。ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【臼井委員】      客観的な情報を得て評価するのが多分一番望ましいとは思いますが、望ましいとは思いますが、現実問題、全国各地の各県の状況が台数も違いますし、その評価の体制も違うでしょうから、最初スタートするときは最低ラインとしては自己申告、書類審査でしかできないような気はします。今回のランク制度で何よりも重要なのは、全国でランク制度をやるということだと思いますね。

それで、しかも、東京ではA、AAというのを表示していますから、その同じA、AAを表示するほうが、全国で同じ表示がある。しかも、AAは最優良であって、Aは優良であるというのが全国で同じ表示をすれば、ランク制度をやっているねということが東京以外の人にもわかるし、東京以外で乗っても、あるいは地方で乗っても、東京で乗っても、あるいは大阪で乗っても、そのランク制度が浸透するということだと思います。

ですから、まず、今回必要なのは全国で同じ表示で、AA、Aというような表示でランク制度を始める。最低ラインとして自己申告、書類審査という方式をとって、もっとできるところはやればいい。できるというか、各県によって、もっと客観的にモニター制度であるとか、訪問調査みたいなものができるところはそれをやればいいのではないかと思います。それが1点。

先ほど待鳥さんがおっしゃった2点目のところは、僕も同感するところがあって、運転手さんをそこで選別する。会社としてはAAなのだけれども、運転手さんにはAをつけないとか、そこはどうしてもやっぱり恣意的なものが混じるという懸念は拭えないなという気がいたします。

それからもう1点は、それに関して、じゃあ、この会社はAAなのだけれども、5割しかAAのステッカーを渡さない。あるいはこの会社は7割しか渡さないというのは制度としては非常に煩雑になるような気がいたしますので、これはあまり煩雑にしないほうがいいし、この運転手さんは会社との関係が悪いから外してしまおうというようなこともあり得るので、2点、シンプルにしたほうがいいということと、あまり労使対立などのあると

ころでは、恣意的にステッカーを渡したり、渡さなかったりすることがあり得るので、ここはあえてこういう5割とか7割渡すというシステムをつくらなくてもいいのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【青山委員】 私も早く導入するためにはソフトランディングが望ましいと思いますが、そのために自己申告と書類審査という形をおとりになったと思いますけれども、これは多分、後ほど個人タクシー協会さんのほうからご説明があるのではないかと思います。マスターズ制度もこういった形で認定をしています。先ほどのご懸念がありましたように、実は個人タクシーの中の運転手さんの中にも自己申告では信頼性に欠けるのではないかと、最初はその趣旨に賛同をしていただけなかったケースが多々ありました。それで協会さんのほうでも全国の協会を通じて大変努力をされて、個別に呼びかけたりとか、やられたと思いますので、単純に自己申告で、書類審査だから多くの人が賛同してくれるという必ずしもそうではなくて、そのためには相当な業界全体のアプローチというか、この運動の趣旨を呼びかけることが必要になってくるのではないかなと思いますので、もしそのことをなさるのであれば、それもあわせてやっていただきたいと思っています。

それから、東京の場合は非常に客観的な数字ですとか、そういうものを用いた、わりとレベル——わりとと言ったら変ですね。レベルの高いランク評価をやっておりますので、後々同じような表示をするというのも、何か中身が随分違うのではないかなと思います。その辺は東京の業界の皆さんたちにお伺いしたいと思いますが、その辺がうまく整合性がとればいいのかと思いますし、できれば優良は申告とか書類とか、できるだけ手間暇を省いてもいいのですけれども、最優良をどのぐらい優良と最優良のレベルを考えるかにもよると思うのですけれども、何かできれば最優良のもう一つ上のランクに関しては、何か少し客観的な手だてとか、そういうものを取り入れることのほうが望ましいのではないかなと思っています。これは参考のところに「望ましいけれども、発生する社会的コストをかんがみ」とありますけれども、何かやっぱり客観的な方法は取り入れたほうがいいのではないかなと私は感じています。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

ほかに。どうぞ。

**【手水委員】** まず、私が一番考えるのは、全国一律でやっていただきたいということをこの前申し上げましたけれども、その上で必ずやっぴり必要なのが認定といいますか、今、問題になっております、まず、やるのが最初なのだ。その後、レベルをアップしていくのだというようなこともありますけれども、最初から、少なくともこの認定をする機関といいますか、そういったところがしっかりしておかないと、その後なかなか前に進まないのではないかなと思っております。その点からしましても、幾つかこの評価に当たっては、今挙げられております項目についても、もう少し工夫が要るのかなと思っております。

ただ、とはいえ負担となりますと、今、各協会なり何なりもコストがかかっている状態でありますので、とはいえ安全と安心という、そういうふうな観点から見ましても、コストというのはやはりかかりますし、それなりのコストというのは負担すべきだと思っております。ですから、始めるのであれば全国一律、そしてある程度のレベルの中で始めていただきたいと思っております。

以上です。

**【山内委員長】** ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。あるいは事業者のお立場で何かございますか。どうぞ。

**【川野委員】** これは評価の問題なのですが、東京の、私もいろいろやっていますが、根本的に相対的評価なのか、絶対的評価なのかという辺もやっぴりきちっと議論しておいていただかないと、例えばある一定の基準をクリアすれば優良の部類に入るといふものの考え方の評価ということになれば、これはより多くの会社が優良になったほうがよいという考え方もあるのですが、東京の場合は相対的評価になってしまっているんですね。

だから、絶対的評価ではなくて相対的評価ですから、Aとか、AAが多いのはおかしいのではないかという議論でいくわけですね。だから、半分以上が、3分の2が優良だといふのはおかしいという、そういう議論がかなり強くて、基準がしょっちゅう変わっていくということなんです。どっちもそれなりに理由があるんですけども、これは全国展開する場合はその辺はどうなのかなということを決めておかないといけないのかなと思います。ですから、割合も、想定としてどういうことを考えているのかなということは一度議論しておかないと、何が何だかよくわからなくなってくるなと思います。

それから、法令遵守というか、この評価項目の中で、こういう時代ですから、今度は特措法においてもタクシーも公共の交通機関というふうに書かれて認められまして、企業の社会的責任がはっきりしてきた流れの中においては、これからの時代においては企業がまさに環境面とか、それから、ほかの社会に対しても責任を持っていくという観点が非常に強くなってくると思うんですね。社会的責任を考えたときにどれだけ環境面について企業が努力しているかとか、それから、環境面以外にもいろいろなことがあるんですよ。防犯だとか、それから、育児とか、そういう直接的なもの以外の会社の社会に対する姿勢というのもの、これ、評価項目には少なからず入れないといけないのではないかなと感じますので、それも評価項目の中にぜひ入れていただきたいなと感じました。

【山内委員長】      ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【田中委員】      全国一律というのはわかるのですが、とりあえず今は登録センターというのがタクシー業務適正化特別措置法の指定地域には全部あるんですね。そこですべての運転手さんたちの登録をされていて、それだけなんです。要はタクシーセンターみたいにそこでその運転手さんたちの何をしたとか、それから、そこでタクシーセンターは会社の評価みたいのも行われているのだけれども、地方のその登録センターというのは、ただ登録をして、そしてそこで研修を行っている。何かあったとしても、例えばこの運転手さんは1カ月の間に4回事故を起こしたよというのを、その会社が例えばその運転手さんをこれはだめだよと言ったとしても、次にその会社、その運転手さんを雇用しようとするところには、そういう情報は行かないわけですね。

だから、地方の、今、登録センターとって、登録センターだけでも月に何百万も、要はこれは協会持ちで、各県ではなくて各地区の協会持ちでこの登録センターというのがやられているのだけれども、ただ、要はほんとうに運転手さんの名簿をつくっているようなセンターなので、何かここをうまく利用してやっていかないと、目指すは、お金のある協会は適正化事業とって、そこを財団法人みたいにして、要は東京のタクシーセンターみたいなを目指そうということもあるのですが、それ以外のところというのは、ほぼ要はそういうことのできない状況で、また、今回、適正化事業で、減車が促進されていくとなると、要は協会もその会費というのが減っていく。

そうなってくると、協会自体のそういう問題、いろいろな問題も出てきますし、特に1車1人でやっているような地域というのは、減車をすると当然、会社の売り上げは即落ち

ていくわけですから、そうなりますと、要はその協会に入っている意味があるのかとか、それから、私どものところ福岡県でも、協会に入っていない事業者があって、こういうところの評価というのはだれがするのかとかですね。ただ、入ってなくても登録センターには運転手の登録はしなければいけないので、うまく地方の場合は登録センターを使ってやるような仕組みをつくっていかないと、新たに自己申告だけだと、要は登録センター、何なのという話になってしまうのではないかなと思いますけれどもね。

かなり、今、週に2回とか3回とか、新しい運転手さんたちの研修を規定にのっとって、研修をずっと重ねているんですね。その中で新人の運転手さんたちを2種免許受かるまで、受かった後にもいろいろな研修をやっていますけれども、ただそれだけという感じになっているので、今、多分、登録センターというのは日本に100を超える以上、登録センターは存在していると思いますので、この登録センターをうまく活用しないと、ただ自己申告だけだと厳しい部分があるのではないかなと思いますね。

【事務局（石崎）】 すみません、今の登録センターですけれども、多分、百幾つもないと思います。

【田中委員】 ないですか。

【事務局（石崎）】 はい。政令指定都市レベルだけなので、恐らくやっているのは十幾つ。13ぐらいだと思います。

【田中委員】 まあ、それにしてもとりあえず特措法に適している地域というのがそこにいっぱい入っているわけですよね。ほぼ政令指定都市が入っているわけですから、その登録センターの活用というのがいつもどうしたらいいのかねという部分で、これは運輸局さんと線につながっているわけですから、そこをうまく利用できないかなと、この評価の中にもですね。センターのほうには、この運転手さんはこうだとか、この会社はこうだという情報はいっぱい集まってきているんですけれども、それをどうすることもできない状況なんですよ。これによってこの会社、だめよというのは、センターの長である県の会長が、その会社を呼んで、これはだめですよというだけで何の拘束力も強制力もない状況にはなっているんですね。

【山内委員長】 ほかに何かございますか。

【小林委員】 セルフチェックの部分で、今のこの評価項目では、若干物足りなさを感じるという気がします。法令遵守も法令上規定されているチェックになっているような気もするので、何かもう一つ要素が加えられないかなという気がします。



それともう一つは、サービス面の評価の要素を何か考えられないかなと思います。例えば快適性のようなことを求めるために車の車齢やグレードみたいな要素を加えたり、地域でいろいろな表彰などを受けている優良な運転手さんがいると思うので、そういう表彰者の所属率みたいなものも要素で加えられていけないかなと思います。

【山内委員長】      ありがとうございます。

ほかに。大体、今ご意見を伺ったところで、最初にご提起があったように、こういったやり方の客観性をどう担保するかとか、あるいは手法をどうするかということ。それから、評価の項目、こういうものを盛り込んだほうがいいのではないかということとか、今のお話もそうだったと思うんですけども、それから、さっきの主体はどこでやるか。登録センターをどこまで使えるかという話もありますけれども、そのようなご意見をいただきました。これは事務局のほうで何かお考えとか、あるいはもう少し詳しい説明があれば。

【事務局（石崎）】      今のいろいろなご議論、多分、意見が分かれているなと思いながら伺ってまして、まさにそこをご議論いただけるとありがたいなと思っているのですが、前回、全国一律でどうだという話と、それから、全国一律でやるにとしては前回お出した資料だと負担感が大きいのではないかというお話がございましたので、今回、わりと極端かもしれませんが、全国一律で入れる場合にはどこまでやれば入りやすいかなという観点での資料整理にしております。

そこは逆に言うと、どこまで負担を求めるかと、どこまで入れるかのトレードオフみたいなところがあったりするのかなと思いますので、どの程度まで皆さんが必要なのかというか、求めるのかなというところの議論に最後は行くのかなと。その辺の考え方をこの委員会としてどういうふうに考えるかというところをもう少しご議論いただければよろしいかと思いますし、それから、先ほどの絶対評価とか相対評価とか、そういうところも確かに制度をつくるときの根幹のところになってくる可能性もありますし、その評価項目にもかかわってまいりますので、そのあたりを少しご議論いただければ私どもとしてもその次の対応がしやすいかなと考えております。

それから、先ほどのセンターをどう使うかという話ですけれども、東京と大阪にはタクシーセンターみたいのがありますし、それから、登録のためだけではありますけれども、政令指定都市には登録センターがございますし、それから、各地には各協会がございます、そういう組織、既にある組織をどう有効に使うかというところが前回も議論になったのではないかなと思っておりますので、そこは既存の組織を使うのだというときに、それ

それレベルの差がありますので、そのあたりも実態を見ながらどう考えるかというのは、もう少しご議論いただければ、私ども地方の協会の隅々まで存じ上げているわけではないものですから、事務局員が何人いらっしゃるとか、そういうところも多分あるでしょうから、その辺も踏まえてご議論いただけると、理想論は理想論として1個であって、現実論は現実論としてあるものですから、そこをご議論いただけるとありがたいなと思っています。

【山内委員長】 全国一律という1つの要求と、それから、内容にもよりますけれども、負担がどこまで耐えられるのかということと、ある意味ではトレードオフになっていて、今回のやつは負担がない状態で全国一律でということだった。

【事務局（石崎）】 はい。

【山内委員長】 先ほどのように客観性の問題とか、そういうことを考えると、もう少し負担が増えても全国一律で客観性を担保するとか、そういう議論になっていくと思うのですが、私が少し思ったのは、その辺の相場観というか、どこまでやるとどのぐらいの負担になってというか、その辺のことが少し。

【事務局（長田）】 書類審査を中心でやれば、きっと数千円ぐらいのコストというようなイメージだと思いますけれども、訪問調査をしていくとかなってくると、やはり何万とか、綿密なモニター調査とかをやるとなると何十万とかいう話に、同様な制度、いろいろほかの業界でもございますけれども、それからしますとやっぱりかなり負担が、人が介入をすると相当金額が高くなるというふうなことだと思いますので、その辺のところの問題があるかと思います。

あと、自己申告のところなのですが、我々も今、実際、具体的な資料等の作成も始めているのですが、なるべくその工夫をして、宣言をしますので、もし何かそれに疑義があるようなケースの場合は、それを調べればいいということもあるかと思いますが、ある程度客観性を担保できるような自己申告の仕組みができるのではないのかなと現時点では考えております。

【山内委員長】 それは、どこまでに具体策をとということにもよるけれども、まさにこういう形でどうですかと勧めたやつを出していただいたらいいと思うんですね。

【事務局（長田）】 はい。わかりました。

【山内委員長】 例えば客観性を担保するには、こうこう、こういうふうにするんだというようにこととか。

【事務局（長田）】　　そうですね。わかりました。

【臼井委員】　　少しお聞きしてよろしいですか。

【山内委員長】　　どうぞ。

【臼井委員】　　さっき田中さんがおっしゃった登録センターを使った場合に、どういうイメージになりますか。つまり、これまで出ているのは客観的な情報はかなりあるということですね。そうすると、それを使ってやるとすれば、例えばどういう情報があって、どういうふうに使えるのかというか。

【田中委員】　　もともと登録センターをつくるときの僕らがやっていた最初のイメージというのは、東京のタクシーセンターみたいなのできるんだなというイメージだったんですよ。そこで、例えば東京でタクシーセンターがあると、何かあると呼び出しがあって、何回呼び出されるとどうのこうのとあって、その運転手さんとか会社のそういうものが車両停止だとかというのが出てくるようなイメージがあったんですけども、だから、評価といっても、多分、東京と同じようなものが出てくるんだろうなというイメージだったんですよ。そのために登録センターをつくれと言われていたと思っています。地方はですね。

だから、今の登録センターというのは、ただ登録をしている。そして、情報としては、この運転手さんは危ないよとかいうのが来ているんですけども、それはそこから先は出せないものも当然あるので、だから、そういうもの、それから、この会社がいつもこうだよというのは協会にも来るし、登録センターにも来る。いつも止まっちゃいけないところに止まっているよとかという情報が協会にも苦情として来るし、登録センターにも、その中でもいつも止まっている人たちはこの人たちだよというのが来ているので、こういうものを何か評価の中の1つに、もし使えるのであれば使わないと、何か登録センターがある意味があんまりないような感じがするんですね。人数の把握ぐらいな感じで、せっかく例えばそこで、その営業区域内で働いている運転手さんの全部の名簿がそこにあって、会社が全部あるわけですから、それを何かもとにやるのだったらやれないかなと。

ただ、やっぱり東京と地方は違って、車齢とかって言われると、これはもう全然話にならない状況になってくるので、例えば10年たってもきれいな車を使って、要は新車にかえられない会社もあるし、今、こういう状況で、例えば僕は福岡県ですけども、福岡県の郡部なんかでは新しい車にかえたくてもリース会社がリースさせないという状

況があるので、車齡とかでされると、これはもう最優良の会社は地方郡部ではなくなってしまいます。

だから、やっぱり東京型とそういう地方の経済的な状況というのを考えていかないと、その評価の中が変わってしまうというのは困りますけれども、でも、ほんとうに車齡だとか、車がきれいだとか、汚いとかという話になると、例えば運賃も小型と中型と分かれている地域もあるので、要は東京みたいに普通車1本でベンツが走っているという地域はあんまりないので、だから、そういう運賃の問題もあるし、営業エリアの問題もあるし、そういうところを考えた上で客観的なといっても、見た目とかそういうので決めるのではなくて、質で決めていかないと、これはもう見た目では絶対、売上げの高い地域には勝てませんから、それはかなり考えていただかないと、要はほぼ難しい状況になるのではないかなと思いますね。

【臼井委員】 そうすると、それは例えば東京の場合だと客観的な情報というのは、例えば指導件数だとか、苦情件数だとかがあるわけですね。そうすると、福岡の場合だと指導はないにしても苦情件数は。

【田中委員】 協会と登録センターに入ってきます。

【臼井委員】 そこに入ってくるから、それは使えと。

【田中委員】 使える。ただ、これも福岡も、福岡と北九州2つなので、登録センターがあるのはですね。

【待鳥委員】 関連して、運転者の登録の状態というのは、国交省のホストコンピューターに全部一括管理されているはずなんですよね。少なくとも政令指定都市で登録されている人たちのデータは全部本省にある。それで、そこで問題が起こった人たちのデータも取り寄せようと思えば、つまり、個人データですからなかなかできないと思うんですけれども、ただし、ある会社が新たに政令指定都市で運転者を採用しようとするときに、自分の登録の履歴を持ってこいということはできるはずなんですよ。

その人が、例えば東京で就労しようとする人が横浜から移ってきたときには、横浜でどういう登録の履歴になっているのかというのは取り寄せられるわけですね。その人が不都合のある運転手さんかどうかというのは、採用時点で判断できるという仕組みになっていると私は理解をしております。それで前回言ったのは、したがって、運転者の評価を入れるのであれば、運転者登録制度を活用して、不都合な運転手さんを雇っていたか、雇っていなかったかという、そういう雇用責任と、それから、登録の制度でどれ

だけ運転者数の率にして登録の取り消し等の処分を受けたかといったようなことを加味すれば、企業に対する評価になるのではないかというふうに前回は申し上げたつもりです。

【山内委員長】 1つのやり方として、そういうことがあるということですね。  
ほかに何か。どうぞ。

【木村委員】 1つよろしいですか。法人業界のランク制度を全国的にというあたりは、前回、私は個人評価のほうがいいのではないかという話はさせていただいたのですが、それは非常に難しいということで、事業者評価の中で、あと個人については会社に任せる。会社に任せるといえることになると、先ほど待鳥さんがおっしゃったような危惧があるよという話なのですが、そこはこの資料にもありますように、例えば乗務員の条件、例として一定期間以上、無事故、無違反だとか、その辺の幾つか条件をつけて何かやっていくことで工夫をすれば、もしかしたらクリアできるのではないかなという気がするんですね。

いずれにしても、やる方向で工夫を、じゃあ、基準もこうしていこうと。先ほどグレードの高い車とか、いや、そんな車はないよという話、いろいろ出ていますけれども、その辺のところもやはり地域によって事情もあるでしょうし、それから、個人のほうも実はグレードに関して言えば、それこそ1,300万もするような車もあるし、それから、二百何十万の車で営業している人もいます。しかも、10年以上乗っている人もいますからね。

しかし、車のきれいさという点では一応評価はできるわけで、二百何十万の車でもきちっと手入れをしてやっていけば、見て決しておかしくない。お客さんが乗って、臭いなんて言われるようではこれは話にならないですけれども、ですから、そういう基準は車のグレードだとか、新しさ、古さではなくて、評価ができるはずだと思うんですね。ですから、工夫は、評価の項目や何かを工夫していけばできるだろうと思うので、そこは具体的にどうしていこうかということこれから議論していけばよろしいのだろうと思うんですね。

私、個人業界として少しこの資料の中で確認というか、お聞きしておきたいのですけれども、きょうの6ページの資料の中で東京の法人事業者及び個人事業者はという、この「個人事業者は」というのは全国の個人事業者ということだろうと思うのですけれども、その「現行制度を維持・発展させ、新たな評価制度の下で」、「新たな評価の制度の

下で」というのは、これからつくられる評価項目のことだろうと思うのですが、「評価を読み替え、表示を統一する」というあたりですね。

評価を読み替えて、具体的にこれもやはりこれからどう読みかえていくのかというのをやっていくのかなと思うのですが、表示を統一するということなのですが、個人の表示、個人のマスターズ制度の表示と、それから、これからやられるであろう法人の表示、これを統一するというをここでおっしゃっているのかどうか。そこを少しお聞きしたかったんですね。ということによろしいんですかね。

その上で、そうすると、個人業界の今の状況、表示に関してだけ少し話をさせていただきたいのですが、実はきょう、こちらの資料の中にも突起物規制というのが出ていると思うのですが、今までの表示と、まあ、法人業界も皆さんそうなのですが、この外部突起物規制で今までの多くの表示灯は角がとがっているということで、多くの表示灯が作り直さなければならない。表示灯だけではなくてウインカーなどもそうなんです。

今回、この東京、全国の「でんでん虫」、4万4,000のうち大体3万1,000、2,000がでんでん虫です。この表示と、それから、「ちょうちん」ですね。これは全国的にやはり1万二、三千あります。これで95%ぐらいなんです。全国の個人。これが、こちらのほうも実は突起物規制に引っかかっておりまして、これは作り直さなければならないですね。まだ作り直しておりません。ですから、これはまだまだ突起物規制に抵触してしまうので、これから告示が出てタイムリミットが来てしまうと、作り直さなければならない表示灯なのですが、こちらのほうはもう作り変えて、外部突起物規制に抵触しない表示灯。

今までこの表示灯、個人というのは、この真ん中に「個人」という文字が入っていて、上は例えば無線車であれば無線の番号がついていたりということだったんですね。これを今度、このマスターズ制度の、多分、今まで見慣れておられるだろうと思うのですが、マスター表示灯というのは今まで分離した表示となっていたんですね。これをこの際、このマスター表示灯も実は突起物規制に引っかかるので、これもまた作りかえなければならないとなると、全国で相当な費用がかかってしまう。それも含めて表示灯の一体化をやるということで、実は来月の1日から、「でんでん虫」のマスター事業者はここにこういう表示をするというふうに変えようと、この間、夏の総会の決議で決まったんですね。

これは全国的に決まったのですが、それから、「ちょうちん」のほうは、この上にとり

あえずつける。これからこれが新しい表示灯にかわれば、そのときにはまた少し変わってくるかもしれませんが。とりあえず、こういう表示をしようということで動き始めているんですね。ですから、これからその表示を統一するというあたりで、どういうふうにされていくのかというのが我々としても少し心配の種ではあるんですね。統一するというのはほんとうに結構な話なのですが、実はこの表示に関しては、今、そういうことで個人業界、動き始めてしまっているということで、そこはひとつ、まずご承知おきいただいた上で議論をしていただければと思っております。

それからもう一つ、ここに少し変わった表示がありますけれども、これは実は3つ星ではない、1つ星、2つ星の事業者がこういう表示をする。3つ星の場合には、マスターはこれなんですね。3つ星。2つ星の場合には、こういう表示をする。これ、実はシールではがせるようになっている。3つ星で基準に抵触すると、これに貼りかえていただくということなんですね。今までですと、表示灯を外したり、取ったりということで、配線まで取って、やるたびに3,000円、4,000円かかるということで非常に評判がよくなかったんですが、今度は、これで百数十円か、二百数十円で済んでしまうということなんですね。こういうことを今、表示に関してはやっているということで、ひとつご理解いただきたいと思えます。

それから、個人のほうは、この評価は運転者、ドライバーとしての評価もそうなのですが、事業者としての評価と両方折衷した評価内容になっているんですね。きょうお配りしてあるこのペーパーの2枚目に、この東京の認定基準があるのですが、これは若干、全国的に違っていて、東京の場合とか大阪みたいにタクセンの例えば適正化事業のあるところは、タクセンからいろいろなデータが来てしまいます。それも加味して東京などはやらなきゃならない。地方の場合にタクセンのないところは、それは抜きで評価をするということになっていますので、若干、地域、地域によって違うのですが、いずれにしても事業者評価とドライバー、運転者評価と両方折衷したものになっていて、例えば組合の賦課金等を滞納しているなどという人は、もうそれですぐにアウトということになってしまうんですね。

ですから、そういう点で法人のドライバーさんの評価とはちょっと違った評価も入っているということでご理解をいただければ、参考にしていただければと思っております。それから、きょう、これもお配りしてあるピンクの小冊子ですが、これが今年の7月から若干ルールを変えてありますので、この規約などもここに入っておりますが、これも

参考までに、もし読んでいただければと思ひまして、配らせていただきました。ということで、個人タクシーとしては、その評価の読みかえをどうやってすり合わせして、うまくこの全国ランク制度と一緒にやっていけるのかというところを今、私もこれを読みながら、どうやっていけばいいのかなと考えていたところなので、ひとつその辺のところも加味した上でこれからつくっていただければと思っております。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【田中委員】 今、福岡では取り組みとして、福岡市のほうでエクセレント乗務員というのをつくろうとしているんですね。それは会社を越えた中で、今、500人の運転手さんたちが研修を受けて、そしてその研修と講習を受けて、それに合格すれば会社関係なく制服一緒、表示が一緒というようなのを福岡市でやろうと。要はマナーが悪いとかということではなくて、要はレベルアップをさせるために、まずそういう制度をその中でつくって、末は全員がエクセレント乗務員になればいいねというつもりでつくった制度で、これが多分、12月ぐらいからスタートするんですね。

そうなったときに、エクセレント乗務員だけれども、会社の評価はないとかという話になると非常に難しい状況にはなってくるなど。車の色なども何色にしようかということも考えて、それぞれの会社はそのエクセレント乗務員さんに関しては制服も博多織のいいやつを着せようとかいうことで今考えて、もう6月ぐらいから研修が始まって、5カ月間、仕事が終わったり、休みのときに来てもらったりしながら、要は来てもらって研修を受ける時間の時給とかも会社が出しながら、そういう運転手さんたちを今、500人、まずつくろうということ今やっているんですね。

だから、会社の評価というよりも、要は1人、1人の運転手たちのレベルが上がって行って、それに取り組む会社をどれだけ評価してあげるのかということと、例えばうちは沖縄にもあるんですけども、沖縄は観光協会とそういうところが、やっぱりこれは500人ぐらいなのでですけども、観光マスターみたいな資格の試験をやるんですね。やった上で、観光ができる運転手さんたちは顔写真付きで、観光協会が各観光施設に、この運転手さんたちに頼めば安心ですよというのを個人も法人も引くくめて全部出しているわけですね。

そういうところも、もう既にいろいろなところで評価を上げるというか、マナーだと



か、サービスを上げるために、そういうものが進んでいるところと、それに対して会社の評価が悪かったという話になると、会社を移る、移らないという話にもなってくる。悪い会社はなくなればいいんですけども、そういうこともやっぱりスタートするときには考えないといけないかなとは思いますがね。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほか。さっきの幾つか問題点を投げかけられた中で、これは川野委員、絶対評価と相対評価の問題が少しあって、その辺はいかがですか。

【事務局（石崎）】 事務局の案はあくまでも絶対評価という項目で、どれだけのものが、丸がついていけば皆さん大丈夫ですというふうな形で評価をしようかなということと案はつくっております。心は、これは最初、強制的に入れることはなかなか難しいかなと思いましたが、なるべく多くの方に参加していただくためにはそのほうがいいかなということで、まずは絶対評価ということで、事務局の案としてはお示しをしているということでございます。

【山内委員長】 それはそれでよろしいですかね。

【川野委員】 これ、絶対評価のほうがいいのではないかなと。ただ、これ、東京の場合はそうではないので、それを流用というか、少し整合性がない。

【今村委員】 よろしいですか。

【山内委員長】 はい。

【今村委員】 私も今の問題は絶対的評価がいいのだと思うんですけども、資料の中身を見ていきますと、首を傾げる部分が出てくるんですけども、わかりやすい話で言うと、全体的なレベルを上げていくという方向性のもとで評価制度をつくって、そういう方向での実効性を高めていくということなのか？この前も言いましたけれども、いい会社と悪い会社がある意味、はっきりするわけですね。そういう悪い会社というのは市場から退出していただくというようなことを非常に大きな重点とする評価制度なのか。

だから、評価制度そのものを持ち込むことによって、どういう結果を期待しているのか。その期待の中身と、自己申告とかいろいろ審査とか出ていますけれども、その辺との整合性をどうとるのかということも関係してくるわけです。これは自己申告ということであれば、平気で嘘をついて丸をつけることになりますよ。私はそう思っています。果たしてそういうことでいいのだろうか。だから、目的性との関係で絞り込む科目なり、それをだれが審査をして認定するのかということ、仕組み的なものも含めて考えないと、

とにかくやってみようというわけにはいかないと思うんですよ。その辺、どうするのだろうかと思っています。

もう1点言っておきますと、例えば運転者の登録制度が東京、大阪、政令指定都市、かなり広がって実施されているわけですが、これはやっぱり運転者全体のレベルアップ、だから、設備の問題だとか、地理だとか、安全運転というところ、これは基本的なところをちゃんと押さえた上で、いわゆる悪質と言われる運転手は退出していただくという哲学、理念のもとに行われているわけですね。だから、そういった面では、どういうところに比重を置いて、この評価制度というのをつくり上げていくのかというのがいま一つ見えてこないのですが、つくられた方はどういう結果を期待しているのですか。

【山内委員長】 事務局のほうで何かコメントありますか。

【事務局（岩川）】 セルフチェックとした理由だけ、技術的な面から、政策論としてではなくて技術的な面から申し上げると、このリストを見ていただければわかりますとおり、相当程度法令遵守に占める割合、前提項目、占めておまして、そこをセルフチェックとしたというのは、要は実際に違反を見つけようとする、監査官と同じレベルのものを見ないとなかなか嘘も見破れないのではないかと。そうすると、例えば民間の自主的な評価制度としてやっていただくときに、どういう手段を使えば実効性が担保できるかといったときに、恐らくなかなか紙を出していただいているだけでは、その見極めはなかなか難しいのではないかとということで、コンプライアンス宣言していただくという形をとった。技術的な理由としては、そういうことでございます。

あとは、政策論としては今おっしゃられたような、どういうところ、退出を促すような形にするのか、それとも、いい方にどんどんいいほうに行っていただくためにするのか、そういうところで、それに対する是非というのはあろうかと思えますけれども、要は役所による格付という制度ではないという前提といたしますか、そういうふう考えたときにはどうしても紙だけでは最終的な見極めはなかなかつかないのではないかとというのが、そのセルフチェックという形にした理由の1つとしてはございます。

【今村委員】 しつこいようですが、どういうものに期待しているのか、効果として。はっきり言ってもらったほうが、いろいろな意見は出しやすいんですが、どうですか。

【臼井委員】 こちらで答えましょうか。僕は、利用者のほうからすると安全で

いいタクシー、気持ちよく乗りたい。そういうタクシーを選びたいということだと思うんですね。利用者のほうですよ。その結果として、結果というか、効果としてタクシー会社のほうもAとか、AAになりたいというふうに励む。それは全体のレベルアップにつながると思うんですね。どうしてもその中で幾らやってもAとか、AAにならない。東京でもあるわけですね。そういう会社は退出してもらったほうがいいのではないかといいことですね。つまり、利用者が選択する。今見て、今、AとかAAがあれば、僕なんかでもできるだけAAに乗ろうと思うわけですよ。そういうことがずっと広がっていけば、そのタクシー会社、あるいはそこの運転手さんも自分たちはAAになりたいというふうに気持ちが働く。

さっき言いましたように、それでも毎年、いつまでたってもAになれないとか、Aになれない会社はやめていただくほうがいいかなというふうなそれを利用者の選択でやりたいなと思っていますね。これは役所の考えと違うかもしれませんが、利用者のほうからどうかというふうに言われればそういうことだということですね。だから、僕がさっき言いましたように、システムとしては緩やかでいいけれども、このシステムは東京でやっていますけれども、広がらないというか、なかなか認知されないといえますか、理解されないのはやっぱり東京だけでやっている。よその府県に行けばやっていないわけですよ。そうすると、なかなかこのランク制度そのものが普及しない。

やっぱり、普及させて全国のタクシー利用者が選択しやすい、いい、安全で心地よく乗りたい。タクシーを選択するためにはやっぱり全国に広げたいと思うんですね。全国に広げたいときにはやっぱり東京と政令市とも違うし、政令市よりもっと田舎の県は体制的に難しいところがあると思うんですね。だから、とにかく最低ラインのところはつくっておいて、あと政令市は登録センターがあるところはもう少しやればいいし、東京は今の形をもう少し発展させればいいし、それは地域によってやり方はあるんだけど、ランク制度そのもの、つまり、利用者が選べるという仕組みを全国に早くつくったほうがいいと思いますね。

それから、どういう評価項目にするか、もう少し話をしたほうがいいと思うんですね。つまり、さっきの環境というのと、川野さんがおっしゃった。環境というのも重要で、そうするとさっきの車の古さでいくのか、まあ、車の新しい、古さも環境になるわけですよ。それから、安全にもつながるわけだけれども、そういうのも入れられるとすれば入れる工夫もしてもいいと思うんですね。だから、なるべく評価基準のところは、

できるだけ客観性を保てるけれども、割合に簡便に審査できるといいますか、そういうものを入れられないかなど。評価項目のつくり方は必要だと思うんですね。だから、木村さんのところでつくられている一番頭の「個人タクシーとして一般ドライバーの模範となるような運転操作をしている」とありますが、恐らくこれはみんな適だというふう

【木村委員】 そうですね。通常、そうですね。

【臼井委員】 そうすると、こういうものはあんまり意味がないわけですね。ものすごく主観的で、例えば「組織、団体の一員として相互扶助の精神に基づき活動している」。これだってみんな、多分、10人いれば、あるいは10社いればみんな丸してくる。だから、こういうものでなくて、もう少し客観性が担保できるもので、しかも、コストをかけないで済むようなものができないかなどというのがこの委員会でも工夫したほうがいいと思うんですね。そうすると、皆さんたちが企業の方、あるいは個人タクシーの方、それから、組合の方がこういう評価を入れれば利用者のためになるというのをぜひ出してもらいたいというか、そういう気がいたしますね。

【山内委員長】 ありがとうございます。

時間の関係もございまして、先ほどの議論の中で、今、臼井委員にまとめていただいた、非常に意を得ていると思うのですけれども、客観性を担保する中でコストを押さえしていくというのをどういうふうにつくり上げていくかというのをもう少し突っ込んでご提案いただくということかと思うんですね。

それから、さっきの絶対評価、相対評価については、東京の問題はあるにせよ、基本的には絶対評価でいくと、こういうことでよろしいと思いますし、それから、主体の問題は、今のやり方に絡んできますよね。別のことだと思えます。それから、評価項目については、まさに今いろいろなご意見を出していただいたので、それをどこまで対応できるかを検討いただくということだと思えます。

よろしければ、議題の3で利用者による評価制度の活用可能性向上についての検討ということで、これもご説明いただいでご議論したいと思えます。よろしく願いいたします。

【木村委員】 よろしいですか、1つだけ、申しわけないです。

【山内委員長】 はい。

【木村委員】 今の基準についてなのですからけれども、個人タクシー業界も、今回、い

ろいろ今まで10年、このマスターズ制度を11年やってきて、いろいろな壁にぶつかって乗り越えてきたというか、変えてきたんですね。今回、変わったのは地域認定基準というのと基本認定基準という、全個協という全国団体は基本認定基準というのをつかって幾らか抽象的になっているんですね。それをそれぞれの、10支部ありますけれども、各運輸局単位で10支部ある。10支部それぞれが地域認定基準というのを基本認定基準に抵触しないような形でつくる。地域の実情に合ったものをつくるということで、今回、乗り越えようとしているんですね。そういう方法をやっているの、それが参考になるかどうかわかりませんが、地域によってやはり、先ほど田中さんがおっしゃったように、いろいろ事情がおりになると思うので、そういうものも含めてやられたらどうなのかなという気がいたします。

それからあと、個人タクシーのこの基準ですけれども、例えば一番上の「一般ドライバーの模範となるような運転操作をしている」。通常は問題がなければ丸なのですが、丸をつけても、例えば地方運輸局や支局、あるいはタクシーセンターさんのほうから、実はほかドライバーからこの個人タクシー事業者、苦情が入ったというようなことで通報が来たりするのがあるんですね。ですから、本人は丸をつけても、その後、その団体長が必ずチェックをする機会がありますので、そこで、「あなた、この間、タクセンからこういう苦情が来ているじゃないか」ということになるのとバツになってしまうんですね。

ですから、自分が幾ら丸をつけて、丸、丸、丸で出してきたても、それはあくまで申請主義ですから丸でいいんですけれども、しかし、必ず挙証のときに、あるいはチェックのときにバツがつく可能性があるということで、1つ1つ、ちょっと抽象的で、本人は丸をつけるじゃないかということもあるので、ある場合には、本人が丸をつけてもバツになってしまうということがあるので、一応、減点主義といえますか、問題がなければ、発覚しなければ、悪い言い方をすると発覚しなければ丸のまま通るんだけど、客観的な証拠があると、それは本人が丸をつけてもバツになってしまうということなので今までやってきているということなんです。

ですから、結構、そういう点では苦情も何もない、お客さんからの苦情の電話もかかってきていない。何もないとすれば、それはそれでこの一番上についてはどうってことはないんですけれども、結構、お客様要望カードで「スピードを出し過ぎて困りました。こんな人には乗りたくありません」というのが来ますと、本人を呼んで、結局、あなたはこれに抵触しますねということになるんですね。ですから、そういう点で結構、機能

はしているなど思っています。我々としてはですね。

【臼井委員】 木村さん、そこはどうですか、東京の場合、タクセンがあるからタクセンにわりあい客観的に苦情とか意見が来ますよね。しかし、タクセンのないところでは、そもそもそういう苦情が、持って行き場がないんじゃないですか。

【木村委員】 いや、そうではなくて支局や局に直接行きます。タクセンではなく、そちらから我々も、こういうのが来ている。本人によく言っておけというお小言をいただくことが結構あるんですね。ですから、そういうタクシーセンターのないところは、多分、支局や局に行っていて、多分、そこの二課長さんあたり、いつも行くと、こういうのが来た、ああいうのが来たとおっしゃっていますが、そこへ直接、うるさいお客さんは行っているみたいですね。

【山内委員長】 さっきの客観性をどう保つかという話の中でも参考にさせていただいて、少し進めていただければと思います。

すみません、時間の関係で、資料の4についてご説明を。

【事務局（長田）】 はい。それでは、資料の4をごらんください。評価制度の中身も大切、重要ですが、いかに利用者が活用できるかが大切であると考えております。2ページをごらんください。利用者が活用できる制度とするには、評価制度が利用者に周知されている。使いやすい、使おうと思ったときに使えることが必要です。しかし、タクシーは乗車方法、利用場面に応じて選択方法が異なります。そこで、検討の枠組みとして利用者の制度周知率の向上策を検討した上で、乗車方法を利用者視点で、電話での配車依頼による乗車、タクシー乗り場での乗車、流しのタクシーへの乗車に分類し、具体的に議論したいと考えます。乗車方法の特徴を踏まえた上で、現在実施されている取り組み、今後検討すべき方向性を整理してはかがかか考えます。

続いて3ページをごらんください。利用者への制度周知率の向上策について考えます。現在、実施されている取り組みとしては、全国個人タクシー協会ではホームページでマスターズ制度について説明しております。先ほどお話がございましたように屋上灯は、この写真のような星が3つ並んだマークでございます。東京タクシーセンターでは、やはり同じようにホームページでの公表、マスコミへの公表、チラシの作成・配布を行っております。タクシーの外部側面にステッカー（証票）を貼付し、車内に写真にあるようなチラシによる利用者の制度周知を奨励しています。今後検討すべき方向性としましては、業界団体及び事業者の情報発信媒体における評価制度の周知及び評価結果の公表。

マスメディアを通じた広告。

次に4ページに参りまして事業者による制度の説明やPR等の周知・宣伝。事業者による乗務員への周知。利用者ニーズを取りまとめる主体への周知活動が考えられます。利用者ニーズを取り巻く主体とは、実際にタクシーに乗車する利用者だけを考えるのではなく、タクシー乗り場の管理者、例えば鉄道会社、自治体、大型施設、ホテル等を利用者にとらえて周知することも重要です。また、自治体や企業で一括して輸送契約を締結する場合の契約条件の一部として、本評価制度を活用してもらうことが考えられます。

5ページをごらんください。次に電話での配車依頼による乗車における活用可能性の向上について考えます。利用者は、事業者をあらかじめ選択してから電話をかけるため、利用者が評価制度を活用するためには、利用者が評価制度をあらかじめ知っている。電話をかける時点で優良タクシーを選んでいる。電話をかけた後で優良タクシーを選べるのが大切です。現在、実施されている取り組みとしまして、無線協同組合では利用者から要望があれば、優良事業者のタクシーを配車するという対応を行っています。プレミアムタクシーを導入している事業者においては、専用の予約番号を設置している事例が見られます。資料に記載されておりますのは、あるタクシー事業者のホームページの事例でございます。今後、検討すべき方向性といたしまして、無線協同組合による入電時の優良タクシー案内や優良タクシー専用番号の創設が考えられます。

続いて6ページをごらんください。駅、公共施設、病院、タクシー乗り場での乗車における活用可能性の向上について考えます。利用者は決まった乗り場で、並んだ順番によって利用するため、利用者が評価制度を活用するには優良タクシーしか乗り場にいない、乗り場で優良タクシーの案内があり、優良タクシーを選ぶことができることが求められます。

現在、実施されている取り組みといたしまして、参考資料1のほうでご説明をさせていただきます。参考資料1が後ろのほうにございますので、そちらのほうをごらんください。

1ページは、JR新橋駅東口の優良乗り場の説明でございます。東京で一番古くからある優良乗り場でございますが、こちらのほうに入れる車といたしましては、優良運転者表彰を受けた運転者、マスター認定を受けた個人タクシー、事業者のランク制度で優良評価を受けた事業者に所属し、タクシーセンターが承認した運転者が入構可能となっております。

続いて2ページをごらんください。これは現在発表されたばかりでございますが、平成21年11月30日より実施予定の銀座の乗車禁止地区における優良乗り場でございます。この地域の中では乗車場所が決まっているわけですが、その中に地区内に2カ所、優良乗り場を設けております。入構可能な車両はJR新橋駅東口と同じでございます。ご存じのように、都内ではこのほかにJRの東京駅、丸の内北口、JR新宿駅西口地下で優良乗り場を実施しております。

続いて3ページをごらんください。タクシー事業者を選択できる乗り場の例として、JR市川駅の事例を紹介いたします。タクシー乗り場に3台分のスペースが設置されており、利用者は3台のタクシーから自分の乗りたいタクシーを選択できるということになっております。一番前に止まっている車と次に止まっている車、会社が違いますが、その中から選んで乗っていいという形になっております。

続いて4ページをごらんください。自治体のタクシー乗り場の事例として、柏市市役所玄関前の乗り場の写真を掲載しました。市内のタクシー事業者の電話番号の一覧が表示されています。

最後に、構内に入る制限はどうなっているかについて千葉の事例を紹介いたします。JR千葉駅では、JRがタクシー協会千葉支部に入構権を与えて協会が構内運営委員会をつくって入構する自動車台数を決定しております。千葉県内の多くのJR駅で同様な仕組みがあると聞いております。新京成五香駅では、東口は、駅前は新京成電鉄の土地のため、京成グループの会社のみ入構可能ということでございます。西口は、駅前には市有地のため、松戸市がやはり同じようにタクシー協会支部と契約を結んで入構するタクシーを決定しております。協会支部は構内運営委員会を組織して、入構事業者、台数を決定しているとのことです。

それでは、資料の4のほうに戻っていただきまして、6ページのほうに戻っていただきたいと思っております。今後、検討すべき課題としまして、業界団体による優良専用乗り場の設置、企業や自治体など契約条件として評価制度の活用が考えられます。

最後に、流しのタクシーへの乗車における活用可能性の向上です。7ページをごらんください。利用者はその場に偶然やってきた車両を確認して利用するため、利用者が評価制度を活用するには十分な数の優良タクシーが流し営業している。タクシーの前方を遠くから見て優良タクシーであることが視認できることが大切です。東京の法人タクシーのうち、十分な数である約8割の車両がAAまたはAの証票を車体側面に貼付してお



りますが、流しにおける視認性という観点では課題が残ります。

個人タクシーのほうでも十分な数である約6割の車両がマスターであり、星が3つ並んだ行灯が屋上に出ております。先ほどお話がございましたように、「でんでん虫」の協会では真ん中にマスターシールを張るようになっていて、マスターにチャレンジしていない場合は空白状態になると聞いておりますので、不自然な形になるということで評価を受けるインセンティブ、評価結果の変更に応じた対応コストの削減、お話がございました突起物規制への対応等として、このような行灯が考えられたということでございます。

事業者の評価ではありませんが、高級タクシーを黒塗りにするなどの対応で利用者にアピールしている事例もございます。そのタクシーを特定のエリアの中で集中的に流し営業を実施することによって認知力を高めるという取り組みをされていると聞いております。これも外国の事例でございますが、韓国における高級タクシーとして「模範タクシー」がございます。料金も違うということですが、車体の塗り分けにより一般タクシーとの差異化を図っております。

最後に8ページでございますが、今後、検討すべき方向性としまして、タクシーのシンボルであり、流しにおいても視認性の高い屋上灯の問題。乗り場では視認性が高い証票、夜は目立つ表示灯。表示灯より視認性は落ちますが、車両前方から見える。すぐに実現可能ということで現実的な前方のグリル。これは優良乗り場での入構証と同様です。それから、最後に極めてわかりやすい車体の色の塗り分け等が考えられます。

一方、タクシーの表示には規制がございます。参考資料2をごらんください。先ほどお話がございました突起物規制についてまとめております。自動車の外部表面に外向きに鋭く突起した部分があってはならない。自動車の外部には衝突または接触時に歩行者等に傷害を与えるおそれのある形状、寸法、方向または硬さを有するいかなる突起を有してはならないということになっております。

次に表示規制については2ページのほうで説明しております。この表示については道路運送法等で規定されておりますが、細目については運輸支局ごとに異なっているということで、この図は東京都の例でございます。

資料の説明は以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、これをどう活用するかということですが、これについてご意見。

【臼井委員】 質問、いいですか。乗り場での選択制向上の工夫の例の、この4ページ目の駅ターミナルへの入構制限というのは、これは特に優良だとか、そういうことでやっているわけではないわけですね。参考資料。

【山内委員長】 この参考資料1ですね。

【臼井委員】 参考資料の1ですね。さっき説明された。

【山内委員長】 4ページ目。

【事務局（長田）】 入構権をJRの千葉駅で、この入構権というのは……。

【臼井委員】 これはどういう基準でやっているんですか。つまり、優良事業者だから入れるということでやっているわけではない。

【事務局（長田）】 ないです。これは実態は、優良事業者でどうのこうのではなくて、そこに入りたい事業者が手を挙げるという形になります。

【臼井委員】 選定するわけですね。

【事務局（長田）】 はい。

【臼井委員】 選定基準は何かあるんですか。

【事務局（長田）】 選定基準というのは特にはないと思います。

【今村委員】 これは、昔はかなりこの構内権というのが問題になって、地方で見ますと開放されているところが結構多いんですよ。どのタクシー会社でも入れる。逆にこういうことをやっていること自身が、これは公正取引委員会とか、行政監察局との関係で問題が起こる事案ではないんですか。だから、あんまりこういうところを出すものではないのではないかという気がします。

【山内委員長】 あんまりこういうふうに出すこと自体が。

【加藤委員】 実は札幌でも駅前の混雑がすごくて、タクシーが駅に集中してしまうので、今、5%しか車を入れていないんですよ。それは選択ではなくて、総台数の5%ということで、それぞれの所要の台数を入れる。そのことによって駅周辺の渋滞が全くなかったということがあります。

先に戻りますけれども、これだけしっかりとしたことをできるエリアというのは、多分、さっき臼井先生がおっしゃったように、東京とか政令指定都市ぐらいしか無理なのかなという感じがするんですよ。というのは、田中さんのところもそうだと思いますけれども、北海道も札幌以外のところについてはほとんど電話で、もうお客さんがすみ分けができています。乗るタクシーのすみ分けができると思っておりますし、ですから、

例えばタクシー乗り場で旭川などでは、5台並んでいれば必ず自分の目的のタクシーに向かうという、やっぱりそういう習慣みたいなものができていて、多分、それは東北だとか、神奈川でも車庫待ちの会社があるみたいですけども、そういうところについては既にもうこのタクシーは、私たちは使わないのだというような思いの中で選択されているような気がしますので、ある程度こういう選別できるような仕組みができるエリアというのは、せいぜい政令指定都市なのかなという感じはしています。

【臼井委員】 加藤さん、それはもうそこの地域で、このタクシーはいいタクシーだとか、悪いタクシーが決まっているということなんですか。

【加藤委員】 いや、このタクシーは乗りたくないとかね。例えば千歳の市内、10のタクシー会社しかないんですよ。10のタクシー会社の中で、当然、値段の安い会社もあれば、普通の会社もあれば、観光をしっかりとできる会社もあれば、その辺は利用者がしっかりと選んで電話をされる。一番選ばれないのは空港ですね。空港はどのタクシーがいいのかというのはさっぱりわからないから、そういう意味では、そういう同じ全国統一のをつけるということは必要なのかもしれませんが、市内のお客さんは既に選択をされていると思います。これは多分、田中さんのところも同じだと思いますけれども。

【臼井委員】 それはどういう基準で選択をしているのでしょうか。

【加藤委員】 やっぱり1回乗って感じが悪かった会社は乗らないとか、非常に単純ですよ。

【臼井委員】 つまり、今、ランク制度がないにもかかわらず、実態的にランクがついてしまっているということですか。

【加藤委員】 はい。それはお客さんの中で選択されています。

【田中委員】 例えば僕の地元、北九州でも売り上げが1日9,000円のところと2万8,000円のところって、こんなに差があるんですね。それはもうお客さんが決めていて、中には少々汚くても怖くてもいいから早く着いてくれる会社みたいなのところも、ほんとうはいけないんだけど、そういうところも選んでいる人もいちゃっているというのはあれですよ。だから、よその地域から人が来たときに選べるような形にしていけないと、地元の人たちは多分、価格競争をやっているところは安いか、高いかでお客さんが選んでいるところもあるし、そのままでも選んでもらっている会社もあるということなので、だから、要は、例えば行政からよく言われるのは、市町村からね。要は

初めて来た人たちがその町で最初に接する地域住民はタクシーのドライバーなんだから、そこに入れる車だけはきちっとしてくれと言われるんですね。

【臼井委員】 それはそうですね。

【田中委員】 だから、そういうようなところでやっていかないと、町を走っているところは、多分、かなりのところで選択はされている。

【臼井委員】 そうすると、福岡空港に着いたときに優良タクシー乗り場をつくれば、かなりそれは効果があるわけですよ。

【田中委員】 そうですね。ただ、福岡で言うと、今、福岡空港に入っているのはほぼ個人さんが多いので、要は福岡空港という空港の利便性もよ過ぎるので、みんな地下鉄で行ってしまうというのが多いので。

【臼井委員】 そうですね。地下鉄ですよ。

【田中委員】 だから、要は、その町に来て初めて乗った人が嫌な思いをしないようにしないとだめだというのが大前提で選べるような形にしておかないと、あとはやっぱり地方は口コミですから、だから、例えば北九州よりも小さい地区はいっぱいあって、遠賀地区などというところに関しては、話題の遠賀タクシーさんとかというのもありますけれども、でも、あそこが幾らああいう形をしても乗らないお客さんは絶対乗らないですし、だから、そこに来て地理がわからない、方向がわからないようなお客さんたちがきちっとしたところに乗って遠回りされないようにとか、嫌なイメージを抱かないような部分での選択ができるようなものというのはあれですよ。でも、ずっと暮らしている人たちは、あその会社には絶対乗らないというのは決めている部分があるので。

【山内委員長】 大体、地方へ行くとそうですね。

【田中委員】 はい。

【山内委員長】 ただ、そういう人たちにも、これは客観的な情報として優良か、そうではないかということがあれば、判断の1つの材料にはなりますね。

【臼井委員】 そうですね。だから、ランクをつけてみたら、やっぱりあの会社はだめねとなるか、あるいは……。

【田中委員】 そういうところには運転手たちが居つかないという部分もありますけどね。

【臼井委員】 ひよっとすると、いいと思った会社もあんまりよくなかったねということになるかですね。いろいろありますね。

【田中委員】 はい。

【山内委員長】 どうぞ。

【待鳥委員】 さっき今村さんから前の課題のところ、悪い事業者が退出するためのものか、全体を底上げするのが目的か、目的の話が随分出ていましたけれども、これはここともかかわってくると思うんですね。悪い事業者を退出させるというのは法令違反できちっと運輸当局にやってもらうというのが一番基本だと思うんですけども、ただし、この評価制度の運用次第によっては、悪い事業者というか、ある意味、背中にバツをつけられるようなものですから、はっきり言って運用次第では。そこはさっき言ったように乗りませんよね。ましてや流しではない地方都市などへ行って、あそこの会社はCランクだよみたいな話をされたら、だれも乗りませんよね。

そうしたら、ある意味、生殺与奪権をこの評価制度が握ってしまって、低いランクをつけられた事業者が退出せざるを得ないという事態にもなりかねない。だからこそ客観性と信頼性を持たなければいけない。あまり緩い制度、ましてや先ほど構内権の問題が出ていましたけれども、乗り場での制限なり、あるいは入構権の制限ということまでかかわってくると、これは死活問題になってしまって、さっきみたいに自己申告でやるといった話になったら、まさに正直者がばかを見るといったような事態だって出てきかねないわけですね。そういう意味では、この運用の問題も含めて、この制度が信頼性、客観性を持たなければいけないということの意味というのはかなり重い、というふうに思います。

【山内委員長】 そういうかなり微妙な問題も含んでいるということを前提に制度つくる。運用しなければいけませんね。

ほかにいかがですか。では、すみません、時間もあれなので、もう一つ議題があって、地域の関係者との連携事例ということで、多様なサービスのほう、こっちについても少しご説明いただいて、皆様のご意見を伺いたい。よろしくお願いします。

【事務局（長田）】 それでは、資料の5について説明いたします。多様なサービスに関する地域の関係者との連携を事例としまして、検討のモデル（案）について説明をいたします。

2ページをごらんください。利用者ニーズに応じた多様なサービスの普及を図るに当たっては、タクシーが地域公共交通を形成する重要な公共交通期間であるという位置づけを踏まえると、個々の事業者努力を前提としながら地域の関係者との連携によって、

従来型のサービスとは異なるサービスの提供、利用者への情報提供を含む需要の拡大の取り組みを行うことが利用者による選択制向上と事業者の収益の拡大につながるのではないかと考えております。そこで、既に実施されている事例から、地域関係者の連携についての取り組み事項を整理し、モデル化することを目指してはどうかと考えております。

3ページをごらんください。地域関係者と連携した取り組みを行っている事例をこの図にあるようなモデルで整理することで、地域における利用者ニーズへの対応について、今後の取り組みのヒントとしてはどうかと考えております。観点としましては、個々の事業者努力を前提とした上で、タクシー事業者間の連携、他業界の事業者との連携、行政との連携、すべての関係者との連携という4つの観点が考えられるのではないかと考えております。

4ページをごらんください。最初の例として「ちゅらじま沖縄観光タクシー」でございます。先ほど少しお話も出ておりましたが、乗務員資格の認定制度によって地域に來訪する観光客のニーズにこたえている事例でございます。観光地であり、主な交通手段が自動車であるという地域特性を踏まえ、タクシー事業者、法人・個人タクシー協会と観光協会が連携して制度運営を行っている事例でございます。

続いて5ページ目をごらんください。あわせて観光コンベンションビューローからは旅行会社の資料の送付やプレゼン、ホテルグループへの営業活動など観光業界に対する――すみません、失礼しました。間違えました。戻ります。

これらのページでは制度構築までの取り組みについてまとめております。①から⑤までの番号が取り組みの時系列順になっておりますので、この順に説明をいたしますと、もともと法人タクシー協会独自の認定制度を実施していました。その当時、行政から観光コンベンションビューローに「観光産業人材育成事業」の実施の要請があったとこのことでございます。その要請と同時期に制度の発展について観光協会に相談がございました。それらの動きを踏まえ、観光協会から個人事業者も含めた認定制度の実施提案があり、ワーキンググループを結成し、制度の検討、要綱策定に至り、制度がスタートしております。

続いて6ページをごらんください。制度構築後の取り組みでございます。利用率を高めるための取り組みについてまとめております。観光コンベンションビューローが中心となって観光業界、タクシー業界、行政が協力をして各種の取り組みを実施してござい

す。タクシー業界ではマナー研修などの実施、乗務員への制度説明の開催を行い、観光業界に対してはホテルへの資格認定者の優先利用の依頼や教育委員会への修学旅行での優先利用依頼といった営業活動を実施しております。また、あわせて観光コンベンションビューローからは旅行会社への資料の送付やプレゼン、ホテルグループへの営業活動など、観光業界に対する制度の周知・活用を実施しております。行政は市町村でのパンフレット等の配布などで連携をしております。

続いて7ページをごらんください。こちらはタクシー事業者7社が共同で福祉輸送専門会社を立ち上げて、NPO法人や行政も連携して共同配車センターを設立し、地域福祉輸送ニーズにこたえている事例でございます。この地域の特性としましては、高齢化、福祉輸送ニーズの存在、人口遍在による公共交通機関のサービス低下がございます。連携の当事者として、タクシー事業者7社、NPO法人、行政などがございます。今年の4月にサービス提供を始め、7両の福祉車両が活動中でございます。

次の8ページをごらんください。会社設立までの取り組みをまとめました。まず、タクシー業界内での共同事業化の提案がなされ、行政への協力要請を行い、モデル事業認定のための協議会が設置されました。タクシー業界では各社から福祉事業を切り離し、新会社を設立し、NPO法人や行政も参画して共同配車センターを設置したという流れでございます。

続いて9ページをごらんください。柏市において乗合バス路線廃止に伴って発生した地域の少人数定期輸送ニーズにこたえている乗合タクシーの事例でございます。柏市では狭い道が多く、大型車両の通行が困難であり、また、既存のバス路線が撤退したことにより、公共交通機関の確保が問題となりました。そこで柏市では市主導で乗合タクシー事業の実施を計画、地域の足の確保を目指しております。

次の10ページをごらんください。同じようにサービス実施までの流れをまとめました。バス路線が撤退していくことにより需要が生まれ、市が地方タクシー協会で乗合タクシーに関する勉強会を実施しました。タクシー事業者が営業計画を提出、プロポーザルを経て事業者が指定され、市が定額の運行補助を行いながら運営をしているという流れでございます。

続いて11ページをごらんください。銚子地区の連携事例でございます。銚子地区において複数事業者が定期的に情報交換を行うことによって、地域の多様な輸送ニーズにこたえている事例でございます。地域特性といたしましては、高齢化、新聞等でも話題

になりましたが、公立医療機関の休止がございませう。連携の当事者はタクシー事業者、福祉・医療関係事業者、行政でございませう。

地区内の事業者にお話を伺ったところ、こういうことを行うことによって売上げが数年で2倍と大幅増になり、事業のポートフォリオも通常のタクシーサービス100%から通常のタクシーサービス50%、ケア輸送35%、タクシー代行15%と変化したということとございませう。また、副次的な効果といいませうか、入社希望者も今までの運転業種経験者中心から、他の産業経験中心へ変わり、各種の資格を持つ人、目指す人が入社してくるようになったとのこととございませう。

続いて12ページをござんください。連携による取り組みをまとめておられます。タクシー業界では、共同でコンサルタントを呼んで勉強会や必要品の共同購入、仕入れなどの取り組みを行い、福祉・医療業界への対応として24時間対応による病院間の転院や透析、通院等のサービス提供などで連携し、タクシーという業態で24時間対応できるということとアピールしてやっているとございませう。自治体との連携においては、銚子警察署と防犯協定を結んでやっているとございませう。

多様な関係者の連携という観点では、市町村主催の各協議会への参加、地域活動への積極的な参画を通じて地域活動、コミュニケーションを強化しておられます。タクシー会社は非常に経営主体が明確でありますし、信用がございませうので、まさしく地域の足としてこのような取り組みに加わることによって、地域住民のニーズにこたえているのではないかと考えておられます。

最後に13ページをござんください。これまで見てきたサービスの事例をまとめておられます。個々の事業者の努力を前提とした上で、このような連携モデルが考えられるのではないかと考えておられます。新しいサービスをいろいろやる中で、非常にコストの問題等で難しいところもあるかと思ひますが、連携という形でやっていくということが1つ考えられるのではないかと考えておられます。タクシー事業者の協力によって実施可能な取り組みもありますが、他の業界、事業者、行政とも連携を行いながら、地域のニーズにこたえていくということが大切ではないかと思ひます。今回、調査が進みませんでした、子育て支援等のサービスについても、今後調査いたしまして報告する予定にしておられます。

以上でございませう。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。



ということで、連携型の事業をこんなふうに考えたらどうかという、そういうご提案というか、事例ですね。これについてもご意見をいただいて、場合によったら具体的に何か進展するという可能性もあるわけだから、その辺は頭に入れてご意見をいただければ。いかがでしょうか。

どうぞ。

【田中委員】 今、地域協議会というのが立ち上がっていて、表向き、要はこういうサービスを考えようというような協議会にはなっているんですね。そこで初めて、今まではそれぞれの地域で行政とか警察だとか、いろいろなところと何かあったときに、その対策として手を打っていたけれども、これからはそれぞれの営業、区域の中で地域協議会が立ち上がっているのだから、あらかじめそこで、その地域の問題でタクシー業界が何を手伝えるのか、何ができるのかというのを話すということで、とりあえず始まっていることは、141の地域では始まっていると思うんですね。

だから、あとは、問題は、それをタクシー業者がやっていいことか、悪いことかということをはかの免許に触れるのではないかなというようにどこかうまく調整していただければ、もう中身は、要はそれぞれの地域のニーズに応じたものをタクシーがやっていくということでもいいわけですね。

【臼井委員】 質問、いいですか。この銚子のケースって、これ、何が一番目新しいんですか。この最後の医療・福祉業界との連携となっていますが、病院間の転院とかというのは、タクシーを使うことも普通にあるわけですね。

【事務局（長田）】 そうですね。

【臼井委員】 何が目新しいんですか。

【事務局（長田）】 それぞれのサービス自体はどこでも行われているようなもので、特に目新しいということではないかと思いますが、単一の事業者ではなくて、複数の事業者で対応することで、より広く時間とか地域の問題とかをカバーできて、きめ細かく対応できるということと、先ほど言いましたようにタクシー会社という24時間やっていて、きちんとした会社として地域の中に根づいているというようなことで、安心して任せられるということなどがあまして、ここの地域では結構、そういうふうな利用をされているということをお聞きしております。特に新しいものというのではなくて、地域の特性もあるかと思いますが、それぞれのその地区のタクシー事業者さんが積極的に取り組んだ結果ではないかなと思っています。

【臼井委員】 個々のタクシー会社ではできないのだけれども、タクシー業界が何社かまとまってやるとできると、そういう話ですか。

【事務局（長田）】 例えば広い、市をまたがって、地域をまたがってやる場合、ここだったらできるけれども、こっちだったらできないということもありますし、それから、ある程度まとまれば車も融通が付きやすいといったようなことなどもあるので、対応ができると聞いております。

【山内委員長】 よろしいですか。

【臼井委員】 柏の場合は何ですか。これも何か目新しいんですか。

【事務局（長田）】 特に目新しいということではないかと思いますが、乗合タクシーの事例の1つとして紹介させていただいております。

【臼井委員】 この柏のは、定時に運行しているわけではないんですね。定時にするんですか。

【事務局（長田）】 定時に運行するという形になっております。ですから、ここにはもちろんコミュニティバスも走っているわけですが、コミュニティバスが走れないような地域、それほどニーズがないような地域のところにタクシーのほうがジャンボタクシーという形で地域の中を回っているということでございます。

【臼井委員】 この場合は市のほうが補助金を出している、運行補助を出しているというところでやれているということなんですかね、簡単に言えば。

【事務局（長田）】 そうです。

【山内委員長】 コミバスと同じ。

【臼井委員】 要するに小さいバスですよ。

【事務局（長田）】 そうですね。

【臼井委員】 だから、小さいバスに補助金を出しているのと結局変わらないということなんですかね。

【山内委員長】 でも、一連の流れの中でタクシーとバスの境目をどうするみたいなのがあって、だんだんとそれがぼやけたほうがいいのではないかと、ご議論の中で出てくる。それはそれで1つある。

さっきの田中さんの話で、協議会でいろいろやったときにほんとうにできるかどうかという、ある意味では制度的な問題とか、そういうのを少し整理していただくとやりやすい、そういうことですかね。

【臼井委員】 田中さんのところでされていて、何か制度的にぶつかることはあるんですか。

【田中委員】 たまにありますけれども、そういうときは、とりあえずあきらめますけど。

【臼井委員】 例えばどんなことですか。

【田中委員】 最初にも言ったけれども、例えば深夜の宅配の不在者配達とか、要は例えば宅急便業者は9時で終わってしまうけれども、タクシーは24時間走っている。それで、例えば北九州は単身赴任の人が多から、夜帰ってくるのは9時過ぎ。運送業者に聞いたら、土日に再配達が集中してそこに人を入れなければいけない。生もの以外だったら、夜1時でも2時でも配達してくれないかなど。そういうときにタクシーは、要はずっと町に、1時間でも2時間でも待機しているから、それを例えばその業者と話をして、コンビニでも1個預かると手数料100円ぐらいもらえるので、営業エリアぐらいだったら、近くの営業所まで持っていったりして、そこから、営業所から運んで持っていくのに100円ぐらいちょうだいよという話をしたりですね。

ただ、それをするためにはトラックが必要です、運送業の免許、取りなさいよというから、そうですねという話ですし、例えば薬を持っていくにしても、要は乗ったお客さんが薬の順番待ちをするのが大変だから、それを持って行ってあげよう。持っていくと薬剤師協会から、インフォームド・コンセントの問題があるから、おまえらはだめだと怒られたりですね。何かそういういろいろなものは、やろうと思えばできる部分はある。これは無理やりやることではないんですけれども、要はやりたい運転手さんたちがいて成り立つことだとは思うんですけれども、ただ、そういうものはあることはありますよね。

ほかにも例えば警備会社と提携をして、無線の網がありますから、その網で、何か警報が鳴ったときに例えばある警備会社はその地区には警備の車が50台しかない。それが全部出払っちゃったときに、要は見に行くだけ、見に行って、うちが無線で何があったかという通報を警備会社にしてあげて、何かそこで火事なのか、泥棒なのかというのがわかれば、要は警察とかそういうところに電話するという、そういうものを行っているし、全国的にやっているのは、緊急通報システムみたいなのは、各地のタクシー協会がそういう、例えばここで大きな事故があった、轢き逃げがあった、こういう車がないかというのを、無線を全部の会社が使って、そういう車を見つげるとかいうことはやって

いる。

これは別にお金になる問題ではないので、だから、それは要は当然やらなければいけないこととしてやっていますけれども、新たに何かしようとしたときには、ほかの事業者に迷惑、本業でやられている方に迷惑をかけないようにところでやれるのだったら、それを補完する事業はやりたいなというのはあるんですね。トラックをやるのだったら、トラックやれという話ですから、トラックの人たちがいないから、いない時間だけでもタクシーにやらせてよという部分とかですね。

【臼井委員】 つまり、タクシーが宅配業務を夜中にやろうということですね。

【田中委員】 そうですね。

【臼井委員】 それは今できないわけですね。

【田中委員】 だから、今、やるのだったら、営業所にトラックを1台ずつ置いて、貨物輸送の免許を取ってやるということですね。

【山内委員長】 軽貨物だったらできそうですね。

【田中委員】 そうですね。逆に、まあ、ここで言う話ではないのかもしれないですけども、軽貨物が荷物と一緒にお客さんを運ぶときもあるんですよ。

【山内委員長】 それ、よく話題になったけどね。

【田中委員】 そう。それが一番困る。

【山内委員長】 そういう問題がある。

【田中委員】 それが一番困る。ここで話す問題ではないかもしれませんが、でも、それは地方では結構大きな問題なんですよ。ものすごく大きな問題なんです。北九州でも郡部などではタクシーだと2,000円ですけども、それが300円で行ってしまう事業者がいますから、おばあちゃん、一緒に運ぼうかといって。いや、笑い事ではなくてほんとうにそうなんですよ。

【山内委員長】 ほか、いかがですか。この辺は、きょう、よかったなと思ったのは、最後、抽象化してくれたから一般化したので、こういう連携ってあり得るのではないかとか、そういう1つの参考になるかもわからないけれども、一方でまた今のように具体的にどういうことができてみたいな、そういう情報も必要だという話もあるので、その辺もご考慮いただいたらいいかわかりません。

【事務局（長田）】 わかりました。

【山内委員長】 議題については大体以上で、特に2番目の議題が一番大きいですね。

評価制度についての検討ということで、きょういろいろな意見をいただきましたし、客観性をどう担保するかということと、それから、コストをいかに抑えるかということと、それから、絶対、相対の問題は絶対評価でいくというようなことでよろしいかと思えますけれども、あと評価項目、これもいろいろご意見をいただきましたが、その辺、もう少し詰めていただいて、次回またご議論ということでよろしいかと思えます。

一応、これで議事を終了しますが、何かほかにご発言、特にということであれば。どうぞ。

【手水委員】 さっき加藤会長がおっしゃいましたように、地方でのこの評価制度というのが、始めから地方では乗るタクシーは決めているんだということで、これはなかなか浸透しないのではないかとということがありましたので、であれば全体的なこのタクシーをレベルアップするという、もう一つの考えを申しますと、例えばもっと別のインセンティブがあれば地方でも取り組めるのではないかという思いがありまして、1つ思うのが、例えば個人タクシーさんの自賠責と法人タクシーの自賠責のこの保険料の差なんかものすごく大きいですね。思いつきで申しわけないんですけども、1つの方法として、そういったところで安全、無事故とか、そういった評価によってそのタクシー会社の自賠責の保険料が下がるとか、料率が下がるとか、そういったのも考えて地方も一緒にやっていける制度にしていければなと感じたものですから。

【山内委員長】 すぐに可能かどうか、ご考慮いただいて、ご検討いただいてということですね。

【事務局（岩川）】 別の部署で自賠責をやっていたんですけども、基本的にご存じのとおり、自賠責って同一車種、同一料率なので、なかなか難しいところはあると思えますけれども、例えば別の交通共済なり、別のところで料率にそういった縛りがかかっていないところで工夫するとか、そういう方法はまた別途あると思えますので、少し検討したいと思えます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。では、よろしければ、きょうの検討会はこれにて終了ということになりますけれども、事務局から何か連絡等があれば。

【事務局（長田）】 次回の委員会につきまして、いろいろ何度も連絡させていただいておりました申しわけございませんでした。一応、明日締め切りで、もう一度日程について連絡をしておりますが、皆様のほうの合意がいただければ12月22日の火曜日、

14時ということで開催させていただきたいと思っておりますので、正式にご案内させていただきますが、12月22日、火曜日、14時をご予定いただければと思います。

【臼井委員】 1週間おくれるわけですね。

【事務局（長田）】 はい。

【臼井委員】 当初から。

【事務局（長田）】 当初、15日でご案内をさせていただきまして、22日を加えまして、もう一度ご案内させていただいておりますが、22日のほうで開催させていただければ。

【加藤委員】 22で確定ですか。

【事務局（長田）】 ええ、確定させていただきたいと思っておりますので。

【川野委員】 15日は中止。

【事務局（長田）】 15日は中止。いろいろ不手際がございまして申しわけございませんでした。22日という形でさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【山内委員長】 これ、場所はまだわからないの。

【事務局（長田）】 すみません、場所が現在のところまだ確定しておりませんで、それを含めました正式なご案内を後ほど出させていただきます。

【山内委員長】 ということで、22日、14時からということですので、ご出席方、よろしく願いしたいと思っております。

それでは、よろしければ、これできょうの検討会を終了いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —