

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4回）

平成21年12月22日

【事務局（長田）】 それでは、開会の時刻となりましたので、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4回委員会を開催いたします。

議題に入ります前に、事務局より本日の欠席のご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。本日は五十嵐委員がご欠席でございます。また、木村委員の代理として、海野様にご出席されております。本日の配席につきましては、資料2の配席図をごらんください。

続きまして、配付資料の確認をいたします。議事次第に一覧が載っておりますが、資料1の委員名簿から、資料6の報告書概要（案）まで6種類の資料を用意しております。一番後ろに、個人タクシー協会さんのほうから資料が一部追加で入っておりますので、ご確認いただければと思います。

配付資料につきましては、以上でございます。

マスコミの方をお願いいたします。写真撮影については、この時点で終了とさせていただきます。会議終了後、議事録を作成し、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、この後の議事進行をお願いいたします。

【山内委員長】 どうもお忙しいところお集まりいただきまして、特に暮れのお忙しいところ、ありがとうございます。議事次第に従いまして進行させていただきます。

まず議題2のところ、今日の一つのメインテーマですけれども、評価制度構築についての検討ということでございますので、資料を事務局でご説明いただいて議論したいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

【事務局（長田）】 それでは、資料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、事務局案をお示ししたものです。今回の委員会の場で、これからお示しします論点についてご議論いただき、委員会としての結論を出していただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは、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「評価制度の目的」について整理をしております。大きく分けて、目的は、悪質

事業者を淘汰し、健全な事業関係をつくり出すこと、事業者全体のサービス水準の確保に向けた努力を促進することのどちらにするかといった議論がございました。

事務局の案といたしましては、タクシー事業者全体のサービス水準の確保に向けた努力を促進することを主たるねらいとしてはいかがかと考えております。10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。「評価の任意性と評価を受ける条件」についてお示ししています。大きく分けて、評価の任意性については、一定の条件を満たした上で申請させるのか、それとも、全事業者の受ける義務とするのかといった議論がございました。

事務局案としては、一定の条件を満たした上で、事業者から申請させることとし、制度構築に必要な費用は、事業者の負担により賄うということにしてはいかがかと考えております。

また、現在実施中の東京特別区・武三については、従来どおり全事業者を評価することにしてはどうかと考えております。

続いて、4ページをごらんください。「評価の単位」についてお示ししています。大きく分けて、評価の単位については、事業者単位で行うのか、事業者単位の評価としつつ、運転者個人の努力でも優良となれるようにするのかといった議論がございました。

事務局案としては、評価にかかる作業量を考慮して、事業者単位で行い、本評価制度の対象は、東京特別区・武三以外の法人事業者とすることにしてはいかがかと考えております。ただし、運転者個人の努力を反映させるためにも、地域の優良運転者表彰を受けている者については、別途インセンティブとして、優良乗り場の利用などを認めるとしてはどうかと考えております。

続いて、5ページをごらんください。「認定の種別、有効期間と取消し・格下げ」についての説明です。認定の種別は、「優良」「最優良」「認定なし」の3段階とした上で、有効期間は2年とし、認定1年後に事故、違反、苦情に関するデータを提出させ、基準適合性を確認する制度としてはいかがかと考えております。

また、重大な事故を起こし、行政処分を受けた場合及び認定の際に虚偽報告を行っていたことが発覚した場合は、格下げとするという内容にしてはいかがかと考えております。

続いて、6ページをごらんください。「評価の基準」についてお示ししています。大きく分けて、評価の基準については、絶対基準で評価するのか、相対基準で評価するのかといった議論がございました。

事務局案としては、タクシー事業者全体のサービス水準の確保という目的を考慮し、また、事業者にとってわかりやすい基準とするため、絶対評価で行うこととしてはいかがかと考えております。

続いて、7ページをごらんください。評価の前提条件についてお示ししています。申請の条件は、法令遵守、安全実績、行政処分の状況に問題がないこととし、具体的には、安全管理、運行管理、地理・旅客接遇の指導、車両整備、労働環境の整備といった法令遵守項目に加え、安全実績や行政処分の状況を確認することとしたいと考えております。

なお、これらは前回の委員会でお示しさせていただいた案から変更はございません。

続いて、8ページをごらんください。評価の項目についてお示ししています。評価項目は、安全管理体制、接遇、安全実績を中心とし、全国的に導入を求める項目を提示するとともに、地域で定める項目を例示するというようにしてはどうかと考えております。

具体的には、資料内に記載されているように、安全に関する方針や研修の有無、事故対応時のマニュアルの整備、内部監査の実施、運転者の健康管理といった安全管理体制、接遇に関する研修の実施、苦情対応マニュアルの整備、社内接遇評価制度などの接遇及び、実際の事故発生率などの安全実績を評価することとしたいと考えております。

続いて、9ページをごらんください。「審査の方法」についてお示ししています。大きく分けて、審査の方法については、優良は書類審査のみで行い、最優良は訪問審査、モニター調査も実施するのか、優良、最優良ともに書類審査で行うのかといった議論がございました。

事務局案としては、評価の客観性と作業量を考慮し、優良、最優良ともに書類審査で行うが、体制が整った地方では、訪問審査、モニター調査も実施することとしてはいかがかと考えております。

前回の委員会の場合では、前提条件をセルフチェックとしておりましたが、皆様のご意見を受けて、客観性を確保するため、書類審査は前提条件についても行う方針に変えさせていただきました。

審査体制については、タクシー事業に関する知見を有する中立的な組織に実施させることとし、また仮に、全国で13カ所ございますが、運転者登録実施機関が評価実施機関となる場合にはデータの活用が可能になると考えております。

続いて、10ページをごらんください。「認定の難易度」についてお示ししています。大きく分けて、認定の難易度については、ある程度努力をすれば優良と評価されるレベルと

するのか、相当程度の努力をしなければ難しいレベルにするのかといった議論がございました。

事務局案としては、タクシー事業者全体のサービス水準の確保という目的を考慮するとともに、選択されるだけの優良事業者数を確保するために、ある程度努力をすれば優良と評価されるレベルを優良認定の基準としてはいかがかと考えております。

続いて、11ページをごらんください。「実施の対象地域と地域性の考慮」についてお示ししています。

大きく分けて、全国一律の制度としてスタートし、詳細は地域ごとに異なる制度とするのか、大都市圏を中心にスタートし、詳細は地域ごとに異なる制度とした上で、地方では制度導入の可否も含め検討するのかといった議論がございました。

事務局案としては、利用者周知率と活用可能性の向上を考え、全国一律の制度としてスタートし、詳細は地域ごとに異なる制度とすることとし、したがって、制度の詳細設計は地域の関係者で議論し、地域ごとに決定することにはいかがかと考えております。

この点につきましては、これまでの議論においても意見が分かれておりますので、今回の委員会で結論を出していただきたいと考えております。

続いて、12ページをごらんください。「新たな評価制度における表示の対象」についてまとめました。

この点に関しましては、事務局案としては2案お示ししますので、この場でどちらの案を採用すべきかご議論いただき、委員会としての方向性をまとめていただきたいと考えております。

まず、案1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。これは最初に、前回の委員会でお示したものと同じです。具体的には、案1は、現在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た上で、東京の法人事業者及び全国の個人事業者、全国の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、表示を統一するという案です。

続いて、13ページをごらんください。案2では、現行制度はそのまま残し、東京特別区・武三以外の法人事業者を対象として新制度を展開するという案であり、表示の統一などは行わないという案です。

以下に、案1、案2のそれぞれの問題点をまとめさせていただきました。

案1は、全国一律のため、どの地域に行っても優良業者を認知できる。個人と法人の比

較ができるというメリットがございますが、一方、同じ最優良でも、東京法人とその他の地域ではレベルが違い、公平でない。新制度は書類審査があるが、マスターズ制度は自己申告であり、公平でない。ステッカー、行灯等の変更費用が生じるなどのデメリットがございます。

案2を選択すると、案1のデメリットはなくなりますが、そのメリットも失われてしまいます。この点に関しては、どちらの案でいくべきか、この場でご議論いただき、結論を出していただきたいと考えております。

繰り返しになりますが、全国で実施するかどうか、既存の制度と関係をどうするのか、今お話ししました、この2つの点を含めまして、本制度の概要について、この場で結論を出していただきますよう、よろしく願いいたします。その結果をもちまして、正式の案を作成したいというふうに考えております。

以上でございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

今お聞きのように、事務局から、この委員会で意思決定をするといえますか、方向性を出していただくというふうなことが何点かあります。そこを中心にご議論いただければと思います。

確認ですけれども、全国でやるかどうかというのが1点目でしたっけ。

【事務局（長田）】 はい。

【山内委員長】 論点をもう一度。

【事務局（長田）】 11ページをごらんください。論点は、全国一律の制度としてスタートし、詳細は地域ごとに異なる制度とするということと、大都市圏を中心にスタートし、詳細は地域ごとに異なる制度とする。地方では制度導入の可否も含めて検討すると、そのどちらの方向で……。

【山内委員長】 これは1つ目ですね。2つ目は、次の12、13ページのところですね。

【事務局（長田）】 はい。

【山内委員長】 ということで、今日皆様のご意見を集約したいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、それも含めて、まずはご議論ということで、いかがでしょうか。

【臼井委員】 12、13ページのところですが、1つ質問なんですけれども、「現行制

度はそのまま活用するが、評価制度の表示はすべて統一する」の中に、この最初の案は、法人のところで、東京とその他の地域を分けるということなんですか。

【事務局（石崎）】 案の1は、分けないで、結局、全国一律に優良とか、最優良とかという表示にそろえてしまおうじゃないかというのが案の1であります。わかりにくいかもしれませんが、網がかかっている黄色の、さらに濃い色のところは読みかえの対象と書いてありますが、例えば東京でやっていますAAのものは、新評価制度では最優良というふうに表示をしてはどうかということで、全部こちらでは、全国で統一してしまおうというものであります。

案の2は、結局、東京は東京で先行しておりますので、それはもう変えないで、今の仕組みをそのまま、表示をそのまま使おうじゃないか。個人のマスターズ制度についても、既に展開されているので、それはそのまま使って、その他の地域というところで、東京以外のところで新しい評価制度の表示をしようじゃないかということであります。

【臼井委員】 そうすると、表示が最優良、優良という表示になるという……。

【事務局（石崎）】 案の1だと、全国そういうふうな。どういう言い方をするか別ですけども、表示を全国でそろえようということになります。

【臼井委員】 もう1つの案は、東京が今AA、Aですね、そっちにそろえるという案もあるわけですね。

【事務局（石崎）】 ええ、それはあり得ると思います。

【臼井委員】 つまり、今東京が使っているAA、Aを、最優良ならばAA、優良ならばAとして東京にそろえるという案が1つあると思うんです。それは考えられてないわけですね。それはまた別個の案ということですか。

【事務局（岩川）】 そこについては、一応選択肢として全く排除はしておりませんし、ご議論いただければと思いますけれども、アルファベット表記することが、必ずしも一般のご利用者にとってわかりやすいのかどうかというところで、若干疑問もあったことですから、こちらの事務局の案としては、最優良、優良ということでこれまで提示させていただいておりますけれども、そこに固執するものではございません。

アルファベット表記がよろしいということであれば、それも1つの選択肢だと思います。

【事務局（石崎）】 東京のほうが新しいものにそろえてくれというパターンと、東京のほうにこちらをそろえるというパターンがあり得ると思いますから、それは東京の方々のご意見が多分いろいろあるでしょうから、そちらも含めてご議論いただければと思います。

【白井委員】 僕も全部そろえたほうがいいという意見です。東京がAA、Aでそれなりに浸透していますから、最優良、優良をAA、Aにそろえてはどうかという意見です。できれば、個人もそれにそろえたほうが非常にわかりやすい。だから、全国すべてAA、Aになると。全国で、いろいろ評価は各地域で違うにしても、最優良であればAA、優良であればAということのほうがわかりやすく、さらに浸透させやすいのではないかと考えます。

だから、これは個人のほうから反対があるのかもしれませんが。

【海野専務（代理）】 お手元のほうに、業界のほうで用意して、別添資料で配っております。利用者によるタクシー選択性の向上を目的とした評価制度の論点整理（案）に関してという、協会の会長名で今日提出したもので説明します。

1、表示について。個人タクシーが実施している評価制度は平成10年から実施しております。それなりに浸透しつつありますので、今のままで表示してもらいたい。これが一番目の意見。

2のところ。個人タクシーのマスターズ制度における自己申告。ここは、ここに書いてありますけれども、自己申告といっても、これはだれでもそのまま認定するというものではありません。その次のページをめくってもらえばわかりますけれども、一番上のところ、「自己申告した者の審査においても、厳しい基準」、が示されているとおり運転記録証明書を添付することになっていますので、1点でも認定しないという基準が採用していますことをご理解ください。自己申告といっても、それなりの審査プロセスを経由して認定しているということを意見として提出いたしました。

ですから、マスターズ制度に関しましては、ここはできたら、今のままで推進したいというのが（社）全国個人タクシー協会の意見でございます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

【今村委員】 全国一律の制度としてスタートする問題並びに評価のあり方ですが、全国一斉というものを加味したほうがよりいいのではないかという意見なんですが、私自身がちょっと疑問を持っていて、事業者の方々にお聞きしたい点があります。

3ページの下ですが、「制度構築・運営に必要な費用は事業者負担により賄う」ということが記載をされ、その後に、9ページですか、「タクシー事業に関する知見を有する中立的な組織に実施させる」という書き方がありますが、全国一律一斉にということについては、

評価も大体、基本ベースは一緒であると、仮にそういたしまして、東京の一部を除いては、全く新しい制度としてスタートすることになるわけですね。事業者負担の問題で、ざっくばらんにいえば、絵をかいたはいいんだけど、実施する段階で、財政的な問題も含めて、そんなことはうちじゃできないよということになっては、もう何もない話でありまして。つまり、そういうところの問題が、事業者総体としてクリアできるのか。しかも、クリアできる中身というのは一体何なんだろうということについて、個人タクシーも法人の方もいらっしゃるわけで、その辺のイメージというのはどうなるのかという点です。

それから、この制度は任意性にしていますから、そういう評価を受けなくてもいいということで、あくまでも事業者本人がみずから申請して、申告をしてという取り扱いになるわけですが、うちはそういうのは関係ないよという事業者については、この仕組みを運用していくための財政的な問題というのは、全部免れるということになるのか。正直に言いまして、東京の法人並びに個タクでどういうことをやられているかということと同時に、今度やろうとしているところに一体どういう問題が発生することがあるのだろうか。仮にあるとするならば、どういう形でその問題を解決すれば、ここに書かれている制度が制度としてスタートできる前提条件というんでしょうか、その辺のところ、私には分かりかねる部分があるので、ぜひ、決意も含めてお教え願いたい。

【田中委員】 今のやつと同じような質問をしようと思っていたんですけども、コストの場合、例えばコストと人員ですね。例えば県単位でやるのか、営業エリア単位でやるのかによって全然違うんですね。県単位でやったとしても、例えば福岡でいえば、登録センターのある地域とない地域があってというのもあるので、それをどの程度までの単位でやるのかということと、コスト面にしても、ほぼ余裕がないです。要は、会費の滞納をしている事業者も多少あるぐらいの地域も結構あるので、コストと第三者機関といっても、第三者機関が何なのかということですね。協会に入っていない会社もありますけれども、第三者機関というのが登録センターなのかというと、登録センターと協会はほぼ一緒ですから、協会の中から登録センターの費用を出している部分がほぼなので、その問題と、インセンティブで優良乗り場を与えるというのもこの中に入っているんですけども、優良乗り場はだれが認定するのかと。今、各地方で起きている問題は、車が多いという問題で、それは減車すれば直るのかもしれないですけども、逆に乗り場が減らされている状況なので。だから、優良乗り場というのは、だれがどうやって認定するのかという問題ですね。東京みたいに、どことどことどこ決められればいいんですけども。

それともう1つは、ステッカーとか行灯等の変更費用というのもかなりばかにならなくて。今マイナスの話ばかりしていますよ。要は、会社が新しく代替えをしたくてリースをしようにもできない会社が地方はいっぱいあるという現状の中で、また、無線機も新しいものを入れなくちゃいけないという現状の中で、ステッカーぐらいだったら何とかできるけれども、行灯までかえられるかどうかという問題は、かなり深刻な問題ですよ。

だから、その辺のところでは基準をつくるにしても、地方はお金もないし、例えば福岡県でも、県の協会には事務員を入れても4人しかいないので、これでどうやって外に出て評価をしていくのかというと、じゃ、協会の役員がやるのかとなると、第三者じゃなくなると。その辺のところをうまく中身を詰めていかないと、最初にやっておかないと、多分福岡でもこうなんで、ほかのもう少し台数が少なくて、売り上げの低い地域は、もっと大変だと思います。大体それが現状は現状ですね。やらなきゃいけないというのはわかっているんですけど。

また、前回も言ったと思いますけれども、福岡では1月からエクセレント乗務員制度というのをやるので、それはそれぞれの会社で車を全部同じにして、横に博多織か何かの模様をつけて、運転手も博多織の制服を着てやるというのがもうスタートしているんですね。じゃ、そこで、福岡に評価制度を入れたときにどうするのかという。会社が例えばAとかAAじゃなくて、運転手だけその車にということも出てくるので、難しいとは思っています。

要は、全国一律でやれるのが一番いいと思うけれども、現実的にそのコストだとか、乗り場の問題とか、こういうのはかなり、事情はそれぞれの地域で違っていると思います。第三者の機関といっても、じゃ、だれがやるのかという問題。

【待鳥委員】 議論の大勢は全国でやったほうが良いという流れで来ているんですけど、私はあまり必要ないんじゃないかと思っています。

小さな町に1社か2社しかないところで、わざわざ評価を与える必要があるのかと。そういう所では利用者の方々のほうが、確かな目できちっと選択をされて選ばれているという実態があります。東京とか流し中心の都市では評価制度は必要かもしれませんが、地方に行けば行くほど、壮大な無駄になってしまうんじゃないかという感じがします。

特に、これは相対評価ではなくて絶対評価ですから、その町に3社あって、全部「最優良」になったときにどうやって選ぶのか。あまり区別のつけようがないといったような場合もあります。その町に1社しかないところも地方に行けばあります。そこでわざわざ評価をする必要があるのかということが1点です。

それから、ちょっと質問なんですけれども、7ページの申請の前提条件として、安全実績というのがあります。過去1年間の重大事故というのはよく理解できるんですけれども、道交法の重大違反とか刑法犯、あるいは運転者登録取消の有無、これは企業規模によって相当差が出てきます。1,000人もいるようなところと、20人しかいないところでは、発生件数は相当違ってきます。1,000人いるところで1件でもそういうのがあれば、これは申請の要件にならないのかと。細かい詰めが全く出ていないので、ここでは判断できる状況にはないということです。

それから、先ほど田中さんのほうからも出ておりましたけれども、優良運転者に対して優良乗り場を与えるということですが、これは厳密にどういう意味で使われているのか。以前も私は、優良事業者に対して5割とか、最優良事業者に対して75%の標章を発行するというのに対して反対をしました。この問題も、事業者に対する評価でもって、実際にそれで不利益を受けるのは運転者ですよ。事業者が優良、最優良をとれなかったがために、どんなに努力しても、その乗り場には入れないと。運転者個人に対する評価でもって、その乗り場に入れなかったら、それはわかります。しかし、法人に対する評価でもって、せっかく努力している運転者が、その優良乗り場に入れられないということについては、ちょっと矛盾が出ているんじゃないかというふうに思うわけです。

だから、ここで言われているのはどっちのことなのか、地域の優良運転者表彰を受けている者については、別途インセンティブということで書いてあるから、厳密にしておいていただきたいなということです。

【事務局(石崎)】 何点かありましたが、この委員会で、これからの詳細の設計の話にも絡みますので、ちょっとご議論の進め方のイメージをお話ししたいと思うんですが、先ほど企業規模の評価をどうだという話がありましたけれども、この委員会で大体の大枠を決めていただいて、さらに企業規模をどういうふうに反映するとか、そういうところは、さらに次の詳細設計の段階でご議論いただこうかなと思っておりまして、そこまで詰めた議論を、この委員会でやることは想定しておりませんでしたので、こういう書き方をしているということでございます。

それから、事業者単位で行うかどうかというのが4ページでございますけれども、前回、事業者の方々について、さらにステッカーを8割だとか5割だとか、評価に応じて変更するという案を出しましたところ、それは否定をされましたので、今回は事業者単位で評価をしてしまおうということでもあります。事業者単位で優良をもらった人たちは、全車両優

良でありますし、最優良の判定をもらった方々は、全車両が最優良ということイメージして資料をつくっております。

資料の一番下のただし書きのところは、今東京でAAとかAの車が最優良乗り場に入れるということに加えて、運転手さんで表彰をいただいているような方も、AとかAAをつけていなくても入れるというふうな運用をされていると伺っておりますので、それと同じイメージを持ってこの資料はつくっております。

以上でございます。

【待鳥委員】　そこをはっきりしておいていただければ結構です。

【事務局（岩川）】　若干補足させていただきますが、安全実績のところは、事故というのは、どんな企業であっても偶発的に起きてしまうものもありますので、1件でも起きたらだめということをもともと想定していたわけではございませんので、それを前提に、また詳細設計の際に議論したいと思います。

【待鳥委員】　それと、先ほど途中になったんですけれども、ローマ字表記なのか漢字表記なのかなんですが、東京でやられている、我々の認識からすれば、関係者以外はほとんどあまり関心を持っていないというぐらいのレベルじゃないかと思っています。知っている人は知っているけれども、大多数の人は、それを意識して利用されていないので、この標章がどういう評価なのかと全体に認識していただく上では、漢字のほうがいいんじゃないかと思っています。

【山内委員長】　ちなみに12ページのは、法人ランク制度、この提案だと、AAは最優良、Aは優良、Bというのは別に貼らないから、特に名称はなくてもいい。BとかCとかは。

【事務局（岩川）】　はい。特に。

【山内委員長】　それは特にですか。

【事務局（岩川）】　はい。というイメージです。

【山内委員長】　なるほど。

【関委員】　前回休んでしまったので、皆さんの議論についていけるかというところが心配なんですけど、私は、ずっと前から待鳥さんが言われるように、評価を既に受けている地域と、もともとタクシー会社が少ない地域は、地域で既に評価を受けているというふうになってきていまして、そういった意味では、この全国統一の実施については、私は前から懐疑的な意見をずっと申し上げているところです。

ただ、今回のように論点が非常にはっきりしてきて、これはなぜやるのかという一番最初の目的のところをかなり明確にされていて、ある意味では、タクシー事業者全体のサービスの水準確保に向けた努力を促進するということで、どちらかというと、これについては、この後でご議論いただくような、利用者による選択性の向上というよりも、統一的な評価をすることによって、それぞれのタクシー事業者さんの内部での評価なり、経営の努力の指標としてお使いになるということ、をはっきりと明確に今回打ち出されてきましたので、私は前から申し上げていたような意見ではなくて、今回は、ぜひ統一的にやったほうがいいんじゃないかという意見にさせていただきたいと思うんです。

今までは、タクシーをどう選ぶかというのは地域ごと、東京はほとんど、前から言っているように流しなので、どのタクシーが来てもとめちゃうわけですけども、地方においては、1、2社しかなければ、既に淘汰されて評価されて2社が残った、数社が残ったという形だと思うんですが、今回は、内部のサービス水準、タクシーそのもののサービス水準の確保に向けた努力を促すための評価だというふうに明確にされるのであれば、私は全国統一で実施をしていただくという方向がいいのではないかと思います。

その上で、コストの問題はちょっと別にして、消費者の立場から言うと、そういうものが評価できる体制づくりのところ、ぜひ普通の消費者なり地域の人々が入れるということによって、私はタクシーの現状——タクシーの現状は、今、私もこの委員になって初めてわかったんですが、ほとんどの人がこれだけ厳しい業界だということを知らないでタクシーに乗っている方もたくさんいますので、そういった意味では、タクシーと使う方の距離を縮めるという意味で、評価の体制の中に、地域の市民なり業界ではない方々が入っていただくことによって、タクシーをある意味では地域でもっと、逆にこれを活用しようとか、もっと違う形でも利用していこうというふうな形で、インセンティブが優良乗り場だけじゃ、やってもつまらないだろうと思いますので、もっともっとタクシーが親しみのある地域の乗り物だということに持っていけるような、逆に市民を巻き込める手段として、こういう統一的な評価をされるというところに、私は持っていったらおもしろいんじゃないかなというふうに思っています。

もう1つは、形なんですけれども、見え方は、今東京でやられているような部分で、A Aでもいいし、ほかの形でも、それぞれ地域ごとに表示の仕方が別でもいいんじゃないかというふうに思います。なるべくコストがかからない手法で。タクシーの、特に個人のところで言えば、三つ星も非常に親しまれていますので、これをあえて同じ制度にする必要

もないんじゃないかと思しますので、私は全国统一で実施することに重きを置く形にされて、見せ方とか実際のお金がかかる部分については、逆にかからないような仕組みでされていくということがいいのではないかなというふうにご提案させていただきたいと思いません。

【山内委員長】 ありがとうございました。

どうぞ。

【加藤委員】 私も前回お話ししましたけれども、地方は結構選別をされている。電話の呼び出しも含めて、無線の流れが、お客さんが選択できるような仕組みにもうなっていますので、できれば、今、関委員のほうからお話が合ったとおりに、コストを極力少なく抑えるというのは——今のタクシーの実態は、ほんとうにひどい実態なんですね。そういう中で、地方は、こんな金出せないぞというぐらいな状況になっていますので、できますれば、北海道であれば、例えば札幌が先行してやって、その中でどういう仕組みでやっていくかという細かい議論は、北海道に、札幌交通圏にらせていただいて、その中で議論して、最終的には、ほぼ近い形で収れんするんだと思います。

今、13政令指定都市がありますけれども、東京も既にスタートして、先ほど小林委員からお話を伺うと、東京はモニターだけでも年間100万円以上かかっているというお話も聞きましたし、札幌で今100万円以上かけて、あるいは50万円以上かけてモニターをやるか、あるいはいろいろなことができるかというのは、なかなか難しい部分があると思うので、事業者の立場からすると、大都市中心にスタートしていただいて、その地域地域で多少、先ほど田中委員がおっしゃったように、いい運転手さんを表示する方法も当然出てくると思いますし、その地域の特性に見合った形を、多少地域性を活かしてもらうような仕組みをとってもらったほうがいいのかと思っています。でも、全国では、こういう決めがあって、こういう表示をしてある部分については、ぜひ観光客の皆さんも、北海道に来たら、そういうことを見ながらタクシーを選んでいただける形になればいいのかなと思っています。

【山内委員長】 ありがとうございました。

【今村委員】 関連でよろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

手水さん、まだ発言していないから、先にどうぞ。

【手水委員】 確かにコストのことは我々も心配です。それもありますけれども、まず、

全国一律でやってほしいということは、前々から私は言うておりますが、そのことで、例えば事業者だけじゃなくて、運転手さん個人を評価するということについても、そういった仕組みが一律にあるということがいいんじゃないかなというふうに思っております。

それと、第三者機関については、今、地域協議会あたりでやっていますけれども、これに事業者、労働組合、そして利用者、労基、警察、そういったところが年に1回なり、当初は何回かあるでしょうけれども、そういった仕組みにしたほうが透明性があるのかなということを思っております。

【山内委員長】 今村委員、どうぞ。

【今村委員】 事務局のほうにお聞きしたいんですけども、10月1日に施行されました、私たちはタクシー活性化法という略称で言っているんですが、141の特定地域が指定されて、既に多くのところで地域協議会がスタートし、今、地域計画づくりをやっています。その中に、特定事業ということで、東京などを中心に、かなり詳しい内容の事業の事例というのが紹介をされているんですが、先ほどからの報告のありました中身と、特定事業の業務と一致するものがかなりあるわけです。

そこで思いましたのは、我々がここで一定の方向性を出したとして、今の地域計画の中に盛り込まれ、かつそれを個別の事業者なり、共同という形で事業者がいろいろな仕事を開始するということになるんでしょうけれども、その辺の扱いとといいますか、整合性といいますか、何らかの考え方を持っておられるんでしょうか。

【事務局（石崎）】 要はこの委員会で、どういう大枠の制度をつくるかというのをご議論いただいて、実際に具体的に動かそうと思うと、さらに詳細設計をしないといけませんので、その詳細設計はまた別の場でやろうかなというふうに私どもは思っています。それは、でき上がって、設計ができれば、それぞれの地域で地域計画を変えるなり、変更が必要であれば、地域計画を変更いただくなり何なりして導入すればいいでしょうし、別に必要がなければ、そういう形でもできるかと思しますので、そこは実際、制度が上がる段階で調整をすればよろしいのかなと思っておりますけれども。

【青山委員】 私も考え方としては、できれば全国一律で、一斉にどんというのが望ましいのはわかりますけれども、やっぱりこうした選択が必要なのは、大都市とか台数が多過ぎたり、トラブルが多かったり、苦情が多かったりする地域にとっては、こういったことを表示して、利用者が選択できるということが必要というか、なるべく早くやっていただきたいことかなと思っております。そういったところは、必ずやっていただきながら、

それ以外の地域については、地域の皆さんたちが、この辺が危ないとか、ここなら大丈夫というところがわかったり、あるいは費用の面で非常にここは大変だからというような配慮も含めて、ここまでやっていくというところを落としていただくのがいいのかなというふうに思っています。

それから、東京も、それは個人タクシーさんもほんとうは一緒のほうがいいのかもかもしれませんが、私としては、いろいろ努力された経緯を拝見したりしますと、基準がなかなか一致しない部分があるのかなと。それはそれぞれの協会の皆さんたちのお考えも尊重しながら考えたいかがかなというふうに思います。

【山内委員長】 ありがとうございました。

そのほか。どうぞ。

【小林委員】 今、東京で実施している、私どものランク評価委員会は、山内先生が委員長でここにおられる何人かの委員の方も入っていただいて、運営しています。実施してから8年ぐらいたちますが、その間でいろいろと変化してきています。優良者の割合が高くなり、委員の方からは、8割も優良者というのが果たしていいのかという意見があったりして、基準の見直しをして、優良者の比率を下げる検討も行ってきました。何回か最下位のランクを続けた方については、公表をしたほうがいいのかという意見もありまして、3年間最下位のCランクを続けると、公表することになります。また過去3年間最上位のAAのランクを続けた方が、逆にAよりも下に落ちた場合には、Aランクにとどめる救済措置など見直しも行っております。

提案では東京の法人としては、別の基準でというふうにはなっていますが、表示の部分でお願いしたいと思っておりますのは、現在車のサイドのボディにAAとAのステッカーを貼っていますけれども、優良タクシー乗り場の設置によって、AAとAランク評価の認識度が高まってきている感覚を持っています。また、今のボディに貼ってある表示方法の見直しも検討もしておりますので、東京センターのAA、Aという表示については、このまま使用していきたいと思っておりますのでございます。

【川野委員】 私は東京のほうなんですけれども、現在の制度があることはあるんですが、やっぱり大事なことは、利用者の目線というか立場、それから、これから日本も観光に力を入れていこうということですから、いろいろ歴史があって、いろいろの流れがあるにしても、一番わかりやすい制度のほうがいいんじゃないかと。日本国内でも、これからどこ行っても、利用者として、どこの地域でも、そういうバックグラウンドがわからなく

でも、ぱっと、あっ、これは優良なのかどうなのかとわかる制度のほうがいいのかなど感じます。

その基準は、法人、個人いろいろありますけれども、それはバックグラウンドで決めるにしても、利用者からすると、要は出てくる表示がわかればいいわけですよね。やはりそういうことかなど。それから、乗り場が優良乗り場という名称も出ておりますので、この際、総員でやる一貫性というほうが、AAとAは優良乗り場というよりも——優良にこだわっているわけじゃないんですけれども、全部同じフレーズというか、ワードのほうがわかりやすいというふうに思います。

ですから、いいチャンスですから、ステップアップするんだったら、一気にやったほうがいいような気がします。

【山内委員長】 ありがとうございます。

【丁野委員】 すいません、これまで2回も休んでいますので、やっと少し皆さんのご議論が理解できるようになってきたところです。ちょうど先週金曜日に特別区・武三の地域計画がまとまりまして、その中では、先ほど今村さんからお話があった点については、この委員会にかなりゆだねられているようなところもあって、そこをどうつなげていくかということが、(私の認識違いかもしれませんが、)まだ明確になっていないんじゃないかということを感じました。

実はその地域計画の策定の中でもいろいろな議論があったわけですが、いろいろな数字を見ていますと、非常に気になるのは、例えば実車距離が落ちている。この十数年間で22%ほど落ちているんですか。それから、1乗車当たりの走行距離が23%ぐらい落ちているんですね。ですから、何が言いたいかという、需要が全体的に非常に落ちてきているという中で、やはり我々は需要をどうやって喚起するかというふうなことをメインに置きながら、いろいろなことを考えなければいけないということを1つ前提において考える必要があると思っています。私はこの選択性の委員会も、実は新たな需要を創出するというふうな大きな命題の一環というふうな位置づけと理解をし、基本的にはそういう立場でおります。

需要を創造するということは、とりもなおさず、消費者のメリットをどこまできめ細かくくみ上げることができるのかということに尽きると思うんです。ですから、選択をするということももちろん消費者のメリットでありますので、今回の制度改革が、どういう形で消費者にとってメリットになり、事業者にとってさらにこのことがどんなふうにプラス

になっていくんだろうかというシナリオがちゃんと見えないと、なかなか次の取り組みにつながっていかないように思います。したがって、全国一斉でどんと何かをやるということより前に、東京で既に何年もやってこられたわけですから、そのことによる実証といたしますか、それがどれだけ実際の需要につながり、かつ消費者のメリットになり、選択性を高め、そして事業者がそのことによってどういうメリットを得たのかというようなところを、ある意味で検証していく必要があるのではないかなという気がしております。

それから、福岡の例と札幌の例が出ましたけれども、都市事情もそれぞれ違う中でいろいろな取り組みをやっていらっしゃるわけですね。特に福岡などでは、ある意味では消費者に如何にして乗っていただくのかという観点からの識別をきちんとやって、需要をふやしていく取り組みをやっていらっしゃるわけですから、もうちょっとその辺のところを実証していく必要があると思います。つまり、結論から言いますと、典型的な大都市の中で具体的な取り組みをやっているものをもう少し実証して、その上で全国一律というふうなことを最終的に考えればいいんじゃないかなという感じがしました。

今直ちにどんとやるということの、要するに必要性というのが、どこまで熟しているのかということについて、自分自身はよくわからないという状況での発言でございます。マイナスの発言をしたかもしれませんが、そういうようなことでございます。

【山内委員長】 ありがとうございました。

【田中委員】 ちょっと補足で。お金がないから何もやらないということじゃなくて、実際に福岡はそれもやったし、利用者懇談会というのを開いていますし、各地区でモニター会議も年に2回やって、それには、行政、観光業者、消費者団体、主婦連だとか、そういうのも全部入って、半年なら半年間、とりあえずタクシーに5回以上乗ってくれということで、5回のタクシー代を負担して、町でやって、1カ月に5枚以上の紙を出してくれということで、それを回収した中で、この会社のこれがああったとか、細かいところまで全部チェックして、その会社に注意をするところまでやっている。

福岡県全体では、要は、利用者懇談会というのをやって、拡大会議みたいなものをして、その中で何をしたらいいかということがあったし、乗り場の問題もそこで考えているということ。これは福岡だけじゃなくて、多分九州は各地でそういうことをやっていると思うんです。

要は、選ばれるとかというのは非常にありがたいことだけれども、お金がないなりにやっているんで、これ以上お金がかかるようなことは厳しいなというのが正直なところですよ。

だから、性善説なのか性悪説なのかというところで、とりあえず性善説に立ってやってみて、だめだったら振り落としていくということを、実はさっき今村委員が言ったみたいに、今度、地域協議会の中の地域計画にこれがいっぱい入っているんですね。要は、モニター会議をもっとふやそうとか、乗り場はこういうふうにしようとか、二重駐車をやめるためにこういうことをしようというのを、百何十個目ぐらい全部入れているので。その中で、まずタクシーの事業者として、一般のお客様に利用されることと、ご迷惑をかけないということの大前提に、何ができるかということを経営計画として今つくっている最中なので。そこに今度は、これとは違いますけれども、一般社団法人化とかいってお金がかかったり、かかんなかったりする部分もありますし、それから、先ほども言いましたけれども、デジタル無線化によって、要は5台とか10台の会社が、福岡県だと70%ぐらいあるので、その人たちがそこにお金をかけようと思っている段階で、こういう新しいものが出てくると、なかなかちょっと難しい。

さっきもそうだけれども、これは博多の会長に怒られるかもしれないけれども、やるんだったら、博多とか北九州から始めていかないと、1万円台に行くか行かないかの地域でそれを導入するというのが、例えば大牟田地区なんて全部で500台ぐらいしかないのに、そういうのを少し分けてとか、順を追ってそういうものを導入していくということをしていかないと、地域によってもかなり差のある評価が出てきちゃうんじゃないかということです。

【山内委員長】 ありがとうございます。

時間の関係もあるので、そろそろ議題の2についてはまとめに入らなきゃいけないんだけど、皆様のご意見を聞くと、まだまだ両論あるというのが実態で、あれですが、ただ、11ページの対象地域と地域性の考慮のところは、聞いている限りは、集約をすると、この論点の2つの真ん中ぐらいのところで落ちついているというイメージですね。多くの方は、全国一律の制度というのは前提にしたほうが良いという意見が多いけれども、それをすぐに全部入れるというのは、ちょっと難しいねというようなことですよ。

だから、そういう意味では、全国一律の制度としてスタートするけれども、今まさにおっしゃった順番をどうするかとか、内容についてもどうするかということについて、それぞれ議論して決めていくというような、そういうイメージのところでは集約できるのかなということかなと思います。

もちろん、さっき待鳥さんがおっしゃったように、ほんとうに少ないところだったら、

もう決まっているので、そこで意味があるのかということになるかわからない。もしそうだったとしたら、その地域の制度自体のつくり方、詳細のつくり方もまた工夫をすれば、何かそういうことになるのかなど。

ということで、私の聞いている限りでは、11ページの9については、そういうところなのかなと思います。

12ページ、13ページの10は、これもなかなかあれですけども、聞いている限り、少なくとも言えるのは、法人と個人で同じように最優良、優良というふうにするのはちょっと難しいかなというのはイメージとしてあります。ですから、その意味では、事務局案で言うと、案2のほうに近いけれども、ただ、法人については、やはりわかりやすさが重要であるというご意見があつて、これはAAとかアルファベットで統一するのか、最優良、優良ということで統一するのかは別として、どちらにしても、全国で統一したほうがいいんじゃないかと、こういうところが皆さんのご意見の大体の公約数かなという感じですね。どっちもある意味では、意図的に事務局が真ん中に落とせるように両方つくったというような、そういうお考えか何かわからないけど。というところだと私は思いますけどね。

とりあえず、この件についてはまだいろいろ、会議の時間が1時間ぐらいあるので、次の議題に進ませていただいて、最後のところでももしも必要なことがあったらご発言をお願いするようなことで進めたいと思います。

それでは、申しわけないですけども、議題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、これについてご説明を願います。すみません、時間の関係で、簡単に。

【事務局（長田）】 それでは、資料4をごらんください。こちらの活用可能性を高めるための方策について、前回の委員会の資料をもとに、具体的な実施主体、実施時期を加えた資料でございます。基本的には大きく変わっているわけではないんですが、今言いましたように実施時期とか実施主体を少し加えて説明してあります。

2ページにまいりまして、考え方の枠組みとしまして、利用者への制度周知率の向上策と、電話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の3種類の乗り方ごとに検討するという形にしてあります。記載のとおり、現在検討中の評価制度を踏まえた上で、今後実施すべき方策と実施主体、実施時期を整理しています。

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」ということで書いてあります。現在実施されている取り組みとしまして、ホームページの公表、マスコミへの公表、

チラシ作成・配布などが考えられますが、4ページにまいりまして、「今後、実施すべき方策」として、評価機関、業界団体及び事業者による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、さらに短期から中期の方策としまして、評価機関、業界団体及び事業者によるマスメディアを通じた広告、事業者による評価制度の説明や、自社が優良事業者として評価を受けていることのPR、乗務員への周知が必要であると考えます。

それよりも時間のかかる中期の方策としまして、評価機関、業界団体及び事業者の利用者ニーズを取りまとめる主体への周知活動等がございます。

5ページにまいりまして、「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」についてでございますが、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」といった対応を行っています。また、事業者によっては専用の予約番号を設置している事例が見られます。

今後、実施すべき方策といたしましては、短期から中期の方策としまして、無線協同組合による入電時の優良タクシーの案内や、優良タクシー専用予約番号の創設。

6ページにまいりまして、「タクシー乗り場での乗車（駅、公共施設、病院等）における活用可能性の向上」についてでございますが、現在実施されている取り組みとしまして、JR新橋駅東口の優良運転者専用乗り場といった例や、JR市川駅のタクシー乗り場のように、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例。それから、構内運営委員会によって入構する事業者、台数等を決めている例等がございます。今後、実施すべき方策としまして、短期から中期の方策といたしまして、タクシーセンター、地方自治体、鉄道事業者等による専用乗り場の設置があり、また、中期については企業や自治体などで契約条件として評価結果を活用することなどが考えられます。

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」でございますが、7ページで、現在実施されている取り組みといたしまして、東京の法人タクシーのAAの証票の貼付。全国の個人タクシーの三つ星の行灯やシール。高級タクシーを黒塗りにするなどの事業者独自のアピール。韓国における高級タクシーに見られる模範タクシーの車体の塗り分けなどは、前回共有されていたとおりです。

続きまして、8ページにまいりまして、今後実施すべき方策といたしましては、短期の方策としまして、業界団体、無線協同組合及び事業者による屋上灯の変更、事業者による評価証票の貼付などが考えられます。中期といたしましては、国土交通省による表示灯へ

の優良表示の検討、評価機関における前方グリルへの証票貼付の検討等があります。さらに長期といたしましては、評価機関、業界団体における事業者の車体の塗り分けが考えられます。

最後に、9ページに、今説明しました内容についてそれぞれ実施主体ごとに実施すべき方策を、実施期間を含めてまとめております。内容については書いてあるとおりでございますので、割愛させていただきます。以上でございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。それではこの資料4「利用者による評価制度の活用可能性を高める方策(案)」ということで、これについてご意見を伺いたいと思いますが、いかがでございましょう。

【丁野委員】 先ほどは大分舌足らずなことを申し上げまして、大変失礼しました。実は、この資料4については、非常にロジックもしっかりしていて、しかも、一番最後に短期、中期、長期というような、こういう工程表まであります。それで、これと資料3とのかわりというのをどういうふうに考えればいいのかということをおもひながら、さっきのああいう発言を申し上げたのですが、これ自体はいいとしまして、いずれにしてもこれを先ほどの議論とどう絡めていくかということが結局はポイントになっていくのかなというようなことを感じました。

【山内委員長】 よろしいですか。

ほかにいかがでしょう。どうぞ。

【臼井委員】 これはなかなか難しいですけれども、結局、こういうことしかない、地道にやるしかないんだろうという、東京の経験でも、そんなに、どうやってAAやAに乗ってもらおうかという話を絶えずするわけですけれども、ただ、特に流しであれば選びようが、なかなか難しいと。だから、優良な会社、AA、Aの会社が入れるタクシー乗り場をもっと増やすとか、そういうもので少しずつ認知度を上げていくしかないなと思いますね。以上です。

【山内委員長】 はい。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

小林さん、何かありますか。東京でやっている例で。

【小林委員】 今年の8月から優良タクシー乗り場を、新宿駅の西口の地下と、東京駅の丸の内北口の2カ所に増やしました。それから、11月30日から銀座に2カ所増設して運用を開始しました。東京駅は、どちらかというところと一見のお客さんが多いため、認知度が違うかと思いますが、新宿駅の西口地下乗り場については、地域の方が利用されている

のか、60%ぐらいの方が優良タクシー乗り場だと認識して利用しています。東京駅は30%台だったと思います。優良タクシー乗り場についてはランク評価のAAとAの会社の乗務員さんが入っているというのも徐々に認識されてきていると思っております。6割という数字は、我々としては少し多い、認識度が高まってきたかなというような感じがしているところでございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがですかね。こういうふうにやっていくしかないのかなと、さっき臼井さんが言っていたとおりですよ。

わかりました。それでは、またこれ、ご意見があったら後で何うことにして、4番目の議題ですけれども、「多様なサービスに関する地域の関係者との連携事例と検討のモデル(案)」、これもご説明をお願いいたします。

【事務局(長田)】 それでは、資料5をごらんください。その2ページを見ていただきたいと思えます。前回にも触れさせていただきました、利用者の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、個々の事業者の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や、利用者への情報提供を含む需要拡大の取り組みを行うことが利用者による選択性向上と事業者収益の拡大につながるのではないかと考えております。

本資料では、前回委員会の場で紹介しました4事例に加えて、さらに2つの事業を加えさせていただいておりますので、そちらにつきまして説明をさせていただきます。13ページをごらんいただければと思います。

こちらの例は、サポートキャブでございます。増加する救急車の要請件数を低減するために、民間の救急コールセンターを設置し、緊急性がない通院や入退院、転院などの際に、コールセンターがタクシー事業者を案内するというサービスとなっております。東京消防庁が中心となって実施しております。初期は寝台や車いすのまま輸送サービスを提供する民間救急のみでしたが、のちにタクシー事業者を加えて実施しております。このタクシー事業者では、運転者の救急救命講習の受講と、車両への救急用資機材の登載を行っております。

続いて、14ページをごらんください。こちらのページでは、制度構築と運用の流れ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、この順に説明いたしますと、1といたしまして、まず救急の要請件数を低減するため

に民間救急を活用することを目指して民間救急コールセンターが設置されました。その後、特別な救急車両を必要としないような救急搬送需要があることが判明したため、タクシー事業者によるサポートキャブの実施の提案がなされました。その要請に対し事業者が実施を請け負ったため、事業が開始されました。実施の方法は民間の救急コールセンターから配車依頼がなされている方法で行われております。この事業の周知、公表に関しましては、行政から病院や市の施設へリーフレットを配布したり、その場で利用者に配るなどの方法で行われております。

続いて、15ページをごらんください。こちらの例は、練馬区における子育てタクシーを取り上げさせていただきました。区によるタクシー運転者に対する幼児、子供の移送に関する講習会及び検定制度を構築しているとともに、子育て輸送専門の会員制サービスを行う事業者も存在し、地域の子育て輸送ニーズにこたえている例でございます。

続いて16ページをごらんください。こちらのページでは、制度構築と運用の流れについてまとめました。まず、練馬区内の事業者が子育てタクシーの実施を目指して、一般の方々とも相談を重ねた上で、子育てタクシー専門の事業を立ち上げました。区としても子育て支援として安心、快適に利用できる輸送サービスの整備の観点から、この事業者と相談を行いました。そして、区内のタクシー事業者数社と、認定制度に関する懇談会を実施しました。これらの内容をもとに区で認定講習会を行いました。タクシー事業者ではこの認定された運転手を保育園や病院などに派遣するといった取り組みも行われております。

最後の17ページに、前回の委員会でもご紹介させていただきましたが、これまでに見たサービス事例をまとめました。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ります。タクシー事業者間の協力によって可能な取り組みはありますが、他の業界の事業者、行政とも連携を行い、地域のニーズに対応していくことが求められていると考えております。

事務局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、この連携事例のモデルですね。これについて何かご参考、ご意見あるいは追加情報とかがあればご発言願います。いかがでしょう。

さっきのサポートキャブというのは、東京都ですか。

【事務局（長田）】 東京消防庁です。

【山内委員長】 東京消防庁でやってるんですか。

【事務局（長田）】 はい。

【山内委員長】 これは、川野さんのところとかかわっているんでしょう。

【川野委員】 私はやっていないですけど。

【山内委員長】 そうですか。

いかがでしょう。

【田中委員】 何か、やっていることをお話しすればよろしいですか。

【山内委員長】 言っただけなら参考になると思います。

【田中委員】 1つは、北九州で言えば、スターフライヤーという飛行機がございまして、これが、最後は1時ぐらいに着くんですよ。1時に北九州空港に着いても、周りに何もないので、博多まで送迎する乗合タクシーをスターフライヤーにチャーターしていただいて、やっている。年間、今までチャーターじゃなかったときは500万円ぐらい赤字だったんですが、今、チャーターしてもらって年間100万円ぐらいの赤字で済んでいる。ただ、これもせつかく1時ぐらいまで飛行機が行くので、そこから先を何とかしなければいけないという地域の要望の中から乗合タクシーを運行していると。

それから、福岡でいうとアビスパ福岡というサッカーチームがあるので、その球場まで何か所からか定額運賃で応援タクシーみたいな形を出しているとか、それから、子育てもやっているし、かなりいろいろな、それぞれのイベントとかに合わせて考えて、ある事業者の中では、高齢者向けの定期券を発行して、その定期券で介護タクシーとか、普通のタクシーまでやっているのがありますね。とにかく、福岡はいろいろなことをやる人間がいっぱいいるので、ちょっと混乱はしているんですけども、ただ、成功しているものとそうではないものがあって、ある意味価格競争が今回のこれでできなくなってきたので、そういう意味ではサービスだとか中身で勝負していかないとだめだということで、値引きも、社会的値引きというのはいいというので、その辺のところは他業種と組んでやっていかなければいけないと。あと、警察と組んで、強盗だとかそういうものの通報、緊急通報というのをやって、実際、うちでもそうだったんですが、先々週、うちの車がタクシー強盗に遭いまして、うちの配車システムで1時間で捕まえた。要は、すぐうちの配車室に警察本部の人が来て、うちのGPS画面を見ながら警察の無線とリンクして誘導しながら犯人を追い込んで捕まえたとかですね、それから、全国大会みたいなのがあったときには協会全部を挙げて台数の割り振りとホテルの割り振りなんかも決めてやっているとか、あとは、大分県なんかでは、今、観光庁がやっている観光の補助事業みたいな地域何とかとい

うのがありますよね。あれのコンサル。要は観光ルートのコンサルですよね。タクシー会社として、今まで観光ルートはいろいろあるけれども、それを実際にやっている会社で、これはうちがやっているんですけれども、うちが大分県から仕事をいただいて、コンサルで補助申請するときのレジュメというか、これをつくっていると。それで実際にとってJTBと組んで全部のホテルに観光ルートのマップと、そこに掲載されているホテル、お店のものを今つくって、次の段階は大分県と組んで大分県の観光協会に入っているところのホームページと観光ルートをどうリンクしていこうかということ、今、やっています。これは沖縄でも今、ちゅら島何とかというのをやっていますけれども、積極的に運転手たちにそれを取らせるように所内で研修会をしたり、とにかくいろいろなことをやっています。

【山内委員長】 それは、部分的にまたこれを取り込むようなことがあればあれですよね。

どうぞ。

【丁野委員】 ほんとうに今、観光ではいろんな動きがありまして、多分、言い出したら切りがなくなると思うんですが、この17ページのモデルの絵というのは非常によくできていますし、実際には協議の場というか、一種の、これをコーディネートするような機関ができるかできないかということが非常に大きなポイントになると思います。ただ、今、田中さんがお話しになられたように、実際には企業同士の、もっと、コンソーシアムといえますか、そういう事業体がどんどん立ち上がっていて、全体として行政との関係だとかいろいろなものを調整しなければいけないときに、この協議の場としてのこの組織が要るのだらうと思います。どっちが先という話ではなくて、やっぱり、事業をどんどん進めていけるというコンソーシアムの事例をご紹介します、これらの活動を地域で調整しなければいけない場合に、こういう協議の場みたいなものが非常に大きな役割を果たしますねというぐらいの書き方のほうが、かえっていいのかもしれない。協議会というのは地域にも山のようにあるんですが、協議会だけで事業が全然動いていないというところもいっぱいありますので、あまりこの辺は、かちっと固く書かないほうがいいのかもしれないですね。

【山内委員長】 そのほか、これについていかがでしょうか。

【田中委員】 あと、通訳なんかしていますね。携帯電話で三者通訳。コールセンターが24時間対応で、そこに電話をすると運転手さんは中国語とか韓国語とか英語をしゃべ

れないので、そこにしゃべれる留学生、ちゃんとビザを持った留学生がいて、そこに電話をすると、そこで韓国語同士で話して、わかったものを運転手に日本語で話して、おなか痛いとか、何か食べたいとか、どこへ行きたいというのをそこで無料でやっています。

【山内委員長】 それ、かなり需要はありますか。東京なんかでもあれなんですけど。

【田中委員】 結構、運転手さんたちもそういう人たちが集まるようなところにしょっちゅう行くので。例えば、飛行機が着いたとか、チャーター便が着いたというときには、そういうところが結構需要がありますね。これは市町村とか行政からも、北九州は東アジアの玄関だというふうに言われているので、そういう意味で結構積極的にやらされています。

【山内委員長】 そのほか、この辺いかがですか。

それでは、また何かありましたら、追加的に情報をいただくことをお願いして、次に、取りまとめの案について、少し事務局の方針をご説明いただいて、それでまた皆さんのご意見を伺うということでもいいですか。資料6でございますね。

【事務局（長田）】 それでは、資料6をごらんください。資料6は、本委員会の「報告書概要（案）」を示させていただいております。この内容につきましては、今日ここで結論を出していただくとかいうことは考えておりませんで、この後ご案内させていただきますが、皆様のご意見をいただいた上で、今日の結論を踏まえまして案をつくりまして、また事前に提示いたしまして説明をさせていただきます。大体どういう内容を書くかについて概要案を示させていただいております。

まず、1ページに今回の検討に関係する経緯と趣旨を示させていただいております。

2ページをごらんください。こちらから3ページまでは評価制度の概要について説明しております。2ページの下半分から4ページの上段、現在の運営中の制度との関係まで、資料3で今お話ししました内容を文章で表現したものです。

4ページ中段から、制度の活用可能性を高めるための方策についてまとめさせていただいております。

5ページをごらんください。ページ中段から、多様なサービスに対応したタクシーサービスについてまとめさせていただいております。

最後の6ページをごらんください。こちらに、今回の検討の総括を示した上で、報告書のまとめをさせていただいております。今お話ししましたように、内容につきましては、今回の委員会のご議論を踏まえた上で変更させていただきますが、おおよその概要につい

てこの方針でよろしいかどうか、ご確認の上、ご意見をいただけませんか。なお、2月18日までのスケジュールといたしましては、1月10日までに取りまとめについて委員の皆様のご意見を事務局にちょうだいした上で、1月末日までに事務局より委員の皆様に取りまとめ案を送付させていただきます。さらに2月9日までにそれぞれに対するご意見をちょうだいした上で、その修正を反映して、次回の委員会は最終的に2月18日にさせていただきますが、2月18日の委員会で確定を、最終の委員会で確定をさせていただきたいと思います。本日は時間が少しございますので、もし何かこの場でご意見ございましたら、お聞きした上で1月10日までにご意見をいただければ、それをもとに我々のほうで案をつくりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【事務局（石崎）】 つけ足しますが、本日は、骨格が大体こんなものだというのをお決めいただければ、今日議論がありましたところも含めて中身を書き加えまして、皆さんに紹介をするという段取りをとりたいと思いますので、骨格については、今日あるいは1月10日までにご意見をいただければと思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。ということで、報告書は2月18日に最終の委員会をしてそこでまとめたいんですけれども、最後まで皆さんにご議論をしていただく、もちろんあれなんですけれども、その前にいろいろご意見をいただいて集約した上で、最後の会議に諮りたいと思うんですね。で、今日のところは、今ご説明があったように、骨格ですね。このままでよろしいかどうかということ、皆さんのご意見をいただくということ。それから、先ほど評価制度の検討をしていただいて申し上げたとおり、まだ言い足りないところがもしあればということも申し上げましたが、それも含めて、今、ここでご意見いただいて報告書に反映させたいと思いますので、これについてご意見をいただければと思います。

いかがでございましょう。何か。どうぞ。

【待鳥委員】 全体としては、セルフチェックから書類審査ということで、レベルを上げていただいたということは非常にいいことだと思いますけれども、この制度自体が自己申告であるということについては変わりはないわけですね。そういう意味では、この位置づけについても事業者の淘汰ということではなしに、全体のレベルアップを図ることでの制度だというふうに、今日もまた再確認をされたというふうに思います。それで先ほどの発言とちょっとダブるんですけれども、やっぱりこの評価制度に係る乗り場での選択等について、資料4の7ページには、現在実施されている取り組みとしては優良運転

者乗り場というふうに書いてあります。それで、今後実施すべきということでは優良専用乗り場というふうに使分けられているんですね。きっちりした運転者個人の評価制度があって、それで選別をされるということであればそれはいいと思うんですけども、この制度のレベルでのいわば事業者のランクづけをもって運転者の入構権を制限されるということについては問題があるんじゃないかと、これは繰り返し言ってきたところです。やっぱり、申告制という、信頼性、客観性に十分担保できないこの制度でもって、ある意味でパブリックスペースである駅の入構を制限するといったようなことで、運転者個人が不利益をこうむるということについては、私としては賛同しかねます。これは繰り返しになりますけれども、そこまでやるのであれば、ある意味入構制限というのはペナルティーを与えることですから、がっちりした制度でなければ、そこまでやってはいけないのではないかと考えています。

【山内委員長】 はい。ありがとうございます。

【事務局（石崎）】 すみません、ちょっと前提にそごがあるといけませんので。

今の事務局案のイメージでございますけれども、前回、前提条件のところは申告で、それ以外のところはチェックをしますと、書類審査をしますということだったんですが、今回は前提項目も含めて書類審査をしますという形に、まず、させていただいております。その書類審査をするに当たっても、客観性を担保するというところで、安全実績でありますとか、処分の状況なんかについて、できるだけ客観的にやろうということで、それを証明するような書類を添付するような方向で申請をしていただくということも、これは、さらに詳細設計の時点でどうするかは決めなきゃいけません、そういうことをきちんと証明できるものをつけていただいた上でチェックをするということを前提に、今、この案としてはつくっておりますので、そういう意味では、それでもまだかっちりしていないというご意見もあるのかもしれませんが、なるべくそこは申請者の言い値ではなくて、客観的にできるような形にしつつ、先ほどの乗り場の話もその程度に応じてどうするかという議論になっていけばいいのかなと思っています。そこは先ほども議論ありましたけれども、地域ごとにばらつきをある程度認める制度ということで、今、ご意見をいただいておりますので、そのばらつきの程度に応じて、乗り場の話なんかもばらつきがあってもいいのかなというふうなことで、今、議論が進んでいるのではないかと理解をしております。

以上です。

【事務局（岩川）】 すみません、あと1点補足申し上げます。

ご指摘のあった優良運転者乗り場と、下のほうに専用乗り場と書いてありますけれども、これは事務局として一般の方を排除しようという意図をもってこの表現を使い分けているわけではございませんで、ちょっと我々、平仄をとるのを忘れていただけでございますので、例えば、特に東京駅で優良乗り場だけにしてしまおうとか、そういうのを意図してこういう言葉を使っているわけではありませんので、必要に応じてそこは次回の資料等で修正させていただきたいと思えます。

【臼井委員】 さっきの、待鳥さんが言った自己申告制度というのは、間違いなわけですよ。この制度そのものは。

【事務局（石崎）】 自己申告というよりも、申請をしていただくという意味では自分たちでしていただくということで……。

【臼井委員】 最初ってことね。

【事務局（石崎）】 はい。自己申告でそれを認めるということではなくて、それはきちんとチェックをする仕組みを前提に書き直したつもりでございますけれども。

【臼井委員】 まあ、個人タクシーでされているのも、単なる自己申告ではないという認識ですよ。

【関委員】 いわゆる、申請主義っていうやつですよ。

【臼井委員】 申請はするけど審査をするということで了解していいわけですよ。

【事務局（石崎）】 そうということです。はい。

【今村委員】 よろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

【今村委員】 要望、意見です。確かに、この議論のはじめというのは、利用者の選択性の向上ということで進められてきたと思えますし、それはそれで正しいし、そのとおりだと思うんですが、私の問題意識というのは、前段に書いてありますように、タクシーは公共交通機関としての重要な役割があると指摘をされているわけです。そうでありますと、そういう機関にふさわしい事業たる責任、事業者たるものの責任。前を向いて申しわけないですけども、やっぱり、会社の社会的責任、俗にCSRと言われるわけですが、法律を守るだとか、安心、安全を確保する。それから人権尊重、環境対策、地域貢献等々を含めて、そういう位置づけであるんだとするならば、単に需要を増やすとか、こうすればよくなるとかいう受けとめ方ではなくて、こういう時期だからこそ企業の社会的責任というものに対して立ち向かっていく、挑戦するということが大切だと思います。それは結果と

して需要の拡大や營收の拡大、それぞれの事業の発展に結びついていくということと密接につながっているわけですから、ここに書かれていることは否定をするということではなくて、もうちょっと、1段高いところからいろいろな課題に取り組んでいくことの重要性も指摘されてもいいのではないかという気がいたします。

【山内委員長】 この報告書に当たっては、前段のところでそういうことをご指摘するというようなことですかね。

そのほか、いかがでしょうか。

【臼井委員】 2ページのタクシー事業者に対する評価制度の構築で、評価単位のところで、評価対象は東京特別区、つまり東京以外の法人事業者とするというふうに頭に書いていると、東京のタクシーは全くこの制度からは違うんだというふうに見えて、これは誤解を生むのではないかと思います。だから、これとの関連でいうと、4ページの、現在運営中の制度との関係、さっき岩川さんが整理されたところですよ。このところの文言も問題があるんですが、少なくとも最初の評価単位のところで、東京は別だという、全く対象外にするというような言い方はしないほうがいいと思いますね。つまり、東京も含めてやるということですね。東京も含めてやるんだけど、やり方は違うと。評価のやり方は違う。ただ、表示の仕方は少しむにゃむにゃというか、まだむにゃむにゃなところがあるわけですね。全国一律で東京も含めてやるということであって、ただ、評価の仕方はそれぞれの地域によって特性があると。それで、表示のところはまだあまりはっきりしないというところですかね。

【山内委員長】 そういうことですね。

【臼井委員】 だから、ちょっとその文言のところ、それは誤解なきようにと思います。

【山内委員長】 どうぞ。

【関委員】 はい。報告書の、ページで言うと3ページのところで、実施主体のところなんですけれども、1行で書いてしまうとこのとおりなんですけれども、今日のご議論に出ていたように、さまざまな地域の関係者がやっぱり参加をするべきだみたいな、参加をした上で実施するという部分を外さないでご記入をいただきたいというふうに思っています。これで書くと非常に冷たい感じがして、また消費者から遠いような感じがいたしますので、その部分で言えばやっぱり利用者も参加できるということを明言して書いていただきたいと思います。

あと、全体なんですけれども、こちらの資料4、それと資料5についてなんですけど、4

についてはこういうふうに順々にやっていく以外にないのかなというところですね。それと、5についてはほんとうに前後からいろいろな取り組みが出ていますので、これを報告書の後ろでもいいです、ウェブでもいいので、これからいろいろな各タクシー業者さんが、普通のタクシーという運行だけではなくて、さまざまな事例の中で自分ができることで、やれそうだなと思うような部分で、各タクシー事業者さんがこれを知っていただくような手法をとっていただきたいと思います。それとあわせて、地域の協議会のほうでこのすべての資料を含めた形で全部協議をされていると思うんですけども、私は地域の自治体の出身でもあり消費者ということですけども、やっぱり、市役所がほとんど、タクシー業界の受け皿として担当課がないんですね。ですから、例えば、こういういい報告書なり、タクシー業界が自助努力をしながらサービスの向上と選択性の向上を図っているということが各行政にも伝わるような形で何か情報の伝達手段をぜひご考慮いただきたいと思います。運輸局からだと県までしか行かないんですが、実を言うと、東京都から各自治体には全くこういう資料って来ないんですね。なぜかという、受け皿がないんですよ。なので、それをやはり、これから地域協議会が始まり、地域のライフラインとしてタクシーが重要な位置を占めてくるということになりますので、行政、特に小さい単位の行政にも、こういういい取り組みがちゃんと届くような仕方で、広報なり伝達をいただきたいというふうに思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがですかね。

【田中委員】 業者ということではなくて、全乗連で、今年から地方交通委員会というのができて、僕がその委員長をやっているんですけども、そこで、今おっしゃったような、全国でどんな取り組みをしているのかとかを、今、まとめようとしているんですね。それと、地域協議会で今、何が話されているか、それぞれの地域協議会でどのようなことが話されているかとまとめて、それぞれの県の業者に全部フィードバックしようという動きもしておりますので、もし、できればそれもちよっと参考にさせていただいて。今まではらばらだった委員会を1つガッとまとめてやる部分もありますので。あと、問題点も結構いっぱい出ていますので、それで。

【山内委員長】 どうぞ。

【丁野委員】 すみません。今、関さんのご意見とほぼ同じような話なんですけど、それぞれの地域のマスタープランとか、観光振興計画だとか、そういうものの中にほとんど記

述がないんですね。

【関委員】 タクシーね。

【丁野委員】 そうそう。ですから、やっぱりいろいろなモデルを組み合わせた都市の交通体系をつくりましょうという話の中に、あまりタクシーの話が出てこないので、その辺は特に観光振興計画なんかの中にはきっちり書いてもらうようにということで、特別区、武三の地域計画の中にはそれをちょっと織り込むようお願いをしたんですけども、そういうようなことが1つあると思います。

それから、もう1つは資料5ですか。これは非常にある意味ではいろいろな方々がごらんになると思うのですが、今、いろいろ使える制度みたいなものがいっぱいあると思うんですね。当然、国交省、観光庁だけじゃなくて、中小企業庁だとか内閣府だとか、いろいろなところがいろいろな制度フレームを持っていますので、例えば、こういうケースだとかどうのような制度が使えるかというようなことも含めて記述していただければより使いやすいものになるのではないかなと思います。よろしくお願いします。

【山内委員長】 青山さん。

【青山委員】 先ほど、優良、最優良か、AAかAかというご議論があったかと思いますが、これはここでもう決めてしまうものなのか、これは例えばということになるのかという問題と、それから、タクシーの利用者としてぜひお願いをしたいんですが、やっぱり、遠目から見たときに見やすい表示であっていただきたいというか、優良だと2文字だからいいんですけども、最優良だと3文字になるじゃないですか。しかもこれ、字画がすごく多いんですね。だから、そういうことをちょっと考えていただきながら、このネーミングを考えていただきたいなど。それで、長期的には、前の空車のところにもつけ加えるということも考えると、非常にごちゃごちゃとなるようなこともぜひご検討をいただきながら、このネーミングというのを考えていただきたいというふうに思います。

それから、多分、これからどういう形になるのかということが書かれていくと、多分書かれるんだと思いますけれども、具体化に当たっては段階的にということ、合意がとれたのかよくわかりませんが、まずは、ここは速やかにというような、ちょっと誘導していくようなこともぜひ書いておいていただきたいなと思います。

それと、ちょっと確認をさせていただきたいんですが、先ほど、田中さんのご発言の中に、地域の協議会の中で百何項目の何かいろいろなこういうことをやっていこうというような項目をもう検討なさっておられるというふうに伺ったんですけども、例えば、そう

いうことを議論しているのは141の地域のことですかね。ですよね。やっぱり、そういうことも検討しておられる地域であれば、例えば、そういう項目をもとにその頑張っているところを表示、つまりそれを表示するという考え方でいけば比較的速やかにできるというふうに考えてよろしいですか。

【田中委員】 要は、その地域計画というのは今年の3月までにとりあえずつくらなくてはいけなくて、その百幾つの中には、今やっていることも新たに書き加えている部分もあるんですね。だから、要は地域計画を遂行していくに当たって、とにかく新しいことばかりじゃないので、これをやっているということをアピールするためにも、自治体だとか、警察だとか、みんな入っていますから、こういうことをこの3年間、2年間でやるということを書いていこうと。これを1から、これやった、これやった、これやったと消していって、地域計画として、2年間でどれぐらい達成できたのかというのをやりたいということで、今までやってること、これから考えていること、今から考えられることというのを全部入れているんですね。

【青山委員】 だから、例えばそういうものを基準にしてやっていくことも可能。

【田中委員】 だとは思いますがけれども、地域によっては多少差はありますけどね。

【青山委員】 地域によってやっているところももやっていないところも。すみません、ありがとうございました。

【山内委員長】 1点目のものはさっき結論を出していなくて、事務局にもう一度汗をかいてもらって、みんなに聞いてもらったほうがいいということかなとも思うし、場合によってはAと優良と最優良を併存させる手もないこともない。ただ、混乱するということもあるかもわからないので、その辺も含めてあれですよね。表示については、思ったんだけど、ニューヨークのメダリオンというものはボンネットに置いてるけども、あれは結構目立ちますよね。だから、そういうのも参考にはなるかなと思いますけれども。

すみません、白井さん、どうぞ。

【白井委員】 僕は、この中に地域、つまり、どこがどの単位で決めるかという、どの単位かというか、この制度を導入するようにしたら、県単位でやるのか、もっと小さい単位でやるのかという方向性ぐらいは出しておかないと……。

【田中委員】 先ほどそういう質問を……。

【白井委員】 でないと読んでいるほうがわからないといいますか、普通の人を読んでわからないですよね。

【事務局（石崎）】 タクシーについては営業区域というのがありまして、東京の場合は23区と武三とか、多摩のほうで3つありますけれども、そういう単位でやっておりますので、おそらく、評価するにしても営業区域単位みたいところで話をするのが、タクシーとしては一番わかりやすいのではないかという気はいたしておりますけれども。

【臼井委員】 そうすると、県の中で幾つか分かれるわけ。

【事務局（石崎）】 はい。分かります。

【臼井委員】 ということですね。そのほうが評価しやすいですか。

【田中委員】 しやすいけど、小さいところは人もお金もない。何度も申し上げますけど。

【臼井委員】 だから、県単位にすればかなり大きなことになるから。

【田中委員】 できるとは思いますけど、それでもできないことはないけれども、やっぱり相当抵抗はするでしょうね。お客さんたちはもう固定していますから、小さいところほど。

【待鳥委員】 東京特別区・武三以外は、これは別に相対評価でもないし、絶対評価ですから、どの単位であろうと変わらないんじゃないですか。県なら県でやれば別にいいことであって。

【田中委員】 そうですね。

【事務局（石崎）】 それもありますよね。

【待鳥委員】 営業区域はあまり関係ないでしょう、相対評価じゃないから。

【事務局（石崎）】 先ほど、あまり小さいところ、田舎に行くとあまり台数がないので、そこはやらなくてもいいんじゃないかということも含めて考えると、県単位、全部やると、全県下というところとちょっと広いかなという気もしたものですから、もし順次やるのであれば、営業区域というのも1つの単位かなという気はいたしますけれども。

【臼井委員】 これに書かれている地域というのはそういう意味ですかね。ずっと言葉の中に、「報告書概要（案）」に、地域という言葉がいっぱい出てくるわけですね。だからここは地域によってバリエーションを容認する制度とか、全国で一律とするけれども、予算や評価項目は地域によってバリエーションを容認する制度、つまり、ずっと地域という言葉が出ているので、今、現存の営業区域とも読めるし……。

【事務局（石崎）】 すみません、これは多分、それぞれの人が違うのかもしれませんが、私自身はそれぞれの地域の中でというときに、この人とこの人と比べるのであれば、同じ

ところで、同じエリアで営業をしている人たちで比べて評価をするというイメージでいましたので、営業区域単位かなという漠然としたイメージは持ちながら文章を読んでいたつもりなんですけれども、周りの方はどうか……。すみません。

【事務局（岩川）】 いや、そこは同じでありまして、ただ、展開する単位は、ある程度交通圏単位という、営業を同じくされるところを選ばざるを得ないと思っていますけれども、事務局をつくるときに、例えば、タクシー協会さんでなされると仮定した場合に、支部単位までおろせるかといったときに、事務局の体制の問題とかもありますので、事務局は、例えば県単位でやると尺度もおのずと県単位で尺度はローカリティーがそうになってしまうとかそういうことはあり得るかなと思っておりました。

【山内委員長】 そうでしょうね。だから、待鳥さんが言ったみたいに、絶対値でやるんだったら県全体で1つの評価の尺度でやるというのはあり得る話ですよ。

【川野委員】 よろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

【川野委員】 実は協議会の問題でも、この事務局の問題でいろいろ相当苦勞をしたんです。立ち上げるに当たって、ちょっと、事務局をやっていますけれども。ですから、やっぱり事務局というか、実施主体というのは業界単位と県単位でやらないと。ただ、評価をするのはそれぞれの区域で評価したらいいというので、それは、その区域だからこの事務局なんていうのは、ちょっと現実的ではないと思いますから、ぜひ。

それで、県でもやっぱりかなり力のない県もありますのでね、むしろそういうところもどうしたらいいかということをもっと考えてあげなきゃいけないのかなと。評価の単位はそれぞれでいいと思うんですよ。でも、ちょっとその事務能力も含めて、それを考えるとやっぱり現実性がないでしょう。

【臼井委員】 その場合はあれなんですけど、県全体で評価するというイメージなんですか。

【川野委員】 評価じゃなくて、だから、東京でも東京でやりますけれども、当然基準は多摩地区と都内とじゃ全然違う基準で評価をしていくということだと思うんですよ。それぞれ事務局を置くななんていうのは、とてもじゃないけど現実的じゃないかなと。

【臼井委員】 それは無理でしょうね。

【小林委員】 表示の関係ですが、今、東京で行っているランク評価は、1年ごとに、毎年評価をしており、AAもAの会社も、入れかわりがあります。そのために、ステッカ

一は毎年色を変えて、それぞれの会社に交付をし、貼り変えしているため、その運用が非常に難しくなるので、できれば、私どもの使っているような今の表示方法を使用することを採用していただきたい。

それから、報告書のとりまとめの際に東京の法人ランクの制度と、個人のマスターズ制度について紹介していただきたいと思います。

【川野委員】 ちよっとよろしいですか。東京の業者である私もちよっとそれは悩んでいたんですけども、ですから、AAとか、AとかBとかCとかがあるのは、別にそれはそのままでもいいんだと思うんですよ。ただ、例えば、うちの業者がAだとかBだとかということはそれでいいと思うんですが、何もその利用者に見せるようにどうしてもAだとそこに貼らなくても、それはそれで優良でもいいんじゃないかなというふうに分けて考えたほうがいいのかなと。

【山内委員長】 東京の場合については。

【川野委員】 ええ。それで、表に出す部分と実際の評価は、今までどおりなさったらいいんじゃないかなと思うんですよね。ちよっとフレキシブルにやったほうがいいんじゃないかね。

【山内委員長】 ちよっとそれ、考えていただけますかね、矛盾がないかどうかということも含めて。

【加藤委員】 1ついいですか。すみません、北海道のレベルでさっきから話させていただいているんですけども、北海道ハイヤー協会ってほとんど機能していないんですよ、実は。もうそれぞれの交通圏で会長さんがおられて、その中で動いていますから、北海道で年1回か2回やる会議の中でこの議論をしていくというのはほぼ不可能に近いと。そういう意味では先ほど課長がおっしゃったように交通圏単位でぜひやっていただきたいと。とりあえず札幌でやって、札幌交通圏である程度成果が出れば、それを次に旭川に持っていくとか、そういう段階でやっていかないと、ちよっと北海道なんかはもう……。

【山内委員長】 北海道のケースは無理ですよ、多分。だから、その県とか——道だけ——によって違うんでしょうね、それは。

【加藤委員】 はい。ぜひよろしくお願いします。

【山内委員長】 さて、大体時間になってきたんですけども、先ほど言いましたように、資料6はまだ骨格ということで、文章もまだこのままというわけではないですよ。

【事務局（石崎）】 はい。これから加えます。

【山内委員長】 それをまた一度やっていただいて、それを見て皆さんのご意見をいただいて、そのフィードバックプロセスはちゃんとつくりますということでもいいですね。ありがとうございました。

それでは、今日はいろいろご意見いただきましてありがとうございます。大体、まだちょっとあいまいな点を残したことについては恐縮でございますが、結論の方向に向かったということでございます。最後に、次回の日程について事務局から。

【事務局（長田）】 先ほどお話申し上げましたように、2月18日、14時から、すみません、皆さんにいろいろとお話をさせていただきまして、そちらでご都合の悪い方もいらっしゃるかと思いますが、そちらのほうがたくさんの方が参加いただけるということがございます、18日にさせていただきます。14時からになります。検討課題につきましては本日の議論を踏まえまして、先ほどの「報告書概要（案）」を詰めさせていただきますので、まず、こちらのほうで先ほどの骨子につきまして1月10日までに内容につきましてご意見ございましたらお寄せいただければと思います。事務局までお願いいたします。

【山内委員長】 これ、骨子について1月10日まで。それで、文章的なものはまたその後に出てくるわけですね。

【事務局（長田）】 はい。それをもとにこちらをつくりまして、1月末までにお示しするような形にしまして、その意見をまたいただいて、最終的に18日の委員会に臨むというような形になります。よろしくお願いいたします。

【山内委員長】 ということで、皆様、年末年始にちょっといろいろご協力をいただくという段取りで、申しわけございませんがよろしくお願いいたします。

ほかにご発言ないようでしたら、この辺でこの会を閉めたいと思います。よろしゅうございますか。

では、どうもありがとうございました。

— 了 —