

第5回 旭川交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

1. 日 時 平成23年11月22日(火) 13:30～15:30
2. 場 所 旭川地方自動車整備協同組合(社団法人 旭川地方自動車整備振興会)
5階会議室
3. 出席者 別紙

⇒ 事務局発言

○ 委員発言

開会

⇒ 定刻となりましたので、只今より、第5回旭川交通圏タクシー特定地域協議会を開催いたします。本日はご多忙の中、関係者の皆様方にはご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局の高橋と申します。議事に入るまでの進行につきましては、事務局を代表いたしまして、私が務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

予め皆様方をお願い申し上げます。携帯電話をお持ちの方は電源を切るかマナーモードの設定をよろしくお願いいたします。

委員の発言につきましては、議事録作成の都合上、マイクを利用してのご発言をお願いいたします。

随行者の方々の発言につきましては、ご遠慮いただきますようお願い申し上げます。

本日は、代理出席を含め、委員12名全員のご出席をいただいておりますので、本協議会設置要綱第5条第13項に規定される構成員の過半数が出席しておりますので、本日の協議会が成立していることをご報告申し上げます。

それでは、配布資料の確認をさせていただきます。まず、議事次第でございます。続いて、委員等名簿、出席者名簿と続き、

資料1 旭川交通圏における特定事業計画の進捗状況等について

資料2 関係機関が実施したこれまでの取り組みについて

資料3 旭川交通圏におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に向けた今後の施策等について

資料4 今後の協議会の進め方について

参考資料といたしまして、

- 参考資料1 第4回旭川交通圏タクシー特定地域協議会で整理された個別課題
参考資料2 旭川交通圏タクシー特定地域協議会地域計画
参考資料3 旭川交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（抄）
参考資料4 旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

をご用意させていただいております。ご確認をお願いいたします。資料に不足等がございましたら、お申し出くださいますようお願い申し上げます。

年度が改まりましたので、委員の皆様方には一部、異動等により変更がございます。そこで、変更のございました方々及び本日出席の皆様方をご紹介申し上げます。

- ・旭川消費者協会会長 松尾 清子 様。
- ・本協議会の座長をお願いしております、学校法人旭川大学保健福祉学部教授 白戸 一秀 様。
- ・（社）旭川地区ハイヤー協会会長 本田 秀明 様。
- ・旭川地方個人タクシー協同組合理事長 神谷 隆行 様。
- ・旭川北交ハイヤー(株)取締役社長 澤崎 利夫 様に替わりまして、川辺 義範 様。
- ・旭タクシー(株)代表取締役 西野 俊典 様。
- ・全自交北海道地方連合会執行委員長 竹内 誠 様。
- ・自交総連北海道地方連合会執行委員長 渡辺 聡 様。
- ・北海道警察旭川方面本部交通課長 山本 富雄 様に替わりまして、高橋 正彦 様。
本日は代理出席していただいております、企画指導統括官 佐々木 好明 様。
- ・旭川市総合政策部地域振興担当部長 赤岡 昌弘 様。
- ・北海道労働局旭川労働基準監督署署長 吉村 直樹 様に替わりまして、中山 和雄 様。
- ・本協議会の会長の北海道運輸局旭川運輸支局支局長 竹谷 繁樹 に替わりまして 高橋 博之 です。

以上、12名の委員の皆様方に出席していただいております。よろしくお願いいたします。

続いて事務局を紹介いたします。

- ・社団法人旭川地区ハイヤー協会専務理事 荒川 盛行
- ・社団法人旭川地区ハイヤー協会理事 伊与木 英明
- ・北海道運輸局旭川運輸支局運輸企画専門官 矢木 孝
- ・北海道運輸局旭川運輸支局運輸企画専門官 中野 健司
- ・最後になりますが、本協議会事務局長の北海道運輸局旭川運輸支局首席運輸企画専門官の 高橋 秋彦 です。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは議事に入らせていただきます前に、冒頭、会長より一言ご挨拶をお願いいたします。

○ あらためまして支局の高橋と申します。この4月に変わりましたのでよろしくお願いたします。冒頭に挨拶をということですのでお話をさせていただきたいと思ひます。本協議会開催も会を重ねて5回目となりました。本協議会について、もう少し早めの時期に開催をとほ考へておりましたが、本年3月の東日本大震災の発生により、営業収入の急激な落ち込みが適正化推進に微妙な影を落としてゐることから、一定の経過を見る必要があるものと判断いたしまして、お忙しいところ大変恐縮ではございますが、本日の開催とさせていただきます。

本日は、昨年の第4回協議会、これは地域計画策定後の協議会、いわゆるフォローアップ協議会ですが、今後議論すべく個別の課題について整理させていただきながら、それぞれの課題等について協議してゐく運びとなったところでありまひす。

それと並行しまして、各タクシ事業者の皆様が特定事業計画及び事業再構築に取り組んでいただいている一方、ハイヤー協会や個人タクシー協同組合、自治体、行政をはじめとする各主体においても、地域計画の推進にご協力をいただき、取り組んでいただいているところでありまひす。

今回は、皆様方に業界が置かれてゐる現状やこれまでの関係各位が取り組んでこられた状況等について事務局より報告させていただき、委員の皆様方には、前回整理いたしました個別課題について、報告申し上げた状況を踏まえながら、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に対する忌憚のないご意見等をいただき、今後の旭川交通圏地域計画に沿ったタクシー事業の適正化、活性化がより一層推進されますことを期待するところでございます。

ぜひ活発なご議論をいただきますよう、本日はよろしくお願いたします。

(高橋会長)

議事及び質疑応答

⇒ これからの進行は、白戸座長にお任せいたします。白戸座長よろしくお願申し上げます。

○ それでは、これから協議会の議事に入りたいと思ひます。よろしくお願いたします。

目安とすれば15時30分を目途にと心づもりしておりますので、ご協力よろしくお願申し上げます。議事次第に書かれておりますが、報告事項、協議事項、その他ということでは今後の協議会の進め方、ということになっておりますが、議題(1)の報告事項についてはお手元のクリップにとめておひます資料1と2、それから協議事項の「旭川交通圏におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に向けた今後の施策等について」も同じクリップにとめておひます資料3です。最後にその他も同じクリップの最後に「今後の協議会の進め方について」資料がございまひすのでご確認いただきたいと思ひます。それでは事務局の方から資料1「旭川交通圏における特定事業計画における進捗状況等について」ご説明をお願したいと思ひます。(白戸座長)

⇒ それでは事務局よりご説明申し上げます。資料については先般、各委員のみなさまに予め送付しております。先に送付した資料と本日席上に配付した資料の変更はございません。予めお目を通していただくようお願いしておりますので、私の方から簡単にご説明をさせていただきます。資料1をご覧ください。

(資料1について説明)

○ それでは次に、資料2の「関係機関が実施したこれまでの取り組みについて」、それぞれ個別にご報告をいただきたいと思っております。まず行政の取り組みからお願いいたします。(白戸座長)

⇒ (行政より、資料2 P1～P2について説明)

資料には記載しておりませんが、行政の取り組みとして、今年度タクシー懇談会なるものを開催させていただいております。

行政としてタクシー事業の適正化、活性化を進めるに当たり、具体的に何をどうすべきか、協議会の公式メンバーに限らず、広く意見を求めるため懇談会を開催させていただきました。メンバーは業界・労働組合・当支局のOB等々に意見をいただき、当支局の施策等の参考とさせていただいているところでございます。本年は6月9日と10月18日に懇談会を開催いたしました。

○ 旭川地区ハイヤー協会の取り組みについて、ご報告お願いします。(白戸座長)

⇒ (旭川地区ハイヤー協会より、資料2 P3～P6について説明)

○ 個人タクシー協同組合から報告をお願いします。(白戸座長)

○ (神谷委員より、資料2 P7について説明)

○ どうもありがとうございました。ただいま報告事項に関連しましてご報告をいただきました。課題関係の協議はこの後の協議事項で行うとして、いま報告を受けた中身に関しましてご質問等あればお受けしたいと思います。

(白戸座長)

○ 説明いただいた中に「博多ルール」というのがありましたけど、これはどういった内容なのでしょうか。(松尾委員)

○ タクシー乗り場にコンシェルジュという女性の方が立って案内している。そして全面禁煙です。それと服装規定というのものがあまして、特に博多というのはエクセレントタクシーというハイグレードの講習を受けたドライバー制度が創設され

ている場所なんです。そういったある程度の待遇が優先される、差別化ではありませんがこういった優良のものが恩恵を受けるようになっている。東京あたりでも様々な場所で優良タクシー乗り場と一般の乗り場が分かれているんですね。こういった色分け的な部分も発生していくことによって、お客様が選びやすい、安心して乗れるタクシー環境が作れるというのがあります。博多の場合はそれまですごく乱れていたという事でルール作りをいたしまして、それでお客様から、先ほどハイヤー協会の話であった、たばこ臭いだとかそういうことがないものを作り上げているというのが、「博多ルール」という形で提示されていたというものです。これはいま旭川駅も新規にグランドオープンしますが、各タクシー会社が入った場合には、こういったきちっとしたルール作りは当然必要なのかなど。それがお客様が快適に利用できるタクシーかなと思います。(神谷委員)

- 松尾委員、よろしいでしょうか。協議事項の今後のタクシーの施策中、新旭川駅のタクシー乗り場のところでも議論になる事項です。

それでは資料1と2の報告事項に関連するご質問はよろしいですか。いずれにしても次の協議事項にも関わることだと思いますので、協議事項に入らせていただきたいと思います。「旭川交通圏におけるタクシー事業の適正化及び活性化に向けた今後の施策等について」ということでございますが、資料3と参考資料1の第4回当協議会の話合いの中で、課題として整理された4点について絞りながらお話を進めさせていただきます。まず1点目はタクシー乗務員の処遇等改善のためにどう需要を掘り起こすか、福祉輸送等のニーズの変化にどのように対応するか。これと関連しまして2点目の地域計画の取り組みが不十分ではないかという指摘に対して事業再構築を含めた特定事業計画の内容の再検討をしてはどうかという内容について。3点目は積極的なタクシーのPRについて。4点目は旭川駅が新しくなりますのでそこでの体制という内容ですので、1点目と2点目を1つとして、3つに分けてお話をしたいと思います。お手元の資料3において関連する資料が添付されております。1ページ目が輸送実績等の年度比較、2ページ目がタクシー事業を巡る諸問題、3ページ目はホームページの開設状況、4ページ目が新旭川駅のタクシー乗り場となっております。これらの参考資料もお含みいただきながら、まず1番目のタクシー乗務員賃金等の処遇改善、そのための需要喚起等々ということに関しまして、ご意見をいただきたいと思いますが、関係する委員からご意見をいただきたいと思います。労働組合の関係でいかがでしょうか。(白戸座長)

- 自交総連の渡辺でございます。労働組合からということなので需要喚起について意見を述べさせていただきたいと思います。この資料の中に供給過剰というのが大きく書かれており、どうしても事業者サイドに意見がいくと思います。労働条件の改善になっているのか、なっていないのかをまず伺いたいのと、協会としてこの状況を心底どのように思っているのかを聞きたい。公取の関係で下限割れの運賃の問題がどこかに飛んでいます。適正な運賃じゃない下限割れという状態なのでですからこの問題をどうするのか。委員の中には事業者の方も来ているので伺いたいのですが、一斉に運賃の値上げをしたら公取にひっかかるからやめましょうということで

萎んでいますね。私のところでやりますというところはないでしょうか。私のところ530円でやりますってところありませんか。減車についてもパーセンテージ的には達成しています。達成していますが先ほどお話があったとおり3.11大震災以降の景気の低迷、消費の抑え、その辺でガクッと落ちています。特定地域というのはもともと景気が悪いところで、低賃金・供給過剰の状態の地域で、実際車庫に余っている車が各社あるはずです。この部分を十分に精査して、実際に市場に走っている車が10%減っているのかどうか。確かにこの問題というのは雇用との問題も絡んでくるので大きな問題となります。でもこのところをある程度割り切ってやらないと。先ほど乗務員の年齢の資料にあったとおりほとんどが高齢者。後がないお終い産業と言われている。20代30代の方が入って来ないとなくなってしまう産業であります。そのことに危機感を持ってこの協議会を進めていかないとだと思いません。更に減車を進めるつもりはないのかとお聞きしたい。根本的な需要の喚起にならないという部分は何が理由であるのかとそういうところもお聞きしたいと思えます。(渡辺委員)

○ 実際に乗務員の処遇等が改善されたと認識しているかと、今の状況で考えられる原因は何かと、運賃下限割れあるいは車が過剰だということに対して、もっと事業者が講ずる方法はないかというご意見だと思います。本田委員どうでしょうか。(白戸座長)

○ 業界側を代表してこれらの質問に返答したいと思います。その中で減車につきましては行政の方々の後押しもありまして、ようやく10%の減車を達成することができたわけですが、しかしまだまだ適正化にはほど遠い状況で更なる取り組みが必要だと考えております。ただしこの考えは事業者それぞれ非常に温度差がありまして、統一見解ではありません。業界として、これ以上の減車は必要との認識は持っておりますし、そのつもりで進んでいきたいという考えを持っております。

下限割れの状況ですが、この下限割れにつきましてはいろんなプロセスがあって今のような状況になっています。地域の中でタクシー事業を進めるにあたって、ずっと安いところが得をして、我慢をしてある程度の運賃水準で動いていたところが結果として損をするような構図となってしまいました。ですからこの段階でどこか1社が上げたらその会社は損をしてしまうということになります。そうである以上、各社みんなで何とか時期を同じくして運賃を上げていかないと結果的に労働条件の向上は、非協力的な会社だけが向上してしまうということになってしまいますのでなかなか難しいと考えております。

次に需要喚起でございますが、渡辺委員の発言のとおり当然事業者として進めていかなければならない課題だと思います。協会としても各社それぞれ個別にも様々な需要喚起ということで動いておりますが、特効薬はなかなか見付かりませんし、その努力以上に景気の後退が響いているというような状況となっております。ここにきてようやく若干総体での売上げが持ち直しつつあるのかなと思えますが、動きが非常に少なくてもまだ何とも言えない状況です。今後もこれにつきましても継続的に努力をしていきたいと考えております。(本田委員)

- タクシー乗務員さんの処遇改善はいかがですか。(白戸座長)
- タクシー労働者の処遇改善については当然やらなければならないですし、最賃割れですとかそんなものがあるって良いわけがないと考えています。業界としても個別の会社としても、こういったコンプライアンスを守ることが事業の継続、存続に直結する非常に大きな問題なので、何とか私自身も改善したいと考えております。ただしこれも業界の協調が前提になれば解決しない問題だと思っております。(本田委員)
- ありがとうございます。本田委員からは、下限割れ運賃にしても望ましくはない。減車に関してもやはり更なる減車は必要だとの認識はあるけれども、問題は各社が足並みを揃えていくべきだが揃えられないことが大変だといった趣旨の話でした。資料の7ページでは平成元年からの日車営業収入の推移がありますけれども、25年前から比べるとやはり半分ぐらいに全体の需要が落ちてきている。去年と今年から見ると15ページの賃金推移ですが、わずかに改善しているのがわかりますが、一進一退を続けているというような状況だと思います。

いま渡辺委員からお話がありました。他にございませんか。竹内委員どうですか。(白戸座長)
- 本田委員から説明がありましたが、極端な話をすれば協会の幹部の方はそう理解していても、市内10社の各事業者がその理解で一致しているのかどうかという部分が疑問です。というのは先ほど話しのあった下限割れ運賃、この部分に関して、値上げ申請をしていたのにも拘わらず、突然下限を割れる運賃の申請をした。そういった一人勝ちしたいという会社が出てきたおかげで各社がそのように流れ込んでしまった。そういう部分で私ども労働者から見ればちょっと経営者に対して不信感がある。本当に労働者の労働条件・賃金を良くしようとしているのかどうか。会社本体は残っても労働者は残らなかったという状態にならないよう、我々は何とかがしてほしいという部分があります。

渡辺委員も言ったように減車というのは必要だと思います。今の段階の数字でいけば適正車両数には達しています。達していますけれども日車營收の数字から言ったらはるかに足りないんですね。これは資料の平成13年と比べると16,000円ぐらい違います。適正車両数638台というのが旭川地区の場合がありますので、それを平成22年度の売上げ実績51億6113万円を出していくと、日車營收は約22,470円となります。その間、値下げというのは10.9%ありました。もし値下げしなければ25,000円の1日1車あたりの営業収入になります。そうすると今みたいな状態にはならないであろうと思います。

それと今札幌でも提訴されていますけれども、通常の賃金であった場合、時間外を払っていないだとか、客待ちしているのは労働時間じゃないからカットする等の話は出てこないと思うんです。ですから最低賃金は今年の10月6日で705円になりましたが、来年最低賃金が上がったときに最低賃金に引かかった乗務員さん

がいたら各社どうするんですか。解雇するんでしょうか。解雇して今度その空いた車は誰が運転するんでしょうか。段々と運転手がいなくて減車していったらタクシー業界は尻すぼみだと思います。最後誰も残らないという可能性もあります。今現在苦しいのは皆さん理解しているはずなんです。LPGも上がったし、厚生年金や社会保険料も毎年上がっています。事業主負担が辛いというのを社長から聞いています。我々も実際半分負担しているから厳しいのはわかっています。将来的に各事業者が今後存続するためにはどうしたらいいのか。今抱えている乗務員を今後雇い続けるにはどうしたらいいのか。という部分で減車も必要でしょうが、やはり下限割れを解消しなくてはというのが僕の考えです。(竹内委員)

○ 厳しい意見をいただきました。私としてもタクシー労働者の労働条件を何とか向上したいというのが本音です。先ほど竹内委員から、将来誰も残らないのではとの発言がありましたが、今のルールでは将来誰も残らないのではなくて、ずるい会社が残るんです。値引きをし、そして非協力的な会社が残るといような、そんなルールになってしまっているんです。ですからそのルールを何とか改善しない限り、決して業界は良くなれないと思います。まともにきちんと営業しようとしている会社が今大変な状態になっております。値引きをして減車もしないで減車の効果にただ乗りしようと、自分の会社だけうまくことをやろうという会社が最終的に残るような状況になっているので、業界としてもなかなか大変です。ですからみなさんの協調、協力が必要だという状況です。(本田委員)

○ 本田委員から説明がありましたし、竹内委員からも厳しい意見がありました。労組側の方から危機感として持ってほしいのは、まず最賃の問題とか賃金未払の問題、私どもも非常に力を入れておまして、ホットラインというのをやっています。先日6日もございましたけど相当数ありました。ここの資料の数字はでたらめではないかなと言うぐらいの賃金です。4万とか5万しか支払われていないとか。こういう方がいるというのは経営者は理解しているのでしょうか。事実そういう給料明細を持ってきた方がたくさんおりました。これは何とか手当しなければならぬと私たちは考えております。これは労使の問題となるのでこれ以上は言いません。

危機感を持ってほしいというのは、先般11日にMKが旭川に入ってます。某新規参入の会社に入り接触してます。MKというのはいわゆるMKシステムという、実際は保障給を払っているようなふりをして、会社負担の社会保険の部分も全部運転手が持つ、車両のLPG代も制服代から何から全部持つ。無線も1本取ったら100円から200円とか、拒否したら500円取られるとかそういった会社です。経営陣が入ってきたわけではなくて、MK労組の連合会会長が来ました。MK新聞をよく読んでの方ならご存知でしょう。労使一体となってる労働組合で、私ども自交総連とは全く対を為す労働組合でございまして、こういうのは労働組合とは言わないんです。接触された会社はこれからはMKスタイルでいくと断言したと言います。こういう会社が生き残ってはいけないんですね。しかし潰れてもらっても困る。経営者の意識を改善してほしいというのが私どもの願いであります。

この協議会で地域計画を策定してやってきました。それでこの状況ですからここ

は各会社や行政がもうひと踏ん張りして、ある意味ショック療法を行わないと全く改善にならない。現実的に最賃さえ払えばいいとかそういうレベルの話になってしまっている。やはり親子3人4人食わしていけるような賃金を払って、あるいは賃金を取れるような良質な運転者の資質を育てるような、そういった前向きな考え方でいかないと。どうも底へ底へという議論ばかりです。そうではなくもっと前や上を向いてやっていかないと。この経済状況で消費税の問題とかT P Pの問題とか、そういったことで消費者の財布は堅いですから。市の方とか労働分野の方とか警察の方とかいろいろいらっしゃいますので、そういった方の意見、あるいは協会に加盟していない2社の経営者の意見等々お聞きしながら前向きな考えで、ある程度の目標を定めませんか。さらなる目標値を定めて進めていったらどうでしょうか。提案です。(渡辺委員)

- いま渡辺委員からショック療法、思い切った対策をしないと業界全体が衰退してしまうというお話がありました。本田委員いかがですか。(白戸座長)
- 当然今後前進していくために、前向きにこの問題を改善すべく進めていくという必要性は感じております。(本田委員)
- それでは関連して旭川北交ハイヤーの川辺委員どうでしょうか。(白戸座長)
- 当社としては日曜日をベースにして乗務員さんを休ませているというのが現状です。それで月曜日から土曜日までほとんど100パーセントに近い稼働率になっています。これ以上減車をするとすると辞めてもらわなければならない乗務員さんも出てくる可能性が十分にあります。ですからこういった状態でこれ以上の減車というのはちょっと厳しいと思っております。しかしながら協議会でどのような形に決まるか分かりませんが、一定の方向性が決まれば、私一存の考えでは申し上げられませんが、本社と相談しながら努力していきたいと考えております。(川辺委員)
- ありがとうございます。旭タクシーの西野委員どうでしょうか。(白戸座長)
- 前回に引き続いてまた減車の話となると、当社も相当減らしましたし、その間のドライバーの数についてもようやく適正な状況に落ち着きました。また一段ととなると、様々な問題点が出てくると思っております。その中で今後、この協議会の流れがどのように変わっていくのか、私どももよく考えていきたいと思っております。
20年前からの様々な状況変化、個別輸送の状況がそれにとって代わる輸送が増えているということもやはり考えないといけません。緑ナンバーだけの問題ではないのかなというのがあります。これはどの地域でもあります。(西野委員)
- それぞれの立場からご意見、ご提言をいただきました。そこで更なる目標をという話がありましたけど本田委員、どうお考えでしょうか。(白戸座長)

- いま川辺委員や西野委員のこういった意見がある中で目標値を設定するのはなかなか難しいと考えますし、私どもハイヤー協会の中でも温度差があつて目標値の設定をして進むというのはなかなか難しいと思います。ただ業界として今のこの状況をどうするのかと問われたら、減車しません、やりませんという返答をするわけにはいかないんですね。やはり何らかの形で前に進まないといけないと考えております。いずれにしても根本的な問題は供給過剰にあると考えておりますし、今のままでは労働者の生活は守ることができないと考えてます。あえてここで目標値の設定をしろということであれば、あくまでも業界のみなさんの協力、協調が前提でありますけれども、最低限東京並みに、東京はあれだけ収入がありながら20%の減車目標で動いてます。なかなか足並みは揃わないみたいですが、旭川においても最低限それぐらいの減車は目標に置かざるを得ないのかなと。あえて言うならば、一步前進するという意味合いで20%ぐらいがとりあえず当面の目標なのかなと考えております。(本田委員)
 - いま本田委員から、業界として目標を定めて取り組むという意見表明がありましたが、川辺委員、西野委員いかがですか。(白戸座長)
 - 協議会で何らかの形で決まれば、努力していきたいと思っております。(川辺委員)
 - 台数の問題ですから非常に慎重に考えなければならない。先ほど言いましたとおり、流れの中での話も勘案しながら考えていきたいと思っております。(西野委員)
 - 本田委員から更なる目標を定めて、業界全体として検討し、需要喚起、事業再構築を含めた特定事業計画を申請すべく努力する考えの表明がございましたので、協議会としても更なる目標に向けて努力していただくことを期待して、1番目のテーマについてのまとめとしたいと思います。

それでは課題の2番目でございますが、「消費者への地域計画・特定事業計画の内容及びタクシーサービス等の積極的なPRをどのようにしておこなっていくか。」という課題がありました。タクシーサービス等のPRについて、どう考えるか議論していただきますが、資料3の3ページ目に「タクシー事業者のホームページ開設状況」というまとめの資料もございますので事務局からご説明をお願いします。(白戸座長)
- ⇒ 第4回の協議会におきまして、消費者協会松尾委員より、タクシーサービスについて、消費者に十分なPRを行うべきとのご意見をいただき、検討して参りました。資料3の3ページ目につきましては、各社のホームページ開設状況がどのようになっているかを整理したものです。このように、協会加盟の会社12社のうち5社がホームページを開設しており、主な掲載内容は記載のとおりでございますが、各社の独自性を生かした内容で、個々の会社でインターネットやコマースを利用して

のPRや個別にチラシ等を利用してのPRを行っているところも見受けられます。

また、ハイヤー協会として、特定の雑誌、或いはイベント開催時のパンフレットには広告掲載として、タクシーの前売り乗車券の購入や利用につきまして、PRを行うようにしているところがございます。しかし、現状ではトータルで一目見て周知できる媒体や方策を持っていない状況でございます。タクシーサービスのPRに関しては、需要喚起する上でも大変重要なことと理解しており、ご指摘を踏まえて協会としてもインターネットを利用したホームページの開設について検討をして参りましたが、初期投資や日常のコスト面、人員の配置等を考えると協会として早急に導入できる状況には至っていない現状にあり、対応が難しい状況であることをご報告させていただきます。なお、今後の広告掲載につきましては、出来る限りの工夫をしていきたいと考えております。

- ありがとうございます。個人タクシー協同組合神谷委員、ホームページを開設しているとのことですので、ご意見をいただきたいと思っております。(白戸座長)
- 当組合におけるホームページは、平成22年3月1日に開設しております。ただ私たち事務所の中で、恥ずかしながら扱える人間はおりません。ですから今の段階ではほぼ塩漬け状態のようなものであります。1年8か月経過した中で、問い合わせ数が20件、その内仕事に結びついたのが7件といった状態です。今後は設備投資なり、外注でやるにしても多様な使用方法で少しでも利用者に周知したいところですが、このような厳しい状態にあるということだけ報告しておきます。(神谷委員)
- 消費者協会の松尾委員、何か一言ございませんか。(白戸座長)
- ホームページはいま常識になっておりますけれども、利用する側としまして全部が全部、みんな見られるわけではありません。歳を取るとなかなかそこまでいかないという人が結構多くいますので、その点もまた考えていただきたいと思っております。(松尾委員)
- その他、ホームページの開設等に関していかがでしょうか。(白戸委員)
- 直接消費者に対してのPRではありませんが、ハイヤー協会では毎年タクシーの日にアンケートを採っています。その集計結果も各社に報告されていると思いますが、やはりいつまで経っても乗務員の対応の仕方が指摘されております。行き先を言っても返事をしてくれないとか、荷物を持ってても手伝ってくれないとか。サービスという部分の乗務員教育というか、その部分を各社もう1回見直す必要があると思っております。せっかくタクシーを使っているのですから今後とも大事なお客様ですし、再度使っていただきたい。協会としてというより各事業者の中で乗務員

教育が必要だと僕は思っています。先ほどMKタクシーの話が出てきましたけれども、確かに労働者から見ればピンハネ事業者です。でもひとつ見習うところがあるのは乗務員教育なんです。その部分は真似していいと思います。ですからその部分を協会が音頭を取るという形が良いのかどうかわかりませんが、業界全体で考える必要があると思います。(竹内委員)

○ このアンケートを見させていただきまして、私もタクシーを利用することが多いのですが、該当する項目がたくさんあります。それなのにどうして変わらないのかと常々感じております。(松尾委員)

○ 様々な構造的な問題も解決しなければなりませんし、消費者にアクセスを精通させるといった努力も必要だろうと思います。様々なご意見をいただきましたけれども、消費者に対する積極的なPR、サービスの向上というのは非常に大切ですので今後とも各事業者、行政、協会等で出来るものから取り組み、PRを充実させていただきたいと思います。課題2はこれで終わらせていただきます。

課題3、旭川駅が新しくなります。新旭川駅のタクシーの乗り場に関して資料3の4ページ目にございます。現状を踏まえて現在の検討状況を旭川市の赤岡委員からご説明いただきたいと思います。(白戸座長)

○ 駅前広場の整備につきましては、私どもの総合政策部ではなく都市建築部で所管し進めております。その内容についてご報告します。総合政策部は地域公共交通の総合的な部分を考え、その中でタクシーが重要な公共交通機関の一つとして今後も持続的に安定的に機能を果たしていくということが、非常に重要なことだと考えております。そういった部分も含めて私の方からご報告させていただきたいと思ます。

明日、新駅舎がグランドオープンするのですが、駅前広場につきましてはオープンになるのが平成25年春の予定となっております。今の検討状況ですが、平成19年度から市民を交えた「旭川駅舎・駅前広場の検討懇談会」で基本的な考え方を議論してきております。それと並行して「旭川駅前広場交通事業者会議」を開催いたしまして、各事業者、タクシー、バス等の調整を図ってきております。その後平成20年度になりまして「駅前広場素案」をまとめまして、パブリックコメントを実施いたしました。更に平成22年度には駐輪場整備についてのパブリックコメントの実施を受けて、現在、実施設計に着手している状況となっております。お手元の図面に、タクシープールが駅舎側の緑色の部分を中心に位置しておりますが、この場所に実施設計の中で考えているという状況でございます。

現在のタクシー業界との協議経過でございますけれども、現在の駅前広場はJR北海道の管理の下、個人タクシーのみが入構して運用されていますが、新しい駅前広場につきましては、旭川市が管理主体となりまして、これまで乗り入れていなか

った法人タクシーについても入構の意向がありますことから、双方が入構し運用していくということを基本として、現在整備内容や整備試験ルール等について業界と協議をしているところでございます。タクシー乗り場の管理移管の時期については、平成25年春までの本格運用まではこれまでと同様にJR北海道が管理することとなります。そのため、今のスケジュールでいけば、法人タクシーが入構できるのは旭川市が管理主体となる平成25年春以降ということになるかと思っております。以上が駅の北側広場の話ですが、駅の南側にも広場が作られます。図面で見ると右の下の方に南6条通から直結するところ、駅のすぐ右下にある広場でございます。ちなみに駅の北側広場は乗降場が7に、プールが30という状況になっていますが、下の駅の南側広場につきましては乗降場が3、予約のプールが3、プールが12というように実施設計段階では考えております。南側は新たに設置する広場です。ここは旭川市が管理主体であるため、平成24年秋以降の運用開始当初から、同じように個人タクシーと法人タクシー双方が入構できるようにしたいと思っております。ただし工事の進捗状況によりましては、一時的に暫定的供用となる場合も想定されるため、その場合はプールの使用を制限することとなります。

それから入構料について、現在のタクシー業界との協議では、現在のJR北海道が徴収しております料金が1台あたり年5,250円と聞いておりますが、それと同程度の入構料を想定していると旭川市として伝えておまして、その他の日常管理の部分や、除雪等の経費につきましては別途協議したいと考えております。

また、交通空間の運用ということの基本的な考え方でございますけれども、この新しい駅前広場は両側とも、タクシー乗り場及びプール部分については道路区域に指定いたしまして、旭川市が管理主体となって運営していくということで協議しております。運用方法の基本的なものにつきましては旭川市で決めていくことになるかと思っておりますけれども、具体的なプールの運用ルールにつきましては、出来れば事業者による協議会等で決めていただいて、先ほどルールのお話もありましたが、そういった協議結果のもと運営していきたいと考えているところであります。(赤岡委員)

- ありがとうございます。業界の関係で本田委員、どういったご検討をされておりますか。(白戸座長)
- 具体的な話を伺ったのが今日初めてなものですから、何ともコメントのしようがないんですけれども、ある程度きちんとした条件が示された段階で業界としても検討していきたい、ルール作りをしていきたいと考えております。

質問させていただきたいのですが、1台あたり5,250円と同程度の想定をしてらっしゃるということですが、個人タクシーは約200台弱、法人タクシーは750台程ありますが、その中で総額を台数割りするのか、あるいは1台5,250円という数字が前提なのか、その辺りはどうなのでしょう。約200台といった

時に5, 250円をかけたなら約年100万円ということなんですけれども、その場合は法人750台増えても1台5, 250円なのか。それとも100万円を台数割りするという事なのでしょうか。(本田委員)

- 私どもが今のところ考えている案としては、JR北海道と同程度ということで考えておまして、その事例の一つとして、現状の年5, 250円と申し上げたところです。具体的な運用方法については、JR北海道が今どのように取扱っているかというのも含めながら、持ち帰って検討させていただきます。今の段階では部局が違うこともありまして明確に答えられないことをお許し願います。(赤岡委員)
- この場を借りてお願いしたいのですが、私どもは公共交通機関という位置付けの下、市民の足となって駅に行って利用者さんをお送りする、あるいは駅からJRをお使いになった方を自宅までお送りすると、そういった輸送を行っております。そういう輸送を担うものについて、コスト負担が生じるというのは少し矛盾を感じるものですから、公共交通機関といったことでコスト負担が増えることのないように、何とかご配慮願えればと考えております。私どもの希望ですのでよろしくお願い致します。(本田委員)
- 計画図の中で不思議に思ったのが、北口に予約車のスペースがありません。南口は予約車スペースが3台あります。普通、旭川駅の正面といえば北口になりますよね。正面なのに予約車乗り場がないというのはどういうことでしょうか。市内のお客様でもJRを利用して使う場合もありますよね。観光で来るお客様もいらっしゃいます。そういうお客様をわざわざ北口ではなくて南口に行ってもらおうという考えなのでしょうか。(竹内委員)
- 細かいところが申し上げられないのですが、北口に予約車のスペースがない理由につきましては、持ち帰って確認し、またご連絡したいと思います。(赤岡委員)
- 神谷委員、入構する時のルールや入構料の話がありましたけれども、この関係でご質問やご意見ありますでしょうか。(白戸座長)
- 南口に関しては平成24年に完成の予定となっておりますが、平成24年の南口でスタートさせる前には必ずルール作り、これをきちっとしていただきたい。今は個人タクシーだけで運営していますけれども、ここでもルール、マナーこういったものが統一出来ていないという実態があります。これが各社入ってきた時に、事細かな気付かないようなことでもトラブルの原因となるものがたくさんあると思います。そういったルール作りの話合いの場の立ち上げはなるべく早く作っていただきたいというのが私の希望です。万が一暫定的に何かをしようとして、その後本格的

なものをやろうというのは、危険性がありますのできちっとしたルール作りだけはお願ひしたいと思ひます。(神谷委員)

○ このルール作りについて、長年入っている個人タクシーさんにひな形を作ってもらおうと思ひていたところなんです。今の意見で少し違うんだということですが、ひな形は作れると思ひます。それをたたき台として、法人、市、JRと十分に話し合っけきちっとルール作りを決めていった方が良くと思ひます。(渡辺委員)

○ 北と南が繋がって、旭川駅が実体的にこの街の中心として盛り上がっていくのにふさわしい交通の態様やサービスの態様のために、より良いものにしていこうということですから、関係する方々で更にご協議いただきたくと思ひます。

本日、協議テーマは3つございましたけれども、議論終了ということですのでよろしいでしょうか。何か特にご発言があれば受けたくと思ひます。

それでは議題の(3)、今後の協議会の進め方ということで事務局からご説明をいただき確認をしたいと思ひます。よろしくお願ひします。(白戸座長)

⇒ (資料4について説明)

○ 事務局よりご提案がございましたが、進め方に関してはいかがでしょうか。

では、次回までにそれぞれ計画を取り組んでいただくということですのでよろしくお願ひします。そして来年9月に特定地域の見直しの動きで何か出てくるのではないかとということがございます。(白戸座長)

○ それでは本日はご意見ありがとうございました。

協議会としては、先般「旭川交通圏地域計画」を策定して、関係事業者や団体等それぞれ、特定事業計画等の取り組みが行われていることのご報告を本日受けて、必要な課題に関して確認させていただきました。特に、関係するすべての事業者が、特定事業計画の認定の申請が行われたということ、地域計画における適正車両数の範囲内に業界が一致し取り組めたということで、上限の763両を割り込んで、当初の目標が達成されたということは大変評価される場所ではないかと考えております。

ただ、大震災の影響が少なからずあるということで、当初の計画の目標を達成したとはいえ、あまり良い影響を与えていないということも確認されて、取り組みの効果を軽減させるという結果にもなっているのではないかと感じております。当初の目標に掲げた計画に対して、十分な事業効果が発揮されているのかという意見もございましたが、本日、ご意見の中で業界自ら更に10%の減車目標値を掲げるといった、特定事業計画を現状に鑑みて更に推進するという趣旨のご発言もありました。協議会としても大変心強く期待し、評価したいと思っております。

また、タクシーサービスの更なるPRの推進や、新しい旭川駅タクシー乗り場に

ついでの乗り入れの新たなルール作りに対してもご提案、ご意見をいただきましたので、今後更に関係者の方々に十分お話をさせていただいて、適切な対応や取扱いができるように期待したいと思います。

本日、たくさんのご意見をいただきましたが、あえてまとめをするのなら、現状や課題を理解し各会社や団体、個人等で取り組む目標を定めて、現状に対応して実行していくことが重要ではないかと感じました。

また、今後の協議会の進め方については、事務局提案のとおり進めてさせていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

以上をもちまして協議会のまとめとさせていただきます。(白戸座長)

- 協議事項はすべて終わりましたが、連絡事項があれば事務局からお願いします。(白戸座長)

⇒ 本日の協議会でご発言等いただきました事項について、議事録としてまとめさせていただきますので、後日各委員の皆様方にご照会をさせていただきます。

また、先ほどもご説明したとおり、次回の協議会については平成24年9月を目途に開催を予定しておりますが、詳しくはまた改めて日時を設定し、ご連絡を差し上げたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。

- 第6回は今のところ来年の9月ということですのでよろしくお願いいたします。
本日は活発なご議論をいただき、運営にご協力いただきましてありがとうございます。これ以降の進行を事務局にお返しします。(白戸座長)

閉会

⇒ 白戸座長におかれましては、議事の円滑な進行、誠にありがとうございました。
また、委員の皆様におかれましては、貴重なご意見等をいただき誠にありがとうございました。引き続き皆様方のご支援、ご協力の程をよろしくお願いいたします。
最後に会長より一言よろしくお願いいたします。

- 委員の皆様には、大変貴重なご意見、活発な議論をいただき、誠にありがとうございました。冒頭に申しましたが、今後もタクシー事業の適正化、活性化の推進のために、地域計画の目標に向けてタクシー事業者を始め、関係者が取り組んで推進していくこととなります。その議論をしながら、本日、業界自ら一步前進したいという意味の更なる適正な車両数の見直しとして、当面の減車目標数値を掲げた特定事業計画を推進する旨の発言がありましたので、本協議会といたしましてもしっかり後押しして参りたいと強く思っている次第でございます。

本日はありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。(高橋会長)

⇒ 以上を持ちまして、第5回旭川交通圏タクシー特定地域協議会を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。

以上

第5回 旭川交通圏タクシー特定地域協議会出席者名簿

平成23年11月22日（火）

旭川地方自動車整備協同組合 5階会議室
（社団法人 旭川地方自動車整備振興会）

（順不同、敬称略）

（委員等）

旭川消費者協会 会長	松尾 清子
学校法人旭川大学保健福祉学部 教授	白戸 一秀
社団法人旭川地区ハイヤー協会 会長	本田 秀明
旭川地方個人タクシー協同組合 理事長	神谷 隆行
旭川北交ハイヤー株式会社 取締役社長	川辺 義範
旭タクシー株式会社 代表取締役	西野 俊典
全自交北海道地方連合会 執行委員長	竹内 誠
自交総連北海道地方連合会 執行委員長	渡辺 聡
北海道警察旭川方面本部 交通課長	高橋 正彦
※代理出席 企画指導統括官	佐々木 好明
旭川市総合政策部 地域振興担当部長	赤岡 昌弘
北海道労働局旭川労働基準監督署 署長	中山 和雄
北海道運輸局旭川運輸支局 支局長	高橋 博之

（事務局）

北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官	高橋 秋彦
北海道運輸局旭川運輸支局 運輸企画専門官	矢木 孝
北海道運輸局旭川運輸支局 運輸企画専門官	中野 健司
社団法人旭川地区ハイヤー協会 専務理事	荒川 盛行
社団法人旭川地区ハイヤー協会 理事	伊与木 英明