

## 第8回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議 事 概 要

日 時：平成26年2月14日（金）13：30～14：00  
場 所：北海道ハイヤー会館 3階大会議室  
出 席 者：委員・随行者・事務局 24名  
          オブザーバー（タクシー事業者等）42名  
マスコミ：テレビ関係2社、新聞社2社、業界紙等2社

### 【畑中課長】

本日はお忙しい中、本協議会にご出席いただきまして、ありがとうございます。  
只今より「タクシー事業適正化・活性化協議会」を開催いたします。  
私、北海道運輸局の畑中と申します。どうぞよろしくお願い致します。

会議に入ります前に、本日のスケジュール及びお願い事項並びにお配りしました資料につきまして、ご説明させていただきます。

まず、スケジュールについてご説明いたします。

本日のスケジュールは、お配りしました次第にそって進めさせていただきます。

はじめに「第8回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」を開催いたしまして、引き続き仮称ではありますが、第1回準特定地域「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」を開催させていただきます。

例年の協議会と比べまして、様子が異なっております。それは、過日の1月27日にこれまでの法律が一部改正施行されましたことから、本日の開催形態とさせていただきます。

したがって、第8回協議会がこれまでの協議会の延長線上の会議でありまして、引き続きの第1回の協議会が法改正後の協議会ということになります。

法改正の内容につきましては、議題の中でご説明をさせていただきます。ご理解をよろしくお願い致します。

次に、報道機関の皆様をお願いでございますが、第8回場議会は全て、第1回協議会は頭取りで退室いただきますことをご了承願います。退室に関しましては、事務局よりご案内させていただきます。

また、オブザーバーの方々の発言につきましては、ご遠慮いただきますようよろしくお願い致します。

次に、お配りしました資料の確認をさせていただきます。

ホッチキスで留めております「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」をあたまたに4枚ものと、第8回「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」1ページ

から37ページものと、第1回準特定地域「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」第1回（仮称）【準特定地域】表紙で5/5の3部構成でございます。

多く渡っておられる場合は、そのままお納め下さい。足りないものがございましたら、お知らせ下さい。

なお、ご出席の委員の皆様のご紹介につきましては、配付資料のあたま4枚もの中の出席者名簿によりご確認くださいことで、ご了承いただきますようお願いいたします。

本日は、代理出席を含め委員20名中、18名のご出席をいただいております。要綱により構成員の過半数が出席しておりますので、協議会が成立していることをご報告いたします。

それでは協議会に入ります。

最初に現会長でございます北海道運輸局長よりご挨拶を申し上げます。

#### 【小山内局長（会長）】

北海道運輸局長の小山内でございます。

本日は、千葉先生、川村先生、構成員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この協議会は、平成22年3月の地域計画策定から、タクシー事業者各社におかれましては、特定事業計画の実施に積極的に取り組んでいただき、また、とりわけ減車・休車といった事業再構築につきまして取り組んでいただくとともに、「活性化に向けた取り組み」を進めてきていただいたところでございます。しかしながら、タクシーの供給が多過ぎるとの状況、全国的にそうなんですけれども、特に北海道、あるいは札幌におきましても人口減少、高齢化といったような状況、近年チョット明るさができた感がありますが、昨年まで何となく経済も厳しい状況にありまして、タクシーの輸送実績も右肩下がりであったわけですが、その中で活性化を図っていかうと皆さんが努力をしてくださったわけでございます。先程ご案内がございましたように、先月の27日からタクシー特措法、正式には、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の一部改正」が施行され、この札幌交通圏におきましては、従来の特定地域から準特定地域に指定され、「タクシーが地域の公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするため、地域の関係者の自主的な取組で適正化・活性化を推進することが必要である」との法の趣旨が示されたところでございます。

話は少し飛びますが、今日の午前中に札幌モーターショーがございまして、私も出させていただいたところでございますが、その中で、特定の会社名を言って良いかどうか解りませんが、トヨタさんが考えている形のタクシー車両ということで、扉も今までのタクシー車両よりずっと大きくてしかも床が低く、とても乗り易い車両を開発され展示されておりまして、エンジンやトランクルームを見せて下さいと言うと、未だ中身は何にも無いといった状況でありましたが、そういったところですら、タクシーの将来の在り方みたいなものを考えていただいておりますので、我々ももっと本気で取り組んでいかなければいけないのかなと思っております。

そこで、改正法等に伴いまして、私達の考え方も変わって参ります。私も20年以上

前に九州運輸局で自動車部長として勤務したことがあります。その時も、タクシーの需要と供給のアンバランス、或いは運転手さん、タクシー事業で働いていらっしゃる方々の処遇の改善、それがひいては輸送の安全に繋がるという根が既にあったのでありますが、近年はさらに私どもの交通基本法というものができまして、地域の足をどう確保していくか、という観点での責任もここに居る我々の仕事の一部という状況になってきてございますので、この協議会が如何に大事かをご認識いただいて、また色々なご議論をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

【畑中課長】

それでは、議題（１）札幌交通圏における地域計画の進捗状況、議題（２）の改正法律について、続けて報告説明いたします。

【笹治専門官】

北海道運輸局旅客第二課専門官の笹治と申します。宜しくお願いいたします。

まず はじめに、協議会開催のご案内と同時に協議会要綱の改正をご提案申し上げました書面協議につきまして、ご説明とご報告を申しあげます。

本協議会は、平成21年10月からスタートして、これまで7回ご議論をいただきました。

これまでの協議会で作成しました「地域計画」、その計画に基づいた各事業者さんの「特定事業計画」、減車や休車の適正化策や各種の活性化策に取り組みました。

これまで議論した「協議会」、取り組んだ「計画」などを、改正法において取り組んだ協議会と「みなす」ということ、これまでの取り組みを踏まえて今後も継続して更なる取り組みを展開することから、要綱の改正をご提案申し上げました。

「みなす」ための根拠条文につきましては、資料の37ページにお示ししておりますので、後にでもご覧いただければご理解いただけるものと考えております。

提案の要綱改正につきましては、皆様のご賛同をいただきましたので、報告いたします。新要綱につきましては、資料の33ページに添付しております。

それでは、これまでの取り組みを振り返り、進捗状況を報告いたします。お手元資料、例年どおりの資料を添付させていただいております。

時間の関係上、大変申し訳ありませんが、ポイントとなる部分について、フォローアップをさせていただきたいと思っております。

したがいまして、資料の詳細については、後ほどご確認をいただきますようお願いいたします。

何卒、ご了承をお願いいたします。

まず、特定事業計画の進捗状況について説明します。

1ページをお開きください。

特定事業計画認定申請・認定状況（総括表）からですが、下の表の平成21年9月30日特措法施行時点での車両数が、5,411両、現在は4,828両となっております、

これまでに、583両の減車・休車が行われました。

4ページには、現在までの車両数の推移を表しております。

11ページには、規制緩和直後の平成14年から、新規許可、増車等により、緑の車両数が急激に上昇している反面、青の輸送人員に関しては、減少を続けております。

平成21年のタクシー特措法施行により、緑の車両数は急激に減少していますが、青の利用者の回復には至っておりません。

そういう状況において、明るい兆しとしては、水色の日車営収が僅かですが、平成23年度から上昇に転じております。

12、13ページの資料からは、実車率については、少しずつではありますが、増加傾向が見てとれます。これは、減・休車の結果ということも言えるかもしれませんが、全体的に見ますとそれだけではなく、効率配車等のシステム化など、活性化策の取り組みによるものと考えられるところです。

今回、16ページに参考として、全道の特定地域の特定事業計画の申請状況をまとめてみました。

どの地域におきましてもタクシー特措法の施行日以降減休車が行われておりまして、このうち、協議会で示された適正車両数（黄色の帯の中）となった地区が旭川、釧路、帯広となっております。

次に17ページでございますが、

法人タクシーの運転者の年齢構成の推移でございます。

ご覧いただきますとおり、60歳以上の高齢運転者が運転者全体の半数以上、約55%となっており高齢運転者の割合が、非常に高くなっています。

事業を行っていく上で、運転者不足というのは、現在も同様ですが、若いドライバーが入らず、このままの状態推移しますと、更なる高齢化が進み、公共交通としての使命を果たすことが難しくなるといった懸念がされるところで、大きな課題となっております。若手ドライバーの採用、育成という面の努力もこれまで以上に必要となっております。

防犯、安全に対する取り組みに関しては、25・26ページですが、ドライブレコーダー、車内防犯カメラの導入が進んでおります。ドライブレコーダーに録画された映像を運転者教育に活用している事業者もあると聞いております。導入も増えてきておりますので、事故は無いこと、安全が第一ではありますが、コンプライアンスの意識付けとして、利用されることもよろしいかと思っております。

続きまして、30ページとなりますが、

タクシー事業の活性化の推進に関してですが、前回の第7回の協議会で1. 利便性向上の取り組み、2. イメージ向上の取り組み、3. 利用促進キャンペーンとの連携 の3つの提案をさせていただいたところでございます。この中で、1の「利便性向上」の取り組みにとして、①指差し会話集の改善に関して、関係各位のご協力を賜り、外国人一

人歩き受け入れマニュアルを当運輸局HPに掲載しているところです。入り方は、資料の31ページでございますが、この中には、タクシーに関する施設、拠点別情報の留意点としまして、旅客としての受け入れ、行き先確認、精算方法などの参考例が書かれております。今後、関係者におかれましては、これをどんどん活用され、よりよいものとなるよう、発展させていただき、利用者サービスの向上を図っていただきたいと思います。

30ページにもどりまして、1の②のスマホ配車に関しては、全国的でサービスが展開されており、利便性の向上が図られている分野となっております。

タクシー事業者側のメリットといたしましては、一番近くにいる車両の配置が可能なことからの確な配車が想定され、空車距離の圧縮による経費削減が図られます。

利用者として、便利であるのも当然ですが、近い車の配車が可能となることから、待ち時間の圧縮などが考えられるところです。

また、空車待ち（渋滞の要因、違法駐車）の緩和が期待されます。

次に、2の「イメージ向上」の取り組みに関し、

②の観光おもてなしタクシー乗務員制度の充実に関しましてですが、

22ページにも現してございますが、平成23年4月から、現在（1月27日現在）、シルバーが4名、グリーンが364名誕生しており、運転者さんの運転マナーの向上、また、いわゆるおもてなしに関わるサービスの提供により、タクシー利用者へのイメージ向上、また、認定を受けることによるドライバー自身のコンプライアンスに関する意識の向上など相乗効果も期待されるものと考えます。

もどりまして、30ページの3の「利用促進キャンペーン」との連携についてですが、平成24年9月6日付けの北海道新聞において、公共交通利用で、道産酒類のある豊かなライフスタイルキャンペーンとの連携の記事が掲載されました。

交通機関に関しての実際の利用状況の把握には至っておりませんが、新たなライフスタイルの提案に関して、タクシーが関わりを持つことにより、利用者の拡大、また、利用促進につながる一つのツールとして今後も利用促進に向けた取り組みを継続することは重要と考えます。

以上 本当に駆け足でまとめてまいりました。

「適正化」「活性化」の推進につきましては、事業者や事業者団体をはじめとする関係者の取り組みに負うところが大きいと考えます。また、特措法改正を期にあらためて協議会の議論とするものもあると考えます。

今後においても協議会において、様々な提案、検証などを行っていただき、発展した取り組みとしていくものと考えています。

引き続き、特措法改正にかかる説明をさせていただきます。

資料32ページでご説明いたします。

昨年11月、議員立法により、可決成立し、本年1月27日に改正特措法が施行となっております。

具体的な改正内容ですが、以前のタクシー特措法を、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法と改め、準特定地域が新たに創設されました。

供給過剰を解消するための仕組みを、より効果的なものとするため、現行の特定地域を「特定地域」と「準特定地域」という二層構造に改編した上で、

- 1 供給過剰が発生して弊害の生じている地域を「特定地域」、発生のおそれのある地域を「準特定地域」とし、
- 2 それぞれ3年の期間限定で地域ごとに、その実情に即して、供給過剰を解消するための効果的な措置の導入となったものです。

改正前に特定地域であった札幌交通圏の他、北海道内これまで8カ所の特定地域がありましたが、新制度においてこれらの地域は、準特定地域として指定されております。この準特定地域制度は、繰り返しになりますが、供給過剰の予防や供給過剰の再発防止を目的として、国土交通大臣は、特定の地域において、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認める場合であって、地域の輸送需要に的確に対応しなければ、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができなくなるおそれがあるため、地域の関係者の自主的な取組を中心としてタクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認めるときは、期間を定めて準特定地域として指定することとなります。

特定地域の指定に関しましては、スケジュール的には今後、特定地域指定基準の策定が行われ、この基準等に合致する場合は、特定地域に指定されることとなります。したがって、特定地域の制度につきましての説明は、本日は、省略させていただきます。

この他、おもだった改正点について  
まず、協議会に関してですが、

- ① 特定地域及び準特定地域においては、協議会を組織することとなっております。協議会において、いろいろな方々、中立的な立場の方々が様々な形でご議論をしていただきそれを行政が支えていくこととなります。

タクシーが地域の公共交通としての機能を充分発揮できるように、構成員のみなさまにおかれましては、そのようなお立場であるということをご理解いただき、協議会に対しまして、ご理解とご協力を、今後もよろしくお願いいたします。

- ② 運賃につきましては、公定幅運賃制度が導入されます。

過度の値下げ競争に起因したタクシー運転者の所得の低下を防ぐとともに、運賃以上にサービスの質の改善や高度化を実現する、となっております。この後の、新タクシー協議会において、この4月から導入されます消費税率引き上げに対応した公定幅運賃に関して、新特措法の規定により、協議会の意見を聞いたうえで、公定幅運賃を

公表することとなっています。

資料の下段にお示ししていますが、

③ 協議会の構成員についてですが、地方運輸局長が外れることとなります。

理由ですが、改正特措法においては、協議会が作成した地域計画を運輸局長が認可することとなるため（認可が独禁法の適用対象外とする上で不可欠となっています。）、地域計画の作成過程から運輸局長を外す必要があるためこのような措置となっています。

今後につきましては、運輸局としましては、附帯決議にもありますとおり、データ、資料等の提供をはじめ、協議会の円滑な運営のために必要な支援を行うこととしており、今後は、会長の補佐役、また秘書役として、支援を適時適切に行うこととしております。

また、この他、衆議院及び参議院の附帯決議としまして、行政のみならず、事業者に対しての内容も記されており、タクシー事業者は、歩合給と固定給のバランスのとれた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事することと等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないように万全を期すること、決議がされております。関係のみなさまにおかれましては、これまで以上に運転者へ対する気配り、健康面への配慮等に関して、常に目を光らせておいていただきたいのと合わせまして、運転者から発信される情報の収集、会社内部への周知等の方法に関しても更なる充実をお図りいただきますよう、よろしくお願いいたします。

以上、駆け足となってしまいましたが、平成21年10月からの特措法施行からの総括、本年1月27日に施行となりました、タクシー特措法改正の変更内容についての説明を終了とさせていただきます。

【畑中課長】

以上、これまでの協議会での活動を振り返りました。

タクシー事業は著しい供給過剰、過度な運賃競争、運転者の労働条件の悪化などタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況において、平成20年12月に交通政策審議会から「タクシー事業への対策について」答申され、タクシーの機能を維持、活性化するための所要の措置を講ずるものとして、平成21年10月にタクシー事業適正化・活性化特別措置法が施行され執行して参りました。

この度、タクシー事業の供給過剰のさらなる適正化、運転者の労働条件の改善などによる輸送の安全や利用者利便の向上を目的とした改正措置法が先月27日に施行されました。

法律のねらいは、改正前も改正後もタクシー事業の供給過剰を解消して、タクシーの

安全性の向上、サービス水準の充実を図るというものです。

本日のメイン議題は、引き続きこの後のに開催される新協議会において、4月から実施される消費税改定に係る公定幅運賃についてでございます。

こちらのご議論を厚くしたいと考えますので、只今の活動報告、非常に駆け足での報告でしたが、ご理解いただきますようお願いいたします。

それでは、大久保自動車交通部長より、改正前の協議会の終了と改正後の協議会へ引き継ぐご挨拶をお願いいたします。

#### 【大久保自動車交通部長】

北海道運輸局自動車交通部長の大久保でございます。

先程、事務局の方より資料で説明がございましたけれども、タクシー事業を取り巻く情勢につきましては、現在大変厳しい状況になってきている、との認識をもっております。

運転手さんの待遇改善など、事業を巡る諸問題の解決は、決して容易なことではありませんが、しかし、このタクシーは地域における重要な公共交通手段でございます。地域社会における役割や位置づけを考えますと、これらの諸問題にきちんと対応し、タクシー機能を維持・活性化していくことは、地域社会にとって、非常に重要であると考えております。

これらの諸問題の解決には、個々の事業者や事業者団体の力ばかりではなく、利用者の皆様のご理解、そして、関係者の皆様の取り組みに負うところが非常に大きなものであると考えております。本協議会において、関係者・関係機関と連携し、協議を重ねていただいております皆様に重ねて御礼を申し上げる次第でございます。

私ども北海道運輸局は、新特措法により、協議会の構成員から外れることになりましたけれども、法の付帯決議に基づき、新協議会の円滑な運営のために、適時皆様とご協力、連携をさせていただきたいと思っております。

委員の皆様におかれましては、今後も引き続き宜しくお願いを申し上げたいと思っております。そして最後になりますけれども、本当に今までありがとうございました。

今後ともどうぞよろしくをお願いいたします。

#### 【畑中課長】

それでは、ここで、北海道運輸局長、自動車交通部長、札幌運輸支局長は退室させていただきます。

ここで、事務局を札幌ハイヤー協会さんへ引き継ぎます。