

第4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22年11月24日(水) 9:30～11:30
2. 場 所 旭川市障害者福祉センター おびった会議室1
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、ただいまより、第4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、特定地域協議会事務局を代表しまして、私が務めさせていただきますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

あらかじめ報道機関の皆様をお願いいたします。議事に入る前までは取材を可としますが、議事開始時点で退室をお願いいたします。

本日の配布資料をお持ちでない方は、受付にてお受け取りください。また、全ての議事終了後、この場において座長と事務局より協議会の模様等につきまして取材対応はさせていただきますので、どうぞよろしくお願い致します。

また、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よろしくお願い致します。

現在旭川市の赤岡委員が遅れておられますが、本日は、代理出席を含め、委員12名全員のご出席いただいております。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いたします。

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 特定事業計画に基づく取組み状況等について
- 資料3 特定事業計画未申請事業者への対応について
- 資料4 今後のタクシー事業の適正化及び活性化の推進について
- 資料5 今後の協議会の進め方について

参考資料 1 旭川交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

参考資料 2 旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

をご用意しております。ご確認下さい。また、資料に不足がございましたら、お申し出ください。よろしいでしょうか。

なお、年度が改まりましたことに伴い、委員の皆様方には一部、異動など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 福田 利次 様に変わりました、神谷 隆行 様。
- ・旭川北交ハイヤー(株)取締役社長 澤崎 利夫 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 小川 尚博 様に変わりました、山本 富雄 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 菊池 勝弘 様。
- ・旭川市総合政策部次長 佐々木 恵一 様に変わりました、赤岡 昌弘 様ですが、現在遅れております。
- ・北海道労働局旭川労働基準監督署署長 佐藤 尚 様に変わりました、吉村 直起 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 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 赤坂 啓
- ・北海道運輸局旭川運輸支局運輸企画専門官 矢木 孝
- ・最後になりますが、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 辻沢の後任の 高橋 秋彦 です。

それでは議事に入らせて頂きます前に、冒頭、会長より一言お願いいたします。

おはようございます。本日は、本年度最初の特定地域協議会となります。昨年の特措法施行に伴い、これまで3回の協議会を開催し、本年3月の第3回協議会において旭川交通圏における地域計画が策定されたところでございます。その後、4月から各事業者の特定事業計画の認定申請が行われ、審査を経て認定され、現在は、各事業者の皆様がその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、法人協会や個人協会、自治体、行政をはじめとした各主体においても、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す。

そのような中、本協議会につきましては、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と称しておりますが、こちらの開催の運びとなったところであります。

なお、本協議会については、もう少し早めの開催をと考えておりましたが、本年11月までには、各事業者の皆様が事業再構築の減休車につきましても計画どおり取り組まれていることもあり、お忙しいところ大変恐縮ではございましたが、本日開催させていただきました。

本日は皆様方に中間の経過報告として、状況等について事務局より報告させていただき、委員の皆様方におかれましては、こうし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活性化、適正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。本日はよろしくお願い申し上げます。(竹谷会長)

議事及び質疑応答

それでは早速議事に入らせていただきますが、報道機関の皆様におかれましては退室をお願いいたします。これからの進行は、座長にお任せいたします。白戸座長よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入ります。

本日、主に議題1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ついて議論していただきますが、その詳細はお手元の資料1～5に分かれておりますので、まず最初に、資料1から4まで一括で事務局及び各委員からの説明を受け、その後委員の皆様よりご意見を頂戴し、ご議論いただきたいと思います。

最後に、資料5今後の協議会の進め方についてご確認をいただきたいと思います。それでは、資料1の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説明をよろしく申し上げます。(白戸座長)

それでは事務局よりご説明いたします。既にご案内のとおり、本協議会は昨年12月17日に設立されており、本年2月9日に地域計画の案を提示させていただき、3月16日に地域計画を策定し、3月23日に地域計画を公表させていただいたと

ころです。その後の特定事業計画の申請・認定状況等について、資料に基づき説明させていただきます。なお、本日の資料につきましては、先般、各委員の皆様に予めお送りしておりましたが、未申請であった事業者が特定事業計画の認定申請を行いましたので、その関係で一部資料を修正させていただいております。それでは、お手元の資料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の特定事業計画に基づく取組み状況等について、それぞれ個別に、報告をいただきたいと思っております。旭川ハイヤー協会会長さま、個人タクシー協会理事長さま、北交ハイヤー社長さま、よろしくお願ひいたします。(白戸座長)

(関係機関より、資料2について説明)

ここで、旭川市の赤岡委員が到着しましたので、紹介いたします。(白戸座長)

旭川市総合政策部の赤岡と申します。私どもは公共交通全般を担当しております。交通基本法の動きもあり、旭川市の公共交通の全体的なあり方について、今後皆様とも議論させていただきながら考えていきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。(赤岡委員)

よろしくお願ひします。それでは次に、資料3の特定事業計画未申請事業者への対応について事務局から説明お願ひします。(白戸座長)

先程ご説明したとおり、旭川交通圏内に営業所を置く事業者については、全ての事業者が特定事業計画の認定申請を提出しておりますので、資料3については参考という扱いになるかと思っております。それではご説明します。

(資料3について説明)

ありがとうございます。次に資料4の今後のタクシー事業の適正化及び活性化の推進について、関係委員及び事務局より報告等をいただきたいと思っております。(白戸座長)

(資料5について旭川市より説明)

北海道警察旭川方面本部から、バスレーンのタクシー乗り入れについて、資料はございませんが説明させていただきます。規制見直しの関係ですが、現段階では、北彩都に係る信号機や標識等に係る予算配賦が最優先となっております。なお、先

日4条通りバスレーンの交通量を調べてみました。4条通20丁目について、7時半～8時の時間帯は、1分間に14台程度であり、4条通5丁目については10台程度に減っています。3ヶ月間の平均ですが、8時半～9時半になると、4条通20丁目が10台前後になり、4条通5丁目は2台程度に減少しております。札幌では実車では通行可となっている場所がありますが、今のところは申し上げたとおり、交通量としては渋滞とはなっていないと認識しております。ちなみに、豊岡から市内に向かう1条通りも、4条通りと同じくらい交通量はあると認識しているところです。

現在は標識が一体化されており、標識を変更するのに費用はどの程度かかるのか試算したところ、60万円程度かかるとのことです。全て見直すと1千万円程度かかる見込みとなっております。申し上げたとおり、北彩都関係の信号機や標識が最優先となっておりますので、この件については今後、北彩都開発後の交通量の変化を見てからの検討課題とさせていただきたいと思っております。(山本委員【代理：菊池】)

(資料5について事務局より説明)

資料27ページのNPO法人からの要請については、新聞記事を添付させていただきましたが、このNPO法人は、2004年頃から障害者・高齢者の輸送をボランティアが担う活動を実施しております。しかしながら、ボランティアの不足や資金難、安全面等の不安から輸送事業については運送事業者のケア輸送に依存しているのが現状とすることで、このような輸送に係る車両の維持を図る要請があったところです。支局としましては、強制的に車両を減車する制度にはなっていないため、地域交通を踏まえた議論をする協議会があるので、要望については協議会に報告をさせていただくことと、福祉輸送のあり方については、議論が必要であればタクシー協議会の議題として提示することについて相談させていただく話をさせていただきました。なお、旭川市のほうにも、同様の要請があったと聞いておりますので、この場でご報告させていただきます。

ただいま関係機関から報告をいただきましたが、事務局からの「NPO法人からの要請」という説明の中で、旭川市にも同様の要請があるという話ですが、赤岡委員から何かございますでしょうか。(白戸座長)

旭川市長宛にも、同様のNPO法人から、4月9日付けで障害者・高齢者の通院と外出を守る輸送車両の維持に係る要望書が来ております。対応としては、関係機関と協議しながらということになる旨申し上げております。(赤岡委員)

既にご承知のとおり、現在日本は人口が減ってきており、高齢化が進んでおります。タクシー部門でも交通基本法の動きがありますが、まだ先がよく見えない状況であります。ただ、地域公共交通については国として非常に危惧しているというこ

とで、今回の特措法でタクシーは公共交通機関と位置づけられているところです。タクシーの需要が減っているのは皆さん肌身に感じていると思いますが、確かに供給過剰もありますが、需要の減少が一番の原因だろうと考えております。その中で、福祉タクシーや子育てタクシーの実施等、需要の掘り起こしの流れがあるところです。こういった需要の拡大の視点も非常に大事だと考えております。

例えば、1,000ccの車を1台保有すると、1日当たりの維持費が2千円～3千円かかるということです。こう考えますと、週2回～3回外出をする人であれば、車を持つよりもタクシーを使ったほうが安上がりなわけです。更に、タクシーは安心安全に旅客を輸送してくれますし、その視点から考えても需要の拡大は可能なのかなと思っております。考え方として、タクシー業界として利用者に対しインターネット等によるPRを行うことは大事ではないでしょうか。例えば旭川地区ハイヤー協会がホームページを作成する等のシステムを構築等、単に旅客に乗っていただくだけではなく、どうすれば乗ってもらうかという視点での検討も必要と考えておりますので、お話をさせていただきます。(竹谷会長)

これまで特定事業計画に基づく取組み状況等について関係機関からご説明いただきましたが、この報告を踏まえて各委員からご意見をいただきたいと思っております。本日の論点としては第一に「需給の状況・事業再構築等についての特定事業計画の取組み状況」をどう考えるか、第二に「乗務員の収入・雇用・労働環境等への影響について」をどう考えるか、第三に「今後の事業の推進方法について」の3点が挙げられると考えておりますが、皆様いかがでしょうか。(白戸座長)

資料に基づき説明をいただきましたが、本当にこれで私たちの賃金、今年の3月に約束された年収280万円を担保できるのか、非常に疑問です。各社一律に、何でもよいような特定事業計画を申請して、本当に真剣に考えているのでしょうか。一番肝心の乗務員の賃金はどうなるのか、霞んでしまっています。

先般、我々自交総連本部は11月18日に国土交通本省に伺って、明確な答えをいただきました。今回の特措法は乗務員の労働条件の改善が第一の目的だと言っていました。それなのに、デジタコとか、ドライブレコーダーとか、駅前掃除をしているとか、こういった幹ではなく葉っぱの部分を議論しても、何も変わりません。一旦市場を開放したタクシー業界において、現在既得権を持っている様々な事業者が行うことは、今回の規制を強化して事業を再構築するという特措法の趣旨に反しています。減車をしたということになってはいますが、単純に各社余っている車両を減車しただけです。市場を走っている車両は何ら変わらないですし、これで売上げが変わるわけではなく、むしろ下がる一方ですから、気持ちとしてはいい加減にして欲しいと思っております。

これからフォローアップ会議として年に数回開催するのもかもしれませんが、今日この場ではっきり決める決意を持って議論しようではありませんか。事業者、行政が耳が痛い発言をしますが、これだけ憤っている乗務員の気持ちを察して下さい。この特定事業計画を見ると、事業者のスタンスが全く見えてきません。福祉輸送の

件もしかり、我々の大事な旅客が奪われたわけです。その時は反対しましたが、タクシーは運賃が高いから乗らないということでした。ところが現在、福祉輸送を行う団体は利益が上がらないので、タクシー会社に委託しています。

究極の話をすると、他は何をしてもいいですから、とにかく平均年収280万円を払うようにして下さい。そこまでの意気込みを持って議論して下さいと言っているんです。経営者に申し上げると、労働基準法の上位に改善基準がありますが、乗務員は平均年齢が60歳で崖っぷちなのに、拘束時間だけ長く取って、賃金の計算は6時間程度というのが現実です。我々は弁護士を中心として、タクシー乗務員のホットラインを設けましたが、今回旭川から多数の乗務員の相談がきて、今後裁判闘争になります。大手も中小事業者も全部告発させていただきます。経営者の前では次の契約が切られるから恐ろしくて話せないんです。或いは、組合とか役所に相談に行く人間は、次の会社で使ってもらえないんです。

公共交通機関と言っておきながら、旅客の命を守る仕事をする人間が、生活保護を受けながらどうやって安全確保できるんですか。こう言っている間にも、無用の血が流れているんです。この前も札幌で2件の死亡事故がありましたが、一人はテレビに出ていました。彼は何て言ったかということ、「会社から煽られて、あげくに携帯電話で直接旅客からの依頼を受けて、ダンピングしてるから忙しい」と言っていました。経営者は、売上げの良い乗務員を調べてみてはどうでしょうか。明らかに道路運送法違反であるダンピングをしているはずで、月10万円～20万円という売上げを必死に稼いでいる乗務員がいる一方、そういう人は70万円を普通に稼いでくるんです。それをもって、その人達が営業努力をしていると思うのは間違いで、企業の経営努力と運転者の営業努力は自ずと違うはずで。

運賃の問題にしても同じで、下限割れの報告からグラフが提示されていますが、最低賃金すら払えない業界から、どうやったらこんなグラフが出てくるんでしょうか。乗務員はこんな賃金もらっていないですし、日勤で13時間拘束させて、車両はリース的に与えて好きなだけ働きなさいという感覚です。これならば、第一回協議会で一部の委員から発言があった、タクシーは公共交通機関ではないということと同じになってしまいます。

繰り返しになりますが、賃金280万円払って下さい。そうすれば、悪質乗務員も事業者も無くなるはずで。結論を先延ばしにして、協議会も特措法も無かったことにしましょうなんて思っているんじゃないでしょうか。委員各位、特に経営者側の意見を聞きたいです。(渡辺委員)

賃金の向上に向けて進むべきところ、それとはほど遠い特定事業計画ではないかというご意見です。経営者側はいかがでしょうか。(白戸座長)

100%とは言わないまでも、共感できる部分が多くあります。私ども事業者は、業界の適正化に向けて日々努力しております。発言のあった通り、価格競争をやっている場合じゃない、下限割れなのに値引きしている場合じゃない、或いは10%の減車程度でどうなるのか、こういった点についてはその通りだと考えております。ただ、自社だけであればいいんですが、業界はそうではありません。公正取引委員

会の問題もあり、タクシー事業者がモラルと道徳を持って業界のあり方を考えて行動してもらわざるを得ないと考えています。当然、ハイヤー協会として、協会加盟事業者には賛同していただくよう働きかけておりますが、一方で協会未加盟事業者の動きもあり、難しい状況であることは労働組合側も充分承知だと思えます。

今回の特措法の趣旨である乗務員の労働条件の改善の話も当然のことだと思えます。このような状況の中で、旅客の安全や乗務員の生活を担保できるわけがないと、私もそう考えております。ですから、協会加盟事業者はもちろん、そうでない事業者も心ある経営をしてもらって、適正な業界にしていきたいと思っています。ユニクロなどと違い、タクシーは生きている人を日本の労働者が運ぶというものですから、そういう意味では、決して値引きするような業界ではないと考えております。
(本田委員)

事業者が協会に加盟しているか否かに拘わらず、今後乗務員をどのように確保していくのか、特に平均年齢が60歳になっている中でどうするのか、もしこのまま我々がこの業界に残った場合、平均年齢は下がることはなく上がっていく一方です。こんな未来のない業界に誰が入ってくるんでしょうか。経営者は乗務員の生活権を守るのが大前提であり、ましてタクシーは公共交通機関として初めて認められたわけです。初めて国が認めて、それだけ重要だということですから、各事業者はよく考えて欲しいと思います。もし、各社が営利だけを考えるのであれば、この業界から去っていただきたい。公共交通という使命を放棄していることになります。公共交通とは何か、労働条件を良くするために何をすべきか、良く考えて下さい。我々に、生活保護を受けながら生活しろと言うんでしょうか。各事業者の責任者に、社長に聞きたいと思います。タクシー業界全体の事を考えたうえで判断しなければ、我々乗務員からだけでなく、消費者からも見放されるでしょう。安心安全が大前提なんですから、それを考えなければこの業界は成り立っていきません。

NPOの問題については、業界としてどう対応するか、これも我々の責務だと思います。料金的な問題で利用できないという部分と、どうすれば事業として成り立つのかという部分の接点を考えなければなりません。ただ単に、儲からないからやらないのではなく、各社で公共交通機関としての使命としてやるべきだということを考えていただきたい。実際、通院だけであれば、普通のタクシーでもできますし、問題は知識と技術があるかどうかだけです。その上での料金設定をどうするか、それを事業者を考えていただきたい。事業者として、こういう方向性で行こうというものを持って下さい、タクシーというのは結局マンパワーが必要なんです。(竹内委員)

業界の経営のあり方といった厳しい指摘がありました。資料を見ても、平成元年から輸送人員が激減してきています。ミクロでは色々な要因があるのだとは思いますが、マクロでは社会の流れの中で、需要そのものが減ってきており、今後はニーズに合わせて需要をどのように掘り起こすか、どういったビジネスモデルを作るか、長期的に需要が低迷している点からどうしていくかという話と並行して議論をしていく必要があると思います。いずれにしても、本協議会はタクシー乗務員の労働条

件の改善という点は一義的であった上でのものですので、これも踏まえつつご意見をいただければと思います。

また、NPOの話もありましたが、これは議論の進め方によっては比重の大きい論点であります。交通弱者と呼ばれる人たちに対して、既存の事業のやり方では彼らのニーズに合わないわけですから、特別なシステムが必要となります。そうすることで、既存の事業が傾いてしまうことになるかと解釈して良いのかどうか。これは何年か前の福祉輸送の議論と同じこととなりますが、確実な少子高齢社会と旅客のニーズが変わっている中で業界がどう対応するか、安全安心と両立させながらどうしていくかという部分のバランスを見据えた議論が必要と感じました。即解決するような妙案は無いと思いますが、是非、忌憚のない建設的な意見をいただきたいと思います。(白戸座長)

消費者の立場として、今後は少子高齢化社会になり、運転できない方が多くなります。その時に頼りになるのはタクシーだと思っています。消費者に安心して提供できるように、事業者と乗務員が納得しあって運営してもらいたいと考えております。(松尾委員)

移動を保障するというのは、今後整備すべき最大のインフラであります。それが既存の公共交通機関なのか、又はプライベート輸送になるのか。そう考えると、これまでのビジネスモデルではなかなか難しい局面に来ているのかなと思います。私は現在旭川市の永山に住んでいますが、当該地区は流しタクシーは殆どありませんから、いつも電話でタクシーに来てもらっています。多くの旭川の地域がそうだと思いますし、そう考えると、福祉輸送のようなプライベート輸送の考えが出てくるんだろうと思います。運賃・料金という問題も含めて、多様化する需要への対応は、業界として相当知恵を出し合わないといけないのかなと思います。(白戸座長)

交通弱者の輸送をどうするかという点は、業界として取り組まなければならない問題だと思います。私は53歳ですが、10年後20年後はお世話になる可能性があります。福祉関係では介護保険で乗降介助というのがありまして、これは介護保険の中から1,000円が介護タクシー代としてタクシー会社に支給されるものです。これには介護認定を受けなければいけないので、これを使いたくても使えない人がいるわけです。例え認定を受けても、要介護1の認定を受けなければいけないですから、要支援ではいけないわけです。こういった介護保険を使いたくても使えない人でタクシーを必要としている方に対し、どうやって足を確保しフォローアップしていくかという点が問題です。NPOが担うのも手ですが、結局は財政的に厳しいということになってしまいます。バスは地方路線で補助金が出ると聞いていますので、これをタクシーに当てはめることはできないのでしょうか。金額的に利用者の負担を少なくして、不足分は補助金という形が望ましいのかなと考えております。(竹内委員)

福祉の部分は、本来国がやるべき事です。しかし、市場開放したばかりに、儲けの対象となっています。私はこれはいけないことで、やはり国又は自治体がやるべき事だと思います。

現在の民主党政権は、小泉政権が出来なかった規制緩和を陰で進めていることをご存知でしょうか。地域主権戦略会議というものを知っていますか。これは非常に大事なことで、世論では反対する声が相当数出ています。こういった事が進んでおり、タクシー部門では旅館等の送迎の途中で、観光地を周ることも認めようという話がでています。我々が必死に議論している中でそのようなことが進んでいるんです。

皆さん、マルクスの資本論は読んだことがありますか。百数十年前に書かれています。驚くことにタクシー業界の悲惨な現状を、既に予測しているんです。本協議会は、個々の事業者の保身のための協議会では無く、特定地域として指定された旭川交通圏のタクシー業界の活性化・適正化に関することや、乗務員の労働条件を考え直す協議会なわけですから、うちの会社はこれをやっているからいいとか、そういう話は違うと思います。繰り返しになりますが、あと2年で特措法が無くなる時に、全て無かった事にしましょうというのは、絶対にやめて欲しいと思います。
(渡辺委員)

先程、移動を保障するというのは、今後整備すべき最大のインフラと言いましたが、これは都市計画とも関連するものです。札幌ですと地下鉄や路線バスとの連絡が充実してますので、個人のニーズに応じることができますが、旭川ですと永山から駅まで行くのに市内を横断したりと、自家用車が無いと暮らし難い場所だなどと思います。そういう意味で、総合的にタクシー需要を持っているのに数字として出てこないといった点についても、議論を進めていく必要があると思います。(白戸座長)

地域の交通がどうあるべきかと考えた時に、当然バスだけでもタクシーだけでも足りないわけです。大きく言えば飛行機やJR、こういった輸送機関とうまく融合させながら組み立てて行く必要があるわけです。先程竹内委員から発言がありましたが、バスについては一部の路線について補助金が出ております。国も自治体も厳しい財政状況の中、国民の皆様からいただいた税金を、国民の理解の元に支出しております。ただ、交通基本法の中では、このような補助金制度がどのようになるかは道行きがわからない状態です。

地域公共交通の側面で、最終的には、自家用車が増えていることが議論になりますが、いかにこれらと共存していくか、また、タクシードライバーの安心安全面での質を上げていくということも必要だと思っております。協議会の中でお話を承り、行政として何ができるのかも私たちが検討しなければならないと考えております。
(竹谷会長)

労働組合サイドの厳しいご意見を伺いました。ハイヤー協会としても、適正な業界にするための努力は惜しまない覚悟でおります。そのためには、協会加盟事業者

と未加盟事業者双方が自覚と責任を持って協力し合うことが必要ですので、そのお願いをこの場で申し上げておきます。(本田委員)

移動の3層構造といたしまして、普段のコンビニに行くような移動(ミクロ)、市役所等への用足し(メゾ)、都市間移動(マクロ)などがあり、移動というのは生活の様々なニーズを満たすためなので、それぞれニーズに応じた移動の体系をどう組み合わせるかは、福祉業界の中でも議論があるところです。

現在は乗合タクシーなどがあり、これは地方行政では推奨されてますし、既存の交通事業者が無いのであればコミュニティで対応するという方法もあります。JRの駅から最寄りの病院までの移動を、それぞれが連絡を取り合って、ミクロからメゾへの連携システムを作っている例もあります。こういった、移動に対するニーズは高まっているのに、一方でタクシー業界の需要がこれだけ減っているという流れをどう止めていくのか、この点はさらに知恵が必要かなと感じております。1社2社の問題ではなく、業界と地域でどう対応していくかという議論が絡む問題であります。

さて、お時間もありますので、議事を進めさせていただいてよろしいでしょうか。(白戸座長)

事務局にお願いしたいのですが、現在福祉有償運送で運行している事業者について、数は把握できるのでしょうか。(渡辺委員)

NPO法人等が行う福祉有償運送については、現在資料を持ち合わせておりませんので、この場での即答は出来かねます。後日回答いたします。

旭タクシーが行っているDAXというものは、どのような法律に基づいているのでしょうか。また、中身はどのような約款なのでしょうか。お酒を飲んで家に帰るのが旅行者と言えるのか、事業者としてのスタンスをお聞かせ願いたいと思います。(渡辺委員)

その件については、この場では発言を控えさせていただきます。(西野委員)

なぜ答えていただけないのですか。制度的なものを教えていただきたいのですが。利益を上げているか否かといったことをお聞きしているわけではありませんし、答えられないというのは不思議です。(竹内委員)

個別案件になりますので、本件については協議会としてタクシーの適正化・活性化を図る議論とは外れております。(竹谷会長)

それでは、旭川市に質問ですが、駅前再開発の関係で、現在はJRの私有地で個人タクシーのみが入構出来ることになっていますが、新しいタクシー乗り場は法人

も入構出来るのでしょうか。入構料を取るのかどうかも含めて、ご回答いただければと思います。(竹内委員)

詳細については把握しておりませんので、関係部局と相談し、次回の協議会までにご回答したいと思います。(赤岡委員)

要望としては、法人か個人に関係なく、タクシーは入構出来るようにしていただきたいと思います。税金が投入されていますから、今までと同じ入構料ということではなく、もっと安く又は無料にしていいただきたいと考えております。

また、ハイヤー協会に要望なのですが、特定事業計画の内容は我々として幹ではなく葉っぱの部分としての認識しかできません。幹になる部分を考えてもらうことを強くお願いします。今までの議論にあった根本的な問題解決のための事業内容を考えていただきたい。正直に申し上げて、特定事業計画の出し直しをしたほうが良いと思っています。(竹内委員)

消費者として申し上げますが、地域計画の中にタクシーサービスの活性化という部分があり、短期や中期など色々ありましたが、現在どの部分が実施されているのでしょうか。これはお願いですが、こういった内容を実施しているのであれば、しっかりと消費者にPRして欲しいと思います。何か利用したいと思っても、福祉タクシーを利用しているといった声しか聞こえてきませんし、タクシーに乗ってどのようなサービスをしているのかと聞いても、有耶無耶な回答しか返ってこないことも多いです。明確に答えてもらえるような状態になれば、利用者の視野も広がると思います。(松尾委員)

消費者に対する積極的なPRが大切で、それによって業界の需要も拡大するのではとのご意見と認識しました。(白戸座長)

これまで、委員の皆様方より様々なご意見・ご指摘・提言等いただきましたが、その上で、お時間にも限りがございますので、資料5今後の協議会の進め方について事務局より説明を受けた上で、まとめの意見を頂戴したいと思います。それでは事務局説明の方をよろしくお願いします。(白戸座長)

資料の説明に入る前に、先程渡辺委員から、旭タクシーのDAX運行についてご質問がございました。この点について、旭川運輸支局として慎重に調査を進めているところではありますが、その詳細については、事業者の権利・利益を害する恐れがございますのでお答えできません。しかしながら、現在本局において検討中であることを申し添えておきます。

(資料5について説明)

ただいま、次回協議会に向けての方向性について事務局よりお話がありましたが、本日の協議会のまとめとして、現段階における協議会としての評価としてこれまで多数の意見をいただきましたが、補足する部分その他全体的な意見でもかまいませんが、今後の協議会の方向性等を含めご意見ありますでしょうか。(白戸座長)

それでは、基本的な考え方、今後の進め方について、ご理解いただいたということでもよろしいでしょうか。ありがとうございます。

安心安全に運送するための乗務員の労働条件の改善を行うべきとの意見や、長期的な需要低迷に対し、ニーズの変化に合わせて業界としてどのように対応すべきかといった意見、又は消費者へのPRを積極的にすべきといった意見をいただきました。協議会といたしましては、「旭川交通圏地域計画」策定以降、関係事業者、関係団体、関係機関による、特定事業計画等の取り組みが行われていることが本日確認されました。特に、関係するすべての事業者が、特定事業計画の認定申請が行われ、業界が一致し取り組む姿勢が見えることは、大変評価されるところであります。そのような状況の中、地域計画の効果が十分発現されている状況には至っておりませんが、一部に改善の兆しもあり、今後の効果が期待される状況にあります。

一方、事業再構築を含む減車・休車の状況が報告されましたが、地域計画に示された適正車両数には至っていない状況であります。また、本日示された資料の各種実績等の状況から見ても、未だ輸送人員・運送収入等に改善の兆しが見られない状況も見受けられます。このようなことから、今後なお一層の事業再構築を含めた特定事業計画の推進を事業者、関係団体、行政等一体となり、進めていく必要がある、との総括になるものと思います。

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させていただきたいと思っております。以上をもって議題1のまとめとさせていただきます。(白戸座長)

それでは、議題2 その他ですが、事務局から何か連絡事項はございますか。(白戸座長)

本日の協議会で意見等いただきました個別課題及び議事録につきましては、後日各委員の皆様にご照会させていただきます。次回の協議会については年明け6月頃の開催を予定しておりますが、詳しくはまた改めまして日時を設定し、ご連絡差し上げたいと思っております。

本日は、活発なご議論をいただきまして誠にありがとうございました。本日の議事は全て終了しましたので、議事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。引き続き皆様のご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。最後に会長よりひとことお願いいたします。

委員の皆様には、大変示唆に富む貴重なご意見、活発な議論をいただき、誠にありがとうございました。皆様、タクシーを思うが故に、色々な意見が出てきたと思います。今後もタクシー事業の活性化・適正化の推進の為、地域計画の目標に向けタクシー事業者をはじめ関係者が取組を推進していくこととなります。本法律及び本地域計画の主旨を十分にご理解の上、地域計画に定められた事業の推進になお一層努めていただき、本協議会といたしましても旭川交通圏におけるタクシー事業の適正化、活性化の推進に向け、しっかり後押しして参りたいと強く思う次第であります。

また、今後、本協議会では引き続き、これらの特定事業計画について進捗の度合いの状況や目標の達成状況についてのフォローアップ等をしていくことになろうかと思っておりますので、次回以降の日程につきましては、また皆様方とご相談させていただきながら決めていきたいと存じます。今後ともよろしくお願い申し上げます。(竹谷会長)

以上を持ちまして、第4回旭川交通圏タクシー特定地域協議会を閉会いたします。本日は、誠にありがとうございました。

以上

第4回 旭川交通圏タクシー特定地域協議会出席者名簿

平成22年11月24日(水)

旭川市障害者福祉センター おびった 会議室1

(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	澤崎 利夫
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	山本 富雄
代理出席 企画指導統括官	菊池 勝広
旭川市総合政策部 次長	赤岡 昌弘
北海道労働局旭川労働基準監督署 署長	吉村 直起
北海道運輸局旭川運輸支局 支局長	竹谷 繁樹

(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	赤坂 啓
北海道運輸局旭川運輸支局 運輸企画専門官	矢木 孝
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