

## 第1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21年12月17日(木) 14:00～16:30
2. 場 所 旭川運輸支局2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、只今から、第1回旭川交通圏タクシー特定地域協議会の設立手続きを行いたいと思います。関係の皆様には、年末の大変お忙しいところ、ご出席いただき大変ありがとうございます。私は、北海道運輸局旭川運輸支局輸送担当首席の辻沢と申します。よろしく申し上げます。協議会設立まで、準備会としまして私が進行を務めさせていただきます。

なお、報道関係の皆様にはお願いですが、傍聴は協議会設立後の座長挨拶までとさせていただきますので、その後は退席をお願いいたします。なお、本日の資料につきましては、別途配布しますので、ご案内いたします。

配布資料の確認をさせていただきます。

議事次第、出席者名簿、配置図です。

資料1 旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱(案)

資料2 「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」について

資料3 タクシー事業の概要について

資料4 旭川交通圏におけるタクシー事業の現況について

資料5 旭川交通圏におけるタクシー業界の取り組みについて

資料6 旭川交通圏における適正と考えられる車両数について

資料7 適正台数に減車すれば、CO<sub>2</sub> 25%削減、一気に達成

資料8 ハイタク労働者の労働実態

ご確認頂き、不足あれば教えていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

それでは、議事次第の第1ですが、協議会の設立手続きに入りたいと思います。協議会の設立に先立ちまして、先月の9日に、旭川運輸支局、旭川地区ハイヤー協会、旭川市、全自交、自交総連の皆さんで構成する準備会を立ち上げまして、設置要綱の原案の作成等をさせていただきましたことを、ご報告させていただきます。お手元の設置要綱案につきましては、国土交通本省から9月3日に示されたガイドラインに沿って作成しております。本日お集まりの皆様方には事前に目を通してい

ただいておりますが、改めまして概略を説明いたします。

(資料1について説明)

本案について、皆様にお諮りさせていただきます。要綱の承認をいただきますようお願い申し上げます。異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

(異議なしの声)

それでは、ご承認いただいたということで、ありがとうございます。

#### 会長選出

委員の皆様をご紹介します。

(名簿に沿って委員の紹介)

以上の皆様で進めさせていただきたいと思います。続きまして、要綱第5条第1項に基づきまして、委員の中から会長を選出させていただきます、ご推薦あればお願いいたします。

竹谷委員にお願いしたいと思います。(本田委員)

竹谷委員をご推薦頂きました、皆様竹谷委員でよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

ご承認いただきましたので、竹谷委員は会長席にお願いいたします。次に要綱第5条第3項に基づき、会長より、会長職務代行者の指名及び事務局長の指名をお願いしたいと思います。

職務代行者には佐々木委員を、事務局長には旭川運輸支局の辻沢首席運輸企画専門官を指名します。(竹谷会長)

(異議なしの声)

事務局長に使命をいただきましたので、引き続きよろしくお願いいたします。続きまして、要綱第6条に基づき、協議会の運営に当たり、何か事前に協議する事項がございましたらご提案いただけますでしょうか。

特になければ、以上によりまして、本協議会が成立したと確認させていただきます

す。ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、議事次第の第2番目、第1回旭川交通圏タクシー特定地域協議会を開催させていただきます。先ほど会長に選出されました竹谷委員から、ご挨拶をお願いします。

#### 会長挨拶

会長を務めさせていただきます旭川運輸支局の竹谷でございます。皆様方におかれましては、年末を控え何かとご多用の所、本協議会にご出席賜り、誠にありがとうございます。

さて、タクシーは、今回初めて、正式に公共交通機関として位置づけられました。が、鉄道やバス等の他の公共交通機関と比べますと、3点ほど優れた特性があると考えております。まず1点目は、地域社会や住民生活に密着した、ドア・ツー・ドアの少人数の個別輸送に対応できること。2点目は、面的な移動が特徴であり、機動性や移動の自由性が非常に高いこと。3点目は、深夜など時間帯を選ばずいつでも、また、誰でも利用できること等が挙げられるのではなからうかと思っております。

従いまして、タクシー事業は、現在、あるいはこれからも進行していくであろうと考えられる少子高齢化社会への対応、又は防犯活動への協力等を通じまして、安心で安全な地域社会の実現に果たす役割は非常に大きいと思っております。また、地域の活性化政策として、私ども国土交通省は観光立国の推進を図っておりますが、昨今の旅行形態は、団体旅行から少人数によるグループあるいは家族旅行に変化しております。このような旅行形態において、タクシー事業は、観光の主体を担う、又は、地域における観光交流を支えていく役割もある重要な公共交通機関であると考えます。

しかしながら、タクシー事業においては、厳しい経済環境が続く中、長期的な輸送需要の低迷や車両数が増加する等の影響によりまして、タクシー事業の収益悪化、運転者の労働条件や労働時間の悪化等の問題が生じ、それに伴う交通問題や社会問題が発生したり、又は利用者サービスの増進が十分に達成されていないのではないかと、タクシーが本来持っている地域公共交通機関としての機能を十分に発揮することが難しい状況になってきております。

このような状況の中で、昨今の国土交通省における交通政策審議会の答申を踏まえて、今年の通常国会において「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法」いわゆるタクシー特措法が衆参両院において全会一致で成立し、本年10月1日より施行されました。

確かに、一般の人々やタクシー事業者の方々の中には、「安全で良質なサービスは、本来競争の中から生まれる」とのお考えをお持ちの方がいらっしゃるのも事実かと思っておりますが、そのような理想論と、先ほどご案内しましたタクシー業界の現況との間で、競争環境を整える時間が必要とのことで、この特措法が先の国会で認められたものと考えております。この法律に基づいて国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通機関としての機能を十分に発揮していない地域を「特

定地域」として指定することとされておりまして、この法律の施行日に、「旭川交通圏」が特定地域として指定されたところです。そして、この特定地域においては、国や地方自治体等の行政、タクシー事業者の団体、運転者の組織する団体、地域住民等のタクシーに関わる方が協議会を組織し、タクシー事業の適性化及び活性化を推進するための地域計画を作成することができることになっております。

そこで、本日、関係者の皆様方のご理解のもと、第1回旭川交通圏タクシー特定地域協議会を開催する運びとなりました。この協議会の運営や地域計画の作成、目標達成には、構成員の皆様方の連携と協力が不可欠でございます。私どもといたしましても、情報提供や助言、関係者の皆様方の調整など、協議会を全面的にバックアップして参りたいと思っておりますが、皆様方におかれましても、タクシーの供給過剰や過度な運賃競争への対応にとどまることなく、利用者利便の向上や需要増に繋がる活発で前向きなご議論、ご検討をよろしくお願いを申し上げまして、挨拶とさせていただきます。どうぞ、よろしくお願いたします。(竹谷会長)

#### 座長選出

それでは、要綱に従いまして、ここからは私が議事を進めさせていただきます。要綱第5条第8項に基づきまして、委員の中から座長を選出し、本協議会の議事進行をお願いしたいと思います。私から、白戸委員に座長をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。(竹谷委員)

(異議なしの声)

ご了承いただきましたので、白戸委員よろしくお願いたします。(竹谷会長)

座長のご指名をいただきました白戸と申します。不慣れですが、十分使命を果たせるよう尽力いたしますので、ご協力よろしくお願いたします。(白戸座長)

ありがとうございました。これ以降は、報道関係の皆様は退席をお願いいたします。なお、オブザーバーの方の発言もご遠慮いただきます。よろしくお願いたします。

#### 議事及び質疑応答

第1回協議会の議事に入らせていただきます。今後の進行は座長にお願いたします。(竹谷会長)

お配りしている議事次第がございます。この中で、議事については ~ まででございます。先ず、及び について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。(白戸座長)

(事務局、議事 及び 、【資料2～資料4】について説明)

膨大な資料でございましたが、ご説明いただいた事柄についてのご質問又はご意見をお伺いしたいと思いますが、発言のある方は挙手をお願いします。資料別にお話をお伺いする形でよろしいでしょうか。先ず資料2ですが、ご質問等ありますでしょうか。(白戸座長)

労働者側の代表としての立場から申し上げますと、特措法は大歓迎しております。ただ、時限立法という措置の中で、協議会の中で地域計画を立てるということですが、なんと言ってもこの法律の制定背景は、タクシードライバーの労働条件の低下が原因であり、それによるサービス低下、事故の発生、環境汚染、交通阻害等が起こり、このようなマイナス要因が法律の制定背景だと思っております。

今回、特定地域として指定されたのですから、特定の事業者の意見ではなく、全体として見て討議を進めてほしいと思います。皆様には、そこを把握していただきたいと思います。(渡辺委員)

地域協議会ですから、お互いの事業について調整しながら、旭川の地域として公共交通を円滑にするような、実りある話ができればよいなと思っております。続いて資料3についてですが、これはタクシー事業者の方は十分ご存知のことかなと思いますが、これについてはいかがですか。

特になければ、資料4にいきたいと思います。これが議論の出発点になると思いますが、いかがでしょうか。(白戸座長)

旭川交通圏における事故件数の推移という資料が16頁に出ていますが、これは我々労働者の労働時間数と比例する部分があります。1人の乗務員が1日に乗務する時間については、法定では週40時間、1日8時間、休憩1時間、つまり日勤の場合は9時間労働ですが、実際は休憩を取っているのか取っていないのかわからない状況の中で、車の中で食事している状況です。最低賃金の問題もあり、実際はそれ以上の労働時間をこなしています。全産業とタクシー労働者の賃金推移が資料として出ていますが、これは他の産業の労働時間数と比べれば、一目瞭然です。その部分については、労働者も経営者も、お互い一定の理解をしています。ただ、消費者、利用者の方には、なかなか理解してもらえない部分かなと思います。どうしても給料を稼ぐためには、長時間労働を強いられる部分があり、それにより事故が増えているのが実際ですし、乗務員としては安心安全を目指しているが、労働時間と反比例しているということをご理解いただきたいと思います。(竹内委員)

タクシー乗務員の働き方については、賃金体系に起因している部分大きい。労働集約産業といって、総コストのうち人件費が占める割合が高い。事務所内での労働ではなく、外で個別で収入を得る体系です。生産性はあるが消費がないのも特徴で、竹内委員もおっしゃった通り、賃金が全産業の半分以上で、旭川においては1

70万円となっています。厚生労働省の発表では、年収200万円を切っているのは1千万人を超えており、更に全労働者の半分が年収300万円台だということです。これはいわゆる規制緩和がもたらした格差の拡大であると思います。労働法制の改正で派遣のあり方等も変わり、全体的な労働コストが非常に下がっています。その中のタクシー事業は、ワーキングプアの代表産業となっています。企業は倒産していないのが不思議なくらいで、なんとかしようということで特措法があるのだと思います。特措法の運営に当たっては、基本方針として大臣告示が出ていますが、やはり労働者の賃金問題は避けて通れないと思います。さらに、格差、苦情及び事故等を解決するためには、この協議会で話をしようということだと思しますので、経営者の皆様、委員の皆様に意見を述べてもらいたいと思います。(渡辺委員)

平成14年の規制緩和がもたらした結果として、事業者としての収益基盤の低下、労働者の労働環境の悪化、ひいては事故の惹起、利用者サービスの低下という弊害を改善しなければということで、本協議会が発足したのだと思います。これまでは労働者側のお話でしたが、経営者の立場でいかがでしょうか。(白戸座長)

私どもの業界のことでこれだけの委員の皆様にお集まりいただき、先ずはお礼を申し上げたいと思います。労働組合サイドの話のとおり、規制緩和によって、業界は大変な状況になっています。よそに見せられないような給料しか払えない、情けない業界になってしまいました。その中で、根底にあるのは供給過剰の問題と価格競争の問題だと思っております。この協議会を通して、ハイヤー協会に加盟している事業者は勿論のこと、協会に加盟していない事業者についても前向きに業界をどうするかという議論に加わっていただき、業界を良くするというプロセスを作りたいと思っております。

先日北海道新聞を拝見しましたら、一部の事業者は減車に応じないという意見も報道に出ていましたが、減らさないと業界は決して良くなりません。車が増えていることについての弊害は皆さんよく知っていると思いますし、この弊害を理解して、消費者や労働監督署等も含めて、なんとかクリアしたいと思っておりますので、ご協力をお願いできればと思っております。(本田委員)

重要なことですが、協議会の目的は減車ではありません。事業の健全化・適正化、利用者の安心・安全、労働条件の改善だと思っております。そこで、減車論、運賃論ありきであれば、議論はストップしてしまうと思います。そこは勘違いしないで、事業の健全化や利用者の安心・安全、労働条件の改善を決めていくということを確認してほしいと思います。(渡辺委員)

それを巡って、これまでも業界内で様々な議論を積み重ねた上で、今日の状況を迎えているのだと思います。それらをどうするかというのが今回の協議会ですから、十分な議論をしていきたいと思っております。(白戸座長)

本田委員がおっしゃったのは、当社のことだと思っております。先ず、資料の12頁に

ついてですが、規制緩和で台数が増えているというご指摘がありました。実際は車は減っているんですよ。運送収入の減少と台数の問題については、利用者がタクシーを選ばなくなっているということが挙げられます。そこを度外視してしまうと、年々運送収入は落ちていき、その度に減車するのかという話になります。そこに至ると、例えば100台減車したとすると、その車に乗務していた労働者については、リストラ対象になってしまう。減車して、運賃が上がって乗務員の待遇改善がなされたという話は、ここ数年聞いたことがないです。

私どもの考えは、タクシーは公共交通ではあっても、民間事業だということです。乗務員に給料を払えるとか払えないという問題は、企業の自己責任であると思います。そうは言っても同じ業界で、そこから外れて勝手なことをされたら困ると言いますが、その理論がないと今の利用者の減少は止まらないと思います。減車や運賃の問題でこの問題が解決するのかというと、疑問を感じます。

もっと言えば、タクシー事業は利用者を喜ばすために行うものだと思っています。この特措法についても、民間事業者の適正化というのはどういうものなのか、理解できないです。(西野委員【代理：小堤】)

アウトサイダーと言っては失礼ですが、安売り事業者が声を揃えてそう言います。全く同じ理論構成です。それは、みんなが高い運賃の中で、1社～2社が低い運賃で事業を行うから、その理論は成り立つんです。(本田委員)

それは個別の話として、私は利用者が選ばなくなっている商品について、減車や価格統制をかければ需要が伸びるのかという話をしているんです。ニーズが減っているんです。(西野委員【代理：小堤】)

利用者は安いほうがいいに決まっていますが、タクシーは、収入の7割が賃金になっています。その中には当然、最低賃金として守らなければいけないコストがあり、適正価格を収受して初めて事業として成り立つんです。(本田委員)

タクシーは、民間事業ではないということなんですか。(西野委員【代理：小堤】)

公共事業です。(本田委員)

そう言われると、議論の余地がないですね。公共事業と民間事業の区別が私には理解できません。(西野委員【代理：小堤】)

民間事業者としての経営であるが、公共交通機関として位置づけられているので、公的な関与が入っているという理解だと思います。(白戸座長)

民間事業ではあるが、先ほど申したように公共事業という位置づけになりました。バスも鉄道も勿論公共事業であります。この協議会の中で、先ずは共通の認識を持っていただきたい。その中でどう進めていくのか、皆様の前向きな議論をお願いし

たいと思います。利用者にどう使ってもらえるのかという点についても、議論していただいて前向きに進めたいと思っています。(竹谷会長)

確かに、タクシーの利用が減っている、ニーズが減っているという点については、構造的な問題として着眼しなければならないというのは新しいご提案だと思いません。(白戸座長)

本田委員の補足になりますが、稚内市のタクシー会社が4社あり、そのうち1社が廃業になった例があります。自動的に減車になったわけですが、その時の運送収入について、2008年のものと2009年のものがありますが、2008年3月で1車当たり18,708円であったのが、2009年3月は1車当たり24,393円と、増加しています。稚内の例ではありますが、減車しても収入が増えないのではないかという話については、実際増えている例もあるということを理解していただきたい。(竹内委員)

減車によって解雇問題が発生するとのことだが、我々にはノウハウがあるので、減車しても解雇問題は発生しません。減車して1台当たりの単価が上がり、労働時間や勤務ダイヤの組み替え等を行い、また、ある程度の自然退職(定年退職の意)や不良乗務員の排除を行うことについて、企業と一緒に取り組んでいきたいと思っています。解雇問題と不良乗務員の排除とは次元の違う問題であります。(渡辺委員)

事業者サイドも同じ考えです。現在の3・6街は、歩いている人より車のほうが多いという状況です。ということは、タクシー乗務員そのものも余っている状況なんです。渡辺委員のおっしゃるとおり、乗務員を減らすことを想定はしていますが、それは自然減や不良乗務員の排除をすることにより、安全・安心となる業界を作ることについて、協議会を通じて進めていきたいと考えています。(本田委員)

労働基準監督署の立場から、労働問題についてご意見ございませんか。(白戸座長)

必ずしも統計的に等しく監督署の指導が入っているわけではないので、構造的にどうという話にはできないが、毎年相当数のタクシー事業所において監督を行っていますが、事実上売り上げにリンクした形の賃金体系になっており、最低賃金は働いた時間当たり確保しなさいとなっているので、最終的に売り上げが上らなかった乗務員について、最低賃金違反になる事業所はコンスタントに出てきています。(佐藤委員)

資料16頁に、年度別の事故件数推移がありますが、先ほど労働者側から、長時間労働と事故件数は比例するという話がありましたが、労働基準監督署側から見てどうですか、相関関係はあるんですか。(白戸座長)



交通事故の件数だと思うので、労働災害と正確にはリンクせず、評価は難しいです。事故を起こしても、乗務員が怪我をしないと我々のほうはカウントしません。(佐藤委員)

指導件数や勧告件数が多い年は事故が多いと言ったことは言えるんでしょうか。(白戸座長)

統計を取ったことがないですが、無いとは言えないと思います。(佐藤委員)

消費者の立場から、ご意見ありますか。(白戸座長)

私が消費者協会として今回の協議会に参加すると知った人から電話があり、今回ご出席している旭タクシーについて、利用者として、その電話主は身体の弱い方のケアをされているボランティアの方らしいのですが、減車するようなことは絶対にならないようにということで伺いましたので、この場でお伝えしたいと思います。(松尾委員)

大変難しい問題ですね、マクロではわかるが、ミクロではそのような議論が出てくるということですから。今後は、どのように議論を深めていくかということだと思います。(白戸座長)

次に、資料5に入っていきたいと思います。こちらはハイヤー協会のほうからご説明頂きたいと思います。

(【資料5】について説明)

タクシー業界としての問題の整理と対策についてご報告していただきました。論点としては、先ほどの資料4と併せて、車両が多いということ、又はタクシーをより魅力のあるサービスにしていくビジネスモデルについての議論、こういった話になってくると思います。

まだご発言なさっていない旭川市はいかがですか。(白戸座長)

公共交通ということで、タクシーがバスや鉄道と同様に位置づけられたということと、旭川交通圏が供給過剰ということで、特定地域に指定されたということを確認いたしました。その中で、先ほどから議論になっております車両数の問題もありますし、また、私どもが気になっているのが、今後解雇が出るとすれば、現在の旭川は非常に厳しい経済状態であり、雇用問題が新たに発生するとなれば大きな問題なのかなという懸念はしております。なお、この点については渡辺委員のほうから、解雇問題は生じないという話もあったので、我々としても今後の推移を見守る必要があると思います。(佐々木委員)

今回の協議会の趣旨あるいは背景については、今まで説明いただいた資料により、理解することができました。個人タクシーの場合、事業者でありドライバーであるので、全て自分の仕事になっています。先ほどから、経営者や労働者の意見をお伺いしていますが、両方の意見が良く理解できます。それから、旭タクシーの、いわゆる構造改革的な考え方も理解できます。しかしながら、現実、全国どこの地域も、供給過剰による疲弊は言葉にできないくらい大きいものがあります。

個人タクシーの立場から申し上げますと、法人の従業員が我々の業界に入って頂けなければ、個人タクシーの未来はないのです。経営者も労働者も、みなが良くなって頂きたいと懇願します。その上で、この協議会を開催するとなれば、資料に出ているように実車率から考えても、200台くらい多いのかなという気はしています。やはり二本柱は、減車と運賃だと思いますが、それらを総括的に考えて、どのようにしていくのか、期待しています。(福田委員)

特定地域協議会については、最近新聞等でもよく拝見しますが、平たく言うと「減車協議会」と認識して出席させて頂いています。当社は乗務員の平均年齢が58歳となっており、年間賃金についても200万円台ということは事実です。多くの乗務員が、50代の家庭の主であるので、300万円台にしたいと思っておりますが、それでも、事足りるわけではないと思っております。ですが、まずは300万円台にしていく必要があると感じております。これは減車の問題と大きく関わってくると思いますが、問題解決のために各地域で協議会を立ち上げているのだらうと思っております。言葉は悪いですが、「減車協議会」ということで、乗務員の条件をいかに良くしていくかということだと思っております。(澤崎委員)

旭タクシーは、先ほどビジネスモデルの話もしていましたが、今後、議論が出てくるかと思っております。

それでは、事故防止の観点から、警察のほうはいかがでしょうか。(白戸座長)

昨年、数回駐停車の取締りを行いました。タクシーで捕まると、約1万8千円の売り上げで、駐停車違反で1万5千円の罰金を取られることとなります。なぜ、昨年行ったのかということ、タクシーの違法駐停車については、多くの苦情が寄せられます。そのために、どうしたら解決できるかということで、取締りを行うことになりました。私が取締りを行って思っていたのが、「ここは俺の場所だ」というような、乗務員の力関係もあるのかなと思っておりました。そうすると、場所も交差点に止めることになり、売上げにも差がでてくるのかなと思っておりました。客待ちの駐停車は1秒でも2秒でも関係なく違反となってしまいます。

また、交通事故の関係だが、タクシーはトラックと違い、一定の地域で乗務するので、過労で事故を起こすことは少ないのかな、という気はしています。過労運転は、裏付けがあれば一発で免許取消しになります。長時間の運転は注意力が散漫になりますし、ほとんどの事故は不注意によるものです。確か、昨年は若干、タクシーの事故発生件数が増えていたと思っております。また、客を乗せる回数を増やそうと忙

しく運転する場合も、事故は起こりやすくなってしまいます。(小川委員【代理：菊池】)

札幌や東京では、二重・三重のタクシー駐車が見られますが、あの状況では客は来ないのではないかと思います、あれはタクシーが余っているということなんでしょうか。(白戸座長)

東京都では、二重駐車対策を行っていると聞いています。(小川委員【代理：菊池】)

これらの対策としまして、ショットガン方式と申しまして、一定の台数が乗り場において、他の集団は別の場所で待機し、順番に乗車できるような仕組みです。(竹谷会長)

今までの議論の中で、「供給過剰」ということが歴然たる事実だということになれば、適正な車両数はどの程度なのか、という議論も必要かと思います。資料6として、事務局に用意していただいておりますので、ご説明をお願いします。(白戸座長)

(【資料6】について説明)

時間の問題もありますので、資料7及び資料8についても説明いただき、その上で質疑を行いたいと思います。資料7については渡辺委員から、資料8については竹内委員からお願いします。(白戸座長)

(【資料7】及び【資料8】について説明)

資料6について、考え方について何かございますか。(白戸座長)

この通りだと思います。どの案を採用するかは別として、この指標に向かって前向きな議論を行うことを強く望んでおります。(本田委員)

減車の議論に加え、運賃問題も避けて通れないと思います。減車をしたからといって運送収入が増えるとは思えません。乗務員の年収が平成13年で210万円で、現在170万円程度となっているのだから、今までのように採算割れするような運賃では厳しいと思います。(渡辺委員)

需要を増やす努力は、事業者として当然必要だと思いますが、全国で規制緩和後、様々な取り組みを行いましたが、どこも改善されませんでした。それを考えれば、やはり、運賃問題も同様にテーブルに乗せるべきだと考えています。(本田委員)

全体の中の1～2社が運賃を下げて客を取り込めば、それはその事業者は儲かるに決まっています。そうしないのは、企業倫理だと思います。運賃値下げを一斉に実施すれば、全事業者が潰れてしまいますよね。旅行業法に基づく商品としての運送を行うのは客の取り込みであって、他社が行わないのは倫理だと思います。これを企業努力とみるのか、公序良俗とみるのかは意見の分かれるところだが、私からみれば首をひねらざるを得ないと思います。(渡辺委員)

消費者として、皆さんの生活がかかっているので、運賃が安ければいいという一方的な考えは持っていません。お互いが共生していけるとところで折り合って、幸せな社会作りに繋がればと思っています。(松尾委員)

私自身、正直タクシーを使わなくなっています、給料も良くないので。札幌も運賃が値上げになっていて、この前タクシーに乗ったら相当な額で驚きました。このように運賃の問題は利用者に直結するもので、難しい論点と言えますね。(白戸座長)

提案ですが、本協議会を公開すべきではないでしょうか。協議会設置運営のガイドラインも原則公開となっているので、公開したほうがいいと思います。仙台や川崎等でも、問題になっていると聞いています。(西野委員【代理：小堤】)

資料や議事録については、ホームページで公開する予定にしています。(竹谷会長)

それであれば、単純にどうぞお入り下さいでいいと思います。(西野委員【代理：小堤】)

それについては、事務局から、「今後の検討の進め方」というお話をいただいてから議論したいと思います。(白戸座長)

#### 今後の検討の進め方について

協議会の公開については、傍聴の希望もありましたが、会議室自体大変狭く、また、これに関する一切の手当は付いていない状況です。このようなことから、ご自由にどうぞというのは厳しい状況であります。しかしながら、提案がございましたので、検討させていただきたいと思います。

本日の委員皆様方からいただきましたご意見、ご指摘等を踏まえて、第2回協議会については、今回お示した「適正と考えられる車両数」に減車された場合の乗務員給与の推計について、及び関係法令違反・行政処分の状況、本日の論点を整理したものをお示ししたいと考えております。

また、あくまで予定ではございますが、第3回では「地域計画」の素案を提示い

たしまして、第4回では「地域計画の作成」ができればと考えております。(事務局)

公開というのは一般公開のことではなく、報道関係者のことです。(西野委員【代理：小堤】)

報道関係者には、本日の資料は全てお配りしていますし、協議会終了後は議論の内容について説明する予定です。(事務局)

なぜ不都合があるのか、という見方をされるので、全て公開したほうが良いと思います。(西野委員【代理：小堤】)

協議会の公開については、それほどこだわる必要はないと思います。今回は小堤さんは代理ということですが、次回は社長が出席される予定なのではないでしょうか。当事者の大事な協議会なので、経営者が出席されたほうが良いと思います。個人的に気になっただけなのですが。(本田委員)

私が委任されておりますので、私が出席します。立場は、相談役という立場です。(西野委員【代理：小堤】)

事務局には、代理出席の考え方を整理していただきたいと思います。(白戸座長)

代理出席については、お認めする形になっています。(事務局)

協議会の公開については、事務局で提案はさせていただきますが、最終的に公開にするかしないかは、協議会委員の皆様にお諮りして決定していただくこととなります。(竹谷会長)

本日の議論は、どのような公開のされ方をするんですか。(白戸座長)

後日、ホームページで公開させていただきます。また、次回の開催日については、平成22年2月頃を予定しております。各委員の皆様方には、改めて事前に日程調整させていただきますので、よろしくお願いいたします。(事務局)

第2回協議会が重要な位置づけになってくると思いますので、次回も実りある議論を期待したいと思います。(白戸座長)

資料27頁に、タクシーチケットのことが書いてありますが、私はこのようなチケットがあることを知りませんでした。贈答品にしても、旭川にお金が落ちるように、このようなチケットを活用することができるような宣伝活動をしていただきたいと思います。(松尾委員)

地域計画の作成に当たり、重要なテーマだと思います。(白戸座長)

今後は福祉を抜きには考えられないと思います。旭川市の方も来ているのでお願いではありますが、現在、福祉チケット等の補助的なものが削減されてしまいました。実は私も障害者手帳1級の持ち主であるが、24枚では足りません。市としてもなんとか需要喚起を含めて割引チケットなどについて議論していただけないかなと思います。(渡辺委員)

ただいまのご意見についても、第2回の協議会で議論になる点だと思います。(白戸座長)

#### その他

最後になりましたが、議事の「その他」について、何かありますでしょうか。事務局よろしいでしょうか。(白戸座長)

平成14年の規制緩和以降、当時の国会付帯決議に基づき、毎年行われておりました旭川地区タクシー協議会の扱いについてですが、本特別措置法が対象となります3年間につきましては、この旭川交通圏タクシー特定地域協議会が法定協議会となりますので、これをもって、皆様と取り組みさせていただきますことから、従来のタクシー協議会はこの協議会に代えさせていただくことをご了解願います。(事務局)

従来の協議会での継続議論もこの協議会で行うことでよろしいんですか。(渡辺委員)

そのように考えています。(事務局)

#### 閉会

白戸座長におかれましては、議事の進行、誠にありがとうございました。また、委員の皆様方におかれましては、活発にご議論いただき、貴重なご意見、ご指摘、大変ありがとうございました。次回以降の協議会に反映させていただきたいと思えます。

以上をもちまして、第1回協議会を閉会させていただきます。本日は大変お疲れ様でした。(竹谷会長)

以上

## 第1回 旭川交通圏タクシー特定地域協議会出席者名簿

平成21年12月17日(木)

旭川運輸支局2階会議室

(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       | 福田 利次  |
| 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  |
| 代理出席 顧問                  | 小堤 和之  |
| 全自交北海道地方連合会旭川地域協議会 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         | 小川 尚博  |
| 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              | 佐々木 恵一 |
| 北海道労働局旭川労働基準監督署 署長       | 佐藤 尚   |
| 北海道運輸局旭川運輸支局 支局長         | 竹谷 繁樹  |

### (オブザーバー)

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| 社団法人旭川地区ハイヤー協会 理事     | 大川 孝一 |
| 社団法人旭川地区ハイヤー協会 理事     | 紫藤 勇司 |
| 社団法人旭川地区ハイヤー協会 理事     | 坂本 信弘 |
| 旭川地方個人タクシー協同組合 専務理事   | 立身 克夫 |
| 旭川市総合政策部まちづくり推進課 主査   | 太田 誠二 |
| 自交総連旭川合同自動車労働組合 執行委員長 | 沼倉 信明 |
| 旭タクシー株式会社 総務係長        | 菅原 健太 |

### (事務局)

|                        |        |
|------------------------|--------|
| 北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官 | 辻沢 英隆  |
| 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 理事      | 伊与木 英明 |
| 社団法人旭川地区ハイヤー協会 専務代理    | 荒川 盛行  |