

第6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25年2月21日(木) 13:30～15:30
2. 場 所 旭川地方自動車整備協同組合(一般社団法人 旭川地方自動車整備振興会) 4階講習室
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6回旭川交通圏における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。

はじめに本協議会にご参会の皆様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、マナーモードに設定いただくようお願い申し上げます。

次に、委員の皆様におかれましては、発言の際には議事録作成の関係から、マイクのご利用をお願い申し上げます。

また、随行者の方々の発言につきましては、委員に代わっての説明、回答以外はご遠慮いただいておりますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは配付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・出席者名簿と続きまして、

- 資料1 旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正について
- 資料2 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3 関係機関が実施したこれまでの取り組みについて
- 資料4 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5 今後の協議会の進め方について

参考資料1 第5回旭川交通圏タクシー特定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)

をご用意しております。ご確認ください。

また、ただいま席上におきまして、A3判の旭川駅前の図面等2枚を配布させていただいております。資料に不足等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。

次に、議事次第2の旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正について説明いたします。

当協議会の設置要綱は、平成21年12月17日に制定をし、平成22年2月9日に一部改正をしております。

協議会の構成員名称の変更、協議会会長でございます当運輸支局の支局長、及び事務局長の委員任期が切れております関係で、一部要綱の改正をいたしたいと思っております。

資料1をご覧ください。新旧対照表において説明いたします。

社団法人旭川地区ハイヤー協会を、一般社団法人旭川地区ハイヤー協会へ変更。

会長及び事務局長任期、平成24年11月30日を平成27年9月30日へ変更するものです。

改正規約全文については、新旧対照表の次のページから添付しておりますので、後ほどご覧願います。

以上、提案いたしますが、何かご質問等ありますでしょうか。なければご承認いただいでよろしいでしょうか。

(委員からの異議なし)

承認ありがとうございます。

それでは、本日開催の協議会は、代理出席を含め、委員12名中11名のご出席をいただいでおり、本協議会設置要綱の第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。

次に、委員の皆様方には一部変更がございます。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。本日は代理で出席していただいでおります、副会長 清水 俊博 様。
- ・本協議会の座長であられる、学校法人旭川大学保健福祉学部教授 白戸 一秀 様。
- ・一般社団法人旭川地区ハイヤー協会会長 本田 秀明 様に替わりまして、柏葉 健一 様。
- ・旭川地方個人タクシー協同組合理事長 神谷 隆之 様。
- ・旭川北交ハイヤー株式会社取締役社長 川辺 義範 様。本日は急な所用により欠席の連絡をいただいでおります。
- ・旭タクシー株式会社代表取締役 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 高橋 正彦 様。本日は代理出席を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 様に替わりまして、田澤 清一 様。
- ・北海道労働局旭川労働基準監督署署長 中山 和雄 様。
- ・当協議会の会長の北海道運輸局旭川運輸支局支局長 高橋 博之です。

以上、12名中11名の委員の皆様方に出席いただいております。よろしく願いいたします。

続いて事務局の紹介をいたします。

- ・一般社団法人旭川地区ハイヤー協会 専務理事 荒川 盛行。
- ・一般社団法人旭川地区ハイヤー協会 常務理事 平島 一彦。
- ・北海道運輸局旭川運輸支局 運輸企画専門官 中野 健司。
- ・北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官付 一宮 敏晃。
- ・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 高橋 秋彦です。

それでは議事に入らせていただく前に、冒頭、会長よりあいさつをお願いいたします。(事務局長)

- あらためまして、北海道運輸局旭川運輸支局の高橋でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本協議会の開催も重ねて、第6回目となりました。この協議会につきましては、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、いわゆるタクシー特措法に基づく旭川交通圏タクシー特定地域協議会でございます。

本来であればこの協議会は、昨年9月末で3年間の特定地域指定の期限を迎えておりました。国土交通省では、昨年の9月28日に全国の157の特定地域のうち、指定期間を迎える142地域を再指定したところであります。この間の取り組みの結果としまして、国土交通省としましては一定量の減車、休車の進展により、実働率と1車あたりの営業収入、日車営業収入は各地で好転し、減車率が高いほど改善する傾向にあるとしながらも、輸送人員や総運送収入など、全体は長期的には転落しているため、引き続き供給過剰状態にあり、適正化、活性化を続けるとしております。これにより、旭川交通圏においても指定期間が昨年の10月1日から平成27年9月末までの3年間の再指定となっているところであります。

このような状況の中で、大変お忙しい中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。今回は皆様方に、業界がおかれております現状ですとか、これまで関係機関が取り組まれてきました状況等について、事務局より報告させていた

だき、委員の皆様方におかれましてはその報告を上げた後に、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ついて、忌憚のないご意見等をいただきまして、今後の旭川交通圏の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ることを期待しているところであります。以上で挨拶とさせていただきます。(高橋会長)

⇒ それでは、これからの進行は座長へお任せいたします。白戸座長よろしくお願いたします。(事務局長)

議事及び質疑応答

○ 引き続き、座長を仰せつかりました。協議会が円滑に進みますよう努力してまいりますので、よろしくお願いいたします。

本日の議題はお手元の議事次第にございますとおり、3つございます。「報告事項」「協議事項」「その他」ということになっております。

先ほど資料のご紹介がありましたが、議題(1)の報告事項につきましては、お手元の資料2、3まで一括で、事務局及び各委員からご説明を受けたいと思います。

議題(2)の協議事項は「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」ということで、資料4により委員の皆様よりご意見を頂戴し、ご議論いただきたいと考えております。

最後に議題(3)のその他については、資料5により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ひます。

それでは報告事項につきまして、資料2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、説明の方をよろしくお願いたします。(白戸座長)

⇒ それでは事務局よりご説明いたします。本日の資料につきましては、先般、各委員の皆様にあらかじめ送付しており、お目を通していただくようお願いいたしておりました。基本的な内容は変わっておりませんが、一部参考になる資料を追加しておりますので、あらためて席上配布いたしておひます。

それでは、お手元の資料2に基づき、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いたします。

(事務局長より資料1について説明)

○ それでは次に報告事項、資料3の関係機関が実施したこれまでの取り組みについて、それぞれ個別に報告をいただきたいと思ひます。まず、行政の取り組みについてご報告お願いたします。(白戸座長)

⇒ (事務局長より資料3 P1・P2について説明)

○ 次に、一般社団法人旭川地区ハイヤー協会の取り組みについて、柏葉委員よりご

報告お願いいたします。(白戸座長)

- (柏葉委員より、資料3 P3・P4について説明)
- 最後に、旭川地方個人タクシー協同組合の取り組みについて、神谷委員よりご報告お願いいたします。(白戸座長)

- (神谷委員より、資料3 P5について説明)

- 資料2、3について、これまでの取り組み状況等について報告がございました。これから委員の皆様方より報告等を踏まえて意見等いただきたいと思いますが、本日協議していただく事項は、それぞれテーマごとに意見をいただきますので、最初にただいま報告いただいた事項についての質問をお受けしたいと思います。報告した事項を踏まえての意見等については、次の協議事項についての中でいただきたいと思います。

報告事項に関してご質問はございますか。(白戸座長)

- 資料3のハイヤー協会の取り組みについてですが、講習を10月24日に実施したとのことですが、全社に対して啓発・啓蒙して呼びかけたということでしょうか。(渡辺委員)

- 全社に呼びかけをして行っております。加盟の全社からの出席をいただいております。(柏葉委員)

- 次に、資料2の15ページの棒グラフについて、12月が21万5千円となっておりますが、具体的な根拠はありますか。実際に支払われた賃金ということでしょうか。どのような計算方法で出したものでしょうか。(渡辺委員)

⇒ 賃金の計算方法につきましては、先ほども触れさせていただきましたが、毎月下限割れ運賃の報告対象事業者の13社から報告を運輸支局にご提出いただいております。その中に各社の乗務員の賃金の総支給額と、運転手の総数を記載する項目がございますので、それらを利用しての計算となります。(事務局長)

- 渡辺委員、よろしいでしょうか。他に報告事項に関する質問はございませんか。無いようですので、議題(2)の協議事項に移りたいと思います。

資料2、3について、これまでの取り組み状況等について報告がございましたが、これから委員の皆様方より報告等を踏まえて意見等いただきたいと思います。

本日の協議テーマは、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、これからの施策ということについてでございます。

協議テーマ第1は、昨年協議会としては、地域計画における適正車両数の範囲内に業界が一致して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

目的が達成されたということは大変評価されると総括しました。しかし、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ないという意見もあり、業界自らさらに10%の減車目標値を掲げ、さらに推進することと、協議会全体として新たな目標を定めました。これまでの進捗状況等を踏まえ、今後の施策についてどう考えるかご議論していただきたいと思います。事務局で資料4の1ページ、「これまでの輸送実績等の推移」というまとめ資料も添付されておりますので、これらの状況も含め、ご意見ございませんか。(白戸座長)

- 前回の協議会の中で、さらなる10%の減車を決めました。その進捗状況はどうなっているのでしょうか。

トータルで20%の減車ということになります。資料の数字を見ますと、最終的には11%弱ということになります。トータルでの20%の減車が、現状出来ているのか、出来ていないのか。出来ていないのなら、なぜ出来ていないのか伺いたい。

資料の中で、12月の賃金額が21万5千円というのを見て驚きましたが、需要というのは回復していないと思います。

我々は労働組合ですので、消費税が今後上がるとか上がらないとかより、消費税が上がることに反対するところから始まります。多分事業者の方は、消費税が上がることを前提として、戦々恐々としているところであると思います。ただ、政府が行っている経済政策がありますが、7月に実施される参議院選挙までは大盤振る舞いをすると思います。それにより、景気が良くなったような錯覚を起こすと思います。その後、我々は大反対しますが、消費税の問題とか、年金の減額、さらなる金融緩和政策、生活保護の減額を行うと考えます。それにより、交通弱者と呼ばれる方が交通機関を利用できなくなる状態になっていきます。このことについて、協会側はどのような方策を練っていくかについて伺いたいと思います。(渡辺委員)

- ただいまの渡辺委員の話の中で、需要の回復の話もそうですが、交通弱者のニーズに対応する取り組みはできているのかということがありました。ご発言のある委員の方はいらっしゃいますか。(白戸座長)

- まず昨年10%のさらなる減車を目標として掲げさせていただきました。こちらについては先般、とある会社の方から言われましたが、この協議会に何らの実効が伴っていないという報告を持って来るのは、この場に上がる資格がないと言われたほどでございます。

実際のところ、なぜこのような状態になっているかということでございます。皆様方のご存じかと思われませんが、我々の同業者である新潟県のハイヤー協会の中で、減車問題・運賃問題について話し合ったところ、公正取引委員会に提訴があり、審査の結果、不相当ということで排除措置命令を受けたという事案がございます。それを受けて、我々もコンプライアンス上問題があるとしまして、一步踏み込んだ話し合いができていないという状態でございます。まさに、各社のお考えにお任せしているという状況でございます。これについては大変申し訳ないと思っております

が、これ以上のことができないという歯がゆさの中に協会がいるという現状をご理解いただきたいと思います。

他方、賃金を上げる、業績アップ、労働環境の改善ということで考えますと、大きな3本の柱が必要であると考えております。まず1本目は先ほどから申し上げてます需給の調整だと思っております。もう1点は適正な料金だと思っております。そして最後に消費者マインド、需要喚起だと思っております。先ほどから申し上げておりますが、1点目と2点目は協会として手が出せないという状況になっております。せめて我々としては需要喚起に力点を置いて推進をした結果、先ほどお話しいたしました施策内容となったということでございます。今後の動向についても、お乗りいただく方々の消費動向を我々もつぶさに見なければなりませんし、反面、我々が頂戴する運賃についても適正なのかという点も精査していかなければならないと思っております。(柏葉委員)

○ ただいま柏葉委員からお話がありました。需要喚起、消費者マインドについてだけ取り組まざるを得ない状況であるというご説明でした。他の委員の方、いかがでしょうか。(白戸座長)

○ 需要の喚起については、4回目、5回目の協議会の時から申し上げておりましたが、それより一番問題なのは適正ではない料金の状態をずっと続けているということだと思います。確かに日本は自由競争の社会ですが、それにも限度があります。我々労働者は限界以上に来ております。それを訴えていて、事業者はどう思っているのでしょうか。自分のところだけ残っていればいいと思っている事業者は、この業界から去ってください。そんな事業者いません。人を犠牲にして儲けようとするのは愚の骨頂ですよと叫んでおりますが、わかっていない事業者はいます。これをまず何とかしなければならないという部分があります。

それともう1つ、需要の部分については渡辺委員からありましたように、交通弱者に対してタクシー産業はどう対応していくのか。この部分についても考えなければなりません。これは業界だけではなく、行政にも問題があると思います。まず市が交通弱者に対してどう対策を取るのか。タクシーの役割、バスの役割、鉄道の役割、それぞれ特性があります。その中で、旭川市としてはどう対応していくのか。それが今まで聞こえてきません。その中で、我々タクシー産業の人間がやれるところはやる、バス部門でやることのできる部分はバス部門でやるということも必要であると思います。(竹内委員)

○ ただいま料金の適正化というところで、各社もう少し足並みをそろえて取り組むべきだという意見がございました。また、交通弱者に対する認識であるとか、取り組みであるとかについてのご意見がございました。

他の委員の方もたくさんいらっしゃいますので、ご意見等いかがでしょうか。(白戸座長)

○ ただいまご指摘いただきました料金の問題でございます。先ほどからお話してお

りますが、カルテルの関係で業界として動くのが非常に難しい状況であります。先ほどお話ししました3つの柱がそろって初めて実効が見えてくると考えているところでございます。その中の1つの大事な柱が料金でございます。これについても先ほどお話しした通りですが、各社の考えによるところが大きいのかもしれませんが、諸般の環境が竹内委員のおっしゃるとおり、経済政策によって物価が上昇するかももしれませんが、すでに円安により原油価格等が上昇しているという実態もありますので、料金については喫緊に検討しなければならないのではないかと考えております。

併せて交通弱者対策でございます。先ほどお話しした通り、対策の皮切りとしてユニバーサルドライバー研修というものを協会として実施させていただきました。旭川市全体を見ましても、高齢化率が26%を超えているというエリアでございますし、都市部を見れば札幌圏よりも高齢化が進んでいるエリアでございます。お乗りいただくお客さまはそういう状況にあるというのが、我々の抱えている問題点でございます。その方々にお乗りいただけるような体制、当然、我々自身の接遇や車両の構造も含めて考えていかなければならないのではないかと考えております。それにあたって、色々な施策を行いながら、ユニバーサルドライバー研修も継続的に行っていくながら、問題に対応していきたいと思っております。(柏葉委員)

- 適正な3本柱、適正な料金、あと難しいのが需給の調整と需要の喚起ということが要点となっておりますが、需要の喚起というのは、消費者動向を見ながらサービスの中身を対応させていく、あるいはサービスを開発するところを含むのかもしれませんが、短期的には業績は少し改善しているのかもしれませんが、長期的に見ればタクシー事業の低下傾向は止まらないと思います。そういう傾向を踏まえての議論も必要であると思っております。渡辺委員よりご意見をいただきます。(白戸座長)

- 先ほど、3つの柱について話がありましたが、1つ大事なものが欠けております。それは労働者です。労働者あってのタクシーです。労働者のことを考えなければうまくいくはずがありません。

今も宮城でとんでもないことが起きております。60歳以下の運転手を解雇するということです。これは不気味な話です。なぜかという、60歳以下を雇用すると金がかかるからです。60歳以上は年金をもらいながら働きますし、ほかにも高齢者を雇用することによる助成を期待しているのです。これはとんでもない状況になることを考えての施策だと思うのです。

竹内委員が先ほどおっしゃっていたのですが、自社のことしか考えない事業者は市場から撤退せよということですが、今後この経済状況はますますすごいことになると思います。この間、規制緩和論者が取りあげられておりました。この方が好きな方はよいのかもしれませんが、我々労働者から見れば、さらなる規制緩和を行うのではないかと思うのです。テレビを見ていたら、この方がタクシーについては規制緩和が不十分であるため今の状況にあるという発言をしておりました。今、事業をやめようとする前に事業のばら売りというのですか、これができるのかお聞きしたいのですが。(渡辺委員)

- ばら売りというのはどのようなことを指すのでしょうか。(白戸座長)
- 例えば、50台車両を持っている会社が廃業するということになった場合、ある会社に5台買ってください、別のところは10台売ってくれといったことは可能なのでしょうか。(渡辺委員)
- 渡辺委員、そのような動きがある、あるいはあったということでしょうか。発言の趣旨をお願いいたします。(白戸座長)
- 趣旨は、企業の社会的責任という深いところに原因が複数あるということです。生き残りを図るのに企業は大変なのです。ある意味、労働者が生き残るよりも企業が生き残る方が大変だという説があります。

しかし、今後さらなる規制緩和、構造改革路線、弱者の切り捨て、大企業優遇の政策がまかり通ったら、郡部の小さな会社は淘汰されていきます。これは間違いありません。

資料の中で12月の賃金の平均が21万あったというのは、私は非常に驚いているのですが、これは実際に支払われている賃金ではないと思います。色々な話を聞きますが、もらっていても14、5万がいいところですか、ひどい人だと4万、5万だったという話を聞いております。こういうことがあるから、やりたくはないのですが、我々と訴訟ばかりやっているのです。これは何の訴訟かといいますと、賃金未払いについての訴訟です。事業者が労働者に対して、時間単位での賃金を支払っていないということです。賃金を支払ってないから請求をするわけです。これは当然のことです。法律に違反しているわけですから、当然請求をします。交渉をしても支払ってもらえないので、仕方がないから訴訟をするわけです。今、同じ案件をたくさん抱えています。皆様方のご存じかと思いますが、札幌エムケイも訴訟になり、数十人という単位にふくれあがっています。あそこですらこういう状態になっている。それでも事業者側はそのままの賃金体系をやり続けるでしょう。それで札幌の弱体化した企業は1台、2台の個数をもって売りに出すのではないのでしょうか。それにより膨大な、絶大なエムケイができてしまうという理論がスケールメリットであり、弱肉強食の社会です。政治経済を考えないとこの問題は解決しないのですが、結論から言いますと、企業の社会的責任は法令遵守はもとより、サービスの安全確保、地域に対する貢献、環境対策、人権尊重と色々な部分が入っています。賃金を払わないというのは、もうそれこそ本来はその事業者は淘汰されなければならないことです。でも生き残っている。そこで問題となるのは平均年齢が61歳で、若い人が入ってこない世界になってしまっているということです。労働組合は余計なことをするなど、今は経営者よりも労働者から言われることが多くなっています。そこで、企業の社会的責任ということをお話していきたいと思っています。(渡辺委員)
- 労働者の状況も重要であるということですね。賃金の未払いが問題となっており、

訴訟にもなっているということでした。先ほど事業の廃業をする場合のばら売りということが話題に出ておりました。制度的にはどうなっているのでしょうか。(白戸委員)

⇒ 制度的なことを説明させていただきます。分割譲渡をする場合については分割において存続する事業者は基準を満たさないとはいけなく、その場合ではないと認可しないということになっており、基準は旭川交通圏においては30台以上、札幌におきましては40台以上ということになっております。その基準については細かくいうとたくさんありますので割愛いたしますが、公示しております新規に始める場合の最低車両数を満たさない場合については認可しないということであります。また、存続会社が分割に伴う労働条件の継承等が行われているものとなっておりますので、労働条件の継承が認められない場合については認めないということになっております。

それからもう一点、賃金の話がございましたが、これはあくまでも私どもの方でいただいております数値で算出しているものですので、手取りで21万5千円ということではございません。その会社が運転手の人件費としていくらかかったかということに記載する欄と、運転手の数を記載する欄がございますので、単純に割って算出したものですので、運転手個々の数字を精査して出した数字ではございませんので、ご承知置きください。(事務局長)

○ 渡辺委員よろしいでしょうか。

先ほどの労働者の問題も重要だと思いますが、事業譲渡といった話題が出て、会社そのものの存続についても課題ということで受け取っていただきました。

先ほど、新潟の話題が出ましたが、業界としてはどのような問題提起をしているのでしょうか。(白戸座長)

○ 今、様々な問題をいただきました。労働関係につきましては各社コンプライアンスに基づいて動いていただいていると思っておりますし、先ほど渡辺委員のほうから、他に重要なことがあり、それは労働者ですというご発言をいただきました。まさにその通りでして、今はある意味、労働側と経営側の目線がかなり近くなっているのではないかと感じることを思う具合でございます。

先ほどから申し上げておりますが、料金問題があって、非常に収入状況が厳しい、乗務員もお客さんがいなくて厳しい、乗務員が厳しいということは会社も厳しいという相関関係の中にあるわけでございます。したがって、お互いに良いところを見つけていこうではないかという環境になってきているのではないかと考えております。その中で3つの柱という話をさせていただいたというところでございます。私どもとしましては、各委員の方から種々様々なご意見をいただきまして、業界自らが色々な道を切り開きながら、あるいは考えながら動いていくということで異論ございませんし、しっかり取り組んでいこうと考えております。

併せて、昨年立てた目標でございますが、現在実現不能な部分もございまして、その中でもできる範囲でできることは確実にやっていこうという決意は変わってお

りません。また、先ほど申し上げましたできないことについては各社でご検討いただきながら、業界を挙げて需要喚起、並びに事業再構築を含めた特定事業計画を新設すべく努力する考えをここで表明させていただきます。（柏葉委員）

- 柏葉委員ありがとうございました。これまでのお話を集約させていただきますと、減車の効果等はございますが、例えば資料2の8ページに日車収入等のグラフがございましたが、平成元年から平成23年まで、前回の協議会でもデータの提供はございましたが、例えば運送収入は平成元年では約104億円あったものが、平成23年ではその半分になっており、市場が急激に縮小している見えなくもありません。また、輸送人員ですが、平成元年では1750万人でしたが、平成23年では716万人となっており、半減以下ということになっております。車両数はほぼ横ばいで、ここ数年減車が進んでおります。厳しい状況というのはここ数年来もそうですが、長期的に見て確実に低下傾向にあります。

一方、先ほど3つの問題提起がありました。適正な料金、需給調整、需要の喚起、それから労働者という話もありました。需要喚起が重要であるという話がありますが、一方では喚起する需要、ハイヤー協会では自家用車よりもタクシーのほうがお得ですよというチラシをつくられて需要喚起をしておりますが、もう一方では交通弱者という問題提起もあって、消費者ニーズがこの二十数年で変化しています。消費者ニーズが変化している中に、業界として適応していけているのかという問題もあるのかと思います。基本的には地区協会として取り組んでいくということでしょうが、活性化という点において意見交換させていただきたいのですが、いかがでしょうか。（白戸座長）

- 活性化という問題で早手を挙げさせていただきましたが、この協議会自体が絵に描いた餅になってはいけません。地域の特定計画も立ててあります。労働者の年収も280万円に上げていくと、それは3年前に特措法の協議会が始まって、最後のところで決め、各事業者からも色々なアイデアが出ました。第1回の時も、3年後に「3年経って、ああよかったなど、絵に描いた餅にならなくて良かったなどという会議にしたい。」と申し上げました。何かを作り出さなければならない、考えなければならない。

需要喚起については協会の取り組んでいるユニバーサルデザインの車両の導入とか、こういった福祉に資する輸送の問題は非常に大きな比重を占めていると思います。しかし、講習を30人しか受けていないのは寂しい思いがしました。もっと多くの、3桁くらいの運転手が講習を受けるようになればいいと思います。現実的に路上で我々は仕事をしていますが、交通弱者と呼ばれるようなお客さんは多いです。ニーズの流れはやはり変わってきています。弱者の方は交通機関を使いたい、しかしバスは赤字路線を切り捨てていっております。そこに入り込めるのはタクシーではないか、そういうアイデアというのでしょうか、金が無かったら頭を使えとよく言われますが、そういったユニバーサルデザインのようなアイデアについては、私は大賛成です。私自身、体が少し不自由なもので、自分で運転して病院に通うよりも、そういったシステムの中で通院ができればいいと思います。

それに相反するものは仕事をしている方の賃金です。そこまでに持って行くことの出来る力をつけることができるかということが、大きな課題になると思います。これは地道にやっていくしかありません。これは労使できちんとやっていく必要があります。これは個人タクシーも一緒にやっていく必要があります。個人さんも色々な講習会とか勉強会をしている、減車も進んでいる、といった中で、やはり何か答えを導き出して、協議会の委員含め、事業者、労働者が一丸となって取り組んでいかないと持続可能な事業ではなくなってしまう。そういうことにならないためにも1つアイデアとして出てきましたが、ユニバーサルデザイン、このことをもっと具体的に、柏葉委員のところで専門的にやっていると思うので、もっと広げていくべきだと思います。旧態依然とした会社はなかなか売上が伸びていけないので、需要喚起についてはこういった方策を取り組み、議論していったらいいのではないかと思います。(渡辺委員)

○ 同じ業界で事業を展開されております西野委員に、活性化という点について伺いたいと思います。(白戸座長)

○ 活性化については地方と東京が同じやり方になるとは思えません。地域の特性に合った方法を取り組んでいかなければならないと思います。(西野委員)

○ 活性化策についても、地域特性、消費者ニーズをとらえて考えていくということですね。

これまで委員の皆様方より需給の問題、運賃の問題、活性化の問題等、様々なご意見、提言等いただきましたが、先ほど柏葉委員のほうからそれぞれの課題について業界全体として各社で検討し、需要喚起等の努力するという表明もございました。協議会としても、目標としていた減車については昨年同様、10%の目標に向け努力していただくことを期待するというので、このテーマのまとめをしたいと思います。

それでは次の議題に進ませてもらいたいと思います。資料もございますので、次に討議テーマ2として、タクシーサービス等の積極的なPRの推進や、旭川駅タクシー乗り場についてという個別課題がまとめられましたので、初めにタクシーサービスのPRについて、どう考えるか議論していただきます。

事務局で資料4の2ページ目に「タクシーサービスの活性化」について資料も添付されていますので、説明を事務局からお願いいたします。(白戸座長)

⇒ 第5回の協議会において、タクシーサービスのPRについては需要喚起する上で大変重要なことは理解しておりますが、これまで十分な対応がとれていなかったのも事実です。

会社個々でインターネットやコマーシャル、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が、トータルでは一目見て周知できる媒体や方策を持っていなかったというのも去年この協議会の中で議論になりました。

今後も導入に向けた検討は行っていますが、早急な対応は無理な状況です。こ

の度、事務局でご提案させていただくのは、PRも大事ですが、中身であるタクシーサービスの活性化案についてご提案させていただきます。

先ほど、柏葉委員からの報告、渡辺委員からのご提案もございましたが、本年度協会においてはユニバーサルドライバー研修が実施されたところでございます。その研修結果がいかに発揮されるユニバーサルデザイン車両の導入促進を各社に検討していただきたいと考えております。資料4の2ページ目をご覧ください。ユニバーサルデザインタクシーとは、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子供などを含め、誰もが利用しやすい、みんなに優しい新しいタクシー車両です。通常の流しで利用できるタクシーです。

そんなユニバーサルデザインタクシーの導入目標が「移動円滑化の促進に関する基本方針」に示されるなど、近年の社会状況に即して必要とされる「ユニバーサルドライバー研修」、その研修により高齢者や障害者などの多様なニーズや特性の理解、お客さまとの円滑なコミュニケーションの確保など、適切な対応ができるよう、一般のタクシー乗務員の接遇向上を目指すものです。

資料3ページ目がユニバーサルデザインタクシーについての資料でございます。この導入事業につきましては、地域公共交通確保維持改善事業の補助対象になりまして、1両当たり60万円と書いてありますが、これは去年の数字であり、今年がいくらになるかについては未定でございます。また、業界紙情報によると、日産のNV200バネットのLPG対応エンジン搭載車を本年の4月にも市場投入の準備をしているとのことです。資料4ページにはは新聞記事、東京都内においてユニバーサルドライバー研修が行われたこと、また個人タクシーにおいてもユニバーサルデザインタクシーが導入されたというような記事もございましたので、参考として添付させていただいております。

具体的には、資料2の3ページから4ページで説明したとおり、これまで事業者の皆様方には特定事業計画を申請していただいております。参考資料3にこれまでの特定事業計画を簡単にまとめたものがございます。旭川交通圏におけるタクシー特定地域協議会地域計画という1枚ものの資料をご覧ください。これは私どもの地域協議会の中で定めた事業計画に関する具体的な項目でございますが、その中のタクシーサービスの活性化【特定事業】と書かれてありますが、これの2つ目の「・サービス向上のための教育・研修の実施」、6つ目の「・ユニバーサルデザイン車両の導入」、この2点につきまして、事業者の皆様方に検討していただき、特定事業計画の認定の申請をしていただきたいと思いますと考えております。この事業を実施することによってタクシーサービスの更なるPRを図っていくものでございます。以上、事務局からの提案を終わらせていただきます。(事務局長)

- 労働組合の方から交通弱者という問題提起がございましたが、事務局よりユニバーサルデザインタクシー、福祉的なニーズに対応する新しい車両の導入・普及についての説明がございました。

柏葉委員の方から、業界として各社がこういったユニバーサルデザインといった取り組みについての見込みをご説明いただきたいと思います。(白戸座長)

○ まず、車両の方でございます。今まで広がってこなかった第一の理由は、燃料タンクがガソリンを使うのか、軽油を使うのか、ガスを使うのかという問題でございます。今までのユニバーサルデザインタクシー車両はガソリンを使うものが主流であり、また保持キロが短いという欠点がございます。今回事務局より紹介いただいたとおり、LPGタンクを積むと言うことになれば、現状のタクシー車両に多いコンフォートと同じ燃料を使って運送することができ、しかも環境に優しい車ということですから、導入については推進されると思います。併せて国の補助対象車でございますので、購入時には若干割高になるとは聞いておりますが、補助金が出るという形になりますので、現行のタクシーくらいの値段で購入することができるという形になります。併せて、こちらの補助を受けるためには、旭川市の方で開催しております地域公共交通会議で議決を得て補助金をいただかなければならないということがございますが、先般2月6日の地域公共交通会議におきまして、大々的な地域公共交通会議を開催しなくても、小さな部会を開けば補助対象になるという議決をいただいております。これは旭川市の協力を得てという話になりますが、導入については4月に向けて環境作りを徐々に整えているということになります。

併せましてユニバーサルドライバー研修ですが、講師の資格が必要になります。全国福祉輸送サービス協会の役員か、受講研修の講師資格を持つ者ということになります。協会には資格を持つ人材がおりますので再度協会主導で研修の開催ということになるかもしれませんが、渡辺委員のおっしゃる通り、100人以上の受講があるですとか、そういった大々的なことになればと思っております。(柏葉委員)

○ 業界としての付加価値への取り組みの可能性というところでご説明いただきました。福祉ニーズへの対応ということになるのかもしれませんが、参考資料3の活性化の項目を見ますと、福祉タクシー、介護タクシー、子育て支援タクシー、チャイルドシート、妊婦支援タクシーなど、幅広い問題提起もございます。先ほど西野委員から、地域の事情に合わせた色々なニーズがあるというところを踏まえて、旭川の事情に合わせた施策が必要なのではないかという問題提起がございました。ユニバーサルデザインタクシーの導入や、福祉、その他の需要への関連してご意見ございませんか。(白戸座長)

○ 国の制度と非常に乖離する現状が、現場で見受けられます。これは交通政策のみならず、社会福祉関係がそうであると思います。渡辺委員がしきりに公共交通のドライバーの話をされておりますが、そういった部分で大きな意味で福祉を語る時、緑ナンバーと白ナンバーの境が常に出てきます。それが今後の大きな課題なのではなかろうかと思っております。(西野委員)

○ 昨年、福祉タクシー協会の支部が旭川にできたという新聞報道がありました。これは緑ナンバーの方です。需要が大きく変化しておりますが、それをタクシー業界が取り入れられるかという問題提起がございました。非常に業界の構造的な問題提起であったと思います。神谷委員、活性化・需要喚起ということで何かございませんか。ユニバーサルデザインタクシーといった具体的な取り組みの問題提起もござ

いました。(白戸委員)

- 個人タクシーの福祉輸送という部分につきましては、なかなか許可が下りないという部分もございます。ですから、福祉だけではなくて多方面のお客さまが利用できるということで、本州でも個人タクシーの方が車両を導入しているところです。今現在でも色々な車種を選定し、走っている事業者がおりますので、今後導入する事業者が出てくるかと思われま

す。ユニバーサルドライバー研修については第1回があったということで、まだ個人タクシーでは受講している事業者がありませんが、今後回数を重ねることによって参加する事業者も増えてくるかと思っておりますので、参加していきたいと思っております。(神谷委員)

- 非常に幅広い分野の色々な制度についても問題提起されておりました。今まで色々な問題に対してご指摘をいただきましたが、消費者に対するPR、あるいはニーズへの対応が必要であるというのは異論無いところであると思っております。今、ユニバーサルドライバー研修、ユニバーサルデザイン車両の促進というところが具体的な方向で出てきました。今後とも、各事業者、協会等の取り組みに期待するというところでまとめたいと思っております。

また、国全体で見ますと色々な制度のあり方に対する根本的な問題提起もございました。

時間の方に限りがございますので次の議題に進ませていただきます。資料4の5ページ目に新旭川駅のタクシー乗り場についての資料がございます。現状等含めてそれをご報告いただきまして、皆様方からご意見等をいただきたいと思っております。旭川市の田澤委員のほうからご報告お願いいたします。(白戸座長)

- 旭川市の田澤でございます。前回の会議での前任者の赤岡から旭川駅周辺地区整備開発に関わるタクシールール等の話については、所管が違うため、十分な説明ができなかった部分です。本日は担当の者を呼んでおりますので、そちらから説明させていただきます。と思っております。

前段の議論についての感想的なことですが、ユニバーサルデザインについて、今までの取り組みを聞かせていただきました。ユニバーサルデザインという言葉は色々なことに使われる言葉でして、バズワードとって明確な定義がないような言葉と言われております。その中で、タクシー業界の方々が具体的な取り組みとして形になるようなことをされているということは、ユニバーサルデザインがこの業界ではこうしたことである、ということが浸透していきますので、非常に良いことなのではないかと感想を持ちました。

それと、市の方で交通弱者に対する取り組みが見えないのではないかとのご指摘がございました。確かに我々も従来、交通というずっと交通安全という言葉でやっておりました。ただ、それだけではまずいなと、交通安全だけではなく交通政策みたいところをきちっとしなくてはいけないということを考えて取り組んでおります。ただ、その分、見えない部分もございまして、例えば乗合タクシー、デマ

ンド方式のタクシーの実証実験ということも含めまして、実際の消費者ニーズがどこにあって、今はお年寄りが実際タクシーを使わなければならない、今度はお年寄りの人が健康を害して病院にかからなければならないなど、色々なことが考えられますので、色々な交通モードがどういう部分に適しているのかなど、見えづらい部分はあるかと思いますが、研究等をしているということでご理解いただきたいと思います。

話は戻りますが、旭川駅のタクシー乗り場についてですが、担当の者より説明させていただきます。(田澤委員)

- 旭川市都市建築部駅周辺開発課の辻野と申します。本日はよろしくお願ひいたします。お手元にございます図面をご覧ください。左上に旭川駅前広場計画平面図と入ったものがございます。これが駅前広場の全体図でございます。この図面の一番上、これが宮下通です。それから駅の北広場が広がります。昔の広場より奥に70mほど入ったところに駅が造られましたので、以前よりも広場が広がります。今回の工事での変更点は、それと共に他に南側にも広場ができるということです。図面の右下に永隆橋通とありますが、ここの下の方向に向かっていくと氷点橋です。この交差点は南6条通と永隆橋通の交差点です。現在、駅の中には入ることができないようになっておりますが、4月8日にこの形ができあがる予定です。こちらのほうは駅南広場となり、一般の車の駐車スペースはございません。タクシーの待機場所と自家用車の乗降場、それからタクシーの乗降場という形です。駅の北側の広場は今まで仮の駐車場を使っていたましたが、駐車場ができあがりまして、4月1日に仮の駐車場から移転いたします。この図面で言いますと、バスの乗降場と書かれている部分が、今の仮の駐車場として使用している部分になります。こちらから年度の初めに移転するということになります。行程については次の図面でご説明いたします。現在ご覧いただいておりますのは完成形の図面ですので、今年4月の段階ではまだこのようにはなりません。これが実現するのは平成26年春頃と考えていただきたいと思います。北の広場で右側に細長いブースがありますが、こちらがバスの乗降場とバス停とバスの待機場所になります。タクシーについてはタクシーの待機場所、タクシープールがあります。こちらに30台分ご用意いたしました。それとタクシーの乗降場として7台、自家用車の乗降場も一緒のブースの中に入ります。新しくできる自家用車の駐車場は、自家用車の乗降場を回っていただきまして、タクシーの乗り場を過ぎまして、2階に上って駐車場になるという造りになっています。

それでは今年工事について順を追って説明したいと思います。3段書きになっている図面をご覧ください。H25.3という図面がございますが、これが3月の末日ではこうなりますという図面です。この中ではまだ暫定駐車場の形が残っている形になります。タクシープールは今までのまま使うという形です。これが今年3月末になります。次にH25.4というところをご覧ください。これが先ほど申し上げました、新しい駐車場に移った形になります。暫定駐車場を今まで使っていたところを通路として使っていて、自家用車の駐車場に上る通路ができあがってまいります。平成25年度で北側の広場の形ができあがるということもありました。

て、短期間で通路があっちにいたりこっちにいたりするような状況であります。事前に看板を立てるなどして周知に努めますが、ご協力のほどお願いいたします。それから1か月ほどでH25.5という形になります。このときには駐車場の部分と真ん中辺りに自家用車及びタクシーの乗降場が移ってくる形になります。駅側のところで破線部分を仮囲いにしまして、この中を工事するため、どうしてもこの時期はこのような形になってしまいます。利用される方には駅への距離が少し出てくるのがこの時期でございます。これから10月になりますとH25.10という図面になり、仮設のタクシープールができあがります。だいたい仕上がりと同じような通行の形態がとれると思っておりますが、この平成25年の10月になりますとバスのブースの部分の工事に入りますので、仮囲いがこのような形になります。だいたい平成26年の3月でタクシー・バス・駐輪場の形ができあがるということになります。以上で報告を終わります。(田澤委員随行 辻野氏)

- ご報告の内容についてご質問はございますか。(白戸座長)
- 前回の協議会の時に、私はこの前の段階の平面図を見て質問したのですが、駅北広場にタクシー予約車乗り場がないのはなぜですか。一般的に見れば、北側が旭川駅の顔です。南は予約車乗り場が2台分あるのですが、北側は無い。表玄関に予約車乗り場が無くて、観光に来たお客さんにわざわざ南に来てくださって言うのですかと質問したのですが、なぜですか。(竹内委員)
- 他にご質問があれば質問をまとめたいのですが、ありますか。(白戸座長)
- 障害者用の駐車スペース、これは駅口から一番遠いところになります。ユニバーサルではないと思います。今、どこでも障害者用の駐車スペースは入口に一番近いところにあります。なぜこんな遠いところに設置したのでしょうか。普通であれば入口に一番近いところに置きます。これではどう見たって時代遅れです。ただ造りましたという言い訳です。
それともう一つ、今度駅から出て行くときに、図面では3車線になっていますが、宮下通を右折するということですか。今の段階では右折できませんが、どのようにして右折をできるようにするのか。これは警察と話し合ったのかということ伺いたしたいと思います。(竹内委員)
- 今の三点について説明いたします。まず予約車ですが、図面に明確に明記していないのでわかりづらいですが、タクシー乗降所の一番先頭、障害者用の駐車場のところにタクシー用のブースがございまして、ここを予約車の乗降場として考えてるところです。当初、南側だけということ考えておりましたが、ご要望がありまして1台ブースを設けたということになります。
障害者の駐車場ということなのですが、私たちこのように考えております。障害者で自分で運転して車に乗ってこられる方はここで降りていただいて、障害者で助手席、あるいは同乗されている方は手前で降りていただいてということ考えてお

ります。障害者でご自分で車いすで運転されて、降りられて行動されるという方がいらっしゃると思いますが、そのほかにも健常者の方が運転されて、その車に同乗されているという方もいらっしゃるということもあって、そのように配置を考えております。

宮下通の右折のことについては警察と事前協議をさせていただいており、右折可能ということで協議が進んでいるところでもあります。今後は信号の変更ということになってくるかと思えます。(田澤委員随行 辻野氏)

- 今、検討状況等の報告を受けましたが、業界の対応状況はどうなっているでしょうか。協会としてはいかがでしょうか。(白戸座長)
- 現状、協会の方で話し合いがなされていることですが、タクシー待機場の維持管理ですが、現行では個人タクシー協同組合のみにおいて行われておりますので、来年の3月31日まではお願いしたいというところで協議しております。その後については現在話し合い中というレベルでございます。(柏葉委員)
- 個人タクシーさんのほうはいかがですか。(白戸座長)
- 個人タクシーといたしましては、現在、個人タクシーが利用させていただいております。昨年の協議会でも提案させていただきましたが、今後、法人が一緒に入った中でルール作りという部分を言いました。今出てきました図面の感想といたしましては、札幌駅の場合はタクシーだけが入るというブースになっておますが、旭川駅の場合は自家用車とタクシーが混在して入る状況ですので、自家用車とのトラブルがあればJRなり市に苦情が入りますので、こういうことを防ぐためのルール作りをし、平成26年4月以降は全面オープンということで、協議会を立ち上げるなどして早急に取り組んでいただきたいというのが私の気持ちでございます。(神谷委員)
- 他にご意見はございませんか。(白戸委員)
- もう一つ、今の駅前の駐車場、改装前の駅前の駐車場の状況を見ますと、一般車両が入ってきて駅の構内の入口のところに停めっぱなしという車が多い。これが5分や10分ならいいのですが、15分とか20分停まっています。この混雑をどうするのか。それから駅構内に入出入りする業者さんのトラックが停まっていることもあります。これをどうするのでしょうか。これをただタクシー業界に任せるとなりますと、やめてくださいと命令をかけられません。やはり市やJRがやる必要があります。タクシーの業界に運営を任せていますからと言われましても、この混雑をどうしますか。公共の場ですから、市が交通整理をする必要があると思えます。逆に言えば、そうやって一般車両やトラックが停めることによって、後から来る一般車両やタクシーも困ります。交通整理の部分も考えていただきたいと思えます。(竹内委員)

- そのほかにご意見ございませんか。(白戸座長)

- 先ほど神谷委員のほうから話がありましたが、こちらの運営に関しての協議会を立ち上げてという話がありました。協議会についてはどのような協議会になるか決まっておりませんが、ぜひ協議会については旭川市が主催する協議会にしたいとお願いいたします。なぜかと言いますと、地権者である市が色々なご意見を持って、我々にご指導いただきたいという思いが強くなってきて、要は利用者側が作る協議会というのは設置しても何らの意味が無いただろうとっております。したがって、市の方がイニシアティブをとった形の協議会作りをお願いしたいと思っております。(柏葉委員)

- 新しい駅に関しては、ハード面・運営面、様々な意見をいただきました。旭川市さんいかがでしょうか。(白戸座長)

- 色々な問題があるという認識をさせていただきました。先ほどの一般車両とタクシーの混在の問題でございます。現状の駅前広場の中で混雑を招いている原因の一つはこれであると考えております。一般車両とタクシーとの混在の指導につきましては市の方でやらなければならないと思っておりますし、JRの搬入車両については、今後JRとの協議がございますが、JRの駅舎により近いところに道路もございしますので、なるべくそちらへ回っていただくように働きかけたいと思っております。
協議会の話ですが、委員の方から旭川市が中心になってという話もございました。このことについても今後また継続してお話させていただきたいと思っております。
(田澤委員随行 辻野氏)

- 今までの発言を振り返りますと、旭川駅が新しくなり、その玄関口がタクシー乗り場ですので、大切なことであるということです。
協議会は、市に関係者が必要な協議を行い、準備期間も考慮して早急な対応を講じていくということでまとめたいと思っております。
これで協議事項の2番目は終了とさせていただきます。次に議題(3)その他、資料5の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いただきたいと思います。(白戸座長)

- ⇒ 続きまして、今後の協議会の進め方について説明いたします。資料5の1ページ目をご覧ください。これまで6回に渡り協議会を開催し、関係期間等における取り組みを実施してきました。本日の協議会においても今後の取り組みについて意見交換し、課題等整理を行ったところです。昨年末に政権交代もあり、タクシー行政全般の方向性については不透明なところもありますが、現特措法に基づき粛々と活性化に向けた取り組みを実施することが今大事であると思っております。次回の協議会は現在のところ来年の同時期に開催したいと考えてございますが、その時期になりましたら事務局より委員の皆様にご提案させていただきたいと思っております。(事務局長)

- ただいま今後の進め方についてご説明いただきました。このことにつきましてこれまでの議論も踏まえまして、今後の協議会の方向性等を含めましてご意見よろしくをお願いいたします。ご意見等ございませんでしょうか。

本日の協議会につきましては、皆様方よりたくさんのご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報告され、確認されました。

特に昨年の協議会において業界自ら当面の減車目標数値10%を掲げた特定事業計画をさらに推進することとしておりましたが、現状を取り巻く状況、会社個々の事情もあり、計画通り出来ていない状況も報告されました。

そのような中、業界としても自ら行動することに異論無く、昨年定めた目標について努力していくその決意は変わりませんとのお話もありましたので、今後とも各社で検討していただき、需要喚起、事業再構成を含めた努力を期待することといたします。

また、タクシーサービスの推進については、具体的なサービスとしてユニバーサルドライバー研修や、ユニバーサルデザイン車両の導入促進という方向性が確認され、旭川駅のタクシー乗り場につきましては、新たなルール作りを含め検討を加速していくことが確認されました。

本日、たくさんのご意見・ご提言をいただきましたが、あえてまとめをするのであれば、様々な問題が山積みしておりますが、出来るところから着実に実行することが求められていると感じました。

また、今後の協議会の進め方については、事務局提案の通り進めさせていただきたいと思えます。

以上をもって議題のまとめとさせていただきます。

それでは、その他事務局から何か連絡事項はございますか。(白戸座長)

- ⇒ 本日の協議会でご発言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。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平成26年2月を目途に開催を予定しておりますが、詳しくはあらためまして日時を設定し、ご連絡いたしたいと思えます。(事務局長)

- 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。それでは議事進行を事務局へお返しいたしたいと思えます。(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。

最後に会長より一言お願いいたします。(事務局長)

- 委員の皆様には、多岐にわたり貴重なご意見、一部厳しいご意見もございましたが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。今後もタクシー事業の活性化・適正化の推進のため、地域計画の目標に向けてタクシー事業者を始め、関係者が取り組み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趣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ございます。

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させていただきたいと存じます。今後ともよろしくお願い申し上げます。(高橋会長)

- ⇒ 以上をもちまして、第6回旭川交通圏における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。(事務局長)

以上

第6回 旭川交通圏タクシー特定地域協議会出席者名簿

平成25年2月21日(木)
旭川地方自動車整備協同組合 4階講習室
(一般社団法人 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
※代理出席 副会長	清水 俊博
学校法人旭川大学保健福祉学部 教授	白戸 一秀
一般社団法人旭川地区ハイヤー協会 会長	柏葉 健一
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	田澤 清一
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	中野 健司
北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官付	一宮 敏晃
一般社団法人旭川地区ハイヤー協会 専務理事	荒川 盛行
一般社団法人旭川地区ハイヤー協会 常務理事	平島 一彦