

第1回 函館交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

日 時 平成21年12月18日 14時00分～16時15分

場 所 函館ハイヤー会館2階会議室

I. 協議会設立の手続き

・「函館交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認

- － 函館交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設立準備会の滝沢首席運輸企画専門官による要綱案（資料1）の説明を受け構成員満場一致により要綱を承認 ー

・構成員の紹介

・会長選出

- － 構成員の互選により斉藤北海道運輸局函館運輸支局長を会長に選出 ー

・職務代行者及び事務局長指名

- － 鍵谷函館地区ハイヤー協会職務代行者、滝沢首席運輸企画専門官を事務局長に選出 ー

・協議会の運営に関して必要に事項の協議

- － 滝沢事務局長の説明を受け構成員の満場一致で承認 ー

・協議会の開始に当たり、議事2、(3)までは公開とし、以降非公開とし、後日、議事概要の公表を行うことで出席者の了解を得る。

II. 第1回函館交通圏タクシー特定地域協議会

1. 開会

2. 会長挨拶〔斉藤会長〕

只今会長に選出されました、函館運輸支局長の斉藤でございます。

これからの議事につきましては、本日ご出席の皆様のご協力を得ながら進めて参りたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

さて、タクシーは、鉄道やバスなどの他の公共交通機関と比較しますと、第一に地域社会・住民社会に密着した、ドア・ツウ・ドアの少人数の個別輸送ができる。第二に面的に移動ができるために機動性や移動の自由が高い。第三に深夜など時間を選ばずに何時でも・誰でも利用できるといった優れた交通網としての特性を有しています。このため、現在それから今後も進行すると思われる少子高齢化社会の対応や、あるいは安全・安心な社会の実現など、地域社会に果たす役割は非常に大きいと思っております。

また、観光立国を推進していく上で、地域の観光交流を支える交通機関ということで、地域にとって欠かすことのできない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、長期的に輸送需要が低迷している中、車両数が増加するなどの影響があり、地域によってはタクシー事業の収益悪化、運転者の労働時間・労働条件悪化などの問題が生じ、それに伴う交通問題・都市問題といったものが発生したり、利用者利便の増進が十分に達成されていないのでは

ないかといった、タクシーが本来有し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います。このため、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正化及び活性化に関する特別措置法」、いわゆる特措法が成立しまして本年10月1日に施行となりました。また、この法律に基づいて、国土交通大臣は同日付で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できていない地域として、函館交通圏を特定地域として指定したところです。

この法律では、特定地域において、行政、タクシー事業者の方々、運転者の組織する団体、地域住民などのタクシーに関わる方が協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画、地域計画を作成することができるということになっています。

そこで本日、関係者の皆様方のご理解のもとに第1回函館交通圏タクシー特定地域協議会を開催することとなりました。ご多忙のところ、本日の協議会に皆様方ご参加頂き誠に感謝申し上げます。

これからこの協議会の中で函館交通圏におけるタクシーの適正化・活性化の観点で、タクシーが地域の住民の皆様方の生活利便の向上や、地域の活力の維持などに貢献できる公共交通機関としてその機能を十分に発揮するように活発な意見交換をお願いします。

また、タクシー事業者の皆様はこの協議会で出されたご意見、アイデア等を基にタクシー業界自らが地域住民に愛される公共交通機関として、乗客が増え業界が活性化し、運転者の皆さんの待遇が向上するという取り組みに前向きに取り組まれることを期待いたしまして、挨拶に代えさせていただきます。

3. 議事

事務局より本協議会の目的と役割、タクシー業界の現況について説明（資料2~7）

— 各委員からのご質問、ご意見 —

【川村委員】

- ・ 02年の規制緩和以降、新規参入、増車と言う利用者獲得を競ったタクシー業界の環境と現状は厳しい。そうした中、日常人の命を預かって真の安心・安全運行をすると言うタクシー労働者の代表として、協議会に参加できたことに感謝し今後発言させて頂きたい。

【高橋委員】

- ・ タクシー業界の現状は事務局からの説明どおりだ。そこに働く労働者の代表として、また地域公共交通機関としてその役割を果たしたい。また、労働条件の改善を基に乗務員として安心・安全を願うその代表として協議会のメンバーに指名されたことに感謝したい。

【鍵谷委員】

- ・ 今の組合関係者の発言に共感している。02年の緩和後、無秩序と言えるほど需給バランスが大きく崩れ特に新規参入による増車、他方には利用客の激減があり、労使ともにその影響をまともに受けその対応に苦慮し困惑しているのが今の業界である。他方には最賃の補償と額の引上げ、社会保険の負担など経営上では負の環境がますます大きくなって来ている。実車率の低下も人口減や乗控えによる競争の激化という要因のほかに世界的不況と言うものもある。地域公共交通機関と認知されたが、業界が直面している今の環境では、その役割を果たすことさえ難しい。売上げの低下は乗務員の年収に影響しその結果運転者不足、乗務員離れを招き、新規に採用しても定着しない。また、業界が運賃改定を望む場合、全国一律という70%のハードルは高い。特に運賃・料金は、同一地域同一運賃が望ましい。こうした環境に直面している業界だけに、委員の方々には良い案を示して頂きたいと思っている。以上です。

【中野委員】

- ・ 観光客の入込みが毎年減っていることは、私共も実感している。そうした中で市内の観光施設では、現実にタクシーの客待ちがどこの駐車場でも目立っている。委員の一人として「観光」という立場で意見を述べ発言したい。

【相澤委員】

- ・ 一人一車制の個人タクシー制度は昭和 34 年の通達でスタートした。今年で 50 周年になりその目的は、タクシードライバーに夢と希望を与えるということからで、函館では昭和 37 年に初めて認可された。その現状は、高齢化が進み権利の譲渡を考えている者が何人かいるが、事業としての魅力を感じないのか最近では引き受けたいと手を挙げる人は皆無とあって良い。魅力ある職種、希望の持てる業種にしたいので皆様から知恵と助言を提案して頂きたいと思っている。

－ 事務局より適正と考えられる車両数について説明する。－

－ 各委員からのご質問、ご意見 －

【高橋委員】

- ・ 現状では、隔日勤務の標準的乗務員で一日の稼ぎは 18,000 円から 20,000 円だろう。1 ヶ月で 240,000 円稼いだとして手取りは歩合給だから 120,000 円。先ほどの説明のあった減車台数では生活は楽にならないし解決にならない。私共の考えでは減車は 45%から 50%で良いと思っている。説明では、30%を中心にされていたが現実的で可能性のある率だとも感じている。また、算出の基準も 13 年度が現実的で妥当な案だろう。利用客が減少し需要の冷え込んでいるとき困難が伴うだろうが、経営者の方々には適正車両数への取組みと同時に新規需要の掘り起こしにも取組みられ利用客の拡大に努力されることを期待したい。

【鍵谷委員】

- ・ タクシーの不況は人口の減少が背景となっている。また、減車のための案が示された中で私は平成 13 年案が妥当と思っている。現状を招いた要因の一つには新免の参入とその増車があげられる。既存の各社と同一に減車を考えることに抵抗があり過去からの経緯も無視できない。業界内での話合い、減車への取組みに当たっては支局に何らかの期待もし、同時に委員の皆様には、私共の考えを理解され知恵と助言を頂きたいと思っています。

【斉藤会長】

- ・ 各自治体及び関係機関の委員からもご意見、お考えをお聞かせ願いたい。

【渡辺委員】

- ・ 市内においても残念だが公共交通機関として運行するバス、市電においても利用人口はここ暫く縮小傾向が続いている。いまタクシー業界において市場での需給バランスから、総量規制が検討の対象となっているように聞こえたが、企業の財産権と絡みこうした問題は解決が難しく、各社の現状認識と現状を解決したいという共通意識が大切だと思う。ただ、その中で行政として地域に見合った車両数について何か支援できないものかを考えることも必要だろう。ただ、個人的には率直に言うと車両減に係る発言は軽々には出来ない。

【新田委員】（代理出席）

- ・ 日常業務として窓口で受ける相談内容が以前は割増賃金等に関するものが多かったが、最近では最低賃金に関するものにその内容が変わってきた。 タクシー業界に限らず最低賃金については法を守ってもらうこととなりますが、事務担当者からは苦労話を聞かされる機会がふえた。 この協議会の中で色々ご意見を聞かせて頂きたいと思っている。

【鍵谷委員】

- ・ 現状のままでは経済的な乗務員の待遇改善は難しい。 今の車両数と需要との間にある問題を解決するなどで現状打開が望めない以上、業界として会社として生き残るためには何らかの支援を役所に求めたい。 また、新規の雇用を求められても応えられる状態にない環境にある。 こうした環境となった要因には人口（利用客）の減少がある。 この傾向は将来的にも続く統計予測でも公表されている。 こうした要因が実車率の低下を招きそのしわ寄せが乗務員にくる。 地域公共交通機関として所管官庁の強い力を借り「減車」と言うものに取り組みたい。

【斉藤会長】

- ・ 車両台数だけでなく全般的な意見を頂きたい。

【柴田委員】（代理出席）

- ・ 事故防止という観点で事業用車両による事故分析をした。 平成 11 年からの 5 年間と平成 16 年から 20 年までの 5 年間を比較し、データーから事故数は減っている。 協議会では交通安全の堅持と事故防止という立場で意見をのべたい。

【四竈委員】（代理出席）

- ・ 日常的にタクシーが幹線に溢れている現実を一消費者として実感している。 利用客を拾うため特に大型観光施設の周辺、及び駅、空港などや買い物客の集まる繁華街の交差点付近では社会的な障害問題となっている。 これからも団体の代表というより一消費者として意見を述べたい。

【中野委員】

- ・ 函館の観光と集客という面から言うと来年には競馬場の完成、また、大きなプロジェクトとして 6 年後には新幹線の開通などがある。 減り続ける観光客という現実のままで新幹線が来るのを待ち続けることができるのだろうか。 観光業界もタクシー業界と似ている面があり厳しい現実を直視しながら検討し協議を進める中で同じ視点で今後を考え皆さんの意見を参考にしたい。

【相澤委員】

- ・ 各社が納得する様な車両の削減は非常に難しい課題だ。 いま現在、事業としている個人タクシーを辞めたいと言う人は 5～6 人いるが、半面その事業を引き継ぎ乗ってみたいと言う人が見つからない。 現状では、若い人に魅力ある事業、将来性のある事業と言えるだけの需要とそうした環境に程遠い。 夢のある事業にするためには如何に実車率を上げるかがポイントだが、この難題を解決のために皆さんからの助言に期待している。

【三國谷委員】

- ・ 特措法は良く知らないが地域公共交通機関の一つであるタクシー業界からは、話の中心が「減車」になっている。 公共交通機関としてタクシーのシェアがどの程度が理想なのか、またニーズを拡大するため

の市場への働きかけ、需要拡大策をどうするかと言った前向きに取組もうとする積極策がいま聞く限り一つもない。人口減、需要減はあるが自分たちで利用客を増やす方法を考えることが大事だろう。新幹線の開業を待つよりも現状の掘り起こしも必要だろう。業界の皆さんの発想の転換が欲しい。協議会の議題に「活性化」とある以上現実を直視しながら逆の発想も必要だと思う。解決策は適正車両台数への「減車」が全てではないだろう。むしろ前向きに積極策に取組むとことで新しい利用環境を生み実車率を上げる有効な方法が見えると思う。皆さんの頭は減車にのみとらわれている。

【渡辺委員】

- ・ 業界の適正化及び活性化を目指すには、民需の下がっている今の流れの中でどう取り組み、どう市場のニーズを開拓しタイミング良くしかも適宜に提供するかといった努力が必要だ。それは何か、簡単な話ではない。個人としても率直に難しいという感じと感想を持っている。行政としてでは何ができるのか……。話の「減車」については財産権の問題と絡み軽々に発言は出来ない。バスを例にすると地区を限定した各種運行もそうした一つの需要拡大策であり掘り起こしの一つでもある。

【宗万委員】（代理出席）

- ・ 仕事の上で「タクシーは住民の足になっている。」といった声を聞く。皆さんの考えを聞いて公共交通機関の在り方はどうあるべきかを念頭にこの協議会に臨みたい。

【齊藤会長】

- ・ 貴重な意見ありがとうございました。次回の開催時期などについて事務局よりお願いします。

【滝沢事務局長】

- ・ 皆様からのご意見を踏まえ次回は、地域計画の骨子、概要の検討に入りできれば第3回位で地域計画の策定を願っている。また、資料を参考に委員の皆様からの提案があれば1月20日頃までお願いしたい。続いて第2回協議会の開催日程の予定を話し終わる。

【齊藤会長】

- ・ 委員からの活発な意見に謝意を表されたあと、この協議会の内容については、北海道運輸局のホームページで公開されることになっています。

4. 閉会

【配布資料】

- 資料1 函館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
- 資料4 函館交通圏のタクシー事業の現況
- 資料5 函館交通圏におけるタクシー業界の取り組み
- 資料6 函館交通圏の適正と考えられる車両数
- 資料7 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基本方針