

## 第4回苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会議事録

日 時：平成22年11月30日 13:30～14:30

場 所：苫小牧港湾合同庁舎3階会議室

### 【事務局】

定刻となりましたので、ただいまから「第4回苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」を開催いたします。本日は、ご多忙の中、委員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。北海道運輸局室蘭運輸支局の木村と申します。議事に入るまでの進行を努めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

報道機関の皆様をお願いいたします。議事に入りますまでは取材可能といたしますが、議事の開始時点において退室いただきますことをご了解願います。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いたします。

本日は、委員9名全員のご出席をいただいております。本協議会設置要綱第5条第13項に規定されます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。本日の会議の時間につきましては1時間を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、配布資料の確認をさせていただきます。議事次第、出席者名簿、配席図に続きまして、資料1苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（改正案）【3ページ】資料2特定事業計画及び事業再構築の進捗状況【3ページ】資料3苫小牧交通圏タクシー事業輸送実績の推移【3ページ】をお手元に配布しておりますので、ご確認下さい。資料に不足がございましたら、お申し出下さい。よろしいでしょうか。

続きまして、当協議会会長藤森よりご挨拶をいたします。よろしくお願いいたします。

### 【藤森会長】

日頃から運輸行政に対しまして、ご理解とご協力をいただき厚くお礼申し上げます。本日は、第4回の地域協議会となります。本年3月に苫小牧交通圏における地域計画を策定し、4月以降、順次各社の特定事業計画が申請され、認定となっております。現在は各タクシー事業者の皆様が、その認定特定事業計画に基づき、特定事業並びに事業再構築に取り組んでいただいております。

全国的に見ますと、平成21年10月1日付けで全国142の特定地域が指定され、本年4月1日付けで11地域、本年10月1日付けで3地域が追加となり、現在、全国で156の特定地域が指定されております。このうち、150地域で地域計画が策定され、138地域で特定事業計画の申請が開始されている状況となっております。

本日の協議会は、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いう位置づけで開催しております。

後ほど、特定事業計画の取組み状況等について、中間の経過報告がありますが、委員の皆様方におかれましては、地域計画の進捗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ご意見等をいただき、今後の苫小牧交通圏における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。簡単ではございますが私の挨拶といたします。本日はよろしくお願いいいたします。

**【事務局】**

これもちまして、報道関係の方々につきましてはご退席いただきますようお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきますが、これからの進行は会長にお任せいたします。会長よろしくお願いいいたします。

**【藤森会長】**

それでは議事次第に沿って進めて参ります。最初に議題（１）の「苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱の改正について」事務局より説明願います。

**【事務局】**

資料１の１ページ目について、苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱の改正案で平成２１年１２月２２日に正式決定しております。２ページ目について、変更部分として、上から３行目の赤字部分が従来の苫小牧地区新６社ハイヤー協会から平成２２年４月より苫小牧地区ハイヤー協会となり、改正しております。以上でございます。

**【藤森会長】**

ありがとうございました。それでは、ただいま事務局から説明のありました「苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱の改正案」について、ご意見等がありましたらお願いいいたします。特にご意見はないようですので改正案は承認といたしますのでよろしくお願いいいたします。

それでは続きまして、議題（２）「特定事業及び事業再構築の進捗状況について」事務局より説明をお願いいいたします。

**【事務局】**

それでは議題２の特定事業及び事業再構築の進捗状況についてご説明いたします。最初に全国の特定地域の指定状況についてご説明いたします。全国の指定されている地域の数につきましては１５６の地域が指定されております。指定時期で見ますと最初に平成２１年１０月１日に１４２の事業者が指定されておまして、これに苫小牧交通圏も含まれて

おります。その後今年の4月1日付けで11の地域が追加されまして、また10月1日付けで3つの地域が追加となりまして、計現在156の地域となっております。このうち地域計画について、苫小牧は既に定めておりますけれども150の地域で地域計画が策定されております。また、特定事業計画につきましては138の地域において申請が始まっております。道内につきましては8つの地域が指定されておりまして札幌交通圏・小樽市・函館交通圏・旭川交通圏・釧路交通圏・帯広交通圏・北見交通圏・苫小牧交通圏の8つの地域となっておりますのでご報告いたします。

それでは資料2の方をご覧いただきたいと思います。1ページ目ですが特定事業計画の認定申請状況の総括表ということでまとめさせていただいております。最初に法人タクシーですが、特定事業計画の認定申請につきましては対象事業者数が9社あり全9社から申請がありまして全9社を認定しております。また事業再構築については単独による事業再構築の認定事業者が4社、協同による事業再構築認定事業者はございません。その再構築の内容は、減車又は休車ということになり、減車につきましては17両、休車につきましてはございません。また、個人タクシーの特定事業計画認定申請は対象事業者が27名いらっしゃいますが、申請されていますのが26名で26名を認定しております。下の段の欄は車両数ということでまとめさせていただいております。一番左の基準車両数は平成20年7月11日付けの基準車両数となっており、ここでは313両。そして平成21年9月30日、これは去年の地域指定された前日現在になっており、310両。3両を自主的に減車された事業者さんがいらっしゃいましてこの時点で310両となっております。平成21年10月1日から今年の4月25日までの減車の車両数が11両ございまして計14両差し引きしまして平成22年4月26日現在で299両となっております。その後の事業再構築、先程の減車になりますが、この計画を出されている事業者さんは17両の減車がございまして、結果事業再構築による減車の車両数と致しましては282両、基準車両数から引きますと31両の減車となっております。減車率で申しますと9.9%となっております。事業再構築による減車率は5.4%という状況となっております。

1枚めくっていただきまして2ページ目ですが、特定事業の進捗状況ということで苫小牧交通圏の事業者さんから出されています特定事業について表にしております。法人事業者では9社が対象であり特定事業としましてはタクシー車両の禁煙化として7社が申請されております。禁煙につきましては今年の6月から禁煙になっております。申請されていない2社の方は6月以前から実施されておりますので実質全社で禁煙が実施されているという状況となっております。その右側がタクシーチケットで、こちらにつきましては6社の申請があり、その他アイドリングストップで3社の申請がございました。その右側が申請年月日・認定年月日で9社の方から申請及び認定を行っております。下の段になりますけれども個人タクシーの方からは26社です。タクシーの禁煙チケットそれからアイドリングストップにつきましても2社の方から申請があり認定しております。参考となりますが、タクシーの禁煙につきましては、北海道を含め2道県がまだ残っておりますが、それ

以外につきましては全県で禁煙を実施しております。北海道におきましては室蘭市を除きまして主な都市部につきましては既に禁煙になっております。室蘭市におきましても来年の4月から全社禁煙ということで予定されております。また、室蘭胆振日高管内でいきますと、まだ日高は禁煙になっておりませんが、こちら来年の4月に向けて現在検討しているという状況で、まだ確定はしていないようですが、その方向で進められているということで聞いております。

続きましては3ページを開いてください。こちらは事業再構築の進捗状況ということで、苫小牧では減車となりますけれども各社の表でまとめております。基準車両数は先程もご説明いたしましたが、合計でいきますと313両から減車の実施後の車両数が282両、減車率でいきますと9.9%になっております。減車の時期としましてはDの事業者さんが来年の1月に2両予定しております、この他の事業者さんは既に減車を行っております。11月30日現在では284両となっており、来年の1月には282両という数字になる予定になっております。個人タクシーですが、これは減車ということではないのですが、平成20年の4月1日現在は32名の方の個タクの方がいらっしゃったのですが、廃業等により現在は27名という数字になっております。

続きまして資料3をご説明いたします。1ページ目は苫小牧交通圏タクシー事業の輸送実績の推移ということで表にまとめております。昭和60年、平成元年、それから平成8年以降を年度ごとにまとめております。

1枚めくっていただきまして2ページ目の苫小牧交通圏の日車営収等の推移ということで折れ線グラフにしております。最初に水色の折れ線グラフですが、これは日車営収になっておりまして平成元年でいきますと37821円になっておりますが、平成21年につきましては21850円となっており、平成元年比でいきますと58%となっております。また、前年の平成20年度ですが22833円となっておりましてこれも平成20年度と21年度を比べますと4.3%の減少ということで右肩下がりという状況です。また、次に青い菱形の折れ線グラフですが、平成元年でいきますと686万人の輸送人員がりましたが、平成21年では331万人。これも平成元年度と比べますと48%の落ち込みになっております。前年の平成20年度が342万人で平成21年が331万人でこれも3.3%の減となっております。また、運送収入につきましても同様の傾向です。車両数は緑の三角の折れ線グラフですがけれども平成元年では307両ありましたが、平成21年では302両。車両数につきましては平成17年から若干増えてきていますが平成20年度からは減っております。平成21年3月末現在の数字ですので平成22年度は先ほどの説明のとおりさらに減っている状況となっております。以上のように車両数につきましては、ほぼ横ばいで推移、今後は、更に減る状況にありますが、それ以上に輸送人員・運送収入等が下がっている状況です。今年度の数字は次回の協議会までに報告したいと思っております。

3ページにつきましては平成元年を100にした数字となっておりますので、ご参考にしてください。資料の説明は以上でございます。

**【藤森会長】**

ありがとうございました。それでは、ただいま事務局から説明のありました「特定事業及び事業再構築の進捗状況について」ご意見を伺いたいと思います。最初に「苫小牧地区ハイヤー協会の米子委員」に伺いたいのですが、タクシーの禁煙化、タクシーチケットの共通利用、また、事業再構築である減車をしていますが、その状況等について、いかがでしょうか。

**【米子委員】**

既に実施されておりますけれども皆様にご迷惑をおかけしたチケットの問題については、協議してまいりましたが残念ながら1社は抜けてしまいました。6月から始めておりますが、この先は更に協会の一本化に向けて協議し、前向きに取り組んでいるところでございます。禁煙につきましては当初から反対意見もございませんでしたので、ご当局の指導のもと実施させていただきました。減車も実施しましたが需要の落ち込みから、総体の収入は前年割れとなっております。今後減車の効果では、1車の売り上げ自体は横ばいもしくは少しは良くなる可能性もありますが、総体がそんなことでございますので今後の課題としましては更なる減車について、皆さんと協議していかなければならない問題だと思っております。その他、以前の会議でも申し上げたかと思いますが、やはり初乗運賃についてですが、下限を割っているのもう少し協議するよという様な内容もございますので、こちら各社で事情がありますのでまとまるかは別にしても、この協議会がなくなる前に、出来れば早い時期に何とかしたいと思っております。出来れば昔の8～9年前に下げたときからそのままずっと来ておりますので、まだこれから協議していかなければならないと思っておりますが、最低でも元の運賃くらいまで戻したいと思っております。各社非常に大変でございますので、少しでも収入が向上するようにしたい。もちろん一番大事なのは需要の喚起ということとなります。今までの手法ではなく新しいものを創出するというのが一番ですし、それ以上に我々が努力しなければならないこともありますので、皆様のご意見・ご指導をいただきながら改善していきたいと思っております。

**【藤森会長】**

続きまして「苫小牧タクシーチケットサービスの福原委員」いかがでしょうか。

**【福原委員】**

米子会長からご説明があったこととほとんど変わりませんが、減車・チケット・それから禁煙ととりあえずは3つ実施しておりますが、減車も一番最初は10%ということでしたが、それでも足りないのではないかという話しが前回・前々回とあったものですから議論の余地があるのではないかと思っております。禁煙は遅ればせながら何とか実施できて

おります。チケットの共有も想像以上に問題無く好評で喜んでいるところですが、今後につきましては、将来的にきちとした形の方が分かりやすくできるのではないかと考えております。今後ともご指導をよろしくお願いいたします。

**【藤森会長】**

続きまして「苫小牧個人タクシー協同組合の玉村委員」いかがでしょうか。

**【玉村委員】**

チケットの件については本当にありがたく思っております。水をさすようで申し訳ありませんが、折角両会長が努力なされたのにまた参加しない会社がいるという事に対して何とか手を打っていただきたいと思います。不公平感があります。これがまず一つです。今年の4月頃から確かに2割から4割ダウンしていると思います。これで各事業者さんも個々では営業努力していると思いますが、はっきり言ってそういう様な段階ではないと思います。個人タクシーが悪くてダウンしているのかもしれませんが、現実には下がっているのは個人だけでなく法人の方々も下がっているのではないかと考えています。ですから運賃は待たないでほしいと思います。そして私ども組合では、2年前前から社会福祉関係などで信頼される様な組合、協会又は事業者になろうと努力しております。なかなか大変と感じており、苦労しております。そのような状況ですので、どうぞよろしくお願いいたします。

**【藤森会長】**

それでは、「労働組合の立場から内山委員」いかがでしょうか。

**【内山委員】**

端的に労働組合側からの意見、それから私達乗務員が運転している意見として5点ほど問題点をお話いたします。皆様も言うておりますけれども運賃問題・賃金問題で組合としては下限割れが問題と考えております。それから最低賃金問題。この前、最低賃金が上がり、非常に危機感を持っております。こういった問題、最終的には後で申し上げますが、ここら辺をどう詰めていくか。それから禁煙問題に関しては、車内にて喫煙している乗務員がおりますが、これはお客様に対して非常に失礼なことです。こういった問題も2つの協会があり、統一されていないからというのが現状ではないかと考えておりますので、まず最終的に協会を1つにするというのが一番と考えております。それから交通ルールのモラルの問題ですが、例えば苫小牧駅前ですとUターン禁止ですが平気な顔してUターンするとか、そういう事が非常に見られます。まだ事故が起きていないからいいと言うのではなく、やはり交通ルールをきちと守らなければならないと思います。そういった点から運転手の資質が分かってくるものです。それからお客様に対する問題ですが、こちらも色々ありますが個人については言えませんが、運転手さんと運賃交渉をしている場面も

見受けられるという事が若干気になります。それからチケット問題ですが、チケットは使い勝手が非常にいいのですが、乗務員の立場から申し上げますと一部記述が間違った金額では「だめだ取り替えて来い」という言い方で会社の方から言われ、お客さんからは「私がサインして発行しているんだからいいのではないか」という話し方をしている方もおり、2・3回トラブルがありました。各会長さんにはうまくいくように何とかしてもらいたいと思います。こういった5つの問題は組合としてはやはり2つの協会があることがネックであるというふうに考えておりますので、いち早く協会統一化ということが一番にあげたいと思っております。

**【藤森会長】**

他の委員の皆様はいかがでしょう。

様々な運賃問題・皆様のお話・内山委員が申し上げた協会を一本にした方がスムーズになるでしょうという意見。これは当協議会が良い機会で、それぞれ立場から意見を言っていただきお礼申し上げます。やはりこういった運賃問題、それから各社におけるモラルについては各社で実施していただくことが基本だと思います。

何か他にご意見ありましたら。

**【事務局】**

先ほど下限割れ運賃というお話がありましたのでご説明いたします。運賃は認可制となっており原価計算に基づいた申請が本来は必要になっておりますが、運賃、例えば苫小牧ですと470円から530円の間運賃につきましては10円刻みですが、この範囲では個々に原価計算等を付けなくても自動的に認可しますよという制度になっております。上限は530円だったのですが、そういう制度が出来まして530円から470円までの幅ができていました。現行運賃は7～8年前に530円から480円に運賃を変更し、今に至っております。ところがその幅運賃については、その幅を狭めようということとなり、現在500円から530円にしております。今後、運賃を変更するには下限が500円になっておりますので500円から530円の間でない自動的認可にならないという制度になっております。それを割る運賃の申請になりますと原価計算などを添付し厳しい審査を行うこととなります。変更前に認可を受けている480円の運賃はそのまま使えますが、そういう運賃を下限割れという言い方をしております。国土交通省としましては下限割れをなくすという方向にあります。

**【藤森会長】**

それでは、その他、何かご意見がありましたらお願いします。

**【玉村委員】**

車種区分の問題ですが、札幌の方では中型と小型が統一になり運賃制度が変わりました。室蘭も車種区分を小型と中型を一つに普通車という形にできないものかなと思ひまして。現にプリウスは小型でやっております。運賃改定がなく今まで来ておりますが、どうもいつまでたっても進まない。70%の申請が必要ですが、室蘭といえば伊達から日高までずっと広いですからね。そうすると運賃改定というかたちで70%の申請の適用ではなかなかできないのではないかと思います。全国的にそういう流れになってきておりますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。私達はそれによってお客さんもまた一つ違つたことになると考へております。

**【事務局】**

運賃制度について説明させていただきます。現在は、小型中型大型という分け方をしており、通常流しているタクシーはほとんどが小型になっております。中型と申しますと基本的には5ナンバーサイズのクラウンとなっております。しかし、札幌は現在小型と中型を一緒にしまして普通という車種区分となり運賃を同じにしております。ところが苫小牧は小型と中型が分かれており、運賃も異なりますので当然中型の方が高くなつてゐる状況です。今、個タク組合の玉村様からお話がありましたように全国的に普通が増えてきております。札幌も普通になっております。運賃制度では運賃改定が無いと車種区分の見直しはできないことになっております。運賃改定とは現在の上限530円を超える運賃に変更することを言ひまして、530円を超える運賃540円550円560円となる申請が管内の事業者さんから車両数の7割以上出ないと運賃改定の審査を始めないという制度になっております。530円を超える運賃を室蘭管内の事業者が7割以上申請しないと運賃改定にはなりませんので、運賃改定にならないということは車種区分の見直しもできないということになります。今のところ根本的な制度を見直さなければ車種区分も見直すことができない状況となっております。

**【藤森会長】**

その他、事務局からありますか。

**【事務局】**

次回の協議会につきましては、本年度であります平成22年度の実績がまとまります来年の春以降に開催したいと考へております。詳細につきましては改めてご連絡を差し上げたいと思ひますのでよろしくお願ひいたします。

**【藤森会長】**

ありがとうございました。本日の議事概要は室蘭運輸支局のホームページその他で公開いたしますので、各委員のご了解をお願ひいたします。委員各位におかれましては、活発



なご議論をいただき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。以上をもちまして、第4回苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化  
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】**

以上をもちまして終了いたします。本日はありがとうございました。