

議事概要／第1回協議会／釧路交通圏タクシー特定地域協議会

日時：平成21年12月17日 10:00～12:00

場所：釧根自動車会館 3階会議室

1 協議会設立の手続き

1.1 「釧路交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認

- ・ 協議会設立準備会事務局より説明。
- ・ 満場一致により要綱を承認。

1.2 構成員紹介

- ・ 協議会設立準備会事務局より紹介。

1.3 会長選出

- ・ 構成員の互選により、釧根地区ハイヤー協会の近藤会長を会長に選出。

1.4 職務代行者及び事務局長氏名

- ・ 会長からの指名により、職務代行者に釧根地区ハイヤー協会の今村副会長を選出。
- ・ 会長からの指名により、事務局長に釧路運輸支局の佐藤首席専門官を選出。

1.5 会長挨拶（要旨）

- ・ 協議会の目的は、釧路交通圏におけるタクシー事業のあり方について活性化と適正化の二つの面から協議を行い、地域としての計画をまとめようとするものである。
- ・ その観点から、委員の皆様の忌憚のない意見をいただき、議論をすることでより良い地域計画を策定できればと考えている。
- ・ その地域計画に基づき、各タクシー事業者が適正化と活性化に取り組むことで、タクシーを取り巻く環境が好転することを期待している。

1.6 座長選出

- ・ 構成員の互選により、釧路運輸支局の吉川支局長を選出。

1.7 座長挨拶（要旨）

- ・ 本協議会を開催する元となった「特定地域における一般乗用旅客運送事業の適正

化及び活性化に関する特別措置法」は、平成 12 年の規制緩和後初めて、タクシー事業のあり方にまで踏み込んで制度改正を行おうとするものである。

- ・ そのための手法として、地域の関係者による検討を行うとなっており、制度改正に地域の意見を反映させようと考えている。
- ・ このメカニズムが巧く働くか否かは、委員の審議に掛かっており、忌憚のない意見をいただくことで、有意義な結論を得たいと考えている。

1.8 協議会の運営に関して必要な事項の協議

- ・ 発言なし。

1.9 設立宣言

- ・ 事務局長より、協議会の設立を宣言。

2 第1回協議会

2.1 第1号議事「釧路交通圏におけるタクシー事業の現況と課題について」

2.1.1 事務局提案

- ・ 資料2「第1回協議会レジュメ」に基づき、事務局長より説明と提案。

2.1.2 質疑

2.1.2.1 釧根地区ハイヤー協会 今村委員

- ・ 実車率の低下の幅がそのまま需要の減少の幅を意味するとは、必ずしも言えない。流している時間が一定で変わらなければ、そう言えるかもしれないが、流している時間が短くなり待機時間が長くなれば走行距離も減ってくる。それに併せて実車率も上がるということがある。
- ・ 現実の供給過剰問題は、ここで示された実車率の数字以上に、厳しい状況にある。
- ・ そういった中で今後皆さんと意見を交わし、一緒にいいものを作っていきたい。

2.1.2.2 釧路個人タクシー組合 竹内委員

- ・ 本来一番肝心な部分はこの後に出てくる、適正と考えられる車両数である。そこまで話が進まないとなかなか意見が出てこないのではないかと思う。
- ・ 今日は時間が無いということでもあるので、この次の協議会を待つ

て、発言させていただきたい。

2.1.2.3 釧路北交ハイヤー(株) 土橋委員

- ・ 現在の需要と供給のバランスは著しく崩れていると見ている。
- ・ できるのかどうか非常に難しいとは思いますが、この協議会を通じて、今後、タクシー事業の置かれている状況をよりよいものにしていきたい。

2.1.2.4 全自交釧路地域協議会 伊香委員

- ・ 先月、釧路交通圏内の一般法人タクシー7社それぞれの労働組合が集まり話し合った。
- ・ 厳しい現状を利用者の皆さんに理解してもらわないと減車できないのではないか、という結論になった。

2.1.2.5 北海道警察釧路方面本部 鈴木委員(代理出席者 寺江統括官)

- ・ タクシー業界が非常に厳しい情勢にあるというお話を聞かせていただいた。
- ・ 警察としての供給過剰状態のメリット・デメリットについては、私が考えたものであり裏付けのあるものでは無いが、以下のとおり考える。
- ・ 供給過剰状態には明確なメリットがないということで資料に記載があるが、強いてあげるのであれば、52ページにも出てきた「こども110番タクシー」や「SOS防犯タクシー」につき、これらの台数が増えるということで監視する目が増えるという意味で、治安維持というメリットはあるのではないか。
- ・ デメリットの方はこちらに書かれているとおり、事故などの発生数の増大、特に死亡や重傷の重大事故。また、客待ちタクシーの違法駐車問題があげられる。違法駐車問題に関しては、今現在深刻な状態ではないという認識ではあるが、供給過剰状態が続けばこれらの問題が増大すると考えられると思う。

2.1.2.6 釧路労働基準監督署 息才委員

- ・ 労働基準監督署の立場としては、供給過剰状態が労働基準法の最低賃金等の労働条件にどの程度影響を与えているのかについて、現時点では判断しかねる。

2.1.2.7 釧路町商工会 河野委員

- ・ タクシー業界の状態を初めて知り、大変な状態であると感じた。人口も減っているなので、その事を業界の皆様も真剣に考えた方がいいのでは、と考えた。

2.1.2.8 釧路商工会議所 高橋委員(代理出席者 岡内事務局次長)

- ・ 一つ質問がある。この業界に対して、国は規制するだけではなくて、支援する制度というのはないのか。

2.1.2.9 事務局

- ・ 補助金、助成金といった金銭的な支援はない。制度的な支援という形で行っている。

2.1.2.10 釧路商工会議所 高橋委員(代理出席者 岡内事務局次長)

- ・ 私の知る範囲では、「国」だけではないが、行政サイドで必要と認められた公共交通機関ということで、バスについては助成措置があるということを知っている。
- ・ 経済、雇用が非常な危機になっている大変な社会情勢の中で、「雇用している」ということに関して評価をするならば、もちろん適正化という問題も必要かとは思いますが、地域に貢献している公共交通機関に対して、何らかの適正なカタチで支援できないものかと思う。

2.1.2.11 釧路町消費者協会 宮城委員(代理出席者 長久保事務局長)

- ・ 地域の実情に合った適正と考えられる車両数という部分について、需要が本当に減ってきているということで、色々考えていかなければならないと思った。
- ・ ここにいる各事業者の方はとても努力をされているかと思うが、より一層の企業努力と、適正車両数をどう実現していくかということを考えていかなければならない。
- ・ また、そういったものを踏まえて、いま働いている方々の賃金だとかそういった部分にも関係してくるので、今後議論を重ねていかなければならないと考えている。

2.1.2.12 釧路消費者協会 小笠原委員(松実副会長)

- ・ 送っていただいた資料に全部目を通したが、言いたいことは沢山ある。

- ・ この業界はいろいろな問題があるが、特に供給過剰が一番の問題である。供給過剰がこれだけ深刻になっており、特に釧路の場合は運転手の労働条件が悪い。何年も前から規制緩和の暗部として問題となっていたにも関わらず、ようやく今になって法律ができて、こういう事に対応していること自体が、遅きに失したことを現している。
- ・ また、タクシーサービスの活性化ということのイメージがよくわからない。タクシーがもっと地域の安全や環境の問題に対して積極的に取り組み、利用者を増やすことによって、タクシー業界の社会的地位の向上につなげるべきである。
- ・ タクシーに乗り、運転手さんにお話を聞くと、非常に労働条件が厳しいということである。事実、年がら年中運転手の募集をしている。そのような状況を脱出する為に、供給過剰状態に対する対策が必要と考える。
- ・ 59ページにメリットとして掲げられているものの中には、疑問だと思う部分がある。たとえば雇用機会増大、事業者の収入の増大が掲げられているが、疑問である。また、消費者の利便性増大も掲げられているが、供給過剰状態で運転手の労働条件も悪く困っている中では、消費者にとって利便性が高いとは言えないと思う。
- ・ 60ページのデメリットについては、消費者のトラブルが増加するとまで言えるのか、また、供給過剰だから交通事故が増えるとまで言えるのか。わずかな変化はあるかもしれないが、挙げるほどのことではない。
- ・ タクシー事業者は苦しい中で努力しておられると思う。それにしても、供給過剰問題は、国政の面からもっと早く解決されるべきであった。

2.1.2.13 釧路町 青木委員

- ・ 公共交通としての、タクシーに関する会議に参加するのは、初めての経験である。
- ・ 適正になるように、今後議論を重ねていきたい。

2.1.2.14 釧路市 小林委員

- ・ 一点だけ確認したい。いわゆる協議会による地域計画と事業者による特定事業計画の関係が解りづらい。
- ・ たとえば27ページの第9条第2項第3号で「目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項」という

ことで、これはそもそもタクシー事業者による推進計画に関わる部分なのか。どこまで地域計画で定め、どこから特定事業計画に委ねるのか。

2.1.2.15 事務局

- ・ 従来経験のないものであるから、具体的にどう組み立てていくのかにつき、まだ明確にお答えできない部分もある。走りながら作っているという状況である。
- ・ 「地域として、タクシーをどう位置づけて、今後どういう方向にもっていきべきなのか」ということについて、地域計画で大枠を定めることとなる。
- ・ その上で、地域計画に基づいて各事業者がどう考えるのか、計画に沿うカタチで「自分のところで何が出来るのか、何をすべきなのか」ということを考えていく、と切り分けて議論していきたい。

2.1.2.16 釧路市 小林委員

- ・ メリット、デメリットの関係であるが、59ページ④の行政としてのメリットとして、雇用機会の増大については、一般論としてはあると思う。一方、所得等関連税収の増大については一概に言えないのではないかと思う。
- ・ デメリットについては、不健全納税者の増大が掲げられているが、現時点では分析していないので真偽は分からない。そのため、市としてこの記載につき、その通りであるとすることはできない。タクシー会社も、その従業員の方にも、厳しい中しっかり納めていただいていると思っている。
- ・ 需要と供給という問題でいけば、現状の需要という前提で供給の減少を議論するのか、あるいは、需要策も考慮した上で考えて行くのか、今後の議論を見守っていきたい。

2.1.3 事務局提案

- ・ 資料2「第1回協議会レジュメ」に基づき、釧路交通圏における適正と考えられる車両数について説明。
- ・ 時間の関係から、質疑は次回協議会において行うこととした。

2.2 第2号議事「協議会の進め方について」

- ・ 資料4に基づき、事務局より説明と提案。
- ・ 満場一致にて承認。
- ・ 引き続き、事務局より、次回協議会の日程を平成22年1月26日から28日までの間の1日としたいとの提案を行い、各委員への調整を依頼。

3 配布資料

- ・ 資料1 釧路交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱(案)
- ・ 資料2 第1回協議会レジュメ
- ・ 資料3 北海道C地区 自動認可運賃・料金表
- ・ 資料4 協議会の進行イメージ
- ・ 資料5 特措法関係法令等の概要