

第1回北見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21年12月16日 13:30～15:30
場 所：北海道運輸局北見運輸支局2階大会議室
出席者：委員・事務局 15名、オブザーバー 0名
マスコミ：0社

【事務局(池上首席運輸企画専門官)】

定刻となりましたので、ただいまから北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会の設立手続きを行います。

関係の皆様方には、ご多忙のなか、ご出席いただきましてありがとうございます。

私は、北海道運輸局北見運輸支局首席運輸企画専門官の池上と申します。協議会が設立されるまでの間、私が進行を務めさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

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、委員名簿、本日の出席委員名簿、座席図と本資料として

資料1 北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(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 北見交通圏における適正と考えられる車両数

資料4 タクシー事業の概要

資料5 北見交通圏のタクシー事業の現況

資料6 北見交通圏におけるタクシー業界の取り組みと現況

資料7 参考資料(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)

をお手元に配付いたしております。ご確認をお願いいたします。不足等ございませんでしょうか？また、本日の会議の概要については、後ほどHP等で公表するため、録音させていただいておりますのでご了承下さい。

要綱の承認手続き

【事務局(池上首席運輸企画専門官)】

それでは、議事次第1の北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会の設立手続きに進めさせていただきます。

協議会設立に先立ちまして、北海道運輸局北見運輸支局、北見市ハイヤー組合、北見市、北見商工会議所の4者で設立準備会を立ち上げ、11月20日に開催して設置要綱の原案作成など準備を進めて参りましたので、ご報告いたします。

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原案を作成し、本日お集まりの皆様には事前にお目通しいただいております。改めて、概略をご説明させていただきます。

(要綱案説明)

本案を皆様方にお諮りさせていただきますので、ご承認を頂きますようお願い申し上げます。

ご異議ございませんでしょうか。

*異議なしのため承認

ご承認ありがとうございました。

協議会構成員の紹介、会長の選出、事務局長の指名

【事務局（池上首席運輸企画専門官）】

それでは、協議会の委員の皆様を順にご紹介させていただきます。

（名簿に従い、紹介）

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していただきたいと存じます。ご推薦がございましたら、挙手の上ご発言ください。

（北見市ハイヤー組合理事 末松委員から、高橋北見運輸支局長を推薦）

ただいま、高橋北見運輸支局長のご推薦を頂きました。高橋（博之）委員でよろしいでしょうか。

*全会一致で承認

ご了承いただきましたので、北見運輸支局長の高橋委員に会長をお願いいたします。

（「会長」の机上名札を追加）

続きまして 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いたします。

【高橋会長】

職務代行者には土田委員を、事務局長には北見市ハイヤー組合の東雲専務理事を指名します。

【職務代行者 ハイヤー組合理事 土田委員（北見北交ハイヤー）】

北見市ハイヤー組合、北交ハイヤーの土田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局長（東雲専務理事）】

事務局長に指名を頂きました北見市ハイヤー組合の東雲です。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（池上首席運輸企画専門官）】

続きまして、要綱第6条に基づき、協議会の運営に関して何か事前に協議しておくべき事項がございますか？なにかありましたらご発言をお願いいたします。

*特に意見などなし。

以上をもちまして、本協議会が設立されました。

協議会開会宣言、会長挨拶、座長選出・挨拶

【事務局長（東雲専務理事）】

改めまして、ただいまより第1回北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を開催させていただきます。

会長に選出されました高橋会長よりご挨拶をお願いいたします。

【高橋会長】

会長になりました、北海道運輸局北見運輸支局 支局長の高橋です。

本日は、ご多忙のところ協議会に、皆様方ご参加いただき誠に感謝申し上げたいと思います。

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1に地域社会・住民社会に密着した、ドアツードアの少人数の個別輸送ができる、第2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3に深夜などの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るところであります。

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、今後、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して、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、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、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、10月1日より施行となったところであります。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できていない地域を「特定地域」として指定することとされ、施行と同日に、北見交通圏が特定地域として指定されたところであります。

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この協議会の中で、北見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、活発な意見交換をなされて、関係者の皆様が前向きに相互に連携・協力していくことができるようまた、地域計画が作成できるようお願いしたいと思います。

そういったことをもって、私の挨拶とさせていただきます。

提案でございますが、要綱第5条第8項に基づき、議事の円滑な進行を図るため、委員の中から座長を選出して、本協議会の議事進行をお願いしたいと存じます。私の方から、高橋（清）委員を座長としてご提案させていただきます。如何でございましょうか。

ご了承いただきましたので、高橋（清）委員に座長をお願いいたします。

【事務局長（東雲専務理事）】

それでは、高橋（清）座長ご挨拶をお願い申し上げます。

（「座長」机上名札を追加）

【高橋（清）座長】

ただいま座長に推薦されました北見工業大学高橋でございます。皆様のご協力を得な

から議事を進めていきたいと思えます。最初ですので、私も少し時間を頂いて、お話をさせていただきます。

今、高橋支局長からお話がありましたとおり、タクシーは地方において公共交通として大変重要な交通手段だと考えております。特に都市のように密集して住んでいる所では、バスとか鉄道系が公共交通として成り立つのですが、私たちが住んでいる北見地域におきましては、ある意味疎というのですかね、まばらに住んでいるという事を考えますと、バスとか鉄道系よりも先程話がありましたとおり、タクシーが機動性にも自由度的に見ても是非必要な公共交通機関だと考えます。

観光という事から考えますと、この地域は世界遺産の知床があるなどタクシーの役割は重要であります。つまり、公共交通の鉄道やバスを補完する役割からかなり主役になってくる交通機関であると常日頃思っております。

しかし、一方でタクシーは事業、ビジネスでありますので事業の側面を忘れてはいけません。近年規制緩和の結果、お互いの競争が激化して想定外の側面になってきているということが無いわけではありません。しかし、このような中でタクシーをやめたという事にはなりません、このような中で地域にとってどのような形がいいのかということをお客様のお知恵を頂きながらまとめていきたい。

タクシーが残って地域が残らないということは本末転倒ですし、逆に地域が残ってタクシーがだめになるということはありません。しかし、このような中でタクシーをやめたという事にはなりません、このような中で地域にとってどのような形がいいのかということをお客様のお知恵を頂きながらまとめていきたい。

【事務局長（東雲専務理事）】

ありがとうございました。

議 事

【高橋会長】

それでは、これより第1回協議会の議事に入ります。これからの進行は、座長にお任せいたします。高橋（清）座長、よろしく願いいたします。

【高橋（清）座長】

それでは、議事次第に沿って進めてまいります。

今日の議事はその他にも含めて5つあります。それを分けて事務局から説明していただきながら、皆様のご意見を頂きます。

最初に 議事の①と②、お手元にある資料2と3について「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について」という今回議論のスタートとなっている法律の中身について説明いただき、更に資料3「北見交通圏における適正と考えられる車両数」について事務局から続けて説明を受けたのち、まとめて一つ議論したいと思えます。それでは事務局から説明をお願いします。

【事務局（池上首席運輸企画専門官）】

私からはお手元の資料2～3について、ご説明いたします。

（資料説明）

【高橋（清）座長】

ありがとうございました。

資料3の説明は後ほどの議論にも影響する事ですが、第一に特措法の概要について今、お話を頂きました。地域計画に関係する部分も含めて、ただ今、事務局から説明のあった資料2から3について、各委員の皆さんからご質問、ご意見を頂戴することといたします。ご発言される場合は、挙手をお願いいたします。

各委員から質問、意見

【北交労働組合 平子委員】

規制緩和後に新規許可があったが、何台増車したのか？

【事務局長（東雲専務理事）】

新規は2者 21台（15+6）です。その他5台（平成18年4台、その他特殊車1台）が減車になっています。

【高橋（清）座長】

それでは全体的な資料に対する意見をいただくということで、資料の4/5/6も説明していただきます。事務局から資料4「タクシー事業の概要」から資料6「北見交通圏におけるタクシー業界の取り組みと現況」までの資料について説明してください。

【事務局（池上首席運輸企画専門官）】

私からはお手元の資料4～5について、ご説明いたします。

（資料説明）

【事務局長（東雲専務理事）】

私からはお手元の資料6「北見交通圏におけるタクシー業界の取り組みと現況」について、ご説明いたします。

（資料説明）

【高橋（清）座長】

ひとつおりの資料を説明していただきました。データをみるとかなり大変だということが分かります。各タクシー事業者さんはこのデータに現れているのか、データに現れていないものがあるのか、業務上このようなところが問題になっているというような事があるのか、現場の声をお聞かせ下さい。

【ハイヤー組合理事 土田委員（北交ハイヤー）】

資料は資料として、現実問題は減車の計算式が全国一律で良いのか？座長がおっしゃった地方の過疎エリアと、密集した都会エリアとでは差があるのでは？という疑問があります。

規制緩和後に新規で参入された会社が2社あり、今日出席している既存の法人3社は事業拡大を目指した増車をしていません。あえて減車している会社もあります。

この協議会は本来、増車をしたからこうなっているという想定で開催されるものであり、少し違うのではないかという思いです。現状はそのような事です。運転手さんの賃金の低下についても、数値は平均値を取っていますので、全く若い人で週40時間仕事をしている人と61歳以上の年金をもらいながら仕事をしている人と色々な働き方が

あり、仕事の中身を変えながらやっているのも現状ですから、この数字が必ずしも北海道、北見の実態を示しているとは言えないと考える。

今日の協議会では、これから時間をかけながら皆様の質問、意見に答えていければいいと思います。

【高橋（清）座長】

北見交通圏として何をもって適正とするかを皆さんと議論したいと思います。台数だけでいいのか？実車率も含めて検討していかないと地域の実情がみえてこないというそのようなお話を頂いたと思います。その他、各委員の皆さんからご質問、ご意見はございませんか？

北見は台数的には増えていない状況にあります。適正台数を示すこの式は一律でいいのか？ある意味基準ではあります、地域において、これを持って適正とするかどうか？というところは、地域として議論していく必要がある。

次に、北見交通圏においてどのようにしたら適正化・活性化が推し進められるかというテーマで皆様から意見、要望等を提出していただきたい。

ここで提出された意見、要望などは、次回の協議会で地域計画案をご提示する予定と聞いておりますので、骨子となるべき事柄として是非にも本日お伺いし、次回の提案へつなげていこうという趣旨です。

適正と考えられる車両数に対して皆様はどのような考え、意見をお持ちになったでしょうか？

タクシーの利用者数が減少している実態は統計のとおりですが、どのようにしたら多くの方がタクシーを利用していただけるようになるのでしょうか？

北見交通圏でのタクシー事業の適正化・活性化を目指して、地域ではどのような計画をたてて行けばいいのでしょうか？

皆様から色々な意見、要望をお聞きして次回地域計画の提案につなげていくことができれば幸いです。是非、地域からタクシー事業を考えてみたいと思います。何が適正で何が最適なのか、さらに何が活性化なのか議論のある所ではございますが、難しい問題に対しては皆さん連携しながらお知恵をだしていただき、どのような方向がいいのか考えていきたい。

【北交労働組合 平子委員】

規制緩和後に新規許可があったが、現状では特に問題はない。

車は運用で稼働しており、客の少ない時は休車していて実際に動いていない。

最大限必要な金曜日の夕方は100%稼働しているが、日曜日はその半分以上が車庫にて休車している。組合と会社が協議しながら工夫してきた。この商売は天候に左右され、予測の中で対応しているが、運送収入も輸送人員も右肩下がりだ。運手者の数が増える一人あたりの売り上げは減る。

しかし、北見は自主的に減車もしている。計算式で一律に当てはめた減車が必要かどうかは疑問だ。

【労働基準監督署 小林委員】

協議会の地域計画は具体的にいつまで作成するのか？

【事務局（池上首席運輸企画専門官）】

今年度中に協議会を後、2回開催して地域計画を策定し、次年度に向けて動いていき

ます。

【高橋（清）座長】

今年度中に決めるということであと2回協議会がありますので、今回は色々な意見を出して頂いて、第2回目の協議会で議論できるようにたたき台を作っていこうと考えています。更には3回目にある程度の方向性を決めて修練できるようにしていきたいと考えています。今日は忌憚のない意見をどんどんいただければ色々な方向性が明らかにできるのではないかと思います。

【労働基準監督署 小林委員】

個人タクシーさんは除外ですが、最低賃金の問題があります。タクシーの運転者は最低賃金が下回っている状況にある。今年10月10日に678円となり、11円アップしている。これを是非意識した上で、労働条件の確保をお願いします。長時間労働についてもそれほどではないものの、健康診断の結果などもみて健康問題者が増加傾向にあり、長時間労働がある場合はその管理を充分おこなってほしい。自動車運転者の労働時間については物差しがあり、自動車運送事業者の改善基準がある。それに従って、一般の労働基準法よりも詳しい基準になっている。これに基づいて指導をしている。タクシーの現状は資料のとおりであるものの、タクシーは道具であり、それをどう使用するかを考えるべき。金曜日の忙しい時の状況で減車するのはどうかな？という思いはある。

【高橋（清）座長】

労働条件を確保することはタクシーの活性化に関わってくる事項。輸送の安全を確保する上では重要なもの。なんらかの形で計画の基本方針に項目としてきちっと取り入れていく必要があると考える。後半部分の台数については今、議論ということにはならないのですが、どこの稼働率をみるのか？つまり台数をどうみるのかそういうことを含めて適正な台数とはなにかという事を含めて議論して行きたいと思っている。台数が一定でもこれだけ乗車人数が減少してきているというのは、経営者サイドからどうしようも無いことであり、対応できない部分である。地域全体の交通も含めてもう少しとらえていく必要がある。北見市さんは地域としてタクシーを公共交通としてどう位置づけているかご意見下さい。

【北見市役所 塚本委員】

公共機関は色々あります。それぞれの部分を共有しあいながら、市民の足を確保するということが大前提。タクシーは個々のエリアまで個人を輸送する足である。バスやJRとは違った部分で役割を果たしていく必要があります。資料11ページから12ページの輸送減少の原因は北見市だけなのか？特措法の目的が増車によるという考え方でしたので、首都圏のように増車になっているタクシー業界のありようがこのような数値になるというのは理解できますが、地方都市にあって車両が増えていない中での状況についても同じなのか？タクシー業界だけでなく、どのこの経済団体でもご存じのとおり非常に厳しい社会情勢にある。タクシーだけを良い方向にどうやってもって行くことができるのか？障害者の足になるためにも公共交通の基盤整備が必要であり、市にはそういう役割はあると思う。タクシーが良い方向に向いていくように話し合う事が必要だ。

【個人タクシー協同組合 尾形委員】

福祉を目的として障害者輸送するための自家用有償運送の自動車が健常者を輸送し

ている。明らかに元気な人を輸送している。どこが障害なのかと問い合わせても個人情報だから言えないと回答される。何でもかんでもやっているという目に余る状況がある。タクシーの台数が増えているということだけでなく、そういったこともきちんとして旅客をタクシーへ戻してほしい。法令違反を改善させるためには役所、業界が一体となって厳密に対応していく必要がある。お願いします。

【高橋（清）座長】

福祉輸送について、海外ではスペシャルトランスポートとしてシステムができあがっている。日本は、まだまだ未整備なところがあって抜け道がある。そういう部分をどのように対応していくべきか、検討の必要はある。また、裏を返せばまだまだタクシー需要があるということになる。福祉タクシーは安く乗車できるが、健全者は乗車できないとなれば需要はタクシーに流れる。運賃は同一地域同一運賃が一番いいという意見もあり、重要なポイントである。

この意見はタクシー業界だけでなく、それ以外のものを取り込んで解決しなければならないものである。そのあたりを整理しておく必要がある。全て、減車させることが必要という方向にあるわけではない。少し広範囲に問題点を整理してタクシー業界でなができるかということ整理していかなければならない。

【事務局（池上首席運輸企画専門官）】

市町村の福祉課などが主宰する福祉有償運送運営協議会で承認された範囲で乗車できる旅客が決定される仕組みが福祉有償運送の考え方です。よってそれ以外の者は輸送対象外となります。

【高橋（清）座長】

タクシーの需要を喚起する方法について、ビジネスとしてとらえるためにはどうしたらいいのか？タクシーの事業者として色々な方法でやりくりしているのだけれども、そこに対してもう少しできることがあるか？供給サイドと需要サイドでは少し話がちがうと思うのですが、意見を下さい。

【ハイヤー組合理事 鷲田委員（金星ハイヤー）】

協議会のテーマといえば代行・介護ということがメインだった。規制緩和になってから北見では6条さんと三輪さんが参入してきた。北見は20台程度増車して1割の増となった。乗務員の最低賃金を確保するのが難しいのが現状で、なんとか乗務員と一体になって会社を運営できればいいなと思っている。今の運賃幅は530円から500円であるが、適正な運用ができていない地域もある。いつになったら適正な実効がなされるのか？これらは行政の強い指導が求められるところ。

【北見市役所 塚本委員】

北見のタクシーの利用形態は？大都会は長距離利用が多い。北見で1回あたりの平均距離はどの程度？

【個人タクシー協同組合 尾形】

昼間600円から700円くらいの輸送が主で、短距離が多い。個人の運賃は過去の据え置きで実施し、平成5年当時の基準である480円で運行している。平成9年の改訂時までは同一地区同一運賃だったが、そのときからばらついている。金星さんが話さ

れたように、今は上限530円下限500円となっている。個人タクシーは一部が下限割れとっている。実態にある。資料の14ページをみると、1日1車あたりの運送収入が、平成20年で21,691円とあるが、これは隔日勤務16時間労働の場合だから日勤の場合、つまり1日あたりは半分だから1万円強が収入となる。

【北見市役所 塚本委員】

営業成績を上げるためにはその他の施策を考える必要がある。

【高橋会長】

14ページの表では延実在車両数と延実働車両数があります。昭和60年から見ても変化がなし。実働率は若干落ちているが、実車キロは60年と比較すると半分である。輸送回数も半分に落ちている。昔は長距離利用で今は短距離利用なのか。傾向は変わってなくて、乗らない人は乗らなくなったのか？このデータを踏まえて、どうするかという検討が必要。乗らない人が増えているということも押さえておいて、減車はどうかということも検討すべき。参考まで。

【ハイヤー組合理事 土田委員（北交ハイヤー）】

15年、16年に北見北交ハイヤーは21時間拘束走行を日勤13時間拘束に変更した。運転者の高齢化と仕事の量を考慮して勤務体系を変えた結果が、実車キロ、輸送回数少なくした原因になっている。金星さんは今も昔と同じ形でやっているため混合している。そのためこのような数値になっている。北見北交ハイヤーの台数が多いためこのような数値になると考える。

昔は全車24時間走行していたものが、数台だけ24時間走行するなど、最低賃金を割らないようにピーク時間を選んで稼働させている。結果的に金曜日は最大数の稼働で、日曜日は利用者が少ない。

【高橋（清）座長】

14ページの数字はどういう現状で推移しているのかが分かる重要なデータである。何が適正化か、どういうところに需要があるのかビジネスとしてとらえる必要があり、タクシーだけでは解決できないことを考え、自家用車との関係をにらみながらタクシーはなにをしていくべきか考えることが重要。こういうデータが色々なことを物語っている。

【北交労働組合 平子委員】

16ページにタクシードライバーの「年間210万円」の年収が記載されている。これが所定の時間だけで働いていれば最低賃金を割り込んでいるということになる。人命を預かるタクシー運転者として労働環境を整備していくことは重要。

【高橋（清）座長】

実働している状況だけでなく、その他に運転者への状況も考慮する必要がある。

最終的には適正化・活性化かということを経営者さんと行政と住民も含めてどういう方向がいいのかを検討して計画の方針をつくろうとしている。前向きに、今後どうしたら今の現状を変えていくことができるのかを話してほしい。

2回、3回協議会で議論していくための玉だしになればいい。

【商工会議所 戸田委員】

タクシーを利用する側からの発言。需要喚起という点では高齢者がマイカーを運転するにあたり、あちこちぶつかけたりするような危険な運転になっている。タクシーの方が安全でコスト面を考えてもいい。社会の流れでは、人口が減少し、自家用車保有も少なくなり、先進国ではカーシェアリングの話もある。相乗りの方向にある。マイカーも資産から使用になる。企業のあり方でも本当に使用したいときに車があればいいという考えになっている。そういうサービスがカーシェアリングだと思う。都会はそのようなものでいいが地方はまだタクシーのあり方が企業のなかでどうやってタクシーを利用できるようにしていくかを考えすべき。タクシー台数制限すると、雇用の問題についてはどう考えるのかということになる。タクシーは企業ですから収益も必要であり、どうやって売り上げを上げていくかを考えなくてはならない。都会の台数規制とは違う、地域の交通体系のあり方を考えていくべき。

【高橋（清）座長】

高齢化ドライバーが運転できなくなったときにタクシーは代替え手段である。免許を取り上げることがいいのかという議論はある。代替えの交通手段は用意しておく必要がある。環境については、今までこのような協議会にでなかった話題ですが、車も所有から利用へという考え方ではタクシーの需要が出てくると考えられる。若者の保有台数はかなり減ってきている。車は動かないわけではなく都市部ではカーシェアリングがある。地域版の仕組み作りがこれから必要である。需要展開としてビジネスチャンスがあるという事である。

今までも観光タクシーはあるでしょうが、観光も大きな方向性である。業界の考えは？

【ハイヤー組合理事 土田委員（北交ハイヤー）】

業界は消極的かも知れないが、観光では商売しようと思ってないのが現状。北見地区、知床を含めて、あの形で忙しかったのは1年しかなかった。このようなことを考えて通年で乗務員を雇用しようと考えていると観光では食べていけないというのが現状。タクシーの仕事はA地点からB地点へ送るという事であり、新しいサービスは規制緩和になってから色々な場所で色々な事があったが、結果は居酒屋タクシーぐらいなもので、結果、安全に人を送ることがタクシーの基本であることがわかった。需要をこれから先に期待するより先程、北見市経済部長が発言されたように経済は落ち込む状況だから、少子高齢化もあって、この中でいかに事業を運営していくか、運転者に食べてもらうかということをやって、今の台数に見合った運送をやっていく必要がある。労働監督署長の生活保護より低い最低賃金については、これからの時代は生活保護が高いのではないか。という意見が出ることになりかねない。これだけ経済が悪くなっているという現実から物差しのあて方が役人と民間人で異なっている。と思う。物価が下がっているのに最低賃金を1,000円にするという話が出ている。企業は参ってしまう。民間は、事業経営をしなければならない。従業員の生活も守らなければならない。政務次官が言ってるようにこれからのタクシーが公共交通というならバスの運行との関係を整理してタクシーへもなにか手だてしてもらえようような方法も必要ではないか。先々を考えると我々はなんとか事業を継続するし、先々のことを何とか考えて行動しています。濡れ手で粟のようなものではなく、全体的のなかで考えて路線バスと自動車とタクシーをどのように位置つけるかを考えるべき。我々だけでなく、全体を見ていくべき。いつからタクシーは公共交通機関になったのか？規制緩和で競争原理がはたらいっている状況で公

公共交通だと言われてもピンとこない。何の補助もない状況で、公共交通だと言われてもどうなのか？

【高橋（清）座長】

本来のサービスを、まず第一に考えましょうということだと思います。

いつから公共交通機関だと言われれば、タクシーは公共機関で無いと言い切れるものでもない。公共機関の概念が変わってきている。今までは不特定多数の対象だったものが行政としてお金を出していたが、今は不特定多数を相手にするだけでなく、特定多数や特定少数を対象しているものも出ている。たぶん昔の概念の公共交通機関から少しずつ変わってきている状況。どちらにしても地域の中の総合交通体系として考えたときには重要な主役の一つであることは間違いないと考える。地域の足、地域の交通を確保するためにはタクシーなりの役割を担って頂く必要がある。JRにはバスにはそれぞれの役割がある。私は、公共交通機関ではないとか公共機関やりますから補助下さいとかそういう次元の話ではないと考えます。

【北見警察署 森委員】

タクシー事業をすすめるために安全性を充分配慮してほしい。平成21年における北見警察署管内のタクシーに関する人身事故は15件発生しています。タクシーの過失割合の多い事故は10件発生しています。人身事故はすべて軽傷です。安全確認違反が6件、前方不注意が3件、タクシーと歩行者の事故は1件あります。適正化を進める上でドライブレコーダーなどの検討やカーナビなどの設置も考え、安全性を高めてタクシー業界が安全面での計画を入れていただきたくお願いします。警察へはいつているタクシー関係の苦情は山下通りに客待ちの駐車が若干入っている程度です。ほぼ適正に行なわれていると思いますが、今後一層の法に従った対応をお願いします。

【北見市役所 塚本委員】

禁煙タクシーの現状は？

【事務局長（東雲専務理事）】

禁煙タクシーの現状について説明します。全面禁煙タクシーは北見にはありません。。乗務員がたばこを吸わないという標記を「ドアのところに丸いステッカー」をはってお知らせしています。乗務員もたばこを吸いますというステッカーもあり、そういう方も少しいる。禁煙タクシーは個人タクシーに数台あって、行灯とドアに表示しています。

ハイヤー組合へ医師会の要請があって対応しました。全面禁煙にするとタクシーの中で喫煙したいという希望の方がいるので、乗務員は喫煙しない、お客様は喫煙可能という方法で対応しています。

【高橋（清）座長】

あくまでも事例として、今後の検討課題となる。

第2回、第3回への議論をどう進めていくかということ踏まえたご意見を頂きました。この先は議論を絞っていく。適正化・活性化協議会ですから両方議論する必要があります。適正化は全国一律の基準はどうか？台数が多いから絞ることが適正化なのか？今こういう状況で、色々なことをやっていますということと、適正化についての関係をどのように考えなければいけないのか？2回目・3回目で議論したい。活性化については、周辺の問題をいっしょに取り込まないとタクシーだけでやれることは限られていると

考える。より活性化して地域の足として動くことができるのか検討すべき。地域の交通の中でタクシーをどうすべきか議論する。それを再認識した。

本日の、これらの意見を事務局で整理し、2回目の協議会で議論を進める。それでは、事務局から協議会の今後の進め方について説明してください。

【事務局長（東雲専務理事）】

本協議会の今後の進め方について、ご説明いたします。

本日の委員の皆様方からのご意見、ご指摘等を踏まえ、第2回協議会におきましては、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、第2回では地域計画案をご提示し、あくまで予定ではありますが、年度内に第3回協議会を開催して、地域計画の作成ができればと考えております。委員の皆様方にはどうぞよろしくお願いいたします。

【高橋（清）座長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局の説明について、何かご質問、ご意見があればお願いいたします。ご発言される場合は、挙手をお願いいたします。

*発言者なし。

それでは、事務局から次回の日程を提案してください。

【事務局長（東雲専務理事）】

次回の日程ですが、2月中旬に開催したいと思っております。協議会終了後、「日程調整票」をお送りいたしますので、必要事項を記入されまして、事務局あてファクシミリ等でご連絡頂きますようお願いいたします。

第3回につきましては、来年3月中を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。

閉 会

【高橋（清）座長】

ありがとうございました。

委員各位には、本日は活発なご議論を頂き、ありがとうございました。

なお、協議会の議事は公開することとされていることから、本日の議事概要は北海道運輸局北見運輸支局のホームページで公開いたします。各委員のご了解をお願いいたします。

*各委員了解

それではこれで進行を会長にお返しいたします。

【高橋会長】

高橋（清）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、委員の皆様におかれましては、大変活発にご議論頂き、貴重なご意見、ご指摘を頂き、大変ありがとうございました。

以上をもちまして、第1回協議会を閉会いたします。本日はお疲れ様でした。