

第2回【準特定地域】北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

平成29年1月19日10時00分～
金星北見ハイヤー株式会社2階会議室

1. 開会

- ・ 設置要綱に基づき、構成員12名中12名の出席を以て協議会の成立を宣言
- ・ 委員移動

北海道北見方面北見警察署 課長代理	元嶋尚氏	→	交通課長	池田耕平氏
北見商工会議所交通観光委員会 委員長	高木豊氏	→	副委員長	松原英行氏
北海道労働局北見労働基準監督署 署長	加藤修二氏	→	署長	荻原 進氏
北見観光協会 事務局長	高橋良造氏	→	参与	尾関英継氏
北見市ハイヤー組合 理事長	平子雅教氏	→	理事長	松田哲郎氏
北見市ハイヤー組合 理事	松田哲郎氏	→	理事	高井義博氏

- ・ 会長挨拶（北見工大 高橋）

第2回目、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。

一昨年の協議会を思い出して頂くと協議会を通じて情報共有が大事であり、関係機関がタクシーの事業適正化・活性化を行っていくことが重要だというお話を頂いております。

本日は、皆様にお集まり頂いて、皆様の事業に関してのご報告を頂きながら今後の北見のタクシー事業のより良い適正化・活性化を推進して行くように考えて行けるようこれまで以上に皆様の意見を頂いて、タクシー事業がより適正化していくように進めていきたいと思っておりますので、宜しくお願い致します。

2. 議題

(1) 「協議会設置要綱一部改正」について

要綱の改正（第4条1(7)削除）（第5条4、同条7、修正）（第5条9(2)⑤修正）
→ 異議無く承認

(2) 「活性化事業計画の進捗状況等」について

【北見運輸支局】

協議会の目的と運輸支局の役割について説明、平成26年1月27日に北見交通圏は「準特定地域」に指定される。

北見交通圏におけるタクシー車両の基準数は、国が一定の基準に基づき毎年8月1日を

目途に需要状況の判断をして地域ごとに適正な車両数を公表している。平成26年1月27日のタクシー適正化・活性化法の施行前までの北見交通圏の基準車両数は191両でしたが改正後は事業者の自主減車で171両になっている。

北見交通圏のタクシー事業の月別輸送実績等は資料Ⅲを確認して頂きたい。

【北見運輸支局】

新たな取り組みとしては、「乗務員登録制度」を導入し、乗務員に対し講習の義務付が拡大された。需要に対して供給側が多いという事が、運転者それぞれの売上がなかなか伸びていない理由となっていますので、それを含めて新たな活性化対策を関係者の皆様にご議論頂きたい。

【会長】

法人タクシーの旧基準でいくと191両あり、その基準を現在は171両まで減車したということです。減車の目的としては、収入を少しでも上げるという事ではありますが、確かにピークに合わせると車両は少ないかも知れない。でも、ピークでない時には逆に車両は多いかもしれない。その効率をどう上げるかが、今色々悩んでいる状態で、適正なところの水準まで近づけていくのか、何が適正かというのが難しいところだが、事業者の皆さんは、どのように思いますか。

今年のピークは冬の忘年会、新年会時期だと思いますが、その時の状況はどうでしたか。車が足りないとか苦情がきたとかお聞きしたい。

【松田委員】

現在、法人タクシー台数は171両ありますが、各社それぞれ理由があり、乗務員不足で休車状態であるのが現状です。1日に全車走る事は無い状態だが、減車は今のところ考えていない。年末年始は、例年のことながら電話の集中で繋がらない。タクシーはいない。171両全車が走れば、各社の営業収入、またお客様に不便をかけることは少ないかと思えます。乗務員不足が原因だと思います。

【会長】

他に、事業者さんからは何かご意見があれば、色んな状況が変わっている中、適正化計画の関係でご苦労されている事があると思いますが、何かありますか。

【高井委員】

年末年始は需要と供給のバランスが非常に悪いと感じている。今の状況では、皆様を感じているように乗務員不足と高齢化が進み、その中で当社は108両ありますが、乗務員不足で休車状態です。それを解消するために、乗務員募集して、現在の車両台数で北見市内のお客様をカバーして行く考えでおります。

【会長】

その他、適正化・活性化の進捗状況についてご意見、ご苦勞としていることがあると思いますが、次の議題にも関係していきます。

地域計画自体を振り返り、このままこの計画で行くのではなく、常に見直していく必要があり、少なくとも第一回の会議以降状況が変わってきており、更にはデータのなものも含めて、只今ご報告頂きました。

(3) 地域計画の振り返りと状況経過報告

【会長】

事業者の方々は繰り返しになるかもしれませんが、改めてお願いします。

準特定地域計画の実施主体として記載されている北見観光協会、北見商工会議所、北見市におかれましては、普段タクシーを利用する際に気付いたこと監督署、警察署におかれましては、所管する法律の事でも結構ですので、今後に期待されることも含めながら、お話し頂きたい。

【松田委員】

ハイヤー組合はタクシー乗り場の除排雪を行っており、夏場においては個人タクシーが早朝にパラボや駅前の清掃を定期的を実施しております。

【高井委員】

当社は、平成26年にAVM配車システムを導入して、より効率的な配車が可能となり、大変お客様に喜んで頂いております。

また、地域計画にあった『短距離であったとしても「お近くでもどうぞ。」』というPRをしております。

統計を取りますと、基本料金が増えており、また禁煙タクシーも従前はタクシーに乗るとタバコ臭いと苦情もありましたが、北見市内完全に禁煙タクシーということが認識され、大変清潔で臭いもなく、お客様にも喜んで頂いております。

【與羽委員】

個人タクシーと法人さんとの営業に関しての違いはありませんが、(社)全国個人タクシー協会は、サービス問題を一番クローズアップされていて、事業者コンテストが一年置きに実施されています。今年は第3回目で、7月に東京でマスター事業者コンテスト全国大会が行われます。『評判が良いタクシー事業者』というものを目指して毎日努力しております。

事故防止に関しても、一月置きに「月例会」を開き、周知しています。お客様確保については、都心と地方で地域の格差が非常に大きいので、いかに個人タクシー事業者がお客

様を確保するか、アプリ配車の導入、インターネットを活用しつつ、いかに観光を取り込むか、いかに執着するかは個々の事業者となりますが、それなりに取組んでおり、多少の効果はあります。

北見地区も景気の良い地域では御座いません。クレジット端末、電子マネーを導入するためにはお金は掛かりますが、お客様のニーズに応えられるようご利用を促していくということも行っています。

一番効果が出たのは、クレジット決済です。北見はビジネスマンが多いので、その様な需要が間違いなくあり、1～2年かけてアプリ配車も始めようかなと思っています。

【石川委員】

フォローアップと言われますが、私自身以前から言っているのですが、タクシーは営業エリアも同じ、料金も同じ、車両も同じ。そんな中で差別化を図るとすれば接客マナーの向上が一番でないかなと思います。

私の会社は、接客マナーの向上のための教育もしておりますし、禁煙タクシー導入、「ワンメーターお近くでもどうぞ。」と快く引受けるといった形をとっています。このような試みをしていかなければ、お客様のニーズに応えていくことはできないと思います。

お客様から『カード決済できますか。』という問合せがありますが、当社はまだ対応ができていませんので、カード決済については今後考えなければならぬと思っています。

それ以外では、5～10年後に乗務員が居るのが心配です。現状、乗務員が居ない、給料が安い、あとは車の運転に興味が無い、今後運転手さんが居なくなれば、公共交通機関としての役割を果たせない。いくら車両が171両あっても、運転手さんが居なければ動かすことができない。ピークでも130両ぐらいしか走っていない状態です。今後、どのようにすれば魅力あるタクシー業界を作っていくことができるか、いかに魅力あるタクシー乗務員を育てていくかを考えていかないと駄目だと思います。

【堀田委員】

当社で劇的に変わったのは、GPS-AVM配車。これによって、乗務員が確実に間違わないで配車先に行けるようになると共に、お客様に到着時間をほぼ正確に伝えられることからトラブルが非常に少なくなった。

だが、タクシー業界は非常に浮沈みがあり、一年間の中で年末年始は忙しいですが、夏場のゴールデンウィーク時期は非常に利用者が少ないです。労働組合もダイヤ構成を会社と協力しておりますが、中々旨くマッチングすることがありません。どちらかというと、お客様が沢山出る時に車が少ないとか、やはり乗務員も確実に公休を取らせなければならないし、どうしても休みの関係で労働組合も会社とぶつかることがあり、中々思うようにいかないのが現状です。

去年から色々な方法で乗務員確保に努めています。例えば、支度金を出したりしており

ますが思うように乗務員が入ってきません。

やはり、魅力ある業界というのが一番だと思いますが、今の若い人にタクシー業界に何を求めるかという、まずは生活して行かなくてはならないので「賃金」。そして、「余暇」も必要なため、旨く労働条件のマッチングができるようになれば、人が集まる業界になると思う。しかし、今のところ北見市の人口も減ってきており、観光といっても人が集まるという材料もなく、乗務員についても高齢化で中々これから先5～10年先が見えないのが現状です。

それと免許返上の関係もある。公安委員会から免許返上したお客様を乗車した時、「今日免許返上しました。これからお世話になります。」と言われますが、その受け皿になるにもハイヤー業界が活性化しなければいけないと思います。減車するよりも、今の台数を維持して乗務員を確保し、地域に根ざしたハイヤー会社を目指さなければならぬとつくづく思いました。

【井上委員】

労働組合として色々会社と常日頃話しをしています、毎年当社で実施しているものに「観光研修」があります。

観光の仕事は多いことはありませんが、多少なりとも仕事があり、観光研修が生きいている。最近今の観光客は、事前にインターネットでリサーチして来られるお客様が多いので、乗務員のレベルを上げていかなければ、お客様のニーズに応えられない。

市内においても、何か「目玉」になるような観光が一つあれば、市を中心として網走、知床に行くとか又、阿寒に行くとかになれば、市内にも経済効果もあると思います。

来月はじめには、「北見の冬祭り」があります。その中で、「厳寒焼肉祭り」が開催されますが、実際、九州から毎年パックスツアーで来る方もいらっしゃいます。ホテルはほとんど満室になるようですが、そのような事をもっとアピールができれば、市内全体の活性化に繋がると思いますし、それについては、ハイヤー業界としても協力できる部分もあるかと思しますので、観光研修は今後も継続していくつもりです。

現在、減車の話も出ておりますが、冬の寒い時は繁忙時期だと思います。1月、2月は特に需要が多い時期ですが、雪が解けると同時に、電話の本数も減っていくが、減車をするという話にはならないと私は思います。乗務員募集は勿論しておりますが、実際魅力ある職場環境を目指していかないと、問合せの電話すらないというのが現状です。やはり若年層を取り込むためには賃金面の魅力も必要になってくると思うので、今後も会社と話をして労使が一体となって、良い職場環境を作っていきたいと考えています。

【尾関委員】

井上委員のお話の中にあつたドライバー教育及び指導において、観光の研修を行うことはそんなに難しくない。

例えば、北見市では「ミント宅配便」というものがある。これは、事業所や町内会に向いて、皆様にご説明をしていく内容です。これらは一つの研修として、観光の分野では「北見案内の予備知識」や、「北見の祭りあれこれ」などがあります。ご要望があれば、実際に出向いてお話しすることができます。

もう一点としましては、「観光マスター検定」というものがあります。テキストに基づき受講して頂くもので、ホームページの中にテキストがございますので、一度ご覧になって頂ければと思います。北見の歴史基礎情報、癒し、温泉、祭り、イベントが網羅されており、

その他に、北見観光協会ではW i - F i を使った情報提供をしております。

尚、W i - F i の整備につきましては、北見観光協会は北見自治区だけを所管エリアとしているため、他の端野、常呂、留辺蘂については不明です。また、北見市役所の場合、北見教育委員会、農政課など各課がそれぞれ所管している施設がございます。それぞれによって違いますので、自分の所で所管している部分しかわからないというのが現状です。

最後に、法的な整備もあり難しいと思いますが、できれば定額料金の観光タクシーが整備されればいいかと思えます。

【渡邊委員】

やはり、一番は人材不足、人材確保。高齢化に伴ってタクシー業界、運送業者、建設関連の方々、安定署さんのお話の中でもありましたが、どの様に緩和していくか、北見のみならず、どの街でも課題になっていると思います。少子高齢化に対し、いかに具体的に実効性あることを進めていくか、行政側とも連携しながら経済界としても対処していきたいと考えております。

個人的な意見になりますが、タクシーはよく利用しておりますが、運転手さんの対応が本当に良く、運転手さんから景気の状態、夜の街の状態だとか、色々情報を聞かせて頂くと丁寧に答えてくれますから、社員教育が徹底されていると思います。

【船戸委員】

北見市では現在、「地域公共交通計画」を策定し、それに則って事業を進めております、基本的に、公共交通の中での位置づけでいけば、バス、タクシー、J Rも含めて関連していく形になります。高齢化の問題で自家用車から公共交通に移っていく中で、バスよりタクシーなどが重要になるかと思えます。

また、市民の足ということだけでなく、観光という部分も違う意味で大きな役割をしております。特に、外国人の方については、この管内を含めてかなりの入り込みがあるが、行くのは北見市内の観光地というよりは、留辺蘂だとか、常呂とか、ホテルがある観光地部分になりますので、実際弱い観光地と駅、もしくは空港へのアクセス部分については、現在協議を行っております。

【萩原委員】

労働者が安全安心で働けるという状況下の中で、法定労働条件の履行確保でございます。特に、最近では過重労働、長時間労働に関する問題であるとか、最低賃金の適切な対応、タクシーに関しては業務の特殊性からして、深夜業務という形になりますので、健康診断の適切な履行確保、従業員にかかる健康確保対策が重要になってくると思います。運送業の安全確保に関しては、ドライバー一人に委ねられている部分が多々ございますので、日頃より社員教育も含めて、安全安心の職場の形成に努めて頂ければと思います。

【池田委員】

警察行政に係り、多大なご理解とご協力を賜り有難うございます。また、日頃より、行方不明者、家出人の捜索協力を頂いている事に感謝申し上げます。

私自身、当直で勤務している時、夜間にタクシー運転手さんが助けを求め駆け込んできた事が何度ありました。危険を感じたら明るい場所、交番、警察に駆け込んで防衛策をとって頂きたいと思います。

交通事故に関してですが、事故が起きた場合、双方の話が食い違う場合があります。そういう場合、ドライブレコーダーやGPSが付いていれば早期解決できる事が多く、身を守るという意味でも搭載をさせて頂きたいと思います。併せて、暴力団の排除とオレオレ詐欺の話ですが、何かあれば泣寝入りせず、警察に相談して頂きたいと思います。金融機関でお爺ちゃん、お婆ちゃんが多額のお金を下ろすとか、お話を聞いた時も連絡を頂きたいと思います。

その他、事前に事務局が出席の案内に来た時に、タクシーの「ヘットレスト」部分に広告を付ける場所があるということなので、飲酒運転根絶の広告をお願いしたいと思います。

最後に、雪道に気を付けることと、迷惑駐車をしないようにルール守って頂きたいと思います。

【会長】

皆様からご意見を頂きました地域計画について、策定してから数年経ちますが、これまでの振り返り、更に今の状況、ドライバーの確保は厳しいところがありますので、台数だけでなく、もう少し中身の話も含めて、問題意識をもっていかなければ、今後10年、20年先にタクシー事業自体がどうなるかという事も考えることも重要だと思います。

準特定地域計画も完璧なものではなく、状況に応じて見直していく必要があると思います。事務局で今後どのようなことを検討して、今までどのようなことが検討されているのか、それに対してどのような結果がでているのかということも含めて、ご説明頂き、皆様にご提案頂けますか。

【事務局】

地域計画の見直しを検討致しましたので、資料IV-1について説明致します。

1、タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針（1）北見交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割（1）について、平成27年度は年間169万人の輸送を担い、生活に欠かせない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。（2）タクシー事業の現況について、北見交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前平成13年度が年間259万人から平成27年度では年間169万人となり約35%減少している。

北見交通圏のタクシー利用者減少の理由は、大きく分けると景気の低迷、マイカーの普及拡大、都市交通問題、また介護タクシーの増加、で通院利用者、その他利用者が減少した。

2、規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況について、平成14年の規制緩和前の車両数は176両でした。規制緩和後の平成18年度にはピークの203両となり、その後は自主減車して、現在は171両となっています。

3、輸送実績の悪化について、北見交通圏では供給されているタクシー車両数は横ばい状況である一方、タクシー利用者が大幅に減少している結果、法人タクシー1日1車当たりの実車キロは平成13年度と比べ、平成27年度では78.8Kmから60.4Kmへ、実車率は31.7%から36.4%へ、（減車と乗務員不足のため上昇）実働率は93.4%から82.1%へ減少する実態となっている。

4、運転者の労働条件の低下について、輸送需要の減少により業界の運送収入は減少しているが、乗務員数の減少（過去4年で312名から256名）により、平均年収は減少してない。しかし、北海道全産業平均410万円に対し、タクシー乗務員は平均は280万円と依然厳しい状況にある。

5、運転者の高齢化について、タクシー乗務員の業界は賃金が低い、労働時間が長い等、労働環境が低下しているという現状の中で、魅力的な職場でなくなったという認識などから、若年層の新規労働者の応募はほとんどなく、結果高齢者、年金受給者を定時制乗務員として雇用している比率が益々高くなっている。

6、北見交通圏のタクシー業界の取組みについて、タクシー業界では、これまでに金曜日・土曜日の繁忙時間帯に多くの車両を稼働させ、閑散日、時間帯に応じて、休車で経営効率化を目指す取組みを推進してきたが、乗務員不足のため、繁忙時間帯に車両不足で利用者に迷惑をかける時もある。事業者は少しでも車両不足を補うため、現在はほとんどの乗務員が日勤と夜勤で稼働する体制をとり、一部の事業者はフレキシブルな勤務体制をとり、乗務員個々の生活リズムに合わせた勤務体制をとっている。

まとめとしまして、需要の低迷、乗務員不足、それに伴う労働条件の悪化等様々な問題がある中で、公共交通機関として役割を果たすために、タクシー業界として多様な努力をしてきたところあるが、さらなる創意工夫と需要喚起の方策を講じ、事業運営を適正に安

定して行える体制を築いていく必要がある。

7、特定地域計画の見直しについて、

8 ページ (1) ①禁煙タクシーの導入は実施済みのため削除。③の「北2西2」は、タクシー利用頻度が少ないため削除。⑧の実施主体をタクシー事業者へ変更。9 ページ⑩ユニバーサルデザイン車両の導入を追加。⑩アプリ配車を追加。10 ページの (4) ⑧車内仕切りガラス板の設置は実施済みのため削除。11 ページの (6) NASVA ネットの活用促進は短期的施策でしたが、現在 NASVA は北見市へ出張で適性検査を行ってくれているため中期的施策へ変更しました。

見直し部分は以上ですがご承認いただけますでしょうか。

【池田委員】

8 ページのタクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供の③で、北見中心商店街での買い物客を対象にしたタクシー乗り場を確保する項目でマイカーが駐車停車できるスペースの一部を利用の部分において実施主体から北見警察署は除いて頂きたい。

【松田委員】

警察署と載せたのは、タクシー乗り場を作って下さいという時に、警察にもご検討頂きたいという意味合いで載せてあるものです。

【事務局】

自家用車を止める場所に、タクシーを止めさせて欲しいという意味ではないです。

【会長】

一緒に検討して頂く中の一員になって下さいということですので、例えば新たにタクシーベイを作るという要望があった時に、検討するメンバーに入って頂きませんかという意味での実施主体ですので、宜しくお願いします。

【船戸委員】

内容の確認ですが、3 ページ (6) についてですが、福祉限定タクシーに健常者が旅客として乗車している情報があるというような表現がありました。北見市で行っている福祉限定タクシーは通常ありえないです。担当にも確認したところ、登録制においてはありえないということです。

【事務局】

介護タクシーの増加と先程言いましたが、これは北見市が協議会を開いて行っている福祉限定タクシーではなく、介護タクシーのことです。

【会長】

文章を訂正しましょう。そのような適正な利用をされていないケースの情報もあるという説明の仕方にした方がよかったかもしれないですね。

あと、介護タクシーの増加によってタクシーの利用者が減少したというのも、何かしらの因果関係はあるかもしれませんが、そのあたりの表現の仕方には少し配慮すべきだったかと思います。

書き方を考えた方がいいと思います。そのあたりについては、事務局の方で改めて検討させて頂くことでよろしいですか。

それでは、その他を含め、先ほど皆様からご意見を頂いた問題意識の部分を書き込んであること、新しいデータに変わっていること、更には今まで行ってきたことで既に実施済みのところは削除をしていますが、事務局の方から提案のあった北見交通圏タクシー準特定地域計画の改定について、他にご意見はありますか。

【尾関委員】

北見観光協会の方が所管している内容の中で、10ページ(3)①の観光に係るドライバー教育及び指導について、観光協会は観光マスター検定を行っていますので、当然この協議団体に入りますが、この他に、「ミント宅配便」については、北見市教育委員会が所管している事業ですので、これも実施主体に入れて頂きたいと思います。

【会長】

それで実施主体として名前を入れるというのはよろしいですか。

【松田委員】

この部分は直接という訳にもいきませんので、後ほど検討させて頂きたいと思いますがよろしいですか。

【会長】

その他ご意見有りませんか。

【池田委員】

先ほどのタクシー乗り場の件ですが、やはり実施主体からは警察の名前を除いていただけませんか、もちろん実務上の協議には参加させて頂きますので、ご検討頂けないでしょうか。

【会長】

主な実施主体と書くことで問題はないと思います。実施主体が中心となって、関係する方々と事前に協議もするし、完成に近ければ主体に入って頂くことになることもあるかと思いますが、ただ、どうなるか分からない状態で、いきなり主体に入って頂くのは大変かもしれません。主な主体として、警察を抜くというのは問題ないと思います。

先ほどの教育委員会も含めて、委員以外の方々も入って頂かないと、中々完成できないものもあります。

長期的に検討が必要な場合は、他の方々に入って頂いた方が、より早く完成するかもしれません。大きな修正ではないと思いますので、お願いします。

その他ございますか。

無いようなので、それでは修正が1ヶ所と、その他ここから抜くことと、私からの意見としては、準特定地域計画のいくつかの点を訂正、削除することに関して、皆様お認め頂けるでしょうか。

→ 異議無く承認

【会長】

ありがとうございます。それでは、準特定地域計画の1ページ目に今日の日付が入りまして、今後はこの新しい準特定地域計画でいきたいと思います。その他、事務局から何かありますか。

【事務局】

今後も定期的に協議会を開催し、地域計画の見直しを図っていきたくと思っています。その方法として、利用者アンケートによる情報収集を考えています。アンケート内容については、今後精査していきたいと思っています。

(4) 今後の適正化・活性化対策について

【会長】

皆様からご意見を頂いて、今後の適正化・活性化対策ということで、当然利用者ニーズをより取込んで、GPSの整備もされておりますし、カード決済についても、ニーズがあれば対応していく考えで対応して頂きたいと思います。

その他、大きな問題としては、ドライバーの確保という話がありました。これについては、すぐに答えがでるものではなく、10年、20年先のことを考えると、タクシーだけでなく、物流会社全部含めて、ドライバー不足というのは重要な問題として考えていかなければなりません。

さらに、交通は「発生需要」なので、基本には交通しないほうが良いですが、通院、買い物といった目的に応じて、どの交通手段を使うのかというと、バスとか自家用車、タクシーだったりする。「発生需要」であるタクシー事業者は、「本質需要」をなかなか作りだせていない。

「本質需要」というのは、観光であり、買物です。利用者とタクシー事業者が、本来の目的達成のため、どのようにしてタクシーでより便利に、より快適に移動することができるかを考えるのが、まさにこの協議会だと思います。是非そういう視点からも、皆様からの情報共有をして頂きたいと考えています。

例えば、街の商店の割引券をバスの中で配るといったことを行っている街もあります。そのような形で、プレゼントの要素を含んだチケットなどをタクシーで配ったりするとか、色んな事をする事で、業界の活性化につなげることもできますし、街づくりにも反映することもできます。

今後の適正化・活性化について、タクシー事業だけが適正化・活性化するのではなく、街も適正化・活性化するような形でいくほうがいいと思います。それも含めて皆様から色々ご意見が出ましたが、まだ何かあればお話し頂ければと思います。

無ければ、先ほど皆様から頂いたご意見は事務局のほうで整理して頂いて、今後の適正化・活性化対策に繋げていきたいと思っています。本当に小さなアイデアでも結構ですので、何かございませんか。

【池田委員】

先程の免許返納のお話ですが、自主返納の仕組みそのものを知らない人もいらっしゃいます。

例えば、年間のバス券などが、免許証を返納し、運転経歴証明書を持参した場合には、無料になるといったサービスを行っている都市もあります。

免許証を返納された方は、タクシーを利用すると思いますが、返納した方に何かメリットがないか、警察でも考えていきたいと思っています。高齢者から免許証を取上げるということではなく、あくまでも自主返納の動機付けとして、大きなメリットでなくてもいいので進めていきたいと思っていますので、何か良い案があればよろしくお願いします。

【会長】

確かに免許証の返納も大事だと思います。

- (5) 最後に特定地域及び準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係るフォローアップについて

【事務局】

その他の資料として、平成29年から毎年準特定地域のタクシー事業者は、4枚目の2

(2) 計画的な活性化の促進について、協議会を開催し、6月末までに国土交通省に報告することとなっています。

そのため、今年6月までに協議会を開催し、報告の審議をしなければなりません、日程の都合上、その時期に協議会を開催することが難しい状況にあります。

よって、設置要綱第5条の15には記載されていない事項になりますが、今回の委員の皆様のご合意により、書面協議に代えさせて頂くことにご承認頂けますでしょうか。

【会長】

只今事務局よりフォローアップを報告するにあたり、もう一度6月末までに協議会を開催して報告しなければならないのですが、皆様のご都合等を考えまして、書面協議をしたということをございます、これに対して何かご意見ございますか。

→ 異議無く承認

【会長】

ありがとうございました。全会一致で承認されました。このフォローアップの報告までの間に、書面をもって皆様にご報告、さらにご意見を頂きながら、フォローアップの作業を進めていきたいと思ひます。

それでは、本日は皆様から色々ご意見を頂きまして、第2回目のタクシー事業の適正化・活性化協議会を開催させて頂きました。

今回は少し時間をおいた上での開催だったので、私自身も前回の資料を見直してきましたが、確かにこの業界は良くなっている訳ではありません。どちらかという、かなり状況が悪くなっている中で、さらに状況の変化が、本質部分に行き着いている気がします。

前回は適正台数とは何かについてという話がメインで、191両が171両に減らすということに、かなり注目をしてお話をしていました。

しかし、やはり171両の全車両を動かされるか、というところが焦点となり、そう考えた時にドライバー不足というのは、この業界の本当に本質的な課題だと思ひます。

かといって、さらに台数を増やすと、今度はお客様の利便性が上がらないということで、少しでも需要量アップにつなげられることがあれば、皆様と考へて工夫していくしかないと思ひます。

そのためにも、タクシー事業だけでなく、やはり最終な目的を作つて、動かなければならぬと思ひます。

そのため、街づくりに関して、商業、観光も含めて、皆様のご意見、情報を頂きながら、この協議会で考へていければと考へています。

さらには、前回の公共交通会議に出ていましたが、タクシーとバスは決して敵対関係ではないと思ひています。バスはどのような事を考へているのか、それに対してタクシーは

どのように対応していくのか、全体を見ていかなければならない。

それ以外の大きな問題としては、JRのお話も出てくるかもしれません。こういった問題解決のために、何ができるのかということを考えると、今後はタクシー業界と他の業界との連携、特に運輸業界と他の業界の連携が必要かと思えます。

ここでの話は、当然公共交通会議の方に報告頂くこともできますし、いろんな連携を図ることが、適正化・活性化の一つの方向性かと思えます。

また、新しい工夫をしながら、是非タクシー業界も頑張っていきたいと思っておりますので、これからも皆様のご協力を宜しくお願い致します。

3. その他

【事務局】

本日の協議会でご発言等頂きました事項につきましては、議事録としてまとめさせて頂き、後日、各委員の皆様事前に照会させて頂きます。その後に公表とさせて頂きます。

次回の協議会については、また改めまして日時を調整すべく、ご連絡差し上げたいと思います。

4. 閉会