

第2回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会議事概要

日 時：平成22年2月10日 10:00～12:00

場 所：帯広市ハイヤー会館2階会議室

1. 開会

【北村会長】

- ・ 只今定刻になったので、第2回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を開催したい。委員の方々には、非常に寒さ厳しい折、今日は午前中の開催であるがご出席頂き感謝申し上げます。
- ・ これより本日はまず、労働者の団体の立場から、柴田委員よりハイタク労働者の実態について説明があり、それから、事務局作成の地域計画の骨子案の提示を予定している。
- ・ 従って、皆様におかれては、忌憚のないご意見ご指導をご呈示頂ければ誠にありがたいことと存じ上げる。それでは、事務局より本日の協議会の成立の確認と、配付資料の確認等をお願いする。

2. 出席者・代理出席者・欠席者の確認及び協議会成立の確認

【事務局】

- ・ 本日はお二方に代理出席を頂いている。帯広労働基準監督署の十倉委員の代理で、帯広労働基準監督署長の羽生様と、協同組合帯広個人タクシー協会の松倉委員の代理で、専務理事の金子様である。
- ・ エイシン運輸有限会社の桑島委員については、本日所要があり、欠席との連絡を承っている。
- ・ 本協議会の委員総数10名中、代理も含めた出席者が9名ということで、帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱の第5条第13項に定める、過半数の出席要件を満たしているので、本日の協議会の成立をご報告申し上げます。

事務局長より配付資料の確認

報道関係者退席

3. 議事

【北村会長】

- ・ それでは、これより第2回協議会の議事に入る。これからの進行は座長をお願いする。

【竹下座長】

- ・ それでは、議事次第に従って進めて参るが、とりあえず前回の資料の説明の中でもう少し突っ込んで聞きたいところや、再度説明が聞きたいという箇所があれば何うが、前回の資料は特によろしいか。

- ・ それでは、議題の(1)「ハイタク労働者の労働実態調査報告」について、柴田委員より説明をお願いします。

4. 議題(1)「ハイタク労働者の労働実態調査報告」について

【柴田委員】

- ・ 皆様の手元にある「ハイタク労働者の労働実態調査報告」について説明する。この実態調査は、北海学園大学経済学部の川村准教授が労働安全衛生・格差社会の面から、労働組合と協力しながら調査を行ってきた。2008年は川村先生が行ったが、2009年は全自交・交通労連の組合がアンケートを行い、北海道労働問題研究所の畑中代表がまとめてくれたものである。2008年と2009年の設問はほぼ同じものを使用している。時間が制約されているので、項目だけかいつまんで説明させて頂く。
- ・ 「はじめに」の部分で触れているが、規制緩和・供給過剰などによって、交通環境が悪化、事故の増加、運転者の賃金水準や労働条件の低下を生み出している。そして、運転手に無理な営業・労働を強い結果を発生させてきた。誰の目からも明らかとなった深刻な実態の広がりの中で、タクシー適正化・活性化特別措置法が作られ、供給抑制に転換し、今後はハイタク労働者の実態を踏まえ、協議会で作成する地域計画が実効性を確保することができるように、と考えている。ハイタク労働者の総数から見て、アンケートの回答数が少ないと思われるかもしれないが、札幌交通圏で約10%の回答を得ており、実際にハンドルを握っている我々労働者の実態・実感が表れていると思っている。
- ・ 2ページの中段の「ハイタク労働者の働き方」の中で、年齢構成が出ているが、年々高齢化が進んでいる。魅力のない産業となり、若者が入ってこない事の表れだと思う。登録制度を実施している地域は、運転者の年齢構成のデータが入っているが、北海道では札幌交通圏が一昨年の6月からの実施となっているが、過去の推移比較ができない。以前から登録制度を実施していた大阪では、平成15年に60歳以上が35.8%、50歳代が46.6%、平均年齢が56歳であったものが、21年には60歳以上が57.8%、50歳代が27.7%となって平均年齢が59.1歳となっている。6年間で平均年齢が3歳も増えている。東京でも同じような傾向を見せているので、北海道でもこの傾向が進んでいくのではないかと思う。60歳以上の高齢者の運転が増加していくと思う。これは、年金を貰いながらでなければ生活できない実態の一部を表していると思う。
- ・ 3ページにある労働時間の捉え方、これは非常に難しい問題である。このアンケートは労働者の自己申告による拘束時間量で行っているため、労働局の見解、経営者の捉え方とは違った形もあるかと思う。50時間以上が24.7%、60時間以上が30.4%、それ以上は20.8%となって、50時間以上働いている者が75.9%である。過労死労災認定基準は、月80時間を超えなければ対象とならないと言われているが、週に直すと20時間以上となる。こちらの方は拘束時間であるから、週60時間以上超えて労働しているということには即つながらないとは思いますが、過労死を起こしかねない要因を含んでいるという見方もできる。
- ・ 5ページの下段の働き方の調査では、複数回答を行っているが、「所定休憩時間より短い休憩」が47%と最も多く、続いて「運転中に売上げを上げようと焦る」43%、「仕事中、睡眠不足や体調不良を感じる」31%、と売上げを上げるために無理をしていることが表れている。
- ・ 次に、7ページのハイタク労働者の生活アンケートでは、税込み年収で250万未満が5割を超えている。300万未満では8割を超えている。帯広地区では第1回協議会

の配付資料の21ページにあるとおり、平成20年度の年収が加重平均で193万5432円となっており、給与月額加重平均で16万1286円となっているが、これは運転者の関わる給与・手当及び賞与の合計を支払延人数で算出したものである。帯広の輸送実績をもとに計算してみると、1日当たり1万9883円×12勤務(16時間の隔勤で計算)＝23万8596円の売上げで、月例給料の配分を札幌の年間配分率55%を適用しても13万1228円となる。最低賃金678円×173.5時間+割増時間847.5円×18.5時間＝13万3311円を下回るという結果である。

- ・ 9ページの最賃違反のアンケートも自己申告であるが、輸送実績から計算しても明らかとなると思う。平均値で輸送実績を計算しているので、多くの人が最賃保障を受けているとは言わないが、企業収支からみても最低保障に限度があるということは間違いのないと思う。そのため、減車を行い、個々の労働者の売上げが確保されることによって、最賃保障を行わなくてもよい環境にすることが必要ではないかと思う。
- ・ 12ページの健康状態アンケートでは、2008年から2009年の1年間で「異常なし」が4.2%減少し、「経過観察」が1.3%、「要精密検査」が0.6%、「要治療」が3%の増加となっている。病気の内容としては、15ページにあるように、高齢化の職場を表し、内科的には「高血圧」27.1%、「高脂血症」23.4%、「糖尿病」16.4%、「胃腸病」10.3%と続き、ハイタク労働者の職業病とも言える「腰痛」が17.2%もある。
- ・ また12ページのほうに戻るが、「要検査」「要治療」の対応は、「受けなかった」「途中で中断」が51%になっている。要因としては、10ページにあるように、生活面の不安と時間がとれないということが疑われると思う。
- ・ 続いて16ページでは、営業運転についての質問である。ヒヤリ・ハット体験は、ほぼ全員が体験している。全くないと答えた人も、2008年と2009年では1.5%減少している。事故については、無事故が79.2%と1ポイント減少し、「1件あった」と答えた人が3ポイント増加している。
- ・ 以上、簡単に概要を説明させて頂いたが、ハイタク労働者が異常な早さで高齢化に向かっていることと、高齢化に伴い、利用者の安心・安全に対する不安を増加させつつある状況であると思う。労働時間が長く、休みが少ないことで、若者が入りにくい産業となっていることが分かるかと思う。この協議会は、利用者の安心・安全を保つ地域公共交通機関として、減車を行い適正な台数にすることによって、労働者の賃金・労働条件の向上を目指すための法律に基づいた協議会であると考えている。是非、減車の実効性が上がる地域計画の作成に努力して頂きたいと思う。

【竹下座長】

- ・ ありがとうございます。大変厳しい労働条件の話が柴田委員からあったが、各委員の皆さんからの質問・意見を頂戴する。意見のある方はどうぞ。

質疑等特になしー

【竹下座長】

- ・ それでは先に進み、議題の(2)の地域計画骨子の素案について、事務局から説明して頂く。

5. 議題(2)地域計画骨子(素案)について

【事務局】

- ・ 議題(2)の帯広交通圏の地域計画骨子案についてであるが、その前に、参考で付けた「一般的にいわれる需要減少の原因・要因の帯広交通圏での状況」という1枚ものの紙をご覧頂きたい。地域計画骨子案の前に、この話を少しさせて頂く。
- ・ 前回、第1回協議会の中で、そもそもタクシー利用の減少について要因は何なのかをきちんと把握することが重要ではないか、といったご意見を頂戴したことから、一般的に言われる需要減少の要因をピックアップして、データで出せるものを出したものである。一般的に言われるのが、人口が減ったから、自家用車が増えたから、運転代行業との競合によるもの、運賃が値上げしたから、鉄道・地下鉄・バスなどの公共交通機関の整備により便数や時間帯が多くなっている影響によるもの、というようなことが全国的には地域特性を抜きにしてよく挙げられるところである。その中から4点ほど、帯広交通圏がどうなのかピックアップさせて頂いた。
- ・ まず、圏内人口であるが、平成13年12月と平成21年3月を比較したところ、帯広市内としては3.6%ほど人口の減少、帯広交通圏としては0.7%減少と、ほとんどトータルでは減っていないという状況である。
- ・ それから、いわゆるマイカーが増えたことによるものでないかという点については、平成14年3月末と平成21年3月との比較であるが、登録車・軽自動車・原付を除く二輪を足した総車両数では、帯広市内は0.15%の増加、帯広交通圏では4.03%の増加となっている。いわゆる3ナンバーと5ナンバーの乗用車及び軽自動車の内の乗用タイプのものに限定して取り上げると、帯広市内では3.91%の台数増加、帯広交通圏全体では6.6%の増加となっている。「マイカー」という言い方すると、乗用車タイプに限った訳ではないので、 と の数字の間が、いわゆるマイカーの割合と推測できるが、いずれにしても自家用車は増えているということが言えるのではないかと思う。
- ・ それから、3番目の運転代行業者数及び代行車両数の推移であるが、平成15年度当時で21事業者、随伴車が78両であったが、平成20年度末で30事業者、現在の車両数では167両と、こちらもデータから見て増加している。さらに、帯広市内のタクシー事業者については、タクシー代行という形で、お客様はタクシーに乗ってタクシー運賃を支払い車は別途運ぶという形態のものもあるが、代行のほうが全部運転代行業者に流れているわけではないということである。
- ・ それから、タクシー運賃の推移について、運賃の値上げ等があったのかということであるが、規制緩和以降については運賃改定はない。遠距離割引等の新たな割引の設定はあるが、値上げというようなものは規制緩和以降は一切無いという状況である。以上、簡単ではあるが、利用減少の原因・要因に係る、帯広交通圏の状況について説明を終了する。

質疑等特になしー

【事務局】

- ・ それでは、引き続き帯広交通圏の地域計画の骨子案について、説明に入らせて頂く。配付資料の「帯広交通圏タクシー適正化・活性化協議会地域計画骨子案」というのをご覧頂きたい。大変、中身がたくさんあるので、私のほうで4ページまで読み上げるので、終了後に委員の皆様より意見を頂きたい。

地域計画骨子案1ページ～4ページまで読み上げ

【竹下座長】

- ・ それでは説明頂いた「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ページから4ページまで、意見、質問、疑問点、文面のおかしなところも含めて、何かあればどうぞ。

以下、質疑等

【竹下座長】

- ・ 2ページの(3)であるが、文面として「需要すなわちタクシー利用者が減少した結果、法人タクシー1日1両当たりの実車キロは、平成13年度と比較して、平成20年度では～」となっていて、それから「実車率は～」と続いてきているので、「平成13年度と比較して、平成20年度では」というのは「法人タクシー～」の前に持ってこない、13年度と比較して20年度ではというのは、実車キロだけの話しにとられてしまうので、「すなわちタクシー利用者が減少した結果、平成20年度では平成13年度と比較して～」と進んでいかないと、文章のあとが繋がっていかないのかなと思うが、少し検討してほしい。

【事務局】

- ・ それは実車キロだけではなく全部に該当するので、「平成13年度と比較して」というくだけは「法人タクシー～」の前に持ってくるように修正したいと思う。

【木川委員】

- ・ タクシーの公共交通機関としての役割についてであるが、私ども帯広市役所商業まちづくり課ではバス交通のほうも担当しており、市内のバス利用者の年間輸送人員が300万人台に落ち込んでいたものが、昨年の調査では400万人くらいといくらか回復している。1ページ目にタクシーの輸送人員が年間で344万人とあり、バス400万人に対してタクシー344万人であるから、タクシーについてもバスと同じくらいの大事な公共交通機関になっているのだと思う。
- ・ その上で、先ほどの参考資料で、色々な需要減少の原因・要因について説明頂いたが、例えば、人口の減少だとか、これから先の需要がどうなのかという事も、この中に少し入れたらどうかと思う。車が増えた話しもあり、一番大きな要因はやはり運転代行業者との競争、例えばお客さんの奪い合いになっているという事がやはり大きいのかなと率直に思う。
- ・ 平成15年当時の運転代行車が78両ということで、その時のタクシーの台数を見ると570両であり、570両に対して78両だったものが、平成20年度では運転代行が167両でタクシーは541両となっているので、3割近い比率になっていることから、現状の認識の中でお話があってもよろしいのかなという気がした。その上で、議論の中で今ご指摘があった運転者の労働条件や高齢化の話など、色々な課題が出てきているのかなという風に考える。

【大西委員】

- ・ 3ページの中程の「AVM機器の導入」というところと、その4行下の「NASVA」という文言ついて、内容がよく分からないので教えて頂きたい。

【竹下座長】

- ・ 事務局よりそちらの説明を先に。

【事務局】

- ・ 「AVM機器」とは、移動車両（タクシー）を「移動局」と言うが、1台1台にGPS衛星電波を受信して、その受けた位置情報を、自動的に本社へ無線の電波でデータ送信する機能である。各移動局から、その位置情報を得た本社のコンピュータの画面上では、例えば、帯広市内の地図上で、移動局が今どこの道を走行しているとか、今お客さんが乗っている状態（実車中）、迎車中、空車中というのを、自動的に表示する機能のことを言う。その移動局の位置情報の電波は、常時、上空から受けているので、何秒か毎に自動的に本社へ電波が飛んでいく。それで本社の画面上では、移動局が帯広市内の地図上で、何秒かおきに動いていくようなイメージになる。そのため、例えば今どこのお客さんから注文の電話が来て、お客さんの場所はどこで、そこに一番近い空車は何号車ということが、配車係が一目で分かるようになっている。

【事務局】

- ・ 「NASVA（ナスバ）」とは、独立行政法人自動車事故対策機構の略称である。どうしている機関かと言うと、運転者の適性診断などを行っている機関であり、通常は診断機器を事業所・会社まで持って行き、そこで実施をしてもらうか、又は自動車事故対策機構までドライバーに来てもらい受診して頂く、という仕組みである。
- ・ ところが、自動車事故対策機構の事務所まで距離があるところについては、インターネットを使って自社のパソコン上に診断のソフトを取り込んで、インターネットを通じて自分の会社でいつでも運転者の適性診断ができるというシステムがあり、これが、「NASVAネット」と呼ばれるものである。
- ・ 同じような運転者の適性診断を行う仕組みで、片方はインターネットを使って自分の会社内でいつでもできる、いちいち自動車事故対策機構の事務所までドライバーが行かなくても実施できるようになっている。

【竹下座長】

- ・ それでは、木川委員から意見のあった、タクシー事業の現況の中に、今後の見通し、交通圏の状況、運転代行業者の話を入れたらどうかという話があったが、事務局ではどのように考えているか説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 事務局内で検討させて頂く。ただ、運転代行について難しいところは、直接お客さんを運ぶというタクシーとは形態が違う事と、運転代行は夜だけの稼働であるため、車が増えたから即タクシーと同じような働きをする、というような簡単な比較はしにくいものであるから、影響度がどのくらいあるのかが中々数値化しにくいというのが正直なところである。ただ、間違いなく影響というはあるのだろうと考えているので、需要の減少の要因の中の一つとして記載をさせて頂く方向で検討したいと思う。

【大西委員】

- ・ 先ほどの需要減少の要因のところ、データの的にはこういうことなのかと思うが、3ページのところに、タクシー業界が色々取り組まれているということを書いて頂いているが、顧客ニーズの把握の仕方について、お客さんから直接ニーズを取るというのは中々難しいのであろうか。
- ・ どういうような把握の仕方をして、こういう取組みも目指しているということになっているのかについて、教えてほしい。

【事務局】

- ・ 帯広市内の会社の多くは、GPSの装置を顧客管理のシステムと連動させている。というのは、皆様の自宅の電話番号をタクシー会社のコンピュータに登録させて頂き、そのお客様から電話を頂くとNTTのナンバーディスプレイ機能と連動させて、何処にお住まいの誰々様から電話が入ったというのが即座に分かるシステムになっている。お客様は名前をおっしゃらなくても、配車係はもう分かっているため、お客様は「1台回して下さい」「2台回して下さい」という注文をする。こういう1回1回電話で頂く注文については、タクシー会社のコンピュータに全て情報が記録される。
- ・ 配車依頼がかかってくる電話の情報を全部記録することによって、データ化することができる。例えば、何曜日何時頃はどこの地区から需要が多いとか、この地区のお客様は、何時頃が利用者が多いというような情報、或いはもうちょっとシステムを進めると、流し営業においても、どこでお客様が手を挙げてメーターが実車に入って、どこまで走ってメーターが切れて支払に切り替わったというデータもとれるシステムもある。かなり、タクシーに関連する機器については進化しているので、そういうところでお客さんにニーズを掴むように努力をしている会社もある。

【大西委員】

- ・ お客さんから直接配車の要求を受けるとか、「こういうタクシーを回してほしい」とかいうことが、一つ介護タクシーだとか福祉タクシーに繋がっているかと思う。
- ・ あと、この後も新たな需要に対してどう把握していくのかという時に、顧客ニーズの把握の仕方ということが非常に大事な事になるかと思うのであるが、一つは天候による状況や乗るお客さんが多いと思われる状況での配車との関係とか、それから交通渋滞・バスの運行の遅れに対する考え方とか、それから利用したお客さんがいちいち小銭を用意しなければならない、或いはお釣りをもらうという手間のことを考えると、電子マネーに対する積極的なアプローチが必要になってくるのではないかと、というようなことが実際に運転業務に当たっている運転手さんが情報をたくさん扱っている。或いは、会社で連絡を受けた方が扱っている。
- ・ そういうものを、こういう次の取組みへフィードバックしていき、情報入手に関わる点を多角化されていくような形を、現状の取組みとして今後されては如何かと思う。

【小林委員】

- ・ 今の大西委員の質問、いわゆるお客さんのニーズ云々ということについては、全て安心・安全・快適に繋がってくるわけである。それを我々事業者が提供する義務があるわけだ。
- ・ それで、例えば料金支払方法についての、一つの方法としてという話しが今出たが、これは各種カードが使えるような仕組みにもなっているし、現在、帯広市内で取り組んでいる状況で、あれが不足しているからダメですよと、言うようなものはほとんどない。
- ・ 中には、乗務員の言動如何によってサービスが云々という問題もあるが、いわゆる通常の提供しうるもの、それから求めているもの、これらはほとんど現在のところ、事業者としては取り組んでいるという状況になっている。

【大西委員】

- ・ 私の発言の趣旨は、顧客のニーズを的確に捉えるというために、運転手の方も含めて皆さんが情報収集したものを集めて、改善点に繋げて既に取り組んでいるから、こういうところに出ているのだと思う。
- ・ データ的に自家用車が増えて、人口が減っていると色々な状況が背景にあると思うの

- だが、なぜ乗らないのか減ったのかという顧客ニーズのメンタルな部分は、アンケートとかやっているわけではないので、この辺の事情というのは中々難しいと思うのである。
- ・ したがって、それらの状況を実際に聞けるというのは、実際にお客さんの声を聞く運転手の方、或いは配車を受ける方、そういう人達の声を的確に次の取組みに生かしていくということを考えていったらいいのではないかな、という意味である。

【竹下座長】

- ・ 不法駐車の話や、事故防止の話が出ていたので、赤岡委員から何か違法駐車の実態などありましたらどうぞ。

【赤岡委員】

- ・ 違法駐車等の話しは、最近あまり聞かない。
- ・ 私のほうでちょっと聞きたいと思ったのであるが、2ページ目の(3)の20年度収支状況で16社中9社が赤字とあるが、これは単年度か。

【事務局】

- ・ 専業だけではなく、他の事業をやっている例もあるが、私どもへはタクシー事業にかかる収支を毎年出してもらっているので、その中で20年度はこういう状況である。赤字黒字の規模・額の大小がどうなっているのかは触れてないが、現実的にタクシー事業はこのように厳しくなっている状況である。

【赤岡委員】

- ・ 運転手さんが厳しいというのも分かるのであるが、会社自体も厳しいというのが分かる。この協議会の目的は、できれば減車方向にということなのであるが、事業所のほうでもこの現状が続けば、撤退するという事業者も出てくるのではないかと、こんな状態が続けば、会社自体が撤退するという事態も出てくるのではないかと思ひ、心配になってこの数字を見ていた。大変厳しいのだということは再認識した。
- ・ 先ほど代行の話があったが、署内での話であるが、つい最近同じ場所(札内から音更の官舎まで)をあるとき運転代行を使った。またあるとき、タクシー代行を使ったところ、金額が半額だった。金額が全然違う、タクシー代行は安いと。そういうのがあれば、どんどんアピールすれば、タクシー代行も使われるのではないかと思った。ある会社のタクシー代行だったのだが、同じ距離走ったのに全然金額が違っていた、どうしてなのだろうと。
- ・ 帯広は全道の中でも一番運転代行の数が多い。69警察署があるが、第1位である。札幌中央署よりも多い。つい最近も新規申請があったので、どんどん増えている。中には止めていくところもあるが、総数的には決して減っていかないで少しずつ増えているような状況である。
- ・ やはり、増えていると言うことは、それなりにうまいから増えているのではないかと思うが、お客のほうとすれば、同じ使うにしてもタクシーのほうが安心だと思う。その辺、せっかくタクシー代行もあるので、アピールしてもらえればお客さんとしても使うのではないかと思うので、会社ばかりでなく協会としても進めていったらいいのではないかと、私としては思う。よく分からない人が運転代行をやっていることが結構あるので、それからみればタクシー会社がやっている方が安全・安心なので、どんどんアピールしてもらったほうがありがたいと思う。

【竹下座長】

- ・ 労働条件の話なども出ているので、羽生委員から何かあればどうぞ。

【羽生代理委員（十倉委員）】

- ・ 解雇、割増賃金、年休の相談はあるが、そんなに数が多いわけではない。やはり、製造業やその他の事業のほうが多い。皆無ではないが、タクシー業界が目立って多いと言うことはない。
- ・ 一時期、非常に問題になって、今も問題になっているが、最低賃金違反の相談というのは、私が4月に着任して以降無かったのではないかと、あったとしてもそんなに多くはなく、あまり問題になっていないかと思う。全部ではないが、そんなに目立って多いと言うことはない。

【北村会長】

- ・ 今、赤岡委員のお話のなかで、運転代行を頼んだら、タクシー代行より高かったとあったが、私どもとしては信じられない。どこをどう見ても、運転代行のほうが安いということがあって、如何せん私どもタクシー代行というのは、値引きというのができないので、実車賃走で走った分プラス代行料として1000円頂く、或いはキャンペーンを張った時に、1000円の代行料を500円にする、極論では代行料タダにするとか、せいぜいやってもそれくらいである。
- ・ それをやっても、運転代行のほうが安いから、我々の需要が増えてこないという実態が今まであった。今、お話聞くと、タクシー代行のほうがずっと安いというのを聞いたら、まだまだやり方によっては良いかなと。ある帯広の特定の会社であるが、5000円超えた分は運賃割引になる。通常は、上士幌まで行くとタクシー運賃1万円くらいであるが、5000円を超えた分は半額というから、それプラス1000円足したら少しは安いかな。やはり、タクシーのほうが高いか。

【赤岡委員】

- ・ 札幌から音更までだったらしいが、それで言われたのが、運転代行の料金体系はどうなっているのかと。タクシー代行のほうが安かったぞと。だから、間違いではないと思うのであるが。

【竹下座長】

- ・ それでは5ページに進み、地域計画の目標について、事務局から説明をお願いする。

【事務局】

5ページ～7ページまで読み上げ

【竹下座長】

- ・ 5ページの7ページ以下の各項目まで、意見があればどうぞ。

【木川委員】

- ・ 目標の大きな部分が、供給過剰だということと、その対策として、実車率をあげるためには減車が必要だ、ということなのだと思う。
- ・ それで、今日の日経新聞によると、昨日旭川でも同じようにタクシー特定地域の協議会が行われたようで、その時に旭川運輸支局のほうから減車した場合の乗務員の給与の試算というのが出されていたようである。それを見ると、2008年度の平均月収が14万6063円という数字になっているようで、実車率を40%にすれば21万6

467円になるという記事が載っていた。

- ・ 帯広も同じように40%の実車率を実現できれば、目標としての230万円の平均年収を超えるような金額になってくるのだらうなという風に思った。恐らく、そのような試算を支局のほうでされていると思うので、是非この目標に掲げている減車、適正化を事業者の方自ら目標を立てて取り組んで頂くことが大事なのかなと思う。
- ・ もし、その試算などあればお願いします。

【竹下座長】

- ・ これに関連する質問で何かあればどうぞ。

【大西委員】

- ・ この目標のところは、正にここに書かれているとおりの方向性が出されているかと思う。安定的な事業経営を図っていくということについては、ここでいう車両台数の適正化ということであろうし、そのことによって運転者の給与を含めた労働条件が改善されるということであれば、大事なことかなと思う。
- ・ 消費者協会のほうとしては、タクシーサービスの活性化というところで知恵を出すことによって、利用者の満足度を高めて利用率を上げることに繋がるということが大事なところかなと思っているので、ここで出されている事業者間の適切な連携、共同事業というのも大事な部分だと思うので、具体的にどういう風に進めていくのかということも含めてお願いをしていきたいということと、先ほど話したが、顧客ニーズというのは常に変っていくので、それを的確に把握しながら事業運営に生かしていくのが大事なことだと思っている。

【北村会長】

- ・ 前回、大西委員から出ていたが、議論するものがちょっと違うのではないかと、というご意見を、私は誠に同感だと思った。減車ありきが運収を上げるのか、そうではないのではないかと。
- ・ やはり、利用されるお客様方がタクシーを敬遠しているわけではないのだろうが、社会背景や経済状況の中で、タクシーを3度乗るところを2度にしようとか、懐が締まっているのではないかなと思う。したがって、タクシードライバーさんも、言葉は悪いが、極端に言えば、稼いでナンボと、運収が上がらないと我々の取り分・配分は少ないのだ、というのを体が覚えているわけである。したがって、従前は1台の車両を1日くまなく市中を営業していれば、3万5000円や3万7000円稼げたものが、今は一生懸命背中丸めても2万円なるかならないかだ、と言う状況を改善させるためには、需要を惹起させなければならない。しかし、この経済環境で需要が落ち込んだというのは、中々それを回復させるというのは難しい面もあると思う。
- ・ ただ、大西委員がおっしゃるように、タクシーはもうちょっと使いようによっては得なのだよと。1台の自家用車をフルに使うよりは、タクシーをフルに使った方が年間経費、持ち出しは少なく済むのだよ、と昔から言われてきている。
- ・ 帯広市ハイヤー協同組合では、市役所に、公用車使うよりはタクシーのほうが得ですよとお願いに行った経緯もあった。しかし、利用者の立場で考えると、色々ある。タクシー乗って、金銭的には安上がりかもしれないが、自家用車で走らなければならないという面もあったりする。昔、今の市長さんではなく、別な市長さんには、はっきり言われた。「タクシーでは大事な話をする時他人が乗っている。しかし、公用車の場合は、そこは会議室でもある。」その話を聞いた時に、なるほど、それでは民間の車両を使うわけにもいかないな、公用車に頼らざるを得ないのかなといったこともあり、我々は一步引

いてしまったが、ただ最近では地方の自治体の町村長さんは議会で承認を得られればその地域のタクシーを活用しているという場合がずいぶんあるので、そういうことを考えた中で、行政が示した地域計画の目標は、我々事業者としては襷を締め直して取り組んでいきたい。

- ・ ただ、何度も言うように、経費のかからないものはすぐにでもやる。ただ、経費のかかるものは、受益者負担で回収しようとする、相当な金額になる。最近の決算を見ると、我々事業者の半分以上は赤字になっている。このまま2年3年と続くと、最後はやめる事業者も出てくる。やめる事業所があれば、何台か減車になるが、ではそれを待っていて良いのかという話でもない。やはり、行政がお示しになるように、ある程度の計画性をもった、利用者が使いやすいタクシー業になんとかしていきたいと思う。これは、乗務員の皆さんも大変だと思う。

【柴田委員】

- ・ 今、会長の話があったとおりなのだが、実際、私たち乗務員として働いているときに、ここにも色々問題がある。あちこちで客待ちというのをやっているが、結局それでワンメーターだったら、ムツとくる運転手が増えてくる状況がある。同じ場所に1回入っても、1万円でも530円でも、1回は1回である。それは、売上げが少なくなるからそういう問題が出てくるのである。これが、売上げがどんどん上がっていれば、ワンメーターくらいなとも思わないのである。実際、1日走って1万円くらいだったら、給料なんてしれている。
- ・ 今、会長が減車しないでそっちの方向、と言われるが、このままでいくと、会社がつぶれる前に運転手がつぶれるのではないか。実際、この帯広交通圏で、家族を持てるという状況ではない。うちの会社にも30代40代の者が居るが、ほとんど単身である。なぜかといったら、結婚しても生活ができないのである。その辺を、経営者はどう思っているのかなと、実際私たちは思う。それなのに、若い人が入ってこないのは当たり前ではないか。入ってきても1年2年で辞めてしまう。本当に、早急に運転手さんの給料を上げるような方法をとらない限り、いくらサービスサービスといっても難しいところがあると思う。これは、本当に運転者個人個人によって違うと思うが。
- ・ 最近、乗車拒否というのはあまりないが、実際そういうのがどんどん出てくるのではないかと思う。夜になったら、街の中に早く戻ってきたいというのもあるので、早く送って、早く戻ってきたら、やはりそれはサービスではない、安全ではないですから。そういう結果がどんどん出てくるのではないか、そして秩序が乱れるのではないか。運転手さん同士の場所の取り合いになる。そのため、交通渋滞もこれから増えてくると思う。
- ・ したがって、早急に運転手さんの給料体系を何とかしてほしい。だけど、今の状態で上げるといのは、会社の利益がない中で難しい。では、どういう風にするのですかということである。そこには、減車という結論になるしかないのではないか。直球にやるのであれば。

【竹下座長】

- ・ ただ、この協議会は減車するための協議会ではないことは、ご存知のとおりである。法律上もできないことになっている。このようなサービスなどで、活性化をして機能を回復して頂き、その結果が減車などに向かっていけば良いのかなと思う。ただ、ご存知のとおり、減車が目的とするわけにもいかないのご理解願いたい。

【事務局】

- ・ 先ほどの、木川委員の質問について、適正と考えられる車両数の効果ということで、

札幌その他の各地域におけるのと同じような算出方法で、平成23年度の運転者給与の算出を行ったところ、402両にした場合で日勤運転者が137万0884円で隔日勤務運転者が143万0487円、344両にした場合で日勤運転者が160万2021円で隔日勤務運転者が167万1674円、301両にした場合で日勤運転者が183万0881円で隔日勤務運転者が191万0485円となった。

- どれをとっても低いのではないのかという風に思われるかと思うが、実は適正車両数の計算が平成20年度現在の数値を元にはじき出しているわけであるが、そのあと2年間需要が減少し続けるであろうという想定のもと、平成23年度現在の算定をしているので、当然総営業収入の推計値が低い。87～8%までダウンしたのを元に算出しているため低いのだというのが1点と、それからもう1点が、1台を2人が使用するという前提で算出しているが、平成20年度の輸送実績等から試算すると、大体車両数と運転者数の比率が1.9くらいということで、実は帯広交通圏の実態としては1車2人より実際は運転者数が少ないということから、単純に前回の資料で出した運転者給料の平均値については少し高くなっている。只今の試算では、それが1車2人なので、その分運転者給料が割引かれる、という形になっている。

6. 議題(3)その他

【竹下座長】

- 今後の進め方を事務局から願います。

【事務局】

- 本日提示した骨子案に、本日各委員の方から色々ご意見、ご指摘等頂いたので、それを踏まえて修正・追加等をして、次回の第3回協議会においては、地域計画案ということで提示し、皆様方にご承認頂ければと考えているので、よろしく願い申し上げます。
- また、その場で今回の地域計画案の提示ということでは、なかなか審議が難しいかと思うので、大変時間的に難しいが、極力早く地域計画案という形で委員の皆様方に事前に配布させて頂き、ご意見等を頂戴した上で、協議会を開催したいと思う。

【竹下座長】

- 次の3回目で、地域計画を作成するというので、もちろん、異論が出た場合は第4回ということであるが、一応、目標としては3回目で承認頂くと。これについて、何かご意見はあればどうぞ。

【木川委員】

- ご説明頂いたとおり、実車率を色々試算されても、そう簡単には収入には至らないところかなと思った。タクシーの利用・活性化を図る取組みも大事だと思った。
- それと、目標の達成時期、実施期間であるが、この計画を立てたのは22年ということであるから、短期というのは1年間ということ、平成22年度ということか。それと、中期というのは23年度までということか。

【事務局】

- そのとおりである。

【赤岡委員】

- ・ 警察のほうからは、これからの高齢化社会ということで、高齢者の運転免許返納制度というのを、事故防止の観点からやっているが、先ほど言われた需要の掘り起しの関係で、高齢者の方が車を持つよりも、タクシーなりバスなりを使った方が割安だよ、といった場合に、例えば月単位・半年単位・年単位でいくらという風に各会社と契約して、1日病院往復するのに使えますよ、というようなことはできるのであろうか。今、1回乗っていくらというのを、月や半年でいくらという形で会社と契約して、というのはできるのだろうか。

【事務局】

- ・ 現行制度上では、タクシーメーターによって走った距離だけお金を頂くことになる。月単位でまとめて後払いというのは契約上可能であるが、基本的にはお客さんが実際に利用した距離に応じて頂く。同じところを決まって利用する、ルート別運賃ということで設定して、その金額で固定してやるというのは可能であるが、今言ったように、何回までだったら月でいくらとか、年間契約でいくらというのは現行ではできない。

【北村会長】

- ・ GPSはタクシー業界の中では非常に画期的なものである。このGPSのそもそもの出だしは、警察のパトカーの所在位置を確認するためにこういうのを開発したらどうか、というのから来たものである。自分の会社の車両が、帯広市内地図に貼り付く訳であるが、今どの方向を向いているかも分かる訳だ。それから、今空車だったものが、ドアを空けてお客様が乗ってメーター倒した瞬間に乗車に変る。そこまで分かるわけだ。そういう良いものだということで、それなりの規模、即ち30台～50台くらいの台数を抱えているところは導入を始めていった。
- ・ 先ほど、顧客管理でお客様の了解を得た上でお客様の情報を入れると、電話が鳴った瞬間に何処どの誰々さんから今電話が来たと、住所から全て分かる。ただ、これも我々は及びもつかなかったのだが、最近は携帯電話なのである。それぞれのお客様を抱えている事業所で、2000件、2500件の個別のデータを入れておいても、携帯で「頼みます」と言われたものは、お客さんが携帯で頼んだらどこから頼んでいるのか全然分からないわけである。
- ・ そういうことがあって、携帯がどんどん普及しており、最近聞いてみると、「固定電話をもう無くしました、親子もみんな携帯持っているよ」と、そういう家庭がどんどん増えてくると、最終的にはGPSを使った1000万だ、1400万だとかけた機械もさほど効果が無いかなと。ただ、安全面では、どの車両がどの辺を走っているというのが分かるから、昔から見ると便利なものである。中々大変な面もあるが。

【竹下座長】

- ・ それでは次回日程の説明を。

【事務局】

- ・ 次回日程であるが、3月上旬から中旬を予定している。

7. 閉会

【竹下座長】

- ・ 各委員に皆様におかれては、活発な議論を頂きありがとうございます。前回は申し上

げたが、この会議の議事については北海道運輸局のホームページに載せることになっているので、ご了承をお願いします。それでは、第2回の協議会の議事を終了させて頂き、会長に進行をお返しする。

【北村会長】

- ・ 長時間にわたり、竹下座長におかれては、議事の進行誠にありがとうございます。それぞれの委員さんから活発な議論を頂き、貴重なご意見ご指導を賜り、大変ありがとうございます。本日は以上をもって、第2回協議会を閉会する。本日は誠にお疲れ様でした。