

第4回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

兼 第8回帯広地区タクシー協議会 議事概要

日 時：平成22年12月7日 10:00～12:00

場 所：帯広市ハイヤー会館2階会議室

1. 開会

- ・北村会長による挨拶
- ・事務局より協議会成立の報告及び配布資料の説明

2. 議事

【竹下座長】

本日の議題の「帯広交通圏における地域計画の進捗状況について」、資料ⅠからⅤまでとなっていますが、事務局より一括して説明を受け、皆様のご意見等をいただきたいと考えています。

【事務局】

－ 資料Ⅰ～Ⅴ説明 －

【竹下座長】

それではただ今事務局よりありました資料説明の中で、地域計画や再構築の進捗状況、活性化の取り組み含めて、全体で何かございますでしょうか。

【徳本委員】

さきほど配布しました最低賃金の資料について、ご説明します。最賃は生活保護との開きがあるという議論の中で、今年も上がっています。バブル崩壊以降、毎年10円ほど上がっている状況です。民主党に政権が代わって、6月18日の閣議決定で最賃は1000円を目指すという事ですが、当面は全国800円を目指すということになりました。そういう状況にあるという資料でございます。

【竹下座長】

最低賃金も含めて、何かございますでしょうか。

【柴田委員】

最低賃金の話もありましたが、生活保護は33歳男性で奥さんと子供がいて、平均246万円くらいなんです。タクシー運転者の給料はそこまでいっていません。半分くらいのもんもあります。ある会社には2つの仕事を掛け持ちしている者もいます。そういう生活をしているのです。そんな状況でいいのか。これで本当に公共交通の運転手でいいのでしょうか。この辺をもっと考えてほしい。これを変えるにはやはり台数だと思います。先日の土曜日、繁忙期のはずが、車がずらっと並んでいました。台数が多いのは目に見えています。減車に対する対応をしない各社にはもっと考えて欲しいです。

【竹下座長】

最低賃金の話から、適正車両数という話ですが、その他にご意見ございますでしょうか。

【徳本委員】

タクシー業界の中では、最低賃金で問題になる者もいます。稼いでいる人はいるんですが、全体の中ではパーセンテージは低い。そういった中でタクシーの運転手というのは最低賃金に近いという状況ではないかと感じています。帯広市内では流しはあると思いますが、郡部になるとビジネススタイルが違ってきますし、相当厳しいのではないのでしょうか。郡部の会社は町村によって維持されているのではないのでしょうか。

【小林委員】

これについては、最低賃金については各社とも収入は伴わなくても最低賃金は守らなければならないということでやっています。今監督署さんがおっしゃったように周辺町村はスクールバスなどでなんとか維持しているのは事実です。最低賃金については、なんとか生活保護費を下回らないようにしておりますが、経営者としては、給料を支払えるだけの収入があるかどうか。車両数を減らせば収入は増えるかといえばそうでもないんです。いわゆる収入に対して時間当たりいくらという額が上がっていくと、これは経営が成り立たないんです。そのへんのことを考えると、どうやってクリアするのか。時間を短縮すると乗務員の給料はその分下がります。その辺が我々にとって悩みの種です。なかなか打開策は見つけれられません。

【竹下座長】

確かに打開策はすぐには見つけるのは難しいですね。

【木川委員】

確かに台数を減らして単純に収入が増えるのかというのはわかりません。やはりタクシーは使いたいときにすぐ来てくれる台数がある、というのが利用者にとってはサービスであると感じます。かといって需要を見ると利用者は減っており、いずれにしてもこれからは高齢化が進んで、タクシーは重要な足となるので、台数を維持しながらこの事業が成り立っていく方法を考えなければいけないと思います。打開策はなかなか見つからないので難しいですが、やはり高齢者の足としてのタクシーを維持していくべきというのは間違いないことではないでしょうか

【竹下座長】

そうですね、高齢になって運転ができなくなると、タクシーやバスは大事な足になると思います。

【大西委員】

それぞれ特定事業計画の中で、タクシーを利用していただけるよう魅力アップのための取り組みをされているのは良いことだと感じます。需要喚起というのはなかなか難しいのですが、行政機関や民間の大手企業さんが日常使われる車の導入を、視点を変えて、短時間であればタクシー・ハイヤーを使っていただくですか、行政機関も協力してタクシー・ハイヤー事業をともに支えあっていくことが大事ではないのでしょうか。減車だけでは経営をペイすることができないのは事実ですので、タクシーの魅力づくりと、地方公共団体や企業によるタクシーの活用も含めて、手を組んでやる必要があると思います。禁煙の取り組みについては、利用される方にとっては効果はあがってきていると思いますので、もっ

と実効性のある取り組みに結びつけるように関係機関でも協力する必要があるのではないのでしょうか。

【竹下座長】

減車だけでは解決しませんし、経営もしていかないといけません。魅力あるタクシーづくりというのはやはり大事かとは思いますが。

【柴田委員】

今、大西委員もおっしゃいましたが、魅力あるタクシーにするには運転者の質の問題があります。実際には各社運転者はある程度数はいるので、各社あまり考えませんが、苦情の多い運転者は決まっています。そういった運転者を排除しなければ運転者の質は上がっていかないと、ハイヤー協会でもそういったことをやらないといけなと、考えます。

【小林委員】

運転者の登録制度については、協会でも議論したことはあります。しかし、費用の問題があります。確かに先のことを考えてやっていると、とは思うが、現在先に投資する余裕がないのが現状です。悪質運転手の排除は確かに重要です。逆に魅力のある産業にして若い人がもっと入れる職場にしていかなないと、とは考えます。これはなかなか実行できないだけで、どの経営者も考えていることだとは思いますが。

【北村会長】

とにかく今は難しいですね。台数を減らしても会社の収入は変わらない。台数を減らして、乗務員は少しは潤うかもしれない。潜在的需要を掘り起こすには、認可を受けて割引をするというのも悪いことではないのではないのでしょうか。みんなで割引すると意味がないのかもしれませんが。

【徳本委員】

収入は毎年減っているんで、減車をしなければ最低賃金を守れなくなります。確かに最低賃金がどんどん上がるのというのは、本当にいいことなのかはわかりませんが、上がるのは事実です。減車をしないでいくとなると、総収入は同じであるので、あとはどの会社が潰れていくのかということになってしまいます。少なくとも、減車は最低賃金を守るための選択肢としてはあります。企業努力という意味で、いわゆる勝ち組という会社が存在していると思います。必ずしも働く乗務員にとっていいかはわかりませんが、会社の経営手法としては社会のニーズに合っている部分があるのではないのでしょうか。今までのタクシー会社の手法では勝ち組にはなれません。需要を喚起するには、例えば高齢者用にタクシー119番のようなサービスなど考えられるのではないのでしょうか。

観光でいえば、おそらくタクシーの運転者さんは観光地や名所などプロですので、タクシー会社が観光案内所を作ったりして、そこでプランを提案してお客さんを連れていくということもできるのではないのでしょうか。なかなか地方ではバスの本数も少ないので、地理に詳しいタクシーならではのサービスなのではないのでしょうか。色々呼び込むような対策が必要です。何もしなければ何も起きません。まだまだ十勝には観光も含めてチャンスがあると思います。

【竹下座長】

台数を維持しながら、労働条件を保てるようなそんな仕組みが大事だという話や、やはりいつでも使えるというのがタクシーでありますし、魅力あるタクシーづくりには観光も活用したものも考えていかないといけませんね。その中でももちろん運転手の質の向上も大事ですという意見も出ております。

【小林委員】

総論では減車は賛成で、資料を見ますと、実働率は平均で79%です。これは2割の車が遊んでいる状況です。ところが、会社によっては100%近いところもあります。そういう差もあるので、全体で見ればこのくらい減車してもという議論になるでしょう。確かに協議会では供給過剰の話もメインですが、法的強制力がありません。皆さんで話しなさいという程度です。規制緩和で台数が増えて、そうかといえば今度は協議会を作って話しをなさい、という事です。これでは会社の規模や稼働状況はそれぞれありますので、足並み揃えて減車とはなりません。

確かにこのまま手をこまねいては会社が潰れるかもしれないというのは気づいています。

【徳本委員】

景気や時代の流れで潰れていく産業もあります。しかしその業界全体としてどうするかというスタイルの中で、全部が全部儲かっていない訳ではありません。中には勝ち組はいます。ただ、勝ち組だけでその業界が成り立っていくということにはなりません。やはり企業経営は先を見て知恵をしぼってますし、常に判断しなければなりません。業界の中で足並みが揃わなければ共倒れになってしまいます。例えば観光でいえば勝ち組になっている観光地はみんながみんな頑張っている。儲かっていないところも儲かっているところもみんな頑張っている。何もしない今の状況の中では、これはこのままいって共倒れになってしまうと感じます。

あとはタクシーという狭い業界の中で、業界だけではどうにもならないこともあると思いますが、少なくとも業界で足並みが揃わなければ、うまくいきません。どこかが潰れれば自分のところが儲かるという会社ばかりではこの業界は厳しいのではと感じます。いざ生き残った会社に、誰か力を貸してくれるかということ、そう簡単にはいかないと感じます。

【松倉委員】

減車問題でいうと我々個人タクシーはそういった概念はありませんが、現実には資料にあるとおり毎年個人タクシーは減っております。シミュレーションをすると5年後くらいにはさらに10人ほど減ってしまう。自分たちの組織を維持するにはどうすべきかという、やはり法人タクシーに元気になってもらうしかありません。今の状況では先行きは危ない。

地域の公共交通機関というのは、色んなところに目を向けなければなりませんし、木川委員もおっしゃいましたが、タクシーはいつでも誰でもどこからでもというのも必要でしょうし、十勝の地域性を考えますと、小林委員の発言も重要でしょうし、それをこれから本当にどう考えていくかだとは思いますが。

【赤岡委員】

代行に関しては、今年度は実質2社増えました。代行も会社によって差があります。うまみがあるから新規があるのだと感じます。新聞で見ましたが、札幌圏は10%減車したとありました。札幌の規模と比べても事情は違うでしょうし、徳本委員のおっしゃったように何かしなければならぬと思います。その何かというのが難しいですが。

【松倉委員】

代行は簡単になれます。タクシーも今免許制に戻す流れですが、一方で代行はどんどん増えるので、なんとか適正化をお願いしたい。

【桑島委員（代理）】

代行はタクシーの片道より安いので利用者としては安い方がいいので、利用します。これ以上値下げ合戦をしても仕方ないですが、郡部の会社としては厳しいです。

【柴田委員】

先週の忙しいときにタクシーはずっと並んでいるのに、代行はどんどん動いていました。

【大西委員】

別な視点から一つ、新しいサービスとしては子育て支援や障害者、高齢者といった交通弱者の方にはタクシーは大事な足です。市にはそういう補助もお願いしたいとは思いますが。

【竹下座長】

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。色々なご意見が出ましたが、これから本当に何か考えなければなりません。

事務局から連絡事項はございますか。

【藤田】

次回のフォローアップ協議会については、特定事業計画の実施時期がほとんど10月ですので、それから1年後ということで平成23年10月、11月頃の開催を予定しておりますが、詳細については改めてご連絡差し上げたいと思いますのでよろしく願いいたします。

【竹下座長】

ありがとうございました。

委員各位におかれましては、大変活発なご議論をいただきありがとうございました。

本日の議事概要は北海道運輸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いいたします。

それでは進行を会長にお返しします。

【北村会長】

竹下座長におかれましては、議事の円滑な進行、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、貴重なご意見等をいただき誠にありがとうございました。業界紙などではタクシーの新たな法律についても政治の場で検討されていると報道されていますが、いずれにしても利用者利便のため・タクシー業界の発展のため・またはそこで働くタクシー乗務員の労働環境向上のために、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。

【藤田】

以上をもちまして、第4回帯広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。