

第3回札幌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12日 13:30～ :

場所:北海道ハイヤー協会3階大会議室

出席者:委員・随行者・事務局 33名、オブザーバー(タクシー事業者等) 37名

マスコミ: テレビ関係 1社、新聞社 2社、業界誌等 1社

【尾澤会長】

定刻となりましたので、ただいまから第3回札幌交通圏タクシー適正化・活性化協議会を開催いたします。

委員の皆様方には、たいへんお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

本日は、前回事務局よりお示した「地域計画の骨子案」をもとに「地域計画素案」をご提示し、委員の皆様にご議論を頂く予定です。どうぞ忌憚のないご意見、ご指摘をお願いいたします。

それでは、これより第3回協議会の議事に入ります。千葉座長、よろしく願いいたします。

【千葉座長】

本日はそれぞれのお立場から広くご意見を頂戴して参りたいと思っております。

進め方について何かご発言ございますか。

【加藤委員】

第1回・2回と熱心なご討議があったわけでございますけれども、前回は時間が30分以上延長したということで意見の偏りというか、持ち時間の偏りがあったようでございます。この適正化活性化協議会は利用者の皆様の意見というものも大変貴重なものだと思っておりますので、バランスよく意見を頂けるよう座長をお願いしたいと思います。

【千葉座長】

それではできるだけバランスよくということを考えながら進めて参りたいと存じます。

議事に入ります前に、前回、松任委員から「議事を報道機関に公開してはどうか」というご提案がありましたが、事務局とも相談した結果、各委員のご発言に正確性を期すため、協議会終了後に議事録をご確認いただいてから公表するという現在の方法を続けることといたします。

情報開示ということは大変大事なことと思っておりますのでそれを原則として、また一方でできるだけ誤解のないようなご主旨を十分反映した形で情報開示をするということも当然といえば当然ということとして、あり方を考えたときに、現在のやり方がよろしいのではないかと進めさせて頂きたいと思っております。

- 「地域計画素案」について、事務局より説明(資料2) -

【千葉座長】

前回の議論を踏まえて、少し書き込んだところ、あるいは数値等を最新の情報に差し替えたところがございます。だいたいが資料が長うございますが修正部分、その他前回の議論も踏まえて、とでございますけれども、と についてご意見なりご質問なり頂戴して、その後 についてのご意見を伺いたいと思っております。よろしゅうございましょうか。

それでは、まず の基本方針というところについて、それからそれに対応しまして の目標というのがございます。この2つのことについて、まずご意見なりご質問なり、あるいは先程修正がさ

れたところの聞き漏らし等の確認でも結構でございますので、ご発言頂ければと思います。

【鈴木委員】

この基本計画の素案について、大筋賛同する立場で発言したいと思います。東京は第4回(協議会)が終わりまして、地域計画が作成され、減車・休車に向かっているという報道がなされています。ただ、その数値が20%程度と報道されています。東京は日車一日当たりの売り上げが4万円を超えるような地域であり、札幌の場合ですと昨年の10月でいうと2万4千円くらい、また、前回の資料「適正と考えられる車両数における効果等」の中で出されたものでは、案1で200万円程度ですし、案2でやっと250万円、案3までの減車がなされてやっと270万円です。270万円ということは、北海道の平均男性と比べると、200万円程度年収が少ないということがありますので、この地域計画案に出ているように、適正な台数に対する供給過剰の解消ということを積極的に盛り込んで頂きたいということと、また、当然減車をすると雇用の場が狭まるという中で、解雇だとか雇い止めだとかそういったものが巷間、噂の中で出てきているところではありますけれども、案の中にもありますように、1車両の効率ということで、隔日勤務又は1車2人、1車2人になると1両あたり2.5~6人の人が必要なのかなという気がしますけれども、昼勤務と夜勤務とうまく組み合わせ、雇用の確保ということが求められると思いますし、また事業者によっては100%稼働しているから減車をすると労働者を解雇しなければならないというようなこともいわれています。我々は労働組合です。雇用がまず守られなければならないということと、それから(稼働が)100%で解雇しなければならないということであれば、ぜひ新規採用を完全に止めた中で、減車を制度化、きちんと進めて行けるような検討をして頂きたいと思います。

基本的な計画案に基づいた中で、出来るだけ特定事業計画の中に各事業者が雇用と減車を実施しやすいような地域計画を補完できればと思います。

【平山委員】

冒頭でこの協議会について公開という部分で話がありまして、座長のいわれたことがちょっと分からなかったですが、公開することによって確実性というか適正という話でしたか、何が問題になるから公開できないという話だったんですか？

【千葉座長】

それはですね、積極的に報道機関にこの会議の様子をお伝えしていくことをしてはどうかという発言が前回ございまして、それについてはもちろんそのようなスタンスで参りましょうということで、報道機関に対する情報開示・情報提供ということのお話しでございます。そのやり方についてですが、発言を頂いたものを検討せずそのまま、ということに致しますとちょっと主旨が違つか、ご発言した本人がもう一度確認したいとかいうことがございますので、議事録として整理をして、これで間違いのないといった形のもを積極的に報道機関にも情報提供していこうと、そういうことで、従来そういう方法を取っていたわけですが、今後もそういう方向でやらせていただいでよろしいか、という趣旨であります。

【平山委員】

今私たちが陥っている一番の問題というのはいわゆるご利用者の感覚からずれているということが、一番大きな問題だと思うんですね。その意味で、積極的にご利用者の皆様は今タクシー業界はどういうことが行われていて、何が起きているのかということを知りたいかなければならないんです。私も事業者ですから、ご利用者の皆様方が何を考えて何をタクシーに求めているかということ把握して分析して事業をしていかなければならないんです。そういう意味ではどんどん公開すべきですよ。その間にしか我々の指針というものを出せないんです。いったいどこに行こうとしているのかということ、利用者の方に向かっていくことしか私たちの道はないと思

ます、他に何かあるんですか、という話です。この密室の中でそれが話し合われて、その指針をなくしてしまって、我々はいったいどこに行くんですかということを疑問に感じましたから今お話しさせて頂いたんですが、

【千葉座長】

基本的には今ご発言頂いた方向で進めて参りましょうということで、的確に情報開示をする、ということですが、

【平山委員】

それはここで決めるということはないということですか、

【千葉座長】

いや、もちろん自由にご議論頂いて、自由闊達な議論を頂戴して、そしてご発言の主旨等を確認した上で、その整理が付いた上で、間違いのない形で積極的に情報開示をしていこうということです。

【平山委員】

もう1つ聞きたいんですけれども、先程協会の事務局の方がおっしゃられていましたけれども、タクシー業界では過去に、私の感覚では同じことを繰り返しているんですね。それで必ず出るのが利用者の利便性向上という話なんですね。その度に、それが向上してきたという雰囲気は全くないんです。で、今回も利便性向上という話が出ているんですけれども、その個々の部分についてはお話しされていましたが、今回それが実行できるという裏付けは何なんですか。言葉では言っておられますけれども、その辺を具体的に実行される議論をしているのかということについてお話を伺えたらと思います。

【千葉座長】

それでは具体的な のところについて、もう少し実行の可能性なり担保をどういった形でやるのかというご説明を頂けたらということですか、

【平山委員】

過去のことを踏まえて、少なくとも利用者が、タクシー問題はどうなった、タクシーは良くなったという話はあまり聞かないんですね。それはなぜだと思いますか、という話です。

【千葉座長】

それでは事務局さんの方から補足的な説明をお願いしたいと思います。8ページ以降と考えるとよろしいですか。いろんな細かい対応策が列記されておりますが、この点についてということでございますが、

【事務局(札幌ハイヤー協会専務)】

今ご意見を頂きましたが、私どもとしましては接客その他いろんな部分も含めて努力して参りました結果、そのことによって利用者のサービス改善・向上になっていないという指摘は無く、特に苦情の関係につきましては相当減ってきているということで、一部の方々がそういった状況の中で交差点に停まったりということがあって、交通渋滞等違法な行為をしていることについては今後も監視を続けていきたいと思っておりますので、そういった部分で利用者の方々からタクシーが改善されていないじゃないかというご指摘は無いというふうに理解しております。

また、特定事業、その他の事業につきましては各事業者が取り組めるように列挙したということ

ですが、これを各事業者がすべてやるということではなくて、既にデジタル化しているところや、それから IC、電子決済にかかわる部分もありますが、平成24年の9月いっぱいまでに、業界として、事業者として取り組まなければならないということも特措法の協議会の特定事業ということでございますので、基本的には各事業者が出してきた特定事業計画につきましては、実現可能という部分を前提に進めていきます。あとは経費上の問題とかそういったこともございます。これについては物資等あっせん、そういった援助・支援等も受けながら進めて参りたいと思います。いずれにしても今回、労働者の労働条件の改善、1台あたりの運収の改善、それによって先程言ったような若年層も入れるような産業構造にしたい、また、防犯教育につきましても現在コンビニ等においてはタクシーがそこで休憩することによる抑制、防犯カメラ・社内での防犯教育でも十分發揮していますし、それから老人の方・女性の方からもタクシーに安心して乗れますねということも聞いておりますので、そういった部分をあわせて今後とも努力をしていくということです。多少足りない部分もあるかと思いますが、それにつきましては各地域ごとによって事業が違うということもございますので東京のものとは相当違ってはいますが、出来るところを積極的に取り組んでいきたいと思っておりますのでご理解をよろしくお願ひしたいと思ひます。

【千葉座長】

事務局の方から補足の説明があります。

【事務局長(自動車交通部長)】

特定事業は、各事業者から私ども運輸局の方へ特定事業計画を出して頂いて、私どもで承認を致しますので、特定事業計画の進捗状況については逐次報告を求めるということになるかと思ひますし、この協議会についても、地域計画作成後も定期的に会議を行って進捗状況を事業者さんから報告を頂くということも考えてございます。もちろん、一番最後の14ページに書いてございますけれども、「タクシー事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の必要な措置を的確に実施する」ということも私どもで考えてございます。具体的にはそのフォローアップと検査処分その他の必要な措置という両面からチェックをしたい。

【千葉座長】

では渋谷委員

【渋谷委員】

消費者の利便性ということで、タクシーを急激に使わなくなったということではないわけですね。タクシーは使っている人は使っている、増えているか減っているかということでは、決してそんなに大きく減ってはいない。ただ、自粛という意味で経済がちょっと落ち込んでいますので、その部分で節約しようという家計の中での落ち込み部分はあろうかと思ひます。乗る人が減ってきている…、ということで一概に規制強化されるのは、もうちょっとご覧になった方が良くはないかなと思ひます。

細かいことが意外とタクシーに乗る人の分かれ目になるわけで、例えば、タクシーに乗車するとシートベルトを付けてくださいと言われます。それで、シートベルトが付けやすいようなタクシーになっていますが、残念ながら、1台もなっていない。皆さんタクシーのシートベルトを付けるところは付けにくいし、外すときも外しにくい。それはタクシー業界そのものの経営状態と車の転換ということで徐々になっていくかと思ひますが、車の業界に対してもきちんと、こういう形のをタクシー用に造ってくれという要求も出されることもひとつではないか。細かい部分の利用者のアンケートというものをかなり具体的にお分かりになると利用というものについてもう少し見直しが出る部分があるのではないかと一つあります。

それともう一つは、介護という部分がこれからますます増えて参ります。介護保険制度の中の介

護タクシーもありますが、そうではなく、一般のタクシー会社で「介護」タクシーということで運行されている部分があります。もう1つは買い物タクシーと称して、買い物を頼まれて、お客さんから「何と何を買ってきてください」と頼まれて買い物に行って、その品物を届けたときに品物代金とタクシー代を払うという形を実際にやってらっしゃるところもあります。そうすることで新しい分野・方法で顧客を開拓するという点についてももう少し、努力頂けたらというふうに思うんです。確かにタクシーの台数が増えまして、お給料というか運転手さん達の単価が低くなったという話は十分に聞いておりますし、問題であるということもありますし、なおかつ新規参入がそれでも収まらないというところに制限を設けるべきではないかという話もどこかでは聞いておりますけれども、その部分に関してももう少し利用者側の立場に立ったということで、もうちょっと底辺のところでお考え頂けたらというふうに思います。タクシーをつかまえる時や乗る時にどこら辺あたりに車は停まるんですよとか、どこに行ったらつかまえられるんだろうとか、そういうことで困っている子ども連れの方とかもいらしゃいます。そうすると、大体そこに行けば、「タクシー乗り場」となっていないくても大体そこら辺は停まってくれるとかということもあります。もう一步深めて頂けたらと思います。

【千葉座長】

いわゆる多面的なタクシーサービスの開拓には、様々な方法があり、例えば車両メーカーに改善をして頂いたり、あとはタクシー乗り場のことについては道路整備のことですから、それと関連させながら充実をさせていくということも必要になってくると思います。それぞれの関係機関と協力しながら少し多面的な方向で、というご発言だったかと思いますが、藤田委員、例えば道路整備のことですと、自治体の交通施設整備の面で様々なことと対応しながらタクシーサービスの向上に資するという点になるかと思いますが、そのあたりはいかがですか。

【藤田委員】

そういう点につきましては、例えば優良ドライバーの専用カープールとかですね、そういう良い意味での差別化をするという政策方針がきちと打ち出されていますので、渋谷委員も居られますけれども、非常に利用者視点に立って、利用者の方が良好なサービスを選択するという機会が担保されるという意味では、非常に熟した計画になっているなという気が致します。

私がちょっと気の付いた点は に入ってしまうかもしれませんが、特定事業というのは、この地域計画を踏まえて各タクシー事業者さんたちがどういったことを出来るのかという部分で計画を樹立していくということだと思います。私ども行政がこの場に身を置いて議論に参画していくとすれば、【その他の事業】という部分をどう行政としてやっていけるのかということです。石狩市の場合は街としてもそんなに大きくないですし、軌道系が走っているわけでもないわけですしタクシーのカープールだとかといった部分、ハードの部分は難しいんですが、例えばということで今日は頭を絞って考えてきているんですが、ドライブレコーダーを積んでいる車両というのは結構あり、行政上の利活用を考えたときに、交通安全教育に関する点に有効だと思います。個人を特定されないように画像処理などは当然必要になってくると思いますけれども、今問題となっているのは通学に使っている自転車交通のマナーが本当に悪い人がいて、そういうものを学校教育の場で、実際どういうふうに乗って自転車が跳ね上げて、人がダメージを受けるのかということを見るとそういうふうは無秩序に自転車に乗ってはいけないということが、よく分かるということ、石狩市でも実際、地元のタクシー事業者にご協力を頂いてそういったものを試験的にやっています。非常に受け止める側としても教育的効果のあるということです。

2点目は、ゴミの不法投棄あるいは子どもの安心・安全、通学で不審者が出るとかそういう通報があり、走行しているタクシーがそういう地域的な違和感があった場合に、例えば行政と包括協定的なものを結んで相互に情報を受けたりするという、地域のお巡りさんと言われているんですけれども、そういうことで非常に社会貢献に繋がっています。行政としてはそういうご努力に対して具体的にどういうお返しをしていくかということが、今後の課題かなと思っていますが、予算をきち

んと組んで何かするというだけでなく、地域に役立ってくださっている事業者が居られますということで広報するとか、タクシーに対して光が当たるようなことが出来るのではないかなと思います。以上2点を考えております。

【千葉座長】

交通環境の改善ということは一事業者がサービスを供給する側だけでは十分ではないだろうということで、皆様と連携しながらいろんなことを進めていくということが大事だろうと思います。今のことについて事務局さんからは何かありますか。

【事務局(札幌ハイヤー協会専務)】

ドライブレコーダーについては道警本部とルールを作って実施しているが、各地域であれを付けているタクシーは事故が減ってきています。もっと自転車事故等の部分に活用していきたいと思います。ただ、いわゆる個人情報の問題があり、何かがあった場合や防犯カメラを使った場合は管理者の方が責任を持って管理をするということになっており、例えば運転者が運行中に見る態勢にはなっておりません。そういったことにも配慮しながら今後ともさらに進めていきたいと思っております。

【千葉座長】

自交総連さん確か手が途中まで上がっていたかと思いますが。

【松任委員】

今日の議題は地域計画ということですが、私は、構造改革と規制緩和によって、この間道路運送法改正からいけばタクシーで10年間、本当に悲惨な状況のどん底になったというのが今の実態です。消費者が利用しているけれども利用できない状況が生まれています。OECD30ヶ国の中でもこの10年で賃金が下がり続けているのは日本だけです。今地方都市でもそうですが、大型量販店などの巨大なマーケットが出来ましたが、しかしその影でその地域や商店街が全部潰され、商店街を経営していた人達がここに最低賃金で雇われるような状況が増えてきました。そのことで個々に可処分所得が減られ、タクシーのみならずバスも乗客が激減しています。こういう需要が見込めない中で一緒に両輪となって考えていかなければならないのは、市の方にもいいたいですが、やはり条例というものを生かして、市の交通形態のあり方も変えていかなければ公共交通の需要の確保には結びつかないと思います。先程シートベルトの発言があったが、私は自分が事業者でもこのシートベルトは何とかしてくださいと、事業者だけの責任にはしていません。タクシー向けに車両を造っている自動車メーカーが、タクシー車両として作製しておきながら後ろに乗る乗客のシートベルトの改善も頭に入れていないというお粗末さですが、やはり雇用もこの間相当奪われてきています。しかし、主目的は、労働者の労働条件改善と言われました。年収300万円をとりあえず確保するという議論をしていますけれども、この議論自体の出発点自体が、これはこういう状況でなったから仕方ないとして、お粗末極まりないところまで追い込まれてしまったと。

全国的に見て昨年は交通事故死者数が5千人を切ったが、これは死者が5千人を切ったということで喜んではいられないと思います。逆に言うと、重大事故が相当数増えています。もう一つは救急救命医療の発達が相当高度なものになっています。そうすると24時間生きていられる人が蘇生術によってかなりいるわけで、こういった人達が翌日・翌々日に亡くなったものは警察の死亡事故としてカウントされない。また、後遺症に悩む人達が増えています。タクシーの現場も同じです。やはりそういったことを勘案して行って改善していかなければならないと思います。

もう一つはこの協議会で地域計画を事業者が策定しなければならないというときに、この期に及んで「最低賃金放棄確認書」なんてものを従業員から取っている事業者がいます。事業者として恥ずべき行為、あるまじき行為だと思います。それから渋谷委員が言っていましたけれども、利用

者利便の、どこに行ったら車がいるんだろうという問題もあります、特に夕方の繁忙時間帯に、日勤夜勤の入れ替わりで車庫にはごっそり車が停まっている。一番利用者がいるときにこういう事業計画というものも改善していかなければならないと思います。

最後に、交通形態そのものを自治体がきちっとしなければ CO₂の削減にも繋がらないと思います。これは人類の存亡にもかかわる問題ですから、そういうことも踏まえて両輪でやっていけるシステムにしていって頂きたい。

【平山委員】

前回から労働組合の方から、札幌の業界で最低賃金をもらっているのが半分以上だというご発言がありました。今も、要するに最低賃金を割っているということを発言があったが、これは事実なのか、労働局の方が来られていると思うが、ちょっと確認をさせて頂きたいが、こういうことがまかり通っているということは、どうなのか。

【千葉座長】

事実確認ということで、ご承知の範囲でコメントをお願い致しますが、ただ、議題がもう1つございますので簡潔にお願いしたい。

【労働局労働基準部山川指導官】

前回違反率の話をしたときに最低賃金はどのくらいあるのかというご質問があって、今回調べをしてきたが、前回確か平成20年のデータで43件のタクシー監督をしたとお話した。その内、最低賃金違反はハイタクについては14件あり、パーセントで言うと32.6%である。これはあくまで監督した中に何%あったかということである。

【平山委員】

そういう事実は、協会は把握されているのか。

【事務局(札幌ハイヤー協会専務)】

正直申しまして、全事業者最低賃金割れの調査をしたことがないので、実態はよく分かりませんが、ご案内のとおり北海道の最低賃金は、去年の10月から678円、以後1年ごとに10円ずつ上がっていくという中で、今の状況でいくと、やはり日車営収2万7千円以下のところは非常に厳しいだろうというふうに思います。最賃割れにつきましては事業者の方できちんと最低賃金を割らないように保障するというので取り組んでおりますので、最低賃金割れで全く保障していないところがあるかどうかということは承知しておりません。私どもとしては保障しているというふうに理解しています。

【千葉座長】

この点について何か他の皆様方からご意見・ご質問などございますか。

【松任委員】

最低賃金の問題ですけれども、労働基準の違反は80%を超えているということがこの前に報告がありました。これは最低賃金の問題だけではありません。改善告示基準違反に関しては50%以上に達している。最低限法律を守って賃金を払わなければならない商売のはずなのに、それを逃れようとする放棄確認書ですとか、こういう事業者が後を絶たない限り、地域計画をどうやって出すのでしょうか。やはりそのためにきちんとした監査体制の中で、私たちの内部告発や不法行為による事業者の体制、こういったものを運輸局、労働局と一緒に受け入れ窓口だとかそういうものを確立して欲しい。ここでいくらかいいことを言っても、この先未来を考えるとそう

はならないと思うので、そこを十分に取り入れて地域計画の中に入れて欲しいと思います。

【千葉座長】

この点について、加藤会長さん、何か方向性についてコメントがあればお願いします。

【加藤委員】

基本的にこの特措法というのはあくまでも需給バランスの崩れたのではないかとということで、労働の方達の賃金が非常に落ちてきて、状況によっては最賃割れという状況もあるのではと思っています。ただ、今回の特措法は、協議会を通じて決められたことがどのように事業者が実施をされているかの事後監査を相当きちっとやって頂けなければ、まともにやっている経営側が馬鹿を見るような監査体制では手ぬるいと思っています。噂では社会保険料を納めていないですとか、消費税を納めていないですとかという会社があるということを知っており、そういったところの情報も行政がしっかり把握されて是非監査をしっかりやっていただいて、その結果悪質な事業者を業界から退出させたり、あるいは何度言ってもお客さんに対して近距離で口をきかなかったり、釣り銭を投げて寄越すようなドライバーはこの業界から退出させるという、そういう思いでやっていかなければならないと思います。

地域計画案の最終の14ページですけれども、ここに「適正化及び活性化に関する取組みのために」となっていますが、法律ではもう少し強い口調になっており、14ページでは「併せて、タクシー事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の必要な措置を的確に実施することが必要である。」となっていますが、法律(基本方針)では「関係する機関が連携して監査の充実・強化を図り、タクシー事業者に対して効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分に係る基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、行政処分の実効性の確保、法令違反行為の確実な補足等行政処分の強化を行うものとする。」ということで法律には謳われています。そういった意味では今後、業界を考え従業員のことを考えて減車をした事業者が、後ろを見たら誰も付いてこないと言うことでは問題があるので、適正化にならない、あるいは適正化になったとしてもそういう問題のある事業者という噂のある事業者については、定期的に監査を行って頂きたいと強く思います。

【千葉座長】

協会さんとしてもそれぞれ自律性を確立したいというご主旨のご発言だったかと思いますが。

【平山委員】

ですから、この協議会の中でも減車という話が出るんですけれども、ある意味では今の話でも減車は出来たようなものだと感じています。そういう最低賃金を払わずにのうのうと事業をしている方、それが許されて、こういう事業者も含めて平等に減車をしていこうということ自体が矛盾していますよね。そういうところを減車させればもう減車は達成されたようなものだと感じます。

【鈴木委員】

タクシーの運転手の代表という立場でお話させて頂くが、先程平山委員がご発言されていたこととも関連するとは思いますが、利用者にとってタクシー運転手がどのような対応をしているのかということについて、ある事業者のように上手にマスコミ媒体を使った、うちの運転手はこうですよというようなところもありますけれども、実際タクシー運転手の80~90%は、お客さんから求められたことについてはほとんど100%要望に応え、そうしなければ苦情が来る、どなられる、椅子を蹴飛ばされる、お年寄りの方やお子様を連れた方、妊娠された方等に対しては非常に懇切丁寧に雪道でこぼこを拾わないように、又は買い物袋を玄関まで運んであげたり、マンションのエ

レベーターのところまで運んであげたり、又は本来 NPO 法人でやっている介護タクシーでなくてもピンポンを押した後、自宅まで上がって行って背中におんぶして乗せてあげる、こういったかゆいところに手が届くかたちでのサービスを当たり前のようにやっている方がいます。その中で一部の運転手の悪いところだけが報道に載ってしまうことがあります。

ぜひ、傍聴しているタクシーの事業者の方が居られると思います、自分たちの会社にいる運転手はお客様のために働いて、お客様に喜ばれるように運転している人が圧倒的だということ、その人達の比率を100に近付ける努力をして頂ければと思います。

【千葉座長】

ただ今の議論について、何か事務局さんからありますか。

【事務局長(自動車交通部長)】

皆様方のご意見を聞かせて頂きまして、監査を厳しくやれというようなご意見ではなかったかと思いますが、本省からの具体的な指示はありませんので私からここで明言は出来ないが、去年はトラック事業者のうち最低車両数を割っている事業者についての集中監査をやったが、今年はどういう指示が来るか分かりませんが、タクシーについてもそういった方法でやるということは考えられると思っています。特定事業計画を出して頂くのが来年度のしかるべき時期と思っておりますので、その後あまり長い期間を置かず、そういったことが出来るかどうかについて検討していきたい。

【千葉座長】

それでは、時間もだいぶ過ぎて参りましたので、今回の素案について、具体的にここをこういう具合にしたいというご意見がなければ、方向性としては大体これでいきましょうと取り計らわせて頂きたいと思いますが、よろしいですか。

【加藤委員】

適正化に関しては、先程申しましたように、もう少し法律に照らし合わせてしっかりとした表現でお願いしたい。

【千葉座長】

承知しました。

【松任委員】

加藤会長の意見には大賛成で、まさにその通りだと思います。正直者が馬鹿を見るような決め方というのではないと思います。悪いことをすれば普通罰せられる、刑務所に入るということになります。しかしこの業界、なかなかそうはいかないが、法律を犯すものは犯罪者ですから、これをこの業界から追放するシステムがあって当たり前の話だと思います。労働者に賃金を払わなかったらこれは犯罪です。そのことをもっと明確に地域計画の中に盛り込んで頂くようによろしく願いたい。

【千葉座長】

それではただいまの加藤委員、松任委員のご発言を踏まえまして、事務局のほうで字句を検討させて頂いて、また次回までにお示しさせて頂きたい。それでは、この基本計画については大筋でこれでということにさせて頂きたい。

それでは議題の2番目「地域計画の承認手続きについて」、事務局の方からご説明をお願い致します。

【事務局長(自動車交通部長)】

- 次回第4回の協議会でこの承認の手続き(資料2) -

【千葉座長】

ただいまご説明いただきましたが、これは大体決まり事でございますので、ご了承頂くということになりますが、何かご意見なりご質問がございますでしょうか。

【吉田交通規制課統括官】

一点確認でございますけれども、(資料3の) と の関係で、協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していることということで北海道警察本部と北海道労働局が書かれております。それから地域計画の実施主体ということで当方の警察の部分が入っているところがございます。それで、地域計画の最後の方にナンバープレート等による乗り入れ制限の検討を行うということで、何らかの検討をしたいということがありました。その部分で、 で合意されたものが、場合によっては の関係機関のところでは合意できないよ、ということが同じ構成員が異なる意見を出すことがあるやもしれません。よって、出来ればナンバープレートのところの実施主体のところでありませ警察に関しましては、発言権のあるオブザーバーという内容に訂正して頂ければと思います。

【千葉座長】

それぞれの関係機関で調整をして頂ければと思います。その他何かございますか。特に無さそうでございますので、この手続き方については以上とさせていただきます。

それでは、事務局から次回の日程について説明してください。

【事務局長(自動車交通部長)】

第4回では、修正意見等を踏まえた地域計画案をご提示し、ご承認の手続きに入りたいと考えております。委員の皆様方にはどうぞよろしくお願ひいたします。

次回の日程ですが、誠に勝手ではあります。3月16日(火) 午後1時30分から開催したいと考えております。

近くになりましたら、改めて事務局より出欠確認をさせていただきます。

【千葉座長】

それでは最後に川村委員さんよりコメントを頂いて終わりにしたい。

【川村委員】

今議論を聞いていましたけれども、私は3点ほど考えていかなければならないと思いました。1点目は物事の決め方・進め方において、この間、構造改革・規制緩和の流れの中で、何かものを言えば既得権益を擁護する立場ということで退けられてしまい、なかなか建設的な議論が出来ませんでした。その意味では今、幅広い関係者が一堂に会してこうして議論をするという場が出来たことの重要性です。もちろんその際には、先程来、公開制・透明性という問題が出ておりますから、積極的に社会の目を入れながら業界の抱えている問題を解決していければと思います。また先程、事務局からもフォローアップという言葉、つまり、計画が作られた後もそれで終わりというわけでは決してなく、フォローアップがされていくというご発言がありましたので、引き続き、より広様な関係者の意見を集約できればと考えました。

2点目は、利便性の向上・利用者のためという観点の必要性は、全くその通りでございます。ただ現状では、利用者のためということで、働く人達の状況が若干軽視されていないかと感じており

ます。両者は決して対立するものではなくて、今現在の状況でいいますと、激しい競争で事業経営が逼迫して、働く人も大変な状況にあり、良いサービスをしようとしても、「衣食足りて礼節を知る」という言葉が象徴するとおり、なかなかそうできない部分もあると思います。そういう意味では、利便性の向上と働く人の改善というものをセットで考えていかなければならないと思います。

3点目は、ちょっと語弊があってお叱りを受けるかもしれませんが、これまでの競争というのは、単純な、価格面だけでの競争に陥ってしまっていないかと感じています。やはり業界全体が発展していくためには制度的な部分の対応が不可欠です。先程監査の問題も指摘されましたし、一例で申しますと、介護タクシーの重要性なども語られているんですけども、事業者さんから聞き取りをしていると、以前は介護報酬もそれなりの金額が事業者に対して支払われていたけれども、介護報酬改定されて減額され、介護タクシーを続けようと思っても非常に厳しい状況が生じているということです。そういう意味で、様々な制度の設計・改善によって、業界が発展する余地がまだまだあると思いますので、そういうことをもっと議論して、社会に対してもその情報を発信していくそういう場としてこの場が活用されればと考えております。

【千葉座長】

大変重要な指摘を頂きました。ただいまのご発言も含めて、また次回以降進めて参りたいと思います。

それでは閉会とさせていただきます。お疲れ様でございました。

【配布資料】

- 資料1 第2回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会議事録概要
- 資料2 札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 地域計画（素案）
- 資料3 地域計画の承認手続きについて