

第1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21年10月30日 10:00～12:15

場 所：北海道ハイヤー会館3階大会議室

- ・ 協議会設立の手続き
- ・ 「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」の承認
 - 札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設立準備会の西田自動車交通部長による要綱案(資料1)の説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認 -
- ・ 会長選出
 - 構成員の互選により尾澤北海道運輸局長を会長に選出 -
- ・ 協議会の開始に当たり、議事2.(5)までは公開とし、以降非公開とし、後日、議事概要の公表を行うことで出席者の了承を得た。

第1回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 1. 開会

2. 会長挨拶【尾澤会長】

- ・ タクシーは、鉄道やバスなどの他の公共交通機関と比較すると、第一に地域社会に密着した、ドアツードアの少人数の個別輸送ができる、第二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、第三に深夜など時間を選ばずに、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。
- ・ タクシーは、少子高齢化社会への対応や、あるいは安全安心な社会の実現、そして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、それに伴う交通問題・都市問題といったものが発生し、利用者利便の増進が十分に達成されておらず、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。
- ・ 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今月の1日に施行となったが、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ており、この法律の施行の日に、札幌交通圏が特定地域として指定されたところ。
- ・ 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こととなっている。
- ・ 本協議会において、札幌交通圏におけるタクシーが、地域住民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できるよ

うにするため、活発な意見交換がなされ、関係者が前向きに相互に連携・協力していくことができるようお願いしたい。

3. 座長選出

- 構成員の互選により札幌大学千葉教授を座長に選出 -

4. 座長挨拶【千葉座長】

- ・ タクシー事業は、都市の中のきわめて重要な公共交通を担う1つの柱で、もう1つの柱はバス交通、大量交通機関のサービスであるが、過疎地域、特に地方ではバス事業は大変な曲がり角になっている一方、都市の方ではタクシーが曲がり角にあるのだろうと思っている。
- ・ 一般に、公共交通サービスを考える場合に、定型的な交通サービスには大量輸送が向いているということがよく言われ、非定型的な交通需要にはタクシーのようなパーソナルユースの方が向いているということが言われている。それぞれ大量輸送機関のビジネスモデルと、パーソナルユースを中心としたタクシーのような公共交通機関のビジネスモデルは当然違うわけだが、数年前からの規制緩和の結果、タクシー事業は私たちが思ってもみなかったような困難な状況に置かれてきている。
- ・ ある人の言葉を借りれば、市場メカニズムが必ずしも期待するような方向には作用しなかった、ということなのだと思うが、人知を尽くして、アイデアを出し合いながら、社会システムとして皆様方の英知を結集して、この問題を解決していくということが非常に大事になるわけで、本協議会の場で、大変いい結果を得られるように取り纏め・進行方を務めたい。

5. 職務代行者及び事務局長指名

- 尾澤会長の指名により新谷札幌運輸支局長を職務代行者に、西田自動車交通部長を事務局長に選出 -

6. 議事

- 事務局より本協議会の目的と役割、タクシー業界の現況について説明(資料2～5)
-
- 各委員からのご質問、ご意見 -

【松任委員】

- ・ 02年の規制緩和で、長く苦しんできたタクシー労働者の立場として、本協議会が市民の利用の安心安全、労働者が額に汗して笑顔で働ける事業に変わって欲しいという切実な願いを込めて今回参加させて頂いた。
- ・ 環境問題に関しても、鳩山内閣に変わってCO2の25%削減ということで、人類存亡に関わる問題で、公共輸送としてこういった国の政策に大きく寄与できるチャンスでもあると思っている。自交総連の試算では実車率50%で試算すると、全国6万台のタクシーが無駄だとされているが、そうすると、一気にタクシーは25%削減という目標を達成できるということである。
- ・ 先日の新聞報道では、消費の低迷は9ヶ月連続の低迷ということで、こういった中で、いま年収が200万円以下の労働者が1千万人を突破している。さらに、経済産業省からの発表では、年収300万円の労働者が国内の労働人口の半数を突破してしまったという状況で、こういう大変厳しい中で、タクシーの需要は増大が見込めるという状況に

は今はないと私は思っている。

- ・ タクシーのあるべき姿というのを私たちがここで議論し、全国で模範となるような政策を最後に決定させて頂きたい。

【千葉座長】

- ・ 実車率を上げることによって、環境問題にも非常に大きな寄与ができるという、このご指摘は非常に大事なことだと思う。
- ・ それから、私もよくタクシーを利用するけれども、いろいろ運転手さんとお話しをすると「お客さん、子どもを学校にやれないんだよ」というお話しがよく出てくるが、これはやっぱり変えていかなければいけないんじゃないかと個人的に思っている。

【松任委員】

- ・ 現場の実態として、ダブルワークをせざるを得ないタクシー労働者が破竹の勢いで増えている。これは昼働いて、夜深夜まで働いて次の日ハンドルを握る、というような常識を外れたような状況が起きている。これはまさに人命を預かる公共交通機関の労働者に値しない、ここまで悲惨な、塗炭の苦しみの中でタクシー労働者は耐えている、そしてタクシー労働者の平均年齢が57.5歳を突破してしまうという異常な状態で、それをどうすべきか、必死に議論を進めて頂きたいと思っている。

【千葉座長】

- ・ タクシー事業の改善ということでお話しを頂きたいが、タクシー運賃の支払いにカード化、各事業者で共通してチケットではなくてカードで決済できるようなことは出来ないか。

【事務局（札幌ハイヤー協会専務）】

- ・ カード化については、まだ全体的には進んでいないが、ITを使った料金体系については今回の資料には抜けたが、検討はしているし、少しずつ入ってきている。

【渋谷委員】

- ・ 利用者が少なくなってきてタクシーの経営が厳しくなっているというのは分かるが、結局需要を開拓していかなければならないということが、まず考えなくてはいけない中身ではないか。例えば、タクシー車両のシートベルトはとても付けにくくて、毎回うまく付けられない。それで運転手さんは「付けなくていいですよ、構いません」と言う。こんなことも1つある。
- ・ これから高齢化社会の中で、介護タクシーをもっと使いやすく、そして台数的にも増やして、通常のタクシーと介護タクシーは大差ないというような構造の車両をたくさん導入して頂ければと思っている。というのは、介護タクシーを探すのが大変だからである。新しい車を導入することは経費がかかるが、ちょっと長い目で見れば今後必ず介護タクシーに対する需要が増えていくだろうと思っている。
- ・ 乗り合いタクシーや、介護タクシーとまでいなくても玄関まで来て頂いて乗って行けるタクシーサービス。あるいは、GPSを使った配車。運転手が買い物と一緒にしてくれるタクシーサービス。これらのサービスは利用者にとって使いやすく、非常にいいことだと思う。これも新しい顧客を開拓する上での中身になるだろうと思っている。
- ・ 駅などの違法駐車での客待ち、あれは本当に目に付くというか嫌だなと感じる。マナーの部分の改善してくれると、タクシーへの印象がとていいということになる。
- ・ 私もちょうとモニター的なことをして、結構な数を集中的に乗ってみたこともあるの

で、タクシーのいろんなことが目について、これが改善されると気持ち良く乗れると思っている。年齢的に70歳過ぎると皆さん車がある程度止めよう、タクシーに代えようという方が多くなるので、その辺のことをご努力頂ければ改善にもつながっていくと思っている。

【千葉座長】

- ・ 福祉に対する対応というのは非常に重要だという気がするが、我々交通の専門家の言葉で云うと、スペシャルトランスポートサービス、STSというふうに云うけれども、海外であればSTSのサービスというのはそれなりの組織、社会システムが動いていて、そこでサービスを受けられるというのが一般的ではあるが、日本ではなかなかそういうふうにはなっていない。
- ・ 実質的にはタクシー事業者が、その社会的に大事な部分を担っているというのが事実だと思うが、そこについてもう少しいろんな仕組みがあっても良い。
- ・ 乗合タクシーなどいろいろなビジネスモデルを組み合わせ、地域ニーズにあったタクシー事業サービスというのを掘り起こしていくというのが大事だと思う。

【鈴木委員】

- ・ 我々労働団体として、利用者を前面に押し出したタクシー事業として、タクシー労働者としていかにやっていくかということを前提にこの協議会の場で発言していきたいと思っている。
- ・ 札幌においては、運賃改定を行って、労働条件の改善につなげるということであったが、需要の低迷、リーマンショック等の暴風の中で、一度も対前年比で100%を超えない利用状況の中、昨年秋からはさらに10%、またはそれを超えるという需要の落ち込みがあって、労働者の賃金に大きく影響している状況である。だから今求められているのは、適正な需要に適正な供給が合わせられなければ、労働条件に関わる問題は解決されないという結論に立って、地域協議会が開かれたのだと思う。
- ・ ドアを開けたところにタクシーが停まっている、というのが一番利用者にとっては良いものと思っているが、道路を利用して仕事をしているとなると、当然道路交通法の問題があり、また、交差点での駐停車は交通渋滞の原因になっていると。道路を走ってもお客さんがいないから、ここのタクシー乗り場に行けば一定の時間でお客さんに利用して頂ける、この効率を求めた結果が札幌駅の南口の状況である。そういった中で、適正な供給になることによって、走ったらお客がいるという環境が整えば、私ども運転手は走るものである。そういったことも含めて需給というものに立って適正な供給への減車を進めていって頂きたいと思っている。
- ・ 人の命を預かって、安全に運行するというタクシー労働者の立場からすると、地域の最低賃金以下・生活保護以下という環境で仕事をしなければならない労働実態が過労運転につながったり、体調を崩したりということになり、また利用者に対して不都合を招くという悪循環が現実起きているわけで、こういったことを含めて、この場で適正な需給を確保する策、それによって労働条件、利用者の安全安心が確保されるというような地域計画策定の中に参加させて頂けることの価値を感じながら、我々労働者としての発言をさせて頂きたい。

- 事務局より適正と考えられる車両数について説明(資料6) -

- 各委員からのご質問、ご意見 -

【加藤委員】

- ・ 今回の特措法は、このままでいったらタクシー事業そのものがダメになる、あるいはそこで働いている運転手さん自身もワーキングプアといわれている状況になってしまうということで、労使一体となった要求の中で、最終的に国会で全会一致、自民から野党含めて1票の反対もなく成立した法律であると思っている。
- ・ タクシーを、公共輸送機関としての位置付けをしっかりと認識して頂いた中で、タクシー事業の労働条件と絡んで違法駐車とか利用者サービスが低下しているんじゃないかということが言われている。
- ・ やはり総論でいうと車は多いと思っている。先程のデータであったように平成元年を100とすると平成20年、この20年間で札幌交通圏で30%ぐらい落ちている。規制緩和の時期と比べても15%ぐらい落ちている。先程も労組委員から発言があったように、リーマンショックからさらに需要が10%以上落ち込んでいるという状況であるから、タクシーの経営というのはかなり疲弊している、そこで働く運転手さんもより困っているという状況である。
- ・ 西田部長から札幌交通圏は92%の実働率という話があったけれども、企業格差があって、100%近く稼働している会社もあれば、日曜祭日は車を止めるという会社については80%くらいという格差があり、この数字に基づいて、例えば、各社それぞれ10%とか15%減車するとなると、現実には運転手さんのクビを切るとかそういった実態にもなるかと思うが、ただ、総論でいうと、絶対的に車が多いという、これを何とかしていかなければ、企業もそこで働く労働者も大変な思いになるという認識については、経営側も労働側も一致した意見だと思うが、ではどういうふうにして車を減らすのかという方法論については、我々協会としてもこれからしっかりと検討していきたいと思っている。

【千葉座長】

- ・ 全体的な方向性としては同じような方向性で行っているということで、そうするとあとは果たしてどれだけ煮詰めるかということになるかと思うが、そのプロセスはいろいろ検討する必要があるだろうという理解でいる。

【松任委員】

- ・ いま、減車の問題というのは最大の願いで、それは可能だと思っている。
- ・ それから、労働者のクビを飛ばさなければいけないという議論は全くさかさまで、私たちは全労連傘下の組合だが、労働者のワークシェアリングだとかいろいろ工夫している。国の政策の中で、大企業の不法・脱法による派遣切りの問題、憲法の法治国家でありながら、率先してそうした大企業から法律を守らないというのは絶対ダメである。ここをまず踏まえてやっていかなければいけないと思っている。
- ・ タクシーというのは「公共」という二文字これは頭からはずせないわけで、公共というものを運賃制度で図っていくと、同一地域同一運賃というのは当たり前の原則であると思う。
- ・ 選ばれるタクシーは、運賃によってであってはいけないということである。ここにドライバーひとりひとりの心理が働いて、競争の激化という問題のあり方が起きる。これが危険な乱暴運転につながったり、粗悪な顧客対応につながったりということの原点である。ここを改めなくちゃいけない。塗炭の苦しみを味わっているのは何も労働者だけではない。経営が苦しい中でこれを守ろうとしている事業者の方々も大変な思いをされている。でも原点を間違えるとこの協議会も変な方向に行ってしまうので、最大の主眼

は減車なのだということである。

- ・ 例えば労働者のクビを切らなくてもそのまま減車してやり続けるということは、私たち労働組合側には知恵も力もあり、そういうことを踏まえて安心安全な公共輸送、運賃のあり方にしても同一地域同一運賃が基本だというふうに、そしてサービス・接遇・接客の問題はその事業者の力にかかっていると私は思う。どうかここを踏まえて減車に向けて一歩踏み出して頂きたい。

【鈴木委員】

- ・ 北海道の中で運賃改定を最近したのは札幌と、旭川B地区だが、旭川B地区の動向を見ると、6%程度の増収効果があるという部分と、稚内市に限定すれば運賃改定と、図らずも倒産事業者が発生したことによって供給量が減少し、相当数の増収効果があったということである。
- ・ 利用者にとって、どれだけ減車すれば運転手の賃金がどう改善されるのか、また車を減らしたことによって利用される方の利便がどれだけ損なわれるのか、こういったものをシミュレーションしてもらわないと減車の実態というものがみえてこない。
- ・ 我々も減車することイコール労働者の仕事がなくなるということが、連動しないかたちで対策するのが絶対条件であるという労働組合の立場を明確にしながら、減車の検討の場に積極的に参加していきたい。

【川村委員】

- ・ 私は、規制緩和の問題を視野にいれて、交通運輸業界で、労働研究、そして中小企業研究をしている。
- ・ 労働研究の分野では、わが国の最低賃金の水準は先進諸国の中で低いことが指摘されている。しかしながら、先程来、労働組合の委員の発言のように、それをさらに割ってしまっている事態が少なからずみられるのがこのタクシー業界である。
- ・ また、労働安全衛生という観点から云うと、運転職の方々の働き方や健康は、他の職種に比べて良くない、改善の必要があるということが産業医学会でも指摘されてきた。
- ・ そういう業界において、自由に事業を行えばすべてが予定調和的にうまくいくのだということで、政策が実施されてきた。ところがこうして時間が経ってみると、じつはそれが多くの問題をはらんでいたということが非常にクリアになってきた、それが現状だと思っている。その意味ではいま、改めていろいろ考えなければいけない。
- ・ 言うまでもなく、タクシー労働の厳しい背景には事業経営の厳しさがあるわけで、そこも一体となって改善していかなければならない。また札幌圏、地方都市、過疎地それぞれでその地域にあった交通を考え、住民の足を確保することが重要で、その意味では、この場でどこまで議論ができるか承知していないが、タクシーを含めた総合的な交通政策とか交通体系を考えていかなければならないと思っている。
- ・ 規制緩和で自由競争にしておけば予定調和的にやれbaumくいくと言われ、大所高所からの英断でことが進められてきたのがうまくいかなかったわけだから、今度は逆に、幅広い関係者の方々の英知を結集して、いろいろ考えていくことが必要ではないだろうか、ということをお皆さんのご意見を聞きながら考えていた。

【千葉座長】

- ・ 改めて考えてみると、事業者本位でまず考えてみるということも大事だと思うし、もうひとつは公共交通ということで、社会システムとして維持していかなければいけないということになるから、サービスを供給する側も労働者の方々も、知恵を出してサステイナブルな、持続可能性のある社会システムとしてつくりあげることが非常に大

事ではないかという気がする。

- ・ 今日はこのような具体的な数字をご用意して頂いて議論のきっかけにしようということである。
- ・ 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】

- ・ 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回協議会は、適正と考えられる車両数に減車された場合の運転者の給与の推計、タクシーの関係法令違反と処分の状況、本日の論点を整理したものをお示ししたい。
- ・ また、第3回では地域計画案をご提示し、あくまで予定ですが、年度内に第4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いる。
- ・ 次回の日程は、12月の第2週（7日～11日）か3週（14日～18日）に開催したい。また、第3回は、来年2月上旬を予定している。

【千葉座長】

- ・ 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のホームページその他で公開する。

7. 閉会 【尾澤会長】

- ・ 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、ご指摘を頂いた。感謝申し上げます。

【配布資料】

- 資料1 札幌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 タクシー事業の概要
- 資料4 札幌交通圏のタクシー事業の現況
- 資料5 札幌交通圏におけるタクシー業界の取組
- 資料6 札幌交通圏の適正と考えられる車両数
- 資料7 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