

第6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23年9月20日（火）10：00～11：30
場 所：北海道ハイヤー会館 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） 35名
マスコミ：新聞社 1社、業界紙等 2社

【古屋事務局長】

定刻となりましたので、ただいまから第6回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を開催します。

本日はご多忙のところ、委員の皆様方にはご出席いただきまして大変ありがとうございます。私は事務局長を務めている北海道運輸局自動車交通部長の古屋と申します。今年の4月の異動により前任の西田から引き継ぎましたのでよろしくお願い致します。

議事に入るまでの進行を務めさせていただきます。

あらかじめ報道機関の方にお問い合わせ申し上げます。取材は議事開始前までとさせていただきます。議事の開始時点にてご退席いただきますようよろしくお願い致します。

また、オブザーバーの方々のご発言につきましては、ご遠慮いただきますよう重ねてお願い申し上げます。

本日は、代理出席を含めまして委員20名中19名ご出席いただいております。本協議会設置要綱第5条第13項に規定されている構成員の過半数が出席しておりますので、本日の協議会が成立していることをご報告申し上げます。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。

議事次第、委員・出席者名簿、配席図に続き、

資料Ⅰ 特定事業計画の進捗状況【P1～16】

資料Ⅱ タクシー事業適正化及び活性化に向けた取り組みの状況【P17～24】

をお手元に配布しておりますのでご確認下さい。資料に不足がございましたら、お申し出下さい。

前回11月の第5回協議会開催以降、年度が改まったことに伴い、異動などにより委員に変更がありますので、お手元の委員・出席者名簿によりご報告いたします。

- ・ 札幌市（市民まちづくり局総合交通計画部長） 相原委員→山重委員

- ・ 江別市（企画政策部長） 安田委員→鈴木委員
- ・ 全国個人タクシー協会北海道支部 林委員→高木委員
- ・ 札幌商工会議所（商業振興委員長） 池内委員→廣川委員
- ・ 北海道警察本部（交通部交通指導課長） 山本委員→中榮委員

以上、5名の委員に変更があり、名簿においては備考欄に記載しております。

また、札幌市、石狩市、札幌商工会議所、札幌消費者協会、北海道労働局、北海道警察本部につきましては、代理出席となっております。札幌エムケイは欠席となっております。お名前は名簿にてご確認願います。

それでは議事に先立ちまして、当協議会会長より一言ご挨拶申し上げます。会長よろしくお願います。

【八鍬会長】

当協議会の会長を務めさせていただいております北海道運輸局の八鍬と申します。どうぞよろしくお願います。

本日は千葉先生始め委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本協議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

今、事務局から連絡ありましたように、前は去年の11月に本協議会を開催したわけですが、その後12月、今年1月、2月と非常に日車営収が上向きまして、プラスに転じたということでようやく減車の効果も表れて営収も伸びていくかなと思われたところでしたが、3月11日の東日本大震災の発生によりまして、3月、4月はまた営収が落ち込んでいます。

しかしながら、その後皆様のご尽力によりまして5月、6月、7月は何とか日車営収対前年の水準まで戻ってきているのかなという状況です。

そういった中で昨年11月以降に新規に減車計画に取り組んでいただいた事業者もいらっしゃいまして、本当にそのご努力に敬意を表したいと思うところです。

私どもとしましては、まだ減車していない事業者もありまして、少なくとも減車をしているところとしないところをなるべく不公平感が出ないように今後とも引き続き意見調査、経営調査等を実施してまいりたいと思っています。

一方、タクシーの総需要量を見ますと残念ながら一貫して下がり続けているところがございます。何とかこれをストップさせて上向きにさせたいと、それが非常に重要な事であると考えているところです。本協議会におきまして、既に需要喚起策というのは作成済みでありまして、メニューは出揃っていると思います。後はその中で優先順位を決めて実効性のある計画を策定して、ここにいらっしゃる委員の創意を結集して、それを実行に移していくことが重要と考えています。

本日は、タクシーの輸送状況の現状、今までの取組状況についてご説明を申し上げ、それに基づいて委員の皆様方からご検証をしていただき、今後の取り組み方針につきましてもご指導いただきたいと思っておりますので本日はどうぞよろしくお願います。

【古屋事務局長】

これをもちまして報道関係の方々につきましてはご退室をお願い申し上げます。
それでは議事に入らせていただきます。これからの進行は座長にお任せいたします。
千葉座長よろしくお願いいたします。

【千葉座長】

札幌大学の千葉と申します。ただいま八鍬会長のお話にもございましたように前回から大分時間が過ぎてございます。この間、状況の好転が見られるところもござい
ます。本日はその辺をご確認いただくということと、あわせてこれからの進め方について
ご協議をお願いできればと思います。

お手元に議案が用意してございます。2番目の議題の括弧1ということで「札幌交
通圏における地域計画の進捗状況について」ということでございまして、事務局から
説明願います。

資料Ⅰの説明【古屋事務局長（自動車交通部長）】

資料Ⅱの説明【照井専務理事】

【千葉座長】

ありがとうございます。

ただいまこれまでの地域計画の進捗状況について、一通りご説明をいただきました。

それでは、ただいま事務局から説明のあった「地域計画の進捗状況」について、ご
質問・ご意見等がありましたらご自由にお問い合わせいたします。

【鈴木委員（全自交）】

確認したい事が2点ほどあるのですが、減車未実施事業者9社の中で4社が減車の
努力をしていません、5社が基準車両数より増えています。この5社で基準車両数か
らちょうど100台増えている。こういった部分の中で売り上げ、日車營收、総營收
を見ていきますと、対前年から総營收は96.3%、日車營收99.1%、そのと
ころで減車をしていない事業者にとっては恩恵がもろに入ってくると思いますし、増
車をしている事業者にとっては「更に」という不公平感が出ている。

やはり、全体で取り組むことによって、日車營收であり、われわれの賃金に影響を
及ぼしてくると思いますので、この9社になぜ減車に取り組まなければならないのか
ということに理解を深めていただきたい。

それぞれの事業者が減車というものについて、減車をできない理由があると思いま
す。でも、大手も中小も減車をしたということは同じ理由があったはずで
す。その中で減車に取り組んでいるということをご共有認識として事業者団体、事業者
に考えていただきたい。

それから、賃金について平成20年度の時は資料として札幌交通圏全体年収が22

7万9千円程度でした。これが（平成22年度の）売り上げ換算でいきますと210万円を切るか切らないかというところになっていると思います。平成20年の時にわたしたちが地域計画を作るにあたって、年300万円を目指していきたいという部分がありました。

それが平成20年度実績より平成22年度実績の方が、資料はついておりませんが、たぶん210万円というような減少となっていることを踏まえて、更なる減車、運輸局が示したところの適正と考えられる車両数まで、まず到達することを考えていただきたい。

それから年齢構成の部分です。平成21年11月の時に56.6歳という平均年齢、それが平成22年、平成23年と若干上がったたり下がったりするところですが、平成23年3月期で57.2歳。本当に60歳以上の方が50%を超えました。

今度、一年後になりましたら、たぶん0.5歳位上積みになり、気が付いたときには、「タクシー運転手の平均年齢が58歳となりました」となったときは65歳以上の方が50%を超えるという、そういう危惧する事態が想定されます。

若い方がこの産業に入ってこられる、そのためには賃金が影響すると思っています。そのことも含めて減車に各事業者が取り組んでいただきたいということと最低でも運輸局が示した適正な車両数まで減車していただきたい。

それから全自交の関係の事業者で破産がありまして、光星ハイヤーが8月26日で自己破産いたしました。この会社の車両数が81両になるかと思いますが、破産管財人の立場からすると営業権を譲渡して、債権回収にあたるということが法的には求められると思っていますが、特定地域協議会は適正な車両数に向かおうということを経営者側と協議する場ですので、破産によっていみじくも減っている車両数を復活させない。またはさせないような要望をこの特定地域協議会の中で出すことが可能かどうかも含めてお伺いします。

【千葉座長】

ありがとうございました。

質問につきまして事務局から

【古屋事務局長】

運輸局で示している適正車両数に届いていない中での減車未実施9社のお話がありますが、先ほど説明しましたとおり、現在、調査等を行っている最中です。これまでのヒアリングの際にも「減車をしていないが、よそは一生懸命減車している中であって恩恵を受けているはずであり、それでは不公平感が出てしまう」ということも伝えているところです。いずれにしても適正車両数に何とか近づけていくには各事業者の協力ができないので、引き続き求めていきたいと思っています。

破産会社の件ですが、台数は80両あまりだったと思います。協議会の中で要望を出すことができるかということですが、運輸局としては、選任された破産管財人から

法的手続きが行われた場合には、法に基づいて淡々と処理することになります。今のところ、破産管財人と私どもは接触がなく、具体的にどのような動きになっているのか耳にしておりません。いろいろと噂的なことはありますが。

運輸局としての希望を申し上げるなら、札幌交通圏ではまだ減車の努力がなされているところであり、適正車両数に届いていない状況なので、破産した会社については、台数の自然減に繋がるのが一番望ましいという思いではあります。

ただ、譲渡譲受の申請があった場合、国としてそれをチャラにできるかということそれは難しいと思います。

【加藤委員】

事業再構築の減車につきましては、一番初めのスタートの時に行政から最大35%位減車すると年収300万円に到達するとのことだったと思います。その後、われわれ協会としてもみなさんで減車の方向に向かっていこうということでありましたが、公正取引委員会の関係もありまして協議が難しい状況でありました。結果としましては、先ほど古屋部長から説明があったとおり、(行政が)何度も(減車の)ご指導されたご努力がありますが、減車に至らなかった会社もあります。

そこでまた第二弾の減車となりますと、今の状況の中で業界として、ハイヤー協会としてできるかといいますと正直者がバカを見るという流れが当然ございますし、それと新潟で争っているのですが、運賃の値上げをするときにいろいろな打合せをすることで公取が出てきて公取法違反だと、そういった事については、一切しゃべっても協議をしてもダメだというような話となっていますから、たぶん一回目の行政から示された10%の、とりあえず「第一弾をやろうよ」ということについては、ある程度ご理解いただいたと思いますが、さらにもう一弾の減車となると、先ほど申し上げた正直者がバカを見ないということと色々な打合せは協会としても業界としてもできないでしょう。

第1回協議会で示された35%の3435両というのは、たぶん中小規模の企業は経営維持できない数字だと思っていますし、協会として考えているのは、需給調整は行政がしっかりやるべきだと、そういう法改正をしてもらい、われわれ協会が何もしないのかということではなくて、いろいろな活性化のための努力はしていきます。しかし、需給調整につきましては、業界にポンと投げられるのは、現状として非常に厳しいということを協会側としてはお願いしたいと思っています。

【千葉座長】

公平性、透明性を担保しながら適正水準を実現していくかということだと思っています。

【鈴木委員（全自交）】

運輸局の立場として破産管財人に対する要請というのは非常に難しく困難であると思います。また、申請が出たときに法に照らし合わせた判断が求められると思っています。

ただ、特定地域協議会の場では、皆さんで減車、適正な車両数にして労働条件を改

善し、安心・安全を利用者に提供していこうという中で開催されていると思っています。

例えば、光星ハイヤーに勤めていたタクシー運転手がタクシー産業に再就職をした場合、この81台が増えるのか増えないのかということで競争相手になってくるわけでございます。破産によって一旦職を失って、再就職をした方にまた更なる二重苦を与えるということになろうかと思えます。

是非、この協議会の場で81台分になろうかと思えますが、営業譲渡、営業権の売却そういったものをしないというようなことの要請をできるかできないかを検討していただければと思っています。

【千葉座長】

大変微妙な法的にも難しい課題を含んだ投げかけだと思えます。

全くの私見ですが、「権利を売るな」というのはなかなか大変でございまして、売り買いでございますから、売りたい人がいても買いたい人がいなければ売買は成立しないわけです。買い手側が応えなければ結ばれないです。そういった地域内の合意がある程度あれば、そういう風にならないと思えます。問題なのは地域外の方々に買いが展開する場合は難しいと思えます。

全体の減車に関わる課題ともう一つ鈴木委員がおっしゃったことが非常に大事ですけども再就職の問題です。タクシー業界以外でのサポートができるかどうかにも検討が必要です。

【松任委員】

加藤委員が言われましたけれども、法改正をしない限り何をやってもダメなのです。めちゃくちゃになってしまったのです。労働省もひどいけれども、事業主もめちゃくちゃだと思えます。何も考えられません。

私どもも国会で追及するために議員団と交渉していますが、この次の国会ではタクシー問題につきまして、規制緩和をやめるよう迫るつもりです。やはり民主党政権になってからますます事態は深刻です。北海道内の勤労者全体の平均賃金が2000年度のときは年390万円と言われました、2009年度はどうかというと年290万円だそうです。10年で100万円の勤労者の賃金が下がっています。ここまで落ち込んでいます。タクシーの需要がどうやって増えますか？誰も乗りません。

もう一つは運賃の問題です。安ければいいというものではありません。その陰で何が起きているかということ、安い運賃で味をしめた客がダンピングを強要してくることが日常茶飯事になっています。ですから事態は深刻の度を極めているのです。ダンピングをすれば解雇され、運転手のせいにされます。当然不法運賃收受ですから。そういったことで営業停止にもなっています。ここまで事態は深刻になっています。

もう一つは減車、減車とここで叫んでいるのですが、先ほど言いましたように2009年10月30日の第1回のときに目の前が少し明るくなるような行政からの報告というか資料が出てまいりました。本当に年収300万円確保するのに3435両まで車両を減らします。1990年初頭当時の運転手の年収に近づけられるということ

だったわけです。それに向かってこの協議会が果たしている役割がどうなっているのかというと、現場は腹を割って、別の場所でこういう議論ではなくて徹底してやるべきだと思います。

非正規労働者がものすごい勢いで増えています。トヨタで働いている従業員は、こき使われて、トヨタの中古車も買えないような賃金です。これが今の日本の社会のあり方なのです。そこを変えていかないと、一気に変えられないと思います。

もう一つはタクシーの規制緩和を元に戻すということです。

わたくしどもがもう一つ考えているのは、タクシー運転免許法制活用です。これも国会で追及してもらおうと思っています。タクシー労働者の質をもっと高めて、そこから需要を高めていこうと、そうすることによって事業者も労働者も安定した収入を得られるということです。

(運賃の)自由化ということで、この間、クーポンだとかポイント制度ですとかすごい勢いでどこも実施してきています。これをやればやるほど運転手の賃金に手を付けなければならないという構造があります。2009年10月30日にここで討議してからこの2年間でどうなったかといいますと悪化の方向へ向かっているわけです。乗客にしてみれば、安いにこしたことはないわけです。でも、それで乗客が増えるのかと思ったら、今言いましたように賃金構造そのものがめちゃくちゃにされているわけです。

減車の進捗状況も2年たってこのありさまですから……。現場では事態が深刻化しているということだけは申し述べておきたいと思います。やはり、協議会の場できちんとした議論を導き出せればよろしいですけれども、あれがダメだ、これがダメなら先に進まないと思います。

問題は運転手の賃金です。ここを考えたときに安易な経営はできないと思います。例えば、旭川の状況を申し上げますが、一社が運賃を下げたために全社が同じレベルに貼り付いて、運転手も経営者も貧困生活と貧困経営の中で法を破らざるを得ない状況です。まじめに経営しようとするほど会社が潰れていく状況となっています。

ここであえて言いたいのは、2009年10月にここでスタートしてから2年間で事態は最悪な状態に向かっているということだけは言わせていただきます。

また、是非専務理事、協会長には腹を割って話をする機会を設けていただきたいです。

【千葉座長】

どうもありがとうございました。

いろいろな側面からの具体的な意見がございました。非常に大胆なことをしないとこれ以上の効果は望めないと、そういう主旨のご発言と思います。

【小黒委員】

運賃問題の発言がありました。反論する訳ではありませんが、安い運賃が非常にハイタク労働者の足を引っ張っているとの言い方でございますけれども、われわれは今の運輸行政の認可区分から逸脱した行為をしているわけではなく、そういった中でお

お客様から大変歓迎されているひとつに高齢者、生活水準の低い方がいらっしゃり喜ばれています。

(当社は) 以前からみますと業績も回復し、賃金水準も上がっているのも事実でございます。今日のいろいろな料金はハイタクにかかわらず非常に多様化されています。その中で当社の選択があって、それを皆様方の足を引っ張っているとの言い方をされますと違和感があります。

【松任委員】

安い運賃が悪いとか良いとかの問題ではなく、悪いと言っているのは、その安い運賃において業界がどう陥っているのかということなのです。タクシーというのは公共交通です。移動者というのは、誰もが等しく利益を受ける権利を持っているのです。

今、移動弱者といわれて、なかなかタクシーに乗りたくても乗れない、それからどんどんお客が減っていった中で一番乗ってくれているのが体の不自由の方で圧倒的に多いのです。乗らざるを得ないのです。そういった方々にとってはMKさんや北交さんみたいに安い運賃のタクシーは良いでしょう。大変喜ばれると思います。

私が言いたいのは、だったら北海道交運やSKもやればいいのですか？ こういうことをなくさない限り、旭川で起きた事態になりますということを労働者側として警告しているわけです。

もうひとつ言わせてもらいますが、この間わたしたちは(労働相談)ホットラインというものを随分やってきました。昨年暮れの12月にはタクシーシンポジウムも実施しました。何とか業界を良くし、需要を高めて、そこで働く労働者の絶対の第1目標である賃金回復、働けば暮らせる賃金です。「孫の小遣い稼ぎで良いんだ」という運転手ばかりでは……。平均年齢57歳58歳という職場ですから未来はありません。

北交ハイヤーさんからは札幌だけではなく、全道の北交ハイヤーさんから労働相談がきています。賃金レベルが上がったとおっしゃいますが、一体いくら上がったのでしょうか？ 1万円上がったのですか？ 2万円上がったのですか？ それをやるために大手も一緒に北交ハイヤーより(運賃を)10円安くしようとしたら認可してくれますか？ 運輸局さん？

やったらどうということになるでしょう？ そこを言いたいだけの話です。それは自由主義だから何をやっても良いというわけでもないと思います。タクシーは公共交通ですから、ましてやわたしたちは人命を預かっているのです。競争の原理にさらしてはいけない商売です。

そのことだけは申し上げます。

【千葉座長】

これまでの発言を踏まえますといろいろな課題が内在しています。その辺を踏まえてどこかで議論の場を進めていきます。

他にございますか。

【松任委員】

平成13年当時における原価計算で適正人件費が73.8%と聞いていました。現状において、適正人件費率をどのように考えているのかお答え願います。

【加藤委員】

松任委員のご質問は、経営の規模とか経営者の考え方とかで随分濃淡があると思います。そういう意味でハイヤー協会としては適正な人件費率は出すことができません。各社各様になると思います。

【千葉座長】

運輸局としてデータとして持っていますか。

【古屋部長】

データはありません。

【松任委員】

先ほど加藤委員がおっしゃったとおりかもしれません。しかし、運輸局の段階で申請するときに各社に違いがあるかもしれませんが、それなりの人件費率というものを確立しておかないと事業をやって良いのか悪いのかという判断ができないのではないのでしょうか？人件費率は持つておく必要があると思います。

私ども自交総連は、11月の早々に運輸局に交渉を申し入れますので、そのときまでにらせるものなら出していただきたいと思います。

【加藤委員】

ハイヤー協会としては、そういうことに関して議論はしていません。

【千葉座長】

その他にご意見がございますか。なければ全体を通じて川村先生コメントをお願いします。

【川村委員】

今一度確認したいのは、第一に、この間、規制緩和政策のもとで、増車競争、価格競争で、各社に自由に競争を展開させてきたわけですが、結局それが、事業者、労働者、利用者のためにならなかった。業界全体が消耗し、労働者の賃金も下がり、初乗り料金も上がってしまった。それを何とかしなければならぬという共通認識のもとで、こうした取り組みが始まりました。足並みをそろえるということにとかくネガティブな評価が加えられる風潮がまだありますが、いまなぜこうした取り組みが必要なのかを外に対してもきちんと説明しながら、タクシー業界の確かな再生を求めていかなければならないと思います。

第二は、事務局からこの間、各社あるいは業界全体でいろいろなサービスが実施されていることが報告されました。ただ、タクシー問題の中心はやはり台数問題だと思います。

もちろん、需給調整など議論するのが難しく、公取法に引っかかったりするということがあるかと思います。それでも、現行の制度を前提にしてしまうと、議論をなかなか前に進められませんので、そういう枠を超えてもう少し自由に議論する場があって良いのかと思います。

第三は、労働団体から様々なご意見があったように、減車だけではなく、労働環境の改善なども大きな課題だと思います。私自身も、タクシー業界というのは、労働時間や賃金面など働く条件が弾力的すぎたと思っています。そのことが野放図な増車競争を可能にしてしまった。そういうことも含めて改善していかなければいけないと思います。労働団体からもご意見があったように、このあたりの議論も、もう少し自由に行える機会があったほうが良いのかなと思いました。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。大変微妙な問題を含む議論ではないかと思っています。特に公共交通サービスをどの水準でどういう具合に持続的に提供していくシステムを作るかということは非常に微妙な問題をたくさん抱えるというわけでございまして、と申しますのは、実際サービスを提供する側、つまり今日の場合言えばタクシー業界さん、こちらの側はプレイヤー、当然ドライバーも含めてプレイヤーです。

それからお客様、こちらは利用者になりますね。両方に満足いく経営のあり方、料金のあり方、賃金のあり方、これをバランス良く継続していくか非常に大事だなと思います。当事者間だけの議論というのは、どうしても偏りがちになります。第三者の視点を入れた形での議論が望ましいと最近よく言われています。

これから先の議論となりますと、そういう視点も含めてお考えをいただければと感じました。

【松任委員】

乗務員募集広告の掲載の仕方を考えてください。「60歳以上が適性」だとか「年金貰いながら働けます」とかはおかしいです。全乗連の会長がこの制度が始まる時に「こういった人たちを自然減で、入り口は狭くして、出口を広げれば解雇なく減車になる。」とおっしゃっていたはずですが。北海道においても同じようにお願いしたと思います。

しかし、ここにきて今もなお（このような）募集の仕方、人をかき集めて搾取の頭数を揃えようなんていうものの考え方は許されません。若い人が入ってこないという議論をしているときに、若い人を募集するどころか年金貰いながらじゃなければ働けない人をターゲットに、しかも、社会保険等を払わなくても良いような雇用勤務態勢で人を埋めていくのであれば、減少という話がどこから出てくるのでしょうか？いつになったら年収300万円をわたしたちに払ってくれるのでしょうか。払ってくれるのなら何も減車しなくても良いのです。タクシー労働者が病院も行けないと言って

いるときに、飯も食えないと言っているときにこんな議論はないでしょう。お願いです。こういう募集を平気でするようなみっともないことはやめてください。

【鈴木委員】

活性化のことと関係があると思いますが、すすきのにはタクシーの他に運転代行というものがたくさん存在しています。元々運転代行がなかったときにはほとんどタクシーでお客さんは帰られました。酔っ払い、酒気帯運転を根絶する中で運転代行は非常に大切なものだと思っていますが、わたしたちお酒を飲んだ方々を送っていく立場からすれば、お客さんが一人減った二人減ったという実態になっています。これに連動した部分で道路運送法第78条の公共交通によりがたい部分で過疎地有償運送、福祉有償運送というものが展開しています。その部分を北海道は道州制特区として拡大しようとしています。

このことでわたしたちが危惧するのは、利用者の安全が第一種の運転免許で担保できるのかということと、事業者という部分でも運送事業者は運輸局から厳しく安全運行するためのいろいろなことが求められています。ところが、どう考えても法第78条の白ナンバーで運送が認められる部分について、タクシー事業者、バス事業者から見ると相当安全管理面が疎かだろうと思えますし、運転手要件も疎かである実態があります。

そして、この白ナンバー輸送によってタクシーの利用客がさらに減っていく状況の中で事業が成立しなくなったときに、24時間体制で利用者の足を確保しているタクシー産業が成り立たなくなっていくと思います。

札幌圏のようなところであれば、公共交通によりがたいというなかでの白ナンバーは現時点では考えられませんが、札幌も郊外であれば利用者が移動困難であったりしますし、運賃の問題も含めてタクシー業界、バス業も地域公共交通として対応していかなければならないと思っています。

白ナンバーの安易な拡大を北海道は検討しています。そのことも含めて地域公共交通であるタクシーをどう見ていくかということが利用者の目線でなければならぬと思っていますし、タクシー業界も自治体も労働者も利用者の目線に立って足の確保、移動の確保を真剣に見ていかなければ、「気が付いたらタクシーが無くなりました」ということにならないように提唱しておきますので検討をお願いしたいと思います。

【千葉座長】

どうもありがとうございました。

これも公共交通事業のマーケットの全体についてのご発言でございました。少しだけ私見を申し述べさせていただきます。

今、鈴木委員がおっしゃったことは、地方都市で非常に喫緊の課題として議論されています。道路運送法第78条、第79条あたりに従来4条許可のバスに代わって、新しく浮かびあってきた話であります。

平たく言えば輸送密度がどれだけ厚みがあるかというところで、どういう交通機関でサービスするかということが決まってくるわけでございます。

それから、輸送密度と併せてニーズが特定時間帯に集中しているか、あるいはばらけているか、あるいはユーザー層がどれだけの支払いの可能性があるか、交通費用というのは日常の生活の中でそれほど大きな費用を払えないという利用者の特性があります。その中で一定の費用水準に押さえたうえで、どれだけマーケットとしての広がり、密度の中でサービスを提供していくか、まさに第三者的な目を持ちながら議論が必要な分野かと思います。

これから多面的な公共交通輸送サービス、事業をいろいろな立場を超えて検討していく必要があります。

それではちょうど時間となりましたので、これで今日のご議論を締めさせていただきます。事務局から最後に連絡事項がございますか。

【古屋事務局長】

次回の協議会につきまして、未定ではございますが、一応来年の春位には予定したいと考えています。詳細につきまし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。