

## 第1回【準特定地域】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26年2月14日（金）14：00～15：30  
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 21名  
          オブザーバー（タクシー事業者等）42名  
マスコミ：テレビ関係2社、新聞社2社、業界紙等2社

### 【照井専務】

札幌ハイヤー協会専務理事の照井でございます。

只今より、仮称でございますが、第1回準特定地域「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」を開催したいと思っております。

タクシー特措法の改正により、これまでの構成員から北海道運輸局長、札幌運輸支局長を除いた18名の方々が委員ということでございます。本日は2名の委員の方が欠席され、委任状をいただいておりますので、16名で本日の会議を進めさせていただきたいと思っております。

この後、構成員等の要綱変更につきましては、これらの議事の中でご承認をいただきたいと思います。

それでは改めまして、会長、座長を選任して参ります。役員が選任され議事進行の体制が整うまでの間、事務局として私の方から進めさせていただきます。

本日の冒頭にお話ししましたとおり、この後、新しい会長のご挨拶が終わった後議事に入らせていただきますので、その場で報道関係の皆様におかれましては、ご退室を願いたいと思っております。また、オブザーバーの方の発言につきましては、ご遠慮いただきますようお願いいたします。

それでは、まず最初に仮称となっております協議会の名称につきまして、資料のタイトルにもありますが、「第1回準特定地域 札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」としたいと思っておりますが、拍手でご承認いただきたいと思います。

-拍手多数-

それでは、「第1回準特定地域 札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」を進めて参ります。

議題の2（1）会長選出についてでございますが、国土交通省から、会長は学識者が望ましいとの助言をいただいております。事務局より予めご依頼させていただきました、札幌大学経営学部教授の「千葉博正先生」にお願いしたいと思っておりますが、委員の皆様如何でしょうか。

－異議なし－

ご承認いただきありがとうございました。

続きまして、議題の2（2）会長挨拶について 千葉先生よろしくお願ひいたします。

【千葉会長】

札幌大学の千葉でございます。

前は座長ということでございましたが、今回からは会長をお引き受けさせていただきますと存じます。

改正特措法を受けまして、協議会の会長を努めさせていただくこととなりました。

既にご案内のとおり、タクシーが地域の公共交通機関として、重要な役割を担っていることは皆様ご承知のことと思ひます。

このことを皆様との共通認識といたしまして、高齢の方、妊婦の方、障がい者の方、さらには最近、外国人が大変多くなっており、訪日外国人の方々などの幅広いニーズにいかに対応できるかを念頭に、創意工夫を凝らしたサービスの取り組みに努めていくことをご議論して参りたいと存じます。需要の拡大を図ることは当然のミッションでございますし、新法の下で活性化策を大いにご議論の上で展開させていただくことを念頭に、取り纏めを進めさせていただきたいと存じますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

さて、これから次第に基づき協議会を進めて参りますが、大変申し訳ございません。私、もう一つ会議がこの後ございまして、この協議会の開催決定後に依頼があったわけでございますけれども、本来でありますと、こちらの会議を優先的に考えて引き続き出席させていただくのが筋でございますが、何せこの後の会議も大変関係の深い会議でございますので、皆様には大変申し訳ございませんが、今回の協議会会長をお引き受けさせていただきますと申し上げまして、途中で退席させていただければと思ひているところでございます。併せてでございますが、これからの議事の進行、会議の進め方に大変重要な役割を担うこととなります事務局長に、札幌ハイヤー協会専務理事でございます、照井幸一さんを指名させていただきたいと存じますので、よろしくお願ひを申し上げます。

本日の協議会結果は、事務局長及び座長から報告をいただきますので、どうか皆様事情斟酌いただきますようお願ひいたします。

それでは、これで中座させていただきます。

この後の協議について、どうぞよろしくお願ひいたします。

—千葉会長退席—

【照井専務】

それでは、議題2（3）座長選出に入らせていただきます。

座長には、北海学園大学経済学部準教授でいらっしゃいます「川村雅則」先生にお願ひしたいと思ひますが、委員の皆様如何でしょうか。

—異議なし—

続きまして、議題2（4）事務局長指名でございますが、設置要綱に基づき会長が指名することとなっております。先程、会長より指名いただきました、札幌ハイヤー協会の照井でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

ここで、報道関係の方にご案内いたします。

これから、議事となりますので、予めご案内いたしましたとおり、これをもちまして、報道関係の方にはご退室いただきますようお願いいたします。

－報道関係者退室－

続きまして、議題の2（5）議事に入ります。

ここからは、座長の川村先生に進行をお願いいたします。川村先生よろしくお願いいたします。

【川村座長】

川村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本来挨拶をするべきところですが、余り上手ではありませんので、議事に入ってください、皆さんから活発なご意見をいただければと思います。

それでは議事に入りたいと思います。

議事の①協議会設置要綱の改正について、事務局からお願いします。

【照井事務局長】

本件につきましては、これまでの協議会から変更となる関係上、北海道運輸局から説明をいただくこととしております。運輸局さんよろしくお願いいたします。

【笹治専門官】

北海道運輸局自動車交通部旅客第二課専門官の笹治でございます。

早速ですけれども、要綱改正についてご説明させていただきます。

この度の要綱の変更は、基本的には法律の名称が変わったことに伴う形式的な変更が主な内容でございます。

朱書き部分がみなし協議会からの変更点となります。

内容は、この度の特措法改正により、特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方、いわゆるガイドライン通達が発出されており、この通達にありますモデル要綱、ひな形に合わせた変更を行っております。

主な変更点については、第4条の協議会の構成員について、モデル要綱に基づき変更しました。第5条の第15項について、モデル要綱に従い、止む得ない場合に限って、書面協議を実施しますという項目が盛り込まれました。書面協議はあくまでも、止むを得ない場合に限定したものであるというご理解をお願いいたします。

主な変更点は以上となります。この度の要綱改正は、冒頭申しましたが、モデル要綱、ひな形に合わせた変更を行っております。

今後、要綱に関し検討する条項等がございましたら、協議会の場においてご検討いただきますよう、よろしくお願いいたします。以上でございます。

【川村座長】

ありがとうございます。只今、事務局より説明のありました、協議会設置要綱の改正について、ご意見ございませんか。意見がある場合は挙手をお願いいたします。

赤字が変更部分ということですが。

なければ、協議会の最後に改めて全体を通して確認をいたしますので、もし現時点で無ければ、次の議事に進みたいと思いますが如何でしょうか。

【鈴木委員】

一件確認させて下さい。

要綱第5条第9項(2)⑤に地域住民として、参加している構成員の過半数が合意すること。との文面があるのですが、地域住民として代表の方本人が参加するのですが、過半数といったところ1名が賛成すれば良いのか、どの様な見解なのですか。

【笹治専門官】

過半数については、1対1ということになったら、本来であればそのどちらかにしていただく前に、お話しということがベストなのかもしれませんが、1対1の場合は協議としては過半数に達しないと、今のところ考えております。入退が自由になったという関係上固定ができないことから、地域住民という書き方をせざるを得ないところです。

【川村座長】

よろしいでしょうか。詰めていくと難しい部分があると思っております。

その他如何でしょうか。

議事の②消費税改定に伴う公定幅運賃について、事務局より説明をお願いします。

【照井事務局長】

公定幅運賃制度の導入ということで新たに改定がありました。協議会としてそれについて意見を提出するという性格の協議会でございますので、今協議会におきましては、理解度を深めるため、北海道運輸局から考え方をお示しいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【経亀係長】

北海道運輸局自動車交通部旅客第二課で業務係長をしております経亀と申します。

私の方からは、先月27日に施行となった、改正タクシー特措法による新たな運賃制度である公定幅運賃と4月1日に実施される消費税率引き上げに伴う公定幅運賃の幅の範囲について説明します。

公定幅運賃は、資料1ページ目上段にあるとおり、国は特定地域等に指定した場合、協議会の意見を聞いて、公定幅運賃を指定することになります。その範囲の基準は現在の自動認可運賃と同様です。また、公定幅運賃内の届出は従来の認可制から事前届出制となっております。

最後に2ページ目にあるとおり、公定幅運賃の幅から外れた運賃は変更命令の対象となります。

資料1ページ目の下段に戻りまして、公定幅運賃の範囲を指定する基本運賃ですが、1. タクシーの運賃(距離制運賃・時間制運賃)、2. 2時間以上の契約や専属契約で運行するハイヤー(これらを都市型ハイヤーと言いますが、)以外の運賃、3. 原価計算対象事業者の総利用者数の二分の一以上の利用者が対象となる割引を含む基本運賃、4. 施設から他の施設又は一定のエリア内への定額運賃となっております。

資料2ページ目の左側には運賃変更命令の対象となるのを載せております。具体的には、(1)タクシーの基本運賃で公示した公定幅運賃外のもの、(2)都市型以外のハイヤー運賃の下限運賃を下回る運賃、(3)原価計算対象事業者の総利用者数の二分の一以上の利用者が対象となる割引を含む基本運賃で、割り引くことで公定幅運賃の下限運賃を下回ってしまうもの、(4)施設及びエリアに係る低額運賃で、公定幅運賃の範囲内で届け出られた運賃の額によらないもの。となっております。

運賃変更命令の発令手順を右側にの載せておりますが、しかるべき指導と勧告をした上で、それでも範囲内での届出がなければ運賃変更命令を発動することとなります。

資料3ページ目に移ります。今回、札幌交通圏の準特定地域の指定に伴う公定幅運賃の指定ということであれば、現在使用されている自動認可運賃がそのまま公定幅運賃となるのですが、4月1日に実施される消費税の引き上げがある関係上、現行の自動認可運賃に消費税増税分（2.86%）を転嫁することとなります。

転嫁方法は、現在の運賃額に直接転嫁する金額方式を基本としておりますが、地域の意見があれば初乗り運賃額を変えずに、初乗距離を短縮する方法（距離方式）も認めるとしており、当協議会ではどちらか一方を選択することとなります。なお、資料には金額方式による普通車のイメージを載せております。

次のページには、消費税転嫁による運賃の算出方式を載せておりますが、初乗運賃と時間制運賃は消費税増税分（2.86%）を単純に転嫁し、10円未満の端数を四捨五入処理した額を改定初乗運賃とし、改定による増収が事業収入全体で税率引き上げの範囲内となるよう改定加算距離を調整することを基本とし、これにより、公定幅運賃を設定します。

最後の2ページに金額方式と距離方式のそれぞれの公定幅運賃の運賃表を付けております。

最後になりますが、当協議会では、消費税転嫁における金額方式と距離方式の意見、また、時間制運賃の加算運賃を30分単位から10分単位や15分単位へ短縮することや初乗短縮は、自動認可運賃の制度上では事業者の判断で設定できましたが、公定幅運賃では基本的には設定できません。これらを設定したい場合には協議会意見として要望してもらう必要があります。よろしく願いいたします。

以上で説明を終わります。

【川村座長】

正確に理解するのも難しい部分があると思いますので、今ご説明していただきました内容について、ご意見やご質問をいただければと思います。

【平山委員】

今、係長からお話があった中で、勿論、今回、自動認可運賃に消費税を載せたものがそのまま公定幅運賃になってるわけですがけれども、係長の言葉の中では自動認可運賃がイコール公定幅運賃でなければならないんだ、みたいな発言があったように思いますが、この協議会の中で公定幅運賃が論議され、変更もあり得るわけですね。そこはどうなんですか。

【経亀係長】

公定幅運賃の範囲の指定にあたっては、当該範囲を指定する趣旨が道路運送法第9条の3第2項に基づく認可基準の趣旨と合致していることに加え、地域指定において、新たに運賃原価等を見直す必要性が乏しいこと等を勘案し、従来から運賃処理方針に基づいて設定された自動認可運賃の範囲を公定幅運賃の範囲として指定することとなってございます。

【平山委員】

あまりにも難し過ぎて、どういう具合に理解して良いのかわからない。

今回、公定幅運賃が自動認可運賃とほぼ同じ5%位の幅ですが、この協議会の名前にもなってるように、活性化協議会とされていますが、活性化していくためにはどうしたら良いか、との話がありますが、勿論、創意工夫も当然必要ですが、ある程度価格に反映しなければ活性化はあり得ないです。本来ならば、そういう意味では5%というのは、10円違うだけですが、消費税は業者には殆ど意味がない範疇です。2、000円で100円ですか。1、000円でしたら50円、信号待ちしたらそれで違う、という範疇ですけれども、幅の論議というのは当然それぞれあると思いますが、最低10%位の幅がないと、お客様にも証明のしようがない。このように思っていますので、何とか協議をいただければありがたいと思っております。

【川村座長】

今のは幅を巡るご意見だと思えますが、関連して、或いは関連してなくてもよろしいのですが、如何でしょうか。

今のご意見は、幅をもう少し広げたほうが良いということですね。

【平山委員】

いや、前提にあるのは行政に価格を触られたくない。民間経営者、民間の会社の価格設定権が無いということはどういうことか、考えていただいたら忸怩たる思いがあります。

【経亀係長】

公定幅運賃の現行運賃の設定ですけれども、道路運送法の運賃審査基準というものがございまして、こちらを準用するという事になってございます。

この運賃審査基準ですが、平成21年10月に内容の見直しをしております。一つ目は平成21年10月以前は、皆さんご存じかと思いますが、自動認可運賃の幅を全国一律で上限運賃から約10%の部分で運用されていた。その際に当時、現状から見れば自動認可の趣旨に考えて、必ずしも合理的ではないという意見が出たところであります。

自動認可運賃として容認する幅、これは、地域やその時の経済社会情勢によって異なるので、地域の実情に即した幅を設定する、ということになってございます。その際に、各地域において、標準的、能率的な経営を行う事業者の実績値に基づき、自動認可運賃の下限を設定することが適当であり、具体的には、各地域において、標準的、能率的な経営を行う複数の事業者のうち、特に効率的な経営を行った場合に収支が償う水準の運賃という考え方で設定する、ということになってございます。

この場合の、効率的な経営の審査は、費目ごとに行うこととし、効率的経営による差異を認める経費としまして、(燃料油脂費、車両償却費、役員報酬、営業外費用)と認めない経費(運転者の人件費、車両修繕費等)を区分し、地域の標準的、能率的な経営を行うことで出しております、足切率が4、6、約5%程度と交通計画がなっている。これは地域によって変わります、たとえば、北海道D地区の郡部では7%位になっているというような地域の差を設けている。昔みたいな全国一律10%というようなやり方は、今現在やっていないということでございます。

【平山委員】

細かいことは良いです。要するに、ここで決まったことが論議されるんですか、検討されるんですかということだけ言っていただいて良いです。何も難しいことを何故こね

回すのですか。つまり、ここで案を出しました、これ以外のものを一切認めませんよと論議の中で説くならば、論議が違えば答えが出てそれを検討していただけるのか、どちらなんですかということですよ。

【川村座長】

中身の議論については、その点どの様になっているのでしょうか。

【経亀係長】

今回は、あくまでも、先程来言っているとおり、準特定地域に指定された関係と、消費税率が上がったということで、何らその他の原価とかを見直す必要がないものですから、これにつきましては、現行のものに転嫁するやり方が一番ベターでないかということでございます。

【平山委員】

要するに認めないということですね。ここでいくら論議しても。タクシー協議会は何のための協議会ですか。

【経亀係長】

先程説明したとおり、消費税の転嫁方法が金額方式と距離方式があるものですから、その議論をしていただきたいということです。

【川村座長】

金額方式と距離方式のどちらを選択していくかを決めていくことになるかと思いますが、その前段として、色々と正確な理解を深めていければと思います。発言をお願いいたします。

【松任委員】

自交総連北海道支部の松任でございます。

この運賃の問題なんですけれども、今、平山さんの方から話しましたけれども、私は労働者側の立場から言わせてもらおうと、この法律が何でできたのか、一つには重大事故の続発です。

私どもの資料がございますが、規制緩和以後ですね、100万キロ当たり、警察庁の数値、道警の方はご存じかと思いますが、自家用自動車の1.83倍まで上がったんです。これはどこからきたかということ、運賃競争、車両が増えたことにもよります。市場の安心・安全が完全に失われたと同時に、タクシー労働者の賃金が貧困生活に追いやられた。競争の原理でエムケイさんは、大変良い給料を払っておられるのかもしれない。

しかし、業界全体の問題で考えたときに、やはりタクシー業界は、先程冒頭に運輸局の方からお話がありましたけれど、地域に密着した市民にとって欠かすことのできない重要な公共交通なのです。それを競争激化の渦中に置いてしまったがために、タクシーの多くの労働者が大変な状況に陥っているなかで、重大事故が増えてます。それと高齢化に歯止めがかからない。

私が思うには、公共交通と位置づけられたタクシー産業が、本当に欠かすことのできない交通形態なのか、ご認識いただいている以上は、みんなで協力して、今回法律で決められるこの公定幅運賃に従うべきだと思いますので、是非この協議会で決定していただきたいと思います。

【川村座長】

ありがとうございました。続いてお願いします。

【鈴木委員】

全自交北海道地連で書記長をしております鈴木でございます。本当にこの自動認可運賃幅というのは何故できたのか、また、運賃というものが本当に私達同一地域、同一運賃を目指してきたけれども、現状の認識の部分の中で世論の理解を得られない、やはり、地域公共交通といわれても、民間企業が担っている重要なタクシーという中で、世論の賛同を得つつ運賃というものが考えられなければならない。それが公定幅運賃の一つの考え方のベースになっていると思います。松任委員が言われた部分の中で、タクシー労働者の賃金、労働条件が低下したことの中で、実態として若年者が全々この業界に入っていない、先程の第8回（協議会）の総括の中でも、運転者の構成年齢の50%以上が60歳以上という部分があるのですが、平成24年と平成25年では、60歳から65歳が24年は31.52%でした。25年は30.18%になり、減少しましたよね、けれども、65から70歳のところは16.37%であったものが、19.4%、単純に今まで60から65歳だった方が65から70歳になっていく、若い方が全々入っていない、この産業は成り立たない、だから、何としても地域公共交通としてのタクシーが健全に発展するために、この法律ができたんだと思っております。

そういった部分の中で、この自動認可運賃がいらないと言うのではなく、この幅が狭いと言う方もいらっしゃいます。私達はこの幅は広いよ、でも、最低限この幅の中で各事業者が健全に競争し合う、という部分が重要であろうと思っておりますので、この幅運賃の提案について、私は賛成の立場で発言をさせていただきました。

【川村座長】

幅に関する議論になっておりますが、如何でしょうか。

【加藤委員】

ハイヤー協会の加藤でございます。色々のご意見はあると思いますが、この何年間、本当にタクシー業界、特にタクシー労働者の皆さんが苦勞されてきたと思っております。そういう意味では、一番先にできた特措法に次ぐ新法は、これからある程度この協議会の中で減車問題も議論されてくるんだろうと思っておりますけれども、何とか働く人たちの労働条件の改善を図っていく、そのことが先程来言われているタクシー従業員の高齢化の問題を含めて、少しは改善されていくと強く思っております。そういう意味では、今回の法改正は我々にとってはありがたい法改正でありますし、先程、平山委員が何のための協議会なのか、と話をされておりましたが、これもやはり、減車問題を含めて、或いは活性化問題も含めて色んな協議をしていかなければ、利用するお客さんの「愛されるタクシーを増やす」努力をこれからも続けていく、ということが絶対必要なんだろうと思っております。この消費税に関しては、運賃改定という概念でございませぬので、我々業界は3%の適正な転嫁をしていただきたいと思いますという思いでございませぬ。

【川村座長】

ありがとうございます。先程の第8回協議会の資料で確認したいことがあります。18ページの今の業界の担い手不足の話に係ってきますが、前回の協議会でも質問したと思っておりますが、タクシー運転者の最近の状況で、退職者数については、嘱託の方は入っていないんでしょうか。毎年異常に採用数より多くなっております。事務局にお願いしま



す。

【照井事務局長】

特措法できる前の平成20年に政令指定都市での運転者登録制度が始まりました。新規の登録をした運転者があまりいない、それで退職した人が少ないという数字になってございますので、囑託、正規関係なく数字として入っております。

【川村座長】

本当に担い手が不足しているということですね。

他、如何でしょうか。

【九石委員】

個人タクシー協会の九石でございます。

個人タクシー協会として、全組合員と凶ったものを述べさせていただきたいのですが、今回の改正特措法をみた率直な考えとして、運賃競争の時代は終わったのかなと、私としては認めているところでございます。尚且つ、それまで名前だけは公共交通機関ということになってましたが、平成21年10月に特措法ができて、名実共に我々の業界が待ち望んでいた公共交通機関との位置付けになったわけです。そして、色々やってきた結果として、詳しい話は皆さん方ご存じのとおりでございますので割愛させていただきますが、まだまだ十分でないということで、今回の改正特措法になったのですね、であれば、運賃についてはそんなに差があっては良くないだろう、利用する方のそれなりの考えがあると思うのですが、やはり、余りかけ離れた運賃、また、何種類もの運賃であれば、利用する方も迷うのではとっております。エムケイの平山さんのおっしゃったことは、経営者の考え方としては、運賃の決定方法ですからそれは解らないわけではありません。しかし、今私が言ってきたとおり、運賃については、公共交通機関ですので、あまり競争はしない方が良いのではないかと基本的に思っております。また、競争については、東京オリンピック誘致で有名になった「おもてなしの心」がございます。その「おもてなしの心などの考え」を基本にしたサービス競争を基本に各事業者が切磋琢磨し、お互いにレベルアップして、利用者利便の向上に努めていく、という進め方が良いと思っております。

【川村座長】

ありがとうございました。

【松任委員】

全く今の意見に大賛成でございます。改正タクシー特措法は、今日から本当に協議会で始まろうとしている。どうしてこういう風になったのか、競争の成れの果てなんです。

運賃では競争してはいけないんです、労働的に必ずしわ寄せがきます。だから、タクシー労働者が生活保護世帯より遙かに低い賃金で生きているんです。こういった人達がハンドルを握っています。こういう交通機関であってはいけないということで、この法律ができたわけですから、これに真摯に向き合い、一社だけが一人勝ちすればいいという問題ではございません。これは北海道内の道民の足を守る商売ですから、どうか事業者は基本のところを良く考えていただいて、今鈴木委員が言いましたように、同一地域・同一運賃、そして競争はサービスでやるべきです。運転手さんの質の向上です。この低下にも歯止めがかからなくなったのは、賃金に大きなウェイトがあります。本当に大

変な質の低下を招いていますから、やはり向上を目指すのであれば、きちんとした労働の対価が生まれる運賃に頼ることを最後に述べておきます。

【川村座長】

ありがとうございました。他にご意見は。

【平山委員】

私の知る限りでは、小泉さんの規制緩和以前のタクシー業界というのはもっと規制がきつかったですね。いわゆる特例なしの同一地域同一運賃、そういう中で業界は、2年毎に運賃値上げをした。昭和44年当時から2年毎に物価の上昇、経費に関係なくどんどん値上げをしてきた。当時の運輸省も既成の事実のごとく認可してきた。最終的には、最初のうちは値上げしても減ったお客さんは直ぐ戻ったんです。それが10数年してみると、相当の値上げの中で、今度はお客さんが戻らなくなったんです。そういう中で、何で値上げしたのかというと、要するにドライバーの生活向上のためで、では彼らの生活向上はしたのかというと、そんな話1回も聞いたことがない。サービス向上はしていった、サービスで戦うんだ、タクシーが社会に向けてタクシー乗務員は素晴らしい、タクシー会社は素晴らしい、この業界の結束はすごい、良い方向に向かっているなど、1回も聞いたことが無い。これが、言わば今まさしく、元の状態に戻ってきていることだけのご理解願いたいただきたい。競争のないところに発展は絶対ないです。これだけは事実なんです。そこのところだけは説明しておきたいと思います。

【鈴木委員】

今、サービスが低下しているとの発言がされております。私はタクシー運転手になって27年になるんですけども、サービスという部分については、個々の運転手が対応することなんですけど、過去から見たら利用者目線に立った上での対応というものがどんどん広がってきているのが実態です。それが、マスコミに載る又はハイヤー協会の宣伝方法が悪いというのもあるかもしれませんが、実際にタクシー運転手は、現場で利用者の要望又は言葉で表せられなくても、運転手自ら利用者の利便のために対応している、この実態だけは解っていただきたいと思いますし、また、私達の労働条件改善云々というのは、利用者の利便と安全と安心を担保するために必要なんだということ。

先程、運賃が上がってきたけど労働条件が変わらないと言われました。また、需要の減少という部分については、タクシーの運賃が上がったから需要が減少した、これは直結するものではない。現実には札幌の場合でしたら、地下鉄の東西線、南北線、東豊線等大量輸送部門が非常に増えたということ、又利用される方の交通への考え方も変わってきた、これが、全国的には需要の減少の一つであると思います。そういった中で、過疎地、札幌は過疎地には含まれないかもしれませんが、道内として考えたときに、過疎地においても重要なタクシーである、ということが札幌で議論されなければならない。こういうことに末期的な現象を起こさないために、今、準特定地域札幌交通圏タクシー協議会で、未来を見据えた中で議論をしていただければと思います。

【山崎委員】

交通労連の山崎と申します。今日この場所に初めて参加させていただいております。私ども交通労連の考え方を一言お話ししたいと思います。

鈴木委員のおっしゃったとおり、私もタクシーに乗って30年ほどになります。当時と

比べ、運転手の質というものは、比べものにならないくらい上がってきているというのが、実際現場に出ている私の感想であります。また、先程来の消費税額の転嫁についてですが、組合側、労働側といたしまして、初乗りの距離方式ではなく、お客さん、利用者に分かり易い、金額方式を是非とも進めていただくことを、事業者団体をお願いしたいと思います。しかし、一番心配なところは、上限運賃、下限運賃、表では4通りありますが、現行の上限の650円を3%アップして670円、下限で640円、事業者によっては、現行の650円を下限にへばりつく可能性があり、労働側として一番心配するところがございます。これをやられてしまうと、消費税3%アップした意味が無くなり、労働者の負担になってしまう恐れがある。これを事業者団体に要望し、きちんとした形で調整を進めさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【川村座長】

ありがとうございます。

今回の法改正の趣旨等も含めて、詳細は申しませんが、規制緩和後の様々な業界の変化というか悪化であるとか、乗務員のサービスの質の向上、賃金、労働条件の問題をどう考えるか、色々労使で認識の違う部分もあるかと思いますが、全体としては業界が疲弊していて、それを活性化していかなければいけないというのは共通していると思います。難しいのは、タクシーだけでなく、他の交通機関との関係であるとか、景気、不景気の問題も考えなければなりません。単純にこうしたら業界が良くなるというものがあるわけではございませんが、運賃改定していく中で少しでも状況が変われば良いと思います。その様な方向に全体として纏まってきているのかなと思いますが、幅のこととか、金額方式、距離方式で行くかという点については、今のところ金額方式で皆さん賛成ということでよろしいでしょうか。

—賛成です—

ご意見、異論がございますか。よろしいですか。若干時間はありますが、今後どの様に進めていけば良いのか。全体としては余り幅を開くことのないように、ということなんでしょうか？

【本間委員（代理）】

札幌消費者協会の本間と申します。私も以前からの議事録を読ませていただいておりますけれども、これからの世の中、少子高齢社会がどんどん進行して、特に北海道は過疎化が著しい。そういった中で、例えば、公共交通機関であるバス路線がどんどんコストが高くなって廃止路線がでてくる、お年寄りが生活をしていく、又は病院へ行く、そういった場面でも、これからはタクシーをどうしても使っていかなければいけない。こういう状況が来る可能性が十分あると思います。私ども運輸交通審議会の中でも色々プラン等を検討しておりますが、今の話を聞いておりまして、消費者として大事だと思うのは、乗車する側として、安全で安心できるタクシーでなければならない、ということが最大のポイントだと考えております。例えば、乗務員さんの給与収入について、具体的に何処も掴んでいないという部分があるのではと思います。組合は全て把握していると思いますが、各社の収入状況などの比較できる情報がものすごく少ないような気がします。業界として競争必要だと考えますけれども、安全安心を貶めるような競争になってはいけません。適正な競争はなればいけないと考えます。会社の営業努力、将

来に向けての改善計画等もお持ちの中でやっていると思います。したがって、減車計画といいましても、一律に減車計画というのが果たしていいものなのかどうか、という部分もありますし、そういった部分は、情報がきちんと出ているものでしたら判断できるでしょうが、情報があやふやな中で、全国的な統計だけをみて判断されるのはどうか、という気がします。

これから観光客が1千万人、2千万人、3千万人を目指す社会になってきております。そんな時に、先程おっしゃってありました、「おもてなし」という部分、要するに、マナーがきちんと守られているタクシー業界が必要で、そういった中で比べますと、北海道は素晴らしい。ということに繋がり、ひいては顧客拡大にも繋がる、そんな気がします。

【川村座長】

貴重なご意見ありがとうございました。業界へのご意見が色々出てきましたが、利用者してみれば、確かに値上げということになってしまうわけですから、どの様にして、賛同、同意をいただいくかということに関して、もう少し業界側としても様々な情報提供をしていかなければならない。競争しても大丈夫だとおっしゃる一方で、いや、それは乗務員の犠牲によって成り立つものではないかなど、この辺は情報がないとどうしても空中戦になってしまう懸念もありますので、折角様々な関係者の方が同席されているわけですから、そういった情報に基づいて、色々考えていければと思います。

他に如何でしょうか。

【田之上委員】

厚生労働省北海道労働局の田之上と申します。

全道17支所の17労働監督署の労働監督官を束ねている者でございます。

今後、本協議会が改正法に基づいて何回か開催されると思いますが、冒頭、運輸局長より労働条件の向上とか、様々な賃金、収入、そういったドライバーさんのお話があったかと思います。今回の第8回の資料の20ページを見ると、タクシー運転者の給与の推移について、皆さん、札幌圏についてはどの様に認識されているのか。私はどんな収入なのか解りませんが、例えば、特措法施行前の平成20年のドライバーさんの年収が、2,129,000円で、平成24年が、2,092,000円で、特措法施行前、施行後については、年収だけで見ると1.8%減少している。一方で全産業については12.5%減少している。相対的に考えるとタクシー会社の方は再配分が低いので、労働条件の低下はある一定内とみれるのですが、一般的にドライバーについては、給与が上がっていくのが大変だなと考えてるのですが、この特措法施行前、施行後で、ドライバーの労働条件は果たして上がったのかどうか、これは解らない。今後改正特措法によりまして、タクシーの一層の減車、休車が行われるだろうと思います。これまでのお話と、行政の指導とドライバーさんの最低賃金以上を支払っていけば異論がありませんが、最賃以下若しくは解雇、そういった部分がでてくるような場合があれば、何らかの意見を申し上げなければならないと考えております。労働条件の向上という場面がでたときに、誰に聞いたらいいのか解りませんが、この5年間で上がったのか、上がってないのか、そこをどの様に考えておられるか、お聞きしたいなと思っております。

【川村座長】

事務局にお願いしてよろしいでしょうか。

【照井事務局長】

20ページの表につきましては、厚労省の全数調査でございません。サンプル調査で全道平均値であり、平均で209万円であったとしても、札幌は230万円ぐらいあるのですが、釧路とか他のところはもっと下がっていると思います。そのような状況を承知いただいて、前回の特措法により減車を進め、札幌交通圏で10%程度実施した結果、日車營收が300~500円ほど上がっていますが、これだけでは必ずしも労働条件の改善に至っていない。さらに、車両数が多いという部分がありますから、今後の協議会でどの辺が適正なのかということと、利用者の方々に不便をかけずに一律に実施すべきかどうか、とのご意見もございましたので、そうした点を含め、活性化と適正化についての議論を十分して参りたいと考えます。したがって、車が減ったことによって1台当たりの収入が変わるという事実がございましたので、この部分を踏まえまして検討させていただきたいと思います。

【川村座長】

ありがとうございました。この辺も含めて色々な情報を業界の方からも出していただき、細かい議論ができればよろしかなと思います。時間もオーバーしておりますが、取り敢えず、いくつかの異論もございましたが、協議会としまして、全体の皆様のご意見を踏まえ金額方式ということで、北海道運輸局に対し意見書を提出しようかと思いますが、このような纏めでよろしいでしょうか。

ー異議なしー

それでは、事務局長の方で意見書を作成し提出をお願いいたします。

次に、議題③、その他でございますが、何かございませうでしょうか。色々と貴重な御意見もございましたので、その辺も反映させていければと思いますが、今この場で何かございましたらお願いします。

【松任委員】

次回から減車の問題も入ることが予想されますので、数値目標が大事かと思えます。加藤会長が10%とおっしゃいましたが、それに対して、今現在、乗務員不足が究極な勢いで進んでおります。平均で構いませんので、現在の実働率を示していただきたいと思いますが、可能でしょうか。

【照井事務局長】

札幌交通圏は90%です。

【加藤委員】

今、松任委員からの減車意見について、準特定地域から特定地域に指定されるか、されないかの問題がありますので、後に強制力のある減車が必要かどうか議論されると思います。

【川村座長】

ありがとうございました。

今日の議事概要につきましては、これまでと同じように運輸局のホームページ、その他で公開されることとなります。それまでの間に作業がありますが、各委員のご了解をお願いいたします。

それでは、特になければ進行を事務局にお返しいたします。

【照井事務局長】

川村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、委員の皆様には貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。今後ともご支援ご協力をよろしくお願いしたいと思います。今後につきましては、新年度に入りまして、運輸審議会の中で、全国各地で新たな特定地域の指定がされるものと思っております。

そうした中で、改めて活性化、適正化を期して、タクシーがいかに社会に貢献できるかの部分も含めて、ご議論を進めて参りたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第1回準特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を終了させていただきます。

ご協力ありがとうございました。