

第2回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会議事概要

日 時:平成21年12月24日 13:30～16:00

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 27名、オブザーバー(タクシー事業者等) 37名

マスコミ:新聞社 2社、業界誌等 1社

1. 開会【尾澤会長】

- ・ 第2回札幌交通圏タクシー適正化・活性化協議会を開催する。本日は、前回運輸局よりお示した「適正と考えられる車両数をもとにした運転者の給与の推計」、北海道警察本部、北海道労働局から、「タクシーに係る交通違反や事故の状況」「タクシー運転者の賃金や労働時間の状況」についてのご説明、川村委員から「ハイタク労働者の労働実態の調査」についてのご説明、そして、事務局作成の「地域計画の骨子案」のご提示を予定。

2. 議事

- 事務局より議題1「適正と考えられる車両数における効果等」について、説明(資料2) -

【千葉座長】

- ・ 実車率を3通りに想定致しまして実績値から順次割り戻していった最終的に算定給与がどれくらいになるかということをお示した。

(質問等なし)

- 事務局より資料2「年代別登録運転者数(円グラフ)」について、説明 -

【鈴木委員】

- ・ 年齢構成は、札幌交通圏は昨年(運転者)登録という形になっていて、過去のデータがないという状況の中での実績だと思うが、大阪・東京に関しては過去から実績を持っていて、大阪ですと平成15年当時50歳代が46.6%いたものが平成21年になると50歳代が27.7%に下がって、下がった19%相当がほとんど60歳代に入っていくという形になっている。
- ・ 札幌も早晩こういった60歳代が56～57%という大阪の状況に向かっていて、若年者がタクシー労働者にならないという厳しい環境の中での高齢化が進んでいることを皆さんにご承知おきをして頂きたい。また東京でも同じような傾向が出ていて、高齢化、年金をもらいながらでなければタクシーで生計を維持できないということを皆さんの共通認識として確認をして頂きたい。

【川村委員】

- ・ 一点確認してよいか。まず今組合の方がおっしゃったように、産業の持続可能性の危機が見られると思う。それで、これから減車について話が進んでいくのだと思うが、減車を進めていく際には、まずは使われていない車の台数を減らすなどの最大限あらゆる努力が図られることになるかと思っている。あわせて、減車というと、どうしても、今の乗務員の方々のクビが切られるというイメージがあるが、このデータを見るとかなり年齢構成が高いわけであるから、一定の期間を踏まえれば自然減の部分で対応できるのかなと推測したのであるが、そういう認識でよいか。

【事務局長(自動車交通部長)】

- ・ 資料2は乗務数で積算したが、実は今日はお出ししていませんが1車当り何人のドライバーとなるかという観点からも勉強的に試算をしている。
- ・ 私どもで実際に調べた札幌交通圏の乗務員数が12,674人、車両数が5270台ですから、一台当りの運転者数が2.4人くらい、それを適正車両数に掛けていきますと、運転者数が案1で11,000人、案2で9,000人、案3で8,200人位となり、仮に60代の方が年金をもらっていて、あと何年かでリタイアされるという仮定とすると、案2ぐらいまで減る可能性はあるのではないかと考えている。

【松任委員】

- ・ この協議会をやらざるを得ない状況、原点を踏まえて先へ進まなければ解決の糸口は見つからないと思う。元はアメリカ発の自由主義ですが、金融・労働・企業、こういった規制緩和というものが根底にある。
- ・ 労働者も事業者も今大変な状況におかれているが、事業者も貧困企業といわれるような状況になっていると言っても過言ではない。その中でタクシードライバーが働いて収入を得て、夢のある産業になるように期待している。
- ・ ところがそういう根底があって、規制緩和が招いた労働市場も最悪な状況にあり、3人に1人が非正規雇用と言われている。あってはならないことですが大企業は二十数万人昨年よりも多く年末にクビを切るということで、私たちは北海道組合総連合ということで日々労働相談を受けていますが、年を越せない労働者が相当数ある。8月の総選挙では政権が交代し、景気が良くなるかなという期待、それから抜本的な労働条件の改善、非正規雇用を生まないという政権の約束もあった。期待もしましたが、しかし見るところすべて先送りされてこの現状はまだ続くと思う。しかるに、需要が見込めない中に今立たされている。
- ・ 労働者の労働条件を改善するという柱に立つならば、当然減車は当たり前の話で、そして高齢化してしまった現状、1人1人が社会を変えるという良心に立たなければ先に進まないと思う。
- ・ タクシー労働者の賃金が最低賃金を上回ってさえいけば良いのだとされていること自体がそもそものこういう状況に陥った原因と思う。もしタクシー労働者の賃金が時給1,000円を下回ってはいけないという状況であれば新規参入ができたでしょうか。この状況の中で、今(最低賃金が)678円で、掛ける172時間で116,616円です。生活保護世帯賃金でいきますと、北海道でいうと3人世帯で199,000円です。それから母子世帯で子どもが2人いると142,000円です。これに家賃や寒冷地手当が支給されている。
- ・ タクシー労働者の半数と言っていいくらいの方が最賃を割り込んでいる。しかもこれすら守れない違法・脱法が続いている。こういう現状を放置して、減車ありきの問題は逆さまではないかと思う。もちろん減車は必要ですけれども、その前にタクシー労働者の人権をどう考えておられるのかの議論が先だと思う。このままで良いのでしょうか。衣食足りて礼節をなす、これが筋ではないか。あらゆる場面で良心を持って、経営者の方々も、労働者も、根本からこの問題を変えていかなければ未来ある公共交通には繋がっていかないとと思う。
- ・ それから減車の問題、これからクビを切らざるを得ないという議論も出てくるかと思うが、私どもで全タク連と協議した結果もあるが、会長自ら解雇問題は発生しないと言っている。労働者の賃金を改定していくにあたっては、勤務シフトの組み方、それから川村先生もおっしゃいましたが、資料の円グラフにあった高齢化の問題で、これからは蛇口をしめれば自然と退職していくわけで、この問題は解消されると思う。あとはより実効性のある制度を事業者の方々はどう打ち出してくれるかということだと思う。

【千葉座長】

- ・ その基本的な議論については、前回私も申し上げましたし、川村先生も同じようなことを言っているが、いわゆる市場の失敗、ということを上げたが、これについてはおそらくほとんどの方が同じような認識ではないかと思うし、また一方で減車をせざるを得ないということも同じかと思うが、あとはそれをどういう方法でやるのかということが残された議論ではないかと思っている。労働者の問題についてはこのあと川村先生から資料を使って少し解説をして頂けるかと思うので、その時にまた改めて意見を頂戴したい。
- 道警本部佐藤統括官より議題2「営業用普通自動車による交通違反・事故発生状況」について、説明(資料3) -

【松任委員】

- ・ 以前私も、事故に至る経緯ということで2007年5月にアンケートを全道から職場から集め、約800件の運転手さんから取ったが、「事故を起こす原因のひとつはなんだと思いますか」という質問があり、「何も考えられない」「サラ金苦で耐えられない」「自殺も考えている」「病院にも行けない」「カードも作れない」「まともな保険にも入れない」こんなことが原因で、ハンドルを握って生命・財産を預かる労働者がまともに暮らせないという現状が事故に結びついている。
- ・ それから駐停車違反の問題もそうだが、やりたくてやる人はいない。こういう原因を誰が作っているかです。その犠牲になっているのが乗務員です。法律ですから、破る方も悪い。私たち労働組合も絶対やるな、しいては自分が損することだと指導している。しかしこういった違法駐停車が、皆さんすすきで見たことがあるかと思うが、その車の影から出てきて轢かれる、施設から出たくても出られない自家用車の苦情。これがこの協議会の中で解決する問題で、今こういった事故の現状を言うのは、タクシー労働者の精神的な心理から来ているということを上げたい。

【松任委員】

- ・ それからも一つ、10月6日付けの読売新聞を見た方は分かるかと思うが、関西大学の教授が13都道府県の調査を行っていて、タクシーの料金を値切るという問題であるが、調査した結果、値切られた経験があるドライバーが9割、その内7割が応じるということだそうです。それからいろんな状況があって値切られるわけですけれども乗る側も上手になってきて、最初から値切るような乗り方はしないで、多く聞かれるのは、乗ってから「なんぼで行くんや」となる。これが13都道府県でタクシー労働者が置かれている運賃値切られの状況で、もちろん道路運送法違反です。現実、大変な事態が起きていて、そういうことを踏まえて進めて頂きたい。

【鈴木委員】

- ・ 先程の資料で事故発生件数が棒グラフになっていて、右肩下がりになっているが、仮に営業車が規制緩和になって事故が増えた、増えないという議論になった場合に、増えていないとか、高止まりしているという言い方をされているけれども、平成19年・20年の実車キロを見ると87.9%と下がっている。要するに、走る距離が短くなって、事故件数が減っているということも頭の中に整理しておいて欲しい。単純に事故が減っているということではなくて、総走行距離が減ることによって事故も減っているという見比べ方をして頂かなければ、事故・違反の実態が見えない。

【松任委員】

- ・ それから、事故に陥る最大の原因が累進歩合というもので、稼働がある一定線を超えるごとに歩率が変わる、下がったらボーナスがもらえない、ローンも組めない、ローンのためにはスピード違反もしなきゃならないという、大変な状況に追い込まれてハンドルを握らざるを得ないわ

けで、安全安心のためにはゆとりを持ってハンドルを握らなければならないはずが、それが構ってられないという実態が出ているわけで、私も三十余年ドライバーをやってきたが、子どもたちを学校にやらなければならない、教材費もかかる、そのなかで稼がなければならない、これだけやらなければ賃金が大幅に減るといった状態です。累進歩合は93号通達で禁じられているが、これを会社は平然とやっているということが原因であることを申し述べたい。

【千葉座長】

- ・ 歩合の問題についてはまた別の場面で審議して頂くことになるかと思うので、ご発言があったということ認識しておきたい。
- 北海道労働局山川指導官より議題3「タクシー運転者の賃金及び労働時間等」について、説明(資料4) -

【鈴木委員】

- ・ この資料の中に最賃関係の部分が一切載っていないが、最低賃金違反はハイタク産業が全産業の中で一番多く、しかも2番目の倍以上の違反率という実態になっているかと思う。最賃関係も今後処分対象になることを踏まえた上で、最賃違反の資料も提出して頂きたかった。
- ・ それから監督事業者数が減ったからということはあるが、ハイヤー・タクシー産業については違反の率が非常に高いと思う。北海道は平成18年・19年・20年で、事業場に入った場合の違反率が非常に高く、そんな中で改善して、労働基準法に沿った労働条件になる、改善基準告示に準じた労働基準になるということが、労働者として訴えていきたいし、こういった観点からも監査を見て頂きたい。ぜひ最低賃金の部分も次回に提出して頂ければと思う。

【松任委員】

- ・ 監査対象の件数が減っているということですが、なぜ減っているかという、規制緩和の流れの中で観光バス事業所が大変で、そこに監査を集中せざるを得ないということでタクシー部門が激減した。現実これだけ消費が低迷して、今月の発表でデパートの売り上げが前年の同期で8%も落ち込むという大変厳しい消費の中で、他の事業の倒産件数は大変な勢いで発生している。この年末に向けて、さらに建築関係など大変なことになるかと思う。この景気も規制緩和の流れが止められない中で我々も生き抜いていかなければならない。そして法令を遵守して人命が係っているからまともな産業にしなければならない。
- ・ 今ご説明のあったように、タクシー労働者がこの賃金水準でいいのかと。私はとんでもないことだと思う。それから貧困率でいっても、はじめて公表されましたが2007年でOECD30ヶ国のなかで日本は下から4番目で、最低賃金にあっては、これもOECD30ヶ国のなかで下から4番目で、これが現政権に早期の解決を望めない以上は、事業者の方々が努力して頂く以外無いと思う。
- ・ 監査に入られて、何でも無いという事業者が大半でなければならないのに、88.2%という(違反率の)多さで、法を守るという意識がないのか、それから良貨が悪貨を駆逐するというシステムがないというのが大問題で、こういうことが改善されない限り、人命が奪われる、安全安心が損なわれる、その視点に立って考えて欲しいが、実態としてほとんど変わっていないという状況だから、いま全自交の方が言われましたように最低賃金法違反というものをもっと明確にして頂きたい。新法では最低賃金法違反に関してはかなり厳しい罰則が設けられているわけで、労働条件の改善、労働者の条件がこうなるというものがこの協議会の中で出されなければ、何のためにこれをやっているのか分からなくなる。
- ・ もう一つ、マスコミの排除をやめてください。我々は国民、利用者のために会議をやっている。自分たちだけが良くなるという会議ではない。利用者の利便、タクシーはどうなるのか、そ

ったことでやはり識見者にこれを知る権利があるわけで、マスコミの排除はやめてください。

【労働局労働基準部山川指導官】

- ・ 主要違反項目は、比較的多く発生する違反についてのものである。業務統計は長い間継続的に取って動きを見るためのものであるが、最初に作ったときに最賃違反というのは想定していなかった。統計の項目にないのはそのためである。
- ・ タクシーの最賃違反があらわれたのはここ十何年ではないかと思われる。現在でも、以前労働時間、割増賃金といった違反が数としては多い。もちろん、最賃違反は、1件でもあること自体が問題であるが、数としてみると少ないということである。

【千葉座長】

- ・ ただ今のことに関係して、川村先生より「ハイタク労働者の労働実態」についてということで、ウグイス色の冊子ですがこれを中心にお話しをお願いしたい。
 - 川村委員(北海学園大 準教授)より議題4「ハイタク労働者の労働実態」について、説明(資料5) -

【千葉座長】

- ・ 現状についての様々な観点からご報告頂いたが、お話を伺いながらなかなか厳しい状況であり、改善策を考えるにはそれぞれ痛みを分かちあうぐらいのことがないと方法が見つからないかと思う。

【松任委員】

- ・ 雇用の質を問題にして頂いたが、まさにその通りだと思う。タクシーに限らず質の低下を招いている。
- ・ それからもう一つはさっきの事故の問題だが、私どもの警察庁の資料を見ると1989年に北海道内でタクシー労働者が第一当事者となった人身事故が1,136件で、そして2008年を見ると1,039件となっている。これは減っているように見えるが、1,000件という人命が軽視されていることに重点を置かなければならない。そして減っている要因の1つとしては、総走行キロが激減している。客待ちが増えているために走行距離が減っていると考えられる。
- ・ これも警察庁の分析だが、100万キロ(当り)で計算すると自家用車の1.7倍の確率でタクシー労働者が事故を起こしているという統計が出ている。
- ・ さきほど人権ということを言いましたが、タクシー労働者には今人権はありません。人権侵害を受けている労働者が大半です。これを回復するにはいわゆる Corporate Social Responsibility (CSR)、事業者の方々のこの根性が今こそ必要です。
- ・ それから私ども独自に調査した結果がありますが、労働者の実態を克明に調べてきたが、2009年の5月に行われた調査の中では平均給与が181,107円で、これから諸々引かれる。そして平均の休憩時間が30分、それから2年前に調査した結果だと平均の休憩時間は21分で、ご飯を食べている時間もない。走りながら食べるという人も含めて車中で食べるという人が230人中96人となっている。こういう劣悪な労働実態は累進歩合という賃金制度がもたらしているもので、それを超えなければ飯も食わないで走らなければならないという現状。いまここの協議会の場で事業者の方々が腹を決めて、タクシー労働者に年収300万円を保障する、そのためには減車も必要である、それができないのであればタクシー事業から身を引く、これが乗客の最大の利便向上だと思う。
- ・ もうひとつサービスの面から言わせて頂きますと、いろいろな事業形態の中でいろんなかたちでサービスが生まれてきた。しかしそれはすべて従業員の賃金の削減によって生まれたもので

あるということ認識してほしい。2007年に運賃改定が行われたが、これは運転者の賃金がどうにもなくなったから、「利用者の皆さん、我慢して運賃値上げを受け入れてください」ということで値上げが実施されたもので、その翌年5月の半年後に調べた結果では、370名の回答から取った結果を見ると、「運賃値上げ後に乗客は減ったか？」260名、「運賃値上げ後賃金が下がったか？」250名、「その原因はなんだと思いますか？」は「乗客1件当りの単価が下がった」「乗客が減った」つまり交通弱者の足を奪ったのがこの間の運輸行政の失墜だということ強く申し述べたい。

- ・ しかしその中で運賃の値下げ競争というものがまた表面化してきている。これらの事業所では値下げした分乗客を取れるかという、その可能性は無いに等しいと私どもの調査では出ている。ますます労働条件が悪化していくような運賃制度をなんとしても改善していかなければならないと思う。やはり同一地域同一運賃、最大のサービスは、やはり安心・安全が乗客に対する最大のサービスだと思う。
- ・ また、市場原理だから法律がこうだからと言って、そういう事業者が、例えば大阪のワンコインタクシー、全事業者がワンコインタクシーをやったらどうなるかと。自分のところさえ儲かればいい、他はどうでもいい、一人勝ちすればいいというのであればまさにルールなき市場原理主義で、これは日本の将来にとってみても、あらゆる産業、あらゆる構造の場で成り立たないだろうと認識している。

- 小休止(6分間休憩、平山委員所用により退席) -

- 事務局より議題5「地域計画骨子(素案)」について、説明(資料6) -

【千葉座長】

- ・ 地域計画はどういうスタンスに立って取りまとめをするかという方針と目標、これをはっきりと明示することになる。それから目標を達成するために特定事業の存在、及び実施に関する事項、これが になる訳で、今日は と について説明。

【鈴木委員】

- ・ まず一点確認ですが、7ページのところで隔日勤務のところは不足言葉で、私の聞き間違いでしょうか、1人2車制というふうに聞いたが、1車2人制ではないか。

【事務局長(自動車交通部長)】

- ・ 1車2人制です。

【鈴木委員】

- ・ わかりました。それで、先程からずっと議論の中で労働ドライバーの発言がされるなかで、自治体の方々も出ておられますので、地域公共交通の観点、なかでもタクシーの現場を踏まえて、ぜひご意見を聞かせて頂きたいと思う。我々ハイタク労働者としては労働実態について十分に判っていますし、またこちらの傍聴の事業者の方も相当お見えになっていますけれども、当然事業者の方も経営実態について十分認識した上でこの場に参加されているはずですが、そのなかで今日は消費者協会の渋谷さんはみえていませんが、自治体の方も利用者という立場になることが圧倒的だと思うので、そういったことも含めてご意見を聞かせて頂けるとこの地域計画の中に我々も参考になる意見を出していきたいと思っている。

【加藤委員】

- ・ いろいろと労働組合の皆さんからかなり現実的な話が出てきたが、それで、協議会がどうい

スタンスなのかということをもう一度確認する必要があると思っている。各企業との話は当然、労働条件の問題は企業間の話であると思いますし、協議会のなかではタクシーはどのようなタクシーであるべきかということについて、今鈴木委員が言ったように各自治体の皆さんやあるいは道警や労働局の皆さんもみえているから、そういった意見を聞かせて頂きながら、もちろんタクシーが供給過剰であることは事業者が一番よく分かっていることですし、既に何度か協議会のなかで「車が多いよね」という確認はできている。

- ・ ただ事業規模だとかあるいは企業の置かれている立場については中にまで入っていくことはできないから、そういう意見を聞きながら、じゃあどうするかたちで減車をしていくか、ということそれぞれの企業が自分たちの最終的な事業計画の中で出していくべきだと思うし、事業計画のこの協議会の中での方向性としてはどの程度ということが具体的には示せないのではないかと、いう気もするので、これについても今日以降3回目4回目の中で業界としての意見をお話しさせて頂きたい。
- ・ ただし協会も北交さんや、先程はエムケイさんもいらっしゃいましたし、協会だけでうまく話をしていけるというものではありませんので、協会以外の皆さんともいろいろ議論が必要なのかなと考えている。

【林委員】

- ・ 皆さんの意見は十分に理解しており、私ども個人タクシーにとっても是非ともこういうかたちの中で進めて頂き、それによって私どもも残っていけるというふうに思っている。
- ・ 今の雇用情勢は50代60代の方がほとんどを占める状況で、当然のことながら個人タクシーになる方がいない状況になっている、ということは我々の組織自体もなくなってしまう方向性が見えていて、是非とも若い30代40代の方が働ける職場にして頂かなければ我々も存在できなくなるという認識をしているので皆様とともに良い方向に向かいますように、よろしく願いたい。

【小黒委員】

- ・ 先程料金に関する問題で、私の感覚ではずいぶん悪者扱いされたような感じですが、現行の料金制度をうまく活用すれば、新しい需要を掘り起こすということについても我々事業者の使命で、そういう観点からいうと、具体的な話をさせて頂きますが、皆さんもよく言われる交通弱者という方々は料金が大変安いために買い物に行くことが増えて大変助かっているというふうに聞いている。そういう意味では、安いということは一人勝ちであるとかそういうことだけではない。それは我々の創意工夫でやっていることであって、それを批判されるいわれはないと私は思っている。
- ・ それともう一つ、減車問題が大きなテーマになっているが、当社は平成18年・19年で今日の資料を見ますと平成21年までに99台の減車となっていますがその内の55台は我が社で減車している。ですから私はこの場には本当はいなくても良いのかなと思っているぐらいである。でもやはりそこは私どもも加わっていきたいという立場からここにいるということもひとつご理解願いたい。

【松任委員】

- ・ 小黒委員からお話しがあつたが、私が言いたいのは、運賃値下げをすれば、お客は喜ぶのは当たり前のことです。しかし大手がやったらどうなるか？「ウチも負けられない」という話になる。これがさらに過当競争になって、どこも薄い収入しか得られないような結果になる。運賃が650円になる時、私たちは運輸局にやめてくれ、こういうデフレ傾向の中で失業者があふれて消費が劇的に低迷で落ちている中、どうして上げるのかと猛抵抗した。給料が上がるのであれば本当は上げて欲しいが、しかし、現実私たちが予想したように、運賃値上げしたら逆に給料

が下がり、交通弱者も使えなくなった。今言われましたように、確かに運賃を値下げしてお客に喜ばれるという姿勢も事業者の中では大事だと思うが、しかし、この業界は何十社とありそういった業界が、「じゃあ俺んところは北交さんよりも10円さげてやろう」と、こんなことが始まったら取り返しがつかなくなるから、そういう運賃値下げでのサービスというものは御法度ですと、声を大にして言いたい。

- ・ どうかひとつこういったことを踏まえて、安いのが悪いと全面的に言っているわけではないが、やはり業界というのは、そこで働いている人がおり、みんな事業者にへばりついて働いている。そしてこの業界が向上をして、賃金が良くなって、若い人達が入ってこれる職場にしたいということで議論しているわけです。

【安富委員】

- ・ 私の実務は交通対策というものをやらせて頂いており、事務の内容は交通安全対策ということと、もう1点はバス路線の確保という2点について所管している。
- ・ 今回はタクシーの適正化ということでお話しをお伺いしておりますが、現在北広島市でも日本全国と同様、高齢化が進んでいるところであり、そういった中で、タクシーの果たす役割というものは非常に大きいものだと考えている。その中で減車も含めて、ぜひ高齢化の時代に合ったタクシーの運行確保が必要と考えている。

【藤田委員】

- ・ 2点お話しさせてください。今ずっとお話を伺っていて気が付いた点が、料金に代表される価格のシグナルというものが、市場にうまく伝わっていないというのが一番大きな問題なのかなと感じている。具体的には、供給サイドの方がコントロールしやすいわけで、減車をしたりですとか、いろいろ企業努力をされたりだとか供給サイドはやりやすいものですから、ご努力をされている。その部分が、言葉は悪いですが悲劇を生んでいるのかなと思う。それでどうするかということですが、利用者に対してのアプローチが欠けていたのではないかな。どういうコスト構造で、どうしてこういう運賃になっているのか、という説明をしてくれなかったのかなと思う。ですから、一般のユーザーの方は、例えば地下鉄とか路線バスといったいわゆるマストラの料金と比較してタクシーの料金を考えてしまうので、そういう点は自分が自家用自動車を保有するコストを考えた時にどれだけタクシーが便利なSTSなのかということをおPRしていく必要がある。外国でタクシーに乗りますと、アメリカに行っているのに英語が通じなかったりということがありますが、私は日本のタクシーは世界で一番すばらしい、冠たる交通システムのひとつではないかなと考えている。これは利用者視点ということです。
- ・ もうひとつは交通計画的な視点は、道央都市圏でパーソントリップ調査という10年に1度の大規模調査をやっており、そのなかで地域公共交通という観点からすれば、ちょっと危機的な状況がこれから想定しうることになっている。どういうことかということについてはそれなりに話になっていますが、ただ、これから10年ちょっと先を考えると、石狩でも一人暮らしが増えていって高齢化して、そういうところではお客様がどんどん減ってくるので、そうすると路線バス事業者さんがやむにやまれず撤退される。残された場所にもそれなりの需要が残っている。移動制約者の皆さんが残されたままになる。今回の枠組みからはちょっと外れるかたちになるのかもしれませんが、例えばタクシーだけに限定しないで、乗合タクシーといった新たな市場を考えると、というのは減車をされるわけですから、言葉は悪いですが、どうしても車両とか人員の方々などの余剰資源といったものが出てきてしまうわけで、こういったものを例えば乗合タクシーのようなSTSのほうに振り向けることもこれから考えていかなければならないという気がする。

【佐藤委員】

- ・ 私ども江別市と致しましても、ただ今石狩市さんからご意見のありましたことと同じ立場かなと考えている。私どもが今着目しておりますのが札幌交通圏のパーソントリップ調査で、ここで行われている中身は極めて重要なことを示唆していると認識しており、とりわけ着目すべき点は既存のバス路線の問題、これは人口10万の江別市においても極めて困難というか重要な問題だと思っているどうしても赤字路線の維持について、シビルミニマムということが正しいかどうかは別として、最低限確保しなければならないところをどう確保していくかということが非常に大きな問題だということがまず1点、それからもう1点は石狩市さんも触れていたが、高齢者の自家用車の、運転免許の保有率が、これは警察の統計資料が出ているかと思うが、極めて高く、自家用車の需要が減る見込みもないということなんで、ですから私ども行政の側としては、如何にしてバスも含めた既存の交通を確保するかという問題と、一方で、交通弱者は増えるとはいわれていますけれども、自家用車の利用が増えていくとみられること、こういう中でハイヤー・タクシーの果たす役割は非常に特徴的な部分を占めているんじゃないかと、そういう観点から参加させて頂いている。
- ・ 先程来から労働関係の方々のご意見も至極ごもっともだと思っております、私ども行政としては、一般に弱者といわれている高齢の方、あるいはタクシー事業とは合致しないかもしれませんが、免許を保有できない高校生までの方、そういった輸送の需要にどうやって応えていくのか、それを考えていくことになるかと思う。様々な立場のご意見を十分に聞かせて頂いて、江別市として考えていきたい。

【坪田委員】

- ・ 今、江別市さん並びに石狩市さんからお話しされたことと重複するが、やはり私の認識としても、タクシーというのは公共交通の非常に重要な一翼を担っているということと、他の公共交通にはない、ドアツードアの、あるいは深夜早朝という他の公共交通機関が走っていないところをしっかりとつないでいるという現状にあるかと思う。
- ・ そういった中で、先程からパーソントリップ調査を実施しているということで石狩市さんから紹介があったが、国の推計によると20年後には65歳以上の高齢者の割合が道央都市圏で33%になるということがある。ちなみに今現在は18%だが、そういった意味では3分の1の方が年寄りという社会を20年後に迎えるということになる。
- ・ 今回、道央都市圏の中で特徴的なことをご紹介させて頂くと、高齢化社会を迎える中で通院という目的をみなさんどのような手段でされているかということ調べたところ、車を持っている方には当然自分の車で病院に行く方が多かったが、一方75歳以上の通院の50%以上がタクシーであったというデータがある。その他にも家族による送迎というのかなりパーセンテージであった。当然通院ということですので具合が悪いとかケガをしているとかでそもそもタクシーでなければ病院に行けないということもあると思うけれども、一方で昨年の札幌市議会におきましては不採算路線のバスの撤退という問題があり、そういった意味で、将来の公共交通、バスやタクシーのありようについてひとつこういったことをヒントに考えられることがあるのではないかとこのように思っている。
- ・ もう一つ、石狩市さんからも江別市さんからも車を持つということに対してご発言があったが、データの的には札幌市だけの話ではあるが、一貫して札幌市の人口は増えていて、鈍化したとはいいいながらもまだ人口は増えている状況です。国の推計によりますと、2015年くらいにはいいよ札幌市も人口のピークを迎えてその後減少するということですが、実はこの間の自動車の登録台数は人口増加に相まってこれまで一貫して増加していたが、平成18年からは微減ながら減少した。車を持たないという行動が、例えば経済的な面だとかいろいろな要因があるかとは思いますが、実数として減っている。いま、賢く車を使って、先程話にあったように、車1台を持つと非常にお金がかかるということで、年間の走行キロが非常に少ない方は、車を持つことがかかって年間に多くの費用を費やしているということで、そういった意味では車を持たないで、例えば

カーシェアリングのようなものも出てきていますが、自分で運転するのであればカーシェアリング、あるいは近くで手軽に用事を済ますのであればタクシー、といったことがあるかと思う。残念ながら登録台数が減っているとはいいいながらも最近の利用者の数が減っているということであれば、私が今申し上げたことと必ずしも連動しているとは言えないと思うが、そもそも車の使い方そのものについても少し変化が見られるのではないかなというふうに思っている。

【千葉座長】

- ・ 先程藤田委員さんからご紹介があったが、札幌都市圏のパーソントリップ調査のお話しでは、従前の調査と比較してみるとだいぶ形態が変わってきているということが分かり、その中で公共交通は何を担わなければならないのか、そんなことを考えていかなければならないかと思っている。

【飯田委員】

- ・ 私はこの会議に参加させて頂く以前から場所により空車がものすごいことになっている状況を見ていて、規制緩和の歪みが出ているのかな、供給過剰なのかなという実感はしていた。この会議でいろんな話を聞かせて頂き、考えていた以上にいろんな深い話もあるということは何となく分かった気がする。
- ・ ただ減車するという事は、利用者にも不便を与えるという側面もあるかと思うので、その点利用者にも納得して頂けるような整理、地域にとってタクシーは欠かせないものだと思うので、地域を守る・運転手さんの生活を守るという方向で、きちんと整理して計画を作り、実効性を担保していかなければならないと思う。
- ・ またちょっと別の話ですけれども、この会議に参加させて頂いてから、いろんな機会に部下の若い人達に、「タクシー乗っているかい」とか「タクシーどうだい」という話を聞くようにしているが、その中で女性に多いがタクシーに乗った際に、先程のアンケートにもあったが、近くまで乗ったときにすごく嫌な思いをすることが多いということで、運転手さんも長い時間待っていますから、近いと嫌だなという気持ちは分かるが、かなり嫌な態度を取られるので、それが何回も続くから「すいません」と言うと「謝るなら乗るな」ぐらいの態度を取られるそうです。これは本当に一部の話で、ほとんどの運転手さんはきちんとやっていると思うし、私はそういう目にあったことはないが、利用者の観点で言えばそういったサービス向上というものをしっかりして頂くことが大事なことではないのかなというふうに感じた。

【千葉座長】

- ・ 各委員さんからご発言頂き、ざっと拝聴していると、事務局の示して頂きました方針・目標については取り立ててここがダメだというようなこともないので大筋で皆様方がご了解して頂けるということかなと思う。大体、事務局さんの案に沿ってこの後進めさせて頂いて、次回の会議に臨みたい。

- 事務局より議題6「その他」について、説明(資料7) -

【千葉座長】

- ・ さて、先程も申し上げましたように、本日この方針でご了解頂いたということで、次は具体的な案をお示した上でまたご議論頂きたいと思っているところです。

【事務局長(自動車交通部長)】

- ・ 第3回では、地域計画案をご提示し、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。

- ・ 次回の日程ですが、来年2月の第3週(15日～19日)に開催したい。

【千葉座長】

- ・ 皆様方のお手元に事務局の方から次回のご案内をしているが、関係者の皆様に事前に打診をさせて頂いたところ、もう少し早くとの声があったので、15日よりちょっと早めのその前の週の2月の12日、金曜日の午後に考えているがいかが。

(反対意見なし)

- ・ それでは2月12日1時半から、場所はまた追って連絡させて頂く。

【尾澤会長】

- ・ 千葉座長には、議事の進行、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、大変活発にご議論頂き、貴重なご意見、ご指摘を頂き、大変ありがとうございました。以上をもちまして、第2回協議会を閉会いたします。

【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
- 資料2 適正と考えられる車両数における効果等
 - ・ 年代別登録運転者数
- 資料3 営業用普通乗用自動車による交通違反・事故発生状況
- 資料4 北海道労働局資料
 - ・ 平成10・15・20年度 タクシー運転者(男性)の年間賃金及び労働時間(都道府県別)
 - ・ タクシー運転者の年間給与額の推移(全国・北海道)
 - ・ 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移(全国・北海道)
 - ・ 労働基準法等の概要
- 資料5 ハイタク労働者の労働実態【2009年】
- 資料6 札幌交通圏の地域計画骨子(素案)
- 資料7 札幌交通圏クレジットカード等決済車載器導入事業者一覧表
- 資料8 新聞報道記事