

## 第5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11月1日（月）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 28名

オブザーバー（タクシー事業者等） 34名

マスコミ：新聞社 3社、業界紙等 1社

#### 【西田事務局長】

定刻となりましたので、ただいまから第5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、代理出席を含めまして委員20名全員の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。

それでは議事に先立ちまして、当協議会会長である八鍬運輸局長より一言ご挨拶をいただきたいと思っております。

#### 【八鍬会長】

北海道運輸局の八鍬と申します。

本協議会の会長を尾澤前局長から引き継ぎまして、努めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

この協議会でございますけれども、昨年度4回開催いたしまして、非常に真摯なご議論をいただきまして、今年の3月に札幌交通圏におけるハイヤータクシーの地域計画を策定していただいたところでございます。

その後、地域計画に基づき、各事業者様のもとで特定事業計画を策定していただき、特定事業、事業再構築に取り組んでいただいているところでございます。

また、札幌ハイヤー協会を始め、各自治体におきましても地域計画の推進にご協力頂き、取り組みを進めているところでございます。

本日は、地域計画を策定後初めての協議会の開催ということで、各社の取り組みを聞かせていただき、地域計画の進捗状況についてご報告をお願いしたいということでございます。

私もタクシーをよく利用させていただきますが、タクシーは言うまでもなく、何時でも、何処でも、誰でも、利用できる非常に便利で身近な公共交通機関であり、地域には必要不可欠な乗り物であると感じております。

また、私にとりましてはドライバーさんと楽しくお話ができる非常に楽しい空間で

あると感じておりました、そういう意味でもタクシーが元気で明るくないと、本当に地域の活性化というのでもできないのではないかと感じているところでございます。

本日は、札幌交通圏のタクシー事業の適正化と活性化の実現に向けまして、活発な意見交換がされますことを心からお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

#### 【西田事務局長】

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たします。

#### 【千葉座長】

札幌大学の千葉と申します。前回に引き続き第5回目の会議ということで、座長を務めさせていただきます。

それでは議事次第に沿って進めて参ります。

本日の議題である「札幌交通圏における地域計画の進捗状況について」ということで一つだけでございます。

資料 から までとなっておりますが、事務局より一括して説明を受け、全体の説明を伺ったあとで、皆様の質問、意見等をいただきたいと思いますと考えております。

それでは事務局より説明して下さい。

資料 , , の説明【事務局長(自動車交通部長)】

資料 の説明【照井専務理事】

#### 【千葉座長】

ありがとうございました。

一通りご説明をいただきました。最初の運輸局からのご説明は事実関係がどうなっているかということのご説明ございましたし、協会の方はこれからの取り組みの報告ということでのご説明でございました。

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願いたします。

#### 【鈴木委員】

今回、21年度の実績が入っていませんが、昨年20年度実績227万円程度というのが札幌圏の平均的な年収だったと思います。

日車營收から逆算しますと15万程度の減少になり、212万円が札幌市内のタクシー運転手の平均年収になると思われます。

その数字をもとにタクシー運転手の労働条件の改善を考えると、目標値である300万に対し、34.7%の適正車両数に減車をしても280万円程度の試算しか導き出されなかったというのが2回目の協議会の中でも聞いているところではあります。

そういう状況ですから事業者として減車、休車の更なる上積みをしていただきたい。

それから、事業再構築の中で減車に取り組んでいない事業者について、本州方面でありますと、呼び出し監査、ヒアリングを行っていると聞いているが、北海道において聞き取り調査が行われているかということも含めてお聞かせいただきたい。

#### 【西田事務局長】

ただいまご質問がありました事業再構築に取り組んでいるかということにつきまして答えさせていただきます。

基本的に減車というのはあくまで個々の事業者の判断が基づいて行われるというのが原則であると私どもは考えておりますが、ただ、札幌交通圏において供給過剰状態となっていることは、委員の皆様の共通認識の上で地域計画が合意されたと考えております。

減車をしない理由、できない理由について、事業者に支局に来ていただいてお話を伺う、そして、供給過剰への取り組みが不十分な事業者については、今後とも経営状況等について継続的にお話を伺うといったことは申し上げているところでございます。

#### 【鈴木委員】

呼び出してご確認をいただいたと。

タクシーの場合、札幌交通圏という器の中の台数で一定程度決まってくる。

減車で日車營收が上がるということが理論上出てくるが、需要の減少が著しく、8月までの状況をも昨年度実績をなかなか超えない。当然、昨年度実績を超えたとしても、一昨年の実績に比べて初めて本当に労働条件が低下したことによって地域公共交通としてのタクシーがというところの数字ですから、平成13年度のところまでいかなければ利用者にとって本当に安心安全なタクシーだという労働条件にならないということになります。

地域公共交通としてタクシー産業が如何にあるべきか。このことを皆さんと我々労働者も一緒になって、利用者のために考えていきたいと思っておりますので、減車、休車というものを各事業者が適正な車両数に向かうために取り組んで頂きたいと思っております。

#### 【千葉座長】

どうもありがとうございました。

まさに全体調和を皆さんで創り上げないとなかなか進んで行かないという話でございました。

#### 【松任委員】

私どもはフォローアップということですから6ヶ月間経過してみて、中身についてどうだったのかという報告とか、感想を述べたいと思っております。

いろいろ協会の方で、地域計画などでタクシー需要を確保するという取り組みをしているが、一昨年のリーマンショック以来、雇用者の報酬でいえば、これまでも十年連続で下がり続けているにもかかわらず、昨年度だけでも国内労働者の年収は、厚生

労働省の発表によると一年間で23.7万円という賃金が激減している。

T P P、環太平洋経済構想をやられた場合、道が試算した結果、17万人の雇用が奪われ、地域経済は2.1兆円の損失を被ります。

今、最も大変な状況に陥っている中では、公務員制度改革という問題があります。国民の目には、公務員は贅沢をしているという風潮を汲んで、人件費をバンバン削っている。リストラと賃下げは大変なものがあります。

非正規労働者にいたっては、「タクシーどころじゃない。通勤のバス代も考えている。」というのが庶民の実態です。

それから消費税の値上げ問題があります。実施されるとまだまだ庶民の生活に影響を与えます。

これをしっかり踏まえて、地域協議会、タクシー事業がどうあるべきかを考えていかなければならない。

この状況下でタクシー労働者がどうなっているか。現場の労働者の感覚からいくと更に労働条件が悪化している。単に賃金が上がらないだけではなく、不法行為が蔓延している。

今年、春闘で我々と協定をした会社が、一切不法行為を無くすという視点に立って、思い切り賃金改定した。不法行為を無くすという視点に立って頑張るといことです。

タクシーホットラインを私どもは行いました。全国的に初の試みで、札幌市内で約20件の相談件数がございました。共通しているのは、「残業代が払われない。」「最低賃金をごまかされている。」「嘱託社員で雇い止めになるから何も言えない。」つまり、事業者の方々が、健全な輸送秩序の回復と安心安全を目指す気が無いということを示しているも同然です。

事業生き残りの策の全てが労働条件の改悪の繰り返し、日車営収が激減しても、事業の利益だけは確保されてきたという仕組みがあります。

この根底を変えない限り、この特定事業計画も特措法もどこかで頓挫してしまうという格好になります。

もう一つの感覚からいうと、台数そのまま、運賃の競争も自由。大切な乗客の人命財産を預かっているドライバーの最低賃金を年収300万に決めればいい。そうすれば台数を削減することない、運賃も自由にやればいい。そこで恩恵を受けるのはお客さんです。

そしてもう一つ、労働基準法違反が蔓延してきているということです。08年に厚生労働省の調べでタクシー事業者全事業者に入った監査結果の中で、84%の事業者が労働基準法違反で告発されています。昨年、89%に増加しています。

第1回の協議会の時に話しましたがけれども、タクシー労働者の地位、位置付けというのは何ですか、というところから始まったと思います。もはや労働組合の視点からいうと人権回復の闘争と心得ています。ですからホットラインも実施して労働者の意見を吸い上げた。そこには悲惨なものがありました。あまりにも酷すぎる労働環境、この改善なくしてタクシー事業の発展も安心安全もないということを申し上げたいと思います。

どうかひとつ、これからタクシーというのはどうあるべきか、ということ北海道

から示すような形で意見を伺っていきたいと思います。

以上、半年間の感想と実態と述べさせていただきました。

#### 【千葉座長】

どうも貴重なご意見をありがとうございました。現場からの生の状況をご報告頂いた訳ですがこの辺につきましても、大所高所からの議論が必要かなと思います。

今までのお話は、台数及び適正な競争関係をどうするかという当りのご意見ご質問を頂戴しましたけれども、具体的にはどういう取り組みをして行くかということで協会さんからご説明のあった観光認定のお話ですとか、その当りについて何かご意見、ご質問はございませんか。

特になければ、そのほかの論点についてご質問を頂戴したいと思いますが、如何でしょうか。

なければ協会の今井委員さんから全体的なところから、今後の方向性について一言コメント頂ければと思います。

#### 【今井委員】

半年後のフォローアップ協議会ということで、今年の春に協議会で立てた目標に対して、各事業者が先ほど報告があったとおり、特定事業計画の申請、認定を受けまして、現在それに取り組んでいるところであります。

実績、事業再構築の全体の効果というものは現在進行形でございますので、これから相当期間経過後に出てくるのかなと考えております。

特定事業計画の中で、減車以外のことに対する取り組みの状況だとか、そういったことも今後の議題にしていく必要があると考えています。

まだ途中経過でございますので、例えば運輸局さんの報告で今年の8月までの実績の資料がありましたが、8月が暑かったせいもあるのか日車營收も思うところまではいっていないが、若干プラスに転じている。9月もプラスに転じているという風にきているのですが、その推移の中で、今後協会としても議論を深めていこうと考えています。

#### 【千葉座長】

どうもありがとうございました。今後ともいろいろと議論を深めていくということでございました。

この他ご意見、ご質問ございませんか。

なければ川村先生、全体を通じて先ほどのご意見では、学術的な表現で言えば、まさに市場の失敗というようなお話もございましたけれども先生の方から一言コメントをいただけますか。

#### 【川村委員】

いったん市場を開いてしまうと減車というのは非常に難しいことだとあらためて感じています。

この間タクシーに乗る機会が増えましたので、乗るたびに乗務員の方からいろいろお話を聞きますが、減車が進んではいるものの、それを更に上回って、タクシーの需要が減っているので、どなたもやはり厳しいということ、声を揃えておっしゃいます。先ほど労働団体の方からも「追いつめられて」という言葉がありましたけれども、本当に皆さん大変だなということを感じています。

その意味では、減車を進めると同時に、公共交通の一翼を担うタクシー業界をどう発展させて行くか、ということも同時並行的にあるいは減車を先行させながら二段構えで議論を進めて行かなければいけないのかなと思っています。

その意味では、こうやって集まって皆さんで議論を進めると同時に、既にもう実施されているかもしれませんが、関係者による情報発信ということ強化し、そのことで業界外の方々に理解を求めていくような取り組みも必要なのかなという風に思っています。

それに関連して、質問的なことにもなるかもしれないのですが、今後の協議会の流れや協議会の役割はどうなっていくのか、公共交通としてのタクシーのあり方なども協議会の中での検討事項になっていくのかということ、私、不勉強でわからないものですから教えていただければと思います。

#### 【西田部長】

なかなか大きいテーマなのでうまくお答えできるかわからないですが、タクシー特措法による指定期間は3年間となっています。

指定期間内はフォローアップのため協議会を開催するわけですが、本年度は2回程度、それ以降は年1回行う予定です。

特定事業の進捗状況については、次回までに事業者さんからヒアリングをした上でご説明したいと思っています。また、22年度の輸送実績も出てきますので、どの程度活性化や事業再構築の効果がでてきたのかということも説明して行きたいと思えます。

公共交通機関としてのタクシーのあり方ということになりますと、大きな制度のことなのでなかなか難しいですが、本省でも交通基本法といったものも検討されておりますので、その中でタクシーについての助成制度など、その中でお話しできると思えます。

#### 【千葉座長】

どうもありがとうございました。

今、川村先生は大所高所から地域交通のあり方というのを議論する場がどうなのだろうというお話がございました。これについては私もちょっとお手伝いをさせて戴いています国交省さんの地域公共交通活性化事業という事業が動いてございます。

これは主にバス交通、地域のバスの再生というようなところに論点がございますけれども、ここの協議会の場ではバスのみならずタクシーも貴重な公共交通の一手段でございますから、それも含めて全体的に地域の公共交通がどうあるべきという議論もあちらこちらでされてございます。

北海道の中でも27くらいですが、バスでは十分なサービスが提供しきれない。つまりバスというのは固定費が大変かかります。それからある程度需要密度があるところでないとならないサービスでございますから、地方の需要密度が薄いところでどうやって公共交通を提供していくか、サービスを提供していくかということになりますと、当然タクシーさんの方にだんだん視点が移ってきているということが実態でございます。

もっと具体的に申し上げれば、あいのりタクシーのような形で地域の公共交通を、という話が今出ている訳です。そういう話がでますと、だいたいのタクシー事業者さんは、本来のタクシー事業に影響が出るのではないかとご心配のご意見もです。

それでは実際どうなのだろうということで見ますと、これは本州でもそうですし、北海道で上手くいっている例としては帯広さんがございます。

名前を申し上げるのは差し控えますが、帯広郊外のタクシー事業者さんは、あいのりタクシーをやったことで本来事業の顧客まで開拓をして、東京に行っていた息子さんが帰ってきて両方の事業がうまくいっているという例もございます。

これはまさに新しいサービス分野を新しいシステムで開拓したからだと思うのです。そんなことも含めて、全体的に地域の公共交通をどうやって行くかということ、タクシー事業者さんは従来の事業範囲をもうちょっと増やせば、或いはもっとこの当りということを含めながら議論を進めていきますと、割合望ましいところにたどり着かな、という気がしないではございません。

だからといって簡単に進むものでもございませんし、皆様方となんととっても事業者さんの、もっと言えば、さっきの帯広さんの例も、あるタクシー事業者さんの大変なるご苦労でそれが今進んでいるというのが実態でありますので、その当りも含めて、今後ともいろんな議論が展開をして頂ければと感じているところでございます。

#### 【今井委員】

先ほど全体の内容で協会としての考え方を申しましたけれども、協会として物事を進めるにしても、やはり事業者のコンセンサスを取りながら、というのが大変大事だと思います。そういう上で、法の趣旨に基づいて特定地域計画に基づいた事業再構築についても、公平性の確保というのが行政の大きな役割だと思いますので、しっかりやっていただきたいと思います。

#### 【千葉座長】

全くそのとおりだと思います。

こういう議論は公平性・公明性、それを担保にしながら開かれた議論というのが何よりも大事でございますので、そういうことを留意しながら活発な議論を進めていきたいと思います。それについては、当然、運輸局さんもお指導をいただければと思うわけでございます。

#### 【松任委員】

賃金体系というのは重要なことです。労働者の労働の対価としての賃金が、最低で

も生活の安心安全が確保されない限り、乗客の安心安全は絶対にあり得ません。

今、国の方では、タクシー労働者の賃金を上げるということを取り組んでおります。

一方では、のべつ幕なし裁判で訴えられるような不法行為を続ける事業者が後を絶たないというのも実態です。

もうひとつは、今日、まちづくり局の方が来ていますが、ぜひ交通体系のあり方というのを真剣に考えていただきたい。市民が潤うような交通体系を真剣に考えていただきたいということを最後に申し上げます。

#### 【千葉座長】

どうもありがとうございました。

それではみなさんにいろいろなご議論を頂戴しました。どうもありがとうございました。これで今日のご議論を締めさせていただきたいと思いますが、事務局さんのほうから最後に連絡事項はございますか。

#### 【西田事務局長】

次回のフォローアップ協議会については、22年度の輸送実績等の数字がある程度出てくる平成23年3月頃の開催を予定しております。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。

#### 【千葉座長】

どうもありがとうございました。

それでは、これで終了とさせていただきます。

本日の議事概要については、北海道運輸局のホームページその他で公開いたしますので、各委員のご了解をお願いいたします。



札幌交通圏タクシー事業適正化活性化協議会 委員等名簿・出席者名簿

法第8条第1項 委員

敬称略

区 分	委員氏名 (代理出席者氏名)	所 属	役職等
1 地方運輸局長	八 嶺 隆	北海道運輸局	局 長
2 関係地方公共団体の長	飯田 孝二	北海道石狩振興局(地域政策部)	部 長
3 関係地方公共団体の長	相原 重則 (小島 純)	札幌市(市民まちづくり局総合交通計画部) (札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課)	部 長 (課 長)
4 関係地方公共団体の長	安田 俊明	江別市(企画政策部)	部 長
5 関係地方公共団体の長	松田 裕 (笠井 剛)	石狩市(企画経済部企画課) (石狩市企画経済部企画課)	課 長 (主 任)
6 関係地方公共団体の長	川原 一志	北広島市(市民環境部)	部 長
7 一般乗用旅客自動車運送事業者	加藤 欣也 (今井 一彦)	社団法人 札幌ハイヤー協会 社団法人 札幌ハイヤー協会	会 長 (副会長)
8 一般乗用旅客自動車運送事業者	林 俊昭	全国個人タクシー協会 北海道支部	支部長
9 一般乗用旅客自動車運送事業者	小黒 秀広	札幌北交ハイヤー 株式会社	代表取締役
10 一般乗用旅客自動車運送事業者	平山 功	札幌エムケイ 株式会社	代表取締役
11 事業用自動車の運転者等	中西 邦光	全国交通運輸労働組合総連合 北海道総支部ハイタク部会	部会長
12 事業用自動車の運転者等	鈴木 久雄	全国自動車交通労働組合連合会 北海道地方連合会	書記長
13 事業用自動車の運転者等	松任 正博	全国自動車交通労働組合総連合 北海道地方連合会	書記長
14 地域住民代表	池内 和正 (樋口 雅宏)	札幌商工会議所(商業振興対策委員会) (札幌商工会議所部会・産業部産業2課)	委員長 (課 長)
15 地域住民代表	桑原 昭子	社団法人 札幌消費者協会	会 長

法第8条第2項 委員

区 分	氏 名	所 属	役職等
1 学識経験者	千葉 博正	札幌大学(経営学部)	教 授
2 学識経験者	川村 雅則	北海学園大学 経済学部	准教授
3 協議会が必要と認める者	小笠原 哲治 (水野 博文)	北海道労働局(労働基準部監督課) (北海道労働局労働基準部監督課)	課 長 (特別司法監督官)
4 協議会が必要と認める者	山本 誠也 (佐藤 隆幸) (吉田 哲治)	北海道警察本部(交通部交通指導課) (北海道警察本部交通部交通指導課) (北海道警察本部交通部交通規制課)	課 長 (指導取締統括官) (都市交通対策統括官)
5 協議会が必要と認める者	今 武	北海道運輸局札幌運輸支局	支局長

事務局 6名