

第7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24年12月3日（月）10：00～11：45
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 31名
オブザーバー（タクシー事業者等）23名

【西川会長】

皆さんお早うございます。北海道運輸局長の西川健でございます。

本日は天気は良いですが雪道の中、またお忙しい中、お集まりを頂きましてありがとうございます。

定刻となりましたので、ただいまから「第7回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」を開催いたします。

実は、会長と事務局長の任期切れをしていたということで、先般、書面で皆様に要綱改正のご提案をさせて頂きましてご承認頂きました。また、併せて、北海道運輸局長を会長に選任頂いたところです。

では、議事に先立ちまして、一言、開会のご挨拶を申し上げます。

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、本協議会にご出席頂きまして誠にありがとうございます。

さて、平成22年3月の地域計画策定から、タクシー事業者各社におかれましては特定事業計画の実施に積極的に取り組んで頂き、また、減車・休車といった事業再構築につきましても取り組んで頂いているところでございます。

昨年の東日本大震災の影響は、現在、若干回復したとは言え、基本的な傾向としては右肩下がりであることから、景気も大変厳しい状況にあります。タクシー事業の活性化に向けて、需要の掘り起こしをより一層進めていく必要があるかと思えます。そのためには、皆様方各事業者と乗務員の皆さんが一致協力して取り組んで頂くということも必要であろうかと思えます。また、協会としてもその取組を真剣にバックアップをして頂くことも必要かと思えます。私ども北海道運輸局といたしましても、活性化に向けて需要の掘り起こしなど様々な面から取組を進めているところです。

本日の協議会は、平成22年11月から開催しているフォローアップ協議会の第3回目という位置付けで開催します。後ほど事務局より、特定事業計画の取組み状況等についての経過報告と活性化に向けた取組の提案があるかと存じますが、委員の皆様方におかれましては、本日までの進捗状況を踏まえ地域計画の検証を行って頂き、今後の取組方針についてのご助言等を頂ければ幸いです。

さて、これ以降は事務局に任せたいと思いますので、事務局長を指名したいと思ます。札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(以下、「設置要綱」という。)第5条第5項により、「事務局長は会長が指名する。」こととなっておりますので、事務局長として北海道運輸局の今自動車交通部長を指名いたします。

では、これ以降の進行をお願いします。よろしく願いいたします。

【今事務局長】

お早うございます。この4月に北海道運輸局自動車交通部長の任を頂きました今と申します。この後の座長にお任せするまでの間、進行を努めさせていただきます。

前回の協議会が平成23年9月に開催されまして、本日まで1年以上経過しておりますので最初に、タクシー特措法及び本協議会の経過・概要について簡単に冒頭ご説明申し上げたいと思います。

特措法につきましては、ご存じのとおりタクシーが地域の公共交通として重要な役割を担ってきた中で、環境の変化等により、本来有している公共交通機関としての機能を十分に発揮することが困難な状況に立ち至ったとの認識に基づき、タクシー事業の適正化と活性化を図るべく平成21年6月に成立しております。この特措法は、対象となる地域を指定した上で、主に3点の取組を求めています。

地域指定とは、供給過剰によりタクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮出来ていない地域を対象としており、札幌交通圏においては平成21年10月から本年9月末日まで指定されておりました。また、本年の9月28日付けを以て、本年10月1日から平成27年9月30日までの3年間の再指定が行われたところでございます。

そして、求められた取組の1点目は、「特定地域においては地域の関係者による協議会を組織して、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するための地域計画を作成すること」とされています。本協議会では、平成22年3月の第4回協議会で地域計画を策定しております。

2点目は、この地域計画に基づき、「タクシー事業者は特定事業計画を作成し、運輸局の認定を受けて、適正化と活性化に取り組むこと」とされています。

3点目は、「事業者の取組を検証し、必要な場合、更なる促進を検討すること」とされています。そのため本協議会も第5回目以降はフォローアップ協議会という位置付けとなっており、本日の協議会もその第3回目に当たります。

本協議会の設置要綱についてですが、平成21年10月30日に制定され、「協議会の運営事項」として要綱第5条第4項に「会長任期」、第7項に「事務局長任期」が平成24年9月30日までとする、と規定されております。このため、9月中に要綱の改正についてご承認頂くことが望ましいことだった訳ですが、会長の挨拶にもありましたが特定地域の再指定が9月末直前となったことから、先般、任期を平成27年9月30日までとする改正案を書面でお諮りさせて頂き、また、会長を引き続き北海道運輸局長とする提案をご承認を頂きまして、第7回協議会の開催がこの時期になったという次第でございます。

本日の協議会の成立について申し上げたいと思います。

代理出席を含め委員総数は20名でございます。うち、本日、ご出席を頂いておりますのは19名でございます。本協議会設置要綱第5条第1項に規定され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いたします。なお、欠席者についてですが、急遽、一般社団法人札幌消費者協会様が欠席ということのご連絡を本日頂きました。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。

上から順に議事次第、委員・出席者名簿、座席図に続きまして、

資料 として 特定事業計画の進捗状況【1～15P】

資料 として タクシー事業適正化及び活性化に向けた取組状況【16～28P】

資料 として 活性化の取組の現状と提案【29～38P】

をお手元に配布しておりますのでご確認願います。不足があるようでしたら恐縮ですが事務局までご連絡願います。 よろしいでしょうか。

次に委員の紹介ですが、お手元に委員・出席者名簿を配布させて頂いておりますけれども、前回第6回の協議会でございますが、昨年9月の開催以降、異動等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をさせていただきます。

北海道運輸局長（協議会会長）	八鍬 隆 西川 健
石狩振興局（地域政策部長）	飯田委員 佐藤委員
北広島市（市民環境部長）	川原委員 塚崎委員
全国個人タクシー協会北海道支部	高木委員 九石委員
北海道労働局（労働基準部監督課長）	小笠原委員 田之上委員
北海道警察本部（交通部交通指導課長）	中榮委員 堀内委員
札幌運輸支局（支局長）	今委員 野崎委員

以上、7名の委員に変更があり、名簿の備考欄にその旨記載しております。なお、本日札幌市様、江別市様、石狩市様、札幌商工会議所様、北海道労働局様、北海道警察本部様におかれましては、代理出席となっております。名簿をご覧頂きたいと思います。

次に、予め報道関係機関の皆様をお願いいたします。本日お配りしている資料 までの資料説明までは取材可能といたしますが、意見交換の開始時点においては、退出を頂きますようご了解願います。また、オブザーバーの方々の発言につきましては、ご遠慮頂きますようよろしくお願いをいたします。

それでは、議事に入らせて頂きますが、これからの進行は座長にお任せいたします。千葉座長よろしくをお願いいたします。

【千葉座長】

それでは、時間に限りがございますので早速議事に入らせて頂きます。

まず議題1でございますが「札幌交通圏における地域計画の進捗状況等について」は資料 となっておりまして、議題2は「今後の活性化に向けた取組の提案」が資料 となっておりますが、これはいくつか関係もいたしますことから事務局より一括して説明を受け、皆様の意見等を頂きたいと考えております。少し長丁場になりますがよろしくお願ひいたします。それでは事務局より説明願ひます。

資料 の説明【今事務局長（自動車交通部長）】

資料 の説明【照井専務理事】

資料 の説明【事務局（佐藤旅客第二課長）】

【千葉座長】

どうもありがとうございました。かなり細かい点につきましてご説明を頂きました。

以上、資料 ・ ・ とご説明を頂きましたが、早速皆様方からご意見を頂戴して参りたいと思ひますが、資料 ・ ・ 順番に参りたいと思ひます。まず、資料 について、ご質問なりご意見なりございましたらお願ひいたします。

【鈴木委員（全自交）】

20年度実績と比べて23年度では、東日本大震災の影響で若干の落ち込みというのはあるんですが、減車したことによって実働日車營收が上がっています。減車がこの業界の中では必要なんだということを再確認して頂きたいと思ひます。数字を見ましても23年度実績、実働日車で27,515円。隔日勤務ペースで12勤務と11勤務のところがあるかと思うんですけども、12勤務で計算しても月額給与、18万3千円程度、年収にして219万ぐらいが札幌交通圏の平均的な年収になるのではないかと思ひます。運輸局がこの特定地域協議会を立ち上げた当時、運転手配分率、有給休暇から退職金まで含めた部分では55.47%程度であるとの話をしていたかと思ひます。それで計算していきますと近い数字になるのではないのでしょうか。しかし、規制緩和が始まる前では300万円超えをしていた訳ですから、運輸局が示した適正と考えられる車両数、その実現に向けた着実な取組が必要ではないのでしょうか。

それから、利用者利便を考えた時に、北海道の札幌の場合でしたらこれから始まる12月忘年会時期で、すすきのという地域でタクシーが足りるのか足りないのか。365日のうちの5~6日間といった限られた時期の話ですが。昨年の12月期、金・土・天皇誕生日の前日といった一番忘年会が多く組まれるような日においても、例えば利用者がタクシーを求めて札幌駅まで歩き回ることが無く、すすきの中でタクシーに乗れるという実態を我々運転者の方でも把握していますし、利用者に対して減車をしたことによる不便をおかけしていない、これもまた事実であります。

一方、事業者の方で減車率を上げて頂く又は現実に減車をして頂く時に、減車を取り

組んでいない事業者があるということの不公平が現実に存在するかと思います。1車両あたりの売上げが若干でも伸びてきた時に、10%減車をしている事業者にとっては1車両あたりが2.9%の伸びでは総営収は落ち込むわけですが、減車をしていない事業者にとっては、増収になってくると思うんです。そういった不公平というものが改善されない中で、更なる減車は非常に難しいんだという声も聞こえております。

是非、全事業者で取り組んで、適正な台数になっていくということが必要だと思いますので、こういった部分が進んでいくことをお願いしたいなと思います。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。只今の鈴木委員さんのご発言に対して何かコメントはございますでしょうか。

【今事務局長】

事務局でございますが、減車効果につきまして鈴木委員のおっしゃるとおり、札幌交通圏での車両数が減った事によるメリットが出ているんだろうと思っております。また、減車をしていない会社に対する、不公平感があるということで、私どもも国土交通省の指導に基づいて、調査等を引き続き行う努力を今後もして参りたい。以上でございます。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。それでは加藤会長の方からも一言お願いいたします。

【加藤委員（ハイヤー協会）】

ハイヤー協会の加藤でございます。

今日は協会以外の事業者の皆様もお出でですけれども、ハイヤー協会としては、今、鈴木委員が話したように、減車を今後も続けていくべきだろうと思っております。やはり経済環境がどんどん悪化している中、なおかつ、先程事務局から話があったように60歳以上の乗務員が54%ということで、先程、介護というか手伝いの話も出ましたが、年配の乗務員が介護をして、そして腰を悪くするとか足を捻挫するというような事例が沢山あります。

若い乗務員が入ってくるためには、何としても300万円台の年間所得を取ってほしいと思いますが、今の経済が落ち込む中で今の台数ではとても対応できないということです。季節波動の話もありましたが、今の環境では10%、15%減車しても十分対応できると思えますし、そういう形がとれなければですね、新しい資格の問題も含めて、乗務員が年齢的にも中々チャレンジするような環境にない、ということも含めて考えております。

そういう意味では、減車、そして、同一地域においては同じような運賃でしっかりとした競争をするということも大事なんだろうなというふうに思っております。それも含めてよろしくをお願いし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す。そのほか何かご意見ございますでしょうか。

【松任委員（自交総連）】

自交総連北海道地連の松任でございます。

資料 についてと言われましたが、まず冒頭申し上げておきたいのが時間が短すぎます。これでどんな議論ができるんでしょう何が決まるんでしょうか。無理です。事務局の方真剣に考えてください。

今、タクシー事業の中で労働者がどういう状況に置かれているか、私資料は素晴らしいものだと思いましたが、資料を見る限り大事なことが抜け落ちています。法令遵守という問題です。この議論も柱にないことは先に進まないと思います。

なぜならば、今、民主党の政権によって国民は惨憺たる状況に置かれています。1,700万人の非正規労働者、200万円以下の労働者1,200万人、これでどうしてタクシーの需要が喚起されるんでしょうか。さらにもっと恐ろしいことは国家公務員の削減、賃金削減こんな不法なことを国家がやっている、こういう状況で私たちは商売していかなければならないのです。

事業者の方々は、生き残りをかけてどういう事を今やっているか。皆さんテレビ新聞等でおなじみかと思いますが、私達自交総連は北海道タクシー労働者支援弁護団とともに、タクシー事業者の不法を追求して参りました。あえて事業者名は言いませんが、9月には、賃金の不払いで最低賃金法違反ですが、私どもの組合側が全面勝利しております。これからまだ訴訟に上がるところもあります。

需要と供給のバランスがこれほど崩されている時に、これからどうあるべきかということでは、労働条件の改善が一番大切ではないかと思えます。実はこの協議会も09年に特措法が施行されたときに、労働者の労働条件と輸送の秩序回復が最大の柱だったと思うんですが、ここを開けてみると特措法が延長された原因というのは、一向に改善されていないということが原因でないかと思うんです。

私達自交総連は、一昨年からタクシー労働者ホットラインというのを全道で開始しまして、この間6回実施して参りました。その成果あって増えた単組数もございます。しかし、そこから出てくる中身というのはオール歩合制賃金の不法行為です。これは明確に労働基準法37条違反、脱法行為と指摘されています。多くの事業者さんはこれ採用してますよね。

今一度、この場をそういう議論の場にするべきではないかと思えます。そこが抜け落ちていたんではこの先進まないと思うんです。もちろん私達労働組合レベルでは、今、力入れているのは乗務員の質の問題、質の確保です。組合員に対して我々はホテルマンなんだと、そこから改めるとそういうことで今、教育もしているんです。しかし、先程報告にもありましたように、私どもも自交総連のある職場で実態調査をやったんですが、ここの資料と同じように60歳以上の年齢割合が45%と近い数字が出ております。若い人も入ってこないし、このままで良いのかという中で、消費税の増税も決められました。これが今のタクシー運賃に加算されるのかどうかといった問題も大きな焦点になってくると思えます。このまま行くと大変な状況が生まれてくると思うんですね。だから選挙でこういう所は勝たせないという戦いを私達今やってます。もっと真剣にですね考

えないといけない。

それと規制緩和という問題については、関越自動車道のバスの悲惨な事故がございましたし、ついこないだ旭川でも死亡ひき逃げ事件がありました。これはタクシーのプロドライバーが早朝にやった事故です。それでこの原因はどこにあるのかというと、やはり労働条件にあると思うんですね。安心・安全というのは労働条件と表裏一体ですからこれが抜け落ちていたのでは先に進まない。

もう一つは賃金体系の違法性。ここをもっと業者間、私達労働組合とでも良いです。真剣に議論して無くして行かなければいけない。無くすためにはどうしなければならないのか、今の需要と供給のバランスの大きなギャップがそれを生んでるということですから、是非とも今後の資料に大いに謳って頂きたいということ述べてさせていただきます。よろしくをお願いします。

【千葉座長】

どうもありがとうございました。かなり全般的なことについてご意見を頂戴いたしました。そのほかに何かご意見はございませんでしょうか、ご質問でも結構でございますが。無ければ今回の資料 について、減車その他の数字がいろいろ上がってございますけれども、川村先生に少しコメントして頂ければと思いますがよろしゅうございますか。

【川村委員】

資料 に入る前に、この「タクシーが経済的」というチラシですけれども、私もタクシーを使った時に見まして、非常に素晴らしいと思いました。やはり公共交通機関の問題を考える際には、マイカーとの調整、つまり自家用車ではなく公共交通をもっと使ってもらえるような、政策的な誘導が大事だと思うんです。そういう意味では、非常にこれは良い。もっと広く積極的に広報されると良いと思いました。

そのことをまず述べた上で、これからタクシーの需要を増やす方策をいろいろ考えなければならぬわけですが、ただ、どんな政策を考えるにしても、やっぱり過剰なタクシーを何とかしないことには、効果は中々上げられないと思っております。

その意味では、資料 を見ると、本当に若干ではありますけれども、状況の改善が見られます。やはりこれは減車の効果があったんだろうと思います。需要に対して過剰な車両台数を減らしたことによる改善効果があった。もちろん、それをどれだけの改善があったと見るかはいろいろなご意見があるかと思いますが、効果が着実に上がっているとは思っていますので、これを更に進めることが必要だと資料を見て思いました。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。資料 についてそのほか何かございますか。無ければ資料 について、ご質問・ご意見頂戴したいと思います。

【平山委員（札幌エムケイ）】

資料 の中で19ページなんです。タクシー運転者の給与の推移という中で、平成22年から平成23年というのはタクシー労働者の年収が下がっていることになってい

ます。しかし、もう一つの資料の中の12ページで、減車以降の問題もあるんですけども、22年から23年というのは、実働日車あたりの売上げの重要なポイントだと思うんですが、所謂実車キロと営業収入は伸びてるんですね。これで給料が下がっているというのはどういう理由なんですか。

【千葉座長】

事務局さんの方からお願いします。

【事務局（照井専務）】

これは、冒頭ご説明したとおり厚生労働省の賃金構造基本統計調査報告から拾ったものでございまして、全国の全産業或いはタクシー事業者をピックアップして調査したものでございます。従って必ずしも全道のタクシー会社全てを調査してるということではございませんので、数字としてはあくまでも参考にということを申し上げます。

【平山委員（札幌エムケイ）】

そのデータは無いということですか。これは、協会にもどこにもそのデータは無いんですか。

【事務局（照井専務）】

私どもの方で作ったものではございません。厚生労働省での資料を参考とさせて頂きまして、賃金は今のところございません。

【平山委員（札幌エムケイ）】

賃金がどう表されるかが問題であって、私は労働組合でも何でも無いけども、どこも把握していないとは何のためにこれはデータを出してるんですか。分かれば良いってものではなくて、いかに給料に反映させるかということが非常に大きな意味でしょ。それが把握されてないとは何の資料なんですかこれは。

【千葉座長】

確認ですが、今、平山委員さんをご質問をされてるのは19ページですね。

【平山委員（札幌エムケイ）】

はいそうです。

【千葉座長】

北海道全体の資料でございますね。それからもう一つ平山委員さんをご指摘になった12ページこれは札幌交通圏についての資料でございますね。ですからその辺の違いというのはございますね。

【平山委員（札幌エムケイ）】

それはそれで良いんですよ。実体の数字はどこが把握してるんですかという話をしてるんです。本来、協会たるものが把握すべき数字ではないんですかということです。

【千葉座長】

賃金についてでございますね。

【事務局（照井専務）】

残念ながら、これまで統計に使える資料としては、協会で押さえている数字はありません。全国の全タク連でもこういった資料で、一応参考にはしているとのこと。ただ、これは全道平均ですから、札幌自体はもうちょっと多いんですが、例えば釧路とか旭川とか函館は更に低いという状況だと思います。これについては、何らかの形で調査をしなければいけないだろうなと思ってましたが、これまで調査項目には入ってなかったことから、これを参考にしていたということでご理解を頂きたいと思います。

【平山委員（札幌エムケイ）】

これは労働組合さんも把握してないんですか。給料が減っていると長時間かけておっしゃいますが実体の数字を把握されていますかということをお聞きしています。

【千葉座長】

どちらの組合に対しての質問になるでしょうか。

コメント出来る範囲で結構ですが。では、松任委員さん。

【松任委員（自交総連）】

賃金については、個々の労働組合もある程度把握してますが、北海道内をつぶさには把握していませんが、大変な状況になっているのは間違いございません。エムケイさんはもしかしたらいい賃金払ってるのかもしれないけども。

私どもの調査でも、これはつい先日とった調査ですが、約1,000人で賃金下がったと答えているのが約7割くらいに達してます。

【平山委員（札幌エムケイ）】

長くなるのでもういいです。数字でものをしゃべらんとあかんのですよ。実体の数字を出してください。

【松任委員（自交総連）】

実体の数字というのは、個別の会社全部出せということですか。それは無理でないですか。私も以前には運輸局さんにもお願いしました。しかし、運輸局さんでも把握していない、ハイヤー協会もそうですよね。規制緩和ですからそういうデータが取れなくなったんだというふうに私は思っています。労働組合は労働組合で調べるというのであれば調べられます。

【平山委員（札幌エムケイ）】

どういふことですか。あなた方は給料が低い最低の状況だと言ってるんでしょ。それが無理ですというのはいふことですか。無理じゃ済まされないでしょう。

【千葉座長】

この点については、少し事務局さんを含めて取扱いをご検討させて頂きたいと存じます。

【平山委員（札幌エムケイ）】

もう一点だけすいません。17ページのこれは確認なんです、タクシー運転者の最近の状況というのがありますね。これの読み方なんです、毎月の新規というのはいは入社でいいんですか。

【事務局（照井専務）】

これは新規で登録を受けた方。赤で書いている退職というのはい運転者登録証を返納された方。

【平山委員（札幌エムケイ）】

どこかで入社されて登録されているんでしょね。これを見るとですね3年間で3,500人ドライバーが減っていることになってるんですよ。それに対して次の18ページ、登録者数21年4月が13,834人で、24年3月が14,554人となっているんです。逆に720人増えているんです私の読み方が違うんですかね。

【事務局（照井専務）】

これは、先程言ったとおり登録者の推移なんです、辞めてもそのまま返納しない方とか結構いらっしゃるんですよ。ですから登録のまま残っている、ただ、実体として年齢構成を調べたときに、数字として出た数字と違ってきているというのが実態でございます。必ずしも辞めたから返納するとはなっていないので、実態と合わないという、数字のマジックといはは大変語弊がありますけども、そういう状況でございます。

【平山委員（札幌エムケイ）】

多少じゃないですよ。3,500人ですよ。ドライバー数720人増えているんですよ。「多少」とか、「あや」とかそういうレベルの話ですか。

【事務局（照井専務）】

精査して、再確認させていただきます。

【千葉座長】

あと川村先生が何かご質問があるみたいですが。

【川村委員】

私も質問があります。その前に、先程、平山委員がおっしゃられたデータの整備が必要だというのは、確かに議論の前提だと思いますので、私も、可能であればいろいろなデータが提出された上で議論ができればいいのかなと思っております。

それで質問ですが、私も17ページの表の数値が良く分かりませんでした。これは、雇用形態が正職とか有期とかに関わらず、乗務員の全てが含まれているという理解でよろしいでしょうか。

【事務局（照井専務）】

これは、今のところ運輸局の方に「何月は返納何名ありました、新規何名登録しました」と報告した数字を上げております。

【川村委員】

例えば、どこかの会社で働いたけれどもそこを辞めてまた別の会社に移るとか、そういうのが繰り返されることで数字が膨らむとかいう、そういう代物では無いんですね。私も、随分と退職の数が多いなと思ったものですからお尋ねしました。この辺を精査して頂ければと思います。

あともう一つ質問があるんですが、20ページの「違法駐車の適正化」について、これも、車両台数の過剰とも絡む問題であって、実現は大変でしょう。それでもやはり問題ある行為は是正していかなければいけないと思うわけですが、最後に記載されている、違約金とは、これは具体的にどのように処理をされるものなんでしょうか。

【事務局（照井専務）】

これは、「交差点」、「横断歩道」でドアを開けて3分以上待っているところを監視カメラで現認した場合、その1件に対して5千円のペナルティを会社から徴収するものです。

【松任委員（自交総連）】

今、監視カメラの問題が出ましてのでお話をさせていただきます。

駐停車違反はすごく多いです。これは、度重なると事業者も営業停止になるくらい大変厳しいです。

ですから個々の職場においては、こういう従業員に対して大変厳しく扱っていると思います。例えば私の会社ですが、職場で組織されている会社側と協力してやっている安全対策委員会というのがございます。この中で、これをうちの会社から無くそうということで、どうしたらいいだろうとやっていたらいろんな良い意見が出てきたんですが、1つは、これを1回現認されたら「すすきの」の出入禁止の処分です。それで破って入ったならば下車勤4日間、1週間でしたかな。次やったら解雇という非常に厳しいところまで労使で取り決めてやっています。

賃金の中には服務規程がありまして、これをやると会社も罰金払うけど私達も会社から引かれる。しかし、ある乗務員に言わせると引かれても損をしない稼ぎ方なんだそう

です。その場所へ行くとお客さんが当たるので、端的に言うと足切りがここで到達すれば賃金が1万5千円から2万円くらい増える計算になりますから、5千円引かれても1万自分のものになる。そういう事態だから再犯者もいるだろうし、罰金というお金でのペナルティというのは効果がないと言わせて頂きます。

もう1点、平山委員がおっしゃってました乗務員の数の問題ですが、昨今、高齢を理由に強制的に定時制雇用で切り替えるという事業者がかなり増えてきています。何の目的かという、16労働日までですから二人使えるんです。高齢者助成金の問題もあるでしょう。もう一つは社会保険。雇用保険を掛けなくて良いので労使折半部分が無いから、高齢者二人を雇えばそれで足りる。その働き方がしたいという人もいます。話を聞きますとですね、やってられない、やっていけないという人たちの方が圧倒的に多いです。私達が交渉したある会社では、完全に改めた会社もあります。

そういう定時制の労働者が北海道中だと思ふんですが、個々の事業者にどれくらいいいという雇用体系になっているかというのは、この資料には入っていないと思ふんですよ。是非、これもですね把握してほしい。私達個々に自交総連のある職場では把握してます。でも数が少ないですから全体的に見るとどれくらいの数になっているのか見えてこない。かなり増えているというふうに思います。お願いします。

【千葉座長】

いろんなご意見頂戴いたしました。只今の松任委員さんのご意見も議論の対象となつて無かったかと思ひます。もし資料の手当が出来るのであれば資料に基づいた議論をまた、内部でしていただければと思ひます。

さて、それで予定の時間間際でございますけれども、しばらくご猶予いただいて資料についてのご意見とご質問を頂戴したいと思います。

【松任委員（自交総連）】

34ページの認定制度の問題について、ここで、この認定制度にするのであれば、一つ条件として大事なことが抜け落ちていていると思ひます。輸送の安心・安全というのは労働条件と表裏一体だと思ふんですよ。私はこの認定制度の中に関わる問題として、労働基準法、労組法それから運転者の労働条件、改善基準がきちりと明確に謳われない限り、形だけの認定制度で、優良というような形になっていかないと思ひます。是非、ここにもう一項目加えて頂きたい。法令遵守は当たり前の話ですけども労働の現場はそうはなつてませんので、私達の実態調査でも大変な状況になってますから、これを入れることによって、より明確な安全基準ということが満たされると思ひます。

それから乗務員に取ったアンケートについても知って頂きたいと思ひます。1つは運転業務中に安全不確認をやったことがあるか、823人中「良くある」が54人、「時々ある」が404人、「全くない」が365人です。それから交通事故を起こしそうになつた806人中「良くある」が36人、「時々ある」が440人、「ない」が330人です。運転業務中居眠り運転をしたことがあるか、813人中「良くある」が42人、「時々ある」が247人、「ない」が524人なんですが、「ある」ということが問題なんです。人の命を運んでるんですからとんでもないことです。

これには、いろんな要素があります。残業を野放図にやらせて残業代もまともに払わない、割増しもまともに払わない、それから100時間超えの残業を強いている会社もかなりあります。80時間を超えると過労死ラインという厚生労働省の通達もあります。

これがタクシーの現場で蔓延しているということは、そこからの視点に立っていかないと特措法が目指す労働条件改善、これは、なし崩しに話を進めていくことになると思うので、是非ともそのことを強調させて頂いて、今後の議題の1つにして頂きたいと思います。それから認定制度についてもこれを入れてください。お願いします。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。

一つだけ確認させて頂きたいんですが、認定制度についてですねコンプライアンスを取り上げられましたけれども、それはドライバーさんに対するものということで理解してよろしいんですか。会社に対してではなく、ドライバーさんに対するそのような規定を盛り込んでほしいと、そういう意味でございますね。

【松任委員（自交総連）】

当然、その中にコンプライアンスを明確に活字にして頂くとはですね、やはり改善基準法遵守、労働法制、労組法といったものを遵守と謳って頂ければ、私はこの認定制度の持つ意味がより大きいのではないかと思うんです。

【千葉座長】

分かりました。これについては事務局さん何かコメント頂けますか。

【事務局（佐藤旅客第二課長）】

ご指摘の認定制度そのものは今のところタクシーに関しては出来ておりません。これからの話でございます。

既存の制度については、所謂コンプライアンスの関係、「処分等があると認定を受けられないとか、認定されたものが取り消しになる」といった基準がございますので、コンプライアンスに関して全く無視したものではありません。

【千葉座長】

ということでよろしゅうございますか。

【松任委員（自交総連）】

はい。

【千葉座長】

その他ご意見ご質問ございませんか。

無ければ、ここでまた川村先生にちょっとコメントをお願いしたいと存じます。

【川村委員】

様々な取組のどれもが重要であって、特にスマホ配車については、私自身、これは便利で良いなあと思って聞いておりました。

その上で一つ申しますと、今の議論と関連して、労働環境の改善を政策的に誘導していくというような考え方は、今日において割と見られるようになっています。

例えば札幌市が今制定を目指している公契約条例などもそうですが、労働環境の改善を誘導するような政策が増えてきている。その意味では、これから作る認定制度につきまして、そういった労働環境に関する事項などを中に入れるのは、社会全体の流れからみても整合性があるのかなと思います。

関連してもう一例あげると、ブラック企業の改善策として、例えば離職率が高い企業はちょっと問題があるのではないかということで、その開示を考えてはどうかという意見もあります。いずれに致しましても、可能な範囲で考えて頂ければ良いのかなと思いました。

それから、もう一つ申したいのは、タクシー業界においては有期雇用が増えていると思うのですが、来年から改正労働契約法が施行されます。改正法では、5年間有期雇用で継続して働いたら、労働者の申出で無期雇用化を図ることが必要になります。タクシー業界に限らず我が大学業界も含め有期雇用がかなり増えている中で、無期雇用への転換を図っていくという、非常に良い話ではあります。無期雇用化が始まるのは平成30年からですが、もしこうした有期雇用の改善というのを業界で既にお考えでしたらお聞きしたいなと思います。

そして最後に、先程、賃金を巡る問題があると聞きました。この辺なども、もちろん訴訟というやり方は、否定されるべきものではないとは思いますが、やはり業界のマイナスイメージになってしまいますので、出来れば、業界全体の労使双方で、タクシー乗務員の賃金のあり方とかを議論して頂ければと思いました。以上です。

【千葉座長】

それでは、只今、先生の方から有期雇用についてですね業界の方に対してお聞きしたいということ。

【事務局（照井専務）】

法令改正が行われるということは承知してございます。先程も言ったように高齢者が非常に多い業界でございますので、その部分についての議論というのはこれからきちっと、また前向きにやっていかなければならないと考えております。まだ理事会等にもお諮りをしておりませんので、具体的になりましたら周りの方に説明したい。それから、平山委員の方から給与の実態を調査してほしいということでございましたが、それぞれ賃金につきましては、歩合の率その他各社の労使協定に基づいてやっているところがございますので、個々の賃金状況についての調査というのはちょっと厳しいかなと思います。従ってこれまでどおり厚労省の全国に出されたこの統計調査の数字を使ってですね、おおよその傾向は分かると思いますのでそれを参考にしていきたいというふうに思っておりますので、ご理解を頂きたいと思います。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。

予定の時間を少し過ぎてございますけれども、資料 について何かご質問がありましたらお願いします。

【鈴木委員（全自交）】

特定地域が立ち上がった平成21年第2回協議会で、運輸局が札幌ハイヤー協会の資料により、運賃改定実施事業者の平成20年度1月～6月平均でシミュレーションした運転手の年間配分率というものを示されたと思います。運輸局が出したのは、売上げに対する配分率だったと思いますけれども。それに対して、現実に個々の部分、例えば手取り賃金が、「総支給が30万ですよ、でも手取が18万ですよ」とのからくりというものがきちんと公明正大に分かるような関係で、チェック出来るのであればいいんですが、そういった部分で全体的・平均的にどうなんだ、というものが見れるということが必要かなと思います。20年度の時から一旦21年22年と下がりましたが、22年度と23年度を見ますと日車営収が伸びて来ています。運転手の配分率が下がってないということであれば、22年から23年にかけては年間収入は増えていると思います。ただ、その部分が2.9%ということでは、賃金増額としてはこの額ですよ、という部分がきちんと精査できる、そういった資料も必要なのかと思います。よろしく願いいたします。

【松任委員（自交総連）】

すいません最後に。

【千葉座長】

手短にお願いします。

【松任委員（自交総連）】

手短に話します。交通運輸労働者というのは規制緩和後、タクシーに限らずバスもトラックも鉄道も大変な状況に置かれているわけです。

そこで私達は、中央にはとっくにありましたけども、北海道交運共闘会議というものを27日に結成しました。労働団体から役員を選出しまして、私は副議長に選ばれました。建交労・自交総連・国土交通労働組合・北海道国公・北海道労働組合総連合というところが、輸送の安心・安全、そして労働条件改善に結びつけていかなければならない、という視点に立って一致協力して、国・行政に訴えていくという政策を決定しました。そのあとシンポジウムも開催して、シンポジウムでは川村先生にも大変お世話になりましたが、有意義な、大盛會に終わったんです。

今後、私達はこういうことで活動していきますので、今日、私ここに来るのに非常に時間がかかりましたが、自家用車には1人しか乗ってないんです。是非とも事業者団体の方々も私達と手を携えて札幌市に対して訴えて頂きたい。札幌市も交通政策そのもの

を真剣に考えてほしいと思います。諸外国では公共交通を守るために国もお金を支出しています。全部やってるんですよ。そして、さっき言いましたように移動難民を無くする。是非、地方自治体から、札幌市では、こういう公共交通の政策を実施すると全国に発信してほしい。この協議会の場を通じても私達だけにですねタクシーなんかしろって投げてもだめです。市そして警察もきちんと努力をするべきだというふうに思います。よろしく一つお願いします。

【千葉座長】

どうも貴重なご意見ありがとうございます。

自治体のというご発言もございましたけれども、委員の皆様方から特に意見も求めています。ありがとうございます、何かございますか。

もし無ければこれで一応終了ということにさせていただきたいと存じます。

よろしゅうございますか。

ずっと、資料に関係して説明を頂戴し、ご意見ご質問を頂戴をして参りました。

さっき川村先生もおっしゃいましたが、確かに減車の効果というものは認められることが出来るかなという具合には思います。

これから先、これをどの程度の水準にまで展開をするかが今後の議論に必要ということになりましょうが、その場合には、一方では利用者の利便性を確保しつつということですし、また一方では只今、大変大きなご議論になってございます、事業者さんそれからドライバーさん双方についての適正な水準まで波及効果をどう考えていくか、といったようなこと、これも大変大きな課題ではないかと思えます。

何にせよ、先程事務局からもご説明もございましたけれども、特定地域の再指定が先頃行われまして、札幌交通圏についても3年間の再指定が行われた訳でございますので、只今私申し上げたようなことも念頭に置きながらですね、これからまたいろんな協議を進めさせて頂ければと思うところでございます。

さて、これで終了にいたしますが事務局さんで何か連絡事項はございますでしょうか。

【事務局（佐藤旅客第二課長）】

先程の認定制度を含めて、繰り返しになりますが補足させていただきます。

資料の方でお示ししたのは、あくまで行政の側から提案をさせて頂くというものでございますので、これは必要ですよということを押しつけるつもりはございません。

認定制度におきましても、他のモードであるものを、いかがでしょうかと提案をさせて頂いたところです。国の側から押しつけるということは制度上出来ませんので、業界自ら、業界と労働者の方がお話し合いをするなりしてですね、必要だということであれば立ち上げて頂くのはいかがかなということ。前提があくまで提案であるということをご理解頂きたいかと思えます。

【千葉座長】

どうもありがとうございます。

その他特に事務局さんの方に何かご要望などが無ければ、これで終了ということにさせていただきますがよろしいですか。

それでは、これで本日の協議会は終了とさせていただきます。

長時間にわたりご協力ありがとうございました。

【今事務局長】

千葉座長ありがとうございました。

事務局の方から申し上げます。次回のことにつきましてですが、本協議会で評決する必要を除きましても、フォローアップの協議会を今後も引き続きやっていかなければなりません。しかし、現時点ではその日程については申し上げることが出来ません。一般的には24年度の実績がまとまるのが夏頃でございますので、その前に必要であれば別ですが、その頃に改めてご連絡をさせていただきたいと思っております。

なお、本日の議事概要につきましては、各委員の了解を得た上で私どものホームページで公表いたしたいと思っております。

以上をもちまして、第7回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。本日は貴重なご意見等々ありがとうございました。