

第2回小樽市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2月4日（木）10：00～12：10

場 所：北海道運輸局小樽庁舎3階会議室

1. 開 会

2. 議 事

- 事務局より適正と考えられる車両数の算出方法、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1～2） -

- 各委員からのご質問、ご意見 -

【特段無し】

- 松尾小樽労働基準監督署長より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3） -

- 各委員からのご質問、ご意見 -

【千葉座長】

- ・ 年間給与額のグラフを見ると平成17年から19年と上がっているのは全国的な傾向ですが、北海道ではどうなのでしょう。

【吉野委員】

- ・ 平成10年、15年、20年と全国産業と全道産業の差が表を見るとわかりますが、平成10年、15年は全国全道とも似ている動きをしていますが、平成20年では北海道は悪い方向で水を開けられており、回復傾向を示したことはないと認識しております。

【千葉座長】

- ・ 全国の傾向と北海道とを比べると北海道は厳しい状況ということがわかります。
- ・ その状況を踏まえてどの様に改善していくかということが、この協議会の目的であるのでそこを理解していただき協議に反映していきたいと思います。

- 事務局より地域計画骨子（素案）について説明 -

【板垣代理】（消費者協会副会長）

- ・ 『2.(7). の地域社会の安全・安心への取り組み』について、買い物などを行う救援事業「便利屋タクシー」は、小樽市が高齢者の割合が31%を超えると聞いていますが、高齢者にとってこの季節にはとてもいい取り組みだと思います。しかし、あまり知られていないのでPRが必要かと思います。

- ・ なにもかも便利だからといって利用されると事業者側でも困るでしょうけれども、ある程度のP

Rしていただくと利用する高齢者には良いのではないかとと思うがどうでしょうか。

【千葉座長】

- ・ 積極的にPRして潜在需要の掘り起こすことにつながるのではということですね。

【板垣代理】

- ・ 高齢者にとって冬期間の買い物ではすぐに車に乗ることが多いので、事故の予防ということにもつながるのではないかと思います。

【加藤事務局長】

- ・ 移動制約者の関係で言えば小樽市の障害者手帳交付者は延べ10万人を超え、便利屋タクシーや高齢者110番は確かにPRが不足していると感じます。全社行っていればいいのですが一部の事業者は行っていないため、新聞広告など出したいが控えているのが現状です。今後PRは必要と感じており努力していきたいと思います。

【千葉座長】

- ・ 移動制約者で言うと、障害を持った方、一時的な障害や怪我などを全て含めて移動制約者と呼びますが、情報提供やサービス提供が大切ということです。

【石塚委員】

- ・ 私はタクシーの乗務員からも色々と相談を受けており、その中では、運賃改正は労働条件を良くするためと報道されていますが、実際はそうっていないという実態を聞いています。40代後半で3人家族の相談者は会社の中で平均的な売り上げであるにも関わらず最賃割れしているのではないかとこのものです。
- ・ 運賃の適正価格・適正利潤を生む適正原価の中で、業界として労働者の権利の部分を守ることが大事ではないかと考えています。固定給がほとんど無くオール歩合制の導入によって時間外労働が横行してきているのではないのでしょうか。
- ・ 運賃の問題で業界がまとまるのはいいのですが、割引などは過度のサービス要求につながるため、ルールをみんなで守ったうえでの自由競争にしなければ魅力ある産業、職場にならないと思っています。

【千葉座長】

- ・ 内容としては2点ほどありましたが、1つは過度な運賃競争への対策について、もう1つは賃金体系について、もう少し解決すべきところはないかということですね。これからの議論と考えてよいでしょうか。

【石塚委員】

- ・ この協議会での地域計画の中で運賃関係や過度な競争について、とにかく客を取るためにどうするかということでは困るので、この協議会で皆さんの意見を聞きたいと思っています。

【吉野委員】

- ・ 小樽は初乗り530円で走っていたものが現在は470円で走っています。当初規制緩和によって描いたようなシナリオどおりに動かないというか、低額運賃で走った場合に新しい需要が生まれるというような規制緩和のシナリオどおりにはなかなか動いていかないなか、470円という運賃が段々と姿が変わっていて、中身が運賃競争の色彩が強くなりお客の奪い合いが起きています。先ほどの運転手さんの話のような事態が起きていて、乗務員へしわ寄せがいき、企業も疲弊してきたという現状が今現在ではないかと思います。

その中で『骨子7．過度な運賃競争への対策』の文言を読んだときに『各タクシー事業者が適正な人件費水準のもとで』とあり、適正な人件費水準をどこに置くのかという問題もありますが、少なくとも全産業と比べたときに今の状況ではまともな数字も出てこないし、タクシー業界の人件費は法定福利費も入れると全体の73～78%くらいで、その年度毎に退職費も変わるので73%で収まればいい方で、78～80%近いところもあるかと思います。逆に企業として適正な利潤といっても、今の中では出てこないということで考えてみると、過度な運賃競争の中に小樽は置かれているという認識を持っています。この状況を無くしていきたいと考えると、この協議会で皆さん達に今の運賃は競争という意味ではなく体力勝負の消耗戦をしている域にあるという認識を持っていただき、運賃をいくらか上げるなかで運転手さんの運賃に対する恐怖心を払拭してサービスでの競争へ没頭できるような環境作りが出来ればと考えます。

【千葉委員】

- ・ タクシーは公共交通という位置づけで、公共交通で一番大事なことは安全なサービスがなによりも基本ですから、安全なサービスを確保するために運転手さんの労働加重を軽減したり色々なことが考えられますが、そうした中で適正な運賃を頂くことは持続的なサービスを展開するためには不可欠であるといえます。

【奥山委員】

- ・ 小樽では5年程前まで事業者の90%以上が530円で営業していた実態がありまして、色々な経緯があり10%値下げした470円の過当競争となったわけです。労働者側は上限運賃530円を求めております。値上げではなく値戻しの状態に協議会を通じて方向性を出して欲しい。色々な情勢・不況もあり、530円が無理だとしても下限の500円に各事業者には下限割れのないようにお願いします。

【中松委員】

- ・ 前回の第1回から私自身わからない部分もあるので事務局にお尋ねしたいのですが、今回タクシー事業の適正化・活性化ということで協議会を開き、色々な立場の方と議論を進めているところですが、事務局として事業の適正化・活性化はどこを目指しているのかを確認したいのです。
- ・ 一つは『地域計画骨子6．供給抑制』とあり、資料1のとおり実車率を掛けて適正台数を示されていますが、供給過剰が色々な問題の一つの原因であることは否めないと思います。もう一つは利用者数を増やしていくことも事業の適正化・活性化ではないかと思いますが、利用者数を増やすという議論と車両数を減らす議論ではまったく別のものではないかと思います。
- ・ 両方上手くいけば言うことはないのですが、利用者数を増やすことで事業者の収益が上がれば運転手にもそれなりの給料を払うことができると思いますが、どういう議論を進めていけばいいのか分からないので事務局に聞かせて頂きたいと思います。

【事務局】

- ・ まず、事業の活性化や特定事業計画等でどういう事業をやって頂いて利用者の増加につなげていくかという話については、今回のご意見を受けてあらためて提示させていただきます。
- ・ タクシーの活性化と供給削減が矛盾するのではないかという話がありました。一般的にはそうですが、現実的に平成元年頃の経営状態の良かった時代の車両数と現在の車両数はあまり変わりませんが、利用者が低迷しているなかで同じ車両数を提供していくことは効率的ではなく、先ほど利用者増と車両数減は別の議論という話もありましたが、活性化については業界全体で考えていただいて新たな方策を見いだしていただきたいと考えております。
- ・ 一方、タクシー運転手さんの給与の問題改善については、小樽市は札幌に比べると駐車違反は少ないですが現実的には札幌のようになる懸念もあるため、対策として不要な車があるのであれば削減し、給与の改善を図ることも必要ではないかと考えます。
- ・ これからは業界全体の事業の適正・効率化と活性化を皆さんで考えて頂きたいと思います。

【千葉委員】

- ・ 潜在需要を掘り起こすため様々な手を打って需要拡大をするという方向があっていいと思います。
- ・ いわゆるタクシーの利用層がどうかたちで形成されるかといいますと、これは大きく分けて「構造的な問題」と「地域的な問題」の二つがあると思います。まず「構造的な問題」についてですが、交通需要というのは派生需要、つまり本来の目的があってそれに付随して派生する需要であり、本来需要がないところに交通需要は発生しないわけです。経済活動が活性化しているような場合、本来需要が膨らんでいるところには交通需要が発生します。
- ・ もう一つの「地域的な問題」については、そうした交通需要を誰が作るかということと人間がすることですので、人口が増えているところには交通需要が発生し、減少しているときには当然ながら交通需要も減少します。
- ・ 各地でバス、タクシーなど色々な地域計画のお手伝いをしていると、今どこの地域でも問題な

のは交通需要が一時的にせよ構造的にせよどんどん減少しているということです。特に構造要因の方がはるかに大きいことが悩みの種で、少子化問題や過疎の問題が大きくなり抜本的な解決が難しければ、やはり供給の方を少しコントロールする、「操作性」という言葉を私共は使いますが、どこが一番効果的に対応が利くかという操作性を考えると供給の方をコントロールする方がバランス良く適正にいくのではないかとということです。

- ・ 今日基本的な方針・認識がこれでいいかということと、目標として7つの目標を立てるということでよろしいでしょうか。

【赤間委員】

- ・ この方向でいいと言われると、総論で、マクロベースで数字を追いかけると実にその通りだと思いますが、たとえば過度な運賃競争があるとしてみんな問題があるとわかっていて、なぜ止まらないのかということに問題があると思います。安くすれば一時的に得をするが長期的に問題が発生ということならば、市民を巻き込んだ改革が必要と考えます。
- ・ 供給の問題で多すぎると漠然と数字で示されるとそうだと思いますが、個々の経営体はそれぞれの戦略があると思うので、いろいろ資料では示されておりますけれども、エゴであってもいいので、そのことも知りたいと思っています。

【石塚委員】

- ・ タクシー業界だけで物事を考えないで、今は事業の効率化というものが流行っておりまして、その中から新しい道が開けると思います。例えば、同じ病院に通う人が共同して乗っていけないとか、緊急の場合の短い距離しか走らないという状況の中で運賃は同じでいいのかというもう少し需要を増やすうえで病院との提携などというように考えられたらと思います。

【吉野委員】

- ・ 考えてはいますが私たちは健常者の方を運ぶのが基本的な仕事で、厚生労働省の分野は知識的に乏しいところがありまして、そういった部分の輸送については介護事業者の方が輸送する場合があります。もっとタクシーと組めばお互い効率的に動けるのではないかと考えていますし検討させていただきます。

【寺林委員】

- ・ 2点ほどお話をさせていただきます。適正な台数ということで冒頭前回会議の補足資料がありますが、これについてはわかりやすく、計算方法については私も理解します。机上の計算でいけばこれがベストだと思いますが、一方で色々な地域の実態をこの目で見てきて小樽市の業界の実態はどうか、本当に減車をするだけで労働者の労働条件・賃金は改善されるのか疑問符が付きまします。各事業者によって100%車が動いている会社もあるし、私の所では80数%の稼働率しかありません。減車ということで動いていない車を止めて効果が出るのかということを考えていかなければならないですし、逆に100%の稼働率がある会社が減車を行うと本当に雇用・賃金を

含む労働条件に影響しないのかと正直思います。

- ・ 私は小樽に来て個人タクシーの多さに驚いています。札幌を除く地方都市で人口に対してこれだけ個人タクシーの台数が多いのは小樽くらいだと思います。今、法人が減車の対象となっていますが、減車といっても財産権もあり簡単に解決できるものでもないと思います。
- ・ 各社の勤務体系についてまだ私は理解していませんが、勤務体系は北海道交通グループでは他社さんと違いがあります。隔日勤務を主体としているところと日勤勤務を主体としているところがあり、当グループでは需要のある時に車を走らせ需要のない時には徹底的に車を間引いています。つまり、減車に準ずることをすでに行っています。
- ・ それと室蘭地区が特定地域から外れたという話が第1回会議にもありましたが、北海道交通グループとして昭和の時代から今に至るまで昨年10月1日の新法施行前から減車をし続けているのです。私も実際に室蘭にいたときには50台近く減車をしております。データを見ていただければ、どれだけ減車を行っているのか明らかだと思います。
- ・ 賃金等についても202万円の平均年収ということにこだわっているようですが、個人の売り上げが上がるような、賃金が上がるような仕組みを当グループは取っています。確かに202万という年収の方もいますけれども、450万もいるということです。100人いれば1から100番まで順番はつきますけれども、202万ということ、読むべき人が読んでしまうと本当に202万円しかないのだという概念になってしまうと思います。当グループは202万の平均収入を上回っています。そういう仕組みを常に労働者のために考えています。

【谷口委員】

- ・ 私共のタクシー業界では、会社を経営していれば当然ですが、様々なことを考えております。一番大事なところの「なぜ乗務員が来ないのか」、という話がある一方、他に他業種との交流という話があり、私が現実に進めているのは、仕事が無くても職人を抱えていなければいけないという建築業界の事情を踏まえて、タクシー業界は運転手が足りないで、そちらの待機させている人達に会社で2種免許を取らせてタクシー運転手というかたちに出来ないだろうかというものです。
そうすれば、建設業界方達も会社の負担も少なくなりますし、タクシー業界も運転手として採用できれば、季節的なものになりますが、運転手不足の解消にもつながります。今後は基本的なカタチを変えながら進めていかなければという考え方でやっております。
- ・ そのような話が現実化してきたときに、労働基準監督署とか国土交通省に相談に伺って一番いい方法は何かということも含めて活性化を考えていきたいと思います。
- ・ 目に見えること以外にも考えなければならないことは沢山あると思います。先ほど赤間委員の発言の中に本当に解って頂いている部分があると感じました。もっと違った観点から他業種と交流しながらいいものを見つけ出していく形も必要ではないかと思っています。

【千葉座長】

- ・ ただ今のお話を伺っていると、皆さんの地域計画目標の2番目、3番目あたりの内容を色々なパターンを想定しながら考えていけばいかがかという趣旨かと拝見いたしました。

- ・ 今回は目標の立て方が妥当かどうかという議論で、次回までに枠組みや細かいこと事務局でチェックをして内容を詰めていただき、大きくは枠組みの方向性について一人一人意見はあるかと思いますが、方向性としてご理解いただけたかと思います。

【事務局】

- ・ 次回は3月第3週（19日）に第3回の協議会を開催したい。
- ・ 第3回会議の前に今回の議論の内容を基に地域計画案を作成し、早い段階で委員のもとへ配布して意見を頂き次回へ望みたい。
- ・ 第3回会議で議論がまとまらなければ新年度に第4回会議を設定させていただきたい。

3. 閉 会

資料1 適正と考えられる車両数の算出方法

資料2 適正と考えられる車両数における効果等

資料3 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4 小樽市の地域計画骨子（素案）

- ・ 年代別運転者数

資料5 新聞報道記事