

第1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21年12月11日（金）14：00～16：30

場 所：北海道運輸局小樽庁舎2階会議室

I. 協議会設立の手続き

- ・「小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（案）」の承認
 - －小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会事務局の小林札幌運輸支局首席運輸企画専門官による要綱案（資料1）の説明を受け、構成員の満場一致で案のとおり承認－
- ・会長選出
 - －構成員の互選により新谷札幌運輸支局長を会長に選出－
- ・会長代理及び事務局長の指名
 - －新谷会長より吉野委員を会長代理に、小樽ハイヤー協会加藤事務局長を事務局長に指名－
- ・協議会の運営に関して必要な事項の協議
 - －協議会は、議事2.（5）までは記者取材を認め、以降は記者に退室を求めることとした。議事概要については後日公表を行うことで構成員の了承を得た。－

II. 第1回小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会

1. 開会

2. 会長挨拶【新谷会長】

タクシーは、第一に地域社会・住民生活に密着したドアツードアで少人数の個別輸送ができること、第二に面的に移動ができるため機動性や移動の自由度が高いこと、第三に深夜などの時間を選ばず何時でも誰でも利用できるといった優れた特性を有する公共交通機関です。

また、高齢化社会への対応など我が国の今後の地域社会の変化のなかで、その役割が大いに期待され、鉄道・バス等とともに観光基盤や地域経済を支える産業の一つとして、地域に欠かすことのできない重要な交通機関であると考えています。

しかし、タクシー事業は長期的に輸送需要が低迷しているなか、車両の過剰供給などの影響により地域によってはタクシー事業の収益悪化、運転者の労働時間・労働条件の悪化などの問題が生じ、それに伴う交通問題・都市問題の発生や利用者利便の増進が十分に達成されていないといったタクシーが本来有している地域公共交通機関としての機能を、十分に発揮することが難しい状況が発生しています。

このため、今年の第171回通常国会に法案提出がなされ「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法」いわゆる特措法が6月に成立し、10月1日に施行となったところです。

この法律により、国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通機関としての機

能を十分に発揮できていない地域を特定地域として指定することとし、小樽市も特定地域に指定をされたところです。

法律では特定地域において行政・タクシー事業者の方々、運転者の組織する団体・地域住民などのタクシーに関わる方々が、協議会を組織し特定地域におけるタクシー事業の適性化及び活性化を推進するための計画となる地域計画を作成することができるということになっています。

そのことを受け、関係者の皆様方のご理解のもとに本日、第1回小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会を開催させていただくことになりました。

これからこの協議会において、小樽市におけるタクシーの適正化・活性化の観点で、地域計画の作成に向けた活発な意見交換をお願いするとともに、タクシーが地域住民の皆様の生活利便の向上や地域の活力の維持などに貢献できる公共交通機関として、その機能を十分に発揮できるように関係者の皆様の連携と協力をお願いして、私からの挨拶とさせていただきます。

3. 座長選出

－構成員の互選により札幌大学千葉教授を座長に選出－

4. 座長挨拶【千葉座長】

会長から話があったように、タクシー事業は福祉交通において極めて重要なモビリティサービスであり、それを担う社会的システムです。社会システムについては、近年「サステナブル」ということがよく言われます。「サステナブル」とはどのようなものかといいますと、「持続可能な」ということです。突然その事業が中断したり混乱を起こしたりすると非常に社会的にも困る。持続可能なサービスを構成・維持するには、サービスを提供するための物理的な側面がきちんとしていることが大事ですし、もう一つはそのサービスを提供する上で健全な経営がなされているということが重要なファクターとなります。

そういう点から言うと、今回はサステナブルな社会システムとしてのタクシーサービス、タクシー事業について、どうすればより安心・安全なサービスを提供できるかという広域的な観点から望ましい姿を模索していくことが本協議会に求められるところではないか、この協議会において広域的な観点からの議論を中心にタクシー事業のあり方を探っていければと思います。ご協力のほどよろしくお願いいたします。

5. 議事

－事務局より本協議会の目的と役割、タクシー業界の現況について説明（資料2～5）－

－各委員からのご質問、ご意見－

【吉野委員】

タクシーの規制緩和について、この業界も自由に競争をすればあとは市場の方で調節役が働いて、何もかも上手い方向に進んで行くだろうという発想のもと規制緩和が行われたわけですが、現実的には市場のメカニズムが上手く作用せず、このまま続けていけば安心・安全な輸送機関としての役割を果たすことが非常に難しくなることから、危機的な状況の下、規制を掛けなければいけないなかで特措法が成立したと理解しています。現実的には外国においてもタクシー事業に関しては、ほとんどの国で何らかの規制を掛けていると認識しています。

今回の特措法では色々な地域があり、地域毎で事情が異なりますが、運転手の質の低下やサービス低下などということが言われております。タクシーのマナーが悪くなっているとか苦情の件数が増えてきているという報告を受けている地域もあります。この点を小樽に関して言わせていただくも運転手のモラルはかなり保たれていると思っています。

乗務員が高齢化し、年収200万円に実際は年金をプラスして生活を送っているというのが大部分であります。また、こういう状況を見て若い人がこの業界に対して目を向けるという状況がなかなか生まれてこない。若い人が入ってこなければ産業として将来を考えたときに大変憂慮しております。

この解決策として、特定地域に指定されているところは供給過剰な地域が多いため減車という問題が取りざたされておりますが、私自身も台数を減らすことが解決策としてそれなりに有効と考えておりますので、この場でも色々と議論していかねばならないと思います。しかし、減車という問題になると財産権の問題や乗務員の雇用問題があり、実際に減車目標を立てても目標に到達する前にそれなりの時間的経過が必要であろうと思います。

当面、注目している項目として、まず運賃問題を考えていかねばならないと思っており、小樽市の運賃については、業界として既に過度な競争に置かれているという認識を持っております。市場のメカニズムに任せておけば、なかなか解決出来ない問題であり、この協議会のお借りして特措法の中で、どの程度のところまで話を煮詰められるのか私も承知はしておりませんが、特措法の枠組を最大限に活用して運賃問題も皆様方と討論をして良い仕組みを考えたい、また、他のタクシー問題についても色々な見直しをしていければと思っております。

これから協議の回数が進むに従って、具体的な実証とか業界に対する要望も多く出されると思いますが、まず、業界として一番悩ましい問題を提起させていただきました。

【石塚委員】

これから小樽の人口が5万人くらい減ると発表されておりますが、このような状況の中でタクシー業界はどの様に変動していく予測をしているのでしょうか。人口減の速度というのは厚生労働省が発表しているものの速度より小樽市の場合は速いと思われませんが、これに対する対応をしていかなければ、運賃の問題について検討するにあたり混乱するのではないかと思います。

もう一つは、この業界は一番団結しやすく、業者の数も少ないため何とかして出来るのではと思いますが、なぜ上手く調整出来ないのでしょうか。また、統一性を目指すにあたり、どの様な問題点があるのでしょうか。

【吉野委員】

人口が減ることによってタクシーがどの様になっていくかに関しては、当然、需要と供給の関係はバランスが悪くても相関関係はあると思いますので、タクシーの台数は減っていくと思います。その中でタクシー自体が今と同じかというと、高齢化の問題や介護など今のタクシーでは需要に応えられないものが出てくるので、そういう面のサービスを細切れで法人は運営されていくのではないかと思います。

現状では、自由競争という市場の原理でタクシーも構造改革の一環として規制緩和に動いたと思いますが、市場の原理が上手く働いていない中で需給バランスも崩れてしまっており、業界内部ではどうしようもなくなってしまったため、この協議会が立ち上がったと思っております。

【千葉座長】

先ほどの質問の趣旨は、完全に人口が変化することと直接的な関係で車が減るというのではなく、需要ベースが変わってくるのだらうということですね。そうやって供給が質を変えながら全体のバランスで見えていかなければならないのではないかと趣旨の発言だと思いましたが、まさにそのような状況です。全体的な動きを見ながらどうしていくかということについて意見交換などしていければと思います。

【小関委員】

現在、全国で特定地域が141カ所以上ありますが、道内においては室蘭は特定地域になっていません。何故かという、預かり減車、そして企業自ら減車をしているためです。それで特定地域に入っていない。それを見るならば、私は個人タクシーですから減車となると言いつらいのですが、昨今の供給過剰は非常に厳しい状況にありますので、減車という考えを進めていった方が良いのではと思います。しかし、業界内にも色々利害関係があり、簡単には上手くいかないというのが現状です。

また、私たち個人タクシーにおいては、規制緩和後に少し増えましたが一番多いときで112名、違う協会に何名かいますが今は97名と自ずと自然淘汰されているので、私たちは減車体制になっているのかと思いますけども、減車という議論を進めて行って欲しいと思います。

【千葉座長】

一言で言わせてもらえば、需要の変化が多少マーケットを変化させている、あるいは新しい需要を掘り起こすことになるかもしれない、その一方で供給量の落ち込みが必ずしも等しくなるとは限らないのです。アンバランスの調整というのは、減車その他の方法で出さざるを得ないのではないかと趣旨の発言だと思いましたが、ただいまの議論を少し具体的に考えてみようと思います。

—事務局より適正と考えられる車両数について説明（資料6）—

【千葉座長】

実車率がどの程度かというのは、ドライバーさんの収入に直接関係してきますから、そのあたりを少し細かくケースバイケースで試算したものがこの資料ですが、このようにサンプルをして実際にどのあたりの実車率を睨んでどうするかという議論になってくるのだらうということです。

今回はこのような方向で議論の材料を用意させていただきます。大体このような枠組みのなかで理詰め議論をさせていただくということでよろしいでしょうか。

その他という部分でご意見はありますか。

【奥山委員】

全労働者の代表として労働者の実情、実態をお話させていただきます。

現在の北海道の情勢を見ると、ここ十数年来、北海道拓殖銀行の破綻、雪印乳業の崩壊、丸井今井百貨店の一部地方店撤退など経済状況が悪化の一途を辿っております。

一方、ハイタク産業においては、景気の悪化による営業収入の低迷をはじめ札幌圏以外では人口の減少、高齢化が進むことにより介護タクシー、デイサービスなどの送迎の充実により何一つとしてプラスに好転する兆しが見えない状況となっており、道内各地においても料金の多重化、大型ダンピング、ポイント制度などの運賃破壊により、ハイタク労働者の生活水準が限界を超えて非常に厳しい状態に陥っております。

また、タクシー労働者の年収を捉えると全国ベースでは、平均年収325万円と全産業労働者平均より150万円も下回っており、道内では全国産業平均より100万円くらい下回っているのが現状であり、特に小樽においては、タクシー労働者の平均年収は200万円少くであり、全産業労働者平均年収の480万円に比べると、こちらも280万円も下回っております。

国民の経済格差を表す相対的貧困率、これは年収250万円以下の労働者の事を指しておりますが、初めて厚生労働省から発表され、平成19年は15.7%と7人に一人が貧困状態で、格差社会が拡大しているところであり、小樽のタクシー労働者は大半が貧困状態に当てはまるという結果が出ております。

その背景に何があるかという平成14年2月改正道路運送法の需給調整完全撤廃に伴っての新規参入などの動きは見られませんが、人口の減少、昭和44年当時202,028人だった人口は、平成21年10月末現在で135,061人と7万人弱減っている他、観光客の入り込み数も平成11年の9,729千人をピークに減少を辿り、平成20年度では7,144千人。ピーク時から比較すると260万人近く減少している状態にあります。

元々小樽は大企業もなく就職先もままならない状態であり、多くの人は札幌へ通勤する形の中で極めて営収基盤が低い土地柄と言えます。そのうえ、若者達も就職先を求めて札幌などへ移り住み、そのことが人口減少へと拍車を掛けております。

現在、小樽市内のタクシー台数は法人・個人合わせると525台前後と報道されています。平成14年2月の規制緩和が発動されたときにはすでに人口は148,791人となっており、この時点で供給過剰状態に入っていると思われれます。

そこで、今何をしているかという、我々のグループでは社会貢献を如何に出来るかを協議しております。

教育の一環に役立てて欲しいとのことからリングプルを小学校へ寄贈。これは、スチール510kg、アルミ660kgで車椅子1台となり、同様にボトルキャップを中学校へ寄贈しております。ボトルキャップ400個で10円分のワクチンをアフリカの子供達に接種させることが出来ます。

その他、新入学児童の交通安全街頭指導、地域での春のゴミ拾い、標識清掃、献血運動、交通安全を願っての旗波作戦、深夜のコンビニ防犯パトロール、その他こども110番の設置などを実施しており、現在、バック等のひったくりや深夜の女性へのストーカー防止についても検討しております。

犯罪を未然防止できるのは、公共輸送機関で24時間走っているタクシーなので出来る事です。火災通報・交通事故通報など、タクシー労働者が率先して行っているのが現実であり、労働者を理解し暖かい目で見えていただき、その上で、適正運賃、適正台数についてご提案していただきたいと思っております。

【千葉座長】

まさに何が公平公正かということを中心に、ご意見を持つというのは大事なことだと思います。詳しい議論は次回以降進めさせていただきたいと思います。

それでは、事務局から協議会の今後の進め方について説明してください。

【事務局】

- ・ 次回の協議会では、今回委員の皆様から頂いたご意見について提示したい。
- ・ 年度内に2回協議会を開催し、地域計画案を作成ができればと考えている。
- ・ 次回の日程は、来年2月第1週（3日か4日）に開催したい。

6. 閉会

【配付資料】

資料1 小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（案）

資料2 「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」について

資料3 タクシー事業の概要

資料4 小樽市におけるタクシー事業の現況

資料5 小樽市におけるタクシー業界の取り組み

資料6 小樽市において適正と考えられる車両数

資料7 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針