

第5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24年2月21日（火） 14：00～15：00

場 所：小樽市役所消防庁舎6階講堂

1. 開 会

2. 議 事

- －「小樽市における地域計画の進捗状況等について」事務局より説明（資料1～3）－

【千葉座長】

統計上の結果を見ると、それなりに上がっているやに見えますが、何かございましたらぜひお願いします。

【小関委員】

ここまでに於いて不平はあるのですが、行政として適正台数は330台でしたね、現在40台くらい多い。ただそれに関連して、済んだことをあえて言うわけではございませんが、平成21年2月に適正化・活性化の骨子、原案がもう決まっていたんですよ。そんな中で、規制緩和でやむを得ない部分もありますが、行政が当時34台の日交の譲渡を認めたのが、不自然ではない。活性化の協議に入ろうとする中でなぜ。

それでこの活性化の中で、大きいところはいいですよ、小樽の場合、例えば30何台のところが減車してごらんないさい。どういうふうになる、冗談じゃないって言いたくなりますよ。私ども個人タクシーだから減車対象にはなんないから何も言わずとしたことじゃなくして、ハイヤー協会の皆さんの中でやっているんだから、お互い協力し合って、行政もちゃんとしてほしいなと思いました、その時は。

今こうやって見ても営収でもなんでも上がっていない。7月から10月は多少上がりましたがね。先程専門官がおっしゃったように、昨年3月11日の大震災の影響があったにしろ、前年度対比の中で上がっていないんですよ。じゃあこれから活性化して40台減らそうなんて言ったって無理だ。まあ私たちは自然淘汰されて何台か減ってますけれども、だんだん厳しくなっています、私どもも、譲渡譲受が年に1回しかなくなってくるわけですから。

ちょっと歯がゆいようなことで、言ってしまったけれども済んだことですから、過去の例として覚えておいて頂きたいなというふうに思います。

【千葉座長】

この事業のスキームのそもそもの、根本的なところ。たしかに企業規模の大小に応じて影響力も違ってくると思います。

【寺林委員】

私は第1回の協議会において、当初減車に否定的な話をしたこともありましたが、結果として10%減車を行うということで、ミドリ小型と当社において9台ずつ減車しました。

事業の適性化・活性化を図る、確かにそのとおりかもしれませんが、雇用の問題だとかそのあたりが解決されていくのかどうなのか。人が満度いるところはどのようにするのかという話も第1回の協議会でもさせてもらいましたが、

それと今後を見据えると人口が2千人、3千人規模で減っていますから、果たして5年後小樽の人口はどうなるのか、先の見通しを立てて今後どうするのかというのを真剣に議論して行かなくてはならないと思います。減車の割り当てというかその辺も大変デリケートな問題ですし、解決しなくてはならないことはたくさんあると思います。

【千葉座長】

この問題は難しい側面がいくつかありますし、雇用の問題は地域経済にとっては大きな問題ではありますが、減車ということだけではなく、タクシー事業が実質的にもう少し別なビジネスモデルを開拓できるようになればおもしろい展開になるのではないかと思います。

一例を挙げますと、今各地でバス交通の再編というのがございまして、それに伴って相乗りタクシーの問題ですとか、様々な新しい公共交通に対する議論が出てございますので、そういった部分に関連させた新しいビジネス展開の議論も活性化のなかで行っていけば一つの打開策になるのではないかと思います。

【齊藤委員】

今、寺林委員の方から、減車とかの問題が出てきましたけれども、減車も考えなくては、適正台数に持って行かなくてはならないと思いますけれども、いまのタクシー乗務員さんの現状を見ると、小樽は毎年の人口が2千、3千人減って、なおかつ少子化問題、人口の流失が止まらない。その上に有償運送事業も増えている。乗務員さんの生活を第一に考えるのであれば、初乗り料金を600円なり650円、札幌ぐらいに持ち上げないと生活保護以下の乗務員さんが増える。そういうのが目に見えていますので、初乗り料金を上げていく協議をするのかを聞きたいのですが。

【千葉座長】

そういうことに対する1つの課題提起ということですね。

【浅井委員代理】

警察の方からは、やはり法の執行機関でございますので、法に定められた対応をするしかないのかな。ただその反面、多々ご協力いただいているところをご協力いただいておりますので、それについては場違いかも知れませんが感謝しているところでございます。

小樽市内の昨年の事故件数については協会を通じて資料提供を差し上げておりますし、意見を求められれば、先ほど外国人観光客の言語の関係ですとか、そういった部分を積極的に協力して対応したいところでございます。出来るところはご協力していきますが、法の執行機関である部分もご承知いただければと。

【千葉座長】

ありがとうございます。観光協会さんは特定事業でそれなりの効果が出ているのかなと思いますのですが。

【赤間委員】

観光そのものは震災時のどん底から這い上がっては来ております。外国人で言いますと90%くらいまでの回復で今推移している感じでございます。そんな中で今日のこの会議ですけれども、人口減、需要減にあわせて減車というのは、効率という切り口ではやむを得ないと私は思っております。けれども減車の率に対して人がそれほど減っていない、先ほどの数字を見ますと。何を言いたいかといいますと、1人あたりの賃金がより下がっているか、あるいは経営効率が下がって経営が苦しくなっているのか、そんな状況ではないかと、この数字から見えるのは。

先ほど齊藤委員がおっしゃってましたけれども、料金アップせたくしたのになんでだろうなど。他都市に比べて私ども観光協会としては、客の利便から言うと安い方がいいに決まっていますが、それよりも子供を育てられない産業になってそれが産業といえるのかなということも思っております。だから積極的に行政のほうも考えてもらわなくてはと。

それからもう1つは相乗りの話も出ていたようですけれども、小樽商大の学生なんかは小樽駅から4人で自然と秩序だって乗っているような、ああいうことは大変なヒントだと思うんですね。つまり、需要というものの掘り起こしが出来る部分はまだあるんじゃないかと。

それともう1つは観光客の立場から言って、運河沿いから乗れないというのがあるんですね。タクシーベイが存在しない、もちろん交通安全との兼ね合いがありますのでご相談になるかとは思いますが、観光協会としましては是非ともそこにタクシーベイを作りたいものだと思っております、ハイヤー協会さんとも協議を始めさせて頂いているところですが、そういう観光都市として需給ギャップみたいなのを解消することで売上げが上がるんじゃないかと思えます。これは顧客の利便にもつながることですし、そういう前向きな政策がとれないものかなと思っております。

【板橋委員代理】

車を利用させていただく立場から言いますと、ただ今皆さんからタクシー料金の値上げという話もありましたが、今、500円ですから大変利用しやすい訳なんです。特に冬場は高齢者の方々の足というのが大変で、買い物に行くときも帰るときも利用する方が大変いらっしゃる。どこへ行くんでもハイヤーを使うということで、他都市に比べると安くて大変利用しやすいという方が周りにいらっしゃいますので、ですから、ドライバーさんの生活のこととか、会社の事情をお聞きしますと、値上げには大変な事情があるでしょうけれども、利用する者としては今の500円というのが利用しやすいということでございます。

それで各法人の方々もそれぞれ工夫されて、会社独自で一般客を取り込むような特長のある営業の仕方をされていらっしゃると思っておりますけれども、今一見えない部分もあるわけですね。前にお聞きしましたら、買い物にも利用してもらってお手伝いしているところもあったと思うんですが、そういったものを消費者にわかるようなPRの仕方っていうのがあるんじゃないかなと思えます。

【千葉座長】

ありがとうございます。今の板橋委員の話に関係があるかもしれません。帯広の大正タクシーさんが相乗りタクシーと通常のタクシー事業を両方やっております、相乗りタクシーの顧客増のために会員制度をつくって高齢者の方々に会員登録をして頂いて、細かなサービスをしているんですね。それが結果的には通常のタクシー事業のほうにもプラス効果が働いている。相乗りで利用しているお客さんが普通の時間帯に通常のタクシーとして大正タクシーを利用している。東京にいた息子さん2人が帰ってきて経営が安定したので、いい実験に参加させて頂きましたと喜んでいましたけれども。そんなようなこともございますので、何か新しい公共交通サービスの一環としてトータルで何かできれば、利用者にとってもいいし、タクシー事業者にとってもいいし。

【前田委員】

先程お話しが上がった中では、いろいろな地域観光についてやって頂いていることについては感謝申し上げたいと思います。それと相乗りタクシーの部分については、昨今いろいろ都市交通体系について検討しなくてはならないが、小樽についてはたまたま北海道中央バスの路線バスが充実しております。中央バスさんの話の中でも旅客数が減少している中で、廃止まではいかないまでも減便とかを検討しておりますので、相乗りタクシーなどの交通体系の再構築はやはり考えていかななくてはならない課題だと思います。

【千葉座長】

前田委員がおっしゃいましたとおり、通常の路線バス事業者のビジネスとしては成り立たなくなったところの隙間を埋めるという意味ではタクシー事業者さんが頼りになる唯一の事業でございますし、ただそこで従来ではない新しいビジネスモデルをどう作っていくかということが重要だと思います。

【事務局（ハイヤー協会）】

今ご質問がありましたけれども、第1回で説明しました地域社会に根ざしたタクシー事業の実現に向けた取り組みの中で、便利屋タクシーは載っているのですが割愛していて、ご指摘のあったとおりPRの仕方、浸透のさせ方が弱い。だから、こういうふうに雪がどんどん降ったとなれば、小樽には山坂が45箇所所有るわけですから、その山坂の途中に高齢者が多いという関係から、これのPRのあり方、浸透のさせ方をご指摘のように今後配慮しながら進めて参りたいと思います。

【坂田委員】

今までいろいろな意見を頂いたんですけれども、そもそも適正化・活性化協議会でいろいろな案が出されました。昨年を振り返りますと、実車率を基に適正台数が示されまして、そこに向かっていく、どちらかというと適正化を図っていく、進める一面が昨年であったらうと。そして各社の判断ながら概ね減車を進めて10%以上の減車を図った。

一方協会からの説明のとおり、言語バリアフリーですとか大きな予算も付いていますので、これから本当に活性化を図って、やっていかなきゃなんないだろうと思っておりますし、今出ました相乗りタクシーだとかあるいは便利屋タクシーについてもいろいろ検討したいなと思っております。

あと、料金についてなんですが、これを協会が主導するとなると、新潟のカルテルの問題が今起こっていますけれども、まさにこれを協会がどう音頭

をとるといのはなかなかできない状態であります。やはり、安い料金を示すところがあると残念ながら、そこにお客さんが流れるのが事実でありまして、ずっと昔をさぐると、実はポイントカードをやるといいう会社があつて、そんなのはたいした効果がないであろうと置いていたところが、そこにすごくお客さんが集中していった。

今こういう不景気の中でそういうものに消費者が非常に敏感になっているのが現状でありまして、先ほど協会が音頭をとるといのはできないと言いつつ、ちょっと矛盾した言い方になるかも知れませんが、値上げが必要ではなかろうかという共通の認識の基に各社が動くという下地ができないと、なかなか値上げというのは難しいんじゃないのかなというのが現状だというふうに思っております。そんなところですが、活性化の方を今後は検討していきたいと思ひます。

【今会長】

札幌交通圏も10%近く減車、事業再構築をしておりますが、4月から11月までで前年と比べて総収入がプラスした月が一月、これは昨年の9月ですが、減車してなおかつプラスしたということになるかと思ひますが、小樽の場合は前年対比で総収入が100%になったという月は去年から今まで一回もない。

ただ片方で減車していますので、実働日車1台あたりの売り上げが前年を超えるという月は事務局からお示ししたとおりであります。事業者の方は当たり前ですけれども、1台当たりで見るとは全体収入がなんぼあつて、経費がなんぼあるとの見方をしまして、逆に乗務員の方々は自分の売り上げがなんぼで収入がなんぼであると、そこで、乗務員さんと経営者の方の見方が違うところがあるんです。本当は両方の営業収入が上がつて、乗務員の賃金も上がるという循環になればいいのですが、そのとおりにはなかなか今現在ならない。

それから、小関委員から事業の適正化・活性化が見えつつあるときに譲渡を何で認可するんだと。商売ですので、譲る人がいて受ける会社があるといった場合、今の道路運送法上、商法上も止めることはできません。今後も法律的には、それを止めるには法律を作らない限りは止められません。まあそのことをご理解してくださいということではありませんが。

一方事業再構築としてやって頂いて、札幌交通圏でも現実に事業再構築に協力をしない事業者も何社かあるのも事実ですが、小樽の場合は全社それぞれ会社の判断によつてして頂いたということで、数値の面では良くなった部分もあるのかなという具合に思っております。どちらにいたしましても私どもも皆さんの経営状況が、また利用者の利用状況が良くなるように努力してまいりたい

と思います。

私の方では、先般北海道新聞に記事が載りまして、十勝バスの一般乗合の利用者がここ何年か2～3%ずつ人員が下降していたんだけど、去年の春以降今年の1月まで、その減り方が0コンマ数パーセントになりましたと。何でそうなったのかと十勝バスの社長さんがおっしゃるには、各停留所ごとの住民の方々に「なんでバスを利用しないの」というような聞き取り調査をしたんですが、その中で、目の前の停留所のバスが今まで利用していないこともあって、どこに行くのかわかりません。それから、主要な公共施設、娯楽施設も含めてですが、どのバスに乗ったらそこに着くのかわかりません。というようなことで、目的別時刻表でありますとか、またはそのバスがどこへ行きますというようなことを周知したら乗客数が増えたというような記事がありました。

小樽市の場合、先程お話しもありましたが、山坂45箇所ですれなりに雪が降るといった場合に、周りの生活環境においては、人口減、高齢化というのが進むでしょうし、今後もすぐ止まるという状況ではありませんので、足の確保というのがこれから更に厳しくなっていくんだらうと思っております。そういう面では前田委員がおっしゃっていたとおり、バスとタクシーとセティングをして、どういう具合に足の確保ができるんだということを、こちらサイドというよりは事業者の業界として小樽市と協議なり地域住民と協議しながらどう進めていくのかということに、需要開拓の部分もあるだらうという具合に思いますし、そういうことをしないと次の目が出ないのかなというふうに考えております。

もう1つは、赤間委員からもありましたけれども、観光地小樽でタクシーをもっと使っていただくために、どんなメニューを協会として利用者の方々にお示しをする、または外国人の方にメニューを提供するというようなことを是非やっていただきたいと思えます。やっぱり取りこぼしがあるんだらうという気がしております。

私どもそういう面ではご支援をして参りたいと思えます。また今は、いろいろな国の補助なり、自治体の補助もあります、地域で協議会を作って関係者、自治体も含めて集まらないと、補助金が出ない仕組みになっております。従いまして、いろいろなモデルケースを実証実験するにしても、是非ともそういうところに次の活力を見いだして手を出して頂きたいなというふうに思っております。

【千葉座長】

ありがとうございます。今、会長のお話の中で思い出しましたが、滝川で菜の花タクシーを観光シーズンにタクシー会社さんが共同で菜の花が咲いている

観光ポイントを廻る乗車サービスをやっておりまして、これは札幌方面からお客さんが相当行っております。滝川まで自家用車で行って、地元のタクシーに乗り換えて案内をしてもらう、そういうパターンが殆どであります。なぜそうなっているかという、菜の花がいいタイミングで咲いているポイントというのは地元の方でないとわからないということでございます。闇雲に札幌から行ってどこだどこだと探してもだめなんだそうで、ちゃんと地元のタクシー会社さんが今シーズンはここ、ここと調査して、セットして廻ると。相当大きな成果を上げてございます。そんなようなことも1つ活性化の方策としてはよいのではないかと思います。

【千葉座長】

活発なご議論を頂戴いたしましてありがとうございます。ご議論の内容は運輸局さんのホームページで要旨を公表するということでございますので、委員の皆様におきましてはご了承頂きたいと存じます。

【今会長】

千葉座長におかれましては円滑な議事進行で、各委員の方には少し物足りなかった面もあろうかとは思いますが、私ども運輸支局の窓口はつねに開いておりますので、いろいろなご意見を更に頂きたいと思っております。

それでは大変貴重なご意見等ありがとうございます。今後ともご支援ご協力をお願いしたいと思います。

3. 閉 会

-
- 資料1 特定事業計画の進捗状況
 - 資料2 小樽市におけるタクシー業界の取り組み状況
 - 資料3 事業再構築の進捗状況
 - 資料4 地域計画における特定事業の一覧（参考）