

## 第2回函館交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

日 時：平成22年2月24日 14:00～15:50

場 所：函館ハイヤー会館 2階会議室

出席者：委員・随員、事務局20名、オブザーバー(タクシー事業者等)18名

マスコミ：新聞社3社

### 1. 開会

#### 【斉藤会長】

これより第2回函館交通圏タクシー特定地域協議会を開催する。本日は、北海道警察函館方面本部、函館労働基準監督署から「函館市内の交通事故発生状況について」「タクシー運転者の賃金及び労働時間等について」のついてのご説明、全自交労働組合函館地域協議会から「ハイタク労働者の労働実態」についてのご説明、そして、事務局作成の「地域計画(素案)」のご提示を予定。

### 2. 議事

－ 道警函館方面本部 柴田統括官より議題1『函館市内の交通事故発生状況』について、説明 －

－ 函館労働基準監督署 新田次長より議題2『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2) －

－ 全自交函館地域協議会 高橋委員長より議題3『ハイタク労働者の労働実態』について、説明(冊子) －

－ 質問等なし －

#### 【斉藤会長】

議題4に移る前に、第1回協議会で提示した「適正車両数」について、職場、組織等からの意見を含め、各委員の意見を伺いたい。

－ 各委員からの質問・意見 －

#### 【鍵谷委員】

先ず各社の意見や考えを聞き取りする場を持った。現在の車両数については、平成14年と比較しても増加しているということは認識している。協会としても失業者が出ないことを前提として、減車は必要でないかという考えは持っているところである。しかし、同じ公共交通機関の「バス」と比べても事業者は比較にならない程自己責任による経営環境の改善を求められている。ドアツウドアと安心・安全、タクシーのサービスは性別、年齢に関係なくしかも24時間利用客の要望に応える事業でもある。今後は需要の喚起と新規掘り起こしに取り組んでいきたい。いずれにしても、乗務員から失業者の出ることだけは避けたいと考えている。

#### 【川村委員】

タクシーについては、公共交通機関として認められたわけだが、事業者の努力、運転者の努力でサービスの向上、交通違反・事故等の発生が低下した割に我々、労働者の賃金は減少している。労働者としては、このことが一番の問題と考えている。事業者の方々には、我々労働者がもう少し楽な生活を送れるようになるよう、認識を一つにされ、職場を守るためにも「減車」、適正車両への調整に取り組んで頂きたいというのが、我々労働者の願いである。

**【高橋委員】**

事務局から提示されました適正車両数の 3 案は実車率を基に算定しているが、「実車率」については、あまり当てにならないと考えている。私どもでは、「日車営収」を算定の基準にすべきと思っている。それがより実態に近いと判断している。

国の指導で適正車両への減車、新規ニーズの掘起こしによる需要の喚起、この 2 つの実現を目指しこの「協議会」の場でそのための提言、助言をお願いしたい。

**【渡辺委員】**

資料 3 を確認した時に「特定事業計画を進めるにあたって留意する事項」の中で「単独又は複数のタクシー事業者による自主的、かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される」という文言があり私はこの文章で「減車」を要約していると理解したが考え方としては宜しいか。

**【鍵谷委員】**

協会では「各社の自主的な判断」とした上で、各社が互いを助け合うがために離職者を出さないように、適正車両(減車)の実現を目指していきたい。考え方としては規制緩和前の台数に戻したいと思っている。支局に於いても各社において検討中であるだけにこうした姿勢や話し合いについて誤解の無いようお願いしたい。

**【斉藤会長】**

では、次に議題 4 に移り事務局より説明していただきたい。

－ 事務局より議題 4 『地域計画(素案)』について、説明(資料 3) －

**【斉藤会長】**

これから質問・意見等に入っていきたい。Ⅰ、Ⅱ、Ⅲと項目を分けて伺いたい。

－ 「Ⅰ タクシー事業の適性化・活性化の推進に関する基本的な方針」 各委員からの質問・意見 －

**【高橋委員】**

資料には具体的な方向も目標も示されていない。利用客が大幅に減ってきているという状況だけにハッキリとした数値目標を出して頂きたい。目標値が無いのは具体性に欠けるし我々としては明確な数値を示して貰うことで、事業者の意識を具体的なものとして捉えられ今後の活動の指針にもなる。

**【斉藤会長】**

具体的な目標値を上げれないというのは第 1 回協議会より申し上げてきたところであるが、事業者の問題意識を個々に認知していただくために、適正車両数を提示させていただいたところであり、その車両数に向かったの決議をこの場でとるということは、出来ないということになるのでご理解して頂きたい。

**【滝沢事務局長】**

これはあくまでも事業者本人が今後を構築するためのもので、主体は事業者の自主的判断と協調の上で取り組み行政が指導や強制するものではないと思っている。極端に言えば、今回、ご提示した「適正車両数」についても行政側が勝手に数値を発表したという形にしかならないこととなる。そのため、協議会の中で議論をして台数として数値をあげるということは不可能である。

### 【高橋委員】

協議会において、3パターン提示のあった「適正車両数を目標値に進めるべきである」というものでも出来ないということになるのだろうか。供給過剰を是正させるために適正車両数を示したわけであるから、その示された台数を地域計画に盛り込むということも出来ないということになるのか。

### 【滝沢事務局長】

地域協議会ではあくまで地域計画の策定をして、「供給過剰状態の解消に向けて、努力しましょう」という表現が限界となってくる。その地域計画を受けて、特定事業計画という名の下で、各事業者が自ら積極的に減車を行っていくという流れになっていくことになろうかと思う。ですので、この協議会の中で何台が適正であるという表現は出来ないということになる。

また、供給過剰状態の解消ということは、即、「減車」ということにはならないことになる。手段として、供給を減らすことともう一つは、需要を増やすという項目もあるので、そういう点でも即「減車」という表現はやはり出来ないということになる。そのため、この会議の中で出来るのは、私どもから提示した適正車両数から大幅な乖離があるという共通認識を持っていただくということになり、各事業者に持ち帰っていただいて、事業再構築を図っていただくことになるという趣旨となってくる。

### 【鍵谷委員】

国が各地域に対して、減車台数を定められるのが一番望ましい。やはり、どの地域でもダンピング競争といった問題が存在してきている。その中で、同一地域同一運賃の制定を求める業界の声が各地から揚がっているが、今後の動きについて何か情報があるなら教えて頂きたい。

### 【斉藤会長】

過去には行政側から指導・監督をする場合もあった。今は国の決めたことを淡々と執行していくのみである。よって只今の質問について回答する立場にはない。

## － 「II 地域計画の目標」 各委員からの質問・意見 －

### 【渡辺委員】

車両調整(減車)については、資料の中にも「定性的な目標又は定量的な目標のいずれかを設定しても差し支えない」とあるので、努力目標で適正車両数をどうするかということについても地域計画の中でも謳えないという理解になるのだろうか。謳えないということになるとすると、地域計画で地域の問題点を指し示して、後は事業者や地域を構成する方々の自主的判断で実行していってもらおうという計画の作りという理解でよろしいか。

### 【斉藤会長】

具体的な数値目標は、国として馴染まず地域の各事業者の自主的な判断に委ねられている。

### 【高橋委員】

明確な目標設定が馴染まないと言うが、労働条件を含めて年収等については具体的な数値で示して欲しい。札幌交通圏においては年収について平成13年度の実績を超える目標を掲げている。我々が公共交通機関としての安心・安全の対価というものを踏まえながら、目標値の設定というものを考慮していただきたい。

### 【斉藤会長】

目標を示すべきだと言う意見について業界の考えを聞かせて頂きたい。

**【鍵谷委員】**

明確に年収幾らと言う約束は出来ない。賃金は売上次第であり現状から判断しても難しい。それと各事業者毎に経営方針や考えに違があるだけに年収幾ら等とそうした約束は無理だと言いたい。

**【高橋委員】**

我々がお願いしているのは、目標値の設定を言っている。各社で違いはあるかもしれないが、協会としてはタクシー運転手がどのくらいの対価があれば安心・安全というものが担保できるか、また、きちんとした対価を得られることによって、現在の交通問題（違法駐停車）が解消されていくのではないかと考えているところある。その解消に向けての対価というものが年収どれくらいあればそのような方向になっていくかということでお聞きしたい。協会の方で考える数値があれば、出していただければと思っている。例えば、札幌交通圏においては、平成13年度の年収を超えるという目標を上げているので、函館交通圏においても同じような目標を載せるようにしていただければと思うので、ご理解をお願いしたい。

**【鍵谷委員】**

再度、具体的目標と言われるが各社それぞれに考え方や現状認識にも濃淡がある。簡単に了解という回答は出来ない。また、労使が協調しないと目標を立てても結果は程遠いものになる。数値目標を設定することでそれが独り歩きすることが我々としては一番怖い。

**【滝沢事務局長】**

目標値を提示する前提として労使の合意が必要です。両者の合意が得られれば計画に載せるかどうかの協議に移ることが出来るということとなる。

**【柴田委員】**

地域計画の中に具体的な目標値を設定することは難しいという制限があるということはお聞きした。当初の目的である供給過剰の解消に努めると言うことを含め、この計画に併せて、労働している運転手の待遇改善に繋がるような計画にさせていただきたいと意見を申し上げたい。

－ 「Ⅲ 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項」  
各委員からの質問・意見 －

**【高橋委員】**

資料3の説明時に14社が赤字事業者との話があったが、特定事業に対して、設備投資が必要なものについては、設備投資に対するサポートが必要になってくる場合が出てくるかと思う。そのサポートに係る部分も盛り込んでいただければありがたい。また、事業者の方々には出来れば高齢者、身障者を含む交通弱者の声を直接聞いて新しい需要の掘り起こしとそうしたニーズへの対応等に積極的に取り組んで頂きたい。

**【斉藤会長】**

只今の提案を含め、その他に活性化に特定事業として、手直しや新しく加えるものがあつたらお願いしたい。

**【相澤委員】**

組合として出来ることについては、積極的に取り組んでいきたい。個人が取り組んでいく上では、法人でも言えることだが、設備投資に伴う資金繰りが問題となってくる。この長引く需要低迷の現状の中で大多数が苦勞しているのが現実であり、実施が可能なものとそうでないものを判断しながら、取り組んでいきたい。

**【中野委員】**

観光客に対するホスピタリティーが大切だと言うことは皆が理解している。

特に近年、外国人観光客誘致への取組みがそれなりの成果を上げていることから、タクシー業界として外国人と会話のできる乗務員の乗務(指差し会話)、及び市も後押ししている「函館検定」の受験など知識の豊富な乗務員の配置など質の高いサービスの提供が求められると思っている。そうした人材の育成に業界として取り組んではどうか。

**【柴田委員】**

各種取組みがあるが、自治体の立場からとしては、利用者の立場を一番に考えた取組みをお願いしたい。関連して、タクシーが地域の公共交通として、単独でバス等を利用できない交通弱者の唯一の移動手段となっている現状があるため、是非、そういった方々の立場を考えた取組みをお願いしたい。

**【斉藤会長】**

他に提案等がなければ、今会議についてはこれで終わらせていただきます。続いて、次回開催予定等について事務局より説明してください。

**【滝沢事務局長】**

第3回では、地域計画(案)をご提示し、地域計画策定の議決まで進めたいと考えています。

日程については、3月17日～26日に開催したいと考えています。

**【斉藤会長】**

委員の皆様におかれましては、活発にご議論頂き、貴重なご意見、ご指摘を頂き、大変ありがとうございました。なお、協議会の議事概要は公開することとされておりますから、後日、函館運輸支局のホームページにおいて公開する予定となっております。各委員のご了解をお願いいたします。

以上をもちまして、第2回協議会を閉会いたします。