

議事概要／第2回協議会／釧路交通圏タクシー特定地域協議会

日時：平成22年1月26日 10:00～12:00

場所：釧路運輸支局 2階会議室

1 第2回協議会

1.1 会長挨拶（要旨）

- ・ 3点の審議をお願いしたい。
- ・ 第1回協議会の審議内容の確認（タクシーを取り巻く現状）。
- ・ 今後の方策の大まかな方向。
- ・ 今後の予定。

1.2 第1号議事「釧路交通圏におけるタクシー事業の現況と課題について」

1.2.1 事務局提案

- ・ 資料1「第1回協議会での確認事項」に基づき、事務局長より説明。

1.2.2 質疑

1.2.2.1 釧路北交ハイヤー(株)

- ・ 業務の長時間化が書かれているが、これは法令違反を指しているのか。一般的なサラリーマンと比べて長時間であると言う意味なのか。

1.2.2.2 事務局

- ・ 資料は基本的に労働組合系の調査結果を元に作成した。
- ・ 「現状、法令違反が頻発している」という意味ではない。
- ・ 勤務等の時間には法令で決められた枠がある。現在は枠を目一杯使っているような状態であり、その点で、長時間の傾向にある、と表現したところ。
- ・ つまり、法令違反ではないが厳しい状況であり、それを改善することも必要ではないのかという意見もあったことから、資料に反映した次第。

1.2.2.3 釧路町

- ・ 資料には、規制緩和の影響として、平成13年度と平成20年度の比較の数字が示されており、乗車人員が100万人減ったとある。
- ・ 釧路圏において、規制緩和と乗車人員の減少がどのような関わりがあったのか。その辺の分析はしたのか。

1.2.2.4 事務局

- ・ 「規制緩和と乗車人員の減少」の因果関係は、分析していない。
- ・ 基本的に、規制緩和による影響であるか否かの検証を行うための協議会ではないと考えている。
- ・ 言えるのは、バブル崩壊以降、経済の下降傾向が明確になったが、これと軌を一にするように利用者数が減っているという状況である。
- ・ 法律等を制定するに当たり、前提として言われていた部分であったことから、そのまま受け入れたところ。

1.2.2.5 座長

- ・ 事務局では特に分析はしていない。
- ・ 私見だが、全体の需要が減少する中で、規制緩和により競争の中で新しいものを生み出していくことを期待したと思う。
- ・ 「選ばれたものが残って、選ばれないものが無くなって行く」というような全体の流れを作って行こうと、考えていたのだと思う。

1.2.2.6 釧路町

- ・ 釧路交通圏では新たな需要がなかったとの前提報告があったので、景気の低迷だとか自家用車が公共交通に影響を及ぼしているのかと考え、聞いてみた。

1.2.2.7 全自交釧路地域協議会

- ・ 釧路市と釧路町の人口減少について調べた。平成元年から平成13年までの13年間で11,000人、平成13年から平成20年までの7年間で11,000人の減少であり、13年間で減った人数と7年間で減った人数が同じ。つまり減り幅が大きくなっている。
- ・ 加えて、代行事業者や自家用車有償運送による需要の変化があると考えている。

1.2.2.8 釧路市

- ・ 高齢化の進展という話があるが、現状は、定年制というものはないのか。

1.2.2.9 釧根地区ハイヤー協会

- ・ タクシー運転者の高齢化が悪いような表現になっているが、他の企業では雇用しない50歳代60歳代の受け皿となっている面もある。
- ・ ハローワークからは、70歳まで雇用してくれるとして、評価されている。社会的貢献度は非常に高いと考えている。
- ・ ハローワークからは、まずはタクシーにということできかんに要請されている。私共も、なり手がいないこともあり受け皿になっている面もあるが、社会保険や雇用の関係、高齢者の健康面においても大いに貢献していると思っている。
- ・ 利用者からは、若い人の接客よりもベテランの高齢者の接客の方が良いと評価されることもある。
- ・ 現在は、60歳定年から段階的に64～65歳くらいまでの延長を考えている。ハローワークでは70歳まで雇用して欲しいと要望されている。
- ・ 現状は、各社60歳までは定年を定め継続雇用に努めている。また、定年後は無碍にクビを切れないこともあり、1年毎の継続としている。
- ・ これには、ハローワークの関係で言えば解雇後の助成金の対象にはならないとの扱いなど、様々な問題があるが、我々は社会的な貢献をしていると考えている。しかし、「高齢者、すなわちサービスの低下」との表現は非常に問題がある。
- ・ 他の企業で50歳過ぎた人を雇えるのかと言うと、なかなか出来ない。そういった点では、雇用の面で大いに貢献している。
- ・ 我々のタクシーは3Kと言われており、そういう職業に若い人は入ってこない。資料にあるように、扶養家族を持つ壮年期の働き盛りはこの賃金では入ってこない。しかし、一般の企業であっても、扶養家族を持つ人を大いに雇用するという場は無い筈だ。そういった意味で、我々は、定年制はあるが、高齢者の雇用という点では進んでやっている。
- ・ 個々の健康状態や能力は違うから、高齢者を雇うことや、そのような職場が一律に悪いということではないと思う。

1.2.2.10 座長

- ・ 高齢化が進んでおり高齢者の働く場は必要になってくるが、その中で大変貢献してもらっていることは皆さん理解してくれると思う。
- ・ 反面、高齢者が年金と賃金と合わせて生活しているという実態であれば、今後若い人が入って来られないという閉鎖的な部分も出てくる。また、

リタイヤして年金をもらわないとタクシーの運転手をやれないとなれば問題である。

- ・ 事業として継続性を考えるならば、若い人が生活できるものとするのも必要だと思う。高齢者でなければ事業として維持できないとなれば問題であり、考えていかなければいけない。

1.2.2.11 釧路消費者協会

- ・ タクシーを利用すると、再雇用してもらったとの話を聞くことがある。定年になったけれども、子供の教育などにお金がかかるし、奥様もパートで働いているが自分も定年後も働かなければならないという話をよく聞く。
- ・ 先の話で助成金というお話が出たが、助成金とはどういう制度なのか。

1.2.2.12 釧根地区ハイヤー協会

- ・ 60歳以上を雇用する場合、年間30万円を二回程に分け、ハローワークよりお金が出る。
- ・ 「高齢者継続雇用給付金」といい、高齢者を雇うことによって出るもの。

1.2.2.13 座長

- ・ 現状認識として、この辺はもっと知ってもらいたい、とか解らないところなどはあるか。

1.2.2.14 釧根地区ハイヤー協会

- ・ 供給過剰を抱えるとして台数問題が話し合われているが、供給過剰の問題は、東京、大阪、道内、札幌など各地まちまちだと思う。札幌圏では20%位の大量増車があった。
- ・ この度、地域の公共交通機関として格上げしてもらった訳だが、これは地域にふさわしい事業者であり、乗務員であるべきとの話が前提になると考えている。
- ・ 札幌圏では、大量増車が、駅待ちにおける混乱やススキノ界限での違法駐車と言った色々な問題を招いている。
- ・ 一方、釧路の場合は、3社程廃業した会社もあり減車した会社もある。極端に増車があった訳ではなく、むしろ減少している。
- ・ この地域で、車が多いがために目に余る違法駐車や駅構内での争奪戦のような問題があるのかどうか確認したい。
- ・ 無いとすれば、需給バランスの面にターゲットを絞った議論をすべきな

のかと考える。

1.2.2.15 北海道警察釧路方面本部

- ・ タクシーに限定した駐車苦情や110番の件数は数字的に出てこない。
- ・ （自分が）以前釧路警察署で勤務していた経験から言えば、それほど深刻な駐車苦情の問題はないと考えている。
- ・ 駐車苦情は、栄町末広地区に関しては、皆無ではないが一晩に1回あるかないかの程度。これが他の通行を妨げるような深刻な事態までは至っていない。
- ・ 札幌ススキノ辺りには二重駐車、三重駐車がひところあったが、そのような深刻な状態には至っていないという認識でいる。

1.2.2.16 事務局

- ・ 今般提示した資料は全国一律に決められたものではない。
- ・ 東京で作られた物をベースに作成したが、地域に合わない部分もあろうかと考えている。
- ・ この地域にあった現状認識をし、それに基づいた改善方策を策定したいと考えている。
- ・ 今の時点で、特定の方向に持って行こうと意図している訳ではない。

1.3 第2号議事「適正化策と活性化策の方向性」

1.3.1 事務局提案

- ・ 資料2「事務局提案概要(案)」から資料5「年代別運転者数」に基づき、事務局長より説明と提案。

1.3.2 質疑

1.3.2.1 座長

- ・ 事務局から活性化と適正化の方向について提案を行った。
- ・ 第1回の協議会で車両数が過剰であるとの認識は確認されたと思う。
- ・ それを踏まえ、活性化で需要の増加を図っていきたいと考えている。
- ・ 先ずは適正化の観点で、意見を出して欲しい。

1.3.2.2 全自交釧路地域協議会

- ・ 我々ハイタク乗務員の現状を説明させていただきたい。
- ・ 第1回の資料のとおり、営業車1台が1日で稼ぐ売り上げが19,100円。2万

円を切っている。

- ・ とすると、本日の資料にもあるとおり、1ヶ月12日勤務とすると単純に24万円。これが車1台で稼ぐ売り上げとなっている。これのだいたい50%、12万円が給料になる。
- ・ 勤務時間は時間外を含めて185時間前後なので、単純計算では、678円の最低賃金かけたものより下回ることになる。当然、時間外もあれば深夜の割り増しもあるからもっと開きが出てくる。
- ・ 単純に売り上げから考えるならば、1日の営業収入が25,000円を超えないと最低賃金に抵触する筈である。
- ・ 我々の職業は2種免許を持って人命を扱うという誇らしいものではあるが、実際に働いて得る賃金が最低賃金以下となっているのが実態である。
- ・ その点からは、1稼働で3万円以上、1ヶ月36万円で、給料は17~18万円の給料で、人並みの仕事出来るのかと思う。
- ・ 安全運転は責務としてやっているが、それに相応しい給与とするためには車両を減らす必要があると考えている。また、釧路の場合、認可運賃を530円までに再値上げして欲しい。
- ・ 減車の話をすると仲間のクビを切るのかという話になる。
- ・ 例えば全社横一線で1割減車するとすれば影響は出て来るが、1年間かけて減らすと考えるならば、その間に退職する人も出てくるだろうと思うし、それでもまだ多い場合は、年金を満額もらっている者の乗務数を減らすなども考えられる。クビを切らなくても対応出来るのではないかと思う。

1.3.2.3 座長

- ・ 改めて、実態の話を伺った。とりあえず、「一日25,000円を目途にしてはどうか」との提案かと解釈している。
- ・ 車両が多いとの状況は全員が理解していると思う。その中で一律減車の話があったが、一律であれば独禁法に抵触するので、その話は出来ない。
- ・ また、各事業者それぞれ経営の内容が違うので、一律に「あれしなさい、これしなさい」とも言えない。
- ・ 例えば賃金の話であれば、一定の賃金までに持って行くには、活性化策や適正化策を含め各社がどのような方向で考えてもらえるのか、が一番重要になると思う。
- ・ 地域として、公共交通であるタクシーはどのようにあって欲しいか、その方向を確認して欲しい。その方向で今後進めていきたい。

1.3.2.4 釧路北交ハイヤー(株)

- ・ 自然の流れに任せるのが良いと思う。
- ・ 規制緩和によって運賃と増減車は分けて考えられることとなった。運賃については従来どおり認可であり、増減車については許可制に変わった。
- ・ その中で、それぞれ企業の考え方、経営戦略、経営政策というものが、今の現実の経済状況を反映していないのが問題だと思う。
- ・ 資料にあるとおり、少子高齢化で、釧路の運転者も高齢者が増えている。その中でそれぞれの企業が色々やっている。何とか頑張ろうと私どももやっている。
- ・ 当社の運転手も高齢化しており平均で58歳くらいになっている。
- ・ ここには隔日勤務にした方が良いと書かれているが、高齢の乗務員に働いてもらうには、隔日勤務では非常に長い勤務時間となり無理が多い。若い時なら出来たことでも、年齢的な問題を考えると難しい。隔日勤務は今の実態に合っていないと判断している。
- ・ 隔日勤務を止めて完全な日勤体制にして一日当たりの勤務時間を短くする。そのかわり1ヶ月の23日をいっぱい働いてもらう、と考えている。
- ・ 釧路の市場を考えた時に、タクシーを必要とする時間帯がある程度集中している実態がある。朝の出勤時間、買い物、病院に行く時間に多い。夜は空車が多い。だから、夜には車をなるべく少なくして昼間多くする。効率の良いところで働いてもらうと考えている。漁師が魚の居るところに網を入れる、といったようなもの。
- ・ 先程、全自交より意見があったが、現実の時間にはまだまだ工夫・改善していく余地があると考えている。

1.3.2.5 座長

- ・ 乗車時間の問題、勤務時間についても色々な考え方があるだろうし、事業者によって戦略もあると思う。
- ・ その中で改善していけるものは改善して欲しいと思う。

1.3.2.6 釧路個人タクシー協同組合

- ・ この協議会が設立した背景には、この特措法が与野党一致と言う過去に例のない法律であることがある。
- ・ 北海道新聞によれば、釧路は北海道の中でも一番実車率が悪い、最も供給過剰となっている地域なんだということだった。
- ・ 我々民間企業に対して官民一体となって協議してもらっているのは、想像以上にせっぱ詰まった状況になっていることを表しているのではない

かと思う。

- ・ 各社にも、私ども個人タクシーを含めて色んな問題点はあるかと思うが、この供給過剰の問題点より大きな問題点は無いと考えている。この解消さえすれば多くの問題が解決されると思う。
- ・ 今後協議会においてどういう提言が行われどのような結論が出るか分からないが、我々事業者一同真摯に向き合い、それに沿った取り組みをしないといけないと思っている。我々の再生する最後のチャンスではないかと思っている。

1.3.2.7 座長

- ・ この協議会は減車ありきではないが、現状のままでは何も変わらないと言うのであれば、減車も考えなければならぬと思う。
- ・ 各委員とも、この地域は供給過剰であるとの認識は共通だと思う。
- ・ 例えば、先程事務局の説明にあったとおり、運転者の賃金の観点から考える方法が良いのか、その他の方法があるのかを考えてもらえればと思っている。
- ・ 仕事のことは事業者が最も分かっているのだろうが、その他の委員から質問をしてもらうのも良いかと思う。

1.3.2.8 釧路北交ハイヤー(株)

- ・ 自社では既に減車を実施している。かつて119台あったが50台にした。今回のためにやったことではなく、背景があってやったことだが。
- ・ しかし、1割なり2割なり減車をしたとしても乗務員の賃金に跳ね返ると思えない。
- ・ 各社とも決まったお客を一定程度抱えているので、減車をしても流しのタクシーにしか影響しない筈である。その中で、各社1割なり2割なりの減車をしたところで、どの程度影響するのか疑問だと思っている。

1.3.2.9 座長

- ・ 確かに、一概に影響があるかどうかは分からない。
- ・ しかし、流しにしか影響がないとしても、流している車両が減ることになるので影響はあるのではないかと思う。
- ・ 運転手の賃金等のこともあり単純な話ではないが、一つの方策だとは考えている。

1.3.2.10 釧路消費者協会

- ・ 今は自家用車が多いが、高齢化が進む中で免許を手放す人も多いので、利用率も上がって行くのではないかと思う。
- ・ 知人にもいるが、市町村によっては利用者に対する応援を行っている例もある。そのような支援を行っても良いのではないかと思う。
- ・ また、CO2の削減について書かれているが、具体的にはどのようなことを考えているのか。

1.3.2.11 事務局

- ・ 説明したとおり、計算上はタクシーを起因とする排出量が求められる。
- ・ これを、経営効率化や低公害車の導入により削減することが期待できると考えている。

1.3.2.12 釧路消費者協会

- ・ 具体的にどの程度削減されたのかは分かるのか。

1.3.2.13 事務局

- ・ 低公害車の導入が本格化したのは最近のことであり、具体的な数値が分かるのはもう少し先のことと考えている。

1.3.2.14 釧路労働基準監督署

- ・ タクシー会社は歩合給を採用していることから、1日の営業収入が下がると賃金も下がることになる。
- ・ そのためのセーフティネットとして最低賃金がある。これを守らなければならぬのは確かなことである。
- ・ 長時間労働の観点で言えば、詳しい資料を持ち合わせていないが、タクシー運転者の労働時間は全産業平均に比べておよそ年間240時間ほど多いと言われている。
- ・ この協議会が、労働条件の向上結びつけばと考えている。

1.3.2.15 座長

- ・ 適正化の方策については、検討が難しいと思っている。
- ・ しかし、地域計画には「供給過剰である」といったことしか書けない。方策としても「適正化」といった書きぶりしか出来ない。
- ・ まずこの場では、「釧路交通圏は供給過剰である」ということを確認したいと思う。

1.3.2.16 釧根地区ハイヤー協会

- ・ 金星としては、ほぼ全部を隔日勤務に変更した。これは日勤では空いている車両が出てくるなど費用対効果が得られないと判断したからである。
- ・ また、乗務員のダイヤに余裕があるとわがままが出てくる。このような労務管理上の理由から勤務形態を変更している。
- ・ 減車について言えば、各社の身の丈にあった減車となればこの協会の意義が失われると思う。
- ・ 規制緩和でタクシー運賃が下がっても何故需要が回復しないのか。人口減少イコールタクシーの需要減少である。人口の減少と経済の疲弊であると思う。
- ・ 現在、法人だけで481台、個人を含めると570台くらいある。一方、現在の人口は釧路市と釧路町を合わせて約20万である。だから、351人に1台の割合となる。これが、5年後の2015年には320人に1台となり、10年後に309人に1台となる。
- ・ これからするならば、現在減車をして、5年後にはまた80数台の減車をしなければならなくなる。各社がそれに見合った減車をして行く必要がある。
- ・ 一方、減車は大変に難しい問題である。かつてシェア拡大に努め大幅な増車をした会社もあれば、特措法以前に減車をした事業者もいる。保有台数が少なくこれ以上の減車により経営の維持が出来なくなるところもある。また、車庫に車が眠っていて痛くもかゆくもない会社もある。減車が乗務員の整理・雇用喪失に及ぶ業者もいる。営業所の統合を余儀なくされる業者もいる。
- ・ そのような中では、一律減車は難しい。一方、身の丈減車では今までと何も変わらない。
- ・ しかし、将来の人口減少に対応するためには各社が痛みを分かち合って一定の方向に持っていかなければならない。共倒れになる。
- ・ バスや鉄道については会社がなくなると住民の足がなくなったと言って大騒ぎとなるが、タクシー会社ではそれはない。
- ・ 業界としても、需給バランスの問題について真剣に取り組んで行かなければこの協会の意味合いも薄まるのではないかと考えている。

1.3.2.17 座長

- ・ ハイヤー協会からの話のとおり、何故地域で取り組むこととしたのかを考えて欲しい。

- ・ 利用者を含めた地域の意向を汲んで、各社には特定事業に取り組んで欲しいと思っている。
- ・ 今後の少子高齢化の進展の中で現状と同じ台数を維持するのは無理だと思っている。この点も、地域の意向だと解釈して欲しいと思っている。
- ・ 次に活性化に移りたい。
- ・ 活性化については、高齢化による利用者増もあり、定住人口の減少に対しての交流人口の増加を図るなども行わなければならないと思う。
- ・ このような中でどのようなことが考えられるか、検討願いたい。

1.3.2.18 北海道警察釧路方面本部

- ・ 昨年の釧路警察署の取り組みを紹介する。
- ・ くしろバスと阿寒バスの2社にお願いして、高齢者で免許を返納した者に対して特別な割引を実施した。結果、それまでは免許自主返納は年間10名程度であったが、2ヶ月で30名と増加した。
- ・ 今まではあまり知られていなかったが、そのような支援を求めている高齢者も多いのかと思う。運転に自信がなくなったり、家族から運転を止められたりと言ったことで、免許を返納したいのだけれど生活に困ることから返納できない人は多いのではないかと思う。
- ・ そのような人達に対する支援策を用意することで、公共交通機関を利用する方向に持って行くことも考えられるのではないかと思う。

1.3.2.19 座長

- ・ 活性化策については、事業者各社が色々と考え取り組んできていると思うので、各社の取り組みを参考までに紹介してもらえればと思う。
- ・ 各社それぞれの取り組みではあるが、地域の情報として共有したいと思うので、例があれば教えて欲しい。
- ・ 資料にある以外に何かあれば教えて欲しい。

1.3.2.20 釧根地区ハイヤー協会

- ・ 金星では観光に力を入れており、パンフレットの作成などを行っている。
- ・ 小さくなるパイの奪い合いではなく、観光に力を入れることによりパイを増やして行きたいと考えている。各社協力して観光に力を入れてもらえばと思っている。
- ・ お陰で道内の旅行者からは評価をもらっている。また、ジャンボタクシーを2台持っているが、売上げも伸びている。
- ・ 動物園への低額運賃を設定した。バスの便が2便程度しかないことから、

動物園からの要請もあり行った。

- ・ 料金的には30円程度の割引であるが、ホテル等の協力もあり、以前は年に2～3本しかなかった運送が、8～9本と増えている。また、動物園からも仕事をもらえるようになった。
- ・ 観光の売上げは5%程度であり結果として大きな利益を得た訳ではないが、社員のモチベーション向上にもつながり、結果として良かったと評価している。

1.3.2.21 釧路消費者協会

- ・ たまたま函館で観光にタクシーを利用した。その時には、詳しくガイドをしてもらえ、歌まで歌ってもらえ感激した。
- ・ 釧路でもそのようなタクシーがあれば良いと思うし、頑張ってもらいたいと感じている。タクシーの印象も良くなると思う。

1.3.2.22 座長

- ・ そのような事業者が増えれば、利用者の選択肢も広がり良いことと思う。

1.4 議題3「今後の進め方」

1.4.1 事務局提案

- ・ 資料6「協議会の進行イメージ」に基づき、事務局長より説明と提案。

1.4.2 質疑

- ・ 異議なく承認される。

1.5 閉会

2 配布資料

- ・ 資料1 第1回協議会での確認事項
- ・ 資料2 事務局提案概要(案)
- ・ 資料3 ハイタク労働者の労働実態2009年(北海道勤労者安全衛生センター・編)
- ・ 資料4 適正と考えられる車両数における効果等
- ・ 資料5 年代別運転者数
- ・ 資料6 協議会の進行イメージ