

第5回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

兼 第9回帯広地区タクシー協議会 議事概要

日 時：平成24年2月24日（金） 10：00～12：00
場 所：帯広市ハイヤー会館2階会議室

1. 開会

- ・事務局より協議会成立の報告及び配付資料の説明
- ・北村会長より挨拶

2. 議事

【高久座長】

本日の議題は「帯広交通圏における地域計画の進捗状況について」、資料ⅠからⅣまでとなっております。事務局より一括して説明を受け、皆様のご意見等をいただきたいと考えています。

【事務局】

--- 資料Ⅰ～Ⅳ説明 ---

【高久座長】

それではただ今事務局よりありました資料説明の中で、地域計画や再構築の進捗状況、活性化の取り組みも含めて全体で何かございますでしょうか。数字的には若干良くなってきたという印象を受けますが、まだまだという気がします。

【大西委員】

資料に大一ハイヤーとまりもハイヤーとの車両譲渡の報告がありましたが、それによって特定事業計画（再構築）で何か取扱いの変更はありますでしょうか。

【高久座長】

大一ハイヤーとまりもハイヤーの車両譲渡によって、両者に取扱いの変更はあるかどうかですが、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

大一ハイヤーからまりもハイヤーに車両が譲渡されて、大一ハイヤーは車両が減少して、まりもハイヤーは車両が増加したことになります。まりもハイヤーについては増えた車両を含めた車両数が基準車両数になりますが、計画されていた減車は完了しております。資料で言いますと、P2を参照いただければと思います。

【黒田委員（代理）】

減車が前回から比べるとかなり進んだと感じております。少し気になっているのですが、報道で知ったのですが、運賃を何社か下げたようです。利用者にとっては運賃が安くなるのは助かるのですが、運賃の競争になってしまうと会社の収入減にならないか心配するところですがいかがでしょうか。

【高久座長】

運賃については個々の企業の経営判断によるものになってきますので、今回のこの協議会でどうしようということとはできないのですが、会社の収入減になるのでは、ということに対してはいかがでしょうか。

【事務局】

前回から比べて再構築が進み、供給力が削減されてきました。今後、運賃を下げたことによって収入も下がる可能性もあることから、運送収入の推移を見る上で、どちらの影響が出ているか判断できなくなってしまうということはあると思います。

【北村会長】

各社減車をして参りましたが、なぜ減車するかというのは、全体で車両が余っているということと、経済状況から暇な時期・時間帯があるからということがあげられます。そこで策として、減車した方がよいと考えるからであります。その判断材料として、実働率がありまして、本来は実働率は100%にしたいのですが、残念なことに乗務員が不足していたり、最近では季節変動が非常に大きくなっているため、70%くらいまで落ちている会社もあるようです。それぞれの企業はそれぞれの勤務体系を有していますが、減車によって1台当たりの運送収入と稼働率も若干良くなってきているのではないかという話を聞きます。

値下げによる影響はどうかと聞かれば、お客様は乗り場でどの車を選択するかは自由ですが、いかんせん乗務員の立場から考えると、選ばれていると感じることも出てくるかもしれませんが、供給力が減ったことである程度1人当たりの仕事が増えているようなので、今のところまだ様子見といったところでしょうか。残念なことに、年末や夜は非常にお客様に台数が減ったことでご迷惑をおかけすることが出てきたと感じます。

あと3ヶ月くらいすると、新運賃の会社と旧運賃の会社との違いが出てくるのではないかと考えてますが、旧運賃の会社はポイントカード割引もやっているため、それほど差異は出てこないのではないかと思うところです。

【柴田委員】

減車による効果ですが、以前30台程度の減車がされた際は、日車営収は大きく伸びました。減車によって運転者の給料が安定してきたというのは実際に私も乗っていて感じます。先ほど会長がおっしゃいましたが、この10年忙しくて街中に車がなくなるといのは経験しておりません。大雪など余程のことがない限り車はまだ多いと思います。お客様にご迷惑をおかけしているのはあるかもしれませんが、現状、まだまだ多い気がします。

【徳本委員】

帯広市外の運収は安定していて、市内の運収が減っているという議論であれば、市内にあふれている車があるということになります。市内に限った議論に絞っていくのはどうでしょうか。そうなれば資料の方も市内と市外に分けていただいた方が見やすいかなと感じます。

【事務局】

今後の資料づくりの参考にさせていただきます。関連して、資料Ⅱにあります減車非協力事業者の調査については、市内に乗り入れしていない事業者は除外しております。

【徳本委員】

労働基準監督署でタクシーの調査を行った過去のデータを調べてみたのですが、平成20年以降、タクシーの調査は18社で、そのうち最低賃金違反があったのは7件あり、主に帯広市内の事業者でした。

タクシー会社の給与は大きく分けて3種類あります。固定給、固定給＋歩合給、オール歩合給に分けられますが、オール歩合給は本来ベテランの運転手が選択すべき給与体系であって、初めてタクシーの運転をする人は、会社が目標としている売り上げを上げるのは難しいので、普通は固定給としないと最低賃金を割ってしまうおそれがあります。

最低賃金違反のケースにおいては、今までタクシーの運転手をやったことの無いような人をオール歩合としており、労働者側も歩合での給料をもらったことがないため、最低賃金違反であることに気づいていないこともあり、タクシー事業者にはコンプライアンスをもって事業を行ってほしいと思います。

【柴田委員】

オール歩合は、手当もなければボーナスもありません。月に50万稼いで給料は20万程度で、12ヶ月で240万くらいです。このような給料で公共交通を運転しているのが現状です。ほとんどの会社は手当もボーナスもありません。

【徳本委員】

そういった話はタクシーだけでなく、最近は様々な業種で見られます。特に非正規雇用は退職金もボーナスもありません。雇っている方は非正規雇用と言いつつも、実際は常態化しています。タクシーは昔はそういった領域には入ってこなかったのですが、最近その領域に入ってしまったようです。

【松倉委員】

非正規雇用の話でいけば、帯広は代行が多いということで、一般代行の運転手は非正規雇用がほとんどです。代行もかなり歴史がありますが、昔はタクシーが少ない時代に料金はタクシーの3割増くらいで運行していました。

今はこれだけ一般代行の料金が下がっていますが、通常あの料金では経営がやっていけないはずがありません。労働条件を悪くしているのだと思います。タクシーも代行も利用者の命を預かっているというのは共通で、本来はこの業種に経済原理を入れるべきではないのに、そうしたことによって結果的にこの業種がかなり疲弊してしまっている状況であります。

【徳本委員】

今のお話しを受けて、タクシーの運転手が最低賃金ギリギリという現状は、確かに経営状況が厳しいのは理解しています。厚労省サイドとして、最近は全ての業種で最低賃金が問題になっています。その中で来年度の帯広監督署としても、運転代行についてもその中に含めて、手を付けたいと考えています。警察署と運輸支局は毎年立入検査を行っているようなので、協力をいただきながらやるつもりです。

【大西委員】

特定事業のところで、事業者ごとに計画があるがその実施状況の把握はどのようにされていますでしょうか。また、若い運転手の確保のためにはカーナビの導入は良い方策ではないでしょうか。アイドリングストップの推進やエコカーの導入といった計画は、

コスト削減にもつながります。今後の見通しを教えてくださいませんか。

【高久座長】

認定されている特定事業の中で、各社がそれを実施しているかどうかの把握方法についてと、若い運転手確保の方策や、コストを削減できるようなエコカー導入などの今後の計画をお聞きしたいということですが、まずは事務局から説明をお願いします。

【事務局】

認定された特定事業の実施状況ですが、資料には載せていませんが、申請された計画には実施時期を記載いただいております。どのくらい進んでいるかの途中経過は把握はしていませんが、完了した際は運輸支局に完了報告を提出いただいております。

【大西委員】

アイドリングストップはバスは交差点などで行っていらっしゃいます。タクシーも最近ハイブリッドカーもよく見るようになってきました。利用者は環境に配慮していると感じ、良いイメージにつながります。コストもかかる話ですが、良い印象を高めていくには有効だと思いますので、ぜひ進めてほしいと思います。

【北村会長】

行政で各地のサービス事例を集めていただいて、それらを参考にして帯広交通圏の地域計画を策定しました。その中でお金のかからないものはなるべく早く取りかかっています。

先ほどナビゲーションのお話がありましたが、各社独自に導入をしております。市販のナビとは違ひまして、タクシーのナビは本社の見ている画面とタクシーに表示されるナビと同じものになっています。お客様から連絡があった瞬間に、お客様の住所の目印がすぐ出るもので、会社で管理する者にとっても非常に便利なものになっております。問題は価格が高いため、中小企業ではかなり重荷になってきますが、各社なるべく安いものを導入して参りました。タクシーの配車は全て無線で行っておりまして、無線機も必要になります。ご承知のとおり、平成28年に今の無線が使えなくなってしまうので、タイミング的にはその時期かなと考えております。ですので、将来的に導入は進むと思います。

サービス面では、子育て支援タクシーも帯広では1社行っている事業者もおりますし、それは結構な需要はあるようです。親御さんがお子さんを保育園へお送りできないときはタクシーでお送りするといったサービスですが、そのような名を打たなくても、どの会社も今までやってきたことではあります。

【柴田委員】

私ども運転手もデジタコ付きの車であれば、会社でも管理できますので、乗り場ではアイドリングストップは行っておりまして、少しずつ運転手も考えるようになってきています。

【松倉委員】

アイドリングストップも良いと思いますが、真冬の十勝は厳しいですね。お客様を寒

い車にお迎えするわけにはいきませんので、運転手さんも苦勞されているようです。ナビゲーションについては、私どもはこの営業区域のプロです。特に個人タクシーは10年以上のプロですが、年齢と共に目も悪くなったりしますので、やはり肉声が一番かなという気もします。若い運転手さん確保には有効かとは思いますが。

【徳本委員】

タクシーも震災の影響がかなりあったのではないのでしょうか。

【高久座長】

去年の東日本大震災後の影響はいかがでしたでしょうか。また、空港がダブル化しましたが、その影響はありましたか。

【北村会長】

空港のダブル化は良い影響があったようです。ただ、航空機が小型化して定員が減ってしまいました。

震災の直後はかなりダメージがありましたが、その後は回復しました。

外国からのお客様が減ったのはあります。原発の事故の影響が大きいと思います。

【松倉委員】

違法駐車対策の件で、先日、報道でタクシーが除排雪の妨げになるような記事がありました。運転手は自主的に乗り場の除雪を行ったりしてますので、そのようなことはないと思います。また、以前は市役所から除雪の日時をお知らせいただいていたのですが、そういったことをやっただけだと私どももご協力いたします。

【黒田委員（代理）】

除排雪の担当にそのような要望があったことをお伝えいたします。

【徳本委員】

さきほどお話が出たように大震災など様々なマイナスの要因があった中で、若干運送収入は下げ止まっています。この資料を見ていくと、今の計画通りの減車で、いったんは様子を見てもいいのかなと感じます。運輸支局さんの提示された適正車両数に近づいており、これだけ減車が進んだということは事業者さんの努力が大きいと思いますがいかがでしょうか。

【柴田委員】

目標の年収、給料にはまだ開きがあるので、乗務員の労働条件の向上のためにはまだ車は多いと感じます。

【徳本委員】

確かに最低賃金の面から考えると、やはりまだ車両は多いと思いますが、事業者さんだけに負担を押しつけるばかりになってしまいます。利用者が重なる運転代行についてももしっかりやらないと、とは考えておりますので、事業者さんにも引き続き努力をしていただきたいと思います。

【高久座長】

その他何かございますでしょうか。なければお時間となりましたので、事務局から連

絡事項をお願いします。

【事務局】

次回の協議会については、来年度になります。帯広交通圏が特定地域に再指定されるかどうかは現段階では未定です。したがって、年度が改まりまして、ある程度見通しが立ちましたら、委員の皆様へご連絡したいと考えております。

【高久座長】

ありがとうございました。各委員の皆様におかれましては、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。本日の議事概要につきましては、帯広運輸支局のHPを通じて公表する予定ですので、ご了解をお願いいたします。

それでは進行を会長にお返しいたします。

【北村会長】

高久座長様におかれましては、円滑な議事進行ありがとうございました。各委員の皆様におかれましても、貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。業界紙などではタクシーの新たな事業法について、政治の場で検討されていると報道されております。

いずれにしましても、利用者利便向上のため、タクシー業界の繁栄・発展のため、さらにはそこで働く乗務員の労働条件の改善のために、引き続き皆様のご支援・ご協力をお願いしたいと思っております。

以上をもちまして、第5回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。