

第2回 特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議事録

1. 開催日時 平成29年2月28日（火）14:00～
2. 開催場所 北海道ハイヤー会館 3階大会議室
3. 出席者 構成員及びアドバイザー16名 別紙のとおり
随行者2名 事務局2名 北海道運輸局・運輸支局3名
傍聴者41名 報道関係者なし

〈議 事〉

【照井事務局長】

定刻となりましたので、只今より第2回特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を開催いたします。

私は事務局長を仰せつかっております札幌ハイヤー協会の照井と申します。よろしくお願い申し上げます。

本日の会議は設置要綱第5条15項に基づきまして、議事概要を公開することになっております。

それでは、はじめに配布資料の確認をさせていただきます。

資料の最初に「議事次第」続きまして本日の「構成員出席者名簿」そして「座席表」でございます。

本日は、地域計画の審議一本ということで、資料1 札幌交通圏特定地域計画書（案）のみとなっております。

資料に不足がございましたらお申し出願います。よろしいでしょうか。

本日の協議会の開催案内については、要綱第5条14項「45日前に公表」に基づきまして1月15日に北海道ハイヤー協会のホームページ等で公開しておりました。

また、前回の協議会で構成員として申出された機関・団体等には郵送してご案内していたところであります。

結果として、石狩市・北広島市様につきましては、構成員としての申し出はございましたが、本日は議会開催の都合によりご欠席ということでございます。

なお、北海道警察様及び北海道労働局様におかれましては、要綱第4条の協議会の構成員に入っておりますが、アドバイザーとしての位置づけのお申し出がありましたので、本協議会では、議決権を行使しない立場でのご参加としてご指導をお願いしたいと思います。

始めに、本協議会の成立についてご報告いたします。今回、構成員としてお申し出があったのは、18名で、本日の出席16名と要綱第5条16項の規定によりまして、過半数のご出席がございましたので、協議会は成立していることをご報告いたします。

それでは、前回の協議会から異動等により代わられた委員様もいらっしゃいますので、改めましてここで構成員のご紹介をさせていただきます。

(出席者名簿に従って紹介)

本日も前回同様に法令解釈及び資料説明の助言をいただくということで、北海道運輸局様にご臨席いただいております。

それでは議事次第に従いまして、千葉会長にご挨拶をお願い致します。

【千葉会長】

只今ご紹介をいただきました、本協議会の会長を仰せつかっております千葉でございます。

昨年3月14日に、改正特措法に基づく第1回目の協議会を開催し、その後間を置かずに地域計画の検討に入れるものと思っておりましたが、適正車両数の乖離が25年度の数字から変わらないのかどうか、細かい数値を精査して最新のデータによる見直しをお願いしておりました。非常に大変な作業だったと思います。

その結果、車両数の公示が昨年末に出されまして、それを受けての本日の協議会開催という運びになりました。

今後、活性化策としてどんなものが考えられるのか、一般的にドライバー不足とかタクシー業界に拘らず各業界で労働者の待遇改善とか様々なことが社会的に課題として取り扱われておりますが、需給バランス、運転者不足などどのようにして社会的貢献・改善が出来るかアイデアづくりをしていかなければなりません。

利用者サービスの向上が第一ですが、そのような議論を皆様と深めてまいりたいと思います。

道内の準特定地域はもとより、全国各地の良いお手本として素晴らしい効果が表れますよう、忌憚のないご意見を賜りたいと存じます。

本日は、「特定地域計画」一本に絞ってのご審議になろうかと思います。よろしくお願い致します、簡単ではございますが、わたくしのご挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

【照井事務局長】

ありがとうございました。

早速、議事に入らせていただきます。議事進行は川村座長にお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【川村座長】

それでは議事次第に基づきまして「札幌交通圏 特定地域計画書(案)」について事務局から報告願います。

【照井事務局長】

着座にて失礼いたします。

資料1の素案につきましては、すでに構成員の皆様へ事前配布しておりますので、詳

細な説明は省かせていただきますが、1ページから3ページ中段までは、これまで準特地域も含めて複数回開催された協議会でもご報告しておりますように、ハイタク業界を取り巻くこれまでの経緯であります。

これまで、自主減車でおおよそ10%の減車に取り組みましたが、需給のバランスは依然供給過剰でありまして、運転手の労働条件改善もままならない状況が続いております。

一方で、これまでの間、3ページの⑦にありますように業界としての取組みと致しまして、観光ルート別運賃の設定、新千歳空港の定額運賃、ユニバーサルデザインタクシー、環境対応車の導入促進、訪日外国人へのおもてなし対策の一環として、指差し会話集の作成、スマホの翻訳アプリやW i f i（ワイファイ）設備の導入、地域社会の安全安心への取組みとしての、24時間くまなく走り回るタクシーの機動性を活用した、こども110番、防災・防犯協定の締結、不法投棄の監視、ドライブレコーダーを活用しての交通事故防止や事故分析など、様々な取組みを展開してきました。

しかしながら、労働条件の改善も含め、適正化・活性化がまだまだ不十分ということから、平成27年11月1日に改正特措法に基づく今の特定地域として札幌交通圏が指定されたのはご承知のところであります。

適正化の部分では、代表者会議や理事会、例会などで討議を重ね、供給過剰の解消、労働条件の改善のために何をなすべきなのか、業界全体で汗を流していくべきだということになりました。

活性化の部分につきましては、北海道運輸局のご指導もいただきながら、「活性化特別委員会」を設置して、5ページ以降の今後の方向性や、求められる、あるいは考えられる活性化策の検討を6回に渡って行ってきたところであります。

それらを踏まえまして、本日の協議会における二つの課題について、お諮りしたいと思います。

まず、適正化の部分で、7ページをご覧ください。

「減車」をどうするかということでもあります。

カタカナのアの部分であります。指定された27年11月1日現在の法人タクシー車両数は、4,871両でありました。昨年末に運輸局から示された適正車両数の上限は、4,361両と公示されました。

まず、基準車両数5,390両との乖離率19%を削減率と考えます。上限値の4,361両を下回る減車は行ってはならないため、現行の4,871両を4,364両まで減らすということとし、507両の減車を行う、というものであります。

個人タクシーにつきましても、10.5%の乖離率があるということではありますが、減車という形ではなく、現行の月2回の定められた休日を月1日多くして月3日休む、「営業方法の制限」という手法で実施するということになっております。

これまで減車を実施していなかった事業者も含め、7ページ下段のイ、8ページのウ

に記述しておりますのでご覧ください。

2つ目の活性化の部分につきましては、10ページ以降であります。

個々の経営戦略からすでに前倒しで実施している事業者もありますが、7行目の①②③、妊婦や子育て支援、女性乗務員雇用にかかる環境整備、継続して将来の活性化につながるビジョン研究会の立ち上げなどを念頭に置きながら、以下▼タクシーサービスの活性化▼ということで列挙致しました。

高齢化社会への対応、FAXによる受注、これまでの協議会でもご意見として出されておりました、小銭が無くても乗れるようにということでのクレジット決済、交通系ICカードの導入促進、便利タクシーのPR強化、若者や女性の労働力確保対策、UDタクシー、ユニバーサル研修の充実など、業界全体、個々の事業者で選択して活性化につながるものを特別委員会からの提言としてまとめております。

以上、札幌交通圏における適正化・活性化に係る地域計画として皆様方のご意見等をいただきたく、事務局からの提案と致します。

【川村座長】

ありがとうございました。

事務局の方から減車をこれまでに進めてきたが、未だ過剰状態にあるということ、この間様々なサービスを進めてきたが、経済状況の問題もあり労働条件の改善には至らずということです。

前段の方が車両台数の適正化、後段の方が業界又は会社個々の活性化ということですよ。

一応、分けてご意見を伺おうと思いますが、9ページまでの車両の適正化につきまして何かご意見・ご質問はありますか。

適正化ということで減車を行うことになりましたが、ハイヤー協会としてご意見を伺いたいのですが、今井会長にお願いします。

【今井委員】

減車についてはこの計画書に書かれている通りで、10.5%の過剰ということなので、それに合わせて札幌の会員50社・車両数で4,586両です。

この計画については、2社40両が保留、残り全社には同意を得て約99%が同意しているということでご理解願います。

【川村座長】

個人タクシーの状況について九石委員をお願いします。

【九石委員】

個人タクシーにつきましては1,228人おりました、同意して一任するという方が1,151人、率にして93.7%、不同意の方は28人2.3%、保留が49人4%、合計で100%という状況です。

本日の協議会の同意・不同意については私が一任されております。

それと月1日の休車日の件ですが、個人タクシーは毎年毎年減っていて法人とは違い、

新規の許可もなく譲渡譲受しかない状況です。

平成21年から7年で84台減っている、これからも減っていく状況の中で月2日の定休日プラス営業方法の制限による1日の休みということをご理解願います。

【川村座長】

この他に何かご意見はございますか。

【鈴木委員】

労働者側も減車というスタンスを進めるべきと考えております。

車両が減れば雇用の場がなくなると考えたくありませんが、高齢化して75歳を超える方が現役のドライバーという状況です。

こういう高齢の方が徐々に業界を去っていくという状況が年々続くということで、私たちの雇用の場が失われることはないと考えています。

車両数を適正化することで、事業者の収支が改善され一部でも労働者に還元されるという希望を抱き、賛成の立場で発言させていただきます。

【本間委員】

結論から申し上げますと以前から反対の立場で申し上げていますが、一律減車ということですが、単純に車を減らすということですが、そこに働いていたドライバーはどうなるのかということです。

【今井委員】

どこの業界も人手不足という状況で、タクシー業界も各事業者に差異はあるでしょうが人手が足りない状況です。

我々は賛成の立場ですが、この特定事業計画が同意され認可を受けて、各事業者計画を立てて実施までに約半年から1年近くかかると思われるので、高齢化が進んでいる中で、現役のドライバーに辞めていただくということはありません。

【九石委員】

個人タクシーは休みということですが、1日多く休むことは血を流すことと考えていますが、我々個人タクシーもこの特措法に賛同しておりますので賛成という立場で発言させていただきます。

なお、個人の休日の設定につきましては、全国の動きをみて月曜又は火曜を休みにするのか、企業などの貸切契約・観光などの営業もありますので個人タクシーが一台も走っていないという状況にならない様、判断していきたいと考えています。

また、実施に当たっては1,228台を掌握して、休みを取ったかの確認を報告書などでしっかりと集約管理していきたい。

【本間委員】

高齢化していることもあるのですが、実働率が85.7%と減少している。それだけ動いていない車が平均すると多いということ。又動いていない車を減らしても供給は落ちないということなのでしょう。

ただ、そうでもない会社も含めて十羽一絡げにして、一律に減車しましょうというのはあまりにも乱暴ではないかと感じます。

実働率が高い会社もあればそうでもない会社もあるわけで、実働率が高く充実した経営をしているところにも車を減らせということは、ドライバーの首を切りなさい、若しくは出勤日数を減らしなさいということにもなる。

そうなると、所得も上がるどころか下がってしまい、雇用していた人を切ってしまう懸念があります。

それと資料のなかで運転者の労働条件の低下というところで高齢化という話も出ましたが、平成13年に300万を超えていたが平成27年には232万まで低下しているということですが、高齢者で年金を貰って働いている方で収入を抑えて計画的に働いている方もいるでしょう。このデータの層はそういう方も含めたものなのか、それとも現役の中で満勤に働いている方の年収なのか、細かいデータがないと議論しようとしても実態を把握していない議論になってしまうのではないのでしょうか。

【照井事務局長】

ハイタク業界の産業構造は高齢者の比重が高いということ、需給のバランスが崩れている中で、ただ2時間残業すればお客が乗ってくれるというものではない。

全体でタクシーに乗るお客様が減ってきて収入も落ちている実態で、若い人が入ってこられる状況にはありません。

現在、稼働率が85.7%まで下がっているのは、運転手として人が集まらない労働者不足の産別となっています。

車庫に眠っている車を減らしても、労働条件の改善にはならないかもしれませんが、少しでも会社の経費を抑えることができるということをご理解いただき、如何にしたらタクシーに乗っていただくことができるかの活性化策を講じて、新たな需要の掘り起しを考えていかなければいけないと思います。

【鈴木委員】

MKさんのご意見のなかで、稼働率が各々の会社によって違うのではという意見がありました。公聴会の場でMK労働組合から230名程度の乗務員がいると聞きました。230名で100台をどうやってフル稼働させているのかという疑問もありました。

それぞれの企業がこの適正化に合意してやっていく中で、雇用を奪わずに労働条件を低下させずにタクシー産業を健全にしていくための法律だと思っていますので、労働組合にもそれぞれ言い分はあるかと思いますが、適正化に賛成するというので発言させていただきます。

【川村座長】

それでは、活性化について何かご意見はないでしょうか。

【吉根委員】

適正化と活性化は分離できないと思いますが、今のタクシー事業は高齢化が進む大変な状況となっています。

私たち労働組合は法律を守り、今の白タク行為などは反対の運動などを行っています。

タクシー業界は将来に向け基盤を築き若い労働者を雇用出来るよう年収を上げるため、適正化・活性化を進めていますが、私どもはもう一つ適法化ということを挙げたい。

例えば最低賃金は必ず守る、割増賃金はしっかり払うなどに目を向け、若い労働者が入れる環境を整えていかなければならないと思います。

公正な競争をしていかなければ事業は成り立たず、1社だけ良ければいいという企業はあってはならないと考えています。

労働条件の改善を話すのであれば、適法化ということも視野に入れていただきたい。

【川村座長】

その他にご意見ございませんか。なければ、只今提案のありました、「札幌交通圏特定地域計画」について協議会設置要綱第5条11項の(3)に基づき議決をお諮りしたいと思います。

道警本部様、北海道労働局様は、オブザーバーということで議決権の行使は行いませんので、そのほかの構成員の皆様にお諮りいたします。

提案のありました「特定地域計画」につきまして、反対の方挙手願います。保留の方挙手願います。賛成の方挙手を願います

反対は、タクシー事業者として「札幌 MK さん1社ですが、区分ごとの議決権としては、札幌交通圏における車両数に応じた議決としてタクシー事業者は賛成という扱いにさせていただきます。

また、本日欠席の石狩市、北広島市については事前に賛成の旨、議決権行使書の提出がございましたので、《協議会の運営》第5条11項(3)によりまして、区分ごとの議決権の総数もクリア致しまして、満場一致で「札幌交通圏 特定地域計画」が可決されました。

ありがとうございました。

つづきまして、「今後のスケジュール」について事務局からご報告願います。

【照井事務局長】

貴重なご意見ありがとうございました。

今後のスケジュールについては後程、運輸局様からもご説明があると思いますが、本日の決定を受けまして、議事録を整理して国土交通省に札幌交通圏の特定事業計画書の認可申請を行いたいと思います。

特定地域計画の認可を受けましたら、個々の事業者計画の認可申請を行うこととなります。

特に減車計画については、個々の保有車両数などを加味した数値ですが、活性化の部

分は計画書に書かれている策を各事業者が精査して出すこととなります。

活性化策の中には、会社個々では出来ないものもあり、例えば防災グッズの搭載・子供見守り隊などは、改めて札幌交通圏業界全体で取り組むということ等も踏まえて、6ヶ月以内の申請認可に向け作業を進めて参ります。

今日の協議会が終了して、国土交通省・関係行政機関との間で何か変更等があれば、改めて協議会を開催させていただきますが、当面は各事業者の申請・地域計画書の認可に向けて進めてまいります。

【鈴木委員】

今の話ですと、国で計画書の認可・事業者計画の認可ということで減車、活性化が実施されていくということですが、タクシー運転者の労働条件ですとか輸送実績の状況が近年出ていないと思います。

平成13年そしてその後、特措法が出た時点などの数値を開示すべきと思います。

これから国の認可が下りた時点などの実態調査を行っていただきたいと思います

それと先ほどの「白タク」についてですが、札幌交通圏でもタクシーの利用者利便が損なわれている所もあると思います。

こういう所の利用者利便の確保について、業界全体でどう取り組むべきか自治体と相談しながら考えていくべきと思います。

【照井事務局長】

輸送実績については会員の実績は把握できますが、会員外の事業者もありますので、全体の部分は運輸局と調整しながら示したいと思います。

【川村座長】

運輸局様のお話ができましたので、全体を通して運輸局様として何かございますか。

【篠崎旅客第二課長】

今後の流れについて、先ほどの話と重複しますがご説明します。

今日、審議した特定地域計画については協議会名で当局に申請していただき、認可を受けていただくこととなります。標準処理期間は3ヶ月となっておりますが、計画の速やかな実施を念頭に審査させていただきます。

地域計画が認可されましたら、地域計画に合意した事業者は6ヶ月以内に個別の事業者計画を作成して、同じく北海道運輸局に申請して認可を受けることとなります。

こちら標準処理期間は3ヶ月と定められています。

事業者計画の認可後、供給削減による適正化等を実施していただくこととなります。

先ほど鈴木委員からご意見がありましたデータの関係ですが、改正タクシー事業適正化・活性化法の附帯決議により、特定地域・準特定地域の指定効果についてフォローアップを行うこととされました。

具体的には、昨年4月に「タクシー革新プラン2016」というものが、公表されていますが、こちらの方で具体的な調査・公表が定められ、減車や実働率の状況、それが

ら賃金の改善度、さらに活性化の取り組み状況等を調査し公表することになっています。

こちらは各事業者様にもご協力を頂きながら、今後進めていくこととなります。

鈴木委員からのデータ公表と一致しない部分もあるかとは思いますが、フォローアップ調査についてお話をさせていただきました。

【山崎委員】

先ほど、事業者計画に基づく減車が賛成多数で決まりましたが、事業者には決まった減車を迅速に行っていただきたいと思っています。

それと活性化についての事ですが、10ページにタクシー乗務員法令遵守・接客マナーの向上の教育という項目がありますが、私個人としては最も基本的なことだと思います。

このことを事業者、運転者がきちっと取り組んでいかなければ、ライドシェア等に対抗するためにも、親切で乗りやすいタクシーということを利用者にしていかなければ、タクシーの将来はないと思います。

【川村座長】

そのほかございませんでしょうか。無いようですので、

以上をもちまして、本日の議事次第はすべて終了いたしました。この後は事務局に進行をお返しいたします。ありがとうございました。

【照井事務局】

川村座長お疲れ様でした。

本日は構成員の皆様方から貴重なご意見をいただきまして、今後、厳格に全事業者が取り組めるよう、運輸局とも相談しながら進めて参ります。

今回、ご参加願いました自治体・消費者協会・商工会議所の皆様、今後、計画書に追加してほしいなど何かございましたら、事務局の方までお申し付け下さい。

本日の議事録は後日、北海道ハイヤー協会・北海道運輸局のホームページで公表いたします。

以上をもって、本日の協議会を終了させていただきます。本日はお忙しい中、ご協力いただきましてありがとうございました。