

日時 平成 30 年 1 月 9 日(水)14:00～
場所 北海道ハイヤー会館 3 階大会議室

第 4 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

構成委員 18 名全員出席

議事概要

1. 開会

〈照井事務局長〉

定刻となりましたので、只今より第 4 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。

○配布資料確認

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「本日の議事次第」続きまして資料 1「出席者名簿」、資料 2 が本日の「座席表」でございます。

資料 3 が、特定地域の指定期限の延長についての北海道運輸局長通達、資料 4-1 がその根拠を示します「基準の適合状況」、資料 4-2 が「札幌交通圏タクシー事業の現状」ということで、3 から 4-1、4-2 の三つの資料は北海道運輸局様提供資料です。資料 5 は、業界が取り組んでいる活性化の取り組み状況、資料 6 が「タクシー特措法の法令遵守のための意見について」資料 7 が協議会設置要綱の一部改正案でございます。資料に不足がございましたらお申し出願います。

○構成員の確認

なお、北海道労働局様、北海道警察様におかれましては、要綱第 4 条の協議会の構成員となっておりますが、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。

それらを含めまして、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のあったのは 18 名で、本日の出席 18 名。要綱第 5 条第 16 項の規定によりまして本来過半数で成立ですが、全員のご出席がございましたので、協議会は適法に成立していることをご報告いたします。

本日の協議会にご出席された構成員のご紹介ですが、時間の関係もございますので、大変恐縮ですが出席者名簿、座席表をもって代えさせていただきます。

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、本協議会千葉会長よりご挨拶を申し上げます。

2. 会長挨拶

〈千葉会長〉（北海道運輸交通研究センター理事長）

新年明けましておめでとうございます。只今ご紹介にあずかりました千葉でございます。本協議会の会長を仰せつかっておりますので、一言ご挨拶申し上げます。

ご案内のとおり、昨年は様々な災害が発生し、特に北海道では例を見ないブラックアウトといった事象が発生するなど、インフラ整備の重要性について改めて認識したところですが、合わせてただ単に設備されていれば良いということではなく、それをどのように運用するかという点が非常に重要であり、いわゆるシステムとしてのリダンダンシーということが強く意識された出来事だったのではないかと思うところです。

リダンダンシーは交通インフラにおいてもいつも言われるところであり、耐韌性「しなやかさ」ということが、交通に関する計画を立てる上でも極めて重要なことであります。

このような災害があったわけですが、被災地においては未だに十分な復興には至っていないと聞いております。一日も早い復興を祈念させていただき、皆様とともに業界の発展に寄与できれば望ましいと考えております。

さて、昨年7月25日に第3回の協議会を開催し、指定期限を本年3月31日まで延長することに同意いたしました。その後、国交省におきまして平成29年度の輸送実績を見ながら、指定要件に合致するかどうかの精査をされましたところ、2021年10月まで延長するのが妥当との判断が示されたところです。本日の第4回協議会において同意するかどうかお諮りすることとなりました。

タクシー事業の適正化・活性化につきましては、地域の実情に応じた地域計画が作成され、これに基づき関係者の皆様が大いに努力され、計画の実現に向けてご苦労されているところでございます。タクシー事業はある種の公益的な事業です。地域社会にどういった貢献ができるのか、運転者不足など新たな経営課題が発生している。こういったことを考えながら、業界の健全な育成を図りつつ、地域の公共交通としての重要な役目、社会的な役割をどう果たしていくかということが非常に大切な事です。このような視点から皆様から十分な意見をちょうだいできればと考えているところです。あと実質2年半、十分な時間が残されているわけではありません。皆様方の忌憚のない意見を賜りたいと存じます。

本日の議題は、特定地域の指定期間の延長に関する審議と、合わせて会長、座長、事務局長の任期延長に関する議決、その他としてタクシー特措法の経緯を踏まえて法令の遵守という重要課題について皆様のご意見をちょうだいできればと考えております。

どうか、十分にご審議をいただけるようお願いいたしまして、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。

〈照井事務局長〉

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。

3. 議事

(1) 特定地域の指定機関延長について

〈川村座長〉

それでは議事次第に基づきまして進めさせていただきます。

始めに、本日の協議会を開催するに至った経緯につきまして、北海道運輸局さんから資料に基づきましてご説明いただきたいと思っております。

〈北海道運輸局〉

北海道運輸局の樋口でございます。

札幌交通圏については平成27年11月1日に特定地域に指定され、平成30年10月31日に期限となるところ、昨年7月25日に協議会での延長同意を得まして、本年3月31日まで指定期間が延長されています。

平成29年度実績を待つために3月末まで延長したところですが、同実績では指定基準に合致したことから、さらなる延長のため本日の協議会を開催していただくこととなりました。

指定基準の適合状況については資料4によるところですが、×印が付されている合致していない箇所については、枠で囲まれたもののうちいずれか1つが合致していれば良いということになっており、結果として全ての基準に合致していることとなります。

続いて、適合状況の変化についてですが、平成28年度実績では赤字車両数シェアが50%未満であったため、そのままでは指摘基準から外れるところですが、指定期限の延長を経て平成29年度実績を精査したところ赤字車両数シェアについても合致する事となったため、今回延長に関する協議をいただくこととなっております。

資料4-2により輸送実績の推移をお示ししております。車両数は平成21年度がピークで平成29年度末ではピークから17.5%減少しております。総実車キロは平成13年度をピークに減少を続けており、実働実車率、日車営収は平成13年度をピークに減少していますが、旧タクシー特措法施行からは徐々に上昇しております。

特定地域指定時の法人車両数は4,871両。地域計画で目標車両数を4,364両とし、実際に削減された車両は12月末で442両となっており、実施割合は99.7%となっております。

実施結果による運転者1人あたりの実績はどうかという点もお示ししております。平成22年との比較で、運転者数は27%減少となっております。輸送実績は先ほどご説明したとおり減少傾向ですが、運転者1人あたりで見ると総走行キロを除き増加していることが見て取れます。

〈川村座長〉

続けて事務局から、資料5の活性化の取り組みについての報告と、本日の進め方について提案願います。

〈照井事務局長〉

第3回の協議会においても一部これまでの取り組み状況についてご説明させていただいたところではありますが、その後年末に向け新たな取り組みも増えてきたことからご紹介したいと思います。

まず資料左側から、陣痛タクシーの運行を開始いたしました。ご案内の方もいらっしゃると思いますが、12月3日に北海道ハイヤー協会のホームページにおいて札幌交通圏における車両ベースで52%の事業者が運行を開始を表明しました。無線やエリアの問題について今後検討を進めていき、地域全体をカバーする陣痛タクシーの運行を進めていきたいと考えております。

後程今井委員から具体的なお話も出ようかと思いますが、毎日10件から15件の妊婦さんの登録があり、現在200名近くの方に登録いただいています。安心してタクシーに乗車していただき、何かあった際には行きつけの病院に直行できるというシステムづくりの取り組みを進めているところです。メディアにも非常に興味を示していただいているところであり、今後少しでも多くの方に活用していただく、地域の方々に認識していただくよう進めていきたいと考えております。

続いて、UDタクシーの導入とドライバーの研修です。ご案内の通りLPGを燃料とするハイブリッド車両が、おとし10月からトヨタより販売されております。東京は当然東京オリンピック、パラリンピックの関係もあり、一番多くの車両が導入されていますが、トヨタのお膝元の愛知に次いで3番目にUDタクシーが導入されている地域が札幌交通圏です。

本日までご出席いただいている、札幌市、北広島市、江別市、石狩市におかれましては、地域公共交通活性化協議会の中で、福祉、環境にやさしいUDタクシーの導入促進を進めようと議論いただいております。これらの施策を進めている地域には国の補助も優先的に配布されるなど、300台を超える車両が導入されています。改めてこの場を借りてお礼申し上げます。

次に、スマホアプリ、ICカード、クレジットカードについてです。特にクレジットカードにつきましては、この協議会が立ち上がった際消費者協会委員から小銭が無くても乗れるよう、クレジットカード決済機能を有するタクシーを積極的に導入すべきとの意見をいただいております。

オリパラやインバウンド対応の側面からも、国としてクレジット決済を80%とする目標を設定しています。札幌交通圏においては、クレジットカード決済端末の導入率は約78%と導入が進んでいる。スマホアプリの導入と併せて、交流人口、観光客をどう取り込むか、訪日外国人の現地決済方法の導入なども含め、各社取り組んでいるところです。

女性ドライバーの雇用環境整備についてですが、男性社会であるタクシー産業ですが、女性が子育てしながら働ける環境整備が必要であろうと考えています。現在、国土交通省の女性ドライバー支援制度に基づきながら進めているところです。

次に、大きな被害が発生した北海道胆振東部地震によりブラックアウトが生じ、電車、バスが運行停止する中、唯一運行できたのがタクシーでした。LPGスタンドなども停電しており、給油ができないなどの問題が発生しましたが、札幌市の対策本部員を庁舎へ輸送するなど協定に基づき貢献することができました。また、先般北海道庁とも災害連携協定を締結し、社会的に貢献していく取り組みも現在進めているところです。

それから、デマンド交通、インバウンド対応についてです。同じ札幌市内でも地域によってはバスがなくなる、交通機関がなくなるという問題が発生します。また外国人観光客が乗り合わせて観光地を回れるといった乗合タクシーのシステムを検討しているところです。

明日、札幌商工会議所から説明を受ける予定ですが、震災復興を応援するプレミアム商品券の販売にも参画するなど様々な活性化の取り組みを進めているところです。

活性化の取り組みについては、札幌ハイヤー協会会長の今井委員が強い思い入れのもと進めておられますので、事務局補足を含めご発言いただければと思います。

〈今井委員〉

札幌ハイヤー協会の今井でございます。年明け早々にタクシー協議会に、我々タクシー業界のために各委員にお集まりいただき、ありがとうございます。ただいま照井事務局長より、札幌交通圏で行われている活性化について説明がありましたが、少し補足させていただきます。

まず、陣痛タクシー、全国的にはママさんサポートタクシーですとか、マタニティータクシーですとか、タクシー事業者が独自に取り組んでいるところがいくらか散見されていますが、昨年12月3日よりスタートしたのは札幌ハイヤー協会とシスタート

しようということで、全社ではありませんが車両数約 53%でスタートすることになりました。この 1 月で約 200 人が登録されております。社会に望まれているサービスであろうと思いますし、活性化として大変大事な取組だと思っております。こういった場でないで宣伝をする機会も少ないところですが、社会に役立てればと思っております。

UD タクシー導入については国が推奨していますし、特に東京はオリンピックまでに 1 万台程度まで導入しようということで、東京都独自に 1 台あたり 60 万円の補助を実施し相当導入が進んでいるということです。

札幌交通圏も全国で 3 番目の普及台数になっているところで、札幌市から 1 台 30 万円の補助をいただいております。札幌市からタクシー事業者への補助というのは初めての事で、平成 30 年度は 7200 万円の予算を計上いただきました。おかげさまで事業者も積極的に導入しております。

ただ、車いすごと乗車できるタクシーではありませんが、マスコミでも取り上げられているように、現状車いすで乗車するには大変手間がかかります。私も実際にやってみましたが、マニュアルを見ながら操作すると慣れていないと 30 分くらいかかってしまい、大雨のなか乗務員がずぶ濡れになりながら操作したり、冬季間はマイナス 10 度の中作業したりと、大変苦勞する場面があります。慣れてくると 15 分くらいで操作できるようですが、車両を改善して欲しいと要望しておりまして、トヨタ自動車ではこの春くらいに改良型を出して、乗務員が操作しやすくなると聞いております。今後更に導入が進むと思っております。

スマホアプリに関しては、東京等都心部でスマホを使ってタクシーを呼ぶというのが、若者を中心に徐々に浸透してきています。札幌ではまだまだ電話での依頼が多いところですが、全国的に利用可能なスマホアプリがいくつかあり、協会会員事業者では約半数以上が対応しております。全国との比較では導入割合が高く、利用しやすい環境にあると思います。これからは、このような配車方法が主流になると思われることから、さらに普及させていきたいと思っております。

IC カード、クレジットカード等のキャッシュレス化については、国の目標が 80%を目指すとしていますが、ハイヤー協会会員事業者では 80%近い普及とほぼキャッシュレス化が進んでいます。現在政府が目指しているキャッシュレス化にどんどん向かっていくと思いますし、スマホアプリと合わせて進展していくと思っております。

スマホアプリ、キャッシュレスに関しては、それなりのコストがかかってしまう訳ですが、コストを踏まえながら積極的に取り組んでいきたいと思っております。

災害時の緊急輸送については、千葉会長のご挨拶にあったとおり、9月6日の地震時には、札幌市と札幌ハイヤー協会が平成27年に災害時における緊急輸送の協定を結んでおり、これが有効に機能し役立つことができました。

4ヶ月経過しましたが、2日間のブラックアウトにより、タクシーを除いたJR、地下鉄、バスと全ての交通機関がストップしてしまいました。信号が動かない中、本日労働組合の代表が出席されていますが、乗務員に非常に頑張ってもらい、タクシーが災害時に緊急輸送の役割を果たせたというのは大変良かったと思っております。

実は、東北の地震の際にもそうでしたが、道路が分断され交通インフラがだめになりました。唯一タクシーだけが公共交通としての役割を果たせたとのこと。災害はないのが一番ありがたいのですが、災害時に最も役に立つのがタクシーであろうと思っていますし、先ほど千葉会長から公共交通としての社会的な役割であるとか、しなやかさですとか、そういった機動力というのを我々が一番持っていると思いますし、昨年12月には北海道と北海道ハイヤー協会が災害協定を締結させていただいたところで、緊急時、災害時に頼りになるのはタクシーですので、しっかりと役割を果たしていきたいと思っております。

外国人対応についてですが、冬季間12月から3月まで千歳空港からニセコ等に向かわれる外国人が増加しており、その形態も団体から個人客にシフトしており、タクシー需要が高まっております。運輸局さんのご配慮もあり、札幌のタクシーが千歳空港からの輸送をお手伝いできることになり、ずいぶん役立っています。昨今では、ジャンボハイヤーへのWi-Fi機能の搭載や、多言語翻訳の導入など取組している事業者もあります。ますます増加するであろうインバウンド旅行者の対応をしっかりやっていきたいと思っております。

また、デマンド交通については、1月25日から約1ヶ月間、10台ほどで実証実験を行う予定です。これは初めての試みで、札幌市、札幌観光協会、札幌ハイヤー協会、NTT、旅行会社等がコラボし実施します。利用者はスマホで1日3000円の周遊券を購入し、利用しながら予約を行います。車にはタブレットを搭載し、今月から実験するものです。こういった新しい取組も行い、観光客需要を取り込んでいきたいと思っております。

以上、活性化についての取組についてのご報告ですが、目立つ様な場面でお話をする機会がありませんが、特定地域指定後、札幌ハイヤー協会、協会員事業者は様々取組を進めているという点をご理解いただければと思います。

〈川村座長〉

ただいま事務局及び運輸局からタクシー事業の現状と業界としての取り組みの説明をいただきました。協会の方以外にはわからない点もあろうかと思しますので、ご意見、ご質問をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

〈山崎委員〉

交通労連の山崎です。今井協会長からお話がありましたが、現場で働いている私どもから3点ほどお願いということで発言させていただきます。

活性化にありますUDタクシーについてですが、札幌において目立つ台数が走っているところです。室内、リアシートの足元が広く利用者には非常に評判が良いのですが、車いすで乗車する際非常に時間がかかる。これについては協会を挙げて改善を要望し、春ころから改良版が出るのを待っているのですが、運転する立場からするとリアシートが優先されたため前席が狭く、適正な運転姿勢がとれない。背の大きな人が運転するとシートのスライド量が足りず、膝がハンドルに当たる。自家用車のように数時間乗るなら良いのですが、運転者のように朝から晩まで乗ると非常につらい。全国の事業者からメーカーに改善を要望していただきたいと思います。

クレジットの決済については、札幌も多くの車両で使えるようになりましたが、それ以上に交通系ICカードやnanako等の多様性のある料金収受について考えていただきたいと思います。特に個人タクシーは、まだクレジットカード決済の導入が進んでいないのかなという感じがいたします。もっと気軽にタクシーが利用できるよう取り組んでいただきたいと思います。

外国人の対応策についてですが、年々増加していることに合わせて、国も4000万人の外国人観光客を目指しているということですが、札幌交通圏に隣接する新千歳空港の予約車両の乗り入れについて、利用台数の増加に伴い一昨年からシステムが変わったため、タクシープールから移動するために時間がかかってしまうようになり、利用客にもだいぶ迷惑をかけているように思います。この状況については、ここにおられる委員の皆様にはわからないと思いますが、運転者やタクシー事業者はよく理解できていると思えます。

千歳空港に対して、予約車両のスペースの確保など改善をお願いしたいと思えます。空港民営化によりいろいろな取り組みがあると思えますが、タクシー業界としてなるべく早く手を打っていただき、利用者が利用しやすい環境を整えていっていただきたいと思えます。

〈川村座長〉

ありがとうございます。活性化を進めるうえでドライバーの皆さんの意見というのは大変貴重です。ありがとうございました。

ドライバー数が減少しているという認識は持っていましたが、平成 22 年度比で 3 割弱減っているとのことですが、これによって何か問題が生じていないか。また年齢構成について変化は生じているのかという点についてお聞きしたいのですが。

〈今井委員〉

ドライバーの減少ですが、アベノミクス以来あらゆる業界で進む人手不足と同様であり、バス、トラックも同じ状況で大変苦勞しています。ただ、活性化にもあるようにタクシーは女性が活躍できる職場ではないかと思っています。タクシーの業務は働く時間を選びやすいという特性を持っていますし、例えばスーパーのパートタイムなどと異なり、突発的に休んでも代わりを入れなければならないということが少なく、子供が急に熱を出した時など突発的な事情にも対応しやすいため、子育て中の女性でも比較的働きやすい職場でもあります。ただ、私も平成 22 年度からこんなに減少しているのかと驚いたところですが、残念なことに運転者数は減少している傾向です。

運転者の年齢構成についてですが、タクシー運転者は国の登録を受けなければならず、札幌ハイヤー協会が指定を受け登録業務を行っています。

若い労働力が入ってきていないこともないのですが、運転者の平均年齢は 60 歳を超えて来ているのが現状で、年々上がってきており残念ではあります。これについても協会として若い労働力、女性の労働力をどうやって活用していくかという取り組みを進めて行きたいと思っております。

〈九石委員〉

個人タクシーの九石でございます。個人タクシーも法人タクシーと同じ傾向にあります。

例えば、台数でいくと特定地域指定の 27 年と比べると 17 台減っています。個人タクシーは減らないのではないかとお思いの方もいらっしゃるかもしれませんが、平成 14 年 2 月に規制緩和があり、この時個人タクシーになりやすくなったわけですが、事業を譲渡できる年齢に 75 歳未満という上限が付きまして。平均年齢は上がっており、札幌交通圏の平均年齢は 61 歳ぐらいになっていますが、全国で最も若いです。それでも 61 歳になるかという状況になっています。

問題は、譲渡には 75 歳の壁があるということ。また 75 歳定年制がしかれました。昔から営業していた人間はいつまでも営業でき、80 歳以上の事業者も 7、8 人おります。75 歳以上は 70 から 80 人くらいいるのですが、規制緩和以降 75 歳でやめなければならないわけで、その方は事業を辞める際に事業譲渡ができない。その分減っていきます。すでにそういう方が出てきています。

新規許可がなければ、必然的に減っていきます。札幌は1200事業者がいるのでやっていけますが、条件は地方部でも同じですので事業者数が半減している地域もあり、個人タクシーの組織としては存続の危機にあります。そのような現状もご理解いただければと思います。

また、若年層が法人タクシーで採用されなければ、個人タクシー減っていくことになります。私もそうですが法人タクシーで最低10年勤めて、初めて個人タクシーの試験を受けることができる制度であり、法人タクシーの運転者が減少していると、個人タクシーも減少していきます。法人タクシーに個人タクシー事業者を供給していただく身としては、法人タクシーに元気になっていただかないと個人タクシーも元気になれないという関係ですから、この特定地域の指定延長によりタクシー業界が働きやすい魅力のある業界になっていけばありがたいと思いますし、私どもも精一杯やっていきたいと思えます。

山崎委員からエールをいただきましたが、キャッシュレス決済、クレジットカード決済機導入は少し遅れており、個人タクシーでは導入率45%程の状況です。近年IT技術の進展がすごいスピードで進んでおり様々機器が登場しています。一度導入すると簡単には変えられない。個人タクシーは個人事業主の零細企業であり、設備投資のリスクを抱えるなかで努力しているところです。延長された指定期間中には、例えば60%、70%と導入率を上げていかなければ、お客様の利便向上のために取り組んでいかなければならないと考えております。

〈川村座長〉

ありがとうございました。業界の活性化のためには、ドライバーが確保されなければならないので、年配の方がいらっしゃるのことは大事なことです。若い方や女性が入ってこれる、定着できるよう条件整備をしていきたいところです。

続けて、業界関係者以外の方からもご意見をいただきたいのですが、いかがでしょうか。

〈小島委員〉（消費者代表：札幌消費者協会）

札幌消費者協会専務理事の小島でございます。せっかくの機会ですから何点かお話しさせていただきます。

まず私どもの理解としては、この協議会は、公共交通の安全・安心、消費者サービスの向上の観点から非常に意義深いものと考えております。

消費者協会の役割として各小中学校であるとか、町内会に招かれ講演を行うというものがあり、私どもの理事の一人の講師が年に多いときで数十回、荷物もあることから毎回タクシーを利用しています。何年も講師の活動をしてはいますが、ここ数年接遇が向上

していると話しております。基本的に公共交通機関を利用しているが、鉄道等を利用しその駅から学校等へタクシーを利用しています。いわゆる短距離利用ですが、短距離であってもにこやかに対応してくれるということで、非常に満足していると聞いております。

それから私どもの協会から話があったというクレジットカード等の導入等について、個人タクシーの方からのお話も理解ができるわけですが、消費者協会は札幌駅の近くにありこの近くで消費活動を行う訳ですが、アピアなどの商店街では nanaco であるとか複数の IC カード扱っているという実態があります。複数の IC カード利用に対応できる端末の導入が進んできたと考えるところです。オリンピックに向け、いろいろな技術更新があると思いますので、急ぎはしませんができるだけ対応いただきたい。SAPICA や nanaco 等にも対応いただきたいと思います。また、タクシーは乗ってみなればどうい設備があるのかわからないので、消費者も気をつけなければならないところですが、この点も対応いただけるとありがたいと思います。

もう一点お話しいたします。昨年9月の震災時についてです。私どもは札幌市からの受託業務があるため、最低限の要員は確保しなければならない訳ですが、鉄道もバスも止まっているなか、出勤した職員の8割がタクシーを利用していました。聞きますとやはりプロドライバーの運転ですから安心できたということと、インフラの関係では北電さんですとか北ガスさんですとか普段おつきあいがあるのですが、どうしても出勤しなければならなかった方たちというのは、やはりタクシーを使ったとおっしゃっていました。災害時に非常に力を発揮されたと思いますし、私どもの職員で普段タクシーを使わない人間が、使ってみて非常に安心できたと言っていたということをせつかくの機会ですから申し上げたいと思います。

〈片岡委員代理〉（消費者代表：札幌商工会議所）

ご発言の機会をいただきありがとうございます。今日は利用者という立場で参加させていただいておりますが、まず資料を拝見させていただいたところ、赤字タクシーの割合がこんなにも高いものかと非常に驚いています。そんな中で、UDタクシーの補助を受けているということですが、持ち出しがないわけではない中設備投資をされたり、カード決済端末の導入など努力されているなど感じています。

会長をはじめ小島委員からもお話が合った震災時には、自分も45分かけて自転車で通勤いたしました。もちろん信号も止まっていたので、タクシーも走っていないだろうという想定のもと家を出たのですが、出勤してきた同僚からタクシーが拾えたとい

うことで感謝をしておりましてし、やはり公共交通の一翼を担っているということを皆さんが認識を深めたのではなかろうかと思えます。

経営者の立場からすれば、事故が起きるかもしれないという中で、ドライバーさんに出てくれとなかなか言いにくい中、労使ともにこの危機を乗り切ろうということで、対応に当たっていただいたことに非常に感謝しております。

陣痛タクシーの取組について、個別の事業者さんのCMなども拝見したことがありますが、非常に良いところに目をつけられたなと思っております。実際に使われるかどうかは、その時家族がいるか否かも関係があるのだと思いますが、そういうものに登録しているということが安心感を生む、いつながあっても大丈夫という、そういうことを業界として与えられているというのは、非常に良いところに着眼されたなと思えます。

それからキャッシュレスというのは、時代の流れでありますので、導入コストというのは痛しかゆしのところではあります、特に外国人の消費を取り込むためには、こういったものは必要ではないかなと思っております。

先ほどお話しいただいた女性が就労しやすい職場、お子さんの緊急時などに柔軟に対応できる、デスクを離れて嫌な顔をされることなく、うまく自分の仕事の範囲の中でやりくりできるというのは、なるほどなと思えました。

いろいろなサービスについて先ほど少し話がありましたが、雪まつりが終わった後1か月間、札幌に宿泊する観光客が利用できる札幌市の補助金による観光振興のプレミアム商品券を札幌商工会議所が受託しているわけですが、ぜひタクシー会社の皆様にも活用いただきたいということで、お話をさせていただいたところ、快くお引き受けいただきました。いま担当部では一生懸命加盟店さんなどの準備を進めているところですので、皆様に利用していただければよいなと思っております。

そのほか、ラーメンタクシーですとか、商工会議所がやっていたシティ検定を利用したガイドタクシーなど、他の業界とコラボレーションして少しでもお役に立てればという活動についても、ご協力いただいていることに感謝しています。ラーメンタクシーについては、ドライバーさんに何杯もラーメンを食べていただかなければならないとご苦勞もうかがっていますが、できる範囲でいろいろな業界が手を取り合って札幌が元気になるということをご理解いただければと思っております。

利用者の視点としてリクエストするとすれば、人によって感じ方は異なるでしょうが、乗車の際に車内のおいが気になることがあります。先ほどお話を聞きましたら平均年

齢も非常に高いということでしたしかたないのかなという思いもありますが、改善の余地がありましたら、快適に目的地まで届けていただけるのかなと思っております。

先ほど小島委員もおっしゃっていましたが、近い距離で嫌な顔をされるということも本当に少なくなりましたし、ドライバーの対応についても名刺をいただいて何かあったら個別に連絡をしてきてもらおうかなと思えるドライバーさんもいらっしゃいますので、これから観光客の方により良いイメージを与えていただけるよう努力を続けていきたいと思っております。生意気なことを申して恐縮でございます。

〈川村座長〉

利用者、消費者の観点、経済界の視点から様々なご意見をいただきました。ありがとうございます。

活性化の取り組みを見ていると、震災対応や陣痛タクシー、UD タクシーというのは、市民の安全、安心を守るうえでもタクシー業界、あるいはタクシーというのは不可欠であると感じさせるわけですが、自治体の側からもご意見等いただければと思います。

〈飯田委員〉（自治体代表：札幌市）

札幌市都市交通計画課長の飯田です。先ほど今井会長からお話がありましたが、UD タクシーの導入に7200万円の補助予算をとっております。札幌市としてもUD タクシーの導入を促進していきたいと思っております。また来年度も検討したいと思っております。国の補助金というのはいろいろあるわけですが、札幌市としては多くの予算を確保したと考えておりますので、活用いただきたいと思っております。

それから少しお聞きしたいのですが、先日大きな災害があり、出勤のために夜間停電中に家を出る際、私は以前危機管理室に勤務しており、気象警報が出るとすぐに本庁で災害対策本部の設置準備に入りますが、その時はすぐにタクシーを利用していたのですが、先日地震の際には悩みまして、家の近くに橋があるのですが、自分がタクシーを呼んでその際に橋が壊れていたり、道路が陥没したりしてタクシードライバーの方を事故に巻き込んでしまったらと考え、自転車で橋を渡ったのちにタクシーを拾ったわけですが、運転者さんも行政機関の人を運びたいと思うのですが、こういった災害時に道路状況について気をつけて走るようになどの社員教育というのは、やっていらっしゃるのでしょうか。これはしっかりやっていただかないと、事故の危険性が高まると思うのですが、そういったことをやっていただいていると安心して利用できると思っておりますが、いかがでしょうか。

〈川村座長〉

緊急輸送を充実させる条件として、いろいろな課題があると思いますが、いかがですか。

〈今井委員〉

タクシーは安全が担保できないと運行できません。ですから、バスは信号が止まったので運行できなかったわけですが、タクシーはほとんどの会社が、こういうときだからというわけではないですが、我々が最後のライフラインだと思うので、ここに組合の代表の方もいらっしゃると思いますが、かなりの数の乗務員が集まり運行することができました。

災害時はどこで危険が発生しているかその時その時で変わるわけですが、乗務員から危険な箇所について無線で情報が入ってくるので、各社その情報を共有しながら運行していると思います。また、危なかったらまず逃げろ、お客さんと一緒に車を置いてでも逃げろと教育しています。

どこが危険かは災害が発生してみないとわからないので、多分タクシー会社がそういった情報を一番持っていると思います。では、その情報を共有できているかというところはなっていないので、今後はそれを共有するというのをやっていかなければならないと思っています。危険が生じないように引き続き教育していくので、よろしく願いいたします。

〈川村座長〉

災害時における緊急輸送を実施する上で、いろいろな課題があるということを改めて気付かせていただきました。

陣痛タクシーなんかも、実際のドライバーは大変じゃないかと思ったのですが、ドライバーは講習を受けていらっしゃるんですね。

活性化の取組を始めて、いろいろな課題があるのかと思いますが、よりよいサービスになれば良いのかなと皆様のご意見をお聞きして感じたところです。

最後に今井委員から、これまでのご意見を踏まえてご発言いただければと思います。

〈今井委員〉

お褒めの言葉をいただいたり、災害時には役に立つことができ本当に良かったなと思いつつ、再び災害が起きないことを願うのですが、災害など万が一の時にはしっかりとお役に立てるよう、また今後も公共交通としての役割を担っていきたいと思っています。

また、小島委員、片岡委員からご意見もありましたように、どんどんキャッシュレス化に向かっており、こういったインフラ、機械装置というのはどんどん進化していくと

思います。この1, 2年で先ほどご意見にあったnanacoなどが使えるようするなど、今後も活性化に向けて新しいことに取り組んできたいと思います。

本日の審議で指定期間の延長に同意いただけましたら、これまでの取り組みをさらに充実させて、利用者利便のさらなる向上を図りたいと考えております。

〈川村座長〉

ありがとうございます。他にご意見はありますか。なければ提案のありました、札幌交通圏の特定地域指定期間の延長について、議決をお諮りしたいと思います。

協議会設置要領第5条11に議決に関するルール等が整備されているのですが、今回の議決は、(1) 役員を選出議決(2) 設置要綱の変更(3) 特定地域計画の作成以外の議決となりますので、(4)に基づいて行います。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は行使しませんので、そのほかの構成員の皆様にお諮りいたします。また指定期間延長に関連します、会長、事務局長、座長の任期も指定期間同様2021年10月31日まで延長することにつきまして、まとめてお諮りします。

○指定期限延長同意に関する決議

反対の方挙手願います。 1名

保留の方挙手願います。 0名

賛成の方挙手願います。 17名

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と思います。

ただいまの結果、議決権を有する出席構成員全て賛成ということでございました。

先ほど申し上げました協議会設置要項第5条第11項(4)によりまして、過半数の合意で議決される所、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「指定期間延長」「会長、座長、事務局長の任期延長」の同意が可決されました。ありがとうございます。

続きまして、議題の2に移らせていただきます。議題2は「事業者計画の認可を受けていない事業者に対する運輸審議会の諮問について」ということですが、事務局からご説明願います。

〈照井事務局長〉

議題の2番目ですが、昨年11月26日の協議会開催についての公表の段階で入れておかなければ、協議会で議論しにくいと考え入れたところでは。国交省からは協議会で意見の申出を議決していただければ良いですよという話がありました。特措法では地域計画に同意しない、事業者計画の認可を受けない事業者に勧告するためには、協議会として意見を申し出なければならぬとあるわけですが、国交省としてはその事業者が減車等をしないことによって、適正化の推進が阻害されているのかわからないと勧告できない旨が特措法に規定されているとお話がありました。これについて運輸局さんとも検討を重ねました。

現在、協会員法人51社、個人タクシー2団体、それから非会員ではありますが北交さん、約6000台の全事業者が自主減車を含めて適正化、活性化に向けて認可を受けて取り組んでいるところです。

たかだか1社100台、200台の事業者が、減車しないと適正化が進まないなどとは今更言わないと。その部分については申し訳ありませんが、我々の会員含め全ての方々が自主減車を含めて、適正車両数として示された507両をすでに超え終了していますので、あえてここで決議して申し立てるとするのは省こうと考えています。このため、この議題については取下げたいと思います。

ただ、資料6に入れておりますとおり、公定幅運賃の問題があります。

札幌交通圏では、670円から640円というのが示されました。全国的に様々な動きがあり一度見直されて現在670円から630円になり、この範囲でなければ適正なコストはまかなえないとして公示されています。札幌交通圏では、1社を除き法人個人全ての事業者が公定幅運賃内で運賃を定め営業しています。

事務局としましては、法令を遵守するという視点からすれば、公定幅運賃の範囲内がない運賃は、ダンピングであると認識しています。であるならば、きちんと是正してもらう必要があるため、事務局として北海道運輸局と詰めていきたいと考えております。

こういったことから、当初議題にしておりました当協議会名をもって意見を申し立てるとするのは取下げさせていただきたいと思いますが、今後の考え方については国交省を交え是正の状況などを確認しながら、サービス向上、適正化の取組を推進していきたいと思っておりますので、意見等があればいただき、今後の参考にさせていただきたいと思っております。

〈川村座長〉

最後の意見の申出というのは取り下げるということで、実態に関する情報提供ということでしたが、勧告制度について各委員詳しくないことから、制度について運輸局からお願いします。

〈運輸局〉

用意されております資料6の1ページに記載されておりますので、これに基づき説明させていただきます。先ほどお話があったとおり、勧告するためには協議会からの申出が必要となります。そのためには、同意した事業者以外の事業者の事業活動により、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化が阻害されていること、かつこのような自体を放置してはその地域公共交通としての機能を十分に発揮することに支障を生じるということの2点が求められております。さらにそれには、これらの事態があることを挙証した書面を添付することが求められています。

〈川村座長〉

先ほど、事務局から提案がありましたように、協議会名で申し出るということはしないということですし、今説明のあった実質要件について準備はされていないようですから、要件は満たしていない中での、現状に関する情報提供であったと思うのですが、こちらについてご意見等ありませんでしょうか。

〈吉根委員〉

自交総連の書記長をしています吉根と申します。今、勧告に関する意見の申出については取り下げということで、勧告の条件についても運輸局から説明があったところですが、やはり札幌交通圏の各事業者、各団体が安全輸送確保のために何度も協議会を開催し、減車など様々な問題について話し合っている中、不同意で1社だけが我が道をいくというのは、統計などでは正確に捉えられていないかもしれませんが、私は阻害していることそのものだと思わざるを得ない。

私ども労働組合は、減車を一定数してなんとか労働条件の改善にということで取り組んでいるのですが、それも守ろうしない。労働条件や環境を整えていくためには、結束して適正化に取り組まなければならないのですが、特措法の趣旨が1社のアウトサイダー的なやり方で阻害されていると。これを私たちは断じて許すことはできないと考えます。

今回は、勧告の申出は取下げということですが、引き続きこの問題について協議会の中で議論し、特措法の趣旨を活かされ、タクシーの安全輸送の確保、そのための適正化、活性化、その方策をみんなで知恵を出して行くべきと考えます。

〈今井委員〉

事務局からの案に関して、ハイヤー協会、会員各社がまじめに取り組んでいるところ大変残念なのですが、運輸局からのご説明にあったとおり、実質要件としてなかなか当てはまらないということがあり、忸怩たる思いと言うのが強いのですが、引き続きこのことに関して受け止めていただきたいと思います。

同時に、この中で公定幅運賃というのが触れられており、特措法においてその下限を下回る運賃に関する変更命令というのがあるわけですが、残念なことに大坂、福岡高裁において命令の取り消しがなされたことは、遵法精神に基づいて営業しているところで、公定幅運賃というものを半ば否定されるような結果になっており残念な思いがあるのですが、何のためにそういった運賃があるのかということを考えていただきたいと思います。

輸送で最も大切なことは安全だと思います。事業者によってコスト構造はちがいますが、札幌の場合は1社が公定幅運賃を下回っており、利用者にしてみれば安い方が良いわけで、依頼が殺到しているのかもしれませんが、みんなが法律を無視して、公定幅を下回る運賃競争をしたらどうなるのか。2016年1月に起こった軽井沢ツアーバス事故は記憶に新しいと思います。これに象徴される事だと思います。いろいろな要素があるのですが、規制緩和によりバス事業者が大幅に増えて、なかなか監査が行き届かずに運賃競争が起きて、軽井沢の事故以外にも関越道などありましたが、十数名の尊い命が奪われる結果となりました。そこからこんなことで良いのかと議論になり、バス業界もバスの運賃について規制が変わったという流れだと思います。

ハイヤー協会の会員、個人タクシーさんを含め、そういった事についてしっかり認識しており、無駄な運賃競争をすると安全に一番影響してしまうわけで、これは労働組合の代表の方々もよくわかりだと思います。したがって、遵法精神を持って営業するというのが我々の意識です。

法律、裁判所判断で進まないのかもしれませんが、引き続きぜひ行政と対話しながら対応していきたいと思いますし、少しでも安全が担保されないというのは本末転倒だと思いますので、こういった観点から議論をしていただきたいと思います。

〈九石委員〉

ハイヤー協会今井会長の意見と同じ考え方を持っています。労働組合の方々も同じだと思います。

吉根さんがおっしゃったとおり、これからこの業界はどうなるのかと追い詰められた結果、こういう強制力を持った法律ができたわけです。特に私たち個人タクシーというのは、1人1車制で全て自己管理、自己責任という立場で営業している中で、特措法が施行され、その甲斐あって日車營收27,000円台だったのが、ようやく3万円台にのったということです。これは、法人タクシーは減車、個人タクシーは稼働日数を減らすという適正化をタッグ組んでやってきた結果だと思っています。

なおかつ今議題になっております運賃については、公定幅運賃というものがある以上、各社それぞれ原価があるのでしょうけれども、設備投資など従来よりもコストが上がる中で、歯を食いしばって営業しておりますので、私の思いとしては同じ土俵で切磋琢磨して、業界の活性化に取り組んで行ければ良いと思っています。

〈川村座長〉

タクシーの規制、タクシーの適正化というのは、これまでの歴史によって作られてきたのであろうと思いますし、トラックなども含めた運送事業における競争と規制のあり方を議論されて現在に至っているのではないかと思うのですが、このあたりについて千葉会長からご意見をいただければと思います。

〈千葉会長〉

いろいろお話を伺っていますと、かなり悩ましい問題を含むと思うわけですが、お話の要点を少し整理しますと、行政から勧告をしてもらうためには、これを進めるための手続き書類を十分に仕立てて申出する制度になっているというのが、一番の壁である。

これについて一般的なお話をすると、制度というのは書類主義、書面主義でありまして、エビデンスがあるか否かということと、それを書類として整えることができるかどうかということが、いつも議論になるわけです。

今回は、書面として整えることが難しい。したがってどのような決議をしたとしても、これは実効性を担保することが難しいということとして、そうすると受け手側の国交省としても、不備な手続きにしがたって行動するわけにはいかない。したがって、そこから先の働きかけが難しいと言うことかと思えます。

そうなるとうこういった議論をすることが無駄かと言いますと、私はそうは思わない。エビデンスがあるかどうかと、書類に仕立て勧告の申出ができるかどうかは別の側面であり、エビデンスというのは平たく言えば事実関係があるかどうかですが、委員の多くの皆様が心証的にそういった疑義が無いわけでは無いというのであれば、書面にできるか否かとは別に、そのことについて社会的な説明ができる、あるいは安心安全のため、公共的な、公益的な事業として社会に引き続き貢献していくということを明らかにするために、議論を尽くして、業界の健全な発展のために関係機関の意見を聞きながら業界内部で議論を進め、あるべき方向に進めていくというのが、今回の議論の方向性ではないかと考えます。

〈長谷川委員代理〉

全自交の長谷川と申します。この件で私が思い起こすのは 2002 年の規制緩和時です。

当時、事業者は大量の増車に明け暮れました。新規参入も多数ありました。地域によっては 10 数種類の運賃が存在したという事実があります。

そんな中で、タクシー運転者は過酷な労働環境におかれまして。当時、タクシー運転者の労働状態が社会問題化し、このままではいけないとして特措法が制定され、その改正にたどり着き、そして地域協議会によって健全な形でこの業界を発展させようと言う

ことで現在があると思います。私としては、あの時代、あの状況には戻したくないと思っております。

特措法を遵守、対応いただけないというのは非常に残念なのですが、吉根さんがおっしゃったように今後も継続して議論していく必要があるのではないかと思います。

ただ、うれしいことに消費者協会の方、商工会議所の方から、最近の運転手さんは対応がいいとおっしゃっていただいたことについては、乗務員の労働組合員に報告したいと思います。

〈川村座長〉

様々なご意見いただいたところですが、会長の意見等からは勧告の申出には至らない。また事務局からも決議は求めないということですので、今回は委員からの意見として共有し、対応は事務局と運輸局に委ねることにしたいと思います。

以上で本日の議事はすべて終了いたしました。この後は事務局に進行をお戻ししたいと思います。

〈照井事務局長〉

川村座長、千葉会長、ありがとうございました。また、構成員の皆様には長時間にわたり、貴重な意見をいただき本当にありがとうございました。

先ほどの議決いただいたとおり、21年10月31日までの延長に同意し、指定期間延長となった際には、引き続き活性化、さらなる労働条件の改善にしっかり取り組んでいきたいと思いますので、ご指導ご鞭撻の程よろしく願いいたします。

決議の結果については、千葉会長名をもって国土交通大臣に報告したいと思っております。

本日は本当にありがとうございました。

5. 閉会

15：40 閉会。