

2回準特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会
議事概要

日 時 : 平成27年5月25日(月)10:00~11:40
場 所 : 北海道ハイヤー会館 3階大会議室
出席者 : 構成員17名 アドバイザー2名
 随行者及び事務局等10名
 傍聴者(タクシー事業者・労働組合等)44名
報道関係 : 新聞社(業界紙含む)4社 テレビ関係4社

【照井事務局長】

皆さん、おはようございます。定刻より若干早いんですが、委員の皆様方、それから傍聴席の方々が大体おそろいですので、只今より第2回準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したいと思います。

報道機関の皆様をお願い申し上げます。本日の協議会は、設置要綱第5条第13項の規定により、後程また詳しい議事録を公表することになってございます。議事進行の静穏を図るため、大変恐縮ですが、千葉会長のご挨拶までの頭撮りということにさせていただきます。後程、取材についてはご案内申し上げますのでよろしく願います。

申し遅れましたが、私は、本日の司会進行を務めさせていただきます札幌ハイヤー協会の照井と申します。不慣れではありますが、よろしくお願い致します。それでは、配布資料の確認をさせていただきます。座ってご説明申し上げたいと思います。

一番上が「議事次第」続いて「席次表」でございます。

資料1 第2回【準特定地域】札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会構成員名簿

資料2 第2回【準特定地域】札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会区分別議決権一覧表

資料3 「特定地域の指定基準」等についてです。これについては国交省、運輸局関係の通達文がついております。

資料4 これまでの準特定地域での取り組み状況

資料5 札幌交通圏におけるタクシー利用者の意向把握等のアンケート結果
参考として、資料番号を付けていませんが準特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱を付けてございます。ということでお手元に配布しておりますのでご確認ください。資料に不足がございましたらお申し出ください。よろしいでしょうか。もしなければ事務局の方に申し出たいたたく存じます。

それでは構成員のご確認をいたします。本協議会の開催を4月10日に公表いたしました。これまでの構成員の方以外に参画の申し出があったのは、札幌エ

ムケイ株式会社の労働団体として、MKグループ労働組合連合会札幌分会のみということでした。設置要綱第4条第4項の規定によりまして「構成員の把握は事務局長が行うということになっておりますので、資料2に一覧表形式で示しておりますのでご覧になっていただきたいと思います。それと本協議会の構成員は、設置要綱第4条第1項(3)の労働組合等の中にMKの労働組合が入ることになります。議決権を行使するにあたりましては、労働組合等としての議決権は1のまま、これは変更はございません。労働団体が4つございますので、その中で後程賛否を問うような審議があった際には、過半数の合意があるかどうかで判断されるところでご承知いただきたいと思います。

それでは、協議会の成立報告と出席者のご紹介をさせていただきます。設置要綱第5条第14項の規定により、本日の協議会は、17名の構成員中17名の参加ということで全員の参加をいただいております。適法に成立していることを報告いたします。

それでは、本日ご出席の皆様方のお名前を配席順に読みましてご紹介致します。お配りした配席表で石狩振興局の川島様の席を変更しましたので、ご了承願います。

本協議会の会長 千葉様です。

本協議会の座長 川村様です。

石狩振興局 川島様です。

札幌市 佐藤様です。

江別市 山田様です。

石狩市 代理出席の本間様です。

北広島市 川村様です。

(一社)札幌消費者協会 桑原様です。

札幌商工会議所 代理出席の片岡様です。

全国自動車交通労働組合連合会北海道地方連合会鈴木様です。

全国交通運輸労働組合総連合北海道総支部ハイタク部会 山崎様です。

全国自動車交通労働組合総連合会北海道地方連合会 松任様です。

MKグループ労働組合連合会札幌分会 浅野様です。

札幌エムケイ株式会社 平山様です。

札幌北交ハイヤー株式会社日下様です。

(一社)全国個人タクシー協会 北海道支部 九石様です。

(一社)札幌ハイヤー協会 今井様です。

アドバイザーとしまして、北海道警察本部 河野様です。

同じくアドバイザーとしまして、北海道労働局労働基準部 仁木様です。

前回の協議会から北海道運輸局長が構成員から外れるということでございますが、法令解釈、資料説明等で色々と助言をいただくということで、北海道運輸局と札幌運輸支局の担当の方々にもご臨席をいただいております。

事務局としまして、札幌ハイヤー協会の私、照井でございます。よろしくお願ひ申し上げます。それでは、次第に従いまして、本協議会千葉会長よりご挨拶

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の千葉でございます。本日は大変お忙しい中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。この協議会の開催は、昨年2月14日以来ということございまして、相当日数が経っております。設置要綱上は定期的には開催するという事になっているわけですが、実はこの間、国から特定地域指定の要件が中々お示しがなかったということがございまして、本日まで延び延びになっていたということでございます。

それが、去る1月30日に指定要件が示されまして、北海道運輸局長様から札幌交通圏は指定基準に合致しているの、協議会として指定を受けるかどうか、そのような意見を取りまとめていただきたいというお話がございました。本日の開催ということになった次第でございます。

皆様、ご承知のように、これまで様々な分野でいわゆるレギュレーション、規制緩和ということが進められてまいります。これは、ヨーロッパをはじめ各国と同様でございます。確かに規制緩和はそれなりに効果が生じた分野もあるかと思っておりますが、特にこの公益的なサービス分野、公共交通分野ということになりますと規制緩和が必ずしも全体的な公益に資するとはなっていないのではないかと、そんなような疑問視する意見もあちこちで出されてまいりました。公共交通として安全を確保するためには、ある程度の安全性を担保する施策が必要だという考えでございます。利用者が求めておりますものは安全が第一ということでございまして、その安全性、サービスを担保するためには、何はともあれ、労働者の皆様方の労働環境が改善をされなければ、このようなサービスの安全性ということとは不可能でございまして、本日は、そういう労働改善という視点を持ちながら、どのようにすればこのタクシー業という産業を社会的に認知をしていただいて、利用者の方々に気持ち良く安心して利用していただけるような産業にするということが非常に大事でございます。

具体的に言えば需給のバランスをどういう具合に全体としてコントロールしていくのか、これは社会的な合意の基にということでございます。そのためには業界が一丸となって、この対策に取り組まなければいけないというそういう社会的要請もあるわけでございます。そのようなことから国土交通省さんも利用者のアンケートを行って、その上でちゃんとした議論をしていただきたいというご要請もございました。既にそのアンケートは実施をいたしてございまして、後程、またご紹介をさせていただきたいと存じますが、繰り返しになりますけれども本日の会議の趣旨は、そのような利用者サービスの向上ということと、それを具体的に実現する新たな取り組みの展開という視点から特定地域の指定を受けるかどうかと、ここのところを中心的な議題とさせていただきまして、集中的なご審議を頂戴できればと思うところでございます。活発なご意見をよろしくお願い申し上げまして、大変簡単ではございますけれども開会のご

挨拶とさせていただきます。よろしくどうぞお願い申し上げます。

【照井事務局長】

どうもありがとうございました。

先程お願いしましたとおり、報道陣の皆様につきましては、後ろの方に控え室を用意してございます。後程、会議が終了しましたら札幌ハイヤー協会今井会長が共同記者会見ということでこの場でセッティングをしております。ぶら下がり等につきましては、会議終了後そういった部分も含めてよろしくお願い致します。

それでは議事次第に基づきまして、これより議事に入らせていただきます。これからの議事運営につきましては座長としまして北海学園大学の川村先生にお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

【川村座長】

よろしくお願い致します。それでは、議事次第に基づきまして、①特定地域の指定基準等についてと、②これまでの準特定地域での取り組みについて、北海道運輸局から簡単にご報告お願いしたいと思います。

【北海道運輸局 笹治課長補佐】

おはようございます。北海道運輸局旅客第二課課長補佐をしております笹治と申します。私の方から議事の①特定地域の指定基準等についてと及び②これまでの準特定地域での取り組みについて、説明をさせていただきます。

供給過剰な地域であることによりまして、即特定地域に指定されるというわけではなく、この資料1.の特定地域の指定基準によりまして、様々な基準を定めており、この基準に特定地域に指定される可能性がある候補地に、この札幌交通圏が該当しております。公示56号、資料3になりますけれども、輸送実績データなどで算定しておりますこれから説明いたします5項目の要件、及び、6つ目の要件となっております協議会からの同意につきましては、指定同意の賛否を協議会に諮りまして、同意が得られた場合につきましては、運輸審議会への諮問を経まして特定地域への指定の運びとなります。期間は3年間となっております。

それでは、公示第56号、特定地域の指定等についてでございますけれども、この基準の中で、まず1.の特定地域の指定について直近年度末現在のタクシー車両数が、適正車両数の上限値を上回っている準特定地域のうちという基準がございます。次の(1)～(6)のいずれにも該当する営業区域を特定地域として指定するものとするという基準の前提というかたちになりますけれども、適正車両数の上限値を上回っているかどうかの判断基準については、この資料の3ページ目、北海道運輸局公示第48号「準特定地域における適正と考えられる車両数について」別添において適正車両数の上限下限を公表しております。この資料の中の営業区域の最上段が、札幌交通圏となっております。適正車両数につい

てでございますけれども、はじめに札幌交通圏における輸送需要量というものを算出しまして、直近5年間分の対前年比率の相乗平均によって算出されたもので、この輸送需要量を含め、1.の算定方法にあります式に当てはめ、適正車両数としております。札幌交通圏における適正車両数の上限は4,728両、下限は3,902両となっております。平成25年度末車両数が、4,874両となっており、適正車両数の上限の車両数を上回っていることがわかりますので、前提となります適正車両数基準の要件に合致しているということになります。

続きまして、56号に戻ります。(1)実働実車率が平成13年度と比較して10%以上減少していることの基準でございますけれども、この実働実車率とは、実働率については、基本的には事業としての稼働状況、効果的な車両運用や運転者の充足度の検証の指標となっております。実車率につきましては、稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標ということでございまして、これを掛け合わせることによって、事業全体における効率性を示す指標と考えています。

具体的な数字ですけれども、平成13年度の実働実車率が、35.4%であるのに対し、平成25年度の実働実車率が30.4%となっており、減少率が14.1%となりまして、56号の(1)実働実車率の減少要件に適合していることとなります。

(2)次の①又は②のいずれかに該当することについて、①当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計のうち、タクシー事業に係る営業収支率が100%を下回る事業者が当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が占める割合赤字事業者車両数シェアが1/2以上であること、②赤字事業者車両数シェアが1/3以上あって、前年度と比較して赤字事業者車両数シェアが10ポイント以上増加していることについて、平成25年度において赤字事業者車両数シェアが57.1%となっており、全事業者数の1/2以上となっておりますので、①赤字事業者車両数1/2要件に合致することとなります。

②でございますけれども、平成24年度は45.1%となっており、対前年度比との収支差が12ポイントとなっており、10ポイント以上増加していることとなりますので(2)につきましては①②ともに該当するということとなります。

続いて(3)人口要件ですが、平成25年度末時点で、札幌市が約192万人となっており、(3)の人口要件に合致することとなります。

続いて、(4)総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないことについて、平成24年度の総実車キロが、116,291,637km、平成25年度の総実車キロが、117,735,777km、増加率は1.2%となっております。総実車キロ要件5%以上増加していないことに合致することとなります。

- ① 続いて(5)の要件でございますけれども、①～③のいずれかに該当するかどうかということでございます。日車営収又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること。②当該営業区域における走行100万キロ当たりの法令違反件数。③当該営業区域における走行100万キロ当たりの事故発生件数ということとなっております。まず①について日車営収ですが、稼働した

事業用自動車1台あたりの運送収入、タクシー事業の経営状況を検証する上での重要な指標となっています。

平成13年度 37,866円、平成25年度 28,800円となっておりまして、23.9%の減少率、金額にして9,066円の減少となっております。①のうち日車営業要件に合致することとなります。次に、日車実車キロ要件ですけれども、稼働した事業用自動車1日実働1車当たりの実車キロ数ということになります。平成13年度107.2km、平成25年度74.8kmであり、30.2%の減少率となっております。したがって、日車実車キロ要件に合致することになります。続きまして②法令違反の発生状況でございますけれども、札幌交通圏における走行100万キロあたりの法令違反件数の直近5年間の平均値は、0.0201件、全国平均は0.0509件となっております。②の法令違反要件は合致しません。③事故の発生状況について札幌交通圏における走行100万キロあたりの事故発生件数の直近5年間の平均につきましては、11.560件、全国平均は7.567件となっております。この(5)の①～③については、いずれかに該当することが要件となっております。①及び③の要件に合致していることから、指定要件を満たしていることとなります。56号の最後(6)でございますけれども、当該営業区域における協議会の同意があること、協議会の同意が、特定地域指定基準の指定要件となっていることから、306号の別添ページにあります本協議会会長であります千葉会長あてに、(1)～(5)までの指定基準に適合していることと合わせまして、協議会における特定地域への指定について協議をいただきまして、協議会からの同意の有無をご報告いただくよう通知を行ったところです。

続きまして、資料4のご説明をさせていただきます。札幌交通圏における旅客輸送の概況ということで載せさせていただきました。併せて数字で見る法人タクシーとして資料の添付を行っております。まず先に、札幌市における旅客輸送の状況でございますけれども、平成13年度、平成21年度及び平成25年度の札幌市内各輸送モード毎の旅客輸送の統計資料となっております。輸送人員の右にカッコがありますけれども、この数字につきましては、輸送人員の合計のモード割合となっております。平成13年度のタクシーは、輸送人員が7,901万人、各モードで見ますと、全輸送モードの19.1%、約20%の旅客輸送をタクシーが担っていることとなります。以降は、平成21年度が6,369万人の16.4%、平成25年度が5,995万人で15.2%となっております。御覧いただきますとおり、徐々に輸送人員は減少傾向となっております。モード毎に見ましても地下鉄輸送は増加傾向、バス、電車はほぼ同様の数字となっております。

続きまして、数字で見る札幌交通圏の法人タクシーの概況でございますけれども平成13年度、平成21年度及び平成25年度末の数字となっておりまして、まず、車両数ですが、平成13年度と平成21年度において、平成13年度が4,557両、平成21年度が5,354両と増加しており、台数にして797両の増加となっております。21年度と25年度との比較においては、21年度が5,354両に対して、25年度が4,867両に減少、台数にして487両減少しております。21年度につき

ましてはタクシー特措法の施行ということで、供給輸送力の減少が行われました。以下、運送回数、輸送人員、営業収入におきましても、下降、減少傾向となっています。続きまして真ん中の車両の稼働状況についてでございますけれども、収入につきましては、21年度から25年度にかけ、実車率が増加していることから、効率的な運行の部分に僅かながら改善がみられ、それにより、平成13年度にはまだ及びませんが、改善がみられたという状況でございます。最後に右列ですが、人口統計となっております。御覧いただきますとおり、管内の人口は増加となっております。

これらを好条件として、利用者の増加も見込みたいところですが、下から2つ目の人口1人当たり年間利用回数が、やはり、こちらでも減少というかたちになっています。人口増につきましても、タクシーの利用者増には結びついていないといった状況が数字上ですが結果となっております。続きまして私の方からの最後の説明となりますけれども、特定事業計画の事業別認定状況、これまでの活性化の取り組みについてですが、活性化の取り組みにつきましては、これまで協議会開催の都度、資料等の提供をさせていただいているところです。一昨年度の平成26年2月14日に第1回目の協議会を開催しましたけれども、その前段で開催しました第8回目の特定地域協議会資料と同様となりますが、今回におきましても、別添の資料を添付させていただきましたので、御参照いただければと思います。

以上で説明を終了させていただきます。

【川村座長】

ありがとうございました。特定地域を受ける上での基準と札幌が既に適合しているかどうか、それから札幌の旅客輸送の現状、それから活性化の取り組みということでお話をいただきました。もう一つ進めた後に質問等を受け付けたいと思います。

続いて議事次第③の「利用者アンケート」について事務局から結果報告をお願いしたいと思います。

【照井事務局長】

それでは資料5をご覧ください。

今回、全国で29地域が特定地域の指定に合致した協議会の中で、利用者アンケートを取りなさいという国交省の指示がございました。本来ですと、100～200程度ということでお聞きしていたんですが、500枚配布をして結果として332件の回答がございました。回収率は66.4%ということでございます。年齢層、性別、居住地域など概ね平均してバラけて皆様にご協力いただいたのかなというふうに思います。

後程、詳しくは資料をご覧くださいと思いますが、ご意見を承った中で、タクシー乗っていて危険だと感じたことはないかとか、それから今後どのようなサービスを望んでいますかとかこういった部分、色々たくさんご意見が来てご

ざいます。反省すべき点につきましては当然のことながら真摯に受け止め改善しなければならぬ、それから新たなサービスとしてヒントになる部分、結構多数寄せられました。特に東京辺りでやっておられます、この協議会の中でも前にもご意見が出ましたが、例えばスイカ・キタカ・サピカだとか、こういったものを活用してタクシーに乗れないのか。小銭を用意しなくてもよいですよ。それからスマホで色々新しいサービスが出てきております。外国語の翻訳機能、それから指さし確認とかそういった部分を含めまして活性化、サービス向上のために非常にヒントとなるお話、回答が多かったと思います。これらについて業界挙げて取り組んでまいりたいと考えております。

アンケートにつきましては、川村先生のご配慮もございまして、北海学園大学の学生さんにもお手伝いをいただいております。川村先生から補足説明があればよろしくお願い致します。

【川村座長】

今回、作業の方を手伝わせていただいたのですが、自分でいじっていると愛着がわいて来て色々コメントしたいことが出てくるのですが、ただそれは今日のメインではございませんので、1つ思ったこととして、例えば設問の5番でタクシーを利用する際に重視する点はどのようなことですかということが、ちょっと字が小さくて見づらいかもしれませんが、ここで安全性を重視することで回答が多くなってございます。なるほどと思った反面、安全に関わって色々ちょっと懸念されるような事態が起きているのではないかと。例えば8番、タクシー乗車中に事故の危険を感じたことはありますか。というところで「ある」という回答が2割くらいいるということでございますとか、あるいは15番ですか、タクシーの法令違反を見たことがあるか、これも回答が多くなっております。もちろん、乗務員の方を徒に責めるつもりはなく、やはり業界の中での様々に産業秩序のようなものが乱れてきているような状況があるのではないかと、少し構造的な問題として対応していかなければならないのではないかと思いました。

自由記述の部分には厳しい意見もございましてけれども、ぜひともこの辺というのは業界の労使の皆さんに受け止めていただいて、ご対応していただきたいと思っております。あと余談ですけれども、私と同じようにタバコの臭いが苦手な方も少なからずいるんだなということも思いましたので、色々これからの業界の発展にご検討いただけるように回答が多々あったのではないかなと思いました。

それでは議事次第の①～③につきましてご説明いただきましたが何か3つにつきまして、ご意見、ご質問ございましたら挙手をお願いしたいのですが。特にございませんか。そうしましたら今日の議題のメインであります、議題の4番目特定地域の指定について希望するかどうかということの議決に入らせていただきます。まず事務局より簡単に札幌交通圏がこの指定候補地になった経緯についてご説明をお願いします。

【照井事務局長】

先程北海道運輸局からこれまでの経過説明を含めてご説明がありましたので、重複の部分については避けたいと思いますが、規制緩和によって過当競争が激化し、需給のバランスが大きく崩れました。労働条件の改善もままならないとして6年前に改正法の前の特措法が全会一致で国会で成立したというのは皆様ご承知のとおりであります。ただ全国153地域あったのが、内閣府の規制改革会議の中で絞り込めというご意見もございまして、全国153のうちから29地域について、それぞれの協議会の中で特定地域の指定を受けるかどうかの協議をなさいたいというご意見を受けまして、国交省の方からそういった部分での関係通達が出されたところであります。

本来なら昨年1月27日に改正特措法が施行されましたから、ゴールデンウィーク明けには運輸審議会の方から答申があったのだらうと思いましたが、それがこの1年間、先程千葉会長の方からも先程お話しがありましたとおり、色々ございまして、1年以上延び延びになってしまったということで、今回、そういった29地域に絞ったところで、それぞれ各地域で協議会を行っているところであります。残念ながら北海道8ブロックがありましたが、札幌交通圏のみということで進んでおります。ただ、事務局としましても全体的に状況が良くなっていないという状況にございますので、札幌交通圏としてはぜひ指定を受けて小樽や函館、旭川、釧路など他の準特定地域の見本となるよう、何とか利用者の方々のサービス向上と労働条件の改善のために協議会を活用していきたいと思っております。そういった部分で何度もお話に出ていますが、適正化・活性化に向けて、サービス向上と安全、安心の更なる追求のために特定地域の指定を受けたいと考えておりますので、皆様のご審議をよろしくお願いしたいと思います。簡単ではございますが、私の方からのご説明とさせていただきます。

【川村座長】

ありがとうございます。時間がかかりかかりましたけれども、政治の方で色々な議論をされての今回のことに至ったということでございます。それでは、これから構成員の方々にご意見やご要望をいただきたいと思いますが、会議の時間の方と、メインは特定地域の指定を受けるかどうかというところにあると思っておりますので、その点との関連でご意見なりご要望をいただければと思います。ご意見のある方は挙手をお願いします。ハイヤー協会の今井会長、お願いします。

【今井委員】

ハイヤー協会の会長をしております今井でございます。

本日は、札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会ということで特定地域の指定を受けるかどうかということの議題と認識してございます。札幌ハイヤー協会に加盟の会社が51社に個人タクシーの組合、隣に個人タクシーの理事

長もおられますけれども、札幌ハイヤー協会を代表いたしまして一言申し上げます。

先程、千葉会長からのご挨拶がありましたが、本日の協議会、先程も言ったように特定地域の指定を受けるかどうかといったことが議題であると認識をいたしております。後程指定に同意するかどうかということについての指定に同意するということでの札幌ハイヤー協会各社の詳細な数字を述べさせていただきますと思いますが、法人51社4,545両ございます。それから個人2組合1,249両ございます。合せて約5,800両ということで札幌交通圏約6,000両ちよつとの中で約98%位がハイヤー協会に所属をしております。このほぼ全ての会社、車両数で約96%の同意をいただいております。

これは、今回の特措法の趣旨を各社の皆様、もちろん個人を含めてでございますけれども、良く理解をされ、先程から色々と話題になっておりますけれども、崩れた需給バランスを適正化し、そして活性化していくことによって、乗務員の待遇を改善し利用の促進に努めていくということを札幌ハイヤー協会加盟のほとんど全ての会社が望んでいるというあらわれであると思っております。

この種の議論は、総論賛成各論反対というようなことがございますけれども、今回の指定に関しては協会の中ではほぼすべての事業者が賛成をしているということでご理解を賜りたいと思います。現在の状況では先程も言ったように需給のバランスが崩れており、また台数の多い会社、少ない会社、個人も含めて色々な会社がございますけれども、現状の中では中々それを解決することができない。景気が中々回復しない中で、ドライバー1人1人の各社、個人差がございましてけれども、売上が中々上がらない、結果として待遇が良くなならない、これを今回は改善するための法律だというふうに思っております。ぜひ実効性の上がる結果につながるようにしてほしいというふうにハイヤー協会会員事業者のみんなが望んでいると認識をいたしております。ドライバーの待遇が改善されなくては、先程から安全のことが言われてましたけれども、どうしてもやっぱり無理をして、安全に欠けるということになるかと思っております。皆様もの記憶に新しいと思っておりますけれども、数年前に起きた高速バスの事故などは、正に需給バランスが崩れて、そして価格競争の結果起きた大きな歪みであろうというふうに思っております。我々まだ同じことを大きく報道されているということはないですけれども、やはり我々公共交通機関であるタクシーにとって一番大事なことは、何と言ってもやはり安全であることだと思っております。ドライバーの待遇を改善しなければ、若い労働力というものが中々入ってきません。我々の現状を言いますと、残念なことに年々増々、高齢化が進んできている状況でございます。ドライバー不足のことにしましては、決してタクシー業界に特殊な問題ではなくて、バスですとかトラックですとか、昨今マスコミ等々で報道されておりますように、運送業界全体の問題と思っておりますが、やはりこのままこういうことを放置していくと増々高齢化が進んで、その高齢化がやっぱり安全ということに大きな心配を与えるということになりかねないというふう

に思っております。そういった構造的な問題を解決するのが、今回の特措法だというふうに理解をいたしております。利用されるお客様により安全、より快適なタクシーサービスを提供するためにも、特措法のもとでしっかりと適正化・活性化を行いまして、今回の特定地域の指定が後程決を採られるんでしようけれども、利用者の皆様そして働く人たちにとって本当に指定されてよかったというふうに業界を挙げて、ハイヤー協会を挙げて努力していきたいと思っておりますので、どうかその辺のところをよくご理解をいただきまして慎重にご審議をいただくようよろしくお願いいたします。以上です。よろしく願います。

【川村座長】

はい、ありがとうございます。他はいかがでしょうか。鈴木委員、お願いします。

【鈴木委員】

私、全自交というタクシー組合の連合会の書記長をしております。また、現実にもタクシードライバーということで今日も営業車でこの会議に参加させていただいているということなのですが、本当にこの適正化を求めていくということの中で私たち労働組合として、なぜ適正化イコール減車なんだということの説明していきたいと思うのですが、今日の資料ではタクシー運転手の年齢構成が出ていないんですが、去年の会議の中でも出ていました。すでに60歳以上のタクシー運転手が54%で、そのうちの65歳以上が19%になっているのが一昨年の数字として挙がっております。60歳から65歳までが前々回の時は31%強でした。それが前回のときが30%台になったということで、60から65歳までが若干減少したんですがその分が65歳以上のところに増えるこんな現象が続いております。本来、私たちの産業は21歳から一番若い方はなれる年齢構成にはなっているのですが、21歳から60歳年齢、39歳の幅のところと60歳以上のところ、60歳以上の分で当然100歳でもできるといえばできるかもしれませんが、現実に合わせてときに、それが70歳、75歳という年齢区分を考えたときに、圧倒的にお年寄りばかりになっている。このことを放置したら、5年後10年後といったときに、タクシー運転手の平均年齢が65、70になり、利用者が「お父さん、お爺ちゃんもう危ないから免許証を返上しなさい。」と家族に言われて免許証を返上してタクシーに乗ってみたら、タクシー運転手の方が遥かに年上だったというこんな状況が想定されます。

そういった部分の中で、私たちというより私も62歳という年齢で、通常会社なら定年以降のそれこそ運転手ということになるかと思っておりますけれども、こういった方が10年、15年、20年後もタクシー運転手をしているということ、こんな産業にしないためには、やっぱり子育て世代、教育費のかかる世代の方がこの業界に入ってきて、生計を維持できる産業にしていかなければ、本当に利用者利便というものが大きく損なわれる。当然60歳で他の産業で定年された

後に厚生年金を満額もらえるまでの間、5年という年齢をこの業界に入ってくる方が多数近年は増えております。当然今まで運転をお仕事にしてきた人、それから事務系の人、色々入ってくるわけですけれども、そういった方が二種免許は持っているけれども、安全技量はどうなんですか。試験を受ければタクシー運転手が安全に仕事をこなせるかというものではないということもまたご理解をしていただきたいと思います。

本当に私たち労働組合として車を減らせば職場が狭くなる、これごく普通の現実。ただ札幌交通圏において、今の稼働率90%を切るというような状況ですから、10%の減車をしても走る車は1台も札幌市内からは減らない。車庫に眠っているその10%の車が減るんだという中で、雇用問題は発生しないというところえ方をしておりますし、また、利用者の方からみました時に、吹雪いた時にタクシーが中々つかまらないんじゃないかとかこういう懸念を抱いている方もいらっしゃるかと思うのですが、元々車庫に眠っている車ですから、そういった部分の中で利用者に不便を与えることはないと思っております。

各社のところで稼働率、要するに100台の車があって、100台の車が動いて、100%の稼働率ということになるんですが、現実のうち会社は100%ですという会社もあると思っております。ただいずれの会社にしてもタクシー運転手の充足率、または離職率というのは非常に高いものがあります。

今、100%の稼働をしているところであっても、一定の期間新規採用を止めることによって雇用問題を発生させずに、そしてきちんと減車ができるとそんなふうに思っています。

私たちは労働条件を改善するために、適正な台数にするべきであるという言い方をします。それは私たちの労働条件イコール、今後利用者にとって、利用者の安全、そしてサービスというものを向上していくためには、絶対、30代、40代の方がタクシー運転手で生計を維持できる環境にしなければならない、その思いで私たちは自分たちの労働条件のためではなくて、今後の世代の方々の労働条件を確保して利用者の利便、安心、安全を向上させていきたいと思っております。

私たち労働組合4団体が出てても、20団体出てても、労働組合としては議決権は1票だということを聞いております。

私は全自交として、同意の立場で発言させていただきました。以上です。

【川村座長】

ありがとうございます。他、いかがでしょうか。山崎委員、お願いします。

【山崎委員】

交通労連の山崎と申します。同じ労働組合といたしまして、先程来、今井会長、また鈴木書記長の仰るとおりのこと、また目指しているところは同じことだと思いますので交通労連としての意見を述べさせていただきたいと思いません。

昨年1月に施行された改正特措法に基づきまして、ようやく今日地域協議会としてタクシーの適正化に向けて、特定地域の協議会が始まりましたが、疲弊してしまったこの業界の活性化のために、また先程来お話が出ておりますけれども平均年齢が60歳を超え、年金受給者が大半を占めるこの業界ではなくて、若い子育て世代が安心して子供を育てる労働条件を確保していくためにも、我々交通労連としてはこの特定地域の指定について同意したいと思います。

また、この地域協議会でタクシーの適正化ばかりを話し合うのではなく、先程来千葉会長、照井事務局長からもお話がありましたけれども、タクシーの活性化という点で、色々なやり方、先程来もスイカだとか、札幌でいいますとサピカ、キタカだとかIC乗車カード、クレジットカード。特にこの札幌は日本の5大都市の1つではありますが、東京辺りと比べましてもやはりタクシーを利用するにおいてはどうしてもクレジットカードの普及すら低いような状態。

こういうものも含めて業界全体で取り組んでいかないと、中々、利用者の理解が得られないのかなと思います。さらには、この地域の公共交通機関として、運転手の接客マナーなど利用者が安心、安全に利用できるように、協会全体でタクシー活性化に取り組んでいかなければ到底利用者の理解は得られないと思います。交通労連といたしまして一言申し上げます。

【川村座長】

ありがとうございます。次、はい。

【松任委員】

自交総連北海道支部連合会書記長の松任でございます。

ようやく、日の目を見るかという状況だと思います。私どもは本当に悪政と闘ってまいりました。本当に闘いの日々の連続でした。1つには私もタクシードライバーとして38年間になりました。規制緩和前までは私も2人の子供を私1人の力で、女房を働かせないで子供2人を最後の学校まで出しました。そういう活気のある商売でした。しかし規制緩和後、運賃の安売り競争、際限のない車両の増加と同時に、国が目指した、また今目指している中身というのは、今需要と供給のバランスの問題もありますが、如何に需要が減ってしまったかというのは車両の伸びとは関係はないんですね。

労働法制の大改悪が続きまして、人が物として扱われる社会になったんです。タクシー事業者の中でも、全部とは言いませんが人を物としか考えていない事業者がかなり多くいると思います。金さえ入ってくればそれでいい、絞って絞って死ねばそれでいい、これが構造改革の正体です。今、公務の現場もものすごい勢いで攻撃されています。公務員が賃金を下げられているんだから、お前らも下げられるのは当たり前だという日本の社会。そして派遣労働という最も極悪非道な人の使い方。タクシーに乗るお金など稼げません。これが思い切り需要量を引き下げています。

そこにタクシーの規制緩和ですから、そうは言っても09年に特措法が改正さ

れたときに、これでようやく後生もタクシーに入ってこれるんだなど。しかしその効果はほとんど無きに等しい。そしてさらに今現在、その09年と比較するとさらに業界が悪化しているという状況です。今、全自交の鈴木さんが仰いましたように、年齢構成でいくと本当に4年、5年前までは、60歳以上に平均年齢が突破している県が6県なんです。昨年度の調査でいきますと、これが大阪、それから神奈川、京都などの大都市を含めて今や20地方に激増しています。これが悪いと言うんじゃないです。先日、私どもに労働相談に来た中には雇止めされたということで来たんですね、70歳です、もう一人は80歳です。私も62歳ですが、今も現役でタクシードライバーをやっています。時折やはりこの歳ですから、血圧の問題もあります、朝トイレから出たときにくらくらすることもあります。しかしほとんどのドライバーは会社に行くんです。健康に起因する重大事故というのが、これは死亡事故も含まれています、規制緩和直後の2003年度にはタクシーでいえば全国で20件、2012年度の調査では46件となると倍以上に健康に起因する重大事故が発生しています。これは統計だけですから、ここに表れていない数字からいくとまだ氷山の一角であるといえます。

やはりこの今回の特定地域の指定、不満はあります、先程153地域が29地域にしか絞られなかった。こういう規制改革の改革派、規制緩和否定派、こういうグループが金さえ儲かればいい、巷がどうなろうが知ったこったないという人たちが集まって決めた問題なんですよ。この件についても、私ども本部を含めて国交省に対して抗議を連日のように行っているところでございます。

なんと言っても、ようやく先程も言いましたように本当に特定地域に指定されて、日の目を見て、私たちの孫の世代になれば、タクシーで飯が食える、タクシーに乗れるというやはりこれが第一歩になるのではないかと思っています。今現在ではとてもじゃないけれども我が子、孫がタクシーに乗るなんて言ったら、親が勘当するという状況ではないでしょうか。

そういうことも踏まえて、私ども労働団体は特定地域の指定には大賛成でございます。そして決してこの規制緩和がもたらしたものは、乗客の利便を向上させたかもしれませんが、同時に乗客を巻き込んだの重大事故も増えています。一般車両と比較するとこれ少し下がったとはいえ、100万kmで計算しますと一般の自家用自動車の人たちが起こす事故率から見ると1.6倍の確率でプロが事故を起こしているんです。この現実にはやはり目を背けて利用者利便ばかりを向上させるということにしがみ付くのであれば、そこで無視されてきたのは、タクシー現場で働く末端で働く、まさに乗客の生命、財産を預かるという重大な使命を帯びているタクシー労働者なんです。このタクシー労働者、最低でもやはり労働条件が確保されない以上は先程も言いましたように、このアンケートを先程さっと見させてもらいました。近距離が乗れるタクシーがほしいなあといい。やはり「人は貧すれば鈍する」と言います。食べて行かれなければ、藁をも掴む気持ちで賃金を求めて走ると思うんです。こういうことをなくす第一歩にするためにも、ぜひ今回の特措法は、私ども労働組合、労働団体としては大賛成でございます。同時に地方、地域、例えば旭川や函館は私どもの単組も

ありますけれども、ここは札幌よりもっと大変なんです。もっと地方は疲弊しています。ところが指定されなかったことについては、別の問題として国を相手に闘っていくしかないと思っています。現実で言いますと一般産業の労働者から見ると、これは2014年度の統計ですけれどもタクシー労働者が222万円も低い。札幌市の親子4人世帯の生活保護世帯の賃金からいくと60万も低い。これでどうして安全、安心を守れと言うのでしょうか。しかし特措法が実施されて以降、スピード感を持って減車に取り組んでいく。仮に今50%の減車をしたって、簡単に言えば乗務員の賃金が倍に増えるだけです。それでもまだ全産業労働者に追いつかないんです。人が人として働けるルール、野球でもサッカーでもどんな競争をしても構いません。しかしルールのないところで野球やサッカーはできますか。そんなもの見たって誰も面白くない、発展もないです。そういう意味で事業の発展、何も労働者だけが好きに食べていける賃金を寄越せと言うんじゃないやありません。事業の発展なくして労働者の生活は成り立ちません。そのことよりもやはり活性化ですか。私どももできる限り事業者の方と協力できる体制を持って減車に取り組みたいです。以上です。

【川村座長】

それでは次、浅野委員をお願いします。

【浅野委員】

MK労働組合の浅野といいます。よろしくお願ひいたします。

今、各諸先輩方が仰っていたように僕は今子育て世代の真ただ中でタクシー業界に入っております。MKが今札幌に来てから6年が経ちまして、僕は6年前からMKにいるんですけれども、その前に先程会長様が仰ったように運輸業界にずっといました。運輸業界にずっと働いておりまして、運輸業界で色々なことがありまして、退職して、就職先を探すという際になぜMKを選んだのかというと、やはり私の子供を育てるためには収入が必要です。何で志望したかということ、まずは収入で選ぶしかないんです、子育てをしていく上では。その辺は理解していただきたいなあ皆さんに思うんです、子育て世代として。なぜMKを選ぶかということ申し訳ないんですが、他社では食べていけない、そういう声が我々の労働組合の組合員の中からそういう声が出ています。

今仰ったように、減車をするのが全て良いのか、私の労働組合の考えとしてはドライバーの待遇というのは、労使で決めて行けばいい話であって、国が全てを頭から押さえつけてこなして行って、それが全て良いのかという疑問を我々労働組合の中にはあるんですすべてが僕もダメだと言っているのではなく、子育て世代がどうやったらこの業界に入って来て安心して働けるかということをお客様で考えていただきたいというのが、僕の今子育ての真ただ中にある私の労働組合としてではなく、私個人として子育てをしていく上で皆様と考えていただきたいなあと思います。絶対に若い人は入って来ないと思います。

皆様方のお子様タクシードライバーが、お嬢さんがいらっしゃったとして、タクシードライバーがお宅のお嬢さんをくださいと言ったときに皆さんどう思います。うちのドライバーの中でも、何人もうちの会社に入ってから親御さんのところに行って娘さんをくださいと言ったときに、僕もそうでしたけれども、タクシードライバーじゃお前うちの娘を食わせられるのかという意見を必ず言われている。そういう業界にしてしまったのは、僕は6年しかいないので申し訳ないんですけれども、今までずっとやってきたことが、そういうふうな社会の中で見られているんじゃないかと僕は思っていますので、どうかその辺を本当に良くして行こうとしているのであれば、もっと根本的な部分から考えていただきたいなあ僕は思っています。以上です。

【川村座長】

ありがとうございます。平山委員お願いします。

【平山委員】

札幌MKの平山でございます。

さっき質問をしそびれまして、運輸局さんデータ説明のところちょっと確認をしたかったのですが、その間に組合の方々のご意見を聞いてちょっと頭が混乱してきたのですけれども、1つは要するに特定地域に入ればこれからバラ色なんだという具合に聞こえたことが1つと、もう1つは今ちょっと改めて運輸局さんに質問したいんですけども、どう考えたらよいかちょっとよくわからないのですけれども、組合さんが言われた中に、今、札幌のタクシー会社の車庫には動かないタクシーがいっぱいありますよと。だから減車しても何らタクシー会社には影響ありませんよ、雇用には影響ありませんよという話なんですよ。お客様にもそもそもが動いてない車を減車するから迷惑をかけませんよ。じゃあ、特定地域に入って減車をしてバラ色なんだというところと整合性ってどうなんだろうという疑問が1つあります。

そこで、先程の運輸局のご説明の中で再度その辺のことを含めて確認をしたいのですけれども、平成13年にタクシーの車両数が4,557台、平成25年に4,867台、300台増えたのですかね。それに対して実働率は平成13年が97.4、平成25年が89.5になっているんです。これは正しく先程組合さんが言われたように、動いてない車が車庫に余り狂っているという状況ではないですか。運輸局さん、データをとるだけじゃなくて、データから何を読み取っているんですかということを知りたいのですけれども、今回は、減車についてはいろんな論議があるでしょう。それは減車することによってプラスの部分は多分あるでしょう。けれども実態は論議とは全然違う方向にあるのに、減車を論議すること自体が如何なものでしょうかという話なんです。全然そこがイコールではないということで、運輸局さんの方に改めてこの数字をどう解釈される、実際に色々な法律を運用されている当事者としてご意見をお聞かせ頂きたいということでお願いいたします。

【川村座長】

今、ご指摘をいただきましたデータというのは具体的にはすみません、資料3の、

【平山委員】

法人タクシーの概況というものです。

【川村座長】

資料4ですね。具体的には運輸局への質問としては、車両数が増えて実働率が低下しているというそのことへの、運輸局にお願いしてもよろしいでしょうかね。

【北海道運輸局 篠崎課長】

北海道運輸局の篠崎と申します。よろしくお願ひ致します。

今のお話ですけれども、松任さんの方から、減車しても10%休んでいるなら利用者にも何も影響ないよと。その休んでいる車を減らせるよというお話があったのお話だと思いますけれども、私どもは特にその様なことを申しているわけではありませんので、減車が全て、減車ありきというお話ではありません。今回の適正化・活性化法というのは、あくまでも適正化と活性化ということですから、適正化についてはサービスの改善であるとか、アンケートにもありました適正化それから減車というものが独り歩きするというか、そういう状況で全て減車という言葉がクローズアップされていますけれども、あくまでも適正化。今後仮に指定になった場合は、減車ばかりでなく営業制限ということも示されていますけれども、そういった方法で検討していく。両輪として活性化を進めていくということになっておりますので、9割の稼働だから休んでいる車10%減車してもよいとそういうのは、こちらでは一切何も関知しているというかそういう話ではありませんので、今後具体的に指定を受けて新たな協議会で議論をしていくにあたって、そういった稼働率を含めて、各社のそれぞれの人の配置、1台の車にあたっての運転手さんが1人1台なのか、2人で分けるのか、稼働率そういったものも含めて議論をしていくということになりますので、現段階ではその様にお答えをさせて頂きたいと思ひます。

【川村座長】

ありがとうございます。減車のところがクローズアップされていますけれども、そもそものには規制緩和の後に各社がお互い車両台数を増やさざるを得ない状況になったと思うのですけれども、それで各社が体力を落として労働条件も悪化してと、これをどう立て直していくかということの議論なのかなと。そこには車両台数にかかる部分もあるでしょうし、先程の利用者アンケートのようなものを受けてですね、業界が労使で議論を進めていくというその出発点に

なる上で、様々なご意見を伺っているところでございますが、平山委員いかがでしょうか。

【平山委員】

もっと言わせていただけるのですか。正直、言っていることがよくわからないのですが、私が言っているのは、要はもちろん減車だけではないのですけども、減車ということが大きな割合を占めているということはなんだかんだ言いながら事実ですよ。車を減らせば取り分が多くなるでしょう、これが今出ている考え方ですよ。ドライバーの収入、取り分が多くなるでしょう。そんな単純なものではないと思っていますけれども、そこは利用者がいるわけですから、この動きがどうなるかによって当然それは変化していくわけで、それは置いておいてもですよ、車庫に余っている車を減らして、市中に出回っている車が減らない状態で、それが減車という効果を生み出すのですかという単純なことを私は聞いているのです。それがデータとして車庫に車が留まっているということ、いみじくも運輸局のデータで証明しているわけです。この状況の中で減車ということをすれば、より良い方向に進むということと矛盾するのと違いますか、何もしないで出回っている車は減らないのではないですかいう話です。その問題をこっちに置いておいて、単純に一律にどの会社も同じように減車しなさい、これで良くなるのですかという疑問ですよ。そのところは、特にやっぱり業界とは関係のない一般の方と言ったら失礼ですけど、先生方のご意見を特にお聞きしたいという思いであります。

【川村座長】

ありがとうございます。業界の労使の発言はあったわけですけども、座長がどこまで質問を当てて良いのかわからないが、なにかご意見いかがでしょうか。はい、今井委員、お願いします。

【今井委員】

今回の特定地域の指定はですね、もちろん適正化、適正化というのは減車だけにとらわれているような気がしますけども、これはやはり崩れた需給バランスを適正化していくということと合わせて、活性化というのが大きな柱だと思っております。

これは特定地域に指定されることによってですね、各事業者が取り組む活性化と、それから例えばハイヤー協会、あるいは個人タクシー等々が取り組む活性化と色々あるでしょうけども、現状で言いますと、稼働率が下がっているのは乗務員が高齢化してなかなか人が集まらない、これは先程も言ったように、タクシー業界だけに限らずバスとかトラックとか同じような業界で同じような現象が起きているわけですけども、この辺を何とか良くしていくためには、やっぱり我々の業界自体が活性化をしていかなければならないと思っておりますので、どうか今回の特定地域の指定がイコール減車なのだというような単純な

ご理解だけは、くれぐれもしていただかないようによろしくお願いをしたいと思えます。

【川村座長】

それでは、松任委員お願いします。

【松任委員】

台数の問題も議論になってきておりますけども、私思うのですが冒頭申し上げております規制緩和というのは人の命を緩和することだと。特に交通運輸の問題ではタクシーに限らず、バス、トラック、ダンプ、これ全部人の命がかかっている事業です。それが事故統計によるとどんどんどんどん上がってきていますし、物流でいきますとトラックが今すごいですね。運転手さんが足りなくて、これ日本の物流はどうなるのだろうと。この原因はやっぱり規制緩和ですね。荷主さんが荷物を買いたたく、さらに買ったたかかれても運ぶしかない。その犠牲が全て運転手さんに、長距離便なんか見えていますと、例えば仙台、東京、北海道から往復してくる運転手さん、労働基準法もありますから大変厳しいけれども、旅館に泊まれない、トラックの中で寝て帰ってくる、こういう経費削減というのはあるわけです。タクシー事業も同じで、やはり収入が得られない中で何としても雇用を維持していかなければならないと、今事業者さんは大変な状況だと思いますね。私たちはまだ労働条件改善だって文句ばかり言っていれば良いかもしれませんけれども、一方で事業者さんはやはり一国一城、受け入れ状態で倒したくないという中で、生き残りをかけた戦略というものはやっぱり各社持っていると思います。その中でやっぱり私たちが言いたいのですが、やはり規制緩和そのものが全く全部土台として悪いというんじゃないやありません。これが良くなるものであれば規制緩和大賛成ですよ。しかし、教訓として規制緩和は大失敗だということはこういう議論しなきゃならないこと自体に表れているというふうに思います。交通政策は国の方針できちっとされていたのなら、こんなことになっていないはずですよ。同一地域、同一運賃、こういう公共性を取り払って良いわけがないのです。交通の現場、私思うんですけれども、一番運輸の中で一番安全なのは、飛行機も危ない状況になってきていますが、事故率は一番低い、しかし一度落ちれば何百人の命が奪われる。タクシーも個々に乗せる乗客数は少ないでしょうけれども、台数からいけばこの事故率からいくと飛行機の事故どころではない騒ぎになってくるわけですよ。もう1つは法治国家です、この国は。市場の原理というのであれば法律を守らない事業者が撤退するべきであって、単に冒頭から言っているように20%、30%の減車なんて言わなくていいんですよ。悪い人はこの事業から去ってくださいよと。労働者を食わして行けないのなら去ってくださいと、これが基本ではないでしょうか。それがいい中でですね、台数だけを議論しても私は机上の空論だと思っています。しかし、今現在、今の現状でとりあえず手を付けられるところはやはり減車しかないですよ需要がないわけですから。需要があれば減車の議論とい

うのは別の問題になってくるというふうに思います。本当にこの事業、この間も運輸局さんと話した経緯もありますが、法律守っていたらタクシー事業やっていられないと平気で言う人がいるのですね、どこの事業者かわかりませんが。同時に、やはり法治国家です。法律守って下さい。そうすれば今のタクシー車両半分なくなりますから、そのことを申し上げておきます。

【川村座長】

ちょっと業界の方々の意見が続きましたので、平山委員からのご依頼がありますので、商工会議所の片岡さんご意見頂いてもよろしいでしょうか。

【片岡委員】

商工会議所の片岡でございます。本日ご参加させていただきにあたりまして、また今日実際に出席させていただきまして、商工会議所は事業者の団体でもありますが、そしてまた本日は利用者という立場で参加をさせて頂いています。会社を経営する上での色々な難しい課題もそうですし、また一社員として日中、そして夜、ご利用させていただき機会もございます。

本日このような議論がなされているということは、私の理解するところによりますと、事業者の方々、または労働組合の方々労使含めて業界のことを良くしよう、良くしていこうとするというそういう努力の結果ですね、話にもありましたようになかなか状況が改善しない。また運輸制度に則って適正化、そして活性化を図っていくべきではないかというご意見が大半を占めているかなというふうに理解をしております。やり方としては色々な適正化、活性化の方法があるとは思いますが、まずこういう現状を打破するためには、こういう制度に則って、改革に着手をするべきでないのかなというのが意見であります。中々うまく言えないですけども、人数が乗客、何百人と1人か2人ということに係らず、人の命は重たいということには変わりございませんので、やはりドライバーの方々がしっかりとした健康状態でまたは精神状態で、お客様を愉快にといえますか、気持ちよく目的地まで運んで頂くということが出来る環境、そして、その方々も一生活市民として暮らしていける環境ということも非常に大切だと思いますので、その手法をこれから事業者または業界の方々に議論をされていくというようにいちスタートという認識をしてございますので、通常の小売サービス業のようにお店をこういうサービスやっているから、こういう値段で売っているからそっちに行こうというような利用者が事前にチラシを見てですね、選択をできる業態でないということもございまして、また、人の命を預かるという公共的な部分もありますし、公共性と市場原理が半々のような感じの非常にハンドリングが難しい業界なのかなと思っております。通常、手を挙げて停める部分におきましては、利用する会社を実際に選べない実情もございまして、時間にも追われていますし、スルーしてまた次を探して乗ればよいのかもしれませんが、中々日中の勤務時間はそうはいかない。ただし今は色々なサービス、通信手段も以前と比べて進んできていますので、色々なサービスの

あり方、そういったものはどんだん切磋琢磨して頂きたいなあというふうには思いますが、公共と一般の競争のバランスをうまく保ちながらもう一度業界が活性化、そして適正化になるような手段についてはまた色々と議論を深めて必要があるのかなと思います。ちょっと取り留めのない感じで申し訳ございません。

【川村座長】

ありがとうございます。消費者協会の桑原さんお願いしてよろしいですか。

【桑原委員】

札幌消費者協会の桑原でございます。私どもは利用者側でございますが、今回のアンケートにも色々と協会でも協力をさせていただきまして、色々な意見が出ていたようでございます。1 つにこの今回の緩和から発生しました色々な歪みでございますが、これはタクシー業界だけではないということは皆さんご存知だと思います。私ども暮らす側としましてもですね、このような景気の中での暮らしでございます。

そして、昨年度からの消費税の値上げ、また暮らしの中での北電の2年連続の値上げということで、暮らしには大変打撃を受けている中での生活を維持していくわけでございますが、タクシー業界でも今回のお話の前でも色々と労働条件のことがこういう場を借りてお話を聞く機会がございますのですが、やはり先程労働組合の方が仰っておりましたように、待遇については労使で話し合うべきということということが前提かと思えます。そして、改善ということになりますと、やはり足元からですね、しっかりと改善をしていかなければならないと思えます。私どもが今回適正な車両、そして活性化に向けて向上させるための指定ということを担当しているということではございますが、このようになりますとやはり料金がですね、どのようになっていくのかなと。もっと利用しやすい料金になるのか、それとも、上乘せされたような料金になるのか、そのところが懸念されております。やはりこれはですね、私ども利用者側の視点も取り入れたことを改善の中に適正化、活性化の中に取り入れていただきたいとそんなふうに思っております。

【川村座長】

貴重な意見ありがとうございます。様々な課題が業界の労使に提示されたのかなと思います。

そろそろ議決に入っていきたいのですがよろしいでしょうか。そうしましたら、ちょっと細かい資料2です。これから特定地域の指定を要望するかどうかということの議決を採っていこうと思うのですが、少し細かく聞いていかなければならないものですから、こちらの資料2ですね、ご覧いただきながらこれを基に協議会としての判断をすることとなって行きます。まず、タクシー事業者等から議決を採らとらせていただこうと思うのですが、議決権は、全体で1

票で、営業所車両数の過半数が必要となります。札幌ハイヤー協会の今井会長、法人、個人合わせての意向結果をご説明いただけるということでお願い致します。

【今井委員】

それでは札幌ハイヤー協会法人加盟社数 51 社、並びに個人タクシー2 団体ございますけれども、詳細な数字のご報告を申し上げます。

法人加盟会社 51 社でございます。車両数が 4,545 両でございます。指定に同意するという会社が、50 社、4,518 両、不同意はございません。賛否を保留させていただきたいというのが 1 社、27 両でございます。

それから個人タクシー2 団体ございますけれども合わせて 1249 両でございます。そのうち指定に同意というのは 1,057 両、不同意が 40 両、それから賛否を保留したいというのが 152 両ということでございます。

従って、札幌ハイヤー協会加盟全体でみますと、総数が 5,794 両のうち同意が 5,575 両、不同意が 40 両、保留というのが 179 両ということになりましたので、ハイヤー協会としては同意するという立場であります。

【川村座長】

ありがとうございます。事業者という立場で、札幌北交ハイヤーの日下さんとMKの平山さんは同意をされますでしょうか。

【日下委員】

札幌北交です。立場的には同意です。

【平山委員】

同意しません。

【川村座長】

はい、ありがとうございます。今の全体を申しますと、札幌交通圏全体の車両数は、法人、個人合わせて 6,079 両で、同意 5,760 両、不同意 140 両、保留 179 両となりました。営業車両数の過半数以上が同意の要件となっておりますので、タクシー事業者等の票は同意ということで 1 票となります。

次に、関係自治体ということで、北海道石狩振興局、札幌市、江別市、石狩市、北広島市、同意をされますかということで挙手をいただいてよろしいでしょうか。す。ありがとうございます。5 票ということです。

それから労働組合ということで、4 団体おみえですが、同意の場合には挙手をいただくというかたちでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。そうしましたら賛成が 3 で不同意 1 ということで、一応過半数が同意ということになりますので、労働組合等ということで 1 票として同意として取り扱わせていただきます。それから地域住民の代表ということで、消費者協会、札幌商

工会議所、こちらも同意の場合に挙手をいただけますでしょうか。はい、ありがとうございます。賛成2票ということで、我々も入っているのですが、千葉会長いかがでしょうか。

【千葉会長】

同意を致します。

【川村座長】

私も同意を致します。

只今の結果を総合致しますと、同意11票、不同意0票ということで、設置要綱第5条10項4号のいくつかの要件、まず1つ目が会長が同意していること、それから2つ目に地域内の営業所の車両数の過半数以上が同意していること、それからその他の構成員の過半数が同意していることとなっておりますので、これらの要件を満たしたということで、札幌交通圏タクシー準特定地域協議会では、協議の結果「特定地域の指定を希望する」となりました。

従いまして、「特定地域の指定を希望する」ということで国土交通大臣に報告したいと思えます。

以上をもちまして、本日用意しました議題は全て終了致しました。非常に不慣れで皆様にご迷惑をおかけしたと思えますが、ご容赦いただければと思えます。この後は事務局に進行をお返ししますのでよろしくお願ひします。ありがとうございました。

【照井事務局長】

川村座長にはスムーズな進行ありがとうございました。委員の皆様貴重なご意見ありがとうございました。

本日の結果を国交省に報告いたしまして、運輸審議会への諮問ということを受けましておそらく答申が出るのが二ヶ月くらいかかるだろうというふうに思っています。7月から8月くらいには最終的な決定が出ようかというふうに思っています。その間、ハイタク事業者としてはですね、何回も出ておりますが適正化、活性化に向けての検討を進めてまいりたい。状況を見まして、適宜協議会を開催したいと思えますけれども、改めてご案内申し上げますのでよろしくお願ひ申し上げます。

本日の内容につきましては、北海道ハイヤー協会のHPにも議事録として詳細を公表させていただきます。

以上をもちまして、本日の協議会は閉会とさせていただきます。ご協力本当にありがとうございました。