

## 第4回 北九州・筑豊・福岡交通圏・久留米市・大牟田市 タクシー特定地域協議会 議事録（概要）

日時：平成22年12月3日（金）

13：30～15：30

場所：福岡市内「八仙閣」

### 開会《事務局》

- ・ 只今から第4回「北九州・筑豊・福岡交通圏、久留米市・大牟田市のタクシー特定地域協議会」を開催させて頂きたいと思えます。

本日は委員の皆様方そして、関係者の皆様方にはご多忙の中ご出席賜りまして、誠にありがとうございます。私は福岡県タクシー協会の奥野と申します。会長より議事に入る前に、私の方で会議を進めて参ります。よろしくお願い致します。

- ・ なお、本協議会には報道関係者の方がご出席されております。委員の皆様のお許しを頂きまして、公開とさせて頂きたいと存じますが、いかがでしょうか？

【異議なし】ありがとうございます。

- ・ ご異議がないようですので、そのように取り扱わせて頂きたいと思えます。
- ・ まず初めに本日の協議会の開催趣旨について、簡単にご説明申し上げます。
- ・ ご案内のように昨年の11月6日に、第1回5地区合同協議会を開催したところでありまして、この中で特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法、所謂、タク特法とも申しますけれど、これに基づきまして指定地域つまり供給過剰状態にありまして、事故が多くまた苦情などが多いそして、経営が悪化している地域を特定地域として指定されたところでございます。
- ・ 福岡県においては、北九州交通圏を初め筑豊交通圏、福岡交通圏、久留米市、大牟田市の5地区が特定地域に指定され、これを受けまして各地域協議会を開催・設置されることが承認されました。ちなみに九州地区においては21地域が指定されております。全国では156地域が指定されていると言う事でございます。
- ・ この協議会のご案内のように、これまで地域ごとに第2回・第3回の会議を開催したところでございまして、そして第3回の各特定地域の特定地域協議会におきましてご承認頂きまして、特定事業と言うものに現在取り組んでいるところでございます。
- ・ 従いまして、本日はその取り組み状況報告と申しますか、中間報告をさせて頂きまして、各委員の皆様のご意見等を賜り、併せて特定事業に取り組む過程の中で各事業者からご承認受けた特定事業以外にも実施したいという意見がございました。
- ・ このことを踏まえまして、特定事業の追加事業として本協議会に提案し、仮にご承認頂きました場合、この事業を初めとして、多くの特定事業に取り組んでまいりたいと言う風に考えてありまして、本日開催することと致してございます。よろしくお願いを申し上げます。

- ・ それでは会議に入る前に、配布資料の確認をさせていただきたいと思います。
- ・ まず1番上にございますように配席図でございます。続いて議事次第、それから委員会出席名簿を添付してございます。
- ・ 次に、資料と致しまして資料1「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」そして、そのページの中に入っておりますが「各特定地域のタクシー事業の概要」それから「人身事故発生件数の推移」以上の事項について添付してございます。
- ・ 資料2といたしまして、各特定地域の特定事業及び事業再構築と申しますけれど、それを含めまして認定状況、所謂、各事業者が申請をした時に、行政のほうからこの事業を認定しますよ、というものがございましたので、その認定状況を一覧表としてつけてございます。そして福岡交通圏の進捗状況というのも添付してございます。
- ・ 次に資料3として、特定事業計画の今後の取り組みと申しますか、今日は中間報告でございますので、今後どのように取り組んで参りたいか、ということで、各協会、それから各事業者の方からの取り組みをこういう形でやりたいというものを添付してございます。
- ・ それから参考資料として各特定地域協議会設置要綱委員名簿、それから特定事業計画、これはご承知のように昨年11月6日に合同会議を開催したところ、この要綱、委員名簿、それからこう言う特定事業を進めたいと言うのは昨年の3月に各特定地域協議会の方で承認をされたと、各委員の皆さんからの承認を受けた事業と言うものを参考資料として付けております。
- ・ それから、別途パンフレットが配付されていると思います。これは福岡市交通圏と申しますか、福岡市タクシー協会のほうで取り組んでいる、所謂、指差し行き先マップと言うのをご参考までに添付してありますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上を用意してあります、ご確認を頂きたいと存じます。資料の不足はありませんでしょうか？

【なし】

- ・ それでは、只今から5地区合同によります「第4回タクシー特定地域協議会」を開催いたします。最初に本協議会会長であります福岡運輸支局の常岡支局長よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願ひします。

《会長（支局長）》

- ・ ご紹介頂きました、福岡運輸支局長の常岡でございます。本日は委員の方々大変ご多忙の中、第4回タクシー特定合同協議会にご出席頂きまして大変ありがとうございます。私はいきなりここに立っている訳でございますが、4月に宮崎から福岡支局長として転任して参りまして、前任の湯元よりこの協議会の引継ぎを受けておりまして、本日、初めてお目にかかる委員の方もいらっしゃると思ひますけれども、どうぞよろしくお願ひいたします。

- ・ 第1回の協議会において、協議会の会長は福岡運輸支局長が勤めるという風に選任をされているようでございますので、引き続き私の方で当協議会の会長を勤めさせていただきます。どうぞよろしくお願い致します。
- ・ さて、本協議会でございますけれども、今回第4回目、今回は第1回目につきましては、事務局よりこの後、その経過とともに説明がなされる、また先ほど事務局より若干の説明がありましたので詳しくは触れませんが、今回の協議会は前回までの協議会と若干異なっておりまして、地域計画の中間的な検証を行い、いわば、これからの皆様方の事業のフォローアップの為に協議会として開催するものでございます。
- ・ 特定地域協議会は地域計画が承認されたから、それで終了というものではなく、その地域計画に沿った事業が的確に、かつ速やかに実施され利用者利便になっているかということを検証を行う為、特定地域に指定されている間は定期的を開催することが定められているものでございます。
- ・ そして、このフォローアップの協議会の役割と言うものを担う協議会では、特に供給過剰となっているタクシー車両の見直しを図り、交通事故、駐停車違反及び交通渋滞をなくして、併せて運転者の労働条件の改善を図るとともに、利用者に安全・安心・快適なタクシーの輸送サービスを提供するとして、タクシー特別措置法の目的を達成する為にタクシー事業者さんはもとより、関係行政機関、自治体、あるいは関係団体の協力支援のもと、この取り組みを進めていくということになっております。
- ・ タクシーはご承知のように、鉄道・バスと共に公共交通機関として利用者輸送に貢献しているところでございます。特にタクシーの特性と致しまして、鉄道・バスの利用が困難な高齢者や体のご不自由な方々の輸送や、終電・終バス等が終わった後の市民の輸送を担うまさに24時間、対応可能な唯一の輸送機関でございます。
- ・ しかしながら、現在のタクシー事業を取り巻く環境というのは、大変厳しいというのはご承知の通りでございます。モータリゼーションの増加や昨年秋のリーマンショックを機とした世界的金融危機、不況を端とした現状にありまして、非常に利用者が減少してきている。
- ・ その為には事業の継続あるいは、更なる発展の為には適正な車両配置、所謂、供給過剰状態の解消や労働状態の改善、利用者サービスの向上などの取組が避けて通れないところでございます。
- ・ そのような意味から、本協議会による地域計画の特定事業並びに再構築事業の実施状況の検証を行いまして、その進捗状況を確認する事は大変重要なことであり、

私と皆様と共に設計をしたタクシー活性化の未来図が絵に描いた餅にならないように、しっかりとこの協議会において見ていく必要があるのではないかなと思うふうに思います。

- ・ この後、事務局から各特定地域における、あくまでも中間的進捗状況が報告されることになっております。その後、ご審議をいただく訳でございますが、その審議の中において、一つご提案をさせて頂きたいのは3つの観点から今回のこの報告等を見て頂けたらと思います。
- ・ まず一つは、各特定地域における供給過剰状態がどれくらい解消されていっているのか。確かにまだ6ヶ月と言う期間でございます。この特定地域期間の指定は3年と言う風になっている訳でございますけれども、そのうちの6ヶ月は過ぎたと、この時点で各地域協議会において色々な取組がなされている中の事業再構築と言われる部分、減車と言う部分がどれだけ供給過剰を解消させていっているのか、という観点、それから2つ目にその結果、利用者利便が向上しているのか、また逆に車が少なくなった事によって利用者利便が阻害されているのかと、そのような観点からも見て頂きたい。
- ・ 3つ目は、1番この特措法の大きな柱の1つであります、タクシー乗務員の方の労働条件の改善が進んでいるのかどうか、労働条件の改善ということは、基本的にタクシーと言うのは運転手さんが人の命を預かって運転する訳でございます、その条件が劣悪であれば当然、事故というものが考えられる、そういう事からやはりきちんとした労働条件を確保すべきだということも、この協議会の趣旨になっております。それと共に利用者に対するきちんとしたサービスも行って頂きたいということで、こう言う事が書いてある訳でございます。この3つの柱を報告の中で皆様方として考えて頂いた上でご審議頂ければなと思います。
- ・ 今後、協議会としてこれから5回、6回と協議会を開いていくことになることになると思いますけれども、このような観点からご議論頂ければなと思います。
- ・ 本日は大変短時間ではございますが、意義ある審議をして頂きますよう私のほうから心からお願い致しまして、私の挨拶とさせて頂きます。どうぞ本日はよろしくお願いいいたします。

#### 《事務局》

- ・ ありがとうございます。
- ・ 続きまして本日の委員の方々のご紹介でございますけれども、先ほど議事次第の次に添付してございますが、今回、委員に変更があった方々につきまして、ご紹介をさせていただきます。只今、ご挨拶戴きました福岡運輸支局長の湯元様に代わりまして常岡支局長様でございます。それから福岡県県土整備部企画交通課長の長谷川様に代わりまして木原様が出席されております。福岡市住宅都市局都市計画部長の

副島様に代わりまして緒方様でございます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。なお、その他の委員の方々につきましては、別紙の委員名簿によりましてご紹介に変えさせて頂きたいと存じます。それでは、この後の議事進行につきましては、会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

#### 《会長（支局長）》

- ・ それでは議事に入らせて頂きます。議事につきましてはお手元の議事次第に基づいて進めさせていただきます。まず、協議会の設定と目的について。地域計画に基づく特定事業の申請状況について。この2つについて一括して事務局の方から報告を頂きたいと思っております。

#### 《運輸支局 事務局》

- ・ みなさんこんにちは。福岡運輸支局輸送部門の小原と申します。お手元の資料1に基づきましてご説明させていただきます。失礼ですが座ったままでご説明いたします。
- ・ まず資料1ページ目でございます。今回、委員の方で交代されている方もおられますので、昨年10月に施行されました特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化に関する特別措置法の概要につきまして簡単に触れさせていただきます。
- ・ タクシーは地域公共交通として重要な役割を担っておるところですが、公共交通としての機能が十分に発揮することが困難な状況にあるということから、昨年6月にこの特措法が成立しまして、10月に施行されております。特措法の骨子につきましては、資料の下のほうにございますけれども、大きく4つのことが書かれております。
- ・ まず一つ目ですが、供給過剰によりましてタクシーが公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を、特定地域として指定することとなっております。県内におきましては、北九州交通圏、筑豊交通圏、福岡交通圏、久留米市、大牟田市の5地域が指定されております。
- ・ 二つ目は、指定された特定地域におきましては、協議会を組織してタクシー事業の適正化・活性化を推進する為の地域計画を作成することとなっております。県内におきましては、昨年の11月以降3回の協議会を開催致しまして、3回目の協議会において、各特定地域における地域計画が承認を受けております。
- ・ 三つ目ですが、この地域計画に沿った内容で、タクシー事業者の方は特定事業計画を作成して頂きまして、運輸局の認定を受けて頂くようになっております。後ほど特定地域ごとのご説明を致しますが、県内全体では、約97%の事業者さんが認定を受けているという状況でございます。
- ・ 四つ目ですが、まず特定地域において増車を行う場合、届出制から認可性に変更されております。これによりまして、実質的に増車はストップと言う事になっております。

- ・ 次に資料の2ページから3ページをご覧頂きたいと思います。
- ・ この資料につきましては特定地域における事業者数と車両数を載せております。平成14年に2月にタクシーについては免許制から許可制に規制緩和と言う事になりましたけれども、この規制緩和前と、現在の対比と言う形になっております。
- ・ 続きまして資料の4ページから8ページですが、これは各特定地域における車両数とか運転者の数とか、輸送人員、営業収入こういったあたりの推移をグラフ化したものでございます。第一回の協議会でお示したものと同一資料でございますが、今回の資料は21年度の実績を追加したものでございます。特徴的な傾向としましては平成20年度と比較すると、いずれも減少しているというところでございます。
- ・ 次に、資料の9ページと10ページの左側の部分になりますが、これは年間推計賃金と時間当たりの賃金単価の推移をグラフ化したものでございます。タクシー運転手さんの賃金については、全産業と比較しても低水準となっております。
- ・ 次に10ページの右側ですが、これはタクシー運転手さんの平均年齢についてグラフ化したものでございます。全産業と比較しましても運転手さんの高齢化が進んでいるという状況でございます。
- ・ 最後のページになりますが、これは事故の発生状況についてとなります。人身事故につきましては前年度に比べ増加しているという状況でございます。以上簡単ではございますが、私からの説明はこれで終わらせて頂きます。

《会長（支局長）》

続きまして、引き続きよろしく申し上げます。

《北九州タクシー協会 事務局》

\* 説明内容・・・別途添付（1）

《筑豊地区タクシー協会 事務局》

\* 説明内容・・・別途添付（2）

《福岡市タクシー協会 事務局》

\* 説明内容・・・別途添付（3）

《筑後地区タクシー協会 事務局》

\* 説明内容・・・別途添付（4）

《会長（支局長）》

- ・ どうもありがとうございました。
- ・ ちょっと申し訳ないですが事務局、（資料2の）6ページから7ページの説明はどちらがするのですか？今、聞いた中では、若干数字が合わない部分があるようですが、もう一度、事務局の方でまとめて説明していただけますか？一番大事なところですから。説明受けている数字と、この数字と合わないところが結構あるので、もう一度説明して下さい。

《運輸支局 事務局》

- ・ 今、各協会事務局から数字の報告があっている部分と、この資料と若干数字が異なっているところがありましたけれども、この6ページ、7ページの資料については、私ども運輸局の方で作成しているものですので、各協会さんは各協会さんなりのお手持ちの数字と言う事でご報告がっておりますから、そのこのところで若干捉え方が違っております。
- ・ 改めてこの表の見方について若干補足と言う事で説明させていただきます。
- ・ まず、これは基準車両数と言う事で、これは各特定地域毎に基準日というものがございまして。その基準日現在の車両数というのが基準車両数です。
- ・ その下の 特定地域指定日現在車両数、これは昨年の9月末現在の数字と言う事で捉えていただければと思います。
- ・ つきましては、これは9月末から今回の特定事業の受付を開始するまでの間に減車をされた数ということでございまして。
- ・ はそれぞれ各地域の特定事業の受付を開始した日付ありますけれども、それ以降に特定事業の事業再構築として取り組む台数と言うのが ですね、これが今回の事業再構築で減車もしくは休車をやっていこうと言う台数になります。
- ・ ついては、この事業再構築で取り組んでいったならばこの台数になりますよと言う見方になります。
- ・ のところですが、事業再構築の減休車に取り組む計画の中で、すでに実施が終わっている車両数と言うことでございまして。
- ・ ここで補足ですが、資料では各交通圏ごとに申しあげていきますが、福岡交通圏が36両となっておりますけれども、速報値になりますが今現在で129両既に実施が終わっております。北九州交通圏これが1両となっておりますが、現在56両、筑豊交通圏は資料では0両ですが、現在6両、大牟田市は0のままです。久留米市については0となっておりますが、現在9両の減車がすでに完了しているところでございまして。以上、簡単ですが資料の説明とします。

《会長（支局長）》

- ・ ありがとうございます。
- ・ 今、各地域協議会また事務局からご説明がございました。皆さんも多岐に亘ったので分かりづらいところがあったかと思うんですが、私の方からいくつか質問をさせて頂いた後、皆さんから質問だけを受付したいと思います。
- ・ それと少し確認をさせていただきます。事務局、さっき97%が特定事業計画は完了しているとおっしゃいました。それと同時に事業再構築を実施されている事業者は何%くらいいらっしゃるんですか？それが一つと、今6ページの説明を受けましたが、皆さん方ちょっと分かりづらいのかなと思います。要するに今現在、実質的に供給量の削減が行われていると言うのは、すでに実施済みと言う車両数と言う事になりますね。後は、計画されている車両数はまだ供給力として残っていると言う解釈でよろしいんですよね。その二つを確認させていただきたい。
- ・ 事務局の方、時間がせまっておりますので、それは後でご報告頂くということで、皆さん他にご質問・意見については、この後、審議の中でしていきたいと思いますので、今、各地域協議会が報告をされた内容によって、よく分からない部分がありましたら、どうぞ委員の方、ご質問いただければと思いますが。

【特に意見なし】

- ・ 今の説明で大体よろしいでしょうか？  
【はいとの発言有り】
- ・ それでは質問等がございませんので、引き続き審議に入りますけれども、皆さんのご意見をお伺いする前に、先ほど挨拶の中で3点の論点でご審議頂ければ、ということで申しあげさせていただきました。
- ・ そのようなことから今の報告で明らかになっているのは、一つは特定事業計画については各協会積極的にお取組になられて97%と言う事になっているようでございますけれども、ただ、一番肝心の供給過剰対策これについては、まだ6ヶ月ということもあるのかもしれませんが、少し歩みが遅いのではないかなという気がしているところでございます。
- ・ 特に先ほど確認しました計画は出ているけれども、現実的に減車がなされていないと言う事については、おそらく今日の中間的、6ヶ月と言う事を差し引いても、ほとんどそこら辺の部分については、解消にはなっていないのではないかなという気がしているところでございます。そう言うことであれば、第3回目の協議会が終わった時点とあまり今現状は変わっていないのかなというような認識をもっているところでございます。
- ・ それでは、そのように認識しておりますけれども、これを進めていく上では、各地域協議会の事務局さんも大変ご苦労されているだろうし、色んな問題あるいは課題を抱えているのではないかなと思っているところでございます。



- ・ そこで、特定事業、事業再構築に主体的に取り組んでいらっしゃる事業者を代表しまして、それぞれの協会長さんにそのところのお話しをして頂ければなと、また今後の展望等の話もお話しして頂ければなと思います。
- ・ まず、初めに福岡県タクシー協会そして北九州タクシー協会の会長でございます、田中様からお願いしたいと思います。

#### 《田中会長》

- ・ 田中でございます。この地域協議会の中で話し合われた事業計画と言うのは特措法の期間中に終わらせると言う事で、協会側としては、概ね3年の中でやっていくというので最初取り組んで参りました。
- ・ そして減車というか車の削減率を1回で全部終わらせると言う事ではなくて、少しずつそれぞれの事業者が期日を設けてその期日の中で減車・休車をしていくという事で進めているというのが今の現状でございます。
- ・ その中で、例えば10月末までにやると言っていたのにやっていない、というような事業者というのはいないと思います。例えば来年の3月までに何%するというような形で、それぞれの削減率を出されている事業者が大半だと思います。
- ・ ただ、今こう言う現状見ますと、売上也なかなか上がらないとなるとスピードアップしていかないといけないのかなと。それと、適正台数に基づいて色々な事業再構築を出しているの、これになるべく近づけるように努力していかなくてはならない、というのが現状でございます。
- ・ また、売上に関しては全体的なことだと思うんですが、今年の夏はものすごく暑くて、タクシーの売上が一時的に上がったんじゃないのかなと。これが今、表にありましたけれども、適正車両数が出る前にも福岡地区とか北九州地区とかは減車が進んでいた訳で、これに伴って例えば5%上がったとか6%上がったとかではないのかなと。
- ・ 要は、実際天候などの様子も見てみて10月、11月にそれでも上がっているというのであれば、それは減車休車の効果が上がったのではないかなと言えると思うんですが、この6、7、8、9月の異常な暑さの中でも、タクシーの稼働率、売上が上がったと言う事を加味すると、なかなかそこまで見ていけないんじゃないのかなと言うのが、協会として今見ているところでございます。
- ・ ただ、どの地区にも共通して言えるんですが、特に北九州は、運転代行の問題だとか、NPOによるタクシーの類似行為のようなものですね、法律違反をしているような業者が結構出て来ています。

- ・ 例えばNPOなんかでは、75歳以上であれば足が悪いというだけで、タクシーの代わりにしていたりですね、そういう実態もその地方で出ていますし、運転代行なんかは法律的には営業エリアがないもので、例えば隣の県の大分との県境、福岡の方にそういう業者が入ってきて、福岡の運転代行の事業者と隣の県の運転代行の事業者がこっちに入ってきてタクシーを食っている、というような状況も出てきています。
- ・ またタクシーは供給過剰やちょっと行き過ぎてしまった規制緩和と言うのを元に戻すということで、社会的規制が非常に厳しくなっています。ただ、それと同じような状況で、要は輸送サービスを提供している運転代行事業者とかNPOに関しては、こういう規則がほぼないに等しいと言う事の中で、タクシーが減ってもそういう事業者が出てきてタクシーを食っていくのではないかな、と言う心配がやはり北九州でも、福岡でも、筑豊でも、筑後でもあると思います。
- ・ そう言う事に対しての心配が事業者としてありますので、一気に減らしてそこに入ったらと、二度と戻ってこないのではないかと、言うような心配もありますので、協会側としては適正台数に限りなく近づけるように努力はして行くと、ただし、スピードアップをするものの、先ほど速報値で言われた数字ということってというのは、計画をしたけれどもその期日までにやっていないと言う数字ではなくて、計画通りにやっているけれども、それが未だこの状況であると言う事を認識して頂きたいと思います。
- ・ ただ、スピードアップをして、11月までに何台か増えると思いますし、また年末まで、それから1月までにも事業者、特に北九州はそういう形で台数を削減していこう、と言うことを考えています。北九州の現状はこうですけども、業界全体としてはここに書いてある以外にも、自主減車ですね、この自主減車というのは法律に基づく減車というのは二度と帰ってこない減車でございますが、ある一定の基準を作り、要は例えば全体で10%自主的に1年間止めてみようかと言うような実証実験もした中で、特措法の期限の中に入る範囲の中で、色々な形でやっていきたいと思っております。

《支局長》

ありがとうございました。

それでは続きまして筑豊の野上会長よろしくお願いたします。

《野上会長》

- ・ 筑豊タクシー協会の野上でございます。私の方からは最初支局長さんからお話がありましたように、今回の特定地域の事業計画の最大の効果を言われました一点のそのことによって供給過剰が解消されているかと言う事ですね。

- ・ それから利用者が増えておるか、それから労働条件の改善がなされておるかと言う事が、一番ポイントとしてあげられたことを、まとめて報告させて頂きたいと思うんですけど、供給過剰の解消をしているか、と言う部分につきましては、一応、事業計画によって計画通り512台の車両の12.3%ということで、計画通り全事業者の協力を得まして、455台と言う事で計画通り減車は進んでいる訳でございます。
- ・ けれども、実はこの数字には表れてないのですが、実は交通圏の中の飯塚市が市町村合併によりまして、従来は特定地域に入っていない事業者の約4社20台が今回の特定地域に加味されたということで、その内の何台かご協力は頂いております。
- ・ けれども、そういうものが増えたと言う事ですね、それと同時にご承知のように地方都市と言うのは夜の仕事と言うのは一市に集中する関係もございまして、夜は逆に車が増えてきているというような状況でございますので、このことについては特に計画の中で、労働組合の方からも指摘がありましたし、我々事業者も話し合いをしながら、事業区域が今まで違ったのが全部入れば、それなりの需要供給の問題がかなり厳しくなる、と言う事で事前に参入台数の話し合いをしておりますけれども、なかなか事業者同士の話し合いはしたものの、乗務員はやはり仕事のあるところに来ると言う事でなかなか管理とか規制ができないと、もともと権利がある訳ですから、そういう面は課題として残っているようでございます。
- ・ そこらへんを事業者同士で話し合えば減車した供給過剰の計画が、効果が表れるのではないかなと。ですからまだ推移をみながら、今回は先ほど県の田中会長がおっしゃったように、第1回目で一応、地域では12.3%なんですけれども、私どもの数字的には約20%の減車率をしないと正常な状況にはならないという数値が当初あった訳ですから、状況見ながら最終的にはそう言う問題も今後あるのではないかな、と少し課題があるというのが一点でございます。
- ・ それから、利用者の状況につきましては、先ほど田中会長からご説明頂きましたように代行運転がどうしても飲酒運転の撲滅、と言うことで、当初5社くらいあったのが倍の10社以上運転代行が増えたという実情がございまして。
- ・ なかなか実態が把握できないと、乗務員の皆様の報告では白タク行為がなされていると言う状況の中にあるようでございますし、地方都市におきましては巡回福祉バスが運行し始めまして、その関係で事業者のほうも行政の理解を得てその部分的には運行に参加をさせていただいておりますけれども、その影響がかなりあるようでして色々な問題がはらんでおる、と言う事で、(減休車の)効果の程は利用者が上昇しておると言うような経過はないようでございます。
- ・ 現在も前年対比を割り込んでおると言うような状況でございまして、下げ止まりと言うのが、だいたい上昇の前の状況にならないといけないんですが、そういう状況は程遠いなというのが実態でございます。

- ・ それから労働条件の改善は事務局（筑豊）が説明しましたように、タクシー乗務員の労働条件の改善につきましては一番働く乗務員の皆さんにとりましては、16番、17番の労働時間の短縮だとか乗務員制度の見直し、賃金制度の改善というのが一番記載をされておるといふ風に思っておりますけれども、そのことに付しましてはご承知のように今回の需要供給、要するに減車の問題とか事業計画による活性化の問題、ということで、効果が出ればそういう風に話しが出てくると思います。
- ・ けれども、残念ながら運賃改定もご承知のように出来るような状況ではございませんので、事業者も創意工夫しながらそういう風な余地が出れば今後そういうものに取り組んでいくべきでないかなと。
- ・ 乗務員も非常に高齢化が進んでおりまして、おそらく地方では59歳ギリギリくらいではないかなと、65か70の運転手さんも現役で働いておられると言うような状況で、非常に乗務員離れ、というのがやはり賃金の関係で急務の課題として残っておりますので、これは避けて通れない賃金の問題というのはあるのではないかなと。
- ・ それは事業者の皆さんご承知なんですけど、先ほど台数の関係の比率言いましたけれども、だいたい30台未満が約80%とその内の50%は10台前後の会社が大半ということで、事業規模からしたら資金の伴うような大きな地域計画の中では、なかなか直ぐ飛びついて実行できないというジレンマもございまして非常に地方としては厳しい環境の中で今回の事業計画の推進をさせて頂いております。
- ・ それから事業者の協力は、今の様な環境でございますので、減車の関係だとか再構築の問題については非常に協力を頂いているところでございます。
- ・ それから筑豊交通圏につきましては、新規事業者が1社くらいあったと思います。後は新規事業者の申請はなされていないと、それだけタクシーが不況であると言う事で、以前の規制緩和前までは色々と事業の計画だとか申請とかありましたけれども、規制緩和後色々な問題の中で、今は申請を新しい方は控えておられると、非常に事業として成り立たないという風に理解は頂いているところでございますので、今、再構築によって色々な面を地方としては期待をしているところでございますし、事業者の皆さんも本当に真剣になって、また乗務員の労働組合さんも非常に協力いただいて今後ともまた更に色々なものの数字的なものをみながら、計画を第二、第三回と必要であろうと思っておりますのでございます。掻い摘んでの説明ですけれども現状としてのご報告に代えさせていただきます。以上でございます。

《会長（支局長）》

- ・ ありがとうございます。  
続いて福岡市の中井会長の方からお願い致します。

《中井会長》

- ・ 福岡市タクシー協会の中井でございます。今日は私どもの為にお忙しい時間を時間を割いてご出席頂きましてありがとうございます。
- ・ 私ども福岡市タクシー協会は地域協議会後に第一回目の目標として10%の減車を目標に会員の皆様方をお願いをして参りました。その中で5%減車すれば監査等のインセンティブが付くと言う事が先走りを致しまして、減車率が思ったように上がらなかったと言うことが現状でございます。
- ・ その中で、やはり福岡市タクシー協会100社加盟しているのですが、その90社くらいは現在まで増車をしておりません。そういう中で増車をしている事業者と、増車をしていない事業者の減車率が一緒と言う事は、どうしても納得いかないというような会員の不公平感が広がったと言うのが現状でございます。
- ・ その中でも大半の事業者の皆様にご協力を頂きましたので、当協会の計算としますと約6%程度の減車率となっております。
- ・ 資料の中に2%と言う数字が入ってございましたけれども、この中に新規事業者の360台くらいの台数がプラスされておりますので、その分については私どもが管理する場にありませんので、協会の加盟の会社の数字で減車率を計算すると6%と言う数字になります。その点をご理解頂きたいと思います。
- ・ しかし、そう言ってもなかなか減車・休車進んで参りませんので、今後は行政の方のお力を借りて関東関西地区で行われているように減車率が低いところ、福岡で言えば5%未満の業者について、ご指導を頂いて減車率を上げていきたいと思っておりますし、また5%以上10%未満くらいで、減車をしているところに対しても、もう少し協力をお願いして、減車率を上げていきたいと思っております。
- ・ そうした努力を重ねて参りたいと思っておりますけれど、先ほど福岡の事務局から話がありましたけれども、私ども本年4月に月曜日に3割減車の実証実験をやっております。その数字については先ほど説明があった通りですけれども、こう言う短期的なものじゃなくて、もう少し長期的スパンによって休車を出来るように実行に近づくような休車制度をやりたいと思っております。これについても私どもが勝手に出来る訳ではありませんので、色々な条件がついて参りますので、行政のほうにご相談させて頂きどうしても数字が足りないと言う場合はこう言う方法をもってでも、減休車をあげていきたいと思っております。
- ・ また、この協議会の中で会員の皆様から、どうしても言ってくださいということをおっしゃっておりますので、一言言わせていただきます。要望としては、増車をしている事業所、また協会加盟の事業所については、行政等によって強力な指導をお願いしたいと言う事と、また未加盟の事業所については現在でもなんらかの協力もございません。

- ・ そうした所については、定期的監査でも早急をお願いして、我々と同じような事業再構築できるような方向をとって頂くように、ご指導願いたい、ということですので併せてお願いしたいと思っております。
- ・ とりわけ先ほどから代行業者のお話が出ております。福岡も非常に代行業者が多いのですが、福岡市の場合は代行業者の問題もございますけれども、まず新規事業者の協力がどうなるかというところが我々が一番問題にしているところでございます。
- ・ この地域協議会においては事業の活性化・適正化と言う2本柱でやっている訳ですが、適正化については今、申しあげたような方法で引き続き今後努力していくと言う事でご理解をお願いしたいと思います。
- ・ また活性化につきましては、先ほど事務局から話がありましたようにプレミアムタクシーとかタクシー導入・コンシェルジュとか、こう言うものにおいて、活性化の面も併せて進めておりますので、その点をご理解頂きたいと思えます。  
よろしく願いいたします。

#### 《会長（支局長）》

- ・ ありがとうございます。  
それでは最後に筑後地区の大鶴会長お願いします。

#### 《大鶴会長》

- ・ 筑後地区の会長を仰せつかっております。大鶴と申します。
- ・ 私ども筑後地区には久留米市と大牟田市の地区がございます。皆さんがお話しいただいたような事と同じような話しですが、我々の筑後地区は福岡県の中でも代行の発祥の地と言われておりますし、タクシーに対しまして代行が非常に多い地区で代行料金がタクシー料金よりも安いというような形で、我々代行に非常に悩まされているというのが現状でございます。
- ・ 先ほどから私どもの事務局から特定事業についてはご報告申しあげましたとおり、全事業者さんが九州運輸局の方に申請して認可を得ております。ただ再構築につきましては目標の20%に向かって協会としても努力はしておりますけれども、ご存知のように独占禁止法等の問題がありまして、皆様の自主性にお任せするより他ありません。
- ・ そう言う意味で大牟田地区ですが、先ほど事務局から報告がありましたように大牟田地区で法人事業者さんが撤退されたと言う事で、非常に数字的には良い形が出来ました。
- ・ しかし久留米地区においては、倒産をした会社等もございますけれども、なかなか全員の皆さんのご協力が得られない、ということも非常に厳しいものがあります。そう言う中で、最終的に20%を目標に一生懸命努力していきたいと思えます。

- ・ 幸いにして両地区合わせて10%以上は超えております。そう言う意味でこれからも一生懸命、皆様の御意見、ご指導によりまして目標達成のために業者の皆さんにも、ご協力をお願いしながら目標達成に努めていきたいと思っておりますので、これからもどうぞご協力をお願いいたします。ありがとうございました。

#### 《会長（支局長）》

- ・ ありがとうございました。  
実は会場が3時半までしか準備されてないので、非常に時間が短くなっていますが、やるべきことはやらないといけないので、粛々とやっていきたいと思っております。
- ・ それでは今、協会長さんにお話を頂きました。引き続きこの協議会の大きな目的であります労働条件の改善について、労働組合の皆様も今日出席して下さっています。それで、皆さんから御意見頂く時間も無いようですので、申し訳ありませんが代表として緒方委員より、今の乗務員さんの置かれている現状含めてこの協議会に対する御意見等伺えればと思っております。

#### 《自交総連 緒方委員》

- ・ 今、ご紹介ありました自交総連の緒方です。私たちこの制度に非常に期待をしていたんですが、現状の到達点といいますか、会長は中間的な検証だとおっしゃいましたから、そう言う観点から見ても非常に不十分であると、がっかりしていると言わざるを得ないと思っております。
- ・ 言葉を選ばずに言わせて頂ければ「大山鳴動して鼠が一匹か二匹か」と言う私たちの評価でございます。
- ・ 何故そのような事を申し上げるか、と言うと特措法始まって、まだ1年ちょっとですけれど、先ほどおっしゃったように特定地域の指定は3年でありまして、この法律は恒久法でして別に臨時措置法でもありませんので、更にまだ状況が改善されなければ延長延長もあり得ると思うんですが、この話は、もう数年、前国土交通省の中に設置された交通政策審議会から始まって、様々な議論がされて、昨年も通常国会で相当の審議がされて、衆参全会一致で可決成立した法律であります。
- ・ そう言う意味で、そのことの重みと法の趣旨と目的をよくよく考えれば、これは何だと、この到達点は。と言う風に厳しく評価をせざるを得ないと思っております。
- ・ まさに中間的・中間的とおっしゃいましたので、今後、どう言う風にされるかについては改めてそれぞれの地域協議会で議論を深める必要があるし、スピード感と言う言葉が出ましたけど、是非ともスピード感をもって更なる追加措置をお願いをしたいと思っております。

- ・ もう言いたくはないんですけど、今の運送収入で、各地域の運送収入を見れば、ほぼ全ての事業者が最低賃金違反、割増賃金違反が必ずあると言っていいと思います。これはもう犯罪です。これ自体が。賃金を払ってないのと一緒になんです。そういう認識があたりならば、この改善に向けて早急に取り組む必要がある。
- ・ 我々は減車が目的ではありません。賃金を法律通り払って下さいと言っているだけです。減車はあくまで手段に過ぎない。それ以外に方法があたりならば、それをお示し願いたい。それがこの地域協議会の目的だろうと考えております。
- ・ 今、言った最低賃金、割増賃金全ての事業者が違反しているとは申ししておりません、私が知っている限りでも数社の方々はまじめに払われております。払っているところは大変な思いをしているという状況だと思うんですね。ですから、ある意味私たちはそういう点で言えば、公正競争に勝てるだろうと。色んな競争の仕方はあったとしても、まず基本となる人件費の部分で違反があったり、原価が適正な原価が償われてないということがあれば、公正競争ではないだろうと。いくらでも運賃は下げられるだろうし、どのような事業計画も立つわけですけど、その分がまずきちっとしていただければ本来のこの地域協議会の役割は果たせないだろうという風に思っております。
- ・ 我々もいつまでも待つ事はできません。確かに先ほどおっしゃったように代行の問題や経済状況、あるいは福祉輸送運送やコミティバス、そういう事によるタクシーの需要が追い風が吹いていることは十分承知しています。しかし、この法律で問われているのは、タクシー事業者の皆さん自身だと思います。ですから、どうするかは皆さんに最終的に決めていただくしかないと思っております。我々は我々として、今後、労働組合として取るべき措置はとっていかざるを得ないだろうと、この状況では、と思っております。以上です。

#### 《会長（支局長）》

- ・ ありがとうございます。非常に厳しい御意見だろうと思えます。
- ・ それではこれから審議に入るんですが、その前に中井会長（福岡市タクシー協会）から行政側に対する色んな要請がいくつかあっております。これについて行政側として今後この地域協議会の推進に向けてどう、行政が動いて行くか、ここで少しお話しを頂きたいと思えます。

#### 《福岡運輸支局 事務局》

- ・ 福岡運輸支局の江上と申します。支局と致しましては、更なる取り組みを期待しているところでございます。これはまず第一点でございます。



- ・ そうした中において現在認定申請を未だされていない事業者の方、また再構築を含めておられない方等々がございます。こう言う事業者さんにつきましては支局の方でヒヤリング等を含めまして指導等をやりたいと考えております。今後の再構築を含めた支局としての考え方でございます。以上でございます。

《会長（支局長）》

- ・ 確認しますけれども、それは協会内外問わずと言う事でよろしいですね？

《福岡運輸支局 事務局》

- ・ これは全ての事業者を対象としたものでございます。

《会長（支局長）》

- ・ 分かりました。
- ・ それでは、申し訳ございませんがこれで、ご審議と言う事になるんですが、一応、今、タクシー事業者の方、労働組合の方からご意見頂きました。時間の関係もございいます。行政サイドの方で、何かこれについてご質問・御意見ございますでしょうか？

【特になし】

よろしいでしょうか？

【一同・・・はい】

と言うことであれば、ここの第1・第2につきましては本日、この協議会の確認と申しますか、纏めさせて頂きますが、現在取り組んでいる事業については、各協会長さんの方からは、今後スピード感をもって再度、事業再構築については進めていく、と言うことでのご発表がございまして、そう言う意味では、この6ヶ月経った協議会の確認事項としては、まだまだ不十分ではあるけれども、今後、進んでいくものをもっと少し推移を見守って行きたい、と言うことで、この確認をしたい。

- ・ また、労働組合委員の方からも今の状況では厳しいということを経験して共通に認識した上で、更なる取り組みを求めて行きたい、と言うことで、一つの方向性と言う事で、今回のフォローアップ協議会の1・2については、纏めさせて頂きたいと思いますがよろしいでしょうか？

【一同・・・はい】

- ・ それでは、続きまして「議題3」の今後の特定事業の方向について事務局の方より説明頂きますか？ 今回、これについては北九州における特定地域、また福岡における特定地域この2地域から提案があるように聞いております。端的によろしくお願いいいたします。

《北九州タクシー協会 事務局》

\* 資料3を説明。(読み上げ)

《会長(支局長)》

- ・ ありがとうございます。
- ・ まず、北九州から審議をしていきたいと思います。北九州の方から提案ありました「2点」について、デジタル式GPS AVMシステムへの導入、それからGPS技術を利用した車両滞留防止と、言うこの「2点」につきまして、基本的にこれは、特定事業計画で各事業者さんが取り組む中で、活性化に向けていないと言うもの以外は、基本的には取り組むと言う形で対応しておりますので、これについて、これに合わないと言う事ではないと思いますので、このまま修正をしたいという風に思いますけれども御意見ございますでしょうか？

【異議なし】

- ・ それでは異議がないようでございますので、北九州交通圏の今後の取組として、只今の説明がなされた追加事項2点については、特定事業として追加すると言う事で、ご確認を頂きたいと言うことで、了承頂きます。

続きまして福岡の方よろしく願いいたします。

《福岡市タクシー協会 事務局》

\* 資料3を説明(読み上げ)

《会長(支局長)》

- ・ 有り難うございました。
- ・ 只今、福岡の方から提案がありました「2事業」について、ご意見ございますでしょうか。

【異議なし】

- ・ 御意見がないようでございますので、この2事業につきまして福岡の地域計画、特定事業と言う事で追加をさせて頂くと言う事で、承認をしたと言う事で確認をさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。
- ・ それで、時間が迫っているんですが、一つ大事な問題が中井会長の方から提案されたんですが、自主休車という議論が出ております。福岡交通圏、これについて若干の説明をお願いしたいと思いますが、よろしく願いいたします。

《福岡市タクシー協会 事務局》

- ・ ご説明させていただきます。法律の下での減車・休車と言うのは、ある意味戻ってこないというものでございます。

- ・ 休車は一定の条件の下で戻ってくるという事でございますけれども、なかなか今の経済状況では難しい。
- ・ 一定の水準まで輸送実績が上がっていかないと戻せない、という状況でございますけれども、今の状況の中では、ここに書いてあるように特定事業計画に基づいた減・休車は282台で終わっている訳でございますけれども、これを法律に基づかないところで、例えば車庫の中に置いたままで動かさないと、そう言った事で、結果としてどれだけ日車營收が上がっていくか、運転手さん一人当たりの売上が上がっていくかをしっかり検証するような実証実験事業を是非させて頂きたいということでございます。

#### 《会長（支局長）》

- ・ 分かりました。それは良いんですが、考え方は分かっているんですけども、そしたら、福岡交通圏特定地域協議会の協議会の特定事業と言うのが、お手元の資料、参考資料の中に別紙3として福岡交通圏特定地域協議会の中の特定事業と言うのがあるんですが、これのどれに当てどう言う風にやっていくと言うのをご説明頂けたら、と思うんですが。

#### 《福岡市タクシー協会 宮崎》

- ・ 別紙3の特定事業計画その他の事業及びその実施主体に関する事項、と言うのがございますけれど、その最後のページですかね。3ページから4ページにかけて、もともと短期的な事業あるいは中期的な事業として、個々の事業者の競争を妨げない、と言うことを前提に月曜休車をやった訳でございますけれども、月曜休車は短期的事業として、これについては先ほど申しあげた通り、実証実験の測定結果をご報告しましたけれども、それなりの成果が出たという風に思っております。
- ・ それに加えて減車と言う事になるんですけども、なかなか今、中井会長の方からも一部の事業者さんが増車をして、ほとんどの事業者さんが増車をしなかったと話しがありましたが、そういう中で一斉に減車をしていくのは不公平感があると言う事ことで、なかなか進めにくい、と言う事を踏まえて、要するに権利を放棄するようなやり方ではなくて、車庫に自主的に車を止めて、そしてその成果を見ていこうと。
- ・ そして、どの程度止めれば労働組合さんがおっしゃったように、あるいは前回の地域計画書の中で3万5千円を目標とすると、3万5千円を回復すれば、それなりに乗務員さんの年収も回復していきたくらうと言う事で、今これだけ需要が落ち込む中で、この3万5千円に到達するのは大変厳しい状況ではございますけれど、どの程度止めて協力を求めていくかと言う事について、今後検討させて頂きながら進めていきたいという風に思っております。

- ・ 今のところでは現実的なこう言う割合であるとかそう言うのはなかなか難しく、我々協会の会員それぞれの理解を求めながらやっていく訳ですから、内部で十分な議論をした上で進めていくということになるかと思えます。

《会長（支局長）》

- ・ ありがとうございます。今のご発言については、これからやっていく、ということでございますので、本日の協議会の議事録の中でそう言う部分を書かせて頂いた上でこの協議会の方に報告はされたと言う処理をさせて頂きたいと思えます。

よろしいでしょうか？

【一同・・・はい】

- ・ それでは、時間が参っておりますので、これ以上の審議ができないと言う事で、ここで1・2・3についての審議は打ち切らせて頂きたいと思えます。
- ・ それで、この協議会についてでございますけれども最初に私がお話ししたようにこれからもフォローアップとしてやっていくと言う事になりますので、タクシー事業者さんが中心となると思えますけれども、我々関係行政機関、また関係団体の協力支援がないとこの活性化事業は非常に難しいと思えます。
- ・ そう言う意味では先ほど、緒方委員も言われましたけど、これは恒久法でございます。ただ、5年後には見直すと言うのはありますけれども、廃止するとは一切なっておりません。特定事業期間は3年と決まっておりますけれども、それが延長されることもございます。そう言う意味から、スピード感をもって協議会を進めていきたいと思えます。 それでは最後に事務局その他、何かございますか？

《福岡運輸支局 事務局》

- ・ 次回の協議会でございます。進捗状況等見ながら更なるフォローアップの検討、協議を行って参りたいと思えますので、その時になりましたらどうぞよろしくお願い致します。以上でございます。

《会長（支局長）》

- ・ それではその点、事務局よろしくお願いいたします。
- ・ それでは本日、用意されました議事1から3については承認・確認されました。これをもちまして第4回特定地域合同によるタクシー特定地域協議会の議長をおろさせて頂きます。マイクを事務局に返します。どうぞよろしくお願い致します。

《事務局》

- ・ 予定時間をオーバーしまして、大変申し訳ございませんでした。事務局の方から説明がありましたように、また特定協議会を開催するという風になっておりますので、その時期がくれば開催をさせて頂きたいと存じます。その節はよろしくお願い致します。以上をもちまして、特定協議会の第四回会議を終了致します。