

第5回 福岡交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成24年3月7日(水)
13:30～ 「ホルセントラザ」

1. 開 会

2. 会長挨拶

本日の協議会は今回で第5回目であるが、この特定地域協議会は、平成21年10月1日に施行された「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、いわゆる「タクシー特措法」に基づき、「供給過剰等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域として指定された特定地域において、地域協議会を組織し、当該地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための特定地域計画を承認しているところである。

この協議会は、特定地域計画を承認したことでその役割を終えるということではなく、こ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、利用者利便に資するものとなっているかの検証をおこなうため、特定地域に指定されている間は定期的を開催し、そのフォローアップを行っていくこととなっている。

そして、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た「タクシー特別措置法」の目的を達成するため、タクシー事業者はもとより、関係行政機関、自治体或いは関係団体の協力、支援の下、この取り組みを推進していくこととしている。

福岡交通圏は「タクシー特別措置法」に基づく指定地域として特定地域に指定され、約2年と6ヶ月を経過したところである。

「タクシー特別措置法」において、特定地域は3年を超えない範囲で指定するとなっており、あと半年でその期限を迎えることとなる。

そのような意味から、本協議会においては、地域計画策定後の様々な取り組みの検証を行い、そして今後、指定期間の期日が迫っている中で、まだ達成し切れていない目標、課題の問題点を、本日出席の委員の皆様のご意見を頂きながら詰めていきたい。

タクシーは鉄道、バスととも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あり、特に、鉄道、バスの利用が困難な高齢者等の移動制約者や、終電、終バス運行終了後の市民の輸送を担う、唯一24時間対応可能な重要な公共交通機関である。

しかしながら、現在、タクシー事業を取り巻く環境は大変厳しいところであり、景気低迷の中、利用者がかかり減少しており、事業の継続、あるいは、さらなる発展のためには、適正な車両配置いわゆる供給過剰状態の解消や労働条件の改善、利用者サービス向上などの取り組みが不可欠である。

本協議会において「地域計画の特定事業」及び「再構築事業」の実施状況の検証を行い、その進捗状況を確認することは、大変重要な事であり、皆様とともに設計したタクシー活性化の未来図が、絵に描いた餅とならないようにしっかりと見ていく必要がある。

審議においては、各特定地域における供給過剰状態が改善されているのか。その結果、利用者利便が向上しているか又は阻害されていないか。タクシー乗務員の労働条件の改善が進んでいるか。の3つの観点を念頭に置きながら、これらの進捗状態を見ていただき、委員の皆様においては、今後、協議会としてこの取り組みをどう進めていくのかの方向性などをご審議いただきたい。

3. 委員の紹介

事務局より紹介

4. 議 題

【会 長】

これより議事に入るが、まず事務局から一括して説明を受けた後、各委員の皆様からご意見を頂くこととしたい。

【事務局】（福岡運輸支局 輸送部門 小原）

資料1～3についての説明

【事務局】（福岡市タクシー協会 宮崎専務）

資料4についての説明

【会 長】

事務局から説明があったが、特定事業計画に取り組む中で、様々な問題点・課題を抱えていると思われる。まずは、この特定事業計画に主体的に取り組んで頂いているタクシー事業者を代表して福岡市タクシー協会会長である中井委員より、一言お願いしたい。

【中井委員】（福岡市タクシー協会会長）

この協議会の立ち上げを機に、福岡市タクシー協会としては、多少時間がかかったが約600両の車両の削減に取り組んだところである。

この結果、売り上げが中々伸びない、回復しないという経済状況の中、日車営収が約2,000円改善され、多少なりとも乗務員さんの賃金アップになったのではないかと考えている。

ただ、目標とする適正車両数をクリアーするためには、あと370両以上の削減をしないといけないが、協会会員の中には、新規事業者に対する反発であるとか、増車を自粛してきたという多くの会員の気持ちを考えると、これをすぐにクリアーするのは大変難しい状況にある。

また、協会が強い指導力を発揮していくことは諸般の事情で難しい面もあるが、経営改善、労務改善するには減車するしかないと考えている。少々時間がかかるかも知れないが、今後も引き続き車両数の削減に取り組んでいきたい。

ただ、一定の条件の下での預かり自主減車であるとか、期限付の自主休車をするとか、もう少し減車・休車をしやすい環境を作って頂ければ、不公平感も払拭できてもう少し早く目標値に達することが出来るのではないかと考える。皆さん方のご協力をお願いしたい。

次に、福岡市タクシー協会としては十数年来、中洲、天神、博多駅周辺の違法駐停車の解消に向けて年間延べ2千数百人の指導員を配置して、昼間、夕方、深夜の3パターンで街頭指導を行ってきているが、残念ながら皆さんの期待に添えていない。

こうした状況を少しでも早く解消するためには、「タクシー業務適正化特別措置法」に基づく「適正化事業」を実施することが不可欠と考えており、これまでも準備をしてきたところである。適正化事業の実現に向け、本協議会のバックアップをお願いしたい。

また、活性化事業については、タクシーコンシェルジュの導入やプレミアムタクシー等に取り組んでいるが、これを中心にタクシーが観光の担い手としてその一端を担うということを進めていきたい。

【会 長】

いま中井会長より大きく3点程お話があった。一つは、約600両の減休車に取り組んできたが、適正車両数には400両程乖離しており、中々厳しい状況ではあるが今後も引き続き減休車に取り組んでいくという決意表明があった。また、二つ目としては、この減休車の促進が図れるよう、自主的な休車とか預かり減車などの環境を整えて頂きたいとの要望があった。三つ目としてはタクシー事業の適正化に向けて今まで協会としても準備を進めてきているので、本協議会としてもバックアップをお願いしたいというものであった。

この中で、預かり減車とか適正化事業というものがあったが、各委員の方にご理解頂けるように事務局である運輸支局の方から説明して頂きたい。

【事務局】（福岡運輸支局 輸送部門 松尾）

・ 預かり減車について

通常の減車は、永久的に復活できなくなるが、預かり減車は一定の条件のもとで減車はするが、車両の権利だけ一時的に行政側が預かり、タクシー事業者が復活したいときに預かり減車した台数までは自由に増車できるというものである。

・ 適正化事業について

「タクシー業務適正化特別措置法」に基づき「指定地域」と「特定指定地域」とあるが、現在、福岡交通圏は「指定地域」となっており、タクシー運転者の「登録実施機関」として福岡市タクシー協会が指定されている。

「特定指定地域」になれば、「適正化事業実施機関」を別途指定することになるが、これに指定されれば、タクシー運転者の乗車拒否などの違反行為に対する指導やタクシー運転者に対する研修、利用者からの苦情処理、タクシー乗り場の設置・運営など、現在、行政側で行っている行為が実施機関で出来ることになる。

また、タクシー乗り場やタクシー乗車禁止地区の指定をすることも可能となる。

タクシー協会としては、この適正化事業実施機関という名の下に、強力に適正化事業に取り組んでいくという目標を掲げられているということである。

【会 長】

今までの話を念頭に置きながら審議を進めていくこととしたいが、まず、タク特法の中では労働条件の改善という部分があるが、労働委員を代表して緒方委員よりご意見をお願いしたい。

【緒方委員】（自交総連）

労働三団体で事前に摺り合わせしたペーパーを読み上げて意見とさせて頂く。

「地域計画策定時に示された適正車両数に対する減休車数、及び1日1車当たりの運送収入35,000円とする地域計画の目標について、現時点における到達点をどうみるのか、労働組合としての評価を加えたいと思います。

福岡交通圏での現時点における減休車数は600両ということで、目標とする適正車両数に対して実働率換算85%、90%の違いはあるものの、概ね5割の達成率であります。1日1車あたりの運送収入は、昨年5月以降、4%~11%の増収となっており、額にすると1日当たり概ね1,000円から3,000円、月額で1万2千円から3万数千円の増収となっているところであります。営業区域全体の総営業収入が横ばいか、月によって

はマイナスもあったことからすると、減休車効果は「結果としてあった」、ということで労働3団体では一定の評価を加えているところでもあります。それぞれの事業の方々、業界、運輸行政のご尽力に感謝申し上げたいと思います。

この間、労働組合も事業者任せではそう簡単に進まないであろうということから、様々な取り組みをしてまいりました。とりわけ、一昨年、昨年と交通圏内全ての事業者を、要請書を携えて回ったことは、私どもが事業者の方々の考えや実態、事業環境について聞き取ることができたということもあって、大きな成果を得たと考えているところでもあります。ただ、多くの事業者の方が、「やらなければいけない」という気持ちと「よそもやるんでしょうね」というはざまで、要するに「総論賛成・各論反対」の域を脱するのに時間がかかり、かつ個々の事業者の経営判断が優先され、それが今日の結果となって表れているのではないかと考えているところでもあります。

これまでの各々事業者と業界挙げての取り組みについて、私たちは「一定評価する」と申しあげましたが、もとより、事態が改善されたわけではありません。福岡県におけるタクシー運転者の年間所得は厚生労働省の賃金構造基本統計調査によりますと、昨年、平成23年で241万円となっております。単純に月例に置きなおしますと賃金は約20万円、手取りでは15～16万円ということになるわけでもあります。この高卒初任給レベルの年間所得では、働き盛りの40代、50代は当然ながら家庭に責任を持つこともままならず、家賃が払えない、病院に行けない、子供を学校にやれないという状態が続いているわけでもあります。従って、勢い、年金片手間の高齢者集団とならざるを得ず、統計上もそれが示されていますが、許認可事業であり、公共交通機関たるタクシーの社会的使命を歪んだものとしているといわざるを得ないのであります。

本地域協議会では、1日1車当たりの運送収入の目標を35,000円と定めましたが、依然、それには遠く及ばず、さらなる努力が必要と考えておるところであります。私たちは、35,000円自体に疑義を持っておりますが、しかし、それでもなお、当面の目標である35,000円は公約に等しいものであり、関係者の協力を得ながら、何としても特措法における地域指定の見直しが予定されておるこの秋までには、その目標を達成したいと考えているところでもあります。

そこで、今後の取り組みについてであります。先ほどご紹介のあった適正化事業について、駐停車違反を根絶するためにも必要な一部措置として、私どもも否定するつもりはありませんが、それを進めつつも、さらなる減休車を追求していかねばならないと考えているところでもあります。世論にも理解を得ながら、引き続き事業の再構築を労使一致して追い求めつつ、本特措法の目的である適正化、活性化につなげていきたいと考えているところでもあります。

駐停車問題については、労働組合としても適正化を図るべく、今後、労働3団体においてもタクシー労働者の皆さんに機会あるごとに訴えていきたいと考えているところでもあります。それは減休車の努力を絶え間なく続けていき、供給過剰を少しでも解消しようとする取り組みと並行してやらなければ効果は期待できず、重ねて、事業者の皆さんや業界、行政にもお願いしたいと考えているところでもあります。

本法に基づく減休車以外にも、先ほどご紹介のあった、特定日の休車や、預かり減車などをからませながら、より、効果を高めていく必要があると考えているわけでありまして、その点では私どもも異論はございません。確かに、独占禁止法上の問題も含め、ハードルはそれほど低くはないと思いますが、それをどうやって超えていくかが知恵の出どころであり、これからの課題であると考えているところでもあります。

私たちは、減休車そのものを目的としているわけではありません。減休車は手段であって目的ではありません。活性化に関する措置を効果的に交えながら、一層の労働条件改善、

労働環境の改善が図られるよう、本日もご参集の皆さんに切にお願いする次第です。

われわれ労働組合も、惜しむことなく力を出し切り、運転手さんたちが少しでも良くなるよう努力したいと考えておりますので、関係者の皆様には、引き続きご尽力賜るよう、お願い申し上げます、労働3団体の意見とさせていただきます。」

【会 長】

労働3団体からご意見があったが、先ほどの中井会長のお話と同様に、基本的には更に減休車を進めていかなければならないということと、駐停車問題等についても取り組んでいくということの表明であった。労働団体としての目標は、減休車ではなくあくまでも労働条件の改善であるというご意見であった。

それでは、各委員の皆さんからフリートーカーという形でご意見を頂きたい。

【中野委員】（交通労連）

3点ほどお尋ねしたい。

まず、現在、減休車の動きが止まっているが、先ほど中井会長より減休車に取り組みやすい環境作りという話があったが内容について具体的なものがあればご説明頂きたい。

次に、適正化事業についての話があったが今後の見通しというか導入の可能性等についてご説明頂きたい。

また、中洲、天神等の違法駐停車の話があったが、現在、東京・大阪・神奈川に適正化実施機関が設置されている。福岡に適正化実施機関を設置することになればどのようなのかもう少し詳しく教えて欲しい。

【会 長】

減休車の具体的な考え方等についての話は、中井会長よりお答え頂くとして、適正化事業については、行政の立場で私の方からお話したい。

適正化事業については先ほども説明があったが、まずは「特定指定地域」の指定を受ける必要がある。また、適正化事業を行うにあたっては適正化実施機関を設置しないとイケないが、これは第三者的な機関でないといけないし、財団法人でないといけないこととなっている。社団法人では出来ない。さらには、現在、行政が行っていることを適正化実施機関が行うということで、これは公権力の行使ということになるため、非常にハードルが高い。

現在、福岡交通圏では登録実施機関のみ設置されており、適正化事業については、運輸支局としても運輸局に対し具申しているところであるが、これに対してまだ具体的な動きはない。

先ほど中井会長からは、なるべく早く適正化事業を始めたいという意思表示がなされたわけであるが、これを進めるにあたっては運輸局の方ともっと詰めていく必要がある。

本当に適正化事業を始めるということになれば、労働団体とも話し合う必要もでてくると思うがこの協議会の場でどうこうという話にはならないので、別の機会にご相談頂きたい。

それでは、減休車の具体的な考え方等について中井会長からお願いしたい。

【中井委員】（福岡市タクシー協会会長）

協会でも色々と考えていることはあり、1年程前に日曜日・月曜日に3割休車するという実証実験に取り組んだところであるが、今回、新潟の方で公取の問題が出てきており、協会としてどこまでやれるのかということも考えないといけない状況である。

この協議会や行政を通じて減休車に取り組みやすい環境を作って頂きたいという意味で

申し上げたものである。協会で環境を作るということは今の状況では難しいと思う。

【会 長】

タクシー協会で強制的に割り当てて減休車するという事は独占禁止法との関係から厳しいと思われる。中井会長としては、各事業者の方が自主的に減休車して下さいというお考えだと思う。

それと預かり減車という話が先ほどあったが、これは各事業者の方が自主的に行政側に届出して頂くという制度であるが、現在、各事業者の方にとっては減車したら未来永劫増車できないから減車しないんだという考え方が根強いので、さらなる減休車に一步踏み出す事業者が出てこないのではないかとこのことを中井会長は危惧されておられると思う。適正車両数を下回った特定地域であれば預かり減車ができるという制度は今もあるが、福岡交通圏は未だ到達していないので預かり減車が出来ない。そこで、タクシー協会としては運用を変えた形での預かり減車という提案をされたものと理解しているところである。

【緒方委員】（自交総連）

行政の立場として会長にお尋ねしたいのだが、そもそも特措法が施行されるときに特定事業の認定に際しては、公正取引委員会と調整するというプランがあったはずだがこれはどうなったのか。

調整をやったのか、このプラン自体がなくなったのかその辺のところをお聞きしたい。

【会 長】

当時、特措法の制定に向け、事業者の方に対して行った説明会では、一斉に減車することについてはいま公正取引委員会と話し合っているということまではお聞きになっていると思う。緒方委員がおっしゃるように、当時、事業者の方がみんなで決めて一斉に減車することは大丈夫であるというような説明ぶりであったようである。

ただ、結果としては公正取引委員会の壁が取り払われなかったということで、特定事業計画を定めた中で、事業再構築ということで減車することについては、個々の事業者が行うことであって談合ではないという歯切れの悪い結論になったと記憶している。

これについてどうだということは行政側の人間として言える立場にないのでご勘弁頂きたい。

【上村委員】（福岡市タクシー協会副会長）

減休車したことによって、資料にもあるように日車営収については着実に効果がでてきていると私たちも考えている。また労働団体の方からも一定の評価を得ているというふうに理解している。

運転者の労働条件を改善するために色々な方策を考えながら更に努力していかなければならないが、今後は長期的な実証実験による休車に取り組んでいきたいと考えている。

【会 長】

前回の会議の中でも、自主休車については取り組んでいくということで議事録には残しているが、今回も実証実験による自主休車に取り組んでいくという表明があったという整理としたい。

ただ、自主休車に取り組むにしても、どのような形であれば問題ないかということに関係行政機関、特に公正取引委員会にはお話しして頂いた方がいいと思われる。

【柴田委員】（私鉄総連）

この協議会には関係のない話かもしれないが、地方では運転代行業者の白タク行為が問題となっている。最近ではスナック等が代行業者に直接料金を払うような形態もあるようだ。タクシーはコンプライアンスを守ってやっているのだから、このような違法行為についてはある程度取締りをして貰いたい。

【会 長】

運転代行の話であるが、事務局である行政側から何かあるか。

【事務局】（福岡運輸支局 松尾）

運転代行については、運輸支局と県警本部さんとの共管事業であるが、運輸支局としては任意保険や安全運転に関する部分を受け持っている。具体的な情報があれば対応させて頂く。

【中井委員】（福岡市タクシー協会会長）

先ほどの減休車の実証実験の話のだが、公正取引委員会に対して相談にいったら駄目だと言われるのではないかと思う。この協議会で後押しして頂ければ公正取引委員会も考えてくれるのではないかと思うのでそのような決定をお願いしたい。

【会 長】

協議会の要綱上、特定事業計画の追加ということであれば可能と思われるが、事務局としてどうか。

【事務局】（福岡市タクシー協会 宮崎）

自主休車については、特定事業計画の事業者団体が取り組むその他の事業の中で謳っているため、追加する必要はないと考える。

【会 長】

では、協議会としては、後半年しかないが自主休車についてはきちっと具体化をしていくという再確認をしたという整理としたい。

なお、事務局（運輸支局・タクシー協会）に対しても、今後、具体的な計画を立てた上で取り組んでいくように求めたということで確認させて頂きたい。

【中井委員】（福岡市タクシー協会会長）

先ほど、柴田委員が触れられた運転代行についてであるが、福岡県タクシー協会や全国乗用自動車連合会の中に対策委員会がある。

特に全国乗用自動車連合会の対策委員長は、福岡県タクシー協会の田中会長であり、全国的な問題として警察当局に対しても働きかけをしているところである。

【上村委員】

今日は、県警本部の方もお見え頂いているが、中洲、天神、博多駅の違法駐停車に係る110番通報が相当の数に達していると聞き及んでいる。

適正化事業にあたっては、乗降禁止地域の指定やタクシー乗り場の整備などのルール作りが必要

となる。適正化事業の実現に向けタクシー協会としても努力していくが、県警本部、自治

体、各行政機関の皆さんのお力添えを頂きたい。

【会 長】

今のお話は、今後個別に進めていくことになると思う。

それでは、本日の協議会の到達点というか議論のまとめをさせて頂きたい。

タクシー車両の供給過剰の解消については、進んではいるがまだまだ足りていないということで、今後も、強制は出来ないが業界をあげて努力していくということで特定事業計画の実施団体であるタクシー協会では意思確認がされている。それに伴い、減休車が少しでも進みやすいような預かり減車等の手段を行政側で検討して欲しいという要請があった。また自主的休車については特定事業計画の中でも謳っているので、実現に向けて行政とタクシー協会が一緒になって取り組んでいかなければならないという確認がなされた。

福岡市タクシー協会としては適正化事業の実現に向けて努力していくので協議会としてもバックアップをして欲しいという意見があったが、協議会としても異論はないという整理をしたい。

減休車により利用者利便が阻害されていないかという点については、議論がなかったため特段の不都合は生じていないという整理としたい。

労働条件の改善については、緒方委員からも発言があったように目標値である日車営収35,000円に達していないので、より一層の減休車を進めて欲しいし労働団体としても協力していくという表明がなされた。

違法な運転代行については、行政側に具体的な情報提供があれば対応していく。以上の内容で議事録として残すこととしたい。

これで議事については終了したいが、事務局の方から何かあるか。

【事務局】（福岡運輸支局 松尾）

本日頂戴したご意見については、協議会の総意として取り扱わせて頂き、必要と思われる事項は関係機関へ要請していきたい。

なお、本協議会の構成員である会長・委員の任期が本年9月30日までとなっている。今後の協議会の開催についてはこの任期を踏まえて時期が参りましたらご連絡を差し上げる。

【会 長】

それでは、本日の協議会はこれで終了とする。

【閉 会】

以 上