

第 2 回北九州交通圏タクシー特定地域協議会

議事概要

1 開催日時 平成 22 年 2 月 5 日（金）10 時～12 時

2 開催場所 パークサイドビル 9F

3 出席者（順不同・敬称略）

委員	湯元 日出光・松本 和之・梅本 治孝・田中 亮一郎 貞包 健一・末松 祥典
委員代理	松尾 衝・秋山 芳男・大山 秀彰
オブザーバー	穴見 俊二
事務局	永松 義昭・江隈 幸弘・江上 康男・奥野 藤雄 矢野 正弘

4 議事内容

【事務局】

【会長挨拶要旨】

タクシー業界もこれまでのマイカーの普及やバブル崩壊後長期にわたる経済不況により利用者がかなり減少していたところですが、最近の更なる景気後退の影響で乗客がますます少なくなり運輸収入等の輸送実績も対前年比二桁の減少になると、大変厳しい経営環境にあります。

このような状況から脱却し市民生活や産業の発展に欠かせない公共交通機関としてのタクシー事業の適正化・活性化を図るべく昨年 10 月からタクシー特措法が施行されその目的を達成するために本協議会が設立されたところです。

この特措法の目的は供給過剰となっているタクシー車両数の見直しを図り交通渋滞・交通事故をなくし合わせて運転者の労働条件の改善等を図ると共に利用者に安全・安心・快適なタクシーの輸送サービスを提供する事にあります。

本日はこれからの北九州交通圏に於けるタクシーサービスの向上と事業の健全な発達についてご協議をお願いしたいと考えておりますのでなにとぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

それでは本協議会の設置要綱の一部変更をご報告いたします・・・別紙参照福岡県警察本部様から委員辞退の申出有、今後はオブザーバーとして参加される事についてご承諾いただいております事合わせてご報告いたします。

【会長】

それではこれより第 2 回協議会の議事にはいらさせていただきますが、議事につきましては資料 2 から資料 4 について事務局から一括して説明を受けた後各委員の皆さま方よりご意見等承りたいと思います。

3 / 1 5

【事務局】

① 本協議会の目的について

資料 2 説明

「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」制定の背景と協議会の目的参照

② 福岡県におけるタクシー事業の状況について

I、タクシー事業の現況

II、タクシー事業の輸送の現況

資料 3 説明

福岡県のタクシー事業の状況参照

③ 適正と考えられる車両数の算定について

資料 4 説明

適正と考えられる車両数の算定について参照

【会長】 続きまして資料 5 の説明をお願いいたします。

【事務局】

④ 地域計画（骨子(案)）について

資料 5 説明

「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」地域計画に基づく北九州交通圏地域計画（骨子（案））参照

【質疑概要】

【松尾委員代理】

ご説明していただいた資料の中で確認したい件が一点あるのですが、その前に要綱改正の件で一件確認させていただきたいのですが、福岡県の要綱改正については賛成する立場なのですが、要綱の変更を議決する場合の要件が書かれていまして全て満たすという事ですが、先ほどの話だ-ここに出席されている

方のご意向しかわかりませんので第5条の7の(2)の③と④の要件が満たされているのかどうか、もし今わかるようであればご説明いただきたいのですが。

【事務局】

要件を満たすという事が確かに協議会の要綱で先ほどお話がありましたような形になりますが今回の事につきましては要綱の改正が伴う事になりますが県警本部様からご辞退したいという事に、今回の県警本部様の事は確かに皆さんの決議を取らないといけないのですが、私の方から皆さんに如何でしょうかという図り方が難しいという事がありましたので、考え方としては皆さんのご意見を伺う事は必要だったのですがオブザーバーとして参加したいということだったので報告という形に取らせていただきました、決議が必要であれば取らせていただきたいと思いますと思いますが如何でしょうか。

【松尾委員代理】

結構です申し訳ございません、本題なのですが19頁の車両数は法人車両のみですか。

【事務局】

この算定に基づくのは基本的なものは法人タクシーのみでございます。

【松尾委員代理】

わかりました。

【会長】

適正車両数に対するお尋ねでしたが、これに対してのご質問はありませんか、無いようでございますので協議会のテーマでございます北九州交通圏タクシー特定協議会 地域計画につきましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思っております、如何でしょうか。

【松本委員】

資料5の8頁の⑦供給過剰状態の解消の90%時における車両数が2,650両と書かれていますが2,690両ではないですか。

【事務局】

失礼しました、2,690両に修正願います。

【大山委員代理】

実働率90%減車というような形で出ていますが、減車目標ですが各法人へどういった形で求めていくのか

【事務局】

ご承知とは思いますが、この基本方針に供給過剰解消を直すという考え方は入れていかないといけないのですが、地域計画には供給過剰であると謳っていますが、具体的に進めていくとなるとタクシー事業者自らが減車を進めていくという形になりますので、方向性は示しますが協議会では指示はできません。

公取の問題がございまして所謂談合とか強制的なものは示すことは出来ないという事になっていますので今後は供給過剰を直す為にタクシー業界としてはこういう現状があると供給過剰は一つの根幹であるという事で協議会では指針として示していますが今後具体的に進めるとなると後ほど説明いたしますが、特定事業というものをタクシー事業者が出すこととなります。

その中で特定事業と絡みまして供給過剰を直す為の減車とか休車とかという形を今後進めていく必要がありますけど、具体的に減車とか休車をどうすればいいかという事をこの協議会では議論は出来ない。

ただ方向性は示しておりますが、具体的な数字はタクシー事業者自らが進めていくという事になりますのでご理解いただければと思っています。

【大山委員代理】

営業収入ですが1日1車21年12月で22,045円21年9月は17,997円と忙しい時期と暇な時期の違いという事ではありますが、減車が例えば10%実現されたとしてここに出ている営業収入が10%上がるとは考えにくいのですが、それ以上の減車が必要となってくると思います。

需給バランスとか言ってますが、特に北九州の中でも小倉地区にタクシーが集中する事によって小倉地区のみのタクシーによる違法駐車等そういった迷惑がかかっていると思われまますので、このへんのところ整理の仕方は地区外からのタクシーが小倉に来ての営業が非常に多いという事がその要因の一つとなっていると思われまますその辺の対策はどうなってますか。

【事務局】

北九州の場合は福岡市とは違ったタクシーの構成と申しますか、5市合併以前はそれぞれの市郡による営業区域の設定が、合併した事によってどこにでも入れるようになった。

それと製鉄業関係が撤退しました後、八幡・若松・戸畑・門司も含めまして周辺一般事業者の需要が減少した事からいきおい小倉周辺に集中するようになったのが現状でございます。

その結果が小倉の特に市街地に一極集中していろんな面でご迷惑をかけているのが現状じゃないかと、まだ一部検討段階ではございますが将来的には日にちによる客待ちの制限とか検討していつか市街中心部に集中する車の制限等を考える時期が来るのではないかと。

現状といたしましてはそこまでの検討はしておりませんが将来的にはそこまでする必要があると判断しております。

【大山委員代理】

今後取り組んでいただく問題とは思いますが、このところを整理していただかないと協議会で話をした意味がないと思われまます。

それと運転手の登録制度がございますが、これによって不良運転手を排除するという名目ではあります。今現在タクシーの禁煙が実施されていますが、そういった面に関してタクシードライバーが運転しながら煙草を吸っている光景が多々見かけます。

乗っていただくお客様には禁煙ですから吸わないでくださいと、だけど空車の時に運転手が煙草を吸っている、中には愛煙家のかたもおられるとは思いますがタクシーの全面禁煙というのが実態をなしていないのじゃないかと、制度があるのであればそういった面に関しても厳しい状態を作って不良運転手を排除するというような形も取っていただきたい。

【田中委員】

最初の小倉集中という問題ですが、営業区域が北九州市全体となっている事で強制的にやってしまうと公取の問題が出てきてしまうので、協会独自として曜日別だとか時間帯別にお客さんを待つ車両を決めていく。

警察と市の方と協議していますが例えば西鉄さんのバスが終わった後にバス停に何台か止めさせて貰うとか、止める所を決めていきながら二重駐車・三重駐車にならないようにという取り組みをここ1年位の間に進めて来てはいます。全てではなく他地区から来た車はこの辺に止まりなさいと協会の中ではそういう話をしています。今まで協会だけでやっていたのをこの協議会も含めて行政・業者の方と話しながら一気に強制的には難しいので応じたものを取り組んでいこうとしています。

二番目の問題に関しましても今の登録センターもありますがもう一步進んだタクシー適正化法の中で適正化事業とかいうのを受けないとなかなか強制力が持てない、北九州タクシー協会の中でもジレンマが起きてまして東京の近代化センターのように駄目な運転手は駄目となかなか言えない状況にある。適正化事業の中である程度予算を付けてどういうチェックの方法をしていくのかどこから報告をいただけるのかという事によってやっていかなければならないという事があります。

ただ協会では独自に登録センターの中で通報があった場合に該当会社に一応呼び出しもしくは指導はしている、何回かあった場合はどうしようかと今までは協会の幹部のところには話が来ていたのが登録センターが出来た事によって横の連携が取れるようになったという事は進歩新規の運転手さんだけではなくて既存の運転手の教育もしようという事で取り組んでいます。

地域計画の中でもう一步進んだ具体的な案を書いていて特措法期間中にどれだけ実施していくかをここで話をしていきたい事だと思います。

非常に難しい問題は営業区域の問題とか経営権とかの問題があり強制的にやるとどこかでそれが噴き出して全てが出来ない状態になるので減車にしても休車

にしても自主的にやっていく、ただ目標設定としてここに達成できる事で皆が納得してうえでやっっていこうというのが、本来適用除外みたいに公取の中でしていただけるような正しい部分であればいいのですが、そうじゃない部分もあるので他の地域もこの問題に関し非常に悩んでいるところです。

北九州は違法駐車・渋滞・乗務員の給料をどうするかという問題を解決しなければと思っています。

いまおっしゃったようなところは協会の中でもかなり真剣にやっていますし夜は指導員の数を割いてやっておりますし、中州のショットガン方式もいいのかどうかもこれから地域計画の中で考えていかなければと認識しているところです。

【大山委員代理】

これからの協議とは思いますが、考え方としては今おっしゃったことですね。

もう一つタクシー労働者の低賃金は北九州のみならず労働している訳で改善として年収で160万円上げる、それと12時間ある労働時間の格差を可能な限り縮めると書いてありますが、タクシー労働者は売り上げによって賃金をいただいている訳で賃金を多くいただこうとすると労働時間は長くなる、そのところが基準法に違反をしてまでも労働時間を長く続けなければならない、そういう状況が続いていますのでなかなかタクシー運転手の労働条件の改善にはつながらない、時間を短くすれば収入が減る長くすれば基準法にひっかかる。

もう少し賃金体系の在り方を根本的に考え直していかなくては行かなければと思っています。

【田中委員】

今国交省の方で運賃と賃金に対する委員会というのが話し合いされています。

全てが法律改正につながる問題なので、需給調整で何とか出来ないかというのが今回の目的です。

先ほど言われたように10%車が減ったから10%売り上げが上がるかというとなかなか上がらない、それをどうしていくか1車1人を1車2人にして効率を上げるとしても台当たりは上がるかもしれないけど人あたりは下がってしまうのでこの辺のところをどうするか。

それも強制出来ない為それぞれの会社で賃金体系は決められていく、という事はこの地域協議会で出来る事はある程度供給過剰を解消していく中で1台当たりの売上を上げて行くという事が多分大前提になっていくと思います。

その中でこういう形で目標として1台当たりの売上はいまの人数から考えるといまの状況より待遇が変わるのじゃないかという事が、例えばバスなんか中間休みみたいなものがあるって拘束時間の問題もありますし、そういう事は法律改正も考えていかないと出来ない事だと思います。

協会としても考えていないわけではないし、いま最低賃金が固定給みたいにな

っているのをこれを脱却するためには1台当たりの売上をどう上げて行こうかというのがこの協議会の趣旨だと思いますので、協会はそういう事を真剣に議論している最中です。

【会長】

まだご意見あるかも知れませんが特定計画に関しましてはこの後説明していただきますので、その後合わせてご意見等をいただきたいと思います。

議事①から③につきましては問題がないようですのでご了承いただいたものとして取り扱いさせていただきます。

それでは資料6の説明をお願いします。

【事務局】

⑤ 北九州交通圏特定事業等の策定（案）

資料6説明

北九州交通圏特定事業等の策定（案） 参照

【会長】

先ほどの地域計画案と只今の特定事業の案についてご質問ご意見を伺いたと思います。

【梅本委員】

先ほどの計画今説明ありました特定事業の14頁その他の事業でタクシープールの件が出ていますが、この件につきましては昨年来タクシー協会からもいろいろお話を承っております、実は小倉都心部については小倉都心部交通対策委員会というのを我々持っております、その中でタクシープールに関しタクシーの乗降場所をどういうあり方がいいのかというのを検討していこうという事でいま準備をしています。

タクシーの現状調査をいまやっているところでございまして、調査結果が出たら関係者でどういうタクシープールのあり方がいいのか、先ほど話があった中洲のショットガン方式も一つの案でしょうし、そういうところも今後検討して都心部における公共交通の在り方を検討していきたいと思っております。

【松尾委員代理】

三点ほど身近に確認したいのですが、一点目は資料5で説明ありました地域計画がこの協議会で進める部分で資料6の特定事業は各事業者が実施するもので例を示されたものと理解していいですか。

自治体の役割が入っていますが、これはタクシー事業者さんが特定事業のを定める場合に個別に相談していくという事でよろしいでしょうか、入っているから自治体がやらなければならないという事ではないのですね。

【事務局】

特定事業計画というのはあくまでも地域計画に賛同したタクシー事業者がする

ものを特定事業というわけですが、先ほど示したいろんな例を事務局の方で掲げたわけですが、これに基づきまして可能な限りより多くの事業者によって取り込まれる事が望ましい。

目標を図るため積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討する事が必要であるという考え方を示したものです。

これに掲げているから全部やらないといけないという事ではなくして事業者が抽出してそれぞれの経営の判断に基づきまして実施、そのためには支援が必要であるという事が書いてあるわけですが、仮にタクシープールの設置を事業者の方からのご意見がありましたら関係機関にご相談をさせていただきたいという事で北九州市・県にやってほしいという事ではございません。

【松尾委員代理】

二点目は別紙5の8頁⑦にタクシー類似行為の防止と書かれていますが、道路運送の改正で有償運送は正式に認められている事業だと思いますし、福岡県内でも公共交通機関として実施されているところでございますし一概に福祉有償運送を防止するという事が地域計画に入ってくると福岡県としては難しいところがありますので、どういった事だったら駄目なのかお聞きしたい。

【事務局】

確かに前段の方に福祉有償運送と書いていますが、そこは訂正させていただきます。8頁の⑦の供給過剰状態の解消というのがあります。

中ほどにその一方ではタクシー車両減少に伴い自動車運転代行適正化法に基づく認定を受けていない運転代行業業者や諸規制が少ない自家用車による有償運送と書いてあります、福祉というのを外させております。

確かにいまお話がありましたように福祉有償運送については有償運送協会というのがございますのでこれについては訂正させていただきます。

自家用車で有償で運んでいる所謂白タク行為を防止するいうのを指してございまして前段の地域計画に福祉有償運送と書いておりますので改めて訂正させていただきますのでよろしくお願いいたします。

【松尾委員代理】

8頁のところは諸規制が少ないではなくて法に基づかないという事なのですね。

【事務局】

自家用有償運送は届けば認められる場合もあるのです、届なければまったくの白タク行為になりますので規制はあるのですが具体的には規制が強化されていないという事で諸規制が少ないという言い方をしていますのでご理解いただきたいと思います。

【田中委員】

補足ですが、運転代行も福祉有償も自家用有償も法に基づいてやられている分

は問題ないのですが、それに伴ってタクシーの領域まで入って来ているところがあるのです、例えば福祉以外の目的で福祉の車を使っている会社も調査をしてみると散見されるという事なのでそういうところに関してはきちっとしていただきたいのが目的。

運転代行も警察にお願いしているのですが、それぞれの地域によって許可されている台数と実際走っている車の数が違ったりしているのです、こういうところをやっていただきたいのが大きな目的でタクシー以外の有償運送は無しという事ではなく法律にのっといてやっているところはやってくださいという事です、それを超えてタクシー関係のところまで入ってくると価格競争の原因になるのでそれぞれの協会が関係省庁と話しながらタクシーが減車していく中で運転代行が増えて行くとなんのために減車したのかわからない事になるので、一緒に土俵でお話ししていただければという事です。

【松尾委員代理】

3点目は質問というわけではありませんが資料5の1頁枠囲いの中でタクシーの位置付け・・・望ましいと書かれているのですが、公共交通機関としてのタクシーの位置付けもう少し書いてもいいのじゃないかと思います、例えばバス路線がないところはタクシーが担うのだとか明確にしたらどうかと思います。

【事務局】

この基本方針というのは実態としては全国的な基本方針になりますのでこれに基づいて地域ごとに地域計画を作りなさい、確かに今言われたようにもう少し公共交通機関として強調すべきところはございますが、ただその前の現状としてタクシーの実態がそういうところまで行っていないで個別の問題が非常に多いという事もございましたので基本的なものを改善しないとネットワークまで行き渡らないだろうという事もありました。

ただ公共交通機関の使命もございますので簡単にまとめてございますが大量輸送の補完的な役目でやっていると書いてあります。

北九州の場合はJR・飛行機等総合ネットワークが出てきますが地方部においてはそこまでいっていないので各自治体の交通政策とかと連携して作っていかうかな思っておりますがその辺のところは地域計画の大筋を見てもらって個別の問題として取り上げてみたいと思っておりますのでご理解していただきたい。

【会長】

付け加えさせていただくと、現実として公共交通機関として適用していただいているケースがかなりあります。

ご承知の通り過疎化で乗合バスが撤退した路線で普通ですとコミュニティバスがありますがそれ以上利用者が少ないところは10人乗りのジャンボタクシーとか一般のセダンタクシーを利用して乗り合いタクシーを自治体と連携して運行

していただいている事もございます。

【大山委員代理】

どうしても労働側なものですから、そういった方に目が行くのですが、過度な運賃競争に関し北九州では値段交渉によるお客様とのやりとりは禁止しています。

ところが福岡市の場合は5,000円を超える部分については半額で走るという事が正式に認められています。

という事は福岡からこちらに来る人は15,000円かかるところを10,000円で来れるわけです、ところが北九州から行く場合は正規な料金で行くわけです。

北九州のタクシーにとってみれば福岡から来た人は10,000円なのに北九州から行く場合は同じ距離を走ってなんで高いのかとなるわけなのです。

タクシーの協会自体が福岡と北九州は違いますのでそのへんの兼ね合いはあるとは思いますがこういったものがある以上は値段交渉による運賃設定は違法ですとか言われても実質行われているじゃないかと、割引運賃が他地区においてあるという事が。

北九州ではそういう事はないのですが、9,000円を超える部分については1割引というのは法人全部が実行している事とは思いますが。

それと特定事業に関しもう一つ資料6の12頁の3の①に見直し及び改善と書かれていますがこれを廃止にさせていただきたい、おそらく乗務員負担というのは事故に関する負担だとかと思いますが見直し・改善ではまだ乗務員に負担させるという部分が残るわけですしこの辺を廃止に代えていただきたいなと思ったものですから。

【事務局】

運賃の問題ですが個別の問題なのでこの協議会では協議できない事になっています、ただ昨年10月に特措法が施行された段階で過度な割引運賃とか新規とか駄目だと言う形になっていますので、これだけ景気が悪化しているのに割引なんかけしからんよという形で法律では規制されているという事でお答えしたいと思います。

それを十分に受け止め適正な運賃でやらないと経営は改善出来ないよという事がここに記載されているという事でご理解いただきたいと思います。

それと2番目の見直し・改善の件ですが廃止という形で行きますと強制的なものになってきますので改善という形で、ただこの中には廃止すべき部分もあるかもしれませんが一つの言葉として改善という言葉事務局としてはそういう書きぶりをしていくという事でご理解いただきたいと思います。

【松本委員】

資料6の13頁の④なのですが内容はどのような事なのですか。

【田中委員】

これは2種免許は18歳で普通免許を取ってから3年という事で、タクシーの運転手の高年齢化が進んでいまして若年層の雇用が出来ないかという事でタクシー事業は高卒で初めて出来る仕事には入らない、例えば若い人たちが北九州に特化して北九州限定のタクシー免許みたいな特区が出来ないかと、それと免許の年齢制限を引き下げて貰えれば高卒でもタクシーの乗務員になれる。

タクシーはどんどん高齢化して行ってタクシー会社が解雇立場になったら困るという事で運転免許と2種免許を引き下げてください。

関係各方面と法律の改正等もあるが若年層の雇用も検討を協議していきたい。現状では免許は18歳から2種は3年後という事は最低限タクシーの運転手は21歳からしかなれない、若年層がないという事も合わせて検討していきたい。また個人タクシーは定年制があるので個人タクシーで定年になった人が法人に逆流してくる可能性もあります、年齢の問題は会社側が決める事もありますのでそういうところも検討して行かなければならないと思っています。

【事務局】

先ほどからのご質問ご指摘を踏まえまして修正を加えまして第三回の協議会を開催したいと考えております。

今日は先ほど会長からもお話ありましたように地域計画をご承認いただくのが本協議会の目的でございます、なおかつ地域計画に基づく特定事業の細かい部分も皆様にご提示してこの事業をタクシー事業者を中心として取り組むのが今回の協議会でございます、具体的には特定事業に基づきましてタクシー事業者の方々が特定事業計画として折り込み国土交通省に申請する、認定受ければこの事業が実施されることとなります。

国土交通省の認定の中味としてはこの特定事業計画地域計画に折り込まれていないと認めませんというのがありましたので、こういう細かい部分として掲げておりますのでご理解いただきたいと思っております。

この件につきましては次回第三回目に於いて具体的に掘り下げてご説明をしながら皆さんにご審議いただきたいと思っておりますのでよろしくお願ひしたいと思っております。

尚第三回目の会議につきましては年度末を控えお忙しいとは思いますが出来る限り早い時期にご案内したいと思っております。

2月中旬・下旬以降3月上旬にかけて開催したいと考えておりますので、その節はよろしくお願ひしたいと思っております。