

## 第2回熊本交通圏タクシー協議会 議事概要

平成22年2月8日(月)

13:30～

熊本県タクシー会館3F

### 1. 開会

### 2. 会長挨拶

橋口会長(熊本運輸支局長)

### 3. 議事

#### (1)「熊本交通圏タクシー協議会地域計画(骨子案)」について

- ・設置要項の第5条の2により、協議会会長が議事を進行
- ・事務局より「地域計画(骨子案)」を説明

【資料1「熊本交通圏タクシー協議会地域計画(骨子案)」

#### 【質疑・意見】

#### (委員)

- ・4ページが一番上の運転者登録制度というものがありますが、どこでどのような形で登録されているのか、またこれをどのような形で運用されているのか、教えて頂きたい。
- ・3ページの苦情の問題について、警察にも苦情がくるので対処しているが、どのような形でフィードバックしていけば良いのか、また、どのような形でどのような機関と一緒に解決していけば良いのかというところで、いい方法があったら情報の共有を考えた方が良いということがあるため、そこをお話して頂きたい。
- ・4ページの社会貢献への積極的な取組みというところですが、「地域に密着したタクシーとして地域の防犯・防災・安全問題に積極的に寄与することも求められている。」という文章になっているが、その前後の、取組みの方向性、サービスの提供、機能の向上などについては、最後は、「～は必要である」というかたちでくくっている。「安全」とか「安心」などを一つの謳い文句にしたタクシーがこの文章のいたるところに出てきますので、「積極的に寄与することが求められている。」というような文書の書き方が良いのではないかと。

- ・バスレーンへの実車の乗り入れ、これは前の骨子案にも、目標欄にも、最初の方に両方入ってきているが、警察の立場として言わせていただくと、タクシーの実車を入れようというのは、今のところ、なかなか難しい。
- ・目標の一番最後、事業の目標のところ、諸規制の少ない運転代行業云々というものがあるが、これについては、運転代行の規制が少ないというのは全くなく、運転代行業というのは法律で縛られており、公安委員会のほうで認定も行ってますし、立ち入り等も行っている。業界がこれを見た時にクレームをつける可能性があるのも、他を誹謗中傷する文章にはしないほうが良いのではないかと感じる。
- ・目標の7ページの一番上、点の二つ目で、「具体的には、勤務体制の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減に努める。」ということだが、安全面はどうなっているのかと言われた時に困るので、「安全性を確保した上で車両の削減に努める。」とした方が良いのかなと思う。
- ・駐車対策には積極的に対処するということが、これは大歓迎したい。タクシーに対する駐車問題であるとか、駐停車禁止場所における違法駐車など取り締まりをやっているが、そういった点を盛り込んでいただき感謝したい。

(事務局)

- ・現在、熊本交通圏ではタクシーに乗られる場合、ダッシュボードの上に乗務員証というのを付けているが、登録制については、タクシー協会を通じて乗務員証を作成している。

(委員)

- ・タクシー協会ですべて？

(事務局)

- ・はい。熊本交通圏のタクシー乗務員さんは熊本市タクシー協会のほうで登録している。
- ・苦情処理については、まず協会への電話、それとタクシー協会のホームページを開設しており、その中で意見を言う欄があって、投書がくるようになっている。その投書が来た場合は、その文面をそのまま会社の管理職なり社長なりに話をし、「指導せよ。」と。電話での内容はその内容を伝えて、指導をどうやってやったのかというところまで確認している。その苦情を言った方には、こういった形で指導しましたと文書で答えている。
- ・情報の共有の問題は、支局にも警察のほうにも苦情がきていると思うので、そういうものがございましたら、私どもも利用したいという気持ちは持っているし、

情報の共有というのは大変良いことだと思う。

- ・バスレーンの実車乗り入れの問題については、第1回の協議会があった後、今日の2回目になる間に、市の経営委員会、理事会等に文書を持って全員に意見を求めている。その中でこのようなものを要望として出してもらえないだろうかという意見もあったので、無理を承知の上で、一応出させて頂いたということですのでご理解頂きたい。
- ・その他にも、文言的な言い回しでご指摘頂きましてありがとうございました。事務局の方で再度検討させて頂きまして、ご意見に沿うかたちで次回にでも提案できればと思う。

(委員)

- ・バスレーン乗り入れが無理だということだが、なぜ無理なのかを聞かせて頂きたい。大都市では、ほとんど、併用バスレーン実車乗り入れをやられている。ここで提議して論議してその問題が解決できるのであれば、実車中のタクシーについては乗り入れたい。なぜかということ、利用者の利便であるということ、私たちは強く言いたいと思う。

(委員)

- ・今の交通規制については交通規制の一つの基準に基づいてやっている。バス専用レーンなので、バスだけを通しましょう、ただし、原付、二輪車についてはバスの運行に支障がないというところでやりましょう、というところがある。タクシーも公共交通機関であると承知しているが、そういった車両を入れた時に、バスの定時運行にどれだけの影響があるのか、今後検討しなければいけないが、今すぐに、よその都市でできているからやりましょうということは難しい。現在、高森線、三号線の浄行寺から水道町、それと南熊本から代継橋に向かっての路線、水道町から交通センターにバスレーンを入れている。ここに、午前中だけでも何百本、極端に言えば何千本というバスが通る。また、PTPSという高度交通情報機関にて、青信号を長くしようというかたちで、そういった交通規制の内容もやっているところ。よその県でタクシーがバスレーンを走っているからそれを熊本でもやりましょうとなった時に、なかなか今ハードルが高いところがある。だから、そういったところをまずはクリアしながら、検討をしながら、こういった形が一番いいのか、それで公共交通機関の定時運行も確保されたうえで、タクシーについてもやろうというようなことを目指していかないといけない現状。バスレーンの時間も朝と夕方。特に出勤・退勤時間帯に、タクシーだけを特別に通すとなった時のメリット・デメリット、よそからの反響を検証していかなければ

ばならない。そういったものを検証した上で、また検討した上で、交通規制というものはやっていかざるを得ない現状にある。今すぐ、タクシーの実車乗り入れをいいですよ、という回答は、警察としての難しいかなというところをご理解頂きたい。

(委員)

- ・今のバスレーン通行の問題だが、交通センターからある一定の限られた区域にバスレーンがある。タクシーが入りたいという理由は、当然早くお客さんを送るという速達性の問題だと思うが、朝夕のラッシュ時間帯、そこに通りたいという状況であれば、バスも当然多い。空いているから早くいけば、バス停にバスが止まっている。右に車線変更してまた入る。実車のタクシーが、現状であまり車線変更のない一番左のレーンからしょっちゅう出入りをやっている、事故の危険性も当然出でくる。果たして速達性が全体に今より良くなるのかということを感じるが、法的な側面は別にして、皆さん方の考えはどうでしょうか。果たして一番需要のある朝夕の時間帯にバスレーンに入って、なおかつ時間を短縮してお客さんを届けることができるのかなという疑問を持っている。

(委員)

- ・理解をしているつもり。しかし、例えば、水前寺の方から九品寺の交差点、全部、左折だけ今止めている。バスレーンをバスが通っていて、左折ラインを全部止めている。タクシーはその間、お客さんをのせて右のレーンにずっといなければいけない。だから、左折の矢印を出しているのに堂々とバスがそれを止めている。バスレーンに入れないので。そうすると、あの辺は病院もありますので、どうか早く乗せていこうにも左折できない。バスレーンにも入れない。となると何をするか・・・

(委員)

- ・その議論はあとですればいいのですが、バスレーンを左折する時は30メートル手前から左折レーンに入らないといけない。ですから、左折レーンでバスが止まっているから左折レーンに入れないというのではなく、30メートル手前からバスレーンに入っていていただいてそれから、左折しなければならない。
- ・それと、何で一番左折レーンからバスを今直進させようとしているのかというと、朝夕の渋滞の時間帯に、バスが左折レーンのバスレーンを走ってきて、ここをまっすぐ行けなければ、第2通行帯に移行してから直進しないといけない。そうすると反対に渋滞が増えて、タクシーも走れなくなる。ですから、規制で特別に解除して、バスについては特別に左折レーンのところから直進していいですよとい

う規制をかけている。これをやらなければますます渋滞になる。

交通の円滑と交通事故の防止などで、どの規制をとった方が、皆さんの交通にメリットがあるのかを考えていかなければならない。一つの利益をとるのかそれとも広い公共的な利益を目指していくのかというところがあるので、そのような規制をかけている。

特に一番顕著なのが、水道町交差点から熊本市役所前交差点のところ一番左車線から右折させているが、これは、全国的にも熊本が初で、これをやらなければ一日何千台と来るバスをさばくことができない。あれを浄行寺からきた交差点を水道町で一番右車線に移行しなさいとして、駐停車禁止区間を設けてバスを移行しなさいということにしても無理。今、ダイエーの前、警察学校の方から来る、N T T病院の前が駐停車禁止区間としてバスを右折移行させているが、その区間はバスの本数が少ないのでどうにか耐えているが、これを多い水道町でやってしまうと言語道断、一般車両が通れなくなるのでそのような形をやっているということをご理解いただきたい。

(委員)

- ・はい、理解はしております。もうひとつ、私共はタクシーを公共交通機関と位置づけて、バス協議会でなくタクシー協議会の中で話をしている。ですから、私たちはタクシーを利用される利用者、高齢者、福祉を考えたいうでの話をしているつもり。ですから、理解はしていますが、論議の中では続けていっても良いのではないかと思う。
- ・続いて代行問題ですが、辻待ちは、法律的に良いのですか？ 代行業者はお客さんから事業者へ電話をして頂いて、事業所、営業所から出発してお客さんを迎えるというのが認定基準になっていると思う。ところが、代行業者は、繁華街の駐車場でない、人が歩く道にずらっと並べて、電話待ちをしている。代行の正義というのはそこにあるのかなと思う。タクシー協議会ですから、利用者歩行者を優先するためにも、違法な辻待ちなどは代行業者にしろ、タクシー業者にしろ、いけないものはいけない。正常な運営をしていただいきたいと思っている。それなので、代行業者の現場もきちっとしていかなければいけないと思っており、骨子案について私はだいたい賛成している。

(委員)

- ・よくわかりました。違法なところは違法として警察としても対処していきたいと思う。現実には代行が違法駐車をしているということも理解しているし、そういった取り締まりも現実にはやっている。駐車違反についてもタクシーばかりやって

いるというわけではない。

- ・また、タクシーベイの話に及んできたが、道路管理者の方とお話をせざるをえないのかなと思う。ひとつは交通規制で駐停車禁止区間をタクシーについては、夜は止めて良いという、熊本市内に限ったのすばらしい交通規制もやっているところですので、そういったところも注目して頂きたい。タクシーの利用についても、多大な利便性を図っているところ。
- ・代行については、客待ち等の違反を「するな」というのですが、「事業所から電話がかかってきた時に、早く行ける為にここにいるのですよ」といわれたときは、なかなかだめだと言えない。駐車違反はするなとは言えるが、言い方もいろいろあり、そういったところで取り締まりをやっているのご理解いただきたい。

#### (事務局)

- ・諸規制の少ないと書いてある点については、これは私どもの業界と比較してという言葉が、言葉足らずであると思う。あくまでも、代行業や福祉業者が規制が少ないというのではなく、私ども同じ業界で仕事をしている中においては諸規制が少ないとご理解していただければと思うので、この部分については言葉を付け加えたい。

#### (委員)

- ・何点か直した方が良くと思われるところがある。  
まず、2ページの「タクシー事業の現況」のところで、熊本都市圏の人口は増えているのではないかと思う。それに対して利用者というのが1600万から1400万に16%減少しているというのは、これは、自家用車による輸送というものが多くなっていると分析しているのかどうか？その減少について、人口と比べて減少していると、もしも人口が減少しているのであれば、人口に対して減少の仕方が急だというならそのあたりをどのように分析されているのかという見解をお持ちであれば教えて頂きたい。  
次に、そのページの下3ページに、色々と専門用語がでてきているが、実働率とか実車率とかGPS、NAVIなどについては、一般のみなさんは言葉の意味がわからないと思うので、定義した方が良く思う。
- ・3ページの「運転者の高齢化」で、平成元年度末には47.3才、20年度末には59.5才とあるが、これは都市圏に従事する運転者の方なのかどうか。この数字が何を指し、どこを対象としているのかがわかれば教えていただきたい。
- ・4ページ目の「代行業」、「福祉輸送」というところで、これまで議論されたということもあり、私もその意見を踏まえながら直していただければと思う。「類似行為」、「タクシー事業を脅かす」とあって、実際に具体的にどういう状況なのか

ということがわからないということもあったので客観的に書かれた方が良いのではと思った次第。ただ、この運転代行なり福祉輸送にある行為、道路運送法の許可をもっていない人がタクシー行為をされていれば、あきらかに法律違反ですよ。そうすると道路運送法にもとづく処分ということで、実際に、今、われわれのエリアにおいてどれくらいの件数、発生状況になっているのか教えて頂きたい。

- ・また、そのページの下、「観光への取組み」で、ここは私共も一緒になって是非やらせて頂きたいと思っているところもありますが、空港を使われた方のアクセス、市の中心部あるいは観光施設に行かれるアクセスということで、特に熊本に入っただけの方の利便性を高めるために、都市圏のタクシー事業者さんの中で、あるいは九州という点で見た中で、こういう事を取り組みされているといういい事例があれば、教えて頂きたい。ちなみに最後の行の情勢というのは誤字で、『醸して成る』だと思う。
- ・次は、6ページの「タクシーサービスの活性化と上質なサービスが選ばれる環境づくり」で、ランク制度、マスター制度のところ、マスター制度はこの都市圏の対象者も含まれますが、ランク制度は個人タクシーのランク制度ということになりますけど、武三地区あるいは大阪でやっていることかなと思いました。
- ・あと、8ページのところで、ちょっと違和感を覚えたのだが、この基本方針というのは、策定する主語はだれかということ、協議会ですよ。協議会ということになると、本来事業者さんだけでなく、我々みんなが当事者になるということになる。そこで、下から2番目のところで、「サービスの質の改善」とか「労働者の質の向上」とか、あるいは「公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される」というところがあって、但し書きのところで「タクシー運転者が職を失うことにならないように留意する」とあるが、確かに、一方で供給過剰だということ、減車をしているということがあるが、運転者の方が職を失うことにならないように留意するということは、具体的に何をすればいいのかといまいちピンとこない。

確かに減車ということになり、あるいは効率的な運行ということになって、危惧される事態というのは生じることはあるかと思うが、ずっと全員がタクシー運転者でいなければならないと捉えるのは必ずしもそうではないかと思う。他の職に転換を図るなど、あるいは逆の立場もあるかもしれないが、今の状態のある中で、全員が全員、ずっと厳守・保守されないといけないのかという選択の時に、果たしてそうなのかという思いがある。

(事務局)

- ・まず、2ページですが、確かに、この需要の減少の部分は自家用の増加というこ

とだと思うので、この部分は文章として追加するべきであると思う。ただ、もう1点、私たちが考えているのが、都市圏の駐車場の増加がある。

駐車場が増えていることによって自家用利用がかなり多いのではないかなというふうに捉えている。

- ・3ページの「運転者の労働条件の低下」については、熊本県内でこのような調査をしたわけではなく、都市圏の考え方をそのまま引用している。ですから、厚生労働省の統計調査を引用したとなっているが、数字的な調査はしたことがないので、今後は調査をして調べる必要があるかと思う。

(委員)

- ・47.3と59.5という数字の根拠という意味なのですが？  
ここがどこの方のものなのか、熊本都市圏の方？

(事務局)

- ・これは熊本市のタクシー協会が、登録制度をやっており平均年齢というのも実際にわかりますので、そこでの数字。

(委員)

- ・八代も同じ数字？

(事務局)

- ・八代は登録制度はやっておりません。

(委員)

- ・乗務員証は、事業者は皆さんやっているのでは？

(事務局)

- ・熊本市交通圏以外は、各地域の各事業者にて、それぞれ登録し乗務員証を発行している。登録制度そのものをやっているのは熊本市交通圏だけ。ですから、八代でも今度やろうかというところで考えているところ。
- ・それから4ページですが、タクシー類似行為を客観的に書く必要性があるのではないかというご意見ですが、ごもっともだと思っている。類似行為というものが具体的にどうかたちでこのタクシー事業を食い込んでいるのか、また、有償運送のみならず、いままでの理事会のなかでは代行運転に荒らされているというのが言葉として挙がってきておりますので、ではどういう風に荒らされているのかということ、実際それが架空のものであるのかも含めて、運転者に実態調査



をしたいと思っている。

ただ、運転代行がタクシー類似行為を行っているというのは全国的な傾向であるし、AB間輸送、BC間輸送等、そういうものは我々の調査のなかで具体化した文書として、別の形で要望なり警察の方をお願いするなりという形にするべきではないかと思う。

- ・ランク制度とマスター制度の問題ですが、このランク制度については、これから各地域で考えているが、福岡のタクシー協会の方ではプレミアムタクシーというかたちで別の呼び方でやっている。どのような要望にも応えられるような乗務員研修をやって、研修を終了したものに対してはプレミアムタクシーとしてやっていくとかそういう制度の事を考えている。

(委員)

- ・それは、協会が主体となっていくということ？

(事務局)

- ・はい。そういうことを今後の課題としてやっていこうということで、ランク制度も必要かなと思うが、ランク制度ということではなく、どのような要望にもこたえられるかたちの制度をつくる必要があるのかなと思っている。

福岡のプレミアムタクシーそのものは通訳とか、外国人を対象とするとかそういうものも含めた上で研修をやっている。福岡の地域の歴史を勉強させ、単位制をとって、その研修を受けて合格した者に対して、プレミアムの乗務員、同じ制服、博多織をデザインしたものが動いている。

そういうものを活用したものが熊本でもできないかなと考えている。

- ・最後の8ページの下から4段目については、この協議会の名を借りた減車による解雇がないようにというイメージではないかなと、事務局としては思っている。供給力を減少させれば、確かに運転者たちも職が無くなるというか、少なくなることは考えられるが、その名を借りてリストラすることがないようにということで考えている。
- ・私共が減車をすることは需給のバランスを戻すということも含まれるが、乗務員の活性化というものを念頭に入れている。違法行為をやるとか悪質乗務員というものもまだいるわけであり、良質な運転者を確保するためにも活性化は必要だが、職場を失わないような配慮というのも当然必要なかなと、何が配慮かというのはやっていくなかで、具体的に説明していかないといけないが、経営者側の心得として必要だと思い、このようなかたちにさせていただいた。

(委員)

- ・確か省令を変えるんでしたっけ？運転者に関して。運転者の登録じゃないですけど、事故を起こした運転者の規制を変えるという話が、国交省でありませんでしたか？

(事務局)

- ・近代化センターのことですか？事故対の講習のことですか？

(委員)

- ・政令指定都市にはほとんど近代化センターはあるんですか？

(事務局)

- ・ほとんどではないです。

(委員)

- ・忘れていましたが、熊本市が政令指定都市の中で一番高齢化率が高いということですか？政令指定都市を抱える中で高齢化率がもっと高いとしてありますが、政令指定都市の中で？
- ・あと、法人タクシーの営業成績が書かれていますが、個人タクシーでこれに見合うものがデータとしてないのか？

(事務局)

- ・個人タクシーについてはない。

(委員)

- ・先程のタクシー運転者が職を失わないようなところで、リストラ、定年等の問題もある。東京や他県の協会で問題となり、答えが出なかったのが、年齢制限を設けたらどうかということ。現状熊本でも80才以上の方が乗っており、利用者からも安全面で不安だということも含め、そういったことも減車の中の一部に盛り込んだらどうか。よそでも出ているし、私も正直なところ安全面からいうと、80、90才に近い人が乗務員で乗っていたら、やはり乗車は嫌がるだろうなと思う。そういう部分も、是非その辺も考慮していただきたい。

(委員)

- ・仕事の話がでましたので、労働局の考えを申しあげますと、先ほどの8ページのところで、解雇の場合、会社と当事者の合意解約であれば当事者の合意ですけど、法的に言えば解雇の場合は一方的な意思表示で、労働環境や職を失う状況になる

話なので、私共が刑事的な処罰みたいなものを持って規制することはないのだが、民事上では最高裁の判例がありまして、例えば経営回避の努力をしたのかとか、労働者に対して説明責任を果たしたのか等ということがある。

先ほどの事務局、委員の仰ることも、もっともだという話もあるし、逆に解雇は絶対できないということでもないが、ただ解雇が簡単にできるという印象をもってもらっても誤解が出る話なので、職を失うことにならないように留意という言葉があれば、逆に言えば、できる限り雇用の確保を維持など、雇用全体を必ず維持しなければならないといよりも、「できる限り」などと付けて、言い回しを変えて良いのではないかと思う。

- ・ 2 つめの「さらに」というところで、「車両数の減少」や「運行の効率化」においては、「日車営業の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が」というところで、日車営業という意味がよくわからないので教えていただきたい。
- ・ 7 ページで、「タクシー運転者の労働条件の悪化防止、向上」のところ、3 つめのところで、「労働時間が平成 20 年現在熊本県のタクシー運転者の労働時間が 336 時間ある」とあるが、これはたぶん年間だと思うのですが、私の手もとの資料では東京都の年間の労働時間の平均との差みたいで、熊本が 72 時間と出ているのですが、336 時間というのが何からきているのかよくわからないので教えて頂きたい。
- ・ それと、5 ページの「魅力ある労働環境の整備」のところ、「労働者に対する適正な労働条件の配分は当然のことであるが、福利厚生面の充実により」とあるが、これは逆に私共の労働行政の方から言うと『労働条件の配分』という言い方はしない。地域計画の目標の 7 ページ、 で、「タクシー労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより」というところのように、労働条件とでるのであれば、『遵守』という言い方になる。だから、「法定労働条件の遵守は当然であるが、福利厚生面も～」という言い方のほうがのほうが良いのではないかと思う。

#### (事務局)

- ・ 5 ページはご指摘のとおり、『遵守』というかたちに。
- ・ 7 ページの 336 時間という根拠については、36 協定における車庫待ち待機の最大の場合で、336 という考え方をもち、全国的に共通だと思っている。熊本の場合、これよりもオーバーした場合は指摘を受けるので、最大で 336 時間ということを私どもも確保している状況。

#### (委員)

- ・ これは改善基準？

(事務局)

- ・そうです。改善基準。ですから、実態的なものを出しているわけではない。実際には、これより多分オーバーと思うので、改善基準をそのまま引用している。ですから東京も同じ数字になっている。

(委員)

- ・年間、それとも月間？

(事務局)

- ・月間です。

(委員)

だいたい所定だと、時間外と併せて乗務員が行っている時間がそれくらい。1ヶ月の所定時間が171時間なので、時間外と併せ260時間くらいで、それに自主残業といわれている乗務員が勝手に走る分をいれると実際は400時間を超えている。一応そのような書き方はしないで336時間ということで、実際にはもっと多い。

(質問者)

- ・タクシー運転者の方が最大限労働できるのが336時間ということ？

(事務局)

- ・そうです。

(委員)

- ・改善基準みたいな、休息时间を入れた労働者のこれくらい働けるという規制みたいなものが、他の産業の労働者がいないので、比較になるのかなと。他の労働者も同じように、何か全体の労働時間の規制があれば良いが、改善基準だけなので。

(委員)

- ・労働時間の話があったので、ここは正確にしたほうが良いのかなと思ったのは、2ページの方で、「増収効果が表れてなく、労働時間や最低賃金法に抵触」とありますが、これは労働時間の抵触というのは労働基準法ですか、改善基準、あるいは会社ごとで決められているもの？

(事務局)

- ・改善基準です。

(委員)

- ・2ページで、減車率のほうで片方は「割」という表現で片方は「%」表現になっているので、統一された方が良いのではないかと。  
それと同じく、2ページの輸送実績の悪化のなかで、「主要産業の撤退」と書いてあるが、これは具体的にどういう産業になるのか？  
「熊本交通圏では人口が減少」と書いてあるが、この交通圏の自治体からいうと横ばいもしくは増えていると思うが？

(事務局)

- ・これは、都市圏の人口ではなく輸送人口。

(委員)

- ・3ページにも同じく、人口減と書いてあるが？

(事務局)

- ・これも同じく、輸送人口という意味合い。  
・それから、日車営数とは、1台のタクシーが1日に運ぶ営業収入ということ。

(委員)

- ・2ページの「営業収入 1日1車」というところと一緒に？

(事務局)

- ・そうです。用語については具体的な説明を書いた方が良くと思うので、付け加えさえさせて頂きたい。

(会長)

- ・他に何かございますか。
- ・ただ今、色々なご意見をいただきました。今回提示されました地域計画の件につきましては、若干の修正と、検討する事項があったかと思えます。また事務局のほうでまとめまして、委員の皆様にお伝えしたいと思えます。  
今後、第3回目の協議会開催を予定しておりますので、委員の皆様方におかれましては、本日はいったん案をお持ち帰り、ご検討いただき、次回の協議会もしく

はそれまでに事務局までご意見等いただけたらと思います。

**事務局より、今後の協議の進め方を説明。**

**また、第3回協議会の日程案として、3月2日(火)を提案した。**

**異議無く、事務局案のとおり第3回協議会は、3月2日(火)で決定。**

(会長)

- ・他に事務局からなにかありますか。

(事務局)

**事務局より「特定事業計画」について説明**

【資料2「熊本交通圏特定事業計画の策定(考え方)」】

【質疑・意見】

(委員)

- ・特定事業計画で、計画を策定する主体者は、特定事業の実施主体とされたタクシー事業者さんということで、この法律効果については、道路運送法上の特例だと思うが、法律を読むと「第13条の第1項」にて、「国土交通省令で定めるものに係る旅客の運賃及び料金を定める場合においては、道路運送法第九条の三第一項の規定にかかわらず、あらかじめ、当該運賃及び料金を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。」とあるが、この中省令の中身は？みなさんが事業計画をやることによってどういう効果があるのかをお示し頂きたい。

(事務局)

事業の再構築の中では、タクシー事業者さんの行う事業の譲渡譲受であるとか、法人の合併や分割というのが入っており、通常タクシー事業者さんはこういった事業の譲渡譲受であるとか、法人の合併分割を行うには、道路運送法の中の認可というのを受けなければならず、認可を受けた者でなければ実施をできないとなっているが、その手続きがこの特定事業計画のなかで認定をされる事によって、省略ができるということになる。

運賃についても、届出ということで手続きが緩和されるという特別措置がなされる。

- ・13条の1項の届出は、地域公共交通会議だとか、福祉運営協議会そこで協議さ

れて届出される運賃は、それについては別問題だよということ。

(委員)

- ・今、資料2で考え方を示して頂いたが、8ページの上三行にすべてがあると私は思っている。141地域がこの特措法における指定を受けた。それはどういうことかということ、規制緩和後の供給過剰によって引き起こされた乗務員労働条件の悪化や、それによって起こりうる事故の増加、利用者へのマナーの悪さ等、それによってタクシー事業が悪くなるというように私は自分なりにそう考えている。そのような中で、特定地域に指定され、協議会を設置しなさい、そこで運賃の適正化、台数の適正化を全て協議した中で届出たなら認められますよという仕組みになっていると思うので、この作成して頂いたページにしても私はこれでいいのかなと思っている。環境問題、安全性問題、都市問題、行政の対応、事業計画、これからが一番重要になってくると思うので、これから進めていくなかで、十分にみなさんで議論をやっていただきたい。また、利用者、消費者の代表が来ておられますので、違うんじゃないのという意見があれば出して頂きたい。

(委員)

- ・新幹線が来年3月に開通する。また、花畑地区、桜町地区、交通センターの整備についてご存知だと思うが、タクシーの乗り場関係については、この特定事業の中で謳ってあるので、タクシー事業者さん、タクシー協会をはじめとして、積極的に関わりをもって行かれた方がいいのではないかと思う。積極的に絡んでいかないと、タクシー乗場が縮小されたり、他のところを取られたり、あとでタクシーが困ってしまう。

タクシーが果たす観光に対する役割とか、タクシー乗り場を整備していかねばならないのかなと気持ちで、こういった会議に出る時に、そういった提言をさせて頂いているが、我々が言うよりも、そういった機関からいろんな形で関わりをもたれて行かれた方が良くと思う。

それと、物流関係に与えた所にタクシーが止まっているなどがあるので、こういったタクシー乗り場の整備に対しても、ある程度規則性を持たせた形で、今後、私たちも考えていきたいと思っている。

(委員)

- ・「4.安全性の維持・向上」のところで、「映像記録型ドライブレコーダーの導入」、「ドラレコを活用した事故防止教育の実施」とあるが、ドラレコって、導入しただけでは意味ない。実際、安全性を高めるという意味だと、着けるだけでは意味がないと思う。実際、ここのにある防止教育をやって

初めて事故が減る。着けた時にはいったん着けた事による心理効果により減ることにはあるが、また時がたてば元に戻りつつあるというような結果もある。ここに、  
、  
とあるが、実質的には、「ドラレコを活用した事故防止教育の実施」に重きがあるということで良いですね？ちなみに、ドラレコは、今、どれくらい導入されているのか。あるいはデジタコは？

(事務局)

- ・交通圏の中で4、5社導入している。今後その使い方、導入の仕方にしてはどういう効果があるのかということも含めて、導入計画は立てていなければいけないかと思っている。

(委員)

- ・そもそも、タコグラフは義務？

(事務局)

- ・義務ではないが、ただ、タコグラフは着けている。  
私たちが指導する中で、タコグラフの必要性というのは訴えている。義務じゃないからいいのだろうという意見もあるが、そうではないと、どうやって管理していくのだということで私共が指導している状態なので、必要性をまだまだ浸透していかないといけないと思っている。

(事務局)

- ・特定事業については、説明した特定事業以外でも地域計画にそったものであれば実施が可能となっており、これについて次回協議会においてまたご意見等がありましたらお願いしたい。

「熊本交通圏地域計画(骨子案)」については、今回の協議会において各委員より出された意見を踏まえて追加・修正をし、次回協議会にて、再度、協議に諮ることとなった。

(タクシー協会：石崎会長)

- ・我々の業界だけではなく、他の異業種も大変厳しい状況にあらうかと思うが、いずれにしても我々はこの業界の執行部として、この業界の存続を図って行かなければならないというつもりで一生懸命になっている。  
また先ほどはいろんな意見を頂いた。謙虚に受け止めている。もちろん最後の会



議では少し発言させて頂こうかと思っているが、全てにおきまして、我々が襟を正し、これから先、利用者の皆さんに、どれだけ信頼を得て利用して頂くかという事についての努力がなければ、この会の中で決めただけではどうにもならない。我々事業者をはじめ、乗務員が決められたことをいかに守り、いかにお客様にそのサービスの提供をするのかということが基本的なことかと思っている。色んなご意見等を賜り、それを参考とし、我々も改善するべきは改善し、一生懸命頑張っていこうと思っていますので、これから先もよろしく願いしたい。

#### 4 . 閉会