

## 第5回宮崎交通圏・都城交通圏・延岡市タクシー特定地域協議会 議事概要

日時：平成24年9月28日(金)13:30～

場所：宮崎運輸支局 2階会議室

### 1. 開会

まだ1名お見えになっていませんが、定刻となりましたので、ただいまより、第5回宮崎交通圏・都城交通圏・延岡市タクシー特定地域協議会を開催致します。

お見えになっていなかった1名については、その後すぐに到着し、出席した。

### 2. 会長挨拶

みなさん、こんにちは。宮崎運輸支局長の永松でございます。本日は委員の方々大変ご多忙の中、第5回タクシー特定地域協議会にご出席頂きまして大変ありがとうございます。第1回の協議会において、協議会の会長は宮崎運輸支局長が務めるということで選任をされていますので、引き続き私の方で当協議会の会長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願い致します。

本協議会ですが、これまでの協議会の目的・役割につきましては、事務局よりこの後、その経過とともに説明がなされますが、第3回の協議会で策定されました地域計画の実施状況等を報告いただき、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いただき、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。

フォローアップの協議会の役割は、特に供給過剰となっているタクシー車両の見直し、交通事故、駐停車違反及び交通渋滞の軽減、運転者の労働条件の改善を図り、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いう、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ことであります。

特定地域協議会は地域計画が承認されたから、それで終了というのではなく、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おり、最初の指定期間が本年9月までとなっていることから、特に今回は、これまでの取り組みと成果をとりまとめる会議となります。

タクシーは、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。特にタクシーの特性として、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あります。しかし、現在のタクシー事業を取り巻く環境というのは、大変厳しい状

況です。モータリゼーションの進展や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ます。

本日は、この後事務局より特定地域における進捗状況が報告されます。本日は大変短時間ではありますが、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、私の挨拶とさせていただきます。どうぞ本日はよろしく願いいたします。

### 3. 議事

#### 地域計画の進捗状況

##### 【事務局】

宮崎運輸支局大迫首席運輸企画専門官より会議資料に基づき説明。

##### ・特措法の概要について

今回、委員の方で交代されている方もおられますので、平成21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、平成21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、宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市の3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、平成21年12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、全て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、届出制から認可制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。

##### ・宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市におけるタクシーの現状について

輸送人員は、長期的な減少傾向となっております。規制緩和前の平成13年度と比べると、平成22年度は約1割減少しています。特に、平成20年度以降は、世界経済危機や、県内においても、口蹄疫・鳥インフルエンザ・新燃岳の影響もあって、利用者及び観光客が

減少しています。最近では、その落ち込みも横ばいになってきていますが、大幅な回復は見込まれないのかなと思います。また、輸送人員が減少している結果、総収入も減少しており、事業経営は厳しい状況が続いています。

- ・輸送実績の推移について

宮崎交通圏について、最近では、営業収入は横ばい、輸送人員は減少傾向ではありますが、1日1車当たりの収入については、若干上昇しています。都城交通圏、延岡市におきましても同じような状況であります。

- ・特定事業計画の認定状況について

全ての事業者が申請を行い、認定されています。別添にあります地域計画の中から、各事業者が選択し、取り組んでいるところですが、主な内容については、資料に掲載してあるとおり、「接客マナーの向上研修会の実施」・「禁煙タクシーの厳格化」・「タクシー乗りの街頭指導の促進」・「アイドリングストップ運動の促進」・「子育て支援タクシー等の導入促進」について取り組んでいます。

- ・事業再構築の状況について

供給過剰ということで、各事業者が取り組んでいます。宮崎交通圏については、合計100両の減車、都城交通圏については、合計63両の減車、延岡市においては、25両の減車を行っております。

適正車両数との乖離率については、宮崎交通圏で、1.8%、都城交通圏については13.8%まで減少し、延岡市においては、適正車両数の上限をクリアしています。

全国の数字と比較すると、減車率は若干低いですが、適正車両数との乖離率を見ると、都城交通圏は差がありますが、適正車両数に近づいており、数字的には悪くないのかなと思います。

- ・タクシー協会資料に基づく運送収入の推移について

タクシー協会で、毎月データをとっているものを、特措法施行の前後の1日1車あたりの運送収入をグラフ化したものです。21年度以降については、各地域とも若干ではありますが、改善されています。

タクシー適正化・活性化法の特定地域の指定につきましては、3年が経過し全国142の特定地域の指定期間が明日で期限を迎えます。この間の特定地域の適正化・活性化の取り組みで、供給量が削減されたことにより、日車営業収入が改善されるなど効果を上げてきています。

しかしながら、各地域の指標を見ると特定地域の指定要件に引き続き合致している

ということで、10月1日付けですべての特定地域を再指定する事となります。本日付けの官報において告示されております。

**【永松会長】**

取り組み状況につきまして事務局より説明がりましたが、何か質問等はございませんでしょうか？もしよろしければ、県のタクシー協会の工藤会長何かございませんでしょうか？

**【工藤委員】**

今事務局よりお話がありましたとおり、タクシー事業は、平成14年に規制緩和を行い、供給過剰という状況となりました。その後、我々としては、陳情を行い、タクシーの適正化・活性化特別措置法が制定され、供給を絞っていただきました。しかし、景気も悪く、なかなか回復せずにいろんな問題を抱えています。

タクシーの適正化・活性化特別措置法で供給を絞っていただいたところですが、みんな揃って供給を少なくするという事については、個別の事業者の判断によります。このようなこともあり、少なくした事業者もあり、そうではない事業者もあるところで、このあたりが、我々業界内の一番の問題かなと思います。

タクシー業界は、年間、たくさんの輸送人員を運んでおり、公共交通機関と位置づけてやっておりますが、みんなで揃ってやれるようにならないと、なかなか良いサービスが提供できないのではないかと考えております。それで、タクシーの適正化・活性化特別措置法ではまだ不十分ではないかということもあり、民主党政権に変わったところで、タクシー事業法案というある程度強制的にやるような法律案を作ってもらっていましたが、みなさんご存じのとおり、民主党政権が現在の状況ということもあり、進んでいません。また、自民党の方にも働きかけており、法案をいじっていただいて、事業者から不満が出ないようにしながら、お客様のサービスに答えていくような方向を今探っているところです。

本日は、みなさんのご意見を頂きながら、お客様のためになるタクシー事業をやってきましたと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

**【永松会長】**

ありがとうございます。資料の中に地域計画には直接関係ないかと思いますが、タクシー乗り場に関する資料等がございますので、事務局より説明をお願いします。

**【事務局】**

タクシー協会黒木専務理事よりチラシ別添1，別添2に基づき説明。

違法駐停車の撲滅ということで、協会として努力しているところです。その一環として、資料は宮崎交通圏のものとなりますが、交通混雑の解消と事故の撲滅に向けて取り組

んでいます。「どこでも乗っていいですよ」「どこでも止められますよ」ということではなく、別添1について、実際の大きさはこの半分になりますが、5万枚印刷して各タクシーへ積んでお客様へ配付しています。

別添2についてですが、橘通は駐停車について問題があるということで、県警さんにもご指摘を受けました。今までは、駐車枠内のみ停めることができましたが、これを取っ払って、法定の駐車禁止以外の場所は停車可という緩和をしていただきました。ただし、駐車禁止以外の場所に全て停まってしまうと、お客さんを乗せてきたときに降ろす場所がないので、一番街付近の赤色の場所は駐停車しないように降車専用ということで、取り決めしています。実際は、倍の大きさのチラシで事業者へ配付しています。

しかしながらまだ、交差点内で乗降を見受けられるということもあり、毎週金・土曜日を中心に街頭指導を各社交替で行っています。

#### 【永松会長】

事務局より宮崎市内中心部の乗り場関係について説明がありましたが、県警本部より何かありましたらよろしくをお願いします。

#### 【上米良委員】

橘通の駐車禁止の関係ですが、今までは、タクシー専用の駐車枠を作っていたのですが、今回、その枠を取っ払いまして、基本的には法定の以外については駐車できるようになりました。ただし、バス停・交差点付近については、必ず守っていただくように現在も取り組んでおります。今のところ、特に夜間については、問題は発生していませんが、昼間については、ボンベルタ前の左折レーンで、お客さんを探し、乗せようとして、極端にスピードを落として走行し、後ろの一般車がなかなか左折できずに、信号を待たなければならない状況であるという苦情が寄せられております。この点につきましては、改善していただきますようお願いします。

#### 【永松会長】

ありがとうございます。他に質問、ご意見はありませんでしょうか？扇興タクシー労働組合の岡田様よろしければご発言をお願いします。

#### 【岡田委員】

宮崎市内のことはよくわからないのですが、交差点・歩道などの駐停車禁止というのは法定的に決まっており、全国的に一緒なので、そのあたりについては、乗務員に対し、教育していきたいと思っています。

【永松会長】

ありがとうございます。他に何かありませんでしょうか？労働局さん何かございませんでしょうか？

【東委員】

私共は、すべての業種の労働者の労働条件の確保・改善を業務としており、運輸交通業については、タクシーの他、バス・トラックがございます。タクシー運転者の労働条件というのは、バス・トラックなどの長時間運転、長距離運転とは違い、賃金というのが一番の問題ではないのかなと思います。今回の資料にも、1車あたりの収入が載っていますが、管内の労働基準監督署の方に寄せられる相談で、最低賃金を割るというような相談は赴任して1年半経ちますが、聞いておりません。ここにいらっしゃる皆様のご理解もありまして、タクシー運転者の労働条件は守られていると思います。

また、資料を見ていますと、地域の公共交通の機能を十分に発揮できるようにいろいろな努力をされていらっしゃいます。

資料で、空港関係のものが添付されていますが、前回の会議で、空港に降り立ったときに、どうやってタクシーを利用したらいいのかわからないと言った記憶がありますが、それを考慮されてこの取組を始められたのではないと思いますけれども、今年は古事記編纂1300年ということもあり、宮崎県は観光に力を入れて観光客を誘致しようとしているので、このような取組を積極的に行っていけばよろしいのではないかと思います。

その他、駐停車の資料もありますが、これにとどまらず、観光客や、地域で如何にタクシーを利用できるかというのを、皆さんアイデアを出し合っていただければいいのではないかと思います。

【永松会長】

ありがとうございます。もしよろしければ、利用者代表として、婦人会の方が2名出席していただいておりますので、一言ずつでもいいのでお願いします。

【西山委員】

最近福祉タクシーを見るのですが、いいことだなと思います。これから高齢者人口も増えてきますので、タクシーを利用する方は多くなると思います。是非地域で優しくご案内できるものがあればいいと思います。

【宮本委員】

先日、空港に行くのに、清武から南宮崎駅までタクシーの乗ったのですが、行きと帰りで運賃が違ったので、何故かなと思ったら、途中でコンビニエンスストアに寄ったの

で、そのときの待っている間の料金がかかったのかなと思いました。たまに乗る方はそんなことは全然わからないと思いますので、一言運転手さんが「待っている時間もメーターは上がりますよ。」と書いていただければ、いいのかなと思いました。

#### 【永松会長】

貴重なご意見ありがとうございました。タクシーメーターは、距離だけではなく、時間制も併用していますので、例えば、同じ2点間を利用したとしても、信号待ちや、渋滞などがあると、メーターは上がりますので、若干違いが出てくると思います。

利用者にわかりにくいこともありますので、例えば、福岡で言うと、アビスパ福岡のサッカーの試合があるときに、博多駅から、サッカー場までは、定額で利用しやすいようなものもあります。利用しやすいタクシーのあり方というの也要えなければならぬのかなと思います。

先程、県のタクシー協会の会長からお話がありましたが、せっかく3地区の支部長さんも来ていますので、一言でも良いのでお話ししていただければと思います。

#### 【吉本委員】

宮崎支部におきましては、特措法以来、台数が多いということで、減らしていこうと努力してきたところです。殆どの事業者がご協力していただいたところですが、どうしてもご協力していただけない事業者もいます。

別添の資料にもありますように、車が多すぎると、渋滞を招きますし、クレームが発生することに繋がります。

また、需要が減っているということは事実ですし、車両を減らさなければ、乗務員の給料に影響してくることとなります。

市内中心部の駐停車の問題については、県警さんのご協力もあり、一緒に巡回して現在は、運転手も理解し、何とかうまく行っているのかなと思います。ただし、お客さんが降車するときに、交差点で降ろすこともあるので、その点につきましては、これからも指導し改善していきたいと思います。

このような中で、資料にありますように、コンシェルジュの件や、今回の資料には無いのですが、市内の飲食店と協力して何か新しいことができないかと今検討しているところです。具体的に言いますと、飲食店が、タクシー券を買い上げて、お客さんが2000円以上の飲食をしたときに、1000円分のタクシー券を渡すことを計画しています。できれば、12月一番利用者が多いので、それまでにスタートしたいと思っています。

また、ホテルや旅館などにも広げていって、新規需要を開拓し、少しでもプラスにもっていけるように、いろんなサービスを協会として、考えているところです。

また、子育ての件について、利用は少ないのですが、学習塾に行くときに、子供だけ

で利用できるような支援も行っていますし、便利屋的な買い物や、薬を代わりに取りに行くなどのサービスも行っております。

#### 【大重委員】

現在、タクシーだけではなく、他の業種についてもどん底の状態であると思います。その中で、都城は中心部にあった大丸が倒産して空屋の状態が続いています。現在は、商工会議所を中心として、今後の計画を立てていくこととなります。

計画としては、現在の建物を取り壊して、交通センターを作るということが出ています。その中に、タクシーの待機所を含め、検討していただく方向で進んでいるところです。

#### 【村嶋委員】

先程、支局長の話にあった定額運賃については、活用していきたいと思います。具体的に言いますと、10月から、延岡市では、大きな行事である「鮎やな」が始まります。利用者を増やす為に、例えば、延岡駅からやな場までなどの定額運賃を検討しています。昨年も検討していたのですが、2点間をきちんと決めて、管理者を置かなければならないということがあるみたいで、なかなか活用できずに断念した経緯があります。

また、延岡市内全域から宮崎空港まで定額運賃というのでも検討したのですが、これについても、面的なものはダメで、明確に2点間を決めなければならないということでした。

何とか、地方運輸局の判断の中で処理できないものかなと思っています。

#### 【永松会長】

今のご意見については、勉強させていただきます。空港までの話しですが、例えば、福岡県の柳川市から佐賀空港まで乗合タクシーでやっていたりもしているようです。今は、いろんなサービス各地で行われていますので、参考にさせていただくのも良いかと思えます。

個人タクシー協会さん何かありませんでしょうか？

#### 【梅崎委員】

少し困るようなことになるかもしれませんが、個人タクシーは殆ど宮崎駅・南宮崎駅に待機しています。その中でお客さんに、行きと帰りで料金が違おうとよく言われます。個人タクシーは初乗運賃が550円で、法人は560円のところもありますし、500円のところもあります。駅は基本的には待機している順番で乗車してもらうのですが、中には500円のところを利用するというので、先に行ってもらうこともあります。現状として、タクシー利用者が減っており、待機時間1,2時間が当たり前である中で、



500円のところを利用したいという方がいれば、順番どおりではなくなります。そう  
なると、乗務員の機嫌も悪くなり、イメージも悪くなります。

我々としては、指導をしているところですし、もし態度が悪い者がいれば、名前を覚  
えておいて、私共に言っただければ、指導し改善しますと言っています。

個人タクシーは、運転手であり、経営者でもあります。法人タクシーと個人タクシー  
で、運賃がバラバラである状態を改善できればいいなと思います。

#### 【永松会長】

ありがとうございます。そろそろ時間も迫ってきていますが、自治体さんの方で何か  
ありませんでしょうか？

無いということですが、先程事務局からも説明がありましたとおり、21年10月か  
ら特定地域の3年間の指定が、今回再指定されるということとなり、引き続くこととな  
ります。各委員さんが言われたとおり、利用促進に努めていただき、利用者目線に立っ  
て進めていかなければならないのかなと思います。

今後も適正化・活性化に向けて、取り組んでいただきたいと思います。

それでは、議事のその他について事務局より何かありますでしょうか？

#### 【事務局】

その他については特にありませんが、先程お話がありましたとおり、今後については、  
特定地域がそのまま再指定されることとなります。方針が決まりましたら、また委員の  
皆様にご案内することとなりますのでよろしく申し上げます。

#### 【永松会長】

本日はありがとうございました。先程も言いましたとおり、これで終わりではありま  
せんので、何かご意見ございましたら事務局のほうへお願いします。それでは、これを  
もちまして、協議を終了させていただき、進行を事務局へお返ししたいと思います。

#### 4. 閉会（14：40）

#### 【配布資料】

- ・協議会議事次第
- ・出席者名簿
- ・配席図
- ・第5回 宮崎交通圏・都城交通圏・延岡市タクシー特定地域協議会(会議資料)
- ・チラシ(別添1・別添2・別添3)