

第1回諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会議事録（抜粋・要約）

1. 日時：平成21年12月25日（金） 13：30～15：30
2. 場所：長崎市中里町1368 長崎運輸支局 2階会議室
3. 議事：（議事進行については、設置要綱第5条第2項により、会長が議事進行した。）

- 事務局による資料説明 -（省略）

（会長）

事務局より議事ア及びイについて説明がありましたが、一度聞いただけでは理解できないものがあるのではないかと思うので、ご質問、意見、要望等があったらお伺いしたい。

（A委員）

先ほどの説明の中で、諫早市内のタクシー適正台数として現在の台数から減車された台数が示されていたが、減車によって生じる経営上の障害や問題点としてはどのようなものがあるのか。

（B委員）

減車による経営上の問題点については、例えば、現在乗務員が足りている事業者は、減車することによって乗務員の雇用を切らざるを得なくなってくるのがまず挙げられる。

第2に、台数が少なくなることによって、会社毎の事業収入、運収が下がってくるため、事務職の人件費等の見直しも含めて全体的な経費削減が必要となってくる。

ただ、ご指摘いただいたように平成11年度からするとかなり運収自体も下がっていることから、減車することによっていろんな経営改善ができる面もある。

（C委員）

老人会の立場から言わせていただくと、高齢化社会を迎え、自家用車を乗り回していた者も超高齢化に伴って運転免許証を返上するなどしており、老人にとっては外出時の足の確保が切実な問題である。

老人が家に引きこもることなく、外に出やすいように、市民、特に老人の足としてタクシーはどうしても必要な交通機関である。

タクシー事業の厳しい情勢の下で減車も分からないではないが、何かお役に立ちたいという思いでこの協議会に参加しており、老人の立場を理解していただき、老人の動きやすい足として、今後も頑張って事業の健全化、存続を図っていただきたい。

(D委員)

タクシー利用者が年々減少してきているのは、このデータを見れば一目で分かる。タクシー労働者の労働条件の悪化が事故に繋がる一面もあり、何とか、全体的にタクシー労働者の労働条件改善に向けて、減車問題を含めて、この協議会で協議してもらいたいと考える。

(E委員)

運転者の立場として、タクシーの待機場所について、例えば、バス停或いは他の場所にでも、待機場所が確保できればと思っている。

(会長)

諫早市内では、現在、待機場所はどの程度あるのか？

(B委員)

現在、待機場所としては、バスターミナル、高速道路の乗り場、タクシーベイ2カ所のほか、病院等の駐車場等である。

ただ今、問題意識が出たように、最近では駐車問題、特に夜間の駐車関係では周辺住民の方々から苦情もかなりあり、タクシーの待機がしづらくなっている。乗務員からは、バスが近づいて来た場合にはすぐに立ち去ることを条件に、できれば、昼・夜間に限らずバス停の引込んだ部分に1台でも待機することができないだろうかという声が多く上がっている。

バスを利用した高齢者の利便性の面において、バス停のすぐ近くにタクシーがいるという状態は、公共交通機関を充実させていくという観点では検討材料として挙げていただければと思っている。

バス停付近の駐車問題では、バス乗務員とのトラブルも見られるので、バス、タクシーの両当事者だけではなく、タクシーの待機のあり方も含めて、公共交通機関のあり方というものを協議会で是非、検討していただければと考えている。

(会長)

交通の問題はいかがでしょうか？

(F委員)

諫早市内では、現在、タクシーベイを含めて4カ所をタクシーの駐車可規制の場所としている。

長崎市内ではバスの営業時間外については一部、タクシーを除いてバス停でも停車できるようにしているが、そういう場所において、他の交通に対する影響が少ないという確認がとれ、合わせて、タクシー乗務員が待機場所として利用しやすい、或いは事故防止に繋がるということがこの協議会を通じて検討され、必要となれば公安委員会としても規制を解除することも可能ではないかと思う。

(B委員)

C委員のご要望にもありましたが、今後、高齢者の足の確保に関連して公共交通機関の乗り継ぎという点でも、非常にメリットがあるのではないかとと思われるので、是非、ご検討をお願いしたい。

(G委員)

①諫早バスターミナルへのタクシー乗り入れが認められたことにより、利用客から非常に喜ばれている。

バス停においてもタクシーへの乗り継ぎができれば、電話でタクシーを呼ぶ二度手間も省けるなど、利用者の利便性が高まると思う。

②運転手の立場として、タクシーの營收が下がり、非常に悲惨な状態である。

売上げ、客の減少で客拾いに神経を注ぐなどにより交通事故の増加に繋がっているのが現実である。

右肩下がりの不景気続きということもあるが、諫早市内では運転代行業の増加という影響もある。

諫早市内にはタクシーに匹敵する運転代行車両台数があるといわれ、その全てではないにしても、かつて運転代行業に勤めていた元同僚は、いわゆる白タク行為をやっていたと話していた。

タクシー事業には認可制という厳しい規制があるのに対して、代行業の設立は届出による認定制であり、新規参入の規制をもっと強化できないか。

放っておくと事態は益々悪化していくことは明らかであり、ここでどうにかしなければいけないと思う。

(会長)

諫早市内の運転代行業の実態はどうなっているのか？

(事務局)

平成21年12月11日現在で、諫早市内の代行運転業者は24社となっている。台数については未調査である。

県警本部のホームページで県内の業者名、所在地、認定番号が公開されている。

(B委員)

諫早市のタクシーを語るときに頭に入れていただきたいのが、代行運転の問題である。

この協議会でタクシーの適正台数が示され、減車ということもタクシー事業者は考えていかなければならないと思っているが、経営者側も乗務員側もタクシーを減らせば、必ず代行事業者が増えるであろうと思っている。

決して、代行運転業の方々を否定している訳ではないが、諫早市での実態を話すと、代行車両による白タク行為、つまり、違法行為であるA B間の移送が行われている。

これは、度々、タクシー事業者側で調査もしたし、目撃もしているが、なかなか、警察の方に実態をお知らせできていないのが現状である。

もう1点、私たちタクシー協会側の考えであるが、代行業ももちろんタクシー事業も人の命を運ぶ事業であるが、その中で、タクシーというのは二種免許の問題、保険、労働条件の問題等様々な規制がかかっている。その中で私たちは頑張っているが、代行業者について見てみると、昼間他の仕事をされ、アルバイトで代行業務をされている。

労働時間オーバーであったり、最低賃金の問題とか・・・。

現在、代行業者同士が運賃競争をしていて、例えば、諫早中心部から郡部の高来町までの代行運賃はタクシー料金の半額でされている実態がある。

そうした運賃で果たして代行運転乗務員の賃金がまかなわれているのかといえば、最賃を切っているのではないかと思っている。

同じ人の命を扱う事業をしている中で、労働条件の違いやいろんな規制があるなど、様々な違いあることが、同じ土俵で相撲が取れないような状況になっているので、是非、今日の協議会では、諫早のタクシーと代行業者との関係は切って話すことができないという実情を皆様に分かっていたいただき、棲み分けができて、代行業者と正当な戦いができればと思い、声を上げて皆様をお願いしたいと思っている。

是非、代行業者の実態を把握した上で、皆様の検討をお願いしたい。

(D委員)

高齢化社会の中で、現実問題として、タクシーの運転者も高齢化している。

10年後に現在の平均年齢の55歳を維持できるかといえばそうではない。

今の労働条件では若い人は入ってこない。

近い将来、自然と車は余ってくる現象が出てくると思う。

上はどんどん辞めていき、下は入らなくなり、運転者は足らなくなる。

そういう意味でも、労働条件を改善し、20代、30代でもタクシー運転者になろうかという環境作りをする必要があると思う。

子どもがいる若い人も魅力あるタクシー運転者になれる環境を作ってもらいたいと思う。

そうでないと、今、大阪等では平均年齢が60歳に乗っているが、諫早もどんどん平均年齢が上がってそういう状況になりかねないと思う。

そういうことを加味して、労働条件を改善してもらい、生活できるタクシー、職業としてもらいたい。

(H委員)

B委員から、代行業の白タク行為が見受けられるとの話があったが、地元の警察としてはそういう情報、現認等はつかんではない。

一つ間違っていたらダメなのは、代行業もきちんとした認定を受けての代行業であって、決して代行業が云々というものではない。

タクシー業界と代行業が同じ土俵で戦うということですが、条件が全く違うから、

別の意味での色々な競争の面もあろうかと思うが、全てが同じ土俵ではないし、そういう面で、代行業が云々ということを前提とした協議ではあって欲しくない訳です。

それぞれが同じ立場での業務だから、そういう面では間違っていたきたくはないと思っている。

私たちも、タクシー業界の方には、ホットラインや情報提供とか、色々な面で協力いただいているので、タクシーの活性化ということで力を、いろんな面で行きたいと思うので、その点をよろしくお願いしたいと思う。

(I 委員)

それについて、今、B委員からは、代行業を否定するものではないということをお話があったと思う。

ということは、やはり、法律の中で、代行は代行で良いんですよ、決して代行を否定するものではなく、あって良いという前提の中で話をされたと私は理解してる。

ただ、問題としては、要するに、代行の形をしながら違法な形態がそこにあるということなんです。

先ほどの説明のとおり、飲み屋から駐車場まで行き、駐車場から自宅まで行く場合に、駐車場から家まで運ぶ分については代行業であるけれども、飲み屋まで連れに行き、駐車場まで乗せて行き、そして（自宅で）降ろして行く…。

その時に、友達も一緒に乗っていたら、更に友達の家まで行っているということが実態としてあるということなんです。

ただ問題点は、我々はその辺の現認をタクシー運転者たちに一生懸命言っているが、なかなかその実態をきちんとした形で把握できていない。

私としては、げなげな話はしないで、きちんとした話を持ってきて欲しい、そうでないと警察も忙しく、そんな簡単に訳の分からない話で警察も動けるはずはないと常々、業者には言っている。

ただ、やはり、証拠はないがそういうことがあっていることはある。

火のないところに煙は立たない訳だから、やはり、煙が立っているということは、そこに火があるんだろうと我々は考えなければならないのではないかと思ひ、いま一生懸命取り組んでいるところである。

決して、警察が云々と言うつもりは全くない。

ただ、私の持論として言わせていただければ、この法律の改正こそが大事だということである。

公安委員会と国土交通省という二つの機関でこの代行業を見ていくという法体系となっている。

なかなか、双頭の鷲、2本の頭では一方の方向に進みにくいというのが昔からの諺だから、そこら辺のことが問題ではないかと私としては考えている。

ただ、この問題については全国乗用自動車連合会でも地方交通委員会で取り上げて、いろいろ動きがあるようだから、一地方だけの問題ではなく、全国の問題だという風にとらえて良い。

そうは言っても、やはり、地域の運転者達にとっては、需要が減少していく中、代行運転の人が違法なことをして更に需要を奪っていくというところに運転者達の悲しさが、声が、心があるんじゃないかという風に私は理解しているところである。

だから、まだまだ、いろいろ警察のご協力、ご指導をいただきながら、我々としても輸送の安全という点に着目して、同じ人を運ぶ業種として、タクシー業者も、或いは代行運転業者も、安全を第一に考えて営業ができるように考えていかなければならないと考えているので、こういうところをお含みの上、よろしく願います。

(事務局)

これまで、いろいろご意見をいただいているが、地域計画を考える上で、利用者の需要に対応したサービスの提供というのを特定事業として定めており、諫早市の現状と、利用者としてこういうタクシーが欲しい、こういうところをやっていききたいなど、今後地域の目標となるような提案があったら地域計画の参考とさせていただきたいのでお聞かせいただきたい。

(J委員)

タクシーニーズを増やす利用法については、ないといえない訳ではないが…。

乗合タクシー系の話は、実現できればいいかなと一寸考えてはいる。

当面は実証実験からということにして、2年位先にでも4条の乗合ということを出てくれば良いかなと考えている。

ただ、乗合というのはバスを含めてどうしても収支が悪い。

そこを、例えば、自治会と事業者が契約して、ある程度の収支が見込めるようになれば、それを補填するというような形とかできないかと…。

一般的には、行政がやれば赤字が際限なく膨らんでどこもお手上げで、乗らない乗合タクシーになってしまうし…。

デマンドでは、南島原市とかが実証実験をやっているが、確かに空では走らないのだが、殆ど利用が出てこないという実態があるんで一寸難しいのかなと思う。

できれば、定時定路線でやればという風に考えているところである。

ただし、バスの運行の場合に比較して、乗合タクシーの1^{キロ}当たりの原価がかなり上がる。

例えば、佐世保市の場合、便数もかなり多くて委託契約するとキロ当たりの値段も低くなるが、諫早市くらいの規模でやるとどうしてもキロ当たりの原価が高くなり、それだとバスが入れるところはバスの方が安いぞということになりかねないので、いろいろと悩んでいるところである。

それと、この協議会の資料を事前に送っていただいていたので、一寸考えていたが、結局、バスも一緒だが、果たしてお客が減ってきているのは、移動する率自体が減っている可能性がある。

それで、乗合タクシーをやろうかなと思って、バス停から5^{キロ}くらい離れた集落でお年寄りに聞いたが、乗合タクシーは使わないという話であった。

結局、週2回は病院からの送迎があり、買い物というのは移動スーパーがあるか

ら、移動スーパーで買ってあげないと次から来てくれなくなるということである。

島原半島でも同じかもしれないが、諫早市は特にそうで、公共交通機関がないところに住んでいる方は、今の高齢者に限って言えば、モータリゼーション以前から住んでいるから、そんなに所得も多い訳ではない。

それで、動くということはお金を使うことに繋がっているので、乗合タクシーを入れたからといってタクシーを使ってくれる訳ではない。

若いうちからある程度使うようなことがないと無理なのである。

自家用車というのはコスト意識がないものだから、本来は、コストを考えれば必要なときにタクシーを利用していく方がコストは安いんだが、そのコスト意識がないところでタクシーの事業者が勝負になってくる。

それじゃあ、どうやって活性化するのか、悩んでいるところではある。

いきなり減車ありきでは、一寸面白くない。何か元気が出る方法がないか…。

乗合タクシーを各地区に入れることは可能だが、～（以下不明）

高齢者のタクシーチケットの話がチラホラと聞こえるが、町に近いところ、公共交通機関のあるところは余りいらぬのかなと考えたりしている。

長崎市や佐世保市が高齢者のタクシークーポンをやられているが、それをやることによって、本当に経営の支援になっているのかどうか…。

必要以上に使われぬと思われるので、一部支援をしているだけでそんなになっていないのではないかと…。

元々あったニーズに対しての金の支援であるから、ひょっとしたら事業者の売上げ等には繋がらないのかなという気もしている。

（I 委員）

諫早市ホームページにも出ている市の総合計画の中に、交通体系とかそういったものを取り上げているのかどうか、お聞かせいただきたい。

（J 委員）

諫早の交通というのは、どちらかといえば道路交通がメインとなっており、公共交通の方は余り入っていない。

公共交通に関しては、連携計画のレベルではなく、やや下げた形で、総合財政事業を使わずに何らかの計画を作っていきたいと考えている。

そこである程度やりたいことを計画化していかないと、私どもも仕事をするとき物差しがないということになり、都合が良くない面があるものだから、そこは1, 2年かけてぼちぼちやっていこうかなと考えている。

一般的にはコンサルティングをやるが、今、事務方だけで作業をやっているというところである。

その中で、タクシーの位置付けとかいうのがどうなるのかというのは、また別の問題であるが、全体としては、～（以下不明）～の形に持っていこうかなと思っている。

もう1点、先程、労働条件の話が出ていたが、本来、労働条件というのは経営者

と労働者との問題であり、お客が減って売上げが減り、仮に減車という話しになっても、要は確立の問題があるのだろうが、1台当たりの売上げが増えないと、今の分配を変えない限り食えない状態が続くことになる。

特に減車したときの経営 ？ ですよというのは、経営サイドとして、それが果たして現実的なのかという話も出てくる。

規制緩和で車両が増えたことにより、経営者としては1台当たりの水揚げが減ったとしても、要はトータルが増えれば分配は増えるんだからという話しだから … (以下不明)

諫早市について見てみると、1台当たりの水揚げは増えていないので、ある程度パイが決まっているが、車を増やせば増やしただけ経営者が儲かる…。

労働者の給料は減ると思うが…。

そのような傾向があるならば、仮に車両数を減らしても1台当たりの売上げは増えないので、そこに～(以下不明)～。

ただ、取り分、配分の話しかないとするんですが…。

根本的に、雇用主と労働者側の、要は水揚げをどう配分するかという話しが労働条件なので、抜本的に1台当たりの売上げを増やすことによって労働条件も上げますよ…、運賃改定したのに収入が上がっていないのであれば分配を変える必要はない…、ということになる。

難しいですよ…。

(B委員)

労働条件の突っ込んだ話しというのは、個々の会社の給与体系も違うし、配分といえば配分率も違うので、なかなか、この場で協議できないというのが前提だと思うが、J委員が言われたように、例えば、諫早市を見たときに、規制緩和後、台数が例えば100台近く増えている訳ではないので、やはり、需要の落ち込みというのが一番にある訳です。

そこを活性化していった後に、タクシーを地域でどう使っていただくかということが、今後のいろんなことに一番繋がっていくのかなという風に思う。

労働条件に関しては個々の会社でということになるんですが、まずは、ベースのところの活性化という風にしていったら、次の給与体系、労働条件のところまで踏み込んでいけるのかなという風に思う。

(J委員)

要は、収入総額を増やさないことにはどうにもならないということにかかっている。

この協議会は減車の話ししかないものだから、もっと楽しい前向きな話しがありそうだと感じたものだから、そこをやっていかないと結論として減車ありき、それ以外にはないということで、ひょっとして何の改善にもなっていないような気がして…。

(B委員)

諫早の場合は、市のタクシー協会としてもいろんな事業を試みてきた。

例えば、子育てタクシーにしてもそうであるし、タクシークーポン券の発行を去年から1年間かけて何とか需要を呼び起こそうと色々な手を打ってきたが、なかなか、そこがうまくいかない部分もある。

タクシー事業者、労働者が一緒になって頑張っても、うまくいかないところもあるものだから、こうした協議会の場で、公共交通機関の位置付けということなので、いろんな方々のご意見をいただいて、つなぎができるところがあればつなぎをしていき、何とかうまく利用法があればと思っている。

決して、タクシー事業者が努力をしていない訳じゃなく、本当に事業者、協会、乗務員が一体となって、頑張っているところは頑張っているんじゃないかと思っている。

(G委員)

諫早市内は大きな企業や産業がなく、地元のお年寄りや買い物帰りの主婦が昼間のメインのお客となっている。

しかし、最近では、病院やリハビリ施設等のバスでお年寄りの送迎をしているのをよく見かけ、それによって日中のタクシーのお客が減っているという一面もある。

そうした送迎は認可が必要なのか、それとも自由にできるものなのかお尋ねしたい。

(事務局)

病院等で持っている自家用のバス型車等での送迎は、基本的に病院等の施設を利用している人、一般的には患者さん達を無料で最寄りの交通機関まで送迎することは可能であると、国土交通省としては認めている部分がある。

それがどこまででも良いということではないが、なかなか、最寄りの交通機関までというのは線引きがあやふやなところがあるものの、基本的には、病院等の自家用バス等での患者の送迎を認めている。

(会長)

本協議会の今後の検討の進め方について

以上の質疑・意見等について、会長が、事務局に対して今後の協議会における検討の進め方について説明を求め、事務局が次のとおり説明を行った。

(事務局)

今回は、第1回の会議で協議会を発足し、年度内に全体で3回の協議会の開催を予定している。

1月下旬から2月初旬にかけて第2回目を開催し、第3回目を2月下旬頃までに開催したいと考えている。

今日いただいた意見やその他の調査等をして地域計画の素案を作り、第2回目の協議会で検討案として提示し、第3回目の協議会で承認を受けるといったようなスケジュールを進めたいと考えている。

第2回目については1月下旬辺りを予定しているので、日程等の調整を図ったうえで開催させていただきたいと考えている。

(会長)

その他についてご意見があればお願いしたい。

(オブザーバー)

長崎県にはタクシー事業について直接主管する部署がないが、ただ、公共交通ということでお話しさせていただければということで、本日はオブザーバーとして参加させていただいた。

本日まで、長崎交通圏、佐世保市の協議会と合わせて3回参加させていただき、タクシー事業が非常に厳しいという現状について理解が深まったところである。

それぞれの協議会で話を伺って、特措法の制定理由というのは、規制緩和に伴って車両数が大幅に増え、それが結果として事業者も苦しい立場にあるということで、それが大都市ほど見られる。

長崎県では急激な車両の増加はないものの、ただ、平成13年度当時に比べて、収入が全体として2割程度減っている形で、結果として、今回指摘されているような、例えば、車両台数の問題とか数あるのかも知れない。

結局は、利用者に乗っていただくことが大切であるから、利用者の利便性をより高めたり、利用しやすい環境を作ったりすることによってパイを大きくし、或いは維持するようにしなければならないという話があり、そのとおりだと考えた。

3回参加して感じたのは、代行事業者については、憶測であるかも知れないが白タク行為的なものがあるのではないかと、或いは、バスレーンにタクシーを入れて貰えないかなどのいろんな話が出ていたが、それぞれ現場の方々の声であると実感した。

次回、地域計画の素案を出す前に、こうした他のそれぞれの協議会での話しを議事録として整理し、三協議会の委員が共通認識として持つことも有用ではないかと感じた。

(事務局)

議事録については、元々、公表することになっており、当然、発言者はA委員、B委員などとして氏名は伏せ、その概況をホームページ等で示す予定にしている。

各委員の方々にどういう形で示させていただくか検討させていただきたい。

また、各委員の方々にはそれを見ていただくか、別途お知らせするか検討させていただきたいと思っている。

この他、事務局の方でやっている取り組みを紹介するという事も考えられるが、その辺りは検討させていただきたい。

(会長)

それでは、労働条件の関係についてK委員、ご意見をいただきたい。

(K委員)

私ども労働行政としての立場で、現在、全国的に一番の問題は、最賃を割り込む状況が出ているということである。

諫早市管内でも、過去何年か前にタクシー運転者に対する最賃法違反があっているという現実がある。

この地域計画の策定に当たっては、労働基準法や最低賃金法等の労働法令があるが、こうした法律は最低限の規定であるので、是非、理解をいただいてご議論をお願いしたいと考えている。

お話を聞いていると、賃金はやはり出口の部分であり、最低賃金を割り込むのには原因がある。

タクシー運転者の場合については、歩合制で賃金が出ることから、運収と歩合率で最低賃金を割り込む訳であり、結局、運収が上がっていないことになる。

何故運収が上がっていないかという点、やはり、台数の問題もあるし、供給と需要のアンバランスが起こっている。

その原因として、人口の問題とか、自家用車の普及、白タクの問題も出ていたが、その辺を同地域計画の中にできるだけ加味してどのように具体的に反映していくか、事務局も大変だと思うが、行政の立場からすると、繰り返しになるが、労働法令のこともご理解いただいて議論いただきたいと思っている。

(会長)

この他ご意見がなければ議事を終了させていただきたいと思います。
後を事務局でお願いします。

(事務局)

それではこれもちまして、「第1回諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会」を終わらせていただきます。

本日は誠に有り難うございました。

以 上