

第5回佐賀市・唐津市タクシー特定地域協議会（合同会議）議事概要

平成24年11月7日（水）13:30～15:06
佐賀市：グランデはがくれ

1. 開 会

【事務局】

第5回佐賀市・唐津市タクシー特定地域協議会を開催
出席者紹介（出席者名簿及び配席図により紹介に代える）

2. 会長挨拶

【三浦佐賀運輸支局長】

- ・皆さんこんにちは。本協議会の会長を務めさせて頂いております佐賀運輸支局の三浦でございます。本日は第5回佐賀市・唐津市合同タクシー特定地域協議会を開催しましたところ、委員の皆様方には大変お忙しい中、本協議会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。皆様方には、日頃から運輸行政の推進につきまして格別のご理解・ご協力を賜っておりますことに対しまして、本席をお借りしまして厚く御礼申し上げます。
- ・さて、平成21年10月に施行されました「タクシー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」により、特定地域の指定が本年9月末までとなっておりますところでございますが、その指定期間が平成27年9月30日まで延長され、佐賀市、唐津市ともに特定地域として再指定されたところでございます。
- ・昨年6月にフォローアップと位置づけた第4回協議会を開催し、タクシー事業の適正化、活性化に向けたご議論をいただきました。その結果、適正車両数に取り組んでいただき、佐賀市、唐津市ともに皆様のご協力により減車目標が達成されましたことに対しまして、改めまして感謝申し上げる次第でございます。
- ・本日、会議を開催させて頂きました背景といたしましては、先ほど申し述べましたように、特定地域の指定が3年間延長されましたことを受けまして、タクシー特措法施行からの3年間の総括の会議と位置づけ開催させて頂いたところですが、今更という感はいたしますが、今回、新たに委員に就任頂いた方々もおられますことから、当協議会の役割等について、おさらいの意味もこめまして、若干、触れさせて頂きます。
- ・すでにご承知のとおり、タクシーはドア・ツー・ドアのきめ細かい輸送サービスを提供できる重要な公共交通機関ではございますが、タクシー事業を取り巻く環境は、長引く景気の低迷などにより需要の減少傾向に歯止めがかからず、非常に厳しい状況が続いているものと認識しております。そのため、事業者の経営環境や運転者の雇用環境が悪化し、都心部では違法駐車問題や利用者サービスの低下といった状況が顕著となり、公共交通機関としての機能を十分に果たせない地域が出てきているところでございます。このような様々な問題を抱えているタクシー事業を適正化・活性化させ、地域の公共交通機関としての機能を回復させるため、平成21年10月に「タクシー特措法」が施行され、当県では佐賀市及び唐津市が特定地域として指定されたところです。
- ・現在、全国では157の地域が特定地域に指定されており、適正化・活性化のための取り組みがなされているところでございます。佐賀市、唐津市におきましても、平成22年3月に事業の適正化・活性化に向けた取り組みとして「地域計画」が取りまとめられ、現在、タクシー事業者の皆様が地域計画に沿った様々な活動に取り組んで頂いており、その効果も出ているのではないかと考えております。
- ・先ほど述べました減車効果につきましては、本来であればその効果が上がっていたものと思わ

れるところでございますが、いかんせん景気後退の影響、ご承知のとおりヨーロッパの問題、日中間、あるいは韓国との問題など経済的な背景もいろいろございますが、需要が予想以上に落ち込んでおり、十分な効果を発揮できていないのが現状でないかと認識しています。

- ・以上、現状を再確認の意味で申し述べさせて頂きましたが、特定地域が再延長された中で今後の方向性がまだ示されていない中、本日の協議会におきましては、冒頭申し述べましたように、本年9月までの3年間の取り組みの効果検証を行うとともに、総括の会議と位置づけております。後ほど事務局より資料に基づき説明があると思いますが、皆様方から忌憚のないご意見等いただき、この会議が皆様にとりまして有意義になりますようお願いいたします。簡単ではございますが私の挨拶とさせて頂きます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

3. 西 正博 九州運輸局自動車交通部旅客第二課長 挨拶

- ・佐賀運輸支局、佐賀県バス・タクシー協会、関係機関の皆様には運輸行政に対しまして日頃から多大なるご理解ご協力をいただいておりますことをお礼申し上げます。
- ・私からは特措法の説明と会議のあり方、今後のあり方についてお願いを申し上げたいと思います。会長の挨拶にありまして21年10月に特措法が施行されました。この中でタクシーは地域の公共交通であると法律上明文化されました。特定地域協議会は、タクシーの産業としての健全性、労働者の生活確保、地域社会への貢献等への視点を含め、タクシーが全ての関係者にとって望ましい姿になるように努めると法律で規定しています。法律に規定された法定協議会ということになります。供給過剰な地域については事業再構築ということで事業者各々の判断で減車をするのもそうですが、減車の効果だけで需要が追いつくということではなく、関係者と連携し、事業の活性化を続けていることが肝要だと思っております。
- ・少し数字を述べさせていただきますとタクシーは全国的にも昭和50年度が需要のピークといわれています。佐賀市の昭和50年度では車両数438両、輸送人員740万、輸送回数500万回、平成23年度では車両数445両、輸送人員280万人、輸送回数200万回です。唐津市では昭和50年度が車両数247両、輸送人員385万人、輸送回数245万回です。平成23年度は車両数202両、輸送人員134万、輸送回数90万回と3分の1近くに輸送需要が低迷している状況です。
- ・この3年間協議を進めていただきましたが、佐賀市も唐津市も残念ながら平成13年度実績に戻らなかったということで引き続き3年間の再指定を受けました。後ほど事務局から報告があると思いますが、この3年間で若干の回復をしていますが、しかし、13年度実績にはほど遠い状況です。
- ・要するに減車をしたからといって需要が追いつくということにはなっておらず、予想以上に需要が減少しているという深刻な状況です。
- ・業界の皆様は適正化への努力をしていただくと同時に引き続き協議会を通じて関係者の皆様と連携して、どのようにして事業を活性化するか、需要を回復していくか、潜在需要を探していくかということの議論を進めていただきたいと思います。
- ・特定地域の再指定に伴い、本省からは、これまでの3年間の反省を踏まえた新たなオーダーは入っておりませんが、この協議会は減車をどのように進めていくかという協議の場ではございません。例えば、一律減車はどうかという話になりますと公取委から紛れもない談合であるということで一切の弁解の余地はないという厳しい指摘を受けております。個々の事業者が自分の背丈に応じた事業の効率化を図っていくというように整理しておりますので、協議会では引き続き適正化を進めると同時に活性化対策に重点を置いていただくよう関係者の協力をお願いしたいと思います。
- ・構成機関にお願いしたいのは、何故、タクシーだけの協議に行政が係わる必要があるのかという意見もあるかもしれませんが、冒頭申し上げましたとおり、地域の活性化のためには公共交

通が必要であるということで係わっていただき、タクシーは公共性が高い乗り物であるということ
を再認識いただきながら活性化対策について良い提案をいただきたいと思います。

- ・供給力の効率化もさることながら、輸送需要の回復、潜在需要喚起を両輪として議論展開して
いただければと思います。
- ・佐賀市、唐津市ともに努力された結果、若干の伸びはあったものの13年度の実績には届いて
いないという事実がございますので、繰り返しになりますが、どうやったら近づけていくか、
需要喚起を図るか等について、改めて協議会の主旨をご認識いただき、タクシー業界、地域の
活性化も含めて明るい方向に向かうよう協議会を推進していただきたいと思います。よろしく
お願いします

4. 議 事〔設置要綱第5条第2項により会長が議事進行を行う。〕

(1) 特定地域協議会設置要綱について

【会 長】

- ・議事(1)の特定地域協議会設置要綱について事務局から説明願います。

【事務局：川本 佐賀運輸支局首席運輸企画専門官】

- ・資料2及び設置要綱新旧対照表をご覧ください。佐賀市、唐津市それぞれの設置要綱の変更につ
いてでございます。変更箇所は任期の変更だけでございます。その他の変更はございません。
構成員の任期が本年9月30日までとなっておりますが、佐賀市、唐津市ともに特定地域の
指定が平成27年9月30日までに再延長されましたことから、任期を同じく平成27年9月
30日までと致しております。以上でございます。

【会 長】

- ・事務局説明のとおり、今回の改正内容は再延長に伴う構成員及び会長の任期の改正のみでござ
います。これにつきましてご質問、ご意見等あればお伺いしたい。

(なし)

【会 長】

- ・ご意見等がないようですので、承認いただいたということでよろしいでしょうか。

(全会一致で承認)

(2) 地域計画に基づく特定事業の取り組み状況について(報告)

(3) 佐賀市・唐津市の交通計画等について(説明)

【会 長】

- ・(2)「地域計画に基づく特定事業の取組状況について」と(3)「佐賀市・唐津市の交通計画等
について」を一括で説明いただきます。説明の後、一括してご質問等を受けさせていただき
たいと思いますので、よろしくお願いたします。それでは(2)「地域計画に基づく特定事業の
取組状況について」につきまして事務局から説明をお願いします。

「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(特措
法)」、「タクシー事業の状況」、「特定事業計画・事業再構築状況」について(資料P1~27)
説明

【事務局：牟田 佐賀運輸支局 運輸企画専門官】

- ・佐賀運輸支局の牟田と申します。はじめに「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」(以下、「特措法」という。)について説明させていただきます

す。前回の会議から1年以上経過し、委員の方の交代等もありましたことから、会長挨拶と一部重複することもございますが、簡単にご説明します。次に、平成21年10月に佐賀市と唐津市が特定地域に指定されましたが、それから現在までのタクシー事業の状況に関しまして、車両数や営業収入、日車営収等の推移などからご説明します。最後に、特措法に基づき、各事業者が取り組んだ「特定事業計画・事業再構築」の内容について、ご説明します。

- ・資料の2ページをご覧ください。特措法の制度内容に関する資料を掲載しています。特措法の概要としましては会長挨拶でもありましたとおり、重要な地域公共交通機関であるタクシーが、近年の需要減少・タクシー車両数の増大などのため本来の機能を十分に発揮できない状態でございます。この改善を図ることが特措法の目的となっています。その中で必要な措置を講ずるとされていますが、その主なものがその下の「特措法の骨子」に4項目上げられています。
- ・3ページと4ページには本協議会の目的と構成員などに関して記載しています。
- ・6ページにはタクシー事業がどういうものかを記載しています。
- ・7ページは、道路運送法上のタクシー事業に関する現行制度の概要を記載しています。
- ・8ページは、タクシー事業が抱える課題についてまとめています。
- ・9ページをご覧ください。佐賀市と唐津市における平成14年3月末と現在の車両数を掲載しています。減少率は佐賀市15.7%、唐津市14.5%となっております。なお、平成14年3月末の佐賀市と唐津市の車両数は、市町村合併前の地域を含んだものです。
- ・10ページから12ページにかけては、佐賀県全体と佐賀市と唐津市における年度ごとの輸送実績の推移を年度ごとに示しています。10ページは佐賀県全体の輸送実績の状況です。それぞれ指標のピーク時から平成23年度末までの減少率を計算しますと、期末車両数は11.9%、期末運転者数は20.1%、輸送人員は32%、営業収入において27.5%となっております。
- ・11ページは佐賀市における輸送実績の推移です。このグラフは市町村合併によって佐賀市に編入された地域を含んでおりません。指標のピーク時から平成23年度末までの減少率は、期末車両数13.1%、期末運転者数12.0%、輸送人員24.7%、営業収入18.7%となっており、さきほどの佐賀県全体における場合と同様、大変厳しい状況にあることが分かります。
- ・12ページは唐津市の状況です。市町村合併前の地域を含んでおりません。期末運転者数のグラフの平成12年度の数値が394人となっておりますが、これは輸送実績報告書の記載が誤っていたか、集計の誤りと思われる。それぞれの指標のピーク時から平成23年度末までの減少率は、期末車両数15.1%、期末運転者数29.3%、輸送人員24.8%、営業収入22.4%となっております。
- ・13ページから18ページまでは平成21年4月から平成24年8月末までの月毎の佐賀市・唐津市における輸送状況の推移です。13ページ上段のグラフは佐賀市における車両数の推移です。年度ごとに実施された減車の合計数を計算しますと平成21年度に16両、平成22年度15両、平成23年度28両、平成24年8月末迄に5両となっております。4.13通達の発出以降、減車が進んだ状況であります。下段のグラフは実車率の推移です。平成24年度のグラフが最も高い位置にありますことから、わずかではあります減車実施の効果が現れているのではないかと考えています。
- ・14ページです。上段のグラフは佐賀市における輸送回数の推移を示しています。単位は千回となっております。各年度の4月～8月における平均輸送回数を比較しますと、平成21年度から平成22年度は0.6%増加していますが、平成22年度から平成23年度は3.1%の減少、平成23年度から平成24年度は3.8%の減少となっております。下段のグラフは輸送人員の推移です。単位は千人となっております。各年度の4～8月における平均輸送人員を比較しますと平成21年度から平成22年度は0.16%減少、平成22年度から平成23年度は3%減少、平成23年度から平成24年度は4%減少しています。
- ・15ページです。上段のグラフは佐賀市における営業収入の推移です。単位は百万円となっていま

- す。各年度の4～8月における平均営業収入を比較しますと平成21年度から平成22年度は1.4%減少、平成22年度から平成23年度は3.1%減少、平成23年度から平成24年度は4%減少しています。下段のグラフは日車營收の推移です。各年度4～8月の平均日車營收を比較しますと平成21年度から平成22年度は0.2%増加、平成22年度から平成23年度は0.03%減少、平成23年度から平成24年度は3.6%の増加となっています。平成24年度のグラフがもっとも高い位置にあることから、タクシー事業者さんとしては、実感として感じるまでには至っていないと思いますが、こちらも減車実施の効果が現れているのではないかと考えております。
- ・16ページから18ページは唐津市における輸送状況の推移です。16ページの上段グラフは車両数の推移です。各年度の減車数の合計は、平成21年度5両、平成22年度21両、平成23年度2両、平成24年8月末まで8両となっています。下段のグラフは実車率の推移です。こちらも佐賀市同様厳しい状況ですが、平成24年度のグラフは平成23年度より高い水準となっております。
 - ・17ページは輸送回数と輸送人員のグラフです。上段グラフは唐津市における輸送回数の推移です。単位は千回となっています。各年度の4～8月における平均輸送回数を比較しますと平成21年度から平成22年度が7.6%減少、平成22年度から平成23年度が7.2%減少、平成23年度から平成24年度が8%減少となっており、佐賀市よりも一層厳しい状況であることが伺われます。下段のグラフは輸送人員の推移です。単位は千人となっております。4～8月の平均輸送人員を比較しますと平成21年度から平成22年度が10.6%、平成22年度から平成23年度が7.7%、平成23年度から平成24年度が8%の減少となっています。こちらも厳しい状況となっています。
 - ・18ページをご覧ください。上段のグラフは唐津市の営業収入の推移です。単位は百万円となっております。各年度4～8月における増減率を比較すると平成21年度から平成22年度が12.3%減少、平成22年度から平成23年度が9.9%減少、平成23年度から平成24年度が5.6%減少となっています。下段のグラフは日車營收の推移を示しています。4～8月における平均の日車營收を比較すると平成21年度から平成22年度が7.2%減少、平成22年度から平成23年度が1.7%の増加、平成23年度から平成24年度は1.7%の減少となっております。唐津市では、輸送回数・輸送人員・営業収入で平成24年度が最低の水準でしたが、日車營收においては、平成23年4月～8月とほぼ同水準で推移しています。
 - ・19ページと20ページは、タクシー運転者の労働環境を示す資料です。19ページは、タクシー運転者と全産業における労働者の年間推計賃金の推移です。平成23年度は年間推計197万円となっており、全産業平均賃金の約47%となっております。先ほど佐賀市と唐津市の資料で見ましたとおり、実車率や日車營收がわずかに改善した状況にはございますが、まだ運転者の賃金に反映するまでには至っていない状況です。
 - ・20ページをご覧ください。左側のグラフはタクシー運転者と全産業における1時間当たりの単価の推移、右側のグラフは平均年齢の推移となっています。1時間当たりの単価は、タクシー運転者は全産業の約半分程度で推移しています。また、平均年齢は全産業よりも高い水準で推移しており、運転者の高齢化が進んでいる状況です
 - ・21ページは佐賀県内における自動車事故の事故件数と死傷者数です。全自動車における件数とタクシーが第一当事者となった事故件数と発生した死傷者数を比較したグラフです。全自動車は増加の傾向にありますが、タクシーは年々減少傾向にあります。
 - ・22ページから32ページです。ここからは各事業者が取り組んだ「特定事業計画・事業再構築状況」関係資料となっています。23ページは佐賀市における特定事業計画の認定状況です。佐賀市においては現在事業者数が18であり、すべての事業者が平成22年6月に認定を受けています。佐賀市においては18社のうち16社が、特定事業の一環として、減車・休車を内容とする事業再構築の認定を受けており、これに従いまして表の通り減車・休車を実施済みです。なお、現在の車両数合計は440両となっておりますが、九州運輸局より示された適正車両数のうち、実働率85%で算出した車両数400両と比較しますと、現在の車両数と適正車両数との間には10%の乖離が

ある状態です。

- ・ 24ページをご覧ください。唐津市における特定事業計画の認定状況です。唐津市では事業者数は8社であり、平成23年4月6日までにすべての事業者が認定済みです。減車・休車を内容とする事業再構築を定めた事業者は、8社中3社となっており、表の通り、減車・休車を実施済みです。これにより現在の車両数の合計は194両となっております。適正車両数のうち、実働率85%で算出した車両数190両と比較しますと、適正車両数と現在の車両数の間の乖離率は2.1%となります。
- ・ 25ページです。こちらは個人タクシーの特定事業計画認定状況です。県内での個人タクシーは佐賀市のみとなっております。個人タクシー事業者は現在59名となっております。全員平成22年12月8日付けで認定を受けている状況です。
- ・ 26ページ、27ページです。佐賀市・唐津市の地域計画と特定事業計画の集計表です。佐賀市、唐津市においては、平成22年3月18日に地域計画の承認をうけており、以来現在まで、各タクシー事業者において事業の活性化・適正化に向けた様々な取り組みを実施して頂いております。この具体的な内容についてはバス・タクシー協会の平井課長にご説明いただきます。私の説明は以上です。

佐賀市・唐津市タクシー特定地域協議会「地域計画」に基づく特定事業の取り組み状況及び効果等について（資料P28～32）

【事務局：平井 佐賀県バス・タクシー協会業務課長】

- ・ 26ページをご覧ください。佐賀市では認定を受けた特定事業は法人18社の合計で150件、個人タクシーの合計で121件です。27ページをご覧ください。唐津市では法人8社合計で38件です。このように事業の活性化を目的として多数の特定事業に取り組まれているところです。協議会事務局では、今般、法人タクシーにおける取り組み状況及び効果等に関する調査を行いました。そのうち、主な項目につきまして概要として説明させていただきます。
- ・ 28ページをご覧ください。の特定事業の取り組みについてでございます。各タクシー事業者は、(1)の「サービス向上のための研修・教育の充実」が最重要課題であるとの認識のもと、積極的に取り組まれたところです。事業者の取り組み事例として、重点項目を定めた研修を実施、お客様、市民等からの苦情や要望等を反映した研修を実施、地域に愛される公共交通機関を目指し、交通マナーの再確認と徹底等に係る指導教育の実施などであります。この事業者の取り組みは、複数事業者の取り組みを記載しているもので1社の取り組みではございませんことを申し添えます。協会では、佐賀県観光連盟と共催により「接客マナー研修会」を開催、佐賀県や観光連盟が主催する「おもてなし研修会」等の受講を促進、利用者等から寄せられた苦情・要望内容等の的確な情報提供と改善を要請しました。その効果として接客に対する苦情が確実に減少、取り組みの継続により同じような内容の苦情が皆無となった、利用者から接遇に対する「お礼の手紙」や「お褒めの言葉」をいただいたとのこと。この効果は上記取り組みを行った会社における分析結果です。
- ・ 次に(2)GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車です。事業者の取り組みとしてGPSシステム、顧客管理システムを導入し迅速配車を実践した、GPSシステムの配車効率の更なる向上のため、タクシー待機場所を設置した等がございました。効果として迅速な配車の実現による利用者利便向上と迎車走行キロの削減による燃料費の削減等営業効率の向上が図られたとのこと。です。
- ・ 福祉タクシーの運行、導入等です。事業者の取り組みとして福祉タクシー車両の増車により、利用時間帯が重複する需要に対応、ホームヘルパー2級資格取得を促進し、乗務員の資質向上に努めたとの取り組みがございました。協会では国土交通省の補助制度「地域公共交通確保維

持改善事業費補助金」の活用に向けての取り組み、支援を行うとともにホームページに会員保有の福祉タクシー車両明細、利用方法、問い合わせ先等に係る情報を掲載し、県民等へPRを行ったところです。効果として増車により福祉タクシー車両の待ち時間の減少が図られ、需要促進に繋がった。ホームベルパー2級有資格者の乗務により、細心の注意を払った運転が利用者から高評価された。県民や福祉施設、介護福祉士等から福祉タクシーに係る照会が増えました。制度の概要等につきましては省略します。

- ・次にタクシー便利屋の推進です。事業者の取り組みとして、車内へのチラシ掲示、新聞折り込み広告、地域の広報誌、フリーペーパー等に掲載しPRした事例、また、乗務員から、旅客、主に高齢者に対して口頭によりPRしたとのことです。協会ではホームページにタクシー便利屋サービスの紹介と実施会社、問い合わせ先等を掲載しPRしたところであります。タクシー便利屋については、タクシー特措法施行以前から一部の事業者において実施していたところですが、佐賀市では特定事業の認定を機に全事業者が「タクシー便利屋」を実施しています。効果として、サービスがまだまだ浸透(認知)していないものの、「病院の順番取り」や「お買い物代行」の件数が徐々に増加したとの報告、利用者(主に独居老人やその家族、入院患者など)からは便利で助かったとお声をいただいたとの報告、一度利用していただくと、その利便性からリピーターとなる場合が多いとの報告がございました。大変便利なサービスですがPRが不足しており如何にPRしていくのが課題と考えてします。例えば、今後、市報に掲載いただくことが可能であれば、そう行ったことも検討できればと考えているところでございます。
- ・安全性の維持・向上の関係です。事業者の取り組みとして映像記録型ドライブレコーダーを活用した「ヒヤリ・ハット」など危険予知教育を実施、デジタルタコグラフを活用し、実車時・空車時の安全評価を実施、時速50kmを速度上限に設定し、安全走行に係る指導教育を実施したという報告がなされています。効果として乗務員の事故防止、安全に対する意識向上により、事故件数が減少したとのことです。
- ・環境問題への貢献(ハイブリット車両等低公害車の導入)です。事業者の取り組みとして、低公害なハイブリット車両、例えばプリウスなど、また電気自動車(日産リーフ)を導入したという取り組みが行われました。協会の取り組みとしては、補助制度の活用に向けての取り組み、支援等行いました。効果としては、一般利用者や官庁等から車両指定配車依頼が増加、企業や官庁等から環境問題に取り組む企業として評価された、企業のイメージアップに繋がったとの報告を受けております。
- ・次ページをご覧ください。事業再構築、いわゆる減車と休車でございますが、その実施による効果等につきまして合わせて調査を実施しています。全般的には効果があったとの意見が多数ございました。効果がなかったとの意見は少数でした。効果があったとの意見について説明いたします。
- ・輸送回数は微減したが、乗務員1人当たりの営業収入は微増となり、実感できるほどではないが、一定の効果があつた。営業収入は若干減少したが、乗務員1人当たりの営業収入が上昇し乗務員個々の賃金も改善できた。減車当初は需要ピーク時に車両不足により配車所要時間が長くなり、利用者へ迷惑を掛けることもあつたが、配車システムの見直しや系列会社との共同配車により、現在は円滑な配車が可能となった。無線配車主体のため、乗務員は順番制により配車しているが減車に伴い順番が回ってくる回数が多くなった(早く)なったため、乗務員の士気向上に繋がった。このような効果があつたとの報告を受けております。
- ・一方、「効果がなかった」との意見も受けています。需要ピーク時における迅速な対応(配車)が困難となり(車両が足りないという意味)お客様をお待たせし迷惑を掛けている。減車により、会社全体の総収入が減少し、経営が苦しくなった。営業収入、輸送人員等、現在も少しずつ減少。合わせて乗務員1人当たりの収入も減少しており、総合的にはあまり効果がないよう

に感じている。タクシーが減車した一方で、運転代行業者の車両を多く目にするようになり、夜間の売上げの減少傾向がより大きくなった。それに伴い乗務員の夜間の勤務意欲が減退し、乗務員確保が更に厳しくなった。との報告があります。

- ・効果があった、効果がなかった意見はともに複数事業者の報告です。
- ・次ページです。合わせて事業の活性化のために取り組むべき必要があるものについて意見を聴いております。これも複数会社からの意見です。これから先、介護に対するニーズがますます増えてくるため、福祉タクシー車両の導入を推進、さらにユニバーサルデザインタクシーの導入を図るなど様々なニーズに応え得るサービスを展開していくとともに、地域住民の信頼を高めること。地域住民等に愛され信頼される会社となるよう、乗務員教育を辛抱強く継続すること。また、「子どもへのまなざし運動」や「高齢者の見守り」等を積極的に行うことが必要。タクシー便利屋の一層の推進、バス路線廃止後における地域住民のための乗合タクシーの推進など、従来のタクシー事業の殻を破る取り組みを積極的に行うことが必要。「タクシー観光ルート」の設定や「観光ガイドタクシー」等の検討を行うこと。今後も続くと思われる需要減少に対して、減車や共同無線、合併なども視野に入れた地域全体の事業再構築の検討を継続して行うこと。事業者全体でサービスの質を高めあうような共通の研究・開発を行うこと。研修機関や優良乗務員認定制度を創設すること。運転代行事業者が激増し、違法行為を行いタクシー事業を圧迫している。適正な運転代行事業が行われるよう指導、取締り等を関係機関に働きかけることも必要という意見が多数寄せられているところです。以上です。

(3) 佐賀市・唐津市の交通計画等について(説明)

【佐賀市：企画調整部総合政策課交通対策室 大久保副室長】

- ・佐賀市総合交通政策課で交通政策を担当しています大久保と申します。佐賀市における交通政策について説明させていただきます。お手元に佐賀市公共交通ビジョンの冊子をお配りしています。この公共交通ビジョンは今年3月に取りまとめを行いました。内容は路線バスが中心となっていますが、今後、将来にわたって佐賀市が公共交通をどのように持続させていくのかという基本指針となるものです。平成23年度から10年間の計画としておりまして、時間の都合上、主なポイントだけ説明させていただきます。
- ・6ページをお開き下さい。基本理念を大きく2点掲げています。佐賀市が目指すコンパクトな街づくりに向けまして利便性や公共性が高い交通機関を構築することを掲げています。もう一つは将来にわたって公共交通を持続させていくためには、市民・交通事業者・行政それぞれが協力して進めていく必要があると書いています。先ほど、バスを中心にと申し上げましたが、非常に利用者が少なくなりまして、路線の維持が困難な状況となってきております。佐賀市は交通局もありますが民間バス3社もございまして、それぞれ持続させていきたいと考えておりますが、ただ、バスだけではやはり対応できない部分も見えてきておりますし、今後ますますそういう部分も大きくなっていくのではないかと考えています。12ページに掲げておりますが、地域特性に応じた多様な公共交通をこれから考えていく必要があると考えています。佐賀市は中心市街地あるいはその周辺の住宅地、山間部、平野部と色々な地勢、人口集積が異なっており、それぞれの地域特性に応じたものを考えて行かなくてはならないと考えています。
- ・13ページに路線バスでは対応できないエリアの事例を載せておりますが、コミュニティーバスや小型のバス・タクシーによるデマンド運行なども一つの選択肢として考えているところです。
- ・14ページの右に多様な公共交通、短期・中長期と時期を書いておりますが、佐賀市の中では高齢化率が非常に高く、これから人口減少が急速に進みます富士・三瀬・大和の北部地域から最初に取り掛かっていこうと考えているところです。その一つとしまして、大和町松梅地区で従来、市の委託で巡回バスを走らせておりましたが、非常に利用者が少なく、また、市の負担

も大きい状況でありましたので、ここの見直しをしまして、今年10月から10人乗りのジャンボタクシーによるデマンドタクシーの運行を開始したところでございます。運行については北部地域を営業エリアとされております松原タクシーさんをお願いをして行っているところでございます。この見直しに当たりましては、行政だけで考えるのではなく、みんなで守り育てるという基本理念にもありますとおり、地域の皆さんと一緒に考えていこうということで地元の自治会、老人会、女性部、学校の先生、育友会の皆さんとか入っていただいて、一緒になって考え、その結果、デマンドタクシーという新しい運行形態に見直したところです。

- ・今後このような見直しに当たりましては、地元でこのような協議会を立ち上げ、一緒になって考えていくという方針を立てていますし、当然、その後の利用につきましても地域の皆様が選択された運行になりますので、責任を持って利用促進、呼び掛け等も行っていきたいということで取り組んでところでございます。
- ・この松梅地区は佐賀市で初めてデマンドタクシーとして取り組んだわけでありましてけれども、まずは北部地域からということですが、必ずしもデマンドタクシーということではなく、地域の皆様と一番良い方法、どうすれば皆さんが使っていただけるのかを考えながら薦めていきたいと思っていますので、その際にはタクシー事業者の皆様にもお力を借りることも出てくるかと思っておりますので、今後とも佐賀市の交通政策にご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

【唐津市企画経営部男女共同参画・地域づくり課 西脇課長】

- ・課名とは馴染まないかもしれませんが当課が交通政策を担当しております。資料を準備しておりませんので口頭で説明させていただきますことをご了承いただきたいと思います。日頃から唐津市の公共交通政策に関してご協力いただきお礼申し上げます。
- ・はじめに唐津市の公共交通の現状について説明させていただきます。唐津市の大型輸送機関としてまずはJRがございまして、唐津駅を中心に申し上げますと唐津駅から福岡方面、佐賀方面、伊万里方面の3方面あり、旧唐津市を中心に運行しています。現在の唐津市は9市町村が合併しており、旧市町村単位で申しますとJRが通っているのは4つの市町村に限られ、残りの5つは通っていない状況です。その地区はどのような交通形態で補っているかと申しますとバスに頼っている状況でございます。唐津市は東松浦半島という地形をもっておりまして、旧唐津市を中心に広がっているため、その地点に行ってもあととは戻ってくるしかないという非常に地理的に不利な条件を抱えております。バス輸送に頼っていますけれども、旧唐津市以外の8つの地区を回遊してバスを運行すると非常に不都合というか、もったいない輸送になっておりますので、旧唐津市をハブとして、それぞれの8つの地区にスポーク上で行っている状況でございます。そのためにバス1両当たりの乗車人員が非常に少ない状況でございます。バス会社が今のところ苦慮している状況でございます。
- ・そういう状況の中でありまして唐津市も9つの市町村が合併したところであり、現在、特に進めているのが学校の合併、統廃合です。単純に申しますと合併当時に小学校が46校ありましたが現在は38校と8校廃校しています。現在、中学校は統廃合を行っていませんが来年度に3つの学校が1つになるところが2つありますので5校が減るという状況になります。そうすると子ども達の足を守ることがこれからの課題になりますが、先ほどの地理的な条件から説明いたしまして、今のバスの運行状況では対応できない部分がございます。そうすると現在もタクシー事業者をお願いしておりますとおり、乗合タクシーによるスクールバスのような機能を持った運行をお願いする状況が今後はますます増えてくるのではないかと考えております。ですから、今後、唐津市内における人の移動はバス以外にタクシーに対する期待が大きくなっていくものと思います。今後、子供の数の状況もどうなるか分かりませんが、少なくともバス、プラス、タクシーの事業者さんのお力添えが必要となってくると思います。

- ・唐津市特有の公共交通機関として離島航路がございまして、離島航路の課題となりますのは、離島から本土に渡ってきた島民の方が、その先の交通手段が悩ましい部分でございます。これもバスを頼らざるを得ないのですが、若い世代、特に働いている世代はバスの行き先と自分の行き先のミスマッチが起きている部分もございまして、そうすると自家用車に頼らざるを得ない状況でございます。自家用車を頼りにすると今度は離島航路の発着所における駐車場の確保という悩ましい問題が生じております。その問題をクリアする意味でも、今後、タクシー事業者のお力添えが必要となってくると思っております。現在、このような状況が唐津市における交通の課題でございます。

【会 長】

- ・ただ今、(2)地域計画に基づく特定事業の取り組み状況について事務局から、(3)佐賀市・唐津市の交通計画等について、両市から説明いただきました。この二つを一括してご質問、ご意見又は補足説明等をいただきたいと思っております。何でも結構ですようお願いしたいと思います。

【傍聴者】

- ・運転代行は代行を依頼する運転者を迎えに行く形態ですので、運転代行業者の車両に設置されているタクシーまがいの「行灯」は不要だと思います。
- ・我が社は別にお店を経営しており、同施設内に公衆電話があります。公衆電話には運転代行の商業的や電話番号など広告を貼ることも認めており、沢山貼られています。
- ・代行業者は、実際は車を代行するのではなく、タクシー業を行っています。お酒を呑んだ方が待たれていたら、運転代行業者の車両に行灯が設置されていますので、手を挙げますとタクシーと同様な感覚で「良いよ、乗せていくよ。」というような状態となっております。全部とは言いません。公安委員会のステッカーはどこに貼られても良いのですが、タクシーまがいのことをされますとタクシーに響いておりますし、夜はほとんどタクシーの利用がありません。実際に店を営んでおりますからよく分かります。こういうことを何とかできないかと思っております。

【会 長】

- ・今のご意見は運転代行業に関する事だと思っております。事務局から何かございますか。

【事務局：佐賀運輸支局 川本首席運輸企画専門官】

- ・代行に関しては、以前の協議会でもご意見を伺っており、私どもも危惧しているところでございます。昨年、佐賀運輸支局では初めて佐賀県警と共同で代行業の実態調査をしました。いきなり取締りという訳には行けませんので、実態調査を実施しました。昨年は佐賀県警と合同で11月に3回(佐賀市・唐津市・鹿島市各1回)実施しました。これで終わってしまいますと意味がありませんので、今後とも継続して実施しようということで佐賀県警とも話をしており、今年、10月24日に佐賀市で代行調査を実施し、11月には、もう一度、佐賀市と唐津市で実施する予定です。そういうことで、手をこまねいているということではございませんし、私どもに対しましても、タクシー事業者の方々から減車等を努力されている中で色々とお話もお伺いしておりますので、そういうことを実施させていただいております。
- ・また、代行業者の事業場の調査に関して、担当から説明させていただきます。

【事務局：佐賀運輸支局 山口運輸企画専門官】

- ・川本がご説明しましたものは夜間調査のことで、昨年度3回実施、今年度3回以上実施する予定にしております。昼間に運転代行業者の事業場を訪問し、帳票類や禁止行為等を指導するというかたちで昨年度6事業者実施しました。今年度は色々問題がありましたので、2事業

者に5月、6月に実施している現状です。11月に佐賀県警と合同で事業場への臨店調査により指導することとしております。

- ・できる限りタクシー類似行為等しないように適正な運転代行業務を行うよう指導していきますので、よろしく願いしたい。

【九州運輸局自動車交通部旅客第二課 西課長】

- ・補足させていただきます。代行業の随伴用自動車の屋上灯については何ら規制もございません。そもそも、タクシー事業者の夜間の需要開拓という意味で設置されたものです。ただし、色、例えば赤色や白色、光度につきましては保安基準の制限がございます。従いまして、そういった目立つ特別な色や光度が強ければ車両法違反ということになるだけでございます。
- ・法律の関係でございますが、現在、警察庁と国土交通省で運転代行業の法律ができてから色々な問題が生じていることを認識しているわけでございます。例えば、車体表示のペイント化やA B間輸送問題等々、厳格化に向けた法律の整備の準備をしています。本来であれば春先に両省から示される予定でしたが、ご案内のとおり、関東におけるツアーバス事故が発生しまして、まずは緊急措置として輸送の安全確保ということで監査の強化と安全対策等の施策に順次取り掛かっているところでございます。そう言いましても、年度内にはという目標もございましたので、少なくとも25年3月、24年度内には明確に厳格化するという施策が講じられる予定であることを申し添えます。

【会 長】

- ・事務局から説明がございました。運輸支局におきましても、現在、調査等に取り組んでいるところであり、今後もこれらを発展的に実施したいという報告でございます。よろしいでしょうか。
- ・特定地域が再指定されています。先ほど運輸局の西二課長からも話がございましたように、今後も活性化や適正化について取り組んでいかなければならないと思っているところです。特に活性化について、皆様も色々な切り口で活性化についての取り組みをされていると思います。福祉、観光や便利屋等に取り組まれている旨事務局から報告があり、それなりの達成感があるのではないかと思っております。今後もこれらの取り組みについて、地域計画の実現に向けて引き続き協力をお願いしていきたく思いますのでよろしくお願いいたします。
- ・他に意見がなければ、議事(2)地域計画に基づく特定事業の取り組み状況について(3)佐賀市・唐津市の交通計画等について終了します。

(4) その他

【会 長】

- ・その他について事務局から準備はございますか。

【事務局：佐賀運輸支局 川本首席運輸企画専門官】

- ・ございません。

【会 長】

- ・皆様からご用意されることなど何かございませんか。

(なし)

【会 長】

- ・それでは議事を全て終了いたします。ここでタクシー事業者を代表して佐賀県バス・タクシー協会片江副会長に挨拶いただきたいと思います。

【片江 佐賀県バス・タクシー協会副会長】

- ・本日はタクシー業界のためにお集まりいただき有り難うございました。
- ・平成21年10月にタクシー事業の適正化と活性化への取り組みとして、特別措置法が施行され、特定地域として指定された佐賀市及び唐津市はこれまで3年間、事業の活性化を図るための取り組みとして利用者ニーズへの対応等サービス改善にそれぞれの事業規模に応じた車両数の削減に取り組んできました。先ほど佐賀市及び唐津市の事業者による取り組みの概要について説明がありましたが、地域の各社がそれぞれの計画を定め取り組んで参りました。各社空の報告によりますと、その成果は徐々に上がってきているのではないかと考えております。
- ・私なりにこの3年間における車両数の削減について総括させていただきますと保有台数30両未満の小規模な事業者が多いという状況です。これから減車といえますと、なかなか困難な会社もございまして、困難と思われる中で取り組み、それなりの実績は出ているのではないかと考えています。
- ・減車効果についても昨年の東日本大震災による全国的な自粛ムードにより長期にわたり低迷する中で業界の実績も一向に好転の兆しが見えず、その効果を見るには今しばらく時間が掛かるのではないかと考えています。また、先ほどから意見が出ておりましたタクシー車両の減車が進む一方で増加すると懸念しているのが運転代行業でないかと思っております。特に佐賀市や唐津市においても、お客が集まる場所にはタクシーもですが、違法駐車状態で客待ち行為をしております。また、相対運賃と申しますかお客様が車両に聞きながら行っている。代行運転もそのとおりでございまして、白タク行為が進んでいくのではないだろうかという情報が入っております。
- ・本来の代行運転業務ではない白タク等の違法行為について、代行業者の違法行為についても警察当局の取締りをよろしくお願いしたいと思います。
- ・運輸局から説明いただきましたとおり、今後タクシー業界は更なる努力を求められていると思っております。10月以降、特定地域の指定が3年間延長されました。業界は、これまでの取り組み結果を整理し、今後に向けた取り組みを検討していきたい。
- ・今後とも皆様の知恵をお借りし、多くの方に利用いただき地域貢献できるようにサービス向上と事業活性化を図り運転者の労働環境の改善と経営基盤の強化に努力していきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

【会 長】

- ・有り難うございました。以上で議題が全て終了しました。
- ・タクシー事業につきましては中央では民主党の議員立法案が出されたり、特措法の改正案が出されたりという動きがあることはご承知のことと思っておりますし、私どもも認識しております。このような動きにつきましても注視しながら、これからタクシー事業の適正化と活性化について皆様とともに考えて行かなければならないと考えているところでございます。
- ・皆様のご協力により議事がスムーズに進行でき、また有意義な会議となりましたことをお礼申し上げます。これをもちまして協議を終了いたします。

4. 閉会(15時06分)

【事務局：佐賀運輸支局 川本首席運輸企画専門官】

- ・委員の皆様には大変お疲れ様でした。これをもちまして第5回佐賀市・唐津市合同タクシー特定地域協議会を閉会いたします。誠に有り難うございました。

.....
【配付資料】

議事次第

配席図

出席者名簿

・第5回佐賀市タクシー特定地域協議会出席者名簿

・第5回唐津市タクシー特定地域協議会出席者名簿

資料1 タクシー特定地域協議会資料（会議資料）

資料2 佐賀市タクシー特定地域協議会設置要綱、唐津市タクシー特定地域協議会設置要綱
同、設置要綱の新旧対照表

その他資料（席上配布）：2011～2012佐賀市公共交通ビジョン概要版

(メモ)

- ・欠席 2名
 - ・唐津観光タクシー(株)労働組合 執行委員長 加唐 常光
 - ・佐賀県警察本部交通部交通指導課長補佐 坂井 昭彦
唐津市においてひき逃げ事件対応のため当日欠席
- ・当日の代理出席
 - ・佐賀県諸富警察署交通課長 石橋 充 (代理)富田 氏
- ・報道機関 なし
- ・随行者 なし
- ・傍聴者 10人
 - 昭和タクシー(株) 小野部長、中山課長
 - (有)大財タクシー 小部社長
 - (株)玄海タクシー 藤瀬社長
 - (有)みどりタクシー 北村社長
 - (株)佐賀タクシー 牛島社長
 - 明治タクシー(株) 濱野部長
 - 温泉交通(株) 山口社長 (発言あり)
 - (有)松原タクシー 松原社長
 - 蓮池タクシー 野口専務