

平成27年8月17日

国土交通省 運輸審議会 御中

福岡市博多区比恵町11番1号
一般社団法人福岡市タクシー協会
会長 中井真紀



公 述 申 込 書

1. 事案番号

平27第5017号

2. 事案の種類

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定
(福岡交通圏) について

3. 指定する地域

福岡交通圏

4. 公述しようとする者の名称及び住所並びに代表者名

福岡市博多区比恵町11番1号
一般社団法人福岡市タクシー協会
会長 中井真紀 67歳

5. 事案に対する賛否

賛 成

6. 連絡先電話番号

一般社団法人福岡市タクシー協会
電話：092-434-5100



平成27年8月17日

国土交通省 運輸審議会 御中

福岡市博多区比恵町11番1号
一般社団法人福岡市タクシー協会
会長 中井 眞 紀



公 述 書

私は、一般社団法人福岡市タクシー協会の会長をしております中井と申します。今回の特定地域の指定につきましては、協会全会員の賛同を得ておりますので、特定地域の指定をしていただきますようお願い致します。理由につきまして次の通り申し上げます。

1. 福岡交通圏タクシー準特定地域協議会で合意に至る経緯

平成27年2月2日付けで九州運輸局長から福岡交通圏タクシー準特定地域協議会長あてに「特定地域の指定について」指定基準に適合する旨の通知がありましたので、協議会において福岡市タクシー協会として特定地域の指定について合意するか否かについて、会員と協議する必要があるとあり、改正タクシー特措法で規定されている特定地域と準特定地域の制度について、協会の定例会、各部会等で協議を重ねました。

しかし、協議の中で特定地域の指定を受けたとき、①指定後のタクシー事業の姿が不透明なこと。②これまで600台ほど減・休車しているが、自主的な供給削減措置ということもあり、協力的な事業者と非協力的な事業者が有り、また、会員の削減率にも格差が生じており、不公平感の解消が出来るのか。③昨年消費税引き上げと同時に公定幅運賃制度が適用され、未だ下限割れ運賃事業者に対する変更命令がだされていない中で、営業方法の制限による供給輸送力の削減勧告・命令ができるのか。④供給輸送力削減により、車両台数の少ない小規模事業者の経営に影響が生じるのではないかと懸念する意見があったため、意見の集約が出来ず、平成27年4月17日開催されました第2回準特定地域協議会では意見の集約ができなかったということで継続審議になりました。

その後、報告期限が6月末までということもあり、再度、協会の定例会、各部会等で会員の理解を深めるため協議を重ねました。

利害が交錯する中、会員個々の意見はいろいろありましたが、やはり、指定を受けて適正化、活性化を図ることにより、地域の公共交通としての機能を十分発揮できるようにすること、同時に経営の安定化、労働環境の改善等を会員一丸となって推進することがタクシー事業の将来にとって重要ではないかとの意見が大多数を占め、最終的には全会員の賛同を得ることが出来ましたので、平成27年6月17日開催されました継続協議会において、各会員（構成員）から委任を受けた私が合意する旨の発言をし、特定地域の指定については、協議会設置要綱の議決の要件を全て満たして合意され、協議会として国土交通大臣に「同意」で報

告することになりました。

2. 福岡交通圏のタクシー適正化・活性化の状況

(1) タクシー事業の適正化の取り組み

福岡交通圏における年間の総営業収入は、平成2年度から平成8年度にかけて600億円前後で推移していましたが、平成9年度以降は減少に転じ、規制緩和直前の平成13年度は498億円まで縮小し、規制緩和以降も減少傾向が続いており、平成25年度は規制緩和前の平成13年度に比較して1割減少の450億円となりました。

このように営業収入が減少傾向にある中で、平成14年2月需給調整規制の撤廃を柱とした規制緩和が行なわれたことから、福岡交通圏においては9事業者の新規参入(許可後の増車により約400台)と既存事業者の増車により平成20年度末には車両数が約1,000台増加し、車両台数は5,244台になりました。

そのため、中心市街地や夜間の中洲地区等で客待ちタクシーが道路を占拠し道路の渋滞が深刻な社会問題となり、規制緩和でもたせると期待されていた旅客の利便性の向上やタクシーの質の向上とは程遠い現実がありました。

その後、平成21年6月に旧タクシー特措法が成立し、福岡交通圏は特定地域に指定されたため、事業再構築として会員事業者が約600台の減・休車を実施し、平成25年度末には4,633台になり、日車営収の改善に一時的には効果がありました。減・休車を実施しない事業者もあり、また、会員の削減率にも格差があったことから会員間に不公平感が生じました。

また、本年1月運輸局の需給状況判断では、適正車両数は上限で4,056台と公示され、供給過剰状況にあると判断されております。今回の特定地域の指定には、強制力のある供給削減措置もとられるようになっており、不公平感の解消も期待できるものと考えております。

(2) タクシー乗務員の労働条件

タクシー乗務員の収入に直結する日車営入につきましては、平成2年度から平成8年度にかけては4万円前半で推移していましたが、規制緩和前の平成13年度には約35,000円まで減少し、平成25年度には約32,000円と更に減少しております。

乗務員の平均年収も福岡県平均ですが賃金構造基本統計調査によりますと350万円近くありました年収も平成26年は265万円に減少しており、全産業男子労働者と比較して230万円も低く、乗務員の平均年齢も60歳近くになっており、高齢化も大きな課題となっております。

特定地域の指定を受け、供給削減措置を実施することにより乗務員の労働条件の改善、若年労働者の雇用確保につなげたいと考えております。

(3) タクシー事業の活性化の取り組み

福岡交通圏のタクシー事業の活性化につきましては、協会の傘下会員が会社間の垣根を越えて、福岡の文化を象徴する博多織りの五色献上柄を配した黒塗りの車両で、統一の制服を着用し、4日間の研修を受けた乗務員が福岡ならではの「おもてなし」を提供する「プレミアムタクシー」を平成21年11月から開始し、

現在 95 両、認定乗務員 450 名までになっており、JR 博多駅地下 2 階専用乗り場、福岡空港国際線専用乗り場に配置しており、利用者の認知度も高まりプレミアムタクシーを指定する利用者も増加しております。

また、海外からの観光客の増加に加え、九州新幹線全線開業を契機にタクシーが福岡地域の活性化に寄与するため、平成 22 年 10 月からは JR 博多駅に 3 箇所、福岡空港に 2 箇所英語、中国語、韓国語に対応できるタクシーコンシェルジュを配置し、タクシーを利用される一般客のみならず外国人旅行者に乗車案内や観光案内サービスを提供しており、観光庁からも高い評価を受けております。

この他、中洲地区における夜間のタクシー駐車問題を解消する目的で、平成 27 年 3 月から指導員を配置し、以前は国体道路を抜けるのに 1 時間かかっていたものが、現在はスムーズに通過できるようになっており、タクシー利用者の利便性の向上を図っております。

これらの活性化策を推進することにより需要の増大が期待されますので、経営基盤の安定化、乗務員の労働条件の改善等が図られるものと考えておりますので、特定地域に指定していただきますようお願い致します。