令和８年９月定例会

地域交通対策特別委員会会議録

令和８年９月24日

場　所　第４委員会室

令和８年９月 24 日（木曜日）

午前10時０分開会

―――――――――――――――――――

会議に付した案件

○意見聴取

一般社団法人宮崎県タクシー協会

１．県内タクシー業界の現状等について

○協議事項

１．県外調査について

２．次回委員会について

３．その他

―――――――――――――――――――

出席委員（10人）

委員長	荒神　稔
副委員長	下沖篤史
委員	山下博三
委員	川添　博
委員	本田利弘
委員	黒岩保雄
委員	渡辺正剛
委員	重松幸次郎
委員	工藤隆久
委員	岩切達哉

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

―――――――――――――――――――

説明のため出席した者

一般社団法人宮崎県タクシー協会

専務理事	國村利広

―――――――――――――――――――

事務局職員出席者

政策調査課主幹	野中啓史
政策調査課主査	藤原諒也

○荒神委員長　ただいまから地域交通対策特別委員会を開会いたします。

本日の委員会の日程についてでありますが、お手元に配付の日程案を御覧ください。

本日は、３、意見聴取として、一般社団法人宮崎県タクシー協会に御出席いただき、県内タクシー業界の現状やライドシェアの取組等について御説明をいただきます。その後、４、協議事項として、県外調査等について御協議いただきたいと存じますが、このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、そのように決定いたします。

では、説明者入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時１分休憩

午前10時２分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

それでは、本日、一般社団法人宮崎県タクシー協会より、専務理事の國村利広様に御出席をいただきました。國村様におかれましては、大変お忙しい中、本委員会にお越しいただき誠にありがとうございます。

それでは、私から一言御挨拶を申し上げます。

私はこの特別委員会の委員長で、都城市選出の荒神稔です。

当委員会では、持続可能な地域交通の在り方に関する所要の調査を実施しております。本日は、県内タクシー業界の現状やライドシェアの取組等について御説明をいただき、今後の調査及び県の政策提言などに生かしてまいりたいと考えております。どうかよろしくお願いいたします。

次に委員を紹介いたします。

最初に、私の隣が小林市・西諸県郡選出の下沖篤史副委員長です。

続きまして、都城市選出の山下博三委員です。

宮崎市選出の川添博委員です。

宮崎市選出の本田利弘委員です。

日南市選出の黒岩保雄委員です。

東諸県郡選出の渡辺正剛委員です。

宮崎市選出の重松幸次郎委員です。

延岡市選出の工藤隆久委員です。

宮崎市選出の岩切達哉委員です。

以上で、委員の紹介を終わります。

それでは、國村様から県内タクシー業界の現状等について御説明をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

○國村専務理事　おはようございます。宮崎県タクシー協会の國村と申します。本日はよろしくお願いいたします。

県内のタクシー業界の現状なんですけれども、大まかに申しますと、燃料代の高止まりが非常に響いております。ガススタンドも最近撤退により県内で少なくなっております。都農町にある事業者は、持っている車両９台のうち７台がガス車両で、11月に近隣のガススタンドがなくなるということで、事業の廃止を御検討されておりました。２台でも事業を継続してよいという運輸局からの手助けがございまして、そういった方向で続けていくことになりました。そういった燃料代の高騰やガススタンドの廃止が、非常にタクシー業界に響いております。

資料１に、輸送人員と延実働車両数のグラフを記載しております。一目瞭然で右肩下がりと申しますか、延実働車両数が少なくなってきております。輸送人員もそれに合わせて減ってきております。一番の大きな原因は、運転手不足でございます。

ただ、会社そのものは、今年の２月に運賃改定をさせていただいたおかげで、何とか乗り切っているというところですが、運転手が少ない分、会社のほうは赤字になっていくというのが、今のタクシー業界の現状でございます。

それと、運転手の数の現状ということですけれども、資料２を御覧ください。これも一番痛かったのは、やはりコロナの時期でございまして、この頃にコロナにかかりたくないということで――運転手の平均年齢が六十五、六でございますので、もう私はタクシーを下りるよということで、辞めていかれた方が多数ございました。年齢も年齢でございますので、コロナが過ぎたからといって帰ってくることがなく、大分運転手の数が減りました。今でも運転者登録は月に十数名あるんですけれども、年齢が高いものですから、同じ数ぐらいずつ辞めていかれ、なかなか人数が増えないというのが現状でございます。

それから、タクシー不足の実態ということでございまして、これは運輸支局が作られた資料なんですけれども、資料３を御覧ください。

県内の地図にタクシー会社を落とし込んだものです。現状でタクシー会社がない、営業所がないというところを赤枠で囲んでございます。ただ、この中でも高原町は、小林交通圏ということで、小林市、えびの市、高原町を一くくりにして、ここは小林市のタクシーも走っていいというくくりなので、高原町には――宮交タクシーさんかな、乗合タクシーを走らせてございます。

都城市も三股町と交通圏を組んでおりまして、三股町も、先日銀星タクシーさんがなくなったところを、おくつタクシーさんが引き継いで公

共交通を走らせてございます。

木城町にも営業所はございませんけれども、ここも三和交通さんが乗合タクシーを走らせておりますので、その町に営業所がなくても何とかカバーしております。西米良村につきましては、米良タクシーさんがあったんですけれども、個人事業だった関係で、事業者がお亡くなりになって跡取りの方がいらっしゃらず、今はタクシーが走ってない状況でございます。

椎葉村も同じように、昔鶴富タクシーさんがあったんですけれども、その後は引き継ぐ方がいらっしゃらなくて、交通空白地帯が生まれております。

資料４のほうに、各地域に走っている乗合タクシーを記載しております。後のライドシェアとも関連するのですけれども、これはタクシー事業者が動かしている乗合タクシーでございます。市町村が動かしてる自家用バス、自家用車両も、これ以外にも結構な数あるんですが、そことタクシー会社との関連は、車両は自治体が用意しますけれども、運転手はタクシー会社が派遣してお手伝いしているというところも、このほかにいっぱいあります。

我々がここで言いたいのは、安全・安心が一番の問題になってくるところでございまして、各公共交通会議の中でもお話しさせていただいてるのですけれども、タクシー会社をうまく使ってくださいと。タクシー会社は１社では苦しいところがあります。ただ、地区でタッグを組めば何とか回せるよというところで、今一番うまくいっているのは延岡市です。延岡市では、４社が一緒になって、順番制を組んで地域交通を守ろうとしております。その中で運転手については、いわゆる安全を守るために不可欠なものでございまして、タクシー会社には朝点呼というものがございまして、その方にハンドルを握らせて大丈夫なのかどうかということを運行管理者――これも国家資格を持った方なんですけれども、その運行管理者において安全面のチェックを行っています。定期的に健康診断や、自動車事故対策機構の適性診断等も受けるようにという決まりがございまして、我々タクシー業界としては、いわゆる安全・安心はタクシー会社に任せてくださいというところで、各地域公共交通会議の中でお話をさせていただいているところでございます。

確かにタクシー不足と言われておりますけれども、これも運転手さんさえ帰ってきていただければというところがございますので、そこは今後の取組にしたいと思っております。

続きまして、ライドシェアについてでございます。ライドシェアというものが、もともとどこから出てきた話かというと、運転手不足を何とか解消しようというところで、一種免許の方でも自家用車を用いて運ぶことができますよというところから始まりました。宮崎県でも、運転手が足りないところでは予約を断るというケースが非常に多く――そのときにキャンプシーズン中に増加が見込まれる利用客に対応するために、ホテル旅館組合さんとタッグを組みまして、前日予約で――ライドシェアというのは結構縛りがございまして、起終点を最初に明らかにすることと事前運賃を確定させることというところがございまして、運転手への負担をなくすために、流し行為は禁止されております。お客様が乗るときに行き先が分かることと、そこまでの運賃を明確に示し、事前に払っていただくという縛りがございます。また、運転手についても、雇用契約を結び、健康診断と適性診断は受けさせるという縛り等々がございまして、

なかなかそういった条件の中で来ていただける方がいらっしゃいません。キャンプのときに用意はしたんです。持ち込み車両では定期点検が行われているか不安があるため、余っているタクシー車両を用意させていただきました。ただ、申込みが非常に少なく、会社の役員の方によって何台か稼働したというケースがございました。現在も運輸局の許可をいただいて用意はしているんですけれども、お申込みがない状況です。

ライドシェアの立ち位置としては、我々はタクシーの補完的な事業と考えていますので、タクシーで運ぶことができればライドシェアは要らないのかなと思っているところです。

ただ、せっかく国が用意してくれた制度でございますので、将来的に、例えば昼間に主婦の方が、空いている時間で乗っていただけるとすれば、そこに予約枠を充てて運んでいただく、そういった形は今後検討していく必要があると考えております。皆さんが困られているのは、明日病院に行きたいけれども、タクシーが来てくれるかどうか分からないということだと伺っております。タクシー会社は、明日行けないわけじゃなくて、運転手がいるかどうかが分からなくてお断りしているところがあります。そういったところにライドシェアを当てはめていければいいと思っております。特に来年、国スポ・障スポも控えておりますので、そういった対応にもうまく使えればいいと思っているところです。

あと、新たな交通手段、ＡＩデマンド交通との役割分担でございます。一番分かりやすいのは、今宮崎市内で宮崎交通さんが「のるーと」を走らせているかと思います。タクシー協会にも宮崎交通さんがお見えになりまして、こういったことをやりたいというお話がございました。タクシーとの違いについては、宮崎交通さんの「のるーと」は、例えば月見ケ丘地区にＡＩデマンド交通を導入しているのですけれども、これは、月見ケ丘地区から宮交シティへの輸送を、路線ではなくて面で行うというものです。私としては、系統が変わったんだと捉えております。停留所の数を増やして、ＡＩが路線を組んで輸送するだけなので、実態としては路線バスと変わらないという認識をしております。

ただ、宮交タクシーさんも待機場所に車を置く必要がなくなったという話はされております。地域住民からすると、その拠点間の運送については、ある程度、タクシーに見えるかもしれませんけれども、それは工夫だよなと思ってるところでございます。

ただ、この手の交通を面でやられると、タクシーと変わりがないと思っております。例を挙げますと、日向市さんが昔４路線の自家用有償運送バスを、日向市駅を拠点として東西南北に走らせていました。しかし、乗客が少ないということで、路線を廃止し、拠点を設けずに停留所間を自由に移動できる面輸送に変更しました。こうされると、これはタクシーとどこも違いません。クルスの海までバスが行くことになると、何が目的なのか見えにくくなってしまいます。ただ、今は実証実験ということで、３台でやられているところでしたので、御意見をさせていただきました。元の４路線に戻して、その４路線を面で輸送するようにし、そこにタクシー会社を入れさせてくださいというようなお話もさせているところでございます。すみ分けとしましては、停留所という認識を持った路線バスですから、拠点を定め、そこからどこまで行けるかを明確にした運送については、路線バスとしての認識があってもいいかもしれません。けれ

ども、お客様が乗ってどこでも自由に行ってくださいというのは、これはタクシーの世界ではないかなと思っておりますので、こういった協議は地域公共交通会議の中で話をさせていただいております。

ただ、昼間タクシーの仕事がない地域で、夜だけ運行するのは無理なんですよ。ですので、地域公共交通会議でその話はさせていただいておりますけれども、自治体が無料バスを走らせると、お客さんはタクシーに乗ることがない。綾地区において、先日から無料のバスが走り出しました。あそこには宮交タクシーさんの営業所がございましたが、昼間仕事がないというところで、先月だったと思いますが、営業所を撤退し、宮崎市内に車両を引き上げております。綾町、国富町、宮崎市が宮崎交通圏ですので、綾町に行くことは可能なんですけれども、宮崎市内でもタクシーが足りていないんだから、宮崎市で走ったほうがいいということで、昼間も引き上げている状況です。待機場はそのままにしときますよと言うけれど、待機する必要がないので車両も引き上げております。そういった車両が夜にだけ綾町に行ってそこで活動するかというと、そんなことしなくても市内でいっぱい仕事があるわけです。

だから、自治体と会議を持つ中で話をさせていただいているのは、昼間にタクシーを活用してくださいということです。そうすれば何とか維持はできます。無料バスは有償性がないため、地域公共交通会議に入ってきません。そのため、私どもが知らないうちに、自治体独自で導入が進んでいったという経緯がございます。しかし、一度タクシーの車両や営業所がなくなると、元に戻すのは非常に困難です。今後はこういった課題についてもお話しながら、自治体と接点を持っていきたいと考えているところです。

利便性向上に向けた取組としましては、先日、宮崎市さんの補助をいただきまして、配車アプリを入れさせていただきました。これが今、宮崎市内で６割、７割程度入っております。ただ、今まで全然なかったところがございまして、使われるのも旅行者が多いのかなと思っております。ただ、今スタートしたばかりですので、問題点を洗い出し、各社に報告していただきながら、皆様にとって便利になるよう進めているところです。ただ、アプリはピンを立ててここに来てくださいと指定する仕組みらしいのですけれども、そうすると例えば宮崎駅に来てくださいと言われても、宮崎駅は、構内営業権を持っている車両しか入れません。そのため、権利のない車両はそこには行くことができず、お断りすることになってしまうというような問題点等があります。今からそういったところはだんだんと詰めていく必要があります。

また、アプリで全部配車をしてしまうと、配車室からの指令じゃなくて自分で動き回ることになるので、例えば空港待機とか駅待機の車両が少なくなってしまうという心配もあります。ですので、このことについて各社との約束事、例えば４時、５時以降は駅へ入る車両を決めて、そこにはアプリを使わないようにとか。アプリに持っていかれないようにして待機させないと、飛行機から降りてきたお客様が使う車両がなくなってしまうという心配等々もございますので、そういった問題点を今から、このアプリについてはいろいろ取決めしていくべきかなと思っているところです。

あとキャッシュレス対応についてですが、種類が多く、全てメーターをいじらないといけない。ただ、メーターをいじるのにもお金がかか

るため、費用負担がネックとなって導入が進まない状況です。ただ、全然やってないという意味ではなくて、ある程度の対応はさせていただいております。そういった費用負担のところがあって進まないところもありますけれども、お客様が増えてくると決済方法の種類も多様になってくるので、今後はこの部分を検討させていただきたいかなと思うところでございます。

アプリで配車を行った車両については、アプリ会社へタクシーの運賃から使用料を払わないといけないため、会社の社長さんたちと検討して、配車の申込みがあった人から200円頂いて、それをアプリ会社への支払いに回すというところで、何とかアプリを導入することができております。いろいろなものを利用しようとすると、いろいろとお金がかかるというのが社長さんたちの悩みでございます。

最後に、今後の見通しについてでございます。地域交通につきましては、タクシーで全て対応できるかというとそうではありません。だからこそ、地域公共交通会議の中で、どの交通をどの場所に当てはめていくかというのを、同じ土俵の中でタクシー会社も入れて話していただきたい。１社では無理な場合でも、地域の中で連携すれば何とか対応できる場合もございます。いろいろな実証実験を行いながら、そういったところにはこの交通がいいよねと。例えばあそこの山の中には１人しかおらんのだよねというところについては、そこはそこで、いわゆる互助輸送あたりをはめ込んでいきながら、そこに手伝いができるのであればタクシーも手伝いながらというところで、今後はいろいろ協議の場で話しながら、交通難民をなくすべきかなと思っております。

運輸局もいろいろと方策を考えてくれておりまして、例えば西米良村さんあたりにタクシーを置きたいんだという相談が来れば、本当はタクシー会社というのは最低車両数が５台と決まってるんですけれども、１台でも村の要求があれば行っていいよと、そこで車庫営業していいよというような、そういったいわゆる区域外しの作業も考えていただいております。最近の話題ですと、軽自動車タクシーというものがあります。小さな車のほうが運転しやすく、そうすると女性のドライバーも増えてくるだろうということで、最近認めていただくようになりました。近々、日南市さんで導入されるというような話も聞いております。無理だから諦めるのではなく、皆さんで協議し、できることをやりながら、新しい方策を見つけていければいいかなと思っております。

○荒神委員長　ありがとうございました。それでは、これまで御説明をいただきました内容につきまして、委員の方から何かお聞きしたいことがあればお願いしたいと思います。

○黒岩委員　資料１のグラフに記載のある延実績稼働車両数について、33万4,000台とありますが、この数字はどういうふうに見ればよろしいのでしょうか。33万台タクシーがあるということではないわけですよね。

○國村専務理事　この数字は、例えばタクシー会社が30台車両を保有していても、その日に動いた数が25台であれば、その動いた数を日ごとに集計し、年間で足し上げた数字となっております。実在車両数で計算すると、動いている車両数が分かりません。そのため、実働率という指標を用いており、運転手さんが毎日書いている日報を集計し、その日動いた車両数を足し上げて算出しております。近年運転手数が減少している関係で、この数字も減少している状況で

す。

○黒岩委員　もう一点お伺いします。ライドシェアが非常に使いづらいという意見もございますが、使いづらい点や縛りについて、どういったところが問題になっているのでしょうか。また、それについて何か国に要望をされていらっしゃるのでしょうか。

○國村専務理事　まず、先ほど申し上げましたとおり、タクシー事業者としては、このライドシェアは補完的な事業と位置づけております。ただ、何もしてないわけではなくて、運転手確保の呼びかけはやっているんですけれども、なってくれる方がいない状況です。ライドシェアを動かすために、運転手を雇用してそこの営業所に配置するというのも現実的ではありません。それができるのであれば、当然タクシーの運転手として雇用します。

我々が当初イメージしたのは、新たに運転手になる方が、自動車学校で二種免許を取得するまでの２か月間、ライドシェアをうまく使えば稼働率がよくなるのではないかということでした。

実は運転手の育成にもいろいろ問題がございまして、学校が休みになるときは、一種免許を取る学生さんたちが増えてくるので、自動車学校が二種免許の乗務の方の受入をやってくれないことがあります。例えば２月から４月過ぎまでとか、夏休みの期間中ですとか、受け入れてくれないというところがあります。せっかく来てくれた運転手さんが、そんなに待てないと言って別の業種に行ってしまうというケースがあります。そういった背景があり、ライドシェアにしても、二種の運転手にしても、人材不足が一番のネックでございます。

ちょっと横道にずれるかもしれませんけれども、ハローワークにもタクシーの求人を出しております。ただ、ハローワークの求人票の書き方が、確実に支給される給料だけを記載することとなっております。タクシー事業の場合は歩合制なので、歩合の上乗せ部分を求人票に記載できず、16万円から17万円という低い金額しか書けない。でも、実際は、四、五十万円稼ぐ運転手さんも多くいらっしゃいます。運転手不足のところもあるし、私は年金があるからあんまり走れないんだという運転手さんもいらっしゃいますし、そういったところで頑張れば40万円の収入を得ることは可能です。求職者が、20万円以下の金額を見ると、選択肢から外してしまうという課題もあります。求人のやり方については、当然ハローワークさんにもお願いしておるところです。全タク連という全国の組織の中でも、求人票の書き方さえ変えれば、求職者がもう少し見てくれるんじゃないかという意見もあります。ライドシェアについてもタクシーについても、運転手の確保に向けて、求人方法を今後考えないといけないと思うところでございます。

○山下委員　表の２についてお伺いします。先ほど説明もありましたけれども、コロナ禍前は割と若い人たちもいてくれたんだけれども、コロナ禍の中でタクシーに乗る人たちも少なくなった。稼ぎも悪くなった。そして感染したくないという自己防衛ですね、そのこともあって、どんどん若い人が辞められたんでしょうけれども。

65歳以上になると年金を満額もらえますから、年金に差し支えない程度に働けばいいんだというドライバーが多くなったような気がするんですよね。

以前宮崎市でタクシーに乗った際、夜はほと

んど働いていないと伺いました。年齢が上がってくると視力が下がり、事故にもつながるということで、夜は走らないとのことでした。以前は、待ち時間の休憩をうまく使って長時間勤務されるドライバーも多くいらっしゃったと思います。このことを踏まえて、運転手不足にどのような問題意識を持っておられるかお聞かせください。

○國村専務理事　昔は、タクシー車両１台に対してドライバーが1.5人程いて、街中での稼働を守っておりました。年齢が高くなって夜走らない方は確かにいらっしゃいます。例えば個人タクシーの方は、高齢の方が多いので、ほとんど夜走っている方は見ません。

しかし、これは年齢のせいではなく、数の問題なのかなと思っております。交番表は組んでるんです。昼間働く方、夜働く方と組んでるんですけれども、どうしても年齢が高くなると健康上の問題もあって、午前中の部、午後の部で働き、夜の部には来ないというところが、数字にも現れております。ただ、平均年齢が六十五、六で維持できてるのは、若い方が入ってきてらっしゃるからだと思います。だから、運転手が足りないのが一番の原因だと思っておりますので、ここを何とか方法をうまく見つけていきたいなと思っているところです。

○山下委員　もう一点お伺いします。分かる範囲で結構なんですけれども、月々のドライバーの収入は、平均してどれぐらいになるのでしょうか。

○國村専務理事　各個人の給料は把握しておりません。ただ、輸送実績というのが毎月上がってきまして、日車営収、実働車両が１日に稼ぐ運賃というのが、結構宮崎市内は上がってきておりまして、１台当たり大体平均で２万二、三千円というところで、いい会社になると２万7,000円とか上がっていくところもあります。だから、働かせ方だと思うんですよね。昼間は働かない、夜だけ働かせるかとか、そういった方法をされてる会社もあります。運賃改定等の結果だと思いますけれども、現在１台当たりの稼ぐ収入は、２万2,000円から２万7,000円程度となっております。

ただ、先ほども言いましたとおり、個人あたりの給料となると、私はこれだけでいいんだという方もいらっしゃれば、私は働くだけ働くということで月40万円以上稼ぐ方も何人かいらっしゃるという話は聞いております。だから、頑張って働けば、タクシーの収入で家を建てられるぐらいの給料はもらえるんだということで、今後は、宮崎県に残ってタクシーの運転手をしてみませんかぐらいの宣伝が打てれば、若者の流出も防げるんじゃないかと思っております。どうやってそこを伝えていくのかというのが、まとまらないところでございます。

○山下委員　もう一点お伺いします。青島がどんどん開発されているということを先般お伺いしました。宮崎市も青島の土地利用について大きく変更し、どんどん開発が進んでいくんですが、地域でいろんな事業所を構えたり、いろんな仕事をしようという人たちが、青島にはタクシーがいないということを言われるんですよね。青島にはタクシーの拠点がないのでしょうか。

○國村専務理事　以前、ＭＲ交通さんと第一交通さんの営業所があったかと思いますが、今は２つとも撤退して、青島地区には営業所はございません。ＡＮＡのホテルに宮交タクシーさんが何台か待機しているだけだと思います。

ただ、今宮崎市さんとそういった青島の交通課題について協議しております。実証実験を行

ったり、いろいろな計画を立てたりしながら、今は宮崎交通のバスが十何便走っている状況です。行政側から、青島の再開発に関する交通についてはいろいろな案を持ってきていただいております。うちの会長が、商工会の会議に出席したときに、社長のところは青島を捨てたのかと言われました。そういったことを言われるのも、事業者としてはあってはならないことなので、宮崎支部としては、必ず断ることなく実証実験等を受けて、問題点を洗い出そうということで、全員の意見が一致しております。今後もそういった話があれば、どんどん参加していきたいと考えております。

○渡辺委員　デマンド型のタクシーが徐々に増えてきて、国富町でも予約制で利用している人がたくさんいます。

ただ、御存じのとおり、帰りの時間が分からないという課題があります。例えば典型的なのが病院に行ったときで、帰りの時間が分からないので、あらかじめ帰りのタクシーを予約できません。したがって、帰りも自由にタクシーを利用するためには、アプリを使うしかないと思います。

そうなると、冒頭言われましたけれど、配車アプリについては旅行者の利用が多いという傾向があるということなのですが、仮にそういうデマンド型のタクシーを運用してるような自治体で、配車アプリを導入して同じようなデマンド運用すると、帰りについても円滑に利用できるようになり、利用者がすごく増える可能性があると思うんですが、いかがでしょうか。

○國村専務理事　各自治体のデマンド交通については、例えば国富町さんですと第一交通さんが応援に出て頑張っていらっしゃいます。アプリで呼んだほうが早いというのはよく分かります。けれども、利用される方がアプリを操作できるかという問題や、自治体さん側でも電話予約の対応で大変だという面もあるようです。

また、先ほど申し上げたとおり、タクシーとのすみ分けという観点もあります。これについては、タクシー会社よりも各自治体のほうで、例えば、朝はデマンド交通を利用し、帰りは何時何分にどこからタクシーが出ますので、そのタクシーに乗っていただく、といった組み合わせを考えていただくのがよいと思います。各地域を見ておりますけれども、乗り合い率というのが非常に少のうございます。ＡＩにしてもそういったところから入れてきたものでございますけれども、デマンドにすると１人しか乗ってないのに１台行ってしまう。これを乗合タクシーと呼ぶのかというような数字のところもありますので、そういったところは先ほども申しましたとおり、自治体が主体性をもって創意工夫に取り組んでいただき、こちらがお手伝いするというスタンスで取り組んでいきたいと考えております。

本音で言いますと、乗合タクシーではなくてタクシーをご利用いただきたいというのが私の立場だと思っております。ただ、会長から指導されているとおり、地域交通の現状を踏まえると、そういったことを言っている場合ではないということは理解しております。今後は、地域との話合いの中で対応させていただければと思っております。

○渡辺委員　そういう意味で国富町の例を挙げますと、国富町では宮交バスの路線が廃止になったので、路線がないところの住民の方がタクシーを使うようになりました。先ほどおっしゃられたとおり、第一交通さんが、すごく事業が伸びているということになります。今は行きの

予約しかできないため利用者が限られておりますが、仮に国富町と第一交通さんが合意した上でアプリを入れて、帰りも自由に呼べるようになるということが見えていれば、協会としては、第一交通と国富町の間の問題であって、自由にそういうシステムを導入して構わないということになるんでしょうか。

○國村専務理事　地域公共交通会議が各地域にあって――昔は道路運送法という法律一本で我々は動かないといけなかったのですけれども、今は地域公共交通会議が決めればそれでいいというのが世の中の流れになっております。

ただ、昔からやっている乗合タクシーは、町役場と契約するときに、タクシー運賃の0.8掛けというような使われ方をしてきていますけれども、先ほども申しましたとおり、タクシーの運転手さんは歩合制なので、安いのに何で行かなければいけないのかという認識は持つんですよね。だから、この場で言うべきかどうか分かりませんけれども、ある程度の保障を自治体のほうで手当していただかないと、ボランティアで輸送というのは限界があるかなと思います。

乗合タクシーだけにこだわるのではなくて、例えばえびの市さんは乗合タクシーがないんです。その代わり、タクシー券をある条件の方に配って、タクシーを使っていただくというやり方をされております。住民の方に聞くと、年金を取りに行くときに使わせていただいていますと。それを使うことによって、タクシー会社側としても実績が上がっていくという。いわゆる固定した乗合タクシーではなくて、そういったタクシー券の配り方等を検討されている自治体等もございます。

○黒岩委員　営業区域についてお伺いします。先日ある自治体で聞きましたら、タクシーを呼ぶ際、町のタクシー会社さんからは遠いので、より近い隣の市から来てもらえるとありがたいという話がありました。恐らくこれは陸運事務所に届け出て許可をされているエリアだと思うのですが、そういう市町村単位でなくて、ここについては近いから、隣の町のタクシー会社の営業エリアにしようとか、そういう弾力的な見直しというのは可能なんでしょうか。

○國村専務理事　例えば日南市にあるタクシー会社が、串間に行って串間市内で動こうというのは、これは営業区域の中で今は禁止されてる項目になります。

ただ、こうやってタクシーが少なくなってきた段階において、地域公共交通会議で、串間市さん側から、うちにタクシーを置いて串間市で走らせてくださいという要請があった場合、地域公共交通会議の議決があれば認められるというのが、最近ここ２年ぐらいで制度がかわりました。そういったところで、交通空白地帯を解消しようというのが国の大きな狙いでございます。そういった形の中でカバーしていくことはございますので、タクシー会社の方から自治体に参入していくのは無理ですけれども、自治体の要請によってそういった動きは可能だと認識しております。

先日、宮崎県さんのほうで勉強会をしていただいたときに伺ったのですが、川南町さんはタクシーが少ないそうです。ただ、西都市にはあるため、西都市の事業者に対して回送料を持つので、昼間うちのほうに来とってくれないかと、そういった工夫もされている自治体もあります。

要は先ほどから申しましたとおり、今後の地域交通というのは、自治体次第だと私は思います。そこに意見があれば、協会としては必ずお手伝いしますよというスタンスでいったほうが、

いろいろな谷を埋められるのかなと思っているところです。

○黒岩委員　先ほどから出る歩合制というのは、分かりやすく言うとどれぐらいの歩合というか、売上げの何割が歩合として頂けるとか、そういうのは一般的にどれぐらいの割合なもんですか。

○國村専務理事　会社によって変わっておりますけれども、大体私の認識でいうと５割が平均だと思っております。

○黒岩委員　あと、市町村がコミュニティバスを走らせていますが、乗車人数が大体２人か３人ぐらいにとどまっており、コストもかかっていると伺っております。仮に全部やめてタクシーにして、そのタクシー料金を行政が払うとした場合に、どちらがコストを安くできるのでしょうか。そういう試算をされたことはないのでしょうか。

○國村専務理事　実際そういった計算をしたことはございません。ただ、先ほど言いましたとおりに、日車営収という額がございますので、運転者１人出して、そこの額が保障されるのであれば御協力できるのかなと思います。

自治体で車を買っていろいろな経費を考えつつ、運転手１人を雇うと考えると、私の気持ちとしては、タクシー事業者を使っていただきたいと思います。そこには安全性もついてきますよという宣伝の仕方はさせていただいております。

○黒岩委員　今、自動運転の導入がどんどん進んでおり、これが進んでいくとタクシーの運転手さんがそんなに必要なくなると思いますが、これはタクシー業界にとってはプラスに働くのでしょうか。一方で個人の車が自動運転になれば、タクシーに乗る人が少なくなってくるとも考えられます。この影響について、タクシー業界としてはどのような想定をされてらっしゃいますか。

○國村専務理事　二、三日前の新聞に、来年度には東京で100台ぐらい導入されるとありました。そのときに全国ハイヤー・タクシー連合会の会長が、足りない運転手の補充にしかなりませんと、そういった話をされておりました。遠い宮崎においていつ来るのかはよく分かりませんけれども。

先ほどの話にも関連しますが、現在各社には余っている車があります。昔は大体１台につき1.5～1.6人の人数がいて車を回していたというところがあります。平成十何年頃だったと思いますけれども、タクシー事業が免許制から許可制になりました。そのときにいろんな事業者が参入して、タクシーの台数が増え過ぎたため、国が特別指定地域を指定して車両を増やすことを制限し、現在はその流れを汲む準特定地域の指定が続いております。車を減らすと、次に増やそうと思っても容易には増やせないので、タクシー会社は車検の切れた車両をそのまま持っているというところもございます。ですので、運転手数が一気に車両数を超えるということは考えられないと思っておりますし、実際のところ、我々としては国のやり方としては、車両数に目を当てるのではなくて、運転者数に目を当てていただいて、車の増減を決めていただけると非常に助かります。一度車両数を減らすと簡単には増やせないため、各社は減らすことができず、そこに経費をかけながら保っているという状況がございます。

今は運転者登録ということで、タクシー運転手になるときは乗務員証を登録センターというところが発行するので、運転手の数は常に把握できておりますので、国に要望しているのは、

車両数に目を向けるのではなくて、運転者数に目を向けて決めさせてくださいということをお願いしております。自動運転が普及するから運転手が要らなくなるという世界は、大分将来の話のように聞こえます。その将来には空飛ぶタクシーというのもできるような話を聞いておりますので、いきなり今の運転手さんたちが仕事を失うという状態は想定しておりません。

○川添委員　先ほどの質問に関連して、運転手の手取りについてなんですけれども、御説明があったように、例えば１日２万3,000円、4,000円だと22～23日稼働して55万円ぐらいになるかと思います。歩合の半分ということになりますと、単純にその半分なのか、固定給みたいなのがあるのか。給与のシステム、会社によって違うのでしょうけれども、実際50万以上、55万ぐらい売り上げたりしたときに、手取りでどれぐらいになるのでしょうか。

○國村専務理事　すみません、個人の収入については、我々協会のほうに報告義務がないため把握しておりません。会社の売上額は来るのですけれども。ただ、年金を頂く方と平均しても、それだけという額になると、働く方はもうちょっといらっしゃるのかなという気はいたしております。

○川添委員　東京だと新卒の若い人たちがタクシーの運転手になることも多くて、やっぱり年収も四、五百万円とかですよ。それ以上稼ぐんですけれども。実際、これは稼ぐドライバーと、そこまで、勤務時間の差もあるんでしょうけれども、昼間どういう運行体制にすると売上げが上がるのでしょうか。

○國村専務理事　会社が指示して、空港や駅に車両を待機させることはあるにしても、それ以外は多分、運転手さんが御自分で走ってるんだと思います。その中には運転手さんの固定客もいらっしゃいますでしょうし、会社が全ての配車をやっているのではなくて、運転手さんの意思でされているところもあると思います。だからそこを統率していけてないというのは多分あると思いますし、それがタクシーの世界なのかなと思うところもあります。どこへ行ってくださいと会社が指示してる場所というのは、数か所だと思っております。

○川添委員　分かりました。あと資料１について、タクシーの稼働車両が、これは平成５年から令和５年でいきますと、ほぼ半分になっているわけですけれども、実際運転手も半減しているというふうに見ていいでしょうか。次の資料では、令和元年からの資料しかないんですが、そこはいかがでしょうか。

○國村専務理事　運転手は、ほぼ減っております。分かりやすい数字でいうと、今の個人タクシーさんは多分30人前後だと思います。これが、私が入ってきた頃は130何人とかいう数字でした。これはなぜかというと、先ほどから申しますとおり高齢化になっていって、その後に入ってくる方が昔は少なかったというところだと思います。大体年齢から見て、会社を退職して運転手さんになってくるという方たちが結構いらっしゃいました。それが大体60代ぐらいですので。だから、その方たちが何年か働いても、もっても５年、６年というところが辞めていくというところなので、中にいる運転手さんの年齢の高さというところが、運転手の減につながっているんだと考えております。

○川添委員　ということは、タクシーの配車の予約があっても、台数が少ない、運転手が少ないため、車を回せないということでお断りをしていることがあるのでしょうか。時々なかなか

タクシーが来てくれないときも私もあるんですけれども、仕事はあるんだけれども運転手がいなくて、売上げ減になっているということでしょうか。

バスもそうなんですけれども、外国人ドライバーの採用については、地域公共交通会議ではどのように協議されているのでしょうか、他県の状況などを把握されておりますか。

○國村専務理事　外国人ドライバーについても、最近いろいろとお話を聞かせていただいてまして、先日も福岡の会社から紹介がございました。例えば外国人ドライバーを採用したいと申込みをすると、そこから現地で募集されて教育をして、８か月か９か月ぐらいかかって雇用できますというようなフロー図を持ってこられました。そのときに、そこまでかかる育成費用として大体80万円から100万円を支払う必要がある。他にも、その方への保障など、結構お金がかかる話がいっぱいありました。

ただ、来月の役員会の中で、その資料を渡そうかと思っているんですけれども、外国人ドライバーについては、やれることなら受け入れを進めなければいけないという点は、各役員も認識を持っていると思います。

○川添委員　最後に、キャッシュレス決済の導入費用なんですけれども、大体１台でどれぐらいかかるもんなんでしょうか。

○國村専務理事　専門的なところはよく分からないんですけれども、アプリを入れるときに、タブレット等の機器を含めて、１台あたり60万円程度かかると伺っております。機械類についてはすぐに入れられるものではなくて、メーターの改修も必要となるみたいです。ですので、自治体や国に要望するのは、そういった費用面です。これを会社で負担すると、これがまた運賃に反映されることとなりますので、お客様へのサービス部分についての費用等は、今後検討していかないといけません。

今全国で問題になっているのは、運賃を割り引いているところもあることです。例えば身体障害者の方が乗ったら１割引しますとか、免許返納者に対して１割引しますとか。これは自治体が持っているんじゃなくて、各会社のほうで持っていて、これは運賃改定するときに、国交省のほうから、運賃上げるんだからサービスも良くするようにといった指導があって皆さん導入してきております。ただ、事業者としては、割引してまでというところも意見が出てきているところでもあります。だから、そういったお考えの中で設備投資となると、なかなか踏ん切りがつかないのかなと思っているところでございます。

○本田委員　問題が運転手不足ということで、年齢もそうだと思うんですけれども、全国の平均と比較すると、５歳ぐらい宮崎は平均年齢が高いそうです。全国の平均は60歳であるのに対し、宮崎県は65歳であり、高齢化が進んでおります。問題は明らかで、運転手を増やさなくてはいけないということです。

例えば若年層へのアプローチやリクルートで、協会として取り組んでらっしゃる、そういう成功事例があればお伺いします。

○國村専務理事　協会としてやっていることはございません。各社でテレビ広告を打たれたりしております。

ただ、二種免許を若い方が取られても、宮崎県で働くよりも福岡県で働いたほうが自分の収入になるという考えから、若い方がいらっしゃらないんだと思っております。

ですので、今後の採用のターゲットとしては、

御夫人層ではないかと考えております。タクシー会社は、朝８時から５時まで働かないといけないという決まりはありません。昼間の時間帯であなたが働ける２、３時間でいいですよというような確保の仕方も考えていくべきです。ライドシェアについては、大学生が昼間帯に働けるのであれば、そこの予約部分については、そういったライドシェア用の運転手を充てて、なるべく予約を断るのを減らしていければと考えております。今予約が取れていないのは、ドライバーがいないかもしれないため予約をお受けできないので、明日また電話していただけますかという断り方になっております。運転手を増やしていくのは、今からどの部門にどの運転手を当てはめていくんだというターゲットを絞りながら増やしていくのが一番いいのかなと思っているところです。

○本田委員　そうすると、そういったものは各社で対応をお願いして――そういう情報等はタクシー協会さんのほうで出されて、最終的には事業者様自体がそういう取組をされるという理解でよろしいですか。

○國村専務理事　はい。

○本田委員　もう一点お伺いします。運賃の改定を２月にされてらっしゃいまして、その改定前と改定後の違いについて教えてください。利用される方は減ったんだけれども、運賃単価が上がってるので、全体の売上自体は下がってないのか。そういう動向があれば教えていただけますでしょうか。

○國村専務理事　実際の数字に基づく実績は持っていないんですけれども、実は、今回の改定では、近距離の運賃についてはほぼ上がっておりません。現在は１キロメートルで600円にしてるんですけれども、改定前は１キロメートルに行かないまでに610円という設定をしておりました。利用者からすると、近距離については上がった感覚は持っていないと思います。今回の運賃改定は、刻みを80円から100円に上げました。なぜそうなったのかというと、いわゆるタクシーが必要な方について御負担いただくという感覚で、日常生活にはあまり御迷惑をかけないようにという工夫をさせていただいております。

ですので、数字から見ると、先ほど言った日車営収は上がってきています。輸送回数に変更がなくても、距離が延びた分だけ収入が上がっているという感覚なので、先ほどの割り算計算をすると、日車営収というのは上がってきています。ただ、地域によって、短距離の利用が多いところは、数字上、そう変わっておりません。運輸局も、要望したとおりに運賃を上げてくれるのではなくて、増収率という指標を当てはめながら見ております。その中には例えばガソリン代や、人件費の状況を反映されます。だから、運転手さんからすれば、走った分だけ運賃収入はもらえるかもしれないけれども、会社からすれば、運転手が少ない分、売上はあまり変わってない。ただ、運賃改定のおかげで何とか持ちこたえているという感覚です。

○下沖副委員長　今のタクシーの規制の中で、人口が多い都市部では、今後もまだやっていけると思います。一方で、中山間地においての課題についてお伺いしたいのですが、法律面やいろんな規制が取り払われた場合、中山間地含めた地域で何かしら営業活動を広げたり、収益を上げられるような考えはあるのでしょうか。

○國村専務理事　今の地域交通をお手伝いする中で、私としては法律が邪魔しているというところは感じておりません。逆に、先ほども申しましたとおり、各地域の市町村様におかれては、

安けりゃよかろうという考え方に陥ると、過去に発生した高校の部活動バスの事故のような悲惨な事故につながりかねません。まずお願いしたいのは、安全面にはお金をかけていただきたいということです。私どもの運転手は、安全面に配慮して実績を積み上げてきた二種免許の運転手です。ですので、各地域の自治体にはぜひ活用していただきたいですし、私どもがその自治体に入っていく中で、法律が支障になると感じたことはございません。

○下沖副委員長　公共ライドシェアをするとき、運行管理含めた責任も個人ではなくて会社のほうに帰属していると思います。普通のタクシーと同じで、管理上の責任を含めた、そこでの人の選定を含めた受入れというのが、規制が強いのかなと思うところもあります。主婦の方が副業で空いた時間でできるというのは大変すばらしいと思うんですけれども、会社側の責任が大き過ぎるのではないかと思います。正社員ではなく、副業で入っているドライバーでも、その責任が運行管理者に全部来るという法律の立てつけが、ちょっと――公共ライドシェアを導入する上では、責任を含めた負担のバランスというのが、入る側も受ける側も必要だと思うのですが、御意見をお伺いします。

○國村専務理事　公共ライドシェア、自家用の有償運送と呼ばれるものなんですけれども、これも法律に立てつけがございます。運行管理をしなくていいということはなく、運行管理をしないといけない、整備管理をしないといけないということが法律の中に書かれております。ただ、各自治体でやっているかどうかは把握しておりません。

我々は会社側で運転手を教育し、安全性を持たせております。ですので、プロを使ってください。餅は餅屋がよくないですかという話をさせていただいております。各地域においては、そこにタクシー会社があるのに、別の運転手を用意したほうが安いんだといったような話も聞くこともございます。けれども、地域の交通を守ろうとする行政が、安さのみを判断基準とすることに懸念を感じております。我々は一緒になって安全性を確保しながら交通を守っていきたいなと思っているところでございます。

○下沖副委員長　先ほど黒岩委員が言われたように、小林市でも数千万かけて、車両は行政が提供して委託する形でコミュニティバスを走らせております。その中で、固定給でタクシーに公共交通になってもらってはどうかと考えております。タクシー事業者には固定給で安定的に働いていただき、乗客には低料金で利用してもらいながら臨機応変に対応してもらう。アプリなどで予約する際に、急ぐ人の、言わば電車でいう特急の値段と、移動は１時間後でもいいし、別にその間で来てくれればいいよという余裕を持たせてくれる人の値段と、予約をＡＩでつなぎ合わせて効率よく回していくという状況がつくれたらなと思うんですけれども。そういう値段の二重化はできるものなのか。急ぎたい人は時間をお金で買って、今までのタクシーと同じように行きたい。けれども、お店に買物に行きたい、病院に行きたいだけだから、余裕があって、１時間待っても全然構わないという人たちとの値段差をつけられると、一律の料金で移動の時間を売り買いするんじゃなくて、急ぎたい人は急ぎたい人の今までのメーターでの料金でもいいですし、急がない人は、ＡＩでゆっくり待って効率化、どんどん人を乗せていけるようなのができたら一番いいのかなと。効率的に人の移動手段を確保できればいいと考えておりま

す。

○國村専務理事　タクシーはメーターで走るメーター運賃と、それから時間制で走る時間制運賃というのもございます。ただ、これ以外に、運賃ではなくて料金というのが設定できます。例えば、先ほどの青島の話にも出ましたとおり、宮崎県ではまだやっていないんですけれども、例えば、タクシーのいないところに配車する場合はメーター以外に500円といった料金設定をすることができます。福岡県ではそういった料金設定をして各地域に配車している事例があります。今でも、配車する際に２キロメートルを過ぎたらメーターを倒していいと法律で認可されております。ただ、これをやると、お客さんのところに着いた時点でメーター料金が出ていることとなり、理解が得られにくいことから、実行している会社はありません。

ただ、アプリの普及に伴い、そういった迎車料金も設定していきながら、要望があるところには対応していくようにしようという意見はどんどん出ており、実際にそういった取組が始まっている地域もあります。先ほどから申し上げますとおり、各自治体がそういった創意工夫をされる中で、負担が出る部分については手当していただけるのであれば、どんどん御相談に応じていきたいと思っております。

○川添委員　ライドシェアについてお伺いします。プロ野球、ジャイアンツのキャンプのときですかね、実際にメディアでも募集をかけてるのを見かけました。当時、何人ぐらいの応募があったのでしょうか。

○國村専務理事　御要望のあった旅館組合さんのほうにも、こちらでチラシを刷って周知しました。車両も用意し、車両にも宮崎版ライドシェアというのを貼って用意しました。しかし、運転手はその時点で来なかったので、各会社の二種免許を持たない役員の方たちを取りあえず充てながら耐え忍ぼうよというところで始めました。二種免許を持つ人が乗せてはならないという決まりはないので、運転手が空いていれば乗ってもよいのではと意見を出したら、それならタクシーで行きますよとのことでした。ライドシェアはメーターによる運賃ではなく、タクシー運賃に1.15とか1.13とかの係数を掛けて算出する確定運賃となります。ですので、タクシーが空いているのに、ライドシェアを出してお客さんから高い運賃をもらうわけにはいけないので、タクシーが対応できる分はタクシーで対応しました。ただ、申込みがあってタクシーが動かない部分については、役員さんが動きました。その件数を２月中合わせて足し上げても10件も行ってないくらいです。ただ、こちら側としても、なくなるともったいないという気持ちはあります。うまく活用するために研究していくべきだと思っております。

一種免許で稼働できる点は大きな魅力ですが、そこに安全性を掛け合わせてくるので、なかなか人が来ないという課題があります。ここは今後超えていかなければならないハードルかなと思っているところです。

○川添委員　ライドシェアのドライバーの賃金についてお伺いします。たくさん予約が入る場合もあれば、客足が少ない場合もあると思いますが、これは、歩合制になるのでしょうか。それとも、固定給が保障されるのでしょうか。

○國村専務理事　最低賃金をベースと考えていただいたらいいかと思います。それ以上の売上げが来るなら、そこに歩合が乗っかっていくような感覚でいいかと思います。

○川添委員　実際そのときに応募が少なかった

理由について伺います。運転が好きで自分の車を出そうと思えば出せる人もいらっしゃったと思います。しかし、実際準備をされる中で、応募がほぼゼロに近かった理由は何でしょうか。安全面の責任があるといった理由でしょうか。

○國村専務理事　おっしゃるとおり、安全管理については強い縛りがございます。先ほど言った点呼も、運行管理者が、一種免許のドライバーの方に鍵を預けて乗せていいかというところまで管理しないといけません。ライドシェアの申込みがあったので、Ａさん、あなたの自宅から行ってくださいという運用はできません。いわゆる欧米型、自由に流して自家用車で乗せられるという世界ではありません。ただ、タクシーの中に一種免許の運転手がいるという感覚のほうが分かりやすいと思います。

○荒神委員長　１点お伺いいたします。私どもは、西米良村の現地のほうで調査をさせていただいたり、ライドシェアの問題、そして今後の自動運転の問題があるわけですけれども、今後、二種免許の必要性や、すみ分けはどのようになっていくのでしょうか。中には、講習を受ければよいとか、主婦でも時間の空いているときに働けるとか、そういう説明がありました。そして、それが地域公共交通会議で協議され、そのような形になっているともお聞きしております。今後の、二種免許の必要性についてどのようにお考えでしょうか。

○國村専務理事　大体１人が二種免許を取るのに、自動車学校に払う額が26万から27万円ぐらいです。先ほど申しましたとおり、ライドシェアを捨てたくないというのは、そのハードルがあるためです。誰かハンドル握ってくれる方がいるなら一種免許でもいいというのがライドシェアの利点なので、そこは残しておきたいと考えております。

ただ、私の感覚として、プロドライバーとは、人の命を預かるために運転技術や安全教育を受けたドライバーであると考えています。そのため、そこを外せば運転手が増えると考えるのではなく、そこは守りつつ運転手を確保していきたいと思っております。

ただ、社長さんの中には、そんな投資はなくなったほうがよいという方もいらっしゃいます。けれども、やはり利用者の安全・安心や、事故が起こったときのリスクを考えると、運転手さんの技術や、二種免許の取得は、今までどおり必要なのではないかと思います。先ほどもお話に出ましたように、自動運転が普及したときに、タクシー会社でないといけないのかというような議論もあります。今まで、運転手をずっと教育、指導しながらタクシー事業は成り立ってきました。運転手が要らない世界のタクシーって何だという話もこれから議論になっていきます。ただ、今のタクシー業界としては、そういった安全・安心も担保しつつ事業をさせていただいているという認識ですので、二種免許については、私は外す必要はないと思っております。

○荒神委員長　法律の問題がいろいろとあるわけですけれども、今後自動運転の時代になったときに、果たして二種免許の法律そのものがずっと守り続けられるのか、今おっしゃったようなプロとしての技術や安全意識が維持できるのか、疑問に思ったためお尋ねしました。

それでは、他には特にないようですので、これで終わりたいと思います。

私のほうから一言お礼を申し上げます。

國村様には、本日は大変お忙しい中に、大変貴重な内容について御説明をいただき、誠にありがとうございます。本日頂戴いたしました御

説明や御意見につきましては、今後の調査活動において十分に活用させていただくとともに、本県の実情を反映した、より具体的な県への政策提言に結びつけていきたいと考えておりますので、今後ともどうかよろしくお願いいたします。本日は誠にありがとうございました。

それでは、暫時休憩いたします。

午前11時24分休憩

午前11時26分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

それでは、４、協議事項（１）の県外調査についてであります。

資料１を御覧ください。10月20日火曜日から22日木曜までの期間、県外調査を実施予定です。

７月の委員会で御一任いただきました日程及び調査先につきまして、お手元に配付の日程案のとおり調整をいたしましたので御覧ください。

暫時休憩します。

午前11時27分休憩

午前11時31分再開

○荒神委員長　それでは、委員会を再開いたします。

県外調査の日程・調査先等につきましては、今資料でお示しした案のとおり準備させていただくことを御了承いただきたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、そのような形で準備を進めさせていただきます。

次に、協議事項（２）の次回委員会についてであります。

暫時休憩いたします。

午前11時32分休憩

午前11時33分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

次回委員会につきましては、正副委員長に御一任いただくことで御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、そのような形で準備を進めさせていただきます。

最後に、協議事項（３）のその他で、委員の皆様から何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、次回の委員会は、閉会中の11月５日木曜日午前10時からを予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で本日の委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午前11時34分閉会

署　名

地域交通対策特別委員会委員長　　荒　神　　稔