

(別紙)

福岡交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（制定 平成21年11月6日）  
の下記項を変更する。

記

(協議会の構成員及び任期)

第4条

(6) その他協議会が必要と認める者

②「福岡県警察本部」を削除

福岡交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定 平成21年11月6日

(目的)

第1条 福岡交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、福岡交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組みを中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

- 第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を営業者をいう。
- 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業者の事業用自動車をいう。
  - 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
  - 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー運転者の組織する団体をいう。
  - 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

(1) 地域計画の作成

(2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整

- ① 地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
- ② 地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請

③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整

(3) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

① 協議会の運営方法

② 他の協議会との合同開催の実施について

③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(協議会の構成員及び任期)

第4条 協議会の構成員は、次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(1) 福岡運輸支局長

(2) 地方公共団体の長又はそれらの指名する者

① 福岡県知事又はその指名する者

② 福岡市長又はその指名する者

③ 春日市長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

① 社団法人福岡県タクシー協会会長

② 社団法人福岡市タクシー協会会長

③ 社団法人福岡市タクシー協会副会長

④ 福岡県個人タクシー協会会長

(4) 労働組合等

① 交通労連福岡県支部福岡ハイタク労連を代表する者

② 自交総連福岡地方連合会を代表する者

③ 日本私鉄労働組合九州地方連合会を代表する者

(5) 地域住民の代表

① 財団法人福岡県消費者協会専務理事

(6) その他協議会が必要と認める者

① 福岡労働局労働基準部監督課長

② 福岡県警察本部

(7) 協議会の構成員は、福岡県内の他の特定地域に係る協議会の構成員を兼務することができるものとする。

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

2 会長は、協議会を代表し、協議会の議事運営を総括する。

3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。

- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 事務局は、福岡運輸支局輸送部門及び社団法人福岡県タクシー協会並びに社団法人福岡市タクシー協会に置く。
- 6 事務局は、協議会の運営に関する事務を行う。
- 7 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。

(1) 役員の選出を議決する場合

法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。

(2) 設置要綱の変更を議決する場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

- ① 九州運輸局長又はその指名する者が合意していること。
- ② 協議会の構成員である地方公共団体の長又はその指名する者が全て合意していること。
- ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
- ④ 設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
- ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
- ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
- ⑦ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。

(3) 地域計画の作成を議決する場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

- ① (2) ①②及び④から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
- ② 地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシ

一車両の総台数の過半数であること。

- ③ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。
- ④ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員(関係行政機関を除く)の過半数が合意していること。
- ⑤ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(4) (1) から (3) まで以外の議決を行う場合 (1) の議決方法を持って決することとする。

8 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。

9 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。

10 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

11 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会め運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。



---

## 第2回福岡交通圏タクシー特定地域協議会

- 本協議会の目的について-----資料2(P1～P6)
- タクシー事業の現況-----資料3(P7～P18)
- 適正と考えられる車両数の算定について---資料4(P19～P20)

平成22年2月17日

13:30～

ホテルセンターザ博多

「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」

## 制定の背景と協議会の目的

# 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)とは？

## 特措法の概要

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。しかしながら、タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。

こうした状況において、平成20年12月18日に交通政策審議会から「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」が答申され、タクシーの機能を維持、活性化するために現時点で必要と考えられる対策が示された。

本法律は、以上を踏まえ、所要の措置を講ずるものである。

## 特措法の骨子

### ①特定地域の指定等

- 国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域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  
(都道府県知事及び市町村長が国土交通大臣に対して、特定地域の指定を行うよう要請することも可能)

### ②特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

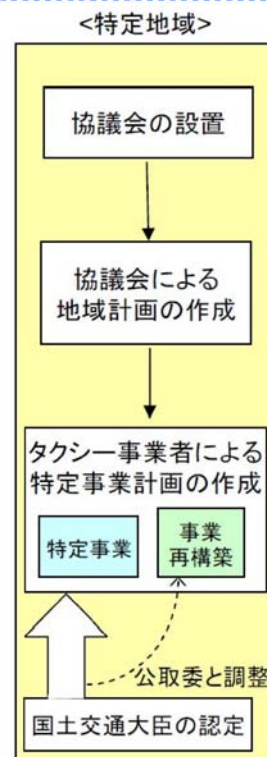
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。  
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

### ③特定事業計画の作成

- 特定地域のタクシー事業者は、単独又は共同で、地域計画に即したタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(「特定事業」)を実施するための計画(「特定事業計画」)を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(「事業再構築」)について定めることができる。

### ④特定地域における道路運送法の特例

- 特定地域において増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。



資料)国土交通省



# 特措法制定の背景

## タクシー市場の供給過剰・運賃競争

タクシー需要: 輸送人員の長期的な減少

タクシー供給: H14年2月「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による参入規制撤廃等を契機に、過剰な輸送力の増加、過度な運賃競争へ。

## 諸問題の発生

地域公共交通機関としての機能不全

- ・タクシー車両による道路混雑(交通問題、環境問題、都市問題)
- ・タクシー事業者の収益基盤悪化
- ・サービスの質の低下
- ・運転者の賃金等の労働条件悪化
- ・法令違反、事故件数の増加 等...

## タクシー事業の適正化・活性化に向けた動きへ

国の動き: 平成18年8月に東京地区のタクシー運賃改定申請がなされ、物価安定政策会議における審議が開始したが、その中で、タクシー事業のあり方に関する問題提起がなされた。これを契機として、国交省の「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置された

業界団体の動き: 全タク連第三者委員会「安心・安全なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」設置、署名活動等の実施 等...

# 特措法制定の経緯

H14.2	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律施行→参入規制の撤廃
H18.6	長野A、B地区、大分が運賃改定申請(H19.4実施)
H18.8	東京特別区、武蔵野、三鷹地区が運賃改定申請
H19.12	同地区の運賃改定実施
	国土交通大臣から「運賃改定を契機として提起されたタクシー事業を巡る諸問題について」諮問 →以下の交政審WG設置
H20.2	交通政策審議会「第1回タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」 (以下、交政審WG)開催
H20.3	全タク連「第1回安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」 (以下、全タク連第三者委員会)開催
H20.7	第8回交政審WGにおいて中間報告 ※利用者ニーズに合致したサービス提供、供給過剰への対策、過度な運賃競争への対策等が盛り込まれる 特定特別監視地域の指定(全国109営業区域)
H20.9	規制改革会議公開討論会 「リーマンショック」を契機に世界同時不況へ
H20.11	全タク連第三者委員会による「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度に対する提言」
H20.12	全タク連、全個連、労働4団体が「適正台数、同一地域同一運賃」を求めた署名・要請文を国土交通大臣、自民党、民主党等に提出 交政審WGによる答申を国土交通大臣に提出
H21.2	特措法が閣議決定
H21.6	衆議院本会議、参議院本会議において全会一致(反対票ゼロ)で可決 特措法 公布
H21.10	特措法 施行

# 協議会設置の目的

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より

## 関係者相互の連携及び協力について

### 第七条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

## 協議会の設置について

### 第八条

特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整その他当該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の推進に関し必要な協議を行うための協議会（以下単に「協議会」という。）を組織することができる。

- 2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。
  - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
  - 二 学識経験を有する者
  - 三 その他協議会が必要と認める者

# 協議会とは

## 基本的な考え方

- 協議会は、地域計画の策定主体となるものであり、計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化を推進する上での中心的な役割を担うもの。
- 地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共有の認識の下、タクシー事業の適正化・活性化に関する取組を総合的かつ一体的に取り組んでいくことが期待される。

## 構成員

- 地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、運転者の団体、地域住民のほか、必要に応じて他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等を構成員に含めることが望ましい。
- また、協議事項に係る関係行政機関(都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など)の参画を得ることも重要。

## 記載事項に関する留意事項

- 協議会運営の透明性・実効性等を確保する観点から、協議会における意思決定の方法等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。
- 協議会運営の効率化や他の計画との整合性の確保を図る観点から、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会等と合同で協議会を開催することも考えられる。

# 福岡県のタクシー事業の状況

# I. タクシー事業の現況



# 1. 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)とは……

タクシーは、鉄道、バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの個別輸送、観光立国に対応する観光タクシー及び高齢化社会に対応する福祉輸送等あらゆる側面を持ち、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、なおかつ柔軟に対応することができる乗り物である。

## 一般タクシー

流し、駅待ち及び無線等により利用者の対応をするタクシー



## 個人タクシー

優秀適格者のみ許可され、高水準のサービスを提供するタクシー



## 乗合タクシー

乗合バス等では対応が困難な地域や時間帯等において足の確保を行うタクシー・デマンドタクシー等



## 観光タクシー

定まっている観光ルートを低運賃にて周遊することができるタクシー



## 福祉タクシー

身体障害者及び高齢者等のニーズにあわせ、車イスや寝台のまま乗ることができるタクシー



## 2. タクシー事業に関する現行制度の概要

### 参入面等（特定地域）

#### ○新規参入

- ・輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫・休憩仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識試験、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと

#### ○事業計画の変更(営業区域の拡大・増車等:認可、減車等:事前届出)

**○新規許可・増車認可の審査基準に、新たに発生する輸送需要によることを追加**

### 運賃面

#### ○認可制(運用として上限規制)

- ・能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること(総括原価主義)
- ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと
- ・他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと

### 事業運営面

#### 組織体制

- ・運行管理者の選任
- ・整備管理者の選任
- ・運輸安全マネジメントの実施

#### 運転者

- ・運転者の選任に当たつての諸規制(研修の義務付けなど)

#### 運行

- ・点呼の義務付け
- ・運転者の拘束時間の制限
- ・運行記録計による速度等の記録義務付け(福岡交通圏のみ)

#### 輸送サービス

- ・運送約款(認可制・標準約款制)
- ・区域外運送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客運送の禁止)

### 運送引受義務

タクシー事業者は一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

### タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

福岡交通圏・北九州交通圏では、地理試験に合格するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシーの運転者として乗務させてはならない。



### 3. タクシー事業が抱える課題のまとめ

◆ **輸送需要の減退により...**

- ・タクシー事業者の収益基盤悪化
- ・運転者の賃金等の労働条件悪化

◆ **車両台数の増加により...**

- ・車両1台当たり利益率の低下
- ・タクシー車両による道路混雑(交通問題、環境問題、都市問題)

◆ **これらの要因により...**

- ・過重労働に伴う交通事故の誘発
- ・サービスの質的低下

...等々...



**地域公共交通機関としての機能不全**

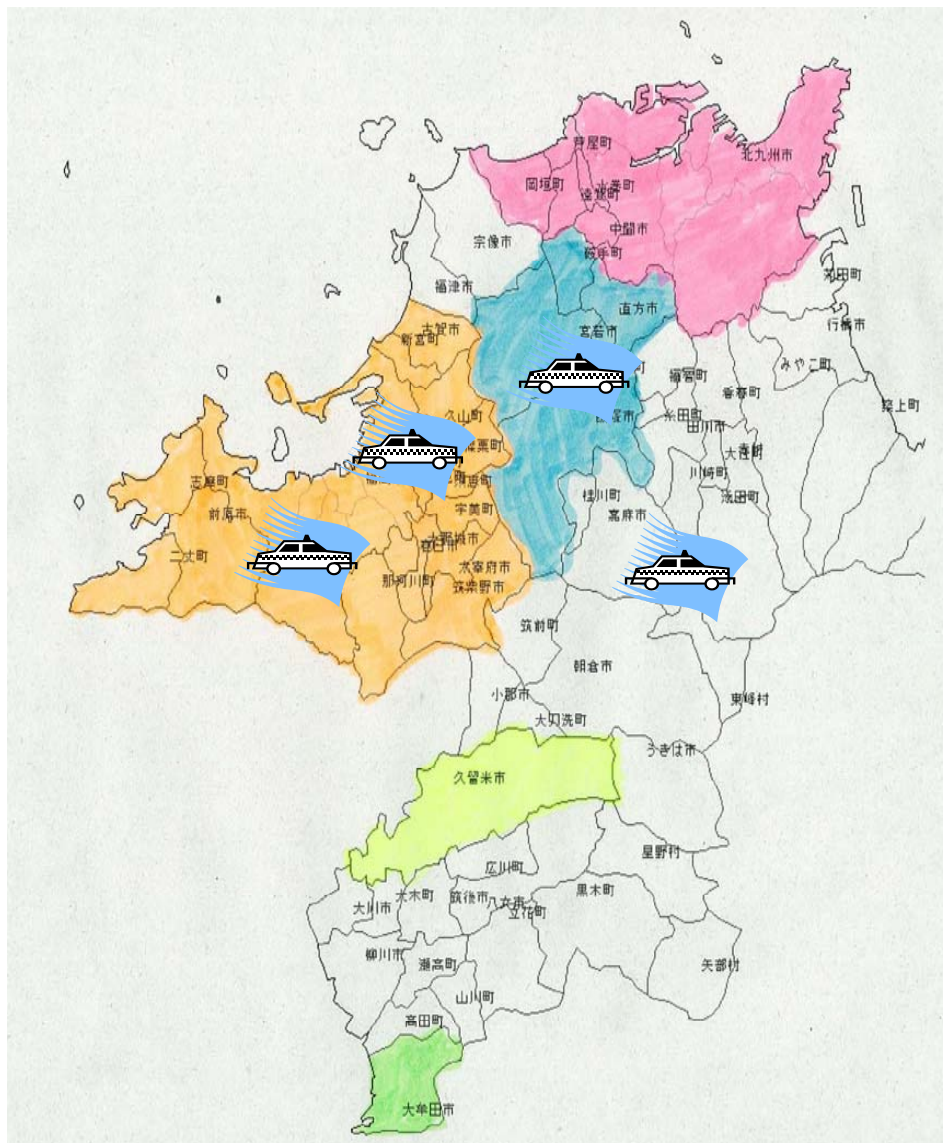


タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、  
地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために  
必要となる地域計画の作成等を行うために

**特定地域協議会を設置**

## Ⅱ．タクシー事業の輸送の現況

# 1. 各特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数



	北九州交通圏			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	84	3,261	580	3,841
平成14年3月末	87	3,293	721	4,014

	筑豊交通圏			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	22	515		515
平成14年3月末	22	478		478

	福岡交通圏			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	106	5,247	1,831	7,078
平成14年3月末	100	4,278	1,852	6,130

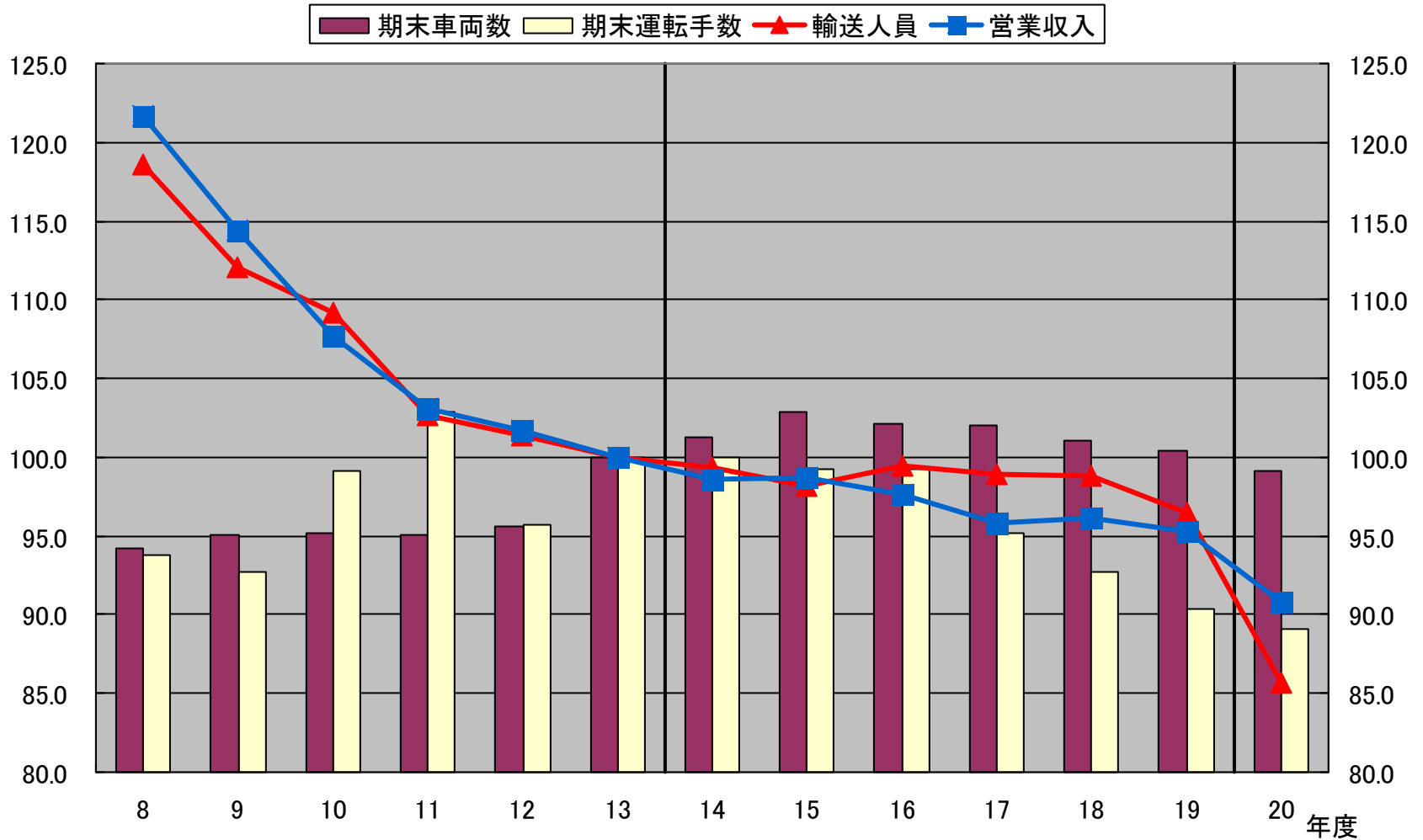
	大牟田市			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	11	258	24	282
平成14年3月末	12	300	28	328

	久留米市			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	29	714	118	832
平成14年3月末	29	653	144	797

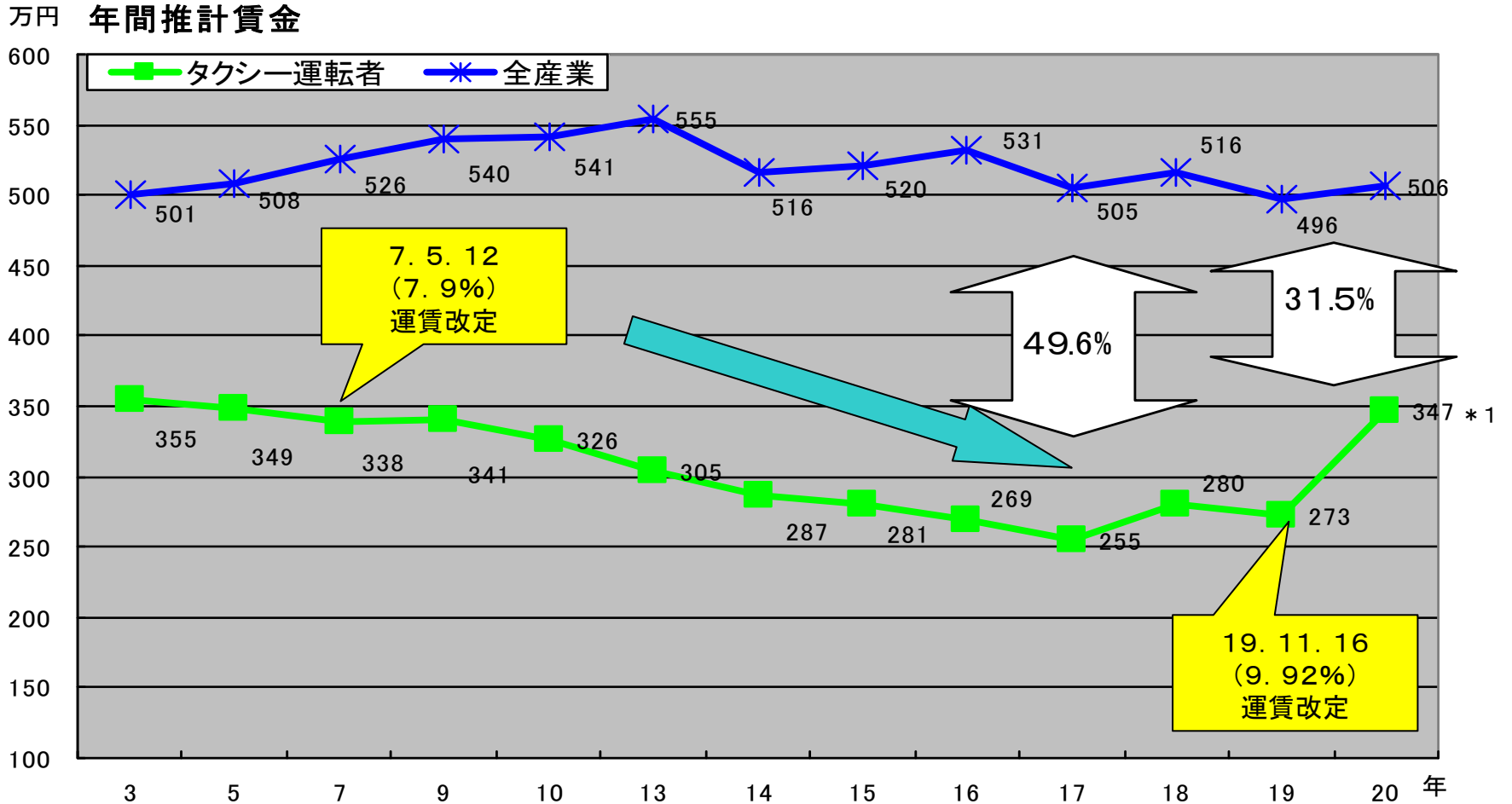
新規事業者		
	事業者数	車両数
福岡交通圏	8社	125
北九州交通圏	3社	30

## 2. 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移

北九州交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)



## 5. 福岡県におけるタクシー運転者の労働環境(1)

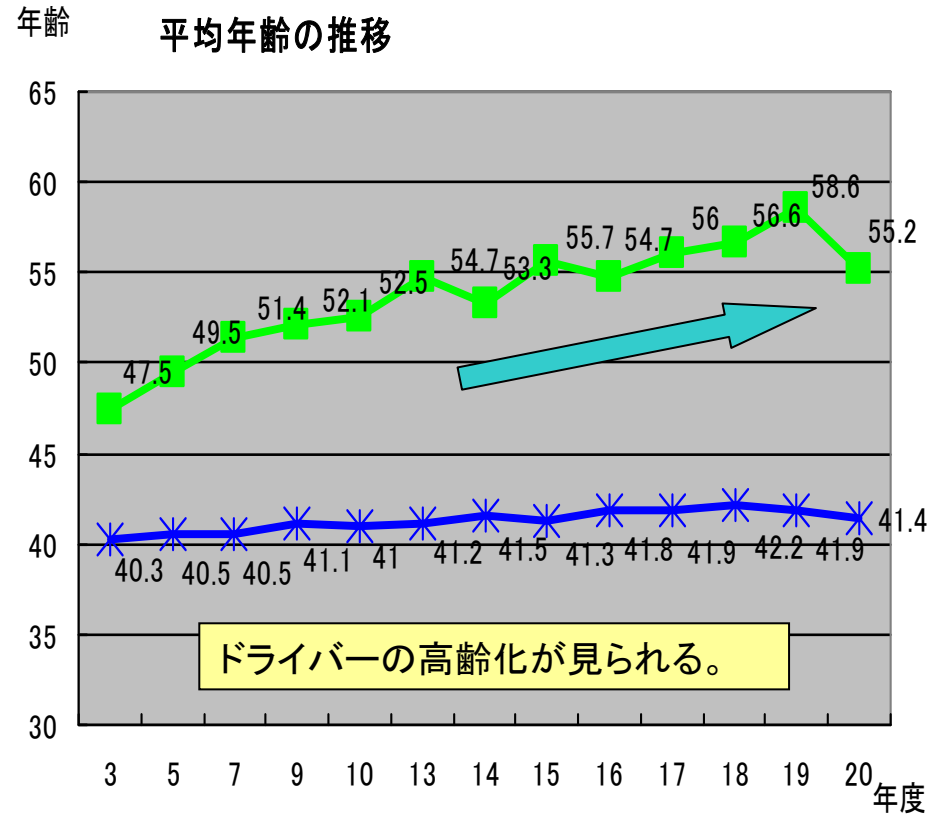
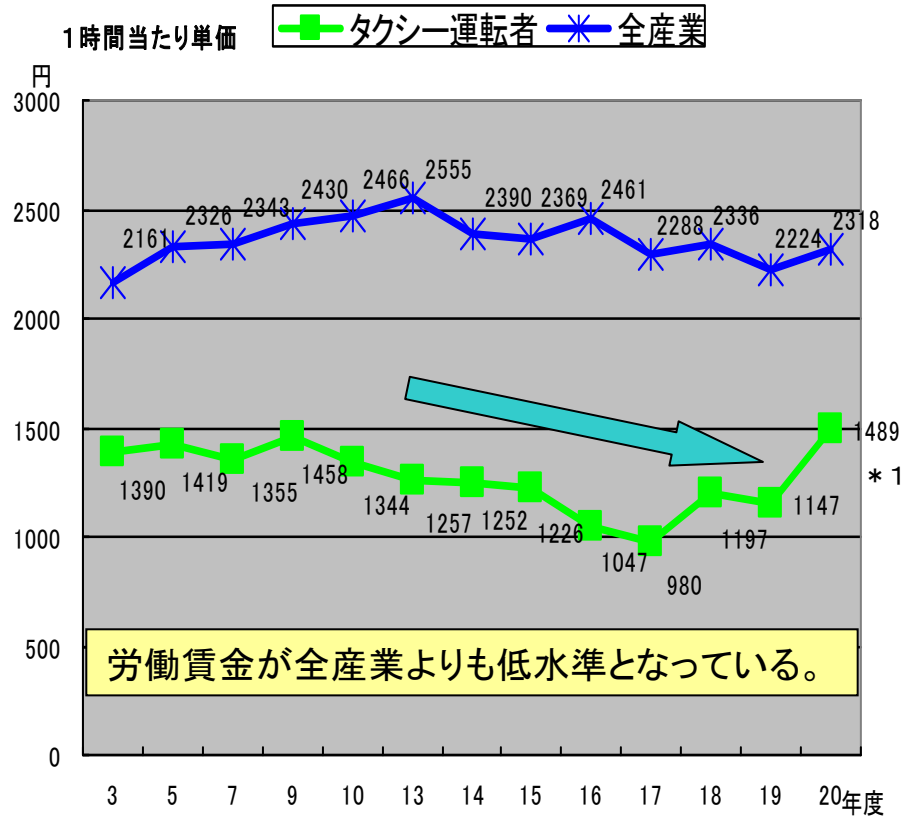


厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

\* 1. 注 20年の数値(347)については、の以下の2点に留意が必要。

- ①19年の運賃改定を踏まえ、運転者の賃金改善を行政指導による改善効果がある点。
- ②推計は、統計調査による6月の実績値を基に作っており、9月のリーマンショック以降の景気悪化による影響は加味されていない点。

# 福岡県におけるタクシー運転者の労働環境(2)

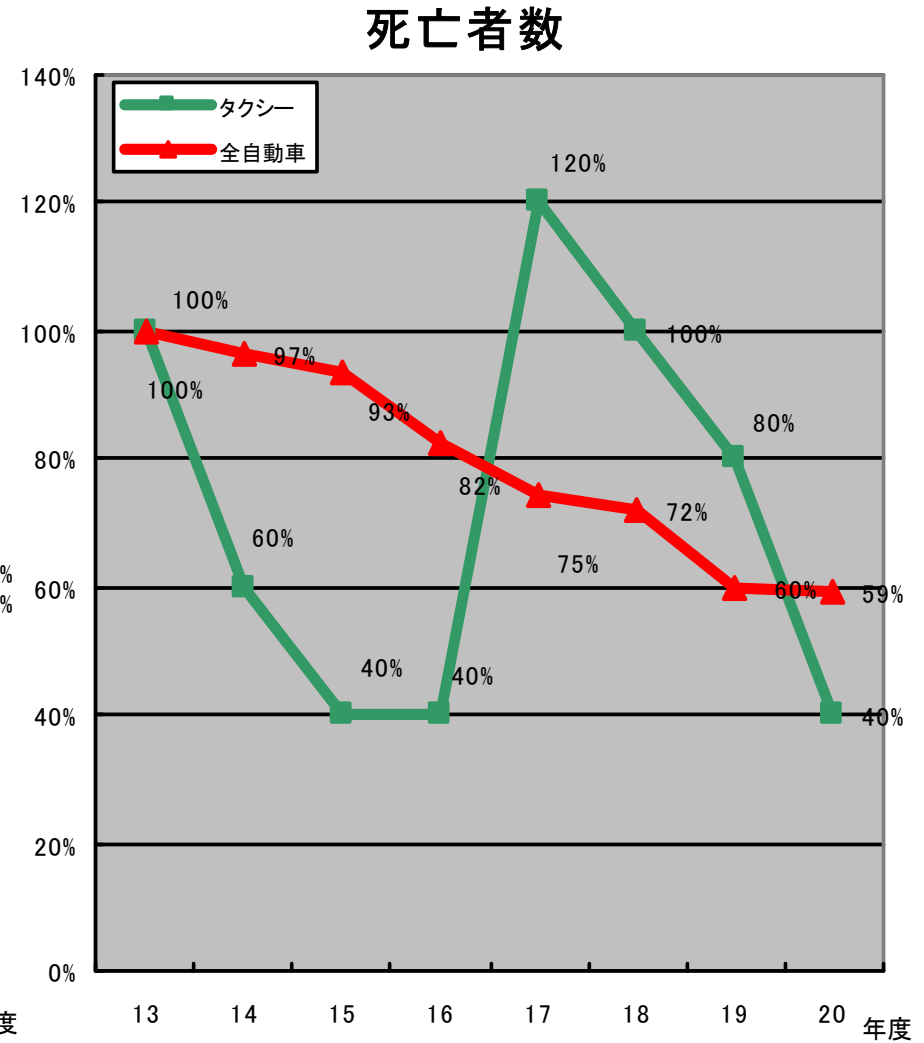
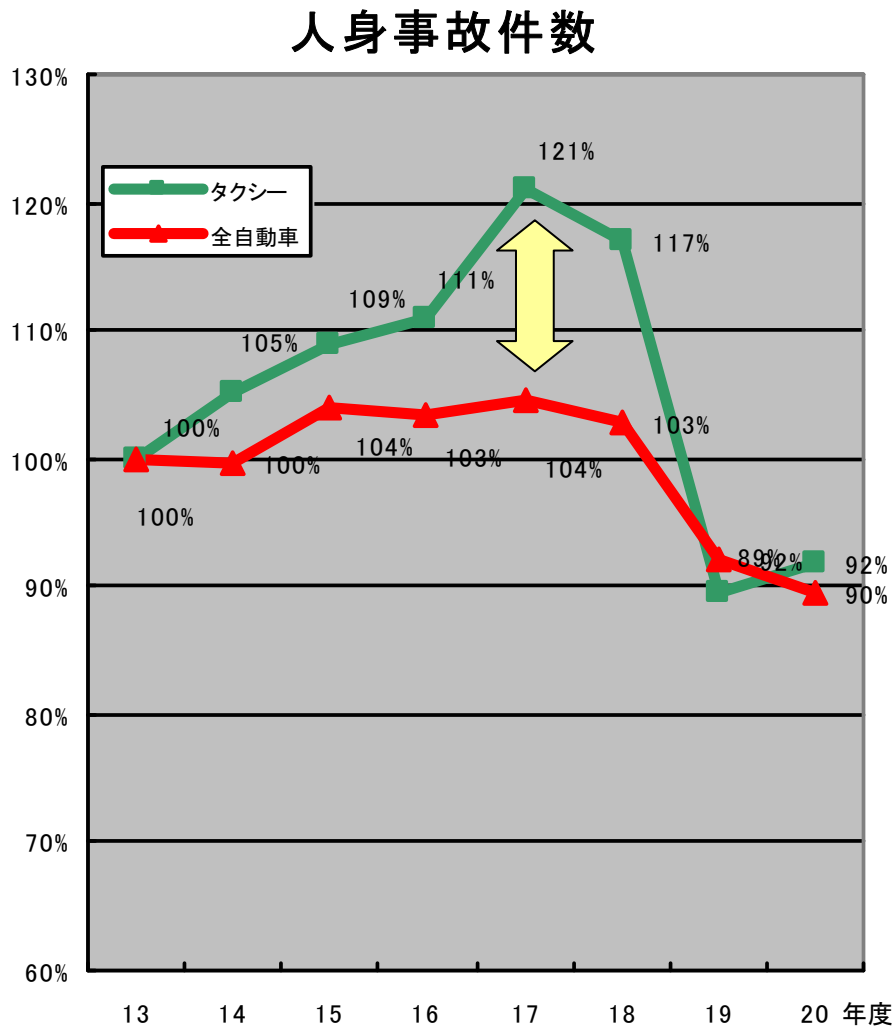


\* 1. 注 20年の数値(347)については、の以下の2点に留意が必要。

- ①19年の運賃改定を踏まえ、運転者の賃金改善を行政指導による改善効果がある点。
- ②推計は、統計調査による6月の実績値を基に作っており、9月のリーマンショック以降の景気悪化による影響は加味されていない点。

厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

## 6. 福岡県における人身事故発生件数の推移(H13=100)





## 適正と考えられる車両数の算定について

### ○需要量の算定

次式により推定。

$$\begin{aligned} & \text{需要量 ( 21 年度の推定総実車キロ )} \\ & = 20 \text{ 年度の総実車キロ} \times \text{平成 16 年度から 5 年間の総実車キロの各前年度比の平均値} \end{aligned}$$

### ○適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

$$\begin{aligned} & \text{適正と考えられる車両数} \\ & = \text{需要量} \div (\text{過去 5 年間の平均総走行キロ} \times \text{平成 13 年度の実車率} \\ & \quad \div \text{過去 5 年間の平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率 ( )} \end{aligned}$$

実働率については、「90%」及び「85%」を適用してそれぞれ算出。

	「90%」	「85%」
・北九州交通圏	約 2,690両	約 2,850両
・筑豊交通圏	約 390両	約 410両
・福岡交通圏	約 4,040両	約 4,280両
・久留米市	約 560両	約 590両
・大牟田市	約 200両	約 210両
〈参 考〉 平成21年3月31日現在の車両数		
・北九州交通圏	3,261両	
・筑豊交通圏	515両	
・福岡交通圏	5,247両	
・久留米市	714両	
・大牟田市	258両	

$$\text{需要量} \div \text{過去5年間平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{過去5年度平均実働車両数} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

タクシーが稼働した車両数

タクシーが稼働した割合

$$= \text{需要量} \div \text{年間実車キロ} \div \text{過去5年度平均実働車両数} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

旅客が利用した距離



$$= \text{需要量} \div \text{年間1両あたり実車キロ} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

$$= \text{年間必要実働車両数} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

$$= \text{1日当たり実働車両数} \div \text{実働率}$$

$$= \text{適正車両数}$$

(資料5)

## 福岡交通圏における地域計画書（案）

平成22年2月17日

## 福岡交通圏における地域計画（案）

### 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

#### (1) 福岡交通圏の現状

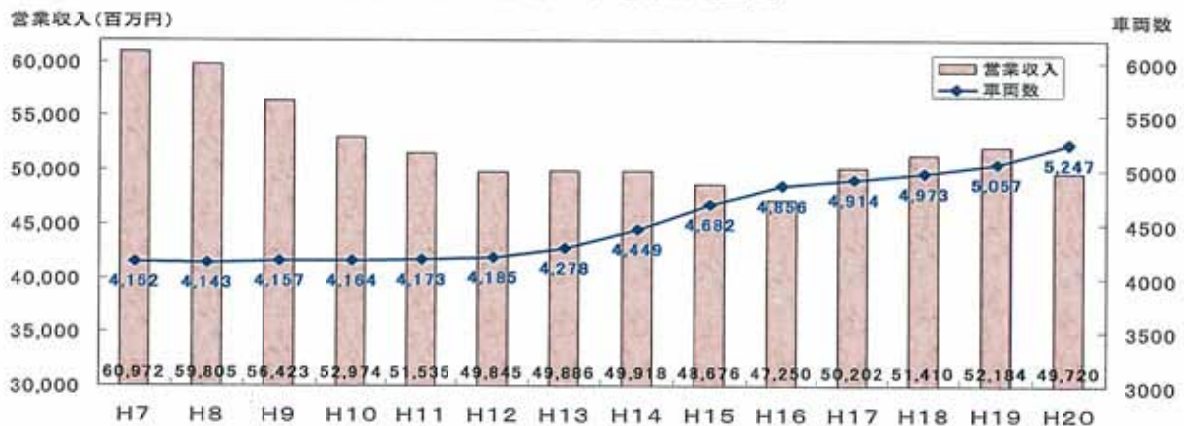
##### ① 輸送実績及び車両数の推移

・ 福岡交通圏における年間の総運送収入は、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たが、平成9年以降は、減少に転じ、規制緩和直前の平成13年度には498億円にまで縮小している。

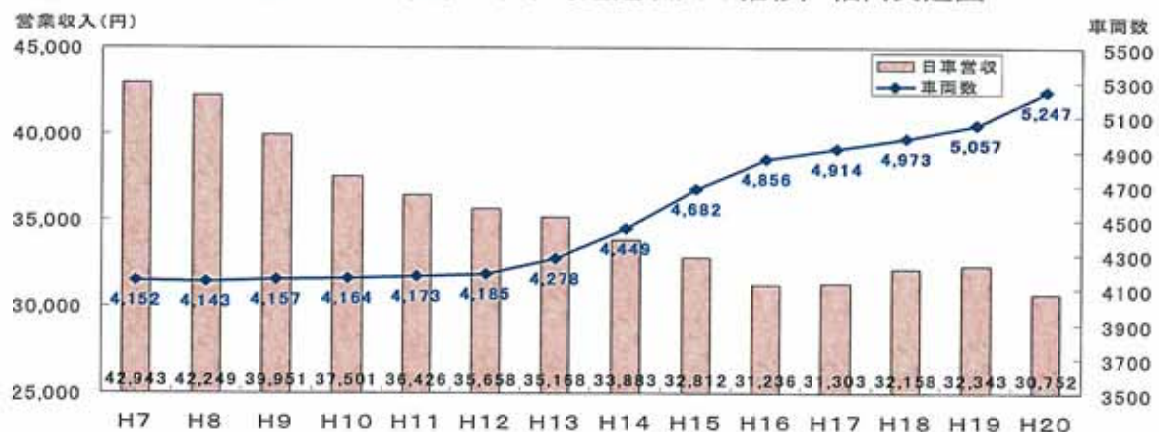
また、この様に大変厳しい状況の中で需給調整規制の撤廃を柱とした規制緩和が行われたことから、福岡交通圏においては9事業者（現在は許可後の増車により約400両）の新規参入と既存事業者による増車により、現在の車両数は規制緩和前と比べて約1000両増加している。

このため、平成20年度と平成13年度の総運送収入は大差ないものの平成20年度の1日1車あたりの平均運送収入は平成13年度と比べて4200円ほど減少している。

（表1：車両数及び総運送収入の推移）福岡交通圏



（表2：車両数及び1日1車あたり平均運送収入の推移）福岡交通圏



(表3：最近3カ年の1日1車あたり平均運送収入) 小型車 協会会員データ



## ②タクシー乗務員の労働条件

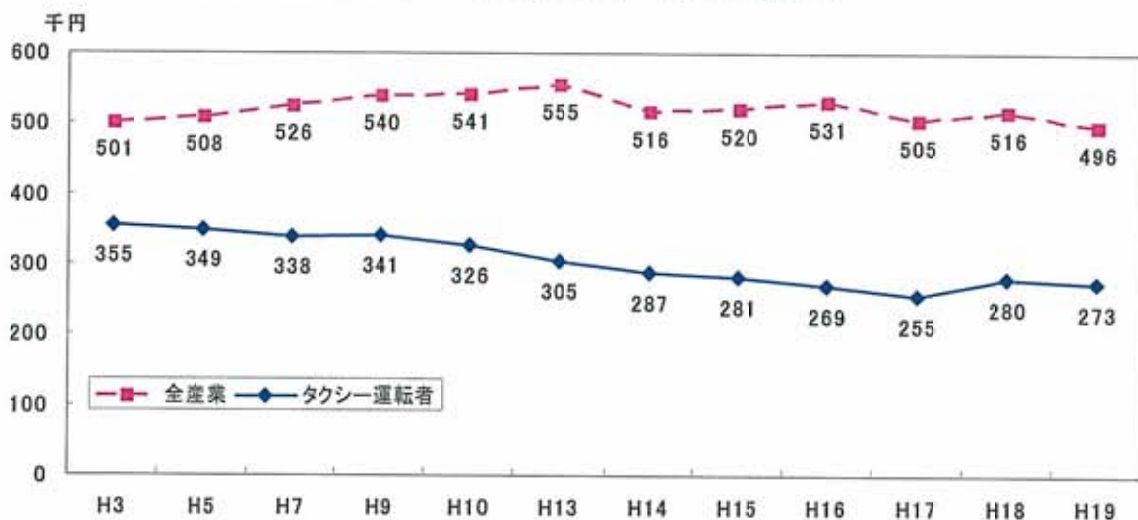
- ・ タクシー乗務員の収入に直結する1日1車あたりの平均運送収入は、平成2年度から平成8年度にかけて4万円代前半（ピーク時は4万4千円）で推移していたものの、その後は輸送需要の低迷とともに減少に転じ、規制緩和直前の平成13年度には3万5千円まで落ち込んでいる。

平成14年以降は規制緩和による車両数の増加が影響し、平成20年度は、更に3万1千円弱まで落ち込んでいる。

このため、ピーク時に400万円を超えていた乗務員の平均年収が平成20年度は、300万円を下回る状況（運賃改定後における労働条件の改善状況報告：記者発表資料から）に至っている。

また、昨年秋以降の世界的な経済危機による需要の低迷は深刻で平成21年度の1日1車あたり平均運送収入は、前年度と比べて更に11%程度の落ち込みが確実な状況にある。

(表4：福岡県におけるタクシー乗務員の平均年収の推移)



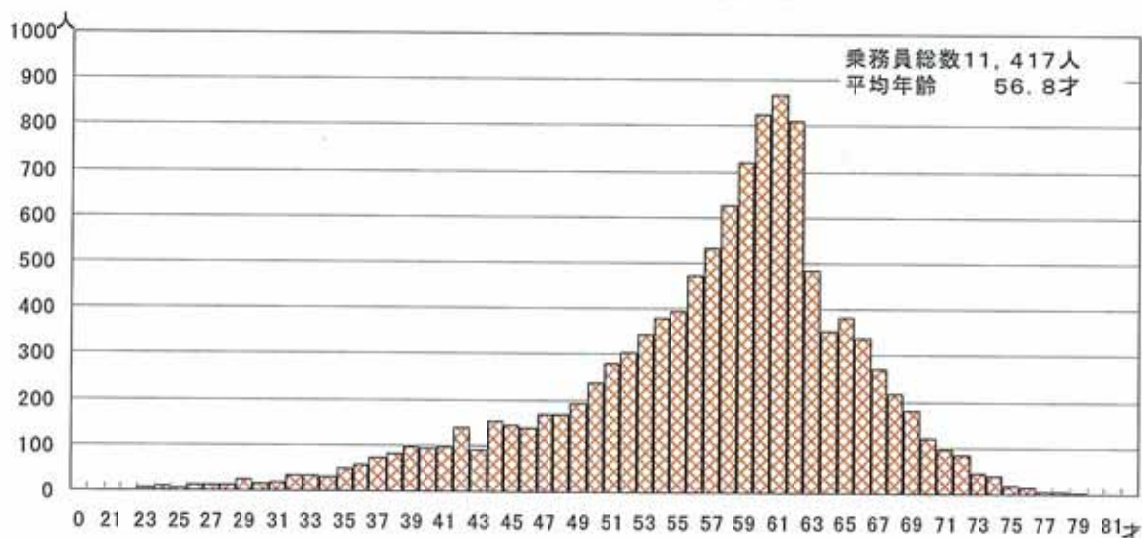


### ③タクシー乗務員の高齢化

- 福岡交通圏におけるタクシー乗務員の年齢構成は下表のとおり、60代前半を頂点としたピラミッド形になっていることから望ましい世代交代が行われていない状況がうかがえる。

また、新規登録運転者の年齢構成も概ねこの形で分布していることから、今後も世代交代が進まない場合は、5年から10年後を目処に深刻な乗務員不足が心配される状況にある。

(表5：福岡交通圏におけるタクシー乗務員の年齢構成)



### ④交通問題の顕在化

- 福岡交通圏においては、夜間の中洲地区やJR博多駅に客待ちタクシーが集中するため、周辺道路の渋滞が深刻な都市問題として、クローズアップされていることは、地域における円滑な交通の確保という観点から、もはや見過ごすことの出来ない状況に至っている。

この為、中洲地区においては、1300万円の費用を投じてガードマンと指導員合同による街頭指導活動を実施(20年9月~11月)また、JR博多駅においても客待ちタクシーの集中による渋滞緩和策としてショットガンシステムの実証実験(20年11月)及びナンバープレートの末尾(奇数・偶数)による入場規制(21年11月)を試験的に実施したところである。

### ⑤適正車両数

○第1回特定地域協議会において提示された適正車両数

- ・実働率を90%とした場合 → 4040両
- ・実働率を85%とした場合 → 4280両

## (2) 地域計画を策定するにあたっての基本的な考え方

- ・ 福岡交通圏におけるタクシー事業の現状は、前記のとおり、輸送需要が低迷する中で需給調整規制が撤廃されたことから、相次ぐ新規参入と増車による供給過剰が顕著になるとともに、これが収益基盤の悪化のみならずタクシー乗務員の労働条件の低下をまねく他、客待ちタクシーが繁華街や主要鉄道駅に集中するため、周辺道路の混雑が深刻な都市問題として、クローズアップされている。

このような状況は、地域における円滑な交通の確保という観点から、もはや見過ごすことの出来ない状況にあると考えており、タクシー業界としても公共性の高いサービスを提供する者としての社会的責務を果たす必要があると認識している。

- ・ 一方、タクシーは、昼夜を問わず24時間体制で需要に応じることが出来る身近で便利な乗り物として、国民生活や経済活動に欠かすことのできない既に定着した存在であることは言うまでもなく、今後も高齢化社会の進展に伴い、マイカーを利用できない高齢者の需要が見込まれる中、ドア・ツー・ドアの個別輸送が可能なタクシーの社会的重要性は、更に高まるものと思料され、又、観光立国を推進する国や地方自治体等の取組みを支える観光の担い手として、その役割は更に増すものと認識しているところである。

こうした地域社会のニーズに合致したサービスを提供することにより利用者の高い満足を得ることがタクシーの活性化に繋がるものと考えており、その際に提供するサービスの水準を高いレベルで維持することが重要であることから、タクシー業界全体で取り組むものとする。

- ・ タクシーは、国民生活や経済活動に欠かすことのできない重要な役割を担っていることを踏まえ、特に供給過剰がもたらしてきた様々な問題やタクシーに期待されている課題の中から、タクシー事業の適正化及び活性化に資する以下の4点に絞って取り組むこととする。

また、取組みに際して社団法人福岡市タクシー協会は、特別措置法第5条の規定に基づきタクシー事業の適正化及び活性化に資する必要な措置を講じるとともに中心的な役割を果たすものとする。

- ① タクシーサービスの活性化及び良質な輸送サービスの提供
- ② 交通問題の解消
- ③ 労働条件の改善及び高齢化対策
- ④ 供給過剰対策

- ・ この他、デジタル式GPS-AVMを活用した迅速な配車や運行管理の高度化事業及び子育て支援タクシー等、利用者の多様なニーズに応じたサービスの提供については、事業者各自が取り組むものとする。

## 2. 地域計画の目標

### (1) タクシーサービスの活性化及び良質なサービスの提供

- ・ 輸送需要の低迷に対処する為には多様化する利用者のニーズに沿った新たな輸送サービスの提供やサービス水準の向上を図ることが重要であることから、社団法人福岡市タクシー協会は、毎年実施している利用者アンケートを活用する等により、タクシー業界が取り組むべき課題の抽出を行うとともに優先順位の高いものから順に実現化に向けた取り組みを実施するものとする。
- ・ 福岡市を中心としたコンベンションの誘致や海外からの観光客が年々増加していることを踏まえ、タクシー業界としても地域の経済活動を支える業界団体の一員として、福岡交通圏を訪れるお客様に細やかで良質な輸送サービスが提供できる概ね500名のプレミアムタクシー乗務員を育成する事業を継続して取り組むこととする。  
特に平成22年度は、大型クルーズ船の入港が昨年の約3倍に増える予定であることに備え、プレミアムタクシー乗務員を対象に観光客へのホスピタリティと観光知識の習得を目的とした研修を実施する。  
併せて、外国語が話せない乗務員でもコミュニケーションが可能になる指差し通訳マニュアルを作成する。
- ・ タクシーは事業所外営業であることから、実際の安全確保やサービス水準の向上は乗務員ごとの瞬時の判断や対応に委ねられている特性を有するため、これまでの仕組みだけでは利用者の安全・安心を完全に担保することは限界があるとの指摘を踏まえ、平成20年6月から福岡交通圏を含む全国の主要都市を対象に輸送の安全確保と乗務員の質の確保・向上を図ることを目的として、運転者登録制度が導入されたところである。  
現在、社団法人福岡市タクシー協会は、評価測定を含む講習の修了を前提とした運転者登録業務を行っているところであるが、これまで以上に良質なサービスが提供できる乗務員を育成する観点から、講習内容の更なる充実を図ることとする。

### (2) 交通問題の解消

- ・ 福岡交通圏においては、供給過剰が顕著になるにつれ夜間の中洲地区や博多駅周辺等に客待ちタクシーが集中することによる交通渋滞が深刻な都市問題としてクローズアップされていることは、もはや見過ごすことの出来ない状況に至っており、これら交通問題の解消策の一環として社団法人福岡市タクシー協会は、タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業の実施に向けて必要な調査・検討を行うものとする。



また、適正化事業の実施にあたり、指導・監視業務を円滑にするため夜間の交通渋滞が深刻な中洲地区周辺道路の定点観測を行うとともに、客待ちタクシーが集中するJR博多駅等における入場制限等の必要性についても検討を行うものとする。

- ・ タクシー事業がもたらす利用者や地域社会への不便、不利益を排除する取組みを当事者である事業者団体が主体的に行うことは、業界の自序作用として、地域の信頼を得る意味で重要である。このため、事業者団体等による運転者に対する研修、街頭指導、苦情対応、乗り場の運営等の取組みの強化が求められる。

こうした観点で、現在、東京・大阪のタクシーセンターにおいて実施しているタクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業についてはそれ以外の地域においても積極的に取り組むことが求められる。

また、事業者団体等が行うこうした主体的取組みに対し、国は、制度上の位置づけを与えることや、監査、行政処分との連動をはじめ、必要な支援を行うべきである。（平成20年12月18日の答申を抜粋）

### （3）労働条件の改善及び高齢化対策

- ・ 福岡交通圏における平成9年度から平成13年度にかけてのタクシー乗務員の年収の落ち込みは、輸送力が温存された中での輸送需要の低迷によるものであるが、その後の落ち込みは、規制緩和以降の供給過剰がもたらしたものである。また、タクシー乗務員の高齢化は、分析可能なデータは無いものの経験知から年収の落ち込みとともに生じたものと言われている。

この相関する二つの問題の解決にはタクシー乗務員の収入を可能な限り回復させる手立てが重要であることから、福岡交通圏のタクシー事業者は、労働条件の一層の低下を招かないよう、新たな需要の喚起や事業の効率化等を総合的に進めるとともに特別措置法制定の主旨を共有し、根本的な改善策に取り組むものとする。

### （4）供給過剰対策

- ・ 福岡交通圏においては、供給過剰が客待ちタクシーの集中による交通渋滞や労働条件の低下等の諸問題を招いている。

タクシー業界は、公共性が高いサービスを提供する者としての社会的責務を果たす必要があるとの認識から、これら諸問題の解決に向けて、タクシー事業の適正化及び活性化を図るための総合的な取り組みを進めて行く方針であるが、今年度の輸送需要の落ち込みが過去に例を見ない大変深刻な状況であるため、早急かつ根本的な取り組みが求められるところである。

このため、緊急的な改善策として、タクシー乗務員の収入に直結する1日1車あたりの平均運送収入を平成13年度当時（3万5千円）の実

績値まで回復させることを目標とした短期的又は中期的な供給輸送力の削減及び一時的な休車を実証実験的に実施するとともに、その成果を検証することを目標にする。

なお、この場合に九州運輸局が提示した適正車両数を斟酌することし取り組みに際しては、個々のタクシー事業者の適正な競争を阻害することのないよう細心の注意を払うとともにタクシー事業者の自主性を尊重するものとする。

- また、福岡交通圏の実情を勘案したうえで、供給輸送力の削減を行う事業者に対して、一定のインセンティブを与える等により、その促進を図るべきである。

### 3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

- ・ 前項の目標を達成するため、福岡交通圏のタクシー事業者が実施主体となって取り組むべき特定事業の具体例及びタクシー事業者がタクシーサービスの活性化や良質な輸送サービスの提供が円滑に行えるよう、又、タクシー事業の適正化を図る観点から、社団法人福岡市タクシー協会及び個人タクシー事業者団体に取り組むその他の事業は次のとおりとする。

なお、タクシー事業者が実施する特定事業の実施時期については、可能な限り、特定地域指定期間内の早い時期に実施出来るよう設定するものとする。

#### (1) タクシー事業者が実施主体となる特定事業

##### <具体例>

- ①利用者サービスの向上に資する事業
  - イ、利用者の選択性の向上に資するため、サービス内容や基本的な情報提供の充実を図るためのホームページの開設
  - ロ、電子マネー、ICカード、クレジットカード決済器の導入及び他の輸送機関との連携による総合交通ネットワークの構築
  - ハ、優良乗務員の養成
- ②情報通信技術の活用による運行の管理の高度化に関する事業
  - イ、デジタル式GPS-AVMを活用した無線配車の効率化及び運行管理の高度化
  - ロ、デジタルタコグラフを活用した運行管理の効率化及び運転者が行う業務の省力化
- ③利用者の特別の需要に応じるための運送の実施に関する事業
  - イ、子育て支援タクシーの導入及び拡充
  - ロ、妊婦支援タクシーの導入及び拡充
  - ハ、ケア輸送サービスの充実
  - ニ、ユニバーサルデザイン車両の導入
  - ホ、観光タクシーの企画・販売
  - ヘ、観光タクシー乗務員の養成
  - ト、観光コンベンションビューローが主催する観光従事者研修の受講
  - チ、通訳コールセンターの活用
- ④環境問題への貢献
  - イ、ハイブリッド車及びEV車等低公害車の導入
  - ロ、アイドリングストップ車の導入
  - ニ、グリーン経営認証の取得
- ④労働条件の改善
  - イ、賃金制度の見直し
  - ロ、防犯カメラの導入
  - ハ、防犯仕切り版の導入

## (2) 社団法人福岡市タクシー協会が取り組むその他の事業

### ○タクシーサービスの活性化及び良質な輸送サービスの提供

#### ①プレミアムタクシー乗務員の育成事業（継続事業）

##### <事業概要>

- ・ 利用者に細やかで良質なタクシーサービスが提供できる他の模範となる乗務員を養成するため、一定の資格（過去1年間に無事故無違反・事業者の推薦等）を有する乗務員を対象に接遇を基本とする3日間の研修と1日間の観光研修を行うものです。  
なお、プレミアムタクシーとは、4日間の研修を修了した乗務員が統一の制服を着用し、かつ、博多織の原点と言われている五色献上柄をモチーフとしたラインが入った車両で運行するタクシーです。
- ・ 上記の取組に併せて、海外からの観光客に言葉の点で不便を感じさせないよう、3カ国語の指差し通訳マニュアルを作成する。

##### <実施時期>

- ・ 研 修
  - 平成21年度 . . . . . 2回（第1回は終了済）
  - 平成22年度 . . . . . 3回～4回
  - 平成23年度以降 . . . . . 1回～2回
- ・ 指差し通訳マニュアルの作成  
平成22年3月末まで

#### ②利用者の選択性の向上を推進する事業

##### <事業概要>

- ・ 利用者の選択性の向上を推進するため、タクシー事業者個々のサービス内容や基本的な情報を分かりやすく紹介するため、社団法人福岡市タクシーのホームページを充実する。

##### <実施時期>

平成22年8月5日まで

#### ③多様化する利用者ニーズやマーケットを把握する事業

##### <事業概要>

- ・ 上記の取り組みに併せて、利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応した運送サービスの提供が円滑に行われるようタクシー事業者が取り組むべき課題の抽出及び新たな輸送サービスメニューの創設を探ることを目的としたアンケート調査を社団法人福岡市タクシー協会のホームページを活用して実施する。

##### <実施時期>

平成22年8月5日まで

(3) 個人タクシー事業者団体が取り組むその他の事業

○優良個人タクシー事業者認定制度（マスタース制度）の促進（継続事業）

<事業概要>

- ・ 個人タクシー事業者がその使命を自覚するとともに多様なニーズに対応できる最高ランクの個人タクシーを目指す事業  
なお、マスターの認定を受けるためには1年毎に「ひとつ星」から「ふたつ星」の認定を受けた後に有識者で構成される「マスター認定委員会」の厳しい審査をクリアしなければなりません。  
また、称号を得たマスターは「やさしさと安心を乗せて走ります」を合い言葉に高品位のサービスを提供する個人タクシーの最高ブランドとしての宣言をし、タクシー事業に努めます。

(4) 社団法人福岡市タクシー協会及び個人タクシー事業者団体が共同で取り組む事業

○タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業

<事業概要>

- ・ 客待ちタクシーが集中する繁華街等における街頭指導や乗場管理の円滑化を図る為、タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業を実施する。

<実施時期>

- ・ 国による適正化事業実施機関の指定を受けた日