

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、タクシー事業を経営する者をいう。
- 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、協議会の運営等に必要と認める事項

(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

(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ー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、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

(資料1)

## 福岡交通圏における地域計画（案）

平成22年3月26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

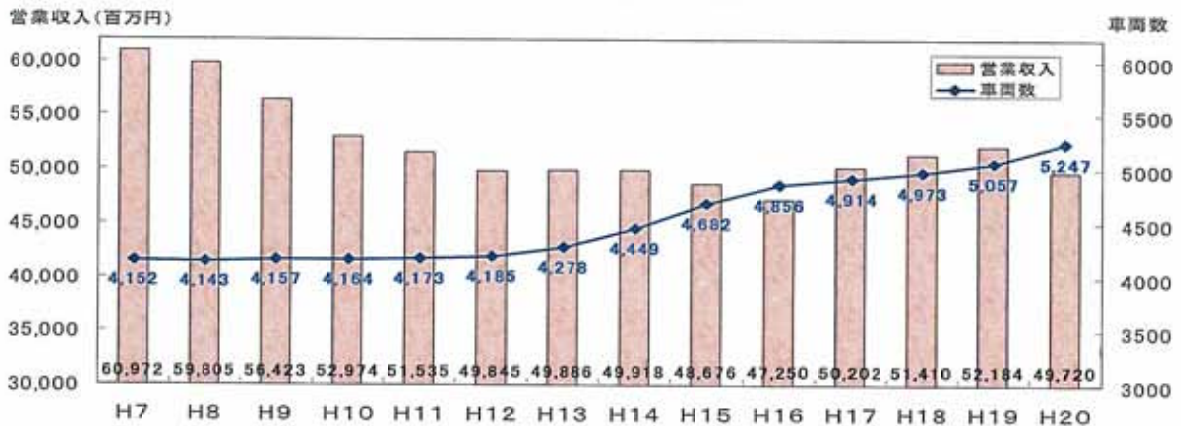
##### ①輸送実績及び車両数の推移

- 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。

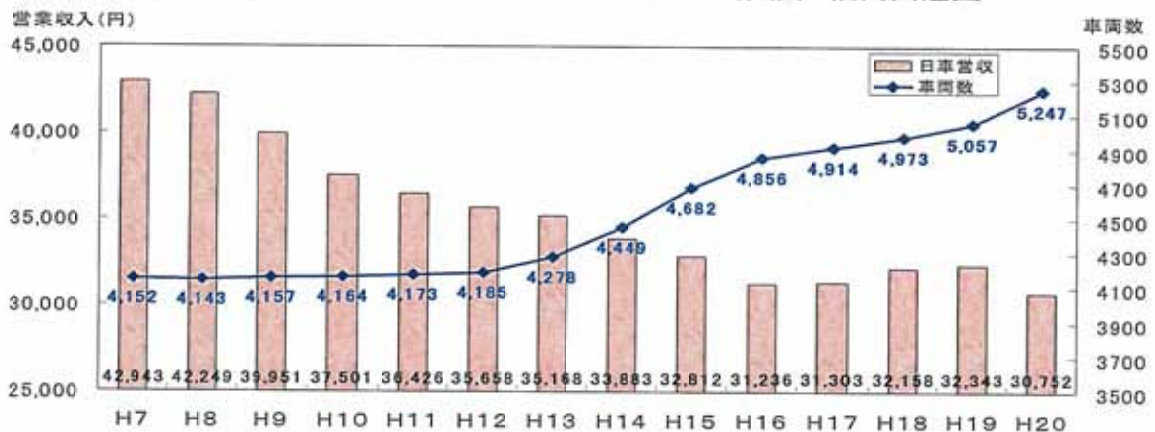
また、この様に大変厳しい状況の中で需給調整規制の撤廃を柱とした規制緩和が行われたことから、福岡交通圏においては9事業者（現在は許可後の増車により約400両）の新規参入と既存事業者による増車により、現在の車両数は規制緩和前と比べて約1000両増加している。

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。

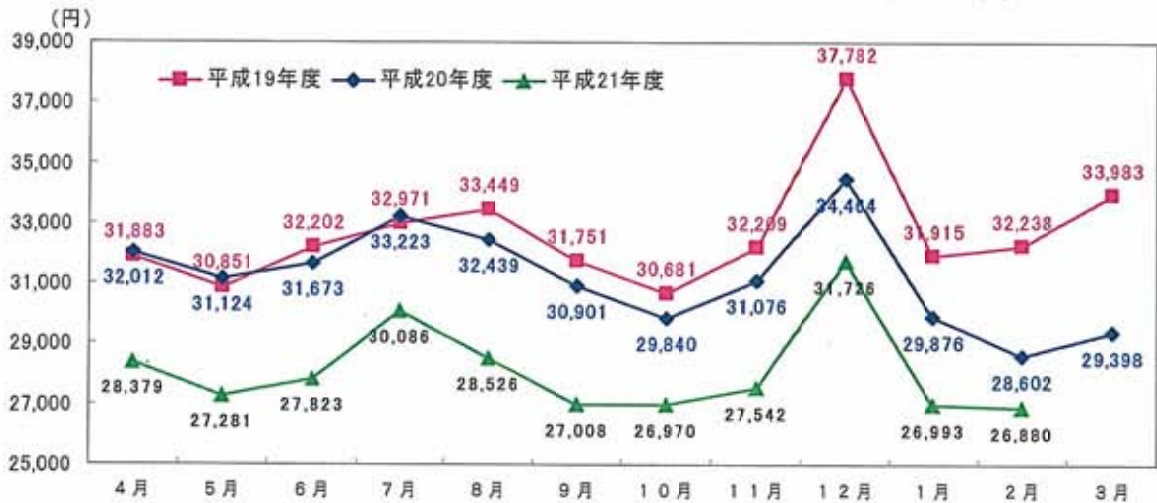
（表1：車両数及び総運送収入の推移）福岡交通圏



（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)



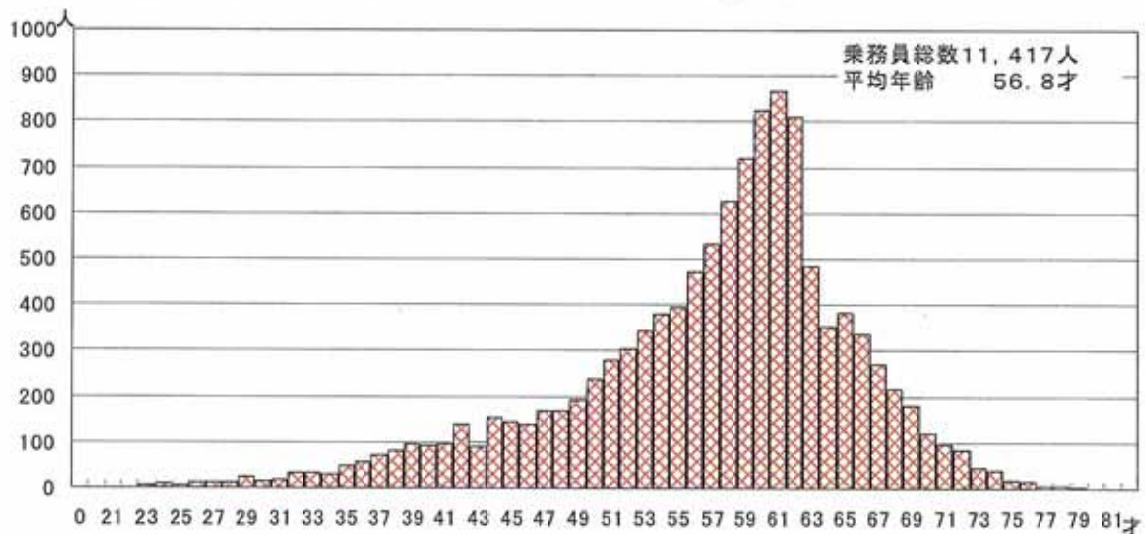


### ③タクシー乗務員の高齢化

- 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。

- 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でき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思料される。

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られることから、タクシー業界は、利用者を選択され、又、細やかでより質の高いサービスが受統的に提供されるよう地域全体で取り組むべきである。

- 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項目に絞って取り組むこととする。

取り組みに際してタクシー事業者団体は特別措置法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。併せて、協議会関係者は、相互に連携を図りながら協力するものとする。

- 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
- ⑤安全の維持・向上



- また、供給過剰の解消に取り組む場合には違法な車両による運転代行やタクシー類似行為等にも留意する必要がある。

なお、当協議会は地域計画の進捗状況について、検証・評価を行うとともに関係者に対して事業の進捗を促し、又、協議会に参加していない構成員以外のタクシー事業者に対しても地域計画の実現に協力するよう要請するものとする。また、協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

## 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、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、タクシー事業者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。

### (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、当該事業の指導・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や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。

### (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。

タクシー事業者は、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過剰の解消に努めることとする。

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が重要であり、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、供給過剰の解消に伴いタクシー運転者が職を失うことに繋がらないよう特段の留意が必要である。

#### (5) 安全性の維持・向上等

- この他、地域計画の目標を達成するため「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための取り組みやデジタル式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等については事業者各自が特定事業計画に基づき実施するものとする。

### 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
- ハ、アイドリングストップ運動の実施
- ニ、グリーン経営認証の取得

⑤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

⑥安全性の維持・向上（事業用自動車総合安全プラン2009）

- イ、ドライブレコーダー・デジタルタコメーター等を活用した運行管理の高度化及び乗務員教育の実施
- ロ、アルコールチェッカーの導入
- ハ、運輸安全マネジメント講習の受講
- ニ、安全運転講習会の受講
- ホ、交通事故0運動の実施

(2) 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) 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その他の事業

○タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業に関する調査等

<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ための調査事業。

<実施時期>

- ・ 可能な限り早い時期

(5) その他の事業として実施する事業再構築の推進

- ・ 福岡交通圏の現状は、1.の(1)で示したとおり、供給過剰が進展する中、今日の景気の低迷がデフレギャップをなお一層拡大させ特に労働条件の悪化については放置できない状況に至っている状況を鑑みると、タクシー事業者は、特別措置法制定の主旨に沿って、特定事業と相まった減車等の事業再構築に取り組む必要がある。

事業再構築の推進にあたっては、経営上のリスクのみならず供給輸送力の減少に伴う利用者への影響度等にも留意する必要があるため、下記のとおり短期的又は中期的な実証実験を実施することとする。



なお、この実験の効果を考慮すると出来るだけ多くのタクシー業者の参加が望ましいところであるが、この場合にタクシー事業者個々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、タクシー協会は実験結果の分析及び評価測定に協力するものとする。

<事業概要>

- ・ 短期的事業 → 供給輸送力を削減した場合の影響調査及び1日1車あたり営業収入に係る寄与度調査並びに中洲地区における客待ちタクシーの改善度調査
- ・ 中期的事業 → 上記調査結果を踏まえたうえで事業再構築（減休車）との効果的な組み合わせの検証

<実施時期>

- ・ 短期的事業 → 平成22年4月の1ヵ月間（月曜日のみ）
- ・ 中期的事業 → 上記の実証実験の分析及び評価測定後