

## (別紙)

北九州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

# 【資料 1】

## 北九州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 北九州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、北九州交通圏（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) 九州運輸局長又はその指名する者
- (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 北九州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 一般財団法人北九州タクシー協会会長
- (4) 労働組合等
  - ① 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 福岡県警察本部交通部交通規制課長
  - ② 福岡労働局労働基準部監督課長
- (7) 協議会の構成員は、他の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 会長は必要に応じて、構成員の中から座長を指名することが出来る。
- 4 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 5 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。
- 6 事務局は、福岡運輸支局輸送部門及び福岡県タクシー協会に置く。
- 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) 役員を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の種別ごとに1個の議決権とし、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 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。

- 7 協議会は、地域計画作成後も定期的を開催することとする。
- 8 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。
- 9 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。
- 10 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。



---

## 第2回北九州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5日  
10:00～  
パークサイドビル

「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

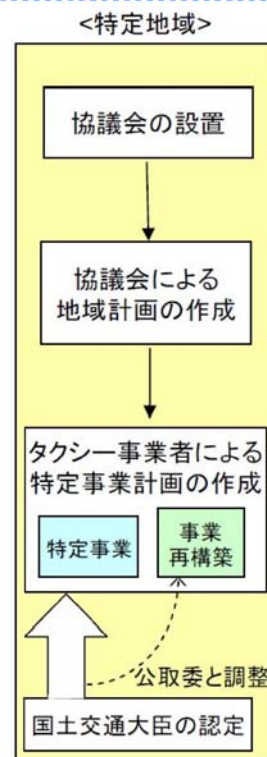
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。  
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

### 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

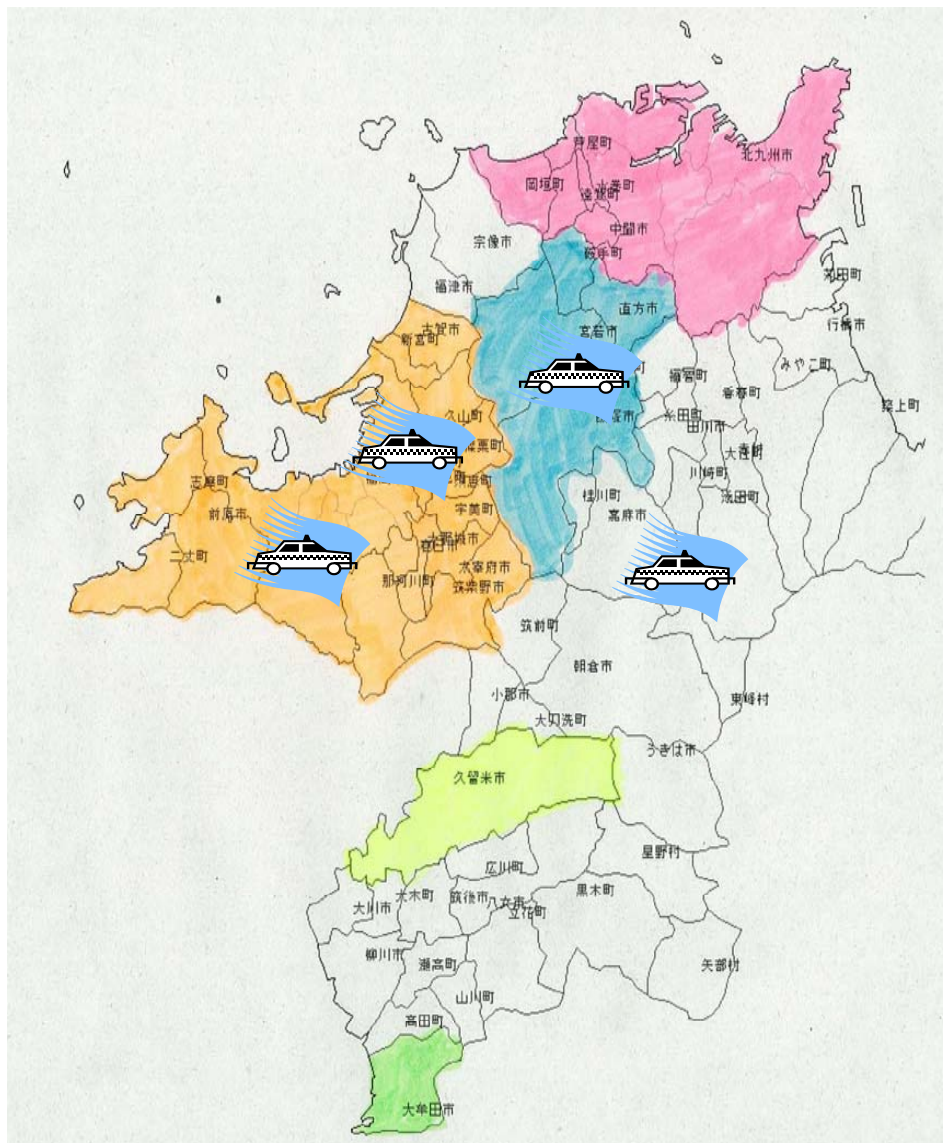


タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、  
地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために  
必要となる地域計画の作成等を行うために

**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

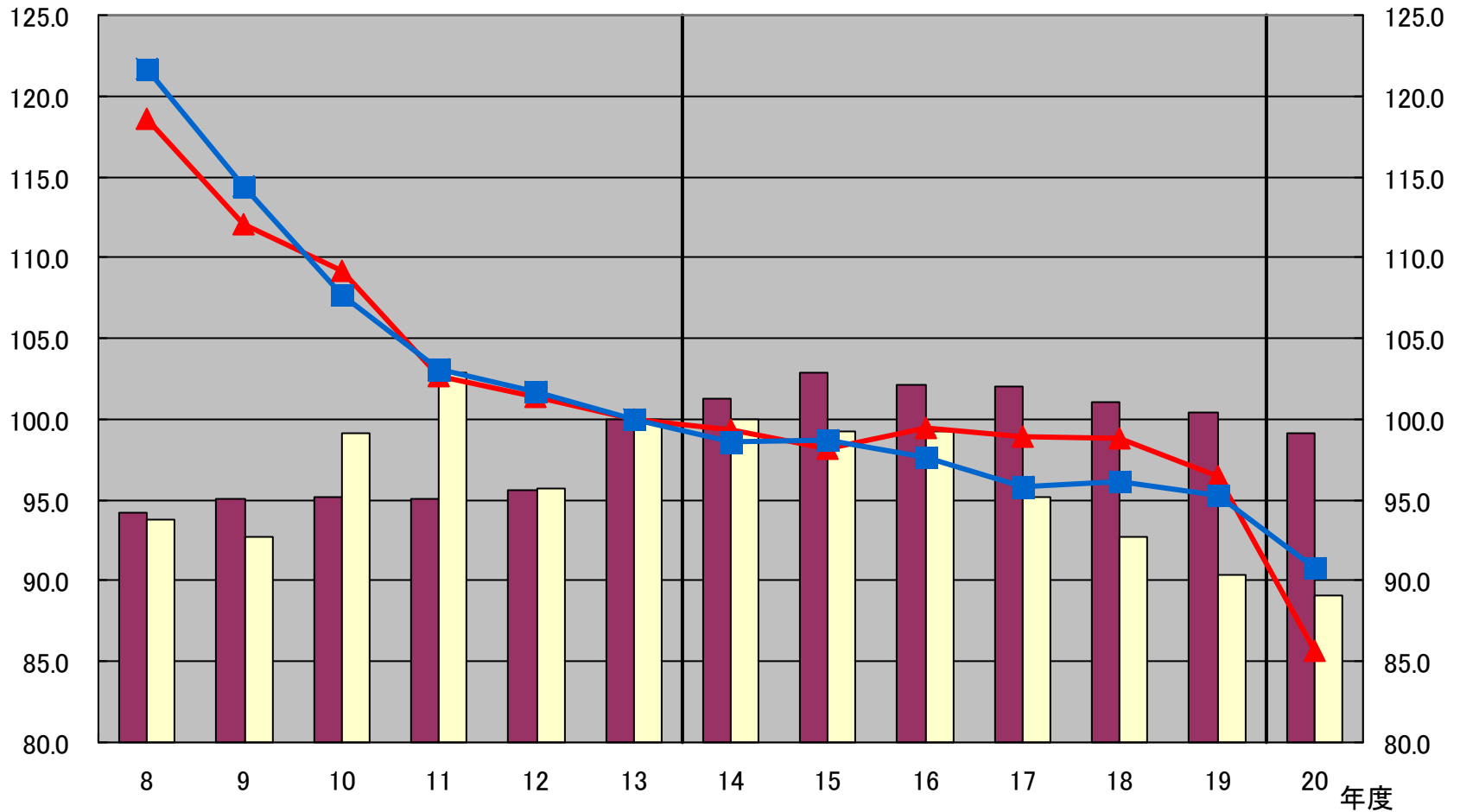
	久留米市			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	29	714	118	832
平成14年3月末	29	653	144	797

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

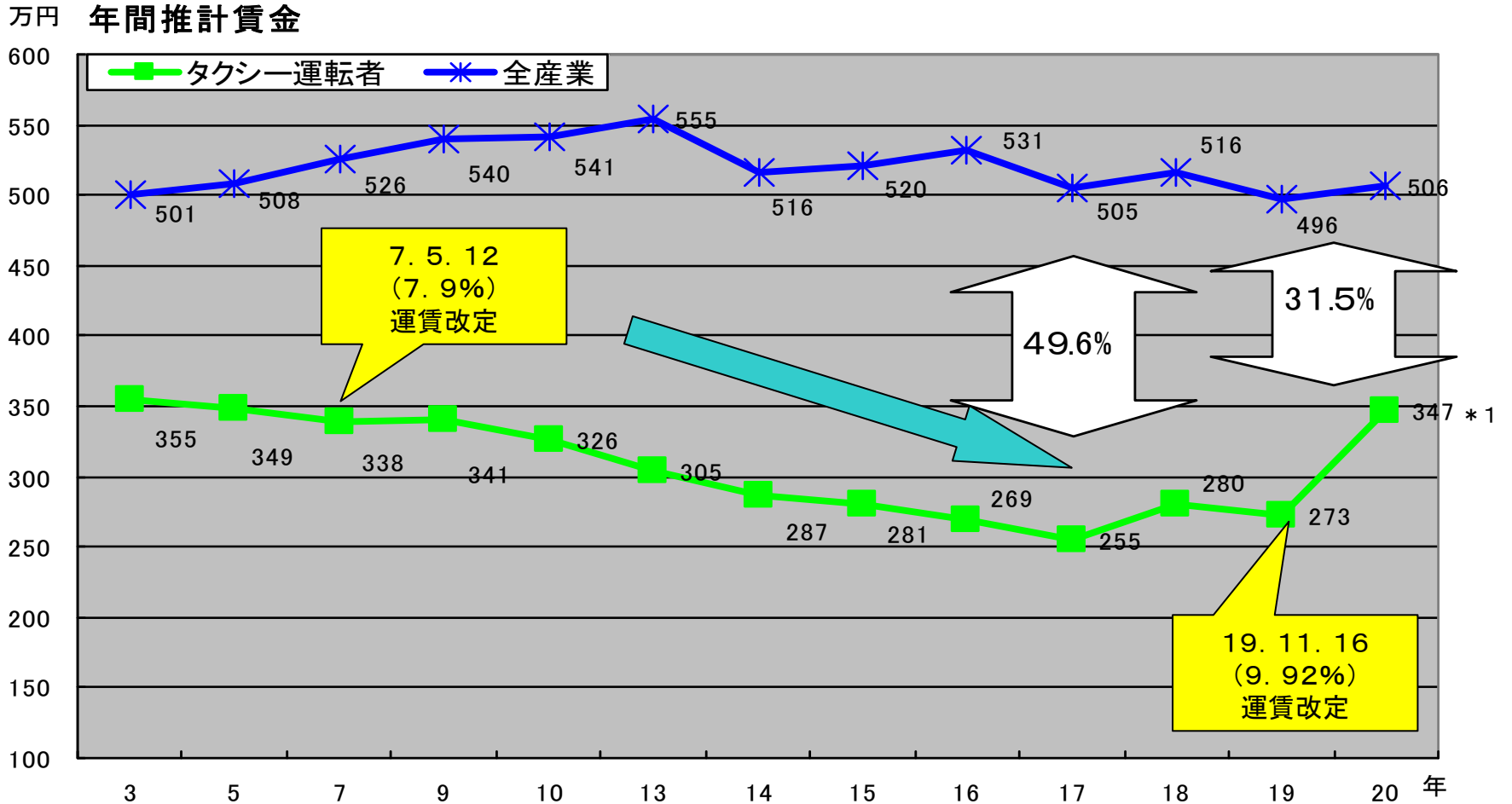
## 2. 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移

北九州交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)

■ 期末車両数 ■ 期末運転手数 ▲ 輸送人員 ■ 営業収入



## 5. 福岡県におけるタクシー運転者の労働環境(1)

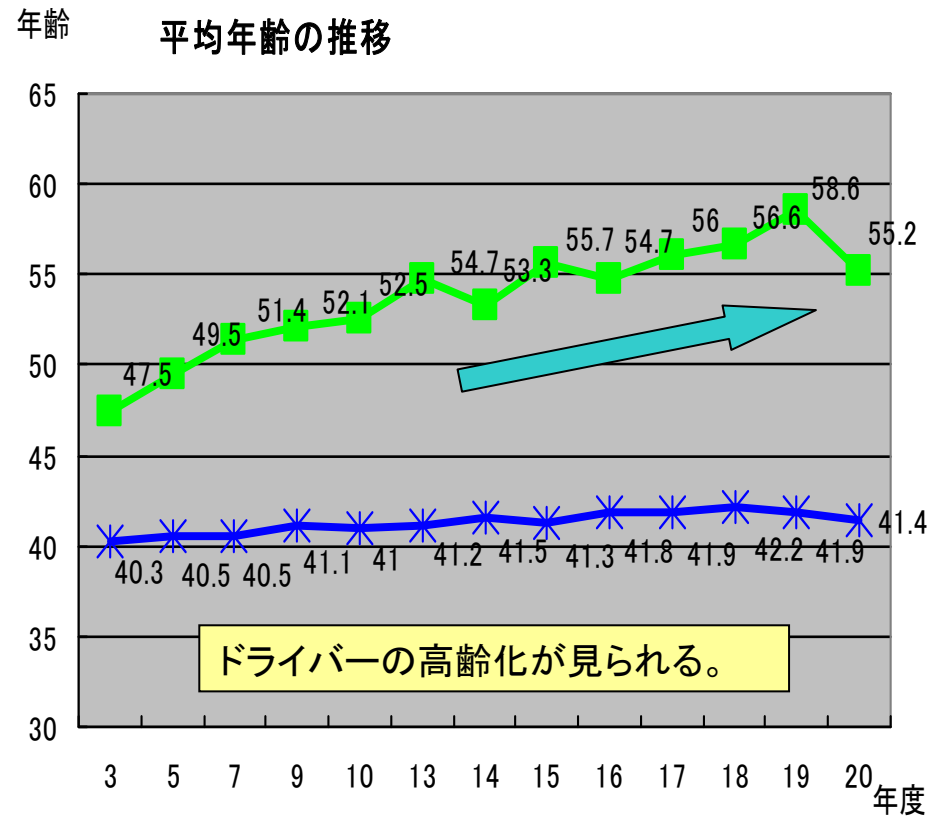
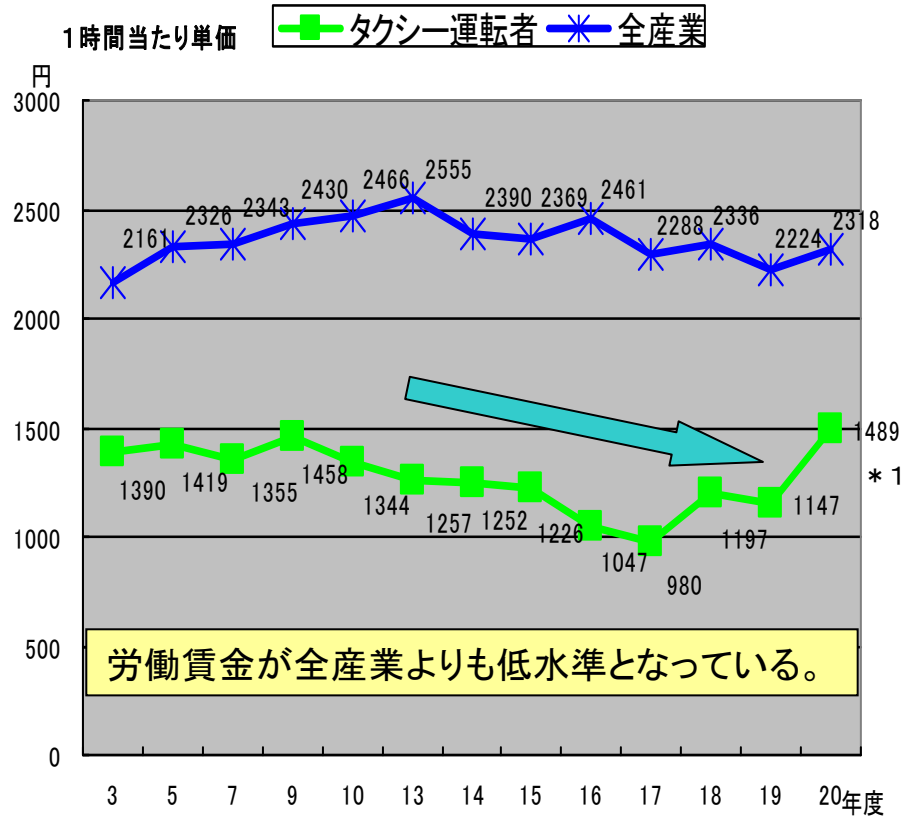


厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

\* 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)



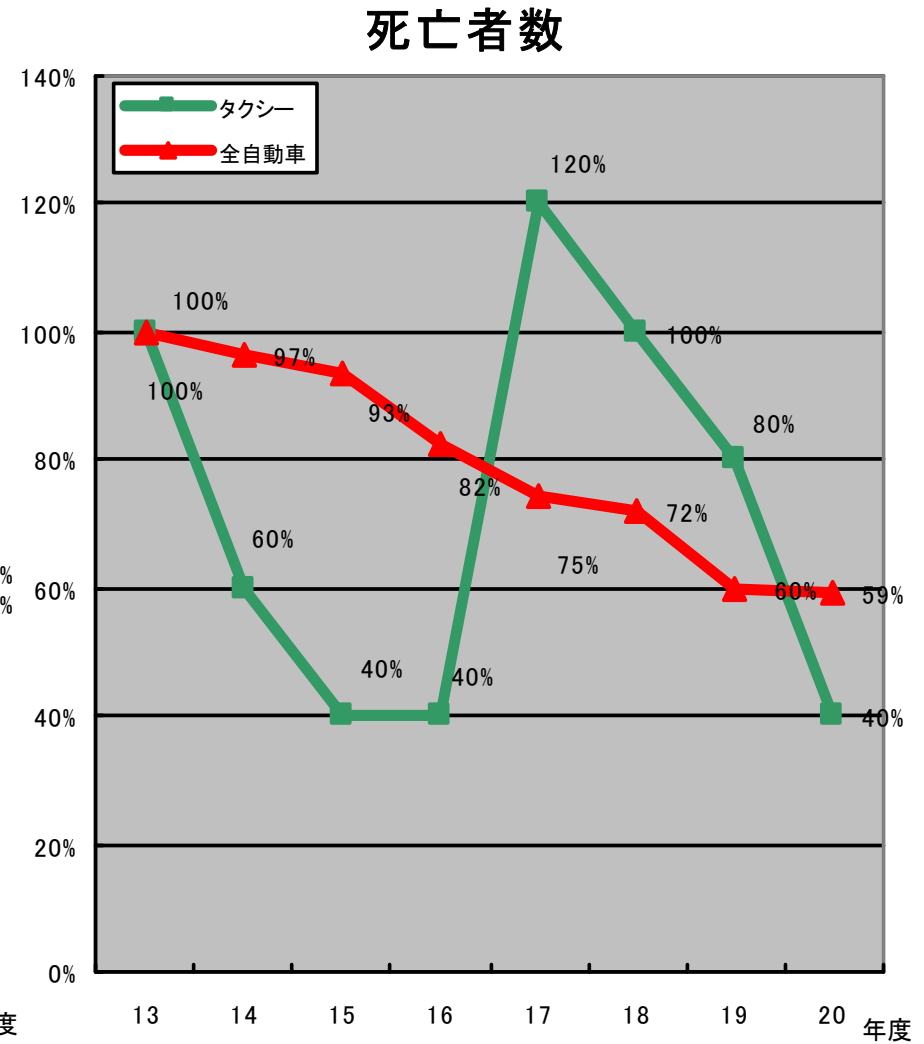
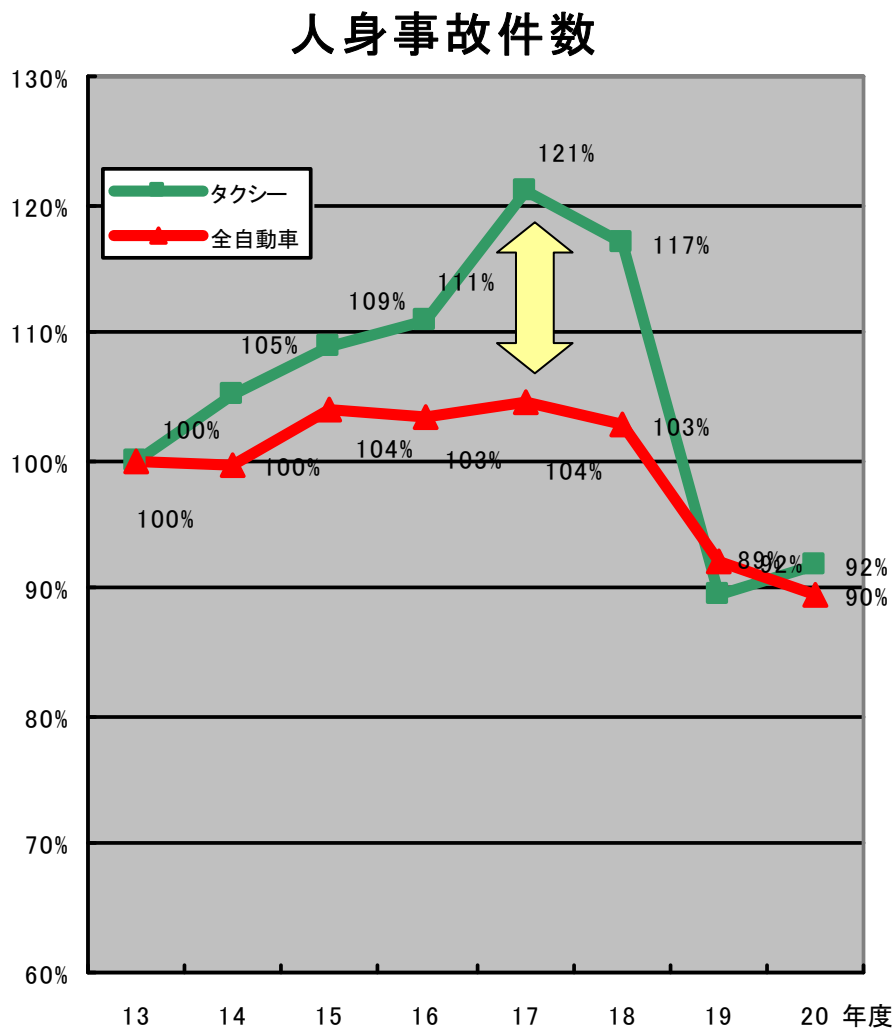
\* 1. 注 20年の数値(347)については、の以下の2点に留意が必要。

- 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。

$$\begin{aligned} & \text{適正と考えられる車両数} \\ & = \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度の実車率} \\ & \quad \div \text{過去5年間の平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率( )} \\ & \text{実働率については、「90\%」及び「85\%」を適用してそれぞれ算出。} \end{aligned}$$

	「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



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

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

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

$$= \text{適正車両数}$$

「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」

# 地域計画

# 地域計画の基本的な考え方

○地域計画は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるもの。

○地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組を定めることが必要。

○この際、特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

# 地域計画で定めるべき事項

## 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

- 協議会における関係者間の共通認識の形成に資するものとして、地域におけるタクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載。
- タクシー事業を巡る現状分析・取組の方向性を定める際には、地方運輸局長が提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要。

## ②地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、次の事項を参考にしながら地域の实情に即した目標を設定。

- 1)タクシーサービスの活性化
- 2)事業経営の活性化、効率化
- 3)タクシー運転者の労働条件の悪化の防止改善・向上
- 4)タクシー事業の構造的要因への対応、
- 5)交通問題、環境問題、都市問題の改善、
- 6)供給抑制
- 7)過度な運賃競争への対策

## 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

### 【特定事業とは】

- 1)利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供
- 2)情報通信技術の活用による運行の管理の高度化
- 3)利用者の利便の増進に資する乗場の設置及び運営
- 4)事業用自動車の適正な運行の確保に資する装置等の導入
- 5)事業用自動車の運転者等に対する講習等の実施
- 6)利用者からの苦情、問合せ等に迅速かつ適切に対応するための体制の整備
- 7)他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化に資する措置の実施
- 8)事業用自動車の集中により発生する駅前、繁華街等における渋滞を解消するための措置の実施
- 9)低公害車の導入等による事業活動に伴う環境への負荷の低減
- 10)事業用自動車の運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備
- 11)利用者の需要に対応したサービスの提供
- 12)利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施
- 13)輸送需要に関する調査の実施

## ④ ①②③で定める事項のほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

## (素案)

## 北九州交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画 (骨子)

## 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

## 適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「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基本方針」  
平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

## ①北九州交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・ 北九州交通圏におけるタクシーは、JR、都市モノレール、バス等の他の公共交通機関が始・終発までに限られた路線での大量輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアのきめ細やかな輸送を担っている。
- ・ 又、タクシーは地域住民生活に欠かせない公共交通機関として、北九州地区内では、平成20年度は全交通機関の9.3%にあたる1日当り57千人の輸送を分担している。

(北九州タクシー協会調べ)

- ・ 特に北九州交通圏は、流し営業の形態が主体で交代制勤務の年中無休の24時間、北九州地区の都市機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の足や政令指定都市の中で高齢化率が最も高い本市にとって、高齢者の重要な移動手段ともなっている。

このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

(注) 北九州交通圏・北九州市、中間市、遠賀郡(芦屋町・岡垣町・遠賀町・水巻町)



## ②タクシー事業の現況

### ◇タクシー需要の減少

- ・ 北九州交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ、平成20年度では年間2,700万人（1日当り7.4万人）から年間2,081万人（1日当たり5.7万人）へと約23%減少している（北九州タクシー協会調べ）。
- ・ 特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、法人事業者83社の平成21年9月の1ヶ月間の輸送人員は、160.5万人と平成20年同月の1ヶ月の183.2万人に比べて、13%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と見られる。

（北九州タクシー協会調べ）

### ◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- ・ その一方で、タクシー事業は、平成14年の「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」施行による需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきたが、経営難や後継者難による事業廃止もあり、加えて、平成20年度から業界内でも自主的に減車に向けた取り組みが行われる等、北九州交通圏においては減少している。

調査年月	事業者数	車両数
平成14年3月	83	3165
平成20年7月	84	3259
平成21年10月	83	3100
平成21年12月	83	3089

### ◇輸送実績の悪化

- ・ 北九州交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少傾向にあるものの、基幹産業であった製鉄業関連の縮小や主要産業の撤退による人口減少、高齢化、自家用自動車の普及、経済不況等々の影響によりタクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当たりの営業成績は次の通り急激に減少し、特に昨年秋以降の成績悪化に加えた一方LPG価格が再び高騰傾向にあり経営環境は一段と厳しさを迎えている。

年度	実働率 (%)	走行キロ 1日1車	実車率 (%)	営業収入 1日1車 (円)	LPG 価格 円
13年度	91.5	178.3	37.0	21,571	57.3
20年度	84.6	160.2	35.4	20,531	70.7
21年9月	83.9	149.3	32.8	17,997	73.2
21年12月	86.8	169.4	36.0	22,045	

#### ◇運転者の労働条件の低下

- ・ タクシー1両当りの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、全国における運転者の平均年収は、平成20年度には326万円と全産業労働者の平均550万円と比べ224万円の格差と共に、年間労働時間においては、平成20年のタクシー運転者が2388時間、全産業労働者の2196時間に比べ192時間の格差となっている。（全タク連調査）
- ・ 平成19年11月には運転者の労働条件改善等を目的とした運賃改定を行ったものの、増収効果が表れてなく、労働時間や最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によって是正勧告がなされる事例もあり、現状の賃金水準をはじめとする労働条件においては、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

#### ◇運転者の高齢化

- ・ タクシー運転者の雇用条件として、普通免許取得後3年を経過し、第2種免許が必要なことから新規採用が困難であり、勢い中途採用や定年退職後の2次就職としての魅力の低下等も相まって、平成元年度末には47.3歳であった平均年齢は、平成20年度末では、58.8歳で全運転者の22%を65歳以上の高齢者が占めることとなった。
- ・ こうした高齢化の進展は、交通事故の多発化や旅客サービス向上面での障害となっている。（北九州タクシー協会調べ）

#### ◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・ このような状況の中、交通事故全体の数字は減少している中で、タクシーは収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより、交通事故の件数（第一当事者）は横ばい状態となっている。
- ・ 北九州市制発足による営業区域の拡大と八幡、戸畑、若松、門司地区の事業所減少と人口減から、勢い小倉都心部に集中し、しかも利用者の減少による客待ち時間の長時間化から、違法な駐停車による交通渋滞や市民の齟齬や接客態度に関する苦情の原因となっている。

#### ◇北九州タクシー業界の取組み

- ・ タクシー業界としても、これらを漫然と座視することなく利用者利便の向上、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上、地域と密着した種々の事業に取り組んでいる。
- ・ タクシー事業各社は、社会・福祉への貢献「タクシーこども110番制度」、「タクシー無線による警察との相互通報制度」、「身体障害者・知的障害者割引制度」、「徘徊高齢者SOSネットワーク制度」、「通学路パトロール」に取り組んでいる。
- ・ 環境問題に対しては、「ハイブリッドタクシーの導入」、「低燃費LPG車の導入」、「アイドリングストップ」などに取り組んでいる。
- ・ 経営効率の改善には「GPS+CTI+NAVI導入」、「ハイグレード車導入」、「新型インフルエンザ対策」、「忘れ物や苦情対策」、「ハイグレード車導入化」等に積極的に取り組

組み、労働条件改善には「防犯仕切版」の設置により安全確保に取り組んでいる。

- ・ また、良質な運転者の確保については、北九州登録センターの設置により、運転者登録制度の実施、新人運転者教育を実施している。

#### ◇タクシーを囲む現状

- ・ 公共交通機関としてのタクシー事業は、輸送の安全確保、利用者利益の保護及びその利便の増進を図るため、数多くの厳しい規制がある一方で、法的規制が緩やかな「運転代行業」や「福祉有償運送」事業による違法なタクシー類似行為が、地方部のみならず都市部においても本来のタクシー事業を脅かす現状となっている。

#### ◇まとめ

- ・ 以上のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等様々な問題がある中で、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであるが、現状の供給過剰な状態では抜本的な改善は難しい状況にある。

### ③取組みの方向性

#### ◇安全・安心で良質なサービスの提供

- ・ 北九州の公共交通機関として、また観光等に関しても大きな機能を持つタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供」が強く求められる。
- ・ 公共交通機関として、「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくために、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けた更なる取り組みが求められる一方で、人材の確保・育成を可能とし、より良いサービスを提供できる環境を整備することが必要である。

#### ◇社会貢献への積極的な取り組み

- ・ 地域の密着したタクシーとして、地域の防犯・防災や安全問題にも積極的に寄与することも求められる。

#### ◇総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・ JR・私鉄やバスなどの公共交通機関と連携した総合交通ネットワークの一員としての機能向上を果たすため、北九州市が推進する「北九州市環境首都総合交通戦略推進事業」等と積極的に参画し都市政策、交通政策と一体となった機能向上を図ることが必要である。

#### ◇観光への取り組み

- ・ アジア特に韓国の窓口として、また、九州の玄関口として開かれている北九州において、魅力ある観光施設のPRのための観光乗務員研修を充実し、ホスピタリティ精神の醸成が必要である。

◇魅力ある労働環境の整備

- ・ 労働者に対する適正な労働条件の配分は当然のことであるが、福利厚生面での充実により、若年運転者にも魅力ある職場環境づくりが不可欠である。

◇健全な事業環境の推進

- ・ 健全な事業環境の推進には、運転代行業や福祉有償運送事業による違法なタクシー類似行為に対し、関係行政機関への情報提供と併せタクシー業界においても供給過剰状態の解消に向けた取り組みが求められる。

## 2. 地域計画の目標（案）

### 地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

### (1) 北九州交通圏における地域計画（案）

#### ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・ タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・ そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシーのサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・ 特に新たな需要の喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・ 具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入等、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・ タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度、マスターズ制度等）の積極的な活用や優良乗務員乗り場の設置など、可能な限り利用者により良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。

#### ② 事業経営の活性化、効率化

- ・ タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。

- ・ タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・ 具体的には、隔日勤務制への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

### ③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・ タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、福岡県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・ 具体的には、賃金面では、平成20年現在、福岡県のタクシー運転者で年収で160万円ある全産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・ また、労働時間の面においても、平成20年現在、福岡県のタクシー運転者で月当たり約12時間ある全産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・ これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

### ④交通問題・観光問題・都市問題の改善

#### ◇安全性の維持・向上

- ・ 公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・ 具体的には、国土交通省の「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対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

#### ◇観光への取組み

- ・ 訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開される中、「アジアの玄関口」としての北九州の観光政策を支えるタクシーサービスの高度化に向け、「韓国語」「中国語」「英語」力を身につけたタクシー運転者の育成により、サービスレベルの向上を図る。

#### ◇都市問題の改善

- ・ 北九州交通圏では、旧製鉄業をはじめとする工場地帯の縮小・撤退から都市基盤構造が変化し、タクシー需要が減少したことから、昼夜にかかわらず小倉都心部への一極集中状態となり、違法な客待ち駐停車による交通渋滞を引き起こすこととなった。
- ・ これらの改善には、市内全域における活性化によるタクシーの分散が望ましいものの、当面、日付と対応した車両番号の市街地での客待ち制限を含めた諸対策を検討する。

## ⑤環境問題への貢献

- ・ 北九州市は、全国に先駆けて6市の中の一つの環境モデル都市としての指定を受け、2010年度までに2006年度比10%削減目標を掲げて取り組んでいる。
- ・ 具体的取り組みとして、公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進に向けた市民意識啓発、自動車交通の円滑化の推進や低公害車の導入に取り組むことが策定されていることから、北九州市とタイアップした施策の推進と低公害車導入を積極的に推進する。

## ⑥防災・防犯への貢献

- ・ 特に、24時間都心部を走行しているタクシーの特性を活かして、地震、風水害等の対策及び防犯等治安維持への協力支援体制づくり、社会貢献対策を推進する。
- ・ 例えば、子供の安全確保に資する「タクシー子供110番」やドライブレコーダーを装着し、その映像の提供を行い、犯罪捜査に役立てるなど、防犯協力体制づくりを進める。

## ⑦供給過剰状態の解消

- ・ 現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。
- ・ 北九州交通圏では、11月6日の第1回協議会において、九州運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、実働率90%時2,630両、実働率85%時2,850両であり、これに基づく、平成20年の7.11通達における基準車両数や、平成20年10月末日現在の車両数とは大幅に差が認められるところである。
- ・ その結果として、過剰な車両によって都市部における交通渋滞等の都市問題の改善につながるるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にも寄与する。
- ・ さらに、車両数の減少や運行の効率化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減が、地球温暖化対策に寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、都市部において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ 但し、その際には、タクシー運転者が職を失うことにならないように留意することが必要である。その一方では、タクシー車両の減少に伴い、自動車運転代行適正化法に基づく認定を受けていない運転代行業者や諸規制が少ない自家用車による有償運送行為などによるタクシー類似行為等が更に多様化するものと思われることから、その防止対策について、関係行政機関等と密接な連携体制が不可欠である。

## ⑧過度な運賃競争への対策

- ・ 交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討されている経緯があり、過度な運賃競争への対応については、それらの報告書等を踏まえた適切な対応を目指すことを目標とする。今回、特別措置法の施行に伴い、新自動認可運賃を下回る低運賃による過激な競争が多く散見されることから、公共交通機関として、公平で適正な運賃によることが望ましい。

### 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

#### (基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

#### 三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

##### 1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

##### 2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

##### 3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

##### 4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。



## 北九州交通圏特定事業の策定（案）

前記2. に掲げた地域計画の目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について、具体的な方向性を次の通り記載する。

「特定事業計画」については、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独または共同して行おうとする特定事業を、以下の各項目から積極的に可能な限り多くを選択し、記載された実施目標期間内に取り組むものとする。

「その他の事業」については、それぞれ実施主体等とされた者が実施時期を勘案し事業を行なうものとする。

又、特定事業について、より多くの事業者によって取り組まれる事が望ましく、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である

実施時期は短期・中期・長期と区分しているが、短期については2年以内、中期については3年以内を目途とし、可能な限り早期に取り組むこととする。

但し、行政の許認可及び助成事業が必要なケースに限り、長期に亘ることもあることから、この場合は、長期事業として取り組むこととする。

なお、「その他の事業」における「実施主体等」とは、実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な役割・分担に関しては個別の事案ごとに協議、検討するものとする。

### 1. タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

#### 【特定事業】

- ① 公共交通機関としての社会的責務を果たすため、「安全・安心で良質なサービスを提供」を遂行すべく、接客マナー向上研修会を実施、利用者の満足度を高めることを目標とする。  
[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会  
[実施時期] : 短期
- ② サービス向上のための教育・研修の充実  
[実施主体] : タクシー事業者・個人協会  
[実施時期] : 短期
- ③ 地理不案内による乗務員における旅客とのトラブル防止のため、各社における地理教育の徹底を進める。  
[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期
- ④ カード時代に対応した電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器等について、すでに導入しているところであるが、さらに充実、促進を図る。  
[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

- ⑤ 「子育て支援タクシー」の導入を促進する。  
保護者の負担を軽減、安全・安心を与えるよう、保育研修を受けた乗務員によるチャイルドシート等を備えた車両の導入を図り、また、子供の緊急時や夜間の対応等、安心・安全確保を図るサービスを行う。
- 〔実施主体〕 : タクシー事業者  
〔実施時期〕 : 短期
- ⑥ 特に、観光・ビジネス等に対応したハイグレード車の導入促進を図る。
- 〔実施主体〕 : タクシー事業者  
〔実施時期〕 : 短期・中期
- ⑦ 高齢化社会における個人需要を増加するために福祉行政と連携をとるなどユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入を図る。
- 〔実施主体〕 : タクシー事業者・法人協会・自治体  
〔実施時期〕 : 短期・中期
- ⑧ 公共交通機関としての社会的責務を果たす一つの対策として、現在、福岡県においては北九州・福岡交通圏を始めとする全国政令指定都市において、乗務員登録制度を導入しているが、更なる優良運転者によるサービス水準をアップすると共に悪質乗務員を排除し、良質なタクシーが選択されるような環境を創る。
- 〔実施主体〕 : 法人協会・タクシー事業者・運輸局  
〔実施時期〕 : 中期・長期
- ⑨ 優良乗務員、優良事業者を確保するため、福岡交通圏で導入しているプレミアムタクシー及び個人タクシー協会において行っているマスターズ制度の一層の充実を進める。
- 〔実施主体〕 : 法人協会・タクシー事業者・個人協会  
〔実施時期〕 : 短期・中期
- ⑩ 旅客の利便とサービス向上を図るため各事業者における自社WEBサイトの開設を進める。
- 〔実施主体〕 : タクシー事業者  
〔実施時期〕 : 短期
- ⑪ 社内及び法人協会等において、無事故・無違反、苦情等が無い優良乗務員の推薦制度及び表彰制度の促進を図る。
- 〔実施主体〕 : 法人協会・タクシー事業者・個人協会  
〔実施時期〕 : 短期

## 【その他の事業】

- ① 利用条件に対応するWEBサイトの開設
- 〔実施主体等〕 : 法人協会  
〔実施時期〕 : 短期・中期
- ② 駅前・駅構内における乗り場（上屋付き・バリアフリー）の整備
- 〔実施主体等〕 : 法人協会・タクシー事業者・個人協会・自治体・鉄道事業者  
〔実施時期〕 : 中期・長期

③ 優良乗務員優先乗り場の設置・運営

[実施主体等] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会・自治体・鉄道事業者  
[実施時期] : 中期・短期

## 2. 事業経営の活性化、効率化

### 【特定事業】

①日勤勤務から隔日勤務への転換などによる効率性の向上と車当りの生産性の向上を図る。

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

②車両経費の削減

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期

③共同配車センター・システム等の設置

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

④タクシーチケットの規格統一化・共有化

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

### 【その他の事業】

①市場調査、マーケティング等による需給構造分析

[実施主体等] : 法人協会、タクシー事業者  
[実施時期] : 短期

## 3. タクシー乗務員の労働条件の悪化防止、改善、向上

### 【特定事業】

①賃金制度、乗務員負担制度の見直し及び改善

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

②デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

③日勤勤務から隔日勤務への転換等による長時間労働の短縮

[実施主体] : タクシー事業者  
[実施時期] : 短期・中期

④定時制乗務員の採用年齢制限の導入と若年労働者の積極的な雇用の促進

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

⑤健康診断の充実

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

⑥仮眠室・休憩室等の福利厚生施設の充実

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

⑦防犯カメラの設置・防犯仕切板の導入等の防犯対策を推進する。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

⑧洗車機の導入

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

**【その他の事業】**

①駐車違反とならないような食事・休憩場所・施設の確保

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

**4. 交通問題・観光問題・都市問題の改善**

**【特定事業】**

①国土交通省の「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対策

○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事故防止教育の実施

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

○アルコールチェッカーの導入

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

○運輸安全マネジメント講習の受講

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

○安全運転講習会の受講

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

○交通事故ゼロ運動等の実施

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

②主要タクシー乗り場等の街頭指導の促進

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会

[実施時期] : 短期

③タクシー事業者による交通混雑地域における迷惑防止策の構築と徹底

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

④ 国、自治体が進める観光施策、経済政策と連携した新しいサービス事業を促進する。

それには、国内外の観光客、ビジネス客に対応した新しい観光タクシーを運行することが必要であり、以下の事業を促進することが必要。

・観光案内ルートの提供 ・乗務員の観光研修・講習会の実施

・通訳サービスの提供または外国語指さしシートの作成等と車体表示

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・運輸局・関係自治体

[実施時期] : 短期・中期

【その他の事業】

① 供給過剰対策として、その効果測定を検証するため社会実験事業を実施する。

供給過剰解消対策として、個々の事業者において、自ら減車を進めることが最大の効果が見込めるものと考えられるが、その削減効果は長期間を経ないと検証はできないものと思われる。

従って、もう一つの対策として、一定の期間において、複数車両を削減する実証実験を実施することで、その効果・影響の測定を行うことも必要である。その結果により、更なる供給過剰に向けた社会実験を実施する。その実現に向けては、法人協会の協力・支援として関係行政機関等の理解をえた上で推進していくことが必要である。

[実施主体等] : タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局

[実施時期] : 短期・中期

②タクシープールの整備

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 短期・中期

③ 特に都心部において、交通渋滞、交通事故等が多い地域については、ショットガン方式による配車システムを導入検討していく。

この実現には、協議会参加者は当然のこと、関係行政機関の理解と支援が必要。

[実施主体等] : 法人協会・個人協会・運輸局・警察機関・自治体・鉄道事業者・  
タクシー事業者

[実施時期] : 中期・長期

- ④ タクシー乗り場の表示（看板等）の見直しを図る。

〔実施主体等〕：タクシー事業者・関係行政機関・鉄道事業者

〔実施時期〕：短期

- ⑤ 国、自治体における都市計画・交通計画・観光施策に対する公共交通機関としてのタクシー事業の役割を果たすべく、積極的に協力していく。

〔実施主体等〕：法人協会・タクシー事業者・関係自治体等

〔実施時期〕：短期・中期・長期

- ⑥ 混雑地域におけるナンバープレート等による乗入れ制限の検討

〔実施主体等〕：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局

〔実施時期〕：短期・中期

## 5. 環境問題

### 【特定事業】

- ① 国、及び自治体の支援を得ながら、ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進を図る。

〔実施主体〕：タクシー事業者・個人協会・関係行政機関

〔実施時期〕：短期・中期

- ② アイドリングストップ運動を促進する。

〔実施主体〕：タクシー事業者・個人協会

〔実施時期〕：短期

### 【その他の事業】

- ① 公共施設における低公害車専用乗り場の設置により、自治体等が進める環境促進施策に協力していく。

〔実施主体等〕：タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体

〔実施時期〕：短期・中期

## 6. 防犯・防災対策

### 【特定事業】

- ① 特に、犯罪の発生が多発している都市部における治安維持へ協力していく。

その一つに、現在取り組んでいる「子供110番」、「子育て支援タクシー」等々の促進を図っていく。

〔実施主体〕：タクシー事業者、警察機関、自治体

〔実施時期〕：短期・中期

- ② その他、自治体等が進める地域の防災・防犯対策に積極的に協力する。

〔実施主体〕：タクシー事業者、自治体、警察機関

〔実施時期〕：短期・中期

## ◇特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

- ・ タクシー事業の現状を鑑みて、タクシーが公共交通機関としての使命を果たすべく、地域計画の掲げた目標を着実に実現させるためには、タクシー事業の構造改善を図ることが第一義であることは言うまでもない。
- ・ しかしながら、経営悪化の要因を分析すると、その根幹の原因である需給のアンバランス、つまり供給過剰を解消することが、経営改善を図るための最重要課題であると考えられる。
- ・ こうした状況に鑑み、「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」では、特定事業計画を策定するに当たり、特定事業と相まって事業再構築について定めることができる事が規定されているところである。

\* 事業の再構築・事業の譲渡・譲受、法人の合併又は分割、供給輸送力の減少  
事業用自動車の使用の停止

- ・ また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置づけられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるために有効と判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給のアンバランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、或いは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。この為、適正な競争が確保されること、及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の取り組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数の事業者による自主的且つ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されている。
- ・ 従って、タクシー事業者は、取り巻く様々な要因に自ら対処していくことは、当然のことであるが、特定事業計画と相まった供給過剰対策として、減車等の事業再構築についても積極的に検討し、その実現に取り組むことが必要不可欠であると考えられる。
- ・ なお、特定事業計画は、タクシー事業者自らの取り組みによるものが一番望ましいが、更なるタクシー事業の適正化・活性化が図られるためには、行政、自治体そしてタクシー事業に係わる関係機関・団体等の支援、協力が不可欠である。
- ・ このため、本協議会においては、タクシー事業者はもちろんのこと、タクシーを取り巻く全ての関係者に対して、本地域計画の趣旨を十分に理解して頂くと共に、その実現に向けての行動、実施することについての重要性について、協力を要請するものである。