

久留米市タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定 平成21年11月 日

（目的）

第1条 久留米市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、久留米市（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

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

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
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

協議会の運営方法

他の協議会との合同開催の実施について

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

福岡県知事又はその指名する者

久留米市長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

社団法人福岡県タクシー協会会長

福岡県筑後地区タクシー協会会長

福岡県筑後地区タクシー協会理事

福岡県個人タクシー協会会長

(4) 労働組合等

全国自動車交通労働組合福岡地方連合会を代表する者

(5) 地域住民の代表

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

福岡労働局労働基準部監督課長

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福岡県筑後地区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。

九州運輸局長又はその指名する者が合意していること。

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。
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。

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。

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。

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。

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。

(2) 及び から までに掲げる要件を満たしていること。

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。

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。

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。

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を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。



第1回北九州交通圏・筑豊交通圏・福岡交通
圏・久留米市・大牟田市

タクシー特定地域協議会

平成21年11月6日

13:30～

八 仙 閣

「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

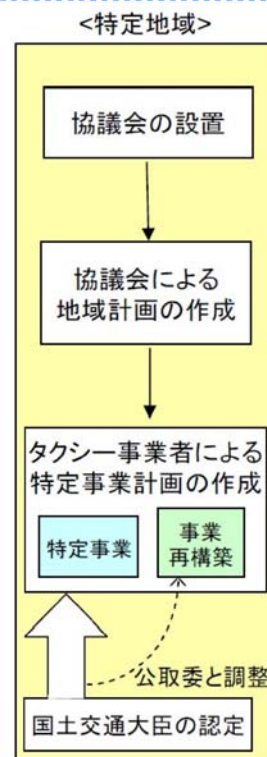
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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

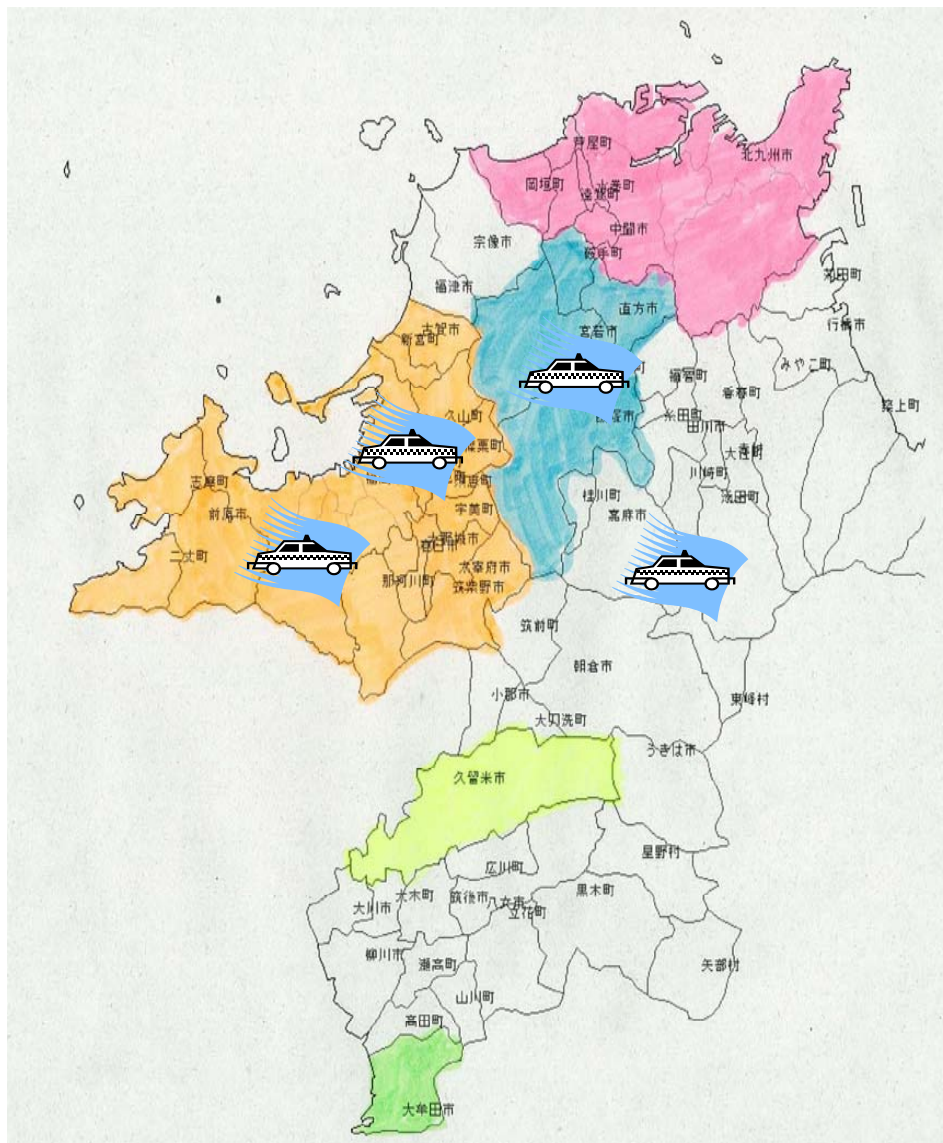


タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、
地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために
必要となる地域計画の作成等を行うために

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

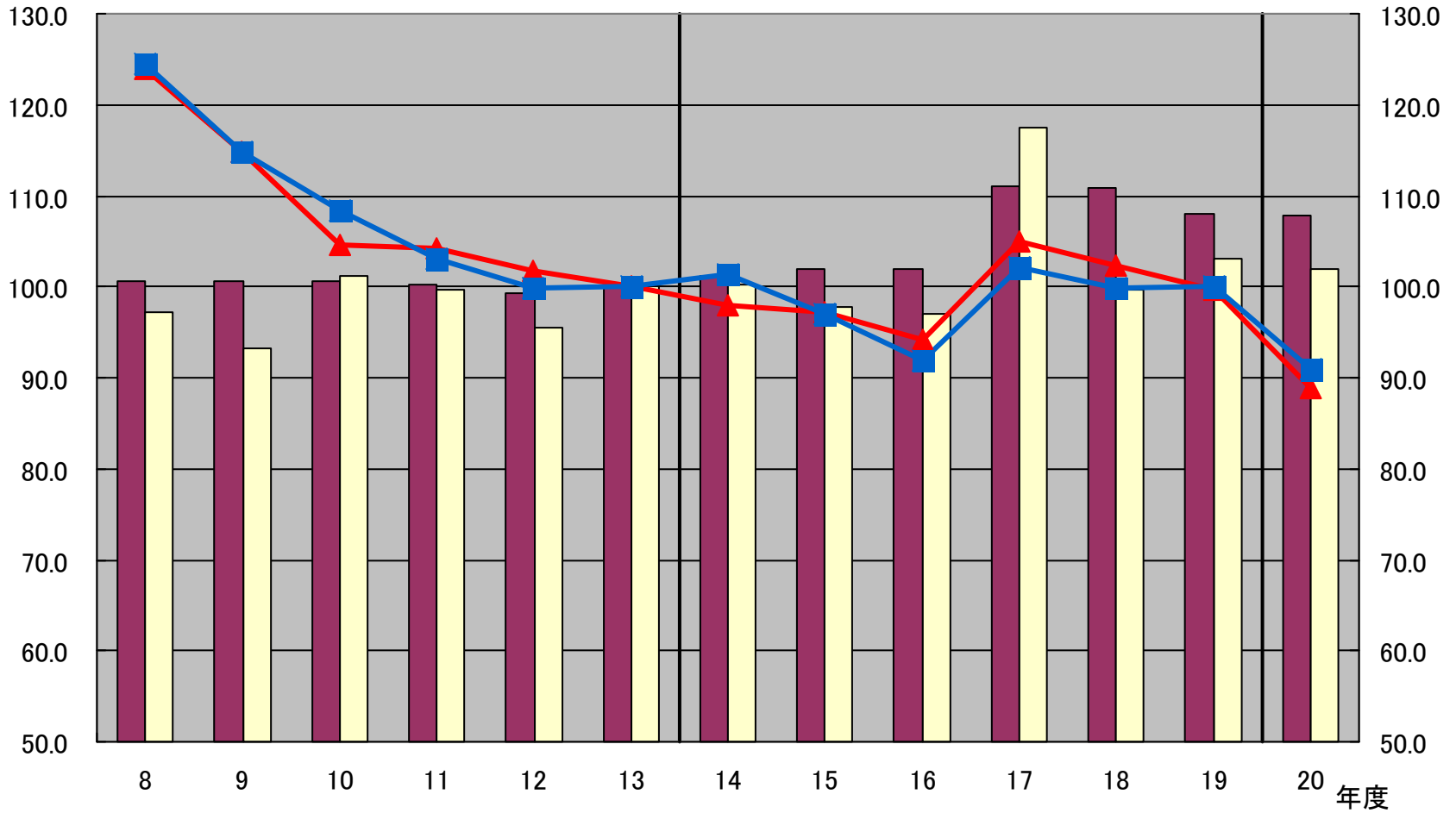
北九州交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)

■ 期末車両数 ■ 期末運転手数 ▲ 輸送人員 ■ 営業収入

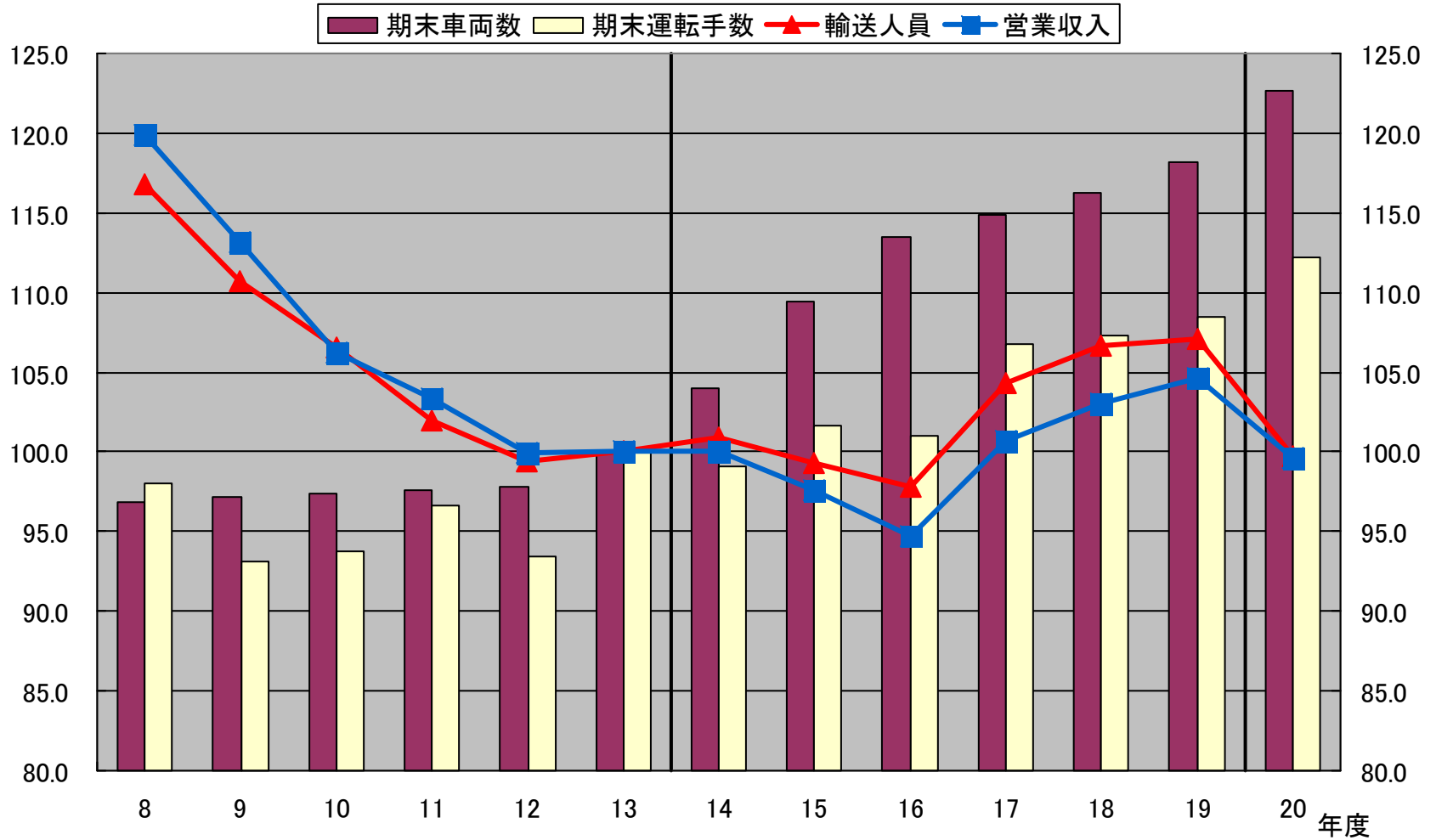


筑豊交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)

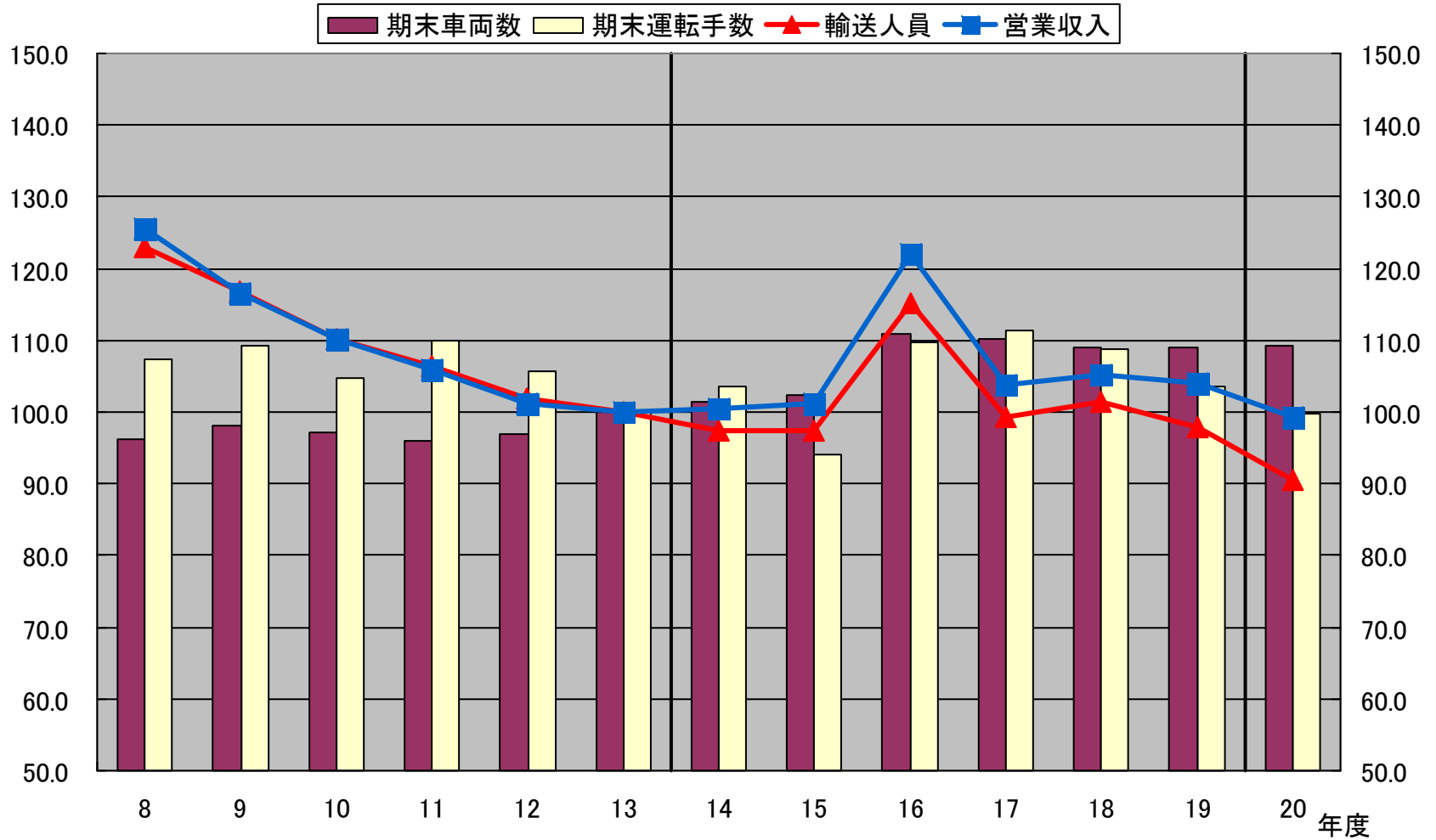
■ 期末車両数 ■ 期末運転手数 ▲ 輸送人員 ■ 営業収入



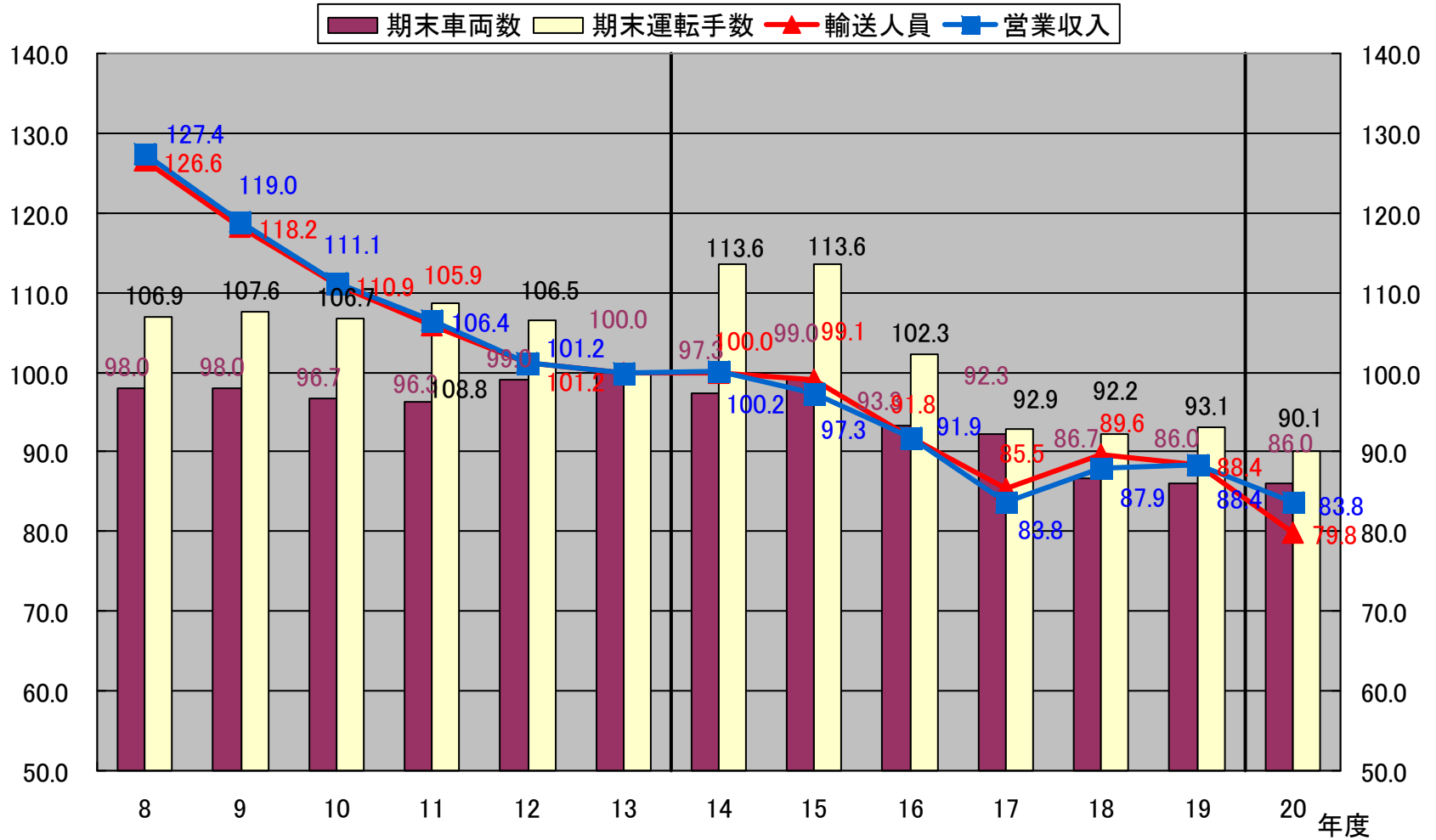
福岡交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)



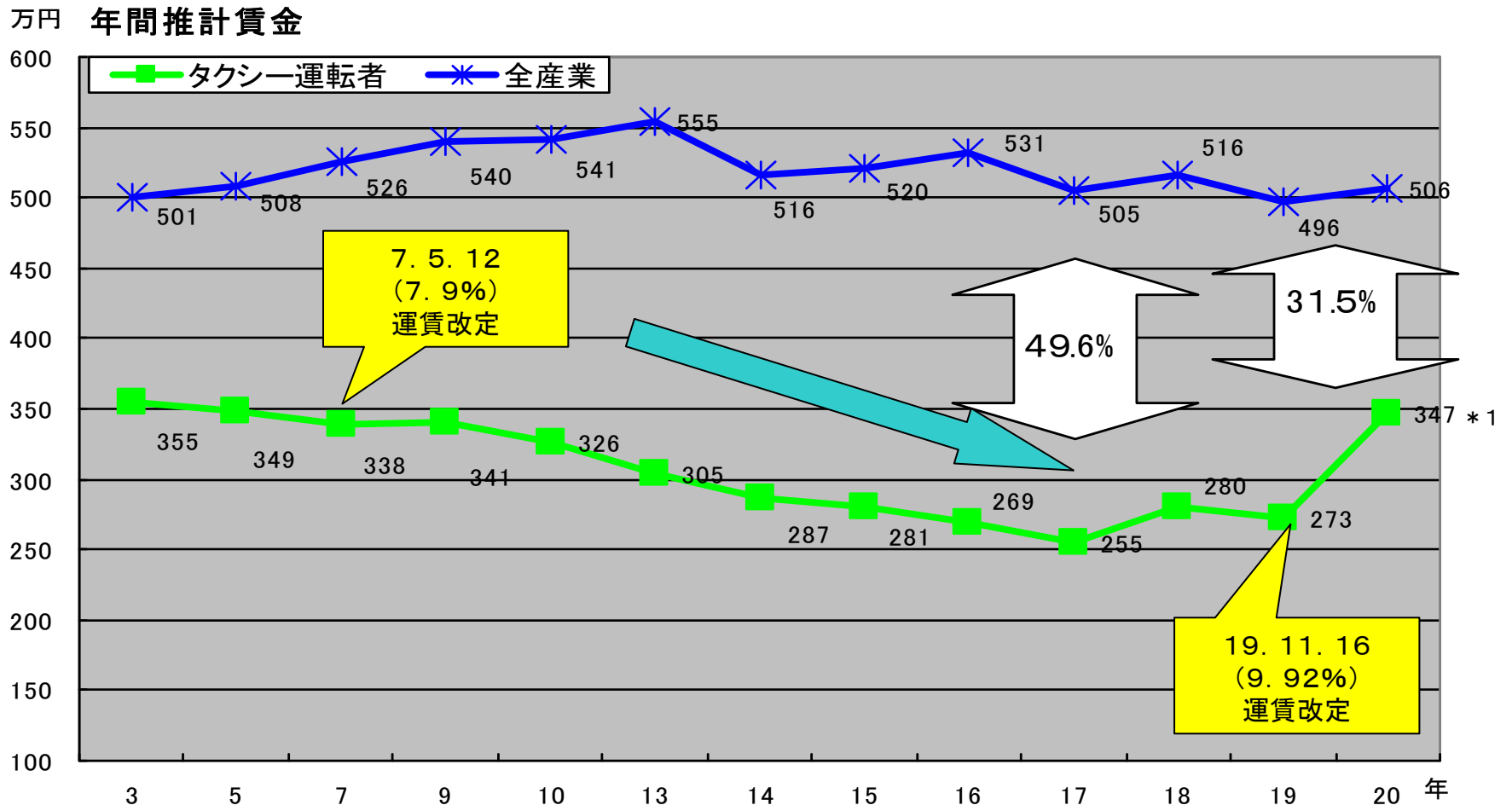
久留米市のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)



大牟田市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)

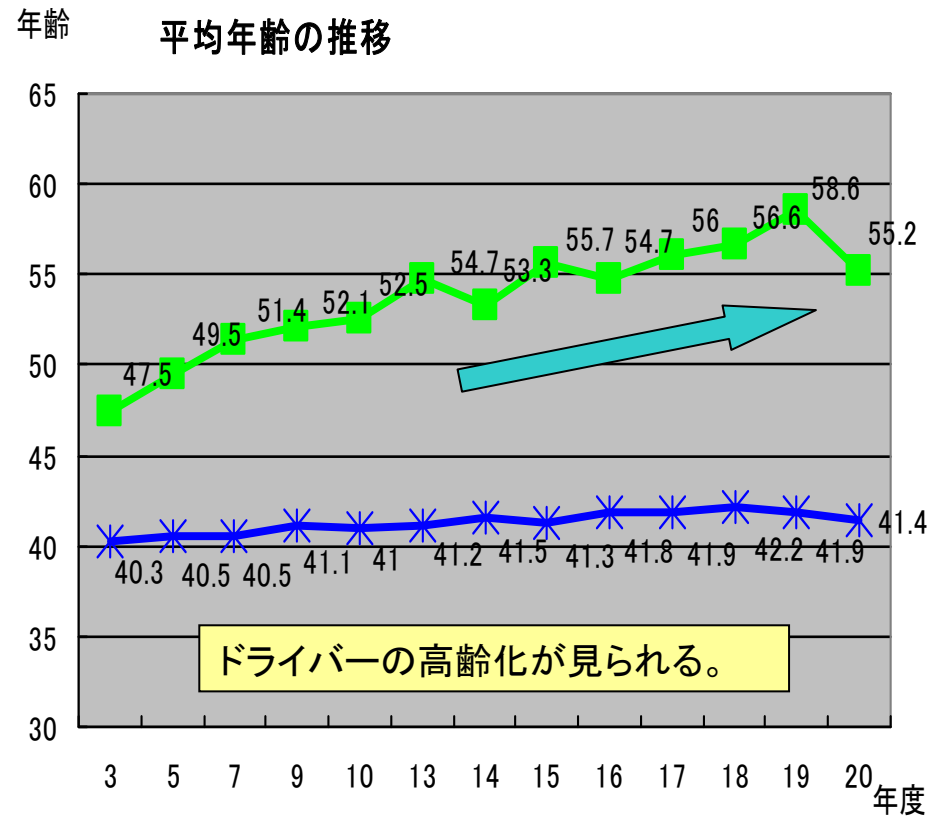
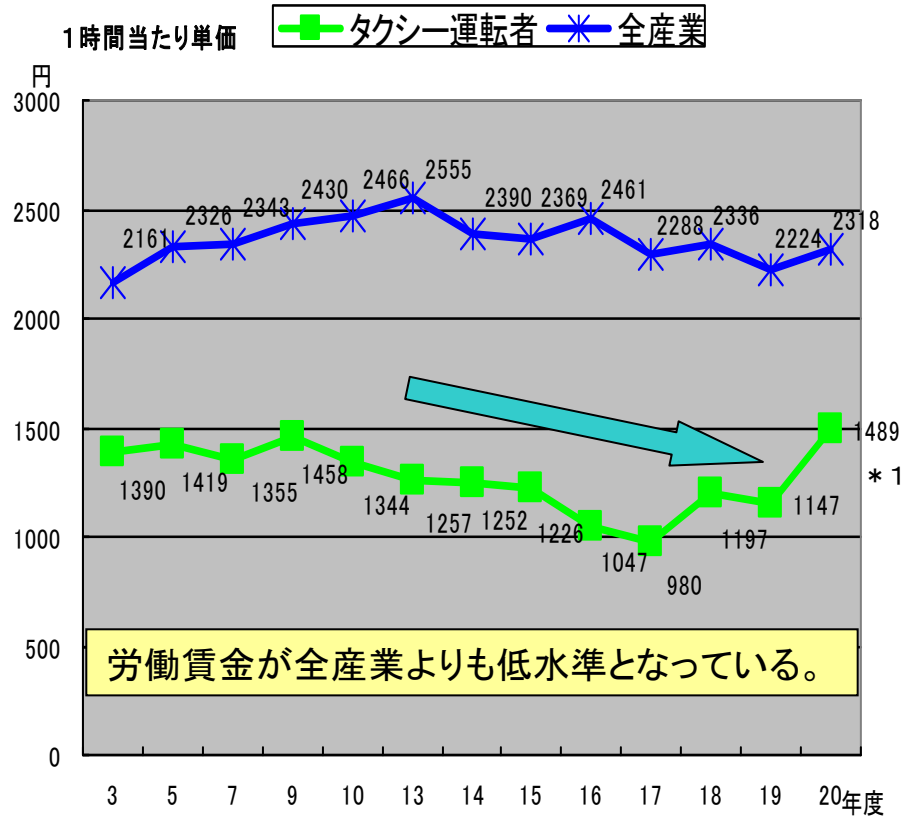


厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

* 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)

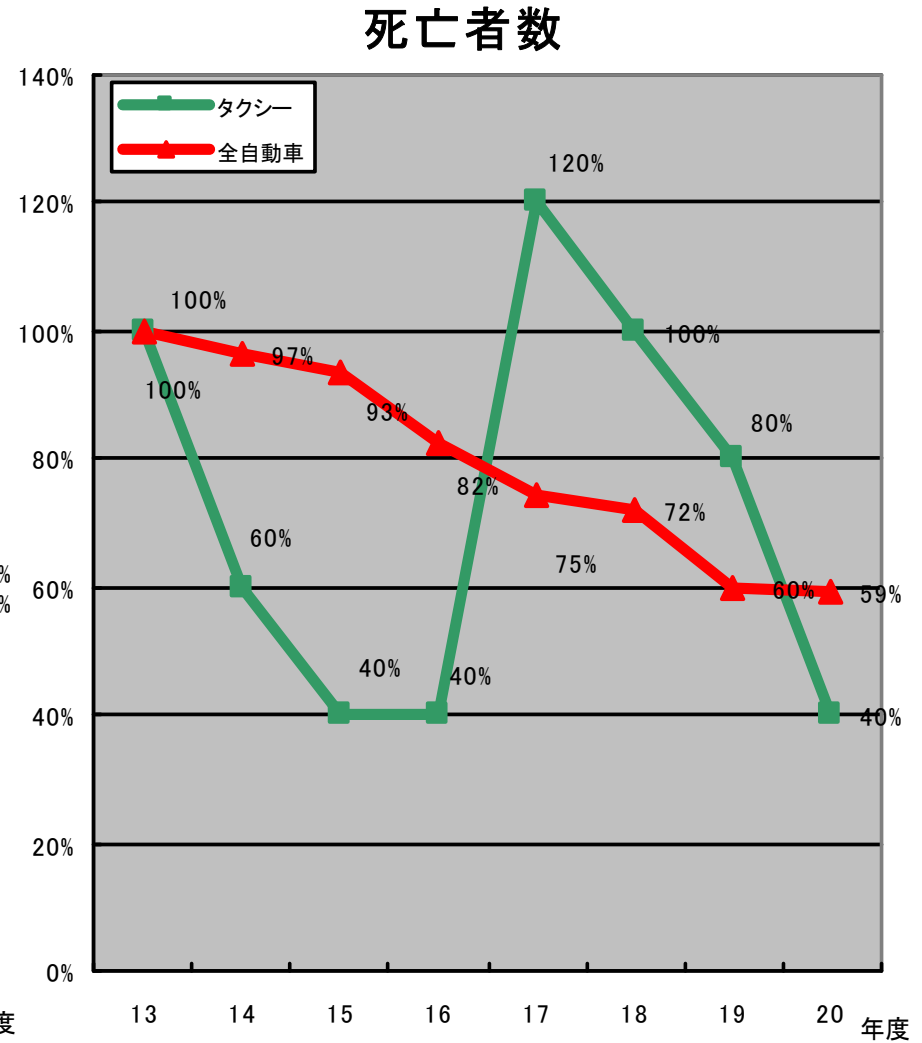
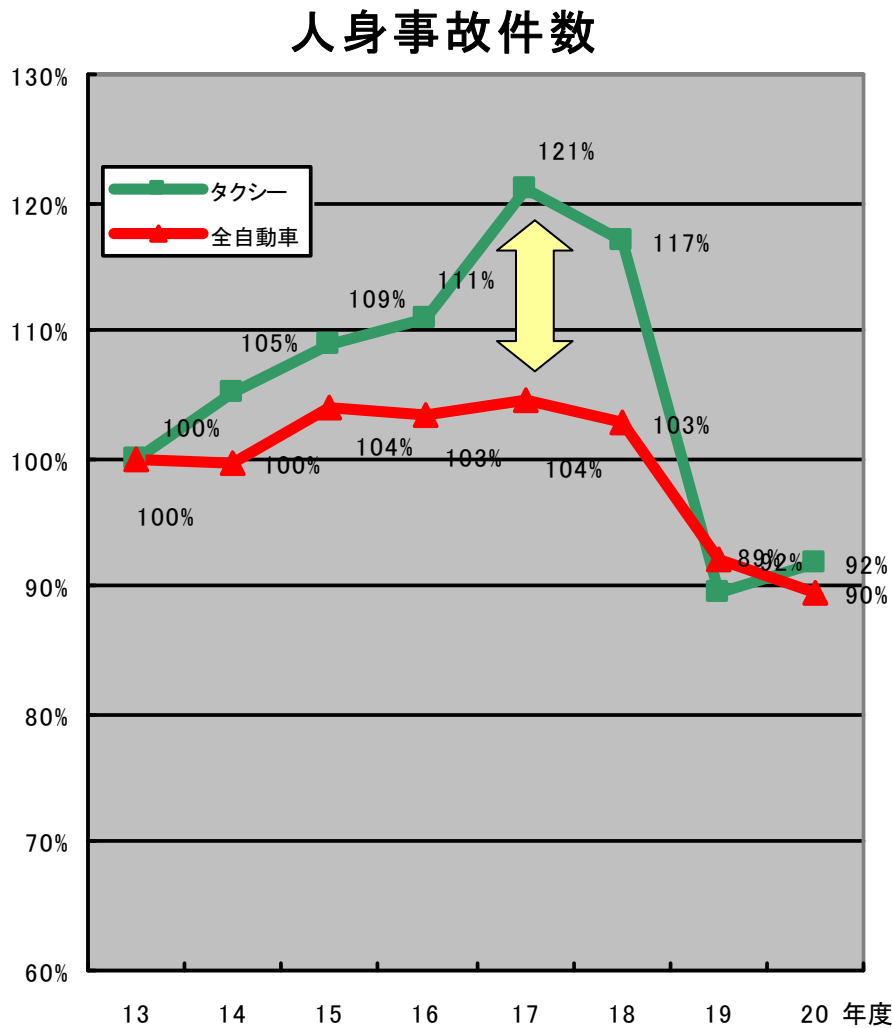


* 1. 注 20年の数値(347)については、の以下の2点に留意が必要。

- 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

福岡県における特定特別監視地域のタクシー事業構造改善計画

社団法人 福岡県タクシー協会

構造改善計画の背景と目標

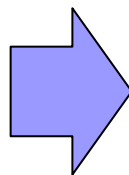
■ 背景

◆ 厳しい経営環境

- ・ 景気低迷
- ・ 燃料高騰

◆ 都市機能を

支える使命



■ 目標

- 利用者視点
- 地域視点
- 乗務員視点
- 事業者視点

1. 利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項

■ マーケット及び利用者ニーズの把握

- ・利用者アンケート調査からタクシー業界が取り組むべき課題の抽出
- ・新たな輸送サービスメニューの創設を探る(ラーメンタクシー、アビスパ応援タクシー等)

■ 地方自治体との連携

- ・新しい輸送形態の利用実態やニーズを把握し、自治体が抱える課題等を整理し、関係自治体との連携を模索
- ・タクシーの特性を活かしたサービスメニューを整理し、自治体や福祉団体とのコラボレーションの可能性を模索

■ 情報提供の充実

- ・子育て支援タクシー等の福祉輸送サービスやニューサービスを提供している事業者をホームページで紹介するとともに利用者の選択の幅を広げ更なる工夫を行う

■ 定額運賃の導入促進

- ・イベント定額運賃の成果 → 新規需要の掘り起こし策

2. 運転者の労働条件の改善に関する事項

■ 労働条件の改善

- ・乗務員の賃金の向上
- ・乗務員負担の廃止・軽減

■ 労働環境の整備

- ・防犯カメラの設置
- ・デジカメタコメーター、自動日報システム等の設置
- ・食事、休憩可能な提携施設等の確保を検討

3. 違法・不適切な行為に関する事項

- 交通渋滞を惹起するような駐停車等違法行為に対する街頭指導の実施
- 上記違反及び苦情等が多い乗務員の講習等の実施
- 上記違反情報収集制度のあり方を検討

4. その他必要と認められる事項

- 需給不均衡の是正を図るための適正な車両数の供給
- 広報事業の充実、広報誌発行によるPR活動
- グリーン経営認証制度取得の推進
- 乗客のシートベルト着用率向上を図るキャンペーン等対策を推進

福岡県のタクシー業界の 経営効率化・合理化への取組

利用者から要望のあった禁煙車の導入を、全車両で実施

高齢化社会の進展、障害者の社会参加、民間救急サービスに対応した福祉・介護・患者輸送タクシーの導入。

各観光地を結ぶ観光ルート別運賃を設定し、観光協会とともにPRに努めている。




ラクラク定額タクシーでアビスパ福岡を応援しよう!

アビスパ福岡

応援サポート
寄付金つき

応援タクシー

レベルファイブスタジアムまで定額!
渋滞でも加算されず安心!!
最短経路での料金だから安い!!



アビスパ福岡(J2)のレベルファイブスタジアムへの交通アクセスが十分でなかったことから、利用者にとって分かりやすい方法で定額の運賃を導入し、一定の成果がみられている。

福岡発のラーメン店を巡るラーメンタクシー。2時間以上タクシーを貸し切って複数のラーメン店をドアツードアで巡っていただくツアーで「福岡の美味しいラーメンを食べたい」「どこに行ってもいいのかわからない」といった方にぴったりのプチグルメ観光コースを設定。



その他の取組み

利用者アンケート調査を活用し、その利用実態を的確に把握した上で、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要望事項から実施