

筑豊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
「福岡県警察本部」を削除

筑豊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 筑豊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、筑豊交通圏(以下「特定地域」という。)の関係者の自主的な取り組みを中心として、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)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
福岡県知事又はその指名する者
飯塚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長
筑豊地区タクシー協会長
- (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
福岡県警察本部交通部
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。
九州運輸局長又はその指名する者が合意していること。
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。

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回筑豊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～P17)
- 適正と考えられる車両数の算定について---資料4(P18～P19)

平成22年1月29日

13:30～

のがみプレジデントホテル

「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

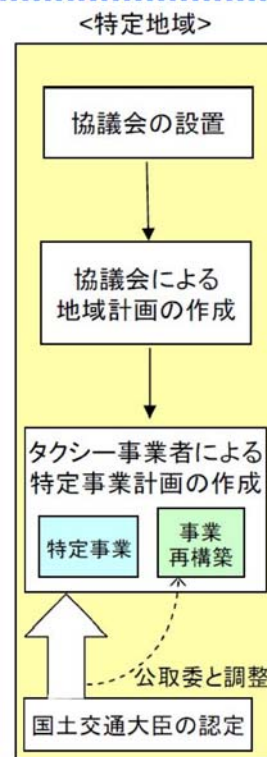
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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

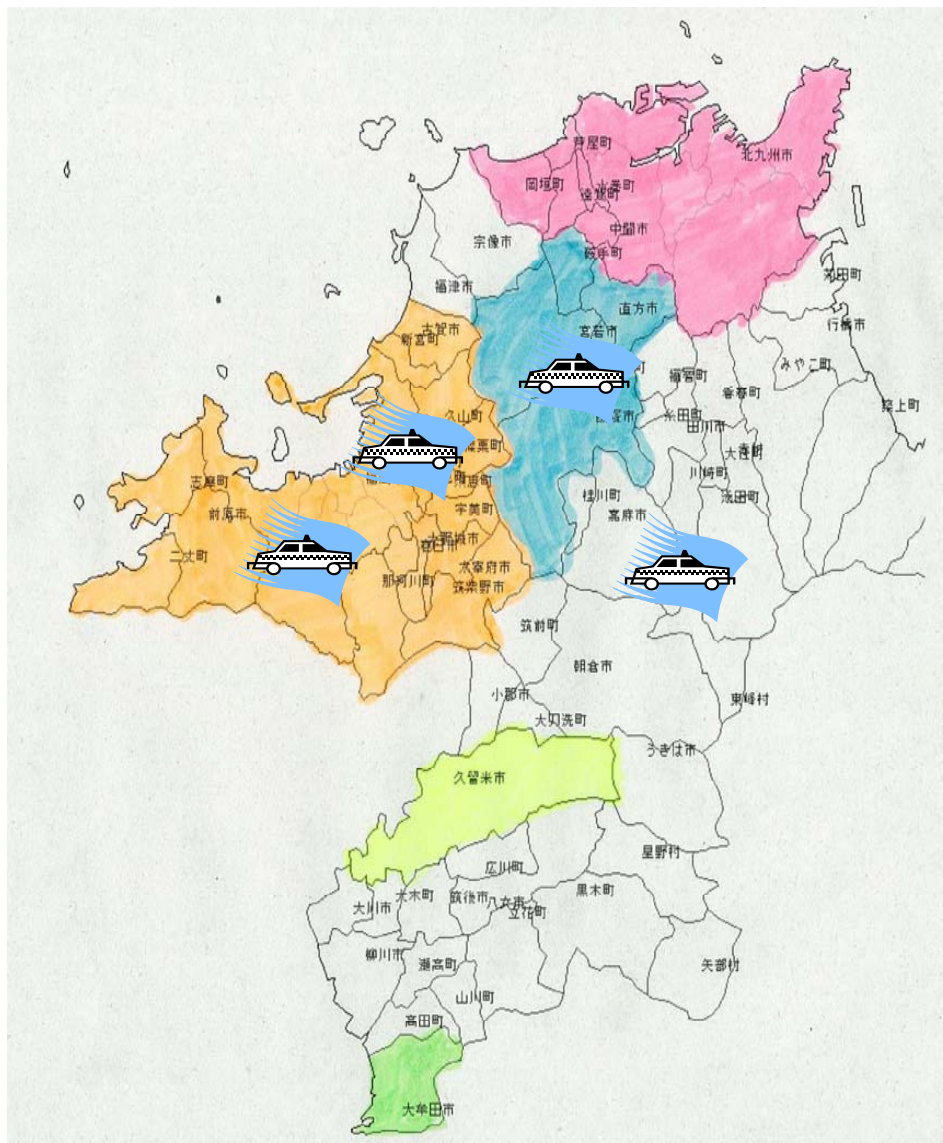


タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、
地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために
必要となる地域計画の作成等を行うために

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

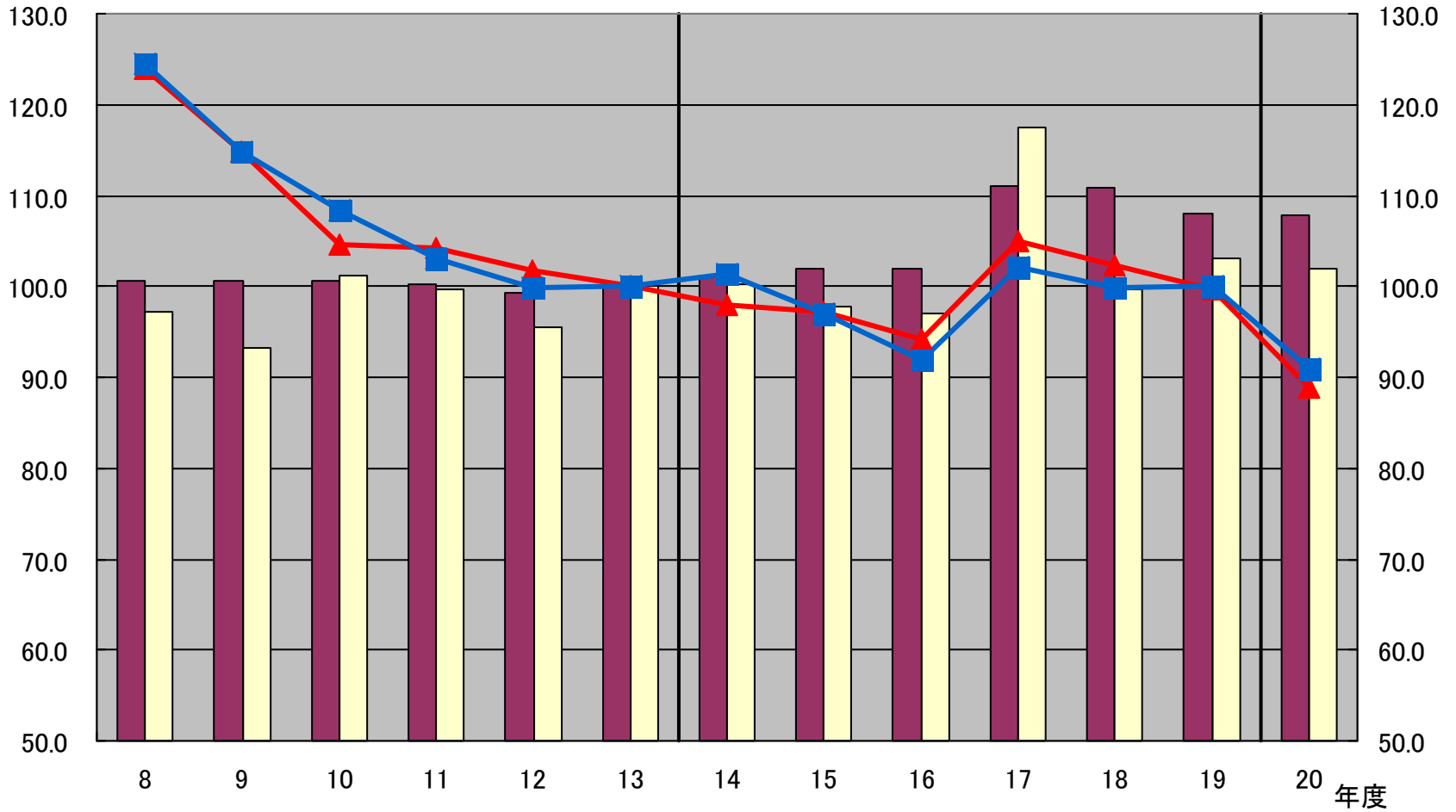


	北九州交通圏			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	84	3,261	580	3,841
平成14年3月末	87	3,293	721	4,014

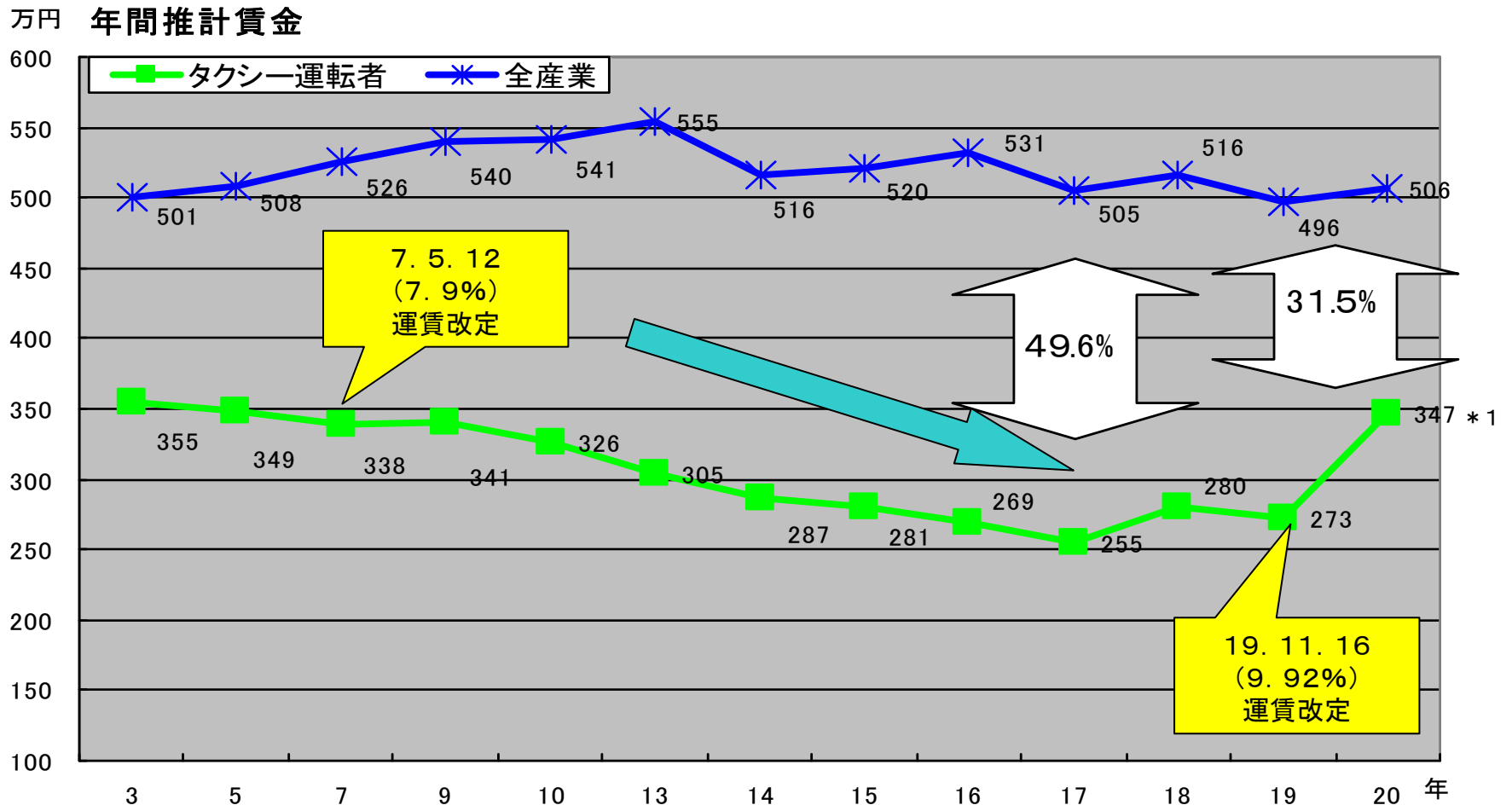
	筑豊交通圏			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年3月末	22	515		515
平成14年3月末	22	478		478

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



5. 福岡県におけるタクシー運転者の労働環境(1)

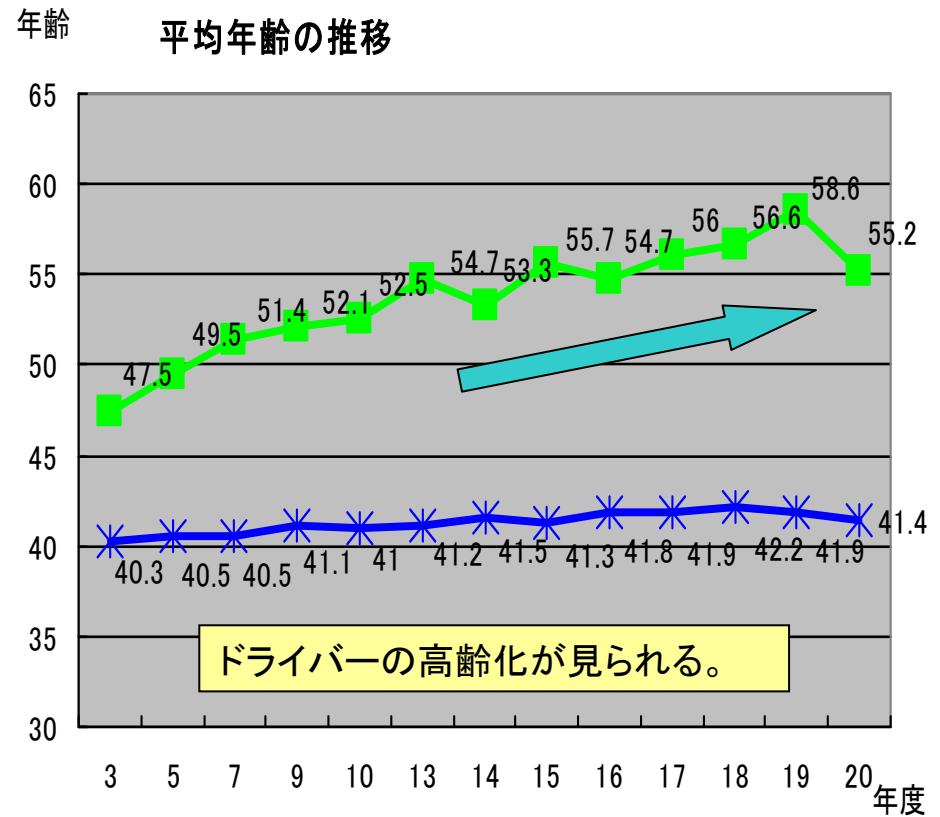
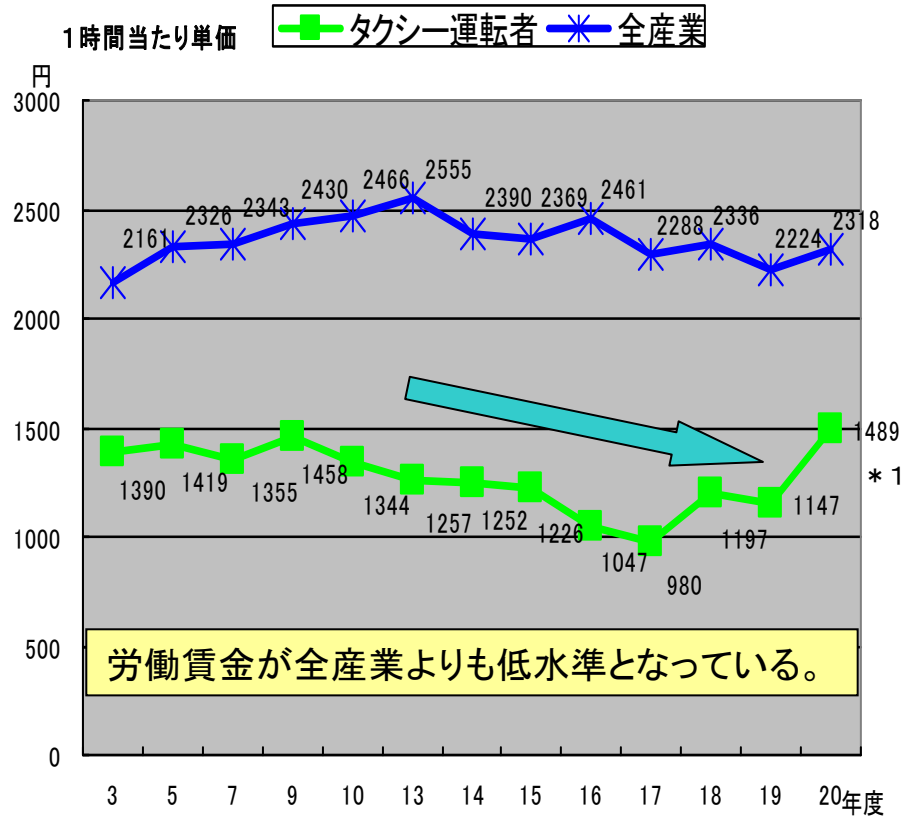


厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

* 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)

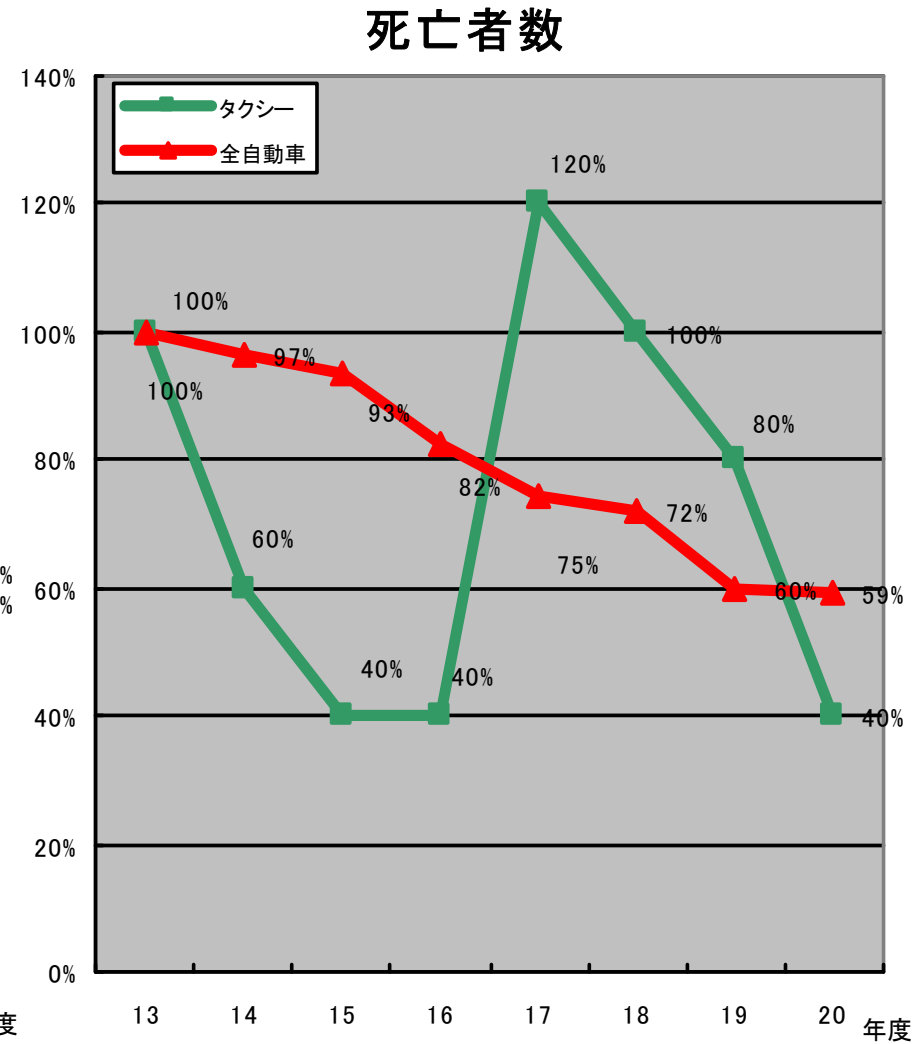
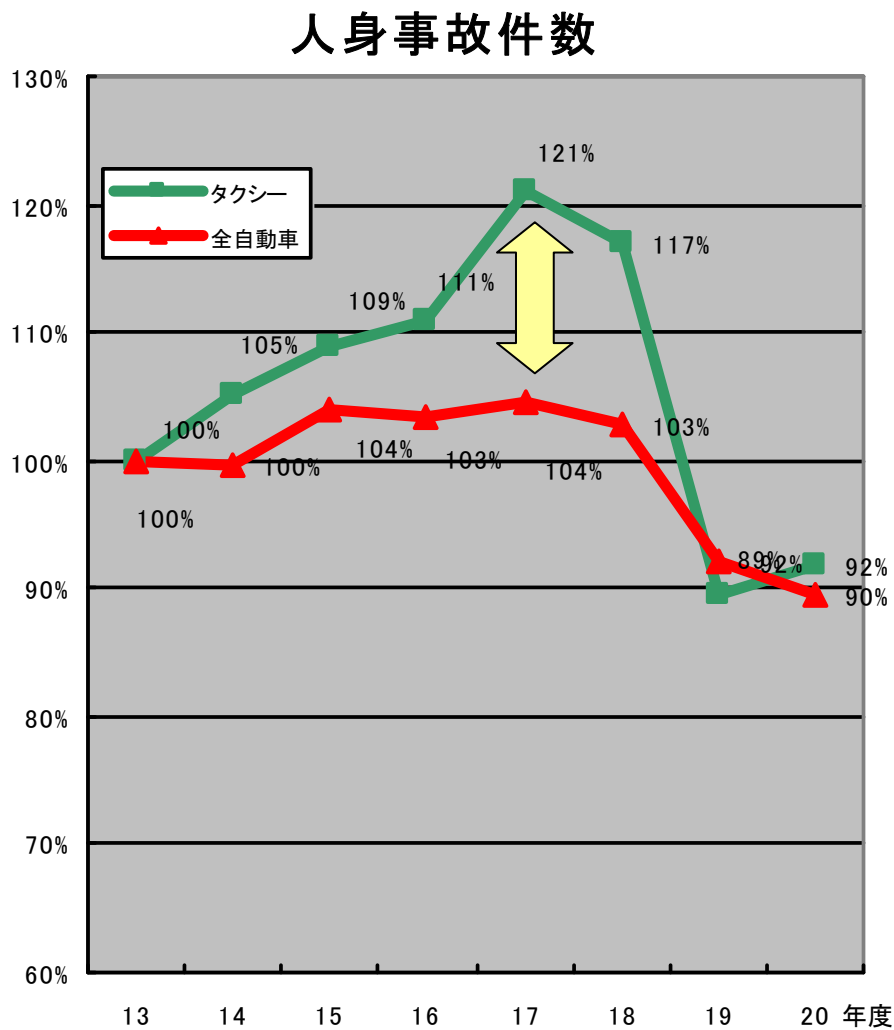


* 1. 注 20年の数値(347)については、の以下の2点に留意が必要。

- 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



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

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

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

$$= \text{適正車両数}$$

(素案)
筑豊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。

筑豊交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・ 筑豊交通圏は福岡交通圏と北九州交通圏の狭間に位置し、JR、私鉄そして高速道路を始め道路を利用する公共交通機関は、両交通圏を結ぶ東西の輸送を担っているのに対して、タクシーは個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。
- ・ 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、筑豊交通圏において、平成20年度では1日当たり約9.7千人をタクシーで輸送し、当交通圏の中核都市(飯塚市・直方市)のバス(約28.7千人)と同様、公共交通機関として地域住民の輸送を担っている。(筑豊地区タクシー協会調べ)
- ・ 筑豊交通圏では、一部流し及び車庫並びに待機場所による営業の形態が主体で交代制勤務の年中無休の24時間の営業体制により、24時間筑豊交通圏機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の足や高齢者等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)筑豊交通圏・飯塚市、直方市、鞍手郡小竹町、鞍手郡鞍手町、宮若市、

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・ 筑豊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4,149千人（1日当たり11千人）から年間3,407千人（1日当たり9千人）へと約12%減少している。（筑豊地区タクシー協会調べ）
- ・ 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、筑豊交通圏における運賃改定算定事業者34社の平成21年9月の1ヶ月間の輸送人員は、254千人と平成19年同月の1ヶ月の283千人に比べて、11%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思われる。（筑豊地区タクシー協会調べ）

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加及び収益基盤の崩壊

- ・ 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。
- ・ しかし、平成20年から、業界内で減車に向けた取り組みが行われ、平成20年度には3両、平成21年9月末には2両が減車されているが、平成14年3月に比べ平成20年7月（増車抑制措置実施）では、法人タクシー事業者数は22社から21社へと1社（約5.5%）減少、車両数は541両から510両へと31両（5.7%）減少している。
- ・ しかしながら、平成21年11月6日開催の第1回協議会において、九州運輸局から適正と考えられる車両数として示された2つのケース（実働率90%及85%）によると、それぞれ約390両と410両となっており、約100両という供給過剰状態となっている。
- ・ そうした中、自家用車による有償運送業等への参入及び車両数の増加によるタクシー需要の減少により過度な低額運賃競争が行われ、夜間の繁華街等では、タクシーの一極集中のため相対運賃による運行等不当な競争を引き起こしている。
- ・ また、タクシー類似行為「運転代行適正化法違反」について、特に未認定代行業者において、随伴自動車を用いて、飲食店頭から利用者の自動車駐車場まで輸送する行為が散見するところである。さらには、本来の代行運転業務を行わず、飲食店その他の路上において乗車させ、自宅まで輸送する、いわゆる白タク行為も見受けられる。このような実情を勘案したときに、一層の輸送実績の悪化傾向にタクシー業界の発展は見いだせない状況にある。

輸送実績の悪化

- ・ 筑豊交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、需要の減少傾向で輸送実績の悪化にあることに対して、タクシー事業者が共通の認識を持ちながらも、自主減車に踏み込めない状況については、タクシー利用者が利用時間帯に集中するため、顧客サービス提供の観点から、保有車両の確保が必要とされる。

- ・ これらを維持するためには、乗務員の確保が必要であり、需要の閑散時間帯については一時間帯の収入が無い状態の場合もあり、最低賃金の収益確保も困難な状態である。
- ・ 法人タクシー1両当りの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では163.3kmから142.7kmへ、実車率は41.8%から39.2%へ、実働率は88.7%から84.0%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入（税抜き、以下同じ）も21,215円から19,162円へと、減少するという実態となっている。（筑豊地区タクシー協会調べ）
- ・ さらに、平成21年10月の実績では、実車率38.1%、実働率82.1%、1日1車当たりの運送収入は17,129円と輸送実績は一層悪化している。
- ・ 特に、実働1日1車当たりの運送収入は、24ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている。（筑豊地区タクシー協会調べ）
- ・ 一方で、福岡県内の燃料（LPG）価格の高騰（平成13年度57.2円/リットルから平成20年度70.7円/リットル）（石油情報センター調べ）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は平成13年度から連続で低下しており、平成20年度はマイナス2.8%、さらに平成21年度は悪化することが予想されるなど、減益幅は拡大する傾向にある。（筑豊地区タクシー協会調べ）
- ・ このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

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、バブル末期の平成4年には487万円（全産業平均534万円）であったのが、平成14年の規制緩和以降、低下傾向を示し、平成19年度には342万円（全産業平均555万円）となっており、全産業平均との格差は、平成19年には212万円にまで拡大している。（賃金構造基本統計調査）
- ・ 平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、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た事例もあり、現状の賃金水準では、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

- ・ 労働時間についても、タクシー運転者は全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成19年には月平均18時間となっており（全タク連調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年には58.5歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢者運転者の割合は、約21%となっている。（筑豊地区タクシー協会調べ）
- ・ 低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

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、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タクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。
- ・ タクシー車両の人身事故件数でみると、平成15年(58件)、平成20年（50件）と減少しているが、依然としてタクシーが起因する事故は多い。（福岡運輸支局調べ）
- ・ 又、福岡県内の接客態度不良等の苦情件数は、平成19年度の182件から平成20年度には、222件と22%増加しており、また、運転者の地理不案内などに対する不満の声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。（福岡運輸支局調べ）
- ・ また、飯塚市・直方市等の繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、こうした過度の交通集中が駐車違反や乗客待ちまでの長時間駐車により、他の交通を妨げている。

タクシー業界の取組み

- ・ 筑豊交通圏においても同様であるが、福岡県内のタクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・ 各事業者においては、社会・福祉への貢献（福祉タクシー・こども110番の導入、介護タクシーの導入・タクシー無線による緊急無線通報システムによる警察への情報提供・身障者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、アイドリングストップ車の導入）、8月5日の「タクシーの日キャンペーン」等による地域への広報活動にも取り組んできた。
- ・ また、新型インフルエンザ対策の車内消毒液のスプレーの設置、労働条件の向上(防犯板の取り付け、ドライブレコーダの導入、タクシー無線のデジタル化)など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

まとめ

- ・ 上述のように、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の様々な問題があるなかで、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り、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

取組みの方向性

上記、において、タクシーの役割、現況、課題等を踏まえ、以下の項目毎に具体的な目標を設定する。

- ・ 各目標の実現を図るためには、タクシー事業者は、不特定多数の利用者に対して、安全・安心かつ良質なサービスを提供するため、公共交通機関としての責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

- ・ また、タクシー事業者は当然であるが、各地域の協議会関係者においても、各目標の実現に向けて、タクシーが公共交通として機能しうる環境作りを行う等、必要な協力を行うものとする。
- ・ 協議会は、目標達成状況について、検証・評価を行うと共に、タクシー事業者等関係者に対して、目標達成のための事業の進捗を促す。又、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。
- ・ 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。

（取り組みの目標）

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

事業経営の活性化、効率化

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

交通問題、環境問題、都市問題の改善

防犯・防災対策への貢献

供給過剰状態の解消

過度な運賃競争への対策

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）筑豊交通圏における地域計画（案）

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、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界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。

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。

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为目标とする。
- ・ 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220万円ある他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、タクシー運転者と他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。

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、人身事故件数とともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。

観光への取組み

- ・ 国土交通省において、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、「アジアのゲートウェイ」としての福岡県の観光政策を支えるタクシーサービスの高度化を目指す。

- ・ また、2011年3月に九州新幹線の全線開通を控え、特に博多駅を始め各新駅利用する方々の利便とサービス向上を図るため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、乗り場の工夫等サービスの充実を図る。

都市問題の改善

- ・ 福岡県内における各都市部のJR・私鉄の主要ターミナル駅で生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・ また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。

環境問題への貢献

- ・ 政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO₂排出量を25%削減することを目指すことを表明している。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。
- ・ 具体的には、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

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」を装着し、その映像を提供するなど、犯罪捜査に役立てるなど、防犯協力体制づくりを進める。

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。筑豊交通圏は、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、2つのケースにより、390両（実働率90%）、410両（同85%）となっている。
- ・ これに基づくと20年7.11通達（特定特別監視地域における増車抑制措置）における基準車両数や、9月30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。
- ・ 従って、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。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CO₂排出量の削減が、地球温暖化対策に寄与するほか、日車営収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ものとする。

- ・ 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。
- ・ 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、タクシー類似行為がさらに多発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。

過度な運賃競争への対策

- ・ 交通政策審議会及び回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。
- ・ このためには、今回、特別措置法の施行に伴い、新しく自動認可運賃が公示されたが、これ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。

筑豊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、以下の通り、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、タクシー事業者のみでは実施困難と思われるため、関係者の支援、協力を得て、取り組むこととなる事業とした。

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、実施主体並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。これらの具体的な分担に関しては、個別の事案ごとに協議・検討の上実施するものとする。

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】

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。

[実施主体等]：法人協会・タクシー事業者

[実施時期]：短期

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

[実施時期]：短期

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

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

「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

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

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。

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

公共交通機関としての社会的責務を果たす対策として、乗務員登録制度を導入し、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。

[実施主体等] : 法人協会・タクシー事業者・運輸局

[実施時期] : 中期・長期

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充実を進める。

[実施主体等] : 法人協会・タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

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

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。

[実施主体等] : 法人協会・タクシー事業者

[実施時期] : 短期

【その他の事業】

利用条件に対応するWEBサイトの開設

[実施主体] : 法人協会

[実施時期] : 短期・中期

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・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 中期・長期

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・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】

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。

[実施主体等] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

車両経費の削減

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

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

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】

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】

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

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

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

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

健康診断の充実

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

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

防犯カメラの設置・防犯仕切版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

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】

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・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】

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

主要タクシー乗り場等の街頭指導の促進

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会

[実施時期] : 短期

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

[実施主体等] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

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の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

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・運輸局・自治体

[実施時期] : 短期・中期

【その他の事業】

供給過剰地域を解消するため、各タクシー事業者において、自ら経営状況を把握し、その上で、供給過剰解消対策として、一定の期間において実証実験を実施することで、実験の結果・影響の測定を行うことも必要である。その結果により、さら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・支援そ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

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・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 短期・中期

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] : タクシー事業者・法人協会・運輸局・警察機関・自治体・
鉄道事業者

[実施時期] : 中期・長期

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・法人協会・自治体・鉄道事業者

〔実施時期〕：短期

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・自治体

〔実施時期〕：短期・中期・長期

5．環境問題

【特定事業】

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

〔実施主体等〕：タクシー事業者・関係行政機関

〔実施時期〕：短期・中期

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

〔実施時期〕：短期

【その他の事業】

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・自治体

〔実施時期〕：短期・中期

6．防犯・防災対策

【特定事業】

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の協力していく。

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。

〔実施主体等〕：タクシー事業者・警察機関・自治体

〔実施時期〕：短期・中期

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。

〔実施主体等〕：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。