

第3回地域協議会資料

平成22年3月11日

鹿児島市タクシー特定地域協議会
川薩交通圏タクシー特定地域協議会
鹿児島空港交通圏タクシー特定地域協議会
鹿屋交通圏タクシー特定地域協議会

鹿児島市タクシー特定地域協議会地域計画(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

鹿児島市におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・鹿児島市におけるタクシーは、九州新幹線等の鉄道やバス、市電等の公共交通機関が始発から終発までに決められた路線での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・ドアの輸送を担っている。また、市町村合併により市域が広域化したため、生活及び観光に欠かせない公共交通機関となっており、平成20年度は、1,221万人を輸送している。
- ・特に鹿児島市では、流し営業の形態もあり、交代制勤務による年中無休の営業体制により、24時間都市である鹿児島市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高齢者等の重要な移動手段ともなっている。

鹿児島市は、観光立県鹿児島の玄関口であり、九州新幹線及び離島航路と他の公共交通機関との結節地として重要な役割を果たしている。また、平成23年3月には九州新幹線の全線開業も予定されており、関西方面との直通運転も計画されていることから、ビジネス客や観光客も増加するものと予測される。このようなことから、タクシーは生活、ビジネス、観光等に欠かすことのできない公共交通機関として、今後とも重要な役割を担うものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・鹿児島市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1,382万人(1日当たり37,863人)から年間1,221万人(1日当たり33,452人)へと約12%減少している(鹿児島県タクシー協会調べ)。特に平成20年度は「篤姫(NHK大河ドラマ)」効果により、若干、観光客が増加したものの、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、平成21年度は、(4月~10月)は、1日当たり29,950人と対前年比約10%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みられる。

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・その一方で、鹿児島市におけるタクシー事業は、平成14年の道路運送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。
- ・平成21年11月24日の第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、2つのケース(実働率をそれぞれ90%、85%としたときの車両数約1,350両、約1,430両)について示されているところであるが、平成21年3月末現在の車両数とは、668両、588両と大幅な差が認められるところである。

輸送実績の悪化

- ・このように、鹿児島市では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当たりの実車キロは平成13年度と比べ平成20年度では、88.6kmから75.5km、実車率は35.5%から33.5%へ、実働率は81.1%から75.5%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(税込み、以下同じ)も20,201円から17,664円へと、これも約12.6%減少するという実態となっている(鹿児島県タクシー協会調べ)。
- ・さらに、平成20年10月に運賃改定をしたにもかかわらず、平成21年4月から10月までの実績では、実車率31.4%、実働率75.0%、1日1車当たりの運送収入は16,265円と輸送実績は一層悪化している。(鹿児島県タクシー協会調べ)。
- ・一方で、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年58.4円/リットルから平成20年85.1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、減益幅は拡大する傾向にある。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両当た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まねき、鹿児島県のタクシー運転者の平均年収は、平成13年には、236万円であったのが、その後、低下傾向を示し、最低賃金法に抵触して、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、平成20年には、220万円(税・社会保険料等控除前の金額)と減少している。

この間に鹿児島県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には233万円にまで拡大している(賃金構造基本統計調査)。それらの理由で、平成20年10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当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、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

- ・労働時間については、鹿児島県のタクシー運転者は鹿児島県の全産業平均よりも長時間労働であり(賃金構造基本統計調査)、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和58年には42.5歳であった運転者の平均年齢が平成20年には53.4歳となるなど、運転者の高齢化も進み、こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・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、鹿児島県の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。人身事故件数でみると、鹿児島県の全自動車では平成13年度と比べると、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成19年度に200件から平成20年度には232件へと16%も増加している(鹿児島県警調べ)。

- ・また、死傷者件数についても全自動車では減少しているのに対し、タクシーが、第一当事者の死傷者数は、平成19年度に238人から平成20年度には251人と5%も増加している（鹿児島県警調べ）
- ・天文館など繁華街では、夜間のタクシー集中により駐停車違反、二重駐車状態、交通渋滞が、大きな交通問題となっている。これに対し、業界団体の街頭指導や警察による取締り強化によっても問題の抜本的な解決には至っていない。こうした過度の交通集中が、事故を惹起し、バスの運行の定時性や物流を妨げることで、他の産業活動等にも影響を及ぼしている。さらに、需給のアンバランスが、法人タクシーにおける日勤勤務(一車一人)を増加させ、夜間の過度な集中に拍車をかけているとの指摘もある。
- ・また、自動車運転代行業者や自家用車による有償運送行為の増加により、タクシー需要が減少しているとの指摘もある。

鹿児島市のタクシー業界の取組み

- ・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。
 - ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（タクシーこども110番の導入、児童通学路パトロールの導入、県警と各事業者による捜査システムの導入、交通情報システムの導入、サポートキャブの導入、精神障害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等）、経営効率の改善（GPS+NAVIの導入、携帯電話を活用した配車システムの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、ETCの導入による高速道路料金の利用者負担の軽減等）、労働条件の向上（防犯ボードの導入、ハイグレード車の導入、禁煙タクシーの導入、給食制度の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタルの推進、ドライブレコーダーの導入、無線機を活用した駐車対策の実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- 個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取組みとして、薩摩cap隊（「安心・安全な町づくり」を合言葉に鹿児島県個人タクシー協会が行っている防犯パトロール隊）、マスターズ制度（全国個人タクシー協会で、「やさしさと安心を乗せて走ります。」を合言葉に行っているブランド戦略）、などの取組みを実施している。
- ・また、鹿児島市タクシー忘れ物センターの設置運営による忘れ物や苦情処理対策や業界として禁煙タクシーの導入、専用乗り場の設置並びにタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

まとめ

- ・上述のように、鹿児島市のタクシー事業が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、これまでさまざま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のままでは、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

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる公共交通機関としての自覚を持ち、社会的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、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者に対しても、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。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

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改善・向上
安全性の維持・向上
防災・防犯対策への貢献
環境問題、交通問題、都市問題の改善
観光立県実現に向けての取組み
過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

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

- ・鹿児島市のタクシーに求められるサービスは、24時間都市である県都鹿児島市において求められる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・快適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。
- ・また、時代の変化に対応し、市内一円でいつでもどこでも短時間でタクシーが利用できるような都市型のサービスの提供に向けて、デジタル無線等先端的なIT技術等を模索し、より積極的に導入・活用し、このようなスムーズかつ高度なサービスに取り組むべく更なる投資を行うべきである。
- ・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り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など、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（マスタース制度等）の積極的な活用など、可能な限り利用者の立場から見て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り組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務体系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改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の改善と向上を図るため、改善基準告示の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、鹿児島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、鹿児島県のタクシー運転者で233万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、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、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、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。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心・快適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。
- ・また、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年間で死者数を年間ゼロ人に、人身事故件数を半減する目標に取り組むものとする。

防災・防犯対策への貢献

- ・県都鹿児島市で、24時間市内を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、犯罪の抑制に協力し、さらなる取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

環境問題、交通問題、都市問題の改善

- ・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、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、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講ずるものとする。
- ・鹿児島市では、夜の天文館、JRの主要駅で生じている乗車待ちタクシー等による二重駐車状態、交差点内での無秩序な待機等の交通渋滞を改善し、こうした特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、県都鹿児島市のスムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・また、乗車主要駅以外においても、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。
- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域においては、自社乗り場の設置を促進するとともにタクシー乗り場の新設等の要望をすることにより、環境を整備し、待ち時間の短縮並びに事

故の削減などに向けた改善策を推進する。

観光立県実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要駅等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内し、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
 - ・また、国内外の旅客に対し、その特性を発揮して、十分なサービスを提供し新たな鹿児島島の観光を支えるため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。
 - ・鹿児島市では、観光を重要な産業として位置づけ、「鹿児島市観光未来戦略」を策定しており、基本コンセプトとして、
 - 鹿児島の持つ多彩な魅力の向上・創造
 - 観光を支える人材の育成と市民総ぐるみの受入体制の充実
 - 鹿児島市としての都市ブランドの確立と情報発信
 - 国際観光・広域観光の推進を目標としている。具体的には国内外の豪華客船寄港の誘致など、戦略的・効果的な取り組みを推進している。
- タクシーにおいても、このような鹿児島市の観光振興政策に協力し、観光立県鹿児島の実現に向けて取り組むこととする。

過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、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た経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応する。
- ・過度な運賃競争は経営悪化につながる要因の一つと思われることから、タクシー事業者自ら、その経営内容を見直し、適正競争を行うことが重要である。

以上の目標の達成に必要な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。鹿児島市では11月24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つのケースの実働率により、約1,350両(実働率90%)、約1,430両(同85%)であり、これに基づく21年3月31日現在の車両数2,018両と比べたとき、2つのケースの実働率(90%、85%)により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ33%、29%の差が認められるところである。したがって、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、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、過剰な車両によって市内で発生してい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、タクシーが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。

- ・ただし、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、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律に基づく認定を受けていない運転代行業や自家用車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。

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

2 . に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又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なるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、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。

実施時期としては短期・中期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内を目安として取り組むこととする。

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】

実施項目	中期	短期	実施主体
顧客満足度調査の実施と改善状況の把握			タクシー事業者、法人協会等、個人協会
サービス提供レベルに関する調査の実施・活用			タクシー事業者、法人協会等、個人協会
サービス向上のための教育・研修の充実			タクシー事業者、個人協会
各社における地理教育の徹底			タクシー事業者
短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR			タクシー事業者、法人協会等、個人協会
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車			タクシー事業者
GPS技術等を利用した車両滞留防止への取り組み			タクシー事業者
モバイル配車サービスの導入			タクシー事業者
目的地登録サービスの導入			タクシー事業者
電子マネー、クレジットカード、IC、カード決済器の導入			タクシー事業者
早朝予約の積極受注の推進			タクシー事業者
ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布			タクシー事業者、法人協会等、個人協会
便利タクシー(救援事業)導入促進			タクシー事業者
チャイルドシートの導入			タクシー事業者
ハイグレード車の導入			タクシー事業者
ジャンボタクシーの導入			タクシー事業者
ETCの導入			タクシー事業者
カーナビの導入			タクシー事業者
自社乗り場の設置・運営			タクシー事業者
福祉タクシーの運行			タクシー事業者
介護タクシーの運行			タクシー事業者
乗合タクシーの運行			タクシー事業者
子育て支援タクシーの運行			タクシー事業者
妊婦支援タクシーの運行			タクシー事業者
ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進			タクシー事業者
マスタース制度へ充実及び参加の促進			タクシー事業者、個人協会
事業者における自社WEBサイトの開設			タクシー事業者

【その他の事業】

実施項目	中期	短期	実施主体等
条件に応じたタクシーを検索出来るWEBサイトの開設			タクシー事業者
車内遺失物情報を提供するためのシステムの充実			鹿児島市タクシー忘れ物センター
駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備			法人協会等、自治体

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

実施項目	中期	短期	実施主体
勤務形態の見直し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			タクシー事業者
デジタルGPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）			タクシー事業者
共同配車センターの設置			タクシー事業者
車両費用等の削減			タクシー事業者
部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮			タクシー事業者

タクシー運転者の労働条件の改善・向上

【特定事業】

実施項目	中期	短期	実施主体
賃金制度・乗務員負担制度の見直し			タクシー事業者
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			タクシー事業者
勤務形態の見直しによる長時間労働の短縮			タクシー事業者
改善基準告示の遵守			タクシー事業者
若年労働者の積極的な雇用の促進			タクシー事業者
健康診断の充実			タクシー事業者
仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実			タクシー事業者
女性が働きやすい職場環境の整備			タクシー事業者
防犯訓練の実施			タクシー事業者
防犯カメラの導入			タクシー事業者、法人協会
防犯ボードの導入			タクシー事業者
洗車機の導入			タクシー事業者
禁煙タクシーの徹底			タクシー事業者

安全性の維持・向上

【特定事業】

実施項目	中期	短期	実施主体
映像記録型ドライブレコーダーの導入			タクシー事業者
デジタルタコグラフの導入			タクシー事業者
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			タクシー事業者
アルコールチェッカーの導入			タクシー事業者
運輸安全マネジメント講習の受講			タクシー事業者
安全運転講習会の受講			タクシー事業者
交通事故ゼロ運動等の実施			タクシー事業者
渋滞情報等プローブ情報の提供と活用による安全運行の推進			タクシー事業者
緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育			法人協会、タクシー事業者

【その他の事業】

実施項目	中期	短期	実施主体等
他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施			法人協会、個人協会

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

実施項目	中期	短期	実施主体
鹿児島市内における治安維持への協力			タクシー事業者、法人協会、個人協会
鹿児島市内における防災への協力			タクシー事業者、法人協会、個人協会
鹿児島市内における防犯への協力			タクシー事業者、法人協会、個人協会
こども110番への協力			タクシー事業者、法人協会、個人協会

環境問題、交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

実施項目	中期	短期	実施主体
ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進			タクシー事業者
アイドリングストップ車の導入			タクシー事業者
後付アイドリングストップ装置の導入			タクシー事業者

実施項目	中期	短期	実施主体
アイドリングストップ運動の推進			タクシー事業者、法人協会、個人協会
エコドライブの推進			タクシー事業者
主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進			タクシー事業者、法人協会等、個人協会
タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の抑止策の構築と徹底			タクシー事業者、法人協会、個人協会
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進			タクシー事業者、法人協会等、個人協会
渋滞情報等プローブ情報の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献			タクシー事業者
輸送障害時における代替輸送の連携強化			タクシー事業者、法人協会

【その他の事業】

実施項目	中期	短期	実施主体等
供給過剰対策として、その効果測定を検討するため社会実験事業を実施する			タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸支局
タクシーのりばの設置並びにタクシープールの整備			タクシー事業者、法人協会等、個人協会、自治体
天文館等乗車禁止地区におけるタクシー乗り場表示方法の見直しの検討			法人協会
自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力			タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体
鹿児島中央駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実			法人協会
都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進			法人協会、運輸支局、自治体

観光立県実現に向けての取組み

【特定事業】

実施項目	中期	短期	実施主体
観光タクシーの運行			タクシー事業者
観光タクシー乗務員講習会の実施			タクシー事業者、法人協会
外国語指差しシートの作成、携行と車体表示			タクシー事業者、法人協会、個人協会
接客サービス講習会の実施			タクシー事業者、法人協会

【その他の事業】

実施項目	中期	短期	実施主体等
鉄道駅等乗り場における整理、案内係の配置			法人協会
観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討並びに要請			法人協会、個人協会、自治体

(注) その他事業における「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するものとする。

特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2.に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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、特定事業計画には、特定事業と相まって事業再構築（事業の譲渡または譲受け、法人の合併または分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付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のに有効である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、ある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。このため、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、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、鹿児島市のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体である関係機関等の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

鹿児島市タクシー特定地域協議会地域計画(案)

新旧対照表

頁	修正前	修正後
p1 13 行目	来年春には	平成23年3月
p3 4行 目	天文館など繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題を惹起し、タクシー集中による二重駐車状態、交差点内での無秩序な待機等によって交通渋滞が起こっており、駐停車違反も多発している。	天文館など繁華街では、夜間のタクシー集中により駐停車違反、二重駐車状態、交通渋滞が、大きな交通問題となっている。
p3 7行 目	こうした過度の交通集中が、事故の惹起、さらに、これらによって、バスの運行の定時性や物流を妨げることで、他の産業活動等にも影響を及ぼしている。さらに、需給のアンバランスが、法人タクシーにおける日勤勤務(一車一人)を増加させ、夜間の過度な集中に拍車をかけているとの指摘もある。	こうした過度の交通集中が、事故を惹起し、バスの運行の定時性や物流を妨げることで、他の産業活動等にも影響を及ぼしている。さらに、需給のアンバランスが、法人タクシーにおける日勤勤務(一車一人)を増加させ、夜間の過度な集中に拍車をかけているとの指摘もある。
p3 10 行目		「また、自動車運転代行業者や自家用車による有償運送行為の増加により、タクシー需要が減少しているとの指摘もある。」を挿入
p6 下か ら1 行目	事故改善や乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を持ち時間の短縮や	環境を整備し、待ち時間の短縮並びに
p7 16 行目	目標としており、	を目標としている。
p7 18 行目	タクシーにおいても、このような鹿児島市の観光振興政策に基づき、観光立県鹿児島の実現に向けて推進する。	タクシーにおいても、このような鹿児島市の観光振興政策に協力し、観光立県鹿児島の実現に向けて取り組むこととする。

p8 6行 目	ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。	ただし、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、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律に基づく認定を受けていない運転代行業や自家用車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。
p9 下か ら6 行目	乗合タクシーの運行の実施主体から	「自治体」を削除
p1 2	⑥環境問題、交通問題、都市問題の改善 【その他の事業】 (実施項目) 混雑地域におけるナンバープレート等による乗入制限の検討 (実施主体等) 法人協会等、個人協会、自治体、運輸支局、県警	(実施項目) 供給過剰対策として、その効果測定を検討するため社会実験事業を実施する (実施主体等) タクシー事業者、法人協会等、個人協会、運輸支局
p 13 下か ら3 行目	与え得る主体（行政、自治体、公共施設等管理者等）	与え得る主体である関係機関等