

川薩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

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 川薩交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・川薩交通圏におけるタクシーは九州新幹線、肥薩おれんじ鉄道、路線バスを利用するビジネス客や観光客の移動を補完する交通機関として、個々の利用客のニーズに合わせた重要な移動手段ともなっている。また、地域住民や高齢者、身体に障害のある移動制約者にとってはドア・ツードアの移動手段として、欠かすことのできない交通機関であり、平成20年度には133万人を輸送している。
- ・中心都市である薩摩川内市におけるタクシーは車庫待ち営業が主体であるが、年中無休の営業体制により、鉄道、路線バス運行終了後における市民の移動手段として必要不可欠な交通機関となっている。また、平成23年3月には九州新幹線の全線開通が予定されており、薩摩川内市及び周辺町を訪れるビジネス客や観光客が増加するものと予測され、その他、平成21年1月には九州電力から県及び薩摩川内市に対し、川内原子力発電所3号機増設の申し入れも行われており、将来的には工事に伴う需要増が見込まれる。このようなことから、タクシーは生活やビジネス、観光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。

② タクシー事業の現況

◇ タクシー需要の減少

- ・川薩交通圏における法人タクシーの輸送人員は減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では年間約154万人（1日当たり約4,200人）から年間約133万人（1日当たり約3,630人）へと約14%も減少している（鹿児島県タクシー協会調べ）。また、平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般客のみならず経費圧縮等を進める企業等の利用も減少し、平成21年度（4月～10月）は1日当たり約3,460人と対前年比約5%減少している。

◇ 規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の推移

- ・川薩交通圏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り需給調整規制が撤廃されたが、これまで新規参入事業者はなく、事業の譲渡、減車等により平成21年3月末現在では平成14年3月末に比べ事業者数は15社から14社、車両数は229両から210両といずれも減少している。
- ・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%したときの車両数約150両、約160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60両、50両の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、川薩交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少しており、同様にタクシー

利用者も減少している。このほか、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66.4kmから64.8km、実車率は43.5%から43.2%へいずれも低下している。また、タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）は20,315円から毎年減少していたが、平成20年度は20,448円へと微増している。これは九州電力川内原子力発電所の定期検査が平成20年度は長期間にわたり実施されたものと考えられる（鹿児島県タクシー協会調べ）。

- ・しかし、平成21年4月から10月までの実績では、実車率41.0%、1日1車当たりの運送収入は15,349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、タクシー事業者の収支差比率は低下しており、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、平成20年には220万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。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）。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）、死傷者数（第1当事者）が増加しているとの指摘もある。人身事故件数で見ると、鹿児島県の全自動車では平成13年度以降、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%増加している（鹿児島県警調べ）。

- ・さらには、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。

◇ 川薩交通圏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（こども110番タクシーの導入、防犯等警察への情報提供、運転免許証返納割引、身体障害者・知的障害者・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、エコドライブの推進等）、利用者利便の向上（電子マネーへの対応、ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、禁煙タクシーの導入等）、労働条件の向上（防犯ボードの導入、禁煙タクシーの導入、ハイグレード車の導入等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- ・また、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、川薩交通圏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。

③ 取組みの方向性

① ② 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・快適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

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

- ・川薩交通圏の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・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、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、乗合タクシーの導入や観光タクシールートの新設・見直し、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。

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、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改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の改善・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・快適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 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手に取り組みつつ、今後10年間で死者数を年間ゼロ人に、人身事故件数半減を目標に取り組むものとする。

⑤ 防災・防犯対策への貢献

- ・年中無休で稼働しているタクシーの特性を活かし、防災・防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・具体的には、子供達の安全確保に資する「こども110番タクシー」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、未然に犯罪の抑制に協力する防犯対策を推進する。

⑥ 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じるものとする。
- ・川薩交通圏では、現在大きな交通問題は生じていないが、薩摩川内市中心地と飲食店街付近で客待ちするタクシーが交通を阻害する恐れがあるので、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設置を要望し交通環境を改善したい。

⑦ 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、特に高齢者や旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・観光立県の実現を目指す施策が展開されている中、平成23年3月には九州新幹線も全線開通し観光客の増加が期待されるので、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシールートの新設・見直し等サービスの充実を図ることが必要である。

⑧ 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。川薩交通圏では、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150両（実働率90%）、約160両（同85%）であり、これに基づくと平成21年3月31日現在の車両数210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29%、24%、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と考える。具体的には、過剰な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必要がある。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自動車運転代行業や自家用車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（平成24年9月30日）を目安として取り組むこととする。

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】

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
サービス向上のための教育・研修の充実		○	タクシー事業者
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
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
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
E T C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
事業者における自社WEBサイトの開設	○	○	タクシー事業者

② 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
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

③ 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
勤務形態見直しによる長時間労働の短縮	○	○	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
改善基準告示の遵守		○	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
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
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

④ 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
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	○	○	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		○	法人協会等

⑤ 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
交通圏における防災への協力		○	タクシー事業者、法人協会
交通圏における防犯への協力		○	タクシー事業者、法人協会
こども110番タクシーへの協力		○	タクシー事業者、法人協会

⑥ 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
エコドライブの推進		○	タクシー事業者
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
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
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
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、運輸支局等

【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、法人協会等 運輸支局
タクシー乗り場の設置及びタクシープールの整備	○	○	法人協会等、自治体
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		○	法人協会等、自治体
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

⑦ 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、法人協会等
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、法人協会等
接客サービス講習会の実施		○	タクシー事業者、法人協会等

【その他の事業】

実施項目	中期	短期	実施主体等
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	○	○	法人協会等、自治体

(注) 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（事業の譲渡又は譲り受け、法人の合併又は分割、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、川薩交通圏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。