

川薩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24日

(目的)

第1条 川薩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、川薩交通圏(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

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) 鹿児島運輸支局次長
- (2) 地方公共団体の長又はそれらの指名する者
鹿児島県知事又はその指名する者
薩摩川内市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
社団法人鹿児島県タクシー協会会長
社団法人鹿児島県タクシー協会西薩支部長
- (4) 労働組合等
タクシー運転者を代表する者
- (5) 地域住民の代表
川内商工会議所専務理事
- (6) その他協議会が必要と認める者
川内労働基準監督署長
薩摩川内警察署交通課長
- (7) 協議会の構成員は、鹿児島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、鹿児島運輸支局輸送・監査部門及び社団法人鹿児島県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。

「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

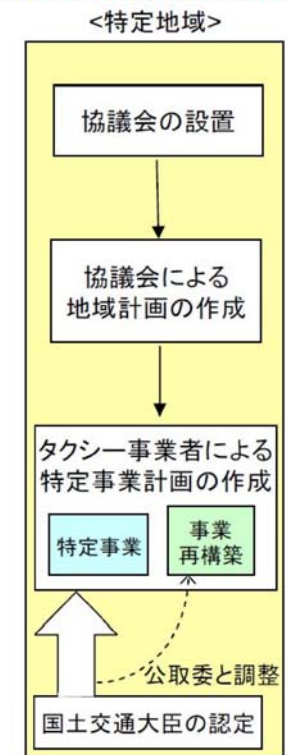
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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

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。

鹿児島県のタクシー事業の状況

I. タクシー事業の状況

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っての諸規制（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

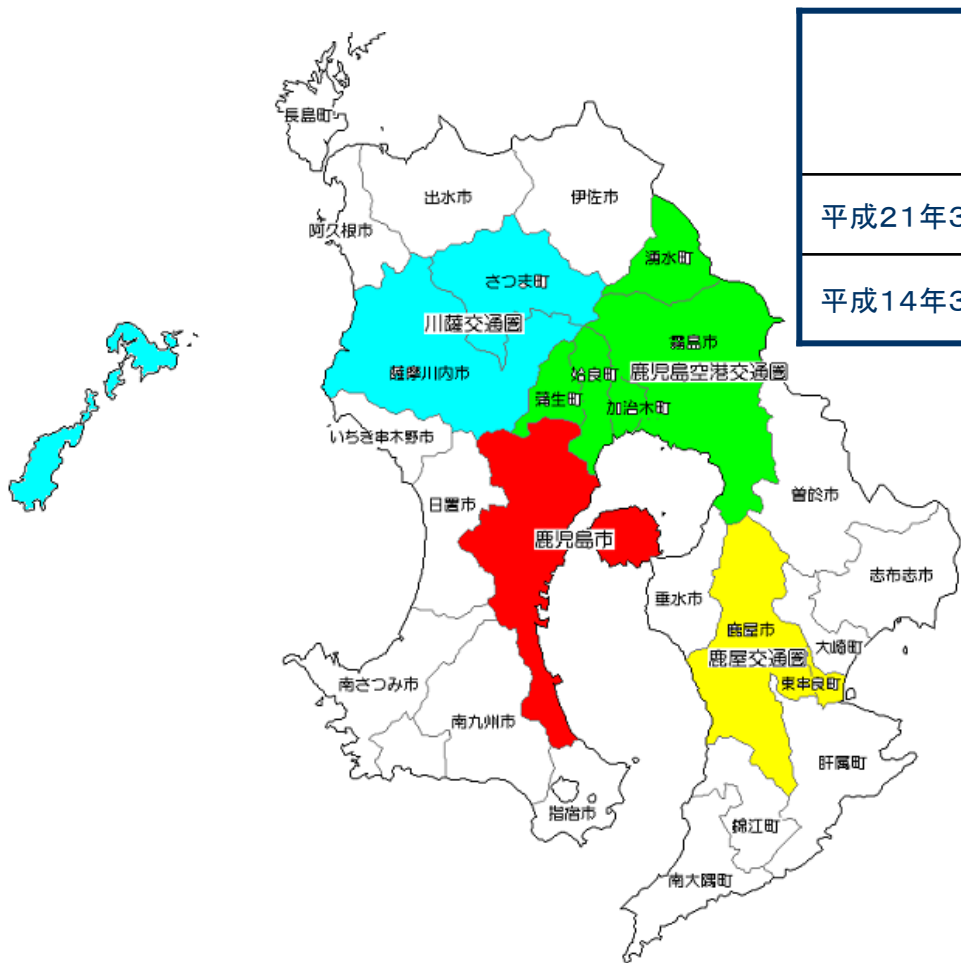


タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、
地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために
必要となる地域計画の作成等を行うために

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（1）



	鹿児島市			
	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	42	2018	418	2436
平成14年3月末	45	1940	450	2390

	川薩交通圏	
	法人タクシー	
	事業者数	車両数
平成21年3月末	14	210
平成14年3月末	15	229

1. 各特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数（2）

	鹿児島空港交通圏	
	法人タクシー	
	事業者数	車両数
平成21年3月末	17	430
平成14年3月末	19	453

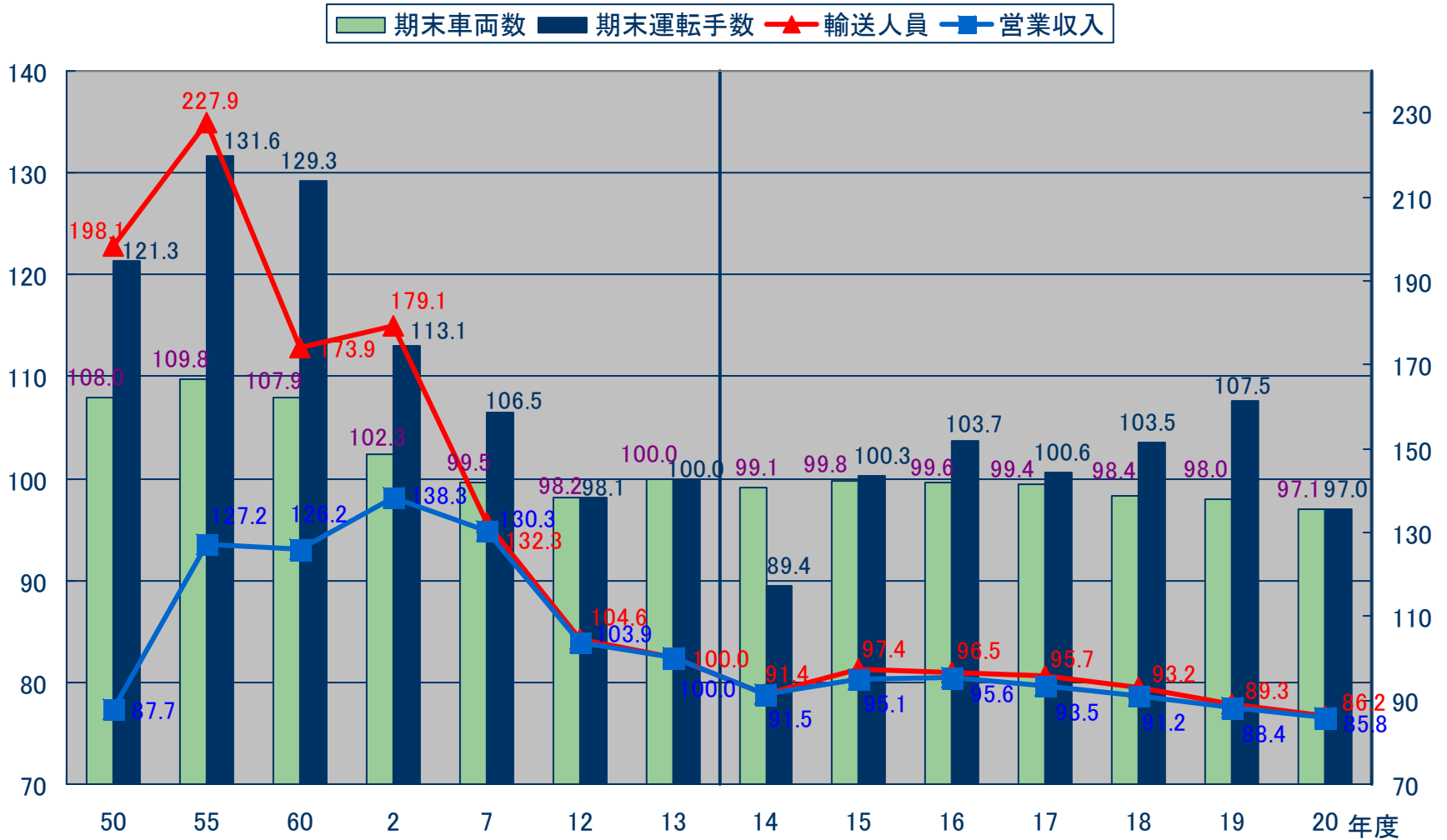
	鹿屋交通圏	
	法人タクシー	
	事業者数	車両数
平成21年3月末	8	159
平成14年3月末	11	192

2. 新規許可状況（平成14年2月～）

	事業者数	車両数
鹿児島市	5社	132両
川薩交通圏	-	-
鹿児島空港交通圏	3社	33両
鹿屋交通圏	2社	14両

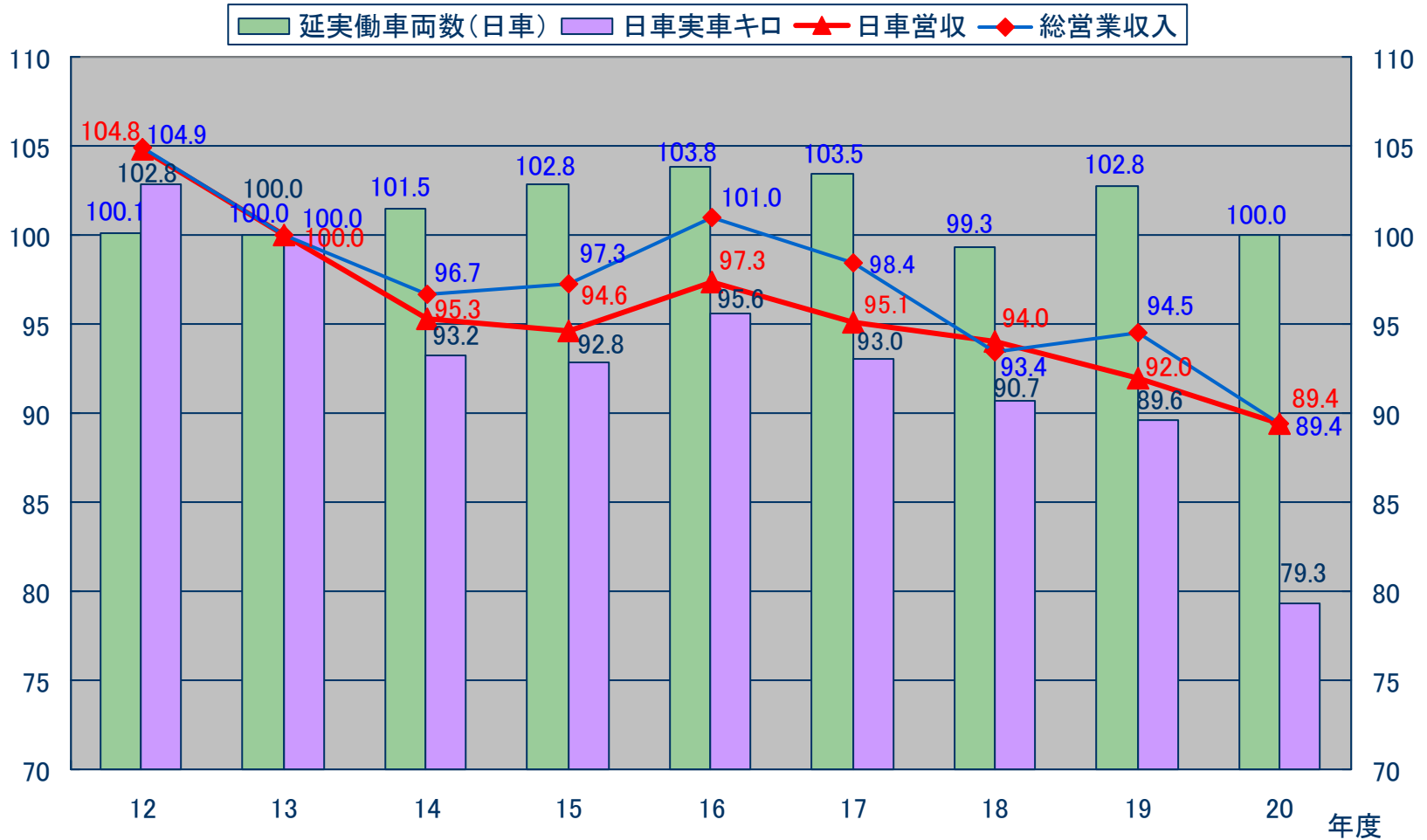
※区域拡張を含む

3. 鹿児島県のタクシー各種指標の推移（法人のみ、H13-100）



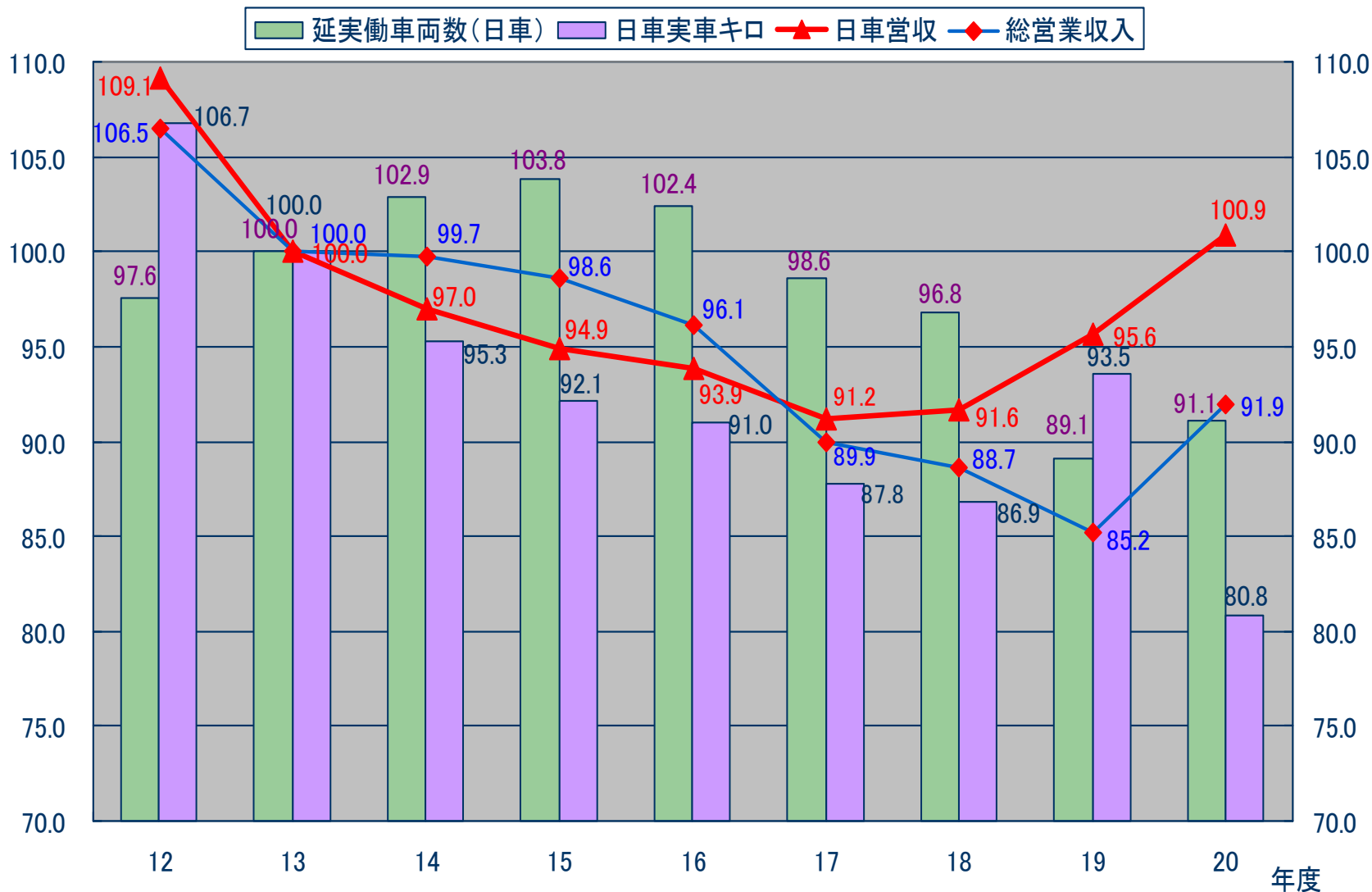
4. 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移（1）

鹿児島市のタクシー各種指標の推移（法人のみ、H13=100）



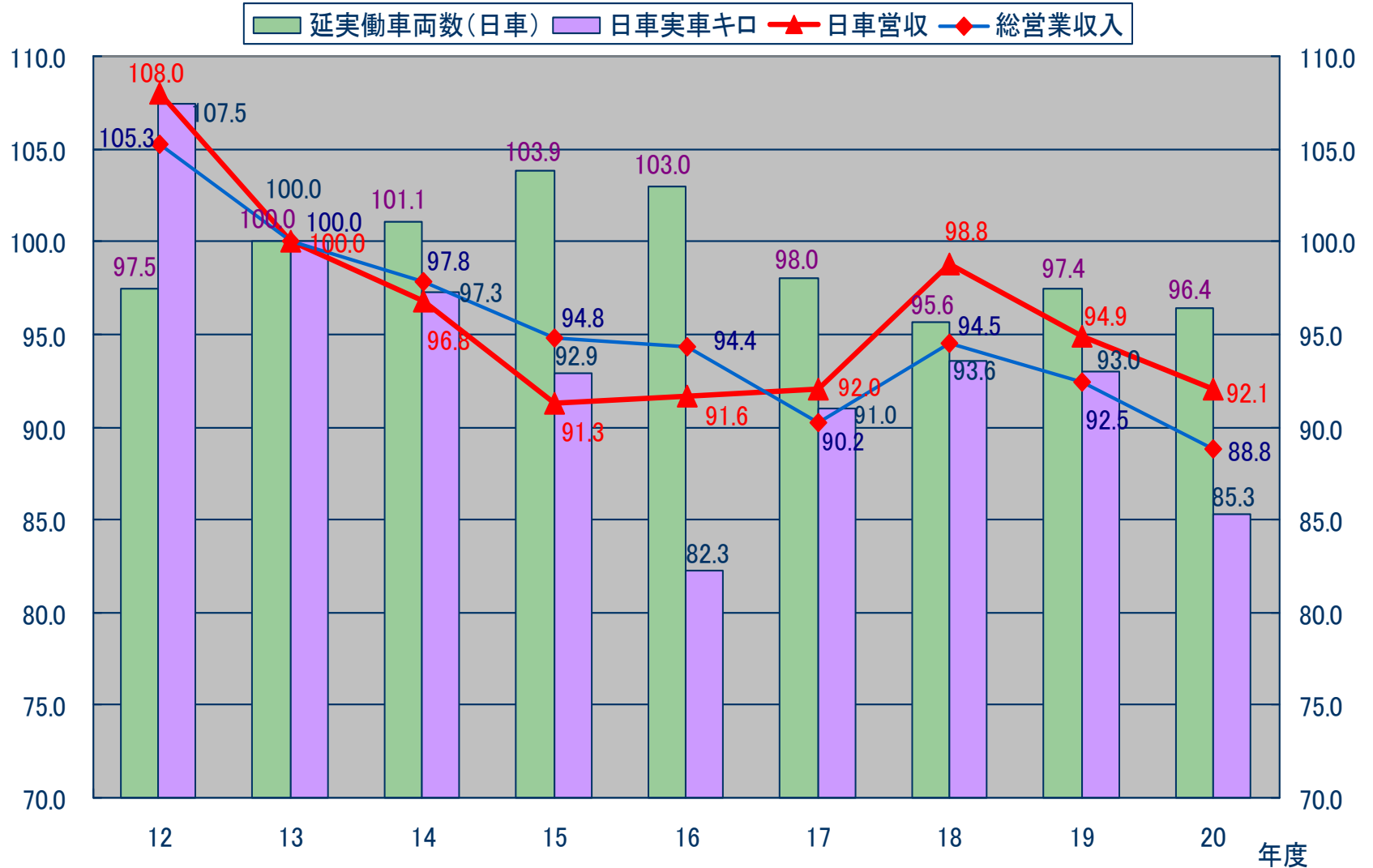
4. 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移 (2)

川薩交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)



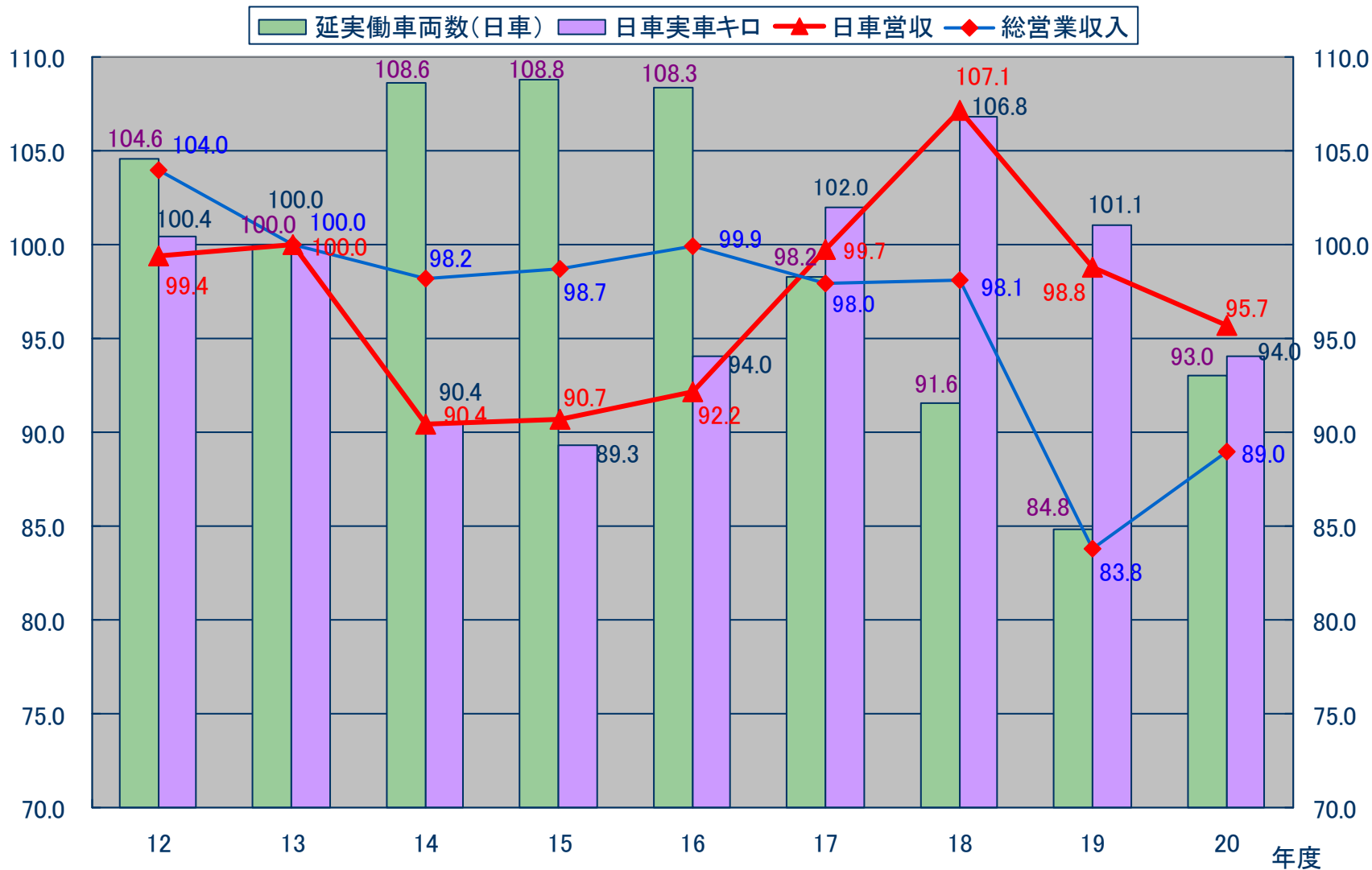
4. 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移 (3)

鹿児島空港交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)

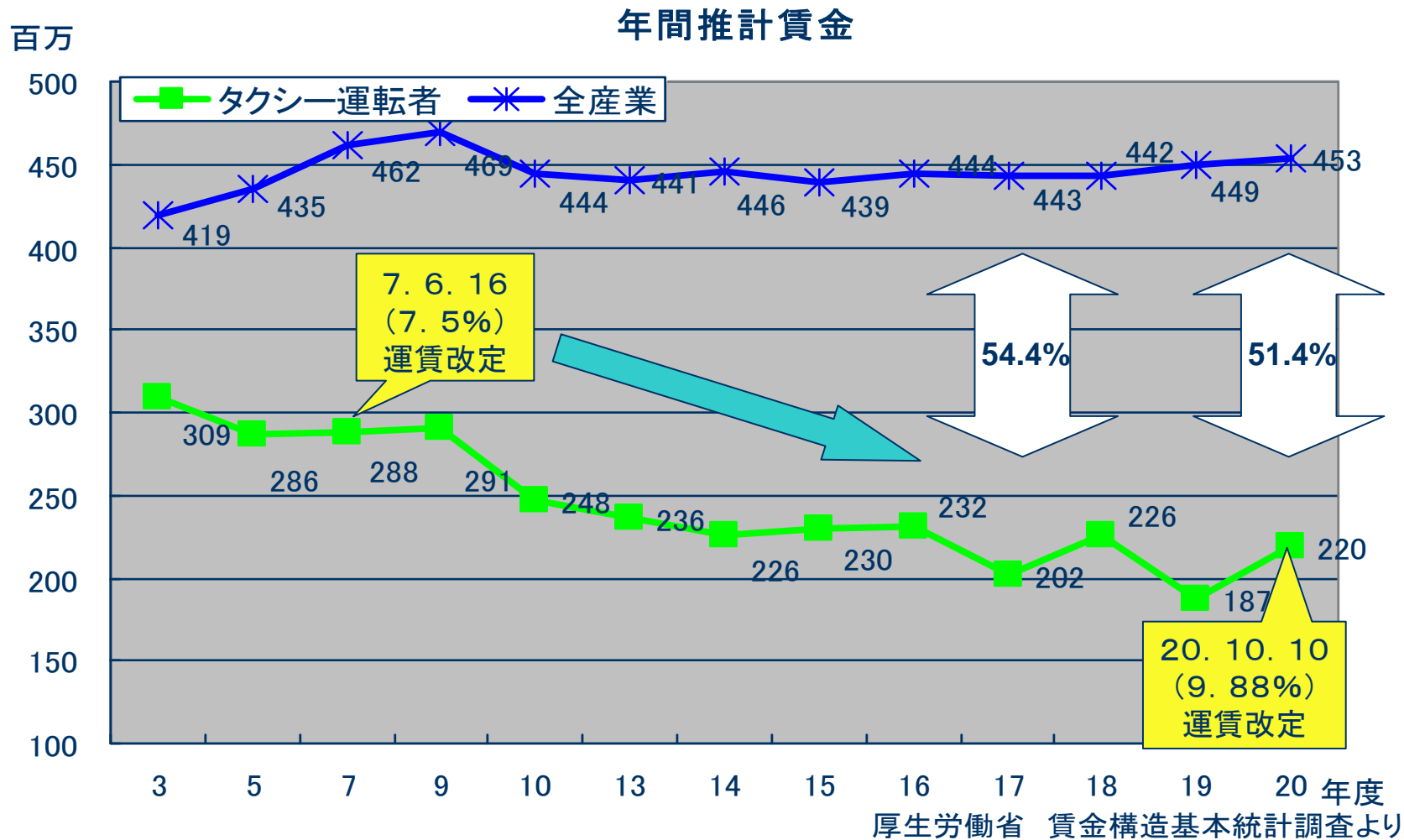


4. 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移 (4)

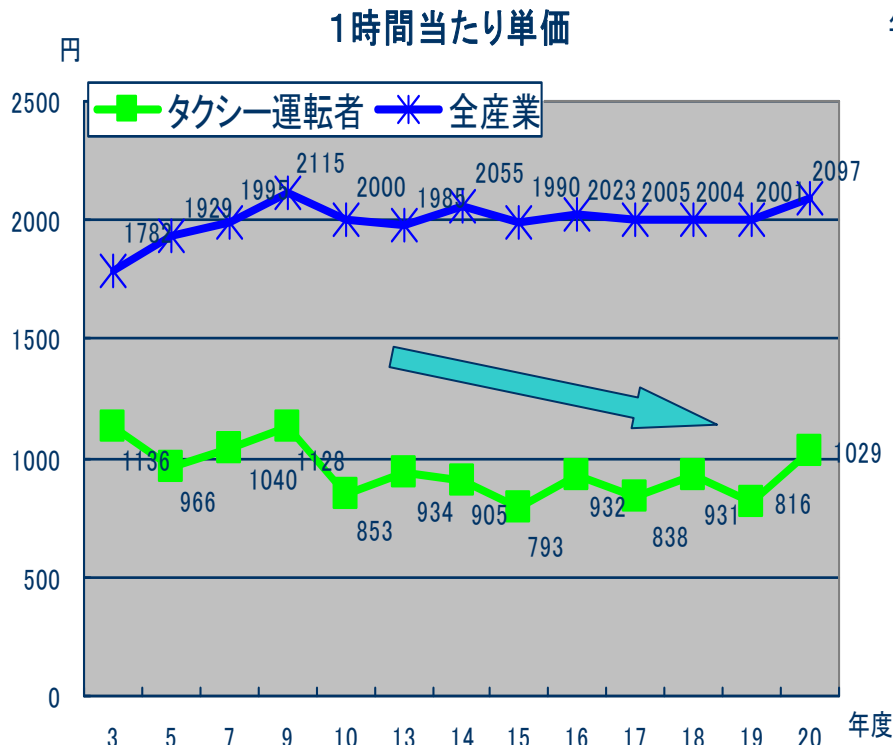
鹿屋交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13=100)



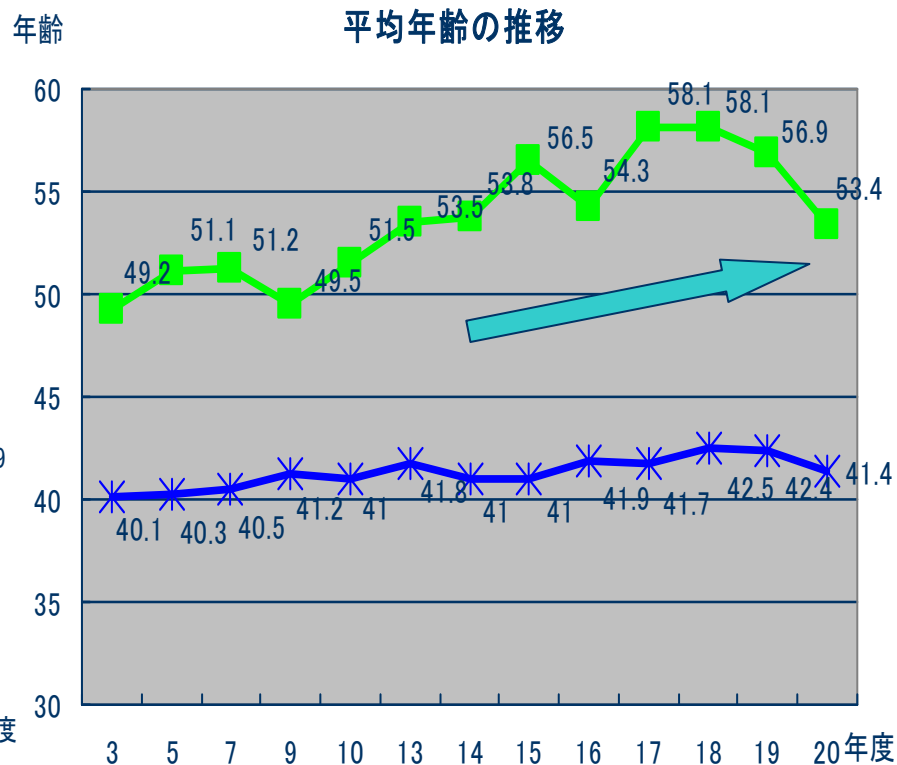
5. 鹿児島県におけるタクシー運転者の労働環境（1）



5. 鹿児島県におけるタクシー運転者の労働環境 (2)



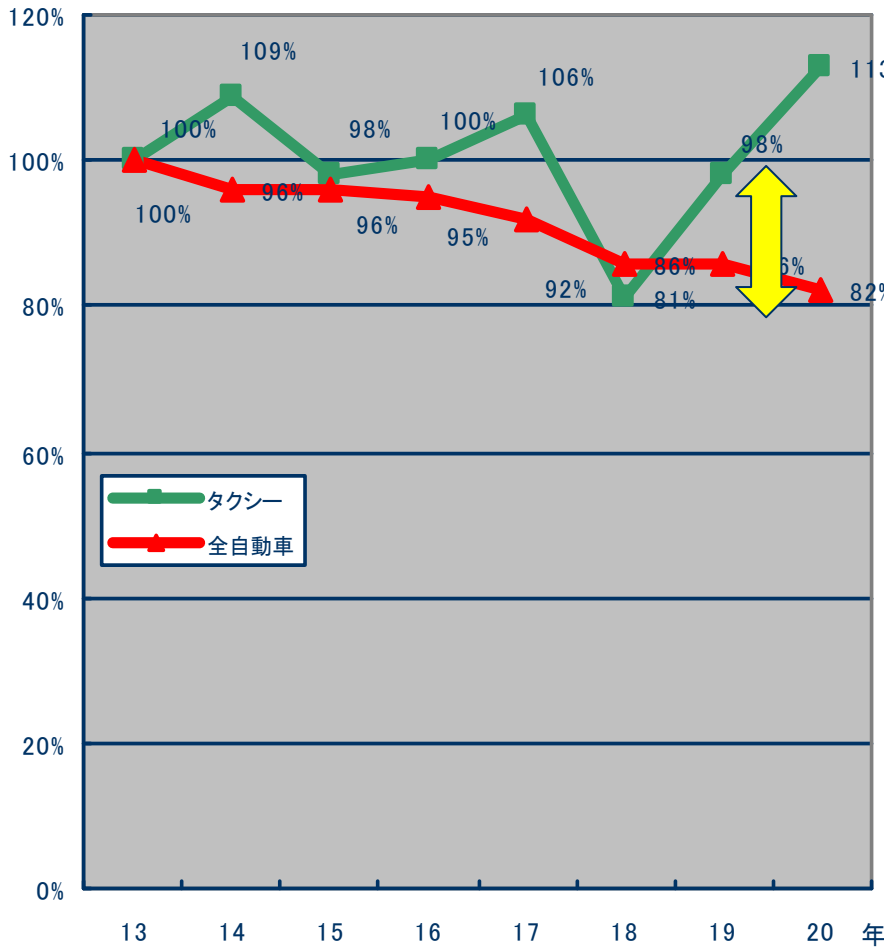
労働賃金が全産業よりも低水準となっている。



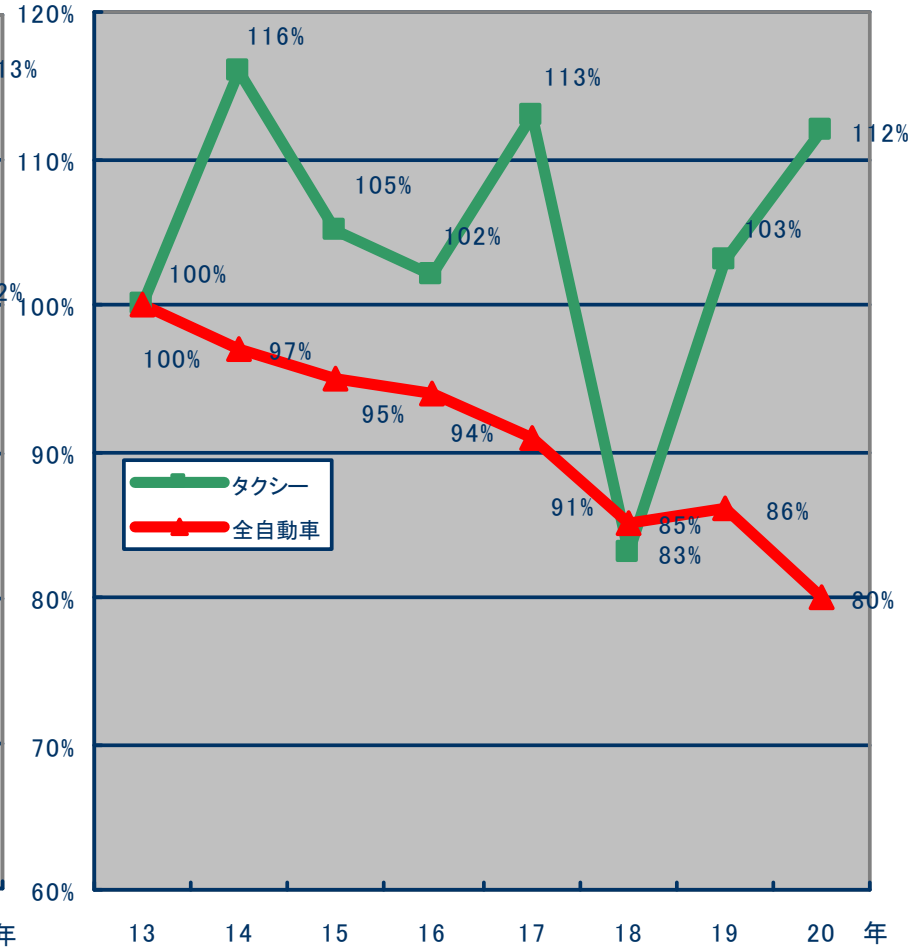
ドライバーの高齢化が見られる。

6. 鹿児島県における人身事故発生件数の推移（H13-100）

人身事故件数



死傷者数



鹿児島県警察本部交通部交通企画課統計資料により

適正と考えられる車両数の算定について

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。

$$\begin{aligned} & \text{需要量 (2 1 年度の推定総実車キロ)} \\ & = 2 0 \text{ 年度の総実車キロ } \times \text{ 平成 1 6 年度から 5 年間の総実車キロの各前年度比の平均値} \end{aligned}$$

○適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

$$\begin{aligned} & \text{適正と考えられる車両数} \\ & = \text{需要量} \div (\text{過去 5 年間の平均総走行キロ} \times \text{平成 1 3 年度の実車率} \\ & \quad \div \text{過去 5 年間の平均延実働車両数}) \div 3 6 5 \div \text{実働率 ()} \\ & \text{実働率については、「90\%」及び「85\%」を適用してそれぞれ算出。} \end{aligned}$$

	「90%」	「85%」
・鹿児島市	約 1, 350両	約 1, 430両
・川薩交通圏	約 150両	約 160両
・鹿児島空港交通圏	約 330両	約 350両
・鹿屋交通圏	約 130両	約 140両

〈参 考〉 平成21年3月31日現在の車両数

・鹿児島市	2, 018両
・川薩交通圏	210両
・鹿児島空港交通圏	430両
・鹿屋交通圏	159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



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

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

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

$$= \text{適正車両数}$$

特定地域における休車制度について

一 減車の促進策と現状

- 特定地域においては、タクシー事業者が適正化・活性化に資する取り組み（特定事業）を実施するための特定事業計画を作成
- 特定事業計画においては、必要に応じて、特定事業と相まった減車等の事業再構築を記載
事業再構築： 譲渡・譲受、合併・分割、供給輸送力の減少（法に規定）、
事業用自動車の使用の停止（施行規制に規定）
- 供給過剰の解消には、減車が基本との考え方に基づき、減車に取り組んだ者に対する処分の特例等により減車を促進しているところであり、一定の成果を上げている
- 更なる減車が必要だが、一旦減車をすると増車ができないことから、各社抵抗感が大きい
- このため、減車を基本としつつも、現実問題として車を減らすために休車の活用が不可欠

二 休車制度

- 休車実施の要件
 - ①事業再構築として以下に適合する特定事業計画の認定を受けていること
 - ・ 休車期間 1年以上（地方運輸局長が別の期間を定めた場合はその期間以上）
 - ・ 休車車両数 基準車両数からの減車車両数と同数を限度
 - ・ 実施予定時期 休車実施時期において既に実施した減車車両数を超えないこと
 - ②その他地域の実情に応じて地方運輸局長が定める要件に適合していること

- 特定地域全体の休車解除の要件（地方運輸局長による公示）
 - ①直近の四半期の以下の指標のうち地方運輸局長が定めるものが平成13年度の水準に達したこと（地方運輸局長が別の指標を定めることも可）
 - ・ 実車率
 - ・ 日車実車キロ
 - ・ 日車営収
 - ②地方運輸局長が①の達成を確認し、事業者ごとの休車実施車両数の1/3の休車解除が可能な旨を公示（地方運輸局長が別の割合を定めることも可）

- 事業者ごとの休車解除の要件（事業者ごとの休車解除の認可申請）
 - ①特定事業計画に定めた休車実施期間の経過
 - ②行政処分を受けている場合はこれを満了したこと
 - ③事業者ごとに実施した休車車両数に公示した解除割合を乗じたものを超えないこと
 - ④その他地域の実情に応じて地方運輸局長が定める要件に適合していること

三 休車実施に当たっての留意事項

- 休車に当たっては、車両の抹消登録が必要となるため、自動車税等の公租公課、自動車共済等の費用負担が発生しない
- 適正化・活性化法では、特定事業計画の認定をもって減車・休車のみなし届出として扱うことが可能であるが、実施時期や実施内容が確定していないものについては改めて届出を行うことが必要
- 行政処分の加重（▲5%）、巡回監査の免除（▲10%）については、減車車両数のみを算入するものとし、休車車両数は算入対象外
- 休車解除時には、これを端緒とした監査は実施しない
- なお、一時的な車両の使用停止（交代で車両の使用停止日を設定等）については、上記休車制度と別途実施可能

四 基準車両数の特例

事業再構築として、タクシー事業者（以下「親会社」が他のタクシー事業者（以下「完全子会社」）を完全子会社化し、当該完全子会社のタクシー事業を廃業した場合にあっては、当該完全子会社の基準車両数を当該親会社の基準車両数に加算

（イメージ）

完全子会社化・廃業前

A社：基準車両数200両	現有車両数190両（▲5.0%）	処分点数	0点
B社：基準車両数40両	現有車両数40両	処分点数	40点

完全子会社化・廃業後

A社：基準車両数240両	現有車両数190両（▲20.8%）	処分点数	0点
--------------	-------------------	------	----

（処分基準上はB社の点数を承継せず）

B社：廃業済

（参考：合併後に40両を減車した場合）

新A社：基準車両数240両	現有車両数190両（▲20.8%）	処分点数	40点
---------------	-------------------	------	-----

（処分基準上はB社の点数を承継）

「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

タクシー特定地域協議会 地域計画骨子（イメージ）

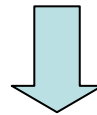
1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

- ①タクシーの公共交通機関としての役割
- ②タクシー事業の現況
 - ◇タクシー需要の減少
 - ◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加
 - ◇輸送実績の悪化
 - ◇運転者の労働条件の低下
 - ◇運転者の高齢化
 - ◇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
 - ◇タクシー業界の取組み
- ③取組みの方向性



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
- 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安全性の維持・向上
- ⑤交通問題、都市問題の改善
- ⑥観光への取組み
- ⑦環境問題への貢献
- ⑧供給過剰状態の解消
- ⑨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

地域計画に定められた具体的な目標に即し、基本方針の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短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

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
(平成21年6月26日法律第64号)

第1章 総則

(目的)

第1条 この法律は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、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ことが重要であることにかんがみ、国土交通大臣による特定地域の指定及び基本方針の策定、特定地域において組織される協議会による地域計画の作成及びこれに基づく一般乗用旅客自動車運送事業者による特定事業等の実施並びに特定地域における道路運送法（昭和26年法律第183号）の特例について定めることにより、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し、もって地域における交通の健全な発達に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この法律において「一般乗用旅客自動車運送事業」とは、道路運送法第3条第1号八の一般乗用旅客自動車運送事業をいう。

2 この法律において「一般乗用旅客自動車運送事業者」とは、一般乗用旅客自動車運送事業を経営する者をいう。

3 この法律において「一般乗用旅客自動車運送」とは、一般乗用旅客自動車運送事業者が行う旅客の運送をいう。

4 この法律において「地域公共交通」とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第2条第1号に規定する地域公共交通をいう。

5 この法律において「特定地域」とは、次条第一項の規定により指定された地域をいう。

6 この法律において「特定事業」とは、一般乗用旅客自動車運送事業について、利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供、情報通信技術の活用による運行の管理の高度化、利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施その他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、輸送需要に対応した合理的な運営及び法令の遵守の確保並びに運送サービスの質の向上及び輸送需要の開拓を図り、もって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事業をいう。

7 この法律において「事業用自動車」とは、道路運送法第2条第8項に規定する事業用自動車をいう。

(特定地域の指定)

第 3 条 国土交通大臣は、特定の地域における一般乗用旅客自動車運送事業の次に掲げる状況に照らして、当該地域の輸送需要に的確に対応することにより、輸送の安全及び利用者の利便を確保し、その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、当該地域の関係者の自主的な取組を中心として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ことが特に必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

(1) 供給過剰 (供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。) の状況

(2) 事業用自動車 1 台当たりの収入の状況

(3) 法令の違反その他の不適正な運営の状況

(4) 事業用自動車の運行による事故の発生の状況

2 国土交通大臣は、特定地域について前項に規定する指定の事由がなくなつたと認めるときは、当該特定地域について同項の規定による指定を解除するものとする。

3 第一項の規定による指定及び前項の規定による指定の解除は、告示によって行う。

4 都道府県知事は、国土交通大臣に対し、当該都道府県について第 1 項の規定による指定を行うよう要請することができる。

5 市町村長は、当該市町村の属する都道府県の知事を経由して、国土交通大臣に対し、当該市町村について第 1 項の規定による指定を行うよう要請することができる。

第 2 章 基本方針等

(基本方針)

第 4 条 国土交通大臣は、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基本方針 (以下「基本方針」という。) を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

(2) 第 9 条第 1 項に規定する地域計画の作成に関する基本的な事項

(3) 特定事業その他の第九 9 条第 1 項に規定する地域計画に定める事業に関する基本的な事項

(4) その他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する基本的な事項

3 国土交通大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 国土交通大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

(一般乗用旅客自動車運送事業者等の責務)

第 5 条 一般乗用旅客自動車運送事業者であつて特定地域内に営業所を有するもの及びこれら

の者の組織する団体（以下「一般乗用旅客自動車運送事業者等」という。）は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、当該特定地域において、地域における輸送需要の把握及びこれに応じた適正かつ合理的な運営の確保を図るための措置、地域における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応した運送サービスの円滑かつ確実な提供を図るための措置その他の一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（国の責務）

第6条 国は、特定地域において一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者が行う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取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めなければならない。

2 国は、特定地域において一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者が行う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取組と相まって、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の監督上必要な措置を的確に実施するものとする。

（関係者相互の連携及び協力）

第7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。

第3章 地域計画の作成及び実施

（協議会）

第8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。

（1）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

（2）学識経験を有する者

（3）その他協議会が必要と認める者

3 前2項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（地域計画）

第9条 協議会は、基本方針に基づき、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の計画（以下「地域計画」という。）を作成することができる。

2 地域計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

（1）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する基本的な方針

（2）地域計画の目標

（3）前号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

（4）前3号に掲げるもののほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

3 地域計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和22年法律第67号）第2条第4項の基本構想に即したものでなければならない。

4 地域計画は、その作成に係る合意をした協議会の構成員である一般乗用旅客自動車運送事業者が当該地域計画に係る特定地域内の営業所に配置する事業用自動車の台数の合計が当該特定地域内の営業所に配置される事業用自動車の総台数の過半数であるものでなければならない。

5 協議会は、地域計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、国土交通大臣に送付しなければならない。

6 国土交通大臣は、前項の規定により地域計画の送付を受けたときは、協議会に対し、必要な助言をすることができる。

7 第3項から前項までの規定は、地域計画の変更について準用する。

（地域計画に定められた事業の実施）

第10条 地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であって、当該地域計画に定められた事業の実施主体とされたものは、当該地域計画に従い、事業を実施しなければならない。

2 協議会は、地域計画の目標を達成するために必要があると認めるときは、当該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し、当該地域計画に定められた事業の実施のために必要な協力を要請することができる。

（特定事業計画の認定）

第11条 地域計画において特定事業に関する事項が定められたときは、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であって、特定事業の実施主体とされた一般乗用旅客自動車運送事業者は、単独で又は共同して、当該地域計画に即して特定事業を実施するための計画（以下「特定事業計画」という。）を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その特定事業計画が一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を適切かつ確実に推進するために適当である旨の認定を申請することができる。

2 特定事業計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

（1）特定事業の内容

（2）特定事業の実施時期

（3）特定事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

- (4) 特定事業の効果
- (5) 前各号に掲げるもののほか、特定事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 特定事業計画には、特定事業と相まって、地域計画に基づく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、一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡又は譲受け、一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併又は分割、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の減少その他経営の合理化に資する措置として国土交通省令で定めるもの(以下「事業再構築」という。)について、次に掲げる事項を定めることができる。
 - (1) 内容
 - (2) 実施時期
 - (3) 効果
 - (4) 前3号に掲げるもののほか、その実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 4 国土交通大臣は、第1項の規定による認定の申請があった場合において、その特定事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - (1) 特定事業計画に定める事項が基本方針に照らし適切なものであること。
 - (2) 特定事業計画に定める事項が特定事業(当該特定事業計画に事業再構築に関する事項が定められている場合にあつては、特定事業及び事業再構築。以下同じ。)を確実に遂行するため適切なものであること。
 - (3) 特定事業計画に定める事項が道路運送法第15条第1項又は第36条第1項若しくは第2項の認可を要するものである場合にあつては、その内容が同法第15条第2項又は第36条第3項において準用する同法第6条各号に掲げる基準に適合すること。
 - (4) 特定事業計画に共同事業再構築(2以上の一般乗用旅客自動車運送事業者が共同して行う事業再構築をいう。以下同じ。)に関する事項が定められている場合にあつては、次のイ及びロに適合すること。
 - イ 共同事業再構築を行う一般乗用旅客自動車運送事業者と他の一般乗用旅客自動車運送事業者との間の適正な競争が確保されるものであること。
 - ロ 一般乗用旅客自動車運送の利用者及び関連事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこと。
- 5 前項の認定を受けた者は、当該認定に係る特定事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 6 第4項の規定は、前項の変更の認定について準用する。
- 7 第4項の認定及び第5項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(公正取引委員会との関係)

- 第12条 国土交通大臣は、2以上の一般乗用旅客自動車運送事業者の申請に係る特定事業計画(共同事業再構築に係る事項が記載されているものに限る。第3項において同じ。)について前条第4項の認定(同条第5項の変更の認定を含む。以下同じ。)をしようとする場合

において、必要があると認めるときは、当該認定に係る申請書の写しを公正取引委員会に送付するとともに、公正取引委員会に対し、当該送付に係る特定事業計画に従って行おうとする共同事業再構築が一般乗用旅客自動車運送事業における競争に及ぼす影響に関する事項その他の必要な事項について意見を述べるものとする。この場合において、国土交通大臣は、当該特定事業計画に係る特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業における市場の状況その他の当該意見の裏付けとなる根拠を示すものとする。

- 2 公正取引委員会は、必要があると認めるときは、国土交通大臣に対し、前項の規定による送付を受けた特定事業計画について意見を述べるものとする。
- 3 国土交通大臣及び公正取引委員会は、国土交通大臣が前条第4項の認定をした特定事業計画に従ってする共同事業再構築について、当該認定後の経済的事項の変化により、一般乗用旅客自動車運送事業者間の適正な競争を阻害し、又は一般乗用旅客自動車運送の利用者及び関連事業者の利益を不当に害することとならないよう、相互に緊密に連絡するものとする。

(道路運送法の特例)

- 第13条 第11条第4項の認定を受けた者(以下「認定事業者」という。)がその認定に係る特定事業計画(以下「認定特定事業計画」という。)に基づき実施する特定地域の住民の福祉の増進を図るための運送として国土交通省令で定めるものに係る旅客の運賃及び料金を定める場合においては、道路運送法第9条の3第1項の規定にかかわらず、あらかじめ、当該運賃及び料金を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。
- 2 認定事業者が認定特定事業計画に基づき一般乗用旅客自動車運送事業の事業計画(道路運送法第5条第1項第3号の事業計画をいう。第15条第1項において同じ。)の変更をする場合においては、当該認定事業者が当該認定を受けたことをもって、同法第15条第1項の認可を受け、又は同条第3項若しくは第4項の規定による届出をしたものとみなす。
 - 3 認定事業者が認定特定事業計画(事業再構築に関する事項が定められているものに限る。)に基づき一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡若しくは譲受け又は一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併若しくは分割をする場合においては、当該認定事業者が当該認定を受けたことをもって、道路運送法第36条第1項又は第2項の認可を受けたものとみなす。

(認定の取消し等)

- 第14条 国土交通大臣は、認定事業者が正当な理由がなく認定特定事業計画に従って特定事業を実施していないと認めるときは、当該認定事業者に対し、認定特定事業計画に従って当該特定事業を実施すべきことを勧告することができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告を受けた認定事業者が当該勧告に従わないときは、その認定を取り消すことができる。
 - 3 国土交通大臣は、認定特定事業計画が第11条第四項各号のいずれかに適合しないものとなったと認めるときは、認定事業者に対して、当該認定特定事業計画の変更を指示し、又はその認定を取り消すことができる。

第4章 特定地域における道路運送法の特例

第15条 特定地域において、一般乗用旅客自動車運送事業者が当該特定地域内の営業所に配置するその事業用自動車の合計数を増加させる事業計画の変更については、道路運送法第15条第1項中「第3項、第4項」とあるのは、「第4項」とし、同条第3項の規定は、適用しない。

2 特定地域の指定が解除された際又は特定地域の指定期間が満了した際現にされている前項の規定により読み替えて適用する道路運送法第15条第1項の認可の申請であって、前項に規定する事業計画の変更に係るものは、同条第3項の規定によりした届出とみなす。ただし、特定地域の指定期間の満了後引き続き当該地域が特定地域として指定された場合は、この限りでない。

第5章 雑則

(資金の確保等)

第16条 国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保、融通又はそのあっせんその他の援助に努めるものとする。

(報告の徴収)

第17条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、認定事業者に対し、認定特定事業計画に係る特定事業の実施状況について報告を求めることができる。

(権限の委任)

第18条 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

(国土交通省令への委任)

第19条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、国土交通省令で定める。

(経過措置)

第20条 この法律の規定に基づき国土交通省令を制定し、又は改廃する場合においては、国土交通省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第6章 罰則

第21条 第17条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、30万円以下の罰金に処する。

- 2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても同項の刑を科する。

附 則 抄

(施行期日)

- 1 この法律は、公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(検討)

- 2 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。
- 3 政府は、この法律の施行の状況、一般乗用旅客自動車運送事業の供給過剰の状況等を勘案し、地域公共交通としての一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化並びに利用者の利益の増進を推進する観点から、一般乗用旅客自動車運送事業の許可、運賃及び料金、事業用自動車の数に係る事業計画の変更、事故の報告等一般乗用旅客自動車運送事業に係る道路運送法に基づく制度の在り方について早急に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。
- 4 政府は、一般乗用旅客自動車運送事業が地域公共交通として重要な役割を担っていることにかんがみ、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登録等に関する制度の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

国土交通省告示第1036号

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）第4条第1項の規定に基づき、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を次のように定める。

平成21年9月29日

国土交通大臣 前原 誠司

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

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義

一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）は、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。特に、タクシーは、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる、面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、1人1人の利用者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）を巡っては、長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。そうした地域においては、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者の利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、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となっている。

我が国の地域社会におけるタクシーの役割の重要性にかんがみれば、こうした諸問題が発生している地域において、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの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の取組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

2 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標

1のとおり、地域によって状況や程度は異なるものの、特定地域においては一般に、次の(1)から(5)のような問題が生じている。

(1) タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多くの地域で年々減少し、運送収入も減少している一方で、運送経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

(2) タクシー運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて低い水準となっている。また、タクシー運転者の労働時間についても、他産業の平均を大きく上回る状況が続いている。特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなっており、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

(3) 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

(4) 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が繁華街や鉄道駅等に集中する結果、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な空車走行等による燃料消費は、環境問題への対処という視点からも問題である。

(5) 利用者サービスが不十分

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるとの指摘がある中で運賃が上昇するなど、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。また、接客態度が不良、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘も多い。

これらの問題はタクシーが我が国の地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、それぞれの地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、こうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、それぞれの地域において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るようにしていくことを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法律(以下「法」という。)に基づく施策の目標とする。

二 地域計画の作成に関する基本的な事項

1 協議会

(1) 基本的な考え方

協議会は、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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定める地域計画の策定主体となるものであり、また、当該地域計画の実施に係る各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及び活性化を推進する上での中心的な役割を担うものである。このため、協議会にはタクシーに関係を有する地域の多様な関係者が積極的に参画し、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーに期待される役割について総合的に検討を行うとともに、これに基づく取組の必要性についての認識を共有し、タクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を総合的かつ一体的に推進していくことが期待される。

(2) 構成員

協議会の構成員については、法第8条第1項に規定する地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者及びその組織する団体、タクシー運転者の組織する団体並びに地域住民のほか、必要に応じて関係する公共交通事業者、商業施設の管理者、地元企業等の多様な主体の参画を得るとともに、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、学識経験者等のタクシー事業の適正化及び活性化について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。また、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県公安委員会など、関係行政機関の参画を得ることも重要である。

なお、法第9条第3項において、協議会が作成する地域計画の成立要件として、地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならないことが規定されているところであるが、地域計画の実効性をより高める観点からは、過半数にとどまらず、できる限り多くのタクシー事業者が協議会に参画することが望ましい。

(3) 留意事項

協議会の運営に当たっては、協議会における運営の透明性、公平性、実効性及び効率性を確保する観点から、協議会における意思決定の方法、議決結果の公表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。

また、地域における関係者の負担軽減と協議会の運営の効率化、他の計画との整合性の確保を図るため、道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく地域公共交通会議又は運営協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく協議会等の地域の交通に関する協議会が設置されている場合には、これ

らの協議会と本法に基づく協議会とを合同で開催する等の連携を図ることが期待される。

2 地域計画

(1) 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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものである。タクシー事業を巡る状況やタクシーに対するニーズは、それぞれの地域によって多種多様であることから、地域計画は地域の実情に応じて作成されるべきであり、協議会において、地域における輸送のニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、地域計画の作成に当たってはそれらに的確に対応した取組を定めることが必要である。とりわけ、特定地域は、供給過剰の進行や過度な運賃競争により、タクシー事業の収益基盤の悪化やこれに伴うタクシー運転者の労働条件の悪化が進行し、結果としてタクシーの安全性・利便性が低下しているとともに、違法駐車等により地域における円滑な交通にも支障が生じているなど地域公共交通としてのタクシーの機能が低下している地域であることに留意し、地域計画を策定するに当たっては、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。

地域計画の作成については、地域の自主性を尊重するものであるから、地域計画の具体的な内容は、関係法令に違反せず、法及び本方針に定める事項から逸脱しない範囲内において、地域の判断に委ねられるものであるが、1及び2のタクシー事業の適正化及び活性化の意義及び目標を踏まえ、地域計画の作成に当たっては十分に協議会で協議しなければならない。

また、地域計画に定められた取組の実施主体とされた協議会の構成員は、各々が地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上で重要な役割を担っていることを十分に自覚し、責任をもってこれを実行することが重要である。

(2) 記載事項に関する留意事項

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する基本的な方針

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。

地域計画の目標

地域計画の目標には、 の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、 の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。

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

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。

(3) その他の留意事項

成立要件

地域計画は、当該地域の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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものであり、その実効性を確保する観点から、法第9条第3項の規定に基づき、地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならない。

都市計画等との調和

法第9条第4項の規定に基づき、地域計画は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第4条第1項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の地域公共交通総合連携計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和22年法律第67号）第2条第4項の基本構想に即したものでなければならない。

事後評価

協議会は、地域計画が作成された後も、地域におけるタクシー事業の現状について把握、分析を行うとともに、地域計画に定めた目標の達成状況について評価を行い、必要に応じて、地域計画の見直しを行うことが望ましい。

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。

四 その他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する基本的な事項

1 事業再構築

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。

なお、減車等の事業再構築は、多くの場合タクシー事業者の組織再編等を伴うこととなるが、タクシーサービスの直接の提供主体であるタクシー運転者の労働条件の悪化は、輸送の安全性やサービスの低下の要因となり、ひいては利用者利便を損なうおそれがあることに留意し、事業再構築の実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当に変更することのないようにしなければならない。

2 一般乗用旅客自動車運送事業者及びこれらの者の組織する団体の役割

タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体は、タクシーが地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、タクシー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

特に、タクシー事業者においては、タクシー事業の適正化及び活性化は第一義的にはタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、法人事業者であるか個人事業者であるかを問わず、積極的に協議会に参画するとともに、地域計画に定められた事業の推進に努めるものとする。

また、タクシー事業者の組織する団体は、当該地域のタクシー事業の適正化及び活性化の必要性等に関するタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会における協議等に際し、タクシー事業者間をはじめとする地域の関係者間の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努めるものとする。

3 国の役割

(1) 情報の提供等

国は、特定地域においてタクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体その他の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めるものとする。特に、地方運輸局長にあっては、特定地域において適正と考えられる車両数を算定し、その参加する協議会に提示するものとする。

(2) 事後確認と事前確認の強化

国は、特定地域の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を側面から支援するため、関係する機関が連携して監査の充実・強化を図り、タクシー事業者に対して効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分に係る基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、行政処分の実効性の確保、法令違反行為の確実な捕捉等行政処分の強化を行うものとする。

さらに、新規の事業許可及び事業用自動車の数を増加させる事業計画の変更認可につ

いては、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、これらの許認可処分について処分基準を厳格化するとともに、審査に当たっては現地確認を徹底するなど審査の厳格化を図るものとする。

(3) 資金の確保等

国は、特定地域のタクシー事業者等が行うタクシー事業の適正化及び活性化のための取組を支援するため、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保、融通又はそのあっせんその他の援助に努めるものとする。

4 地方公共団体の役割

地方公共団体は、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、特定地域におけるタクシーの位置付けを明確化し、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タクシーの機能の向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映させることができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

5 地域住民その他の関係者の役割

地域住民は、特定地域におけるタクシー事業を適正化及び活性化するために必要な利用者からの視点を協議会における協議に反映させることができるよう、主体的に協議会に参画することに加え、タクシーの地域における多様な役割に関して理解を深め、日常的にタクシーを利用する際においても、タクシー事業者が行う輸送需要の把握のための取組等に積極的に協力することが期待される。

また、他の公共交通事業者、地元企業、病院、観光事業者等の関連事業者が協議会に参画した場合は、タクシー事業の適正化及び活性化の効果的な推進を図るため、当該関連事業者の事業とタクシー事業を連携させた取組を実現するよう努めることとし、特に他の公共交通事業者においては、タクシーとの連携により総合交通ネットワークの機能が向上するよう努めるものとする。

川薩交通圏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

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、肥薩オレンジ鉄道、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、来年春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。

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

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。人身事故件数でみると、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）。

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。

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・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

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 - 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見直し・新規開拓、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。

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。

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。

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、人身事故件数半減を目標に取り組むものとする。

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。

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、タクシー乗り場の設置を要望し交通環境を改善したい。

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。
- ・九州新幹線も来年春には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（離島観光を含む）の取組み等サービスの充実を図ることが必要である。
- ・平成21年4月に施行された「観光立県かごしま県民条例」を支えるタクシーサービスの提供を目指す。

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とな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。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ものとする。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つながらないことにも留意する必要がある。

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
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
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・自治体
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

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

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

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

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

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
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

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（行政、自治体、公共施設等管理者等）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。