

# 熊本交通圏タクシー協議会地域計画

## 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

### 熊本交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・ 熊本交通圏におけるタクシーは、JR、バス等の他の公共交通機関が始・終発までに限られた路線での大量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・ドアのきめ細やかな輸送を担っている。
- ・ 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、熊本交通圏内では、平成20年度において1日当り38千人の輸送を分担している。

(熊本市タクシー協会調べ)

- ・ 特に熊本交通圏は、流し営業の形態が主体で交代制勤務の年中無休の営業体制を敷いており、政令指定都市を迎える中で、熊本市域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地域の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) 熊本交通圏(熊本市・合志市・菊陽町・益城町・嘉島町・植木町・城南町)

### タクシー事業の現況

#### タクシー需要の減少

- ・ 熊本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年度の年間約1,600万人(1日当り46千人)と比べ、平成20年度では年間約1,400万人(1日当たり38千人)と、12.5%減少している。(熊本市タクシー協会調べ)
- ・ 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、法人事業者69社の平成21年10月の1ヶ月間の輸送人員は103万人と、平成20年同月の1ヶ月間の112万人に比べて、8%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見られる。

(熊本市タクシー協会調べ)

#### 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

- ・ 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が、熊本交通圏においては、経営難や後継者難による事業廃止もあり、加えて、平成20年度7月から業界内でも自主的に減車に向けた取り組みが行われる等、事業者及び車両数ともに減少している。

調査年月	事業者数	車両数
平成14年3月末	66	2,253
平成20年7月末	70	2,351
平成21年9月末	69	2,239

(除く福祉車両)

### 輸送実績の悪化

- 熊本交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少傾向にあるものの、自家用自動車の普及、長引く経済不況、それに伴う企業の事業縮小等々の影響によりタクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当りの営業実績は次のとおり急激に減少し、特に、昨年の秋以降の実績悪化に加え、LPG価格が再び高騰傾向にあり、経営環境は一段と厳しさを増している。

年度	実働率 <sup>1</sup> (%)	走行キロ 1日1車 (km)	実車率 <sup>2</sup> (%)	営業収入 1日1車 (円)	LPG 価格 円
13年度	89.5	174.1	37.7	20.936	46.0
20年度	80.7	153.2	35.5	18.838	75.7
21年9月	82.8	140.7	32.7	16.093	53.0

<sup>1</sup> 実働率 = 延実働車両数 / 延実在車両数 × 100

<sup>2</sup> 実車率 = 実車キロ / 走行キロ × 100

### 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、平成20年度には217万円と全産業労働者の平均445万円と比べ228万円の格差と共に、年間労働時間においては、平成20年のタクシー運転者が2,388時間、全産業労働者の2,196時間に比べ192時間の格差となっている。(厚生労働省 賃金構造基本統計調査より)
- 平成19年11月には、運転者の労働条件改善等を目的とした運賃改定を行ったものの、増収効果が現れてなく、改善基準や最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によっては是正勧告がなされる事例もあり、現状の賃金水準をはじめとする労働条件においては、日常生活の維持もままならない状況になっている。

### 運転者の高齢化

- タクシー運転者は低賃金や長時間労働となっている現状から、若年層労働者の新規採用が困難となっている。更に、中途採用や定年退職後の2次就職としての魅力の低下等も相まって、平成元年度末には47.3歳であった平均年齢は、平成20年度末では、59.5歳で高齢者が占めることとなった。

- ・ こうした高齢化の進展は、交通事故の多発化や旅客サービス向上面での障害となっているとの指摘もある。  
(熊本市タクシー協会 調査より)

#### 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

- ・ 交通事故全体の数字は減少している中で、タクシーは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、交通事故の件数(第一当事者)は、横ばいないし上昇の状態となっている。
- ・ 熊本交通圏において、市町等の合併に伴い営業区域が拡大されてきたが、景気の低迷によって、輸送需要が激減しており、熊本市繁華街に車両が集中することとなった。その結果、客待ちの長時間化や違法駐停車による交通渋滞などが発生しており、市民のひんしゆくや苦情の一因となっている。

#### 熊本市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利便性の向上、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上、更には、地域と密着した種々の事業に取り組んできた。また、良質な運転者の確保策として、運転者登録制度を実施している。

#### 社会・福祉への貢献

- ・ タクシーこども・老人110番制度
- ・ タクシー無線による警察との相互通報制度
- ・ 身体障がい者・知的障がい者割引制度
- ・ 徘徊高齢者SOSネットワーク制度
- ・ 子供あんぜんパトロールの実施
- ・ 交通遺児育英基金への寄付
- ・ バス交通空白地帯解消のための乗合タクシーの導入
- ・ 指定居宅介護事業、指定移送支援サービス、指定訪問介護事業の福祉タクシー等の運用

#### 利用者サービスと利便の向上

- ・ 新型インフルエンザ対策
- ・ 協会ホームページの導入
- ・ 電話・インターネットを利用した苦情対策
- ・ 忘れ物情報センターの設置
- ・ 禁煙タクシーの導入

#### 事業経営の活性化、効率化

- ・ GPS+CTI+NAVI<sup>3</sup>導入
- ・ ハイグレード車導入

## ・ドライブレコーダー<sup>4</sup>の設置

- <sup>3</sup> GPS・NAVI：上空にある数個の衛星からの信号を受信機で受け取り、現在位置を知るシステム。自動車については、走行時に現在位置や目的地への経路案内を行う「カーナビゲーション・システム」(略して「カーナビ」)が普及している。

CTI：お客様からの電話依頼により、顧客情報を自動検索し、最適車両の乗務員に配車先リストを自動転送し、車載機器により音声や文字表示で配車指示を行うシステム。

- <sup>4</sup> ドライブレコーダー：衝突事故の前後に自動車の挙動がどうであったかを記録する装置。事故頻度の高いタクシーやバス、トラック等に普及が進み、この装置に記録される音声や映像を活用することで、事故の客観的な分析が可能になり、事故処理の迅速化につながっている。

## 労働条件の改善と向上

- ・防犯仕切版の設置

## 交通事故防止対策

- ・四季の交通安全運動に積極的に参加
- ・アルコール検知器の導入
- ・乗務員を対象とした安全運転講習会の開催

## 環境問題への貢献

- ・ハイブリッドタクシーの導入
- ・低燃費LPG車の導入
- ・アイドリングストップ

## タクシーを囲む現状

- ・公共交通機関としてのタクシー事業は、輸送の安全確保、利用者利益の保護及びその利便の増進を図るため、数多くの厳しい規制がある。一方では、タクシー事業に比べ、法的規制が緩やかな運転代行業や有償運送によるタクシー類似行為が、地方部のみならず都市部においても散見されている。

## まとめ

- ・ 以上のように、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様々な問題がある中で、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るが、現状の供給過剰な状態では抜本的な改善を行うことは難しい状況にあるため、供給過剰状態の早急な解消が求められる。

## 取組みの方向性

### 安全・安心で良質なサービスの提供

- ・ 熊本交通圏の公共交通機関として、また観光等に関しても大きな機能を持つタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供」が強く求められる。
- ・ 公共交通機関として、「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくために、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けた更なる取り組みが求められる一方で、人材の確保・育成を可能とし、より良いサービスを提供できる環境を整備することがさらに必要である。

### 社会貢献への積極的な取り組み

- ・ 地域に密着したタクシーとして、地域の防犯・防災や安全問題にも積極的に寄与することが求められる。

### 総合ネットワークの一員としての機能の向上

- ・ JR・市電やバスなどの公共交通機関と連携した総合交通ネットワークの一員としての機能向上を果たすため、熊本市が推進する「新幹線くまもと創りプロジェクト事業」等に積極的に参画し、都市政策、交通政策と一体となった取り組みを行うことが必要である。

### 観光への取り組み

- ・ 我が県は、阿蘇・天草をはじめとして豊かな観光資源を有している。日韓の交流の窓口として、また、九州の中央玄関口としての阿蘇くまもと空港があり、今後益々の観光需要も期待できることから、魅力ある観光施設のPRのための観光乗務員研修を充実させることにより、乗務員のホスピタリティ精神を醸成する必要がある。

### 魅力ある労働環境の整備

- ・ 労働者に対する法定労働条件の遵守は当然のことであるが、福利厚生面での充実により、若年運転者にも魅力ある職場環境づくりが不可欠である。

### 健全な事業環境の推進

- ・ 健全な事業環境の推進には、バスレーンへの実車乗入れの検討、運転代行業や有償運送によるタクシー類似行為に対し、関係行政機関への情報提供と併せ、タクシー業界においても供給過剰状態の解消に向けた取り組みが求められる。

## 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

- ・ 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、タクシー事業者間の適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー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。
- ・ タクシー事業者は、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、勤務体制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するために、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、熊本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、賃金面においては、平成20年現在、熊本県のタクシー運転者の年収は、228万円である。また、熊本県のタクシー運転者で1時間当たりの単価は958円であり、全産業平均単価の1,602円（従業員30名以上の事業所）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、タクシー運転者の月間の拘束時間の限度は322時間（車庫待ち等の運転者に係る特例）となっているが、運輸局や労働基準監督署の監査等により、改善基準に抵触する事例があることから、勤務体系の見直しなどによって、長時間労働の短縮に努める。

- ・ これらの目標に向けて努力していくことで、有能な人材の確保が可能となり、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。

### **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対策に着実に取り組みつつ、同プランの「今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標」を上回ることを目標とする。

### **交通問題、都市問題の改善**

- ・ 熊本交通圏では、都市基盤構造が変化し、タクシー需要が減少したことから、昼夜にかかわらず熊本市街地への一極集中状態となり、違法な客待ち駐停車による交通渋滞を引き起こすこととなった。
- ・ これらの改善には、市内全域における活性化によるタクシーの分散が望ましいものの、供給過剰の対策としての事業再構築を実施し、さらには日付と対応させた車両番号の市街地での客待制限の方法等を含めた諸対策を検討する。

### **観光への取組み**

- ・ 「観光立国」を目指し、訪日外国人旅行者数の増加等の施策が展開される中、「アジアの玄関口」としての熊本県の観光政策を支えるタクシーサービスの高度化に向け、タクシー運転者の育成として、「韓国語」「中国語」「英語」力を身につけさせることにより、サービスレベルの向上を図る。

### **環境問題への貢献**

- ・ 熊本県は、地球温暖化対策をはじめ、環境問題に積極的に取り組んでいる。
- ・ 具体的取組みとして、公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進に向けた市民意識啓発、自動車交通の円滑化の推進や低公害車の導入促進等が進められていることから、熊本県とタイアップした低公害車導入等に積極的に取り組むこととする。

### **過度な運賃競争への対策**

- ・ 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。
- ・ 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とする。

## 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。

熊本交通圏では、11月26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、実働率90%時1,730両、実働率85%時1,830両であり、これに基づく、平成20年の7.11通達における基準車両数や、平成21年9月末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。

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、過剰な車両によって発生している市街地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CO<sup>2</sup>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<sup>5</sup>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。さらに、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。

但し、その際には、タクシー運転者が不当に職を失うことにならないように留意する一方で、タクシー車両の減少に伴い、実車のみバスレーンへの通行の検討や数多くの規制があるタクシー事業に比べ、法的規制の緩やかな運転代行業や有償運送によるタクシー類似行為等の防止について、関係行政機関への情報提供も不可欠な要因となる。

<sup>5</sup>日車営収：実働1日1車あたりの営業収入

### 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

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、具体的な方向性を次のとおり記載する。

「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。

また、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。



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、「実施主体等」とは、実施主体並びに事業の実施を多面的に支援する者を指す。これらの具体的役割・分担に関しては、個別の事案ごとに協議、検討するものとする。

## (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の提供」を遂行すべく、接客マナー向上研修会を実施

[実施主体等] : 法人協会等・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

サービス向上のための教育・研修の充実

[実施主体等] : タクシー事業者・個人協会

[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

[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カード決済機等について、すでに導入しているところであるが、さらに導入の促進

[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

保護者の負担を軽減し、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、子供の緊急時や夜間の対応等のサービスの実施

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

観光・ビジネス等に対応したハイグレード車の導入

[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、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

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会等・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一つの対策として、現在、熊本交通圏においては乗務員登録制度を導入しているが、更なる優良運転者によるサービス水準をアップすると共に不良乗務員を排除し、良質なタクシーが選択されるような環境創り

[実施主体等] : 法人協会等・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、他県で実施されているプレミアム制度等の導入。また、個人タクシー協会においては、マスターズ制度のより一層の充実

[実施主体等] : 法人協会等・タクシー事業者・個人協会

[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

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

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を促進

[実施主体等] : 法人協会等・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期・中期

## 【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] : 法人協会等

[実施時期] : 短期・中期

乗り場（上屋付き・バリアフリー）の整備

[実施主体等] : 法人協会等・タクシー事業者・個人協会・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] : 法人協会等・タクシー事業者・個人協会・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 中期・長期

## (2) 事業経営の活性化、効率化

### 【特定事業】

勤務体系の見直しなどによる効率性の向上と車当りの生産性の向上

[実施主体] : 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] : 法人協会等、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

勤務体系の見直しなど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

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

健康診断内容の充実

[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・防犯仕切板の導入等の防犯対策を推進

[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に、食事・休憩のできる場所・施設の確保

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・自治体・警察

[実施時期] : 短期・中期

## (4) 安全性の維持・向上

### 【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

[実施主体等] : 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導入

[実施主体等] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

[実施主体等] : 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

[実施主体等] : 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

[実施主体等] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

安全運転講習会の受講

[実施主体等] : 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

[実施主体等] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

## (5) 交通問題・都市問題の改善

### 【特定事業】

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・法人協会等・個人協会

[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] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・警察

[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を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・法人協会等・個人協会・運輸局・関係自治体

[実施時期] : 短期・中期

### 【その他の事業】

タクシー乗り場の整備

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・自治体・運輸局・鉄道事業者・警察機関

[実施時期] : 短期・中期

タクシー実車のみバスレーンへの乗り入れの検討

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・運輸局・関係自治体・警察機関

[実施時期] : 短期・中期

特に熊本市街地において、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の検討

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] : 法人協会等・個人協会・運輸局・警察機関・自治体・鉄道事業者・  
タクシー事業者

[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

[実施主体等] : タクシー事業者・関係行政機関・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・観光施策に対して、公共交通機関としてのタクシー事業の役割を果たすため、積極的な協力体制の構築

[実施主体等] : 法人協会等・タクシー事業者・関係自治体等

[実施時期] : 短期・中期・長期

## (6) 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を促進

[実施主体等] : タクシー事業者・個人協会・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

[実施主体等] : タクシー事業者・個人協会

[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

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期・長期

## (7) 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に協力

その一つに、現在取り組んでいる「子供・老人110番」、「子育て支援タクシー」

等々の促進

[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

[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

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について定めることができることが規定されている。

\* 事業の再構築・・・事業の譲渡・譲受、法人の合併または分割  
供給輸送力の減少、事業用自動車の使用停止

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を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、単独また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、タクシー事業者は特定事業と相まった減車等の事業再構築についても積極的に検討し、特定事業計画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ることが最優先であるが、熊本交通圏のタクシー市場が更に適正化・活性化されるためには、行政・自治体そしてタクシー事業に係る関係機関・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理解して頂くとともに、その実現に向けて必要な行動を実施することについて、協力を要請するものである。