

熊本交通圏タクシー協議会設置要綱（案）

制定平成 年 月 日

（目的）

第1条 熊本交通圏タクシー協議会（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、熊本交通圏の関係者の自主的な取組を中心として、当該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ものとする。

（定義）

第2条 この要綱において「熊本交通圏」とは熊本市及び熊本市に隣接する市町（合志市、菊陽町、嘉島町、益城町）の区域をいう。

2 「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。

3 「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。

4 「タクシー協会等」とは、タクシー事業者の組織する団体をいう。

5 「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。

6 「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民又は地域住民に身近な団体・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) 特定地域の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られる事項

（協議会の構成員）

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) 熊本運輸支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
熊本県知事又はその指名する者
熊本市長又はその指名する者
合志市長又はその指名する者
菊陽町長又はその指名する者
嘉島町長又はその指名する者
益城町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
社団法人熊本県タクシー協会長及びその指名する者
熊本市タクシー協会長又はその指名する者
熊本県個人タクシー協会長
- (4) 労働組合等
全自交労連熊本県自動車交通労働組合を代表する者
- (5) 地域住民の代表
熊本市消費者団体連絡会を代表する者
- (6) その他協議会が必要と認める者
熊本労働局長又はその指名する者
熊本県警察本部長又はその指名する者
- (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 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) 会長の選出を議決する場合
法第8条第1項及び第2項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についてはそれぞれ種別ごとに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。
熊本運輸支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れら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合意していること。

法第8条第2項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。

地域計画の作成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)の議決方法をもって決することとする。

6 協議会は、地域計画策定後も定期的を開催することとする。

7 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。

8 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。

9 協議会は、協議会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。

(事務局)

第6条 協議会の運営に関する事務を処理するために、協議会に事務局を置くものとする。

2 事務局は熊本運輸支局輸送部門及び(社)熊本県タクシー協会の共同で行うものとする。

(その他)

第7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1回熊本交通圏タクシー協議会

平成21年11月26日

14:00～

熊本県タクシー会館 3F

「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

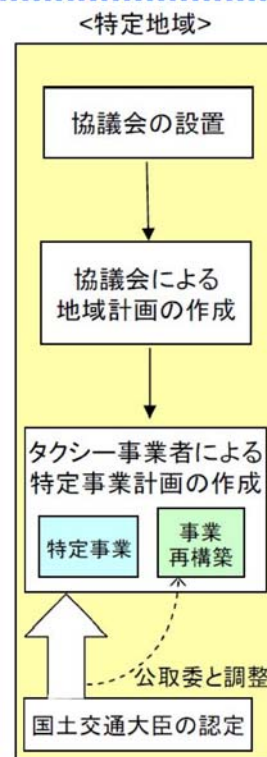
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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。

熊本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

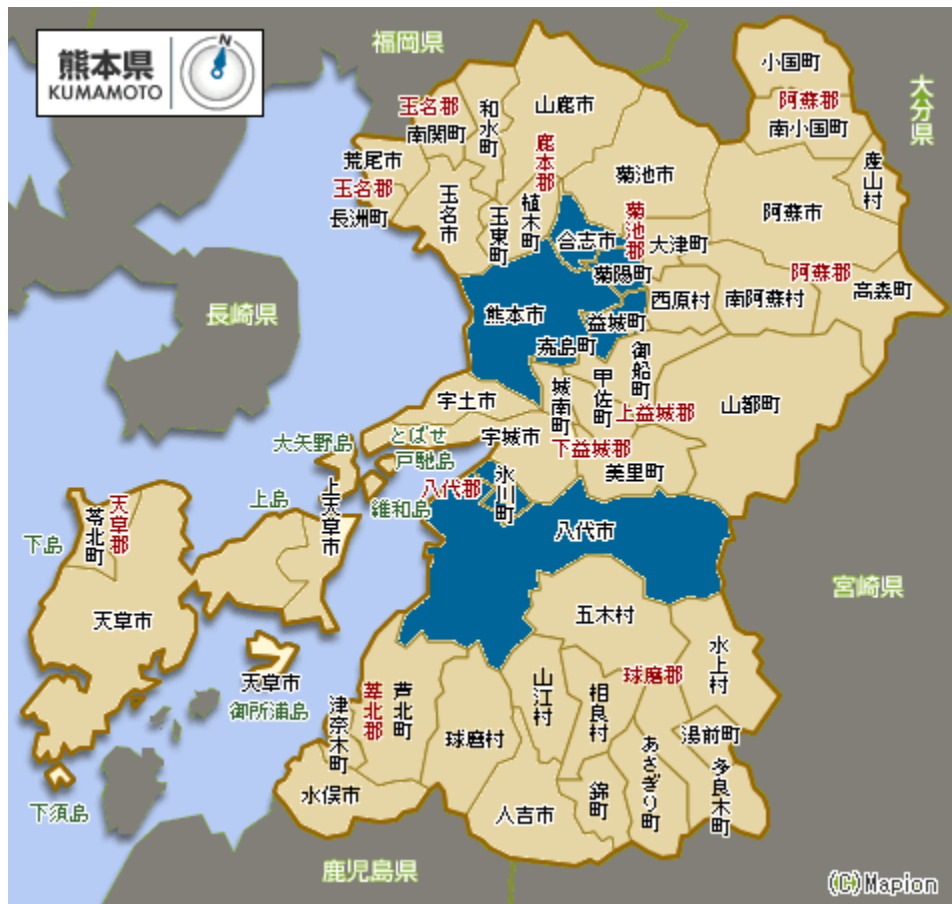


タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、
地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために
必要となる地域計画の作成等を行うために

特定地域協議会を設置

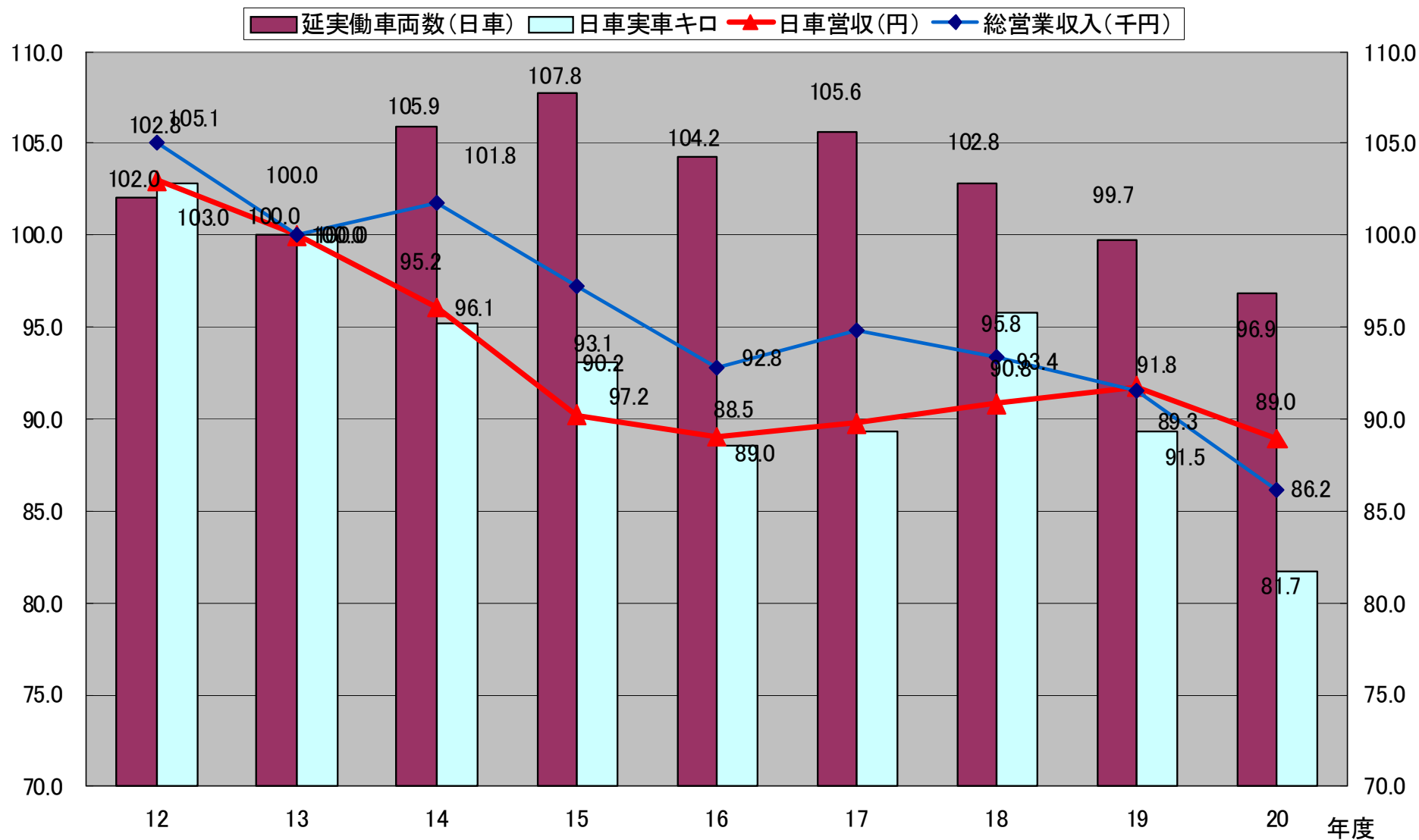
Ⅱ．タクシー事業の輸送の現況

1. 熊本交通圏のタクシー事業者数・タクシー台数

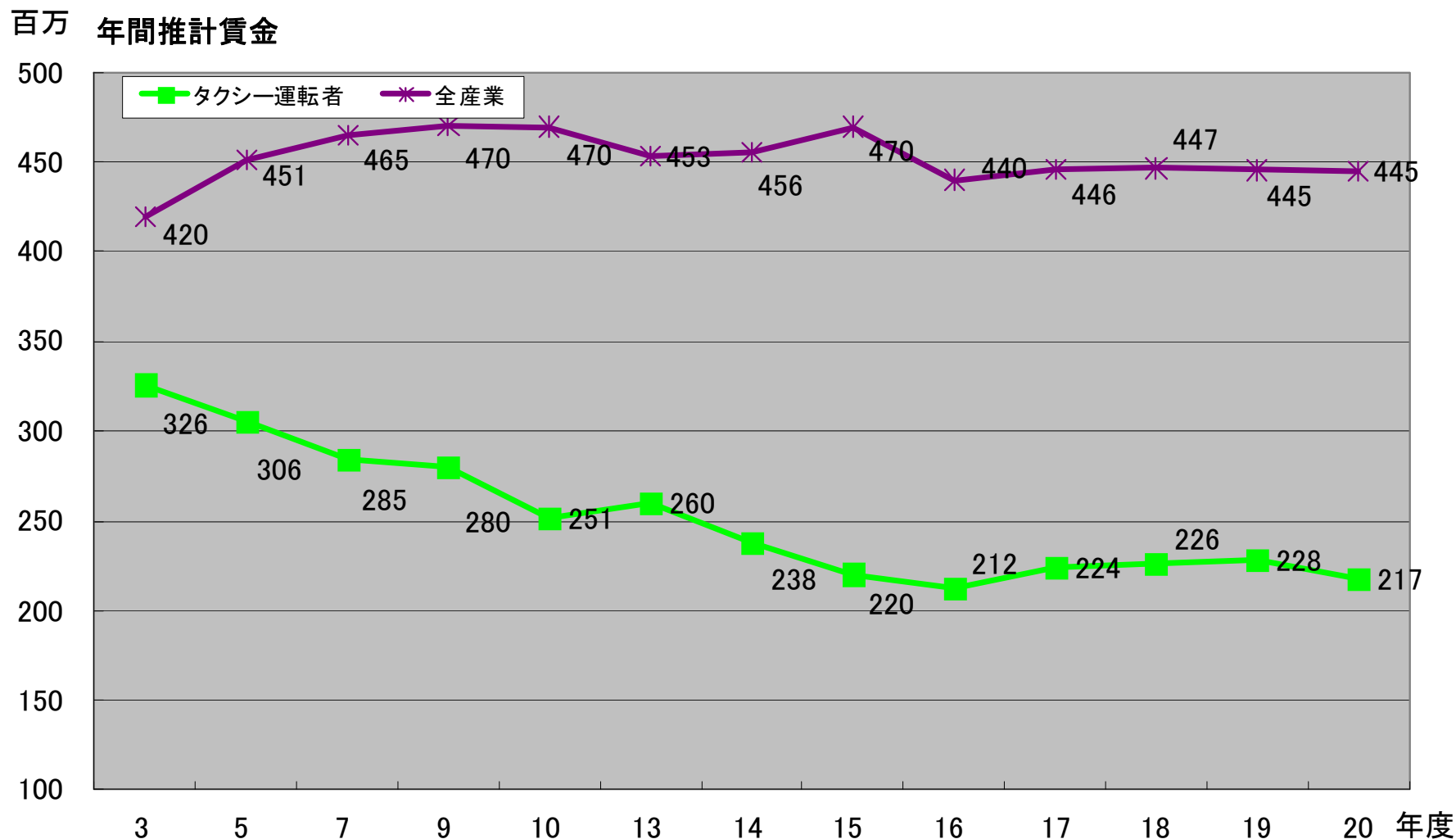


	熊本交通圏			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年 9月末	75	2, 239	478	2, 717
平成14年 3月末	69	2, 289	514	2, 803

2. 熊本交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ H13=100)



3. 熊本県におけるタクシー運転者の労働環境(1)

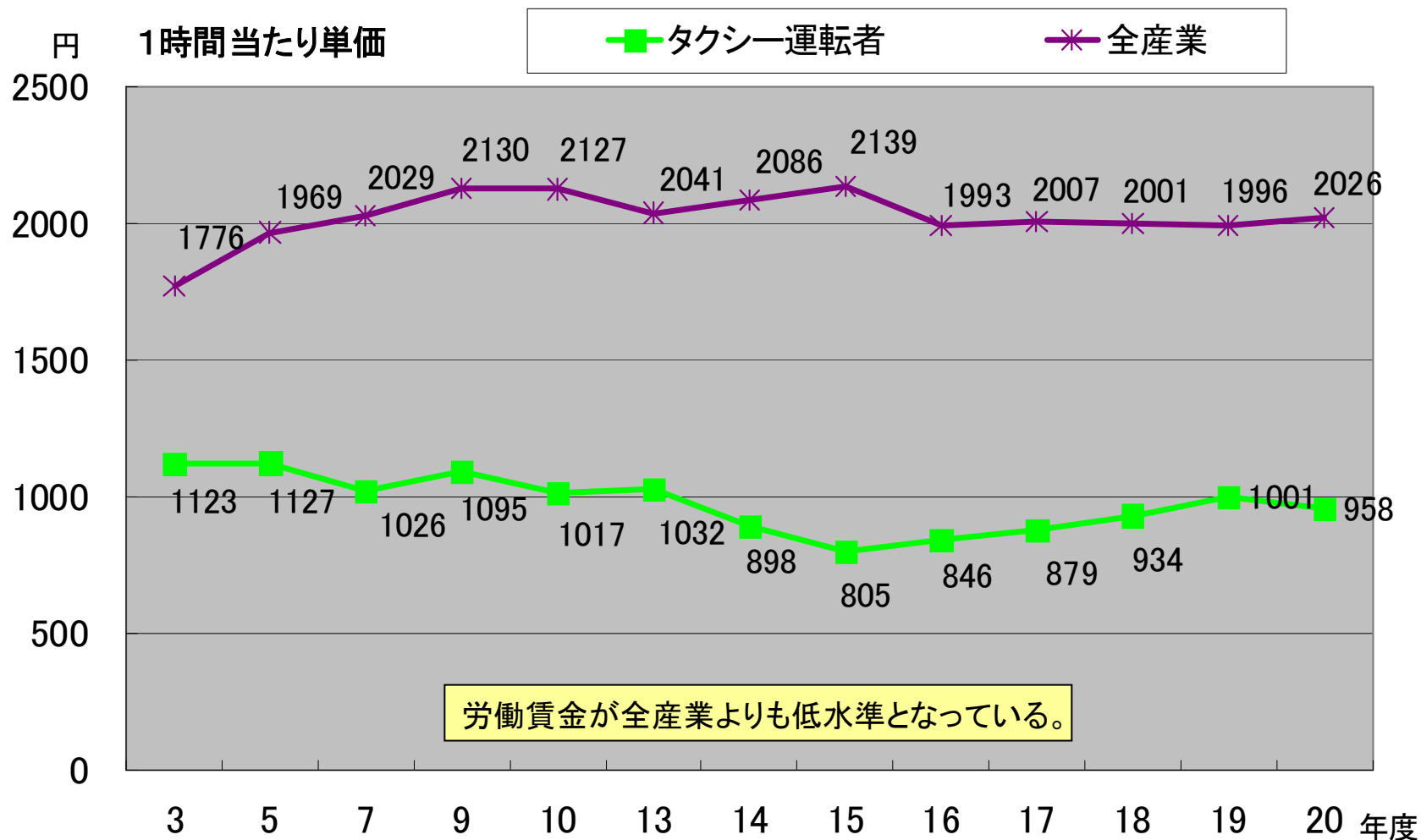


* 1. 注 20年の数値については、以下の点に留意が必要。

厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

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。

熊本県におけるタクシー運転者の労働環境(2)

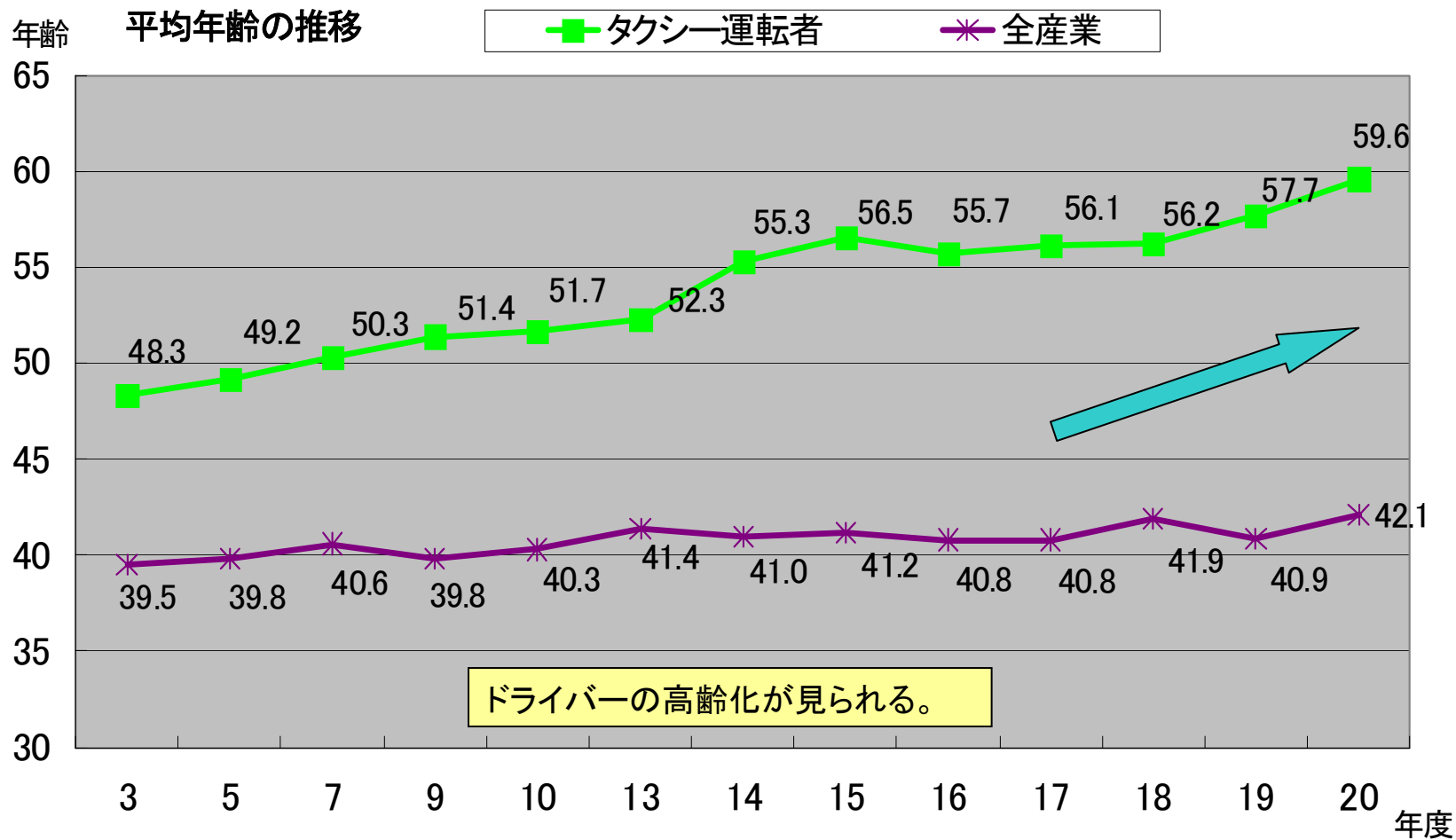


*1. 注 20年の数値については、以下の点に留意が必要。

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。

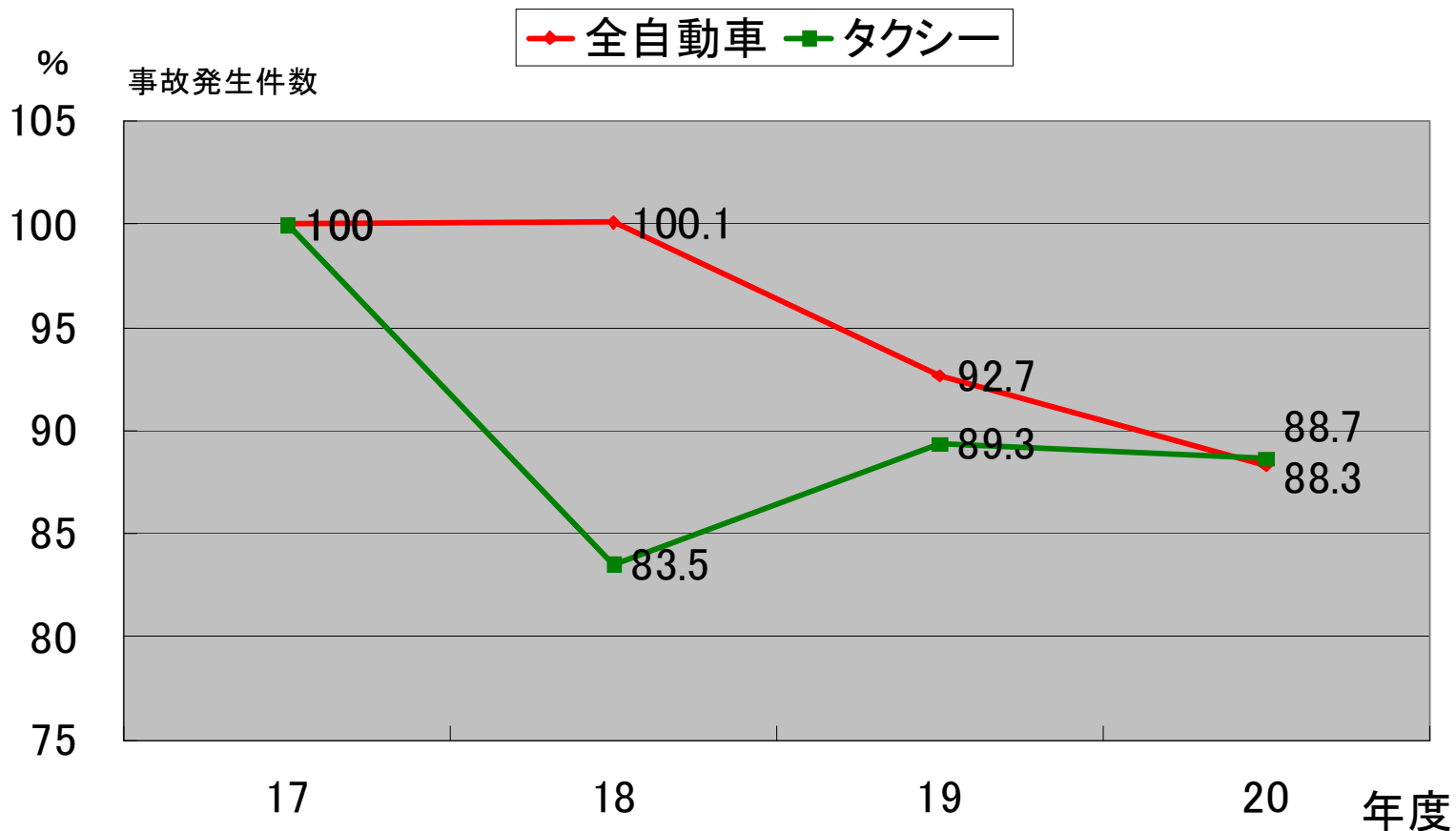
厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

熊本県におけるタクシー運転者の労働環境(3)



厚生労働省 賃金構造基本統計調査より

4. 熊本県における人身事故発生件数の推移(H17=100)



	17年度 件数	18年度 件数	19年度 件数	20年度 件数
全自動車	13,049	13,060	12,091	11,522
タクシー	291	243	260	268

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%」
・熊本交通圏	約 1,730両	約 1,830両

〈参 考〉 平成21年9月30日現在の車両数

・熊本交通圏	2,239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



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

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

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

$$= \text{適正車両数}$$

「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。

地域計画で定めるべき事項

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

熊本交通圏における特定特別監視地域に おけるタクシー事業構造改善計画

特定特別監視地域におけるタクシー事業の構造改善計画書

7月11日付け「特定特別監視地域」の公示において、熊本交通圏、八代交通圏が指定を受けたことにより、(社)熊本県タクシー協会は、8月22日に構造改善推進特別委員会を設置し、29日に第1回の同委員会を開催した。また、熊本交通圏及び八代交通圏にそれぞれ交通圏の構造改善推進特別委員会を設置し、熊本交通圏同委員会は、5回に亘り協議し、理事会、全員協議会を経て、以下のような構造改善計画書を作成いたしました。

I. 利用者サービスの改善などによるタクシーによる需要喚起に関する事項

改善事項	内 容	
	実施済	今後の実施計画
1. タクシーサービスの充実・向上		
①サービスの提供・充実等		
・禁煙車の導入	H15年度より禁煙協万車や各社対応として取り組み、約30%の禁煙車(禁煙協力車を含む)を実施しております。	受動喫煙等の問題を考慮し、H21年4月より熊本交通圏での全面禁煙車の導入制度を実施いたします。
・需要の喚起策、社会的弱者に対する割引制度	H2年の運賃改定時より身体障害者・知的障害者の1割引を実施しております。	高齢者(65歳以上)割引や高齢者による運転免許返納者による、割引制度を検討し推進いたします。 Jリーグのロアッソ熊本の応援イベント割引として、KKウイングで開催される試合の定額運賃をH21.4より実施するために、経営委員会で検討いたします。
・地域密着型生活支援サービスとして、乗合タクシー、ケア輸送を推進する。 ・移動制約者等の確保として、ケア輸送(福祉タクシー、介護タクシーを含む)を推進する。	ケア輸送サービスについては、患者等輸送限定車として昭和62年12社13台からスタートしたものが19社34台と増加し、社会的使命をになっています。また、ケア輸送特別委員会を発足し調査研究に努めて、ニーズ適した輸送サービスを追及しております。	(社)熊本県タクシー協会のケア輸送輸送特別委員会で、ホームヘルパー2級取得講座を開催している事業者以案内や講習会を要請し、福祉等輸送車の増加充実とサービスの提供を実施いたします。
・地方公共団体、法定協議会、観光協会、旅行会社とタイアップによる観光タクシーの実施、通訳サービスタクシーの提供等を推進する。		全乗連が推進する通訳サービスを紹介し、熊本県内でもできるように推進いたします。
・救援・救急タクシーを推進する ・便利タクシーを推進する。	H元年6月29日付け地自第240号地域交通局自動車業務課長の通達「タクシー事業者が行う救援事業等について」に基づき、各事業者において、救援届を提出し実施しております。	熊本県タクシー協会が作成しているHP等で、タクシーが行っている色々なサービス事業を積極的に広報いたします。
・チャーター契約の拡大として、一般企業やホテルとのチャーター契約の拡大を図る。	チャーター契約は、各社対応しております。	
・飲酒運転防止の観点からタクシー代行の推進・拡大を図る。	「タクシー代行」は、各社サービスの一環として「タクシー運賃」+1,000円程度で実施しています。	
・地域社会の安全・安心への貢献として、子供110番、SOS防犯タクシー、子育て支援タクシー、登校・下校の通学タクシー等を推進する。 ・地域社会と連携し、タクシーパトロール、防犯レポートタクシー、火災予防(通報)タクシー等を推進する。	熊本県タクシー協会は、H10年8月より「こども・老人110番」制度、また、タクシー協会青年部は、平成18年9月より「こども安全パトロール」を実施して、実施要領DVDを県下の小学校へ無料配布いたしました。	今後は、SOS防犯・防犯レポートタクシーや子育て支援タクシー制度研究し、推進いたします。

②タクシー利用の利便性向上のために		
・鉄道、バス等の乗り継ぎの円滑化、タクシー優先レーンの設置を要望する。	平成23年度九州新幹線全線開業に向け、熊本県が開催する「新幹線くまもと創りプロジェクト」推進本部及び幹事会、交通部会に参加し、実施に向けた熊本駅を中心とした「横軸、縦軸交通アクセス」を検討しております。	新幹線からの、2次3次アクセスより「タクシー」が出来る「乗継」の問題、割引制度、観光タクシーを含め23年度の新幹線開通までに計画し、実施いたします。
・運転者登録制度の拡充・強化(ランク制度の充実等)	運転者登録制度は、昭和57年度より乗務員登録制度を実施し、「乗務員証の発行」等を行っております。	バス専用レーンのタクシー実車乗り入れの要望等熊本県警察に要望しておりますが、引き続き要望いたします。
・デジタル GPS-AVM機器の導入による配車時間・空車走行距離の縮減を図る。		デジタル化に向けた研修会や講習会を実施いたします。
・電子マネー、クレジットカード決済器の導入を図る。	熊本市タクシー商事(熊本交通圏のチケット取扱い会社)にて、熊本交通圏での加盟会社での使用をH20.4より準加盟として全県に拡大し、利用者の利便に努めております。 熊本市タクシー商事(熊本)にて、共通チケットの福岡市(一部提携会社)の相互乗り入れを実施しております。	熊本市タクシー商事(熊本)にて、タクシー専用クレジット決済システム(モバイル型)をH20.10を目指し、検討しております。 共通チケットの相互乗り入れを他県にも打診し、利便性を目指します。
・福祉輸送普及のため、共同配車センターを整備する。		ケア輸送特別委員会にて検討いたします。
・点字シールの表示等障害のある利用者の利便向上を図る。	点字用テンプレートを購入し、協会にて作成、各社の要望で貼付しております。	全事業者において、貼付場所を明確にし、広報していきます。
・繁華街等のタクシー道路混雑防止のための対策(ナンバープレート末尾の奇数・偶数による立ち入り制限等、また違法駐車対策を含む・・・違反者に対するペナルティーも検討)を実施する。 ・タクシー乗場を整備する。	繁華街にて、H7年より各事業者5班編成による夜間の乗入れ規制を実施しております。	ステッカーの不正貼付、不正駐車等が発生いたしますので、経営委員会で問題点を協議し、定期的な街頭指導を実施いたします。
2.サービス向上のための研修等		
①運転者のマナー向上、道路運送法等の知識習得のため研修会を開催する。	乗務員教育、研修については、各会社対応で実施してまいりました。	目的を持った講習会、熊本の歴史や観光、接待接客等を定期的に計画し、総務委員会で実施いたします。
②観光タクシーとして、地域の案内役としての知識習得(地域社会の歴史等)のため講習会を開催する。		
③高齢化社会に欠くことのできないケア輸送に必要な知識・技術習得のため「ケア輸送サービス従事者研修」等を開催する。		ケア輸送特別委員会にて検討いたします。
3.利用者への情報の充実について		
利用者等にタクシー事業の実態の理解を得るため事業の概要、安全・安心・快適なサービス、運賃等の情報について、ホームページ等で公開し広報に努める。		
①協会・事業者による広報の充実・ホームページを開設する。	熊本県タクシー協会のHPを開設しています。	現在のホームページは、協会の紹介程度ですから、利用者参加型のホームページをより充実いたします。
②利用者・報道機関と定期的にコミュニケーションを図る。		機会毎、報道機関に活動内容を公表いたします。
③タクシーの日の社会貢献の活動状況を中心に、報道機関等へ広報を行う。	「タクシーの日」の行事には、交通遺児育英基金の街頭募金を6年間実施し、寄付を行っております。	
④乗合タクシー、観光タクシー等についてパンフレットの作成、広報を行う。	観光ルート別のパンフレットを作成いたしております。	観光案内所等、積極的におけるよう働きかけます。
⑤タクシー営業類似行為の撲滅のため関係機関に取り締まりの要望を行うとともに違法行為であることの広報等に努める。		タクシー営業類似行為の撲滅のため関係機関に取り締まりの要望を行うとともに違法行為であることの広報等に努めます。

4.乗り場の整備について		
①タクシー事業は、公道を事業活動の場としており、路面、路外にタクシー乗場を整備することは交通事故の防止、環境、都市交通上からも有効であり、協会・事業者が率先して整備することが望ましい。	繁華街にて、平成7年より各事業者5班編成で夜間の乗入れ規制を実施しております。	ステッカーの不正貼付、不正駐車等が発生いたしますので、経営委員会で問題点を協議し、定期的な街頭指導を実施いたします。
②しかし、協会や事業者は中小零細事業者であるため経営基盤が脆弱であり、自ら整備することは困難であり、道路の付帯設備として公的に整備されることが重要である。		また、法定協議会が交通圏には設置されていないので、熊本市に「地域公共交通会議」の設置を要望し、乗合タクシーやタクシー乗り場の整備を要望いたします。
③このためには、法定協議会の場等を活用して、地方公共団体等により乗り場やタクシープールを活用したショットガン方式の乗り場整備を関係機関に要望する等地域社会のとの対話を通じて整備を進めることとする。		
④乗り場管理については、協会・事業者が積極的に行うことが望ましい。		
5.苦情処理体制の充実・整備について		
①一部の地域を除いて、協会等において苦情処理体制を整備・維持することは、財源的に困難である。従って、多くの地域においては、基本的には、事業者体制を整備するが、協会(支部等)もサポートする体制を構築する必要がある。	熊本県タクシー協会のHPにて、苦情や忘れ物等利用者の声とし意見をメールで出せるようにしております。また、そのメールについては、お答えしております。	利用者に積極的に参加出来るようなホームページを充実いたします。
②協会において、ホームページを通じて、苦情・忘れ物等の受付を行う。		
6.地域交通の確保の為の公的支援の要望について		
少子・高齢化の到来に伴う地域公共交通の確保のためにタクシーは不可欠な公共交通機関である。地方公共団体、法定協議会等との連携をとり、その事業の継続のために公的支援を要望する。		
7.運行の効率化・環境対策等について		
経営の安定化、地球温暖化の防止対策からタクシーの運行の効率化・環境対策を図ることは、最重要な課題であり、この観点から引き続き次の対策を進める。		
①デジタル GPS-AVM機器の導入による配車時間・空車走行距離の短縮を図る。	熊本県が開催する「地球温暖化防止のための推進会議」に参加し、温暖化キャンペーンを展開いたしております。	グリーン経営認証取得やエコドライブ等の研修会が講習会を開催いたします。また、低公害車等地球温暖化について推進いたします。
②グリーン経営認証取得の促進を図る。		
③トップランナー車、ガソリンハイブリッド車等の低公害車の導入を図る。		
④エコドライブを実行する。また、コンテストを実施す	アイドリングストップ等、乗務員教育で推進しています。	
⑤アイドリングストップ車の導入を図る。		
8.安全対策について		
安心・安全は、タクシーサービスの根幹である。これを担うのが運転者であるので、運転者のレベルアップとともに協会・会社を掲げて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備する。		
①運輸安全マネジメントの徹底を図るため講習会を開催する。		運輸安全マネジメントの徹底を図るため計画的に講習会を実施致します。
②安全運転講習会を開催する。	事故対策機構の適正診断、警察が実施する安全運転講習会、JRが主催する踏み切り運転講習会等に積極的に参加いたしました。	
③運転者適正診断を受診する。		
④運行管理者制度の講習会を開催する。	年2回実施される運行管理者国家試験に合わせ、予備講習会を実施しております。 また、事故対策機構が実施する運行管理者一般講習会、基礎講習会等の参加促進を実施しております。	
⑤整備管理者制度の講習会を開催する。	毎年、九州運輸局熊本運輸支局の指導のもと、熊本県事業用整備管理者連絡協議会(トラック、バス、レンタカー、タクシー各協会が発足)、整備管理者講習会を実施しております。	
⑥疲労蓄積度自己診断チェックリスト等の活用を推進する。		各社の乗務員教育等で活用できるように協会が増刷いたします。
⑦春・秋・年末年始の交通安全を実施する。	熊本運輸支局が主催する自動車事故防止推進協議会にて決定された事項を各事業者に周知徹底を図り、事故防止の啓発活動を実施しております	
⑧交通事故件数、死傷者の減少を図る。		

⑨交通事故をゼロにする日、月間を開催する。	また、熊本県や熊本県警察が開催する「交通安全県民大会」「暴走族追放会議」「交通事故死ゼロを目指す日」のキャンペーン等を通じ、各事業者に啓発活動を実施しております。	
⑩シートベルト着用を推進する。		
⑪セーフティドライバーコンテストを実施する。	社全国自動車連合会や社熊本	優良乗務員の表彰やコンテスト等交通圏
⑫優良運転者の表彰制度を行う。	県観光連盟の「優良乗務員表彰」に推薦しております。	内で出来ることを総務委員会で検討いたします。
⑬ドライブレコーダーの導入による安全運転の徹底を図る。	熊本県タクシー交通共済事業協同組合にて、ドライブレコーダー、車内防犯カメラの導入促進(導入台数による助成措置)を実施しております。	
⑭車内防犯カメラ等を導入する。		
⑮飲酒運転防止の観点からアルコール検知器の導入、タクシー代行を実施する。	また、アルコール検知器も各社にH17年に配布し、各社運行前の点呼時にチェックしております。今後も引き続き実施していきます。	

II. 運転者の労働条件の改善に関する事項

改善事項	内 容	
	実 施 済	今後の実施計画
<p>タクシー乗務員の労働実態は長時間労働にあり、多くの事業場において法違反が指摘されていること。また、年間賃金は全産業男性労働者のそれと比較して約6割という低い実態にあり、改善が必要であること。さらには、高齢化が進行し、事故防止の観点からも乗務員の健康確保が重要であること等を踏まえ、次の対策を講ずる。</p> <p>なお、これらの対策の推進に当たっては、乗務員の協力を得るとともにその円滑な推進を図るため、各事業者において乗務員等が参加する労使委員会を設置して推進するものとする。</p>		
<p>1. 労働時間の短縮について 各事業者において、タコグラフの活用等により運行管理の徹底を図る。</p>	<p>労務問題は、基本的に各事業者において、労使合意の上で、成り立つものですが、労使の基本的なものを労務委員会で検討して参りました。しかしながら、長時間労働や最低賃金など法違反が指摘されており、ぎりぎりの経営状態の中、改善していくのかを検討して参ります。</p> <p>また、熊本県の労務問題は、熊本県自動車交通労働組合との春闘や協議を重ねながら、労務委員会に図り、全県的に公表することで改善を図っております。</p> <p>H13から開催している、九州運輸局熊本陸運支局長が座長となる「熊本県タクシー事業適正化推進協議会」は、「全自交労連 熊本県自動車労働組合」「全国交通運輸労働組合総連合 九州地方総支部 熊本県ハイタク部会」「私鉄総連 熊本電鉄労働組合」「熊本県個人タクシー協会」「熊本県タクシー協会」「熊本市タクシー協会」で構成し、タクシー業務の適正化の推進に関する方策等について議論・検討を行うことにより、タクシー事業の発展及び活性化を図ることを目的として議論して参りました。</p> <p>今後の課題として、労働条件の改善は基本的なものとして、無線のデジタル化や設備導入、ハード面等、労働者負担の軽減についても、労務委員会で検討して参ります。</p>	
<p>2. 賃金制度の改善について 各事業者において、退職金制度の導入等、賃金制度の改善を図る。</p>		
<p>3. 乗務員負担制度の見直し 各事業者において、無線使用料、AVM使用料、チケット・クレジット手数料、AT車使用料等の乗務員負担制度を見直し、乗務員負担の軽減を図る。</p>		
<p>4. 定年制の延長について 高齢化社会の到来を踏まえ、各事業者において定年の延長若しくは雇用延長制度の導入を図るとともに、その円滑な定着を図るため協会において講習会を開催する。</p>		
<p>5. 乗務員の安全及び健康の確保等について ①各事業者において、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入を図り、乗務員の安全を確保する。 ②乗務員の高齢化を踏まえ、各事業者において診断項目の充実を図り、乗務員の健康を確保する。 ③乗務員の安全及び健康を確保するとともに快適な職場を形成するため、各事業者において仮眠室、休養室、食堂等の福利厚生施設を充実する。</p>		
<p>6. その他 各事業者において洗車機の導入、マニュアル車からAT車への変更、領収書自動発行機の導入等を図り、労働者の負担の軽減を図る。</p>		

III. 違法・不適切な経営の排除に関する事項

改善事項	内 容	
	実 施 済	今後の実施計画
<p>1. タクシー事業の経営上、各種法令の違反が生じやすい事例(過度の長時間労働、最低賃金違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理、名義貸しによる経営、車両の整備不良、悪質な客引き交渉に基づく運賃等の違反撲滅等)について、法令順守のために講習会の開催・キャンペーンを行う。</p>	<p>経営委員会にて検討し、タクシー事業の経営上、各種法令の違反が生じやすい事例(過度の長時間労働、最低賃金違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理、名義貸しによる経営、車両の整備不良、悪質な客引き交渉に基づく運賃等の違反撲滅等)について、法令順守のために講習会の開催・キャンペーンを実施いたします。また、非会員については、関係機関に行政指導をして頂く様に要望いたします。</p> <p>経営委員会の年間事業計画(1.タクシー乗場増設及び整備 2.交通秩序の維持 3.道路利用効率化の促進 4.白タク行為の撲滅推進 5.新規参入社の対応 6.タクシー運賃の適正化)に基づき、検討を続けて参ります。</p>	
<p>2. 繁華街等のタクシーによる道路混雑防止のための対策(ナンバープレート末尾の奇数・偶数による立ち入り制限等、また違法駐車対策を含む・・・違反者に対するペナルティーも検討する)を実施する。</p>		
<p>3. 繁華街、駅前において街頭指導を行う。</p>		
<p>4. タクシー事業の健全経営を脅かす、タクシー営業類似行為撲滅のため関係機関に取り締まりの要望を行うとともに、関係機関に告発する。</p>		

IV. その他必要と認められる事項

改善事項	内 容	
	実 施 済	今後の実施計画
1. 適正台数の積算及び減車の必要性について説明会を開く。	適正台数の積算や減車の必要性についての説明会等を積極的に開催し、九州運輸局の九運公第35号「運転者確保状況又は実働率と一定規模の減車に対する監査特例について」で公示された、1車当り運転者数「1.5人」、実働率「81%」、監査免除減車率「5%」を平成21年3月末日までに目指し、独禁法上例外措置が認められた場合には、減車率、適正台数を定めて、自主減車を事業者に指示いたします。	
2. 独禁法上例外措置が認められた場合、適正台数とするため、事業規模、実働率等を勘案して減車台数を定め事業者に指示する。		
3. 公共交通機関としての責務である計画配車を実施する。	公共交通機関としての使命を果たすことに全力に取り組み、計画配車、車両のグレードアップなどを推進いたします。	
4. 率先して減車を行う事業者に対して会費の減額、優良乗り場への乗り入れや行政処分の軽減措置を設ける。		
5. 車令の古いタクシードライバー車両のトップランナー車、ガソリンハイブリッドへの代替を促進する。		
6. 燃費の悪い事業者を公表する。		
7. タクシーの利用促進等のため関係機関、関係団体の会議を開催する。	タクシーの利用促進、類似行為など関係機関に今後も指導を仰ぎながら、事業計画に基づき推進して参ります。	
8. タクシー類似行為の防止のため、関係機関、関係団体の会議を開催する。		
9. 空港等特定の場所への入構について、悪質事業者を排除するシステムを構築するとともに会社名を公表する。	熊本空港タクシー運営協議会を昭和58年10月に発足させ、乗務員登録制、乗り入れ規制や接遇研修会等、年間を通じて開催しております。	

○まとめ

今後、「特定特別監視地域」の指定を受けた3年間に対しまして、熊本交通圏構造改革特別委員会において、計画を推進し、実行し、検証していくこととし、問題点等を調査・研究していきます。