

## 熊本交通圏タクシー協議会 地域計画（骨子案）

### 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

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

（「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」平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋）

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み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み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。

#### 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。
- ・ 又、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年度の全交通機関の9.3%にあたる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24時間、熊本市域の機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の足や政令指定都市を迎える中で高齢化率が最も高い本市にとって、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年度と比べ、平成20年度では年間1,600万人（1日当り4.6千人）から年間1,400万人（1日当たり3.8千人）へと約1.6割減少している（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

- ・ その一方で、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、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、熊本交通圏においては減少している。

調査年月	事業者数	車両数
平成14年3月	66	2,253
平成20年7月	70	2,351
平成21年10月	69	2,237

### 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、主要産業の撤退による人口減少、高齢化、自家用自動車の普及、経済不況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両当りの営業成績は次の通り急激に減少し、特に昨年秋以降の成績悪化に加えた一方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迎えている。

年度	実働率 (%)	走行キロ 1日1車 (km)	実車率 (%)	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

### 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2388時間、全産業労働者の2196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、増収効果が表れてなく、労働時間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もなっている。

### 運転者の高齢化

- ・ タクシー運転者の雇用条件として、普通免許取得後3年を経過し、第2種免許が必要なことから新規採用が困難であり、勢い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、59.6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。（厚生労働省 賃金構造基本統計調査より）

### 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

- ・ このような状況の中、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。
- ・ 熊本交通圏による営業区域の拡大と事業所減少と人口減から、熊本市繁華街に車両が集中し、しかも利用者の減少による客待ち時間の長時間化から、違法な駐停車による交通渋滞や市民のひんしゆくや接客態度に関する苦情の原因となっている。

### 熊本市タクシー業界の取組み

- ・ タクシー業界としても、これらを漫然と座視することなく利用者利便の向上、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上、地域と密着した種々の事業に取り組んでいる。
- ・ タクシー事業各社は、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」、「身体障害者・精神薄弱者割引制度」、「徘徊高齢者SOSネットワーク制度」、「通学路パトロール」に取り組んでいる。
- ・ 環境問題に対しては、「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」などに取り組んでいる。
- ・ 経営効率の改善には「GPS+CTI+NAVI導入」、「ハイグレード車導入」、「新型インフルエンザ対策」、「忘れ物や苦情対策」、「ハイグレード車導入化」等に積極的に取り組み、労働条件改善には「防犯仕切版」・「ドライブレコーダー」の設置により安全

確保に取り組んでいる。

- ・ また、良質な運転者の確保については、運転者登録制度を実施している。

### **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、法的規制が緩やかな「運転代行業」や「福祉有償運送」事業による違法な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本来のタクシー事業を脅かす現状となっている。

### **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は難しい状況にある。

## **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**

- ・ 地域の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も求められる。

### **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」等と積極的に参画し都市政策、交通政策と一体となった機能向上を図ることが必要である。

### **観光への取り組み**

- ・ アジア特に韓国の窓口として、また、九州の中央玄関口として開かれている阿蘇くまもと空港において、魅力ある観光施設のPRのための観光乗務員研修を充実し、ホスピタリティ精神の情勢が必要である。

### **魅力ある労働環境の整備**

- ・ 労働者に対する適正な労働条件の配分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、運転代行業や福祉有償運送事業による違法なタクシー類似行為に対し、関係行政機関と一体となった取り締まり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（案）

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う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、適正化及び活性化の推進に関する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（料金の統一）

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。

### 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、タクシー事業者間での適切な連携、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、隔日勤務制へ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し、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。
- ・ 具体的には、賃金面では、平成20年現在、熊本県のタクシー運転者で年収で228万円ある全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、平成20年現在、熊本県のタクシー運転者で1時間当たり単価958円ある全産業平均単価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、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。

### **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ための対策に着実に取り組みつつ、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改善率を目標とする。

### **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、減車や土・日祭日の自主休車、さらには日付と対応した市街地での客待ち制限を含めた諸対策を検討する。

### **観光への取組み**

- ・ 訪日外国人旅行者数を「観光立国」を目指す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、「韓国語」「中国語」「英語」力を身につけたタクシー運転者の育成により、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、環境問題と、地球温暖化削減対策に積極的に取り組んでいる。
- ・ 具体的取り組みとして、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に取り組むことが策定されていることから、熊本県とタイアップした施策の推進と低公害車導入に積極的に取り組むこととする。

## 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。
- ・ 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20年10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。
- ・ その結果として、過剰な車両によって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<sub>2</sub>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、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と諸規制の少ない運転代行事業者や有償福祉輸送事業者によるタクシー類似行為等の防止について、関係機関との密接な連携による指導監督体制の確立が不可欠な要因となる。

## 過度な運賃競争への対策

- ・ 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を目標とする。
- ・ 今回、特別措置法が施行されたことに伴い、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多く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（一本化）によることが望ましく、適切な対応の協議を行うものとする。



### 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

(基本方針の抜粋)

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。

#### 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。

## 熊本交通圏特定事業計画の策定（考え方）

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通り記載する。

「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。

又、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2年以内、中期については5年以内を目途とし、可能な限り早期に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。

### 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を提供」を遂行すべく、接客マナー向上研修会を実施、利用者の満足度を高めることを目標とする。

[実施主体等] : 法人協会・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を進める。

[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カード決済器等について、すでに導入しているところであるが、さらに充実、促進を図る。

[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」の導入を促進する。

保護者の負担を軽減、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、また、子供の緊急時や夜間の対応等、安心・安全確保を図るサービスを行う。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

特に、観光・ビジネス等に対応したハイグレード車の導入促進を図る。

[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をとるなど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を図る。

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・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を創る。

[実施主体等] : 法人協会・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、個人タクシー協会において行っているマスターズ制度を法人タクシーにおいても導入し一層の充実を進める。

[実施主体等] : 法人協会・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サイトの開設を進める。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

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の促進を図る。

[実施主体等] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

## 【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

[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・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】

日勤勤務から隔日勤務への転換などによる効率性の向上と車当りの生産性の向上を図る。

[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、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

日勤勤務から隔日勤務への転換等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

定時制乗務員の採用年齢制限の導入と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する。

[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な食事・休憩場所・施設の確保

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

## 4. 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・個人

[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・個人

[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・個人・運輸局・関係自治体

[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促進

[実施主体等] : タクシー事業者・法人・個人・運輸局・関係自治体

[実施時期] : 短期・中期

## 【その他の事業】

「タクシーのりばの整備

[実施主体等] : タクシー事業者・法人・個人・自治体・運輸局・鉄道事業者

[実施時期] : 短期・中期

特に都心部において、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検討していく。

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・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）の見直しを図る。

[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・観光施策に対する公共交通機関としてのタクシー事業の役割を果たすべく、積極的に協力していく。

[実施主体等] : 法人協会・タクシー事業者・関係自治体等

[実施時期] : 短期・中期・長期

## 5 . 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促進を図る。

[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する。

[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していく。

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

## 6. 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へ協力。

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」等々の促進を図っていく。

[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する。

[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

## 7. 供給過剰状態の解消

### 【特定事業】

供給過剰地域を解消するには、各タクシー事業者自ら経営状況を把握し、その上で、供給過剰解消対策として、減車等を検討していくことが必要である。

具体的には、各事業者における経営に見合った適正車両数を十分に分析し、仮に、休車状態が長期間に亘るものであれば、将来的にも不要であると思われるので、まず休車車両を減車することも必要である。さらに経営悪化が進めば、その上で減車を行う事も必要である。

[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】

供給過剰解消対策として、個々の事業者において、自ら減車を進めることが最大の効果が見込めるものと考えられるが、その削減効果は長期間を経ないと検証はできないものと思われる。

従って、もう一つの対策として、一定の期間において、複数車両を削減する実証実験を実施することで、その効果・影響の測定を行うことも必要である。その結果により、更なる供給過剰に向けた社会実験を実施する。その実現に向けては、法人協会・個人協会の協力・支援そして関係行政機関等の理解をえた上で推進していくことが必要である。

[実施主体等] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

### 【その他の事業】

供給過剰解消対策の一つとして、一定の期間において実証実験を実施することで、その効果・影響の測定を行うことも必要である。その結果により、更なる供給過剰に向けた社会実験を実施する。その実現に向けては、法人協会・個人協会の協力・支援そして関係行政機関等の理解をえた上で推進していくことが必要である。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

## 8. 過度な運賃競争への対策

### 【特定事業】

「 過度な運賃競争は経営悪化につながる一つの要因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、同一地域・同一運賃を目指すことが望ましい。

この適正運賃競争の中から、供給過剰状態の解消にもつながっていくのではないかと思われる。

[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】

タクシー事業者において、自主的に供給過剰状態を直すための事業の実施及び適正運賃を遵守する中で、これを無視するタクシー事業者に対しては、協議会参加者等及び関係機関等からの助言・勧告等も必要ではないかと思われる。

[実施主体等] : 協議会参加者、関係自治体、タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期



# 熊本交通圏タクシー協議会配席図

熊本県警察本部  
川述 委員

熊本労働局  
矢野 委員

熊本運輸支局  
橋口 会長

熊本県  
高田 委員

随  
行  
者  
席

熊本北警察署  
田中 委員

(社)熊本県タクシー協会  
石崎 委員

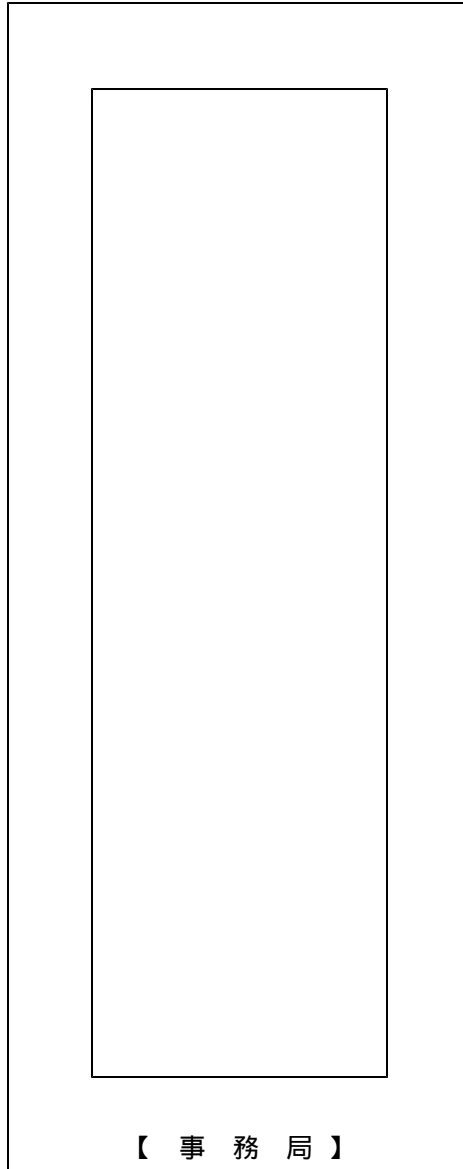
(社)熊本県タクシー協会  
清田 委員

熊本市タクシー協会  
小山 委員

熊本県個人タクシー協会  
橋田 委員

全自交労連  
熊本県自動車交通労働組合  
重光 委員

記  
者  
席



熊本市  
中村 委員

合志市  
濱田 委員

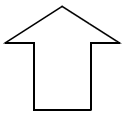
菊陽町  
松本 委員

嘉島町  
原田 委員

益城町  
吉崎 委員

熊本市消費者団体連絡会  
植村 委員

随  
行  
者  
席



出入口