

都城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) 都城交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・ 都城交通圏における公共交通機関の中で、JR及びバスは「定時・定路線」で運行し、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、タクシーは「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のが、最大の相違点である。
- ・ 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、県内では平成20年度で一日当たり約3万9千人をタクシーで輸送し、乗合バス(約3万2千人)を超える規模の輸送を担っている(九州運輸局調べ)
- ・ 特に都城交通圏は、交代制勤務による年中無休の運行体制により、24時間都城地区の都市機能を支えるとともに、終電・終バス後及び交通空白地帯の足、並びに高齢者等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。

(2) タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・ 都城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198万3千人(1日当たり5.4千人)から年間151万2千人(1日当たり4.1千人)へと約24%減少している((社)宮崎県タクシー協会調べ(協会非会員を除く))。
- ・ 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、平成21年11月の1ヶ月間の輸送人員は、10万8千人と平成20年同月の1ヶ月の12万4千人に比べて、13%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。((社)宮崎県タクシー協会調べ(協会非会員を除く))
- ・ また、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、法的規制が比較的緩やかな「運転代行業」事業者の増加や一部の事業者による違法なタクシー類似行為等の散見などが、タクシー需要の減少の一因となっている。

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。

- ・ 加えて、タクシー需要の減少及び車両数の増加に伴い、過度な低額運賃競争が行われ、夜間の繁華街においては、タクシーの一極集中により違法駐停車による客待ちや、相対運賃による運行等不当な競争を引き起こしている。
- ・ また、平成20年7月の特定特別監視地域指定以後も新規参入事業者による増車が行なわれたが、既存事業者による自主的な減車の取り組みが行われる等、都城交通圏における車両数は減少傾向にあるが、平成14年3月末現在の車両数に比べれば、まだ35台増加していることとなる。

調査年月	事業者数	車両数
平成14年 3月	9	291
平成20年 7月	10	353
平成21年11月	10	326

輸送実績の悪化

- ・ 都城交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少傾向にあるものの、それを上回る需要の減少により、最低賃金の収益確保も困難な状態である。
- ・ 法人タクシー1両あたりの輸送実績を平成13年度と平成20年度を比較すると、走行キロは、150kmから131kmへ、実車率は、40.8%から39.7%へ、実働率は、78.8%から71.3%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入(税込み、以下同じ)も19,719円から15,910円へと、約2割も減少する事態となっている。((社)宮崎県タクシー協会調べ)
- ・ さらに、平成21年11月の実績では、実車率38.8%、実働率73.7%、1日1車当たりの運送収入は14,475円と、実働率以外の輸送実績はさらに悪化している。((社)宮崎県タクシー協会調べ)

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)
平成13年度	78.8	150.0	40.8	19,719
平成20年度	71.3	131.1	39.7	15,910
平成21年11月	73.7	119.6	38.8	14,475

タクシー協会非会員を除く

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、運転者の賃金低下を招き、宮崎県におけるタクシー運転者の平均年収は、平成20年

度には219万円と全産業労働者の平均428万円と比べ51.2%と大きな開きがあるとともに、年間労働時間においては、平成20年のタクシー運転者が2,868時間、全産業労働者の2,244時間に比べ624時間の格差となっている。(厚生労働省 賃金基本構造基本統計調査より)

- ・ 宮崎県を除く九州各県では、平成19年度から平成20年度にかけて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が、宮崎県では過度な低額運賃競争が行われており、運賃改定も行えない状況であり、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是正勧告がなされる事例も出るなど、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となっている。

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、第二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二次就職としての雇用が多くなっている。このような中、近年の労働条件の悪化に伴う魅力の低下等も相まって、平成13年度末には53.9歳であった平均年齢は、平成20年度末では、57.3歳で全産業の42.2歳と比べ、高齢化が進んでいる。(厚生労働省 賃金基本構造基本統計調査より)
- ・ 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。

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、宮崎県内の人身事故件数は、平成13年を100.0とした場合の平成20年の全自動車指数(126.4)に比べタクシーの指数(151.9)は、高い事故発生率となっている。(宮崎県警察本部：交通統計より)
- ・ 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ゅく及び接客態度に関する苦情の原因となっており、各社管理職による街頭指導や警察による取り締まり強化によっても根本的な解決には至っていない。

都城交通圏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」、「患者等搬送事業」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 - AVM導入」、「ハイグレード車導入」等に積極的に取り組み、労働条件改善には「防犯仕切板」の設置により安全確保に取り組んでいる。

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。

(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。

各項目の実現を図るため、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・評価を行なうとともに、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(構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等)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悪化の防止、改善・向上
 安全性の維持・向上
 交通問題、都市問題の改善
 観光への取組み
 環境問題への貢献
 防災・防犯対策への貢献
 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

- ・ 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。
- ・ 具体策として、接客マナーやサービス向上のための教育の強化や、利用者利便のための機器の導入、また、殆どのタクシーで導入している禁煙タクシーの厳格化等に取り組むものとする。
- ・ また、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。
- ・ これらの取組みに加え、タクシーサービスの一層の向上を図るために、可能な限り利用者により良質なタクシーが選択できるような環境を整備する。

(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、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、宮崎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、宮崎県のタクシー運転者で年収が209万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、宮崎県のタクシー運転者で月当たり約52時間ある全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、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。

(4) 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。

(5) 交通問題、都市問題の改善

- ・ 都城交通圏では、タクシー需要が減少したことから、昼夜にかかわらず市内中心部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、当面日付と対応した車両番号の市街地での客待ち制限等を含めた諸対策を検討する。

(6) 観光への取組み

- ・ 訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開される中、宮崎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。
- ・ また、潜在的な需要の見込める「観光タクシー」などの新規開拓を行う。

(7) 環境問題への貢献

- ・ 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積極的に取り組むこととする。

(8) 防災・防犯対策への貢献

- ・ 24時間走行しているタクシーの特性を生かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持

への協力により、社会的貢献を促進する。

- ・ 具体的には、地震等災害時の、避難場所への傷病者搬送などの協定を自治体や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。
- ・ また、子供達の安全確保に資する「子供110番」、「子育て支援タクシー」制度等の更なる促進を図る。

(9) 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。

以上の目標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。
- ・ 都城交通圏では、12月18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230両、実働率85%時250両であり、これに基づくと、平成20年の7.11通達における基準車両数や、平成21年11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、以上に示す各目標に向けて有効な取組がなされ、十分な成果を上げることが出来るものとする。具体的には、過剰な車両によって都市部で発生してい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、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、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。
- ・ 但し、減車等の事業再構築は、タクシー事業の組織的再編等を伴うこともあり、その実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害することやその労働条件を不当に変更することがないように留意する必要がある。また、車両数が減少することによる利用者利便が阻害されることが無いように留意する一方で、諸規制の少ない運転代行業者の一部による違法なタクシー類似行為が散見される現状から、タクシー車両数の減少がタクシー類似行為の拡大につながらないように関係機関との密接な連携が必要である。

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

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1年以内、中期については指定期間内を目途とし、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】

接客マナー向上研修会の実施

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者

[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] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

地理不案内によ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カード決済器等の導入促進

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

E T Cの導入

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

チャイルドシートを備えた車両の導入を含めた「子育て支援タクシー」の導入促進

[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

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

ユニバーサルデザイン車両の導入促進

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

福祉タクシーの運行

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

介護タクシーの運行

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

妊婦支援タクシーの運行

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

ケア輸送サービス従事者研修の受講促進

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

患者等搬送事業の推進

[実施主体] : タクシー事業者

[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

禁煙タクシーの厳格化

[実施主体] : タクシー事業者

[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

駅前・駅構内における乗り場（上屋付き・バリアフリー）の整備

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・関係自治体

[実施時期] : 中期・長期

優良運転者優先乗り場の設置・運営

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・関係自治体

[実施時期] : 中期・短期

優良運転者によるサービス水準をアップすると共に悪質運転者を排除し、良質なタクシーが選択されるような環境を創るために乗務員登録制度の導入を検討

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・運輸局

[実施時期] : 中期・長期

優良運転者、優良事業者を確保するため、他地域で導入しているプレミアムタクシー及び個人タクシー協会において行っているマスターズ制度の導入を検討

[実施主体] : 法人協会・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、苦情等が無い優良運転者の推薦制度及び表彰制度の導入

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

(2) 事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

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

デジタル式GPS - AVMの導入とそれを活用した効率的配車

[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] : 法人協会、タクシー事業者

[実施時期] : 短期

供給過剰対策として、その効果測定を検証するための社会実験事業の実施検討

[実施主体] 法人協会、タクシー事業者、運輸局

[実施時期] 短期・中期

自治体が主催する地域公共交通会議に積極的に協力し、乗合タクシー等の導入促進

[実施主体] : 法人協会、タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期・長期

(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、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

定時制運転者への定年制度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の推進

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

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] : タクシー事業者、法人協会、関係自治体等

[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] : 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] : 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] : 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] : 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] : 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] : 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] : 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] : タクシー事業者、法人協会

[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

[実施時期] : 短期

【その他の事業】

日付と対応した車両番号の市街地での客待ち制限等の導入検討

[実施主体] : タクシー事業者、法人協会、個人協会

[実施時期] : 短期・中期

タクシープールの整備

[実施主体] : タクシー事業者、法人協会、関係自治体

[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の導入検討

[実施主体] : 法人協会、タクシー事業者、関係行政機関

[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] : タクシー事業者、関係自治体

[実施時期] : 短期

国、自治体における都市計画・交通計画・観光施策に対する積極的な協力

[実施主体] : 法人協会、タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期・長期

(6) 観光への取組み

【特定事業】

宮崎県の推進する「おもてなし日本一」事業（研修等）への積極的な参画

「実施主体」：タクシー事業者

「実施時期」：短期・中期

観光タクシーのルートの見直し・充実及び観光ルート別運賃の設定

[実施主体] : 法人協会、タクシー事業者、

[実施時期] : 短期

観光タクシー乗務員講習会の実施

[実施主体] : タクシー事業者、

[実施時期] : 短期

車内における通訳サービスの提供

[実施主体] : タクシー事業者、

[実施時期] : 中期

外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

[実施主体]：法人協会、個人協会、タクシー事業者

[実施時期]：短期

接客サービス講習会の実施

[実施主体]：タクシー事業者

[実施時期]：短期

(7) 環境問題への貢献

【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

[実施主体]：タクシー事業者、関係行政機関

[実施時期]：短期・中期

アイドリングストップ車の導入

[実施主体]：タクシー事業者

[実施時期]：短期・中期

アイドリングストップ運動の促進

[実施主体]：タクシー事業者

[実施時期]：短期

グリーン経営認証の取得

[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】

公共施設における低公害車専用乗り場の設置検討

[実施主体]：タクシー事業者、法人協会、関係自治体

[実施時期]：短期・中期

(8) 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の協力のため、現在取り組んでいる「子供110番」、「子育て支援タクシー」等の導入促進

[実施主体] : タクシー事業者、警察機関、関係自治体

[実施時期] : 短期・中期

その他、自治体等が進める地域の防災・防犯対策への積極的な協力

[実施主体] : タクシー事業者、関係自治体、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施させるためには、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タクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築等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。

また、過度な運賃競争は経営悪化並びに労働環境の悪化につながる大きな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、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えた運賃の範囲のなかで適正な競争を行うことが重要である。

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。