

都城交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）

制定 平成 21 年 12 月 18 日

改正 平成 22 年 2 月 日

（目的）

第 1 条 都城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、都城交通圏（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
 - ① 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
 - ② 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
 - ③ ①②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かかる連絡調整
- （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
 - ① 協議会の運営方法
 - ② 他の協議会との合同開催の実施について

③ ①②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) 九州運輸局長又はその指名する者
 - ① 九州運輸局宮崎運輸支局長
- (2) 地方公共団体の長又はそれらの指名する者
 - ① 宮崎県知事又はその指名する者
 - ② 都城市長又はその指名する者
 - ③ 三股町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人宮崎県タクシー協会会長
 - ② 社団法人宮崎県タクシー協会都城支部長
- (4) 労働組合等
 - ① 宮交タクシー労働組合執行委員長
- (5) 地域住民の代表
 - ① 宮崎県都城市地域婦人連絡協議会会長
- (6) その他協議会が必要と認める者
 - ① 宮崎労働局長又はその指名する者
 - ② 宮崎県警察本部長又はその指名する者
- (7) 協議会の構成員は、宮崎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、宮崎運輸支局輸送部門及び社団法人宮崎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。
 - ① 九州運輸局長又はその指名する者が合意していること。

- ② 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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意している、タクシー事業者並びにタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の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並びにタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の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。
 - ④ 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。
 - ⑤ 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。
 - ⑥ 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) 地域計画の作成を決議する場合

次に掲げる要件をすべて満たすことをもって行う。

- ① (2) ①から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意した、タクシー事業者並びにタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の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台数の合計の過半数であること。
 - ③ 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。
 - ④ 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。
 - ⑤ 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者が合意していること。
- (4) (1) から (3) まで以外の決議を行なう場合
- (1) の決議方法をもって行う。

- 8 協議会は、地域計画作成後も定期的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出来るものとする。
- 10 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時、場所、議題、協議の概要及び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出来るものとする。

(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。

構成員名簿（都城交通圏）

	ガイドライン等	構 成 員	氏 名
法 8 条 第 1 項 に 掲 げ る 者	地方運輸局	宮崎運輸支局長	常 岡 浩 治
	地方公共団体	宮崎県県民政策部総合交通課長	長 嶺 泰 弘
		都城市企画部経営戦略課長	宮 原 弘 安
		三股町総務企画課長	渡 邊 知 昌
	タクシー事業者等	社団法人宮崎県タクシー協会 会長	工 藤 龍 一
		社団法人宮崎県タクシー協会 都城支部長	大 重 演 昭
	労働組合等	宮交タクシー労働組合 執行委員長	愛 甲 勝 弘
	地域住民	都城市地域婦人連絡協議会 会長	西 山 ソユ子
法 第 8 条 第 2 項 に 掲 げ る 者	その他協議会が必要と認める者	宮崎労働局労働基準部監督課長	稲 毛 健 一
		宮崎県警本部交通部交通規制課長	桑 畑 孝 徳
	事務局	共同事務局 宮崎運輸支局 社団法人宮崎県タクシー協会	

延岡市タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）

制定 平成21年12月18日

改正 平成22年 2月 日

（目的）

第1条 延岡市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、延岡市（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用いる。

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
 - ① 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
 - ② 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
 - ③ ①②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かかる連絡調整
- （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
 - ① 協議会の運営方法
 - ② 他の協議会との合同開催の実施について

③ ①②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) 九州運輸局長又はその指名する者
 - ① 九州運輸局宮崎運輸支局長
- (2) 地方公共団体の長又はそれらの指名する者
 - ① 宮崎県知事又はその指名する者
 - ② 延岡市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人宮崎県タクシー協会長
 - ② 社団法人宮崎県タクシー協会延岡支部長
- (4) 労働組合等
 - ① 宮交タクシー労働組合執行委員長
 - ② 扇興タクシー株式会社労働組合委員長
- (5) 地域住民の代表
 - ① **宮崎県延岡市**地域婦人連絡協議会会長
- (6) その他協議会が必要と認める者
 - ① 宮崎労働局長又はその指名する者
 - ② 宮崎県警察本部長又はその指名する者
- (7) 協議会の構成員は、宮崎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、宮崎運輸支局輸送部門及び社団法人宮崎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。
 - ① 九州運輸局長又はその指名する者が合意していること。

- ② 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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意している、タクシー事業者並びにタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の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並びにタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の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。
 - ④ 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。
 - ⑤ 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。
 - ⑥ 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) 地域計画の作成を決議する場合

次に掲げる要件をすべて満たすことをもって行う。

- ① (2) ①から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意した、タクシー事業者並びにタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の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台数の合計の過半数であること。
 - ③ 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。
 - ④ 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。
 - ⑤ 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者が合意していること。
- (4) (1) から (3) まで以外の決議を行なう場合
- (1) の決議方法をもって行う。

- 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出来るものとする。
- 10 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時、場所、議題、協議の概要及び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出来るものとする。

(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。

構成員名簿（延岡市）

ガイドライン等	構 成 員	氏 名
法 8 条 第 1 項 に 掲 げ る 者	地方運輸局	宮崎運輸支局長 常 岡 浩 治
	地方公共団体	宮崎県県民政策部総合交通課長 長 嶺 泰 弘
		延岡市企画部企画課長 黒 木 清
	タクシー事業者等	社団法人宮崎県タクシー協会 会長 工 藤 龍 一
		社団法人宮崎県タクシー協会 延岡支部長 塩 月 義 人
	労働組合等	宮交タクシー労働組合 執行委員長 愛 甲 勝 弘
		扇興タクシー株式会社労働組合 委員長 岡 田 光 市
地域住民	延岡市 地域婦人連絡協議会 会長 山 口 和 代	
法 第 8 条 第 2 項 に 掲 げ る 者	その他協議会が必要と認める者	宮崎労働局労働基準部監督課長 稲 毛 健 一
		宮崎県警本部交通部交通規制課長 桑 畑 孝 徳
事務局	共同事務局 宮崎運輸支局 社団法人宮崎県タクシー協会	

○国土交通省告示第千三十六号

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（平成二十一年法律第六十四号）第四条第一項の規定に基づき、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。

平成二十一年九月二十九日

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、①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、②面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、③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、一人一人の利用者

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

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(エ)から(五)のような問題が生じている。

(一) 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。

(二) 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

(一) 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役割を担うものである。このため、協議会にはタクシーに係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、法第八条第一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、法第九条第三項において、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ぬ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（昭和二十六年法律第八十三号）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（平成十九年法律第五十九号）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、一1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

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

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。

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。

② 地域計画の目標

地域計画の目標には、③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、①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。

③ 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

① 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、法第九条第三項の規定に基づき、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。

② 都市計画等との調和

法第九条第四項の規定に基づき、地域計画は、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一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（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項の基本構想に即したものでなければならぬ。

③ 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

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つ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、融通又はそのあつ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。

都城交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画（素案）

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。

（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、**流し営業の形態が主体で**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。

（注）都城交通圏・・・都城市、北諸県郡

(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(協会非会員及び個人タクシーを除く))。
- ・ 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(協会非会員及び個人タクシーを除く))
- ・ 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、~~一方経営難による事業廃止や~~、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

~~※個人タクシーを除く~~

◇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 ~~及び個人タクシー~~ 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は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。

◇ 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ゆ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」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」等に積極的に取り組み、労働条件改善には「防犯仕切版」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（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

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。

（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。
- ・ 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、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。

（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。

(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な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、その際には、タクシー運転者が職を失うことにならないことに併せて、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

(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。

都城交通圏特定事業計画の策定

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】

① 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

② 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

③ 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

④ 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

- ⑤ 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

- ⑥ 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

- ⑦ 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

- ⑧ 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

- ⑨ 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

- ⑩ 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

- ⑪ 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

- ⑫ 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

【その他の事業】

- ① 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

② 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

③ 優良乗務員優先乗り場の設置・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

④ 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

⑤ 優良乗務員、優良事業者を確保するため、福岡交通圏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

⑥ 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】

① 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

② 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

② 車両経費の削減

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

③ 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

④ 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】

① 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

② 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】

① 賃金制度、乗務員負担制度^(注)の見直し及び改善 (注) 運賃割引分負担など

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

② 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

③ 定時制乗務員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

④ 健康診断の充実

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

⑤ 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

⑥ 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

⑦ 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】

① 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】

① 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

② 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

③ 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

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

④ 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

⑤ 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

⑥ 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

⑦ 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】

① 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

② 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】

① 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

② 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

③ 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

- ④ 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

- ⑤ 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】

- ① 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

- ② 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

- ③ 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

- ④ 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

- ⑤ 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

- ⑥ 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】

- ① 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
- ② 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
- ③ 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
- ④ グリーン経営認証の所得
[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】

- ① 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】

- ① 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
- ② 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

揚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。