

# 地域計画

## 〔諫早市地域〕

諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会

平成22年3月26日

## 諫早市地域タクシー適正化・活性化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) 諫早市におけるタクシーの公共交通機関としての役割

諫早市におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から最終までに決められた路線での輸送を担っているのに対して、24時間休むことなく、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。

特に諫早市にあっては、タクシーが子育て中の主婦や妊婦あるいは高齢者・病人等の重要な移動手段となっており、市民生活にとって欠かすことの出来ない公共交通機関として、今後も重要な役割を担うものである。

さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への配慮、安全・福祉等さまざまな社会的責任(CRS; Corporate Social Responsibility)の遵守を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSRを遵守するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

#### (2) タクシー事業の現況

##### タクシー需要の減少

諫早市におけるタクシーは、車庫待ち、辻待ちのいわゆる非流し営業形態が主体で、約70%の車両がこうした営業を行っており、残り約30%がいわゆる流し営業となっている。

諫早市でのタクシー輸送人員は、近年の人口減少に加え、免許人口やマイカーの増加、更には運転代行等の出現など輸送形態の多様化等により、長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度では年間約252万人(1日当たり約6,900人)であったものが、平成20年度では年間約199万人(1日当たり約5,400人)へと約20%減少している。

特に平成20年9月のリーマンショック以降は、世界的経済危機も相まって、利用客が減少しており、平成20年8月の輸送人員は約18万人であったものが、平成21年8月の輸送人員は約17万人で、約1万人(約5%)減少している。

諫早市では全事業者が

平成18年9月から、子育てタクシー

平成19年11月から、タクシー代行

平成20年12月から、タクシークーポン

に取組み、需要の拡大を図ってきたが、それでもなおこの状況であり、今後も輸送人員の大幅な回復は難しいものと考えられる。

##### 規制緩和によるタクシー車両数の増加

その一方で、諫早市におけるタクシー事業は、需要が減少していく中、平成14年の「道路運送法及びタクシー事業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既存事業者の増車が行われ、規制緩和以前の平成13年度では188両であったものが、平成20年度では199両へと11両(約5%)増加した。

平成21年12月25日の第1回協議会において、諫早市において適正と考えられる車両数が九州運輸局から示されたところであるが、それによると、

実働率90%で約140両

実働率85%で約150両

ということであり、平成21年9月30日現在の車両数「186両」とは大幅な差が認められるところである。

### 輸送実績の悪化

このように、諫早市では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは、平成13年度と比べ平成20年度では238.1kmから204.3kmへ、実車率は36.3%から30.5%へ、実働率は93.5%から90.7%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車両当たりの運送収入(税込み、以下同じ)は28,065円から23,030円へと悪化している。この傾向は、本年度に入ってから改善されず、リーマンショック以降の景気低迷の影響を諸に受けている状況である。

一方、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル)(資源エネルギー庁調べ)や安全対策等への経費の増大等により、減益幅は拡大する傾向にある。このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下するものと考えられる。

### 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、長崎県のタクシー運転者の平均年収は、バブル崩壊後の平成5年では、362万円であったが、その後低下傾向を示し、平成14年では267万円、平成20年では248万円となっている。これを長崎県の全産業男性労働者の年収と比較すると、平成5年では、全産業男性労働者の年収は461万円でその格差は99万円、平成14年では、全産業男性労働者の年収は453万円でその格差は186万円、平成20年では、全産業男性労働者の年収は464万円でその格差は216万円となっており、年毎に格差が拡大している。

特に、諫早市では、平成20年のタクシー運転者の平均年収が226万円で、県下平均より22万円少なくなっている。また、長崎県の全産業男性労働者の年収の半分にも及ばず、その格差は238万円となっており、不安を抱えながらの生活を強いられている。

### 運転者の高齢化

長崎県下におけるタクシー運転者の月間労働時間は、バブル崩壊後の平成5年では219時間、平成14年では198時間、平成20年では204時間となっており、これを長崎県の全産業男性労働者の労働時間と比較すると、平成5年では、全産業男性労働者の労働時間は194時間でその格差は25時間、平成14年では、全産業男性労働者の労働時間は183時間でその格差は15時間、平成20年では、全産業男性労働者の労働時間は182時間でその格差は22時間となっている。

こうした数字からも明らかのように、タクシー運転者は全産業男性労働者よりも、常に長時

間労働であり、景気低迷の今日にあっては、格差がさらに拡大しているものと考えられる。

また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成5年では45.7歳であった運転者の平均年齢が平成20年には55.3歳となるなど、運転者の高齢化も進んでいる。

こうした傾向は、諫早市においても同様で、

平成20年における運転者の平均年齢は52.3歳

65歳以上の運転者割合は約3.9%

60歳代の運転者割合は約28.8%

50歳代の運転者割合は約49.8%

40歳代の運転者割合は約17.8%

30歳代以下の運転者割合約2.9%

最年長運転者は73歳

20歳代の運転者は1名

という状況である。

都市部では、こうした高齢化の進展が、交通事故の要因となるとともに、サービスの向上を阻害する一因であるとの指摘もなされており、今後、こうした状況が諫早市内においても起こり得る危険性が潜んでいることを十分認識すべきである。

低賃金や長時間労働であるが故に若年層の新規労働者の入職が減少している一方、タクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

### **諫早市におけるタクシー業界の取組み**

諫早市におけるタクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや経営の効率化・合理化さらには安全性の維持・向上への取組みを積極的に推進してきたところである。

その一例を挙げると

社会・福祉への貢献

こども&シルバー110番通報協力車の導入、警察とのホットライン協定の導入、  
ドライブレコーダーによる警察への情報提供、精神障害者等割引制度の導入

環境問題への貢献

ハイブリッドタクシーの導入  
アイドリングストップ車の導入

利用者利便の向上

新型インフルエンザ対策、ETCの導入による高速道路料金の利用者負担の軽減、  
禁煙タクシーの導入、タクシー代行の導入、子育てタクシーの導入、タクシークーポンの導入、救援タクシーの導入

労働条件の向上

防犯仕切板の設置

などで、幅広い分野での様々な取組みがなされているところである。

特に、諫早市の全事業者による「子育てタクシー」や「飲酒運転追放のための飲食店とタイアップしたタクシークーポンサービス」への取組みは、全国の事業者が注目しているところである。

## まとめ

上述のように、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、タクシー類似行為等の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、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるものの、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

### (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。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の利用者に対して、安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」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。

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。

#### 【項目】

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  
安全性の維持・向上  
環境問題への貢献  
交通問題・都市問題の改善  
総合交通ネットワークの一員としての機能の向上  
観光への取組み  
防災・防犯対策への貢献  
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上  
事業経営の活性化、効率化  
供給過剰状態の解消

## 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。

タクシー事業者に対しては、公共交通機関の責務として企業の社会的責任（CSR）の遵守、より具体的には社会の規範を守り、社会に利益を還元し、社会の健全な発展に貢献することが求められるとともに、こうしたCSR活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）がなされるという社会的環境づくりが併せて必要である。

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、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界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。

特に新たな需要の喚起によるサービスの活性化については、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をはじめ、観光タクシー等の導入を積極的に推進する。

具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、高齢者・障害者対応の介助教育制度の導入などによる福祉重視の事業実現に向けて取り組むほか、ジオパークを中心に島原半島の名所旧跡と温泉を堪能できる観光タクシーへの取組みを展開する。

また、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アンケート調査等の積極的な活用を図り、可能な限り利用者による良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。

### (2) 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させて行く必要がある。

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組みつつ、今後、死者数については毎年ゼロを、また、人身事故件数については10年間で半減することを目標に取り組む。

### (3) 環境問題への貢献

政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO<sub>2</sub>排出量を25%削減することを目指す旨表明している。

平成18年度の長崎県内における温室効果ガスの排出量は943万トンで、この内、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量は879万トンとなっている。

この二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量のうち、運輸部門の排出量は、268.7万トンで、全体の30.6%を占め、他の部門に比べ最も多い割合となっている。

今後タクシー業界においても、温暖化対策等環境問題に対しても、寄与すべく対策を講じていく。

具体的には、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効果的な配車による無駄な走行の削

減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

#### (4) 交通問題、都市問題の改善

深夜、飲食店街等で発生している乗車待ちタクシー等による騒音・交通問題を改善し、スムーズな交通流・環境を確保することを目指す。

また、諫早駅周辺部において発生している乗車待ちタクシーによる一般交通への支障を改善するための対策を推進する。

具体的には、諫早市協会において独自のルールを策定し、時間帯によってタクシー流入を自主的に自粛するなどの改善策を推進する。

#### (5) 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

各自治体では、通常、都市計画の中に市民の交通手段としてバス、鉄道等を公共交通として位置付けているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。

しかしながら、高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高め、都市計画に位置付けられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対し、協議、働きかけを進めることとする。

JR・私鉄やバスなどその他の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向上や、諫早市の都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。

具体的には、諫早市における交通政策等と一体となった取組みを積極的に推進する。

また、鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として、適切な役割を果たしていく。

#### (6) 観光への取組み

政府は「観光立国」を目指し、平成21年12月1日、国土交通省に「観光立国推進本部」を設置した。

長崎県では、これまで「観光立県」を目指して様々な取組みを行ってきたところであり、諫早市のタクシー事業者においても、今後、積極的な取組みを展開していく必要がある。

具体的には、コンベンション協会等と連携を図りながらタクシーで巡る諫早の観光コースを設定する。

また、島原半島が日本最初の「世界ジオパーク」に認定されたことに伴い、ジオツーリズムを楽しむ観光客の増加が予想されることから、島原半島の玄関口である諫早駅を起点として、ジオパークと島原半島の名所旧跡・温泉とを連携させた観光ルートを開発するとともに、観光案内のための乗務員研修等を実施して、観光タクシーの積極的な運用を図る。

#### (7) 防災・防犯対策への貢献

諫早市内を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震・台風等の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、警察とのホットラインを活用して、被害状況の報告を行う他、傷病者等の搬送を自治体や消防等と連携して取組み、防災対策を推進する。

また、警察とのホットライン協定の運用はもとより、子どもや老人の安全確保に資するための「子ども&シルバー 110番通報制度」や環境保全のための「廃棄物不法投棄事案発見通報制度」へのさらなる取組みを行い、防犯対策を推進する。

#### (8) 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、長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、諫早市のタクシー運転者で238万円ある長崎県全産業男性労働者との賃金格差を可能な限り縮めることを目標とする。

また、労働時間面においても、平成20年現在、長崎県のタクシー運転者で月間22時間ある長崎県全産業男性労働者との労働時間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繋がっていくこととなる。

#### (9) 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示でき、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を可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指す。

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。

具体的には、地域の需要に応じた柔軟な勤務体制の確立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。

#### (10) 供給過剰状態の解消

現在、タクシーが抱える諸問題の根幹は、供給過剰であることは否めない事実である。諫早市では、12月25日開催の第1回協議会において九州運輸局が適正車両数を公表したが、これによると実働率により、約140両（実働率90%）、約150両（同85%）となっているが、平成20年7月11日通達における基準車両数や、平成21年9月30日現在の車両数とは大きな差が認められる。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、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、過剰な車両による諫早市内で発生している交通問題等の改善にも繋がる。

また、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、日車営収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の改善や、新たな需要開拓等に繋がるなど、タクシーが諫早市内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。

ただし、その際には、タクシー運転者が職を失うことに繋がらないよう留意する必要がある。



### 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

#### (1) 特定事業への取り組み等

2. に掲げた目標を達成・実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又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なるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、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。

実施時期としては、短期・中期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内（平成24年9月30日まで）を目安として取り組むこととする。

#### 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 適正化に関する事項

##### 【特定事業】

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、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

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

事業者による自社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】

バリアフリー乗場の整備

- ・ 実施主体：諫早市タクシー協会、自治体、警察
- ・ 実施時期：中期

条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの開設

- ・ 実施主体：諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：中期

車内遺失物情報を提供するためのWEBサイトの構築

- ・ 実施主体：諫早市タクシー協会
  - ・ 実施時期：中期
- 苦情・要望に対する対策委員会の設置
- ・ 実施主体：諫早市タクシー協会
  - ・ 実施時期：短期

## 活性化に関する事項

### 【特定事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

電子マネー、クレジットカード、ICカード等決済器の導入

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期・中期

ジャンボタクシーの導入

- ・ 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

カーナビの導入

- ・ 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：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

ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

自転車搭載キャリアの導入

- ・ 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】

タクシー類似行為の違法性・タクシー利用の促進についてのPR

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会、運輸局
- ・ 実施時期：短期

### 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

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

### 環境問題への貢献

#### 【特定事業】

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
- ・ 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

後付アイドリングストップ装置の導入

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

## アイドリングストップ運動の推進

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

## 【その他の事業】

### 低公害車タクシー普及促進に関する自治体等への働きかけ

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

## 交通問題、都市問題の改善

### 適正化に関する事項

#### 【特定事業】

#### 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

#### タクシーによる迷惑行為の抑止策の構築と徹底

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

#### タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

#### マナー向上のための教育・研修の充実

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

### 活性化に関する事項

#### 【その他の事業】

#### 混雑地域におけるナンバープレート等による乗り入れ制限の検討

- ・ 実施主体：諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期、中期

#### 混雑時間帯の乗り入れ自粛の検討

- ・ 実施主体：諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

#### 供給過剰解消に向けた社会実験の実施

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期、中期

## 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

### 【特定事業】

輸送障害時における代替輸送の連携強化

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

### 【その他の事業】

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置付けに関する自治体との協議の推進

- ・ 実施主体等：諫早市タクシー協会、運輸局
- ・ 実施時期：中期

## 観光への取組み

### 【特定事業】

観光タクシーの運行

- ・ 実施主体：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、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

### 【その他の事業】

観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

- ・ 実施主体等：諫早市タクシー協会、自治体
- ・ 実施時期：中期

## 防災・防犯対策への貢献

### 【特定事業】

諫早市における治安維持への協力

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

諫早市における防災への協力

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

諫早市における防犯への協力

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

こども&シルバー110番への協力

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

廃棄物不法投棄事案発見通報制度への取組み強化

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

**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】**

賃金制度の見直し

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

有給休暇の計画的取得の推進

- ・ 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

A T車の導入

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

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

女性が働きやすい職場環境の整備

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

防犯カメラの導入

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期、中期

防犯訓練の実施

- ・ 実施主体等：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：短期

防犯仕切板の導入

- ・ 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：中期

#### 【その他の事業】

##### 食事、休憩可能な提携施設等の確保

- ・ 実施主体：タクシー事業者、諫早市タクシー協会
- ・ 実施時期：中期

#### 事業経営の活性化、効率化

##### 【特定事業】

##### 効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

##### 部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮

- ・ 実施主体：タクシー事業者
- ・ 実施時期：短期

(注) その他の事業における「実施主体等」とは、実施主体並びに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては、個別の事案毎に協議するものとする。

#### (2) 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（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができると規定されている。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掛け、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。そのため、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。

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。

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、諫早市のタクシー市場が適正化さ

れるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（関係行政機関、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の主旨を十分理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。