

諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会（仮称）設置要綱（案）

制定 平成21年 月 日

（目的）

第1条 諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会（仮称）（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、諫早市における関係者の自主的な取り組みを中心として、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「タクシー運転者」とは、タクシー車両の運転者をいう。
4 この要綱において「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 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。
6 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

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

その他協議会が必要と認める協議事項

（協議会の構成員）

第4条 協議会の構成員は、別紙協議会委員名簿のとおりとし、その任期は平成24年9月30日までとする。

(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、協議の場を総括する。

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、長崎運輸支局輸送部門及び長崎県タクシー協会並びに諫早市タクシー協会に置く。

6 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項に掲げる協議会の構成員の種別ごとに1個の議決権とし、議決権の過半数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。

九州運輸局長が合意していること。

協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。

設置要項の変更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。

設置要項の変更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)の 及び から 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てい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

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

会長が合意していること。

会長以外の構成員の過半数が合意していること。

- 7 協議会は、**地域計画作成後も定期的**に開催することとする。
- 8 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。
- 9 協議会は原則として公開とする。

(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。

協議会発足後 記載

会長に事故がある場合の職務代理者として指名する者(協議会要綱 第5条第4項)
協会会長

協議会構成員

法	区分	団体等	委員の職名	
第8条 第1項	国	九州運輸局	長崎運輸支局次長	
	公共団体	諫早市	生活環境部 生活交通課長	
	事業者	諫早市タクシー協会	会長	
		(社)長崎県タクシー協会	専務理事	
	運転者団体	全自交長崎地方連合会諫早タクシー労働組合	委員長	
		(株)エキマエタクシー 労働組合	支部長	
		(有)ニュータウンタクシー 労働組合	会長	
	地域住民	諫早商工会議所	事務局長	
		いさはや国際交流センター	事務局長	
		諫早市老人クラブ連合会	会長	
	第2項	第1号 (他の事業)	-	-
		第2号 (学識)	-	-
		第3号 (必要性)	諫早労働基準監督署	署長
長崎県警察本部			交通規制課 課長補佐	
オブザーバー	長崎県	地域振興部 新幹線・総合交通対策課長		

事務局	長崎運輸支局、 (社)長崎県タクシー協会、 諫早市タクシー協会	
-----	---------------------------------------	--

第1回 諫早市地域

タクシー適正化・活性化協議会

平成21年12月25日 13:30～
長崎運輸支局(東長崎庁舎) 会議室

「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

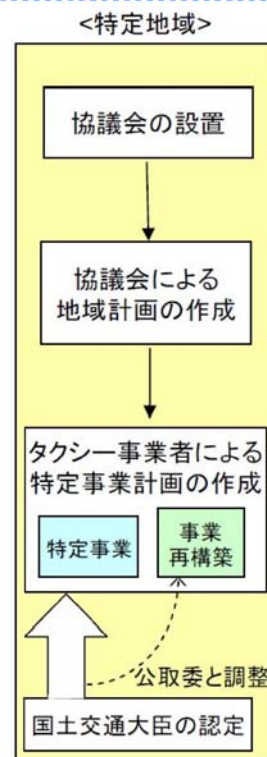
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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「安全・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

特定地域の指定について

特定地域とは・・・

供給過剰の進行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ない地域を国土交通大臣が指定(指定期間 3年)

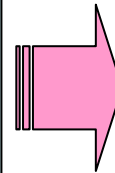
指定基準

1. 人口10万人以上の都市を含む営業区域 下記の①から③のいずれかに該当

- ①日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較)
- ②事故件数が毎年度増加(過去5年)
- ③法令違反件数が毎年度増加
(過去5年)

2. 地方公共団体の長から指定要請があった 人口5万人以上の都市を含む営業区域

- 下記の①から③のいずれかに該当
- ①日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較で10%以上)
 - ②及び③については、1. と同じ



特定地域の指定 (平成21年10月1日告示)

・全国141営業区域を指定
(全643営業区域中)

・長崎県内3地区指定

長崎交通圏

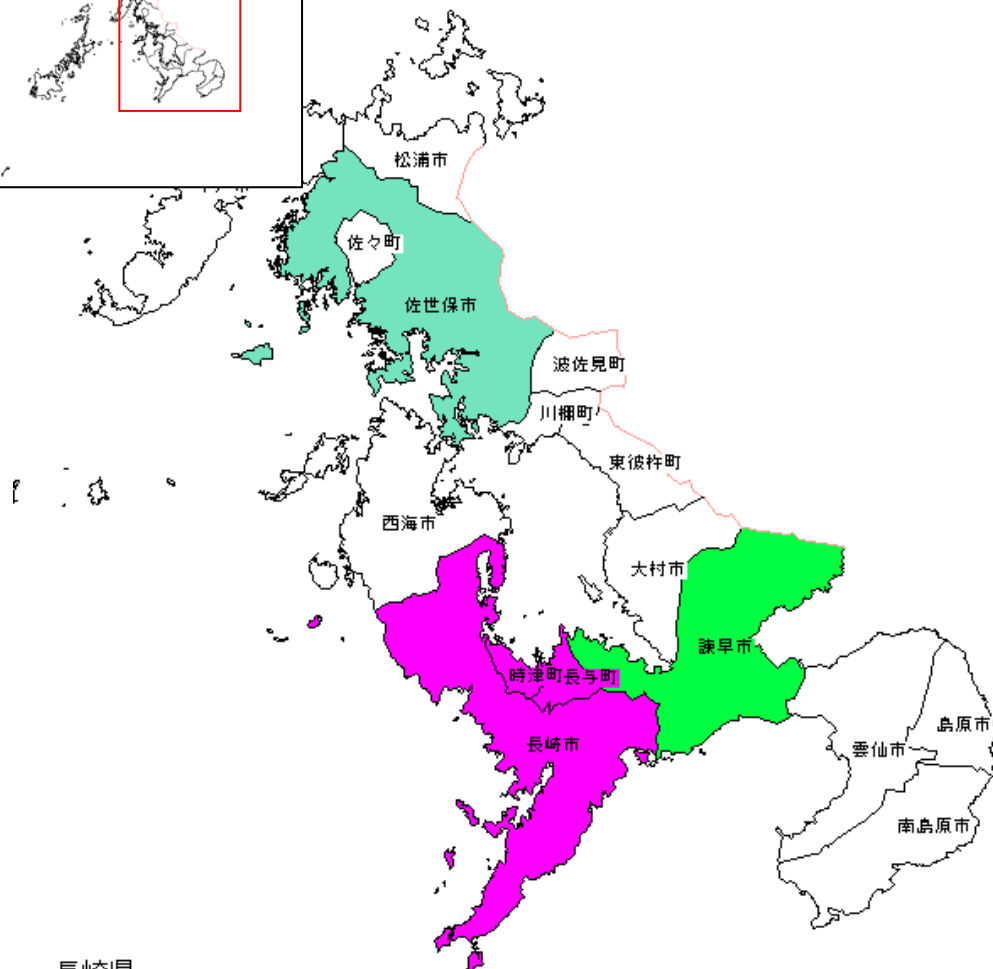
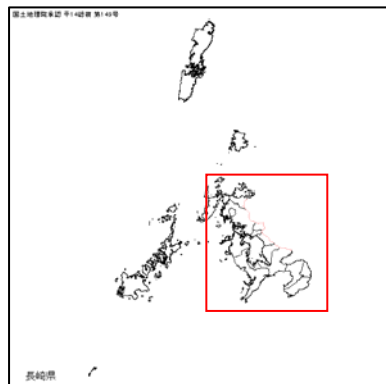
佐世保市

諫早市

特定地域では・・・

国は新たな需要がない限り新規参入及び増車を認めないほか、監査に伴う過重処分など監督上必要な措置を行う

県内特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数



長崎県

	長崎交通圏			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H21.3末	39	1494	427	1921
H14.3末	35	1499	315	1814

	佐世保市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H21.3末	22	630	124	754
H14.3末	19	632	143	775

	諫早市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H21.3末	9	197	—	197
H14.3末	6	171	—	171

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。

諫早市の タクシー業界の状況

I .タクシー事業の制度

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（営業区域ごとの許可）

- ・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、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）

○著しく供給過剰となった場合の緊急調整措置（新規参入、増車を停止）

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

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。

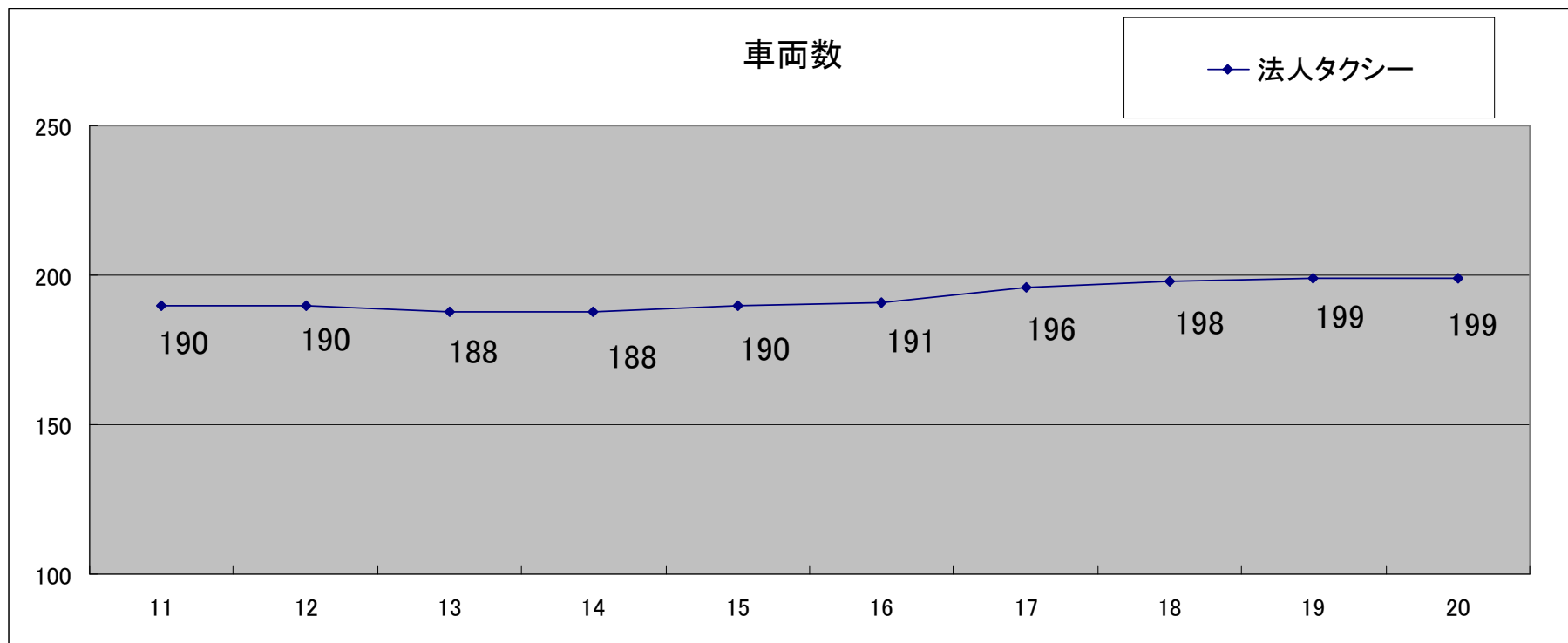
タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

東京地区・大阪地区他の一定地域（指定地域）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。

Ⅱ. タクシー事業をとりまく状況

1. 諫早市内のタクシー事業の概要

【タクシー車両の推移(諫早市)】

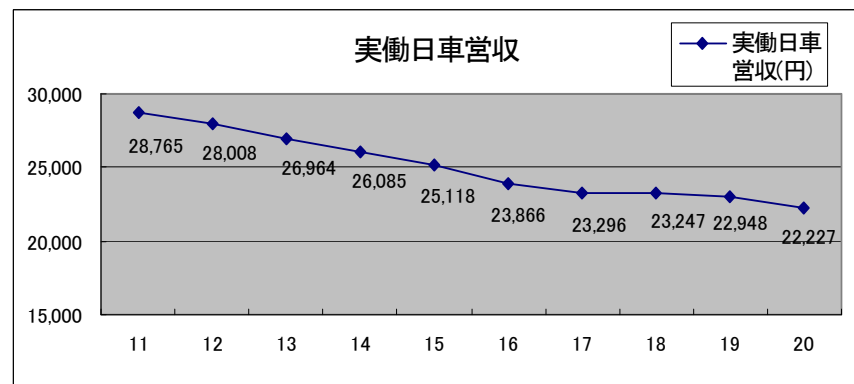
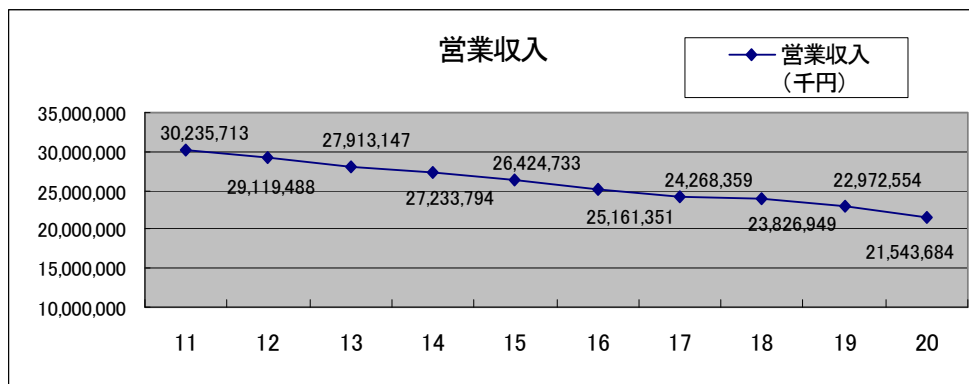
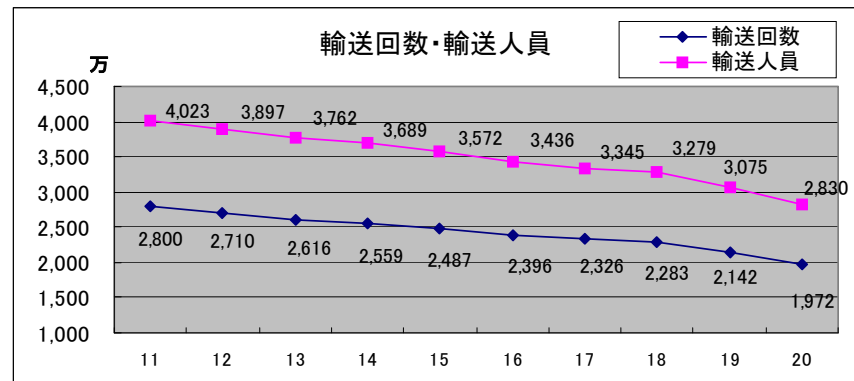
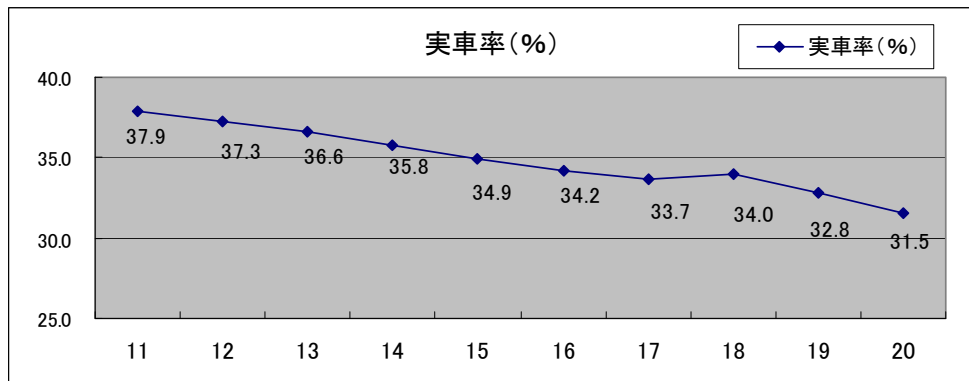


年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
法人タクシー	190	190	188	188	190	191	196	198	199	199

※ 福祉車両は含まれていない

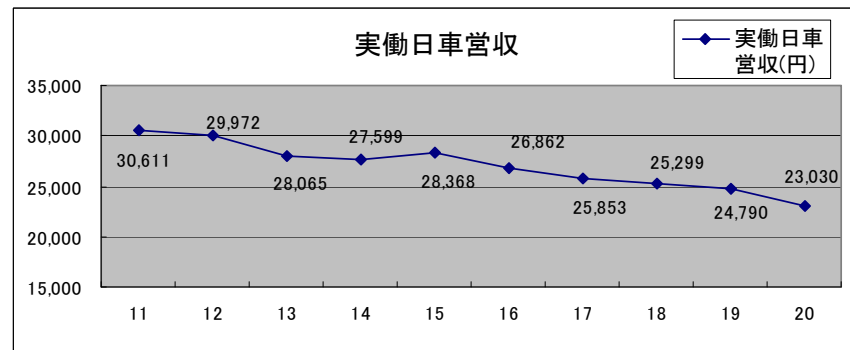
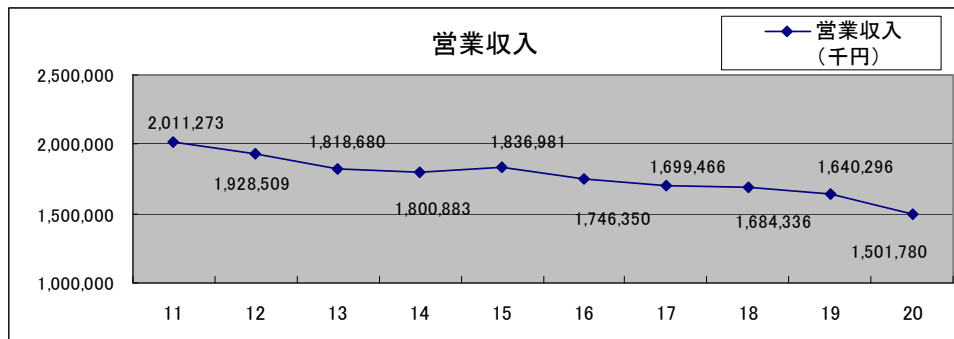
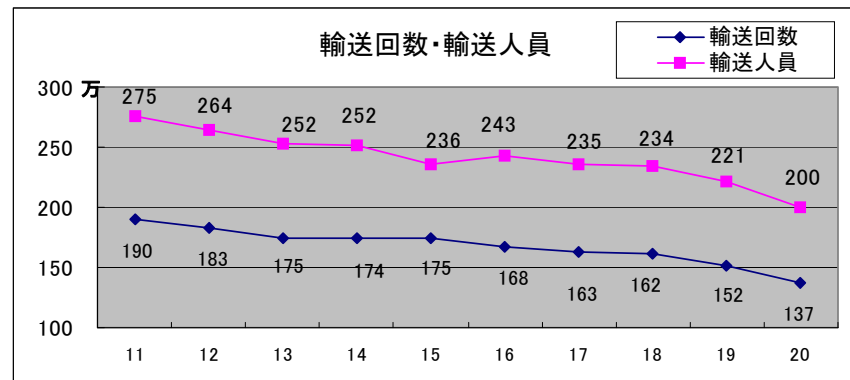
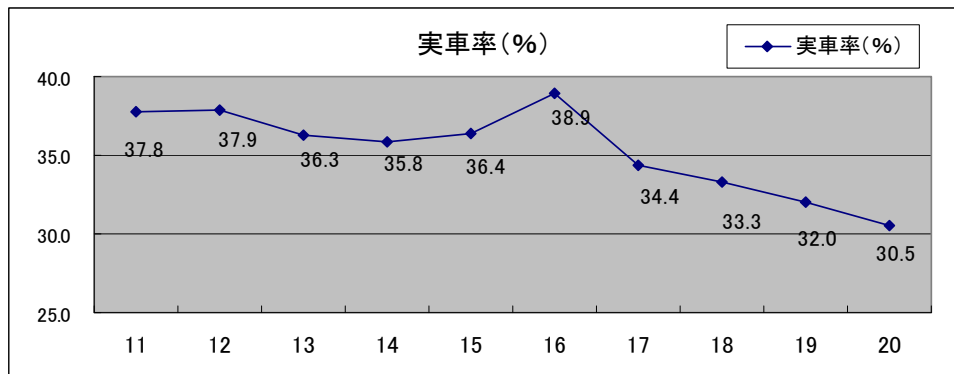
資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

【輸送実績の推移(長崎県)】



年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
実車率(%)	37.9	37.3	36.6	35.8	34.9	34.2	33.7	34.0	32.8	31.5
輸送回数	27,998,592	27,098,336	26,159,547	25,593,988	24,871,957	23,962,109	23,255,411	22,828,339	21,420,990	19,716,603
輸送人員	40,233,348	38,965,164	37,624,393	36,887,397	35,719,433	34,364,666	33,452,251	32,786,743	30,746,046	28,300,634
営業収入(千円)	30,235,713	29,119,488	27,913,147	27,233,794	26,424,733	25,161,351	24,268,359	23,826,949	22,972,554	21,543,684
実働日車営収(円)	28,765	28,008	26,964	26,085	25,118	23,866	23,296	23,247	22,948	22,227

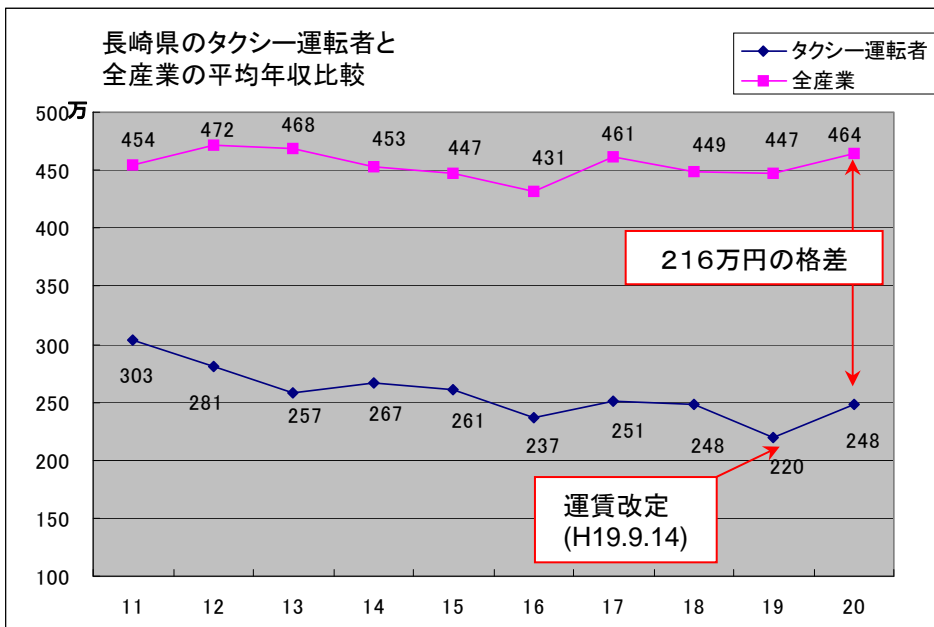
【輸送実績の推移(諫早市)】



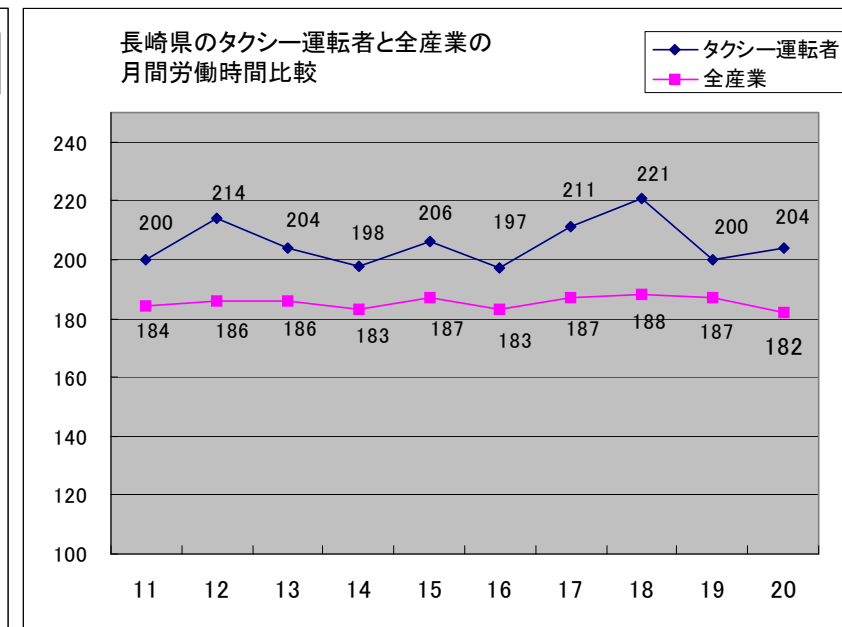
年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
実車率(%)	37.8	37.9	36.3	35.8	36.4	38.9	34.4	33.3	32.0	30.5
輸送回数	1,902,823	1,827,921	1,746,793	1,737,753	1,748,980	1,675,020	1,629,567	1,617,778	1,520,865	1,373,659
輸送人員	2,754,117	2,642,168	2,523,027	2,517,267	2,362,086	2,428,338	2,352,250	2,342,583	2,209,749	1,996,010
営業収入(千円)	2,011,273	1,928,509	1,818,680	1,800,883	1,836,981	1,746,350	1,699,466	1,684,336	1,640,296	1,501,780
実働日車営収(円)	30,611	29,972	28,065	27,599	28,368	26,862	25,853	25,299	24,790	23,030

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

【長崎県内運転者の平均年収】



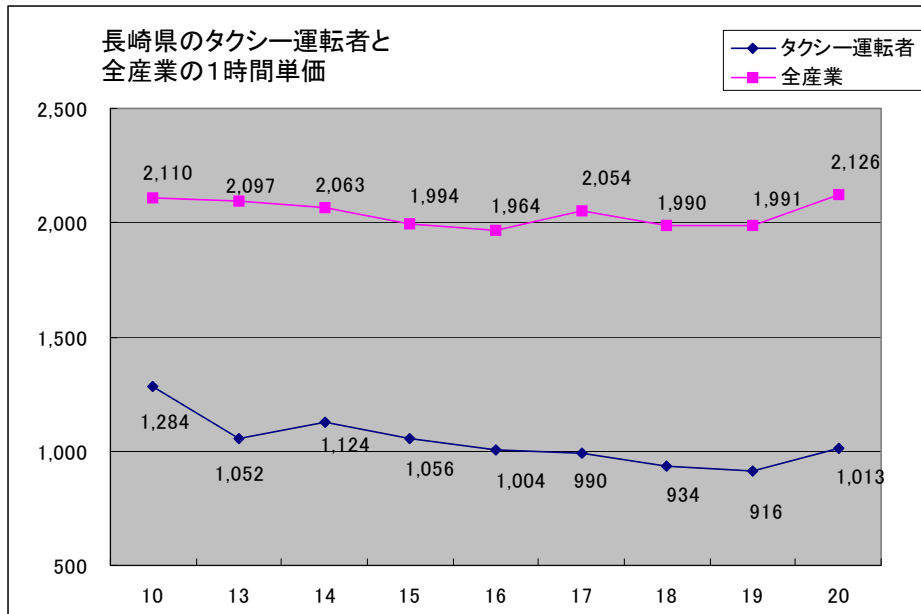
【長崎県内運転者の月間労働時間】



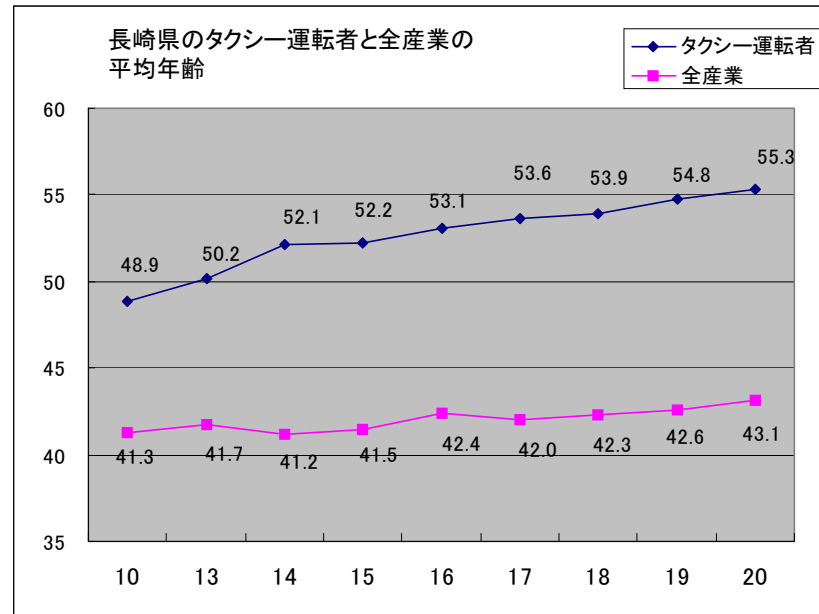
年度	長崎県	11	12	13	14	15	16	17	18	19
平均年収(円)	タクシー運転者	3,029,100	2,809,500	2,574,400	2,671,800	2,610,600	2,372,800	2,507,300	2,475,900	2,198,400
	全産業	4,537,900	4,716,400	4,679,900	4,529,300	4,473,900	4,313,800	4,610,100	4,488,700	4,468,300
	格差	△ 1,508,800	△ 1,906,900	△ 2,105,500	△ 1,857,500	△ 1,863,300	△ 1,941,000	△ 2,102,800	△ 2,012,800	△ 2,269,900
月間労働時間(時間)	タクシー運転者	200	214	204	198	206	197	211	221	200
	全産業	184	186	186	183	187	183	187	188	187
	格差	16	28	18	15	19	14	24	33	13

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ(厚生労働省 賃金構造基本統計調査

【県内運転者の1時間あたり単価】



【県内運転者の平均年齢】

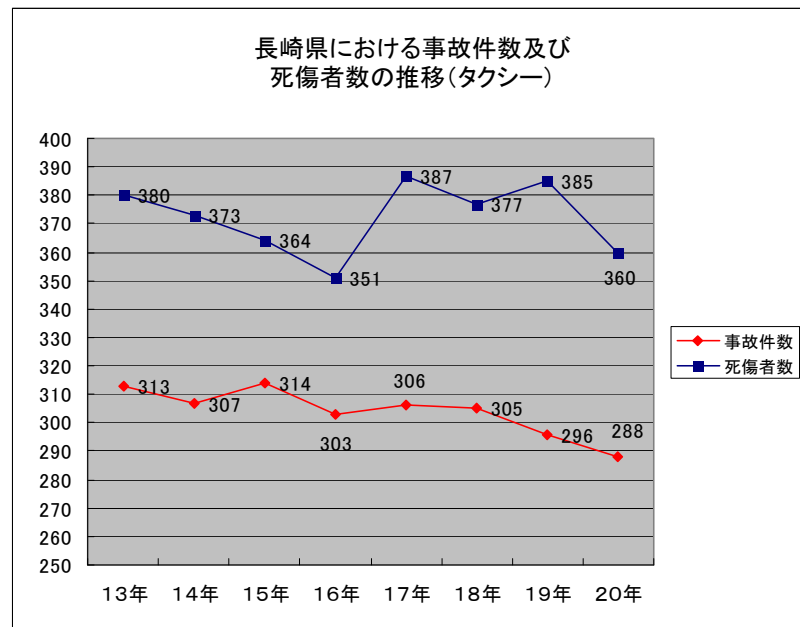
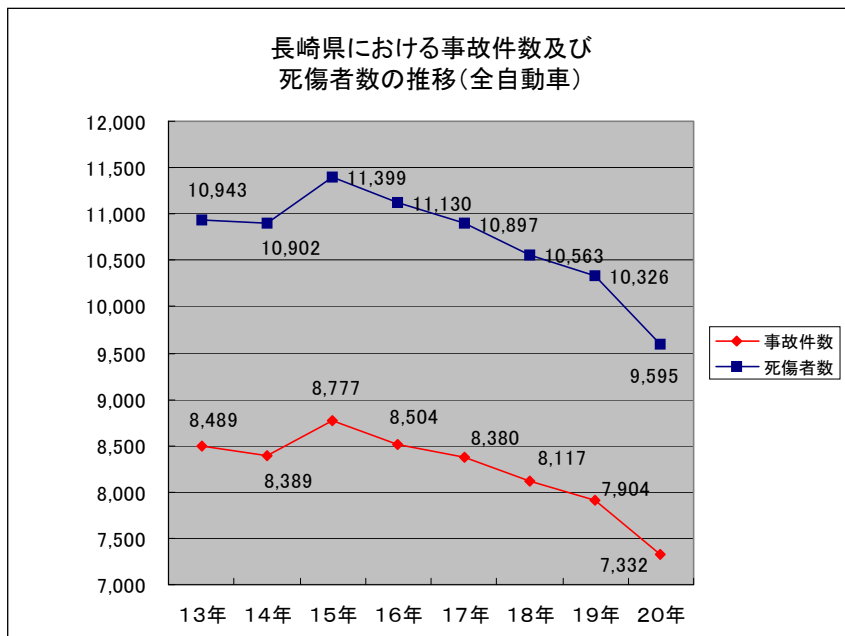


年度	長崎県	10	13	14	15	16	17	18	19	20
1時間あたり単価	タクシー運転者	1,284	1,052	1,124	1,056	1,004	990	934	916	1,013
	全産業	2,110	2,097	2,063	1,994	1,964	2,054	1,990	1,991	2,126
	格差	△ 826	△ 1,045	△ 939	△ 938	△ 960	△ 1,064	△ 1,056	△ 1,075	△ 1,113
平均年齢	タクシー運転者	48.9	50.2	52.1	52.2	53.1	53.6	53.9	54.8	55.3
	全産業	41.3	41.7	41.2	41.5	42.4	42.0	42.3	42.6	43.1
	格差	7.6	8.5	10.9	10.7	10.7	11.6	11.6	12.2	12.2

資料：(社)長崎県タクシー協会 調べ(厚生労働省 賃金構造基本統計調査)

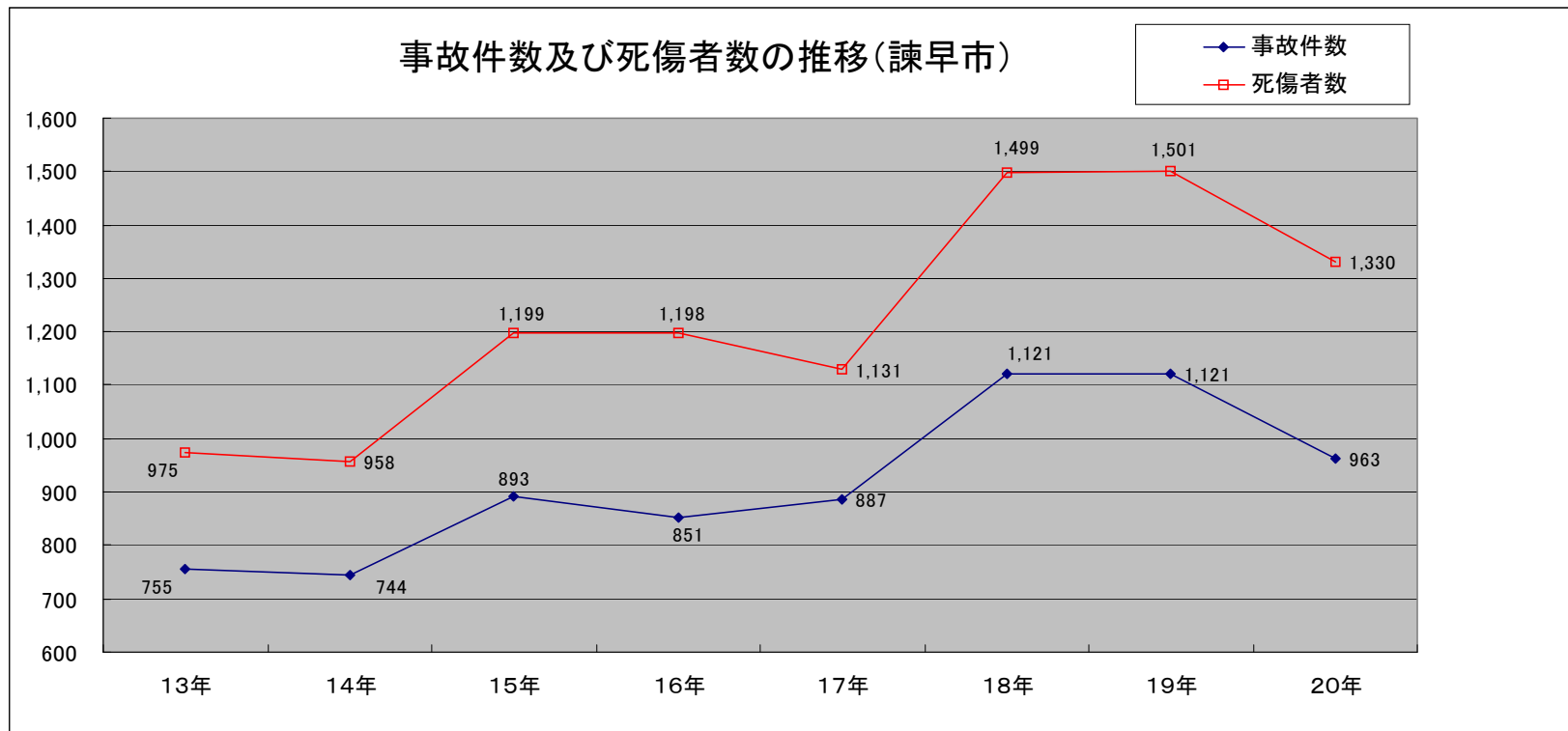
3. 人身事故発生件数

【長崎県内における事故件数】



		13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
事故件数	全自動車	8,489	8,389	8,777	8,504	8,380	8,117	7,904	7,332
	タクシー(内数)	313	307	314	303	306	305	296	288
死亡者数	全自動車	73	66	80	60	57	59	55	38
	タクシー(内数)	1	1	0	0	1	1	0	0
傷害者数	全自動車	10,870	10,836	11,319	11,070	10,840	10,504	10,271	9,557
	タクシー(内数)	379	372	364	351	386	376	385	360

【諫早市内における事故件数】



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
事故件数	755	744	893	851	887	1,121	1,121	963
死亡者数	4	5	10	5	3	8	9	0
傷害者数	971	953	1,189	1,193	1,128	1,491	1,492	1,330
死傷者数	975	958	1,199	1,198	1,131	1,499	1,501	1,330

データ:長崎県警察

4. 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

◆車両台数が減少しなかったことにより・・・

- ・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のおそれ
- ・サービスの質的低下
- ・・・等々、今後顕在化・・・



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の推進が必要

適正と考えられる車両数の算定について 〔諫早市〕

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。

$$\begin{aligned} & \text{需要量 (21 年度の推定総実車キロ)} \\ & = 20 \text{ 年度の総実車キロ} \times \text{平成 16 年度から 5 年間の総実車キロの各前年度比の平均値} \end{aligned}$$

○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%」	【参考「80%」】
・諫早市	約 140両	約 150両	約 160両

〈参 考〉 平成21年9月30日現在の車両数
・諫早市 186両

〈参 考〉 平成21年3月31日現在の車両数
・諫早市 196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



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

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

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

$$= \text{適正車両数}$$

「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

特定特別監視地域における タクシー事業構造改善計画

諫早市タクシー協会

タクシー事業の構造改善計画書

平成20年9月30日

指定地域名 諫早市

協会名 諫早市タクシー協会

1 利用者サービスの改善等によるタクシー需要喚起に関する事項

項目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 タクシーサービスの充 実向上	①禁煙車の導入 (快適な車両空間の確保)	平成17年11月8日に導入をはじめ、現在34台が禁煙車の表示をしている。他は、禁煙協力車。	平成21年2月1日より、諫早市内全車の禁煙化を行なう。
	②社会的弱者に対する割引制度の導入	平成13年12月から身体障害者及び知的障害者を対象に、10%の割引を実施している。平成18年1月から精神障害者も同様の割引を行なっている。	平成21年度実施を目指し、平成20年9月5日、諫早市議会に対し、高齢者・障害者等に対するタクシー利用補助制度(タクシー券の発行)の新設及び制度の拡充に関する請願を、諫早市老人クラブ連合会、諫早市身体障害者福祉協会、諫早市タクシー協会・全自交諫早地区タクシー労働組合協議会と共に行なっている。 平成20年9月26日、諫早市議会本会議で採択された。今後は、諫早市当局に請願が実施されるよう、要請して行く。
	③子育てタクシーの推進	平成18年7月、全国子育てタクシー協会に全業者が加盟し、平成18年8月31日、諫早市内全域、全業者で運用を開始した。全国で唯一、市内全業者でどの地域にも対応できる子育てタクシーとなっている。	子育てタクシードライバーの退職等があり、当初の研修ドライバー数が減っているため、拡充及び再教育を実施する。 現在、当協会の湯江タクシー社長内田 輝美が、全国子育てタクシー協会会長をしているので、子育てタクシーと料飲業や商店街等と提携し、子育て家庭が気兼ねなく食事や買物が出来る、外出サポートや買物サポートをして行きたい。
	④代行運転の推進	平成19年11月1日、市内各社で独自の価格体系で行っていた代行運転を、タクシー代プラス500円で価格とサービスを統一し、運用を開始した。	サービスの質を高め、飲酒運転根絶や、利用度を高めるための広報を実施する。

項目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
	⑤ケア輸送の推進	個別の会社で対応している。	独居老人世帯や老々世帯が増え、家の中から病室までタクシーで送迎して欲しいとの要望が多いので、乗務員のケア輸送講習を行い、ドアツードアではなく、家の中から病院の中や病室までの移動まで行なうサービスを、平成21年度までに行なう。なお介助料金は、別途500円程度をいただくサービスとする。
	⑥観光タクシーの推進	個別の会社で対応している。	諫早市の観光研修会を開催し、乗務員の観光に対する知識を高めるとともに、諫早観光ボランティアガイドと提携し、諫早市の観光コースを作り、平成21年度までに観光タクシーの運用を開始する。
	⑦回数券の発行	現在諫早市のタクシー会社では、発行していない。	「回数券が欲しい」というお客様の要望に応え、平成21年度までに市内全業者で、500円11枚5000円の回数券を発行する。
	⑧飲酒運転根絶に向けた公共交通機関の活用策	平成19年度、国土交通省の地域指定を受け、アンケートを実施、具体策の策定に向け、3回会議を行った。	諫早料飲組合と共同で、飲食代3000円につき300円（料飲業者150円、タクシー業者150円負担）のクーポン券を発行（仮称：諫早料飲・タクシーコラボクーポン）し、飲酒運転根絶を目指す。平成20年12月1日実施で、料飲業共同組合と協議している。
2 利用者への情報提供の充実	①利用者懇談会の開催	必要に応じて実施している。	構造改善計画策定のため、平成20年9月26日実施したが、今後は利用者のニーズを把握し、経営に活かすため年1～2回、定期に実施する。

2 運転者の労働条件の改善に関する事項

項目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 労働条件の改善	① 茨早市全業者・労働者の代表との労使協議会の開催	現在、問題発生時に開催し、市内全体の問題点、改善方法等、協議している。平成20年8月28日に開催し、タクシーの増収策など協議した。	不定期で開催している茨早市全体の労使協議会を、年2回程度の開催にし、労使双方で労働条件等の改善を検討して行く。
	② 労働時間及び賃金制度の改善	個別の会社で行なっている。	需給バランスを考えながら、お客様に迷惑のかからない時間帯での効率のいい時間短縮や、2車3人制への移行等、賃金総額の増えるような仕組みへの移行について、勉強会を開催する。
	③ 定年制の延長	個別の会社で行なっているが、概ね60歳の勤務延長制を採用している会社が多い。	70歳定年制を目指し、関係機関との勉強会を行なう。
	④ その他労働条件の改善	個別の会社で行なっている。	1ヶ月に1回、定期的に業者代表者会議を開催し、労働条件の改善や、その具体的な方法等について協議する。

3 違法・不適切な経営の排除に関する事項

項目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 法令順守のための講習会の開催	① 講習会の開催	監督官庁の法令講習会などを開催し、違法・不適切な経営の無いよう努めている。	長崎運輸支局、茨早労働基準監督署等の係官による定期的な講習会を開催して、違法・不適切な経営を排除する。また月1回、代表者会議を開催し、情報交換や協議を行い、違法・不適切な経営を排除する。

4 その他必要と認められる事項

項目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 乗務員の研修	①諫早市全体の乗務員研修	子育てタクシーを運行する前に、市内全業者80数名の乗務員を対象に4日間の研修を行なった。	定期的に観光・ケア輸送・救急対応・防犯・禁煙などの研修を行う。
2 地域貢献	②防犯活動	昭和53年から全車運用のホットライン、平成11年から「こどもシルバー110番通報協力車制度」を実施。また個別の会社で救護事業を行なっている。	諫早市コンビニ防犯協会と提携し、深夜コンビニ駐場にタクシーを待機させ、防犯に協力する。平成20年12月までには実施する。
3 減車対策		行っていない。	稼働率等を勘案しながら、出来る会社から行なっていく。

- (1) 飲酒運転根絶に向けた公共交通機関の活用策検討会議・報告書（報告書添付）
- (2) 平成20年8月28日、諫早市内全業者・労働者の代表による労使協議会を開催した。
- (3) 平成20年9月16日、諫早市タクシー利用者懇談会を開催した。（議事録添付）

第1回 諫早市地域

タクシー適正化・活性化協議会

協議用 参考資料 〔各種データ〕

- ・自動車の保有状況
- ・運転免許保有者の推移

自動車の保有状況

1. 県別の自家用乗用車普及状況

	保有台数		1台あたり人口	
	平成21年	平成11年	平成21年	平成11年
福岡	2,342,439	1,984,131	2.148	2.498
佐賀	454,061	371,384	1.899	2.380
長崎	639,101	537,187	2.282	2.862
熊本	927,178	754,146	1.984	2.480
大分	636,354	516,886	1.903	2.396
宮崎	614,188	508,068	1.882	2.339
鹿児島	865,271	705,869	1.998	2.537

[出典:平成21年度我が国の自動車保有動向]

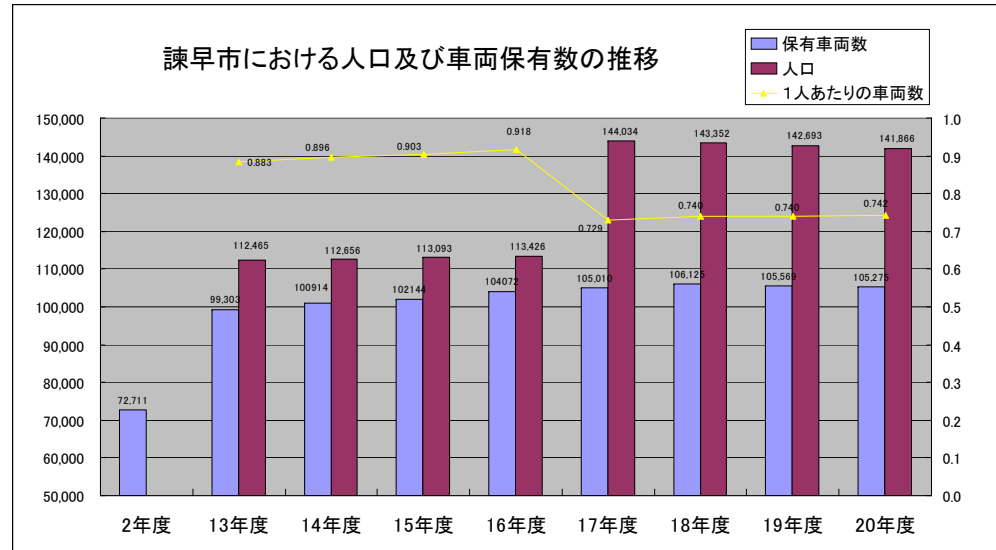
2. 都市別1台あたり人口

順位	県別	都市	1台あたり人口	自家用車保有台数
1	宮崎県	都城市	1.78	96,232
2	福岡県	飯塚市	1.79	73,799
2	鹿児島県	霧島市	1.79	71,314
4	宮崎県	宮崎市	1.87	199,026
4	長崎県	諫早市	1.87	76,078
6	佐賀県	佐賀市	1.88	125,776
7	福岡県	久留米市	1.98	152,917
8	熊本県	八代市	2.03	66,529
8	宮崎県	延岡市	2.03	66,270
10	熊本県	熊本市	2.08	323,876
10	佐賀県	唐津市	2.08	63,451
12	福岡県	北九州市	2.2	445,451
13	長崎県	佐世保市	2.22	115,059
14	鹿児島県	鹿児島市	2.5	294,044
15	福岡県	福岡市	2.61	530,329
16	長崎県	長崎市	2.77	161,093
		全国平均	2.21	

[出典:平成21年度我が国の自動車保有動向]

- ・全国保有車両上位200都市から九州内を抽出
- ・車両数は自家用車で登録車、小型二輪、軽自動車

3. 人口及び保有車両数推移(諫早市)



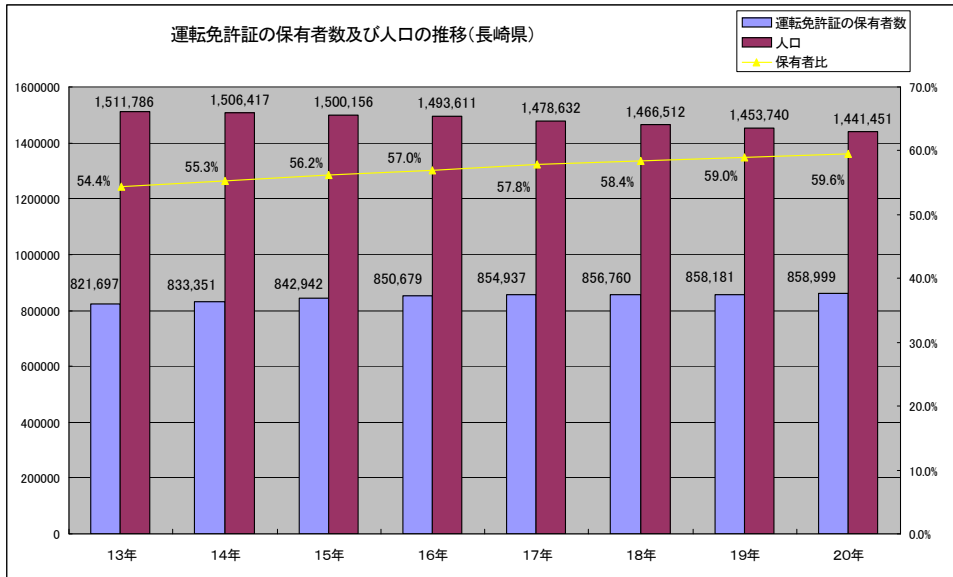
	2年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
保有車両数	72,711	99,303	100,914	102,144	104,072	105,010	106,125	105,569	105,275
人口		112,465	112,656	113,093	113,426	144,034	143,352	142,693	141,866
1台あたりの人数		0.883	0.896	0.903	0.918	0.729	0.740	0.740	0.742

※諫早市データは自家用・事業用の全車両(軽二輪のみ除く)
 ※人口・車両数は合併前の旧町データを含む

資料:長崎運輸支局及び軽自動車検査協会調べ

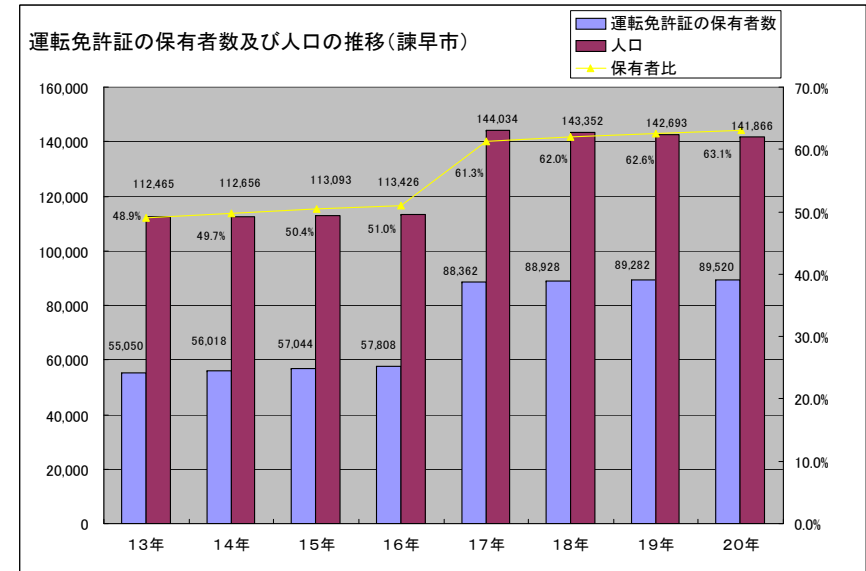
運転免許保有者数の推移

【長崎県】



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
運転免許証の保有者数	821,697	833,351	842,942	850,679	854,937	856,760	858,181	858,999
人口	1,511,786	1,506,417	1,500,156	1,493,611	1,478,632	1,466,512	1,453,740	1,441,451
保有者比	54.4%	55.3%	56.2%	57.0%	57.8%	58.4%	59.0%	59.6%

【諫早市】



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
運転免許証の保有者数	55,050	56,018	57,044	57,808	88,362	88,928	89,282	89,520
人口	112,465	112,656	113,093	113,426	144,034	143,352	142,693	141,866
保有者比	48.9%	49.7%	50.4%	51.0%	61.3%	62.0%	62.6%	63.1%

データ:長崎県警察