

第5回 諫早市地域

資料 1

タクシー適正化・活性化協議会

平成24年3月23日 13:30～

長崎運輸支局(東長崎庁舎) 会議室

タクシー適正化・活性化特別措置法

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

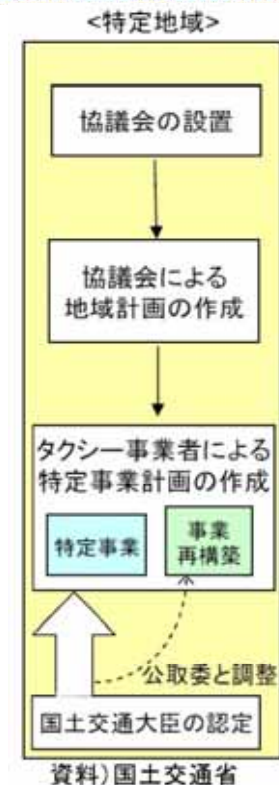
- 特定地域において、地域のタクシー事業の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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。



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 から のいずれかに該当

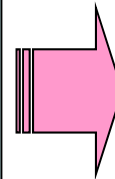
日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較)

事故件数が毎年度増加(過去5年)

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 から のいずれかに該当
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)
及び 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(制定時)
(全643営業区域中)

・長崎県内3地区指定

長崎交通圏

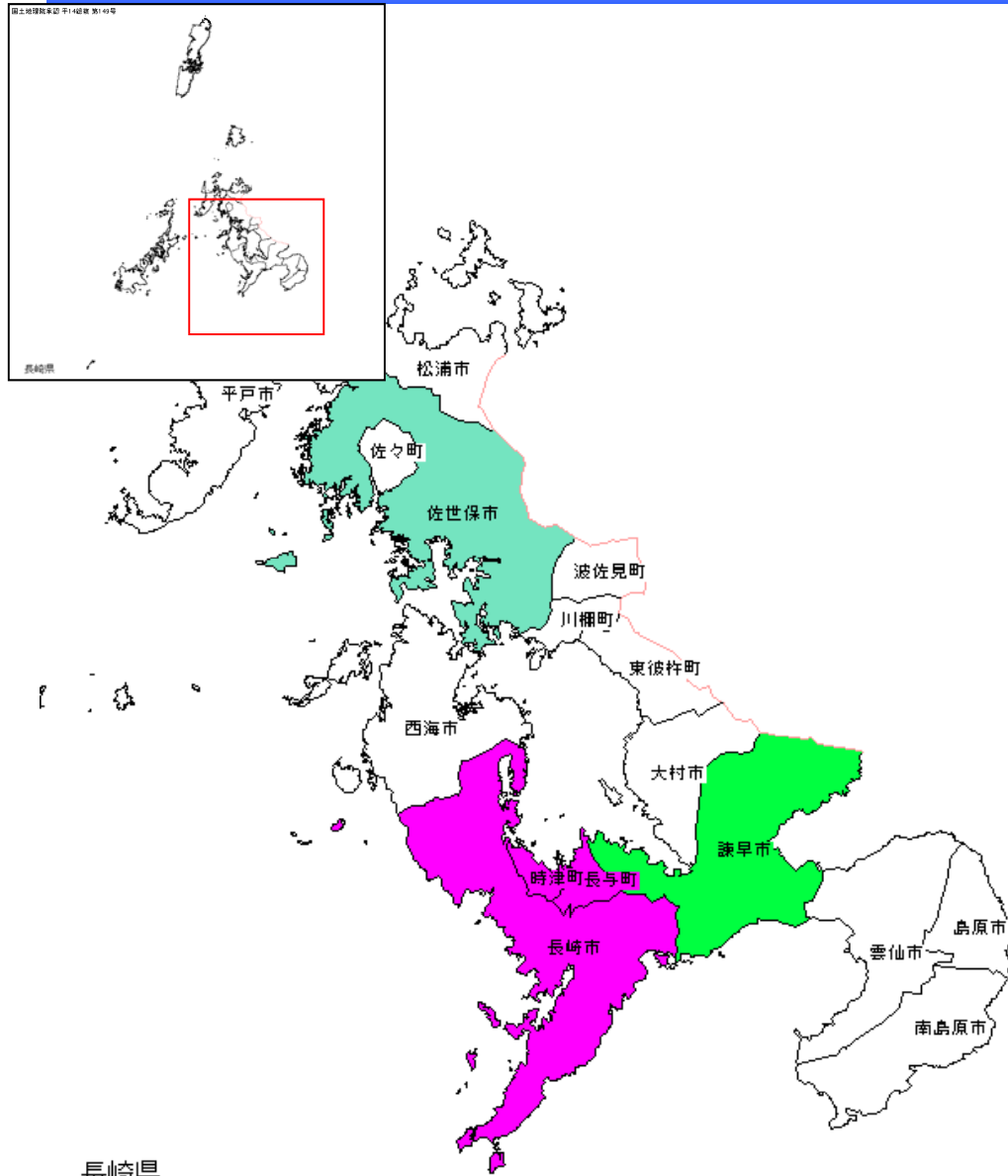
佐世保市

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



	長崎交通圏			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H24.2末	38	1,337	419	1,756
H23.3末	38	1,339	420	1,759
H22.3末	39	1,413	422	1,835
H14.3末	35	1,499	315	1,814

	佐世保市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H24.2末	24	572	117	689
H23.3末	24	575	119	694
H22.3末	22	580	124	704
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		
H24.2末	9	175	-	175
H23.3末	9	176	-	176
H22.3末	9	185	-	185
H14.3末	6	171	-	171

特定事業計画・事業再構築・その他

1. 特定事業計画認定・実施状況

特定事業計画	認定	実施
	事業者数(重複あり)	事業者数(重複あり)
安全運転講習会の受講	9 社	9 社
観光タクシー乗務員講習会の実施	9 社	9 社
健康診断の充実	6 社	6 社
交通事故ゼロ運動等の実施	5 社	5 社
サービス向上のための教育・研修の充実	3 社	3 社
アイドリングストップ運動の推進	3 社	3 社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	2 社	2 社
運輸安全マネジメント講習の受講	2 社	2 社
マナー向上の為の教育研修の充実	2 社	2 社
諫早市における防災への協力	1 社	1 社
有給休暇の計画的取得の推進	1 社	1 社
AT車の導入	1 社	1 社
防犯仕切り板の導入	1 社	1 社

2. 事業再構築認定・実施状況

	事業者数	申請者数	申請率	基準車両数	事業再構築 実施前の 車両数	事業再構築削減数			事業再構築実 施後の 車両数 -	事業再構築実施後の 供給力削減状況	
						減車数	休車数	合計		削減数 -	削減率 (-) /
諫早市	9	9	100.0%	196	184	10	0	10	174	22	11.2%
九州運輸局	560	556	99.3%	21,762	21,004	1,445	319	1,764	19,240	2,522	11.6%
全国計	4,454	4,364	98.0%	192,082	184,032	9,436	6,746	16,182	167,850	24,232	12.6%

(注) 県内及び九州運輸局データは平成24年2月28日現在、全国データは平成24年2月16日現在

基準車両数 : 平成20年7月11日時点での諫早市地域の車両数

事業再構築実施前の車両数 : 平成20年7月11日以降、特措法による事業再構築前までの車両数

事業再構築削減数 : 特措法による事業再構築認定申請により削減した車両数(既に減車済み)

事業再構築実施後の車両数 : 現時点での車両数

参考: 適正と考えられる車両数(平成21年12月25日第1回協議会資料)

諫早市地域	実働率 90%	実働率 85%
適正車両数	約140両	約150両

(算定式)

$$\text{適正と考えられる車両数} = \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度の実車率} \div \text{過去5年間の平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

需要量は次式により推定:

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

実働率については、「90%」及び「85%」を適用してそれぞれ算出

3. 特定事業計画外の取り組み(福祉タクシーの導入)

【地域公共交通バリア解消事業等促進への支援】

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るため、生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業。生活交通ネットワーク計画に基づいて導入されるユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)や福祉タクシーの導入を支援。

【補助スキーム】

協議会において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施事業者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局)へ提出

【協議会】(構成員)

- ・関係する市町
- ・関係する交通事業者
- ・地方運輸局
- ・その他、協議会が必要と認める者(地域住民など)

協議

生活交通ネットワーク計画 策定
(生活交通改善事業計画)

実施事業者

申請

【補助概要】 協調補助不要

・補助率・・・補助対象経費の1/3と以下の額を比較し、低い額を補助する(予算の範囲内)

導入

- リフト車両:1両あたり80万円
- UD・スロープ車両:1両あたり60万円
- 寝台車両:1両あたり130万円

改造

- リフト車両への改造:1両あたり35万円
- スロープ車両への改造:1両あたり25万円
- 寝台車両への改造:55万円



リフト付車両



UDタクシー<日産バネット>

UDタクシーとは・・・健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車いすの方(車いすのまま乗車することを想定)など、誰でも利用できる構造(ユニバーサルデザイン)のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの。

【諫早市地域での補助活用状況】(リース会社申請を含む)

事業者名	種別	数	導入時期	ネットワーク計画協議	
(株)エキマエタクシー	車いす移動車(スロープ)	2両	H24年3月予定	H23年10月11日	文書協議
	車いす移動車(リフトストレッチャー)	1両	H24年3月予定	H23年10月11日	文書協議
合計		3両			

上記の他、同補助制度を活用して、長崎県内で長崎市(5両)、佐世保市(1両)、五島市(5両)、新上五島町(1両)の福祉車両を導入

4. 特定事業計画外の取り組み(低公害車導入)

【低公害車普及促進対策費補助(HV・EV)による導入支援】

国土交通省では、自動車運送事業者の環境対策を促進する観点から「低公害車普及促進対策費補助金」により、バス・タクシー・トラック事業者によるハイブリッド車や電気自動車等の次世代自動車の導入を支援してきた。

補助対象	補助率	備考
ハイブリッドタクシー	原則、通常価格車両との差額の1/3以内() 又は 車両本体価格の1/4以内	車両数が100両以下の小規模事業者に対して、通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより次世代自動車の導入を特に支援
電気自動車タクシー(PHV含む)	原則、通常価格車両との差額の1/2以内() 又は 車両本体価格の1/4以内	環境性能の優れた電気自動車について通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより導入を特に支援

【低公害車普及促進対策費補助(HV・EV)実績】

諫早市	HVタクシー	EVタクシー	低燃費LPGタクシー
	法人	法人	法人
21年度	1	0	0
22年度	3	0	-
23年度	3	0	-



【ハイブリッド(HV)タクシー】

【法人タクシーの独自導入実績】

諫早市	HVタクシー	EVタクシー
平成21年度	1	
平成22年度		
平成23年度	1	

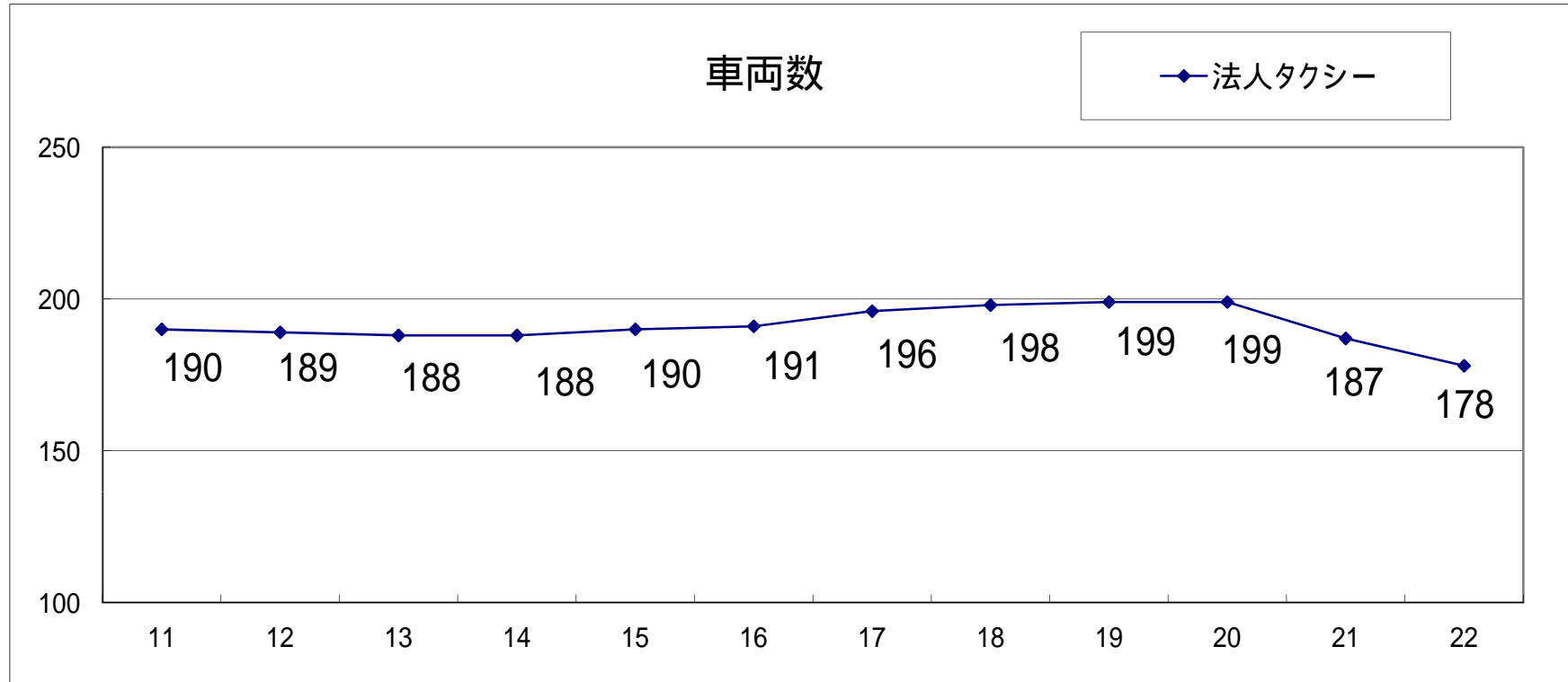


【電気自動車(EV)タクシー】

タクシー事業の概要(県内・地域内)

5. 諫早市内のタクシー事業の概要

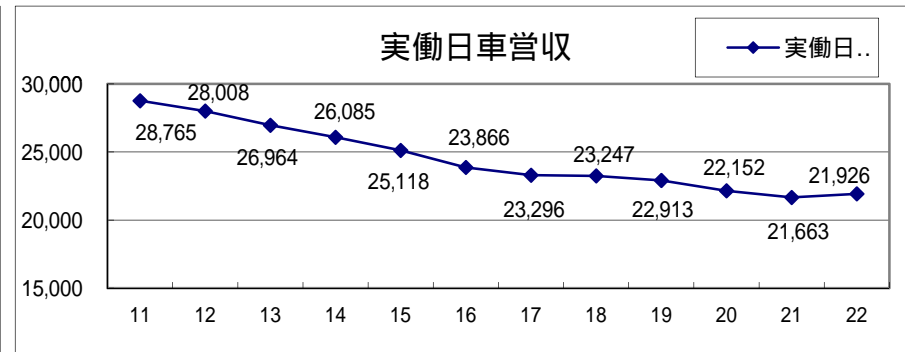
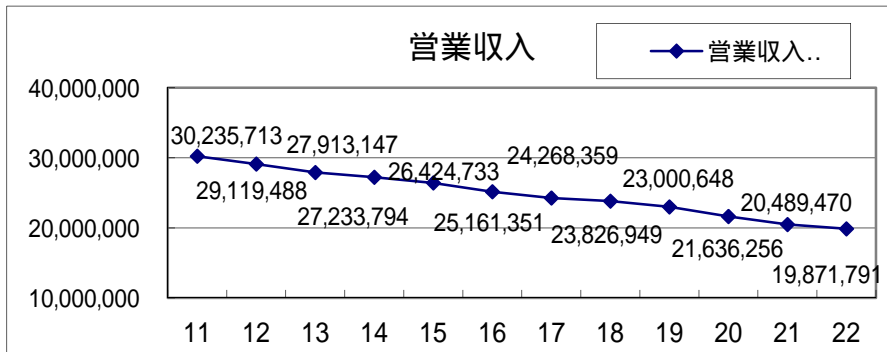
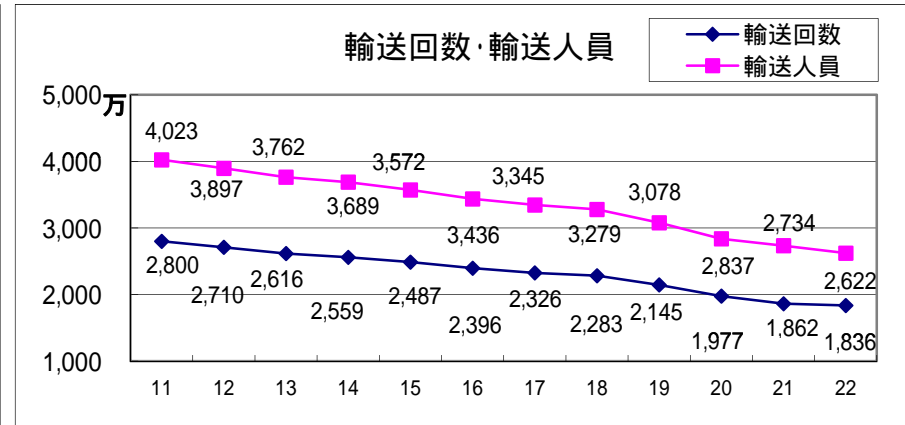
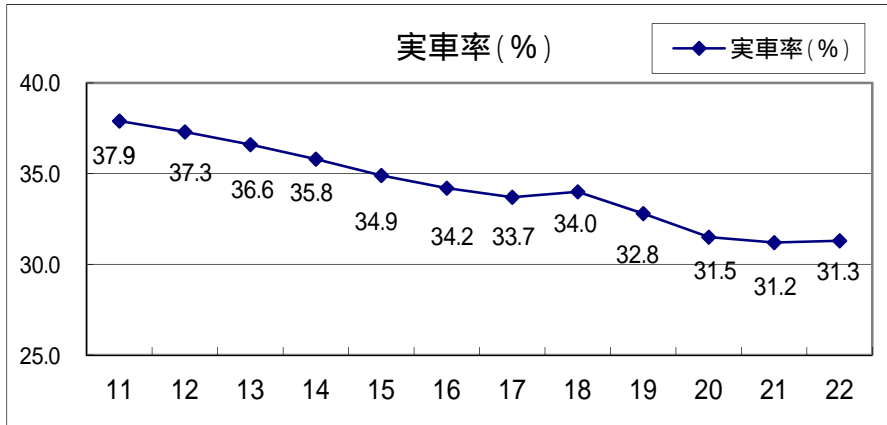
【タクシー車両の推移(諫早市)】



年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
法人タクシー	190	189	188	188	190	191	196	198	199	199	187	178

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

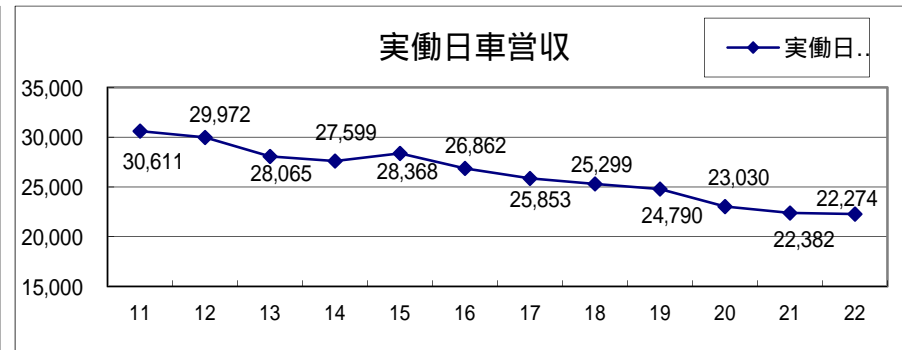
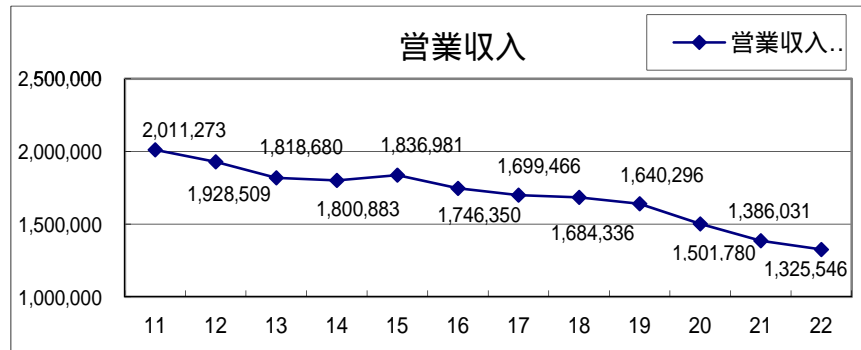
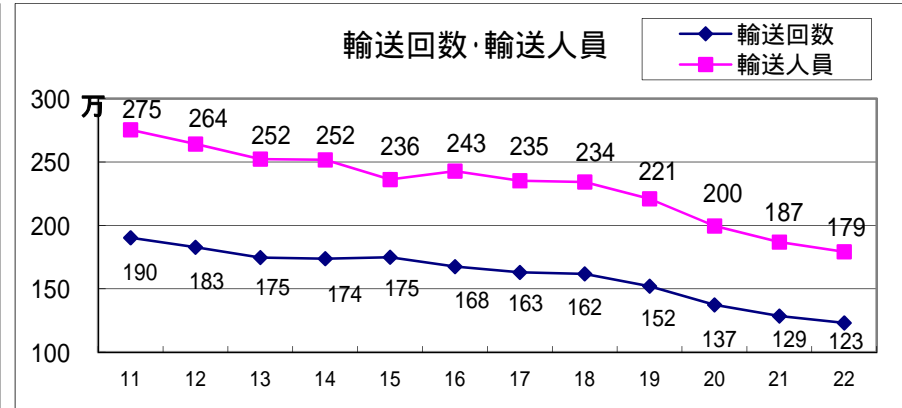
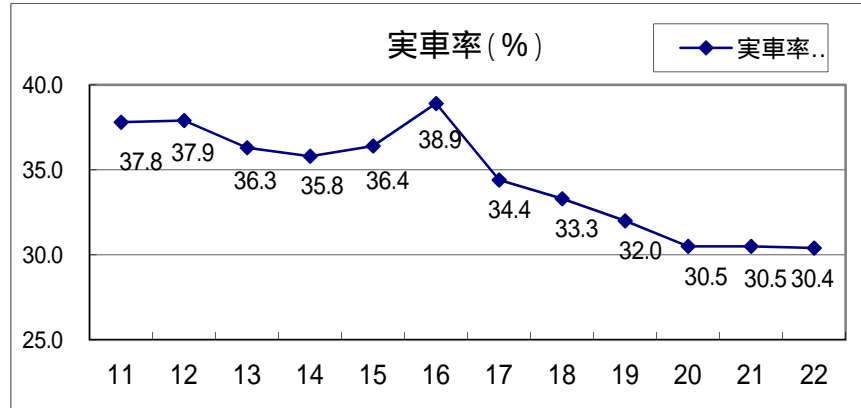
【輸送実績の推移(長崎県)】



年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
実車率 (%)	37.9	37.3	36.6	35.8	34.9	34.2	33.7	34.0	32.8	31.5	31.2	31.3
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	21,449,929	19,768,002	18,618,272	18,357,528
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	30,784,095	28,374,332	27,338,366	26,220,541
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	23,000,648	21,636,256	20,489,470	19,871,791
実働日車 営収(円)	28,765	28,008	26,964	26,085	25,118	23,866	23,296	23,247	22,913	22,152	21,663	21,926

資料: (社)長崎県タクシー協会 調べ

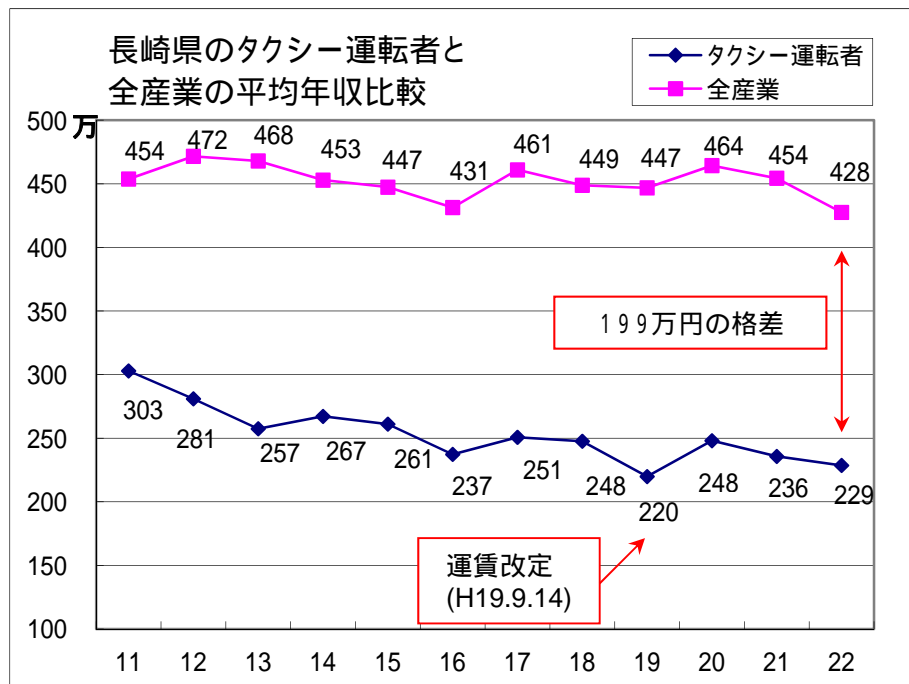
【輸送実績の推移(諫早市)】



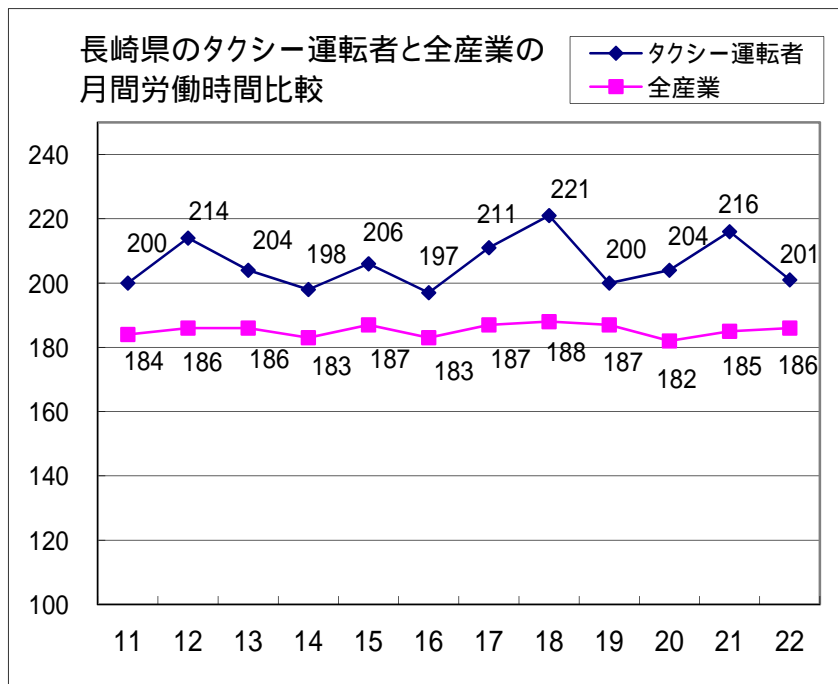
年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
実車率 (%)	37.8	37.9	36.3	35.8	36.4	38.9	34.4	33.3	32.0	30.5	30.5	30.4
輸送回数	1,902,823	1,827,921	1,746,793	1,737,753	1,748,980	1,675,020	1,629,567	1,617,778	1,520,865	1,373,659	1,285,496	1,231,205
輸送人員	2,754,117	2,642,168	2,523,027	2,517,267	2,362,086	2,428,338	2,352,250	2,342,583	2,209,749	1,996,010	1,868,601	1,791,949
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	1,386,031	1,325,546
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	22,382	22,274

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】



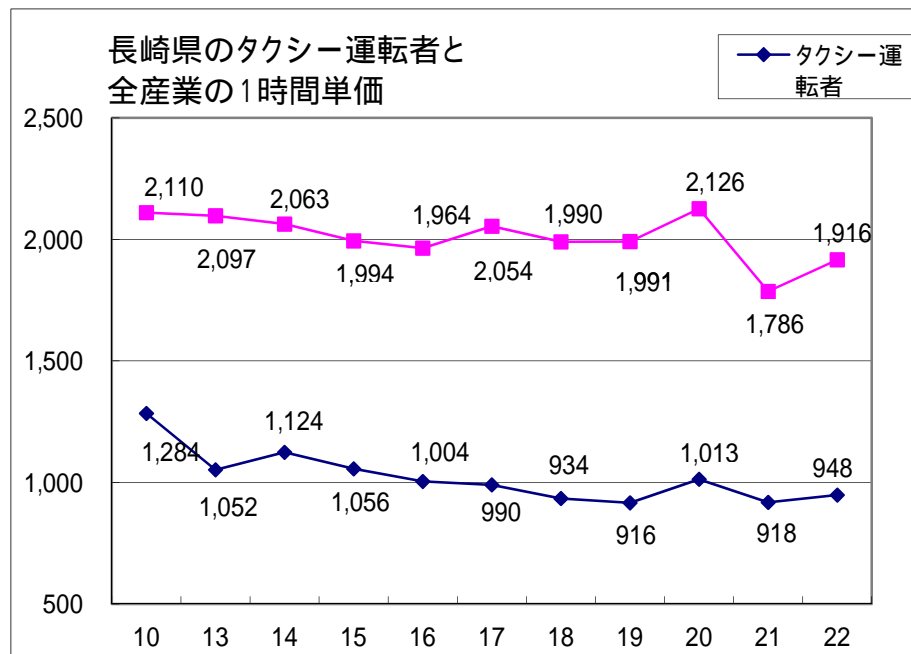
【長崎県内運転者の月間労働時間】



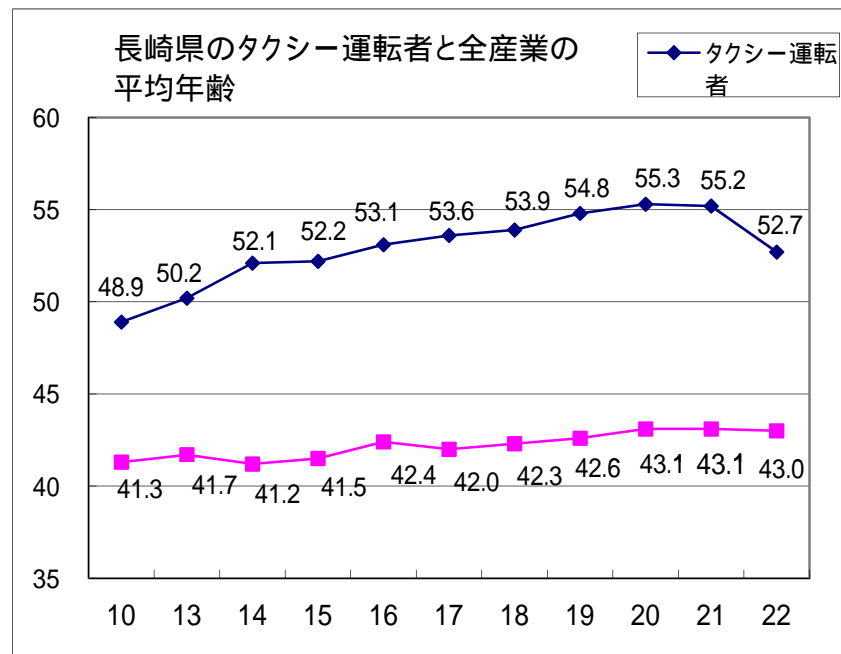
年度	長崎県	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平均年収(円)	タクシー運転者	3,029,100	2,809,500	2,574,400	2,671,800	2,610,600	2,372,800	2,507,300	2,475,900	2,198,400	2,480,300	2,356,900	2,286,200
	全産業	4,537,900	4,716,400	4,679,900	4,529,300	4,473,900	4,313,800	4,610,100	4,488,700	4,468,300	4,643,500	4,544,300	4,275,700
	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	2,163,200	2,187,400	1,989,500
月間労働時間(時間)	タクシー運転者	200	214	204	198	206	197	211	221	200	204	216	201
	全産業	184	186	186	183	187	183	187	188	187	182	185	186
	格差	16	28	18	15	19	14	24	33	13	22	31	15

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】



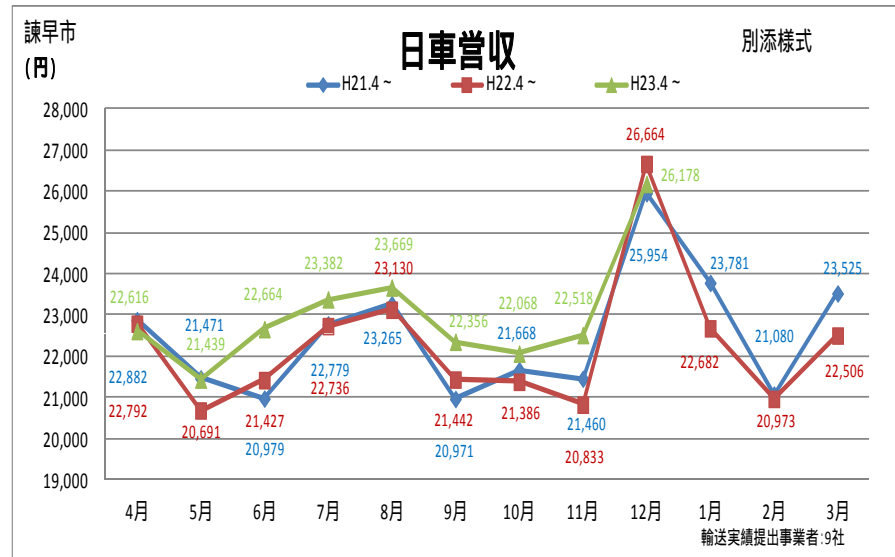
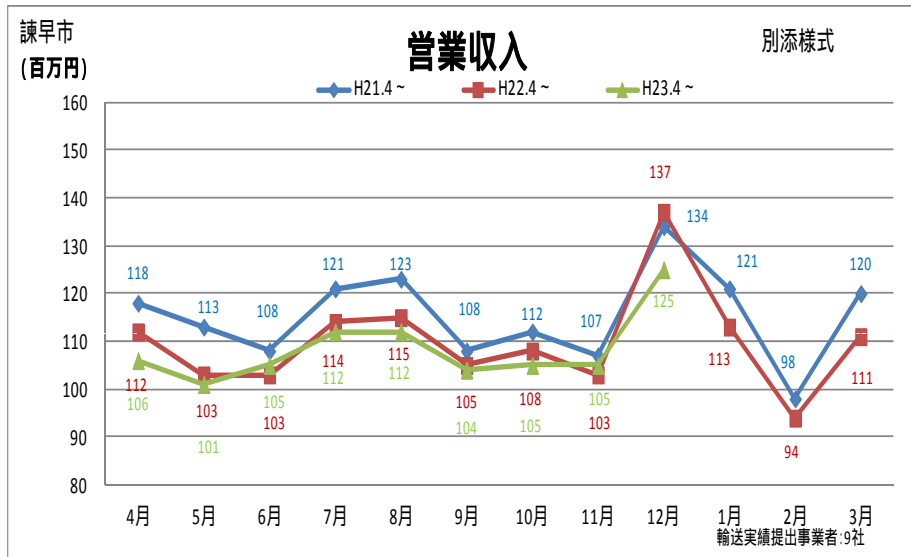
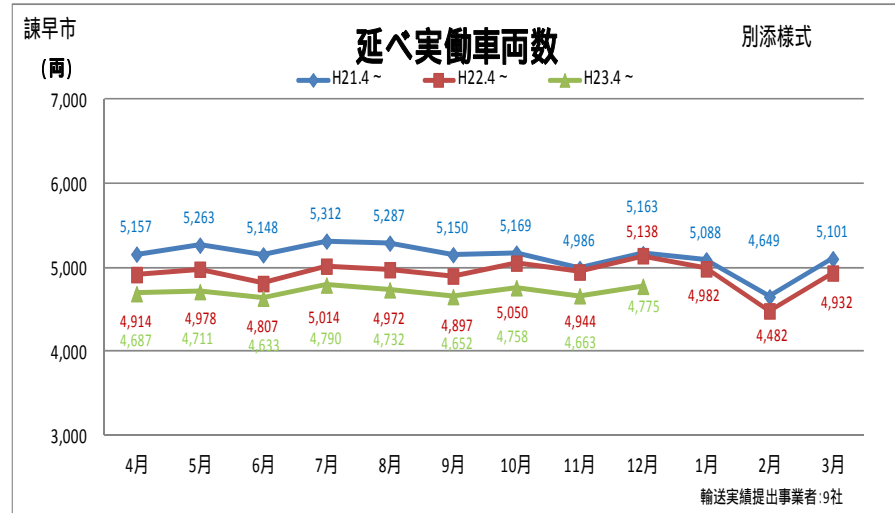
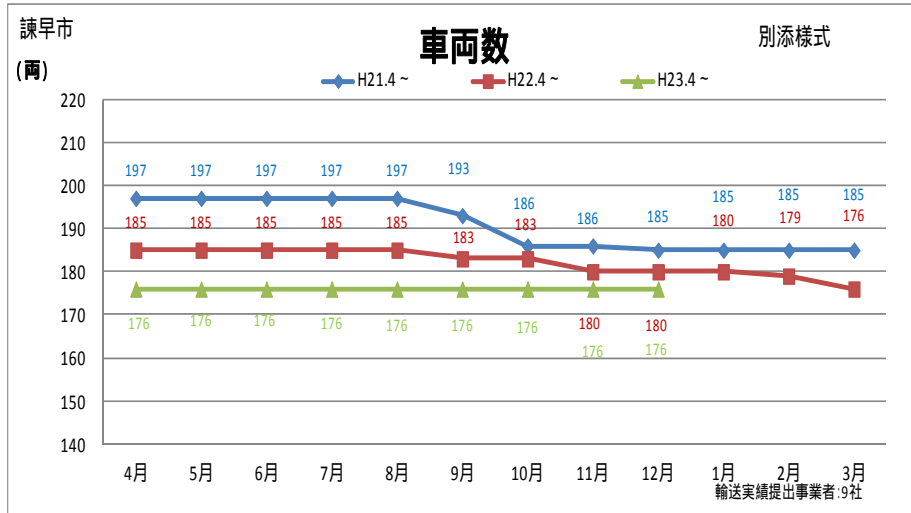
【県内運転者の平均年齢】



年度	長崎県	10	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
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	918	948
	全産業	2,110	2,097	2,063	1,994	1,964	2,054	1,990	1,991	2,126	1,786	1,916
	格差	826	1,045	939	938	960	1,064	1,056	1,075	1,113	868	968
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	55.2	52.7
	全産業	41.3	41.7	41.2	41.5	42.4	42.0	42.3	42.6	43.1	43.1	43.0
	格差	7.6	8.5	10.9	10.7	10.7	11.6	11.6	12.2	12.2	12.1	9.7

資料：厚生労働省 賃金構造基本統計調査

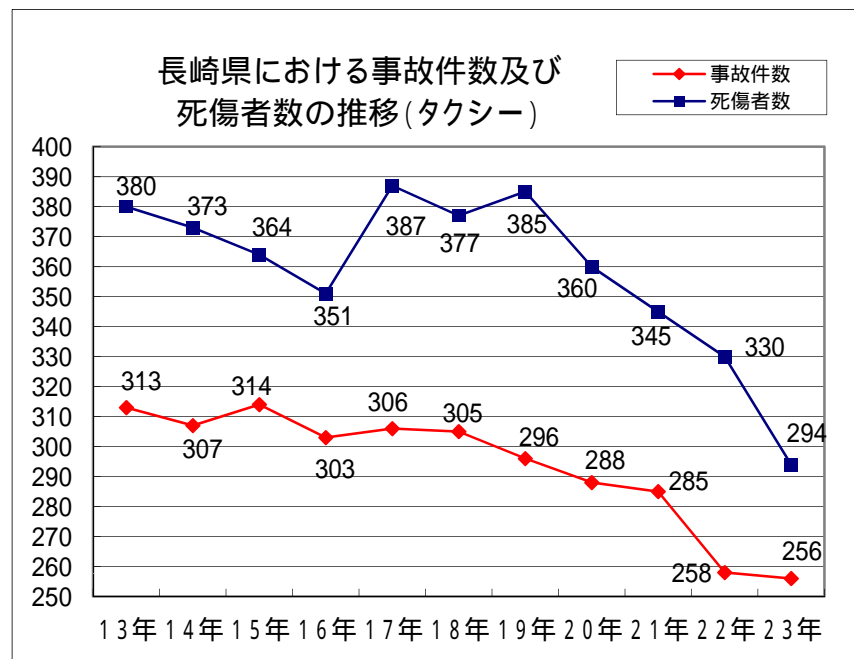
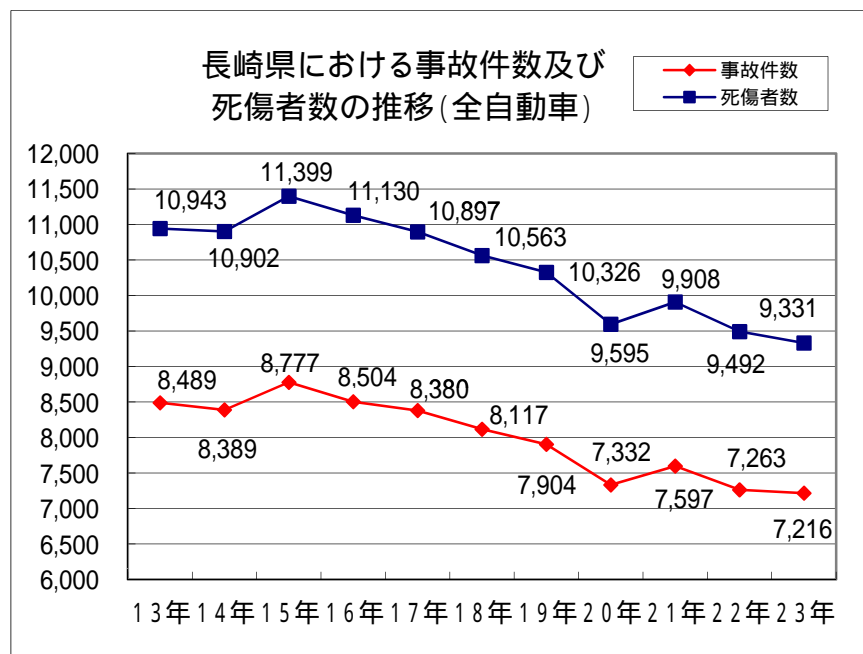
6. 諫早市地域の月毎の輸送実績比較



交通事故の状況(県内・地域内)

7. 人身事故発生件数

【長崎県内における事故件数】

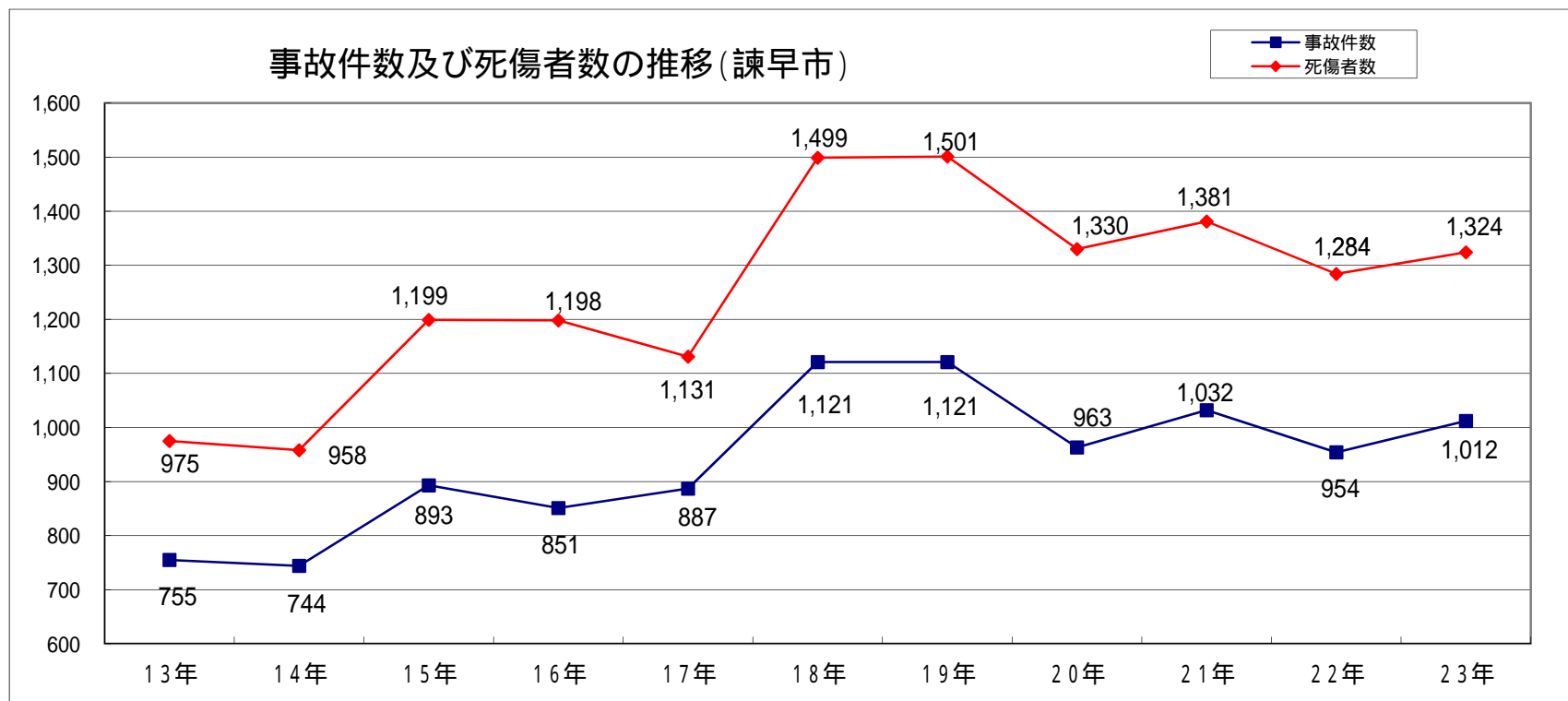


		13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
事故件数	全自動車	8,489	8,389	8,777	8,504	8,380	8,117	7,904	7,332	7,597	7,263	7,216
	タクシー(内数)	313	307	314	303	306	305	296	288	285	258	256
死亡者数	全自動車	73	66	80	60	57	59	55	38	65	49	47
	タクシー(内数)	1	1	0	0	1	1	0	0	2	3	0
傷害者数	全自動車	10,870	10,836	11,319	11,070	10,840	10,504	10,271	9,557	9,843	9,443	9,284
	タクシー(内数)	379	372	364	351	386	376	385	360	343	327	294

自転車、歩行者を除く

データ:長崎県警察

【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	21年	22年	23年
事故件数	755	744	893	851	887	1,121	1,121	963	1,032	954	1,012
死亡者数	4	5	10	5	3	8	9	0	3	4	3
傷患者数	971	953	1,189	1,193	1,128	1,491	1,492	1,330	1,378	1,280	1,321
死傷者数	975	958	1,199	1,198	1,131	1,499	1,501	1,330	1,381	1,284	1,324

自転車、歩行者を除く。

データ:長崎県警察

第5回 諫早市地域 タクシー適正化・活性化協議会

諫早市地域 地域計画(特定事業)
及び特定事業計画・事業再構築認定状況

諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会 地域計画

承認日:平成22年3月26日 公表日:平成22年3月30日

特 定 事 業		実施主体		実施時期	
		事業者	タク協	短期	中期
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作り					
◎適正化に関する事項					
1	サービス向上のための教育・研修の充実	○	○	○	
2	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成、配布	○	○	○	
3	ハイグレード車の導入	○		○	
4	事業者による自社WEBサイトの開設	○		○	
◎活性化に関する事項					
5	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○	
6	サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用	○	○	○	
7	電子マネー、クレジットカード、ICカード等、決済器の導入	○		○	○
8	ジャンボタクシーの導入	○		○	○
9	ETCの導入	○		○	
10	カーナビの導入	○		○	○
11	ユニバーサルデザイン車両の導入促進	○			○
12	福祉タクシーの運行	○		○	○
13	介護タクシーの運行	○		○	○
14	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○		○	
15	自転車搭載キャリアの導入	○		○	○
②安全性の維持・向上					
16	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○		○	○
17	デジタルタコグラフの導入	○		○	○
18	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	○		○	○
19	運輸安全マネジメント講習の受講	○		○	
20	安全運転講習会の受講	○		○	
21	交通事故ゼロ運動等の実施	○		○	
③環境問題への貢献					
22	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○		○	○
23	アイドリングストップ車の導入	○		○	○
24	後付アイドリングストップ装置の導入	○		○	
25	アイドリングストップ運動の推進	○		○	
④交通問題、都市問題の改善					
◎適正化に関する事項					
26	主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○	
27	タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底	○		○	
28	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○	
29	マナー向上の為の教育研修の充実	○	○	○	
⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上					
30	輸送障害時における代替輸送の連携強化	○		○	
⑥観光への取組み					
31	観光タクシーの運行	○		○	
32	観光タクシー乗務員講習会の実施	○	○	○	
⑦防災・防犯対策への貢献					
33	諫早市における治安維持への協力	○		○	○
34	諫早市における防災への協力	○		○	○
35	諫早市における防犯への協力	○		○	○
36	こども&シルバー110番への協力	○		○	○
⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上					
37	賃金制度の見直し	○		○	○
38	有給休暇の計画的取得の推進	○		○	○
39	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	○		○	○
40	AT車の導入	○		○	
41	若年労働者の積極的な雇用の促進	○		○	○
42	健康診断の充実	○		○	
43	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○		○	○
44	女性が働きやすい職場環境の整備	○		○	
45	防犯カメラの導入	○		○	○
46	防犯訓練の実施	○		○	
47	防犯仕切り板の導入	○		○	○
48	洗車機の導入	○		○	○
⑨事業経営の活性化、効率化					
49	効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上	○		○	
50	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:(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会

特定事業計画認定申請状況 一覧表

【諫早市】

整理番号	事業者名称	特定事業	事業数	安全性の維持、向上							労働条件の悪化の防止、改善、向上					
				サービス向上教育・研修	ドライブレコーダー導入	運輸安全マネジメント講習	安全運転講習会	交通事故ゼロ運動	アイドリングストップ	マナー向上教育研修	観光タクシー講習会	防災協力	有給休暇取得	AT車導入	健康診断	防犯仕切板
1	(有)さかいタクシー	・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員講習会 ・防災協力 ・有給休暇の計画的取得 ・AT車の導入	5				○				○	○	○	○		
2	(有)江の浦タクシー	・安全運転講習会 ・交通事故ゼロ運動 ・アイドリングストップ ・観光タクシー乗務員講習会	4				○	○	○		○					
3	(有)小野タクシー	・安全運転講習会 ・交通事故ゼロ運動 ・アイドリングストップ ・観光タクシー乗務員講習会 ・防犯仕切板導入	5				○	○	○		○					○
4	湯江タクシー(有)	・サービス向上のための教育・研修 ・安全運転講習会 ・交通事故ゼロ運動 ・アイドリングストップ ・観光タクシー乗務員講習会 ・健康診断	6	○			○	○	○		○				○	
5	(株)親和タクシー	・ドライブレコーダー導入 ・運輸安全マネジメント講習 ・安全運転講習会 ・交通事故ゼロ運動 ・マナー向上のための教育研修 ・観光タクシー乗務員講習会 ・健康診断	7		○	○	○	○		○	○				○	
6	諫早タクシー(有)	・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員講習会 ・健康診断	3				○				○				○	
7	(有)有喜タクシー	・ドライブレコーダー導入 ・運輸安全マネジメント講習 ・安全運転講習会 ・交通事故ゼロ運動 ・マナー向上のための教育研修 ・観光タクシー乗務員講習会 ・健康診断	7		○	○	○	○		○	○				○	
8	(株)エキマエタクシー	・サービス向上のための教育・研修 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員講習会 ・健康診断	4	○			○				○				○	
9	(有)ニュータウンタクシー	・サービス向上のための教育・研修 ・安全運転講習会 ・観光タクシー乗務員講習会 ・健康診断	4	○			○				○				○	
		合計	45	3	2	2	9	5	3	2	9	1	1	1	6	1

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況

【諫早市】

平成23年11月22日現在

整理 番号	認定日	事業者名称	基準車両数 ① ※H20.7.11現在の のタクシー車両数	事業再構築 実施前の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実 施後の車両数 ④ ②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況 ⑤	
					減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)÷①
1	H22.7.2	(有)さかいタクシー	20	19	1	0	1	18	2	10.0%
2	H22.7.2	(有)江の浦タクシー	7	6	0	0	0	6	1	14.3%
3	H22.7.2	(有)小野タクシー	12	11	0	0	0	11	1	8.3%
4	H22.7.2	湯江タクシー(有)	10	9	0	0	0	9	1	10.0%
5	H22.7.2	(株)親和タクシー	48	45	2	0	2	43	5	10.4%
6	H22.7.2	諫早タクシー(有)	25	25	3	0	3	22	3	12.0%
7	H22.7.2	(有)有喜タクシー	14	13	1	0	1	12	2	14.3%
8	H22.7.23	(株)エキマエタクシー	39	37	2	0	2	35	4	10.3%
9	H22.7.23	(有)ニュータウンタクシー	21	19	1	0	1	18	3	14.3%
		合 計	196	184	10	0	10	174	22	11.2%

特定事業計画(事業再構築)の状況(各局比較表)

運輸局等	事業者数	申請者数	申請率	基準車両数 ①	事業再構築 実施前の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築 実施後の 車両数④ ②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況 ⑤		
						減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)/①	
北海道運輸局	140	139	99.3%	9,140	8,819	690	17	707	8,112	1,028	11.2%	
東北運輸局	306	304	99.3%	10,387	9,941	535	196	731	9,210	1,177	11.3%	
関東運輸局	1,378	1,374	99.7%	67,890	64,214	2,850	3,224	6,074	58,140	9,750	14.4%	
北陸信越運輸局	198	186	93.9%	6,762	6,233	201	135	336	5,897	865	12.8%	
中部運輸局	428	421	98.4%	19,340	18,758	1,000	740	1,740	17,018	2,322	12.0%	
近畿運輸局	637	620	97.3%	36,531	35,465	2,253	1,592	3,845	31,620	4,911	13.4%	
中国運輸局	439	408	92.9%	12,031	11,834	375	205	580	11,254	777	6.5%	
四国運輸局	262	250	95.4%	4,623	4,471	74	5	79	4,392	231	5.0%	
沖縄総合事務局	106	106	100.0%	3,616	3,293	13	313	326	2,967	649	17.9%	
九州運輸局	560	556	99.3%	21,762	21,004	1,445	319	1,764	19,240	2,522	11.6%	
福岡	福岡交通圏	105	103	98.1%	5,063	5,180	448	79	527	4,653	410	8.1%
	北九州交通圏	82	80	97.6%	3,270	3,114	149	27	176	2,938	332	10.2%
	久留米市	29	29	100.0%	712	666	45	0	45	621	91	12.8%
	大牟田市	10	10	100.0%	258	214	3	0	3	211	47	18.2%
	筑豊交通圏	21	21	100.0%	517	512	57	0	57	455	62	12.0%
佐賀	佐賀市	18	18	100.0%	514	488	39	4	43	445	69	13.4%
	唐津市	8	8	100.0%	234	223	18	3	21	202	32	13.7%
長崎	長崎交通圏	38	38	100.0%	1,525	1,409	72	0	72	1,337	188	12.3%
	佐世保市	24	24	100.0%	649	596	24	0	24	572	77	11.9%
	諫早市	9	9	100.0%	196	184	10	0	10	174	22	11.2%
熊本	熊本交通圏	67	67	100.0%	2,399	2,188	111	144	255	1,933	466	19.4%
	八代交通圏	13	13	100.0%	348	314	10	16	26	288	60	17.2%
大分	大分市	23	23	100.0%	962	959	103	0	103	856	106	11.0%
	別府市	8	8	100.0%	480	449	34	0	34	415	65	13.5%
宮崎	宮崎交通圏	14	14	100.0%	1,139	1,099	44	13	57	1,042	97	8.5%
	都城交通圏	10	10	100.0%	353	325	30	5	35	290	63	17.8%
	延岡市	5	5	100.0%	301	291	14	0	14	277	24	8.0%
鹿児島	鹿児島市	40	40	100.0%	2,037	2,026	163	16	179	1,847	190	9.3%
	鹿児島空港交通圏	16	16	100.0%	428	430	52	8	60	370	58	13.6%
	川薩交通圏	13	13	100.0%	218	212	14	2	16	196	22	10.1%
	鹿屋交通圏	7	7	100.0%	159	125	5	2	7	118	41	25.8%
全国計	4,454	4,364	98.0%	192,082	184,032	9,436	6,746	16,182	167,850	24,232	12.6%	

(注)他局データは平成24年2月16日現在、当局データは平成24年2月28日現在の数値を示す。

第5回 諫早市地域 タクシー適正化・活性化協議会

地域公共交通バリア解消促進等事業

第 号
平成 年 月 日

九州運輸局長 殿

住 所 長崎市中里町1368
協議会名 諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会
代表者名 会長 有吉 信吾

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の提出について

平成23年度地域公共交通確保維持改善事業に伴う事業評価を行いましたので、別添
のとおり報告します。

担当部署:(社)長崎県タクシー協会
担当者名:宗 建久
連絡先:095-838-2664
E-mail : kentaxikyokai@bd.wakwak.com

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成 年 月 日

協議会・構成員 諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会
 長崎県、諫早市
 (社)長崎県タクシー協会
 諫早市タクシー協会

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性		②目標・効果達成状況		③事業の今後の改善点
地域公共交通バリア解消促進等事業 (バリアフリー化設備等整備事業)	オリックス自動車(株) ((株)エキマエタクシー)	福祉タクシー車両3両購入	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標3両以上/年間に対して、3両/年間を達成した。	平成23年度事業完了

【各評価項目の評価基準】

①事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
- B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。
- C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。

生活交通改善事業計画（バリア解消促進等事業）

平成 年 月 日
 諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会
 会長 有吉 信吾

1. 生活交通改善事業計画の名称
諫早市地域福祉タクシー導入整備計画
2. バリア解消促進等事業の目的・必要性
諫早市地域内のタクシー事業者が保有する福祉車両は6台であり、急速に進む高齢化社会において、今後、福祉車両による高齢者・障害者の輸送は非常に重要となってくることが考えられる。国でも福祉車両の導入目標を平成33年までに、28,000台と示している。諫早市地域においても積極的な福祉車両の導入が必要となる。
3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果
(1) 事業の目標
諫早市地域内において、今年度1台の増加を目標とし、諫早市地域内において現在の6台を7台とする。
(2) 事業の効果
福祉車両の導入を促進することにより、今後の高齢化社会における。高齢者、障害者の移動の円滑化が図られるとともに、福祉車両利用者の増加に寄与する。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）
平成23年度導入事業者 ・福祉車両導入（スロープ付き1台）：湯江タクシー有限会社
(2) 関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）
<特定事業計画> 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）第11条に定める特定地域における特定事業計画の提出状況 湯江タクシー有限会社 平成22年7月2日認定（九運旅二第173号）

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
24年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
福祉車両 導入	2,898 千円	800 千円	千円	千円	2,098 千円
	100%	27.6%	%	%	72.4%
合 計	2,898 千円	800 千円	千円	千円	2,098 千円
	100%	27.6%	%	%	72.4%

25年度（翌年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
福祉車両 導入	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%

26年度（翌々年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
福祉車両 導入	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%

6. 計画期間

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。

●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載

事業の名称	平成24年度				平成25年度				平成26年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
福祉車両導入												
	1台											
	6月1日着手											
	3月31日完了											

7. 協議会の開催状況と主な議論

--

8. 利用者等の意見の反映

--

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県又は市区町村	長崎県地域振興部新幹線・総合交通対策課 諫早市市民生活環境部生活安全交通課
交通事業者・交通施設管理者等	長崎県タクシー協会、諫早市タクシー協会
地方運輸局	九州運輸局長崎運輸支局
その他協議会が必要と認める者	諫早商工会議所、いさはや国際交流センター、諫早老人クラブ連合会、全自交長崎地方連合会諫早タクシー労働組合、エキマエタクシー労働組合、ニュータウンタクシー従業員会、諫早労働基準監督署、長崎県警察本部、諫早警察署

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長崎市中里町1368
(所 属) (社)長崎県タクシー協会
(氏 名) 宗 建久
(電 話) 095-838-2664
(e-mail) kentaxikyokai@bd.wakwak.com

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

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発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。

特に諫早市にあつては、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

① 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。

② 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。

③ 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。

④ 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。

⑤ 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なように、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。

⑥ 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、救急タクシーの導入

○ 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。

⑦ 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】

- 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
- ② 安全性の維持・向上
- ③ 環境問題への貢献
- ④ 交通問題・都市問題の改善
- ⑤ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑥ 観光への取組み
- ⑦ 防災・防犯対策への貢献
- ⑧ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ⑨ 事業経営の活性化、効率化
- ⑩ 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（SR I ; 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施策を実施する。

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CO2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（CO2）の排出量は879万トンとなっている。

この二酸化炭素（CO2）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、こどもや老人の安全確保に資するための「こども&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動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、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。

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

◎ 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
- ETC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

② 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

③ 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

④ 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

⑤ 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

⑥ 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

⑦ 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

⑧ 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

⑨ 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、個別の事業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。

諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会設置要綱

制定 平成21年12月25日

(目的)

第1条 諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会（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、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
 - 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
 - ① 協議会の運営方法
 - ② 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。
 - ① 九州運輸局長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が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱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。
 - ④ 設置要綱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。
 - ⑤ 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。
 - ⑥ 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。
 - ⑦ 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。
 - ① (2)の①②及び④から⑥を満たしていること。
 - ② 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。
 - 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。

- ① 会長が合意していること。
- ② 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。

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）
 諫早市タクシー協会会長

協議会構成員

法	区分	団体等	委員の職名
第8条	国	九州運輸局	長崎運輸支局次長〔協議会会長〕
第1項	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 従業員会	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
		諫早警察署	交通課長
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	
-----	---------------------------------------	--