

# 地域計画

## 〔長崎交通圏〕

長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会

平成22年3月18日

## 長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会地域計画

### 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

#### 長崎交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・長崎交通圏におけるタクシーは、個々の利用客のニーズに合わせて、ドア・ツー・ドアの輸送を担い、他の公共交通機関における決められた路線での輸送と違った公共交通機関として定着している。
- ・特に県都である長崎市をその主な営業範囲としているため、長崎交通圏では平成18年度の交通機関の約20%に当たる1日あたり約5,5万人をタクシーで輸送し、バス（約13,1万人）の約半分に匹敵する輸送を担っている。（長崎市地域公共交通総合連携計画）
- ・長崎交通圏のタクシーの営業形態は、「流し営業」が主体であり、交替制勤務の年中無休の営業体制をしている。タクシーは県都長崎市の都市機能を支えているとともに、終電や終バスの後の足としての重要な役割を担っているほか、路線バスの運行できない地域に乗合タクシーを運行する等、生活やビジネスに欠かせ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。

#### タクシー事業の現況

##### タクシー需要の減少

- ・長崎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、年間約21百万人（1日あたり約5,8万人）から、年間約16百万人（1日あたり約4,4万人）へと約24%減少している。（長崎県タクシー協会調べ）
- ・特に平成20年秋以降の世界経済危機も相まって、一般利用客のみならず、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、このままの経済状況が継続すれば、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状態と見られる。

##### 規制緩和によるタクシー車両数の増加

- ・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」施行によるタクシー需給調整規制撤廃後の長崎交通圏内のタクシー車両数は、平成14年度末の1,813両に対し、平成20年度末で1,933両と120両（6.2%）増加している。
- ・法人事業者の車両数は平成19年度まで微増傾向にあったが、平成20年度以降、各社において減車がなされ、平成20年4月から平成21年9月30日の間に合計119台が減少した。その結果、平成14年3月末と平成21年3月末の車両数を比較すると、1,505両から1,506両と横ばい状態になっている。
- ・一方、個人タクシーは同期間に314両から431両と117台（約37%）増加している。
- ・法人タクシーの車両数について、第1回長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議

会（平成21年12月21日開催）で九州運輸局から示された「適正と考えられる車両数」の約1,060両（実働率90%の場合）と1,130両（実働率85%の場合）を平成21年9月30日現在の車両数1,418両と比較すると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、長崎交通圏では、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台あたりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では、255.1kmから218.3kmへ、実車率は35.4%から29.4%へ、実働率は95.1%から89.5%へいずれも低下しており、タクシー1日1車あたりの運送収入（税込み、以下同じ）30,102円から24,169円へとこれも約2割減少している実態となっている。（長崎県タクシー協会調べ）
- ・さらに、平成21年10月の実績では、実車率29.1%、実働率91.3%、1日あたりの運送収入は21,592円と輸送実績は一層悪化している。特に実働1日1車あたりの運送収入は平成6年度ごろから連続して前年比割れの厳しい状況となっている。（長崎市タクシー協会調べ）
- ・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、標準的タクシー事業者の収支差比率は4年連続して低下しており、平成20年度は-2.97%となっている。今後も経済状態が好転しない限り低下する可能性を含んでいると予想される等、減益幅は拡大傾向にある。
- ・前述のとおり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と危惧される。

### 運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1台あ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が、バブル崩壊後の平成5年では、362万円であったものが、その後低下傾向を示し、平成14年には267万円、平成20年には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が461万円で、その格差は99万円、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、年ごとに格差が拡大している。
- ・こうした状況の中、長崎県（離島を除く）では、平成19年9月に運転者の労働条件の向上等のため運賃改定を実施したが、改正前と比較すると

平均増収率	- 3.2%
運転者1人平均賃金上昇率	- 0.6%
改定前1人平均給与月額	195,128円（年収換算 2,341,536円）
改定後1人平均給与月額	193,983円（年収換算 2,327,796円）

という結果になっており、当初見込んだ効果は表れず、現状の賃金水準では、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**

- ・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も、格差が拡大しているものと考えられる。
- ・又、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歳となる等、運転者の高齢化が進んでいる。
- ・こうした傾向は長崎交通圏においても同様で平成21年10月末における平均年齢は56.4歳で65歳以上の高齢運転者の割合は約40%となっている。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ある。又、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、他産業への転職も難しい職種となっている。

### **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**

- ・県都長崎市を中心部では、夜間のタクシー集中による交通問題を惹起し、長崎駅前周辺でもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反やノロノロ運転、乗客待ちの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因にもなっていると指摘もある。中でも、中心部のタクシー乗り場へ行くためタクシーが行列を作って、馬町、中川電停付近まで待機する場合があります、こういったことが、慢性的な交通渋滞の原因として他の交通に影響を及ぼしている。

### **長崎交通圏のタクシー業界の取組み**

- ・長崎交通圏のタクシー業界では、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。
- ・タクシー事業者においては、  
社会・福祉への貢献
  - ・ 警察との連携によるホットラインの運用
  - ・ 長崎地区SOSネットワーク連絡会活動としてSOS防犯タクシーの運用
  - ・ 安心ネットワークの運用
  - ・ こども&シルバー110番通報協力制度の導入

- ・ 子育てタクシー
- ・ 身体障害者手帳を持っておられる方に対する割引制度の導入
- ・ 高齢者を対象としたタクシー乗車券を長崎市と連携して配布使用する制度の導入
- ・ バス空白地帯解消のための乗合タクシーの運用
- ・ 指定居宅介護支援事業、指定移送支援サービス、指定訪問介護事業の福祉タクシー等の運用
- ・ タクシーの日の各種事業（養護施設児童の招待事業、タクシー乗り場の清掃活動、献血運動、少年補導員協議会に対する寄付）

#### 環境問題への貢献

##### ハイブリッドタクシーの導入

#### 利用者サービスと利便の向上

- ・ 新型インフルエンザ対策
- ・ ETC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
- ・ 協会ホームページの導入
- ・ 長崎共同集金会社との共同による懸賞付きキャンペーンの実施

#### 交通事故防止対策

- ・ 四季の交通安全運動へ積極的に参加
- ・ アルコール検知器の導入
- ・ 乗務員を対象とした安全運転講習会の開催

#### 違法駐車対策

- ・ タクシー乗り場の設置及び増設への取組み
- ・ ガードマンによる交通整理誘導活動

#### 労働条件の改善

- ・ 防犯仕切り板の設置

など、幅広い分野で様々な取組をしている。

- ・ 特に、一昨年開催した「タクシー利用者懇談会」において要望のあった「乗務員に対する接客マナーの向上」については、新たにサービス向上委員会を設置して委員による検討会を実施したほか、サービス向上のためのお客様アンケート等も実施し、指導的立場の者に対する講習会を実施することとしている。  
平成22年1月から始まるNHK大河ドラマ「龍馬伝」を長崎市が強力に推進していることから協会内に「タクさるく実行委員会」を設置して、長崎市や国際コンベンション協会等の協力を得ながらタクシーで効率的に龍馬ゆかりの地をさるく観光コースを設定する等の事業を推進している。

## まとめ

- ・ 上述のとおり、長崎の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、サービスレベルの低下、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り、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと考えられる。

### 取組みの方向性

- ・タクシーの役割、現況等を分析したが、これを踏まえて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との自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組を進める必要がある。
- ・又、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作りを行う等の協力が必要である。
- ・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に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。又、協議会に参加しない関係者（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作り  
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  
観光都市に向けた取組み  
環境問題への貢献

## 2 地域計画の目標

### 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

- ・長崎交通圏の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「安全・安心で良質なサービスの提供」をすることである。
- ・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。又、時代の変化に対応し、長崎市内一円でいつでも、どこでも短時間でタクシーが利用できるような都市型のサービスの提供に向けデジタル無線等、先端的なIT技術等を模索し、より積極的に導入・活用して、このようなスムーズかつ高度なサービスに取り組むべく更なる投資が必要である。
- ・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、タクシー事業者でのサービス競争等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ものとする。

- ・特に、新たな需要喚起については、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。
- ・具体的には、ユニバーサルデザイン車両の導入促進のための検討を行うほか、高齢者、障害者等のための福祉重視の事業実現に向けて取組むこととする。
- ・また、タクシーサービスの一層の向上を図るため、事業者や運転者のサービス水準等に関する運転者教育の充実、現在運用されている市街地内5地区以外への乗合タクシーの拡大に向けた関係機関との協議、タクシー決済サービスのためのICカードの導入に取組むこととする。

### **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、かつ、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。
- ・タクシー事業者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正な管理・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、地域のニーズに柔軟に対応し、需要に応じた勤務体制の確立による効率性の向上、又、車両費用の削減、あるいは部品や燃料等の共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

### **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の平均ぐらい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、長崎県のタクシー運転者で216万円あるほかの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。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ので、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。

### **安全性の維持・向上**

- ・公共交通機関として「安全・安心で良好なサービスの提供」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することで、社会的信用をますます増すことが必要である。
- ・具体的には国土交通省が示した「事業用自動車総合安全プラン2009」における交通事故削減のための対策を着実に実行し、今後交通事故による死者数を毎年ゼロに、人傷事故件数を10年間で半減することを目標とする。

### 交通問題、都市問題の改善

- ・長崎市内の中心部では、夜間を中心に生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保する。又、長崎駅周辺や中心部における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。

### 観光都市に向けた取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、長崎駅、駅前バスターミナル等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット等に関する情報提供や旅客のエスコートもできる。このような特性を活かして、旅行者が満足できる大きな利便を提供することが可能である。
- ・長崎市内の観光振興については、現在、NHK大河ドラマ「龍馬伝」にあわせたタクシーで龍馬ゆかりの地等を効率的に楽々観光可能な「タクさるく」のコースを作って、関係機関・団体と連携を取って龍馬観光を推進している。
- ・そのため、長崎市タクシー協会では、乗務員教育のため「タクさるく」の中のコース、龍馬ゆかりの地、龍馬の軌跡等が載っているパンフレットを作成して、お客様へのサービス向上等、サービスの充実を図っている。

### 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は温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべき対策を講じていく。
- ・具体的には、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。

### 以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在、タクシーが抱えている諸問題の根幹は、供給過剰であることは否めない事実である。長崎交通圏では平成21年12月21日開催の第1回長崎交通圏タクシー適正化活性化協議会において九州運輸局が適正車両台数を公表したが、これによると2つのケースの実働率により約1,060両(実働率90%)、約1,130両(実働率85%)となっている。
- ・これと平成20年7月11日通達における基準車両数1,524両と比べたとき、2つのケースの実働率(90%、85%)により算定した適正車両数に対してそれぞれ30.45%、25.85%と約25~30%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数1,418両と比べても大幅な差が認められる。したがって、タクシー問題改善に向け、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長崎市中心部等で発生している交通渋滞等の都市問題の改善に繋がるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にもなる。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、運転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、又、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等、タクシーが長崎交通圏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ことにも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

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な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、事業を行なうものとする。

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作り

##### タクシー事業の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、タクシー協会、個人タクシー組合  
実施時期：短期
- ・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
- ・短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR  
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合  
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、タクシー協会、個人タクシー組合  
実施時期：短期

## タクシー事業の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、タクシー協会、個人タクシー組合  
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
- ・チャイルドシートの導入  
実施主体：タクシー事業者  
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
- ・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
- ・子育てタクシーの運行  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- ・妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・乗合タクシーの運行

実施主体等：タクシー事業者、自治体、運輸局

実施時期：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

実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、運輸局

実施時期：短期、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：中期

- ・共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・車両費用等の削減

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推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

## **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、労働条件の改善、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

- ・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、中期
- ・防犯訓練の実施  
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

## **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
- ・緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育  
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会  
実施時期：短期、中期

## 交通問題、都市問題の改善

### タクシー事業の適正化に関する事項

#### 特定事業

- ・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、タクシー協会、個人タクシー組合  
実施時期：短期
- ・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  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期

#### その他の事業

- ・供給過剰状態の解消に向けた社会実験の実施  
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会  
実施時期：中期
- ・ショットガン方式の導入とタクシープールを実施するための課題の検討  
実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合、自治体、警察、運輸局  
実施時期：中期

### タクシー事業の活性化に関する事項

#### 特定事業

- ・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、タクシー協会、個人タクシー組合  
実施時期：短期

#### その他の事業

- ・自治体を実施する交通渋滞等関係施策と実施主体への積極的協力  
実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合、自治体  
実施時期：短期

### 観光都市に向けた取組み

#### 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教養の推進  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期
- ・接客サービス講習会の実施  
実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### その他の事業

- ・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進

実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、個人タクシー組合、コンベンション協会

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、中期

- ・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に関する自治体等への働きかけ

実施主体：タクシー協会、タクシー事業者

実施時期：中期

(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、個別の事業ごとに協議するものとする。

#### 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、地域計画の目標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、地域計画に位置づ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、単独また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」とな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組まれ、長崎交通圏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趣旨を十分理解し、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。

以 上