

第5回 佐世保市地域

タクシー適正化・活性化協議会

平成24年3月22日 13:30～
佐世保自動車検査登録事務所会議室

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

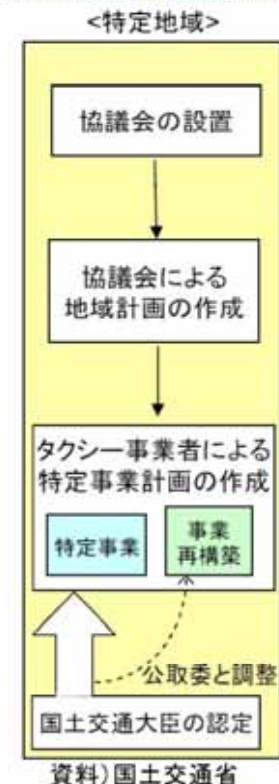
- ・特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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。



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

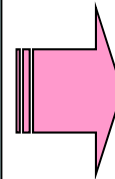
日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較)

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

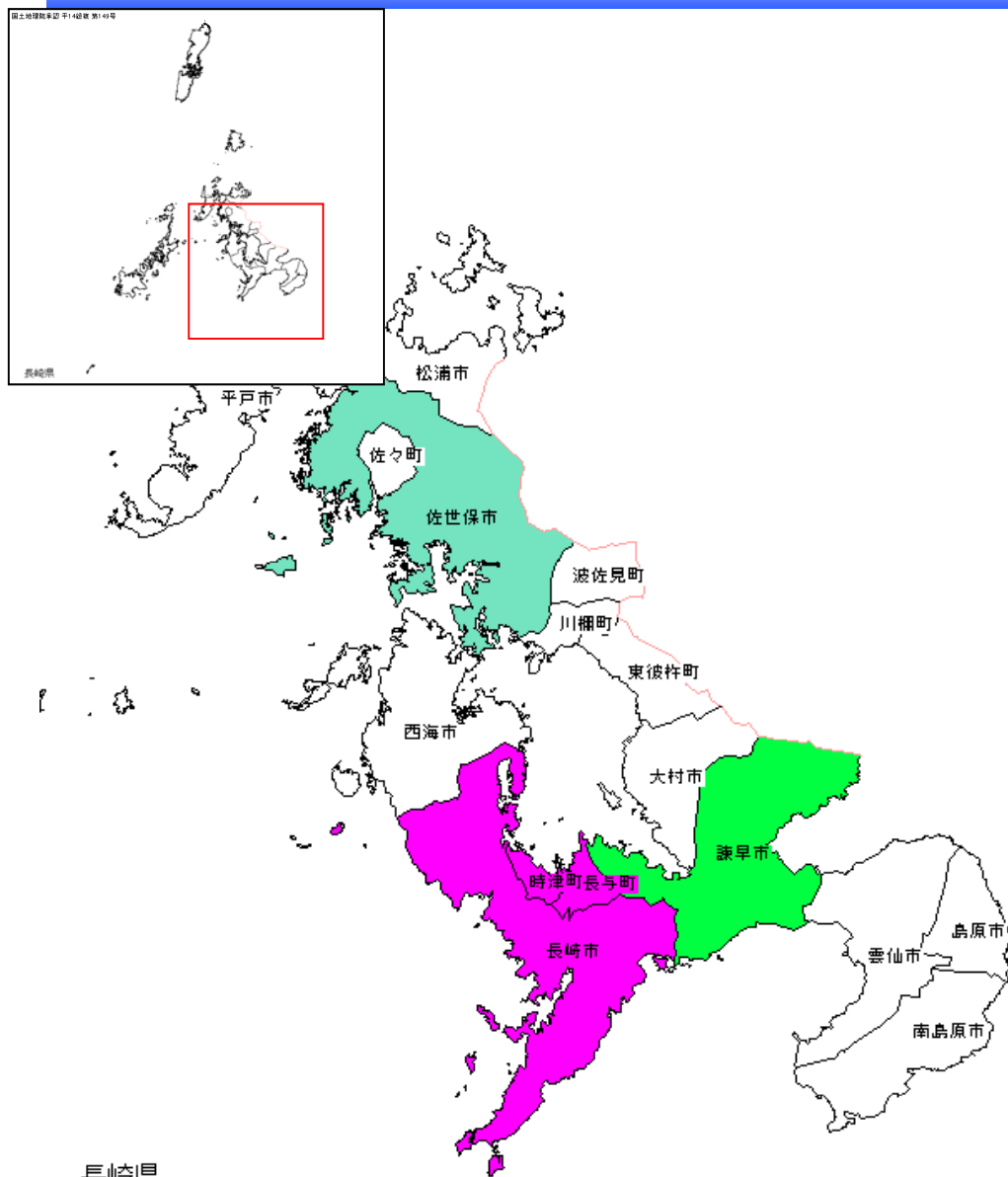
佐世保市

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



長崎県

	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

【法人タクシー】

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)
運輸安全マネジメント講習の受講	17 社	17 社
アイドリングストップ運動の推進	16 社	16 社
サービス向上のための教育・研修の充実	9 社	9 社
安全運転講習会の受講	9 社	9 社
こども&シルバー110番への協力	9 社	9 社
防犯仕切り板の導入	6 社	6 社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	5 社	5 社
健康診断の充実	4 社	4 社
仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	3 社	3 社
防犯訓練の実施	2 社	2 社
若年労働者の積極的な雇用の促進	2 社	2 社
マナー向上の為の教育研修の充実	2 社	2 社
接客サービス講習会の実施	2 社	2 社
ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	2 社	2 社
佐世保市における防犯への協力	2 社	2 社
各社における地理教育の徹底	1 社	1 社
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	1 社	1 社
顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	1 社	1 社
勤務体系の精査	1 社	1 社
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	1 社	1 社
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	1 社	1 社
観光タクシーの運行	1 社	1 社
観光タクシー乗務員教養の推進	1 社	1 社
佐世保市における治安維持への協力	1 社	1 社
佐世保市における防災への協力	1 社	1 社

【個人タクシー】

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)
サービス向上のための教育・研修の充実(お忘れ物「ゼロ」運動の実施)	118 者	103 者
短距離、ワンメーターでも気軽な利用を呼びかけるPR(ステッカーの貼付等の実施)	116 者	113 者
マスターズ制度の充実及び参加の促進	1 者	1 者
顧客満足度調査の実施と改善状況の把握(お客様要望カードの備付)	4 者	3 者
ETCの導入	3 者	3 者
カーナビの導入	5 者	4 者
健康診断の充実	5 者	2 者
防犯カメラの導入	1 者	0 者
防犯仕切り板の導入	3 者	2 者
映像記録型ドライブレコーダーの導入	5 者	1 者
安全運転講習会の受講	114 者	74 者
ハイブリット車等低公害車の導入	11 者	5 者

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 (-) /
佐世保市	24	24	100.0%	649	596	24	0	24	572	77	11.9%
九州運輸局	560	556	99.3%	21,762	21,004	1,445	319	1,764	19,240	2,522	11.6%
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日時点での佐世保市地域の車両数

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24日第1回協議会資料)

佐世保市地域	実働率 90%	実働率 85%
適正車両数	約440両	約470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

2 2. 地域計画不参加事業者に対する対応

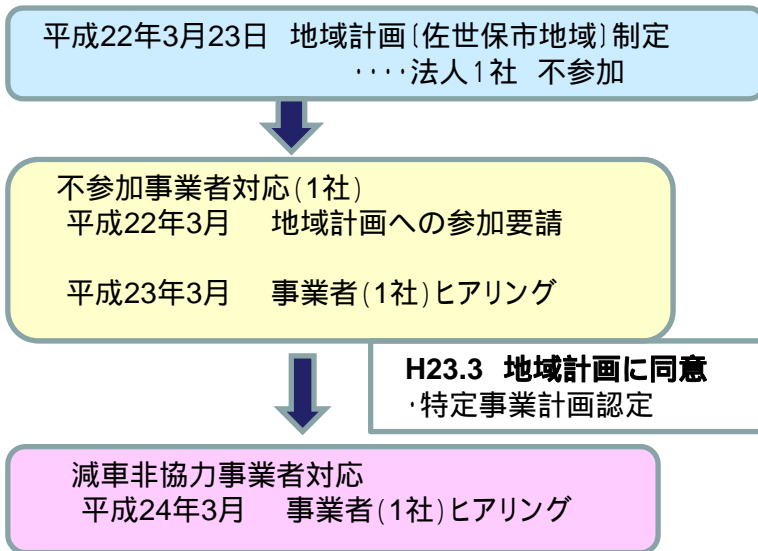
特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に対して衆参両院において下記の附帯決議がなされた。

【附帯決議】

特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講ずること。

附帯決議を踏まえ、平成23年4月13日付け通達「特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の実施について」が本省から各運輸局あて発出された。

【長崎運輸支局】



国 自 安 第 42 号
国 自 旅 第 34 号
平成 23 年 4 月 13 日

4.13通達

九州運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局安全政策課長
自動車交通局旅客課長
(公印省略)

特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の実施について

タクシー事業については、長期的に需要が減少傾向にある中、地域によっては、タクシー車両数の増加などにより収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、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。

このような状況を踏まえ、平成 21 年 10 月より施行された「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」に基づき、国土交通大臣が供給過剰の進行等の問題が見られる地域として指定する特定地域においては、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、タクシー事業者が特定事業と相まった事業再構築を定め、供給輸送力の減少、経営の合理化に取り組んでいるところである。

今後、同法附帯決議における「特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講ずること。」の趣旨を踏まえ、下記のとおり調査・監査を実施することとしたので、対応されたい。

また、本調査・監査を円滑かつ効率的に実施するため、地域の実情を踏まえ、実地において必要と判断する場合には、調査票送付前にヒアリング等を実施されたい。

なお、本件については、社団法人全国乗用自動車連合会会長あて、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 輸送部門における対応

- (1) 協議会に参加しない事業者及び減車等に協力しない事業者など調査の対象となる事業者リストを作成すること。
なお、減車等が進んでいない特定地域においては、原則として当該地域内の全事業者を対象とすること。
- (2) 当該対象事業者に対しては、道路運送法第 94 条第 1 項に基づき、調査票(別紙様式を参照の上、貴局において作成すること。)を送付し、30 日程度の報告期限を設け、必要事項を記入の上、報告するよう指示すること。
なお、当該調査票については、最寄直近の 1 ヶ月分を記入させること。
- (3) 報告された当該調査票については、取次状況を踏まえるとともに、乗務記録の最低限度(自動車運送事業運賃規則(以下「運賃規則」という。)第 22 条により指定する地域に限る。)の遵守状況や積載時間の遵守状況について精査すること。
- (4) 当該調査票を基に対面視察を実施すること。
なお、当該対面視察に当たっては、当該調査票の記入事項の検証となる資料(乗務記録(運賃規則第 25 条第 3 項に規定する記録)、乗付記録(運賃規則第 24 条第 3 項に規定する記録)及びその他資料)について、当該対象事業者の対象となる期間分を用意するよう指示すること。
- (5) 調査の結果、法令違反(乗務記録の未提出を含む。)の疑いが生じた場合には、異存のない法令違反の疑いの内容を精査し、調査対象事業者に当該法令違反について事実確認を行うとともに、改善指導を行うこと。
- (6) 調査結果に関係資料を添えて、監査部門に情報を提供すること。
- (7) 地域におけるタクシー事業の適正化、活性化の状況を踏まえ、輸送部門において必要と判断する場合には、本調査を定期的に繰り返して実施すること。

2. 監査部門における対応

監査部門においては、上記 1.(6)における情報の提供を受け、「旅客自動車運送事業の監査方針について(平成 21 年 8 月 20 日付国自安第 56 号、国自旅第 124 号、国自旅第 90 号)」及び「旅客自動車運送事業の監査方針の追加取扱いについて(平成 21 年 9 月 20 日付国自安第 67 号、国自旅第 125 号、国自旅第 51 号)」に基づき、当該事業者に対して適切な措置を講ずること。

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。

【佐世保市地域での補助活用状況】

事業者名	種別	数	導入時期	ネットワーク計画協議	
佐世保観光タクシー(株)	スロープ付車両	1両	H24年1月実施	H23年11月21日	文書協議
合計		1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)、諫早市(3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】

佐世保市	HVタクシー		EVタクシー		低燃費LPGタクシー	
	法人	個人	法人	個人	法人	個人
21年度	0	1	0	0	2	0
22年度	0	1	1	0	-	-
23年度	2	0	1	0	-	-



【ハイブリッド(HV)タクシー】



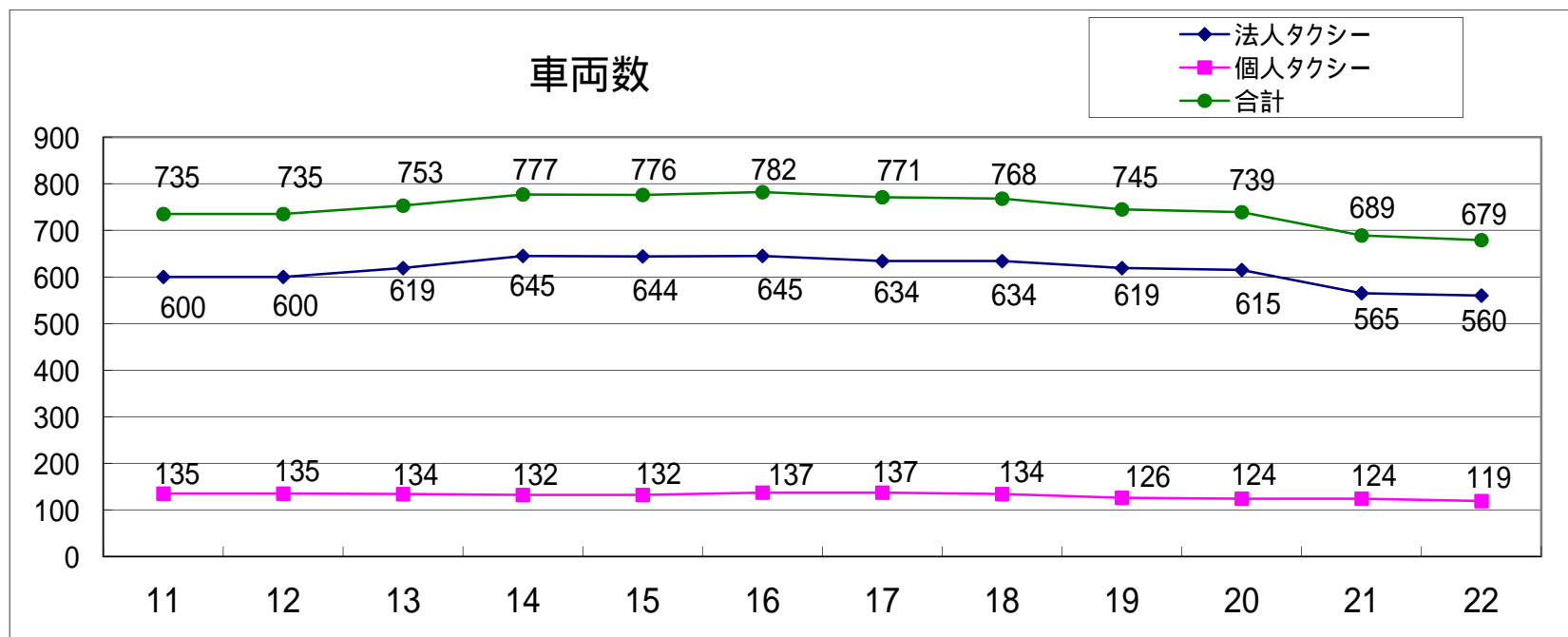
【電気自動車(EV)タクシー】

【法人タクシーの独自導入実績】

佐世保市	HVタクシー	EVタクシー
平成21年度		
平成22年度	2	
平成23年度		
合計	2	0

タクシー事業の概要(県内・地域内)

5. 佐世保市内のタクシー事業の概要

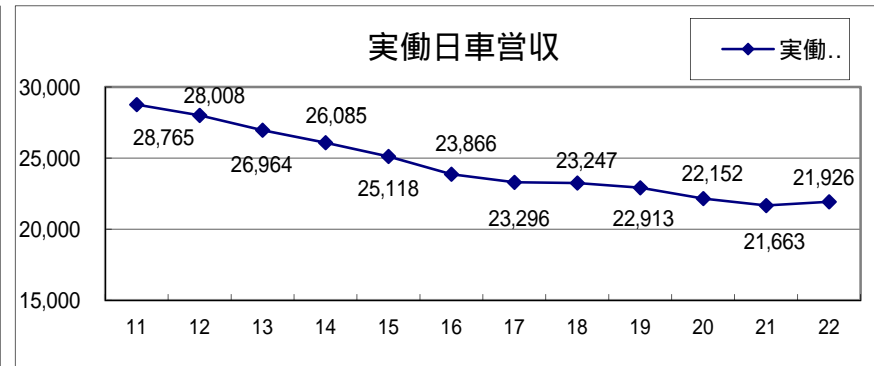
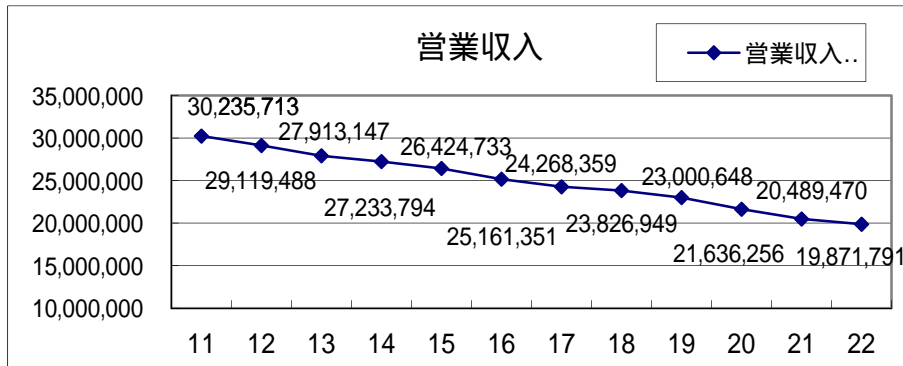
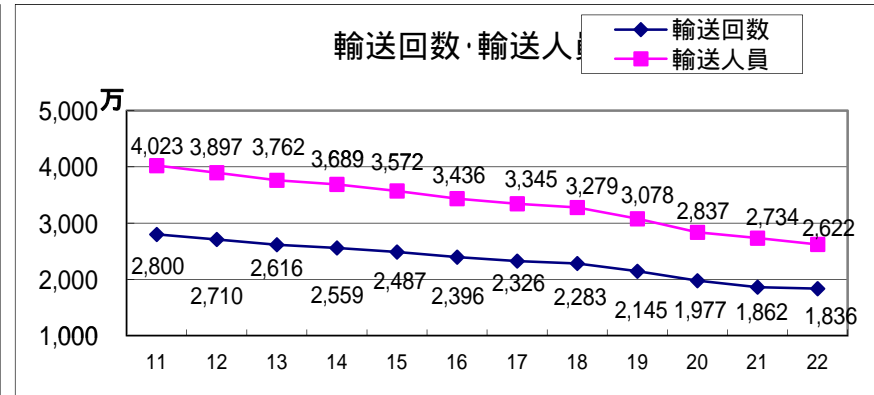
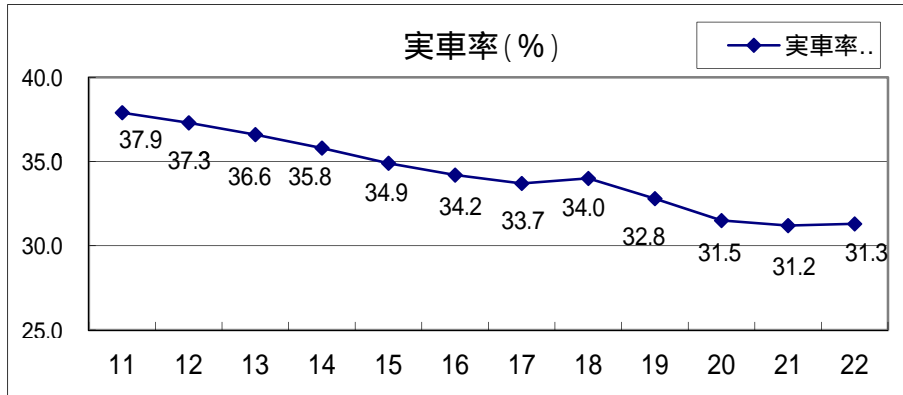


年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
法人タクシー	600	600	619	645	644	645	634	634	619	615	565	560
(構成比)	81.6%	81.6%	82.2%	83.0%	83.0%	82.5%	82.2%	82.6%	83.1%	83.2%	82.0%	82.5%
個人タクシー	135	135	134	132	132	137	137	134	126	124	124	119
(構成比)	18.4%	18.4%	17.8%	17.0%	17.0%	17.5%	17.8%	17.5%	16.9%	16.8%	18.0%	17.5%
合計	735	735	753	777	776	782	771	768	745	739	689	679

車両数は長崎県タクシー協会加入社の台数

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

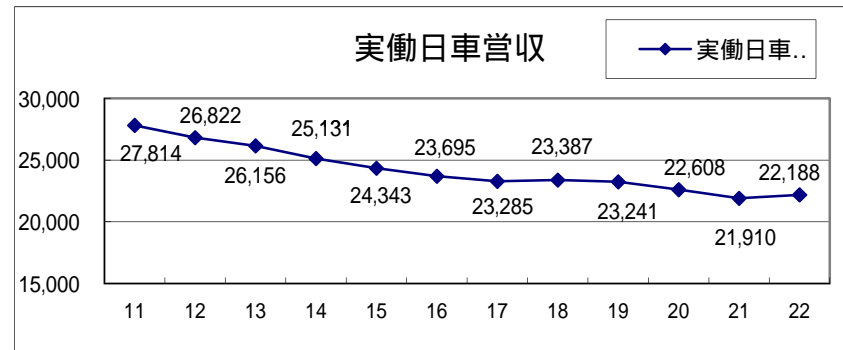
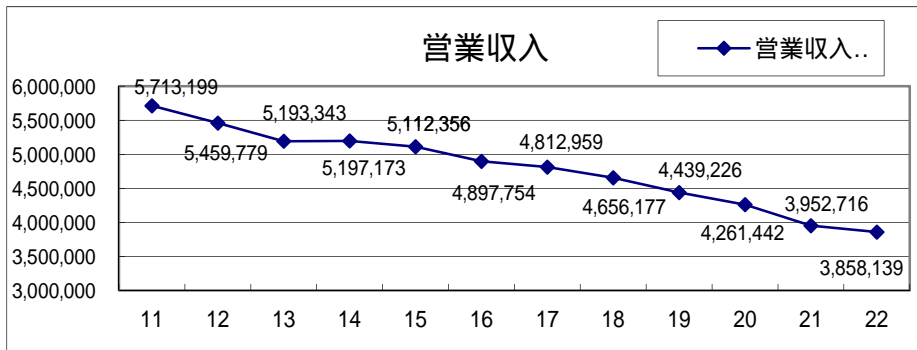
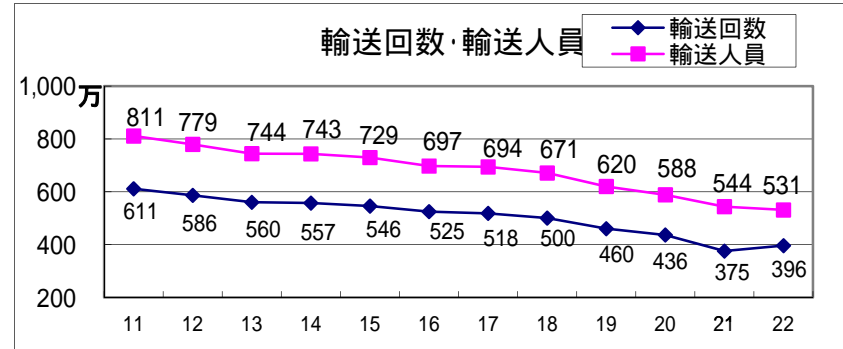
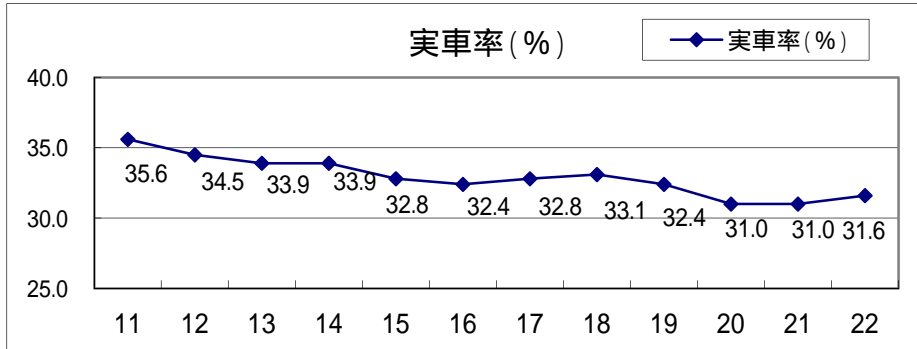
【輸送実績の推移(長崎県)】



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 营收(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

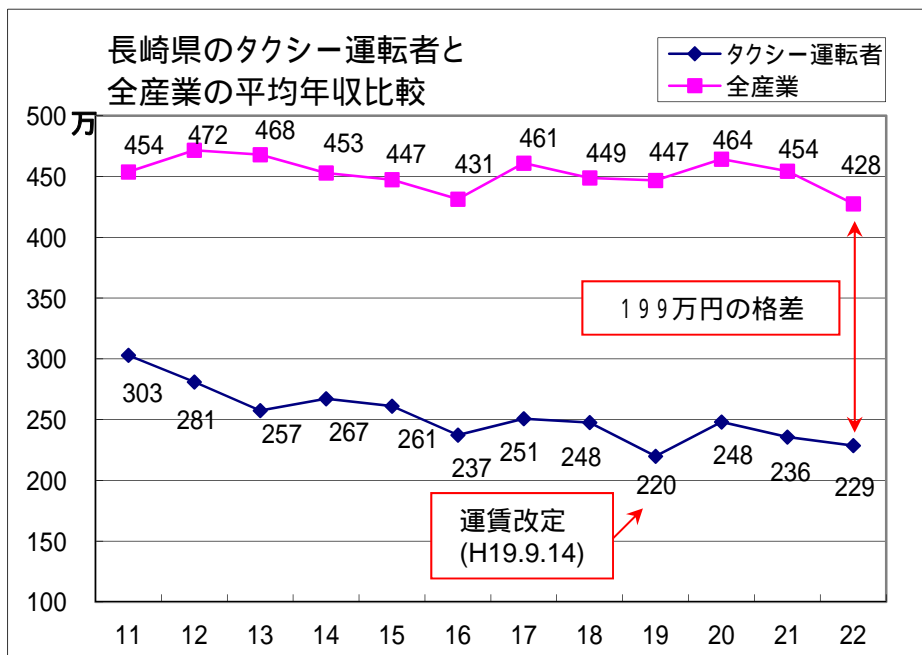
【輸送実績の推移(佐世保市)】



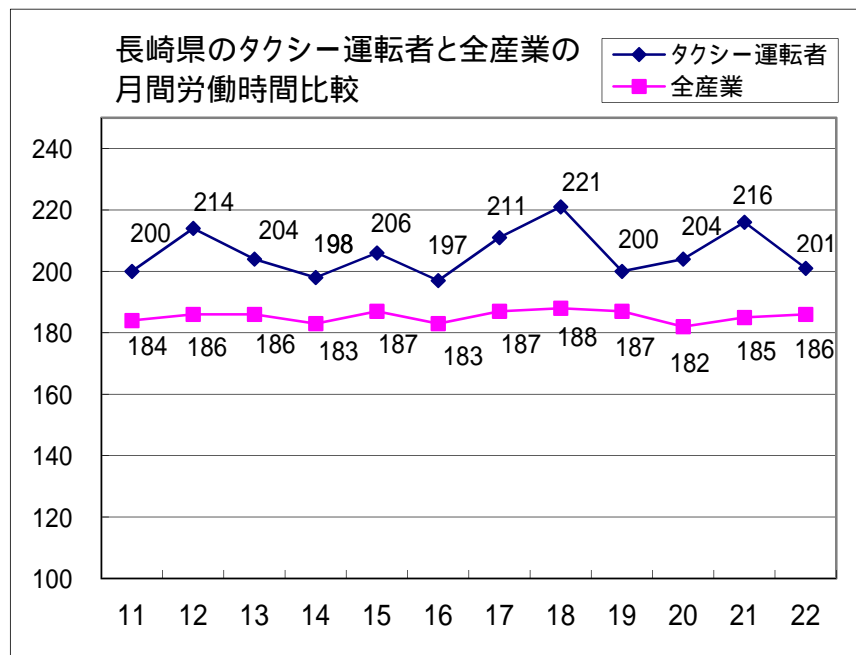
年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
実車率 (%)	35.6	34.5	33.9	33.9	32.8	32.4	32.8	33.1	32.4	31.0	31.0	31.6
輸送回数	6,112,340	5,864,628	5,600,934	5,572,018	5,458,243	5,246,941	5,181,984	5,003,880	4,601,560	4,363,175	3,754,409	3,960,133
輸送人員	8,110,110	7,792,090	7,441,384	7,433,534	7,294,390	6,973,334	6,940,433	6,711,406	6,200,537	5,884,920	5,435,957	5,311,751
営業収入 (千円)	5,713,199	5,459,779	5,193,343	5,197,173	5,112,356	4,897,754	4,812,959	4,656,177	4,439,226	4,261,442	3,952,716	3,858,139
実働日車営収 (円)	27,814	26,822	26,156	25,131	24,343	23,695	23,285	23,387	23,241	22,608	21,910	22,188

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】



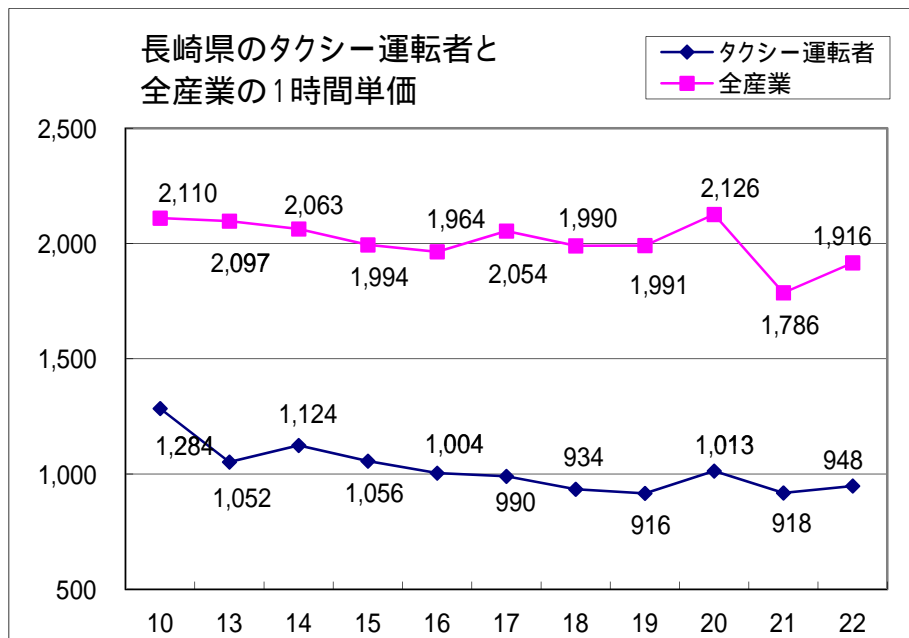
【長崎県内運転者の月間労働時間】



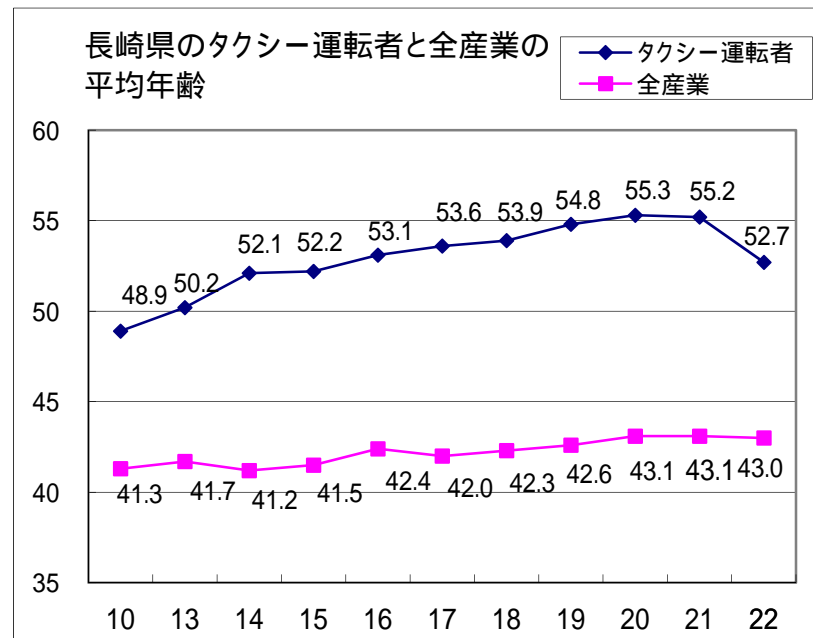
年度	長崎県	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平均年収(円)	タクシー運転者	3,029,100	2,809,500	2,574,400	2,671,800	2,610,600	2,372,800	2,507,300	2,475,900	2,198,400	2,480,300	2,356,900	2,286,200
	全産業	4,537,900	4,716,400	4,679,900	4,529,300	4,473,900	4,313,800	4,610,100	4,488,700	4,468,300	4,643,500	4,544,300	4,275,700
	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時間当たり単価】



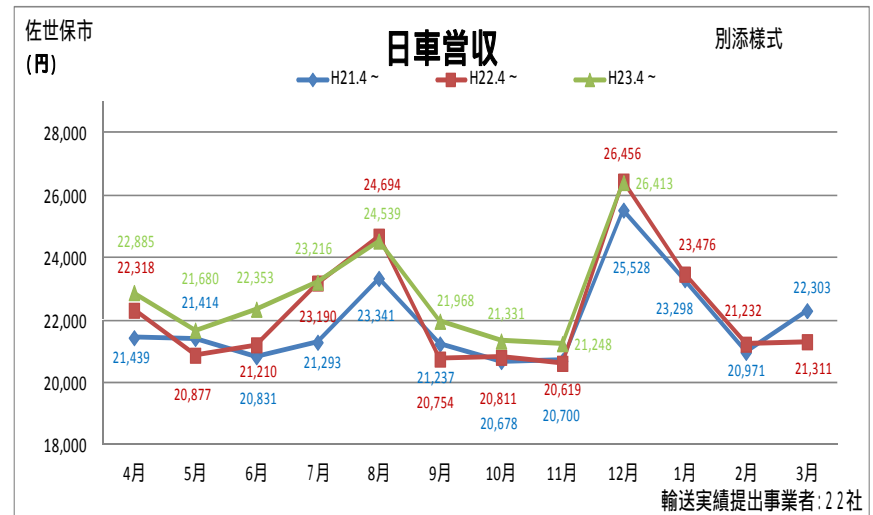
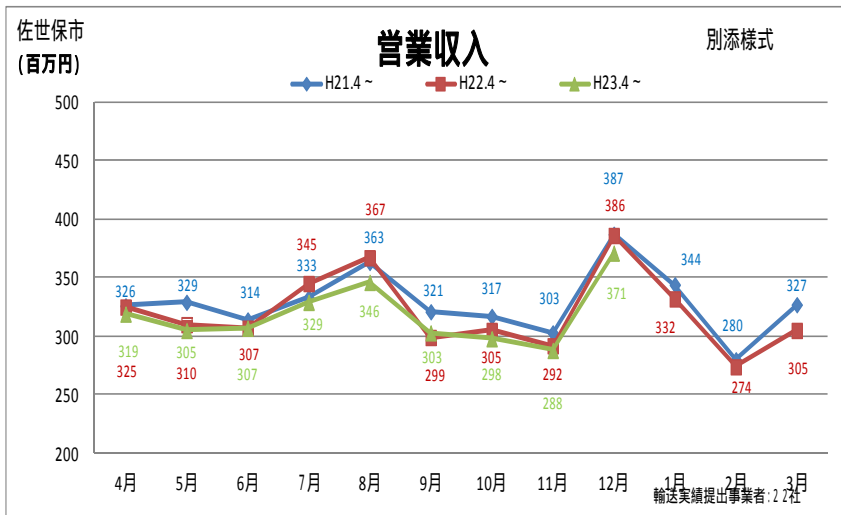
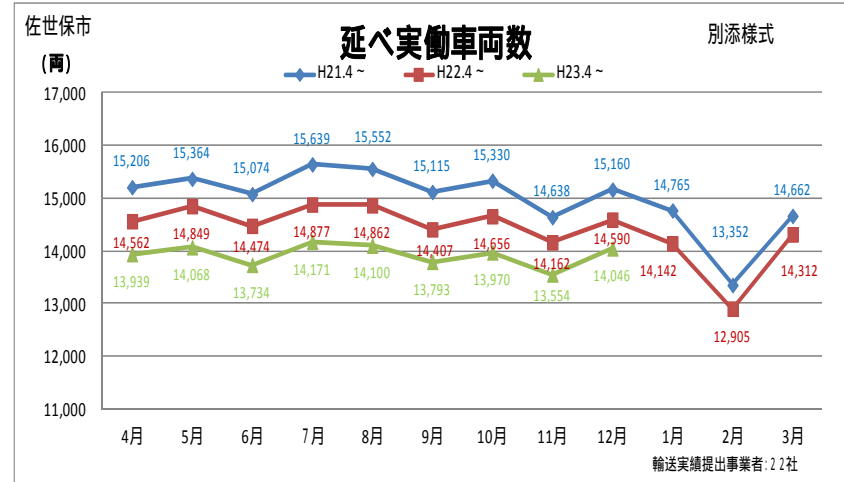
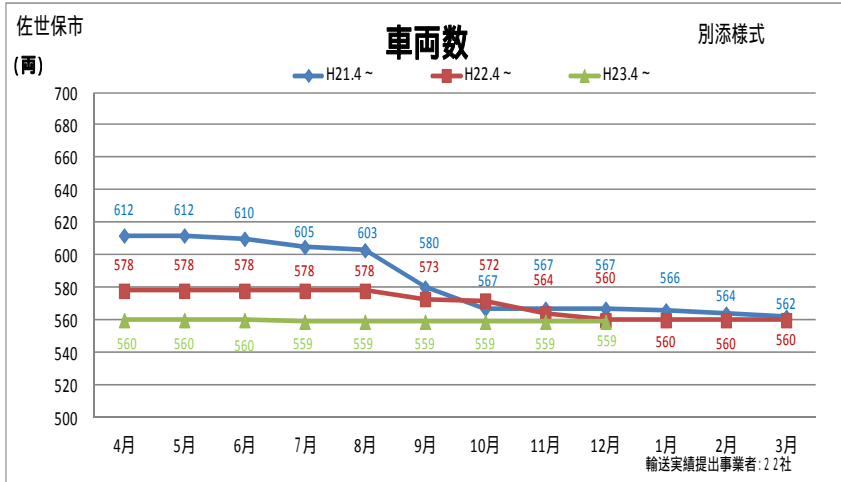
【県内運転者の平均年齢】



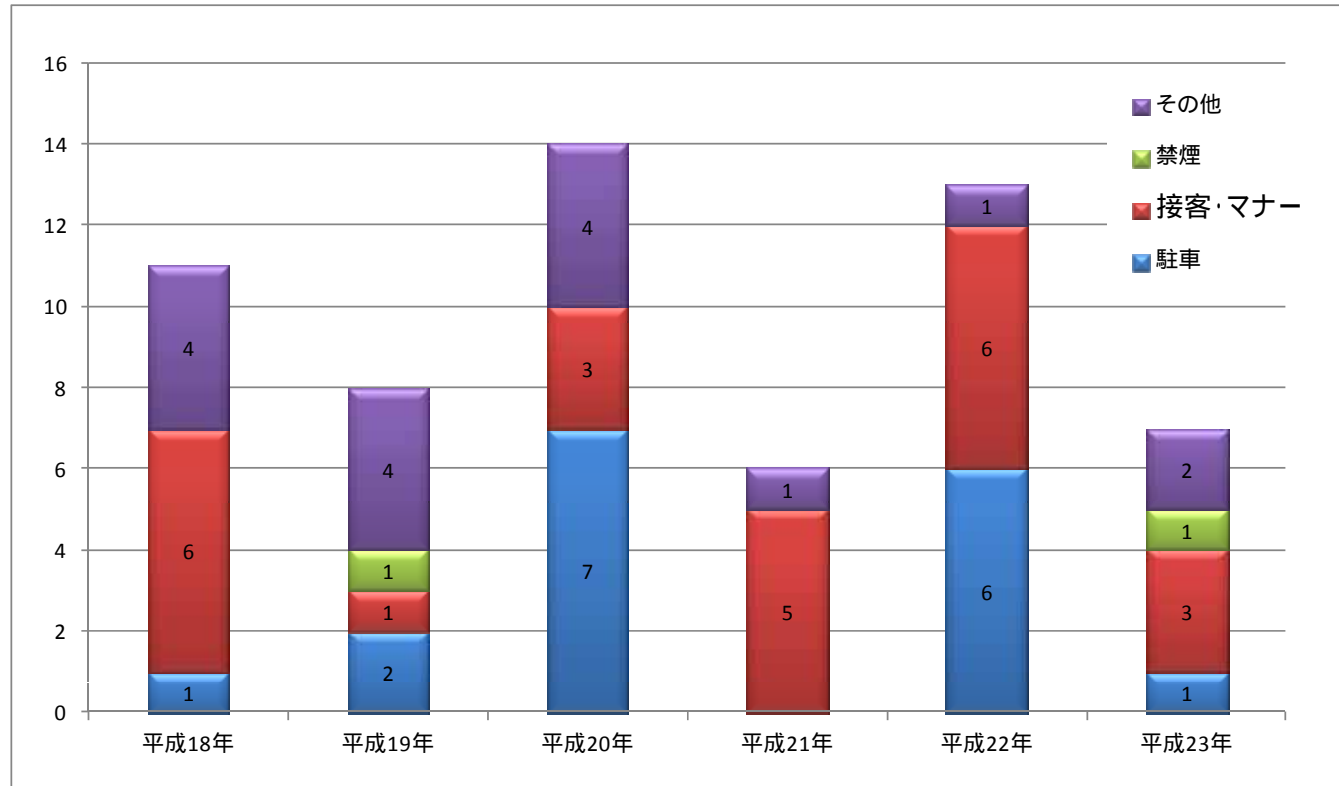
年度	長崎県	10	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1時間当たり単価	タクシー運転者	1,284	1,052	1,124	1,056	1,004	990	934	916	1,013	918	948
	全産業	2,110	2,097	2,063	1,994	1,964	2,054	1,990	1,991	2,126	1,786	1,916
	格差	826	1,045	939	938	960	1,064	1,056	1,075	1,113	868	968
平均年齢	タクシー運転者	48.9	50.2	52.1	52.2	53.1	53.6	53.9	54.8	55.3	55.2	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. 佐世保市地域の月毎の輸送実績比較



7. 意見・要望受理件数(佐世保市)

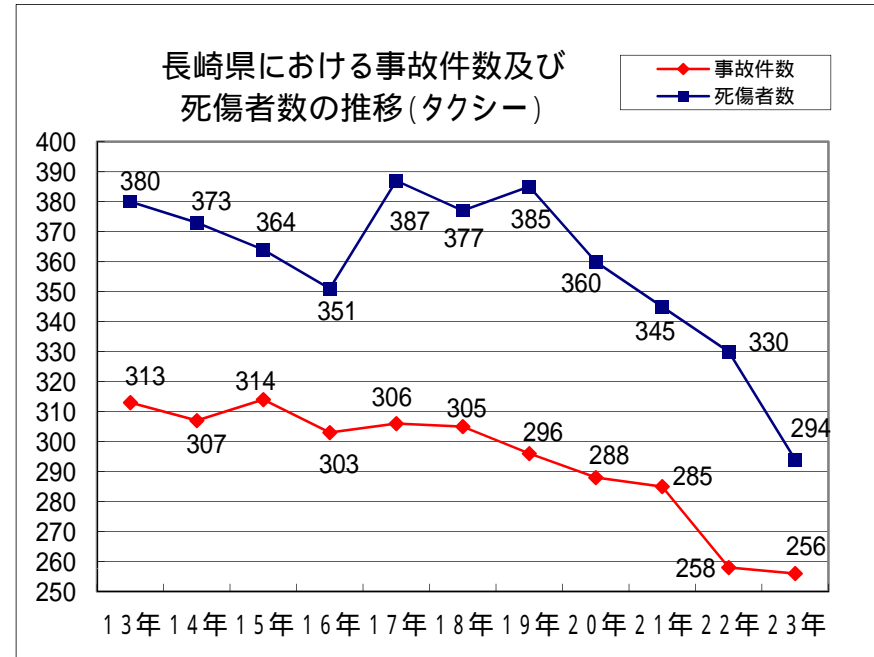
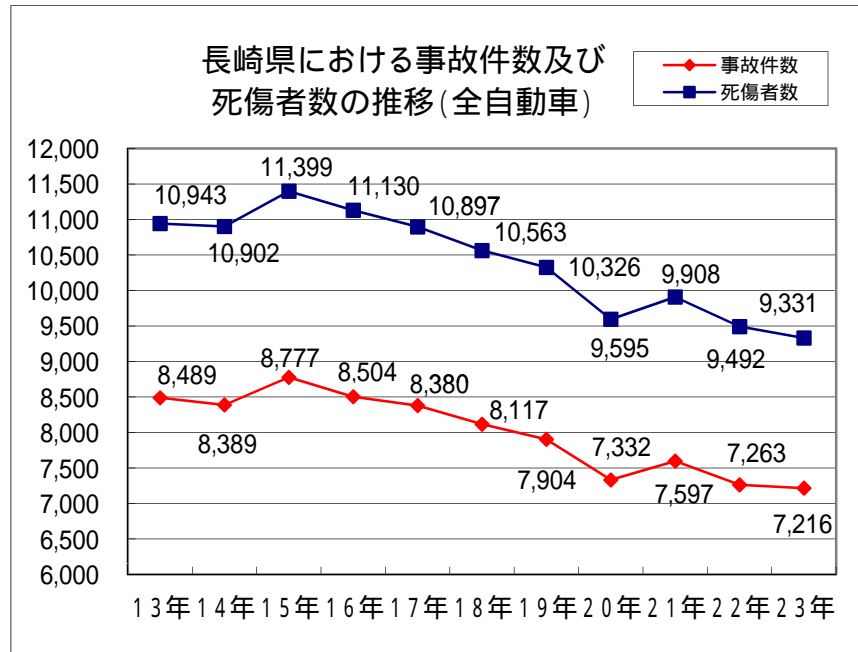


	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	計
駐車	1	2	7		6	1	17
接客・マナー	6	1	3	5	6	3	24
禁煙		1				1	2
その他	4	4	4	1	1	2	16
計	11	8	14	6	13	7	

交通事故の状況(県内・地域内)

8. 人身事故発生件数

【長崎県内における事故件数】

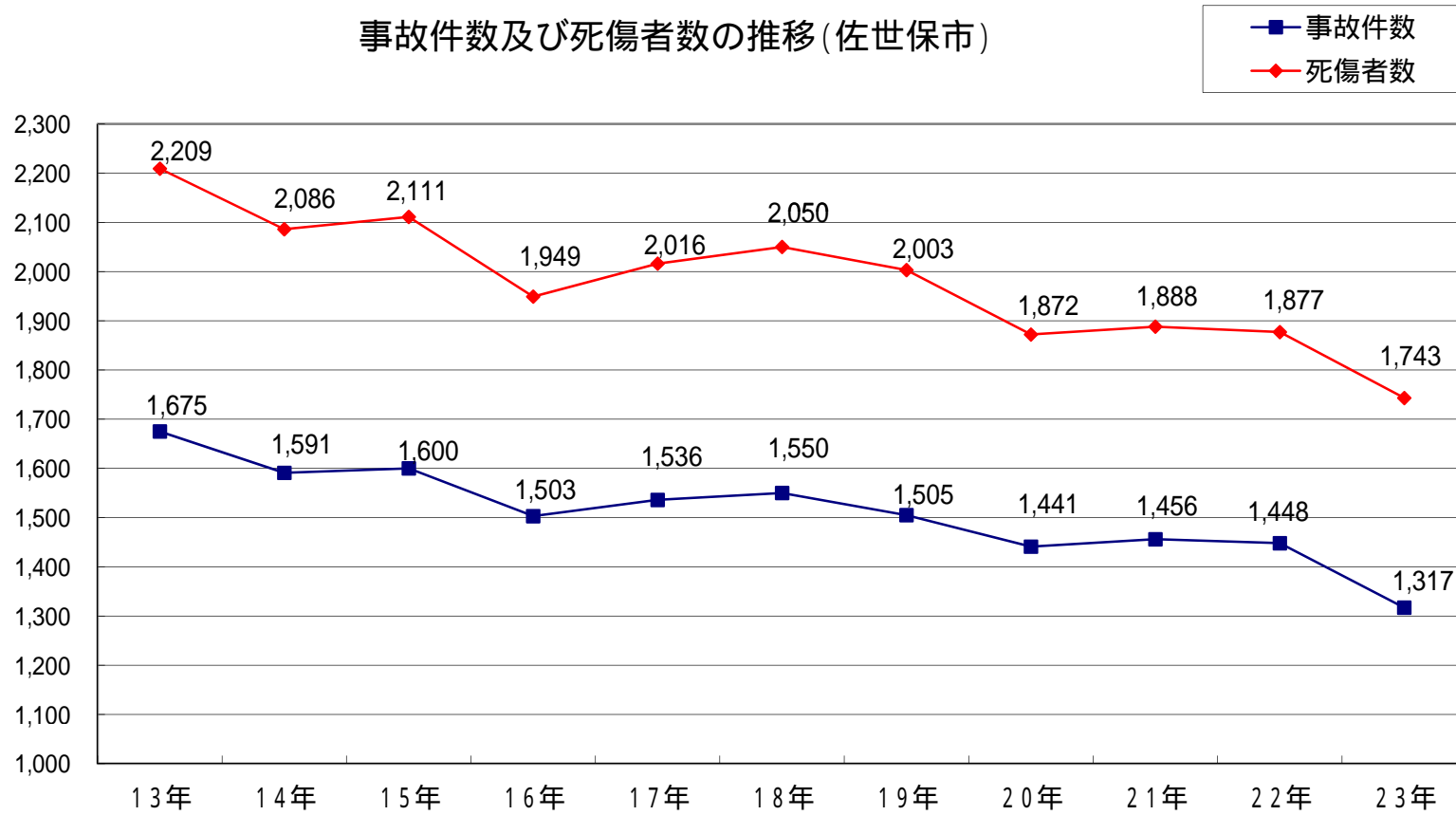


		13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
事故件数	全自動車	8,489	8,389	8,777	8,504	8,380	8,117	7,904	7,332	7,597	7,263	7,216
	タクシー(内数)	313	307	314	303	306	305	296	288	285	258	256
死亡者数	全自動車	73	66	80	60	57	59	55	38	65	49	47
	タクシー(内数)	1	1	0	0	1	1	0	0	2	3	0
傷害者数	全自動車	10,870	10,836	11,319	11,070	10,840	10,504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

事故件数及び死傷者数の推移 (佐世保市)



	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	1,675	1,591	1,600	1,503	1,536	1,550	1,505	1,441	1,456	1,448	1,317
死亡者数	10	9	13	9	6	11	14	5	15	11	13
傷害者数	2,199	2,077	2,098	1,940	2,010	2,039	1,989	1,867	1,873	1,866	1,730
死傷者数	2,209	2,086	2,111	1,949	2,016	2,050	2,003	1,872	1,888	1,877	1,743

自転車、歩行者を除く。

データ:長崎県警察

第5回 佐世保市地域 タクシー適正化・活性化協議会

佐世保市地域 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

佐世保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23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 者数
		事業者	タク協	個人組	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							
① タクシー事業の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	○	○	○	○		9
2	各社における地理教育の徹底	○			○		1
3	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	○	○	○	○		1
4	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成、配布	○	○	○	○		
5	マスターズ制度の充実及び参加の促進			○	○		
② タクシー事業の活性化に関する事項							
6	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○	○		1
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	チャイルドシートの導入	○			○		
9	ジャンボタクシーの導入	○			○	○	
10	ETCの導入	○			○		
11	カーナビの導入	○			○	○	
12	福祉タクシーの運行	○			○	○	
13	介護タクシーの運行	○			○	○	
14	子育てタクシーの運行	○			○	○	
15	妊婦支援タクシーの運行	○			○	○	
16	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○			○		
17	高齢者対策として高齢者割引制度の検討	○			○	○	
(2) 事業経営の活性化、効率化							
18	車両費用等の削減	○			○		
19	部品や燃料などの共同購入推進による経費の圧縮	○			○		
(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上							
20	防犯訓練の実施	○			○		2
21	勤務体系の精査	○			○	○	1
22	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	○			○	○	
23	若年労働者の積極的な雇用の促進	○			○	○	2
24	健康診断の充実	○			○		4
25	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○			○	○	3
26	防犯カメラの導入	○			○	○	
27	防犯仕切り板の導入	○			○	○	7
(4) 安全性の維持、向上							
28	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○			○	○	
29	デジタルタコグラフの導入	○			○	○	
30	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	○			○	○	
31	運輸安全マネジメント講習の受講	○			○		17
32	安全運転講習会の受講	○			○		9
33	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	○	○		○	○	1
(5) 交通問題、都市問題の改善							
① タクシー事業の適正化に関する事項							
34	タクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○	○		
35	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	○			○		1
36	マナー向上のための教育研修の充実	○	○	○	○		2
② タクシー事業の活性化に関する事項							
37	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○	○		6
(6) 観光都市に向けた取組み							
38	観光タクシーの運行	○			○		1
39	観光タクシー乗務員教養の推進	○			○		1
40	接客サービス講習会の実施	○			○		2
(7) 環境問題への貢献							
41	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○			○	○	2
42	アイドリングストップ車の導入	○			○	○	
43	後付アイドリングストップ装置の導入	○			○		
44	アイドリングストップ運動の推進	○			○		16
(8) 防災・防犯対策への貢献							
45	佐世保市における治安維持への協力	○			○		1
46	佐世保市における防災への協力	○			○		1
47	佐世保市における防犯への協力	○			○		2
48	子ども&シルバー110番への協力	○			○		9

実施主体：(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会 (個人組)個人タクシー組合

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況

【佐世保市】

平成24年1月23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 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	シルバータクシー(株)	34	31	1	0	1	30	4	11.8%
2	H22.7.6	ラッキー自動車(株)	72	68	4	0	4	64	8	11.1%
3	H22.7.6	セブntaxi(株)	31	29	2	0	2	27	4	12.9%
4	H22.7.6	(有)しんわタクシー	8	7	0	0	0	7	1	12.5%
5	H22.7.13	天満タクシー(株)	28	25	0	0	0	25	3	10.7%
6	H22.7.13	キングタクシー(株)	32	30	2	0	2	28	4	12.5%
7	H22.7.13	城山タクシー(株)	22	20	1	0	1	19	3	13.6%
8	H22.7.13	長崎第一交通(株)	34	32	2	0	2	30	4	11.8%
9	H22.7.13	三光タクシー(株)	21	19	1	0	1	18	3	14.3%
10	H22.7.13	(株)共益タクシー	24	22	2	0	2	20	4	16.7%
11	H22.7.13	(有)天神タクシー	13	12	1	0	1	11	2	15.4%
12	H22.7.13	国際タクシー(株)	25	23	1	0	1	22	3	12.0%
13	H22.7.13	元町タクシー(株)	24	22	1	0	1	21	3	12.5%
14	H22.7.13	西部タクシー(株)	23	21	1	0	1	20	3	13.0%
15	H22.7.13	佐世保タクシー(株)	107	96	0	0	0	96	11	10.3%
16	H22.7.13	佐世保観光タクシー(株)	68	61	0	0	0	61	7	10.3%
17	H22.7.13	(株)OK	42	37	5	0	5	32	10	23.8%
18	H22.8.26	大和タクシー(株)	6	6	0	0	0	6	0	0.0%
19	H22.8.26	(有)世知原タクシー	3	3	0	0	0	3	0	0.0%
20	H22.8.26	潜龍タクシー(有)	3	3	0	0	0	3	0	0.0%
21	H22.8.26	江迎小型運送(有)	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
22	H22.8.26	立石 一郎(マサタク シー)	6	6	0	0	0	6	0	0.0%
23	H22.8.26	(有)宇久交通	3	3	0	0	0	3	0	0.0%
24	H23.3.30	(有)こうげん	15	15	0	0	0	15	0	0.0%
合 計			649	596	24	0	24	572	77	11.9%

(注)平成22年3月31日付け市町村合併(北松浦郡江迎町、鹿町町が佐世保市と合併)による、次の江迎町3事業者(営業所)分の基準日は合併日とし、基準車両数に加える。

① シルバータクシー(株)江迎(営);8両 ② 潜龍タクシー(有)本社(営);3両 ③ 江迎小型運送(有)本社(営);5両

第5回 佐世保市地域 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 佐世保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 佐世保地域タクシー適正化・活性化協議会

長崎県、佐世保市

(社)長崎県タクシー協会

佐世保市タクシー協会

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)	佐世保観光タクシー(株)	福祉タクシー車両1両購入	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標1両/年間に対して、1両/年間を達成した。 1両導入したことで、2月実績として利用者215人の足を確保することが出来、利便性の向上が図れた。	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)。

佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会地域計画

地域計画

[佐世保市地域]

佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会

平成22年3月23日

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) 佐世保市におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・佐世保市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。
- ・特に県北の主要都市である佐世保市をその主な営業範囲としているため、佐世保市では平成20年度の1日あたり約1.6万人をタクシーで輸送し、公共交通機関としての役割を担っている。
- ・佐世保市の場合は、流し営業の形態が主体であり、交替制勤務の年中無休の営業体制をしている。タクシーは県北佐世保市の都市機能を支えているとともに、JR・私鉄やバスの最終便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。

(2) タクシー事業の現況

① タクシー需要の減少

- ・佐世保市内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744万人（1日あたり約2万人）から、年間約588万人（1日あたり約1.6万人）へと約21%減少している。（佐世保市タクシー協会調べ）
- ・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。

② 規制緩和によるタクシー車両数の変遷

- ・佐世保市のタクシー事業は、規制緩和前の平成13年には法人タクシー619両、個人タクシー134両の合計753両であった。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」施行により需給調整規制撤廃がなされたが佐世保市地域においてはタクシー車両の増加はなく、平成20年には法人タクシー615両、個人タクシー124両の合計739両でむしろ減少している現状である。
- ・それでも、平成20年から業界内で減車に向けた取組みがなされ、平成20年7月から平成21年9月30日までに法人各社が5%から10%の減車を実施した。
- ・平成21年12月24日の第1回佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会において九州運輸局から適正と考えられる車両数として2つのケース（実働率をそれぞれ90%、85%とした時の車両数約440両、約470両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数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

- ・佐世保市では、供給されるタクシー車両数は減少したものの、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、224.3kmから193.9kmへ、実車率は33.9%から31.0%へ、実働率は91.3%から83.5%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)26,156円から22,654円へとこれも約15%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)
- ・平成21年10月の実績では、実車率29.9%、実働率86.7%、1日1車あたりの運送収入は20,814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4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。(佐世保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低下しており、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。
- ・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と危惧される。

④ 運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両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。

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。

- ・こうした傾向は佐世保市においても同様で平成21年2月末における61歳以上の運転者の割合は約38%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。

⑥ 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

- ・佐世保市の中心部では、客待ちのための路上駐車が多くなり交通問題を惹起し、他の交通に影響を及ぼしている。

⑦ 佐世保市のタクシー業界の取組み

- ・佐世保市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
- ・ 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
- ・ 身体障害者手帳をお持ちの方に対する割引制度の導入
- ・ 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(タクシー乗り場の清掃活動、献血運動、)
- ・ 長崎空港ジャンボタクシーの運用

○ 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

○ 交通事故防止対策

- ・ 四季の交通安全運動に積極的に参加
- ・ 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

- ・ タクシーベイの設置
 - 観光タクシーの推進
 - ・ 観光ルート別の運賃認可を受け九十九島満喫コースほか4コースを運行中
 - 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。

⑧ まとめ

- ・ 上述のとおり、佐世保市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。

(3) 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、不特定多数の需要者に対して、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
- ★ 防災・防犯対策への貢献

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作り

- ・ 佐世保市のタクシーに求められるサービスは県北主要都市佐世保市において求められる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、佐世保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カーナビ等、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。
- ・ 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を図り評価制度（マスターズ制度）の積極的な活用等、可能な限り利用者の立場から見て良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。
- ・ さらに、佐世保市内の人口で高齢者の占める割合が平成21年10月1日現在63,695人で約25%を占めており、高齢社会における個人需要の掘り起こしに向けた取り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、高齢者、障害者等のため福祉重視の事業実現に向けて取り組むものとする。

(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、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を実施するものとする。
- ・ 具体的には、日勤勤務から隔日勤務への転換等による効率性の向上とこれに伴う1両あたりの生産性の向上を推進する。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。

(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、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。

(4) 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。

(5) 交通問題、都市問題の改善

- ・佐世保市内の中心部では、客待ちのためのタクシー等による駐車違反の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保する。

(6) 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、佐世保駅、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的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を目標とする。
- ・佐世保市内の観光振興については、現在、九十九島満喫コース他4コースを設定し、これに伴う観光の達人としてドライバーを認定しパンフレットを配布するなど観光を推進している。

(7) 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、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除、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。

(8) 防災・防犯対策への貢献

- ・佐世保市内を広範囲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り組み、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」へのさらなる取り組みを行い、防犯対策を推進する

◎ 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。佐世保市では平成21年12月24日開催の第1回佐世保市地域タクシー適正化・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440両(実働率90%)、約470両(実働率85%)となっている。これに基づく平成20年7月11日適正における基準車両数603両と比べて、2つのケースの実働率(90%、85%)により算出した適正車両台数に対してそれぞれ27%、22.1%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数555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佐世保市中心部等で発生している駐車違反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、運転者の質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、タクシーが佐世保市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。

(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

①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、ワンメーターでも気兼ね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
- ・マスターズ制度の充実及び参加の促進
実施主体：個人タクシー組合
実施時期：短期

②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
- ・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
- ・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
- ・高齢者対策として高齢者割引制度の検討
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：タクシー協会、運輸局
実施時期：短期

(2) 事業経営の活性化、効率化

〈特定事業〉

- ・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

(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 〉

- ・防犯訓練の実施

実施主体等：タクシー事業者、警察

実施時期：短期

- ・勤務体系の精査

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

- ・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

- ・防犯仕切り板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

(4) 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顧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

(5) 交通問題、都市問題の改善

① 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

- ・マナー向上の為の教育研修の充実

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

② 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 〉

- ・自治体等が実施する交通渋滞対策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、中期

- ・市内中心部における突発中タクシーの走行環境改善のための課題の検討

実施主体等：タクシー協会、自治体、警察、運輸局

実施時期：中期

(6) 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育の推進
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〉

- ・小グループ化した修学旅行生の確保推進
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、観光コンベンション協会
実施時期：中期
- ・「タクシー観光マイスター」の育成
実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、佐世保市
実施時期：短期

(7) 環境問題への貢献

〈特定事業〉

- ・ハイブリッド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

(8) 防災・防犯対策への貢献

〈特定事業〉

- ・佐世保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
- ・佐世保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
- ・佐世保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

(注) 特定事業における「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。

◎ 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。
- ・指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り組まれ、佐世保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に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

佐世保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24日

(目的)

第1条 佐世保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、佐世保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佐世保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) 役員を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 設置要綱の変更に関心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 設置要綱の変更に関心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 地域計画の作成に関心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)
佐世保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	佐世保市	企画部 地域政策課長	
		事業者	佐世保市タクシー協会	会長
			(社)長崎県タクシー協会	専務理事
	佐世保個人タクシー協同組合		理事長	
	運転者団体	交通労連長崎ハイタク労連 ランキータクシー労働組合	執行委員長	
		佐世保観光タクシー労働組合	委員長	
		元町タクシー労働組合	組合長	
	地域住民	佐世保市連合町内連絡協議会	会長	
		佐世保商工会議所	専務理事	
		(財)佐世保観光コンベンション協会	常務理事	
第2項	第1号 (他の事業)	-	-	
	第2号 (学識)	-	-	
	第3号 (必要性)	佐世保労働基準監督署	署長	
		長崎県警察本部	交通規制課 課長補佐	
		佐世保警察署	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、 県タクシー協会、市タクシー協会		