

別府市タクシー特定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

別府市におけるタクシーの公共交通機関としての役割

・別府市におけるタクシーは、隣接する大分市間との旅客輸送など鉄道・バスとともに、利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの地域公共交通サービスを提供している。タクシーは生活に欠かせない公共交通機関として、県内では平成20年度全公共交通機関利用者の約26%にあたる1,556万人を輸送しており、生活やビジネスに欠かすことのでき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。

タクシー事業の現状

タクシー需要の減少

・大分市・別府市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1,220万人から年間1,007万人へと約2割減少している。特に平成20年秋以降の世界経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、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、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

輸送実績の悪化

・大分市・別府市では、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172.3kmから161.9kmへ、1日当たりの運送収入も22,726円から21,654円へ、実働率は82.8%から77.2%へと、全てについて減少するという実態となっている。

・一方では、燃料価格の高騰や安全対策等への経費の増大等により、タクシー事業者の収入は低下しており、平成21年度はさらに低下することが予測されるなど、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ことが懸念される。

運転者の労働条件の低下

・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、大分県のタクシー運転者の平均収入は2,462.5千円と全産業全国平均の5,503.9千円との格差は拡がり、平成19年には運転者の労働条件向上等のために運賃改定を行ったものの当初見込んでいた効果がなかなか現れておらず、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にもなっている。

運転者の高齢化

・労働時間についても、タクシー運転手は全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には年間444時間となっており、さらに長時間化の傾向もみられる。また、若年層の就職先としての魅力低下等も相まって、平成11年には53.3歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.1歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者の割合も増加傾向にある。

・低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、すでに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。

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

・このような状況の中、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより、十分な安全確認を怠った危険な運転が危惧される。また、繁華街での夜間のタクシー集中、主要駅などでもタクシー集中等により交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が、駐停車違反や乗車までの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっており、結果、運転者の接客態度やサービスレベルの低下が指摘されている。

タクシー業界の取組み

・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、禁煙タクシーの導入や福祉タクシーの積極的導入などの各種の取組みや、経営合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。

・各社においては、社会や福祉への貢献、環境問題への貢献、経営効率の改善、利用者利便の向上への対応、安全性の維持・向上への対応、労働条件の向上などの観点から、幅広い分野で様々な取組を実施してきた。

まとめ

・上述のように、タクシー業界が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、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これまでさまざま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、現状のような状態のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

取組みの方向性

・ 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。

タクシーサービスの活性化

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

タクシー事業の構造的要因への対応

交通問題、環境問題、都市問題の改善

供給抑制

過度な運賃競争への対応

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ために、公共交通機関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推進を促す。また、現在協議会の構成員ではない関係者（他の公共交通事業者、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。

2. 地域計画の目標

タクシーサービスの活性化

- ・タクシーが求められるものは、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。
- ・新たな需要の喚起については、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。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者に対しての教育訓練を継続して行う。

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もとで適切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、且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切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。
- ・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していく必要がある。
- ・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 10 年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

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、大分県内全産業男性労働者平均の水準に引き上げることを目標とする。
- ・賃金面では、平成 20 年現在、大分県のタクシー運転者で 246 万円であり、大分県内全産業男性労働者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。
- ・労働時間の面においても、平成 20 年現在、大分県のタクシー運転者で 1 ヶ月平均 220 時間であり、大分県内全産業男性労働者平均労働時間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、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、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つながっていくこととなる。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

タクシー事業の構造的要因への対応

・タクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすべく、さらなる創意工夫を行い、需給の現状について、業界全体で共通の認識を図り、状況の抜本的な改善策を検討する。

交通問題、環境問題、都市問題の改善

・主要ターミナル駅や繁華街で生じている乗車待ちタクシーによる交通渋滞の問題等を改善し、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

・駅周辺、繁華街、商店街等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。

・特に交通問題の顕著な地域においては、現地調査を継続的に行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減等に向けた改善策を推進する。

・政府では、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ことを表明している。今後タクシー事業においても、温暖化対策環境問題に対して寄与すべく対策を講じるものとする。

・タクシー業界としては、実車率の向上や、効率的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。

・公共交通機関として、各交通機関と連携し地域における総合交通としての機能向上や、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。

・行政の政策や都市計画等から生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。

供給抑制

・11月27日の第一回協議会において、九州運輸局が示した「適正と考えられる車両数」は、実働率90%時大分市約760両・別府市約330両、実働率85%時大分市約810両・別府市約350両であり、平成20年度末の車両数と比較しても大幅な差が認められるところである。

・タクシー事業が直面する様々な問題の根幹に、タクシー需要と供給の間に不均衡があることを認識し、その改善、解消に努めるべきである。

・問題の改善に向け、有効な取組みを検討し対応することにより、交通問題の改善や事故の抑制、地球温暖化対策等の環境問題に寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件が改善され、労働者の質の向上や顧客サービスの質の改善が図られる、また、投資余力の発生により新たな需要開拓等にもつながるなど、タクシーが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。

・但しその際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。一方で、タクシー車両の減少に伴い、諸規制の少ない運転代行業者や有償福祉輸送事業者によるタクシー類似行為等の防止にむけた、関係機関の体制確立が不可欠な要因となる。

過度な運賃競争への対応

・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討されている経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応する。

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

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。

その他の事業については、タクシー事業者のみでは実施困難と思われるため、関係者の支援・協力を得て取り組むこととなる事業とした。

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を目安として取り組むものとする。

(注) その他事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

タクシーサービスの活性化

【特定事業】

利用者の需要に対応したサービスの提供

- ・点字シール表示等の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・チャイルドシートの導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・ユニバーサルタクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・ハイグレード車の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：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
実施期間：短期・中期
- ・ETCの導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・カーナビの導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期

- ・優良運転者表示の導入
実施主体等：法人協会、タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・介護支援ができるタクシーの外部表示の導入
実施主体等：法人協会、タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・タクシーチケットの統一化・広域化
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期

利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施

- ・介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・子育て支援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：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
実施期間：短期・中期
- ・ブライダルタクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・観光タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・外国語タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・こども１１０番への協力
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・観光ルート別タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・定額運賃タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期

新規利用者の拡大に向けての講習等の実施

- ・安全運転講習会の開催
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・接客サービス講習会の開催
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・観光タクシー乗務員講習会の開催
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・ケア輸送サービス従事者研修の開催
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・防犯訓練の実施
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・優良運転者表彰の実施
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期

【その他の事業】

利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供

- ・条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの機能向上とPR
実施主体等：法人協会
実施期間：短期・中期
- ・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作製・配付
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合
実施期間：短期・中期
- ・タクシー乗場情報提供システムの導入
実施主体等：法人協会
実施期間：短期・中期

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

- ・苦情受付窓口の設置
実施主体等：法人協会
実施期間：短期
- ・車内遺失物対応窓口の設置
実施主体等：法人協会
実施期間：短期
- ・運送サービスへの要望受付窓口の設置
実施主体等：法人協会
実施期間：短期

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

利用者の拡大に資する情報の提供

- ・事業者における自社WEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期・中期

情報通信技術の活用による運行の管理の高度化

- ・デジタル式GPS-AVMの導入

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期・中期

- ・共同配車システムの導入

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期・中期

- ・運行管理・配車管理の効率化への対応

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期・中期

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

- ・デジタルタコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期・中期

- ・アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期

- ・部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期・中期

事業用自動車の運転者等に対する安全性向上にむけた講習等の実施

- ・運輸安全マネジメント研修会の開催

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期

- ・運行管理者制度の研修会の開催

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期

- ・整備管理者制度の研修会の開催

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期

- ・交通事故ゼロ月間等の開催

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期

- ・安全運転推進コンクールの開催

実施主体：タクシー事業者

実施期間：短期

- ・タクシー利用者に対するアンケート調査の実施
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合
実施期間：短期
- ・タクシー利用者に対するモニター調査の実施
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合
実施期間：短期
- ・利用者モニター懇談会の実施
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合
実施期間：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】

労働条件の改善その他の労働環境の整備

- ・運転者適性診断の実施
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ・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
実施期間：短期・中期
- ・長時間労働に陥りやすいシフト交番の見直し
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・賃金制度の見直し
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・防犯仕切版の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・健康診断内容の充実
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・仮眠室・休憩室等の福祉厚生施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・洗車機の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・オートマチック車の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・領収書自動発行器の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：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
実施期間：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
実施期間：短期、中期

タクシー事業の構造的要因への対応

【その他の事業】

輸送需要に関する調査の実施

- ・供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施
実施主体等：タクシー事業者、法人協会
実施期間：中期
- ・市場調査、マーケティング等による需要構造分析
実施主体等：法人協会
実施期間：短期

交通問題、環境問題、都市問題の改善

【特定事業】

低公害車の導入等による環境への負担軽減措置

- ・低公害車等の導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ・エコドライブコンテストの実施
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期

【その他の事業】

他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化に資する措置

- ・鉄道、バス等のダイヤに対応した駅前等への計画配車
実施主体等：タクシー事業者、他の公共交通事業者
実施期間：短期
- ・鉄道駅における整理。案内係の配置
実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者
実施期間：短期

利用者の利便の増進に資する乗場の設置及び運営

- ・車種別乗場の設置・運営に関する調査、検討
実施主体等：タクシー事業者、自治体、法人協会
実施期間：短期・中期
- ・駅前等における乗場の整備に関する調査、検討
実施主体等：タクシー事業者、自治体、法人協会
実施期間：短期・中期
- ・上屋付き乗場の整備に関する調査、検討
実施主体等：タクシー事業者、自治体、法人協会
実施期間：短期・中期

- ・ バリアフリー乗場の整備に関する調査、検討
 実施主体等：タクシー事業者、自治体、法人協会
 実施期間：短期・中期
- 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
- ・ ショットガン方式の導入の調査、検討
 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合、自治体
 実施期間：短期
 - ・ ナンバープレート等によるタクシー乗場への乗入制限の検討
 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合、自治体
 実施期間：短期
 - ・ タクシープールの整備に関する検討
 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合、自治体
 実施期間：短期
 - ・ 交通問題の顕著な地域での混雑解消（定点観測等）
 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合、自治体、警察
 実施期間：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抑止策の構築と徹底
 実施主体：タクシー事業者
 実施期間：短期
 - ・ 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づけに関する自治体との協議の推進
 実施主体等：法人協会、自治体、運輸局
 実施期間：短期
 - ・ 自治体等が実施する交通渋滞対策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、法人協会、個人組合、自治体
 実施期間：短期

過度な運賃競争への対応

【その他の事業】

認可運賃収受の徹底にむけた取組み

- ・ タクシー乗り場等の街頭指導の推進
 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合
 実施期間：短期
- ・ ステッカー、ポスター等による広報活動の推進
 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人組合
 実施期間：短期

4. 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要供給のアンバランスの解消を図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要供給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、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。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利用しつつ、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、タクシー事業者はタクシー運転者の雇用の確保等に配慮しつつ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、別府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（行政、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。

以 上