

佐賀市タクシー特定地域協議会 地域計画（案）

1 . タクシー事業の適正化・活性化に関する基本的な方針

適正化及び活性化に関する基本方針

（「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基本方針」平成 21 年 9 月 29 日付国土交通省告示第 1036 号の抜粋）

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進して行くに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置づけを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域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の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組の方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

タクシーの公共交通機関としての役割

- ・タクシーは他の公共交通機関が決められた路線での輸送を担っているのに対して、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。
- ・深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できるといった優れた特性を活かして、地域住民の生活利便の向上や高齢者等の重要な移動手段として、地域社会の活力の維持にも貢献している。このようにタクシーは生活に欠かすことのできない公共交通機関として、今後と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社会的責任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。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・佐賀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 430 万人（1 日当たり 11,780 人）から年間 320 万人（1 日当たり 8,767 人）へと約 25%減少している。（佐賀運輸支局調べ）

- ・特に平成 20 年秋以降の世界的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、平成 21 年 11 月 1 ヶ月間の輸送人員は 234 千人と平成 20 年 11 月 1 ヶ月間の 255 千人に比べて 8.2%も減少している。(協会調べ)
- ・今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- ・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」施行による需給調整規制撤廃等を契機に、全国的には新規参入者の増加及び同事業者による車両数の増加や既存事業者数の増車も多数行われてきた。一方、佐賀市においては、新規参入事業者もなく、既存事業者の車両数についても、むしろ減少している。

さらには、廃業(1社)や事業の譲渡譲受(1社)も行われている。

- ・平成 13 年度末 24 社 522 両(現在の合併後の佐賀市に換算)
- ・平成 20 年度末 22 社 505 両
- ・平成 21 年 12 月 18 日の第 1 回協議会において、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%としたときの車両数約 380 両、約 400 両)について示されたところであるが、平成 21 年 9 月 30 日現在の車両数(499 両)とは最大 119 両の差が認められるところである。

一般タクシー車両の合計値(特定大型車 22 両・大型車 4 両・普通車 473 両 計 499 両)

輸送実績の悪化

- ・このように、佐賀市では、供給される車両数の減少率以上にタクシーの利用者が減少している結果、法人タクシー1日1両当たりの実車走行キロは、平成 13 年度と比べ平成 20 年度では 59.4 kmから 49.8 kmへ約 16.2%減少し、1日1車当たりの運送収入(税別、以下同じ)も 19,189 円から 17,643 円へと、約 8%減少するという事態になっている。(佐賀運輸支局調べ)
- ・さらに平成 21 年 11 月の実績では、実車走行キロ 44.7 km、1日1車当たりの運送収入は 16,155 円と輸送実績は一層悪化している。特に1日1車当たりの運送収入は 18 ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている。(協会調べ)
- ・一方で、燃料(LPG)価格の高騰(平成 13 年 61.8 円/リットルから平成 20 年 85.9 円/リットル)(石油情報センター調べ)や各種安全対策等への経費の増大等によ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、佐賀県のタクシー運転者の平均年収は、平成 3 年には、318 万円であったのが、低下傾向を示し、平成 14 年以降は常に 200 万円台前半を推移し、平成 20 年度には 247 万円(税・社会保険料等控除前の金額)となっている。佐賀県の全産業平均との格差も大きく、平成 3 年には 94 万円であったものが、平成 20 年には 200 万円とその格差は大きく拡大している。(賃金構造基本統計調査)
- ・平成 19 年 12 月に運転者の労働条件の向上等のためにタクシー運賃料金の改定を行った結果、平

成 20 年度は若干の効果がみられるものの、最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によっては是正勧告がなされた事例もある。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても佐賀県のタクシー運転者は佐賀県の全産業平均よりも長時間労働である。その差（月間労働時間）は平成 3 年度には 35 時間、平成 20 年度には 19 時間と縮小傾向がみられるものの長時間労働となっている。（賃金構造基本統計調査）
- ・さらに若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成 3 年は 49.6 歳であった運転者の平均年齢が平成 20 年には 55.7 歳となるなど、運転者の高齢化も進んでいる。全国的には、こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・低賃金や長時間労働であるがために魅力がない職業であるとみられ、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、景気が低迷する中であっては他産業への転職も難しい職種となっている。さらに年金受給者も多く見受けられるところである。

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により、佐賀県のタクシーにおける交通事故の件数が増加しているとの指摘もある。人身事故件数でみると、佐賀県内の全自動車では平成 13 年度以降、減少しているのに対し、タクシーの同件数は同年度比で 6% 増加している。死傷者数についても、全自動車では減少傾向にあるものの同年度比で 63% と大幅に増加している。（第 1 回協議会資料：佐賀県警察本部交通企画課より）
- ・佐賀市中心部の繁華街やタクシー乗り場等では、待機タクシーの増加による交通モラル問題を惹起している。こうした集中が旅客乗車までの待ち時間の長期化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。
- ・また、自動車運転代行業者の大幅な増加とこれらによる低運賃競争の激化、さらには、タクシー営業類似行為も散見され、これらもタクシーの需要の減少の大きな要因になっているとの指摘もある。
- ・過度な運賃競争は経営悪化につながる要因の一つと思われることから、タクシー事業者自ら、その経営内容を見直し、適正な競争を行うことが重要である。

佐賀市のタクシー業界の取り組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性向上を目指した各種の取組みや、経営効率化等への取組みを推進してきた。
 - ・禁煙タクシーの実施（平成 21 年 1 月 20 日）
 - ・いろんなタイプのタクシー車両の提供
 - ・タクシー便利屋サービスの実施
 - ・タクシー運転代行の実施
 - ・乗合タクシーの実施（空港アクセス）
 - ・観光タクシーの実施及び同研修会の実施

- ・点字シールの表示
- ・タクシークーポン券割引の導入
- ・精神障害者割引制度の導入
- ・市内共通タクシーチケットの導入
- ・福祉タクシー券の県内共通利用化制度の実施
- ・GPS無線による配車時間の短縮
- ・タクシー乗り場の整備
- ・大規模イベント時、各種選挙時等における計画配車の実施
- ・苦情、相談及び忘れ物受付窓口の設置
- ・地域社会との連携と貢献（子供・老人110番、廃棄物不法投棄通報、各種行政・イベント情報等の広報活動）
- ・地球温暖化対策の推進（ハイブリット車等低公害車の導入）
- ・交通事故防止と乗務員の資質向上に向けた取り組み
- ・ドライブレコーダーの導入
- ・防犯仕切板、防犯カメラの導入、防犯研修会の実施
- ・タクシーの日キャンペーン等広報活動
- ・マスターズ制度（個人タクシー独自の取り組み）

まとめ

- ・上述のように、佐賀市の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これまで様々な努力をしてきたところである。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と思われる。

取り組みの方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題等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、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供し、公共交通機関としての自覚を持ち、その社会的責務を果たすべく、積極的な取り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。協議会に参加していない関係者（構成員以外の鉄道事業者・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。

利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起（タクシーサービスの活性化）
 安全性の維持・向上
 環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

観光振興に向けての取り組み

防犯対策等への貢献

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

事業経営の活性化、効率化

運賃問題への対策

2 . 地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置づけ、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起 （タクシーサービスの活性化）

- ・タクシーに求められるサービスは、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの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、こうした活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資が成されるという社会的環境づくりが合わせて必要である。
- ・また、時代の変化に対応し、さらに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サービス提供に向けて、デジタル無線等先端的なIT技術を模索し、より積極的に導入・活用し、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を行うべきである。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業を実施する一方で、タクシー事業者間で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方策を実施するものとする。
- ・特に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等を行いサービスの活性化を図るものとする。

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信頼をますます向上していく必要がある。
- ・具体的には事業者団体においては、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」におけるタクシー関与の事故件数の削減目標を設定し、この実現に努める。

平成 21 年度事故削減目標（佐賀県バス・タクシー協会）

- ・交通死亡事故「0」
- ・重傷事故「0」
- ・軽傷事故を H19 年比、20%減（80 件以内）

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ことを表明している。
タクシー事業においても、引き続き地球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るものとする。
- ・供給過剰状態の解消による実車率の向上や、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。

交通問題、都市問題の改善

- ・佐賀市内中心部の繁華街等における乗車待ちタクシー等の集中による一般交通、地域の経済活動への影響の改善を図るものとする。
- ・具体的には、特にこれらが顕著な地域における街頭指導の推進や迷惑行為の抑止策の徹底、タクシー乗り場の整備等に取り組むこととする。

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・JR 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各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
特にバス路線廃止後等における地域住民の移動手段の確保のための乗合タクシーの実施等を推進する。
- ・都市計画や新たな開発など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。
- ・航空機、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。

観光振興に向けての取り組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要駅やバスセンター、空港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、飲食スポットに関する情報提供もすることができる。このような特性を生かして、十分なサービスを提供し観光を支えるため、タクシー乗務員のサービスレベルの向上、観光タクシーの取り組み、タクシー乗り場の工夫等サービスの充実や広報の充実を図ることが必要である。
- ・関係自治体や観光協会等が実施する観光振興策との連携を図り、取り組むこととする。

防犯対策等への貢献

- ・24時間広域的に走行しているタクシーの特性を活かし、防犯等治安維持への協力により社会的貢献を推進する。
- ・社会問題となっている廃棄物不法投棄に係る通報制度等を推進する。
- ・その取り組みに当たっては、各関係自治体や関係機関等との連携を推進する。
- ・具体的には、子供や高齢者の安全確保に資する「タクシー子供・老人110番」制度の更なる取り組みや、コンビニエンスストア駐車場へのタクシー待機や見回りなどにより、防犯対策に取り組む。

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、佐賀県全産業男性労働者平均に引き上げることが目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、佐賀県のタクシー運転者で約200万円ある他産業平均との格差を可能な限り縮めることが目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、佐賀県のタクシー運転者で19時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることが目標とする。
- ・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。

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、業界としてそれを支援する取り組みを実施する。

運賃問題への対策

- ・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た経緯があり、それらの報告等を踏まえ、適切に対応する。

供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。
- ・佐賀市では、12月18日の第1回協議会において、九州運輸局長から示された適正と考えられる車両数は、2つのケースの実働率により、約380両(実働率90%)、約400両(実働率85%)であり、これに基づく20年末現在における車両数505両と比べたとき、2つのケースの実働率により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ24.75%、20.79%と大幅に差

が認められるところである。

- ・しかしながら、さまざまな利用者ニーズに対応したタクシーを提供する観点から、通常の営業で使用される普通車に限定して、その供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・この取り組みに当たっては、いつでも利用者のニーズに応じてタクシーを配車できる体制を十分に考慮するものとし、その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、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、さらに、新たな顧客サービスの改善や新たな需要開拓に繋がるなど、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。
- ・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。
- ・タクシー車両の減少に伴い、規制の少ない自動車運転代行業者等によるタクシー営業類似行為等の防止については、関係機関への情報提供体制の確立が不可欠である。

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

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

佐賀市特定事業計画の策定（考え方）

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うとする特定事業を以下の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、特定事業が多くの実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こととする。

実施主体：タクシー事業者・・・法人タクシー事業者
 協会・・・・・・・・・・社団法人佐賀県バス・タクシー協会
 個人組合・・・・・・・・佐賀市個人タクシー協同組合（傘下事業者含む）

利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起 （タクシーサービスの活性化）

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
サービス向上のための教育・研修の充実			タクシー事業者、協会、個人組合
短距離利用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			タクシー事業者、協会、個人組合
GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車			タクシー事業者
電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入			タクシー事業者
チャイルドシートの導入			タクシー事業者
ハイグレード車の導入			タクシー事業者、個人組合
ジャンボタクシーの導入			タクシー事業者
ETCの導入			タクシー事業者、個人組合
自社乗り場の設置・運営			タクシー事業者
福祉タクシー・介護タクシーの運行			タクシー事業者
子育て支援タクシー・妊婦支援タクシーの運行			タクシー事業者
ホームヘルパー研修の受講の促進			タクシー事業者、個人組合

認知症サポーター養成講座の受講の促進			タクシー事業者、 個人組合
運転免許証返納割引の導入			タクシー事業者、 個人組合
事業者における自社ホームページの開設			タクシー事業者
禁煙タクシーの徹底			タクシー事業者、 個人組合
タクシー便利屋の推進			タクシー事業者
タクシー運転代行の推進			タクシー事業者
優良運転者推薦制度の促進			タクシー事業者、協会
【その他事業】			
実施項目	短期	中期	実施主体等
条件に応じたタクシーやサービス内容を確認できるホームページの充実			協会等
車内忘れ物照会体制の整備拡充			協会等

安全性の維持・向上

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等の導入及びそれを活用した事故防止教育の実施			タクシー事業者
アルコールチェッカーの導入			タクシー事業者、 個人組合
運輸安全マネジメント講習の受講			タクシー事業者
セーフティードライバーコンテストの実施			タクシー事業者、 個人組合
交通事故ゼロ運動等の実施			タクシー事業者、 個人組合

環境問題への貢献

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
ハイブリット車等低公害車の導入促進			タクシー事業者、 個人組合
アイドリングストップ車・後付アイドリングストップ装置の導入			タクシー事業者、 個人組合
アイドリングストップ運動の推進			タクシー事業者、 個人組合
エコドライブコンテストの実施			タクシー事業者

交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進			タクシー事業者
タクシー車両による混雑地域における迷惑行為の抑止策の徹底			タクシー事業者、個人組合
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進			タクシー事業者、個人組合

【その他の事業】

実施項目	短期	中期	実施主体等
タクシー乗り場・タクシープール等の整備			タクシー事業者、協会、個人組合、自治体
供給過剰状態の解消に向けた取り組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要な応じて更なる供給過剰解消に向けた社会実験の実施			タクシー事業者、協会

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】

実施項目	短期	中期	実施主体
バス路線廃止後等における地域住民の移動手段の確保のための乗合タクシーの推進			タクシー事業者
輸送障害時における代替輸送の連携強化			タクシー事業者

観光振興に向けての取り組み

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
観光タクシーの運行			タクシー事業者、個人組合
観光タクシー乗務員接客講習会の実施			タクシー事業者、協会、個人組合
観光タクシーの情報等の広報活動			タクシー事業者、協会、個人組合

防犯対策等への貢献

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
子供110番・老人110番への協力			タクシー事業者、個人組合
コンビニエンスストア駐車場へのタクシー待機、見回り等			タクシー事業者、個人組合
登下校時における通学タクシーの推進			タクシー事業者
廃棄物不法投棄通報等への協力			タクシー事業者、個人組合

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】

実施項目	短期	中期	実施主体
賃金制度・乗務員の乗務環境の見直し			タクシー事業者
デジタルタコグラフ活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮			タクシー事業者
若年労働者の積極的な雇用の促進			タクシー事業者
健康診断の充実			タクシー事業者
休憩室等の福利厚生施設の充実			タクシー事業者
女性が働きやすい職場環境の整備			タクシー事業者
防犯訓練の実施			タクシー事業者、個人組合
防犯仕切板の導入・防犯カメラの導入			タクシー事業者、個人組合
領収書自動発行機の導入			タクシー事業者

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

実施項目	短期	中期	実施主体
GPS - AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）			タクシー事業者
共同配車センターの設置			タクシー事業者
部品等の共同購入の推進による経費の圧縮			タクシー事業者

【その他の事業】

実施項目	短期	中期	実施主体等
ニューサービスに関する要望受付窓口の設置			協会等

(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。

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、最終手段として、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も重要である。

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（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給力の減少、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。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は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、佐賀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（自治体等）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実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上