

## 広島交通圏タクシー特定地域計画

### I. 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. 広島交通圏（※）におけるタクシーの位置づけ及び役割

広島市の人口は戦後ずっと増加してきたが、近年はベースが鈍化している。また、広島市周辺の市町の人口はいずれも減少傾向となっている。また、地域全体で少子化・高齢化の進展がうかがえる。こうした傾向は周辺地域や団地において特に顕著なものがみられる。

また、広島交通圏には世界遺産である原爆ドームがあり、厳島神社も近くにあり、訪れる観光客の移動圏域となっており、近年は外国人観光客も増加し、交流人口の増加が地域経済を支える重要性が増している。

このような状況を踏まえた広島交通圏のタクシーの位置づけと役割は次のとおりである。

- ① タクシーは鉄道・電車・バスとともに地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、移動性・迅速性に優れ、ドア・ツー・ドアの少人数個別輸送に応える最適なモードの公共交通機関である。
- ② 市街地におけるタクシーの営業形態は流し営業や駅・繁華街での辻待ち営業が主体であるが、電話による配車や予約の利用が主体の地域や事業形態もあり、幅広い利用者へ、深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる重要な公共交通機関となっている。
- ③ 少子高齢化社会の進展の状況にあって、交通弱者や自立移動が困難な社会的弱者の増加が予想される中、そうした社会変化に対応するタクシーの役割が重要となっている。
- ④ 観光地と観光客を直接結ぶ交通モードとしてタクシーは重要であり、インバウンドの推進やイベントの誘致などへの対応が重要となっている。

このような地域社会におけるタクシーの重要な位置づけのもとにその役割を安定的に確保・維持していくためには、各交通機関や自治体との連携はもちろんのこと、タクシー事業者が一体となった活性化の取組みが重要であると考えます。

※広島交通圏：広島市（平成17年4月25日編入の旧佐伯郡湯来町の区域を除く）、廿日市市（平成15年3月1日編入の旧佐伯郡佐伯町、吉和村及び平成17年11月3日編入の旧佐伯郡大野町、宮島町の区域を除く）、安芸郡府中町、海田町、熊野町、坂町

#### 2. タクシー事業の現状と今後の取組みの方向性

##### （1）広島交通圏を取り巻く状況

###### ①規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

平成14年2月の道路運送法改正により、新規事業者の参入や増車等に係る規制が緩和された。こうした状況を背景として、広島交通圏においては規制緩和後の平

平成13年度末から平成20年度末までの間に、法人新規事業者が30社増加し97社に、法人車両数は810台増加し3,414台となっていた。

その後、平成21年10月1日の「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」の施行に基づき、特定地域に指定され、特定地域協議会により地域計画を作成（平成22年3月1日合意）し、計画に基づき事業再構築として自主的な減車・休車が推進され、平成27年度末には法人事業者数が85者に、法人車両数は3,142両になっている。

同法は平成25年11月に改正され、それまで自主的な減車であったものが、全事業者が減車に取り組める仕組みができた。その制度に則り、広島交通圏も改正法に基づく協議会での議決を経て、平成27年7月1日に特定地域の指定を受け、減車を含む適正化・活性化に取り組むこととなったところで、本特定地域計画を策定して、計画を推進することとなった。

【平成13年度→平成28年9月末現在の推移】

- ・法人タクシー事業者数 67社→85社（18社増）
- ・法人タクシー車両台数 2,605台→3,142台（537台増+20.6%）
- ・個人タクシー事業者数 1,071台→939台（132台減△12.3%）

②規制緩和後の輸送実績の推移

規制緩和後、新規事業者、車両が増加する一方で、輸送需要の減少には歯止めがかからない状況となっている。

上述の特定地域指定による自主的な減・休車が進んだことによって需給バランスの改善が図られ1車あたりの営業収入アップが期待されたが、長引く景気低迷等による利用者の減少により、規制緩和から13年が経過した平成27年度には、規制緩和当時と比べて稼働率（実働率）が16.9%減少する中で、1日1車あたりの営業収入は18.6%減少する結果であった。

【平成13年度→平成27年度の推移】

- ・1日1車あたりの総走行キロ 241.2km→188.6km（△21.8）
- ・1日1車あたりの営業収入 33,287円→27,083円（△18.6%）
- ・実働率（保有車両の稼働率）88.2%→71.3%（△16.9）
- ・実車率（総走行キロに占める実車キロの割合）41.6%→40.9%（△0.7）

③タクシー運転者の労働環境

車両台数の増加、輸送需要の低迷や1日1車あたりの営業収入の減少等により、タクシー運転者は歩合給を含む賃金体系が多いことから、一人あたりの賃金は低下する傾向にある。平成19年11月には運転者の労働条件の向上を主たる目的に運賃改定を行ったものの当初見込んでいた増収効果がなかなか現れておらず、低賃金

を背景に若年就労者も少なくなるなど運転者の平均年齢は年々上昇する傾向にある。

- ・平成27年広島県全産業男性労働者賃金509万円  
平成27年広島県男性タクシー運転者賃金274万円  
(一般労働者との年間所得差 約235万円)
- ・平成27年広島県男性タクシー運転者平均年齢58.7歳(平成13年 54.0歳)

#### ④広島交通圏における運賃の状況

平成19年11月に12年ぶりの運賃改定(値上げ)が行われたが、その後、改定は行われていない。(消費税の運賃転嫁を除く。)

平成26年1月、法改正により特定地域から準特定地域にみなされることになったことから、中国運輸局長より同時に示された公定幅運賃の範囲の指定に関する意見聴取があり、準特定地域協議会の協議結果及び協議会構成員の意見を提出した。その結果、同年2月28日に公定幅運賃の範囲指定公示があり、同年4月1日から適用されている。(初乗距離1.5km運賃と初乗短縮運賃の両方が公示された。)

法人・個人、全ての事業者が公定幅運賃の上限から下限の間で営業し、初乗短縮運賃を多くの事業者が採用している。

#### ⑤広島市域における交通事故の状況

タクシーの交通事故件数(第一当事者)は、平成13年443件から平成27年274件と38.1%の減少にとどまっているが、全自動車では、平成13年10,176件から平成27年4,958件と51.3%減少している。

#### ⑥広島交通圏における客待ち駐車状況

客待ちタクシーが、繁華街を中心に違法駐停車や無秩序な待機等により交通渋滞を引き起こしている。これに対しタクシー協会の街頭指導や警察による取締りの強化を行っているものの、抜本的な解決には至っていない。

特に、広島駅周辺、中央通り周辺、紙屋町周辺等を中心として違法駐停車が目立ち、路線バスや一般車両の交通の妨げの要因となるなど、関係機関に通報が寄せられている。

そのような中、先ず紙屋町交差点の違法駐停車対策として、平成26年9月から国、県、市、利用者、タクシーを構成員とした「広島市中心部における客待ちタクシー駐車対策会議」により、ショットガン方式を用いた違法駐車対策を検討し、同年10月～11月(42日間)に待機実験地2か所で「道路を活用したショットガン用タクシー待機所による交通円滑化実証実験」を行い、本格実施に向けた動きをしている。今後も引き続き駐車対策に向けた取組みを行う予定である。

## ⑦タクシーに対する苦情

タクシーに対する苦情の件数については、平成16年度248件であったものが、平成21年度は554件と大幅に増加した。しかし、平成20年6月から施行された運転者登録制度による講習の実施や、各社のドライブレコーダーの導入による指導の徹底、駐停車問題の改善の取り組みなどにより、その後は減少傾向にあり、平成27年度には226件であった。しかし、今なお違法駐停車のみならず接客サービスや乱暴運転など、多くの苦情が寄せられている。

## (2) タクシー業界の取り組み

広島交通圏のタクシー事業者は、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、これまでも、供給過剰状態の解消に向けた事業再構築に取り組むとともに、事業の活性化、労働環境の改善のために、利用者の利便性の向上、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上の取り組みを行ってきた。

タクシー車両数の自主的な削減の結果、特定特別監視地域指定日（平成19年1月20日）に3,483両であったものが、平成28年9月30日現在は3,142両となり、341両（9.8%）減少した（いずれもハイヤーを除く。）。

また、活性化の取り組みとしては、運転者指導講習、違法駐停車の街頭指導、タクシー無線のデジタル化の推進、電気自動車・ハイブリッド車の導入による環境問題への取り組み、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入によるバリアフリーの促進、防犯カメラ・ドライブレコーダーの導入、タクシーの全面禁煙、忘れ物や苦情処理対策、タクシーこども110番の導入など幅広く取り組んでいる。

また、個人タクシー業界では優良運転者に対するマスターズ制度の取り組みも実施している。

## (3) 取り組みの方向性

広島交通圏のタクシー業界では、改正前特別措置法に基づき上述のような取り組みを行ってきたが、十分な成果に結びついていない。そうした中で、特別措置法の改正により供給量削減についてより積極的な取り組みが可能となった。そこで、広島交通圏のタクシー事業のいっそうの適正化・活性化を図るため、タクシー事業者をはじめ関係者が連携協力して問題の解決を図り、タクシー事業が公共交通機関としての機能を十分に発揮できるように、以下の目標を設定して取り組むこととする。

当該地域のタクシー事業の適正化、活性化を図るためタクシー事業者をはじめ関係者が連携協力し、問題の解決を図り、広島交通圏におけるタクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるように以下の目標を設定する。

- ①タクシー事業の構造的要因への対応
- ②供給輸送力の削減
- ③タクシーサービスの活性化

- ④事業経営の活性化、効率化
- ⑤タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ⑥安全・安心の確保
- ⑦交通問題、環境問題、都市問題の改善

本協議会では、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。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、タクシー事業以外の公共交通輸送事業者）に対しても、本特定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。

なお、本協議会は、必要に応じて特定地域計画の見直しを行うことができる。

## II. 特定地域計画の目標

### 1. タクシー事業の構造的要因への対応

交通政策審議会の平成20年12月18日付け答申で、タクシー事業の構造的要因として、「①利用者によるタクシーの選択可能性の低さ」と「②運転者の歩合制主体の賃金体系」が、過剰な輸送力の増加や過度な運賃競争を引き起こす根源的な要素とされ、それらの要因への適切な対応が重要であるとした。そして、こうした状況の改善のためには、①については、ITの活用、ランク制度の充実、乗り場の整備、情報提供の充実などの取組みを通じて、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境整備する必要があるとし、②については、歩合制賃金の存在を前提としつつ需給バランスの改善や適正な運賃水準の確保など、総合的な対策を講じつつその改善を図っていくことが必要とした。

広島交通圏の取組みとしては、この答申を基本理念として、本項の各項目の取組み及び後掲の活性化措置に取り組み、課題の克服に取り組んでいくこととする。

### 2. 供給輸送力の削減

広島交通圏は、当該地域における供給輸送力の削減をしなければ、タクシー事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その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であるとして、特定地域協議会の議決を経て、改正特別措置法に基づく特定地域に指定されたものである。

そして、中国運輸局は、広島交通圏における適正車両数を「上限2,845両・下限2,529両」と算定して公示した。これは、特定地域指定日（平成27年7月1日）の車両数に対してのikai離率は、それぞれ「10.1%」、「20.1%」であるとした。

従って、広島交通圏のタクシー事業者は、あらゆる課題の改善を図っていくためにも、特定地域協議会の議決のもとに、この供給過剰状態の解消に努めることとする。

供給量削減の具体的な内容・方法についてはⅢに掲げる。

中国運輸局においては、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ため調査・監査を実施し、その結果法令違反が判明したときは、改善指導を行うとともに必要に応じて監査等の適切な処置を速やかに講ずることを、協議会として要請する。

### 3. タクシーサービスの活性化

タクシーの輸送人員の減少対策については、利用者の満足度を高めるタクシーサービスを実現することが最も重要である。そのため、安全性、快適性、確実性など利用者のタクシーに対するニーズに合致し創意工夫をしたサービスを提供することが必要である。

- ①高齢者、障害者等の移動制約者を目的地まで適格に運ぶことは、ドア・ツー・ドアの輸送に優れるタクシーにとって真に求められる輸送サービスのひとつであり、近年全国的に広がりを見せている乗合タクシー・福祉タクシー・子育てタクシー（就労中の親の代わりに子供を目的地まで輸送するサービス）や、運転免許証を返納した高齢者などの利用も同様であり、タクシー事業者は地域での要請を十分汲み取る努力と、新しい需要、要請に対応する質の高い輸送サービスの提供に取り組む。
- ②多くの観光資源を抱える広島市域においては、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとして、タクシーの重要性は極めて高く、運転者の接客、おもてなしの精神（ホスピタリティ）の向上はもとより、観光に関する幅広い知識やそれを利用者に伝える技術の習得等を図ることが求められており、運転者講習や観光講習会などの取組みを拡充することにより、より質の高いタクシー運転者を持続的に広島交通圏内において養成する仕組みの構築を図る。

### 4. 事業経営の活性化、効率化

他都市同様、広島交通圏においても長期にわたる旅客需要の減少が続き、新規需要への展望が見いだせない状況下においては、各社の事業効率性の向上も重要な課題のひとつである。

- ①タクシー事業者は、効率的な事業運営の取組みを促進する。そのためには、遊休車両の削減や保有車両の稼働率の向上が重要である。更に運行管理体制の効率化等を図るため、事業用施設、資材の共用化や共同配車体制の構築、グループ企業間における整備管理の一元化など、複数企業間による協業化や、企業の合併、譲渡譲受の可能性について検討していくこととする。
- ②タクシー運転者の高齢化とともに、運転者の不足が慢性的となっている。運転者の安全確保や職場環境の整備・改善に取り組む、良質な若年労働力の確保及び女性ドライバーの活躍促進に取り組むこととする。

## 5. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ①タクシー事業では、運転者の賃金として多くの場合、歩合制による賃金体系が採られており、供給過剰及び過度な運賃競争に伴うリスクを相当程度運転者が負わされ、労働条件の悪化等につながるという現象が生じている。タクシー事業者は、運転者の賃金を広島県全産業男性労働者平均に可能な限り近づけることを目標とする。
- ②当面、適正な需給体制を図ることにより、乗務員1人当りの運送収入を高め、歩合の率を下げることなく平均年収を引き上げることとする。
- ③労働時間の管理の徹底により乗務時間を短縮すること、乗務中の運転者の安全の確保を図ること及び福利厚生や健康管理を充分に行うことにより、運転者の労働環境の改善に取り組む。

## 6. 安全・安心の確保

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が最も大切であると共に、社会的な信頼を向上していく必要がある。

- ①旅客輸送の安全確保はタクシーの最も基本的なかつ最高の使命であり、最優先課題であるということを全従業員が自覚して、交通事故の抑止と飲酒運転・薬物使用運転の根絶に向けて、「総合安全プラン2009」に基づく各種交通安全対策の推進に取り組む。
- ②ドライブレコーダーや車内カメラの映像記録による乗務員への安全指導は有効であり、防犯対策にも効果的であるので導入の促進を図るとともに、デジタルタコグラフなどの管理機器導入による安全対策の推進を図る。
- ③子供の安全確保、犯罪防止等の取り組みとして、子供110番、パトロール、情報提供など、地域の安全を守る活動を推進する。

## 7. 交通問題、環境問題、都市問題の改善

- ①中心街へ車両が集中することに伴う渋滞等を解消し、円滑な交通の確保のため、タクシー乗り場の拡充やショットガン方式などの措置を、地域関係者の協力により検討をすすめていく。
- ②環境問題に関しては、世界的に温室効果ガスの削減が求められており、政府としても削減に向けて取り組むこととしている。こうしたことから、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、温室効果ガスの削減貢献するよう取り組む。

## Ⅲ. 供給輸送力の削減

### 1. 広島交通圏において削減すべき供給輸送力

中国運輸局は、平成27年7月24日付け公示で広島交通圏における適正と考えら

れる車両数を、法人タクシーは「上限 2,845両、下限 2,529両」、個人タクシーは「上限 865両、下限 769両」とした。これと地域内配置車両数の総台数との乖離率は、「上限 10.1%、下限 20.1%」とした。

特定地域計画の認可基準で、削減すべき供給輸送力は「適正車両数の上限に至らない車両数又は適正車両数の上限となるよう定める」としているので、前述の上限値を削減計画の目標の上限値とすることとする。

## 2. 広島交通圏における供給輸送力の削減

### (1) 法人タクシーの供給輸送力の削減

#### ①削減すべき供給輸送力

ガイドラインに基づき、供給輸送力削減の削減率の算定のための基準日を改正前特別措置法の施行日（平成21年10月1日）とし、基準日における広島交通圏における配置車両数に特定特別監視地域の指定日（平成19年11月20日）以後基準日までの減車数を加算した車両数（以下これを「基準車両数」という。）の合計と、前項1の適正車両数の上限との乖離率「19.36%」を削減すべき供給輸送力の削減率とする。

#### ②各事業者が削減する車両数

- ・各事業者が事業者計画で実施する削減車両数の算定日を平成28年11月30日（広島運輸支局から協議会へ提供があった事業者別保有車両数調査の基準日。以下「削減数算定日」という。）とし、基準日以後の車両数の変更を考慮して次のように算定することとする。
- ・各事業者が事業者計画で実施する削減車両数は、①の各事業者の基準車両数に、「その他ハイヤー」（特別措置法第2条で法の適用を除外されるものを除くハイヤー）の車両数を加算し、また、基準日から削減数算定日までの譲渡譲受等による移動車両数を加減したものを削減対象車両数とし、これに①の削減率を乗じたものとする（小数点以下切捨て）。なお、これによる削減後の保有車両数が10両以下となる事業者については、保有車両数が10両となるようにする。また、削減対象車両数が10両以下の事業者は削減しないこととする。

各事業者の事業者計画認可申請時の削減計画車両数の算出は、以下の定義に基づき、

$$\text{「 (①+②+③) } \times \text{削減率 (19.36\%) } - \text{④ 」}$$

となる。

①基準車両数（平成21年9月30日現在の車両数に平成19年11月20日から平成21年9月30日までに実施した減車数を加えたもの）

②平成21年10月1日現在の「その他ハイヤー」の車両数



③平成21年10月1日から平成28年11月30日までの間に譲渡譲受等した車両数（譲渡は減算となる。）

④平成19年11月20日から平成28年11月30日までの間に実施した減車及び休車の合計車両数

- ・なお、平成28年12月1日以後に事業者計画認可申請の日までに車両の移動を伴う事業の譲渡譲受等を行った場合で、前項で算出された事業者別の削減計画車両数を当事者間で変更するときは、変更後の削減計画車両数を協議会事務局へ届け出たうえで、事業者計画認可申請の削減計画として確実に実施することとする。
- ・また平成28年12月1日以後に事業者計画認可申請の日までに減車を行った場合は、削減計画を前倒しで実施したものとみなし、前項で算出された事業者別の削減計画車両数から減じたものを事業者計画申請の際の削減計画車両数とする。
- ・以上の事業者別の車両数の詳細については、広島運輸支局から提供を受けたものを基準とする。

### ③供給輸送力の削減の方法

- ・供給輸送力の削減の方法は次のとおりとし、各事業者が選択して実施する。一の事業者が複数の方法を選択することも可能とする。
  - ア. 減車（特別措置法第8条の8第1項でみなされる道路運送法に定める事業計画の変更該当する営業所ごとに配置する事業用自動車の数の減少であって、抹消登録等を行うもの。）
  - イ. 平成26年1月24日付け中国運輸局公示第79号の「第2」に基づき、特定する車両を定め、抹消登録等（事業用自動車としての使用権原を消滅させる登録をいう。以下同じ。）を行って全日の使用停止をする営業方法の制限
  - ウ. 前記公示の「第1」に基づき、抹消登録等をしない全日の使用停止をする営業方法の制限
- ・上記のウの具体的な実施方法については、別途定める取扱規程に基づくこととする。

## （2）個人タクシーの供給輸送力の削減

### ①削減すべき供給輸送力

平成29年4月1日現在の個人タクシーの全車両数は929両であり、前項1の適正車両数の上限との乖離率は「7.4%」である。個人タクシーについては1人1車制の事業であるため車両を特定して減車することは困難であるので、この乖離率に相当する時間の稼働を削減することにより、供給輸送力の削減とする。

### ②各事業者が削減する供給輸送力

- ・個人タクシー事業は許可等に付された条件により「月に2日以上上の定期休日を定めること。」

とされていることから、定期休日を除く年間の最大稼働日数は341日（365日－24日）となり、この日数に個人タクシーの適正と考えられる車両数との乖離率7.4%を乗じると年間25.2日、端数を切り捨てると25日となる。

- ・しかしながら、個人タクシーの場合、一日の平均稼働時間は、法人タクシーのそれと比較して短く、一日一両当たりの走行距離は次のとおり短いため、1両当たりの供給輸送力は、法人タクシーと比較し、0.55と算定できる。

・平成26年度広島交通圏の法人タクシーに係る1日1車当たりの走行キロ161,074（総走行キロ：千キロ）÷850,863（延べ実働車両数）=189.3km  
・平成26年度広島交通圏の個人タクシーに係る1日1車当たりの走行キロ23,834（総走行キロ：千キロ）÷230,606（延べ実働車両数）=103.4km  
・個人タクシー1両当たり供給輸送力103.4km÷189.3km=0.55

- ・よって、個人タクシーの必要休車日数は、25日×0.55=13.75日≒13日となるので、個人タクシーの供給量の削減は、定期休日の月2日に加えて、年間13日休車することが必要となるが、個人タクシーは今後も車両数の減少が続くことを考慮して、月1日（年間12日）の休車を実施することとする。

### ③供給輸送力の削減の方法

- ・削減方法は営業方法の制限によることとし、日単位（曜日）を定めた車両の使用停止とする。
- ・各協同組合が各事業者の営業制限による休車日を偏りがないように指示するとともに、休車日を記載した統一規格のステッカーを作成し、車外から見えやすい位置に貼付することとし、確実に管理することとする。
- ・具体的な実施方法については、別途定める取扱規程に基づくこととする。

### (3) 各事業者が行うべき供給輸送力の削減の実施時期

特定地域計画に合意する事業者は、中国運輸局長が認可した特定地域計画の内容等の公表後6か月以内に事業者計画の認可申請を行うこととし、その後事業者計画の認可を受けた後1か月以内に削減計画を実施することとする。

## IV. 特定地域計画の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体

Ⅱに掲げた目標を達成するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき事業及びその他関係者の協力のもとに取り組む事業等について、主な取組みを以下のように掲げる。

本特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者が、事業者計画として単独又は共同して行おうとする事業を以下の項目からできるだけ多く選択して、記載された実施目標期間内に取り組むこととする。

また、関係者においては、活性化措置がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成が図られるように、積極的に取り組む事業者を支援する方策を検討するなど、相互に連携を図り必要な

行動に努めるものとする。

実施時期として、「短期」又は「中期」としているが、「短期」については1年以内を、「中期」については特定地域指定期間内を目途として取り組むこととする。

また、現在取り組んでいる活性化事業については、継続して取り組むこととする。

## 1. タクシーサービスの活性化

活性化事業	具体的な内容	実施主体	実施時期
①共通チケットの発行	広島県内共通チケットの発行の実現	タクシー事業者 法人協会	中期
②電子マネー、クレジット決済器の導入	プリペイドカードやスマホ決済等への対応を可能とする取組み	タクシー事業者	短期又は中期
③接客サービス向上に関する講習・研修	マナー及び知識の向上のための運転者の教育・育成 観光タクシーサービス向上に関する講習・研修	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
④乗客下車時の領収書の発行	接客マナーの向上の啓発 忘れ物発見の迅速化	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
⑤外国人観光客の利用サービスの向上	指差し外国語シートの活用 翻訳機の導入	タクシー事業者	短期又は中期
⑥優良運転者制度の拡充	「Aタクシー」の制度の充実	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
⑦運転免許証返納割引の実施	65歳以上の免許返納者に対する割引	タクシー事業者	短期
⑨UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入	すべての利用客に対応できる車両とサービスの導入	タクシー事業者	短期又は中期
⑨福祉タクシーの充実、ケア輸送の推進	車椅子対応車両の導入の拡充 精神障害者保健福祉手帳を持参する者に対する割引運賃適用事業者の拡大 自治体発行の福祉タクシー乗車券活用の推進、ケア輸送車の拡充	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期又は中期
⑩子育て・妊婦支援タクシーの運行	子供や妊婦に利用しやすいタクシーサービスの導入の検討	タクシー事業者	短期

⑪各種の便利タクシー、救援・救急タクシーの実施	高齢者、障害者等への支援事業の提供と拡大	タクシー事業者	短期
⑪マスターズ制度の充実	マスターズ制度の充実と参加の促進	タクシー事業者 個人協会	短期
⑫利用者満足度調査と意見の活用	利用者アンケートの実施による改善策の検討	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期

## 2. 事業経営の活性化、効率化

活性化事業	具体的な内容	実施主体	実施時期
①デジタル式GPS-AVMによる効率的配車	デジタル式GPS-AVMの導入活用による効率的配車	タクシー事業者	短期又は中期
②若年労働者及び女性運転者の積極的な雇用の促進	職場環境、施設の改善 女性ドライバー応援企業認定制度の活用	タクシー事業者 法人協会	短期又は中期

## 3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

活性化事業	具体的な内容	実施主体	実施時期
①賃金制度の見直し	各事業者において賃金制度の見直しを図る	タクシー事業者	短期
②運行管理の徹底による労働時間の短縮	デジタルタコグラフなどの活用による労働時間管理の徹底	タクシー事業者	短期又は中期
③運転者の安全の確保	防犯仕切板、防犯カメラ及びドライブレコーダー等の普及・促進	タクシー事業者	短期又は中期
④福利厚生、健康管理の拡充	各事業者において健康診断、仮眠室、休憩室等の充実を図る	タクシー事業者	短期又は中期

## 4. 安全・安心の確保

活性化事業	具体的な内容	実施主体	実施時期
①デジタルタコグラフの導入	デジタルタコグラフなどの活用による走行速度管理、労働時間の管理体制の充実	タクシー事業者	短期又は中期

②ドライブレコーダー・車内カメラの導入	ドライブレコーダーや車内カメラの活用による安全指導	タクシー事業者	短期又は中期
③事故防止活動の充実	安全運転（交通ルール・交通マナーなど）講習会の受講、事故防止教育の充実	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
④安全マネジメントの構築	安全管理体制の充実 運輸安全マネジメント講習の受講	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
⑤社会貢献としての防犯への取り組み	「タクシーこども110番」、防犯通報や車載カメラデータ提供の拡充	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期

#### 5. 交通問題、環境問題、都市問題の改善

活性化事業	具体的な内容	実施主体	実施時期
①ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	環境対応車の導入	タクシー事業者	短期又は中期
②アイドリングストップ運動の推進	アイドリングストップ運動	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
③エコドライブの促進	エコドライブコンテスト等の実施	タクシー事業者 法人協会	短期
④違法駐停車車両の自主的排除と利用者への広報	・協会及び事業者による繁華街等における違法駐停車の街頭指導の充実 ・タクシー利用に関する広報（交差点内や横断歩道上でのタクシー乗降車の自粛等）	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期
⑤ショットガン方式の導入	ショットガン方式の導入による客待ちタクシーの違法駐停車の排除	法人協会 個人協会 広島県 広島市 広島県警察本部 中国運輸局	短期

⑥タクシー乗り場等の整備・拡充	駅、繁華街及び公的機関等におけるタクシー乗場の整備・拡充の検討・実施	法人協会 個人協会 広島県 広島市 廿日市市 広島県警察本部 中国運輸局	短期又は中期
⑦乗合タクシーの生活交通への活用	モビリティマネジメント推進のための乗合タクシーの活用の検討	タクシー事業者 自治体	短期又は中期
⑧タクシー乗り場及びその周辺における待機時の運転者のマナーの確保	路上喫煙の撲滅 周辺美化の推進	タクシー事業者 法人協会 個人協会	短期

## 法人タクシーにおける抹消登録等をしない全日の使用停止 をする営業方法の制限の取扱規程

1. 「広島交通圏タクシー特定地域計画」の「Ⅲ. 2. (1). ③ 「ウ」の抹消登録等をしない全日の使用停止をする営業方法の制限（以下「抹消登録等をしない全日制限」という。）の取扱規定を、以下のとおり定める。
2. 中国運輸局長から事業者計画の認可を受けたタクシー事業者が抹消登録等をしない全日制限を実施する場合は、特定地域指定期間中は制限を行う対象車両を運送事業の用に供さないこととし、車庫で適正に管理することとする。
3. 前項の確実な実施のため、事業者計画について中国運輸局長の認可を受けたタクシー事業者は、「広島交通圏タクシー特定地域計画」の「Ⅲ. 2. (1). ③」の「ア」、「イ」及び「ウ」により削減を実施する車両以外の車両（以下「運行可能車両」という。）に、運行が可能であることを証するステッカー（以下「ステッカー」という。）を表示することとし、タクシー事業者が相互に確認することとする。
4. 前項の車両へのステッカーの表示は、該当する車両のリアウィンドーガラスへ貼付することにより行う。
5. ステッカーは特定地域協議会事務局である広島県タクシー協会（以下「事務局」という。）が作成することとし、管理簿を作成して適正に管理する。
6. 各タクシー事業者は、事業者計画に基づいて運行可能車両を事務局へ届け出て、必要な数のステッカーを受け取り、運行可能車両へ確実に表示する。
7. タクシー事業者は、運行可能車両を変更する場合はその旨を事務局へ届け出て、ステッカーの交換を受けることができる。
8. タクシー事業者は、ステッカーを棄損又は汚損したときは、事務局へ返納して再交付を受けることができる。また、ステッカーを紛失したときは、事務局へ速やかに報告し再交付を受けることができる。紛失したステッカーを発見した者は、事務局へ提出する。
9. ステッカーの様式、管理簿及び届出書式並びにその他取扱いに必要な事項については事務局が作成して、特定地域計画の認可を受けた後に構成員及びタクシー事業者に通知することとする。
10. ステッカーの作成に要する費用は、抹消登録等をしない全日制限を実施する事業者が、それぞれ貼付するステッカーの枚数に応じて負担する。

## 個人タクシーにおける日単位（曜日）を定めた車両の使用停止をする営業方法の制限の取扱規程

1. 「広島交通圏タクシー特定地域計画」の「Ⅲ. 2. (2). ③」の「日単位（曜日）を定めた車両の使用停止をする営業方法の制限」の取扱規程を、以下のとおり定める。
2. 中国運輸局長から事業者計画の認可を受けた個人タクシー事業者が、日単位（曜日）を定めた車両の使用停止をする営業方法の制限を実施する場合は、当該車両に、営業制限に係る休日（以下、営業制限休日という）を示すステッカーを表示することとし、リアウィンドーガラス等へ貼付することにより行う。
3. ステッカーは、特定地域協議会事務局である広島県個人タクシー協会（以下「事務局」という。）が作成することとし、適正に管理する。
4. 各個人タクシー事業者は、所属する各協同組合を通じてステッカーを受け取り、車両へ確実に表示する。
5. 各協同組合は、所属事業者数のステッカーを事務局から受け取り、各事業者に手渡すこととする。
6. 各協同組合は、所属事業者に係る届出済みの定期休日を把握したうえで、各事業者が実施する営業制限日月1日を、偏りが生じないように割り振るものとする。
7. 各事業者が定めた営業制限休日（月1日）に、やむを得ない理由（例：営業制限日がJR広島駅等への入構日に当たる場合等）により稼働する場合には、予め所属団体長に理由書を提出し、所属団体長の承認を受けた上で稼働することとし、別途代替の休日を取得することとする。
8. ステッカーの様式及び届出書式並びにその他取扱いに必要な事項については、事務局が作成して、特定地域計画の認可を受けた後に構成員及び個人タクシー事業者に通知することとする。
9. ステッカーの作成に要する費用は、各事業者が負担する。



