

福岡交通圏タクシー特定地域計画

一 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) 公共交通機関としてのタクシーの役割と責務

鉄道やバス等の公共交通機関が、始発から終電・終バスまでの限られた時間、及び限られた路線において大量輸送を担っているのに対し、タクシーは、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスや夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能など、利用者の多様なニーズに決め細かく柔軟に対応できる交通機関である。

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待されるとともに、地域における観光を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

このような地域社会におけるタクシーの役割の重要性に鑑み、タクシー事業者をはじめとする関係者が、相互に連携を図り、タクシーの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の取組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

(2) 福岡交通圏におけるタクシー事業の現況

・需要の動向と実績

福岡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年と比べ、平成27年度では約5、133万人と約8%の減少、また、実働率においても年々低下し、実働1日1車当りの営業収入においては、平成13年度比で約7%の減少となっている。

このような状況が継続すれば、タクシー事業の経営基盤の悪化や、運転者不足が輸送サービスを滞らせ、経済活動や市民の生活に支障を及ぼす可能性もあり、これを未然に防ぐことは急務の課題となっている。

(注) 福岡交通圏：福岡市、春日市、大野城市、筑紫野市、太宰府市、古賀市、糸島市、筑紫郡（那珂川町）、糟屋郡（宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、粕屋町）

年度	輸送人員 (千人) (13年比)	輸送回数 (千回)	実働率 (%)	運転者数 (人)	実働1日1車当	
					走行キロ(km)	営業収入(円)
13	55.954 (一)	39.276	92.7	9,328 ※	261.9	35,168
25	53.471 (95.6)	37.064	82.9	9,829	236.2	32,209

26	51.173 (91.4)	36.208	81.9	9,552	231.7	32,245
27	51.337 (91.8)	35.953	79.9	9,210	226.0	32,731

※ 平成13年度の運転者数については、協会会員のみ
(福岡市タクシー協会調べ)

・規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

平成21年10月の「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（以下「特措法」という。）」の施行以降、地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって、事業再構築（事業の譲渡及び譲受、法人の合併又は分割、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行いながら、供給過剰状態の解消に努めてきた。

本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数105社・車両数5,108両に対し、平成28年3月末現在の事業者数105社、車両数は4,644両と車両数で約9%の減少となっている。

調査年月	事業者数(社)	車両数(両)
平成14年3月末	97	4,278
平成21年3月末	106	5,231
平成26年3月末	104	4,632
平成27年3月末	107	4,650
平成28年3月末	105	4,644

・運転者の労働条件の悪化と高齢化の状況

タクシー1両当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招き、福岡県における運転者の平均年収は、平成27年度には207.1万円と全産業労働者の平均299.8万円と比べ92.7万円の格差とともに、年間労働時間においては、平成27年のタクシー運転者の平均は207時間で全産業労働者の178時間に比べ29時間の差があり、依然として福岡県の全産業労働者との比較において大幅な開きがある。（賃金構造基本統計調査）

一方、平成27年の運転者の平均年齢は、59.9歳と、毎年高齢化が進んでいる状況にある。なお、65歳以上の高齢運転者の割合は、全運転者の58.4%を占めており、こうした運転者の高齢化は、交通事故の多発化や旅客サービス向上の面での障害にもなると考えられる。

・道路混雑等による交通問題、都市問題

多数のタクシーが、博多駅から天神等の繁華街に集中する結果、周辺道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という看過し得ない状況であるため、対策を講じているところであるが、改善できない事例もある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な走行等による燃料消費は環境の面からも問題がある。

・利用者サービスについて

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるといった指摘もあり、規制緩和の効果が十分に発揮せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。また、接客態度が不良といったサービス産業としての基本が欠けているといった指摘もある。

(3) タクシー業界の取組

福岡交通圏のタクシー業界では、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、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、利用者利便の向上、安全性の維持・向上、地域と密着した事業に取り組んできた。

こうした取組によっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、タクシーが、公共交通機関としての機能を継続して発揮できるようにするための取組みを推進していくことが重要である。

・福岡交通圏タクシー事業者の主な取組みは以下の通り。

(個々の事業者で取組の内容には若干の差がある。)

①地域社会に対する安全・安心への貢献

タクシー子供110番 タクシー無線による警察との相互通報制度
身体障害者運賃割引制度 徘徊高齢者救護制度 ケア輸送サービスの充実
通学路パトロール 忘れ物や苦情への対応

②環境問題

ハイブリッドタクシー及びEV車・燃料電池自動車等低公害車の導入促進
アイドリングストップ車の導入 アイドリングストップ運動を実施

③経営効率の改善

デジタルGPS機器等を導入した効率的な配車 電子マネー、クレジットカード・ICカード決済機の導入 ハイグレード車の導入

④労働環境改善への取組（ドライバーの安全確保への取組）

防犯仕切り板及び防犯カメラの導入　　ドライブレコーダーの設置により
事故の抑制を図る

⑤良質な運転者の確保

特措法の改正で平成27年10月より全国一律に運転者登録制度が実施。
より良質な運転者の確保に向けて取り組んでいる。

⑥交通問題、都市問題への対応

繁華街、主要駅等における街頭指導　タクシー乗り場等の整備

⑦観光への取組

観光タクシー乗務員の養成　空港、駅へのタクシーコンシェルジュの配置
プレミアムタクシー乗務員の研修の充実

⑧個人タクシーの取組

個人タクシーにおいても、法人タクシーと同様な取組を行っている。
マスターズ制度の導入など独自の取組も行っている。

(4) 取組の方向性

・(2)に取りまとめた問題は、タクシーが地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、消費者等にも不利益を及ぼすものである。このため、タクシー事業者をはじめ関係者が連携協力し、タクシー事業の適正化および活性化を図ることによりこうした状況に対処し、問題の解決を図り、福岡交通圏における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るように以下の目標を設定する。

- ①特定地域における目標達成に必要な供給輸送力の過剰状態の解消への対応
- ②タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
- ③事業経営の活性化、効率化
- ④環境問題への貢献
- ⑤交通問題、都市問題の改善
- ⑥タクシー乗務員の労働条件の悪化防止、改善・向上
- ⑦安全性の維持・向上
- ⑧地域公共交通としての役割
- ⑨防災・防犯対策への貢献
- ⑩観光への取組み

・協議会においては、タクシー事業者が取組む目標の達成状況について検証し、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、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環境の体制づくりに必要な協力を行うとともに、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を見直すことができる。

二 特定地域計画の目標

(1) 目標の達成に必要となる供給輸送力の過剰状態の解消への対応

タクシーの現状を鑑みて、タクシーが公共交通機関としての使命をはたすべく、特定地域計画に掲げた目標を着実に実現させるためには、タクシー事業の活性化を図ることが第一義である。

しかしながら、経営悪化の要因を分析すると、その根幹となる需給のアンバランス、つまり需要量が減少傾向にある中での供給量の過剰状態を解消することが、経営改善を図るための最重要課題であると考えられる。

- ・現在、福岡交通圏の法人タクシーは、平成27年6月26日付けで九州運輸局長が公示した「適正と考えられる車両数」によって、実働率ごとに二つのケース（①上限値4,056両（実働率85%） ②下限値3,831両（実働率90%））が示されている。

- ・これによると福岡交通圏の特定地域指定日である平成27年11月1日現在の車両数4,644両と比べ①では、12.7%、②では17.5%の乖離が認められる。

- ・従って、タクシー事業者が持つ、あらゆる課題の改善を図っていく上からも、この供給過剰状態の解消に努める。

- ・このことを踏まえた各社の取組みが、以下の各目標に対し十分な成果を上げることが期待できるものとする。

(2) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

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上でも「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。

そのために、タクシー事業者間で適切な連携を図り、共同事業等を実施する等、サービスレベルの向上を目指した活性化方策を検討し実施する。

- ・駅・空港等の乗り場の整備を図り利用しやすい環境づくりを行う。

- ・高齢化社会の進展が予想される中における需要の掘り起こしや、広がりを見せる交通空白地帯における地域の利用者への細やかな対応など、サービスの拡大を図ることが必要。これには、事業者自身が創意工夫することにより実現することはもちろんのこと、地方公共団体等の関係者と意見の交換ができるような環境づくりを行っていくことも必要。たとえば、タクシー事業者が、地域の協議会等へ積極的に参加し、地域の住民が持っているタクシーへの期待を的確に把握し対応する。

(3) 事業経営の活性化、効率化

タクシー事業者が、適法、適正な事業運営を行った結果、安全・安心を前提に、タクシー運転者に対して適正な労働環境の確保が図られ、また、公共交通機関としての社会的な責任を果たし、且つ新たな利用者サービスへの投資も可能とする

適正利潤を確保できる体制の構築を目指す。

- ・利用者がより利用しやすい環境づくりを創出するために、IT 技術等を活用した利用者が求める情報を即座に提供できる情報発信の強化や、利用の形態に合わせて効率化されたアプリの活用、キャッシュレスに対応した決済機の導入などハード面のインフラ整備に努める。

また、運転者の勤務体系の見直しを図ることによる効率性の向上とこれに伴う1両当の生産性の向上を図ることもまた重要である。

(4) 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%の削減目標から、2013年度比で2030年度までに26%削減することを改めて表明している。

- ・タクシー業界としては、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による輸送効率の改善、環境対応車の積極的な導入等によって、国の目標達成に貢献するように取り組む。

また、電気自動車（EV車）や燃料電池車（FCV車）等の低公害車両の導入を推進して行く。

(5) 交通問題、都市問題の改善

- ・車両の分散、適材適所への効率的な配車等の観点から、公共施設等のタクシー乗り場の整備・検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場の設置に努める。

また、各地域の交通空白地域における輸送ネットワークの構築には、関係自治体等と連携し積極的に対応していく。

(6) タクシー乗務員の労働条件の悪化防止、改善・向上

- ・タクシー乗務員の労働条件の悪化を防止し、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の改善・向上に努める。

具体的には、賃金面や労働時間面で他産業平均賃金や他産業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。

- ・子供や家族の事情に合わせた労働時間の設定等、女性が働きやすい労働環境づくりに努める。

- ・国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」を活用し、女性ドライバーの確保を図る。

(7) 安全性の維持・向上

タクシー事業は、公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を実践するために、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向上させて行くことが必要。

- ・国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減に

努める。示された施策に取組み、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とする。

(8) 地域公共交通としての役割

地域毎の状況に鑑み、地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共交通としての役割を一層強化することが求められる。

・高齢化や福祉社会を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、更に、面的な輸送を可能とする特性を活かし、鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の構築及び向上に努める。

(9) 防災・防犯対策への貢献

・地域を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等の治安維持に努める。具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定など自治体や消防等との連携した取組、防犯対策を推進していく。

また、子供たちの安全確保に資する「子供の安全を見守るタクシー」等の取組みを積極的に展開し、地域の防犯活動等に取組む。

(10) 観光への取組

タクシーは、個別輸送機関であり、駅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る、旅行者の荷物の負担を軽減できる、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報の提供や乗客のエスコートもできる。このような特性を生かし、特に高齢者や外国人の旅行者に大きな利便を提供することが可能である。

官民挙げて、訪日外国人旅行者を2020年はじめまでには4,000万人とすることを念頭に「観光立国」実現を目指す施策が展開される中、地域の観光振興と連携した取組を検討し、タクシーサービスとして快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要となる。

国内観光の振興については、現在、中央、地方が一体となって、取組まれているところであり、九州ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができるような場を設置し取組みが行われている。

タクシー業界としては、これらからの情報を的確に把握し、旅行者へ安全と安心のサービスが幅広く提供できるような環境の整備に努める。

三 供給輸送力の削減

(1) 福岡交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力

平成27年6月26日付けで九州運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、

福岡交通圏は、実働率90%（下限）の場合は3,831両、実働率85%（上限）の場合4,056両である。当交通圏は、平成27年11月1日に特定地域として指定された時点での車両数4,644両と上限の乖離率は12.7%（台数にして588両。下限は17.5% 813両）である。

同様に、個人タクシーは、実働率90%（下限）1,339両、実働率85%（上限）1,418両で、上限との乖離率は、12.6%となっている。

タクシーを取り巻く状況が、今後も大きく変わることは考えられず、当面は、福岡交通圏に示されている車両数の上限値を削減の目標として取組むこととする。

（2）当該特定地域において行うべきタクシー事業の供給輸送力削減の方法

①法人タクシーは、各社が一律の削減率（上限値との乖離率12.7%を適用）とする。（端数切り上げ）

・事業者が削減すべき供給輸送力の算出（基本）

各社の基準車両数（注1）×乖離率（12.7%）＝各社の削減目標台数

（注1）基準日 …… 平成27年11月1日（特定地域指定日）

基準車両数 …… 基準日の車両数

- ・保有車両数ごとの事業者区分は設けない。
- ・タクシー事業者区分は、法人タクシー事業者（個人タクシーを除く）と個人タクシー事業者の二区分とし、各社の判断により、営業方法の制限によって供給輸送力の削減を行う。

・法人タクシーの保有台数25両以下の事業者については、救済措置を設け、以下の表の通り取り扱う。

（各社保有台数に乖離率（12.7%）を乗して算出された車両数から1～2両の軽減を図る。）

保有車両数	削減車両数 (保有車両数×12.7%)	調整後の 削減車両数
24～25両の事業者	4両	3両
22～23両の事業者	3両	2両
21両以下の事業者	3両	1両

① 個人タクシーにあつては、基準日(27.11.1)現在1,623両(延べ実在592,395日車)であり、適正と考えられる車両数の上限1,418両(延べ実在517,570日車)との乖離は、74,825日車となることから、1人(車)当り年間46日(74,825日車÷1,623人)の休車が必要。しかしながら、個人タクシー事業者数は、平成28年8月末現在1,593人(延べ実在581,445日車)と減少しており、最新の乖離は、63,875日車となる。1人(車)当り、年間40日(63,875日車÷1,593人)の休車を行うことが必要。また、個人タクシーは、許可に付された条件で、「月に2日以上上の定期休日を定める」とされていることから、定期休日24日(2日×12ヶ月)を除いた年間16日(40日-24日)を、稼働制限日(休車)とし、1日(16日÷12月=1.33≒1)を営業方法の制限による休日として、所属団体において確実に管理する。

◇ 法人タクシーが行う営業方法の制限

事業者の規模にかかわらず、全日、同一車両について営業方法の制限により実施する。

・営業方法の制限

平成28年4月7日付け国自旅第410号公示「特定地域及び準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く営業方法の制限に関する取扱いについて」

以下のいずれかの方法を事業者の判断で選択し実施する。

(イ) 公示 第2

特定地域において、地域指定解除までの間の全日、同一の車両について営業方法の制限を行う。

・道路運送車両法の規定による抹消登録を行うが、抹消登録を行った車両数を限度とし、特定地域指定解除後6ヶ月を経過するまでの間に、道路運送車両法に規定する新規登録を行うことができる。

ただし、この場合の新規登録車両は、UD車、EV車等に限る。

また、新規登録を行わない場合は、当該車両については、減車することになる。

(ロ) 公示 第1-3

営業方法制限率の算定にあつては、協議会の合意を得て、(イ)以外の方法によって実施することができる。

・特定地域指定期間の間、全日、同一車両について、営業方法の制限を行う。

上記(イ)の方法と異なる点は、事業者が車両の前面のナンバープレートを外し、協議会へ提出する。協議会は、当該ナンバープレートを特定地域指定期間の満了後は、速やかに返還する。

なお、保管・管理の方法等については、別紙1の通り「福岡交通圏タクシー特定地域協議会 ナンバープレート管理規定」に定める。

◇ 個人タクシーが行う営業方法の制限

上記(2)②の通り、個人タクシーは、月当たり3日の休車が必要。

特措法に基づく加算の1日の休車の扱いについては、個人タクシー協会が、地域及び年間の休車日に偏りがないように休車日をステッカー方式で表示し、確実に管理する。

(3) 供給輸送力の削減の実施時期

特措法第8条の7及び「事業者計画の認可基準について」(平成26年1月24日国自旅第404号)の2 認可方針(2)の規定により、九州運輸局長が認可特定地域計画の内容等の公表後、合意事業者は、6ヶ月以内に事業者計画を作成し九州運輸局長の認可を受けなければならない。

合意事業者は、特措法の主旨及び特定地域の指定期間等を踏まえ、事業者計画の認可後6ヶ月以内に実施するものとする。

(4) 当該地域内に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力の削減の方法

・各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の基本…別紙2

・実施期間は、特定地域指定期間中(平成30年10月31日)とし、別紙2の各社ごとの削減車両数を、各事業者が期間中に計画的に実施するように「事業者計画」として作成し、九州運輸局長の認可を受けなければならない。

・基準日(平成27年11月1日)以降に行われた事業計画変更(減車、譲渡及び譲受等)によって、基準日の車両数に変更が生じる場合の取扱いは以下の通り。

…事業計画変更(減車、譲渡及び譲受等)実施後の保有台数が、基準となる車両数とし、これに乖離率(12.7%)を乗し削減車両数とする。

四 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に関する事項

2に掲げた「特定地域計画の目標」を達成するために、タクシー事業者が主体となって取組むべき事業及びその他関係者の協力の下取組む事業等について、主な取組に以下の通り項目を列記する。

本特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者が、単独または共同して行おうとする事業を事業者計画として、以下からなるべく多く選択し、記載された実施目標期

間内に取り組む。

また、より多くの事業者によって取組まれ、目標の早期達成が図られるように、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討していくことが必要。

実施時期として、短期・中長期としているが、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30年10月31日)を目途として取り組む。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。

ただし、行政の許認可及び助成事業が必要なケースについては、長期にわたることもあることから、この場合は、中期、長期の事業として計画する。

(1) 良質なサービスが選ばれる環境づくり

- 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を提供」を遂行すべく、接客マナー向上のための教育・研修の充実。

[実施主体] タクシー事業者、法・個協会

[実施時期] 短期

- 高齢化社会における個人需要を増加するために福祉行政と連携をとるなどユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応への教育制度の導入を図る。

[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、自治体等

[実施時期] 短期、中期

- 地理不案内による乗務員と旅客のトラブル防止のため、各社における地理教育の徹底を進める

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 短期

- 優良乗務員、優良事業者を確保するため、すでに導入しているプレミアムタクシー及び個人タクシー協会が行うマスターズ制度の一層の充実を図る、

[実施主体] タクシー事業者、法・個協会

[実施時期] 短期・中期

- 子育て支援タクシーの導入

保護者の負担を軽減し、安全・安心を与えられるサービスに努める。

保育等の研修を受けた乗務員によるチャイルドシート等を備えた車両の導入を図る。また、夜間における緊急時の対応等のサービスの充実を図る。

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 短期

- 妊婦支援タクシーの導入及び拡充

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 短期

- 観光・ビジネス等に対応したハイグレード車両の導入促進を図る。
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期、中期
- 各種の便利タクシー、救援・救急タクシーの拡大
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期、中期
- 駅構内等における乗り場の整備
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期] 中期、長期
- 利用者の選択性の向上に資するため、サービス内容や基本的な情報提供の充実を図るために各社のホームページの開設を促進する
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期・中期
- 利用者アンケートを実施しタクシーのあり方について調査・研究を行う
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、自治体等
[実施時期] 短期、中期
- 特需による供給不足解消のための「イベント乗合タクシー（仮称）」等の検討
[実施主体] タクシー事業者、法人協会
[実施時期] 短期、中期

（２）事業経営の活性化及び効率化

- 電子マネー・ICカード・クレジットカード決済器の導入促進を図る。
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期・中期
- デジタル式GPS-AVM無線機器の導入と効率的な配車
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 中期
- 福祉運送の強化、充実、地域との連携
[実施主体] タクシー事業者、自治体等
[実施時期] 短期、中期
- 交通空白地帯への対応、高齢者、子育て支援タクシー等新たな需要開拓に向け

た取組の一層の強化

[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、自治体等

[実施時期] 短期、中期

- タクシーチケットの規格統一と適用範囲の拡大についての調査・研究。

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 長期

(3) 交通問題・環境問題・都市問題の改善

- 主要タクシー乗り場等における街頭指導の推進

[実施主体] タクシー事業者、法・個協会

[実施時期] 短期

- 国及び自治体の支援を受けながら、ハイブリッド車、EV車等低公害車両の導入促進を図る。

[実施主体] タクシー事業者、関係行政機関

[実施時期] 中期、長期

- 国、自治体における都市計画・交通計画・観光施策に対する公共交通機関としてのタクシー事業の役割を果たすべく積極的に協力していく。

[実施主体] タクシー事業者、法人協会、関係行政機関

[実施時期] 短期、中期

- タクシー乗り場の表示（看板等）の見直しを図る。

[実施主体] タクシー事業者、関係行政機関

[実施時期] 短期、中期

- タクシープールの整備

[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関

[実施時期] 短期、中期

(4) タクシー運転者の労働条件の悪化防止、改善・向上

- 賃金制度、乗務員負担制度の見直し

[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

- 勤務シフトの見直しによる長時間労働の短縮
[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と環境の整備
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期、中期
- 乗務員に対する健康診断等の充実
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 防犯カメラの設置、防犯仕切り板の導入等防犯対策の推進
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 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] 短期

(5) 安全性の維持・向上

- 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
- アルコールチェッカーの充実
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 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
- 交通事故ゼロ運動等の実施
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 異常気象時等における的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育の実施
[実施主体] タクシー事業者、関係機関

[実施時期]短期、中期

(6) 地域公共交通としての役割

- ニモカ・はやか券等のICカードと連動するシステムの充実
[実施主体]タクシー事業者、法・個協会、交通運輸事業者等
[実施時期]中期、長期

- 他の公共交通機関の輸送障害発生時における代替輸送として連携の強化
[実施主体]タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期]短期

- 地域公共交通会議等自治体の交通政策への積極的な参加
地域の状況を鑑み、地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共交通としての役割を一層強化することが必要。
乗合タクシーやデマンドタクシーの運行など、地域の要請に応じ積極的に対応していく。
[実施主体]タクシー事業者、法人協会、自治体
[実施時期]短期、中期

(7) 防災・防犯対策への貢献

- 自治体等が進める地域の防災・防犯対策への積極的協力
[実施主体]タクシー事業者、関係機関
[実施時期]短期、中期

- 現在取組んでいる「子供110番」「子育て支援タクシー」等の促進
地域の防犯対策として、小学生等の通学路におけるタクシー待機場の設置
[実施主体]タクシー事業者、関係機関
[実施時期]短期、中期

(8) 観光への取組

- 国及び自治体が進める観光施策と連携したサービスの提供する。
 - ・観光案内ルートの提供
 - ・乗務員の観光研修、講習の実施
 - ・通訳サービスの提供または外国語の指さしシートの備え付けと活用
[実施主体]タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期]短期、中期

- 観光タクシーの企画・販売
[実施主体]タクシー事業者
[実施時期]短期、中期

- 観光タクシー乗務員の養成、研修・講習会の実施
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期] 短期、中期
- 訪日外国人が利用しやすい乗り場等に係る検討（案内表示板等）
[実施主体] 法・個協会、関係機関
[実施時期] 中期
- 優良タクシー乗り場設置の検討（プレミアムタクシー専用乗り場等）
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期] 短期、中期

別紙 1

福岡交通圏タクシー特定地域協議会
ナンバープレート管理規定

（目的）

1. 福岡交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）が、特定地域及び準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、特定地域計画の「供給輸送力の削減」を確実に実施するために必要となる取扱いを定める。

（実施事項）

2. 法人タクシー事業者は、九州運輸局長の認可を受けた「事業者計画」における「営業方法の制限」として、協議会の承認事項である特定地域計画「3. 供給輸送力の削減（2）（ロ）」を実施する場合は、当該車両の前面ナンバープレート（1 枚）を取り外し、協議会事務局へ提出すること。なお、車両については、当該事業者の認可施設において、確実に管理すること。

事務局は、ナンバープレートを受領した場合は、「預かり証（様式 1）」を交付する。

（管理）

3. 事務局は、2. で提出されたナンバープレートの番号等を「管理台帳（様式 2）」に記載し、特定地域指定の期間満了後、返還の要請があるまで確実に保管・管理する。

（返還）

4. 法人タクシー事業者による、特定地域指定期間の満了後のナンバープレートの返還要請については、2. で交付された「預かり証」との交換をもって行う。

様式 1

預かり証

ナンバープレート受領年月日	平成 年 月 日
発行番号	協議会 第 号
事業者名	
登録番号	福岡 (1枚)
<p>(注) この預かり証は、車両の使用制限を確実に実施していることを証するものです。また、ナンバープレート返還の際に、番号の確認及び受領の証明として使用しますので大事に管理・保管してください。</p>	
<p style="text-align: center;">福岡交通圏タクシー特定地域協議会 事務局 長 印</p>	

様式 2

管理台帳

発行番号及び年月日	協議会 第 号 平成 年 月 日
事業者名	
登録番号	福岡
ナンバープレート返還	預かり証返還
	年 月 日 平成 年 月 日
	受領者

◇特定地域計画を進めるに当たっての留意すべき事項

「特定地域及び準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 21.9.29 国土交通省告示 1036）」 抜粋

① 成立の要件

・ 特定地域計画は、当該地域の地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものであり、その実効性を確保する観点から、特措法の規定に基づき、特定地域協議会が特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の3分の2以上でなければならない。

・ 特定地域計画に定める事項は、当該特定地域のタクシー事業の供給過剰の状況を是正するための必要かつ最小限度の範囲を超えないものであり、また、特定の事業者に対し不当な差別的扱いをするものでないこと。

さらに、旅客の利益を不当に害するものでないこととしている。

② 都市計画等との調和

・ 特定地域計画は、都市計画法等の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法の基本構想に即したものでなければならないとされている。

③ 事後評価

特定地域協議会は、特定地域計画が作成された後も、地域におけるタクシー事業の現状について把握、分析を行うとともに、特定地域計画に定めた目標の達成状況について評価を行い、必要に応じて、特定地域の計画の見直しを行うことが望ましいとされている。

目標削減率 12.70%

別紙2

会社名	H27.11.1の 車両数 ④	④ × 12.7%	調整後
(株)藤丸交通(豊州)	16	3	1
東部タクシー(株)	19	3	1
(有)おおりタクシー	19	3	1
多々良タクシー(有)	20	3	1
東栄タクシー(株)	20	3	1
(株)木村タクシー	20	3	1
(有)天龍タクシー	20	3	1
(有)さくらタクシー	20	3	1
(有)三愛タクシー	20	3	1
協和タクシー(株)	21	3	1
(有)今泉交通	21	3	1
西福岡タクシー(株)	21	3	1
(株)にわかタクシー	21	3	1
(有)周船寺タクシー	21	3	1
安全タクシー(株)	21	3	1
福岡東第一交通(株)	21	3	1
第一タクシー(有)	22	3	2
平和交通(株)	22	3	2
福岡自動車(株)	22	3	2
南部タクシー(有)	22	3	2
(有)つくしの交通	22	3	2
(有)大鵬タクシー	23	3	2
(有)垂細垂タクシー	23	3	2
花鶴タクシー(有)	24	4	3
合屋タクシー(株)	25	4	3
(株)大橋タクシー	25	4	3
(有)明星タクシー	25	4	3
(有)玄海タクシー	25	4	3
千日交通(株)	25	4	3
日本交通産業(株)	25	4	3
篠栗交通(株)	26	4	4
大濠タクシー(有)	26	4	4
二日市交通(株)	26	4	4
あけぼのタクシー(有)	27	4	4
なのはな(株)	28	4	4
(有)弥生タクシー	28	4	4
玄洋交通(有)	28	4	4
大池タクシー(株)	28	4	4
(株)古賀タクシー	29	4	4
藤丸タクシー(有)	29	4	4
(株)国際タクシー	30	4	4
(企)三興タクシー	30	4	4
(有)小笹タクシー	30	4	4
丸徳タクシー(株)	30	4	4
昭和自動車(株)	30	4	4
オーケータクシー(株)	31	4	4
(株)ニッシン	31	4	4
(有)小笹自動車	31	4	4
(有)太宰府タクシー	31	4	4
板付交通(株)	31	4	4
第一交通(株)(長住夕)	33	5	5
(株)城南タクシー	33	5	5
日本観光交通(株)	34	5	5

会社名	H27.11.1の 車両数 ④	④ × 12.7%	調整後
祇園タクシー(有)	35	5	5
小笠木観光有限会社	35	5	5
平成自動車(株)	36	5	5
五十川タクシー(有)	36	5	5
(株)花園タクシー	37	5	5
(株)大和自動車	38	5	5
小笹交通(株)	38	5	5
(有)ワカースコープタクシー福岡	39	5	5
共栄タクシー(有)	39	5	5
(有)南国セイブタクシー	39	5	5
サンタクシー(株)	40	6	6
城南第一交通(株)(西ビル)	40	6	6
高砂タクシー(株)	41	6	6
永楽交通(株)	42	6	6
ハッピータクシー(株)	42	6	6
(有)共働タクシー	42	6	6
(有)寿タクシー	43	6	6
(有)福運タクシー	43	6	6
福和タクシー(株)	44	6	6
(株)豊栄交通	44	6	6
九州交通(株)	44	6	6
親和交通(株)	45	6	6
(株)シティタクシー	46	6	6
天神タクシー(株)	46	6	6
早良第一交通(有)	47	6	6
清流タクシー(有)	47	6	6
新協第一交通(株)	48	7	7
昭和市丸交通(有)	49	7	7
毎日交通(株)	50	7	7
福岡エムケイ(株)	50	7	7
福岡南国交通(株)	52	7	7
福博タクシー(有)	52	7	7
南福岡自動車(株)	52	7	7
(有)春吉タクシー	53	7	7
文化タクシー(株)	53	7	7
双葉交通(株)	56	8	8
安川タクシー(株)	59	8	8
飯倉タクシー(株)	59	8	8
福岡セブンタクシー(株)	63	9	9
祐徳自動車(株)	66	9	9
大稲自動車(株)	68	9	9
ラッキー自動車(株)	68	9	9
福岡昭和タクシー(株)	69	9	9
BLUE ZOO(有)	84	11	11
(株)姪浜タクシー	87	12	12
(株)トマト交通	101	13	13
日新交通(株)	104	14	14
西日本自動車(株)	129	17	17
はかたタクシー(株)	132	17	17
福岡西鉄タクシー(株)	169	22	22
福岡交通(株)	197	26	26
福岡第一交通(株)	275	35	35
4,639	4,644	637	591