

平成 28 年 12 月 5 日

長崎交通圏タクシー特定地域計画

第 1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

1 長崎交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

長崎交通圏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。

特に県都である長崎市をその主な営業範囲としている長崎交通圏では、平成 26 年度の公共交通機関利用者の約 26%に当たる 1 日当たり約 3.8 万人をタクシーで輸送している。

長崎交通圏のタクシーの営業形態は、「流し営業」が主体であり、交替制勤務で深夜・早朝を問わず年中無休の営業体制を実施しており、県都長崎市の都市機能を支えているとともに、終電や終バスの後の足として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おいて、乗合タクシーやデマンドタクシーを運行する等、地域住民の生活やビジネスに欠かせない公共交通機関として、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

長崎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 年度は、年間約 2,100 万人（1 日当たり約 5.8 万人）であったが、平成 27 年度は、年間約 1,270 万人（1 日当たり約 3.5 万人）で約 40%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) 規制緩和以降のタクシー車両数の変動

法人事業者の車両数は、平成 19 年度まで微増傾向にあったが、平成 20 年度以降、各社において減車がなされ、平成 20 年 4 月から平成 23 年度

末の間に合計 177 台が減少した。その結果、平成 13 年度末と平成 23 年度末の車両数を比較すると、1,499 両から 1,377 両へと減少した。

一方、個人タクシーは、規制緩和により、315 両から 422 両と 107 両（約 34%）増加していたが、平成 20 年度以降、旧特定地域の指定を受けた結果、平成 25 年度末では、399 両と 23 両（約 5.5%）減少した。

(3) 輸送実績の悪化

長崎交通圏では、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー 1 台当たりの走行キロは、平成 13 年度と比べ平成 27 年度では、255.1 km から 174.7 km、実車率は、35.4%から 32.9%、実働率は、95.1%から 79.6% といずれも低下しており、タクシー 1 日 1 車当たりの運送収入（税込み）は、30,102 円から 24,169 円へと約 20%減少している。

さらに、平成 27 年 10 月の実績では、実車率 32.2%、実働率 81.4%、1 日当たりの運送収入は、21,004 円と輸送実績が一層悪化している。特に、実働 1 日 1 車当たりの運送収入は、平成 6 年度から連続して前年比割れの厳しい状況となっている。

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、更に平成 27 年度末にあつては、90.3 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、事業者の収支差比率は低下しており、減益幅は拡大傾向にある。

(4) 運転者の労働条件の低下

タクシー 1 台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、運転者の賃金低下を招き、長崎県のタクシー運転者の平均年収は、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 27 年には 247 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 27 年には全産業男性労働者の年収は 446 万円で、その格差は 199 万円となっており、年ごとに格差が拡大し現状の賃金水準では、日常の生活維持もままならない状況となっている。

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 27 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 27 年では、全産業男性労働者の労働時間は 186 時間で、その格差は 18 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。

(5) 運転者の高齢化

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 27 年には、59.0 歳、平成 28 年 9 月末における平均年齢は 60.8 歳となっており、運転者の高齢化が進んでいる。

3 長崎交通圏のタクシー業界の取組

長崎交通圏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や経営の効率化・合理化、更には安全性の維持・向上への取組を積極的に推進している。

(1) 社会・福祉への貢献

- ア 警察との連携によるホットラインの運用
- イ 警察とのドライブレコーダーの提供に関する協定
- ウ 長崎地区 SOS ネットワーク連絡会活動として SOS 防犯タクシーの運用
- エ 安心ネットワークの運用
- オ 不法投棄通報協力制度の導入
- カ こども&シルバー110 番通報協力制度の導入
- キ 子育て支援タクシー
- ク 身体障害者手帳をっておられる方に対する割引制度の導入
- ケ 高齢者を対象としたタクシー乗車券を長崎市と連携して配布使用する制度の導入
- コ バス空白地帯解消のための乗合タクシーの運用
- サ 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
- シ 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、交通安全標語入りポケットティッシュの作成）

(2) 環境問題への貢献

- ア ハイブリッドタクシー・電気自動車タクシー等の導入
- イ アイドリングストップ車の導入

(3) 利用者サービスと利便の向上

- ア 新型インフルエンザ対策
- イ ETC導入による高速道路料金の利用者負担の軽減
- ウ 禁煙タクシーの導入
- エ 協会ホームページの導入
- オ 長崎共同集金会社との共同による懸賞付きキャンペーンの実施
- カ カード決済機器の導入

(4) 交通事故防止対策

- ア 四季の交通安全運動へ積極的に参加
- イ アルコール検知器の導入
- ウ 乗務員を対象とした安全運転講習会の開催
- エ 映像記録型ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

(5) 違法駐車対策

- ア タクシー乗り場の整備拡充
- イ 警備員による交通整理誘導活動
- ウ 街頭指導の実施

(6) 労働条件の改善

- ア 防犯仕切り板の設置
- イ デジタルタコグラフ導入による運行管理
- ウ 防犯カメラの導入
- エ 車両のAT化
- オ シフト交替等の見直し

4 取組の方向性

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、不特定多数の利用者に対して、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。

また、協議会に参加しない関係者（タクシー事業以外の公共交通輸送事業者、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、協議会は事業者が取り組む目標の達成状況について検証し、必要に応じて本特定地域計画を見直すものとする。

第2 特定地域計画の目標

1 目標達成に必要となる供給過剰状態の解消

現在、タクシー事業が抱えている諸問題の根幹は、供給過剰が大きな一因であることは否めない。

こうした中、長崎交通圏は、平成27年8月1日付けで特定地域として国の指定を受けた。

長崎交通圏のタクシー車両数については、平成27年1月27日付けで九州運輸局長から適正と考えられる車両数が示されており、法人タクシーは、上限値が1,106両であり、平成25年度末の車両数1,300両と適正車両数（上限）との乖離率は、14.9%である。

また、個人タクシーについては、上限値が333両、下限値が314両であり、特定地域指定日現在の車両数388両と適正車両数（上限）との乖離率は、14.2%である。

このため、長崎交通圏タクシー特定地域協議会専門委員会において議論を重ね、国が示した適正車両数の上限値1,106両を目標とする方向性を打ち出した。

これらを踏まえ、今後、上記による各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果を上げることができるようと考えられる。

2 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

長崎交通圏の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。

特に、新たな需要喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起

こしに向けた取り組み等を行い、サービスの活性化を図るものとする。

また、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、現在運用されている市街地内5地区以外への乗合タクシーの拡大に向けた関係機関との協議、タクシー決済サービスのためのICカードの導入に取り組むこととする。

3 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。

そのため、具体的には、地域のニーズに柔軟に対応し、需要に応じた勤務体制の確立による効率性の向上、また、車両費用の削減、部品、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。

4 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について法令の遵守はもとより、賃金、拘束時間、労働時間の改善・向上に努める。

具体的には、賃金面で平成27年県内タクシー運転者の平均年収247万円、県内全産業労働者（男性）平均年収446万円との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

労働時間面においては、平成27年県内月間平均労働時間、タクシー運転者204時間、全産業労働者186時間の格差（賃金構造基本統計調査）を可能な限り短縮するほか、拘束時間についても短縮することを目標とする。

なお、就業者の事情により、就労日数及び労働時間を制限する必要がある者に留意する。

また、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入についても検討し、改善を目指すとともに、女性が働きやすい職場環境づくりに努める。

5 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することで、社会的信用を向上させて行くことが必要である。

このため、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、人身事故件数を 10 年間で半減することを目標とする。

6 交通問題・都市問題の改善

長崎市内の中心部では、夜間を中心に生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保する。また、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、関係機関等との協議を推進する。

7 総合交通ネットワークの一員としての機能向上

各自治体では、通常、都市計画や交通計画のなかに市民の交通手段として鉄道、バス、電車等を公共交通として位置付けしているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。

しかしながら、タクシーは高齢者を支え、子育て世代を支える支援し得る機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であり、特に面的輸送が可能であるタクシーの特性について、タクシー事業者及び事業者団体は関係自治体に認識してもらうための取り組みを行うことにより、タクシーが公共交通として交通計画や都市計画等との調和が保たれるよう、タクシーの位置付けをさらに高めていく必要がある。

このため、鉄道やバス・電車等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を目指すとともに、関係自治体の都市・交通政策等と一体となった住民サービスの更なる向上を目指す。

8 観光都市に向けた取組

タクシーは、個別輸送機関であり、長崎駅、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確に案内することができ、旅行者の荷物搬送の負担軽減や必要に応じて観光スポット等に関する情報提供等、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が可能である。

長崎交通圏では、平成 27 年に世界遺産として登録された「明治日本の産業革命遺産」、世界新三大夜景の「稲佐山夜景」、平成 30 年に登録が予定されている「長崎の教会群」等の新たな観光資源を活用した観光振興を目指す施策が展開される中、関係機関・団体と連携を取り、観光ルート別運賃の設定等快適なサービスの提供を目指す。

また、「長崎の教会群」について、乗務員等に対する基礎知識講習会等を実施し、お客様へのサービス向上とその充実を図る。

9 防災・防犯対策への貢献

長崎交通圏において、タクシーの特性を活かした災害対策や防犯対策に取り組み、地域社会の安全・安心への貢献を促進する。

また、子供の安全確保、犯罪防止等の取り組みとして、子供 110 番、タクシーパトロール等を拡大し、地域の安全を守る活動を推進する。

10 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。

今後、タクシー業界においては、アイドリングストップの実施、ハイブリッド車等の導入等により、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行く。

第 3 長崎交通圏における供給輸送の削減

1 削減すべき供給輸送力

平成 28 年 7 月 15 日付けで九州運輸局長が公表した適正と考えられる法人タクシー車両数は、長崎交通圏では、上限値（実働率 85%）が 1,106 両、下限値（実働率 90%）が 1,045 両である。

当計画において基準車両数とする改正特措法が施行された平成 25 年度末の車両数 1,300 両と適正車両数（上限）との差は 194 両であり、その乖離率は、14.9%である。

なお、平成 28 年 10 月末時点において、既に 86 両が先行減車しており、現在保有車両数は、1,213 両になっている。

同様に個人タクシーは、上限値が 333 両であり、下限値が 314 両であり、特定地域指定日現在の車両数 388 両と適正車両数（上限）との乖離率は、14.2%である。

なお、平成 28 年 9 月末現在の保有台数は、371 両であり、17 両減少しており、年々減少傾向にある。

このため、長崎交通圏における削減すべき供給輸送力については、九州運輸局長から、示された車両数の上限値を削減の目標とする。

2 供給輸送力の削減の方法

- (1) 法人タクシーにあつては、各社の基準車両数に一律の削減率（上限値との乖離率 14.9%を適用）を乗じ削減車両数を算出する。

- (2) 法人タクシーの削減の方法は、各社の基準車両数の10%以上を減車とし、残りの部分については、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」の第2で規定された預かり休車による供給輸送力の削減とする。

預かり休車は、減車と同じく抹消登録を行うが、特定地域の指定が解除され、準特定地域へ移行された場合、指定解除後6か月以内に預かり休車した車両数をユニバーサルデザインタクシー認定車、電気自動車（EV、PHVなど）、燃料電池車（FCV）に限って復活増車ができる。また、事業者が特定地域指定期間中に自主的に保有車両の一部をUD車両等に代替していた場合には、その代替車両数を限度として、UD等以外の一般タクシー車両で登録ができる。

期限内の6か月に復活増車に該当する新規登録を行わない場合には、そのまま減車となる。

- (3) 預かり休車を復活増車する際の条件が国において変更（拡大）された場合は、これを認めるものとする。

- (4) 法人タクシー事業者で同一経営のグループ会社については、グループ全体として削減をすることができるものとする。

- (5) 港南タクシーについては、車両数が12両であり、2両の減車・制限は困難であることから、救済措置として1両のみの減車とする。

- (6) 個人タクシーにあっては、特定地域指定日現在、388両（延べ実在141,620日車）であり、適正と考えられる車両数の上限333両（延べ実在121,545日車）との乖離は、20,075日車となることから、1人（車）当たり年間52日（ $20,075 \text{ 日車} \div 388 \text{ 人}$ ）の休車が必要となる。

しかしながら、個人タクシー事業者数は、平成28年9月末現在371人（延べ実在135,415日車）と減少しており、最新の乖離は、13,870日車となることから、1人（車）当たり、年間37日（ $13,870 \text{ 日車} \div 371 \text{ 人}$ ）の休車を行うこととする。

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 of 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か月）を除いた年間13日（37日－24日）を稼働制限日（休車）とし、1日（ $13 \text{ 日} \div 12 \text{ 月} = 1.08 \div 1$ ）を営業方法の制限による休車日とする。

なお、加算の1日休車の取扱は、年間の休車日をステッカー方式で表示して、所属団体が会員の移動実績を毎月把握して協議会の構成員（長崎市タクシー協会）に報告することで管理する。

3 供給輸送力の削減等の実施時期

供給輸送力の削減等の実施時期については、九州運輸局長が認可特定地域計画の内容等の公表後、6か月以内に各事業者が事業者計画に認可を受けることとするが、その認可申請にあたっては、「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」の趣旨、更には特定地域の指定期間等を踏まえ、法人及び個人タクシー事業者ともに実施時期を事業者計画認可後、6か月以内に設定することとする。

4 長崎交通圏に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力及びその実施方法

長崎交通圏において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力に基づき、長崎交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力等は別添一覧表のとおりとする。

第4 地域計画の目標を達成するために行う活性化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活性化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。

事業者計画に関しては、本特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行なおうとする活性化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、活性化事業がより多くの事業者によって取組まれ、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、中期については特定地域指定期間内（平成30年7月31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

- ア 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
- イ 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
- ウ 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
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
- エ 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

(2) タクシー事業の活性化に関する事項

- ア 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
- イ クレジットカード、IC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
- ウ 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
- エ ETCの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- オ 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
- カ ユニバーサルデザイン車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- キ 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
- ク 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
- ケ 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
- コ 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
- サ 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
- シ 乗合タクシーの運行
実施主体等：タクシー事業者、自治体、運輸局
実施時期：中期
- ス 事業者におけるホームページの開設・拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- セ 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
実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、運輸局
実施時期：短期、中期

2 事業経営の活性化・効率化

- ア 効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- イ 共同配車センターの設置
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ウ 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
- エ 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

ア 賃金制度、労働条件の改善、見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

イ 有給休暇の計画的取得の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ウ 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

エ 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

オ 健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カ 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

キ 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、中期

ク 防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ケ 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

4 安全性の維持・向上

ア 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

- イ 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
- ウ 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
- エ 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
- オ 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
- カ 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
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

- ア 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
- イ 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

(2) タクシー事業の活性化に関する事項

- ア 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
- イ 自治体を実施する交通渋滞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

6 総合交通ネットワークの一員としての機能向上

- ア 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
実施主体：タクシー事業者、法人会員、関係自治体
実施時期：短期、中期

7 観光都市に向けた取組

- ア 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
- イ 観光タクシー乗務員教養の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ウ 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
- エ 外国人観光客案内用通訳タブレットの導入
実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、個人タクシー組合、自治体等
実施時期：短期、中期
- オ 外国人観光客用指さしマップの拡充整備
実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、個人タクシー組合、自治体等
実施時期：短期、中期
- カ 乗務員への世界遺産（観光地）研修の実施
実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、個人タクシー組合、自治体等
実施時期：短期、中期
- キ 観光地周辺及び主要行事開催日における美化活動の積極的推進
実施主体等：タクシー協会、タクシー事業者、個人タクシー組合、自治体等
実施時期：短期、中期

8 防災・防犯対策への貢献

- ア 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、自治体、警察機関等

実施時期：短期、中期

イ 「子供110番」「子育て支援タクシー」等の促進

実施主体：タクシー事業者、警察機関、自治体等

実施時期：短期、中期

9 環境問題への貢献

ア ハイブリッド車、EV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

イ 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

ウ 低公害車タクシー普及に関する自治体等への働きかけ

実施主体：タクシー協会、タクシー事業者

実施時期：中期

第5 事業者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。

「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」において、事業者計画には、本特定地域計画に基づき、供給輸送力の削減と相まって、活性化措置を定める事ができる事が規定されている。また、同法に基づく基本方針には「タクシー事業の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適確に対応する事が重要であり、本特定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。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に供給輸送力の削減と相まった活性化措置についても実施し、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

また、タクシー事業の活性化のために、例えば利用者が利用しやすいタクシー乗り場の拡充等を図る場合、鉄道駅、病院、市役所等の公共施設を維持管理する機関の協力が不可欠であり、そのためには、公共施設維持管理者が求める優良なサービスを提供し、利用者に信頼され利用されるタクシー事業の構築

に努めていくことが重要である。

なお、事業者計画がタクシー事業者によって取り組まれ、長崎交通圏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。これらの主体は、本特定地域計画の趣旨を十分理解するとともに、相互に連携を図り必要な行動に努めるものとする。

以上

各社減車等の実施台数(法人単位) (四捨五入)

平成28年10月末現在

減車台数=保有台数×10%(四捨五入)

会社名	基準台数 (福祉車を除く)	減車(-14.9%)										減車後台数 (福祉車を除く)
		総減車 台数	比率	実施 台数	実施率	減車 (-10%)	比率	預り 休車	比率	運行の 制限	比率	
安全グループ	55											46
(有)安全タクシー	25	4	16.00%	3	75.00%	3	12.00%	1	4.00%			21
(有)古賀タクシー	17	3	17.65%		0.00%	2	11.76%	1	5.88%			14
(株)ポイントタクシー	13	2	15.38%		0.00%	1	7.69%	1	7.69%			11
観光グループ	133											113
愛宕交通(株)	22	3	13.64%		0.00%	2	9.09%	1	4.55%			19
観光タクシー(株)	58	9	15.52%	4	44.44%	6	10.34%	3	5.17%			49
寿タクシー(有)	18	3	16.67%		0.00%	2	11.11%	1	5.56%			15
丸寿タクシー(株)	35	5	14.29%	4	80.00%	4	11.43%	1	2.86%			30
中央・林田	59											50
中央タクシー(有)	44	7	15.91%		0.00%	4	9.09%	3	6.82%			37
(有)林田タクシー	15	2	13.33%		0.00%	2	13.33%	0	0.00%			13
平和グループ	74											61
(有)共同タクシー	17	3	17.65%	1	33.33%	2	11.76%	1	5.88%			14
(有)琴海タクシー	19	3	15.79%	4	133.33%	2	10.53%	1	5.26%			15
(有)セブntaxi	24	4	16.67%	1	25.00%	2	8.33%	2	8.33%			20
(有)平和タクシー	14	2	14.29%		0.00%	1	7.14%	1	7.14%			12
ブルーキャブ	115											98
(有)三和タクシー	16	2	12.50%		0.00%	2	12.50%	0	0.00%			14
みなとタクシー(株)	99	15	15.15%		0.00%	10	10.10%	5	5.05%			84
光・日光	86											74
日光タクシー(株)	36	5	13.89%	1	20.00%	4	11.11%	1	2.78%			31
元船光タクシー(株)	50	7	14.00%	5	71.43%	5	10.00%	2	4.00%			43
ラッキーグループ	313											267
(株)エキマエタクシー	67	10	14.93%		0.00%	7	10.45%	3	4.48%			57
(株)長崎タクシー	33	5	15.15%	2	40.00%	3	9.09%	2	6.06%			28
春雨タクシー(株)	29	4	13.79%		0.00%	3	10.34%	1	3.45%			25
ラッキー自動車(株)	99	15	15.15%	1	6.67%	10	10.10%	5	5.05%			84
(株)外港タクシー	21	3	14.29%	2	66.67%	2	9.52%	1	4.76%			18
蒲原タクシー(株)	36	5	13.89%	3	60.00%	4	11.11%	1	2.78%			31
(有)長与タクシー	28	4	14.29%		0.00%	3	10.71%	1	3.57%			24
(株)朝日タクシー	44	7	15.91%	7	100.00%	4	9.09%	3	6.82%			37
(株)浦上タクシー	42	6	14.29%	4	66.67%	4	9.52%	2	4.76%			36
(有)共和タクシー	27	4	14.81%	2	50.00%	3	11.11%	1	3.70%			23
キングタクシー(株)	55	8	14.55%	6	75.00%	6	10.91%	2	3.64%			47
(有)港南タクシー	12	1	8.33%		0.00%	1	8.33%	0	0.00%			11
(株)サンキュータクシー	30	4	13.33%	5	125.00%	3	10.00%	1	3.33%			25
昭和タクシー(有)	55	8	14.55%	8	100.00%	6	10.91%	2	3.64%			47
城山交通(株)	38	6	15.79%	4	66.67%	4	10.53%	2	5.26%			32
(有)新興タクシー	45	7	15.56%	7	100.00%	5	11.11%	2	4.44%			38
(有)住吉タクシー	44	7	15.91%	3	42.86%	4	9.09%	3	6.82%			37
文化タクシー(株)	48	7	14.58%	7	100.00%	5	10.42%	2	4.17%			41
(有)明星タクシー	24	4	16.67%	2	50.00%	2	8.33%	2	8.33%			20
合計	1,299	194	14.93%	86	44.33%	133	10.24%	61	4.70%			1,103
長崎個人タクシー(協)	388	55	14.18%	17	30.91%					55	14.18%	333
長崎交通圏	1,687	249	14.76%	103	41.37%	133	7.88%	61	3.62%	55	3.26%	1,436

※ 田川タクシーの営業所廃止に伴い1両減