

平成29年4月4日

大分市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 大分市におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

大分市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。

県内では、平成26年度の公共交通機関利用者の約24%に当たる年間約1,322万人をタクシーで輸送している。

大分市のタクシーの営業形態は、「車庫待ち」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、県と大分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

大分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年度は、年間約730万人（1日当たり約2万人）であったが、平成27年度は、年間約512万人（1日当たり約1.4万人）で約30%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年度まで増減はなかったが、平成20年度以降、各社において減車がなされ、平成20年度から平成23年度末の間に合計121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、962両から841両へと減少した。

一方、個人タクシーは、規制緩和による増車はなかったが、平成20年度以降、旧特定地域の指定を受けたいこう廃業により、81両から平成25年度末では、73両と8両（約9.8%）減少した。

(3) 輸送実績の悪化

大分市では、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、181.8kmから160.3km、実車率は、42.9%から40.3%、実働率は、86.9%から74.0%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、24,748円から22,219円へと約10%減少している。

さらに、平成29年1月の実績では、実車率40.8%、実働率67.1%、1日当たりの運送収入は、22,012円と輸送実績が一層悪化している。

特に、運送収入は、平成4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、大分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、316万円であったものが、その後低下傾向を示し、平成14年には243万円、平成28年には216万円となっている。

これを大分県の全産業男性労働者の年収と比較すると、平成14年では、全産業男性労働者の年収が399万円で、その格差は156万円、平成28年では全産業男性労働者の年収は398万円で、その格差は182万円となっており、年ごとに格差が拡大し現状の賃金水準では、日常生活維持もままならない状況となっている。

大分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、238時間、平成14年では226時間、平成28年では、167時間となっており、これを大分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183時間で、その格差は55時間、平成14年では、全産業男性労働者の労働時間は178時間で、その格差は48時間、平成28年では、全産業男性労働者の労働時間は179時間で、その格差は-12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労働時間においては、改善されつつあるものの、年収については常に景気低迷などの影響を大きく受けて、かなりの格差が発生している。

(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49.

9歳であった運転者の平均年齢が平成28年には、57.8歳となっており、運転者の高齢化が進んでいる。

3 大分市のタクシー業界の取組

大分市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 コンビニ防犯タクシーの運用
- エ 新生児救急車の運行
- オ 子育て支援タクシー
- カ 身体障害者手帳を持っておられる方に対する割引制度の導入
- キ バス空白地帯解消のための乗合タクシーの運用

(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 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

(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

工 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、供給過剰が大きない因であることは否めない。

こうした中、大分市は、平成27年7月1日付けで特定地域として国の指定を受けた。

大分市のタクシー車両数については、平成27年7月24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708両であり、特定地域指定日現在の車両数841両と適正車両数（上限）との乖離率は、15.8%である。

また、個人タクシーについては、上限値が68両、下限値が64両であり、特定地域指定日現在の車両数80両と適正車両数（上限）との乖離率は、15.0%である。

このため、大分市タクシー特定地域協議会専門部会において議論を重ね、国が示した適正車両数の上限値708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

大分市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中心市街地以外での乗合タクシーの拡大に向けた関係機関との協議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28年県内タクシー運転者の平均年収216万円、県内全産業労働者（男性）平均年収398万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28年県内月間平均労働時間、タクシー運転者167時間、全産業労働者179時間の格差（賃金構造基本統計調査）を可能な限り維持できるようにするほか、拘束時間に常に全産業と格差のない時間を目標とする。

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

大分市内の中心部では、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、大分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、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。

大分市では、平成30年に「第33回国民文化祭」「第18回全国障害者芸術・文化祭」、平成31年には「ラグビーワールドカップ2019」の開催が予定されている。新たな観光資源を発掘し各関係機関・団体と連携を図り、観光ルートや定額運賃の設定等快適なサービスの提供を目指す。

また、観光客への「おもてなし」について、乗務員等に対する基礎講習会等を実施し、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

大分市において、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 大分市における供給輸送の削減

1 削減すべき供給輸送力

平成27年7月24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、大分市では、上限値（実働率85%）が708両、下限値（実働率90%）が668両である。

当計画において基準車両数とする平成20年7月11日の車両数962両と適正車両数（上限）との差は254両であり、その乖離率は、26.4%である。

なお、平成29年3月末時点において、既に1両が先行減車しており、現在保有車両数は、840両になっている。

同様に個人タクシーは、上限値が68両であり、下限値が64両であり、特定地域指定日現在の車両数80両と適正車両数（上限）との乖離率は、15.0%である。

なお、平成29年3月末現在の保有台数は、79両であり、1両減少しており、年々減少傾向にある。

このため、大分市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、各社の平成20年7月11日を基準車両数に一律の削減率（上限値との乖離率 $962\text{両} - 708\text{両} = 254\text{両}$ 、 $254\text{両} \div 962\text{両} = 26.4\%$ を適用）を乗じ削減車両数を算出する。算出した車両数から特定地域指定日までに減車した車両を差し引いた車両数を今回の削除対象の車両数とする。対象の車両数については、これまでの減車数121両を基に全体の平均値（ $121\text{両} \div 962\text{両} = 12.6\%$ ）を計算し、これまでの取り組みが平均に達していない事業者については、その車両分について減車を行い、残りの車両数については預り休車とする。既に、平均値を超えている事業者については全ての車両を預り休車とする。
- (2) 法人タクシーの削減の方法は、各社の基準車両数の一部を減車とし、残りの部分については、平成26年1月24日付け国自旅第410号公示（平成29年3月27日一部改正）「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（標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領（平成24年3月28日付け国自旅第192号）に基づき国土交通大臣の認定を受けた物をいう）、電気自動車（電気を動力源とし、かつ、動力源とする電気を外部から充電する機能を備えている自動車をいう。）のタクシー、燃料電池車（電気を動力源とし、かつ、動力源とする電気を水素と酸素を科学反応させて作る自動車をいう。）のタクシー、事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援）における補助対象器（ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置又は車線維持支援制御装置）を搭載している初年度登録車両（車両法第7条に規定する新規登録を受けるものであって、その登録が初度のもの）のタクシー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) 法人タクシー事業者間で同意があれば、他社の預り休車を他社が引き受けて行ってもよいものとする。
- (6) 個人タクシーにあっては、特定地域指定日現在、80両（延べ実在29,200日車）であり、適正と考えられる車両数の上限68両（延べ実在24,820日車）との乖離は、4,380日車となることから、1人（車）当たり年間55日（4,380日車÷80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29年3月末現在79人（延べ実在28,835日車）と減少しており、最新の乖離は、4,015日車となることから、1人（車）当たり、年間51日（4,015日車÷79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27日（51日－24日）を稼働制限日（休車）とし、2日（27日÷12か月＝2.25≒2）を営業方法の制限による休車日とする。

なお、加算の2日休車の取扱は、月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（大分市タクシー協会）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の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 大分市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

大分市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、大分市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 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

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、中期については特定地域指定期間内（平成30年6月30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

ア 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

イ 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
- ウ 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
 - エ 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
 - オ 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
 - カ 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
 - キ 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
 - ク 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
 - ケ ユニバーサルドライバー表示の導入
実施主体等：法人協会、タクシー事業者
実施期間：短期・中期
 - コ 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
 - サ 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
 - シ モバイル配車（アプリ配車）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
 - ス 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
 - セ 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
- ソ 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
- タ 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
- チ 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
- ツ 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
- テ 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
- ト ユニバーサルドライバー研修会の開催
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期
- ナ 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
- ニ 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
- ヌ 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
- ネ タクシー乗場情報提供システムの導入
実施主体等：タクシー事業者、法人協会
実施期間：短期・中期
- ノ 苦情受付窓口の設置
実施主体等：法人協会
実施期間：短期
- ハ 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

マ 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

2 事業経営の活性化・効率化

ア 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

イ 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

ウ 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

エ 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

オ 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

3 タクシー運転者の労働条件の悪化の防止・改善・向上

ア 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

イ 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

ウ 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

エ 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

オ 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
- カ 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
- キ 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
- ク 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
- ケ 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
- コ 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

4 安全性の維持・向上

- ア ドライブレコーダーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- イ バックモニターの導入
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期・中期
- ウ 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
- エ 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
- オ 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
- カ 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

- キ 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
- ク 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
- ケ 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
- コ 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
- サ 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

5 交通問題・都市問題の改善

- ア 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
- イ 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
- ウ 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
- エ 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
- オ 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
- カ 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

- キ 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
- ク 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
- ケ 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
- コ 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

- 6 総合交通ネットワークの一員としての機能向上
 - ア 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
 - イ 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

- 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
実施期間：短期・中期
 - イ 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
 - ウ 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
 - エ 外国語講習会の開催
実施主体：タクシー事業者
実施期間：短期

- 8 防災・防犯対策への貢献
 - ア 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
 - イ 防犯訓練の実施
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施期間：短期

- 9 環境問題への貢献
 - ア EV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
 - イ ハイブリッドタクシーの導入
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施期間：短期・中期
 - ウ 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・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、大分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（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

○各社のこれまでの減車の取り組み状況(法人単位)

	基準 車両数 (H20.7.11)	これまでの取組		車両数 (H27.7.1)	減車数 (減車率の平均 12.6%で計 算 した場合)注1	今回の対象と なる減車数 注2
		減車率	減車数			
			A		B	B-A
大分第一交通(株)	118	10.2%	12	106	15	3
大分シティタクシー(株)	100	16.0%	16	84	13	0
大分トキハタクシー(株)	75	10.7%	8	67	10	2
別府大分合同タクシー(株)	72	16.7%	12	60	10	0
亀の井タクシー(株)	67	10.4%	7	60	9	2
大分タクシー(株)	61	11.5%	7	54	8	1
(株)双葉タクシー	47	10.6%	5	42	6	1
日豊新星タクシー(株)	46	10.9%	5	41	6	1
南大分シティタクシー(株)	42	16.7%	7	35	6	0
クリスタルシティタクシー(株)	40	17.5%	7	33	6	0
(株)丸互タクシー	31	12.9%	4	27	4	0
ハーネスタクシー(株)	30	10.0%	3	27	4	1
第一交通(株)	26	11.5%	3	23	4	1
日豊タクシー(株)	26	11.5%	3	23	4	1
王子第一交通(有)	25	12.0%	3	22	4	1
大分はとタクシー(株)	25	12.0%	3	22	4	1
オーケーはとタクシー(株)	24	12.5%	3	21	4	1
日豊光タクシー(株)	21	14.3%	3	18	3	0
久大タクシー(有)	20	10.0%	2	18	3	1
(有)野津原タクシー	20	10.0%	2	18	3	1
日豊春日タクシー(株)	17	11.8%	2	15	3	1
大分みなとタクシー(株)	17	11.8%	2	15	3	1
ワーカーズコープタクシー(有)	12	16.7%	2	10	2	0
合 計	962	12.6%	121	841		20

※注1 減車率計算(これまでの取り組みに関して)平成27年7月24日現在
 $121 \text{両} \div 962 \text{両} = 12.6\%$

※注2 既に減車数が12.6%に達している事業所については、対象から除外する

○各社減車等の実施台数(法人単位)

平成29年3月末現在

	基準 車両数 (H20.7.11)	今回の上 限(708 両)に向 けた減車 数(26.4%)	これまで 減車数 (H27.7.1)	減車数 別表(各社 これまでの 取り組み状 況参照)	預かり休車数について			今回の計 画とは別 に行った 減車数 (H29.3.31)	事業終了 後の 車両数
					預かり 休車数	事業社、グ ループ間の 合意による 台数移動 (預かり休 車)※注1 ~3	最終の 預かり 休車数		
	A		B	C			D	E	
大分第一交通(株)	118	31	12	3	16	△ 1	17		86
大分シティタクシー(株)	100	26	16	0	10	△ 2	12		72
大分トキハタクシー(株)	75	20	8	2	10		10		55
別府大分合同タクシー(株)	72	19	12	0	7		7		53
亀の井タクシー(株)	67	18	7	2	9		9		49
大分タクシー(株)	61	16	7	1	8		8	1	44
(株)双葉タクシー	47	12	5	1	6		6		35
日豊新星タクシー(株)	46	12	5	1	6		6		34
南大分シティタクシー(株)	42	11	7	0	4	△ 1	5		30
クリスタルシティタクシー(株)	40	11	7	0	4	▲ 1	3		30
(株)丸互タクシー	31	8	4	0	4		4		23
ハーネスタクシー(株)	30	8	3	1	4		4		22
第一交通(株)	26	7	3	1	3	▲ 1	2		20
日豊タクシー(株)	26	7	3	1	3		3		19
王子第一交通(株)	25	7	3	1	3		3		18
大分はとタクシー(株)	25	7	3	1	3		3		18
オーケーはとタクシー(株)	24	6	3	1	2		2		18
日豊光タクシー(株)	21	6	3	0	3		3		15
久大タクシー(有)	20	5	2	1	2		2		15
(有)野津原タクシー	20	5	2	1	2	▲ 1	1		16
日豊春日タクシー(株)	17	4	2	1	1		1		13
大分みなとタクシー(株)	17	4	2	1	1		1		13
ワーカーズコープタクシー(有)	12	3	2	0	1	▲ 1	0		10
合 計	962	253	121	20	112	0	112	1	708

※注1 野津原タクシー(1両)、ワーカーズコープタクシー(1両)の預かり休車については、事業者間の合意により大分シティタクシーが預かり休車を引き受けているため、2両増となっている。

※注2 クリスタルシティタクシー(1両)の預かり休車については、グループ間での移動により南大分シティタクシーが預かり休車を引き受けているため、1両増となっている。

※注3 第一交通(1両)の預かり休車については、グループ間での移動により大分第一交通が預かり休車を引き受けているため、1両増となっている。