

熊本交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

1. 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熊本交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・ タクシーは、JR、市電、バス等の他の公共交通機関が始・終発までに限られた路線での大量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・ドアのきめ細やかな輸送を担っている。
- ・ タクシーは地域住民生活に欠かせない公共交通機関として、熊本交通圏内では平成27年度において1日当たり31千人の輸送を分担している。
- ・ 特に熊本市においては、タクシーの事業形態も流し営業が主体で、交代制勤務の年中無休の営業体制を敷いて、都市機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の足や、高齢者の重要な移動手段ともなっている。
- ・ このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない地域の公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・ 交通空白地域、交通不便地域における乗合タクシーを熊本市19路線、合志市4路線、益城町1路線で路線不定期及び区域運行を実施し、バスやJRにつなぐ役割を果たしている。

(熊本市タクシー協会調べ)

(注) 熊本交通圏 (熊本市・合志市・菊陽町・益城町・嘉島町)

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・ 熊本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年度の年間約1,672万人(1日当たり46千人)と比べ、平成27年度では年間約1,134万人(1日当たり31千人)と、32.2%減少している。特に、世界的な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、法人事業者61社における平成28年10月の1ヶ月輸送人員は95万4千人で、平成27年10月(法人事業者63社)94万3千人に比べて若干の増加がありますが、熊本地震の特需によるもので、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と見られる。

(熊本市タクシー協会調べ)

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加及び収益基盤の崩壊

- ・ タクシー事業は、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、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきたが、経営難や後継者難による事業廃止もあり、加えて、平成20年7月から業界内でも自主的に減車に向けた取り組みが行われる等、事業者及び車両数ともに減少している。

調査年月	事業者数	車両数
平成14年3月末	66	2,267
平成21年3月末	70	2,270
平成26年3月末	69	1,941

(除く福祉車両、個人タクシー)

◇輸送実績の悪化

- 熊本交通圏では、平成26年6月の「特定」地域指定日以降、供給されるタクシー車両数は減少傾向にあるものの、自家用自動車の普及、長引く経済不況、それに伴う企業の事業縮小等々の影響によりタクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当りの営業実績は下げ止まりがあるものの、乗務員不足により実働率が低下している。
LPG価格は高騰傾向にあり、一時的に下がったものの不透明な状態であり、経営環境は一段と厳しさを増している。

年度	実働率 ^{※1} (%)	走行キロ1日 1車(km)	実車率 ^{※2} (%)	営業収入 1日1車(円)	LPG 価格 円
13年度	89.3	173.5	37.5	20,973	46.0
20年度	80.6	153.2	35.5	18,544	75.7
25年度	80.4	151.8	36.0	19,874	77.2
26年度	78.5	151.4	36.7	20,083	72.9
27年度	73.3	153.8	37.3	21,262	59.0

※1 実働率 = 延実働車両数 / 延実在車両数 x 100

※2 実車率 = 実車キロ / 走行キロ x 100

◇運転者の労働条件の低下

- 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、熊本における運転者の平均年収は、平成26年度には241万円と全産業労働者の平均373万円と比べ132万円の格差と共に、年間労働時間においては、平成26年のタクシー運転者が2,304時間、全産業労働者の2,172時間に比べ132時間の格差となっている。

(厚生労働省 賃金構造基本統計調査より)

- 運転者の労働条件改善等を目的とした運賃改定を行ったものの、増収効果が現れておらず、改善基準や最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によって是正勧告がなされる事例もあり、現状の賃金水準をはじめとする労働条件においては、日常生活の維持もままならない状況になっている。

◇運転者の高齢化

- タクシー運転者は低賃金や長時間労働となっている現状から、若年層労働

者の新規採用が困難となっている。更に、中途採用や定年退職後の2次就職としての魅力の低下等も相まって、平成元年度末には47.3歳であった平均年齢は、平成26年度末では58.7歳で高齢化が進んだ。こうした状況は、交通事故の多発化や旅客サービス向上面での障害となっているとの指摘もある。

(熊本市タクシー協会 調査より)

◇熊本地震に対する業界の取組み

- 平成28年4月14日と16日に発生した震度7の地震により、地盤、道路、家屋等が崩壊し、飛行機、JRやバスなど公共交通機関もストップした状態であった。タクシー事業者においても乗務員1名が家屋の崩壊で死亡し、営業所及び車庫の被災が32社、車両被害45両という中、個別輸送と機動力を生かし、当日の飛行機、JR、バスでの帰宅旅客、翌日からの唯一の交通手段として、益城町中央病院の人口透析患者の搬送、ボランティア人員の被災地への搬送、全国の保険会社による災害保険調査員の搬送、マスコミ取材員の搬送など県内全タクシー車両で対応した。その後も被災した車両を修理し、無線、タクシー車両をフル活用しての復旧作業を行なった。

(熊本県タクシー協会 調査より)

◇運転者登録センターの設置について

- 平成27年10月1日にタクシー業務特別措置法に基づき、全国一斉に開始された運転者登録制度については、熊本県タクシー運転者登録センターを熊本県タクシー協会内に設置した。

運転者登録センターでは、講習業務と登録業務を実施しており、講習業務は、新しく雇用された運転手を対象に、法令(道路運送法や道路交通法等)2時間、安全3時間、接遇3時間、地理3時間を2日間に亘って講習を実施している。また、法令違反運転手に対しても命令講習などを実施致しており、これまで講習修了証を421人に発行した。

登録業務では、法人タクシー運転者として、男性4,273人(平均年齢62.1歳)、女性176人(平均年齢57.6歳)の計4,449人を登録している。また、個人タクシーにおいては、383人の事業者乗務証を発行した。

(熊本県タクシー協会 調査)

◇熊本市タクシー業界の取組み

- タクシー業界では、これまでも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、更には、地域と密着した種々の事業に取り組んできた。

○熊本市繁華街における「タクシー乗り場」

夜間に、700~800台のタクシーが繁華街に集中し、交差点・横断歩道上での駐停車違反はもとより、バスレーンの占拠、二重駐車による渋滞の発生等、タクシーによる違法な客待ち行為が社会問題にまで発展し、一部の乗務員が、暴力団組織にショバ代を支払い、最も集客力のある場所を占拠するなど、繁華街が無法地帯化し、善良な乗務員や新人乗務員が繁華街の乗り場に入れな

いような状態が続いていた。

平成23年3月の九州新幹線全線開通に伴い、平成22年12月熊本県迷惑行為等防止条例が改正され、「縄張り料等の要求行為の禁止」が課されることとなり、同時に、熊本市繁華街を所轄する熊本北警察署で「熊本市繁華街クリーンナップ作戦」と題し、繁華街の強力な取り締まりが開始された。

熊本市タクシー協会は、熊本北警察署、熊本運輸支局の協力の基に、「タクシー対策委員会」を設立し、「熊本市繁華街におけるタクシー運行規程」を定め、当時の駐車規制を見直すとともに、熊本市繁華街に12ヶ所(現在13ヶ所)のタクシー乗り場を設置し、それぞれの乗り場で自由に客待ち行為が出来るような運行要領を定めた。

各乗り場に2名ずつと流動警備員2名の計28名の警備員を配置し、警備員が交通整理・タクシー誘導、乗り場使用料(現在、ICタグによる「ハンディーターミナル」使用)の徴収、運行規程に違反するタクシーの取締りを実施している。

タクシー乗り場を実施することにより、利用者の方々には乗り場まで足を運んでいただくことにはなりましたが、タクシーによる違法駐停車はなくなり、緊急車両を警備員が誘導するなど好評を得ている。

(熊本市タクシー協会 調査)

○社会・福祉への貢献

- ・タクシーこども・老人110番制度
- ・タクシー無線による警察との相互通報制度
- ・身体障がい者・知的障がい者割引制度
- ・徘徊高齢者SOSネットワーク制度
- ・子供あんぜんパトロールの実施
- ・交通遺児育英基金への寄付
- ・交通空白・不便地域への乗合タクシーの導入(24路線で導入)
- ・指定居宅介護事業、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

○利用者サービスと利便の向上

- ・新型インフルエンザ対策
- ・協会ホームページの導入
- ・電話・インターネットを利用した苦情対策
- ・忘れ物情報センターの設置
- ・禁煙タクシーの導入

○事業経営の活性化、効率化

- ・ネット社会に対応する配車アプリの全国適用化
- ・GPS+CTI+NAVI^{※3}導入
- ・ハイグレード車導入
- ・ドライブレコーダー^{※4}の設置

※³ GPS・NAVI：上空にある数個の衛星からの信号を受信機で受け取り、現在位置を知るシステム。自動車については、走行時に現在位置や目的地への経路案内を行う「カーナビゲーション・システム」（略して「カーナビ」）が普及している。

CTI：お客様からの電話依頼により、顧客情報を自動検索し、最適車両の乗務員に配車先リストを自動転送し、車載機器により音声や文字表示で配車指示を行うシステム。

※⁴ ドライブレコーダー：衝突事故の前後に自動車の挙動がどうであったかを記録する装置。事故頻度の高いタクシーやバス、トラック等に普及が進み、この装置に記録される音声や映像を活用することで、事故の客観的な分析が可能になり、事故処理の迅速化につながっている。

○労働条件の改善と向上

- ・防犯仕切板の設置、禁煙タクシーの導入
- ・労働時間の短縮

○交通事故防止対策

- ・四季の交通安全運動に積極的に参加
- ・アルコール検知器の導入
- ・乗務員を対象とした安全運転講習会の開催

○環境問題への貢献

- ・ハイブリッドタクシーの導入
- ・電気自動車の導入
- ・低燃費LPG車の導入
- ・アイドリングストップ

◇タクシーを囲む現状

- ・公共交通機関としてのタクシー事業は、輸送の安全確保、利用者利益の保護及びその利便の増進を図るため、数多くの厳しい規制がある。一方では、タクシー事業に比べ、法的規制が緩やかな運転代行業や有償運送によるタクシー類似行為が、地方部のみならず都市部においても散見されている。
- ・ネット社会を迎え、タクシー業界が自らスマホ配車等の取り組みを進めている中で、シェアリングエコノミーの成長促す法的環境整備という名目の下、白タク行為を合法すべく道路運送法の改正について新経済連盟より繰り返し要望、提案がなされている。

◇まとめ

- ・タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等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多様な努力をしてきたところであるが、現状の供給過剰な状態では抜本的な改善を行うことは難しい状況にあるため、供給過剰状態の早急な解消が求められる。

③取組みの方向性

◇安全・安心で良質なサービスの提供

- ・ 熊本交通圏の公共交通機関として、また観光等に関しても大きな機能を持つタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供」が強く求められる。
- ・ 公共交通機関として、「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくために、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けた更なる取り組みが求められる一方で、人材の確保・育成を可能とし、より良いサービスを提供できる環境を整備することがさらに必要である。

◇社会貢献への積極的な取り組み

- ・ 地域に密着したタクシーとして、地域の防犯・防災や安全問題にも積極的に寄与することが求められる。

◇総合ネットワークの一員としての機能の向上

- ・ JR・市電やバスなどの公共交通機関と連携した総合交通ネットワークの一員としての機能向上を果たすため、都市政策、交通政策と一体となった取り組みを行うことが必要である。

◇観光への取り組み

- ・ 熊本県は、阿蘇・天草をはじめとして豊かな観光資源を有している。日韓の交流の窓口として、また、九州の中央玄関口としての阿蘇くまもと空港があり、今後益々の観光需要も期待できることから、魅力ある観光施設のPRのための観光乗務員研修を充実させることにより、乗務員のホスピタリティ精神を醸成する必要がある。

◇魅力ある労働環境の整備

- ・ 労働者に対する法定労働条件の遵守は当然のことであるが、福利厚生面での充実により、若年運転者にも魅力ある職場環境づくりが不可欠である。

◇健全な事業環境の推進

- ・ 健全な事業環境の推進には、バスレーンへの実車乗入れの検討、運転代行業や有償運送によるタクシー類似行為に対し、関係行政機関への情報提供と併せ、タクシー業界においても供給過剰状態の解消に向けた取り組みが求められる。

2. 特定地域計画の目標

①目標達成に必要な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源は、供給過剰が大きな一因であ

ること否めない。こうした中、熊本交通圏は平成27年6月1日付けで特定地域として国の指定を受けた。

- ・ 熊本交通圏のタクシー車両数については平成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は、法人タクシーは上限値が1,740両で熊本交通圏の特定地域指定日である平成27年6月1日現在の車両数1,941両と比較すると乖離率10.4%である。
- ・ また、個人タクシーについては、上限値が355両で特定地域指定日現在の車両数395両と比較すると乖離率10.1%である。
- ・ このため、熊本市タクシー協会特別委員会、理事会、全員協議会において議論を重ね、国が示した適正車両数の上限値1,740両を目標とする方向性を打ち出した。
- ・ これらを踏まえた各社の取組が、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。
- ・ そのためには、タクシー事業者間の適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー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み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・ 具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入等、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・ タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度、マスターズ制度等）の積極的な活用や乗り場の設置など、可能な限り利用者により良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。

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、且つ、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、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・ 具体的には、勤務体制の見直しなどによる効率性の向上と、これに伴う1

両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減に努める。

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の一層の悪化を防止するために、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、熊本県全産業男性労働者平均に近づけることを目標とする。
- ・ 具体的に、賃金面においては、平成26年現在、熊本県のタクシー運転者の年収は、241万円である。また、熊本県のタクシー運転者で1時間当たりの単価は1,014円あり、全産業平均単価の1,689円との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・ また、労働時間の面においても、タクシー運転者の月間の拘束時間の限度は322時間（車庫待ち等の運転者に係る特例）となっているが、運輸局や労働基準監督署の監査等により、改善基準に抵触する事例があることから、勤務体系の見直しなどによって、長時間労働の短縮に務める。
- ・ これらの目標に向けて努力していくことで、有能な人材の確保が可能となり、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。

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・向上について推進することで、社会的な信頼を得ることになる。
- ・ 具体的には、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減の対策に着実に取り組みつつ、同プランの「今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標」を上回ることを目標とする。

⑥観光への取組み

- ・ 「観光立国」を目指し、訪日外国人旅行者数の増加等の施策が展開される中、「アジアの玄関口」としての熊本県の観光政策を支えるタクシーサービスの高度化に向け、タクシー運転者の育成として、「韓国語」「中国語」「英語」力を身につけさせることにより、サービスレベルの向上を図る。また、「指さしボード」の活用を推進する。

⑦環境問題への貢献

- ・ 熊本県は、地球温暖化対策をはじめ、環境問題に積極的に取り組んでいる。
- ・ 具体的取組みとして、公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進に向けた市民意識啓発、自動車交通の円滑化の推進や低公害車の導入促進等が進められていることから、熊本県とタイアップした低公害車導入等に積極的に取り組むこととする。

3. 供給輸送力の削減

特定地域計画の目標を踏まえ、熊本交通圏における削減すべきタクシー供給輸送力等を以下のとおり定める

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示した「適正と考えられる車両数」は、特定地域指定日の平成 27 年 6 月 1 日現在の車両数 1,941 両を基準にして、法人タクシーにおいて、上限値 1,740 両(乖離率 10.4%)及び下限値 1,643 両(乖離率 15.4%)となっており、車両ベースで 201 両から 298 両である。

・また、個人タクシーにおいては、指定日現在の車両数 395 両を基準として、上限値 355 両(乖離率 10.1%)及び下限値 335 両(乖離率 15.2%)となっており、保有車両ベースで 40 両から 60 両である。

・このため、熊本交通圏における削減すべき供給輸送力については、特定地域指定日現在の車両数から法人タクシーにあつては 1,740 両、個人タクシーにあつては 355 両に至らない車両数を熊本交通圏の供給輸送力の削減数として設定することとする。

①-1：法人タクシーの削減率

各事業者の保有車両数が平成 20 年 7 月 11 日(特定特別監視地域指定時)、平成 21 年 10 月 1 日(旧特定地域指定日)、平成 26 年 1 月 27 日(準特定地域指定時)のいずれかの日において、最多時点の車両数を各事業者の基準車両数とし、準特定地域指定において、特定事業計画に基づき事業再構築(減車、休車)の削減率 20%をまず達成することとし、さらに上限値乖離率 10%(端数切捨て)を削減率とする。

①-2：法人タクシー削減車両数

各事業者(全事業者)の基準車両数に①-1で算出した減車率を乗じた数値(切り上げ)を削減車両数とする。

①-3：個人タクシーの削減車両数

個人タクシー事業は、許可等にふされた条件により「月に 2 日以上(の)の定期休日を定めること。」とされている。年間最大稼働日数が 365 日車に適正と考えられる車両数との乖離率 10.1%を乗じると年間 36.8 日で、月当たり換算(切り捨て)で 3 日となる。したがって、個人タクシーの削減車両数は、定期休日の 2 日を差し引き、月当たり 1 日の休日を実施する。

②供給輸送力の削減の方法

・①の削減すべき供給輸送力に向けた削減の方法については、平成 26 年 1 月 27

日準特定地域指定時の事業再構築の削減率 20%までは全事業者が減車・休車し、「適正と考えられる車両数」においては、全事業者が営業方法の制限による供給輸送力の削減をする。

・法人タクシーの営業方法の制限については、事業者規模にかかわらず全事業者が全日、車両について営業方法の制限を行うことにより実施することとする。ただし、保有車両数が 10 両以下の事業者については、基準車両数に最大稼働日車 365 日 を乗じ、乖離率 10%分を日車数分として稼働制限日とする。

例) 基準車両数 10 両の場合

$$10 \text{ 台} \times 365 \text{ 日} \times 0.1 = 365 \text{ 日車}$$

年間 365 日車分を稼働制限

・法人タクシーの削減車両については平成 28 年 4 月 7 日付け「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」の一部改正において規定された道路運送車両法の規定による抹消登録もしくは休車を各事業者の判断により選択可能とする。

・協議会の構成員及び事業者相互に確認できる体制とし、法人タクシーについては道路運送車両法の規定による抹消登録等を行った場合は、抹消登録証明書の写し、若しくは減車届出の写しを、また休車若しくは稼働制限をする場合にあっては、休車並びに稼働制限車両の一覧表を一般社団法人熊本市タクシー協会を通じて協議会の構成員及び熊本運輸支局に提出するとする。また、稼働制限を実施する場合は、全日制限、予備車として保有したまま休車による稼働制限とする。各事業者は、供給輸送力に関わらず、運行可能なタクシー車両については、「稼働認定車証」を貼付することとする。

個人タクシーについては、各協同組合が各事業者の月当たり 3 日間の休車日を偏りがないように指示するとともに、一般社団法人熊本市タクシー協会を通じて協議会の構成員及び熊本運輸支局に休日届を提出するものとする。また、法人タクシー同様に「稼働認定車証」を貼付することとする。

・供給輸送力の削減などの実施時期については、「事業者計画の認可基準について」2 認可方針(2)の規定のとおり、九州運輸局長が認可特定地域計画の内容等の公表後、6 ヶ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、さら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 ヶ月以内に設定することとする。(参考資料)

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

前記2. に掲げた地域計画の目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について、具体的な方向性を次のとおり記載する。

「特定事業計画」については、地域計画に賛同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特定事業を、以下の各項目から積極的に可能な限り多くを選択し、記載された実施目標期間内に取り組むものとする。

「その他の事業」については、タクシー事業者のみでは実施困難と思われるため、関係者の支援、協力を得て、取り組むこととなる事業とした。

また、特定事業について、より多くの事業者によって取り組まれる事が望ましく、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。

実施時期は短期・中期・長期と区分しているが、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を目安として、取り組むこととする。

但し、行政の許認可及び助成事業が必要なケースに限り、長期に亘ることもあることから、この場合は、長期事業として取り組むこととする。

なお、「実施主体等」とは、実施主体並びに事業の実施を多面的に支援する者を指す。これらの具体的役割・分担に関しては、個別の事案ごとに協議、検討するものとする。

(1) タクシーサービスの活性化策

- ① カード時代に対応した電子マネー、クレジットカード、ICカード決済機等について、すでに導入しているところであるが、さらに導入の促進

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

- ② 「子育て支援タクシー」の導入

保護者の負担を軽減し、安全・安心を与えるよう、保育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り、子供の緊急時や夜間の対応等のサービスの実施

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

- ③ 観光・ビジネス等に対応したハイグレード車の導入

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

- ④ 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、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

- ⑤ 優良乗務員、優良事業者を確保するため、他県で実施されているプレミアム

制度等の導入。また、個人タクシー協会においては、マスターズ制度のより一層の充実

〔実施主体等〕：法人協会・タクシー事業者・個人協会

〔実施時期〕：短期・中期

- ⑥ 旅客の利便とサービス向上を図るため、各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

〔実施時期〕：短期・中期

- ⑦ 社内及び法人協会等において、無事故・無違反、苦情等が無い優良乗務員の推薦制度

及び表彰制度を促進

〔実施主体等〕：法人協会・タクシー事業者・個人協会

〔実施時期〕：短期・中期

- ⑧ 利用条件に対応するWEBサイトの更新

〔実施主体〕：法人協会

〔実施時期〕：短期・中期

- ⑨ 配車アプリへの推進

〔実施主体等〕：法人協会・タクシー事業者・個人協会

〔実施時期〕：短期・中期

(2) タクシー事業経営の活性化、効率化

- ① 勤務体系の見直しなどによる効率性の向上と車当りの生産性の向上

〔実施主体〕：タクシー事業者

〔実施時期〕：短期・中期

- ② 車両経費の削減

〔実施主体〕：タクシー事業者

〔実施時期〕：短期

- ③ 共同配車センター・システム等の設置

〔実施主体〕：タクシー事業者

〔実施時期〕：短期・中期

- ④ タクシーチケット、クレジットカードの規格統一化・共有化

〔実施主体〕：タクシー事業者

〔実施時期〕：短期・中期

- ⑤ 市場調査、マーケティング等による需給構造分析

〔実施主体等〕：法人協会、タクシー事業者

〔実施時期〕：短期

(3) タクシー乗務員の労働条件の悪化防止、改善、向上

- ① 賃金制度、乗務員負担制度の見直し及び改善

- [実施主体] : タクシー事業者
- [実施時期] : 短期・中期
- ② 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
- ③ 勤務体系の見直しなど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
- ④ 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
- ⑤ 健康診断内容の充実
 - [実施主体] : タクシー事業者
 - [実施時期] : 短期
- ⑥ 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
- ⑦ 防犯カメラの設置・防犯仕切板の導入等の防犯対策を推進
 - [実施主体] : タクシー事業者
 - [実施時期] : 短期
- ⑧ 洗車機の導入
 - [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

- ① 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
- ② 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
- ③ 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
 - [実施主体] : タクシー事業者
 - [実施時期] : 短期・中期
- ④ アルコールチェッカーの導入
 - [実施主体] : タクシー事業者
 - [実施時期] : 短期
- ⑤ 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

⑥ 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

⑦ 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

(5) 観光への取り組み

① 国内外の観光客、ビジネス客に対応した新しい観光タクシーを運行することが必要であり、業界としては以下の事業を促進することが必要。

・観光案内ルートの提供 ・乗務員の観光研修・講習会の実施

・通訳サービスの提供または外国語指さしシートの作成等と車体表示

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・運輸局・関係自治体

[実施時期] : 短期・中期・長期

(6) 環境問題

① 国及び自治体の理解と支援を得ながら、ハイブリッド車、EV車、UD車等低公害車の導入を促進

[実施主体等] : タクシー事業者・個人協会・関係行政機関

[実施時期] : 短期・中期

② アイドリングストップ運動を促進

[実施主体等] : タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

③ 公共施設における低公害車専用乗り場の設置により、自治体等が進める環境促進施策等の協力

[実施主体等] : タクシー事業者・法人協会等・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期・長期

◇特定地域計画を進めるに当たって留意すべき事項

「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、その特定地域計画に作成に合意したタクシー事業の車両数の合

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、地方自治体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。

対 象 車 両

法人

No.	会社名	保有台数 (H26.1.27)	対象台数
1	入江	66	6
2	熊本駅構内	95	12
3	熊本交通	125	21
4	肥後第一交通	57	5
5	熊本第一交通	24	2
6	ミハナ	62	-1
7	産交	59	-4
8	菊熊	23	-1
9	観光	56	5
10	熊本	142	14
11	熊本東峯	25	2
12	旭	98	9
13	第二旭	17	1
14	第参旭	19	1
15	第五旭	15	1
16	安全	50	5
17	三和	33	3
18	肥後	39	3
19	双葉	32	3
20	国際観光交通	26	3
21	国際観光	19	2
22	水前寺	41	4
23	第一交通	20	2
24	進交	11	1
25	光洋	14	1
26	大衆	41	8
27	昭和	55	10
28	オーケイ	40	4
29	熊本バス	35	3
30	おしろ	18	1
31	菊陽	12	1
32	熊本キャブ	39	3
33	出水	38	3
小 計		1,446	133

※ マイナス(-)値は、すでに削減を実施した車両数を示します。

No.	会社名	保有台数 (H26.1.27)	対象台数
34	ラッキー	23	2
35	ラッキーファミリー	15	1
36	神鷹	24	6
37	中九州 出水	20	2
38	熊交観光	38	7
39	相互交通	23	3
40	龍田	17	4
41	宝観光	17	5
42	健軍	21	5
43	明星	15	1
44	本山	16	1
45	松村	30	3
46	北部	11	1
47	東熊本	11	2
48	日新物流良町	27	2
49	日新交通	42	4
50	宮社交通	27	5
51	銀杏交通	13	2
52	春日	16	3
53	アトム	10	1
54	サブライ	10	1
55	キング	10	1
56	キティー交通	10	1
57	託麻観光	18	3
58	植木	10	1
59	小川	5	0
60	山鹿	5	0
61	中九州城南	11	1
小 計		495	68
法人合計		1,941	201

個人

	会社名	保有台数	対象台数
1	協同組合	260	260
2	親交会	28	28
3	交友会	34	34
4	一期会	30	30
5	個人協力会	7	7
個人合計		359	359