

北九州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) 北九州交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割と責務

JR、都市モノレール、バス等の他の公共交通機関が始・終発までに限られた時間、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て、北九州交通圏(注)におけるタクシーは、個々の利用客のニーズに合わせたドア・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きめ細かく柔軟に対応できる輸送を担っている。

また、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、北九州地区内では、平成26年度の全交通機関の11.1%にあたる1日当たり47千人の輸送を分担している。

特に北九州交通圏は、流し営業の形態が主体で、交代制勤務の年中無休の24時間、北九州地区の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、政令指定都市の中で高齢化率が最も高い北九州市にとっては、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公共交通機関であり、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、今後も地域にとっても欠かすことのできない重要な役割を担うものである。

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り組みを推進していくことは、極めて大きな意義がある。

(注) 北九州交通圏：北九州市、中間市、遠賀郡（芦屋町・岡垣町・遠賀町・水巻町）

(2) 北九州交通圏におけるタクシー事業の現況

・タクシー需要の動向

北九州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年度と比べ、平成27年度では年間 2,704万人（1日当たり7.4万人）から年間1,774万人（1日当たり4.9万人）へと減少している

また、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）は、平成22年2月以降、東日本大震災後の一時的な落ち込みを除いて対前年比を上回る状況であったが、平成24年5月以降は、8月を除き年々減少傾向が見られ、厳しい状況となっている。

・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法律」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、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより、供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、平成20年7月11日現在の事業者数・車両数 83社 3,244両に対し、平成28年3月末現在では77社2,836両となっており、事業者数では6社、車両数で12.6%減少している

・タクシー事業の収益基盤の悪化

その一方で、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21年10月の「特定地域におけるタクシー適正化・活性化に関する法律」の施行以降、業界内においても自主的に減車に向けた取り組みが行われる等、北九州交通圏においては減少している。

調査年月	事業者数	車両数
平成14年3月	84	3,165
平成21年3月	84	3,219
平成25年3月	79	2,901
平成26年3月	79	2,895
平成27年3月	77	2,843
平成28年3月	77	2,836

・輸送実績の悪化

北九州交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少傾向にあるものの、基幹産業であった製鉄業関連の縮小や主要産業の撤退による人口減少、高齢化、自家用自動車の普及、経済不況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両当りの営業成績は次の通り急激に減少し、経営環境は一段と厳しさを迎えている。

年度	実働率 (%)	走行キロ 1日1車 (km)	実車率 (%)	営業収入 1日1車 (円)
13年度	91.5	178.3	37.0	21,571
22年度	86.2	149.8	34.0	18,837
23年度	85.4	151.1	34.8	19,293
24年度	84.3	150.3	35.0	19,602
25年度	81.6	148.8	35.8	19,676
26年度	79.7	146.3	36.1	19,411
27年度	79.3	141.2	36.9	19,145

- ・運転者の労働条件の悪化

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年には266万円と全産業労働者の平均433万円と比べ167万円の格差と共に、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が207時間で、全産業労働者の165時間に比べ42時間の格差となっており、依然として福岡県の全産業労働者との比較に於いて大幅な開きがある。

(賃金構造基本統計調査)

また、平成19年11月には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、増収効果が表れてなく、労働時間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もなっている。

- ・運転者の高齢化

タクシー運転者の雇用条件として、普通免許取得後3年を経過し、第2種免許が必要なことから新規採用が困難であり、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27年度末では、63.8歳で全運転者の53.5%を65歳以上の高齢者が占めることとなった。

こうした高齢化の進展は、交通事故の多発化や旅客サービス向上面での障害にもなると考えられる。

- ・需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために近距離の運行をいやがる傾向から、近距離利用者への接客サービスが低下しているという指摘がある。

このような状況において、交通事故全体の数字は減少している中で、タクシーは収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより、交通事故の件数（第一当事者）は横ばい状態となっている。

なお、北九州市制発足による営業区域の拡大と八幡、戸畑、若松、門司地区の事業所減少と人口減から、タクシーが小倉都心部に集中し、しかも利用者の減少による客待ち時間の長時間化から、違法な駐停車による交通渋滞や市民のひんしゆくや接客態度に関する苦情の原因となっている。

- ・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、法的規制が緩やかな「運転代行業」や「福祉有償運送」事業による違法な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本来のタクシー事業を脅かす現状となっている。

加えて、近年、ライドシェア等によるタクシー事業の根幹を揺さぶる白タク行為問題が発生するなど、取り巻く環境がますます悪化している。

(3) タクシー業界の取組み

北九州交通圏のタクシー業界としても、これらを漫然と座視することなく、利用者利便の向上、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上、地域と密着した種々の事業に取り組んでいる。

特に、平成21年の特定地域指定を受けた以降は、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、特定事業等の実施及びそれと相まって事業再構築を行うことにより供給過剰状態の改善に取り組んできた。

また、事業者団体及び関係者を含めた取り組みとして、多様化するニーズに対応したサービス提供の促進を行う環境整備に取り組んだが、こうした取り組み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、タクシーが社会的責任を果たし、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り組みを推進していくことが重要である。

・北九州交通圏タクシー事業者の主な取り組みは以下のとおり。

(個々の事業者で取り組み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

「タクシーこども110番制度」、「タクシー無線による警察との相互通報制度」、「点字シールの表示」、「身体障害者・精神薄弱者割引制度」、「徘徊高齢者SOSネットワーク制度」、「通学路パトロール」、「忘れ物や苦情への対応」

②環境対策

「ハイブリッドタクシー及びEV車等低公害車の導入促進」、「低燃費LPG車の導入」、「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」

③経営効率の改善

「デジタル(GPS+CTI+NAVI導入)、スマートフォンアプリを活用した効率的な配車(空車走行キロの削減)」、「ハイグレード車導入」、「電子マネー、クレジットカード・ICカード決済機の導入」

④労働条件改善

「デジタルタコグラフ導入による運行管理」、「シフト交番等の見直し」、「映像記録型ドライブレコーダー導入」、「防犯カメラ・仕切版の設置」

⑤良質な運転者の確保

平成20年から北九州登録センターの設置により、運転者登録制度の実施、新人運転者教育を実施しているが、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され、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個人タクシーの取組み

個人タクシーにおいても、法人タクシーと同様の取組みを行っており、独自の取組みとして、マスターズ制度の導入などを実施している。

(4) 取組みの方向性

- ・(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、北九州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目標の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事業経営の活性化及び効率化
- 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・管理
- 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り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) 目標の達成に必要な供給輸送力の過剰状態の解消への対応

タクシー事業の現状を鑑みて、タクシーが公共交通機関としての使命を果たすべく、特定地域計画の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、その根幹の原因であ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える。

- ・ 現在、北九州交通圏の法人タクシーでは、平成27年8月10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、2つのケースの実働率により、①上限値2,550両（「実働率」85%適用）、②下限値2,408両（「実働率」90%）である。
- ・ これに基づく北九州交通圏の特定地域指定日である平成27年8月1日現在の車両数2,842両と比べ、①では10.3%、②では15.3%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うえからも、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り組みが、以下の各目標に対し十分な成果を上げることが期待出来るものと考ええる。
- ・ 具体的には、過剰な車両によって北九州交通圏の鉄道駅、繁華街周辺で発生している交通渋滞等の都市問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する交通事故の抑制にも寄与する。
- ・ 更に稼働車両数の減少や運行の効率化による二酸化炭素排出量の削減が地球温暖化防止策にも寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られること、又、経営環境の改善から発生する投資余力による新たな顧客サービス改善・向上や新たな需要開拓等に繋がるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ 加えて、経営環境の改善により、公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うための運転者の研修機会の増加等により、安全性の更なる向上が期待される。
- ・ なお、この供給輸送力の削減に当たっては、タクシー運転者の労働条件の悪化が、輸送の安全やサービスの低下の要因となり、ひいては利用者利便を損なうおそれがあることに留意し、タクシー運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当に変更することのないようにしなければならない。

(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、タクシー事業者間での適切な連携、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検討し実施する。

- ・ 特に新たな需要の喚起については、駅等における近距離乗り場の設置や高齢化社会において、今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取組みや、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等、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、その実現に向け地方公共団体等関係者との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である。

たとえば、地域の協議会等に積極的に参加し、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。

- ・ また、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）の積極的な活用や優良乗務員乗り場の設置など、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）事業経営の活性化及び効率化

- ・ タクシー事業者が健全な経営環境の中で適法、適正な事業運営を行った結果、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の構築を目指す。
- ・ タクシー事業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。
- ・ 隔日勤務制への転換など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両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

（4）環境問題への貢献

政府は、昨年、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに二酸化炭素排出量を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。

- ・ 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、効果的な配車による輸送効率の改善、環境適応車の積極的な導入等により、国の目標達成に貢献するよう取り組む。

また、環境問題に大きく貢献することからタクシー業界として、今後、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いく。

- ・特に北九州市は、全国に先駆けて6市の中の一つの環境モデル都市としての指定を受け、2030年までに2013年度比26%削減目標を掲げて取り組んでいる。

具体的取り組みとして、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に取り組むことが策定されていることから、北九州市とタイアップした施策の推進と低公害車導入を積極的に推進する。

(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。
- ・北九州交通圏では、旧製鉄業をはじめとする工場地帯の縮小・撤退から都市基盤構造が変化し、タクシー需要が減少したことから、昼夜にかかわらず小倉都心部への一極集中状態となり、違法な客待ち駐停車による交通渋滞を引き起こすこととなった。
- ・これらの改善には、市内全域における活性化によるタクシーの分散が望ましいものの、当面、日付と対応した車両番号の市街地での客待ち制限を含めた諸対策を検討する。
- ・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

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、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、賃金面では、平成27年現在、福岡県のタクシー運転者で年収167万円ある全産業平均賃金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、平成27年現在、福岡県のタクシー運転者で月当たり約42時間ある全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。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が実現され、高齢化社会へも対応も可能となると共に、有能な人材の確保が可能となることで、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。
また、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、女性が働きやすい職場環境作りに努め女性ドライバーの確保を図る。

(7) 安全性の維持・管理

- ・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で社会的な信頼をますます向上させていくことが必要。
- ・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

ための対策に着実に取り組みつつ、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改善率を目標とするとともに、飲酒運転ゼロ及び新たに追加された危険ドラッグ等薬物使用による運行絶無に努めていく。

- ・ また、法令による義務づけ対象者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者であっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により、安全管理体制の強化に努める。

(8) 地域公共交通としての役割

- ・ 各自治体で進めている都市計画や交通計画の中に市民、県民の交通手段として鉄道、バス、そしてレンタカー等を公共交通として位置づけしているところが多く見られるが、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・福祉社会を支えており、子育て世代を支援しうる機能を有し、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、タクシーの位置づけをさらに高めていく必要がある。
- ・ 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。
- ・ 高齢化が進む地域社会への対応、ニーズの高まりに適切に対応するとともに、地域の移動制約者に対する外出支援など、福祉輸送への対応を引き続き積極的に推進する。
- ・ 地域の警察・消防などと連携して、病院や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取り組みを進める。
- ・ 地域の子育て支援策を更に充実し、安心して外出できる環境作りの取り組みを積極的に進める。
- ・ また、新たな都市計画、開発などから創出される新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・ 鉄道機関の交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

(9) 防災・防犯対策への貢献

- ・ 特に、24時間都心部を走行しているタクシーの特性を活かして、地震、風水害等の対策及び防犯等治安維持への協力支援体制づくり、社会貢献対策を推進する。
- ・ 例えば、子供の安全確保に資する「タクシー子供110番」やドライブレコーダーを装着し、その映像の提供を行い、犯罪捜査に役立てるなど、防犯協力体制づくりを進める。
- ・ 特に地震等災害対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災及び平成28年4月11日の熊本地方大震災による経験を踏まえ、国及び福岡県に於いて検討されている対策に協力すると共に、タクシー業界においても災害時における安全輸送を図る為の対策について、連絡体制やマニュアル等を整備する。

(10) 観光への取組み

- ・ タクシーは「ドア・ツー・ドアのサービスができ、個々の運送にあたっては臨機応変に利用者の要望に応じられる」という特性がある輸送機関である。地理不案内の利用者を目的地までの確に輸送することができ、かつ、荷物の負担を軽減できる。また、必要に応じ観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や利用者の案内もすることが可能である。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人旅行者などの他地域からの利用者に大きな利便を提供することができる。
- ・ 特に訪日外国人旅行者数については、政府において「東京オリンピック・パラリンピック」が開催される2020年に向け4,000万人に倍増することを目指す方針が決定されている。

そうした中、現在、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開される中、「アジアの玄関口」としての北九州の観光政策を支えるタクシーサービスの高度化に向け、「韓国語」「中国語」「英語」力を身につけたタクシー運転者の育成により、サービスレベルの向上を図る。

- ・ また、国内外の観光客に対して、タクシーの特性を生かしたサービスの提供を図るため、自治体、観光協会、旅行会社とタイアップした各種サービスを検討すると共に、運転者サービスの更なる質の向上を推進する必要がある。

三. 供給輸送力の削減

(1) 北九州交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力

①法人タクシーの適正と考えられる車両数

平成27年8月10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、実働率90%時(下限)2,408両、実働率85%時(上限)2,550両である。

当交通圏は、平成27年8月1日に特定地域として指定された時点での車両数2,842両と上限の乖離率は10.3%(台数にして292両。下限は15.3% 434両)である。

②個人タクシーの適正と考えられる車両数

上限値394両及び下限値372両であり、特定地域指定日現在の車両数439両と上限値の乖離率は10.3%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、当面は北九州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り組むこととする。

このため、当交通圏の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っては10.3%(292両)、個人タクシーにあっては10.3%に至らない車両数を北九州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。

(2) 北九州交通圏において行うべきタクシー事業の供給輸送力の削減の方法

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10.3%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(10.3%)=各社の削減目標台数

(注1) 基準日…平成27年8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(10.3%)を乗して算出された車両数から1両の軽減を図る）

保有車両数 (平成27年8月1日)	削減車両数 (保有車両数×10.3%)	調整後の 削減車両数
20～25両の事業者	3両	2両
19両以下の事業者	2両	1両

②個人タクシーにあつては、

・基準日(H27.8.1)現在439両（延実在160,235日車（439両×365日））であり、適正と考えられる車両数の上限394両（延実在143,810日車（394両×365日））との乖離は、16,425日車（160,235日車—143,810日車）となることから、1人(車)当たり「年間37日」（16,425日車÷439人）の休車が必要。
・個人タクシーは許可に付された条件で、「月に2日以上以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日÷12月=1.08日≒1日）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事業者が全日、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。

・道路運送法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て、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たっては、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満了後は速やかに返還する。

保管・管理の方法等については、別紙1のとおり、「北九州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のとおり、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」の休車の取扱いについては、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) 北九州交通圏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7月31日）とし、別紙2の各社ごとの削減車両数を、各事業者が単独で又は共同して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8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とおり。

※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（10.3%）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

前記二. 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り組むべき事業及びその他関係者の協力のもと取り組む事業等について、主な項目と短期的施策、中長期的施策と実施主体について、以下に列記する。

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。

また、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（平成30年7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的に取り組む。

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。

なお、活性化措置における「実施主体」とは、実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な役割・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。

◎実施時期は短期・中期・長期に区分

・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途とし、可能な限り早期に取り組む。

・行政の許認可や助成事業が必要なケースは、長期事業として取り組む。

(1) 良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ①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、接客マナー向上研修会を実施、利用者の満足度を高めることを目標とする。

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

- ②サービス向上のための教育・研修の充実

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

- ③地理不案内による乗務員における旅客と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

- ④カード時代に対応した電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器等について、すでに導入しているところであるが、さらに充実、促進を図る。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

- ⑤「子育て支援タクシー」の導入を促進する。

保護者の負担を軽減、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、また、子供の緊急時や夜間の対応等、安心・安全確保を図るサービスを行う。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

- ⑥「妊婦支援タクシー」の導入及び拡充を促進する。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

- ⑦観光・ビジネス等に対応したハイグレード車の導入促進を図る。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

- ⑧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、バリアフリー対応の教育制度の導入を図る。

[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

- ⑨優良乗務員、優良事業者を確保するため、プレミアムタクシーの導入及び個人タクシー協会において行っているマスターズ制度の一層の充実を進める。

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期・中期

- ⑩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サイトの開設を進める。

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期

- ⑪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の促進を図る。

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

- ⑫駅前・駅構内における乗り場（上屋付き・バリアフリー）の整備

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 中期

- ⑬優良乗務員優先乗り場の設置・運営

[実施主体] : 法人協会・タクシー事業者・個人協会・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 中期・短期

- ⑭スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

- ⑮各種便利タクシー、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

- ⑯利用者アンケートによるタクシー業のあり方を検討

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

- ⑰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] : 短期・中期

- ⑱早期予約の積極受注の推進

[実施主体] : タクシー事業者、個人協会

[実施時期] : 短期

- ⑲マスターズ制度の充実及び参加の促進

[実施主体] : 個人タクシー事業者、個人協会

[実施時期] : 短期

(2) 事業経営の活性化及び効率化

- ①日勤勤務から隔日勤務への転換などによる効率性の向上と一車当りの生産性の向上を図る。

[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] : 法人協会、タクシー事業者

[実施時期] : 短期

⑥保有車両に対する適正な運転者の確保と勤務体系の見直し

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

⑦労働時間の遵守と賃金体系の見直し

[実施主体] : タクシー事業者

[実施時期] : 短期・中期

(3) 交通問題・環境問題・都市問題の改善

①主要タクシー乗り場等の街頭指導の促進

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会

[実施時期] : 短期

②タクシー事業者による交通混雑地域における迷惑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

③タクシープールの整備

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体・鉄道事業者

[実施時期] : 短期・中期

④特に都心部において、交通渋滞、交通事故等が多い地域については、ショットガン方式による配車システムを導入検討していく。

この実現には、協議会参加者は当然のこと、関係行政機関の理解と支援が必要。

[実施主体] : 法人協会・個人協会・運輸局・警察機関・自治体・鉄道事業者・タクシー事業者

[実施時期] : 中期

⑤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・鉄道事業者

[実施時期] : 短期

- ⑥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] : 法人協会・タクシー事業者・関係自治体等

[実施時期] : 短期・中期

- ⑦混雑地域におけるナンバープレート等による乗入れ制限の検討

[実施主体] : タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局

[実施時期] : 短期・中期

- ⑧国、及び自治体の支援を得ながら、ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進を図る。

[実施主体] : 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

- ⑨アイドリングストップ運動を促進する。

[実施主体] : タクシー事業者・個人協会

[実施時期] : 短期

- ⑩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に協力していく。

[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体

[実施時期] : 短期・中期

(4) 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日勤勤務から隔日勤務への転換等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

- 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する。
[実施主体] : タクシー事業者
[実施時期] : 短期
- ⑧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・中期
- ⑨駐車違反とならないような食事・休憩場所・施設の確保
[実施主体] : タクシー事業者・法人協会・個人協会・自治体
[実施時期] : 短期・中期

(5) 安全性の維持・管理

- ①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ための対策
- 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
 - 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
 - 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
- ②運行管理者・整備管理者研修の充実
[実施主体] : タクシー事業者、法人協会
[実施時期] : 短期
- ③社内無事故コンクールの導入・拡充
[実施主体] : タクシー事業者
[実施時期] : 短期・中期

(6) 地域公共交通としての役割

①ニモカ・ハヤかけん等のICカードと連動できるシステムの向上

[実施主体] : タクシー事業者、法人協会、個人協会、交通運輸事業者等

[実施時期] : 中期

②他の公共交通機関の輸送障害発生時における代替輸送の連携強化

[実施主体] : タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局

[実施時期] : 短期

③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] : 法人協会・タクシー事業者・関係自治体等

[実施時期] : 短期・中期

④高齢化社会に対応したデマンド型乗合タクシー等の輸送体制の構築

[実施主体] : タクシー事業者、法人協会、自治体、他の公共交通機関等、運輸局

[実施時期] : 短期・中期

(7) 防災・防犯対策への貢献

①自治体等が進める地域の防災・防犯対策に積極的に協力する。

[実施主体] : タクシー事業者、自治体、警察機関

[実施時期] : 短期・中期

②特に、犯罪の発生が多発している都市部における治安維持へ協力していく。

その一つに、現在取り組んでいる「子供110番」、「子育て支援タクシー」等々の促進を図っていく。

[実施主体] : タクシー事業者、警察機関、自治体

[実施時期] : 短期・中期

(8) 観光への取組み

①国、自治体が進める観光施策、経済政策と連携した新しいサービス事業を促進する。

それには、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、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・個人協会・運輸局・関係自治体

[実施時期] : 短期・中期

北九州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. 北九州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「三、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	北九州 (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>	
北九州交通圏タクシー特定地域協議会 事務局長 印	

<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	北九州	
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	

各社別削減車両数

別紙2

目標削減率 10.3%

事業者名	H27.8.1の 車両数 ^①	^① × 10.3%	調整後
北九州太陽交通	10	2	1
カジュラスク	10	2	1
相生タクシー	13	2	1
ひびきタクシー	14	2	1
遠賀運輸	14	2	1
八雲自動車	14	2	1
昭和タクシー	15	2	1
新和タクシー	16	2	1
祇園タクシー	16	2	1
セントラルタクシー	17	2	1
平尾台観光タクシー	18	2	1
昭和タクシー	18	2	1
八洲タクシー	18	2	1
ことぶきタクシー	18	2	1
かつきタクシー	18	2	1
ホームタクシー	18	2	1
大和タクシー	18	2	1
大和タクシー交通	19	2	1
くろがねタクシー	19	2	1
西部水巻交通	19	2	1
西部遠賀交通	19	2	1
ひかり第一交通	19	2	1
スピナ	20	3	2
日光タクシー	20	3	2
みずほタクシー	20	3	2
戸ノ上タクシー	20	3	2
戸根タクシー	21	3	2
産業タクシー	21	3	2
合同タクシー	22	3	2
陣山タクシー	22	3	2
朝日タクシー	22	3	2
西部陣原タクシー	22	3	2
国際丸公タクシー	23	3	2
昭和交通	23	3	2
紫苑タクシー	24	3	2
千防タクシー	25	3	2
第一交通(旧つばめ)	26	3	3
こくらタクシー	26	3	3
北九州空港タクシー	27	3	3
第一交通	27	3	3
クラウン交通	27	3	3
平成タクシー	28	3	3
若松タクシー	28	3	3
貴船タクシー	29	3	3
戸畑タクシー	29	3	3
南国交通	30	4	4
日高交通	30	4	4
国際シティタクシー	30	4	4
三ヶ森タクシー	31	4	4
大丸交通	32	4	4

事業者名	H27.8.1の 車両数 ^①	^① × 10.3%	調整後
中央タクシー	32	4	4
黒崎交通	33	4	4
南国興業	33	4	4
ひまわりタクシー	34	4	4
コスモポリタンタクシー	34	4	4
九州観光タクシー	34	4	4
毎日交通	35	4	4
銀座自動車交通	36	4	4
南海タクシー	36	4	4
折尾タクシー	36	4	4
観光タクシー	38	4	4
帆柱タクシー	40	5	5
光明タクシー	40	5	5
遠賀タクシー ※	40	5	5
太陽交通(営)	42	5	5
西部交通	47	5	5
平和タクシー	58	6	6
光タクシー	62	7	7
八幡タクシー	63	7	7
西南運輸	69	8	8
北交大和タクシー	77	8	8
小倉交通	79	9	9
若松第一交通	94	10	10
北九西鉄タクシー	123	13	13
勝山自動車	136	15	15
八幡第一交通	143	15	15
北九州第一交通	283	30	30
合計	2,842	330	294

切上