

平成 29 年 12 月 11 日

## 鹿児島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 鹿児島市におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・鹿児島市におけるタクシーは、他の公共交通機関が時刻及び路線を定め輸送を担っているのに対して、個々の利用者ニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的輸送を担っている。平成 28 年度は 1 日あたり約 25,260 人(法人タクシー)を輸送している。
- ・鹿児島市のタクシーの営業形態は車庫待ち、駅待機などもあるが、流し営業が主体で交代制勤務の年中無休の営業体制により、生活交通に欠かせない公共交通機関として、終電、終バス後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。また、タクシーは観光やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関でもあり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに鹿児島市は県庁所在地でもあり、県内人口の 1/3 強が居住し生活を営む経済の中心地である。また、交通網が整備され、人の移動が活発な地域でもある。そのようななかで、仙巖園を始めとする観光スポット等も多く、地元利用者やビジネス関係者の移動のみならず、観光客に対する観光スポットの案内、観光ニーズに対応したサービスを展開しており観光産業にも貢献している。
- ・また、鹿児島市は団地造成地も多く、バス運行が不可能な地域では、高齢者等の移動手段として重要な役割を担い利用者ニーズに即したサービスを展開している。
- ・「いつでも、どこでも、誰でも」利用できる特性を生かし、障害者の輸送に対応する取組みを進めており、地域社会の福祉に貢献している。

#### ② タクシー事業の現況

##### (1) タクシー需要の減少

・鹿児島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 年度には年間 1,344 万人(1 日あたり約 36,822 人)を輸送していたが、平成 28 年度では年間約 922 万人(1 日あたり約 25,260 人)へと約 31.4%減少している。

特に、平成 20 年秋以降は世界的経済危機の影響により、一般利用者のみならず、経費圧縮を進める企業等のビジネス利用も減少したところであるが、昨今の経済政策等により、一部の業界において景気が回復傾向に転じているものの、タクシー業界においては、そうした回復傾向が実感できるまでは至っていない現状である。

## (2) 規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

- ・鹿児島市におけるタクシー事業は、平成14年2月の需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきた。
- ・平成21年の特措法の制定により、減車等による供給輸送力削減の取組みを行い、約181両を減車したものの、労働条件等の改善等には至らず、九州運輸局から平成27年1月27日に適正車両数1,406両が示されたが、当時の車両数は1,813両で乖離差407両、乖離率22.4%の状況である。

## (3) 輸送実績の悪化

鹿児島市では、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28年度では、163.9kmから139.1km、実車率は、36.3%から37.2%、実働率は、81.0%から64.4%、タクシー1日1車当たりの運送収入(税込み)は、19,764円から18,772円へと約5.0%、実車率以外はすべて減少している。

一方、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年53.5円/リットルから平成20年82.9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、鹿児島県のタクシー運転者の平均年収は、平成13年には236万円、平成27年には226万円となっている。厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

これを鹿児島県の全産業男性労働者の年収と比較すると、平成13年では、全産業男性労働者の年収が440万円で、その格差は204万円、平成27年では全産業男性労働者の年収は448万円で、その格差は222万円となっており、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。

鹿児島県下におけるタクシー運転者の月間労働時間は、平成13年では211時間、平成27年では、193時間となっており、これを鹿児島県の全産業男性労働者の労働時間と比較すると、平成13年では、全産業男性労働者の労働時間は185時間で、その格差は8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7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、ほぼ同水準であるが、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、大幅な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13年では53.5歳であった運転者の平均年齢が平成29年には、62.3歳となっており、運転者の高齢化が進んでいる。

### ③ 鹿児島市のタクシー業界の取組

鹿児島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 こども110番制度の設置
- イ 警察とのドライブレコーダーの提供に関する協定
- ウ 新生児救急車の運行
- エ 子育て支援タクシー
- オ 身体障害者手帳等を持っておられる方に対する割引制度の導入
- カ 交通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 低燃費LPG車の導入
- ウ アイドリングストップ

#### (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
- カ 忘れ物センターの設置

#### (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

#### (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 防犯カメラの導入
- ウ 車両のAT化
- エ 労働時間の短縮

### 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、鹿児島市は、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。

鹿児島市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1,406両であり、特定地域指定日現在の車両数1,813両と適正車両数(上限)との乖離率は、22.4%である。

また、個人タクシーについては、上限値が255両、下限値が241両であり、特定地域指定日現在の車両数328両と適正車両数(上限)との乖離率は、22.3%である。

このため、鹿児島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1,406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出来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作り

鹿児島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 27 年県内タクシー運転者の平均年収 226 万円、県内全産業労働者（男性）平均年収 448 万円との格差（賃金構造基本統計調査）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 193 時間、全産業労働者 186 時間の格差（賃金構造基本統計調査）を可能な限り縮めることとするほか、拘束時間に常に全産業と格差のない時間を目標とする。

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 2020」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

鹿児島市内の中心部では、夜間を中心に乗車待ちタクシー等による駐停車問題は若干残っているが、スムーズな交通環境を確保できつつある。また、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、鹿児島中央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た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。

鹿児島市では、平成 30 年の「明治維新 150 周年」「NHK大河ドラマ西郷どん」の放映、平成 32 年には「国民体育祭」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、乗務員等に対する研修会等を実施し、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

鹿児島市において、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CO<sub>2</sub>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 鹿児島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1月27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、鹿児島市では、上限値（実働率85%）が1,406両、下限値（実働率90%）が1,328両である。

当計画において基準車両数とする平成27年1月27日（改正特措法施行日）の車両数1,813両と適正車両数（上限）との差は407両であり、その乖離率は、22.4%である。

なお、平成29年11月末時点において、既に79両が先行減車しており、現在保有車両数は、1,734両になっている。

同様に個人タクシーは、上限値が255両であり、下限値が241両であり、特定地域指定日現在の車両数328両と適正車両数（上限）との乖離率は、22.3%である。

なお、平成29年11月末現在の保有台数は、299両であり、29両減少しており、年々減少傾向にある。

このため、鹿児島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

・改正特措法施行日の平成27年1月27日の車両数を各事業者の基準車両数とする。

・九州運輸局長が公表した「適正と考えられる車両数」の上限値を削減の目標として取り組むために、別途作成する事業者ごとの削減車両数及び削減率については、改正特措法の経過措置第8条により、タクシー事業者間の適正かつ公平な削減が図られるようにして行う。

なお、小規模事業者（20両以下）に対しては事業の継続性を考慮して、10両以下については、削減の要請を行わず、11両から20両までの事業者については、通常の事業者の半分の割合とする。

・以上のことから法人タクシーの削減については、営業方法の制限で行う。

各社の平成27年1月27日の基準車両数に一律の削減率22.4%を乗じ削減車両数を算出する。算出した車両数から現在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。

・削減の方法については、「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に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」（平成29年3月2日 九運公第115号）により以下のいずれかの方法を選択し実施する。

（イ）告示 第2

地域指定解除までの間の全日、同一車両について営業方法の制限を行う。

・道路運送車両法に規定す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。

（ロ）告示 第1-3

営業方法制限率の算定にあたっては、協議会の合意のもと上記以外の方法によることができる。

・特定地域指定期間の間、全日、一定車両について営業方法の制限を行う。

この場合、協議会は、別紙（1）の定められた削減車両数を除いた『稼働認定車証』を各事業者に配布し、『稼働認定車証』をつけた車両のみが運行を可能とするものである。

なお、管理の方法等については、別紙（2）の「鹿児島市タクシー特定地域協議会稼働認定車証管理規定」に定める。

特定地域指定期間が満了した場合は、この制度は廃止するものとする。

（2）個人タクシーについて

・個人タクシーにあつては、基準日現在、328両（延べ実在 119,720日車）であり、適正と考えられる車両数の上限255両（延べ実在 93,075日車）との乖離は、26,645日車となることから、1人（車）当たり年間81日（26,645日車÷328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11月末現在299人（延べ実在 109,135日車）と減少しており、最新の乖離は、16,425日車となることから、1人（車）当たり、年間55日（16,425車÷299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ヶ月）を除いた年間31日（55日－24日）を稼働制限日（休車）とし、2日（31日÷12ヶ月＝2.58≒2）を営業方法の制限による休車日とする。

なお、個人タクシーも法人タクシー同様「稼働認定車証」を帖付する。

各所属団体が会員の稼働実績を毎月把握し、年間において55日の休車を管理する。

また、非組合人については、協議会事務局において管理する。

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。また、合意事業者は、特措法の趣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 鹿児島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

別紙(1)

事業者名	平成27年 1月27日 現在車両数	削減すべき 供給輸送力	削減率	先行 減車数	削減後の 供給輸送力
(株)玉林タクシー	20両	2両	10.0%	0両	18両
(有)平川タクシー	15両	2両	13.3%	0両	13両
	(35両)	(4両)			(31両)
(有)内野タクシー	36両	8両	22.2%	4両	28両
文化タクシー(株)	30両	7両	23.3%	3両	23両
	(66両)	(15両)		(7両)	(51両)
(株)日の丸交通	57両	13両	22.8%	0両	44両
(株)ハニ	116両	26両	22.4%	0両	90両
(株)鹿屋自動車学校	44両	10両	22.7%	0両	34両
(株)錦江石油	156両	35両	22.4%	4両	121両
	(373両)	(84両)		(4両)	(289両)
(有)伊敷タクシー	19両	2両	10.5%	0両	17両
(株)増留タクシー	26両	6両	23.0%	0両	20両
(株)山元交通	120両	27両	22.5%	10両	93両
新川タクシー(株)	48両	11両	22.9%	10両	37両
(株)太陽交通サービス	58両	13両	22.4%	0両	45両
(株)あづま交通タクシー	26両	6両	23.0%	0両	20両
折田汽船(株)	46両	10両	21.7%	10両	36両
(株)玉里交通	22両	4両	18.2%	0両	18両
旭交通(株)	73両	16両	21.9%	0両	57両
(有)池田タクシー	20両	2両	10.0%	0両	18両
霧島観光交通(株)	28両	6両	21.4%	0両	22両
(株)谷山タクシー	32両	7両	21.9%	0両	25両
南国タクシー(株)	100両	23両	23.0%	10両	77両
鶴丸交通(株)	252両	57両	22.6%	28両	195両
鹿児島第一交通(株)	185両	42両	22.7%	0両	143両
(株)大和タクシー	12両	1両	8.3%	0両	11両
(有)グリーン観光	22両	4両	18.2%	0両	18両
(株)南州タクシー	148両	33両	22.3%	0両	115両
(有)松元タクシー	10両	0両	0%	0両	10両
(株)よしや交通	10両	0両	0%	0両	10両



(有)玉林タクシー	3両	0両	0%	0両	3両
(株)桜島観光タクシー	10両	0両	0%	0両	10両
(株)エヌワン中央タクシー	29両	7両	24.1%	0両	22両
(株)西川海陸輸送	40両	9両	22.5%	0両	31両
	(69両)	(16両)		(0両)	(53両)
合 計	1,813両	389両	21.5%	79両	1,424両

**⑤ 特定地域に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減方法**

- (1) 各事業者は、②(1)の中から供給輸送力の削減の方法を選択し、指定期間中に実行するように「事業者計画」を作成し、九州運輸局長の認可を受けることとする。
- (2) 各事業者は、協同して「事業者計画」を作成することも可能とする。

**⑥ その他当該特定地域における供給輸送力の削減に関し必要な事項**

- (1) 削減後の供給輸送力の確認については、鹿児島市タクシー特定地域協議会が発行する稼働認定車証の車両貼付により、事業者相互に確認する。
  - イ. 稼働認定車証は通し番号を付し管理をする。
  - ロ. 稼働認定車証の管理は、別紙(2)の鹿児島市稼働認定車証管理規定による。
- (2) 稼働認定車証については、1日単位、1ヶ月単位等任意の期間に協議会構成員間において貸し渡しができるものとする。
  - イ. 稼働認定車証の貸し渡しが行われた場合は、協議会及び構成員に報告する。
  - ロ. 稼働認定車証の貸し渡し期間における車両は、一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績報告書において延べ実在車両として計上する。

**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・長期と区分しているが、短期及び中期については指定期間内(平成30年7月31日まで)を目安とし、可能な限り早期に取り組むこととする。

但し、行政の許認可・助成事業が必要なケースに限り、長期事業として取り組むこととする。

- 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づくり
- ア 優良運転者によるサービス水準をアップすると共に悪質運転者を排除し、良質なタクシーが選択されるような環境を創るために乗務員登録制度の活用を図る。  
[実施主体] 法人協会、タクシー事業者、運輸局  
[実施時期] 中期
- イ 社内及び法人協会等において、無事故・無違反、苦情等が無い優良運転者の推薦制度及び表彰制度を導入する。  
[実施主体] 法人協会、タクシー事業者  
[実施時期] 短期・中期
- ウ 高齢者や障害者の積極的な社会参加のため、公共交通機関としての適切な対応等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、教育・研修会の充実に取り組む。  
[実施主体] 法・個人協会、タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- エ 高齢化社会における個人需要を増加させるために、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] 法・個人協会、タクシー事業者  
[実施時期] 中期
- オ 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を進める。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- カ 子育て支援タクシーの導入を推進する。  
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ため、保育等の研修を乗務員の育成及びチャイルドシート等の導入を図る。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- キ 妊婦支援タクシーの導入を推進する。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期・中期
- ク 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
- ケ 各種の便利タクシー、救援・救急タクシーを拡大する。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期・中期

コ 駅前・駅構内における乗り場（上屋付き・バリアフリー）の整備導入を推進する。

〔実施主体〕 法人協会、関係自治体、鉄道事業者

〔実施時期〕 中期・長期

サ 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。当面は、全タク連の「全国タクシーガイド」の搭載内容を充実する。

〔実施主体〕 法人協会・タクシー事業者

〔実施時期〕 短期・中期

シ 利用者アンケート等を実施し、タクシーの在り方について調査・研究を行う。

〔実施主体〕 法人協会・関係自治体

〔実施時期〕 中期

ス 禁煙タクシーの厳格化を図る。

〔実施主体〕 タクシー事業者

〔実施時期〕 短期

## ② 事業経営の活性化及び効率化

ア 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

イ デジタル式 GPS-AVM の導入とそれを活用した効率的配車を推進する。

〔実施主体〕 タクシー事業者

〔実施時期〕 短期・中期

ウ 福祉輸送の強化、充実及び地域との連携を図る。

〔実施主体〕 法人協会、タクシー事業者、関係自治体

〔実施時期〕 短期・中期

エ 交通空白地への対応、高齢者、子育て世代等の新たな需要開拓に向けた取り組みを一層強化する。

〔実施主体〕 法人協会、タクシー事業者、関係自治体

〔実施時期〕 短期・中期

オ 事前確定運賃、定期運賃の導入及びタクシーチケットの統一等に向けた、調査・研究を行う。

〔実施主体〕 法人協会、タクシー事業者

〔実施時期〕 中期・長期

カ 協同配車センター・システム等の設置を検討する。

〔実施主体〕 タクシー事業者

[実施時期] 短期・中期・長期

キ 自治体が主催する地域公共交通会議に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

[実施時期] 短期・中期

### ③ タクシー運転者の労働条件の悪化防止、改善・向上

ア 賃金制度、乗務員負担制度の見直し及び改善を図る。

[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活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮を検討する。

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 短期・中期

ウ 勤務シフトの見直しによる長時間労働の短縮を検討する。

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 短期・中期

エ 女性乗務員の採用を推進する。

[実施主体] 法人協会、タクシー事業者、関係行政機関

[実施時期] 短期・中期

### ④ 環境問題への貢献

ア 国及び自治体の理解と支援を得ながら、ハイブリット車、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、関係行政機関

[実施時期] 中期・長期

イ アイドリングストップ車の導入及び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・中期

ウ グリーン経営認証の取得

[実施主体] タクシー事業者

[実施時期] 短期・中期

エ 公共施設における低公害車専用乗り場の設置を検討する。

[実施主体] 法人協会、関係自治体

[実施時期] 短期・中期

### ⑤ 交通問題・都市問題の改善

ア 主要タクシー乗り場等における街頭指導を実施する。

- [実施主体] 法人協会、タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- イ 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を図る。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- ウ 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、関係自治体  
[実施時期] 中期・長期
- エ タクシープールの整備。  
[実施主体] 法人協会、タクシー事業者、関係自治体  
[実施時期] 短期・中期
- オ 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の導入検討。  
[実施主体] 法人協会、関係行政機関  
[実施時期] 中期・長期
- カ タクシー乗り場の表示(看板等の見直し)  
[実施主体] 法人協会、タクシー事業者、関係自治体  
[実施時期] 短期
- キ 国、自治体における都市計画・交通計画・観光施策に対する積極的な協力。  
[実施主体] 法人協会、タクシー事業者  
[実施時期] 短期・中期・長期

## ⑥ 安全性の維持・向上

- ア 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を実施する。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期・中期
- イ アルコールチェッカーの充実・維持を図る。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- ウ 運輸安全マネジメント講習を積極的に受講する。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期
- エ 安全運転講習会を積極的に受講する。  
[実施主体] タクシー事業者  
[実施時期] 短期

オ 交通事故ゼロ運動等に積極的に参加する。

〔実施主体〕 タクシー事業者

〔実施時期〕 短期

## ⑦ 防災・防犯対策への貢献

ア 都市部における治安維持への協力のため、現在取り組んでいる「こども 110 番 タクシー」の充実、「子育て支援タクシー」等の導入を促進する。

〔実施主体〕 タクシー事業者、警察機関、関係自治体

〔実施時期〕 短期・中期

イ 自治体が進める地域の防災・防犯対策への積極的な協力を行う。

〔実施主体〕 タクシー事業者、警察機関、関係自治体

〔実施時期〕 短期・中期

ウ 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を図る。

〔実施主体〕 法人協会、個人協会・タクシー事業者、関係行政機関

〔実施時期〕 短期

エ ドライブレコーダー等を活用して犯罪防止・抑止に協力する。

〔実施主体〕 タクシー事業者

〔実施時期〕 短期・中期

## ⑧ 観光への取り組み

ア 観光タクシーのルートの見直し・充実及び観光ルート別運賃の設定

〔実施主体〕 法人協会・タクシー事業者

〔実施時期〕 短期

イ 観光タクシー乗務員講習会の実施。

〔実施主体〕 法人協会・タクシー事業者

〔実施時期〕 短期

ウ 多言語対応タブレットの利用等、車内における通訳サービスの提供。

〔実施主体〕 タクシー事業者

〔実施時期〕 中期

エ 外国語指差しシートの充実。

〔実施主体〕 法人協会、個人協会、タクシー事業者

〔実施時期〕 短期

## 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は、「事業者計画には、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」ことが規定されている。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あたっては、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、タクシー事業者は供給輸送力の削減と相まった活性化措置についても積極的に実施し、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

以 上