

議事 2

平成30年3月28日

久留米市タクシー特定地域計画

久留米市タクシー特定地域協議会

2 特定地域計画

(平成30年3月28日 久留米市タクシー特定地域協議会 承認)

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)公共交通機関としてのタクシーの役割と責務
- (2)久留米市におけるタクシー事業の現況
- (3)タクシー業界の取組
- (4)取組の方向性

2 特定地域計画の目標

- (1)目標の達成に必要なとなる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、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・向上
- (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

3 供給輸送力の削減

- (1)久留米市において削減すべきタクシー事業の供給輸送力
- (2)当該特定地域において行うべきタクシー事業の供給輸送力削減の方法
- (3)供給輸送力の削減の実施時期
- (4)当該地域内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

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

- (1)良質なサービスが選ばれる環境づくり
- (2)事業経営の活性化及び効率化
- (3)交通問題・環境問題・都市問題の改善
- (4)タクシー運転者の労働条件の悪化防止、改善・向上
- (5)安全性の維持・向上
- (6)地域公共交通としての役割
- (7)防災・防犯対策への貢献
- (8)観光への取組

○久留米市タクシー特定地域協議会ナンバープレート管理規定

別紙1

○タクシー事業者が削減すべき供給輸送力

別紙2

○特定地域計画を進めるに当たって留意すべき事項

別紙3

久留米市タクシー特定地域計画

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) 公共交通機関としてのタクシーの役割と責務

鉄道やバス等の公共交通機関が、始発から終電・終バスまでの限られた時間、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、タクシーは、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決め細かく柔軟に対応できる交通機関である。

また、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、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

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組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

(2) 久留米市におけるタクシー事業の現況

・需要の動向と実績

久留米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年と比べ、平成28年度では、約4,200千人と約34%の減少、また、実働率においても年々低下し、約24%の減少、走行[※]についても約32%減少している。

実働1日1車当りの収入においては、平成13年度比で約6%増額となっていますが、運転者不足がもたらす数値であり13年と比べ約238人不足している。

このような状況が継続すれば、タクシー事業の経営基盤の悪化や、運転者不足が輸送サービスを滞りさせるなど、また、経済活動や市民の生活に支障を及ぼす可能性もあり、これを未然に防ぐことは急務の課題となっている。

(注) 久留米市：旧久留米市、旧北野町、旧田主丸町、旧三猪町、旧城島町

(久留米市タクシー協会調べ)

年度	輸送人員 (千人)	輸送回数 (千回)	実働率 (%)	運転者数 (人)	実働1日1車当	
					走行 [※] (km)	営業収入(円)
H13	6,349	4,212	84.8	951	141.7	20,470
H21	5,240	3,510	80.3	1,003	126.1	18,582
H26	4,462	3,036	72.5	770	127.6	19,803
H27	4,367	2,970	68.8	743	129.3	20,284
H28	4,200	4,108	64.6	713	135.8	21,614

・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特別措置法（以下「特措法」という。）」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（事業の譲渡及び譲受、法人の合併又は分割、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行いながら、供給過剰状態の解消に努めてきた。

法人、地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数、29社・車両数714両に対し、平成28年3月末現在の事業者数28社、車両数は615両と車両数で約14%の減少となっている。

タクシー事業者数・保有車両の推移

	法人タクシー		個人タクシー	合計	備考
	事業者	車両数			
平成13年3月末	29	653	144	797	規制緩和H14年2月
平成20年3月末	29	714	118	832	
平成21年3月末	29	666	144	810	H20年リーマンショック H21適正化・活性化法施行
平成25年3月末	29	624	102	726	
平成26年3月末	28	624	99	723	
平成27年3月末	28	624	99	723	
平成28年3月末	28	615	96	711	H28年7.1特定地域指定
平成30年1月末	27	609	90	699	

・運転者の労働条件の悪化と高齢化の状況

タクシー1両当りの運送収入については、運転者の不足に伴う単当り収入の増により、平成13年度比べ改善の傾向にあるが、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金については、福岡県における運転者（男）の年間賃金推計額は、平成28年度は2,965千円と福岡県全産業労働者の4,132千円と比べ1,167千円の格差とともに、労働時間（全国平均）においては、平成28年のタクシー運転者の月平均は193時間で全産業労働者の181時間に比べ12時間の差があり、依然として、全産業労働者との比較において大幅な開きがある。（H28 賃金構造基本統計調査）

一方、平成30年1月31日現在の久留米市交通圏内の運転者の平均年齢は、62.6歳と毎年高齢化が進んでいる状況にある。なお、65歳以上の高齢運転者の割合は、全運転者の50.0%を占めており、こうした運転者の高齢化は、交通事故の多発化や旅客サービス向上の面での障害にもなると考えられる。

（C登録センター本部調査）

・道路混雑等による交通問題、都市問題

多数のタクシーが、久留米市、中心部の繁華街に集中する結果、周辺道路混や歩

行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という看過し得ない状況であるため、対策を講じているところであるが、改善できない事例もある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な走行等による燃料消費は環境の面からも問題がある。

・利用者サービスについて

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるといった指摘もあり、規制緩和の効果が十分に発揮せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。また、接客態度が不良といったサービス産業としての基本が欠けているといった指摘もある。

(3) タクシー業界の取組

久留米市のタクシー業界では、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、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、利用者利便の向上、安全性の維持・向上、地域と密着した事業に取り組んできた。こうした取組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の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、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組みを推進していくことが重要である。

・特に活性化事業を改革するため、以下の目標を設定推進する。

- ①妊婦・子供向けタクシー運行の取組
- ②UD研修受講者・受講運転者の推進
- ③観光タクシー取組事業者及び観光案内運転者研修会
- ④外国語講習受講者の推進
- ⑤アプリ配車の導入事業者及び対応車両の推進
- ⑥UDタクシーの導入車両数拡大
- ⑦環境対応車の導入推進
- ⑧先進安全自動車（ASV）導入推進
- ⑨クレジットカード・電子マネー等車両の推進

・久留米市タクシー事業者の主な取組みは以下の通り。

(個々の事業者で取組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

タクシー子供110番　タクシー無線による警察との相互通報制度
身体障害者運賃割引制度　精神障害者運賃割引制度　運転免許証自主返納割引制度　徘徊高齢者救護制度　ケア輸送サービスの充実　忘れ物や苦情への対応

②環境問題

ハイブリッドタクシー及びEV車・燃料電池自動車等低公害車の導入促進
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を実施

③経営効率の改善

デジタル GPS 機器等を導入した効率的な配車 電子マネー、クレジットカード・ICカード決済機の導入 ハイグレード車の導入

④労働環境改善への取組（ドライバーの安全確保への取組）

防犯仕切り板及び防犯カメラの導入 ドライブレコーダーの設置により事故の抑制を図る

⑤良質な運転者の確保

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。より良質な運転者の確保に向けて取組んでいる。

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観光への取組

2011年運行開始「筑後路を行く」観光タクシー乗務員の養成、研修の充実、アンケートによる筑後地域の観光タクシーについて、お客様のニーズを満たす研究会、福岡県庁、福岡西鉄駅等にてPR活動実施。

⑧個人タクシーの取組

個人タクシーにおいても、法人タクシーと同様な取組を行っている。マスターズ制度の導入など独自の取組も行っている。

(4) 取組の方向性

- ・ (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、消費者など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、久留米市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特定地域における目標達成に必要となる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、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・向上
- 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、適正化事業と併合した、計画的な活性化の促進、労働環境改善に向けた取組、運転者負担の解消等について改善を促し、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。

2 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はたすべく、特定地域計画に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、その根幹とな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の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られる。

- ・現在、久留米市の法人タクシーは、平成28年7月15日（九運公第17号）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」によって、実働率ごとに二つのケース（①上限値491両（実働率85%） ②下限値464両（実働率90%））が示されている。
- ・これによると久留米市の特定地域指定日である平成28年7月1日現在の車両数615両と比べ①では、20.2%、②では24.6%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上からも、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上でも「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。

そのために、タクシー事業者間で適切な連携を図り、共同事業等を実施する等、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。

- ・駅・タクシー乗り場の整備を図り利用しやすい環境づくりを行う。
- ・高齢化社会の進展が予想される中における需要の掘り起こしや、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など、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、地方公共団体等の関係者と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。たとえば、タクシー事業者が、地域の協議会等へ積極的に参加し、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。

(3) 事業経営の活性化、効率化

タクシー事業者が、適法、適正な事業運営を行った結果、安全・安心を前提に、タクシー運転者に対して適正な労働環境の確保が図られ、また、公共交通機関としての社会的な責任を果たし、且つ新たな利用者サービスへの投資も可能とする適正利潤を確保できる体制の構築を目指す。

- ・利用者がより利用しやすい環境づくりを創出するために、IT 技術等を活用した利用者が求める情報を即座に提供できる情報発信の強化や、利用の形態に合わせて効率化されたアプリの活用、キャッシュレスに対応した決済機の導入などハード面のインフラ整備に努める。

また、運転者の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両当りの生産性の向上を図ることもまた重要である。

(4) 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%の削減目標から、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、効率的配車による輸送効率の改善、環境対応車の積極的な導入等によって、国の目標達成に貢献するように取り組む。

また、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行く。

(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。

また、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、関係自治体等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

- ・タクシー乗務員の労働条件の悪化を防止し、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、賃金面や労働時間面で他産業平均賃金や他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。

- ・子供や家族の事情に合わせた労働時間の設定等、女性が働きやすい労働環境づくりに努める。
- ・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、女性ドライバーの確保を図る。

(7) 安全性の維持・向上

タクシー事業は、公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を実践するために、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向上させて行くことが必要。

- ・国土交通省が昨年6月「事業用自動車総合安全プラン2020」策定を踏まえ「ハイタク事業における総合安全プラン2020」を策定し、平成32年までに死亡事故件数23件以下、人身事故件数8,760件以下との目標を掲げ交通事故の抑止、飲酒運転の根絶を推進することを目標とする。

(8) 地域公共交通としての役割

地域毎の状況に鑑み、地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共通として役割を一層強化することが求められる。

- ・高齢化や福祉社会を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、更に、面的な輸送を可能とする特性を活かし、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に努める。

(9) 防災・防犯対策への貢献

- ・地域を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等の治安維持に努める。具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定など自治体や消防等との連携した取組、防犯対策を推進していく。

また、子供たちの安全確保に資する「子供の安全を見守るタクシー」等の取組みを積極的に展開し、地域の防犯活動等に取組む。

(10) 観光への取組

タクシーは、個別輸送機関であり、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る、旅行者の荷物の負担を軽減できる、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報の提供や乗客のエスコートもできる。このような特性を生かし、特に高齢者や外国人の旅行者に大きな利便を提供することが可能である。

官民挙げて、訪日外国人旅行者を2020年はじめまでには4,000万人とすることを念頭に「観光立国」実現を目指す施策が展開される中、地域の観光振興と連携した取組を検討し、タクシーサービスとして快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要となる。

国内観光の振興については、現在、中央、地方が一体となって、取組まれているところであり、九州ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができるような場を設置し取組みが行われている。

タクシー業界としては、これらからの情報を的確に把握し、旅行者へ安全と安心のサービスが幅広く提供できるような環境の整備に努める。

3 供給輸送力の削減

(1) 久留米市において削減すべきタクシー事業の供給輸送力

平成28年7月15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、久留米市は、実働率90%（下限）の場合は464両、実働率85%（上限）の場合491両である。当久留米市は、平成28年7月1日に特定地域として指定された時点での車両数615両と上限の乖離率は20.2%（台数にして491両下限は24.6% 464両）である。

同様に、個人タクシーは、実働率90%（下限）73両、実働率85%（上限）77両で、上限との乖離率は、19.8%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、久留米市に示されている車両数の上限値を削減の目標として取組むこととする。

(2) 当該特定地域において行うべきタクシー事業の供給輸送力削減の方法

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20.2%を適用）とする。

・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（20.2%）＝各社の削減目標台数

（注1）基準日 … 平成28年7月1日（特定地域指定日）

基準車両数 … 基準日の車両数615両

・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、恒久減車及び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車両数5両以下の事業者については、最低保有台数（認可基準条件）に基づき除外する。

・法人タクシー（乖離率20.2%）一律に乗じた全体計画を総括した結果、余裕台数2台の原資をもって、調整を図る。

・法人タクシーの平成28年度、輸送実績に基づき、高い稼働率及び車両一台当たりの運転者数の割合について検証し、乗務員解雇の回避（地域住民の需要への対応）について考慮する。

・行政からの受託事業の継続性確保（タクシー事業として存在意義）の必要性を重視する。

②個人タクシーにあつては、基準日(28.7.1)現在96両（延べ実在35,040日車）であり、適正と考えられる車両数の上限77両（延べ実在28,105日車）との乖離は、6,935日車となることから、1人（車）当り年間72日（6,935日車÷96人）の休車が必要と示された。

しかしながら、個人タクシー事業者数は、平成30年1月末現在90人（延べ実在32,850日車）と減少しており、最新の乖離は、4,745日車となる。

また、個人タクシーについては、定年制度が施行されていることから、年間4両程度、自然減少する傾向にあるため、近年中に86両になることが予測されることを考慮し、稼働制限日（休車）を算出する。

- ・ 86両（延べ実在31,390日車）であり、上限との乖離は、3,285日車となるから1人（車）当り年間38日（ $3,285 \div 86$ 人）の休車を行うことが必要。
- ・ 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（ $2日 \times 12ヶ月$ ）を除いた年間38日（ $38日 - 24$ ）を稼働制限日（休車）とし、1日（ $14 \div 12ヶ月 = 1.2 \div 1$ ）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いについて」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、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の満了後は、速やかに返還する。

なお、保管・管理の方法等については、別紙1の通り「久留米市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の通り、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日の休車の扱いについては、個人タクシー協同組合が、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ヶ月以内実施するものとする。

(4) 当該地域内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31年6月30日）とし、別紙2の各社ごとの削減車両数を、各事業者が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28年7月15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通り。
… 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（20.2%）を乗じ削減車両数とする。

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2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下、取り組む事業等について、主な取組を以下の通り項目を列記する。

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、以下からなるべく多く選択し、記載された実施目標期間内に取組む。また、より多くの事業者によって取組まれ、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。

実施時期として、短期・中長期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内（平成31年6月30日）を目途として取組む。また、現在取組んでいる活性化事業については、継続して取組む。

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。

(1) 良質なサービスが選ばれる環境づくり

- 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、接客マナー向上のための教育・研修の充実。
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会
[実施時期] 短期
- 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、バリアフリー対応への教育制度の導入を図る。
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、自治体等
[実施時期] 短期、中期
- 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の徹底を進める
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 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促進及び個人タクシー協会が行うマスターズ制度の一層の充実を図る。
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会
[実施時期] 短期・中期
- 子育て支援タクシーの導入
保護者の負担を軽減し、安全・安心を与えられるサービスに努める。
保育等の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る。また、夜間における緊急時の対応等のサービスの充実を図る。
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 妊婦支援タクシーの導入及び拡充
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 観光・ビジネス等に対応したハイグレード車両の導入促進を図る。
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期、中期
- 各種の便利タクシー、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

- 駅構内等における乗り場の整備
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期] 中期、長期
- 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
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期・中期
- 利用者アンケートを実施しタクシーのあり方について調査・研究を行う
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、自治体等
[実施時期] 短期、中期
- 特需による供給不足解消のための「イベント乗合タクシー（仮称）」等の検討
[実施主体] タクシー事業者、法人協会
[実施時期] 短期、中期

(2) 事業経営の活性化及び効率化

- 電子マネー・ICカード・クレジットカード決済器の導入促進を図る。
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期・中期
- デジタル式 GPS-AVM 無線機器の導入と効率的な配車
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 中期
- 福祉運送の強化、充実、地域との連携
[実施主体] タクシー事業者、自治体等
[実施時期] 短期、中期
- 交通空白地帯への対応、高齢者、子育て支援タクシー等新たな需要開拓に向けた取組の一層の強化
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、自治体等
[実施時期] 短期、中期
- タクシーチケットの規格統一と適用範囲の拡大についての調査・研究。
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 長期

(3) 交通問題・環境問題・都市問題の改善

- 主要タクシー乗り場等における街頭指導の推進
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会
[実施時期] 短期
- 国及び自治体の支援を受けながら、ユニバーサルデザイン車、ハイブリッド車、EV車等低公害車両の導入促進を図る。
[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
- 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] タクシー事業者、法人協会、関係行政機関
[実施時期] 短期、中期
- 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
[実施時期] 短期、中期
- タクシープールの整備
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期] 短期、中期

(4) タクシー運転者の労働条件の悪化防止、改善・向上

- 賃金制度、乗務員負担制度の見直し
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期、中期
- 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
- 勤務シフトの見直し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
- 若年労働者の積極的な雇用の促進と環境の整備
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期、中期

- 乗務員に対する健康診断等の充実
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 防犯カメラの設置、防犯仕切り板の導入等防犯対策の推進
[実施主体] タクシー事業者
[実施時期] 短期
- 女性乗務員採用の推進と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

(5) 安全性の維持・向上

- 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
- 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
- 異常気象時等における的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育の実施
[実施主体] タクシー事業者、関係機関
[実施時期] 短期、中期

(6) 地域公共交通としての役割

- ニモカ・はやか券等の IC カードと連動するシステムの充実
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、交通運輸事業者等
[実施時期] 中期、長期

- 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
 [実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
 [実施時期] 短期

- 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
 地域の状況を鑑み、地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共交通としての役割を一層強化することが必要。
 乗合タクシーやデマンドタクシーの運行など、地域の要請に応じ積極的に対応していく。
 [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

(7) 防災・防犯対策への貢献

- 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、関係機関
 [実施時期] 短期、中期

- 現在取組んでいる「子供110番」「子育て支援タクシー」等の促進
 地域の防犯対策として、小学生等の通学路におけるタクシー待機場の設置
 [実施主体] タクシー事業者、関係機関
 [実施時期] 短期、中期

(8) 観光への取組

- 国及び自治体が進める観光施策と連携したサービスを提供する。
 ・観光案内ルートの提供 ・乗務員の観光研修、講習の実施
 ・通訳サービスの提供または外国語の指さしシートの備え付けと活用
 [実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
 [実施時期] 短期、中期

- 観光タクシーの企画・販売
 [実施主体] タクシー事業者
 [実施時期] 短期、中期

- 観光タクシー乗務員の養成、研修・講習会の実施
 [実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
 [実施時期] 短期、中期

- 訪日外国人が利用しやすい乗り場等に係る検討（案内表示板等）
[実施主体] 法・個協会、関係機関
[実施時期] 中期

- 優良タクシー乗り場設置の検討（プレミアムタクシー専用乗り場等）
[実施主体] タクシー事業者、法・個協会、関係機関
[実施時期] 短期、中期

久留米市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. 久留米市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「3. 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	久留米 (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>	
久留米市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	久留米	
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	

事業者	H28.7.1の 車両数 ①	①×20.2% (四捨五入)	全体的営業方法調整 適用車両数		調整後	備考
久留米西鉄タクシー株式会社	126	25	2		27	
有限会社丸金タクシー	8	2	-2		0	
有限会社くまタクシー	11	2	-2		0	
〔三社合同〕	145	29	△ 2		27	
壽タクシー有限会社	13	3				
富士タクシー有限会社	15	3				
吉川タクシー有限会社	6	1				
安全タクシー有限会社	18	4				
第一タクシー有限会社	23	5				
〔安全グループ〕	75	15			15	
旭タクシー株式会社	33	7				
久留米タクシー株式会社	31	6				
〔旭・久留米グループ〕	64	13			13	
川島交通自動車株式会社	40	8				
丸三タクシー株式会社	18	4				
〔川島・丸三グループ〕	58	12			12	
久留米報国自動車有限会社	37	7			7	
久留米第一交通株式会社	42	8		1	9	
出雲タクシー有限会社	13	3			3	
西日本観光タクシー有限会社	62	13			13	
明星タクシー有限会社	15	3			3	
有限会社つばめタクシー	17	3			3	
中央交通有限会社	10	2			2	
有限会社ラッキータクシー	10	2			2	
つばめ交通有限会社	12	2			2	
有限会社森山タクシー	6	1			1	
大善寺オオクマタクシー有限会社	15	3			3	
片ノ瀬タクシー有限会社	5	0			0	
有限会社北野猪口タクシー	10	2			2	
有限会社金島タクシー	3	0			0	
浮羽交通株式会社 田主丸営業所	10	2			2	
合計	609	120	△ 2	1	119	
国土交通省公示 適正車両数 (上限)	491	増減				
適正削減車両数	118	+2	増減		1	

◇特定地域計画を進めるに当たっての留意すべき事項

「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、特定地域協議会が特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者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 都市計画等との調和

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。