

第 2 回八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議事概要

日 時：平成 22 年 4 月 21 日（水） 13 時 30 分

場 所：八戸地域地場産業振興センター 5 階会議室

1 開会

八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会事務局の東北運輸局青森運輸支局池田首席運輸企画専門官より、議事全ての取材は可とするが、写真撮影については議事次第 2 の会長挨拶までとすることの了承を得たのち、開会宣言、本会議が設立している旨の報告、配布資料の確認及び出席者の紹介

2 会長挨拶

青森運輸支局長の安中でございます。青森、八戸、弘前の県内 3 交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会については、今年 2 月 24 日に設立され、各協議会会長として私が指名されておりますので、一言挨拶をさせていただきます。それでは座って挨拶させていただきます。

本日は、年度当初のお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

特に、八戸市の石黒次長様、青森労働局の渡邊課長様、青森県警察本部の橋課長様、本日は代理出席の服部課長補佐様にご出席でございますが、春の人事異動後の間もない中、対応いただきまして誠にありがとうございます。

さて、タクシー事業につきましては、全国的な需要の減少傾向が進行し、事業者の収益基盤の悪化、運転者の労働条件の悪化などの問題が生じており、合わせて道路混雑等の交通問題等の発生により、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっております。

このような状況を踏まえまして、県内 3 地域の交通圏を含む全国で 142ヶ所、4月1日に新たに 11 地域が追加指定され、153 地域が対象となりますが、自主的な減車や需要喚起を促進するとともに、事前届出制となっている増車を認可制とする等の措置を講ずる「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」が昨年 6 月に衆参両院とも全会一致で可決成立し、10月1日から施行され、現在、この法定協議会開催など法律に基づく作業を行っているところであります。

本日の協議会は、前回の第 1 回協議会において示された、タクシー事業の現状、タクシー事業の構造改善計画、適正と考えられる車両数等を基に事務局から示された地域計画の素案について、皆様からご意見を伺い、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するための方策を議論し、供給過剰の解消、過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上を図り、タクシーが地域公共交通機関としての役割を的確に果たすためにはどうあるべきかを議論していただくこととしております。

委員の皆様にはそれぞれの立場から忌憚のないご意見を出していただき、タクシー事業の適正化・活性化を推進するための計画を作り上げて参りたいと考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

3 議事

- (1) 八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画（素案）について
資料3、4により事務局から説明

(各委員からの意見・質問等)

[清水委員]

- ・ 八戸交通圏というよりは八戸市内の現況となるが車両数は法人タクシーは520台、個人タクシーは29台の認可台数。
- ・ 平成14年12月の新幹線八戸開業を期待したが、前年度と比べて98.5%くらいであった。
- ・ 平成13年度から21年度をみても売上げは72%に減少、特に酷いのは20年度、19年度に続き金融危機の影響、原油の高騰もあり厳しかった。
- ・ タクシーと競合するのは運転代行業者、市内に23社あるが、代行業者もお客が減少しており、実態を把握している訳ではないが白タク行為もあるのではないか。
- ・ 八戸市のタクシー協会として、お客様から認められるよう毎年、乗務員の観光・接客・接遇講習を外部講師により行っている。乗務員の接遇向上には役立っていると考えている。
- ・ 各タクシー会社の乗務員の高齢化が進んでいるのも現状。
- ・ 今年12月の東北新幹線の青森延伸の影響を心配している。
- ・ 公共交通機関として国からの助成もあり、八戸駅の最終便に合わせ今年の6月から乗合タクシーを検討している。
- ・ 朝ぐるツアーも実施しているが、業績にプラスに作用しているか不明なところもあるが、お客さんに対しては、タクシーの様々なサービスという事ではPRになっている。
- ・ 平成14年の規制緩和後、様々な割引競争が行われたが、今では労働者の生活を安定させると言うことで頑張ってきている。
- ・ タクシーの利用客が減っている中で、八戸では運送収入2万円を保っているが、新たな需要の掘り起こしが大事だ。
- ・ タクシー協会としてパトロールを実施し、一般のドライバー、路線バスに迷惑をかけないよう仕待ちの解消を図っている。
- ・ 供給過剰については協会内では同一認識している。

[川守田委員]

- ・ 平成20年9月に開業し、3年目になる。厳しいまっただ中での開業となった。
- ・ 八戸市内とは一線を画した郡部の南部町で四苦八苦している状況。
- ・ 今回の計画を見て、今までの3年間のデータを分析し、見直しの必要性を感じている。

- ・ 新たに適正化、活性化を図り、会社としていかに地域の計画に貢献できるかも合わせて考えたい。
- ・ いずれにしても郡部も厳しい状況にある。

〔江良委員〕

- ・ この資料は大変良くまとまっている。
- ・ 会長の挨拶の中にも我々労働側の趣旨も十分含まれており、提案内容に意義を唱えるものではない。
- ・ 記載してある輸送人員の減少、タクシーの労働者の実態もこのとおりにある。
- ・ 一般の全産業との格差210万はずっと変わらない、そして労働時間は逆に長い。これがタクシーの労働者の実態。これを改善するにはタクシーの車両数を減らすよりない。
- ・ 東京では20%減車し、3月は日車營收4万に改善した。東京が自主的に減車を達成した効果が現れているのではないと思われる。
- ・ 仙台でも地域計画がだされ減車の方向にある。
- ・ 八戸でも東京都なみの2割程度の減車を目指していただければ、十分労働者の首切りを行わず、そして、良質な乗務員が確保できる。という状況になってくるとと思われる。
- ・ この地域計画に是非組み込んでいただきたいのは代行問題、八戸は非常に代行が多い。取締りは非常に難しいと思うが、運輸支局、警察署にてお願いしたい。
- ・ 八戸にはタクシーベイがない。運転者が安心して仕事ができる環境作りをお願いしたい。
- ・ 青森には夜間駐車可能な場所がある。八戸でも参考にして考えていただきたい。

〔中野委員〕

- ・ 今回の資料の中身が全てと思う。
- ・ 頑張っても頑張っても収入が上がってこない。パイが小さくなっている。
- ・ 資料にある200万前後の賃金では生活はできない。歩合制という賃金体系もあるが、全てが悪循環になっている。
- ・ 八戸は全国的にみると何重にも運賃があるなか運賃が一つで良いと思う。
- ・ 以前の割引競争が今では改善されるなかで、いかに営業収入を上げ給料を増やしていくか。
- ・ 減車は難しいこともあるが、段階を踏みながら、雇用の確保も考えながらお願いしたい。

〔石黒委員〕

- ・ 今回の法律でタクシーを公共交通機関に位置付けられた。
- ・ バス、鉄道とともにタクシーも含めて公共交通機関として考えていきたい。事業者、協会との意見交換をしながら対応していきたい。
- ・ バス、鉄道の走っていない時間帯に何か出来ないか検討している。
- ・ タクシーの駐車帯について、タクシー協会、利用者から要望があり一時試験的に行った経緯があるがうまくいかなかった。これから別な形、中心市街地活性化をやっているので、

別な視点から検討していきたい。

- ・ 八戸駅前広場の管理については、利用者目線で行っているが、個人タクシーの運転手から見ると個々に要望があるが対応がなかなか難しい。中心市街地の関係もあり、協会の方で集約していただければ具体的に対応したい。

〔服部委員代理〕

- ・ 運転代行については、取締りに関しては交通指導課の方に話したい。
- ・ 駐車問題については、青森では夜間一部道路を開放している。
- ・ タクシーベイについては、昭和60年代からいろいろとタクシー協会、利用者の動向をみながら設置してきたが、全てが満足するところに設置できない現状がある。
- ・ ベイを設置したからといって、タクシーの駐車問題がなくなるものではない。今でも通行者からの苦情もあるし、多くのタクシーが夜間駐車しているのも現状だ。
- ・ 各行政、タクシー業界の協力がないと作っても機能していかない。
- ・ 今後は地元署、各関係機関と検討しながら考えていきたい。

〔渡邊委員〕

- ・ 労働関係法令に違反するというのであればタクシーに限らず指導していきたい。
- ・ 賃金に関しては、基本的には労使間での決定となる。労働基準法は最低基準を決めてあり、そこを違反してはならないことに留意願いたい。
- ・ 減車の関係では、モデルの案をみると約1/3くらい減車することが適当との数字がでていますが、当然ながら労働者の雇用が非常に重要な問題だと当局も認識している。
- ・ 今回の地域計画の議論のなかで、解雇等があってはならない。

〔石黒委員〕

- ・ 利用者の立場にたっていかに経営を安定させるか、経営者目線ではなく、別な目線で見えていくことも必要。
- ・ 資料の中に良質なサービスとあるが、利用者にとっての良質なサービスも計画の中に組み込んでいただきたい。

〔江良委員〕

- ・ 地域計画の目標を達成するためには経費もかかる。
- ・ 法律の趣旨は労働条件の改善ですから、趣旨に逸脱することなく、事業者の体力に見合った計画を立てていただきたい。

〔奥寺委員〕

- ・ 利用者の立場で話したい。
- ・ 高齢化が進んでおり、交通弱者はタクシーに頼って移動することが更に多くなる。
- ・ 東京都が20%減車したと聞いたが、八戸で20%減車したと仮定すると、利用者からすると出来るだけ早く乗りたい。という希望は今も昔も変わらない。数が減ってこれで利用者の希望に添えるのか心配だ。
- ・ 苦情の増加を見ると、年配者の場合車の乗り降りにも時間がかかる。車両数が減り苦情が返って増えることにならないか。

〔荒屋敷委員〕

- ・ 運転代行に係わって27年になる。
- ・ 国土交通省と警察庁の2所あることが運転代行に関して問題ではないか。
- ・ タクシー利用客が減っている現状は、運転代行は利用客の言いなりになっている代行業者が非常に多いことにもある。
- ・ タクシー事業は1年4ヶ月となる。
- ・ 代行を利用するのは安い料金があるからだ、タクシーでも安い料金の方にお客は流れる。
- ・ 代行でもタクシーでもきちんと決められた料金でやっていただきたい。

〔安中座長〕

- ・ 代行問題はこの地域だけではなく、どの地域でかかえている問題だと思いますが、この計画の中でも整理していきたい。
- ・ 画一運賃の問題は、今回の法律は参入規制の問題と運賃の適正収受の面で、一定の幅運賃を設けて、地域ごとに事業者ごとにやっていただきたい。
- ・ この法律の成立を受けて、いかに事業者、労働者が業界の底上げを図っていくかということになる。
- ・ 法律の趣旨を踏まえて、同じ方向を向いてよりよい計画を作っていくことが必要。

〔江良委員〕

- ・ 観光ルート等あるが、統一的なルートの設定等考えていただきたい

〔安中座長〕

- ・ 協議会として全体的な方針を定めることは問題ないが、運賃等についてこの場で議論することは独占禁止法に抵触する恐れがある。
- ・ サービスも含めて協会が主導で行うと問題が発生しかねない。

〔安中座長〕

- ・ 積極的・建設的な意見をいただきましてありがとうございます。
- ・ 本日の議論を踏まえて、地域計画（案）については次回に提案させていただきます。
- ・ 次回の協議会では最終案を審議いただくよう事務局にもお願いします。

〔事務局〕

- ・ 今日の議論の中の全てを次回提示させていただく地域計画（案）の中に含めさせていただきます。
- ・ 地域計画（案）につきましても、なるべく早く委員の皆様にお配りし、会議の場ではより多く意見をだしていただきたいと思います。
- ・ 次回、第3回の協議会については、5月18日に開催したい。

5 閉会

以上をもちまして、第2回八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を閉会いたします。ありがとうございました。

八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱

(目的)

第1条 八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会（以下「協議会」という。）は、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、八戸交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）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するために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。

- 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。
- 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
- 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
- 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- (1) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
 - ② 地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
 - ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

- ① 協議会の運営方法
- ② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(7)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 地方運輸局長
東北運輸局長又はその指名する者
- (2) 関係地方公共団体の長
八戸市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人青森県タクシー協会会長又はその指名する者
 - ② 社団法人青森県タクシー協会八戸支部長又はその指名する者
 - ③ 株式会社よつば交通 取締役会長
 - ④ 株式会社なんぶ中央タクシー 代表取締役
- (4) 労働組合等
 - ① 全国自動車交通労働組合連合会(全自交) 青森地方連合会を代表する者
 - ② 全国交通運輸労働組合総連合(交通労連) 青森県支部を代表する者
- (5) 地域住民
北白山台町内会長
- (6) その他協議会が必要と認める者
 - ① 青森県警察本部交通部交通規制課長
 - ② 青森労働局労働基準部監督課長

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、協議会の議事運営を総括する。
- 3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。

る。

- (1) 会長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計7個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。
 - (2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① 東北運輸局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両数が、当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の総台数の過半数であること。
 - ④ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① (2)①②及び④⑤に掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意したタクシー事業者の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両数が、当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の総台数の過半数であること。
 - ③ 協議会の構成員である関係行政機関が合意していること。
 - (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、構成員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 11 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。
 - 12 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。
 - 13 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。
 - 14 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとするが、代理出席を妨げるものではない。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附則

- 1 この要綱は、平成22年2月24日から施行する。

八戸交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画（案）

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) 八戸交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

①タクシーは、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。他の公共交通機関が始発から終着までの決められた路線での輸送を担っているのに対して、タクシーは次のような優れた特性を活かして、ひとりひとりの利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

- ・地域社会に密着したドア・ツー・ドアの小人数個別輸送ができる。
- ・面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い。
- ・深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる 等

②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公共交通機関であるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割なども期待されている。特に、八戸市は青森県南地方の中心都市として、また、十和田湖観光の玄関口として、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高い。タクシーを利用する旅客にとって、運転者の印象が当地そのものの印象とも密接に関係することから、タクシーが地域のイメージの構築に大きく関わっているものと考えられ、その責任の重さは極めて大きい。

(2) 八戸交通圏におけるタクシー事業の現況

①タクシー需要の減少

八戸交通圏における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564万人と比べ平成20年度には455万人と約19%減少している。

特に、平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、平成21年度は404万人と、前年比で約11%減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と思われる。

②規制緩和以降の事業者数及び車両数

平成14年2月の道路運送法改正により、新規事業の開始や増車等に係る参入規制が撤廃されたことにより、地域によっては新規参入事業者の増加や既存事業者も含めた増車が行われてきたが、八戸交通圏におけるタクシー事業は、事業者数は平成13年度末の20事業者から平成22年3月末では21事業者、車両数は平成13年度末の586両から平成16年度末の658両をピークに平成22年3月末では590両となっている。

平成22年2月24日開催の第1回協議会において、東北運輸局から適正と考えられる車両数として2つのケース（実働率をそれぞれ90%、84%としたときの車両数約400両、430両）について示されたところであるが、平成22年3月末現在の車両数（590両）とは大きな差異が認められるところである。

③輸送実績の悪化

八戸交通圏では、供給される車両数は若干増加した一方で、タクシー利用者が大幅に減少した結果、平成13年度と比べ平成20年度では、実車率は40.5%から32.9%へ、実働率は84.6%から83.7%へ、いずれも低下しており、タクシー1両1日当たりの運送収入も28,240円から21,846円へと減少している。

一方で、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年度53.51円/ℓから平成20年度82.96円/ℓ)(資源エネルギー庁調べ)や安全対策への経費の増大により、タクシー事業者の収支比率は年々悪化しており、事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

④運転者の労働条件の低下

タクシー1両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、運転者の賃金の低下を招き、青森県のタクシー運転者(男性)の平均年収は、平成13年には232万円だったのが平成20年には204万円となっている。なお、全産業労働者(男性)の平成20年の平均年収は414万円となっており、その格差は210万円となっている。(厚生労働省「賃金構造基本調査」)

平成20年2月には運転者の労働条件の向上のために運賃改定を行ったものの、需要の減少により賃金水準が期待されたほどにならず、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

⑤長時間労働及び運転者の高齢化

労働時間については、青森県のタクシー運転者は青森県全産業労働者に比べ長時間労働である。その差は平成20年には年間132時間となっている。また、低賃金を背景に若年労働者の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成13年には51.9歳であった平均年齢が平成20年には57.5歳と高齢化が進んでいる。(厚生労働省「賃金構造基本調査」)

⑥供給過剰に伴う社会的影響と公共交通機関としての機能低下

青森県内のタクシー事業における交通事故発生件数は、平成13年に218件だったものが、平成20年には170件と約22%減少しているが、青森県内の交通事故全体(平成13年には9,450件だったものが平成20年には6,404件と約32%減少)からみると、その減少の歩みは鈍く、憂慮すべき状況となっている。(交通事故統計)また、タクシーに関係する苦情の件数については、平成17年度は3件だったものが、平成21年度には28件と大幅に増加している。(運輸支局資料)

⑦タクシー業界の取組み

タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを展開してきた。

(ア)タクシーサービスの充実・利便性向上という点では、運転者への接客マナー向上研修の実施、禁煙車の導入、警察署と連携したSOS防犯タクシー、コンビニ待機防犯タクシー、観光ルート別運賃の設定、GPS-AVM機器導入による効率的な配車の実施。(イ)福祉輸送の普及と充実という点では、福祉車両の導入、障害者割引、高齢者割引、免許返納割引の設定。(ウ)安全対策としては、「運輸安全マネジメント」の徹底、NASVAネットワークを活用した運転者適性診断の受診促進、ドライブレコーダー、アルコール検知器の導入による安全運転の徹底等様々な取組みを実施しているところである。

⑧まとめ

このように、タクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下等様々な問題が顕在化するなかで、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様々な努力をしてきたところであり、更なる創意工夫と需要を喚起する新たなサービスの創設等が必要と考えられる。

(3) 取組みの方向性

上記において分析した、タクシーの役割、現状、課題を踏まえ、以下の目標を設定する。

- ①タクシーサービスの活性化
- ②事業経営の活性化、効率化
- ③タクシー運転者の労働条件の改善、向上
- ④安全性の維持・向上
- ⑤交通問題、環境問題の改善
- ⑥過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

(1) タクシーサービスの活性化

①地域公共交通機関であるタクシーに求められるサービスは、「安全・安心で良質なサービス」を提供することである。消費者に支持されるタクシーサービスを実現するため、安全性、快適性、確実性などに係る利用者のタクシーに対するニーズに合致したサービスの提供を図るため、タクシー事業者間での適切な連携を図り共同事業などによりタクシー業界のサービスレベルの向上を図る。

②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や交通空白地帯の利用者に対応する取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。

(2) 事業経営の活性化、効率化

①タクシーが公共交通機関としての社会的な責任を果たし、良質なタクシーサービスを利用者に提供するとともに、輸送の安全に対する投資を確保するためには、安定的な経営環境を構築することが重要である。

②タクシー事業者は、道路運送法その他関係法令を遵守した事業経営を行うとともに、運転者、車両の適切な管理・運用を図るため、車両費用等の削減や保有車両の稼働率の向上を図る。

③タクシー類似行為及び業務を逸脱した運転代行は、タクシー事業に与える影響が大きいことから、関係機関による違法行為の排除に努めるものとする。

(3) タクシー運転者の労働条件の改善・向上

タクシー運転者の労働条件の改善・向上を図るため、事業者、事業者団体、労働者の代表のみならず、国や地域の関係者も含め、それぞれの立場から法定労働条件の遵守について必要な対応を図ることとする。

(4) 安全性の維持・向上

①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向上していく必要がある。

②国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事業用自動車による死亡事故・人身事故の半減、飲酒運転ゼロとする目標を達成するべく安全対策に取り組む。

(5) 交通問題、環境問題の改善

①多数のタクシー車両が市内繁華街や駅周辺に集中するために生じている客待ちタクシーによる交通渋滞等の問題を改善し、歩行者の安全確保を目指す。

②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%削減することを目指すことを表明している。こうしたことから、実車率の向上対策や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入、エコドライブ

の実践等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

(6) 過度な運賃競争への対策

過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置されたタクシー運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告等を踏まえ適切に対応する。

◇ 上記の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

①現在タクシー事業において生じている諸問題の根源は、八戸交通圏のタクシーが供給過剰状態にあることが原因であることは否めない。2月24日の第1回協議会において東北運輸局が公表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、400両（実働率90%）～430両（実働率84%）であり、これに基づく、平成20年7月11日通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数（600両）や、平成21年9月30日現在の車両数（593両）と比べても大幅に差が認められるところである。

②関係者は、都市問題や環境問題、労働条件の悪化等、供給過剰状態が招く諸般のタクシー問題の改善に向け、輸送需要の開拓を行うとともに、この供給過剰状態の解消に努める必要がある。

③ただし、供給力の抑制はタクシー運転者の雇用面にも影響することから、勤務体系の見直しや合理的な配車管理等を通じ、運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。

3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及び実施主体に関する事項

2. に掲げた地域計画の目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定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。

特定事業計画に関しては、当該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おうとする特定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り組むものとする。

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、事業を行うものとする。

また、特定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、中期については指定期間内を目安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

[特定事業]

- ・ サービス向上のための教育・研修の充実
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会
実施時期：短期
- ・ 短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会
実施時期：短期
- ・ デジタル式GPS-AVM機器導入による効率的な配車の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- ・ 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
実施時期：中期
- ・ 観光タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- ・ 観光タクシー乗務員講習会の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- ・ 福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者

- 実施時期：短期・中期
- ・介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ・子育て支援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ・妊婦支援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ・救援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ・高齢者に対する割引制度の拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ・自動車運転免許証返納者に対する割引制度の拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ・妊産婦若しくは乳幼児等を連れた者に対する割引制度の拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期

[その他の事業]

- ・観光施設等におけるタクシー待機場所の検討
実施主体：タクシー協会、自治体
実施時期：中期
- ・地域の観光振興に関する取組みへの積極的な参加
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、自治体
実施時期：中期
- ・タクシー利用者に対するアンケート調査の充実
実施主体：タクシー協会
実施時期：短期・中期

(2) 事業経営の活性化、効率化

[特定事業]

- ・デジタル式GPS-AVM機器導入による効率的な配車の実施（再掲）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- ・車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・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

実施時期：短期

(3) タクシー運転者の労働条件の改善・向上

[特定事業]

- ・賃金制度・乗務員負担制度の見直しの取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

- ・運行計画の徹底による労働時間の適正管理

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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- ・健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- ・防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(4) 安全性の維持・向上

[特定事業]

- ・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

- ・ドライブレコーダ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

- ・デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- ・高性能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

- ・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

- ・地域防犯タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(5) 交通問題、環境問題の改善

[特定事業]

- ・ハイブリット車、EV車等低公害車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・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

- ・グリーン経営認証取得の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

- ・タクシー乗り場等での街頭指導

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期

[その他の事業]

- ・駅前等における乗り場整備の検討

実施主体：タクシー協会、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

- ・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期

・タクシー乗り場の新設

実施主体：タクシー協会、自治体

実施時期：中期

◇ 特定事業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機関として健全に機能し、2. に掲げた各項目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不可欠である。

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では、特定事業計画には、特定事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができると規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施とタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者により自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」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特定事業計画と相まった事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、八戸交通圏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（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。