

## 資料 1

### 第 1 回青森・八戸・弘前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 2 月 24 日（水） 13 時 30 分  
場 所：青森グランドホテル 本館 11 階サファイア

#### 1. 協議会設立の手続き

- ・開会及び資料確認

青森・八戸・弘前交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設立準備会共同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、テレビカメラ及び写真撮影については議事次第 2（3）までとすることの了承を得たのち、開会宣言及び配布資料の確認

- ・「青森・八戸・弘前交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」の承認

池田首席運輸企画専門官より設置要綱（案）を説明、構成員により設置要綱を承認

- ・構成員の紹介

池田首席運輸企画専門官より、構成員の紹介

- ・会長選出

構成員の互選により、青森・八戸・弘前の三交通圏とも東北運輸局青森運輸支局安中支局長を会長に選出

#### 2. 第 1 回青森・八戸・弘前交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

##### （1）開会

##### （2）会長挨拶

只今、青森、八戸、弘前交通圏のタクシー事業適正化・活性化協議会の会長に指名されました国土交通省東北運輸局青森運輸支局長の安中でございます。皆様におかれましては大変お忙しいなか、当協議会の委員に就任いただきまして誠にありがとうございます。それでは座らせていただいております。

タクシー事業につきましては、平成 14 年 2 月に需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われたところでありますけれども、この時期を境に需要の減少傾向が全国的に進行し、一方では緩和策により地域によってはタクシー車両数が増え続け、道路混雑等の交通問題、

事業者の収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化など安全、安心に係わる問題が生じることとなり、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。

こうした状況を踏まえ、この青森、八戸、弘前交通圏を含む全国で142ヶ所の地域におきまして、自主的な減車や需要喚起の促進、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月に衆参両院全会一致で可決、成立し、同年10月1日から施行されているところでございます。本日の協議会は、この法律に基づき設置するものであり、地域における住民利用者を含めたタクシー事業の関係者をもって組織し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進する上での中心的な役割を担っていただくというものでございます。具体的には、皆様のご意見を基に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成いたしまして、タクシー事業者の皆様にはこの計画に即した取り組みを実施していただき、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ことを目標としております。私は国土交通省の者であり、行政機関という立場からは法律の執行、運用という立場で、当協議会の設置、運営、事前の連絡調整、資料提供こういったことをやっていきますが、当協議会の主体はあくまでタクシー事業者でありまして、各地域における事業者との話し合いをしっかりと行うことが大切であると認識いただければと思います。

当協議会は、広範な分野からお集まりいただいた委員で構成しております。委員の皆様からはそれぞれの立場で意見を頂戴し、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成して参りたいと思いますので、何卒よろしくお願いいたします。以上、挨拶とさせていただきます。

### (3) 会長代理及び事務局長指名

安中会長から、会長代理及び事務局長を指名

会長代理に青森・八戸・弘前の三交通圏とも下山南平委員を指名

事務局長に青森交通圏は珍田裕之委員、八戸交通圏は清水輝夫委員、弘前交通圏は下山清司委員を指名

### (4) 議事

#### ①「本協議会の目的と役割について」

資料2により事務局から説明

#### ②「青森・八戸・弘前交通圏におけるタクシー事業の現況について」

資料3、4、5により事務局から説明

#### ③「本協議会の今後の検討の進め方について」

資料6により事務局から説明

(各委員からの意見・質問等)

[齋藤委員]

- ・大変いい計画と思う。
- ・一つ懸念されることは目的を達成するためには需要と供給のバランスが重要、その需要が、なぜ停滞しているのか背景を考えれば、やはり時代の真意に沿って自家用車が出てきた、コストが自家用車が安いということで、現代に至っていると私は感じている。
- ・それを打開するためには確かにこういった適正化というのも大切だと思いますし、勉強していかなくてはならない。それにはできるだけ一つの方向性ができれば自己管理・自己責任ということでもっと強化していただきたい。
- ・我々は公共事業というものを大切に進行していくのであれば、そこに何かの税制面の恩恵が必要。特に労働集約産業として1車に2人とか4人とかフル回転させるには必要になってくる。そういうものに対して回転率をみながら、そして労働集約産業公共事業という一つの型の中で政策として、コストたとえば保険料が2割くらい下がらないものか、その他、税制面での政策を団体として強く要請しながら、健全なる義務と責任を果たしていくというような目標と構想をぜひ練ってもらいたい。
- ・過当競争という異常な競争ではなく、お客さんの利便性を増やすための競争はどんどん促進していくべきではないか。

〔安中座長〕

- ・今回は協議会の立ち上げということで、合同になりましたけれども、3ブロックごとに、それぞれの地域性も含めながら意見を交わしていくということでこれから計画策定までもっていく形になります。
- ・その中でも、いろいろと皆さんから意見を頂いて、あるいは、地元のタクシー協会を中心として地元事業者できちんとまとめていくために、意見を聞いていくというスタンスでやって頂ければと思っております。

〔江良委員〕

- ・今日は開催するまで骨を折って頂いたことに対して、まずもって感謝したい。
- ・協議会の設置は全国的にみると青森県は遅い方なのが残念。
- ・今回、この地域協議会は何のために開かれたのかということ、是非今日参加した皆さんには理解していただきたい。
- ・今、青森県のタクシーの労働者の実態は、昨年の実績で平均で204万円となっており、前年が198万円ですので、今年はおそらく、200万円をきって190万円台になると予測されます。
- ・その中で県内各地でどういう実態がおきているかと言いますと、地域の最低賃金に抵触している。こういう実態は青森も弘前も全く変わらないという実態になっております。
- ・私たちは決して会社を潰すつもりは毛頭考えておりません。私たちは働く職場があって、私たち労働組合があるというそういう認識をしております。
- ・今のタクシー適正化・活性化特別措置法で初めてタクシーが公共交通機関だということはこの法律の中で明記されております。公共交通機関と認定されたわけですから、国に助成を申し入れる、そういうのも今後必要になってくると思います。
- ・このタクシー特措法は今の政権が変わる前に自公政権時代での全党一致の法律だということ

をもっと意識していかななくてはと思います。

- ・公共交通労働者としてお客さんを安全輸送することを目指しております。

〔中野委員〕

- ・交通労連の中でも規制緩和そのものは全く反対するものではなかった。中身の問題ということで、大変、議論をさせて頂きました。
- ・我々がおかれている立場がどんな状況なのか資料の中ではっきりした。
- ・本当にこういう年収が200万という状況で寝ないでタクシーの中でご飯を食べながら、そういうのが実態です。
- ・台数の関係とか簡単にはいかない部分が多いかと思いますが、一つ一つお互いに協議をしながら、是非、この特措法が経営者も我々にとっても、いい方向に進むように、努力をしていきたいと思っています。

〔大平委員〕

- ・最賃の問題については、いくら走ってもそれに見合うだけのものがないと、会社でもそれだけのものを払うと潰れるとか、いろいろ問題がありますので、これから、この場を借りまして、お互いにいい方向に向かうようにしたい。
- ・需要が無くなったことが最大の原因ではないかと思うが、そこをお互いに協議して一緒にやっていきたいと思っています。

〔太田委員〕

- ・バスの関係でも乗車率が悪く、市として総合交通戦略を作っている。
- ・収支が悪いところはどういう風に切り替えていくか。タクシーを利用するとか、いわゆるデマンドの形ではどうかなど、今検討している。
- ・今後、役所側と交通関係の方々との話し合いのなかで相談していきたい。

〔鈴木委員代理〕

- ・一般乗用としてのタクシーが、地域公共交通としての位置付けをしっかりとっていくという話があり、そういう方向にもっていければと思う。
- ・一般的には、まだタクシー事業というのが乗合事業に比べてそれが公共交通だという認識・定義付けをしていくことが、一番求められていると感じている。
- ・八戸市では、地域公共交通活性化再生法の法定協議会として地域公共交通会議を開催しているが、その中で一般乗用としての事業が今後補助事業として認められていく可能性があれば、タクシー協会も法定協議会に入っているののでいろいろ協議・相談させていただきたい。

〔高木委員〕

- ・この場でタクシーが改めて公共交通ということを再認識させていただいた。
- ・バスにしても鉄道にしても非常に厳しい状況にある。
- ・その中でタクシーの果たす役割を改めてタクシーの事業者さんと話をしていきたい。
- ・本年12月、東北新幹線全線開業ということで、青森県にとっては首都圏から誘客を図る絶

好のチャンスである。

- ・この機会を是非、タクシー協会としても、うまく生かすような手だてを考えていただきたい。
- ・行政側としてもバックアップできないかを互いに議論しながら考えていきたい。

〔石田委員〕

- ・労働局の観点としては、タクシー運転者の労働条件の確保・改善という部分が非常に重要な部分と考えている。
- ・今後、地域計画を策定する中でタクシー運転者の賃金の水準の向上、あるいは労働時間の問題、そういった部分の目標を設定する場合にはより実効性のあるものとなるように十分に議論していただきたい。
- ・その前提としては、労働基準法や最低賃金法等関係法令で定められた最低基準に抵触をしないことを大前提として議論していただき、地域計画を策定していただきたい。

〔奥寺委員〕

- ・利用者としては必要な時に速やかに車を確保できるというのが1番だと思う。
- ・1年を通してみると、弘前さくら祭りとか、青森のねぶた、八戸の三社大祭があり、年末年始も需要が多くなり、お願いをしてもなかなか車が来ないということがある。これは毎年同じようなパターンと考えられるが。そこで、需要と供給のバランスをいかにとるかということが必要では。
- ・各事業者でもそういうことを考えながらやっていると思うが、すぐできるというものではないものと思う。
- ・資料にあった、各地域の適正台数は現在の台数から200～300くらい減った台数が適正だということであるが、時期によっては違ってくるのではないかという気がする。
- ・車を増やす減らすことなっても労働集約産業ですから、当然運転者の確保ということも思うようにならないという問題もある。
- ・できるだけ減車をしないでというのは、経済状況もありなかなか難しい。
- ・経済の動きが予測できない中でどうすればいいか、その辺をうまく調整できないかと感じている。

〔山上委員〕

- ・免許をとって45年くらいになるが、ほとんどハイヤーとかは使用していない。
- ・自分の車で用を足しており、友人知人でもほとんどの方がそういう状況で、そういう点では不自由はしていないというのが実態です。
- ・タクシーについて特に感じるのは客待ち。街角によく長時間駐車をしている車がある。最近、かなり改善はされているがもっと強く規制をしていただきたい。

〔木村委員〕

- ・タクシー事業に参入してまだ3年目です。
- ・バスが主体でタクシーはジャンボタクシーだけですが、秋田ではタクシー会社とバス会社を持っている。

- ・昔は、土曜日に雨降りになった時などは1時間も1時間半も待たなければタクシーが来ない。こういう時代から、今は、電話して5分も待てば腹が立つという風に時代が変わった。
- ・新しく参入するタクシーは、電話かけて車庫から来るとなるとなかなか対応できないというのが現状だ。
- ・トラックの経営者は一線で営業に歩くが、タクシーの経営者と挨拶も営業にも来たことがない。
- ・収入が上がらないから運収を上げる。タクシーは忙しい時もあれば暇な時もあり、相対して売り上げがないから稼げないんだという様な論議は私どもトラック業界では通用しない。
- ・東北を見ても青森県だけなぜか業者が多い。青森県と秋田県で人口20万ちょっとの違いで業者が倍以上、3倍です。
- ・何かあれば増車を容認してきたことが、今のこの土台になっているのではないかと思う、もう少し行政の方で強くしていただき、余計なのであれば減車すればいいのでは。
- ・役所側でも強い指導力をもっていただきたい。

〔下山（南）委員〕

- ・皆さんの貴重なご意見聞きまして、それを反映していきたいと思う。
- ・資料にあるとおり、乗客数で21年間連続減、運収で平成6年をピークに今現在も下がりつつある。経営者側としてはどこまでも下がり続けるのか、今だに底は見えないというこの恐怖、不安というものがある。
- ・労働集約型産業の中にあって社会保険、健康保険の負担が大きくなっている。
- ・生産性が低さに加えて、社会保険等の負担が大きいと、経営者側としては、経費の節約、節減もう限界にきている。
- ・運収をあげるため需要開拓、それから需給バランス、その辺も自主的にやっていきたい。

〔齋藤委員〕

- ・この会議で、消費者団体、旅館組合、商店街とか一般第三者の声も反映しながらやった方がよいのでは。
- ・合わせて、政策をもっと強く打ち立ててもらいたい。公共事業としてその辺の議論を集約して政策にぶつけていただきたい。

〔安中座長〕

- ・座長として総括させていただきます。
  - ・まずは3つの交通圏の協議会が無事に設置でき、詳細については今後、各交通圏毎の協議会の中での協議となる。
  - ・ここで出された意見等につきましては、今回の法律そのものに基づく部分と或いは別な面から攻めなければならない部分、こういったものを含めて、それはそれで別に対応していかなければならないのかと考えている。
- 今回の法律自体は、昨年衆参全会一致で可決、成立したという経緯がある。もともと、事業者団体も強い要望があるということが基本にあり、まずはこれに基づいてきちんとした方向性を示していく。

- ・行政という立場からは、当然ながら協力支援していくことになるが、あくまでも主体は皆様方事業者、労働者であるということをまずは認識をお願いしたい。
- ・この法律自体は期間限定ではありますが、既存事業者が一定の保護をされている方向にあり、この間に基本的にタクシー事業の全体的な底上げとあるいは無駄な競争を排除して、労働者、事業者も含めてきちんとした賃金体系、労働時間等の管理を含めて、体制の整備を図ることだと思っている。
- ・このことも含めて、次の各交通圏毎の協議会では議論していただきたい。

#### 議事④その他

ー特になしー

〔安中座長〕

委員の皆様には、年度末に向けた大変お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございました。この協議会は第1回目ということで、皆様方からはいろんな活発な意見をいただきありがとうございました。

〔事務局〕

- ・次回第2回の協議会については、それぞれの地域における具体的な地域計画の策定に向けてのご意見を頂戴したい。
- ・各交通圏ごとに開催となるのか、一部合同で開催となるのかも含めて今後事務局にて検討させていただきます。次回は4月若しくは5月頃に第2回の開催を予定している。

(5) 閉会

## 弘前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 弘前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  
弘前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弘前支部長又はその指名する者
- (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 全国自動車交通労働組合総連合会(自交総連)青森地方連合会を代表する者
- (5) 地域住民  
弘前市町会連合会会長
- (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。
  - (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

会員において、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。

## 弘前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) 弘前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発着から到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、弘前市は東北新幹線の新青森駅開業を12月に控え、津軽地方の中心都市として、また弘前公園を始め、十和田湖、世界遺産白神山地等の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) 弘前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

弘前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521万人と比べ平成20年度には394万人と約24%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366万人と、前年比で約8%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、弘前交通圏においてはタクシー事業は、事業者数は平成13年度末の17事業者から平成22年3月末では11事業者、車両数は平成13年度末の670両から平成14年度末の716両をピークに平成22年3月末では595両と減少傾向となっている。

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3つのケース（実働率をそれぞれ81%、86%、90%としたときの車両数約470両、440両、420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（５９５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

弘前交通圏では、供給される車両数は減少しているものの、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、実働率は８１．３％から８５．９％へ上昇しているものの、実車率は３６．８％から２７．７％へ低下し、タクシー１両１日当たりの運送収入も２１，８０６円から１５，６３９円へと大幅に減少している。

一方で、燃料（ＬＰＧ）価格の高騰（平成１３年度５３．５１円／リットルから平成２０年度８２．９６円／リットル）（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２１年１２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の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、外国人観光客の受入れ態勢の整備等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、弘前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、3つのケースの実働率により、420両（実働率90%）、440両（実働率86%）、470両（実働率81%）であり、これに基づくと、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（610両）や、平成21年9月30日現在の車両数（594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
  - ・救済タクシーの運行  
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

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、弘前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。

○国土交通省告示第千三十六号

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（平成二十一年法律第六十四号）第四条第一項の規定に基づき、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を次のように定める。

平成二十一年九月二十九日

国土交通大臣 前原 誠司

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

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義

一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）は、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。特に、タクシーは、①地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる、②面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、③深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、一人一人の利用

者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。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。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）を巡っては、長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。そうした地域においては、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、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いる。

我が国の地域社会におけるタクシーの役割の重要性にかんがみれば、こうした諸問題が発生している地域において、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの地域公

公共交通としての機能を十分に發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 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標

1のとおり、地域によって状況や程度は異なるものの、特定地域においては一般に、次の(1)から(5)のような問題が生じている。

### (1) タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多く地域で年々減少し、運送収入も減少している一方で、運送経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

### (2) タクシー運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて低い水準となっている。また、タクシー運転者の労働時間についても、他産業の平均を大きく上回る状況が続いている。特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなってお

り、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

(3) 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

(4) 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が繁華街や鉄道駅等に集中する結果、周辺の道路混雑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観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。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、無駄な空車走行等による燃料消費は、環境問題への対処という視点からも問題である。

(5) 利用者サービスが不十分

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の指摘がある中で運賃が上昇するなど、規制緩和の効果が十分に発現せず、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、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘も多い。



これらの問題はタクシーが我が国の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、それぞれの地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、こうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、それぞれの地域において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していくことを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（以下「法」という。）に基づく施策の目標とする。

## 二 地域計画の作成に関する基本的な事項

### 1 協議会

#### (1) 基本的な考え方

協議会は、特定地域における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地域計画の策定主体となるものであり、また、当該地域計画の実施に係る各関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上での中心的な役割を担うものである。このため、協議会にはタクシーに関係を有する地域の多様な関係者が積極的に参画し、当該地域におけるタクシー

の位置付けやタクシーに期待される役割について総合的に検討を行うとともに、これに基づく取組の必要性についての認識を共有し、タクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を総合的かつ一体的に推進していくことが期待される。

(2) 構成員

協議会の構成員については、法第八条第一項に規定する地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者及びその組織する団体、タクシー運転者の組織する団体並びに地域住民のほか、必要に応じて関係する公共交通事業者、商業施設の管理者、地元企業等の多様な主体の参画を得るとともに、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、学識経験者等のタクシー事業の適正化及び活性化について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。また、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県公安委員会など、関係行政機関の参画を得ることも重要である。

なお、法第九条第三項において、協議会が作成する地域計画の成立要件として、地域計画の作成に

合意を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過半数でなければならないことが規定されているところであるが、地域計画の実効性をより高める観点からは、過半数にとどまらず、できる限り多くのタクシー事業者が協議会に参画することが望ましい。

(3) 留意事項

協議会の運営に当たっては、協議会における運営の透明性、公平性、実効性及び効率性を確保する観点から、協議会における意思決定の方法、議決結果の公表方法等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

また、地域における関係者の負担軽減と協議会の運営の効率化、他の計画との整合性の確保を図るため、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）に基づく地域公共交通会議又は運営協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）に基づく協議会等の地域の交通に関する協議会が設置されている場合には、これらの協議会と本法に基づく協議会とを合同で開催する等の連携を図ることが期待される。

2 地域計画

(1) 基本的な考え方

地域計画は、特定地域における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る。タクシー事業を巡る状況やタクシーに対するニーズは、それぞれの地域によって多種多様であることから、地域計画は地域の実情に応じて作成されるべきであり、協議会において、地域における輸送のニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、地域計画の作成に当たってはそれらに的確に対応した取組を定めることが必要である。とりわけ、特定地域は、供給過剰の進行や過度な運賃競争により、タクシー事業の収益基盤の悪化やこれに伴うタクシー運転者の労働条件の悪化が進行し、結果としてタクシーの安全性・利便性が低下しているとともに、違法駐車等により地域における円滑な交通にも支障が生じているなど地域公共交通としてのタクシーの機能が低下している地域であることを留意し、地域計画を策定するに当たっては、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

地域計画の作成については、地域の自主性を尊重するものであるから、地域計画の具体的な内容は、関係法令に違反せず、法及び本方針に定める事項から逸脱しない範囲内において、地域の判断に委ねられるものであるが、一1及び2のタクシー事業の適正化及び活性化の意義及び目標を踏まえ、地域計画の作成に当たっては十分に協議会で協議しなければならない。

また、地域計画に定められた取組の実施主体とされた協議会の構成員は、各々が地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上で重要な役割を担っていることを十分に自覚し、責任をもってこれを実行することが重要である。

(2) 記載事項に関する留意事項

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

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組の方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

## ② 地域計画の目標

地域計画の目標には、③の特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、①の基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

ニ タクシー事業の構造的要因への対応

ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善

ヘ 供給抑制

ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

③ 目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

(3) その他の留意事項

① 成立要件

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、法第九条第三項の規定に基づき、地域計画の作成に合意を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過半数でなければならない。

② 都市計画等との調和

法第九条第四項の規定に基づき、地域計画は、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一項の地域公共交通総合連携計画その他法律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（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項の基本構想に即したものでなければならない。

③ 事後評価

協議会は、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、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、地域計画の見直しを行うことが望ましい。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項



タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、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的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、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。

#### 1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

#### 2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

### 3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

### 4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

## 四 その他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事項

### 1 事業再構築

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相まって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

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る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。

なお、減車等の事業再構築は、多くの場合タクシー事業者の組織再編等を伴うこととなるが、タクシーサービスの直接の提供主体であるタクシー運転者の労働条件の悪化は、輸送の安全性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、事業再構築の実施に当たっては、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 一般乗用旅客自動車運送事業者及びこれらの者の組織する団体の役割

タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体は、タクシーが地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、タクシー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

特に、タクシー事業者においては、タクシー事業の適正化及び活性化は第一義的にはタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、法人事業者であるか個人事業者であるかを問わず、積極的に協議会に参画するとともに、地域計画に定められた事業の推進に努めるものとする。

また、タクシー事業者の組織する団体は、当該地域のタクシー事業の適正化及び活性化の必要性等に関するタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会における協議等に際し、タクシー事業者間をはじめとする地域の関係者間の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努めるものとする。

### 3 国の役割

#### (1) 情報の提供等

国は、特定地域においてタクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体その他の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めるものとする。特に、地方運輸局長にあっては、特定地域において適正と考えられる車両数を算定し、その参加する協議会に提示するものとする。

(2) 事後確認と事前確認の強化

国は、特定地域の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を側面から支援するため、関係する機関が連携して監査の充実・強化を図り、タクシー事業者に対して効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分に係る基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、行政処分の実効性の確保、法令違反行為の確実な捕捉等行政処分の強化を行うものとする。

さらに、新規の事業許可及び事業用自動車の数を増加させる事業計画の変更認可については、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、これらの許認可処分について処分基準を厳格化するとともに、審査に当たっては現地確認を徹底するなど審査の厳格化を図るものとする。

(3) 資金の確保等

国は、特定地域のタクシー事業者等が行うタクシー事業の適正化及び活性化のための取組を支援するため、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保、融通又はそのあつせんその他の援助に努めるものとする。

4 地方公共団体の役割

地方公共団体は、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、特定地域におけるタクシーの位置付けを明確化し、他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしてのタクシーの機能の向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映させることができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

##### 5 地域住民その他の関係者の役割

地域住民は、特定地域におけるタクシー事業を適正化及び活性化するために必要な利用者からの視点を協議会における協議に反映させることができるよう、主体的に協議会に参画することに加え、タクシーの地域における多様な役割に関して理解を深め、日常的にタクシーを利用する際においても、タクシー事業者が行う輸送需要の把握のための取組等に積極的に協力することが期待される。

また、他の公共交通事業者、地元企業、病院、観光事業者等の関連事業者が協議会に参画した場合は、タクシー事業の適正化及び活性化の効果的な推進を図るため、当該関連事業者の事業とタクシー事業を連携させた取組を実現するよう努めることとし、特に他の公共交通事業者においては、タクシーとの

連携により総合交通ネットワークの機能が向上するよう努めるものとする。