

弘前交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画

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) 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/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り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) 取り組みの方向性

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。

③路線バスや鉄道など他の公共交通機関と連携した地域公共交通ネットワークの構築に向け、交通結節点における連携・中継機能の強化を図り、公共交通利用者の利便性向上を目指す。また、高齢化の進展等に伴う新たな需要に対しても適切に対応するとともに、タクシーの特性を生かした乗合輸送が可能な地域等においては、乗合タクシーの導入を目指す。

(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

- ・他の輸送モードとの連携・中継機能強化のための環境整備の検討

実施主体：タクシー協会、自治体

実施時期：中期

- ・乗合タクシー導入可能路線または地域等の検討

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

◇ 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。