

平成22年3月26日

富士・富士宮交通圏タクシー協議会

富士・富士宮交通圏のタクシー協議会における地域計画の作成について

「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（タクシー適正化・活性化法）」（平成21年法律第64号）の施行に基づき、平成21年10月1日国土交通省告示第1038号により特定地域に指定された富士・富士宮交通圏におけるタクシー協議会において、今般、別添のとおり「地域計画」が作成されましたのでお知らせします。

(問い合わせ先)

富士・富士宮交通圏タクシー協議会

事務局

中部運輸局 静岡運輸支局（輸送監査担当）堀内、渥美

TEL 054-261-2898

商業組合静岡県タクシー協会

八木

TEL 054-261-1401

富士・富士宮交通圏における地域計画の作成について

1. 概要

富士・富士宮交通圏タクシー協議会においては、タクシー適正化・活性化法が施行された昨年10月以降3回にわたり協議会を開催し、タクシー事業の現況の分析、地域計画の作成に向けた検討を行い、各界からご参加いただきました委員の皆様により活発な議論がされました。

平成22年3月23日（火）の第3回協議会において、委員の皆様の合意を得て、地域計画が作成されました。

今後、この地域計画の作成を受け、同交通圏内のタクシー事業者は、特定事業計画（減車・休車等の事業再構築を含む。）認定申請を国土交通大臣等に対して行うことが可能となりますが、数多くのタクシー事業者がタクシー適正化・活性化のための計画を策定し、取り組むことを呼びかけるとともに、協議会としては、その進捗状況についてフォローアップしていきます。

2. 協議会について

・ 検討経緯

平成21年11月27日 第1回協議会（設立等）

平成22年 2月18日 第2回協議会（地域計画骨子案の提示）

平成22年 3月23日 第3回協議会（地域計画の決定等）

※設立にあたり、設立準備会を設置

・ 構成員の概要

会 長 山下 正晴 （中部運輸局静岡運輸支局長）

副会長 三澤 賢治 （商業組合静岡県タクシー協会理事長）

- 添付資料
- ・ 富士・富士宮交通圏タクシー協議会委員名簿
 - ・ 富士・富士宮交通圏地域計画

富士・富士宮交通圏タクシー協議会委員名簿

中部運輸局静岡運輸支局長	山下 正晴
静岡県企画部政策推進局交通政策室長	塚本 高士
富士宮市都市整備部都市計画課長	平石 博一
富士市都市整備部都市計画課長	加藤 裕一
商業組合静岡県タクシー協会理事長	三澤 賢治
商業組合静岡県タクシー協会東部会長	山本 広志
商業組合静岡県タクシー協会富士支部長	米山 政司
石川タクシー富士労働組合執行委員長	望月 浩司
富士商工会議所専務理事	佐野 征二
静岡県富士警察署交通課長	松浦 哲夫
静岡県富士宮警察署交通課長	宮本 隆博
富士労働基準監督署署長	西村 安弘

富士・富士宮交通圏タクシー協議会地域計画

平成 22 年 3 月 23 日

富士・富士宮交通圏タクシー協議会

I. 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. 富士・富士宮交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・富士・富士宮交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対して、他の公共交通機関が運行していない間の唯一の公共交通機関であり、昼夜を問わず個々の利用客のニーズに合わせ、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することでドア・ツー・ドア輸送を担っている。また、自治体や警察等と一体となって地域の安全や生活環境の向上に向けて取り組むなど、地域生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・富士・富士宮交通圏の輸送では、駅待ち、車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、極めて重要な移動手段となっている。
- ・駅待ちが中心となっている富士・富士宮交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するよう公共交通機関として安定供給に努めており、その運用を通じて秩序が保たれている。
- ・山間地域を中心に急速に高齢化が進んでいる状況下にあつて、バス路線の撤退が続いている富士・富士宮交通圏では、乗合タクシーや県内でいち早く開始したデマンドタクシーの運行により交通空白地域と市の中心部を結ぶルートを構築するなど、タクシーは地域社会に密着し、脆弱な交通網を補完する役割を果たしている必要不可欠な地域の公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

2. タクシー事業の現況

①タクシー需要の減少

- ・富士・富士宮交通圏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 年度と比べ平成 20 年度では年間 3.8 百万人（1 日当たり 10,410 人）から年間 3.4 百万人（1 日当たり 9,315 人）へと約 10.5%減少している（中部運輸局調べ）。特に平成 20 年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、平成 20 年 11 月における輸送人員 27 万人に対し平成 21 年 11 月は、23 万人と 14.8%減少している。同様に実車キロにあつては 808 千km に対し 707 千km と 12.5%減少している（静夕調べ）。
- ・新たな事業として拡大している運転代行業者による安価な代行料金等がタクシー需要減少の大きな要因となっている。
- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100 円バス等）の運行などにより、富士・富士宮交通圏において従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

②規制緩和後における車両数の推移

- ・富士・富士宮交通圏における車両数は、新規参入事業者による増加もあって平成14年3月末に比べ平成21年10月31日では、タクシー車両数は535両から585両へと50両（約9%）の増加となっている。なお、当該車両数には、観光需要等に対応するジャンボタクシーやバリアフリー法適合の福祉対応タクシーも含まれている。
- ・本協議会において、中部運輸局から適正と考えられる車両数について示されているところであるが、平成21年10月31日現在の車両数とは差が認められるところである。

③輸送実績の悪化

- ・このように、富士・富士宮交通圏では、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1日1車当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では154.7kmから133.5kmへ、実車率は47.9%から45.9%へ、実働率は84.4%から75.9%へ、いずれも低下しており、運送収入（税抜き、以下同じ）も25,206円から22,961円へと約9%減少するという実態となっている（中部運輸局調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率45.2%、実働率77.1%、1日1車当たりの運送収入は20,278円と、実働率を除く輸送実績は一層悪化している。特に、実働1日1車当たりの運送収入は、平成20年11月から連続で前年比割れの厳しい状況となっている（静夕調べ）。
- ・一方で、長引く景気の悪化と燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）等により、タクシー事業の経営状況は悪化しており、平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、事業経営は極めて厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシー事業の経営の維持をも危ぶまれる状況にある。

④運転者の労働条件の低下

- ・歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、タクシー1両当たりの運送収入の減少は運転者の賃金の低下をまねき、静岡県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には410万円であったのが、平成20年には317万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっており、平成20年度における静岡県全産業労働者の平均年収540万円と大きな格差が生じている。
- ・労働時間についても、平成20年の静岡県のタクシー運転者2,508時間に対し静岡県の全産業平均は2,232時間と、その差は276時間となっている。（賃金構造基本統計調査）
- ・平成19年11月には運転者の労働条件の向上を主な理由として前回改定以来12年ぶりとなる運賃改定が実施されたが、増収効果はその後の経済情勢の変化により改定当初の一時的なものに止まり、当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、現状では働き盛りの年代が一家の柱として家庭を支えられる賃金水準にはなく、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

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、昭和63年には47.7歳であった静岡県のタクシー運転者の平均年齢が、平成20年には58.1歳となるなど運転者の高齢化が進んでいる。
- ・低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

3. 富士・富士宮交通圏のタクシー業界のこれまでの取り組み

静岡県タクシー業界では、協会加盟会社が全県をあげて禁煙タクシーにいち早く取り組み中部運輸局管内で初の禁煙タクシー導入県となったほか、各社において、タクシー無線のデジタル化の推進、高齢者等からの緊急通報支援サービスの拡大、ドライブレコーダーの装着促進、防犯仕切り板の装着拡大、低排出ガス・低燃費 LPG 車の代替等先進的な取り組みを拡大するなど、これまでにタクシー利用者の利便性向上と経営の合理化・効率化等を目標に各種取り組みが行われてきた。

(各社の主要な取り組み事項)

①利用者の利便向上・改善・需要の創出等

- ・運賃制度の工夫（障害者・遠距離の各割引制度の導入、富士山新5合目・富士山静岡空港の定額運賃の設定）
- ・タクシー無線のデジタル化の推進（迅速な配車と効率的運行・環境貢献）
- ・福祉タクシーの導入、介護タクシーの運行、緊急通報支援サービス
- ・タクシー代行運転の実施
- ・デマンド乗合タクシーの運行
- ・タクシーの日（8月5日）キャンペーン
- ・クレジットカード決済器の導入
- ・静岡県内共通タクシークーポンの発行
- ・ETCの装着（割引適用日における利用者負担の軽減）
- ・タクシー車内の禁煙化による車内快適性の向上（19年8月）

②事故防止対策等と教育の充実

- ・ドライブレコーダーの装着、アルコールチェッカーの備え付け、
- ・新任運転者講習の実施
- ・後部座席シートベルト装着音声案内
- ・防犯仕切り板の設置等防犯対策

③ 経営の合理化・効率化

- ・運転日報の電子化
- ・デジタル式運行記録計の装着
- ・無線タクシーのデジタル化推進

④ 地域環境対策の推進

- ・アイドリングストップ車の導入
- ・低燃費LPG車の代替等促進
- ・グリーン経営認証取得の推進
- ・エコドライブの推進

⑤ 社会・福祉への貢献

- ・かけこみ110番タクシーの導入
- ・振り込め詐欺防止の啓蒙
- ・交通安全運動啓発の協力
- ・タクシー地域安全協力車の運行（12月1～31日）
- ・道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供
- ・高齢者外出支援
- ・交通問題や公共交通の整備・環境・防災問題等に関する協議会への参加
- ・地元主催イベント等への協賛

また、富士・富士宮支部の運営による、運転者の指導・表彰やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

4. 今後の取り組みの方向性及び課題

- ・富士・富士宮交通圏のタクシー事業については、これまでも輸送サービスの向上や安全対策の推進、需要の創出など様々な努力が積み重ねられてきているが、上述した富士・富士宮交通圏におけるタクシーの役割・現況等を踏まえ、直面する様々な課題の解決を図り、地域社会を支える公共交通機関として秩序ある輸送サービスを提供していくためには、需給バランスの適正化をはじめ、創意工夫による一層のサービス向上、労働条件の改善、交通問題の改善、効率的な事業運営等の諸施策に積極的に取り組んで行くことが必要となる。
- ・このため、今後取り組むべき諸施策について、次の項目毎に具体的な目標を設定する。また、これらの諸施策への取り組みに際しては、タクシー事業者以外の関係者においても、利用者利便の向上及び道路輸送秩序の改善など、まちづくりと関連して諸環境の整備に必要な協力を行うことが望まれる。
- ・当協議会は地域計画の推進について、引き続き検証・評価を継続するとともに、当協議会に参加していない道路管理者、観光産業関係者等に対しても、地域計画の目標の推進について、必要に応じて協力方を要請していくこととする。さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。
- ・タクシー適正化・活性化法では、特定地域内に営業所を有するタクシー事業者は、協議会への参加の有無を問わず事業の適正化及び活性化のための必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされており、富士・富士宮交通圏におけるタクシー事業の適正化・活性化のためには、本協議会参加事業者のみならず、非参加事業者を広く巻き込んだ取組みが重要である。
 1. タクシーサービスの活性化
 2. タクシー事業経営の活性化・効率化
 3. 安全・安心な輸送サービスの維持・向上
 4. タクシー運転者の労働条件悪化の防止・改善
 5. 地域における交通問題・環境問題への貢献
 6. 地域観光振興への取組み
 7. 地域社会の防災・防犯対策への貢献
 8. 運賃競争への対策

II. 地域計画の目標

1. タクシーサービスの活性化

- ・タクシーに求められる輸送サービスは、公共交通機関として「安全・安心で快適な輸送サービス」の提供であり、この責務を遂行するため運転者教育の充実や利用者の要望等の把握に取組み、利用者満足度の向上に努めてタクシーサービスの活性化を図る。
- ・いつでもどこでも利用できるタクシーの利便性を高めるため、利用しやすい場所でのタクシー乗り場の拡充を図る。
- ・タクシーの特性を活用した個別輸送（STS）の分野では、便利屋タクシーなど新たな需要の創出に取り組み、タクシーサービスの活性化に努める。

2. タクシー事業の活性化・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、且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。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを図る。
- ・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。
- ・運転代行業者の安価な代行料金等を適正化させ、タクシー事業者との正常な競争ができる体制を目指す。

3. 安全・安心なサービスの維持・向上

- ・タクシーは公共交通機関として安全運行が最大の責務であり、不断の努力の継続が利用者の信頼を向上させる。このため、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」で定められた今後10年間で交通人身事故半減、交通事故死者数半減、飲酒運転ゼロの3つの目標の早期達成に取り組む。
- ・この目標に向けて、適切な運転者安全教育の実施や労務運行管理の徹底等に努め、タクシー事業の安全確保を図る。
- ・地域の中で関係機関、団体と連携した交通事故防止に関する活動などを推進する。

4. タクシー運転者の労働条件悪化の防止・改善

- ・厳しい経済状況の中でタクシー需要の低迷が続いているが、供給過剰問題の是正を推進して運転者の労働条件の改善と職場環境等の整備に努め、魅力ある職場・働きがいのある職場づくりを推進し、労使が一体となって労働条件改善に取り組む。

5. 地域における公共交通問題・環境問題への貢献

- ・地域ごとの状況を鑑みた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。
- ・乗合タクシーやデマンドタクシーの運行など、地域の要請に対して積極的に対応する。
- ・CO₂排出による地域環境問題への対応について、供給過剰問題の是正と低公害車への代替、

エコドライブの取り組み等を積み重ね地域の温暖化問題に貢献する。

6. 地域観光振興への取組み

- ・観光需要が小グループ化してきており、個別輸送のタクシーの特性を活かして、特に壮年者や外国人の旅行者には地域特性を活かした特徴あるサービスの提供に努める。
- ・静岡県は平成21年6月に富士山静岡空港が開港し県内の観光振興を官民あげて取り組んでいるところであり、タクシーは、静岡県の観光政策を推進し、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供するため、さらなるタクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図る。
- ・また、富士・富士宮交通圏には日本の象徴である富士山を北に拝しており、地域の観光政策を推進し商品開発など国内外からの観光需要を取り込むサービスの提供に努める。

7. 地域社会の防災・防犯対策への貢献

- ・昼夜を問わず走行、待機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治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・子供達の安全確保に資する「かけこみ110番タクシー」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、防犯対策を推進する。
- ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。

8. 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、それらの報告書等を踏まえ適切に対応する。
- ・地域の重要な公共交通機関であるタクシー事業の適正化・活性化の法制化の目的の一つである、運賃競争は、業界の疲弊、運転者の賃金低下を背景にした過重労働に起因する安全性やサービスの低下の要因となるおそれがあることから、安全と適正なサービス競争に転換させるため、道路運送法の附則に追加された「能率的な経営下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること。」を遵守する。

◇地域計画の目標達成にあたって

- ・地域社会を支える公共交通機関としての輸送サービスを提供するために、タクシー事業の活性化等に向け、上述の8項目の目標を掲げ関係者が一体となった積極的な取組みが必要となる。
- ・現在の富士・富士宮交通圏のタクシー諸問題として、バブル経済崩壊後の長年にわたる景気の低迷により輸送需要の減少にもかかわらず、新規参入等により供給過剰となった結果、タクシー事業の生産性が低下しており、構造的な問題と指摘される需給バランスの適正についても取り組むべきである。
- ・タクシー事業者は、本協議会において中部運輸局提示の適正と考えられる車両数を吟味するにあたっては、多様なサービスレベルを後退させないためにもジャンボタクシーや福祉対応型タクシーの車両数を対象外としたうえで、諸般のタクシー問題の改善に向け、供給過剰状態の解消に努めるべきである。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

Ⅲ. 地域計画目標達成の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

Ⅱ. に掲げた目標を達成、実現するために、関係者が取り組むべき特定事業及び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多く選択し、取り組むこととする。

また、特定事業の目標達成を図るため、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年程度、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	事業内容	実施主体	実施時期
利用者利便の向上対策	・エコーカード（賞品付ハガキ）による車内アンケートの実施	タクシー事業者 タクシー協会	短期
	・運賃システム電子化促進 カード決済器の導入等	タクシー事業者	中期
高齢者対策	・高齢による運転免許証返納者への運賃割引	タクシー事業者 タクシー協会	短期
運転者教育の充実	・基本教育の徹底 法令、地理、安全、接遇 ・乗車拒否の撲滅	タクシー事業者 タクシー協会支部	短期
その他の事業	事業内容	実施主体	実施時期
タクシー乗り場の充実・整備	・駅前等乗り場の整備 上屋付き乗り場、バリアフリー化	タクシー事業者 鉄道事業者 自治体	中期
	・公共施設等乗り場の拡充	タクシー事業者 施設管理者	短期
	・タクシー乗り場への案内表示の充実 外国人用ピクトグラム化等表示及び標識の統一化、景観美化	タクシー事業者 鉄道事業者 自治体	中期
大規模イベント輸送への対策	・シャトルタクシーの運行 ・定額運賃の導入	タクシー事業者 利用者団体	中期
自家用車からのタクシー誘導	・自治体公用車や社用車（廃車等）からタクシー利用への誘導	タクシー事業者 自治体 利用者団体	短期
便利屋タクシーの実施	・タクシーを活用した地域住民の御用聞き	タクシー事業者 利用者団体	中期

2. タクシー事業経営の活性化・効率化

特定事業	事業内容	実施主体	実施時期
車両の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的な勤務シフト化 ・ IT化の促進 タクシー無線デジタル化の推進、GPS-AVMの導入、活用 	タクシー事業者	短期
その他の事業	事業内容	実施主体	実施時期
運転代行業の適正化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察、運輸支局、労働基準監督署との連携による運転代行業の適正化への指導・取締り 	タクシー協会支部 警察署 運輸支局 労働基準監督署	短期
共同事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 部品や燃料などの共同行動・共同購入の推進による経費の圧縮 	タクシー事業者	短期 中期

3. 安全・安心な輸送サービスの維持・向上

特定事業	事業内容	実施主体	実施時期
事業用自動車総合安全プラン2009の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故削減目標の設定（平成30年目標） 交通事故死者数半減 交通人身事故件数半減 飲酒運転ゼロ ・ アルコールチェッカーの導入 ・ 運輸安全マネジメントの導入 	タクシー事業者 警察署	短期
安全教育講習の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協会主催事業の充実 ・ ドライブレコーダーの導入と活用 	タクシー事業者 タクシー協会 警察署	短期 中期
その他の事業	事業内容	実施主体	実施時期
交通事故防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察と連携した交通事故防止活動への参加 	タクシー事業者 タクシー協会支部 警察署 自治体 参加団体	短期
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察署、運輸支局との連携による安全運転への評価事業（安全運転コンクール） 	タクシー事業者 タクシー協会 警察署 運輸支局	短期
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 優良運転者表彰制度の促進 トッパー表彰による運転者間での指導と全運転者のレベルアップ 	タクシー事業者 タクシー協会	短期

4. タクシー運転者の労働条件悪化の防止・改善

特定事業	事業内容	実施主体	実施時期
労働時間の短縮	・効率的勤務シフトによる労働時間の適正化と労働条件の改善	タクシー事業者 労働基準監督署	短期
防犯対策	・警察署の指導による防犯訓練の実施	タクシー事業者 警察署	短期
	・防犯仕切板の導入・拡充（大型化）	タクシー事業者	短期

5. 地域における交通問題・環境問題への貢献

特定事業	事業内容	実施主体	実施時期
環境対策	・車両代替時における環境対応車の導入促進 アイドリングストップ車 ハイブリッド車、EV車等 ・エコドライブ、アイドリングストップ運動の推進	タクシー事業者 自治体	短期 中期
環境に配慮した事業経営の促進	・グリーン経営認証の取得	タクシー事業者	中期
その他の事業	事業内容	実施主体	実施時期
地域公共交通への対策	・地域公共交通会議等への積極的な参画 ・地域の要請に応じた運行の確保 乗合タクシー、デマンドタクシー	タクシー事業者 自治体 運輸支局	短期 中期
主要駅乗り場への安定供給	・他の公共交通機関との連携による公共交通モードの充実	タクシー事業者 鉄道事業者 自治体 警察署	短期

6. 地域観光振興への取組み

その他の事業	事業内容	実施主体	実施時期
観光振興対策	・観光タクシーの運行 観光需要への利用促進	タクシー事業者 利用者団体	中期
	・観光タクシー待機場所等に係る検討 多様な観光需要に対応する待機場所と駐車場の整備	タクシー協会支部 自治体 施設管理者	中期
	・観光商品開発の推進	タクシー事業者	短期
観光客サービス向上対策	・指差しシートの常備 外国人観光客対策 障がい者へのバリアフリー化推進 ・地域観光マップの常備	タクシー事業者 自治体	短期

7. 地域社会の防災・防犯対策への取組み

その他の事業	事業内容	実施主体	実施時期
防災・防犯対策	・自治体・警察署と連携した防災・防犯協力体制の確立	タクシー事業者 自治体 警察署	短期
	・コンビニ防犯協力タクシーの推進 コンビニ駐車場を活用した夜間の防犯対策と待機場確保対策	タクシー事業者 コンビニ業界 警察署	短期
	・かけこみ 110 番タクシーの実施 防犯・救助活動	タクシー事業者 警察署	短期

◇地域計画推進に当たっての留意事項

- ・富士・富士宮交通圏のタクシーが地域社会と利用者のための公共交通機関としての役割を果し、タクシーが公共交通として健全に機能し、Ⅱに掲げる各目標を着実に実現させるためには、各社の経営状態に適した特定事業について積極的に取組みタクシー需要の掘り起こしを図るとともに、需給のアンバランスの是正に取り組み、効率的な経営体質の確立を図ることが必要である。
- ・「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ことが規定されている。
- ・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。」と示されている。
- ・以上の目的に沿って、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の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込まれ、富士・富士宮交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、行政、自治体、警察、公共施設管理者等の協力が不可欠である。このため、本協議会として、必要に応じ、関係者に対して、本計画に基づく施策を推進するために必要な支援や協力を要請することとする。

以上