

平成22年4月26日

松阪交通圏タクシー協議会

松阪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松阪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）

松阪交通圏タクシー協議会

事務局

中部運輸局 三重運輸支局（輸送監査担当）福田、松野

059 - 234 - 8411

社団法人三重県旅客自動車協会

景山

059 - 234 - 8438

松阪交通圏における地域計画の作成について

1. 概要

松阪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4月22日(木)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12月17日 第1回協議会(設立等)

平成22年 2月25日 第2回協議会(地域計画素案の提示)

平成22年 4月22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 尾崎 正俊 (中部運輸局三重運輸支局長)

副会長 大西 克己 (社団法人三重県旅客自動車協会会長)

添付資料 ・松阪交通圏タクシー協議会委員名簿
・松阪交通圏地域計画

松阪交通圏タクシー協議会委員名簿

中部運輸局三重運輸支局長	尾崎 正俊
三重県政策部交通政策室長	中西 清司
松阪市まちづくり交流部商工政策課長	川島 利治
明和町政策課長	北岡 和成
多気町企画調整課長	谷村 朗
大台町企画課長	東 久生
社団法人三重県旅客自動車協会会長	大西 克己
社団法人三重県旅客自動車協会松阪支部長	森本 臣紀
三重県ハイタク連絡協議会三交タクシー労働組合執行委員長	野口 薫
松阪市自治会連合会会長	西出 紀生
明和町地区自治会斎宮地区自治会長代表	橋本 廣一
多気町区長会会長	西村 篤太郎
大台町区長会代表	尾上 脩二
四日市大学環境情報学部准教授	本部 賢一
三重労働局労働基準部監督課長	足立 和也
三重県警察本部交通部交通規制課長	藤原 佳明

(順不同、敬称略)

平成22年4月22日

松阪交通圏タクシー地域計画

松阪交通圏タクシー協議会

・タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

1．松阪交通圏におけるタクシーの位置付け、果たすべき役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通機関として重要な役割を占めている。特に地域社会に密着したドア・ツー・ドアのきめ細かなサービス提供、何時でも何処でも移動できる機動性に優れた、自由度の高い公共交通機関となっている。地域住民の生活向上や地域社会の活力維持にも資する、一人一人のニーズに対応できる、柔軟性に富んだ交通機関で、高齢化社会の進展等、今後の我が国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、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ている。

更には、鉄道・バス等の他の地域公共交通機関と連携した地域密着型の生活支援、移動制約者の移動手段の確保、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上、地域公共交通活性化・再生総合事業等と連携しながら、タクシー機能を安定的に維持・活性化していくことが求められている。

松阪交通圏におけるタクシー事業の特徴は、松阪市を中心とした歴史・観光施設等への来客や、大手企業立地等によるビジネス需要への対応が行われていると共に、主要駅やショッピングセンター・病院等、主要施設での需要や、営業所等への配車依頼による需要に対応しているが、市街地において不特定の需要に対応するための流し営業は殆ど行われていない。

2．松阪交通圏におけるタクシー事業を巡る現状

(1) タクシー需要の減少

三重県内全体のタクシー輸送人員は、モータリゼーションの進展や社会経済等の変化から昭和43年度の2,139万人をピークに長期的な減少傾向にあり、平成20年度の輸送人員は、ピーク時に較べ半分以下の899万人となっている。

松阪交通圏の輸送人員では、平成13年度の109万人から平成19年度には128万人と順調に需要は増加したものの、その後の市場の激変から平成20年度には111万人に減少しており、平成19年度比では13.1%の大幅

減、平成13年度比では1.6%の微増となっている。

また、利用者が乗車中の走行距離を表す実車キロでは、平成13年度の289万キロから平成19年度には328万キロに増加したものの、平成20年度には302万キロに減少しており、平成19年度比では8.1%減、平成13年度比では4.4%増となっている。

(2) 規制緩和によるタクシー車両等の増加

松阪交通圏のタクシー車両数では、規制緩和前である平成13年度の177両から平成18年度には200両に増加したが、平成20年度には191両となっているが、平成13年度比では14両の増加となっている。

(3) 輸送実績の推移

松阪交通圏の輸送収入では、平成13年度の1,121百万円から車両の供給量は増加したものの、需給バランスは順調で、平成19年度には1,260百万円と順調に需要は増加したが、市場の激変から平成20年度には1,124百万円に減少しており、平成19年度比では10.8%減となっているものの、平成13年度比では0.3%の微増となっている。

一方で、タクシー車両1台当たりの輸送収入である日車営収では、平成13年度の21,877円から平成19年度には23,584円と順調に増加したが、これも市場の激変により平成20年度には20,823円に減少しており、平成19年度比では11.7%減、平成13年度比では4.8%減となっている。

また、タクシー車両が稼働した割合である実働率では、平成13年度の82.59%から平成20年度には81.09%となり1.5%の減少となっている。

これらの主要因は、平成20年のリーマンショック以降、百年に一度と言われる金融・経済危機に直面し、地域経済に於いても経済活動の縮小による需要の減少が大きく影響したものと考えられる。

(4) 運転者の労働条件の実情及び高齢化

タクシー運転者の賃金体系は歩合制賃金が主体となっており、タクシー1台当たりの輸送収入の減少は運転者の賃金低下を招き、平成19年度に於ける三重県全産業労働者の平均年収550.6万円に対し、同タクシー運転者の平均年収は386.5万円と大きな格差が生じている。なお、全国平均年収では342万円となっている。

また、労働時間による比較では、平成19年度に於ける三重県全産業労働者の平均2,268時間に対し、同タクシー運転者は3,024時間となっており、タクシー労働者1時間当たりの賃金は1,278円で、全産業労働者の2,428円に対して52.6%に留まっている。

三重県下に於けるタクシー運転者の平均年令は、平成19年度末では56.

7才であり、他の職業に比べて著しい高齢化が進んでいる。(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」)

(5) タクシー運賃の現状

三重県のタクシー運賃改定は平成8年に行われているが、当時運賃改定を見送った事業者があり、当交通圏では事業者間に運賃の格差が生じている。しかし、平成21年9月に中部運輸局が、タクシーの安全・安心を担保するために必要な公正・公平性を損ねているタクシー運賃を是正するために、新たに公示した「自動認可運賃」では、運賃改定を見送った事業者が、これを下回る下限割れの状態となっている。

3. 地域公共交通機関としての業界の取組

松阪交通圏に於けるタクシー業界では、タクシー事業の適正化、利用者へのサービス改善・利便性の向上や経営の合理化・効率化を目的として、運転者への各種指導教育及び講習への参加、禁煙タクシーの実施、タクシー無線のデジタルGPSの導入、ドライブレコーダーの装着導入、防犯仕切り板の装着導入、低排気ガス・低燃費LPG車への代替推進、タクシー車両によるコミュニティバス運行等、様々な取り組みが行われてきた。

(1) 利用者へサービス改善・利便性の向上等

- ・禁煙タクシーの実施(平成20年8月県下一斉)
- ・運賃制度の導入(障害者・遠距離の各割引制度の導入、定額運賃の設定)
- ・タクシー無線のデジタルGPSの導入(迅速な配車と効率的運行)
- ・福祉タクシーの導入、飲酒運転防止代行運転の実施
- ・タクシー車両によるコミュニティバス運行
- ・タクシーの日キャンペーンの実施(毎年8月5日)

(2) 事故防止対策等の充実

- ・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
- ・防犯仕切り板の装着
- ・後部座席シートベルト装着の徹底

(3) 経営の合理化・効率化

- ・タクシー事業者の統廃合
- ・デジタル式運行記録計の装着
- ・タクシー無線のデジタルGPSの導入

(4) 地球環境対策の推進

- ・アイドリングストップ車の導入
- ・低燃費LPG車への代替
- ・エコドライブの推進

4. 今後の取り組みの方向性

松阪交通圏に於ける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、需要の創出などの取り組みが重ねられているが、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いくことが必要である。

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、これらの諸施策の取り組みに際しては、タクシー事業者以外関係者に於いても、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た環境整備に必要な協力を行うことが望まれる。

協議会は、地域計画目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、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推進を促すこととし、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

- (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) 安全性の維持・向上
- (4) タクシー運転者の労働条件の改善・向上
- (5) 交通問題、環境問題の改善
- (6) 観光立国に向けての取り組み
- (7) 過度な運賃競争への対策

. 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アンケート実施による利用者の要望等の把握などにより、利用者満足度の向上及び各種サービスに努めてタクシーサービスの活性化を図る。

2. 事業経営の活性化、効率化

タクシーは、鉄道・バスと違い面的なドア・ツー・ドアの個別輸送機関であり、この特性を生かしたきめ細かな輸送需要を拡大するため、デジタル機器の導入による配車の迅速化を図ると共に、車両の定期的な代替等の効率化などを

図ることにより、タクシー事業経営の活性化と効率化に取り組む。

3．安全性の維持・向上

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、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことにより、社会的な信頼の向上に取り組む。

4．タクシー運転者の労働条件の改善・向上

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、運転者の労働条件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の改善・向上に取り組む。

5．交通問題、環境問題の改善

少子高齢化や地域公共交通の確保のため、タクシーは不可欠な公共交通機関であることから、道路運送法や地域公共交通活性化・再生法等による、各種協議会や地方公共団体等との連携を図ると共に、タクシー乗場及び周辺の美化推進に努めることにより、交通問題の改善を図る。

また、CO₂排出による環境問題への対応について、低公害車への代替促進、エコドライブ等の取り組みを積極的に行うことにより地域の環境問題に貢献する。

6．観光立国に向けての取り組み

観光は関連産業への経済波及効果が大きく、地域社会の活性化に不可欠な産業であり、地域の関係者においては積極的な観光施策の展開が図られていることから、観光ルートの充実や、観光タクシーとして地域の案内役としての知識習得の研修を図ることにより、観光目的による利用者利便の向上に努める。

7．過度な運賃競争への対策

交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討されている経緯があり、過度な運賃競争への対応についてはそれらの報告書等を踏まえた適切な対応を目標とする。

上記の目標達成のため必要となる供給過剰状態の解消

現在の松阪交通圏に於ける諸問題は、長年にわたるタクシー需要の減少にもかかわらず、車両数の減少が進まず供給過剰の状態が解消されない結果、タクシー事業の生産性が著しく低下していることにある。

タクシー事業者は中部運輸局が提示した「適正と考えられる車両数」を吟味

し、タクシー運転者の雇用問題と利用者利便を損なうことがないことに留意するとともに、個々の事業者の判断に基づき、タクシーをとりまく諸課題の改善に向け、供給過剰状態の解消に努めるべきである。

．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その実施主体に関する事項

．に掲げた地域計画に定めた取組目標達成のために取り組む、特定事業及びその他の事業に関する事項を次のとおり定める。なお、実施時期については、短期は1年以内、中期は2年以内、長期は特定地域の指定期間内を目途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】

(1) 運転者マナー向上及び法令知識習得のための研修実施

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期

(2) タクシー利用者に対するアンケート調査の実施

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期

(3) 運転者への地理教育の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

(1) 地域公共交通の確保のための公的支援の要請

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期

2．事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

(1) デジタル式 GPS - AVM の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：長期

【その他の事業】

(1) 車両の定期的代替

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

3．安全性の維持・向上

【特定事業】

(1) 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

(2) 事故防止教育の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(3) 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：長期

(4) 健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(5) 適性診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

4．タクシー運転者の労働条件の改善・向上

【特定事業】

(1) 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：長期

(2) 休憩室等福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

(3) 防犯訓練の充実

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】

(1) 低公害車等の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

(2) アイドリングストップ・エコドライブの推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

(1) タクシー乗場及び周辺の美化の推進

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会

実施時期：短期、中期、長期

(2) 各種公共交通会議等でのタクシー利活用

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、地方公共団体

実施時期：中期、長期

6. 観光立国に向けての取り組み

【特定事業】

(1) 観光ルートの充実

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、地方公共団体

実施時期：中期、長期

(2) 観光タクシーとして地域の案内役としての知識習得

実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、地方公共団体

実施時期：中期、長期

特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

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。

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。地域におけるタクシー事業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るだけでなく、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、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

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。