

タクシー事業に係る倉吉交通圏地域計画の策定について

倉吉市総合政策室

【これまでの経過】

日 時	内 容	備 考
平成 21 年 9 月 1 日	「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に基づく特定地域の指定」について鳥取県ハイヤータクシー協会より倉吉市へ要請書の提出	倉吉市が申請者となることから、倉吉市長あてに提出。
平成 21 年 11 月 4 日	倉吉市より周辺4町に対し、特定地域指定の協議を文書にて照会。	
平成 21 年 11 月 16 日	倉吉市地域公共交通会議にてタクシー事業に係る地域指定について説明	
平成 21 年 12 月 3 日	タクシー事業に係る特定地域の指定要請書を倉吉市長名で鳥取県・国土交通大臣に提出	周辺4町から同意書の提出
平成 22 年 4 月 1 日	倉吉営業圏：地域指定	
平成 22 年 7 月 29 日	第1回倉吉交通圏タクシー特定地域協議会の開催。	① 協議会設立手続 ② タクシー事業の現状について ③ 計画検討の進め方について
平成 22 年 9 月 30 日	第2回倉吉交通圏タクシー特定地域協議会の開催。	① 倉吉交通圏地域計画(素案)について
平成 22 年 11 月 9 日	第3回倉吉交通圏タクシー特定地域協議会の開催。	① 倉吉交通圏地域計画の策定

【主な計画内容】

I 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

1. 地域におけるタクシーの位置づけ・役割(高齢化社会、観光面での対応が必要)
2. タクシー事業を巡る現状の分析・取組みの方向性(平成 14 年規制緩和による競争、取組みの検証)

II 地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業

1. タクシーサービスの活性化(利用者増加に向けたサービス・環境の向上)
2. 事業経営の活性化、効率化(配車の効率化による車両稼働率の向上)
3. タクシー運転者の労働条件の悪化防止、改善・向上(賃金・勤務体系の改善、防犯対策)
4. 安全・安心の確保(安全運転講習会の開催、安全管理体制の確立)
5. 交通問題、都市問題、環境問題の改善(稼働率向上による無駄な走行の削減、低公害車の導入)
6. 過度な運賃競争への対策(健全な運賃競争による労働条件や安全性の確保)

III 目標を達成するために必要な供給過剰状態の解消(合理的な配車管理による車両の効率的運用、車両数の見直し)

「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」に基づく倉吉交通圏地域計画

平成 22 年 11 月 9 日

倉吉交通圏タクシー特定地域協議会

目 次

- I 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
 - 1. 地域におけるタクシーの位置づけ・役割
 - 2. タクシー事業を巡る現状の分析・取組みの方向性
- II 地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業
 - 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悪化防止、改善・向上
 - 4. 安全・安心の確保
 - 5. 交通問題、都市問題、環境問題の改善
 - 6. 過度な運賃競争への対策
- III 目標を達成するために必要な供給過剰状態の解消

I 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

1. 地域におけるタクシーの位置づけ・役割

(1) タクシーの位置づけ・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を形成する重要な公共交通機関である。

特に、次のような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、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。

- 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 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる 等

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、各地の観光交流を支える基盤としての役割などを担うとともに、公共交通機関として環境対策について配慮するものである必要がある。

鳥取県における高齢化社会の進展状況は、高齢人口（65才以上）の全県民に占める割合は※1. 25.8%であり、倉吉交通圏における高齢化率は、※2. 28.4%（2010年現在）であり、2035年には37.1%となるとの予測がなされている。また、路線バスの多くが、輸送人員の減少と赤字を抱え路線廃止に追い込まれている現状において、地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、タクシー車両を用いた乗合運行の検討を行うなど、従来のタクシーやバス運行では対応できない需要、要請に対する取り組みが大いに期待されているところである。

※ 1. について：統計情報研究センター「市町村別将来人口」より

観光面において、倉吉交通圏は、東郷湖、三徳山三佛寺、燕趙園、倉吉白壁土蔵群、コナン通り、船上山、三朝・はわい・関金温泉等多くの観光地を抱えており、観光地と観光客を直接結ぶ交通モードとして、タクシーは重要であり、利用する旅客にとって、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る。

環境面において、公共交通機関として国及び自治体の理解と支援を得ながら、ハイブリッド車（HV車）、電気自動車（EV車）等低公害車の導入を図るなど環境についても配慮する必要がある。

さらに、タクシー事業は、地域経済を支える産業の一つであり、労働者の雇用に寄与しているほか、公共の道路空間を使用する社会的存在でもある。

このように、地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みれば、我が国の地域社会の活力を維持していくためには、それぞれの地域において、タクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要である。

* 倉吉交通圏：倉吉市、東伯郡琴浦町、湯梨浜町、北栄町、三朝町

2. タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

(1) 倉吉交通圏におけるタクシー事業の状況

倉吉交通圏においては、長期に需要が減少している関係で、事業者の経営環境や運転者の労働条件が悪化しているため、安全や良好なサービスといった利用者利便が損なわれかねない状況となっており、こうした問題の改善が喫緊の課題となっている。

①規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

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。こうした状況のもと、倉吉交通圏においては規制緩和後のH14年1月末からH20年度末までの間に、法人新規事業者数の増減はなく、法人車両数は12両の減少となっている状況である。

倉吉交通圏における需要面においては、平成16年度における総実車キロを100（指数）とすると平成20年度は、77.7で22.3ポイント減少が生じている。

鳥取県における他の交通圏である鳥取交通圏16.4、米子交通圏8.2ポイントの減少と比較して、減少ポイントが大きいものとなっている。

※ 「総実車キロ」・・・お客を乗せ走行した距離の年間累計

【平成14年1月末→平成20年度末の推移】

- ・法人タクシー事業者数 6社→6社（±0%）
- ・法人タクシー車両台数 136両→124両（-8.8%）

②規制緩和後の輸送実績の推移

規制緩和後、新規事業者数の増減はなく、車両数は12両の減少となっているが、輸送需要の減少には歯止めがかからない状況となっている。タクシー車両の実車率は減少を続け、1日1車あたりの営業収入は平成13年度22,803円であったが、平成20年度16,927円と落ち込んでいる。

また、自動車運転代行事業者によるタクシー類似行為及び NPO 等による諸規制が少ない自家用車による有償運送行為等によるタクシー類似行為等も輸送実績の悪化の一因と思われる。

運賃値上げについては、申請を見送っており、一時的な増収現象もない。

【平成 13 年度→平成 20 年度の推移】

- ・ 1 日 1 車当りの総走行キロ 152.6km→120.8km (-20.8%)
- ・ 1 日 1 車当りの営業収入 22,803 円→16,927 円 (-25.7%)
- ・ 実働率 (保有車両の稼働率) 80.9%→80.3% (-0.6p)
- ・ 実車率 (総走行キロに占める実車枚の割合) 45.1%→41.7% (-3.4p)

③ タクシー運転者の労働環境

厚生労働省の統計資料によると、平成 20 年の鳥取県の全産業男子労働者の推定年間所得とタクシー運転者の推定年間所得の格差は 204 万円となっている。また、推定月間労働時間の鳥取県の全産業男子労働者とタクシー運転者の格差は 15 時間である。この格差是正がタクシー業界の大きな課題となっている。

また、鳥取労働局の平成 17 年から平成 20 年の監督実施状況によると、監督実施事業場のうち違反事業場は全産業で 66.7% であるが、タクシーは 69.2% であり、全産業と比べ、若干高い状況にある。違反項目別では労働時間と最低賃金に関する違反率がタクシーにおいて著しく高い状況となっている。

なお、タクシー運転者の平均年齢は、若年労働者の新規採用が殆どない中で、運転者の平均年齢は年々上昇している。

タクシー運転者の高齢化の進展する状況について、タクシーサービスの低下に繋がるとの指摘もあるほか、タクシーサービスが将来にわたって持続的に提供されなくなるおそれがあるとの意見もある。

- ・ 平成 20 年 推定年間所得 格差約 204 万円
鳥取県全産業労働者平均 428 万円、同県タクシー運転者平均 224 万円
- ・ 平成 20 年 推定月間労働時間 格差約 15 時間
鳥取県全産業労働者平均 183 時間、同県タクシー運転者平均 198 時間
- ・ 鳥取労働局の平成 17 年から平成 20 年の監督実施状況

	違反事業場率	労働時間違反率	最低賃金違反率
タクシー	69.2%	42.8%	32.6%
全産業	66.7%	24.0%	2.7%

- ・ 平成 20 年度 鳥取県タクシー運転者平均年齢 57.2 歳 (平成 13 年 52.7 歳)

④倉吉交通圏における運賃の認可状況

倉吉交通圏のすべての事業者が、現在公示している自動認可運賃以内の運賃を採用している。

⑤鳥取県における交通事故の状況

タクシーにおける交通事故の件数は、

平成13年	23件
14年	21件
15年	24件
16年	24件
17年	37件
18年	28件
19年	24件

と、平成13年度以降概ね25件で推移している。

⑥倉吉交通圏における客待ち駐車状況

まれに、違法駐車についての苦情が入る。そのようなことのないよう公共交通機関として交通ルールの遵守を徹底していく必要がある。

⑦タクシーに対する苦情

件数は少ないが、今なお、近距離乗車時に不快な対応があった、等の接遇の基本に関わる苦情が寄せられることがある。

接遇の基本を徹底するなど乗務員への指導の徹底が求められる。

⑧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、経営効率化・合理化、安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。

倉吉交通圏の事業者、鳥取県ハイヤータクシー協会中部支部（以下中部支部という）においては次の取組みを行っている。

- ア. タクシーサービスの活性化のため、観光割引（4事業者）福祉タクシー（3事業者4両）、禁煙タクシー（1事業者4両）である。
- イ. 安全安心の確保と法令遵守の徹底のため、アルコールチェッカーの導入、運転者適性診断の受診を促進している。
- ウ. 倉吉駅発着の「駅から観タクン」チケットを販売し、50%割引きを実施した。

(2) 適正と考えられる車両数

タクシー適正化・活性化法基本方針において、「国は、地域の関係者が行うタクシー事業の適正化・活性化に関する取り組みに必要な情報提供等に努めることとし、特に、地方運輸局長は、特定地域において適正と考えられる車両数を算出し、協議会に提示する。」こととされている。

これに基づき、中国運輸局は本協議会において、倉吉交通圏における適正車両数を91～102両として示したが、現在の車両数(22年3月末現在118両)と開きが生じている。

(3) 取り組みの方向性

倉吉交通圏においては上述のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、タクシー運転者の運賃の低下等、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、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これまでさまざまな努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、タクシーの適正化・活性化のために、利用者・地域を含む関係者が協力して更なる取り組みを進めることが必要不可欠となっている。

また、供給過剰の解消に取り組む場合には認定を受けていない運転代行等や、諸規制が少ない自家用車による有償運送行為等によるタクシー類似行為に対する関係機関等による違法行為の排除等に取り組む必要がある。

当該地域のタクシー事業の適正化、活性化を図るための目標を次章1～6のとおり定め、目標を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「その他事業」を記載し、さらに実施主体や実施時期等についても併せ記述することとする。

協議会の構成員であるタクシー事業者は、単独又は共同して行おうとする「特定事業」の各項目からなるべく多く選択し、記載された実施期間内に積極的に取り組むものとする。

協議会は、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。また、協議会に参加していない関係者(鉄道事業者、道路管理者等)に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力してもらうよう要請することとする。

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。

II 地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業

1. タクシーサービスの活性化

タクシー輸送人員の減少対策については、利用者の満足度を高めるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である。そのためには、安全性、

快適性、確実性など利用者のタクシーに対するニーズに合致した創意工夫をしたサービスの提供を図ることが必要である。

2010年の高齢化率が28.4%、2035年には37.1%が高齢者となるとの予測がなされている倉吉交通圏においては、障害者や高齢者等の移動制約者を目的地まで適切に運ぶことは、ドア・ツー・ドアの輸送に優れるタクシーが真に求められる輸送サービスである。

この視点は、近年全国的に広がりを見せている子育てタクシー（就労中の親代わりに子供を目的地まで輸送するサービス）や、運転免許証返納者割引制度についても同様である。タクシー事業者は地域社会の要請を十分汲み取る努力と、新しい需要、要請に対する質の高い輸送サービスの提供が求められる。

多くの観光資源を抱える倉吉交通圏においては、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く、運転者の接遇態度、おもてなしの精神（ホスピタリティー）の向上はもとより、観光に関する幅広い知識やそれを利用者に伝える技術の習得等を図ることが求められる。具体的には、運転者講習等により、より質の高いタクシー運転者が、継続的に倉吉交通圏内において養成される仕組みを構築する必要がある。

その他、バス路線が存在しない地域においては、相対的にタクシーに求められる公共交通としての役割は高い。地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、タクシー車両を用いた乗合運行の検討を行うなど、従来のタクシーやバス運行では対応できない需要に対する取り組みが必要である。

〔特定事業〕

特定事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①サービス向上に関する講習・研修	タクシー事業者・運転者の講習研修会等の実施	タクシー事業者 中部支部	平成22年～
②観光タクシーの実施	JR駅を起終点に観光タクシーを実施中、これを継続・充実	タクシー事業者 県協会、中部支部 観光協会	平成22年～
③福祉タクシーの拡大	福祉タクシーの車両・有資格者の拡大	タクシー事業者	平成23年～
④タクシー代行の拡大	タクシー車両を利用した代行の拡大	タクシー事業者	平成23年～
⑤運転免許証返納割引	運転免許返納者に対する割引の拡大	タクシー事業者 県協会、警察	平成22年～
⑥完全禁煙車の拡大	禁煙協力車から、完全禁煙車への移行拡大	タクシー事業者 県協会、	平成22年～

⑦クレジットカード決済器の導入	クレジットカード決済器の導入事業者の拡大	タクシー事業者	平成23年～
⑧乗合タクシーの実施	交通空白地域の依頼による乗合タクシーの運行	タクシー事業者 自治体	平成22年～
⑨苦情受付窓口の設置	処理体制の徹底、記録	タクシー事業者 県協会、	平成22年～
⑩自社タクシー乗り場の設置	単独又は共同のタクシー乗り場の設置を促進する	タクシー事業者	平成22年～

〔その他事業〕

その他事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①利用者満足度調査	利用者アンケートの実施による改善の検討	法人タクシー事業者	平成23年～
②タクシー乗降場の充実	倉吉駅等の改修時、公共施設の改修時をはじめとして機会あるごとに要求。	中部支部 自治体	平成22年～

〔参考施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①乗合タクシーへの支援	地域公共交通活性化・再生総合事業による乗合タクシー実証運行に対する補助	中国運輸局	平成22年～

2. 事業経営の活性化、効率化

他都市同様、倉吉交通圏においても長期にわたる旅客需要の減少が続き、需要が劇的に回復する展望が見いだせない状況下においては、各社の事業効率性の向上も重要な課題のひとつである。

タクシー事業者は、効率的な事業運営の取組みを促進する。そのためには、車両費用等の削減や保有車両の稼働率の向上が重要である。更に運行管理体制の効率化等を図るため、事業用施設、資材の共用化や共同配車体制の構築、グループ企業間における整備管理の一元化など、複数企業間による協業化や、企業の合併、譲渡譲受の可能性について検討していくこととする。

〔特定事業〕

特定事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①車両の稼働向上の促進	車両の稼働率向上を目指し効率化を図る	タクシー事業者 県協会	平成22年～

②デジタル式GPS-AVMによる効率的配車の推進	デジタル式GPS-AVMの導入拡大とそれを活用した効率的配車の推進	タクシー事業者	平成22年～
--------------------------	-----------------------------------	---------	--------

3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー事業においては、運転者の賃金として多くの場合、歩合制による賃金体系が採られており、そのため供給過剰や過度な運賃競争に伴うリスクを相当程度運転者が負わされ、労働条件の悪化等につながるという現象が生じている。

タクシー事業者は、運転者の労働条件が悪化することのないよう、労働時間、最低賃金、累進歩合制度の撤廃等の労働関係法令の遵守はもとより、運転者負担の軽減や基本手当と残業手当等の明確化などの賃金体系の見直しや、より効率的な勤務形態への見直しを行うなど、賃金・労働時間等の労働条件に関し、鳥取県全産業男性労働者平均（428万円）に可能な限り近づけることを目標とする。当面、平成20年 全国タクシー運転者平均年収326万円（厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」）に可能な限り近づけることを目標とする。

【参考】平成20年度鳥取県タクシー運転者平均224万円

現在国土交通省の「タクシー賃金システム等懇談会」において、タクシー運転者の賃金制度等のあり方について議論されているところであり、今後、本懇談会の報告を踏まえて対策を検討することとする。

過労運転の防止の徹底を図りつつ、タクシー事業の適正化・活性化等を通じ賃金水準を向上させること等により、若年層にとって魅力ある労働環境の構築を目指すべきである。

また、防犯仕切板の設置等の車内における防犯対策は、運転者の安全対策に効果的であるので導入を促進する。

[特定事業]

特定事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①賃金制度の改善	退職金制度の導入、賃金制度の改善を図る	タクシー事業者	平成22年～
②勤務体系の見直し	2車3人制や1車2人制への見直し等の効率化により労働環境の改善を図る	タクシー事業者	平成22年～
③雇用の延長	定年制の延長を含めて雇用延長制度を検討	タクシー事業者	平成23年～

④定期健診項目の充実	特に深夜労働者の健診項目充実・健診回数の点検	タクシー事業者	平成23年～
⑤マニュアル車からAT車への変更	導入の拡大	タクシー事業者	平成23年～
⑥領収書自動発行機の導入	導入の拡大	タクシー事業者	平成23年～
⑦車内の防犯対策	防犯仕切板の設置等、車内の防犯対策の推進	タクシー事業者	平成22年～

〔その他の事業〕

その他の事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①防犯対策への理解周知の徹底	タクシー車内の防犯対策への利用者への理解周知の徹底	県協会、タクシー事業者 警察、中国運輸局	平成22年～

〔参考施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①監査の強化	社会保険等未加入・最低賃金法違反に対する処分基準の創設に伴い監査強化	中国運輸局	平成22年～
②監督の徹底	運輸局との相互通報制度を踏まえた監督の徹底	鳥取労働局	平成22年～

4. 安全・安心の確保

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させていく必要がある。

国土交通省では、運輸安全マネジメントを基本とした安全対策の推進を図っており、事業用自動車による死亡事故・人身事故の半減、飲酒運転ゼロを目差し、国、事業者個々が実施する施策をとりまとめた「事業用自動車総合安全プラン2009」を昨年3月に策定したところであり、倉吉交通圏においても当該目標を達成すべく各タクシー事業者が安全対策に取り組むことはもちろんのこと、関係行政機関等においても安全対策を推進するものとする。

また、ドライブレコーダーは運転者への交通安全指導に効果的であるので導入の促進を図る。

〔特定事業〕

特定事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①法令遵守のための講習会	タクシー事業者・運転者の講習研修会等の実施	タクシー事業者、中部支部	平成22年～

②安全マネジメントの実施	安全マネジメントの実施の徹底	タクシー事業者	平成22年～
③安全運転講習会の開催	事業者、中部支部等で設営	タクシー事業者 中部支部	平成23年～
④運転者適性診断の受診	義務診断の受診徹底、一般診断の受診促進	タクシー事業者	平成22年～
⑤アルコール検知の実施	全事業者において始業、終業点呼時にアルコール検知器による検査の実施強化	タクシー事業者	平成22年～
⑥ドライブレコーダーの導入	映像解析等による運転者の指導のためドライブレコーダー導入拡大	タクシー事業者	平成22年～
⑦「タクシー110番、119番通報」の取組み	県警、県協会による通報制度の継続、徹底を図る	県協会 タクシー事業者 警察	平成22年～
⑧運転免許証返納割引	運転免許返納者に対する割引の拡大	タクシー事業者 県協会、警察	平成22年～

〔参考施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①指導の強化	飲酒運転等に対する処分・特定地域内の違反に対する監査を強化	中国運輸局	平成22年～
②ドライブレコーダーの導入支援	自動車運送事業の安全・円滑化等総合事業による導入補助。	中国運輸局	平成22年～
③安全マネジメントの評価	評価対象事業者の拡大	中国運輸局	平成22年～

5. 交通問題、都市問題、環境問題の改善

まれに、違法駐車についての苦情が入る。そのようなことのないよう公共交通機関として交通ルールの遵守を徹底し、倉吉交通圏外からの来訪者にとって倉吉交通圏の景観イメージの保持に努める必要がある。

また、車両の無駄な空車走行等による環境問題への視点も考慮していく必要がある。環境問題に関しては、政府が温室効果ガスについて、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、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、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。

〔特定事業〕

特定事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①グリーン経営の認証取得	国交省が推進し、交通エコロジー・モビリティ財団が認証する制度の効果的利用	タクシー事業者	平成23年～
②アイドリングストップの徹底	春・秋における客待ち中のアイドリングストップの徹底	県協会 タクシー事業者	平成22年～
③低公害車の導入	環境対策等の観点からハイブリッド車等を導入	タクシー事業者	平成23年～
④違法駐車対策	違法駐車による迷惑行為の排除	中部支部 タクシー事業者 警察	平成22年～
⑤デジタル式GPS-AVMによる違法駐車防止	デジタル式GPS-AVMの導入拡大とそれを活用した違法駐車防止	タクシー事業者	平成22年～
⑥自社タクシー乗り場の設置（再掲）	単独又は共同のタクシー乗り場の設置を促進する	タクシー事業者	平成22年～

〔その他の事業〕

その他の事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①タクシー乗降場の充実（再掲）	倉吉駅の改修時をはじめとして公共施設建設時等に要望	中部支部	平成22年～

〔参考施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①低公害車に対する車両購入補助	低公害車普及促進対策費の活用	中国運輸局	平成22年～

6. 過度な運賃競争への対策

健全な運賃競争は、消費者の利益にかなう一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすい。このことが、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらす恐れがある。事業者は、利用者への認可運賃制度の周知と適正な運賃の収受に取り組むこととする。

〔特定事業〕

特定事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①運転者に対する教育	適正運賃收受のための教育の徹底	タクシー事業者 県協会、中部支部	平成22年～

〔その他の事業〕

その他の事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①認可運賃制度の周知	利用者への認可運賃制度の周知	県協会、タクシー事業者 中国運輸局	平成22年～

〔参考施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
①新規許可・増車に対する審査・監査厳格化	タクシー適正化・活性化法、及び新規許可、車両の増車に係る関連通達に基づき、厳格な審査・監査を行う。	中国運輸局	平成22年～

Ⅲ 目標を達成するために必要な供給過剰状態の解消

Ⅱで記述した目標を達成するためには、実車率や1日1車当り営業収入が下落している状況を解消する必要がある。合理的な配車の管理等による車両の効率的運用が求められる。

特定地域においてタクシー事業者が作成する特定事業計画には、タクシー事業の供給輸送力の減少等の事業再構築（事業の譲渡又は譲渡、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）を定めることができることとされている。倉吉交通圏では、平成22年7月29日の第1回協議会において中国運輸局が公表した適正と考えられる車両数は91～102両である。これに基づくと、平成22年3月31日現在の車両数（118両）と開きが生じている。

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、新たな需要を開拓する必要があり、タクシーの適正化・活性化のために、利用者・地域を含む関係者が協力して更なる取り組みを進めることが必要不可欠となっている。

一方、タクシー事業者は、自主的に自社の車両数の見直し等、事業再構築についても検討する必要がある。

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、運転者雇用が可能な限り守られることが求められる。

倉吉交通圏タクシー特定地域協議会 構成員

構成員の種別	構 成 員 の 役 職	氏 名	
法第8条第1項に掲げる者	地方運輸局	中国運輸局鳥取運輸支局長	今谷 三明
	地方公共団体	鳥取県 企画部 地域づくり支援局 交通政策課長	松田 繁
		倉吉市 総合政策室長	森 徹郎
		三朝町 企画観光課長	松浦 弘幸
		湯梨浜町 企画課長	中本 賢二
		北栄町 企画振興課長	田中 精一
		琴浦町 商工観光課長	岩船 賢一
	タクシー事業者	鳥取県ハイヤータクシー協会 会長	船越 克之
		鳥取県ハイヤータクシー協会 副会長	澤 耕司
		鳥取県ハイヤータクシー協会 中部支部長	山田 公
	労働組合等	全国交通運輸労働組合連合会 鳥取県支部 書記長	福本 信一
		鳥取県私鉄ハイタク協議会 日ノ丸ハイヤー労働組合 執行委員長	道祖尾 義孝
	地域住民	倉吉市女性連絡会 副会長	宮川 寿美子
		社会福祉法人 倉吉市社会福祉協議会 常務理事兼事務局長	山根 義男
		倉吉商工会議所 女性会 会長	加藤 美喜子
法第8条第2項に掲げる者	その他協議会が必要と認める者	鳥取労働局 労働基準部 監督課長 倉吉労働基準監督署 署長	西本 直哉 仲濱 弘昭
		倉吉警察署 交通課長	竹内 誠
		倉吉市観光協会 理事	山根 誠
オブザーバー	八橋警察署 交通課長	初田 和也	
共同事務局	倉吉市 中国運輸局鳥取運輸支局 鳥取県ハイヤータクシー協会		