



## 大阪府タクシー特定地域合同協議会

平成22年 4月 2日

## 大阪府下5交通圏タクシー特定地域協議会の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」（いわゆる「タクシー新法」）の施行に基づき、平成21年10月1日告示により特定地域に指定された大阪府下の大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏及び泉州交通圏の5つの地域について、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いたします。

## 大阪府タクシー特定地域合同協議会

- ・ 大阪市域交通圏タクシー特定地域協議会
- ・ 北摂交通圏タクシー特定地域協議会
- ・ 河北交通圏タクシー特定地域協議会
- ・ 河南B交通圏タクシー特定地域協議会
- ・ 泉州交通圏タクシー特定地域協議会

## 問い合わせ先

事務局 近畿運輸局自動車交通部旅客第二課

ふじもと かなや  
(藤本・金谷)

TEL 06-6949-6446

## 配布先

青灯クラブ

大阪経済記者クラブ

陸運記者会（ハイタク部会）

平成22年 4月 2日

## 大阪府下5交通圏タクシー特定地域協議会の地域計画の作成について

### 1. 概 要

大阪府タクシー特定地域合同協議会においては、タクシー適正化・活性化法が施行された昨年10月以降5回にわたり協議会を開催し、関係者が一堂に会して地域のタクシーの諸問題の分析、地域計画の作成に向けて活発な検討・議論がされたところ。

3月25日（木）の第5回協議会において、協議会の参加委員全員の合意を得て、大阪府下5交通圏の地域計画が作成された。

今後、この地域計画の作成を受け、各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省に対して行うことが可能となるが、地域計画に定めた目標の早期達成を図るために、特定地域内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くこととなる。

さらに、地域計画の目標の達成は、各交通圏全体のタクシーの適正化・活性化をもたらすものであり、その利益は利用者、さらには地域全体に及ぶものであり、特定事業及びその他事業の実施主体を含む協議会の構成員はもとより、その他の関係者に対しても、地域計画の趣旨を十分に踏まえ必要な取組又は支援を行うことについて、協議会として協力を要請していくものである。

### 2. 協議会について

#### ・検討経緯

平成21年10月29日 第1回協議会（設立等）

平成21年12月14日 第2回協議会（大阪のタクシーの現況・問題点の整理等）

平成22年 1月21日 第3回協議会（地域計画骨子の提示等）

平成22年 2月18日 第4回協議会（地域計画素案の提示等）

平成22年 3月25日 第5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

※協議会における議論を迅速かつ円滑に運営するため、幹事会を設置（2回開催）

添付資料 ・大阪府タクシー特定地域合同協議会構成員名簿  
・タクシー適正化・活性化法（概要）

大阪府タクシー特定地域合同協議会構成員名簿

地方公共団体	岡 村 隆 正	大阪府都市整備部交通道路室都市交通課長
	橋 田 雅 弘	大阪市計画調整局計画部総合交通体系担当課長
	中 尾 俊 一	堺市建築都市局都市計画部交通計画課長
	寺 農 齊	枚方市土木部長
	道 本 博	八尾市建築都市部長
タクシー事業者・団体	坂 本 克 己	(社) 大阪タクシー協会会長
	町 野 勝 康	ワンコインタクシー協会会長
	山 本 茂	(社) 全大阪個人タクシー協会会長
タクシー運転者の代表	森 田 貫 二	全国自動車交通労働組合（全自交） 大阪地方連合会執行委員長
	永 江 睦 男	全国交通運輸労働組合総連合（交通労連） 関西地方総支部ハイタク部会長
	岡 田 紀一郎	全国自動車交通労働組合総連合会 （自交総連）大阪地方連合会執行委員長
	三 宅 英 二	私鉄総連ハイタク協議会代表
地 域 住 民	熊 和 子	(株) 毎日放送ラジオ局長
	豊 岡 賢 二	大阪商工会議所理事・地域振興部長
	武 富 輝 代	なにわの消費者団体連絡会
学識経験者	安 部 誠 治	関西大学商学部教授
その他関係者	山 田 廣 則	(財) 大阪タクシーセンター会長
	西 本 雄 治	大阪府警察本部交通部交通総務課長
	城 寿 克	厚生労働省大阪労働局労働基準部監督課長
国	長 井 総 和	国土交通省近畿運輸局自動車交通部長

(敬称略・順不同)

●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)について (平成21年10月1日施行)

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)

① 国土交通大臣による特定地域の指定

**特定地域**・・・供給過剰の進行等により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ていない地域  
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

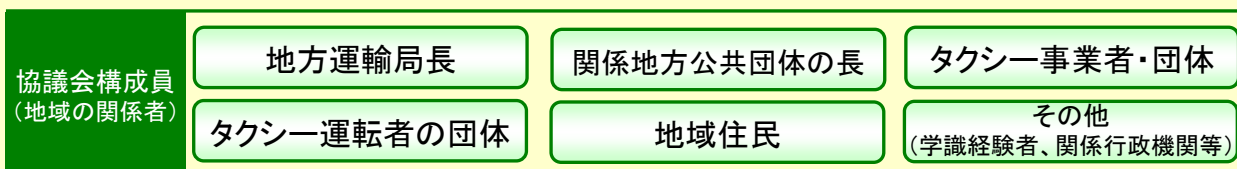
② 国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

i)特定地域における取組み

①地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

- タクシーサービスの活性化
- 事業経営の活性化、効率化
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善

※国は、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等に努める



②タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には実施勧告  
道路運送法の手続きの特例

ii)特定地域における措置

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| ① <b>新規参入要件を厳格化</b>       | ② <b>増車を事前届出ではなく、認可制に</b> |
| ③ <b>減車実施事業者に対する監査の特例</b> | ④ <b>行政処分の特例</b>          |

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、

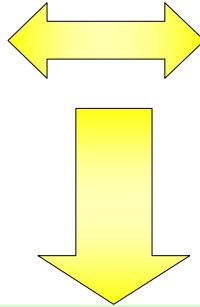
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」

→「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

# 大阪におけるタクシー適正化・活性化地域計画について

## タクシーの位置付け・役割

地域公共交通機関(鉄道やバスを補完)  
安全・安心が最優先(←人を運ぶサービス)  
いつでも、どこでも、誰でも利用できる、  
安全・安心、快適・便利なサービスを提供  
(=輸送サービスの供給責任)



## 現 状

供給過剰の進行(=輸送需要の長引く低迷と車両数の急増)  
過度な運賃競争

↓  
経営状況・労働環境の悪化  
違法・不適切な事業運営の横行  
事故の多発、繁華街等における交通問題  
サービス水準の問題

## 主な対策

- サービスの活性化と選択性の向上(サービスの見える化) → 配車システムの高度化、禁煙車両の導入促進、利用者情報の充実、運転者・事業者の評価制度の導入、優良乗場の設置 など
- 事業経営の活性化・効率化 → 部品等共同購入の推進、違法行為排除運動の強化 など
- 運転者の労働条件の改善等 → 運転者負担の軽減のための施設・設備の充実、防犯対策の強化 など
- 安全性の確保 → ドライブレコーダーを活用した運転者教育の実施、運輸安全マネジメントの推進 など
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善 → 乗り場等の整備、EVタクシーの導入、地域貢献策の実施 など
- 供給過剰の是正(需要拡大に向けて) → 福祉・子育て・観光タクシーの導入、PR活動の充実 など
- 過度な運賃競争への対策 → 相対運賃の禁止の徹底

## その他

- 供給過剰の是正に関し、事業者が積極的に減車等について検討し早急に具体的行動を取ることを強く期待。
- 過度な運賃競争は、運転者の労働環境の悪化、さらには安全を損なうとの国会等の議論を踏まえ、運賃問題について行政において適切な対応が取られることを注視。
- 協議会の構成員はもとより、その他関係者に対しても地域計画への賛同を呼びかけるとともに必要な取組・支援について協力を要請。
- 協議会において計画の進捗状況を監視。 必要な場合には、事業主体に対する勧告等措置。

# 大阪市域交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

## 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) 大阪市域交通圏におけるタクシーの位置付け・役割

#### タクシーの地域公共交通機関としての位置付け

- ・ タクシーは、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（以下「タクシー適正化活性化法」という。）において、地域公共交通機関として位置付けられている。
- ・ この位置付けは、大阪市域交通圏においても、何ら変わるものではなく、タクシーは、鉄道・バス等とともに地域公共交通を形成する重要な地域公共交通機関である。

#### 地域公共交通機関であるタクシーの使命

- ・ そして、タクシーが人を運ぶサービスであることにかんがみれば、そのサービスについては何よりもまず安全・安心の確保が優先されるべきである。安全・安心な輸送は地域公共交通機関としての使命であり、前提である。

#### 地域公共交通機関であるタクシーの果たすべき役割、責務

- ・ 大阪市域交通圏は、大阪市、堺市といった政令指定都市を域内に抱える都市圏であり、高度に発達した経済社会活動が展開され、また、圏内隅々に人々が居住し日々の生活が営まれている。これらの活動は、1日24時間、休むことなく展開されており、人々の様々な移動ニーズが非常に高い地域である。
- ・ このため、交通圏内をみると、鉄道、バスといった大量公共交通機関の輸送網が他の地域と比べて相当に発達し、利用者、地域の様々なニーズに对应している。
- ・ しかしながら、これらの輸送機関は、運行する路線、乗降場所及び時刻が特定、限定され、サービスの提供条件はその限りにおいて制約される。
- ・ 一方、タクシーは、これらの制約を受けることのない輸送機関である。少人数個別輸送を行う輸送機関として、個々の利用者、地域のニーズにきめ細やかに対応することが可能である。時間・場所の制約なく移動できるため、ドア・ツー・ドア輸送を行うことができ、機動性、迅速性、移動の自由度も高いという特徴がある。
- ・ こうした特徴を活かし、タクシーは、鉄道、バスと相互に補完し合い地域の公共交通網を形成することが期待されるのであり、鉄道、バスでは満たすことのできない利用者、地域のニーズに対応するため、いつでも、どこでも、誰でも目的地を告げるだけで利用できる、安全・安心で快適・便利なサービスの提供が期待され、また、その責任、すなわち供給責任を果たすことが求

められる。この供給責任については、法律上の義務ではなく、また、他の公共交通機関との補完関係があることまで否定するものではないものの、昼夜といった時間的な偏在、また、都心や郊外といった地域的な偏在がなく果たされることが強く望まれる。

- ・ また、公共性を有するタクシーには、その特徴を生かした地域貢献が求められる。すなわち、少子高齢化、女性の社会進出、家族の形態の変化といった社会構造の変化やバリアフリー化に対応したサービス、また、観光、環境等地域振興への貢献が期待されるサービス等について、積極的に提供していくことが期待される。
- ・ このように、大阪市域交通圏において、タクシーは、地域公共交通機関として、様々な役割が求められるのであり、その役割を果たすためには、個々のサービス提供主体の利益の最大化を犠牲にすることも厭わない姿勢が求められる。
- ・ そして、タクシーが地域公共交通機関であるためには、国、地方公共団体といった行政に携わる者、タクシー事業者、その運転者といったサービスの提供主体の側にある者は当然のこと、利用者、さらには地域全体が、タクシーが地域公共交通機関であることについて認識し、また、認知し得ることが不可欠である。

## **(2) タクシー事業の現況**

大阪市域交通圏においては、供給過剰の進行、過度な運賃競争等を原因として、事業者の経営環境や運転者の労働環境が悪化しているほか、違法・不適切な事業運営が多く見られ、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、こうした諸問題の改善が喫緊の課題となっている。

### **供給過剰の進行**

#### **ア．バブル経済崩壊後の輸送需要の低迷**

- ・ 大阪市域交通圏における法人タクシーの輸送人員は、平成以降 1 億 3,591 万人をピークに、バブル経済崩壊後急激に減少した後、低迷状態が続いている。平成 13 年度（1 億 97 万人）以降 19 年度（1 億 747 万人）にかけて 6 %程度緩やかに回復を見せたものの、その後経済情勢の悪化とともに再び減少に転じ、平成 20 年度は 1 億 735 万人、さらに 21 年度は一層の落ち込みが懸念されている。こうした状況をみると、輸送需要の急激な回復は期待しにくいと考えられる。こうした需要の低迷に加え、利用者の 1 回当たりの利用距離がバブル経済崩壊以降短くなってきている。平成 5 年には 1 回当たり平均 6.0 キロ利用されていたのに対し、平成 20 年は 4.7 キロとなっており、15



年間で 21.7%も短くなっている。

#### イ．規制緩和後の事業者数、車両数の急激な増加

- ・ タクシー事業については、従来、免許制の下で、輸送需要と供給車両数がバランスするよう、車両数の増加は抑えられていた。
- ・ しかしながら、平成 14 年 2 月に規制が緩和され、需給調整が行われなくなると、事業者数、車両数ともに増加の一途をたどった。平成 13 年度末から平成 20 年度末の間に、事業者数は 135 から 194 と 43.7%増加し、車両数は 13,927 両から 16,113 両と 15.7%増加している。
- ・ こうした状況を踏まえ、平成 19 年秋以降、行政による増車抑制措置（準特定特別監視地域、さらに特定特別監視地域への指定による参入、増車抑制措置）が講じられると、事業者団体の中には、自主的に減車に取り組む動きも見られ、平成 21 年 9 月末までの間に 127 社が 1,190 両の減車を行った。
- ・ この結果、大阪市域交通圏では、平成 21 年 9 月末の車両数は、15,697 両（平成 13 年度比 12.7%増）となっている。

#### ウ．供給過剰の状況

- ・ このように需要が低迷する一方、供給が大幅に増加した結果、大阪市域交通圏では供給過剰の状況が発生している。平成 21 年 9 月末の車両数 15,697 両は、近畿運輸局が提示した適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）（約 12,000 両～約 13,500 両）と比べ、相当の乖離（約 3,700 両～約 2,200 両）が生じている<sup>1,2</sup>。

#### 輸送実績の落ち込み

- ・ こうした供給過剰の進行は、輸送実績の悪化につながっている。1 台のタクシーが旅客を乗せて 1 日に走行する距離（実車走行キロ）は、平成 5 年度の 131.8 キロ、平成 13 年度 88.9 キロ、平成 20 年度 87 キロと減少し、タクシーの走行距離のうち旅客を乗せている距離の割合を示す実車率も 50.4%から、42.1%、41.6%と落ち込んできている。
- ・ この結果、1 台のタクシーが 1 日に得る収入（日車営収）は減少しており、平成 5 年度の 42,042 円に対し、平成 13 年度 31,712 円、平成 20 年度 28,693 円となっており、平成 21 年度にはさらに下落することが懸念されている。

<sup>1</sup>大阪市域交通圏：

21 年 9 月末現在の車両数 15,697 両

運輸局が提示した車両数 約 12,000 両（実働率 90%）

約 13,000 両（実働率 83.1% = 平成 13 年度実績）

約 13,500 両（実働率 80%）

<sup>2</sup> 運輸局が提示した適正車両数に関しては、平成 12 年の時点で近畿運輸局が約 3,000 両の供給過剰状態であるとしており、規制緩和後さらに車両数が増加したことからすれば、実車両数と適正車両数との乖離幅は実際にはさらに大きいのではないかと指摘もなされている。



- ・ こうした状況に加え、タクシーが実際に稼働している割合を示す実働率も低下してきており、平成 5 年度の 85.3%に対し、平成 13 年度 83.1%、20 年度 72.4%となっている。これは、タクシー運転者の勤務形態について一車一人制( 1 台の車両を 1 名で運転する制度 )<sup>3</sup>が増加してきていることも影響していると考えられるものの、供給過剰により余剰車両が増加している結果の表れと言えるものである。

#### 過度な運賃競争

- ・ 大阪市域交通圏は、全国的にみても、特に運賃競争が激しい地域となっており、タクシー適正化活性化法の国会審議( 平成 21 年通常国会 )においても、大阪の運賃競争がたびたび議論されている。
- ・ 大阪府内の事業者が設定している初乗り運賃についてみると、上限額は 2 キロ 660 円( 中型車 )となっているが、最も低額の 500 円まで 8 種類存在しており、非常に競争が激しくなっている。
- ・ また、割引運賃も様々な制度が実施されている。特に、遠距離利用者に対し運賃の割引を行う遠距離割引制度については、ほぼすべての事業者が導入しており、中でも割引率の大きい 5,000 円超 5 割引の制度<sup>4</sup>は 9 割の事業者が導入している状況にある。
- ・ こうした運賃競争に関しては、利用者にとっては低廉なサービスを楽しむという面があるものの、タクシー適正化活性化法の国会審議等においても議論されたように、供給過剰の進行と相まって、事業者の経営環境の悪化や歩合制賃金で勤務する運転者の労働環境の悪化を招き、違法・不適切な事業運営や運転を誘発することにより、結果として安全や良好なサービスといった利用者利便を損なう一因となっているとの指摘がなされている。運賃制度については、タクシー適正化活性化法が施行された平成 21 年 10 月以降、過度な運賃対策として、制度そのものが改められた<sup>5</sup>ほか、行政による審査の厳格化等の措置<sup>6</sup>が講じられている。

<sup>3</sup> タクシー運転者の勤務形態について、伝統的なものとしては、1 台の車両を 2 人の運転者が交代で運転する一車二人制がある。

<sup>4</sup> 5,000 円を超える利用がある場合において、5,000 円を超えた利用額の半額を割り引く制度。例えば、9,000 円分相当の利用がある場合、5,000 円を超えた分 4,000 円の半額 2,000 円が割り引かれ、最終的な運賃額は 7,000 円となる。

<sup>5</sup> 平成 14 年 2 月の規制緩和以降、道路運送法では、運賃について、「適正な原価に適正な利潤を加えた額を超えないこと」とされていたが、平成 21 年 10 月のタクシー適正化活性化法の施行により、「適正な原価に適正な利潤を加えた額とする」こととされた。

<sup>6</sup> 個別事業者の運賃審査を省略したとしても、道路運送法上の運賃認可基準に適合すると合理的に推認しうる範囲の運賃を「自動認可運賃」としているが、この幅について、全国一律 10%とされていたところ、地域によっては過大であるとして見直しがなされた。大阪では、従来は 2 キロ 660 円～590 円( 中型初乗り )の範囲が自動認可運賃とされていた

- ・ また、多様化した運賃については、利用者にとっては、わかりにくいとの指摘もなされている。
- ・ このほか、タクシーの運賃は、認可運賃であり、車両に搭載されたメーター表示の額を収受するものであるにもかかわらず、運転者と利用者の個別の合意により認可運賃とは異なる額が収受されるいわゆる「相対運賃」の存在が指摘される。これについては、売上を少しでも上げたいとの心理から、利用者からの不当な値引き要求に対し運転者が応じざるを得ないケースがあるとの指摘もなされている。

### 事業者の経営状況の悪化

- ・ でみたように、タクシーの輸送実績の悪化に伴い、大阪市域交通圏全体でみると、事業者の営業収入は落ち込んでいる。法人事業者の総営業収入は、平成5年度の1,598億円に対し、平成13年度1,286億円、さらに平成20年度1,204億円となっており、規制緩和後、事業者数や車両数が増加し運賃競争が激化する中で、タクシーの市場規模は、バブル経済崩壊後よりも緩やかとはいえ、縮小する傾向にある。  
また、事業者の費用面をみても、燃料費が平成16年度から平成20年度にかけて1.6倍に高騰しており、収入面のみならず費用面についても負担が増大している。
- ・ このように、事業者の経営環境は悪化しており、平成20年度における標準的事業者<sup>7</sup>の平均の経常収支は赤字（経常収支率-1.05%）となっている。

### 運転者の労働環境の悪化

- ・ タクシーの運転者は、タクシー車両を運転し、利用者と直接接することのできる唯一の主体と言っても過言でない。すなわち、運転者は、利用者の安全・安心を実現する上で直接かつ極めて重要な役割を担っており、また、快適・便利の実現についても、事業者とともに大きな役割を果たしていると言える。
- ・ このように、タクシー運転者は、タクシーサービスにとって重要な役割を果たすべき主体であるものの、供給過剰の進行、運賃競争の激化によりタクシーの輸送実績は悪化しており、特に日車営収の落ち込みに合わせ、歩合制賃金制度が主流となっているタクシー運転者の労働環境は悪化している状況にある。
- ・ 例えば、タクシー運転者の賃金は減少傾向にあり、平均的な給与水準との格

---

が、現在は660円～640円（同）の範囲とされており、これを下回る運賃額の設定については、個別に厳格な審査が行われることとなっている。

<sup>7</sup> ここでいう標準的事業者とは、運輸局が、事業者の規模、経営形態（タクシーを独立採算で実施しているか等）等を踏まえ、地域の標準的、能率的な経営をする事業者として選定するものをいう。これら事業者の費用は、運賃申請に対する審査の際にも利用される。大阪府内では、28の事業者が選定されている。

差は拡大してきている。平成 3 年以降大阪府の全男性労働者の給与水準が 600 万円前後でほぼ横ばいなのに対し、タクシー運転者の平均賃金は、平成 3 年の 505 万円をピークに減少傾向が続いており、平成 20 年には 350 万円、さらに平成 21 年には 296 万円となっている<sup>8</sup>。また、大阪労働局によれば、特に大阪においては、最低賃金違反の事例が多く発生している。

- ・ また、過重労働の傾向も顕著であり、近畿運輸局の監査結果<sup>9</sup>によれば、法令違反の判明した事業者のうち、34.8%に労働時間超過の違反が認められている。また、54.9%に労働時間を含む運転者の管理の基礎となる点呼の未実施や記録の不備・改ざん等が認められており、労働時間の管理が不十分という状況からすれば、潜在的にはさらに過重労働が発生しているおそれも否定できない。
- ・ このように、運転者の労働環境は悪化ないし悪い状況にあり、現状では運転者の生活はままならず安心して仕事に取り組めないばかりか、結果として利用者の安全・安心の確保にも支障がでかねないとの指摘も聞かれる。
- ・ 運転者の平均年齢は約 60 歳となっており、高齢化の進展が著しい状況にある。こうした状況について、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。

#### **違法・不適切な事業運営の横行**

- ・ タクシー事業については、法令上様々な遵守事項が定められており、その多くは安全確保に関するものとなっている。しかしながら、違法・不適切な事業運営は跡を絶たず、近畿運輸局の監査結果によれば 80%の事業者には何らかの法令違反が認められる状況となっており、事業者の法令遵守状況には問題があると言わざるを得ない。
- ・ 中でも、でみたとおり、労働条件、特に、労働時間に関する違反が多く発生しており、運転者の過労運転等安全問題に直結し得る事項について、問題があると言わざるを得ない状況にある。

#### **高い事故の発生状況**

- ・ 大阪府内におけるタクシーの事故発生状況を見ると、残念ながら高い水準にあると言わざるを得ない。規制緩和前の平成 13 年と比べ平成 17 年には 2 割程度増加し、その後様々な対策が講じられ、若干の減少傾向はみせているものの、依然として事故件数は平成 13 年を上回っている状況にあり、事故の総発生状況と比較するとタクシーの事故率は相対的に高くなっている<sup>10</sup>。ま

<sup>8</sup> 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。

<sup>9</sup> 平成 20 年度に近畿運輸局が行った一般的な監査（巡回監査）による。

<sup>10</sup> 総事故件数に占めるタクシーの事故（第一当事者の事故）割合は、平成 13 年の 3.6%に

た、タクシー事故の発生状況を地域別に見ても、大阪は高い水準となっている<sup>11</sup>。

#### **都市交通等への影響**

- ・ タクシーによる都市交通への影響も発生している。例えば、大阪市内の繁華街では、夜間になると国道上に客待ちのタクシーが2重、3重に列をなし、一般車両の通行に支障が生じているのみならず、利用者がタクシーに乗り込むため、車道に乗り出す光景も見られる<sup>12</sup>。また、鉄道駅周辺などにおいて、タクシー車両が乗場・待機スペース以外の道路上で待機することにより、一般車両の通行に支障が出かねない状況も見られる。

#### **利用者サービスの状況**

- ・ 利用者サービスについては、一定の改善はみられるものの、地理不案内、近距離利用がしにくいこと、乗車拒否、不当料金請求、接客態度などについて、利用者からは依然として問題視する声が聞かれる。こうした問題は、利用者の多くが乗場や流しのタクシーを利用する傾向にある中で、利用者にとってタクシーに関する情報が不足していることも相まって、サービス水準により利用者がタクシーを選択しにくい状況にあることも一因と推測される。
- ・ この点に関し、運転者の質の確保が必要であるとの指摘もなされている。

### **(3)関係者の主な取組の現状**

(2)でみた厳しい現況に対し、利用者利便向上等のため、タクシー事業者等は様々な取組を行っている。

#### **供給過剰対策**

- ・ 平成 14 年 2 月の規制緩和以降、事業者の新規参入や既存事業者の増車により供給過剰が進んだことを受けて導入された期間限定減車制度<sup>13</sup>を活用し、大阪タクシー協会の呼びかけに応じ、会員事業者が減車を実施している。

#### **利用者サービスの向上**

- ・ 事業者の中には、無線のデジタル化を進めているものがあるが、これにより、

---

対し、平成 20 年で 4.3%となっている（警察庁統計を基に運輸局算出）

<sup>11</sup> 平成 20 年のタクシー1万台あたりの事故件数は、大阪は 1091.7 件となっており、全国平均の 873.4 件を大きく上回っている（警察庁統計を基に運輸局算出）

<sup>12</sup> 大阪市内の北新地地区及び南地地区では、法律（タクシー業務適正化特別措置法）に基づき、夜間 22 時から翌 1 時までの間、タクシーの乗車場所を指定された乗場に限る等の措置が講じられているが、本文のような状況が続いている。

<sup>13</sup> 大阪府下の各交通圏では、車両の増加により供給過剰が進行したため、事業者が減車を行い、1 年後に減車分だけ増車する期間限定増車制度が導入された。ただし、この制度を活用した減車分については、状況の改善がみられていないこともあり、事業者の自主的な判断により再度増車されることなく現在に至っている。

配車の効率化による待ち時間の短縮、最短・最速の走行ルートを選択、利用者の利用ルートの登録等が可能になっているほか、予約の簡素化を実現している。また、無線のデジタル化は、過去の利用実績をデータベース化することにより、効率よく流し客を獲得することを容易にしており、運転者の負担軽減にも寄与している。

- ・ 大阪タクシー無線専用電話事業協同組合は、利用者がタクシーの予約を簡便にできるよう、ボタンを押すだけで自動的にタクシー会社につながる電話機の設置に取り組んでいる。
- ・ 利用者の近距離利用への不安感を払拭するため、地域の行政、事業者団体などが連携して「ウエルカム・ワンメーターキャンペーン」を実施しており、接客マナー向上に向けた「乗務員マニュアル」の配布、利用者モニター調査の実施等に取り組んでいる。
- ・ 事業者の中には、車椅子による利用等に対応する「福祉タクシー」を運行しているものがある。これら事業者は、「福祉共同配車センター」を設置しており、利用者の利用しやすい環境作りに取り組んでいる。また、乳幼児連れの利用者の外出支援等を行う「子育てタクシー」、観光名所の案内等を行う「観光タクシー」等のサービスを実施しているものもある。
- ・ 全国個人タクシー協会は、優良事業者の認定制度である「マスタース制度」を実施し、安全・安心の確保と利用者の信頼性の確保を図っている。
- ・ 運輸局では、許認可等に関する情報、行政処分に関する情報、事故に関する情報について、ウェブサイトで情報開示を行っている。

#### **違法・不適切な事業運営への対策**

- ・ 運輸局は、違法・不適切な事業運営への対策として、事業者の監査を強化しているほか、社会保険料等納入状況調査、名義貸し調査等を実施してきている。

#### **都市交通問題等への対策**

- ・ 大阪タクシーセンターは、タクシーサービスの適正化のため、タクシー乗場の設置を行っているほか、大阪市内の繁華街やターミナル駅などにおいて、タクシーの違法・不適切行為に対する街頭指導、乗場周辺に集中する車両や利用者に対する交通安全指導等を行っている。
- ・ 大阪府下の事業者の中には、積極的に環境対応型の次世代自動車を導入する動きがみられ、平成 21 年 12 月末現在で 138 台のハイブリッド車が導入されている。

#### **(4)求められる取組の方向性**

- ・ これまでみたように、事業者、事業者団体等の関係者は、利用者利便向上等のため様々な取組を進めているが、現段階では(2)でみたようなタクシーの諸

問題の抜本的な解決には至っておらず、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組を進めることが必要不可欠となっている。

- ・ 供給過剰の状況について解消していくとともに、過度な運賃競争について対策を講じていくこと、違法・不適切な事業運営を是正していくことにより、事業者の経営環境及び運転者の労働環境の改善を図るとともに、都市交通問題の解消を図る。
- ・ 併せて、利用者に対するサービスの質の向上を図るとともに、サービス水準によりタクシーを選択しやすい環境を構築する。
- ・ これらの措置を着実かつ迅速に進めることにより、サービスの提供主体である事業者及び運転者にとっても、また、利用者及び地域にとっても地域公共交通機関としてのタクシーの機能の回復・向上によるメリットを主観的・客観的に実感できるものとする。
- ・ その際、取組の方向性及び具体の取組方策とその効果について、タクシーの現状と問題点と併せ、わかりやすく透明性を確保しつつ利用者・地域に情報を提供し、理解を求めていくことが重要である。

## **2. 地域計画の目標**

### **(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上**

- ・ 地域公共交通機関であるタクシーには、利用者にとって安全・安心、快適・便利なサービスを提供することが責務として求められる。その第一は供給責任を果たすことであり、サービスの時間的、地域的空白をなくすことを目指すべきである。そのためには、配車の高質化、共同化等の取組が必要である。
- ・ その上で、タクシーサービスについては、利用者のニーズを踏まえつつ、サービスの多様化、質の向上に向け、様々な取組を進めていくべきである。
- ・ また、利用者が良質なサービスを選択しやすくなるよう、諸施策を推進し、タクシーサービスに対する利用者の満足度の向上を目指すべきである。

### **(2) 事業経営の活性化、効率化**

- ・ タクシーサービスが将来にわたって利用者や地域のニーズに応えることができる状況となることを目指すべきである。
- ・ 具体的には、事業者が事業継続に必要な適正な利潤を確保しうるような環境整備を図るほか、事業者は、事業再構築、実働率の向上等による経営効率化、コンプライアンスの徹底等を推進することが必要である。

### (3) 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・ 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・活性化を通じ賃金水準を向上させること等により、運転者が誇りをもって働ける、また、若年層にとっても魅力ある労働環境の構築を目指すべきである。

### (4) 安全性の確保

- ・ タクシーが人命を預かる輸送機関であることからすれば、事故の発生自体を未然に防ぐべきであるとの前提に立ちつつ、(2)及び(3)の取組と併せ、運転者の運転状況、労働状況を適切に把握した上で必要な指導を行うほか、経営トップから組織の末端まで安全意識を徹底させる取組を進めること等により、2020 年までに事故件数の半減を目指すべきである。

### (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善

- ・ タクシー車両による交通問題については、直接に違法・不適切な行為を排除し、また、取り締まる施策とともに、乗場、駐車場及び待機場の整備等タクシーが違法・不適切な行為を行うことなく営業できる環境作りを進めることにより、タクシー車両を原因とする交通渋滞、通行障害の解消を目指すこととする。
- ・ 環境の観点からみると、タクシーは、LPG車が多く、一般車両と比べると地球環境にやさしいと言われているが、地球温暖化対策の観点から一層の取組を進めていくこととする。具体的には、ハードとソフトの両面から対策を進めることとするが、ハード面では、環境にやさしい車両の導入を進め、ハイブリッド車や低燃費LPG車のほか、大阪府が推進するEVタウン構想に積極的に協力し、電気タクシーの導入を図る。また、ソフト面では、エコドライブなど環境に配慮した運転を促す。
- ・ 街づくり・都市政策の観点からは、タクシーが地域公共交通機関と位置付けられたことを踏まえ、鉄道、バス等他の地域公共交通機関と連携した地域の総合交通ネットワークの構築、街づくり・都市政策等と一体となったタクシーサービスの構築を進めていくべきであり、その前提に立ってタクシープールの整備等具体の施策を進める必要がある。
- ・ また、タクシーが地域公共交通機関であると明確に位置付けられたことを踏まえ、タクシーの特性を生かし、地域貢献を積極的に行っていくことが必要である。

### (6) 供給過剰の是正

- ・ 平成 21 年 9 月末の車両数 15,697 両を運輸局が提示した適正車両数（約 12,000 両～13,500 両）と比較すると相当の乖離（約 3,700 両～2,200 両）が



生じている現状にかんがみれば、現状において供給過剰の状況にあることは明らかである（１．(2) 参照）。こうした状況を踏まえ、関係者は、３．の特定事業その他の事業等を踏まえた取組を進めることにより、早急に供給過剰の状況の解消を図る。

#### (7) 過度な運賃競争への対策

- ・ タクシー適正化活性化法に関する国会議論や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会の場合等において、過度な運賃競争が運転者の労働環境の悪化を招きひいては輸送の安全を損なうおそれがある等、過度な運賃競争対策の必要性について議論がなされたことを踏まえ、安全・安心の確保が最優先されるべきとの考えに立ちつつ、運賃問題について適切な対応がとられることを協議会として注視する。

### 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その実施主体に関する事項

#### (1) 特定事業その他の事業及びその実施主体

- ・ ２．に掲げた地域計画の目標を達成するため、必要と考えられる事業（特定事業）は以下のとおりである。
- ・ 特定事業に関しては、本地域計画の作成に係る合意をしたタクシー事業者等関係者は、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、原則として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り取り組まれ、本地域計画の目標の早期達成を図るための環境整備について、関係者は積極的に取り組むことが必要である。
- ・ 実施時期については、短期又は中期としている。これは、実現までに必要な期間を考慮し、短期については１年以内、中期については特定地域としての指定期間内を目途に実施するものとして整理を行ったものである。もっとも、中期としたものについても、事業主体において、可能な限り早期の実施を目指すべきであって、１年以内に実施されることがより望ましいことは言うまでもない。また、短期としたものについて、１年以内に実施できないことを理由に実施しなくてよいというものではなく、一旦１年以内に実施すればそれで施策が完了したというものでもない。中期的であっても、可能な限り施策を実施し又は充実させるという姿勢が重要である。

## タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上

### ア．タクシーサービスの活性化

#### 【特定事業】

##### ・ カードシステムの導入

事業概要：電子マネーやクレジットカードによる利用を可能とするなど、カードシステムの導入を推進する。その際、鉄道、バスとの乗継ぎ利便性の向上を図るため、鉄道、バスと共通のカードシステムの導入についても検討する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

##### ・ バスレーンの活用

事業概要：現在、タクシーの通行が認められていないバスレーンについて、タクシーの通行を認める。

実施主体：関係行政機関

実施時期：中期

##### ・ 精神障害者割引制度の導入

事業概要：精神障害者割引を導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期

##### ・ サービス水準の向上に向けた運転者教育の実施

事業概要：サービス水準を向上させるため、地理習熟を含む基礎的な接客サービスのほか、福祉、子育て、観光、外国語等利用者ニーズに対応したサービスの提供が促進されるよう、運転者教育を実施する。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期：短期

##### ・ 接客サービスの向上に向けた運転者へのインセンティブの付与

事業概要：運転者の接客サービスを向上させるため、事業者等が自主的にインセンティブを付与する。

事業主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

##### ・ ウエルカム・ワンメーターキャンペーン等近距離利用の環境整備策の実施

事業概要：近距離利用者が抵抗感なく、また、快適にタクシーを利用できるよう、ウエルカム・ワンメーターキャンペーンの継続実施等により事業者・運転者のサービス意識の向上を図るとともに、こうした取組の周知等により近距離利用者の安心感の醸成を図る。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

##### ・ 目的地登録サービスの実施

事業概要：目的地をあらかじめ登録しておくことで、予約や乗車の際、

登録番号やカードの提示さえすれば、乗車の際に改めて運転者に目的地を告げることなくタクシーを利用できるサービスを導入する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 福祉タクシーの運行

事業概要：高齢化社会の進展やバリアフリー化に対応するため、福祉タクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 子育てタクシーの運行

事業概要：女性の社会進出、家族の形態の変化等に対応するため、子育てタクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 観光タクシーの運行

事業概要：観光利用を促進するため、観光タクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 外国語対応タクシーの運行

事業概要：外国人のタクシー利用の円滑化に向け、外国語によるコミュニケーションが可能なタクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 一車二人制度の導入、拡大

事業概要：24 時間のサービス提供を確保するため、運転者の労働条件に留意しつつ、1 台の車両を 2 人の運転者がシェアする一車二人制度を導入、拡大する。

実施主体：事業者

実施時期：短期

- ・ 早朝予約等時間帯に関わらない配車体制の整備

事業概要：早朝時間帯など予約に対する配車が十分でない時間帯について、その改善に向けた取組を行う。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

- ・ 配車システムの高度化

事業概要：デジタル式 GPS-AVM、携帯電話の活用等により、配車システムの高度化を図る。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 予約手続の簡便化

- 事業概要：タクシー利用の予約手続の簡便化を図るため、公共施設等における予約機器の設置、予約用の短縮番号の導入等を図る。
- 実施主体：事業者、事業者団体
- 実施時期：中期
- ・ 共同配車の実施
 

事業概要：配車の円滑化を図るため、配車センターの設立等複数事業者が共同して配車を行う仕組みを導入する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：中期
  - ・ 専用乗場の整備
 

事業概要：タクシー利用を容易にするとともに、タクシー車両による交通問題の発生を緩和するため、専用タクシー乗場の整備を図る。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：中期
  - ・ 公共乗場の整備
 

事業概要：タクシー利用を容易にするとともに、タクシー車両による交通問題の発生を緩和するため、道路上やバス運行終了後のバス乗降スペースの活用を含め、公共タクシー乗場の整備を図る。

実施主体：タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：中期
  - ・ 禁煙車両の導入
 

事業概要：公共の場所における禁煙化の動向に対応するとともに、タクシーサービスの多様化を図るため、禁煙車両を導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期
  - ・ 乗場における快適性の向上
 

事業概要：タクシー乗場における利用者の快適性向上のため、上屋、ベンチの設置等を促進する。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：中期
  - ・ 乗場情報の提供
 

事業概要：タクシー利用を適正化すると同時に、利用自体を促進するため、乗場の情報について、インターネット、携帯電話等を通じた情報提供を行う。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：中期
  - ・ タクシー利用に係る情報提供の実施
 

事業概要：タクシー利用を促進するため、乗場等において、主な目的地までの概算運賃の表示等サービス内容に関する情報提供を

行う。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：中期

- ・ タクシーカードの設置

事業概要：タクシー事業者の連絡先等の情報を掲載したタクシーカードについて、車内設置を徹底する。

実施主体：事業者

実施時期：短期

- ・ サービス向上等に向けた意見交換の場の設置

事業概要：多様化する利用者ニーズを把握し、サービス向上につなげるとともに、利用者のタクシーへの理解を深めるため、事業者と利用者との意見交換の場を設置する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

【その他事業】

- ・ 禁煙車両専用乗場の設置の検討

事業概要：公共の場所における禁煙化の動向に対応するとともに、タクシーサービスの多様化を図るため、禁煙車両専用乗場の設置を検討する。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：短期

- ・ 次世代自動車専用乗場の設置の検討

事業概要：環境にやさしいタクシーの導入を促進するとともに、タクシーの PR を図るため、ハイブリッド車、EV 車等の専用乗場の設置を検討する。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：短期

## イ．良質なサービスの選択性の向上（タクシーサービスの見える化）

【特定事業】

- ・ タクシー事業に関する情報提供の充実

事業概要：事業者のウェブサイトにおいて、事業者のサービス内容等について情報提供を行う。また、タクシーセンター、関係行政機関等において、タクシー事業に関する情報提供を一覧性のある形で情報提供する仕組みを構築する。

この場合において、福祉、子育て、観光などタクシーサービスの中には、交通分野以外の分野においても情報提供を行うことが適当なものがあることを十分に考慮に入れ、情報提供を行う。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：短期

- ・ 事業者名の表示方法の改善（前後板の設置を含む。）  
事業概要：利用者からタクシーを見た場合、事業者の特定が容易になるよう、車両側面の事業者名の表示の明確化、車両前後の事業者名の表示の実施等の取組を行う。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
  - ・ 個人タクシーのマスターズ制度の充実及び事業者の参加  
事業概要：良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、利用者がこうした事業者を選択しやすくするよう、個人タクシーのマスターズ制度について、その実施拡大を図るとともに、事業者は積極的に参加する。  
実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期
- 【その他事業】
- ・ 運転者評価制度の実施の検討  
事業概要：良質な運転者を確保するとともに、利用者がこうした運転者を選択しやすくするよう、運転者評価制度の導入について検討する。  
実施主体：運輸局  
実施時期：短期
  - ・ 事業者評価制度の実施の検討  
事業概要：良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、利用者がこうした事業者を選択しやすくするよう、事業者評価制度の導入について検討する。  
実施主体：運輸局  
実施時期：短期
  - ・ 優良乗場の設置の検討  
事業概要：良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、利用者が当該事業者を選択しやすくするよう、優良運転者や優良事業者専用の乗場の設置について検討する。  
実施主体：運輸局  
実施時期：短期

## ウ．その他

### 【特定事業】

- ・ 利用者の意識調査の実施（満足度調査を含む。）  
事業概要：利用者のタクシーに対する意識調査を実施する。  
実施主体：タクシーセンター、事業者団体  
実施時期：短期
- ・ タクシー利用者モニター制度の実施  
事業概要：利用者によるタクシーサービスの評価を行うため、モニタ

一制度を実施する。

実施主体：運輸局

実施時期：短期

### **事業経営の活性化、効率化（コンプライアンスの確保を含む。）**

#### **【特定事業】**

- ・ 自主的な事業適正化指導の実施  
事業概要：コンプライアンス確保のため、事業者及び事業者団体が自主的に組織内の事業適正化を指導する。  
事業主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期
- ・ 違法行為排除運動の強化  
事業概要：コンプライアンス確保のため、街頭指導の徹底等違法行為の排除に向けた取組を強化する。  
実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、運輸局  
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  
事業概要：事業者の経費の圧縮を図るため、部品、燃料等の共同購入を実施する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
- ・ 供給過剰状態の解消に向けた取組の進捗状況の把握及び効果・影響の測定  
事業概要：供給過剰状態の解消に向けた事業者の取組の進捗状況について把握するとともに、その効果、影響について評価を行う。  
実施主体：事業者団体、運輸局  
実施時期：中期

### **運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上**

#### **【特定事業】**

- ・ 過労運転防止の徹底  
事業概要：運転者の過労運転の防止を図るため、事業者は運行管理を徹底するとともに、運転者の指導を強化する。  
実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期
- ・ 運転者の賃金改善  
事業概要：運転者の賃金について、その改善のための措置を講ずる。  
実施主体：事業者  
実施時期：中期
- ・ 健康診断の充実及びその活用  
事業概要：運転者の高齢化に伴い、各事業者において実施している健



康診断の徹底、診断項目の充実を図るとともに、診断結果を運行管理に反映させる。

実施主体：事業者

実施時期：短期

- ・ 福利厚生施設の充実

事業概要：運転者の仮眠室、休憩室、食堂等の福利厚生施設を充実させる。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期：中期

- ・ 自動日報処理システム等の導入による運転者負担の軽減

事業概要：運転者の負担軽減のため、日報処理及び領収書処理の自動化、洗車機の導入等を実施する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 防犯カメラの設置推進、防犯訓練の実施等防犯対策の強化

事業概要：運転者の安全確保を図るため、車両への防犯カメラの設置、防犯訓練の実施等防犯対策を強化する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ タクシー駐車場、待機場の整備

事業概要：流しタクシーの運転者の過労運転防止、タクシーの違法駐車対策の観点から、タクシー駐車場及び待機場を整備する。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：中期

## 安全性の確保

### 【特定事業】

- ・ デジタルタコメーターの導入

事業概要：運行管理を強化するため、デジタルタコメーターの導入を進める。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 映像記録型ドライブレコーダーの導入

事業概要：運行管理を強化するため、映像記録型ドライブレコーダーの導入を進める。

実施主体：事業者

実施時期：中期

- ・ 対策ソフトによる運転者教育

事業概要：対策ソフトを導入し、映像記録型ドライブレコーダーの記録を基に、運転者の安全運転教育を行うとともに、事故発生時の原因分析を実施する。

- 実施主体：事業者
  - 実施時期：中期
- ・ エコドライブの推進
  - 事業概要：急発進、急ブレーキを行わないなどのエコドライブを推進することにより、安全運転の確保、環境対策の推進に努める。
  - 実施主体：事業者
  - 実施時期：短期
- ・ 飲酒運転防止の徹底
  - 事業概要：運転者教育の徹底等飲酒運転撲滅に向けた取組を行う。
  - 実施主体：事業者
  - 実施主体：短期
- ・ 運輸安全マネジメントの推進（講習の受講を含む。）
  - 事業概要：経営トップのリーダーシップの下、組織の末端まで安全意識の徹底と安全対策の実施を目指し、運輸安全マネジメントの実施を推進する。
  - 実施主体：事業者
  - 実施時期：短期
- ・ 安全運転講習会の受講促進
  - 事業概要：運転者の安全運転を確保するため、安全運転講習会の受講を促進する。
  - 実施主体：事業者
  - 実施時期：短期
- ・ 運転者の適正診断の積極実施
  - 事業概要：運行管理を強化するため、運転者の適正診断について積極的に受診させる。
  - 実施主体：事業者
  - 実施時期：短期
- ・ 交差点付近における乗降、待機禁止の徹底
  - 事業概要：交通事故の削減に向けた交差点付近における乗降、待機の禁止について徹底するため、運転者の指導、利用者への協力要請等を行う。
  - 実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関
  - 実施時期：短期
- ・ 運転者の定年制の導入
  - 事業概要：運転者について定年制を導入する。
  - 実施主体：事業者、事業者団体
  - 実施時期：中期
- 【その他事業】
  - ・ タクシーセンターの機能強化の検討
    - 事業概要：タクシー事業の適正化等の事業を行うタクシーセンターに

ついて、その機能強化を図るため、検討を行う。

実施主体：タクシーセンター、運輸局

実施時期：短期

### 交通問題・環境問題・都市問題の改善

#### 【特定事業】

- ・ 違法行為排除運動の強化（再掲）
- ・ 交差点付近における乗降、待機禁止の徹底（再掲）
- ・ 一般車両に対する違法駐車対策の実施強化  
事業概要：タクシーが本来の乗場・待機場所を使用できるよう、一般車両の違法駐車に対する対策を強化する。  
実施主体：タクシーセンター、関係行政機関  
実施時期：短期
- ・ タクシー乗場の整備及び施設改善（再掲）
- ・ 駐車場、待機場の整備（再掲）
- ・ タクシープールの整備  
事業概要：鉄道駅等の整備に併せ、他の交通機関との乗継ぎ利便性にも配慮しつつ、タクシープールの整備を推進する。  
実施主体：関係行政機関  
実施時期：中期
- ・ G P S 等を活用した路上滞留抑止の実施  
事業概要：G P S 等を活用した配車システムを応用し、路上にタクシー車両が滞留する状況を抑止する。  
実施主体：事業者  
実施時期：中期
- ・ 次世代自動車の導入  
事業概要：環境にやさしいタクシーの導入を促進するとともに、タクシーのPRを図るため、ハイブリッド車、EV 車等を導入する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
- ・ 停車中のアイドリングストップの実施  
事業概要：地球環境にやさしいタクシーを目指し、また、燃料の節約を図るため、停車中のアイドリングストップを実施する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
- ・ エコドライブの推進（再掲）
- ・ グリーン経営認証取得の促進  
事業概要：地球にやさしいタクシー事業を目指し、グリーン経営認証を取得する。  
事業主体：事業者

実施時期：短期

- ・ 地域貢献策の実施

事業概要：地域公共交通機関として 24 時間活動するタクシーの特性を生かし、子ども 110 番、A E D の搭載等の地域貢献を実施する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

- ・ バス廃止地域等における輸送の実施

事業概要：地域公共交通機関として、自治体と連携し、バス廃止地域、交通空白地域等における輸送を実施する。

実施主体：事業者

実施時期：中期

【その他事業】

- ・ ショットガン方式の導入検討

事業概要：鉄道駅、繁華街等タクシー車両が一般車両の通行の障害要因となる、又はそのおそれのある箇所を中心に、ショットガン方式の導入を検討する。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：中期

- ・ 次世代自動車専用乗場の設置の検討（再掲）

- ・ 救急タクシーの実施の検討

事業概要：地域公共交通機関として 24 時間活動するタクシーの特性を生かし、消防庁のシステムと連携し、救急患者の輸送を行う。

実施主体：事業者

実施時期：短期

供給過剰の是正（需要拡大に向けた取組）

【特定事業】

- ・ 早朝予約の積極受注への取組
- ・ 精神障害者割引制度の導入（再掲）
- ・ 福祉タクシーの運行（再掲）
- ・ 子育てタクシーの運行（再掲）
- ・ 観光タクシーの運行（再掲）
- ・ 外国語対応タクシーの運行（再掲）
- ・ 早朝予約等時間帯に関わらない配車体制の整備（再掲）
- ・ 配車システムの高度化（再掲）
- ・ 予約手続の簡便化（再掲）
- ・ 共同配車の実施（再掲）
- ・ 次世代自動車の導入（再掲）
- ・ タクシー利用の P R 活動の充実

事業概要：自家用車と対比し、タクシーを利用する場合のメリットを訴える等、タクシー利用のPR活動を充実させる。

実施主体：事業者団体、関係行政機関

実施時期：短期

- ・ 利用者の意識調査の実施（満足度調査を含む。）（再掲）
- ・ タクシー利用者モニター制度の実施（再掲）

### **過度な運賃競争への対策**

#### **【特定事業】**

- ・ 相対運賃の禁止の徹底

事業概要：認可運賃によるサービス提供を確実に行うよう、運転者の指導を徹底する。また、利用者に対しても、相対運賃が違法であることについて周知徹底を行う。

実施主体：事業者、事業者団体、運輸局

実施時期：短期

### **(2)特定事業その他の事業の実施に関し留意すべき事項**

#### **供給過剰の是正（供給抑制の観点から留意すべき事項）**

- ・ 前述のとおり、運輸局が提示した適正車両数にかんがみれば、現状において供給過剰の状況にあることは明らかである。そして、タクシー適正化活性化法の制定経緯からしても、供給過剰がタクシーの諸問題の原因の一つであり、その解消が必要であることは論を待たず、特にこれまでの議論から需要が劇的に回復することが期待できない状況では、供給サイドの取組が必要であることは認めざるを得ない。
- ・ こうした状況において、タクシー適正化活性化法では、特定事業の実施主体とされたタクシー事業者は、特定事業計画を作成することとされており、その際、特定事業の実施と併せ、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等）について定めることができることとされている。
- ・ この点に関し、タクシー適正化活性化法に基づく基本方針では、「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。
- ・ 以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は、積極的に特定事業と相まった減車等の事業再構築についても検討し、タクシーの適正化及び活性化の実現に

向け具体的な行動を早急に取り組むことが強く期待される。

#### **過度な運賃競争対策への対策**

- ・ タクシーの運賃については、タクシーサービスの安定的提供の観点や利用者にとってのわかりやすさの観点から同一地域同一運賃を実現すべきとの意見もあるが、現時点では、運賃については事業者がその経営判断により設定し、道路運送法に基づき国の認可を得た上で実施することとされている。
- ・ しかしながら、前述のとおり、大阪地区においては非常に運賃競争が激しくなっており、この運賃競争については、地域計画作成の背景となったタクシーの抱える諸問題の原因の一つと考えられるところである。
- ・ 行き過ぎた運賃競争については、タクシー適正化活性化法に関する国会審議や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会の場等において、運転者の労働環境の悪化を招きひいては輸送の安全を損なうおそれがあるとされ、対策の必要性について議論がなされたところである。
- ・ こうした経緯を受け、タクシー適正化活性化法の施行に合わせ、自動認可運賃の幅を縮小し、個別審査について「適正な原価」及び「適正な利潤」の審査や割引運賃の設定に対する審査が厳格化されるなど運賃制度の見直しが行われたが、協議会としては、タクシーの抱える諸問題を解消する観点から、運賃問題について行政において適切な対応がとられることを注視するものである。

#### **協議会構成員の協力及びその他関係者の協力の必要性**

- ・ (1)に盛り込まれた特定事業その他の事業が適切に実施されることは、地域計画の目標の達成にとって、また、タクシーの適正化及び活性化にとって不可欠であり、ひいては、事業者及び運転者のみならず利用者や地域にとって利益となるものである。
- ・ したがって、これら事業について、実施主体とされた者が主体的に取り組むべきであることは言うまでもないが、実施主体とされた者以外の協議会の構成員についても、その実施のため、必要な支援を行う等積極的に協力することが望まれる。
- ・ さらに言えば、地域計画の目標の達成は、大阪市域交通圏全体のタクシーの適正化及び活性化をもたらすものであり、その利益は利用者、さらには地域全体に及ぶものである。こうした趣旨にかんがみ、特定事業及びその他事業の実施主体を含む協議会の構成員はもとより、その他の関係者に対しても、地域計画への賛同を呼びかけるとともに、地域計画の趣旨を十分に踏まえ必要な取組又は支援を行うことについて、協議会として協力を要請するものである。

#### 4 . 地域計画の実施状況のフォローアップ及び見直し

- ・ 地域計画の目標の達成のためには、特定事業その他の事業については、できる限り速やかに、かつ、的確に実施に移されることが必要不可欠である。
- ・ したがって、協議会は、これら事業の実施状況を定期的に監視し、これら事業の実施に関し必要と認められる場合には、実施主体に対する勧告その他の措置を講じていくことが必要である。
- ・ また、地域計画は、その作成及び実施自体が目的ではなく、あくまでも大阪市域交通圏におけるタクシーの適正化及び活性化が目標である。したがって、協議会は、地域計画の実施、そしてそれによるタクシーの諸問題の解消の状況について、適切にフォローアップしていく必要があることは言うまでもないが、その状況に応じ、必要に応じ地域計画の見直しを行うものとする。