

タクシー事業の現状について

2. 改正特措法施行後の県内のタクシー業界の状況

【中・西毛交通圏】

基準日: H26.1.27

事業者数: 44者
車両数: 1,099両

H28.8.1現在

事業者数: 44者 車両数: 1,080両

(基準日からの減車率: 1.7%)

	実働率(90%)	実働率(80%)
適正車両	736	903
H28.8.1現在の車両数との差	344	177

2. 改正特措法施行後の県内のタクシー業界の状況

【東毛交通圏】

基準日: H26.1.27

事業者数: 14者

車両数: 357両

H28.8.1現在

事業者数: 13者 車両数: 314両

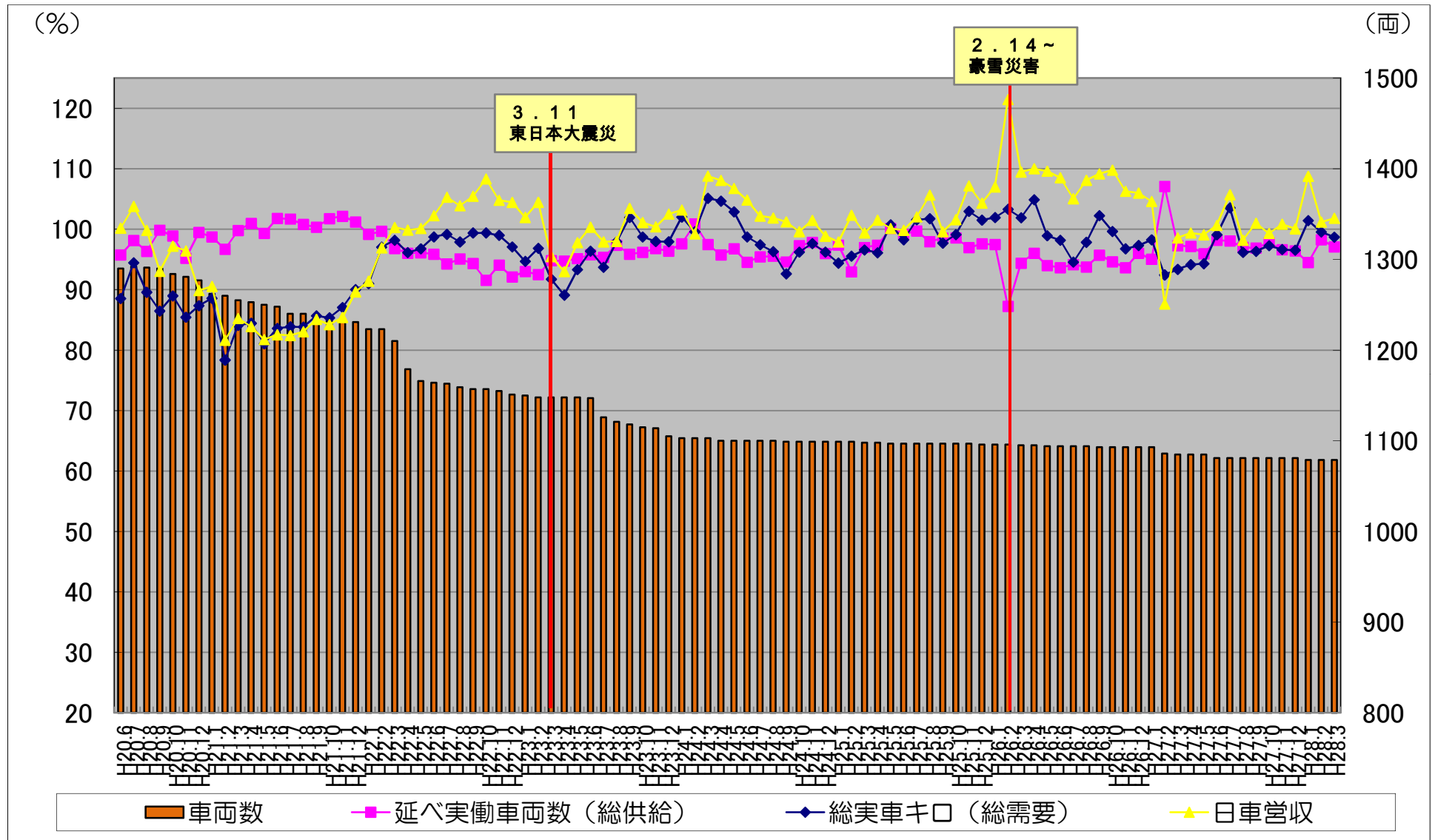
(基準日からの減車率: 12.0%)

	実働率(90%)	実働率(80%)
適正車両	230	273
H28.8.1現在の車両数との差	84	41

3. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移

中・西毛交通圏

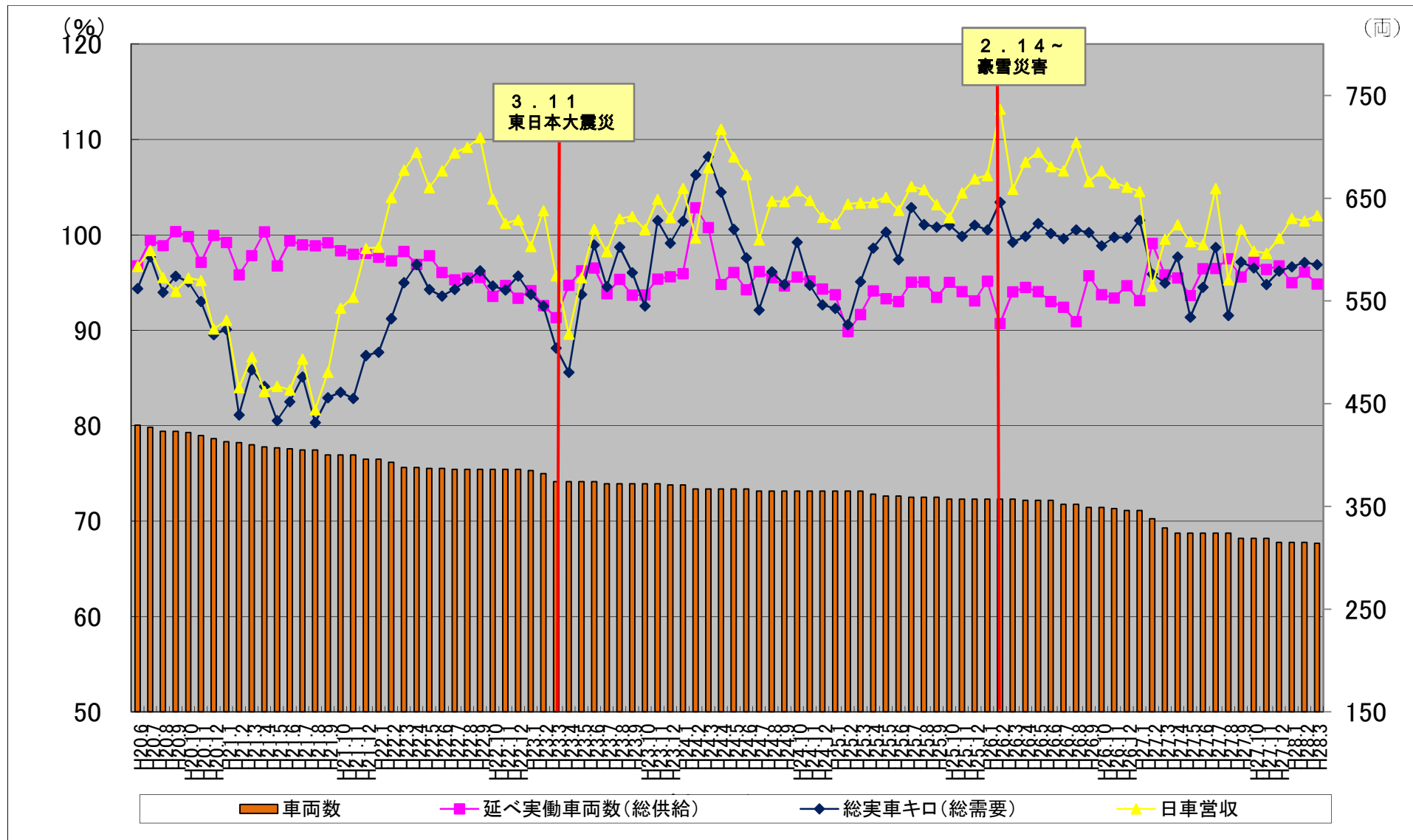
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計(福祉車両は除く)



3. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移

東毛交通圏

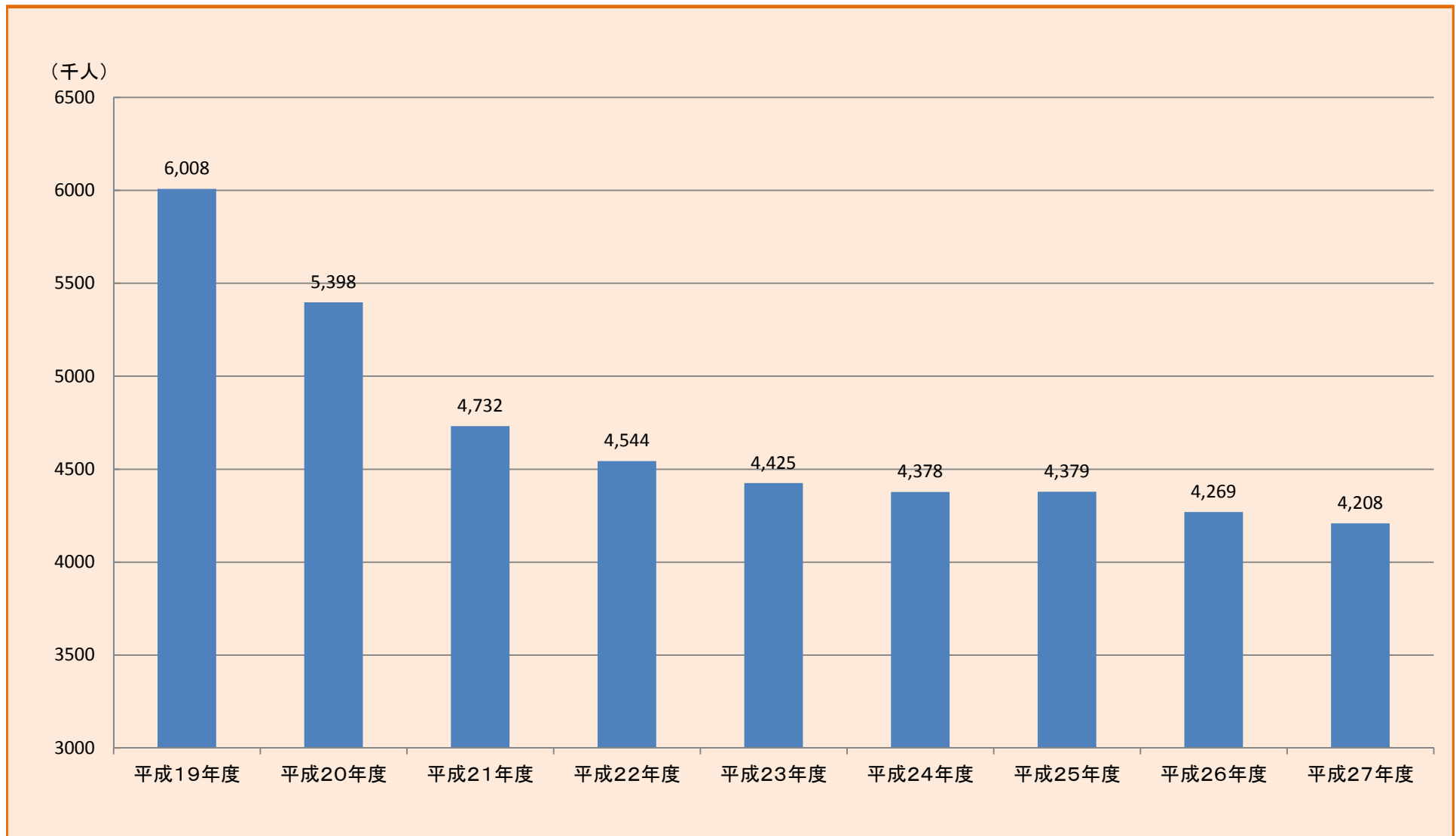
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計(福祉車両は除く)



4. 各種指標の比較（中・西毛交通圏）

① 輸送人員の推移

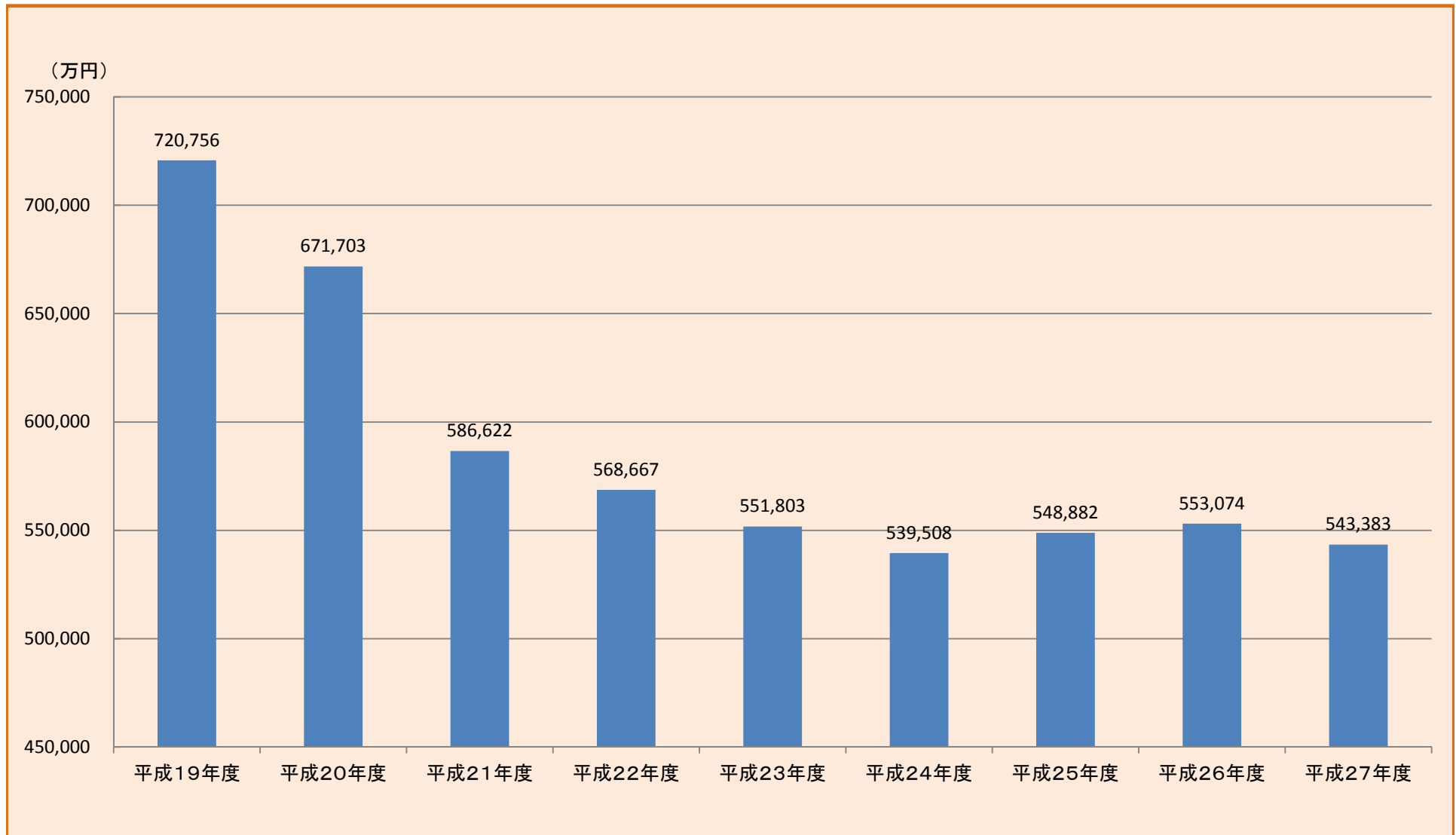
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（中・西毛交通圏）

② 営業収入の推移

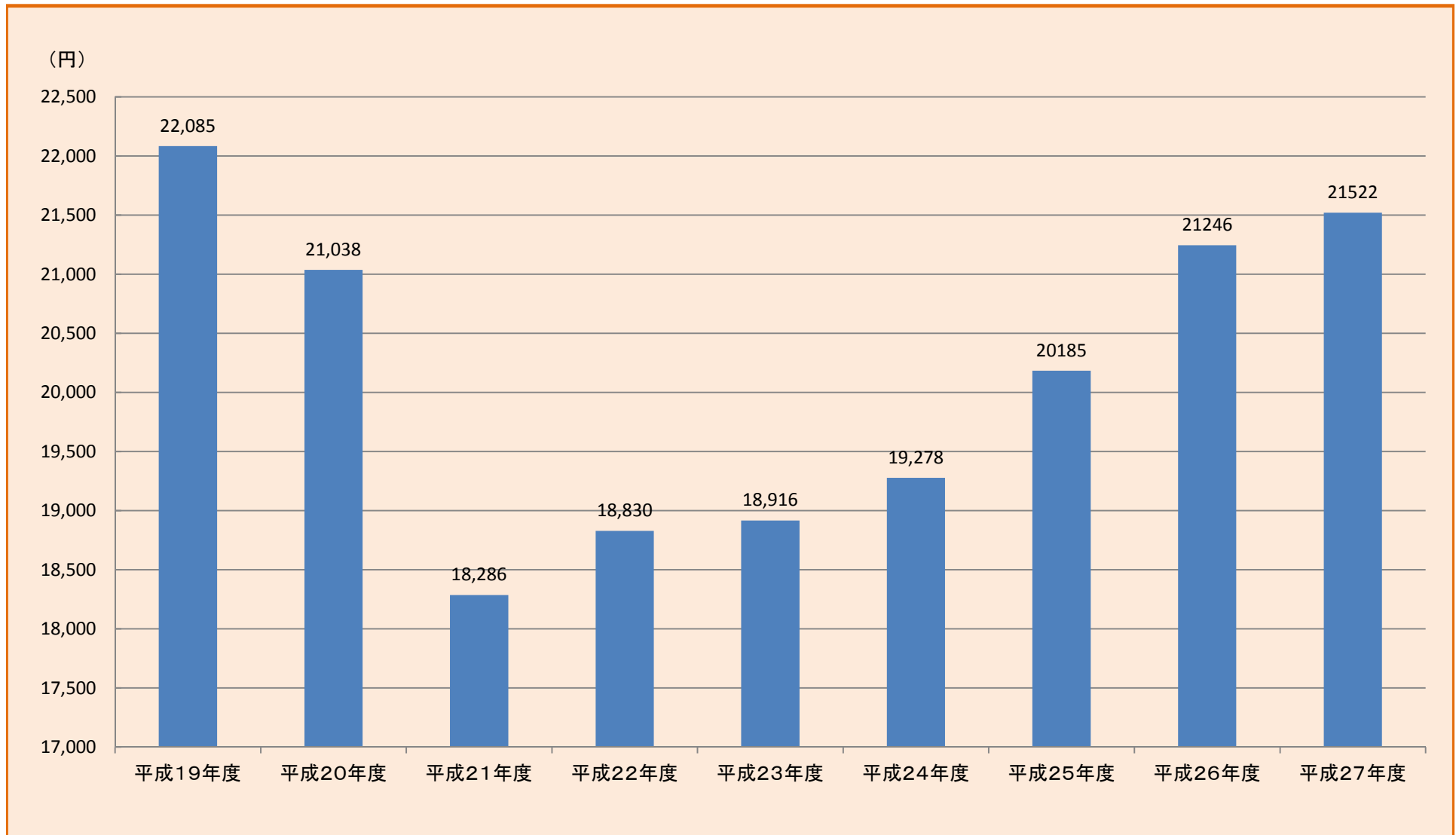
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（中・西毛通圏）

③日車營收の推移

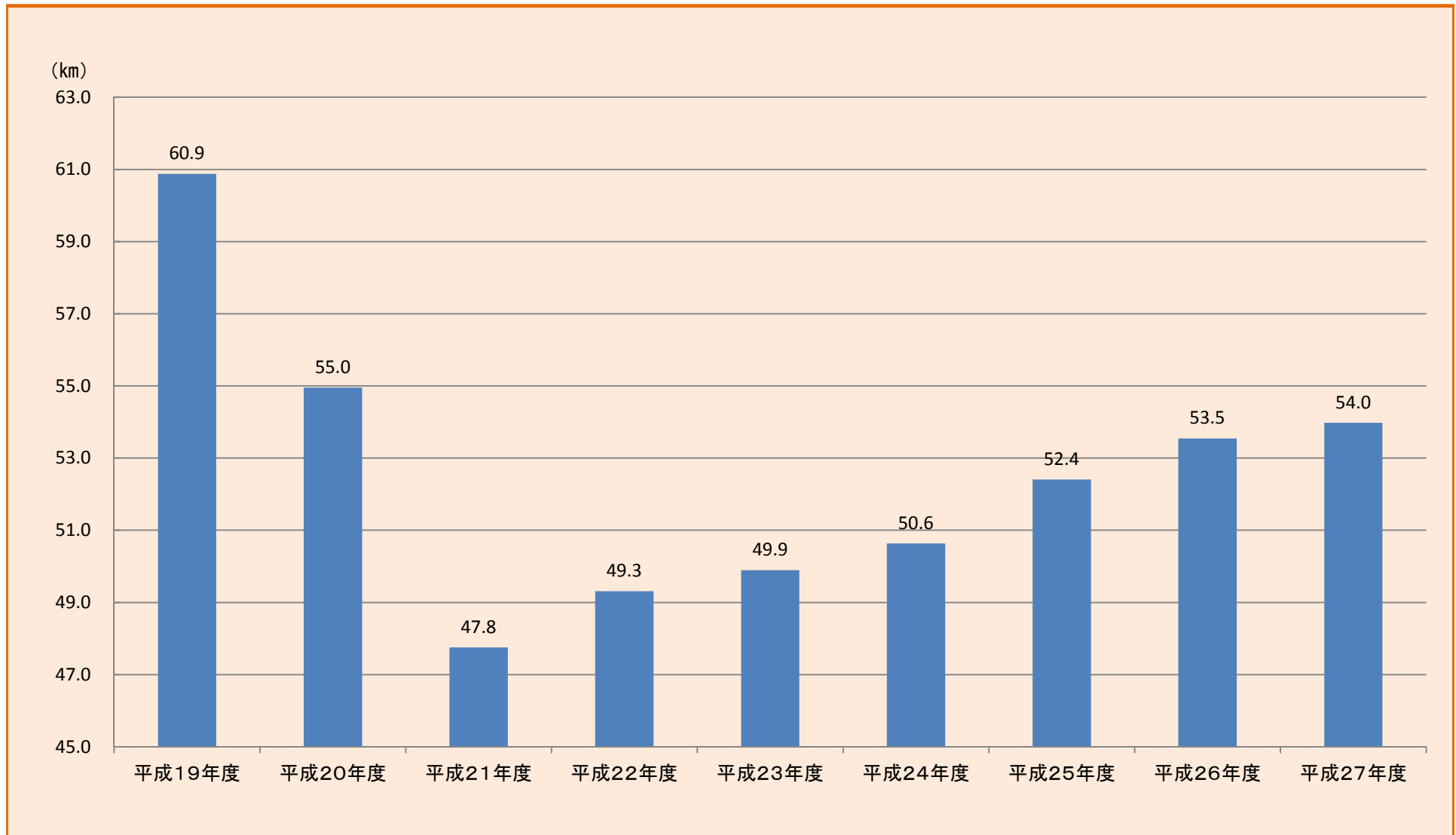
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（中・西毛交通圏）

④ 日車実車キロの推移

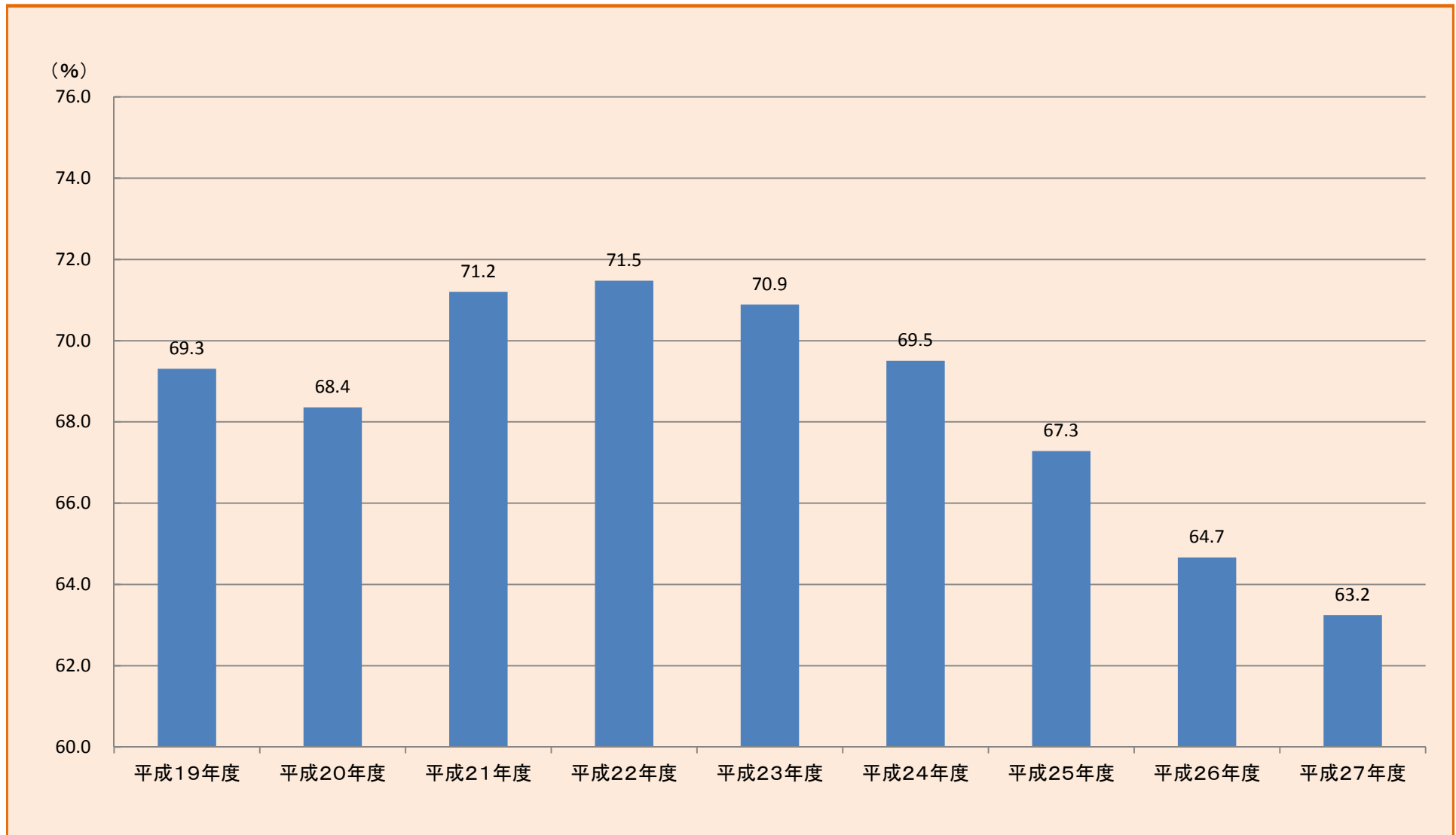
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（中・西毛交通圏）

⑤実働率の推移

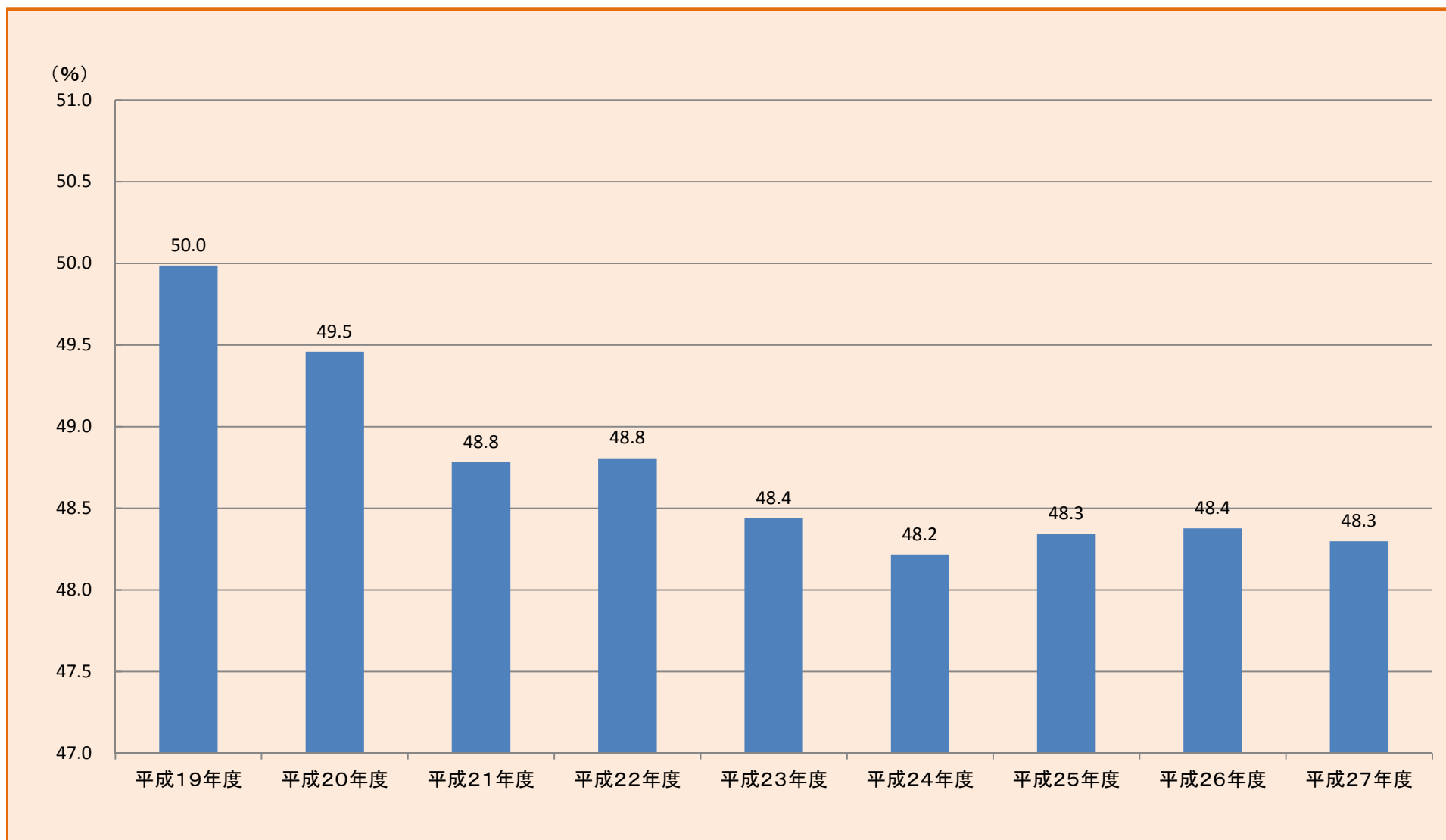
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（中・西毛交通圏）

⑥実車率の推移

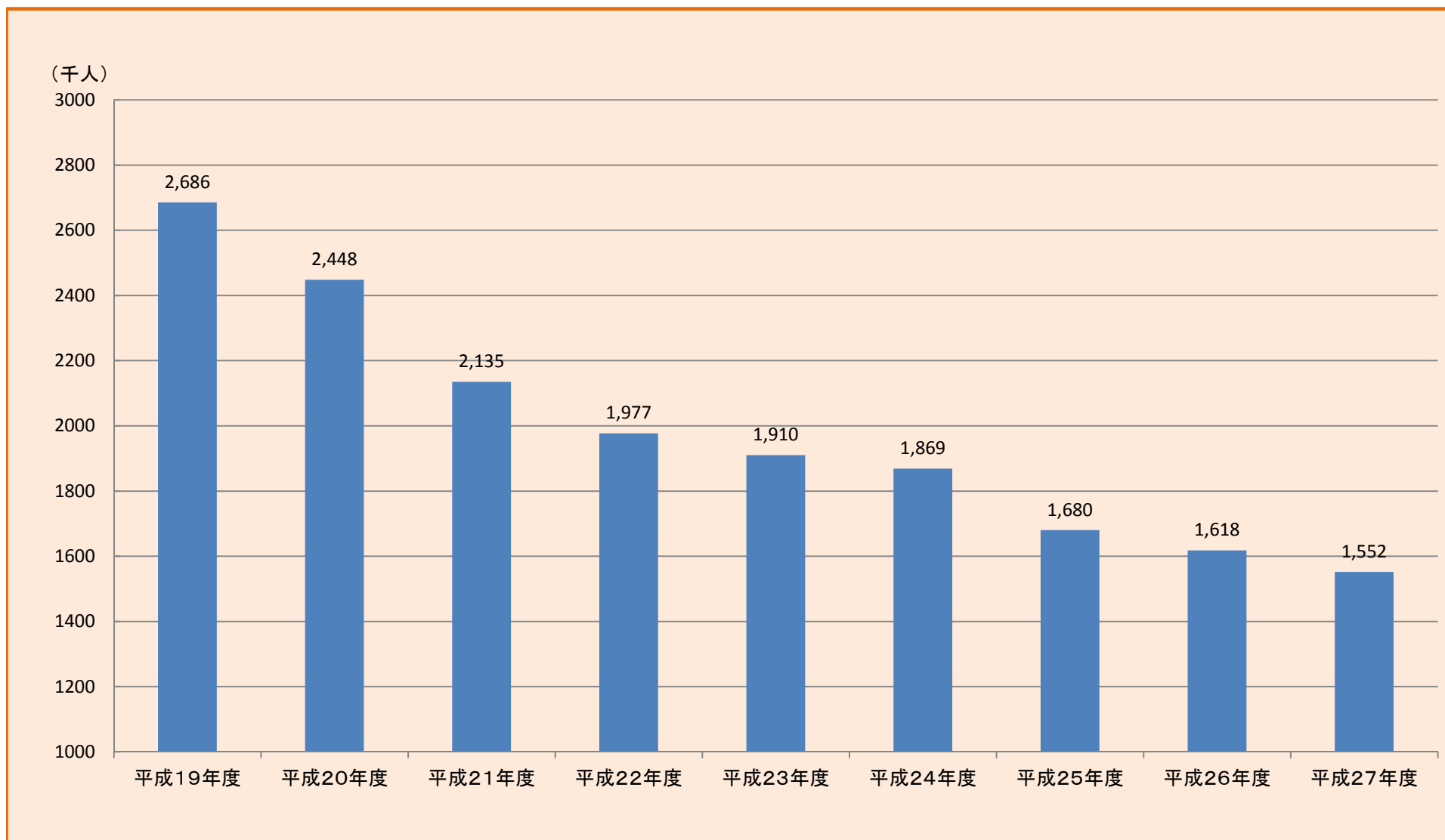
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（東毛交通圏）

① 輸送人員の推移

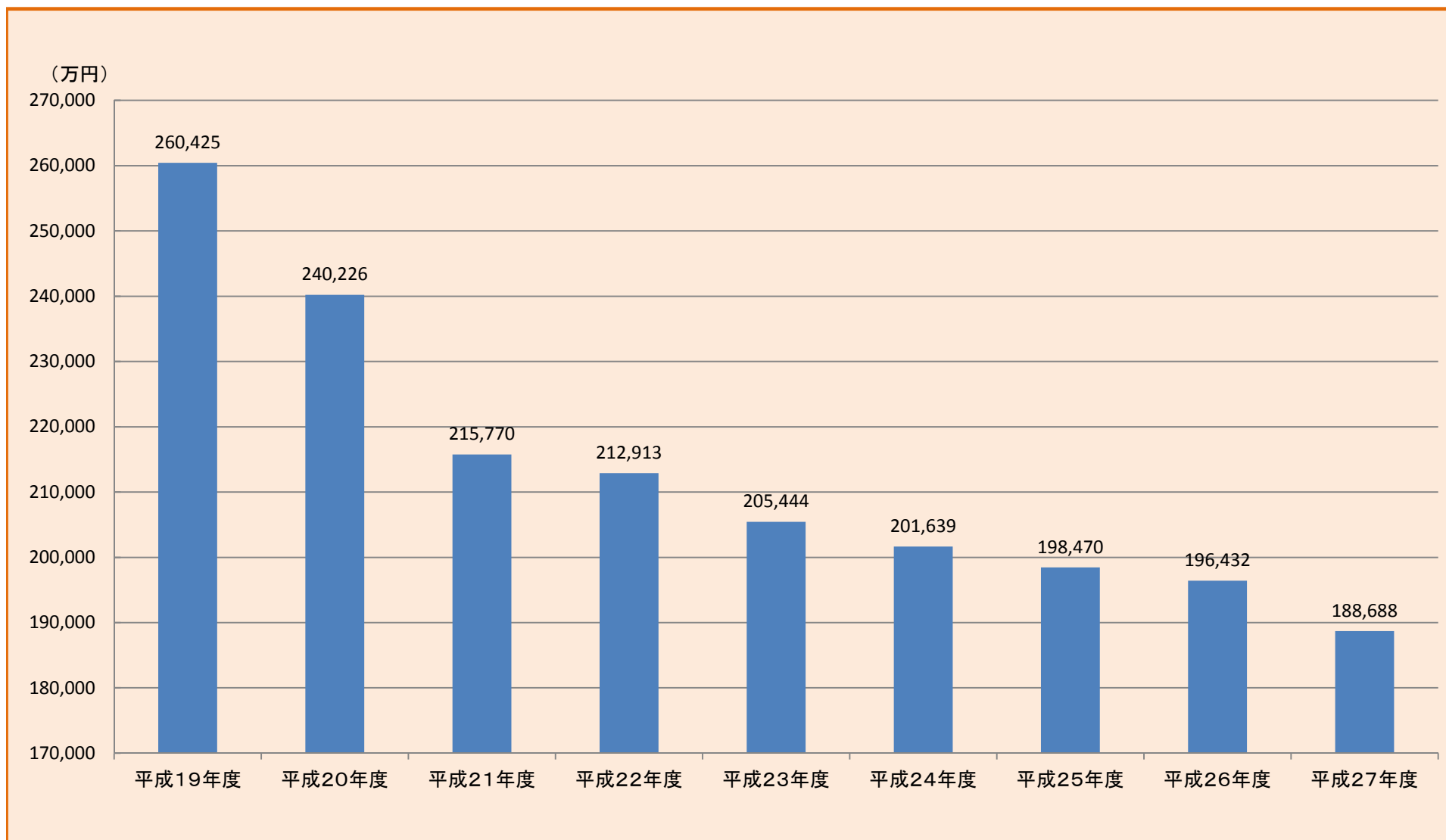
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（東毛交通圏）

②営業収入の推移

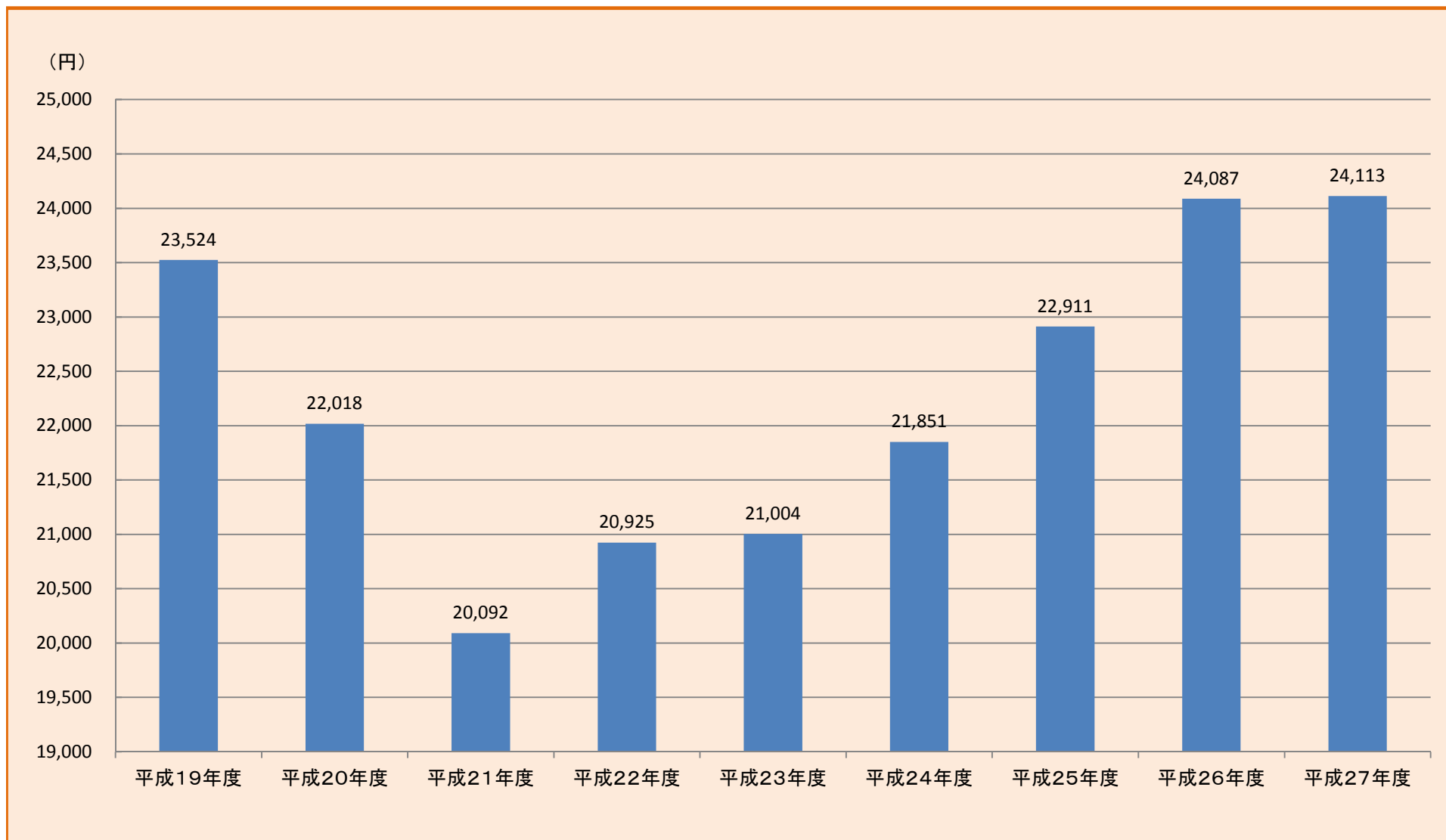
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（東毛交通圏）

③ 日車営収の推移

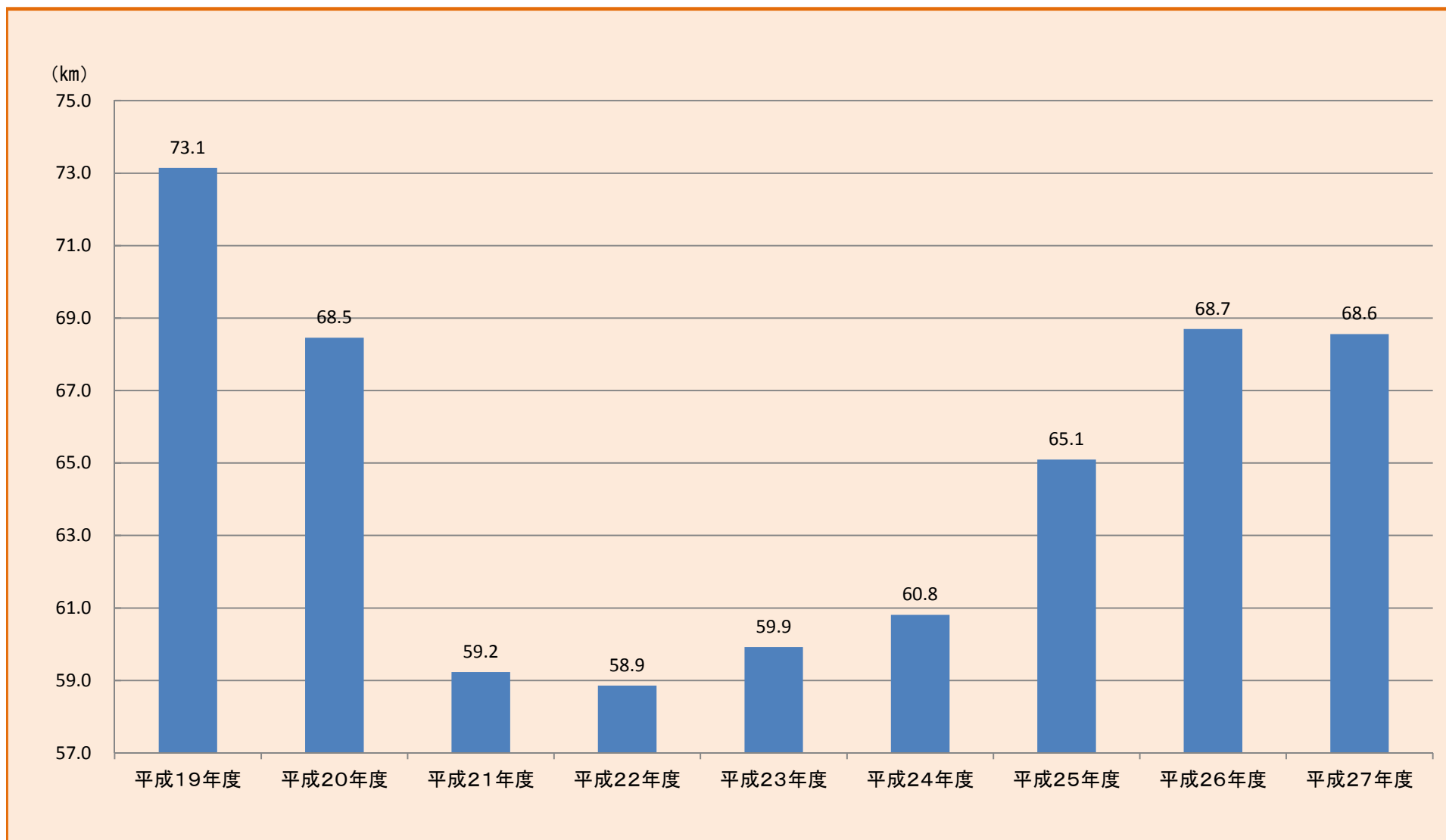
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（東毛交通圏）

④ 日車実車キロの推移

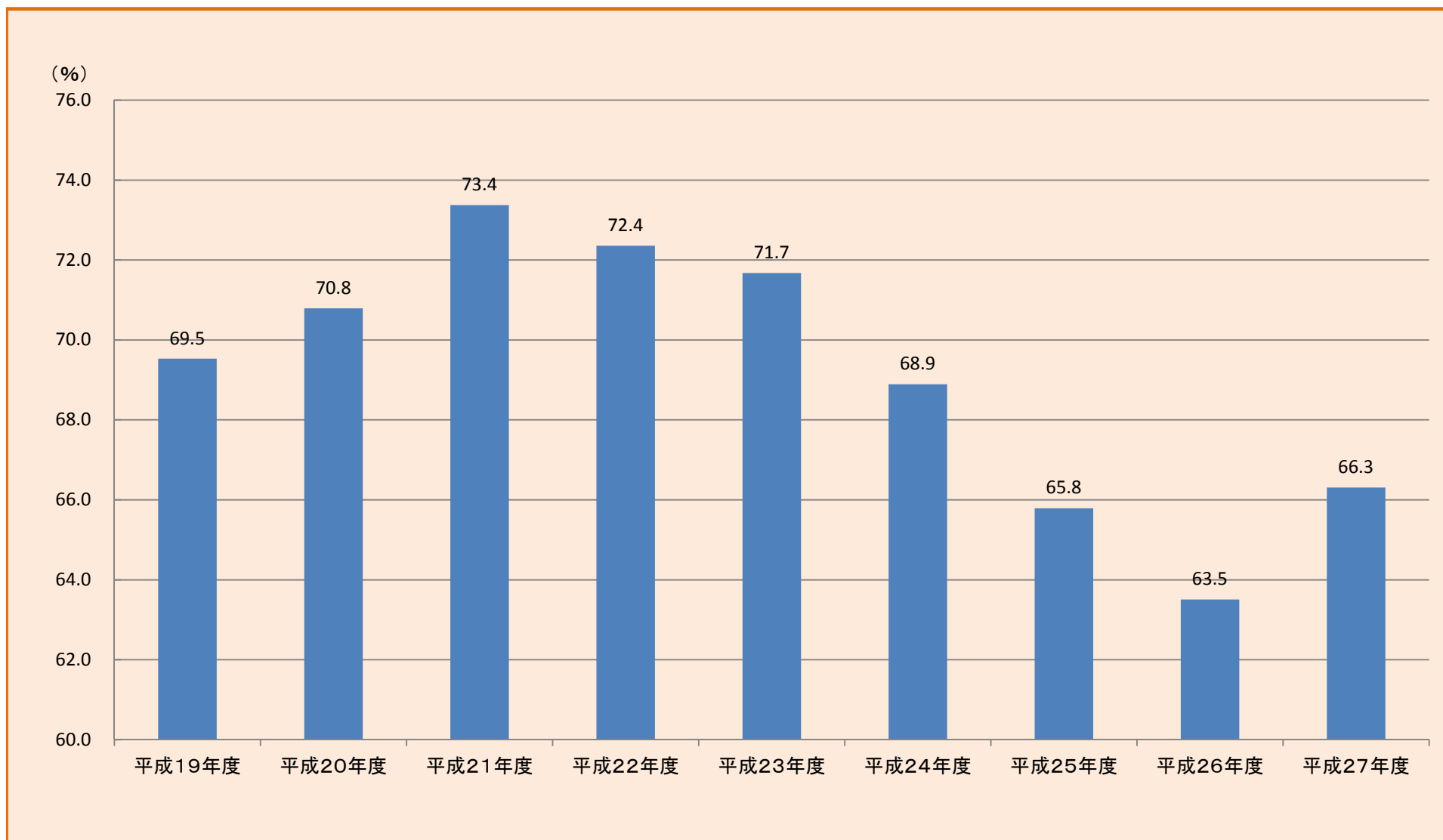
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



4. 各種指標の比較（東毛交通圏）

⑤実働率の推移

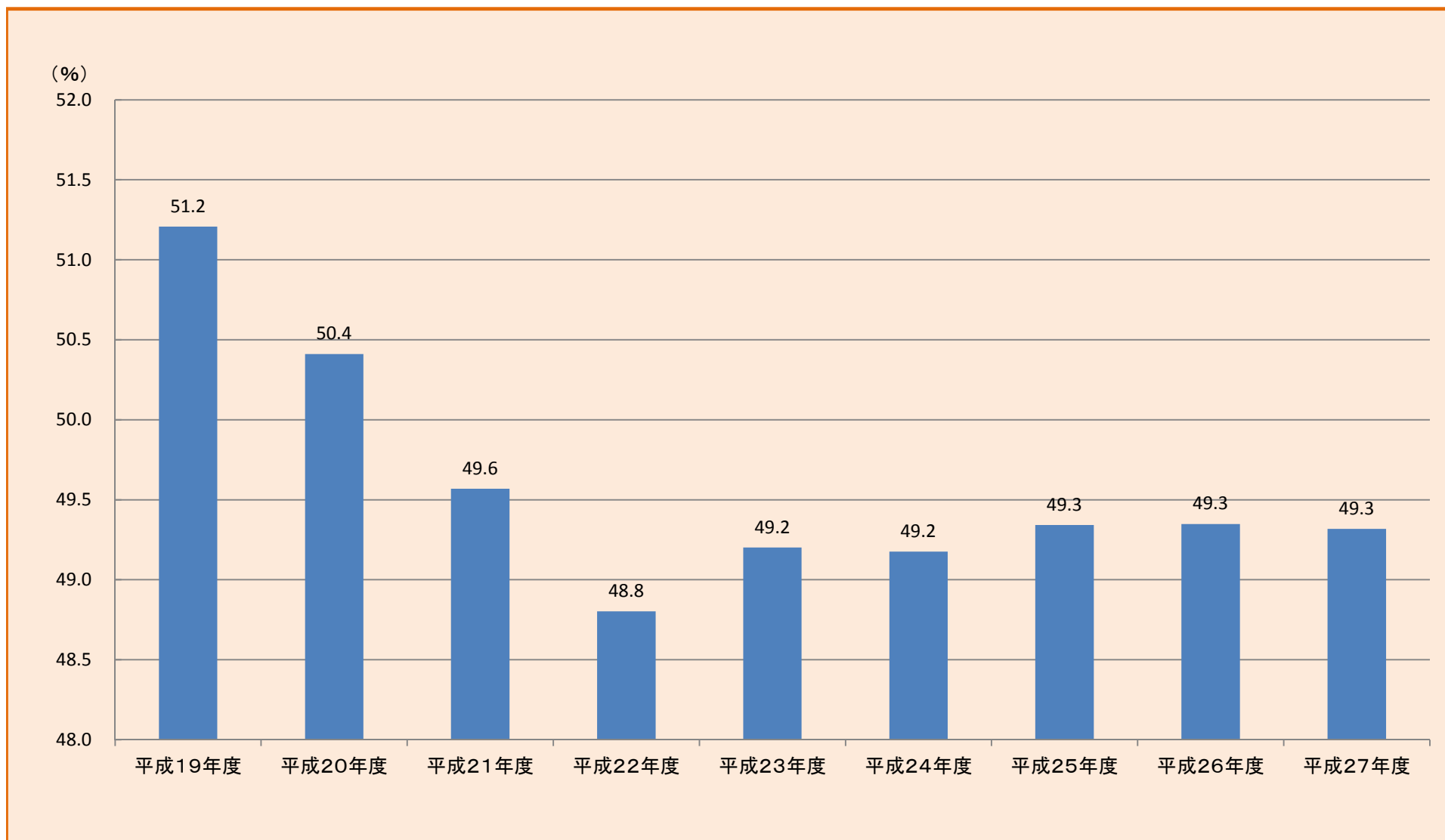
※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）



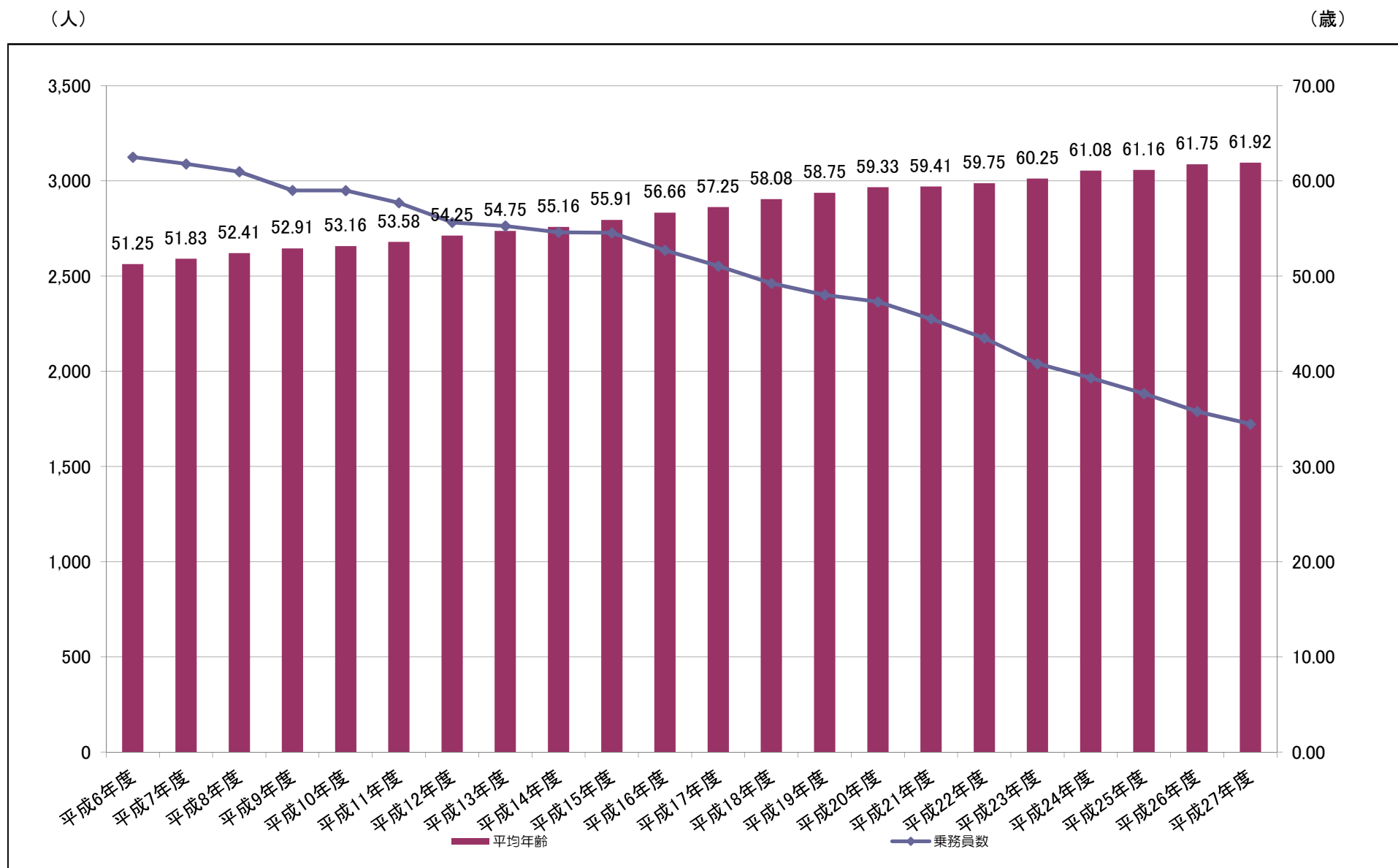
4. 各種指標の比較（東毛交通圏）

⑥実車率の推移

※数値は県内に営業所を有する事業者のデータを集計（福祉車両は除く）

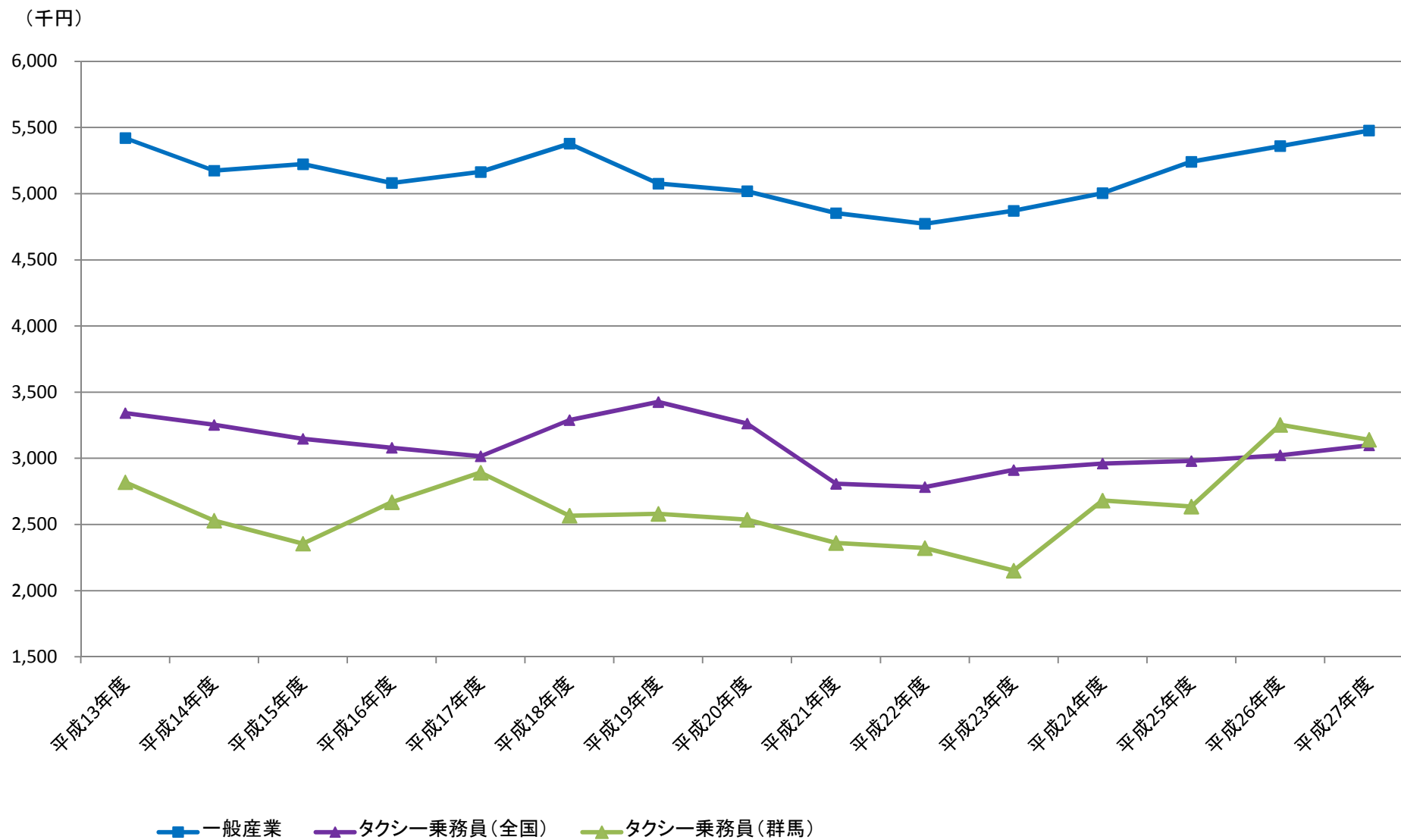


5. 乗務員数及び平均年齢の推移



※群馬県タクシー協会調べ

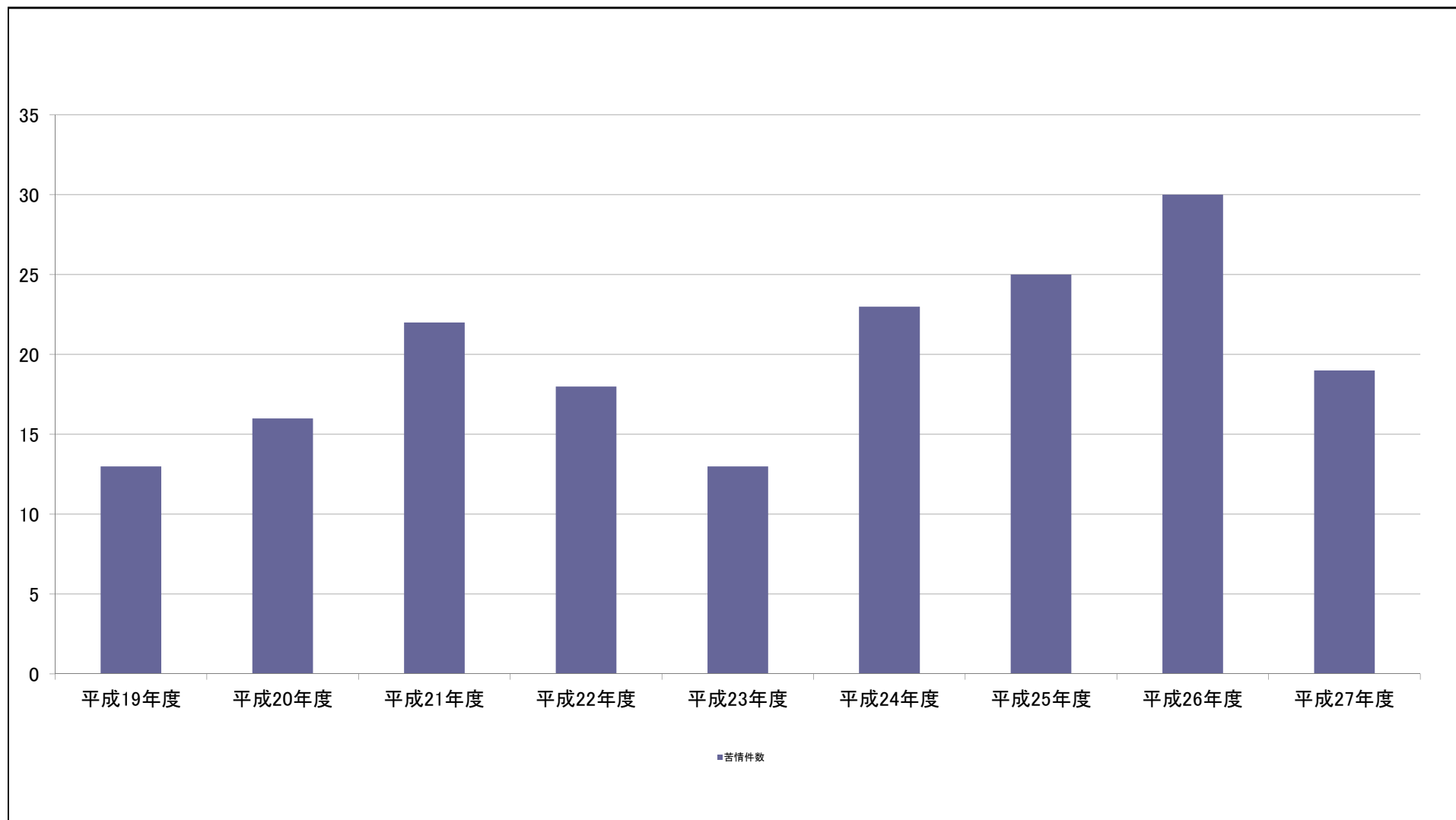
6. タクシー乗務員の平均年収の推移



※群馬県タクシー協会調べ

7. 苦情件数の推移

(件)



改正特措法施行後の取組み状況について

今後の取組みの方向性^(H27.5.11 東毛交通圏協議会 H27.5.29中・西毛交通圏協議会)での今後の方向性)

○ 地域計画の目標への主な取組み（中・西毛交通圏、東毛交通圏）

① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・ 個人需要等の掘り起こしに向けた取組み
（UDタクシーの導入・促進、運転者に対するの接遇や事故防止講習の受講促進等）
- ・ IT等の技術を駆使した配車システムの拡充
（スマホ共通アプリ等を活用したシステムの導入等）

④ 安全性の維持・向上

- ・ 事故防止に向けた取組み
（ドライブレコーダーの導入促進等）

⑤ 観光への取組み

- ・ 県内に来る観光客向けのサービスの提供及び拡充
（自治体やJR等と連携した観光ルート別運賃の設定及び拡充等）

⑥ 環境問題への貢献

- ・ 環境対応車の積極的な導入
（ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進）

⑦ 防災・防犯対策への貢献

- ・ 犯罪防止や子供の安全確保への対応
（「タクシーこども110番」、「110番協力タクシー」の普及、促進）

⑧ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・ タクシー事業としての自治体と連携強化
（自治体と密に連絡をとり自治体が計画する交通計画等への積極的な参画等）

地域計画の目標ごとの達成状況

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が選ばれる環境づくり
- 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の防止、改善・向上
- ④ 安全性の維持・向上
- ⑤ 観光への取り組み
- ⑥ 環境問題への貢献
- ⑦ 防災・防犯対策への貢献
- ⑧ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

《取組内容》

- ・利用者に分かり易い運賃で県内（高崎・前橋）から羽田・成田空港への定額運賃の導入。
- ・タクシー車両の空いた時間を活用した救援事業の推進。
- ・更なる良質な運転手を確保するために「接客マナー講習」の実施。
- ・子育て世帯、妊婦を対象にしたサービスの実施。
- ・アプリ配車・電子マネー等の導入
- ・障害者等身体の不自由な方に対応するための福祉車両の導入。

【県内から羽田空港等への定額タクシーの導入】

実施主体:事業者

中・西毛

高崎市内

羽田空港

前橋市内

羽田空港
成田空港

《羽田空港へ》

Aコース(高速道路) 普通車 41,000円～
Bコース(高速&一般) 普通車 37,000円～

《羽田空港へ》

Aコース(高速道路) 普通車 41,000円～
Bコース(高速&一般) 普通車 37,000円～

《成田空港へ》

普通車 55,000円～



- ※深夜早朝割増、障害者・免許返納割引適用あり
- ※小型車、大型車、特定大型車の設定あり
- ※高速道路料金等実費については別途請求

【タクシーの救援事業の推進】

実施事業者数(中・西毛、東毛交通圏)

中・西毛、東毛

《救援事業とは》

タクシー事業の合間等に本来の業務の遂行に妨げない範囲内でタクシー車両を活用し、病院の順番取り、忘れ物の代理取得、切符などの予約・購入などの役務を提供する行為で運輸支局へ計画書を事前に提出して行う事業(料金は各社自由な設定可能)

買い物代行	13者	切符の代理取得	3者
病院の順番取り	9者	安否確認	4者
薬の受け取り	7者	バッテリーチャージ	6者
忘れ物の代理取得	7者	緊急時の血液輸送	1者

【運転者に対し、接遇(もてなし)や事故防止の講習会を開催】

中・西毛

実施主体:事業者、業界団体

高崎地区

平成27年11月18日～19日

場所:高崎市総合保健センター

- 内容:①聴覚障害者への手話での対応
(高崎市手話通訳者連絡会)
②外国人観光客への対応について
(高崎市教育委員会英語指導助手を招いて、タクシー乗車時の英会話を講義)

出席者:約400名

主催:高崎地区ハイヤー協議会

前橋地区

平成27年11月10日～12日

場所:群馬県防災センター

- 内容:①安全運転と事故防止研修
(警察署職員による講義)
②でまんど相乗りタクシー(マイタク)
(前橋市交通政策課)
③前橋フィルムコミッションの取組
(前橋観光コンベンション協会)

出席者:約370名

主催:前橋地区ハイヤー協議会



(高崎地区)②講義の様子



(前橋地区)①講義の様子

【福祉タクシー及び介護タクシーの運行】実施主体:事業者

中・西毛、東毛

障害者や高齢者等の単独では移動が困難な方を輸送する手段として車椅子のまま乗車出来る車両を導入し、移動困難者に対するの利便性を図った。

福祉車両導入事業者数及び車両数
(中・西毛、東毛交通圏)

9事業者 : 14両

※ユニバーサルデザインタクシー7両を含む
(うち補助事業活用 3事業者:7両)

※福祉限定事業者を除く



《国庫補助の概要》

名称:バリアフリー化設備等整備事業

支援スキーム:

協議会(県、市町村、タクシー事業者等)において事業の目的、必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施者、費用の総額・負担者・負担額等を記載した「生活交通ネットワーク計画」を策定して、国へ提出



事業者が補助申請(確保維持改善計画を添付)

補助率:補助対象経費の1/3



《検証結果》

- 定額運賃の導入、運転者のサービス向上を図る講習会の開催、救援事業の推進、国の補助金等活用したUDタクシー等の福祉車両の導入等の様々なサービスの提供など、利用者目線の立場で取り組みを行っている。
- 妊娠、子育て世帯を対象としたサービスを開始し、タクシー利用者の増加を図った。
- アプリ配車・電子マネーを導入し、サービス向上の取り組みを実施した。
- 更なる利用者利便の向上のため、引き続き利用者ニーズに合致したサービスの提供に係る取り組みを行っていくことが必要である。

《取組内容》

- ・夜の酔客の需要が減っていることに伴って昼間の高齢者の需要に応えるためのダイヤ編成に変更。
- ・配車システムにGPS機能を有しているシステムに入れ替え、利用者にスムーズな配車システムを構築。

【営業方針を夜間重点から日中への切り替え】実施主体:事業者

中・西毛

6ダイヤ



5ダイヤ

日勤者の車両増



《効果》

以前は車両が少なく午前中の高齢者の通院需要に応えられなかったが、ダイヤを編成することにより昼間のダイヤの車両を増やしたことにより需要に応えられるようになった

【ナンバーディスプレイ表示による無線配車の効率化】

6社

【デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車】

1社

東毛

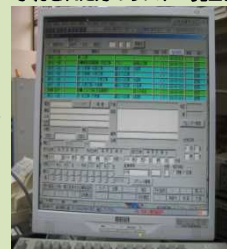
実施主体:事業者

GPS機能を有している配車システムと車両に備えているナビゲーションとの連動したシステムを構築し、ナンバーディスプレイ機能との連動や配車システムにお客様を登録し、電話時に瞬時に配車場所を特定して、GPS機能を活用しお客様の配車場所に一番近い車両を配車することにより配車時間の短縮と誤配車の減少を図った。

全車両GPSを搭載し、デジタル無線によるデータ配車



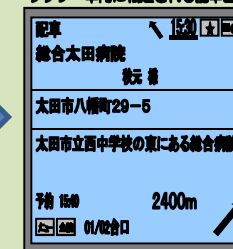
予約された方のリスト一覧画面



太田市内全戸を網羅する住宅地図を搭載



タクシー車内に転送される配車画面



《検証結果》

- 需要の動向を捉えたダイヤの編成や利用者にスムーズな配車を行うためのシステム構築に取り組み、事業の効率化に向け努力をしている。
- 更なる事業経営の活性化、効率化のため、今後も引き続き事業の効率化に向けての取り組みの推進が必要である。

《取組内容》

- ・母子家庭世帯の雇用環境改善に向け、積極的に女性ドライバーの雇用。
- ・MT車からAT車に代替し、運転時の負担軽減を行い、安全性の向上。

【女性が働きやすい職場環境の整備】

中・西毛、東毛

実施主体:事業者

女性運転者の積極雇用



- ・7時、8時～8時間
- ・固定給制
- ・二種免許取得費用負担等の制度を設け積極雇用に対応

《効果・期待》

- ・男性職場の活性化
- ・物腰の柔らかさを生かした市場開拓



県内女性運転者の状況

69人 ※H27.4.1現在

(全体乗務員の約4.0%)

【MT車からAT車へ変更し
運転者負担を軽減】

中・西毛

実施主体:事業者

MT車のギア操作を行うことが運転者の負担と利用者の乗り心地にも影響があることから、運転時の安全性の車両の代替時にAT車へ切り替えが進んでいる。



《検証結果》

- 群馬県内のタクシー運転者の平均年齢は60歳を超え、高齢化が進んでいる中、職場環境の整備等を図ることにより、女性運転者等の積極的な雇用に取り組み、タクシー運転者の若返りを図るための施策を実施している。
- 今後も若年層ドライバーの確保に向けた取り組みを推進し、運転者の高齢化率の低下を図ることが必要である。

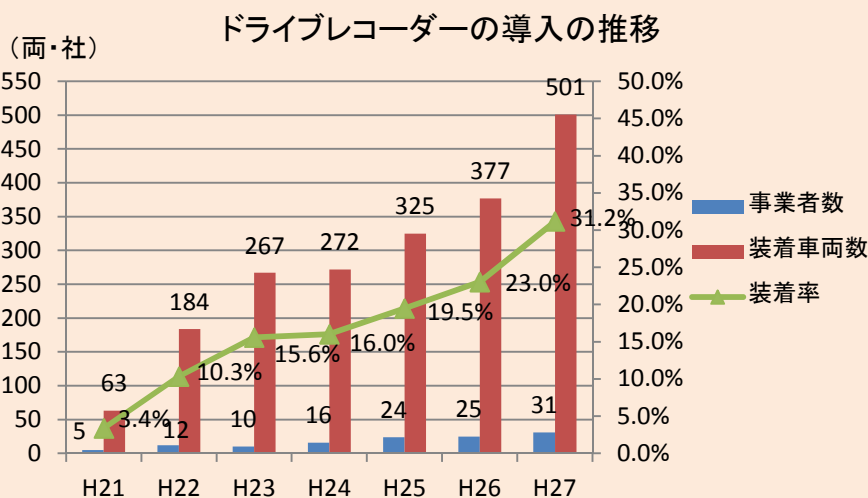
《取組内容》

- ・ 事故削減の観点からドライブレコーダーを導入し、そのデータ等を活用した安全教育を実施し事故防止の徹底を図る。

【ドライブレコーダーの導入】 実施主体:事業者

群馬県

ドライブレコーダーの導入により、運転者の安全意識が高まり抑止効果があるほか、安全教育等にも活用されている。



〈ドライブレコーダーの画像〉



〈車内設置状況例〉

《検証結果》

- 安全対策や事故防止の観点から県内でもドライブレコーダーの導入が積極的に進められている。
- 近年、タクシーによる重大事故発生件数は減少しているものの、引き続きドライブレコーダーのデータ等を活用した事故原因の究明を行うと共に、危険予知運転の実施や、データ等を活用した安全教育を実施し、事故防止に向けた取り組みが必要である。

《取組内容》

- ・JR東日本と連携し商品化した「駅から観タクン」や駅から温泉地、温泉地から温泉地を結ぶ「ちいたく」など、観光ルート別運賃の積極的な導入。

【各種の観光需要に対応した別立て観光運賃によるタクシー利用の推進】

【JR及び市との連携による「駅から観タクン」の充実拡大】

中・西毛

①「駅から観タクン」の運行

実施主体：事業者

鉄道を利用して駅に降りた観光客が、名所・史跡などを巡るコースを、定額で設定されたタクシー運賃により、安心して手軽に観光できるよう地元のタクシー事業者とJR東日本高崎支社が連携して商品化。（平成21年4月JR高崎駅が最初）
平成28年度には、世界遺産候補「上野三碑」を巡るコースを新設



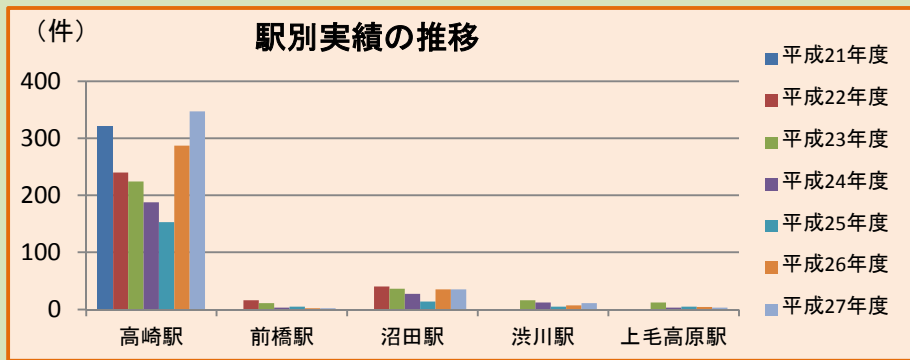
高崎駅	「富岡製糸場と高崎名所巡りABCコース」他6コース
前橋駅	「前橋名所巡りコース」
沼田駅	「真田氏ゆかりの地巡りコース」他2コース
渋川駅	「日本三大うどん水沢と伊香保石段散策コース」
上毛高原駅	「わくわく体験 法師温泉コース」他2コース

運賃：2時間 5,960円～3時間 10,900円 全 15コース

②「荒船風穴ジオパークツアー」の運行

- 鉄道を利用して下仁田駅に降りた観光客が、世界遺産である「荒船風穴」をはじめとした観光スポットを、定額で設定されたタクシー運賃により、安心して手軽に観光できるよう、地元のタクシー事業者と下仁田町が連携して設定。（平成25年7月より運行開始）
- 定額運賃のうち2,000円を下仁田町が負担。

運賃：2時間 6,000円 ～ 5時間 15,000円(オプション含む) 全 14コース



【JRと連携し、駅から県内の温泉地への定額タクシーの運行】

③「ちいタク」の運行

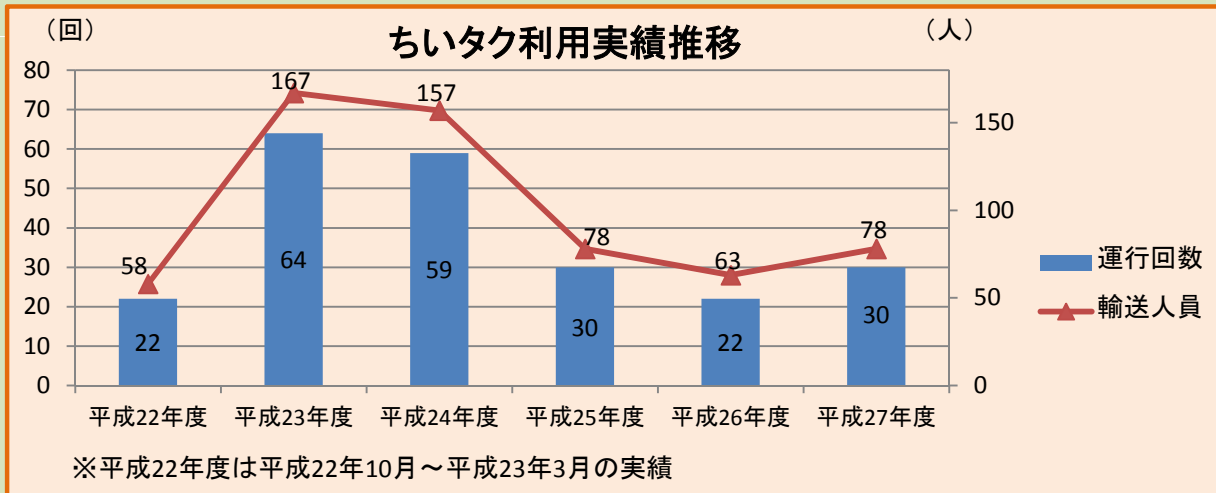
実施主体:事業者

群馬県を訪れる観光客がタクシーを乗り継ぐことでスムーズな観光地間の移動を可能にし、県内の観光スポットを満喫してもらうとともに、更なる誘客に繋げることを目的に実施。

「ちいタク」とは・・・
いくつものちいき(地域)が
つながり、ちい(小)さな旅
がついてくる。
広域タクシーネットワーク。

全10ルート

[わくわく 榛名コース]	高崎駅 ⇄ 榛名神社・榛名湖 ⇄ 伊香保温泉
[つるつる 水沢コース]	高崎駅 ⇄ 水澤うどん・水澤観世音 ⇄ 伊香保温泉
[うきうき 渋川コース]	伊香保温泉 ⇄ 群馬が双工芸美術館・道の駅「おのこ」 ⇄ 四万温泉
[きらきら 中之条コース]	伊香保温泉 ⇄ 中之条町つむじ(ふるさと交流センター)・四万湖・歐穴群・奥四万ダム ⇄ 四万温泉
[ほかほか みなかみコース]	四万温泉 ⇄ 中之条町つむじ(ふるさと交流センター)・道の駅水紀行館 ⇄ 水上温泉
[さらさら 四万コース]	四万温泉 ⇄ 欧穴群・道の駅月夜野矢瀬親水公園 ⇄ 水上温泉
[ぶらぶら 子持コース]	水上温泉 ⇄ 月夜野びーどろパーク・道の駅こもち&白い宿 ⇄ 伊香保温泉
[どきどき 月夜野コース]	水上温泉 ⇄ 道の駅月夜野矢瀬親水公園・大理石村ロックハート城 ⇄ 伊香保温泉
[しみじみ 敷島コース]	前橋・新前橋駅 ⇄ 敷島公園(朔太郎記念館・ぼら園)・水澤観世音 ⇄ 伊香保温泉
[とくとく 赤城コース]	前橋・新前橋駅 ⇄ 道の駅ふじみ・聖酒造 ⇄ 伊香保温泉



《検証結果》

- 中・西毛交通圏においては、JR東日本高崎支社や自治体と協力して、世界遺産となった富岡製糸場や大河ドラマに関連した観光ルート別運賃のコースを新設し、県内に来る観光客の対応について、鉄道と連携した二次交通の整備を行った。
- 東毛交通圏においては、従来から観光客への対応として観光ルート別運賃を設定しており、鉄道との連携を図っている。
- 引き続き自治体等と連携し、二次交通の整備を進めるとともに、更なる旅行者のニーズに対応する施策を講じることが必要である。

《取組内容》

- ・ 車両代替時に環境に配慮した「ハイブリッド車」や「電気自動車（EV車）」の導入。

【代替車両について、低公害車の導入を促進】

【ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進】

実施主体：事業者

県内においては車両の老朽化も進んでおり、車両代替の時期を期にハイブリッド車や電気自動車（EV車）へ切り替え環境へ配慮した取り組みを行っている。



(トヨタ SAI)



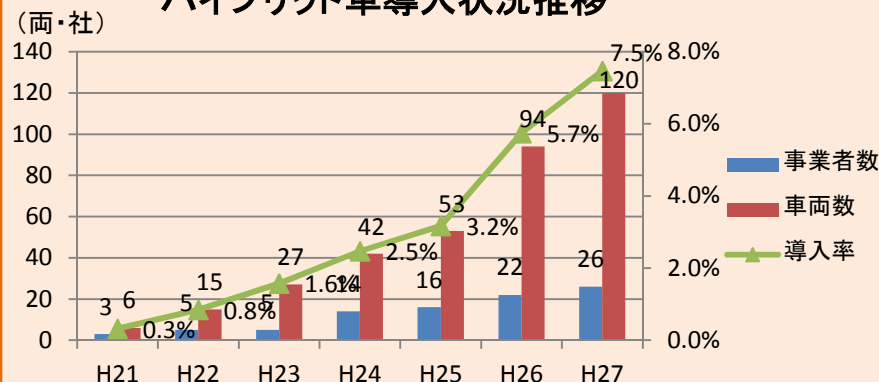
(日産 リーフ)



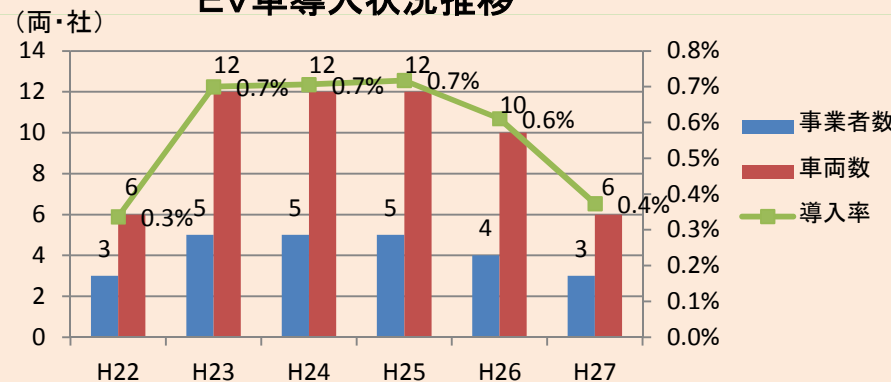
(レクサス)

群馬県

ハイブリッド車導入状況推移



EV車導入状況推移



《検証結果》

- 改正特措法施行後1年間の減車（中・西毛交通圏19両、東毛交通圏43両、合計52両）、低公害車の導入、アイドリングストップ運動を推進することにより、CO2の削減に取り組んでいる。
- 公共交通機関としての社会的責務を果たすため、引き続き環境問題への取り組みの推進が必要である。

《取組内容》

- ・警察の協力を得て防犯訓練の実施。
 (その他の防災・防犯への取り組み)
 - ・「タクシー子供110番」の促進
 - ・子供を犯罪から守るための「キッズバス」の運行。
 - ・「緊急通報システム」や「AED機器」の搭載。
 - ・「ドライブレコーダーの記録データ提供に関する協定」を群馬県警察本部と締結。

【防犯訓練の実施】

中・西毛

高崎地区

実施主体: 業界団体

高崎警察署の協力を得て防犯講習・実技を行った。



【その他の取り組み事例】

「AED(自動体外式除細動器)」及び「緊急通報システム機器」の搭載



利用者の急病時等に備え、乗務員にAEDの講習を受講させ、車内にAEDを常備や緊急時に備えて通報システムの構築



タクシー「こども110」の促進

警察と提携し犯罪等を発見した場合の通報する制度の促進



キッズバス(子供専用タクシー)の運行

《概要》

利用者: 事前登録制(キッズバスカード作成)
 運賃支払: 後払い(キッズバスカードの提示で)
 特徴: 全車チャイルドシート装備、女性ドライバーが専属運転
 対象車両: 3台(ベンツAクラス、プリウス)
 その他: 現在、約180世帯・200~250名の登録者



街頭で事故防止等の啓蒙活動の実施

月に2回、街頭で事故防止や街の犯罪防止のための啓蒙活動の実施



ドライブレコーダーの記録データ提供に関する協定の締結

県警に対し、ひき逃げなどの交通犯罪のほか、強盗事件などが起きた際、現場や近くを通りかかった車両から映像記録を提供する協定



《検証結果》

- 業界団体として警察等の協力を得て防犯訓練等を実施した。
- 防災・防犯対策への貢献は、輸送の安全のみならず、国民生活の安全に寄与するものであり、引き続き関係機関と協力し、防犯対策・災害対策を推進することにより、公共交通機関としての社会的信用の確保・向上に努めることが必要である。

《取組内容》

- ・路線バスの廃止に伴い、自治体と調整しデマンド交通の実証実験をタクシー車両で運行。
- ・駅乗り場の利用者利便を考えたショットガン方式や一般車と公共交通を区分けした駅前広場の整備に自治体等と協力し利便性や安全性向上に努めた。

【自治体の都市計画等における公共交通機関としてのタクシーの役割に関する協議の推進】

中・西毛／東毛

実施主体：事業者

桐生市黒保根町デマンドタクシー（概要）

運賃：300円（小学生以下等150円）
 運行車両：1台（10人乗り）
 運行区域：桐生市黒保根地区（旧黒保根村）
 運行時間：6時40分発～18時42分発
 その他：平成26年4月より本格運行



甘楽町デマンドタクシー「愛のりくん」(概要)

運賃：300円
 （中学生以下100円）
 運行車両：2台（タクシー車両）
 運行区域：町内全域及び富岡総合病院、七日市病院
 運行時間：8:00発～17:00発
 その他：平成26年4月より本格運行



県内の地域公共交通会議設置状況

交通会議名	設置日
前橋市地域公共交通会議	H18.11.16
藤岡市地域公共交通会議	H18.12.21
高山村地域公共交通会議	H18.10.27
嬬恋村地域公共交通会議	H18.11.13
南牧村地域公共交通会議	H19. 1.12
下仁田町地域公共交通会議	H19. 4.27
高崎市地域公共交通会議	H19. 6. 4
安中市地域公共交通会議	H19. 5.21
渋川市地域公共交通会議	H19. 8.30
桐生市地域公共交通会議	H19.10. 9
東吾妻町地域公共交通活性化協議会	H20. 5.29
みなかみ町地域公共交通会議	H20. 6. 9
上野村地域公共交通会議	H20. 6.26
富岡市地域公共交通会議	H20. 7.11
みどり市地域公共交通会議	H20. 8. 8
草津町地域公共交通会議	H20. 9.29
太田市地域公共交通活性化協議会	H20.10. 3
邑楽町地域公共交通会議	H21.11. 1
館林市他4町地域公共交通会議	H22. 3.23
中之条町地域公共交通会議	H22. 9.21
沼田市地域公共交通会議	H22.11.16
大泉町・千代田町地域公共交通会議	H23.11.15
玉村町地域公共交通会議	H24. 3.26
甘楽町地域公共交通会議	H25. 3. 1
伊勢崎市地域公共交通会議	H28. 7. 5

注：県内に他7市町村でデマンドタクシーあり

《取組内容》

- ・人口減社会や高齢化社会を迎え、既存の公共交通機関では利用が難しく、外出したくてもできなかった市民に、多く外出していただく機会を提供するため、既存のタクシーを活用した新たな公共交通サービスを全市域に導入する。

【自治体の高齢化社会における公共交通機関としてのタクシーの活用に関する協議の推進】

中・西毛

実施主体：前橋市 運行主体：前橋市内タクシー事業者10社

マイタク(でまんど相乗りタクシー)(概要)

【運行状況】

- ・利用者：市内登録者(75歳以上の方、65歳以上で運転免許証のない方、身体障害者等、運転免許証自主返納者)
- ・運賃支援：複数で乗車した場合1人1回500円(1人乗車の場合メーター額の半額で1000円までの支援)往復を考え1日2回の支援、最大年間120回(60往復分)。登録者が相乗りすれば最大2500円(最大5人)の支援が受けられる。
- ・運行形態：7時～18時で通常のタクシーと同様に電話で依頼。
- ・運行車両：前橋市内の全タクシー車両(約250両)
- ・取組の特長：通常のタクシーを利用するのと同様で、前橋市が利用権で支援をしてくれる。運行エリアは前橋市全域が基本。乗車地、降車地のいずれか一方が前橋市内であれば支援の対象となる。

取組のポイント

- 通常のタクシー。複数の乗車(相乗り)が基本で前橋市が500円の金券支援(1人乗車の場合メーター額の半額で1000円まで支援)、したがって相乗り(最大5人2500円の支援)をすればお得。
- 75歳以上であれば無条件で登録し利用できる。(夫婦で登録も)



中・西毛

【JRや市と協議のもと駅前のタクシー乗り場の整理を図るとともに、ショットガン方式による入構車両の管理を検討】

【ショットガン方式による配車システムの構築を市と連携し計画】・・・目標①

【駅前等における、安全なタクシー乗り場とタクシープールの設置】・・・目標①

実施主体：自治体、事業者、
鉄道事業者等

高崎駅東口

東口駅広場改修工事に伴い、タクシープールと乗り場へのショットガン方式を導入し、利用者にスムーズな配車を可能にした。



(タクシープール)



(乗り場(常時3台待機))

前橋駅北口

北口駅広場改修工事により一般送迎車とバスやタクシーの公共交通機関を区分けし一般車の流入を規制し利用者のスムーズ乗降を可能にした。



(公共交通機関と
家用車の入構規制の
ために区分け)



(利用者が車両を選
択できる)

《検証結果》

- JRや市と協議のもと、駅前のタクシー乗り場の整備を図った。また、各自治体が主催する地域公共交通会議等に参画し、地元自治体、地域住民と連携した地域公共交通の構築に取り組んだ。
- 引き続き、自治体・地域住民の連携強化を行い、地域の公共交通機関として役割を担うよう努めることが必要である。

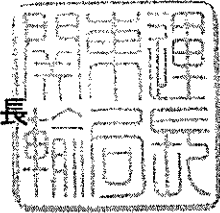
運賃の範囲の変更に関する意見書の提出について



関自旅二第 736 号
平成28年 8月 4日

群馬県中・西毛交通圏タクシー準特定地域協議会長 殿

関東運輸局長



公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更に関する通知について

今般、「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」（平成26年1月27日付け関東運輸局長公示。以下「公定幅運賃審査基準」という。）に基づき、公定幅運賃の変更を求める旨の要請書が提出され、最初の要請があったときから3ヶ月の期間の間に、要請のあった法人タクシー事業者の合計車両数が、事業者全体車両数の7割以上となる要請（別紙）があり、公定幅運賃審査基準に基づき要否の判定を行った結果、公定幅運賃の変更を行う必要があるものと判断しました。

このため、特定地域及び準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）第16条第1項及び同法施行規則（平成21年国土交通省令第58号。以下「施行規則」という。）第10条の5第1項の規定に基づき通知します。

また、施行規則第10条の5第2項及び第10条の6第1項に基づき、当該運賃の範囲に関する意見書を平成28年10月3日までに運輸支局を經由し当局あてに提出して下さい。

なお、施行規則第10条の6第2項の規定のとおり、期日までに意見書の提出がないときは、当該運賃の範囲に関する意見がない旨の貴協議会の意見の提出を受けたものとみなすことを申し添えます。

1. 要請期間 平成28年3月28日～平成28年6月27日

2. 要請状況

要請事業者数	要請事業者の車両数			計(A)
	特定大型	大型	普通	
法人	54	27	26	127
			1,174	1,354
			127	1,354

地区全体の車両数(B)	1,396
要請車両数割合 (A÷B)×100	96.99
	%

3. 要請における所要増収率 0.8%～9.9%

4. 要請運賃概要

車種区分	距離制運賃				時間制運賃				
	初乗		加算		初乗		加算		
	距離	額	距離	額	時間	額	時間	額	
普通車	①	2,000 km	740 円	286 m ～292 m	90 円	105 秒 ～110 秒	90 円	30 分	3,020 円 ～3,050 円
	②	2,000 km	740 円	292 m ～283 m	90 円	110 秒 ～105 秒	90 円	30 分	3,020 円 ～3,050 円
	③	2,000 km	750 円	283 m ～279 m	90 円	105 秒 ～285 m	90 円	30 分	3,050 円 ～3,080 円
	④	2,000 km	760 円	279 m ～275 m	90 円	105 秒 ～282 m	90 円	30 分	3,090 円 ～3,130 円
	⑤	2,000 km	770 円	275 m ～275 m	90 円	100 秒 ～105 秒	90 円	30 分	3,130 円 ～3,170 円
	⑥	2,000 km	780 円	275 m ～269 m	90 円	100 秒 ～274 m	90 円	30 分	3,180 円 ～3,220 円
	⑦	2,000 km	790 円	269 m ～266 m	90 円	100 秒 ～267 m	90 円	30 分	3,220 円 ～3,250 円
	⑧	2,000 km	800 円	266 m ～267 m	90 円	100 秒	90 円	30 分	3,280 円 ～3,290 円

※料金については変更なし

○参考(現行運賃)

車種区分	距離制運賃				時間制運賃			
	初乗		加算		初乗		加算	
	距離	額	距離	額	時間	額	時間	額
普通車	2,000 km	730 円	293 m	90 円	105 秒	90 円	30 分	2,990 円
								2,990 円

5. 現行運賃改定
平成19年11月30日認可(平成26年2月28日消費税に伴う改定公示)

特定地域及び準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6月26日法律第64号)

(運賃の範囲の指定)

第十六条 国土交通大臣は、第三条第一項又は第三条の二第一項の規定により特定地域又は準特定地域を指定した場合には、当該特定地域又は準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、当該協議会の意見を聴いて、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃（国土交通省令で定める運賃を除く。以下同じ。）の範囲を指定し、当該運賃の範囲を、その適用の日の国土交通省令で定める日数前までに、公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

特定地域及び準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施行規則

(平成21年9月29日国土交通省令第58号)

(運賃の範囲の指定についての意見聴取に関する協議会への通知)

第十条の五 法第十六条第一項の規定により、国土交通大臣は、当該運賃の範囲を指定し、公表しようとするときは、あらかじめ、当該協議会に対し、当該運賃の範囲に関する意見を提出すべき旨を通知して、その意見を聴かなければならない。

2 前項の通知には、意見を提出すべき期限を付することができる。ただし、その期限は、当該協議会の同意がなければ十四日以内とすることができない。

(運賃の範囲の指定についての意見聴取に関する協議会の意見提出)

第十条の六 当該協議会は、前条第一項の規定による通知を受けたときは、遅滞なく、国土交通大臣に対し、当該運賃の範囲に関する意見書を提出しなければならない。

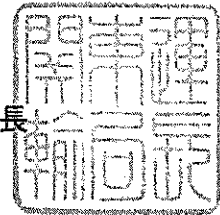
2 国土交通大臣が、前条第二項の規定により付した期限までに前項の意見の提出を受けないときは、当該運賃の範囲に関する意見がない旨の協議会の意見の提出を受けたものとみなす。



関自旅二第 736 号
平成28年 8月 4日

群馬県東毛交通圏タクシー準特定地域協議会長 殿

関東運輸局長



公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更に関する通知について

今般、「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」（平成26年1月27日付
関東運輸局長公示。以下「公定幅運賃審査基準」という。）に基づき、公定幅
運賃の変更を求める旨の要請書が提出され、最初の要請があったときから3ヶ月
の期間の間に、要請のあった法人タクシー事業者の合計車両数が、事業者全体車
両数の7割以上となる要請（別紙）があり、公定幅運賃審査基準に基づき要否の
判定を行った結果、公定幅運賃の変更を行う必要があるものと判断しました。

このため、特定地域及び準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）第16条第1項
及び同法施行規則（平成21年国土交通省令第58号。以下「施行規則」という。）
第10条の5第1項の規定に基づき通知します。

また、施行規則第10条の5第2項及び第10条の6第1項に基づき、当該運
賃の範囲に関する意見書を平成28年10月3日までに運輸支局を經由し当局あ
てに提出して下さい。

なお、施行規則第10条の6第2項の規定のとおり、期日までに意見書の提出
がないときは、当該運賃の範囲に関する意見がない旨の貴協議会の意見の提出を
受けたものとみなすことを申し添えます。

1. 要請期間 平成28年3月28日～平成28年6月27日

2. 要請状況

要請事業者数	要請事業者の車両数				計(A)
	特定大型	大型	普通	小型	
法人	54	27	26	127	1,354
	者	両	両	両	両

地区全体の車両数(B)	1,396	両
-------------	-------	---

要請車両数割合 (A÷B)×100	96.99	%
----------------------	-------	---

3. 要請における所要増収率 0.8%～9.9%

4. 要請運賃概要

車種区分	距離制運賃				時間制運賃				
	初乗		加算		初乗		加算		
	距離	額	距離	額	時間	額	時間	額	
普通車	①	2,000 km	740 円	286 m ～292	90 円	105 秒 ～110	90 円	30 分	3,020 円 ～3,050 円
	②	2,000 km	740 円	292 m ～283	90 円	110 秒 ～105	90 円	30 分	3,020 円 ～1,000 円
	③	2,000 km	750 円	289 m ～279	90 円	105 秒 ～105	90 円	30 分	3,050 円 ～3,080 円
	④	2,000 km	760 円	285 m ～275	90 円	105 秒 ～105	90 円	30 分	3,090 円 ～3,130 円
	⑤	2,000 km	770 円	282 m ～275	90 円	100 秒 ～105	90 円	30 分	3,130 円 ～3,170 円
	⑥	2,000 km	780 円	277 m ～269	90 円	100 秒 ～105	90 円	30 分	3,180 円 ～3,190 円
	⑦	2,000 km	790 円	274 m ～266	90 円	100 秒 ～105	90 円	30 分	3,220 円 ～3,250 円
	⑧	2,000 km	800 円	267 m	90 円	100 秒	90 円	30 分	3,280 円 ～3,290 円

※料金については変更なし

○参考(現行運賃)

車種区分	距離制運賃				時間制運賃			
	初乗		加算		初乗		加算	
	距離	額	距離	額	時間	額	時間	額
普通車	2,000 km	730 円	293 m	90 円	105 秒	90 円	30 分	2,990 円

5. 現行運賃改定
平成19年11月30日認可(平成26年2月28日消費税に伴う改定公示)

参 考

特定地域及び準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6月26日法律第64号)

(運賃の範囲の指定)

第十六条 国土交通大臣は、第三条第一項又は第三条の二第一項の規定により特定地域又は準特定地域を指定した場合には、当該特定地域又は準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、当該協議会の意見を聴いて、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃（国土交通省令で定める運賃を除く。以下同じ。）の範囲を指定し、当該運賃の範囲を、その適用の日の国土交通省令で定める日数前までに、公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

特定地域及び準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施行規則

(平成21年9月29日国土交通省令第58号)

(運賃の範囲の指定についての意見聴取に関する協議会への通知)

第十条の五 法第十六条第一項の規定により、国土交通大臣は、当該運賃の範囲を指定し、公表しようとするときは、あらかじめ、当該協議会に対し、当該運賃の範囲に関する意見を提出すべき旨を通知して、その意見を聴かなければならない。

2 前項の通知には、意見を提出すべき期限を付することができる。ただし、その期限は、当該協議会の同意がなければ十四日以内とすることができない。

(運賃の範囲の指定についての意見聴取に関する協議会の意見提出)

第十条の六 当該協議会は、前条第一項の規定による通知を受けたときは、遅滞なく、国土交通大臣に対し、当該運賃の範囲に関する意見書を提出しなければならない。

2 国土交通大臣が、前条第二項の規定により付した期限までに前項の意見の提出を受けないときは、当該運賃の範囲に関する意見がない旨の協議会の意見の提出を受けたものとみなす。

両交通圏タクシー準特定地域協議会
地域計画の一部改正について

平成22年 3月17日
一部改正 平成25年 2月27日
一部改正 平成27年 5月11日
一部改正 平成 年 月 日

群馬県中・西毛交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割」、「タクシー事業の現況」、「取り組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

①群馬県中・西毛交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・群馬県中・西毛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、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。また、生活に欠かせない公共交通機関としての輸送を担っている。
- ・特に、終電・終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない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

◇タクシー需要の減少

- ・群馬県中・西毛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677万人（1日当たり1.9万人）から540万人（1日当たり1.5万人）へと約20%減少している（群馬県タクシー協会調べ）。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21年9月1ヶ月間の輸送人員は36.8万人と平成20年9月1ヶ月の42.8万人に比べて約14%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数

- ・群馬県においては、全国の場合と異なり、規制緩和後において、車両数が減少傾向にあり、平成14年3月末現在と平成21年3月末現在では246両（約11.3%）減少している。
- ・さらに、前述の輸送人員の長期的な減少傾向に加えて、近年、自家用自動車の普及、運転代行業者の増加等により、タクシー事業の需要が減少している状況である。
- ・平成21年11月9日の第1回協議会において、関東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90%、80%、73%としたときの車両数約800両、約900両、約1,000両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数とは大幅な差が認められるところである。

◇輸送実績の悪化

- ・このように、群馬県中・西毛交通圏では、供給されるタクシー車両数及びタクシー利用者が減少しており、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では115.9kmから111.1kmへ、実車率は51.5%から49.5%へ、実働率は73.3%から68.4%へ、いずれも低下している。タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）については、20,831円から21,038円へと、一時的な微増となっているが改善にはいたっていない（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率48.5%、実働率71.2%、1日1車当たりの運送収入は17,158円と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、13ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・一方で、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）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は、平成20年度はマイナス2.3%、さらに平成21年度はマイナス3.0%となることが予想されるなど（群馬県タクシー協会調べ）、減益幅は拡大することが想定される。このように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。

◇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にあっては、運転者の賃金の低下をまねき、群馬県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成3年には389.9万円であったのが、その後低下し、平成12年以降は常に200万円台を推移して、平成20年には253.6万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に群馬県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には248万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。平成19年12月には運転者の労働条件の向上を主目的に運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、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。

- ・労働時間については、群馬県のタクシー運転者は群馬県の全産業平均よりも長時間労働の傾向にある。

◇運転者の高齢化

- ・労働条件の低下により、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成6年には51.3歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.4歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合も増加している（群馬県タクシー協会調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・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。

◇タクシー事業の交通事故状況

- ・平成20年中の群馬県内の人身事故件数20,315件（前年比-1,334件）、負傷者数25,614人（前年比-1,659人）であり、ともに減少傾向（4年連続）であるが、全国的に見ると人口10万人当たりの事故件数・負傷者数は、ワースト3位と高率にある（群馬県調べ）。中・西毛交通圏における事故件数については、平成20年度では144件（前年比-10件）であったが、今後においても減少に向けた取り組みが期待されている。

◇群馬県のタクシー業界の取り組み

- ・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り組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（運転免許証返納者割引きの導入、タクシーこども110番の導入、障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進等）、経営効率の改善（GPS+AVMの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、労働条件の向上、その他の取り組み（定額タクシーの実施、ドライブレコーダーの導入等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。さらに、平成21年4月よりJR東日本とタイアップした企画商品「駅から観タクン」を高崎駅で行っている。
- ・また、群馬県タクシー協会として、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、禁煙タクシーの導入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。

◇まとめ

- ・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、労働環境の悪化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多様な取組み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、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜

本的な改善は難しいものと思われる。

③取り組みの方向性

◇安全・安心で良質なサービスの提供

- ・交通不便地域が拡大する群馬の公共交通機関として、また観光等に関しても大きな役割を担うタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供が強く求められる。
- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくためには、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けたさらなる取組みが望まれる一方で、人材の確保・育成を可能とし、よりよいサービスを確保できる環境を整備することが必要である。

◇社会貢献への積極的な取り組み

- ・地球温暖化対策等環境問題への寄与や交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への寄与も一層求められる。
- ・また、高齢化社会への対応ニーズも高まり、福祉輸送等への対応も求められる。

◇総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・JR・私鉄やバスなどの他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、各自治体における都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指すことが望ましい。

◇観光への取り組み

- ・「観光立国」を担う公共交通の一員としてのタクシーの役割の強化など、各地域の実情にあった対応を着実に行っていくことが必要である。

◇魅力ある労働環境の整備

- ・労働者に対する適正な労働条件は当然のこと、魅力ある労働環境の整備が必要である。

◇健全な事業環境の推進

- ・各地域の需要量に見合った適正な供給量となるよう様々な取組みを行うことが必要である。

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況

平成22年3月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・本地域計画策定後の群馬県中・西毛交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では473万人（1日当たり1.3万人）、平成22年度では454万人（1日当たり1.2万人）、平成23年度では442万人（1日当たり1.2万人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の540万人（1日当たり1.5万人）と比べ約18%減少している（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、平成23年9月以降、対前年同月を上回るか、ほぼ同水準で推移している。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

- ・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成21年7月16日現在の事業者数・車両数49者1,243両に対し、平成24年9月30日現在は43者1,099両となっており、事業者数は6者減少し、車両数は約11.5%減少した。

◇利用者からの評価

- ・上記のように車両数は約11.5%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、本交通圏が、駅待ち等の営業を中心とする地域であり、実車率が50%を下回る48%となっており、車両数の減少を台当たりの実車率を一定程度確保することで十分に吸収できているからであると考えられる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度97.9km、平成22年度が101.0km、実車率が平成21年度48.8%、平成22年度48.8%、実働率が平成21年度71.2%、平成22年度71.5%、1日1車当たりの運送収入が平成21年度18,286円、平成22年度18,830円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ111.1km、実車率49.5%、実働率68.4%、1日1車当たりの運送収入21,038円に対し、実働率を除き落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ103.0km、実車率48.4%、実働率70.9%、1日1車当たりの運送収入18,916円と回復してきている（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・また、燃料（LPG）価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が上述のとおり対前年を上回り、又は、ほぼ同水準で推移していることや、各事業者が特定事業の実施によ

り経営効率化に努めたこと等により、経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・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まねき、群馬のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の254万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は236万円、平成22年232万円、平成23年には215万円にまで落ち込み、群馬県の全産業平均との格差は平成23年に272万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。
- ・労働時間については、群馬県のタクシー運転者と群馬県の全産業平均との差が平成20年は420時間、平成21年396時間であったものが、平成23年には240時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。
- ・一方で、平成23年の運転者の平均年齢は60.3歳（群馬県タクシー協会調べ）と、平成20年の59.4歳よりさらに高齢化が進んでいる状況にある。

◇その他の状況

- ・賃金の低下がみられるものの、労働時間の改善が見られ、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年95件、平成20年96件と増加傾向にあったが、平成22年94件、平成23年73件と減少している（群馬県警察調べ）。
- ・群馬県における苦情件数は、平成20年度の16件に対し、平成21年度は22件と増加したが、平成22年度は18件、平成23年度13件と減少に転じている。

◇群馬のタクシー業界のこれまでの3年間の主な取組み

- ・タクシー業界では、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、地域計画の目標達成に向けて各事業者による個別の取組みと併せて業界全体の組織的な取組みについても推進してきた。
- ・タクシー業界としての地域計画の目標に応じた主な取組みは、以下のとおりである。

〈各事業者の主な取組み（特定事業の実施）〉

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が選ばれる環境づくり」

- § 運転者等に対し、接遇(もてなし)や事故防止の講習会を開催
- § 県内から羽田空港等への定額タクシーの導入
- § タクシーの救援事業の推進
- § 福祉タクシー及び介護タクシーの運行

地域計画の目標②「事業経営の活性化、効率化」

- § 営業方針を夜間重点から日中への切り替え

地域計画の目標③「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

- § 女性が働きやすい職場環境の整備
- § マニュアル車からAT車へ変更し、運転者負担を軽減
- § 営業方針を夜間重点から日中への切り替え（再掲）

地域計画の目標④「安全性の維持・向上」

§ ドライブレコーダーの導入

§ 運転者等に対し、接遇(もてなし)や事故防止の講習会を開催(再掲)

地域計画の目標⑤「観光への取り組み」

§ 観光ガイドタクシーや群馬DCに対応した別立て観光運賃によるタクシー利用の推進

地域計画の目標⑥「環境問題への貢献」

§ 代替車両について、低公害車の導入を促進

§ ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

〈事業者団体及び関係者の主な取り組み〉

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が選ばれる環境づくり」

§ JRや市と協議のもと駅前のタクシー乗り場の整理を図る(近距離及び遠距離)とともに、ショットガン方式による入構車両の管理を検討

§ ショットガン方式による配車システムの構築を市と提携し計画

§ 駅前等における、安全なタクシー乗り場とタクシープールの設置

地域計画の目標⑤「観光への取り組み」

§ JR及び市との提携による「駅から観タクン」の充実拡大

§ JRと提携し、駅から県内の温泉地への定額タクシーの運行

地域計画の目標⑦「防災・防犯対策への貢献」

§ 防犯訓練の実施

地域計画の目標⑧「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

§ JRや市と協議のもと駅前のタクシー乗り場の整理を図る(近距離及び遠距離)とともに、ショットガン方式による入構車両の管理を検討(再掲)

◇3年間のまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、本地域計画に基づくタクシー事業者による特定事業等の実施及びそれと相まって事業再構築を行うことにより供給量の削減に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取り組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ なお、適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離については、平成24年9月3

0日現在の車両数が基準車両数1, 243両から約11.5ポイント減少し1, 099両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。

- ・しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、引き続きタクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるようにするための取組みを推進していくことが必要であり、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を受けた。

3. 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が選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・そのためには、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、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果として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ものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。

②事業経営の活性化、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り組みを実施するものとする。

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、群馬県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成23年現在、群馬県のタクシー運転者で272万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成23年現在、群馬県のタクシー運転者で月間20時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

る。

- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

④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ますます向上していく必要がある。
- ・具体的には、県内の主な主要駅等のタクシー乗り場における街頭指導の実施、交通事故防止のための講習会の開催、運転者適性診断の受診の促進及びこれを活用した運転者の教育の推進を行う。
- ・さらに、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。
- ・また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者にあっても、「運輸安全マネジメント評価」の積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

⑤観光への取り組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人にすることを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開されている中、「観光立国」を担う公共交通機関の一員としてタクシーサービスの高度化を目指す。
- ・群馬県では、大型観光キャンペーンとして、2011年7月から9月に「群馬ディステーションキャンペーン」がJR6社、県内市町村、地元観光関係者など一体となって実施され、翌年の2012年7月から9月には、「ググっとぐんま観光キャンペーン」が実施された。これに伴い、タクシー運転者のサービスレベルの向上、交通アクセスの利便向上等の施策を図ってきたところであるが、今後も引き続きタクシー運転者のサービスレベルの向上、交通アクセスの利便向上等の施策を図る。

⑥環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年度比で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引き続き取り組むこととする。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・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、社会的貢献を推進する。
- ・具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定や「防災レポートタクシー」の取り組みなど自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」や、まちの防犯等に資する「110番協力タクシー」へのさらなる取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

⑧総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・しかしながら、高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高め、都市計画等に位置づけられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対し、協議、働きかけを進めることとする。

⑨供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題として、タクシーが供給過剰であることは否めない。平成21年11月9日に第1回協議会において関東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、約800両（実働率90%）、約900両（実働率80%）、約1,000両（実働率73%）であり、これに基づくと平成20年7月11日の通達及び平成21年7月17日の通達（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1,243両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、80%、73%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、約20～36%の乖離がある。
- ・供給過剰状態の解消に取り組んだものの、平成24年9月30日現在、車両数は、1,099両であり、適正と考えられる車両数の上限値と比べても99両余りの差が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消するまでには至っていない現状にある。
- ・また、1.及び2.で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではなく、本地域計画で示す約20～36%の乖離の解消に向けて各事業者が取り組んでいくことが肝要であることから、本地域計画における適正と考えられる車両数の見直しは行わず、引き続き当初の適正と考えられる車両数及び諸般の

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。

- ・その結果として、タクシー1日1車当たりの運送収入の増加による経営環境の改善により労働条件の改善、労働者の質の向上が図られるとともに、タクシーに起因する事故の削減にも寄与する。また投資余力の発生による新たな顧客サービス改善及び需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないように留意する必要がある。

⑩その他

- ・県内は、自家用自動車の保有率が高く、自家用自動車による輸送分担率が90パーセントを超えている。
- ・一方、県内の地域によっては65歳人口が50パーセントを超えるなど高齢化が進展し、生活交通の確保が大きな課題となっており、車いす移動者等によるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の需要が急増している。
- ・このような地域特性を背景に、酔客に代わり自動車を運転する役務を提供する運転代行サービスや地域の関係者が合意した場合にタクシーを補完するものとして自家用自動車有償運送（ボランティア移送サービス等）が提供されているが、利用者にとって安全・安心なものとして提供されるよう、違法行為の排除など適切な普及が求められている。
- ・タクシーは面的な輸送を行う公共交通機関であり、輸送の安全や利用者利便において自家用自動車に対して優位性を有することから、これらサービスからの転換を図ることを推進する。

4. 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3. 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「⑤観光立国実現に向けての取組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。
- ・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要であ

る。

さらに群馬県においては、平成26年6月に世界遺産に登録された、富岡製糸場と絹産業遺産群等による観光需要の増加に伴う、2次交通の整備等も重要な課題である。

- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところである。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から群馬県中・西毛交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表され、平成28年8月1日に一部改正されたところである。
- ・この改正によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度値のいずれか高い数値により、903両（実働率80%）、736両（実働率90%）が示されたところである。
- ・これに基づき平成27年8月1日現在の車両数1080両からすると実働率（80%、90%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ16.3%、31.8%の乖離があり、上限値と比べても177両の差が認められることから、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、適正化の取り組みを推進していく必要がある。加えて、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

5. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

3. 及び4. に掲げた目標を達成、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活性化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。

活性化事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化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期間を勘案し、事業を行うものとする。

また、活性化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。

実施期間としては短期・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と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【活性化事業】

- 鉄道利用のゴルフ客を対象に駅からゴルフ場への送迎サービスの拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- クレジットカード決済の車載器を導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運転者による雨天時の傘さし補助
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- タクシーの救援事業の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 独居老人に対する安心サービス（無事の確認）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 県内から羽田空港等への定額タクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 自社乗り場の設置・運営
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- チャイルドシートの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 飲酒運転防止の観点からタクシー代行の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 福祉タクシー及び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
- 運転者等に対し、接遇（もてなし）や事故防止の講習会を開催
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 近距離客を歓迎する運転者教育と気軽な利用を呼びかける利用者へのPR
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 各社でWEBサイトを開設し、利用者に観光ガイドタクシー等の情報を発信
実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○協会のWEBサイトを利用し「タクシー利用者の声」が届くシステム作りの構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○モバイル配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○市役所や24時間営業のスーパー等に乗り場を設置（拡充）

実施主体等：自治体、商店等

実施時期：短期

○行政機関等の協力の下、公共施設等に常設のタクシー乗り場を設置

実施主体等：自治体等

実施時期：中期

○JRや市との協議を経て駅前のタクシー乗り場の差別化を図る（近距離及び遠距離）とともに、ショットガン方式による入構車両の管理を推進

実施主体等：法人協会、タクシー事業者、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

○ショットガン方式による配車システムの構築を市と提携し計画

実施主体等：自治体、法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

○駅前等における、安全なタクシー乗り場とタクシープールの設置

実施主体等：法人協会、タクシー事業者、群馬県警察、鉄道事業者

実施時期：中期

②事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

○営業方針を夜間重点から日中へ切り替え

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○車両費用等の削減を推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○飲酒運転防止の観点からタクシー代行の推進（再掲）

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悪化の防止、改善・向上

【活性化事業】

○運転者の定年制の延長を実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運転者の安全及び健康の確保

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○マニュアル車からAT車へ変更し、運転者負担を軽減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○営業方針を夜間重点から日中へ切り替え（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

④安全性の維持・向上

【活性化事業】

○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

○運転者等に対し、接遇（もてなし）や事故防止の講習会を開催（再掲）

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

⑤観光への取り組み

【活性化事業】

○観光ガイドタクシー等に対応した別立て観光運賃によるタクシー利用の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、

実施時期：短期

○各社でWEBサイトを開設し利用者に観光ガイドタクシー等の情報を発信（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

○二次交通として主要駅からの交通インフラを整備

実施主体等：自治体、バス事業者、タクシー事業者

実施時期：短期

○JR及び市との提携による「駅から観タクン」の充実拡大

実施主体等：自治体、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：短期

○JRと提携し、駅から県内の温泉地への定額タクシーの運行

実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：短期

○インターネット等を介し、温泉街からの観光タクシーの周知

実施主体等：観光協会等、タクシー事業者

実施時期：短期

⑥環境問題への貢献

【活性化事業】

○代替車両について、低公害車の導入を促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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

○タクシー乗り場及びその周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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：中期

○ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

⑦防災・防犯対策への貢献

【その他の事業】

○防犯訓練の実施

実施主体等：群馬県警察、タクシー事業者

実施時期：短期

○市役所や24時間営業のスーパー等に乗り場を設置（拡充）（再掲）

実施主体等：自治体、商店等

実施時期：短期

○「こども110番」の普及・促進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、群馬県警察

実施時期：短期

○「110番協力タクシー」の普及・促進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、群馬県警察

実施時期：短期

⑧総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【活性化事業】

○バスがない地域で通院等の需要に応じた「乗合タクシー」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】

○他の公共交通機関の時刻表などを掲載し、利用者の乗り継ぎのための情報提供

実施主体等：タクシー事業者、バス事業者、鉄道事業者

実施時期：短期

○鉄道やバスとの乗り継ぎの円滑化を推進

実施主体等：タクシー事業者、バス事業者、鉄道事業者

実施時期：短期

○利用者に主要な乗り場を示す「たて看板」の設置

実施主体等：自治体、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：短期

○JRや市と協議のもと駅前のタクシー乗り場の整理を図る（近距離及び遠距離）

とともに、ショットガン方式による入構車両の管理を検討（再掲）

実施主体等：自治体、法人協会、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：中期

○主要ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の設置

実施主体等：自治体、法人協会、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：中期

○自治体の都市計画、交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割に関する協議の推進

実施主体等：法人協会、タクシー事業者、運輸局

実施時期：中期

(注)その他の事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

◇活性化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として健全に機能し、3.及び4.に掲げた各目標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必要である。

特定地域及び準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、活性化事業計画には、活性化事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の削減等の事業再構築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、準特定地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化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活性化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、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、群馬県中・西毛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実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上

平成22年3月17日
一部改正 平成25年2月27日
一部改正 平成27年5月29日
一部改正 平成 年 月 日

群馬県東毛交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割」、「タクシー事業の現況」、「取り組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

①群馬県東毛交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・群馬県東毛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、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。また、生活に欠かせない公共交通機関としての輸送を担っている。
- ・特に、終電・終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない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

◇タクシー需要の減少

- ・群馬県東毛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312万人（1日当たり0.9万人）から245万人（1日当たり0.7万人）へと約21%減少している（群馬県タクシー協会調べ）。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21年9月1ヶ月間の輸送人員は16.8万人と平成20年9月1ヶ月の19.5万人に比べて約14%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

◇規制緩和における需要と供給の不均衡

- ・群馬県においては、全国の場合と異なり、規制緩和後において、車両数が減少傾向にあり、平成14年3月末現在と平成21年3月末現在では246両（約11.3%）減少している。
- ・さらに、前述の輸送人員の長期的な減少傾向に加えて、近年、自家用自動車の普及、運転代行業者の増加等により、タクシー事業の需要が減少している状況である。
- ・平成21年11月9日の第1回協議会において、関東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90%、80%、76%としたときの車両数約300両、約350両、約350両）について示されているところであるが、平成21年9月30現在の車両数とは大幅な差が認められるところである。

◇輸送実績の悪化

- ・このように、群馬県東毛交通圏では、供給されるタクシー車両数及びタクシー利用者が減少しており、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では140.4kmから135.8kmへ、実車率は52.9%から50.4%へ、実働率は76.1%から70.8%へ、いずれも低下している。タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）については、25,553円から22,018円へと減少している状況にある。（群馬県タクシー協会調べ）
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率49.3%、実働率74.3%、1日1車当たりの運送収入は18,242円と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、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・一方で、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）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は、平成20年度はマイナス2.3%、さらに平成21年度はマイナス3.0%となることが予想されるなど（群馬県タクシー協会調べ）、減益幅は拡大することが想定される。このように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。

◇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にあっては、運転者の賃金の低下をまねき、群馬県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成3年には389.9万円であったのが、その後低下し、平成12年以降は常に200万円台を推移して、平成20年には253.6万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に群馬県の全産業平均との格差は年々拡大し、平成20年には248万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。平成19年12月には運転者の労働条件の向上を主目的に運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、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。
- ・労働時間については、群馬県のタクシー運転者は群馬県の全産業平均よりも長時間

労働の傾向にある。

◇運転者の高齢化

- ・労働条件の低下により、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成6年には51.3歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.4歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合も増加している（群馬県タクシー協会調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。

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。

◇タクシー事業の交通事故状況

- ・平成20年中の群馬県内の人身事故件数20,315件（前年比-1,334件）、負傷者数25,614人（前年比-1,659人）であり、ともに減少傾向（4年連続）であるが、全国的に見ると人口10万人当たりの事故件数・負傷者数は、ワースト3位と高率にある（群馬県調べ）。中・西毛交通圏における事故件数については、平成20年度では144件（前年比-10件）であったが、今後においても減少に向けた取り組みが期待されている。

◇群馬県のタクシー業界の取り組み

- ・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り組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（運転免許証返納者割引きの導入、タクシーこども110番の導入、障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進等）、経営効率の改善（GPS+AVMの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、労働条件の向上、その他の取り組み（定額タクシーの実施、ドライブレコーダーの導入等）など、幅広い分野で様々な取り組みを実施してきた。さらに、平成21年4月よりJR東日本とタイアップした企画商品「駅から観タクン」を高崎駅で行っている。
- ・また、群馬県タクシー協会として、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、禁煙タクシーの導入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。

◇まとめ

- ・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、労働環境の悪化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多様な取り組み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、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

③取り組みの方向性

◇安全・安心で良質なサービスの提供

- ・交通不便地域が拡大する群馬の公共交通機関として、また観光等に関しても大きな役割を担うタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供が強く求められる。
- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくためには、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けたさらなる取り組みが望まれる一方で、人材の確保・育成を可能とし、よりよいサービスを確保できる環境を整備することが必要である。

◇社会貢献への積極的な取り組み

- ・地球温暖化対策等環境問題への寄与や交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への寄与も一層求められる。
- ・また、高齢化社会への対応ニーズも高まり、福祉輸送等への対応も求められる。

◇総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・JR・私鉄やバスなどの他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、各自治体における都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指すことが望ましい。

◇観光への取り組み

- ・「観光立国」を担う公共交通の一員としてのタクシーの役割の強化など、各地域の実情にあった対応を着実に進めていくことが必要である。

◇魅力ある労働環境の整備

- ・労働者に対する適正な労働条件は当然のこと、魅力ある労働環境の整備が必要である。

◇健全な事業環境の推進

- ・各地域の需要量に見合った適正な供給量となるよう様々な取り組みを行うことが必要である。

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況

平成22年3月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・ 本地域計画策定後の群馬県東毛交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では214万人（1日当たり0.6万人）、平成22年度では198万人（1日当たり0.5万人）、平成23年度では191万人（1日当たり0.5万人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の245万人（1日当たり0.7万人）と比べ約22%減少している（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・ もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、平成23年9月以降、対前年同月を上回るか、ほぼ同水準で推移している。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

- ・ 平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月10日現在の事業者数・車両数16者428両に対し、平成24年9月30日現在は14者365両となっており、事業者数は2者減少し、車両数は約14.7%減少した。

◇利用者からの評価

- ・ 上記のように車両数は約14.7%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、本交通圏が、駅待ち等の営業を中心とする地域であり、実車率が50%を下回る49%となっており、車両数の減少を台当たりの実車率を一定程度確保することで十分に吸収できているからであると考えられる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

- ・ 法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度119.5km、平成22年度が120.6km、実車率が平成21年度49.6%、平成22年度48.8%、実働率が平成21年度73.4%、平成22年度72.4%、1日1車当たりの運送収入が平成21年度20,092円、平成22年度20,925円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ135.8km、実車率50.4%、実働率70.8%、1日1車当たりの運送収入22,018円に対し、実働率を除き落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ121.8km、実車率49.2%、実働率71.2%、1日1車当たりの運送収入21,004円と回復してきている（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・ また、燃料（LPG）価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が上述のとおり対前年

を上回り、又は、ほぼ同水準で推移していることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・ 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まねき、群馬のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の254万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は236万円、平成22年232万円、平成23年には215万円にまで落ち込み、群馬県の全産業平均との格差は平成23年に272万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。
- ・ 労働時間については、群馬県のタクシー運転者と群馬県の全産業平均との差が平成20年は420時間、平成21年396時間であったものが、平成23年には240時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。
- ・ 一方で、平成23年の運転者の平均年齢は60.3歳（群馬県タクシー協会調べ）と、平成20年の59.4歳よりさらに高齢化が進んでいる状況にある。

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

- ・ 賃金の低下がみられるものの、労働時間の改善が見られ、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年95件、平成20年96件と増加傾向にあったが、平成22年94件、平成23年73件と減少している（群馬県警察調べ）。
- ・ 群馬県における苦情件数は、平成20年度の16件に対し、平成21年度は22件と増加したが、平成22年度は18件、平成23年度13件と減少に転じている。

◇群馬のタクシー業界のこれまでの3年間の主な取組み

- ・ タクシー業界では、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、地域計画の目標達成に向けて各事業者による個別の取り組みと併せて業界全体の組織的な取組みについても推進してきた。
- ・ タクシー業界としての地域計画の目標に応じた主な取組みは、以下のとおりである。

〈各事業者の主な取組み（特定事業の実施）〉

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が選ばれる環境づくり」

- § 運転者等に対し、接遇(もてなし)や事故防止の講習会を開催
- § タクシーの救援事業の推進
- § 福祉タクシー及び介護タクシーの運行
- § ナンバーディスプレイ表示による無線配車の効率化
- § デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車
- § ドライブレコーダーやカーナビ車両の導入

地域計画の目標②「事業経営の活性化、効率化」

- § ナンバーディスプレイ表示による無線配車の効率化（再掲）
- § デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車（再

掲)

地域計画の目標③「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

§ 女性が働きやすい職場環境の整備

§ ドライブレコーダーやカーナビ車両の導入（再掲）

地域計画の目標④「安全性の維持・向上」

§ ドライブレコーダーやカーナビ車両の導入（再掲）

§ 運転者等に対し、接遇(もてなし)や事故防止の講習会を開催（再掲）

地域計画の目標⑥「環境問題への貢献」

§ 低公害車の導入の推進

§ ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

〈事業者団体及び関係者の主な取組み〉

地域計画の目標⑧「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

§ 自治体の都市計画、交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割に関する協議の推進

◇3年間のまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、本地域計画に基づくタクシー事業者による特定事業等の実施及びそれと相まって事業再構築を行うことにより供給量の削減に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ なお、適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離については、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数428両から約14.7ポイント減少し365両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。
- ・ しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、引き続きタクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるようにするための取組みを推進していくことが必要であり、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を受けた。

3. 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が選ばれる環境づくり

- ・ タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・ そのためには、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、

タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果として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ものとする。

- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。

②事業経営の活性化、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り組みを実施するものとする。

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、群馬県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成23年現在、群馬県のタクシー運転者で272万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成23年現在、群馬県のタクシー運転者で月間20時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

④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ますます向上していく必要がある。
- ・具体的には、県内の主な主要駅等のタクシー乗り場における街頭指導の実施、交通事故防止のための講習会の開催、運転者適性診断の受診の促進及びこれを活用した運転者の教育の推進を行う。
- ・さらに、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事

故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。

- ・また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者にあっても、「運輸安全マネジメント評価」の積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

⑤観光への取り組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人にすることを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開されている中、「観光立国」を担う公共交通機関の一員としてタクシーサービスの高度化を目指す。
- ・群馬県では、大型観光キャンペーンとして、2011年7月から9月に「群馬ディステーションキャンペーン」がJR6社、県内市町村、地元観光関係者など一体となって実施され、翌年の2012年7月から9月には、「ググっとぐんま観光キャンペーン」が実施された。これに伴い、タクシー運転者のサービスレベルの向上、交通アクセスの利便向上等の施策を図ってきたところであるが、今後も引き続きタクシー運転者のサービスレベルの向上、交通アクセスの利便向上等の施策を図る。

⑥環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年度比で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引き続き取り組むこととする。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・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、社会的貢献を推進する。
- ・具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定や「防災レポートタクシー」の取り組みなど自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」や、まちの防犯等に資する「110番協力タクシー」へのさらなる取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

⑧総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・しかしながら、高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高め、都市計画等に位置づけられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対し、協議、働きかけを進めることとする。

⑨供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題として、タクシーが供給過剰であることは否めない。平成21年11月9日に第1回協議会において関東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、約300両（実働率90%）、約350両（実働率80%）、約350両（実働率76%）であり、これに基づくと平成20年7月11日の通達及び平成21年7月17日の通達（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428両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、80%、76%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、約18～30%の乖離がある。
- ・供給過剰状態の解消に取り組んだものの、平成24年9月30日現在、車両数は、365両であり、適正と考えられる車両数の上限値と比べても15両余りの差が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消するまでには至っていない現状にある。
- ・また、1. 及び2. で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではなく、本地域計画で示す約18～30%の乖離の解消に向けて各事業者が取り組んでいくことが肝要であることから、本地域計画における適正と考えられる車両数の見直しは行わず、引き続き当初の適正と考えられる車両数及び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。
- ・その結果として、タクシー1日1車当たりの運送収入の増加による経営環境の改善により労働条件の改善、労働者の質の向上が図られるとともに、タクシーに起因する事故の削減にも寄与する。また投資余力の発生による新たな顧客サービス改善及び需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないように留意する必要がある。

⑩その他

- ・県内は、自家用自動車の保有率が高く、自家用自動車による輸送分担率が90パーセントを超えている。
- ・一方、県内の地域によっては65歳人口が50パーセントを超えるなど高齢化が進

展し、生活交通の確保が大きな課題となっており、車いす移動者等によるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の需要が急増している。

- ・このような地域特性を背景に、酔客に代わり自動車を運転する役務を提供する運転代行サービスや地域の関係者が合意した場合にタクシーを補完するものとして自家用自動車有償運送（ボランティア移送サービス等）が提供されているが、利用者にとって安全・安心なものとして提供されるよう、違法行為の排除など適切な普及が求められている。
- ・タクシーは面的な輸送を行う公共交通機関であり、輸送の安全や利用者利便において自家用自動車に対して優位性を有することから、これらサービスからの転換を図ることを推進する。

4. 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3. 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「⑤観光立国実現に向けての取組み」では、平成26年6月に観光立国 推進閣僚 会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。
- ・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。
- ・さらに群馬県においては、平成26年6月に世界遺産に登録された、富岡製糸場と絹産業遺産群等による観光需要の増加に伴う、2次交通の整備等も重要な課題である。
- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところである。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から群馬県東毛交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表され、平成28年8月1日に一部改正されたところである。

・この改正によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度値のいずれか高い数値により、273両（実働率80%）、230両（実働率90%）が示されたところである。

・これに基づき平成26年度末の車両数314両からすると実働率（80%、90%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ13.0%、26.7%の乖離があり、上限値と比べても41両の差が認められることから、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、適正化の取り組みを推進していく必要がある。加えて、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

5. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

3. 及び4. に掲げた目標を達成、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活性化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。

活性化事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化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期間を勘案し、事業を行うものとする。

また、活性化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。

実施期間としては短期・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と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【活性化事業】

○各社でWEBサイトを開設し、利用者に情報を発信

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ホームヘルパー等の資格保有者の育成を図り、運転者に研修を受講させ福祉輸送の体制整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運転者等に対し、マナーアップや安全運転の講習会を開催

実施主体：タクシー事業者、法人協会

- 実施時期：短期
- ハイグレード車による完全手動ドアサービスの実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - デジタル無線、GPS-AVMの導入による共同無線の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - ナンバーディスプレイ表示による無線配車の効率化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 利用者の苦情や問い合わせ窓口の整備
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - タクシーの救援事業の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 運転免許証返納者に対する割引運賃の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - ポイントカードの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 県内から羽田空港等への定額タクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 自社乗り場の設置・運営
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - チャイルドシートの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 福祉タクシー及び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
 - ドライブレコーダーやカーナビ車両を導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 近距離客を歓迎する運転者教育と気軽な利用を呼びかける利用者への P R
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期

- 運転者に対する救命講習の受講
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車
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カード等の決済器の導入とETCやカーナビの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - 福祉タクシーの普及
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - 学校等に対して生徒送迎に向けたPR（営業）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - 協会のWEBサイトを利用し「タクシー利用者の声」が届くシステム作りの構築
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - モバイル配車サービスの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - ユニバーサルドライバー研修の受講の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 【その他の事業】
- 自治体に対して催事やイベント情報の発信を要請し、配車を円滑化
実施主体等：自治体、タクシー事業者
実施時期：短期
 - 駅前の乗り場等に目的地までの地図、概算運賃を掲出
実施主体等：自治体、タクシー事業者、鉄道事業者
実施時期：短期
 - 乗り場の整備と乗り場を示す「案内板」「時刻表」の設置
実施主体等：自治体、タクシー事業者、鉄道事業者
実施時期：短期
 - 駅前における乗り場待機列のルール化（二列縦列等）
実施主体等：自治体、群馬県警察、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：中期

○主要ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示への誘導

実施主体等：鉄道事業者、法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

②事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

○ホームヘルパー等の資格保有者の育成を図り、乗務員に研修を受講させ福祉輸送の体制整備（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○苦情記録簿や遺失物台帳の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○電車、バスのダイヤに合わせてタクシーを分散化し、配車効率を向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○デジタル無線、GPS-AVMの導入による共同無線の検討（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ナンバーディスプレイ表示による無線配車の効率化（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【活性化事業】

○ドライブレコーダーやカーナビ車両を導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○再雇用制度の導入、定年の延長

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運転者の勤務シフトの見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入

実施主体：タクシー事業者

- 実施時期：短期
- 健康診断の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 女性が働きやすいように職場環境を整備
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 賃金制度の見直し
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - 日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
 - 防犯カメラの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

④安全性の維持・向上

【活性化事業】

- ドライブレコーダーやカーナビ車両を導入（再掲）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運転者等に対し、マナーアップや安全運転の講習会を開催（再掲）
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期

⑤観光への取り組み

【活性化事業】

- 各社でWEBサイトを開設し、利用者に情報を発信（再掲）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 観光ルート別運賃及び観光コースの設定
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 観光タクシーの拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

【その他の事業】

- 二次交通として主要駅からの交通インフラを整備
実施主体等：自治体、タクシー事業者、バス事業者、鉄道事業者
実施時期：短期

⑥環境問題への貢献

【活性化事業】

- 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
実施時期：短期
- エコカー（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
- 低公害車の導入の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ISOの認証取得
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- グリーン経営認証の取得
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

⑦防災・防犯対策への貢献

【活性化事業】

- 防犯カメラの導入（再掲）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

【その他の事業】

- 防犯訓練の実施
実施主体等：群馬県警察、タクシー事業者
実施時期：短期
- コンビニエンスストアとの連携による防犯協力体制の構築

- 実施主体等：商店等、群馬県警察、タクシー事業者
実施時期：短期
- 警察と連携し、防犯カメラ及びドライブレコーダーを活用した防犯対策を強化
実施主体等：群馬県警察、タクシー事業者
実施時期：短期
- 大型店舗や団地等の駐車場における防犯パトロールの実施
実施主体等：商店等、自治会等、群馬県警察、タクシー事業者
実施時期：中期
- 警察や学校との連携による通学児童の安全見届け
実施主体等：群馬県警察、教育委員会、タクシー事業者
実施時期：中期
- 「こども110番」の普及・促進
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、群馬県警察
実施時期：短期
- 「110番協カタクシー」の普及・促進
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、群馬県警察
実施時期：短期

⑧総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【活性化事業】

- 無線や時刻表を活用し、バスとの乗り継ぎを円滑化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運転者に時刻表を携帯させ、利用者からの要望に備え電車等の乗り継ぎのための情報提供
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 電子マネー、クレジットカード、ICカード等の決済器の導入とETCやカーナビの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

【その他の事業】

- 自治体の都市計画、交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割に関する協議の推進
実施主体等：法人協会、タクシー事業者、運輸局
実施時期：中期

(注)その他の事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

◇活性化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として健全に機能し、3.及び4.に掲げた各目標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必要である。

特定地域及び準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、活性化事業計画には、活性化事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の削減等の事業再構築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、準特定地域計画に位置付けられた活性化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、活性化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活性化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、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、群馬県東毛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実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上