

第 1 回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会及び
第 1 回東毛交通圏タクシー特定地域協議会（合同開催）
議 事 概 要

平成 2 1 年 1 1 月 9 日（月）
9：30～11：40
群馬県トラック総合会館

1．協議会設立の手続き

・趣旨説明等

群馬県タクシー特定地域協議会設立準備会事務局による配付資料の確認、会議の予定、趣旨説明（資料 1）、事務局の紹介

・出席者紹介

・「中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」及び「東毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認

群馬県タクシー特定地域協議会設立準備会の群馬運輸支局日置首席運輸企画専門官による要綱説明（資料 2）を受け、構成員満場一致により要綱を承認

・会長選出

構成員の互選により栗本群馬運輸支局長を会長に選出

2．第 1 回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会及び第 1 回東毛交通圏タクシー特定地域協議会

(1) 開会

(2) 会長挨拶

栗本会長：

- ・タクシーは鉄道・バスとともに公共交通を形成し、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送機関として、移動の自由度が高く、深夜など時間を選ばず、いつでも、誰でもが利用出来、高齢化社会の進展等の地域社会の変化に対応する役割としても期待される公共交通機関。
- ・タクシー事業を巡っては、諸事情から収益基盤の悪化とこれに伴う運転者の労働条件の悪化、サービスの質の低下、更には交通・環境問題等を招くなど、様々な弊害が生じ、公共交通としての機能を十分に発揮することが、困難な状況となっている。
- ・本法の施行により、群馬県では「中・西毛交通圏」と「東毛交通圏」が特定地域に指定され、関係者のご協力により、本日合同開催の運びとなった。
- ・委員の皆様方におかれては「中・西毛交通圏」と「東毛交通圏」におけるタクシーが、事業の適正化・活性化に向けて、地域における公共交通機関として取り組むべき役割や事業等についてご意見等を賜りたい。

- ・群馬運輸支局としても、タクシー事業が地域公共交通としての機能を十分に発揮できるように、需要の拡大に向けた取り組み、収益基盤の改善のための取り組みや労働条件の改善のための措置が円滑に図られ、利用者利便の増進に資するよう努力して参りたい。

(3) 座長選出

構成員の互選により高崎経済大学大島教授を座長に選出

(4) 座長挨拶

大島座長：

- ・群馬の交通事情に関心があり、交通地理と言われる分野を長年研究している。
- ・わたらせ渓谷鉄道の危機的な状況、輸送人員の減少によるバスの惨状などがあるが、タクシーも自家用自動車との競合により厳しい状況に置かれている。
- ・これまでの研究はバスが中心であったが、タクシーも良く勉強し、利用者としての立場からも意見を述べたい。
- ・議事を円滑に進行させることに努め、実りのある会議にしたいと考えている。

(5) 事務局長指名

栗本会長の指名により群馬県ハイヤー協会今井会長を事務局長に選出

(6) 事務局長挨拶

今井事務局長：

- ・本年10月1日より施行されました本法律は、今現在衰退してきているタクシー事業をどのように活性化させようとする法律である。
- ・本日より協議会を立ち上げて皆様方とタクシー事業の適正化・活性化について協議を始める土俵が整ったところである。
- ・協議会は地域計画の作成主体となるものであり、計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化、活性化を推進する上での中心的な役割を担うものである。
- ・地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画して、共有の認識の下でタクシー事業の適正化、活性化に関する取り組みを総合的かつ一体的に取り組んでいくことが期待されている。
- ・協議会メンバーの皆様方からいろいろなご意見、アイデア等をいただきタクシー事業の適正化、活性化に関する取り組みを行っていきたいと考えている。

(7) 議事

本協議会の目的と役割について

日置首席運輸企画専門官による特別措置法制定の背景と協議会の目的に関する説明（資料3）

群馬県のタクシー事業の現状等について

日置首席運輸企画専門官による群馬県のタクシーの現状に関する説明（資料4）

飯塚運輸企画専門官による適正車両数に関する説明（資料5）

今後の検討の進め方

飯塚運輸企画専門官による地域計画に関する説明（資料6）

群馬県ハイヤー協会深澤専務理事による構造改善計画に関する説明（資料7）

((7) 議事 及び について)

柏木委員：

- ・適正車両数の資料(資料5)は、文言だけで算定方法が記載されているが、実車キロ等の実際の数字もあわせて示した方が分かりやすい。

長岡委員：

- ・年度毎の実績の推移の資料となっているが、月ごとの資料はあるのか。タクシーの繁忙期や閑散期を知りたい。

事務局：

- ・月別のものはなく、年度ごとのデータしか把握していない。繁忙期等については、事業者から感触を聞かせて頂けないか。

石川委員：

- ・年末の忘年会シーズンが利用のピークとなっている。それ以外の時期においては、目立った利用者の増減はありません。

((7) 議事 について)

吉田委員：

- ・群馬県タクシー協会から説明のあった構造改善計画と、地域計画は違うものなのか。

事務局：

- ・タクシー事業構造改善計画は、道路運送法の通達に基づくものであり、事業者団体が単独で策定したもの。
- ・地域計画はタクシー新法に基づき、様々な関係者により協議して策定するもの。従って、例えば、地方自治体の交通計画の内容にリンクさせたり、バス・鉄道等のモードと連携を図りながら策定することになる。

星野委員：

- ・平成14年2月に規制緩和され、新規参入や増車が自由になったが、料金については認可制のままで自由に設定することができず、低額な運賃で新規参入した事業者がいたため、苦しんでいる事業者がいる。
- ・タクシーは道路運送法や運輸規則などの法令により様々な規制を受けている。
- ・タクシー産業は景気に大きく左右されるため、厳しい状況である。
- ・規制緩和後、東京では車両数が増加したが群馬では減少している。
- ・乗務員の平均年齢は増加しており、他方、人数は自然減となっている。
- ・タクシー運転者が3Kの労働環境のためであり、タクシーは衰退の一途をたどることになる。
- ・昔は確かに運転者が儲かっていた時代があったが、今はそうではない。昔のような景気に戻ることは考えにくいに戻ることにすれば、むしろタクシーは供給過剰ではなく足りなくなる。
- ・タクシーは公共交通に位置付けられたのだから、皆様にも公共交通として扱って頂きたい。地元の前橋市にも色々とお願ひしているが、バスの重要性を第一に考えており、タクシーも同様に公共交通として扱って頂きたい。

栗本会長：

- ・星野委員の発言では、タクシー事業者は規制緩和の被害者の様に聞こえる。
- ・規制緩和は手段にすぎず、創意工夫により活性化させることが目的である。
- ・景気が良くなれば業績が良くなるとの事だが、景気回復を待っていても解決しない。
- ・行政（自治体）の方にあっては、タクシーもバスと同様に公共交通と位置付け、また、利用者代表の方にあっては利用者の目線でこんなサービスが欲しいといった忌憚の無い意見を出して欲しい。

柏木委員：

- ・タクシーも公共交通と言うが、駅の案内にタクシーは表示されていない。
- ・労働組合では、12年前からタクシーに規制緩和はそぐわないと言い続けてきたが、この新法により規制が復活した。
- ・運転者の中には、生活保護手当よりも低い収入の運転者がおり、労働時間も長い。労働者の活性化も是非考えて欲しい。

坂本委員：

- ・消費者代表として参加したが、タクシーをどうする、公共交通をどうするという大きな話について議論する場であり、責任が大きいと感じている。
- ・消費者にとってタクシーが安全・安心で利用しやすいものとなるよう、次回以降に利用者の立場から意見を述べさせて頂く。

その他

事務局：

- ・長岡委員からお話のあった月ごとの輸送実績等の推移に関する資料及び柏木委員から要望のあった資料5の補足については、速やかに作成・修文し、委員の皆様にお送りしたい。

今井事務局長：

- ・次回の第2回協議会については、今回同様、合同で開催する旨、ご了承頂きたい。

(8) 閉会

栗本会長：

- ・次回に向けて事務局ともども作業を進めていくので、今後とも宜しく願いしたい。

【配布資料】

議事次第

出席者名簿

配席図

資料1 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

- 資料 2 「中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）」及び「東毛交通圏
タクシー特定地域協議会設置要綱（案）」
- 資料 3 「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」制定の背景と協議会の目的
- 資料 4 群馬県のタクシー業界の状況
- 資料 5 適正と考えられる車両数の算定について
- 資料 6 「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」地域計画
- 資料 7 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画
～東毛交通圏及び中・西毛交通圏～
- 参考 1 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）
- 参考 2 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（国土交通省令第 58 号）
- 参考 3 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
基本方針（国土交通省告示第 1036 号）
- 参考 4 特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方について（平成 21 年
9 月 3 日付け国自旅第 109 号自動車交通局長通達）

以上

群馬県のタクシー業界の取り組み

群馬県ハイヤー協会

タクシー車両の全面禁煙化

・健康増進法の施行に伴い実施

記者発表資料

平成19年11月12日



【問い合わせ先】群馬県ハイヤー協会
担当：深澤・小島
電話：027-261-2071
【配布先】群馬県政記者クラブ

群馬県内における

タクシーの全面禁煙化について

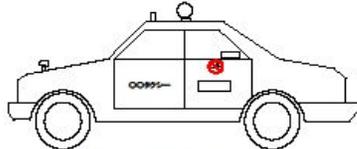
日頃よりタクシーをご利用いただき誠にありがとうございます。
公共交通機関、鉄道や乗合バスでは禁煙化が定着しており、病院を始め公共施設等におきましても広く禁煙化・分煙化が進んでおります。

このような状況から、タクシー車内の快適空間を維持し、利用者の利便の向上に努めるべく、乗務員教育等に努めてまいりました。

今般、11月14日開催の全体会議開催後、11月20日から1月9日までの準備期間を経て平成20年1月10日(木)から実施することとしたのでお知らせします。ご利用に際しましては、何分のご理解とご協力をお願いいたします。

記

1. 平成20年1月10日(木) 出庫する車両より適用いたします。
2. 禁煙マークを車外に表示し、利用者にご理解ご協力をお願いしております。
3. 禁煙化車両数
・協会加盟全車両 1984両
・協会加盟外 36両
(個人タクシー7両を含む)
4. 「全体会議」
・日時 平成19年11月14日 午後2時30分開会
・場所 「群馬県トラック総合会館2階大会議室」
前橋市野中町595 (TEL027-261-0244)
・参加者 各事業者の代表者、管理者、乗務員の代表



タクシーこども110番

- ・子どものいじめや犯罪を確認した場合、警察に通報する制度
- ・実際に犯罪者に追われて逃げてくる子どもを車内に確保することも

～タクシーこども110番～



小学校の総合学習の時間において、利用方法を説明

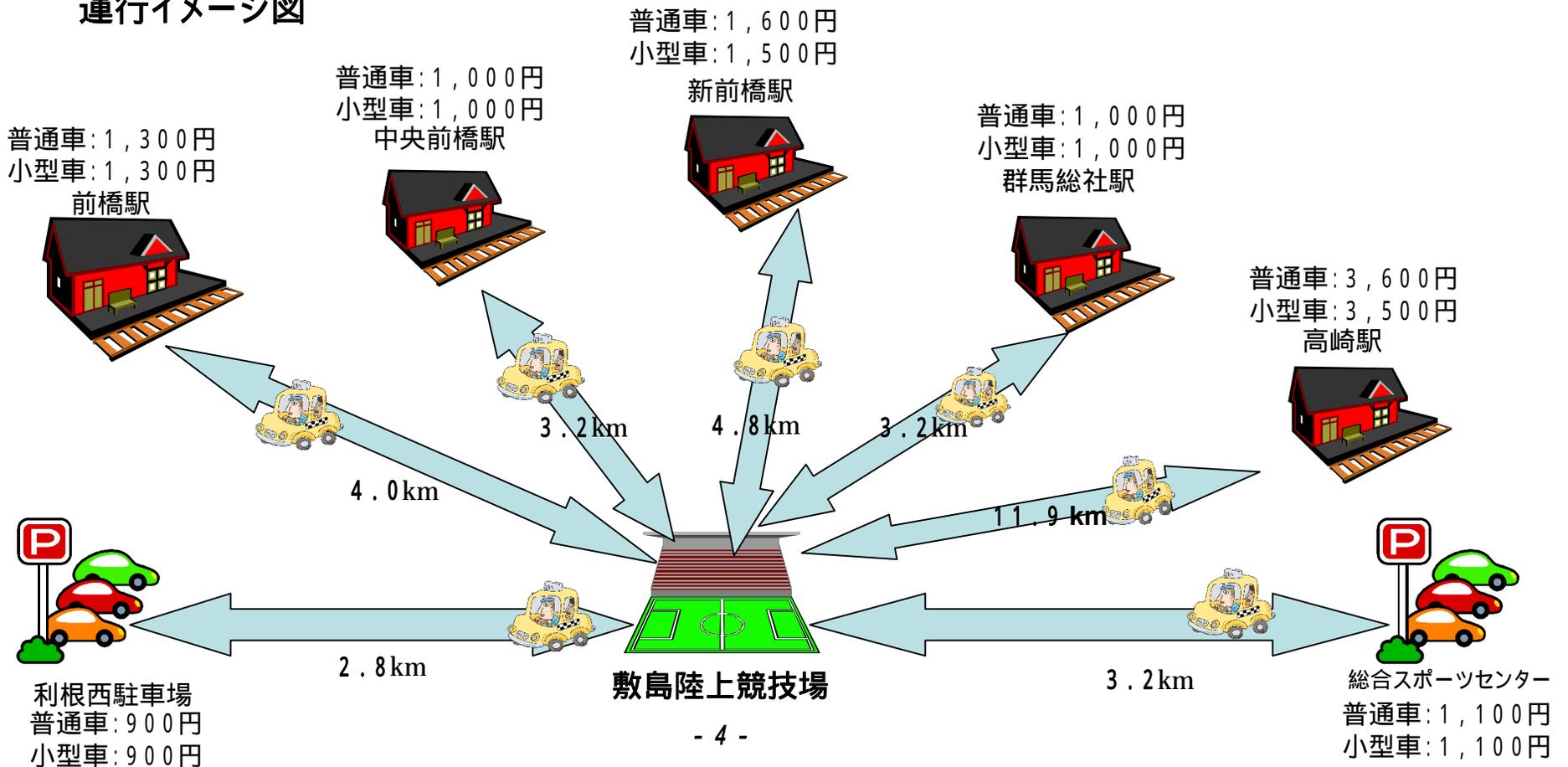


問い合わせ先:群馬県ハイヤー協会
TEL027-261-2071

定額タクシー(ザスパ草津)

サッカーJ2のザスパ草津主催試合に対して、主会場の正田醤油スタジアム(敷島競技場)周辺の違法駐車防止のため、前橋駅や高崎駅からの電車利用者、群馬アリーナ駐車場や利根西駐車場の利用者に対して定額運賃で輸送を行う。

運行イメージ図



定額タクシー(少林山だるま市)

1月6日から7日にかけて行われる少林山だるま市。高崎駅から参拝口まで定額運賃で輸送する。一般の自家用車は進入できないため、タクシーのみの輸送になる。



少林山だるま市		ルート	区間キロ	定額運賃額(障害者割引)		定額運賃額(深夜・早朝時間帯)		運行事業者
定額区間	定額区間			中型	小型	中型	小型	
				JR高崎駅 ~ 少林山達磨寺	JR高崎駅 ~ 少林山達磨寺	5.6	1700 (1530)	

定額運賃の適用期間としては少林山達磨寺で開催される「七草大祭(だるま市)」の開催期間に限る。

深夜・早朝割増の適用は22時から翌朝5時までの間、適用する。



少林山七草大祭だるま市			
—— タクシー定額運賃表 ——			
運行する区間：JR高崎駅～少林山達磨寺間の片道運賃額			
運行する期間：1月6日～7日			
適用		通常時間帯	深夜・早朝割増 適用時間帯
定額運賃額	普型	1,790円	2,150円
	小型	1,700円	2,130円
障害者割引 適用	普型	1,600円	1,930円
	小型	1,500円	1,910円

注) 深夜・早朝割増の適用は、22時から翌朝5時までの間。



運転免許証返納1割引

近年増加している高齢者の事故を削減することを目的にタクシー運賃を1割引(タクシー事業者負担)として実施。

急速に高齢化が進展

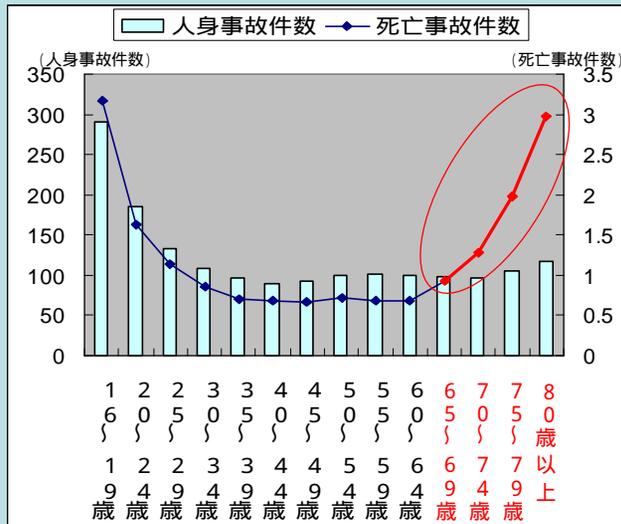
・総人口に占める65歳以上人口の割合が1955年:5.3% 2005年:20.1%に増加。約50年後の2055年には40%に達すると推計。

(内閣府:平成19年版高齢社会白書より)

身体機能の衰え

- ・運転を出来ない人が増加
- ・高齢者では死亡事故率が急激に増加

年齢別免許保有者1万人当たり人身・死亡事故件数
(第一当事者)平成14年度全国平均



出典:(社)日本自動車工業会HP

運転免許証を自主的に返納した者に対して発行される運転経歴証明証を提示すると、タクシー運賃が1割引となる。運転免許返納者に対してインセンティブを付与することで、主に高齢者による返納を促進し、もって交通事故防止対策の一助となることが期待される。

障害者(身体・知的)1割引

障害者を対象に、運賃の1割引(タクシー事業者負担)を実施。身体障害者手帳(身体障害者)もしくは療育手帳(知的障害者)を提示した場合、割引が受けられる。

運賃料金表(Taxi Fares)群馬県A地区				
1.距離制運賃 Fare				
特定大型車 (EL sized car)	大型車 (L sized car)	普通車 (M sized car)	小型車 (S sized car)	
初乗 first 2km 790円	初乗 first 2km 750円	初乗 first 2km 710円	初乗 first 2km 690円	
加算 each additional 263m 90円	加算 each additional 231m 90円	加算 each additional 301m 90円	加算 each additional 310m 90円	
2.時間距離併用運賃 Time Fare				
時速10km/hr以下で走行した場合 1分35秒(95s)で 90円	時速10km/hr以下で走行した場合 1分45秒(105s)で 90円	時速10km/hr以下で走行した場合 1分50秒(110s)で 90円	時速10km/hr以下で走行した場合 1分55秒(115s)で 90円	
3.割増運賃 Late & Early Hours Extra Charge 10:00p.mから5:00a.mまで20%割増				
4.割引運賃 Reduced Fare				
①障害者割引 10% (手帳を提示し、写真と本人を確認後割引となります。)				
②運転免許返納者割引 10% (証明書を提示し、写真と本人を確認後割引となります。)				
※割引は併用できませんので、上記のどちらか1つを優先して下さい。				
5.迎車回送料金				
・迎車回送料金は迎車回送装置付メーター器により初乗運賃相当額を限度として収受致します。迎車回送距離が2km以内であるときは、ご依頼を受けて配車した地点からメーター器を作動させて、2kmまでは初乗運賃額が表示されます。				
・迎車回送距離が2kmを超えている場合は、2kmを超えた時点で実車扱いの機能が停止し、お客様が乗車されて、メーター器を「貸走」又は「割増」あるいは「支払」に操作すると、90円が加算表示されます。				
・なお、車両が到着後、お客様の都合により待機させられる場合は時間距離併用運賃を加算させていただきます。				
群馬県ハイヤー協会 前橋市野中町588 電話 027-261-2071				

ご乗車ありがとうございます。領収書の必要なお客様はお申し出下さい。

タクシーの日

日本に自動車が入って13年後の大正元年(1912年)8月5日に、メーター器を装着した本格的なタクシーが誕生。東京数寄屋橋の傍らに本社を備えた「タクシー自動車株式会社」が、上野と新橋に営業所をおき、55型フォード6台でスタートしました。以来毎年8月5日を「タクシーの日」と定め、全国で多彩なイベントが行われております。

群馬県ハイヤー協会におけるイベント計画

・タクシーの日利用推進期間 8月1日～31日(1ヶ月間)

1. 趣旨

タクシー利用の促進を図るため、また一般消費者の需要喚起を目的として、下記内容の抽選券を発行する。

(抽選券の内容)

- 1等 温泉宿泊券(ペアで1泊2食付) 20組40名
- 2等 タクシーサービス券(3,000円分) 50名
- 3等 タクシーサービス券(1,000円分) 100名

2. 抽選券(総数100,000枚)

各社1車両50枚分を用意する。配布方法は各社に任せる。
協賛ホテルに協賛組数×100枚。

タクシーの日
温泉旅行を盛り上げよう。

抽選券の内容

- 1等 温泉宿泊券 20組40名 (8000円)
- 2等 タクシーサービス券 50名 (3000円)
- 3等 タクシーサービス券 100名 (1000円)

抽選期間 | 7月22日(月)1日～8月31日(木)まで

群馬県ハイヤー協会 TEL.027-361-2071

駅から観タクン

駅から観光地へのアクセス利便性向上を目的として、JR東日本高支社や高崎市、(社)高崎観光協会の協力のもと、高崎駅を基点とした周辺の観光名所を巡るタクシー。2時間で周る5コースを設定してJR東日本びゅう商品として販売するもの。宣伝展開としては、小さな旅小冊子「駅から観タクン高崎」(首都圏の駅に117,000部)をはじめ駅貼り及び車内吊りポスターなど。また、期間限定の3時間コースも設定。

コース内容

(1)通年コース(2時間 5,800円)

高崎名所巡りコース

高崎駅 高崎白衣大観音 少林山達磨寺 鼻高展望花の丘(長坂牧場) 大門屋 高崎駅

古代から近代へのタイムトラベルコース

高崎駅 かみつけの里(保渡田古墳群) 群馬県立「日本絹の里」 高崎駅

群馬の歴史とラスク製造見学コース

高崎駅 群馬県立公園「群馬の森」 ガトーフェスタハラダ 高崎駅

(2)季節限定コース(2時間 6,000円)

みさと芝桜公園コース(21.4.13~21.4.30)

高崎駅 みさと芝桜公園 大和屋 高崎駅

スイーツ満喫コース(21.7.1~21.10.31)

高崎駅 はるなフルーツ農園 たまご市場「卵太郎」 みるく工房「たんぽぽ」 高崎駅

(3)期間限定コース(3時間 8,800円)

榛名神社(21.11.1~22.3.31)

榛名湖イルミネーション(21.12.10~21.12.27)



高崎駅構内



高崎駅乗り場



- 9 - 高崎白衣大観音



群馬県立近代美術館

キッズバス(使用車両はタクシー)

- ・塾や習い事等の送迎を親に代わって行う輸送。併せて子どもを狙った防ぐことも。子ども専用に特化したサービス。
- ・チャイルドシートを搭載し女性乗務員が乗務し、予め登録した会員に発行している「キッズバスカード」を提示することにより料金(タクシーと同じ)は後精算で子供に現金を持たせる必要がない。
- ・親との連絡は携帯メールを使用。



高崎病院へのショットガン方式

高崎市役所乗り場(待機車両)から国立病院機構「高崎病院」の乗り場(3両分しか駐車スペースがないため)までショットガン方式で利用者に対応している。リモコン装置は約80万円(高崎地区の会員の全額負担)



スズランデパートショットガン方式

高崎スズランデパート脇の駐車スペース(3両待機車両)からスズラン正面玄関前の道路脇(駐車スペースがないため)までショットガン方式で利用者に対応している。リモコン装置は約30万円(高崎地区の会員全額負担)。



高崎駅乗り場のスロープ

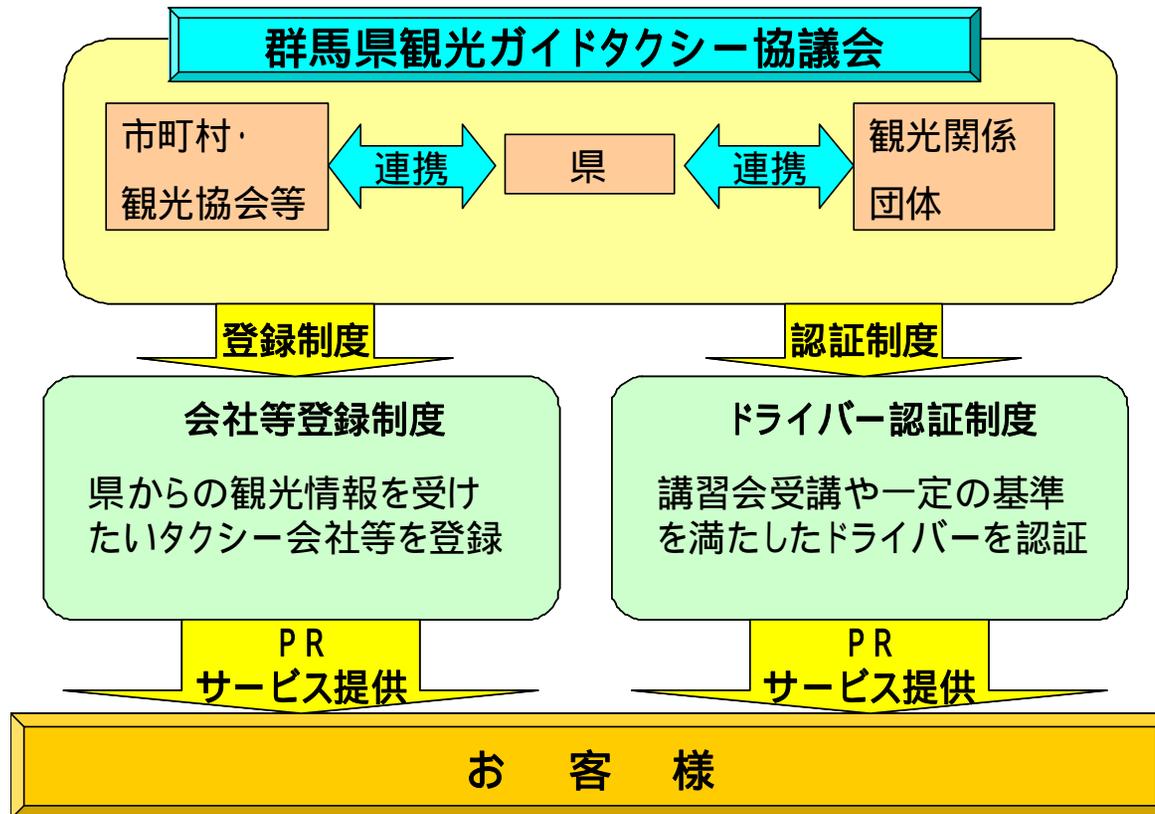
車椅子対応のため高崎駅西口タクシー乗り場に設置。



観光ガイドタクシー

・群馬県(観光物産課)と群馬県国際観光協会、当協会と官民が連携(群馬県観光ガイドタクシー協議会)し、本件の観光振興を推進することが目的で2つの柱で利用者に観光サービスを提供する。

・1つは登録会社では県からの情報提供をタクシー利用者にチラシ等でPRする。2つめは観光情報やサービスの講習を終了した「認証ドライバー」(県内130名)が群馬県の名所旧跡、名物等を紹介する。



地域計画の目標と特定事業等について(中・西毛交通圏)

	地域計画の目標	短期的に検討(6ヶ月以内)	中期的に検討(1年以内)
1	タクシーサービスの活性化 (選択性の拡大に向けて)	<ul style="list-style-type: none"> 市役所や24時間営業のスーパー等に乗場を設置(拡充) < 碓氷安中 > 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 < 碓氷安中 > クレジットカード決済の車載器を導入 < 高崎の一部事業者 > 乗務員による雨天時の傘さし補助 < 伊勢崎 > タクシーの救援事業の推進 < 前橋、高崎、多野藤岡、甘楽富岡の一部事業者 > 独居老人に対する安心サービス(無事の確認) < 伊勢崎 > 	<ul style="list-style-type: none"> 行政機関等の協力の下、公共施設等に常設のタクシー乗場を設置 < 前橋 > 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 < 伊勢崎、碓氷安中 >
		<ul style="list-style-type: none"> 県内から羽田空港等への定額タクシーの導入 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 自社乗場場の設置・運営 チャイルドシートの導入 	<ul style="list-style-type: none"> 協会がWEBサイトを開設し「タクシー利用者の声」が届くシステム作りの構築 デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車 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
2	交通問題・環境問題の改善	<ul style="list-style-type: none"> 利用者に主要な乗場を示す「たて看板」の設置 < 高崎 > 代替車両について、低公害車の導入を促進 < 前橋、碓氷安中 > 飲酒運転防止の観点からタクシー代行の推進 < 高崎、多野藤岡の一部事業者 > 	<ul style="list-style-type: none"> JRや市との協議を経て駅前のタクシー乗場の差別化を図る(近距離OR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 < 高崎 > 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 < 高崎 > JRとの協議し安全なタクシー乗場とタクシープールの設置 < 伊勢崎 >
		<ul style="list-style-type: none"> アイドリングストップ運動の推進 グリーン経営認証の取得 タクシー乗場及び周辺における美化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> アイドリングストップ車の導入 ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進
3	総合交通への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 他の公共交通機関の時刻表などを車載し、利用者の乗り継ぎのための情報提供 < 伊勢崎 > 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 < 多野藤岡の一部の事業者 > 鉄道やバスとの乗り継ぎの円滑化を検討 < 多野藤岡 > 	<ul style="list-style-type: none"> 「市内循環バス」に替わり、ジャンボタクシー等による輸送の高度化 < 高崎 >
4	観光振興への取り組み (二次交通として)	<ul style="list-style-type: none"> JR及び市との提携による「駅から観タク」の充実拡大 < 高崎 > 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 < 高崎 > 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 < 前橋 > 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 < 碓氷安中 > 運転者等に対し、接客(もてなし)や事故防止の講習会を開催 < 前橋、高崎、多野藤岡、甘楽富岡 > 	<ul style="list-style-type: none"> 「市内循環バス」に替わり、ジャンボタクシー等による輸送の高度化 < 高崎 >
		<ul style="list-style-type: none"> 二次交通として群馬DCに向け主要駅からの交通インフラを整備 	<ul style="list-style-type: none"> Suica,Pasumo等ICカードの利可能なタクシーの導入拡大による、他の交通機関との連携 主要ターミナル駅等におけるタクシー乗場への誘導案内表示の設置 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自治体との協議の推進
5	運転者の労働条件の改善・向上	<ul style="list-style-type: none"> ドライブレコーダーの導入 < 高崎の一部事業者 > 運転者の定年制の延長を検討 < 多野藤岡 > 乗務員の安全及び健康の確保 < 多野藤岡 > マニュアルからAT車へ変更し、運転者負担を軽減 < 多野藤岡 > 営業方針を夜間重点から日中へ切り替え < 多野藤岡の一部 > 	<ul style="list-style-type: none"> 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 防犯カメラの導入
		<ul style="list-style-type: none"> 嘱託や定時制乗務員の年齢制限の導入 健康診断の充実 仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 女性が働きやすい職場環境の整備 防犯訓練の実施 	
6	事業経営の活性化、効率化	<ul style="list-style-type: none"> 出来る事業者から遊休車両の積極的な減車を推進 < 前橋 > 	

GPS-AVM:

ドライブレコーダー:

地域計画の目標と特定事業等について(東毛交通圏)

	地域計画の目標	短期的に検討(6ヶ月以内)	中期的に検討(1年以内)
1	タクシーサービスの活性化 (選択性の拡大に向けて)	<ul style="list-style-type: none"> 各社でWEBサイトを開設し利用者に情報を発信(一部事業者実施済) <太田、桐生、館林> 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(一部実施済) <太田> 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 <太田、桐生> ハイグレード車による完全手動ドアサービスの実施(一部事業者実施済) <太田> 自治体に対し催事やイベント情報の発信を要請し、配車を円滑化(一部事業者実施済) <太田> 駅前の乗り場等に目的地までの地図、概算運賃を掲出 <桐生・館林> デジタル無線、GPS-AVMの導入による共同無線の検討(一部事業者実施済) <太田、桐生、館林> ナンバーディスプレイ表示による無線配車の効率化(一部事業者実施済) <太田、桐生、館林> 利用者の苦情や問い合わせ窓口の整備 <太田、桐生> タクシーの救援事業の推進(一部の事業者) <太田、館林> 運転免許証返納者に対する割引運賃の導入 <太田、桐生> ポイントカードの導入 <太田> 苦情記録簿や遺失物台帳の整備 <太田、館林> 	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員に対する救命講習の受講 <館林>
		<ul style="list-style-type: none"> 県内から羽田空港等への定額タクシーの導入 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 自社乗り場の設置・運営 チャイルドシートの導入 	<ul style="list-style-type: none"> 協会がWEBサイトを開設し「タクシー利用者の声」が届くシステム作りの構築 デジタル式GPS-AVMの導入による効率的な無線配車 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
2	交通問題・環境問題の改善	<ul style="list-style-type: none"> 乗り場の整備と乗り場を示す「案内板」「時刻表」の設置 <太田> 新桐生駅への全社による乗り入れ <桐生> タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 <館林> エコカー(アイドリングストップ車)の導入(一部事業者実施済) <太田、館林> コンビニとの連携による防犯協力体制の構築 <太田、館林> 低公害車の導入の推進 <桐生> ISOの認証取得(一部事業者実施済) <太田> 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前における乗り場待機列のルール化(二列縦列等) <太田>
		<ul style="list-style-type: none"> グリーン経営認証の取得 アイドリングストップ運動の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進 アイドリングストップ車の導入
3	総合交通の一員としての役割	<ul style="list-style-type: none"> 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 <桐生> 電車、バスのダイヤに合わせタクシーを分散化し、配車効率を向上 <館林> 無線や時刻表を活用しバスとの乗り継ぎを円滑化(一部事業者実施済) <太田> 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <館林> 警察や学校との連携による通学児童の安全見届け <館林> 福祉タクシーの普及 <桐生> 学校等に対して生徒送迎に向けたPR(営業) <館林>
		<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシー及び介護タクシーの運行 	<ul style="list-style-type: none"> Suica,Pasumo等ICカードの利可能なタクシーの導入拡大による、他の交通機関との連携 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 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自治体との協議の推進
4	観光振興への取り組み (二次交通として)	<ul style="list-style-type: none"> 観光ルート別運賃及び観光コースの検討 <太田、桐生> 	<ul style="list-style-type: none"> 観光タクシーの拡充 <桐生>
		<ul style="list-style-type: none"> 二次交通として群馬DCに向け主要駅からの交通インフラを整備 	
5	運転者の労働条件の改善・向上	<ul style="list-style-type: none"> ドライブレコーダーやカーナビ車両を導入(一部事業者実施済) <太田> 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 <桐生、太田> 再雇用制度の導入、定年の延長(一部事業者実施済) <太田、館林> 運転者の勤務シフトの見直し(一部) <太田、桐生> 	<ul style="list-style-type: none"> 賃金制度の見直し <桐生>
		<ul style="list-style-type: none"> 嘱託や定時制乗務員の年齢制限の導入 健康診断の充実 仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 女性が働きやすいように職場環境を整備 防犯訓練の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 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 防犯カメラの導入
6	事業経営の活性化、効率化		

**「群馬県中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案」
及び**

「群馬県東毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案」

(素案)
群馬県中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画骨子

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

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「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基本方針」
平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域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の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

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

- ・タクシーは、電車やバス等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・ドアの面的な輸送を担っている。また、生活に欠かせない公共交通としての役割を担っている。
- ・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して、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、将来に渡り重要な役割を担うものである。

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682万人（1日当たり1.8万人）

から541万人（1日当たり1.4万人）へと約20%減少している（群八協調べ）。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36.9万人と平成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車両数

- ・群馬県においては、全国の状況と異なり、規制緩和後も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。
- ・しかしながら、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、運転代行事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中・西毛交通圏の車両数として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月末現在の車両数1,237両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いる結果、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87.3kmから78.1kmへ、実車率は51.5%から49.4%へ、実働率は73.3%から68.0%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、20,846円から20,971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。（群八協調べ）。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率48.5%、実働率70.9%、1日1車当たりの運送収入は17,134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（群八協調べ）。
- ・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（群八協調べ）、減益幅は拡大する傾向にある。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の中、運

転者の賃金の低下を招き、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、その後低下傾向を示し、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等のため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（群八協調べ）。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）。しかし、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組みが期待される。

群馬県の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の導入、タクシーこども110番の導入、精神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月から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、群馬県ハイヤー協会は、優良運転者の表彰、忘れ物・苦情処理対策、禁煙タクシーの導入及びタクシーの日のキャンペーン等の広報活動に取り組んでいる。

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、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。

取組みの方向性

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機能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、より良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組み

- ・地球温暖化対策等の環境問題への寄与や、交通事故の削減、防犯・防災対策等の「安全」への貢献も一層求められる。
- ・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機能の強化など、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組みを行うことが必要である。

2. 地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

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、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取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、バリアフリー対応の教育制度の導入など、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。

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組みを実施するものとする。

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为目标とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、群馬県のタクシー運転者で248万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为目标とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、群馬県のタクシー運転者で月間35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为目标とする。
- ・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。

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」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。

観光への取組み

- ・訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開される中、「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。また、2011年7月～9月には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と一体となって実施する大型観光キャンペーンである

ことから、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。

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取り組むこととする。

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」の取組みなど自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保の資する「子供の安全を見守るタクシー」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。

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。

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。昨年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や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。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な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。

過度な運賃競争への対策

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

その他

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

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2. の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

以上

(素案)
群馬県東毛交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画骨子

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

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「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基本方針」
平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域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の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

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

- ・タクシーは、電車やバス等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・ドアの面的な輸送を担っている。また、生活に欠かせない公共交通としての役割を担っている。
- ・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して、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、将来に渡り重要な役割を担うものである。

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307万人(1日当たり0.8万人)から

222万人（1日当たり0.6万人）へと約28%減少している（群八協調べ）。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14.9万人と平成20年9月1ヶ月の17.6万人に比べて約15%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車両数

- ・群馬県においては、全国の状況と異なり、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。
- ・しかしながら、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、運転代行事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東毛交通圏の車両数として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月末現在の車両数400両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いる結果、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104.4kmから85.5kmへ、実車率は52.9%から51.9%へ、実働率は75.8%から70.7%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、25,555円から21,992円へと減少している状況にある。（群八協調べ）。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率50.5%、実働率74.4%、1日1車当たりの運送収入は18,098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（群八協調べ）。
- ・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（群八協調べ）、減益幅は拡大する傾向にある。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の中、運転者の賃金の低下を招き、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、その後低下傾向を示し、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等のため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（群八協調べ）。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）。しかし、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）。東毛交通圏における事故件数については、平成20年度では66件（前年比-2件）であったが、今後においても減少に向けた取組みが期待される。

群馬県の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の導入、タクシーこども110番の導入、精神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月から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、群馬県ハイヤー協会は、優良運転者の表彰、忘れ物・苦情処理対策、禁煙タクシーの導入及びタクシーの日のキャンペーン等の広報活動に取り組んでいる。

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、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、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。

取組みの方向性

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機能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、より良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組み

- ・地球温暖化対策等の環境問題への寄与や、交通事故の削減、防犯・防災対策等の「安全」への貢献も一層求められる。
- ・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機能の強化など、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組みを行うことが必要である。

2. 地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

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、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取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、バリアフリー対応の教育制度の導入など、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。

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組みを実施するものとする。

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为目标とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、群馬県のタクシー運転者で248万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为目标とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、群馬県のタクシー運転者で月間35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为目标とする。
- ・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。

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」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。

観光への取組み

- ・訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開される中、「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。また、2011年7月～9月には群馬ディスティネーションキャンペーンがJR 6社、県内市町村、地元観光関係者などと一体となって実施する大型観光キャンペーンがあることから、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。

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取り組むこととする。

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」の取組みなど自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保の資する「子供の安全を見守るタクシー」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。

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。

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。昨年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や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。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な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ならないように留意する必要がある。

過度な運賃競争への対策

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

その他

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

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2. の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

以上