

## 第 2 回 茨城県県北交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成 22 年 8 月 2 日 (月)

14:00 ~ 15:50

茨城県常陸太田合同庁舎大会議室

### 1. 開 会

- ・事務局より開会宣言を行い、配布資料の確認
- ・「第 1 回茨城県タクシー特定地域協議会」にて福本委員より質問があった適正車両数の算出方法について、パワーポイントを使用して説明。

### 2. 会長挨拶

鬼沢会長

- ・第 1 回協議会において、事務局より「特措法制定の背景」、「協議会の目的と役割」、「茨城県のタクシー事業の現況」、「地域計画」について、ご説明をいただいたところ。
- ・それを踏まえた第 2 回協議会においては、地域計画骨子（素案）ということで、県北交通圏におけるタクシー事業の活性化・適正化に向けた方向性をお示ししておりますので、皆様のご意見をお伺いしたい。
- ・これに伴い、今後の公共交通機関としてのタクシーのあり方を考えていきたいと思っておりますので、委員の皆様には忌憚のないご意見をよろしく願います。

### 3. 議 事

「地域計画骨子（素案）」について

- ・事務局より、県北交通圏における地域計画骨子（素案）について、資料説明

・以下討議内容

福本委員

- ・ 3 頁の「タクシーサービスの低下」のところで、最後に「運転者のサービスレベルの低下が指摘されている」とあり、その理由が平成 13 年と比べて「接客態度不良」の件数が増加しているからとなっておりますが、単に運転者だけに問題があるとは限らず、事業者側にも責任があると思われまますので、もう少し適切な言葉でお願いします。

また、9 頁に「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」と文面がありますので、この部分をどこかに載せてはいかがかと思います。

もう一つ、現在のタクシー市場に運転代行が増え過ぎていることについてですが、代行業はある一定の条件が整えば即認定となり料金も安い。タクシーの需給調整以前に外部から類似産業が入ってきている実態があります。そこで関東運輸局に対し運転代行業における地域別の下限料金の制定、雇用関係を重視した「自動車運転代行業務の適正化に関する法律」の抜本的な改正を申し入れをしたところです。公正な競争をした中で、サービスが行き届かなくタクシーが余ったというのなら仕方ないのですが、隙間産業である代行業の方にシェアを喰われているという実態があるということをご皆さんに認識していただきたいと思います。

事務局 ・「タクシーサービスの低下」の箇所につきましては、次回、適切な文面をご提示したいと思います。

また、ご指摘のありました9頁の内容を地域計画の目標の中に盛り込むことについては検討させていただきます。

なお、運転代行業につきましては、この場で対策を講じる場ではありませんのでどうかご了承ください。

鬼沢会長 ・ 県北地域に代行業が多いという話は聞いておりますが、そのような中で県北地域のタクシー事業の適正化・活性化を図っていく上ではどうしたら良いのかを事業者と協会、自治体と共に考えていき、地域の特性を活かした特定事業計画を作ることはよろしいと思いますが、これは一部の事業者だけでなく、タクシー事業者全体で取り組むべきものと思います。

大貫委員 ・ 先程、運転代行のお話が出たので、その補足をさせていただきたいと思います。当社は運転代行とタクシーの両方をやっていますので、運転代行側から言わせてもらいますと、県北地域は白タク行為が常習化しています。主な原因としてタクシー事業者の営業時間が短か過ぎて、深夜やっていないので仕方なく代行業者に白タクを頼む、俗に言う「ワンマンをお願いします」というような電話依頼が来ます。その意味を尋ねると「一人で来てください(代行車1台で)」ということのようです。常習化しているのであれば取締まりを厳しくしていただきたいのと同時に、やはり営業時間等を考える計画をしないと代行業者がどんどん入り込んでしまうのではないかと思います。ここで問題なのは白タク行為をやった事業者は罰せられますが、依頼した方は何の罰則もないことです。水戸で客待ちをしていると「 まで5千円で行ってくれ」という依頼がお客様自体から来ていることが大きな問題ではないかと思えます。この辺の法的な整備が出来れば、必然的にタクシーにお客様が戻ってくると思えます。

(大貫委員)

それからもう一つ。70歳以上の免許返納制度が進んでいないように思えます。割引制度を含めたタクシーへの誘導或いは公共交通機関へ誘導するものが出来ていないのではないかと。その中で何か地域で出来るものがあればそれを計画的に作ってみてはどうかと思います。

事務局

・ 確かに県北地域には夜遅くまで営業しているタクシーは少ないと思います。その辺は地域需要の問題や労務管理もありますし、一概に白タクに対抗して増やせば良いという事ではないと思います。ただ、白タク行為があるのは需要があるからであり、この問題はタクシー界だけではなく、いろいろな関係機関と協力して違法行為をなくさなくてはなりません、現状は法整備を含め難しいと思われれます。

70歳以上の免許返納については、栃木や群馬ですと優良割引のような割引制度があると聞いているので、県北地域においても行政と話しながら、骨子の中に「行政との打ち合わせ」という項目を入れ、中長期的に取り組む旨を入れてもいいかと思えます。

鬼沢会長

・ 70歳以上の割引制度につきましては事業者として取り組んでいる所が県内にもあります。このメリットは個人に対してのPRですが協議会を通じて自治体さんとも意見交換をして地域にあったそのような取組みを進めていけばと思います。

佐藤委員

・ 高齢者といっても現在の高齢者と5年後の高齢者とは違ってくると思えます。そうなると、高齢者に対するサービスも違ってきます。高齢者にも二通りあって、インターネットが使える高齢者と使えない高齢者、或いは携帯電話を持っている高齢者、持っていない高齢者がいます。

高齢者にもインターネットや携帯を身近に感じられて実際にお持ちになって使われている方はいますが、70代後半はまだまだ比率が少ないのですが、今の60代後半の方になると携帯電話は持っています。インターネットもご利用になれる方が増えています。5年後、10年後になると携帯電話やインターネットを自由に使える高齢者が増えてきます。そうなると二極化するので情報をどう扱うかというところがあります。先程免許の返納の話がありましたが、そのような皆さんの足をどう確保するかというところで、行政も含めていろいろな検討していただくことは必要と思われれます。

それから、地域性に配慮した減車についての記述がないように見えました。

事務局

・ 高齢者対策のサービスの向上をもっと深めたらというご意見ですが、将来インターネットや携帯を使用する方としない方と二極化していくというご意見はごもっともでございます、これも踏まえて内容を検討したいと思えます。

また、減車（供給過剰状態の解消）につきましては、ご指摘のとおり

- (事務局) 地域性を配慮する記述がありませんので、検討させていただきたいと思います。なお、記述する場合については、具体的な地域名等を記述することは難しいと思いますので、その点をご理解ください。
- 鬼沢会長
- ・ 今の高齢者に対するご意見は、その地域全体の公共交通機関としての見方、乗合タクシーやコミュニティバスのイメージを含む全体的な高齢者の話であると思いました。そういう中で、公共交通機関としてのタクシーの役割はどういう位置付けをしていくかというのが今回の協議会でありまして、そこで5年後を見ると75歳以上のお年寄りにインターネットを使える方使えない方を含めて、今後タクシー事業者がやっていく本来の役割とはどういうものがあるのかと考えた場合に、例えば各自治体で行っているコミュニティバスとタクシー事業者の連携などにつながっていけばいいと考えます。
- 岡部委員
- ・ 6頁に「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」とありますが、バスとタクシーの役割分担が明確になっていけばきちんとした公共交通が確立されていくと思われます。というのも先程、高齢者の免許返納制度についてお話がありましたが、日立の古い団地ではバス交通が確立されている地域なので高齢者の免許の返納が進んでいるという事実があります。市としましてもバス、タクシー、コミュニティバスの役割分担を今後検討していきたいと思ひます。
- 鬼沢会長
- ・ 6頁の「総合交通ネット…」につきましては、県の中でも「公共交通活性化指針」というものを新たに作っていくという計画がありますし、これから自治体さんの中でも町づくりをしていく上で高齢者を対象とした今後の公共交通と町のあり方というものを作っていかねばならないと考えておりますので、今後も引き続きこのような場が開けるような対策を取っていただければありがたく思ひます。
- 須沢委員
- ・ タクシーの運転手の立場からお話しますが、年収が低いため若い人が入ってきてもすぐに辞めてしまいます。多くは60過ぎの人が入ってきますが地理を覚えるのも容易ではありません。労働条件の改善がもっと良くなるようにしてもらいたいと思ひます。
- 鬼沢会長
- ・ そのような現状を具体的に打破するためには、事業者と組合の方の間でどういう風な意見交換をして、どういう風に活性化をしていこうと考えているかを確認してもらい、そこで活性化するものがありましたら今後それを特定事業計画の中に盛り込むのか、盛り込まないのかを検討していただくことになると思ひます。まずは事業者が主体となって組合と交渉していくのが第一かと思われます。そこに運転手の適正化を図るための模索を盛り込んでいいかと考えます。
- 田山委員
- ・ 「観光への取組み」とありますが、これまでに協会や事業者さんでこれらの観光タクシーの取組みをされた事例があればお聞きしたいのですが。

- 事務局 (日立電鉄タクシー) ・ 日立製作所が今年、創業百周年にあたり「産業発展軌跡の旅」という観光ルートを作りました。
- 荒川委員 ・ 郷土観光協会と提携して観光ルートをいくつか作ってあります。それは市内の観光協会のパンフレットに載せてあり、ルートを見ればタクシー料金が一目瞭然となるようになっています。
- 鬼沢委員 ・ その場合、運転手さんはただ運転をするだけで説明はしないのでしょうか？
- 事務局 (日立電鉄タクシー) ・ 観光タクシーを始める前に、乗務員に対してバスガイドさんと一緒に観光コースを実際に乗るなどして勉強をさせています。
- 鬼沢委員 ・ そのような取組みを県北地域全体で行えれば、いろいろな所でいろいろな需要が出てくるのではないかと思います。
- 西野委員 ・ 過疎地の交通はビジネス地としては成功しないためか、一部のタクシー会社だけが組合を作って乗合タクシーを行っています。公共交通会議の場において乗合タクシーを拡充しようと提案した場合、事業者の立場としては民業を圧迫されるから反対となるのかならないのか、この場で事業者の方に聞いてみたいのですが。
- 荒川委員 ・ 行政から要請があれば協力したいと思います。また、話は変わりますが、私共ではタクシーで利用者の輸送をした際に、その集落の独居老人のところに顔を出して様子を見てくるなどの活動もしており、そのような活動の積み重ね等により、地域に必要とされるタクシーとなるのではないかと考えております。また、自治体さんとしてもそのような観点からのタクシーの活用方法もあるのではないかと思います。
- 鬼沢会長 ・ 今後、自治体さんも公共交通機関としてのバス・タクシー等の役割を考えていかなければならないと思います。
- 各自自治体さんで行われているコミュニティバスやデマンドタクシーも乗る人があるからこそ行っているのであって、今お話のありました独居老人のようなケースで、その一人のためにどれだけの年間経費がかかるのかを検討した時に「この地域はタクシー助成券等でやった方が経済的に良い」など地域によってそれぞれ対応は異なってくるものと考えます。
- 従って「どこの自治体でも乗合タクシーとかデマンドを行っているから、それならうちも」という考え方は今後は変わるものと思われま
- 交通空白地帯に住んでいる方までを含めてひとつの公共交通機関でやろうとするとかなりの予算が必要となりますが、その時にこそ公共交通機関としてのタクシーの位置付けが必要になってくると感じてます。その際、「全額出すのではなく、補助的なものを福祉タクシーで出せばメリットがある」といった試算を今から各自自治体さんは出していないと大変ではないかと考えております。当協議会を通じてこのような話を含めた懇談会や勉強会を今後、タクシー事業者、消費者の方、組合の方、自治

(鬼沢会長) | 体の方と一緒に積極的に行えるようになればいいと考えております。

その他について

事務局 | ・今後の協議会の進め方についてですが、次回の協議会は地域計画(案)  
のご提案となり、より具体的な計画の議論・検討をお願いしたいと思っ  
ております。

(5)閉 会

本日は、ありがとうございました。

今後ともよろしく申し上げます。

以 上

## 茨城県県北交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

県北交通圏の区域：日立市・常陸太田市・常陸大宮市・高萩市・北茨城市・大子町・城里町

### 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

茨城県県北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、他の公共交通機関が始発から終電・終バス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おり、特に終電・終バスが終わった後の足や高齢者の重要な移動手段となっている。生活に欠かせない公共交通機関として、県内では平成 18 年度の全交通機関の約 12.1%にあたる 21,224 千人をタクシーで輸送し、バス(40,461 千人)に次ぐ規模の輸送を担っている(国土交通省統計資料「旅客地域流動調査」(平成 21 年版))。
- ・さらに、近年、相次ぐ地方鉄道及びバス路線の廃止による交通不便地域が拡大するなか、タクシーは生活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。
- ・また、県北交通圏では県内でも有数の観光スポット(袋田の滝・北茨城花園溪谷などの景勝地等)を有し、その四季折々の景観を求め多くの観光客が集うことから、タクシーは旅行会社や旅館等を介して、その特有の小回りの利く機動力を活かしながら各観光スポット並びに名所旧跡等への輸送を担っている。

#### タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・県北交通圏における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 年度と比べて平成 21 年度では年間 3,320,611 人(1 日当たり 9,097 人)から年間 2,501,606 人(1 日当たり 6,853 人)へと約 24.7%減少している(茨八協調べ)。なお、平成 20 年秋以降の世界的経済危機も相まって、大変厳しい状況が続いており、平成 22 年 3 月 1 ヶ月間の輸送人員は 218,746 人(1 日当たり 7,056 人)と低い水準で推移し、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

規制緩和後における需要と供給の不均衡

- ・茨城県においては、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、規制緩和以前の平成 14 年 1 月末現在と比較すると平成 22 年 3 月末現在では 84 両(約 13.4%)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、運転代行業者の増加、福祉有償運送制度の発足、デマンド交通等による乗合運送の実施等により、タクシー事業の需要が減少している状況であり、平成 22

年6月11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%、69%としたときの車両数約350両、400両、約460両)について示されているところであるが、平成22年3月31日現在の車両数543両と比べると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、県北交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少しているものの、著しくタクシー事業の需要が減少している結果、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21年度では32,082kmから30,075kmへ、実車率は47.2%から45.9%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入(税込み、以下同じ)も21,391円から19,279円へと、これも約9.9%減少するという実態となっている(茨八協調べ)。
- ・なお、平成22年3月の実績でも、実車率46.2%、実働1日1車当たりの運送収入は19,820円となっており、いずれも低い水準で推移している状況である(茨八協調べ)。
- ・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21年85.9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5年連続で低下しており、平成21年度はマイナス1.4%で、今後も減益幅は拡大する方向にある。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、タクシーの公共交通機関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悪化

- ・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いている。平成20年の茨城県のタクシー運転者の平均年収は319万円となっており、茨城県の全産業労働者の平均年収550万円との格差が231万円となっている(賃金構造基本統計調査)。平成19年12月以降、一部の事業者(121社、49.8%)において、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現れておらず、最低賃金法に抵触するような賃金水準となっており、日常生活の維持もままならない状況となっている。

#### 運転者の高齢化

- ・このような状況であることから、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成7年には50.5歳であった運転者の平均年齢が平成20年には56.8歳となるなど、運転者の高齢化が進み、65歳以上の高齢運転者割合は約30%となっており(茨八協調べ)、こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるといった指摘もある。
- ・低賃金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。

#### タクシーサービスの低下

- ・茨城運輸支局とりまとめによるタクシー利用者からの苦情の件数は、平成13年度



と比べ平成 20 年度では 30 件から 45 件へと増加しており、その中でも接客態度不良による苦情件数については、平成 13 年度と比べ平成 20 年度では 10 件から 14 件へと増加していることなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。

- ・なお、サービスレベルの低下の背景のひとつとして、タクシー事業者の雇用体制、運転者への教育体制などの問題もあげられる。

#### 茨城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（タクシーこども 110 番の導入、茨城県警湾岸警戒への協力（密入国者等を目撃した場合における情報提供）、産業廃棄物不法投棄に係る情報提供等）、環境問題への貢献（ハイブリットタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップの徹底等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、禁煙タクシーの導入、観光ルート運賃の設定、新型インフルエンザ対策）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- ・また、茨城県ハイヤー・タクシー協会としても、タクシー運転者の表彰、忘れ物や苦情処理対策、禁煙タクシー導入の推進、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、茨城のタクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としてもこれまでさまざまな努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、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と思われる。

### 取組みの方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

タクシーサービスの活性化  
安全性の維持・向上  
総合交通ネットワークの一員としての機能の向上  
観光への取組み  
環境問題への貢献  
防災・防犯対策への貢献  
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  
過度な運賃競争への対策

## 2 . 地域計画の目標

### タクシーサービスの活性化

- ・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「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を図る一方で、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組むものとする。
- ・なお、高齢化社会における需要の掘り起こしに向けた取組みを進めるにあたっては、近年パソコンや携帯電話などの普及により情報ツールがIT化していくなかで、IT機器等に不慣れな高齢者にも配慮した情報提供をしていく必要がある。

### 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、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実施、運輸安全マネジメント制度の導入等により、運転者のレベルアップを図り、安全性の向上に努めていく必要がある。
- ・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を上回る改善率を目標とする。

### 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・JR・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した茨城における総合交通ネットワークとしての機能の向上や、茨城県の「茨城県公共交通活性化指針」など、各都市政策、交通計画等との一体となった機能の向上を目指す。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

### 観光への取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要駅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。

- ・政府においては、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ていることから、来日客に対するサービスとして国籍を問わず快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内外の旅客に対して、その特性に応じた十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み等サービスの充実を図ることが必要である。
- ・さらに、茨城県では、観光を重要な産業として位置付け、「茨城県観光振興基本計画」を策定している。タクシーにおいても、茨城県をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進するとともに、各観光地（県北地区の袋田の滝・北茨城花園溪谷、日立地区の産業の歴史・景観豊かな場所など）の特長を生かした魅力的な観光周遊ルートの設定、乗務員の観光知識の習得など、観光客の利便性を向上する施策を地域の観光協会等とも連携して展開していくこととする。

#### 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 年比で 2020 年までに CO<sub>2</sub> 排出量を 25% 削減することを目指すことを表明している。
- ・茨城県では平成 18 年度の総 CO<sub>2</sub> 排出量のうち 11.8% を運輸部門が占めており、そのうち約 90% が自動車に起因するものである。自動車により排出される CO<sub>2</sub> のうちタクシー（乗用 LPG 車）が占める割合は 1.7% となっており、タクシーは、茨城県の総 CO<sub>2</sub> 排出量の約 0.2% を排出している（環境白書平成 21 年度版から）。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。
- ・茨城県ハイヤー・タクシー協会ではタクシー 1 両当たりの年間平均 CO<sub>2</sub> 排出量を 29.9 トンと試算しており、平成 21 年 9 月 30 日現在の車両数 3,089 両に基づくと年間約 92,361 トンの CO<sub>2</sub> を排出している計算になる。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取組むこととする。

#### 防災・防犯対策への貢献

- ・広範に走行している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、社会貢献を促進する。
- ・具体的には、タクシー車内に緊急電話等を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送など自治体や消防等との協定の締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども 110 番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する取組みなどにより、防犯対策を推進する。

#### 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の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。
- ・具体的には、部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

#### 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、茨城県全産業男性労働者平均に上げることが目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成 20 年現在、茨城県のタクシー運転者で 231 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。
- ・こ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。
- ・さらに、労働環境の整備の一環として、防犯板の積極的な導入を検討し、今後 3 年間でその導入率を 100% にすることを目標とする。

#### 過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対策については、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た経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応する。

#### 以上の目標の達成に必要とされる供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。茨城県県北交通圏では、平成 22 年 6 月 11 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 350 両（実働率 90%）、約 400 両（同 80%）、約 460 両（同 69%）であり、これに基づくと平成 22 年 3 月 31 日現在の車両数 543 両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、車両数の減少や運行の効率化による CO2 排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな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、地域の実情を勘案するとともに、タクシー運転手が職を失うことにつながることも留意する必要がある。

以上

### 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

2 .に揚げた計画の目標を達成、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特定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。

特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、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って取組まれ、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。

実施時期としては、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（平成22年4月1日～平成25年3月31日までの3年間）内を目安として取り組むこととする。

#### タクシーサービスの活性化

##### 【特定事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期、中期

地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び利用者へのPR

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

実施主体：タクシー事業者、協会

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、協会

実施時期：短期・中期

ユニバーサルデザイン車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

福祉車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期  
事業者における自社 WEB サイトの開設  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期  
優良運転者表彰制度の活用・推薦の促進  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期  
高齢者を対象とした新たな輸送需要の開拓  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
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

#### 【その他の事業】

タクシー利用者利便に関する懇談会の開催  
実施主体等：協会、自治体  
実施時期：短期・中期  
医療機関との連携の検討  
実施主体：協会、タクシー事業者  
実施時期：短期・中期

#### 安全性の維持・向上

##### 【特定事業】

運輸安全マネジメント講習の受講  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期  
映像記録型ドライブレコーダーの導入  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
ドライブレコーダー等を活用した事故防止教育の実施  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
アルコールチェッカーの導入  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期  
安全運転講習会の受講  
実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期  
緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
街頭指導の推進  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期

【その他の事業】

他団体(自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等)と連携した事故防止活動の実施  
実施主体等：協会  
実施時期：短期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

ICカードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携促進  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：中期  
輸送障害時における代替輸送の連携強化  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期

【その他の事業】

駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実  
実施主体等：協会、自治体、鉄道事業者  
実施時期：短期  
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の位置づけに関する自治体との協議の推進  
実施主体等：協会、運輸支局  
実施時期：中期

観光への取組み

【特定事業】

観光タクシーの運行  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
従来型とは違う観光ルートの創出



実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
観光ドライバーの育成  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
観光タクシー乗務員講習会の実施  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期  
接客サービス講習会の実施  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期  
外国語指差しシートの作成、携行と車体表示  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期  
観光モデル事業への取組み  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期

#### 【その他の事業】

観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討  
実施主体等：協会、自治体  
実施時期：短期・中期  
観光資源としての茨城空港の活用についての検討  
実施主体等：協会、自治体、タクシー事業者  
実施時期：短期・中期

#### 環境問題への貢献

##### 【特定事業】

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：短期・中期  
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  
ノーマイカーデーの推進  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期

#### 防災・防犯対策への貢献

##### 【特定事業】

都市における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
都市における防災への協力  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
都市における防犯への協力  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期  
こども110番への協力  
実施主体：タクシー事業者、協会  
実施時期：短期・中期

## 事業経営の活性化、効率化

### 【特定事業】

部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期

### 【その他の事業】

ニューサービスに関する要望受付窓口の設置  
実施主体等：協会  
実施時期：短期  
二種免許取得に関する関係機関等への要望  
実施主体等：協会  
実施時期：短期・中期  
タクシー類似行為防止に関する関係機関等への協力を要望  
実施主体等：協会  
実施時期：短期・中期

## タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

### 【特定事業】

勤務体系及び勤務待遇・乗務員負担制度の見直し  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
若年労働者の積極的な雇用の促進  
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  
防犯訓練の実施  
実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期  
防犯カメラの導入  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期・中期  
防犯仕切版の導入  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期

- (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。

## 特定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、2. 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。

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、特定事業計画には、特定事業と相俟って事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。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且つ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。

以上