

第 2 回水戸県中央交通圏タクシー特定地域協議会、第 2 回県南交通圏タクシー特定地域協議会、第 2 回県西交通圏タクシー特定地域協議会
議 事 概 要

平成 2 1 年 1 2 月 1 1 日 (金)

1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 4 0

茨城県 土浦合同庁舎

分庁舎 第 3 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
- ・資料 1 「第 1 回茨城県タクシー特定地域協議会議事概要」の 2 ページの大貫委員からの質問に対する事務局の回答の補足説明

事務局の回答の 2 段落について、減車について皆様の議論のなかでご検討していただくような表現をしておりますが、1 段落で申し上げてるとおり、この協議会で議論を行うことではありません。細かい減車の問題については、あくまでもタクシー事業者間の問題になります。

- ・資料 1 の 4 ページの谷島委員からのご質問に対する事務局の回答における具体的な根拠に関する補足説明

特措法第 1 0 条において、「地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であって、当該地域計画に定められた事業の実施主体とされたものは、当該地域計画に従い、事業を実施しなければならない。」と規定されていることから、この地域計画を合意した場合、事業の実施主体は、事業の遂行義務が生じることとなります。

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である。
- ・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、各交通圏ごとに今後の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いただいておりますので、皆様のご意見をお伺いしたい。
- ・また、それに伴い、今後、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

「各交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の変更承認

- ・事務局より設置要綱変更の説明を受け、各交通圏とも構成員満場一致により要綱の変更を承認

「地域計画骨子（素案）」について

- ・事務局より、各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

大塚委員	<ul style="list-style-type: none">・鉄道・バス等と連携した総合交通ネットワークの機能の向上、各都市計画・交通計画等との一体となった機能の向上を取組みの方向性として掲げていると思いますが、それに対する地域計画の目標は、「観光への取組み」等で掲げているかと思われますが、もう少し交通ネットワーク関係があった方が良いのでは。
事務局	<ul style="list-style-type: none">・具体的な施策については、今後、検討していきますので、現時点では決まっておりません。
鬼沢会長	<ul style="list-style-type: none">・特定事業計画に盛り込むとしても、今後の議論の方向性を考えて作成するというところでよろしいですね。
事務局	<ul style="list-style-type: none">・はい。
高橋委員	<ul style="list-style-type: none">・本日、提示を頂いた地域計画骨子（素案）の基本的な方針のなかで、労働条件の悪化ということで書かれております。これについては、私どもも同じ意見でございます。・1つの事例を申し上げますと、11月21日（土）になりますが、勤労感謝の日に合わせて無料の電話相談を実施したところ、タクシー運転者のご家族から月200時間以上の労働をしているが、実質手取りが12万円という状況であるとの話がありました。今回、提示して頂いた地域計画骨子（素案）のなかで、賃金構造基本統計調査の数値を用いて平均319万円とありますが、あくまでも平均値でありますので、年収が500万円の人もいれば、まさに200万円を下回るような人もいるわけです。・昨年、非常に話題になりましたが、派遣労働者のなかのワーキングプアですが、働いても働いても生活保護水準より低い。実際に県内のタクシー労働者の中にはこのような現状にあるということを、私どもも非常に重く受け止めているところでございます。・今回の地域計画骨子（素案）の現状、目標のなかで労働条件の題材、特

に賃金格差の解消と書かれておりますので、是非このような計画でまとめていただけるようお願いしたい。また、地域計画に示された目標を実現できるような特定事業計画にさせていただけたらとお願い申し上げます。

鬼沢会長

- ・この地域計画に合わせた形の特定事業計画、また、それぞれの地域性もございますので、それに合わせた特定事業計画になってくると思います。
- ・今後、第3回目の協議会において、この地域計画に基づいた特定事業計画（案）を出せればと思います。

大貫委員

- ・現在、デフレに突入しているなか、各企業が自助努力をして利益を生み出そうとしているなかで、非常に不思議なのが、この業界は国が助けてくれるのか。料金も含めて国が誘導していくと。
- ・料金と車両台数の問題が出てきているが、各企業の自助努力以外どうしようもないことなので、強制的に車両台数が何台、料金がいくらというよりは、枠組みの中でどれぐらいが企業にとってベストなのかは、各企業が宣伝していくことが良いのでは。
- ・つまり、利益を生み出せる企業体質を構築していくことが、供給過剰を解消するためには一番必要だと思います。

事務局

- ・各企業の自助努力は当然に必要であると考えております。
- ・それも踏まえた上で、今回の地域計画骨子（素案）2．に記載してある「事業経営の活性化、効率化」も重要な1つの要素であり、このようなところを捉えてタクシー業界として取り組んでいただければ良いと考えております。

鬼沢会長

- ・協議会の設立の趣旨は、国主体ではなく、各交通圏ごとのタクシー事業者の協議会でございます。そこに国が資料提供等により協力をして協議会を実施しているものであります。
- ・協議会自体は、タクシー事業者が各交通圏の中で、どのような取組みを実施して、どのように活性化していけば良いかの話し合いをし、地域計画を作成する場になりますので、国主導の協議会ではございません。

小貫委員

- ・観光地（登録文化財）等を案内する時にタクシーを利用すると、往復でかなりの金額になってしまう。
- ・往復利用した人に対する割引制度、あるいは観光客のための交通手段となれるような運賃制度があれば良いのでは。
- ・また、JR東日本とタクシー協会のタイアップによる旅行客のための交

通体系等もあっては良いのでは。

- 鬼沢会長
- ・今後、地域の町興しみたいなことは、今後、大事だと思います。
 - ・その中で、地域計画骨子（素案）にもありますように、「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」を実施していきたいと思います。
 - ・しかしながら、タクシー事業者のみでは実施できない問題でありますので、関係する行政機関等と「タクシーは、今後どのように貢献できるか」の話をするのが本協議会の趣旨になりますので、貴重な意見をありがとうございます。
- 齋藤委員
- ・小貫委員が言われたとおり、メリハリをつけた料金設定など、タクシー業界あるいはJRだけではできないことなので、各自治体との調整が必要である。
 - ・また、過疎地において、総合的な送迎等を実施している自治体もあると思いますので、そういった事例等を総合的にこのような取組みのなかに取り入れながら、全体が協力していかなければならないと思います。
 - ・そういった中では、JRも協力をしていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。
- 事務局
- ・観光タクシーはございますが、非常に厳しい現状の中で、低料金で実施することは難しいと考えております。
 - ・また、参考までに申し上げますと、石岡市が、以前、タクシー会社とタイアップして観光地を周遊する観光タクシーを実施していた経緯がございます。
- 菅澤委員
- ・これからの高齢化社会において、タクシーは重要な交通機関になってくると思います。
 - ・その中で、近年、コミュニティバス等の運行が多く見られるが、各自治体等、関係する機関と協議を進めながら、タクシー業界の皆様にも参加していただきたい。
 - ・もう1点は、企業と運転手がバラバラである。運転手のマナー教育もお願いします。
- 鬼沢会長
- ・茨城県内の自治体においても、地域住民を運ぶ何らかの手段をいろいろ模索し、実施している自治体が多数ございます。
 - ・そのような中で、その各地域から離れた人たちはどうするのかとの問題もございますので、この各交通圏ごとの協議会の中でいろいろな検討を

	<p>して、活性化を図っていくことも1つの手段だと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、経営者と運転者による意思疎通及び運転者マナーの向上については、地域計画骨子（素案）において、「タクシーサービスの活性化」を目標として入れさせていただきましたので、今後、その目標を達成していくために、どのような事をしていくのかは、今後の協議会において、ご意見をいただければと思います。
小泉委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを利用する側が、積極的に意見・要望を出していかないと、実体的な議論ができていかないのではないかと。論点がずれてしまうのではないかと。 ・しかしながら、今回、地域計画骨子（素案）が出てきましたので、これを積極的に盛り上げることで、作り上げていくことが必要だと思っております。 ・今回の地域計画骨子（素案）における1．基本的な方針のまとめが、他人事のようなまとめであるとの印象を持ちまして、「受給のアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しい」と評論家的なまとめをしておりますが、現状分析を含め、もう少し踏み込んだ内容が必要ではないかと。 ・また、地域計画の目標の タクシーサービスの活性化について、次回以降に具体的な内容の討議になるかと思っておりますので、利用する側、利用していただく側、利用を積極的に掘り起こしていかないと、場当たりの論議・問題意識が違った論議になってしまうことを危惧しております。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・地域計画骨子（素案）1．基本的な方針のまとめの結びについては、前提として需要と供給がアンバランスな状態の場合であり、このまとめの部分では、需給がアンバランスでない状態にしていくことを言っております。
鬼沢会長	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーサービスの活性化については、今後、具体的な計画をお示ししていくこととなります。また、お示したなかで委員の皆様方にご意見を伺うということで進めていきたいと思っております。
渡邊委員	<ul style="list-style-type: none"> ・地域計画骨子（素案）の地域計画の目標において、労働条件の改善等、運転者の職の確保等が盛り込まれていることに関しましては、大変うれしく思っている。 ・タクシー業界そのものを支えていくのは、やはりタクシー運転者だと思っております。現在、タクシー運転者は若い人にとって魅力の無い職業になっていることから、この点についても、何らかの改善をしていかな

いと、この業界そのものが衰退してしまうと思います。

- ・また、タクシーは一般の生活の中でも必要な交通機関であって、今後も続けて行かなければならないものであり、後生にも残していかなければならないものである。
- ・そのような観点から、経営者もそうですが、もちろん利用者の立場も考えた中で、さらに、それを現場の第一線で支えている運転者の立場も論議のうえ、改善していただきたい。

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）のご提案になり、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ので、各交通圏ごとに開催をしたいと考えております。

(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

茨城県県南交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

県南交通圏の区域：土浦市・石岡市・龍ヶ崎市・取手市・牛久市・つくば市・守谷市・稲敷市・
かすみがうら市・つくばみらい市・小美玉市・美浦村・阿見町・河内町・利根町

1. タクシー事業の適正化・活性化に関する基本的な方針

茨城県県南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。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・県南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 20 年度では年間 4,986,376 人（1 日当たり 13,661 人）から年間 4,962,968 人（1 日当たり 13,597 人）へと約 0.5%減少している（茨八協調べ）。特に平成 20 年秋以降の世界的経済危機も相まって、大変厳しい状況になっており、運賃改定算定対象事業者 6 社の平成 21 年 9 月 1 ヶ月間の輸送人員は 64,629 人と平成 20 年 9 月 1 ヶ月の 83,050 人に比べて 22.2%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、規制緩和以前の平成 14 年 1 月末現在と平成 21 年 9 月末現在では 214 両と約 6.3%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、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 21 年 11 月 6 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 700 両、約 750 両、約 850 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、茨城県県南交通圏では、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20年度では40,811kmから35,983kmへ、実車率は49.2%から46.9%へ、実働率は72.8%から66.7%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25,544円から22,538円へと、これも約11.8%減少するという実態となっている(茨八協調べ)。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率45.8%、実働率67.4%、1日1車当たりの運送収入は22,475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、平成20年11月以降、前年同月比割れの厳しい状況となっている(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5年連続で低下しており、平成20年度はマイナス1.7%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表れておらず、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。

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（タクシーこども110番の導入、茨城県湾岸警戒への協力（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、観光ルート別運賃の設定、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、禁煙タクシーの導入の推進、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り組み等を行いサービスの活性化を実施するものとする。
- ・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。

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。

観光への取り組み

- ・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、来日客に対するタクシー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づけ、「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。

環境問題への貢献

- ・政府においては、温室効果ガスの削減目標について、1990 年比で 2020 年までに 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。
- ・茨城県では平成 18 年度の総 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 両に基づく年間約 92,361 トンの CO₂ 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に取り組むこととする。

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」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 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。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、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、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制度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な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。茨城県県南交通圏では、平成 21 年 11 月 6 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 700 両（実働率 90%）、約 750 両（同 80%）、約 850 両（同 73%）であり、これに基づく 20 年 7.11 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 1,068 両や、平成 21 年 9 月 30 日現在の車両数 1,015 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、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。

3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

2. 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

各社における地理教育の徹底

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

子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

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

女性乗務員の受入促進

実施主体：タクシー事業者、協会

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

【その他の事業】

タクシー利用者懇談会の開催

実施主体等：協会、自治体

実施時期：短期・中期

駅前等における乗り場（上屋付乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備の公共施設管理者への働きかけ

実施主体等：協会

実施時期：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の推進

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

交通事故ゼロ運動等の実施

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

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】

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】

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充実

実施主体等：協会、自治体、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

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

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

【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・中期

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

防犯カメラの導入の推進

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・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。

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、特定事業と相まって事業再構築（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