

第 1 回水戸県央交通圏タクシー特定地域協議会、第 1 回県南交通圏タクシー特定地域協議会、第 1 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 1 月 6 日 (金)

1 4 : 0 0 ~ 1 6 : 2 0

茨城県 土浦合同庁舎

分庁舎 第 3 会議室

1 . 協議会設立の手続き

「茨城県各交通圏のタクシー特定地域協議会設置要綱」の承認

- ・茨城県タクシー特定地域協議会設立準備会を代表して茨城運輸支局齋藤首席運輸企画専門官より設置要綱の説明をし、構成員満場一致で承認。
- ・協議会の構成員について、現在、鉄道事業者にも参画していただく方向で調整を行っており、次回の協議会において参画（設置要綱の変更）の承認を諮りたい旨の説明。

構成員の紹介

- ・茨城運輸支局齋藤首席運輸企画専門官より設置要綱にしたがって紹介。

会長の選出

- ・茨城県企画部企画課交通対策室長の大塚委員（代理出席：安達補佐）より、茨城運輸支局の鬼沢支局長が推薦され、各交通圏ごとに設置要綱に従い議決を行い選出。

2 . 第 1 回 各交通圏タクシー特定地域協議会

(1) 開 会

(2) 会長挨拶

鬼沢会長

- ・タクシー事業については、平成 8 年 1 2 月に政府の規制改革委員会による需給調整規制の廃止及び運輸政策審議会の答申を受けて、国会審議により、平成 1 4 年 2 月に需給調整の廃止を柱とする道路運送法の改正が行われ、免許制から許可制となった。
- ・しかし、バブル崩壊後にタクシー離れにより、需要が低迷する状況下であり、タクシーの一台当たりの売り上げの落ち込み、タクシー事業の収益基盤の悪化、運転者の労働条件の悪化及びサービスレベルの低下など発生している状況である。

- ・こうした背景から、平成20年2月より国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、平成20年12月に交通政策審議会より「タクシーが地域公共交通としての機能維持、活性化するための対応策について」の答申がされた。
- ・この答申を踏まえ、先の通常国会に法案提出がなされ、審議の末、衆参両院全会一致で可決され、10月1日より「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」が施行されたところである。
- ・これに基づき、全国で141地域、関東管内で25地域、茨城県内では「水戸県中央交通圏」、「県南交通圏」、「県西交通圏」の3地域が特定地域として指定されたところである。
- ・茨城運輸支局としても、この法律の目的である「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」できるよう努力して参りたいと考えていますので、委員の皆様におかれましても、お力及びお知恵をお借りしたい。

(3) 事務局長指名

- ・鬼沢会長の指名により、茨城県ハイヤー・タクシー協会の大山専務理事を選出。

(4) 議 事

- ・事務局より、「法律の制定背景」、「タクシー業界の現況」、「適正車両数」、「地域計画」、「構造改善計画」の資料説明。

・以下討議内容

大貫委員
(さわやか)

- ・ 一律に車両数を減らすのは非常に怖い気がする。当然、地域性もある。現在、水戸ではお客様が運転代行業者に声をかけて運送の依頼をしたり、お店(飲み屋)が運転代行業者に電話をして運送の依頼をしている状況であることから、タクシー車両を減らすと、そのタクシーを利用していたお客様が、白タク行為をしている事業者に流れてしまう。
警察と話しをしているが、白タクの利用者には罰則規定がなく、あくまで白タク行為を行った事業者のみ罰則を受けることから、全体的にタクシーを減らした場合に、白タク行為が増えていくと考えているが、どのように考えているのか。

事務局

- ・ 減車については、特定事業計画に該当することとなるため、この協議会において、具体的な数値目標を議論することは、独禁法の関係もあることから、難しいと思います。
しかしながら、特定事業計画を策定するにあたって、減車の問題についてご検討していただくことになるとは思いますが、行政の立場から一律ということは考えておりません。あくまでも皆様の議論の中でご検討していただく内容だと認識しております。

小泉委員
(消費者団体)

・ 本日、協議会の説明を聞いたところであるが、一言感想を言わせていただければ、タクシー事業の現状について、社会的な要因はあると思いますが、どうして需要が低迷したのか分析が足りないのでは。

もう1点は、法律上の規定の問題等はあるが、情報の開示という点において、あらかじめ、タクシー業界がこのような状況であることを周知して上で協議会を開催していくことが必要ではないか。

認識の共有の下、議論をしていかないと、どうも業界のご都合としか思えないところであり、いろいろな新しい仕組みが出来てしまうのではないかとの印象です。

これから、協議会の議論になるかと思いますが、もう少し事前に内容の周知及びこのような協議会を組織し、論議を始めたとの公表をしていただきたいと思います。

事務局

・ 本日の協議会を開催する旨については、10月30日に茨城運輸支局のHPに掲載をして、公表しているところである。

また、本日、マスコミ関係については、専門紙ではあるが、お見えになっていると認識しております。

いずれにしても、本協議会は秘密裏に行う会議では無いと認識をしており、これからのタクシー事業の適正化・活性化のためには、利用者の意見が必要であると考えておりますので、忌憚のないご意見を頂戴したいと思います。

大内委員
(水戸商工
会議所)

・ 観光客から、タクシーあるいはバスの運転手の対応が悪いとの話があり、水戸商工会議所では、4年前から接客サービスの向上を図る観点から、「おもてなし大賞」の制度を実施している。

そういった意味でも、接客サービスの向上につながるような計画が必要であり、接客サービスの向上のためには、乗務員のための労働条件の改善も必要であるし、経営の安定化も必要である。

それと、先ほど「構造改善計画」の説明において、防犯の話が出たが、タクシー乗務員の背後を防護するアクリル板が、車内の半分くらいしかカバーされてなく、襲おうと思えば簡単に襲える状況であることから、車内の2/3くらいをカバーできるような防犯設備にしてもらいたいと思います。

事務局

・ 防犯対策については、協会としても、会員事業者に対し、補助金を出しており、防犯設備の普及に努めているところである。今後も引き続き普及するよう努めていきたい。

また、「おもてなし大賞」の制度については、水戸市のタクシー事業者が会議に出席して議論させていただいていることは聞いており、今後も引き続き対応が必要と考えており、研修会等を通じ、努めて参りたいと

思います。

大貫委員
(さわやか)

- ・ 協会にお聞きしたいのですが、構造改善計画の「利用者サービスの改善等による需要喚起に関する事項」の短期目標の中に、「サービス向上のための研修開催」とあるが、資料5「茨城のタクシー業界の現状」の14項の「茨城県内の苦情件数の推移」において、平成20年度は仕事が減ってるわりに苦情件数が増加しているが、今後どのようにサービス向上のための研修をしていくのか。

事務局

- ・ 協会の各支部ごとに進めていきたいと思っています。

小貫委員
(桜川くらしの会)

- ・ 桜川市の真壁地区は、タクシーの車両数が減っている状況である。また、市としてデマンドタクシーの運行を行っているところである。
これについて、住民としていろいろ意見が出ていることから、このような大きな場では無く、地域住民、行政、タクシー事業者の3者の話し合いの場が各地区で必要ではないか。

高野委員
(水戸市)

- ・ タクシーは行政の立場で言えば、重要な公共交通機関として、認識をしているが、利用者の立場で言えば、鉄道、バス等が利用できない時に利用する特別な乗り物と思います。

湯浅委員
(ひたちなか市)

- ・ ひたちなか市として、タクシーが公共交通機関としての認識は薄かったが、乗合タクシーの実施するにあたり、いろいろなやりとりの中で、タクシーは公共交通機関の一部であると認識を再確認したところであり、今後は、タクシー業界に対して協力して盛り上げていきたい。
今後の展開になるかと思うが、タクシーを減らしていくのか。また、運賃競争が実際に行われているのか。

事務局

- ・ 現行の需要に対しまして、確かに現存する車両数は適正と考えられる車両数より多い現状をお示しさせていただきました。しかし、交通圏全体の数値となっておりますので、個々の市町村で見た場合に必ずしも当てはまる訳ではない。
運賃について、現行のタクシー運賃制度は上限認可制になっており、上限運賃から約7%の幅において、自動認可運賃を設定しておりますので、自動認可運賃の範囲の中で多少の差はございます。

谷島委員
(古河市)

- ・ 協議会の中で最終的に地域計画を策定することとなるが、この地域計画は努力規定になるのか、規制をかけるようなものになるのか。

- 事務局
- ・ 地域計画は、法律のスキームからすると努力規定になるのかと思います。しかしながら、このように多様な関係者が出席している場で、地域計画を作成していくことから、中途半端なことは出来ないと思っております。
- 須沢委員
(全自交労連)
- ・ 茨城県のタクシーの運転手は、最低賃金に抵触するような状況で働いているのが現状であることから、若い人が参入してこない状況である。このような状況を踏まえ、改善できるような計画を策定していただきたい。
- 新井委員
(タク協会長)
- ・ いろいろな意見を聞いてる中で、様々な現況及び対応の仕方等を考えると、タクシー事業は、非常に厳しい環境だと思っている。
公共交通機関と呼ばれているが、値段的には公共交通機関とは思っていない。大量輸送機関との値段の差（高い）があるにもかかわらず、タクシーの乗務員の待遇は、目を覆うばかりの状況である。
従来どおりの乗務員の安定的な収入の確保等、労働条件の改善をするためには、安定した営業収入が必要である。
そのためには、減車をすれば一台当たりの営業収入が安定するのではないかとの議論が東京を中心として出ているが、茨城のタクシー事業者は小規模な事業者が多いことから、地域によってはタクシーが無くなってしまいう地域が増えてしまう懸念がある。
しかしながら、この場（協議会）は、タクシー業界にとって今後最大の励みになると思っていることから、真摯に皆様の意見をお伺いし、私ども業界として、あきらめることなく茨城の新しいタクシーの将来というものを検討していきたいと考えておりますので、よろしく願います。

(5) 閉 会

大山事務局長

本日は、ありがとうございました。

今後ともよろしく願います。

以 上

改 正 案	現 行
<p style="text-align: center;">茨城県水戸県中央交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p>第 1 条 ~ 第 3 条 (略)</p> <p>第 4 条 (1) ~ (5) (略) (6) その他協議会が必要と認める者 ~ (略) <u>J R 東日本株式会社水戸支社を代表する者</u></p> <p>第 5 条 1 ~ 8 (略) 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。 (1) 会長の選出を議決する場合 法第 8 条第 1 項及び第 2 項各号に掲げる協議会の構成員の各自に 1 個の議決権を与える。合計 <u>2 3</u> 個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。 (2) ~ (4) (略) 10 ~ 13 (略)</p> <p>第 6 条 (略)</p>	<p style="text-align: center;">茨城県水戸県中央交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p>第 1 条 ~ 第 3 条 (略)</p> <p>第 4 条 (1) ~ (5) (略) (6) その他協議会が必要と認める者 ~ (略)</p> <p>第 5 条 1 ~ 8 (略) 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。 (1) 会長の選出を議決する場合 法第 8 条第 1 項及び第 2 項各号に掲げる協議会の構成員の各自に 1 個の議決権を与える。合計 <u>2 2</u> 個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。 (2) ~ (4) (略) 10 ~ 13 (略)</p> <p>第 6 条 (略)</p>

改 正 案	現 行
<p style="text-align: center;">茨城県県南交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p>第 1 条 ~ 第 3 条 (略)</p> <p>第 4 条 (1) ~ (5) (略) (6) その他協議会が必要と認める者 ~ (略) <u>J R 東日本株式会社水戸支社を代表する者</u></p> <p>第 5 条 1 ~ 8 (略) 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。 (1) 会長の選出を議決する場合 法第 8 条第 1 項及び第 2 項各号に掲げる協議会の構成員の各自に 1 個の議決権を与える。合計 <u>2 7</u> 個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。 (2) ~ (4) (略) 10 ~ 13 (略)</p> <p>第 6 条 (略)</p>	<p style="text-align: center;">茨城県県南交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p>第 1 条 ~ 第 3 条 (略)</p> <p>第 4 条 (1) ~ (5) (略) (6) その他協議会が必要と認める者 ~ (略)</p> <p>第 5 条 1 ~ 8 (略) 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。 (1) 会長の選出を議決する場合 法第 8 条第 1 項及び第 2 項各号に掲げる協議会の構成員の各自に 1 個の議決権を与える。合計 <u>2 6</u> 個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。 (2) ~ (4) (略) 10 ~ 13 (略)</p> <p>第 6 条 (略)</p>

改 正 案	現 行
<p data-bbox="215 371 976 405">茨城県県西交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p data-bbox="107 469 479 502">第 1 条 ~ 第 3 条 (略)</p> <p data-bbox="107 564 208 598">第 4 条</p> <p data-bbox="143 614 412 647">(1) ~ (5) (略)</p> <p data-bbox="143 662 669 695">(6) その他協議会が必要と認める者</p> <p data-bbox="248 710 427 743">~ (略)</p> <p data-bbox="244 758 869 791"><u>J R 東日本株式会社水戸支社を代表する者</u></p> <p data-bbox="107 853 208 887">第 5 条</p> <p data-bbox="143 901 344 935">1 ~ 8 (略)</p> <p data-bbox="143 949 1070 1031">9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。</p> <p data-bbox="156 1045 1070 1222">(1) 会長の選出を議決する場合 法第 8 条第 1 項及び第 2 項各号に掲げる協議会の構成員の各自に 1 個の議決権を与える。合計 <u>2 5</u> 個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。</p> <p data-bbox="156 1236 427 1270">(2) ~ (4) (略)</p> <p data-bbox="143 1284 344 1318">10 ~ 13 (略)</p> <p data-bbox="107 1380 309 1414">第 6 条 (略)</p>	<p data-bbox="1245 371 2007 405">茨城県県西交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p data-bbox="1131 469 1503 502">第 1 条 ~ 第 3 条 (略)</p> <p data-bbox="1131 564 1232 598">第 4 条</p> <p data-bbox="1167 614 1435 647">(1) ~ (5) (略)</p> <p data-bbox="1167 662 1693 695">(6) その他協議会が必要と認める者</p> <p data-bbox="1272 710 1451 743">~ (略)</p> <p data-bbox="1131 853 1232 887">第 5 条</p> <p data-bbox="1167 901 1368 935">1 ~ 8 (略)</p> <p data-bbox="1167 949 2094 1031">9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。</p> <p data-bbox="1180 1045 2094 1222">(1) 会長の選出を議決する場合 法第 8 条第 1 項及び第 2 項各号に掲げる協議会の構成員の各自に 1 個の議決権を与える。合計 <u>2 4</u> 個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。</p> <p data-bbox="1180 1236 1451 1270">(2) ~ (4) (略)</p> <p data-bbox="1167 1284 1368 1318">10 ~ 13 (略)</p> <p data-bbox="1131 1380 1332 1414">第 6 条 (略)</p>

国土交通省告示第千三十六号

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（平成二十一年法律第六十四号）第四条第一項の規定に基づき、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を次のように定める。

平成二十一年九月二十九日

国土交通大臣 前原 誠司

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

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義

一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）は、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。特に、タクシーは、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる、面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、一人一人の利用

者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）を巡っては、長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、地域によっては収益基盤の悪化や運轉者の労働条件の悪化が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。そうした地域においては、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者の利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、タクシーが地域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。

我が国の地域社会におけるタクシーの役割の重要性にかんがみれば、こうした諸問題が発生している地域において、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの地域公

公共交通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を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

2 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標

1のとおり、地域によって状況や程度は異なるものの、特定地域においては一般に、次の(1)から(5)のような問題が生じている。

(1) タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多く地域で年々減少し、運送収入も減少している一方で、運送経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

(2) タクシー運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて低い水準となっている。

また、タクシー運転者の労働時間についても、他産業の平均を大きく上回る状況が続いている。特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなってお

り、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

(3) 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

(4) 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が繁華街や鉄道駅等に集中する結果、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な空車走行等による燃料消費は、環境問題への対処という視点からも問題である。

(5) 利用者サービスが不十分

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるとの指摘がある中で運賃が上昇するなど、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。また、接客態度が不良、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘も多い。

これらの問題はタクシーが我が国の地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、それぞれの地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、こうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、それぞれの地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにしていくことを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（以下「法」という。）に基づく施策の目標とする。

二 地域計画の作成に関する基本的な事項

1 協議会

(1) 基本的な考え方

協議会は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定める地域計画の策定主体となるものであり、また、当該地域計画の実施に係る各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及び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。このため、協議会にはタクシーに係る有する地域の多様な関係者が積極的に参画し、当該地域におけるタクシー

の位置付けやタクシーに期待される役割について総合的に検討を行うとともに、これに基づく取組の必要性についての認識を共有し、タクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を総合的かつ一体的に推進していくことが期待される。

(2) 構成員

協議会の構成員については、法第八条第一項に規定する地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者及びその組織する団体、タクシー運転者の組織する団体並びに地域住民のほか、必要に応じて関係する公共交通事業者、商業施設の管理者、地元企業等の多様な主体の参画を得るとともに、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、学識経験者等のタクシー事業の適正化及び活性化について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。また、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県公安委員会など、関係行政機関の参画を得ることも重要である。

なお、法第九条第三項において、協議会が作成する地域計画の成立要件として、地域計画の作成に

合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならぬことが規定されているところであるが、地域計画の実効性をより高める観点からは、過半数にとどまらず、できる限り多くのタクシー事業者が協議会に参画することが望ましい。

(3) 留意事項

協議会の運営に当たっては、協議会における運営の透明性、公平性、実効性及び効率性を確保する観点から、協議会における意思決定の方法、議決結果の公表方法等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

また、地域における関係者の負担軽減と協議会の運営の効率化、他の計画との整合性の確保を図るため、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）に基づく地域公共交通会議又は運営協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）に基づく協議会等の地域の交通に関する協議会が設置されている場合には、これらの協議会と本法に基づく協議会とを合同で開催する等の連携を図ることが期待される。

2 地域計画

(1) 基本的な考え方

地域計画は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものである。タクシー事業を巡る状況やタクシーに対するニーズは、それぞれの地域によって多種多様であることから、地域計画は地域の実情に応じて作成されるべきであり、協議会において、地域における輸送のニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、地域計画の作成に当たってはそれらに的確に対応した取組を定めることが必要である。とりわけ、特定地域は、供給過剰の進行や過度な運賃競争により、タクシー事業の収益基盤の悪化やこれに伴うタクシー運転者の労働条件の悪化が進行し、結果としてタクシーの安全性・利便性が低下しているとともに、違法駐車等により地域における円滑な交通にも支障が生じているなど地域公共交通としてのタクシーの機能が低下している地域であることに留意し、地域計画を策定するに当たっては、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

地域計画の作成については、地域の自主性を尊重するものであるから、地域計画の具体的な内容は、関係法令に違反せず、法及び本方針に定める事項から逸脱しない範囲内において、地域の判断に委ねられるものであるが、一1及び2のタクシー事業の適正化及び活性化の意義及び目標を踏まえ、地域計画の作成に当たっては十分に協議会で協議しなければならない。

また、地域計画に定められた取組の実施主体とされた協議会の構成員は、各々が地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上で重要な役割を担っていることを十分に自覚し、責任をもってこれを実行することが重要である。

(2) 記載事項に関する留意事項

一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

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つ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。

地域計画の目標

地域計画の目標には、 の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、 の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

二 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。

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

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。

(3) その他の留意事項

成立要件

地域計画は、当該地域の地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものであり、その実効性

を確保する観点から、法第九条第三項の規定に基づき、地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならない。

都市計画等との調和

法第九条第四項の規定に基づき、地域計画は、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一項の地域公共交通総合連携計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項の基本構想に即したものでなければならない。

事後評価

協議会は、地域計画が作成された後も、地域におけるタクシー事業の現状について把握、分析を行うとともに、地域計画に定めた目標の達成状況について評価を行い、必要に応じて、地域計画の見直しを行うことが望ましい。

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―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―事業者が常にタクシ―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―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―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。

四 その他一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な事項

1 事業再構築

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―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―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―の需給バランス

入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。

なお、減車等の事業再構築は、多くの場合タクシー事業者の組織再編等を伴うこととなるが、タクシーサービスの直接の提供主体であるタクシー運転者の労働条件の悪化は、輸送の安全性やサービスの低下の要因となり、ひいては利用者利便を損なうおそれがあることに留意し、事業再構築の実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当に変更することのないようにしなければならぬ。

2 一般乗用旅客自動車運送事業者及びこれらの者の組織する団体の役割

タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体は、タクシーが地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、タクシー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

特に、タクシー事業者においては、タクシー事業の適正化及び活性化は第一義的にはタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、法人事業者であるか個人事業者であるかを問わず、積極的に協議会に参画するとともに、地域計画に定められた事業の推進に努めるものとする。

また、タクシー事業者の組織する団体は、当該地域のタクシー事業の適正化及び活性化の必要性等に関するタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会における協議等に際し、タクシー事業者間をはじめとする地域の関係者間の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努めるものとする。

3 国の役割

(1) 情報の提供等

国は、特定地域においてタクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体その他の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めるものとする。特に、地方運輸局長にあっては、特定地域において適正と考えられる車両数を算定し、その参加する協議会に提示するものとする。

(2) 事後確認と事前確認の強化

国は、特定地域の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を側面から支援するため、関係する機関が連携して監査の充実・強化を図り、タクシー事業者に対して効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分に係る基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、行政処分の実効性の確保、法令違反行為の確実な捕捉等行政処分の強化を行うものとする。

さらに、新規の事業許可及び事業用自動車の数を増加させる事業計画の変更認可については、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、これらの許認可処分について処分基準を厳格化するとともに、審査に当たっては現地確認を徹底するなど審査の厳格化を図るものとする。

(3) 資金の確保等

国は、特定地域のタクシー事業者等が行うタクシー事業の適正化及び活性化のための取組を支援するため、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保、融通又はそのあつせんその他の援助に努めるものとする。

4 地方公共団体の役割

地方公共団体は、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、特定地域におけるタクシーの位置付けを明確化し、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タクシーの機能の向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映させることができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

5 地域住民その他の関係者の役割

地域住民は、特定地域におけるタクシー事業を適正化及び活性化するために必要な利用者からの視点を協議会における協議に反映させることができるよう、主体的に協議会に参画することに加え、タクシーの地域における多様な役割に関して理解を深め、日常的にタクシーを利用する際においても、タクシー事業者が行う輸送需要の把握のための取組等に積極的に協力することが期待される。

また、他の公共交通事業者、地元企業、病院、観光事業者等の関連事業者が協議会に参画した場合は、タクシー事業の適正化及び活性化の効果的な推進を図るため、当該関連事業者の事業とタクシー事業を連携させた取組を実現するよう努めることとし、特に他の公共交通事業者においては、タクシーとの

連携により総合交通ネットワークの機能が向上するよう努めるものとする。

(素案)

茨城県水戸県央交通圏 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。

各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。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・水戸県中央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 4,791,572 人（1 日当たり 13,128 人）から年間 3,727,538 人（1 日当たり 10,212 人）へと約 22.2%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 8 社の平成 21 年 9 月 1 ヶ月間の輸送人員は 64,096 人と平成 20 年 9 月 1 ヶ月の 74,165 人に比べて 13.6%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%、78%としたときの車両数約 600 両、650 両、約 650 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、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 37,707 km から 31,612 km へ、実車率は 49.7% から 45.9% へ、実働率は 78.4% から 69.8% 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 23,394 円から 20,346 円へと、これも約 13.0%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 47.1%、実働率 68.1%、1 日 1 車当たりの運送収入は 17,293 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、20 年 1 月以来、前年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手の平均年収は 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 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

- ・また、タクシー利用者からの苦情について、平成 13 年度の 30 件から平成 20 年度には 45 件へと 50% 増加しており（茨城運輸支局調べ）、その中でも接客不良による苦情件数については、平成 13 年度の 10 件から平成 20 年度には 14 件へと 40% 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、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、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、現状のような受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

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茨城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のニーズも高まり、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. 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としての位置付け、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

- ・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、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。
- ・この目標に向けて努力していく過程において、有能は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促進し、今後 3 年間でその導入率を 100% にすることを目標とする。

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、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、運転者適正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、2010 年 3 月に茨城空港の開港が予定されていることから、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 両に基づくと年間約 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取り組むこととする。

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。各交通圏では、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600両（実働率90%）、約650両（同80%）、約650両（同78%）であり、これに基づく20年7.11通達及び21年7.17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が図られ、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、経営環境の改善が図られることで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)

茨城県県南交通圏 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。

各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。

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、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、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 40,811 km から 35,983 km 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、20 年 1 月以来、前年割れの厳しい状況となっている。（茨八調べ）
- ・ 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手の平均年収は 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 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

- ・また、タクシー利用者からの苦情について、平成 13 年度の 30 件から平成 20 年度には 45 件へと 50% 増加しており（茨城運輸支局調べ）、その中でも接客不良による苦情件数については、平成 13 年度の 10 件から平成 20 年度には 14 件へと 40% 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、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、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、現状のような受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

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茨城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のニーズも高まり、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としての位置付け、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

- ・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、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。
- ・この目標に向けて努力していく過程において、有能は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促進し、今後 3 年間でその導入率を 100% にすることを目標とする。

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、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、運転者適正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、2010 年 3 月に茨城空港の開港が予定されていることから、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 両に基づくと年間約 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取り組むこととする。

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。各交通圏では、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通達及び21年7.17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が図られ、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、経営環境の改善が図られることで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)

茨城県県西交通圏 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。

各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。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・ 県西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 2,189,289 人(1 日当たり 5,998 人)から年間 1,692,885 人(1 日当たり 4,638 人)へと約 22.8%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 5 社の平成 21 年 9 月 1 ヶ月間の輸送人員は 24,251 人と平成 20 年 9 月 1 ヶ月の 29,546 人に比べて 17.9%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%、73%、80%としたときの車両数約 300 両、350 両、約 300 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、県西交通圏では、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 33,227 kmから 26,717 kmへ、実車率は 52.2%から 50.6%へ、実働率は 72.7%から 65.8%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 22,067 円から 20,482 円へと、これも約 7.2%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 49.3%、実働率 63.5%、1 日 1 車当たりの運送収入は 17,401 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、20 年 1 月以来、前年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手の平均年収は 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 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、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

- ・また、タクシー利用者からの苦情について、平成 13 年度の 30 件から平成 20 年度には 45 件へと 50% 増加しており（茨城運輸支局調べ）、その中でも接客不良による苦情件数については、平成 13 年度の 10 件から平成 20 年度には 14 件へと 40% 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（ハイブリッドタクシーの導入、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、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、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、現状のような受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

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茨城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のニーズも高まり、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としての位置付け、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

- ・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、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。
- ・この目標に向けて努力していく過程において、有能は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促進し、今後 3 年間でその導入率を 100% にすることを目標とする。

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、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、運転者適正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、人身事故件数をとともに半減する目標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、2010 年 3 月に茨城空港の開港が予定されていることから、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3089両に基づくと年間約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取り組むこととする。

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。各交通圏では、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300両（実働率90%）、約300両（同80%）、約350両（同73%）であり、これに基づく20年7.11通達及び21年7.17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が図られ、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、経営環境の改善が図られることで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