

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（案）

制定：平成 21 年 10 月 30 日
一部改正：平成 22 年 2 月 5 日

（目的）

第1条 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会（以下「協議会」という。）は、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。以下「法」という。）の規定に基づき、京浜交通圏（以下、「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）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するために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

（定義）

第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。
3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

（実施事項）

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

（1）地域計画の作成

（2）次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整

地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集

地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請

に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整

（3）特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

協議会の運営方法

に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(6)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注)(1)~(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)は、法第8条第2項に規定する構成員。

(1) 関東運輸局長又はその指名する者

(2) 関係地方公共団体の長

神奈川県知事又はその指名する者

横浜市長又はその指名する者

川崎市長又はその指名する者

横須賀市長又はその指名する者

三浦市長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

社団法人神奈川県タクシー協会 会長

神奈川県個人タクシー協会 会長

平和交通株式会社 取締役副社長

川崎タクシー株式会社 代表取締役

岡タクシー有限会社 代表取締役

(4) 労働組合等

全神奈川ハイタク労働組合連絡会議を代表する者

(5) 地域住民

横浜市消費生活総合センター所長又はその指名する者

川崎商工会議所会頭又はその指名する者

横須賀商工会議所会頭又はその指名する者

(6) その他協議会が必要と認める者

神奈川県警察本部交通部交通規制課長

神奈川県警察本部交通部駐車対策課長

神奈川労働局労働基準部監督課長

一般財団法人神奈川タクシーセンター常務理事

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

2 会長は、協議会を代表し協議会を開催するとともに、協議の場を総括する。

3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。

4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名した者がその職務を代理する。

5 協議会には事務局を設置する。

- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 会長が必要と認めた場合には、構成員以外の者より協議会において意見を聴くことができる。
- 10 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項に掲げる協議会の構成員のうちタクシー事業者等及び労働組合等は、それぞれ種別毎に1個の議決権を与え、法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成員のうち関係行政機関は、行政機関毎に1個の議決権を与え、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えることとし、議決は過半数以上に当たる多数をもって行う。

(2) 設置要綱の変更を議決する場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

関東運輸局長又はその指名する者が合意していること。

協議会の構成員である地方公共団体の長又はその指名する者が全て合意していること。

設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。

地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。

(3) 地域計画を議決する場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

(2) から までに掲げる要件を満たしていること。

地域計画に合意したタクシー事業者の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員(関係行政機関を除く。)の過半

数が合意していること。

法第 8 条第 2 項に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(4)(1) から (3) まで以外の議決を行う場合

(1) の議決方法を持って決することとする。

11 協議会は、定期的を開催することとする。

また、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。

12 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

13 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。

また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第 6 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要となる事項は、会長が協議会に諮り定める。

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画（案）

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。

京浜交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

・タクシー以外の公共交通機関は時刻及び路線を定め輸送を担っているのに対して、タクシーは利用者ニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。20年度は1日あたり約22万人（法人タクシー）を輸送。

・京浜交通圏の営業形態は流しが主体で交代制勤務の年中無休の営業体制により、生活交通に欠かせない公共交通機関として、終電、終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

タクシー事業の現況

* タクシー需要の減少

・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 年度では年間約 9,000 万人（1 日当たり約 25 万人）から年間約 8,200 万人（約 22 万人）へと約 1 割減少している。特に、平成 20 年秋以降は世界的経済危機の影響により、一般利用者のみならず、経費圧縮を進める企業等のビジネス利用も減少しており、今後も経済回復が進まない限り、輸送人員の大幅な回復は難しい状況であると考えられる。

* 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・平成 14 年 2 月の需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び新規事業者による増車、既存事業者の増車も行われてきた。
- ・平成 20 年から業界で減車による取組が行われ、平成 20 年 7 月から 21 年 3 月までに 45 両の減車、21 年度は 9 月末までに 258 両減車されているものの、平成 14 年 3 月末に比べ平成 21 年 9 月末では法人タクシー事業者数は 101 社から 119 社へと 18 社（約 18%）増加、車両数は 6,561 両から 7,383 両へと 822 両（約 12%）増加している。平成 21 年 10 月 30 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 パターン（実働率を 90%、93%、80%としたときの車両数約 5,250 両、約 5,150 両、約 5,950 両）について示しているところであるが、平成 21 年 9 月末現在の車両数とは大きな差が認められる。

* 輸送実績の悪化

- ・京浜交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者数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 257.1 km から 217.5 km へ、実車率は 44.3% から 41.1% へ、実働率は 92.6% から 83.5% 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も 44,005 円から 38,746 円へと、約 12% 減少するという実態となっている。
- ・一方で、化石燃料価格の高騰、高止まりや安全対策等の経費の増大等により、営業収益は悪化傾向にある。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更に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まねき、神奈川県 of タクシー運転者の年収は平成 4 年の 480 万円をピークにその後低下傾向となり、平成 13 年以降は 350 万円から 380 万円と低い水準で推移している。
- ・平成 19 年 12 月には運転者の労働条件向上等のために運賃改定を実施したものの効果として表れておらず、**營收額の低い労働者においては** 神奈川県の最低賃金 1 H789 円に抵触する可能性もあり、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。

* タクシー運転者の高齢化

・労働時間についても、神奈川県タクシードライバーは神奈川県の全産業平均よりも労働時間が長い。その差は20年度では年間144時間となっている。また、若年層の就職先としての魅力が低下しており、昭和51年度の運転者平均年齢39.3歳から年々高齢化が進み平成20年度には58.1歳となっている。こうした高齢化の進展が交通事故多発の要因となるとともに、IT技術を用いた先進的なサービス対応が難しいとの指摘も一部ではある。

・さらに、法人協会のモニター意見にも、高齢者の運転に不安を感じる。若年者乗務員の対応の方が、質が良く感じられるとの意見もある。

・低賃金、長時間労働のため若年層の新規労働者の就職は減少している。一方では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。

* 需給バランスが崩れたことによる社会的影響等

・タクシーの需要が減少する中、収入を確保しようとするあまり無理な運転をおこなうことにより、神奈川県内のタクシーにおける交通事故件数が大幅な減少傾向になっていない状況である。人身交通事故発生件数で見ると、神奈川県内の事故件数は平成13年度以降、毎年度減少しているのに対して、タクシーの事故件数は13年度から19年度まで2,100件から2,300件で推移している。20年度は1,900件と減少しているが依然として事故件数が高止まりの状態である。

・苦情件数は16年度から18年度まで減少傾向にあったが、19年度は運賃値上げ以降、一時的に接客不良の苦情が増加し16年度に次ぐ苦情件数となっている。20年度はタクシー運転者の登録制度導入により、登録時の講習の義務化等で運転者の質の向上が図られた結果、苦情件数が減少している。しかしながら、依然として苦情件数の中で接客不良が多く、更なるサービスの質の向上を図る必要がある。

・また、夜間に主要な駅に車両が集中するために起こる公道での待機列、繁華街の道路にて客を待つ違法駐車等による交通問題が発生している。このような状態は交通渋滞を招きバスの定時制などを阻害し、ひいては交通事故の大きな要因となっている。

なお、法人協会のモニターからも、駅周辺にタクシーが溢れるため一車線塞がれ、交通に支障をきたしているとの意見もある。

* 神奈川のタクシー業界の取組

タクシー業界では、経営の効率化・合理化、安全性の維持・向上、利用者のサービス向上のため様々な取組を推進している。

・社会的協力（地域社会への安全安心への貢献）

- 子供 110 番、不法投棄通報タクシー、防災タクシー、子育て支援タクシーの導入 等
- ・福祉の向上
 - 視覚障害者の利便向上として点字シールの表示（社名・車番・電話番号）、精神障害者・難病患者への割引、移動制約者のケア輸送の推進 等
- ・運行の効率化・環境対策
 - デジタルGPS - AV M機器導入による計画的配車（空車走行キロの削減）、グリーン経営認証取得の推進、低公害車への代替、アイドリングストップ車の導入 等
- ・利用者の利便向上
 - 電子マネー、クレジットカード決済機器の導入、ETC車載機器の推進、サービス向上研修の実施 等
- ・労働条件の改善
 - デジタルタコグラフ導入による運行管理、シフト交番等の見直し、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入、車両のAT化 等
- ・安全対策
 - 事業用自動車事故防止コンクールの実施、社内無事故コンクールの実施、セーフティーチャレンジコンクールへの参加、等
 - 幅広い分野で様々な取組を実施している。

個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様の取組を行っており、個人タクシー独自の取組として、マスターズ制度などの取組を実施している。

また、神奈川タクシーセンターによる運転者の登録制度の実施、運転者指導、忘れ物や苦情処理対策、業界全体で禁煙タクシーの導入、乗り場の上屋整備、タクシーに関する広報活動に取り組んでいる。

***まとめ**

上記のように、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、交通問題の発生、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、タクシー業界としても多様な努力を実施しているところであり、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利用者に対して安全・安心で良質なサ

ービスを提供するサービス産業であるとの自覚をもち、公共交通輸送機関としての責務を果たすため、積極的な取組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、タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できる環境の体制づくりに必要な協力を行うものとする。

協議会は、事業者が取り組む目標の達成状況について検証し、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、タクシー事業以外の公共交通運送事業者等）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したい。

なお、協議会は地域計画に基づきタクシー事業者が行う特定事業計画が円滑に進捗していない場合は、必要に応じて地域計画を見直すものとする。

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

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善

総合交通ネットワークの一員としての機能向上

観光立国実現に向けての取組

防災・防犯対策への貢献

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上

事業経営の活性化、効率化

過度な運賃競争への対応

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

- ・タクシー事業に求められているのは、ドア・ツー・ドア輸送の特性を生かした公共交通機関としての責務を果たすために、安全で安心な良質のサービスを提供することである。そこで、サービスレベルの更なる向上を目指し、利用者が満足するサービスの提供を行うことを目的とする。
- ・また、利用者ニーズに対応した「いつでも、どこでも、だれも」がタクシーを利用できるようにデジタルGPS-AVM無線等のIT技術を積極的に導入・活用できる体制を構築すべきである。
- ・そのためには、タクシー事業者が連携協力を図り、共同事業を実施していくことが重要である。また、事業者間において利用者に対する質の高いサービス競争を進め、その結果としてタクシー事業のサービスの向上を目指した活性化方策を実施する。
- ・新たな需要の喚起策については、少子高齢化社会における個人需要の開拓に向けた取組を実施し、サービスの活性化を図るものとする。活性化のためには、様々なニーズに対応した車両の導入を促進するとともに、運転者に対する介護ヘルパー資格取得の促進及び福祉運送・子育て支援運送にかかる研修教育制度の導入・充実を進め、福祉

関係運送に取り組むものとする。

- ・サービス向上及び改善を更に進めるために、法人協会の利用者モニターの意見を取り入れ、利用者の声として事業に反映させることも必要であるため、モニター意見を尊重し積極的な改善を図っていく。

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・確保・向上について不断の努力で望み、社会的な信頼を向上していく必要がある。
- ・具体的には交通事故の大幅削減のためにタクシー事業者団体（法人、個人を問わず）においては、神奈川県平成13年度タクシー関与の人身事故件数（年間2,083件）に対して、平成22年度は35%の削減を目標とする。（削減率35%は神奈川県内全人身事故件数の平成13年度件数から平成20年度件数の減少率）また、法人・個人を問わず死亡事故ゼロを目指す。
- ・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。

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年までに二酸化炭素排出量を25%削減することを表明している。
- ・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、効率的な配車による無駄な走行の削減、環境適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。
- ・また、神奈川県が導入を推進している電気自動車についても、環境問題に大きく貢献することからタクシー業界として、導入を推進していくことを目標とする。

交通問題、都市問題の改善

- ・夜の繁華街、主要鉄道駅構内で発生している乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題に積極的に取り組み、交通環境を改善することを目指す。
- ・また、主要駅以外の駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、交通問題の顕著な地域において指導を強化するほか定点観測を実施し、乗り場での乗車待ち時間を継続的に観測することで、待ち時間の短縮や事故の削減に向けた改善策を推進する。

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鉄道、バス等を公共交通として位置づけし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、タクシーは高齢者を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等其他の地域公共交通とのネットワークの一部であることから、タクシーに関して各自治体における認識を高め、公共交通として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。
- ・鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の構築及び向上を目指すとともに、関係市町村の都市・交通政策等と一体となった住民サービスの向上を目指す。
- ・また、新たな都市計画、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。
- ・鉄道機関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。

観光立国実現に向けた取組み

- ・タクシーは「ドア・ツー・ドアのサービスができ個々の運送にあたっても臨機応変に利用者の要望に応じられる」という特性がある輸送機関である。地理不案内の利用者を目的地までの確に輸送することができ、かつ、荷物の負担を軽減できる。また、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利用者の案内もすることが可能である。このような特性を活かして、高齢者や他の地方からの利用者に大きな利便を提供することができる。
- ・外国人観光客の誘致については、政府において外国人旅行者数を増加させるビジット・ジャパン・キャンペーンを実施している。具体的には、訪日外国人を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人を目指した「観光立国」の施策が展開されている。また、2010年には京浜交通圏と隣接する羽田国際空港の拡張に伴い国際線ターミナルがリニューアルするため、羽田より横浜、川崎等を訪れる外国人の増加が想定され、快適な輸送サービスの提供を目指したタクシーとしてのサービス機能向上が必要である。
- ・内外の観光客に対して、タクシーの特性を生かしたサービス提供を図るため、地方公共団体、観光協会、旅行会社とタイアップした各種サービスを検討するとともに、運転者のサービスの質の向上を推進する。

防災・防犯対策への貢献

- ・京浜交通圏において、タクシーの特性を活かした災害対策や防犯対策に取り組み、地域社会の安全・安心への貢献を促進する。

- ・具体的には、地方公共団体や地域社会と連携した火災予防（通報協力）タクシー、防災タクシーの拡充に取り組み防災対策を推進する。
- ・また、子供の安全確保、犯罪防止等の取り組みとして、子供110番、タクシーパトロール等を拡大し地域の安全を守る活動を推進する。

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悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、拘束時間、労働時間の労働条件に関し、神奈川県全産業男性労働者平均水準まで引き上げることが目標とする。
- ・具体的には、賃金面で平成20年タクシー運転者平均年収354万円、全産業労働者（男性）平均年収612万円との格差258万円を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・労働時間面においては、月間労働時間、タクシー運転者193時間、全産業労働者181時間の格差12時間（年間：144時間）を可能な限り短縮することと拘束時間の短縮を目標とする。
- ・なお、就業者の事情により、就労日数及び労働時間を制限する必要がある者に留意する。
- ・また、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の採用年齢の制限についても検討し、改善を目指すものとする。
- ・これらの目標を達成するための過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が実現され、高齢者問題の解消に繋がり、ひいては有能な人材の確保が可能となり、安全・安心で良質なサービスが提供できる環境が整っていくことになる。

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、タクシー運転者に対して適正な労働条件が提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ、新たなサービス提供のための投資も可能とする適正利潤が確保できる体制の構築を目指すものとする。
- ・タクシー事業は法令遵守に基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取り組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務のシフト転換などによる効率性の向上とこれに伴う1台あたりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、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。
- ・更に経営の効率化を進めるに当たり、グリーン経営認証の取得を推進していく。

過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、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。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

- ・現在発生している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。京浜交通圏では、10月30日の第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5,250両(「実働率」90%適用) 約5,150両(「実働率」93%) 約5,950両(「実働率」80%)であり、これに基づく20年7月11日通達(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7,629両と比べたとき、では31.2%、では32.5%、では22%と約20%~30%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数7,383両と比べても大幅な差が認められる。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、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果を上げることができるものと考えられる。具体的には、過剰な車両によって京浜交通圏の鉄道駅、繁華街周辺で発生している交通渋滞等の都市問題の改善に繋がるとともに、タクシーに起因する交通事故の抑制にも寄与する。
- ・更に車両数の減少や運行の効率化による二酸化炭素排出量の削減が地球温暖化防止策にも寄与するほか、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ること、また、経営環境の改善から発生する投資余力による新たな顧客サービス改善・向上や新たな需要開拓等に繋がるなど、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、供給過剰解消の際には、**雇用の維持確保に努め**タクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。**また、地域の利用者の利便性の確保についても留意することが必要である。**

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

(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。

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、法及び基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輸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輸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関係者に対し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、それぞれの役割で協力して頂くよう要請し、実施期間を勘案し、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。

実施期間としては、短期・中期としているが、短期については1年以内、中期については特定地域指定期間内を目安として特定事業に取り組むこととする。

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

【特定事業】

選任している利用者モニターからの意見を事業に反映活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

運転者のマナー向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

ケア輸送サービス充実のために介護資格等の取得及びケア輸送従事者研修会受講の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期・中期

タクシー事業者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

「お近くでもどうぞ」を合い言葉にした運転者教育の徹底及び利用者へのPR強化

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

各種便利タクシー、救援・救急タクシーの拡大

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

デジタル式GPS - AVM無線機器の導入と効率的な配車（共同配車センター設置）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

GPS機器の活用による車両滞留防止への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

モバイル配車サービスの導入（携帯電話からのメールによる配車）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

英語等専用ダイヤルの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

目的地登録サービス（マイ・タクシー）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

携帯端末等を活用した乗り場情報に関する情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

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、法人協会、個人協会

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

実施時期：短期・中期

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ユニバーサルデザイン車の導入推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

外国人利用者に対するタクシー楽々シートの充実及び活用

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

自社乗り場の設置・運営

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・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

妊婦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

マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：個人タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

優良運転者推薦制度の促進

実施主体：個人タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

事業者におけるホームページの開設・拡充

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

地理教育制度の充実

実施主体等：神奈川タクシーセンター、法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

地理モニター制度の導入

実施主体等：個人協会

実施時期：短期

条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの開設

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

駅前等における民間活力の導入促進による乗り場（上屋付乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備

実施主体等：神奈川タクシーセンター、法人協会・個人協会、鉄道事業者、自治体

実施時期：中期

安全性の維持・向上

【特定事業】

デジタルタコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

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

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

デジタルタコグラフ及びドライブレコーダー等を活用した事故防止等安全教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

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

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

運行管理者・整備管理者研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施・推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

神奈川県主催セーフティーチャレンジコンクールへの参加

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

事業用自動車事故防止コンクールへの参加

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

社内無事故コンクールの導入・拡充

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

事故防止コンクールの実施

実施主体：個人協会

実施時期：短期

タクシーセンター運転者記録証明書・タク特法タクシー運転者登録システムによる
業務経歴証明書の確認の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

走行環境情報等の提供と活用による安全運行の推進

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の実
施

実施主体：法人協会、個人協会、タクシー事業者

実施時期：短期・中期

【その他の事業】

スピード抑止の装置に関する検討

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：中期

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：法人協会、個人協会

実施時期：短期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

環境問題への貢献

【特定事業】

ハイブリット車、E V車等の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車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

E M S（エコドライブ管理システム）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

デジタルGPS - A V M機器導入による計画的配車の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

エコドライブコンテストの実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

公共施設における低公害車専用乗り場設置等低公害タクシー車両普及促進に関する自治体等への働きかけ

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期・中期

交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

客待ちタクシーによる道路混雑防止のための対策の構築と徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期

繁華街及び駅周辺路上の違法付け待ち車両排除の街頭指導の強化推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川県タクシーセンター

実施時期：短期

待機時における路上喫煙を撲滅するために指導を強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期

走行環境情報等の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

ショットガン方式の導入

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、自治体、県警、鉄道事業者

実施時期：中期

鉄道駅等の混雑防止のための対策としたナンバープレートによる乗り入れ**自主**規制の導入・拡充

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、県警、自治体、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

タクシープールの整備

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、自治体、県警、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

交通問題の顕著な地域での混雑解消（定点観測の実施）

実施主体等：神奈川タクシーセンター

実施時期：中期

自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、県警

実施時期：短期

供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた対策の検討

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：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】

スイカ・パスモ等のICカードと連動できるシステムの構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

他の公共交通機関の輸送障害発生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

公共交通会議等自治体主体の交通施策への積極的な関与

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

幹線輸送を補完する支線的輸送の体制の構築

実施主体：タクシー事業者、他の公共交通機関事業者

実施時期：短期・中期

【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：法人協会、個人協会、鉄道事業

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付けに関する自治体との協議の推進

実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【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

観光案内ライセンスの取得の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

外国人利用者向けの指差し翻訳シートの作成と携行

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

観光タクシー等について観光協会等とのタイアップ強化

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

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

実施時期：短期

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、法人協会、個人協会

実施時期：短期

観光モデル事業への取組

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

鉄道駅等の乗り場における整理・案内係の配置

実施主体等：神奈川タクシーセンター

実施時期：短期・中期

羽田空港国際化へ対応した乗り場運営

実施主体等：法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期

観光施設における観光タクシー待機場所に係る検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

地域社会における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域社会における防災（防災タクシー等）への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域社会における防犯（SOS防犯タクシー、タクシーパトロール等）への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

子供110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

勤務シフトの見直しによる長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

賃金制度・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

ドライブレコーダーや防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

健康診断の充実及び完全実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

仮眠施設、休憩施設等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

マニュアル車からAT車への変更の促進

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、県警

実施時期：短期

定時制運転者の採用年齢制限の導入と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

労務研修講習会（労務管理・健康管理）の充実、拡充

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

女性運転者の雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

女性が勤務しやすい職場環境の構築及び施設の充実

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】

食事・休憩可能な提携施設等の確保の検討

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：中期

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

勤務シフトの転換などによる効率性の向上とこれに伴う1台当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVM無線機器の導入と効率的な配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

共同配車センターの設置及び充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

グリーン経営認証による継続的な事業の効率化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

子育て支援等新たな需要開拓に向けた取組の強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

車両、部品、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

チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

福祉運送の強化充実のための連携した事業運営の構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

走行環境情報等情報の提供と活用による効率運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：中期

新たなサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：神奈川タクシーセンター、法人協会、個人協会

実施時期：短期

(注) その他事業における「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の留意すべき事項

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かつ協調的な減車等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。

また、タクシー事業の活性化のためには、利用者が利用しやすいタクシー乗場の拡充等を図る必要性があり、例えば鉄道駅、病院、市役所等の公共施設を維持管理する機関の協力が不可欠である。そのためには、公共施設維持管理者が求める優良なサービスを提供し、利用者に信頼され利用されるタクシー事業の構築に努めていくことが重要である。なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、京浜交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上

**第2回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会
議 事 概 要**

平成21年12月18日(金)
14:00~16:00
自動車会議所自動車会館

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・景気の回復兆しが見えない中、ドバイショックから発生した円高ドル安、株価の下落が重なり、不安定な経済状況が続く、経済が安定していないためタクシー事業においても需要が低迷し苦しい経営環境が続いている。
- ・一刻も早くタクシー事業者自身が事業の改善を図るため、本協議会におきまして委員の皆様より活発な意見を賜りたい。本日は事務局において検討しました地域計画の素案を示させていただくこととしておりますので、忌憚のない意見等よろしくお願ひしたい。
- ・また、地域計画の素案を示すに当たり、神奈川タクシーセンターの方にオブザーバー参加をお願いしておりますので、ご了承願う。

3. 議事

事務局より、前回の協議会で指摘を受けた部分について資料説明

事務局より、京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画(素案)について、資料2を説明

- | | |
|-------|--|
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none">・前回協議会において、市町村ごとのデータをお示しいただきたいと、お願ひしたところ、本日、お示しいただき感謝している。・例えば、三浦市での車両数が減少してきている状況は、地域計画の交通圏全体で減車させるべき、との記載と整合がとれないのではないかと。 |
| 事 務 局 | <ul style="list-style-type: none">・元々指定を受けているのが京浜交通圏であり、市毎に指定を受けているわけではないので、地域計画素案は交通圏でまとめさせていただいている。また、減車だけが今回の目的ではないので、利用者サービス等をどのように改善していくかということも含め作成している。 |
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none">・三浦市の場合は、規制緩和以後、横浜の事業者が三浦市にある事業者を買収し、その車両数を横浜に営配しているため、数字的には車両数は減っている。 |
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none">・私の実感であるが、三浦市では流しのタクシーはなく、呼ばなければ来ないような |

状況であるのに、これ以上、車両数が減少したらどうなるのか、といった心配をする住民もいるのではないか。

- ・県民へ交通圏単位での計画だからと説明しても、理解が得られるかどうか疑問があるため、きめ細かい記述に向け、配慮が必要ではないか。

事務局

- ・地域計画は交通圏単位で作成するのであって、三浦市の場合は供給過剰ではないので減車の必要はありませんという書きぶりにはできないと思う。

会長

- ・他の交通圏にも、都市部と地方部で極端な差があるところもある。ただ、中心部だけ供給過剰の解消を図ればよいとなると、残された地域は手つかずでもいいのかという部分があるので、やはり相対的に考えざるをえないのではないか。その他の目指す部分として、サービス改善や労働条件の改善等もあり、特定事業計画の認定を受けて今までの業界の体質をどう変えていくかといった取り組み、課題もウェイトが結構ある。

委員

- ・減車という文言が多い。全体の包括的な見方があって、減車はその中の選択肢一つ、ということではないか。県民や市民から誤解を持たれないようにしてほしい。
- ・交通圏を設定したのは国であり、市町村や県民・市民にしてみれば、圏域そのものは関係のないこと。新法には、市町村の意見を反映するようにとの規定もあるので、県としても各市町村の立場に配慮した記述を是非お願いしたい。

事務局

- ・減車の言葉が多いかもしれないが、元々供給過剰ということで協議をしている。また、交通圏は国が設定したというお話を承ったが、特措法では特定監視地域は交通圏単位で指定を受けており、その指定地域のなかで供給過剰、労働条件の改善、サービスの質の向上を図るということであり、20年度の状況を見ましても運転者の賃金も落ちており、また運転者も高齢化が進んでいて若い方があまりいない職場となっている。こういった状況をどのように改善していくかということと、今後神奈川県の中かで公共交通の一端を担うためにはどのようにしていけば良いかということを考え、地域計画の素案を作成した。事務局としては、この辺が言い回しの限界ではないかと思っているが、あくまでも地域計画は皆さんに色々と御意見をお伺いして策定するものと考えている。

会長

- ・事業者委員の方の意見もいただきたい。

委員

- ・横浜市内のことはある程度存じ上げているつもり。川崎、横須賀の支部長さんもいらっしゃるんですが、地域によって大分違い、横浜市内でも地域差はかなりある。規制緩和前は繁華街に車両が集中し、夜間はナイトタクシーで対応したこともあった。規制緩和以降、新規事業者が増車をしたが、既存事業者で増車をしていない会社もある。
- ・この協議会において需給バランスを正常に戻すことにより、利用者、経営者、乗務

員がプラスになる方向にしたい。事業者にとって減車することは大変なことだが、この協議会で全体が成長し活性化していく方向を考えていただきたい。

- ・ただ、そこをどう捉えるかというのは、全体の枠をまずとらえていただいて、最後に至ってはその支部、その地域でまた考えがあるでしょうから、それはそれとして認められるものであれば最終的には消費者の皆様が判断すると思うので、自然に良い方向に進んでいくのではないかと。

委員

- ・P2の労働者の労働条件の低下について、タクシー運転者の年収が平成13年以降350～380万円となって、その次に最低賃金に抵触する可能性ありということ、350～380万円だと大体月にすると20万円弱位となり最低賃金に抵触するような賃金ではないと思われる。おそらく手取り額自体は13～14万円で、かつ、労働時間が法定労働時間を超えてしまったというケースだろうから、額面が350～380万円だけれども、手取りとするともう少し低いという認識が正しいのではないかと。

委員

- ・乗務員で年収が高い者と低い者の差は半分以上違い、低い者は最低賃金に抵触してくるというふうに出てきだしている。それが顕著になってきたのが、平成21年に入ってからで、また最低賃金もどんどん上がってきている。

委員

- ・そういう実情は承知していますが、そこで「年収の低い者は最低賃金を割る可能性がある」というように書くわけにもいかないと思うので、一考していただきたい。
- ・もう一つあり、タクシー運転手の場合は確かに労働時間が平均して長いけれども、拘束時間が長く、そこが過労運転につながる可能性があるので、労働時間の短縮だけでなく、拘束時間の短縮についても入れていただければと思う。

会長

- ・事務局で表現方法を御相談させていただきたい。

委員

- ・都市問題の改善について各項目が入っており、渋滞情報等の自治体等への提供と書かれているが、渋滞情報の提供というのは交通情報提供に該当し、交通情報提供というのは公安委員会の責務となっているので、表現をちょっと変えていただきたいと思う。内容的なところは、事務局へ確認して、警察が実施している交通情報提供とは違うということはわかったが、この表現をそのまま使われるとそのような内容にとらえられてしまう可能性があるのでは、渋滞情報でなく、例えば走行環境情報等実際の道路交通の状態を表現するような言葉に変えていただければと思う。

会長

- ・修文できるものは修文する。

委員

- ・資料2のP14の用語の定義について、なかほどの「子育て支援タクシー」や「妊婦支援タクシー」というのがありますが、こういった形態なのか教えていただきたい。

- 事務局
- ・協会でも子育て支援について取り組んでいる。妊婦さんについては事前に登録していただいているが、特別な輸送形態ではない。妊婦さんの輸送、子育て中の方の輸送は事業者によってバラつきがあり、特に子ども連れに対して快い対応ができていなかった。積極的にお客様をお迎えするというようなかたちで、行っている。
- 委員
- ・特別仕様のタクシー、あるいは運転手が違うということではないのか。
- 事務局
- ・研修を受けた乗務員だけがお客様のサービスを提供できるようにしている。
 - ・保険の関係で、通常だと輸送中だけだが、子育てタクシーは車両を降りてから玄関先までの特別な保険となっている。
 - ・チャイルドシートは、タクシーは免除されているが、お客様の要望に沿って必ず設置している。
- 委員
- ・タクシー業界も様々な取り組みをされているということを改めて認識をいたしました。
 - ・本市ではコミュニティ交通の取り組みをしている。そのなかで、一般の路線バスに依存できないような地域性があるところについては、地元のタクシー事業者さんの多大な御協力を賜り、乗合タクシーによるコミュニティ交通を目指して取り組んでいる。以前の資料のなかにも乗合タクシーという表現があったかと思うが、今回のこの資料のなかにも乗合タクシーという表現が見当たらなかったため、是非とも乗合タクシーを表現していただけないか。
 - ・もう一つは、先程減車という言葉が表現としてかなり目立つという意見があったが、今回の取り組みの大きな要素の一つとしては、適正数へ移行ということであって、もう一つはこのような様々な取り組み、創意工夫をされることによってタクシーの公共性をさらに強めていこうという、2つの両輪がうまくかみ合っていくべきものだろうと思っており、総量を適正数に移行することは確かに必要だと思う。しかしながら、個々のこういった取り組みや創意工夫の部分も新たに調整していかれようとする時に、通常のセダンタクシーとのバランスということもあるとは思いますが、総量の規制が非常に足かせになってしまうというようなことがないように配慮していただくことを要望したい。
- 事務局
- ・実際に乗合タクシーをどういう形態で運行するかということで実証実験をすると思うが、そういう場合は道路運送法第21条の乗合運送の許可を取って行っていると思う。その後、本格運行になる場合は、乗用事業者であっても乗合事業の許可を取っていただかなければならないので、その辺が多分非常に難しいと思い、入れてはいない。
 - ・あと一つ、21条の実証実験の場合、車両を増やせないのかということで川崎市さんから問い合わせがあり、局を通じて本省にも話をし、自治体さんが主体で取り組む事業であって、一時的な、期間限定での増車ということで要件が合えば、増車は認可制だが厳しい審査基準は適用しないで、従前の届出と同じような形で認可をし

てもやむを得ないという回答は得ており、川崎市には返答している。

- 委員
- ・ 1件1件、その都度に審査ということもあるかと思うが、制度として位置づけ、適正数の基準について柔軟な対応をしていただければ新たな取組みの抵抗にならないと思う。
 - ・ あと、乗合タクシーについては、やはり今までの話だとここに表現することは難しいということになるのか。
- 事務局
- ・ 事務局で素案を考えるにあたって、特定事業を行うのはタクシー事業者ということを考え作成したので、記載していない。皆さんで御議論していただければありがたい。
- 委員
- ・ 先だって県央のタクシー協議会があったが、秦野市で過疎地における路線バスが廃止となり、地元の事業者が秦野市と協力をして、路線バスのように停留所を設けて運行する実証運行しているのでご参考にしていただきたい。
- 会長
- ・ 元々乗合タクシーは、コミュニティバスも含め交通空白地域をどう救えるかというのが本来の目的で、一般のタクシー需要とは性格が違うので、本来の一般需要を対象とするタクシー事業とは別な事案として相談があれば考えたい。
- 委員
- ・ この協議会でそういった議論がされたということが大事であって、ここに様々な取組みが列挙されているが、乗合タクシーがここに書いていないからできないというわけではなくて、乗合タクシーも様々な取組みの一つの可能性として必要性が生じたときに検討、調整をするものだということで理解をしていけばいいのか。
- 会長
- ・ 現状で乗合タクシーを行っているという表現ぐらいしかできないだろう。
- 事務局
- ・ P 1 9 に総合交通ネットワークの一員としての機能向上で、公共交通会議等自治体主催の交通施策への積極的な関与という言葉は入れているので、その会議のなかで協議をしていただいて、要望があれば事業者と調整していただきたいと思う。
- 会長
- ・ 交通施策のなかに、乗合タクシーも含めるという理解があれば良いのではないか。
- 川崎市
- ・ このなかに包括されているという考えでよろしいか。
- 会長
- ・ はい。
- 委員
- ・ P 2 の運転者の労働条件の低下という部分で、先程年間の平均収入等の話があり、相対的にはこういったものが地域計画として出され、これをもとに各地域で色々話し合いもこれから行われ、それぞれの特定期間計画を出していくという運びだと思

うので、そういったなかで総量規制についてもある程度指針として示しておく必要はあると思っている。

- ・その労働条件の部分で、今、タクシーの運転手さんは、必ずこれ一本で飯を食っているのだろうか。私もよく朝タクシーを利用するが、運転手さんと話をすると結構若い人がいたり、あるいは年配の人がいたり、あるいは女性がいたりという状況のなかで、年配の方が時として年金をいただきながら勤めていたり、会社でリストラにあって一時的に勤めている方もいる。このようにタクシーの就業形態は色々あって、フルに御自身がタクシーで飯を食っていくという考え方でいる人ばかりではないということがある。その辺の数字的な配慮という部分で、この平成4年と平成13年を比較しているなかでその時もおそらくそういう状況があったのだろうと思うし、先程年収のお話もあったが、おそらく就業形態での差がかなりあると思うので、そのことを若干加えていかないと、タクシーの運転手さんはみんなこんなのかという考え方でまとまってしまうとあまりよろしくないのではないかと。

会 長 ・先程委員から説明があったと思うが、勤労意欲等バランスをとっていくとこういう表現にせざるを得ないだろう。

委 員 ・数字としてはこういう数字になるのだろうが、今の就業形態等の部分が少し配慮された表現ができれば、誤解がないと思う。

委 員 ・平成4年時の乗務員の平均年齢と今日の平均年齢とは大分違う。年金を受給する場合、他に収入があれば年金はカットされるため、当然通常の勤務形態はできず、乗務日数や通常の労働時間の8割というような形態となる。そうなると営業収入との関係から賃金も下がる。今御指摘のように通常の勤務の方々、年金を受給されている方々の労働条件をどう見るかも本来的には詳しくお示しをしていかなければいけないのではないかと受け止めた。

会 長 ・ただいまの意見を踏まえ、表現の仕方も考えて対応する。

委 員 ・今、年金併用とか色々なお話が出たが、労働組合としてはそういう方達は対象外としたい。

- ・月々のデータを取っているが、2002年の規制緩和によって車が増えて景気が悪く需給調整のバランスが著しく悪くなって乗務員の皆さんの年収が年々減ってしまっている。こういった問題で、タクシーフォーラムを2005年からやっておるけども、請願行動もし、国会の請願もして色々なことをやってきた。そういった成果を踏まえて、この10月1日からタクシー事業におけるむこう3年間の時限立法が衆参の両院の満場一致で成立し、指定地域に協議会を立ち上げて、事業者の皆さんと我々と行政の皆様などと意見を出し合ってどういうふうにしたらこの地域がよくなるかという事業計画を国交省の方で許可なり報告を取ります。

- ・我々はそこで働いている乗務員さんが、僕が申し上げている乗務員というのは生活

をするために働いている現役の乗務員さんということで申し上げているけども、何で年収が減ったのかは先程申し上げた需給バランスが悪くなったため、それで1日1車当たりの平均の営業収入が減り、今の乗務員さんの賃金体系はやはり歩合給が70%入っているので年収が減ってしまったということをお知らせしたい。

- ・相対的な車両の総数を3つ提示されている。稼働率がある地域や会社ごとのアンバランスはあるが、全体の量を30%減らしたら1車当たりの車両の営業収入はどのように変化していくのかというのを、いつか東京で1日限定の試験やってみようじゃないかという話はあったが実現はできなかった。そういった話を我々はしたい。
- ・新たな需要の創出というのも方法の一つではあるが、もう一つ短期的に出来るのは減車が一番ではないか。毎日のように乗務員さんから電話があり、これ以上景気が落ちてしまったら我々は生活が出来ないという切実な声を聞いているので、事業者の皆さんがどこまで踏み込んでできるのかを、次回聞きたいと思っている。

委員

- ・資料2のP1の基本的な方針のパラグラフ3つ目のところに、この際タクシーの位置づ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ネットワークとしての機能向上という言葉が出ていて、解説はその下の ということに出てくるけれども、地域公共交通としての位置づけを考えた場合によく分からないところがあり、平成19年に成立した地域公共交通の活性化及び再生に関する法律のなかで市町村が地域公共交通総合連携計画を策定することができるということになっている。この総合計画と、今回の地域計画との整合を取るべきなのかどうなのか、要は、横浜市はまだ策定していないので、今回のタクシー適正化活性化法に基づく地域計画を、何を拠り所に作っていくのか、連携計画との連携はどう図っていくおつもりなのかということをお伺いしたい。

事務局

- ・活性化再生法とは別だと思う。自治体が活性化再生法を使う時は、まず連携計画を最初に策定いただき、連携計画から実際に事業をしたいとなれば、ある程度の補助金を入れて行いましょうとなると思うが、それと今回のタクシー特措法はまた異なってきているので、特措法と活性化再生法の協議会を一緒にするのは構わないと言われてはいるが、交通圏全体で協議をしているなかで、横浜市さんと連携することは難しいと思っているので、活性化再生法とは切り離して協議いただきたい。

委員

- ・そこがよくわからないので、よく教えてもらいたいが、切り離してしまっているものなのか、ということで、今回の特措法のなかでの地域公共交通というのは、活性化再生法に規定する地域公共交通だと明文化しているもので、そこできちっとこれはこっちということでもいいのか。連携計画を我々はまだ作っていない。

事務局

- ・全部の市が活性化再生法に基づく事業を行っているとは思っていない。今後横浜市さんが活性化再生法に基づく事業を行っていく場合、そのなかにタクシーをどういうふうにするのかということを含めていただくのであれば、今回の特措法とリンクする面も出てくるとは思うが、エントリーしているのか？

- 委員 ・まだしていないと思う。
- 事務局 ・活性化再生法を適用する場合は局企画観光部にエントリーしていただくことになると思うし、事業をお考えいただくなかで本当にタクシーの位置付けを含めていただけるのかと思うが、本協議会で協議していくのは先程労働組合さんから言われたように労働条件の改善というのも大きな目標となっているので、それとどのようにリンクさせるのか。都市交通に関して自治体の意見を入れてくださいというのもあるが、活性化再生法をどのように横浜市さんが考えているのか私共もわからないので答えが難しい。
- 委員 ・特にそれについて考えていないので、この特措法だけで地域計画を作成していいものなのか、というところ。つまり、今の需給のバランスだけで、他の要素もあると思うが、全体の台数が適切だというような台数に落ち着いたところで、タクシーが他の鉄道やバス等の総合交通としての位置付けということであれば、それぞれの機関がどうリンクしていくのかちょっとハッキリしないのではないかと。
- 事務局 ・この協議会はタクシーの今後のあり方を協議しており、どのような考えで活性化再生法とリンクさせるかというのは、自治体が活性化再生法をどういうふうに使っていくのかということにかかってくると思う。
- 会長 ・横浜市で交通計画とか都市計画といったものが現実にあって、タクシーの踏み入れられる部分がコラボレーションで図られる部分ではないかというところ。それが今回の協議会で活かす部分で、それらの組み合わせ、あるいはこれから作成しようとする部分について、タクシーも公共交通機関として位置付けされているので、その計画のなかにもりこんでネットワーク的に開いた取り組みをする部分がないかという意味合いで、必要なら合同開催にして意見交換をするなど、どうしても結びつけて計画に入れなければならないということではない。
- 委員 ・関連があることで、実は今、横浜駅西口で駅ビルの建築計画が進んでいる。現在はタクシー乗り場があってその次にバス乗り場があるが、公的にこの使用計画を変えるという話が進んでいるようなことを伺っている。そのなかでは、タクシー乗り場が大幅に変わるというような図案ができていると伺っているが、まだ私共には何ら伝わってきていない。現在でも大変な問題があるので、是非ともタクシー業界に具体的な図案等含めてお示しいただいて、お互いに便利な乗り場ができるような状況を作っていきたい。バスや鉄道、タクシーそれぞれ役割が違うが、公共交通機関としての役割を果たしていくつもりなので、是非ともお願いしたい。
- 委員 ・横浜市の同じ局内でやっており、別な課だが、担当課に申し入れておく。

- 委員 ・今日の素案のなかで、今の時代に合ったクオリティ等が色々な視点から書いてあると思う。それから、交通機関のある町に住み、電車は電車の魅力があり、バスはバスの魅力、タクシーはタクシーの魅力があって、そこで今日の素案の最終Pの最後の3行について、ここは是非一考いただきたいとお願いしたいが、個人的には、もう少しはっきりと明確に書いていただきたいと思う。これはこれで結構だと思うが、大事なところなので、是非お願いしたい。
- 委員 ・冒頭神奈川県さんにご心配いただいた地域だが、なかなか地域ごとに書くのは難しいという話はよくわかるので、P 10の最後のところに供給過剰解消の際にはタクシー運転手が職を失うことにつながらないようにということに留意する必要があるのと同様な書きぶりで、供給過剰解消の際に、要は不足地域が生まれないようなことに配慮する必要があるとか、そのような書き方だったらいいのではないかと考える。
- 会長 ・供給過剰じゃなくて、逆に不足の地域もあると。
- 委員 ・本来であれば、前段でそういったような書きぶりがされていてもおかしくないと思っていて、結果的にどういうふうに転んでしまうかわからないが、ただ地域計画なので、そういった地域を作ろうとしている計画ではないと思うので、少なくとも精神ではそういったことを書くべきではないかと考える。
- 会長 ・地域柄、やはり南部と北部は全然違うというのはわかる。
- 委員 ・先程お話しいただいたように、横浜市さんのなかでも色々あるというお話も伺ったので、当市だけではないということをお願いしたい。
- 会長 ・何とか工夫して智恵を絞り、次回お示しする。

その他について、全般にわたり質疑

- 委員 ・地域計画を策定する上では、モニターなど利用者の声が重要だと思う。この地域計画にはモニターからの意見を、きちんと反映させていると言えると、県民の受け取り方も違ってくる。是非とも工夫していただきたい。
- 会長 ・検討させていただく。本当は、モニターの声以外に寄せられた喜ばれた声というのがあって、表面には出ないが、これも大事。
- 委員 ・参考資料のP5でまとめというのがあるが、資料説明がなかった気がしたが、上の方に赤で3つほど原因が書いてあって、それと地域に密着した公共交通機関の機能不全というのがどうも直接リンクしておらず他の書きぶりがある気がしたのでお聞きしたい。
- ・また要望としては、東京都が既に4回目あたりということだったので、横並びでは

ないが、東京ではどんな議論が出たかというのを教えられる範囲で教えていただければと思う。

4. 閉会

石橋会長

- ・活発な御議論をいただき誠にありがとうございます。
- ・今回素案を御議論いただいたので、次回は案としてお示ししたい。
- ・また、次回はJR東日本、神奈川タクシーセンターを委員として加えるべく設置要綱の変更を協議したい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 第1回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議事概要

資料2 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画(素案)

参考資料

- ・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)
- ・京浜交通圏内各市の法人タクシーの輸送実績の推移等
- ・モニターからの声
- ・適正と考えられる車両数の算定について