

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案に対する附

帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 利用者のニーズに合致したサービスの提供が何よりも重要であることを関係者は認識し、需要拡大に向けたあらゆる施策を講じること念頭に、利用者の選択性を高めるための方策、最新のIT技術を活用したサービス提供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗り場の整備等を、関係者の緊密な連携により推進すること。

二 タクシーが地域における公共交通機関として十分な機能を果たせるよう、運転者の労働条件の改善・向上、違法不適切な行為の排除等を効果的に進め、各地において迅速かつ有効な対策を講じること。そのために、特定地域については、その指定を適切に行うこと。

三 特定地域では、地域の需要に適合し、新規参入や増車による需要増が明らかに見込めるもの以外は、原則としてこれを認めないこと。また、特定地域に指定されなかった地域についても、特定特別監視地域への指定を検討する等供給過剰発生の未然防止に努めること。

四 協議会が策定する地域計画には、過度な運賃競争や労働条件改善・向上のための対策について記載されるよう基本方針に明記すること。

五 自主的、協調的な減車を促進する観点から、既存の補助制度の活用のほか、タクシー事業者及びその団体、関係地方公共団体等の関係者の要望を十分踏まえた支援制度の創設に努めること。

六 特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講じること。

七 タクシー事業の健全な競争を図るため、同一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏まえつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討し、必要な措置を講じること。

八 道路運送法第九条の三第二項第一号の読替特例措置が講じられた趣旨と経過を勘案し、今後策定される運賃のガイドラインにおいては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、自動認可運賃の幅を縮小するとともに、下限割れ運賃の審査を厳格化する措置を講じること。

九 下限割れ運賃を採用する事業者には、人件費、一般管理費、走行距離等、必要な指標につき定期的に報告を求め、その事業運営につき適切なチェックを行うこと。また、運賃割引による低額運賃についても、ガイドラインに基づき、下限割れ運賃と同様のチェックを行うこと。

十 今後、新規参入事業者については、まず幅運賃内で一定期間事業を実施させる等の措置を講じること。

十一 今後の運賃改定においては、幅運賃内の運賃であつても、その後の改定の結果、当該運賃が下限割れとなれば、その時点で一年の有効期限が付されるよう措置すること。

十二 公正取引委員会は、国土交通省が行う下限割れ運賃審査をはじめ、タクシー運賃の不当競争防止策について助言を行うなど、必要な連携協力を図ること。また、特定事業計画認定時の協調減車に関する両者の調整については、対策の必要性を十分認識し、迅速かつ適切に行うこと。

十三 違法不適切な事業運営の排除をはじめ、悪質事業者の排除を強力に進めるため、監査体制の大幅な増強を図ること。

十四 利用者の安全を確保する観点からも、労働条件の悪化を防止するとともに、違法不適切な事業運営を排除するため、労働関係法令違反に対する処分の強化を図るとともに、監査指導体制の強化のため、走行距離制限の導入地域の拡大、デジタルタコグラフの義務化等について検討すること。

十五 国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

十六 特定地域におけるタクシー事業の適正化、活性化に対する地域の積極的な対応を促すため、地方公共団体への本法の趣旨の周知に努めること。

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案に
対する附帯決議

平成二十一年六月十八日

参議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、利用者のニーズに合致したサービスの提供が何よりも重要であることを関係者は認識し、一層のサービスの改善と需要の拡大が図られるよう、タクシー事業の適正化及び活性化に努め、利用者の選択性を高めるための方策、最新のIT技術を活用したサービス提供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗り場の整備等を、関係者の緊密な連携により推進すること。

二、全国各地域におけるタクシーの供給過剰とそれに伴う違法不適切な事業運営、労働条件の悪化等の実情を踏まえ、その対策を迅速かつ効果的に行う観点から、特定地域の指定を適切に行うこと。

また、特定地域では、新規参入や増車が需要増を喚起すると明らかに見込める場合を除き、原則としてこれを認めないこととするともに、特定地域に指定されなかった地域についても、特定特別監視地域への指定を検討する等供給過剰発生の未然防止に努めること。

三、協議会が策定する地域計画には、過度な運賃競争の回避や労働条件改善、向上のための対策について記載されるよう基本方針に明記すること。

また、協議会においては、地方運輸局は、かつて需給調整を実施していた際の手法等により、地域における適正車両数を算定し示すこと。

四、タクシーが地域における公共交通機関として十分な機能を果たし得るよう、タクシー事業者及びその団体、関係地方公共団体等の関係者の要望を十分踏まえた支援制度の活用・創設に努めること。

また、特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、その経営状況を十分に確認するなど、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から必要な措置を講ずること。

五、タクシー事業の健全な競争を図るため、同一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏まえつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討し、必要な措置を講ずること。

六、今後策定される運賃のガイドラインにおいては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、自動認可運賃の幅の縮小、適切な運賃水準の趣旨を逸脱した下限割れ運賃等の防止に必要な措置を講ずること。

七、労働条件の悪化防止、違法不適切な事業運営の排除、タクシー運賃の不当競争の防止、特定事業計画認定時の協調減車に関する迅速な調整等のため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化、労働関係法令違反に対する処分の強化等、必要な措置を講ずること。

八、国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

九、運転者登録制度について、講習の充実等制度の適切かつ円滑な実施を図るとともに、これに必要な支援措置を講ずること。

右決議する。

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画

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

①京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、夜には、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。また、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。
- ・京浜交通圏は県庁所在地の県内最大都市横浜を中心に二つの政令指定都市、一つの中核市を有し、県内人口の約60%超が居住し生活を営む経済の中心地である。また、交通網が整備され人の移動が活発な地域でもある。その中で、横浜はみなとみらい地区、山下公園、中華街、元町などの観光、ショッピング、グルメ地区を有し、県内外から多数の方が訪れるスポットでもある。このため、地元利用者やビジネス関係者の移動サービスのみならず、観光客に対する観光スポットの案内、観光ニーズに対応したサービスを展開しており観光産業にも貢献している。
- ・京浜地区は丘陵地も多く、バス運行が不可能な地域では、高齢者等の移動手段として重要な役割を担い利用者にニーズに即したサービスを展開している。

②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 300 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、営収額の低い労働者においては神奈川県の最低賃金 11789 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 of タクシー運転者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 21 年では年間 264 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年以降、毎年減少しているのに対して、タクシーの事故件数は13年から19年まで2,100件から2,300件で推移している。20年は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地域社会において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-AVM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。

③取組の方向性

①②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輸送事業者等）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

①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。

②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、神奈川県の前年（平成22年）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年件数から平成20年件数の減少率）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。

③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。

④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。

⑤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する機能を有し、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が認識を高め、公共交通として交通計画や都市計画等との調和が保たれるよう、タクシーに関わる関係者が連携し取り組むこととする。
- ・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、関係自治体の都市・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。
- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送への対応を推進する。
- ・地域の移動制約者に対する外出支援など、介助サービス事業への取り組みを積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取り組みを進める。
- ・地域の子育て支援策を更に充実させ安心して外出できる環境への取り組みを積極的に進める。
- ・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。

⑥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。

⑦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。

⑧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について法令の遵守はもとより、賃金、拘束時間、労働時間の改善・向上に努める。
- ・ 具体的には、賃金面で平成21年県内タクシー運転者平均年収304万円、県内全産業労働者（男性）平均年収572万円との格差268万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、平成21年県内月間平均労働時間、タクシー運転者198時間、全産業労働者176時間の格差22時間（年間：264時間）を可能な限り短縮

するほか、拘束時間についても短縮することを目標とする。

- ・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・定時制運転者の上限年齢制の導入についても検討し、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。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努める。
- ・運転者の身の安全を確保するため、営業車両の防犯設備を充実させるとともに、防犯訓練を定期的を実施する。

⑨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（例：日勤勤務制から隔日勤務制への変更）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。

⑩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となる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、①約5,250両（「実働率」90%適用）②約5,150両（「実働率」93%）③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、①では31.2%、

- ②では32.5%、③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

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。

①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）の整備に向けた調整検討
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

②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

○ASV（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

③環境問題への貢献

【特定事業】

○ハイブリット車、EV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

○EMS（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-AVM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

④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に向けた調整検討
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

⑤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・交通計画との調和が保たれた公共交通機関としてのタクシーの役割に関する自治体との協議の推進
実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局
実施時期：中期

⑥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

⑦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】

⑧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
- 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
- 健康診断の項目の充実
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

⑨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、例えば利用者が利用しやすいタクシー乗場の拡充等を図る場合、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。これらの主体は、本地域計画の趣旨を十分理解するとともに、相互に連携を図り必要な行動に努めるものとする。

以上