

特定地域再指定に係る状況

特定地域の指定基準

タクシー適正化・活性化法による特定地域の指定

次に掲げる状況に照らして、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

- ① 供給過剰（供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。）の状況
- ② 事業用自動車一台当たりの収入の状況
- ③ 法令の違反その他の不適正な運営の状況
- ④ 事業用自動車の運行による事故の発生の状況

人口10万人以上の都市を含む営業区域における指定基準

次の①～③のいずれかに該当するもの

- ① 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること。
- ② 前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
- ③ 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること。

◆神奈川県各交通圏における直近平成23年度実績値との比較

営業区域	日車実車キロ(km)			日車營收(円)		
	平成13年度	平成23年度	(H24年9月)	平成13年度	平成23年度	(H24年9月)
京浜交通圏	113.8	83.5	84.9	44,005	36,355	36,808
県央交通圏	109.9	89.2	88.4	41,429	35,035	34,713
湘南交通圏	111.1	95.5	97.1	43,213	39,485	40,246
小田原交通圏	78.5	65.8	64.5	32,232	30,186	29,652

特定地域の指定について

(号外第211号)

官 報

平成24年9月28日 金曜日

○国土交通省告示第千六十一号

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）第三条第一項の規定に基づき、特定地域を次のとおり指定する。

平成二十四年九月二十八日

国土交通大臣 羽田雄一郎

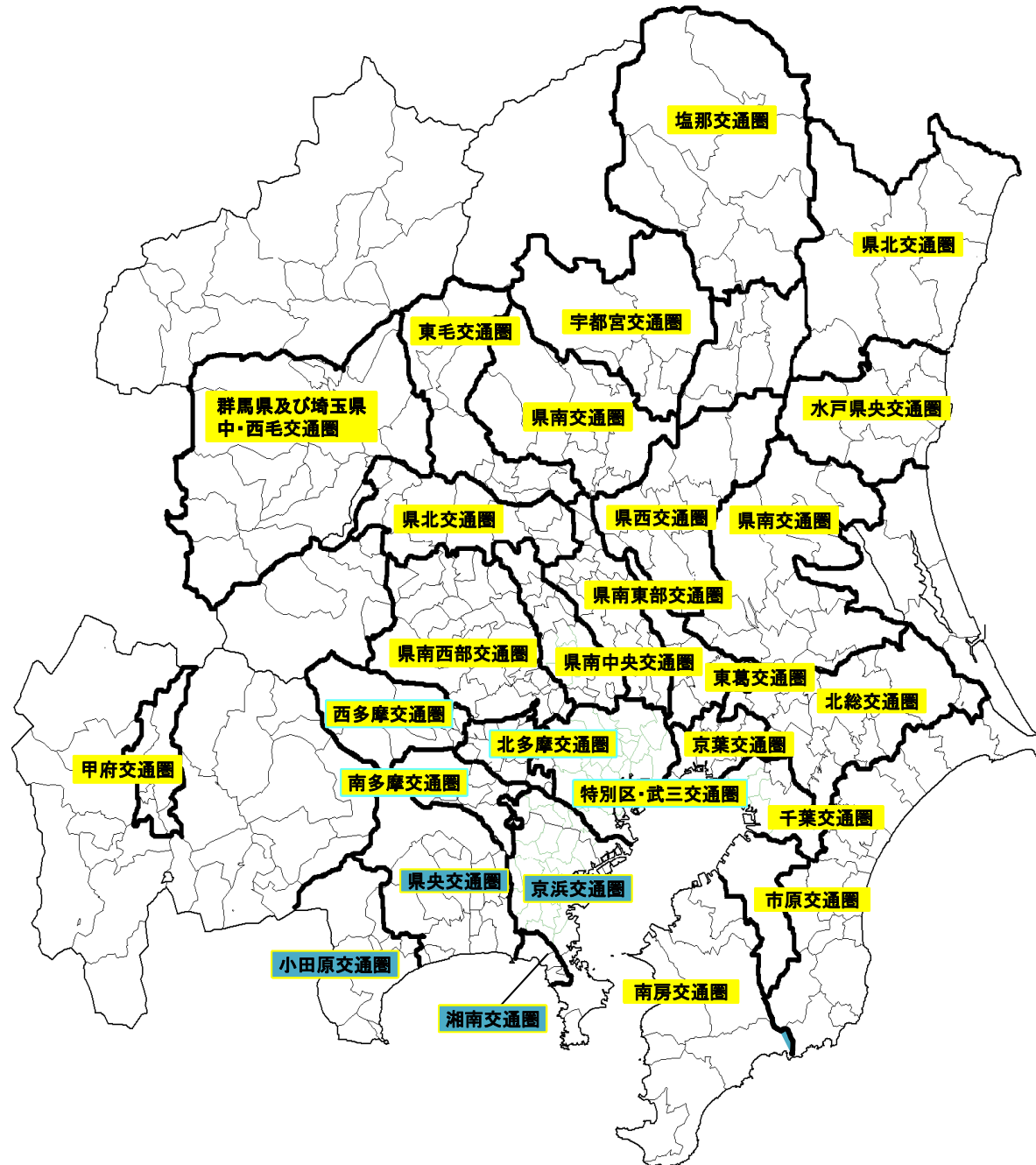
- 指定する地域
- 一 道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第五条の規定に基づき北海道運輸局長が定める営業区域の「札幌交通圏」、「小樽市」、「函館交通圏」、「旭川交通圏」、「苫小牧交通圏」、「釧路交通圏」、「帯広交通圏」及び「北見交通圏」
 - 二 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき東北運輸局長が定める営業区域の「青森交通圏」、「八戸交通圏」、「弘前交通圏」、「盛岡交通圏」、「花巻交通圏」、「関交通圏」、「仙台市」、「石巻市」、「福島交通圏」、「郡山交通圏」、「会津交通圏」、「いわき市」、「秋田交通圏」及び「山形交通圏」
 - 三 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「別区・武三交通圏」、「北多摩交通圏」、「南多摩交通圏」、「西多摩交通圏」、「京浜交通圏」、「県央交通圏」、「湘南交通圏」、「小田原交通圏」、「京葉交通圏」、「東葛交通圏」、「千葉交通圏」、「北総交通圏」、「市原交通圏」、「南房交通圏」、「県南中央交通圏」、「県南西部交通圏」、「県北交通圏（埼玉県）」、「埼玉交通圏」、「中・西毛交通圏」、「水戸県中央交通圏」、「県南交通圏（茨城県）」、「県西交通圏」、「宇都宮交通圏」、「県南交通圏（栃木県）」、「塩那交通圏」及び「甲府交通圏」
 - 四 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「新潟交通圏」、「長岡交通圏」、「上越交通圏」、「三条市A」、「新発田市A」、「富山交通圏」、「高岡・氷見交通圏」、「金沢交通圏」、「南加賀交通圏」、「長野交通圏」、「松本交通圏」、「上田市A」及び「飯田市A」
 - 五 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中部運輸局長が定める営業区域の「名古屋交通圏」、「知多交通圏」、「尾張北部交通圏」、「尾張西部交通圏」、「西三河北部交通圏」、「西三河南部交通圏」、「静岡交通圏」、「富士・富士宮交通圏」、「沼津・三島交通圏」、「伊豆交通圏」、「磐田・掛川交通圏」、「藤枝・焼津交通圏」、「岐阜交通圏」、「大垣交通圏」、「高山交通圏」、「美濃・可児交通圏」、「津交通圏」、「松阪交通圏」及び「福井交通圏」
 - 六 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき近畿運輸局長が定める営業区域の「大阪府域交通圏」、「北摂交通圏」、「河北交通圏」、「河南B交通圏」、「泉州交通圏」、「京都府域交通圏」、「神戸府域交通圏」、「姫路・西播磨交通圏」、「東播磨交通圏」、「奈良府域交通圏」、「大津府域交通圏」、「湖南交通圏」、「中部交通圏（滋賀県）」、「湖東交通圏」及び「和歌山市域交通圏」
 - 七 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中国運輸局長が定める営業区域の「広島交通圏」、「呉市A」、「東広島市」、「三原市」、「福山交通圏」、「鳥取交通圏」、「米子交通圏」、「松江市」、「出雲市」、「岡山市」、「倉敷交通圏」、「津山市」、「下関市」、「宇部市」、「山口市」、「周南市」、「防府市」及び「岩国交通圏」
 - 八 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき四国運輸局長が定める営業区域の「高松交通圏」、「中讃交通圏」、「徳島交通圏」、「松山交通圏」、「東予交通圏」、「今治交通圏」及び「高知交通圏」
 - 九 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「福岡交通圏」、「北九州交通圏」、「筑豊交通圏」、「大牟田市」、「久留米市」、「佐賀市」、「唐津市」、「長崎交通圏」、「佐世保市」、「諫早市」、「熊本交通圏」、「八代交通圏」、「大分市」、「別府市」、「宮崎交通圏」、「都城交通圏」、「延岡市」、「川薩交通圏」、「鹿児島交通圏」、「鹿児島空港交通圏」及び「鹿児島市」
 - 十 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき沖縄総合事務局長が定める営業区域の「沖縄本島」

期

間

平成二十四年十月一日から平成二十七年九月三十日まで

関東運輸局管内における特定地域(28地域)



都県	特定地域名
東京	特別区・武三交通圏
	北多摩交通圏
	南多摩交通圏
	西多摩交通圏
神奈川	京浜交通圏
	県央交通圏
	湘南交通圏
	小田原交通圏
千葉	京葉交通圏
	東葛交通圏
	千葉交通圏
	北総交通圏
	市原交通圏
	南房交通圏(H24. 10. 1)
埼玉	県南中央交通圏
	県南西部交通圏
	県北交通圏
	県南東部交通圏(H22. 4. 1)
群馬	東毛交通圏
	中・西毛交通圏
茨城	水戸県央交通圏
	県南交通圏
	県西交通圏
	県北交通圏(H22. 4. 1)
栃木	宇都宮交通圏
	県南交通圏
	塩那交通圏
山梨	甲府交通圏

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
一部改正：平成23年 4月19日
一部改正：平成24年 7月13日
一部改正：平成25年 3月 8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

- ① 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
- ② 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
- ③ ①②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

- ① 協議会の運営方法
- ② ①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~~平成27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
 - ① 神奈川県知事又はその指名する者
 - ② 横浜市長又はその指名する者
 - ③ 川崎市長又はその指名する者
 - ④ 横須賀市長又はその指名する者
 - ⑤ 三浦市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人神奈川県タクシー協会 会長
 - ② 神奈川県個人タクシー協会 会長
 - ③ 湘南交通株式会社 代表取締役
 - ④ 川崎タクシー株式会社 代表取締役
 - ⑤ 岡タクシー有限公司 代表取締役
- (4) 労働組合等
 - ① 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
 - ① 横浜市消費生活総合センター所長又はその指名する者
 - ② 川崎商工会議所会頭又はその指名する者
 - ③ 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
 - ① 神奈川県警察本部交通部交通規制課長
 - ② 神奈川県警察本部交通部駐車対策課長
 - ③ 神奈川労働局労働基準部監督課長
 - ④ 一般財団法人神奈川タクシーセンター管理指導部長
 - ⑤ 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長
 - ⑥ 京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻教授 藤井 聡

(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。
 - 3 会長の任期は~~平成24年9月30日~~ 平成27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 協議会に座長をおくことができる。なお、座長は構成員の中より指名する。
 - 6 座長は、協議会の議事運営を統括する。
 - 7 座長に事故等がある場合には、会長がその職務を代理する。
 - 8 座長の任期は~~平成24年9月30日~~ 平成27年9月30日までとする。
 - 9 協議会には事務局を設置する。
 - 10 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。
 - 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
 - 12 事務局長の任期は~~平成24年9月30日~~ 平成27年9月30日までとする。
 - 13 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。
 - 14 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。

- ① 関東運輸局長又はその指名する者が合意していること。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。

- ⑥ 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。
- ⑦ 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。

- ① (2) ①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。

15 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。

16 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。

17 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。

「タクシー事業の適正化・活性化の取組の検証」及び
「今後の取組の方向性」

平成25年3月8日
京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

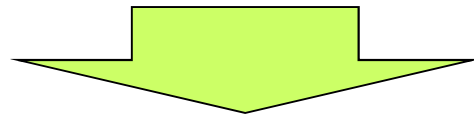
I . タクシー事業の適正化・活性化に係る 3 年間の取組の検証

- 1 . タクシー事業の適正化・活性化の取組の検証
- 2 . タクシー事業の現状
- 3 . 地域計画の目標
- 4 . 地域計画の目標ごとの達成状況
- 5 . 3 年間の取組の総括

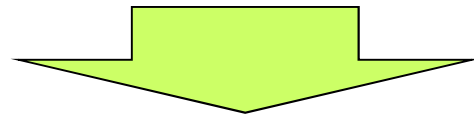
II . 今後の取組の方向性

1. タクシー事業の適正化・活性化の取組の検証

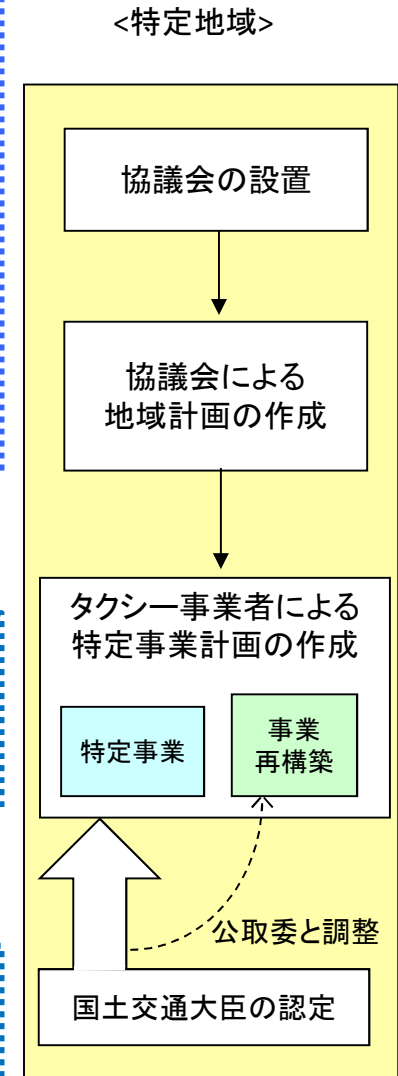
- タクシーは鉄道、バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関。
- タクシー事業を巡っては、多くの地域でタクシーの輸送人員の減少と供給過剰の進行による収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化などの諸問題が発生。
- これらの問題に対処するため、タクシー適正化・活性化特別措置法が平成21年10月施行。



- 法施行から3年が経過し、この間特定地域においては、地域の関係者が連携協力を図りつつ、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するための様々な取組を推進してきたところ。



- 法施行の効果について検証を行い、問題点を洗い出すとともに、次に講ずべき施策について検討を行うことが必要。



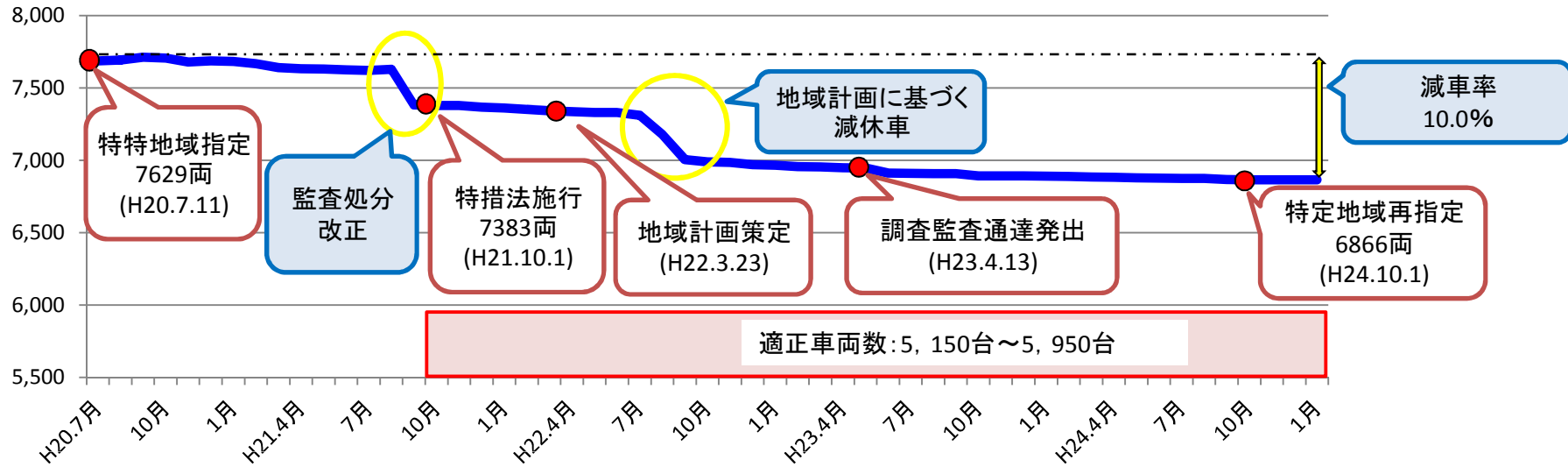
2. タクシー事業の現状

営業区域名	地域計画 合意	法人タクシー									個人タクシー			
		事業者数 (H25.1.31現在)	申請					認定				事業者数	申請者数	認定 事業者数
			申請者数	うち事業再構築を定めた者			認定 事業者数	うち事業再構築を定めた者						
				申請者数	減車数	休車数		事業者数	減車数	休車数				
京浜交通圏	H22.3.23	116	116	93	277	161	116	93	277	161	2,322	2,258	2,258	
県央交通圏	H22.3.29	55	55	37	42	55	54	37	42	55	338	330	330	
湘南交通圏	H22.4.22	13	13	10	9	12	13	10	9	12				
小田原交通圏	H22.4.29	15	15	12	26	22	15	12	26	22				

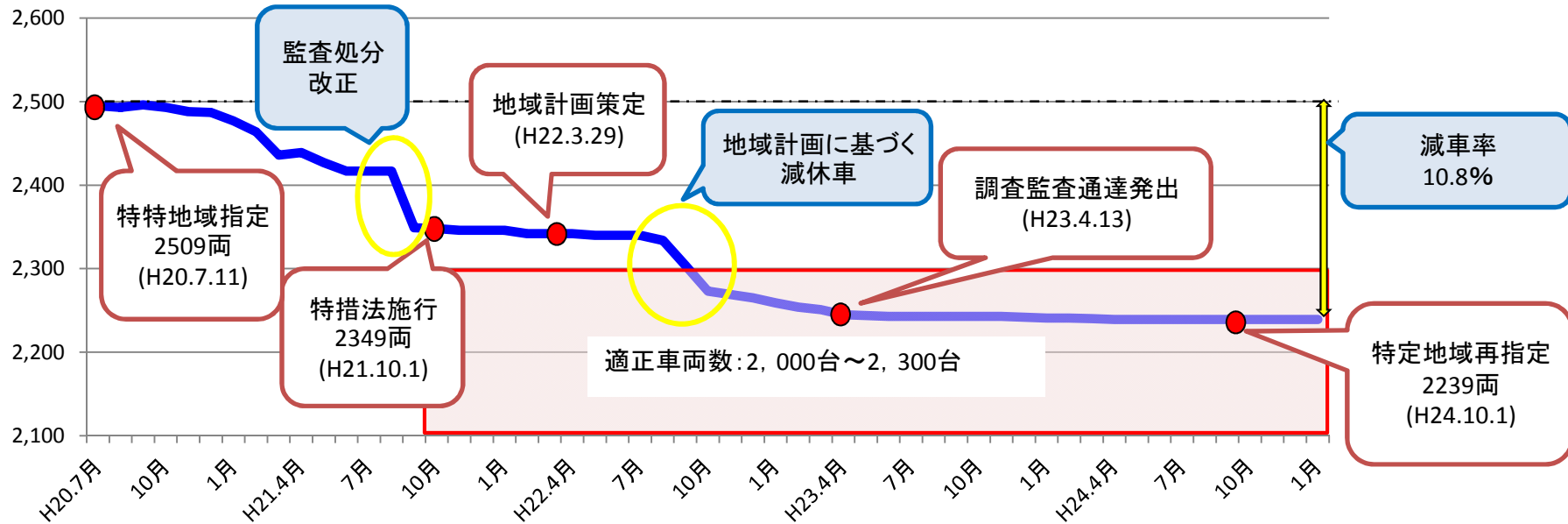
営業区域名	基準 車両数 ①	現在 車両数 ② (H25.1.31)	減車率 1-(②/①)	申請された 減・休車がす べて実施され た場合の車両 数 ③	減車率 1-(③/①)	適正と考えられる 車 両 数	基 準 車 両 数 と 適 正 と 考 え ら れ る 車 両 数 と の 乖 離
京浜交通圏	7,629	6,866	10.0%	6,866	10.0%	5,150 ~ 5,950	約20% ~ 約30%
県央交通圏	2,509	2,239	10.8%	2,239	10.8%	2,000 ~ 2,300	約10% ~ 約20%
湘南交通圏	429	389	9.3%	389	9.3%	310 ~ 350	約20% ~ 約30%
小田原交通圏	575	503	12.5%	503	12.5%	450 ~ 500	約10% ~ 約20%

①実在車両数の推移

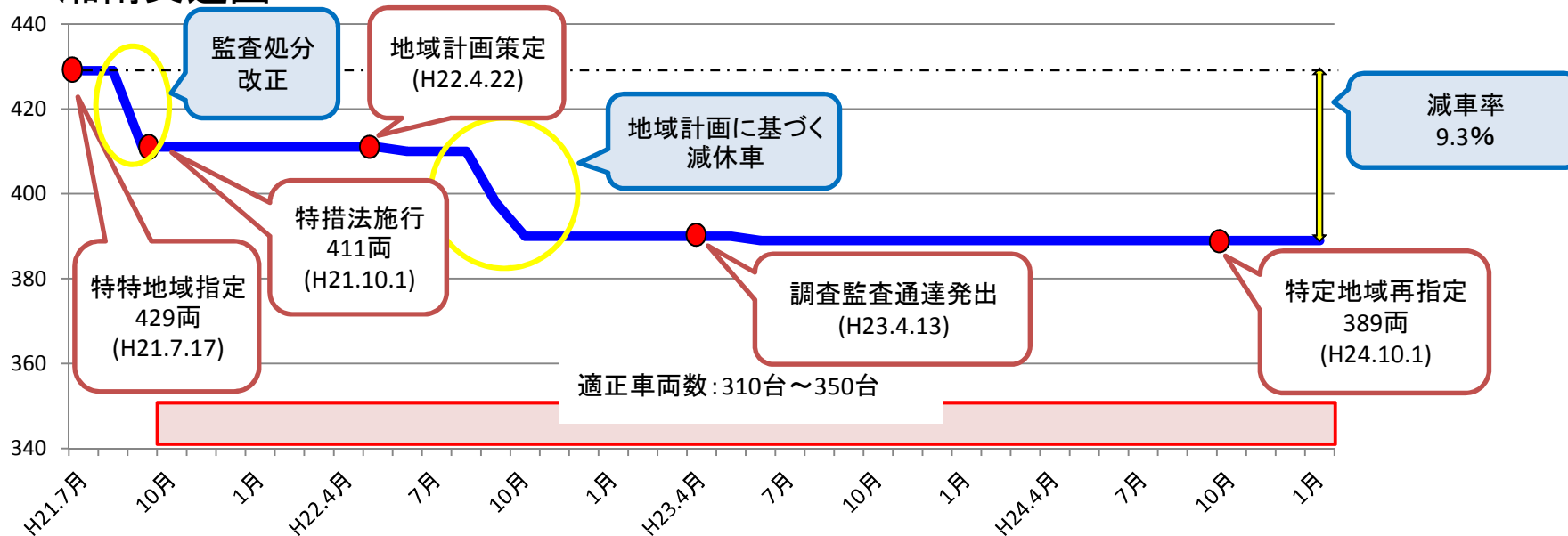
京浜交通圏



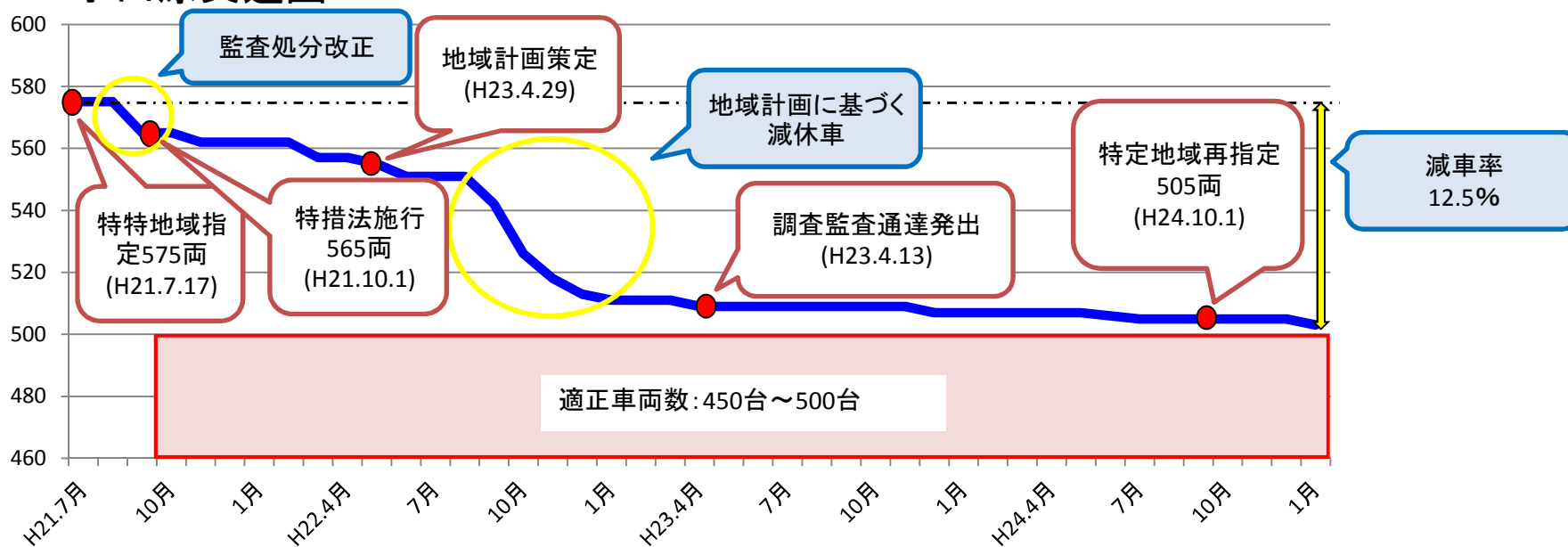
県央交通圏



湘南交通圏

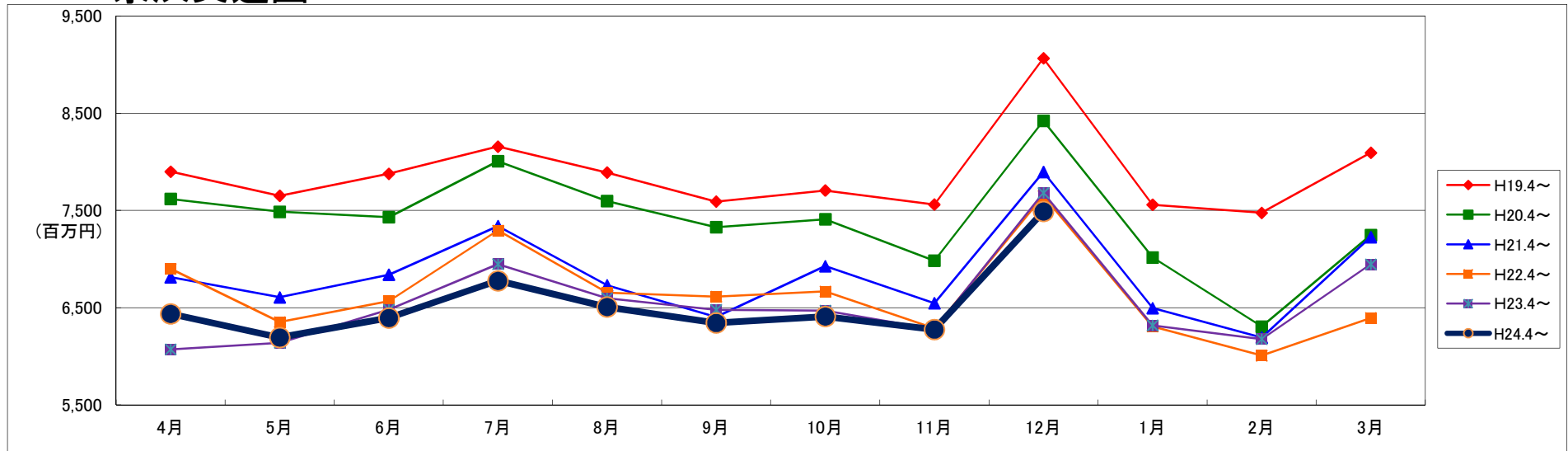


小田原交通圏

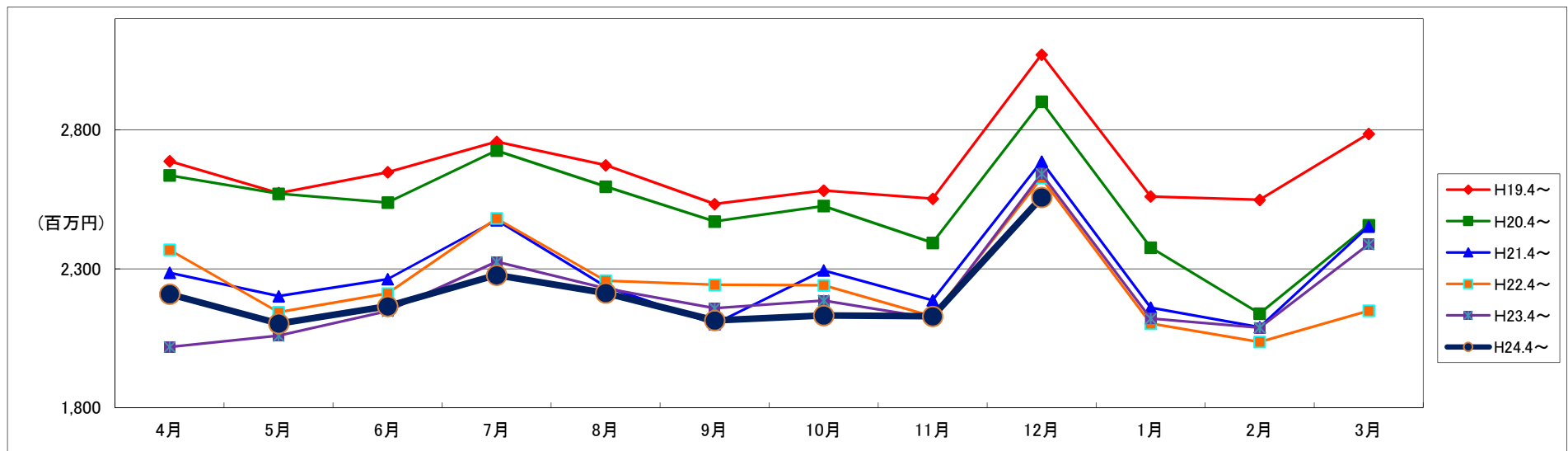


②営業収入の推移

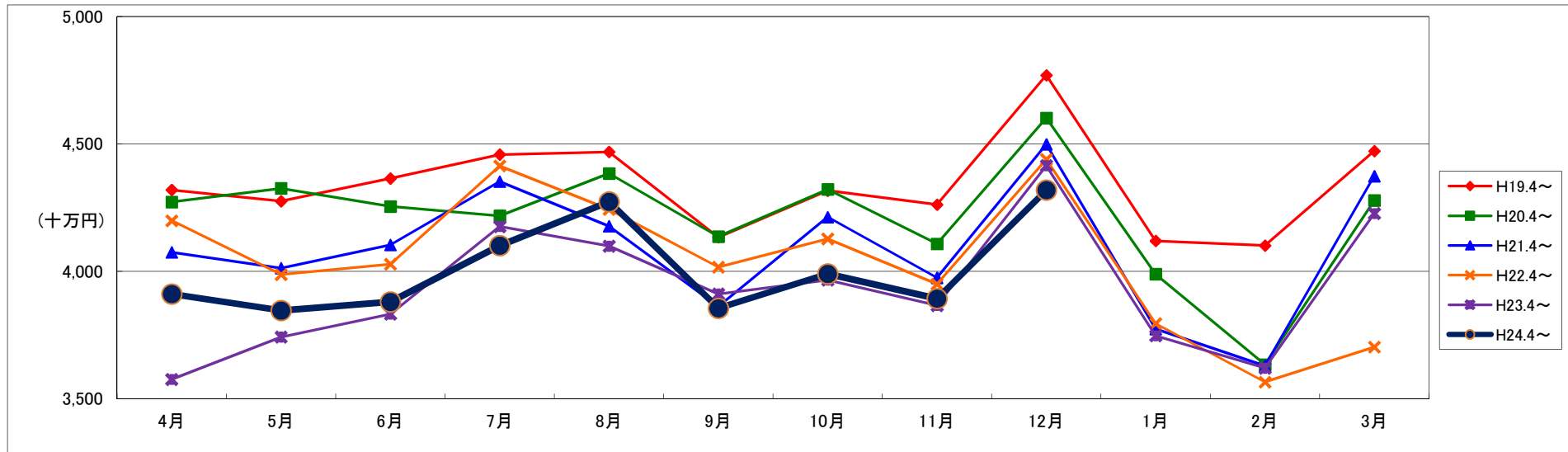
京浜交通圏



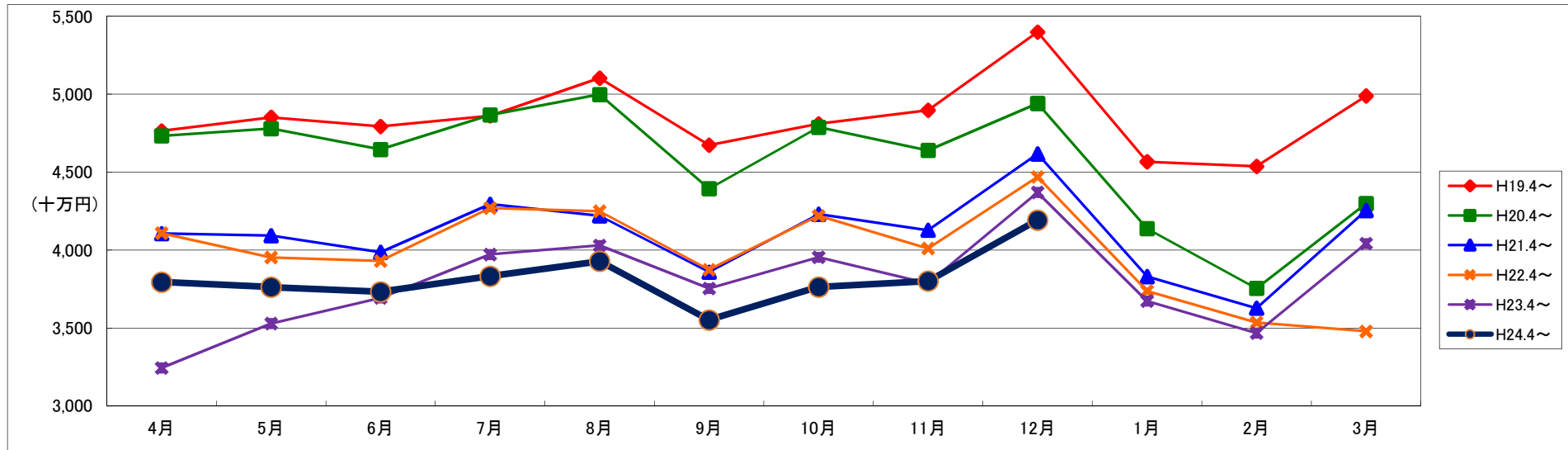
県央交通圏



湘南交通圏

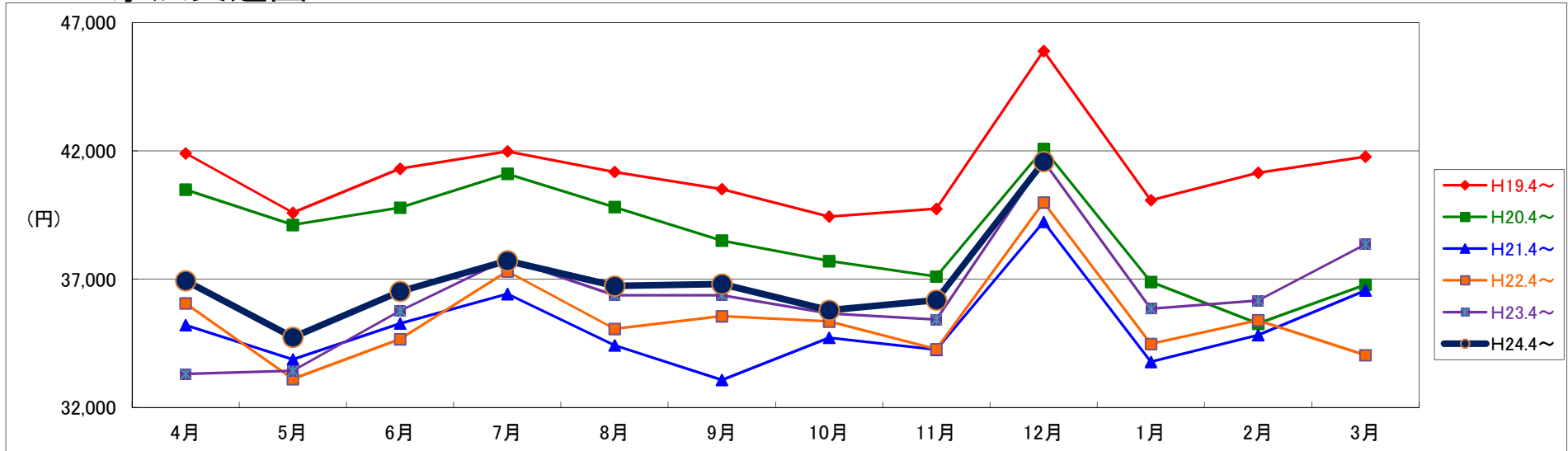


小田原交通圏

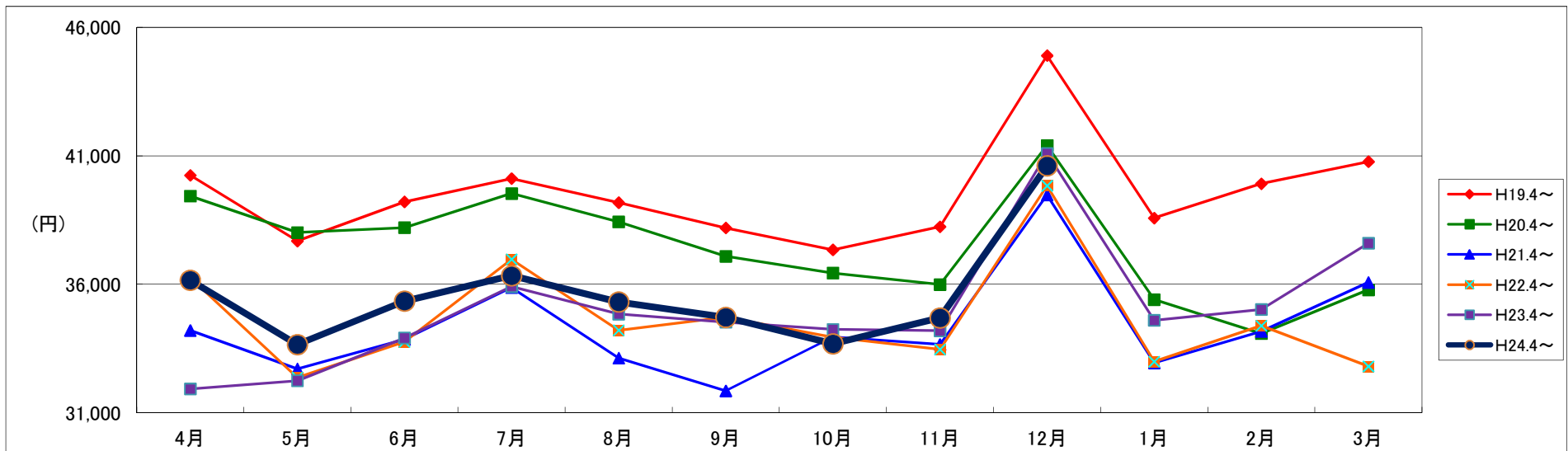


③日車営収の推移

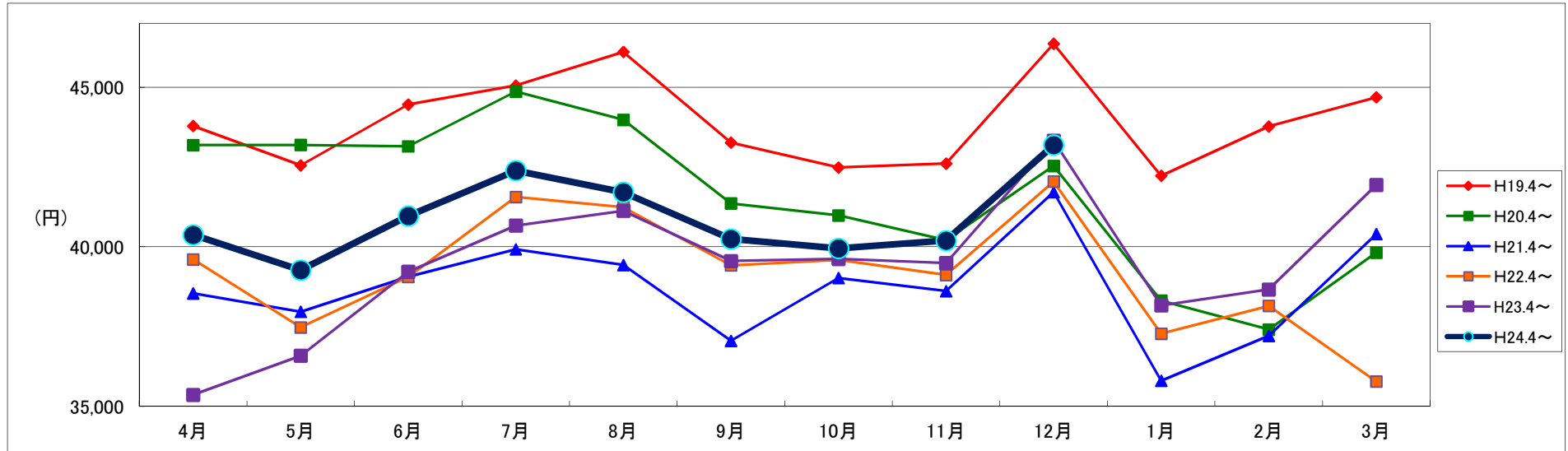
京浜交通圏



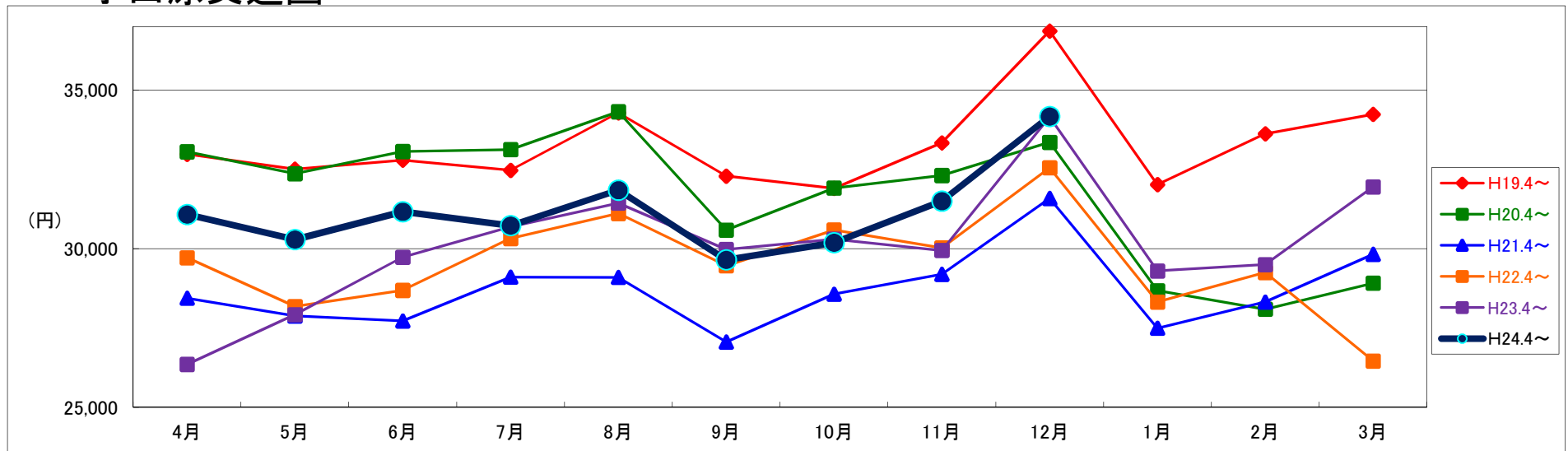
県央交通圏



湘南交通圏

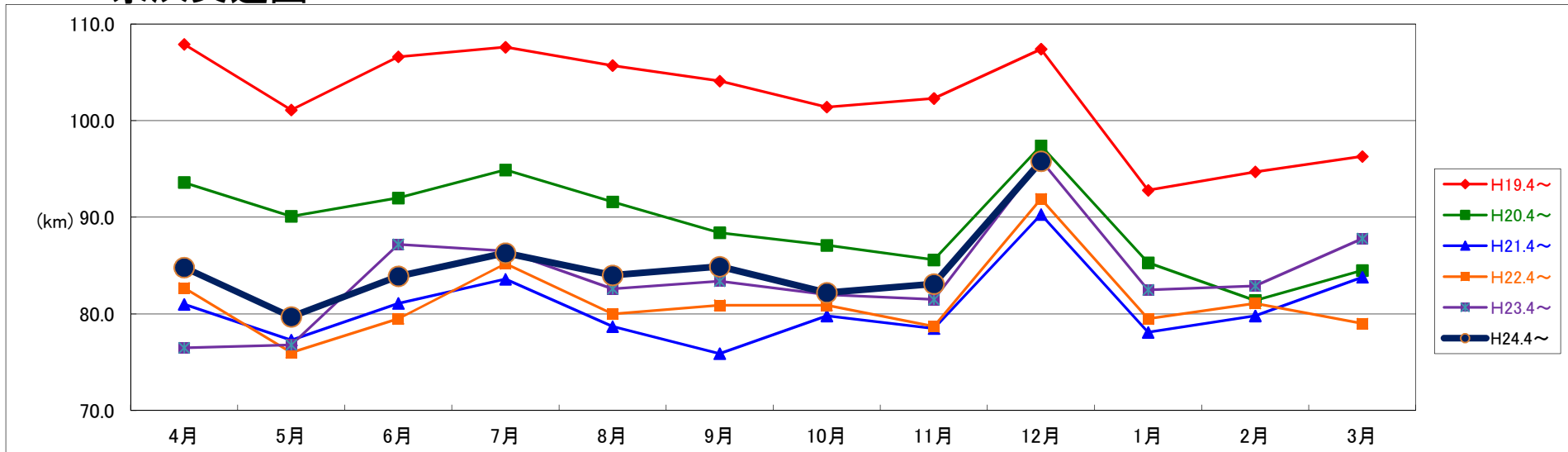


小田原交通圏

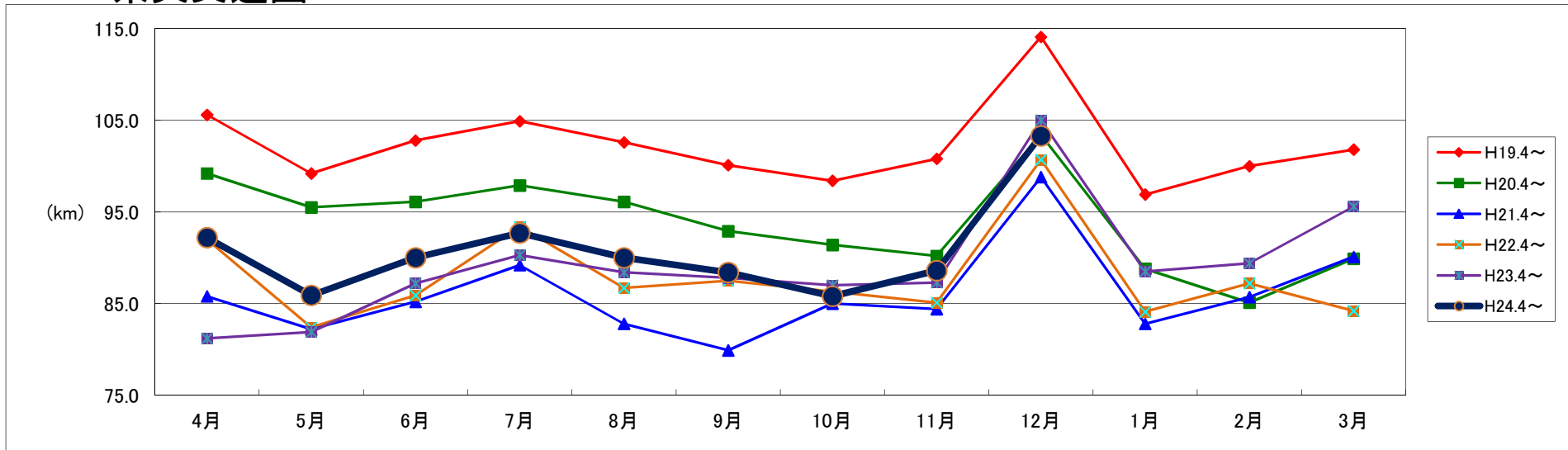


④日車実車キロの推移

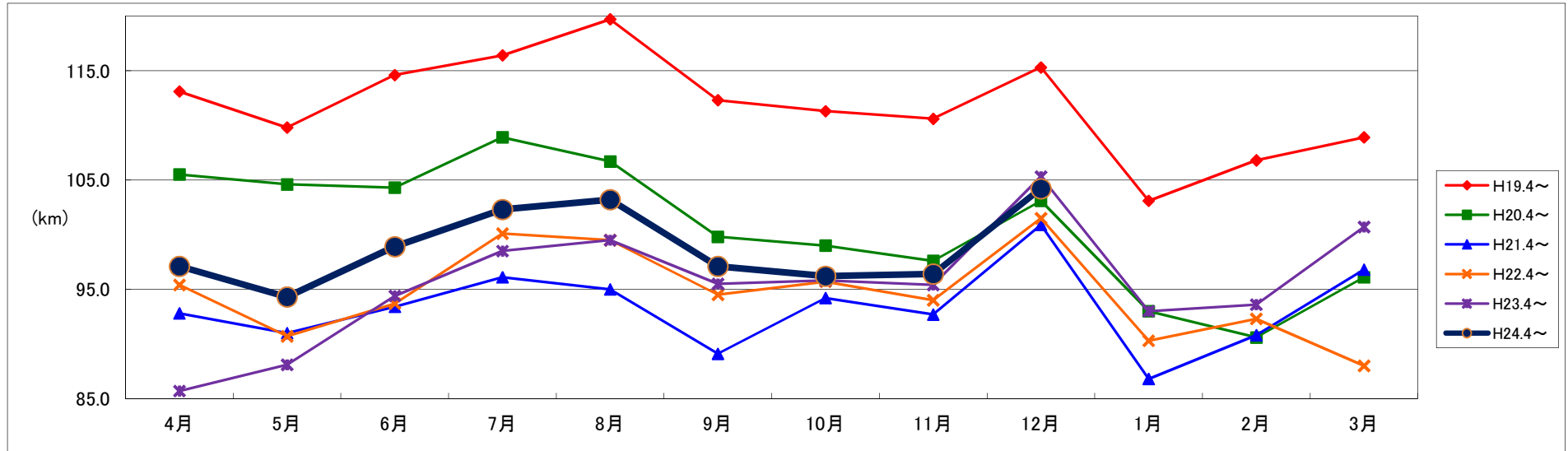
京浜交通圏



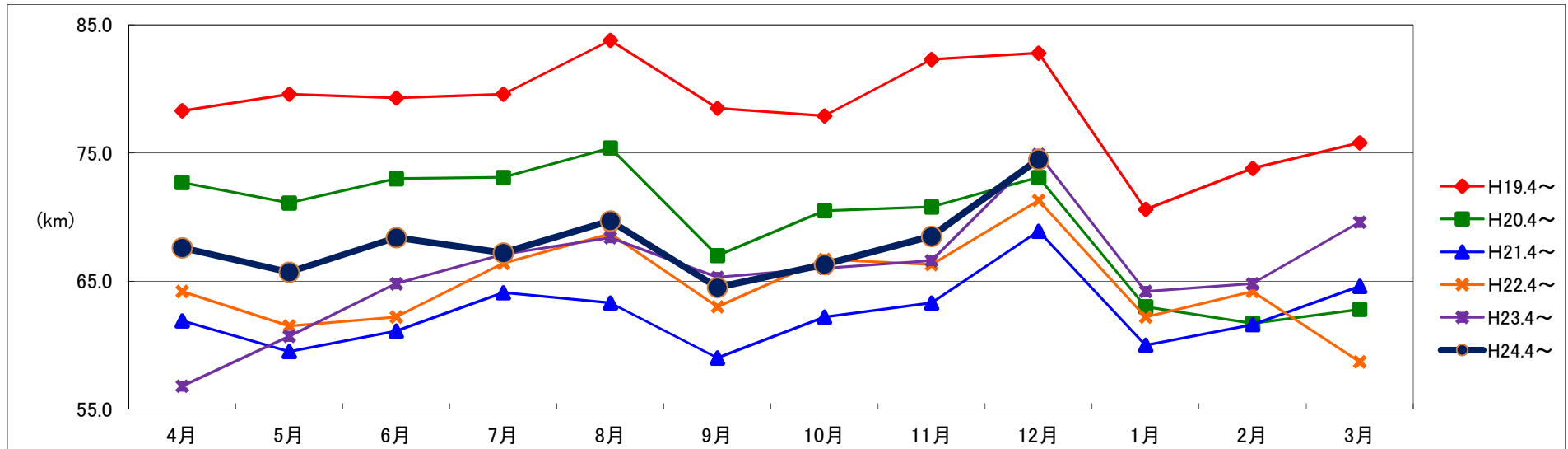
県央交通圏



湘南交通圏



小田原交通圏



3. 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
- ② 安全性の維持・向上
- ③ 環境問題への貢献
- ④ 交通問題、都市問題の改善
- ⑤ 総合交通ネットワークの一員としての機能向上
- ⑥ 観光立国実現に向けた取組
- ⑦ 防災・防犯対策等社会への貢献
- ⑧ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上
- ⑨ 事業経営の活性化、効率化
- ⑩ 過度な運賃競争への対応

4. 地域計画の目標ごとの達成状況

【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

ユニバーサルデザイン車の導入促進(1)

■ ユニバーサルデザイン車とは、健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車いすの方（車いすのまま乗車することを想定）など、誰でも利用できる構造（ユニバーサルデザイン）のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの



24年8月5日のタクシーの日に「UDタクシー出発式」を開催

■ 神奈川県UDタクシー実在車両数(H24.12末現在)

	京浜交通圏	湘南交通圏	県央交通圏	小田原交通圏
23年度	12社20両	—	6社7両	1社 1両
24年度	37社67両	2社 2両	7社14両	2社 2両

※補助なしでの導入も含む。

■ 平成23年度補助実績

都県	事業者数	リフト	スロープ	UD	寝台
東京	1	0	0	2	0
神奈川	11	0	0	15	0
埼玉	1	0	1	0	0
千葉	8	0	2	6	1
関東運輸局管内	22	0	3	23	2

■ 平成24年度補助実績

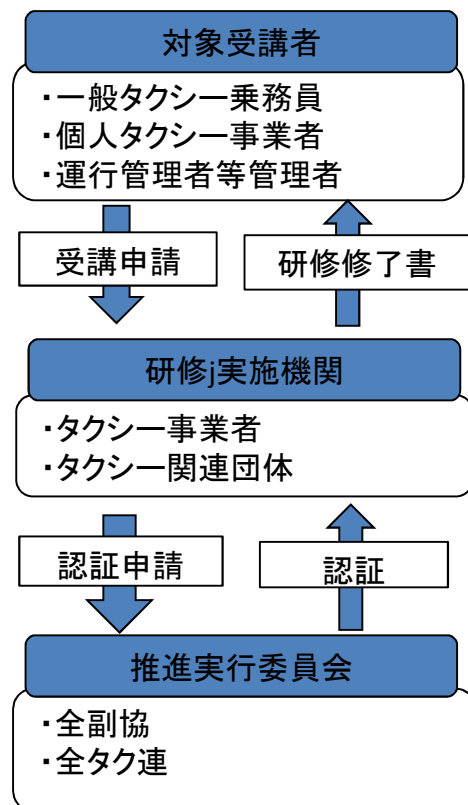
都県	事業者数	リフト	スロープ	UD	寝台
東京	12	6	0	9	0
神奈川	52	6	1	77	0
埼玉	8	1	3	9	0
千葉	5	3	0	3	0
関東運輸局管内	101	18	7	111	0

【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

ユニバーサルデザイン車の導入促進(2)

■ ユニバーサルドライバー研修とは

- ・近年の社会状況に即して必要とされる「バリアフリー研修」を、タクシー事業者が実施できるようシステム化したもの。研修により、高齢者や障害者などの多様なニーズや特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保など、適切な対応ができるよう一般タクシー乗務員の「接遇向上」を目指す。
- ・(社)神奈川県タクシー協会が兵庫県に続いて全国2番目に協会の実施機関として認証を受ける。



■ ユニバーサルドライバー研修科目

1. タクシーとユニバーサル社会
2. お客様とのコミュニケーション
3. お客様の理解と接遇・介助方法
4. 車いすの取り扱い方と乗車、降車

■ ユニバーサルドライバー研修受講者数

交通圏別	市別	24.6.12	24.7.10	24.9.15	24.11.30	25.2.1	合計
京 浜	横 浜	46	32	45	44	40	207
	川 崎	3	15	14	18	6	56
	横須賀	5	4	0	1	4	14
湘 南		1	5	4	0	0	10
県 央		3	1	4	1	0	9
小 田 原		3	2	2	0	6	13
合 計		61	59	69	64	56	309

【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

ユニバーサルデザイン車の導入促進(3)

■ UD車両対応乗り場の設置

【概要】

- ・ JR川崎駅西口（平成25年3月設置予定）にUD車両に対応した乗り場の設置
- ・ JR横浜駅東口にUD車両に対応した乗り場の設置を検討

【取組】

- ・ UD車両乗り場前の歩道と車道との段差をスロープ式に改装
- ・ UD車両のスロープが出せるスペースの確保
- ・ 待機順に関係なくUD車両を乗り場に付けられるよう、運用方法を検討

【効果】

- ・ 一般利用者を含めた認知度の向上

■ 神奈川県タクシー協会 横浜支部UDタクシー導入事業者連絡協議会の設置

【設立趣旨】

- ・ UD車両の普及促進のための方策を検討

【構成員】

- ・ 導入事業者、横浜市、自動車ディーラー、神奈川運輸支局

【検討事項】

- ・ 導入事業者へのアンケート実施
- ・ 共通課題の論議
- ・ 利用者への認知度アップのためのPR方策
- ・ 専用乗り場、専用レーンの設置 等

【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

子育て・妊婦支援タクシー

子育て支援タクシーの状況(三ツ境交通)

○乗務員養成

子育てタクシー乗務員については、養成プログラムを受講させ認可制度を導入。研修終了者には修了書を交付し社内の資格制度としている。

○運営システム

- ・地元子育て団体「NPO法人まんま」とタイアップし、情報を共有するとともに、タクシー会社独自では運営できない面を補ってもらっている。
- ・タクシー内に子育て情報誌を設置し利用者に地域の情報を提供。
- ・NPO法人を通じて、タクシー会社への要望、苦情、お礼の言葉をいただくシステムを構築。これにより、小さな要望等が会社へ届き、サービス改善の種となっている。



子育て乗務員研修中



子供1人を運送

車両搭載チャイルドセット

- ➡
- ①防水シート ②エチケット袋 ③ティッシュペーパー
 - ④アロマスプレー

運送コース設定

①カンガルー

子供と保護者が同乗する。
(要望に応じて玄関まで荷物の手伝い)

②ひよこ

子供1人で乗車
(事前登録制で通園、通学、祖父母宅への送迎など)

③ふくろう

急なトラブルや夜間の送迎
(夜間、休日病院への送迎、妊婦の方の送迎)



輸送回数

	カンガルー	ひよこ	ふくろう	計
H21年	1,005	78	0	1,083
H22年	1,397	45	1	1,443
H23年	1373	119	25	1,517

- ・子育てニーズに応えた結果、全体の輸送回数が着実に増加している。
- ・子育て輸送は従来のタクシー運賃と同様で特別な料金はなし。

【地域計画の目標】 ②安全性の維持向上

デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入状況

- ・ドライブレコーダー(*)は県内事業者において既に約80%(23年3月末62%)
- ・デジタルタコグラフ(*)については、県内事業者で約50%(23年3月末49%)
- ・ドライブレコーダーの装着率は1年間で大幅に上昇したが、デジタルタコグラフの装着率は改善していない。両システムとも乗務員教育、計画配車を踏まえたサービス向上策の一環として更なる導入に取り組むことが必要。

*ドライブレコーダー:自動車事故の前後における自動車の挙動等を映像により記録する機器。

*デジタルタコグラフ:デジタル方式によるタコメーター(運行記録計)。

	ドライブレコーダー			デジタルタコグラフ		
	24年3月末			24年3月末		
	車両数	装着数	装着率	車両数	装着数	装着率
京浜交通圏(112)	6,984	5,513	78.9%	6,984	3,827	54.8%
県央交通圏(50)	2,064	1,756	85.1%	2,064	888	43.0%
湘南交通圏(11)	354	354	100.0%	354	194	54.8%
小田原交通圏(15)	537	358	66.7%	537	106	19.7%
計	9,939	7,981	80.3%	9,939	5,015	50.5%

【地域計画の目標】 ②安全性の維持向上

交通指導員研修等の充実

【法人協会】

1. 毎年、交通指導員の研修会を開催し、それぞれ事業所に戻り乗務員に研修内容を伝え事故防止に努めている。
2. 春・秋の全国交通安全運動と夏の交通事故防止運動及び年末年始自動車輸送安全総点検運動を実施し、街頭指導や街頭査察を行っている。
3. 事業用自動車事故防止コンクールに参加。
4. 優良乗務員に対して表彰を実施。

【個人協会】

1. 安全運行指導員を養成し、組合において会員事業者には事故防止の啓蒙、営業・健康管理面のアドバイスをを行っている。
2. 許可の期限更新時に専門家を招き安全運転講習会を開催。

1. 交通指導員研修会内容	2. 事故防止コンクール結果	
タクシー事業の現況について	事業用自動車事故防止コンクール結果(6月～8月)	
タクシーサービス向上について	1. 県警本部長、運輸支局長表彰(期間中延走行90万km以上または5年通算90万km以上)	11 事業者
年末年始総点検及び重大事故について	2. 協会長表彰(期間中延走行20万km以上90万km未満または5年通算60万km以上)	47 事業者
交通事故防止対策等について	3. 連名顕彰(期間中延走行20万km未満)	25 事業者
ドライブレコーダーを活用した KYTトレーニング		

※24年度 144社 236名出席

3. 優良乗務員協会長表彰

平成24年度
平成24年11月21日 7名受賞



【地域計画の目標】 ③環境問題への貢献

EV・HV車両等の導入(自治体とタイアップした活性化事業)(1)

- ・平成23年11月末現在、神奈川県内のタクシー車両数に占める低公害車両の割合は、約5%となっており、環境に優しい低公害車両が確実に増加している。
- ・電気自動車は従来のタクシーに比べCO2の排出量が1/4。

低公害自動車導入状況(法人)

	ハイブリッド	電気自動車
京浜	67	25
県央	45	14
湘南	12	4
小田原	14	9
合計	138	52

低公害自動車導入状況(個人)

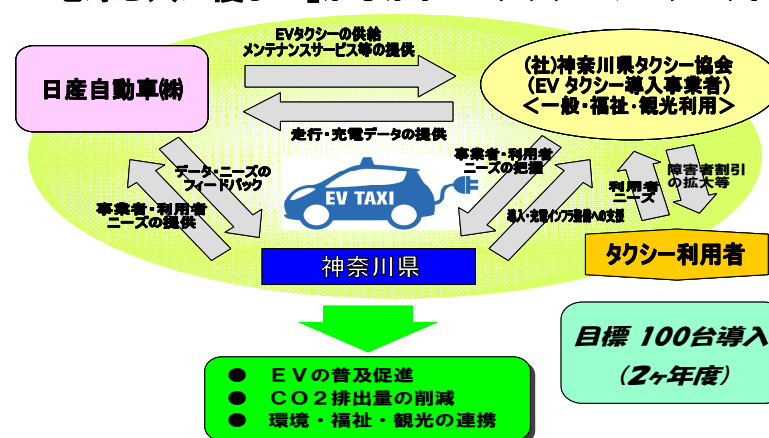
	ハイブリッド	電気自動車
京浜	373	1
県央	88	0
小計	461	1

かながわEVタクシープロジェクト

平成22年4月に神奈川県、(社)神奈川県タクシー協会、日産自動車(株)の三者により「かながわEVタクシープロジェクト推進協議会」が発足。環境優秀車両であるEV自動車を県民にPRし認知いただくことを目的にEVタクシー普及促進の協力関係が構築された。



「地球と人に優しい」かながわEVタクシープロジェクト

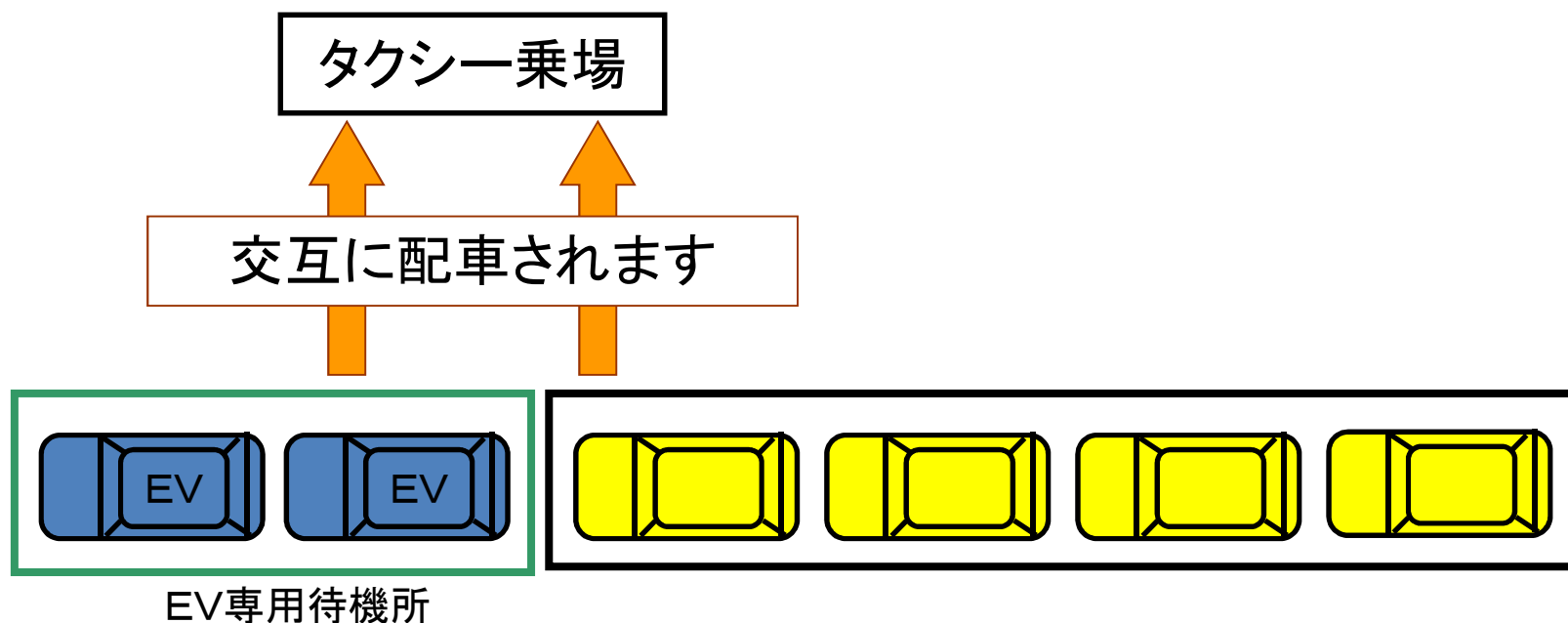


【地域計画の目標】 ③環境問題への貢献

EV・HV車両等の導入(自治体とタイアップした活性化事業)(2)

専用乗り場の設置(実証実験の概要)

東部病院では、EVタクシー専用の待機所を設け、通常のタクシーとEVタクシーを交互配車を実施。利用者が希望すればEVを選択出来るシステムとなっている。料金については通常のタクシー料金と同じだが、社会実験として、障がい者割引を1割から2割に拡大している。(平成25年3月末まで)



実施団体

神奈川EVタクシープロジェクト(神奈川県、社団法人神奈川タクシー協会、個人タクシー協会、日産)、YMPZ(横浜市、日産)、東部病院、日野タクシー、東宝タクシー

【地域計画の目標】 ⑤総合交通ネットワークの一員としての機能向上

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

平成24年度 神奈川県秦野市における地域公共交通確保維持改善事業

補助対象事業者名

株式会社 愛鶴
(タクシー事業者)

系統名

上地区乗合自動車
(行け行けぼくらのかみちゃん号)

経緯

公共交通の現況

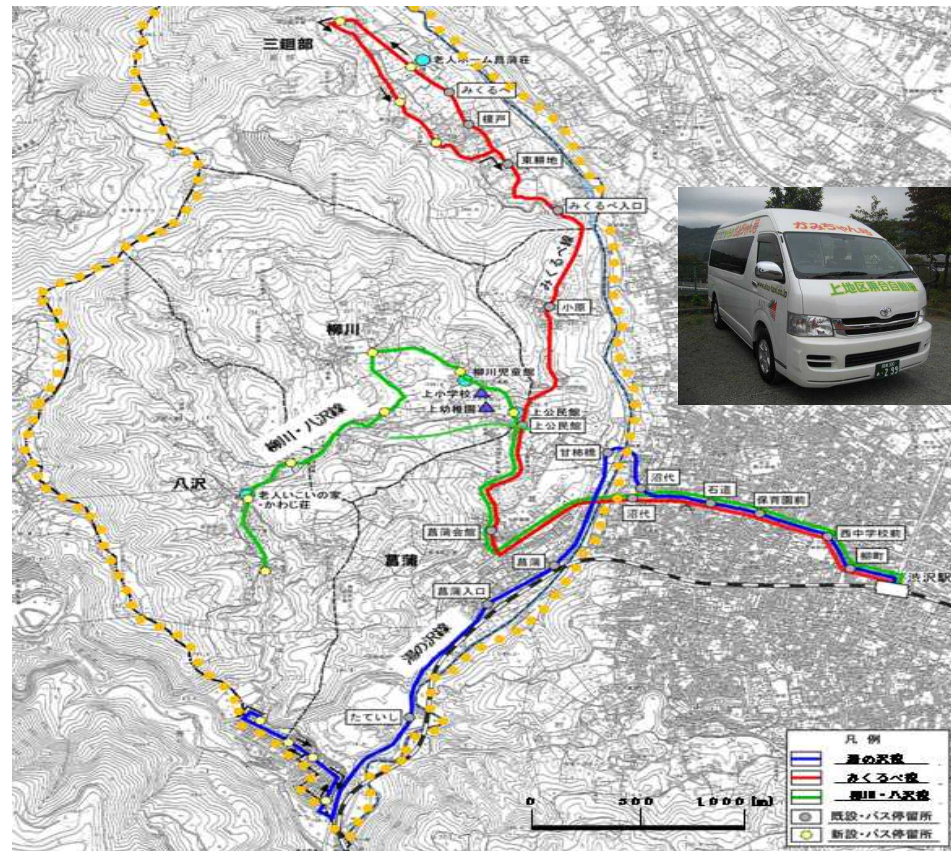
- ・市内に鉄道駅が4駅あるほか、これら4駅を中心として路線バスと乗合タクシーが放射状に運行されている。
- ・小田急小田原線渋沢駅から上地区へは、路線バスが運行していたが、不採算を理由として、平成23年9月30日をもって、その路線バスが廃止されることになったため、地域住民の判断により、生活に必要な交通確保策として、実証運行を開始した。

目的・必要性

上地区の住民は、通院、買い物等のため、渋沢駅周辺に出る必要があることから、既存の路線バスに代わり、生活に必要な移動を維持するために不可欠な移動手段である。

事業の概要

- ・運行区間 湯の沢線: 渋沢駅北口ー湯の沢終点、みくるべ線: 渋沢駅北口ーみくるべ自治会館、柳川・八沢線: 渋沢駅北口ー八沢沢ノ下
- ・運行日 月曜日～金曜日の平日(土曜日、日曜日及び祝日並びに12月29日～1月3日までは運休)
- ・運行時間帯 5:55～20:19
- ・運行本数 湯の沢線20便、みくるべ線9便、柳川・八沢線8便、みくるべ線+柳川八沢線1便
- ・運行車両 10人乗りワゴン車両1台による運行
- ・運賃 200円、250円、300円(3つのエリアに区分したエリア制運賃)
- ・回数券 1,500円で1,650円分の乗車が可能 さらに15冊購入で1冊贈呈
- ・通学パス 通学のために乗車する小学生を対象に発行し、通学時は1乗車100円で利用できる。



【地域計画の目標】 ⑥観光立国実現に向けた取組

羽田空港国際化への対応(1)

平成22年10月21日に供用開始した羽田空港国際線ターミナルの24時間化に対応すべく、京浜地区への輸送確保として国際線ターミナルタクシー乗り場に京浜地区方面乗り場を設置。

国際線乗り場の概要 → 乗り場1台、待機場12台

国際線タクシー利用者の利便向上策

- ①会話コミュニケーションツールとしての指差し外国語シートの導入
- ②指差し外国語シート携帯タクシーへの車体ステッカーによる表示
- ③「おもてなしの心」を表すためドアサービス、トランクサービスの励行
- ④タクシーセンターによる巡回指導の実施
- ⑤わかりやすいゾーン別定額制運賃の導入

神奈川県全交通圏(京浜の一部を除く)において、
羽田定額運賃を導入済み

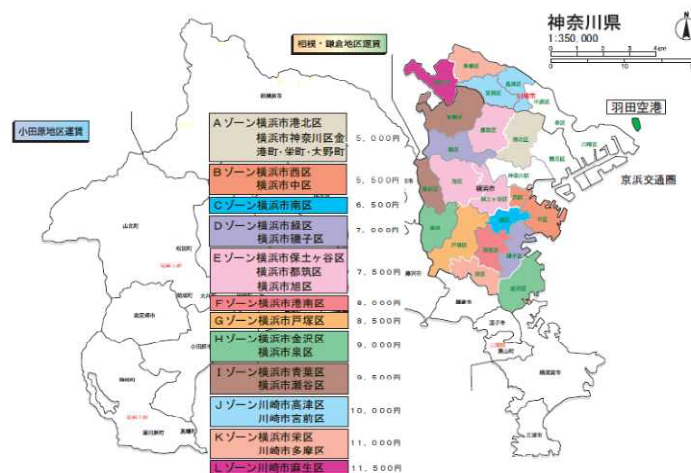
指差しシート図



シート搭載車体ステッカー



京浜交通圏適用ゾーン



【地域計画の目標】 ⑥観光立国実現に向けた取組

羽田空港国際化への対応(2)

国際線乗り場の状況

タクシー乗り場において、24時間対応や外国人旅客に対する「おもてなしの心」のサービス提供のための研修、「指差し外国語シート」による利用案内、シート搭載車両ステッカー貼付のサービスを開始。オープン当初は航空機の就航便数が少なく利用があるのか手探り状態の運行開始であったが、直近では、国際線発着も約100便まで増加しており、また23年7月から羽田定額運賃(京浜交通圏)の適用範囲を4ゾーンから12ゾーンに増やしたことにより、23年前半の1日当たり平均運行回数50回が23年後半は59回まで増加した。

今後も国際線の発着回数は増加する予定となっており、神奈川方面の利用者増加が見込まれることから、さらにサービスの質を向上させる必要がある。

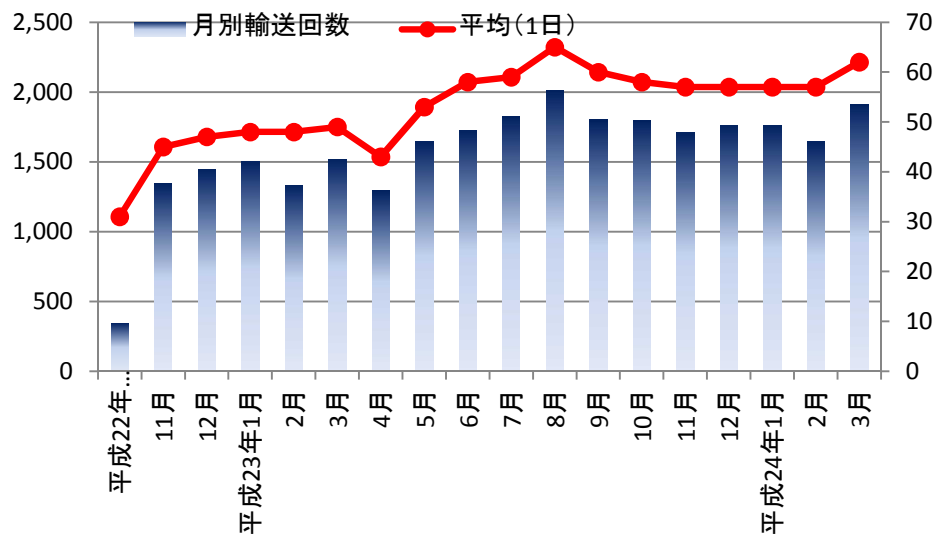


待機場における指導

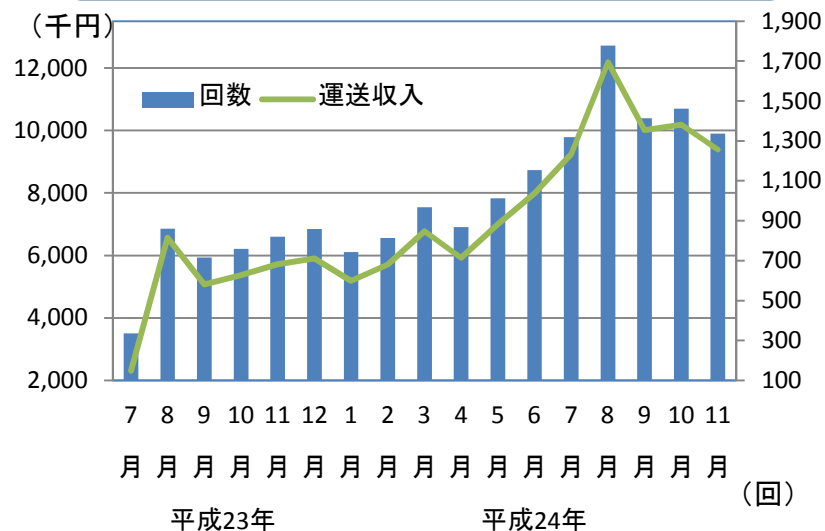


国際線京浜方面乗り場

稼働状況



羽田空港定額運賃の実績推移(京浜交通圏)

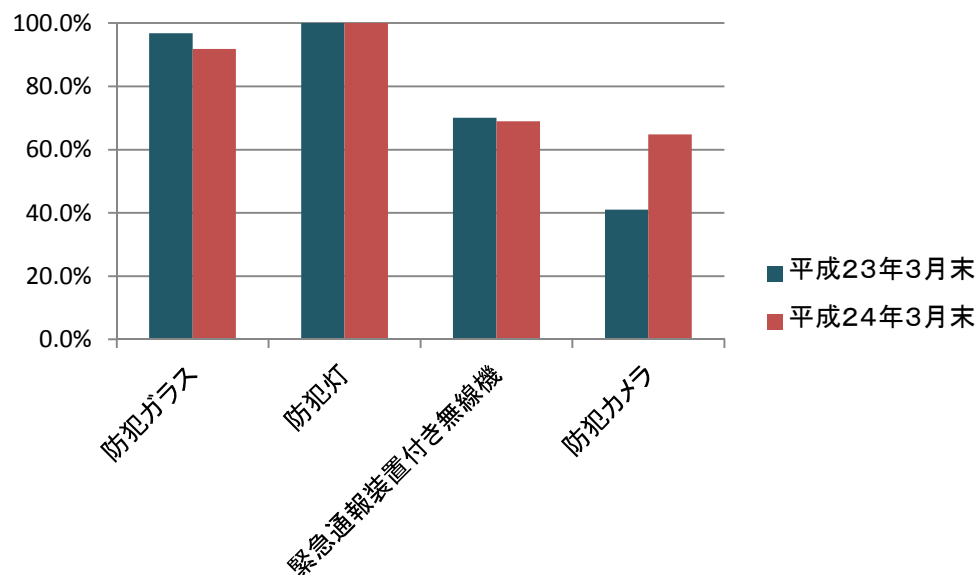


【地域計画の目標】 ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

防犯装置設置の推移

- ・景気回復の遅れにより、タクシー強盗による被害が発生している。一昨年前には平塚市内で発生したタクシー強盗によって、乗務員の尊い命が失われており、強盗対策の強化が急務である。
- ・タクシー防犯装置は日々進化しており、人命確保に向けた効果の高い装置の導入が進んでいる。

24年3月末現在		
総車両数	6,999	
	設置数	装着率
防犯ガラス	6,428	91.8%
防犯灯	6,999	100.0%
緊急通報装置付き無線機	4,831	69.0%
防犯カメラ	4,533	64.8%



※神奈川県タクシー協会調べ

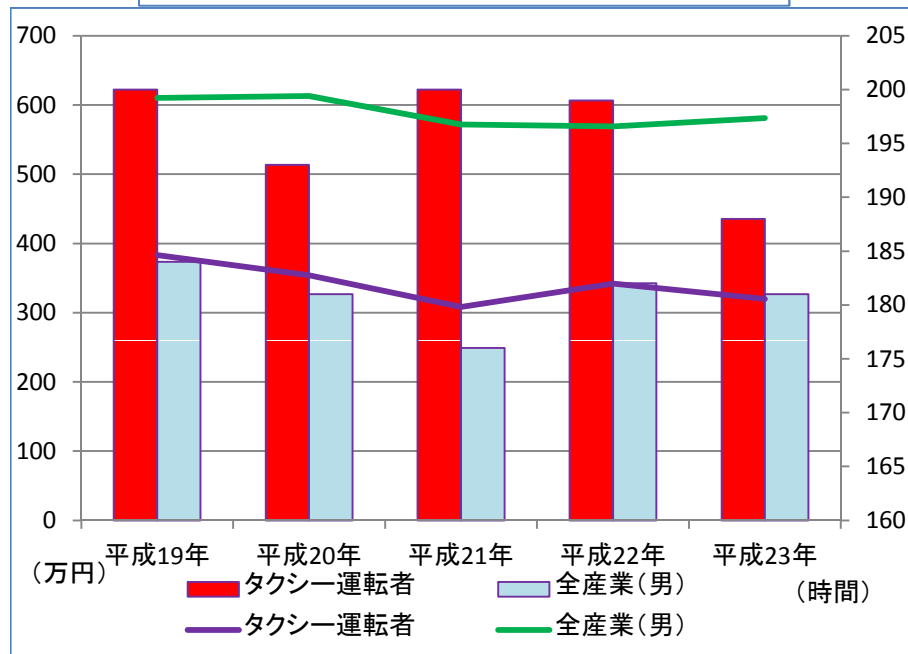
防犯灯は100%の設置となっている。防犯カメラは、犯罪を抑制する上でも大変有用。23年末40%設置から約65%に上昇しており、今後もドライブレコーダーと併せて更に導入が進むことを期待している。

【地域計画の目標】 ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

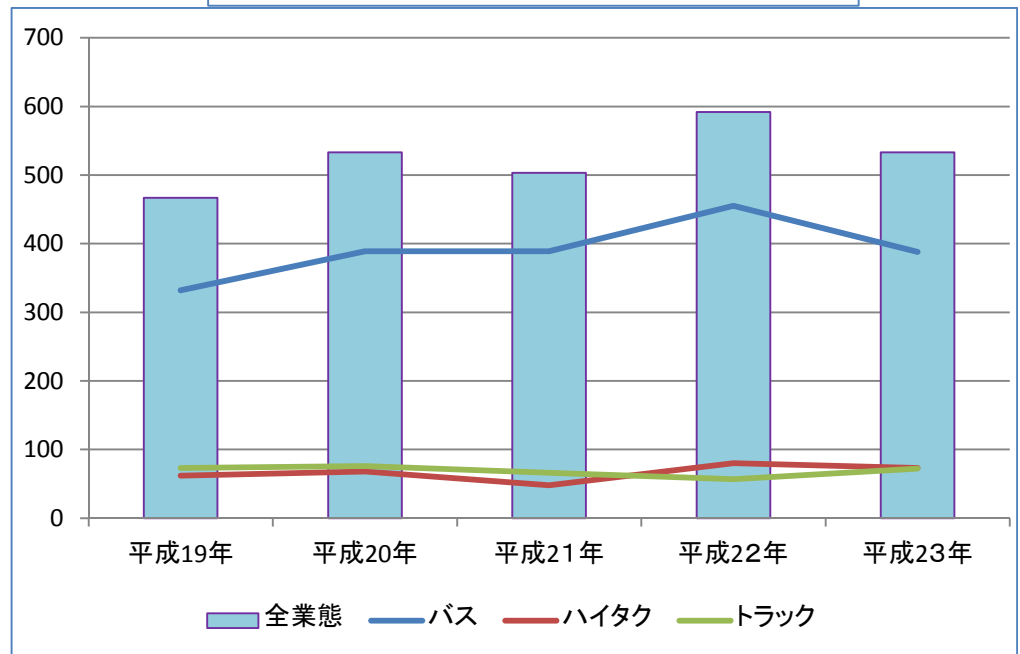
タクシー運転者の平均賃金・労働時間の推移及び重大事故件数の推移

・タクシー運転者の平均賃金は、平成22年に上昇したが全産業労働者との乖離は大変大きく、早急に対策が必要。

タクシー運転者の平均賃金・労働時間の推移



タクシー自動車の重大事故件数の推移



賃金(年間)の推移

	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
タクシー運転者	383	354	308	342	320
全産業(男)	610	613	572	569	581

労働時間(月間)の推移

	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
タクシー運転者	200	193	200	199	188
全産業(男)	184	181	176	182	181

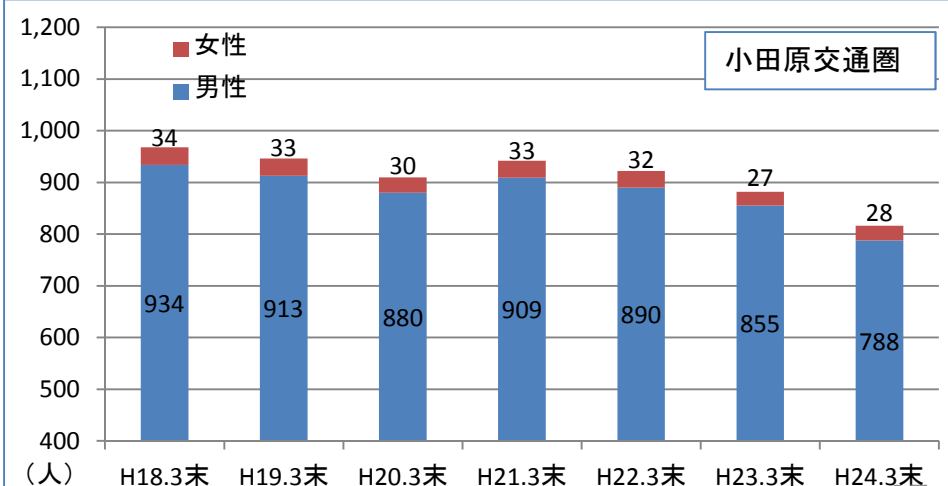
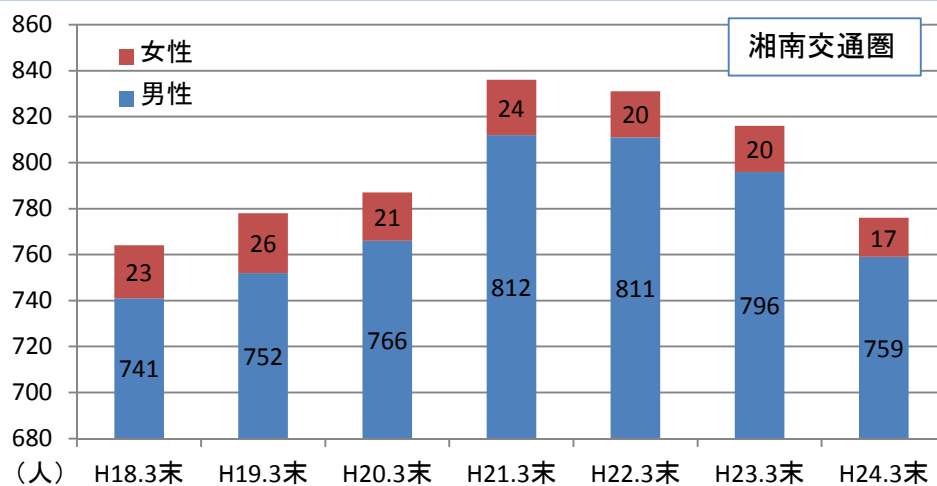
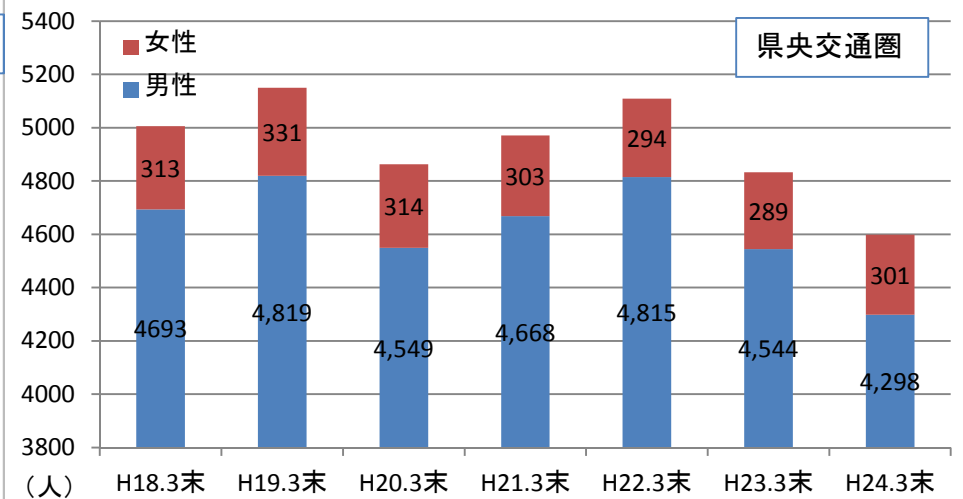
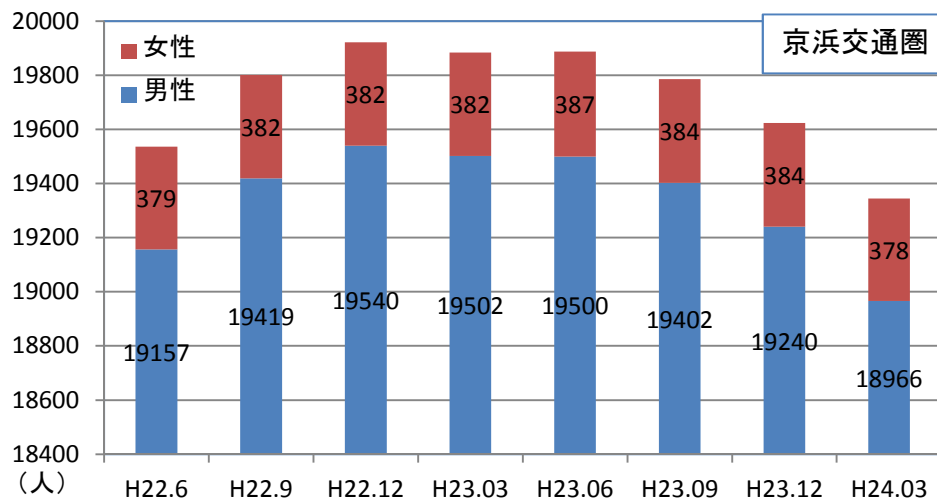
	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
バス	332	389	389	455	388
ハイタク	62	68	48	80	73
トラック	73	76	66	57	72
全業態	467	533	503	592	533

※神奈川県タクシーセンター調べ

【地域計画の目標】 ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者及び事業者乗務員の登録件数の推移

・法人の車両減少に伴い、運転者登録件数は平成22年12月以降減少傾向にある。女性運転者数は横ばいとなっている。平均年齢は年々上昇し、現在は57才となっており、早急に運転者の高齢化に対応する必要がある。



※神奈川県タクシーセンター調べ

5. 3年間の取り組みの総括（案）

- 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、本地域計画に基づくタクシー事業者による特定事業等の実施及びそれと相まって事業再構築を行うことにより供給量の削減に取り組んできた。
- また、事業者団体及び関係者を含めた取組として、多様化するニーズに対応したサービス提供の促進を行う環境整備に取り組んだほか、公共交通機関としての社会的責務を果たすため、渋滞等の交通問題、環境問題へも取り組むなど、タクシーの諸問題の解決に向け進捗がなされている。
- しかしながら、こうした取組によっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、引き続き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ようにするための取組みを推進していくことが必要であり、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を受けた。

Ⅱ. 今後の取組の方向性（案）

- ・「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「取り組みの方向性」は現時点においても大きく変わるものではなく、引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要である。
- ・引き続き適正化を進めることを前提に、活性化については重点事項を絞って取り組む。

○ 地域計画の目標への主な取組

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

UD車両の導入促進、UDドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けた取組

② 安全性の維持・向上

今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とした、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」の確実な実施

⑤ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

高齢化を支え、子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関する各自治体における認識の向上

⑦ 防災・防犯対策への貢献

地震等災害対策について、国及び各自治体において検討されている対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害時に安全輸送を図るための対策についてルール策定

平成 22 年 3 月 23 日

一部改正 平成 25 年 3 月 8 日

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

平成 21 年 10 月、「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」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに地域計画が作成されたものである。

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 日あたり約 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257.1kmから217.5km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. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の取り組み状況

平成22年3月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。
タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

適正化・活性化事業取り組み

◆タクシー需要の動向

- ・京浜交通圏における法人タクシーの輸送人員は減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成23年度では年間9,041万人（1日当たり約247,000人）から年間約7,340万人（1日当たり約201,000人）へと大きく減少している。特に平成20年以降はリーマンショックに端を発した世界的な経済危機、原油の高騰高止まり、東日本大震災、ギリシャの経済破綻によるヨーロッパの金融不安等、日本経済の回復の兆しが不透明な状況下にある、一般の利用者のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、輸送人員の大幅な回復は難しい状況。

◆特定地域指定後の車両数及び輸送実績の推移

- ・特定地域指定後、京浜交通圏では適正化事業への取り組みが実施され、平成20年7月11日に比べ平成24年9月30日では、法人タクシー車両は7,629両から6,866両へと763両減少した。
- ・法人タクシー1両あたりの走行キロは平成20年度と比べ平成23年度では218kmから210kmへ、実車率は40.1%から39.6%へと低下している。1日1車あたりの運送収入も38,756円から36,355円へと5.7ポイント減少している。
- ・しかしながら、日車営収を対前年同月比率で見た場合、平成23年11月より平成24年9月まで連続して対前年同月比を上回っており、需要の減少の底から回復の兆しが現れてきている。
- ・経営収支に大きな影響を与える燃料（LPG）価格は70円台から80円台半ばの高値安定で推移しており、厳しい経営状況を更に圧迫する要因の一つとなっている。

◆運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・タクシー1両あたりの運送収入の減少は、出来高払の歩合制賃金体系、供給過剰による労働環境の悪化により運転者の賃金の低下をまねき、神奈川県運転者の平均年収は、平成20年に354万円、平成21年はリーマンショックによる経済の悪化により308万円、と減少していたが、平成22年は342万円、平成23年には320万円と適正化及び活性化事業の取り組みの進行により改善してきている。

- ・ 神奈川県タクシードライバーの月間労働時間は、平成20年に193時間、神奈川県全産業男性労働者181時間と比較すると12時間超過している、21年、22年も労働時間の格差が広がり特に21年は月間24時間超過している状態にあったが、平成23年にはタクシードライバー188時間、全産業男性労働者181時間と格差が7時間に短縮され勤務時間の改善が図られた。なお、勤務時間の改善にはデジタル式タコグラフの導入及びその活用により、運行管理の適正化が図られたことも改善要因として考えられる。
- ・ しかしながら、勤務時間の改善が進む中で、運転者の高齢化が更に進み、平均年齢が23年度には57歳となっており、若年層の新規採用が減少している状態。また、他産業からの転職先として、中高年の雇用促進を担っている業種となっていることも平均年齢の上昇に歯止めがかからない要因の一つとなっている。

◆ 需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

- ・ 交通事故に関しては、事業の適正化及び活性化への取り組みによる運行管理の指導教育の充実・強化及び「事業用自動車総合安全プラン2009」への取組により、重大事故が平成22年は80件、23年は73件と減少してきているものの、依然として発生件数が多いのが現状である。
- ・ タクシー利用者からは、良質な接客へと改善が進んでいるとの意見がある一方で、一部には地理不案内に対する不満の声がある状況。
- ・ 京浜交通圏のタクシーは駅待ち営業が中心であり、駅構内における待機及び客待ちの秩序を維持するために関係者による構内の管理運営が適正に行われており、大きな問題は発生していない。しかしながら、駅周辺に大きな繁華街をかかえる主要駅においては、一時的にタクシー待機スペースから公道に溢れることもあり、街頭における指導を強化しているところ。
- ・ 交通弱者への対応として、UDタクシー車両の導入を地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用等して実施しており、神奈川県内のUD車両数は113両となっている。自治体と調整・検討し利用者の利便向上を進めているところ。

◆ 京浜交通圏のタクシー業界の地域指定後3年間の取り組み

- ・ タクシー業界では、供給過剰の解消に向け、適正化事業（事業再構築）に取り組むと共に、地域計画に示した数多くの特定事業から自らが取り組む事業について国の認定を受け真摯に実施してきた。取り組んだ認定特定事業は次のとおりである。

地域計画目標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」

- ・ 運転者のマナー向上のための教育・研修の充実
- ・ 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
- ・ タクシー事業者における地理教育の徹底

- ・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）

地域目標②「安全性の維持・向上」

- ・映像記録型ドライブレコーダーの導入
- ・ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施
- ・アルコールチェッカーの導入

地域計画③「環境問題の貢献」

- ・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進
- ・アイドリングストップ運動の促進
- ・デジタルGPS-AVM機器導入による計画的配車の実施（車両位置情報をリアルタイムに管理）

地域計画④「交通問題、都市問題の改善」

- ・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

地域計画⑦「防災・防犯対策等社会への貢献」

- ・都市における治安維持への協力

地域計画⑧「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

- ・デジタル式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
- ・ドライブレコーダーや防犯カメラの導入

地域計画⑨「事業経営の活性化、効率化」

- ・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
- ・デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

なお、認定を受けていない特定事業のうち

- ・⑤「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」の、「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」については、京浜交通圏4市のうち、法定会議としての地域公共交会議等を設置している2市（横浜市、川崎市）に参画しており自治体との更なる関係強化を進めているところ。
- ・⑥「観光立国実現に向けての取り組み」については、京浜交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入がされている。

◇3年間の取り組みのまとめ

・以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、本地域計画に基づくタクシー事業者による特定事業等の実施及びそれと相まって事業再構築を行うことにより供給量の削減に取り組んできた。

・また、事業者団体及び関係者を含めた取組として、多様化するニーズに対応したサービス提供の促進を行う環境整備に取り組んだほか、公共交通機関としての社会的責務を果たすため、渋滞等の交通問題、環境問題へも取り組むなど、タクシーの諸問題の解決に向

け進捗がなされている。

・しかしながら、こうした取組によっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、引き続き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ようにするための取組みを推進していくことが必要であり、平成24年9月28日付けで特定地域の再指定を受けた。

3. 地域計画の目標

1. のべた「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「取り組みの方向性」は現時点においても大きく変わるものではなく、引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業の適正化・活性化実施3年間の取り組み状況を踏まえ、目標の一部を見直したものである。

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

- ・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ユニバーサルデザインタクシーの導入を促進するとともに、運転者に対するユニバーサルドライバー研修の受講の促進、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。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」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、都市計画や交通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依然として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、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であり、面的輸送が可能である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、タクシーに関し、各自治体における位置づけを高めることが求められている。
- ・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り組み

- ・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は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され、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。
- ・特に震災対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、帰宅困難者による混乱等が生じたことを踏まえ、国及び神奈川県、市町村において検討されている災害対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害発生時における安全輸送を図るための対策についてルール作りを進める必要がある。
- ・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 23 年県内タクシー運転者平均年収 320 万円、県内全産業労働者（男性）平均年収 581 万円との格差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 23 年県内月間平均労働時間、タクシー運転者 188 時間、全産業労働者 181 時間の格差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、平成21年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%）である。
- ・これに基づくと平成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、平成25年1月31日現在の車両数6,866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。
- ・これらを踏まえ、また、1.及び2.で述べたとおり、タクシーを取り巻く現状は大きく変わるものではなく、当該特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、当初の適正と考えられる車両数のもと供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善結果として、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。

4. 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

3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、**新たに取り組むものについては**、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し、**現在取り組んでいる特定事業については継続的に取り組むものとする。**

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
- ユニバーサルドライバー研修の受講の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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、ユニバーサルデザイン車乗り場等）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】

○ハイブリッド車、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

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、3. 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