

タクシー「サービス向上」「安心利用」 推進法について



国土交通省

神奈川運輸支局 輸送担当

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

特措法

旧

新

原則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

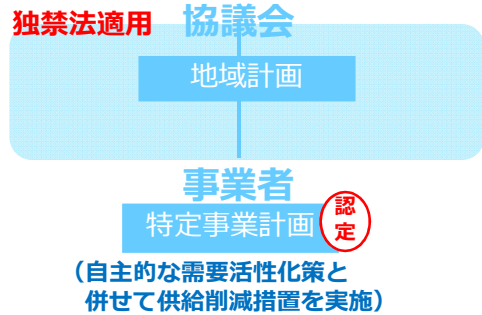
原則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

期間3年

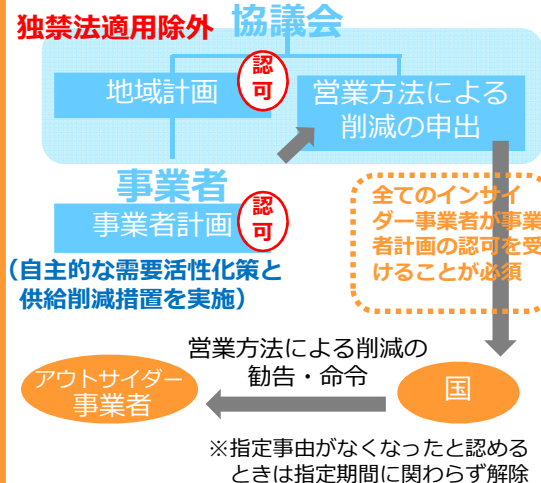


※指定事由がなくなったと認めるときは指定期間に関わらず解除

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年

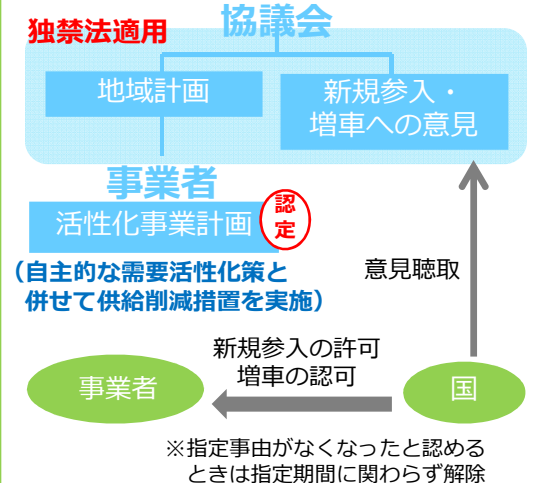


※指定事由がなくなったと認めるときは指定期間に関わらず解除

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年



※指定事由がなくなったと認めるときは指定期間に関わらず解除

タク特法

全国	指定地域 (政令で指定)	特定指定地域 (政令で指定)
—	登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕

全国	指定地域 (告示で指定)	特定指定地域 (告示で指定)
登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕	登録制 〔試験〕

道路運送法

◆ 過労運転防止措置の義務付け

過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ

◆ 事業者に対する適正化事業の実施

貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

特定地域と準特定地域において講じられる措置

特定地域		準特定地域
<p>任意</p> <p>認可制（2/3以上の同意要件あり）</p> <p>特定地域計画</p> <p>必須記載事項 供給輸送力の削減に関する事項</p> <p>任意記載事項 活性化措置に関する事項</p>	<p>協議会設置</p> <p>協議会が作成する地域計画</p>	<p>任意</p> <p>認可・認定なし（1/2以上の同意要件あり）</p> <p>準特定地域計画</p> <p>必須記載事項 活性化事業に関する事項</p>
<p>認可制（実施命令制度あり）</p> <p>事業者計画</p> <p>必須記載事項 供給輸送力の削減に関する事項 活性化措置に関する事項 （特定地域計画において実施主体とされた事業者のみ）</p>	<p>事業者が作成する計画</p>	<p>任意（認定申請可・認定を受けた場合には実施勧告制度あり）</p> <p>活性化事業計画</p> <p>必須記載事項 準特定地域に規定された活性化事業に関する事項</p>
<p>あり</p>	<p>独禁法適用除外</p>	<p>なし</p>
<p>あり</p>	<p>アウトサイダー事業者への営業方法の制限勧告・命令</p>	<p>なし</p>
<p>禁止</p>	<p>新規参入</p>	<p>許可制 ※供給過剰とならないかどうかの基準を追加</p>
<p>禁止</p>	<p>増車等</p>	<p>届出制→認可制 ※供給過剰とならないかどうか、収入状況・法令遵守の状況等の基準を追加</p>
<p>あり</p>	<p>公定幅運賃</p>	<p>あり（特定地域と同じ）</p>

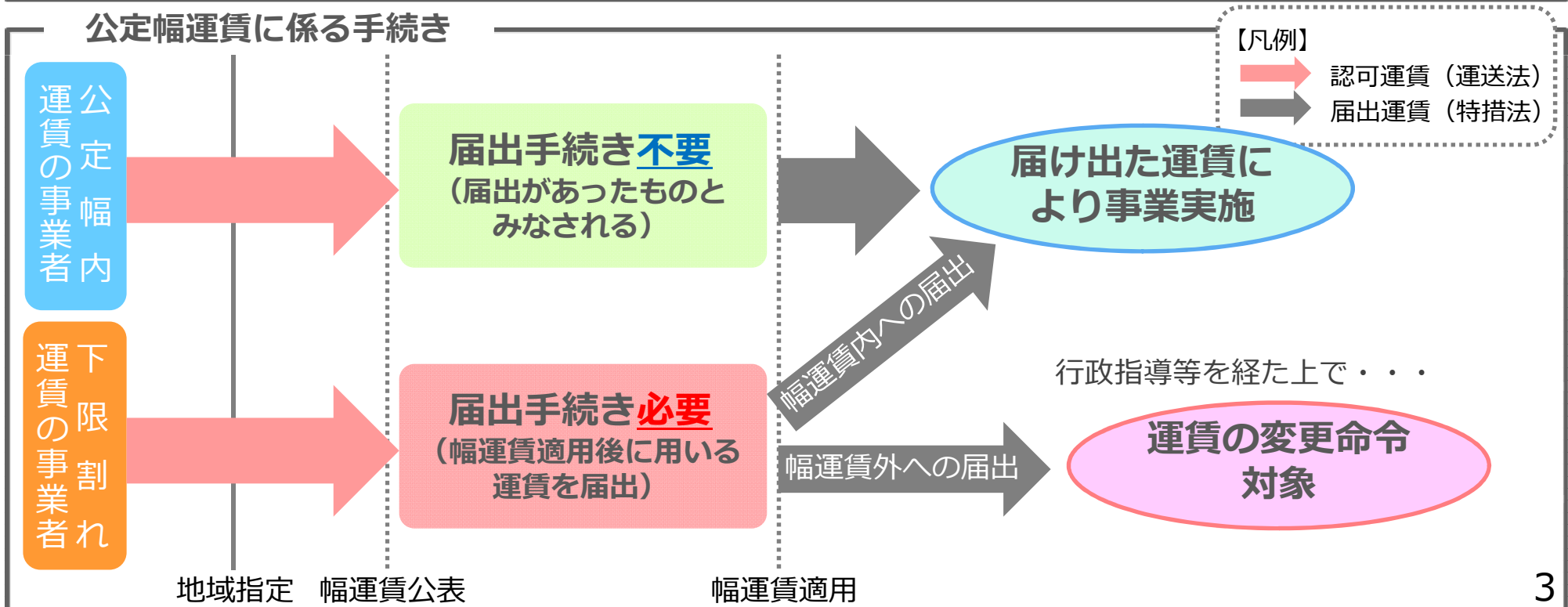
公定幅運賃制度について

- ・「公定幅運賃」の範囲は、地方運輸局長が、標準的な事業者のデータを基に算出し公表。
- ・「公定幅運賃」の範囲外である届出運賃は変更命令の対象。
- ・公定幅運賃制度の対象外となる運賃の認可に際しては、公定幅運賃制度との整合性を審査。

公定幅運賃の対象

- 基本運賃及びこれに準ずるものが対象。
- 総利用者数の二分の一以上の利用者が対象となり、かつ、公定幅運賃の範囲内でない割引運賃は、事実上基本運賃に当たるため、運賃の変更命令の対象。
- 定額運賃については、公定幅運賃により算定。
- いわゆる都市型ハイヤーを除くハイヤーに係る公定幅運賃については、タクシーの公定幅運賃の下限以上という公定幅運賃を設定。

公定幅運賃に係る手続き



独占禁止法の適用関係について（通知文書に記載する内容）

法律の関係条文

通知文書に記載する内容

特 定 地 域	適用除外法	<p>（特措法第8条の4第1項） 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律…の規定は、認可特定地域計画及び認可特定地域計画に基づいてする行為には、適用しない。</p>	<p>以下の行為は、独占禁止法が適用されない。</p> <p>①認可特定地域計画に基づき、事業者が他の事業者と相談して、事業者計画を作成する行為 ②認可事業者計画に基づき、事業者が減車等の供給輸送力の削減を実施する行為</p>
定	な問独 ら題禁 ない上	—	<p>協議会に参加する事業者が特定地域計画を策定するにあたって減車等の供給輸送力の削減等について協議を行う行為は、独占禁止法上問題とならない。</p>
地 域	問題となる上	<p>（特措法第8条の4第1項） ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、この限りではない。 一 不公正な取引方法を用いるとき 二 一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより旅客の利益を不当に害することとなるとき 三 第八条の六第四項の規定による公示があった後一月を経過したとき</p>	<p>以下の行為は、独占禁止法上問題となる。</p> <p>①減車を行わない事業者に共通乗車券の利用を拒絶する行為 ②過剰な減車を行うことにより、利用者を獲得しようとする事業者間の競争が実質的に制限された結果、例えば、深夜時間帯、特定の曜日などにおいてタクシーを利用することが著しく困難になる場合 ③事業者が他の事業者と相談して、認可特定地域計画に基づく内容とは異なる減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為</p>
準 特 定 地 域	な問独 ら題禁 ない上	<p>（特措法第11条第3項） 活性化事業計画には、活性化事業と相まって…譲渡又は譲受け…合併または分割、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減その他経営の合理化に資する措置として国土交通省令で定めるもの（以下「事業再構築」という。）…を定めることができる。</p>	<p>事業者がその自主的な判断に基づき、単独で活性化事業計画を作成し、減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為は、独占禁止法上問題とならない。</p> <p>事業者が他の事業者と相談して、活性化事業計画を作成し、減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為は、独占禁止法上問題となる。</p>
公 定 幅 運 賃	な問独 ら題禁 ない上	<p>（特措法第16条） 国土交通大臣は…協議会の意見を聴いて、…旅客の運賃…の範囲を指定し…公表しなければならない。</p>	<p>以下の行為は、独占禁止法上問題とならない。</p> <p>①協議会として公定幅運賃に関する国土交通大臣への意見を取りまとめるために事業者が協議を行う行為 ②事業者が他の事業者と相談・連絡をすることなく、運賃の届出をする行為</p>
	と上独 なる問禁 る題法	<p>（特措法第16条の4第1項） …一般乗用旅客自動車運送事業者は…旅客の運賃を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。</p>	<p>事業者が他の事業者と連絡を取り合い共同して運賃を決定し、届出をする行為は、独占禁止法上問題となる。</p>

タクシー業務適正化特別措置法の改正について

平成27年10月1日施行

- ・タクシーの運転者登録制度を全国に拡大する。
- ・指定地域における登録は、一定の経歴又は輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験の合格を要件とし、指定地域以外の地域では、講習の受講のみで登録できることとする。

タクシー運転者登録制度の全国拡大

法人タクシーに対し、各地域ごとに設けられた原簿に登録を受けている者（登録運転者）以外の乗務禁止や登録タクシー運転者証の表示を義務づけるタクシー運転者登録制度を全国全ての地域において実施し、個人タクシーに対しては、個人タクシー事業者乗務証の表示を全国全ての地域において義務付け。

現在のタクシー運転者登録制度の対象（指定地域）

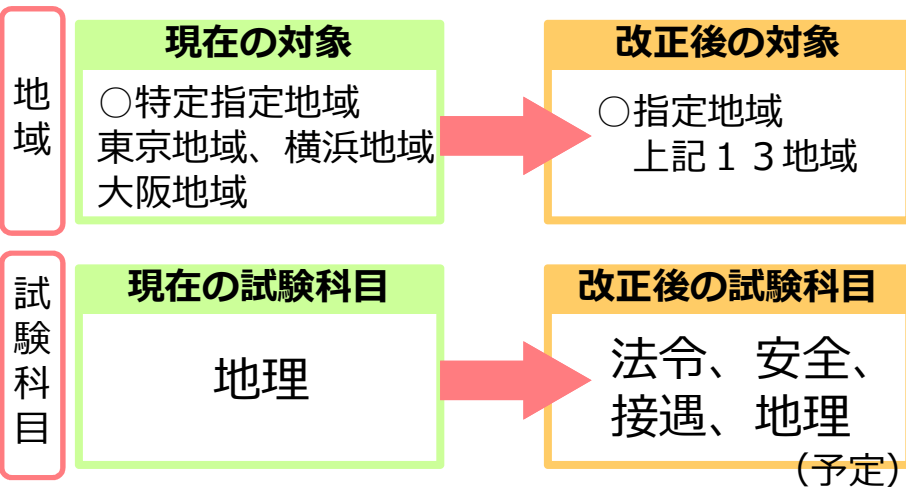
札幌地域、仙台地域、さいたま地域、千葉地域、東京地域、横浜地域、名古屋地域、京都地域、大阪地域、神戸地域、広島地域、北九州地域、福岡地域の13地域のみ

改正後においては…

全国において
実施

試験制度の見直し

試験制度について、試験を実施する地域及び試験科目を以下のとおり拡充する。



地域別の規制の適用

	運転者登録	講習	試験 運転経歴	適正化 機関	乗禁地区 指定
特定指定地域	○	○	○	○	○
指定地域	○	○	○ →	×	×
単位地域	○ →	○ →	×	×	×

…今回の法改正に伴い、新たな対応が必要な箇所

道路運送法の改正について

- ・ 運転者の過労運転防止のために、事業者に対して必要な措置を講ずることを法律上明確化。
- ・ 旅客自動車運送適正化事業を創設し、民間団体等による事業者への法令遵守に関する指導等を実施。

運転者の過労運転防止の明確化

輸送の安全確保のために運転者の過労運転防止は極めて重要であることから、事業者が必要な措置を講ずることを明記。

旅客自動車運送適正化事業の創設

違法行為を防止するため、民間団体等による事業者への指導等を行う事業

- ・ 道路運送法第43条の2により、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とした一般社団法人又は一般財団法人を「旅客自動車運送適正化事業実施機関」に指定

民間団体等の
自主的な活動

輸送の安全阻害行為の防止、法令遵守に関する指導等を通じ、旅客自動車運送に関する秩序の確立を図る

国土交通省地方運輸局・運輸支局

- (道路運送法第94条ほか)
- 事業者に対する報告聴取
 - 事業者に対する立入検査・質問聴取
 - 法令違反を行った事業者に対する行政処分・改善指導

監査担当職員：342名（平成25年度）

適正化事業実施機関

- (道路運送法第43条の3)
- 法令遵守に関する事業者への指導
 - 無許可営業防止のための啓発活動
 - 事業の秩序確立に向けた啓発・広報活動
 - 旅客からの苦情の処理
 - 行政機関への報告

指定

連携

協力

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（改正案）

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
一部改正：平成26年 1月24日
一部改正：平成 年 月 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、特定地域及び準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、「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準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準特定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）準特定地域計画の作成

（2）次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整

- ① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 準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、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成29年1月26日~~平成27年9月30日~~までとする。

(注) (1) ~ (~~4-5~~) は、法第8条第1項に規定する構成員、(~~5-6~~) 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~~

(~~1-2~~) 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

(~~2-3~~) タクシー事業者等

- ① 一般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

(~~3-4~~) 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

(~~4-5~~) 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

(~~5-6~~) 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

- 2 協議会は、前項の（~~1-2~~）～（~~4-5~~）の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の（~~5-6~~）の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
- 3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第5条第~~17-16~~項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会~~の~~開催日の~~30-20~~日前までに申し出があった者について、当該協議会に協議の構成員として参画できるものとする。
- 4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

（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29年1月26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29年1月26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29年1月26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 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。

~~15-14~~ 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

第4条第1項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。

~~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。~~

①② 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するしていること。

②③ 設置要綱の変更について合意するしているタクシー事業者の準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準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。

③④ 設置要綱の変更について合意する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準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準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。

④⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意するしていること。

⑤⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意するしていること。

⑥⑦ 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するしていること。

(3) 準特定地域計画の作成及び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 (2) ①及び③から⑤⑥までに掲げる要件を満たしていること。

② 準特定地域計画に合意するしたタクシー事業者がの準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、当該準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するしていること。

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。)の過半数が合意するしていること。

⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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するしていること。

(4) (1) から (3) まで以外の議決を行う場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。(1)の議決方法を持って決することとする。

① 会長及び事務局長が合意すること。

② 合意するタクシー事業者が準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準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。

- ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。

~~16~~¹⁵ 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。

~~17~~¹⁶ 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45~~30~~日前までにその旨を公表するものとする。

~~18~~¹⁷ 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。

~~19~~¹⁸ 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。

20 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕がない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果を持って協議会の決議に代えることができる。なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第17項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(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。

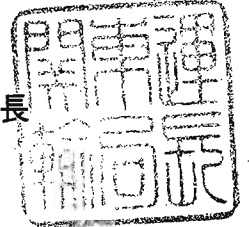
タクシーの公定幅運賃について



関自旅二第1650号
平成26年2月6日

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会長 殿

関東運輸局長



運賃の範囲の指定に関する通知について

標記について、特定地域及び準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）第16条第1項に基づき、別紙のとおり運賃の範囲を指定しようとすることから、同法施行規則（平成21年国土交通省令第58号。以下「施行規則」という。）第10条の5第1項の規定により通知します。

また、施行規則第10条の5第2項及び第10条の6第1項に基づき、当該運賃の範囲に関する意見書を下記期限までに運輸支局を經由し当局あてに提出して下さい。

なお、施行規則第10条の6第2項の規定のとおり、期日までに意見書の提出がないときは、当該運賃の範囲に関する意見がない旨の貴協議会の意見の提出を受けたものとみなすことを申し添えます。

記

意見書の提出期限：平成26年2月26日

京浜交通圏の運賃の範囲(案)

1. タクシー

①特定大型車

	距離制運賃			時間距離併用制	時間制運賃		
	初乗運賃 2.0km	加算運賃			初乗運賃 1時間	加算運賃	
A(上限運賃)	810円	238m	90円	1分30秒90円	A(上限運賃)	4,850円	30分 2,250円
B運賃	800円	241m	90円	1分30秒90円	B運賃	4,800円	30分 2,220円
C運賃	790円	244m	90円	1分30秒90円	C運賃	4,750円	30分 2,190円
D運賃	780円	247m	90円	1分30秒90円	D運賃	4,700円	30分 2,170円
E運賃	770円	250m	90円	1分30秒90円	E運賃	4,650円	30分 2,140円
下限運賃	760円	254m	90円	1分35秒90円	下限運賃	4,600円	30分 2,110円

②大型車

	距離制運賃			時間距離併用制	時間制運賃		
	初乗運賃 2.0km	加算運賃			初乗運賃 1時間	加算運賃	
A(上限運賃)	770円	262m	90円	1分35秒90円	A(上限運賃)	4,650円	30分 2,130円
B運賃	760円	265m	90円	1分35秒90円	B運賃	4,600円	30分 2,100円
C運賃	750円	269m	90円	1分40秒90円	C運賃	4,550円	30分 2,070円
D運賃	740円	273m	90円	1分40秒90円	D運賃	4,500円	30分 2,050円
E運賃	730円	276m	90円	1分40秒90円	E運賃	4,450円	30分 2,020円
下限運賃	720円	280m	90円	1分45秒90円	下限運賃	4,400円	30分 1,990円

③普通車

	距離制運賃			時間距離併用制	時間制運賃		
	初乗運賃 2.0km	加算運賃			初乗運賃 1時間	加算運賃	
A(上限運賃)	730円	292m	90円	1分45秒90円	A(上限運賃)	4,450円	30分 2,010円
B運賃	720円	296m	90円	1分50秒90円	B運賃	4,400円	30分 1,980円
C運賃	710円	300m	90円	1分50秒90円	C運賃	4,350円	30分 1,950円
D運賃	700円	305m	90円	1分50秒90円	D運賃	4,300円	30分 1,930円
下限運賃	690円	309m	90円	1分55秒90円	E運賃	4,250円	30分 1,900円
					下限運賃	4,200円	30分 1,870円

2. ハイヤー

1. で定める公定幅運賃の下限運賃以上とする。

3. 定額運賃

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について(平成14年1月17日付け公示)」1.(5)イの定額運賃(⑦を除く。)の算定基礎となる距離制運賃を上記で定める公定幅運賃の範囲内で届け出られた距離制運賃の額としたものとする。

公定幅運賃制度について①

(京浜交通圏の普通車の場合)

現行自動認可運賃

〈普通車〉

	距離制運賃		
	初乗運賃 2.0km	加算運賃	
A (上限運賃)	710 円	300 m	90 円
B 運賃	700 円	304 m	90 円
C 運賃	690 円	309 m	90 円
D 運賃	680 円	313 m	90 円
下限運賃	670 円	318 m	90 円

消費税
転嫁

公定幅運賃

〈普通車〉

	距離制運賃		
	初乗運賃 2.0km	加算運賃	
A (上限運賃)	730 円	292 m	90 円
B 運賃	720 円	296 m	90 円
C 運賃	710 円	300 m	90 円
D 運賃	700 円	305 m	90 円
下限運賃	690 円	309 m	90 円

《H26. 1. 27付け公示「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」3. (1)⑥の規定から抜粋》

協議会より、初乗距離から、加算距離を(原則)1回分控除した距離を初乗り距離とし、当該距離に係る初乗運賃額を加算運賃額を原則1回控除した額で設定〔(例)2キロ730円→1.708キロ640円〕等を求める意見書が提出された場合、上記公定幅運賃に加えて意見書に係る運賃を公定幅運賃として設定することとする。

公定幅運賃制度について

供給過剰状態である特定地域及びそのおそれがある準特定地域においては、タクシー事業者間における過度な競争の一環として、過度な運賃値下げ競争が発生し、タクシー事業者において、これによる収益基盤の更なる悪化、収益基盤の悪化を通じた歩合制賃金に伴う賃金の減少、この運転者の労働条件の悪化による輸送の安全性・サービス水準の低下等が想定されるとともに、このような負の流れが循環することも懸念されます。

公定幅運賃制度は、これを未然に防止するため、国土交通大臣が、協議会の意見を聴いた上で、タクシー事業の適正な原価を償うこと、不当な競争が生じないこと等の基準に従って、特定地域及び準特定地域における公定幅運賃を指定するとともに、公定幅運賃の範囲外に運賃を定めているタクシー事業者等に対して公定幅運賃の範囲内への運賃変更命令を可能とする制度です。

公定幅運賃の対象及びその設定方法について

1. タクシーの基本運賃（距離制運賃・時間制運賃）

現行のタクシーの自動認可運賃額に108/105（平成26年4月の消費税の引き上げ率）を乗じることが基本として、事業収入全体として108/105の範囲内で調整するという方法により消費税を転嫁したものを公定幅運賃として設定。

2. ハイヤーの基本運賃（距離制運賃・時間制運賃）

1. の自動認可運賃の下限以上を公定幅運賃として設定。

3. 定額運賃

空港等と一定のエリア間の運送において、最短経路による運送に適用される距離制運賃（時間距離併用制における時間加算を行わないもの。以下同じ。）により算出し、事前に定額を定めて運送の引き受けを行う場合の運賃（定額運賃）について、最短経路による運送に適用する距離制運賃を公定幅運賃で届け出た距離制運賃としたものを公定幅運賃として設定。

タクシー事業の適正化と活性化に係る取組の検証

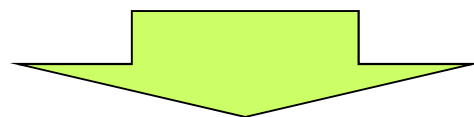
平成26年2月18日

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

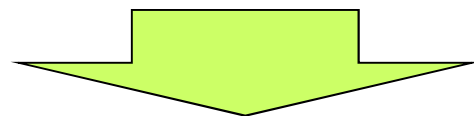
1. タクシー事業の適正化・活性化の取組の検証（目的）
2. タクシー事業の現状
3. 地域計画の目標
4. 地域計画の目標ごとの達成状況
5. 4年間の取組の総括

1. タクシー事業の適正化・活性化の取組の検証(目的)

- 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、タクシーの輸送人員の減少と供給過剰の進行により多くの地域で収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化といった諸問題が発生。
- 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月施行された。

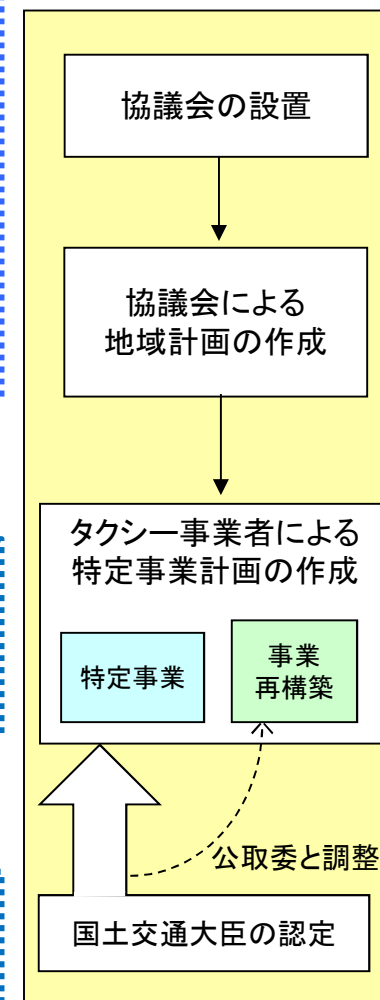


- 法施行から3年が経過し、この間特定地域においては、地域の関係者が連携協力を図りつつ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための様々な取組みを推進してきたところ。



- 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。

<特定地域>



2. タクシー事業の現状

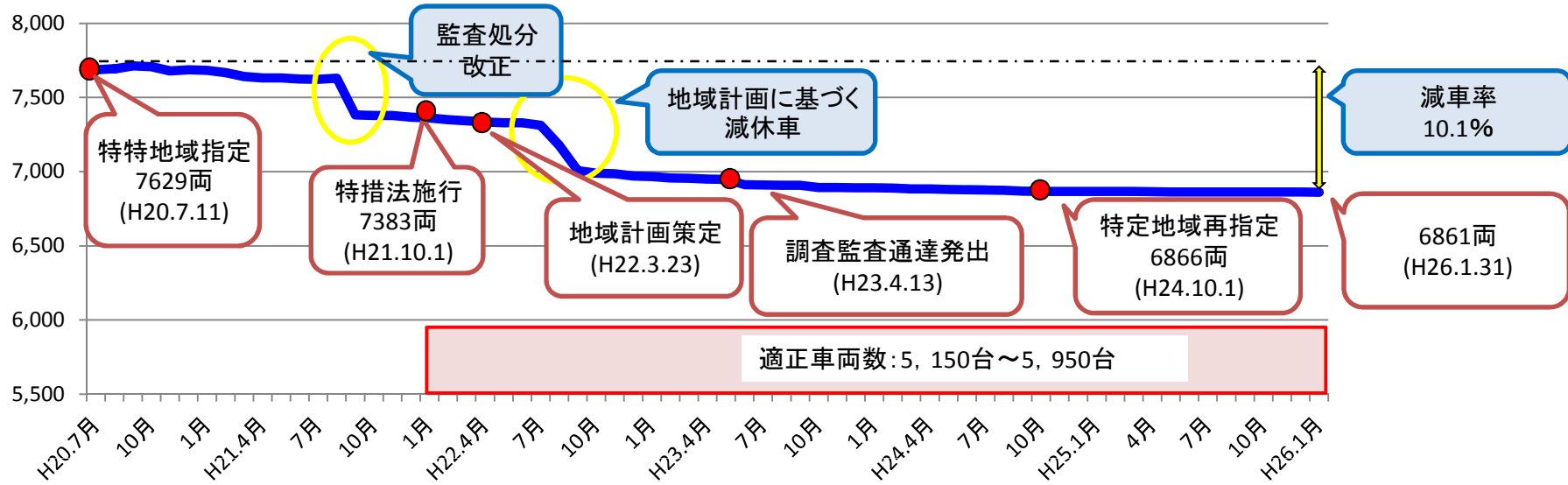
(1) 特定地域における特定事業計画の認定申請状況等について

営業区域名	地域計画 合意	法人タクシー(H26.1.31現在)									個人タクシー(H26.1.1現在)			
		事業者数	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	95	280	163	116	95	280	163	2,232	2,170	2,170	
県央交通圏	H22.3.29	55	55	37	43	56	55	37	43	56	328	320	320	
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	23	15	12	26	23				

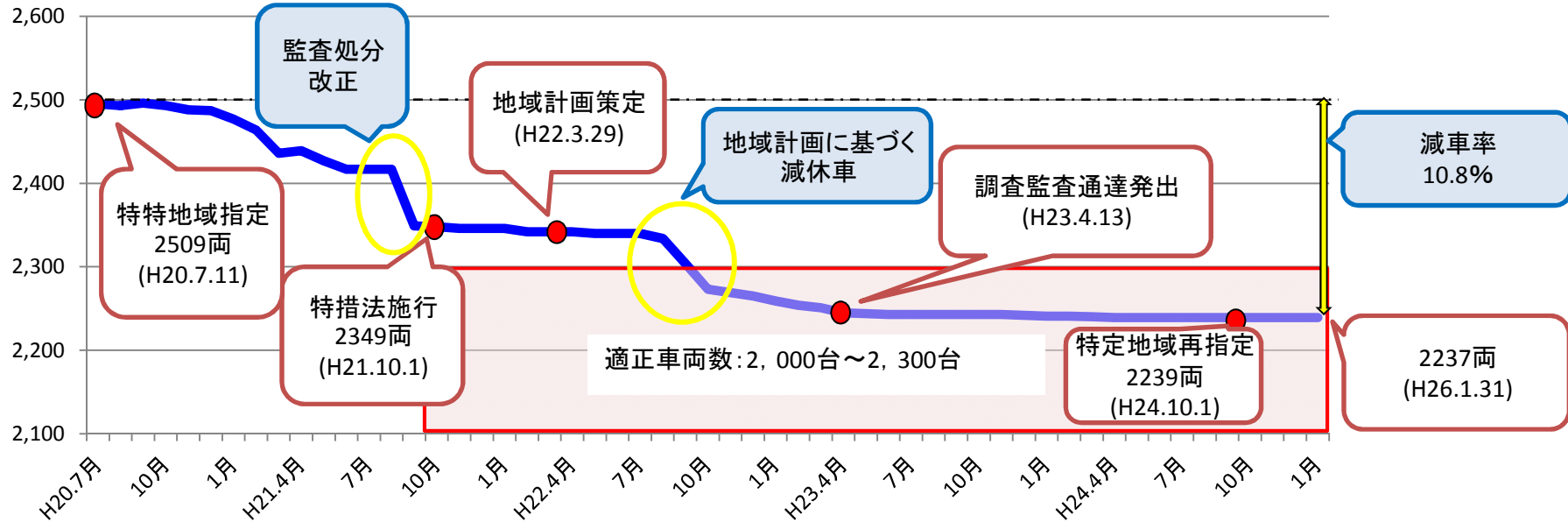
営業区域名	基準 車両数 ①	現在 車両数 ②	減車率 1-(②/①)	申請された 減・休車がす べて実施され た場合の車両 数 ③	減車率 1-(③/①)	適正と考えられる 車両数	基準車両数と 適正と考えら れる車両数の 乖離
京浜交通圏	7,629	6,861	10.1%	6,861	10.1%	5,150 ~ 5,950	約20% ~ 約30%
県央交通圏	2,509	2,237	10.8%	2,237	10.8%	2,000 ~ 2,300	約10% ~ 約20%
湘南交通圏	429	389	9.3%	389	9.3%	310 ~ 350	約20% ~ 約30%
小田原交通圏	575	501	12.9%	501	12.9%	450 ~ 500	約10% ~ 約20%

(2) 実在車両数の推移について①

①京浜交通圏

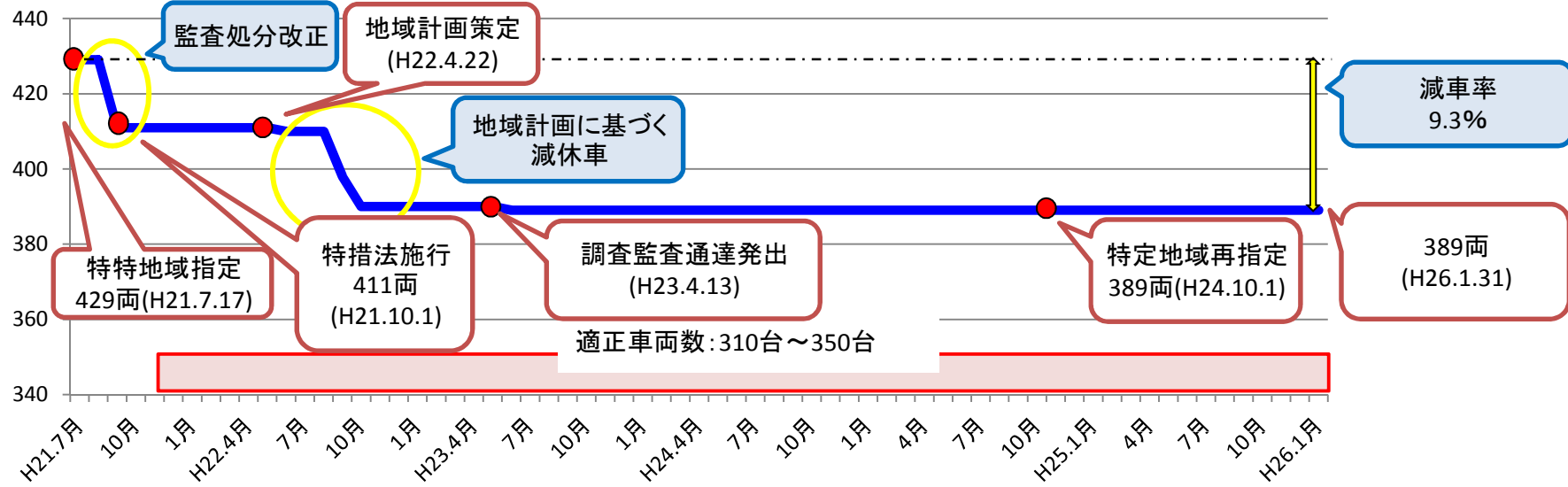


②県央交通圏

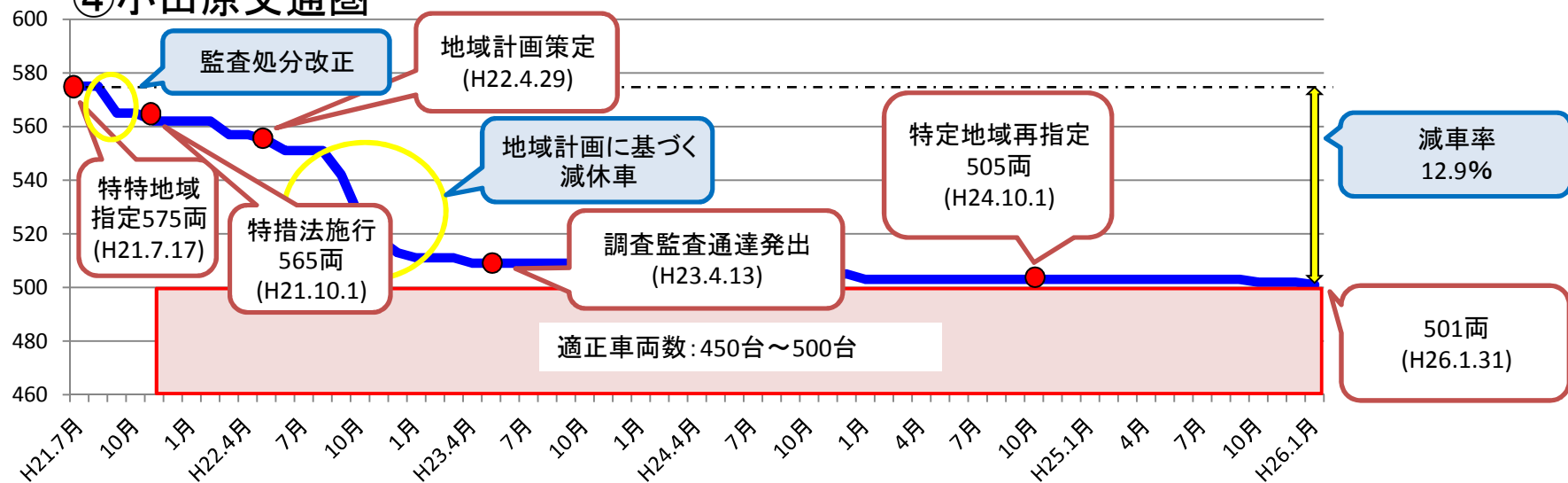


(2) 実在車両数の推移について②

③ 湘南交通圏

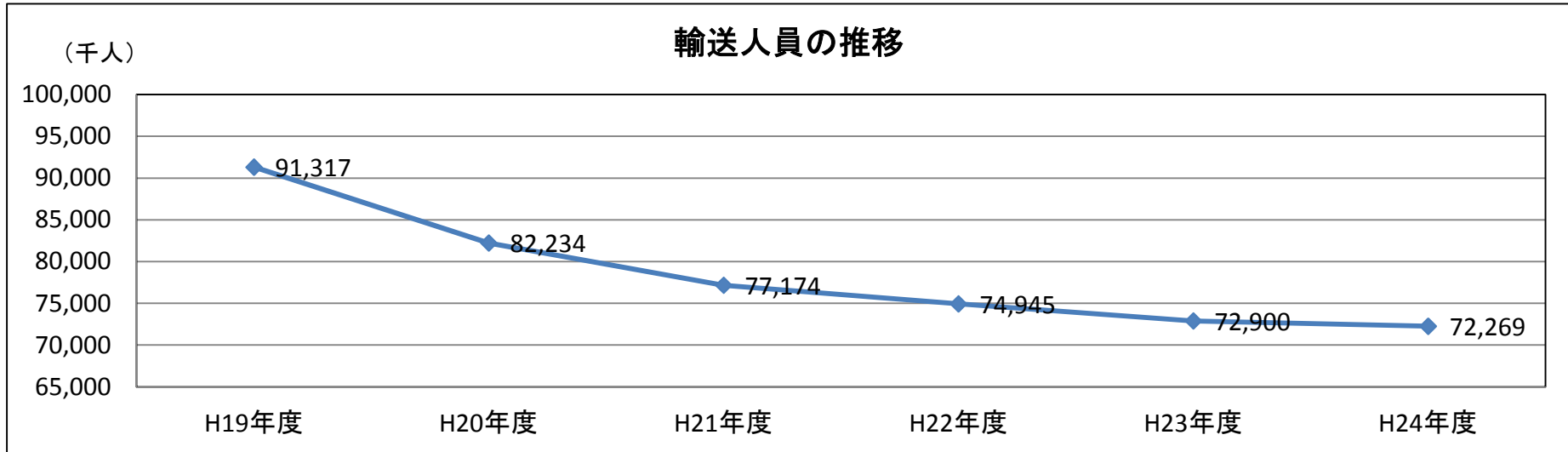


④ 小田原交通圏

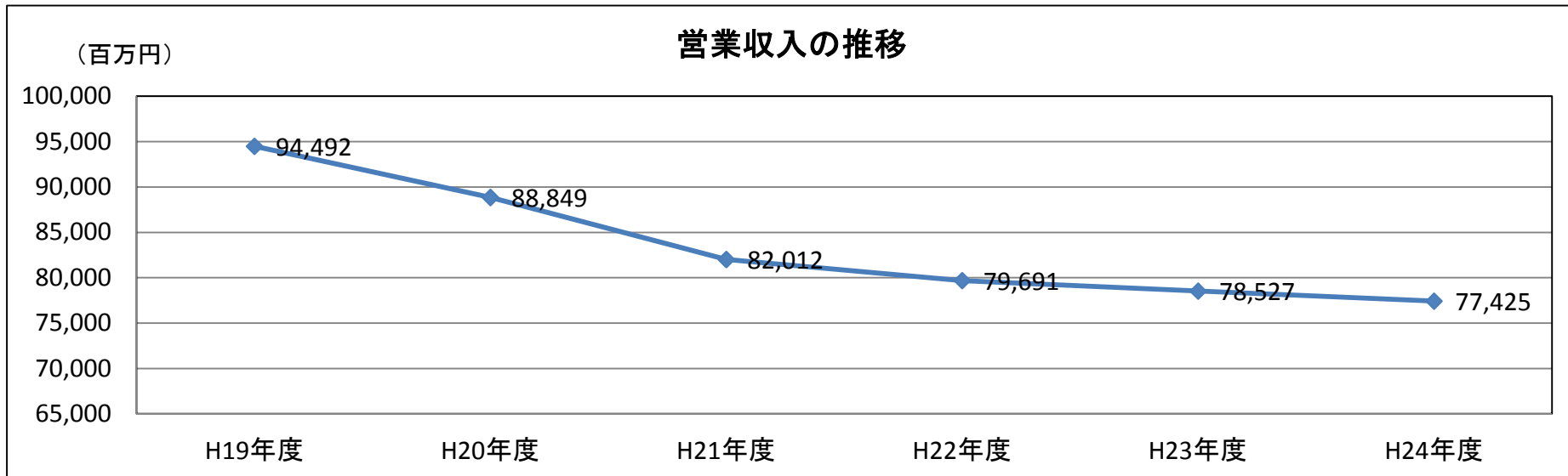


(3)各種指標の比較 (①京浜交通圏) 1/3

①輸送人員の推移

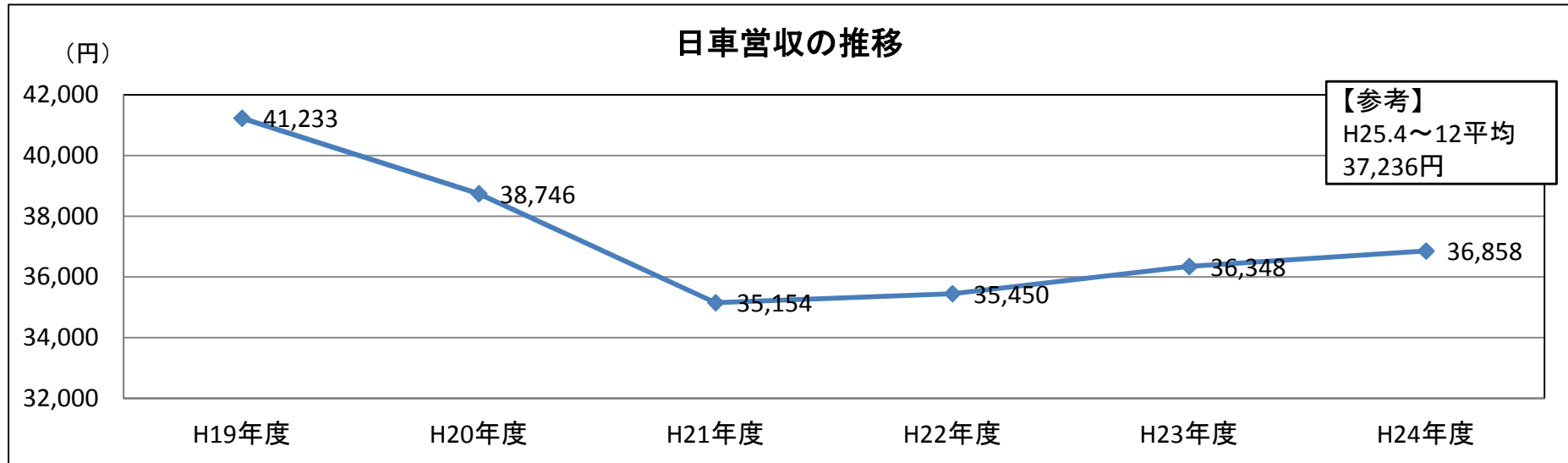


②営業収入の推移

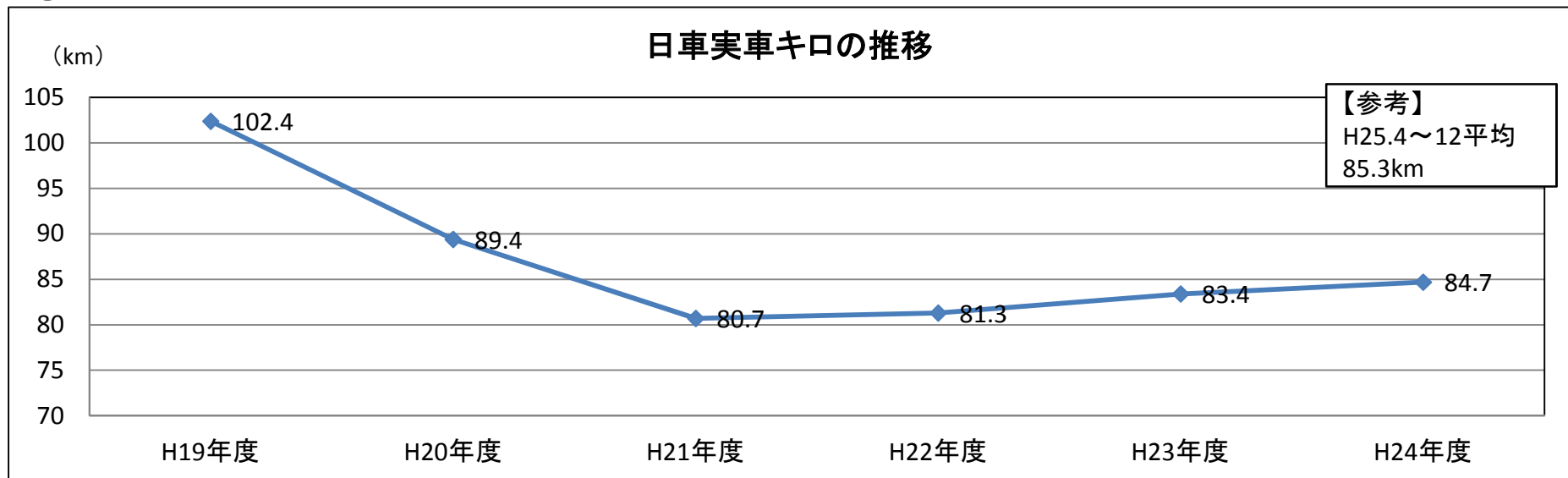


(3)各種指標の比較 (①京浜交通圏) 2/3

③日車營收の推移

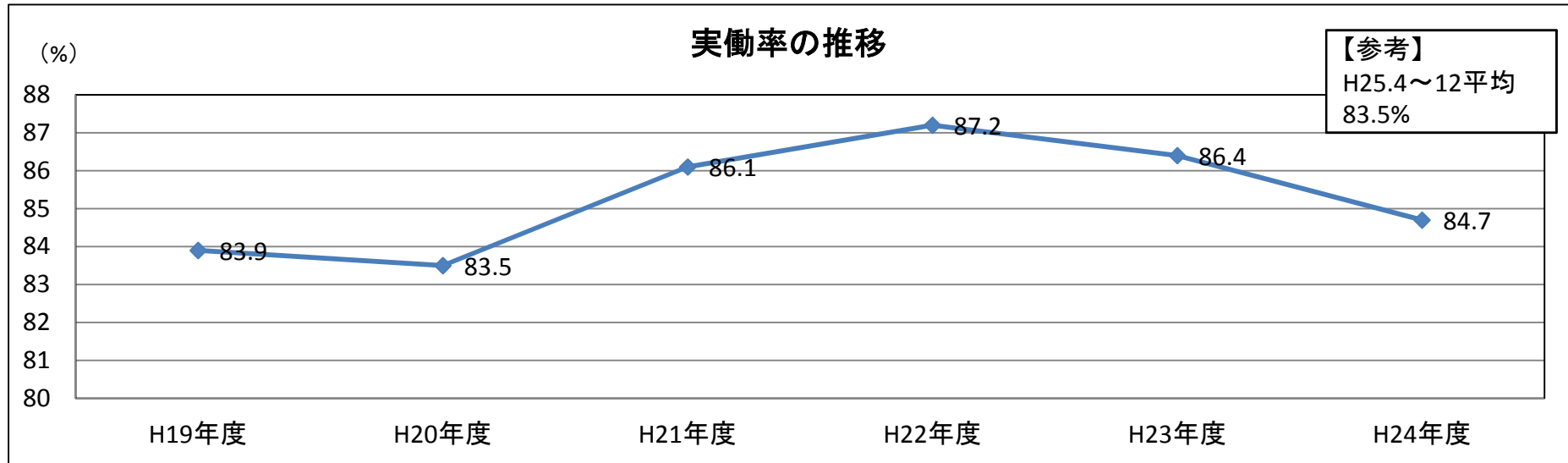


④日車実車キロの推移

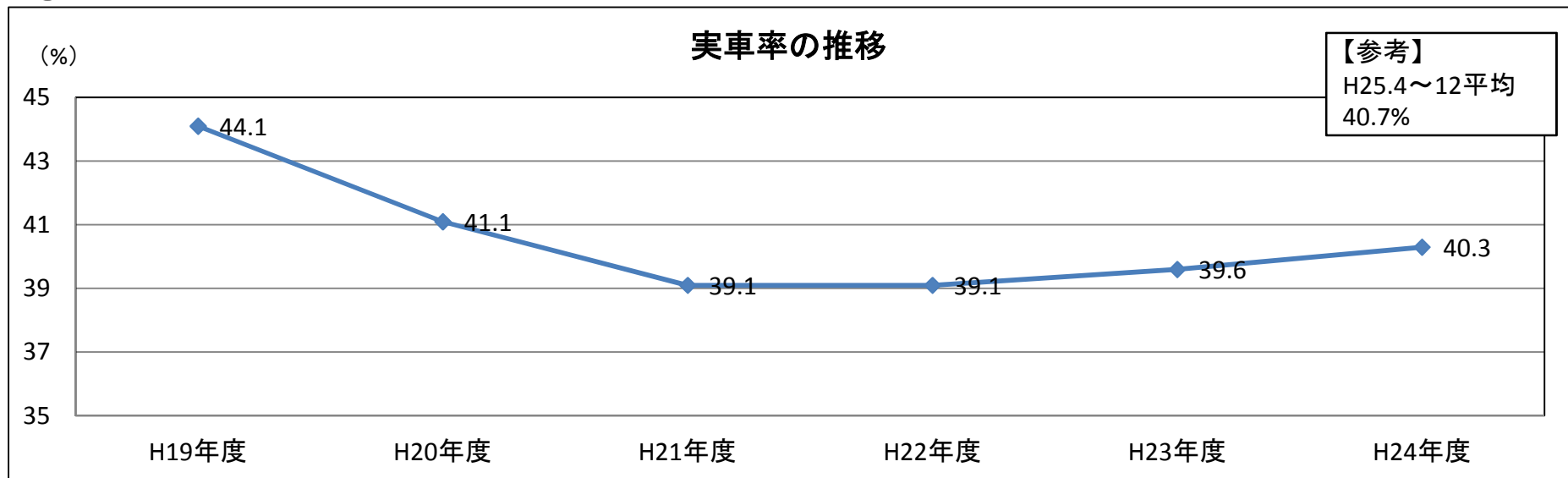


(3)各種指標の比較 (①京浜交通圏) 3/3

⑤実働率の推移

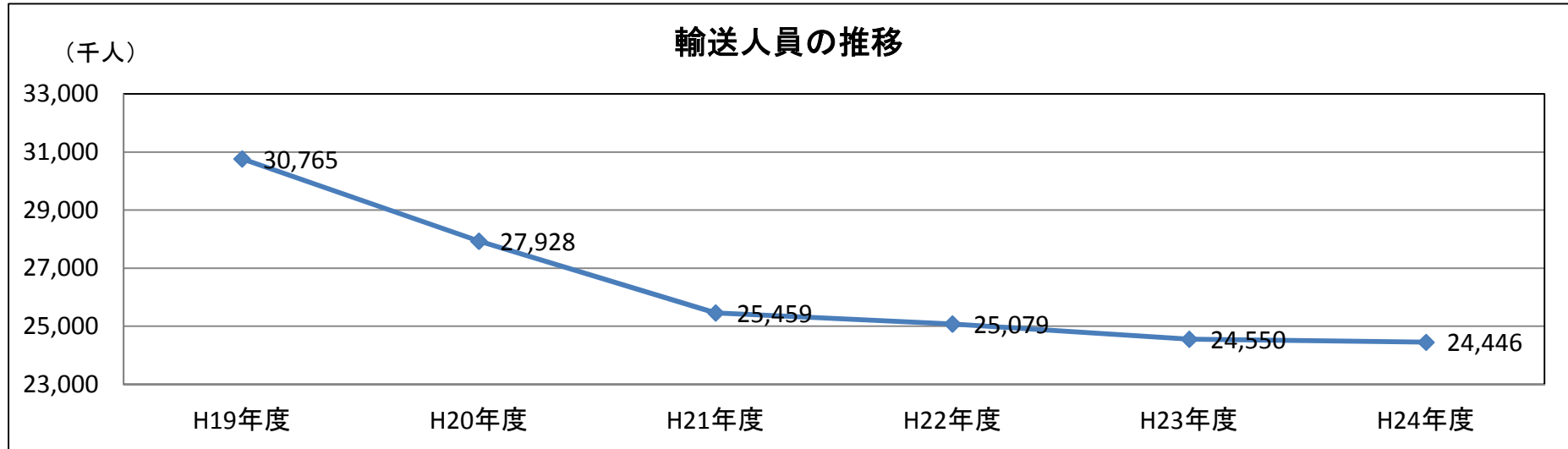


⑥実車率の推移

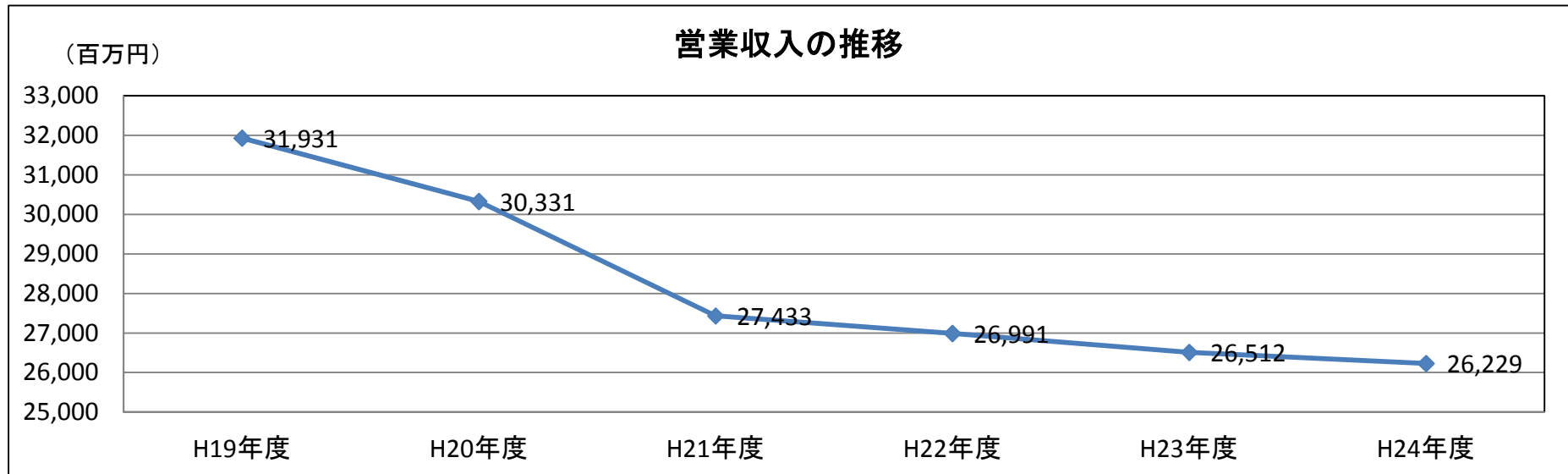


(3)各種指標の比較 (②県央交通圏) 1/3

①輸送人員の推移

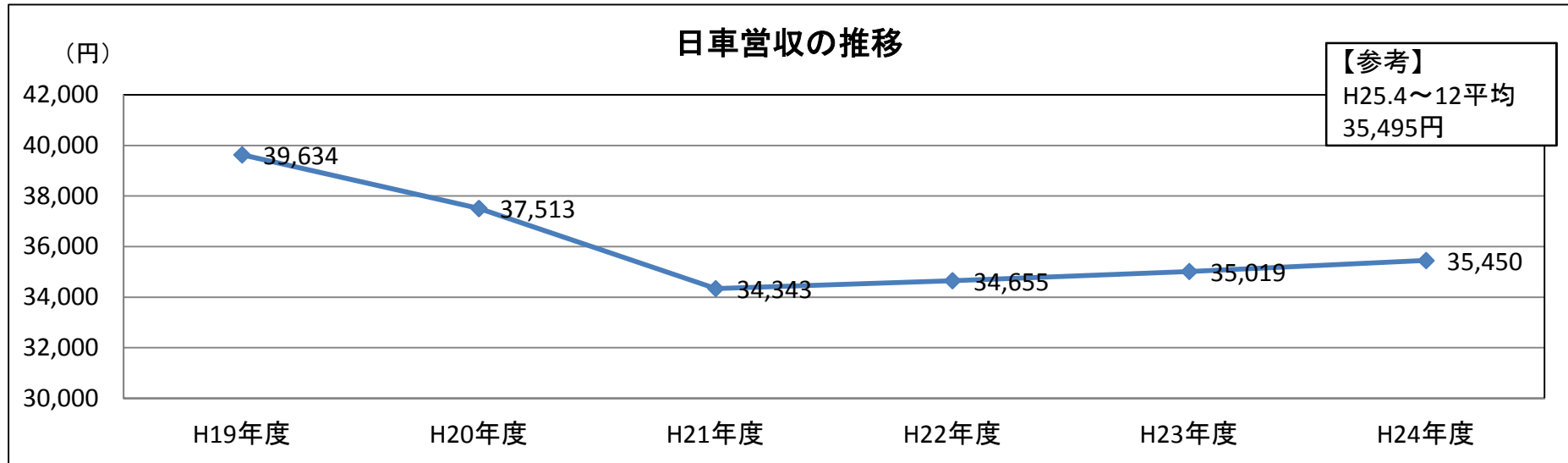


②営業収入の推移

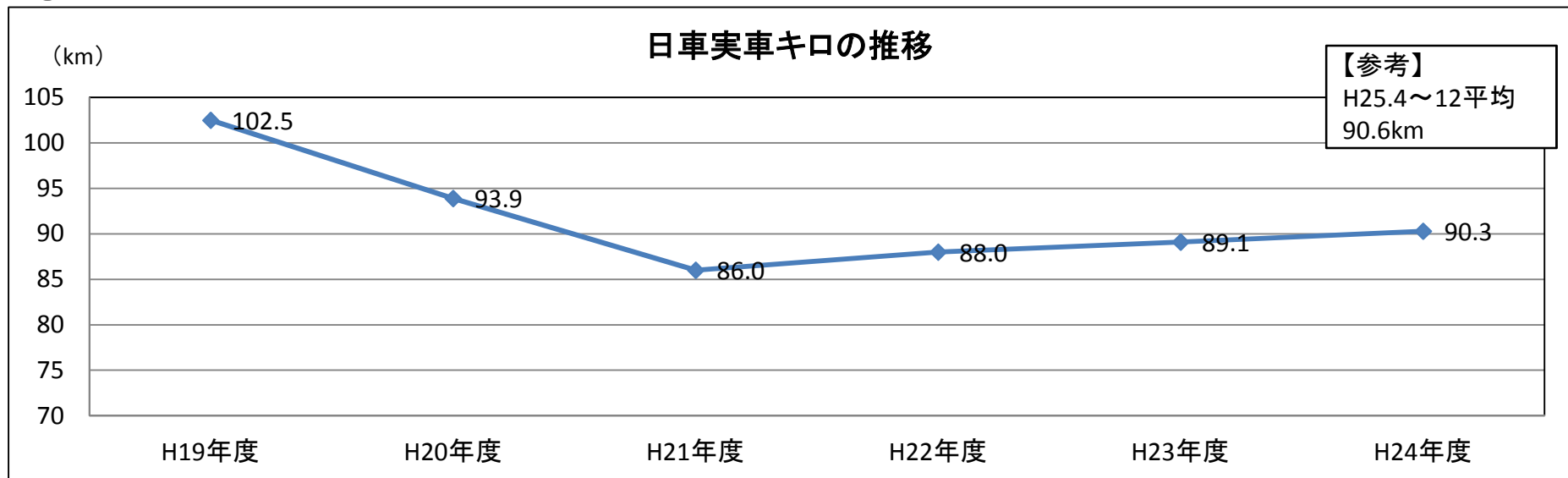


(3)各種指標の比較 (②県央交通圏) 2/3

③日車營收の推移

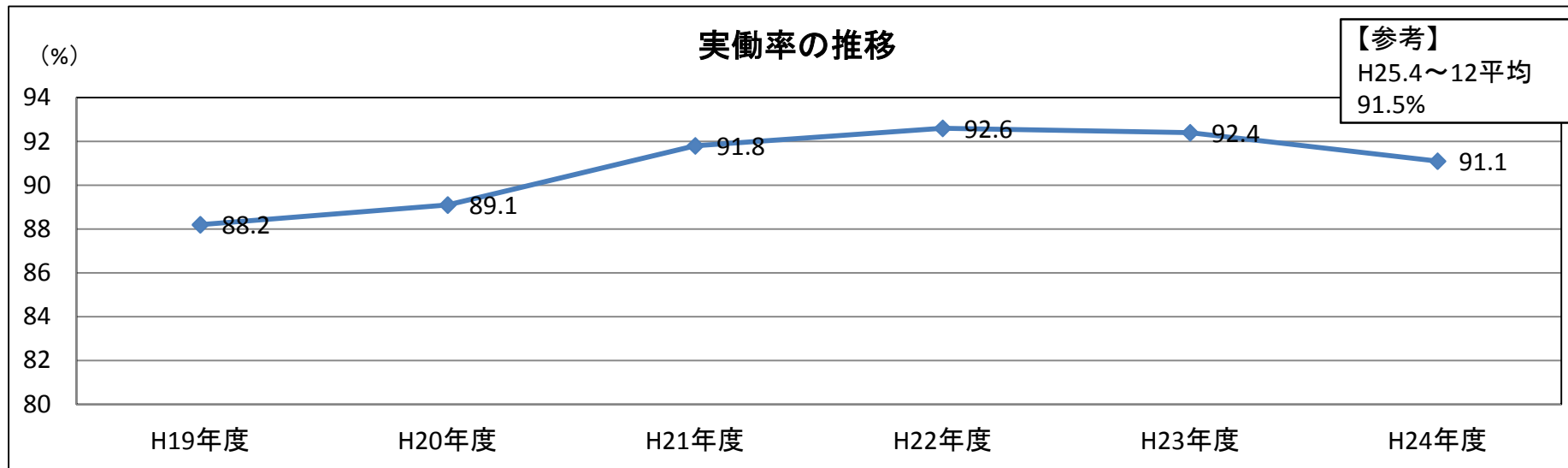


④日車実車キロの推移

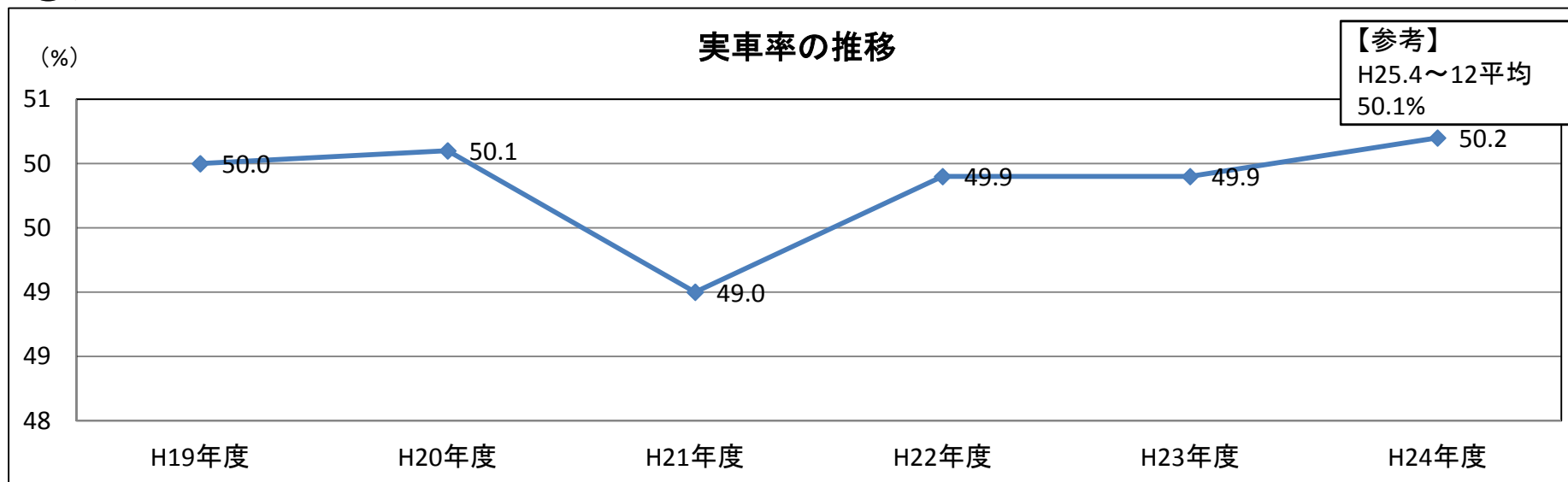


(3)各種指標の比較 (②県央交通圏) 3/3

⑤実働率の推移

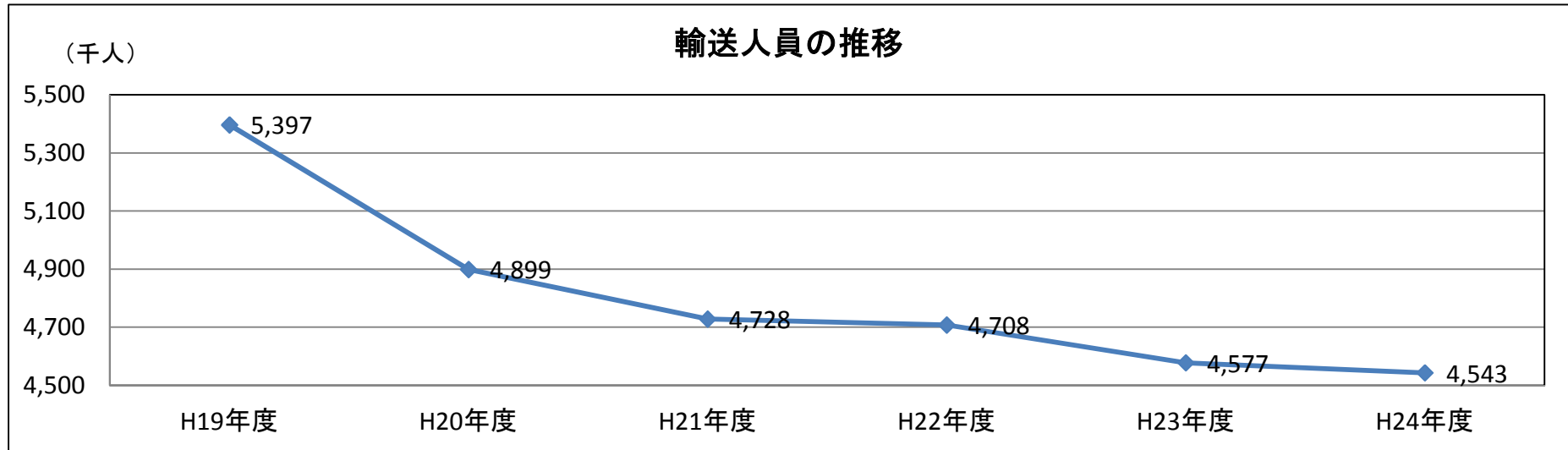


⑥実車率の推移

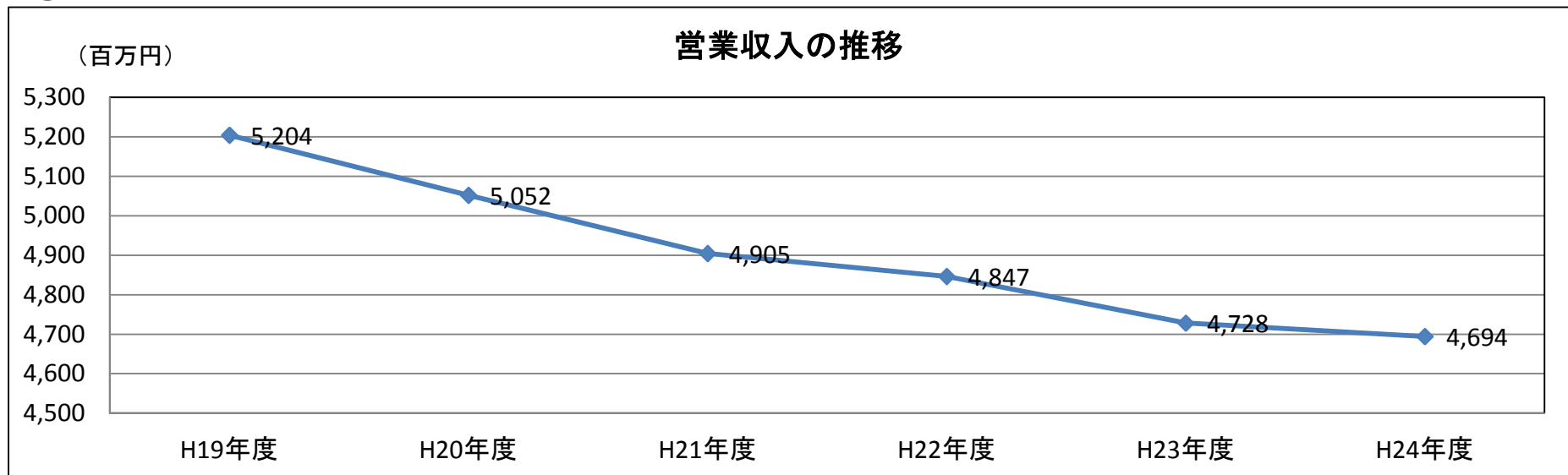


(3)各種指標の比較 (③湘南交通圏) 1/3

①輸送人員の推移

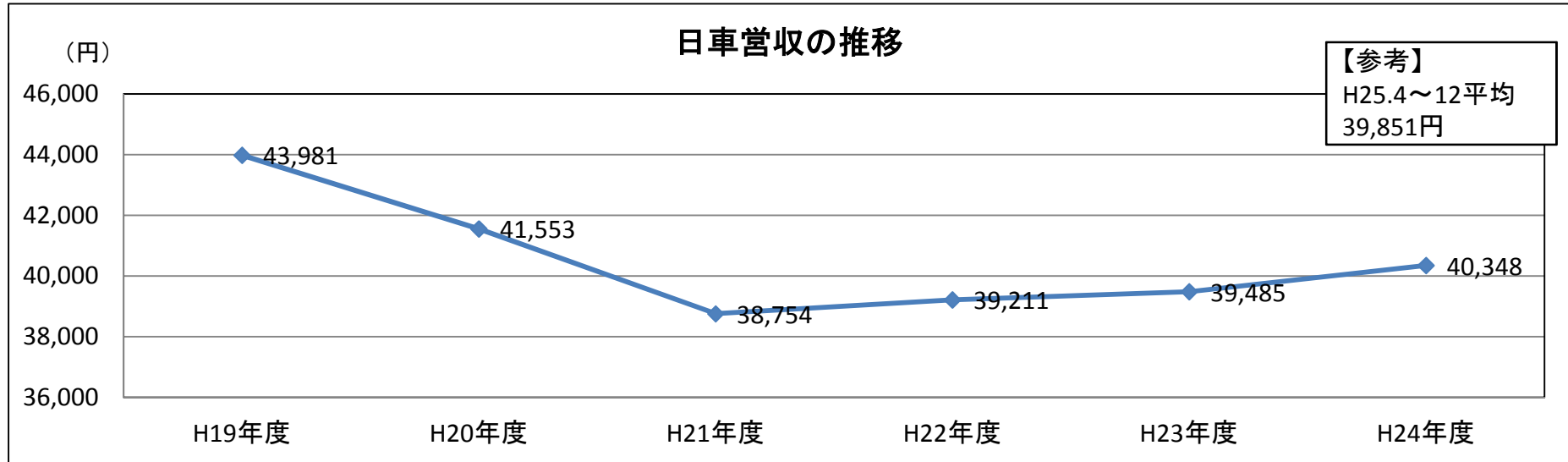


②営業収入の推移

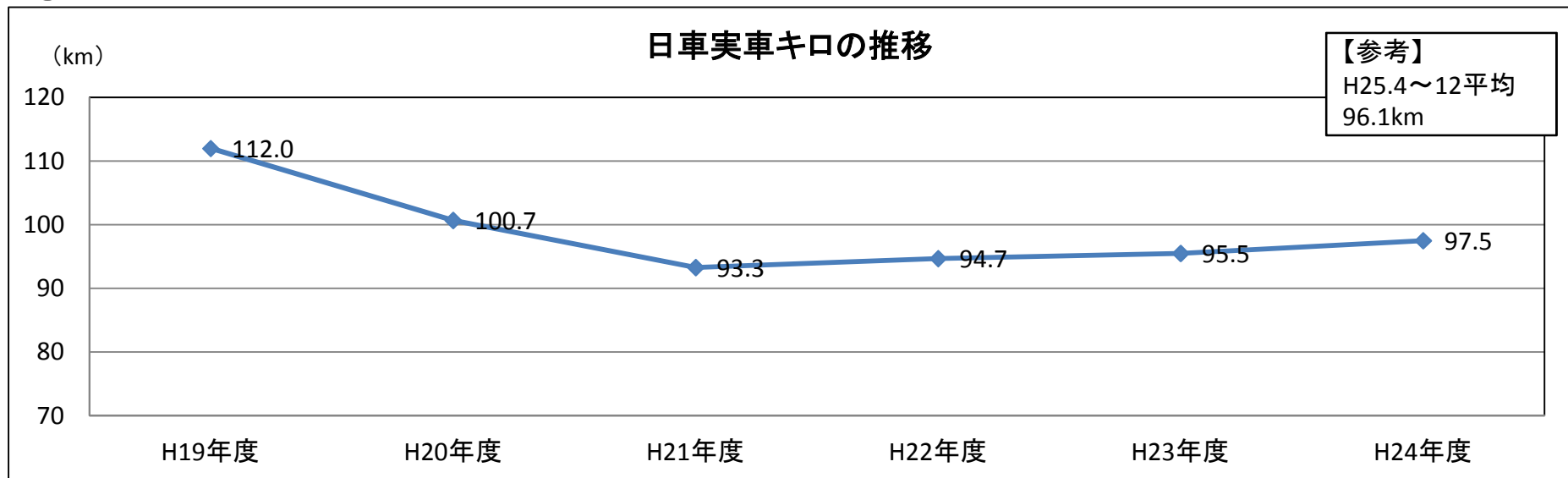


(3)各種指標の比較 (③湘南交通圏) 2/3

③日車營收の推移

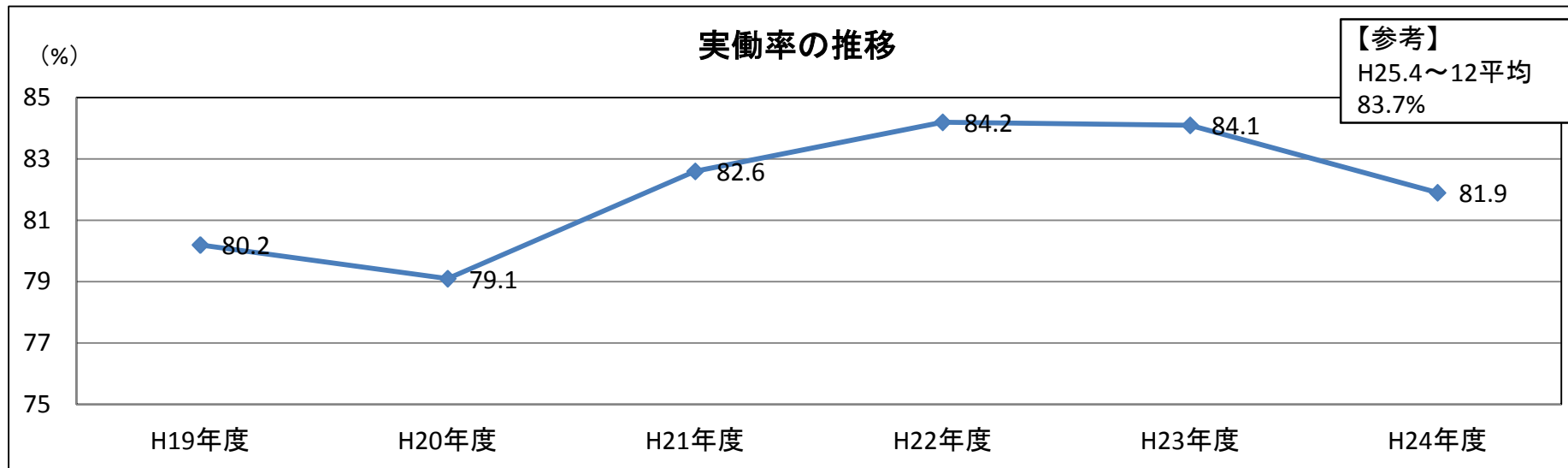


④日車実車キロの推移

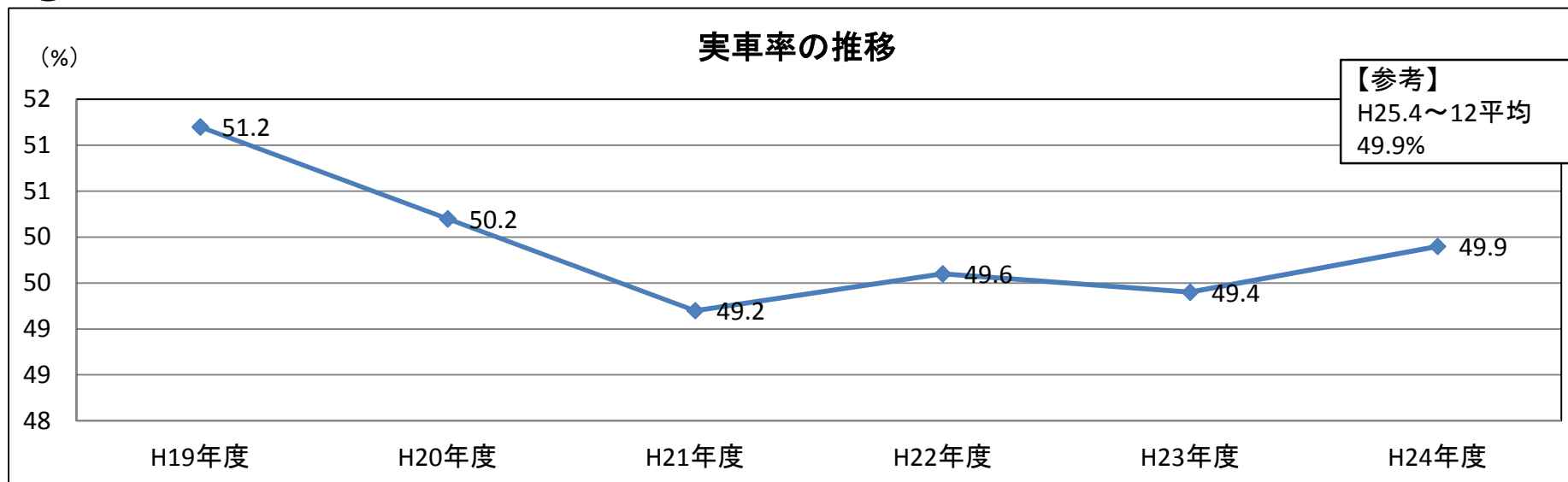


(3)各種指標の比較 (③湘南交通圏) 3/3

⑤実働率の推移

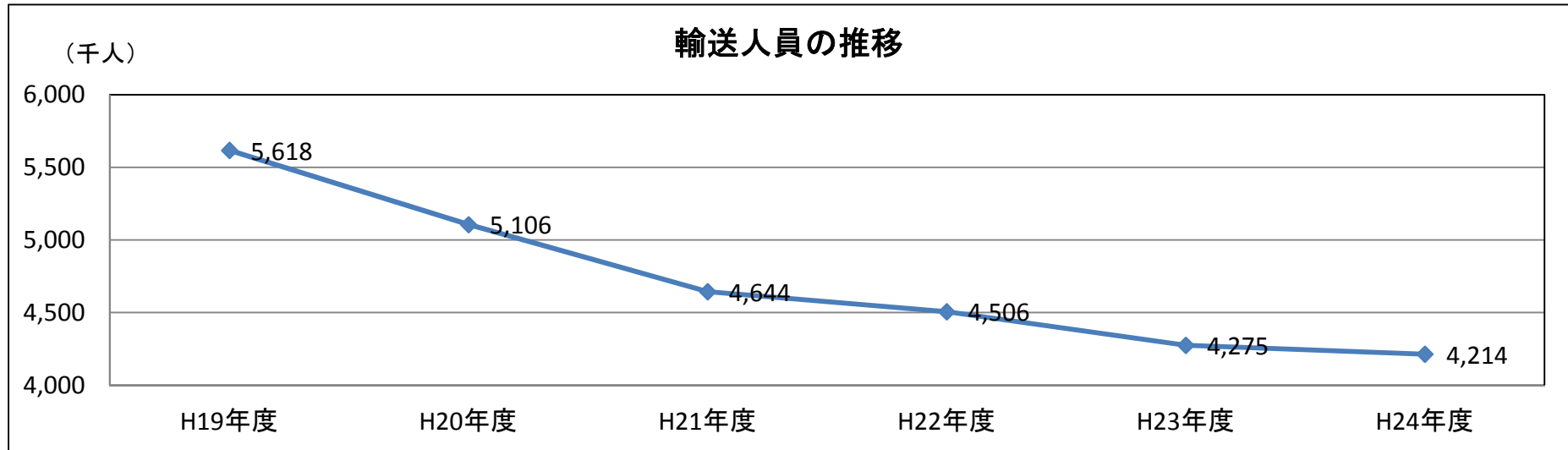


⑥実車率の推移

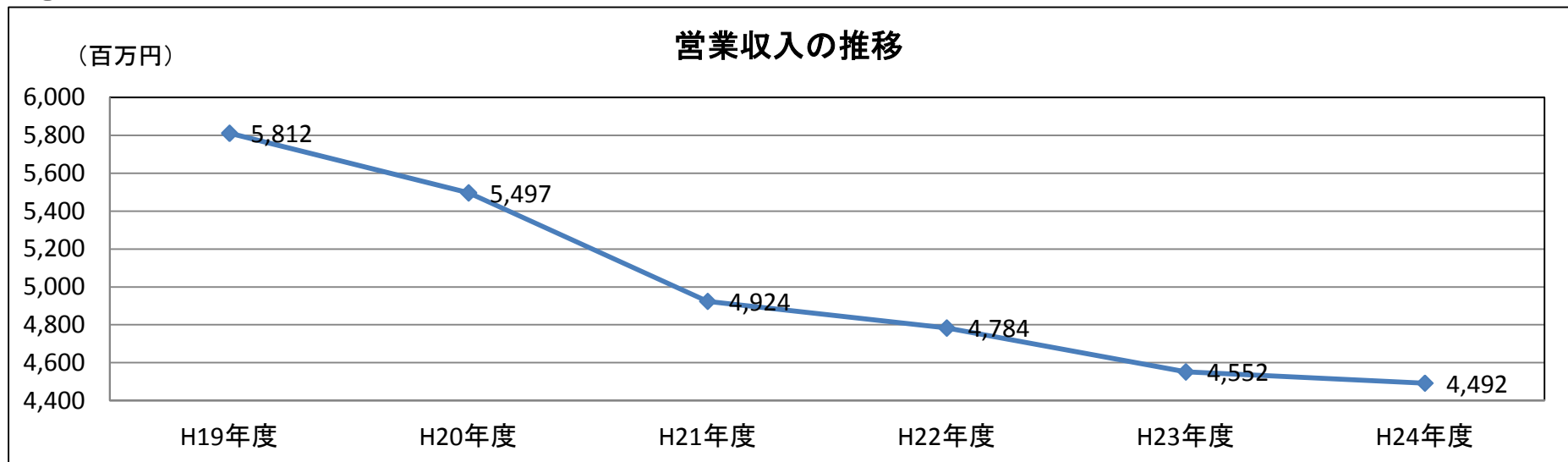


(3)各種指標の比較 (④小田原交通圏) 1/3

①輸送人員の推移

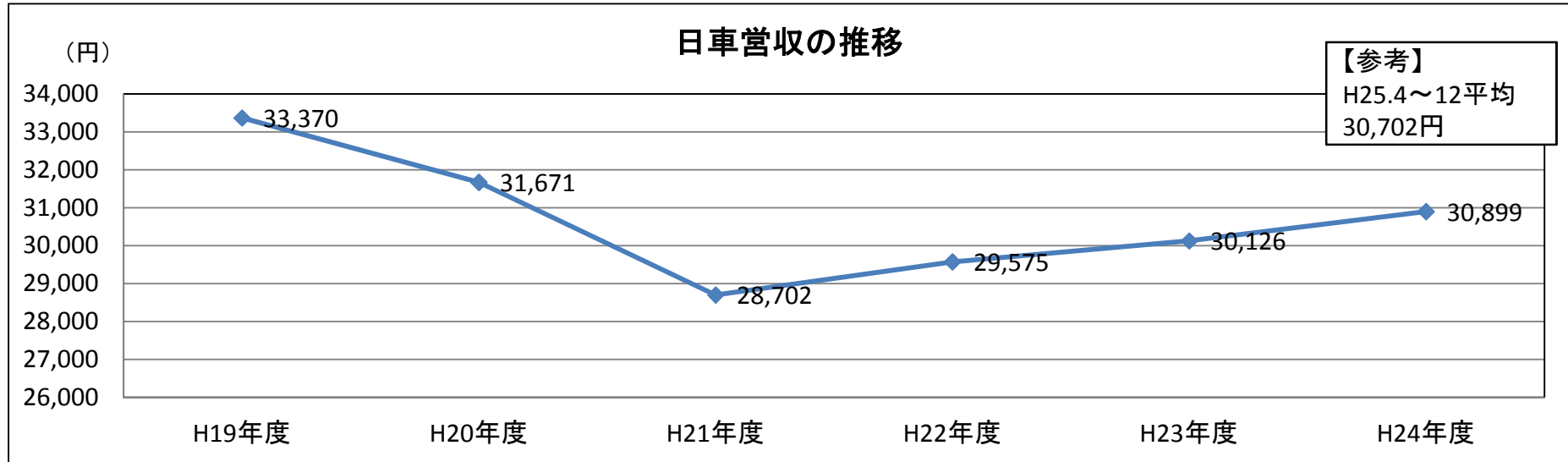


②営業収入の推移

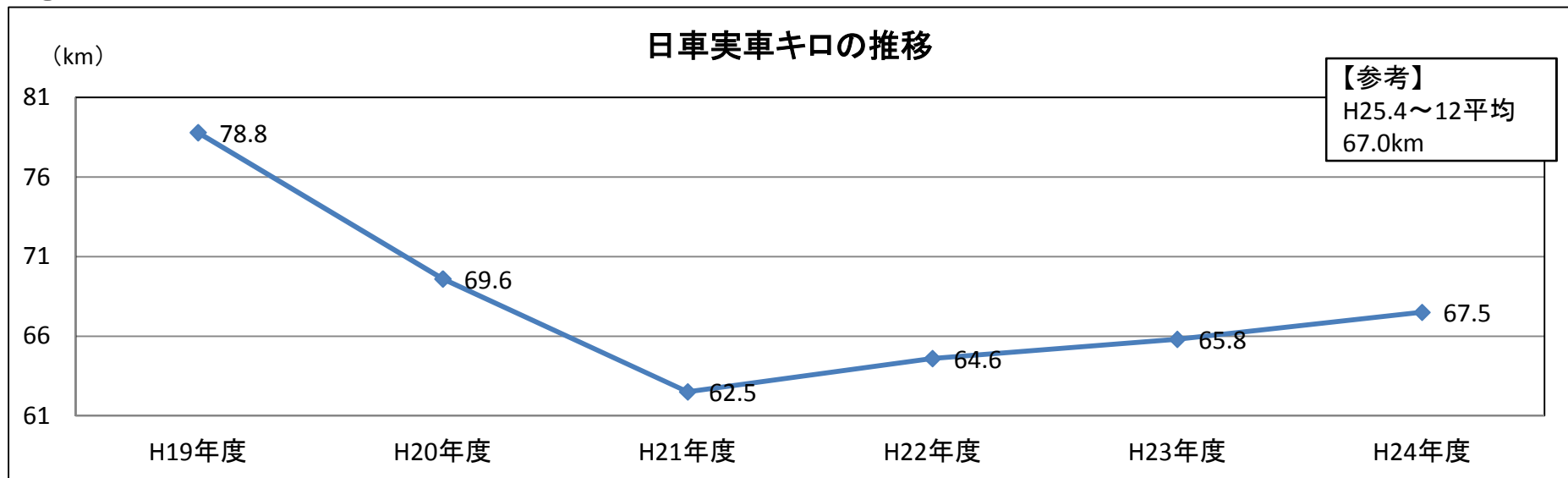


(3)各種指標の比較 (④小田原交通圏) 2/3

③日車營收の推移

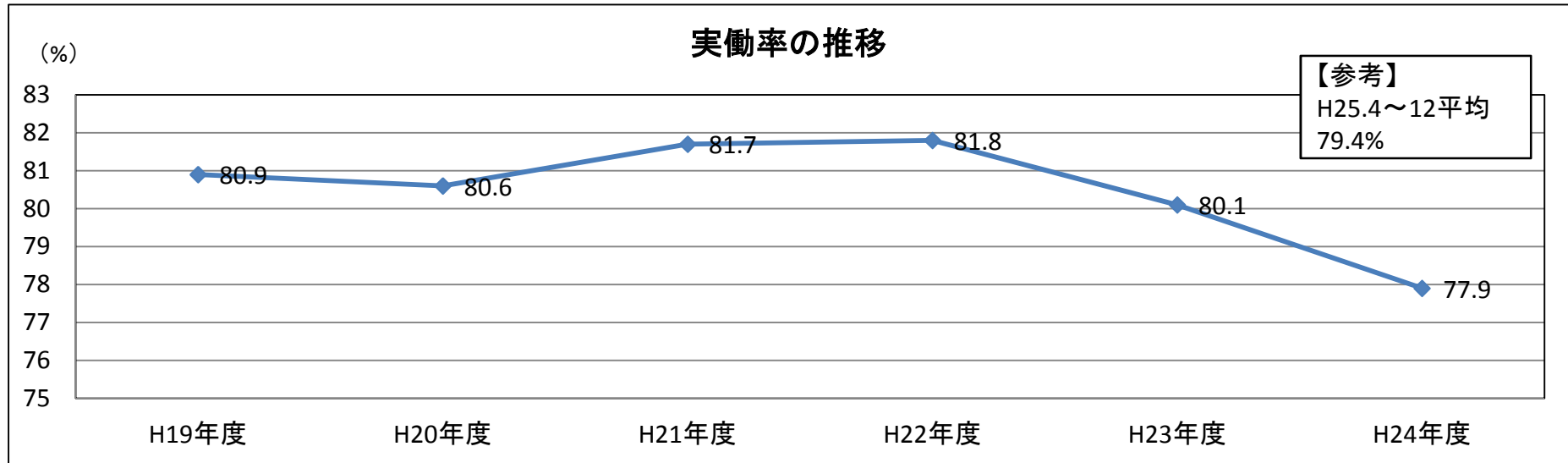


④日車実車キロの推移

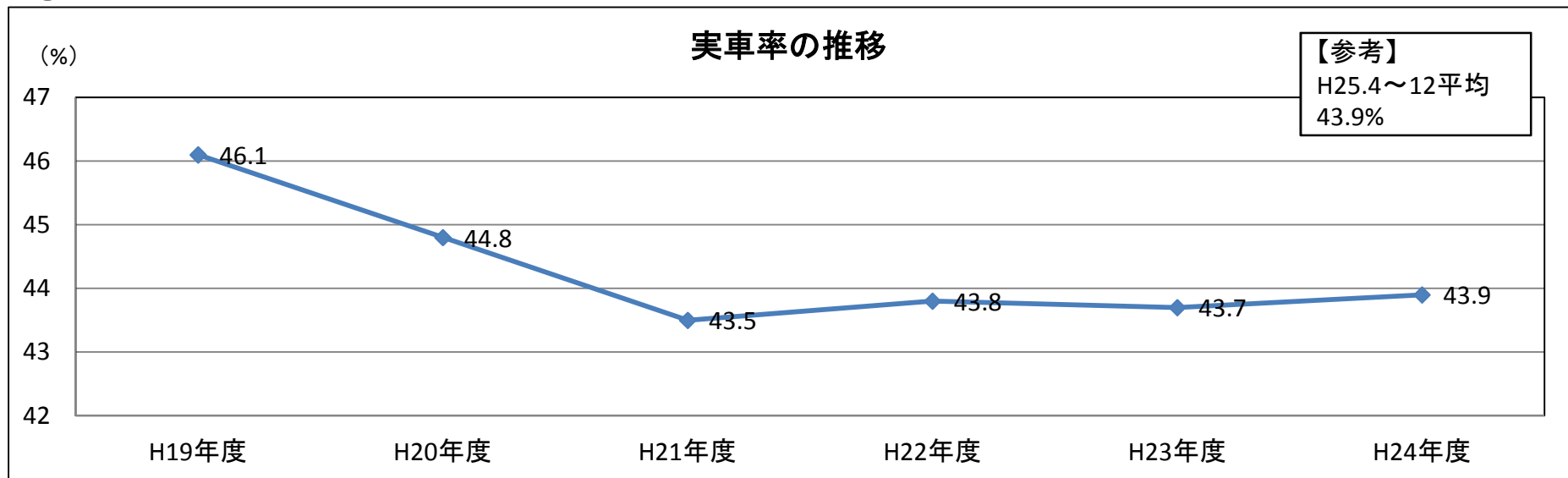


(3)各種指標の比較 (④小田原交通圏) 3/3

⑤実働率の推移



⑥実車率の推移



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(H25.12末現在) ※補助無しでの導入も含む

	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
25年度	55社98両	3社5両	8社15両	2社3両

■ 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

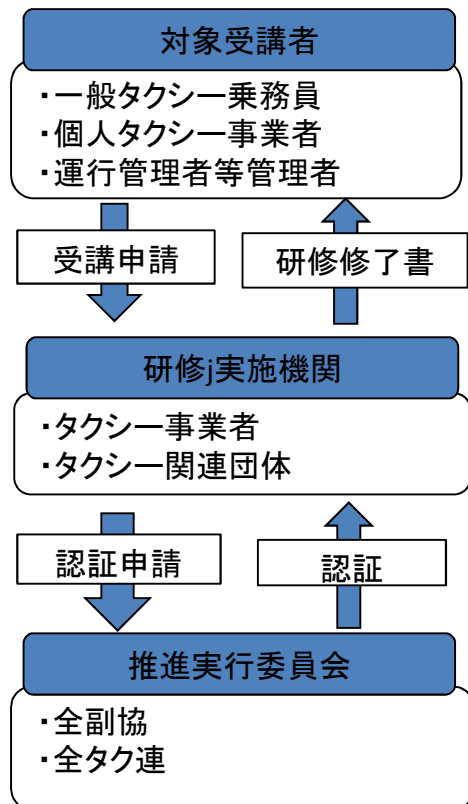
都県	事業者数	リフト	スロープ	UD	寝台
東京	12	6	0	9	0
神奈川	52	6	1	77	0
埼玉	8	1	3	9	0
千葉	5	3	0	3	0
関東運輸局管内	101	18	7	111	0

【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に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。
- ・(一社)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年度	25.6.7	25.7.5	25.9.13	25.11.1	26.2.7	合計
京 浜	横 浜	207	36	31	38	40	47	399
	川 崎	56	14	16	9	11	16	122
	横須賀	13	2	7	0	3	2	27
湘 南		10	4	2	2	0	0	18
県 央		9	1	1	7	0	3	21
小田原		13	2	0	4	0	0	19
合 計		308	59	57	60	54	68	606

【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川崎駅北口及び中央口にUD車両に対応した乗り場の設置（平成25年7月23日）
- ・ JR横浜駅東口にUD車両待機レーンの設置（平成25年6月28日）
- ・ 武蔵小杉駅東口に交通広場の設置に伴いUDタクシー待機レーンを設置（平成26年3月30日供用開始予定）

【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)

④こうのとりの

陣痛
(事前登録された方の産院への送迎など)



輸送回数

	カンガルー	ひよこ	ふくろう	こうのとりの	計
H23年	1,373	119	25	6	1,523
H24年	1,789	208	6	14	2,017
H25年	1,309	246	15	43	1,613

- ・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85%(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52%(23年3月末49%)
- ・ドライブレコーダーの装着率は大幅に上昇したが、デジタルタコグラフの装着率は大幅には改善していない。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		
	25年3月末			25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	6,981	5,859	83.9%	6,981	4,000	57.2%
県央交通圏	2,038	1,810	88.8%	2,038	880	43.1%
湘南交通圏	354	354	100.0%	354	221	62.4%
小田原交通圏	533	453	84.9%	533	104	19.5%
計	9,906	8,476	85.5%	9,906	5,205	52.5%

【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(平成25年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)	9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)	59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)	23事業者
交通事故現場からの事故防止について		

※25年度 135社 222名出席

3. 優良乗務員協会長表彰

平成25年度
平成25年11月20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)

- ・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、年々増加している。
- ・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)平成25年3月31日現在

	ハイブリッド	電気自動車
京浜	72	16
県央	84	14
湘南	10	4
小田原	22	9
合計	188	43

低公害自動車導入状況(個人)平成26年1月1日現在

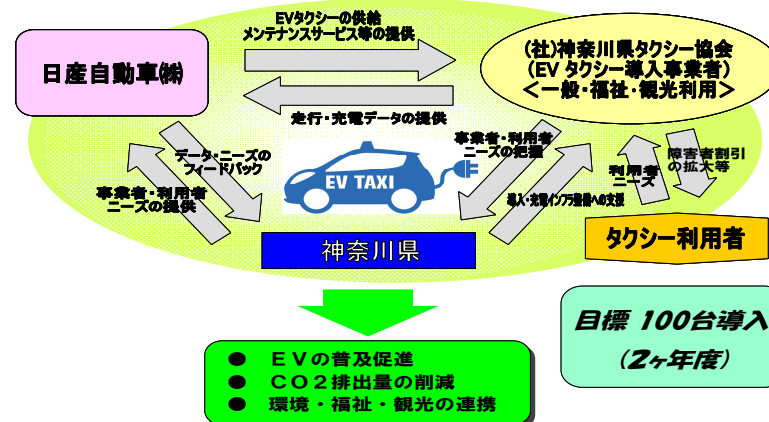
	ハイブリッド	電気自動車
京浜	545	2
県央	114	0
小計	659	2

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】 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

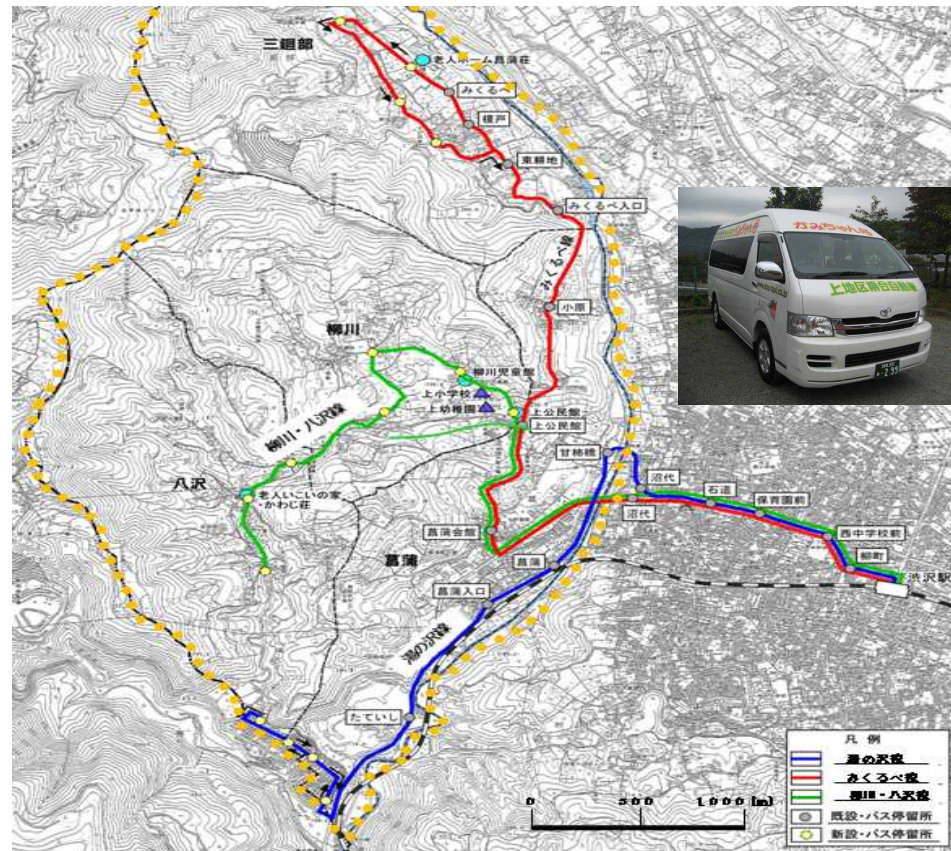
- ・市内に鉄道駅が4駅あるほか、これら4駅を中心として路線バスと乗合タクシーが放射状に運行されている。
- ・小田急小田原線渋沢駅から上地区へは、路線バスが運行していたが、不採算を理由として、平成23年9月30日をもって、その路線バスが廃止されることになったため、地域住民の判断により、生活に必要な交通確保策として、実証運行を開始した。

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19便、みくるべ線11便、柳川・八沢線7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
- ・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

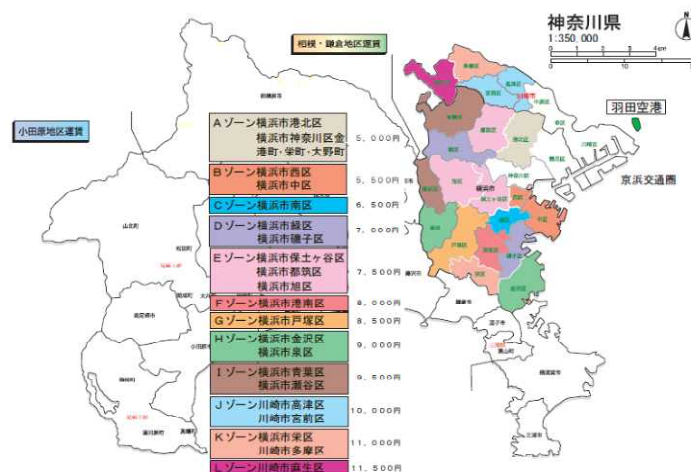
指差しシート図



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もあり、運行回数は増加の傾向にある。平成24年の1日当たり平均運行回数39回が25年は43回に増加している。

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も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。

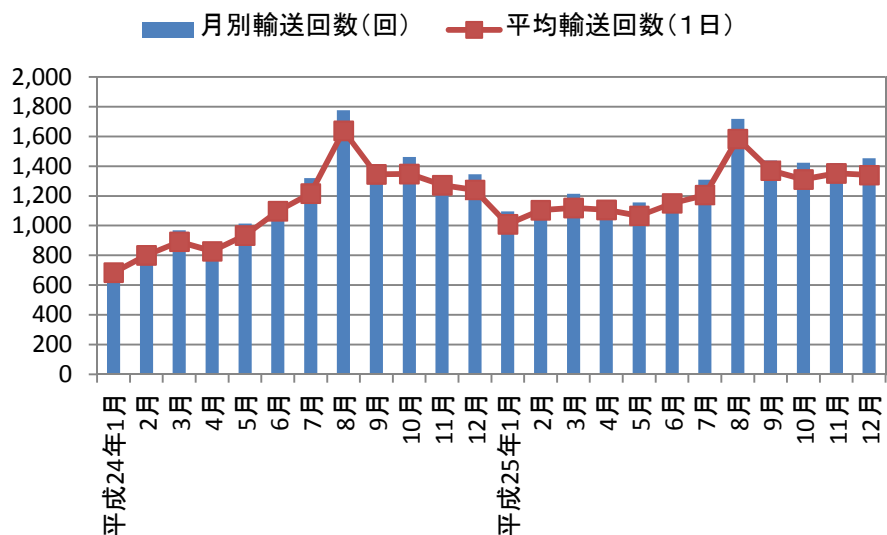


待機場における指導

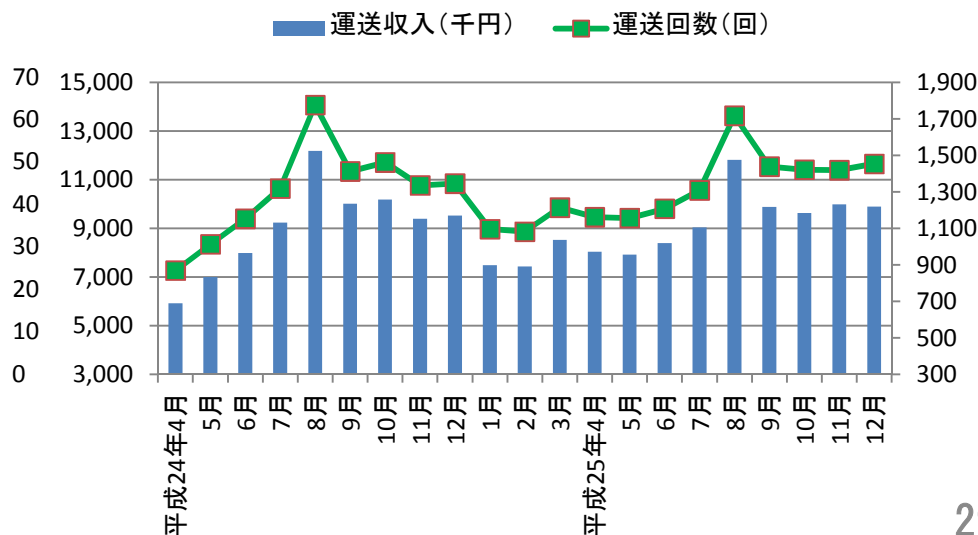


国際線京浜方面乗り場

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】 ⑥観光立国実現に向けた取組

かながわ観光タクシープロジェクト推進ネットワーク会議の設置

【趣旨】

神奈川県に訪れる多くの観光客等に、乗務員が「おもてなしの心」を持った接客・接遇ができるよう関係機関の協力を頂き、かながわ観光タクシードライバーの育成を図る。

【構成員】

国、自治体、観光協会、商工会議所、横浜観光コンベンション・ビューロー、横浜シティガイド協会、神奈川タクシーセンター

かながわ観光タクシードライバー認定制度

【受講資格】

1. ユニバーサルドライバー研修を修了した者。
2. 道路交通法、自動車運送法等の違反のない者。
3. 乗務員として1年以上の経験を有する者。

【認定】

かながわ観光タクシードライバー認定研修を受講し、かつ検定試験に合格した者。

【研修及び試験（受講生194名予定）】

横浜（平成26年2月24日及び3月24日） 川崎・横須賀（平成26年3月3日）

【出発式】

平成26年3月27日 赤レンガ倉庫(12時30分～)



認定証



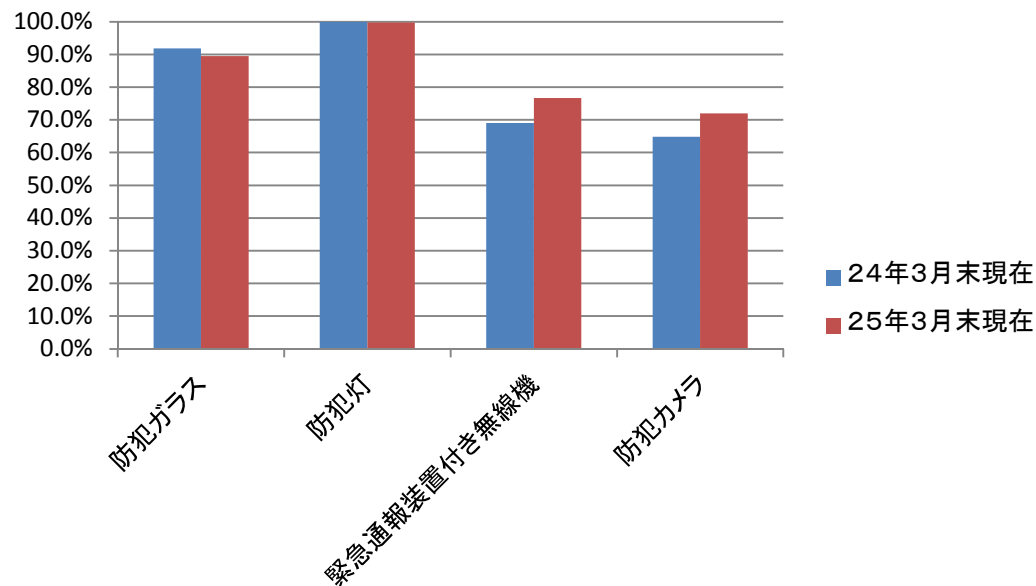
認定マーク

【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。

	25年3月末現在	
総車両数	9,962	
	設置数	装着率
防犯ガラス	8,912	89.4%
防犯灯	9,939	99.7%
緊急通報装置付き無線機	7,636	76.6%
防犯カメラ	7,173	72.0%



※神奈川県タクシー協会調べ

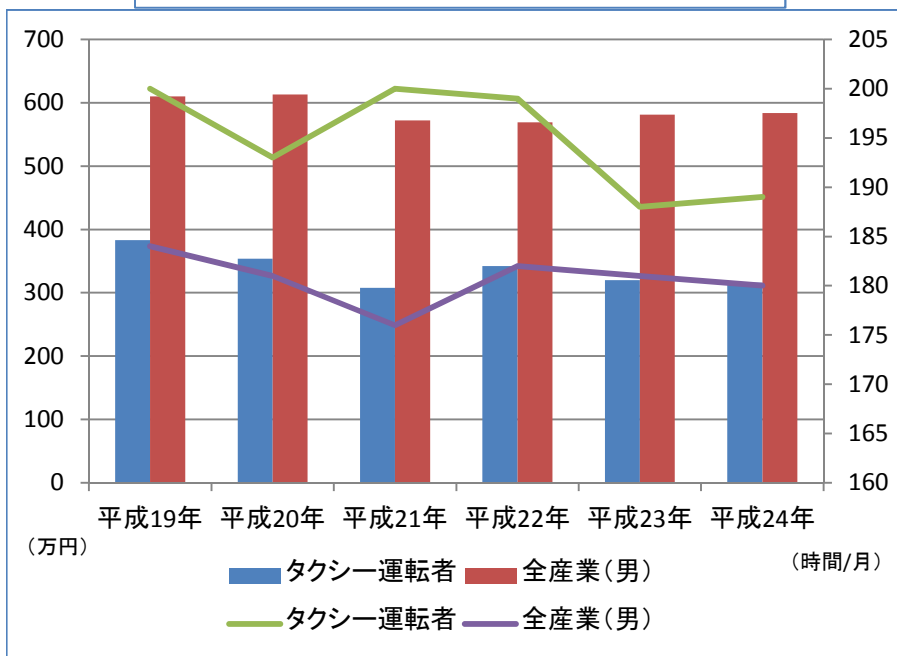
防犯灯は約100%の設置となっている。防犯カメラは、犯罪を抑制する上でも大変有用。23年末40%設置から現在は約72%に上昇しており、今後もドライブレコーダーと併せて更に導入が進むことを期待している。

【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

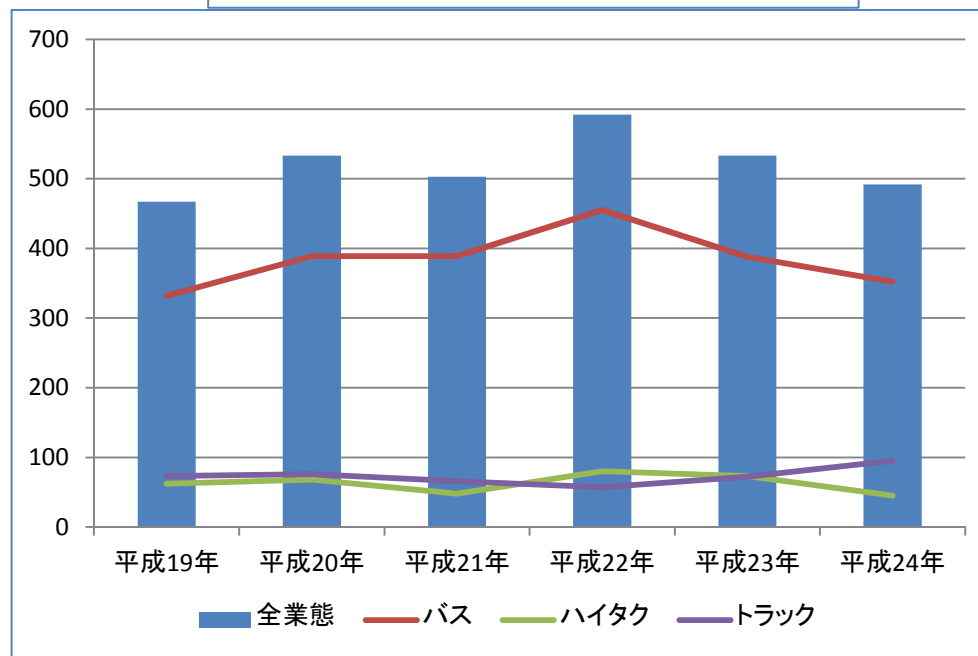
タクシー運転者の平均賃金・労働時間の推移及び重大事故件数の推移

・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	平成24年
タクシー運転者	383	354	308	342	320	303
全産業(男)	610	613	572	569	581	584

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	平成24年
タクシー運転者	200	193	200	199	188	189
全産業(男)	184	181	176	182	181	180

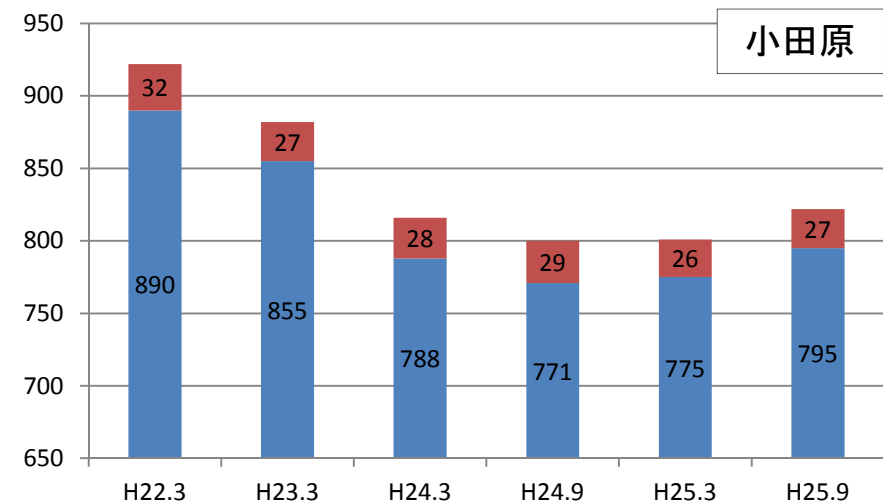
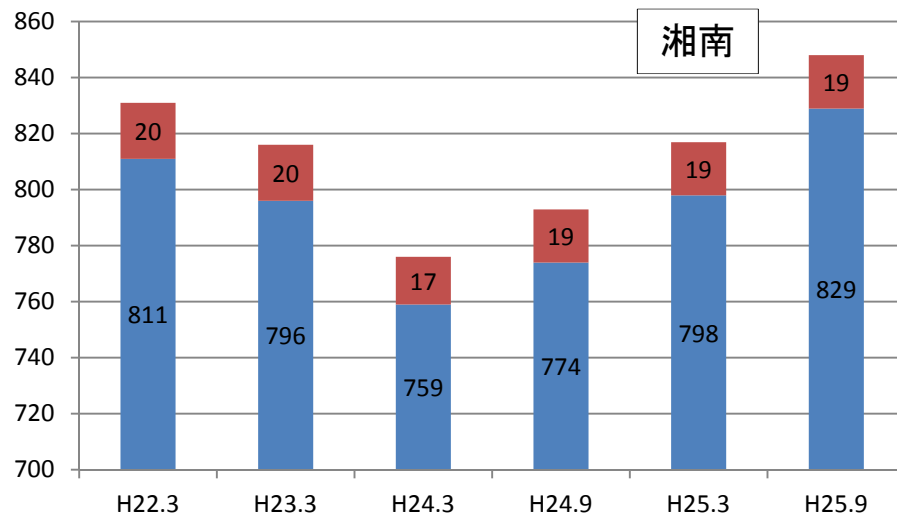
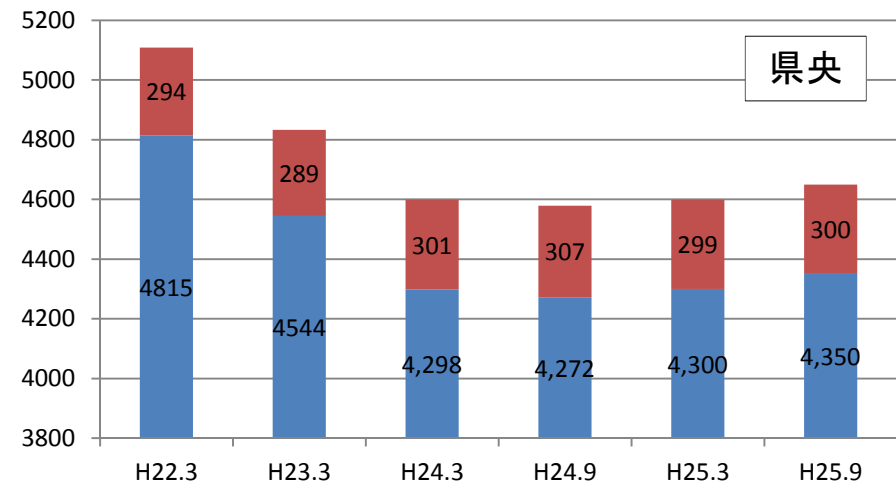
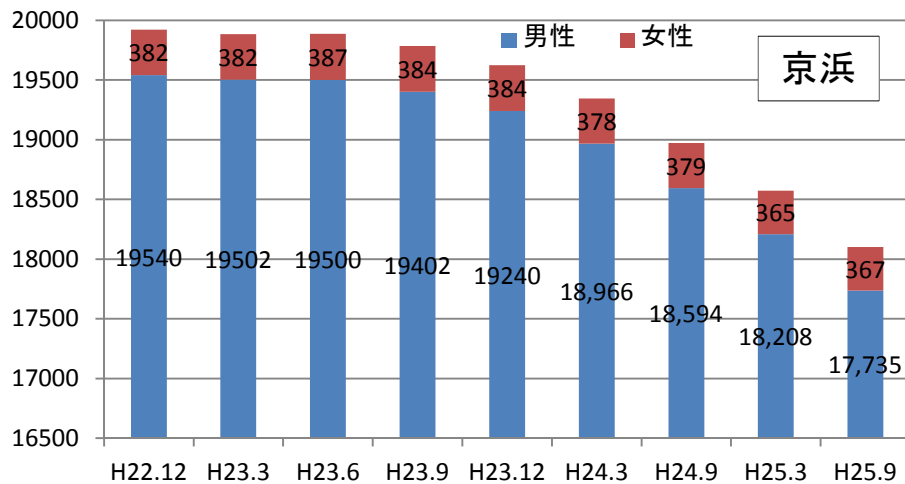
	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年
バス	332	389	389	455	388	352
ハイタク	62	68	48	80	73	45
トラック	73	76	66	57	72	95
全業態	467	533	503	592	533	492

※神奈川県タクシーセンター調べ(厚生労働省:賃金構造基本統計調査より)

【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月以降全体として減少傾向にある。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57.5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. 取組みの総括（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、地域計画に基づくタクシー事業者による活性化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のための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、環境問題への取組むなど、タクシーの諸問題の解決に向け進捗がなされている。
- 輸送人員及び営業収入の推移をみる限り、需要は依然として低迷しているなかで、日車営業については、平成21年10月の特措法施行の後、平成22年度より対前年を上回って推移している。しかしながら、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、引き続き営業収入や運転者の賃金等の推移を注視していく必要がある。
- タクシー適正化・活性化法が一部改正され、平成26年1月27日から施行となったが、地域指定如何に関わらず、今後も引き続き適正化の推進により事業者の収益基盤の改善や運転者の労働条件の改善に努めることはもちろん、活性化についても引き続き推進していくことが必要である。
- タクシー事業が現在抱える諸問題を解決するには、適正化及び活性化対策について持続的に取り組む必要があり、今後も関係者が一丸となって取り組むことを期待したい。