

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化~~特定地域~~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 26 年 2 月 18 日  
一部改正：平成 27 年 5 月 22 日  
一部改正：平成 27 年 9 月 30 日  
一部改正：平成 28 年 9 月 23 日  
一部改正：平成 29 年 8 月 28 日  
一部改正：平成 30 年 11 月 21 日  
一部改正：平成 31 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~~特定地域~~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合意に基づいて、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であって、一般タクシー及びその他ハイヤーをいう。
  - 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する。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)は、法第8条第2項に規定する構成員。

- (1) 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) 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
  - ⑥カナガワ交通株式会社イースタン 代表取締役
  - ⑦向ヶ丘交通株式会社イースタン 代表取締役
  - ⑧三和交通株式会社 取締役部長
  - ⑨三和交通神奈川株式会社 総務監査室次長
  - ⑩アサヒタクシー株式会社 代表取締役

- ⑪二重交通株式会社 取締役副社長
- ⑫平和交通株式会社 常務取締役
- ⑬日野交通株式会社 代表取締役
- ⑭多摩川ハイヤー株式会社 常務取締役
- ⑮臨港タクシー株式会社 代表取締役
- ⑯有限会社いづみタクシー 代表取締役
- ⑰神奈中ハイヤー横浜株式会社 代表取締役
- ⑱神奈川個人タクシー協同組合 理事長
- ⑲横須賀個人タクシー協同組合 理事長
- ⑳川崎個人タクシー協同組合 理事長

(3) 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) 地域住民

- ①横浜商工会議所会頭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) 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神奈川県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常務理事
- ⑤東洋大学国際学部国際地域学科教授 岡村 敏之

2 協議会は、前項の(1)～(4)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)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14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日前までに申し出があった者について、当該協議会に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、協議の場を総括する。

3 会長の任期は令和3平成33年9-7月30-31日までとする。

- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名した者がその職務を代理する。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は令和3平成33年97月3031日までとする。
- 9 会長が必要と認めた場合には、構成員以外の者より協議会において意見を聴くことができる。
- 10 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。
- 11 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。

(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 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こと。
- ② 設置要綱の変更について合意す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。
- ③ 設置要綱の変更について合意す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。
- ④ 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こと。
- ⑤ 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こと。
- ⑥ 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⑤までに掲げる要件を満たしていること。
- ② 準特定地域計画の作成に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、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~~3分の2以上~~であること。
- ③ ~~タクシー事業者の区分ごとに、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、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。~~

~~③④~~協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。

~~④⑤~~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こと。

~~⑤⑥~~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 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。

~~12 前項 (3) ③に掲げるタクシー事業者の区分は、次のとおりとする。~~

~~(1) 大規模事業者 準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が 10 両以上~~

~~(2) 中規模事業者 準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が 10 両以下、4 両以上~~

~~(3) 小規模事業者 準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が 4 両以下~~

~~(4) 個人タクシー事業者~~

~~12~~協議会は、準特定地域計画作成後も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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。

~~13~~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 4 5 日前までにその旨を公表するものとする。

~~14~~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。

~~15~~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。

~~16~~会長は、次に掲げる事項に加え公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出及び軽微な事項について、やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合においては、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~~13~~<sup>14</sup>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

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めるときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には会長を置き、分科会会長は協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

6 分科会は、非公開とする。

(その他)

第7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。

平成 3 1 ~~2~~ 9 年 4 ~~9~~ 月 2 3 日

## 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画（案）

### 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

#### 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・責務

- ・神奈川県京浜交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が時刻及び路線を定め輸送を担っているのに対して、個々の利用者ニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的輸送を担っている。~~2927~~年度は1日あたり約 ~~1718~~ 万人（法人タクシー）を輸送。
- ・京浜交通圏の営業形態は流しが主体で、交代制勤務の年中無休の営業体制により、生活交通に欠かせない公共交通機関として、終電、終バス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。
- ・さらに京浜交通圏は県庁所在地の県内最大都市である横浜市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 62%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、横浜市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人気スポットでもある。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ニーズに即したサービスを展開している。
- ・「いつでも、どこでも、誰でも」利用できるタクシーの特性を活かし、障がい者の輸送に対応する取り組みを進めており、地域社会の福祉に貢献している。

#### 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 年度には年間約 9,000 万人（1日あたり約 25 万人）を輸送していたが、平成 ~~2927~~ 年度では年間約 ~~6,1806,640~~ 万人（1日あたり約 ~~1718~~ 万人）へと約 ~~3126~~%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たところであるが、昨今の経済政策等により、一部の業界において景気が回復傾向に転じてきているものの、タクシー業界においては、そうした回復傾向が実感できるまでには至っていない現状である。

### \* 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・その一方で、京浜交通圏におけるタクシー事業は、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、さらに既存事業者の増車も行われてきた。
- ・平成 20 年から業界内で減車等による供給輸送力削減の取組が行われ、平成 ~~3128~~ 年 3 月末までに ~~823875~~ 両が減車等されているものの、平成 14 年 3 月末に比べ法人タクシー事業者数は 101 社から ~~106109~~ 社へと ~~58~~ 社（約 ~~5.8~~%）増加、車両数は 6,561 両から ~~6,8066,894~~ 両へと ~~245333~~ 両（約 ~~4.5~~%）増加している。
- ・また、平成 ~~3127~~ 年 ~~48~~ 月 ~~1110~~ 日付けで関東運輸局長から適正と考えられる車両数が示されており、上限値（実働率 80%）が ~~5,8206,379~~ 両、下限値（実働率 93%）が ~~5,0275,509~~ 両であり、平成 ~~3128~~ 年 3 月末現在の車両数とは **上限値において 14.48%の乖離大きな差**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 ~~2927~~ 年度では 257.1 km から ~~204205.8~~ km へ、実車率は 44.3% から ~~42.341.5~~% へ、実働率は 92.6% から ~~7478.3~~% 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 44,001 円から ~~38,71338,214~~ 円へと、約 ~~1213~~% 減少するという実態となっている。（神奈川県タクシー協会調べ）
- ・一方で、深刻な運転者不足や安全対策等の経費の増大により、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、神奈川県内の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きたが、平成 27 年 **以降**においては、各事業者の適正化及び活性化への取組等の効果もあり、**400 万円前後で推移しているを上回る状況となっている**。
- ・しかしながら、神奈川県内の全産業平均とは、いまだに ~~150130~~ 万円程の格差（賃金構造基本統計調査）があるため、更なる適正化及び活性化への取組による労働条件の改善を図る必要がある。

### \* タクシー運転者の高齢化

- ・労働時間についても、神奈川県内のタクシー運転者は神奈川県内の全産業平均よりも労働



時間が長い。その差は ~~2927~~年では年間 ~~228372~~時間（賃金構造基本統計調査）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 年度には 39.3 歳であった運転者の平均年齢が、平成 ~~2927~~年度には ~~60.5601~~歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65 歳以上高齢運転者割合は約 ~~4240~~%になっている（神奈川タクシーセンター調べ）。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。若年運転者や女性運転者の対応の方が、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

- ・ 神奈川県内全自動車の人身事故件数は、平成 13 年以降、毎年減少（平成 29 年は微増）しているが、タクシーについては、タクシー需要が減少する中、収入を確保しようとするあまり無理な運転を行うことなどにより、タクシーの事故件数は 13 年から 2,000 件前後の高止まり傾向で推移して ~~おり、死者数に至っては 27 年に 12 件と急増している。~~
- ・ 苦情件数は、20 年度以降、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、一時よりは減少傾向となっている。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。
- ・ これに対し、神奈川タクシーセンター、業界団体による街頭指導等を実施しているが違法付け待ちを繰り返す運転者もあり、一部の地域では抜本的な問題の解決には至っていない。なお、法人協会の利用者モニター等からも、駅周辺に溢れているタクシーにより一車線が塞がれ、交通に支障をきたしているとの意見に加え、こうした過度の交通集中が客待ち待機時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。

#### \* 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・難病患者等への割引、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機器導入及び~~スマートフォンアプリを活用した計画的配車（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、~~交通系ICカード、QRコード等のクレジットカード~~決済機器の導入、~~スマートフォンによるアプリ配車~~、ETC車載機器の推進、ユニバーサルドライバー研修などのサービス向上研修の実施、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、~~ユニバーサルデザインタクシー乗り場及び優良タクシー乗り場の整備~~ 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、映像記録型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
- ・労働力の確保
  - ~~SNSを活用したタクシードライバーの魅力発信や求人ポータルサイト「タクシーワークかながわ」の運用によるドライバーの確保~~ 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、映像記録型ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等を活用した事故防止教育の実施、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街頭における運転者指導、忘れ物や苦情処理対策、業界全体での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、以下の項目ごとに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ことを再認識するとともに、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、本**特定地域**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、必要に応じて本**特定地域**計画を見直すものとする。

- 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
- 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ての取組み
- ⑦防災・防犯対策への貢献
- 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

## 2. 特定地域計画の目標

### 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、誰でも」がタクシーを利用できるよう~~デジタルGPS—AVM無線及び~~スマートフォンによるアプリ配車等や、**電子マネー、交通系ICカード、QRコード等のキャッシュレスのためのICT化のIT技術**を積極的に導入・活用できる体制を**さらに確立構築**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の一環として、近距離利用者と遠距離利用者の負担の公平感を向上させる利用実態に応じた初乗り距離短縮運賃の**導入を図るについて検討を進める**。
- ・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さらに促進するとともに、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など、バリアフリー法の趣旨を十分に尊重しつつ、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、良質なタクシーが選択される環境を整備するために、法人協会の利用者モニター等の意見を尊重し、利用者目線での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臨み、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 ~~20202009~~」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、平成 ~~3230~~ 年までに ~~の10年間~~ **±**死者数（10人）、交通事故件数（3,600件）の**をともに半減する**目標を上回る改善率を目標とするとともに、飲酒運転ゼロ、**危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無**及び「**事業用自動車の健康管理に係るマニュアル**」等の活用により運転者の健康状態

**の把握、乗務可否判断等確実な実施新たに追加された危険ドラッグ等薬物使用による運行絶無に努めていく。**

### ③環境問題への貢献

- ・政府は、昨年、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%削減目標から、2013年度比で2030年度までに26%削減することを改めて表明している。
- ・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、電気自動車等についても、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、今後、電気自動車や燃料電池自動車等の低公害車両の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客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、商店街等における客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、乗り場での客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、特に面的輸送が可能であるタクシーの特性について、タクシー事業者及び事業者団体は関係自治体に認識してもらうための取り組みを行うことにより、タクシーが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、タクシーの位置づけをさらに高めていく必要がある。
- ・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さらなる向上を目指す。

- ・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るとともに、地域の移動制約者に対する外出支援など、福祉輸送への対応を引き続き積極的に推進する。
- ・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、特に高齢者や外国人旅行者などの他地域からの利用者に大きな利便を提供することができる。
- ・訪日外国人旅行者数については、政府において東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年に向け、4000万人に倍増することを目指すとの意欲的な方針が決定されている。また、2010年の羽田空港国際線ターミナルの供用開始以降、羽田から横浜市、川崎市等を訪れる外国人旅客が増加していることから、かながわ観光タクシー認定ドライバー制度を活用した観光タクシーの運行、ワゴンタクシーの導入、運転者の外国人旅客接客研修の受講推進、**タブレット等を活用した多言語対応指さし翻訳シート**の充実等、いままで以上に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。
- ・また国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、自治体、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、運転者サービスのさらなる質の向上を推進する必要がある。

## 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等によって、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、タクシー協会において定めた災害発生時における「タクシー災害対策マニュアル」に基づき、適切かつ的確に行動することが必要である。

- ・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。
- ・「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」を踏まえ、全国ハイヤー・タクシー連合会が策定したアクションプランに基づき、時間外労働の上限規制、年次有給休暇の取得、運転者負担制度の見直し等による賃金制度等の改善などの目標ができる限り早期に達成するよう労働条件の改善に努める。
- ・~~具体的には、賃金面では平成30~~27~~年県内タクシー運転者平均年収39441~~0~~万円、県内全産業労働者（男性）平均年収606544万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27年県内月間平均労働時間、タクシー運転者207時間、全産業労働者176時間の格差（賃金構造基本統計調査）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、防犯訓練を定期的実施する。

### ⑨事業経営の活性化、効率化

- ・輸送実績の悪化等による厳しい経営状況において、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を提供でき、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こととするが、京浜交通圏の現状においては、過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そうした問題が発生した場合には、本項目の目標を改めて見直すこととする。

#### ◆以上の目標の達成に必要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。京浜交通圏の法人タクシーでは、**関東運輸局長が公示している適正と考えられる車両数の上限値との乖離が未だに大きいことが認められる。平成27年8月10日付けで関東運輸局長が公示した適正と考えられる車両数は、2つのケースの実働率により、①上限値6,379両（「実働率」80%適用）②下限値5,509両（「実働率」93%）である。**

~~これに基づくと京浜交通圏の特定地域指定日である平成27年8月1日現在の車両数6,894両と比べ、①では7.5%、②では20%の乖離が認められる。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. 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、~~当該準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。
- ・さらに稼働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。
- ・加えて、経営環境の改善により、公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うための運転者の研修機会の増加等により、安全性の更なる向上が期待



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. 京浜交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の削減すべき供給輸送力及びその実施方法~~

~~2. の特定地域計画の目標を踏まえ、京浜交通圏における削減すべきタクシーの供給輸送力等を以下のとおり定める。~~

#### ~~①削減すべき供給輸送力~~

~~・前述のとおり、平成27年8月10日付けで関東運輸局長が公示した「適正と考えられる車両数」は、法人タクシーにおいて、上限値6,379両（実働率80%）及び下限値5,509両（実働率93%）となっており、特定地域指定日現在の車両数6,894両と上限値との乖離率が7.5%、車両数ベースで515両となっている。~~

~~・なお、平成28年5月末時点での現在保有車両数についても6,894両であり、上限値との乖離に変化はない。~~

~~・また、個人タクシーにおいては、上限値1,980両及び下限値1,710両（ともに法人タクシーの乖離率を用いて算出）であり、特定地域指定日現在の車両数2,139両と上限値との乖離率が7.4%となっている。~~

~~・このため、京浜交通圏における削減すべき供給輸送力については、特定地域指定日現在の車両数から法人タクシーにあつては7.5%、個人タクシーにあつては7.4%に至らない車両数を京浜交通圏の供給輸送力の削減数として設定することとする。~~

#### ~~①-1：法人タクシーの削減率~~

~~各事業者の保有車両数が平成20年7月11日（特定特別監視地域指定時）、平成21年10月1日（旧特定地域指定時）、平成26年1月27日（準特定地域指定時）のいずれかの日において、最多である時点の車両数を各事業者の基準車両数とし、その基準車両数の合計である京浜交通圏の基準車両7,743両と適正と考えられる車両数の上限6,379両との乖離率17.62%を削減率とする。~~

#### ~~①-2：法人タクシー事業者の削減率~~

~~各事業者の過去に取り組んだ削減率を考慮する観点から、上記を踏まえ、各事業者の基準車両数から現在保有車両数を差し引いた車両数を実績削減率とし、①-1の削減率から各事業者の実績削減率を差し引いた率を各タクシー事業者の削減率とする。~~

#### ~~①-3：法人タクシー事業者の削減車両数~~

~~各事業者の基準車両数に①-2で算出した削減率を乗じた数値（切り捨て）を削減車両数とする。~~

#### ~~①-4：個人タクシーの削減車両数~~

~~個人タクシー事業は、許可等に付された条件により「月に2日以上以上の定期休日を定めること。」とされていることから、年間の最大稼働日数が341日（365日-24日）となり、この日数に個人タクシーの適正と考えられる車両数との乖離率7.4%~~

~~を乗じると年間 25.2 日、月当たり換算（切り捨て）で 2 日となる。したがって、個人タクシーの削減車両数は、定期休日の 2 日に加えて月当たり 2 日の休車を実施する。~~

## ②供給輸送力の削減の方法

- ~~①の削減すべき供給輸送力に向けた削減の方法については、全事業者が営業方法の制限による供給輸送力の削減とし、法人タクシーにあつては、削減の対象車両を一般タクシー車両及びその他ハイヤー車両を選択することができるものとする。~~
- ~~法人タクシーの営業方法の制限の方法については、事業者規模にかかわらず全事業者が全日、同一の車両について営業方法の制限を行うことにより実施することとする。~~
- ~~法人タクシーの削減車両については、平成 28 年 4 月 11 日付け「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に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」の一部改正において規定された道路運送車両法の規定による抹消登録もしくは休車を各事業者の判断により選択可能とする。なお、保有車両数が 10 両以下の事業者については、特定地域の指定解除後において、抹消登録をした車両を復活させない場合が想定され、道路運送法上で規定する最低車両数を下回ることが懸念されることから、削減の方法は休車のみとする。~~
- ~~また、協議会の構成員及び事業者が相互に確認できる体制として、法人タクシーについては、道路運送車両法の規定による抹消登録等を行った場合は、抹消登録証明書の写しを、また休車させる場合にあつては、休車車両の一覧表を一般社団法人神奈川県タクシー協会を通じて協議会の構成員及び神奈川運輸支局に提出するとともに、抹消登録等及び休車車両以外の運行可能なタクシー車両については「運行可能ステッカー」を貼付することとする。~~
- ~~個人タクシーについては、各協同組合が各事業者の 2 日の休車日を偏りがないように指示するとともに、2 日の休車日を記載した統一規格の表示板を作成し、休車日以外の運行可能な日について、車外から見やすい位置に掲出することとする。~~
- ~~供給輸送力の削減等の実施時期については、「事業者計画の認可基準について」2 認可方針（2）の規定のとおり、関東運輸局長が認可特定地域計画の内容等の公表後、6 か月以内に各事業者が事業者計画の認可を受けることとするが、その認可申請にあつては「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」の趣旨、さらには特定地域の指定期間等を踏まえ、法人及び個人タクシー事業者ともに実施時期を事業者計画認可後、6 か月以内に設定することとする。~~

#### ~~4. 京浜交通圏に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力及びその実施方法~~

~~3. の京浜交通圏において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力に基づき、京浜交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力等を以下のとおり定める。~~

#### ~~タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力及び供給輸送力の削減方法~~

~~京浜交通圏に営業所を有する法人及び個人タクシー事業者は、3. ①に規定した削減すべき供給輸送力に向け、3. ②に規定した削減方法等により、確実に実施時期までに供給輸送力の削減を実施することとする。~~

~~なお、法人タクシー事業者が具体的に削減すべき車両数については、別添の一覧表によるものとする。~~

### 3.5. 京浜交通圏における~~タクシー事業~~の活性化事業措置

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活性化~~事業措置~~に関する項目を、以下に列記する。

活性化~~事業計画~~事業者~~計画~~に関しては、本~~特定地域~~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活性化~~事業措置~~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。

また、活性化~~事業措置~~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、短期は1年以内、中期は~~準~~特定地域指定期間内を目安として活性化~~事業措置~~に取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化~~事業措置~~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

##### ~~○初乗り距離を短縮した運賃の検討~~

~~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~~

##### ○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

- 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

- スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入・**拡充**

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- 後部座席タブレット等**を活用した外国語対応

**実施主体：タクシー事業者**

**実施時期：短期・中期**

- 外国人利用者向けの指さし翻訳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**

- 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、**交通系** ICカード、**QRコード**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
- SNSによるタクシー業界PRのための動画配信  
実施主体：タクシー事業者、法人協会  
実施時期：短期
- 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**タクシー車**の導入**拡大推進**  
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**
- 外国人利用者向けの指差し翻訳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**
- 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
- 陣痛タクシーの運行

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

○地理教育制度の充実

実施主体：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：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：法人協会

実施時期：短期、中期

○自治体等との連携による駅前等における乗り場（上屋付乗り場、ユニバーサルデザイン**タクシー車**乗り場、**優良タクシー乗り場**等）の整備の**拡大**

実施主体：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：短期、中期

## ②安全性の維持・向上

○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

○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
- タクシーセンターが交付する登録運転者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
- スピード抑止の装置に関する検討  
実施主体：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：法人協会、個人協会

実施時期：短期

○ASV（先進安全自動車）の導入促進実用化に向けての情報収集

実施主体：法人協会、個人協会

実施時期：短期

### ③環境問題への貢献

○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

○自治体等との連携による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

実施主体：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

- 客待ちタクシーによる道路混雑防止のための対策（ショットガン方式の導入等）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、自治体、県警、鉄道事業者  
 実施時期：短期、中期
- 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の指導強化  
 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
- 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：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
- 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：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：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

- スイカ・パスモ等の**交通系** 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、法人協会、個人協会  
 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、法人協会  
実施時期：短期・中期
- 高齢化社会に対応したデマンド型乗合タクシー等の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、自治体、他の公共交通機関事業者  
実施時期：短期・中期
- 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：法人協会、個人協会、鉄道事業者  
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：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

- 観光タクシーの運行及び**新たな**観光ルートの検討・**拡充**  
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
- 外国人旅客接客研修の受講の推進  
実施主体：タクシー事業者、神奈川タクシーセンター  
実施時期：短期、中期
- 外国人利用者対応のための対策の拡充  
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
- かながわ観光タクシー認定ドライバー制度の拡充  
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

- 空港等におけるワゴンタクシーの導入  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- 観光モデル事業への取組み  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期
- 鉄道駅等の乗り場における整理・案内係の配置  
実施主体：神奈川タクシーセンター  
実施時期：短期・中期
- 羽田空港国際線乗り場の適正運営  
実施主体：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：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

- 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
- タクシー協会作成の「タクシー災害対策マニュアル」を活用した運転者教育の実施  
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

- 働き方改革を踏まえた時間外労働の上限規制及び年次有給休暇の取得の遵守  
実施主体：法人タクシー事業者  
実施時期：中期

- 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
- 女性運転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
- 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

○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

○食事・休憩可能な提携施設等の確保の検討

実施主体：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

- 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
- 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：法人協会、個人協会  
実施時期：中期

(注)「実施主体」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。

#### ◆**活性化事業計画事業者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において、**活性化事業計画事業者計画**には、**活性化事業本特定地域計画に基づき、供給輸送力の削減**と相まって、**事業再構築（供給輸送力の削減等）活性化措置**を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、準特定地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化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や休車を推進することが期待される**」**「~~タクシー事業の活性化を推進するに当たっては、地域の实情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であり、本特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。~~」**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**需給バランスを考慮しながら、積極的に活性化事業供給輸送力の削減と相まった減車等の事業再構築についても検討し、活性化事業を進めることが活性化措置についても実施し、活性化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り、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、**活性化事業計画事業者計画**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、**本特定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

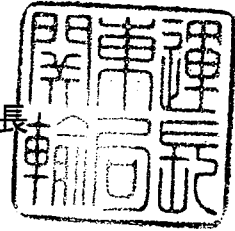




関自旅二第3213号  
平成31年3月28日

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



### 公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更に関する通知について

今般、「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」（平成26年1月27日付け関東運輸局長公示。以下「公定幅運賃審査基準」という。）に基づき、公定幅運賃の変更を求める旨の要請書が提出され、最初の要請があったときから3ヶ月の期間の間に、要請のあった法人タクシー事業者の合計車両数が、事業者全体車両数の7割以上となる要請（別紙）があり、公定幅運賃審査基準に基づき要否の判定を行った結果、公定幅運賃の変更を行う必要があるものと判断しました。

このため、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項及び同法施行規則（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項の規定に基づき通知します。

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平成31年5月27日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。

1. 要請期間 平成30年11月21日～平成31年2月20日

2. 要請状況

要請事業者数	要請事業者の車両数			計(A)
	特大型	大型	普通	
法人 89 者	1 両	17 両	6,246 両	6,264 両

地区全体の 車両数(B)	両
6,806	両

要請車両数割合 (A÷B)×100	%
92.04	%

3. 要請における所要増収率 7.9%～25.2%

4. 要請運賃概要

車種区分	距離制運賃				時間制運賃				迎車回送料金 1車両1回につき スリッパ	
	初乗		加算		初乗		加算			
	距離	額	距離	額	時間	額	時間	額		
普通車	① 1.100 km	500 円	259 m ～263 m	100 円	80 秒	100 円	60 分	5,500 円	30 分	2,450 円 ～ 2,500 円
	② 1.200 km	500 円	261 m ～275 m	100 円	90 秒 ～95 秒	100 円	60 分	5,200 円 ～ 5,350 円	30 分	2,350 円 ～ 2,400 円
	③ 1.270 km	500 円	255 m	100 円	76 秒	100 円	60 分	5,340 円	30 分	2,410 円
	④ 1.300 km	480 円	280 m	100 円	95 秒 ～100 秒	100 円	60 分	4,800 円	30 分	2,150 円
	⑤ 1.300 km	500 円	260 m ～285 m	100 円	90 秒 ～105 秒	100 円	60 分	4,900 円 ～ 5,150 円	30 分	2,200 円 ～ 2,500 円
	⑥ 1.300 km	550 円	250 m	100 円	85 秒	100 円	60 分	5,400 円	30 分	2,400 円
	⑦ 1.350 km	520 円	260 m	100 円	90 秒 ～95 秒	100 円	60 分	5,000 円 ～ 5,150 円	30 分	2,250 円 ～ 2,300 円

○参考(現行運賃)

車種区分	距離制運賃				時間制運賃				迎車回送料金 1車両1回につき スリッパ	
	初乗		加算		初乗		加算			
	距離	額	距離	額	時間	額	時間	額		
普通車	2.000 km	730 円	293 m	90 円	105 秒	90 円	60 分	4,450 円	30 分	2,010 円

5. 現行運賃改定  
平成19年11月30日認可(平成26年2月28日消費税に伴う改定公示)

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6月26日法律第64号)

(運賃の範囲の指定)

第十六条 国土交通大臣は、第三条第一項又は第三条の二第一項の規定により特定地域又は準特定地域を指定した場合には、当該特定地域又は準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、当該協議会の意見を聴いて、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃（国土交通省令で定める運賃を除く。以下同じ。）の範囲を指定し、当該運賃の範囲を、その適用の日の国土交通省令で定める日数前までに、公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

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施行規則

(平成21年9月29日国土交通省令第58号)

(運賃の範囲の指定についての意見聴取に関する協議会への通知)

第十条の五 法第十六条第一項の規定により、国土交通大臣は、当該運賃の範囲を指定し、公表しようとするときは、あらかじめ、当該協議会に対し、当該運賃の範囲に関する意見を提出すべき旨を通知して、その意見を聴かなければならない。

2 前項の通知には、意見を提出すべき期限を付することができる。ただし、その期限は、当該協議会の同意がなければ十四日以内とすることができない。

(運賃の範囲の指定についての意見聴取に関する協議会の意見提出)

第十条の六 当該協議会は、前条第一項の規定による通知を受けたときは、遅滞なく、国土交通大臣に対し、当該運賃の範囲に関する意見書を提出しなければならない。

2 国土交通大臣が、前条第二項の規定により付した期限までに前項の意見の提出を受けないときは、当該運賃の範囲に関する意見がない旨の協議会の意見の提出を受けたものとみなす。