

第1回湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 議 事 概 要

平成21年12月22日(火)
14:00~16:00
鎌倉商工会議所

・協議会の設立手続き

「湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱」の承認

- ・湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設立準備会の会田神奈川県タクシー協会専務理事による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認。

構成員の紹介

- ・会田神奈川県タクシー協会専務理事より、要綱にしたがって構成員を紹介。

会長選出

- ・構成員の互選により石橋神奈川運輸支局長を会長に選出。

・第1回湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・タクシー事業は14年2月以前は新規参入は免許制であり、需給調整規制が行われ、運賃については認可制であった。14年2月の道路運送法の改正により免許制から許可制となり、運賃も上限認可制となった。
- ・しかし、バブル崩壊以降の需要が低下する状況での規制緩和であり、新規参入等により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台あたりの売り上げも落ち込んだ。
- ・こうしたことから地域によっては、事業者の収益基盤の悪化に伴うタクシー運転者の労働条件の悪化や交通事故件数の増加、サービス水準の低下、交通渋滞による環境問題等の諸問題が発生している。
- ・このようなことを背景に、20年2月から「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、この答申を踏まえて先般の国会に法案が提出なされ、衆参両議院において全会一致で可決し、10月1日より「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」が施行された。
- ・これに基づき、全国で141の交通圏が特定地域として指定。関東地方においては25交通圏、神奈川県は全ての交通圏である4交通圏が特定地域として指定された。つい最近においては、隣県の静岡県内の伊豆交通圏が12月10日に新たに指定され、142の交通圏となったところ。

- ・湘南交通圏において、タクシーが地域公共交通機関としての機能を発揮できるために、皆様のお力とお知恵をお借りしたい。

3. 事務局長指名

- ・石橋会長の指名により構成員である神奈川県タクシー協会 大野協会長を事務局長に選出。

4. 議事

事務局より、協議会の目的、タクシー事業の現況等、地域計画及・構造改善計画及び適正と考えられる車両数について資料2・3・4を一括して説明

- | | |
|----|---|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・資料2のP13について、実働率が平成15年度をピークとして平成19、20年度になると約6%近く減少している。逆に走行距離、実車キロが上がっているということは、ある程度パイが限られているなかで車両が多すぎるということで、実働率が下がれば走行キロ、実車キロ、日車営収も下がると言えるのではないかと。 ・ただ、増車を約8%近くして実働率が下がっているのは、どういう状況だったのか。乗務員さんがやめて車両が動かなかったのか、又は実働率の計算として、日勤、夜勤を1稼動となったのか不明だが、ただ、車が減ると営収も上がるということは出ていると思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・実働率の低下というのは地域の若年層を含め、新入社員が1年近く入ってこなかったためである。資料でも平均年齢が58歳と出ているが、高齢化は間違いなく進んでおり、当社の場合、約60～70歳が約3割占め、契約期間の満了や定年で辞められた方の補充ができていなかったため、稼働率が下がったと考えられる。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・新規の乗務員さんが確保できないので、営収が上がっていたのだと思う。 ・京浜交通圏を見ると、実働率だけ良くても、営収が伴っていないことが見受けられるが、こちらの交通圏は実働率が落ち、実車率も下がっているため、おそらく全体の営収も下がっているのだと思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・湘南交通圏は非流し営業地域で、新規参入が3者、増車も30台位と数字上では大したことないと思われるが、本交通圏では大変な数だと思う。また、実働率が下がっているということは、車両が多いとこの資料で出ていると思う。 ・日車営収も平成15年からピークの平成19年まで約2,000円上がっていることは、京浜交通圏では何気ない数字だが、殆ど無線・駅待ちで対応しているため実車率も50%を超えているのだと思うが、その中で2,000円上げるというのは大変だと思う。 ・繁華街、歓楽街を抱えている京浜交通圏の日車営収は36,000円だが、湘南交通圏で、もう少し営収を上げていくのであれば、少し車両数を抑え、又は観光や子育て支援などを取り組めば良くなるのではないかと。 |

- 事務局 ・直近21年11月の相模・鎌倉交通圏の原価計算対象事業者の数字だが、日車營收が35,402円、それに対して京浜交通圏は36,177円となっており、あまり変わらなくなってきている。
- 委員 ・先程の話で、車両が増えても運転手の数が増えなければ、当然実働率は下がってくるが、この資料のなかに乗務員さんの推移、いわゆる労働力の推移という部分が出ていない。
- 委員 ・營收については、先程のパイという話であるとすれば労働者の数が増えたというのがベースで、車両が増えたというのがベースではないので、その辺の資料が欲しい。
- 会長 ・車両が増えたことにより実績が落ちたことは背景として考えられるけども、生の数字として比較対象が欲しいということか。
- 委員 ・実働率は、運転者数が同じであれば、新免、増車があれば数字は下がるので、營業収入が現実には下がったことを見るのであれば運転者の数と同じで營業収入が下がったかということを見る必要があるのではないかと。もしくは地域の総生産がいくらだったのか出ないと読みにくいのかなと思う。
- 委員 ・乗務員の総数についてはタクシーセンター等で神奈川県全体の数を把握しているが、実態に即しているかわからない。神奈川県全体で27,000人だったが、京浜交通圏は相当数の車両が増えているから、そこでバランスが崩れている。
- 委員 ・京浜交通圏と湘南交通圏を比較する時に、1台あたりの売上を云々というのは、例えば京浜交通圏の場合は実働率が非常に良いということであれば当然1台あたりの売上は下がるだろうし、湘南交通圏の場合は実働率が前とかわらないので、少ないということになればイージーという部分が多い訳だから、この接近の差というのはそういう評価にも出てくるのではないかと。
- 会長 ・できる範囲で皆さんにご理解いただけるような資料の提供を、事務局で検討して頂きたい。
- 委員 ・ここで何%か更に減車しても、実働率が上がるような減車でなければならない。動かない車両を減らすと実働率は上がるが、1台あたりの營收は上がらないという問題が出てくるので、労働組合さんが言われたように乗務員さんの賃金を上げるようなことにはならないと思う。
- 委員 ・資料3のなかに、今後の計画のP2に観光協会とタイアップして観光タクシーを検討すると書かれているが、鎌倉周辺で観光タクシーを進めているのか。観光タクシーを強調している姿が見えないが・・・。
- 委員 ・地方部で観タクを手がけたことがあるが、そういうことをやる気があるのか。

- 事務局
- ・この資料は、このような取組みをすれば需要喚起が図れるだろうという内容でありすでに観光を実施している事業者もある。
 - ・事業者と観光協会とで話し合いをして新たなルート等を模索することをやっていったらよいのではないかといった趣旨もある。
 - ・観タクンについては、JRさんからご説明いただいたこともあるが、なかなか難しいのではないかと思う。湯河原の方がやり易いのではないかということで、話し合ってもらったが、結局駄目だった。JRさんの考えは、駅を出て、待っているタクシーすべてが観光タクシーということのようだが、大きな駅では難しい。
- 会長
- ・群馬の高崎支社では、富岡製糸場や、有名なパン等の製造工場へ寄ってご婦人方に無料でパン等を渡すと、リピーターで来る。
- 委員
- ・観タクンは、数社の方が同じ額でやっていただかなければならないので、どうしても利害関係が発生してしまう。
- 委員
- ・乗務員さんが研修を受けて、研修を受けた方だけが乗務できるということで、労働側も了承しているが、お客様は確かにいるようだ。
- 委員
- ・三溪園で全棟公開してくれるということをお聞きしたので、磯子駅からワンコイン、500円でできませんかというお話をさせていただいたが、通常1,400円くらいの区間なので、3人乗ったら高くなるという話になり、結果的にやめてしまった。
- 会長
- ・観タクンの観光コースの設定もありますが、短期的に終わらないで長期的な取り組みをしないといけない。
- 事務局
- ・観タクンを一切やらないということではなく可能性があればと思う。JRさんのお考えがあり、地区の事業者等の意見も取り入れていければと思う。
- 会長
- ・熱意を持った地域のリーダーシップ的な役割の人がいればいいのではないか。
 - ・鉄道等の来られたお客様で、ホテルのチェックインの3時まで、或いは逆に10時のチェックアウト後の夕方までといった空いた時間帯に観光タクシーを利用できないかという議論があった。
- 事務局
- ・乗務員の質向上のために、会社独自に検定をやっているところもある。
- 委員
- ・乗務員さんに社内検定を行い、観光テストに受かった者を連れ歩き更に研修をしてその乗務員さんが観光メインのお客様に対応いた。今は商工会議所で鎌倉検定を始めたので、会社にオーダーがあった場合には鎌倉検定に受かった乗務員さんが対応している。駅乗場から乗られるお客様は、その乗務員さんが対応している。

- 委員 ・個人タクシーはこの資料になかったが、どういう位置付けか。地域計画については、タクシー事業全体の話だと思うがどうなるのか。
- 事務局 ・個人タクシーは、湘南交通圏にはない。
- 事務局 ・鎌倉駅を中心として、タクシー事業としても観光のウェイトは重い。ただ、従前から観光の仕事をしており、一般的なスタイルだと乗ってきた時に営業のセールスはしているので、乗務員さんの腕次第というところ。そのなかで、会社として乗務員さんに対して、先程お話があったとおり、観光タクシーのドライバーとしてのレベルアップは個々の事業者ごとに行っている。1つは鎌倉検定ですし、実際に目的地へ着いて説明をする乗務員さんもいる。
- 委員 ・ただ残念ながら鎌倉支部の業界全体でそういったことをPRすることは上手くできずにいたが、その取り組みの1つが鎌倉を中心とした観光協会さんとのタイアップでもあるし、仰っていただいた観タクンの制度も検討していくべきだと思う。
- 委員 ・旧鎌倉のエリアというのは観光メインなので、先程のお話も適正化活性化に結びつくことだと思うし、業界としてのPRが弱いところもあるので、外からのご意見をいただき、我々も受け止めていければと思う。
- 委員 ・資料2のP18の湘南交通圏の苦情についてですが、これはどちらで集計した件数か。
- 事務局 ・支局で受けた苦情件数を集計したものである。
- 委員 ・平成16年度は2件となっているが・・・。
- 事務局 ・記録として残っているものを集計した。
- 委員 ・交通マナーの苦情はどのような内容か。
- 事務局 ・よくあるのが、非常に道路が狭隘路の関係もあり交通渋滞等が生じるが、タクシーが道を譲らなかった、すれ違いなのにタクシーが下がらなかったとか、或いは夜間タクシーのスピードが高いとかといったものが中心で、事業者の自助努力もあり駐車スペースをはみ出すといったものは少ない。
- 委員 ・法違反というよりは、マナーといったところで、利用者というよりは住民の方からの意見が中心だと思う。

5. 閉会

石橋会長

今回は地域計画の骨子を事務局から示してもらい議論していきたい。

本日は、貴重な意見ありがとうございます。今後とも宜しくお願いしたい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(案)

資料2 湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会冊子

資料3 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画(湘南交通圏)

資料4 適正と考えられる湘南交通圏の車両数について

湘南交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画素案

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針」
平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

湘南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13,400人(法人タクシー)を輸送。
- ・湘南交通圏の営業形態は駅待ち・車庫待ちが中心であり、駅から自宅、自宅から目的地へと必要な時に必要な場所に移動できる年中無休の営業体制により、地域の生活交通に欠かせない公共交通機関である。また、終電、終バスが終わった後の足の確保や高齢者等の重要な移動手段として機能している。このように、湘南交通圏は無線による配車の比率が高く固定客が多いという特色から、地域にとって極めて重要な移動手段となっている。
- ・特に湘南交通圏は古都鎌倉を有する地域であるため、四季折々の時期に県内外や外国から多数の観光客が訪れる県内有数の観光地である。このため、祝祭日のみならず平

日にも観光客が訪れ、観光スポットの案内等、観光客の要望に応えた運行に心がけ、鎌倉地区の観光産業の役割に大きく貢献している。

- ・ 鎌倉地区は歴史的建造物等の保存維持のため、道路が比較的狭隘であること。また、住宅が高台等に多数点在している事などから、路線バスの運行が困難な地域においては高齢者等移動制約者の移動手手段として地域に密着したサービスを展開しており、生活交通としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も地域において重要な役割を担うものである。

タクシー事業の現況

* タクシー需要の減少

- ・ 法人タクシーの輸送人員は、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 530 万人(1日当たり約 14,500 人)から年間約 489 万人(1日当たり約 13,400 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、観光客並びに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、平成 21 年 9 月の 1 ヶ月の輸送人員は約 37 万人と平成 20 年 9 月の 1 ヶ月の約 40 万人に比べ約 8 %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 月の 429 台から 21 年 9 月の 411 台と 18 両の減車を実施しているが、タクシー事業者数は平成 14 年 3 月末に比べ平成 21 年 9 月末では 10 社から 13 社へと 3 社(約 30%)増加、車両数は 381 両から 411 両へと 30 両(約 8%)増加している。平成 21 年 12 月 22 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%、86%、80%としたときの車両数約 310 両、約 350 両、約 350 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

- ・ 湘南交通圏では、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、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 215.9 km から 200.5 km へ、実車率は 51.5% から 50.2% へ、実働率は 85.5% から 79.1% 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 43,213 円から 41,553 円へと、約 4%減少するという実態となっている。

- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率48.8%、実働率81.5%、1日1車当たりの運送収入は37,054円と、実働率を除く輸送実績は一層悪化している。
- ・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350万円から380万円と低い水準で推移している。
- ・平成19年12月には運転者の労働条件向上等のために運賃改定を実施したものの効果として表れておらず、神奈川県の最低賃金1H789円に抵触する可能性もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

*** タクシー運転者の高齢化**

- ・労働時間についても、神奈川県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20年度では年間144時間となっている。また、若年層の就職先としての魅力が低下しており、昭和51年度の運転者平均年齢39.3歳から年々高齢化が進み平成20年度には58.1歳となっている。こうした高齢化の進展が交通事故多発の要因となるとともに、IT技術を用いた先進的なサービス対応が難しいとの指摘も一部ではある。
- ・低賃金、長時間労働のため若年層の新規労働者の就職は減少している。一方ではタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

*** 需給バランスが崩れたことによる社会的影響等**

- ・タクシーの需要が減少する中、収入を確保しようとするあまり無理な運転をおこなうことにより、神奈川県内のタクシーにおける交通事故件数が大幅な減少傾向になっていない状況である。人身交通事故発生件数で見ると、神奈川県内の事故件数は平成13年度以降、毎年度減少しているのに対して、タクシーの事故件数は13年度から19年度まで2,100件から2,300件で推移している。20年度は1,900件と減少しているが依然として事故件数が高止まりの状態である。
- ・また、利用者や地域住民からは、接客不良や交通マナー等に対する不満の声も聞かれるなど、更なる運転マナー、利用者サービスの質の向上を図る必要がある。
- ・湘南交通圏は駅待ち、車庫待ちが営業の中心であり、駅構内は関係者による管理・運営が行われ、適正に秩序が保たれてタクシーによる交通渋滞の発生は少ない。しかし

ながら、大船駅など一時的に待機スペースから公道に溢れる場合もあり、バス運行の定時性や物流を妨げる交通渋滞の解消のため更に街頭指導等を推進する必要がある。

* 神奈川のタクシー業界の取組

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

- ・ 社会的協力（地域社会への安全安心への貢献）
子供 110 番、不法投棄通報タクシー、防災タクシー、子育て支援タクシーの導入 等
- ・ 福祉の向上
視覚障害者の利便向上として点字シールの表示（社名・車番・電話番号）、精神障害者・難病患者への割引、移動制約者のケア輸送の推進 等
- ・ 運行の効率化・環境対策
デジタルGPS-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。

神奈川タクシー協会鎌倉支部の運営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、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るが、さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。例えば新たな観光需要の開拓、観光に関するPR、古都鎌倉の景観を維持保存する中で、狭隘な道路が多い住宅地の高齢者輸送等に力を注ぎ新たな需要を開拓する可能性が高い地域でもある。しかしながら、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思わ

れる。

取組の方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごと具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は利用者に対して安全・安心で良質なサービスを提供するサービス産業であるとの自覚をもち、公共交通輸送機関としての責務を果たすため、積極的な取組を進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できる環境の体制づくりに必要な協力を行うものとする。

協議会は、事業者が取り組む目標の達成状況について検証し、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（タクシー事業以外の公共交通輸送事業者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとしたい。

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

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり
安全性の維持・向上
環境問題への貢献
交通問題、都市問題の改善
総合交通ネットワークの一員としての機能向上
観光立国実現に向けての取組
防災・防犯対策等社会への貢献
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
事業経営の活性化、効率化
過度な運賃競争への対応

2. 地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

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

関係運送に取り組むものとする。

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

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・確保・向上について不断の努力で望み、社会的な信頼を向上していく必要がある。
- ・具体的には交通事故の大幅削減のためにタクシー事業者団体においては、神奈川県平成13年度タクシー関与の人身事故件数(年間2,083件)に対して、平成22年度は35%の削減を目標とする。(削減率35%は神奈川県内全人身事故件数の平成13年度件数から平成20年度件数の減少率)また、死亡事故ゼロを目指す。
- ・さらに、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに二酸化炭素排出量を25%削減することを表明している。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的な配車による無駄な走行の削減、環境適応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・また、神奈川県が導入を推進している電気自動車についても、環境問題に大きく貢献することからタクシー業界として、導入を推進していくことを目標とする。

交通問題、都市問題の改善

- ・湘南交通圏は全国区の観光地である鎌倉等を有し、古都の景観を維持保存している地域であるため、比較的狭隘で高低差がある道路が多く、路線バスの運行も難しい状況の地域が点在している。このような道路状況を考慮し、交通ルールを遵守して交通問題等を発生させないように取り組み、交通環境を改善することを目指す。
- ・また、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を考慮するとともに、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計測することで、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。
- ・地域の複雑な地理に熟知した乗務員教育等を更に徹底し、地域に根付いたサービスを

提供し、住民に信頼され利用される地域公共交通としての役割を強化する。

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段として鉄道、バス等を公共交通として位置づけしているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・しかしながら、タクシーは高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等其他の地域公共交通とのネットワークの一部であることからタクシーに関して、各自治体における認識を高め、都市計画に位置づけられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対し、協議、働きかけを進めることとする。
- ・鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の構築向上や各自治体において設けている、各都市政策、交通計画等と一体となった機能向上を目指す。
- ・また、新たな都市計画、開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道機関の交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

観光立国実現に向けた取組み

- ・タクシーは「ドア・ツー・ドアのサービスができ個々の運送にあたって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年には羽田国際空港の拡張に伴い国際線ターミナルがリニューアルするため、羽田より**鎌倉等**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。
- ・湘南交通圏は国内有数の観光地域である**鎌倉等**を有し、800年以上経過した神社仏閣が多数存在するとともに、海山に囲まれた風光明媚な景観を堪能できる観光スポットである。また、四季折々に変化する景色等に観光客が多数訪れるため、観光名所等を案内できる乗務員の養成を進め質の高いサービス提供を推進する。
- ・また、観光名所と食事をセットにした観光ルート別タクシーについても観光協会・商工会議所・鉄道事業者等と検討を図り、何度でも訪れ乗車したい観光タクシーを目指す。

- ・さらに、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、PRについても協力体制を構築していく。
- ・湘南地区と羽田空港間での定額運賃制度の導入に向け検討を進める。
- ・女性観光客をターゲットにした女性観光案内ドライバーの更なる養成を進める。

防災・防犯対策等社会への貢献

- ・湘南交通圏において、タクシーの特性を活かした災害対策や防犯対策に取り組み、地域社会の安全・安心への貢献を促進する。
- ・具体的には、地方公共団体や地域社会と連携した火災予防（通報協力）タクシー、防災タクシーの拡充に取り組み防災対策を推進する。
- ・また、子供の安全確保、犯罪防止等の取り組みとして、子供110番、タクシーパトロール等を拡大し地域の安全を守る活動を推進する。
- ・交通事故の削減、防犯・防災対策への貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

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

事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に対して適正な労働条件が提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ、新たなサービス提供のための投資も可能とする適正利潤が確保できる体制の構築を目指すものとする。

- ・タクシー事業は法令遵守に基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取り組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務のシフト転換などによる効率性の向上とこれに伴う1台あたりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。
- ・更に経営の効率化を進めるに当たり、グリーン経営認証の取得を推進していく。

過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討された。それらの報告書等を踏まえ適切に対応する。

以上の目標の達成に必要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。湘南交通圏では、12月22日の第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実働率により、約310両(「実働率」90%適用) 約350両(「実働率」86%) 約350両(「実働率」80%)であり、これに基づく21年7月17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429両と比べたとき、では27.2%、及びでは18.4%と、約20%~30%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数411両と比べても大幅な差が認められる。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果を上げることができるものと考えられる。具体的には、過剰な車両によって湘南交通圏の鉄道駅、繁華街周辺の一部などで発生すると思われ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、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られること、また、経営環境の改善から発生する投資余力による新たな顧客サービス改善・向上や新たな需要開拓等に繋がるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただし、供給過剰解消の際には、雇用の維持確保に努めタクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。また、地域の利用者の利便性の確保についても留意することが必要である。

3 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載すること。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び基本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な輸送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の輸送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する項目を、以下に列記する。特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員である事業者が、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた関係者に対し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、それぞれの役割で協力して頂くよう要請し、実施期間を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

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

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【特定事業】

選任している利用者モニターからの意見を事業に反映活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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

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

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

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

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

実施時期：短期

チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ユニバーサルデザイン車の導入推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

外国人利用者に対するタクシー楽々シートの充実及び活用

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

自社乗り場の設置・運営

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

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：法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

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

タクシー利用者に対するアンケート調査の充実

実施主体等：法人協会、**タクシー事業者**

実施時期：短期、中期

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

実施主体等：法人協会、鉄道事業者、自治体

実施時期：中期

一般紙広告を活用した自社のPR活動

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期

安全性の維持・向上

【特定事業】

デジタルタコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運行管理者・整備管理者研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施・推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

神奈川県主催セーフティーチャレンジコンクールへの参加

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

事業用自動車事故防止コンクールへの参加

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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、法人協会

実施時期：短期・中期

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、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：法人協会等

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：法人協会等

実施時期：短期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期

環境問題への貢献

【特定事業】

ハイブリット車、E V車等の低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

E M S（エコドライブ管理システム）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

デジタルGPS - A V M機器導入による計画的配車の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

エコドライブコンテストの実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

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

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期・中期

交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

タクシー乗り場等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、

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

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、自治体、県警、鉄道事業者

実施時期：中期

鉄道駅等の乗り場への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、県警、自治体、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

タクシープールの整備

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、県警、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

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、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

実施時期：中期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

スイカ・パスモ等のICカードと連動できるシステムの構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

他の公共交通機関の輸送障害発生時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

公共交通会議等自治体主体の交通施策への積極的な関与

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

幹線輸送を補完する支線的輸送の体制の構築

実施主体：タクシー事業者、他の公共交通機関事業者

実施時期：短期・中期

【その他の事業】

ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：法人協会、鉄道事業

実施時期：短期・中期

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置付けに関する自治体との協議の推進

実施主体等：法人協会、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

自治体、商工会議所、観光協会とタイアップしたPR事業の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ルート別観光タクシーの検討

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期・中期

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

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

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

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】

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、自治体

実施時期：中期

防災・防犯対策等社会への貢献

【特定事業】

地域社会における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域社会における防災（防災タクシー等）への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域社会における防犯（SOS防犯タクシー、タクシーパトロール等）への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

子供110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

勤務シフトの見直しによる長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

賃金制度・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ドライブレコーダーや防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

健康診断の充実及び完全実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

仮眠施設、休憩施設等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

マニュアル車からAT車への変更の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者、県警

実施時期：短期

定時制運転者の採用年齢制限の導入と若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

労務研修講習会（労務管理・健康管理）の充実、拡充

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

女性運転者の雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

女性が勤務しやすい職場環境の構築及び施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

【その他の事業】

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：法人協会等

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：法人協会等

実施時期：短期

(注) その他事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

特定事業計画を進めるに当たっての留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2、に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、特定事業計画には、特定事業と相まって、事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用停止）について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車等を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。

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

以上