

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）

制定：平成 21 年 11 月 20 日

一部改正：平成 22 年 3 月 15 日

（目的）

第1条 湘南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、湘南交通圏（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

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

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

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

協議会の運営方法

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

神奈川県知事又はその指名する者

鎌倉市長又はその指名する者

逗子市長又はその指名する者

葉山町長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

社団法人神奈川県タクシー協会を代表する者

グリーンハイヤー株式会社 代表取締役会長

京急交通株式会社 取締役統括部長

(4) 労働組合等

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

鎌倉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

神奈川県警察本部交通部交通規制課長

神奈川県警察本部交通部駐車対策課長

神奈川労働局藤沢労働基準監督署長

~~東日本旅客鉄道株式会社鎌倉駅長~~

(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とともに、協議の場を総括する。

3 会長の任期は平成24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 事務局長の任期は平成24年9月30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 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。

関東運輸局長又はその指名する者が合意していること。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

(2) から までに掲げる要件を満たしていること。

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。

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。

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。

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。

- 11 協議会は、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。
- 12 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。
- 13 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。

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。夜には、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。また、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。
- ・鎌倉市、逗子市、葉山町の地域は三浦半島の付け根に位置し、相模湾に面した気候温暖な地域で、古くは避暑地別荘地として、高度成長期以降は通勤圏である京浜地区のベッドタウンとして発展した地域である。
- ・しかしながら、宅地造成が進んだ時代から30年以上が経過し、現在では住民の25%

超が高齢者となり、県下で最も高齢化率が高い地域となっている。このため、高齢者の買い物・通院などの利用が多く、安心して利用できる親切・丁寧なサービスを展開し地域の福祉に貢献している。

- ・鎌倉市と葉山町では、高齢者、障害者のためのタクシー利用券の交付がなされており、交通弱者の移動手段として利用頻度が大変高い状況である。また、逗子市においては、介護保険の特別給付として、指定を受けたタクシー事業者によるサービスを提供しており、登録人数100名を超える要介護者の通院などの交通手段として社会福祉に貢献中である。
- ・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ことなどから、路線バスの運行が困難な地域においては高齢者を含んだ移動制約者の移動手段として地域に密着したサービスを展開しており、生活交通として欠かすことのできない公共交通機関である。
- ・今後もサラリーマンの足として、また、高齢者の日常生活の足として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215.9kmから200.5km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、**营收額の低い労働者においては**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みると、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、一部の利用者や地域住民より、接客不良や交通マナー等に対する不満の声も聞かれるため、苦情ゼロを目指した接客及び運転マナーの教育の充実を図り、質の高いサービスを提供する。
- ・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虞のあ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）、身体障害者・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、**丘陵地に居住する高齢者の輸送**など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**困難であるとともに、地域密着型のサービスや福祉などの社会貢献が困難になるものと思われる。**

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。
- ・湘南交通圏では高齢者の日常生活の足として、日々の買い物、通院などの利用形態が多く、無線配車による依頼が多い。このため、事業者が共同してデジタル無線を導入し利用者の利便向上を図る必要がある。
- ・逗子市、葉山町では地域内に総合病院がなく、近隣である横須賀市、横浜市、鎌倉市の総合病院に通院している。通院に際し、鉄道・バスの便が悪い地域ではタクシーの利用頻度が高い。このような状況を踏まえて、マイ・タクシー制度等を導入し顧客の

ニーズにあったサービスを展開する。

- ・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を中心に逗子・葉山地区からなり、一部の景観保存地域では狭隘な道路も点在しているため、運行に際して交通ルールを遵守し交通問題等を発生させない取り組みを推進し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、交通問題の発生のある地域において指導を強化するほか乗り場における乗車待ち時間を計測することで、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、各自治体が認識を高め、公共交通として交通計画や都市計画の位置づけを得られるよう、タクシーに関わる関係者が連携し取り組むこととする。
- ・鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の構築及び向上を目指すとともに、関係自治体の都市・交通政策等と一体となった住民サービスの向上を目指す。
- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送への対応を推進する。
- ・地域の移動制約者に対する外出支援など、介助サービス事業への取り組みを積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取り組みを進める。
- ・地域の子育て支援策を更に充実させ安心して外出できる環境への取り組みを積極的に進める。
- ・また、新たな都市計画、開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道機関の交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

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、羽田より湘南交通圏エリアを

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**鎌倉を中心に**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**労働条件について法令の遵守**はもとより、賃金、拘束時間、労働時間の**改善・向上に努める**。
- ・具体的には、賃金面で平成21年タクシー運転者平均年収**304万円**、全産業労働者（男性）平均年収**572万円**との格差**268万円**を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間面においては平成21年月間労働時間、タクシー運転者**198時間**、全産業労働者**176時間**の格差**22時間**（年間：**264時間**）を可能な限り**短縮するほか、拘束時間についても短縮すること**を目標とする。
- ・**なお、就業者の事情により、就労日数及び労働時間を制限する必要がある者に留意する**。
- ・また、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の**上限年齢制の導入**についても検討し、改善を目指すものとする。
- ・これらの目標を達成するための過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が

実現され、高齢者問題の解消に繋がり、ひいては有能な人材の確保が可能となり、安全・安心で良質なサービスが提供できる環境が整っていくことになる。

- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。
- ・**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。**

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。

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。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、これに基づくと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、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られること、また、経営環境の改善から発生する投資余力による新たな顧客サービス改善・向上や新たな需要開拓等に繋がるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただし、供給過剰解消の際には、雇用の維持確保に努めタクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。また、地域の利用者の利便性の確保についても留意することが必要である。

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

(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）の整備に向けた調整検討

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に向けた調整検討

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A T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

走行環境情報等の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、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、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を推進するものとする。**

以上

第2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22年2月2日(火)
14:00~16:00
鎌倉商工会議所

1. 開会

2. 会長挨拶

石橋会長

- ・年が変わったが、依然として、景気の回復を肌で感じる兆しが見えない不安定な経済状況が続き、タクシー事業においても、需要が低迷し苦しい経営環境が続いている。一刻も早くタクシー事業者自身が事業の改善を図るため、本協議会におきまして委員の皆様より活発な意見を賜りたいので、ご協力の程お願いしたい。
- ・本日は事務局において検討しました地域計画(素案)を示させていただくので、皆様方から忌憚のない意見等よろしくをお願いしたい。

3. 議事

事務局より、前回の協議会で指摘を受けた部分について資料説明

事務局より、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)について、資料2を説明

- | | |
|-------|--|
| 委 員 | ・湘南交通圏の地域計画として決まった時はマスコミ等に公表するのか。 |
| 事 務 局 | ・協議会で承認後には公表する。 |
| 委 員 | <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県共通の問題と湘南交通圏の問題が混在して記載されている。県共通の問題は、冒頭に書かないと湘南交通圏の地域計画として何を言おうとしているのか解らない。 ・問題は交通圏により違いがあり、公表しても湘南交通圏で何が問題で、それをタクシー事業者はどのように改善していきたいと考えているのか解らない。 ・P3にタクシーに対する接客不良や交通マナー等の不満の声があると書かれているが、本所では商店街の小売店に対する苦情対応しており、タクシー事業者の苦情は最近3年間1件もない。 |
| 事 務 局 | ・支局で把握している苦情件数をお示しした。 |
| 委 員 | ・P8に総合交通ネットワークの一員としての機能の向上で、タクシーは公共交通と |

して各自治体の交通計画に位置付けられていないとのことであったが、都市計画に位置付けられるようにとは、具体的にどういうことを考えているのか。

・時々聞かれる乗合タクシーは考えているのか。

事務局

・乗り場・道路の関係が出てくれば、利用者の増加に繋がるようにタクシーに何ができるかということもある。
・自治体によっては乗合タクシーの実証実験を行っているところもあり、自治体の交通計画によるだろう。

委員

・鎌倉市では都市マスタープランによる乗合タクシーの実証実験を行った結果、実験後は運行しないと市長も方針を出している。自治体が再度実証実験を行う場合もあるが、タクシー事業者側の地域計画なので、事業者が乗合タクシーを視野に入れると自治体の計画と合わなくなってくる。

事務局

・本協議会はタクシー事業者だけが委員になっているのではなく、他の委員の皆様にも御意見をいただく協議会であり、事業者のみで地域計画を作成していくのではない。

委員

・実施主体に働きかける主体は協議会ではないのか。つまり、素案は一般論や神奈川県全県的な共通事項としてはよくわかるが、湘南交通圏の地域計画であるならば、地域の自治体は計画が既にあり、法でも都市計画との関係を規定しているので、やはり合わせないといけないのではないか。

委員

・鉄道やバスを含め交通全体で利用者は減っている状況で、現時点で自治体が乗合タクシーを導入しない方針であったとしても、タクシーがバスに代わるような機能を持っている可能性は残っているのではないか。
・他の自治体ではタクシーが乗合タクシーを行っている例もあり、今後の状況次第では乗合タクシーの可能性も残っているような記述であれば齟齬にならないのではないか。

委員

・当市の交通政策はバスが公共交通として位置付けられているが、狭隘な道路もあるのでタクシー事業者に御協力いただいて乗合タクシーの実証実験を行ったが、結果を踏まえると本格運行は難しいということになった。
・今後、地域の方々と公共交通のあり方をもう一度議論して、色々な手法も含め検討していくということで留めてはあるので、将来的な社会事情等々によって見直していくのだろうと思う。

委員

・参考資料で各市町のデータを出していただいたが、何が湘南交通圏の特徴なのか市民も町民もわかりにくいと思うので、2市1町のデータを分析して地域の特徴、状況を先に書いていただきたい。

・データを見て疑問に思ったが、例えば、日車収入は17から19年度まで伸びており、円安の影響で外国人観光客が増えていた時期であったかもしれないが、20年度で大幅に減った原因は何なのか。観光客が減った為なのか、乗り控えなのか、車両が増えたことによるのか、そのあたりを分析した上で記述いただければ良いのではないか。

事務局 ・ご意見をいただき、地域の特徴を入れるべきであるならば目標の中に反映したいと考えている。

委員 ・地域のことに関心を持っている方が多いので解り易く示して頂いた方がいい。
・この地域で重要な点は高齢者が利用する割合は多いのではないかと。車を運転できない方やバスも時間帯によりあまりない場合等にタクシーを利用するような需要があるのだとすれば、タクシーは高齢者にとって非常に重要である。

委員 ・観光客が多いのは確かで年間1900万人くらいいますが、歩いて回れる場所が多い。
・無線による配車で固定客が多いと記載されているが、固定客というところに先程の高齢者等が入っているのではないかと。例えば買い物の際に利用したりする等、地域としては重要。

委員 ・そういったことが地域の特徴で、地域の特徴を入れ込まないと本当の必要性は伝わらないのではないかと。

委員 ・P2にそのあたりを記載しているが、現実問題は、買い物の行き帰り、湘南交通圏内に総合病院がなく、またベッドタウンでもあり開発された分譲地は山の上であることが多く、買い物、医者、通勤の人も含め、全てにおいて高齢者がタクシーに頼る部分があるのは間違いのない事実だろう。もう少し地域の特徴やタクシーとの関わりを考えたい。

委員 ・地域計画は、一般の方が御覧になって、変に誤解されカルテルみたいな需給調整だけを目的に策定しているのではないかとと言われるのが非常に困るので、地域にタクシーを残していくためには、色々な工夫をして社会貢献等していくことを示さなければならぬ。
・運転手さんの声や、モニターの意見も記述していただきたい。

会長 ・利用者に理解されるような適切な表現で智恵を絞ってもらいたい。

委員 ・運転手の立場として労働組合から意見を言わせてもらおうと、実感として景気も悪いが車両が多すぎるというのも実態で、利用者が減っているなかで車両が増えアンバランスとなった。日車営収が下がり、賃金を少しでも多く貰うために長時間労働に

なり、それが日々疲労として残って事故につながっている。

- 委員
- ・一般論としてはその通りかもしれないが、湘南交通圏の日車営収を見ると、数年間は伸びてきていた。
- 委員
- ・実働率は平成16年から下がっており、実働する車両が少なくなっている分だけ日車営収が上がっているということが表れで、何をもって適正車両数というのかは非常に難しいが、車両が多いというのは事実だろう。
 - ・子育て支援等については、協会や事業者等業界が数年前から取り組んでいけば根強い固定客がついていたのではないかと。
 - ・平成19年に運賃改定したが、データに表れてきていない。以前の改定までは、一時の客離れもあったが段々戻ってきていたが、逆に下がっているのが現状で、何が原因だったのか事業者も労働側も色々考えてはいるが、行き着くところは車両が多いたろうというのが労使一致した考え。
- 委員
- ・適正と考えられる車両数で、実働率90%にした場合には約310両、86%、80%にした場合は350両となっているが、この実働とは何を指しているのか。
- 事務局
- ・実働率を指しており、前回示した計算式に基づき算出している。
- 会長
- ・90%は規制緩和前の実働率で、86%は湘南交通圏の平均、80%は特特地域の増車の基本的な要件となっている。
- 委員
- ・資料で実働率は良くても88%、今は78~80%程度で動いているということは、20%程度は動いていないので、先程から車両が多いという話をされるけども、20%程度減らしたとしても労働者の賃金は上がらないだろう。
 - ・地域に対する貢献度、タクシーとしての使命や働いている方々への経営者としての分配等を書かれているが、これらのことをおこなった時に事業者が成り立つかという問題が出てくると思う。地域計画通りにした場合、日車営収、運転手の賃金はどのくらいになって、会社はどうなるのかというのがないと、良くなるとも言えなくなっている。
- 委員
- ・東京では、1台年間動かない場合の試算を出した。事業者によって違うが、平均的なところで試算し、無駄な経費がかかっているにもかかわらず減車をしないのかという部分。
- 委員
- ・実際に20%程度の台数が動いていない状況で事業が成り立っているのだとすれば、減らしたとしても成り立つはずで、減らした車両の経費はプラス要因にはなる。それで果たして労働者の方々に還元できるのか、事業者の赤字で吸収されてしまうのか、また、労働者の最低賃金等に抵触しないで行っていくための試算を我々としてもお願いしたい。

- 会長 ・供給過剰の解消が、収支面で資産等経費を減らせば確実に労働条件の改善等に結びつくかというのは全く見えないと思う。今以上に景気が悪くなる可能性も踏まえると、特定事業計画の認定申請に至り、認定後の結果は後からついてくる可能性はある。その結果が良くなると指定地域の解消に繋がらない。
- 委員 ・タクシーが公共交通機関であるならば補助があってもいいのではないかと思う。
・一般の車両以上に税金も払っており、経営環境からすると公共だとは思えない。例えばLPの税金は免除になるなど。
- 会長 ・事業税を減免にする案はあったが、なくなった。
- 委員 ・市民、県民の方からすれば、公共交通機関というとバス、鉄道で、市や県の総合計画、交通計画でもタクシーはほとんど位置づけていない。
- 委員 ・例えば、バス路線が赤字だと想定されると、国や県から補助金が出る。我々が何か行う場合に補助が出るかということ、出ないという話になる。
- 会長 ・先に位置付けられたバス、後に位置付けられたタクシーという違いはあるかもしれないが、今回の特措法で公共交通機関として明確に位置付けられている。ただ、地域に密着したタクシーとしての役割を固めるには、バスと違って大小あるが、比較した場合に公共交通として実際に肌に感じる部分はあるのだろう。
- 委員 ・タクシー事業者そのものが、今後も存続できるかという時で、地域のためにお役にたとうという以前になくなってしまう。
- 会長 ・なくなる前に、本協議会で皆様の御意見をいただくということ。
- 委員 ・地域計画は本来タクシー事業者が策定しなければならない計画で、支局が関わるといっても変だと感じているし、協会等で地域の声をきちんと記載し、私達、市民や県民はそれを見て意見を言う立場だと思う。事業者自身が計画を策定する気持ちがないのだとすれば、そもそも協議会自体意味がないのではないか。
・また、タクシー事業者としても高齢者や小回りのきく運送はタクシーだというように地域に貢献してくれる、担っていくという意気込みを地域計画に書くのであれば良いものが出てくると思う。
- 委員 ・サービスに関して自身を持っており、地域計画が公表されてもいいと思っている。
- 委員 ・湘南交通圏は迎車が多いのではないかと思う。迎車以外は駅待ちくらいしかないが、高齢化で駅から乗る人は減ってくるのではないか。

- 委員 ・葉山では、7割は駅待ちで、2～3割は迎車。既に減ってきており、労働されている世帯の需要が大きく減っているが、高齢者の分を見たらある程度の固定客はいる。
- 委員 ・固定客はあり、地域に住んでいる方のニーズはそれほど変わらないと思うが、人口は減り、働く方が減っていくので、その固定客をどうフォローしていくのが湘南交通圏の大きなポイントではないか。
- 委員 ・どの部門の客層が減ったかは非常に難しく、当社で見ると全体的に減っていることは言える。鎌倉市は富裕層の方が非常に多いということで、恵まれた地域ではあるが、乗り控えが起こっているという感覚はある。
- 委員 ・天候に頼るわけにはいかないが、冬場等気温が一定以下に下がれば利用者は増える傾向で、天候が悪ければ乗っていただけることは間違いないことなので、潜在的な利用者をどのようにして掘り起こしていくかというのは、事業者としての経営努力を重ねていかなければいけないとは思っている。
- 委員 ・1つは地域の固定客をどうつかむかということ。
- 委員 ・今年10月に羽田空港が国際化され、今までよりも観光客が増えることが想定される。古都鎌倉というのは一大観光スポットで、空港から横浜方面への鉄道乗り換えも今までよりスムーズになり、大分変わってくると思う。この状況をタクシー事業者がどのように考えるのかは大事なことと思われる。
- 委員 ・鎌倉は実態からすると、神奈川県と関東の観光地で、鎌倉に人が多数来ると横浜と小田原に収入があり、鎌倉の収入は少なく、人が通過するだけとなっている。例えば、横浜に宿泊して、鎌倉を見て、小田原に行こうかといったパターンで、今までの資料から見ても鎌倉に実益はほとんどない状況。観光客は年間2千万人来ているが、500億しか収入がなく、1人当たり2000円くらいしか使わず、ほとんど歩いているので、我々は地元の方をメインにして、大事にして事業を行っている。
- 委員 ・鎌倉はホテルがないこともあるが、基本的に泊まってもらうように行政が街づくりをしてこなかったこともあるし、市民が、人が来るのを嫌がっている。
- 委員 ・そういう時代もあったが、基本計画でも、いかに滞在型で引き留めるかの戦略も考えている。
- 委員 ・湘南交通圏の問題としては、いかに地域の方々に迷惑をかけないか、いかに地域のお役に立ち貢献度を高めるか、いかに業者として健全な経営をしていくか、いかに従業員の人達を守っていけるかという4点で、共同で減車をしていくのであるならば今後につながっていくと思う。
- 委員 ・そこまでやって生き残れるかというのはわからないので、生き残れるようにしてく

れと言っているのではなく、働いている方々のためにならないのであればどうするのかということ真剣に考えている。

- 委員 ・ そうすると、公共交通という位置付けではなくなってしまうのではないか。
- 委員 ・ 先程、労働時間の短縮の話があったが、營收が足りないから長く働いているのは事実だと思うし、營收が足りるように労働時間を設定しなければ繰り返してしまう。短縮は構わないが、従業員が生活していけなくなる。
- 委員 ・ 車両を多めに持っていれば、事業経営上経費がかかるのか。
・ 再雇用職員のように正規職員ではない方や、年金を受給している方が運転手をされている場合もあるが、空車を減らすとそういう方達を雇うことができなくなるということはあるのか。
- 委員 ・ 経費はかさむ。
・ 雇用は、勤務体系で対応していける問題である。
・ 鎌倉市でも今は17万人で、資料に示された台数のタクシーがあるが、30年後には7万人になるという推計が出された。そうなればタクシーは何台になるのかとなれば元々減車で、今の台数程必要なくなる。自社でも、100台から60台でやれる会社を作ろうと目指しており、そういう意味ではタクシー事業は縮小という時代に入っているし、事業者はそう認識している。
・ 目標に関しては同意をしているが、目標達成のための手段の数が多く、議論の余地がある。
- 委員 ・ 他の交通圏の方から意見があったが、今タクシーが多いので、呼べばすぐに来てくれるという部分もある。
- 委員 ・ 実働率で発表していないからであって、実働率が落ちるのでなく、実働台数は維持されるので空車を減らすという表現の発表をどのようにするのが問題であり、市民に迷惑をかけずに、事業者の経費が浮いて従業員の人達に還元するというのが基本。
- 委員 ・ 空車を減らすことが経費削減になるということであるならば、そのように地域計画に書き込まないとわからない。特に高齢者の方は、なかなか来てくれなくなるのではないかと心配するのではないか。
- 委員 ・ 行政が負担をして、タクシーを提供してほしいということであれば、すぐに手が打てる。
・ 本協議会で先程からタクシー事業の状況を申し上げているので、行政が乗合タクシーを事業者に要請してくることは可能になったのと同時に、事業者がどのような状

態か理解されたと思うので、どのような要請の仕方をしなければいけないかという組み立てを行政でもされると思う。

委員 ・それは認識が少し違うのではないか。県内でも地域でバス等がなくなったところでは、地元の方々がボランティアで、無料で運送している。
・以前は、タクシー事業者に委託料を払って運転してもらおうということであったが、制度として、地域の方がいくつかのコースを検討し、それを運営する経費だけ補助して、数年後は地域の方自らが運営していくという流れが全国的にあり、県内でも実際にある。

委員 ・現状に対する対応策だと思うが、何故その現状になってしまったのかという根本論が抜けており、行政が離れ小島になってしまうようなまちづくりをしてきたのであって、その対応は何か補助がなければ無理だと思う。
・住むのに不便になってしまった人達のために公共交通機関としてタクシーが取り組みをすることは構わないが、そうすると次に我々が経済困窮者になってしまいかねないという問題がある。補助があれば地域の離れた人達にも対応できるし、それを見ていくのが行政という仕事ではないか。
・誰がいいとか悪いとかではなく、どうしていくかという議論をしていくべきであって、ある程度の補助は出すが、それをタクシーができるかという議論は構わないが。

会長 ・自治体や地域住民の声というのは、これから強まるのではないか。

委員 ・地域住民はタクシー会社ではなく、行政に言う。

委員 ・行政に来る市民の方の意向は、まずは路線バス、コミュニティバスで、タクシーという人はあまりいない。最後にはタクシーだと思うが、その前の選択肢を行政に要請したいということだと思う。

委員 ・県内でも西の方では、ある地域だけ開発して高齢者の方が多数住んでいる。その地域で工夫していくもので、そういう方達も、自らをフォローしなければならないので、交替で運転手をやっているところも出てきている。

委員 ・交通渋滞等の都市問題の改善について記載されていることは良いのではないか。

委員 ・P10の結論は減車という趣旨が記載されているが、課題に対して減車することにより、タクシー事業者の従業員の労働時間の問題や給料の問題が、どう解消されるのか見えてこない結論が出ないのではないか。

会長 ・減車ではなく、供給過剰の解消となる。

- | | |
|----|--|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・適正と考えられる車両数については、業界の人間は理解しているが、一般の方から見た時にわかりにくいので、もう少し内容を記載したほうが良いかもしれない。また、一般の方が気になるのはサービスが実際にどう変わるのかといったところもある。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・適正と考えられる車両数は、あくまでも行政側からの初期の情報提供ということでお示したものを。 |

その他について、全般にわたり質疑

- | | |
|-----|---|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・今回は素案の議論だが、今後の予定はどうなるのか。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none"> ・本日いただいた御意見を反映させ、次回に再度素案を示し御議論いただきたい。 |

4. 閉会

石橋会長

- ・活発な御議論をいただき誠にありがとうございます。
- ・今回御議論いただいた内容を反映させ、次回に再度素案をお示ししたい。

(配布資料)

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 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

資料2 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)

参考資料

- ・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)
- ・湘南交通圏タクシー乗務員の推移
- ・湘南交通圏内各市の法人タクシーの輸送実績の推移等