

## 甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

平成21年10月28日

一部改正 平成23年 7月 5日

一部改正 平成 年 月 日

## （目的）

第1条 甲府交通圏タクシー特定地域協議会（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性化及び活性化に関する特別措置法（平成21年度法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、甲府交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組みを中心として、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、タクシー事業者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組織する団体をいう。

4 この要綱において、「労働組合」とは、タクシー運転者の組織する団体をいう。

5 この要綱において、「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

## （実施事項）

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

(1) 地域計画の作成

(2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整

① 地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集

② 地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請

③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整

(3) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

① 協議会の運営方法

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項  
(協議会の構成員)

第4条 協議会設立時の構成員は、以下(1)から(7)の種別毎に次に掲げる者とし、  
任期は平成27年9月30日までとする。

(注)(1)～(5)は法第8条第1項に規定する構成員、(6)～(7)は、同条第2項に規定する構成員。

(1) 関東運輸局長又はその指名する者

(2) 関係地方公共団体の長

①山梨県知事又はその指名する者

②甲府市長又はその指名する者

③甲斐市長又はその指名する者

④中央市長又はその指名する者

⑤昭和町長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

①山梨県タクシー協会 会長

②山梨県タクシー協会 甲府支部 正副支部長

(4) 労働組合

①全国自動車交通労働組合総連山梨地方連合会を代表する者

②全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会を代表する者

(5) 地域住民の代表

①甲府市自治会連合会 会長

②甲斐市自治会連合会 会長

③甲府市消費者協会 会長

(6) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者

東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 甲府駅長又はその指名する者

(7) その他協議会が必要と認める者

①山梨労働局長又はその指名する者

②山梨県警察本部長又はその指名する者

(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、協議会の議事運営を統括し、座長を務める。

3 会長の任期は平成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する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27年9月30日までとする。
- 9 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 前条に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合はそれぞれ種別ごとに1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計15個の議決権とし、議決権の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関東運輸局長が合意していること。
    - ②関係地方自治体の長が全て合意していること。
    - ③設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
    - ④設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
    - ⑤労働組合として参加している構成員の過半数が合意していること。
    - ⑥地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
    - ⑦前条(6)及び(7)に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
  - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
    - ① (2) ①～⑥までに掲げる要件を満たしていること。
    - ② 地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
    - ③前条(6)、(7)①及び②の構成員が合意していること。※ただし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)～(3)まで以外の議決を行う場合 (1)の議決方法をもって決することとする。
- 10 協議会は、地域計画策定後も定期的を開催することとする。
- 11 前項に掲げるもののほか、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。
- 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ほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

○甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（抜粋）

改 正	現 行
<p style="text-align: center;">甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p style="text-align: right;">平成21年10月28日 一部改正 平成23年 7月 5日 <u>一部改正 平成 年 月 日</u></p> <p>（協議会の構成員） 第4条 協議会設立時の構成員は、以下（1）から（7）の種別毎に次に掲げる者とし、任期は<u>平成27年9月30日</u>までとする。</p> <p>（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、協議会の議事運営を統括し、座長を務める。 3 会長の任期は<u>平成27年9月30日</u>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する者がその職務を代理する。 5 協議会には事務局を配置する。 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<u>平成27年9月30日</u>までとする。</p> <p>9（3） 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件をすべて満たすことをもって行う。 ①～②略 ③前条<u>（6）</u>、（7）①及び②の構成員が合意していること。 <u>④削除</u></p>	<p style="text-align: center;">甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱</p> <p style="text-align: right;">平成21年10月28日 一部改正 平成23年 7月 5日</p> <p>（協議会の構成員） 第4条 協議会設立時の構成員は、以下（1）から（7）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。</p> <p>（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、協議会の議事運営を統括し、座長を務める。 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する者がその職務を代理する。 5 協議会には事務局を配置する。 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。</p> <p>9（3） 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件をすべて満たすことをもって行う。 ①～②略 ③前条（7）①及び②の構成員が合意していること。 ④前条（6）及び（7）③の過半数が合意していること。</p>

# タクシー事業の適正化・活性化に係る 3年間の取組みの検証について

# 目次

1. タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証（目的）	P 1
2. タクシー事業の現状	P 2 ~ 9
3. 地域計画の目標ごとの達成状況	P 10 ~ 22
4. 3年間の取り組みの総括	P 23

# 1. タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証(目的)

# タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証（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。

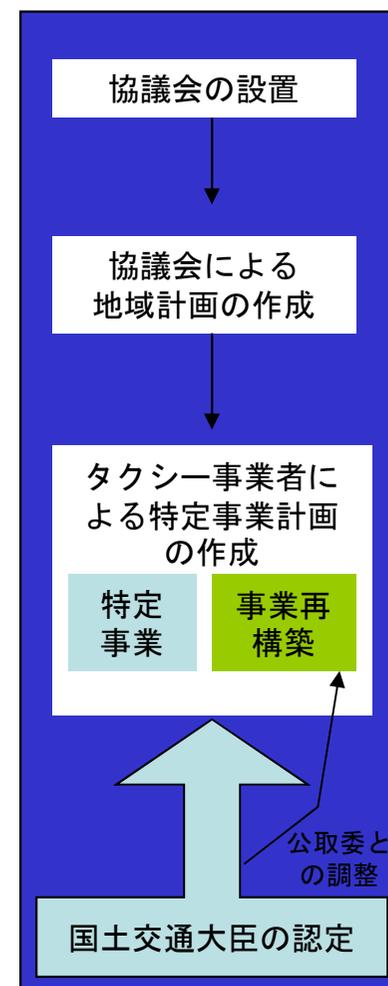
○タクシー事業を巡っては、多くの地域でタクシーの輸送人員の減少とともに供給過剰の進行により収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の諸問題が発生。

○これらの問題に対処するため、タクシー適正化・活性化特別措置法が平成21年10月から施行。

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



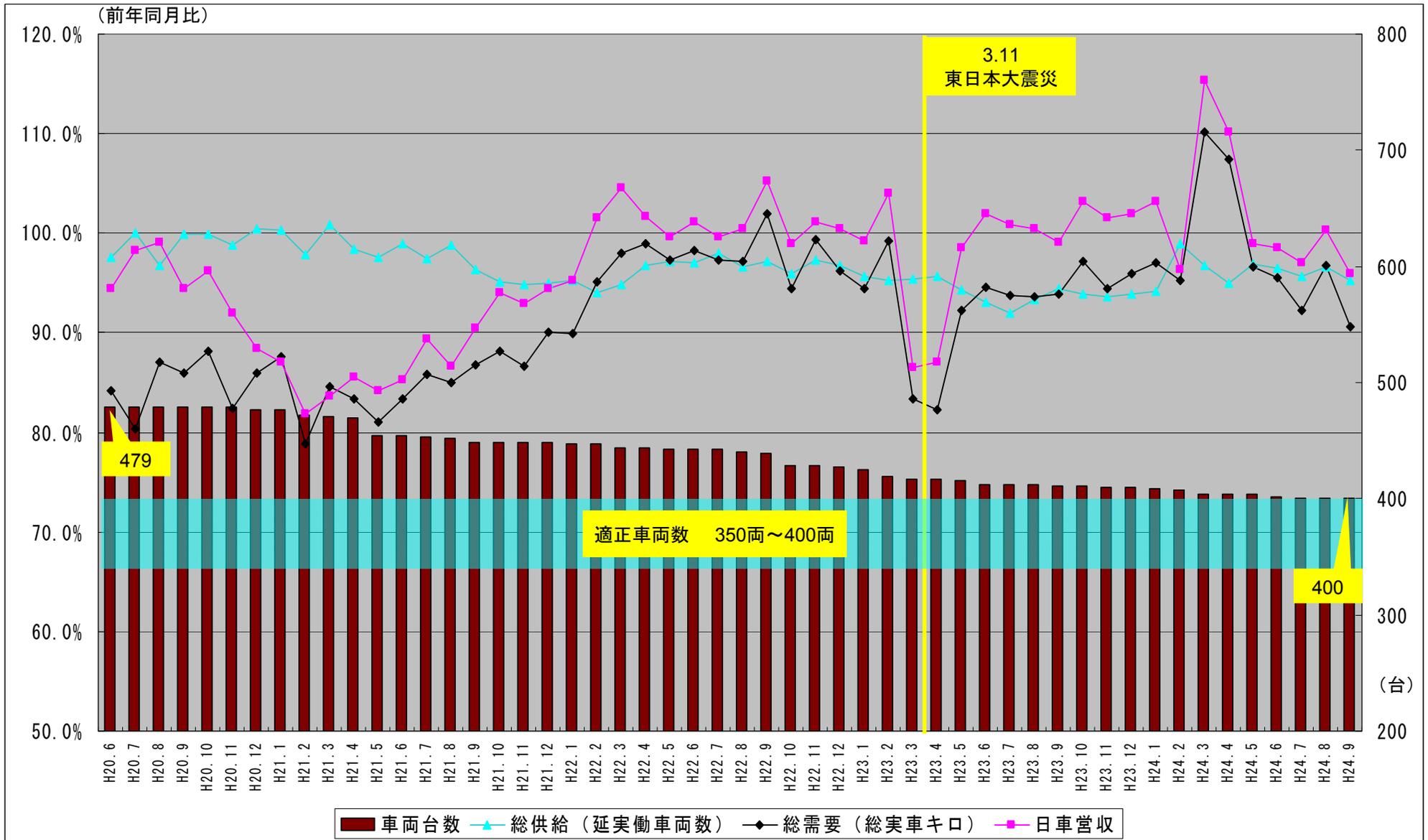
## 2. タクシー事業の現状

# 1. 特定事業計画の認定申請状況及び認定状況について (平成24年11月17日現在)

地域計画同意	事業者数 (H24.11 末)	申 請				認 定			
		申請者数	うち事業再構築を定めた者			申請者数	うち事業再構築を定めた者		
			申請者数	減車数	休車数		申請者数	減車数	休車数
H22.3.10	22	22	13	22	9	22	13	22	9

基準車両数 ①	現在車両数 ②	減車率 ②/①	申請された減・休 車が全て実施され た場合の車両数 ③	減車率 ③/①	地域計画に示された基準 車両数と適正と考えられ る車両数の乖離	適正車両数
479	400	16.5%	400	16.5%	16.5%~26.9%	350~400

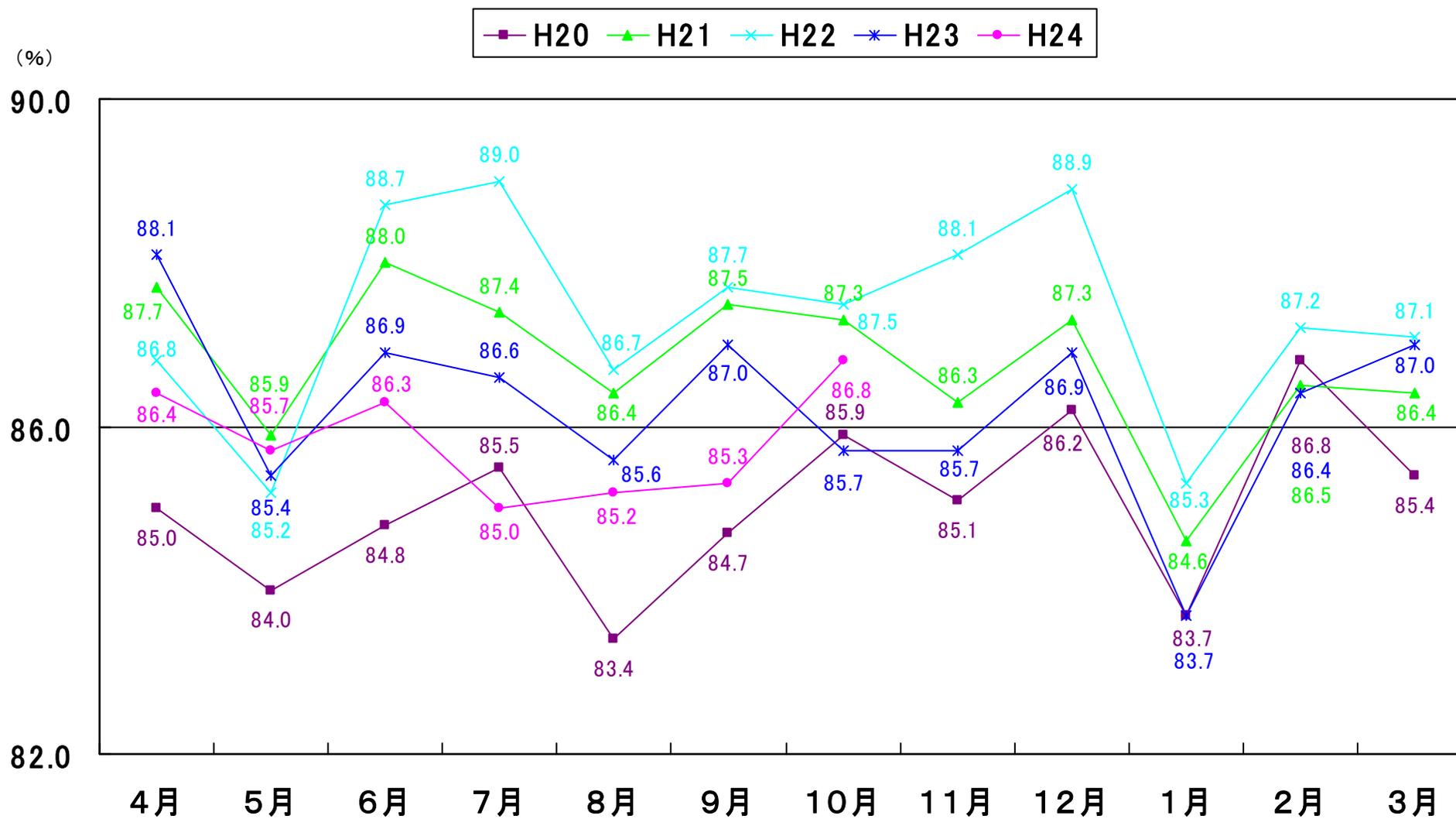
## 2.車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移



# 3.各種指標の比較

1/6

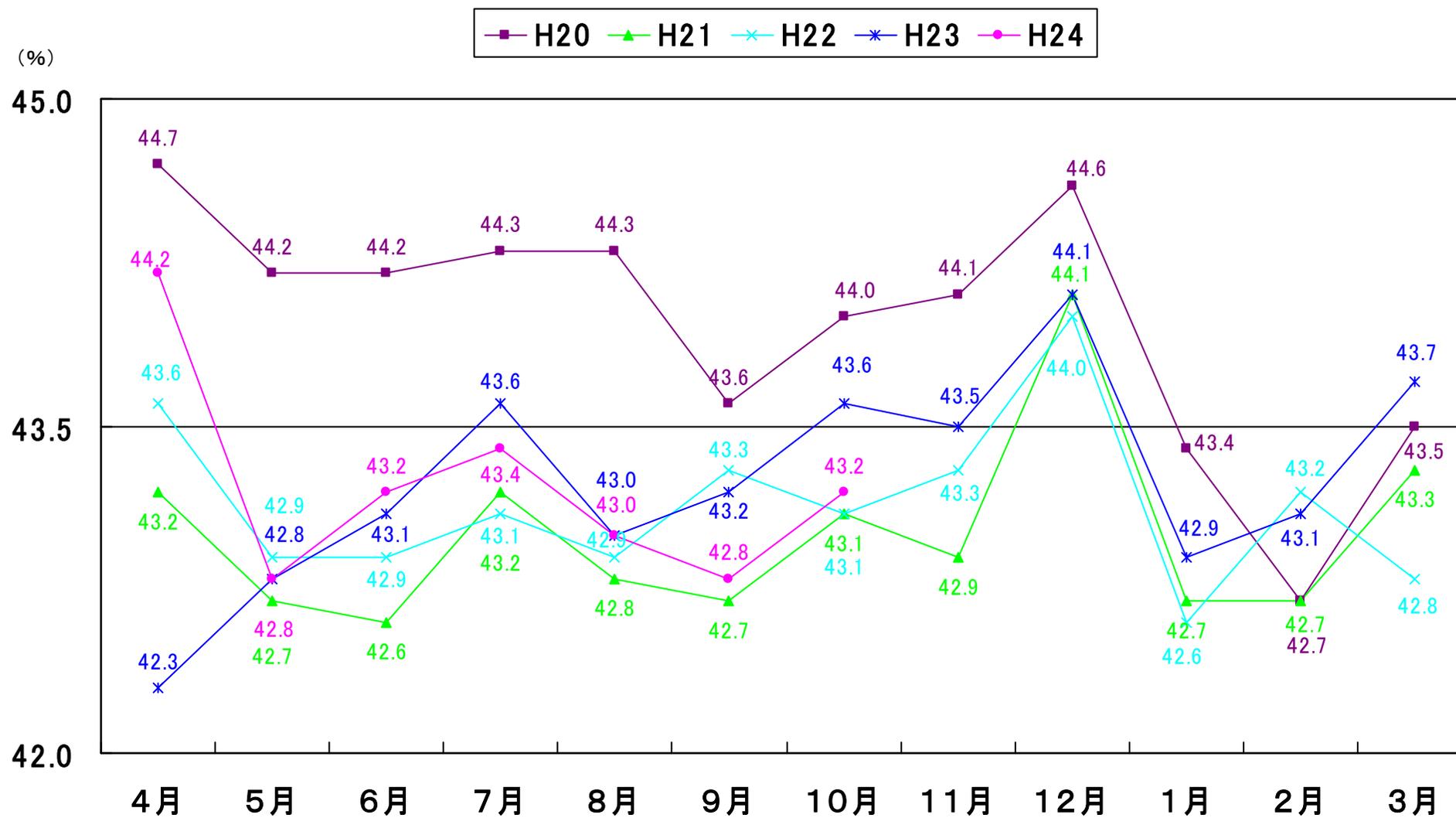
## ①実働率の推移



# 3.各種指標の比較

2/6

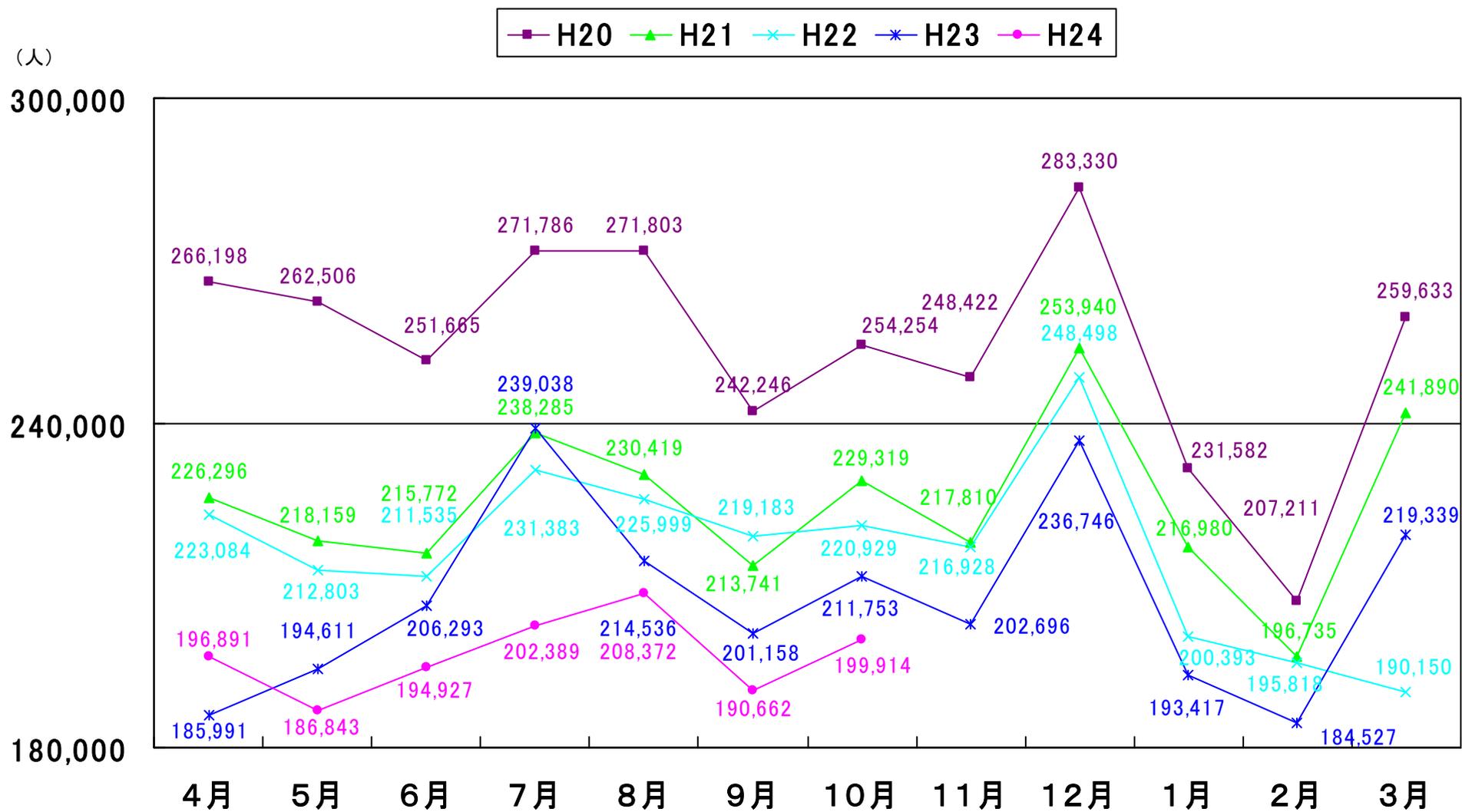
## ②実車率の推移



# 3.各種指標の比較

3/6

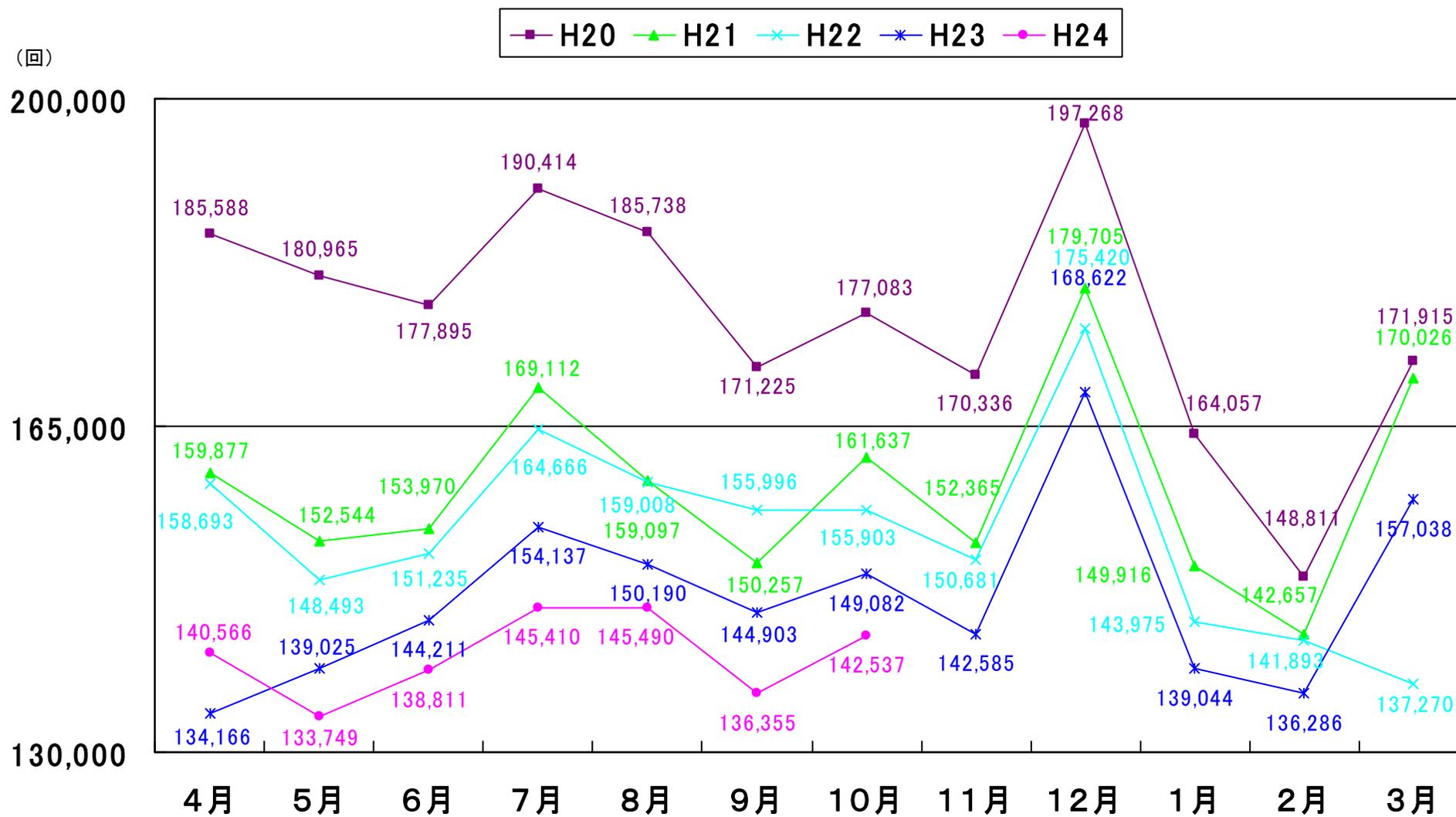
## ③輸送人員の推移



# 3.各種指標の比較

4/6

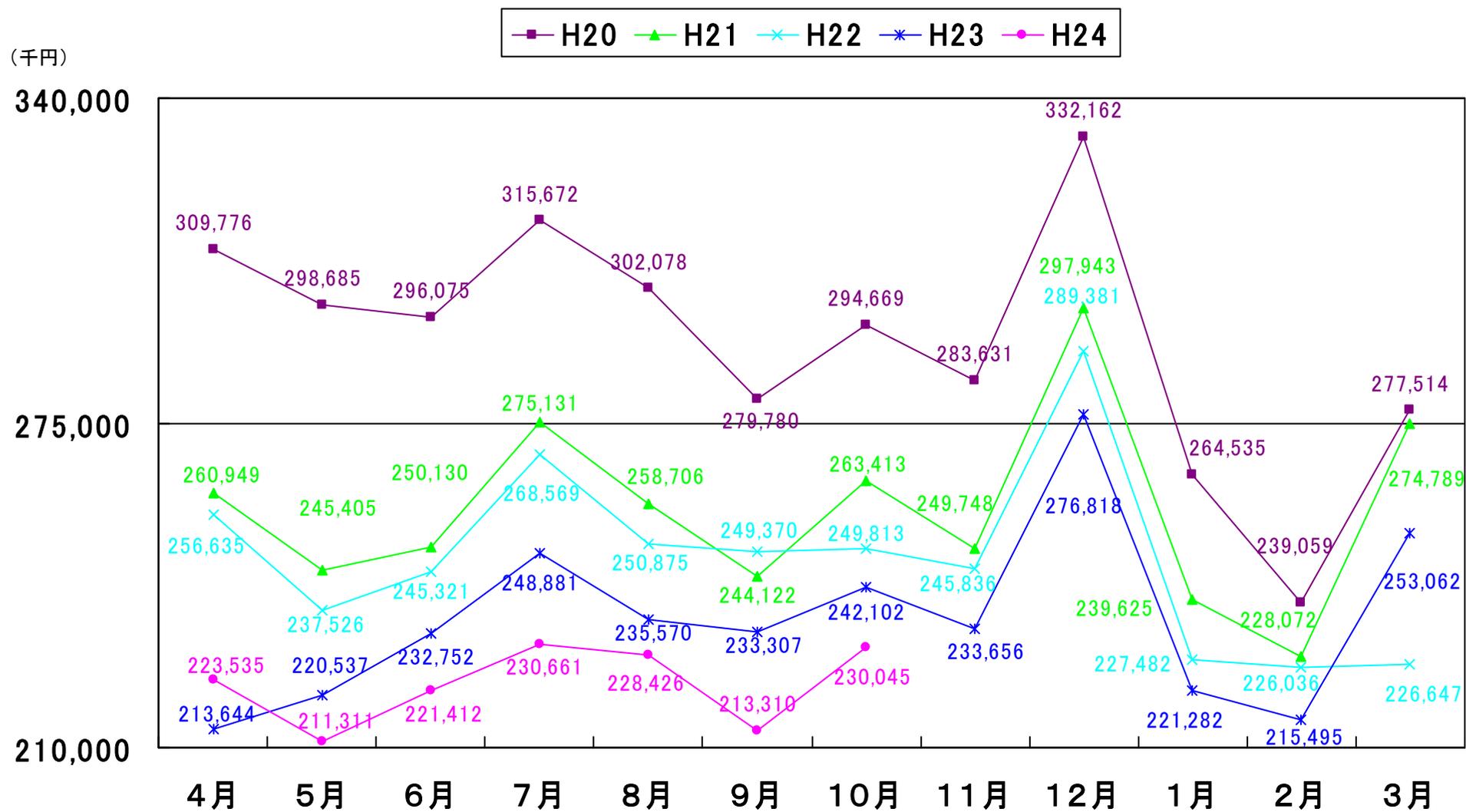
## ④輸送回数の推移



# 3.各種指標の比較

5/6

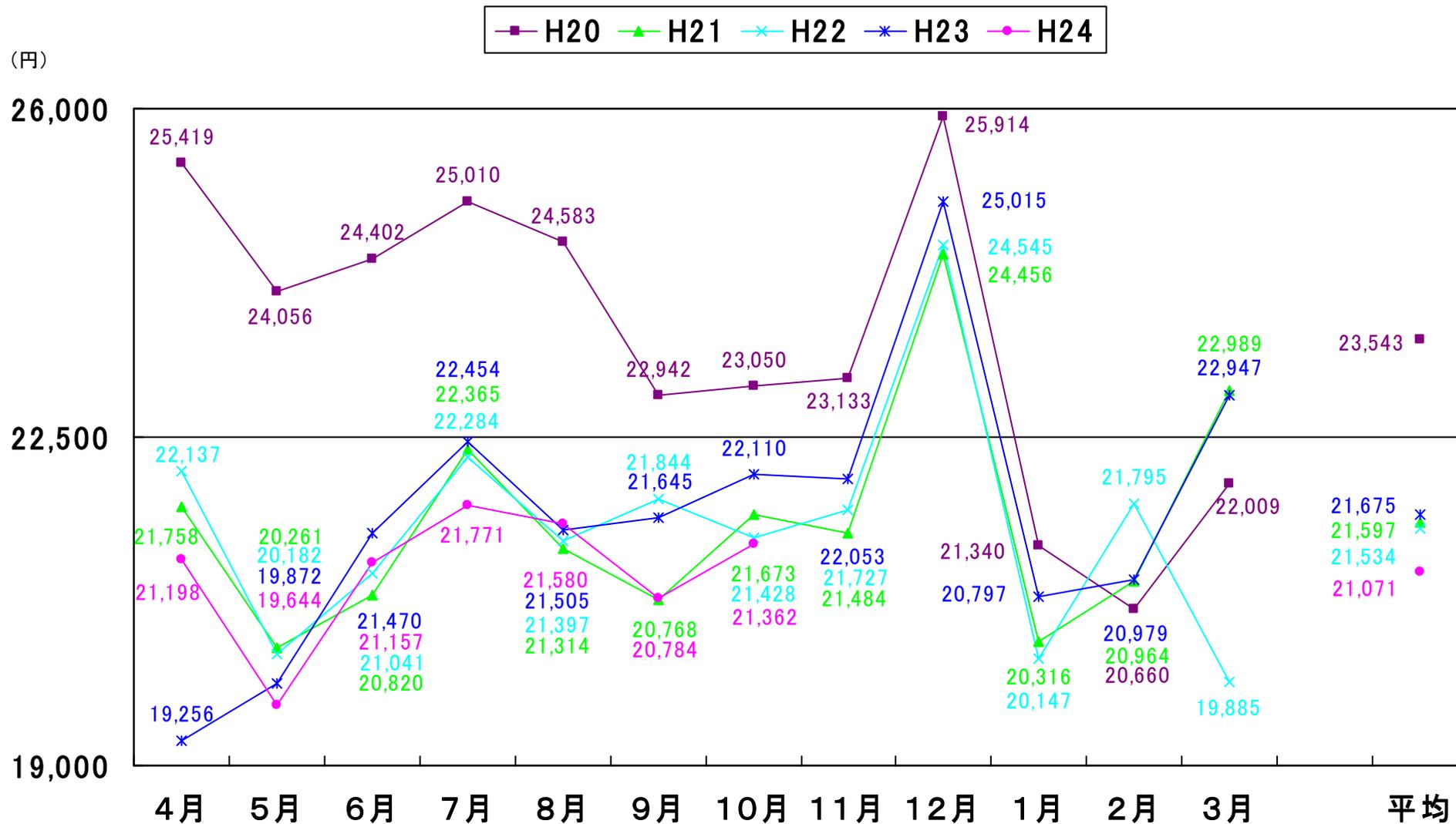
## ⑤ 運送収入の推移



# 3.各種指標の比較

6/6

## ⑥日車収入の推移



### 3. 地域計画の目標ごとの達成状況

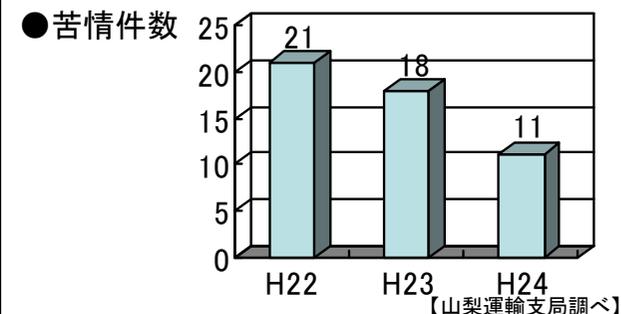
# 地域計画の目標

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
- 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の向上
- ⑥ 観光立国実現に向けての取り組み
- 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

# 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

## 【接客サービス向上のための研修会の実施】

ドライバーの評価は社会や地域全体の評価にもつながり、お客様と地域を結びつける重要な役割を果たすことから接客サービス向上研修会を実施し、ドライバー全体のレベルアップを図っている。



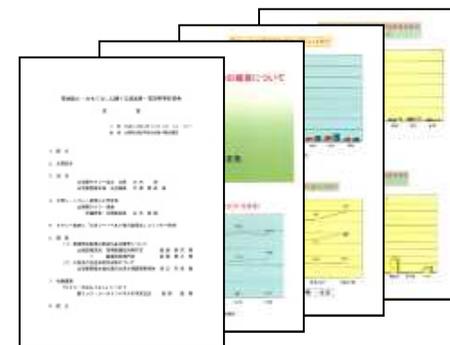
### ●乗務員研修会

年度	受講者数	研修内容
平成22年度	615人	<ul style="list-style-type: none"> <li>お客様の共感を呼ぶ接客・接遇について</li> <li>苦情に関する具体的事例について</li> <li>ほか</li> </ul>
平成24年度	844人	<ul style="list-style-type: none"> <li>「第28回国民文化祭・やまなし2013」の概要について</li> <li>接客マナーの向上について</li> <li>ほか</li> </ul>



### ●経営者・管理者研修会

年度	受講者数	研修内容
平成22年度	77人	<ul style="list-style-type: none"> <li>最近のタクシー情勢と今後の課題について</li> <li>適性診断結果に基づく乗務員の指導について</li> </ul>
平成23年度	67人	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業用自動車の事故防止対策について</li> <li>山梨県の交通事故状況等について</li> </ul>
平成24年度	84人	<ul style="list-style-type: none"> <li>「全席シートベルト着用宣言車」について</li> <li>「タクシーのおもてなし」について</li> </ul>



## ②安全性の維持・向上

### 【車内外を録画できるドライブレコーダーの導入】

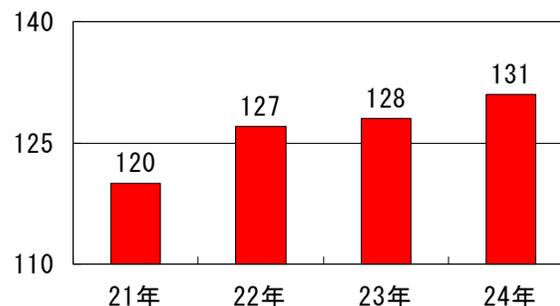
「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減目標を上回る取り組みに向け、ドライブレコーダー一等の導入を図るとともに、これらの機器を活用した安全教育の実施を行い事故防止の徹底を図っている。

ドライブレコーダーの導入により、運転者の安全意識が高まり、抑止効果があるほか、安全教育等にも活用されている。



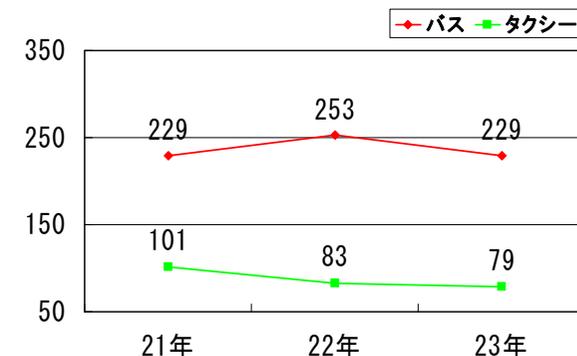
【ドライブレコーダーの画像】

#### ●ドライブレコーダーの導入状況（山梨県）



【山梨県タクシー協会調べ】

#### ●事業用自動車の交通事故の推移



【出展：山梨県警察本部】

### 【アルコール検知器の導入】

#### ●アルコール検知器の義務化

事業用自動車の運転者の飲酒運転を根絶するため平成23年5月1日より、運送事業者が運転者に対して実施されている点呼について、運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器を使用すること等が義務化。

全社導入済み



### ③環境問題への貢献

#### 【電気自動車・ハイブリッド車等低公害車の導入促進】

温室効果ガスの削減を図るため、エコドライブやアイドリングストップの推進により若干ではあるが走行距離が延び、CO2排出量を削減している。また、低公害車等を積極的に導入している。

低燃費LPG車：平成22年 燃費基準を達成したクラウンコンフォート等  
ハイブリッド

タクシー：内燃機関とモーターの2つの動力を持つ。プリウス等

電気自動車

タクシー：Nox、CO2の排出ゼロ。リーフ等



【ハイブリッドタクシー】



【電気自動車タクシー】

	H21年	H22年	H23年	H24年
低燃費LPG車		27	53	40
ハイブリッド車	3	3	6	3
電気自動車			1	4

【山梨県タクシー協会調べ】

## ④交通問題、都市問題の改善

### 【タクシープールの整備】

甲府市の都市計画に基づき整備され、駅前広場を公共交通機関（バス・タクシー）と一般車両を完全分離したことから利用者の利便と安全が図られ、タクシープールも拡張された。

#### ●甲府駅北口



#### 【概要】

・運用開始日：平成22年8月4日

旧：タクシー乗り場 2両  
タクシー待機所 10両



新：タクシー乗り場 2両  
タクシー待機所 15両

### 【ショットガン方式の導入の検討】

山梨県が駅前周辺の再整備を計画しており、駅前広場を有効活用するために公共交通機関と一般車両を分離し利用しやすい広場とするため、タクシープールは駅前から離れた場所へ移設し、ショットガン方式を採用して乗り場への流入を調整する計画である。

#### ●甲府駅南口



#### ※ショットガン方式

ショットガン方式とは、駅周辺に、おける客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場から離れた大規模タクシープールを活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整するシステムのことです。

## ⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

### 【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づけに関する自治体との協議の推進】

自治体が主宰する地域公共交通会議等へタクシー事業者が参画し、高齢者など交通弱者の移動手段の確保、交通不便地域の解消等を図るため地域の関係者と一体的かつ継続的に協議を行う。

#### ●市町村が主宰する地域公共交通会議等へタクシー事業者の参画回数

	H21年	H22年	H23年	H24年
甲府市	0	2	2	0
中央市	0	3	5	2
甲斐市	1	4	2	2

甲斐市では市内を循環するコミュニティバスに加え、平成22年度からは大型バスでは対応が困難であった公共交通空白・不便地帯の解消を図るため、ジャンボタクシーを用い、高齢者など交通弱者の移動手段の確保に努めている。



# ⑥観光立国実現に向けての取り組み

1/3

## 【観光タクシーの運行】

山梨県の観光振興の一つとして、従来から運行していた甲府駅発の観光タクシーのコース及び金額を見直し、平成24年10月1日より新たな観光タクシーをスタートさせた。  
また、竜王駅及び東花輪駅からのコースも新設した。

### 観光タクシーモデルコース

発地	観光コース	【00分】は見学時間	着地	所要時間	車種	運賃	
甲府 エ リ ア ・ 湯 村 エ リ ア	A - 昇仙峡コース →昇仙峡滝上【45分】→昇仙峡P→和田峠展望台【10分】→		甲府	2:00	特大	13,000	
		大型			12,500		
		普通			10,000		
		B - ミレーの美術館と昇仙峡コース →県立美術館【50分】→昇仙峡滝上【50分】→昇仙峡P→和田峠→			3:00	特大	19,500
		大型		18,500			
		普通		15,000			
		C - 昇仙峡とワイナリーコース →昇仙峡滝上【60分】→昇仙峡P→サントリー登美の丘【40分】→			3:30	特大	22,500
	大型	22,000					
	普通	17,500					
	D - 昇仙峡と武田家ゆかりのコース →天神森→(徒歩)【90分】→昇仙峡滝上→武田神社【25分】→善光寺【25分】→恵林寺【50分】→		5:30	特大	35,500		
	大型	34,500					
	普通	27,500					
	E - 甲斐路めぐりコース →武田神社【20分】→信玄の墓【5分】→昇仙峡滝上【60分】→昇仙峡P→サントリー登美の丘【60分】 →県立美術館【60分】→地場産業センター【20分】→善光寺【20分】→		6:30	特大	42,000		
	大型	40,500					
	普通	32,500					
	F - 富士五湖めぐり →河口湖【60分】→山中湖【60分】→西湖【40分】→本栖湖【30分】→精進湖【30分】→		7:30	特大	48,500		
	大型	47,000					
	普通	37,500					
	G - 甲府の夜景コース (16:00~22:00) →山宮(経由)→見晴らし台【10分】→和田峠展望台【10分】→		1:00	特大	6,500		
	大型	6,300					
	普通	5,000					
	H - 甲斐路南部・考古博物館コース →考古博物館【50分】→象牙美術館【20分】→山崎方代の里【10分】→太陽光発電所【15分】→		3:00	特大	19,500		
	大型	18,500					
	普通	15,000					
竜王 駅	I - 信玄堤と昇仙峡コース →信玄堤【10分】→ドラゴンパーク(経由)→昇仙峡滝上【45分】→昇仙峡P→		竜王 駅	2:00	特大	13,000	
	J - 信玄堤とミレーの美術館コース 信玄堤【20分】→山縣神社【15分】→県立美術館【50分】→				大型	12,500	
東花 輪 駅	K - 甲斐路南部名所めぐり →考古博物館【50分】→象牙美術館【20分】→山崎方代の里【10分】→太陽光発電所【15分】→		東花 輪 駅	3:00	特大	19,500	
					大型	18,500	
					普通	15,000	

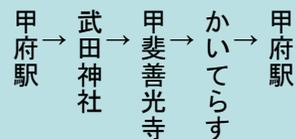
- 1 甲府・湯村エリアの範囲は次の通りです。詳細はお申し込みの際、ご確認ください。  
甲府エリア=甲府駅を中心に半径1キロ圏内、湯村エリア=湯村温泉を中心に半径500m圏内です。
- 2 料金は前払いをお願いします。
- 3 拝観料、入館料、飲食代、有料道路料、駐車料等の費用は、別途お客様のお支払いとなります。
- 4 見学時間の延長、指定コース以外の箇所への立ち寄りはありません。
- 5 障害者等その他の割引はできません。
- 6 タクシーの車内は全車両禁煙です。
- 7 上記以外のコースについても、ご相談に応じます。お問い合わせ、お申し込みは裏面発地別のタクシー会社へどうぞ。

### 【鉄道と連携した観光タクシーの導入（駅から観タクン）】

鉄道利用者が駅から観光地へのアクセス向上とタクシーの利用促進を図るため、JR東日本八王子支社と連携し、甲府駅を起点としたタクシーで観光スポットを巡る「駅から観タクン」を整備した。

#### コース

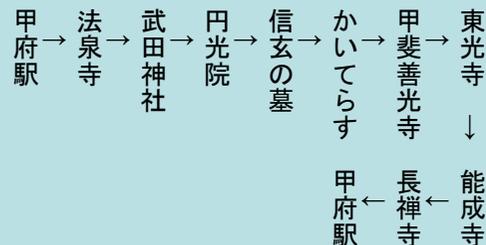
- ・甲府名所巡り 善光寺コース（Aコース）



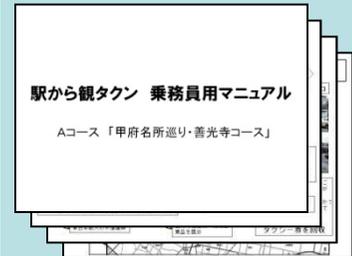
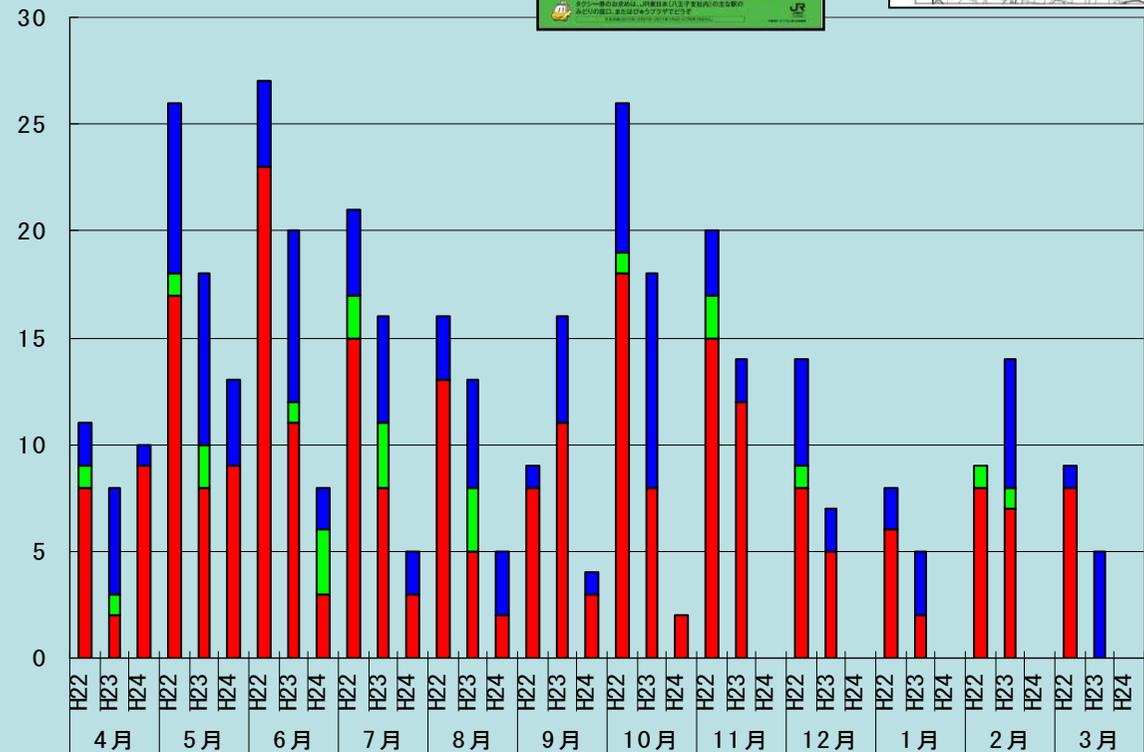
- ・甲府名所巡り 芸術の森コース（Bコース）



- ・信玄公ゆかりの史跡コース（Cコース）



■ Aコース ■ Bコース ■ Cコース



## 【観光タクシー乗務員認定制度の導入（山梨おもてなしドライバー）】

**趣旨** 山梨県タクシー協会と（社）やまなし観光推進機構は、基本的な接客・接客等のマナー・技術、山梨県に関する地理・歴史等の知識を備えたうえで、「おもてなし」の心を持ち、山梨の観光情報等を提供しながら、安全・快適にお客様を案内できるタクシードライバーを「**山梨おもてなしタクシードライバー**」として育成・認定する

- 内容**
- ・養成講座全5コマを全て受講し、最終日の試験に合格したドライバーを認定する
  - ・合格者に認定証・マグネットステッカーを交付する
  - ・山梨県の観光ホームページ「富士の国山梨観光ネット」上で、認定されたドライバーを紹介する

- 養成講座の内容**・山梨県に関する基礎知識（歴史・文化、基礎情報等）
- ・山梨県の最近の話題、映画・ドラマの撮影場所
  - ・最近の観光動向
  - ・各地域ごとの知識
  - ・接客接客について
  - ・あらゆるお客様に対するサービス（ユニバーサルサービス）

合格者数：	平成21年度	54名	
	平成22年度	32名	
	平成23年度	37名	計123名



【ロゴマーク】

### 【やまなし観光推進機構HP】

The screenshot shows the website for the Yamanashi Tourism Promotion Organization. It features a header with navigation links and a main section titled '甲府・昇仙峡・南アルプス 観光エリア'. Below this, there is a list of certified taxi drivers, each with a small photo and their name. The list includes drivers from various companies like '山田一合' and '山梨県タクシー協会'.

## ⑦防災・防犯対策への貢献

### 【取組内容】

- ・山梨県警察と協定し、犯罪の発見並びに防止、徘徊老人や迷子を保護発見した場合、最寄りの警察署に通報する制度「110番協力タクシー」を実施している。
- ・タクシー強盗については減少傾向にあるが、毎年1回山梨県警察と合同で防犯訓練を実施している。
- ・コンビニエンスストアの駐車場にタクシー優先スペースを設けて、タクシー車両が夜間も出入りすることにより、犯罪防止に貢献している。

### 【110番協力タクシー】



#### 被害者の保護

- ・被害者をタクシー車内に保護
- ・被害者から事情を確認

#### 警察への通報

- ・被害者から確認した事情及び現在地等を会社に連絡
- ・会社から警察に通報

#### 安全の確保

- ・警察からの指示に従い、被害者の安全確保

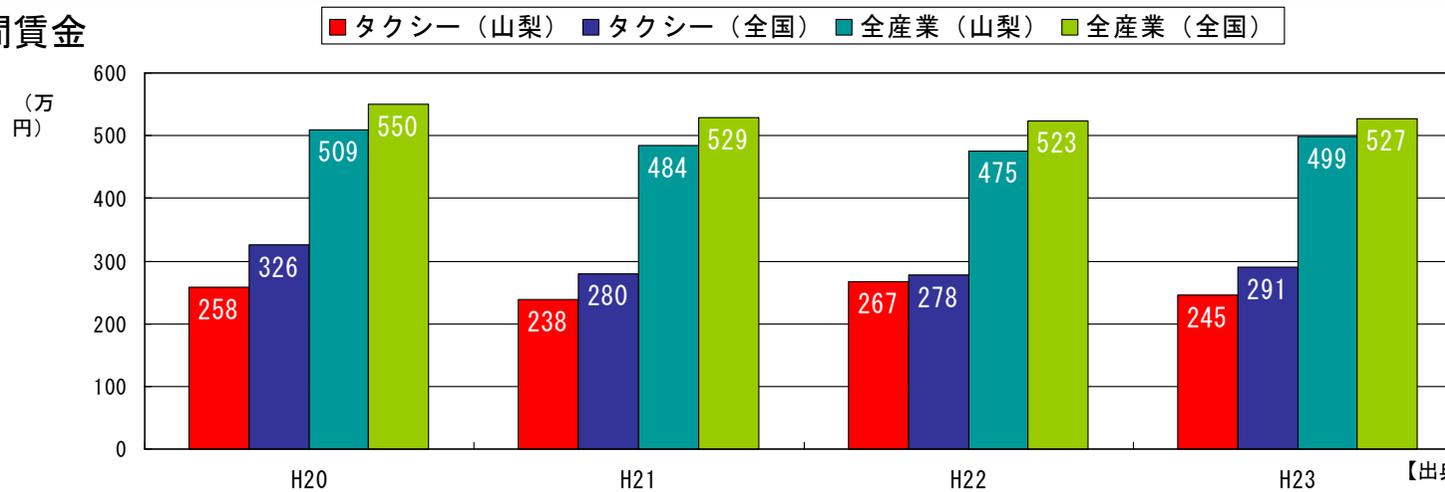
### 【防犯訓練】



## ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

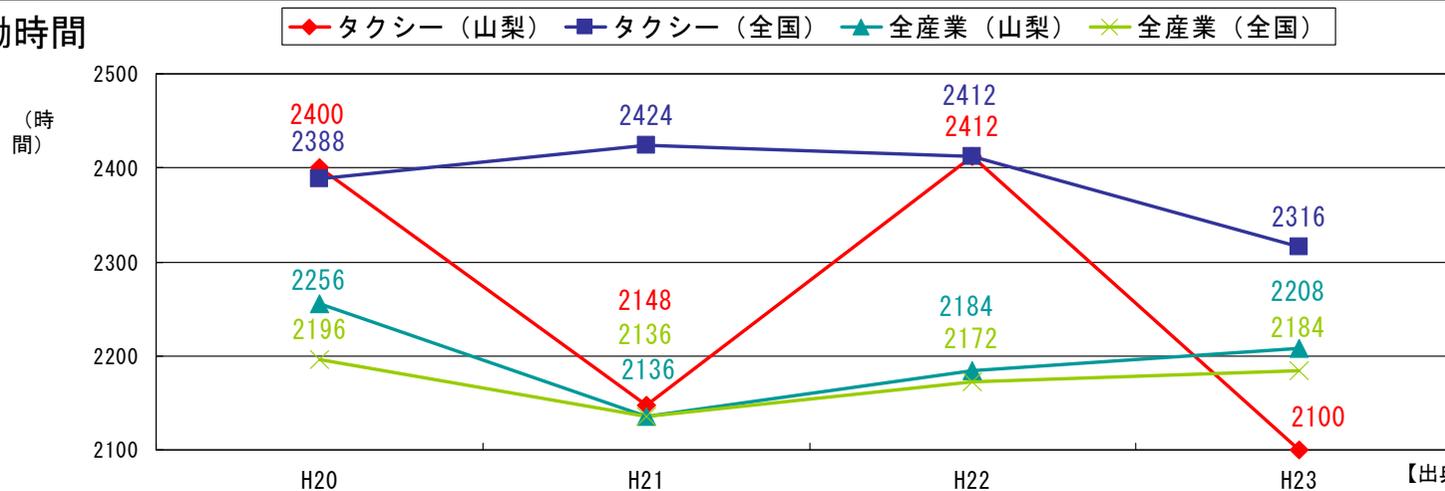
### 【運転者の年間賃金及び労働時間の比較・推移について】

#### ●年間賃金



【出典：厚生労働省  
賃金構造基本統計調査】

#### ●労働時間



【出典：厚生労働省  
賃金構造基本統計調査】

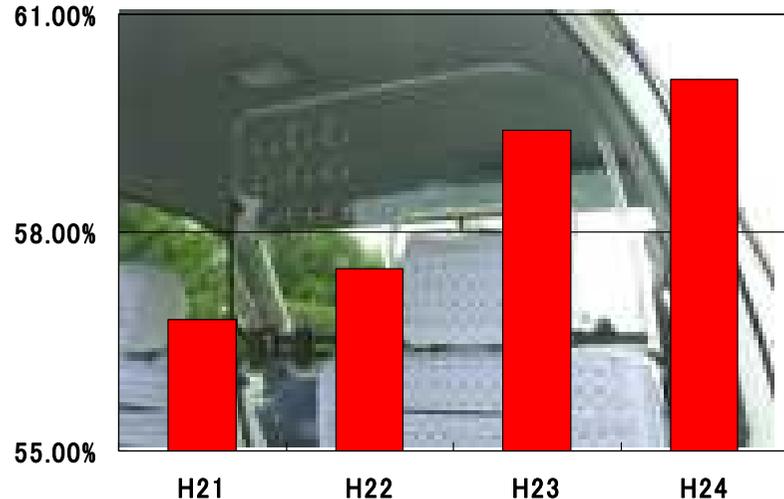
## ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

### 【取組内容】

- ・ 運転者の安全を守るために防犯ガラス、車内用の防犯カメラを積極的に導入している。
- ・ 最近では振り込め詐欺の犯人が、タクシーを利用して被害者宅を訪れ、現金を詐取するという手交型の事案が発生するなど予断を許さない状況にあることから、山梨県警察の指導のもと積極的に防犯対策を推進している。

### ●防犯ガラスの設置状況

(設置率)  
61.00%



【山梨県タクシー協会調べ】

### ●車内防犯カメラ

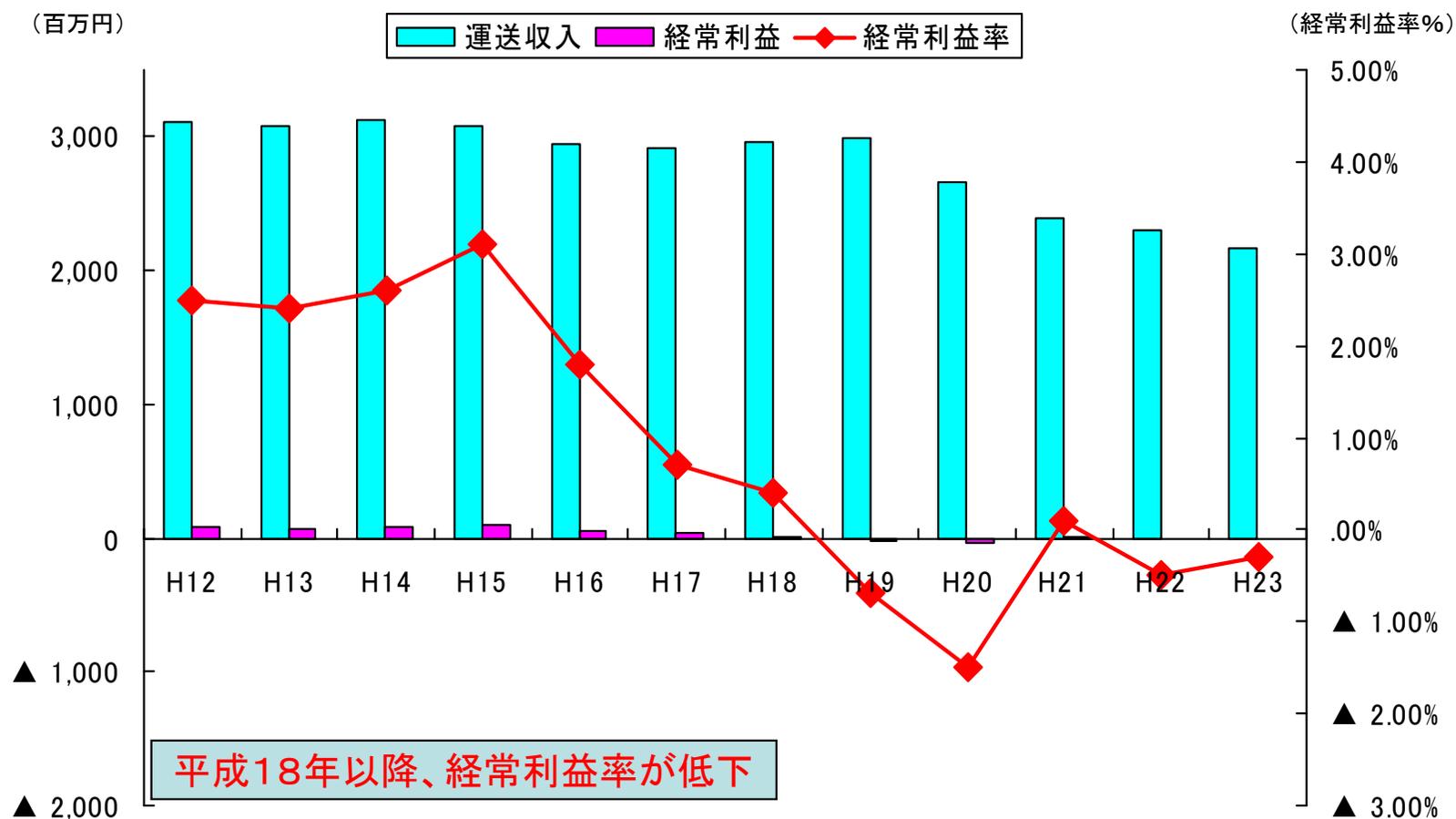
(設置率)  
10%



【山梨県タクシー協会調べ】

## ⑨事業経営の活性化、効率化

### 【タクシー運送収入と経常利益の推移】



※経常利益率＝経常利益÷運送収入×100

【山梨県タクシー協会調べ】

## 4. 3年間の取り組みの総括

## 3年間の取り組みの総括

- 以上の通りタクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、本地域計画に基づくタクシー事業者による特定事業計画等を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、活性化に取り組んできた。
- また、事業者団体及び関係者によって以下をはじめとする施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
  - ①多様化するニーズに対応したサービス提供
    - ・鉄道と連携した観光タクシーの導入【駅から観タクン】
    - ・観光タクシー乗務員認定制度の導入【山梨おもてなしドライバー】
    - ・山梨県タクシーバリアフリー化協議会を設置し、UDタクシー・福祉タクシーを導入 等
  - ②公共交通機関としての社会的責務を果たすための交通問題、環境問題への対応
    - ・環境にやさしいEVタクシー・ハイブリッドタクシーの導入 等
- 甲府交通圏における平成24年9月30日現在の車両数は400両まで減少し、関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数の上限値（400両）に達している。
- しかしながら、こうした取り組みによっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などには至っておらず、引き続きタクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるようにするための取り組みを推進していくことが必要であり、平成24年9月28日付けで特定地域の再指定を受けた。

## 甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

### 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本方針

平成21年10月、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業適正化及び活性化に関する必要な協議を行なうために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーとしての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成された。

#### (1) 甲府交通圏における公共交通機関としての役割・責務

甲府交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対し、24時間個々の利用者のニーズにあわせたドア・ツー・ドアの輸送を担っており、生活に欠かせない公共交通機関として、県内では平成18年度の全交通機関の約18.6%にあたる1日当り約21千人をタクシーで輸送し、バス（約26千人）に匹敵する規模の輸送を担っている（山梨県統計年鑑・平成20年版）。

特に一人一人のニーズにきめ細かく、柔軟に対応することから時間価値を重視するビジネス利用、観光客、終電、終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段ともなっている。このように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、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

#### (2) タクシー事業の現況

##### ◇タクシー需要の減少

甲府交通圏におけるタクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では年間350万人（1日当り9.6千人）から年間305万人（1日当り8.4千人）へと約13%減少している（タクシー協会調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般利用者のみならず、経費圧縮等を進める企業のビジネス利用の減少、加えて運転代行業等の新規事業の進出により厳しい状況にある。また、甲府交通圏事業者の平成21年9月1ヶ月の輸送人員は214千人と平成20年9月の242千人に比べて12%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と思われる。

#### ◇規制緩和以降の事業者数及び車両数

甲府交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法の一部を改正する法律」施行以降も事業者数、車両数は減少（平成13年度25社・498両、14年度26社・500両、平成21年9月30日現在24社・448両）しているものの、平成21年10月28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つのケース（実働率をそれぞれ90%、85%、80%としたときの車両数約350両、約350両、400両）について示されたところであるが、平成21年9月30日現在の車両数（448両）とは大幅な差異が認められる。

#### ◇輸送実績の悪化

このように、甲府交通圏ではタクシー車両数は減少しているにもかかわらず、タクシー利用者が減少している結果、タクシー1両当りの1日の走行キロは、平成13年度と比べ平成20年度では144.0kmから129.2kmへ、実車率<sup>(※1)</sup>は46.4%から44.0%へ、実働率<sup>(※2)</sup>は85.9%から85.0%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当りの運送収入（税込み、以下同じ）も25,132円から23,561円へと、これも6.3%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42.7%、実働率87.5%、1日1車当りの運送収入は20,768円と輸送実績は一層悪化している。特に1日1車当りの運送収入は、26ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている。

一方で、燃料価格の高騰（平成13年度48.0円/ℓから平成20年度72.6円/ℓ）（タクシー協会調べ）や安全対策等への経費の増大等により、甲府交通圏における事業者の収支差比率は5年連続で低下しており、平成19年度はマイナス1.9%、平成20年度はマイナス2.8%、さらに、平成21年度はマイナス幅が大きくなることが予想されるなど、減益幅は拡大する傾向にある。

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一層低下することが懸念される。

※1 実車率とは、走行キロに対する実車キロ（旅客が乗車した距離）の比率である。

※2 実働率とは、実在車両数に対する実働車両数の比率である。

#### ◇運転者の労働条件の低下

タクシー1両当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、山梨県のタクシー運転者の平均年収は、平成8年には447万円であったが、その後低下傾向を示し、平成10年以降は300万円前後で推移し、平成20年には258万円となっている。（いずれも税・社会保険料等控除前の金額）この間に山梨県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には251万円にまで拡大している。平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、最低賃金法に抵触するおそれもあり、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。

労働時間についても、山梨県のタクシー運転者は山梨県の全産業平均よりも長時間労働である。その差は、平成20年には144時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。

#### ◇運転者の高齢化

また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成4年には48.5歳であった運転者の平均年齢が平成20年には60.1歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合は31%になっている（タクシー協会調べ）。

こうした高齢化の進展が事故多発の要因になるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。

低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は皆無である一方、すでに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サービスの低下

このような状況の中、収入を増やそうとするため、近距離の運行をいやがる傾向から、近距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているという指摘もある。また、駅構内等では長時間乗車待ちをするため、駅周辺での交通渋滞や近距離利用者に対しての接客態度不良等の苦情件数も増加傾向にあり、運転者自らがタクシー離れを促すようなケースもでており、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。

#### ◇タクシー業界の取組み

業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組み、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。

甲府交通圏においては、無線タクシーのデジタル化の推進、低燃費LPGタクシー車両の導入、エコドライブなどによる環境問題への取組み、労働環境の向上（防犯カメラの導入・防犯仕切り板の導入推進等）、ドライブレコーダーの導入、社会的要請の禁煙化の実施、運転免許返納者割引の導入、便利屋タクシーの促進、110番協力タクシーの導入、コンビニタクシー相互協力の協定、忘れ物や苦情処理対策、優良運転者表彰制度など幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

#### ◇まとめ

以上のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給過剰、労働環境の悪化、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に、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであるが、現状のような経営環境下（需給アンバランスな状態）では、抜本的な改善は難しいものの、創意工夫の余地があるものと考えられる。

### （3）取組みの方向性

（1）（2）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、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組み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、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、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、道路管理者等）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する。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

- ◇タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
- ◇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の向上
- ◇観光立国実現に向けての取り組み
- ◇防災・防犯対策への貢献
- ◇タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ◇ 事業経営の活性化、効率化

## 2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況

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

### ◇タクシー需要の動向

本地域計画策定後の甲府交通圏におけるタクシーの年間輸送人員は、平成21年度では、2,699千人（1日当たり7,394人）、平成22年度では2,596千人（1日当たり7,112人）、平成23年度では2,489千人（1日当たり6,819人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の3,050千人（1日当たり8,356人）と比べ約18%減少している。（タクシー協会調べ）

実働車1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）は、平成22年2月以降、東日本大震災後の一時的な落ち込みを除いて対前年同月比を上回る状況であったが、平成24年5月以降は8月を除いて減少傾向となっていき、下げ止まりの傾向が見られる。

### ◇規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

平成21年10月の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数・車両数25社479両に対し、平成24年9月30日現在は22社400両となっており、事業者数では3社、車両数では16.5%減少した。

### ◇輸送実績の推移

輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度120.0km、平成22年度119.3km、実車率が平成21年度43.0%、平成22年度43.2%、実働率が平成21年度86.8%、平成22年度87.4%、1日1車当たりの運送収入が平成21年度21,609円、平成22年度21,541円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ129.2km、実車率44.0%、実働率85.0%、1日1車当たりの運送収入23,561円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ119.5km、実車率43.3%、実働率86.2%、1日1車当たりの運送収入21,676円と前年並みとなり下げ止まりの傾向にあった。しかし、24年5月以降は一部の月を除いて、走行キロ、実車率、実働率、1日1車当たりの運送収入とも減少傾向にある。（タクシー協会調べ）

また、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年48.0円/ℓから平成20年72.6円/ℓ）や安全対策等への経費の増大等により、タクシー事業者の収支差比率は5年間連続で減少し、平成20年度はマイナス1.5%となり（タクシー協会調べ）、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向に

あり、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低下することが懸念されていた。

しかしながら、平成21年度の収支差比率は0.1%に改善されたものの、22年度マイナス0.5%、23年度マイナス0.3%と、各事業者が特定事業の実施など経営効率化に努めたにもかかわらず悪化傾向を示しており、地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

#### ◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

タクシー1両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、運転者の賃金低下をまねき、山梨県のタクシー運転者の平均収入は、平成20年の258万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は238万円まで落ち込み、山梨県の全産業平均との格差は246万円まで拡大した。（賃金構造基本統計調査）

その後は事業再構築などの取り組みにより、格差は平成22年には208万円まで回復した。しかし、平成23年には東日本大震災の影響等を受け、格差は253万円まで拡大し、平均年収は245万円まで落ち込み前年比8.2%の減少となっている。依然として山梨県の全産業労働者との比較において大幅なひらきがある。

労働時間については、山梨県のタクシー運転者と山梨県の全産業平均との差が平成20年は144時間であったものが、平成21年は12時間に縮小し、平成22年には228時間まで拡大したものの、平成23年はマイナス108時間と逆転した労働時間となっている。（賃金構造基本統計調査）

一方で、平成23年の運転者の平均年齢は、60.9歳と、平成20年の60.1歳より高齢化が進んでいる状況にあり、65歳以上の高齢運転者の割合は40%になっている。（山梨県タクシー協会調べ）

#### ◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために近距離の運行をいやがる傾向から、近距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているという指摘については、全乗務員を対象とした研修を実施したことから、接客態度不良等の苦情件数は、平成21年度16件に対し、平成22年度21件と増加傾向にあったが、平成23年度18件と減少に転じ、平成24年度においても減少傾向にあり、研修の成果が現れているものと思われる。（山梨運輸支局調べ）

#### ◇山梨のタクシー業界のこれまでの3年間の主な取り組み

タクシー業界では、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、地域計画の目標達成に向けて各事業者による個別の取り組みと併せて業界全体の組織的な取り組みについても推進してきた。

タクシー業界としての地域計画の目標に応じた主な取り組みは、以下のとおりである。

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提供できる環境づくり」

§ サービス向上のための研修会の実施

§ 近距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR

§ デジタル式GPS-AVM機器導入とそれを活用した効率的配車

§ 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

§ 主要駅タクシー乗り場付近への案内板や概算料金を記載した掲示板の設置

地域計画の目標（２）「安全性の維持・向上」

- § 車内外を録画できるドライブレコーダーの導入促進
- § アルコール検知器の導入促進
- § セーフティードライブチャレンジ１２３への参加促進

地域計画の目標（３）「環境問題への貢献」

- § 電気自動車・ハイブリット車等低公害車の導入促進
- § アイドリングストップ運動の推進
- § エコドライブの推進

地域計画の目標（４）「交通問題、都市問題の改善」

- § 繁華街、駅等における街頭指導の推進
- § タクシープールの整備
- § ショットガン方式の導入の検討

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の向上

- § 国の補助事業を活用した地域の交通計画等との連携

地域計画の目標（６）「観光立国実現に向けての取組み」

- § おもてなしタクシードライバー認定制度の創設
- § ルート別観光コースの新設

地域計画の目標（７）「防災・防犯対策への貢献」

- § １１０番協力タクシーの実施
- § 災害時における緊急輸送等に関する山梨県との協定締結の検討

◇ 3年間のまとめ

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

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

しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、引き続きタクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるようにするための取組みを推進していくことが必要であり、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を受けた。

なお、適正と考えられる車両数（350～400両）と現有供給輸送力については、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数479両から16.5%減少し400両となっており、適正車両数の上限値には達しているところである。

### 3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

#### (1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

タクシーに求められるものは、公共交通機関として社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、まず利用者の満足度を高め、リピーターとなってもらうため接客サービスの向上を目指すものとする。

そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、協会、会社を含め業界全体をあげて接客サービス向上のための研修会を実施すべきである。

特に新たな需要の喚起については、駅等における近距離乗り場の設置や高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。

また、高齢化社会における個人需要の掘り起こしについては、その実現に向けた取り組みや地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握する。

具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。

より良質なタクシーサービスの提供を促進することを通じて、タクシー利用者の利便向上を図るために、事業者や運転者のサービスレベル等に関する評価制度について検討する必要がある。

#### (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・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上させていく必要がある。

また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種研修会を実施するとともに、各事業者はそれぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、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。

また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者であっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

#### (3) 環境問題への貢献

政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO<sub>2</sub>排出量を25%削減することを目指すことを表明している。山梨県では平成20年度の総CO<sub>2</sub>排出量のうち

37.0%を運輸部門（山梨県調べ）が占めており、そのうち約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO<sub>2</sub>のうちタクシー（LPG車）が占める割合は約0.56%となっており、タクシーは山梨県の総CO<sub>2</sub>排出量の約0.19%（37.0%×約9割×0.56%＝0.19%）を排出していると計算される。タクシー事業においても、引き続き温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。（タクシー協会調べ）

山梨県タクシー協会では、タクシー1両当りの年間平均CO<sub>2</sub>排出量を12トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数1,127両に基づく約13千トンのCO<sub>2</sub>を排出している計算になる。

平成24年9月30日現在の状況は、これまでの3年間に行われた97両の車両数の減少や、EV車、ハイブリット車の導入等により年間約1,200トン（9.2%）のCO<sub>2</sub>を削減している。

今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対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。

#### （4）交通問題、都市問題の改善

甲府交通圏では、主要駅等で生じている乗車待ちタクシーによる交通渋滞等の問題を改善し、円滑な交通環境を確保することを目指す。

具体的には、「甲府駅南口周辺地域修景計画」に基づき、タクシープールを駅前広場から離れた場所に移設し、ショットガン方式によりタクシーの駅前乗り場への流入を調整することにより、客待ちタクシーの待機列を解消する計画である。

#### （5）総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した山梨における総合交通ネットワークとしての機能向上や、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。

都市計画や新たな開発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。

また、鉄道等で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ての取り組み

個別輸送機関であるタクシーは、主要駅から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の負担を軽減でき、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乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。

官民あげて、訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年に1,800万人にすることを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開される中、地域の観光振興と連携し、新たな観光コースの開発や観光タクシー運転者の養成など、タクシー運転者のサービスレベルの向上、乗り場の工夫等サービスの充実を図る。

また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。

さらに、山梨県では、観光を重要な産業と位置づけ、「観光立県」としてのプランを策定してい

る。タクシーにおいても山梨県をはじめ関係自治体の観光担当課との協力を推進する。

## (7) 防災・防犯対策への貢献

県都甲府で、24時間を広範囲に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会貢献を促進する。

特に地震等災害対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災による経験を踏まえ、国及び山梨県において検討されている対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害時における安全輸送を図るための対策についてルール作りを行う必要がある。

また、引き続きタクシー無線を活用し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送協定の、自治体や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。

また、子どもたちの安全確保に資する「110番協力タクシー」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

## (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の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、山梨県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。

具体的には、賃金面では、平成23年現在、山梨県のタクシー運転者で年間253万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。また、労働時間については、平成23年現在、山梨県のタクシー運転者の労働時間は年間2,100時間で、他産業平均労働時間2,208時間を108時間下回っていることから、今後は、賃金面における目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。また、女性が働きやすい職場環境づくりにも努めるものとする。

## (9) 事業経営の活性化、効率化

タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に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等への投資も可能にするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。

タクシー事業はコンプライアンス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、車両費用の削減（共同購入等）、勤務制度の変更などによる効率性の向上とこれに伴う1両あたりの生産性の向上を推進する。

## ◇以上の目標に必要な供給過剰状態の解消

現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。甲府交通圏では、平成21年10月28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350両（実働率90%）、約350両

(同85%)、約400両(同80%)である。これに基づくと平成20年の7.11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479両や、平成21年9月30日現在の車両数448両とは差異が認められたが、平成24年9月30日現在の車両数は400両と適正と考えられる車両数の上限値(400両)に達しているものの、供給過剰状態の解消までには至っていないと思われる。

また、1.及び2.で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変るものではなく、本地域計画で示す車両数の下限値(350両)に向けて各事業者が自主的に取り組んでいくことが肝要であることから、本地域計画における適正と考えられる車両数の見直しは行わず、引き続き当初の適正と考えられる車両数及び諸般のタクシー問題の改善に向け供給過剰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、十分な成果をあげることができるものとする。具体的には、過剰な車両によって県内で発生している交通渋滞等の都市問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にも寄与する。

さらに、車両数の減少や運行の効率化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、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、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが県内において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、その際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことも留意する必要がある。

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

3. に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、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者が実施時期を勘案し、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。

実施時期としては短期・中期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内を目安として取り組むこととする。

### (1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

#### 【特定事業】

##### ○接客サービス向上のための研修会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

##### ○バリアフリー対応の教育制度の導入

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

##### ○地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

##### ○短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

##### ○デジタル式GPS-AVM機器導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

##### ○スクールタクシー運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、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

##### ○タクシーPRのためのポスター、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、協会

実施時期：短期

○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

○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

○ハイグレード車の導入の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○ユニバーサルデザインタクシー車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、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

○事業者におけるWEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○ETCの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

**【その他の事業】**

○主要地にタクシー乗り場の新設

実施主体等：協会、自治体、JR、運輸支局

実施時期：中期

○主要駅タクシー乗り場付近への案内表示板や概算料金を記載した掲示板の設置

実施主体等：協会、自治体、JR、運輸支局

実施時期：短期

○主要駅構内タクシー乗り場に近距離乗り場の設置

実施主体等：協会、自治体、JR

実施時期：中期

○運転者評価制度の導入の検討

実施主体等：協会

実施時期：中期

○協会ホームページ相談コーナー等の苦情処理体制の充実

実施主体等：協会

実施時期：中期

- 高齢者用外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の拡充

実施主体等：協会、自治体、運輸支局

実施時期：中期

## (2) 安全性の維持・向上

### 【特定事業】

- 接客サービス向上のための研修会の実施（再掲）

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

- バリアフリー対応の教育制度の導入（再掲）

実施主体：協会、労働組合

実施時期：短期

- 地理教育の徹底（再掲）

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

- エコドライブの推進

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

- 運輸安全マネジメントの講習の受講

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、労働組合

実施時期：短期

- 交通安全運動時の交通事故防止啓発活動

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

- 交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの開催

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

- 車内外を録画できる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

- アルコール検知器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 「セーフティードライブ・チャレンジ200」への参加

実施主体：タクシー事業者、セーフティードライブ・チャレンジ200推進会議

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

実施主体：協会、タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

- 死者数、人身事故件数削減のための目標の設定

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

- 他の団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：協会

実施時期：短期

### （3）環境問題への貢献

#### 【特定事業】

- 電気自動車・ハイブリッド車等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

- 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の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組

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機器導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- エコドライブの推進（再掲）

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

- 公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等へ

の働きかけ

実施主体等：協会、自治体

実施時期：中期

#### (4) 交通問題、都市問題の改善

##### 【特定事業】

- 繁華街、駅等における街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、協会

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、協会

実施時期：短期

- 乗車待ち時間の計測

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

##### 【その他の事業】

- ショットガン方式の導入の検討

実施主体等：協会、自治体、警察、JR、運輸支局

実施時期：中期

- タクシープールの整備

実施主体等：協会、自治体、警察、JR、運輸支局

実施時期：中期

#### (5) 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

##### 【特定事業】

- Suica、Pasmoco等ICカードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携

実施主体：タクシー事業者、JR

実施時期：中期

- 鉄道車両、バス輸送障害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、協会、JR

実施時期：短期

##### 【その他の事業】

- 主要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：協会、JR

実施時期：短期

- 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づけに関する自治体との協議の推進

実施主体等：協会、運輸支局、自治体

実施時期：中期

## (6) 観光立国実現に向けての取り組み

### 【特定事業】

- 観光タクシーの運行  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期
- 観光タクシー乗務員講習会の実施  
実施主体：タクシー事業者、協会、やまなし観光推進機構  
実施時期：短期
- 観光タクシー乗務員認定制度の導入  
実施主体：タクシー事業者、協会、やまなし観光推進機構  
実施時期：短期
- 接客サービス向上のための講習会の実施（再掲）  
実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合  
実施時期：短期
- 主要鉄道駅乗り場における案内係の配置  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- 鉄道事業と連携した観光タクシーの導入  
実施主体：タクシー事業者、協会、JR  
実施時期：短期

### 【その他の事業】

- 観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討  
実施主体等：協会、自治体  
実施時期：中期

## (7) 防災・防犯対策への貢献

### 【特定事業】

- 地域における治安維持への貢献  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- 地域における防災への協力  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- 地域における防犯への協力  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- 110番協力タクシーの充実  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期
- 車内外を録画できるドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

## (8) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

### 【特定事業】

○最低賃金の確保

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○定年の延長又は雇用延長制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○日勤勤務から隔日勤務への転換等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

○健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○仮眠室、休憩室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

○防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、警察

実施時期：短期

○車内外を録画できるドライブレコーダーの導入（再掲）

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

○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

○女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

### 【その他の事業】

○食事、休憩可能な提携施設等の確保

実施主体等：協会

実施時期：中期

## (9) 事業経営の活性化、効率化

### 【特定事業】

- デジタル式 GPS-AVM の導入とそれを活用した効率的配車（再掲）  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期、中期
- 燃料や自動車部品等の共同購入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、中期
- 業務取扱事務の OA 化の推進  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：中期
- 日勤勤務から隔日勤務への転換等による効率性の向上とこれに伴う 1 両あ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、中期

### 【その他の事業】

- ニューサービスに関する要望受付窓口の設置  
実施主体等：協会  
実施時期：短期

(注) その他の事業における「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多面的に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留意すべき事項

これまでの分析から明らかのように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2. に掲げた各目標を確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タクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築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や休車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。

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、甲府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