

平成22年 3月10日
一部改正 平成24年12月17日
一部改正 平成27年4月23日

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

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⁽¹⁾は46.4%から44.0%へ、実働率⁽²⁾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する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おり、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いものの、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るものの、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、事業者数は3社減少し車両数は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。(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)

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ポイント減少し400両となっており、適正車両数の上限値には達しているものの、さらに削減が必要と思われる。

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、目標の一部をみなおした。

(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水準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CO₂排出量を2

5%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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂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ことを現在進めているところである。

（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わるものではなく、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CO₂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 . 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付け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一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3 . 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「(6) 観光立国実現に向けての取組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議が取りまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしている。山梨県においても富士山の世界文化遺産登録等により、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれる。
- ・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。具体的には外国語旅客接遇研修などを推進していくべきである。
- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられる。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところである。新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みを積極的に始める必要がある。こうした取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から甲府交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表されたところである。
- ・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度のいずれか高い数値により、366両(実働率80%)、325両(実働率90%)が示されたところである。
- ・これに基づき平成27年3月末の車両数396両からすると実働率(80%、90%)により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ8.1%、17.9%の乖離があり、上限値と比べても30両の差が認められ、各事業者においては、更なる適正化に向けた取り組みを推進する必要がある。

5 . 地域計画の目標を達成するために行う活性化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活性化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。

活性化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活性化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、活性化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

【活性化事業】

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

【活性化事業】

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123」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123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

【活性化事業】

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

G P S 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G P S - A V M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

【活性化事業】

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

【活性化事業】

Suica、Pasma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

【活性化事業】

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

【活性化事業】

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

【活性化事業】

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、中期

【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

【活性化事業】

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。

活性化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では、活性化事業計画には、活性化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活性化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、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。」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活性化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、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

なお、活性化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