

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

① 京浜交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・神奈川県京浜交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が時刻及び路線を定め輸送を担っているのに対して、個々の利用者ニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的輸送を担っている。2017年度（平成29年度）は1日あたり約17万人（法人タクシー）を輸送。
- ・京浜交通圏の営業形態は流しが主体で、交代制勤務の年中無休の営業体制により、生活交通に欠かせない公共交通機関として、終電、終バス後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。また、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに京浜交通圏は県庁所在地の県内最大都市である横浜市を中心に二つの政令指定都市、一つの中核市を有し、県内人口の約62%超が居住し生活を営む経済の中心地である。また、交通網が整備され、人の移動が活発な地域でもある。その中で、横浜市はみなとみらい地区、山下公園、中華街、元町などの観光、ショッピング、グルメ地区を有し、県内外から多数の方が訪れる人気スポットでもある。このため、地元利用者やビジネス関係者の移動サービスのみならず、観光客に対する観光スポットの案内、観光ニーズに対応したサービスを展開しており観光産業にも貢献している。
- ・京浜地区は丘陵地も多く、バス運行が不可能な地域では、高齢者等の移動手段として重要な役割を担い利用者ニーズに即したサービスを展開している。
- ・「いつでも、どこでも、誰でも」利用できるタクシーの特性を活かし、障がい者の輸送に対応する取り組みを進めており、地域社会の福祉に貢献している。

② タクシー事業の現況

* タクシー需要の減少

- ・法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の2001年度（平成13年度）には年間約9,000万人（1日当たり約25万人）を輸送していたが、2017年度（平成29年度）では年間約6,180万人（1日当たり約17万人）へと約31%減少している。特に、2008年（平成20年）秋以降は世界的経済危機の影響により、一般利用者のみならず、経費圧縮を進める企業等のビジネス利用も減少したところであるが、昨今の経済政策等により、一部の業界において景気が回復傾向に転じてきてい

るものの、タクシー業界においては、そうした回復傾向が実感できるまでには至っていない現状である。

*** 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加**

- ・ その一方で、京浜交通圏におけるタクシー事業は、2002年（平成14年）2月の需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び新規事業者による増車、さらに既存事業者の増車も行われてきた。
- ・ 2008年（平成20年）から業界内で減車等による供給輸送力削減の取組が行われ、2019年（平成31年）3月末までに822両が減車等されているものの、2002年（平成14年）3月末に比べ法人タクシー事業者数は101社から106社へと5社（約5%）増加、車両数は6,561両から6,807両へと246両（約4%）増加している。
- ・ また、2019年（平成31年）4月11日付けで関東運輸局長から適正と考えられる車両数が示されており、上限値（実働率80%）が5,820両、下限値（実働率93%）が5,027両であり、2019年（平成31年）3月末現在の車両数とは上限値において14.49%の乖離が認められる。

*** 輸送実績の悪化**

- ・ 京浜交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者数が減少している結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは2001年度（平成13年度）と比べ2017年度（平成29年度）では257.1kmから204kmへ、実車率は44.3%から42.3%へ、実働率は92.6%から74%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入も44,001円から38,713円へと、約12%減少するという実態となっている。（神奈川県タクシー協会調べ）
- ・ 一方で、深刻な運転者不足や安全対策等の経費の増大により、営業収益は悪化傾向にある。このように、事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が更に低下することが懸念される。

*** 運転者の労働条件の低下**

- ・ タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、神奈川県内のタクシー運転者の年収は1992年（平成4年）の480万円をピークにその後低下傾向となり、2001年（平成13年）以降は300万円から380万円と低い水準で推移してきたが、2015年（平成27年）以降においては、各事業者の適正化及び活性化への取組等の効果もあり、400万円前後で推移している。
- ・ しかしながら、神奈川県内の全産業平均とは、いまだに150万円程の格差（賃金構造基本統計調査）があるため、更なる適正化及び活性化への取組による労働条件の改善を図る必要がある。

*** タクシー運転者の高齢化**

- ・労働時間についても、神奈川県タクシードライバーは神奈川県の全産業平均よりも労働時間が長い。その差は2017年（平成29年）では年間228時間（賃金構造基本統計調査）となっている。また、若年層の就職先としての魅力が低下しており、昭和51年度には39.3歳であった運転者の平均年齢が、2017年度（平成29年度）には60.5歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上高齢運転者割合は約42%になっている（神奈川タクシーセンター調べ）。こうした高齢化の進展が交通事故多発の要因となるとともに、IT技術を用いた先進的なサービス対応が難しいとの指摘も一部ではある。
- ・さらに、法人協会のモニター意見にも、高齢者の運転に不安を感じる。若年運転者や女性運転者の対応の方が、質が良く感じられるとの意見もある。
- ・低賃金、長時間労働のため若年層の新規労働者の就職は減少している。一方ではタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

*** 需給バランスが崩れたことによる社会的影響等**

- ・神奈川県内全自動車の人身事故件数は、2001年（平成13年）以降、毎年減少（2017年〔平成29年〕は微増）しているが、タクシーについては、タクシー需要が減少する中、収入を確保しようとするあまり無理な運転を行うことなどにより、タクシーの事故件数は2001年（平成13年）から2,000件前後の高止まり傾向で推移している。
- ・苦情件数は、2008年度（平成20年度）以降、タクシー運転者の登録制度導入により、登録時の講習の義務化等で運転者の質の向上が図られた結果、一時よりは減少傾向となっている。しかしながら、依然として苦情件数の中で接客不良が多く、更なるサービスの質の向上を図る必要がある。
- ・また、夜間に主要な駅に車両が集中するために起こる公道での待機列、繁華街の道路にて客を待つ違法駐車等による交通問題が発生している。このような状態は交通渋滞を招きバスの定時制などを阻害し、ひいては交通事故の大きな要因となっている。
- ・これに対し、神奈川タクシーセンター、業界団体による街頭指導等を実施しているが違法付け待ちを繰り返す運転者もあり、一部の地域では抜本的な問題の解決には至っていない。なお、法人協会の利用者モニター等からも、駅周辺に溢れているタクシーにより一車線が塞がれ、交通に支障をきたしているとの意見に加え、こうした過度の交通集中が客待ち待機時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。

*** 神奈川のタクシー業界の取組**

タクシー業界では、経営の効率化・合理化、安全性の維持・向上、利用者のサービス

向上のため地域社会において様々な取組を推進している。

- ・ 社会的協力（地域社会への安全安心への貢献）
子供 110 番、不法投棄通報タクシー、防災タクシー、子育て支援タクシーの導入 等
- ・ 福祉の向上
視覚障害者の利便向上として点字シールの表示（社名・車番・電話番号）、精神障害者・難病患者等への割引、移動制約者のケア輸送の推進 等
- ・ 運行の効率化・環境対策
スマートフォンアプリを活用した計画的配車（空車走行キロの削減）、グリーン経営認証取得の推進、低公害車への代替、アイドリングストップ車の導入 等
- ・ 利用者の利便向上
電子マネー、交通系 IC カード、QR コード等の決済機器の導入、スマートフォンによるアプリ配車、ETC 車載機器の推進、ユニバーサルドライバー研修などのサービス向上研修の実施、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、ユニバーサルデザインタクシー乗り場及び優良タクシー乗り場の整備 等
- ・ 労働条件の改善
デジタルタコグラフ導入による運行管理、シフト交番等の見直し、映像記録型ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入、車両のAT化 等
- ・ 労働力の確保
SNS を活用したタクシードライバーの魅力発信や求人ポータルサイト「タクシーワークかながわ」の運用によるドライバーの確保 等
- ・ 安全対策
事業用自動車事故防止コンクールの実施、社内無事故コンクールの実施、映像記録型ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等を活用した事故防止教育の実施、等幅広い分野で様々な取組を実施している。

個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様の取組を行っており、個人タクシー独自の取組として、マスターズ制度などの取組を実施している。

また、神奈川タクシーセンターによる街頭における運転者指導、忘れ物や苦情処理対策、業界全体での禁煙タクシーの導入、乗り場の上屋整備、タクシーに関する広報活動に取り組んでいる。

***まとめ**

上記のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすため、タクシー業界としても多様な努力を実施しているところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

③取組の方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

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

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

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

なお、協議会は、必要に応じて本計画を見直すものとする。

- ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり
- ②安全性の維持・向上
- ③環境問題への貢献
- ④交通問題、都市問題の改善
- ⑤総合交通ネットワークの一員としての機能向上
- ⑥観光立国実現に向けての取組み
- ⑦防災・防犯対策への貢献
- ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ⑨事業経営の活性化、効率化
- ⑩過度な運賃競争への対応

2. 地域計画の目標

①タクシース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

- ・タクシースービス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、安全で安心な良質なサービスを提供することである。そこで、サービスレベルの更なる向上を目指し、利用者が満足するサービスの提供を行うことを目的とする。
- ・また、利用者ニーズに対応した「いつでも、どこでも、誰でも」がタクシーを利用できるようにスマートフォンによるアプリ配車等や、電子マネー、交通系 IC カード、QRコード等のキャッシュレスのための ICT 化を積極的に導入・活用できる体制をさらに確立すべきである。
- ・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スービスの向上を目指した活性化方策を実施する。
- ・新たな需要の喚起策については、少子高齢化社会における個人需要の開拓に向けた取組の一環として、近距離利用者と遠距離利用者の負担の公平感を向上させる利用実態に応じた初乗り距離短縮運賃の導入を図る。
- ・活性化のためには、様々なニーズに対応したユニバーサルデザインタクシーの導入をさらに促進するとともに、運転者に対するユニバーサルドライバー研修の受講の促進など、バリアフリー法の趣旨を十分に尊重しつつ、福祉関係運送に取り組むものとする。
- ・サービス向上及び改善を更に進め、良質なタクシーが選択される環境を整備するために、法人協会の利用者モニター等の意見を尊重し、利用者目線での積極的な改善を図っていく。

②安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・確保・向上について不断の努力で臨み、社会的な信頼を向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2020」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取組みつつ、2020 年（令和 2 年）までに死者数（10 人）、交通事故件数（3,600 件）の目標を上回る改善率を目標とするとともに、飲酒運転ゼロ、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無及び「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」等の活用により運転者の健康状態の把握、乗務可否判断等確

実な実施に努めていく。

③環境問題への貢献

- ・政府は、昨年、温室効果ガスの削減目標について、1990年（平成2年）比で2020年（令和2年）までに二酸化炭素排出量を25%削減目標から、2013年度（平成25年度）比で2030年度（令和12年度）までに26%削減することを改めて表明している。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的な配車による無駄な走行の削減、環境適応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・また、電気自動車等についても、環境問題に大きく貢献することからタクシー業界として、今後、電気自動車や燃料電池自動車等の低公害車両の導入を推進していくことを目標とする。

④交通問題、都市問題の改善

- ・夜の繁華街、主要鉄道駅構内で発生している客待ちタクシー等による交通渋滞等の問題に積極的に取り組み、交通環境を改善することを目指す。
- ・また、主要駅以外の駅周辺、商店街等における客待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、交通問題の顕著な地域において指導を強化するほか定点観測を実施し、乗り場での客待ち時間を継続的に観測することで、待ち時間の短縮や事故の削減に向けた改善策を推進する。

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画や交通計画のなかに市民の交通手段として鉄道、バス等を公共交通として位置づけしているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、タクシーは高齢者を支え、子育て世代を支援する機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であり、特に面的輸送が可能であるタクシーの特性について、タクシー事業者及び事業者団体は関係自治体に認識してもらうための取り組みを行うことにより、タクシーが公共交通として交通計画や都市計画等との調和が保たれるよう、タクシーの位置づけをさらに高めていく必要がある。
- ・鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の構築及び向上を目指すとともに、関係自治体の都市・交通政策等と一体となった住民サービスのさらなる向上を目指す。

- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応するとともに、地域の移動制約者に対する外出支援など、福祉輸送への対応を引き続き積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取り組みを進める。
- ・地域の子育て支援策を更に充実させ安心して外出できる環境への取り組みを積極的に進める。
- ・また、新たな都市計画、開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道機関の交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

⑥観光立国実現に向けた取り組み

- ・タクシーは「ドア・ツー・ドアのサービスができ個々の運送にあたっては臨機応変に利用者の要望に応じられる」という特性がある輸送機関である。地理不案内の利用者を目的地までの確に輸送することができ、かつ、荷物の負担を軽減できる。また、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や利用者の案内もすることが可能である。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人旅行者などの他地域からの利用者に大きな利便を提供することができる。
- ・訪日外国人旅行者数については、政府において東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年（令和2年）に向け、4,000万人に倍増することを目指すとの意欲的な方針が決定されている。また、2010年（平成22年）の羽田空港国際線ターミナルの供用開始以降、羽田から横浜市、川崎市等を訪れる外国人旅客が増加していることから、かながわ観光タクシー認定ドライバー制度を活用した観光タクシーの運行、ワゴンタクシーの導入、運転者の外国人旅客接客研修の受講推進、タブレット等を活用した多言語対応の充実等、いままで以上に快適な輸送サービスの提供を目指したタクシーとしてのサービス機能向上が必要である。
- ・また国内外の観光客に対して、タクシーの特性を生かしたサービス提供を図るため、自治体、観光協会、旅行会社とタイアップした各種サービスを検討するとともに、運転者サービスのさらなる質の向上を推進する必要がある。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・京浜交通圏において、タクシーの特性を活かした災害対策や防犯対策に取り組み、地域社会の安全・安心への貢献を促進する。
- ・特に震災対策については、2011年（平成23年）3月11日に発生した東日本大震災等によって、帰宅困難者による混乱等が生じたことを踏まえ、国及び神奈川県、市町村において検討されている災害対策に協力するとともに、タクシー協会において定めた災害発生時における「タクシー災害対策マニュアル」に基づき、適切かつ的確に行動することが必要である。

- ・具体的には、地方公共団体や地域社会と連携した火災予防（通報協力）タクシー、防災タクシーの拡充に取り組み防災対策を推進する。
- ・また、子供の安全確保、犯罪防止等の取り組みとして、子供 110 番、タクシーパトロール等を拡大し地域の安全を守る活動を推進する。

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件について法令の遵守はもとより、賃金、拘束時間、労働時間の改善・向上に努める。
- ・「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」を踏まえ、全国ハイヤー・タクシー連合会が策定したアクションプランに基づき、時間外労働の上限規制、年次有給休暇の取得、運転者負担制度の見直し等による賃金制度等の改善などの目標ができる限り早期に達成するよう労働条件の改善に努める。
- ・賃金面では 2018 年（平成 30 年）県内タクシー運転者年収 394 万円、県内全産業労働者（男性）年収 606 万円との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入についても検討し、改善を目指すものとする。
- ・これらの目標を達成するための過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が実現され、高齢者問題の解消に繋がり、ひいては有能な人材の確保が可能となり、安全・安心で良質なサービスが提供できる環境が整っていくことになる。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努める。
- ・運転者の身の安全を確保するため、営業車両の防犯設備を充実させるとともに、防犯訓練を定期的実施する。

⑨事業経営の活性化、効率化

- ・輸送実績の悪化等による厳しい経営状況において、タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に対して適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ、新たなサービス提供のための投資も可能とする適正利潤が確保できる体制の構築を目指すものとする。
- ・タクシー事業は法令遵守に基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取り組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務のシフト転換（例：日勤勤務制から隔日勤務制への変更）などによる効率性の向上とこれに伴う 1 台あたりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。
- ・更に経営の効率化を進めるに当たり、グリーン経営認証の取得を推進していく。

⑩過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討された。それらの報告書等を踏まえ適切に対応することとするが、京浜交通圏の現状においては、過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そうした問題が発生した場合には、本項目の目標を改めて見直すこととする。

◆以上の目標の達成に必要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。京浜交通圏の法人タクシーは、関東運輸局長が公示している適正と考えられる車両数の上限值との乖離が未だに大きいことが認められる。
- ・また、1. で述べたとおり、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、適正と考えられる車両数のもと供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果を上げることができると考えられる。具体的には、過剰な車両によって京浜交通圏の鉄道駅、繁華街周辺で発生している交通渋滞等の都市問題の改善に繋がるとともに、タクシーに起因する交通事故の抑制にも寄与する。
- ・さらに稼働車両数の減少や運行の効率化による二酸化炭素排出量の削減が地球温暖化防止策にも寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られること、また、経営環境の改善から発生する投資余力による新たな顧客サービス改善・向上や新たな需要開拓等に繋がるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・加えて、経営環境の改善により、公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うための運転者の研修機会の増加等により、安全性の更なる向上が期待される。
- ・ただし、供給過剰解消の際には、雇用の維持確保に努めタクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。また、地域の利用者の利便性の確保についても留意することが必要である。

3. 京浜交通圏における活性化事業

2に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき活性化事業に関する項目を、以下に列記する。

活性化事業計画に関しては、本計画の作成に係る合意をした協議会の構成員である事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化事業を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

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

実施期間としては、短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は準特定地域指定期間内を目安として活性化事業に取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化事業については継続的に取り組むものとする。

① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

○選任している利用者モニターからの意見を事業に反映活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○運転者のマナー向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○ケア輸送サービス充実のために介護資格等の取得及びケア輸送従事者研修会受講の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期・中期

○タクシー事業者における地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運転者教育の徹底及び利用者へのPR強化

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○各種便利タクシー、救援・救急タクシーの拡大

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○GPS機器の活用による車両滞留防止への取り組み

- 実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入・拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 後部座席タブレット等を活用した外国語対応
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 外国人利用者向けの指さし翻訳シートの充実及び活用
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 英語等専用ダイヤルの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 目的地登録サービス（マイ・タクシー）の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 携帯端末等を活用した乗り場情報に関する情報提供
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 電子マネー、クレジットカード、交通系ＩＣカード、ＱＲコード決済器の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 早朝予約の積極受注の推進
実施主体：タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
- SNSによるタクシー業界PRのための動画配信
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- ジャンボタクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- ユニバーサルデザインタクシーの導入拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ユニバーサルドライバー研修の受講の促進
実施主体：タクシー事業者

- 実施時期：短期
- 福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - 介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - 子育て支援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - 陣痛タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
 - マスターズ制度の充実及び参加の促進
実施主体：個人タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
 - 優良運転者推薦制度の促進
実施主体：個人タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
 - 事業者におけるホームページの開設・拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - 地理教育制度の充実
実施主体：神奈川タクシーセンター、法人協会、タクシー事業者
実施時期：中期
 - 地理モニター制度の導入
実施主体：個人協会
実施時期：短期
 - 条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの開設
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
 - 自治体等との連携による駅前等における乗り場（上屋付乗り場、ユニバーサルデザインタクシー乗り場、優良タクシー乗り場等）の整備の拡大
実施主体：神奈川タクシーセンター、法人協会・個人協会、鉄道事業者、自治体
実施時期：短期、中期

②安全性の維持・向上

- デジタルタコグラフの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 映像記録型ドライブレコーダーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- デジタルタコグラフ及びドライブレコーダー等を活用した事故防止等安全教育の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 運輸安全マネジメント講習の受講
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 安全運転講習会の受講
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運行管理者・整備管理者研修の充実
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 交通事故ゼロ運動等の実施・推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 神奈川県主催セーフティーチャレンジコンクールへの参加
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 事業用自動車事故防止コンクールへの参加
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 社内無事故コンクールの導入・拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 事故防止コンクールの実施
実施主体：個人協会
実施時期：短期
- タクシーセンターが交付する登録運転者業務経歴証明書の確認の徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

- 走行環境情報等の提供と活用による安全運行の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育の実施
実施主体：法人協会、個人協会、タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- スピード抑止の装置に関する検討
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：中期
- 他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：短期
- ASV（先進安全自動車）の導入促進
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：短期

③環境問題への貢献

- ハイブリッド車、EV車等の低公害車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- アイドリングストップ車の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 後付アイドリングストップ装置の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- アイドリングストップ運動の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- グリーン経営認証の取得
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- EMS（エコドライブ管理システム）の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- デジタルGPS-AVM機器導入による計画的配車の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○エコドライブコンテストの実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○自治体等との連携による公共施設における低公害車専用乗り場設置等低公害タクシー車両普及促進

実施主体：法人協会、個人協会

実施時期：短期・中期

④交通問題、都市問題の改善

○客待ちタクシーによる道路混雑防止のための対策（ショットガン方式の導入等）の構築と徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、自治体、県警、鉄道事業者

実施時期：短期、中期

○繁華街及び駅周辺路上の違法付け待ち車両排除の街頭指導の強化推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川県タクシーセンター

実施時期：短期

○待機時における路上喫煙を撲滅するための指導強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期

○走行環境情報等の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○鉄道駅等の混雑防止のための対策としたナンバープレートによる乗り入れ自主規制の導入・拡充

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、県警、自治体、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

○自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、県警

実施時期：短期

○供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並び

に必要な応じてさらなる供給過剰解消に向けた対策の検討

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：中期

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

○スイカ・パスモ等の交通系ＩＣカードと連動できるシステムの構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○他の公共交通機関の輸送障害発生時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○公共交通会議等自治体主体の交通施策への積極的な関与

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期・中期

○高齢化社会に対応したデマンド型乗合タクシー等の幹線輸送を補完する支線的輸送の体制の構築

実施主体：タクシー事業者、自治体、他の公共交通機関事業者

実施時期：短期・中期

○ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体：法人協会、個人協会、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

○都市計画・交通計画との調和が保たれた公共交通機関としてのタクシーの役割に関する自治体との協議の推進

実施主体：法人協会、個人協会、運輸局

実施時期：中期

⑥観光立国実現に向けての取組み

○観光タクシーの運行及び新たな観光ルートの検討・拡充

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○観光案内ライセンスの取得の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○外国人旅客接客研修の受講の推進

実施主体：タクシー事業者、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期、中期

○外国人利用者対応のための対策の拡充

- 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期
- 観光タクシー等について観光協会等とのタイアップ強化
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期・中期
- 接客サービス講習会の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- かながわ観光タクシー認定ドライバー制度の拡充
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期
- 空港等におけるワゴンタクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 観光モデル事業への取り組み
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 鉄道駅等の乗り場における整理・案内係の配置
実施主体：神奈川タクシーセンター
実施時期：短期・中期
- 羽田空港国際線乗り場の適正運営
実施主体：法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター
実施時期：短期
- 観光施設における観光タクシー待機場所に係る検討
実施主体：法人協会、個人協会、自治体
実施時期：中期

⑦防災・防犯対策への貢献

- 地域社会における治安維持への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 地域社会における防災（防災タクシー等）への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 地域社会における防犯（SOS防犯タクシー、タクシーパトロール等）への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期

○子供 110 番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

○働き方改革を踏まえた時間外労働の上限規制及び年次有給休暇の取得の遵守

実施主体：法人タクシー事業者

実施時期：中期

○デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○勤務シフトの見直しによる労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○賃金制度・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ドライブレコーダーや防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○健康診断の項目の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○仮眠施設、休憩施設等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○マニュアル車からAT車への変更の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者、県警

実施時期：短期

○定時制運転者の採用年齢制限の導入と若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○女性運転者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○女性が勤務しやすい職場環境の構築及び施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○労務研修講習会（労務管理・健康管理）の充実、拡充

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○食事・休憩可能な提携施設等の確保の検討

実施主体：法人協会、個人協会

実施時期：中期

⑨事業経営の活性化、効率化

○勤務シフトの転換などによる効率性の向上とこれに伴う1台当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○デジタル式GPS-AVM無線機器の導入と効率的な配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○共同配車センターの設置及び充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○グリーン経営認証による継続的な事業の効率化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○子育て支援等新たな需要開拓に向けた取組の強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○車両、部品、燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○福祉運送の強化充実のための連携した事業運営の構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○走行環境情報等情報の提供と活用による効率運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体：法人協会、個人協会

実施時期：中期

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

◆活性化事業計画を進めるに当たっての留意すべき事項

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

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

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は需給バランスを考慮しながら、積極的に活性化事業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。

また、タクシー事業の活性化のために、例えば利用者が利用しやすいタクシー乗場の拡充等を図る場合、鉄道駅、病院、市役所等の公共施設を維持管理する機関の協力が不可欠であり、そのためには、公共施設維持管理者が求める優良なサービスを提供し、利用者に信頼され利用されるタクシー事業の構築に努めていくことが重要である。

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、京浜交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体は、本地域計画の趣旨を十分理解するとともに、相互に連携を図り必要な行動に努めるものとする。

以上