

宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（案）

制定	平成21年11月	6日
一部改正	平成21年12月	11日
一部改正	平成24年12月	20日
一部改正	平成26年	1月24日
一部改正	平成26年	2月24日
一部改正	平成28年	9月6日
一部改正	平成29年	9月27日
一部改正	令和	年 月 日

（目的）

第1条 宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、宇都宮交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準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準特定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）準特定地域計画の作成

（2）次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整

① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 準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 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長又はそれらの指名する者
 - (2) タクシー事業者等
 - (3) 労働組合等
 - (4) 地域住民
 - (5) 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大宮支社企画室企画調整課長
 - (6) 学識経験者
早稲田大学理工学術院教授
 - (7) その他協議会が必要と認める者
 - ① 栃木県警察本部交通部総括参事官
 - ② 栃木労働局労働基準部監督課長
- 2 協議会は前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
- 3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。
- 4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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、協議の場を総括する。

3 会長の任期は令和4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 事務局長の任期は令和4年9月30日までとする。

9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。

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 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 協議会の構成員である地方公共団体の長又はそれらの指名する者が全て合意すること。

② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。

③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。

⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。

⑥ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。

(3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。

② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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、当該準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 協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。

- ④ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
 - ⑤ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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すること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- ① 会長及び事務局長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的を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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。
- 12 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
- 13 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。
- 14 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。
- 15 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の議決に代えることができる。
なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第12項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。
- (1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決
 - (2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めるときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

- 2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。
- 3 分科会には会長をおき、分科会会長は協議会会長が指名する。
- 4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。
- 5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。
- 6 分科会は、非公開とする。

(その他)

第7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な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附則 この要綱は、平成21年11月 6日から施行する。

附則 この要綱は、平成21年12月11日から施行する。

附則 この要綱は、平成24年12月20日から施行する。

附則 この要綱は、平成26年 1月27日から施行する。

附則 この要綱は、平成26年 2月24日から施行する。

附則 この要綱は、平成28年 9月 6日から施行する。

附則 この要綱は、平成29年 9月27日から施行する。

附則 この要綱は、令和 年 月 日から施行する。

宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（案）

制定	平成21年11月6日
一部改正	平成21年12月11日
一部改正	平成24年12月20日
一部改正	平成26年1月24日
一部改正	平成26年2月24日
一部改正	平成28年9月6日
一部改正	平成29年9月27日
<u>一部改正</u>	<u>令和 年 月 日</u>

（目的）

第1条 宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、宇都宮交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として合意に基づいて、当該準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準特定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。
- 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。
 - 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。
 - 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。
 - 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。

- 準特定地域計画の作成
- 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整
 - 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 準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 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長又はそれらの指名する者
 - (2) タクシー事業者等
 - (3) 労働組合等
 - (4) 地域住民
 - (5) 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大宮支社企画室企画調整課長
 - (6) 学識経験者
早稲田大学理工学術院教授
 - (7) その他協議会が必要と認める者
 - ① 栃木県警察本部交通部総括参事官
 - ② 栃木労働局労働基準部監督課長
- 2 協議会は前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
- 3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。
- 4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は~~令和4平成31年~~9-6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~~令和4平成31年~~9-6月30日までとする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 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 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 協議会の構成員である地方公共団体の長又はそれらの指名する者が全て合意すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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~~準~~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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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~~準~~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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
 - (3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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~~準~~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~~3分の2以上であること。
 - ~~③ タクシー事業者の区分毎に、合意す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、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシ~~

~~一車両の総台数の過半数であること。~~

- ~~③④~~ 協議会の構成員である関係行政機関が**全て**合意すること。
- ~~④⑤~~ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
- ~~⑤⑥~~ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち**準**特定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すること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- ① 会長及び事務局長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が**準**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**準**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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。

~~11 前項(3)③に掲げるタクシー事業者の区分は、次のとおりとする。~~

- ~~(1) 大規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が101両以上~~
- ~~(2) 中規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が100両以下、30両以上~~
- ~~(3) 小規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が29両以下~~
- ~~(4) 個人タクシー事業者~~

~~1112~~ 協議会は、**準**特定地域計画作成後も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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。

~~1213~~ 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。

~~1314~~ 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。

~~1415~~ 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。

~~1516~~ 会長は、次に掲げる事項に限り 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出に加え、軽微な事項について、やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の議決に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあつては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第~~12-1-3~~項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には会長をおき、分科会会長は協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

6 分科会は、非公開とする。

(その他)

第7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な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附則 この要綱は、平成21年11月6日から施行する。

附則 この要綱は、平成21年12月11日から施行する。

附則 この要綱は、平成24年12月20日から施行する。

附則 この要綱は、平成26年1月27日から施行する。

附則 この要綱は、平成26年2月24日から施行する。

附則 この要綱は、平成28年9月6日から施行する。

附則 この要綱は、平成29年9月27日から施行する。

附則 この要綱は、令和 年 月 日から施行する。

令和3年 月 日

宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会準特定地域計画(案)

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

①宇都宮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

- ・宇都宮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までに決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。また、生活に欠かせない公共交通機関としての輸送を担っている。
- ・特に終電・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、環境への配慮、安全の確保、福祉等さまざまな社会的責任を担い、地域に密着した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

- ・宇都宮交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ令和元年度では年間466万人(1日当たり12,773人)から年間270万人(1日当たり7,414人)へと約42%減少している(栃タ協調会)。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少傾向にあった。また、昨今の経済対策等により景気は緩やかな回復基調が続いていたが、令和2年に入ってから新型コロナウイルスの流行に伴いタクシー業界は、非常に厳しい状況となっている。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の推移

- ・その一方で、宇都宮交通圏におけるタクシー事業は、平成14年2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以降、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われ、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定後に業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少したものの、平成14年3月末に比べ令和2年3月末では法人タクシー事業者数は28社から32社へと4社(約14%)増加、車両数は806両から844両へと38両(約5%)増加した。
- ・また、令和2年4月1日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値(実働率80%)が529両、下限値(実働率90%)が470両であり、令和2年3月末現在の車両数とは乖離が認められる。

◇輸送実績の推移

- ・宇都宮交通圏では、タクシー利用者が減少している中、供給されるタクシー車両数が増加したものの、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と特定地域指定直前の平成28年度及び令和元年度を比較すると、平成13年度は126km、平成28年度は86.7km、令和元年度は141.1kmへ、実車率は51.5%→47.3%→52.3%へ、実働率は81.6%→60.0%→54.7%へ、タクシー1日1車当たりの運送収入(税込み、以下同じ)は28,870円→28,025円→28,977円へと推移し、特定地域指定後、各事業者の取組等の効果により一部改善はされてきているが、これを継続していくためには更なる適正化の取り組みが必要となっている(栃タ協調会)。
- ・一方で、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年53.51円/リットルから令和2年9月現在89.5円/リットル)((一財)日本エネルギー経済研究所調べ)や安全対策等への経費が

増大しており、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。

◇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、栃木県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成3年には434万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成17年以降は常に300万円以下を推移していたが、平成30年には307万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。ただし、栃木県の全産業平均とは年205万円の格差がある（令和元年賃金構造基本統計調査）。
- ・平成31年に初乗り距離を2kmから1.1kmへ短縮する運賃改定の要請を行い、令和2年12月25日に改定され、今後、旅客需要増加に伴う営業収益増加等の効果が期待されることである。

◇運転者の高齢化

- ・運転者の労働条件の低下や若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年には41歳であった運転者の平均年齢が令和元年度には63.2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約54%になっている（栃タ調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、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。
- ・低賃金等であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、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社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・このような状況の中、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどが、交通事故の要因との指摘もある。栃木県内の全自動車の人身事故件数で見ると、平成13年度以降減少傾向であるのに対し、タクシーの人身事故件数はやや減少しているものの依然高止まりの傾向にある（交通年鑑による）。
- ・また、栃木県タクシー協会には、接客態度不良等の苦情が数多く寄せられている。その苦情の多くは、運転者の地理不案内などに対する不満の声や、行き先を告げても返事がないなど不愉快な言動があるなどの声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。
- ・また、宇都宮市内の馬場町、松が峰、泉町など繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR宇都宮駅や東武宇都宮駅周辺などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化（宇都宮駅では1～2時間が常態化）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。さらに、これらによって、一般車両の通行妨害や、物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。

◇宇都宮交通圏のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、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や、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。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（運転免許証返納者割引きの導入、タクシーこども110番の導入、ドライブレコーダーによる県警への情報提供、精神障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、アイドリングストップ車の導入）、経営効率の改善（GPS-AVMの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ・新型コロナウイルス対策）、労働条件の向上（防犯カメラの導入、ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（アプリ配車の導入、ドライブレコーダーの導入、無線機を活用した駐車対策の実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。さらに、観光立県として観光客の満足度を向上させるためのホスピタリティー研修会を栃木県及び（公社）栃木県観光物産協会と共催で開催している。
- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー

独自の取組みとして、マスターズ制度、街頭営業適正化推進指導員制度、聴覚障害者の外出支援策などの取組みを実施している。

- ・また、栃木県タクシー協会の設置運営による運転者登録制度の自主的な実施、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

◇まとめ

- ・上述のように、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取組みの方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目毎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公共交通機関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、鉄道事業者、道路管理者等）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する。

さらに協議会は、必要に応じて適宜本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の向上
- ◇観光立国実現に向けての取組み
- ◇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策
- ◇新型コロナウイルス感染予防への対策

2. 準特定地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての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、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、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組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入など、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。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービスの普及促進を図るものとする。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度、マスターズ制度等）の積極的な活用や優良乗り場の設置など、可能な限り利用者により良質なタクシーが選択されるような環境を検討する。

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、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・具体的には、主要駅等のタクシー乗り場における街頭指導の実施、交通事故防止のための講習会の実施、運輸安全マネジメント制度の導入等、輸送の安全性の向上に努めていく必要がある。
- ・さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、同プランに掲げられた飲酒運転ゼロ、死者数及び人身事故件数を上回る削減率を目標とする。

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、2013年度比で2030年までに26%削減することを表明している。タクシー事業においても温暖化対策等環境問題に対して寄与すべく、今後も対策を講じるものとする。
- ・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、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、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

- ・宇都宮交通圏では、宇都宮市内大通り馬場町交差点付近、JR宇都宮駅周辺、東武宇都宮駅北口周辺で生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・また、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、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減など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、都市計画の中に市民の交通手段としてバス、鉄道等を公共交

通機関として位置づけ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、少子高齢化の加速やバス路線等の減少が進む昨今においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通機関である。
- ・このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した、栃木県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。
- ・また、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。
- ・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。
- ・MaaS 関連事業において、ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、総合的な移動サービスの提供に向けた役割を果たしていく。

⑥観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、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。このような特性を生かして、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。
- ・政府においては、2030年までに訪日外国人旅行者数を6,000万人とすることを目指しており、「世界遺産日光」を支えるタクシーサービスとして快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内外の旅客に対し、その特性を発揮して、十分なサービスを提供し新たな栃木の観光を支えるため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図る事が重要である。
- ・更に、栃木県では、観光を重要な産業と位置づけ、平成28年に「とちぎ観光立県戦略」としての5カ年計画を策定している。タクシーにおいても栃木県をはじめ各関係自治体の観光交流課等との協力を推進する。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・県都宇都宮で、24時間を広範囲に走行しているタクシーの特性を生かし、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。
- ・具体的には、タクシー無線を活用し、被害の状況について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などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・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、国及び栃木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のルール作りを行う必要がある。
- ・また、子供たちの安全確保に資する「タクシー子供110番」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情報等を提供し、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の改善・向上を目指す。
- ・具体的には、賃金面では、令和元年現在、栃木県のタクシー運転者で205万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。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、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努めるものとし、国土交通省の「女性ド

ライバー応援企業認定制度」の活用を促すものとする。

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、且つ新たなサービス等への投資も可能と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組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務体制の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは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。

⑩過度な運賃競争への対策

- ・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ている経緯があり、過度な運賃競争への対応については、それらの報告書等を踏まえた適切な対応を目指すことを目標とするが、宇都宮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。

⑪新型コロナウイルス感染予防への対策

- ・タクシーは国民生活や経済活動を支える重要なインフラであるため、社会の安定の維持の観点から、最低限の業務の継続が求められている。同時に、事業者として感染防止のための取組を進め、新型コロナウイルス感染症のまん延を防止していくことも求められている。
- ・乗務員に対し、咳エチケットや手洗いの励行、マスク着用、体温測定による健康状態の把握等の徹底、車内換気の励行等のほか、乗務員や利用者が触れる箇所の消毒の徹底等の指導、運転席と後部座席の間にアクリル板や透明ビニールカーテンを設置するなどの防護措置の導入等感染防止に最大限取り組む。また、利用者に対し、マスク着用等の感染拡大防止対策に理解と協力を呼びかけていく。

◇以上の目標の達成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、タクシーが供給過剰であることは否めない。宇都宮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は十分ではない現状を踏まえると、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組がなされ、十分な成果を上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、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、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や、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながることも留意する必要がある。

3. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業及びその実施主体に関する事項

2. に掲げた目標を達成、実現するために取り組むべき活性化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、本計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化事業を以下の各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し、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。

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、中期については準特定地域指定期間内を目安として取り組むこととするが、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。

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には、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。また、事業者、自治体等の関係者は本計画の活性化事業のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。

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

- 初乗り距離を短縮した運賃の検討
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
- 運転免許返納者割引制度の推進及び広報活動
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
- 事前確定運賃の導入
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
- 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・救護タクシーの拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 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、法人協会、個人協会
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
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
 - 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
- 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
- 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
- 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、個人協会
 - 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
- SNSによるタクシー業界PRの為の動画配信
 - 実施主体：タクシー事業者、法人協会
 - 実施時期：短期、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
- 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
- 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、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
- 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
- 事業者におけるホームページの開設・充実
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期
- 条件に応じたWEBサイトの開設
 - 実施主体：法人協会
 - 実施時期：短期、中期
- 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
- ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：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
- 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車乗り場）の整備
 - 実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体
 - 実施時期：短期、中期
- 主要地にタクシー乗り場の新設
 - 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、鉄道事業者
 - 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：タクシー事業者、法人協会、個人協会
 - 実施時期：短期
- 主要駅構内タクシー乗り場に優良タクシー乗り場の設置・運営の検討
 - 実施主体等：法人協会、自治体、運輸支局、鉄道事業者
 - 実施時期：中期
- 事業者評価制度及び運転者評価制度の導入の検討
 - 実施主体等：法人協会、個人協会
 - 実施時期：中期
- 車内遺失物情報提供するためのWEBサイトの構築
 - 実施主体等：法人協会、個人協会
 - 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：法人協会、個人協会
 - 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：法人協会、個人協会、自治体、運輸支局
 - 実施時期：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
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
- 交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの実施
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
- 営業用自動車事業所事故防止 100 日コンクールの実施
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、運輸支局、県警
実施時期：短期
- 優良ドライバーに対する表彰制度の導入
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
- 緊急地震速報受信時の適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：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期、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）と連携した事故防止活動の実施
実施主体等：法人協会、個人協会、他団体
実施時期：短期、中期
- ASV（先進安全自動車）の導入促進
実施主体等：法人協会、個人協会
実施時期：短期、中期

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
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
- 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 無線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普及促進
実施主体等：法人協会、個人協会、自治体
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
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、県警、鉄道事業者
実施時期：短期、中期
- 繁華街、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
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
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：短期
- 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、個人協会、自治体、県警
実施時期：短期、中期
- 供給過剰状態の解消に向けた取り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更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、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

- Suica、Pasumo等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政策への積極的な関与
実施主体等：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
- 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：法人協会等、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
実施主体等：法人協会、個人協会、運輸支局

- 実施時期：中期
- MaaS 関連事業への参画
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

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観光ルートの検討
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
実施時期：短期
- 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
- 観光タクシー乗務員に主要観光地の観光案内講習会を実施
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
- 空港等における乗合タクシーの導入
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
- 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：中期
- 鉄道駅等の乗り場における整理、案内係の配置
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 車内における通訳サービス（通訳ボランティアによる）の提供
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 地域の文化・産業と連携した特色のあるタクシーの運行（ジャズタクシー等）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- こども110番への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 「危険歩行者思いやりコール運動」への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 災害時における緊急輸送に係る自治体との連携
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体
実施時期：短期、中期

⑧タクシー運転者の労働条件の改善・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：タクシー事業者
実施時期：中期
- 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
- 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
- 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
実施時期：短期
- 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（大型）の導入
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
- 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
- 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
- 実施主体等：法人協会等
- 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り組みの強化
 - 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：中期
- 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

(注)「実施主体等」とは実施主体並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業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機関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。

法では、活性化事業計画には、活性化事業と相まって、事業再構築（供給輸送力の削除等）を定めることができる旨規定されている。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づ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利用しつつ、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と相まった減車等の事業再構築についても検討し、タクシー事業の活性化に努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、宇都宮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

令和平成3-2-9年 9月_2-7日

宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会準特定地域計画(案)

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

①宇都宮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

- ・宇都宮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までに決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。また、生活に欠かせない公共交通機関としての輸送を担っている。
- ・特に終電・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、環境への配慮、安全の確保、福祉等さまざまな社会的責任を担い、地域に密着した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

- ・宇都宮交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ令和元平成28年度では年間466万人(1日当たり12,773人)から年間 ~~270321~~万人(1日当たり ~~7,4148,795~~人)へと約 ~~4231~~%減少している(栃タ協調べ)。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少傾向にあった。そしておりまた、昨今の経済対策等により景気は緩やかな回復基調が続いていたがるとされているものの、令和2年に入ってから新型コロナウイルスの流行に伴いタクシー業界においては、そうした回復基調を実感するまでには至らず、依然として非常に厳しい状況となっている。が続いている。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の推移増加

- ・その一方で、宇都宮交通圏におけるタクシー事業は、平成14年2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以降、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われ、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定後に業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少したものの、平成14年3月末に比べ令和2平成29年3月末では法人タクシー事業者数は28社から32社へと4社(約14%)増加、車両数は806両から844両へと38両(約5%)増加した。
- ・また、令和2平成28年47月115日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値(実働率80%)が ~~529643~~両、下限値(実働率90%)が ~~470571~~両であり、令和2平成29年3月末現在の車両数とは乖離差が認められる。

◇輸送実績の推移悪化

- ・このように、宇都宮交通圏では、タクシー利用者が減少している中、供給されるタクシー車両数がは増加した[A1]もの一方で、タクシー利用者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平成13年度と特定地域指定直前の平成28年度及び令和元年度を比較すると、比べ平成13年度では126km、平成28年度はから86.7km、令和元年度は141.1kmへ、実車率は51.5%→から47.3%→へ、52.3%へ、実働率は81.6%→から60.0%→54.7%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(税込み、以下同じ)はも28,870円→から28,025円→28,977円へと推移し、特定地域指定後、各事業者の取組等の効果により一部改善はされて

きているが、これを継続していくためには更なる適正化の取り組みが必要となっている。これも約3%減少するという実態となっている（栃タ調べ）。

- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから令和2平成28年9月現在89.584.7円/リットル）（一財）日本エネルギー経済研究所調べ）や安全対策等への経費が増大しており、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。

◇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、栃木県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成3年には434万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成17年以降は常に300万円以下を推移していたが[A2]、平成3028年には307293万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。ただしなお、栃木県の全産業平均との格差は拡大傾向にあり[A3]、平成28年には205239万円の格差がある（令和元年賃金構造基本統計調査）。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、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。
- ・平成31年に初乗り距離を2kmから1.1kmへ短縮する運賃改定の要請を行い、令和2年12月25日に改定され、今後、旅客需要増加に伴う営業収益増加等の効果が期待されることである。

◇運転者の高齢化

- ・運転者の労働条件の低下や若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年には41歳であった運転者の平均年齢が令和元平成28年度には63.261.8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約5446.0%になっている（栃タ調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、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。
- ・低賃金等であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、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社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・このような状況の中、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどが、交通事故の要因との指摘もある。栃木県内の全自動車の人身事故件数で見ると、平成13年度以降減少傾向であるのに対し、タクシーの人身事故件数はやや減少しているものの依然高止まりの傾向にある（交通年鑑による）。
- ・また、栃木県タクシー協会には、接客態度不良等の苦情が数多く寄せられている。その苦情の多くは、運転者の地理不案内などに対する不満の声や、行き先を告げても返事がないなど不愉快な言動があるなどの声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。
- ・また、宇都宮市内の馬場町、松が峰、泉町など繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR宇都宮駅や東武宇都宮駅周辺などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化（宇都宮駅では1～2時間が常態化）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。さらに、これらによって、一般車両の通行妨害や、物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。

◇宇都宮交通圏のタクシー業界の取り組み

- ・タクシー業界では、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り組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（運転免許証返納者割引きの導入、タクシーこども110番の導入、ドライブレコーダーによる県警への情報提供、精神障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、アイドリングストップ車の導入）、経営効率の改善（GPS-AVMの導入等）、利用者利

便の向上(ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ・**新型コロナウイルス**対策)、労働条件の向上(防犯カメラの導入、ハイグレード車の導入等)、その他の取組み(アプリ配車の導入、ドライブレコーダーの導入、無線機を活用した駐車対策の実施等)など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。さらに、観光立県として観光客の満足度を向上させるためのホスピタリティー研修会を栃木県及び(公社)栃木県観光物産協会と共催で開催している。

- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取組みとして、マスターズ制度、街頭営業適正化推進指導員制度、聴覚障害者の外出支援策などの取組みを実施している。
- ・また、栃木県タクシー協会の設置運営による運転者登録制度の自主的な実施、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

◇まとめ

- ・上述のように、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取組みの方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目毎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公共交通機関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、鉄道事業者、道路管理者等)に対しても、**本地域**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**適宜本地域**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の向上

◇観光立国実現に向けての取組み

◇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策

◇**新型コロナウイルス**感染予防への対策

2. 準特定地域計画の目標

① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての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、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、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組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入など、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。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービスの普及促進を図るものとする。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度、マスターズ制度等）の積極的な活用や優良乗り場の設置など、可能な限り利用者により良質なタクシーが選択されるような環境を検討する。

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、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・具体的には、主要駅等のタクシー乗り場における街頭指導の実施、交通事故防止のための講習会の実施、運輸安全マネジメント制度の導入等、輸送の安全性の向上に努めていく必要がある。
- ・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り組みつつ、同プランに掲げられた平成21年から平成30年までの10年間で飲酒運転ゼロ、死者数及び、人身事故件数をともに半減する目標を上回る削減改善率を目標とする。

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25%削減目標から、2013年度比で2030年までに26%削減することを改めて表明している。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく、今後も対策を講じるものとする。
- ・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、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、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

- ・宇都宮交通圏では、宇都宮市内大通り馬場町交差点付近、JR宇都宮駅周辺、東武宇都宮駅北口周辺で生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・また、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、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減など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、都市計画の中に市民の交通手段としてバス、鉄道等を公共交通機関として位置づけ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、少子高齢化の加速やバス路線等の減少が進む昨今においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通機関である。
- ・このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した、栃木県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。
- ・また、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。
- ・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。
- ・MaaS 関連事業において、ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、総合的な移動サービスの提供に向けた役割を果たしていく。

⑥観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、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。このような特性を生かして、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。
- ・平成 28 年 3 月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン—世界が訪れたいくなる日本へ—」政府においては、20302020年までに訪日外国人旅行者数を 6,0004,000万人とすることを目指しており手とする中、「世界遺産日光」を支えるタクシーサービスとして快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内外の旅客に対し、その特性を發揮して、十分なサービスを提供し新たな栃木の観光を支えるため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図る事が重要である。
- ・更に、栃木県では、観光を重要な産業と位置づけ、平成 28 年に「とちぎ観光立国戦略」としての 5 年計画を策定している。タクシーにおいても栃木県をはじめ各関係自治体の観光交流課等との協力を推進する。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・県都宇都宮で、24時間を広範囲に走行しているタクシーの特性を生かし、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。
- ・具体的には、タクシー無線を活用し、被害の状況について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などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・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、国及び栃木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のルール作りを行う必要がある。
- ・また、子供たちの安全確保に資する「タクシー子供110番」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情報等を提供し、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の改善・向上を目指す。
- ・具体的には、賃金面では、令和元平成28年現在、栃木県のタクシー運転者で 205239

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。

- ・~~労働時間の面においては、平成 28 年現在では、栃木県のタクシー運転者と他産業平均労働時間との格差は解消されたが、今後とも格差の維持・向上を目標とする。~~
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、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努めるものとし、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」の活用の促進を図るものとする。

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、且つ新たなサービス等への投資も可能と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組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務体制の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う 1 両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは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。

⑩過度な運賃競争への対策

- ・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ている経緯があり、過度な運賃競争への対応については、それらの報告書等を踏まえた適切な対応を目指すことを目標とするが、宇都宮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。

⑪新型コロナウイルス感染予防への対策

- ・タクシーは国民生活や経済活動を支える重要なインフラであるため、社会の安定の維持の観点から、最低限の業務の継続が求められている。同時に、事業者として感染防止のための取組を進め、新型コロナウイルス感染症のまん延を防止していくことも求められている。
- ・乗務員に対し、咳エチケットや手洗いの励行、マスク着用、体温測定による健康状態の把握等の徹底、車内換気の励行等のほか、乗務員や利用者が触れる箇所の消毒の徹底等の指導、運転席と後部座席の間にアクリル板や透明ビニールカーテンを設置するなどの防護措置の導入等感染防止に最大限取り組む。また、利用者に対し、マスク着用等の感染拡大防止対策に理解と協力を呼びかけていく。

◇以上の目標の達成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、タクシーが供給過剰であることは否めない。宇都宮交通圏の法人タクシーは、平成 27 年 8 月 10 日（平成 28 年 7 月 15 日一部改正）付けで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との乖離が未だに大きいことが認められる。た「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、宇都宮交通圏の法人タクシーの適正車両数は、2つのケースの実働率により、上限値 643 両（実働率 80%）、下限値 571 両（実働率 90%）である。これに基づくと特定地域指定日である平成 28 年 7 月 1 日現在の車両数 844 両と比べ、上限値とは 23.8%、下限値とは 32.3%の乖離が認められる。これらを踏まえ、また、
 1. 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いことから、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善は十分でない現状を踏まえると、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組がなされ、十分な成果を上げることができると考える。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や、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

3. 宇都宮交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法

2. の特定地域計画の目標を踏まえ、宇都宮交通圏における削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法について以下のとおり定める。

①削減すべきタクシー事業の供給輸送力

◇適正車両数との乖離率

・前述のとおり、平成 27 年 8 月 10 日（平成 28 年 7 月 15 日一部改正）付けで関東運輸局長が公示した「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、宇都宮交通圏における法人タクシーの適正車両数の上限値^{*1}643 両と特定地域指定日^{*2}現在の車両数 844 両との乖離率が 23.8%、車両数ベースで 201 両となっている。なお、平成 29 年 6 月末時点での当該交通圏における総車両数は 844 両であり、上限値との乖離率に変化はない状況である。

・また、個人タクシーの適正車両数の上限値は^{*3}47 両となっており、特定地域指定日現在の車両数 61 両との乖離率は 23.0%となっている。なお、平成 29 年 6 月末時点での当該交通圏における総車両数は 58 両であり、乖離率は 19.0%と減少している状況である。

*1. 法人タクシーの適正車両数の上限値は、実働率80%を用いて算出

*2. 特定地域指定日は、平成28年7月1日

*3. 個人タクシーの適正車両数の上限値は、法人タクシーの乖離率を用いて算出

◇削減すべきタクシー事業の供給輸送力の範囲

・平成 26 年 1 月 27 日付けで関東運輸局長が公示した「特定地域計画の認可基準について」2（2）③当該特定地域において削減すべきタクシー事業の供給輸送力において、「適正車両数の上限に至らない車両数又は概ね適正車両数の上限の車両数となるよう削減すべき供給輸送力が定められていること」と規定されている。

・宇都宮交通圏のタクシー事業を取り巻く環境（諸問題の発生やタクシー事業の現況）は前述のとおりであり、タクシーが地域公共交通として適切な役割を果たすためには早期に供給過剰の解消が必要であることから、適正車両数の上限値に至らない車両数を宇都宮交通圏の供給輸送力の削減数として設定することとする。

①-1：法人タクシーの削減率

各事業者の保有車両数が平成 20 年 7 月 11 日（特定特別監視地域指定時）、平成 21 年 10 月 1 日（旧特定地域指定時）、平成 26 年 1 月 27 日（準特定地域指定時）のいずれかの日において、最多である時点の車両数を各事業者の基準車両数とし、その基準車両数の合計である宇都宮交通圏の基準車両 982 両と適正と考えられる車両数の上限 643 両との乖離率 34.52%を削減率とする。

①-2：法人タクシー事業者の削減率

各事業者の過去に取り組んだ削減率を考慮する観点から、上記を踏まえ、各事業者の基準車両数から現在車両数を差し引いた車両数を実績削減率とし、①-1 の削減率から各事業者の実績削減率を差し引いた率を各タクシー事業者の削減率とする。

①-3：法人タクシー事業者の削減車両数

各事業者の基準車両数に①-2 で算出した削減率を乗じた数値（切り捨て）を削減車両数とする。

①-4：個人タクシーの削減車両数

個人タクシー事業については、平成 29 年 6 月末現在 58 両（延べ実在 21,170 日車）であり、適正と考えられる車両数の上限 47 両（延べ実在 17,155 日車）との乖離は 4,015 日車となることから、1 人あたりに換算すると端数切り捨てにて年間 69 日（4,015 日車÷58 人）となる。なお、個人タクシー事業は、許可等に付された条件により「月に 2 日以上 of 定期休日を定めること。」とされていることから、定期休日 24 日を除いた年間 45 日（69 日-24 日）となり、これを 1 月あたりに換算し、月ごとの日数の違う削減日では管理が繁雑になることから、端数切り捨てにて月間 3 日となる。したがって、個人タクシーの削減車両数は、定期休日の 2 日に加えて月当たり 3 日の休車を実施す

る。

②供給輸送力の削減の実施方法及びその実施時期

◇法人タクシーの供給輸送力の削減の実施方法

- ・法人タクシーの供給輸送力の削減は、全事業者が営業方法の制限を用いて実施することとする。
- ・営業方法の制限については、平成26年1月27日（平成29年3月30日最終改正）付けで関東運輸局長が公示した「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基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」第2の規定に基づき、道路運送車両法に規定する抹消登録等の手法を活用して供給輸送力の削減（以下「全日制限」という。）を実施することを可能とする。なお、道路運送法上で規定する最低車両数（5両）を下回ることとなる全日制限は認めないこととする。
- ・全日制限以外の営業方法の制限を行う事業者にあつては、①で設定された各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力について、稼働できる状態にあるタクシー車両の中から任意に削減車両を選択し実施することとする。
- ・全日制限を用いて各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法としては、抹消登録証明書等の写しを、全日制限により抹消登録を行わない場合にあっては削減対象車両の一覧表を本協議会の事務局である一般社団法人栃本県タクシー協会（以下「法人協会」という。）を通じて協議会構成員及び栃本運輸支局に提出するとともに、各タクシー事業者は法人協会より運行可能車両数分の「稼働認可車証」を受領し、車外から見易い位置に「稼働認可車証」を掲示することとする。また、全日制限以外の営業方法の制限を用いて各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法としても、各タクシー事業者は法人協会より運行可能車両数分の「稼働認可車証」を受領し、車外から見易い位置に「稼働認可車証」を掲示することとする。

◇個人タクシーの供給輸送力の削減の実施方法

- ・個人タクシーの供給輸送力の削減も、全タクシー事業者が営業方法の制限により供給輸送力の削減を行うこととする。
- ・各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法として、各事業者が前月において翌月分の休車日を「休車計画書」として作成し、各事業者が所属している各協同組合等に提出する。提出を受けた各協同組合等は、提出された「休車計画書」に基づき、毎月、一覧表を作成し、特定の曜日等に偏ることがないように調整を行い、栃本県個人タクシー協会（以下「個人協会」という。）を通じて法人協会へ報告し、法人協会より協議会構成員及び栃本運輸支局に提出することとする。また、個人協会は1ヶ月毎に輸送実績や運転日報等によりその実績状況を確認することとする。
- ・なお、個人タクシーは1人1車制の特性を持つ事業であることから、休車日に懇意にしているお客様より依頼があった際には、速やかに所属している協同組合等に報告を行い、休車日を別の日に振り替えることができることとし、報告を受けた協同組合等は特定の曜日等に偏ることがないように調整後、当該事業者に振替休車日を指示し、営業方法の制限目を管理することとする。

◇供給輸送力の削減の実施時期

- ・供給輸送力の削減は、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（以下「法」という。）の趣旨、特定地域の指定期間^{*1}及びタクシー事業の現況等を踏まえ、速やかに法第8条の7に規定する事業者計画の認可^{*2}を受けて実施することとし、遅くとも事業者計画の認可後6ヶ月以内には実施するものとする。

^{*1} 特定地域の指定期間は、平成28年7月1日から平成31年6月30日までの3年間であるが、指定から2年を経過後、特定地域の指定基準に適合しない場合は解除となる。

^{*2} 本特定地域計画の公表後6ヶ月以内に事業者計画を作成し、関東運輸局長の認可を受ける必要がある。

4. 宇都宮交通圏に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者が削

減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力及びその実施方法

~~3. 宇都宮交通圏において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力に基づき、宇都宮交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力等を以下のとおり定める。~~

~~タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力及び供給輸送力の削減方法~~

~~・宇都宮交通圏に営業所を有する法人及び個人タクシー事業者は、3. ①に規定した削減すべき供給輸送力に向け、3. ②に規定した削減方法等により、確実に実施時期までに供給輸送力の削減を実施することとする。~~

~~・また、設定した各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の達成にあたっては、事業者の判断により、単独又は共同して行うことができるものとする。~~

~~・なお、法人タクシー事業者が具体的に削減すべき車両数については、別添の「一覧表」によるものとする。~~

3.5. 特定地域計画の目標を達成するために行う活性化事業措置及びその実施主体に関する事項

2. に掲げた目標を達成、実現するために取り組むべき活性化事業措置に関する各項目を、以下に列記する。

活性化事業計画事業者計画に関しては、本特定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措置を以下の各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し、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。

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、中期については準特定地域指定期間内を目安として取り組むこととするが、現在取り組んでいる活性化事業措置については継続的に取り組むものとする。

活性化事業措置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には、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。また、事業者、自治体等の関係者は本特定地域計画の活性化事業措置のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。

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

○ 初乗り距離を短縮した運賃の検討

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

○ 運転免許返納者割引制度の推進及び広報活動

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

○ 事前確定運賃の導入

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

○ 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・救護タクシーの拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 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、法人協会、個人協会
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
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
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
- 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
- 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
- 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、個人協会
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
- SNSによるタクシー業界PRの為の動画配信
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期、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
- 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
- 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、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
- 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
- 事業者におけるホームページの開設・充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 条件に応じたWEBサイトの開設
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
- 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
- ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：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
- 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車乗り場）の整備
実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体
実施時期：短期、中期
- 主要地にタクシー乗り場の新設
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、鉄道事業者
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：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期
- 主要駅構内タクシー乗り場に優良タクシー乗り場の設置・運営の検討
実施主体等：法人協会、自治体、運輸支局、鉄道事業者
実施時期：中期
- 事業者評価制度及び運転者評価制度の導入の検討
実施主体等：法人協会、個人協会
実施時期：中期
- 車内遺失物情報提供するためのWEBサイトの構築
実施主体等：法人協会、個人協会

- 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：法人協会、個人協会
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：法人協会、個人協会、自治体、運輸支局
実施時期：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
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
- 交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの実施
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
- 営業用自動車事業所事故防止 100 日コンクールの~~(本年は9月23日から12月31日まで)~~実施
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、運輸支局、県警
実施時期：短期
- 優良ドライバーに対する表彰制度の導入
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
- 緊急地震速報受信時の適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：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期、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）と連携した事故防止活動の実施
実施主体等：法人協会、個人協会、他団体
実施時期：短期、中期
- ASV（先進安全自動車）の導入促進
実施主体等：法人協会、個人協会
実施時期：短期、中期

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
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
- 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無線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普及促進
実施主体等：法人協会、個人協会、自治体
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
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、県警、鉄道事業者
実施時期：短期、中期
- 繁華街、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
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
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：短期
- 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、個人協会、自治体、県警
実施時期：短期、中期
- 供給過剰状態の解消に向けた取り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更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、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

- Suica、Pasumo等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政策への積極的な関与
 - 実施主体等：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
- 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：法人協会等、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
 - 実施主体等：法人協会、個人協会、運輸支局
 - 実施時期：中期
- MaaS 関連事業への参画
 - 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

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観光ルートの検討
 - 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
 - 実施時期：短期
- 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
- 観光タクシー乗務員に主要観光地の観光案内講習会を実施
 - 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
- 空港等における乗合タクシーの導入
 - 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
- 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：中期
- 鉄道駅等の乗り場における整理、案内係の配置
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期
- 車内における通訳サービス（通訳ボランティアによる）の提供
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：中期

- 地域の文化・産業と連携した特色のあるタクシーの運行（ジャズタクシー等）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- こども110番への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、~~→~~中期
- 「危険歩行者思いやりコール運動」への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 災害時における緊急輸送に係る自治体との連携
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体
実施時期：短期、中期

⑧タクシー運転者の労働条件の改善・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：タクシー[A4]事業者
実施時期：中期
- 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
- 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
- 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

- 実施時期：短期
- 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（大型）の導入
 - 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
- 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
- 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
 - 実施主体等：法人協会等
 - 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り組みの強化
 - 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：中期
- 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

(注) 「実施主体等」とは実施主体並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業ごとに協議するものとする。

◇活性化事業計画事業者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機関として健全に機能

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。

法では、活性化事業計画事業者計画には、活性化事業と相まって、事業再構築（供給輸送力の削減等）本特定地域計画に基づき削減する供給輸送力に関する事項と活性化措置を定めることができる旨規定されている。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づ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利用しつつ、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」「タクシー事業の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り、本特定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」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と相まった減車等の事業再構築についても検討し、供給輸送力の削減とともに積極的に活性化措置を実施し、タクシー事業の活性化に努めることが必要不可欠である。

なお、活性化事業計画事業者計画がタクシー事業者によって取り生まれ、宇都宮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