資料１

京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（案）

制定　平成２１年１０月２８日
一部改正　平成２１年１２月１６日

（目　的）
第１条　京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号。以下「法」という。）の規定に基づき、京葉交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

（定　義）
第２条　この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
２　この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。
３　この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
４　この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
５　この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

（実施事項）
第３条　協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。
（１）地域計画の作成
（２）次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
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 協議会の構成員は、以下（１）から（６）の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成２４年９月３０日までとする。

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

（１）千葉運輸支局長

（２）関係地方公共団体の長

① 千葉県総合企画部交通計画課長

② 市川市長

③ 船橋市長

④ 習志野市長

⑤ 八千代市長

⑥ 鎌ヶ谷市長

⑦ 浦安市長

（３）タクシー事業者等

① 千葉県タクシー協会長

② 千葉県個人タクシー協会長

③ 協進交通有限会社 代表取締役社長

④ 有限会社武藤自動車 代表取締役社長

⑤ 有限会社丸十タクシー 代表取締役社長

（４）労働組合等

全国自動車交通労働組合総連合会を代表する者

（５）地域住民

市川商工会議所会頭

（６）その他協議会が必要と認める者

① 千葉県警察本部交通部交通指導課長

② 千葉県警察本部交通部交通規制課長

③ 船橋労働基準監督署長

④　東日本旅客鉄道株式会社千葉支社総務部企画室長
⑤　千葉県タクシー運転者登録センター所長

（協議会の運営）
第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
３　会長の任期は平成２４年９月３０日までとする。
４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名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　事務局に事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
８　事務局長の任期は平成２４年９月３０日までとする。
９　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。
10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
（１）会長の選出を議決する場合
法第８条第１項に掲げる協議会の構成員のうちタクシー事業者等及び労働組合等は、それぞれ種別毎に１個の議決権を与え、法第８条第１項及び第２項に掲げる協議会の構成員のうち関係行政機関は、行政機関毎に１個の議決権を与え、その他構成員については、各自１個の議決権を与えることとし、議決は過半数以上に当たる多数をもって行う。
（２）設置要綱の変更を議決する場合
次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　千葉運輸支局長が合意していること。
②　協議会の構成員である地方公共団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の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
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の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構

成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

⑤　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。

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　法第８条第２項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。

（３）地域計画を議決する場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

①　（２）①から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の特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

③　協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。

④　法第８条第２項に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意していること。

⑤　法第８条第２項に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

（４）（１）から（３）まで以外の議決を行う場合

（１）の議決方法をもって決することとする。

11　協議会は、定期的に開催することとする。また、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。

12　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

（その他）

第６条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要となる事項は、会長が協議会に諮り定める。

資料２

京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画（素案）

１．　タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

①　千葉県京葉交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

・タクシーは、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おり、国民生活に欠かせない公共交通機関として、千葉県内では平成18年度の全交通機関の約1.1%にあたる1日当たり約128千人をタクシーで輸送している（国土交通省統計資料「旅客地域流動調査」）。

・特に千葉県京葉交通圏では、駅待ち営業の形態が主体で交代制勤務の年中無休の営業体制により首都東京に隣接した衛星都市としての機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の深夜時間帯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として、今後とも重要な役割を担うものである。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

・千葉県京葉交通圏における法人タクシーの輸送人員は、規制緩和以前の平成13年度から平成18年度までは年間16,051千人（1日当たり44.0千人）から年間18,229千人（1日当たり49.9千人）へと約13.6%増加しているが、平成19年度以降は減少に転じ、平成20年度では年間16,196千人（1日当たり44.4千人）まで急激に落ち込み、平成13年度と同程度の水準まで減少している（千タ協調べ）。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しており、千葉県Ａ地区運賃改定算定対象事業者30社の平成21年10月1ヶ月間の輸送人員は63万人（1日当たり20.5千人）と平成20年10月1ヶ月の68万人（1日当たり22.0千人）に比べて6.7%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みられる。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

・その一方で、千葉県京葉交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による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てきた。平成20年から業界内で減車に向けた取組みが行われ、平成20年度には33両、平成21年度は9月30日までに14両が減車されているものの、平成14年1月末に比べ平成20年7月11日（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）では法人タクシー事業者数は32社から37社へと5社（約15.6%）増加、車両数は1,376両から1,683両へと307両（約22.3%）増加した。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「90%」、実働率「平成13年度実績値90%」、実働率「80%」としたときの車両数約1,250両、約1,250両、約1,400両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数とは大幅な差が認められるところである。

◇輸送実績の悪化

・このように、千葉県京葉交通圏では、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年度と比べ平成20年度では212.2㎞から194.7㎞へ、実車率は49.1%から47.1%へ、実働率は90.3%から80.0%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）も38,407円から36,620円へと、これも約5%減少するという実態となっている（千タ協調べ）。

・さらに、平成21年9月の実績では、実車率45.4%、実働率82.8%、1日1車当たりの運送収入は31,006円と輸送実績は一層悪化している。特に、実働1日1車当たりの運送収入は、19ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（千タ協調べ）。

・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年度57.2円/ﾘｯﾄﾙから平成20年度85.0円/ﾘｯﾄﾙ）（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、千葉県A地区タクシー事業者の営業収支差比率は3年連続で低下しており、平成20年度はマイナス1.9%、さらに平成21年度はマイナスの率が拡大することが予想されるなど（千タ協調べ）、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。

◇運転者の労働条件の低下

・上記の輸送実績の悪化による運送収入の減少は、運転者の賃金の低下を招き、千葉県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には430万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成15年以降は常に310万円台を推移して、平成19年には290万円台にまで落ち込み、平成20年には294万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に千葉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（厚生労働省統計資料「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（千葉県A地区運賃改定率7.76%）を行ったものの当初見込んでいた効果がなかなか表れていない状況となっている。

◇運転者の高齢化

・労働時間についても、千葉県のタクシー運転者は千葉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192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。また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和58年には42.5歳であった運転者の平均年齢が平成20年には57.9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26.5%になっている（賃金構造基本統計調査及び千葉県タクシー運転者登録センター調べ）。

◇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により、千葉県のタクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。人身事故件数でみると、千葉県内の全車両では平成16年度以降、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成17年度の628件から平成18年度には636件へと1.3%増加しており、また、平成19年度以降は減少しているものの、全車両の事故減少比率に比べ、依然として高止まりで推移している。なお、本年10月末現在のタクシーが第一当事者となる事故件数は444件（対前年同期比マイナス6件）となっている。（千葉県警察本部調べ）。

・また、千葉運輸支局とりまとめによる接客態度不良等の苦情の件数は、平成18年度の162件をピークに、平成19年度には145件、平成20年度には140件へと若干減少しているものの依然として高止まりで推移している。

・また、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・私鉄の主要ターミナル駅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機時間の長時間化（千タ協労務委員会が実施した待機時間実態調査結果では、千葉県Ａ地区は拘束時間に占める待機時間比率が51.6%）による運送収入の低下が接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。

◇千葉のタクシー業界の取組み

・タクシー業界では、これまでにも、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（介護タクシー・子育て支援タクシー・タクシーこども110番の導入、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、ユニバーサルデザイン車両の開発、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、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入、デジタルタコグラフを活用した効率的な営業等）、経営効率の改善（GPS＋CTI＋NAVIの導入）、利用者利便の向上（電子マネー（Suica、ID、Edy）への対応、ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、観光ルート別運賃制度の導入、定額運賃の拡大（成田空港←→東京都内）、ETCの導入による高速道路料金の利用者負担の軽減等）、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（無線タクシーのデジタル化の推進、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、セーフティドライバーズコンテストの実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

・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、利用者懇談会の開催、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、千葉県タクシー運転者登録センターの設置運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導教育、街頭指導、忘れ物や苦情処理対策等のほか、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行、さわやかタクシー運動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、千葉のタクシー事業が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これまでさまざま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のままでは、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

上記①②において分析した、タクシーの役割、現況と課題を踏まえ、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公共交通事業者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必要がある。

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（構成員以外の鉄道事業者、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悪化の防止、改善・向上
◇事業経営の活性化、効率化

２．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、地域住民の生活に欠かせない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。

・また、時代の変化に対応し、いつでもどこでも短時間でタクシーが利用できるような都市型のサービスの提供に向けて、デジタル無線等先端的なＩＴ技術等を模索し、より積極的に導入・活用し、このようなスムーズかつ高度なサービスに取り組むことが求められている。

・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、少子高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取組みや、観光立県の推進に資する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、バリアフリー新法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。

・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等の創設や積極的な活用、また、優良タクシー乗り場の導入など、可能な限り利用者の立場から見て良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。

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、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していく必要がある。

・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、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（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。

・具体的には、法人事業者団体においては、タクシー関与の100万キロ当たり事故統計を公表したうえで、千葉県の平成14年度のハイヤー・タクシー関与の人身事故件数（年間666件）に対して、平成22年度は20%の削減を目標とする（千タ協が平成20年に作成したタクシー事業構造改善計画においても事故削減を掲げており、引き続きこの推進に努める）。

・また、個人事業者団体においては、平成19年度から毎年、事故件数を対前年度比10%の削減を目標としており（平成20年度は前年度の55件から44件と20%減）、その確実な実施を目指す。

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%削減することを目指すことを表明している。千葉県では平成18年度の総ＣＯ２排出量のうち13.5%を運輸部門が占めており、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（乗用LPG車）が占める割合は1.34%となっており、タクシーは、千葉県の総ＣＯ２排出量の約0.16%を排出している。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対策を講じるものとする。（千葉県環境生活部調べ）

・千葉県タクシー協会ではタクシー1両当たりの年間平均ＣＯ２排出量を13トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数6,989両に基づくと年間約9万トンのＣＯ２を排出している計算になる。

・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

・千葉県京葉交通圏では、ＪＲ・私鉄の主要ターミナル駅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、こうした特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、地域のスムーズな交通環境を確保することを目指す。

・また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響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、地方自治体等関係機関の協力を得ながら交通渋滞解消や交通環境改善に効果のあるショットガンシステム等の改善策を推進する。

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

・ＪＲ・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した千葉における総合交通ネットワークとしての機能向上や、千葉県及び各地方自治体の「まちづくりビジョン」など、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。

・ＪＲ・私鉄等での交通障害発生時には情報の提供により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組み

・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港、大型観光施設等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、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、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開されていることから、訪日客に対するタクシーサービスとして国籍を問わず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千葉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ことが必要である。
・さらに、千葉県では、観光を重要な産業として位置づけ、「千葉県観光立県の推進に関する条例」を策定している。タクシーにおいても、千葉県をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑦防災・防犯対策への貢献

・千葉県内で、２４時間県内を広範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への協力により社会的貢献を促進する。
・具体的には、タクシーが業務を通じて広く県民に対して犯罪・交通事故の抑止、青少年の健全育成、高齢者の安全･安心な生活の確保等を図るための広報啓発活動を行うとともに、犯罪、防犯、交通事故等に遭遇した場合にはドライブレコーダー・車内カメラの記録や目撃情報の提供など、犯罪、事故等の早期解決に資するための協定を警察当局と締結するなど、防犯対策を推進する。
・また、タクシー車内に緊急電話を搭載し、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などの協定の自治体や消防等との締結等に取組むなど、防災対策を推進する。
・さらに、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度を自治体等と協定を締結するなど、タクシーの地域安全防犯活動を推進する。

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、千葉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20年現在、千葉県のタクシー運転者で252万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、労働時間の面においても、平成20年現在、千葉県のタクシー運転者で192時間ある他産業平均労働時間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、若年労働者にとっても魅力の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。

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、日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換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。

◇以上の目標の達成に必要となる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。千葉県京葉交通圏では、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1,250両（実働率90%）、約1,250両（実働率平成13年度実績値90%）、約1,400両（実働率80%）であり、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1,683両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、90%、80%）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25.73%、25.73%、16.82%と、約17～26%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数1,650両と比べても大幅に差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。

・その結果として、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にも留意する必要があるとともに、福祉タクシー車両が切り捨てられることにならないようにすることにも配慮する必要がある。

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

上記２．に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、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選ばれる環境づくり

【特定事業】

○禁煙タクシーに関する指導・教育の徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター

実施時期：短期

○割引運賃制度の導入

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、中期

○さわやかタクシー運動の充実・拡大

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター

実施時期：短期

○乗務員の服装の整備・点検

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター

実施時期：短期

○輸送サービスのホームページへの広報・拡充

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○苦情処理マニュアル作成

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○関係法令等に関する自主点検表の作成と点検の実施

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター

実施時期：短期

○サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○各社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

○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

○デジタル式GPS-AVMの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

○ＧＰＳ技術等を利用した車両滞留防止への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ウェルキャブ車両（回転シート付き車両等）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ＥＴＣの導入
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期
○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
○タクシー車内における通訳サービスの提供
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：中期
○自社乗り場の設置・運営
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期・中期
○ユニバーサルデザイン車両の導入促進
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：中期
○福祉タクシーの運行
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期・中期
○介護タクシーの運行
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期・中期
○子育て支援タクシーの運行
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期・中期
○妊婦支援タクシーの運行
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期・中期
○ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期
○ランク評価制の導入に係る調査の実施
　実施主体：タクシー事業者、法人協会
　実施時期：中期
○マスターズ制度の充実及び参加の促進
　実施主体：タクシー事業者、個人協会
　実施時期：短期
○事業者における自社WEBサイトの開設
　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、個人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

○新たな地理教育制度の導入

実施主体等：タクシー運転者登録センター、法人協会、タクシー事業者

実施時期　：短期

○地理モニター制度の導入

実施主体等：個人協会

実施時期　：短期

○条件に応じたタクシーを検索出来るWEBサイトの開設

実施主体等：法人協会

実施時期　：中期

○車内遺失物情報を提供するためのWEBサイトの構築等

実施主体等：タクシー運転者登録センター

実施時期　：中期

○駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備

実施主体等：タクシー事業者、自治体、鉄道事業者

実施時期　：中期

○ユニバーサルタクシー優先乗り場の設置、公共施設管理者への働きかけ

実施主体等：タクシー事業者、自治体、法人協会、鉄道事業者

実施時期　：中期

○優良タクシー乗り場の設置・運営

実施主体等：タクシー事業者、運輸局、自治体、鉄道事業者

実施時期　：中期

②安全性の維持・向上

【特定事業】

○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の導入

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・デジタルタコメーター等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

○アルコールチェッカーの導入
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期
○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
○運転者適性診断の受診促進
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期
○交通事故ゼロ運動等の実施
　実施主体：タクシー事業者、法人協会、タクシー運転者登録センター
　実施時期：短期
○セーフティードライバーコンテストの参加
　実施主体：タクシー事業者
　実施時期：短期
○シートベルト着用の指導徹底
　実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター
　実施時期：短期
○事故防止コンテストの導入
　実施主体：タクシー事業者、個人協会
　実施時期：短期
○タクシー運転者登録センター運転者記録証明書･タク特法タクシー運転者登録システムによる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
○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：タクシー事業者、法人協会
　実施時期：短期・中期

【その他の事業】
○他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施
　実施主体等：法人協会、個人協会
　実施時期　：短期

③環境問題への貢献

【特定事業】

○ハイブリッド車、ＥＶ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

○エコドライブ運動の推進

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

【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：法人協会、個人協会

実施時期　：短期

④交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター

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、タクシー運転者登録センター

実施時期：短期

【その他の事業】

○ショットガン方式の導入・拡大

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター、自治体、千葉県警、鉄道事業者

実施時期　：短期・中期

○タクシープールの整備

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター、自治体、鉄道事業者

実施時期　：短期・中期

○交通問題の顕著な地域での混雑解消（定点観測の実施）

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、タクシー運転者登録センター、

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と実施主体への積極的協力

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、タクシー運転者登録センター、自治体

実施時期　：短期

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、Pasmo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

実施時期：中期

○輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体等：タクシー事業者

実施時期　：短期

【その他の事業】

○ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：法人協会、鉄道事業者

実施時期　：短期・中期

⑥観光立国実現に向けての取組み

【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

○観光ルート別運賃の設定・見直し

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

実施時期：短期

○車内における通訳サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○外国語指差しシートの作成、携行

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

○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
○タクシーを利用した旅行商品の創出
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

【その他の事業】
○鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置
実施主体等：タクシー事業者、タクシー運転者登録センター
実施時期　：短期・中期
○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：法人協会、個人協会、自治体
実施時期　：中期・短期

⑦防災・防犯対策への貢献
【特定事業】
○都市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
○都市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
○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

【その他の事業】

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】
○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
○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

○日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による長時間労働の改善
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
○嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
○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
○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
実施時期：短期
○ドライブレコーダー、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
○洗車機の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：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：タクシー事業者、法人協会
実施時期　：中期

⑨事業経営の活性化、効率化
【特定事業】
○日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換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
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

○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

○共同配車センターの設置

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等による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【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：法人協会

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

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

以上