

南房地区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

①千葉県南房交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・千葉県南房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発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、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することで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、地域住民の生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・特に南房交通圏の輸送では、駅待ち、あるいは車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バスが終わった後の深夜時間帯の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、タクシーは生活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。
- ・また、南房交通圏では県内でも有数の観光地を有し、その四季折々の景観を求め多くの観光客が集うことから、タクシー特有の小回りの利く機動力を活かしながら各観光地への輸送を担っている。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・南房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19年度までは年間約2,657千人（1日当たり7.3千人）から年間約2,993千人（1日当たり8.2千人）へと約12.6%増加しているが、平成20年度以降は減少に転じ、平成23年度では年間約2,188千人（1日当たり6.0千人）まで急激に落ち込み、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる（関東運輸局調べ）。

◇規制緩和後におけるタクシー事業者数及び車両数の推移

- ・その一方で、南房交通圏におけるタクシー事業は、事業者による減車への取組みが実施され、規制緩和以前の平成14年1月末に比べ平成24年7月17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新規参入事業者1社があったものの既存事業者の事業廃止等により33社から26社へと7社減少し、車両数は510両から474両へと36両（約7.1%）減少している。
- ・平成24年12月6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「80%」、実働率「平成13年度実績値75%」）としたときの車両数約350両、約350両、約400両）について示されているところであるが、平成24年9月30日現在の車両数453両とは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、南房交通圏では、平成13年度と比べ平成23年度では供給されるタクシー車両数が減少し、実働率についても75.1%から67.8%へ低下している。需要面では、著しくタクシー利用者が減少している結果、タクシー1両当たりの実車キロは66.0kmから65.8kmへ、実車率は51.2%から50.5%へ、いずれも低下している。

また、タクシー1日1車当たりの営業収入（税込み、以下同じ）については、稼働車両数の減少や、運賃改定による運賃の値上げ等により22,718円から24,203円へと増加しているが、総営業収入は3,203百万円から2,849百万円へ減少している（関東運輸局調べ）。

- ・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23年度71.2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、南房交通圏を含む千葉県B地区タクシー事業者の収支差比率はマイナス傾向にあり、平成23年度はマイナス1.9%（千夕協調べ）、さらに平成24年度以降もマイナスでの推移が予想される。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、タクシーの公共交通機関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

- ・タクシー運転者の賃金は減少傾向にあり、平成23年の千葉県のタクシー運転者の平均年収は263万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっており、千葉県の全産業労働者の平均年収515万円との格差が252万円となっている（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B地区運賃改定率7.75%）を行ったものの当初見込んでいた効果が表れていない状況となっている。

◇運転者の高齢化

- ・このような状況であることから、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23年には57.4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33%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）。
- ・低賃金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。

◇タクシー事業の交通事故状況と苦情概要

- ・タクシー事業における交通事故件数は、過去6年間では県内の事故総数と同様にタクシーの事故件数は減少傾向となっており、平成13年度（603件）と平成23年度（458件）を比較すると、県内の事故総数より減少率は低いものの件数は減少している（千葉県警察本部調べ）。
- ・タクシー事業者に対する苦情では、過去10年間の統計をみると総数ではばらつきがあるものの、各年度で接客態度に関する苦情の占める割合が高くなっている（千葉県タクシー運転者登録センター調べ）。

◇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、経営の効率化・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・タクシー陣痛119番・緊急支援サービスの導入、ドライブレコーダー・防犯カメラによる警察への情報提供、ユニバーサルデザインタクシーの導入、ユニバーサルドライバー研修の実施、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（ドライブレコーダー、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・テレビカメラ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。
- ・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、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、南房交通圏のタクシー事業は、直面する需要の低迷、供給の過剰、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、各駅や施設等に分散して、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置する安定供給等の重要な役割を果たすためにこれまでも多様な努力をしてきたところである。タクシー事業者にもさらなる創意工夫の余地があるものとは考えられるが、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困難であるとともに、地域密着型のサービスや福祉など社会貢献活動の継続が困難となるものと思われる。

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の提供
- ◇安全性の維持・向上
- ◇地域における公共交通・環境問題への貢献
- ◇観光振興への取組み
- ◇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の提供

- ・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。
- ・そのためには、運転者教育の充実や利用者の要望等の把握に取組み、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タクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の受講の促進など、バリアフリー新法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取組むものとする。

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。
- ・具体的には、運輸安全マネジメントの積極的な導入、主要駅等のタクシー乗り場での街頭指導の実施等により、運転者の安全運転意識の向上を図り、安全性の向上に努めていく必要がある。
- ・また、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組みつつ、今後10年間（平成30年）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。

③地域における公共交通・環境問題への貢献

- ・鉄道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。
- ・また、CO₂排出による環境問題への取組みについては、エコドライブの取組み、環境対応車の積極的な導入等により温暖化対策等環境問題への貢献を目指す。

④観光振興への取組み

- ・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。

- ・千葉県では、「千葉県観光立県の推進に関する条例」を策定するなど観光を重要な産業として位置づけており、タクシー業界においても、千葉県をはじめ各関係自治体等と連携して、千葉県の観光施策を推進し、国内外の旅客に、十分なサービスを提供するため、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。

⑤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治安維持への協力により社会的貢献を促進する。
- ・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、国及び千葉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。
- ・防犯等治安維持については、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、交通事故等に遭遇した場合にはドライブレコーダー・防犯カメラの記録や目撃情報の提供など、警察当局との協定の締結をさらに取組み、防犯対策を推進する。
- ・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しており、今後もタクシーの地域安全防犯活動を推進する。

⑥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23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、防犯カメラ・防犯仕切板の設置等の車内における防犯対策については、運転者の安全対策に効果的であるので導入を促進する。
- ・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。

⑦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。
- ・また、自動車運転代行業の適正化を求め、タクシー事業との適正な競争ができる体制を目指す。

◇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。南房交通圏では、平成24年12月6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（実働率80%）、約400両（実働率平成13年度実績値75%）であり、これに基づくと平成24年7月17日（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474両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、80%、75%）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26.16%、26.16%、15.61%と、約15～26%の乖離があり、平成24年9月30日現在の車両数453両と比べても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、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、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、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. 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日付けで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、「2. 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「④観光振興への取組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「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おり、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。
- ・当県においても、多くの来訪者が見込まれることから、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。
- ・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ている。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り、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され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、関東運輸局から千葉県南房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%又は平成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年度値のいずれか高い数値により、365両（実働率80%）、305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423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13.7%、27.9%の乖離があり、上限値と比べても58両の差が認められ、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化の取組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

4. 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

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

特定事業計画に関しては、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の提供

【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、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

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、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、タクシー運転者登録センター

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

- 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

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
- 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
- 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
- 福祉車両（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
- 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
- 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
- 救援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- 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

【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

○条件に応じたタクシーを検索出来るWEBサイトの充実

実施主体等：法人協会

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

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

○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

○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、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】

- 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

実施時期：短期

③地域における公共交通・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

- 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

- 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

実施時期：短期

- 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、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、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】

- 地域公共交通への対応

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、運輸支局

実施時期：短期・中期

④観光振興への取組み

【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

○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】

○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、自治体

実施時期：短期・中期

○地域観光振興への対応

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、運輸支局

実施時期：短期・中期

⑤防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

○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

○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】

⑥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】

○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

○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

【その他の事業】

⑦事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

○デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○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】

○自動車運転代行業の適正化

実施主体等：千葉県警、運輸支局

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。

◇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.及び3.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