

(案)

平成 年 月 日

東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域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) 千葉県東葛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・17年度の全交通機関の約11.3.1%にあたる1日当たり約128.95千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」）。
- ・特に千葉県東葛交通圏では、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、首都東京のベッドタウンとして発展し人口が急増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

- ・千葉県東葛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17年度までは年間12,928千人（1日当たり35.4千人）から年間12,966千人（1日当たり35.5千人）へとほぼ同水準で推移し、平成18年度には13,213千人（1日当たり36.2千人）に増加したものの、平成19年度以降は一転して減少に転じ、平成20年度では年間11,745千人（1日当たり32.2千人）まで急激に落ち込み、平成13年度と比べても約1,183千人、9.2%平成28年度では、12,928千人から9,736千人へと約24.7%の減少となっている（千夕協調べ）。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、東葛交通圏を含む千葉県A地区運賃改定算定対象事業者30社の平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は約60万人（1日当たり20.0千人）と平成20年11月1ヶ月の64万人（1日当たり21.3千人）に比べて5.9%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。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るとされているものの、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、依然として厳しい状況が続いている。

◇規制緩和による後におけるタクシー事業者及び車両数の増加推移

- ・その一方で、千葉県東葛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。
- ・千葉県東葛交通圏においては、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11両、平成21年度は9月30日から平成28年度末までに20144両が減車されているもののため、平成14年1月末に比べ平成2029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）末では法人タクシー事業者数は30社から40社へと1社（約2.6%）増加、のタクシー車両数は1,130両から1,2461,086両へと11644両（約10.33.9%）増加減少した。また、個人タクシーの車両数は、111両から86両へと25両（約22.5%）の減少となっている。
- ・なお、平成21年11月25日の第1回協議会においてしかしながら、平成27年8月10日（平成28年7月15日一部改正）付けで関東運輸局から示された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86%」、実働率「80%」）としたときの車両数約900両、約900両、約1,000両）について示されているところであるがでは、上限値（実働率80%）が法人タクシー996両、個人タクシー80両、下限値（実働率90%）が法人タクシー85両、個人タクシー71両であり、平成2129年9月30日末現在のタクシー車両数、法人タクシー1,086両、個人タクシー86両とは大幅な乖離が認められるところである。

◇輸送実績の悪化

- ・このように、千葉県東葛交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加減少した一方での、タクシー利用者がも減少している結果、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2028年度では196.7kmから184.8183.0kmへ、実車率は48.9%から46.946.2%へ、実働率は86.1%から75.572.7%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）も36,531円から35,13035,585円へと、これも約43%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、10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2028年度85.080.4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、平成19年にはから290万円台にまで落ち込みと低い水準で推移してきたが、平成2028年には294388万円（税・社会保険料等控除前の金

額)となっている。~~この間に~~しかしながら、未だに千葉県の全産業男性労働者の平均年収との格差は年々拡がり、平成20年には251が131万円にまで拡大している程ある(厚生労働省統計資料「賃金構造基本統計調査」)ため、適正化及び活性化の取組みによる労働条件の改善を図る必要がある。

- ・平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定(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2028年には19234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2028年度末時点にでは57.962.2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26.550.3%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)が増加発生しているとの指摘もある。~~人身事故件数で見ると、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~~平成27年度においては、322件の事故が発生している(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1826年度の162118件をピークに、平成1927年度には145124件、平成2028年度には140154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増加している。
- ・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、J R・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平成28年度の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51.637.4%)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タクシーの開発導入、ユニバーサルドライバー研修、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、デジタル式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、**外国人旅客接客研修等**)、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、**事業者研修会の開催**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では、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(1)及び(2)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(鉄道事業者、道路管理者等)に対しても、**本特定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**し、**協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする**。

~~さらに~~また、協議会は、**必要**タクシー事業の現況や、それを取り巻く環境の変化等に応じて、**適宜本特定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
- ◇過度な運賃競争への対応

2. 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、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、デジタル無線やスマートフォンアプリ配車等先端的な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、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実施など、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。
- ・より良質なタクシーサービスの提供を促進することを通じて、タクシー利用者の利便向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度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。
- ・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~~2009~~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交通事故削減目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、~~今後10年間で同プランの計画期間が終了する平成32年までに死者数10人以下、人身事故件数をともに半減3,600件以下とする目標~~（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率ことを目標とする。
- ・また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入をはじめとする安全管理体制の強化・構築に努めるものとする。

(3) 環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO₂排出量を25%削減するという目標を変更して、2013年度比で2030年までに26%削減することを目指す~~こと~~という目標を改めて表明している。
- ・千葉県では平成~~20~~25年度の総CO₂排出量のうち~~11.6~~15.6%を運輸部門が占めており、そのうち約~~9割~~75%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0.14%を排出している。平成20年度における自動車に起因する割合が約90%であったことを鑑みると、一定の削減が行われているとすることができるが、タクシー事業においても、引き続き温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする（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両に基づく年間約9万トンのCO₂を排出している計算になる。~~
- ~~平成24年9月30日現在の状況は、これまでの3年間に行われた約650両の車両数の減少や、EV車、ハイブリッド車の導入等により年間約8.5千トンのCO₂を削減している。~~
- ・今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

（4）交通問題、都市問題の改善

- ・千葉県東葛交通圏では、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り組み

- ・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2020年初めまでに~~2,500~~**4,000**万人とすることを念頭に、~~2016年までに1,800万人にすることを目標とする「観光立国」の実現を~~**目指すとして**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施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~~を~~**を**、24時間県内~~を~~**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。
- ・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、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、引き続き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**さらに取組むなど**み、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

- ・平成29年3月に働き方改革実現会議において決定された「働き方改革実行計画」の内容を踏まえ、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~~**28**年現在、千葉県のタクシー運転者で~~252~~**131**万円ある他産業平均年間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は、平成~~23~~**28**年現在、千葉県タクシードライバーの平均労働時間が34時間ある労働時間と他産業平均月間労働時間との格差は逆転したが、~~を~~今後も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。**また、女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。**

(9) 事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、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。

(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経緯があり、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、千葉県東葛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。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」における、千葉県東葛交通圏では、~~の法人タクシーの平成21年10月28日の第1回協議会において関東運輸局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上限値996両（実働率90.8%）、約1,250両（実働率平成13年度実績値90%）、約1,400下限値885両（実働率80.9%）である。~~
- ・これに基づくと平成20年の7.11通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）~~特定地域指定日（平成28年7月1日）における基準車両数1,684,087両と比べてとき、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、平成24年9月30日現在の車両数1,508両と適正と考えられる車両数の上限値と比べても100両余りは8.4%、下限値とは18.6%の乖離が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消~~

するまでには至っていない。

- ・さらに、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること」との関係については、依然として日車実車キロ、日車營收ともに平成13年度を下回る状況にある。
- ・これらを踏まえ、また、1. ~~及び2.~~で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではないことから、本地域計画で示す約17%～26%の乖離の解消に向けて引き続き各事業者が取り組んでいくことが肝要であり、当初の適正と考えられる車両数のもと当該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、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、各目標の達成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ものとする。具体的には、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. 東葛交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の削減すべき供給輸送力及びその実施方法等

2. の特定地域計画の目標を踏まえ、東葛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等を以下のとおり定める。

(1) 東葛交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力

前述のとおり、平成 27 年 8 月 10 日付けで関東運輸局長が公示した「特定地域において適正と考えられる車両数について」において、東葛交通圏における法人タクシーの適正車両数の上限値 996 両（実働率 80%）と特定地域指定日（平成 28 年 7 月 1 日）現在の車両数 1,087 両との乖離率が 8.4%、車両数ベースで 91 両となっている。

なお、平成 30 年 5 月末時点での当該交通圏における車両数は 1065 両であり、適正車両数の上限値との乖離率は 6.5%である。

また、個人タクシーの適正車両数の上限値は 80 両とされており、特定地域指定日現在の車両数 87 両との乖離率は 8.0%であったが、平成 30 年 5 月末時点での車両数は 82 両であり、適正車両数の上限値との乖離率は 2.4%である。

このため、東葛交通圏の法人タクシーにおける削減すべき供給輸送力については、特定地域指定日からの車両数変動を考慮した、平成 30 年 5 月末時点の車両数と適正車両数の上限との乖離率 6.5%を削減すべき供給輸送力として設定する。

また、個人タクシーについては、毎年、事業廃止等により相当数の事業者が退出していることを鑑み、供給輸送力の削減は求めないこととする。

(2) 供給輸送力の削減の実施方法

①供給輸送力の削減を実施する対象車両

各法人タクシー事業者の供給輸送力の削減を実施する対象車両は、一般タクシー車両及びその他ハイヤー車両とする。

②供給輸送力の削減の実施方法

各法人タクシー事業者の経営判断により、供給輸送力削減を実施する場合は、平成 26 年 1 月 27 日付け関東運輸局長公示「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 の規定に基づく道路運送車両法に規定する抹消登録等による供給輸送力の削減を実施するものとし、適正車両数の上限値 996 両と平成 30 年 5 月末時点の車両数 1065 両との乖離車両数 69 両の縮小に取り組むこととする。

(3) 供給輸送力削減の実施を協議会構成員及び事業者が相互に確認できる体制

(2) ②の供給輸送力削減を実施した場合は、登録識別情報等通知書等の写しを東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会事務局（以下「事務局」という。）に提出する。

また、事務局は、提出された登録識別情報等通知書等の写しを千葉運輸支局に提出する。

(4) 供給輸送力削減の実施時期

各法人タクシー事業者は、本特定地域計画公表後 6 カ月以内に事業者計画の認可を受けるものとする。

また、各法人タクシー事業者の供給輸送力削減は、本特定地域計画公表後 6 カ月以内に実施するものとする。

4. 東葛交通圏に営業所を有する各法人タクシー事業者が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等

3. の東葛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、東葛交通圏に営業所を有する各法人タクシー事業者が削減すべき供給輸送力及びその実施方法等を以下のとおり定める。

(1) 各法人タクシー事業者が削減すべき供給輸送力及びその実施方法

東葛交通圏に営業所を有する各法人タクシー事業者は、3. (1)の供給輸送力の削減に向け、3. (2)の方法により供給輸送力削減を実施する。

なお、各法人タクシー事業者が削減する車両数については、東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会分科会で調査を実施した結果である、別紙1の一覧表による。

(2) 各法人タクシー事業者の供給輸送力削減の実施時期

東葛交通圏に営業所を有する各法人タクシー事業者は、3. (4)のとおり、本特定地域計画公表後6カ月以内に事業者計画の認可を受けるものとする。

また、各法人タクシー事業者の供給輸送力削減は、本特定地域計画公表後6カ月以内に実施するものとし、その旨事業者計画に記載する。

5. その他当該特定地域における供給輸送力の削減に関し必要な事項

その他、東葛交通圏のタクシー事業の供給輸送力の削減に関し必要な事項を以下のとおり定める。

(1) 共同事業者計画による削減車両数の配分

任意の法人タクシー事業者間で、共同事業者計画を作成することにより、4.(1)の削減車両数の一部又は全部を任意に配分することができることとする。

(2) 譲渡譲受・分割・合併に伴う削減車両数の配分

譲渡譲受・分割・合併に伴う削減車両数の配分については、本特定地域計画における当該事業者間の削減車両数合計の範囲内で任意に定めることができるとし、その内容について、事業者計画の認可を受けることとする。

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

~~3. 及び4. 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活性化措置に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業者計画に関しては、当該本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活性化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、特定事業活性化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、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、新たに取り組むものについては、短期については1年以内、中期については特定地域指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる特定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

○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（運転免許返納者割引の拡大）

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

○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

○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

○E T C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

○車内設備の充実

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

○乗り場におけるポーター配置によるドアサービス等の実施

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

○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

○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体等との連携

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、千葉県警

実施時期：短期・中期

○各種便利タクシー、救援・救急タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○「徘徊高齢者SOSネットワーク」等への参画

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

○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

~~○買い物代行タクシーの運行~~

~~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

○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

○ユニバーサルデザイン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

○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

○デジタル式タコグラフの導入

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・デジタル式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

○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、**個人協会**、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

- 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

- ASV（先進安全自動車）の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

（3）環境問題への貢献

- 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

- 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

- 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

- 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

○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

○ITを利用したタクシープールシステムの研究

実施主体等：タクシー事業者、自治体

実施時期：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

○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社会実験の実施

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

（5）総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

○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

○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

○オンデマンド交通の調査・研究

実施主体等：タクシー事業者、自治体

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

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

- 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：短期・中期

- 成田・羽田空港間定額運賃の導入

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

(7) 防災・防犯対策への貢献

- 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

- 子ども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(8) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- 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
- デジタル式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・定時制運転者の上限年齢制の導入
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
- 健康診断の充実とそのフォローアップ
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
- 車内モニター（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
- 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
- 女性運転者の積極的な雇用の促進
実施主体等：タクシー事業者
実施時期：短期・中期

○女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○デジタル式タコグラフ・自動日報システム等の設置

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

(9) 事業経営の活性化、効率化

○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

○スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入（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

○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

○初乗り短縮運賃等の調査・研究

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

(注) 「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なように、タクシーが公共交通として健全に機能し、上記~~3~~及び~~4~~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

する特別措置法では、**特定事業者計画には、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ことが旨規定されている。**また、同法に基づく基本方針には「**事業再構築は、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に当たっては、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地域の实情に応じて、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。**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、タクシー事業者は、**供給輸送力の削減とともに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活性化措置を実施し、特定タクシー事業を進行の活性化に努めることが必要不可欠である。**

なお、事業者計画がタクシー事業者によって取り生まれ、千葉県東葛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）の協力が必要不可欠であるため、これらの主体は、本特定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

事業者別削減車両数一覧表

番号	事業者名	削減車両数
1	合同タクシー(株)	5
2	スタータクシー(株)	2
3	(有)石原タクシー	0
4	マツドタクシー(株)イースタン	0
5	小金交通(株)	1
6	小金タクシー(有)	2
7	花嶋タクシー(有)	0
8	(株)櫛山交通	0
9	(有)マイスター	0
10	(有)東葛運転代行社	1
11	(株)ダブリュ-タクシー	2
12	千葉タクシー(株)	2
13	(株)柏タクシー	0
14	エミタスタクシー柏(株)	0
15	富士タクシー(有)	0
16	飛鳥交通千葉(株)	0
17	(有)東邦タクシー	1
18	(有)北柏交通	1
19	沼南タクシー(有)	0
20	(有)染谷交通	1
21	(有)千代田観光	1
22	(有)ニューアリビラ	2
23	朝日自動車(株)	0
24	流山タクシー(有)	0
25	(有)新登交通	0
26	帝都あたごタクシー(株)	0
27	丸川タクシー(有)	0
28	関宿交通(有)	0
29	我孫子交通(株)	1
30	今井タクシー(有)	2
31	豊島交通(株)	1
32	(株)ニュー東豊	2
33	A R M T A X I(株)	0
合計		27

東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱

制定	平成 21 年 10 月 28 日
一部改正	平成 21 年 12 月 16 日
一部改正	平成 24 年 11 月 30 日
一部改正	平成 26 年 1 月 24 日
一部改正	平成 26 年 2 月 20 日
一部改正	平成 27 年 4 月 10 日
一部改正	平成 27 年 7 月 15 日
一部改正	平成 28 年 9 月 12 日

(目 的)

第 1 条 東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会（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、東葛交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の合意に基づいて、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であって、一般タクシー及びその他ハイヤーをいう。
 - 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) 特定地域計画の作成
- (2) 次に掲げる特定地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 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 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特定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、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成31年6月30日までとする。

(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) 学識経験者
榛澤 芳雄(日本大学 名誉教授)
 - (6) その他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千葉支社総務部企画室長
 - (7) 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 千葉労働局労働基準部監督課長
 - ④ 千葉県タクシー運転者登録センター所長
- 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事務局長に申し出をするものとする。
- ただし、第5条第14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、協議会の開催日の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事務局長が行うものとし、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 会長の任期は平成31年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31年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。

- 11 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の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。
- 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の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 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) 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 特定地域計画の作成に合意す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、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3分の2以上であること。
- ③ タクシー事業者の区分ごとに、合意す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、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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。）の過半数が合意すること。
- ⑥ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち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の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。
- 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。

12 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71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26両以上、70両以下
- (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25両以下
- (4) 個人タクシー事業者

13 協議会は、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、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。

14 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。

15 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。

16 会長は、公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出について、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕がない場合においては、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決議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14項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(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。

今後の東葛地区のスケジュールについて(予定)

	法人タクシー	個人タクシー
平成30年 6月12日	<ul style="list-style-type: none"> ●第2回東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会 議題: 東葛地区タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会地域計画(案)について ●特定地域計画認可申請 	
平成30年 9月中	<ul style="list-style-type: none"> ●特定地域計画認可→特定地域計画の内容公表 	
平成30年9月 ～ 平成31年3月	<ul style="list-style-type: none"> ●事業者計画認可申請→事業者計画認可→適宜供給輸 送力 削減(全日制限)、活性化策を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業者計画認可申請→事業者計画認可→適宜活性化 策を実施
平成31年 3月中～	<ul style="list-style-type: none"> ●適宜活性化策を実施 	