

## 第 2 回

# 栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成 22 年 1 月 19 日 ( 火 )

14 : 00 ~ 15 : 50

栃木県自動車整備振興会 佐野支所 2F 教室

### 1 . 開会

### 2 . 議事

#### ( 1 ) 栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正 ( 案 ) について

- 事務局より東日本旅客鉄道株式会社高崎支社が協議会構成員に加わる旨改正内容の説明 -

設置要綱の改正の協議については、委員に諮ったところ特段の意見なし

#### ( 2 ) 第 1 回栃木県宇都宮交通圏・県南交通圏・塩那交通圏合同タクシー特定地域協議会議事概要について

事務局より議事概要について、資料説明

#### ( 3 ) 栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会地域計画 ( 素案 ) について

事務局より地域計画 ( 素案 ) について、資料説明

奈良部委員【代理】 ・目標が ~ までである中で、 までにはタクシー事業の活性化施策で、  
の「過度な運賃競争への対策」と最後の「目標に必要となる供給過剰状態の解消」  
は留意すべき事項としてまとめられているのか。

事務局 ・減車について本協議会で議論することは、独占禁止法に抵触する恐れがあることから、  
事業再構築というかたちで各々の事業者から特定事業計画を提出いただき、公正取引委員会と調整を諮っていくかたちになる。  
・協議会においては、関東運輸局が提示した適正車両数を勘案していただきたいという程度になる。

國保委員 ・全体として最終的には供給過剰になっていると結論づけているが、少し見方を変えて  
消費者団体等の立場からすると、この計画をサービスを受ける側はどの様に捉えるか不安な面もある。

- ・その他に、商工会議所に（ドライバーの）「おもてなしの心」、「サービス精神」について、苦情が聞こえてくる。できるならば、「おもてなしの心」の向上にも力を入れていただきたい。
- ・13 ページの「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」とは具体的にどのようなイメージになるのか。

- 事務局
- ・まず、消費者・利用者からの見方という点について、現在の需要に対する供給量は実働率 80%あれば、車両数という観点においては利用者に十分なサービス水準を維持できると考えている。
  - ・ドライバーの「おもてなしの心」、「サービス精神」の向上については、地域計画の特定事業計画の中にもタクシードライバーのサービス向上のための教育・研修を盛り込んでおり、業界及び各社において取り組んでいただき、長期的には改善されていくと考えている。
  - ・優良タクシー乗り場の設置・運営の検討については、現在東京においては銀座・新橋等 5 箇所で設置されている。主に優良ドライバーのみを対象とした乗り場で、その他のドライバーの一般乗り場とは区別したものである。今後、栃木でも検討できればと考えている。

- 板橋委員
- ・運賃が 50 年間で 7 倍しか上がっていない。
  - ・年間の売上げが 360 万円として、いま平均として年収が 200 万に届かないくらいしかない。まともな生活が送れないから、当然若い人が入ってこない。いま、タクシーは年寄り産業である。このままいくと労務倒産になりかねない。経営者としては、先行きが不安である。
  - ・また、(個人的には)タクシーは 1000 人あたり 1 台が妥当だと考えている。例えば、足利市は人口が 15 万人で 200 台くらいあるので、50 台くらい減車することが適正ではないかと考えている。
  - ・業界としては、これを機会に健全な状態に戻していければと考えている。

- 吉田委員
- ・12 ページに「タクシー乗り場の新設」とあるが、具体的に決まっているのか。
  - ・13 ページにある「高齢者用外出支援助成金、障害者のタクシー利用助成金等公的支援の拡充」とあるが、具体的に何をやるか決まっているのか。
  - ・埼玉や群馬等では、デマンドタクシーや福祉タクシー等の検討を行っているようだが、何か具体的な対策はあるのか。

- 事務局
- ・具体的な乗り場の設置箇所は決まってないが、繁華街等違法駐車が行っている地域にタクシーベイ等を設けて、違法駐車のを排除につなげていきたいと考えている。
  - ・高齢者・障害者の外出支援の拡充については、現在も県内多くの自治体で高齢者及び障害者に対し年間である一定枚数の初乗り分を助成するタクシー券の交付を行っている。このような補助・助成制度の拡充を考えている。
  - ・デマンドタクシーについては、県南地区においては野木町で行っている。その他、

地域内交通の構築については、(運輸)行政としても協力していきたい。

- ・福祉タクシーについては、(一般タクシー会社が運行するには)利用客の少なさから収益性等に問題があるが、導入していく方向で検討している。

奈良部委員【代理】 ・ 6ページの「選ばれる環境作り」について、様々な計画があるが、主に乗車した後の計画が記載されている。しかし、タクシーは乗るまでのハードルが非常に高い。これまでの話に逆行するかもしれないが、何か割り引き施策等はないのか。例えば、誕生日割引等を行い年に1回でも乗ってもらえれば、需要喚起にもなるのではなし、消費者目線ではこのような視点もあっていいのではないかと。

事務局 ・ 今現在業界で取り組んでいる割引については、身体障害者割引、運転免許返納者割引(共に1割引)、その他の割引については認可の関係もあるのでほとんど実施されていない。今後、関東運輸局とも相談し、出来るものは検討していきたい。

齋藤委員 ・ 佐野市の実施している交通対策のなかで、高齢者を対象とした運転免許返納者割引があるが、PR不足等理由は考えられるが、利用者が伸び悩んでいる。  
・ また、佐野市は市営バスにも取り組んでいるが、(タクシー業界と)互いの公共交通的側面において、今回提示されている計画の中身からタイアップできるものがあれば取り組んでいきたい。  
・ 各々自治体の政策・事情もあるので一概にはいえないが、デマンドタクシーについても、空車のタクシーの活用等課題があると思う。

四月朔日会長 ・ 今後、施策のPR等も含めて事業者・協会・行政と連携を取りながら推進していきたい。

館野委員 ・ 「高齢者用外出支援助成金、障害者のタクシー利用助成金等公的支援」について、以前から行っている面もあるが、今後、高齢者・障害者支援に関する補助金等の拠出はあるのか。  
・ 現状、ドライブレコーダーの導入状況はどのくらい進んでいるのか。  
・ 7ページのなかで、今後10年間で人身事故等を半減させる目標を上回る改善率を目標とするとあるが、何か根拠、裏づけ等はあるのか。

事務局 ・ ドライブレコーダーについては、現在県内で約1割程度の普及にとどまっている。  
・ 高齢者・障害者の外出支援の補助については、国からの予算措置はない。各自治体財政状況が苦しいのは重々理解しているが、当該支援施策については市・町での単独補助が出来ればお願いしたい。  
・ タクシーの事故件数の推移は、ここ5年間は100件~200件を推移している。  
・ また、地域計画にもあるが「事業用自動車総合安全プラン2009」の中で、事業用自動車の事故件数が一般車の事故件数に比べ減少幅が小さいことから、国交省としても目標に掲げていることから、今回の地域計画にも事故件数の半減を目標とした。

四月朔日会長 ・後日意見・不備があった場合には、今月中に添付の「栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）に対する修文意見等について」に意見を添えて F A Xにてお寄せいただきたい。

・本日いただいた意見・提案については、次回協議会までに検討を行い、最終的な地域計画（案）を提示したい。

（４）その他

板橋委員 ・ドライブレコーダーについて、自家用車も含めて全車標準装備にすれば、事故防止対策にもつながるし、コストも下がるのではないか。

四月朔日会長 ・ご意見として受け賜りたい。

國保委員 ・全体の流れがつかみづらかったので、目次等つけたらどうか。

事務局 ・各項目の前段に特措法に関する基本方針の抜粋を記載しており、それに沿って方針・目標・計画を掲げていることから、目次をつけるイメージではない。

植原委員 ・本日素案をご覧いただき、今後の展開として素案はまだまだ甘いのか、この方向でいいのか、委員の皆様の感想を伺いたい。

6．閉会

事務局 ・第3回については3月中に開催する予定である。

以上をもちまして、第2回栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会  
を閉会いたします。

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正（案）

資料2 第1回栃木県宇都宮交通圏・県南交通圏・塩那交通圏合同タクシー特定地域協議会  
議事概要

資料3 栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

以上

## 県南交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（最終案）

### 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

#### 県南交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・ 県南交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発駅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、安全福祉等さまざまな社会的責任を遵守するという前提のもと、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。

#### タクシー事業の現況

##### タクシー需要の減少

- ・ 県南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年度と比べ平成20年度では40.8万人（1日当たり11,198人）から年間36.3万人（1日当たり9,963人）へと約12%減少している（栃夕協調べ）。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、平成21年9月1ヶ月間の輸送人員は2.3万人と平成20年9月1ヶ月の2.8万人に比べて18%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。

##### 規制緩和による新規事業者の参入

- ・ その一方で、県南交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送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、新規参入事業者が増加し、平成21年11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（実働率をそれぞれ90%、82%、80%としたときの車両数約450両、約500両、約500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少なからず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、県南交通圏では、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96.8kmから80.2kmへ、実車率は50.6%から50.0%へ、実働率は77.7%から72.3%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21,441円から20,691円へと、これも約4%減少するという実態となっている（栃夕協調べ）。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率47.5%、実働率74.68%、1日1車当たりの運送収入は16,307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（栃夕協調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96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、標準的なタクシー事業者の収支差比率は5年連続で低下しており、平成20年度はマイナス1.7%、さらに平成21年度はマイナス4%となることが予想されるなど（栃夕協調べ）、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

- ・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、平成17年には280万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に栃木県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には244万円にまで拡大している（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。

#### 運転者の高齢化

- ・労働時間についても、栃木県のタクシー運転者は栃木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300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53年には41歳であった運転者の平均年齢が平成20年には58.5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19.6%になっている（栃夕協調べ）。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。
- ・低賃金や長時間労働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により、栃木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。人身事故件数で見ると、栃木県内の全自動車では平成13年度以降、一貫して減少しているのに対し、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。

栃木県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警察への情報提供、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（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、今年度中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（社）栃木県観光物産協会と共催で開催することとしている。
- ・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。

#### 取組みの方向性

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、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

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

観光立国実現へ向けての取組

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



## 2. 地域計画の目標

### 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、高齢化社会における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、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。
- ・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拡充など、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。

### 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、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を導入し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、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を上回る改善率を目標とする。

### 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CO<sub>2</sub>排出量を25%削減することを目指すことを表明している。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対策を講じるものとする。
- ・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。

### 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栃木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。
- ・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。

#### 観光立国実現に向けての取組み

- ・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、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る中、旅行者に快適なタクシー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必要である。
- ・更に、栃木県では、観光を重要な産業と位置づけ、「観光立県」としてのプランを策定している。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振興政策課等との協力を推進する。

#### 防災・防犯対策への貢献

- ・深夜時間帯まで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さらに取組み、防災対策を推進する。
- ・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。

#### 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に関し、栃木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、栃木県のタクシー運転者で244万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、栃木県のタクシー運転者で300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、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。

#### 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。

#### 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。

#### 以上の目標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。栃木県県南交通圏では、11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450両（実働率90%）、約500両（同82%）、約500両（同80%）であり、これに基づく21年7.17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や、9月30日現在の車両数とは少なからず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がなされ、十分な成果が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CO<sub>2</sub>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につながらないことに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特定事業その他の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、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、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は協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。

#### 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】

運転免許返納運賃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

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、法人協会

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

実施時期：短期

デジタルGPS - AVM 機器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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

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

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

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

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

事業者におけるWEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

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

#### 【その他の事業】

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、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

実施時期：短期

条件に応じたタクシーを検索できる WEB サイトの開設

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

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

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

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

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、自治体、運輸支局

実施時期：中期

## 安全性の維持・向上

### 【特定事業】

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

春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動

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」キャンペーンの開催

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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

実施時期：短期

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

アルコール検知器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

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、警察

実施時期：短期

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：法人協会等

実施時期：短期、中期

環境問題への貢献

【特定事業】

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

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

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、Pasumo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

鉄道車両・バス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

#### 【その他の事業】

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

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進

実施主体等：法人協会等、運輸支局

実施時期：中期

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

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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

外国語会話集（指差しシート）の作成、携行と車体表示

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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

#### 【その他の事業】

鉄道駅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

実施時期：短期

### 防災・防犯対策への貢献

#### 【特定事業】

地域における治安維持への貢献

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・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

タクシー運転者の労働条件の改善・向上

#### 【特定事業】

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の遵守

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

最低賃金の確保

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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（大型）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】

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

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

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

業務取扱事務のOA化の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【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：法人協会等

実施時期：短期

（注）その他事業における「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。

## 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のように、タクシーが公共交通として健全に機能し、２．に掲げた各目標を確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タクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築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。

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、栃木県県南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。