

平成22年 2月 4日
一部改正 平成24年12月20日
一部改正 平成27年 5月15日

宇都宮交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

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

- ・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年度と比べ平成20年度では年間466万人（1日当たり12,773人）から年間397万人（1日当たり10,890人）へと約15%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33万人と平成20年9月1ヶ月の40万人に比べて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。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・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14年3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28社から34社へと6社（約18%）増加、車両数は806両から927両へと121両（約14%）増加した。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600両、約700両、約700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、宇都宮交通圏では、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126kmから111kmへ、実車率は51.5%から48.1%へ、実働率は81.6%から74.6%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28,870円から27,143円へと、これも約6%減少するという実態となっている（栃タ調べ）。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率46.0%、実働率72.5%、1日1車当たりの運送収入は22,335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（栃タ調べ）、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120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（栃タ協調べ）。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。
- ・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2～3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。

◇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、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、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。
- ・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
- ◇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. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況

平成22年2月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。

タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・本地域計画策定後の栃木県宇都宮交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では409万人（1日当たり11,225人）、平成22年度では384万人（1日当たり10,522人）、平成23年度では372万人（1日当たり10,206千人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にある。
- ・また、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）については、平成20年以降対前年同月を下回っていたが、平成22年4月以降は、対前年同月を上回る状況となっている。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

- ・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数・車両数34社927両に対し、平成24年11月30日現在は34社848両となっており、車両数は約8.5%減少した。

◇輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度96.6km、平成22年度が93.4km、実車率が平成21年度44.9%、平成22年度47.6%、実働率が平成21年度71.4%、平成22年度70.5%、1日1車当たりの運送収入が平成21年度23,417円、

平成22年度24,317円となっており、平成20年度よりもさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ96.0km、実車率47.6%、実働率70.2%、1日1車当たりの運送収入25,759円と日車営収は回復しそれ以外も下げ止まってきている。(栃タ協調べ)

- ・また、燃料(LPG)価格は高止まり(平成23年71.26円/リットル)(資源エネルギー庁調べ)しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が上述のとおり対前年を上回っていることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合給賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、栃木県のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の296万円(税・社会保険料控除前の金額)から平成21年は225万円にまで落ち込み、栃木県の全産業平均との格差は286万円にまで拡大した(賃金構造基本統計調査)。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年に234万円、平成23年には230万円にやや縮小し、平均年収は平成22年に269万円、平成23年には279万円と対前年比3.7%の増加となっている。
- ・労働時間については、栃木県のタクシー運転者と栃木県の全産業平均との差が平成20年は120時間であったものが、平成21年は逆にタクシー運転手の労働時間が12時間短くなった。平成22年になると再びタクシー運転手の労働時間の方が多くなり、その差は432時間と拡大したが、平成23年には全産業の労働時間が2,196時間であるのに対し、タクシー運転者の労働時間は2,292時間となり、その差は96時間となっている(賃金構造基本統計調査)。
- 一方で、平成24年3月末現在の県内におけるタクシー運転者の平均年齢は60.4歳(栃タ協調べ)、65歳以上の運転手が占める割合が25.3%となり、平成20年の平均年齢58.5歳、65歳以上の運転手が占める割合19.6%よりさらに高齢化が進んでいる状況にある。

◇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

- ・低賃金、長時間労働の状況が見られ、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交通事故件数が増加しているとの指摘については、タクシーによる人身事故件数が平成20年148件、平成21年172件、平成22年117件、平成23年においても105件と減少傾向にある。また、死亡者数についても平成20年1件、平成21年0件、平成22年1件となっており、平成23年についても1件となっている。(栃

木県警察本部調べ)

- ・栃木県タクシー協会がとりまとめによる県内全体の接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の86件に対し、平成21年度は79件とやや減少していたが、平成22年度は41件、平成23年度は28件とさらに減少している。
- ・また、繁華街や駅周辺での夜間のタクシー集中による交通問題については、抜本的な解決には至っていない。

◇栃木県宇都宮交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの3年間の主な取り組み

- ・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。
- ・さらに、事業者団体においても各事業者による取り組みと併せて業界全体での組織的な取り組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取り組みは、以下のとおりである。

<主な取り組み（特定事業の実施）>

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」

- ⌘ 運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動
- ⌘ サービス向上のための教育・研修の充実
- ⌘ 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
- ⌘ ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

地域計画の目標②「安全性の維持・向上」

- ⌘ 春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動
- ⌘ 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
- ⌘ 営業用自動車事業所事故防止100日コンクールの実施
- ⌘ 優良ドライバーに対する表彰制度の導入
- ⌘ ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施

地域計画の目標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
- ⌘ アイドリングストップ運動の推進

地域計画の目標④「交通問題、都市問題の改善」

- ⌘ 繁華街、駅等における街頭指導の推進

- ‡ タクシー事業者による迷惑行為の防止
- 地域計画の目標⑥「観光立国実現に向けての取組み」
- ‡ 観光タクシーの運行
- 地域計画の目標⑦「防災・防犯対策への貢献」
- ‡ 地域における防犯への協力
- ‡ こども110番への協力

◇ 3年間の取り組みのまとめ

- ・以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
- ・さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離については、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数927両から約8.5ポイント減少し848両となっており、ある程度の乖離の減少が認められている。
- ・しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

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。
- ・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。

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、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。

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。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。

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

- ・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。

⑥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2016年に1,800万人、2020年初めまでに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、「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。

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。
- ・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23年現在、栃木県のタクシー運転者で230万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23年現在、栃木県のタクシー運転者で96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。

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。

◇以上の目標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。栃木県宇都宮交通圏では、平成21年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600両（実働率90%）、約700両（同82%）、約700両（同80%）であり、これに基づくと平成20年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927両や平成24年11月30日現在の車両数848両と比べて未だに大幅な差が認められるところである。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24%～35%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。
- ・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につながらないことにも留意する必要がある。

4. 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。

- ・関係者の継続的取り組みにより、「3. 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「⑥観光立国実現に向けての取組み」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。
- ・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。具体的には、乗務員の観光ガイド研修、外国語旅客接客研修の拡充などを積極的に推進していくべきである。
- ・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る。
- ・栃木の法人タクシー業界においては、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、休憩施設やトイレ等、ハード面の労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みが始まったところである。こうした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な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、関東運輸局から栃木県宇都宮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、上限697両、下限619両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845両からすると実働率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17.5%、26.8%の乖離があり、上限値と比べても148両の差が認められ、各事業者においては、更なる適正化に向けた積極的な取り組みを推進する必要がある。

5. 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

3及び4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活性化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。

活性化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、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、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。

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

【活性化事業】

○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、個人協会

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、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、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
 - 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
 - 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

【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、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

- 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、個人協会

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、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

【活性化事業】

- 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、個人協会

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、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：タクシー事業者、法人協会、運輸支局、警察

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

- 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

【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）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：法人協会等、個人協会

実施時期：短期、中期

③環境問題への貢献

【活性化事業】

- 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

【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：法人協会等、個人協会

実施時期：短期、中期

④交通問題、都市問題の改善

【活性化事業】

○繁華街、駅等における街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○タクシー事業者による迷惑行為の防止

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

【その他の事業】

○タクシー駐車問題検討会の設置

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、運輸支局、警察、
鉄道事業者

実施時期：短期・中期

○ショットガン方式導入の検討

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、警察、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、自治体、警察、鉄道事業者

実施時期：短期・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

【活性化事業】

○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

⑥観光立国実現に向けての取組み

【活性化事業】

- 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（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

【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

⑦防災・防犯対策への貢献

【活性化事業】

- 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

⑧タクシー運転者の労働条件の改善・向上
【活性化事業】

- 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

⑨事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

○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として健全に機能し、3及び4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。

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、活性化事業計画には、活性化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活性化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、活性化事業を進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、栃木県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