

特定地域再指定に係る状況

特定地域の指定基準

■タクシー適正化・活性化法による特定地域の指定

次に掲げる状況に照らして、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

- ①供給過剰(供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。)の状況
- ②事業用自動車一台当たりの収入の状況
- ③法令の違反その他の不適正な運営の状況
- ④事業用自動車の運行による事故の発生の状況

■指定基準

人口10万人以上の都市を含む営業区域であって、①から③までのいずれかに該当するもの。

- ①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。
- ②前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
- ③前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること

■指定期間

原則として3年間(平成24年10月1日～平成27年9月30日)

●各交通圏における直近年度(平成23年度)実績値との比較

営業区域	日車実車キロ(km)		日車營收(円)	
	平成13年度	平成23年度	平成13年度	平成23年度
京葉交通圏	103.0	82.2	38,407	32,871
東葛交通圏	96.0	78.6	36,531	32,128
千葉交通圏	82.3	68.6	30,787	27,767
北総交通圏	85.9	68.7	27,988	24,175
市原交通圏	67.6	51.5	23,132	19,591

特定地域の指定について

(号外第211号)

官 報

平成24年9月28日 金曜日

国土交通省告示第千六十一号

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（平成二十一年法律第六十四号）第三条第一項の規定に基づき、特定地域を次のとおり指定する。

平成二十四年九月二十八日

国土交通大臣 羽田雄一郎

指定する地域

- 一 道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第五条の規定に基づき北海道運輸局長が定める営業区域の「札幌交通圏」、「小樽市」、「函館交通圏」、「旭川交通圏」、「苫小牧交通圏」、「釧路交通圏」、「帯広交通圏」及び「北見交通圏」
- 二 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき東北運輸局長が定める営業区域の「青森交通圏」、「八戸交通圏」、「弘前交通圏」、「盛岡交通圏」、「花巻交通圏」、「関交通圏」、「仙台市」、「石巻市」、「福島交通圏」、「郡山交通圏」、「会津交通圏」、「いわき市」、「秋田交通圏」及び「山形交通圏」
- 三 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「特別区・武三交通圏」、「北多摩交通圏」、「南多摩交通圏」、「西多摩交通圏」、「京浜交通圏」、「県央交通圏」、「湘南交通圏」、「小田原交通圏」、「京葉交通圏」、「東葛交通圏」、「千葉交通圏」、「北総交通圏」、「市原交通圏」、「南房交通圏」、「県南中央交通圏」、「県南西部交通圏」、「県北交通圏（埼玉県）」、「東毛交通圏」、「中・西毛交通圏」、「水戸県中央交通圏」、「県南交通圏（茨城県）」、「県西交通圏」、「宇都宮交通圏」、「県南交通圏（栃木県）」、「塩那交通圏」及び「甲府交通圏」
- 四 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「新潟交通圏」、「長岡交通圏」、「上越交通圏」、「三条市A」、「新発田市A」、「富山交通圏」、「高岡・氷見交通圏」、「金沢交通圏」、「南加賀交通圏」、「長野交通圏」、「松本交通圏」、「上田市A」及び「飯田市A」
- 五 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中部運輸局長が定める営業区域の「名古屋交通圏」、「知多交通圏」、「尾張北部交通圏」、「尾張西部交通圏」、「西三河北部交通圏」、「西三河南部交通圏」、「静岡交通圏」、「富士・富士宮交通圏」、「沼津・三島交通圏」、「伊豆交通圏」、「磐田・掛川交通圏」、「藤枝・焼津交通圏」、「岐阜交通圏」、「大垣交通圏」、「高山交通圏」、「美濃・可児交通圏」、「津交通圏」、「松阪交通圏」及び「福井交通圏」
- 六 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき近畿運輸局長が定める営業区域の「大阪府域交通圏」、「北摂交通圏」、「河北交通圏」、「河南B交通圏」、「泉州交通圏」、「京都市域交通圏」、「神戸市域交通圏」、「姫路・西播磨交通圏」、「東播磨交通圏」、「奈良市域交通圏」、「大津市域交通圏」、「湖南交通圏」、「中部交通圏（滋賀県）」、「湖東交通圏」及び「和歌山市域交通圏」
- 七 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中国運輸局長が定める営業区域の「広島交通圏」、「呉市A」、「東広島市」、「三原市」、「福山交通圏」、「鳥取交通圏」、「米子交通圏」、「松江市」、「出雲市」、「岡山市」、「倉敷交通圏」、「津山市」、「下関市」、「宇部市」、「山口市」、「周南市」、「防府市」及び「岩国交通圏」
- 八 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき四国運輸局長が定める営業区域の「高松交通圏」、「中讃交通圏」、「徳島交通圏」、「松山交通圏」、「東予交通圏」、「今治交通圏」及び「高知交通圏」
- 九 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「福岡交通圏」、「北九州交通圏」、「筑豊交通圏」、「大牟田市」、「久留米市」、「佐賀市」、「唐津市」、「長崎交通圏」、「佐世保市」、「諫早市」、「熊本交通圏」、「八代交通圏」、「大分市」、「別府市」、「宮崎交通圏」、「都城交通圏」、「延岡市」、「川薩交通圏」、「鹿児島交通圏」、「鹿児島空港交通圏」及び「鹿児島市」
- 十 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき沖縄総合事務局局長が定める営業区域の「沖縄本島」

期

間

平成二十四年十月一日から平成二十七年九月三十日まで

特定地域の指定地域

特定地域一覧表 【全国】

運輸局等	都道府県	特定地域 (157地域)	運輸局等	都道府県	特定地域 (157地域)
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、 苫小牧交通圏、釧路交通圏、帯広交通圏、北見交通圏	近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、 泉州交通圏、※河南交通圏
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏		京都	京都市域交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏		兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏、東播磨交通圏
	宮城	仙台市、石巻市		奈良	奈良市域交通圏、※生駒交通圏、※中部交通圏
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市		滋賀	大津市域交通圏、湖南交通圏、中部交通圏、湖東交通圏
	秋田	秋田交通圏		和歌山	和歌山市域交通圏
	山形	山形交通圏	中国	広島	広島交通圏、呉市A、東広島市、三原市、福山交通圏、 ※尾道市
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、 西多摩交通圏		鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏、※倉吉交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏		島根	松江市、出雲市
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、北総交通圏、 市原交通圏、南房交通圏		岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市
	埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏、 ※県南東部交通圏		山口	下関市、宇部市、山口市、周南市、防府市、岩国交通圏
	群馬	東毛交通圏	四国	香川	高松交通圏、中讃交通圏
	群馬及び 埼玉	中・西毛交通圏		徳島	徳島交通圏
	茨城	水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏、※県北交通圏		愛媛	松山交通圏、東予交通圏、今治交通圏
	栃木	宇都宮交通圏、県南交通圏、塩那交通圏		高知	高知交通圏
山梨	甲府交通圏	九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、筑豊交通圏、大牟田市、 久留米市	
北陸 信越	新潟		新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、新発田市A、 ※※柏崎市A	佐賀	佐賀市、唐津市
	富山		富山交通圏、高岡・氷見交通圏、※砺波市B・南砺市	長崎	長崎交通圏、佐世保市、諫早市
	石川		金沢交通圏、南加賀交通圏	熊本	熊本交通圏、八代交通圏
	長野		長野交通圏、松本交通圏、上田市A、飯田市A	大分	大分市、別府市
中部	愛知		名古屋交通圏、知多交通圏、尾張北部交通圏、 尾張西部交通圏、西三河北部交通圏、西三河南部交通圏、 ※東三河南部交通圏	宮崎	宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市
	静岡		静清交通圏、富士・富士宮交通圏、沼津・三島交通圏、 磐田・掛川交通圏、藤枝・焼津交通圏、伊豆交通圏、 ※浜松交通圏	鹿児島	川薩交通圏、鹿屋交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿児島市
	岐阜	岐阜交通圏、大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏、 ※※東濃西部交通圏、※※東濃東部交通圏	沖縄	沖縄本島	
	三重	津交通圏、松阪交通圏、※北勢交通圏			
	福井	福井交通圏、※※武生交通圏			

(全国の営業区域の総数 639地域)

- ※ : 平成22年4月1日指定地域 (11地域)
- ※※ : 平成22年10月1日指定地域 (3地域)
- ※※※ : 平成24年4月1日指定地域 (1地域)
- 無印 : 平成24年10月1日指定地域 (142地域)

資料 2 - ⑤

市原地区タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（改正案）

制定 平成 21 年 11 月 25 日
一部改正 平成 22 年 2 月 24 日
一部改正 平成 23 年 11 月 29 日
一部改正 平成 年 月 日

（目 的）

第 1 条 市原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、市原交通圏（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、タクシー事業を営業者をいう。

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~~平成27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 市原市長
- (3) タクシー事業者等
 - ① 一般社団法人千葉県タクシー協会長
 - ② 市原ベイタクシー株式会社 代表取締役社長
 - ③ 白鳥タクシー有限公司 代表取締役社長
 - ④ 南総タクシー有限公司 代表取締役社長
- (4) 労働組合等

全国自動車交通労働組合連合会を代表する者
- (5) 地域住民

市原商工会議所会頭

一般社団法人千葉県商工会議所連合会長
- (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 千葉労働基準監督署長~~
 - ③ 千葉労働局労働基準部監督課長
 - 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~~平成27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~~平成27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。
- 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。

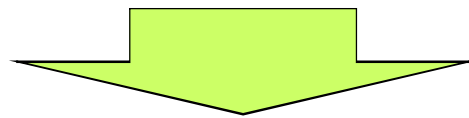
タクシー事業の適正化・活性化の取り組みの検証

- I. タクシー事業の適正化・活性化の取り組み検証（目的）・・・P1～P2
- II. 適正化の取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P3～P10
- III. 活性化の取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P11～P18
- IV. 3年間の取り組みの総括について・・・・・・・・・・・・・・・・P19～P20

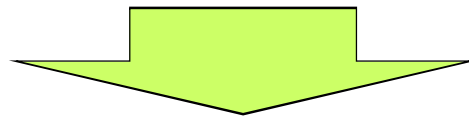
I . タクシー事業の適正化・活性化の取り組み検証(目的)

1. タクシー事業の適正化・活性化の取り組み検証(目的)

- タクシーは鉄道、バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関。
- タクシー事業を巡っては、タクシーの輸送人員の減少と供給過剰の進行により多くの地域で収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化といった諸問題が発生。
- これらの問題に対処するため、タクシー適正化・活性化特別措置法が平成21年10月施行された。

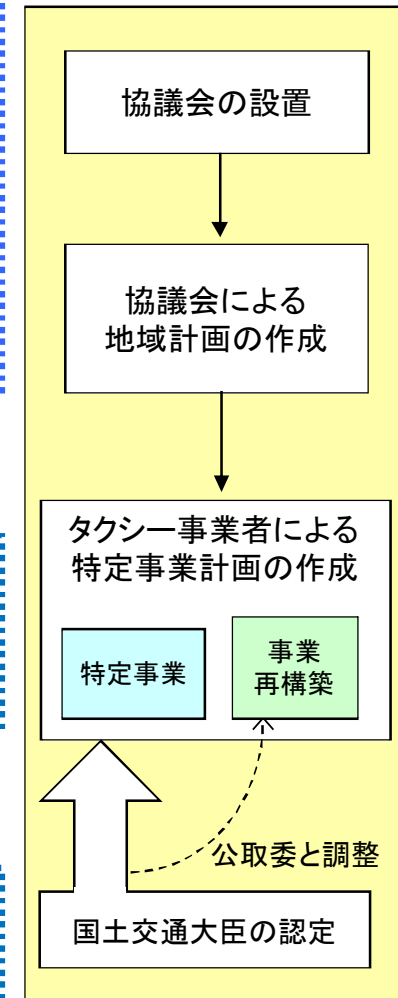


- 法施行から3年が経過し、この間特定地域においては、地域の関係者が連携協力を図りつつ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための様々な取組みを推進してきたところ。



- 法施行の効果について検証を行い、問題点を洗い出すとともに、次に講ずべき施策について検討を行うことが必要。

<特定地域>



Ⅱ. 適正化の取り組み

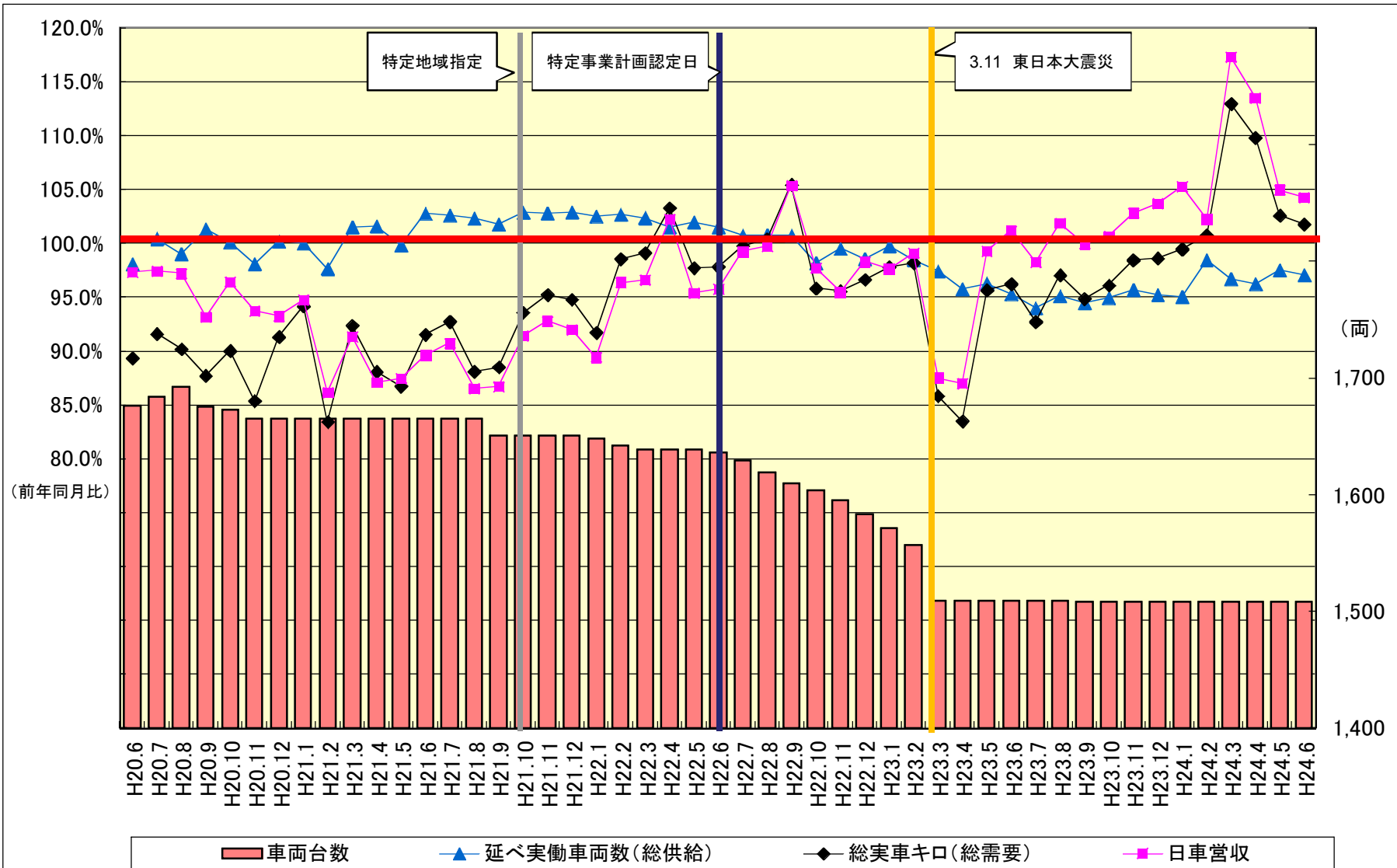
1. 特定事業計画の申請・認定状況

法人タクシー

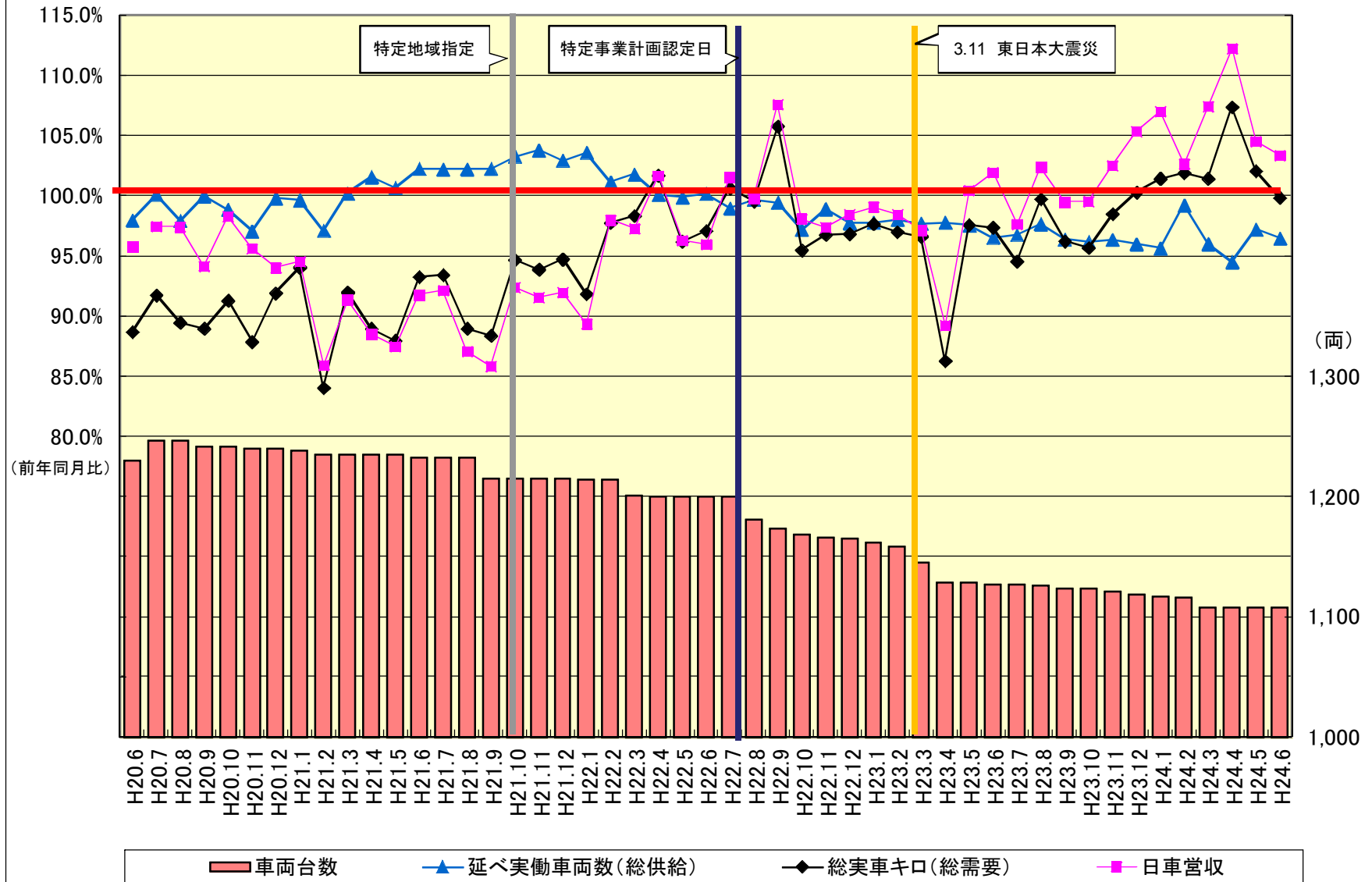
平成24年9月30日現在

営業区域	事業者数 (H24.9末)	特定事業計画認定				運送法による減車数	基準車両数 ①	申請された減・休車がすべて実施された場合の車両数 ②	減車率 ②/①	地域計画	
		認定事業者数	うち事業再構築を定めた者							適正車両数	適正車両数と基準車両数との乖離
			事業者数	減車数	休車数						
京葉交通圏	36	36	29	129	0	47	1,684	1,508	10.5%	1,250~1,400	約17%~26%
東葛交通圏	40	40	30	75	14	50	1,246	1,107	11.2%	900~1,000	約19%~27%
千葉交通圏	45	45	17	49	3	136	1,532	1,344	12.3%	1,000~1,100	約28%~35%
北総交通圏	37	37	12	29	0	56	798	713	10.7%	550~600	約24%~31%
市原交通圏	16	16	10	24	4	26	441	387	12.2%	300~350	約20%~32%

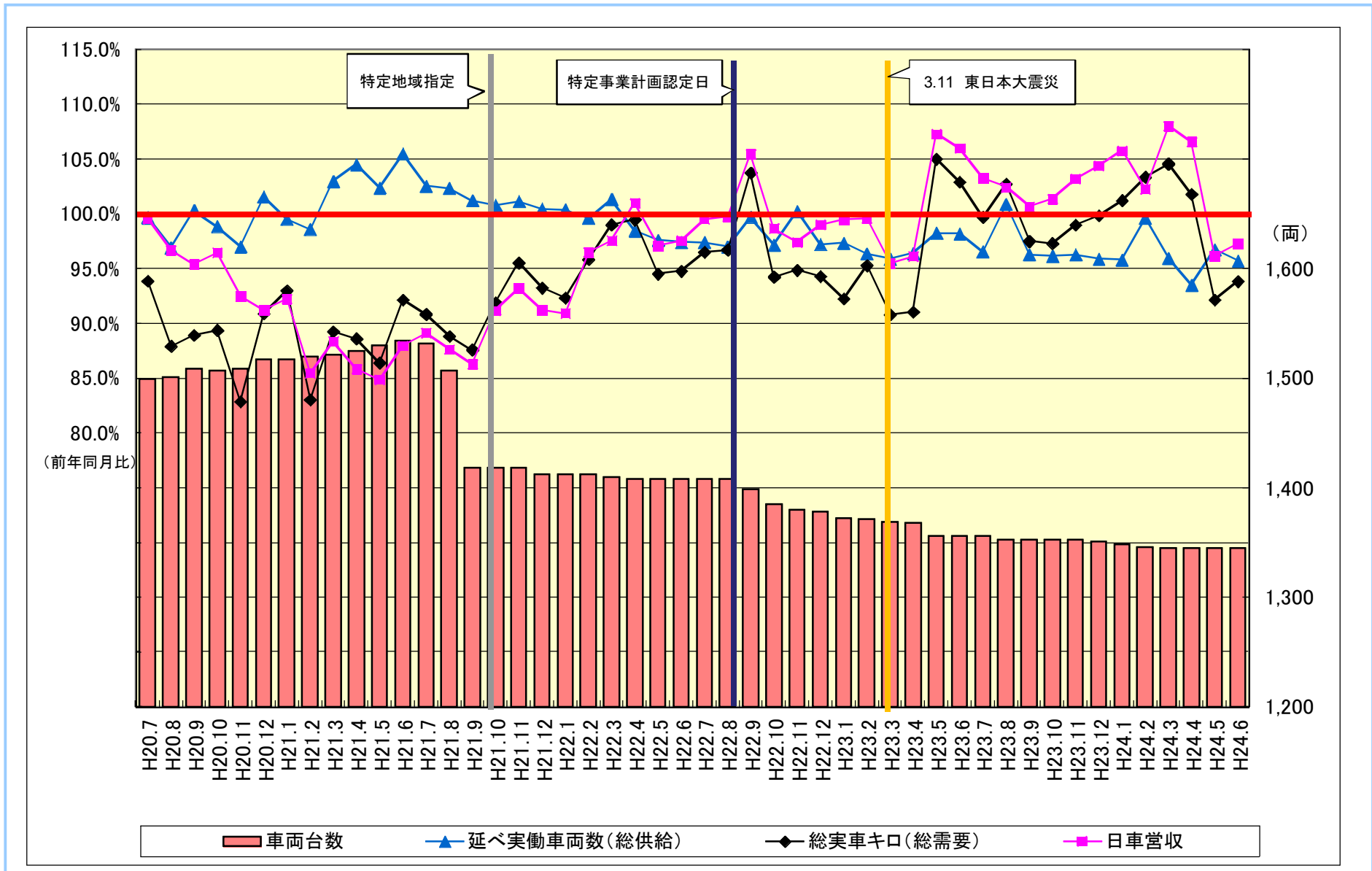
2. 車両数と総需要量、総供給量、日車營收の推移(京葉地区)



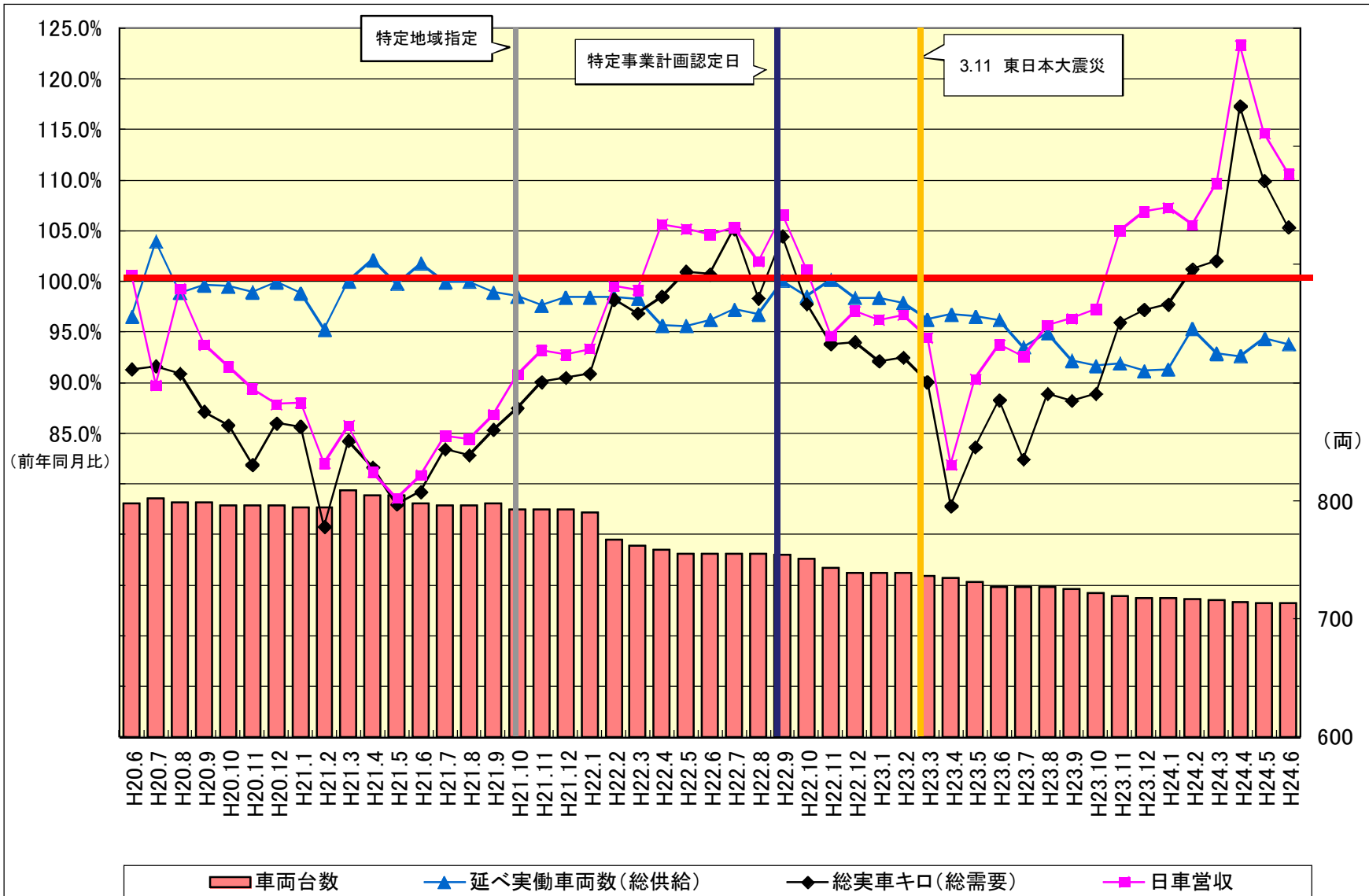
2. 車両数と総需要量、総供給量、日車營收の推移(東葛地区)



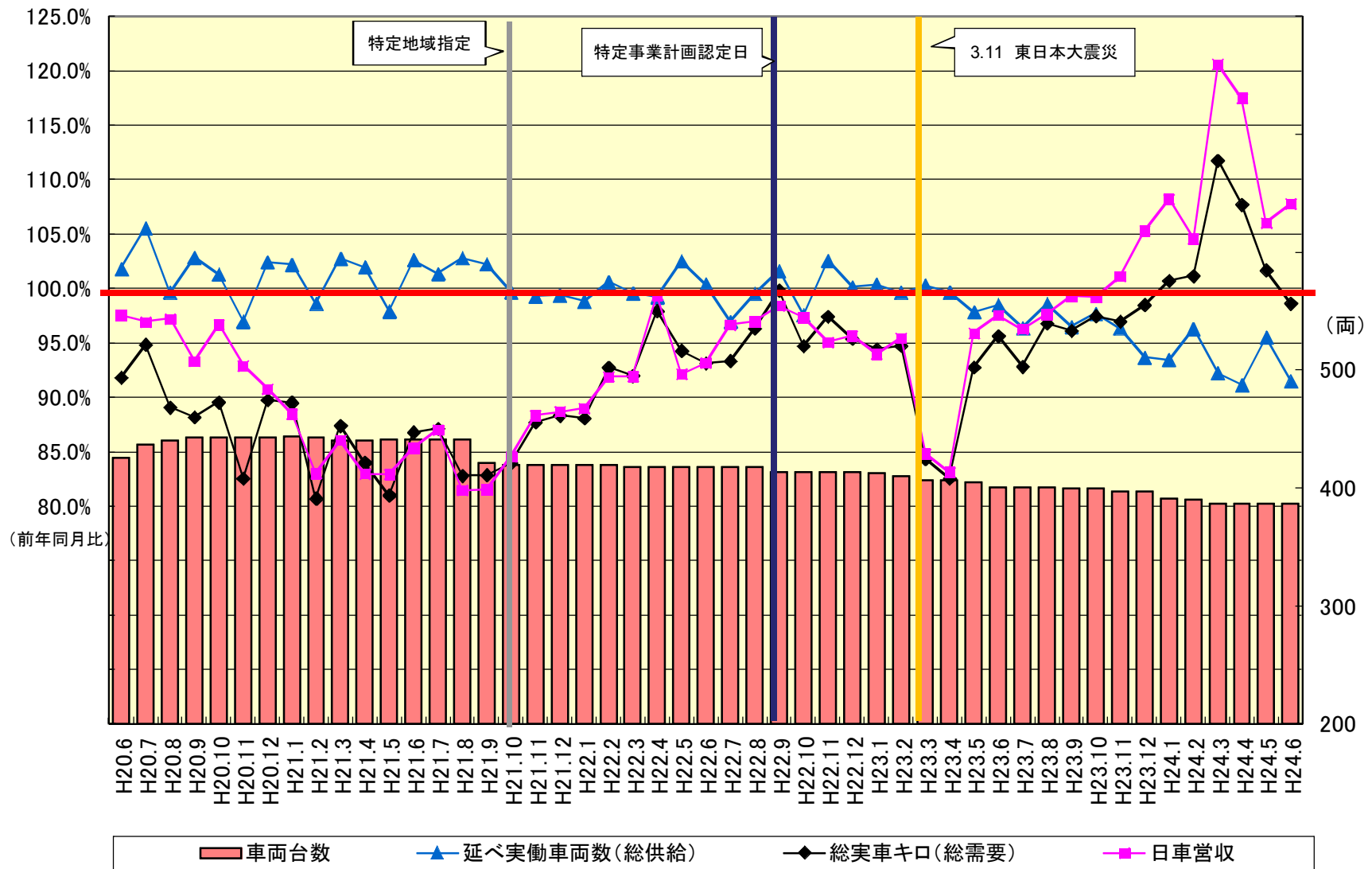
2. 車両数と総需要量、総供給量、日車営収の推移(千葉地区)



2. 車両数と総需要量、総供給量、日車營收の推移(北総地区)

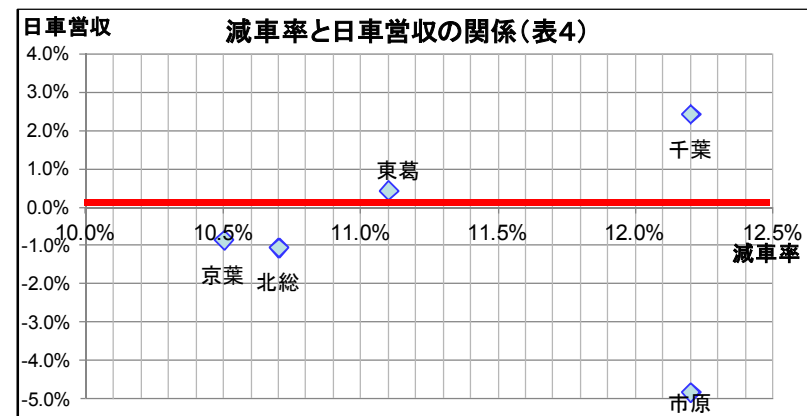
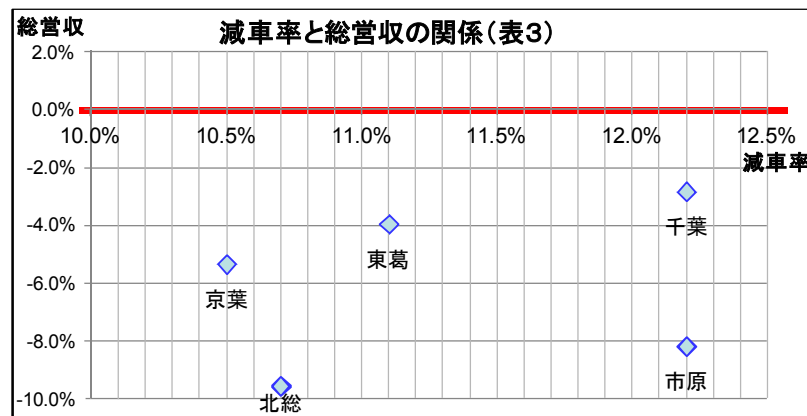
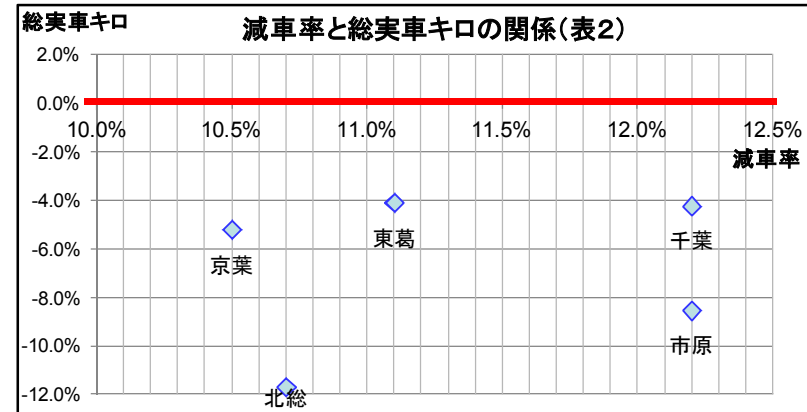
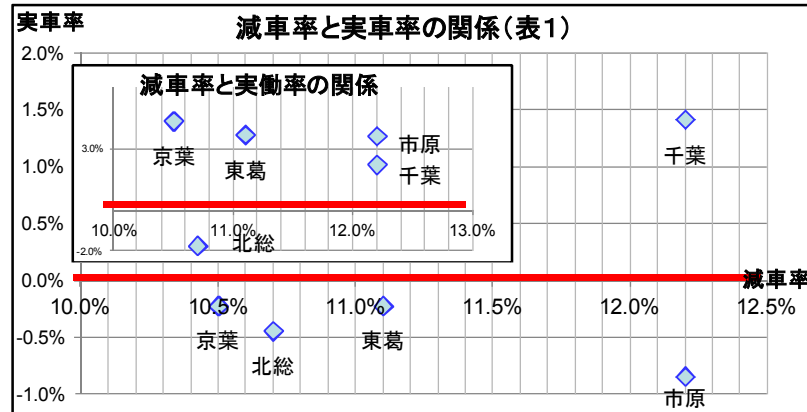


2. 車両数と総需要量、総供給量、日車營收の推移(市原地区)



3. タクシー適正化・活性化施行後の効果検証

タクシー適正化・活性化施行後からの減車率と、平成21年度(施行年度)と平成23年度(直近の年度)の各種指標の増減率を比べ減車による効果を検証する。



- 減車率が高い地域ほど、実車率が改善する傾向(表1)
- 減車率が高い地域ほど、総營收が減少するという傾向は見られない(表3)
- 減車率が高い地域ほど、日車營收が改善する傾向(表4)

以上のとおり、タクシー適正化・活性化法に基づく取り組みにより一定の効果が認められるが、特定地域での適正化・活性化の取り組みを、引き続き維持していく必要がある。

Ⅲ. 活性化の取り組み

地域計画の目標ごとの達成状況

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】

《取組内容》

- ・高齢化社会に向けたUDタクシーの導入に併せバリアフリー教育の制度構築。
- ・利用者の立場からみて良質なタクシーが選択されるような環境の整備。

【ユニバーサルタクシーの導入】

○UDタクシーとは

健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車いすの方(車いすのまま乗車することを想定)など、誰でも利用できる構造(ユニバーサルデザイン)のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの。



- ※国による補助金あり
- ・23年度導入台数(補助ベース・・・6台)



【ユニバーサルドライバー研修の実施】

近年の社会状況に即して必要とされている「バリアフリー研修」を、タクシー事業者が実施できるようにシステム化したもの。研修により、高齢者や障害者などの多様なニーズや特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保など、適切な対応ができるように一般タクシー乗務員の「接客向上」を目指す。

一般社団法人千葉県タクシー協会が実施機関として認定を受け、平成24年9月より研修を実施している。



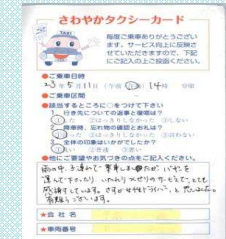
【さわやかタクシー運動の充実・拡大】

地域住民に愛されるタクシーを目指し、重点実施期間を設け、「さわやかタクシーカード」の配布など、旅客接遇を中心としたタクシーサービスの向上に努める。

- ・毎年10月1日から31日までの1ヶ月間を重点実施期間としている。



- ・主要なタクシー乗り場等において、「さわやかタクシーカード」(ハガキ)を利用者に配布し、意見・要望を旅客サービスの向上に役立てている。



- ・「さわやかタクシーカード」により、特に接客優良とされた運転者に対し、千葉県タクシー協会長より表彰を行っている。

利用者より寄せられた「タクシーカード」

【検証結果】

- ・ユニバーサルドライバー研修の実施、ユニバーサルタクシーの導入により、誰でも利用できるタクシーを目指す。
- ・引き続き、利用者ニーズに合致した様々なサービスの提供に係る取り組みを行っていくことが必要である。

地域計画の目標ごとの達成状況

地域計画の目標【②安全性の維持・向上】

《取組内容》

- ・「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む。
- ・千葉県の高齢者・タクシー関与の人身事故件数(666件)に対して、平成22年度は20%の削減を目標とする。

【ドラレコ・デジタコを活用した事故防止対策の実施】

○ドライブレコーダーの導入により、運転者の安全意識の向上、事故の抑止効果、安全教育に活用することができる。

各地区導入状況(ドライブレコーダー)

	京葉	東葛	千葉	北総	市原
事業者数	24	16	17	11	4
装着車両数	962	532	564	212	103

○デジタルタコグラフの導入により、運行管理・労務管理の実施

各地区導入状況(デジタルタコグラフ)

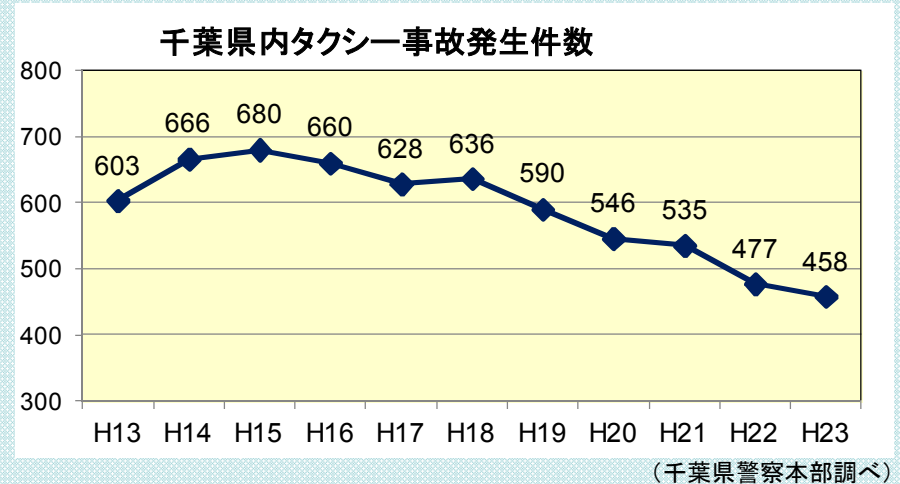
	京葉	東葛	千葉	北総	市原
事業者数	16	2	3	1	1
装着車両数	941	88	58	5	11

※京葉地区は運行記録計の義務化あり。

【アルコールチェッカーの義務化】

平成23年5月1日より運送事業者が運転者に対して実施することとされている点呼において、運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器を使用すること等が義務化された。

【千葉県内タクシー事故発生状況】



【検証結果】

- ・ドライブレコーダー等の導入により、引き続き事故削減を目指す。
- ・事故件数については、平成14年度以降減少傾向にあり、目標である平成14年度(666件)に対する平成22年度(477件)の件数の20%の削減については達成できた。引き続き事故減少に積極的に取り組む必要がある。

地域計画の目標ごとの達成状況

地域計画の目標【③環境問題への貢献、④交通問題、都市問題の改善】

《取組内容》

- ・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除、環境対応車の積極的な導入等により、政府の温室効果ガスの削減目標の達成に貢献するよう取り組む。
- ・交通渋滞等の問題を改善し、地域のスムーズな交通環境を目指す。

【低公害車の導入】

○大気汚染物質の排出が少なく、環境への負担が少ない自動車。※国による補助金あり



【各地区導入状況(H21.9末→H24.9末)】

		ハイブリッド車		電気自動車	
		H21.9末	H24.9末	H21.9末	H24.9末
京葉地区	法人	0 両	2 両	0 両	0 両
	個人	4 両	51 両	0 両	0 両
東葛地区	法人	0 両	0 両	0 両	0 両
	個人	0 両	9 両	0 両	0 両
千葉地区	法人	8 両	24 両	0 両	1 両
	個人	1 両	25 両	0 両	1 両
北総地区	法人	0 両	3 両	0 両	0 両
市原地区	法人	3 両	9 両	0 両	1 両

【乗り場等の街頭指導】

千葉県タクシー運転者登録センターの街頭指導による、乗り場(ショットガン、サテライトシステム)の秩序維持、不正行為防止。また、全国安全運動、さわやかタクシー運動の実施にあわせ、協会、各支部による街頭指導を行っている。



ベルト着用を調査
 千葉県タクシー協会(千葉県)は、千葉県タクシー協会(千葉県)が主催する「さわやかタクシー運動」の一環として、千葉県内各地で「さわやかタクシー運動」を実施している。この運動の一環として、千葉県内各地で「さわやかタクシー運動」を実施している。この運動の一環として、千葉県内各地で「さわやかタクシー運動」を実施している。



【ショットガンシステムの導入】

以下の駅に導入している。

交通圏	駅名	時間帯
京葉	JR船橋駅(北口)	20時~25時
京葉	JR西船橋駅(南口)	8時~16時
京葉	東西線浦安駅	14時~20時40分
京葉	JR市川駅(北口)	21時30分~24時
東葛	JR松戸駅(西口)	全日 24時間
東葛	JR松戸駅(東口)	平日 19時~23時
東葛	JR柏駅(西口)	全日 8時~22時
東葛	JR柏駅(東口)	日祝祭 10時~18時
東葛	JR我孫子駅(北口)	全日 24時間
東葛	JR我孫子駅(南口)	全日 24時間
千葉	JR千葉駅(東口)	平日 21時~25時30分



【検証結果】

- ・低公害車の導入が進んでおり、温室ガスの削減に期待できる。
- ・駅前交通渋滞についても、ショットガンシステムの導入により一定の効果は見られている。他の地域においても引き続き地域の関係者が渋滞等の解消に向けて検討を行っていく必要がある。

地域計画の目標ごとの達成状況

地域計画の目標【⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上】

《取組内容》

- ・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。
- ・都市計画等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。

【公共交通会議等への参画】

会議に参画し公共交通機関としての役割を果たす。

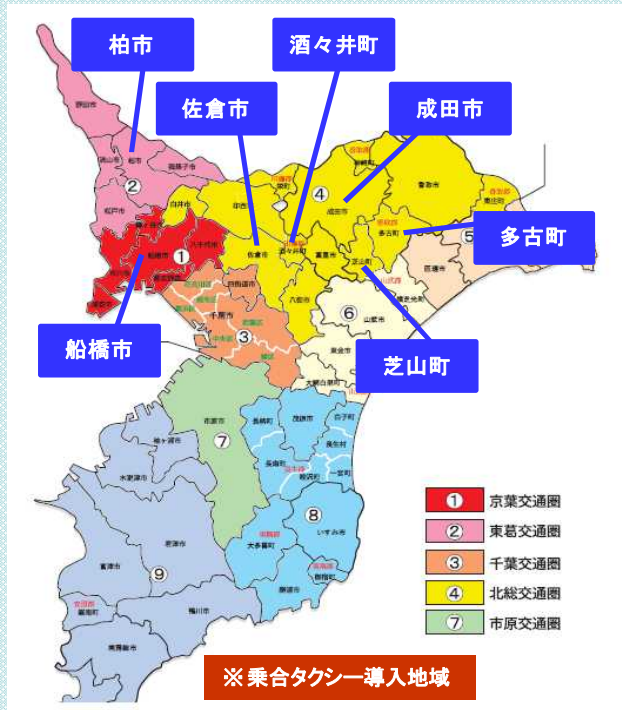
協議会等設置状況(千葉運輸支局管内)

主宰自治体名	地域公共交通会議名
鎌ヶ谷市	鎌ヶ谷市地域公共交通会議
市川市	市川市公共交通協議会
鴨川市	鴨川市地域公共交通会議
柏市	柏市地域公共交通会議
白井市	白井市地域公共交通会議
いすみ市	いすみ市地域公共交通会議
南房総市	南房総市地域公共交通会議
印西市	印西市地域公共交通会議
千葉市	千葉市地域公共交通会議
君津市	君津市地域公共交通会議
袖ヶ浦市	袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
東金市	東金市地域公共交通会議
大網白里町	大網白里町地域公共交通活性化協議会
旭市	旭市地域公共交通会議
富里市	富里市地域公共交通会議
芝山町	芝山町地域公共交通会議
八千代市	八千代市地域公共交通会議
山武市	山武市地域公共交通会議
酒々井町	酒々井町地域公共交通会議
船橋市	船橋市地域公共交通活性化協議会
市原市	市原市地域公共交通会議
茂原市	茂原市地域公共交通会議
我孫子市	我孫子市地域公共交通協議会
館山市	館山市地域公共交通会議
佐倉市	佐倉市地域公共交通会議
長南町	長南町地域公共交通活性化協議会
四街道市	四街道市地域公共交通会議
横芝光町	横芝光町地域公共交通会議
成田市	成田市地域公共交通会議
芝山町・山武市・多古町・横芝光町	成田国際空港南部地域公共交通会議
習志野市	習志野市地域公共交通会議
八街市	八街市地域公共交通協議会
多古町	多古町地域公共交通会議

※委員として参画している。

【デマンド型乗合タクシーの運行】

公共交通会議等の協議により、過疎地や交通空白地域等への対応や不採算バス路線等の課題への対応として、各地域で導入がすすめられている。



【検証結果】

- ・自治体の交通計画等に、コミュニティバスと並びタクシーの特性を活かしたデマンド交通が盛り込まれるようになり、地域の公共交通機関としての役割を果たしている。
- ・引き続き、公共交通会議等に積極的に参画し、自治体との連携強化を行い、地域の公共交通機関として役割を担うよう努める必要がある。

地域計画の目標ごとの達成状況

地域計画の目標【⑥観光立国実現に向けての取り組み】

《取組内容》

・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、観光タクシーの取り組み、乗り場の工夫等サービス充実を図る。

【観光ルート別運賃の設定・見直し】

観光ルート運賃・・・定まっている観光ルートを低運賃にて周遊することができる運賃

・京葉地区

JR船橋駅～スカイツリー～浅草(築地)～JR船橋駅(5時間 23,000円 H24.10月より開始)

・東葛地区

我孫子駅～武者小路実篤邸～柳宗悦・嘉納治五郎～白樺文学館～志賀直哉邸～村川堅固別荘～鳥の博物館～我孫子駅(2時間 6,000円 H22.1月より開始)他

・千葉地区

千葉駅及びその周辺～中央博物館～千葉城～県立美術館～ポートタワー～花の美術館～幕張メッセ(4時間 13,800円)他

・北総地区

成田空港及び周辺ホテル～成田新勝寺山寺～成田空港及びその周辺(2時間30分 9,000円)他

【接客サービス講習会の実施】

成田国際空港タクシー運営委員会が、接客レベル向上を目指し初の接客マナー講習を実施。



【H23.11.16実施】

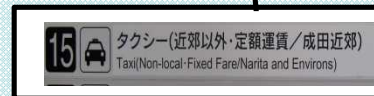
【外国語指差しシートの作成、携行】

「タクシー業の花シート」を作成し、各事業者へ配布している。



【定額運賃成田空港→東京】

H22.10より、京葉道路経由に加えて、首都高湾岸線経由を追加することにより、利用者が渋滞を考慮した経路の選択をできるように改正を行った。



【検証結果】

・国内外の旅行者に対しサービスメニューを充実させるような取り組みについては、今後も積極的に行う必要がある。
 ・運転手についても、観光案内等の接客レベル向上を目指し、観光タクシーとしての付加価値の高いサービスを提供できるように研修等を行うことが期待される。

地域計画の目標ごとの達成状況

地域計画の目標【⑦防災・防犯対策への貢献】

《取組内容》

・地震等災害対策及び防犯等への協力により社会貢献を促進する。

【災害時における緊急輸送】

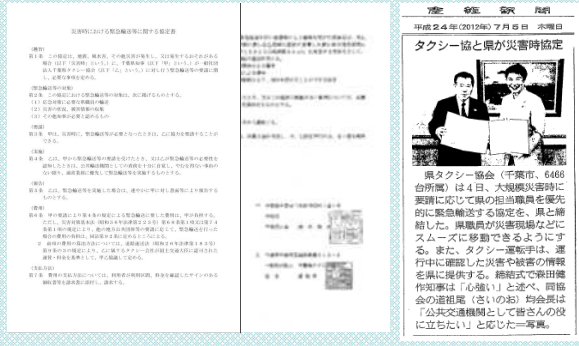
東日本大震災の教訓を踏まえて、一般社団法人千葉県タクシー協会は平成24年7月4日、千葉県と「災害時における緊急輸送等に関する協定」を締結。

(協定趣旨)

この協定は、地震、風水害、その他災害が発生し、又は発生するおそれがある場合に、千葉県知事が一般社団法人千葉県タクシー協会に対し行う緊急輸送等の要請に関し、必要な事項を定める。

(緊急輸送等の対象)

- (1) 応急対策に必要な県職員の輸送
- (2) 災害の状況、被害情報の収集
- (3) その他知事が必要と認めるもの



【犯罪防止への協力】

平成24年9月4日よりひったくり防止対策を実施

- (1) マグネットシールによる啓発
 - ・県内タクシー協会に所属する500台のタクシーに貼付
 - ・1ヶ月ごとに地域を変えて貼付
 - ・貼付する期間：平成24年9月から当分の間
- (2) 不審バイクの通報



【タクシーこども110番】

一目でこども110番タクシーと分かるような専用ステッカーをタクシーに貼り付け、登下校時などに子どもたちが危険を感じた際に、逃げ込むことができるタクシー。



車体貼付用「ステッカー」

【検証結果】

- ・防災、防犯対策に対し、各行政機関と協定等を締結して体制を整えている。
- ・運送事業者としての輸送の安全のみならず、24時間広範に走行しているタクシーの特性を活かして、災害対策及び防犯対策への協力により公共交通機関としての社会的貢献が期待される。

地域計画の目標ごとの達成状況

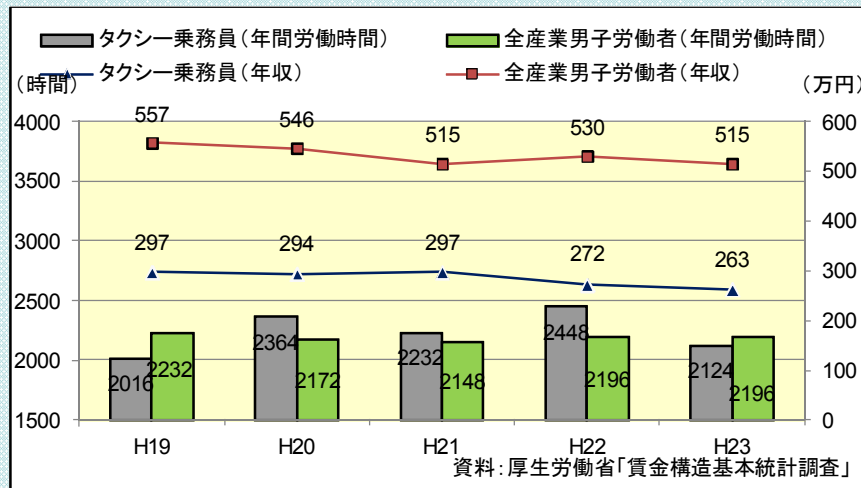
地域計画の目標【⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上】

地域計画の目標【⑨事業経営の活性化、効率化】

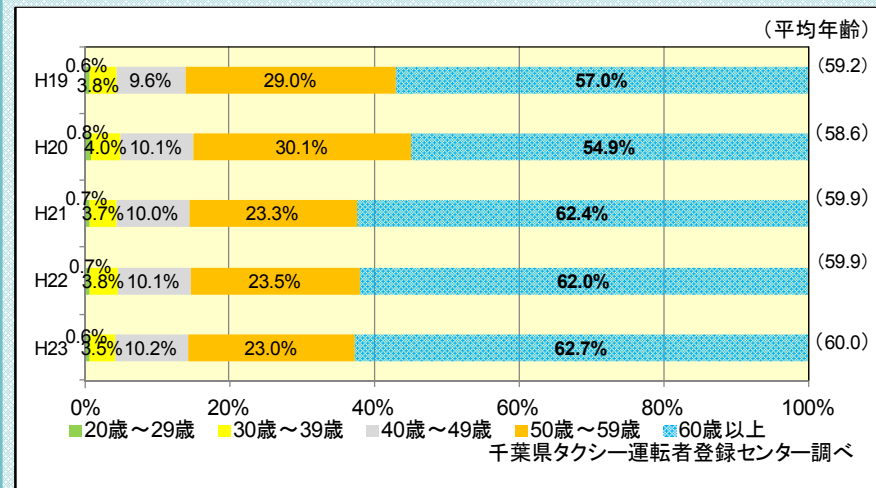
《取組内容》

- ・他産業平均賃金及び平均労働時間との格差を可能な限り縮める。(平成20年度との格差・・・平均賃金(251万円)、労働時間(192時間))
- ・共同配車センターの設置など経費の圧縮に努める。

【運転者の賃金及び労働時間について】



【法人タクシー運転者の年齢構成の推移(千葉県内)】



【無線の共同化】

- ・グループ会社による、無線配車センターの統合を進めている。統合により、経費の削減、交通圏をまたぐ配車の受注対応を目指す。
- ・スマートフォン配車サービスに参加し、新規需要の掘り起こしを目指す。

【タクシーチケット相互利用】

- ・県内のタクシー会社24社が「ちば県タクシーネットワーク」を設立し、各社のタクシーチケットを相互に利用できるサービス。従来は会社ごとにエリアが限定され、区域外でチケットが使えなかった難点を解消しタクシー利用促進を図る。



【検証結果】

- ・平均賃金の格差については平成20年度から平成23年度の推移に変動がなく依然として大幅なひらきがある。労働時間の格差については平成19年度、平成23年度については他産業労働時間を下回ったが、他の年度については上回っており、格差を縮めたとはいえない。
- ・また、平均年齢についても年々高齢化の傾向にあり、対策が必要である。
- ・無線配車センターの統合による経費の削減。共同化、相互利用による利用者へ対する利便性の向上が期待できる。

IV. 3年間の取り組みの総括について

3年間の取り組みの総括

- 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。
- また、事業者団体及び関係者によって、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、各地域とも基準車両数より、10.5%~12.3%の減車率となっており、相当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。

今後の取り組みの方向性

今後の取り組みの方向性

○ 地域計画の目標への主な取り組み

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

- ・個人需要の掘り起こしに向けた取り組み
(UD研修受講運転者のPR、UDタクシーの家庭配車)

目標2. 安全性の維持・向上

- ・法令義務付け外事業者の運輸安全マネジメント制度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
(認定機関による運輸安全マネジメント講習の受講)

目標3. 環境問題への貢献

- ・環境対応車への積極的な導入
(ハイブリッド車、EV車等の更なる導入・促進)

目標4. 交通問題・都市問題

- ・車両集中に伴う渋滞解消のための乗り場配車ルールの構築
(ショットガン方式導入・拡大)

目標6. 観光立国実現に向けての取組

- ・高付加価値のサービス提供に係る運転者教育の実施
(観光及び語学等の研修機会の拡大、資格保持者に対する優遇等)

市原地区タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画

(改正案)

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

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。

①千葉県市原交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・千葉県市原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、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
- ・特に千葉県市原交通圏の輸送では、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、極めて重要な移動手段となっている。なお、千葉県市原交通圏は市原市 1 市単独の交通圏として、北は東京湾に面する臨海工業地域、南は房総丘陵に連なる山間部からなり市域は県内最大の面積を有しており、製造品出荷額は県内トップで千葉県を代表する工業都市である。また、内房線沿線には住宅地が広がり、東京や千葉の衛星都市として人口も急増し、臨海部の工業地帯で働く労働者向けの住宅地域が北中部に点在している。一方、牛久地域以南は完全な農村地帯、養老溪谷周辺は丘陵地帯と二面性を有していることから、それぞれの地域の特性に合わせた輸送サービスを行っている。
- ・また、急速に高齢化が進んでいる千葉県市原交通圏では、移動制約者の外出支援など地域社会への貢献に向けた福祉事業も積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、千葉県市原交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生活移動産業としての機能を有した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。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・千葉県市原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

16年度までは年間約2,024千人（1日当たり5.5千人）から年間約1,957千人（1日当たり5.3千人）と減少傾向にあったが、平成17年度以降は増加に転じ、平成17年度2,020千人、平成18年度2,102千人、平成19年度2,183千人と7万人～8万人程度の増加傾向で順調に推移していたが、平成20年度は一転して年間1,998千人（1日当たり5.4千人）と対前年度比マイナス8.5%の減少に転じ、平成13年度実績を下回る実績にまで減少している（千タ調べ）。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、市原交通圏を含む千葉県B地区運賃改定算定対象事業者19社の平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は約167.4千人（1日当たり5.6千人）と平成20年11月1ヶ月の約183.4千人（1日当たり6.1千人）に比べて8.7%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、千葉県市原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、新規事業者の参入、さらに既存事業者の増車も行われてきた。平成21年から業界内で減車に向けた取組みが行われ、平成21年度は9月30日までに20両が減車されているものの、平成14年1月末に比べ平成21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2社があったものの既存事業者の事業廃止等により18社から17社へと1社減少しているが、車両数は390両から441両へと51両（約13.1%）増加している。なお、平成21年11月25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79%」、実働率「80%」としたときの車両数約300両、約350両、約350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421両とは明らか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、千葉県市原交通圏では、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た結果、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133.4kmから127.9kmへ、実車率は50.7%から49.1%へ、実働率は79.2%から71.3%へ、いずれも低下している。一方で、稼働車両数の大幅な減少によりタクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）は23,132円から23,874円へと、若干ではあるが増加している実態となっている（千タ調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.4%、実働率72.7%、1日1車当たりの運送収入は19,716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、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（千タ調べ）。
- ・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、千葉県市原交通圏を含む千葉県B地区タクシー事業者の営業収支差比率は平成9年度以降連続して低下しており、平成20年度はマイナス2.3%、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、昨年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。
- ・千葉縣市原交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われ、限られたスペースが適正に運営されてきた。しかし、五井駅周辺繁華街等では、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（千夕協労務委員会が実施した待機時間実態調査結果では、市原交通圏を含む千葉県B地区は拘束時間に占める待機時間比率が57.2%）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。
- ・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、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. 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5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市原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1,755千人（1日当たり4.8千人）、平成22年度では1,681千人（1日当たり4.6千人）、平成23年度では1,618千人（1日当たり4.4千人）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り、地域計画策定前の平成20年度の1,999千人（1日当たり5.5千人）と比べ約19%減少している。
- ・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、本地域計画最終年に当たる平成23年11月以降は、対前年同月を上回る状況となっている。また、総運送収入についても平成23年12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21年7月17日現在の事業者数・車両数17社441両に対し、平成24年9月30日現在は16社387両となっており、事業者数は1社減少し、車両数は約12.2%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113.1km、平成22年度が108.1km、実車率が平成21年度47.7%、平成22年度47.2%、実働率が平成21年度71.6%、平成22年度74.2%、1日1車当たりの運送収入が平成21年度20,582円、平成22年度19,532円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ127.9km、実車率49.1%、実働率71.3%、1日1車当たりの運送収入23,874円に対し、実働率を除きさらに落ち込んだ。平成23年度においては東日本大震災の影響により一時的に需要が落ち込んだことから、1両当たりの走行キロ108.1km、実車率47.3%、実働率74.2%、1日1車当たりの運送収入19,591円と平成22年度と同水準で推移している。

- ・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、ほぼ同水準で推移していることや、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まねき、千葉県タクシー運転者の平均年収は、平成20年の294万円（税・社会保険料控除前の金額）から平成21年は297万円、平成22年には272万円にまで落ち込み、千葉県の全産業平均との格差は平成22年に258万円にまで拡大した（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23年には252万円にやや縮小し、平成23年の平均年収は263万円と対前年比4.0%の減少となっている。
- ・労働時間については、千葉県のタクシー運転者と千葉県の全産業平均との差が平成20年は192時間であったものが、平成21年は84時間に縮まったものの、平成22年には252時間と200時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、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2,124時間となり、逆にタクシー運転者の労働時間が72時間短くなっている（賃金構造基本統計調査）。
一方で、平成24年3月末現在の運転者の平均年齢は60.0歳（千葉県タクシー運転者登録センター調べ）、60歳以上の運転手が占める割合が62.7%となり、平成20年の58.6歳、60歳以上の運転手が占める割合54.9%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（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成20年546件、平成21年535件、平成22年477件と減少傾向にあり、平成23年においても458件と減少している。また、死亡者数についても平成20年3件、平成21年2件、平成22年1件と減少傾向にあり、平成23年についても1件となっている。（千葉県警察本部調べ）
- ・千葉県タクシー運転者登録センターとりまとめによる接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の219件に対し、平成21年度は238件と増加し、平成22年度は217件と減少に転じたが、平成23年度は304件と再び増加に転じている。

◇千葉縣市原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」

‡ 少子高齢化社会に対応した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と受講の促進

‡ さわやかタクシー運動の充実・拡大

‡ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的な配車

地域計画の目標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の促進

‡ アルコールチェッカーの導入義務化

‡ ドライブレコーダー、デジタルタコグラフを活用した運行管理、教育の実施

地域計画の目標③「環境問題への貢献」

‡ EV・HVタクシーの導入促進

‡ エコドライブ運動の推進

地域計画の目標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

‡ 繁華街における街頭指導の強化

地域計画の目標⑤「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

‡ 国の補助事業を活用した地域の交通計画等との連携

地域計画の目標⑥「観光立国実現に向けての取組み」

‡ 外国語指差しシートの作成、携行

地域計画の目標⑦「防災・防犯対策への貢献」

‡ 千葉県との災害時における緊急輸送の協定の締結

‡ 地域における犯罪防止への協力

‡ タクシーこども110番の実施

地域計画の目標⑧「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

‡ 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

‡ 嘱託・定時制乗務員の上限年齢制の導入

‡ 防犯訓練の実施

‡ ドライブレコーダー、防犯カメラの導入

‡ 大型防犯仕切版の導入

地域計画の目標⑨「事業経営の活性化、効率化」

‡ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的な配車（再掲）

‡ 無線共同配車センターの設置促進

‡ タクシーチケットの相互利用

◇ 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年間の主な取り組み」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441両から約12.2ポイント減少し387両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。
- ・ しかしながら、こうした取り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り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、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、高齡化社会において今後も急速な高齡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車両の導入促進、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。

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」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「関東地域事業自動車安全施策実施目標」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年間で死者数、人身事故件数とともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。
- ・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%削減することを目指すことを表明している。

- ・千葉県では平成20年度の総CO₂排出量のうち11.6%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0.14%を排出している。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両に基づくと年間約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

- ・千葉県市原交通圏では、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について、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進する。例えば、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方式の実施などにより改善し、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。

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2020年初めまでに2,500万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」実現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施策との協力を推進する。

⑦防犯・防災対策への貢献

- ・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。
- ・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取り組むなど、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。

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、労働時間の面においては、平成23年現在、千葉県のタクシー運転者の労働時間と他産業平均労働時間との格差は逆転したが、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。

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。千葉県市原交通圏では、平成21年11月25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300両（実働率90%）、約350両（実働率平成13年度実績値79%）、約350両（実働率80%）である。
- ・これに基づく平成21年の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441両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、79%、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31.97%、20.63%、20.63%と、約20～32%の乖離があり、平成24年9月30日現在の車両数387両と適正と考えられる車両数の上限値と比べても30両余りの差が認められ、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20%～32%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。
- ・こうした改善の結果として、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。

4. 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

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

【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

○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、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
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
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
- 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
- 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
- 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
- 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

【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

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

○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
- タクシー運転者登録センター運転者記録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：法人協会、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
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、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】

- ショットガン方式の導入
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、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、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、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
- 地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、運輸局、自治体、バス事業者

実施時期 : 中期

○地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等 : タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期 : 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

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】

○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

⑦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】

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

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

【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