

平成22年 5月14日  
一部改正 平成24年11月30日  
一部改正 平成27年 7月15日  
一部改正 令和 5年 5月29日

## 北総地区タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画

### 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

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、北総交通圏は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。平成22年5月14日に北総地区タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画が策定され、タクシー事業の適正化・活性化に取り組んできた。

その後、平成26年1月27日に施行された「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」により準特定地域（3年間）に指定されたが、平成27年10月1日にその指定が解除された。その後6年間にわたり輸送需要の増加等の事由により、準特定地域の指定基準（日車実車キロ又は日車営業が平成13年度と比較して減少していること他）に適合することなく推移してきたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等により、令和3年10月1日から令和6年9月30日まで「準特定地域」として再指定された。

※日車実車キロ	平成13年度	85.9km	令和3年度	59.9km	減少率	30.3%
※日車営業	平成13年度	27,988円	令和3年度	28,356円	増加率	1.3%

#### (1) 千葉県北総交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- 千葉県北総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、各社ごとに電話等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。
- 特に千葉県北総交通圏の輸送では、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、千葉県北総交通圏は成田市を中心に7市6町で形成されている広範な交通圏であり、圏域の北西部地区は成田国際空港関連のサービス業など第三次産業の発生による新規雇用の創出、また、千葉ニュータウンの開発や東京・千葉のベッドタウンとしての開発等による新たな人口の流入により、近年急激に人口が増加している。一方、東総交通圏（銚子市、旭市及び匝瑳市）に隣接する地区は農業を中心とする地域であるが近年は人口が減少するなど、同一交通圏の中において相反する都市機能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

る。

- ・また、急速に高齢化が進んでいる千葉県北総交通圏では、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、千葉県北総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

- ・千葉県北総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3,999千人～4,091（1日当たり10.9千人～11.2千人）で推移していたが、平成17年には年間4,149千人（1日当たり11.4千人）に増加し、平成18年度は4,304千人（1日当たり11.8千人）、平成19年度は4,276千人（1日当たり11.7千人）と順調に推移してきたが、平成20年度には一転して年間3,901千人（1日当たり10.7千人）、対前年度比マイナス8.8%となり、平成13年度実績を大きく下回る実績にまで減少している（千タ協調べ）。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する中、コロナ禍の影響により、令和2年度には、1,505千人（1日当たり4.13千人）まで減少したが、令和3年度には、1,753千人（一日当たり4.8千人）となっている（千タ協調べ）。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、千葉県北総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27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4社があったものの既存事業者の事業廃止・合併等により4社が消滅したことから事業者数の増減はないが、車両数は754両から798両へと44両（約5.8%）増加している。令和3年度末現在、車両数は982両（タクシー車両700両その他ハイヤー282両 千葉運輸支局調べ）であるが、コロナ禍のための休車（令和6年3月末までの期間）を85両実施している。

なお、令和4年8月30日付けで関東運輸局から「適正と考えられる車両数」として上限229両、下限203両と示され、現在の車両数との乖離（適正車両数：上限との乖離率は76.7%）がある状況にある。

### ◇輸送実績の悪化

- ・このように、千葉県北総交通圏では、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181.9kmから174.4kmへ、実車率は47.2%から46.1%へ、実働率は81.7%から74.2%へ、いずれも低下しており、タクシー実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）も

27,988円から27,524円へと、これも約2%減少するという実態となっている（千タ調べ）。

- 令和2年以降は、コロナ禍の影響を受け、次の状況である（千葉運輸支局調べ）。

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
走行キロ（1両当たり）	207.8km	142.2km	149.6km
実働率	63.0%	41.1%	46.1%
実車率	45.8%	40.4%	40.1%
実働1日1車当たりの実車キロ	95.1km	57.5km	59.9km
実働1日1車当たりの運送収入	34,737円	25,718円	28,356円

- 一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年度末57.2円/リットル、平成20年度末85.0円/リットル、令和3年度末119.2円/リットル）（石油情報センター資料）や安全対策等への経費の増大等により、千葉県北総交通圏を含む千葉県A地区タクシー事業者については、平成23年度全事業者136社中58社（42.6%）が赤字事業者であったが、令和2年度全事業者107社中87社（81.3%）、令和3年度104社中100社（96.2%）が赤字事業者となっている（千タ調べ）。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。また、直近の令和3年には、千葉県のタクシー運転者の平均年収は、284万円（税・社会保険料等控除前の金額）、千葉県の全産業労働者の平均年収468万円との格差が184万円となっている（厚生労働省統計資料「賃金構造基本統計調査」）。
- 平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定（千葉県A地区運賃改定率7.76%）、令和2年2月にも同様に運賃改定（千葉県A地区運賃改定率9.94% 初乗距離短縮も併せ実施）を行ったもののコロナ禍の影響により、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。

※平成26年4月及び令和元年10月の運賃改定は消費税率引き上げによる。

#### ◇運転者の高齢化

- 労働時間についても、タクシー運転者は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時間となっていたが、漸次減少しており千葉県のタクシー運転者の労働時間は、令和3年にはコロナ禍の影響もあり、千葉県全産業平均（月間労働時間176時間）を下回った（賃金構造基本統計調査）。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、直近の令和4年3月末では62.7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、令和4年3月末には52.2%と半数超となっている（賃金構造基本統計調査及び千タ調べ）。

#### ◇タクシー事業の交通事故状況と苦情概要

- ・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。人身事故件数でみると、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%増加していたが、平成19年度以降は減少しており、令和3年度には193件となっている。

（千葉県警察本部調べ）。

- ・タクシー事業者に対する苦情では、過去10年間の統計をみると総数ではばらつきがあるものの、ここ数年は減少傾向が明確となっている。（平成24年度からは概ね300件を超えていたが、平成30年度からは300件を下回り、直近の令和3年度は240件）。各年度で接客態度に関する苦情の割合は概ね50%前後で推移してきたが、ここ数年は、その割合が減少してきている（令和2年度34%、令和3年度37%）（千タ調べ）。

#### ◇千葉のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・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、平成27年度より、タクシー業務適正化特別措置法の改正による、千葉県タクシー協会（旧千葉県タクシー運転者登録センターと令和3年に合併）による地理・法令・接遇・安全についての講習の実施（効果測定の実施）、運転者登録の実施、運転者の指導教育、街頭指導、苦情の適切な対応等のほか、平成19年11月より法人業界・個人業界とともにタクシー車内での禁煙の実施、協会HPの開設、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。

#### ◇新型コロナウイルス感染対策

- ・令和2年に入ってから新型コロナウイルス感染症の拡大により、タクシー利用者数は大きく減少している。一方、タクシー事業は国民生活や経済活動を支える重要なインフラであるため、社会の安定の維持の観点から、最低限の業務の継続が求められている。と同時に、事業者として感染防止のための取組みを進め、新型コロナウイルス感染症のまん延を防止して

いくことも求められている。政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日（令和2年5月4日変更））をはじめとする政府の諸決定を踏まえ、全国ハイヤー・タクシー連合会が策定した「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を活用し、個々の運行形態等も考慮した創意工夫も図りつつ、新型コロナウイルスの感染予防に取り組むとともに、社会基盤としての役割を継続した。

#### ◇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（１）（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（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
- ◇過度な運賃競争への対策
- ◇新型コロナウイルス感染対策

## 2. 地域計画の目標

### (1) タクシーサービスの活性化と良質なサービス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。
- ・また、令和3年に定められた「関東地域事業用自動車安全施策2021」が示す「関東地域事業用自動車交通事故削減目標」で定めた2025年（令和7年）までに関東地域において、タクシーの事故に関し、①乗客死者数「ゼロ」 ②24時間死者数「5人以下」 ③重傷者数「175人以下」 ④人身事故件数「2,700件以下」 ⑤飲酒運転「ゼロ」 ⑥出会い頭衝突事故件数「330件以下」の各目標とし、事故削減のための対策に着実に取組み、事故件数の更なる減少を目標とする。
- ・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

- ・2021年10月政府は、「地球温暖化対策計画」（2030年度において、温室効果ガス46%削減（2013年度比）を目指すこと、更に50%の高みに向けて挑戦を続けていく）を閣議決定した。
- ・千葉県では平成29年度の総CO2排出量のうち14.5%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0.17%

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、令和3年度末現在の車両数5,864両に基づく年間約7.6万トンのCO2を排出している計算になる。
- ・令和4年8月31日現在の状況は、EV車（23両 e-power4台含む）、ハイブリッド車（1,236台）の導入等により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**

- ・千葉県北総交通圏では、主要駅等で生じている乗車待ちタクシー等による交通問題等について、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環境改善に効果のある歩行者の安全性に配慮した改善策を提案するなど、地域のスムーズな交通環境を確保することを目指す。

#### **（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。
- ・特に千葉県北総交通圏においては、日本を代表する空の玄関口である成田国際空港を抱えていることから、上記目標の早期実現を図ることが必要である。

## **(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。
- ・平成29年3月に発生した松戸市での小学3年の女児の連れ去り殺害事件の発生を受け、平成30年9月26日付けで、千葉県警察本部生活安全部長より、千葉県タクシー協会が「千葉県内における子供見守りサポーター」の委嘱を受け、全タクシー事業者に周知徹底を図っており、今後もタクシーとしてその徹底を図ることによる、地域の安全を推進する。
- ・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、令和3年現在、千葉県のタクシー運転者で184万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。
- ・今後、令和4年10月からは従業員数101人以上の社会保険の加入条件の変更、令和5年4月からは60時間超の時間外労働の法定割増賃金率の25%から50%への変更、令和6年4月からの改善基準告示の改正により時間外労働が年960時間と罰則付きで上限規制が適用されるなど、タクシー事業を取り巻く状況は厳しさを増していくものと思われるが、運転者職場環境良好度認証制度や就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業等を活用した若年労働者及び女性ドライバーの採用拡大に取り組む。
- ・また、防犯カメラ・防犯仕切板の設置等の中における防犯対策については、運転者の安



全対策に効果的であるので導入を促進する。

- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者や女性ドライバー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。

### **(10) 過度な運賃競争への対策**

- ・過度な運賃競争への対策については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度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検討する。

### **(11) 新型コロナウイルス感染対策**

- ・令和2年からの新型コロナウイルス感染症拡大の中での対応状況を踏まえ、今後も利用者の安全確保は当然のこと、乗務員の健康保持を目指し、社会基盤としての役割を果たしていくこととする。

## **◇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。  
令和4年3月末現在、車両数は982両（タクシー車両700両その他ハイヤー282両 千葉運輸支局調べ）であるが、コロナ禍のための休車（令和6年3月末までの期間）を85両実施している。  
なお、令和4年8月30日付けで関東運輸局から「適正と考えられる車両数」として上限229両、下限203両と示され、現在の車両数との乖離がある状況にある。
- ・さらに、準特定地域の指定基準（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他）との関係については、平成27年10月1日に準特定地域の指定が解除されたが、その後6年間にわたり輸送需要等の増加等の事由により、準特定地域指定基準に適合することなく推移してきたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等により、令和3年10月1日から令和6年9月30日まで「準特定地域」として再指定された。

※日車実車キロ	平成13年度	85.9km	令和3年度	59.9km	減少率	30.3%
※日車営収	平成13年度	27,988円	令和3年度	28,356円	増加率	1.3%

- ・ 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、適正と考えられる車両数（上限229両）との乖離（76.7%）の縮小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、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながることも留意する必要があるとともに、福祉タクシー車両が切り捨てられることにならないようにすることにも配慮する必要がある。

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

2. 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。

準特定地域計画に関しては、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、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】

○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

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

○事前確定運賃の導入

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期・中期

○相乗りタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期・中期

○一括定額運賃の導入

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

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

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  
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（配車アプリ）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
- 後部座席タブレット等を活用した外国語対応  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期
- 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
- 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
- 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：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

○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

### 【活性化事業】

○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

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

実施時期：短期

○登録運転者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：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**

**【活性化事業】**

○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**

### 【活性化事業】

- 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

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

実施時期：短期

### 【その他の事業】

- 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、自治体、鉄道事業者

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、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

### 【活性化事業】

- 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

- MaaS関連事業への参画

実施主体等：タクシー事業者、法人協会

実施時期：中期

### 【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（地域公共交通会議等への参画）

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



### 【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

### 【活性化事業】

- 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
- 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

## 【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

#### 【活性化事業】

- 働き方改革を踏まえた時間外労働の上限規制及び年次有給休暇の取得の遵守  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：中期
- 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
- 若年労働者及び女性乗務員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

### 【活性化事業】

- 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

## (10) 新型コロナウイルス感染予防への対策

- 乗務員に対し、咳エチケットや手洗いの励行、マスクの着用、体温測定による健康状態の把握等の徹底、車内換気の励行等のほか、乗務員や利用者が触れる箇所の消毒の徹底等の指導

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- 運転席と後部座席の間にアクリル板や透明ビニールカーテンを設置するなどの防護措置の導入

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- 利用者に対し、マスク着用等の感染拡大防止に理解と協力を求める。

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

(注) その他の事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

## ◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、上記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、活性化事業計画には、活性化事業と相まって、準特定地域計画に基づく一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するため、一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡又は譲受、一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併又は分割、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減、その他経営の合理化に資する措置としての事業用自動車の使用の停止の「事業再構築」を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、準特定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、千葉県北総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