

令和5年5月29日

タクシー事業適正化・活性化協議会の書面協議の結果について

(千葉県6地区協議会)

標記について、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）に基づく第4回東葛地区タクシー事業適正化・活性化協議会、第4回京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会、第4回千葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会、第8回市原地区タクシー事業適正化・活性化協議会、第4回北総地区タクシー事業適正化・活性化協議会及び第4回南房地区タクシー事業適正化・活性化協議会のそれぞれの書面協議の結果、下記のとおり協議結果となりましたので、お知らせいたします。

1. 書面協議開始日 令和5年4月25日（火）
2. 書面協議表決日 令和5年5月29日（月）
3. 協議事項 (全協議会) 公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更について  
(北総地区及び南房地区)  
準特定地域計画の変更について
4. 協議結果 公定幅運賃の変更を求める要請に基づく運賃の範囲の変更については、「意見なし」  
準特定地域計画の変更については、それぞれの協議会構成員の合意により承認  
変更後全文については、別添のとおりです。

以上

【本件に関する問合せ先】

東葛地区タクシー事業適正化・活性化協議会  
京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会  
千葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会  
市原地区タクシー事業適正化・活性化協議会  
北総地区タクシー事業適正化・活性化協議会  
南房地区タクシー事業適正化・活性化協議会  
事務局 一般社団法人千葉県タクシー協会  
担当：高山、田中、竹田  
電話 043-307-7002

平成25年 3月 6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

## 南房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

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

- ・千葉県南房交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発車から終業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。
- ・特に南房交通圏の輸送では、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、タクシーは生活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。
- ・また、南房交通圏では県内でも有数の観光地を有し、その四季折々の景観を求め多くの観光客が集うことから、タクシー特有の小回りの利く機動力を活かしながら各観光地への輸送を担っている。

#### (2) タクシー事業の現況

##### ◇地域指定状況

- ・千葉県南房交通圏においては、平成24年9月に「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（旧タクシー新法）」により、供給過剰のおそれがある特定地域に指定され、平成24年12月6日に第1回協議会を開催し、平成25年3月6日の協議会において「地域計画」の策定が合意され、各事業者において、事業活性化のための特定事業計画並びに特定事業と相まった事業再構築（減・休車）を積極的に推進することとなった。
- ・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改正（改正タクシー新法）」により、平成29年1月26日までの期間「準特定地域」に指定されたが、平成27年10月1日付けで、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収が平成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 66.0km 令和3年度 47.9km 減少率 27.4%

※日車営収 平成13年度 22,718円 令和3年度 23,817円 増加率 4.8%

#### ◇タクシー需要の減少

- ・南房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19年度までは年間約2,657千人（1日当たり7.3千人）から年間約2,993千人（1日当たり8.2千人）へと約12.6%増加しているが、平成20年度以降は減少に転じ、令和元年度は1,661千人（1日当たり4.5千人）、コロナ禍の令和2年度は975千人（1日当たり2.7千人）、令和3年度は1,573千人（1日当たり4.3千人）まで急激に落ち込み、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる（関東運輸局調べ）。

#### ◇規制緩和後におけるタクシー事業者数及び車両数の推移

- ・その一方で、南房交通圏におけるタクシー事業は、事業者による減車への取組みが実施され、規制緩和以前の平成14年1月末に比べ平成24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1社があったものの既存事業者の事業廃止等により33社から20社へと13社減少し、車両数は510両から367両へと143両（約28%）減少している。なお、現在コロナ禍のための休車（令和6年3月末まで期間）を32両実施している。
- ・令和4年8月に関東運輸局が示した「適正と考えられる車両数」は上限162両、下限136両と示され、現在の車両数との乖離がある状況にある。

#### ◇輸送実績の悪化

- ・このように、南房交通圏では、平成13年度と比べ令和3年度では供給されるタクシー車両数が減少し、実働率についても75.1%から58.4%へ低下している。需要面では、著しくタクシー利用者が減少している結果、タクシー1両当たりの実車キロは66.0kmから47.9kmへ、実車率は51.2%から41.3%へ、いずれも低下している。

また、タクシー1日1車当たりの営業収入（税込み、以下同じ）については、稼働車両数の減少や、運賃改定による運賃の値上げ等により22,718円から23,817円へと微増しているが、総営業収入は3,203百万円から1,744百万円へ著しく減少している（千葉運輸支局調べ）。

- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年度末57.2円/リットルから令和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、南房交通圏を含む千葉県B地区タクシー事業者については、平成23年度全事業者77社中41社（53.2%）が赤字事業者であったが、令和2年度においては、全事業者62社中48社（77.4%）が赤字事業者であり、さらに令和3年度には60社中53社（88.3%）が赤字事業者であった（千夕協調べ）。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、タクシーの公共交通機関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

- ・タクシー運転者の賃金は減少傾向にあり、平成23年の千葉県のタクシー運転者の平均年収は263万円（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515万円との格差が252万円となっている。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289万円（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179万円となっている。（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B地区運賃改定率7.75%）、令和2年2月にも同様に運賃改定（千葉県B地区運賃改定率9.68%）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

- ・このような状況であることから、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23年には57.4歳、令和3年度末では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約53%になっている（千タ調べ）。
- ・低賃金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。

#### ◇タクシー事業の交通事故状況と苦情概要

- ・タクシー事業における交通事故件数は、県内の事故総数と同様に事故件数は減少傾向となっている。平成13年（569件）、令和3年（193件）となっており、県内の事故総数（平成13年 37,650件 令和3年 13,534件）と同様に、件数は減少している（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になっている（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が高く、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（平成23年度から概ね50%前後で推移していたが、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、経営の効率化・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・タクシー陣痛119番・緊急支援サービスの導入、ドライブレコーダー・防犯カメラによる警察への情報提供、ユニバーサルデザインタクシーの導入、ユニバーサルドライバー研修の実施、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（ドライブレコーダー、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・テレビカメラ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、運転者登録制度の実施、運転者の指導教育、街頭指導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、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、南房交通圏のタクシー事業は、直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、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の提供

◇安全性の維持・向上

◇地域における公共交通・環境問題への貢献

- ◇観光振興への取組み
- ◇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
- ◇新型コロナウイルス感染予防への対策

## 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の提供

- ・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。
- ・そのためには、運転者教育の充実や利用者の要望等の把握に取組み、サービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取組みや、観光立県の推進に資する取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の受講の促進など、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。
- ・具体的には、運輸安全マネジメントの積極的な導入、主要駅等のタクシー乗り場での街頭指導の実施等により、運転者の安全運転意識の向上を図り、安全性の向上に努めていく必要がある。
- ・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出会い頭追突事故件数「330件以下」の各目標とし、事故件数の更なる減少を目標とする。

### (3) 地域における公共交通・環境問題への貢献

- ・鉄道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。
- ・また、CO<sub>2</sub>排出による環境問題への取組みについては、エコドライブの取組み、環境対応車の積極的な導入等により温暖化対策等環境問題への貢献を目指す。

### (4) 観光振興への取組み

- ・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。
- ・千葉県では、「千葉県観光立県の推進に関する条例」を策定するなど観光を重要な産業として位置づけており、タクシー業界においても、千葉県をはじめ各関係自治体等と連携して、千葉県の観光施策を推進し、国内外の旅客に、十分なサービスを提供するため、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。

#### (5) 防災・防犯対策への貢献

- ・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治安維持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。
- ・防犯等治安維持については、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、交通事故等に遭遇した場合にはドライブレコーダー・防犯カメラの記録や目撃情報の提供など、警察当局との協定の締結をさらに取組み、防犯対策を推進する。
- ・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。

#### (6) 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。
- ・また、防犯カメラ・防犯仕切板の設置等の車内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。
- ・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。



- ・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。

#### (7) 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。
- ・また、自動車運転代行業の適正化を求め、タクシー事業との適正な競争ができる体制を目指す。

#### (8) 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。南房交通圏では、令和4年8月に関東運輸局が示した「適正と考えられる車両数」は「上限162両」「下限136両」とされ、現在の車両数との乖離がある状況ある。  
令和4年9月30日現在の「車両数367両 ただし内32両はコロナ休車中」と比べても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らないことにも留意する必要があるとともに、福祉タクシー車両が切り捨てられることにならないようにすることにも配慮する必要がある。

### 3. 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組むべき活性化事業及びその他関係者が取組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

準特定事業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組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取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組むこととする。

#### ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

##### 【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

- 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
- 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
- デジタル式GPS-AVMの導入、配車アプリ活用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
- 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
- 福祉車両（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
- ETCの導入
  - 実施主体：タクシー事業者
  - 実施時期：短期
- ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
  - 実施主体：タクシー事業者
  - 実施時期：中期
- 福祉タクシーの運行
  - 実施主体：タクシー事業者
  - 実施時期：短期・中期
- 介護タクシーの運行
  - 実施主体：タクシー事業者
  - 実施時期：短期・中期
- 救援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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】**

○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サイトの充実

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

**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

○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

○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

#### 【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 地域における公共交通・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
- 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
- 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
- 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】

- 地域公共交通への対応（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、自治体、運輸支局  
実施時期：短期・中期

### ④ 観光振興への取組み

#### 【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

○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

○地域観光振興への対応

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、運輸支局

実施時期：短期・中期

**⑤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

○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

**⑥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

○若年層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

○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】**

**⑦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

○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】**

○自動車運転代行業の適正化

実施主体等：千葉県警、運輸支局

実施時期：短期

**⑧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2.に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」では、活性化事業計画には、活性化事業と相まって、事業再構築（供給輸送力の削減等）を定めることができる旨規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、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利用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえ、タクシー事業者は、需給バランスを考慮しながら、積極的に活性化事業と相まった減車等の事業再構築についても検討し、タクシー事業の活性化に努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組まれ、千葉県南房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