

塩那交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定平成 21 年 11 月 6 日

改正平成 22 年 1 月 27 日

（目的）

第 1 条

塩那交通圏タクシー特定地域協議会（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、塩那交通圏（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、タクシー事業を経営する者をいう。

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

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

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

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

協議会の運営方法

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) 栃木運輸支局長

- (2) 関係地方公共団体の長

栃木県知事又はその指名する者

那須塩原市長又はその指名する者

矢板市長又はその指名する者

大田原市長又はその指名する者

さくら市長又はその指名する者

那須烏山市長又はその指名する者

那須町長又はその指名する者

塩谷町長又はその指名する者

那珂川町長又はその指名する者

高根沢町長又はその指名する者

- (3) タクシー事業者等

社団法人栃木県タクシー協会長

株式会社烏山観光タクシー 代表取締役社長

黒磯観光タクシー株式会社 代表取締役会長

那須合同自動車株式会社 取締役副社長

有限会社誠タクシー 専務取締役

- (4) 労働組合等

栃木県ハイタク労働組合連絡会を代表する者

- (5) 地域住民

矢板市商工会を代表する者

- (6) その他協議会が必要と認める者

栃木県警察本部交通部交通規制課長

栃木県警察本部交通部交通指導課長

大田原労働基準監督署長

黒磯観光協会長

東日本旅客鉄道株式会社大宮支社企画室企画調整課長

協会長

(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 事務局には事務局長をおく。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日までとする。

9 協議会は、協議会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において、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、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えることとし、議決権の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。

栃木運輸支局長が合意していること。

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。

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。

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。

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。

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。

法第8条第2項各号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) 地域計画の作成を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

(2) から までに掲げる要件を満たしていること。

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

一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。

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。

法第8条第2項各号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。

法第8条第2項各号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、地域計画作成後も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な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附則

この要綱は、平成21年11月6日から施行する。

附則

この要綱は、平成22年1月27日から施行する。

第 1 回

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

平成 21 年 11 月 6 日（金）

14：00～16：00

栃木県トラック協会本館 2 階大会議室

- ・協議会設立の手続き
 - ・「宇都宮交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
 - ・「県南交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
 - ・「塩那交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認

 - 栃木県宇都宮交通圏・県南交通圏・塩那交通圏タクシー特定地域協議会設立準備会の栃木運輸支局小矢島首席運輸企画専門官による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認 -

 - ・構成員の紹介
 - 小矢島首席運輸企画専門官より、要綱にしたがって構成員を紹介 -

 - ・会長選出
 - 構成員の互選により四月朔日栃木運輸支局長を会長に選出 -

 - 協議会の運営に関して必要な事項の協議については、委員に諮ったところ特段の意見なし -

 - ・第 1 回栃木県宇都宮交通圏・県南交通圏・塩那交通圏合同タクシー特定地域協議会
1. 開会

 2. 会長挨拶
 - ・タクシー事業に関しましては、平成 14 年 2 月以前の参入は免許制であり、需給調整規制が行われており、運賃については、認可制であった。
 - ・平成 8 年 1 2 月に政府の規制改革委員会による需給調整規制廃止等に係る報告、運輸政策審

- 議会の答申を受け、国会審議により道路運送法の改正が行われ、平成14年2月よりタクシーの需給調整規制が撤廃され、参入は許可制となり、運賃についても、上限認可制となった。
- ・しかしながら、需要が低下する状況下での規制緩和により、新規参入、増車が増加、運賃競争も激化、タクシー1台当たりの売上げも落ち込み、地域によっては、タクシー事業者の収益基盤悪化とそれに伴う運転者の労働条件の悪化、事故件数の増加、サービスの質の低下が発生し、さらには、交通渋滞問題・環境問題の発生等諸問題が発生することとなった。
 - ・こうしたことを背景とし、平成20年2月より「タクシー事業を巡る諸問題について」国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において、13回にわたり鋭意検討が行われ、平成20年12月に、タクシーが地域公共交通機関としての機能を維持・活性化するための対策について答申があった。
 - ・そして前通常国会において、侃々諤々の審議の末、与野党の全会一致にて「特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化に関する特別措置法」が成立し、10月1日より施行となり、全国で141の地域が特定地域に指定され、栃木においては、3地域が指定された。
 - ・栃木運輸支局といたしましても、タクシー新法の目的である特定地域において、タクシー事業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、タクシー需要の拡大に向けた取り組み、収益基盤の改善のための取り組みや労働条件の改善のための措置が円滑に図られ、もって、利用者利便の増進に資するよう、精一杯努力して参りたいと考えている。
 - ・委員の皆様方におかれましては、宇都宮・塩那・県南の3つの交通圏におけるタクシー事業の適正化・活性化に係る地域計画の策定及び地域計画に定められた目標の達成にお力とお知恵をお借りしたい

3. 事務局長選出

- 会長の指名により久保庭栃木県タクシー協会長を事務局長に選出 -

4. 事務局長挨拶

- ・公共交通といえば、まず鉄道・バスと考えるがタクシーも公共交通のひとつであるが、他の交通機関と比べ影が薄いといえる。
- ・要因として、他の交通機関が大量輸送であるのに比べ、タクシーは個別輸送という特殊性にあることに加え、これまで事業者が地域の方々にタクシーが公共交通という認識を持っていただく努力も足りなかった。
- ・また、平成14年の規制緩和によりタクシー事業が非常に乱れてしまった。このままではタクシー産業が無くなってしまうところまで来てしまっている。
- ・地域に必要なタクシーを無くさない為にも、新たにタクシー特別措置法が施行された。
- ・本日は、市・町の方も出席いただいているが、本法は地方自治体の基本方針に則って実施するというところもあり、この機会を捉えて皆様にご理解いただき、お力・お知恵を貸してい

ただきたい。

5. 議事

- 事務局より議事に従い本協議会の目的、タクシー業界の現況等について（適正と考えられる車両数を含む）、地域計画及びタクシー事業構造改善計画について、資料説明 -

荻原委員【代理】・県タクシー協会の構造改善計画の中にもあったが、乗務員の待遇の改善を図る取組みをお願いしたい。

- ・また、簡単な観光案内できるドライバーの育成や外国人観光客への対応についても検討していただきたい。
- ・お願いになるが、可能であれば乗務員の方に市内の商店へお客さんを誘導していただきたい。

佐藤(栄)委員 ・割引運賃の審査について、適正な原価に適正な利潤を加えて審査するというところになっているが、ある地域では一社だけが身に余る割引運賃を適用させ一人勝ちというところがある。

- ・については、運賃の割引等の審査においては、明らかな需要の拡大であることを明記しなければならないとしていただきたい。
- ・乗務員の最低賃金の検討も加えていただきたい。
- ・事業者の社会保険のチェックも強化していただきたい。
- ・運賃については、同一地域同一運賃が理想ではあるが最終的には無理かと思う。できれば、より同一地域同一運賃に近いシステムをつくってもらいたい。
- ・以上の内容も会議で検討していただきたい。

事務局 ・運賃については、自動認可運賃枠を割り込むもの（割引運賃も含む）については、今後適正な原価適正な利潤があるのかどうか基準に基づいて対応していく。

・社会保険未加入や最低賃金の問題については、監査等の機会を捉えて適正に行うよう指導していきたい。

小関委員 ・第2回目に地域計画の骨子・素案が示されるとあったが、利用者という立場において問題点・改善案等示していきたいが、それら意見等は第2回目に示せばよいのか、もしくは骨子が出来る前にしめさなければならないのか。

事務局 ・先ほど申し上げたように2回目に事務局で考えるところの骨子・素案を示すことになるので、地域ごとにその（示した）中身を検討していただきたい。今回についても、各々の立場でタクシー事業に関する要望・問題点をご発言いただきたい。

小関委員 ・要望ということで4項目お願いしたい。

1. 乗務員の資質の向上
2. 利用者の（タクシーの）選択の機会の確保。
3. J R 宇都宮駅構内タクシープールへの入構許可車両以外の入構車両の排除（許可

車両以外の車両の入構により一般車の交通に支障がある)

4. 現在の需要量に応じた供給量調整・規制

神林委員【代理】・乗務員の労働条件について、全産業に比べ労働時間が長いわりには、賃金も平成20年で(他産業に対して)55%と低い水準にあり、年々減少傾向にある。

- ・なかには、最低賃金を割り込む事例も発生しており、労働局としても労働関係法令上問題がないか注視している。
- ・地域計画の策定にあたっては、地域住民の利便性の確保等々もあるが、労働条件の改善・確保も配慮していただきたい。
- ・供給過剰の解消ということで減車という話が出ているが、減車ということになると乗務員の雇用の確保も問題になってくる。労働者が不当な解雇等が発生しないようなかたちの配慮もお願いしたい。
- ・この関係では、昨年3月に労働契約法が施行になり、同法でも社会通念上相当な理由がなければ解雇ができないとなっておりますので、この点も配慮いただきたい。

川上委員【代理】・鉄道やバスと違った機動性・柔軟性等、タクシーのもつ特性を活かせる分野の研究もひとつの手段ではないか。

- ・供給が過剰だという意識の他に、需要喚起できるような方策等を考えていく必要もある。
- ・また、これまで県としても観光という側面で(タクシーに関する)ホスピタリティについての話し合いの場はあったが、公共交通機関としての関わり合いが今まで薄かったと思う。

四月朔日会長 ・需要喚起という側面においても、今後十分に議論していきたい。

芳賀委員 ・街づくりの観点から次の点をお願いしたい。

- ・以前からの課題としてJR宇都宮駅前等における違法駐車の問題について、これまで関係機関で街頭指導等を実施されている。この問題については乗務員のマナー等もあるが、構造的な問題もあると思う。今後、このような違法状態を解消していくために、この機会を捉えて様々な意見をいただいて行政としても積極的に関わっていききたい。
- ・新たな需要喚起として、現在宇都宮市も含めて各地域において地域内交通としてのタクシーの利用が進んでいる。今後も地域内交通としてタクシーの活用を市町の動きを含めて議論していただきたい。

保坂委員 ・これからのタクシーについていろいろ議論いただいているが、一番大事なことは事業者がどこまで努力できるかにかかっている。

- ・その中でも、この場において各方面の立場から、また利用される立場から様々な意見・要望を遠慮なくいただき、地域計画に折り込んでいければと考えている。

板橋委員 ・タクシー運賃は50年前は100円だった。50年間で7倍しか上がっていない。昭和30年代から7倍しかあがっていないのは他にないと思う。これまで、事業者が安い運賃で努力をしてきた。今、タクシーに乗る方は、地域のバス路線の廃止等もあって昔のバスに乗るような感覚になっている。何もタクシーにいっぱい乗って

もらいたいというわけではなく、タクシーの性格からして必要がある時に利用される乗り物でありたいと考えている。バスとの違いを認識していただきたい。

- ・タクシーは貸切だから料金がなくて当たり前だと思っているが、事業者からみれば安い運賃である。これでは、いくら稼いでも（乗務員が一月当たり）30万、年間360万円、これが栃木県の現状である。
- ・この協議会において、車を減らし、労働時間が減り、乗務員の給料が今よりも増えるような仕組みを検討していただきたい。
- ・また、公共交通といたながらも乗務員の平均年齢が全国で59歳となっている。どうしてこのような状況になってしまったか、皆様にも考えていただきたい。

川勾委員 ・これから各交通圏にもどって地域計画について議論していかなければならない。しかし、需要喚起策については事業者のみでは手の打ちようがない。
委員の皆様からお知恵を拝借させていただきたい。

神山委員 ・個人タクシーとして、これからどんな協力ができるか、いかにお客さんを増やしていくか提案を行い、今後地域協議会のなかで議論していきたい。

皆藤委員 ・事業者の立場としてお願いをしたい。
・地域協議会を離れた場においても、事業者に対して継続して様々なご意見等をいただきたいと考えている。
・自治体、観光協会、商工会、組合等、それぞれでいろいろな計画を立てられる際に、県タクシー協会並びに地区協議会に意見等いただければ、真摯に受け止め努力していきたい。

佐藤(栄)委員 ・最近、栃木県内でもタクシー強盗犯が捕まったが、今後さらに類似犯が予想されることから、併せてタクシー強盗対策も協議いただきたい。

四月朔日会長 ・本日は活発なご議論いただき、今後とも宜しくお願ひしたい。

6. 閉会

事務局 ・第2回については地域ごとに開催したい。
・宇都宮交通圏については、12月の初旬に開催する予定である。
・県南交通圏、塩那交通圏については来年1月中に開催したい。

以上をもちまして、第1回栃木県宇都宮交通圏・県南交通圏・塩那交通圏合同タクシー特定地域協議会を閉会いたします。

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料 1 宇都宮交通圏、県南交通圏及び塩那交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱(案)

資料 2 「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」制定の背景と協議会の目的

資料 3 栃木のタクシー業界の状況

資料 4 適正と考えられる車両数の算定について

資料 5 「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」地域計画

資料 6 特定特別監視地域におけるタクシー事業構造改善計画

以上

塩那交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

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

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

（「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基本方針」平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋）

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

塩那交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・塩那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。
- ・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。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。
- ・さらにタクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への配慮、安全福祉等さまざまな社会的責任を遵守するという前提のもと、地域に密着した公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・塩那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172万人(1日当たり4,724人)から年間120万人(1日当たり3,316人)へと約30%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9万人と平成20年9月1ヶ月の11万人に比べて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、塩那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21社から22社へと1社(約0.5%)増加、車両数は278両から288両へと10両(約4%)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200両、約250両、約250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日現在の車両数との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、塩那交通圏では、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114.4kmから95.8kmへ、実車率は51.8%から51.2%へ、実働率は74.5%から68%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25,817円から25,528円へと、これも約2%減少するという実態となっている(栃夕協調べ)。
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率48.9%、実働率68%、1日1車当たりの運送収入は21,331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、12ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている(栃夕協調べ)。
- ・一方で、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル)(資源エネルギー庁調べ)や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は5年連続で低下しており、平成20年度はマイナス1.7%、さらに平成21年度はマイナス4%となることが予想されるなど(栃夕協調べ)、減益幅は

拡大する傾向にある。このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、栃木県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成3年には434万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成17年以降は常に300万円以下を推移して、平成17年には280万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に栃木県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には244万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても、栃木県のタクシー運転者は栃木県の全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には300時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年には41歳であった運転者の平均年齢が平成20年には58.5歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合は約19.6%になっている（栃タ協調べ）。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。

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の導入、タクシーこども110番の導入、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、精神障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、アイドリングストップ車の導入）、経営効率の改善（GPS - AVMの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策）、労働条件の向上（防犯カメラの導入、ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。さらに、今年度中に観光立県として観光客の満足度を向上させるためのホスピタリティー研修会を栃木県及び（社）栃木県観光物産協会と共催で開催することとしている。
- ・また、栃木県タクシー協会の設置運営による運転者登録制度の自主的な実施、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

まとめ

- ・上述のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

取組みの方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目毎に具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

観光立国実現へ向けての取組

防災・防犯対策への貢献

タクシー運転者の労働条件の改善・向上

事業経営の活性化、効率化

過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）の積極的な活用や優良乗り場の拡充など、可能な限り利用者により良質なタクシーが選択されるような環境を検討する。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・具体的には、主要駅等のタクシー乗り場における街頭指導の実施、交通事故防止のための講習会の実施、運輸安全マネジメント制度を導入し輸送の安全性の向上に努めていく必要がある。
- ・さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに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。

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・JR・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した栃木における総合交通ネットワークとしての機能向上や、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- ・都市計画や新たな開発から生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

観光立国実現に向けての取組み

- ・個別輸送機関であり、主要駅から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・政府においては、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開される中、「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との協力を推進する。

防災・防犯対策への貢献

- ・深夜時間帯までを広くに走行しているタクシーの特性を生かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会貢献を促進する。
- ・具体的には、タクシー車内に緊急電話を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供たちの安全確保に資する「タクシー子供110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する取組みなどにより、防犯対策を推進する。

タクシー運転者の労働条件の改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、栃木県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、栃木県のタクシー運転者で244万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、栃木県のタクシー運転者で300時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務体制の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生

産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

過度な運賃競争への対策

- ・交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討されている経緯があり、過度な運賃競争への対応については、それらの報告書等を踏まえた適切な対応を目指すことを目標とする。

以上の目標に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。栃木県塩那交通圏では、11月6日の第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実働率により、約200両（実働率90%）、約250両（同82%）、約250両（同80%）であり、これに基づく21年7.17通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数や、9月30日現在の車両数とは差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組がなされ、十分な成果が上げることができるものとする。具体的には、過剰な車両によって県内で発生している交通問題の改善につながるのと同時に、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、タクシーが県内において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。

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

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2. に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は協同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施時期としては短期・中期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内を目安として取り組むこととする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【特定事業】

運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

各社における地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル GPS - AVM 機器導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

GPS 技術等を利用した車両滞留防止への取組

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

スクールタクシー運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

電子マネー、クレジットカード、IC カード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ハイグレード車の導入の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

事業者における WEB サイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

主要地にタクシー乗り場の新設

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

主要駅タクシー乗り場付近への案内表示板や概算料金を記載した掲示板の設置

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、

実施時期：短期

条件に応じたタクシーを検索できる WEB サイトの開設

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

事業者評価制度及び運転者評価制度の導入の検討

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

車内遺失物情報提供するための WEB サイトの構築

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

協会ホームページ相談コーナー等の苦情処理体制の充実

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

高齢者用外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の拡充

実施主体等：：法人協会、自治体、運輸支局

実施時期：中期

安全性の維持・向上

【特定事業】

運輸安全マネジメントの講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの開催

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

優良ドライバーに対する表彰制度の導入

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アルコール検知器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

営業用自動車事業所事故防止 100 日コンクールの（本年は 9 月 23 日から 12 月 31 日まで）実施

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、運輸支局、県警本部

実施時期：短期

他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期、中期

環境問題への貢献

【特定事業】

電気自動車・ハイブリッド車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

Suica、Pasumo等ICカードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

鉄道車両・バス輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

主要駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：法人協会等、鉄道事業者

実施時期：短期

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

実施主体：法人協会等、運輸支局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光タクシー乗務員に主要観光地の観光案内講習会を実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

車内における通訳サービス（通訳ボランティアによる）の提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

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、中期

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

地域における治安維持への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

「危険歩行者思いやりコール運動」への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

タクシー運転者の労働条件の改善・向上

【特定事業】

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の遵守

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

最低賃金の確保

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

定年の延長又は雇用延長制度の導入。

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯仕切板（大型）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

食事・休憩可能な提携施設等の確保

実施主体等：法人協会等

実施時期：中期

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

デジタル式GPS - AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

燃料や自動車部品等の共同購入推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

業務取扱事務のOA化の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期

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

特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかのように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2.に掲げた各目標を確実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、特定事業計画には、特定事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。