

## 第 2 回

# 栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成 22 年 1 月 27 日 (水)  
14:00~15:30  
矢板市文化会館小ホール

### 1. 開会

### 2. 議事

#### (1) 栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正(案)について

- 事務局より東日本旅客鉄道株式会社大宮支社が協議会構成員に加わる旨改正内容の説明 -

設置要綱の改正の協議については、委員に諮ったところ特段の意見なし

#### (2) 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について

事務局より議事概要について、資料説明

#### (3) 栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(素案)について

事務局より地域計画(素案)について、資料説明

川上委員【代理】 ・ 3つの特定地域の計画に施策の地域ごとの特性や留意点はあるのか。

- ・ 協議会の場で減車の議論はしないとのことだが、労働者の待遇改善のなかで、歩合制賃金のあり方、労働条件の具体的な施策の記載がないのは意味があるのか。

事務局

- ・ 栃木の3つの特定地域各々特色を持った計画にしなければならないと考えている。今回の塩那交通圏においては観光に関する事業に特色をもった計画としたい。
- ・ 賃金の話については、運輸政策審議会において歩合制賃金について審議されたことがあったが、歩合制を否定したものではない。事業経営として、賃金だけに特化するのも難しく、今回の計画においては、需要喚起を行うことで日車営収が上がれば、賃金・労働条件が改善していくことを考えている。

長山委員

- ・ 那須塩原市ではコミュニティバスを運行している。現在路線の見直しを行っているが、バスでは進入出来ない地区があり、そのような地域に居住する自家用車を利用

出来ない高齢者等はタクシーを利用するしかない。市としても高齢者にタクシー券を配布して、タクシーの利用を勧めている。

- ・しかしながら、年々市の財政も厳しい状況になってきており、(13ページの)高齢者・障害者の公的支援拡充は難しい。
- ・また、個人的な見解ではあるが、全体として計画を遂行したとしても飛躍的に需要が回復させるのは難しいのではないか。
- ・これから、事業者が減車をしていくなかで業界が縮小していく印象がある。現在、(減車するような)余った車を活用して、新しいアイデアが考えられないのか。

- 事務局
- ・高齢者・障害者の公的支援拡充については、自治体の財政が切迫しているのは重々承知しているが、現存国からの補助等も難しい状況にある。
  - ・現在、供給過剰ということで、今後事業者による特定事業計画においての減車という方向に向かいながら、タクシーの産業としての機能回復を目指した特定事業計画を遂行し、長期的な視点でタクシーの需要を喚起していくと計画している。

- 荻原委員
- ・観光協会として観光情報を備えたドライバーの育成をお願いしたい。
  - ・外国人観光客に対応する支援・施策出来ることがあれば行っていきたい
  - ・現在、平場(市街地)の観光を提唱しており、滞在型の観光客等が町へ来て頂けるような施策もあればいいと思う。

- 事務局
- ・15ページに特定事業のなかに「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」とあるように、乗務員に地域の観光知識の醸成を目指した計画を考えている。
  - ・外国人観光客の対応については、高齢乗務員にも対応できるような簡単な会話マニュアル等を作成し、車内に設置するようなイメージを持っている。

- 傳法谷委員【代理】
- ・駅前広場には、JRと自治体が折半した協定広場というものと、100%JRが所有しているものがある。
  - ・(計画のなかで)JR東日本が独自で実施主体とされていることについて、実際には多くが協定広場となっていることから、概念からしてそぐわないと懸念を持っていたが、17ページの(注)において「実施主体等」の解釈が明確にされたことについては配慮があったと思っている。
  - ・また、駅前広場は複数の公共交通機関が乗り入れしていることから、広場の活用・拡大については、(JRと)自治体等と協力して相互的な検討を行わなければならないことはご理解いただきたい。

- 事務局
- ・実施主体等とは、事業者毎にタクシー事業者であったり、土地権者であったりと各々に役割が違うところがあるので、実際には施策ごと個別に協議していくことをご理解いただきたい。

川勾委員 ・かつては、乗務員の賃金は固定給であったが、バブル期に乗務員によるオール歩合給の願い出によって今現在の歩合給になった経緯もあるが、その当時は誰も今の状況を考えていなかった。しかし、今固定給に戻したら経営が立ち行かなくなってしまう。

・もはや企業努力によって需要喚起をおこなっても、回復の見通しが立たない状況まで来ている。これを機に、関係者の方々からアドバイスをいただきながら、どのような努力をしていったらいいのかというのが、今回の地域計画であると考えている。

青山委員 ・11ページの「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」にもあるように、昨年から運転免許返納割引を実施しているが、制度前に返納してしまい運転経歴証明がない方々については適用できないのか。

・先ほど（川勾委員から）賃金の話があったが、労働組合としては固定給をお願いしたいところだが、経営が切迫していることも理解している。できれば、A B賃金の形態でお願いしたい。

事務局 ・運転免許経歴証明については、免許の有効期限内に返納した際に希望があれば運転経歴証明を交付するもので、以前に返納した方については発行するのは難しいと聞いている。

高根澤委員 ・タクシーは平成14年以前は需給調整で規制されていたことから、既存の事業者は規制に「あぐら」をかいていたのは否めない。その後、各社企業努力を実施してきたが、構造上現在の状況を回復するのは難しい。これを機会に皆様のお知恵をお借りしたい。

・また、長山委員からも意見があったように、従来の固定観念を拭い、新しい需要を喚起するアイデアが必要だと思う。

荻原委員 ・バス等が利用出来ない僻地等で、相乗り推進券的な施策を検討されてはどうか。

事務局 ・ご近所、観光客等向けにHPや掲示板等に観光タクシー実施・相乗り等のPRの取り組みも考えていきたい。

四月朔日会長 ・後日意見・不備があった場合には、添付の「栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）に対する修文意見等について」に意見を添えてFAXにてお寄せいただきたい。

・本日いただいた意見・提案については、次回協議会までに検討を行い、最終的な地域計画（案）を提示したい。

#### （４）その他

長山委員 ・地域計画の策定後、どのように実施していくのか。

- 事務局
- ・次回以降の協議会で合意を受けた地域計画のなかから、タクシー事業者が実施できる特定事業を複数選んで国土交通省に申請いただき、申請の認定を行い、実施していくことになる。
  - ・その後、半年程度の様子を伺い、時期を捉え協議会で検証を行っていくことになる。

## 6. 閉会

- 事務局
- ・次回は地域計画の最終案を提示して協議いただくことになる。
  - ・第3回については3月中に開催する予定である。

以上をもちまして、第2回栃木県塩那交通圏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 栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の改正（案）

資料2 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

資料3 栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

以上

## 塩那交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（最終案）

### 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

#### 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発駅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（栃夕協調べ）。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きの導入、タクシーこども110番の導入、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、精神障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、アイドリングストップ車の導入）、経営効率の改善（GPS - AVMの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策）、労働条件の向上（防犯カメラの導入、ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入等）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

### 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CO<sub>2</sub>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、その特性を發揮して、十分なサービスを提供し新たな栃木の観光を支えるため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図る事が必要である。
- ・更に、栃木県では、観光を重要な産業と位置づけ、「観光立県」としてのプランを策定している。タクシーにおいても栃木県をはじめ各関係自治体の観光振興政策課等との協力を推進する。

#### 防災・防犯対策への貢献

- ・深夜時間帯までを広範囲に走行しているタクシーの特性を生かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会貢献を促進する。
- ・具体的には、タクシー車内に緊急電話を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・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とともに、タクシーに起因する事故の抑制にも寄与

する。

- ・ さらに、車両数の減少や運行の効率化によるCO<sub>2</sub>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

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的設置  
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

実施主体等：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

地域の文化・産業と連携した特色のあるタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

外国語会話集（指差しシート）の作成、携行と車体表示

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

### 【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。

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、栃木県塩那交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。