

特定地域再指定に係る状況

栃木県宇都宮交通圏タクシー特定地域協議会
栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会
栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会

平成24年12月20日

特定地域の指定基準

タクシー適正化・活性化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

人口10万人以上の年を含む営業区域における指定基準

次の①～③のいずれかに該当するもの

- ① 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。
- 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。

都道府県	営業区域名	日車実車キロ (km)			日車営収 (円)		
		平成13年度	平成23年度	参考 (H24年7月)	平成13年度	平成23年度	参考 (H24年7月)
栃木県	宇都宮交通圏	79.8	65.1	66.4	28.870	25.759	25.442
	県南交通圏	62.6	53.9	51.3	21.441	18.999	18.777
	塩那交通圏	76.5	64.1	63.5	25.817	22.795	22.990

特定地域の指定について

○ 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」、「一関交通圏」、「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」、「静清交通圏」、「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」、「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」、「鹿屋交通圏」、「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

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
一部改正平成22年 1月27日
一部改正平成 年 月 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

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) 栃木運輸支局長
- (2) 関係地方公共団体の長
 - ① 栃木県知事又はその指名する者
 - ② 那須塩原市長又はその指名する者
 - ③ 矢板市長又はその指名する者
 - ④ 大田原市長又はその指名する者
 - ⑤ さくら市長又はその指名する者
 - ⑥ 那須烏山市長又はその指名する者
 - ⑦ 那須町長又はその指名する者
 - ⑧ 塩谷町長又はその指名する者
 - ⑨ 那珂川町長又はその指名する者
 - ⑩ 高根沢町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① ~~社団法人栃木県タクシー協会~~
一般社団法人栃木県タクシー協会
 - ② 株式会社烏山観光タクシー 代表取締役社長
 - ③ ~~黒磯観光タクシー株式会社~~ 代表取締役会長
黒磯観光タクシー株式会社 代表取締役社長
 - ④ ~~那須合同自動車株式会社~~ 取締役副社長
塩原自動車株式会社 常務取締役
 - ⑤ 有限会社誠タクシー 専務取締役
- (4) 労働組合等
 - ① 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
 - ① 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

- ① 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
- ② 夫田原労働基準監督署長
栃木労働局労働基準部監督課長
- ③ 黒磯観光協会長
- ④ 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日平成27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。
 - ① 栃木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。
- 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。
 - ⑤ 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。

附則

この要綱は、平成 年 月 日から施行する。

タクシー事業の適性化・活性化に係る3年間の取組みの検証

タクシー事業の適正化・活性化の取組みの検証(目的).....	P. 1
タクシー事業の現状.....	P. 2 ~ P.21
地域計画の目標ごとの達成状況.....	P.22 ~ P.28
3年間の取組みの総括.....	P.29

栃木県宇都宮交通圏タクシー特定地域協議会
栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会
栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会

平成24年12月20日

タクシー事業の適正化・活性化の取組みの検証(目的)

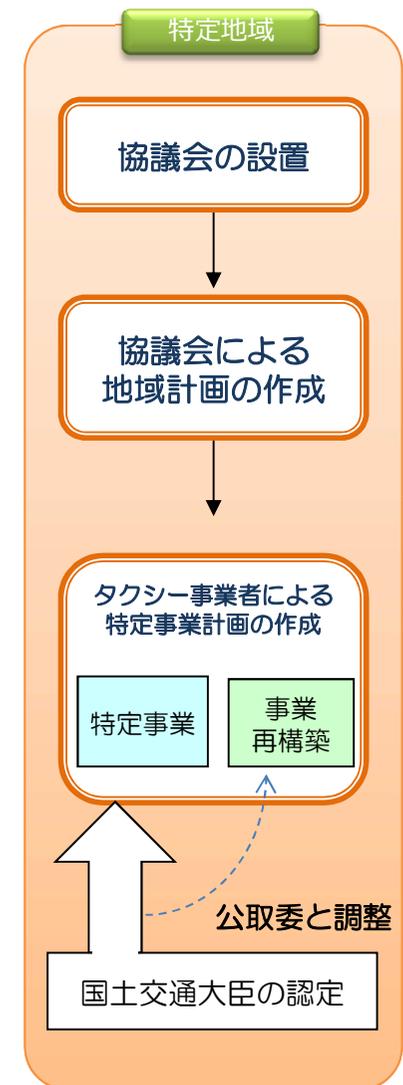
- タクシーは鉄道、バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関。
- タクシー事業を巡っては、タクシーの輸送人員の減少と供給過剰の進行により多くの地域で収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化といった諸問題が発生。
- これらの問題に対処するため、タクシー適正化・活性化特別措置法が平成21年10月施行された。



- 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。



特定事業計画認定申請状況、認定状況

平成24年11月30日現在

営業区域	地域計画 合意	法人タクシー									個人タクシー		
		事業者数	申請				認定				事業者数 (3月末)	申請者数	認定 事業者数
			申請者数	うち事業再構築を定めた者			認定 事業者	うち事業再構築を定めた者					
				申請者数	減車数	休車数		事業者数	減車数	休車数			
宇都宮交通圏	H22.2.24	34	34	18	33	30	34	18	33	30	65	65	65
県南交通圏	H22.3.24	34	34	20	34	2	34	20	34	2			
塩那交通圏	H22.3.29	22	22	8	10	2	22	8	10	2			

営業区域	基準車両数①	現在 車両数②	減車数 1-(②/①)	申請された減・休車が 全て実施された場合 の車両数③	減車率 1-(③/①)	適正と考えら れる車両数	基準車両数と適正と考え られる車両数との乖離
宇都宮交通圏	927	848	8.5%	848	8.5%	600~700	約24~35%
県南交通圏	615	526	14.5%	526	14.5%	450~500	約19~27%
塩那交通圏	288	254	11.8%	254	11.8%	200~250	約13~31%

特定事業の項目ごとの認定状況(宇都宮交通圏:法人事業者)

特定事業計画	事業者数(重複あり)
アイドリングストップ運動の推進	28社
春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動	14社
短距離、ワンメーターを歓迎する運転教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	9社
早朝予約の積極受注の推進	8社
優良運転者推薦制度の促進	7社
サービス向上のための教育・研修の充実	5社
電子マネー・クレジットカード・ICカードの決済器の導入	6社
ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施	6社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	3社
アイドリングストップ車の導入	3社
アルコール検知器の導入	3社
交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの実施	3社
各社における地理教育の徹底	3社
GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組	3社
運輸安全マネジメントの講習の受講	3社
「危険歩行者思いやりコール運動」への協力	2社
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	2社
安全運転講習会の受講	1社
こども110番への協力	1社

特定事業の項目ごとの認定状況(宇都宮交通圏:法人事業者)

特定事業計画	事業者数(重複あり)
地域の文化・産業と提携した特色のあるタクシーの運行	1社
営業用自動車事業所事故防止100日コンクール実施	1社
仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	1社
運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動	1社
防犯仕切版(大型)の導入	1社
ポスター、パンフレット、リーフレット等作成・配布	1社
チャイルドシートの導入	1社
防犯カメラの導入	1社

特定事業の項目ごとの認定状況(県南交通圏:法人事業者)

特定事業計画	事業者数(重複あり)
アイドリングストップ運動の推進	30社
春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動	16社
優良運転者推薦制度の推進	10社
早朝予約の積極受注の推進	8社
各社における地理教育の徹底	8社
サービス向上のための教育・研修の充実	4社
ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施	4社
運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動	4社
短距離、ワンメーターを歓迎する運転教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	2社
GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組み	2社
チャイルドシートの導入	2社
自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の遵守	2社
アルコール検知器の導入	1社
「危険歩行者思いやりコール運動」への協力	1社
交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの実施	1社
デジタルGPS-AVM機器導入とそれを活用した効率的配車	1社
接客サービス講習会の実施	1社
ポスター、パンフレット、リーフレット等作成・配布	1社
事業者におけるWEBサイトの開設	1社

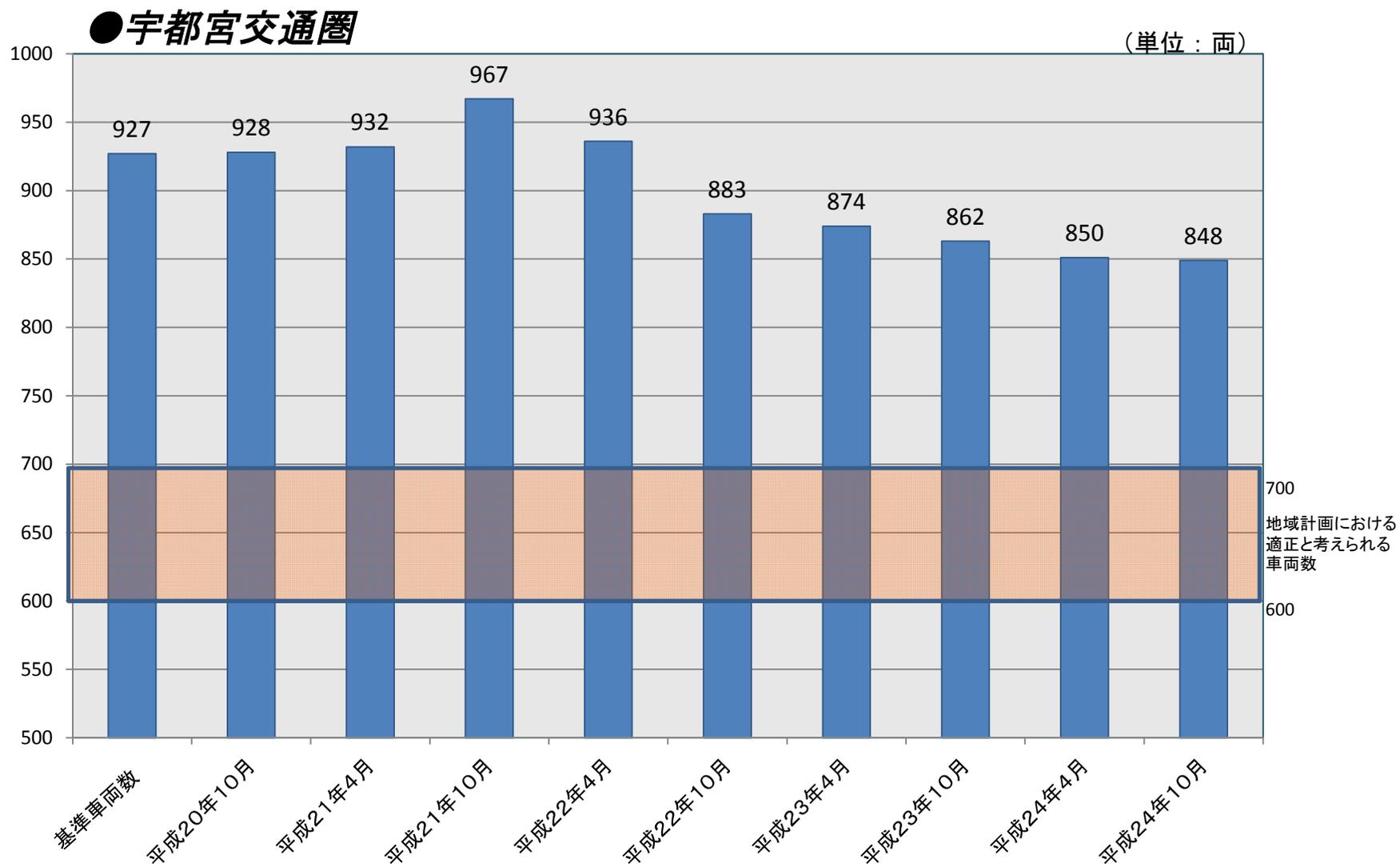
特定事業の項目ごとの認定状況(塩那交通圏:法人事業者)

特定事業計画	事業者数(重複あり)
アイドリングストップ運動の推進	18社
春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動	13社
優良運転者推薦制度の推進	11社
早朝予約の積極受注の推進	6社
GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組み	2社
ハイグレード車の導入の推進	2社
観光タクシー乗務員に主要観光地の観光案内講習会の実施	2社
運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動	2社
観光タクシーの運行	2社
ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施	2社
サービス向上のための教育・研修の充実	2社
防犯訓練の実施	1社

平成24年3月31日現在

No.	事業計画	実施中		計画		実施状況		合計	
		件数	%	件数	%	件数	%	件数	%
1	優良運転者推薦制度の促進(マスターズ制度の促進)	62件	95.4%	0件	0.0%	62件		62件	95.4%
2	サービス向上のための教育、研修の充実(宮ものしり検定)	43件	66.2%	0件	0.0%	43件		43件	66.2%
3	デビット・クレジットカード決済器の導入	10件	15.4%	0件	0.0%	6件	100.0%	16件	24.6%
4	カーナビの導入	49件	75.4%	0件	0.0%	11件	100.0%	60件	92.3%
5	映像記録型ドライブレコーダーの導入	10件	15.4%	0件	0.0%	25件	100.0%	35件	53.8%
6	ハイブリット車、EV車等低公害車の導入	5件	7.7%	0件	0.0%	2件	100.0%	7件	10.8%
7	地域の文化、産業と連携した特色のあるタクシーの運行	43件	66.2%	0件	0.0%	22件	100.0%	65件	100.0%
8	サービス向上のための教育、研修の充実(期限更新時接客研修の受講)	0件	0.0%	0件	0.0%	65件	100.0%	65件	100.0%
9	サービス向上のための教育、研修の充実(ワンフレーズキャンペーンの実行)	0件	0.0%	0件	0.0%	65件	100.0%	65件	100.0%
10	安全運転講習会の受講(講習会への参加)	0件	0.0%	0件	0.0%	65件	100.0%	65件	100.0%
11	交通事故ゼロ運動等への参加(講習会への参加)	0件	0.0%	0件	0.0%	65件	100.0%	65件	100.0%
12	その他()	0件	0.0%	0件	0.0%	0件	0.0%	0件	0.0%
合計		222件		281件		431件		548件	
1人当たり平均件数		3.4件		0.0件		6.6件		8.4件	

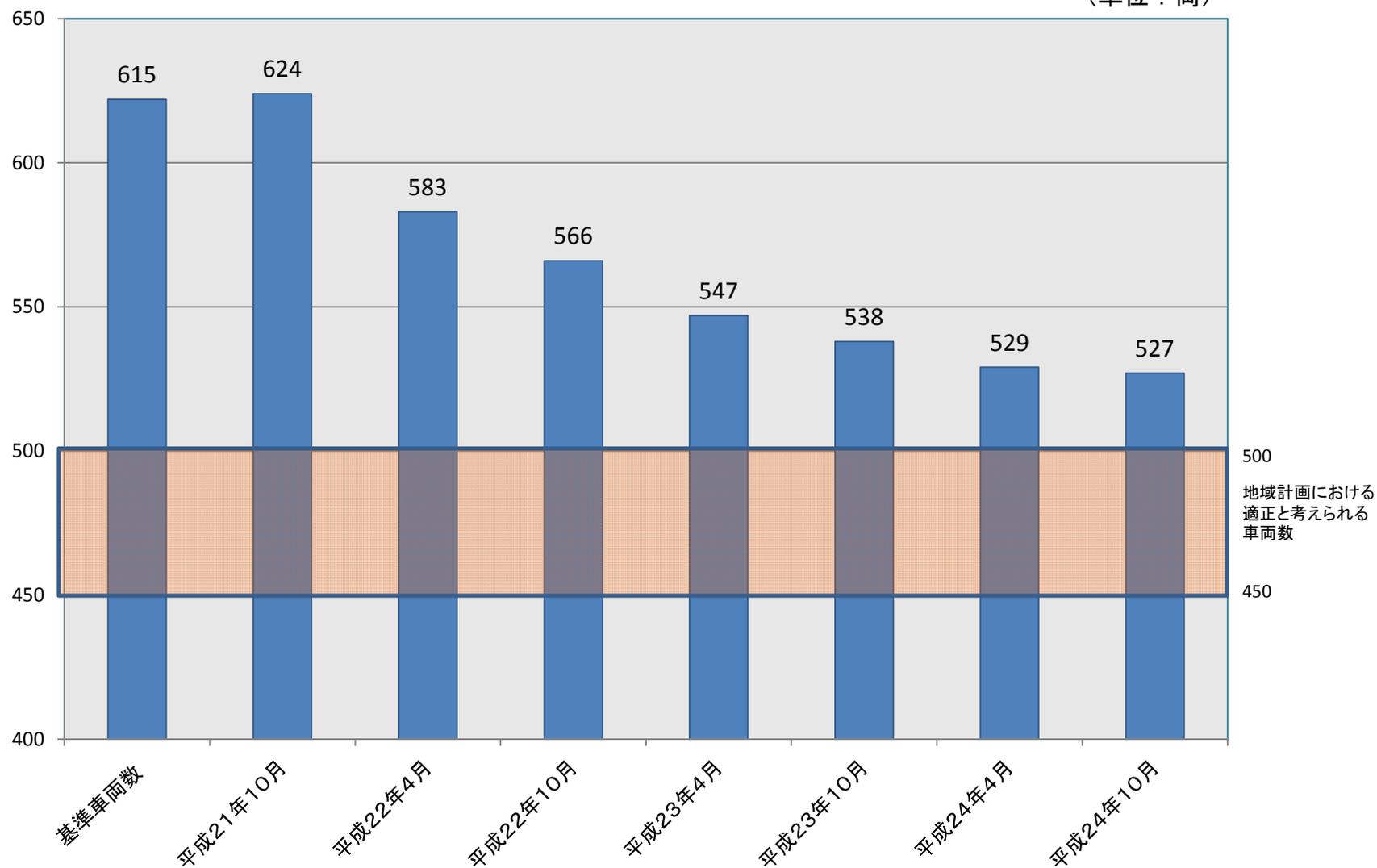
事業再構築(減・休車)認定後の実施状況



事業再構築(減・休車)認定後の実施状況

● 県南交通圏

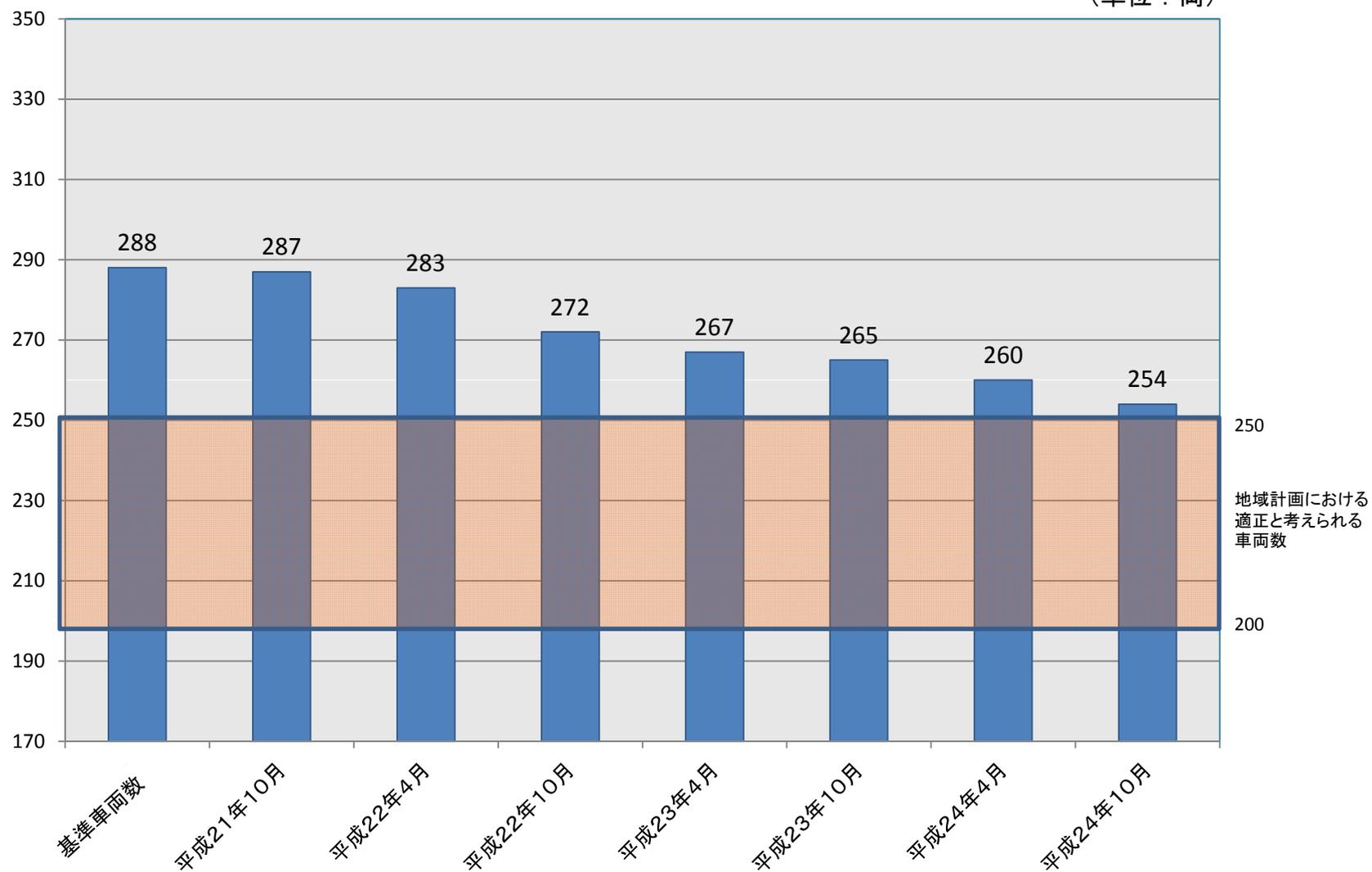
(単位：両)



事業再構築(減・休車)認定後の実施状況

●塩那交通圏

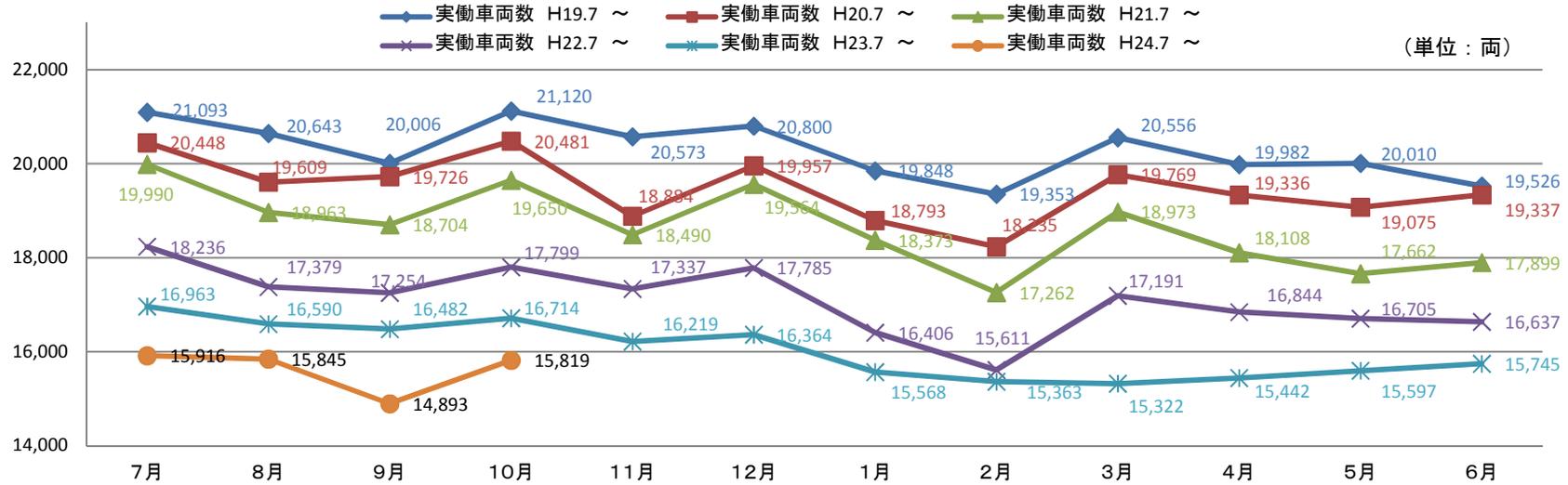
(単位：両)



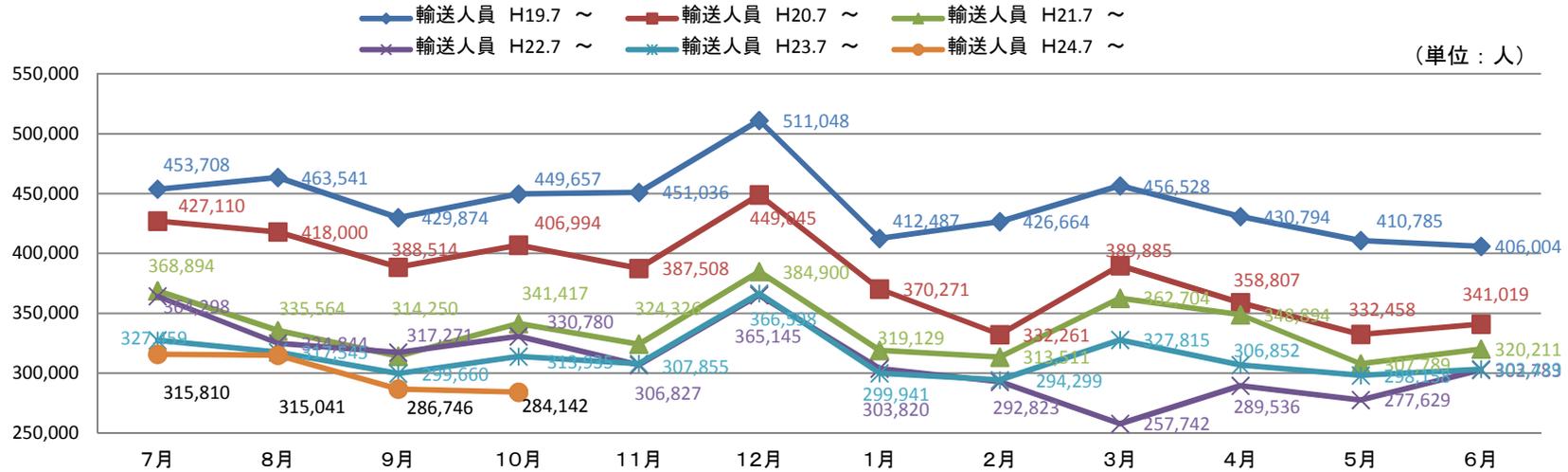
各指標の比較【宇都宮交通圏】

●宇都宮交通圏

延べ実働車両数の推移



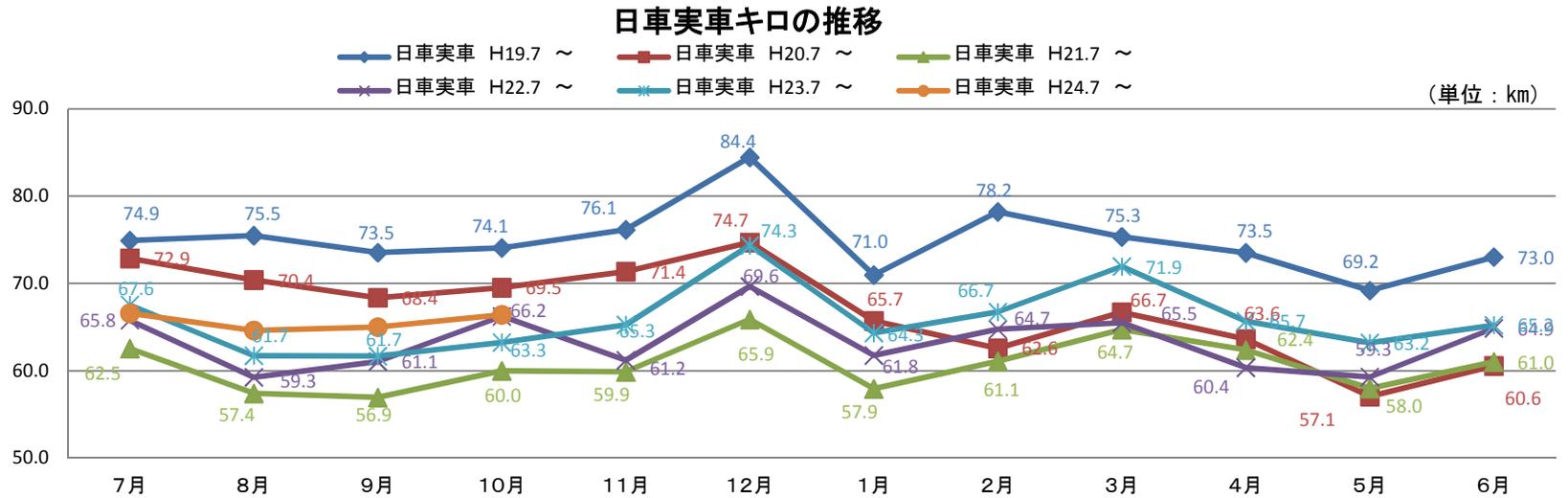
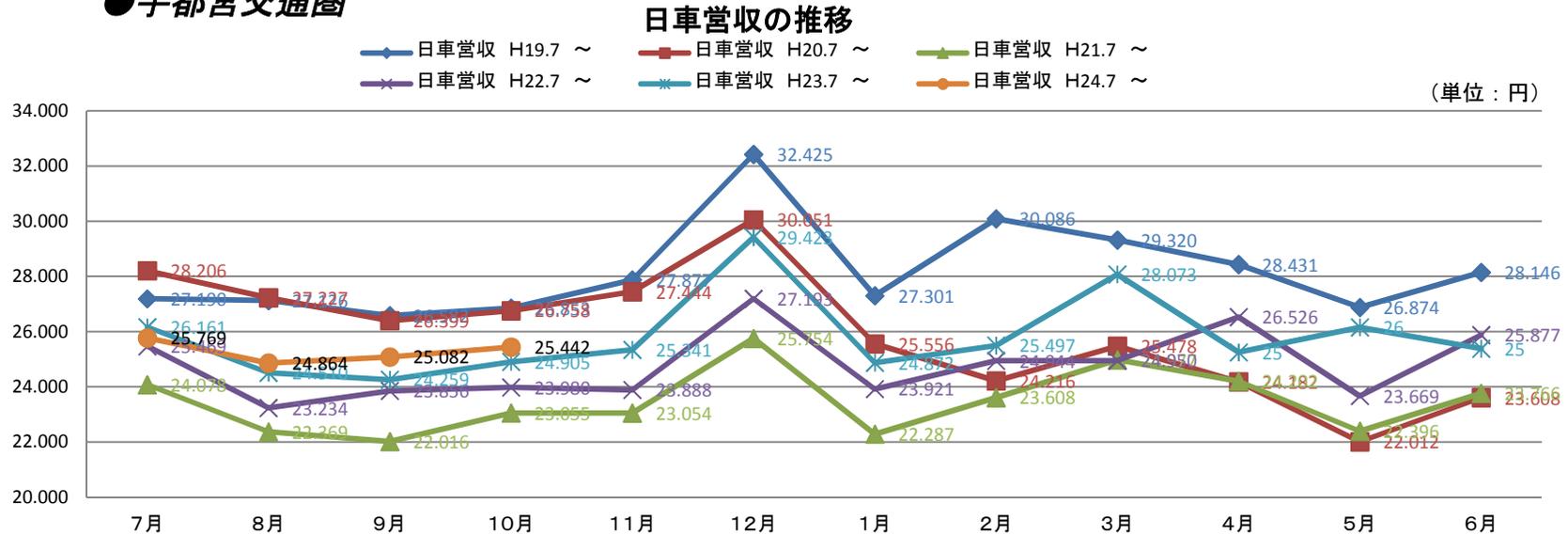
輸送人員の推移



【(社) 栃木県タクシー協会調べ】

各指標の比較【宇都宮交通圏】

●宇都宮交通圏

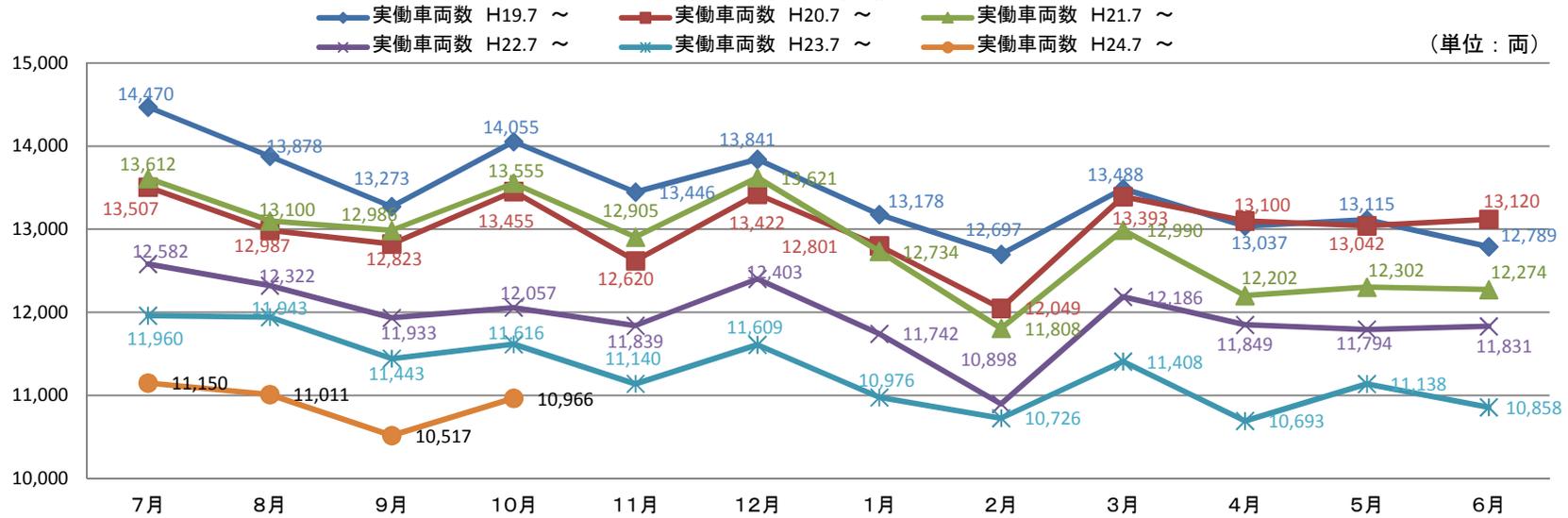


【(社)栃木県タクシー協会調べ】

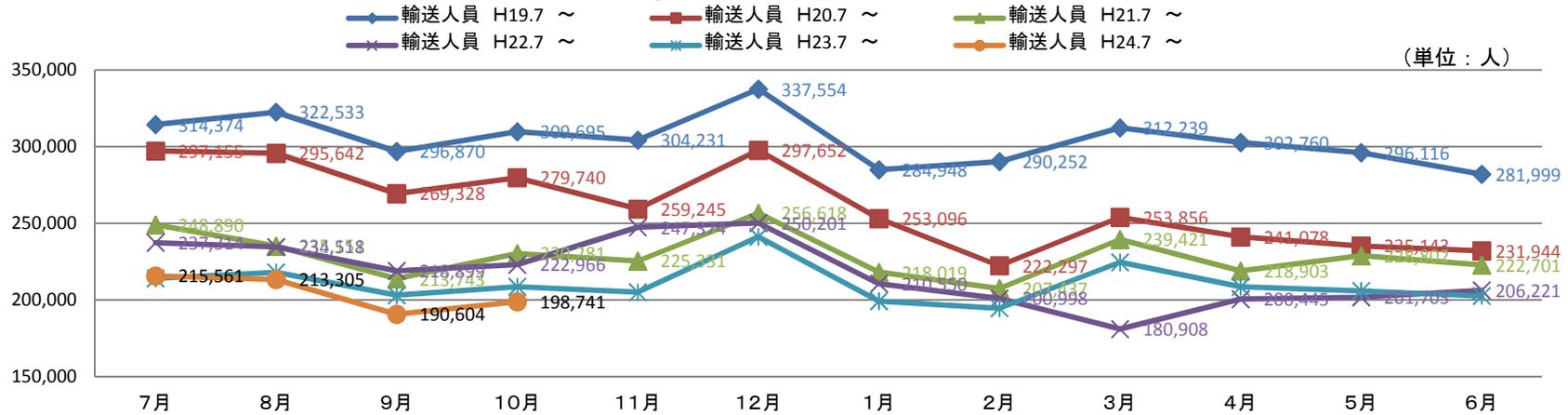
各指標の比較【県南交通圏】

●県南交通圏

延べ実働車両数の推移



輸送人員の推移

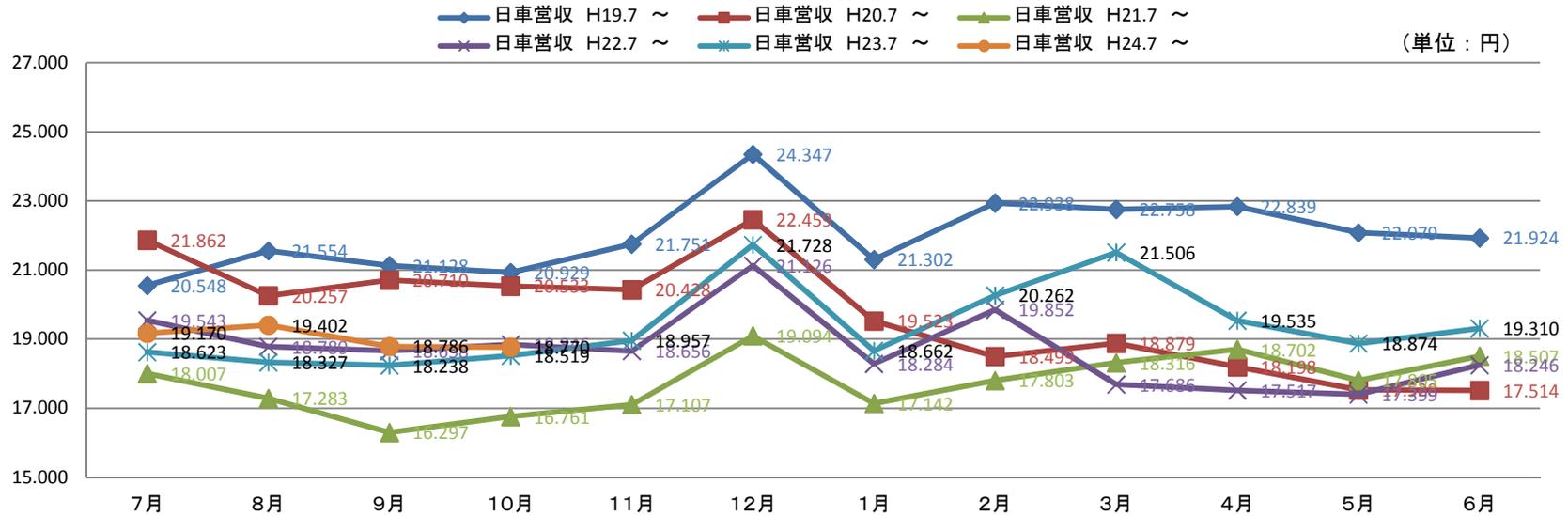


【(社) 栃木県タクシー協会調べ】

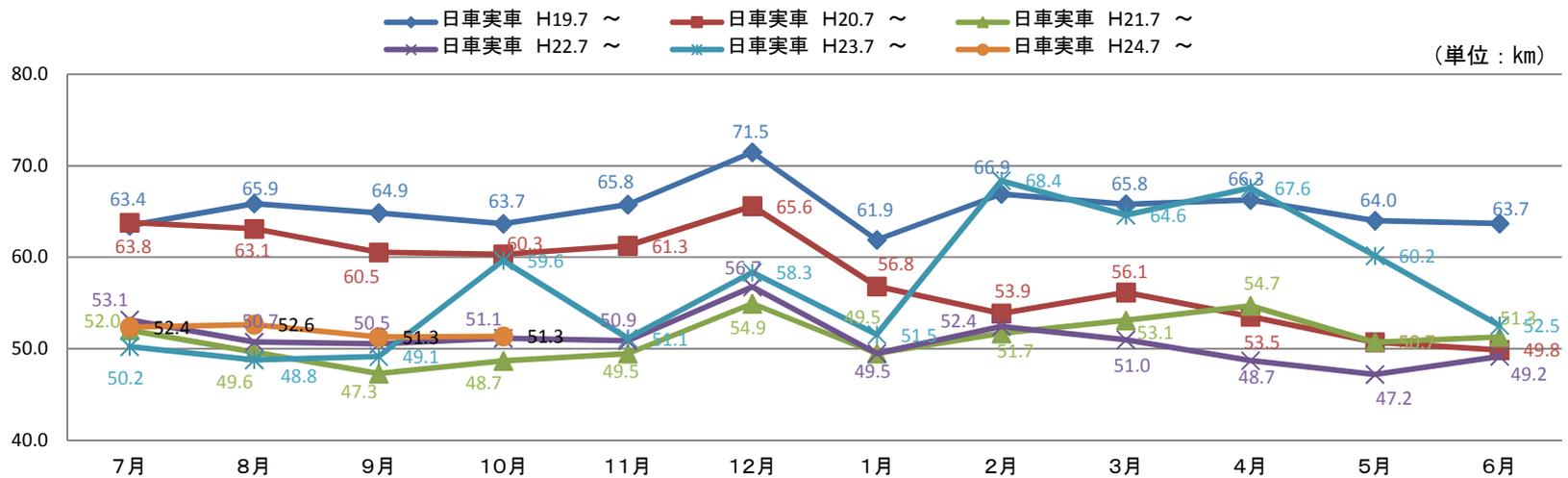
各指標の比較【県南交通圏】

● 県南交通圏

日車営収の推移



日車実車キロの推移

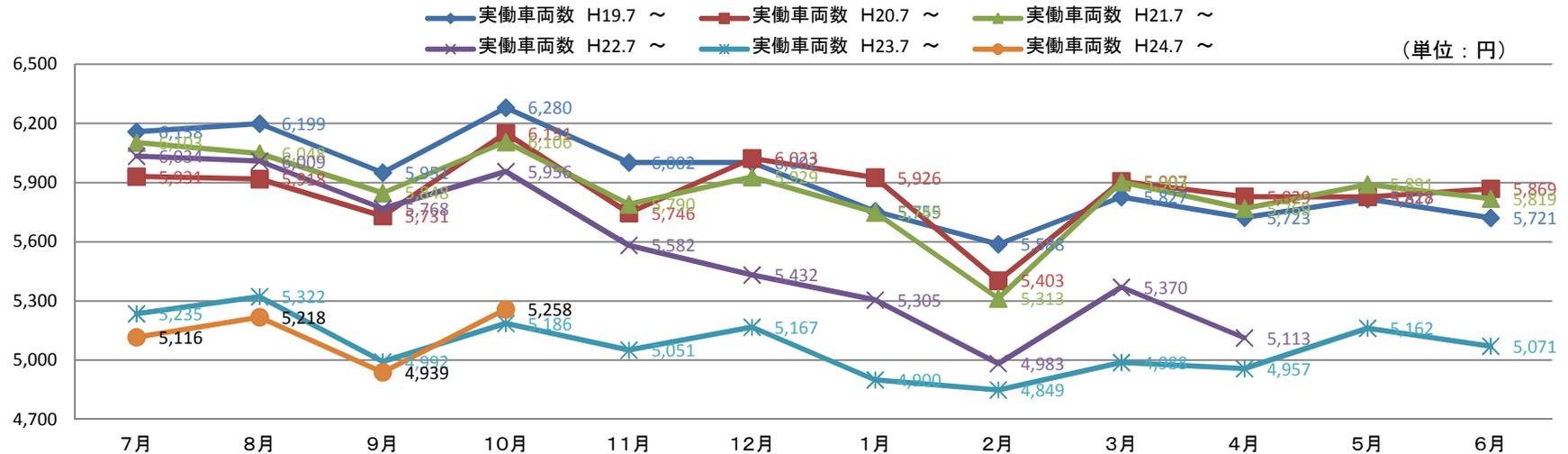


【(社) 栃木県タクシー協会調べ】

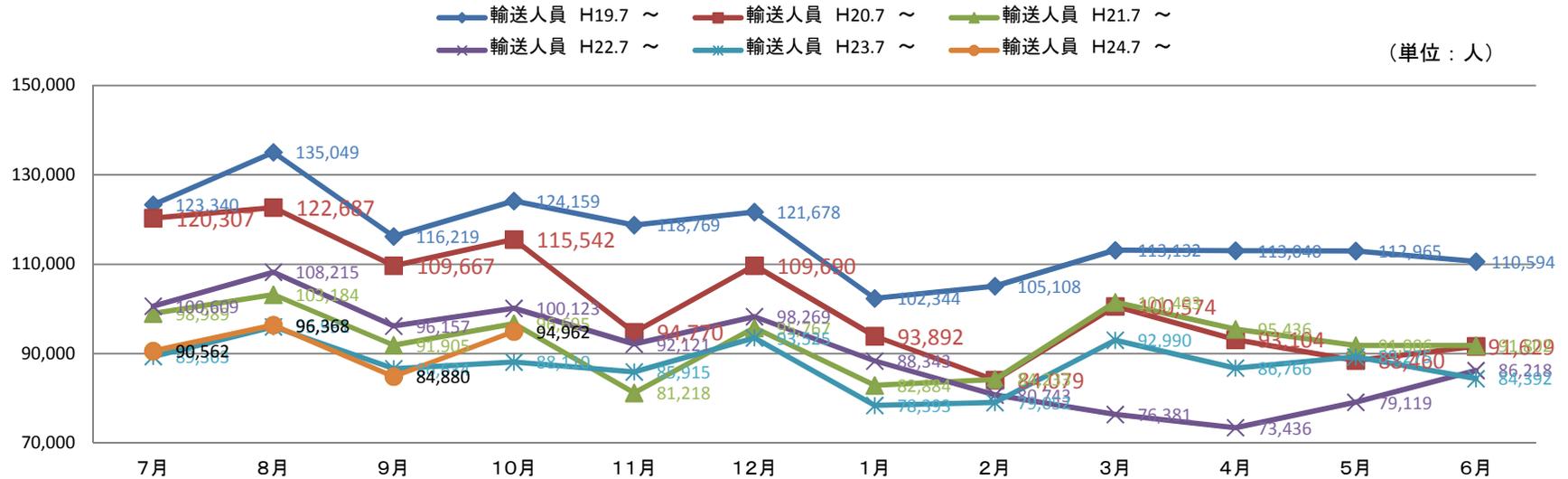
各指標の比較【塩那交通圏】

●塩那交通圏

延べ実働車両数の推移



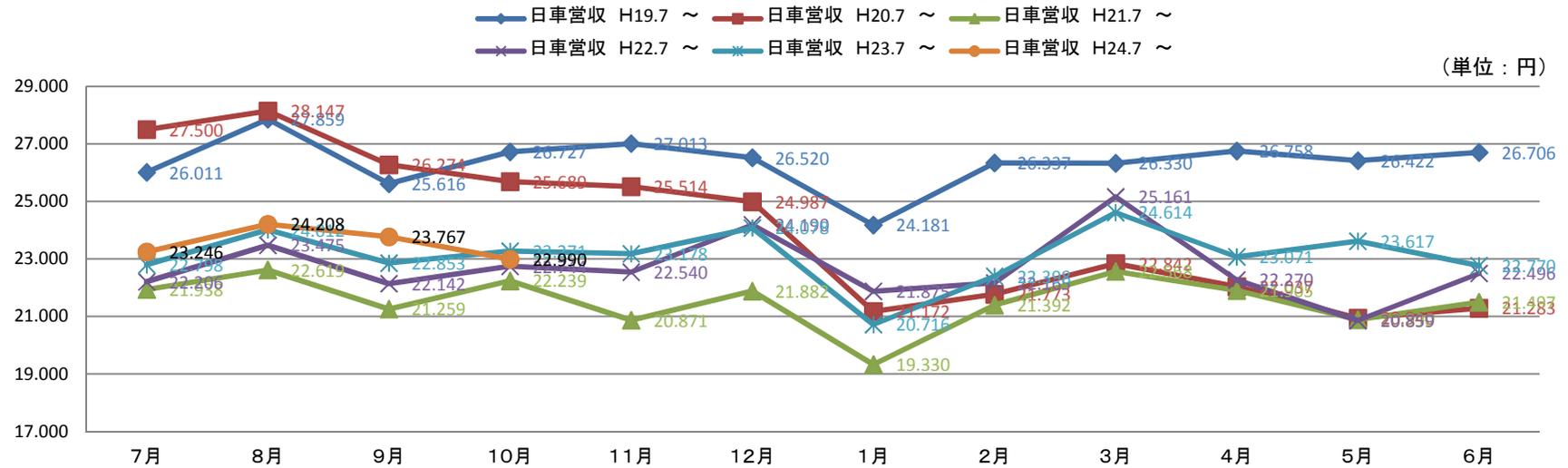
輸送人員の推移



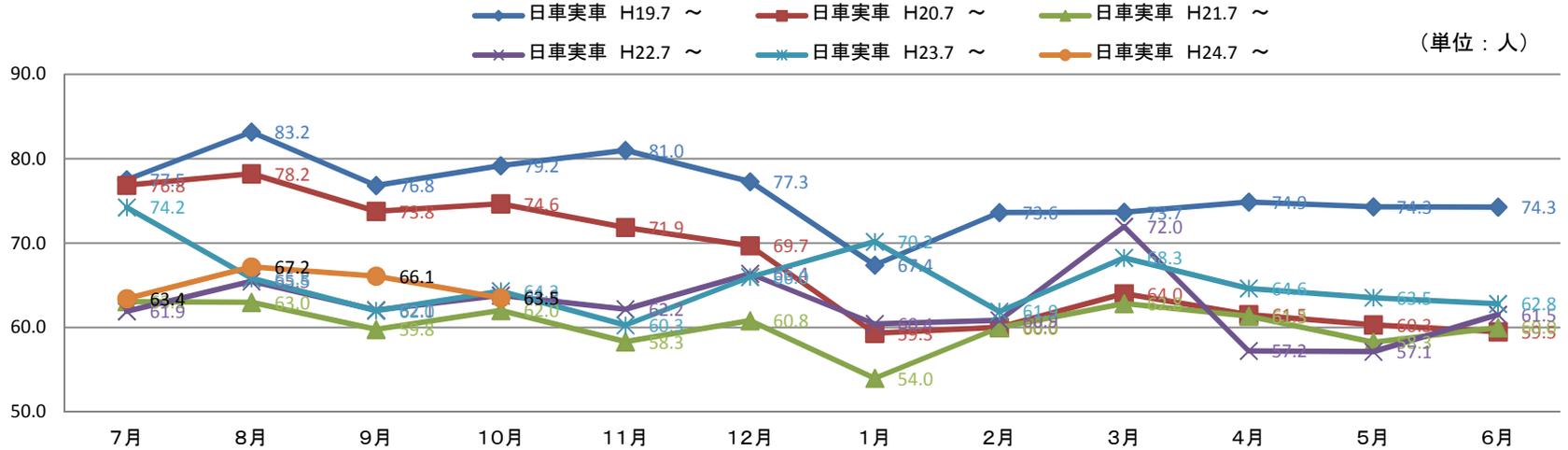
各指標の比較【塩那交通圏】

●塩那交通圏

日車營收の推移



日車実車キロの推移



【(社)栃木県タクシー協会調べ】

タクシー協会(宇都宮交通圏:法人・個人)での取組状況

内 容	特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	進捗状況等	
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	運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動	事業者、法人協会、個人協会	短期	割引制度導入済み事業者については車体表示を行っている。広報活動については警察等関係機関と連携し実施していく事を検討中。
		サービス向上のための教育・研修の充実	事業者、法人協会、個人協会	短期	平成23年1月～3月の11日間、外部講師による接客マナー研修を開催。研修に参加した665名に乗務員教育受講証明書を発行済み。 平成23年9月～2月の10日間、20回、592名を実施平成24年度も同様の研修を計画。
		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	事業者、法人協会、個人協会	短期	運転者教育は上記の研修において実施。さらなる需要が見込まれる交通弱者を中心にPRを検討中。個人協会においては、研修会・例会等において実施。
		ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布	事業者、法人協会、個人協会	短期	タクシーの安全性・利便性をご理解いただくための案内を作成検討中。高齢者にやさしい3S運動、ロードリーダーとしての「スピードダウン推進運動」の実施
	その他の事業	主要地にタクシー乗り場の新設	事業者、法人協会、個人協会、自治体、鉄道事業者	中期	利便性の高い乗り場を検討中。
		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	事業者、法人協会、個人協会	短期	宇都宮駅では、平日昼間のみ誘導員を配置し対応している。目的地に応じた概算料金の表示板作成は検討していく。
		条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの開設	法人協会、個人協会	中期	事業者へWEBサイトの開設を促し、協会HPとリンクさせ、利用者のニーズにあったタクシーを検索できるよう検討中。
		主要駅構内タクシー乗り場に優良タクシー乗り場の設置・運営の検討	法人協会、自治体、運輸支局、鉄道事業者	中期	既に実施している他県を参考に計画。
		事業者評価制度及び運転者評価制度の導入の検討	法人協会、個人協会	中期	既に実施している他県を参考に計画。個人協会においてはマスターズ制度に参加。
		車内遺失物情報提供するためのWEBサイトの構築	法人協会、個人協会	中期	協会HPを活用し、速やかに情報提供できるよう検討中。
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	法人協会、個人協会	中期	現在、利用しているものを継続し、充実を図る。		
高齢者外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の充実	法人協会、個人協会、自治体	中期	高齢者及び障害者の足としてタクシー利用の促進を関係機関に要望していく。		

タクシー協会(宇都宮交通圏:法人・個人)での取組状況

内 容	特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	進捗状況等	
② 安全性の維持向上	特定事業	春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動	事業者、法人協会 個人協会	短期	主要駅頭等で啓発活動を実施している。また、ポスター、垂れ幕を掲示し周知を図っている。
		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	事業者、法人協会 個人協会	短期	主要駅頭等で啓発活動を実施している。また、ポスター、垂れ幕を掲示し周知を図っている。
		営業用自動車事業所事故防止100日コンクールの実施	事業者、法人協会 運輸支局、警察	短期	警察と連携し引き続き実施していく。
		優良ドライバーに対する表彰制度の導入	事業者、法人協会 個人協会	短期	協会長表彰、運輸局関係の表彰制度は継続する。また接客優良ドライバーなど意識向上に繋がる表彰も検討している。個人協会ではマスターズ制度に参加。
	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)と連携した事故防止活動の実施	法人協会、個人協会	中期	栃木県警主催の交通安全運動等に連携して交通事故防止を検討中。
③ 環境問題への貢献	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対策に関する自治体等への働きかけ	法人協会、個人協会	中期	県内各所へ低公害車専用乗り場設置に向け今後検討していく予定。 EVタクシーの導入
④ 交通問題、都市問題の改善	特定事業	繁華街、駅等における街頭指導の推進	事業者、法人協会 個人協会	短期	協会の指導委員会を中心に街頭指導の実施をしていく。利用者の利便性を考慮し、必要に応じてタクシー乗り場の新設も検討していく。
		タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	事業者、法人協会 個人協会	短期 中期	交通安全運動キャンペーン時に合わせて主な駅構内の清掃活動を行っている。
	その他の事業	タクシー駐車問題検討会の設置	事業者、法人協会 個人協会、自治体 運輸支局	短期 中期	タクシー駐車問題について関係機関と今後検討していく。
		ショットガン方式導入の検討	事業者、法人協会 個人協会、自治体 警察、鉄道事業者	短期 中期	宇都宮駅東口で実施している。新たな導入については必要に応じて検討していく。
		タクシープールの整備	事業者、法人協会 個人協会、自治体 警察、鉄道事業者	短期 中期	周辺道路の状況に応じて必要があれば検討。

タクシー協会(宇都宮交通圏:法人・個人)での取組状況

内 容	特定事業及びその他の事業		実施主体等	実施期間	進捗状況等
⑤ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上	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	法人協会、鉄道事業者	短期	現在も誘導案内表示はあるが、利用状況に応じて検討していく。宇都宮駅では、平日昼間のみ誘導員を配置している。
		都市計画・交通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	法人協会等、運輸支局	中期	デマンドタクシーの発展と合わせて検討していく。
⑧ タクシー運転者の労働条件改善の改善・向上	その他の事業	食事・休憩可能な提携施設等の確保	法人協会等	中期	今後、施設等の確保を検討する。
⑨ 事業経営の活性化・効率化	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	法人協会等	中期	タクシー車内に「お客様の声」をお伺いするハガキを置く。 HPの充実を図り、利用者の新たなサービス要望を把握するための手段を検討中。

タクシー協会(県南・塩那交通圏:法人)での取組状況

内 容	特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	進捗状況等	
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	運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動	事業者、法人協会	短期	割引制度導入済み事業者については車体表示を行っている。広報活動については警察等関係機関と連携し実施していく事を検討中。
		サービス向上のための教育・研修の充実	事業者、法人協会	短期	平成23年1月～3月の11日間、外部講師による接客マナー研修を開催。研修に参加した665名に乗務員教育受講証明書を発行済み。平成23年度も同様の研修を計画。
		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	事業者、法人協会	短期	運転者教育は上記の研修において実施。さらなる需要が見込まれる交通弱者を中心にPRを検討中。
		ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布	事業者、法人協会	短期	タクシーの安全性・利便性をご理解いただくための案内を作成検討中。
	その他の事業	主要地にタクシー乗り場の新設	事業者、法人協会、自治体、鉄道事業者	中期	利便性の高い乗り場を検討中。
		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	事業者、法人協会	短期	目的地に応じた概算料金の表示板作成は検討していく
		条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの開設	法人協会、	中期	事業者へWEBサイトの開設を促し、協会HPとリンクさせ、利用者のニーズにあったタクシーを検索できるよう検討中。
		主要駅構内タクシー乗り場に優良タクシー乗り場の設置・運営の検討	法人協会、自治体運輸支局、鉄道事業者	中期	既に実施している他県を参考に計画中。
		事業者評価制度及び運転者評価制度の導入の検討	法人協会、	中期	既に実施している他県を参考に計画中。
		車内遺失物情報提供するためのWEBサイトの構築	法人協会、	中期	協会HPを活用し、速やかに情報提供できるよう検討中。
	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	法人協会	中期	現在、利用しているものを継続し、充実を図る。	
	高齢者外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の充実	法人協会、自治体運輸支局	中期	高齢者及び障害者の足としてタクシー利用の促進に関係機関に要望していく。	

タクシー協会(県南・塩那交通圏:法人)での取組状況

内 容	特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	進捗状況等	
② 安全性の維持向上	特定事業	春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動	事業者、法人協会	短期	主要駅頭等で啓発活動を実施している。また、ポスター、垂れ幕を掲示し周知を図っている。
		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	事業者、法人協会	短期	主要駅頭等で啓発活動を実施している。また、ポスター、垂れ幕を掲示し周知を図っている。
		優良ドライバーに対する表彰制度の導入	事業者、法人協会	短期	協会長表彰、運輸局関係の表彰制度は継続する。また接客優良ドライバーなど意識向上に繋がる表彰も検討している。
	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)と連携した事故防止活動の実施	法人協会等、	中期	栃木県警主催の交通安全運動等に連携して交通事故防止を検討中。
		営業用自動車事業所事故防止100日コンクールの実施	事業者、法人協会 運輸支局、警察	短期	警察と連携し引き続き実施していく。
③ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上	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	法人協会、鉄道事業者	短期	現在も誘導案内表示はあるが、利用状況に応じて検討していく。宇都宮駅では、平日昼間のみ誘導員を配置している。
		都市計画・交通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	法人協会等、運輸支局	中期	デマンドタクシーの発展と合わせて検討していく。
④ 観光立国実現に向けての取組み	その他の事業	外国語会話集(指差しシート)の作成、携行と車体表示	事業者、法人協会	短期	平成22年12月 協会会員110社に作成・配布済み
⑤ タクシー運転者の労働条件改善の改善・向上	その他の事業	食事・休憩可能な提携施設等の確保	法人協会等	中期	今後、施設等の確保を検討する。
⑥ 事業経営の活性化・効率化	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	法人協会等	中期	タクシー車内に「お客様の声」をお伺いするハガキを置く。HPの充実を図り、利用者の新たなサービス要望を把握するための手段を検討中。
		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	法人協会	中期	現在、利用しているものを継続し、充実を図る。
		高齢者外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の充実	法人協会、自治体 運輸支局	中期	高齢者及び障害者の足としてタクシー利用の促進を関係機関に要望していく。

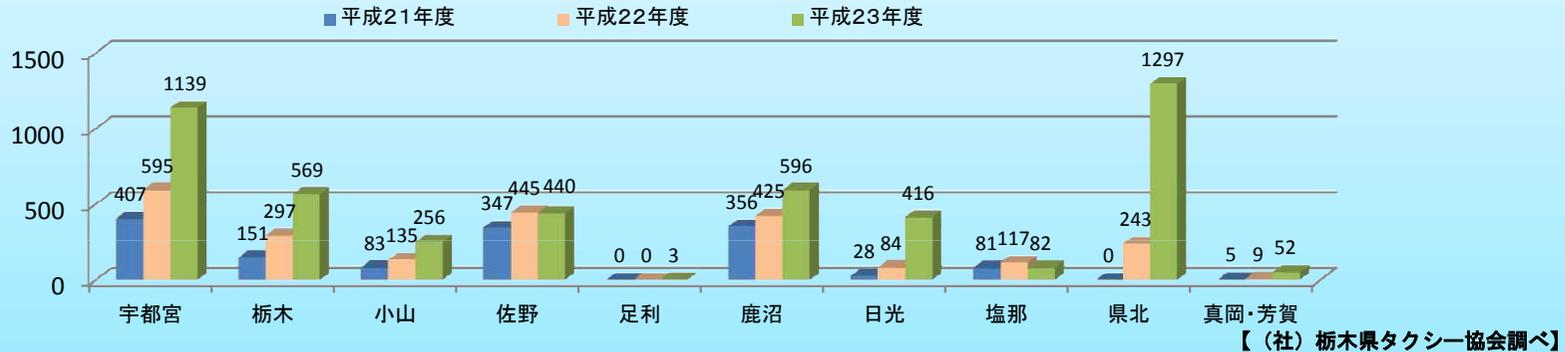
地域計画の目標ごとの達成状況

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〕

運転免許返納割引制度

運転免許証返納は、警察庁が高齢者の事故防止の観点から、運転技術の衰えなどを自覚した運転者に自主的に運転免許を返納するよう呼びかける施策であり、そのインセンティブとして様々な割引等の導入を求める警察からの呼びかけに応じて、タクシー事業者が設定したタクシー運賃の割引制度です。

返納者には「運転経歴証明書」が発行され、タクシー利用時にその証明書の提示により、1割引とするものです。



UDタクシー導入

【ユニバーサルタクシーの導入】

OUD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

・導入台数5台



【UDタクシーマーク】

乗務員等の研修

1. タクシー乗務員接客対応研修 21回1259名受講
2. ホスピタリティ研修【CS=お客様満足研修】 4回760名受講
3. 緊急交通事故抑止事業者大会 73社91名
4. タクシードライバーの交通事故防止講習会 84社107名
5. 個人タクシー接客マナープレコンテスト

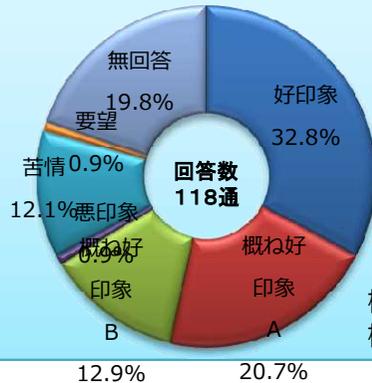


地域計画の目標ごとの達成状況

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〕

〔顧客満足度調査〕

平成24年4月～9月の集計結果



好印象	1. 病院までの車内では温度に気を遣ってくれ、大変感じが良く、親切でした。
	2. 私が財布を忘れたときにすぐに届けてくれて事なきを得ました。大変助かりました。それから深々と頭をさげて「有り難うございました」と見送ってくれて嬉しかったです。また、この運転手さんの車に乗りたい。
	3. 老人や車椅子の者にもとてもこまめに手を貸して下さい、親切で好感が持てます。本人は「当たり前のことです」と、嬉しい返事でした。
	4. 父親と一緒に病院へ行った時の事。足が悪い父を運転手が背負ってくれて助かりました。
悪印象	1. 運転が乱暴、狭い裏道ばかり通り、敬語も使えない本当にひどい。忘れ物の注意もない。
	2. JR宇都宮駅乗り場をよく利用するが、距離が短いとすごく嫌な顔をされるので利用しづらい。感じの悪い人が多い。
苦情	車内がたばこ臭くて気分が悪くなった。禁煙車と書いてあるのに。

概要好印象 A 評価は高く領収書の発行や忘れ物の注意もきちんと行われていた
 概要好印象 B 評価は高いが領収書の発行もしくは忘れ物の注意が行われていなかった

地域計画の目標〔② 安全性の維持向上〕

〔ドラレ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、事故抑止効果、安全教育に活用することができる。

各地導入状況

交通圏	塩那	宇都宮	県南
事業者数	4	12	9
装着車両数	16	157	43

事故防止研修会

- ・平成23年3月9日
- ・「歩行者事故防止の特徴分析」
（財）交通事故総合分析センター 石川主任研究員
- ・「経営と事故防止」【ドラレコを活用して】
東日本交通（株） 榎本会長

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〕

アルコール検知器の義務化

○運転者の飲酒運転を根絶するため、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。



栃木県内タクシー事故発生件数

単位：件数

	平成21年	平成22年	平成23年	増減率（H21年比）
発生件数	136	103	84	61.8%
死者数	0	1	1	100%
負傷者数	172	117	105	61.0%

【栃木県警察本部資料 抜粋】

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〕

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
※国による補助制度あり

ハイブリッドタクシー



8社29両導入

EVタクシー



1社2両導入

タクシー乗り場の改修

JR宇都宮駅西口



【西口】



JR雀宮駅

【東口】

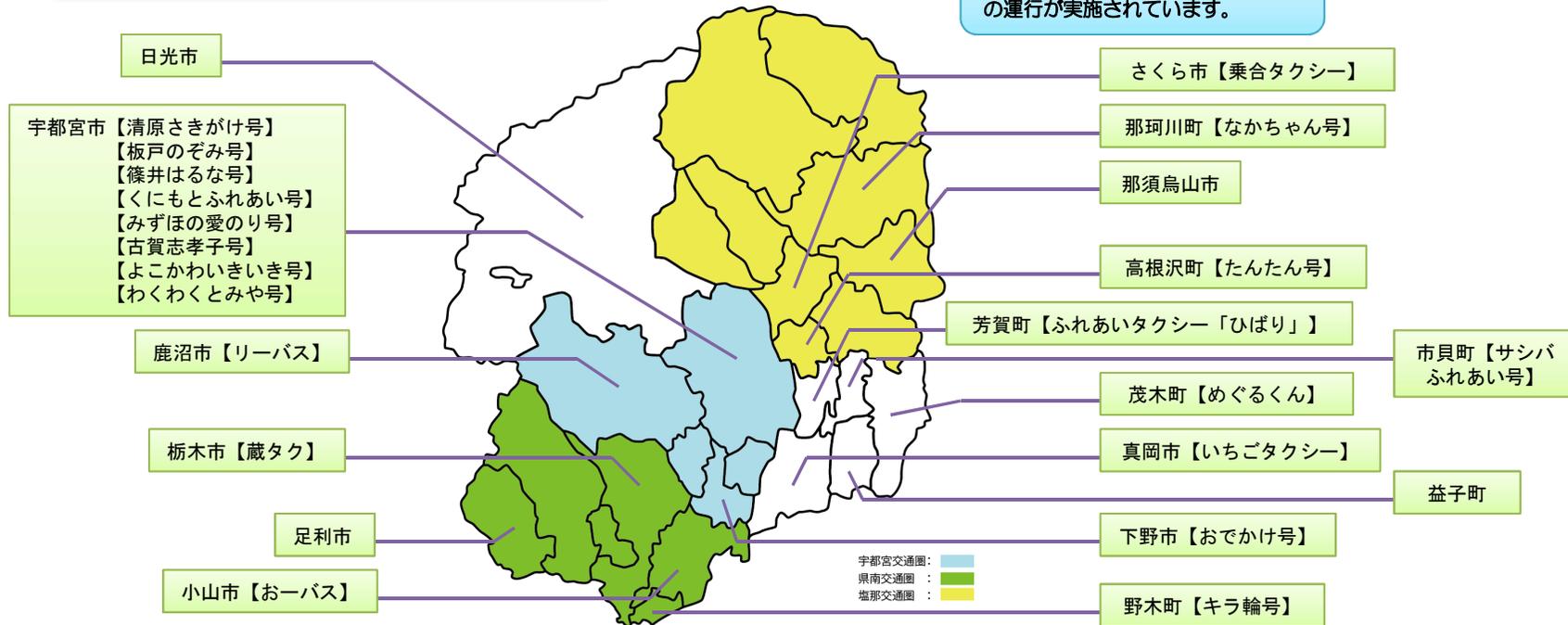


地域計画の目標ごとの達成状況

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〕

交通空白地域におけるデマンドタクシーの運行

平成24年10月末現在
17市町においてデマンドタクシー
の運行が実施されています。



自治体等の関係者と連携した事業展開

地域公共交通確保維持改善事業～サバイバル戦略補助～

地域公共交通確保維持事業

○生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保・維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを一体的かつ継続的に支援

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組み〕

指差し外国語シート

【指差し外国語シート】
※4カ国語で主要な場所への案内が可能



【車両ステッカー】



茨城空港への定額運賃

【パンフレット】

運賃ゾーン	定額運賃 円	定額運賃 円	定額運賃 円	定額運賃 円
Aゾーン	普通車 22,000	26,000	19,800	23,400
Bゾーン	普通車 25,000	30,000	22,500	27,000
Cゾーン	普通車 21,000	25,000	18,900	22,500

平成22年3月茨城空港が開港し、現在、国内線として神戸、札幌（新千歳）、国際線として上海の3路線が就航しています（7/1より茨城―那覇線季節定期便就航）茨城空港と宇都宮交通圏における定額運賃を平成23年10月から実施しています。

駅から観タク

【パンフレット】
(表)



(裏)



日光・那須塩原・黒磯地区

【パンフレット】
(表)



(裏)



那須烏山地区

個人タクシーの宇都宮交通圏観光ルート

1. 宇都宮市内Aコース
《大谷観音外》【5時間】
2. 宇都宮市内Bコース
《市街地中心部》【2時間半】
3. 鹿沼市内古峯原コース
《古峯神社外》4時間半コース

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改善・向上 ⑨ 事業経営の活性化・効率化〕

タクシー乗務員の給与等の推移

年	県内タクシー運転者 (男性)平均年間給与額	20年比指数	県内全産業労働者 (男性) 平均年間給与額	20年比 指数	全産業労働者 との給与比率
平成20年	2,964千円	100.0%	5,409千円	100.0%	52%
平成21年	2,255千円	76.1%	5,112千円	94.5%	44%
平成22年	2,698千円	91.0%	5,031千円	93.0%	49%
平成23年	2,791千円	94.1%	5,096千円	94.1%	54%

【厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」 抜粋】

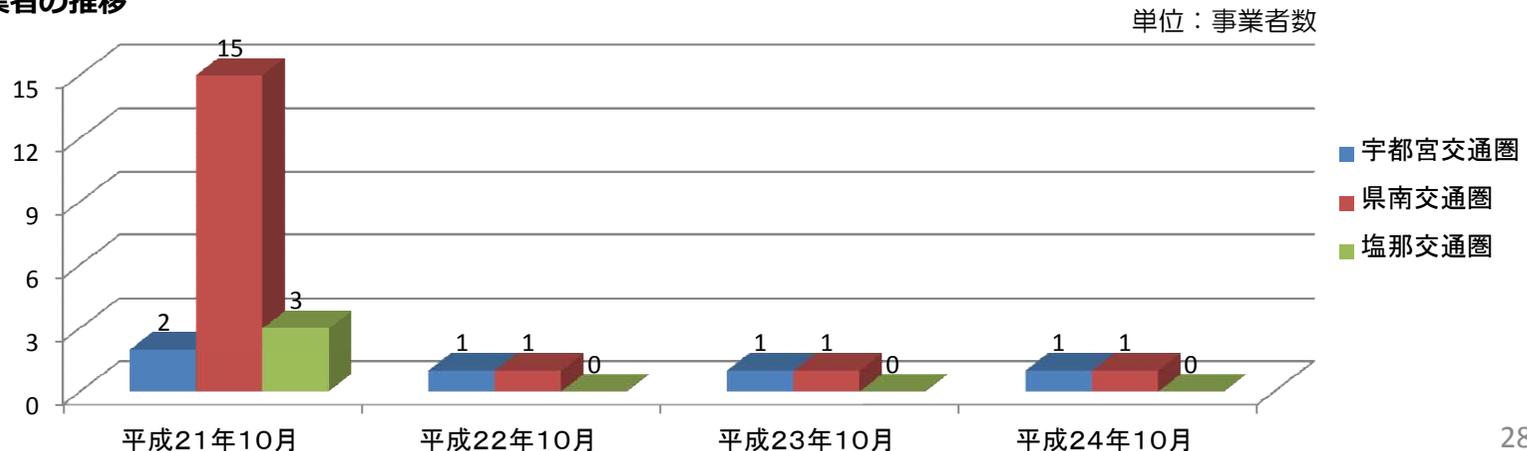
タクシー乗務員数及び平均年齢の推移

年度	乗務員数	19年度末比指数	平均年齢
平成19年度末	2,816人	100.0%	58.7才
平成20年度末	2,809人	99.8%	58.5才
平成21年度末	2,706人	96.1%	59.6才
平成22年度末	2,622人	93.1%	59.9才
平成23年度末	2,502人	88.8%	60.4才

【(社)栃木県タクシー協会調べ】

地域計画の目標〔⑩過度な運賃競争への対策〕

下限割れ事業者の推移



3年間の取組みの総括

- 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、タクシー事業者は、本地域計画地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）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8.5～14.5%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日付で特定地域の指定を再度受けた。

今後の取組みの方向性

栃木県宇都宮交通圏タクシー特定地域協議会
栃木県県南交通圏タクシー特定地域協議会
栃木県塩那交通圏タクシー特定地域協議会

平成24年12月20日

今後の取組みの方向性

○地域計画の目標への主な取組み

- 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組み
(UDタクシーの導入・促進、UDタクシー運転者研修の実施)
- 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車等のさらなる導入・促進)
- 目標 4.** 観光立国実現に向けての取組み
・ 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)

平成 22 年 3 月 29 日
一部改正 平成 年 月 日

塩那交通圏タクシー特定地域協議会地域計画 (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 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。

② 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(栃夕協調会)。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（栃タ調べ）。
- ・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（栃タ調べ）。
- ・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

- ・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300120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。

③ 取組みの方向性

①②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. 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3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栃木県塩那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110万人（1日当たり3,039千人）、平成22年度では112万人（1日当たり3,068千人）、平成23年度では102万人（1日当たり2,818千人）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、平成22年8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22社288両に対し、平成24年11月30日現在は22社254両となっており、車両数は約11.8%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82.4km、平成22年度が85.9km、実車率が平成21年度50.1%、平成22年度50.3%、実働率が平成21年度68.5%、平成22年度68.8%、1日1車当たりの運送収入が平成21年度21,529円、平成22年度22,565円となっており、平成20年度より実働率を除きさらに落ち込ん

でいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ79.8km、実車率51.6%、実働率64.3%、1日1車当たりの運送収入22,801円と実車率及び1日1車当たりの運送収入において回復が見られる。(栃タ調べ)

- ・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対前年を上回っていることや、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招き、栃木県のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の296万円(税・社会保険料控除前の金額)から平成21年は225万円にまで落ち込み、栃木県の全産業平均との格差は286万円にまで拡大した(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22年に234万円、平成23年には230万円にやや縮小し、平均年収は平成22年に269万円、平成23年には279万円と対前年比3.7%の増加となっている。
 - ・労働時間については、栃木県のタクシー運転者と栃木県の全産業平均との差が平成20年は120時間であったものが、平成21年は逆にタクシー運転手の労働時間が12時間短くなった。平成22年になると再びタクシー運転手の労働時間の方が多くなり、その差は432時間と拡大したが、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2,292時間となり、その差は96時間となっている(賃金構造基本統計調査)。
- 一方で、平成24年3月末現在の県内におけるタクシー運転者の平均年齢は60.4歳(栃タ調べ)、65歳以上の運転手が占める割合が25.3%となり、平成20年の平均年齢58.5歳、65歳以上の運転手が占める割合19.6%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が増加しているとの指摘については、タクシーによる人身事故件数が平成20年148件、平成21年172件、平成22年117件、平成23年においても105件と減少傾向にある。また、死亡者数についても平成20年1件、平成21年0件、平成22年1件となっており、平成23年についても1件となっている。(栃木県警察本部調べ)

- ・栃木県タクシー協会がとりまとめによる県内全体の接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の86件に対し、平成21年度は79件とやや減少していたが、平成22年度は41件、平成23年度は28件とさらに減少している。

◇栃木県塩那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」

§ 運転免許返納運賃割引制度の推進及び広報活動

§ サービス向上のための教育・研修の充実

§ 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

§ ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

地域計画の目標②「安全性の維持・向上」

§ 春・秋・冬の交通安全運動時の交通事故防止啓発活動

§ 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

§ 優良ドライバーに対する表彰制度の導入

§ ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施

地域計画の目標③「環境問題への貢献」

§ 電気自動車・ハイブリッド車等低公害車の導入促進

§ アイドリングストップ運動の推進

地域計画の目標⑤「観光立国実現に向けての取り組み」

§ 観光タクシーの運行

§ 外国語会話集（指差しシート）の作成、携行と車体表示

地域計画の目標⑥「防災・防犯対策への貢献」

§ 地域における防犯への協力

§ こども110番への協力

◇ 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288両から約11.4ポイント減少し255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、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、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。

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、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。

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。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。

④ 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。

⑤ 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2016年に1,800万人、2020年初めまでに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等との協力を推進する。

⑥ 防災・防犯対策への貢献

- ・深夜時間帯までを広く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。

- ・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、国及び栃木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。
- ・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。

⑦ 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23年現在、栃木県のタクシー運転者で230万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23年現在、栃木県のタクシー運転者で96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。

⑧ 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。

⑨ 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、平成21年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、これに基づくと平成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288両や平成24年11月30日現在の車両数254両とは差が認められるところである。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営収が、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、日車営収ともに平成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13%～31%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。
- ・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。

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、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が、**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】

○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
- 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
- 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】**
- 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

② 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

③ 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

④ 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

⑤ 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

⑥ 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
- 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・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

⑦ 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

⑧ 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、3. 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。

以上

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況(塩那交通圏)
(平成24年11月30日現在)

申請日	事業者名	基準車両数 (H21.7.17タク シー車両数) ①	特定事業計 画申請時の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			道路運送法 による減車 ④ ※注1	事業再構築 実施後の車 両数 ⑤ ※②-③+ ④	事業再構築実施後 の供給力削減状況 ①-⑤	備考
				減車数	休車数	計				
H22.5.18	東野タクシー 株式会社	7	7	0	0	0	0	7	0	
H22.5.19	塩原自動車 株式会社	70	68	0	1	1	-7	60	10	
H22.5.19	那須合同自動車 株式会社	34	34	3	0	3	-6	25	9	
H22.5.24	有限会社 氏家タクシー	14	14	1	0	1	-1	12	2	
H22.5.27	有限会社 誠タクシー	8	7	0	0	0	0	7	1	
H22.6.2	さくらタクシー 有限会社	4	4	0	0	0	0	4	0	
H22.6.8	有限会社 黒田原タクシー	7	7	1	0	1	0	6	1	
H22.6.8	有限会社 馬頭観光タクシー	4	4	0	0	0	0	4	0	
H22.6.9	烏山合同タクシー 株式会社	8	7	0	0	0	0	7	1	
H22.6.9	有限会社 大金タクシー	4	4	0	0	0	0	4	0	
H22.6.11	有限会社 片岡交通	6	6	0	0	0	0	6	0	
H22.6.11	株式会社 烏山観光タクシー	6	5	0	0	0	0	5	1	
H22.6.11	仁井田タクシー 有限会社	4	4	0	0	0	0	4	0	
H22.6.11	有限会社 宝積寺タクシー	13	12	0	0	0	0	12	1	
H22.6.17	藤田合同タクシー 有限会社	15	15	0	0	0	0	15	0	
H22.6.17	黒磯観光タクシー 株式会社	26	25	2	0	2	0	23	3	
H22.6.17	玉生交通 有限会社	5	5	0	0	0	0	5	0	
H22.6.24	有限会社 矢板ツーリング	13	13	1	1	2	0	11	2	
H22.6.30	有限会社 京橋	5	5	0	0	0	0	5	0	
H22.7.6	山和タクシー 有限会社	19	19	1	0	1	-1	17	2	
H22.7.12	藤交通 株式会社	11	11	1	0	1	0	10	1	
H23.5.25	馬頭交通 株式会社	5	5	0	0	0	0	5	0	
塩那交通圏計		288	281	10	2	12	-15	254	34	

※注1・・・事業再構築によらない道路運送法によるタクシー車両の減車(ーで表記)の届出を計上している。