

埼玉県県北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10月28日

改正平成21年11月19日

（目的）

第1条 埼玉県県北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、埼玉県県北交通圏（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、同条第2項に規定する構成員。

(1) 関東運輸局長又はその指名する者

(2) 関係地方公共団体の長

埼玉県知事又はその指名する者

加須市長又はその指名する者

行田市長又はその指名する者

熊谷市長又はその指名する者

羽生市長又はその指名する者

深谷市長又はその指名する者

本庄市長又はその指名する者

上里町長又はその指名する者

寄居町長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

埼玉県タクシー協会 会長

昭和タクシー株式会社 代表取締役

国際十王交通株式会社 取締役社長

本庄タクシー株式会社 代表取締役

(4) 労働組合等

全国自動車交通労働組合埼玉地方連合会を代表する者

国際十王交通株式会社労働組合を代表する者

(5) 地域住民

熊谷商工会議所 専務理事

本庄商工会議所 専務理事

くまがやくらしの会 会長

(6) その他協議会が必要と認める者

埼玉労働局 労働基準部 監督課長

埼玉県警察本部 交通部 交通規制課長

埼玉県警察本部 交通部 交通指導課長

東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 総務部 企画室副課長

(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 2 4 年 9 月 3 0 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 2 4 年 9 月 3 0 日までとする。
- 9 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 個の議決権とし、法第 8 条 2 項に掲げる協議会の構成員においては、行政機関毎に 1 個の議決権とし、その他の構成員については各自 1 個の議決権を与える。合計 1 8 個の議決権とし、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。

関東運輸局埼玉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又はその指名する者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が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が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が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。

協議会の構成員である関係行政機関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（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)の議決方法を持って決することとする。

10 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。

11 前項に掲げるもののほか、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。

13 協議会は、協議会の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。

(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。

第 1 回

埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成 21 年 10 月 28 日 (水)

14:00 ~ 16:15

マロウドイン熊谷

- ・ 協議会設立の手続き
- ・ 「埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
- 埼玉県タクシー特定地域協議会設立準備会の池田埼玉運輸支局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
- 池田埼玉運輸支局首席運輸企画専門官より、委員名簿にしたがって構成員を紹介 -
- ・ 会長選出
- 委員から上岡埼玉運輸支局長を会長に推薦され、全委員より承認 -
- ・ 協議会の運営に関して必要な事項の協議
- 全委員より意見なし -

以上により本協議会が設立。

- ・ 協議会の開始に当たり、議事 2.(5)までは公開とし、以降非公開とし、後日、議事概要の公表を行うことで出席者の了承を得た。

2. 第 1 回 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会 開催

- ・ 開会宣言 (事務局)
- ・ 会長挨拶

上岡会長：

- ・ タクシー事業は平成 14 年 2 月以前、免許制により需給調整が行われていたが、法改正により事業は免許制から許可制となった。

- ・しかし、バブル崩壊後の需要減退期における規制緩和であり、新規参入により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台当たりの売り上げも落ち込んだ。
 - ・こうしたことから事業者の経営基盤やドライバーの労働環境も悪化し、これに伴い事故が増える、サービスレベルが低下する、交通渋滞や環境問題が深刻になるなどの問題が起きている地域もある。
 - ・こうしたことを背景に、平成20年2月から「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、この答申を踏まえて先般の国会に法案提出がなされ、与野党での侃々諤々の議論の末、最終的には全会一致で可決され、この10月1日より「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」が施行された。
 - ・埼玉県北交通圏が特定地域に指定され、埼玉県として初めて開催。
 - ・埼玉県北交通圏においても、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、皆さまのお力とお知恵をお借りしたい。
- ・ 事務局長指名
 会長より埼玉県タクシー協会会長「森委員」を指名。
 - ・ 議事
 - 「本協議会の目的と役割について」
資料2により事務局より説明。
 - 「埼玉県におけるタクシー業界の現況について」
資料3により事務局より説明。
資料4により「適正と考えられる車両数の算定について」を事務局より説明。
 - 「本協議会の今後の検討の進め方について」
資料5・6により事務局より説明。
 - その他
 特になし
 - ・ 自由討議
 上岡会長：
 - ・ 地方自治体の中でも交通政策の活性化を図る観点でタクシーの利用について、今後、タクシーのあり方や、地方自治体としてタクシーの新たな需要の掘り起こしなど、お考えがありましたらご意見をいただきたい。
 建川委員：
 - ・ 熊谷市では昨年度、地域公共交通会議を起ち上げ、コミュニティバスの検討をメインテーマとしているが、最終的には市内の公共交通をどうしていくか発展していきたい。
 - ・ タクシーも公共交通との流れの中で、一緒に考えることになりましたが、一番課題となるのが税金をどこまで投入するかです。今後如何にして税金の投入分を減らすかが課題です。そういった意味では大きな路線バスのルートと市内を循環するルート等をどの様にくみ分けるかが課題で、それとプラスして新しい公共交通のあり方が示されればもっとすばらしい。
 - ・ そうしたことを考えていくと、具体的には駅前広場のタクシープールが今の状況で足りているのか、当然バスについても同じ。そうするとタクシーのショットガン方式や、

タクシーの稼働率を上げていかなければいけないなど、都市問題も見ていかなければいけないと思っています。

- ・それから利用者の観点から、タクシーを利用しづらいのは、目的地を告げる際に近いところだと運転手さんが、それ以上相手にしてくれず、遠距離の場合はその逆だったり少し敷居が高いのかなあ、という場合があります。運転手の最初の一言「いらっしやいませ」とか言っていただくと利用しやすくなるのではと思います。

上岡会長：

- ・駅前の問題等場所によってはあると思うが、現在さいたま市の大宮駅東口ではショットガン方式を採用しています。採用前ではタクシーが駅前からあふれ交通渋滞を招いていたという状況があった。その解消のため、さいたま市を中心に関係機関が話し合いショットガン方式が採用され、現時点ではうまくいっているという一つの成功例だと捉えています。
- ・それから地方自治体との関わりの部分ではコミュニティバスなり公的に関与しますと税金を投入する問題が出てくるという中で、地方自治体がどの様にタクシーと関わっていくかという問題については、社会福祉とか地域住民の方のためには、例えばバスが全然走っていない地域に、デマンド型タクシーの導入をされているかと思っています。新たな需要の掘り起こしという観点においては現行のタクシーだけではなく、地域の事情に合ったタクシーだとか、こうやったらタクシーの需要が増える等のご意見をいただければと思います。

森委員：

- ・全国的に近距離のお客様に対しては、対応が悪いということがあるようです。我々としても年末の指導時や8月5日のタクシーの日にはアンケート調査をしていますが、その中にも近距離のお客様に対しては対応が悪いとの回答があります。業界ではいろいろな指導時に、近距離、遠距離にかかわらずお客様に対する接客はきちんと行うよう指導していますが、現実的にはまだ足りないようです。事業者によってはドアの所に「近距離のお客様もどうぞ」とステッカーを貼っている会社もあります。その方法をとるとやはり乗務員も対応が良くなるという考えで、県全体で考え近距離の需要拡大につながるよう協会も全力を挙げて接客の向上に努めたいと思います。

建川委員：

- ・例えばですね、駅前広場にもよりますが近距離用と遠距離用の乗り場を設けるということは可能なのですか。

森委員：

- ・近距離と遠距離の乗り場を分けるというのは難しいかと思っています。タクシー乗務員の賃金体系には歩合制が占める部分が大きいですから、収入を上げるとなると長距離のお客様を好む傾向があります。乗り場を分けるのであれば、優良運転手と通常の運転手の乗り場を分けるということ、東京をはじめ実施しているところがあります。また、現在、通常では順番制により乗車しておりますが、過去に乗車した際に対応等がよい会社や運転手がいれば選択制により乗車も出来ます。

上岡会長：

- ・国土交通省でも優良運転手の乗り場について、鋭意検討しているところです。

鈴木委員：

- ・我々労働組合としても会社の売上げが落ちてまして、労働者の生活が苦しくなっています。車両数を減らすと、いろいろと地域、会社、それと雇用問題に絡んできますので早々に出来るとは思っていませんが、車両数を減らすというのは一つの解決策だと思えます。
- ・需要を増やすには乗務員の質の向上を目指すということも大切だと思います。経営者が腰を上げるのを待つのではなく、組合の方で接客マナーの向上とか安全安心のタクシーを創っていこうという運動を興しています。
- ・優良運転手について、埼玉では駅前広場の問題等ありますので、専用乗り場を設けるのは難しいかと思いますが、例えば協会で音頭をとっていただいて協会が認めた優良運転手については、車両にステッカーを貼るなどしてお客様に選択して利用していただくという、とりあえず出来ることから進めていけばいいと思います。

宮原委員代理：

- ・埼玉県では公共交通機関として鉄道とかバス等のルートを決め、広域的に運行しているものを対象としてご協力させていただいています。タクシーは鉄道やバス等が大きな主要の移動手段だとすれば、その間をつなぐ非常に使い勝手が良い公共交通機関にこれからなっていくのではないのでしょうか。
- ・今回の地域計画等に定める事項をには、街造りのような駅前整備や、環境対策とか或いは利用者へのサービス等、非常に幅広く取り組んでいく分野があり、県としても様々な行政を行っていますが、交通政策課としては本協議会で、いろいろ皆様からいただきましたご意見等を持ち帰りましてご協力させていただきたい。

上岡会長：

- ・地域公共交通という位置付けの中では、地方自治体の関与の仕方が非常に大事になってくると思います。今まではタクシー協会と自治体との連携は無かったと思いますが、今回の協議会の中でタクシーに関する関係者の方がお集まりいただくということが非常に重要なことです。

野田委員：

- ・今回のタクシー新法の要因のひとつに、タクシー運転手の労働条件の悪化について問題があるという説明がありました。タクシー運転手の労働時間の問題とか或いは賃金の問題等、改善する利点はあると見ていますし、中には労働基準法に違反するような事案も情報として寄せられるものもあります。そうした労働条件の改善の向上を目指すということも地域計画の目的のひとつとして取り組んでいただければと思います。

上岡会長：

- ・労働者の労働条件の悪化というなかで、労働者の運転時間の問題とか過労運転による交通事故等、我々としても防止しなければと思っています。

長野委員代理：

- ・大宮駅のショットガン方式について、実際にそのスタッフをしておりましたが、始まる1年半ぐらい前から社会実験とか、現場で市や協会の方と警察とで一箇所だけではなく、いろんな箇所で実験をしました。それによって「タクシープールは駅前に近いところが良い」ということで、大宮駅の付近にさいたま市の遊休地があり、その場所をさいたま

市から提供していただきました。交通量が多い中で非常に大変でしたが、最初は反対でしたが結果的には良かったなと正直に思います。

秋山委員代理：

- ・この協議会で運転者の労働条件を良くして事故を減らそうということをお聞きしました。タクシーの運転手はプロのドライバーですから違反等は殆ど無いのですが、労働条件が悪化して次のお客様を乗せるために速度を出して駅に帰ろうというのはあると思います。そういったことも無くなるということであれば非常に良いことではないかと警察的な立場で考えています。
- ・熊谷駅をよく利用するんですが、夜はタクシープールにタクシーがたくさん停まっています。しかし雨が降った深夜だとあれだけ停まっていたタクシーが1台も無いんです。先程からの話ですとタクシーの台数を減らすということで、このような時に1時間経っても乗れないのではないかと心配になります。しかしながら、やはり昼間はタクシープールにタクシーが溢れかえっていますので、どうすればいいのだろうという感じを持ちました。

上岡会長：

- ・平成14年以来、規制緩和によってタクシーの車両数が増えたことによって待ち時間が少なくなり、容易にタクシーを捕まえられるようになったというご意見もあります。ただ車両が増えたことによって、雨の夜にすぐに乗れるかといったらそうではない。車両が増えたことによって利用者が便利になったのか、先程、適正と考えられる車両数について事務局から説明がありましたが、現在の状況を踏まえ車両数が減ったことにより、どのような影響があるのかも含め考えなければいけない問題だと思っています。

森委員：

- ・深夜のタクシー乗務員については、勤務時間の問題等があり、県北の場合には東京のように13日勤務だとかではなく1車1人制を採用しております。早出番から中番等、交代制による変形労働制を採用しています。その点では確かに昼間の時間帯は車両の台数が多くなり、早朝と深夜は多少減るという状況は見受けられます。急に雨が降って忙しくなったからといって急遽、勤務体制を変えるということは難しい。各会社では雨が降る予報があれば運転手に協力をお願いはしていますが、なかなかお客様の満足する体制には至っていないのが現状です。皆様方からのご意見を参考にして解決できるよう努力したいと思っています。

飯田委員：

- ・私はあまり深夜は乗りませんが、昼間は熊谷駅の南口からよく利用します。接客対応がすごく良い運転手さんとすごく横柄な運転手さんがいます。マナーの良い運転手さんだとお釣りを貰わないこともするんですが、態度の悪い運転手さんだとお釣りを貰うまで待っているんですね。しかし、いつまで経ってもお釣りをくれないんですよ。そういった場合どうすればいいんですかね。お釣りを貰うのに考えさせられてしまうような接客対応、マナーの悪い運転手さんに対して指導していただきたいと痛切に感じます。

鈴木委員：

- ・マナーの悪い運転手というのは、恐らく全運転手の1割以下だと思います。通常、お釣りを用意しておけば早いですし、それが普通の対応の仕方だと思っています。その時に

は車内の乗務員証に名前が記載されておりますから、後で会社にクレームを言ってください。また会社によってはクレームの対応をしてくれない、という残念ながらそういう会社もありますから、非常に悪質な場合には埼玉県タクシー協会に電話していただき、協会から会社に対して指導するやり方もあります。利用者の方も遠慮なせずに、そういった形でどんどん摘発していかないと残念ながらマナーの悪い運転手は居なくならないですから。

上岡会長：

- ・ 苦情の対応については構造改善計画にも積極的に実施するとなっております。協会としても運転者に対する苦情について受け皿があります。また、政令指定都市であるさいたま市については、運転者の登録制度が現在実施されておまして、県北についてはまだ実施されておませんが、運転者の一定の質の向上策については現在実施しております。
- ・ 閉会

事務局：次回第2回協議会の日程でございますが、事務局で調整を行い改めてご連絡差し上げます。委員の皆様方におかれましては、何卒ご調整頂きご出席のほどよろしくお願いいたします。

上岡会長：本日は委員の皆様にはタクシー新法施行後、埼玉で初めての地域協議会ということでしたが、いろんな分野の立場におかれましてタクシーに関して貴重なご意見をありがとうございました。今後第2回の協議会に向けて地域計画の骨子等をこれから検討していきたいと思っておりますが、またご質疑の点等ありましたらご連絡いただければと思います。本日は誠にありがとうございました。

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 埼玉県県北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 埼玉県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～県北交通圏～

以上

(素案)
埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画骨子

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。

埼玉県県北交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・タクシーは、全国で年間2.2億人(埼玉県では5,786万人)の輸送を担い、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・ドアの面的なサービスを提供する輸送機関としての特性がある。タクシーは終電や終バスが終わった後の移動手段として、また、高齢者等の重要な移動手段として、生活に欠かせ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。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・埼玉県県北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年度が年間355万人(1日当たり約9,700人)から平成20年度では年間313万人(1日当たり約8,600人)となり約12%減少している(埼玉協調べ)。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、原価計算対象事業者9社の平成21年9月

1ヶ月間の輸送人員は8万人と平成20年9月1ヶ月の9.2万人に比べて13%も減少している。

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- 埼玉県県北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20年から業界内で減車に向けた取組みが行われ、平成20年度には16両、平成21年度は9月30日までに11両が減車されているものの、平成14年3月末に比べ平成20年7月11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25社から28社へと3社（約12%）増加、車両数は554両から569両へと15両（約3%）増加した。平成21年10月14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%、81%、80%としたときの車両数約400両、約450両、約450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（551両）とは大幅な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、埼玉県県北交通圏では、供給されるタクシー車両数は若干増加した一方で、タクシー利用者が大幅に減少している結果、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145.6kmから133.0kmへ、実車率は52.2%から49.9%へ、実働率は80.7%から75.6%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25,382円から24,288円へと、これも約4.3%減少するという実態となっている（埼玉調べ）。
- さらに、平成21年9月の実績では、実車率48.8%、実働率77.4%、1日1車当たりの運送収入は20,024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、15ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（埼玉調べ）。
- 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年々悪化しており（埼玉調べ）、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招き、埼玉県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には460万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成14年以降は概ね300万円台を推移して、平成20年には354万円となっている。この間に埼玉県的全産業平均との格差は年々

拡がり、平成20年にはその差が177万円にまで拡大している（埼玉労働局調べ）。

長時間労働及び運転者の高齢化

- ・労働時間については、埼玉県タクシー運転者は埼玉県全産業平均よりも長時間労働の傾向もみられる。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年には約50歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.1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も増加傾向にある（埼玉協調べ）。
- ・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おり、その確保が課題となっている。

需給バランスが崩れたことによるサービスの低下

- ・このような状況の中、一部では収入を増やそうとするため、短距離の運行をいやがる傾向から、短距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているような指摘もある。

埼玉のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・埼玉県県北交通圏においては、無線タクシーのデジタル化の推進、低燃費LPGタクシー車両の導入、エコドライブなどによる環境問題への取組み、労働環境の向上（防犯対策の推進）、社会的要請の禁煙化の実現、身体障害者割引及び運転免許返納者割引の導入、便利タクシーの促進、タクシー子ども110番の導入、新型インフルエンザ対策、コンビニタクシー相互協力の協定、廃棄物不法投棄の情報提供に関する協定、優良運転者表彰制度など幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

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、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、現状の経営環境下（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

安全・安心で良質なサービスの提供

- ・公共交通機関として、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供」が強く求められる。
- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくためには、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けたさらなる取組みが望まれる一方で、人材の確保・育成の取組により、より良いサービスを提供できる環境を整備することが必要である。社会貢献への積極的な取組み

- ・地球温暖化対策等環境問題への寄与や交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への寄与も一層求められる。
- ・また、高齢化社会への対応ニーズも高まり、福祉輸送等への対応も求められる。さらに、地方においては、交通空白地帯の拡大が懸念される中、利用者の需要に対応したタクシーサービスの提供により需要喚起を図ることも望ましい。

他の公共交通機関と連携した機能の向上

- ・鉄道やバスなどその他の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、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ことが望ましい。

観光への取組み

- ・「観光立国」を担う公共交通の一員として、地域の観光に関する新たなタクシー需要の掘り起こすことも重要である。

魅力ある労働環境の整備

- ・労働者に対する適正な労働条件は当然のこと、魅力ある労働環境の整備が必要である。

健全な事業環境の推進

- ・供給過剰状態の解消に向けた取組みを行うことが必要である。

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悪化の防止、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

- ・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を図り、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や、拡がりをみせる交通空白地帯の利用者の細かな需要に対応する取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入検討、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、その実現に向けた取組みや、地域の公共交通の課題等について地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握しタクシーサービスの向上に努める。

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、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。

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の改善・向上を目指し、具体的には、賃金面や労働時間面で他産業平均賃金や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。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種の研修会を実施するとともに、協会、会社をあげて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備する必要がある。
- ・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、人身事故件数をとともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

観光への取組み

- ・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2,500万人とするピジット・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、地域の観光振興と連携した取組みを検討し、タクシーサービスの高度化を目指す。

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。こうしたことから、実車率の向上対策や、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、エコドライブの実践等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。県北交通圏では、10月28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400両(実働率90%)、約450両(同81%及び80%)であり、これに基づくと20年7.11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大幅に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、輸送需要の開拓を行うとともに、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・この取組みで、日車營收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、タクシーが県北地域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。

交通問題、都市問題の改善

その他

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して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. の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

以上