

## 第3回

埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会  
議事概要

平成22年3月2日(火)

14:00~16:00

埼玉運輸支局

## 1. 開会宣言(事務局より)

## 2. 議事

## (1) 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案)について

- 事務局より、地域計画(案)【資料2】を説明後、項目毎に委員より以下のとおり意見等をいただくよう議事を進行 -

《地域計画の「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」及び「2. 地域計画の目標」について、委員に諮ったところ、以下のとおり意見が出された。》

## 【田島委員(長野代理)】

- ・P9 について、路線バスは優先通行帯として、2車線以上で運行しているが、埼玉県公安委員会だけではなく、国の指針(実施基準)により全国統一で定めている。タクシーについては、あてはめる基準がなく、そういった基準が今後検討されないと限らないが、検討するのはかなり困難な面がある。
- ・スクールゾーンは学童の安全が基本。歩道のないところがベースとなるが、自治会との話し合いもあり、実際、その区域の居住者には許可を出しているが、許可者にも一定の制限をしている。
- ・スクールゾーン内は、歩行が困難な方については許可書を出しているが、身障者等で許可を持っている人がタクシーに乗る場合は、許可番号を連絡してもらい、タクシーがその方を乗せることなら運用上やむを得ないこととしている。
- ・タクシーレーンを検討することを計画に入れるのは良いと思うが、法改正等の問題もあり、全国統一的に検討する必要がある。

## 【上野委員】

- ・居住者の歩行困難な方に許可しているのは始めて知った。郵便局も許可を取っているようだが、たまたま、突然骨折したような方からの依頼は無理となる、と聞いている。

## 【岩崎委員】

- ・学童は、8時頃には通学が終わっている。朝の時間指定などはこのままでよいのかとも思う。また、市内(川越)全域のスクールゾーンの指定場所が一目でわかるようなものがあると助かります。少しでもすすめられるように、関係者の理解をいただき、協力しながら検討していきたい。

## 【田島委員(長野代理)】

- ・集団登校のあと遅れた子がいて事故にあったケースがある。規制時間についてはケースバイケースで対応しており、時間には固執していない。ニーズに応えられるよう検討していきたい。

【上岡委員】

- ・情報提供などに関しての検討など、タクシー利用者の利便になるものがあれば、検討も必要である。県警でも、運用や現行のなかで可能な手段があれば、表現方法も含め検討願いたい。

【吉田委員】

- ・P 9 には、交通政策審議会の答申などを踏まえとの記載があるが、P 7 の労働条件にはその記載がないが、なぜか。

【事務局】

- ・現状等でも過度な運賃競争が見られず、なぜこの内容がここで出てきたか、なぜ入れているかという説明のために記載した。労働条件については、そう言った意味で、現状でも述べており、基本方針にそって地域計画を作成しているので、あえて記載していない。

【岩崎委員】

- ・P 8 にあるように、アイドリングストップは、事業者としても取り組んでいく必要があるが、運転者の職場環境のことであり、サービスの観点からも冷暖房が効いていない状態となる。利用者の理解も得ないといけないし、労働者の環境という点から労働局の方の意見も伺いたい。

【市川委員】

- ・夏場のタクシープールは60度を超える。また、車内は一度暖まるとなかなか冷えないので、それらを踏まえ検討願いたい。

《「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」について、以下のとおり意見が出された。》

について

【上野委員】

- ・福祉、介護タクシーの運行とあるが、セダン特区の中に多く存在すると思うが、法人タクシーでも実施するということか。有償運送があり逆に減らした、という意見もあったが。

【上岡委員】

- ・1章で移動制約者の方の重要な移動手段として述べており、事業者が選択肢として特定事業計画として行うことが経営方針としてあれば、選択すればよい。という趣旨である。

【岩崎委員】

- ・駅前等における乗り場の整備の検討とあるが、大がかりなことだけでなく、タクシー乗り場を示すサインの掲示なども含んでいると理解するが、お金のかからない部分でやっていただけることがあれば願いたい。実施主体等に法人協会とあるが、法人協会がいろいろ働きかけてくれると理解してよいか。

【上岡委員】

- ・協会として、組織体として検討する場が必要になってくるということであり、本協議会

のもとで、分科会などを設けて検討することもあるだろうし、乗り場整備等に関して検討する会議体ができるということになり、地ならしができることだと思う。

【傳法谷委員（安田代理）】

- ・ P 1 7 「その他事業」のターミナル駅等の等とは、主要駅を指すと思うが、基本的に総論的には異論無いが、例えば駅構内の案内版の設置などは自治体からの要請がないと現実的に動けないという事情がある。交通結節点である駅前広場は都市施設と考えており、総合的なところからはいらないと難しく、そういったアプローチで考えてもらいたい。また、できうれば、鉄道事業者と自治体の順番を変えてほしい。
- ・ P 1 2 「駅前等における乗り場」は、できれば「乗り場利便性向上の取り組み」のような記載になおせればお願いしたい。

【上岡委員】

- ・ 実施主体等のなかの順番については、個別具体的に主体を決めることとなっており、特に理由はないが、事務局で検討したい。

【上野委員】

- ・ P 1 2 の「車両費用等の削減」、「部品や燃料などの共同購入」とあるが、具体的にどういう意味か。車令の延長とか、燃料の価格交渉ということか。

【事務局】

- ・ 車両費用等の削減では、中古車の導入や従業員が共通認識をもって安全運行を励行することや、整備点検の徹底等で削減できるのではないかとということで掲げている。
- ・ 共同購入は、協同組合による購入事例があったものもあり、事業としていれている。
- ・ 事業者が選択することが可能であれば、いれておきたいが、検討する。

について

【江崎委員】

- ・ 輸送の安全確保は最も重要である。安全マネジメントを中小事業者にも周知願いたい。そう言った内容を入れられればお願いしたい。

【上岡委員】

- ・ 周知を図る取組を特定事業に入れるのは無理だが、その他事業には書きぶりを工夫し入れるようになっていてもよいと思うが。

【事務局】

- ・ 安全マネジメント自体は国で行っている事業であり、周知についても、国の事務事業であることから地域計画に記載する考えはない。国の施策に基づいて、業界団体が何かしらの取り組みを行うということであれば可能かと考える。

【岩崎委員】

- ・ 埼玉県南西部は、防犯板の取り付けは100%近いと思うが、今までやっている事業は特定事業計画として入らないのであれば入れる必要はないのでは。
- ・ P 1 4 の「事故ゼロ運動」「安全運転コンクール」「事故防止コンテスト」は重なっている部分もあるのではないか。

【上岡委員】

- ・ 防犯仕切板については、特定事業にはなるべく多く選択肢があったほうがよいことでもあり、残したい。

【事務局】

- ・事故ゼロ運動、安全運転コンクール、事故防止コンテストは、県内のそれぞれの地区で取り組んでいることもあり、このような書きぶりになっている。

【吉田委員】

- ・わかれば参考までに定年の上限の考え方はどうか。65歳で定年になった人を雇用継続なりで調整していると思うが、いくつぐらいの設定がよいのか。

【井上委員】

- ・参考に個タクは免許制の時は制限がなかったが、許可制においては75歳以上が定年になっている。

【上岡委員】

- ・本日、労働局さんが欠席でもあるので、必要であれば労働局に確認したい。

について

【岩崎委員】

- ・どれも特定事業としては、観光タクシーの運行が前提になっており、むしろ、観光タクシーというよりも、利用者からは、地域の情報を乗務員に求められている。というようなことがある。どういう形での乗務員の講習ということもあるが、そういった形での観光に寄与するような事業にできないか。
- ・アイドリングストップは、タクシー事業者だけでなく広い範囲から意見をいただけるような取り組みのようなものを事業にしてもらえるとありがたい。

【水村委員】

- ・タクシーが観光客にやさしい乗り物であってほしいと願っている。外国からの観光客が円を持っていなくても、いろいろな通貨で決済できるように検討していただけるとよいと思っている。

【岩崎委員】

- ・基本的には、銀行で円に交換して乗っていただきたいと思う。そういったケースでは、交換レートもわからず、国によっては、兌換用紙幣であったりそうでなかったりするのので、むしろ、一言だけでも挨拶を交わせるような教育も、まだなかなかできていない状況なので、お考えを承りながらなかなかというところである。

【上岡委員】

- ・ご発言として議事録に残すことでご了承していただきたい。

について

【上野委員】

- ・防災・防犯の取り組みなど、既に行っているものは特定事業計画として出せないのか。

【上岡委員】

- ・特定事業計画には、既に行われているものは出せない。実施していない事業者があれば可能であり、選択肢として残したい。

【岩崎委員】

- ・16P 協議会への積極参加とふたつあるが、声がかからないと参画できない。うまい形

でのものはないか。

【上岡委員】

- ・自治体から協会なりを通じて声がかかれば良いのではないかと、とも思うので、ここに実施主体として協会をいれたほうがよいのでは。

【事務局】

- ・実施主体等に法人協会を追加したい。

【上岡委員】

- ・法人協会を追加することとする。

について

【藤島委員】

- ・乗合タクシーやデマンドタクシーの導入等では、基本的にバス事業者とタクシー事業者は共存共栄であると思っているが、今、タクシーが担っている空白地帯を、活性化協議会などで、バス事業者が大型ワンボックス、中型セダンともに運行すると、タクシーが入り込む余地がなくなるのではないかとと思っているがどうか。

【事務局】

- ・自治体ではバスが入り込めない空白地帯では、乗合運行をデマンドなりで実施することが検討されるが、そう言う意味で小型車両を既に持っているタクシー事業者が入り込む余地があると考えている。バス事業者でもいろいろな車両をそろえたとすると経費面でも負担がかかるようなこともあり、既存の事業者を使ってもらえば経費面でも効率がよいということもあると思う。ただ、実際にはデマンドタクシーなど、こういった事業者を選択するかは自治体の判断に委ねられることとなる。

【久保委員】

- ・ときがわ町では地域公共交通協議会を発足し、バス事業者やタクシー事業者に参加いただき協議している。バスばかりを優遇しているわけではないので誤解のないようお願いしたい。バスとタクシーの相互補完ということで、様々な状況を勘案し、役場を中心にハブ化して、中心の大きな路線を大型バスで運行し、山間地域を小型バスによるデマンド方式で、「ドア・ツー・ハブ」で行うことで検討している。それでも空白地帯がでてくるので、そこでタクシーを利用できないかと考えている。全てバスで出来るとも思っていない。バス、タクシー、自治体でネットワークを作り上げ、空白地域を少しでもなくしていく事を考えているので協力願いたい。

【岩崎委員】

- ・「輸送障害時における代替輸送の連携強化」について、私鉄の輸送障害時の時と思うが、どのようなイメージなのか概要を説明願いたい。
- ・福祉有償運送について、埼玉県は他県と比較しても多いが、タクシー事業者とそれぞれの特徴を生かしながら、お互いに移動制約者の方々のためになるような輸送手段として、お互いを補完しあうようなことを自治体等と話し合い、協議ができるようなものをその他の事業のなかに、福祉有償に関するものとして取り上げていただくよう検討願いたい。

【事務局】

- ・輸送障害時の連携強化は、相手方としては鉄道事業者を考えている。県北では秩父鉄道とタクシー事業者が連携している例があり、かなり密な連絡をとって連携しているとの

ことである。

【上岡委員】

- ・福祉有償運送に関する話し合いの場の検討については、ご発言として残すこととしたい。

【須田委員】

- ・子育て支援タクシーの運行をしているが、徐々に受注が増える傾向があるが、他社では24時間切れ目無く注文がある、という情報もあり、拡大していければと思っている。今、子育て支援タクシーの乗務員も募集しており、数年後には半数以上が子育て支援の乗務員となることを目標にしている。

【上岡委員】

- ・最後に、18Pの特定事業を進めるに当たって留意すべき事項について、何かご発言はありますか。
- ・ご意見がないようであればこれで本日の協議は終了としたい。
- ・次回は地域計画の最終案を提示し、できれば第4回の協議会で地域計画の合意を諮りたいと考えている。本日のご意見等を踏まえて出来る限り早い段階で案を委員の皆様にお送りしてご高覧いただきたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。
- ・事務局に進行をお返しします。

【事務局】

- ・次回の第4回は、予定だが3月26日の午前中にさいたま共済会館で開催したいと考えており、あらためてご通知を差し上げたい。ご出席のほどよろしくお願ひしたい

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 第2回埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

資料2 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案)

参考資料 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画骨子(案)に対する修文意見等について

参考資料 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会の地域計画の作成について  
(平成21年12月25日 関東運輸局 記者発表資料)

参考資料 観光関係者による官民の幅広い力を結集します!!  
(平成22年2月10日 関東運輸局 記者発表資料)

## (案)

## 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画

## 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

埼玉県南西部交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・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。タクシーはどのような地域、どのような時間においても、その機能が必要とされる重要なサービスで、例えば、終電や終バスが終わった後の移動手段、また、高齢者や障害者など移動制約者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。
- ・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、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、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

- ・埼玉県南西部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1,900万人（1日当たり約52,000人）から平成20年度では年間1,800万人（1日当たり約50,000人）となり約9%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30社の平成21年12月1ヶ月間の輸送人員は97.9万人と平成20年12月1ヶ月の103.6万人に比べて6.5%も減少している。
- ・また、要件・規制の厳しいタクシー事業では対応できない分野でタクシー事業に類似した様々な業態による旅客輸送や、採算性が低くこれまで運行がかなわなかった路線に公費助成を受けたバスの運行が社会の要請や利用者のニーズ等に応じて増加したことにより、埼玉県南西部交通圏において従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- ・埼玉県南西部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41両、平成21年度は9月30日までに68両が減車されているものの、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53社から58社へと5社（25両）（約9%）増加、車両数は1,609両から1,739両へと130両（約8%）増加した。ただ、このうち新規参入者分を除いた増加率は5%を切っており、これは本地域の特色である、駅を中心とした車両待機と無線配車を主体とする地域の経営実態や歴史的な背景のもと、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われてきたことが要因であると思われる。

- ・平成21年11月26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%、88%、80%としたときの車両数約1,300両、約1,350両、約1,450両）について示されているところであるが、平成21年7月17日から52両の減車を業界自らが実施したものの、平成21年9月30日現在の車両数（1,687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、埼玉県南西部交通圏では、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204.0kmから198.5kmへ、実車率は50.2%から49.0%へ、実働率は87.8%から79.3%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの実車キロも102.3キロから97.2キロへと減少する実態となっている。（埼玉調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実働率は83.7%だったものの、実車率47.9%、1日1車当たりの運送収入は、平成20年度では36,972円だったが33,508円となり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、18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年までは埼玉県の全産業平均に比べ20%程度低い状態であったが、その後、その格差は年々広がり、埼玉県の全産業平均に比べ30~40%程度低い状態が長年にわたっている。（埼玉労働局調べ）。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ない効果として表れてきたが、需要の減少によって賃金水準が期待されたほどにはならず、現状の賃金水準では、働き盛りの年代の運転者の定着が難しい状況にもなっている。

#### 長時間労働及び運転者の高齢化

- ・労働時間については、埼玉県タクシードライバー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が、県南西部交通圏では交通圏の約3分の2の事業者には運行記録計の装着が義務づけられるなど、労働時間管理が厳しく指導されているため近年は改善されてきている。タクシー事業の業務形態（利用者を待つ形態）にあつては、時間当たりの労働生産性を上げることが難しく、労働時間の変動が運送収入や歩合制賃金に影響を与えてくる。また、若年層の就職先としては、タクシードライバーの就業条件として運転免許証の2種免許が必要なこともあり新卒者の採用ができず、一般企業の採用事情とは異なる面がある。さらに、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（埼玉協調会）。
- ・タクシードライバーの労働環境がよく理解されていないことなどから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。

#### タクシー事業の交通事故状況と苦情概要

- ・タクシー事業における交通事故件数は、ここ8年間では県内の事故総数と同様タクシーの事故件数は減少傾向となっており、13年度と20年度を比較すると、県内の事故総数より減少率は低いものの件数は減少している。
- ・タクシードライバーに対する苦情では、ここ6年間の統計をみると総数ではばらつきがあり、19年度と20年度を比較すると大幅に減少しているものの、各年度で接客態度に関する苦情の占める割合が高くなっている。
- ・公共交通機関であるタクシーにおいては、事故・苦情の一掃は重要なテーマであるが、県南西部交通圏では、事業者の努力によって需給バランスの不均衡を原因とする事故・苦情の発生増加はあまり認められない。

#### 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。
- ・埼玉県県南西部交通圏においては、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、災害場所通報タクシー、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。
- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取組みとして、マスターズ制度の取組みを実施している。

#### 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、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

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

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の提供  
事業経営の活性化、効率化  
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上  
安全性の維持・向上  
観光立国実現に向けての取組み  
環境問題への貢献  
防災・防犯対策への貢献  
地域公共交通としての役割の強化  
総合交通ネットワークの一員としての機能の向上  
交通問題、都市問題の改善  
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の提供

- ・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、県南西部交通圏の各地区（交通圏の中のさらに狭い範囲）の特殊性を考慮し、その地区の自治体や商工会議所、商工会、観光協会、福祉団体などその地区のタクシー事業者が連携協力して、各地区の特性に合致したタクシーサービスの充実を目指した活性化方策を実施することも必要である。
- ・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、拡がりを見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、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を現状より悪化することを防止し、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・向上を目指す。具体的には、輸送需要の開拓などによりタクシー事業の活性化を図り収益基盤の安定化を図ったうえで、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、人身事故件数をともに半減することを目標とする。

#### 観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、駅等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、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、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、そしてその後3,000万人を達成することを目標とする「観光立国」実現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、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができるような場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、埼玉の観光を支え、さらに、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。

#### 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、さらに各地区・各待機所において利用者の理解を得ることに配慮しながら、アイドリングストップルールを関係者とともに検討する等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・また、これらの取組みやタクシー車両（LPG燃料）のCO2排出量が通常のガソリン燃料や軽油燃料の車両より低いことを踏まえ、環境に優しい公共交通機関であることを幅広くPRすることに努め、タクシー利用の促進を図る。

#### 防災・防犯対策への貢献

- ・地域を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定や「防災レポートタクシー」の仕組みなど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、子供達の安全確保に資する「子供の安全を見守るタクシー」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。

#### 地域公共交通としての役割の強化

- ・地域ごとの状況を鑑みた地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共交通としての役割を一層強化する。
- ・乗合タクシーやデマンドタクシーの運行など、地域の要請に対して積極的に対応する。

#### 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・しかしながら、高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高め、都市計画に位置づけられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対し、協議、働きかけを進めることとする。

#### 交通問題、都市問題の改善

- ・タクシーベイの整備可能な道路における設置の検討や時間帯により車両が集中する駅等へのタクシーレーンの整備の検討、また、スクールゾーン等の乗り入れ禁止区域における需要に対応するためのタクシー車両の乗り入れに関する検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。
- ・また、車両の分散、適地適所への効率的な配車などの観点から、公共施設等のタクシー乗り場の整備の検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。
- ・公共交通機関としての自覚をもち、交通環境を疎外することのないよう、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を推進し、モラルをわきまえた事業運営により、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

#### 過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ、コンプライアンスに基づいた事業運営を遂行しつつ適切に対応する。

以上の目標の達成に必要とな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。県南西部交通圏では、11月26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1,300両（実働率90%）、約1,350両（同88%）、約1,450両（同80%）であり、これに基づくと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、タクシーが県南西部交通圏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、不当にタクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

### 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、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする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の提供

##### 【特定事業】

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、個人協会

実施時期：短期

地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVMの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：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：中期

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

#### E T C の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 運転免許返納割引制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 事業者における自社WEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

#### 県警・警察署及び法人協会への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

##### 駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の利便性向上の検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

##### タクシー利用者に対するアンケート調査の充実

実施主体等：法人協会

実施時期：短期・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

車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

### 【その他の事業】

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

実施時期：短期

第三者による自主監査制度の検討

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

## タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

### 【特定事業】

賃金制度・乗務員負担制度の見直しの取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の適正管理

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

日勤勤務（一人一車）から隔日勤務への転換等による長時間（月間）労働の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### AT車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 【その他の事業】

タクシー運転者に対する暴力行為防止に関する取組み

実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

#### 安全性の維持・向上

##### 【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等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

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転コンクールの参加

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

事故防止コンテストの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

## 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：中期

観光タクシー乗務員講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

### 【その他の事業】

観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期

地域の観光振興に関する取組みへの積極的な参加及び関係者との連携強化

実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者、自治体

実施時期：短期・中期

## 環境問題への貢献

### 【特定事業】

ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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、中期

後付アイドリングストップ装置の導入

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・エコドライブ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

### 【その他の事業】

駅待ち停車中におけるアイドリングストップに関する検討

実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者、埼玉労働局

実施時期：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

子供の安全を見守るタクシーへの協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 災害時の救援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

#### 映像記録型ドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 防犯カメラの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

### 地域公共交通としての役割の強化

#### 【特定事業】

##### 地域公共交通会議への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

##### 交通問題や公共交通の整備、環境、防災問題等に関する協議会への参加

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

##### 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、運輸支局

実施時期：中期

##### 乗合タクシーやデマンドタクシーの運行の検討

実施主体等：法人協会、タクシー事業者、自治体

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、Pasmo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

##### 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】

地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期：中期

地域公共交通としての機能向上のための話し合いの場の設置

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、運輸支局、自治体、バス事業者

実施時期：中期

ターミナル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、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

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（再掲）

実施主体等：法人協会、運輸支局

実施時期：中期

#### 交通問題、都市問題の改善

##### 【特定事業】

主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

##### 【その他の事業】

公共交通機関としての役割を強化するための道路環境や乗り場等に関する検討の取組み

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、埼玉県警

実施時期：中期

交通環境を疎外することのないような事業運営モラルの推進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、

実施時期：短期・中期

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

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

特定地域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事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができると規定されている。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、埼玉県南西部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主旨を十分理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。