

第2回埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成22年6月30日(水)
14:00～16:15
春日部市商工振興センター

1. 開会宣言(事務局より)

2. 議事

(1) 埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案)について

- 事務局より埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案)【資料2】を説明後、委員より以下のとおり意見等をいただいた。

【門井委員(関根代理)】

- ・ P1の1. で「また、高齢者や障害者など・・・」の障害者の「害」が漢字で表記されているが、市町村ではひらがなでの表記をしている。
- ・ P7の2. で「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・・・」及びP15の3. で「子供の安全を見守るタクシーへの協力」の子供の「供」もこのままでも問題はないのですが、教育の現場等ですと人権の関係上ひらがな表記をしている。ご意見を尊重してひらがな表記に換えたいと思います。

【前田委員】

- ・ P10中の「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・・・」とありますが、前回の協議で説明があったかと思いますが、再確認として指定期間とはどれくらいですか。
3年です。
- ・ 実施主体に「法人協会」と「個人協会」がありますが、法人は株式等の会社形式で行っているタクシー事業者で、個人は個人タクシーの事業者の協会という意味かと思いますが、ちょっと判りづらいと感じます。
- ・ P1の「適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針」中に「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。」となっていますが、P2の上段では「従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、・・・」となっており、こういった状況でどのくらいの人達が流れたのかをデータ等があればはっきりと明記して頂きたい。
- ・ P3の「長時間労働及び運転者の高齢化」中に「また、若年層の就職先としては、タクシー乗務員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・・・」という表記になっているが、こちらもデータ等があれば表記された方が判り

やすい。

- ・ P 2 の「規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況」中で「車両数は 1,372 両から 1,492 両へと 120 両(9%)増加した。・・・」と表記されており、「輸送実績の悪化」では、ほぼ同じ年度かと思いますが「平成 13 年度と比べ平成 21 年度では 186.6 km から 157.6 km へ、実働率は 84.3% から 73.7% へ、・・・」と 9% 増車に対し実働率は 84.3% から 73.7% と 9% 以上になる差がでており、また、「運送収入も 33,268 円から 29,700 円へと、・・・」という増車率の 9% と同じような現象になっているものと感じます。
- ・ P 4 の「まとめ」中の「さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。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。」となっており、どちらなのかと感じます。
- ・ P 18 中の「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。」となっていますが、協議会とは我々も入っているものかと思うので、このような表記はおかしいのでは。4 P の「取組みの方向性」中に「協議会に参加していない関係者に対しても、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。」といった表記にした方が判りやすい。
- ・ P 8 の「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。」となっていますが、スクールゾーンの指定とは地域の住民からの要望等により指定されているかと思います。そういった中でも少子高齢化やご家族の介助をする方達はタクシー車両の進入は有り難いものと思いますが、こういった状況があるのか、または可能なのか教えて頂ければと思います。

【赤坂委員(長野代理)】

- ・ スクールゾーンの乗り入れに対しては、他の地区からも同じような質問がありましたが、平成 19 年からの警察庁からの取組み要請という形で、例えばスクールゾーンの規制の中に高齢者や障がい者の方達がお住まいで、その方達が許可証を持っていれば、その許可証の番号等をタクシー会社に伝えておけば、通行が可能になるような取組みがあります。すぐには許可にはなりません、その様な協議の場があれば、会議の中でいろいろな意見を模索していいのではと回答しています。今回も以前の協議と同様に全国的に広がればいいものと思い、県警としてもこの項目に対しては異存はありません。

【事務局】

「顧客層が流れる」といった具体的なデータはなく、また取りづらいデータであることから、経営を行っている事業者が、普段感じていることを明記させて頂きました。

「新卒者の採用ができず」とは、2 種免許は 1 種免許取得後 3 年間運転経歴がないと取得の要件が整わず、高卒者の採用ができないことから、「新卒者」ではなく「高卒者」と判る表記に検討したい思います。

P 2 の運送収入に対しても収入率を加えたいと思います。

【前田委員】

- ・ 春日部市では公共交通の再編計画として協議会を立ち上げておまして、アンケート調査

によれば、以前タクシーを利用していた方が新たに運行を開始したコミバスに乗り換えたというアンケート結果が出ています。

今後タクシーは公共交通を担っていくとなると、協力関係にある行政がタクシー事業者に、もし公的資金を投資する事業をやるとなると、P2で「採算性が低く・・・公費助成を受けた・・・」と表記されると非常にやりづらい。今後、公費助成をする形は増えてくると思いますので、いろんな意味でいろんなものがあるので非常に環境は厳しいという表記にしてほしい。

【平子委員】

・事業者としては現実に顧客層が流れるといった状況を感じています。ただ数字的なデータはありませんが、例えば朝、医療機関に通う高齢者からは以前はかなりの依頼があったのですが、最近は全くなく、或いは通勤のために駅までコミュニティーバスに乗られるといった状況です。事業者としては「顧客層が流れるなど」といった表記をしてもらいたい。

【矢作委員】

・タクシーの運転手として言わせてもらえば、顧客数が流れているのは間違いないんです。この協議会ではタクシーの車両数を適正な台数にしようというもので、表記をする、しないはあまり関係ないのでは。

【前田委員】

・あまり関係ないのであれば、「・また、要件・規制の厳しい・・・」の4行はいらないのでは。上段の表記で利用者が減少していると判ればいいのでは。
・車両が9%増え、9%ぐらいの実働率が下がっていて、9%ぐらいの運送収入が下がっているということが言えるのではと感じています。適正な台数にしようというものであればそういう点に着眼したデータの方が有効性があるのでは。

【矢作委員】

・現実にはデータどおり運送収入が9%減少したということではない。確かに机上のデータ等は大切だが、現実に働いている運転手としては日によって収入が変わっているためデータを取るの難しい。行政がタクシーを公共交通として認めてくれて、バスレーンの問題や右折禁止等の協議をしてくれるといった総合的なことを検討していくものと思う。

【市川委員】

・9%とは単なる車両数の増加ですよね。現実、運転手の収入は20%以上減っている問題があり、この1年では更にひどい状況になっている。現状を受け入れた状態で何とかしなければいけなく、顧客層が流れるなど需給バランスを正常化する。これが1番の問題だと思います。需給バランスを正常化して運転手の生活を安定したいと思ってこの協議会に参加しています。

【会長】

・文面の変更について、自治体としての立場からのご意見だと思いますが、本協議会はタクシーについてであり、先程、利用者が減っているのは事実というご意見、またアンケート結果でコミバスに流れているというご意見がありましたので、「従来利用していた方が減少した」等の表記に下段の4行は修正するよう事務局で検討願います。

【事務局】

P4の「まとめ」中の「さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。」というところで色々な取り組みをやっていきたいと思いますと繋がっていくのですが、ただ、事業者からも意見がありまして現在の経済状況の中で、もっと更に踏む込んで色々なことをやっていくのは難しい状況にありますねということで後ろの文面を追加した経緯があります。

【会長】

- ・「創意工夫の余地がある」から「抜本的な改善は難しい」と相反する表記になっていることから事務局で判りやすい表記に検討願います。

【事務局】

P18中の「本協議会は協力を要請する」については、カッコで「行政、自治体」となっていますが、本協議会に参画していない自治体もありますので、地域計画が作成された地域については、全ての自治体に協力をお願いをしていることから表記をさせて頂きましたが、P4との整合性につきまして事務局で検討したいと思います。

【吉田委員】

- ・P2についてですが、前回「適正と考えられる車両数の算定について」で3パターンの実働率90%、85%、80%を示されましたが、いずれも市場に出回る車両数は約900両ぐらいということで、規制緩和前の車両数が1,372両で実働率が85%ですから、1,186両が市場に出回る車両数です。この差が約300両ありますので、適正と考えられる車両数とは当然これではない。根拠として計算式を見ると1日1車当たりの運送収入を規制緩和前の数字で算出している。ということはタクシー1日1車当たりの運送収入は33,268円が根拠になっているのか。
- ・P3の「運転者の労働条件の低下」で平成4年では他産業に比べ20%程度の差があり、その後30~40%程の差になっているのであれば、計算式でその当時の数字を根拠として適正と考えられる車両数とするのは整合性が無いのではないのか。

【事務局】

33,268円とは規制緩和前の数字ですが、協会調べですので協会員だけの数字であり、適正と考えられる車両数の算定は当時の実車キロにより需要量を算定しています。ご意見のあった運送収入はデータとして表記しているものであり、適正と考えられる車両数については運送収入まで当てはめて算出したものではありません。

計算式については関東運輸局より示されたものであり、上局に確認したいと思います。

【野田委員（阿部代理）】

- ・P3の他産業との賃金の格差についての表記は統計に基づくものであり、適正な賃金かどうかと判断を求められても判断できません。

【篠田委員（小山代理）】

- ・確認なのですがP7の2. でタクシーは都市計画に位置づけられるケースは極めて少ないとされていますが、都市計画法に限定的に列挙されている「鉄道、駐車場、自動車ターミナル、その他の交通施設」というものが定められているのですが、タクシーは「その他の交通施設」に含まれているのか。

確認致します。

【犬塚委員】

- ・タクシー事業者にお聞きしたいのですが、運送収入が33,268円で採算はとれている

のでしょうか。採算がとれていないのであれば、車両数を減らし運転手に対し過剰なサービスを強要し、果たしてサービスの徹底ができるのか。タクシー運転手に実情を聞く機会がありまして、こちらに表記されているように売り上げは減少していると言っておりました。ただ、減車によってCO2の削減はできるのか。補助金は出るのか。それが出ないのであれば、この運送収入での経営内容はどのようなのかお聞きしたい。

【森委員】

- ・非常に難しい問題です。現在の運転手の賃金はオール歩合の会社もあれば歩合プラス固定給もあります。労働局からは過去には60%は固定給で40%は歩合給での指導がありました。いずれにしましても歩合が締めている会社が殆どです。車両数が減り個々の運転手の運送収入が上がれば賃金も上がりますが、各社の事業規模、各地域の人口、日々の天候等、様々な条件があり非常に難しい問題ですが、私個人としてはある程度の減車は効果があるものと考えています。決して強制ではありませんが、供給過剰状態を多少でも解消する努力をお願いし、皆様にもいろいろなご意見を頂ければと思います。

【事務局】

- ・次回第3回協議会でございますが、時期として1月後ぐらいを予定したいと思いますが、改めてご連絡申し上げます。委員の皆様におかれましては、何卒ご調整頂きご出席のほどよろしくお願い致します。

(2) その他

- 特になし -

3. 閉会

【事務局】

以上を持ちまして、第2回埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会を閉会いたします。次回協議会も引き続きよろしくお願い申し上げます。

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 第1回埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

資料2 埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(案)

参考資料 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日付け国土交通省告示第1036号)

(案)

埼玉県南東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

埼玉県南東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、全国で年間約2.1億人（埼玉県では約5,295万人）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、高齢者や障がい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

- ・埼玉県南東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1,215万人（1日当たり約33,300人）から平成21年度では年間1,122万人（1日当たり約30,700人）となり約8%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22年5月1ヶ月間の輸送人員は80.6万人と平成21年5月1ヶ月の84.8万人に比べて4.9%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が難しい分野でタクシー事業に類似した様々な旅客輸送形態が、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、埼玉県南東部交通圏におけるタクシー事業者の競争環境は厳しいと言える。

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- ・埼玉県南東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24両、平成21年度は33両が減車されているものの、平成14年3月末に比べ平成22年4月1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45社から

50社へと5社(約11%)増加、車両数は1,372両から1,492両へと120両(約9%)増加した。平成22年5月27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%、85%、80%としたときの車両数約1,000両、約1,050両、約1,100両)について示されているところであるが、平成22年3月31日現在の車両数(1,492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、埼玉県南東部交通圏では、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21年度では186.6kmから157.6km(約16%減)へ、実働率は84.3%から73.7%(約10.6ポイント減)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33,268円から29,700円へと、約11%減少するという実態になっている(埼玉協調会)。
- ・さらに、平成22年5月の実績では、1日1車当たりの運送収入は26,975円と一層悪化しており、24ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている(埼玉協調会)。
- ・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(埼玉協調会)、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、その格差は年々拡がり、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、埼玉県のタクシー運転者は埼玉県の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は、タクシー乗務員の就業条件として運転免許証の第2種免許(第1種免許取得後3年間経過の資格要件)が必要なこともあり、高校新卒者を即戦力として採用ができないなど、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)。

- ・タクシー乗務員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。
- ・タクシー事業者に対する苦情では、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。

埼玉のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでに、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。
- ・埼玉県南東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、身体障がい者割引及び運転免許返納者割引の導入、点字シールの表示、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、災害時の緊急輸送の協定、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、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るが、さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。しかしながら、現状のような需給がアンバランスな状態のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと思われることから、需給のバランスが整うように取り組むことが肝要である。

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、タクシー事業者間での適切な連携を図り、共同事業などにより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自治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り組み

- ・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り組みを検討し、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、観光タクシーの取り組み、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、これらの取り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」の取り組み

など地方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「子ども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

- ・タクシーは高齢者を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、他の地域公共交通とのネットワークの一部であることから、ＪＲ・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の向上を目指すとともに、タクシーに関する各地方自治体の認識が高まるよう、タクシーに関わる業界、行政などの関係者が働きかけを行い、都市・交通政策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など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。
- ・ＪＲ・私鉄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。

交通問題、都市問題の改善

- ・交通問題への取組みとして、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。県南東部交通圏では、5月27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1,000両(実働率90%)、約1,050両(同85%)、約1,100両(同80%)であり、これに基づくと21年4.1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、3月31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、タクシーが県南東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

バリアフリー対応の教育制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

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拡大

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、地方自治体、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、タクシー事業者

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

チケットの規格統一化

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

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：中期

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への参加

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、地方自治体

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、地方自治体

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

子ども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・交通政策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、地方自治体

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、地方自治体

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、地方自治体、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、地方自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

都市・交通政策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、地方自治体、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。