

埼玉県南西部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26日

改正平成24年3月16日

（目的）

第1条 埼玉県南西部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、埼玉県南西部交通圏（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
 - ① 埼玉県知事又はその指名する者
 - ② 川越市長又はその指名する者
 - ③ 志木市長又はその指名する者
 - ④ 鶴ヶ島市長又はその指名する者
 - ⑤ 新座市長又はその指名する者
 - ⑥ 越生町長又はその指名する者
 - ⑦ ときがわ町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 埼玉県タクシー協会 会長
 - ② 有限会社志木合同タクシー 代表取締役
 - ③ 緑交通株式会社 代表取締役
 - ④ 株式会社越生タクシー 代表取締役
 - ⑤ ~~株式会社川乗三和 川越乗用自動車株式会社~~ 代表取締役
 - ⑥ 有限会社小川観光タクシー 代表取締役
 - ⑦ 西武ハイヤー株式会社 業務部長
 - ⑧ 埼玉県個人タクシー協会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 全国自動車交通労働組合埼玉地方連合会を代表する者
 - ② 全国自動車交通労働組合総連合会埼玉地方連合会を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① 川越商工会議所 専務理事
 - ② 朝霞市商工会 環境サービス部長
 - ③ 社団法人小江戸川越観光協会 会長
- (6) その他協議会が必要と認める者
 - ① 埼玉労働局 労働基準部 監督課長
 - ② 埼玉県警察本部 交通部 交通規制課長

- ③ 埼玉県警察本部 交通部 交通指導課長
- 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16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。
 - ① 関東運輸局埼玉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又はその指名する者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。
 - 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。
 - 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。
- ③ 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。
- 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。

埼玉県南東部交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定平成 22 年 5 月 27 日

改正平成 24 年 3 月 16 日

（目的）

第 1 条 埼玉県南東部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、埼玉県南東部交通圏（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用いる。
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25年3月31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
 - ① 埼玉県知事又はその指名する者
 - ② 春日部市長又はその指名する者
 - ③ 越谷市長又はその指名する者
 - ④ 草加市長又はその指名する者
 - ⑤ 蓮田市長又はその指名する者
 - ⑥ 八潮市長又はその指名する者
 - ⑦ 吉川市長又はその指名する者
 - ⑧ 白岡町長又はその指名する者
 - ⑨ 杉戸町長又はその指名する者
 - ⑩ 松伏町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 埼玉県タクシー協会 会長
 - ② 太平交通株式会社 代表取締役
 - ③ 飛鳥交通春日部株式会社 取締役副社長
 - ④ 協栄交通有限会社 代表取締役
 - ⑤ 松伏交通有限会社 代表取締役
 - ⑥ 幸手タクシー有限会社 代表取締役
 - ⑦ 埼玉県個人タクシー協会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 全国自動車交通労働組合埼玉地方連合会を代表する者
 - ② 交通労連埼玉交通運輸労働組合を代表する者
 - ③ 全国自動車交通労働組合総連合会埼玉地方連合会を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① 春日部市商工会議所 専務理事
 - ② 杉戸町商工会 会長
- (6) その他協議会が必要と認める者

- ① 埼玉労働局 労働基準部 監督課長
- ② 埼玉県警察本部交通部交通規制課長
- ③ 埼玉県警察本部交通部交通指導課長
- 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25年3月31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25年3月31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18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。
 - ① 関東運輸局埼玉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又はその指名する者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。
 - 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。
 - 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。
 - ③ 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。
 - 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。

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ついて

I 特定事業計画の進捗状況

3交通圏共通

県南中央交通圏

鴻巣市、さいたま市(構成委員)

北本市、桶川市、上尾市、川口市、蕨市、戸田市、伊奈町

県南西部交通圏

川越市、志木市、鶴ヶ島市、新座市、越生町、ときがわ町(構成委員)

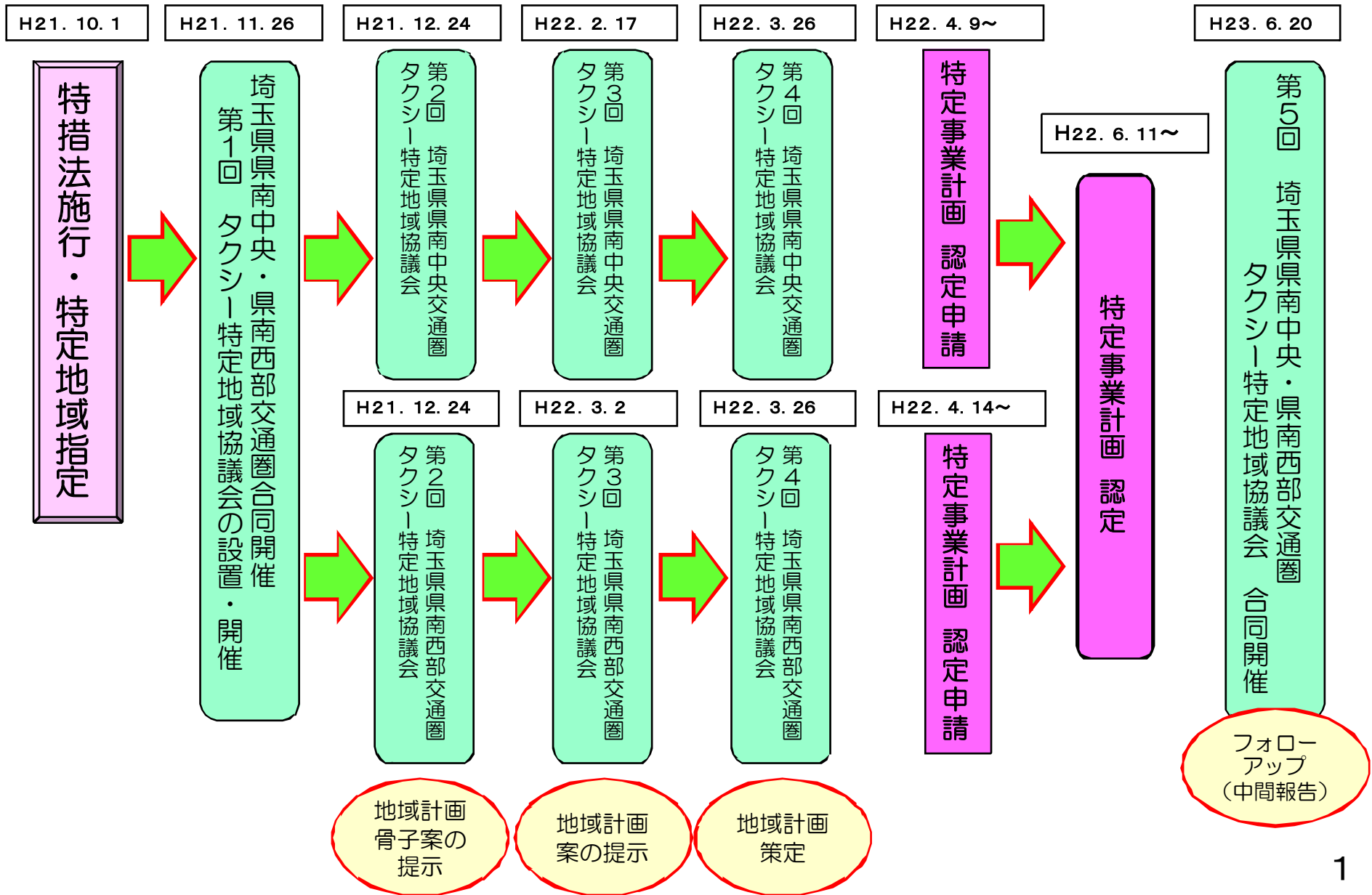
東松山市、坂戸市、飯能市、日高市、狭山市、入間市、ふじみ野市、富士見市、和光市、朝霞市、所沢市、滑川町、嵐山町、小川町、吉見町、鳩山町、川島町、毛呂山町、三芳町、東秩父村

県南東部交通圏

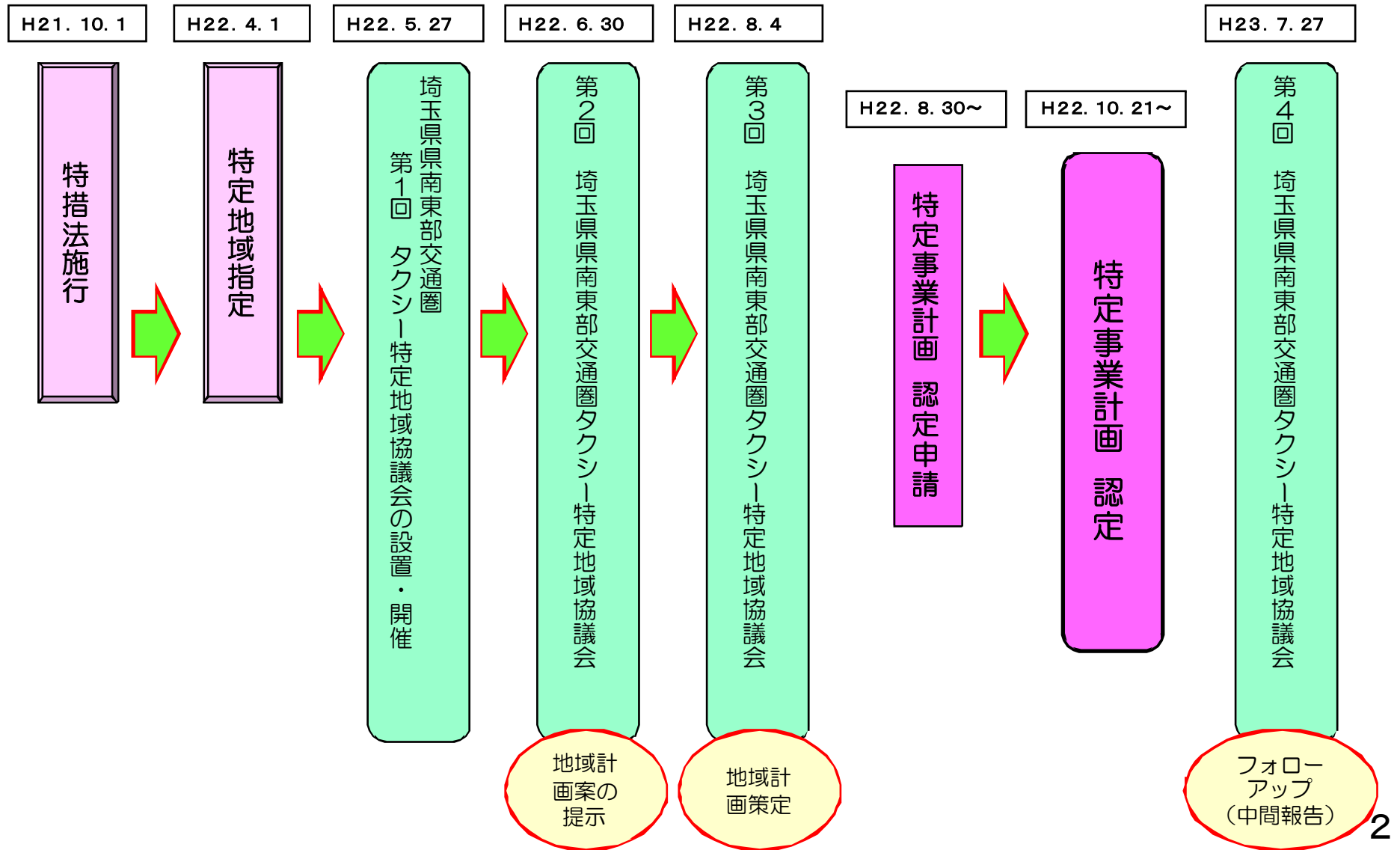
八潮市、草加市、吉川市、越谷市、春日部市、蓮田市、松伏町、杉戸町、白岡町(構成委員)

幸手市、久喜市、三郷市、加須市(旧北川辺町、旧大利根町)、宮代町

1-1. 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施行後の経緯について（県南中央、県南西部交通圏）



1-2. 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施行後の経緯について（県南東部交通圏）



2. 特定事業計画認定申請状況、認定状況

平成24年2月29日現在

営業区域名	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	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				
県南中央交通圏	H22.3.26	73	71	41	69	73	71	41	65	64	138	140	140	
県南西部交通圏	H22.3.26	58	57	42	37	59	42	42	35	56	37	38	38	
県南東部交通圏	H22.8.4	49	49	42	100	44	49	42	95	39	30	30	30	

営業区域名	基準車両数 ①	現在車両数 ② ※H24.2末	減車数 ②/①	申請された減・休 車がすべて実施さ れた場合の車両数 ③	減車率 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
県南中央交通圏	2,782	2,603	6.4%	2,543	8.6%	2,050~2,300	約17%~約26%
県南西部交通圏	1,735	1,597	8.0%	1,574	9.3%	1,300~1,450	約16%~約25%
県南東部交通圏	1,489	1,375	7.7%	1,339	10.1%	1,000~1,100	約26%~約33%

中央

事業者規模	1~19両 (24)	20~49両 (33)	50~99両 (9)	100両以上 (5)
基準車両数からの削減率				
26%以上	1	3		
17%以上~26%未満				
17%未満	23	30	9	5

西部

事業者規模	1~19両 (28)	20~49両 (22)	50~99両 (6)	100両以上 (2)
基準車両数からの削減率				
25%以上				
16%以上~25%未満	6	1		
16%未満	21	23	6	2

東部

事業者規模	1~19両 (19)	20~29両 (11)	30~49両 (11)	50両以上 (8)
基準車両数からの削減率				
33%以上				
26%以上~33%未満				
26%未満	19	11	11	8

3-1. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南中央交通圏）

法人事業者

平成24年2月29日現在

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	51社	49社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	11社	10社
早朝予約の積極受注の推進	9社	9社
安全運転講習会の受講	7社	7社
アイドリングストップ車の導入	7社	6社
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	6社	6社
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	6社	6社
防犯カメラの導入	5社	5社
サービス向上のための教育・研修の充実	4社	4社
カーナビの導入	4社	4社
安全運転コンクールの参加	4社	4社
地理教育の徹底	3社	3社
電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入	3社	3社
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	3社	3社
ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	3社	3社
防犯カメラの導入（再掲）	3社	3社
介護タクシーの運行	2社	2社
嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入	2社	2社
防犯仕切板の導入	2社	2社
アルコールチェッカーの導入	2社	2社

3-2. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南中央交通圏）

法人事業者

平成24年2月29日現在

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
交通事故ゼロ運動等の実施	2社	2社
地域における治安維持への協力	2社	2社
地域における防犯への協力	2社	2社
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	1社	1社
チャイルドシートの導入	1社	1社
自社乗り場の設置・運営	1社	1社
福祉タクシーの運行	1社	1社
運転免許返納割引制度の拡大	1社	1社
事業者における自社WEBサイトの開設	1社	0社
車両費用等の削減	1社	1社
デジタル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	1社	1社
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	1社	0社
若年労働者の積極的な雇用の促進	1社	1社
女性が働きやすい職場環境の整備	1社	1社
防犯訓練の実施	1社	1社
観光タクシーの運行	1社	1社
地域における防災への協力	1社	1社
映像記録型ドライブレコーダーの導入（再掲）	1社	1社
輸送障害時における代替輸送の連携強化	1社	1社
子育て支援タクシーの運行	1社	0社

3-3. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南西部交通圏）

平成24年2月29日現在

法人事業者

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	33社	31社
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	8社	8社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	8社	8社
ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	7社	7社
早朝予約の積極受注の推進	5社	5社
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	5社	5社
アルコールチェッカーの導入	4社	4社
サービス向上のための教育・研修の充実	3社	2社
防犯カメラの導入	3社	3社
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	3社	3社
妊婦支援タクシーの運行	2社	2社
安全運転講習会の受講	2社	2社
安全運転コンクールの参加	2社	2社
アイドリングストップ車の導入	2社	2社
電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入	2社	1社

3-4. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南西部交通圏）

平成24年2月29日現在

法人事業者

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
地理教育の徹底	1社	1社
チャイルドシートの導入	1社	1社
子育て支援タクシーの運行	1社	1社
運転免許返納割引制度の拡大	1社	1社
事業者における自社WEBサイトの開設	1社	1社
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	1社	1社
車両費用等の削減	1社	1社
デジタル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	1社	1社
健康診断の充実	1社	1社
運輸安全マネジメント講習の受講	1社	1社
交通事故ゼロ運動等の実施	1社	1社
地域における防犯への協力	1社	1社
地域公共交通会議への積極的な参画	1社	1社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	1社	1社

3-5. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南東部交通圏）

法人事業者

平成24年2月29日現在

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	39社	38社
早朝予約の積極受注の推進	13社	13社
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	5社	4社
若年労働者の積極的な雇用の促進	4社	4社
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）	3社	3社
地域における防犯への協力	3社	3社
サービス向上のための教育・研修の充実	2社	2社
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	2社	2社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	2社	2社
地理教育の徹底	1社	1社
カーナビの導入	1社	1社
運転免許返納割引制度の拡大	1社	1社
事業者における自社WEBサイトの開設	1社	0社
車両費用等の削減	1社	1社
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	1社	1社
健康診断の充実	1社	1社

3-6. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南東部交通圏）

法人事業者

平成24年2月29日現在

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	1社	1社
防犯仕切板の導入	1社	1社
デジタル式タコグラフの導入	1社	0社
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	1社	1社
アルコールチェッカーの導入	1社	1社
安全運転講習会の受講	1社	1社
交通事故ゼロ運動等の実施	1社	1社
アイドリングストップ車の導入	1社	1社
子どもの安全を見守るタクシーへの協力	1社	1社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	1社	1社

3-7. 特定事業の項目ごとの認定状況（県南中央、西部、東部交通圏）

個人事業者

平成24年2月29日現在

事業計画	事業者数		
	県南中央	県南西部	県南東部
マスタース制度の充実及び参加の促進	125	36	21
電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入	72	33	16
E T Cの導入	111	36	28
カーナビの導入	127	38	29
映像記録型ドライブレコーダーの導入	26	15	18
防犯カメラの導入	31	10	14
防犯仕切板の導入	53	22	25
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	140	36	22
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	140	36	21
健康診断の充実	140	36	21
主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	140	36	21
サービス向上のための教育・研修の充実 (県協会で実施する、事業者講習会の受講)	140	38	21
安全運転講習会の受講 (県協会で実施する講習会への参加)	140	38	21
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	138	38	30
合 計	1,523	448	308

Ⅱ 適正化の進捗状況

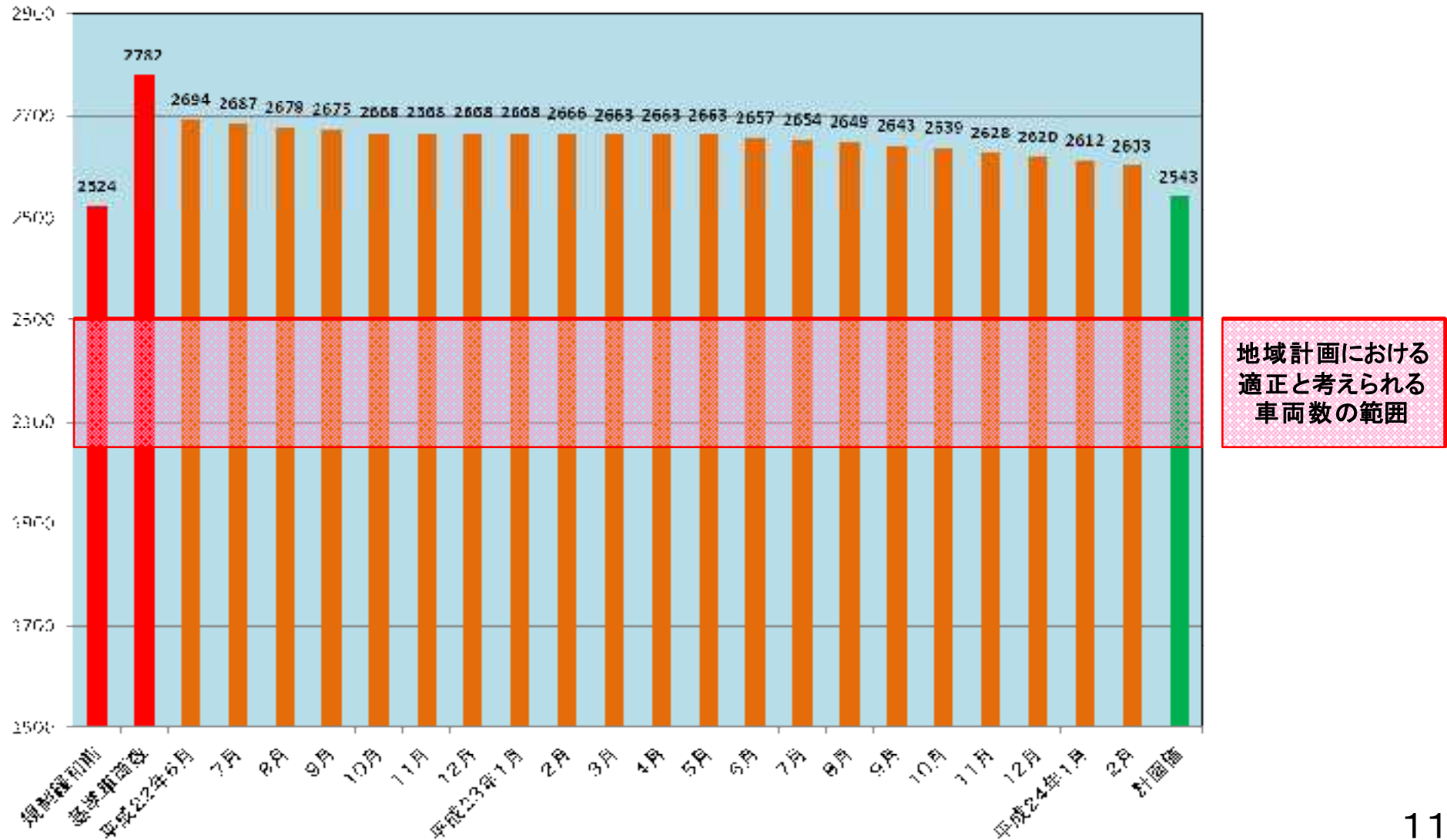
県南中央交通圏

県南中央交通圏

鴻巣市、さいたま市(構成委員)

北本市、桶川市、上尾市、川口市、蕨市、戸田市、伊奈町

1. 事業再構築（減・休車）認定後の実施状況（県南中央交通圏）

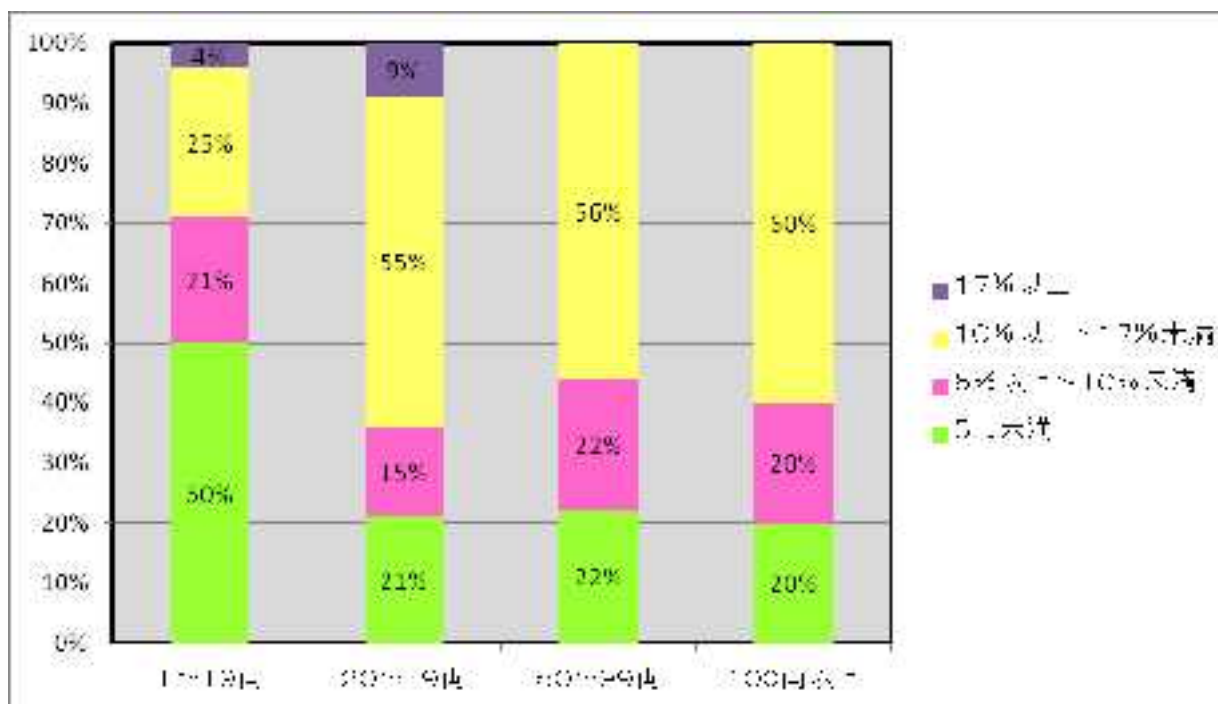


2, 事業規模別にみた特定事業計画認定申請状況 (県南中央交通圏)

認定状況について規模別でみると、事業規模が小さいほど5%未満の事業再構築が多くなっている。また、事業規模が大きいほど17%以上の事業再構築を実施している事業者が少ない。

事業者規模	1~19両 (24)	20~49両 (33)	50~99両 (9)	100両以上 (5)
基準車両数からの削減率				
17%以上	1	3		
10%以上~17%未満	6	18	5	3
5%以上~10%未満	5	5	2	1
5%未満	12	7	2	1

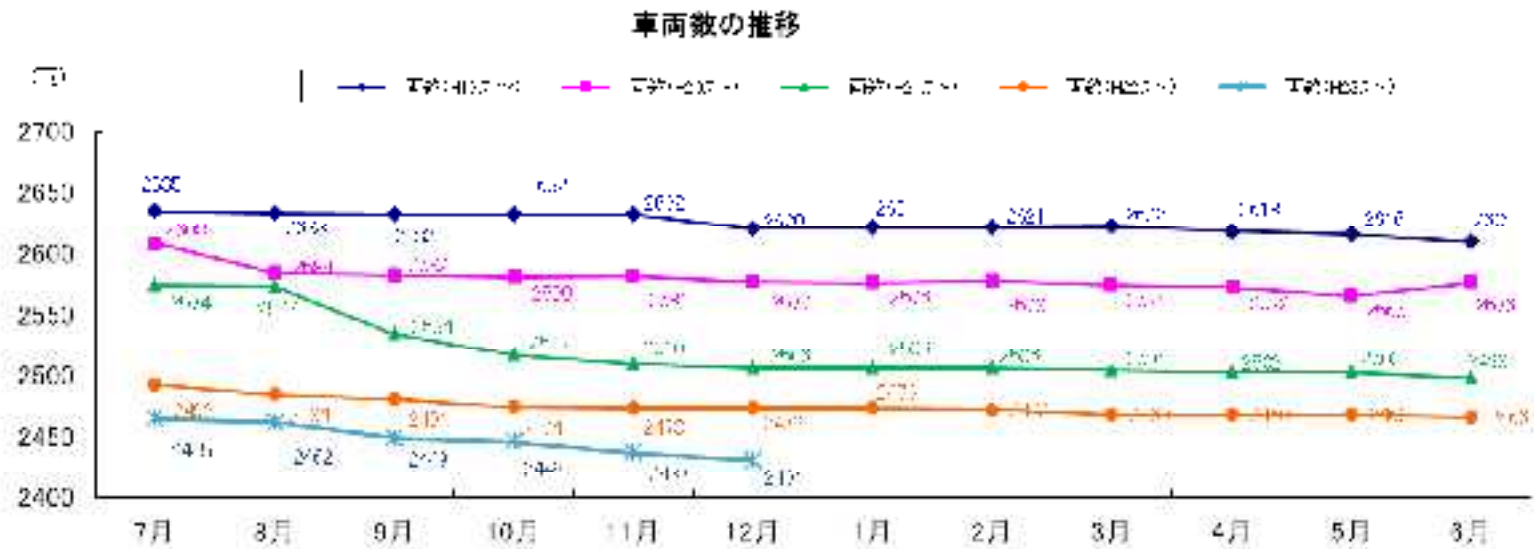
事業者総数に占める割合



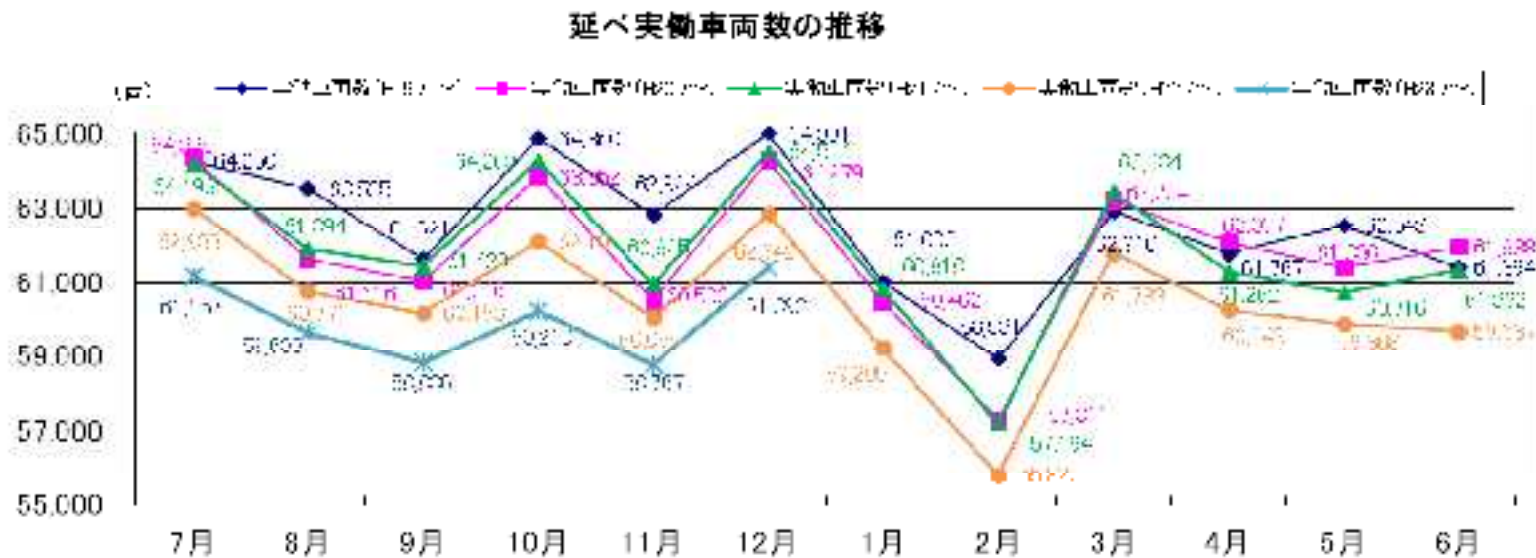
事業者規模 (車両数)

3-1. 各指標の比較 (県南中央 1 / 3)

① 車両数の推移



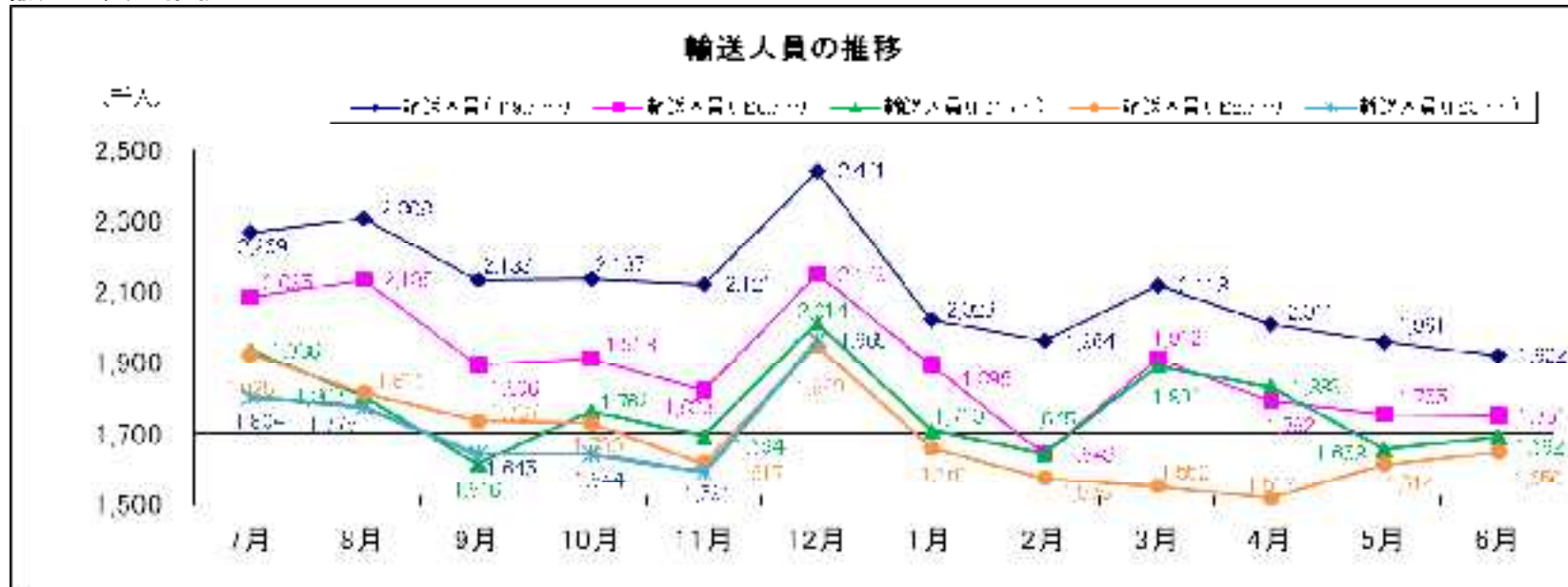
② 延べ実働車両数の推移



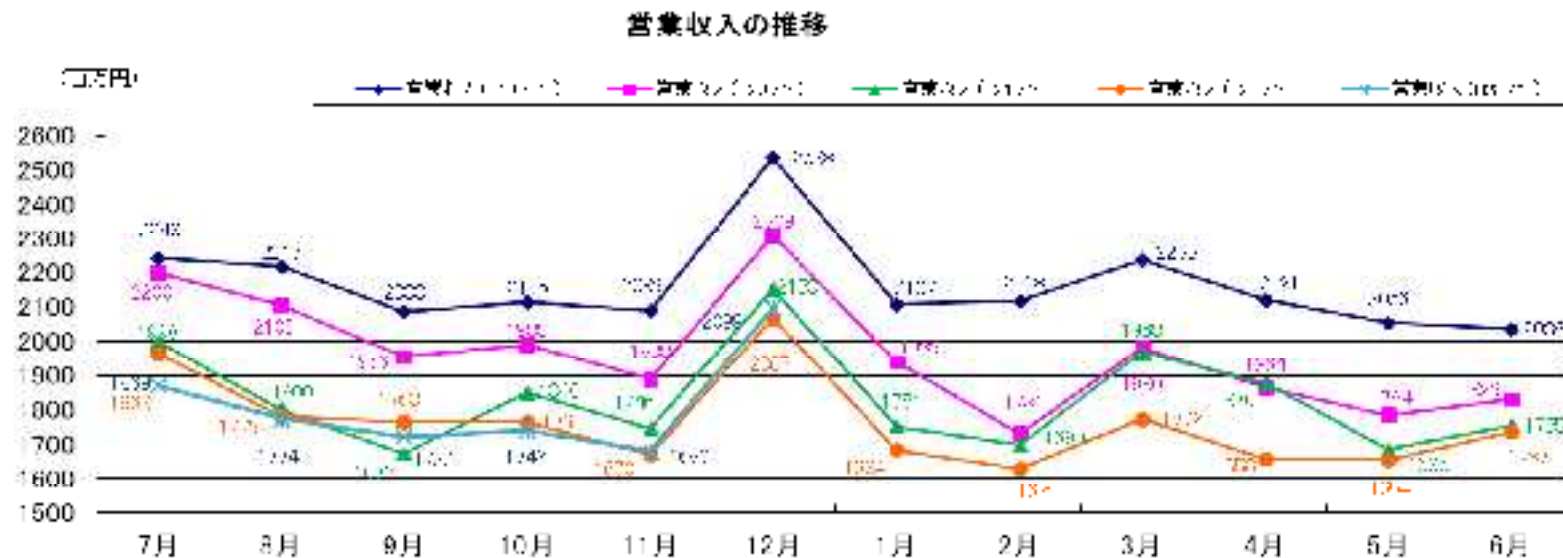
※埼玉協調べ

3-2. 各指標の比較 (県南中央 2/3)

③ 輸送人員の推移



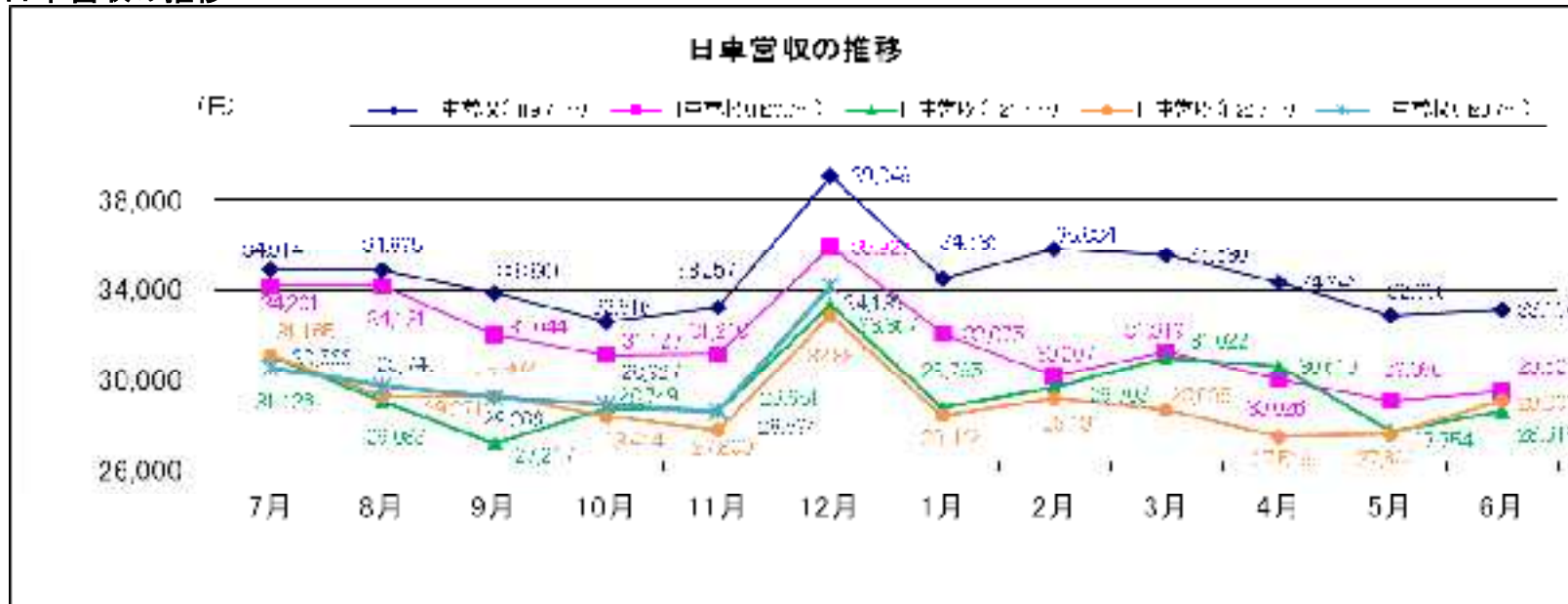
④ 営業収入の推移



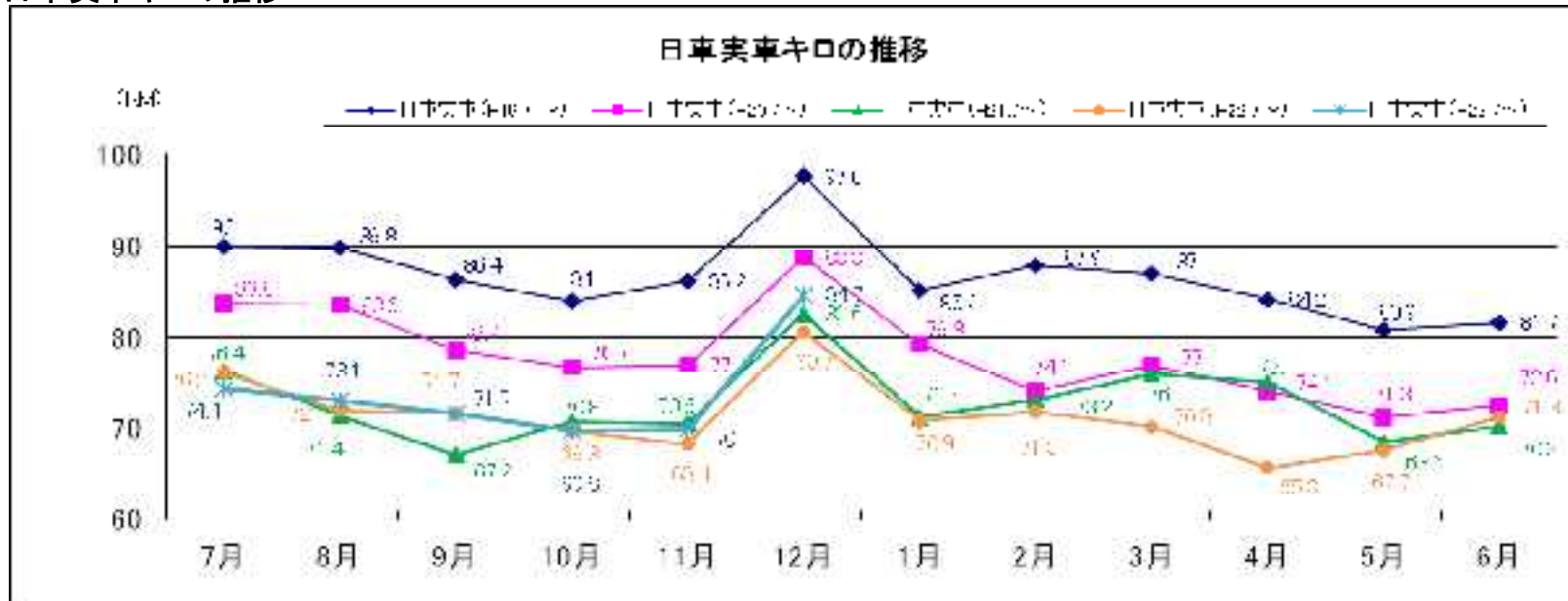
※埼玉調べ

3-3. 各指標の比較 (県南中央 3/3)

⑤ 日車營收の推移



⑥ 日車実車キロの推移

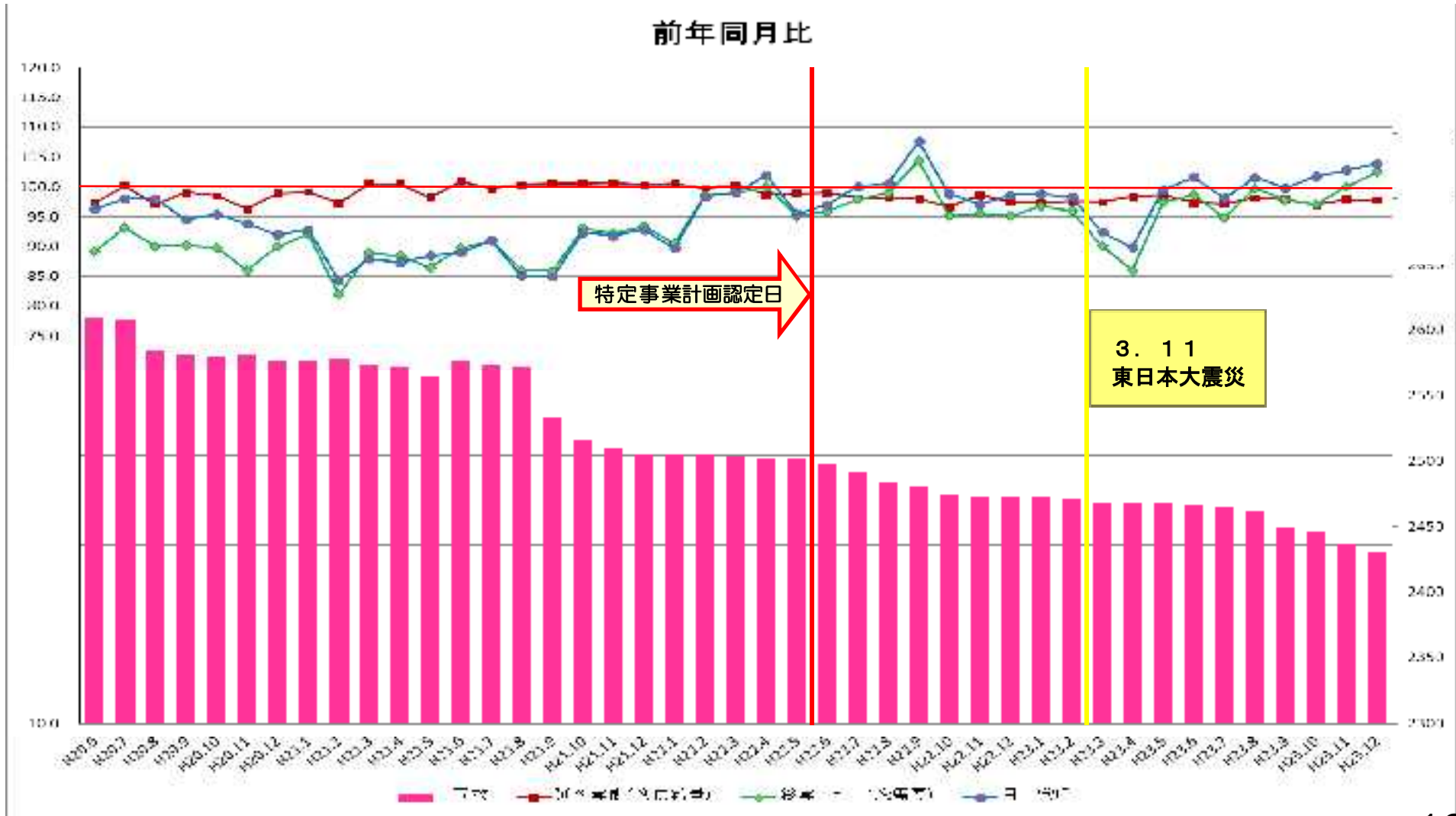


※埼玉調べ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車營收の推移

県南中央交通圏

総需要量(実車キロ)は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの、現在はその影響がほぼ解消されていると思われる。総供給量(延べ実働車両数)が着実に減少しており、総需要量も対前年比が増加していることから、平成23年10月からは日車營收の前年同月比がプラスに転じている。要因の一つとして、供給量の削減が日車營收を下支えしていることも考えられる。



5. タクシー運転者証及び事業者乗務員証の交付件数の推移

県南中央交通圏

運転者証の交付件数については、平成21年度・平成22年度と比較するとほぼ同程度に移行している状況となっている。運転者の平均年齢が高く、今後は若年労働力を確保するための魅力ある職場作りが課題といえる。



6. 個人タクシー事業者乗務証の交付件数の推移

個人タクシー(県南中央交通圏)

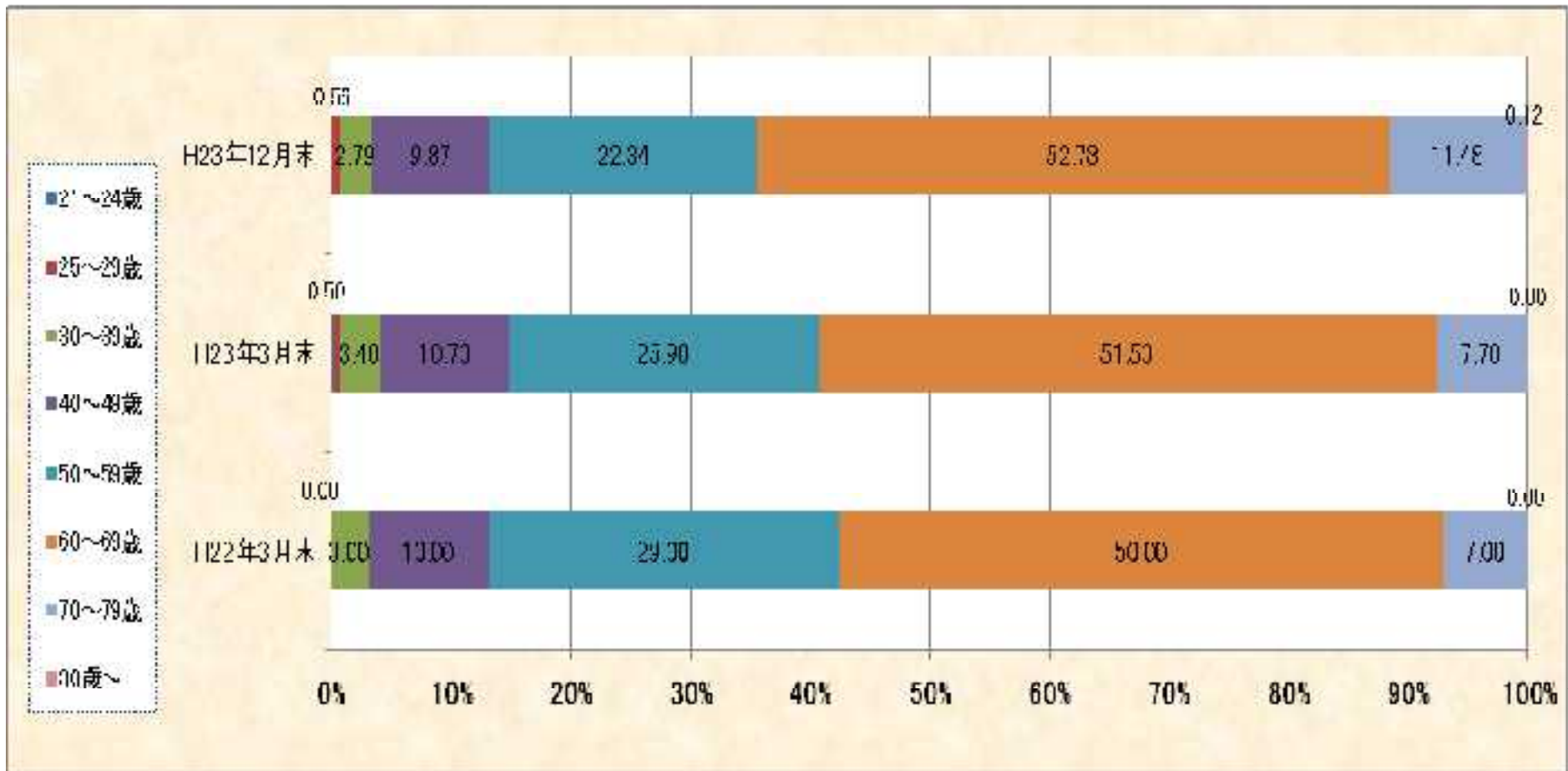
特措法施行以降、事業者乗務証の交付件数は増加しておらず、また、事業者の諸事情により事業廃止もあることから、交付件数は減少している。今後、事業者乗務証の減少（事業者の減少）が続くと考えられる。また、県南中央交通圏では、個人タクシー事業者の平均年齢は、法人タクシー事業者の運転者の平均年齢より高いが、個人タクシー協会の調査では、平成23年12月現在の埼玉県内全体の平均年齢は61.3歳となっている。



7. タクシー運転者の年齢構成の推移

県南中央交通圏

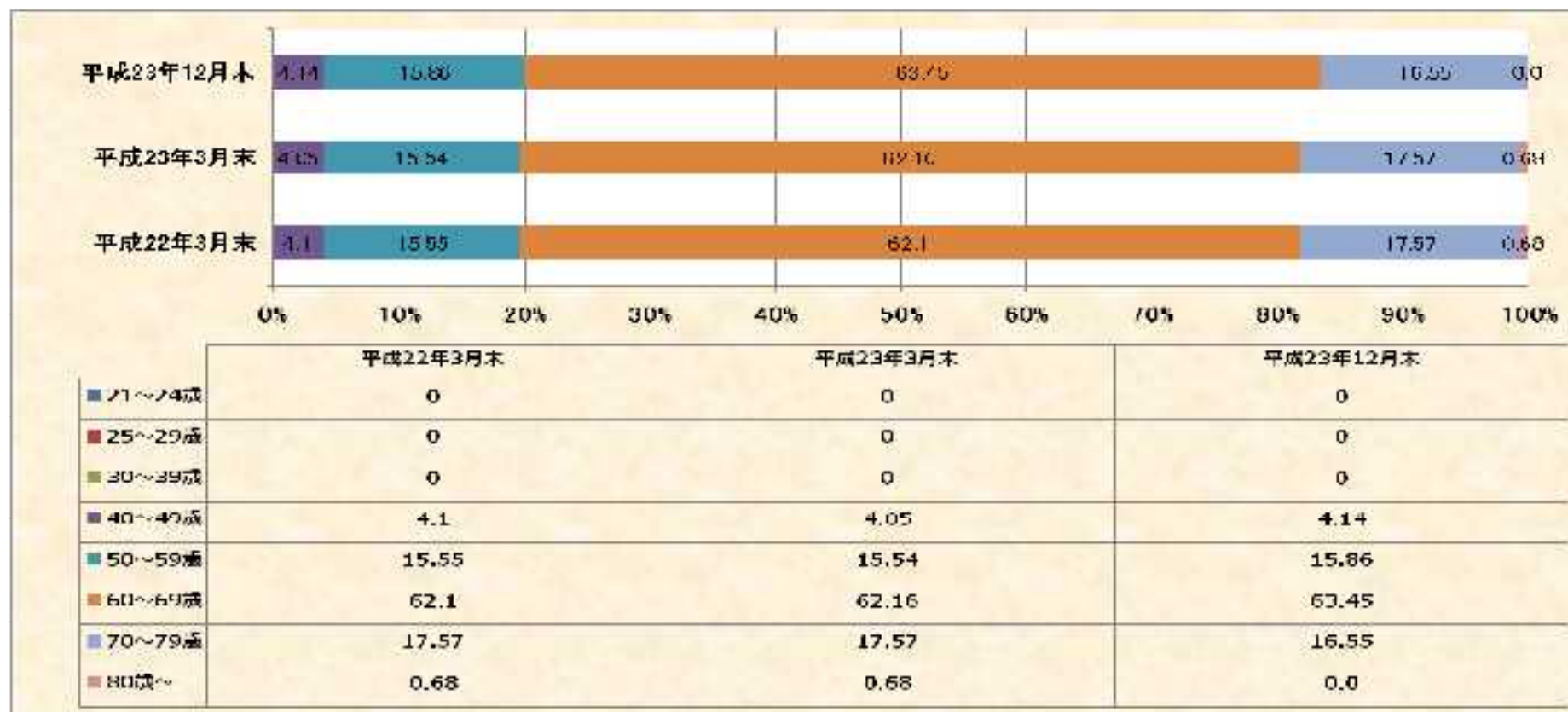
年齢については、運転者証等の資料において示しているとおり、高齢化が進んでいる状況。今後は、賃金面を含めて、少子高齢化が更に進む事を考慮しながら、安定した輸送を確保するために中長期的な運転者確保計画の検討が必要不可欠。



8. タクシー運転者の年齢構成の推移

個人タクシー(県南中央交通圏)

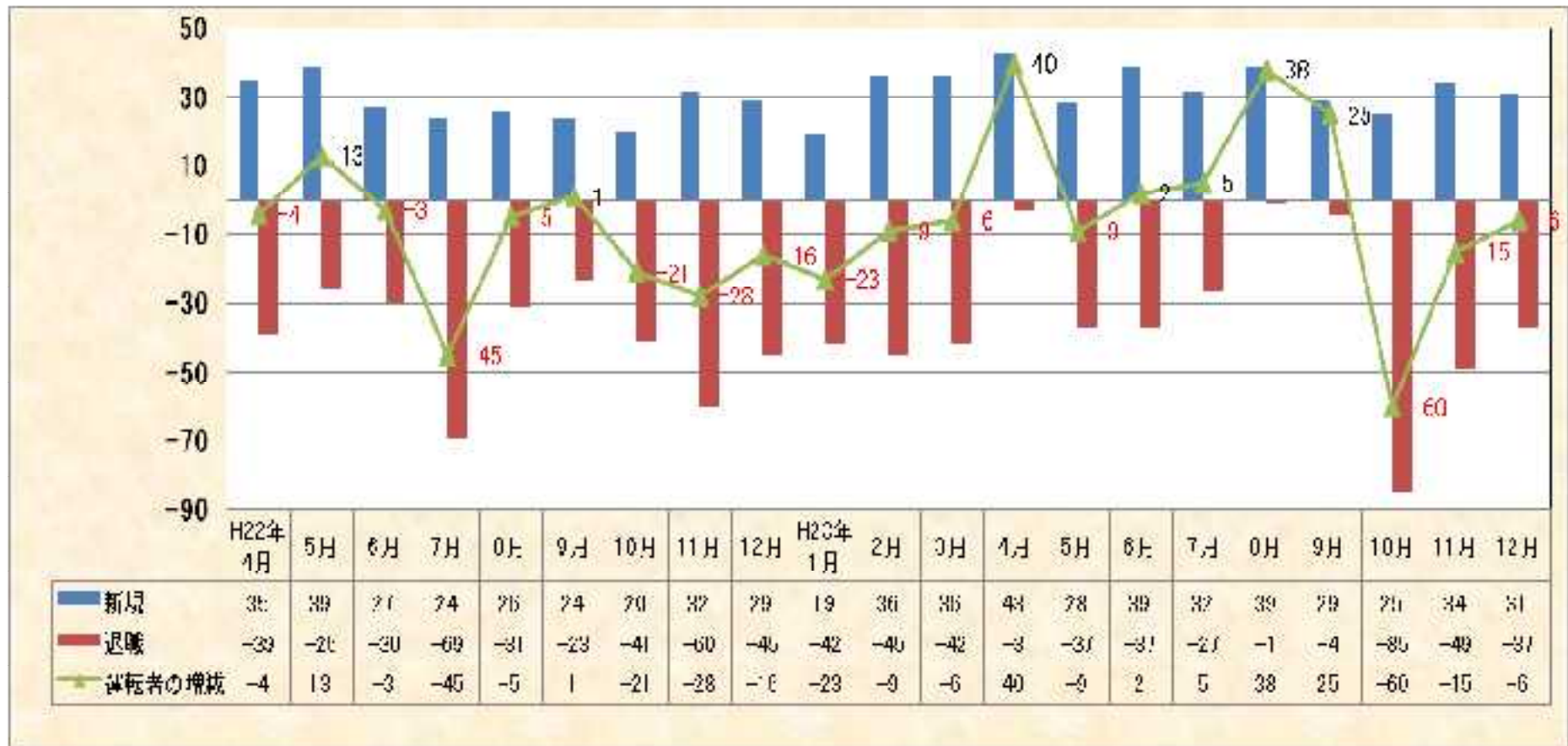
個人タクシー事業を行うには一定の法人タクシーの運転経歴等の基準を満たすことが必要となり、また、法人タクシーの運転者が高齢化していることから、40才未満の事業者が県南中央交通圏には存在していない。また、平成14年2月以降の許認可申請事業者は、75才に達する日以降に許認可の更新ができない条件が付されている。関係団体では、高齢化の解消のため事業の譲渡譲受により若い世代の参入に努めているが、基準を満たす者の不足が問題として提起されている。



9. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）

県南中央交通圏

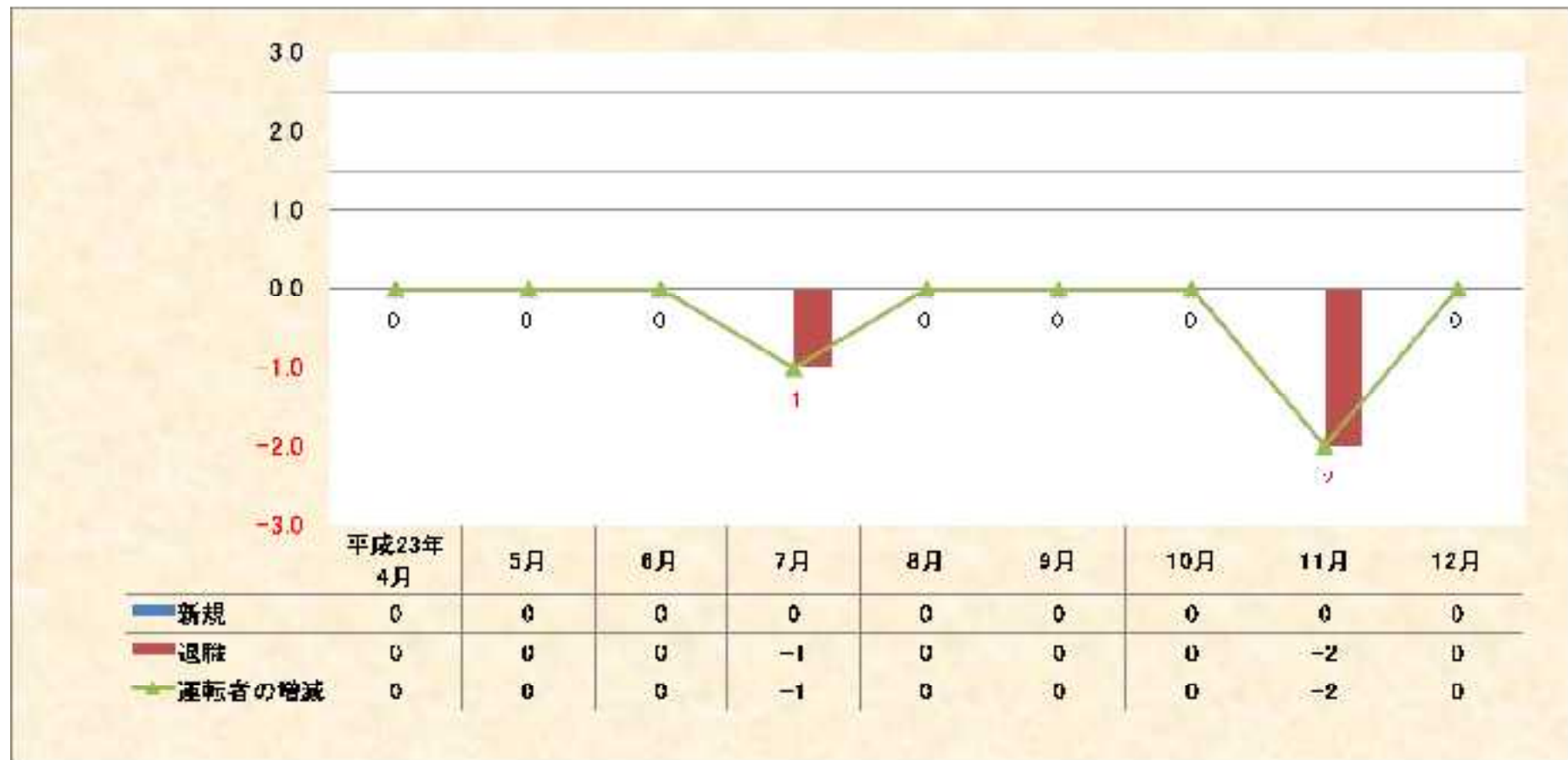
平成23年1月から12月を全体的にみると、マイナス18人と減少しており、今後、運転者不足を解消する確保計画、とりわけ若年層の新規採用に力を注ぐ積極的な取り組みが必要である。



10. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）

個人タクシー（県南中央交通圏）

特措法施行以降の新規参入者はいない。事業の譲渡譲受により事業継続も可能であるが、事業者の諸事情により事業を廃止している状況。最近では、平成23年7月及び11月に3事業者が事業を廃止している。

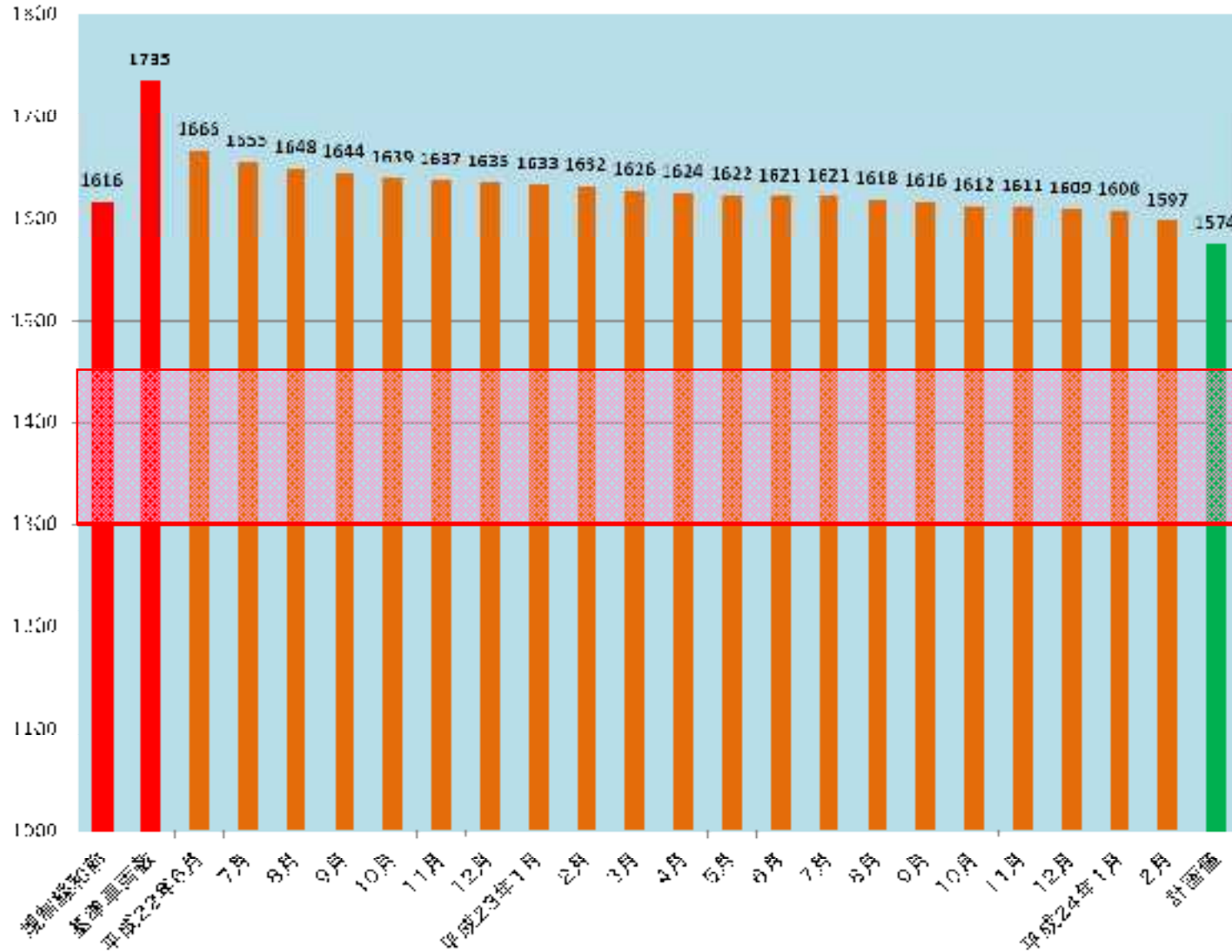


県南西部交通圏

県南西部交通圏

川越市、志木市、鶴ヶ島市、新座市、越生町、ときがわ町(構成委員)
東松山市、坂戸市、飯能市、日高市、狭山市、入間市、ふじみ野市、富士見市、和光市、朝霞市、所沢市、
滑川町、嵐山町、小川町、吉見町、鳩山町、川島町、毛呂山町、三芳町、東秩父村

1, 事業再構築（減・休車）認定後の実施状況（県南西部交通圏）



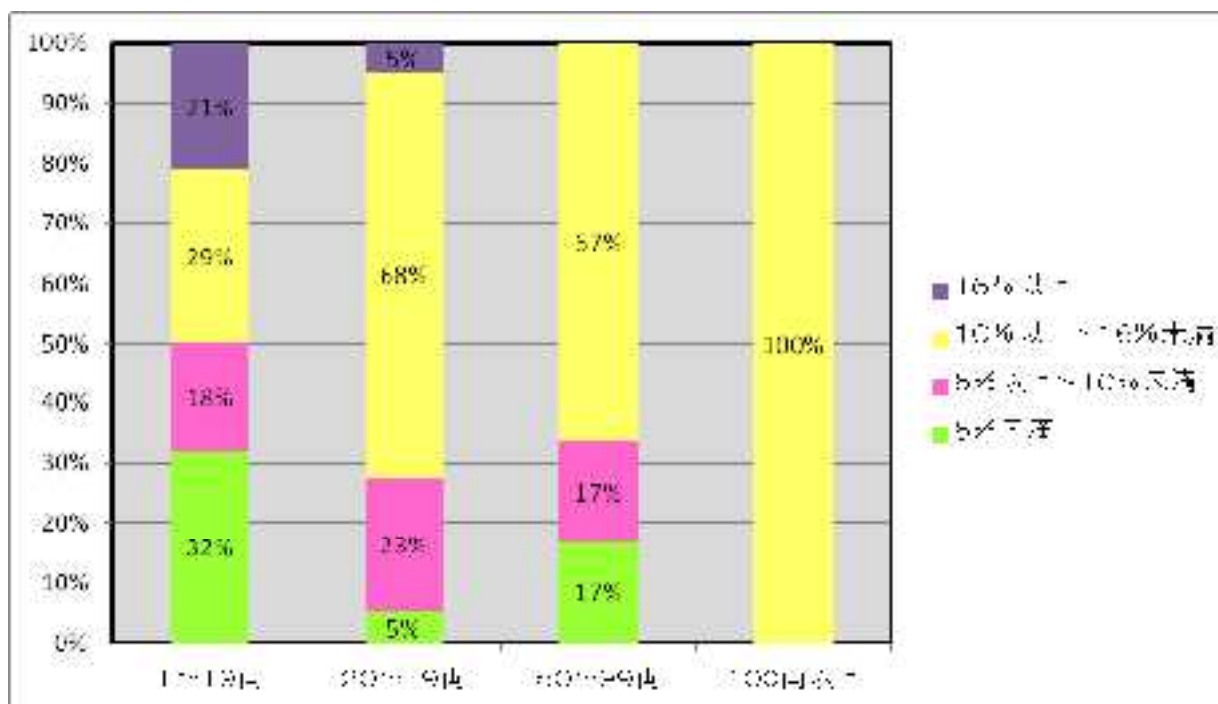
地域計画における
適正と考えられる
車両数の範囲

2, 事業規模別にみた特定事業計画認定申請状況 (県南西部交通圏)

認定状況について規模別で見ると、事業規模が小さいほど削減率5%未満が多いが、削減率16%以上の事業者も多くなっている。また、削減率10%以上の事業者が36者と全体の6割以上を占めている。

事業者規模	1~19両 (28)	20~49両 (22)	50~99両 (6)	100両以上 (2)
基準車両数からの削減率				
16%以上	6	1		
10%以上~16%未満	8	15	4	2
5%以上~10%未満	5	5	1	
5%未満	9	1	1	

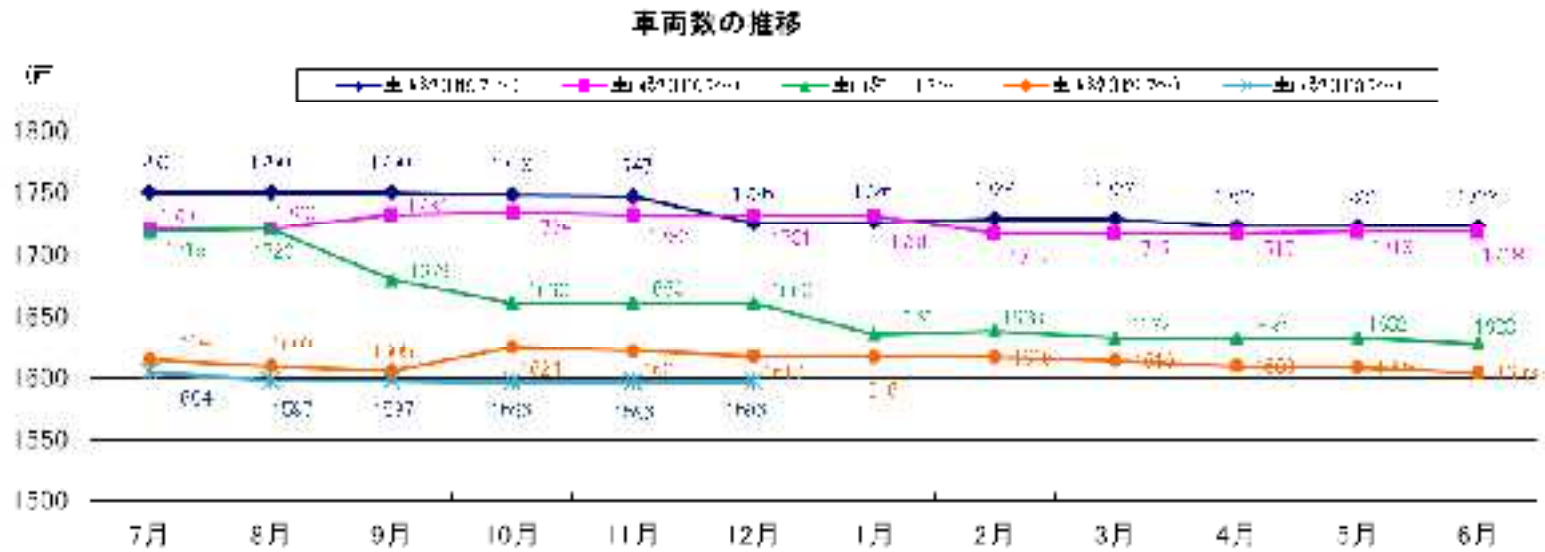
事業者総数に占める割合



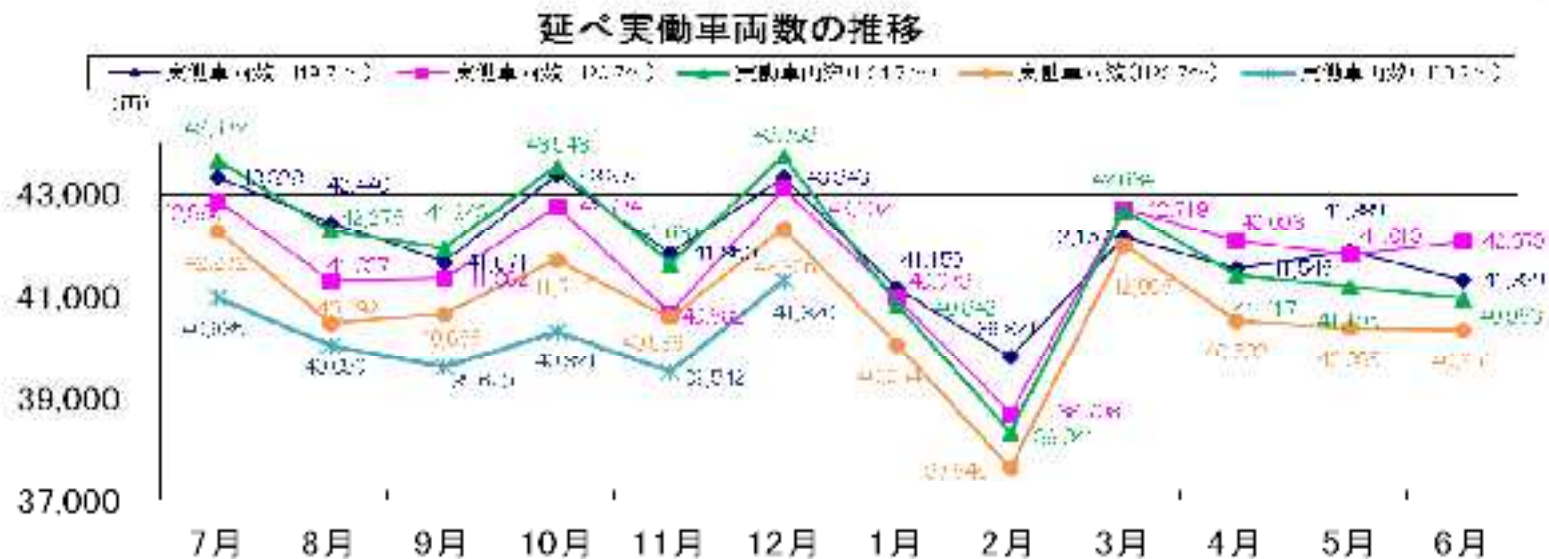
事業者規模 (車両数)

3-1. 各指標の比較 (県南西部 1 / 3)

① 車両数の推移



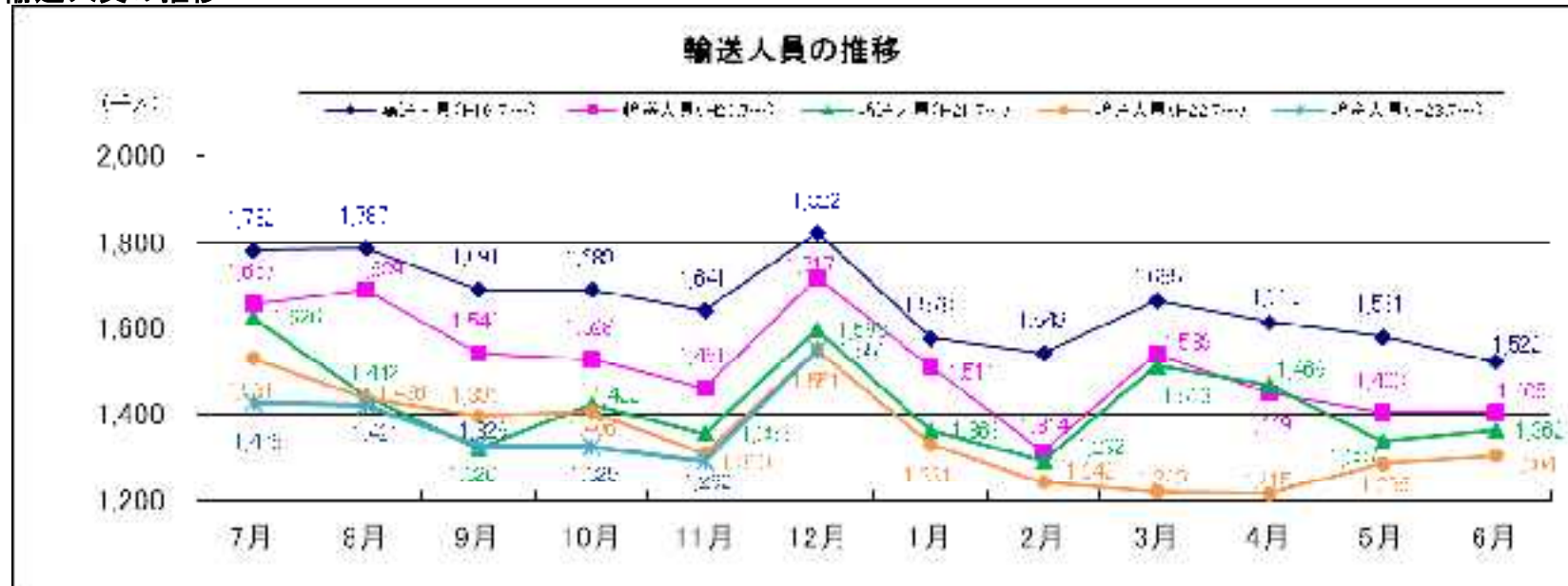
② 延べ実働車両数の推移



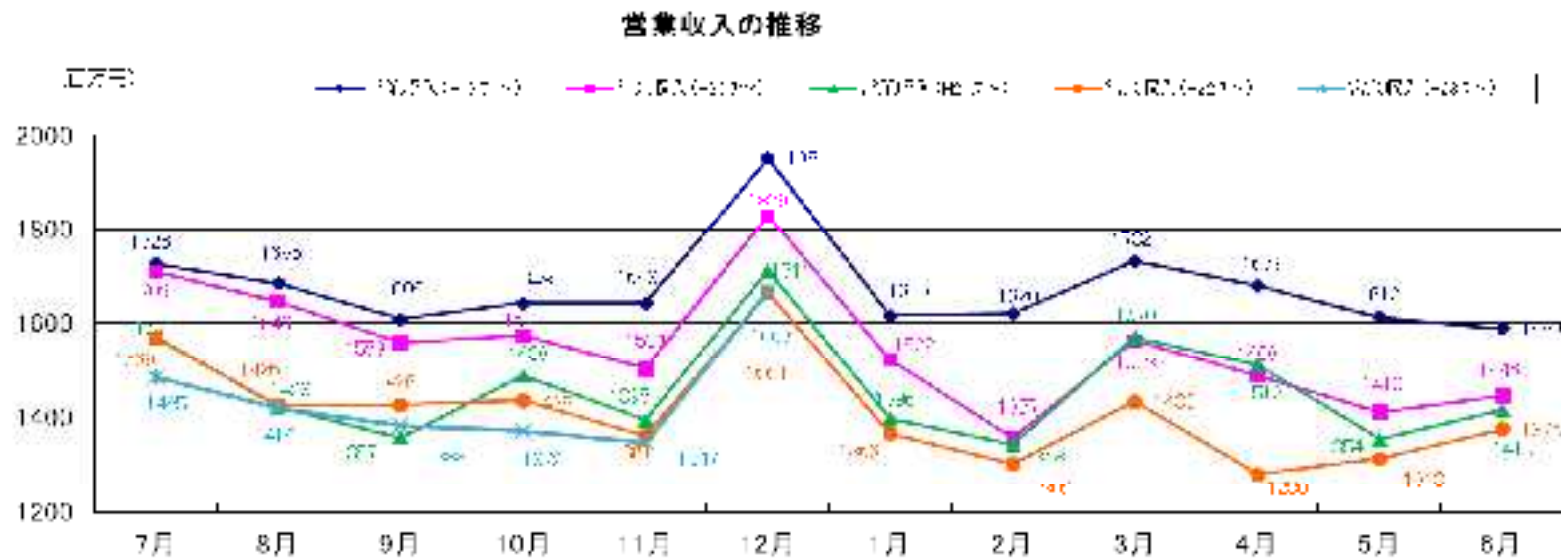
※埼玉調べ

3-2. 各指標の比較 (県南西部 2/3)

③ 輸送人員の推移



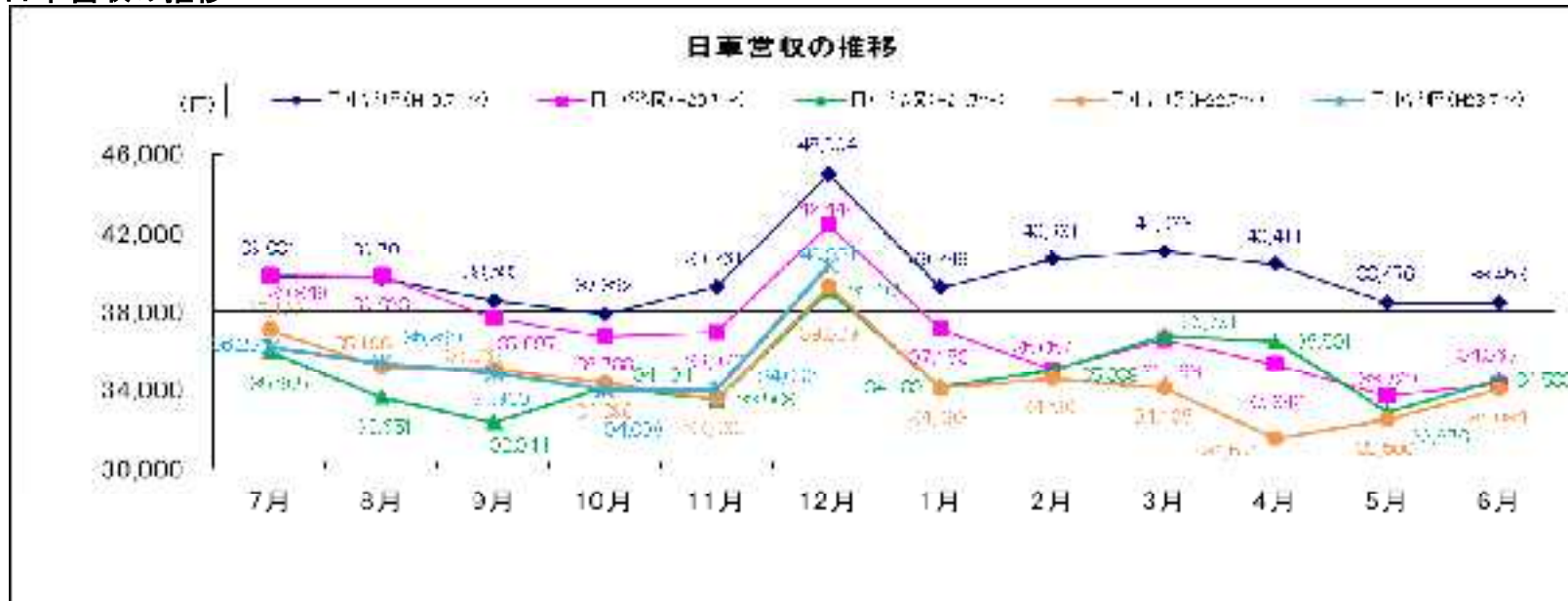
④ 営業収入の推移



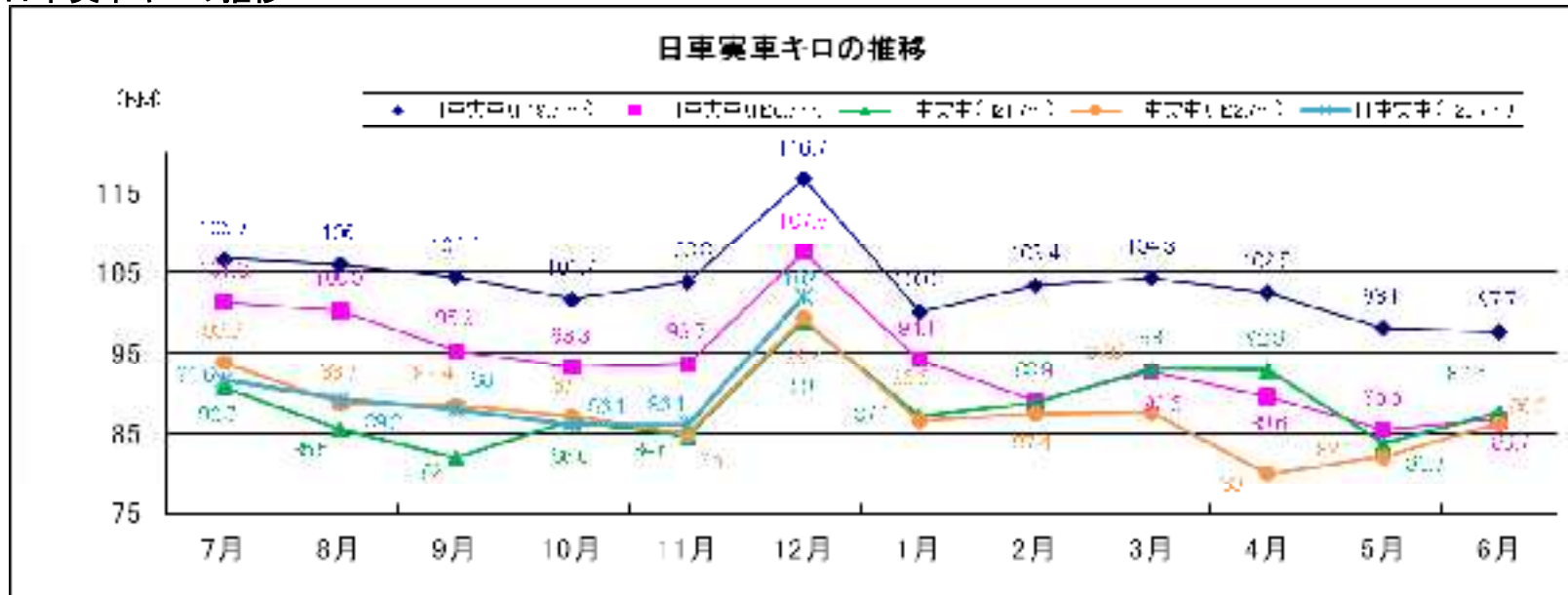
※埼玉調べ

3-3. 各指標の比較 (県南西部 3/3)

⑤ 日車營收の推移



⑥ 日車実車キロの推移

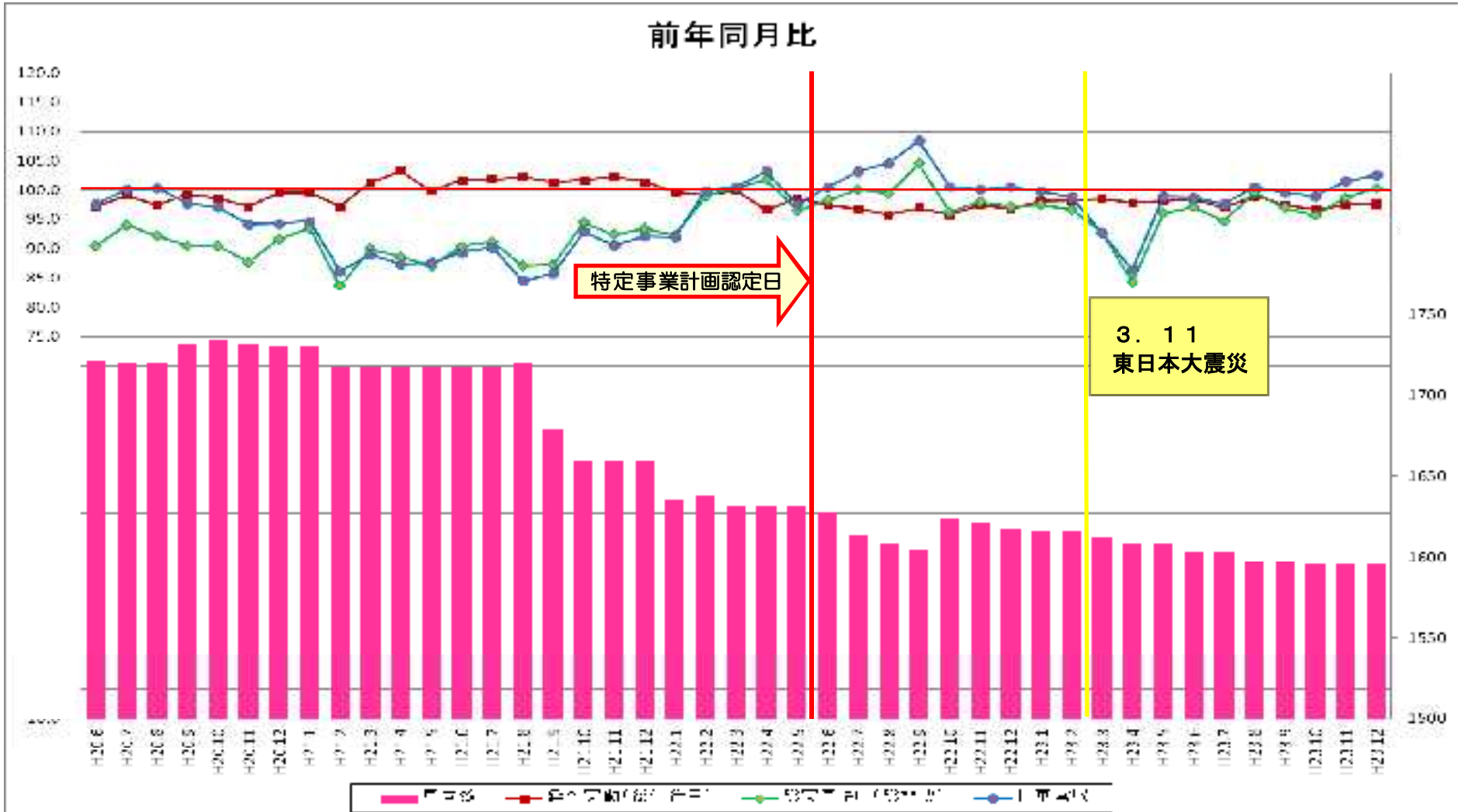


※埼玉調べ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車營收の推移

県南西部交通圏

総需要量(実車キロ)は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの、現在はその影響がほぼ解消されていると思われる。総供給量(延べ実働車両数)が着実に減少しており、総需要量も対前年比が増加していることから、平成23年11月からは日車營收の前年同月比がプラスに転じている。要因の一つとして、供給量の削減が日車營收を下支えしていることも考えられる。



5. タクシー運転者証及び事業者乗務員証の交付件数の推移

県南西部交通圏

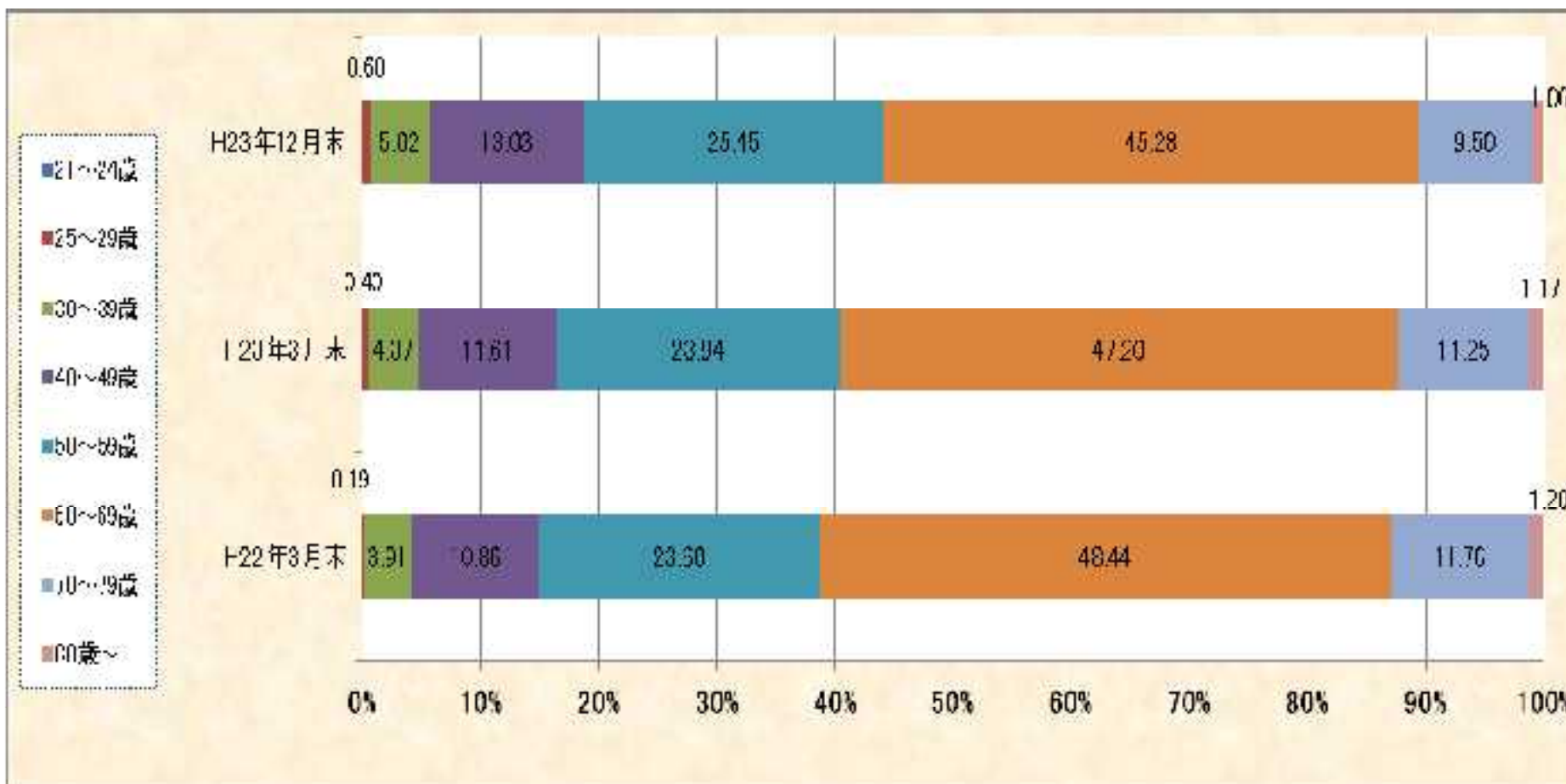
運転者証の交付件数は、何れの年月を見ても大きく変わることはなく、この事から運転者の平均年齢も高い状況にある。また、女性運転者数にあっても増減はなくほぼ同数での推移となっている。



6. タクシー運転者の年齢構成の推移

県南西部交通圏

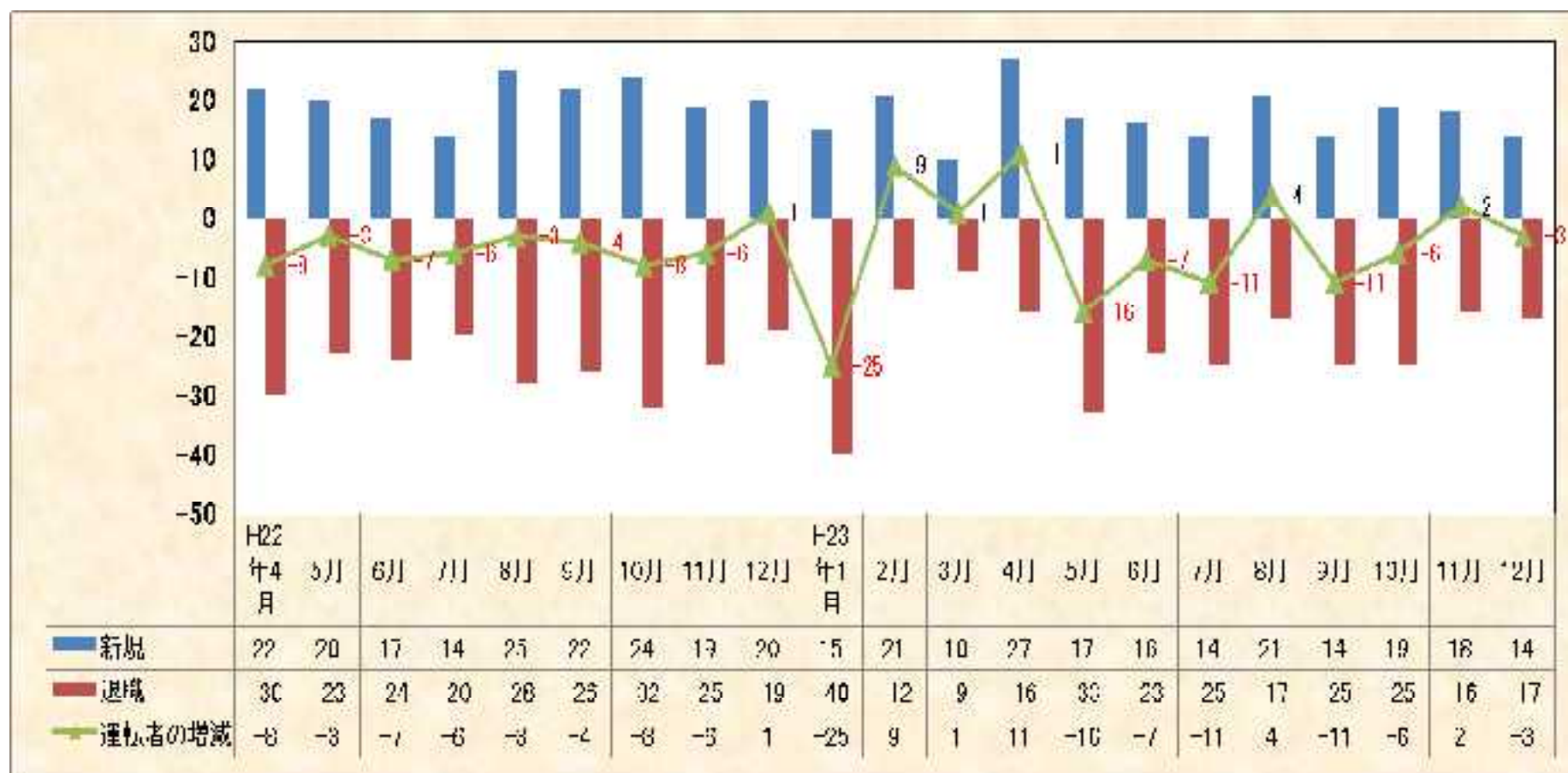
運転者の平均年齢は、業界全体をみても高齢化が進み一事業者だけの問題ではない。この事は一気に解消できるものではなく、若年層に受け入れやすい社内環境整備等の充実を図りながら中長期にわたる取り組みが不可欠である。



7. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）

県南西部交通圏

運転者の在籍状況にあっては、毎月末における退職者数が新規採用者数を上回り慢性的な運転者不足となっている。また、新規応募者にあっても極小であり今後における重要課題となっている。

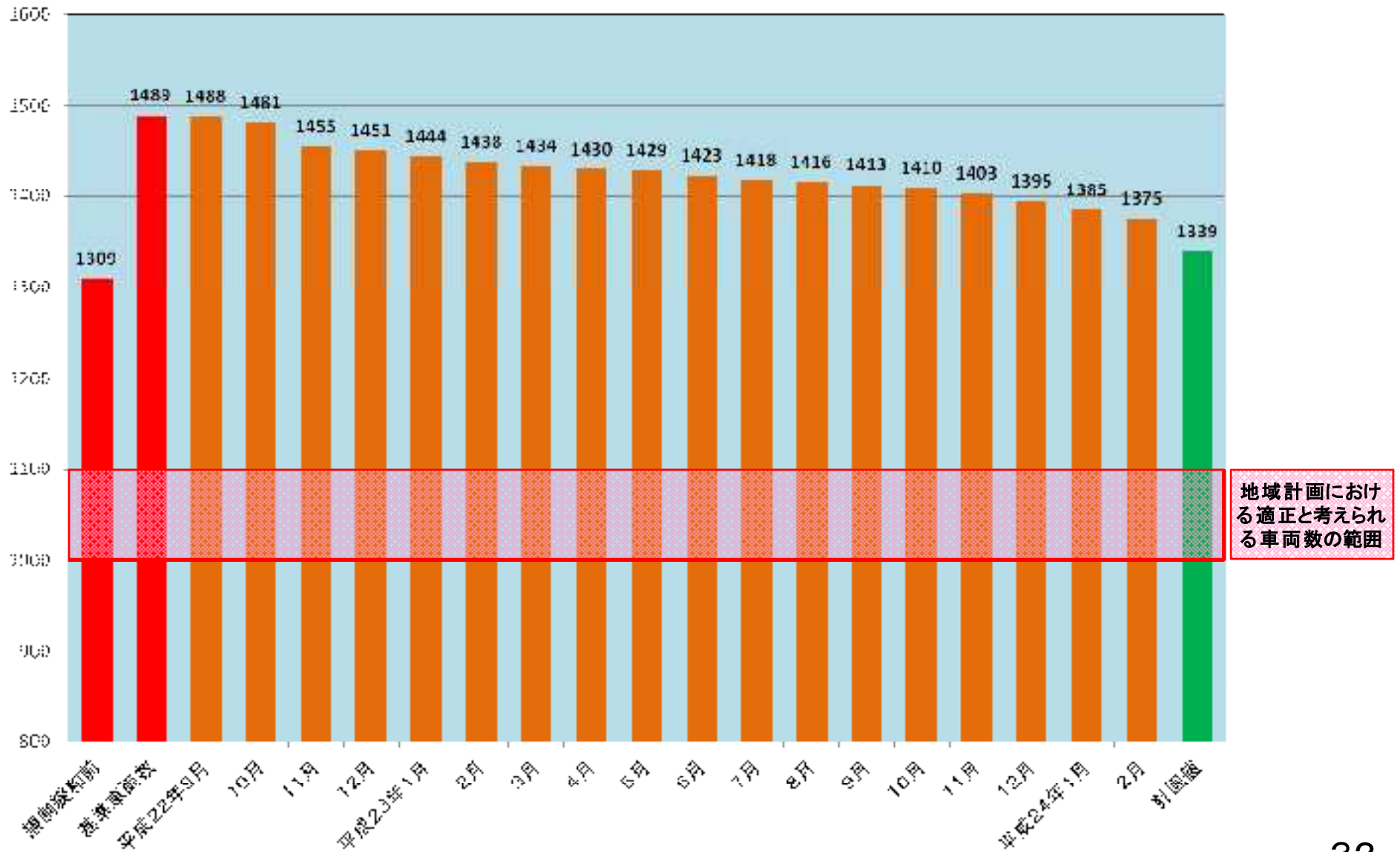


県南東部交通圏

県南東部交通圏

八潮市、草加市、吉川市、越谷市、春日部市、蓮田市、松伏町、杉戸町、白岡町(構成委員)
幸手市、久喜市、三郷市、加須市(旧北川辺町、旧大利根町)、宮代町

1. 事業再構築（減・休車）認定後の実施状況（県南東部交通圏）

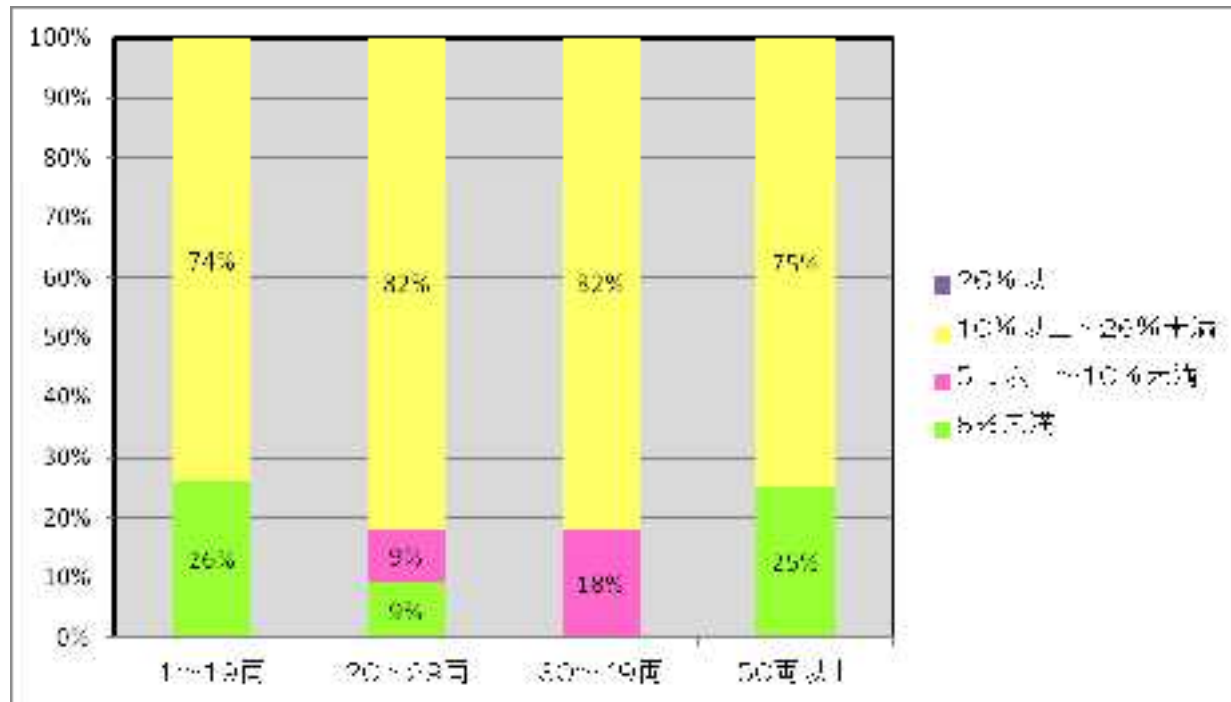


2, 事業規模別にみた特定事業計画認定申請状況 (県南東部交通圏)

認定状況について規模別で見ると、事業規模が小さいほど削減率5%未満の事業者が多い。また、事業規模に関係なく全事業者が26%未満の削減率となっているが、全体の8割近くの38事業者が10%以上の削減率となっている。

事業者規模	1~19両 (19)	20~29両 (11)	30~49両 (11)	50両以上 (8)
基準車両数からの削減率				
26%以上	0	0	0	0
10%以上~26%未満	14	9	9	6
5%以上~10%未満	0	1	2	0
5%未満	5	1	0	2

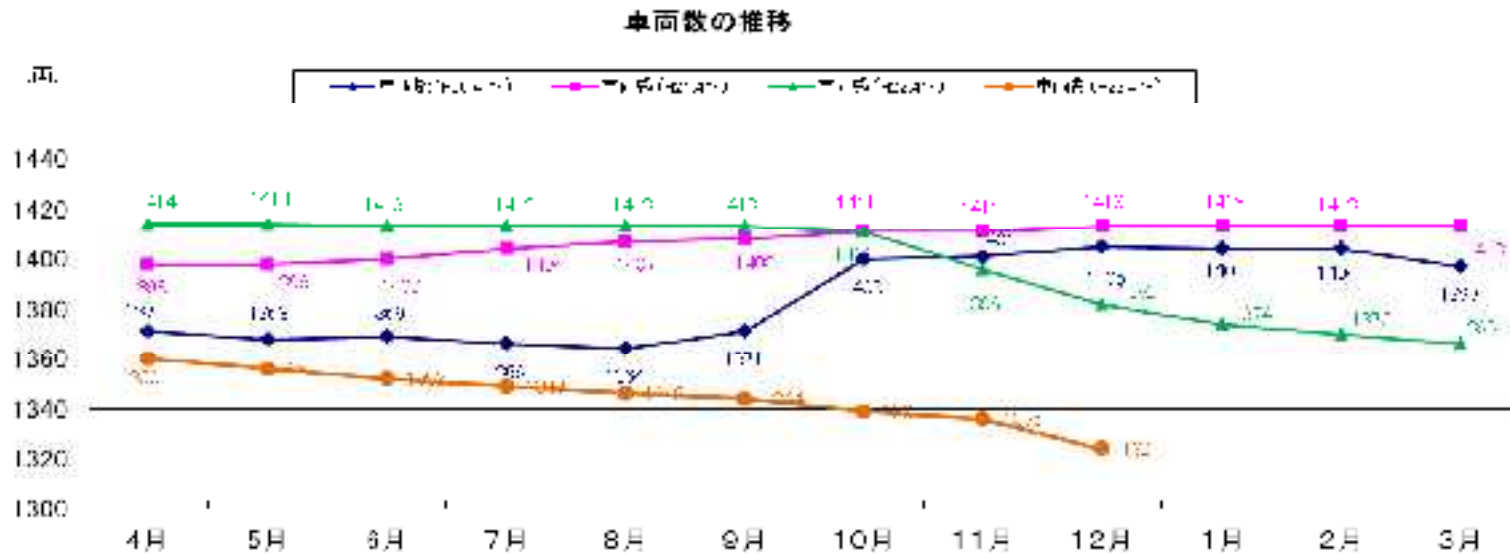
事業者総数に占める割合



事業者規模 (車両数)

3-1. 各指標の比較 (県南東部 1 / 3)

① 車両数の推移



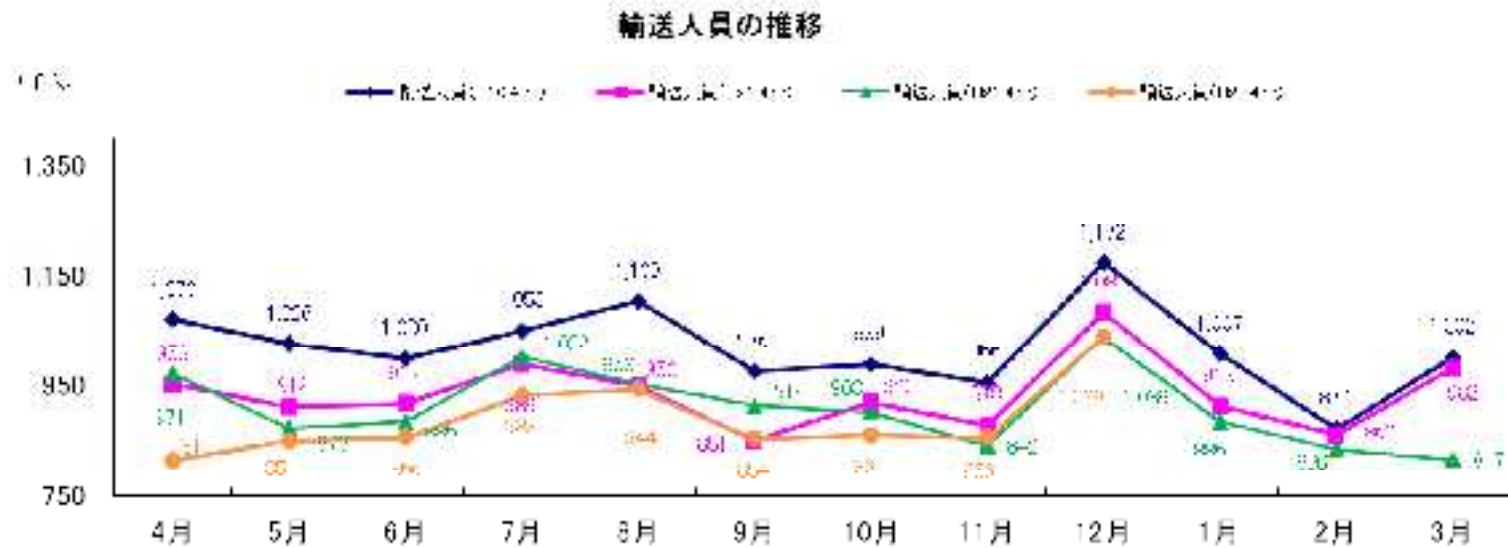
② 延べ実働車両数の推移



※埼玉調べ

3-2. 各指標の比較（県南東部 2 / 3）

③ 輸送人員の推移



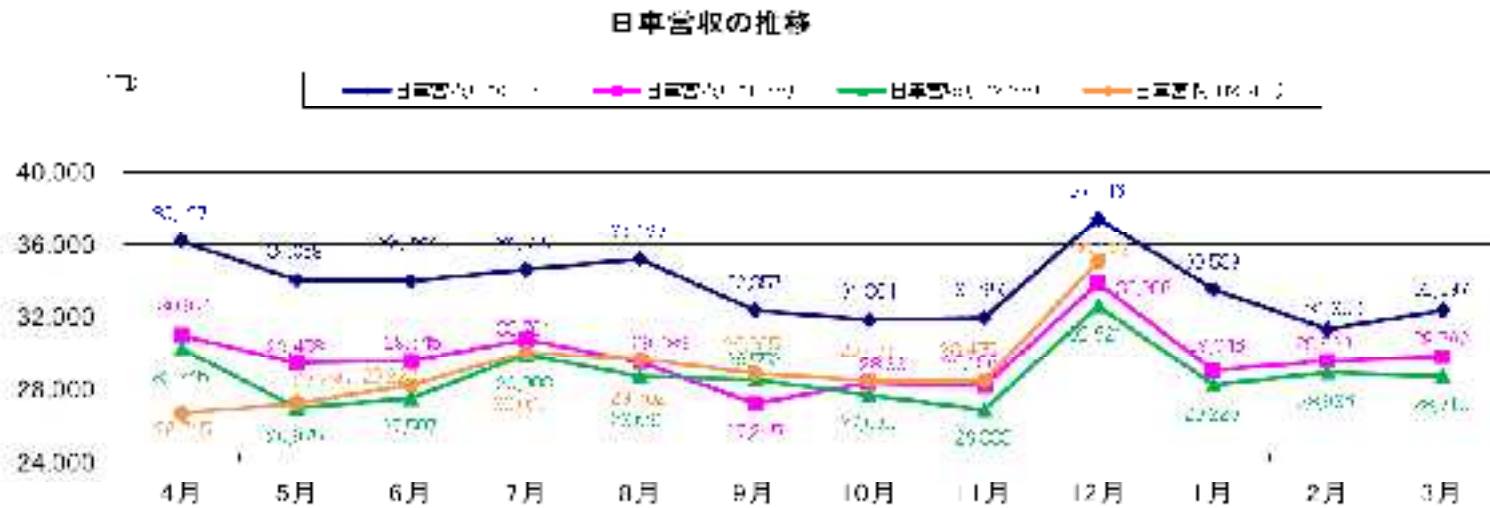
④ 営業収入の推移



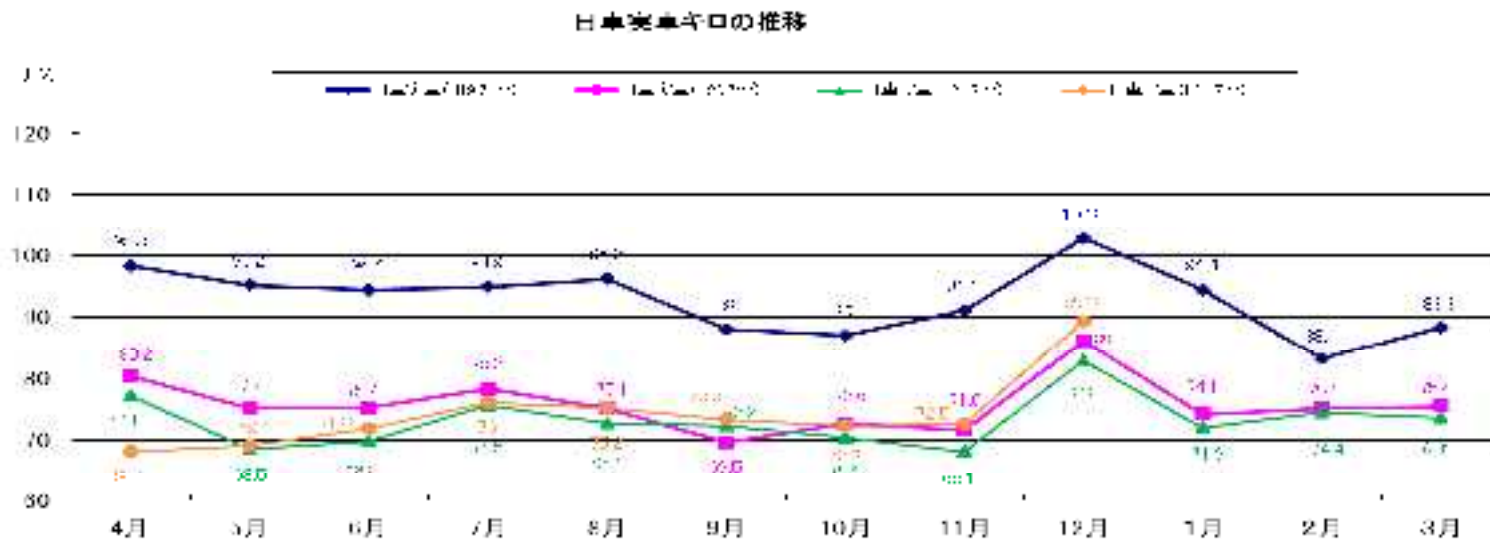
※埼玉調べ

3-3. 各指標の比較 (県南東部 3/3)

⑤ 日車 營收の推移



⑥ 日車 実車キロの推移

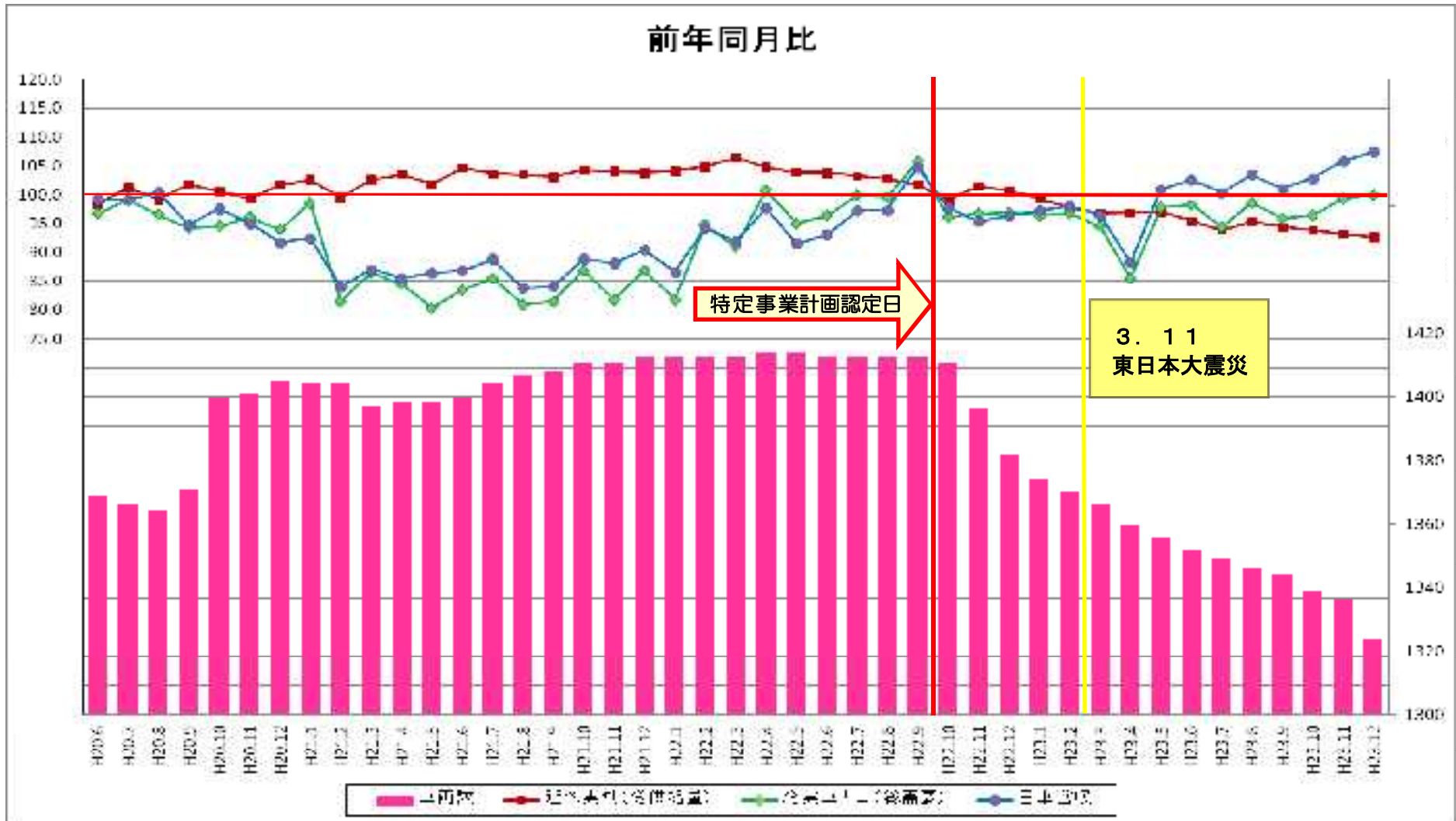


※埼玉調べ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車営収の推移

県南東部交通圏

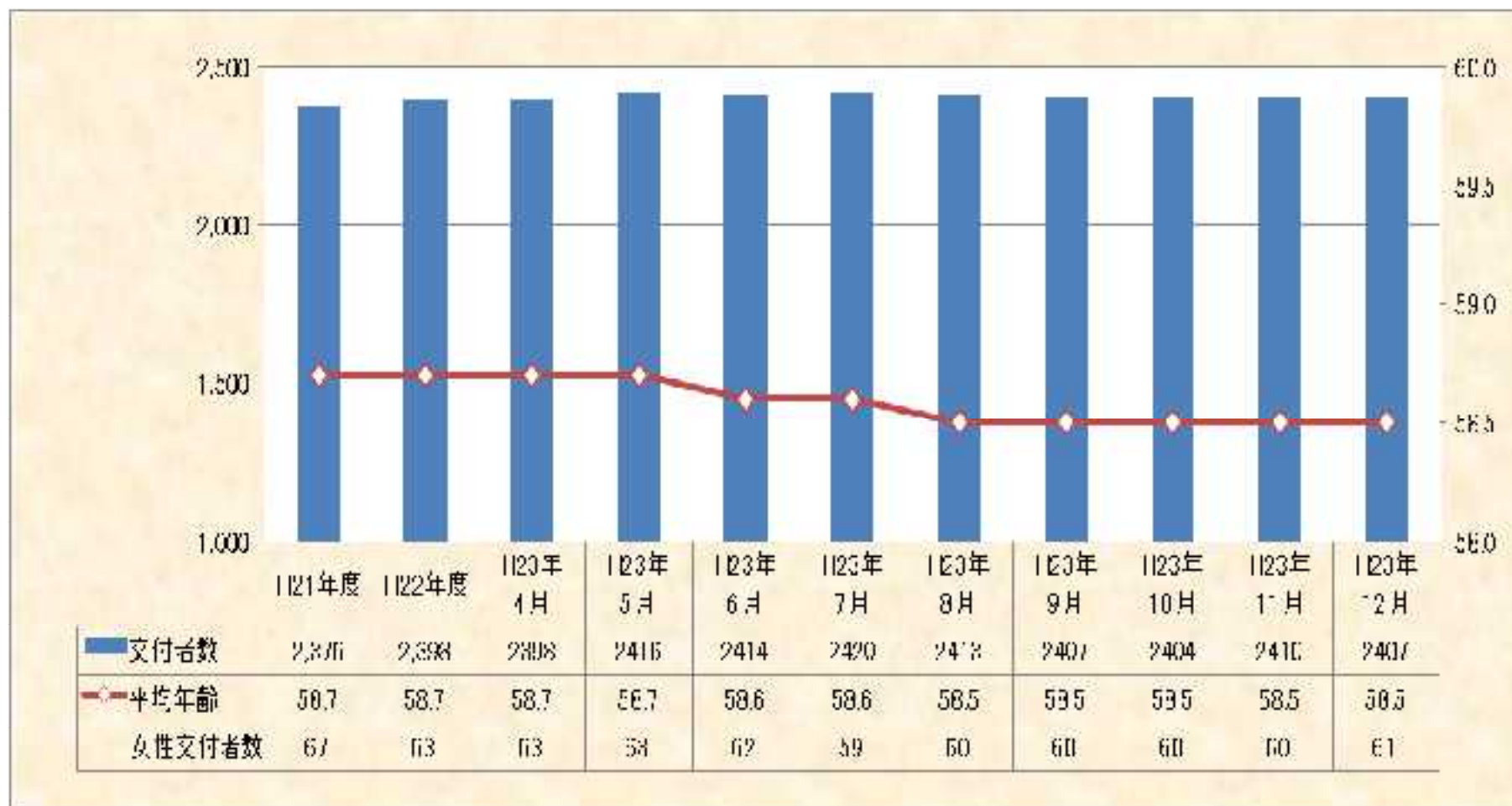
総需要量(実車キロ)は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの、現在はその影響がほぼ解消されていると思われる。総供給量(延べ実働車両数)が着実に減少しており、総需要量も対前年比が増加していることから、平成23年5月からは日車営収の前年同月比がプラスに転じている。要因の一つとして、供給量の削減が日車営収を下支えしていることも考えられる。



5. タクシー運転者証及び事業者乗務員証の交付件数の推移

県南東部交通圏

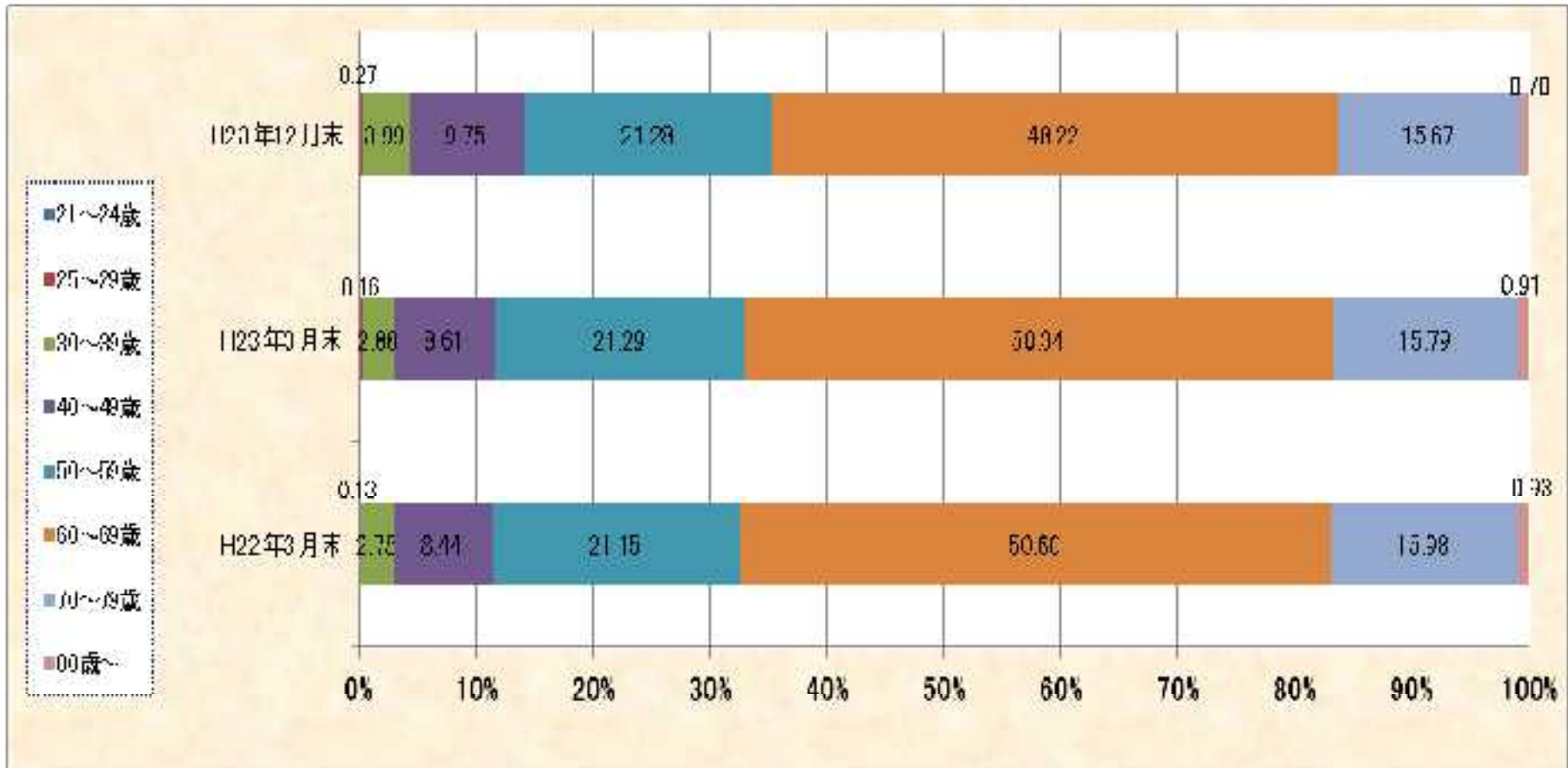
交付件数においては、若干の変動は見られるものの全体的には大きな差はない状況といえる。運転者にあっても若年層の人数が少なく、結果平均年齢も高くなっている。今後も引き続き乗務員確保に向けた賃金・労働条件等の施策の構築を図る必要がある。



6. タクシー運転者の年齢構成の推移

県南東部交通圏

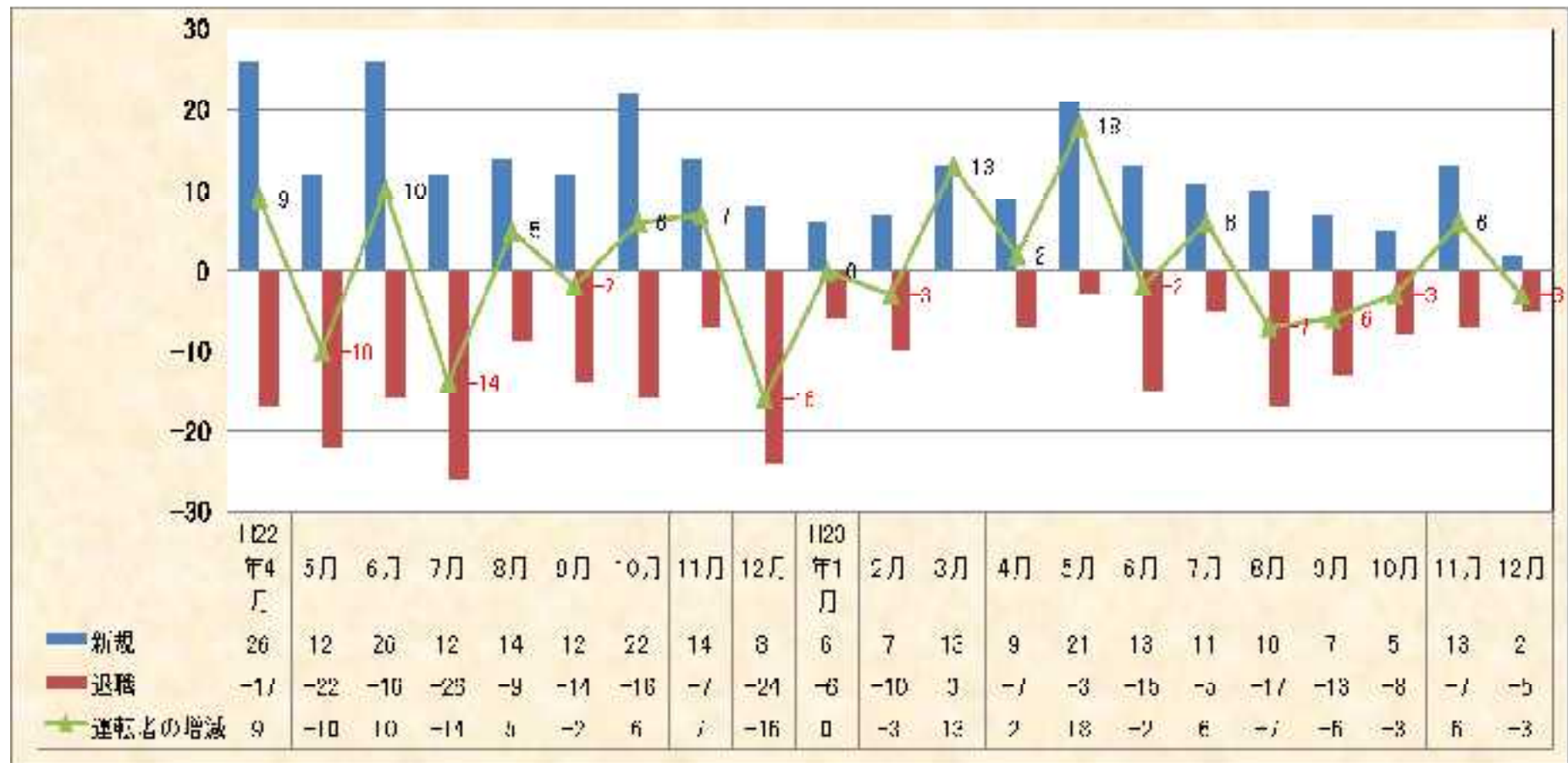
業界の抱える問題として、運転者の高齢化があり、これを解消すべく若年層の運転者採用に努力しているが、現状では応募者が少なく、今後も若年層の採用を考慮した積極的な取り組みを図ることが必要である。



7. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）

県南東部交通圏

他地域から比較すると、運転者数は若干プラス傾向に推移しているものの、各社ごとにみると運転者不足を解消するまでには至っていない状況である。



3交通圏共通

県南中央交通圏

鴻巣市、さいたま市(構成委員)

北本市、桶川市、上尾市、川口市、蕨市、戸田市、伊奈町

県南西部交通圏

川越市、志木市、鶴ヶ島市、新座市、越生町、ときがわ町(構成委員)

東松山市、坂戸市、飯能市、日高市、狭山市、入間市、ふじみ野市、富士見市、和光市、朝霞市、所沢市、滑川町、嵐山町、小川町、吉見町、鳩山町、川島町、毛呂山町、三芳町、東秩父村

県南東部交通圏

八潮市、草加市、吉川市、越谷市、春日部市、蓮田市、松伏町、杉戸町、白岡町(構成委員)

幸手市、久喜市、三郷市、加須市(旧北川辺町、旧大利根町)、宮代町

1. タクシー運転者の平均賃金（原価計算対象事業者A地区平均）の推移

埼玉県A地区

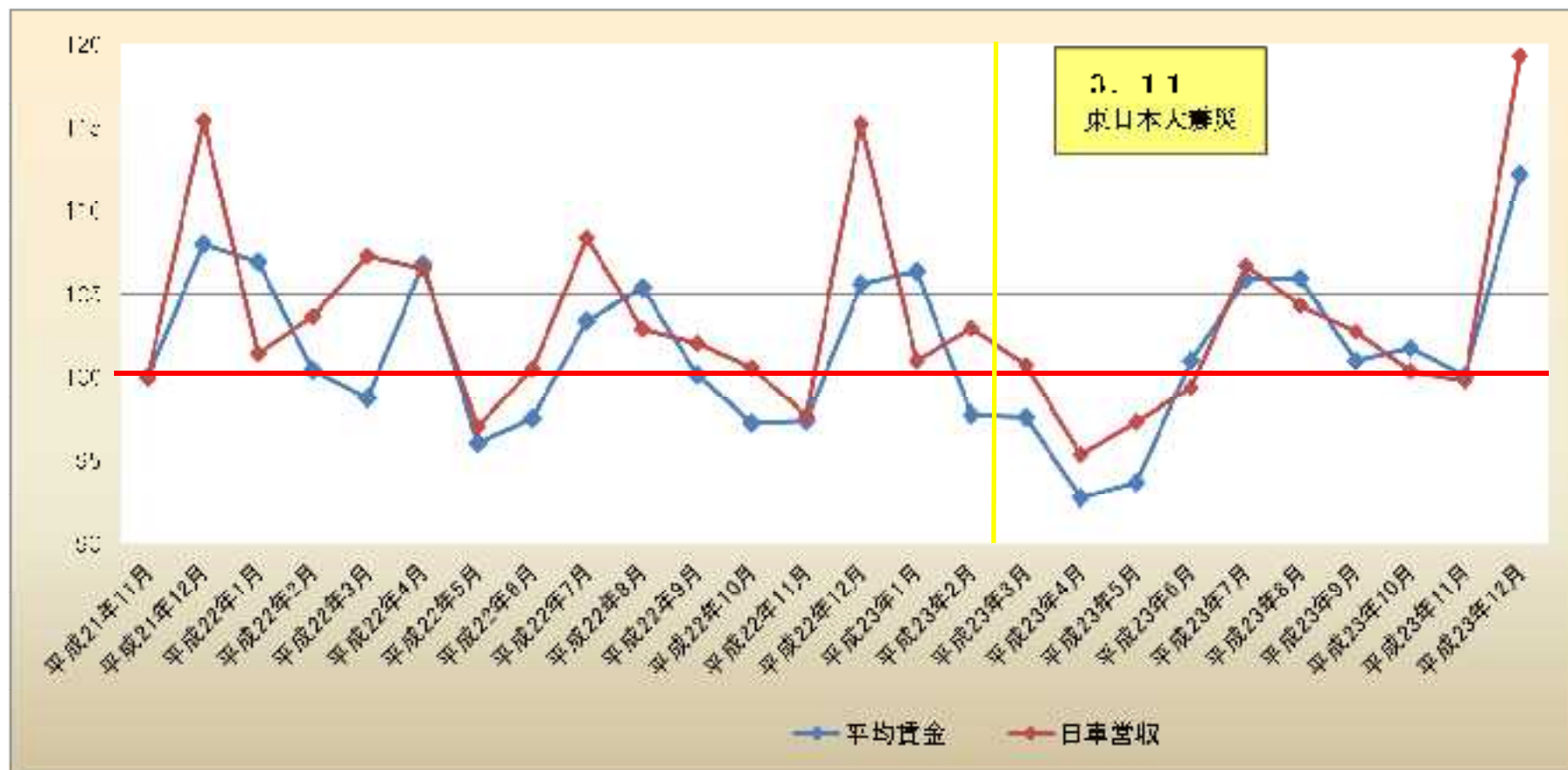
タクシー事業者の平均賃金の推移をみると、長引く景気低迷、又、東日本大震災による落ち込みが加わったものの、全体的なトレンドで見ると賃金水準はいくぶん弱みを含んではいるものの、震災以降、一時的に営業収入が伸び悩む中で、平均賃金の底上げがみられ若干上昇傾向となっている。



2. タクシー運転者の平均賃金（原価計算対象事業者A地区平均）の推移と日車営収

埼玉県A地区

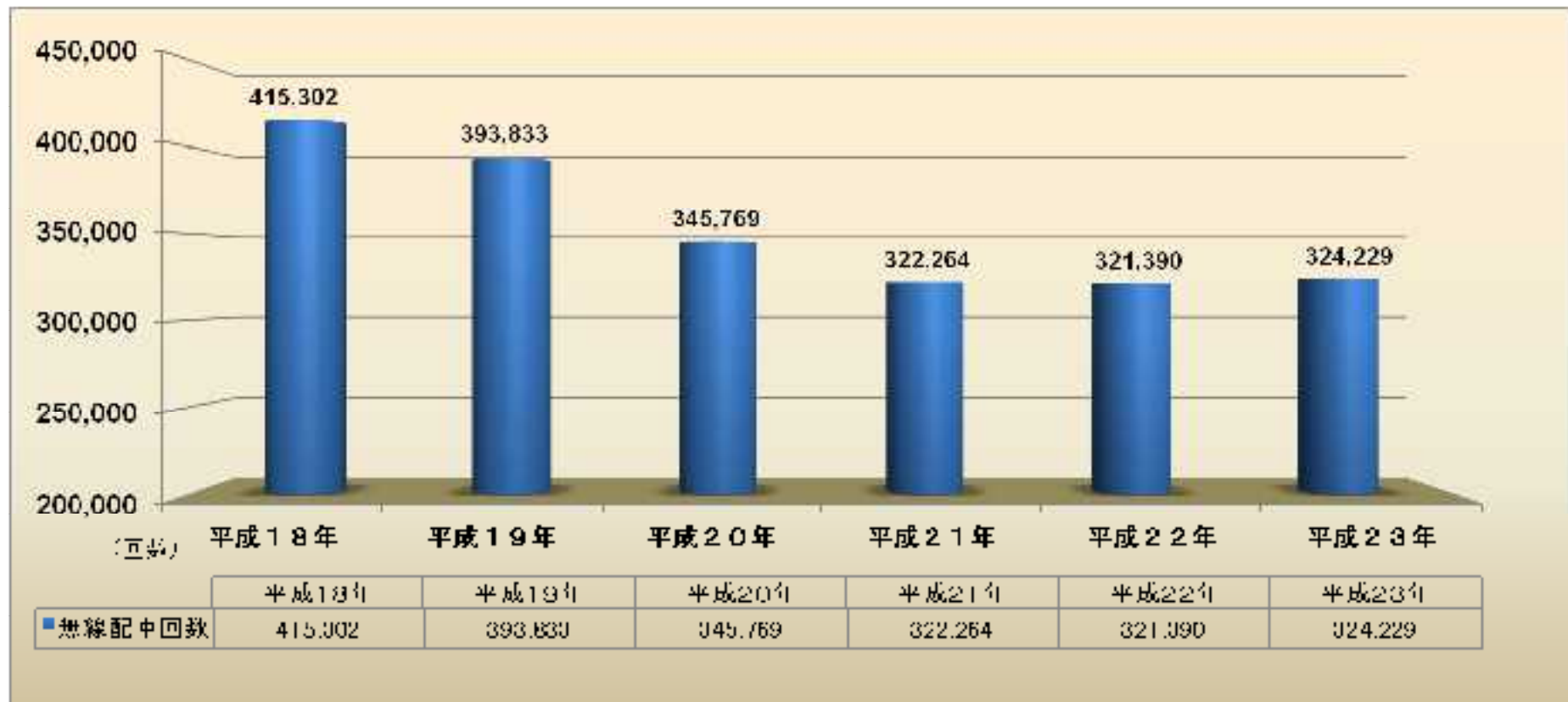
平成21年11月を100とした場合の平均賃金の推移と同月の日車営収の推移を比較すると、全26ヶ月の期間中、16カ月は平均賃金が日車営収を下回っている。特定事業に係る事業再構築（減休車）が各交通圏とも依然として低く、労働条件の解消に至っていないものの、東日本大震災後の6月以降は、若干の減休車を含む適正化策が進み日車営収の水準に近づいてきている。



3. 年度別無線配車回数の推移

埼玉県A地区

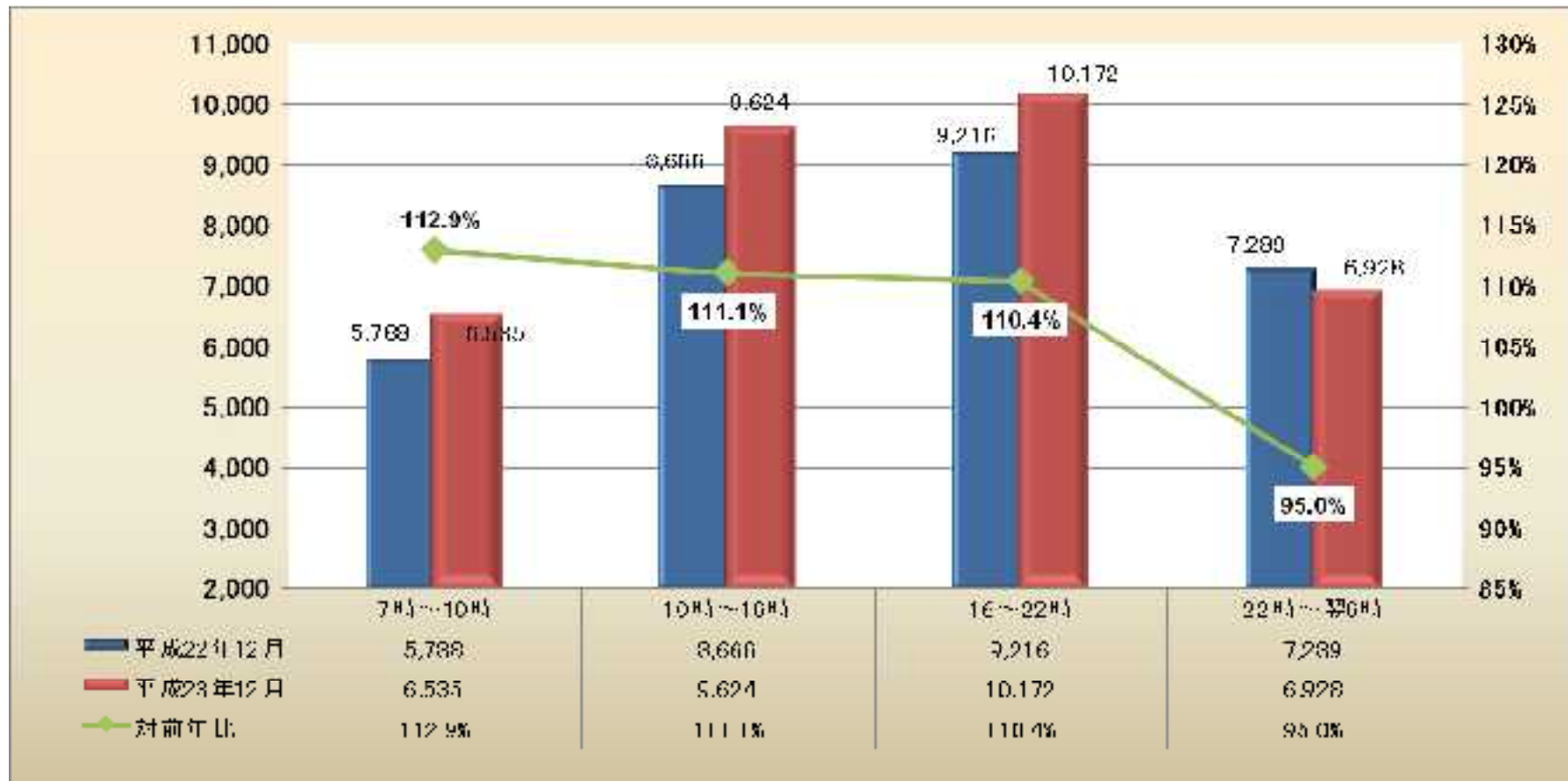
タクシー事業者A社の無線配車回数を年度別にみると、平成18年以降は減少傾向が続いている。景気の落ち込み等があり、特に午前、深夜・早朝時間帯の配車依頼が少なくなっている。昨年は東日本大震災の影響もあったが、若干もちなおし傾向である。しかしながら、平成18年と比較すると約22%の減少となっており、今後、高齢化社会の進展等地域社会の変化などにより無線の機動性を生かした配車構築が必要となる。業界としても、無線の高度化を一層推進し効率的な無線配車を実施することで旅客サービスの向上を目指していくこととする。



4. 時間帯別無線配車回数の推移

埼玉県A地区

タクシー事業者A社における12月単月での無線配車件数を時間帯別に時系列で比較すると、午前時間帯（7～10時）日中時間帯（10～16時）、夜間時間帯（16～22時）は、増加基調で推移しているが、深夜・早朝時間帯（22～6時）は減少傾向で推移しており、日中時間帯での増加が目立っている。

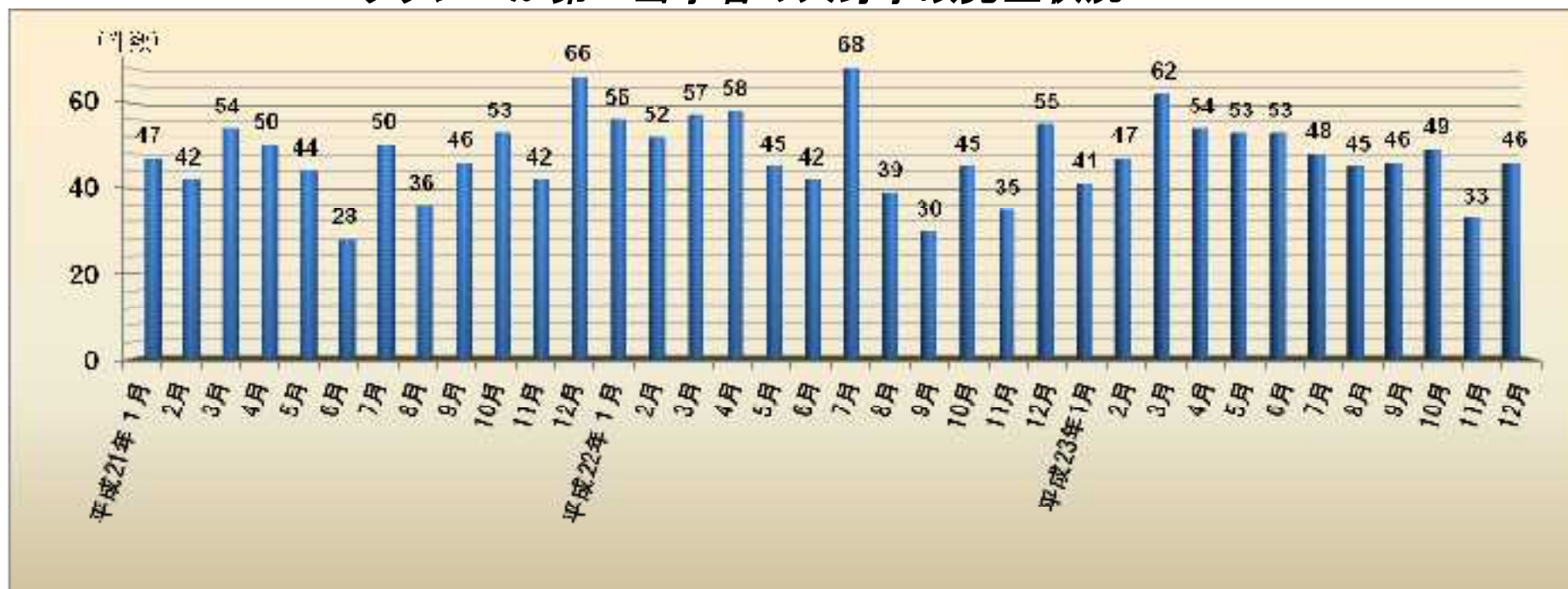


5. 事故件数の推移

埼玉県

タクシーが第一当事者となった事故件数の推移をみると、直近の1年（平成23年1月～平成23年12月）の対前年比較では、負傷者数が若干減少傾向ではあるが、依然として各事業者の安全対策が必要である。

タクシーが第一当事者の人身事故発生状況



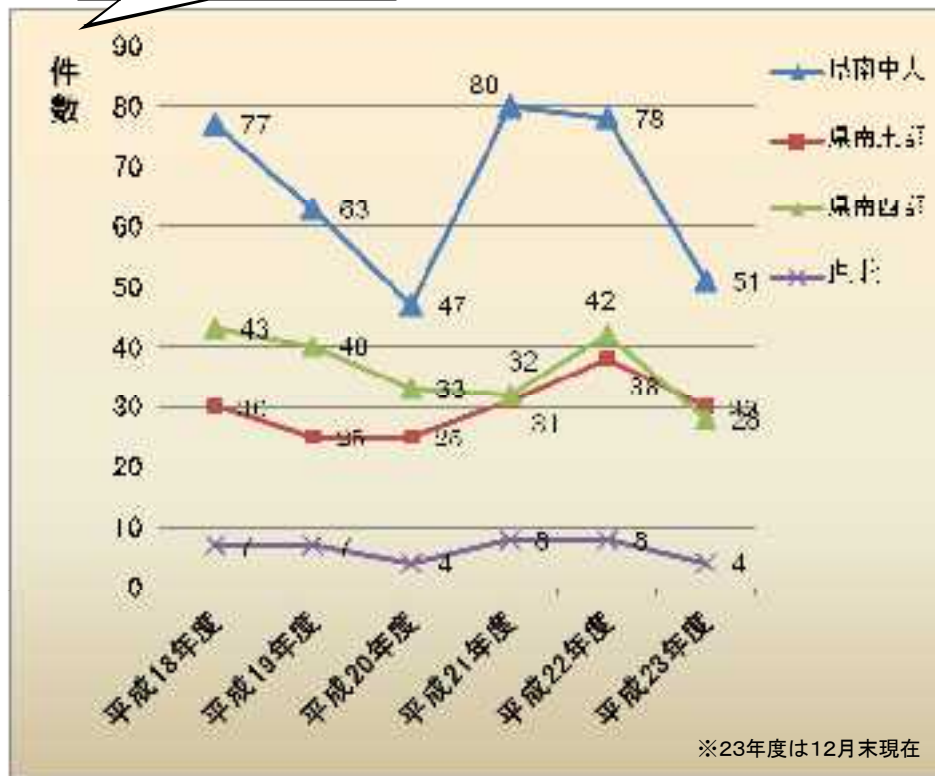
	平成21年	平成22年	平成23年
負傷者数	558人	582人	577人
死者数	0人	1人	1人

6. 苦情発生件数と種別

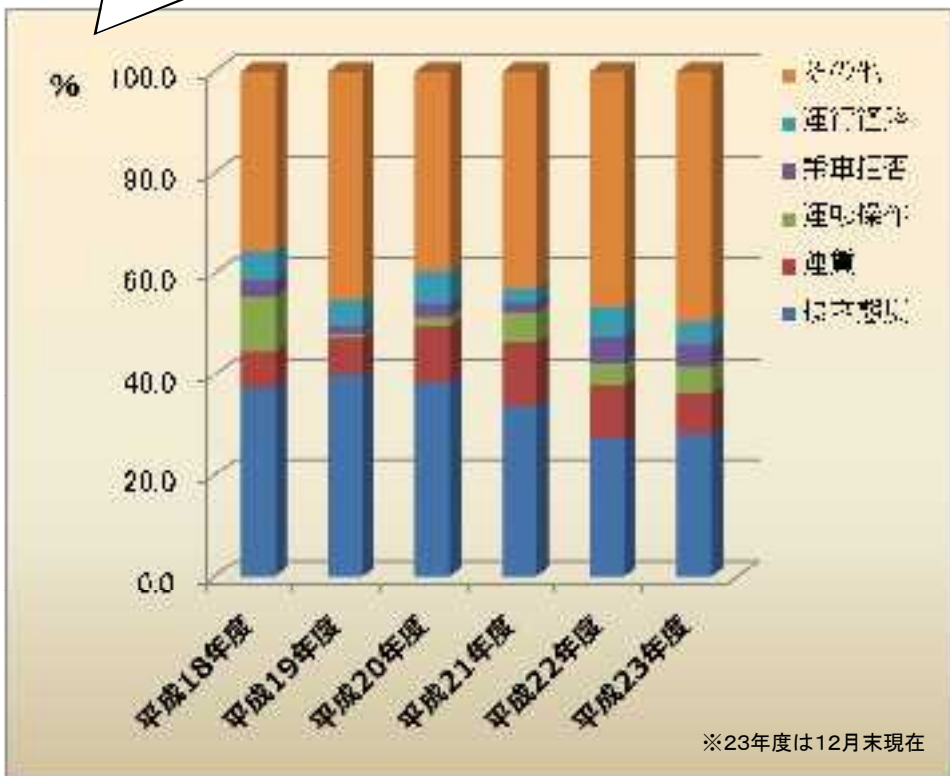
埼玉県

苦情処理件数にあつては、地域性もあるが全体的には減少傾向となっている。又、苦情内容にあつては、接客不良並びにその他に分類される内容で全体の半数以上を占める。接客不良の原因は、その殆どが利用者に対する言葉遣い態度に起因し、その他では走行中のマナーの指摘（一般ドライバー等より）及び社内における苦情・苦情処理対応に対する内容が多く見受けられる。

発生件数



苦情種別



7. モデル会社（35両）の収支試算結果（埼玉県A地区）

埼玉県A地区

モデル会社（35両）の収支，減車前と完了後（15%）の試算 1ヶ月分

(円)

		平成21年9月 ①	15%適正化後の試算 ②	差 ②-①	「15%の適正化をした場合の 完了後の試算」における条件		
車両数		35	30	-5			
人数		79	70	-9	約70人で計算(車両数及び実働率から逆算)		
平均乗車数		12	12	0			
実働率		88.9%	91.1%	2.2%	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
実車率		46.0%	47.0%	1.0%	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
日車走行キロ		180.6	183.7	3.1	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
日車実車キロ		83.1	85.7	2.6	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
実働当たり運送収入		30,094	32,182	2,088	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
収入	運送収入	28,078,126	26,386,021	-1,692,105	実働当たり運送収入に実働台数を乗ずる		
	営業外収入	257,143	257,143	0	適正化後も一定とする		
	経常収入	28,335,269	26,643,164	-1,692,105			
原価	運送費	人件費	運転者	17,057,168	16,016,315	-1,040,853	「減休車前」の人件費比率60.7%
			その他	729,883	656,894	-72,989	「減休車前」の10%減
			小計	17,787,051	16,673,209	-1,113,842	
		燃料油脂費	2,279,956	1,963,500	-316,456	1日1両184km走行として	
		車両修繕費	105,028	89,274	-15,754	「減休車前」の15%減	
		車両償却費	801,198	681,018	-120,180	「減休車前」の15%減	
		その他経費	1,516,207	1,288,776	-227,431	「減休車前」の15%減	
	合計	22,489,440	20,695,777	-1,793,663			
	一般管理費	人件費	役員	1,832,000	1,557,200	-274,800	「減休車前」の15%減
			その他	669,524	602,571	-66,953	「減休車前」の10%減
			小計	2,501,524	2,159,771	-341,753	
		その他経費	3,454,098	2,935,983	-518,115	「減休車前」の15%減	
		合計	5,955,622	5,095,754	-859,868		
		営業外費用	357,555	357,555	0	適正化後も一定とする	
		経常費用	28,802,617	26,149,086	-2,653,531		
経常収支差		-467,348	494,078	961,426			
経常収支率		98.4%	101.9%	3.5%			
適正利潤		569,986	535,636	-34,350	平成19年12月運賃改定時2.03%		
適正利潤込原価		29,372,603	26,684,722	-2,687,881			
適正利潤込収支率		96.5%	99.8%	3.3%			

8. モデル会社（80両）の収支試算結果（埼玉県A地区）

埼玉県A地区

モデル会社（80両）の収支，減車前と完了後（15%）の試算 1ヶ月分

（円）

		平成21年9月 ①	15%適正化後の 試算②	差 ②-①	「15%の適正化をした場合の 完了後の試算」における条件		
車両数		80	68	-12			
人数		170	153	-17	約153人で計算(車両数及び実働率から逆算)		
平均乗車数		12	12	0			
実働率		75.8%	80.4%	4.6%	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
実車率		47.9%	48.5%	0.6%	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
日車走行キロ		174.0	179.8	5.8	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
日車実車キロ		83.3	88.6	5.3	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
実働当たり運送収入		31,799	34,244	2,445	平成22年9月及び平成23年9月の合算平均値		
収入	運送収入		57,843,476	56,167,009	-1,676,467	実働当たり運送収入に実働台数を乗ずる	
	営業外収入		1,170,450	1,170,450	0	適正化後も一定とする	
	経常収入		59,013,926	57,337,459	-1,676,467		
原価	運送費	人件費	運転者	37,986,850	36,901,725	-1,085,125	「減休車前」の人件費比率65.7%
			その他	4,524,185	4,071,767	-452,418	「減休車前」の10%減
			小計	42,511,035	40,973,492	-1,537,543	
		燃料油脂費	3,849,650	3,798,480	-51,170	1日1両180km走行として	
		車両修繕費	1,394,756	1,185,543	-209,213	「減休車前」の15%減	
		車両償却費	1,196,320	1,016,872	-179,448	「減休車前」の15%減	
		その他経費	6,622,336	5,628,986	-993,350	「減休車前」の15%減	
	合計	55,574,097	52,603,373	-2,970,724			
	一般管理費	人件費	役員	1,650,000	1,402,500	-247,500	「減休車前」の15%減
			その他	570,561	513,505	-57,056	「減休車前」の10%減
			小計	2,220,561	1,916,005	-304,556	
		その他経費	1,117,524	949,895	-167,629	「減休車前」の15%減	
		合計	3,338,085	2,865,900	-472,185		
営業外費用		984,453	984,453	0	適正化後も一定とする		
経常費用	59,896,635	56,453,726	-3,442,909				
経常収支差		-882,709	883,733	1,766,442			
経常収支率		98.5%	101.6%	3.1%			
適正利潤		1,174,223	1,140,190	-34,033	平成19年12月運賃改定時2.03%		
適正利潤込原価		61,070,858	57,593,916	-3,476,942			
適正利潤込収支率		96.6%	99.6%	3.0%			

モデル会社(35両)の収支試算状況

◇概要

- 平成21年7月17日時点、埼玉A地区・原価計算対象事業者の標準的車両(35両)会社をモデルとした。
- モデル会社の平成21年9月(減・休車前)の収支実績値を基準とした。
- 14.3%の事業再構築(減休車)をモデル会社が行った場合の収支試算である。
- 適正化後の輸送実績値は平成22年9月と平成23年9月実績値(減休車中)の平均値を用いた。
- 原価については、15%減を減休車完了後の数値とした。

◇検証

- 実働車の減少傾向等により、実働一車当りの運送収入は2,088円増となった。
- 運送収入の減少により、運送収入×人件費率で求められる運転者人件費は、1,040,853円減となった。
- 運転者人件費と燃料油脂費、その他人件費、営業外費用以外の原価については、15%減とした結果、経常費用は2,653,531円減となった。
- 適正化後は、減休車によるコスト削減効果により経常費用の減少が収入の減少を上回り、経常収支は減休車前より改善があるものの、依然として適正利潤を確保するには至っていない。

モデル会社(80両)の収支試算状況

◇概要

- 平成21年7月17日時点で埼玉A地区・80両の会社をモデルとした。
- モデル会社の平成21年9月(減・休車前)の収支実績値を基準とした。
- 15%の事業再構築(減休車)をモデル会社が行った場合の収支試算である。
- 適正化後の輸送実績値は平成22年9月と平成23年9月実績値(減休車中)の平均値を用いた。
- 原価については、15%減を減休車完了後の数値とした。

◇検証

- 実働車の減少傾向等により、実働一車当りの運送収入は2,445円増となった。
- 運送収入の減少により、運送収入×人件費率で求められる運転者人件費は、1,085,125円減となった。
- 運転者人件費と燃料油脂費、その他人件費、営業外費用以外の原価については、15%減とした結果、経常費用は3,442,909円減となった。
- 適正化後は、減休車によるコスト削減効果により経常費用の減少が収入の減少を上回り、経常収支は減休車前より改善があるものの、依然として適正利潤を確保するには至っていない。

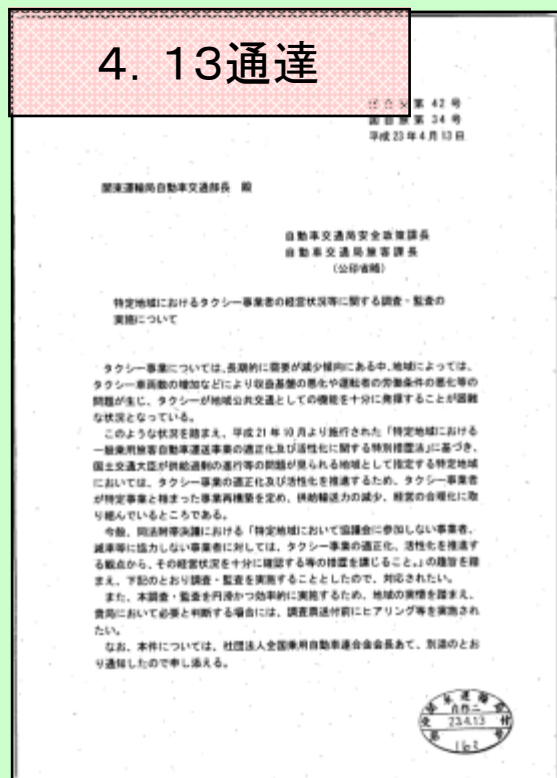
11. 4月13日付け通達に基づく調査概要 (1 / 3)

○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に対しては、以下の附帯決議が付された。

特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講じること。

○附帯決議を踏まえ、平成23年4月13日付け通達「特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の実施について」が本省より発出された。

○各地方運輸局においては、附帯決議の趣旨を踏まえた、当該通達に基づき調査を実施することとした。



及び減車等に協力しない事業者など調査の対象となること。
 特定地域においては、原則として当該地域内...
 調査票(別紙)に基づき、調査票(別紙)を作成すること。30日程度の間、輸送の1ヶ月分を記入させること。
 調査票の準備を要する。調査票の記入事項の種類となる要素(別紙)に規定する記載。高呼記録(運輸統計)及びその他資料)について、当該調査票のよう指示すること。
 調査票の準備を要する。調査票の記入事項の種類となる要素(別紙)に規定する記載。高呼記録(運輸統計)及びその他資料)について、当該調査票のよう指示すること。
 調査票の準備を要する。調査票の記入事項の種類となる要素(別紙)に規定する記載。高呼記録(運輸統計)及びその他資料)について、当該調査票のよう指示すること。
 調査票の準備を要する。調査票の記入事項の種類となる要素(別紙)に規定する記載。高呼記録(運輸統計)及びその他資料)について、当該調査票のよう指示すること。

調査票

東日本運輸局(特定地域)

平成 年 月 日

代表者名

収支状況及び輸送実績等調査票

平成 年 月 分

収支		金額(千円)	
収入	運送収入		
支出	運送雑費		
	営業外収益		
合計			

項目	内容	金額(千円)	
		収入	支出
運送費	人件費		
	燃料油原費		
	車両修繕費		
	車両償却費		
	その他修繕費		
	諸税		
	保険料		
	車両リース料		
	その他		
	小計		
一般管理費	役員報酬		
	その他		
	諸税		
	その他経費		
小計			
営業外費用	金銭費用		
	車両売却損		
	その他		
小計			
合計			

収支差 経常 経常

代表者名
電話番号

平成 年 月 分	
調査対象事業者数(人)	
期中退出事業者数(人)	
期中解任事業者数(人)	

月	1人1日当たり運行距離			支給総数
	最小	最大	平均	
1月				
2月				
3月				
4月				
5月				
6月				
7月				
8月				
9月				
10月				
11月				
12月				

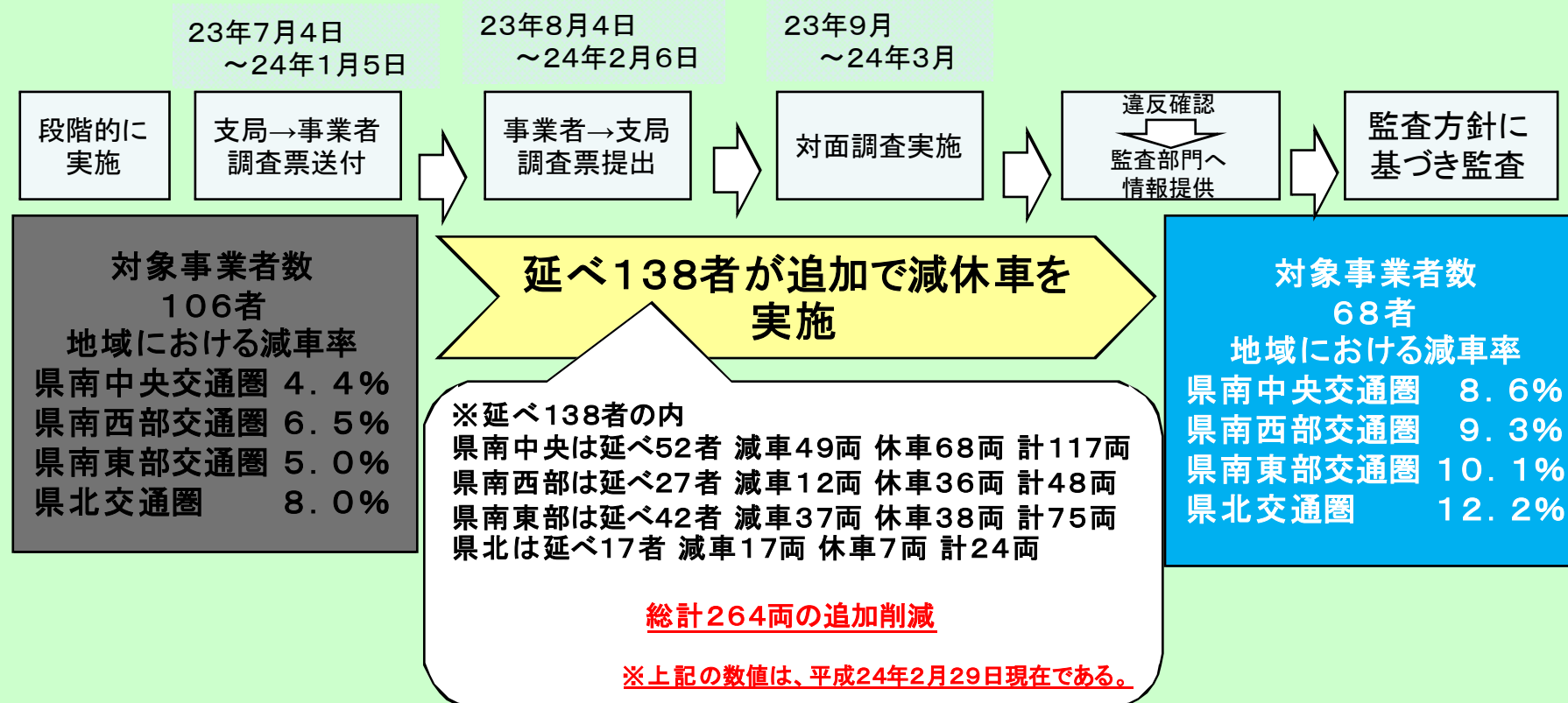
平成 年 月 日

字印
アキログ

12. 4月13日付け通達に基づく調査概要（2/3）

- 埼玉県における調査方法としては、調査の対象事業者リストを作成し、平成23年7月4日より第1段階として106調査対象事業者に対して、公平性に配慮し順次調査票を送付、9月より対面調査を開始した。
- 第1段階では、その後調査対象事業者に変動があり68事業者が調査対象となったが、2月29日現在まで62事業者について対面調査を完了した。

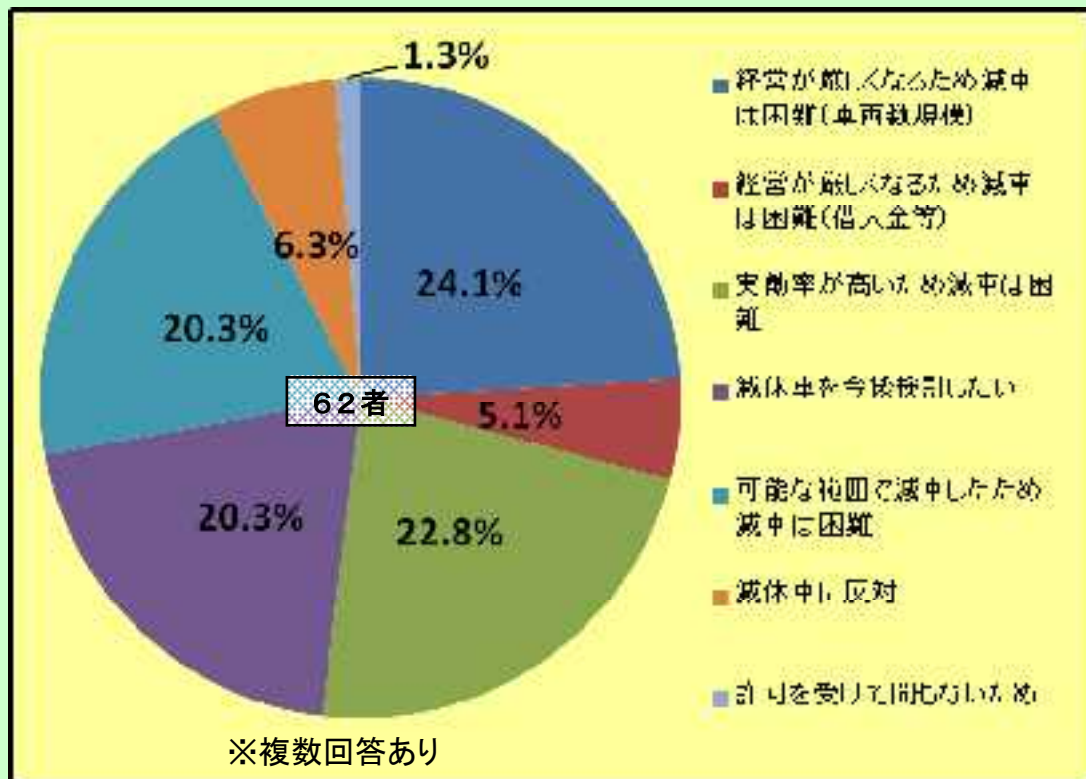
◎埼玉県の4交通圏



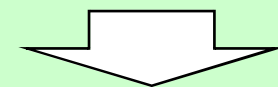
13. 4月13日付け通達に基づく調査結果概要（埼玉県）（3/3）

- 減車に協力できないとする主な意見としては、経営が厳しくなるため減車は困難（車両数規模及び借入金等による合計）とする者が29.2%と一番多く、理由としては、減車によって事業規模がさらに縮小されることにより営業収入の低下から経営上採算がとれなくなるためとしている。また、実働率が高いため減車は困難とする事業者が次に多い。
- しかしながら、調査事業者のなかには、減休車を今後検討したいとする事業者も20.3%いることから、今後適正化の取り組みがさらに進むことが期待される。

調査実施事業者（減車等に協力しない事業者）の意見



- 調査の結果、調査対象事業者（62者）の日車営収平均はA地区28,290円、B地区19,000円（調査対象の1ヶ月分の数値から算出）であり、原価計算対象事業者の平均数値（A地区33,015円、B地区20,443円・・・平成23年6月から平成24年1月の平均）よりも低い。また、現時点の削減率平均は、調査対象事業者でA地区0.3%、B地区3.8%であり、原価計算対象事業者の削減率平均（A地区10.7%、B地区10.4%）よりも低い。
- 減休車に取り組んでいなかった事業者、既に減休車に取り組んだ事業者で、対面調査時に減休車を今後検討したいとした事業者のなかには、調査後に実際に減休車に取り組んだ事業者がある。



今後、整合性の確認を含め、更なる調査を実施

- 調査した結果、調査実施事業者のなかには、長時間労働による過労防止違反が認められたことから、運行管理を中心とする法令遵守の徹底を指導したところ。なお、調査の結果において監査方針に基づき4者について既に監査を実施した。

Ⅲ 活性化に向けた取組状況

3交通圏共通

県南中央交通圏

鴻巣市、さいたま市(構成委員)

北本市、桶川市、上尾市、川口市、蕨市、戸田市、伊奈町

県南西部交通圏

川越市、志木市、鶴ヶ島市、新座市、越生町、ときがわ町(構成委員)

東松山市、坂戸市、飯能市、日高市、狭山市、入間市、ふじみ野市、富士見市、和光市、朝霞市、所沢市、滑川町、嵐山町、小川町、吉見町、鳩山町、川島町、毛呂山町、三芳町、東秩父村

県南東部交通圏

八潮市、草加市、吉川市、越谷市、春日部市、蓮田市、松伏町、杉戸町、白岡町(構成委員)

幸手市、久喜市、三郷市、加須市(旧北川辺町、旧大利根町)、宮代町

1. 環境問題への貢献：低燃費LPG車、ハイブリッド車、EV車等の次世代自動車の導入促進

埼玉県

国土交通省では、自動車運送事業者の環境対策を促進する視点から「低公害車普及促進対策費補助金」により、バス、タクシー、トラック事業者によるハイブリッド車や電気自動車等の次世代自動車の導入を支援してきた。また、埼玉県及びさいたま市においても電気自動車等の導入を支援している。

平成23年度	低燃費LPG車	ハイブリッド車	電気自動車
県南中央交通圏	477両 (242)	17両 (17)	10両 (2)
県南西部交通圏	302両 (236)	44両 (42)	1両 (1)
県南東部交通圏	209両 (180)	4両 (4)	0両 (0)

低燃費LPG車：平成22年燃費基準を達成したクラウンセダン、クラウンコンフォート、コンフォート及びセドリック

ハイブリッドタクシー：内燃機関とモーターの2つの動力を持つ。

新たなインフラ整備の必要がない

電気自動車タクシー：Nox、PM、Co2の排出がゼロ

※（ ）は、平成22年度の数値で、平成23年度は12月末現在の数値

【さいたま市役所・電気自動車専用乗り場発足式】



【電気自動車タクシー】



2. 安全性・機動性の維持向上：デジタル式GPS-AVMシステム、ドライブレコーダーの導入状況

デジタル式GPS-AVMシステムの無線配車システムは、機動性を大幅にアップし、配車の自動化・効率化を向上させる画期的なシステムであり、県内事業者において既に53.7%(前回調査時より5.2%UP)の導入率となっている。また、ドライブレコーダーは、53.5%(前回調査時より13.2%UP)となっており、今後も迅速な計画配車、また、事故防止や乗務員教育等を踏まえたサービス向上策の一環として導入の促進に取り組むことが必要である。

交通圏別 (社)	車両数 (H23.12)	デジタル式 GPS-AVMシステム		ドライブレコーダー	
		平成23年12月		平成23年12月	
		装着数	装着率	装着数	装着率
県南中央交通圏 (64)	2,431 (2,468)	1,103 (1,051)	45.4% (42.6%)	1,221 (711) 51	50.2% (28.8%) 39.5%
県南西部交通圏 (57)	1,596 (1,613)	891 (864)	55.8% (53.6%)	972 (831) 22	60.9% (51.5%) 73.3%
県南東部交通圏 (47)	1,324 (1,366)	785 (734)	59.3% (53.7%)	603 (583) 15	45.5% (42.7%) 71.4%
県北交通圏 (26)	513 (527)	372 (247)	72.4% (46.9%)	341 (283)	66.3% (53.7%)
計	5,864 (5,974)	3,151 (2,896)	53.7% (48.5%)	3,137 (2,408)	53.5% (40.3%)

※車両数は協会加盟の一般事業者191社の車両数。()の内訳は平成22年度。

※ドライブレコーダーの3段目の斜め数字は個人タクシーの取り組み状況。

3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上：防犯装置設置の推移

3 交通圏

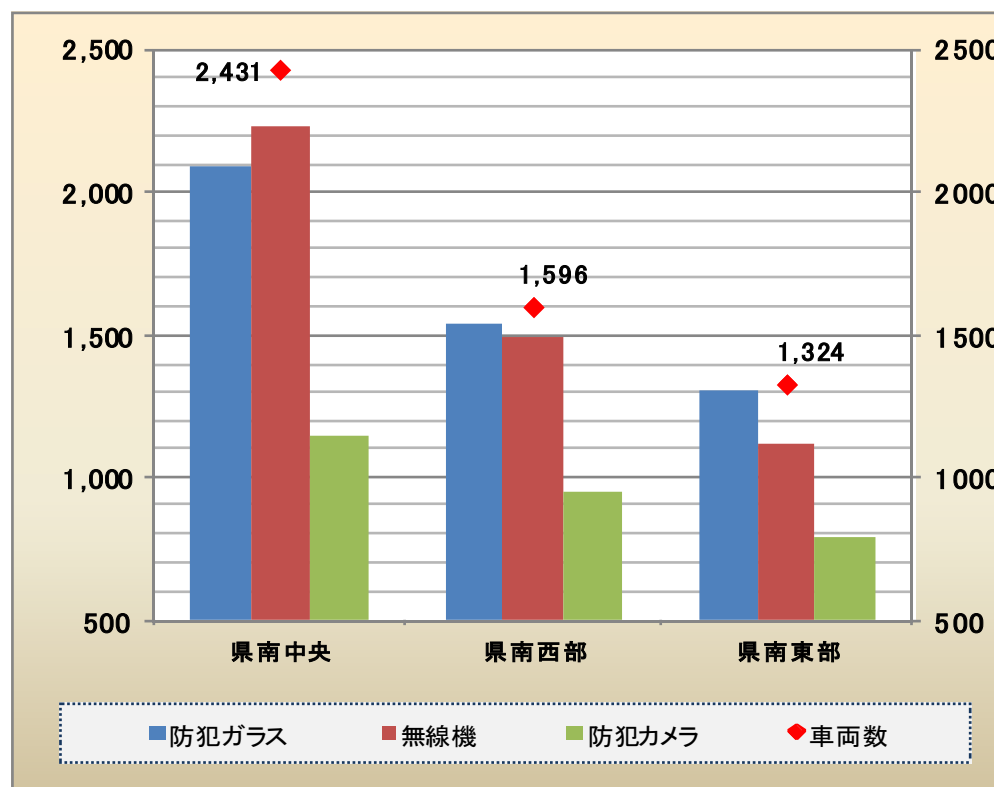
埼玉県内では、平成23年12月時点でタクシー強盗が13件発生し、前年度の5件を大きく上回っており、現在、長引く経済不況下で今後もますます多発する可能性があり、憂慮する事態となっている。

又、最近では、タクシー利用者による悪質な乗務員への暴行・傷害事件も発生している現状であり、乗務員の安全確保は何よりも重要課題となっており、今後も安全性確保のために効果の高い導入が加速される。

防犯装置等の取付状況

(平成23年12月)

	県南中央	県南西部	県南東部
車両数	2,431 (2,468) 138	1,596 (1,613) 37	1,324 (1,366) 30
防犯ガラス	2,090 (2,099) 54	1,540 (1,545) 21	1,306 (1,348) 19
緊急通報装置付無線機	2,236 (2,219)	1,484 (1,488)	1,116 (1,138)
防犯カメラ	1,140 (916) 49	949 (936) 14	790 (802) 15



※ () は、平成22年度

※各欄の3段目の斜め数字は個人タクシーの取り組み状況

4. 乗合タクシーの実証運行

さいたま市岩槻区

さいたま市「コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づき、槻寿苑～岩槻南病院～和土住宅中央～丸山記念総合病院～岩槻駅の運行経路において、H23年12月1日からH24年11月30日まで、乗合タクシーによる実証運行が開始されました。

※「コミュニティバス等導入ガイドライン」は、地域の実情にあった公共交通として、市民、市、事業者が協働して、コミュニティバス、乗合タクシー等の導入や改善を検討する手引書です。

- 運行期間:平成23年12月1日～平成24年11月30日(予定)
- 運行日時:月～金(祝日・年末年始は運休)の7時台～19時台
- 運行本数:1日8便、1乗車につき、一律300円(子供は半額)

<運行事業者:第三交通㈱> 運行表

停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
槻寿苑	7:27	9:04	10:33	12:02	13:39	15:06	16:35	18:01
岩槻南病院	7:40	9:17	10:46	12:15	13:52	15:19	16:48	18:14
和土住宅中央	7:41	9:18	10:47	12:16	13:53	15:20	16:49	18:15
丸山記念総合病院	7:58	9:33	11:02	12:31	14:08	15:35	17:04	18:30
岩槻駅	8:02	9:39	11:08	12:37	14:14	15:41	17:10	18:36
丸山記念総合病院	8:07	9:44	11:13	12:42	14:19	15:46	17:15	18:41
和土住宅中央	8:26	10:03	11:32	13:01	14:38	16:05	17:34	19:00
岩槻南病院	8:29	10:06	11:35	13:04	14:41	16:08	17:37	19:03
槻寿苑	8:39	10:16	11:45	13:14	14:51	16:18	17:47	19:13



5. デマンドタクシーの運行

鳩山デマンドタクシー

デマンド交通は、タクシーの特長を活用し、乗客の要望・要請に沿って低料金で運行し、公共交通の空白地帯を抱える自治体にとっては経費の削減、又、タクシー業界も地域活性化を推進する上で重要な役割を担える。現在、加須市・深谷市・北本市・秩父市等でも運行中で、今後の高齢化社会に向けてますますニーズが高まるものと推察されるため、タクシー業界と自治体及び関係者が連携し、新たな取り組みとして検討することも重要である。



町内エリア便: 川越観光自動車(株)
埼玉医大便: (株)越生タクシー

町内エリア便

午前9時30分までに乗車希望、または午前10時までに目的地に到着希望の方は、前日までの予約が必要です。

埼玉医大便運行表

埼玉医大便 (往き)			埼玉医大便 (帰リ)		
医大到着時刻	予約受付終了時刻		医大出発時刻	予約受付終了時刻	
1便	8:00	前日の17:00	1便	10:00	当日の9:30
2便	9:00		2便	11:00	当日の10:30
3便	10:00		3便	12:00	当日の11:30
4便	11:00	当日の10:00	4便	13:00	当日の12:30
5便	12:00	当日の11:00	5便	14:30	当日の14:00
6便	13:00	当日の12:00	6便	16:00	当日の15:30
7便	14:30	当日の13:30			

※他の予約があるなど車両が向かっている場合は5分前でも受付可

予約センターへ電話
(049-266-7676)

- こちらは、デマンドタクシー予約センターです。
- お名前をお伝えください。

名前が〇〇〇〇です。

〇時〇分、自宅から埼玉医大に直前に到着する便に乗りたいのですが…

- 少々お待ちください。
- 予約がとれました。
- ご自宅にも前30分ほどに迎えに行きます。玄関前でお待ちください。

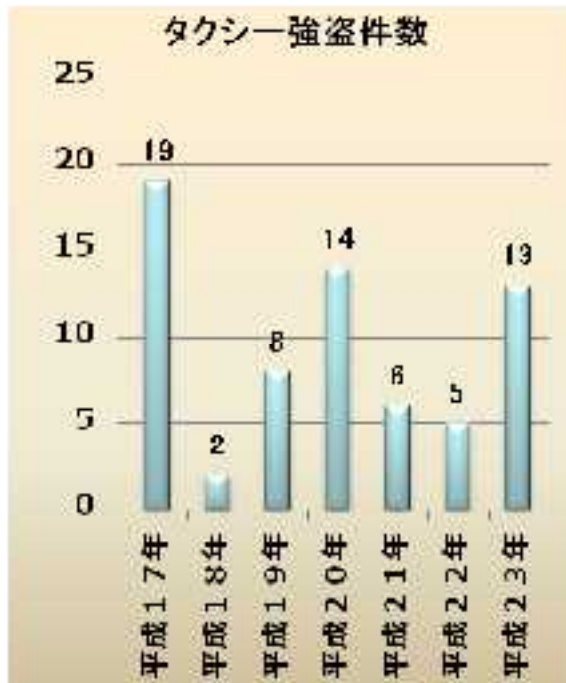
デマンドタクシーの車両です



6. タクシー運転者の犯罪被害件数の推移と防犯対策

埼玉県

首都圏の一角を占める当県は、官民協働しての犯罪抑止対策等により刑法犯の認知件数はここ数年減少している。同様、タクシー強盗も減少傾向にあったものの、去年は景気の低迷を受けて同一犯人によるタクシー強盗事件が連続発生するなどしたことから、新任乗務員講習時における防犯教養の一層の充実を図ったほか、県警察の指導のもと防犯研修会を開催するなどして積極的に防犯対策を推進した。



防犯講話の状況



模擬訓練の状況

7. 「学校安全ネットワーク」体制の推進への参加

犯罪行為に至らない（18才以下に対し）ものの、「声をかける・後をつける」等のこどもに対する声かけ事案が大幅に増加し、その約6割が下校時や帰宅途中に発生している。又、これらは、略取・誘拐や性犯罪等など重大な犯罪の前兆としてとらえられており、タクシーが地域の目として子供の安全を見守り、「学校安全ネットワーク」体制の推進に取り組みます。

「学校安全ネットワーク」

子どもを見守る事業者のみなさんへ

いつも見守りありがとうございます。
みなさんのおかげで
今日も楽しく学校へ
通うことができます。
これからもよろしく
お願いします。



子ども安全協定書

大宮ハイタク協会



さいたま市

さいたま市教育委員会と大宮ハイタク協会は、互いに協力を
し、多くの人の目で子どもを見守る「学校安全ネットワ
ーク」体制の推進のために、互いに協力して取り組みことに
合意する。

平成25年7月25日

大宮ハイタク協会

会長

山崎 武典

さいたま市教育委員会

教育長

北 澤 博

8. 良質なサービスが選ばれる環境づくり（出産・聴覚障がい者支援タクシー）

QQ(クイック、クオリティ)タクシー（ダイヤモンド交通グループ）

お産等では救急車両の手配はできず、1人でのいる時に陣痛が起ったら大変な事となり、又、タクシーを呼んでも「すぐ来てくれるか」などの不安を抱かれる利用者が多い。地域利用者の為に「選ばれるタクシー」を目指し社内構築を行い、タクシー輸送を通じて地域に貢献する。

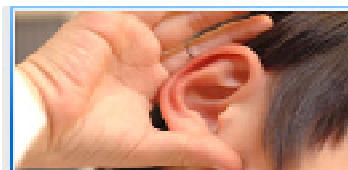


社内対応研修会



妊婦さんの送迎
『出産QQタクシー』

出産を控える妊婦の方が安心してタクシーをご利用いただけるよう、予約、出産予定日、出産先の病院等にお電話いただき、乗車日時または妊婦さんの依頼により最速対応にて送迎の準備をする体制。



聴覚障がい者の方にも安心を
『聴覚QQタクシー』

聴覚障がいの方が安心してタクシーをご利用頂けるよう、予約、送迎いただき自宅へのお迎えは元払い、良く行くところ（産院・場所）を事前登録し、電話番号通知とお名前等の確認で、お迎えの時間、目的地をお送りする体制。

『出産QQタクシー』サービスについて

最優先配中



陣痛が始まった妊婦さんのご配車は、他のお客様からの依頼が先であっても、最優先で配車を致します。

高分子シート・タオル等の装備



「タクシー内で備水、お風呂、おしぼり」といったお客様のご不安を解消するため、当社は全車両に高分子シート、バスタオルを装備致しました。

陣痛時の送迎には 予備車両を準備

陣痛が始まり配車が完了した際には、万一が 中山トッポルの場合GPSで車両位置を確認し、搬送時の予備車両が病院までの移動を引き継ぎます。

代行連絡サービス



ご利用者様には予約、出産予定日、出産先の病院等をご登録いただき、利用者様から家族の方へ、連絡が入れない場合には配車センターから連絡等を代行致します。

『聴覚QQタクシー』サービスについて

1. 配車完了通知



FAX、メールで配車を受付後、タクシーが向かった車をFAXや送信されたメールアドレスにご返信します。

2. 専用回線を設置



専用受付のFAX番号、メールアドレスにて受け付けします。

3. 乗車後の行き先 指示を軽減



良く行く目的地を事前に登録しておくことで、スムーズに到着します。

4. 登録カードの発行

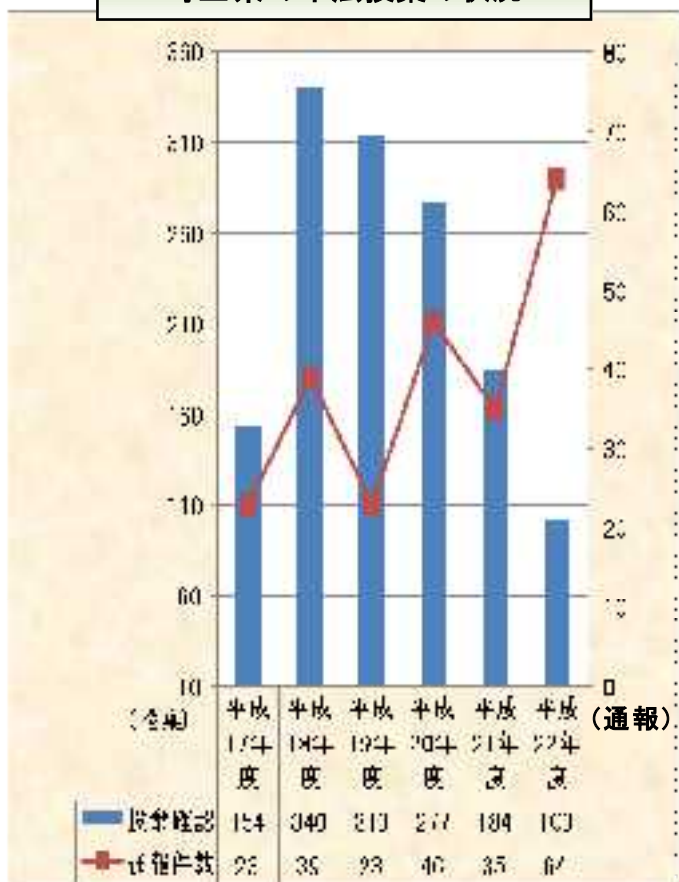


雨天時の混雑時や、人混みの中で自分が呼んだ車を併走し、丁さんに知らせることが出来るようにカードを提示して下さい。

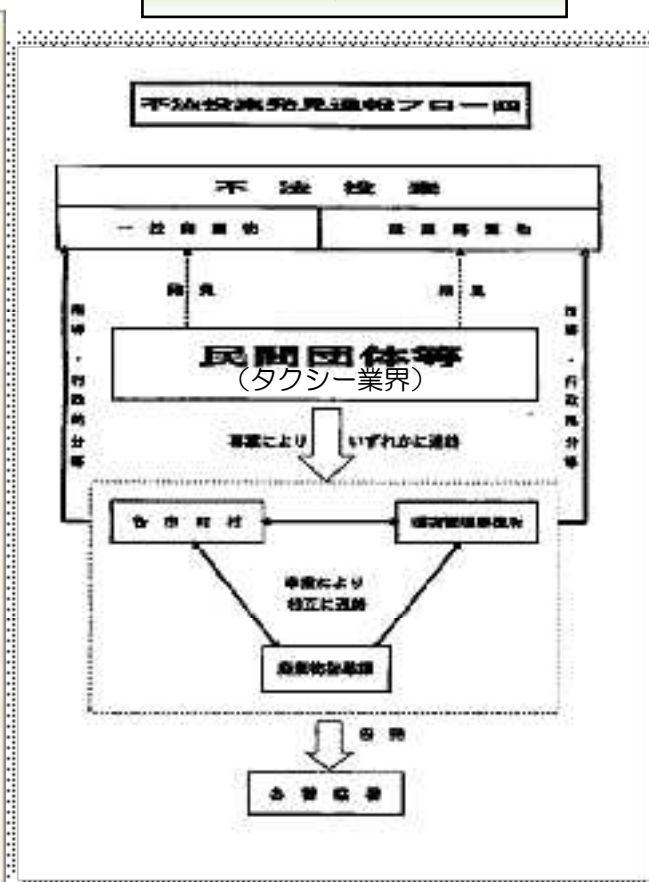
10. 廃棄物不法投棄の情報提供に関する協定への参加

埼玉県では、廃棄物の不法投棄を防止するため、監視パトロールや業者指導等を強化して取り組んでいるが、廃棄物の不法投棄は人目の付かない場所で夜間等に行われるなど、ますます悪質・巧妙化しているのが現状である。当業界も平成18年11月に協定を締結し、不法投棄の早期発見を図るために積極的に取り組んでいる。

埼玉県の不法投棄の状況



不法投棄発見通報フロー図



不法投棄の現状(便乗投棄)



不法投棄防止ステッカー

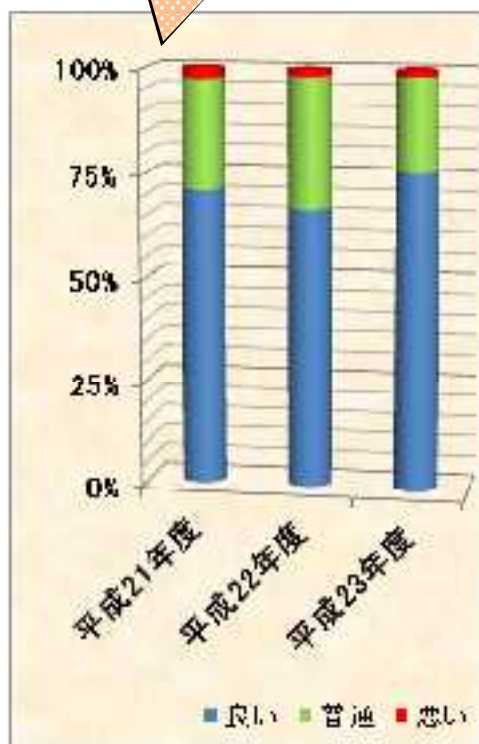


11. 協会によるアンケート（顧客満足度）調査について

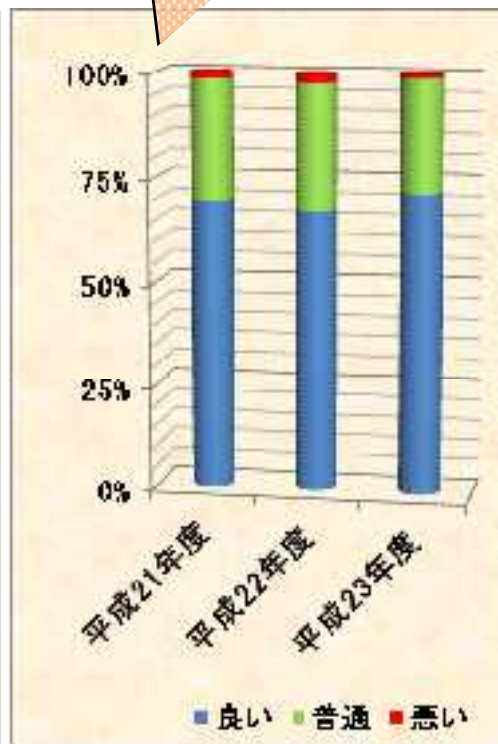
毎年8月5日「タクシーの日」に、利用者向けにアンケート用紙を配布し、乗務員教育等に役立てている。接客態度・運転操作・身だしなみに関しては、ほぼ良好な結果となっているが、降車の際の忘れ物注意については、改善の兆しは見られるものの、依然として30%程度の注意喚起不足となっている。

※配布枚数／回収枚数→平成21年度：5,400枚／212枚・平成22年度：5,400枚／208枚・平成23年度：6,500枚／316枚

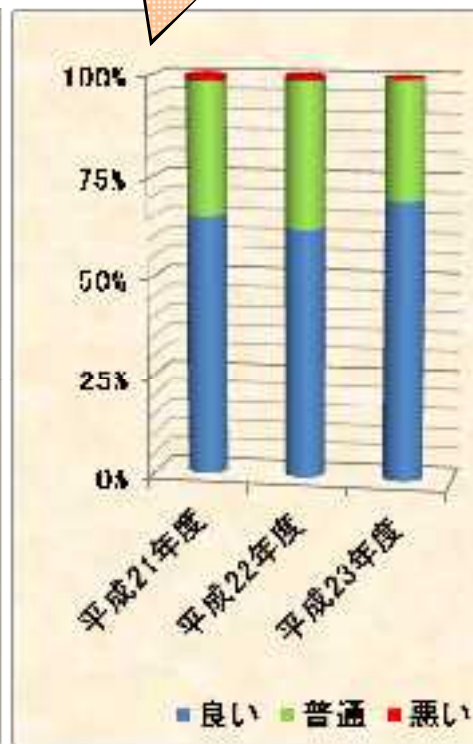
接客態度



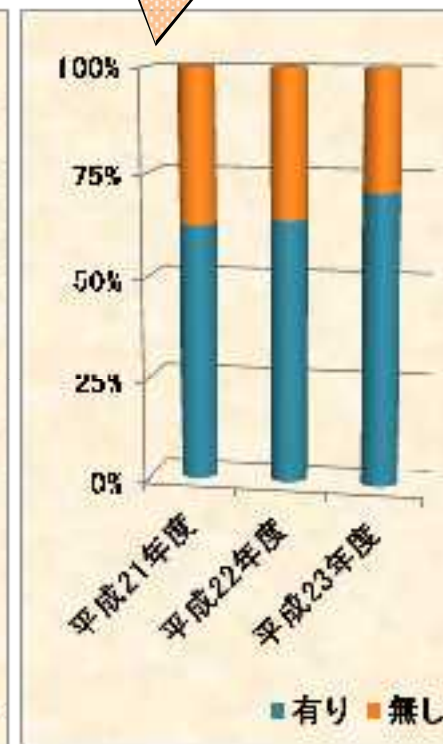
運転操作



身だしなみ



忘れ物注意

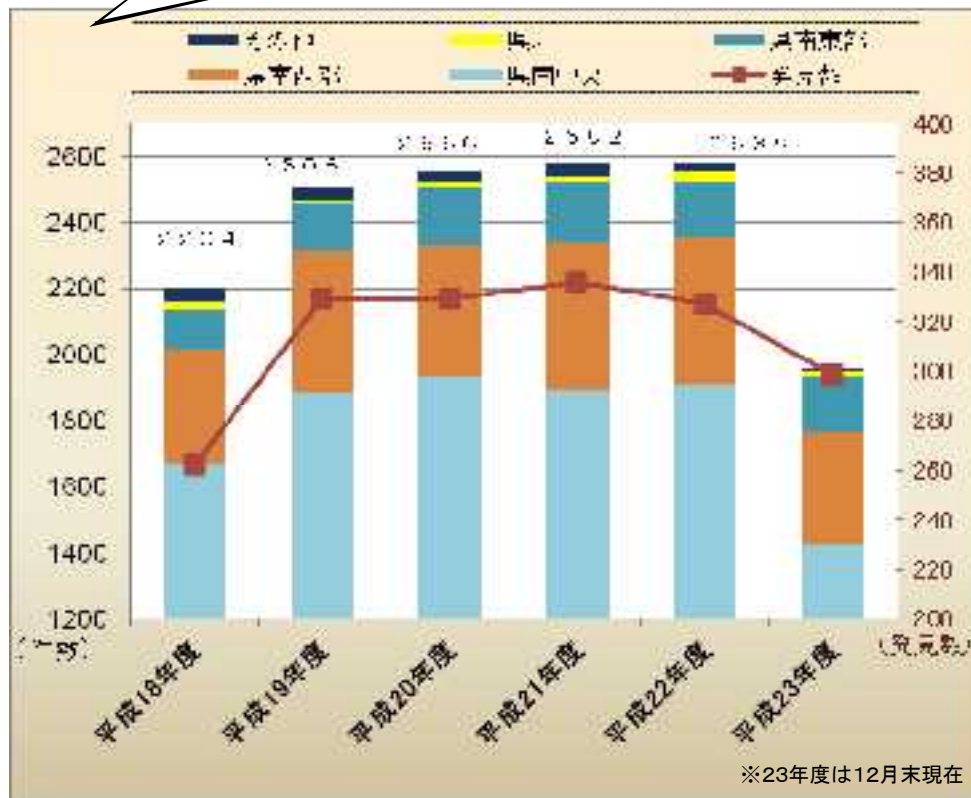


12. 忘れ物処理状況

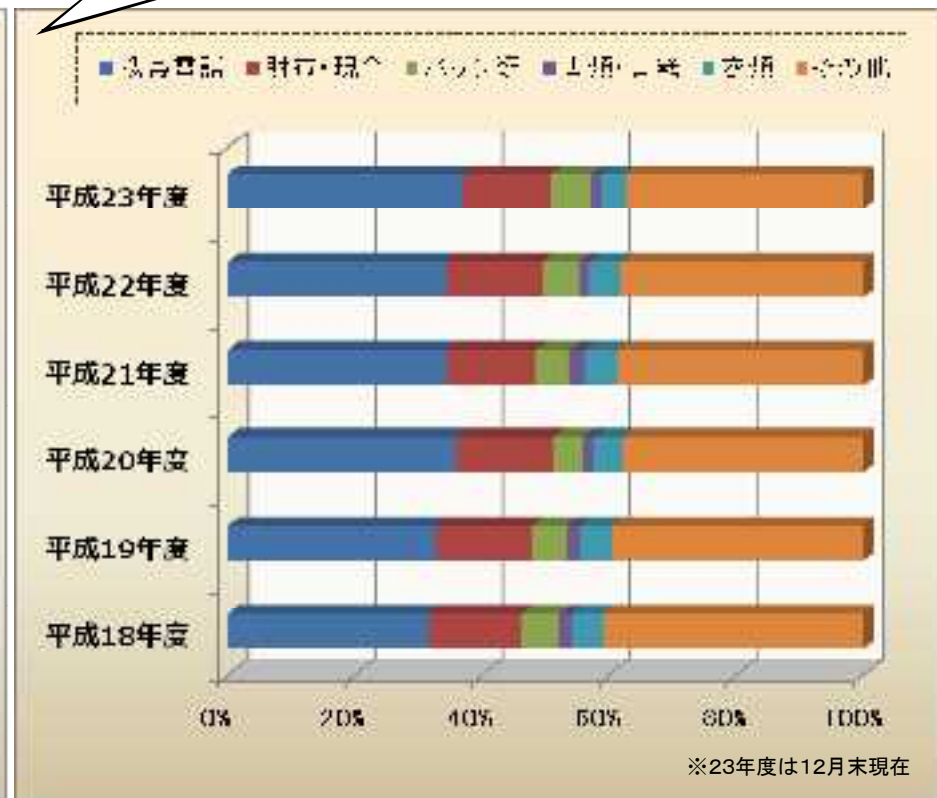
埼玉県

忘れ物における問合せの多い地域は、県南中央並びに県南西部地域となり受理件数全体の9割超を占め、他の地域にあっては毎年度著しい増減は見られない。又、忘れ物の種別においては各年度とも携帯電話の問合せが最も多く、その他に分類される物品では、傘・メガネ・アクセサリ・カギ類が多い。車内忘れ物防止には「一声運動」の実践・徹底等の乗務員教育を徹底する必要がある。

忘れ物件数



種別



13. 地域公共交通バリア解消等促進への支援 ～UDタクシー等の導入促進～

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るため、生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業。

生活交通ネットワーク計画に基づいて導入されるユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)や福祉タクシーの導入を支援。

【補助スキーム】

- 協議会において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施事業者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局)へ提出。

【協議会】(構成員)

- ・関係する都県・市区町村
- ・関係する交通事業者
- ・地方運輸局
- ・その他、協議会が必要と認める者

協議

『生活交通ネットワーク計画』を策定

補助金申請

【補助概要】※協調補助は不要

- ・補助率…補助対象経費の1/3と以下の額を比較し、低い額以内を補助額とする

《導入》

- リフト車両: 1両当たり80万円
- UD・スロープ車両: 1両当たり60万円
- 寝台車両: 1両当たり130万円

《改造》

- リフト車両への改造: 1両当たり35万円
- スロープ車両への改造: 1両当たり25万円
- 寝台車両への改造: 55万円



【補助の申請状況(平成23年度)】

県	自治体数	事業者数	リフト	スロープ	UD	寝台
千葉	6市	9事業者	0	4両	8両	1両
神奈川	2市	5事業者	0	0	5両	0
埼玉	1町	0	0	1両	0	0



UDタクシー<日産バネット>

【UDタクシー認定制度】

- UD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。

- より良いUDタクシーの構造を標準仕様化し、標準仕様を満足する車両を国が認定する制度を創設し、より良いUDタクシーの普及を後押し。
- UDタクシーであることが外部から一目でわかるよう、UDタクシー表示制度を創設。



《UDタクシーマーク》

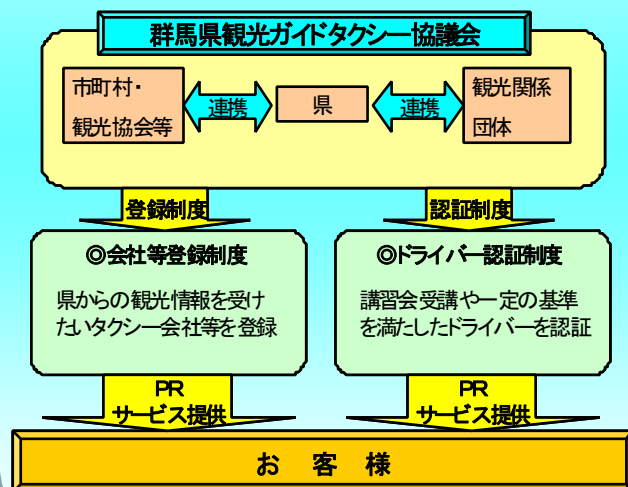
14. 観光ニーズへの対応 ～観光ガイドタクシー認定制度～

家族やグループ等小人数旅行における多様な観光ニーズに対応するため、「接遇」や「観光知識」を身につけたタクシードライバーを認定する観光ガイドタクシー制度を創設し、タクシーの機動性を活かしたきめこまやかなサービスが提供されており、関東管内においても以下の取組みが実施されている。

—関東管内での取組事例—

◆群馬県観光ガイドタクシー

- ・群馬県（観光物産課）と群馬県国際観光協会、群馬県ハイヤー協会と官民が連携（群馬県観光ガイドタクシー協議会）し、本県の観光振興を推進することが目的で2つの柱で利用者に観光サービスを提供する。
- ・1つは登録会社では県からの情報提供をタクシー利用者にチラシ等でPRする。2つめは観光情報やサービスの講習を終了した「認証ドライバー」（県内約130名）が群馬県の名所旧跡、名物等を紹介する。



◆山梨おもてなしタクシードライバー

趣旨：山梨県タクシー協会と(社)やまなし観光推進機構は、基本的な接客・接遇等のマナー・技術、山梨県に関する地理・歴史等の知識を備えたうえで、「おもてなし」の心を持ち、山梨の観光情報等を提供しながら、安全・快適にお客様を案内できるタクシードライバーを「**山梨おもてなしタクシードライバー**」として育成・認定する

内容：・養成講座全5コマを全て受講し、最終日の試験に合格したドライバーを認定
 ・合格者に認定証・マグネットステッカーを交付
 ・山梨県の観光ホームページ「富士の国山梨観光ネット」上で、認定されたドライバーを紹介

養成講座の内容：・山梨県に関する基礎知識（歴史・文化、基礎情報等）
 ・山梨県の最近の話題、映画・ドラマの撮影場所
 ・最近の観光動向
 ・各地域ごとの知識
 ・接客接遇について
 ・あらゆるお客様に対するサービス（ユニバーサルサービス）



15-1. 協会（法人・個人）での取り組み状況（3交通圏共通）

地域計画の目標	特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	法人協会の取組み状況	個人協会の取組み状況	
① 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	特定事業	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	<ul style="list-style-type: none"> サービス向上・事故防止研修会開催（浦和、大宮、桶川、鴻巣、川越、狭山、入間、日高、飯能） 新任乗務員を対象とした基礎講習において、安全・安心、快適な輸送サービスの提供について徹底的に指導 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者講習会でのサービス向上のためのロールプレイング研修を実施 遭遇コンテストを実施している。
		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	<ul style="list-style-type: none"> 各支部全員協議会の場で各社の管理者等に啓発 ワンメーターを歓迎するための「お近くでもどうぞ」のステッカーを貼付、短距離でもお客様が気兼ねなく利用できるようPRを行っている 	<ul style="list-style-type: none"> 短距離利用者歓迎キャンペーンステッカー貼付による啓蒙
		マスターズ制度の充実及び参加の促進	事業者、個人協会	短期		<ul style="list-style-type: none"> 県内の参加率は96%で、参加率をさらに向上させ、内容を充実する
		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	事業者、法人協会、個人協会	短期	<ul style="list-style-type: none"> 22年度、優良運転者等70名を表彰 23年度、優良運転者等58名を表彰 大臣表彰、運輸局長表彰、支局長表彰の推薦促進を図っている 	<ul style="list-style-type: none"> 協会内の表彰制度を実施
	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	法人協会、自治体、鉄道事業者	中期	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市バリアフリー事業所会議、バリアフリー専門部会に参画 川越駅西口広場改修事業協議会に参画 	
		タクシー利用者に対するアンケート調査の充実	法人協会	短期 中期	<ul style="list-style-type: none"> 8月5日のタクシーの日を中心に乗車感アンケートを実施。従前の「接客態度」「運転操作」「身だしなみ」「忘れ物の声かけ」のほか「総合評価」の項目を加え実行 別紙のとおり指導委員会で集計、公表 各社においては社内教育資料として活用 	
		モニター制度の導入（県南中央交通圏のみ）	法人協会	中期	<ul style="list-style-type: none"> 指導委員会で検討予定（24年度） 	
② 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	短期	<ul style="list-style-type: none"> 協会事務局において随時窓口開設 経営委員会において、全会員に対し活性化に資するニューサービスのアイデアを募集した。同委員会において引き続き課題とする 	
		第三者による自主監査制度の検討	法人協会、事業者	中期	<ul style="list-style-type: none"> 労働局「自動車運転者時間管理等指導員制度」の活用を検討（24年度） 	
③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上	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	法人協会、個人協会、事業者	中期	<ul style="list-style-type: none"> 防犯訓練、研修会を実施した 講演会を開催。演題「犯罪情勢とタクシー防犯」 防犯カメラ導入促進 	<ul style="list-style-type: none"> ドライブレコーダー一体型の導入を推進し、防犯版の取り付けを推奨している

15-2. 協会（法人・個人）での取り組み状況（3交通圏共通）

地域計画の目標		特定事業及びその他の事業		実施主体等	実施期間	法人協会の取り組み状況	個人協会の取り組み状況
⑤	観光立国実現に向けての取り組み	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	法人協会、個人協会、自治体	中期	・経営委員会で検討	・今後検討予定
			地域の観光振興に関する取り組みへの積極的な参加及び関係者との連携強化	法人協会、個人協会、事業者、自治体	短期 中期	・引き続き関係者と意見交換、情報交換を行う	・利用者懇談会を定期的に開催している
⑥	環境問題への貢献	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	法人協会、個人協会、事業者、埼玉労働局	中期	・アイドリングストップ運動に参加 ・新任乗務員教育においてエコドライブ推進教育を実施 ・「協会だより」で啓発	・組合新聞等で啓蒙
⑦	防災・防犯対策への貢献	特定事業	災害時の救援タクシーの運行	事業者、法人協会	短期	・埼玉県と「災害時における人員の輸送に必要なタクシーの調達に関する覚書」を取り交わしている ・性犯罪被害防止に向けた県警との連携事業を推進 ・「タクシー子ども110番」の取り組み	
⑧	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	事業者、法人協会	短期	・設置されている会議には積極的に参画	
			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	事業者、法人協会	短期	・設置されている会議には積極的に参画	
		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	法人協会、運輸支局	中期	・ドアツードアサービスや24時間サービスに唯一対応可能な公共交通機関たるタクシーの位置づけを明確にするよう働きかけを行った	
			乗合タクシーやデマンドタクシーの運行の検討	法人協会、事業者、自治体	短期	・実施済みを含め、さいたま市、春日部市、深谷市、行田市、加須市、秩父市、鶴ヶ島市、東松山市、鳩山町、寄居町で検討 なお、コミュニティバスの運行、拡大にはタクシーに配慮するよう要請	
⑨	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	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	法人協会、事業者、自治体	中期	・地域公共交通会議等を通じ検討	
			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	事業者、法人協会、運輸支局、自治体、バス事業者	中期	・地域公共交通会議等を活用	
			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	法人協会、自治体、鉄道事業者	中期	・経営委員会等で検討	
			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）	法人協会、運輸支局	中期	・ドアツードアサービスや24時間サービスに唯一対応可能な公共交通機関たるタクシーの位置づけを明確にするよう働きかけに取り組む	

15-3. 協会（法人・個人）での取り組み状況（3交通圏共通）

地域計画の目標		特定事業及びその他の事業		実施主体等	実施期間	法人協会の取り組み状況	個人協会の取り組み状況
⑩	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	事業者、法人協会、個人協会	短期	・タクシーの日（8月5日）を中心に主要駅において街頭指導を実施。そのほか適宜実施	・法人協会との連携を検討中
			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	・特定事業計画の認定を受け取り組んだ事業者がいたほか、清掃用具を携帯しタクシー乗り場等の美化に各社適宜取り組んでいる	・適宜取り組んでいる
		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り組み	事業者、法人協会、自治体、埼玉県警	中期	・関係者と連携のもと適宜取り組んでいる	
			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	事業者、法人協会	短期 中期	・地区会、支部において適宜行っている	

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県南中央交通圏）

平成24年2月29日現在

【県南中央交通圏】

申請日	事業者名	基準車両数 ① ※H21.7.17現在の タクシー車両数	基準日以後の 道路運送法での 減車後の車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実 施後の車両数 ④ ※②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況	
				減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 ((①-④)/①)
H22.4.9~H22.4.28	共栄交通(株)	25	24	2	0	2	22	3	12.0%
H22.4.15	アサヒタクシー(株)	25	24	1	1	2	22	3	12.0%
H22.4.16	(株)八千代交通	46	46	3	2	5	41	5	10.9%
H22.4.20	大宮自動車(有)	40	40	3	2	5	35	5	12.5%
H22.4.20	すずめタクシー(有)	15	15	0	0	0	15	0	0.0%
H22.4.20	東浦和交通(有)	32	31	2	1	3	28	4	12.5%
H22.4.22	昭和交通(有)	19	19	1	0	1	18	1	5.3%
H22.4.22	みどりタクシー(有)	25	25	2	1	3	22	3	12.0%
H22.4.23	大宮交通(株)	66	66	4	3	7	59	7	10.6%
H22.4.23	関東観光タクシー(株)	45	44	2	2	4	40	5	11.1%
H22.4.23	三矢交通(株)	22	22	2	1	3	19	3	13.6%
H22.4.26	西武交通(有)	30	28	2	0	2	26	4	13.3%
H22.4.26	太平自動車交通(株)	26	24	1	0	1	23	3	11.5%
H22.4.27	上尾交通(有)	17	16	1	0	1	15	2	11.8%
H22.4.27	熊谷構内タクシー(株)	11	11	1	0	1	10	1	9.1%
H22.4.27	指扇交通(株)	27	25	0	1	1	24	3	11.1%
H22.4.27	(有)須賀タクシー	36	36	1	0	1	35	1	2.8%
H22.4.27	第三交通(株)	37	37	2	2	4	33	4	10.8%
H22.4.27	日栄交通(株)	21	21	1	0	1	20	1	4.8%
H22.4.27	山手観光自動車(株)	77	77	4	4	8	69	8	10.4%
H22.4.28	安立交通(株)	19	16	0	0	0	16	3	15.8%
H22.4.28	上尾相互タクシー(有)	12	12	1	0	1	11	1	8.3%
H22.4.28	(有)伊奈交通	17	17	1	1	2	15	2	11.8%
H22.4.28	(有)遠忠屋運輸	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.4.28	桶川タクシー(有)	48	46	1	2	3	43	5	10.4%
H22.4.28	桶川交通(有)	12	11	0	1	1	10	2	16.7%
H22.4.28	熊通タクシー(株)	35	34	0	0	0	34	1	2.9%
H22.4.28	埼玉タクシー(株)	81	81	2	1	3	78	3	3.7%
H22.4.28	(株)さとびタクシー	8	9	0	0	0	9	-1	-12.5%
H22.4.28	ザ・キザン・ヒロ(有)	39	26	0	0	0	26	13	33.3%
H22.4.28	(株)ツバメタクシー	46	46	3	0	3	43	3	6.5%
H22.4.28	東洋タクシー(有)	12	12	1	0	1	11	1	8.3%
H22.4.28	ハッピータクシー(株)	68	68	4	4	8	60	8	11.8%
H22.4.28	鳩ヶ谷タクシー(株)	18	17	1	0	1	16	2	11.1%
H22.4.28	(特)ハーモニック	11	10	0	0	0	10	1	9.1%
H22.4.28	富士興業(株)	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.4.28	(株)見沼交通	10	10	0	0	0	10	0	0.0%
H22.4.28	(有)ヤジタ交通	22	20	0	0	0	20	2	9.1%
H22.4.30	安全興業(株)	33	33	1	0	1	32	1	3.0%
H22.4.30	イエローキャブ(株)	16	16	0	0	0	16	0	0.0%
H22.4.30	川口相互タクシー(株)	57	55	0	0	0	55	2	3.5%
H22.4.30	県南交通(株)	61	60	3	3	6	54	7	11.5%
H22.4.30	宝交通(株)	22	21	1	1	2	19	3	13.6%
H22.4.30	ツルヤ交通(株)	30	30	2	1	3	27	3	10.0%
H22.4.30	長谷川タクシー(有)	26	26	2	0	2	24	2	7.7%
H22.4.30	宮原交通(株)	19	18	0	1	1	17	2	10.5%
H22.4.30	みなとタクシー(有)	10	10	0	0	0	10	0	0.0%
H22.4.30	(株)与野交通	26	24	0	0	0	24	2	7.7%
H22.5.6	(有)南浦和タクシー	35	35	0	0	0	35	0	0.0%
H22.5.7	(株)埼玉交通	171	164	0	4	4	160	11	6.4%
H22.5.7	(株)平和自動車	67	63	0	0	0	63	4	6.0%
H22.5.7	山手タクシー(株)	12	12	0	0	0	12	0	0.0%
H22.5.10	日進一交通(有)	35	35	2	2	4	31	4	11.4%
H22.5.12	飛鳥交通(株)	262	248	0	14	14	234	28	10.7%
H22.5.13	大宮タクシー(株)イースタン	59	56	0	0	0	56	3	5.1%
H22.5.14	浦和自動車(株)	26	26	3	0	3	23	3	11.5%
H22.5.14	(株)つばめタクシー	94	92	3	5	8	84	10	10.6%
H22.5.17	ヤジタ交通(有)	10	10	0	0	0	10	0	0.0%
H22.5.17	日本交通埼玉(株)	110	104	0	5	5	99	11	10.0%
H22.5.17	ヨシエヒロ(有)	33	13	0	0	0	13	20	60.6%
H22.5.19	大和タクシー(有)	21	14	0	0	0	14	7	33.3%
H22.5.26	(株)平和観光	20	42	0	0	0	42	-22	-110.0%
H22.5.28	(有)川口自動車交通	164	158	3	8	11	147	17	10.4%
H22.6.2	国際交通(株)	39	34	0	0	0	34	5	12.8%
H22.6.2	(有)富士交通	14	14	0	0	0	14	0	0.0%
H22.6.8	(株)小原運輸倉庫	12	12	0	0	0	12	0	0.0%
H22.6.18	東都自動車交通(株)	33	31	0	0	0	31	2	6.1%
H22.9.3	(有)岩槻タクシー	100	100	0	0	0	100	0	0.0%
H22.9.14	上尾タクシー(有)	31	31	0	0	0	31	0	0.0%
H23.8.9	(有)ベルクラブ	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
H23.9.3	(有)寿サービス	3	1	0	0	0	1	2	66.7%
県南中央交通圏計		2,782	2,685	69	73	142	2,543	239	8.6%

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県南西部交通圏）

平成24年2月29日現在

【県南西部交通圏】

申請日	事業者名	基準車両数 ① ※H21.7.17現在の タクシー車両数	基準日以後の 道路運送法での 減車後の車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実 施後の車両数 ④ ※②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況	
				減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)/①
H22.4.14	西武ハイヤー(株)	209	198	0	11	11	187	22	10.5%
H22.4.19	(株)川乗三和	55	51	0	2	2	49	6	10.9%
H22.4.19	(株)宮本交通	37	35	0	2	2	33	4	10.8%
H22.4.20	三和富士交通(株)	100	100	5	5	10	90	10	10.0%
H22.4.20	(有)東松山交通	18	18	1	0	1	17	1	5.6%
H22.4.21	日高ハイヤー(株)	10	9	0	1	1	8	2	20.0%
H22.4.22	(株)越生タクシー	23	21	0	1	1	20	3	13.0%
H22.4.23	観光タクシー(有)	38	36	0	2	2	34	4	10.5%
H22.4.23	初雁交通(株)	43	40	2	1	3	37	6	14.0%
H22.4.23	富士見ハイヤー(有)	20	19	1	0	1	18	2	10.0%
H22.4.23	(有)毛呂山タクシー	15	14	0	1	1	13	2	13.3%
H22.4.23	(有)吉見タクシー	6	5	0	0	0	5	1	16.7%
H22.4.26	朝霞交通(有)	15	14	1	0	1	13	2	13.3%
H22.4.26	朝日タクシー(有)	18	17	0	0	0	17	1	5.6%
H22.4.26	川越交通(有)	23	23	0	0	0	23	0	0.0%
H22.4.26	国際交通(株)	25	21	0	0	0	21	4	16.0%
H22.4.26	(有)志木合同タクシー	57	54	0	3	3	51	6	10.5%
H22.4.26	(有)昭和交通	84	84	0	0	0	84	0	0.0%
H22.4.26	(有)ダイイチ交通	10	10	0	0	0	10	0	0.0%
H22.4.26	(有)みずほ昭和	50	47	1	0	1	46	4	8.0%
H22.4.27	大久保第一交通(有)	18	18	1	0	1	17	1	5.6%
H22.4.27	高麗川交通(有)	12	11	0	1	1	10	2	16.7%
H22.4.27	三共交通(有)	45	42	1	1	2	40	5	11.1%
H22.4.27	サン第一交通(有)	15	15	1	0	1	14	1	6.7%
H22.4.27	埼玉第一交通(株)	41	41	3	0	3	38	3	7.3%
H22.4.27	(株)千代田交通	25	22	0	0	0	22	3	12.0%
H22.4.27	所沢交通(株)	26	24	2	0	2	22	4	15.4%
H22.4.27	豊岡丸大タクシー(有)	49	49	3	3	6	43	6	12.2%
H22.4.27	練馬タクシー(株)	37	35	0	2	2	33	4	10.8%
H22.4.27	(有)原市場タクシー	17	16	0	1	1	15	2	11.8%
H22.4.27	緑交通(株)	21	21	1	1	2	19	2	9.5%
H22.4.28	イグチ交通(株)	20	19	0	0	0	19	1	5.0%
H22.4.28	いろは交通(株)	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.4.28	(有)川島タクシー	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
H22.4.28	(有)サツキハウス	11	12	0	0	0	12	-1	-9.1%
H22.4.28	森林公園交通(株)	11	11	0	0	0	11	0	0.0%
H22.4.28	松葉交通(株)	12	11	0	1	1	10	2	16.7%
H22.4.30	(株)イーエム・アイ	0	5	0	0	0	5	-5	
H22.4.30	(有)小川観光タクシー	17	16	0	1	1	15	2	11.8%
H22.4.30	近郊タクシー(有)	9	9	1	0	1	8	1	11.1%
H22.4.30	(株)新所タクシー	32	30	0	2	2	28	4	12.5%
H22.4.30	大成交通(株)	22	22	2	0	2	20	2	9.1%
H22.4.30	ダイヤモンド交通(有)	80	76	0	4	4	72	8	10.0%
H22.4.30	鶴瀬交通(株)	18	18	1	0	1	17	1	5.6%
H22.4.30	(有)鶴ヶ島交通	13	12	1	0	1	11	2	15.4%
H22.4.30	東上ハイヤー(株)	72	68	0	4	4	64	8	11.1%
H22.4.30	新座交通(株)	18	17	0	1	1	16	2	11.1%
H22.4.30	日彩交通(株)	14	14	0	0	0	14	0	0.0%
H22.4.30	(有)三芳野タクシー	31	29	0	2	2	27	4	12.9%
H22.4.30	山口交通(株)	16	16	1	1	2	14	2	12.5%
H22.5.7	入間川タクシー(有)	27	25	0	1	1	24	3	11.1%
H22.5.12	(有)坂戸タクシー	20	19	0	1	1	18	2	10.0%
H22.5.19	大和タクシー(有)	39	39	2	2	4	35	4	10.3%
H22.5.24	飛鳥交通(株)	18	17	1	1	2	15	3	16.7%
H22.6.11	朝日自動車(株)	18	18	3	0	3	15	3	16.7%
H22.11.11	東京交通(株)	23	23	2	0	2	21	2	8.7%
H23.10.4	(有)みのり交通	8	8	0	0	0	8	0	0.0%
県南西部交通圏計		1,735	1,670	37	59	96	1,574	161	9.3%

(※基準車両数が0である場合、削減率の計算[上記(①-④)/①]ができないため削減率欄を空欄としている。)

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県南東部交通圏）

平成24年2月29日現在

【県南東部交通圏】

申請日	事業者名	基準車両数 ① ※H22.4.1現在の タクシー車両数	基準日以降の 道路運送法での 減車後の車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実施 後の車両数 ④ ※②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況	
				減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)/①
H22.8.30	新古河タクシー(有)	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
H22.8.30	(有)福寿屋	17	17	0	0	0	17	0	0.0%
H22.8.31	飛鳥交通(株)	18	18	2	1	3	15	3	16.7%
H22.8.31	飛鳥交通春日部(株)	77	77	5	4	9	68	9	11.7%
H22.8.31	(有)ペンリーズ観光	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.9.2	瀬崎交通(株)	30	30	1	1	2	28	2	6.7%
H22.9.2	太平交通(株)	18	18	1	1	2	16	2	11.1%
H22.9.3	(有)上河原観光	20	19	1	0	1	18	2	10.0%
H22.9.3	(有)共和タクシー	19	19	1	1	2	17	2	10.5%
H22.9.3	栗橋タクシー(有)	12	12	1	1	2	10	2	16.7%
H22.9.3	三協交通(有)	9	8	0	0	0	8	1	11.1%
H22.9.3	幸手タクシー(有)	23	23	2	1	3	20	3	13.0%
H22.9.3	昭和タクシー(有)	17	17	1	1	2	15	2	11.8%
H22.9.3	菖蒲タクシー(有)	10	10	1	1	2	8	2	20.0%
H22.9.3	杉戸タクシー(有)	20	20	2	0	2	18	2	10.0%
H22.9.3	(有)彦成タクシー	35	35	2	2	4	31	4	11.4%
H22.9.3	(有)三郷交通	28	28	2	1	3	25	3	10.7%
H22.9.6	大さがみ交通(株)	20	20	1	0	1	19	1	5.0%
H22.9.6	栗橋構内野本タクシー(有)	14	14	1	1	2	12	2	14.3%
H22.9.6	(有)日昭交通	22	22	2	1	3	19	3	13.6%
H22.9.7	蒲生交通(株)	28	28	2	1	3	25	3	10.7%
H22.9.7	(有)久喜タクシー	31	31	2	2	4	27	4	12.9%
H22.9.7	庄和交通(有)	12	12	1	1	2	10	2	16.7%
H22.9.7	白岡タクシー(株)	42	41	2	0	2	39	3	7.1%
H22.9.7	大都交通(株)	28	28	2	1	3	25	3	10.7%
H22.9.7	鳩交通(有)	30	30	2	1	3	27	3	10.0%
H22.9.7	松伏交通(有)	32	32	3	2	5	27	5	15.6%
H22.9.7	明治タクシー(有)	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.9.7	(資)鷲宮タクシー	15	15	1	1	2	13	2	13.3%
H22.9.8	東都自動車交通(株)	26	26	2	1	3	23	3	11.5%
H22.9.9	(株)織田	35	35	5	0	5	30	5	14.3%
H22.9.9	神明交通(株)	18	18	2	0	2	16	2	11.1%
H22.9.9	八潮タクシー(有)	28	28	1	0	1	27	1	3.6%
H22.9.9	ヨシエヒロ(有)	8	8	0	0	0	8	0	0.0%
H22.9.10	大利根タクシー(有)	12	11	0	1	1	10	2	16.7%
H22.9.10	(株)越谷タクシー	52	52	2	0	2	50	2	3.8%
H22.9.10	松栄川元交通(株)	89	89	9	0	9	80	9	10.1%
H22.9.10	草加ダイヤモンド交通(有)	78	78	4	4	8	70	8	10.3%
H22.9.10	南越谷タクシー(有)	35	35	2	2	4	31	4	11.4%
H22.9.10	都交通(株)	70	70	7	0	7	63	7	10.0%
H22.9.10	(有)吉川交通	43	43	4	1	5	38	5	11.6%
H22.9.13	魚利タクシー(有)	17	17	1	1	2	15	2	11.8%
H22.9.13	草加タクシー(株)	34	33	2	1	3	30	4	11.8%
H22.9.13	東界自動車交通(株)	60	60	4	3	7	53	7	11.7%
H22.9.13	野島運輸(株)	15	15	1	1	2	13	2	13.3%
H22.9.17	朝日自動車(株)	89	88	9	0	9	79	10	11.2%
H22.9.17	協栄交通(有)	33	33	2	2	4	29	4	12.1%
H22.9.30	(株)増田タクシー	24	24	2	1	3	21	3	12.5%
H22.10.28	(有)岩槻タクシー	65	65	0	0	0	65	0	0.0%
県南東部交通圏 計		1,489	1,483	100	44	144	1,339	150	10.1%