

埼玉県県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

改正案	現行
<p style="text-align: center;">埼玉県県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱</p> <p style="text-align: right;">制定 平成21年11月26日 改正 平成24年12月20日 改正 平成26年 1月24日 改正 平成26年 2月13日 改正 平成27年 ○月 ○日</p> <p>(目的) 第1条 埼玉県県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、埼玉県県南中央交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条に規定する一般乗用旅客自動車運送事業をいう。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準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。</p> <p>(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。</p> <p>(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) 準特定地域計画の作成 (2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整 ① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整</p>	<p style="text-align: center;">埼玉県県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱</p> <p style="text-align: right;">制定 平成21年11月26日 改正 平成24年12月20日 改正 平成26年 1月24日 改正 平成26年 2月13日</p> <p>(目的) 第1条 埼玉県県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、埼玉県県南中央交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条に規定する一般乗用旅客自動車運送事業をいう。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準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。</p> <p>(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。</p> <p>(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) 準特定地域計画の作成 (2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整 ① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整</p>

(3) 準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、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成29年1月26日までとする。

(注)(1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)は、同条第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 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
 - ⑤ 学識経験者(東洋大学 総合情報学部教授 尾崎 晴男)

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は、事務局長に申し出をするものとする。

ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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29年1月26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29年1月26日までとする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 10 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区

(3) 準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、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成29年1月26日までとする。

(注)(1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)は、同条第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 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
 - ⑤ 学識経験者(東洋大学 総合情報学部教授 尾崎 晴男)

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は、事務局長に申し出をするものとする。

ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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29年1月26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29年1月26日までとする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 10 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区

分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 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すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
- (3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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、当該準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すること。
 - ④ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
 - ⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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すること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- ① 会長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 12 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が、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。

分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 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すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
- (3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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、当該準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すること。
 - ④ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
 - ⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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すること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- ① 会長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 12 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が、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。

- 13 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。
- 14 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
- 15 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。
- 16 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。
- なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第14項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。
- (1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決
(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めるときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めたと者で構成する。

3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

(その他)

第7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。

- 13 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。
- 14 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
- 15 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。
- 16 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。
- なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第14項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。
- (1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決
(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

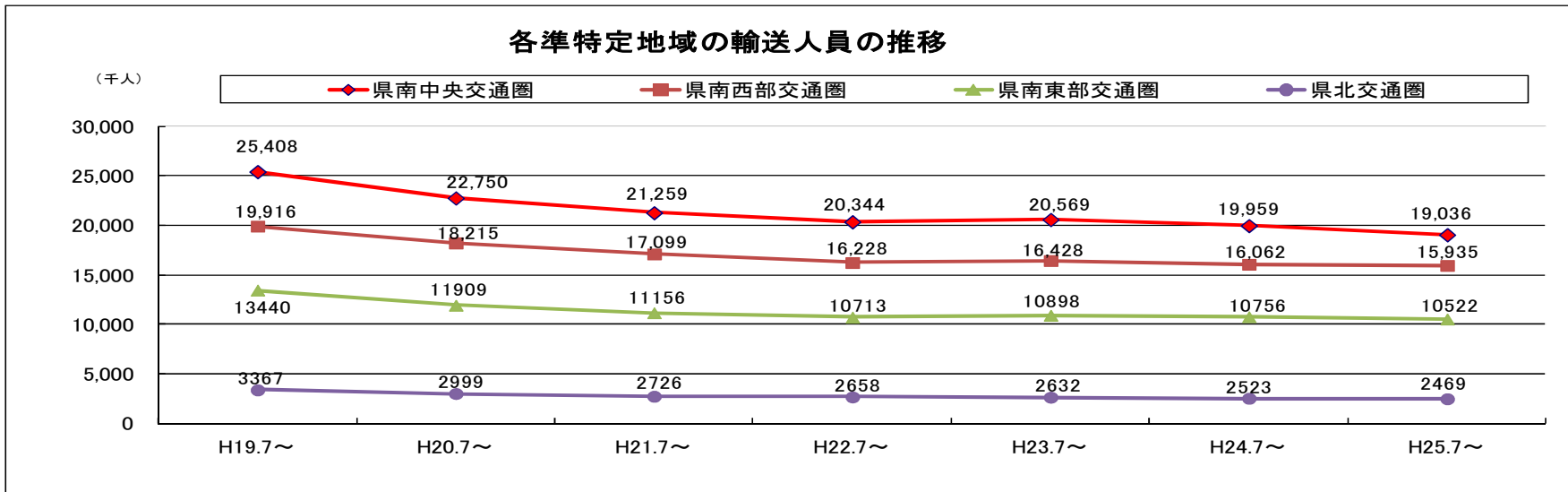
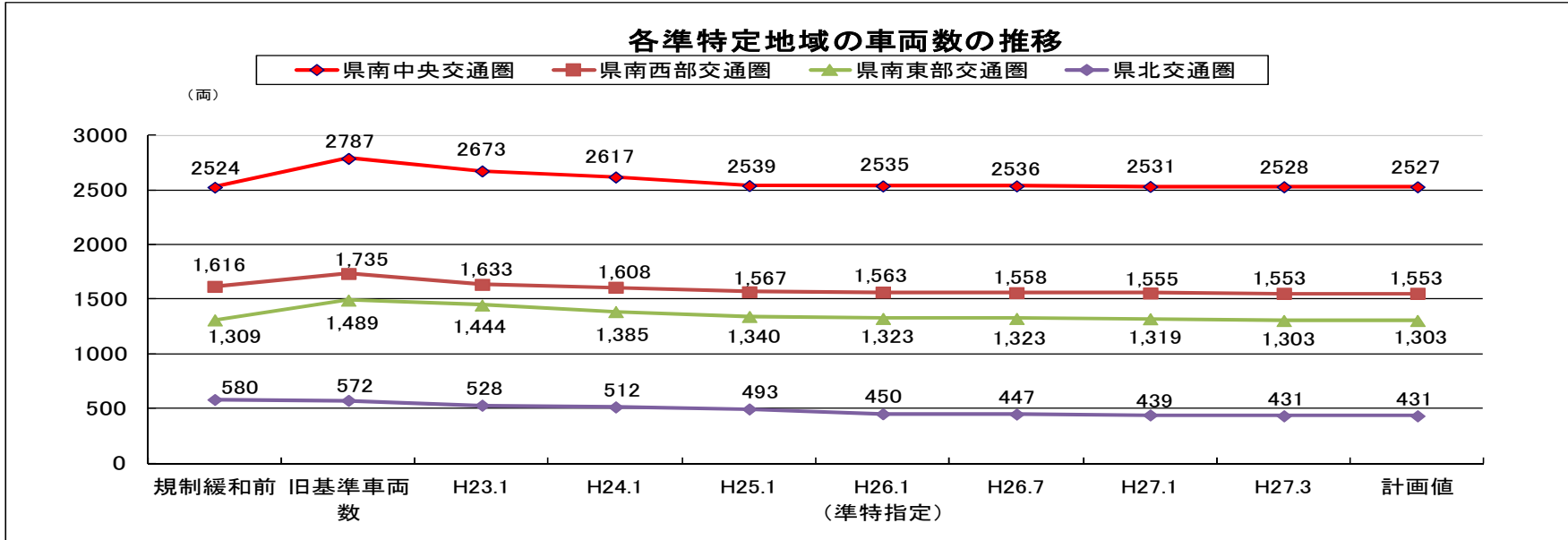
(新設)

(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。

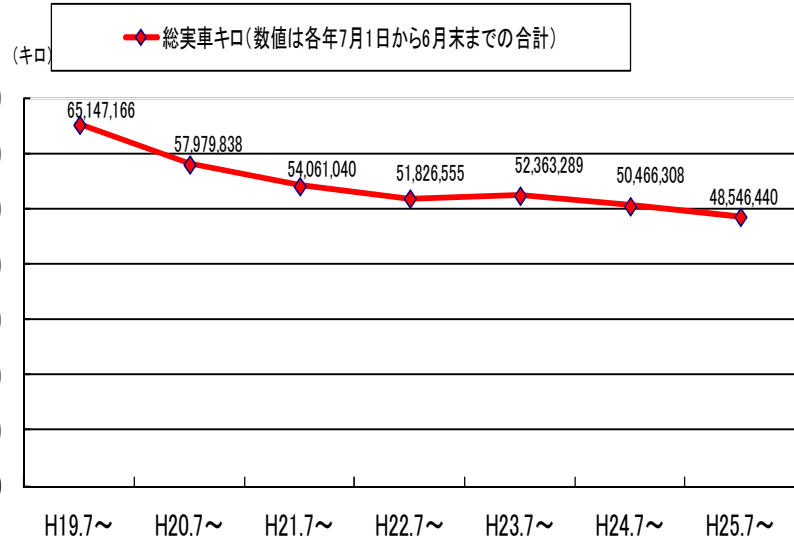
県内タクシー事業の適正化の取組状況 及び現状について

各準特定地域における各指標の推移

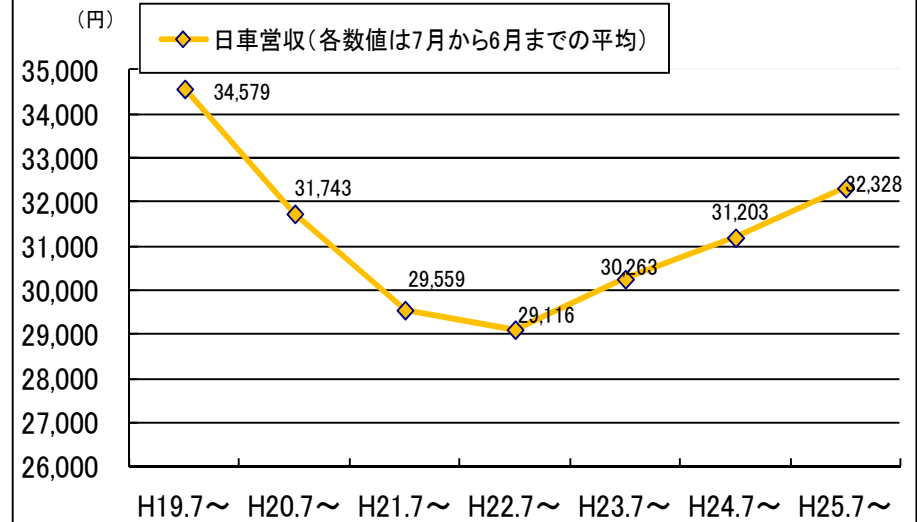


県南中央交通圏の輸送実績等の推移

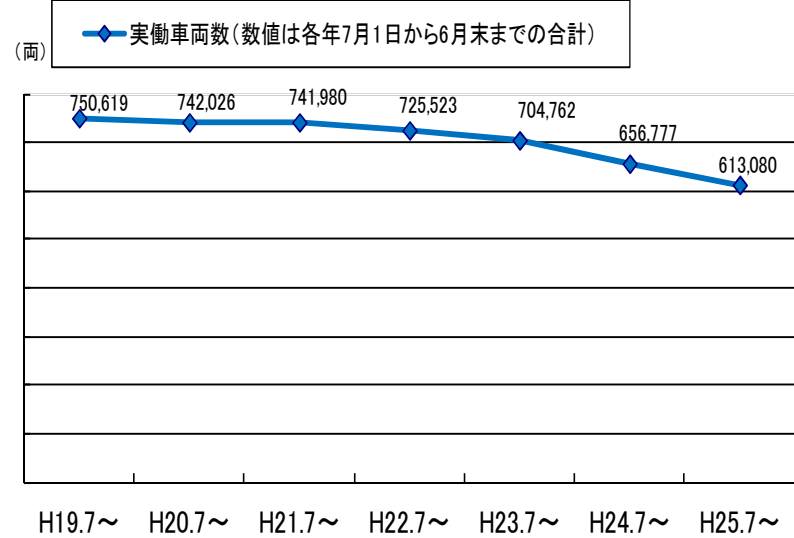
総実車キロの推移



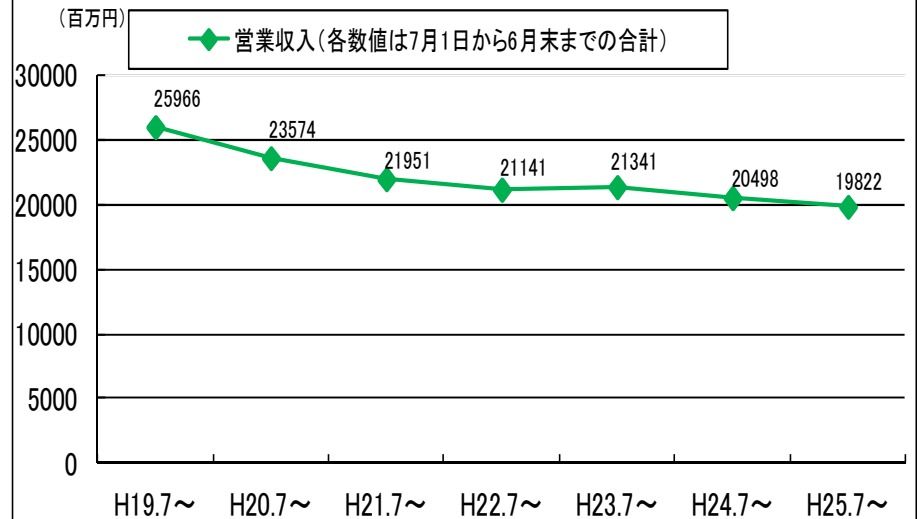
日車營收の推移



延べ実働車両数の推移

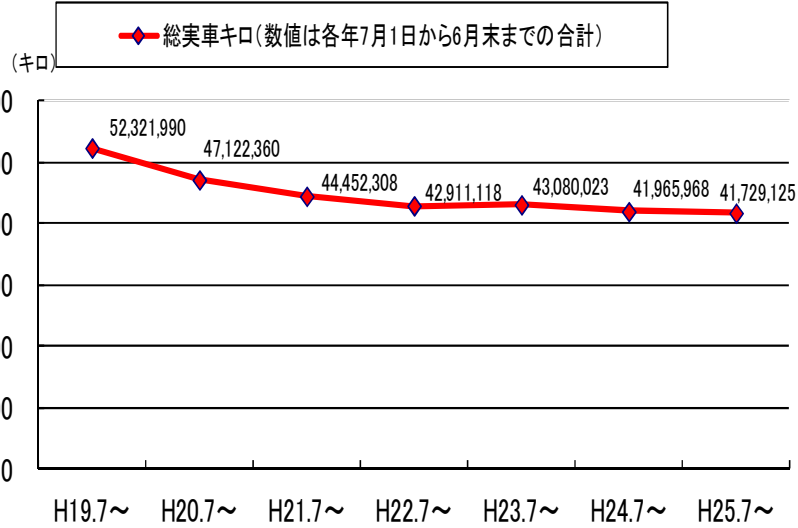


営業収入の推移

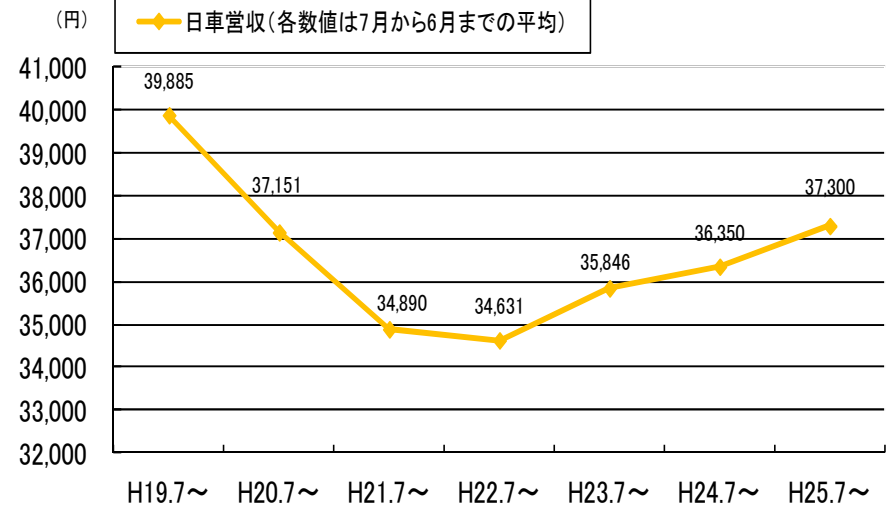


県南西部交通圏の輸送実績等の推移

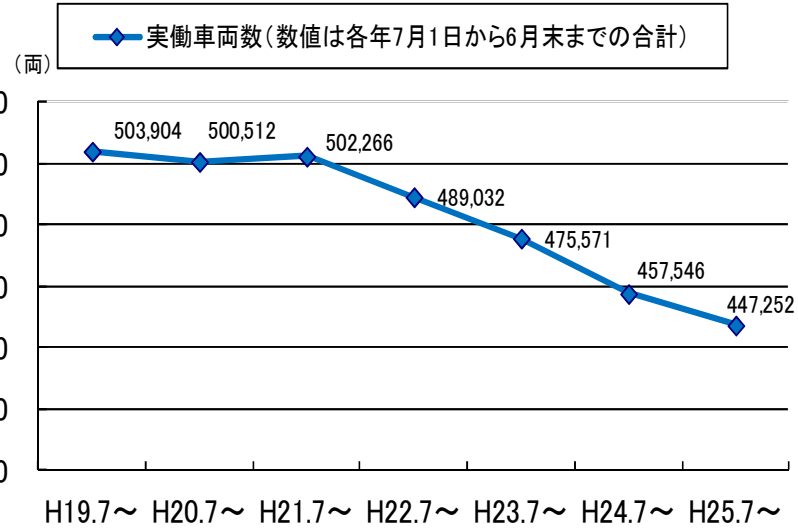
総実車キロの推移



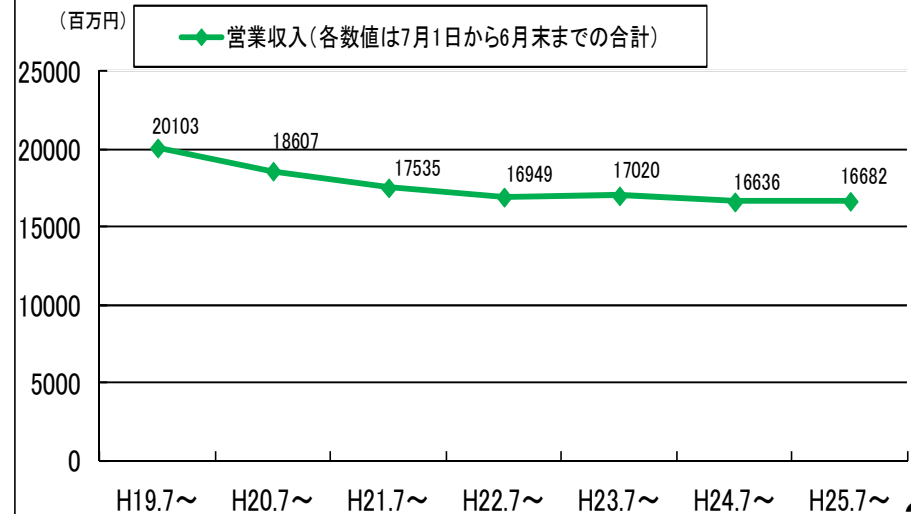
日車营收の推移



延べ実働車両数の推移

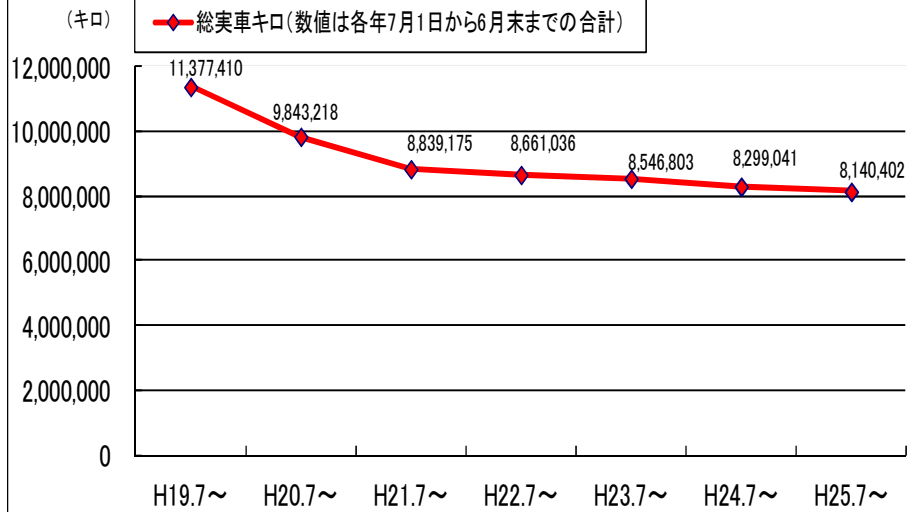


営業収入の推移

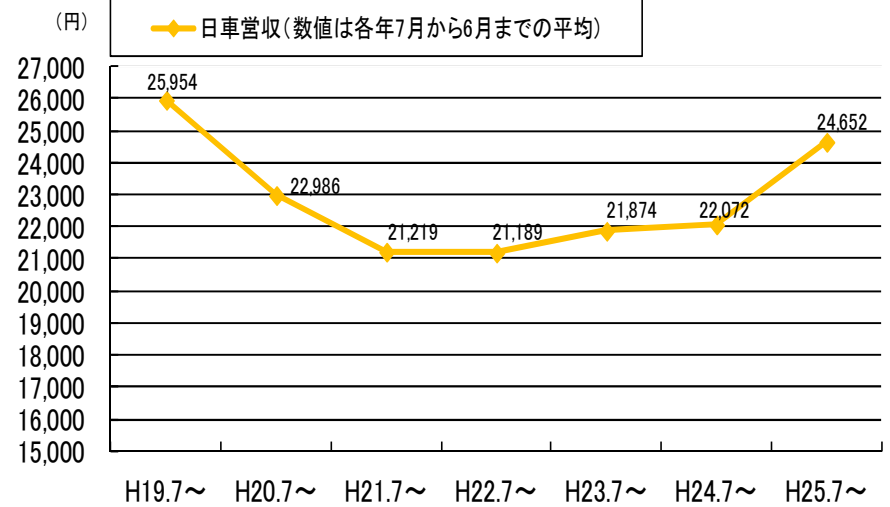


県北交通圏の輸送実績等の推移

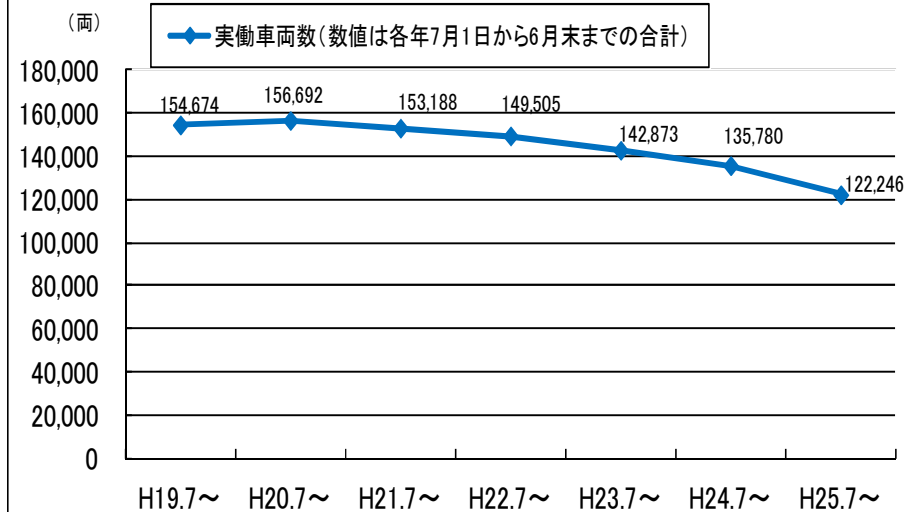
総実車キロの推移



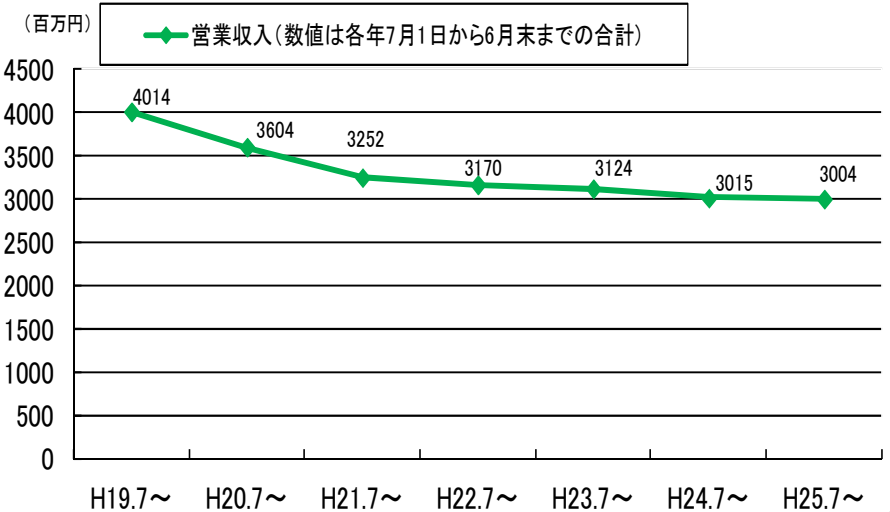
日車营收の推移



延べ実働車両数の推移



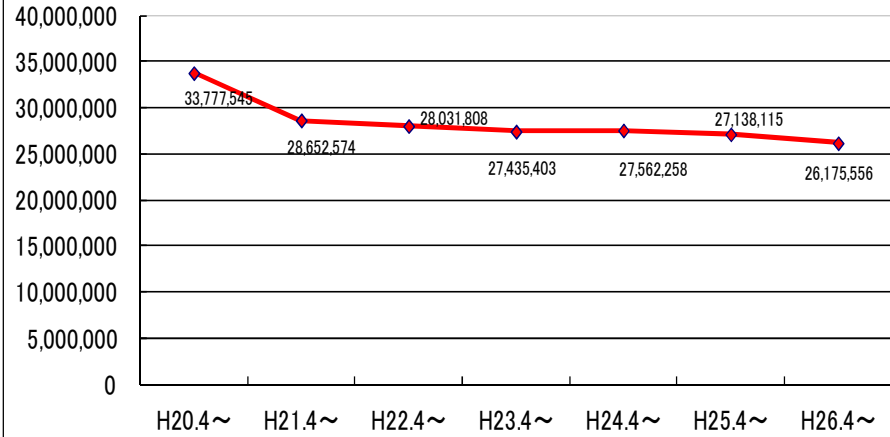
営業収入の推移



県南東部交通圏の輸送実績等の推移

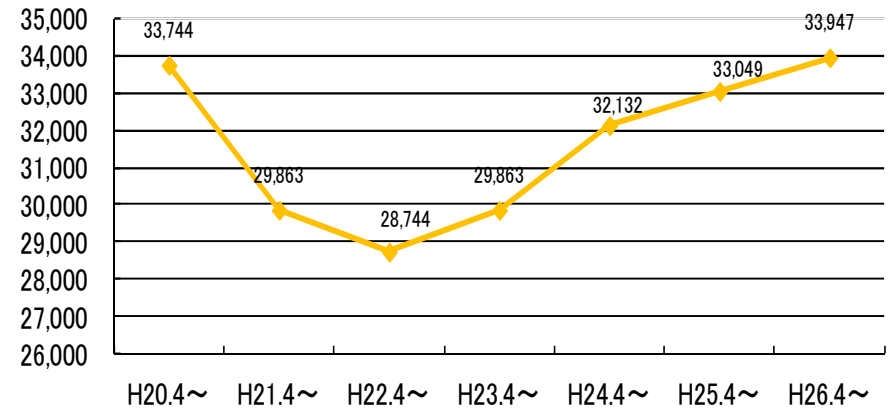
総実車キロの推移

(キロ) ◆ 総実車キロ(数値は各年4月1日から3月末までの合計)



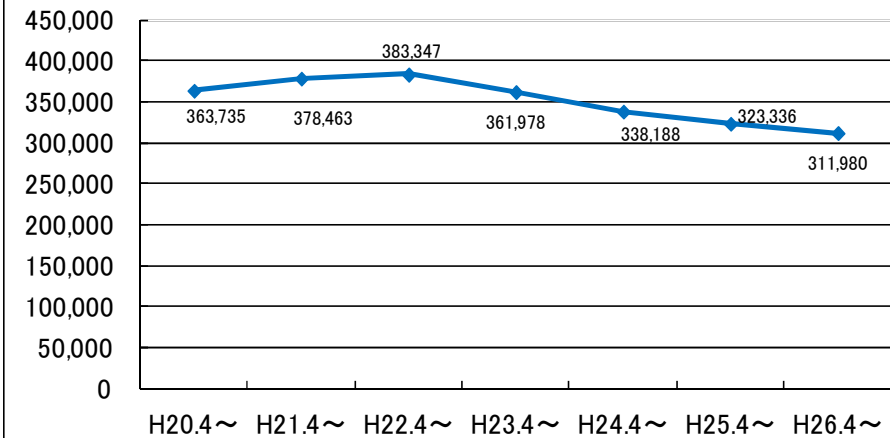
日車营收の推移

(円) ◆ 日車营收(各数値は4月から3月までの平均)



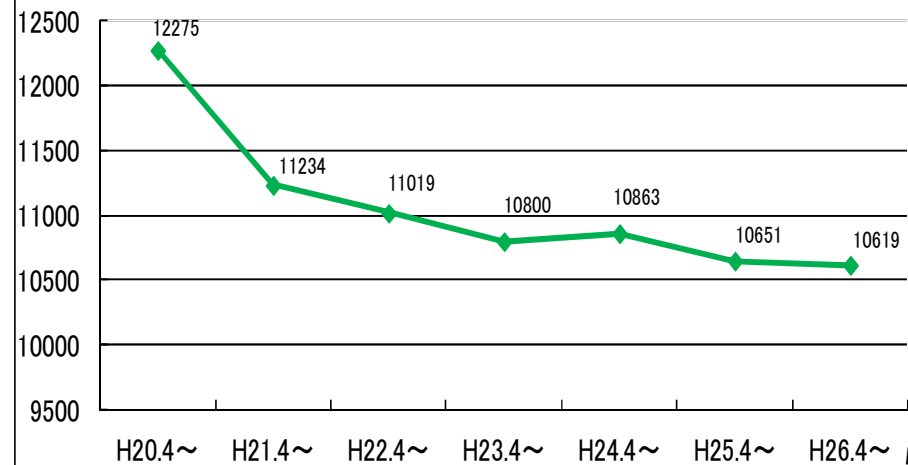
延べ実働車両数の推移

(両) ◆ 実働車両数(数値は各年4月1日から3月末までの合計)



営業収入の推移

(百万円) ◆ 営業収入(各数値は4月1日から3月末までの合計)



活性化事業計画認定申請状況、認定状況

平成27年3月31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			認定事業者数	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	69	67	43	76	83	67	43	76	83	129	129	129	
県南西部交通圏	H22.3.26	57	56	43	43	65	56	43	43	65	35	35	35	
県北交通圏	H22.2.22	24	24	17	20	16	24	17	20	16	0	0	0	
県南東部交通圏	H22.8.4	48	48	44	103	46	48	44	103	46	29	29	29	

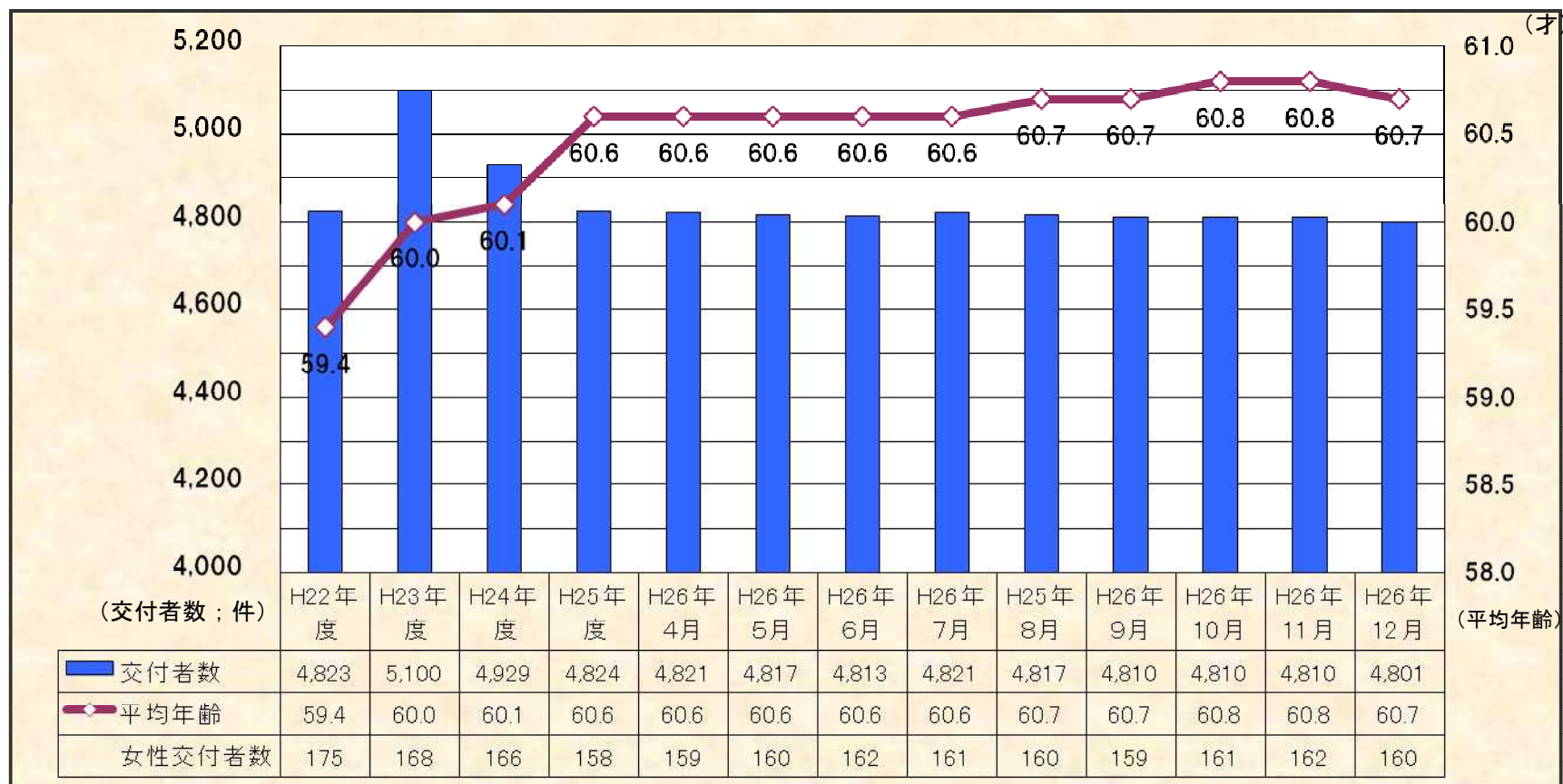
営業区域	旧基準 車両数 ①	基準 車両数 ②	現在車両数 ③ ※H27.3末	減車率 ③/② (③/①)	申請された減・休 車がすべて実施さ れた場合の車両数 ④	減車率 ④/② (④/①)	適正と考えられ る車両数 (27.1.27公示)	現在車両数と 適正と考えられる 車両数との乖離
県南中央	2,787	2,633	2,540 (その他ハイヤー12含む)	3.5% (8.8%)	2,539	3.5% (8.8%)	2,195~2,469	約13%~約3%
県南西部	1,735	1,628	1,553	4.6% (10.4%)	1,553 (全て実施)	4.6% (10.4%)	1,337~1,504	約14%~約3%
県北	572	465	431	7.3% (24.6%)	431 (全て実施)	7.3% (24.6%)	373~420	約13%~約2%
県南東部	1,489	1,372	1,303	5.0% (12.4%)	1,303 (全て実施)	5.0% (12.4%)	1,109~1,248	約14%~約4%

※ ①旧基準車両数とは、旧適正化・活性化特措法(H26. 1. 26以前)における基準車両数をいう。
 ②基準車両数とは、改正適正化・活性化特措法施行時(H26. 1. 27)における法人タクシー、その他ハイヤーの合計数に、同法施行前までの休車車両数を加えたものをいう。

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

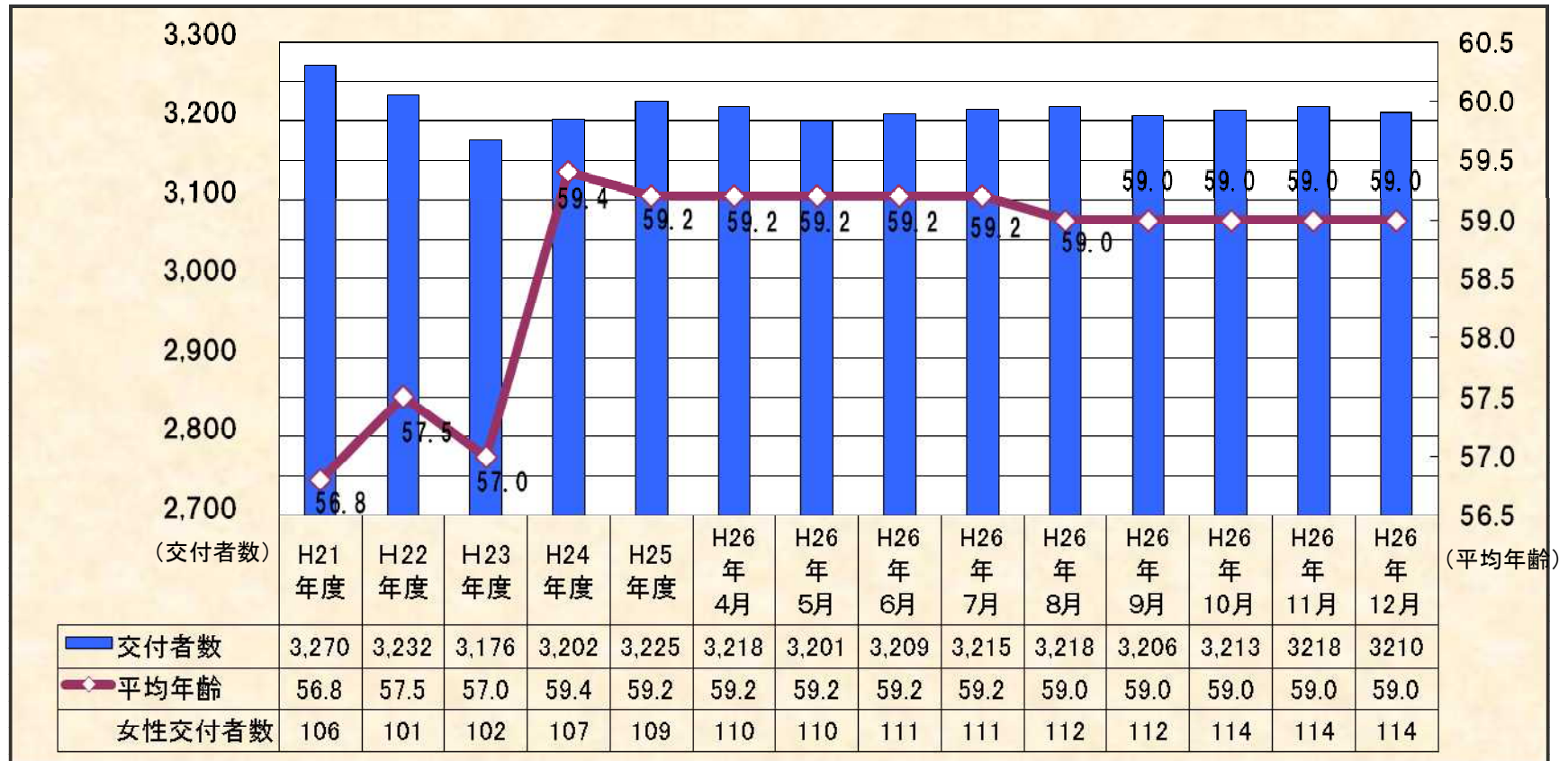
平成23年度末には、5,100名であったが暫減しており、現在では4,800名を割るような状況となっている。なお、年齢についても、約60歳代となり平均年齢は徐々に高くなってきている。若年労働力を確保するため魅力ある職場作りが重要である。



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

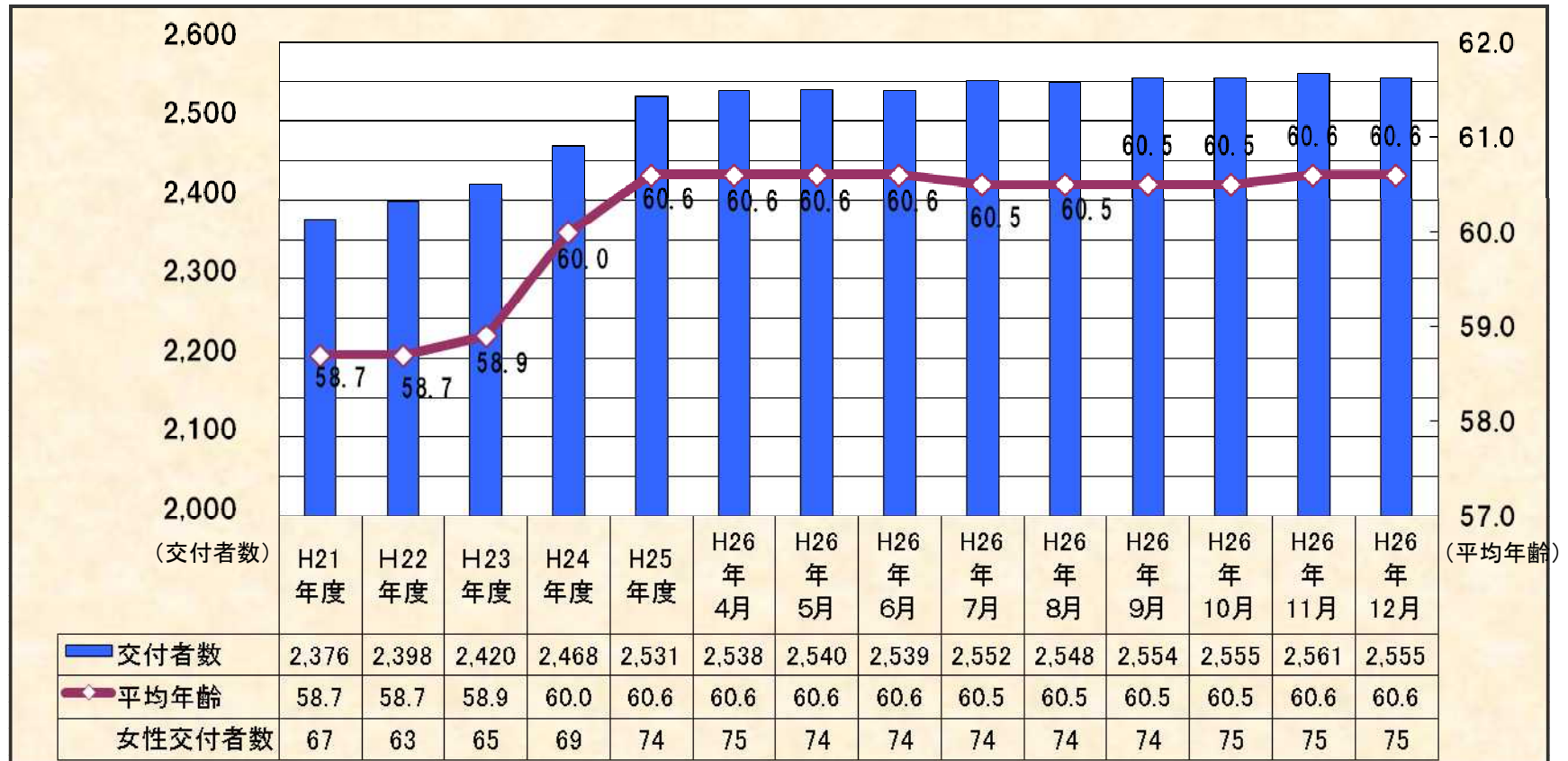
平成24年度以降、ほぼ一定の運転者数で大きな変動はない。若干、他の交通圏より平均年齢が低い傾向となっはいるものの、依然としてまだ高い水準で推移している。



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

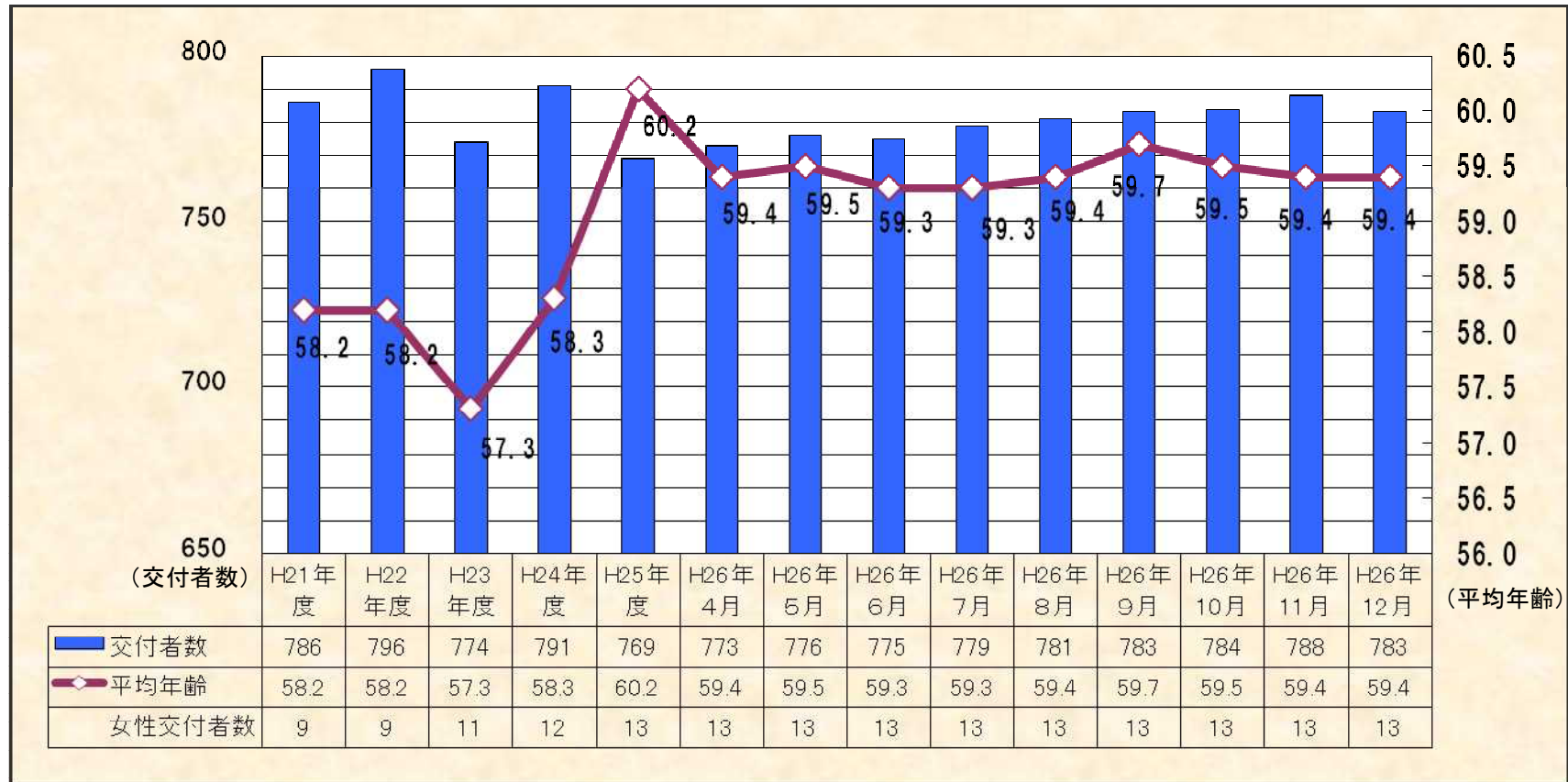
平成25年度末と比較すると、現在は若干増加傾向にある。平均年齢は、依然として高い水準となっており、本年度からは平均年齢は60歳を超えており、若年労働力を確保するため、魅力ある職場づくりが重要である。



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

県北交通圏

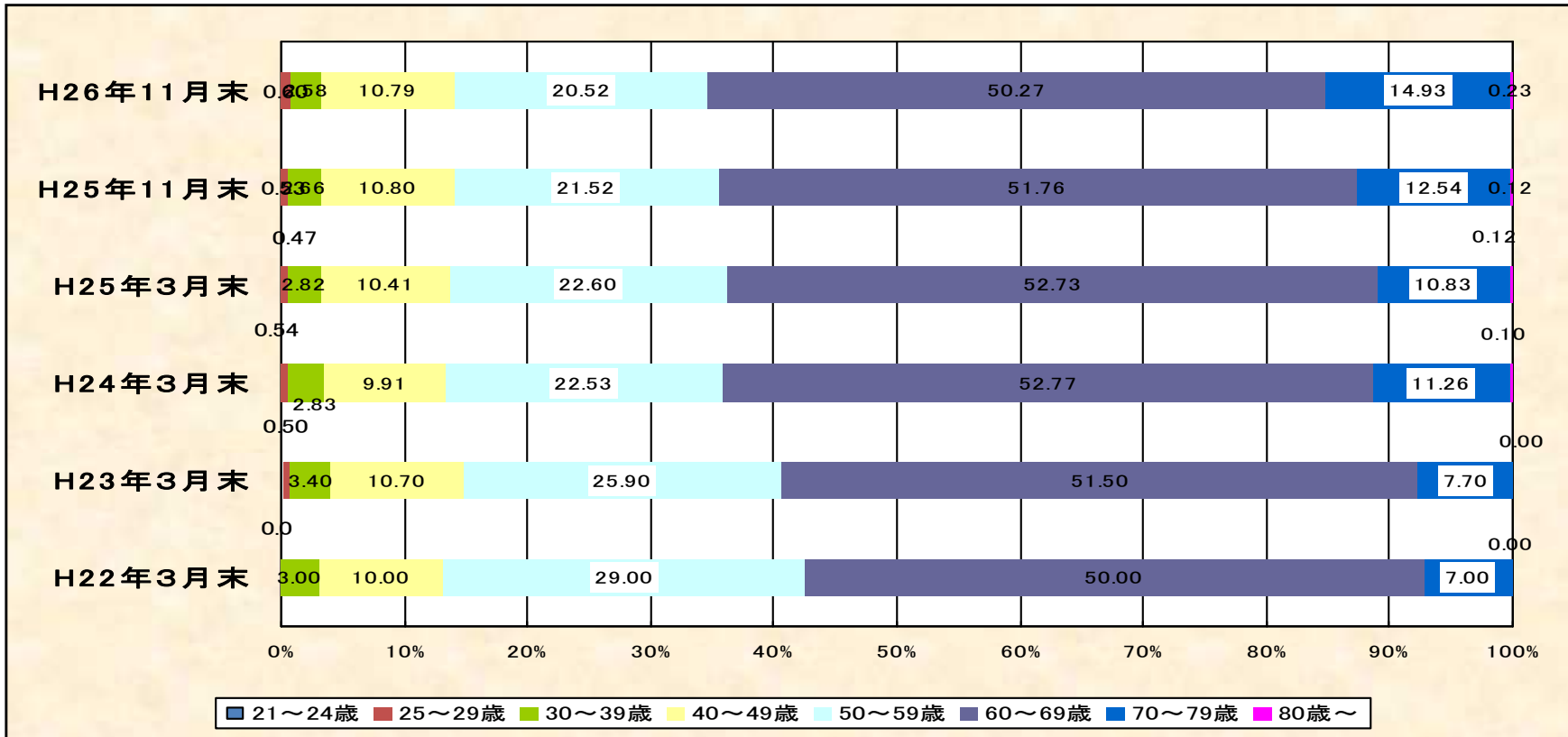
平均年齢の老齢化が目立っており、直近では780人位で推移している。魅力ある業界として、若年層の運転者確保が急務となっている。



タクシー運転者の年齢構成の推移

県南中央交通圏

最近では、60歳以上が6割を超える状況が続いており、今後の少子高齢化の進展に伴い、運転者の賃金面等労働条件の改善を図りながら安定したタクシー事業を構築する必要がある。

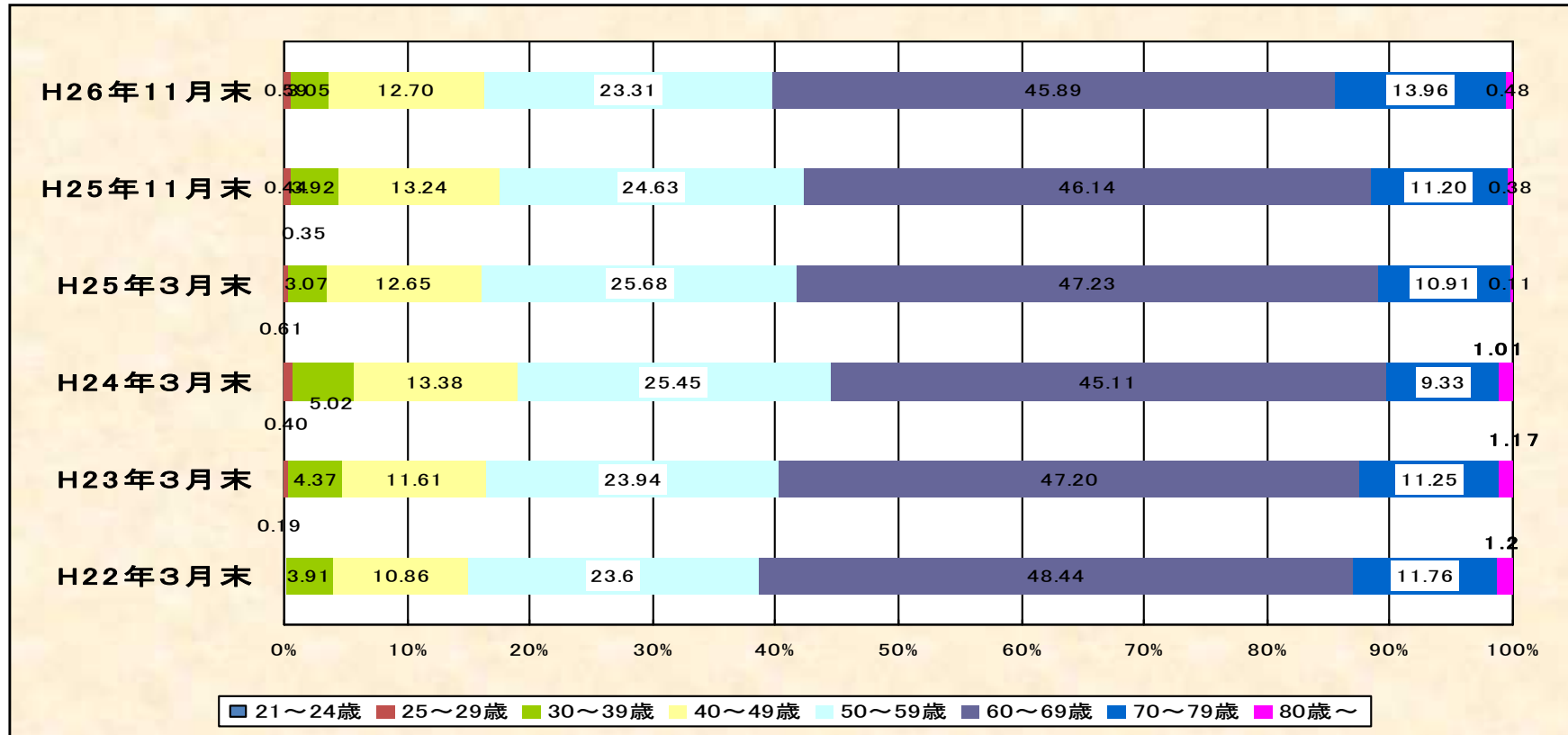


※埼玉乗協調べ

タクシー運転者の年齢構成の推移

県南西部交通圏

運転者の高齢化が問題となっており、西部交通圏のみならず今後の少子高齢化の進展を踏まえ、運転者の賃金面等労働条件の改善を図りながら、中長期的な運転者確保計画が必要になると思われる。

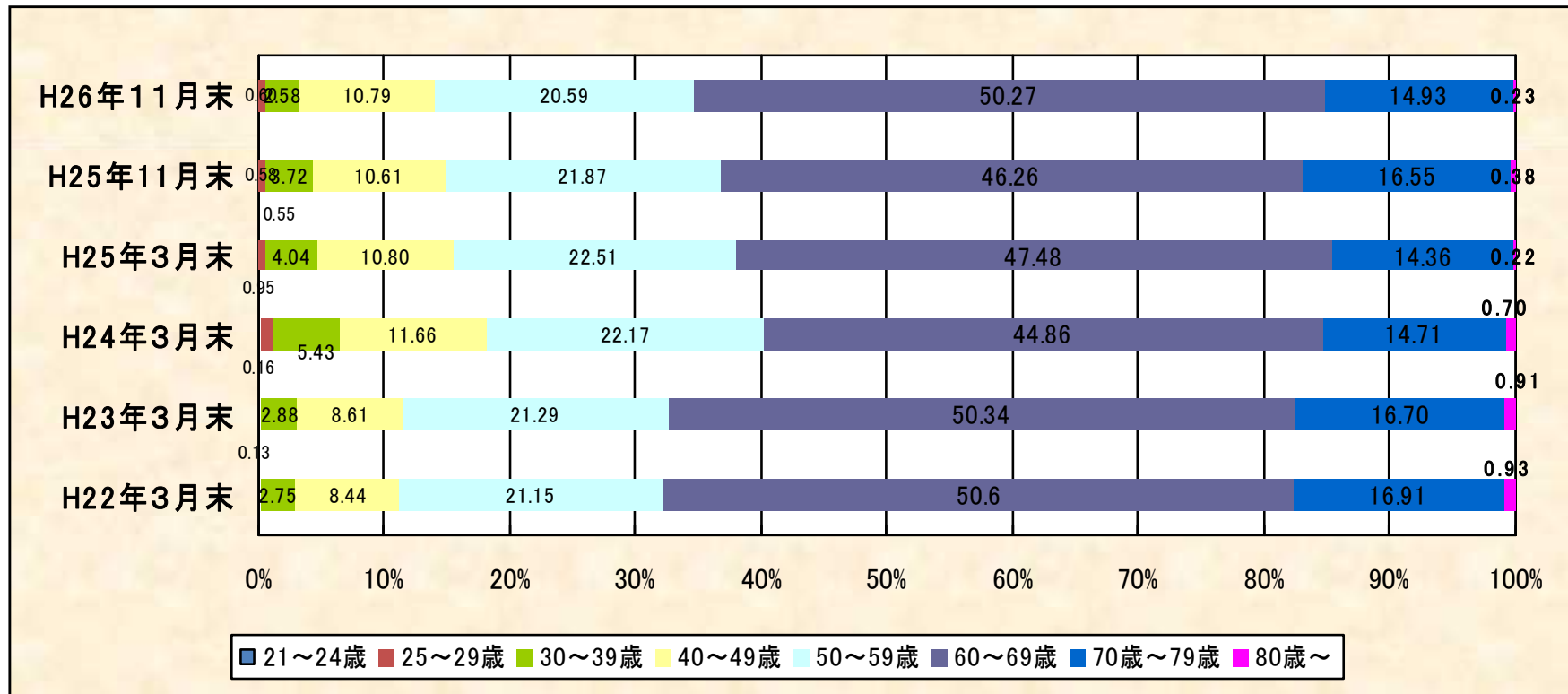


※埼玉乗協調べ

タクシー運転者の年齢構成の推移

県南東部交通圏

平成23年度には、60歳以上の運転者は若干減少していたが、最近ではまた増加傾向となっている。安定したタクシー事業を構築するためには、運転者の賃金等労働条件の改善を図る必要がある。

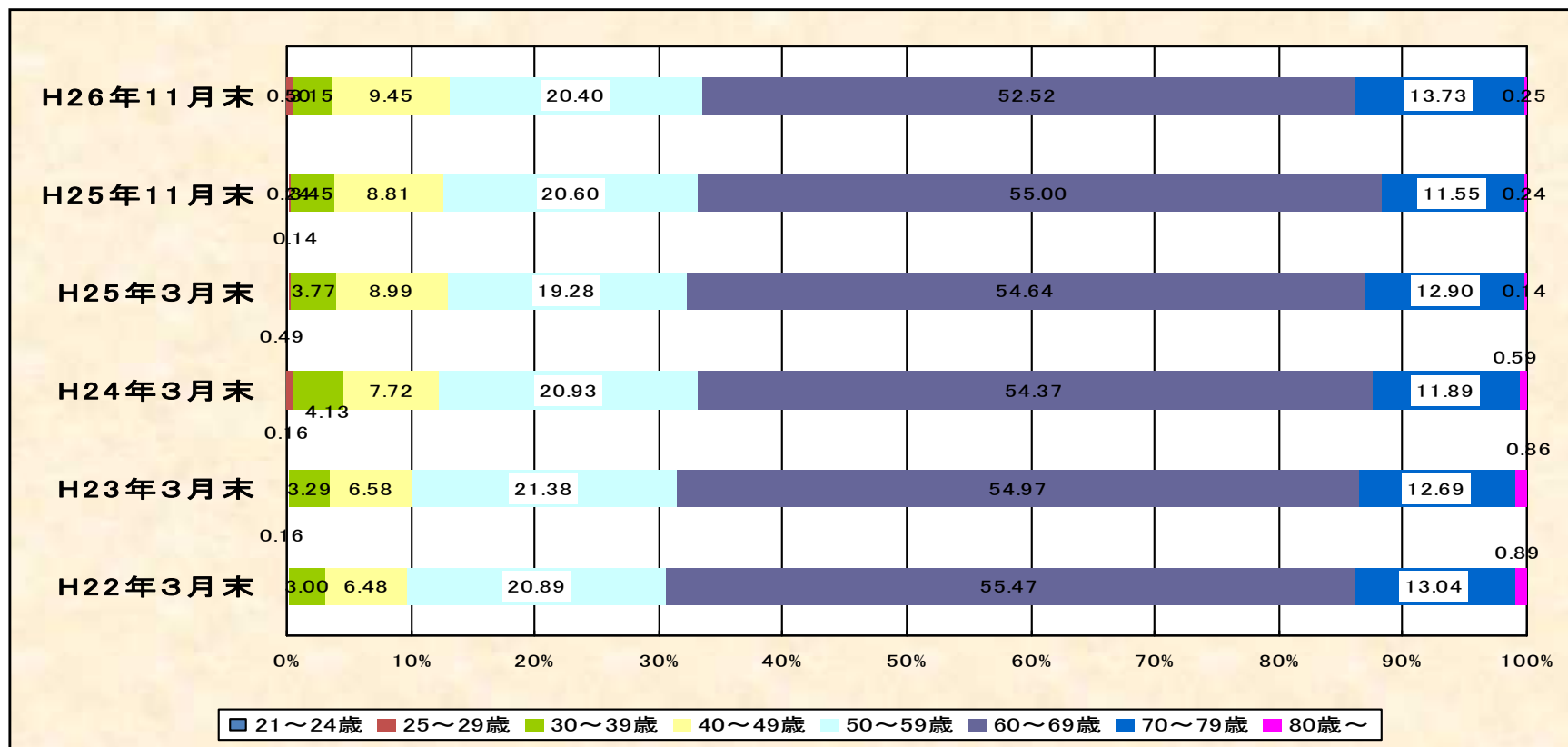


※埼玉調べ

タクシー運転者の年齢構成の推移

県北交通圏

乗務員の高齢化が進み、若年層の運転者採用に努力はしているが、現状では応募者がほとんどない状況となっている。魅力ある職場として、運転者の環境面や賃金面の労働条件改善を図りながら、長期的な運転者確保計画の構築が必要になると思われる。

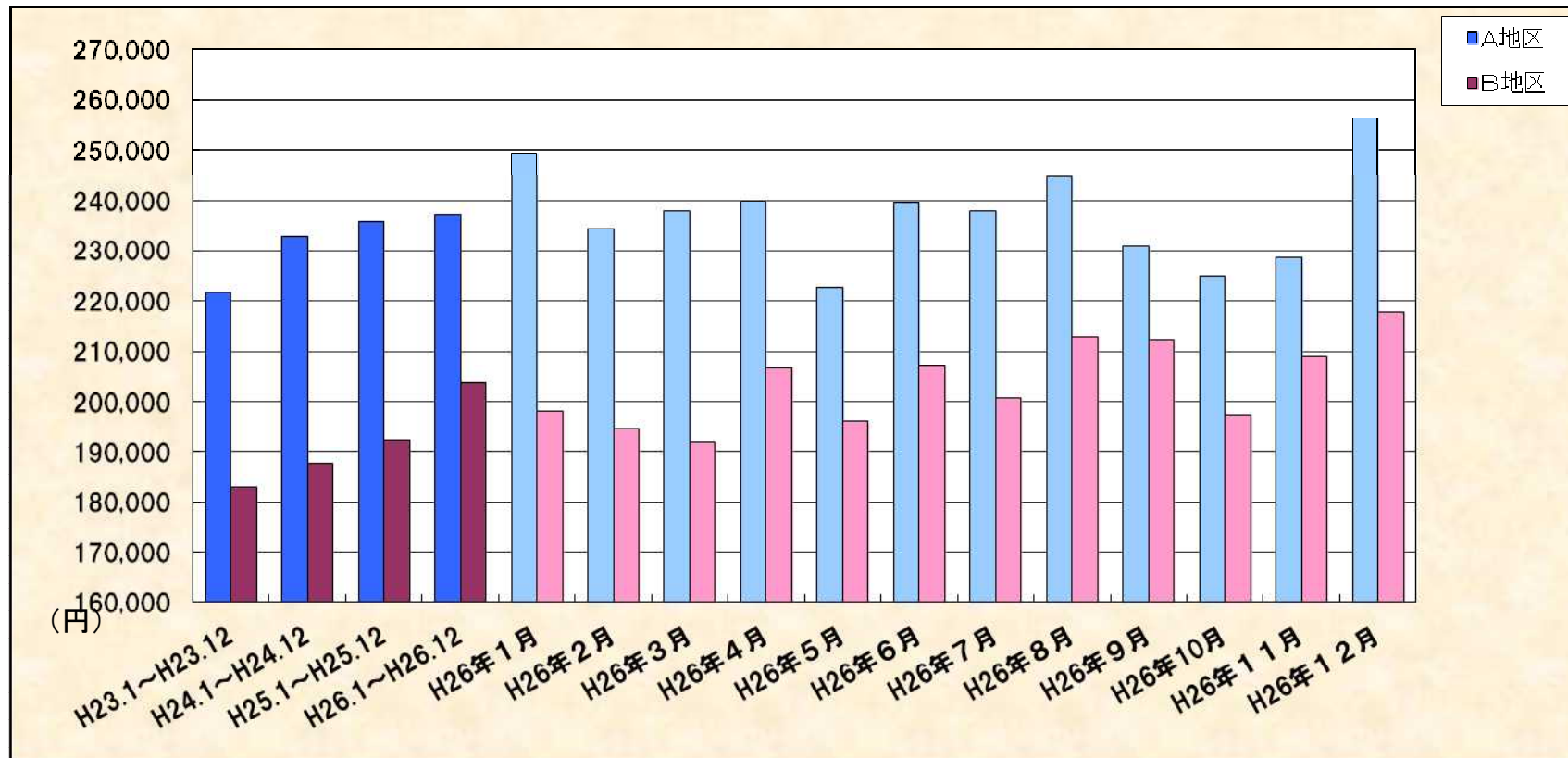


※埼玉協調べ

タクシー運転者の平均賃金（原価計算対象事業者A、B地区平均）の推移

埼玉県

平成23年度からの年度別推移(1月～12月)を比較すると、適正化策(減休車)を含む日車収入等の上昇に伴い、平均賃金の底上げがみられ、若干回復傾向となっている。しかしながら、他産業との格差は大きく、引き続き準特定地域として、より一層の適正化・活性化策を推し進め労働条件改善に取り組む必要がある。



埼玉県における労働者年間平均労働時間の推移・比較について

埼玉県内における全産業(男性)の年間平均労働時間は、平成22年度以降、ほぼ横ばい状態となっている。タクシー運転者(男性)の年間平均労働時間は、平成24年度までは上昇傾向であったが、平成25年度は一時的に下がったが、平成26年度には、再度、上昇傾向となった。



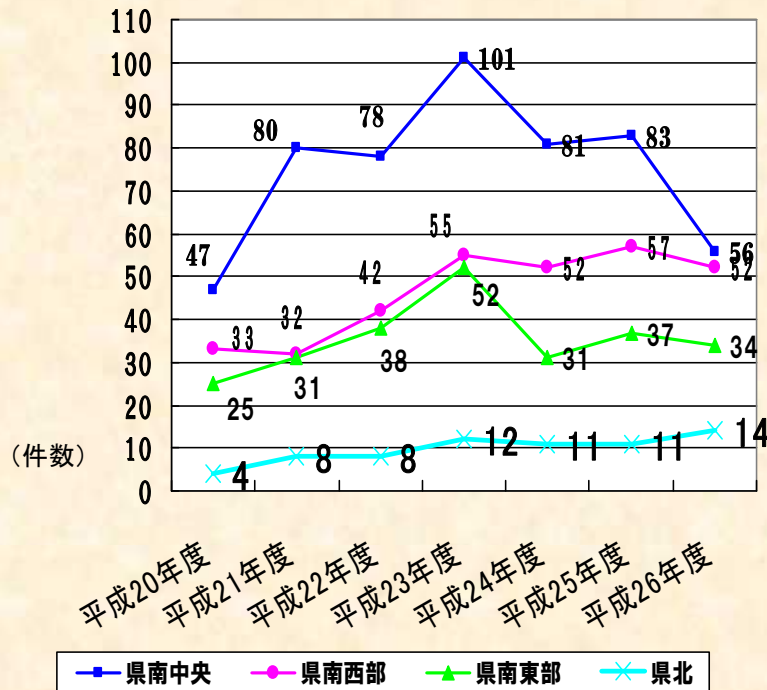
	平成22年	平成23年		平成24年		平成25年		平成26年	
	推計時間	推計時間	対前年比	推計時間	対前年比	推計時間	対前年比	推計時間	対前年比
全産業	2,220	2,232	+12時間	2,244	+12時間	2,220	-24時間	2,220	±0
タクシー運転者	2,112	2,196	+84時間	2,376	+180時間	2,244	-132時間	2,340	+96時間
全産業とタクシー運転者の時間格差※	-108時間	-36時間		+132時間		+24時間		+120時間	

苦情発生件数と種別

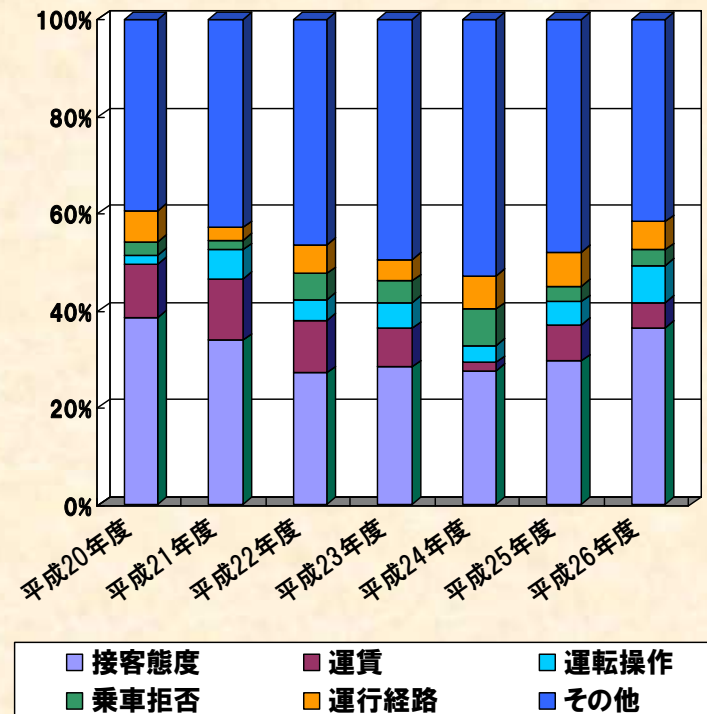
苦情処理件数にあつては、地域性もあるが平成23年度に大幅に増加したが、平成24年度以降は若干減少傾向がみられる。苦情内容については、接客不良並びにその他に分類される内容で全体の半数以上を占める。

接客不良の原因は、その殆んどが利用者に対する言葉遣いや態度に起因し、その他では走行中のマナーの指摘や交通事故におけるトラブル並びに社内における苦情処理対応等に対する内容が多く見受けられ、タクシー事業の適正化に伴うタクシーの不足等に対する苦情は見受けられない。

発生件数



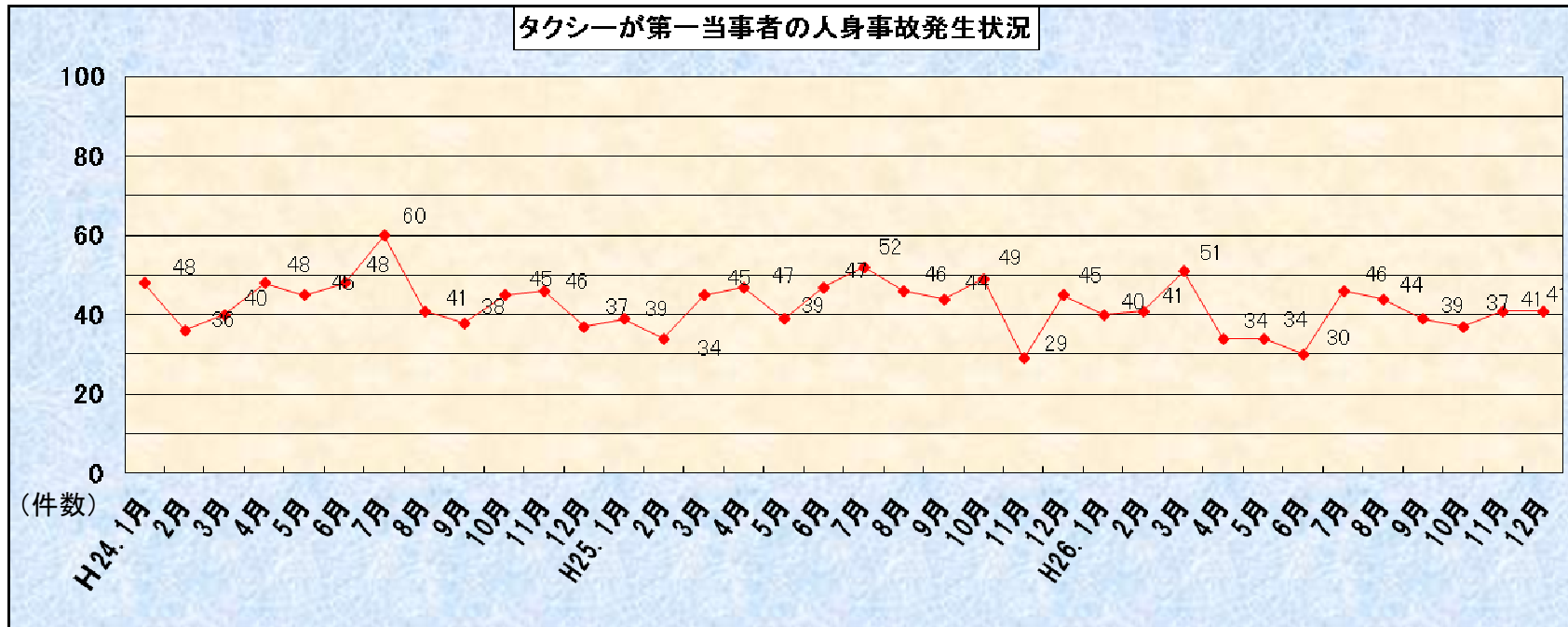
苦情種別



事故件数の推移

タクシーが第一当事者となる人身交通事故の年度別推移をみると事故件数・負傷者数共に減少傾向にあるものの、死亡事故が増加しつつあることから、各事業者による安全対策の徹底が重要である。

出典：埼玉県警



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
負傷者	582人	577人	532人	516人	478人
死者数	1人	1人	1人	2人	3人

※埼玉乗調調べ

活性化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27年3月31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	3	6	40	6	13.0%
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)※譲渡廃止	0	0	0	0	0	0		
H22.4.26	太平自動車交通(株)	69	66	1	0	1	65	4	5.8%
H22.4.27	上尾交通(有)	17	15	1	0	1	14	3	17.6%
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	12	0	1	1	11	2	15.4%
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	33	0	0	0	33	2	5.7%
H22.4.28	埼玉タクシー(株)	85	85	8	0	8	80	5	5.9%
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	44	3	0	3	41	5	10.9%
H22.4.28	東洋タクシー(有)	12	12	1	1	2	10	2	16.7%
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)※譲渡廃止	0	0	0	0	0	0	0	
H22.4.28	(特)ハーモニカ	11	9	0	0	0	9	2	18.2%
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)	34	34	1	0	1	35	-1	-2.9%
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	1	3	23	3	11.5%
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※譲渡廃止	0	0	0	0	0	0	0	
H22.5.7	(株)埼玉交通	171	162	0	8	8	154	17	9.9%
H22.5.7	(株)平和自動車	67	63	0	3	3	60	7	10.4%
H22.5.7	山手タクシー(株)	17	17	0	0	0	17	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	ザ・キザン・ヒロ鳩ヶ谷(有) (旧:ヤジタ交通(有))	20	20	1	0	1	19	1	5.0%
H22.5.17	日本交通埼玉(株)	140	132	2	5	7	125	15	10.7%
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	157	3	8	11	146	18	11.0%
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	1	0	1	30	3	9.1%
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※譲渡廃止	0	0	0	0	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		2,787	2,681	76	83	159	2,527	260	9.3%

活性化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27年3月31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)	236	223	0	12	12	211	25	10.6%
H22.4.19	(株)川乗三和	55	51	1	4	5	46	9	16.4%
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	20	0	1	1	19	4	17.4%
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	2	0	2	21	2	8.7%
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	82	0	0	0	82	2	2.4%
H22.4.26	(有)ダイイチ交通	10	10	1	0	1	9	1	10.0%
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	1	2	16	2	11.1%
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	1	2	13	2	13.3%
H22.4.27	埼玉第一交通(株)	41	41	3	2	5	36	5	12.2%
H22.4.27	(株)千代田交通	25	21	0	0	0	21	4	16.0%
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	1	2	3	32	5	13.5%
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	1	0	1	11	0	0.0%
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%
H22.5.12	(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	13	3	0	3	10	8	44.4%
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%
未申請	和光タクシー(合)	6	8	0	0	0	8	-2	-33.3%
県南西部交通圏計		1,735	1,661	43	65	108	1,553	182	10.5%

(※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。)

活性化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27年3月31日現在

【県南東部交通圏】

申請日	事業者名	交通圏	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	(有)福寿屋	県南東部	17	17	1	1	2	15	2	11.8%
H22.8.31	飛鳥交通(株)	県南東部	18	18	2	1	3	15	3	16.7%
H22.8.31	飛鳥交通春日部(株)	県南東部	77	77	5	4	9	68	9	11.7%
H22.8.31	(有)ベンリーズ観光	県南東部	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.9.2	瀬崎交通(株)	県南東部	30	30	4	1	5	25	5	16.7%
H22.9.2	太平交通(株)	県南東部	18	18	1	1	2	16	2	11.1%
H22.9.3	(有)上河原観光	県南東部	20	19	1	0	1	18	2	10.0%
H22.9.3	(有)共和タクシー	県南東部	19	19	1	1	2	17	2	10.5%
H22.9.3	栗橋タクシー(有)	県南東部	12	12	1	1	2	10	2	16.7%
H22.9.3	三協交通(有)	県南東部	9	8	0	0	0	8	1	11.1%
H22.9.3	幸手タクシー(有)	県南東部	23	23	2	1	3	20	3	13.0%
H22.9.3	昭和タクシー(有)	県南東部	19	19	1	1	2	17	2	10.5%
H22.9.3	菖蒲タクシー(有)	県南東部	16	16	1	1	2	14	2	12.5%
H22.9.3	杉戸タクシー(有)	県南東部	20	20	2	0	2	18	2	10.0%
H22.9.3	(有)彦成タクシー	県南東部	35	35	3	2	5	30	5	14.3%
H22.9.3	(有)三郷交通	県南東部	28	28	2	1	3	25	3	10.7%
H22.9.6	大さがみ交通(株)	県南東部	20	20	1	0	1	19	1	5.0%
H22.9.6	栗橋構内野本タクシー(有)	県南東部	14	14	1	1	2	12	2	14.3%
H22.9.6	(有)日昭交通	県南東部	22	22	2	1	3	19	3	13.6%
H22.9.7	蒲生交通(株)	県南東部	28	28	2	1	3	25	3	10.7%
H22.9.7	(有)久喜タクシー	県南東部	31	31	2	2	4	27	4	12.9%
H22.9.7	庄和交通(有)	県南東部	12	12	1	1	2	10	2	16.7%
H22.9.7	白岡タクシー(株)	県南東部	42	41	2	0	2	39	3	7.1%
H22.9.7	大都交通(株)	県南東部	28	28	2	1	3	25	3	10.7%
H22.9.7	鳩交通(有)	県南東部	30	30	2	1	3	27	3	10.0%
H22.9.7	松伏交通(有)	県南東部	32	32	3	2	5	27	5	15.6%
H22.9.7	明治タクシー(有)	県南東部	13	13	1	0	1	12	1	7.7%
H22.9.7	(同)鷺宮タクシー	県南東部	15	15	1	1	2	13	2	13.3%
H22.9.8	東都自動車交通(株)	県南東部	26	26	2	1	3	23	3	11.5%
H22.9.9	(株)織田	県南東部	35	35	5	0	5	30	5	14.3%
H22.9.9	神明交通(株)	県南東部	18	18	2	0	2	16	2	11.1%
H22.9.9	八潮タクシー(有)	県南東部	28	28	1	0	1	27	1	3.6%
H22.9.9	ヨシエヒロ(有)	県南東部	8	8	0	0	0	8	0	0.0%
H22.9.10	大利根タクシー(有)	県南東部	12	10	0	1	1	9	3	25.0%
H22.9.10	(株)越谷タクシー	県南東部	52	52	2	0	2	50	2	3.8%
H22.9.10	松栄川元交通(株)	県南東部	89	89	9	0	9	80	9	10.1%
H22.9.10	草加ダイヤモンド交通(有)	県南東部	78	78	4	4	8	70	8	10.3%
H22.9.10	南越谷タクシー(有)	県南東部	35	35	2	2	4	31	4	11.4%
H22.9.10	都交通(株)	県南東部	70	70	7	0	7	63	7	10.0%
H22.9.10	(有)吉川交通	県南東部	43	43	4	1	5	38	5	11.6%
H22.9.13	魚利タクシー(有)	県南東部	9	9	1	1	2	7	2	22.2%
H22.9.13	草加タクシー(株)	県南東部	34	33	2	1	3	30	4	11.8%
H22.9.13	東界自動車交通(株)	県南東部	60	60	5	4	9	51	9	15.0%
H22.9.13	野島運輸(株)	県南東部	15	15	1	1	2	13	2	13.3%
H22.9.17	朝日自動車(株)	県南東部	89	67	9	0	9	58	31	34.8%
H22.9.17	協栄交通(有)	県南東部	33	33	2	2	4	29	4	12.1%
H22.9.30	(株)増田タクシー	県南東部	24	24	2	1	3	21	3	12.5%
H22.10.28	(有)岩槻タクシー	県南東部	65	65	0	0	0	65	0	0.0%
事業廃止	新古河タクシー(有)	県南東部	5	0	0	0	0	0	5	100.0%
県南東部交通圏 計			1,489	1,456	107	46	153	1,303	186	12.5%

活性化事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況（県北交通圏）

平成27年3月31日現在

【県北交通圏】

申請日	事業者名	基準車両数 ① ※H20.7.11現在の タクシー車両数	特定事業計画 申請時の 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
H22.4.19	(有)本間タクシー	12	11	1	0	1	10	2	16.7%
H22.4.20	(株)鈴仲タクシー※譲渡廃止	0	0	0	0	0	0	0	
H22.4.20	ミツワ交通(株)	41	38	1	2	3	35	6	14.6%
H22.4.21	深谷合同タクシー(有)	21	20	0	0	0	20	1	4.8%
H22.4.22	昭和タクシー(株)	25	22	0	2	2	20	5	20.0%
H22.4.26	(有)明日香交通	13	13	0	0	0	13	0	0.0%
H22.4.26	中央タクシー(株)	32	28	4	0	4	24	8	25.0%
H22.4.26	ニュー埼玉交通(株)(H25.8.21廃止)	29	1	1	0	1	0	29	100.0%
H22.4.26	深谷タクシー(有)	22	21	0	1	1	20	2	9.1%
H22.4.26	寄居タクシー(有)	9	9	2	1	3	6	3	33.3%
H22.4.27	(有)井上商会	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
H22.4.27	熊谷構内タクシー(株)	50	46	2	0	2	44	6	12.0%
H22.4.27	七福タクシー(有)	29	27	0	1	1	26	3	10.3%
H22.4.28	籠原タクシー(株)	35	33	0	2	2	31	4	11.4%
H22.4.28	秩鉄タクシー(株)	25	23	0	1	1	22	3	12.0%
H22.4.30	国際十王交通(株)	41	15	0	3	3	12	29	70.7%
H22.4.30	上信ハイヤー(株)	27	23	0	0	0	23	4	14.8%
H22.4.30	(有)本庄合同タクシー	26	26	2	0	2	24	2	7.7%
H22.5.7	騎西タクシー(有)	7	6	0	0	0	6	1	14.3%
H22.5.7	羽生タクシー(株)	18	18	1	1	2	16	2	11.1%
H22.5.7	本庄タクシー(株)	30	32	4	1	5	27	3	10.0%
H22.5.7	(株)増田タクシー	7	7	1	0	1	6	1	14.3%
H22.5.14	加須タクシー(株)	11	11	1	1	2	9	2	18.2%
H22.6.11	朝日自動車(株)	49	22	0	0	0	22	27	55.1%
H22.6.29	大信観光花園(有)	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
H23.4.8	(株)桜交通	0	5	0	0	0	5	-5	
県北交通圏計		572	467	20	16	36	431	141	24.7%

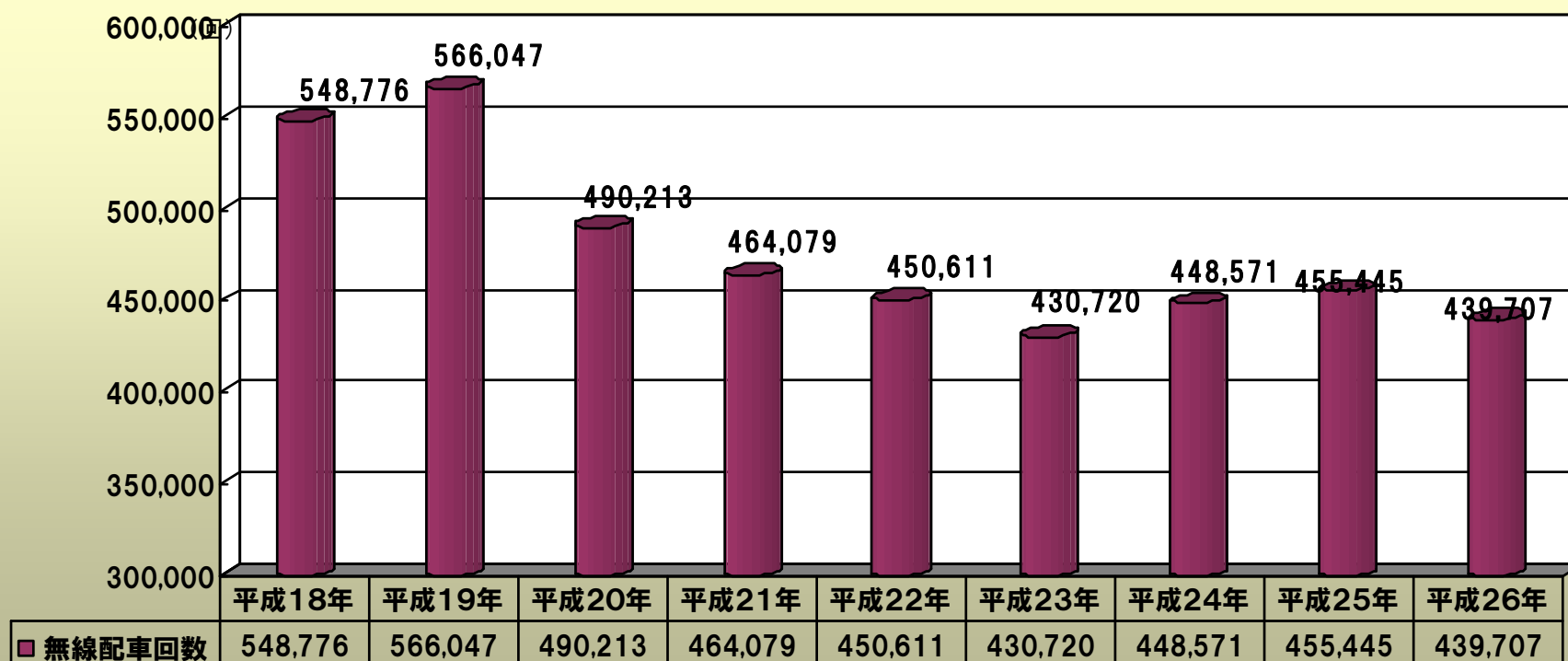
(注意1) 基準車両数が0である場合、削減率の計算[上記(①-④)/①]ができないため削減率欄を空欄としている。

県内タクシー事業の活性化に向けた 取組状況について

年度別無線配車回数の推移①

埼玉県A地区

タクシー事業者A社(70両)の年度別(1月～12月)無線配車回数の推移は、19年度を境に慢性的な景気の落ち込み等不安定化により、26年度は19年度と比較すると、約22%の減少となっている。高齢化社会の進展等により、地域無線の機動性を生かした効率的配車を実施することで、無線配車の増加とより一層のサービスの向上を目指すものである。

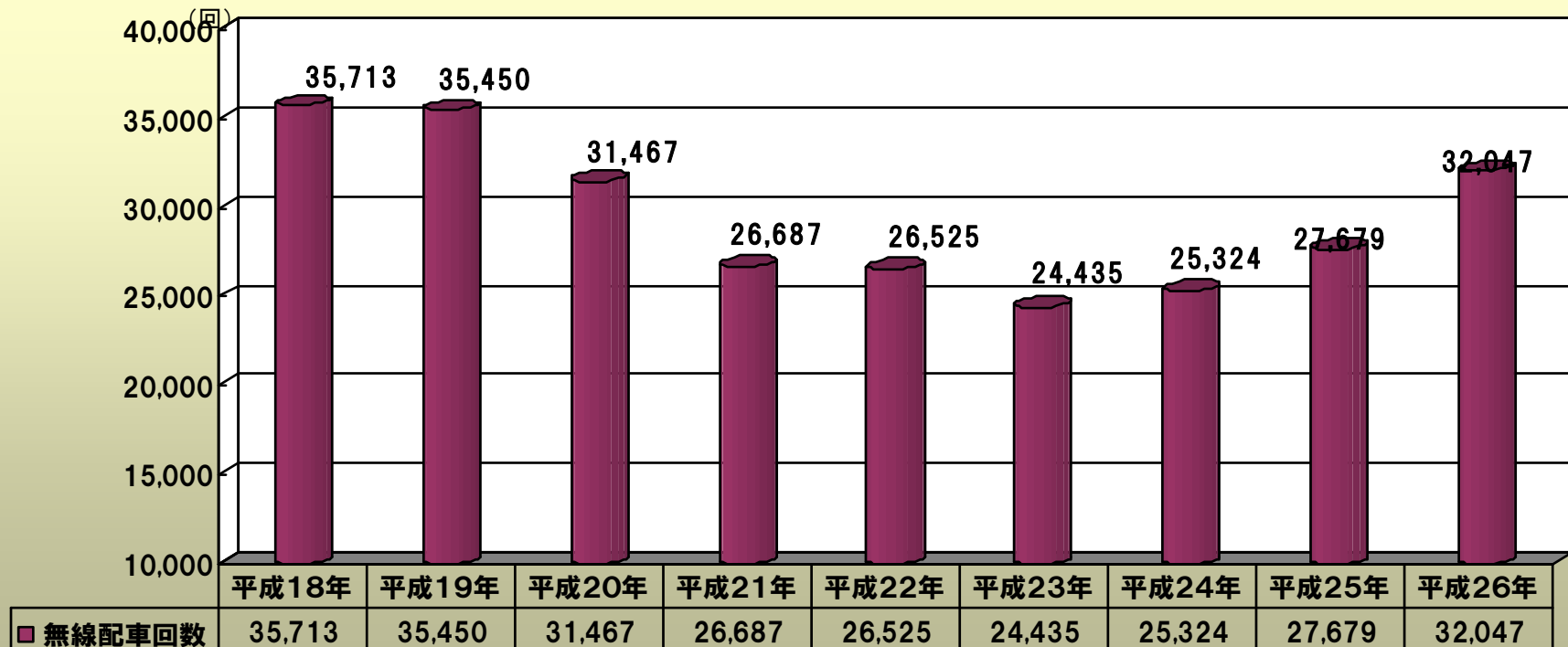


※埼玉乗調べ

年度別無線配車回数の推移②

埼玉県B地区

タクシー事業者B社(20両)の年度別(1月～12月)無線配車回数の推移は、18年度以降、景気低迷の影響を受け、特に夜間時間帯の配車依頼が極端に少なくなったが、23年度を境に少しずつ上昇傾向がみられる。しかしながら、平成18年度と比較すると依然として約10%の減少となっており、今後も無線の機動性を生かしながら活性化の推進を展開していく事が必要となる。



※埼玉乗協調べ

安全性・機動性の維持向上：デジタル式GPS-AVMシステム、 携帯IPネットワークによる無線配車の導入状況

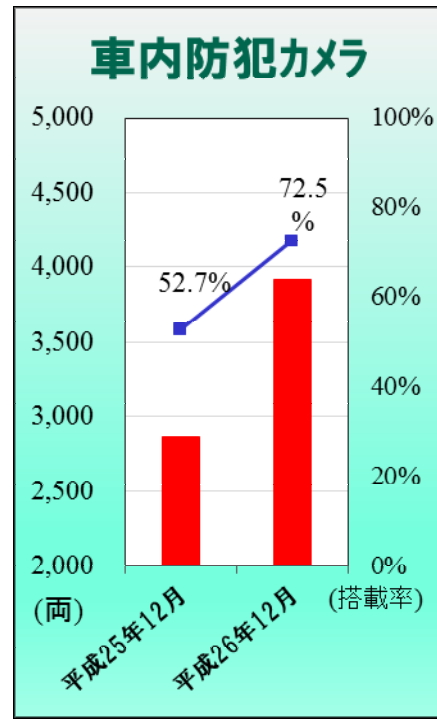
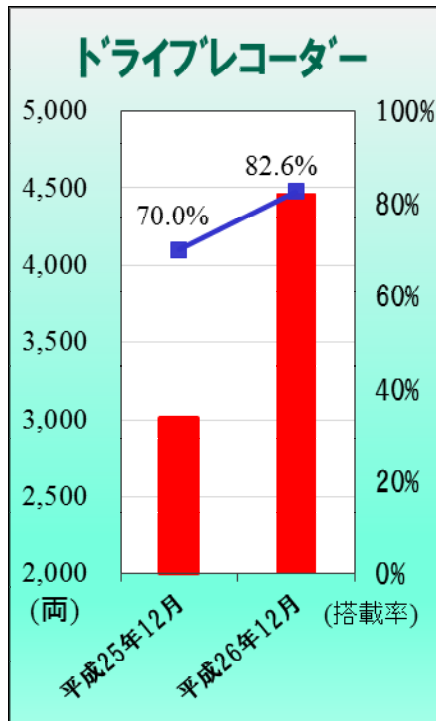
デジタル式GPS-AVMシステムの無線配車システムは、機動性を大幅にアップし、配車の自動化・効率化を向上させる画期的なシステムであり、県内事業者においても高い導入率となっている。
また、近年においては、情報通信網の飛躍的進歩に伴い、昨年来より携帯IPネットワーク等の構築が急速に進んでおり、今後、ポストデジタル化に向けて利用者・地域にも慕われる総合的無線配車システムの導入が加速される。

交通圏別(社)	車両数 平成26年12月	デジタル式 GPS-AVMシステム		携帯IP無線	
		装着移動局数	装着率	装着移動局数	装着率
県南中央交通圏(58社)	2,191両 (2,197両)	1,592両 (1,408両)	72.7% (64.1%)	329両	15.0%
県南東部交通圏(45社)	1,233両 (1,242両)	1,058両 (922両)	85.8% (74.2%)	156両	12.7%
県南西部交通圏(55社)	1,538両 (1,548両)	1,256両 (1,030両)	81.7% (66.5%)	132両	8.6%
県北交通圏(24社)	439両 (457両)	292両 (337両)	66.5% (73.7%)	124両	28.2%

* ()は、平成25年10月現在の数値
上段は、平成26年12月現在の協会加盟会社の一般タクシー事業者

ドライブレコーダー・車内防犯カメラによるハード面の投資①

ドライブレコーダーは、運転者の安全運転を促し、交通事故を未然に防止する手段や社内の事故防止対策として活用されている。最近の急速な普及により、交通事故等が発生した場合にその映像記録情報が犯罪やひき逃げ行為などの事件解決の重要な端緒・証拠となる事例が多数報告されている。当協会では、平成25年11月に埼玉県警と情報映像提供協定を締結し、事件・事故の解決に貢献している。



* 平成25年12月・期末車両数 — 5,429両
 平成26年12月・期末車両数 — 5,401両



IP無線配車による効率化・クレジット/電子マネーを利用したハード面の投資②

タクシー無線は、アナログ形式からデジタル形式へと着実に進化を遂げて来ましたが、最近では、携帯電話網を利用した「携帯IP無線」への移行が飛躍的に伸びており、ポストデジタル化を含めたより高度な利便性や経済性への追及が進められている。

IP無線

平成26年12月現在
導入会社：23社
導入車両：741両



最近のキャッシュレス時代を迎え、支払方法の多様化に対応すべく、従来のチケットクーポンに加えてクレジット・デビットカードや電子マネーを利用し、スピーディな積算を可能としている。利用者にとって非常に便利であり、企業にとっても効率的である。

クレジット・電子マネー

平成26年5月現在
導入会社：89社
導入車両：3,025両

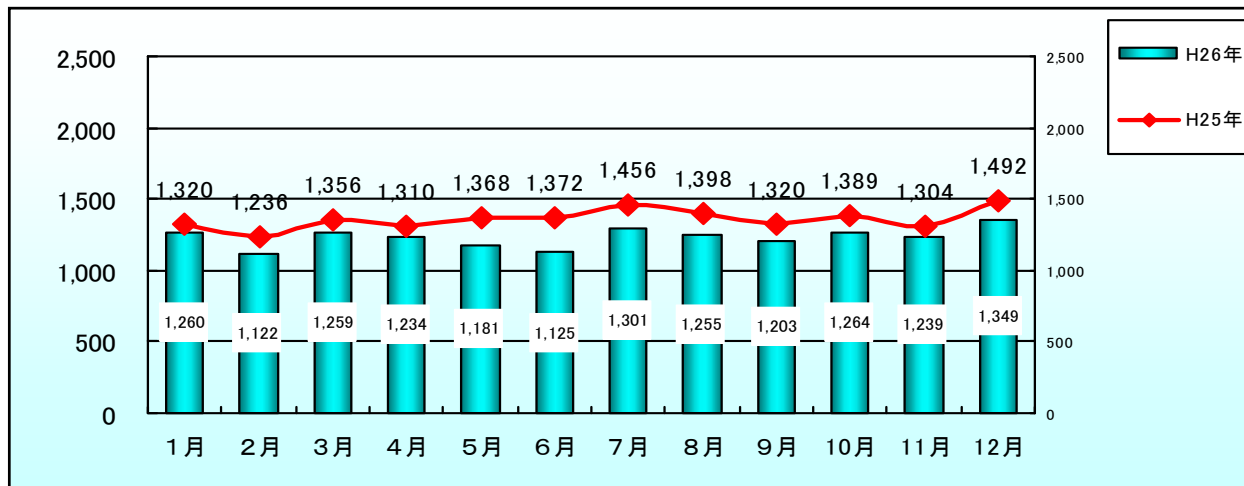


交通事故防止対策の推進

平成21年3月「事業用自動車総合安全プラン2009」が制定され、死者数の半減と飲酒運転ゼロの目標が示された。また、中間報告を踏まえ、重点施策の更なる強化を図るために、新たに「運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」及び「危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」が重点施策として追加された。輸送の安全は、タクシー事業の重要な使命であることから、事業者単位で行う安全教育に加え、地区や支部等における事故防止講習会を定期的に継続開催し、事故防止対策を積極的に推進する。

{ 法人タクシーの交通事故発生状況(全国) }

出处: 警察庁交通局



桶川事故防止講習会(H26.12.11)

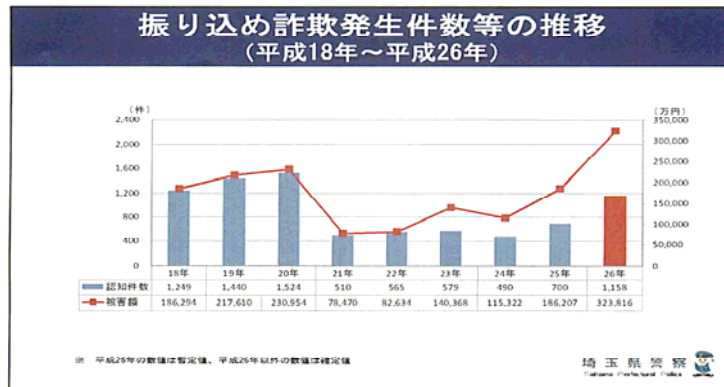


		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
全事故	H26年	1,260	1,122	1,259	1,234	1,181	1,125	1,301	1,255	1,203	1,264	1,239	1,349	14,792
	H25年	1,320	1,236	1,356	1,310	1,368	1,372	1,456	1,398	1,320	1,389	1,304	1,492	16,321
	前年比	-60	-114	-97	-76	-187	-247	-155	-143	-117	-125	-65	-143	-1,529

防犯対策への貢献（振り込め詐欺未然防止協定の締結）①

近年、高齢者を対象とした振り込め詐欺等の手口が一層巧妙化し、被害者を誘い出したり、犯人側が現金を手渡して騙し取る際にタクシーが利用されるなど極めて憂慮すべき状況にあることから、各地区において所轄警察署との間で撲滅に向けた協定を締結する等し、その未然防止に寄与しているほか、埼玉県「防犯のまちづくり推進条例」に基づく推進会議へ加盟する事業者団体として、同条例の設置目的に呼応して「走りながらの各種防犯活動」を積極的に展開し、実効を上げている。

調印式



＜深谷地区振り込め詐欺未然防止協定＞

深谷タクシー(有)・ミツワ交通(株)・深谷合同タクシー(有)

被害者を1時間説得

深谷合同タク 振り込め詐欺防ぐ

振り込め詐欺を未然防止... 杉山社長は「女性...」

長嶋署長から感謝状を受け取る 杉山社長は「女性...」

話になったことがあり、知らない方ではないので誤解... 目的地に到着後、杉山社... 長も駆けつけて1時間近く... 説得。携帯電話を持ってい... なかった女性に代わり松澤... さんの携帯電話で犯人に連... 絡したが、犯人も女性も... 「タクシーは帰ってほし... い」と強硬姿勢を崩さな... かった。最後には杉山社長が... に帰ろう。本当に大切な用... 件ならまた電話がかかって... くるから」と女性に話して... 自宅まで送った。犯人は現... 場に現れなかった。

防犯対策への貢献（振り込め詐欺未然防止協定の締結）②

全国的に、オレオレ詐欺や金融商品等取り引き名目の特殊詐欺が多発しており、平成26年中の被害総額は、埼玉県で約32.4億円と過去最高を記録している。

最近では、犯人がタクシーを手配して被害者を遠くまで連れ出す新たな手口が相次ぐため、乗務員の声かけ等により詐欺事件の被害防止に努めている。又、ドライブレコーダーの保存・管理を徹底しながら被害防止に向けて貢献している。

●振り込め詐欺とは？●

- ① オレオレ詐欺・・・子どもや孫になりすまして現金を振り込ませて騙し取る手口
警察官や銀行協会職員になりすましてキャッシュカードや現金を騙し取る手口
- ② 架空請求詐欺・・・ウソの料金、代金を請求し現金を振り込ませて騙し取る手口
- ③ 融資保証金詐欺・・・融資の保証金等の名目で現金を振り込ませて騙し取る手口
- ④ 還付金等詐欺・・・医療費等の還付手続きとウソをつき、ATMで預貯金を送金させて騙し取る手口

振り込め詐欺・手口別の発生状況(埼玉県)

平成26年中

(出处：埼玉県警)

区分		認知件数	前年同期比	被害金額	前年同期比
全体	振り込め詐欺	1158件(114件)	+458件	32億3816万円	+13億7609万円
手口別	オレオレ詐欺	862件(105件)	+267件	23億2362万円	+7億3794万円
	架空請求詐欺	147件(9件)	+102件	7億550万円	+4億9865万円
	融資保証金詐欺	18件(0件)	+10件	3985万円	+2848万円
	還付金等詐欺	131件(0件)	+79件	1億6917万円	+1億1101万円

＜振り込め詐欺被害抑止に関する協定＞

{吉川地区交通タクシー協議会}

(有)日昭交通・明治タクシー(有)・(有)三郷交通・彦成タクシー(有)・吉川交通(株)・鳩交通(株)・松伏交通(有)

振り込め撲滅へ
総合対策隊発足
吉川署、7社と協定
被害が絶えない振り込め詐欺を防ぐと、吉川署で14日、抑止と検挙を総合的に実施する80人体制の「チーム吉川☆振り込め詐欺防止総合対策隊」の発足式が行われた。写真。県トラック協会吉川支部など管内の輸送関連企業7社と協定を締結し、官民一体となった抑止活動を推し進める。対策隊は、被害者になりやすい高齢者の孫世代の若手警察官を中心に編成し、予兆電話があった際の迅速な対応と徹底的な検挙を目指す。また、詐欺事件に利用されることの多い輸送企業と連携し、多角的な抑止対策に取り組むという。



防犯対策への貢献（振り込め詐欺未然防止協定の締結）③

あなたを狙つ
えっ!? どうしよう

振り込め詐欺

●振り込め詐欺とは？●

- ① オレオレ詐欺・・・子どもや孫になりすまして現金を振り込ませて騙し取る手口
警察官や銀行協会職員になりすましてキャッシュカードや現金を騙し取る手口
- ② 架空請求詐欺・・・ウソの料金、代金を請求し現金を振り込ませて騙し取る手口
- ③ 融資保証金詐欺・・・融資の保証金等の名目で現金を振り込ませて騙し取る手口
- ④ 還付金等詐欺・・・医療費等の還付手続きとウソをつき、ATMで預貯金を送金させて騙し取る手口

あなたを騙す振り込め詐欺 この言葉に注意！

携帯電話の番号が変わったよ。
▶その後、お金を要求する電話がかかってくる。

友達がお金を取りに行くので渡して！
▶本人でなければ決してお金を渡してはいけません。

携帯を持ってATMへ行って下さい。
▶ATMでお金が戻ってくることはありません。

警察官や公的機関職員等を名乗っている。
▶通帳やキャッシュカード等を預かりに行くことはありません。

会話の中でこの言葉が出たら **要注意！**

不審な電話があったらすぐに警察へご相談を！！
地元警察署又はけいさつ総合相談センター「#9110」

月～金曜日の8時30分～17時15まで（祝日、年末年始を除く）
※ダイヤル式電話機、IP電話及びNTT回線以外の固定電話機等で
#9110が利用できない電話機からは048-822-9110まで
絶対振り込まない！ **埼玉県警察本部**

振り込め詐欺被害防止等にかかる地域安全協定

振り込め詐欺の被害防止へ協定
浦和東署とタクシー会社
多発する振り込め詐欺を減らすため、浦和東署は30日、タクシー会社「東浦和交通」と被害防止協定を結んだ。
振り込め詐欺でタクシーが使われることも多いことから、不審な乗客などがいた場合に警察に連絡してもらい、被害を未然に防ぐのが狙い。

同署によると、管内の1月から6月30日までの振り込め詐欺被害は、前年同月比で約1.5倍に増加した。振り込め詐欺の被害をなくして、市民の生活を守るため、管内の1月から6月30日までの振り込め詐欺被害は、前年同月比で約1.5倍に増加した。振り込め詐欺の被害をなくして、市民の生活を守るため、管内の1月から6月30日までの振り込め詐欺被害は、前年同月比で約1.5倍に増加した。

協定を結んだ浦和東署の野口保祐署長と東浦和交通の篠原伸明社長、浦和東署



(岩崎歩)

と期待を込めた。同社の篠原伸明代表取締役社長は「振り込め詐欺も含め、強盗などの犯罪抑止に貢献していきたい」と話している。

災害時における人員の輸送のための車両提供（人命を守る緊急輸送）①

最近の地球温暖化等の影響により、世界各地において天変地異が起き、日本各地でも近年、記録的な集中豪雨や台風による土砂災害など、自然災害が数多く発生し多くの尊い人命が失われている。このような状況下、埼玉県地域防災計画に基づく人員の緊急輸送に関し、行政当局からの要請に対して、タクシーによる被災者の搬送等を行い地域貢献に資する。

災害時における人員の輸送に必要なタクシー調達に関する覚書



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

埼玉県（以下「甲」という。）と一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会（以下「乙」という。）とは、埼玉県地域防災計画に基づく人員の緊急輸送に関し、次とおり覚書を締結する。

（契約）

第1条 甲は、災害が発生し、タクシーによる人員の緊急輸送が必要となったときは、乙に協力を要請することができる。



第2条 乙は、甲から協会の規定による協力があつたときは、特別の理由がない限り、乙の協会に属するタクシー会社を指定し、他に優先して甲の利用に供することができるようにするものとする。

2 甲は、乙から車両回線報告書の提出を受けた後、乙の協会に属する指定会社（タクシー会社）に確保要請し、輸送依頼を行うものとする。

（費用）

第3条 第2条の規定に基づく緊急輸送に要した費用は、甲が負担する。ただし、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第68条第1項又は第74条第1項の規定により、他の地方公共団体の長等の緊急輸送の要請に応じて、緊急輸送を行った場合の費用の負担は、同法第92条に定めるところによる。

2 前項の費用の算出方法については、運送運送法（昭和26年法律第183号）第9条の規定により、乙の協会に属するタクシー会社が国土交通大臣認可された運賃・料金を基準として、甲乙協議して定める。

（支払方法）

第4条 費用の支払方法については、甲の「協力要請書」に基づき、乙の協会に属する指定会社（タクシー会社）が、使用区間にかかる「収収書」を発行し、利用者に対し料金の明確をさせ、確認のサインをもらう。支払いは月毎の精算払いとする。

請求書には協力要請書の「要請番号」を記載し、サインのある「収収書」を添付したうえで、甲（出納地協議）あてに請求する。

（適用日）

第5条 この覚書は、平成25年4月1日から適用する。

（その他）

第6条 この覚書に定めのない事項で、覚書締結について必要な事項は、甲、乙協議して定めるものとする。

この覚書の締結を証するため、本白2通を作成し、記名押印の上各自1通を所持する

平成25年4月1日

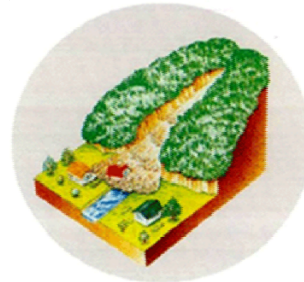
埼玉県さいたま市緑区高砂3-15-1
甲 埼玉県

埼玉県知事 上田 清 昭

埼玉県さいたま市緑区高砂3-10-4

乙 一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会
会長 小野 彰

土砂災害の種類



土石流



地すべり



がけ崩れ

土砂災害とは、土石流、地すべり、がけ崩れといった自然現象により、住民の生命、身体、財産等に被害が生じることをいう。



阪神・淡路大震災による被害状況

埼玉県HPより

災害時におけるタクシー無線の情報通信への貢献（人命守る情報伝達）②

近年の記録的な大雨や大震災並びに予想される首都直下地震や東海地震の発生が懸念されている事から、通常の通信手段を使用することが困難な災害時にタクシー無線を利用した通信及び情報収集を可能とする災害対策、防犯対策を推進することにより公共交通機関としての社会的信用の確保、向上に努める。

《災害時タクシー無線の災害情報通信の協力に関する協定》

注目のお知らせ

杉戸町、タクシー事業者と協定締結



これにより、杉戸町は、町内に災害が発生した場合に、地域情報の収集及び伝達等についてタクシー事業者の協力を必要とする時は、タクシー事業者に所属している無線局及び会員に協力を要請することができます。安心安全の一步です。

11月18日(火)、災害時に朝日自動車株式会社、杉戸タクシー有限会社及び太平交通株式会社と協力し、災害発生時の応急対応を行うために「災害時タクシー無線の災害情報通信等の協力に関する協定」を締結しました。

2014年11月20日

杉戸町HPより

<協定書の調印式>

杉戸タクシー(株)・朝日自動車(株)・杉戸町長・太平交通(株)

杉戸町ハザードマップ

ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及促進と研修会の充実

高齢者・障害者等の移動等の円滑化に関する法律、いわゆる「バリアフリー新法」の施行により、誰もが参加できるユニバーサルの実現に向けてバリアフリー化が促進されています。タクシー業界もUDタクシーの普及と共に高齢者や障害者に限らず、妊婦やケガ人などの多様なニーズや特性を理解する円滑なコミュニケーションの確保が必要不可欠となっている。一般タクシー乗務員が社会状況に即して適切に対応できるよう、必要とされるバリアフリー教育訓練を容易に実施し、地域の公共交通機関としての役割を担いながら、業界の活性化に資する。

UD研修会

H27.2.17



UD研修会開催状況

開催年度	開催回数	参加人員
平成24年度	1回	35名
平成25年度	4回	138名
平成26年度	4回	101名
計	9回	274名

H27.2.27~28



地域貢献策としての良質なサービスの環境づくり 子育てタクシーサービス

地域の公共交通機関の担い手であるタクシーは、「ドア・ツー・ドア」の利便性、機動性を持っているため、個々の利用者の多様なニーズに対応することができ、移動や送迎等に対応した輸送サービスを提供することで地域・社会全体で子育て世代を支える仕組みづくりに寄与できる。

次代の社会を担う子ども一人ひとりの育ちを社会全体で応援するなど、安心して子育てができる環境整備を推進しながら、子育て支援団体や自治体など地域との連携を図るものである。

対象のお客様

- 妊娠中の方、子育て中の方

ご利用料金は
通常のタクシー料金

ママサポートタクシー助産婦研修会



第一交通グループ
ママサポートタクシー

妊娠中の方を
安全に送迎いたします



第一交通グループでは、妊娠中や子育て中のお母さんを応援するために、ママサポートタクシーを展開しております。

- 陣痛がはじまり、ご家族が不在で不安なとき
- 自宅やかかりつけの病院までの道案内が不安
- 定期健診や買物が不便
- 荷物が多くて移動が大変 etc

といったお母さんの悩みを解消致します。



埼玉第一交通・ママサポートタクシー

良質なサービスの環境づくり(陣痛タクシーサービス)

さいたま市 (株)つばめタクシー・日本交通埼玉(株)

陣痛時の移動手段に不安を抱える妊婦さんは多く、万が一の場合の移動手段を事前に確保し、安心して出産を迎える環境を調えるのが陣痛タクシーサービスの目的です。

近年の地域コミュニティの希薄化等の社会状況下で、タクシーがお客様の視点に立ってご要望に応えられるようサービスの充実に努め、新たな生活総合移動手段の一つとして、利用者の利便性向上を目指し、地域の信頼を得る「存在価値のあるタクシー」として地域社会への貢献に努める。

陣痛タクシーのご案内

JINTSU 登録無料
陣痛タクシー
TAXI

プレママの不安を軽減する
安心感ある送迎をご提供いたします

・陣痛タクシーのご登録

送迎先や予定日を事前登録

24時間対応だから安心

掛かりつけ病院
お迎え場所
出産予定日

2名乗車可能

陣痛でのタクシーご利用手順

<ステップ1>

- ・掛かりつけ・ご登録いただいた電話番号からお電話下さい。
0120-345-608 (株)つばめタクシー
0120-552-151 (日本交通埼玉(株))

<ステップ3>

- ・オペレーターの病院へお電話して頂き、指示を仰いで下さい。

<ステップ2>

が以下の内容を確認させていただきます。
陣痛でのご利用ですか？
病院へ連絡し、指示を仰いでいますか？
付き添いの方はいますか？

<ステップ4>

- ・お迎えにあがるタクシーの無線番号、到着予定時刻をお伝えします。

白岡市デマンド型「のりあい交通」の運行

少子高齢化やモータリゼーションの進展に伴い、増加している高齢者など交通弱者のかたの移動手段の確保、駅やバス停から離れた交通不便地域の解消として、誰もが住みやすい地域社会をめざした新たな地域公共交通サービスとして「白岡市のりあい交通」の運行を開始し、日常生活における移動の利便性の向上に資する。

運行区域：市内全域
 運行日：月曜日～土曜日(日・祝日・年末年始は運休)
 運行時間帯：午前8時30分～午後5時30分
 運行ダイヤ：1日1台当り8便による運行
 運賃：大人 500円(乗合利用の場合、300円)
 子供 300円 未就学児 無料 障害者 300円

ご利用の流れ

登録

のりあい交通を利用するには、あらかじめ利用者登録が必要です。

「白岡市のりあい交通利用者登録申請書」に利用者情報を記入します。



のりあい交通予約センターまたは市役所地域振興課に提出してください。



1 電話予約

のりあい交通予約センターに電話またはファクシミリで予約します。帰りの便も同時に予約できます。
※予約は4件まで



白岡太郎です。10月1日の午前8時30分の便で登録した乗降場所から市役所までお願いします。

予約時間：午前8時30分～午後5時30分 ※1便、2便の予約は利用前日(前営業日)の午後5時30分まで
 ☎ 0120-4605-50 FAX: 0480-93-1015

2 予約受付

のりあい交通予約センターのスタッフが予約を受け付けます。



予約を受け付けました。午前8時40分頃に、登録の際にお客様に指定していただいた乗降場所でお待ちください。

出かけるとき

3 お迎え

各予約者が登録した乗降場所まで順番にお迎えに行きます。



帰るとき

3 お迎え

各目的地(主要施設)【6ページ】までお迎えに行きます。



4 目的地へ

目的地(主要施設)【6ページ】までお送りします。



4 お帰り

予約者が登録した乗降場所までお送りします。



マグネットシート



白岡市は、平成24年に市制施行して以来、高齢化率の増加に伴い、高齢者など交通弱者のかたの移動手段の確保、駅やバス停から離れた交通不便地域の解消として、誰もが住みやすい地域社会をめざした新たな地域公共交通サービスとして「白岡市のりあい交通」の運行を開始し、日常生活における移動の利便性の向上に資する。

白岡市は、平成24年に市制施行して以来、高齢化率の増加に伴い、高齢者など交通弱者のかたの移動手段の確保、駅やバス停から離れた交通不便地域の解消として、誰もが住みやすい地域社会をめざした新たな地域公共交通サービスとして「白岡市のりあい交通」の運行を開始し、日常生活における移動の利便性の向上に資する。



セダン型車両・昭和タクシー(有)

デマンド交通「のぞみカー」試行運行

三芳町

デマンド交通試行運転は、三芳町の交通弱者を対象とした交通政策の観点から実施するもので、町内のデマンド交通の需要、住民の移動状況等を把握し、デマンド交通が町内の交通弱者の移動の助けになるか、その効果を検証し、将来的な導入の可能性を探る為に実施した。
 タクシー事業者と自治体及び関係者が連携しながら、公共交通不便地域の移動手段確保に貢献する。

ご自宅近くの共通乗降場からご乗車ください。



三芳町デマンド交通共通乗降場一覧

運行期間：平成26年9月1日～平成26年11月30日
 予約受付期間：平成26年9月1日～平成26年11月30日
 TEL: 049-293-2750

バス停(58)
 集合所(14)
 公共施設(9)
 商業施設(11)
 病院(7)
 その他(6)

試行運転 : 平成26年9月1日～平成26年11月30日
 運行時間帯 : 午前9時～午後6時
 予約受付期間: 利用の1週間前から利用当日の1時間前まで
 予約受付時間: 午前8時～午後4時
 運行対象区域: 三芳町全域、富士見市の駅及び所沢市エスティティ所沢バス停
 町内を中心に公共施設・商業施設・病院・駅など105箇所設置
 ※共通乗降場でのみ乗降可能。

運行車両 : セダン型車両(乗客4名)2台を使用
 運賃 : 1回乗車ごとに300円(未就学児は無料)

三芳町デマンド交通
のぞみカー 共通乗降場

9
三芳役場

049-293-2750 三芳町役場 政策推進室
 予約時間 午前8時～午後4時 ☎049-258-0019



三和富士交通(株)

共通乗降場 看板

非乗合型デマンドタクシーの実証運行

東松山市

市内の公共交通空白区域の解消を目指し、現在、市内循環バスを運行中であるが、多額の経費がかかるにもかかわらず、「本数が少ない」「バス停が遠いので使いづらい」「遠回りするので時間がかかる」など、多数の意見みられた。今回、新たな試みとしてデマンドタクシー実証運行を行い、一般利用者の意見を広くいただき、メリット・デメリットを検証するものです。

◇非乗合型デマンドタクシーの特長

- ◆道路運送法上の申請： 乗合ではないために申請等が不要
- ◆使用車両： 通常のタクシー車両（セダン型タクシー）
- ◆運行方式： ドア・ツー・ドア方式
- ◆システム利用： 専用システム不要
- ◆オペレータ雇用形態： 不要（タクシー業務兼務）
- ◆タクシー表示： マグネット使用 {「乗合」でないため、タクシーと区別する必要はないが、広報目的で貼り付ける}
- ◆契約方式： タクシーメーターとの差額を市が補助



東松山市 デマンドタクシー

高坂・高坂丘陵・野本地区で実証運行します

市内の公共交通空白区域の解消を目指し、現在、市内循環バスを運行しています。しかし、多額の経費がかかるにもかかわらず、「本数が少ない」「バス停が遠いので使いづらい」「遠回りするので時間がかかる」など、多数のご意見をいただいています。そこで、今回新たな試みとしてデマンドタクシーの実証運行を行います。対象地域の皆さまには是非ご利用いただき、ご意見をお寄せいただけますようお願いいたします。

◆東松山市デマンドタクシーとは？◆

お客様の希望時間、乗車場所などの要望(デマンド)に基き料金で前払。公共交通サービスです。既存の公共交通機関をおきない。バスとタクシーの中間的な利用方法に及びます。バスのように、乗車場所、降りる場所が決まられていて、途中下車や寄り道はできません。タクシーのように、電話で予約(希望時間)で乗ることが出来ます。予約料もありません。運賃は定額で、車両1台の登録なので、家族・友人と一緒に乗れば割安になります。

■運行期間 平成26年10月10日(金) ~ 平成27年1月10日(土)

■利用できる方 高坂・高坂丘陵・野本地区にお住まいの方(市役所に事前登録が必要) ※小学生以下については、利用登録をした保護者の同伴が必要です ※登録者が1人いれば、対象地区内外の方、市外の方も乗車可能

■運行日 月曜日 ~ 土曜日 (日曜日・祝祭日・12/29~1/3は利用できません)

■運賃 1日(片道) 500円 ※現金のみです ※乗車券、連絡先送付券 450円 (乗車時に乗車券・乗付手帳または運転経歴証明書の写真を確認させていただきます)

■運行区域 高坂・高坂丘陵・野本地区内の乗降ポイントおよび東松山駅 (乗降の一覧をご覧ください) ※ご利用は、①自宅前から乗降ポイント、②乗降ポイントから自宅前、③乗降ポイントから乗降ポイント、の3種類になります。途中下車や寄り道はできませんのでご注意ください。

■利用時間 午前8時30分から午後5時

■電話受付時間 午前8時30分から午後5時

■運行車両 下記タクシー会社のセダン型タクシー

■その他 タクシー車内で利用者アンケートにご協力ください

■利用できるタクシー会社 イグチ交通、観光タクシー、ダイイチ交通、東松山交通

ご利用方法のご案内

まずは登録
デマンドタクシーを利用するには、あらかじめ登録が必要です。「利用者登録申請書」を市役所または市民活動センターに提出してください。登録が完了したら、ご自宅に「登録者証」を郵送いたします。登録者証が届いたら、ご利用できます。

登録は無料!

◎利用方法
乗降の乗降ポイント一覧から、番号と名を覚えてください。
登録者証を手元に置いて、タクシー会社を呼んで、電話します。
イグチ交通 ☎0120-11-2045
観光タクシー ☎0120-07-9989
ダイイチ交通 ☎23-5555
東松山交通 ☎23-3333

(例) 自宅から東松山駅東口に行く場合
「はい、〇〇交通(〇〇タクシー)です。」
「デマンドタクシーをお願いします。登録番号△番の△△(氏名)です。【自宅】から、【A-1 東松山駅東口】まで乗りたいのですが。」
「【自宅】から、【A-1 東松山駅東口】までですね。わかりました。△分くらいでお返えにありますが、よろしいでしょうか?」
「お願いします。」
■乗車時 「ご予約いただいた、△△(氏名)さんですか。登録者証を拝見いたします。行き先は、東松山駅東口でよろしいですか。」
■乗車中 「恐れ入りますが、デマンドタクシーの利用者アンケートにご協力ください。」
■降りる時 「到着しました。運賃は500円です。」
登録、利用方法のお問い合わせは
東松山市役所 地域活動支援課 ☎21-1435

観光ルートを巡る新たな活性化策への取り組み①

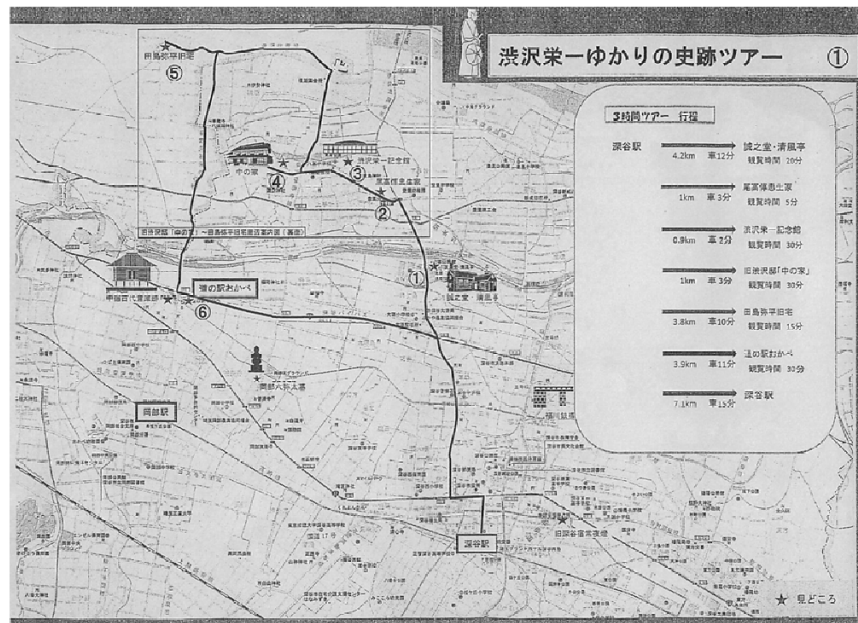
深谷市

古くから中山道の宿場町として発展してきた深谷市ならではの個性的な歴史、学術的価値の高い文化的遺産である様々な史跡を全国に広め、町おこしとして深谷市内の3つのタクシー事業者と自治体が一体となり、新たに観光ルート別運賃を設定し、活性化を押し進める。

< 渋沢栄一ゆかりの史跡ツアー >

定額運賃：13, 150円 (普通車)

深谷駅 → 誠之堂・清風亭 → 尾高惇忠生家 → 渋沢栄一記念館 → 旧渋沢邸「中の家」 → 田島弥平旧宅 → 道の駅おかべ → 深谷駅



観光ルートを通る新たな活性化策への取り組み②

行田市

埼玉古墳群は、9基の大型古墳が集中する東日本最大の古墳群であり、古墳群周辺はさきたま古墳公園として整備されている。行田市と市内タクシー事業者が協力し、歴史散策に訪れる方々に様々な観光ルートを提供し、古代のロマンに想いを寄せて頂く。

観光ルート

- ◇古代蓮と忍城址コース：定額運賃 13,200円
行田駅 → 古代蓮の里 → 行田市郷土博物館 → 観光情報館 → 行田駅
- ◇埼玉古墳群と忍城址コース：定額運賃 13,200円
行田駅 → さきたま古墳公園 → 行田市郷土博物館 → 観光情報館 → 行田駅
- ◇のぼうの城の地を巡るコース：定額運賃 13,200円
行田駅 → 行田市郷土博物館 → 観光情報館 → 高源寺 → さきたま古墳公園 → 石田堤 → 行田駅
- ◇行田の魅力いっぱいコース：定額運賃 16,800円
行田駅 → さきたま古墳公園 → 古代蓮の里 → 行田市郷土博物館 → 観光情報館 → 行田駅



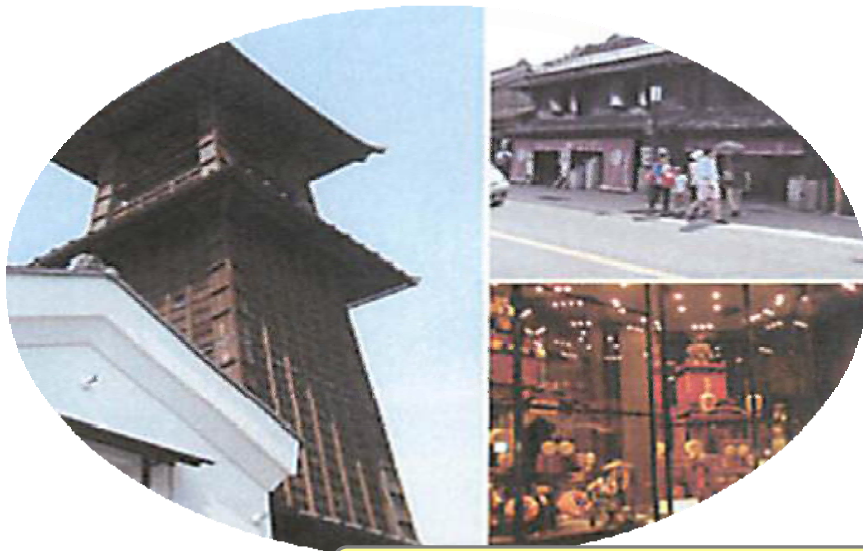
観光ルートを巡る新たな活性化策への取り組み③

川越・ふじみ野・富士見市

小江戸川越とよばれ、江戸時代の雰囲気の色濃く残した街並みと歴史を感じる川越の神社仏閣と、周辺都市のはるか昔の縄文時代を感じさせる史跡などが混在する川越を専門知識をもった乗務員が案内する。事業活性化のために観光ルート別運賃を設定し、利用者拡大に貢献します。

<コース>

- ・小江戸川越徳川家の歴史をたどるコース
- ・蔵造りの街並みと人気各所めぐりコース
- ・小江戸七福神めぐりコース



時の鐘・蔵造りの資料館・川越まつり会館

<コース>

- ・戦国時代から縄文時代へタイムスリップコース
- ・三富新田と古民家の歴史をたどるコース
- ・新河岸川舟運と旧大井村の歴史をたどるコース
- ・江戸時代から縄文時代まで歴史をたどり、四季の自然を楽しむよくばりコース



水子貝塚公園・福岡河岸記念館(外観、内館)

各交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について

県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の改正案のポイント

○4. として、「改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標」を追加

以前までの目標を更に深度化させていくことが必要不可欠であることから以下のものを追加しました。

- ① 今後予定されている東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けての目標の追記。
- ② 運転者確保問題への対応を追記。
- ③ 新たな適正車両数が公表されたことを受け、未だ上限値と乖離があるので更なる適正化の推進を追記。

○改正タクシー特措法施行に伴う字句の修正。

県南東部交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の改正案のポイント

○4. として、「改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標」を追加

以前までの目標を更に深度化させていくことが必要不可欠であることから以下のものを追加しました。

- ① 今後予定されている東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けての目標の追記。
- ② 運転者確保問題への対応を追記。
- ③ 新たな適正車両数が公表されたことを受け、未だ上限値と乖離があるので更なる適正化の推進を追記。

○改正タクシー特措法施行に伴う字句の修正。

県南西部交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の改正案のポイント

○4. として、「改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標」を追加

以前までの目標を更に深度化させていくことが必要不可欠であることから以下のものを追加しました。

- ① 今後予定されている東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けての目標の追記。
- ② 運転者確保問題への対応を追記。
- ③ 新たな適正車両数が公表されたことを受け、未だ上限値と乖離があるので更なる適正化の推進を追記。

○改正タクシー特措法施行に伴う字句の修正。

県北交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の改正案のポイント

○4. として、「改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標」を追加

以前までの目標を更に深度化させていくことが必要不可欠であることから以下のものを追加しました。

- ① 今後予定されている東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けての目標の追記。
- ② 運転者確保問題への対応を追記。
- ③ 新たな適正車両数が公表されたことを受け、未だ上限値と乖離があるので更なる適正化の推進を追記。

○改正タクシー特措法施行に伴う字句の修正。

埼玉県県南中央交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成22年3月26日

一部改正 平成24年12月20日

一部改正 平成 年 月 日

埼玉県県南中央交通圏タクシー準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（略）

- ① 埼玉県県南中央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
- ② タクシー事業の現況
- ③ 取り組みの方向性

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況（略）

3. 地域計画の目標（略）

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
- ② 事業経営の活性化、効率化
- ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ④ 安全性の維持・向上
- ⑤ 観光立国実現に向けての取り組み
- ⑥ 環境問題への貢献
- ⑦ 防災・防犯対策への貢献
- ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
- ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑩ 交通問題、都市問題の改善
- ⑪ 過度な運賃競争への対策

◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

4. 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3. 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「⑤観光立国実現に向けての取り組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅

行者の増加が見込まれている。

- ・当県においても、多くの来訪者が見込まれることから、こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。
- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところであり、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要とされる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から埼玉県南中央交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表されたところである。
- ・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度値のいずれか高い数値により、2,469両（タクシー2,454両、その他ハイヤー15両（実働率80%））、2,195両（タクシー2,181両、その他ハイヤー14両（実働率90%））が示されたところである。
- ・これに基づき平成27年3月末の車両数2,540両（タクシー2,528両、その他ハイヤー12両）からすると実働率（80%、90%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ5.6%、12.4%の乖離があり、上限値と比べても71両の差が認められ、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化の取組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

5. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項(略)

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
- ② 事業経営の活性化、効率化
- ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ④ 安全性の維持・向上
- ⑤ 観光立国実現に向けての取組み
- ⑥ 環境問題への貢献
- ⑦ 防災・防犯対策への貢献
- ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
- ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑩ 交通問題、都市問題の改善

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

埼玉県県南西部交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成22年3月26日

一部改正 平成24年12月20日

一部改正 平成 年 月 日

埼玉県県南西部交通圏タクシー準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（略）

- ① 埼玉県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
- ② タクシー事業の現況
- ③ 取り組みの方向性

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況（略）

3. 地域計画の目標（略）

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
- ② 事業経営の活性化、効率化
- ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ④ 安全性の維持・向上
- ⑤ 観光立国実現に向けての取り組み
- ⑥ 環境問題への貢献
- ⑦ 防災・防犯対策への貢献
- ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
- ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑩ 交通問題、都市問題の改善
- ⑪ 過度な運賃競争への対策

◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

4. 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3. 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「⑤観光立国実現に向けての取り組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅

行者の増加が見込まれている。

- ・当県においても、多くの来訪者が見込まれることから、こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。
- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところであり、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要とされる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から埼玉県南西部交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表されたところである。
- ・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度値のいずれか高い数値により、1,504両（実働率80%）、1,337両（実働率90%）が示されたところである。
- ・これに基づき平成27年3月末の車両数1,553両からすると実働率（80%、90%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ3.2%、13.9%の乖離があり、上限値と比べても49両の差が認められ、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化の取組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

5. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項(略)

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
 - ② 事業経営の活性化、効率化
 - ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 - ④ 安全性の維持・向上
 - ⑤ 観光立国実現に向けての取組み
 - ⑥ 環境問題への貢献
 - ⑦ 防災・防犯対策への貢献
 - ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
 - ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
 - ⑩ 交通問題、都市問題の改善
- ◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

埼玉県県南東部交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成22年8月 4日

一部改正 平成25年5月16日

一部改正 平成 年 月 日

埼玉県県南東部交通圏タクシー準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（略）

- ① 埼玉県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
- ② タクシー事業の現況
- ③ 取り組みの方向性

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況（略）

3. 地域計画の目標（略）

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
- ② 事業経営の活性化、効率化
- ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ④ 安全性の維持・向上
- ⑤ 観光立国実現に向けての取り組み
- ⑥ 環境問題への貢献
- ⑦ 防災・防犯対策への貢献
- ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
- ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑩ 交通問題、都市問題の改善
- ⑪ 過度な運賃競争への対策

◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

4. 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3. 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「⑤観光立国実現に向けての取り組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅

行者の増加が見込まれている。

- ・当県においても、多くの来訪者が見込まれることから、こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。
- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところであり、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要とされる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から埼玉県南東部交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表されたところである。
- ・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度値のいずれか高い数値により、1,248両（実働率80%）、1,109両（実働率90%）が示されたところである。
- ・これに基づき平成27年3月末の車両数1,303両からすると実働率（80%、90%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ4.2%、14.9%の乖離があり、上限値と比べても55両の差が認められ、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化の取組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

5. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項(略)

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
 - ② 事業経営の活性化、効率化
 - ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 - ④ 安全性の維持・向上
 - ⑤ 観光立国実現に向けての取組み
 - ⑥ 環境問題への貢献
 - ⑦ 防災・防犯対策への貢献
 - ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
 - ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
 - ⑩ 交通問題、都市問題の改善
- ◇ 活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

埼玉県県北交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成22年2月22日

一部改正 平成23年5月27日

一部改正 平成24年12月20日

一部改正 平成 年 月 日

埼玉県県北交通圏タクシー準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（略）
 - ① 埼玉県県北交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務
 - ② タクシー事業の現況
 - ③ 取り組みの方向性

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況（略）

3. 地域計画の目標（略）
 - ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
 - ② 事業経営の活性化、効率化
 - ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 - ④ 安全性の維持・向上
 - ⑤ 観光立国実現に向けての取り組み
 - ⑥ 環境問題への貢献
 - ⑦ 防災・防犯対策への貢献
 - ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
 - ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
 - ⑩ 過度な運賃競争への対策

◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

4. 改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成26年1月27日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

- ・関係者の継続的な取り組みにより、「3. 地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
- ・特に「⑤観光立国実現に向けての取り組み」では、平成26年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅

行者の増加が見込まれている。

- ・当県においても、多くの来訪者が見込まれることから、こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。
- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成26年7月にとりまとめられたところであり、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
- ・さらに平成27年1月23日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要とされる措置等の実施について」に基づき、平成27年1月27日には、関東運輸局から埼玉県北交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表されたところである。
- ・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率90%又は平成13年度値のいずれか高い数値により、420両（実働率80%）、373両（実働率90%）が示されたところである。
- ・これに基づき平成27年3月末の車両数431両からすると実働率（80%、90%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ2.6%、13.5%の乖離があり、上限値と比べても11両の差が認められ、各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化の取り組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

5. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項(略)

- ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
 - ② 事業経営の活性化、効率化
 - ③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 - ④ 安全性の維持・向上
 - ⑤ 観光立国実現に向けての取り組み
 - ⑥ 環境問題への貢献
 - ⑦ 防災・防犯対策への貢献
 - ⑧ 地域公共交通としての役割の強化
 - ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ◇ 活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項