

埼玉県県南東部交通圏タクシー準特定地域協議会 準特定地域計画

当該交通圏は以前、準特定地域に指定（平成26年1月27日～平成30年9月30日）され、その際準特定地域計画に基づき事業の適正化、活性化を推進し一定の成果をあげた。このため平成30年10月1日に指定解除された。

ところが今般、国土交通省において令和元年度の輸送実績に基づき当該交通圏の状況を見直した結果、指定基準に該当したことから、令和2年10月1日から令和5年9月30日まで再指定されることとなったもの。

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

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

- ・タクシーは、他の公共交通機関が時刻及び路線を定めての輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的なサービスを提供する輸送機関としての特性がある。タクシーはどのような地域、どのような時間においても、その機能が必要とされる重要なサービスで、例えば、終電や終バスが終わった後の移動手段、また、高齢者や障害者など移動制約者の重要な移動手段として、生活に欠かせない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR ; Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・埼玉県県南東部交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度が年間1,215万人（1日当たり約33,300人）から令和元年度では年間約895万人（1日当たり約24,500人）となり約26%減少している（一般社団法人埼玉県乗用自動車協会（以下「埼玉乗協」という。）調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少したところであるが、一時の経済政策等により、一部の業界において景気が回復傾向に転じたものの、タクシー業界においては、そうした回復傾向が実感できるまでには至らなかった。
- ・令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出の自粛、テレワークの拡

大、イベントの中止等でタクシーの輸送人員が激減した。

- ・また、要件・規制の厳しいタクシー事業では対応できない分野でタクシー事業に類似した様々な業態による旅客輸送や、採算性が低くこれまで運行がかなわなかった路線に公費助成を受けたバスの運行が社会の要請や利用者のニーズ等に応じて増加したことにより、埼玉県県南東部交通圏において従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- ・埼玉県県南東部交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきた。
- ・平成21年から業界内で減車等による供給輸送力削減の取組みが行われ、平成14年3月末に比べ、1,390両から1,258両へと132両(約9.5%)減少している。法人事業者数は45社から43社へ2社(約4%)減少した。
- ・また、令和2年10月1日付けで関東運輸局長から適正と考えられる車両数が示されており、上限値(実働率80%)が903両、下限値(実働率90%)が803両であり、令和元年度末現在の車両数と上限値には355両の差が認められるところである。

◇輸送実績の悪化

- ・埼玉県県南東部交通圏では、タクシー利用者が大幅に減少している結果、法人タクシー日車実車キロは平成13年度と比べ令和元年度年度では88.5kmから86.9kmに減少し、実働率は83.6%から60.7%へ大きく低下しているが、各社で需給調整をしている結果、1日1車当たりの運送収入(税込み。)は、33,215円から36,517円へと、9.9%の増収になっている。
- ・総運送収入は悪化傾向にあり(元年度:96.8億円、13年度:116.0億円 ▲16.6%)事業経営は厳しい。営業収支が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。(以上「埼玉協」調べ)。

◇運転者の賃金

- ・令和元年の埼玉県のタクシー運転者(男)の年間賃金推計表は、前年に比べ▲7.3%、83,900減の3,291,200円であった。
- 一方、埼玉県の全産業男性労働者の年間推計額は、前年比▲2.2%、117,700円減の5,324,000円となった。
- この結果、タクシー事業者(男)と全産業男性労働者との格差は2,032,800円となり、前年の格差が2,066,600円だったので、33,800円格差が縮まった。

◇運転者の高齢化

- ・就職先としての魅力の低下等から若年層がタクシー業界になかなか入って来ず、県内の65

歳以上の高齢運転者の割合はタクシー運転者証交付件数8,955人のうち、4,540人で約51%を占め、昭和53年3月末には約50歳であった平均年齢が令和2年8月末では約62歳となり高齢化が顕著である（埼乗協登録センター調べ）。

- ・若年層の労働力確保には、魅力ある労働条件、職場環境良好度の向上に努める必要がある。

◇タクシー事業の交通事故状況

- ・タクシーの交通事故件数は、近年、県内の交通事故総件数と同様、減少傾向となっている（平成22年・582件（過去10年間のピーク時）、令和元年・326件、44%減）。

◇埼玉のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・埼玉県南東部交通圏においては、ユニバーサルデザインタクシー、福祉タクシー車両等の導入、LPGハイブリッドタクシー車両の導入、無線タクシーのデジタル化の推進、エコドライブなどによる環境問題への取組み、乗合タクシー等の運行、働き方改革の実現に向けた取組、女性乗務員の受入れ、配車アプリの導入、キャッシュレス決済への対応、防犯対策の推進、身体障害者割引及び運転免許返納者割引の導入、点字シールの表示、タクシー子ども110番の導入、妊婦応援・子育て支援タクシーの導入、廃棄物不法投棄の情報提供に関する協定、災害時の緊急輸送の協定、優良運転者表彰制度など幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取組みとして、マスターズ制度の取組みを実施している。

◇まとめ

上述のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの維持等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきた。前回の準特定地域指定期間中においても各タクシー事業者が活性化事業計画(特定事業計画)の取組を推進した結果一定の成果をあげたが、さらに創意工夫の余地があるものと考えられる。

③取組みの方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

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

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要可能な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、本準特定地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

なお、協議会は、必要に応じて本準特定地域計画の見直しを行うものとする。

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

2. 準特定地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、共同事業などによりタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・新たな需要の喚起については、個人需要の掘り起こしに向けた取組みの一環として、スマートフォンによる配車アプリやキャッシュレス決済の普及促進、事前確定運賃の導入、妊婦・育児支援タクシーの普及促進、乗合タクシーの積極的運行、相乗りタクシー、定期運賃タクシー等の検討を進める。
- ・その他活性化のためには、バリアフリー対応の教育制度の拡充など、また事業者団体が主体となりユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けた取り組みや、地域の公共交通の課題等について地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握しタクシーサービスの向上に努める。
- ・新型コロナウイルス感染防止対策として、車両に高性能フィルター付き空気清浄機を備えた特注車両「ニューノーマル（新常態）タクシー」の導入を検討する。

②事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・働き方改革の実現に向けた取組を進める。
- ・タクシー運転者の労働条件の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件の改善・向上を目指し、具体的には、他産業平均賃金や他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努める。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

- ・「運転者職場環境良好度認証制度」（令和2年8月創設）の登録促進を図る。

④安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種の研修会を実施するとともに、協会、会社をあげて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備する必要がある。
- ・さらに国土交通省の「ハイタク事業における総合安全プラン2020」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とする。また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

⑤観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、駅等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・訪日外国人旅行者数については、新型コロナウイルス感染症の影響により目標値の4千万は困難となったが、来年に延期となった東京2020オリンピック・パラリンピックの開催で期待感が高まる一方不透明感もあるが、いずれにしても地域の観光振興と連携した取組みを検討し、タクシーの特性を生かしたサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」に掲げられた対策について、当地域の実情に応じて検討し、実行可能な事項について取り組む。
- ・タクシーが、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供することが振興に繋がる。そのためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。

⑥環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で本年までにCO₂排出量を25%削減することを目指すことを表明している。こうしたことから、実車率の向上対策や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入、エコドライブの実践、さらに各地区・各待機所において利用者の理解を得ることに配慮しながら、アイドリングストップルールを関係者とともに検討する等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・プラグインハイブリッド車、電気自動車等の低公害車についても、環境問題に大きく貢献することからタクシー業界として、今後、低公害車両の導入を推進していくことを目標と

する。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・地域を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定や「防災レポートタクシー」の取組みなど自治体や消防等との締結等にさらに取組み、防災対策を推進する。
- ・特に震災対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、帰宅困難者による混乱等が生じたことを踏まえ、国、県、市町村において検討されている災害対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害発生時における安全輸送を図るための対策についてルール作りを進める必要がある。
- ・また、子供達の安全確保に資する「子供の安全を見守るタクシー」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。

⑧地域公共交通としての役割の強化

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

⑨総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

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

⑩交通問題、都市問題の改善

- ・交通問題への取組みとして、タクシーベいの整備可能な道路における設置の検討や時間帯により車両が集中する駅等へのタクシーレーンの整備の検討、また、スクールゾーン等の乗り入れ禁止区域における需要に対応するためのタクシー車両の乗り入れに関する検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。
- ・また、車両の分散、適地適所への効率的な配車などの観点から、公共施設等のタクシー乗り場の整備の検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。
- ・公共交通機関としての自覚をもち、交通環境を阻害することのないよう、乗り場を中心とし

タクシー待機場所の適正な管理、運営についての検討を推進し、モラルをわきまえた事業運営により、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

⑪過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応することとするが、県南東部交通圏の現状においては、過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そうした問題が発生した場合には、本項目を改めて見直すこととする。

⑫「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」に係るフォローアップ（平成28年12月27日 国自旅第266号）

- ・今後、通達に基づき活性化事業の目標値を設定、取り組む。

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。県南東部交通圏の法人タクシーでは、令和2年10月1日付けで関東運輸局長が公示した適正と考えられる車両数は、2つのケースの実働率により、①上限値903両（「実働率」80%適用）②下限値803両（「実働率」90%）である。
- ・これに基づく県南東部交通圏の準特定地域指定日である令和2年10月1日現在の車両数1,258両と比べ、①では28.2%、②では36.2%の乖離が認められる。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・これらを踏まえ、本地域計画で示す28.2%～36.2%の乖離の解消に向けて引き続き各事業者が取り組んでいくことが肝要であり、適正と考えられる車両数のもと供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の解消に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが県南東部交通圏において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただしその際には、不当にタクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

3. 県南東部交通圏におけるタクシー事業の活性化措置

2に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき活性化措置に関する項目を、以下に列記する。

また、活性化措置がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成が図られるよう積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施期間としては、短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は準特定地域指定期間内を目安として活性化措置に取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化措置については継続的に取り組むものとする。

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

○サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○バリアフリー対応の教育制度の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○デジタル式GPS-AVMを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○事前確定運賃の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ダイナミックプライシングの検討

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○相乗り運賃、定期運賃の検討

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○キャッシュレス決済の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○早朝予約の積極受注の推進

- 実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- チャイルドシートの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ユニバーサルデザイン車の導入推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ユニバーサルドライバー研修の受講の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 自社乗り場の設置・運営
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 子育て支援タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 運転免許返納者割引の導入拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 事業者における自社WEBサイトの開設
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- マスターズ制度の充実及び参加の促進
実施主体：タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
- 県警・警察署及び法人協会への優良運転者推薦制度の促進
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期
- 駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の利便性向上の検討
実施主体等：法人協会、自治体、鉄道事業者
実施時期：中期

○タクシー利用者に対するアンケート調査の充実

実施主体等：法人協会

実施時期：短期・中期

○モニター制度の導入

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

○ニューノーマルタクシーの導入検討

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

②事業経営の活性化、効率化

○デジタル式GPS-AVMを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

○賃金制度・乗務員負担制度の見直しの取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の適正管理

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○日勤勤務（一人一車）から隔日勤務への転換等による長時間（月間）労働の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○女性運転者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○運転者職場環境良好度認証取得の申請

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

④安全性の維持・向上

○デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○A S V車両の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○安全運転コンクールの参加

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ペダル踏み間違い時加速抑制装置の装着

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

⑤観光立国実現に向けての取組み

○観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○観光タクシー乗務員講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○外国人旅客接客研修の受講の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○タブレット翻訳機器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期

○地域の観光振興に関する取組みへの積極的な参加及び関係者との連携強化

実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者、自治体

実施時期：短期・中期

⑥環境問題への貢献

○ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○駅待ち停車中におけるアイドリングストップに関する検討

実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者、埼玉労働局

実施時期：中期

⑦防災・防犯対策への貢献

○地域における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○地域における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○地域における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○子供の安全を見守るタクシーへの協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○災害時の救援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○防犯カメラの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

⑧地域公共交通としての役割の強化

○地域公共交通会議への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○交通問題や公共交通の整備、環境、防災問題等に関する協議会への参加

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進

実施主体等：法人協会、運輸支局

実施時期：中期

○乗合タクシーやデマンドタクシーの運行の普及促進

実施主体等：法人協会、タクシー事業者、自治体

実施時期：短期

⑨総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

○MaaSへの積極的参画

実施主体：法人協会、タクシー事業者、自治体

実施時期：短期、中期

○Suica、Pasmo等ICカードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期：中期

○地域公共交通としての機能向上のための話し合いの場の設置

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、運輸支局、自治体、バス事業者

実施時期：中期

○ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：法人協会、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

○都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進（再掲）

実施主体等：法人協会、運輸支局

実施時期：中期

⑩交通問題、都市問題の改善

○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

- 実施時期：短期
- タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期
 - 公共交通機関としての役割を強化するための道路環境や乗り場等に関する検討の取組み
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、埼玉県警
実施時期：中期
 - 交通環境を疎外することのないような事業運営モラルの推進
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、
実施時期：短期・中期

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

◆活性化事業計画を進めるに当たっての留意すべき事項

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

「特定地域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」の活性化事業計画には、活性化事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の削減、事業用自動車の使用の停止）について定めることができる」と規定されている。また、同法に基づく基本方針には、「事業再構築は、準特定地域に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に活性化事業計画と相まった事業再構築についても検討し、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、埼玉県南東部交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

また、タクシー事業の活性化のために、例えば利用者が利用しやすいタクシー乗場の拡充等を図る場合、鉄道駅、病院、市役所等の公共施設を維持管理する機関の協力が不可欠であり、そのためには、公共施設維持管理者が求める優良なサービスを提供し、利用者に信頼され利用されるタクシー事業の構築に努めていくことが重要である。

以上

