

# 第1回埼玉県県南中央交通圏タクシー特定地域協議会 第1回埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

平成21年11月26日(木)  
10:00～12:10  
埼玉教育会館

- ・協議会設立の手続き
  - ・「埼玉県県南中央交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
  - ・「埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
    - 埼玉県タクシー特定地域協議会設立準備会による要綱説明を受け、  
県南中央・県南西部共に構成員満場一致により要綱を承認 -
  - ・構成員の紹介
    - 構成員の紹介に代えて、委員出席者名簿の確認をしていただくこととした。 -
  - ・会長選出
    - 県南中央・県南西部それぞれの委員により共に上岡埼玉運輸支局長が会長に推薦され、  
県南中央・県南西部共に全委員より承認 -
  - ・県南中央・県南西部共に協議会の運営に関して必要な事項の協議
    - 県南中央・県南西部共に全委員より意見なし -
- 以上により本協議会が設立。
- ・協議会の開始に当たり、協議会は公開とすること及び議事概要の公表について県南中央・県南西部共に出席者の了承を得た。
2. 第1回 埼玉県県南中央交通圏タクシー特定地域協議会及び  
第1回 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会の開催
- ・開会宣言(事務局)
  - ・会長挨拶

## 【上岡会長】

- ・タクシー事業は平成14年2月以前、免許制により需給調整が行われていたが、法改正により事業は免許制から許可制となった。
  - ・しかし、バブル崩壊後の需要減退期における規制緩和であり、新規参入により車両台数は増加し運賃競争が激化、タクシーの一台当たりの売り上げも落ち込んだ。
  - ・こうしたことから事業者の経営基盤やドライバーの労働環境も悪化し、これに伴い事故が増える、サービスレベルが低下する、交通渋滞や環境問題が深刻になるなどの問題が起きている地域もある。
  - ・こうしたことを背景に、平成20年2月から「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置され、この答申を踏まえて先般の国会に法案提出がなされ、与野党での侃々諤々の議論の末、最終的には全会一致で可決され、この10月1日より「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」が施行された。
  - ・埼玉県県南中央・県南西部・県北交通圏が特定地域に指定され、県北交通圏においては10月28日、協議会を行った。
  - ・埼玉県県南中央・県南西部交通圏においても、タクシー事業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、皆さまのお力とお知恵をお借りしたい。
- ・ 事務局長指名  
県南中央・県南西部共に、会長より埼玉県タクシー協会会長「森委員」を指名。
  - ・ 議事
    - 「本協議会の目的と役割について」  
資料2により事務局より説明。
    - 「埼玉県におけるタクシー業界の現況について」  
資料3により事務局より説明。  
資料4により「適正と考えられる車両数の算定について」を事務局より説明。
    - 「本協議会の今後の検討の進め方について」  
資料5により事務局より説明。
  - その他  
特になし
- ・ 自由討議

## 【野田委員（星野代理）】

- ・新法の趣旨が非常によく分かった。
- ・タクシー運転者の労働時間は、労使協定により2暦日21時間まで、月は262時間までよい、という基準がある。
- ・運転者からは、労使協定がない中で時間外勤務があり、割増の賃金が支払われないことや、過労運転につながる勤務実態についての相談がある。
- ・歩合給は累進的なものがあるが、累進歩合だと、もう少しで上がる、という時にどうしても21時間を超えてしまうので、上の人とも相談しながら改善の方向を指導していきたい。
- ・労使の中で適正な労働条件を確保することが利用者の安全安心につながるので、今後、

これらが盛り込まれ実施されるよう、議論を願いたい。

【西村委員（大高代理）】

- ・今後、地域計画の中で地方公共団体として、どのような役割を果たせるかを見ていきたい。
- ・県以上にまちづくりは市町村が主体であるので、今後どのように地域の特性を地域計画に生かしていくのかが、第2回以降のテーマになると思う。

【遠山委員】

- ・大宮駅東口タクシープール関係ではさいたま市としても協力させていただいた。
- ・市の都市交通戦略協議会も立ちあげているが、地域のまちづくりの観点から、タクシー新法における地方公共団体としてのあり方を考え、申し上げることがあれば申し上げていきたいと思う。

【根本委員】

- ・鶴ヶ島市においてはコミュニティバスを導入して市内循環していたが、効率が悪く、市の負担も重いため、平成20年3月、地域公共交通活性化再生法に基づき協議会を立ち上げ、活性化再生法を活用し、循環バスの見直しを行った。
- ・空白地域については乗合タクシーを導入することとした。平成21年3月、地域公共交通活性化計画によりまとめ、来年1月より実証運行を行う計画である。
- ・結果的に良い意味での、タクシー活用の端緒についたと思っている。
- ・今後、実証実験の結果を検証し、良い方向へもっていききたいと思う。

【糸原委員】

- ・観光は地域の文化・経済あらゆるものの源と考えているが、今は様々な事業を推進する途上にあると思う。
- ・ユーザー側から見れば、タクシーは対応の優しいタクシー等、ソフト面が大きく左右する。適地適所にタクシーが配置されるよう、アイデアを出し、推進をしている。
- ・川越市としては観光人口はまだまだ増えると踏んでいるので、利用者の立場で意見を申し上げていきたいと考えている。
- ・このような協議会が出来たということは、ありがたいことだと思う。

【木内委員（細野代理）】

- ・埼玉のタクシーの労働時間や賃金の関係においては、安全運転の認識を新たにしたところである。
- ・高齢化が進む中で、お年寄りの方々が郊外の大型店に行かなければ物資が手に入らなくなった。福祉タクシー等、新しいニーズに応じたタクシー需要が望まれるのではないかと。
- ・用途に応じたタクシー需要が地域計画に盛り込まれるかどうかは分からないが、埼玉のタクシー業界をアイデアで何とかしたいと痛感している。

【吉田委員】

- ・新法の特徴として、減車ができる、というスキームが入り、適正化・活性化というものを考えるには、需要量の拡大を考えなければならない。
- ・利用者が理解できるサービスを考えていかなければ活性化にはつながらないので、運転者の資質の向上について協議会の中で議論していきたい。
- ・労働条件の改善については、労働局さんの話にもあったように、オール歩合というもの

を考えると、タクシー産業全体として活性化・需要量拡大に取り組まなければならないので、今後、そのような視点に立って協議会に取り組んでいきたい。

【小谷委員】

- ・今は景気が悪く、また、タクシーは公共交通機関とみなされているが、サービス業としての公共交通機関としての意識がないので歪みが生じていることから、格上げを図ってほしい。
- ・バスや鉄道の空白を埋めるのは、安全なタクシーが一番であるが、サービス面等で誤解されている部分もあり、これから協議会で検討していきたいので協力を願いたい。

【須田委員】

- ・社会情勢が厳しい中で、地域の方々の信頼を得るため、子育て支援タクシーを導入している。女性ドライバー４名で、お子さんがいる家庭を対象としているが、長い目で見て、それらが少しずつ育っていけばよいと思う。
- ・ポイント制を始めたところ、タクシーに乗るとポイントがもらえる、と特に女性の方に喜ばれている。
- ・志木市は人口が６万人位、朝霞市は１２万人位、新座市は１４万人位なので、限られた範囲ではあるが需要を拡張しようという努力をしている。
- ・地域の皆様から信頼され、愛される、地域に根ざしたタクシーとなるよう、西部支部全体として取り組んでいきたい。

【傳法谷委員（安田代理）】

- ・タクシー事業は様々な人たちが尽力し、より良くするための取り組みをしているので感心した。
- ・他の鉄道事業者と比べ、弊社は足の長い路線を持っているので、速達性を持った都市間輸送が最大の使命と考えている。
- ・公共交通の促進や、委員会等の参画については可能な限り協力させてもらっている。
- ・「交通結節点」としての駅前広場は重要な役割を持っている。地方では駅前広場の性格を持っていないものもあるが、今後、都市計画等に関して前向きに、可能な限り協力していきたいと考えている。

【田島委員（長野代理）】

- ・このような駅前広場がよい、また、このような交通規制がよい等、一番使い勝手がよいものは何か、意見を出してほしい。
  - ・駅前広場は開発が進んでいるので、これが一番よい、という意見を上げてもらえれば、警察も前向きに協力していきたいと思う。
- ・閉会

【事務局】

- ・次回第２回協議会の日程でございますが、合同ではなく、個別で、同じ日に開催したいと考えています。時期は１２月下旬を予定しておりますが、事務局で調整を行い改めてご連絡差し上げます。委員の皆様方におかれましては、何卒ご調整頂きご出席のほどよろしく願いいたします。

【上岡会長】

- ・本日は委員の皆様にはタクシー新法施行後、県南中央・県南西部は一回目の地域協議会ということでしたが、いろいろな分野の立場におかれましてタクシーに関して貴重なご意見をありがとうございました。今後第2回の協議会に向けて地域計画の骨子等をこれから検討していきたいと思っておりますが、またご質疑の点等ありましたらご連絡いただければと思います。本日は誠にありがとうございました。

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 - 1 埼玉県県南中央交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料1 - 2 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料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」制定の背景と協議会の目的

資料3 埼玉県のタクシー業界の状況

資料4 適正と考えられる車両数の算定について

資料5 「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」地域計画

参考資料1 大宮駅東口タクシープールITシステム

参考資料2 法人タクシー運転者登録制度

以上

## 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画骨子

### 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

#### 適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針」平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

#### 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

- ・タクシーは、全国で年間2.2億人(埼玉県では5,786万人)の輸送を担い、他の公共交通機関が始発から終電までに決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的なサービスを提供する輸送機関としての特性がある。タクシーはどのような地域、どのような時間においても、その機能が必要とされる重要なサービスで、例えば、終電や終バスが終わった後の移動手段、また、高齢者等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。

#### タクシー事業の現況

##### タクシー需要の減少

- ・埼玉県県南西部交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度が年間1,900万人(1日当たり約52,000人)から平成20年度では年間1,800万人(1日当たり約50,000人)となり約9%減少している(埼玉協調べ)。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、

経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、原価計算対象事業者30社の平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は81.1万人と平成20年11月1ヶ月の88.1万人に比べて14%も減少している。

- ・また、様々な輸送主体、形態による旅客輸送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が、多少なりともタクシー事業に影響を与えたことも考えられる。

#### 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

- ・埼玉県南西部交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきた。平成20年から業界内で減車に向けた取組みが行われ、平成20年度には41両、平成21年度は9月30日までに68両が減車されているものの、平成14年3月末に比べ平成21年7月17日（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）では法人タクシー事業者数は53社から58社へと5社（25両）（約9%）増加、車両数は1,609両から1,739両へと130両（約8%）増加した。平成21年11月26日の第1回協議会において、関東運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実働率をそれぞれ90%、88%、80%としたときの車両数約1,300両、約1,350両、約1,450両）について示されているところであるが、平成21年7月17日から52両の減車を業界自らが実施したものの、平成21年9月30日現在の車両数（1,687両）とは大幅な差が認められるところである。

#### 輸送実績の悪化

- ・このように、埼玉県南西部交通圏では、供給されるタクシー車両数は若干増加した一方で、タクシー利用者が大幅に減少している結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では204.0kmから198.5kmへ、実車率は50.2%から49.0%へ、実働率は87.8%から79.3%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの実車キロも102.3キロから97.2キロへと減少する実態となっている。（埼玉調べ）。
- ・さらに、平成21年10月の実績では、実働率は84.7%だったものの、実車率48.3%、1日1車当たりの運送収入は、平成20年度では38,341円だったが34,184円となり輸送実績は一層悪化している。特に、実働1日1車当たりの運送収入は、17ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（埼玉調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は年々悪化しており（埼玉調べ）、減益幅は拡大する傾向にある。このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

#### 運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、埼玉県タクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年までは埼玉県の全産業平均に比べ20%程度低い状態であったが、その後、その格差は年々拡がり、埼玉県全産業平均に比べ30～40%程度低い状態が長年にわたっている。(埼玉労働局調べ)。平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの効果として表れてきたが、需要の減少によって賃金水準が期待されたほどにはならず、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

#### 長時間労働及び運転者の高齢化

- ・労働時間については、埼玉県のタクシー運転者は埼玉県全産業平均よりも長時間労働の傾向もみられる。また、若年層の就職先としては、タクシー乗務員の就業条件として運転免許証の2種免許が必要なものもあり新卒者の採用ができず、一般企業の採用事情とは異なる面がある。さらに、昭和53年には約50歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.1歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者も増加傾向にある(埼玉協調べ)。
- ・タクシー乗務員の労働環境がよく理解されていないことなどから若年層の新規労働者の入職は減少しており、その確保が課題となっている。

#### タクシー事業の交通事故状況と苦情概要

- ・タクシー事業における交通事故件数は、ここ8年間では県内の事故総数と同様タクシーの事故件数は減少傾向となっており、13年度と20年度を比較すると、県内の事故総数より減少率は低いものの件数は減少している。
- ・タクシー事業者に対する苦情では、ここ6年間の統計をみると総数ではばらつきがあり、19年度と20年度を比較すると大幅に減少しているものの、各年度で接客態度に関する苦情の占める割合が高くなっている。

#### 埼玉のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・埼玉県県南西部交通圏においては、無線タクシーのデジタル化の推進、低燃費LPGタクシー車両の導入、エコドライブなどによる環境問題への取組み、労働環境の向上(防犯対策の推進)、社会的要請の禁煙化の実現、身体障害者割引及び運転免許返納者割引の導入、災害場所通報タクシー、タクシー子ども110番の導入、新型インフルエンザ対策、コンビニタクシー相互協力の協定、廃棄物不法投棄の情報提供に関する協定、優良運転者表彰制度など幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取



組みとして、マスターズ制度の取組みを実施している。

#### まとめ

- ・ 上述のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状の経営環境下では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

#### 取組みの方向性

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

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

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

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

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

事業経営の活性化、効率化

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

安全性の維持・向上

観光への取組み

環境問題への貢献

防災・防犯対策への貢献

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

## 2. 地域計画の目標

### 地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

#### 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、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取組みや、拡がりをみせる交通空白地帯の利用者の細かな需要に対応する取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けた取組みや、地域の公共交通の課題等について地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握しタクシーサービスの向上に努める。

#### 事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を

目指すものとする。

- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件を現状より悪化することを防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件の改善・向上を目指す。具体的には、輸送需要の開拓などによりタクシー事業の活性化を図り収益基盤の安定化を図ったうえで、賃金面や労働時間面で他産業平均賃金や他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種の研修会を実施するとともに、協会、会社をあげて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備する必要がある。
- ・さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とする。

観光への取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、駅等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人、そしてその後3,000万人を達成することを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開される中、地域の観光振興と連携した取組みを検討し、タクシーサービスとして快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内外の旅客に対し、その特性を發揮して、十分なサービスを提供し新たな埼玉の観光を支えるため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗

り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。

#### 環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO<sub>2</sub>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等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・また、これらの取組みやタクシー車両（LPG燃料）のCO<sub>2</sub>排出量が通常ガソリン燃料や軽油燃料の車両より低いことを踏まえ、環境に優しい公共交通機関であることを幅広くPRすることに努め、タクシー利用の促進を図る。

#### 防災・防犯対策への貢献

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

#### 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。

#### 交通問題、都市問題の改善

- ・交通問題への取組みとして、タクシーベイの整備可能な道路における設置の検討や時間帯により車両が集中する駅等へのタクシーレーンの整備の検討について、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。

#### その他

以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。県南西部交通圏では、11月26日の第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実働率により、約1,300両(実働率90%)、約1,350両(同88%)、約1,450両(同80%)であり、これに基づくと21年7.17通達(特定特別監視地域における増車抑制措置を実施)における基準車両数や、9月30日現在の車両数とは大幅に差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、輸送需要の開拓を行うとともに、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・この取組みで、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが県南西部地域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、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。

### 3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

#### 三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

##### 1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

##### 2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

##### 3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者として接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

##### 4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2. の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

以上