

## 第 2 回

埼玉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 12 月 24 日 (木)

13:00 ~ 15:00

さいたま共済会館

## 1. 開会宣言 (事務局より)

## 2. 議事

## (1) 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子 (素案) について

- 事務局より、地域計画骨子【資料 2】を説明後、項目毎に委員より以下のとおり意見等をいただくよう議事を進行 -

《タクシー事業の現況意見について、委員に諮ったところ、以下のとおり意見が出された。》

## 【岩崎委員】

- ・ 昭和 60 年頃までタクシーの営業区域は基本的に市町村単位で営業していたが、平成 8 年頃から交通圏という考え方で一部合同が行われ、その後、現在の県南西部交通圏となった。現在、西部交通圏は 26 自治体で構成され、東京武三地区に匹敵する面積となっている。ただ、西部交通圏は駅待ちというような営業だが、東京とのイメージの違いは、東京はいわゆる流しの地域であり、利用者は無線グループとしての認識はあるが、タクシー会社というものを意識せず利用しているのが実情だと思う。また、東京は特別な法律があり、それによりタクシーセンターが乗り場整備や指導等を行ってきた。東京は地下鉄やバスも発達しており、多層的な、密度の高い交通となっており、その中でのタクシーとして議論されているが、西部交通圏では鉄道の駅をポイントとしてバスが放射状に路線を延ばし、タクシーはその間の面の部分を対応してきた。
- ・ 西部交通圏ではタクシー無線が 100% 取り付けられているが、東京と比べるとお客様の無線の利用率も高い。タクシー無線は半径 5, 6 KM が届く範囲で、交通圏は拡大されていたが、実際には、これまでの地域 (市町村単位) に根付いたタクシー事業としてこれまでやってきた。旧区域を守って営業してきたと言っても過言ではない。
- ・ 私鉄の駅前の利用については、私鉄側がタクシー構内入構を認める台数を割り当て、その台数を超える客待ちは認めない。ということもあり、その管理が市町村に移管された後も、経緯を含めて多くの市町村がそれを尊重していただいたこともあり、大混

乱もなくなんとかやってきている。

- ・ 無線顧客獲得のためにも、地域に根付いたタクシーを前面に押し出し、各社との違いを出しながら各社各地域ごとに営業活動をしており、乗務員に対する安全教育等、努力してきたことが、この地域の特色である。地域の方にタクシー事業者を選んでもらうことが前向きな事業者には大切なことでもあり、苦情対応等も積極的に行っている。
- ・ イメージとして、警察の管轄区域ほどの地域で共存しながらタクシーの向上に努めている。各自治体とも地域ごとに特色を持ったタクシーとの関わりというものが生まれてきていると思われる。基本的な地域計画が決まったあとの、計画実施段階でなるべく地域の市町村と話をし、ご意見を頂きたいと思う。需要についても、地域ごとにある程度考えていくような方法論、仮に、ある地域で車を減らして事業の適正化を図ろうとしても、他地域から流入してしまうと話も進まなくなるので、何かしらの対策についてもご意見を頂ければと思う。
- ・ 労働時間の問題等、指導も厳しくなっている中でコンプライアンスを維持するために、夜中の業務が難しくなっている実態もある。この地域に求められるタクシーの基本的サービスのあり方は何かを考えていきたい。
- ・ タクシーは人件費が8割近くを占める事業であるが、人件費の負担が上がると営業に相当影響が出てくる。運賃の改定によって利用者に負担をお願いするのも難しい状況もある。地域のタクシーを考えるに当たり、コンプライアンスを維持し、どのようなタクシー事業としての会社のあり方、目標となるようなものを作っていければ、今後の活性化、適正化に邁進していけると考えている。

#### 【吉田委員】

- ・ 全国的に見てタクシー増加率は低い地域だと思うが、一台当たりの売上げが落ちたことで、今回の地域指定がされた。適正台数について、流し地域であれば実車率が重要になるが、駅待ちでの営業で、一概に、この計算式により適正台数を決めるのは少し乱暴ではないか。
- ・ 運転者の資質は、労働条件が一定水準担保できていなければ、運転者にそれを求めても理解が得られない。また、サービス、利便性が担保できていなければ、利用者にも理解が得られない。という負のスパイラルになっている状況だと思う。
- ・ 1993年まではタクシーは公共的な交通機関だったが、それ以後は公共交通機関と呼ばれるようになった。一般の人に認識されるには、安全・安心が確保することが重要だと考える。

#### 【上岡委員】

- ・ 適正と考えられる車両数は、参考としての数値であり、その中で供給過剰を判断する材料として提示させて頂いている。
- ・ 現状については、地域計画に記載して委員の皆様にも共有、認識していただいて、適正化、活性化を図るためには、どのような地域計画の目標にすべきか繋がっていくので、基本的に推測ではなく現状データを踏まえて書いている。

#### 【市川委員】

- ・ 長時間労働、高齢化の傾向が見られる、とあるが、60歳前後のドライバーは、勤務

後は疲労で歩くのにもふらふらする状態、それほど長い時間働いている。収入は月20万前後。運転者はものすごいストレスの中で業務しており、その中で安全・安心なサービスを担保する、あるいは、良質なサービスを提供するのはかなりきついと思う。

【田端委員】

- ・ ここまでタクシー需要が減少した原因は、運転代行業者の増加と、いいことだと思うが自家用福祉有償運送の増加も影響していると思われる。
- ・ 福祉有償の事業者の中には、協議会に出席した際に、協議会の承認を受けずに運賃変更している事業者がいたという事実があった。また、65歳以上の者を対象としているという事業者もあった。監査等も含めて厳しく対処いただきたい。
- ・ 福祉有償運送は全国では減っているが、埼玉では増えている。これは県からの生活補助事業の助成金があることや、日本財団からの車両購入費の助成金があるからだと言われている。
- ・ 深谷市や鶴ヶ島市では、タクシーを利用したデマンドの試みが始まっているが、地域の人の足となるよう、地域の商工業団体や市町村と手を組み、よりよい輸送を心がけていかなければならないと思う。

【田宮委員】

- ・ タクシー業界の方とはまったく触れ合うところがないので、特に高齢化社会だからといってタクシーを活用していくかどうか、検討の課題にはあるがなかなか難しいと思う。逆に、こういったことは自治体が掘り起こすというより、タクシー業界が考えるような話ではないか。これまでタクシー業界としてはどのような努力をしてきたのかを、自治体がどうするのかというのもあるが、その辺を具体的に聞きたいという思いがある。

【藤島委員】

- ・ 規制緩和後、経営はボロボロになった。労働条件改善もなかなか思うようにいかない。
- ・ デマンドにも関心があり、鳩山町で実施している。毛呂山町とも話し合っているが、これらの取り組みがなければ生き残れない。観光の取り組みをしても運賃の改定があっても経営は思うようにいかないのが現状で、経営改革もできない。

【上岡委員】

- ・ この協議会は、タクシー事業が大変だ、大変だということを訴える場ではなく、関係する方々に参画いただき、いかにしてその地域についてタクシー事業の適正化、活性化を図るための総合的な取り組みを協議する場であることを十分に理解して発言してください。窮状ばかりの説明では、協議会の他の委員が協議に参加できなくなるので、建設的な意見をいただきたい。

【岩崎委員】

- ・ タクシー事業者がどのような取り組みをしてきたのかとのご意見がありましたが、タクシーでは身障者割引を実施し、タクシーをご利用していただくよう努力している。また、乗務員がホームヘルパーの資格を取り、リフト付き福祉車両を2台導入したが利用者が少なく、1台減らした経緯がある。努力はしてきたが、セダン型有償運送等の安く運ぶ手段が始まり、苦勞してきた。 厳しい規制の中で何とかやってきた、これ

からの各種施策との中で整合性をを持って新しい取り組みに参加していきたい。

【田宮委員】

- ・ これまでの需要喚起策としての取り組みをもっと記載してあっても良いのではないかな。法的な問題でなかなかうまくいかないということもあるかもしれないけれど、それも含めてタクシー会社が需要喚起として従来取り組んできたものもう少し記載をしてみてもどうか。

【上野委員】

- ・ 朝のスクールゾーンや歩行者ゾーンが大変なネックになっている。タクシーの依頼を受けても場所によって入っていけない。タクシーが入れるように検討いただきたい。

【須田委員（須田代理）】

- ・ 需要喚起について、弊社では子育てタクシーを実施しており、そのほかのアイデア、どんな手法があるか検討しているが、今、自転車輸送を考えている。普段、駅まで自転車できていた方が、何かの理由で帰りにタクシーに自転車を載せてタクシーを利用いただくようなサービス。関西では自転車輸送は一般的になりつつあり、会社によっては月当たり千件位の需要があると聞いている。タクシー協会を通じて自転車輸送について県警と安全上の問題等に関して協議していただいたが、認めていただけなかった。今のところ設備投資も控えている状況。今後も、需要喚起と地域住民の安全の確保のため検討をしていただきたい。

【田島委員（長野代理）】

- ・ スクールゾーンの利用は、居住している人等に限定されている。車両の特定と利用状況等により、タクシーも検討の余地があるとも思われるが、即答はできないので警察庁にも確認したい。
- ・ タクシーの自転車輸送については、トランクが荷台設備に該当するかどうかという問題があると思うが、持ち帰り担当部署と検討したい。

【糸原委員】

- ・ 観光客からは川越のタクシーは感じが良い、という声もある。サービス業であるという考えは、あらゆる企業でも同じである。そういう意識は是非持っていただきたい。利用者から見れば、タクシーは料金が高いので、利用者は気持ちよく乗りたいと思っている、サービス業であるという意識を持って議論をしていただければと思う。
- ・ 川越はNHKのドラマにより2割ほど観光客が増えているが、いかに減らさないよう努力するか議論する中で、お寺巡りなどジャンル別の新たな観光コースを検討している。その中で観光タクシーの導入の方向にいくのではないかとと思う。

【野田委員（星野代理）】

- ・ 協議会の地域は広い地域であり多様な地域、様々な需要があり、労働条件も地域によって違っている。地域ごとに考えていくことも必要だと思う。
- ・ 運輸業界では労使の合意の中で、改善基準ができていたので、これを踏まえて進めていただきたい。
- ・ 最低賃金の問題では、10月1日から若干上がっているのでご留意願いたい。
- ・ 経営効率改善を労働条件の改善に結びつけることができれば良いのではないかと

思う。

【森委員】

- ・ 高齢者は福祉タクシー券により1割引を実施しており、また、高齢者の免許の返納者に対しては、福祉タクシーと同様の割引制度を導入しているが、各警察署単位でなく県全体で一律福祉タクシー券のようなものでできないものか、考えている。初乗り制度の補助制度を考えていただければ、高齢者の事故防止、需要の拡大につながり、高齢者の福祉にも貢献できると思う。

その他、事務局より、次回協議会は2月開催予定であること、及び骨子に関する意見は1月15日までに送付願いたい旨、説明。

3. 閉会（事務局より）

- その他、次回協議会は2月開催予定であること、及び骨子に関する意見は1月15日までに送付願いたい旨、説明 -

【配布資料】

議事次第

委員名簿

配席図

資料1 第1回埼玉県県南中央・県南西部交通圏タクシー特定地域協議会議事概要

資料2 埼玉県県南西部交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子（素案）

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

参考資料 タクシー事業における埼玉県内の苦情・交通事故件数の推移

## (案)

## 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画

## 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

## 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

- ・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。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・埼玉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12月1ヶ月間の輸送人員は97.9万人と平成20年12月1ヶ月の103.6万人に比べて6.5%も減少している。
- ・また、要件・規制の厳しいタクシー事業では対応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、埼玉県南西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。ただ、このうち新規参入者分を除いた増加率は5%を切っており、これは本地域の特色である、駅を中心とした車両待機と無線配車を主体とする地域の経営実態や歴史的な背景のもと、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われてきたことが要因であると思われる。
- ・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。(埼玉協調べ)。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実働率は83.7%だったものの、実車率47.9%、

1日1車当たりの運送収入は、平成20年度では36,972円だったが33,508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、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている(埼玉協調べ)。

- ・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(埼玉協調べ)、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、その格差は年々拡大し、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ない効果として表れてきたが、需要の減少によって賃金水準が期待されたほどにはならず、現状の賃金水準では、働き盛りの年代の運転者の定着が難しい状況にもなっている。

#### 長時間労働及び運転者の高齢化

- ・労働時間については、埼玉県のタクシー運転者は埼玉県全産業平均よりも長時間労働の傾向もみられるが、県南西部交通圏では交通圏の約3分の2の事業者に運行記録計の装着が義務づけられるなど、労働時間管理が厳しく指導されているため近年は改善されてきている。タクシー事業の業務形態(利用者を待つ形態)にあっては、時間当たりの労働生産性を上げることが難しく、労働時間の変動が運送収入や歩合制賃金に影響を与えてくる。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種免許が必要なこと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。

- ・公共交通機関であるタクシーにおいては、事故・苦情の一扫は重要なテーマであるが、県南西部交通圏では、事業者の努力によって需給バランスの不均衡を原因とする事故・苦情の発生増加はあまり認められない。

#### 埼玉のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでに、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・埼玉県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、コンピ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  
観光立国実現に向けての取組み  
環境問題への貢献  
防災・防犯対策への貢献  
地域公共交通としての役割の強化  
総合交通ネットワークの一員としての機能の向上  
交通問題、都市問題の改善  
過度な運賃競争への対策

## 2 . 地域計画の目標

### 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、県南西部交通圏の各地区（交通圏の中のさらに狭い範囲）の特殊性を考慮し、その地区の自治体や商工会議所、商工会、観光協会、福祉団体などその地区のタクシー事業者が連携協力して、各地区の特性に合致したタクシーサービスの充実を目指した活性化方策を実施することも必要である。
- ・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。
- ・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、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができるような場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、埼玉の観光を支え、さらに、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、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、さらに各地区・各待機所において利用者の理解を得ることに配慮しながら、アイドリングストップルールを関係者ととも検討する等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・また、これらの取組みやタクシー車両（LPG燃料）のCO<sub>2</sub>排出量が通常のガソリン燃料や軽油燃料の車両より低いことを踏まえ、環境に優しい公共交通機関であることを幅広くPRすることに努め、タクシー利用の促進を図る。

#### 防災・防犯対策への貢献

- ・地域を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定や「防災レポートタクシー」の取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。

#### 地域公共交通としての役割の強化

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

#### 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・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、鉄道等公共交通に関し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

- ・タクシーベイの整備可能な道路における設置の検討や時間帯により車両が集中する駅等へのタクシーレーンの整備の検討、また、スクールゾーン等の乗り入れ禁止区域における需要に対応するためのタクシー車両の乗り入れに関する検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。
- ・また、車両の分散、適地適所への効率的な配車などの観点から、公共施設等のタクシー乗り場の整備の検討について、必要に応じて関係者が集まり協議できるような場を設けるよう努める。
- ・公共交通機関としての自覚をもち、交通環境を疎外することのないよう、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を推進し、モラルをわきまえた事業運営により、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

#### 過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ、コンプライアンスに基づいた事業運営を遂行しつつ適切に対応する。

#### 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、日車營收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交通圏において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただしその際には、不当にタクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

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

#### (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. に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施時期としては短期・中期としているが、短期については1年以内、中期については指定期間内を目安として取り組むこととする。

## タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

### 【特定事業】

サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

ETCの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者



実施時期：短期・中期

#### 介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 高齢者運転免許返納割引制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 事業者における自社WEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 県警・警察署及び法人協会への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

##### 駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備の検討

実施主体等：法人協会、個人協会、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

#### 事業経営の活性化、効率化

##### 【特定事業】

##### デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

##### 車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

##### 部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

第3者による自主監査制度の検討

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

賃金制度・乗務員負担制度の見直しの取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

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

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

女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯仕切版の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

AT車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

安全性の維持・向上

【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ドライブレコーダー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

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

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転コンクールの参加

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

事故防止コンテストの導入

実施主体：タクシー事業者、

実施時期：短期

【その他の事業】

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

#### 観光タクシーの運行の取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 観光タクシー乗務員講習会の実施の取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

#### 【その他の事業】

##### 観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：法人協会、個人協会、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

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

#### 環境問題への貢献

#### 【特定事業】

##### ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

##### アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

##### 後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

##### アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

#### 【その他の事業】

#### 防災・防犯対策への貢献

#### 【特定事業】

##### 地域における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

##### 地域における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

地域における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

子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

救援タクシーの促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

映像記録型ドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯カメラの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

#### 【その他の事業】

地域公共交通としての役割の強化

#### 【特定事業】

地域公共交通会議への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者

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

実施時期：短期

#### 【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

実施主体等：法人協会、運輸支局

実施時期：中期

乗合タクシーやデマンドタクシーの運行の検討

実施主体等：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期

## 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

### 【特定事業】

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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

### 【その他の事業】

地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、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、鉄道事業者、自治体

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

## 交通問題、都市問題の改善

### 【特定事業】

主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

### 【その他の事業】

公共交通機関としての役割を強化するための道路環境や乗り場等に関する検討の取組み

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体、埼玉県警

実施時期：中期

交通環境を疎外することのないような事業運営モラルの推進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、  
実施時期：短期・中期

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

### 特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

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

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、特定事業計画には、特定事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができる規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

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

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、埼玉県南西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主旨を十分理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。