

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

制定平成21年11月26日

(目的)

第1条 埼玉県県南中央交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、埼玉県県南中央交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

- 第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
- 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。
 - 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
 - 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
 - 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- (1) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
 - ② 地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
 - ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議
 - ① 協議会の運営方法

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(6)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)は、同条第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長又はその指名する者
- (2) 関係地方公共団体の長
 - ① 埼玉県知事又はその指名する者
 - ② さいたま市長又はその指名する者
 - ③ 鴻巣市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 埼玉県タクシー協会 会長
 - ② 大宮自動車有限会社 代表取締役
 - ③ 株式会社ツバメタクシー 代表取締役
 - ④ ツルヤ交通株式会社 代表取締役
 - ⑤ 長谷川タクシー有限会社 常務取締役
 - ⑥ 第三交通株式会社 代表取締役
 - ⑦ 埼玉県個人タクシー協会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 全国自動車交通労働組合埼玉地方連合会を代表する者
 - ② 交通労連埼玉交通運輸労働組合を代表する者
 - ③ 全国自動車交通労働組合総連合会埼玉地方連合会を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① さいたま商工会議所 専務理事
 - ② 鴻巣市商工会 会長
- (6) その他協議会が必要と認める者
 - ① 埼玉労働局 労働基準部 監督課長
 - ② 埼玉県警察本部交通部交通規制課長
 - ③ 埼玉県警察本部交通部交通指導課長
 - ④ 東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 企画室 企画調整課長

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。

- 3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 会長の選出を議決する場合 法第8条第1項に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、法第8条2項に掲げる協議会の構成員においては、行政機関毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計11個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。
 - (2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① 関東運輸局埼玉運輸支局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長又はその指名する者が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - ④ 設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① (2)①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
 - ③ 協議会の構成員である関係行政機関が合意していること。

- ④ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意していること。
- ⑤ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。

10 協議会は、地域計画作成後も定期的を開催することとする。

11 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。

12 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

13 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。

また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定平成 21 年 11 月 26 日

(目的)

第 1 条 埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成 21 年法律第 64 号。以下「法」という。）の規定に基づき、埼玉県南西部交通圏（以下「特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

第 2 条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車を用いる。
 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第 3 条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- (1) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
 - ② 地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
 - ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議
 - ① 協議会の運営方法

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(6)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)は、同条第2項に規定する構成員。

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

④ 東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 企画室 企画調整課長

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 会長の選出を議決する場合 法第8条第1項に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、法第8条2項に掲げる協議会の構成員においては、行政機関毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計16個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。
 - (2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① 関東運輸局埼玉運輸支局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長又はその指名する者が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - ④ 設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

- ① (2)①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
- ② 地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
- ③ 協議会の構成員である関係行政機関が合意していること。
- ④ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意していること。
- ⑤ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。

10 協議会は、地域計画作成後も定期的を開催することとする。

11 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。

12 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

13 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。

また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

埼玉県県南中央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

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

- ・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。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・埼玉県県南中央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2,500万人（1日当たり約68,000人）から平成20年度では年間2,300万人（1日当たり約62,000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、埼玉県県南中央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

- ・埼玉県県南中央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42両、平成21年度は9月30日までに107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57社から72社へと15社（約26%）増加、車両数は2,535両から2,794両へと259両（約10%）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%、83%、80%としたときの車両数約2,050両、約2,200両、約2,300両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数（2,728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、埼玉県南中央交通圏では、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180.8kmから169.2kmへ、実車率は47.7%から47.6%へ、実働率は83.6%から78.5%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）も33,427円から32,750円へと、減少するという実態になっている（埼玉調べ）。
- ・さらに、平成22年1月の実績では、実働率78.3%、実車率46.4%、1日1車当たりの運送収入は28,795円と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、2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、埼玉県の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、埼玉県の全産業平均に比べ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。

◇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の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の魅力の低下等も相まって、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るものの、各年度では接客態度に関する苦情の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。
- ・埼玉県県南中央交通圏においては、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、点字シールの表示、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、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、供給の過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下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。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。

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

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。
- ・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り組みや、拡がりをもせる交通空白地帯の利用者の細かな需要に対応する取り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。

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り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

- ・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、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。

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「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。

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。
- ・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。

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2020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。

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。
- ・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。

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。

◇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。県南中央交通圏では、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2,050両（実働率90%）、約2,200両（同83%）、約2,300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必要があると考えられる。

- 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、タクシーが県南中央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

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込まれ、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。

①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

- バリアフリー対応の教育制度の導入

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

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
- 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
- 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
- 運転免許返納割引制度の拡大
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
- 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

【その他の事業】

- 駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の利便性向上の検討
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

②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

○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

【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

③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

○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
- 防犯仕切板の導入
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：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

【その他の事業】

- タクシー運転者に対する暴力行為防止に関する取組み
実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者
実施時期：中期

④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
- 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
- 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
- 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

⑤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
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
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

【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・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

【その他の事業】

- 駅待ち停車中におけるアイドリングストップに関する検討
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

【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
- 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
- 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

⑧地域公共交通としての役割の強化

【特定事業】

- 地域公共交通会議への積極的な参画
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

【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：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

【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、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

【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、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、埼玉県県南中央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。

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

①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。

②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、埼玉県の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、埼玉県の全産業平均に比べ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。
- ・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。

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

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、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り組みや、拡がりを見せる交通空白地帯の利用者の細かな需要に対応する取り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。

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り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

- ・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。

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「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。

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。
- ・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。

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2020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CO2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。

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。
- ・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。

⑩交通問題、都市問題の改善

- ・タクシーベア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。

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、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

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込まれ、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。

①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

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

○E T C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

○妊婦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

○A E D搭載車の運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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

○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

【その他の事業】

○駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の利便性向上の検討

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

②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
- 第三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

③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
- 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
- 防犯仕切板の導入
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
- 洗車機の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

【その他の事業】

- タクシー運転者に対する暴力行為防止に関する取組み
実施主体等：法人協会、個人協会、タクシー事業者
実施時期：中期

④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

- 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
- 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
- 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

⑤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
 - 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
 - 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

【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・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

【その他の事業】

- 駅待ち停車中におけるアイドリングストップに関する検討
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

【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

- 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
- 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

⑧地域公共交通としての役割の強化

【特定事業】

- 地域公共交通会議への積極的な参画
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

【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：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

【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、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

【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、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。

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案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

- 一 利用者のニーズに合致したサービスの提供が何よりも重要であることを関係者は認識し、需要拡大に向けたあらゆる施策を講じることを念頭に、利用者の選択性を高めるための方策、最新のIT技術を活用したサービス提供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗り場の整備等を、関係者の緊密な連携により推進すること。
- 二 タクシーが地域における公共交通機関として十分な機能を果たせるよう、運転者の労働条件の改善・向上、違法不適切な行為の排除等を効果的に進め、各地において迅速かつ有効な対策を講じること。そのために、特定地域については、その指定を適切に行うこと。
- 三 特定地域では、地域の需要に適合し、新規参入や増車による需要増が明らかに見込めるもの以外は、原則としてこれを認めないこと。また、特定地域に指定されなかった地域についても、特定特別監視地域への指定を検討する等供給過剰発生の未然防止に努めること。
- 四 協議会が策定する地域計画には、過度な運賃競争や労働条件改善・向上のための対策について記載されるよう基本方針に明記すること。
- 五 自主的、協調的な減車を促進する観点から、既存の補助制度の活用のほか、タクシー事業者及びその団体、関係地方公共団体等の関係者の要望を十分踏まえた支援制度の創設に努めること。
- 六 特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講じること。

- 七 タクシー事業の健全な競争を図るため、同一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏まえつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討し、必要な措置を講じること。
- 八 道路運送法第九条の三第二項第一号の読替特例措置が講じられた趣旨と経過を勘案し、今後策定される運賃のガイドラインにおいては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、自動認可運賃の幅を縮小するとともに、下限割れ運賃の審査を厳格化する措置を講じること。
- 九 下限割れ運賃を採用する事業者には、人件費、一般管理費、走行距離等、必要な指標につき定期的に報告を求め、その事業運営につき適切なチェックを行うこと。また、運賃割引による低額運賃についても、ガイドラインに基づき、下限割れ運賃と同様のチェックを行うこと。
- 十 今後、新規参入事業者については、まず幅運賃内で一定期間事業を実施させる等の措置を講じること。
- 十一 今後の運賃改定においては、幅運賃内の運賃であっても、その後の改定の結果、当該運賃が下限割れとなれば、その時点で一年の有効期限が付されるよう措置すること。
- 十二 公正取引委員会は、国土交通省が行う下限割れ運賃審査をはじめ、タクシー運賃の不当競争防止策について助言を行うなど、必要な連携協力を図ること。また、特定事業計画認定時の協調減車に関する両者の調整については、対策の必要性を十分認識し、迅速かつ適切に行うこと。
- 十三 違法不適切な事業運営の排除をはじめ、悪質事業者の排除を強力に進めるため、監査体制の大幅な増強を図ること。
- 十四 利用者の安全を確保する観点からも、労働条件の悪化を防止するとともに、違法不適切な事業運営を排除するため、労働関係法令違反に対する処分の強化を図るとともに、監査指導体制の強化のため、走行距離制限の導入地域の拡大、デジタルタコグラフの義務化等について検討すること。

十五 国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

十六 特定地域におけるタクシー事業の適正化、活性化に対する地域の積極的な対応を促すため、地方公共団体への本法の趣旨の周知に努めること。

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案に
対する附帯決議

平成二十一年六月十八日

参議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

- 一、利用者のニーズに合致したサービスの提供が何よりも重要であることを関係者は認識し、一層のサービスの改善と需要の拡大が図られるよう、タクシー事業の適正化及び活性化に努め、利用者の選択性を高めるための方策、最新のIT技術を活用したサービス提供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗り場の整備等を、関係者の緊密な連携により推進すること。
- 二、全国各地域におけるタクシーの供給過剰とそれに伴う違法不適切な事業運営、労働条件の悪化等の実情を踏まえ、その対策を迅速かつ効果的に行う観点から、特定地域の指定を適切に行うこと。
また、特定地域では、新規参入や増車が需要増を喚起すると明らかに見込める場合を除き、原則としてこれを認めないこととするとともに、特定地域に指定されなかった地域についても、特定特別監視地域への指定を検討する等供給過剰発生の未然防止に努めること。
- 三、協議会が策定する地域計画には、過度な運賃競争の回避や労働条件改善・向上のための対策について記載されるよう基本方針に明記すること。
また、協議会においては、地方運輸局は、かつて需給調整を実施していた際の手法等により、地域における適正車両数を算定し示すこと。

四、タクシーが地域における公共交通機関として十分な機能を果たし得るよう、タクシー事業者及びその団体、関係地方公共団体等の関係者の要望を十分踏まえた支援制度の活用・創設に努めること。

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

五、タクシー事業の健全な競争を図るため、同一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏まえつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討し、必要な措置を講じること。

六、今後策定される運賃のガイドラインにおいては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、自動認可運賃の幅の縮小、適切な運賃水準の趣旨を逸脱した下限割れ運賃等の防止に必要な措置を講じること。

七、労働条件の悪化防止、違法不適切な事業運営の排除、タクシー運賃の不当競争の防止、特定事業計画認定時の協調減車に関する迅速な調整等のため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化、労働関係法令違反に対する処分の強化等、必要な措置を講じること。

八、国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

九、運転者登録制度について、講習の充実等制度の適切かつ円滑な実施を図るとともに、これに必要な支援措置を講じること。

右決議する。