資　料　１

特定地域再指定に係る状況

特定地域の指定

タクシー適正化･活性化法による特定地域の指定

次に掲げる状況に照らして、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

① 供給過剰（供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。）の状況
② 事業用自動車一台当たりの収入の状況
③ 法令の違反その他の不適正な運営の状況
④ 事業用自動車の運行による事故の発生の状況

人口10万人以上の都市を含む営業区域における指定基準

次の①～③の**いずれかに**該当するもの

① **日車実車キロ又は日車営収が、平成13年度と比較して減少していること。**
② 前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
③ 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること。

◆管内各都県主要交通圏における直近平成23年度実績値との比較（指数はH13年度を「100」）

都道府県	交通圏名	日車実車キロ(km)			日車営収（円）		
		平成13年度	平成23年度	指数	平成13年度	平成23年度	指数
東京都	特別区･武三	126.9	100.8	79	¥51,326	¥43,369	84
神奈川県	京浜	113.8	83.5	73	¥44,008	¥36,355	83
千葉県	京葉	103.0	82.2	80	¥38,407	¥32,871	86
埼玉県	県南中央	86.7	73.4	85	¥33,634	¥29,928	89
	県南東部	88.5	75.9	86	¥33,215	¥29,895	90
	県南西部	101.9	88.8	87	¥38,006	¥35,141	92
	県北	75.4	58.9	78	¥25,606	¥21,546	84
群馬県	中･西毛	59.7	49.8	83	¥20,835	¥18,873	91
茨城県	水戸県央	65.8	59.2	90	¥23,559	¥22,410	95
栃木県	宇都宮	79.8	65.0	81	¥28,870	¥25,784	89
山梨県	甲府	66.5	51.7	78	¥24,971	¥21,682	87

特定地域の指定について

○国土交通省告示第千六十一号

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（平成二十一年法律第六十四号）第三条第一項の規定に基づき、特定地域を次のとおり指定する。

平成二十四年九月二十八日　　国土交通大臣　羽田雄一郎

指定する地域　一　道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第五条の規定に基づき北海道運輸局長が定める営業区域の「札幌交通圏」、「小樽市」、「函館交通圏」、「旭川交通圏」、「苫小牧交通圏」、「釧路交通圏」、「帯広交通圏」及び「北見交通圏」

二　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき東北運輸局長が定める営業区域の「青森交通圏」、「八戸交通圏」、「弘前交通圏」、「盛岡交通圏」、「花巻交通圏」、「一関交通圏」、「仙台市」、「石巻市」、「福島交通圏」、「郡山交通圏」、「会津交通圏」、「いわき市」、「秋田交通圏」及び「山形交通圏」

三　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「特別区・武三交通圏」、「北多摩交通圏」、「南多摩交通圏」、「西多摩交通圏」、「京浜交通圏」、「県央交通圏」、「湘南交通圏」、「小田原交通圏」、「京葉交通圏」、「東葛交通圏」、「千葉交通圏」、「北総交通圏」、「市原交通圏」、「南房交通圏」、「県南中央交通圏」、「県南西部交通圏」、「県北交通圏（埼玉県）」、「東毛交通圏」、「中・西毛交通圏」、「水戸県央交通圏」、「県南交通圏（茨城県）」、「県西交通圏」、「宇都宮交通圏」、「県南交通圏（栃木県）」、「塩那交通圏」及び「甲府交通圏」

四　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「新潟交通圏」、「長岡交通圏」、「上越交通圏」、「三条市A」、「新発田市A」、「富山交通圏」、「高岡・氷見交通圏」、「金沢交通圏」、「南加賀交通圏」、「長野交通圏」、「松本交通圏」、「上田市A」及び「飯田市A」

五　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中部運輸局長が定める営業区域の「名古屋交通圏」、「知多交通圏」、「尾張北部交通圏」、「尾張西部交通圏」、「西三河北部交通圏」、「西三河南部交通圏」、「静清交通圏」、「富士・富士宮交通圏」、「沼津・三島交通圏」、「伊豆交通圏」、「磐田・掛川交通圏」、「藤枝・焼津交通圏」、「岐阜交通圏」、「大垣交通圏」、「高山交通圏」、「美濃・可児交通圏」、「津交通圏」、「松阪交通圏」及び「桐井交通圏」

六　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき近畿運輸局長が定める営業区域の「大阪市域交通圏」、「北摂交通圏」、「河北交通圏」、「河南B交通圏」、「泉州交通圏」、「京都市域交通圏」、「神戸市域交通圏」、「姫路・西播磨交通圏」、「東播磨交通圏」、「奈良市域交通圏」、「大津市域交通圏」、「湖南交通圏」、「中部交通圏（滋賀県）」、「湖東交通圏」及び「和歌山市域交通圏」

七　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中国運輸局長が定める営業区域の「広島交通圏」、「呉市A」、「東広島市」、「三原市」、「福山交通圏」、「鳥取交通圏」、「米子交通圏」、「松江市」、「出雲市」、「岡山市」、「倉敷交通圏」、「津山市」、「下関市」、「宇部市」、「山口市」、「周南市」、「防府市」及び「岩国交通圏」

八　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき四国運輸局長が定める営業区域の「高松交通圏」、「中讃交通圏」、「徳島交通圏」、「松山交通圏」、「東予交通圏」、「今治交通圏」及び「高知交通圏」

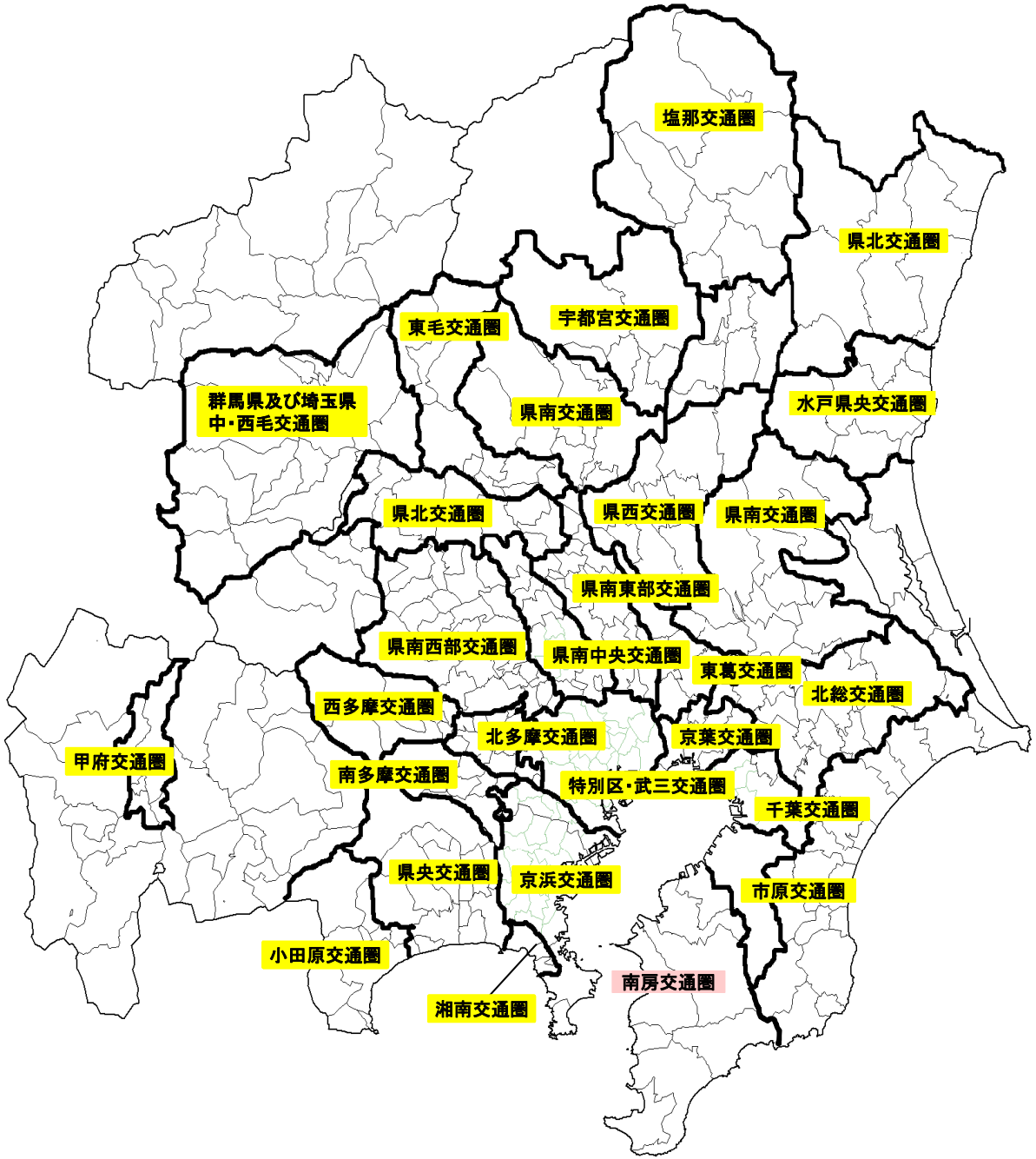
九　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「福岡交通圏」、「北九州交通圏」、「筑豊交通圏」、「大牟田市」、「久留米市」、「佐賀市」、「唐津市」、「長崎交通圏」、「佐世保市」、「諫早市」、「熊本交通圏」、「八代交通圏」、「大分市」、「別府市」、「宮崎交通圏」、「都城交通圏」、「延岡市」、「川薩交通圏」、「鹿屋交通圏」、「鹿児島交通圏」及び「鹿児島市」

十　道路運送法施行規則第五条の規定に基づき沖縄総合事務局長が定める営業区域の「沖縄本島」

期　間　平成二十四年十月一日から平成二十七年九月三十日まで

特定地域の指定

関東運輸局管内における特定地域（28地域）



都県	特定地域名
東京	特別区・武三交通圏
	北多摩交通圏
	南多摩交通圏
	西多摩交通圏
神奈川	京浜交通圏
	県央交通圏
	湘南交通圏
	小田原交通圏
千葉	京葉交通圏
	東葛交通圏
	千葉交通圏
	北総交通圏
	市原交通圏
	南房交通圏（H24．10．1）
埼玉	県南中央交通圏
	県南西部交通圏
	県北交通圏
	県南東部交通圏（H22．4．1）
群馬	東毛交通圏
	中・西毛交通圏
茨城	水戸県央交通圏
	県南交通圏
	県西交通圏
	県北交通圏（H22．4．1）
栃木	宇都宮交通圏
	県南交通圏
	塩那交通圏
山梨	甲府交通圏

資料 2-1【県南中央交通圏】

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
改正(案)平成　　年　　月　　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２７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~~　株式会社つばめタクシー　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　関東旅客自動車交通労働組合連合会埼玉地方連合会を代表する者

③　交通労連埼玉交通運輸労働組合を代表する者

④　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２７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２７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に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。

資料 2-2【県南西部交通圏】

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

制定　平成２１年１１月２６日
改正　平成２４年　３月１６日
改正（案）平成　　年　　月　　日

（目的）

第１条　埼玉県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２７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~~　朝霞交通有限会社　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　株式会社川乗三和　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　取締役業務部長

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　関東旅客自動車交通労働組合連合会埼玉地方連合会を代表する者

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　川越商工会議所　専務理事

②　朝霞市商工会　副会長

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２７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２７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に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。

資料 2-3【県北交通圏】

埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定　平成２１年１０月２８日
改正　平成２１年１１月１９日
改正(案)　平成　　年　　月　　日

（目的）

第１条　埼玉県県北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、埼玉県県北交通圏（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２７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　加須市長又はその指名する者

③　行田市長又はその指名する者

④　熊谷市長又はその指名する者

⑤　羽生市長又はその指名する者

⑥　深谷市長又はその指名する者

⑦　本庄市長又はその指名する者

⑧　上里町長又はその指名する者

⑨　寄居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　昭和タクシー株式会社　代表取締役

③　~~国際十王交通株式会社　取締役社長~~

④　深谷ミツワタクシー有限会社　代表取締役

⑤　七福タクシー有限会社　代表取締役

⑥　本庄タクシー株式会社　代表取締役

(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　関東旅客自動車交通労働組合連合会埼玉地方連合会を代表する者

③　国際十王交通株式会社労働組合を代表する者

(5)　地域住民

①　熊谷商工会議所　専務理事

②　本庄商工会議所　専務理事

③　くまがやくらしの会　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高崎支社　総務部　企画室副課長

（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２７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２７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１８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に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。

資料　3

特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に係る3年間の取組みの検証

Ⅰ　特定事業計画の進捗状況

3交通圏共通

県南中央交通圏

さいたま市、鴻巣市（構成委員）
川口市、上尾市、蕨市、戸田市、桶川市、北本市、伊奈町

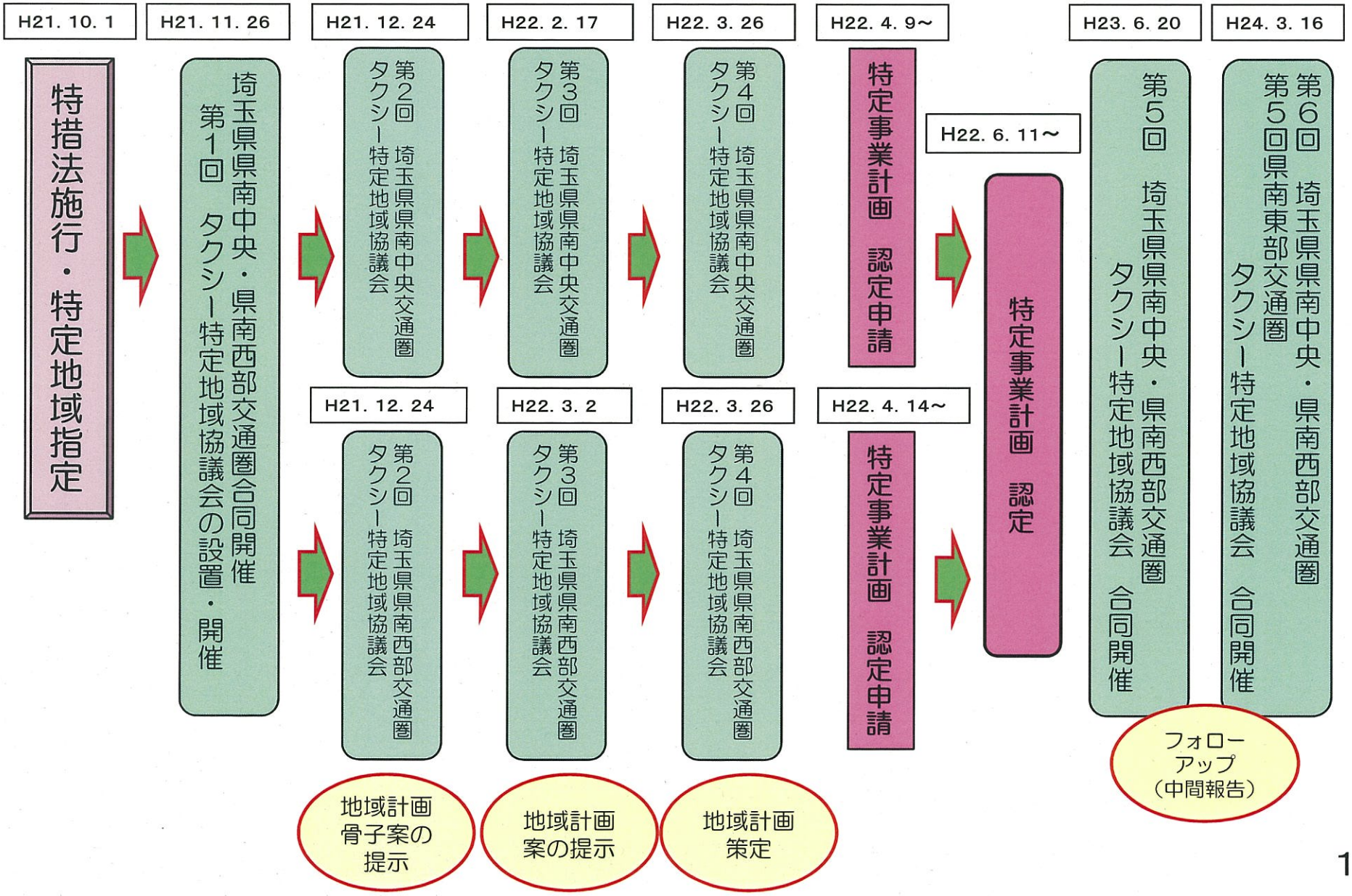
県南西部交通圏

川越市、志木市、新座市、鶴ヶ島市、越生町、ときがわ町（構成委員）
所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、和光市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、日高市、
三芳町、毛呂山町、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、東秩父村

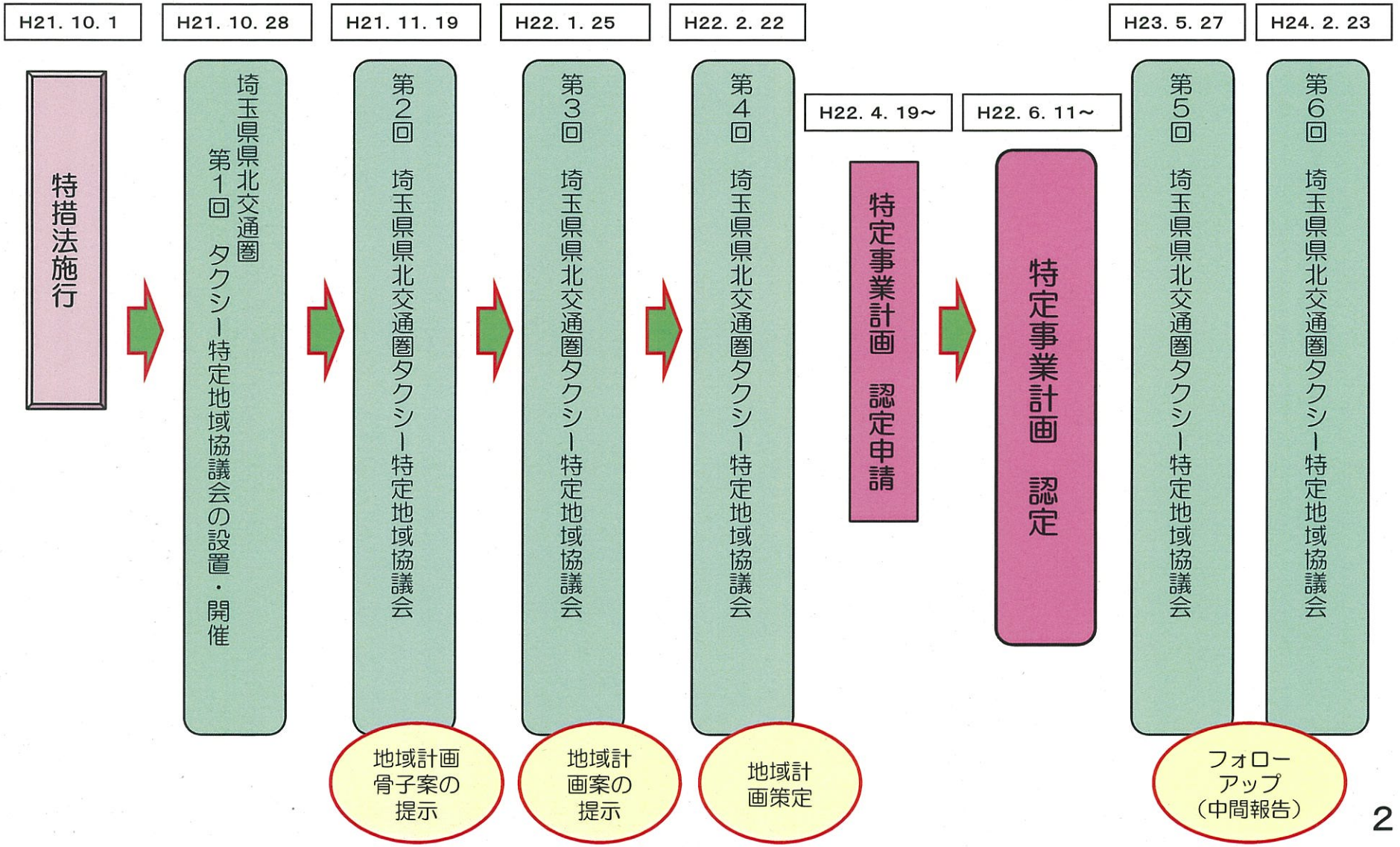
県北交通圏

熊谷市、行田市、加須市（平成22年3月23日に編入された旧北埼玉郡北川辺町及び
大利根町の区域を除く。）、本庄市、羽生市、深谷市、上里町、寄居町（構成委員）
美里町

１－１．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施行後の経緯について（県南中央、県南西部交通圏）



１－２．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施行後の経緯について（県北交通圏）



2．特定事業計画認定申請状況、認定状況

平成24年11月30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	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	73	71	42	69	80	71	42	69	80	137	140	140
県南西部交通圏	H22.3.26	57	56	42	38	63	56	41	37	63	37	38	38
県北交通圏	H22.2.22	26	26	17	16	15	26	16	15	14			

営業区域名	基準車両数 ①	現在車両数 ② ※H24.11末	減車数 ②/①	申請された減・休車がすべて実施された場合の車両数 ③	減車率 ③/①	適正と考えられる車両数	基準車両数と適正と考えられる車両数との乖離
県南中央交通圏	2,782	2,534	8.9%	2,534	8.9%	2,050～2,300	約17%～約26%
県南西部交通圏	1,735	1,568	9.6%	1,567	9.7%	1,300～1,450	約16%～約25%
県北交通圏	572	495	13.5%	494	13.6%	400～450	約21%～約30%

中央

事業者規模 基準車両数からの削減率	1～19両 （24）	20～49両 （33）	50～99両 （9）	100両以上 （5）
26%以上	1	3		
17%以上～26%未満				
17%未満	23	30	9	5

西部

事業者規模 基準車両数からの削減率	1～19両 （28）	20～49両 （21）	50～99両 （6）	100両以上 （2）
25%以上				
16%以上～25%未満	6	1		
16%未満	21	20	6	2

北部

事業者規模 基準車両数からの削減率	1～9両 （6）	10～19両 （6）	20～39両 （10）	40両以上 （4）
30%以上				1
21%以上～30%未満				
21%未満	6（ほか1事業者廃止）	6	10	3

３－１．特定事業の項目ごとの認定状況　（県南中央交通圏）

法人事業者

平成24年11月30日現在

特定事業計画	認定事業者数（重複あり）
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	４２ 社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	９ 社
早朝予約の積極受注の推進	９ 社
安全運転講習会の受講	７ 社
アイドリングストップ車の導入	７ 社
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	６ 社
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	６ 社
防犯カメラの導入	５ 社
サービス向上のための教育・研修の充実	４ 社
カーナビの導入	４ 社
安全運転コンクールの参加	４ 社
地理教育の徹底	３ 社
電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入	３ 社
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	３ 社
ハイブリッド車、ＥＶ車等低公害車の導入促進	３ 社
防犯カメラの導入（再掲）	３ 社
介護タクシーの運行	２ 社
嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入	２ 社
防犯仕切板の導入	２ 社
アルコールチェッカーの導入	２ 社

３－２．特定事業の項目ごとの認定状況　（県南中央交通圏）

法人事業者

平成24年11月30日現在

特定事業計画	認定事業者数（重複あり）
交通事故ゼロ運動等の実施	２ 社
地域における治安維持への協力	２ 社
地域における防犯への協力	２ 社
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	１ 社
チャイルドシートの導入	１ 社
自社乗り場の設置・運営	１ 社
福祉タクシーの運行	１ 社
運転免許返納割引制度の拡大	１ 社
事業者における自社ＷＥＢサイトの開設	１ 社
車両費用等の削減	１ 社
デジタル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	１ 社
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	１ 社
若年労働者の積極的な雇用の促進	１ 社
女性が働きやすい職場環境の整備	１ 社
防犯訓練の実施	１ 社
観光タクシーの運行	１ 社
地域における防災への協力	１ 社
映像記録型ドライブレコーダーの導入（再掲）	１ 社
輸送障害時における代替輸送の連携強化	１ 社

３－３．特定事業の項目ごとの認定状況　（県南西部交通圏）

平成24年11月30日現在

法人事業者

特定事業計画	認定事業者数（重複あり）
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	２８ 社
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	８ 社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	８ 社
ハイブリッド車、ＥＶ車等低公害車の導入促進	７ 社
早朝予約の積極受注の推進	５ 社
アルコールチェッカーの導入	４ 社
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	４ 社
サービス向上のための教育・研修の充実	３ 社
防犯カメラの導入	３ 社
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	３ 社
妊婦支援タクシーの運行	２ 社
安全運転講習会の受講	２ 社
安全運転コンクールの参加	２ 社
アイドリングストップ車の導入	２ 社
電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入	２ 社

３－４．特定事業の項目ごとの認定状況　（県南西部交通圏）

平成24年11月30日現在

法人事業者

特定事業計画	認定事業者数 （重複あり）
地理教育の徹底	１ 社
チャイルドシートの導入	１ 社
子育て支援タクシーの運行	１ 社
運転免許返納割引制度の拡大	１ 社
事業者における自社ＷＥＢサイトの開設	１ 社
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	１ 社
車両費用等の削減	１ 社
デジタル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	１ 社
健康診断の充実	１ 社
運輸安全マネジメント講習の受講	１ 社
交通事故ゼロ運動等の実施	１ 社
地域における防犯への協力	１ 社
地域公共交通会議への積極的な参画	１ 社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	１ 社

３－５．特定事業の項目ごとの認定状況　（県北交通圏）

平成24年11月30日現在

特定事業計画	認定事業者数 （重複あり）
アイドリングストップ運動の推進	１７社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	９社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	４社
地域における防犯への協力	４社
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	４社
早朝予約の積極受注の推進	３社
地理教育の徹底	２社
デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	２社
高齢者運転免許返納割引制度の拡大	２社
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	２社
アルコールチェッカーの導入	２社
安全運転講習会の受講	２社
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）	２社
防犯カメラの導入	１社
防犯仕切板の導入	１社
ハイブリッド車、ＥＶ車等低公害車の導入促進	１社
アイドリングストップ車の導入	１社

３－６．特定事業の項目ごとの認定状況　（県南中央、西部交通圏）

個人事業者

平成24年11月30日現在

事業計画	事業者数	
	県南中央	県南西部
マスターズ制度の充実及び参加の促進	１２５	３６
電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入	７２	３３
ＥＴＣの導入	１１１	３６
カーナビの導入	１２７	３８
映像記録型ドライブレコーダーの導入	２６	１５
防犯カメラの導入	３１	１０
防犯仕切板の導入	５３	２２
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	１４０	３６
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	１４０	３６
健康診断の充実	１４０	３６
主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	１４０	３６
サービス向上のための教育・研修の充実 （県協会で実施する、事業者講習会の受講）	１４０	３８
安全運転講習会の受講 （県協会で実施する講習会への参加）	１４０	３８
アイドリングストップ・エコドライブ運動の推進	１３８	３８

Ⅱ　適正化の進捗状況

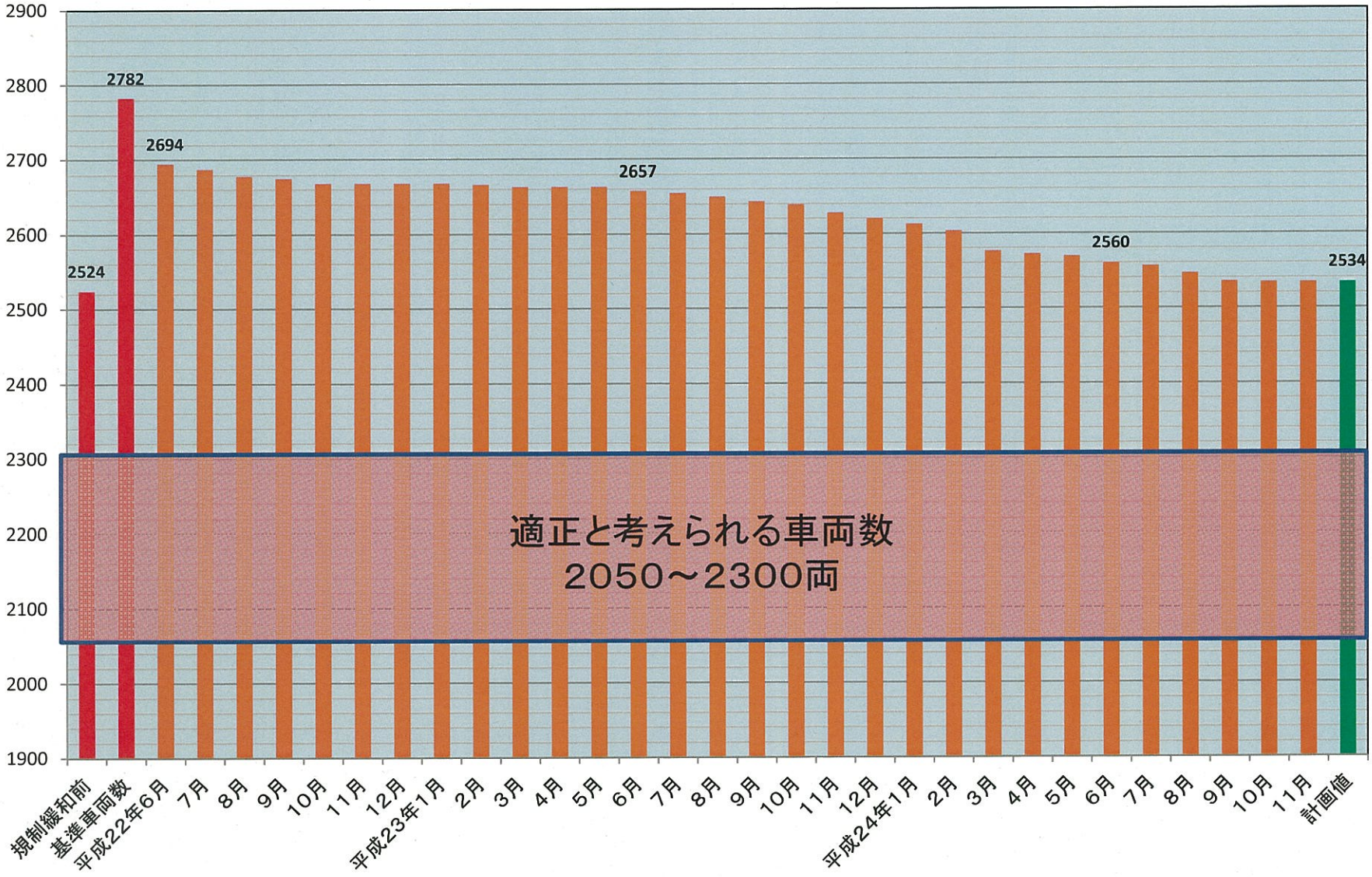
県南中央交通圏

県南中央交通圏

鴻巣市、さいたま市（構成委員）

北本市、桶川市、上尾市、川口市、蕨市、戸田市、伊奈町

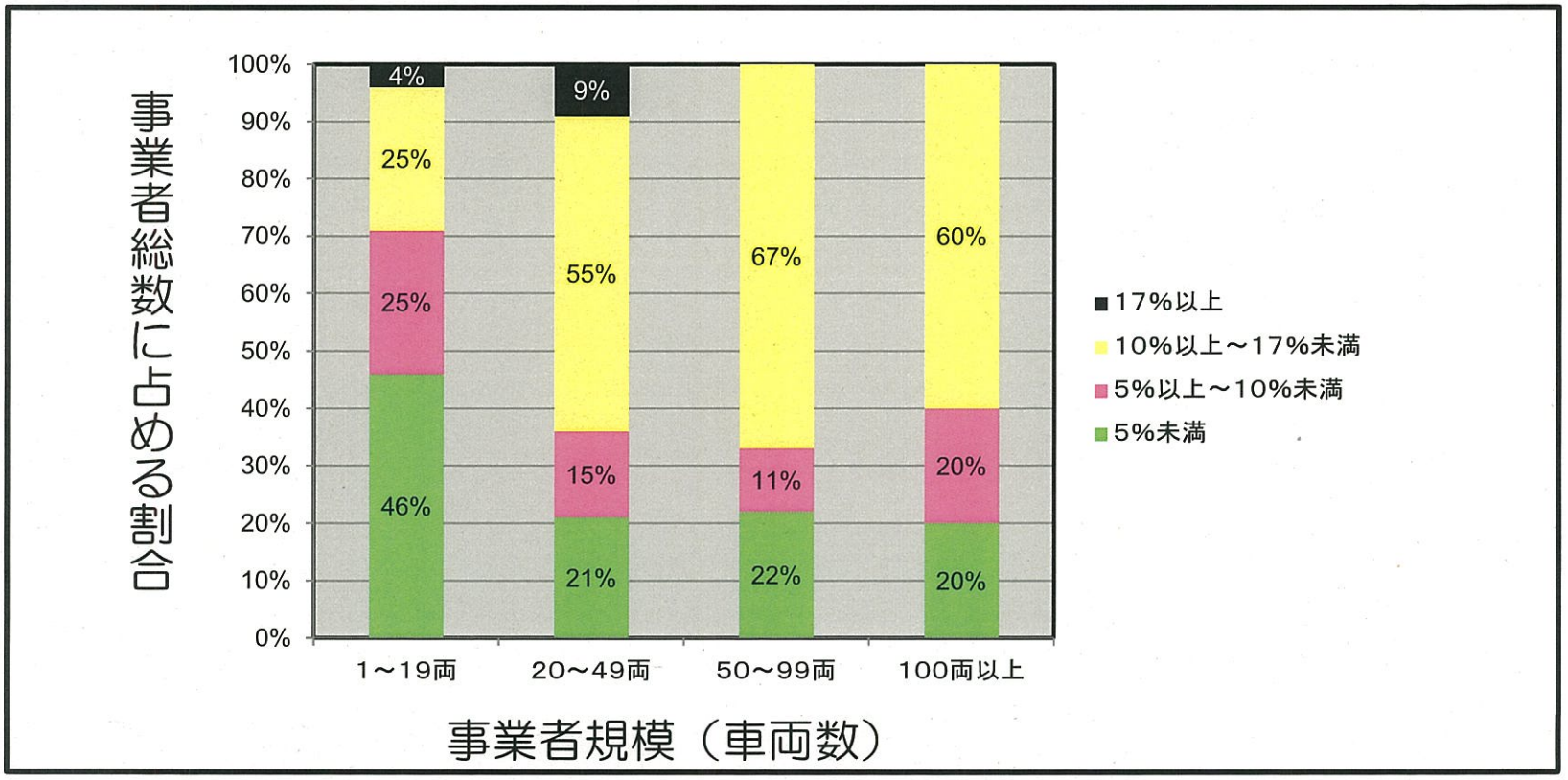
1，事業再構築（減・休車）認定後の実施状況　（県南中央交通圏）



2．事業規模別にみた特定事業計画認定申請状況　（県南中央交通圏）

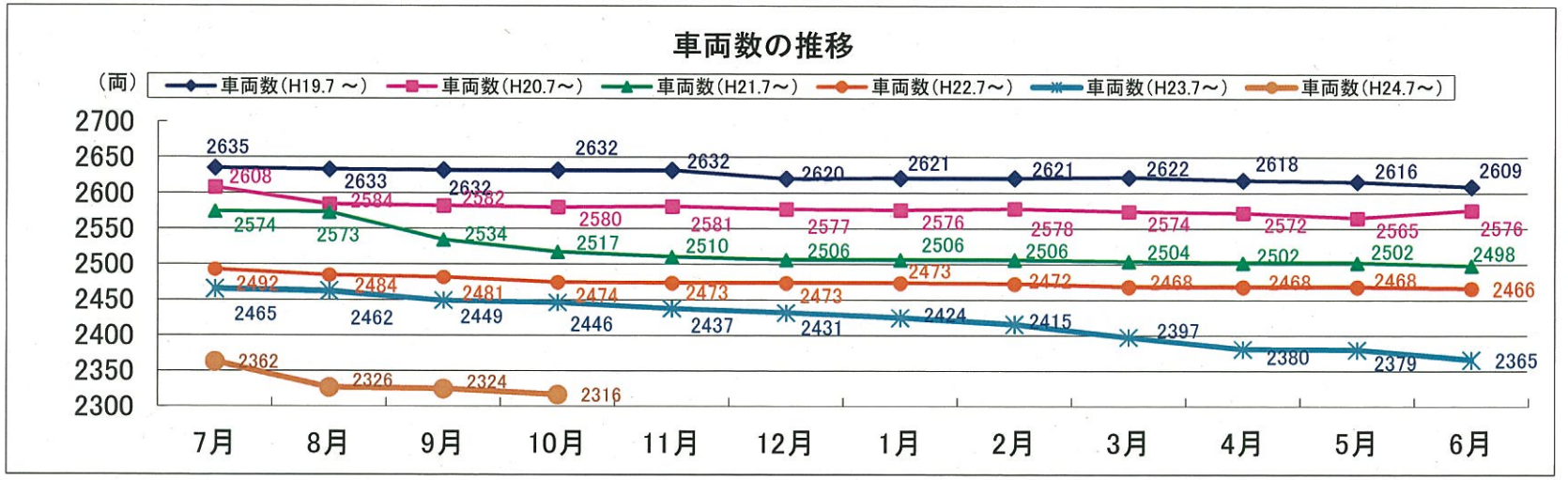
認定状況について規模別でみると、事業規模が小さいほど５%未満の事業再構築が多くなっている。１７%以上の減車率の事業再構築は４社のみである。

事業者規模 基準車両数からの削減率	１～１９両 （２４）	２０～４９両 （３３）	５０～９９両 （９）	１００両以上 （５）
１７%以上	1	3		
１０%以上～１７%未満	6	１８	6	3
5%以上～１０%未満	6	5	1	1
5%未満	１１	7	2	1

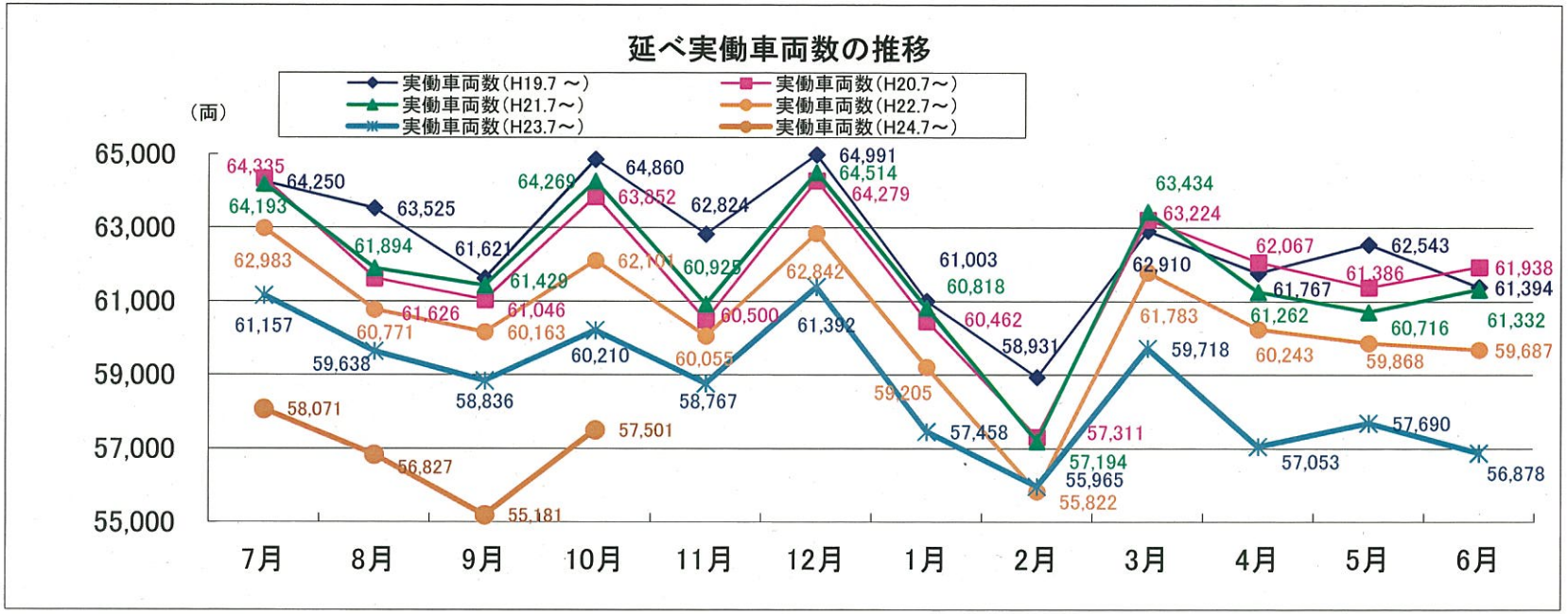


3－1．各指標の比較（県南中央　1／3）

①車両数の推移



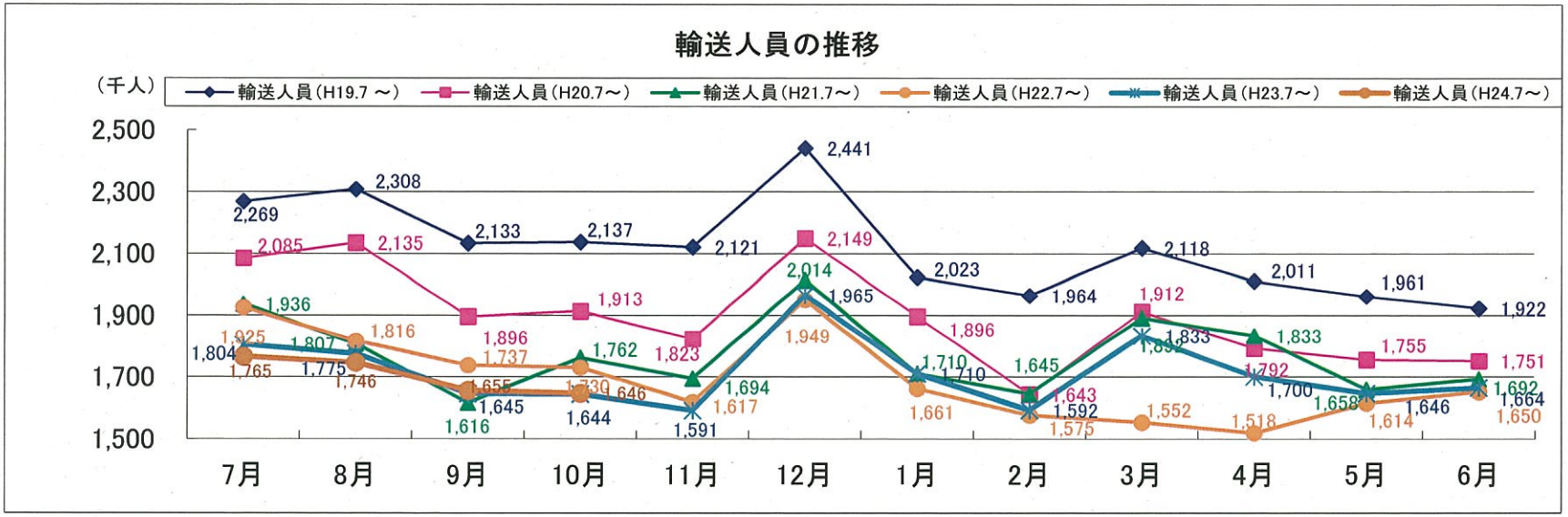
②延べ実働車両数の推移



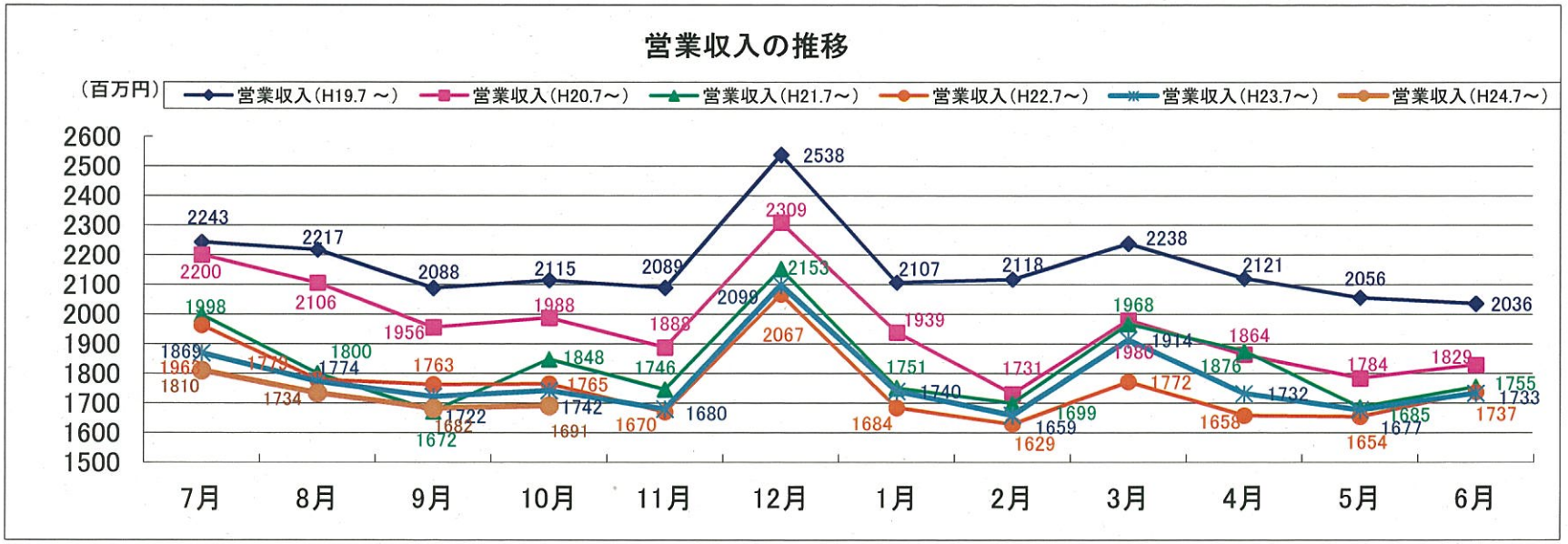
※埼タ協調べ

3－2．各指標の比較（県南中央　2／3）

③輸送人員の推移



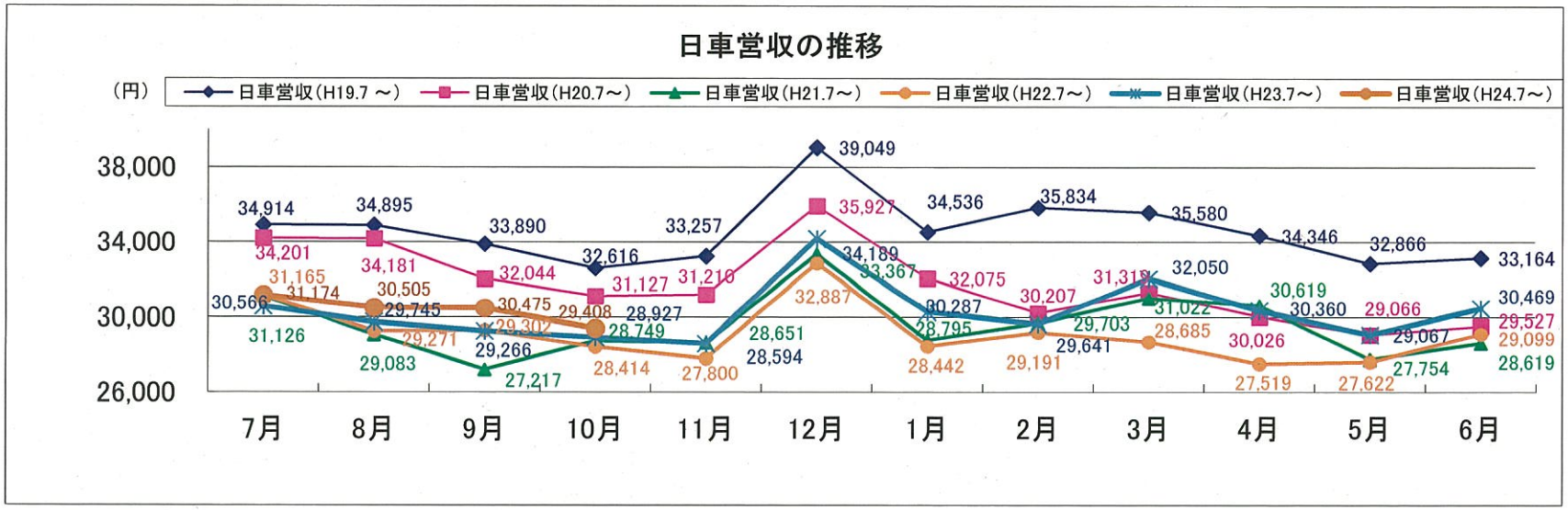
④営業収入の推移



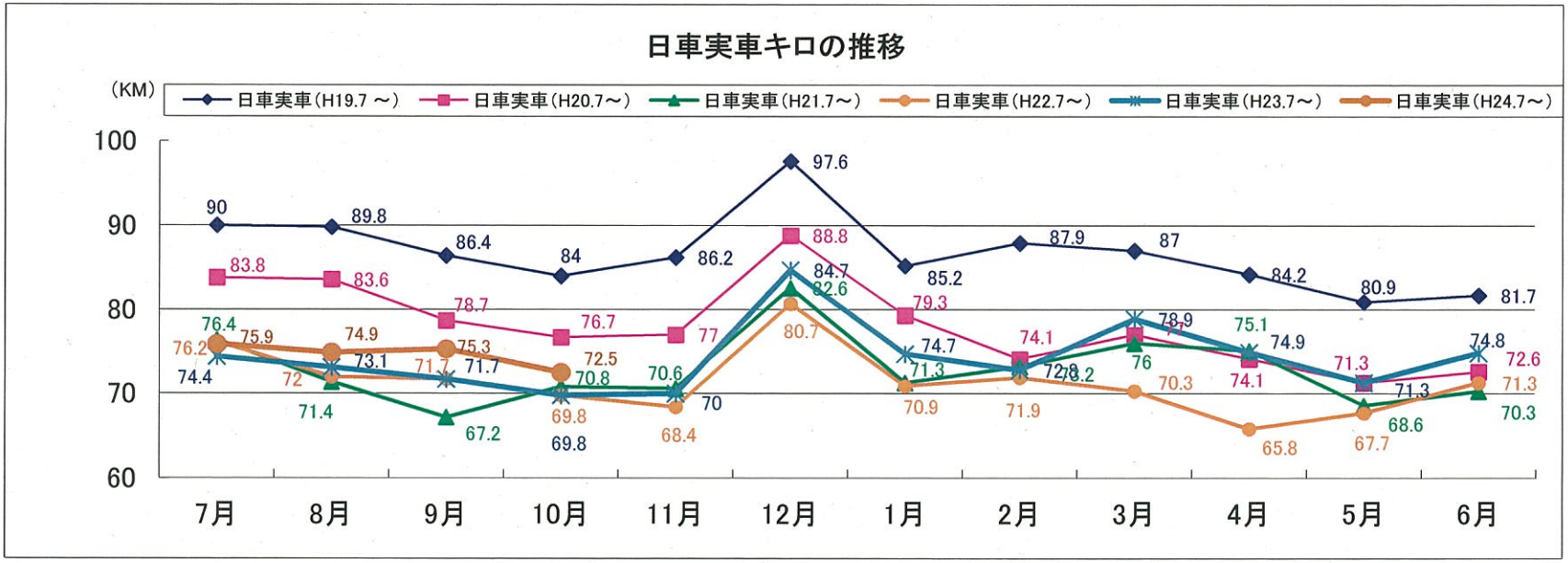
※埼タ協調べ

3－3．各指標の比較（県南中央　3／3）

⑤日車営収の推移



⑥日車実車キロの推移

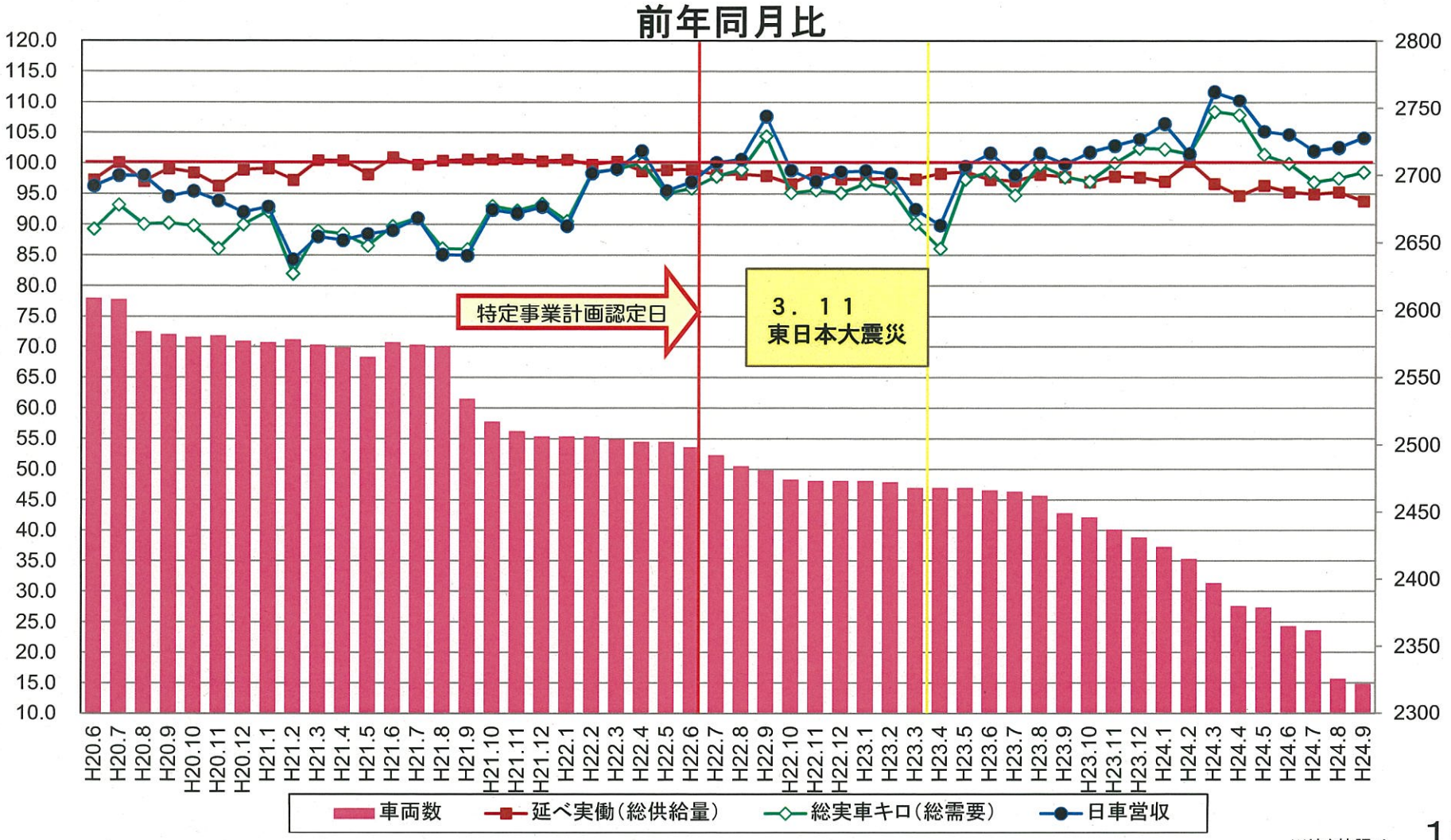


※埼タ協調べ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車営収の推移

県南中央交通圏

総需要量（実車キロ）は平成２３年３月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの、現在はその影響がほぼ解消されていると思われる。総供給量（延べ実働車両数）が着実に減少しており、平成２３年１０月からは日車営収の前年同月比がプラスに転じている。要因の一つとして、供給量の削減が日車営収を下支えしていることと考えられる。



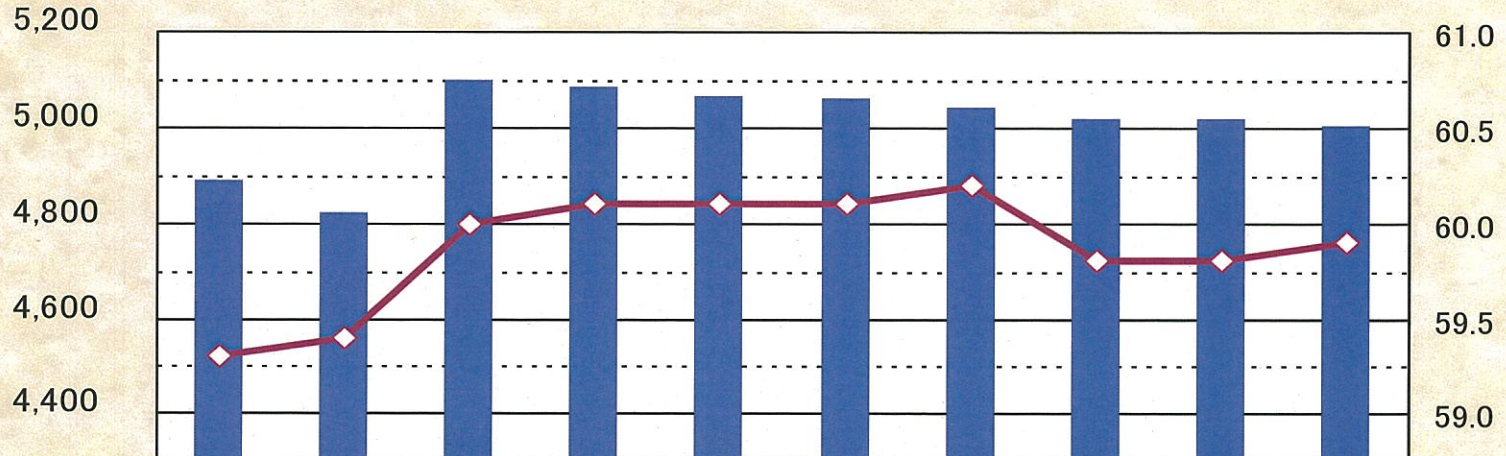
※埼タ協調べ

5. 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、現在では約5，000名となっている。

なお、年齢については、約60歳台と平均年齢は高止まりしており、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と思われる。



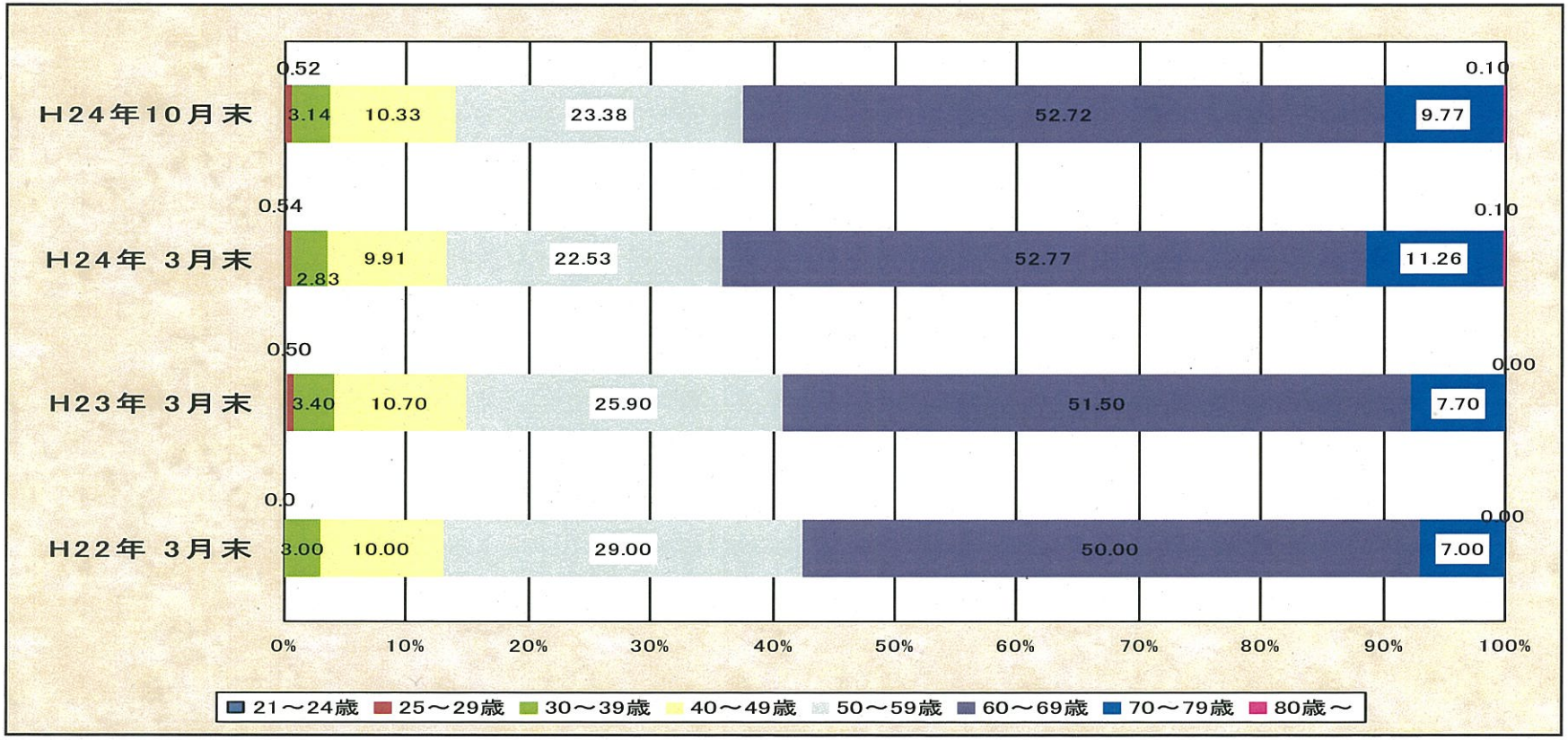
	H21年度	H22年度	H23年度	H24年4月	H24年5月	H24年6月	H24年7月	H24年8月	H24年9月	H24年10月
交付者数	4,887	4,823	5,100	5,087	5,065	5,061	5,042	5,018	5,019	5,004
平均年齢	59.3	59.4	60.0	60.1	60.1	60.1	60.2	59.8	59.8	59.9
女性交付者数	152	175	168	169	166	168	164	165	165	167

※埼タ協調べ

6. 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割を超えている。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、安定したタクシー事業を構築する為、中長期的な運転者確保計画の構築が必要となると思われる。



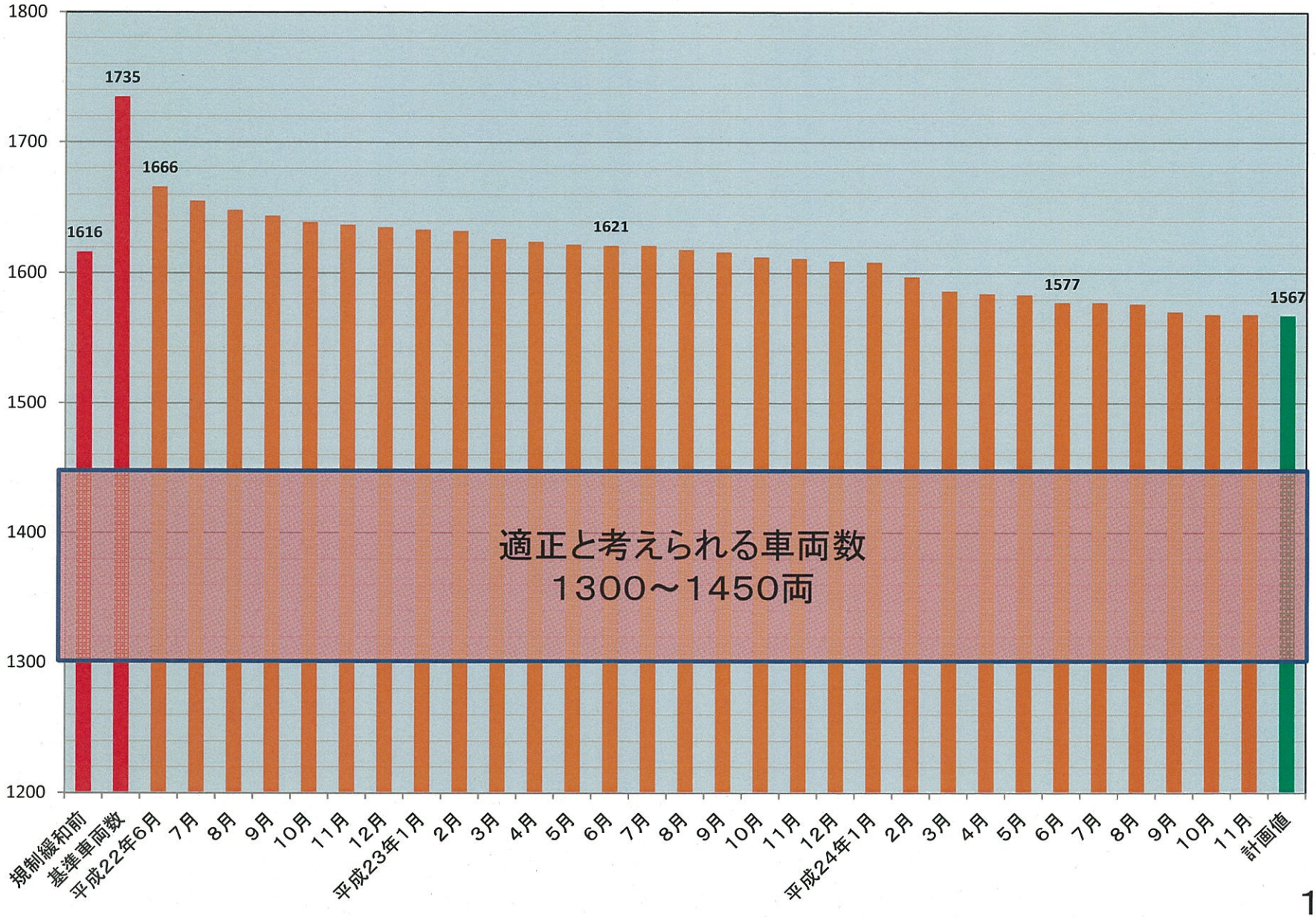
※埼タ協調べ

県南西部交通圏

県南西部交通圏

川越市、志木市、新座市、鶴ヶ島市、越生町、ときがわ町（構成委員）
所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、和光市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、日高市、
三芳町、毛呂山町、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、東秩父村

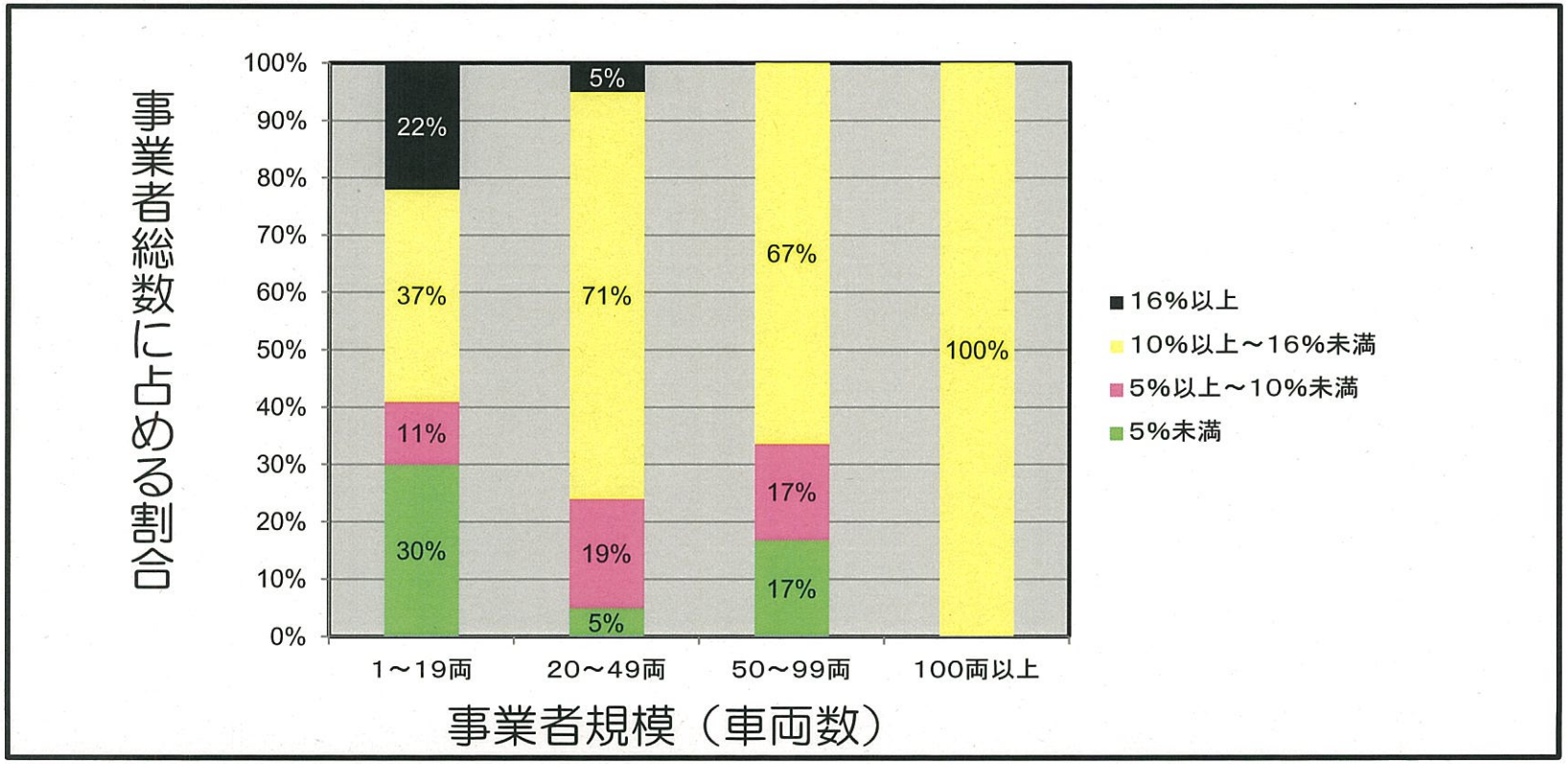
1，事業再構築（減・休車）認定後の実施状況　（県南西部交通圏）



2，事業規模別にみた特定事業計画認定申請状況　（県南西部交通圏）

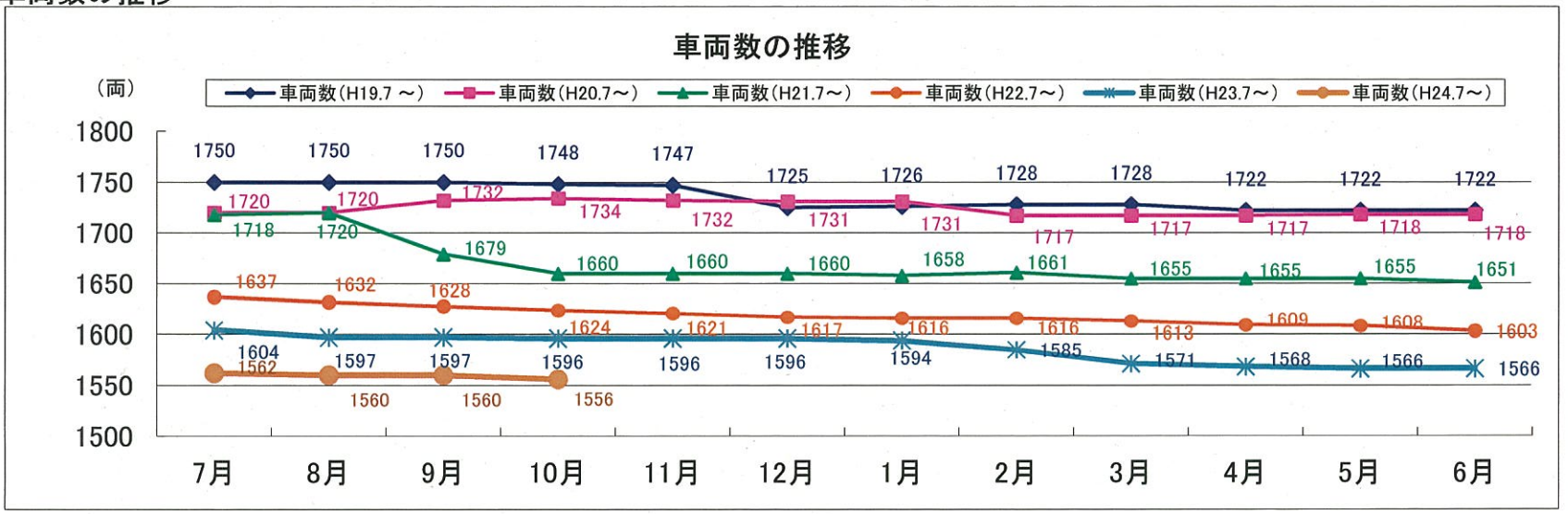
認定状況について規模別でみると、事業規模が小さいほど削減率５%未満が多い。削減率１６%以上の事業者は７社となっている。また、削減率１０%以上の事業者が３８者と全体の２／３を占めている。

事業者規模 基準車両数からの削減率	１～１９両 （２８）	２０～４９両 （２１）	５０～９９両 （６）	１００両以上 （２）
１６%以上	６	１		
１０%以上～１６%未満	１０	１５	４	２
５%以上～１０%未満	３	４	１	
５%未満	８	１	１	

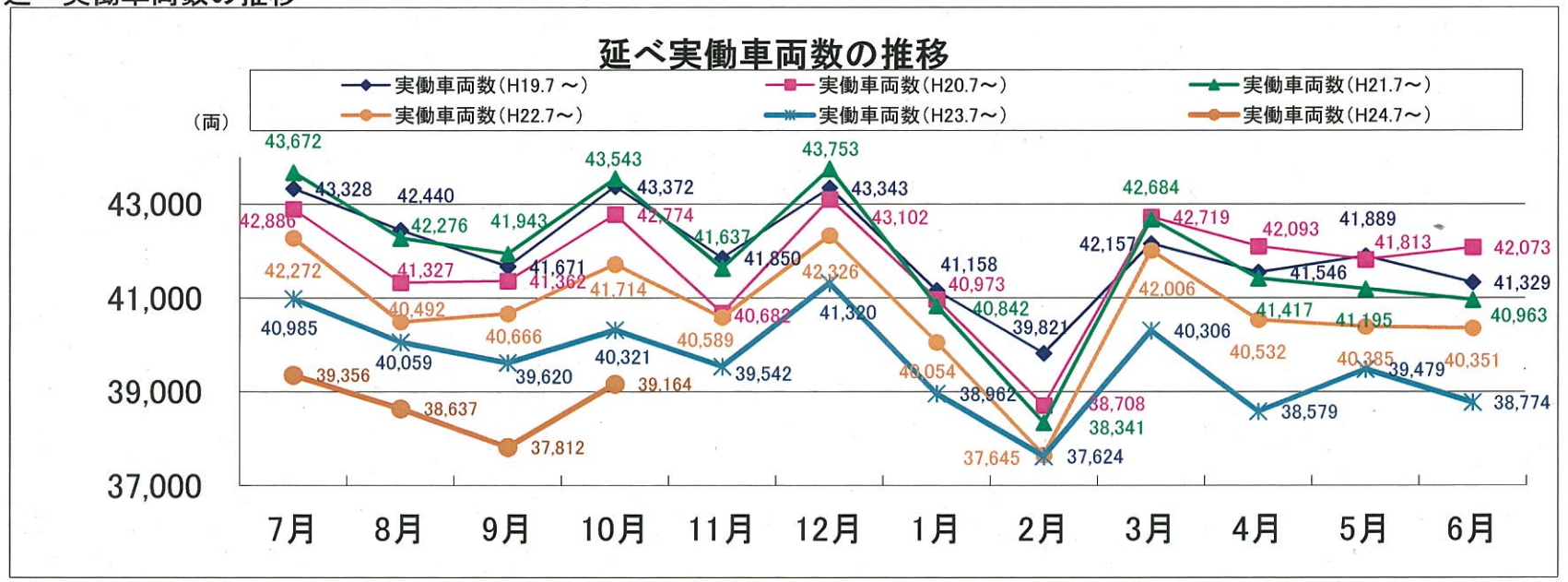


3－1．各指標の比較（県南西部　1／3）

①車両数の推移



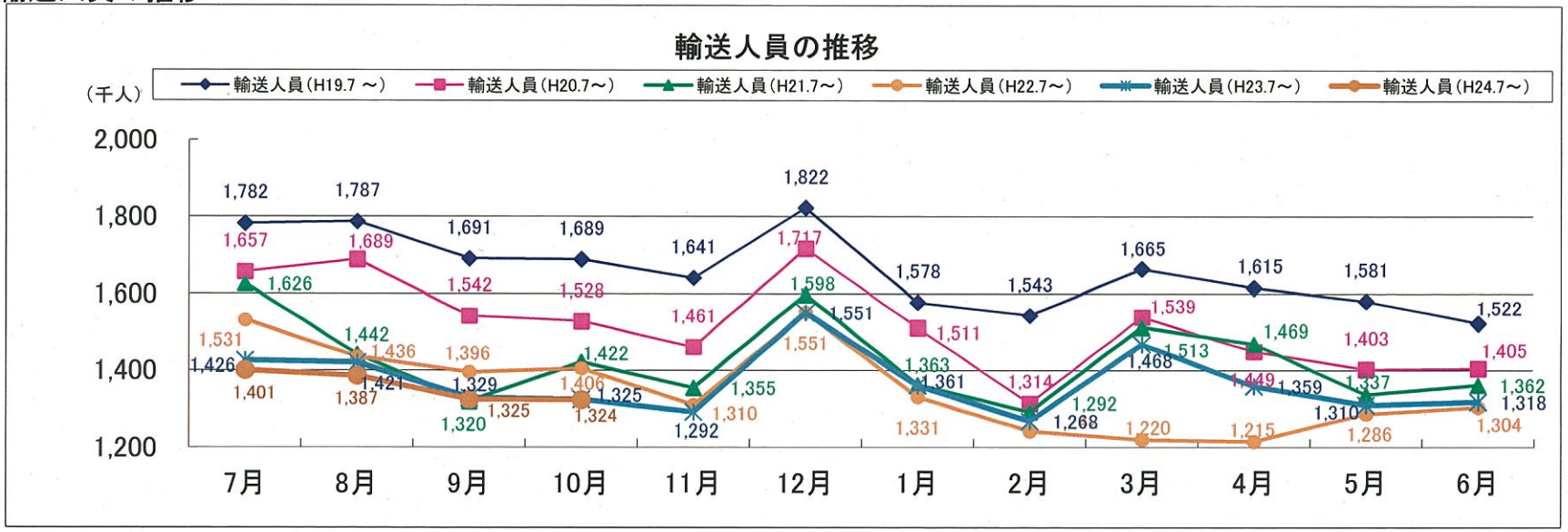
②延べ実働車両数の推移



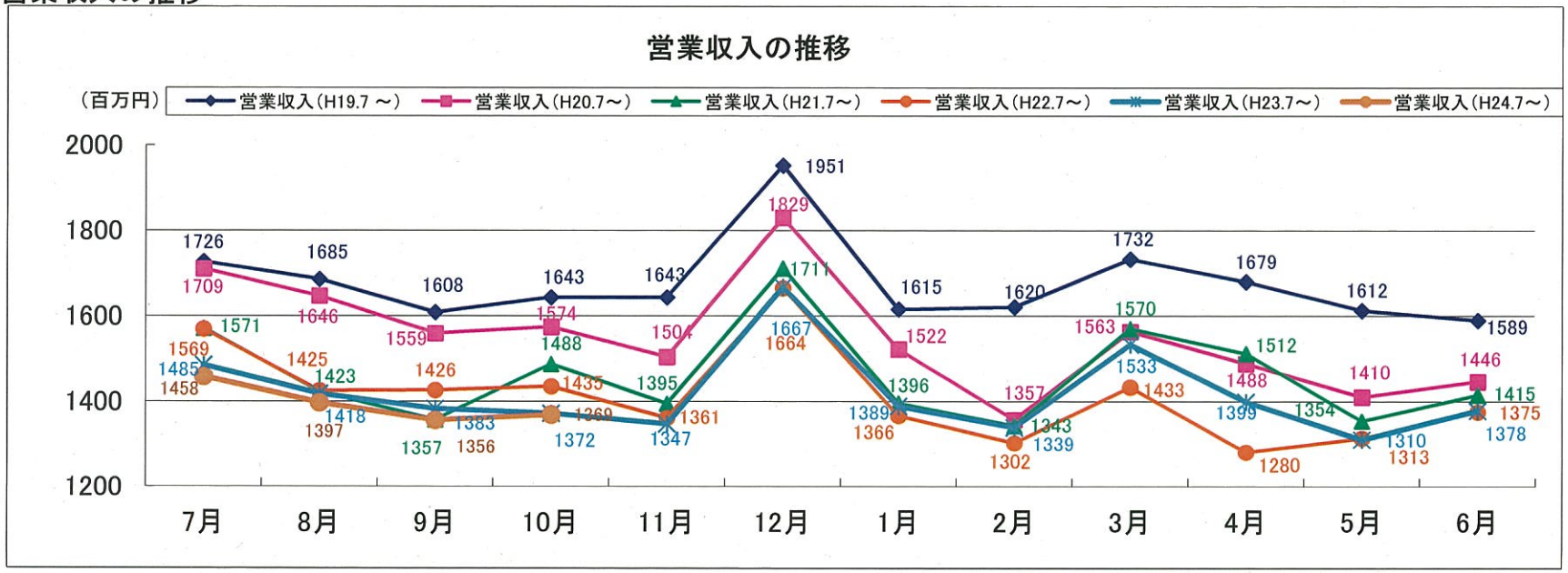
※埼タ協調べ

3－2．各指標の比較（県南西部　2／3）

③輸送人員の推移



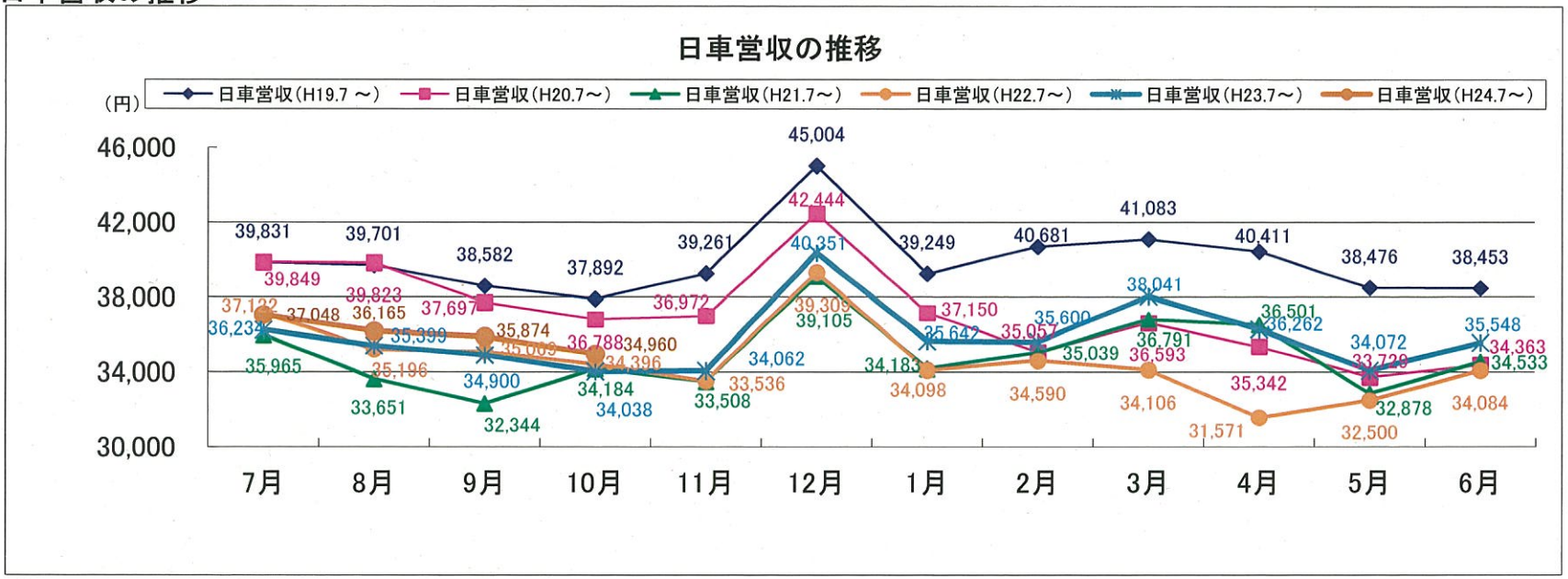
④営業収入の推移



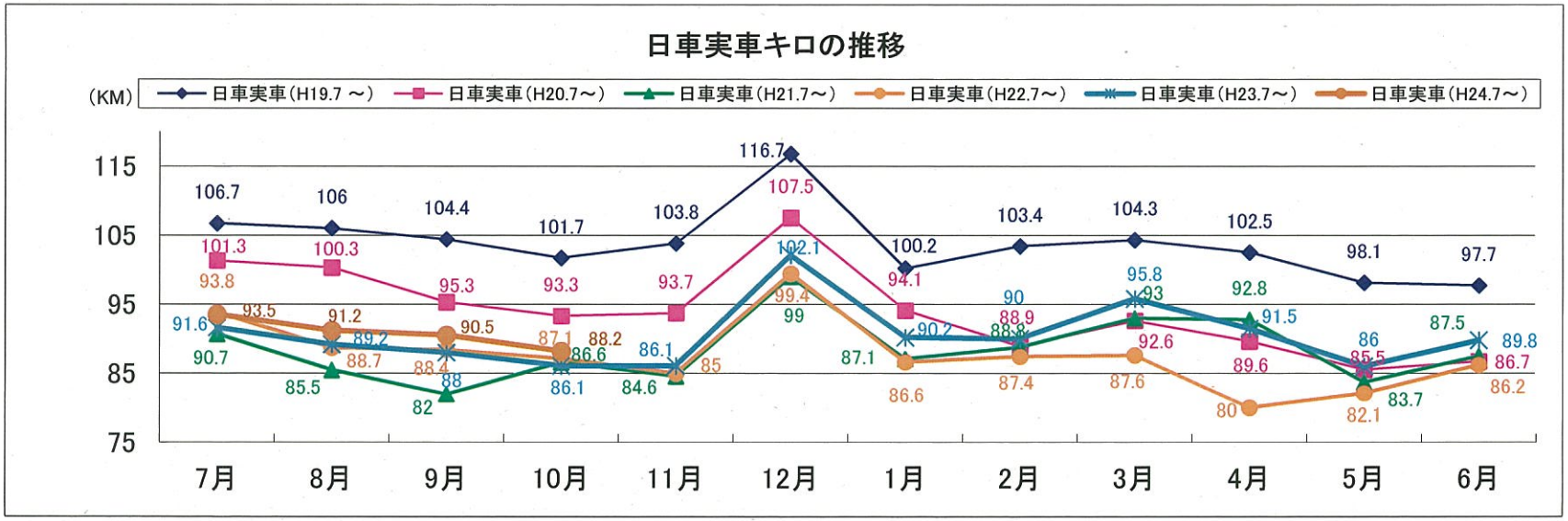
※埼タ協調べ

3－3．各指標の比較（県南西部　3／3）

⑤日車営収の推移



⑥日車実車キロの推移

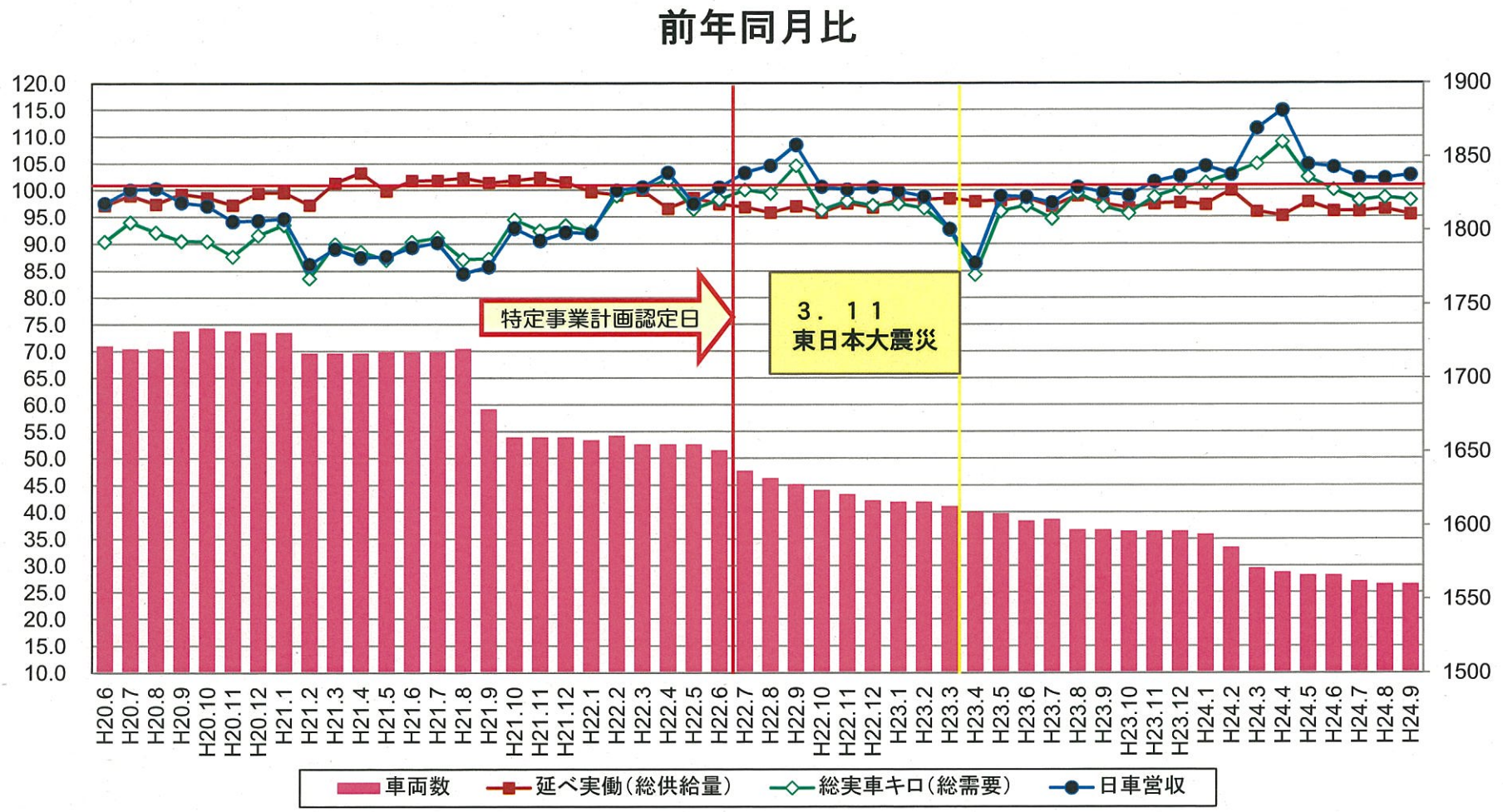


※埼タ協調べ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車営収の推移

県南西部交通圏

総需要量（実車キロ）は平成２３年３月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの、現在はその影響がほぼ解消されていると思われる。総供給量（延べ実働車両数）が着実に減少しており、平成２３年１１月からは日車営収の前年同月比がプラスに転じている。要因の一つとして、供給量の削減が日車営収を下支えしていることと考えられる。

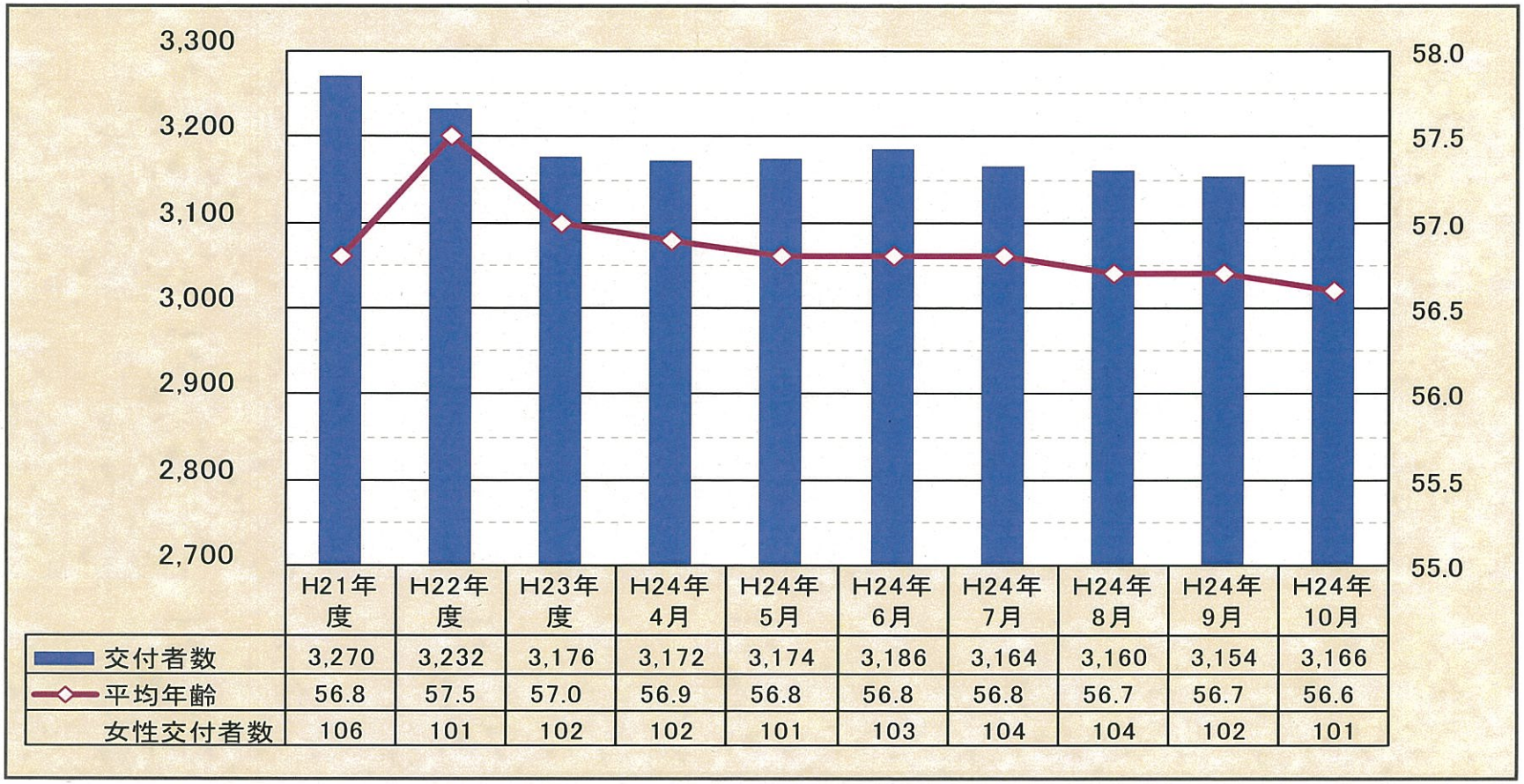


※埼タ協調べ

5. 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23年度末から、ほぼ一定の運転者数で大きな変動はない。若干、年齢の若返りがみられるものの、まだ年齢は高い水準となっている。



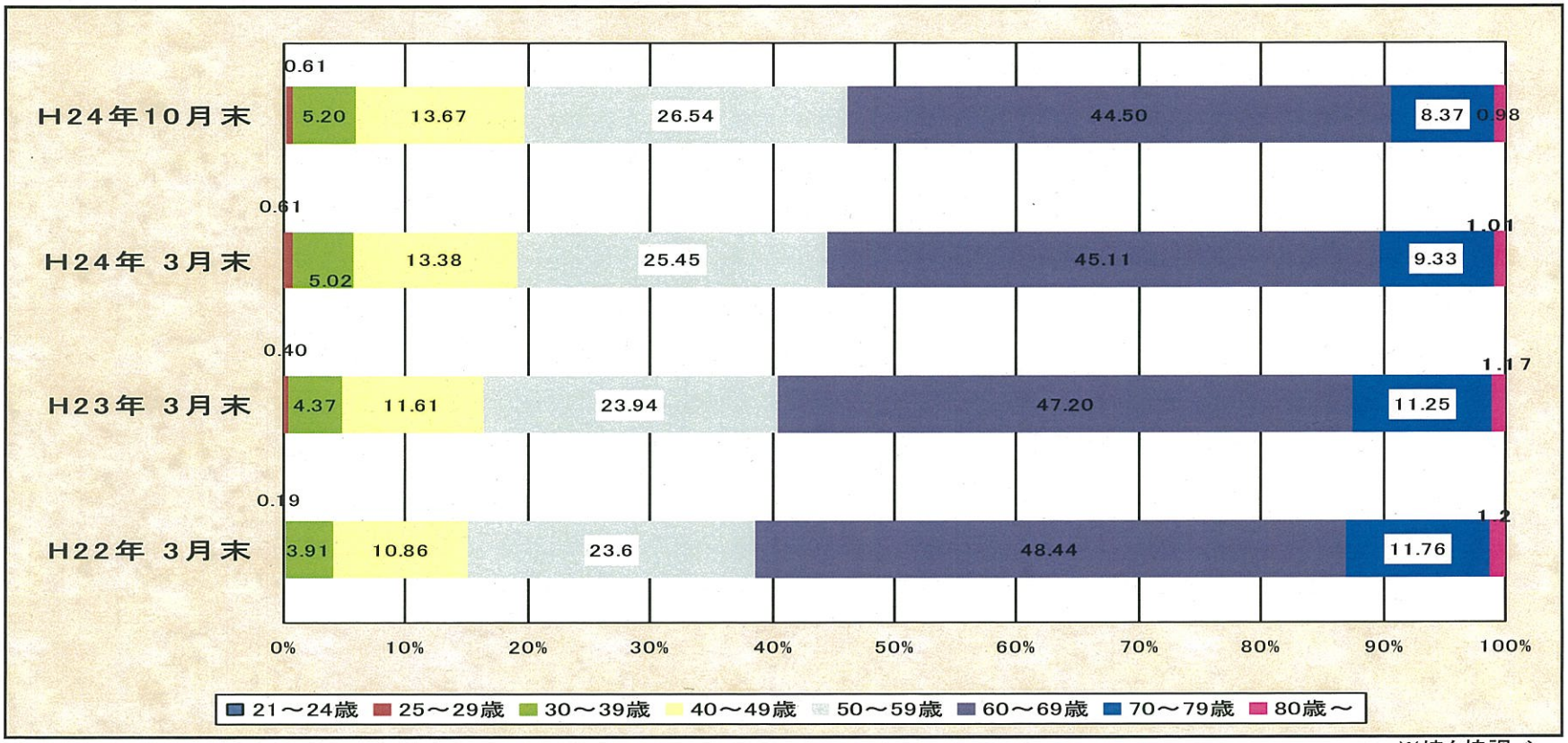
	H21年度	H22年度	H23年度	H24年4月	H24年5月	H24年6月	H24年7月	H24年8月	H24年9月	H24年10月
交付者数	3,270	3,232	3,176	3,172	3,174	3,186	3,164	3,160	3,154	3,166
平均年齢	56.8	57.5	57.0	56.9	56.8	56.8	56.8	56.7	56.7	56.6
女性交付者数	106	101	102	102	101	103	104	104	102	101

※埼タ協調べ

6. タクシー運転者の年齢構成の推移

県南西部交通圏

60歳以上が、6割を超えていたが、現在でも半数が60歳以上となっている。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、安定したタクシー事業を構築する為、中長期的な運転者確保計画の構築が必要となると思われる。



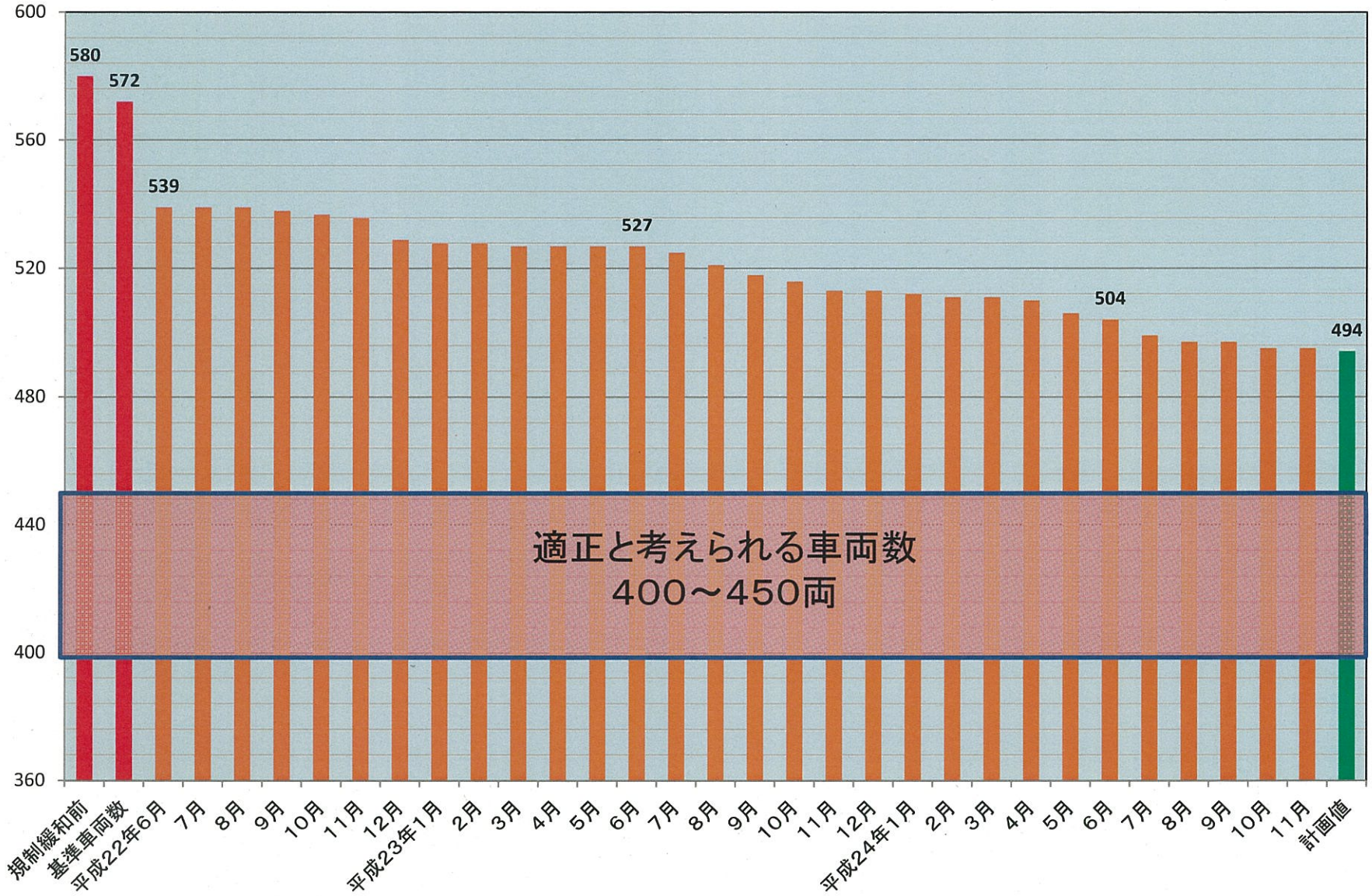
※埼タ協調べ

県北交通圏

県北交通圏

熊谷市、行田市、加須市（平成22年3月23日に編入された旧北埼玉郡北川辺町及び大利根町の区域を除く。）、本庄市、羽生市、深谷市、上里町、寄居町（構成委員）
美里町

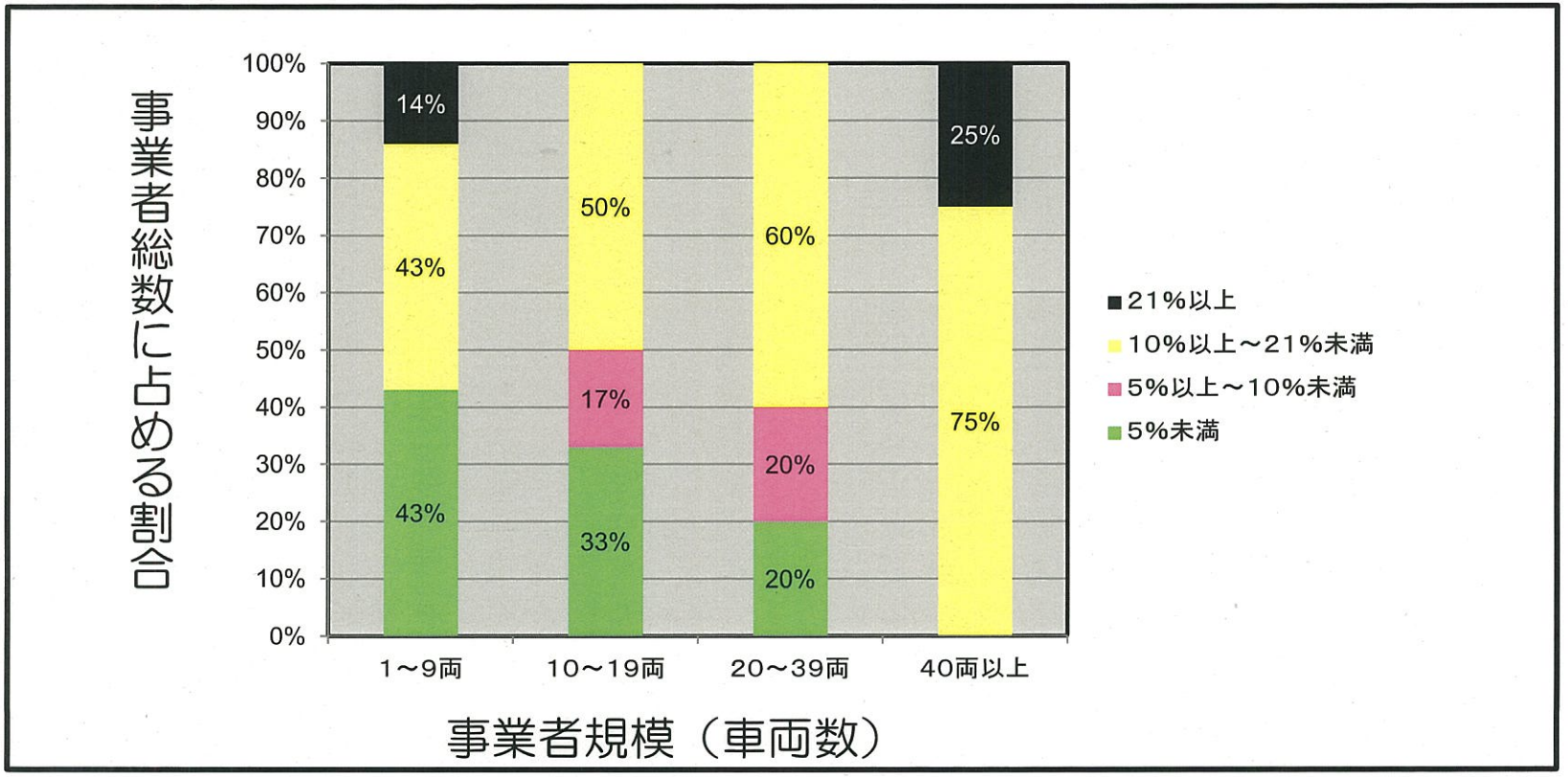
1，事業再構築（減・休車）認定後の実施状況　（県北交通圏）



2．事業規模別にみた特定事業計画認定申請状況　（県北交通圏）

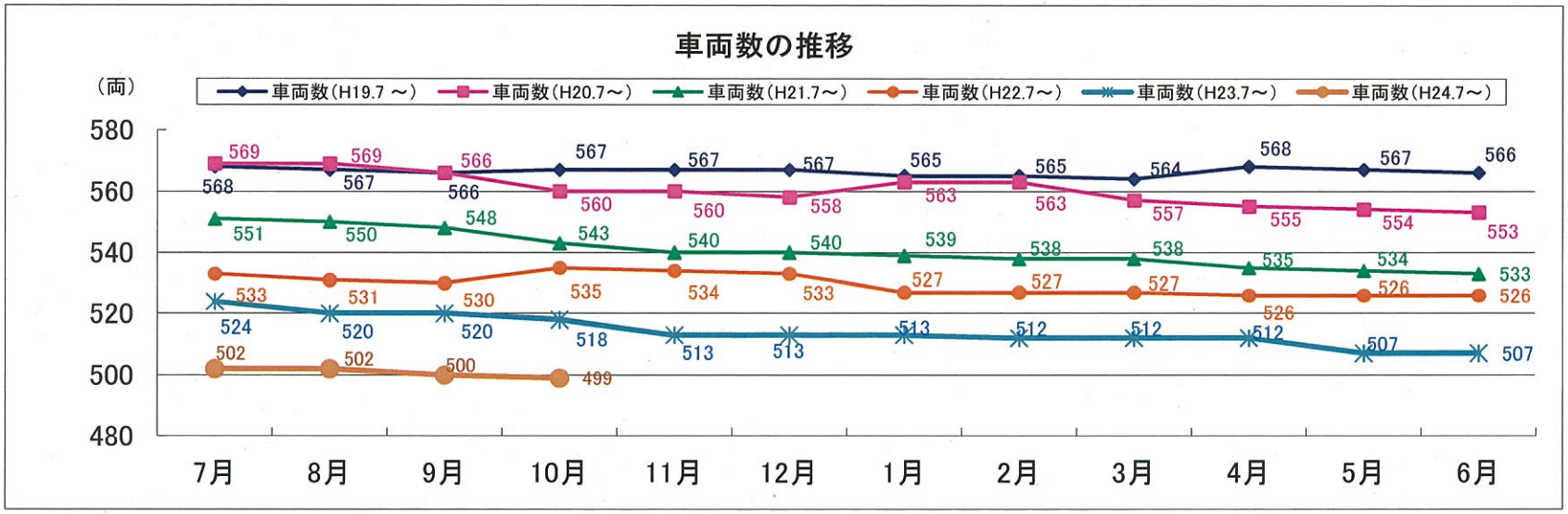
認定状況について規模別でみると、どの規模も半数以上が１０%以上の削減率となっており、事業再構築が進んでいるものの、２事業者（事業廃止を含む）を除く２５事業者が２１%未満の事業再構築となっている。

事業者規模 ＼ 基準車両数からの削減率	１～９両（６）	１０～１９両（６）	２０～３９両（１０）	４０両以上（４）
２１%以上	１（事業廃止）	０	０	１
１０%以上～２１%未満	３	３	６	３
５%以上～１０%未満	０	１	２	０
５%未満	３	２	２	０

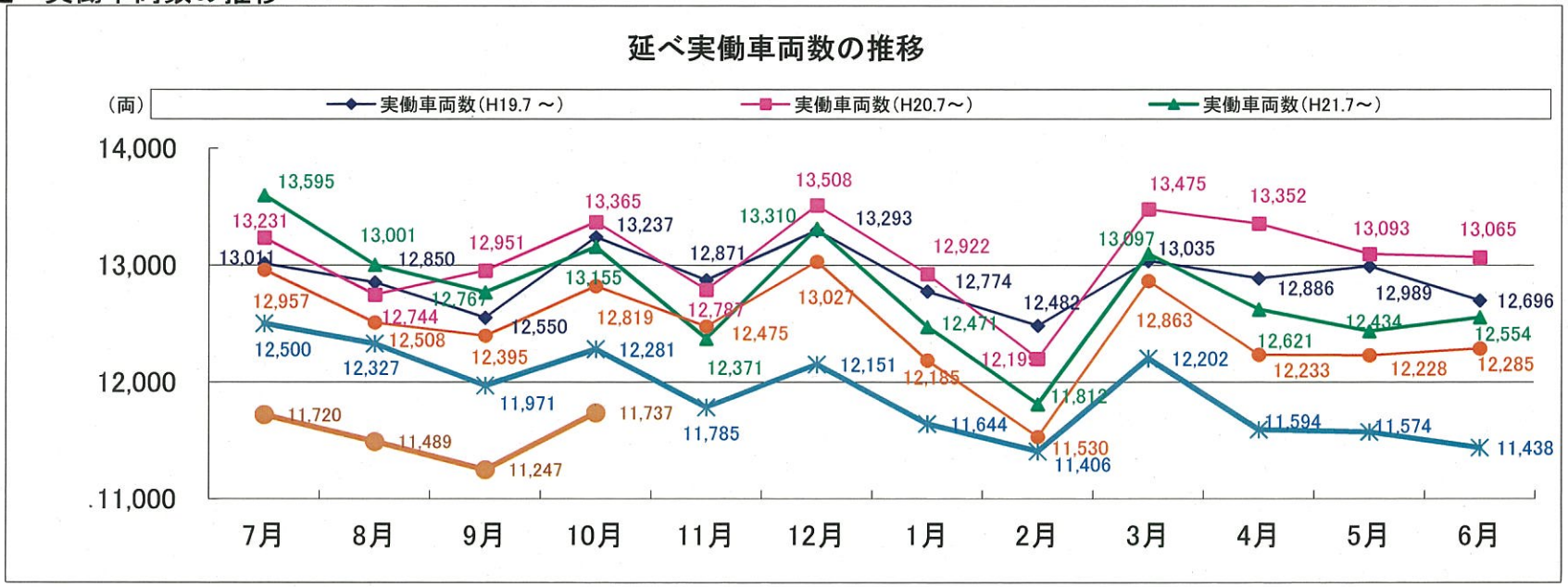


3－1．各指標の比較（県北　1／3）

①車両数の推移



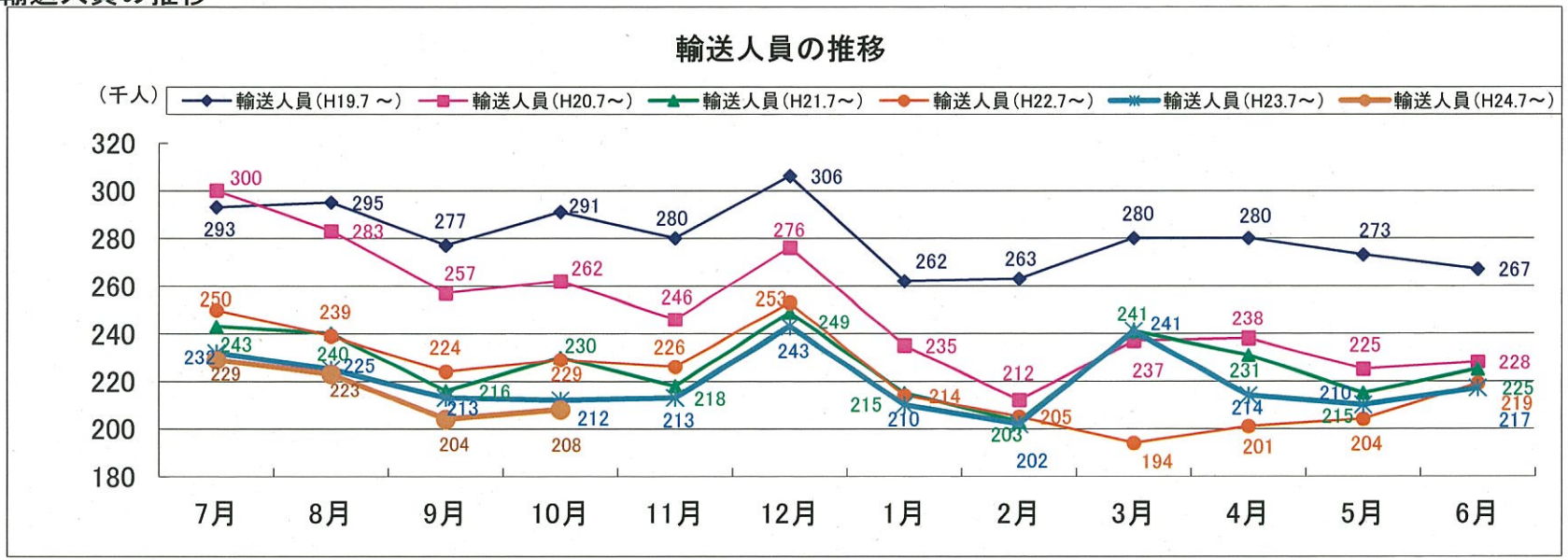
②延べ実働車両数の推移



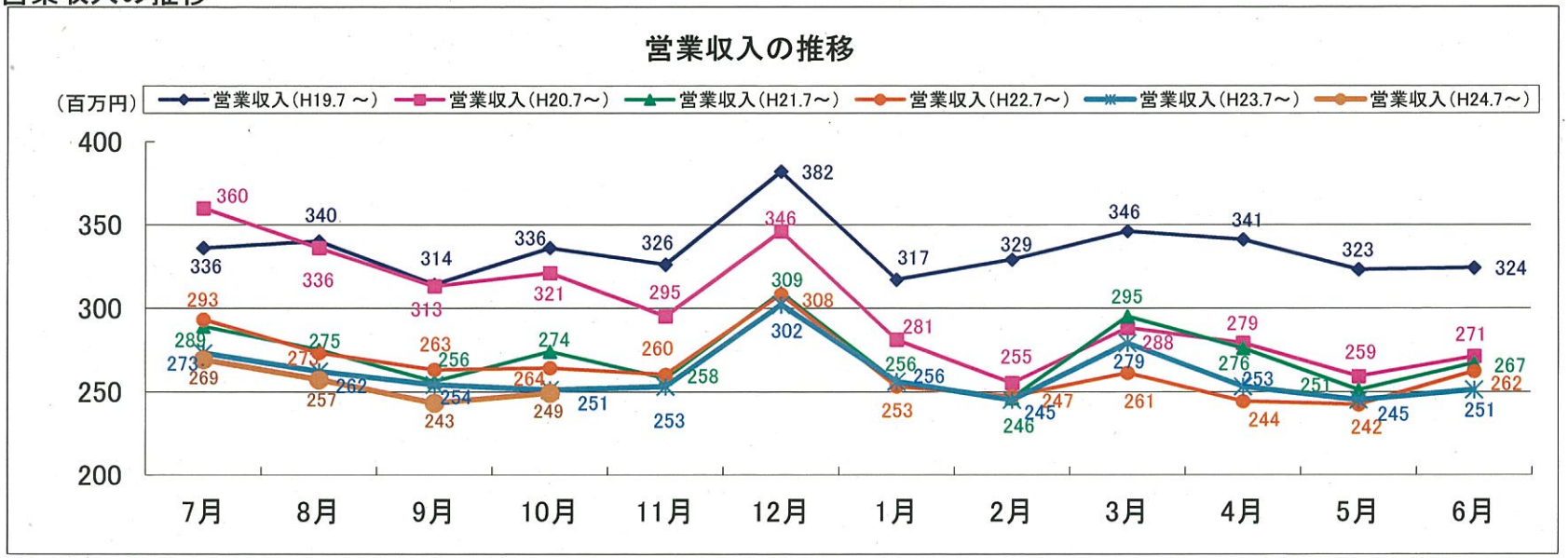
※埼タ協調べ

3－2．各指標の比較（県北　2／3）

③輸送人員の推移



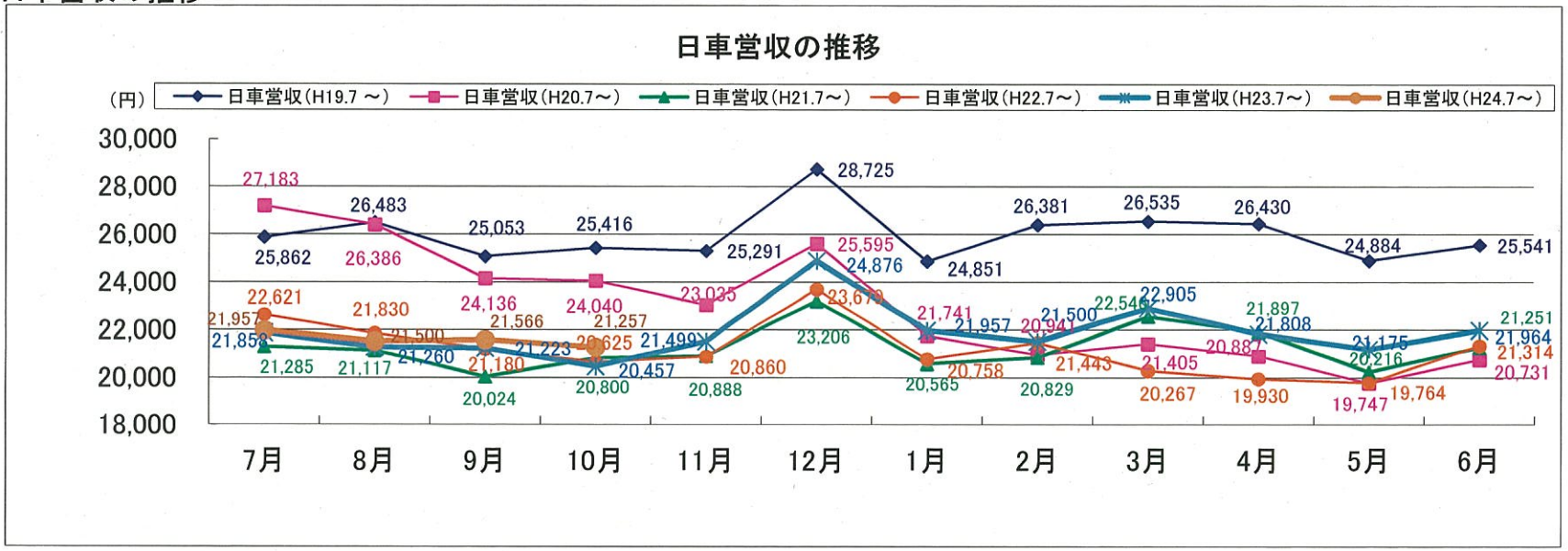
④営業収入の推移



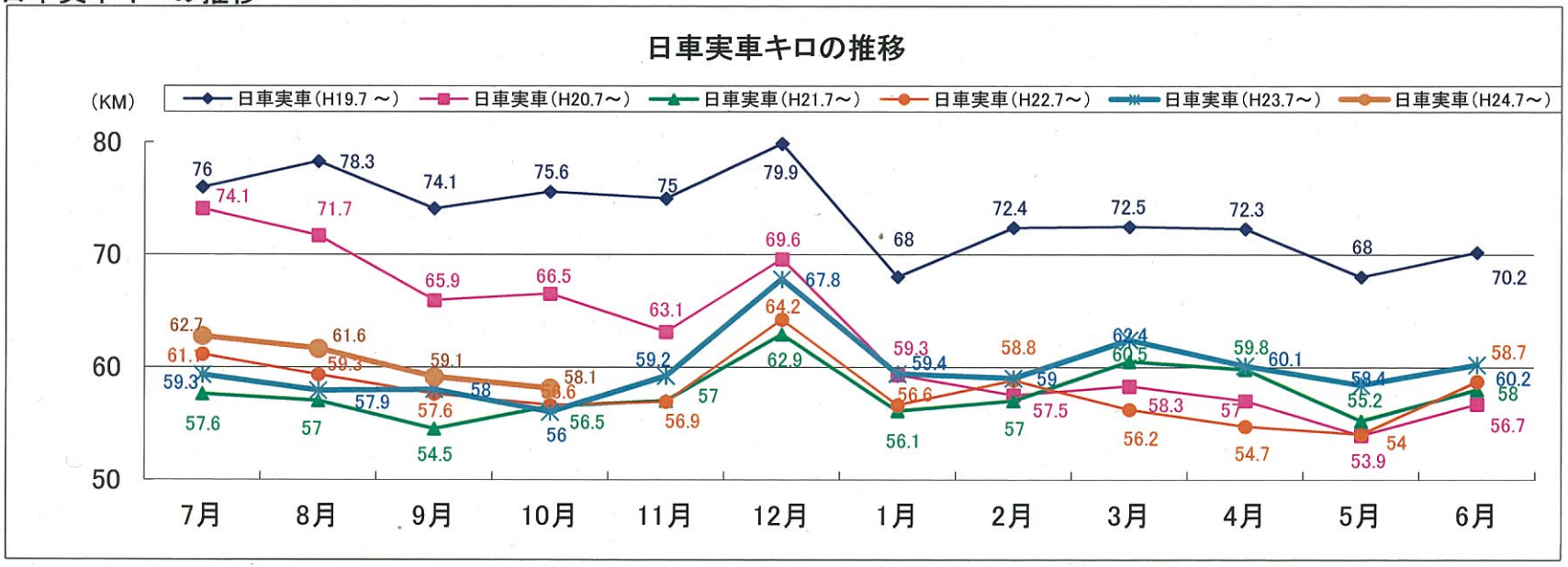
※埼タ協調べ

3－3．各指標の比較（県北　3／3）

⑤日車営収の推移



⑥日車実車キロの推移

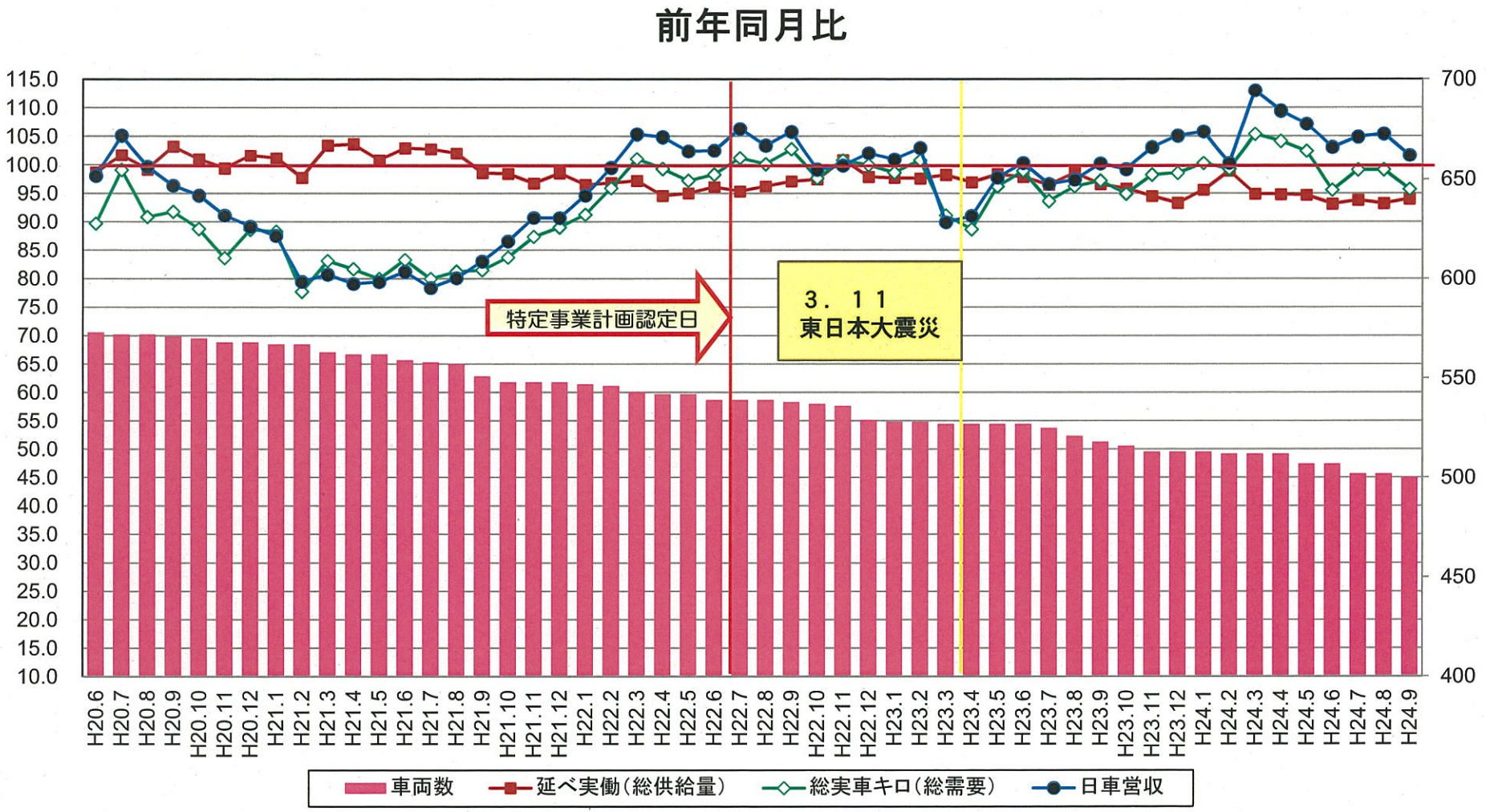


※埼タ協調べ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車営収の推移

県北交通圏

総需要量（実車キロ）は平成２３年３月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの、現在はその影響がほぼ解消されていると思われる。総供給量（延べ実働車両数）が着実に減少しており、平成２３年５月からは日車営収の前年同月比がプラスに転じている。要因の一つとして、供給量の削減が日車営収を下支えしていることと考えられる。

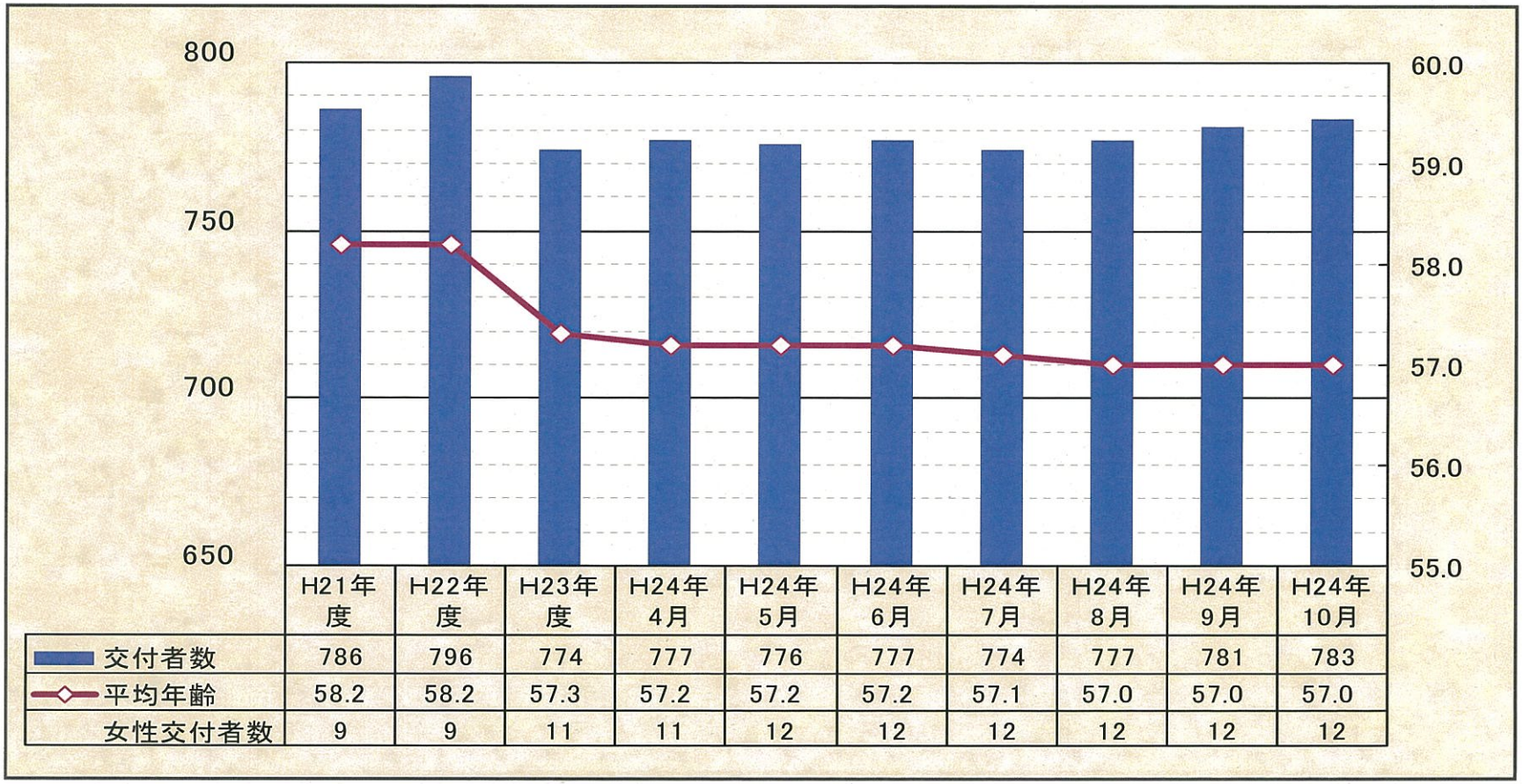


※埼タ協調べ

5. 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

直近では、780人前後で推移している。若干、年齢の若返りがみられるものの、まだ平均年齢は高い水準となっている。



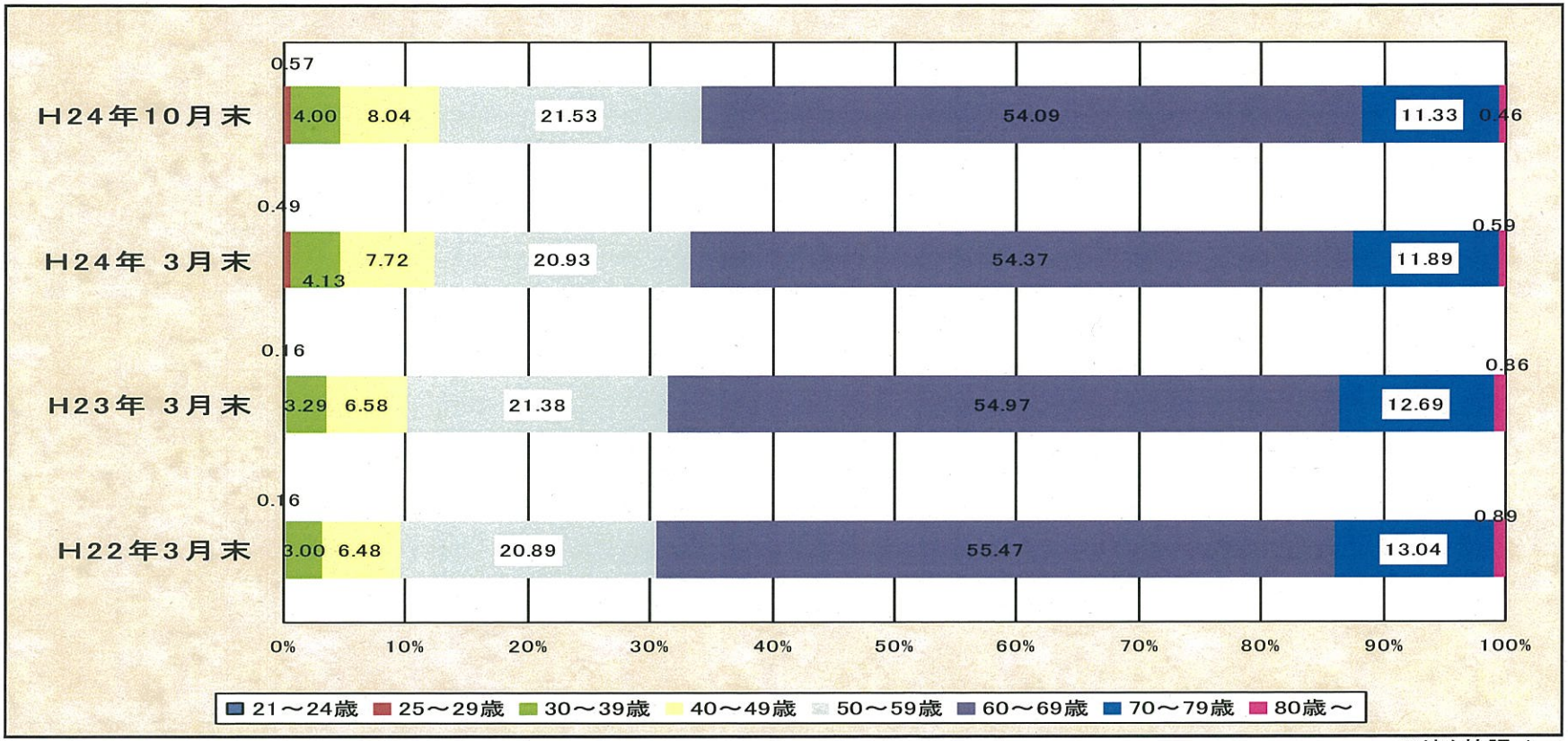
	H21年度	H22年度	H23年度	H24年4月	H24年5月	H24年6月	H24年7月	H24年8月	H24年9月	H24年10月
交付者数	786	796	774	777	776	777	774	777	781	783
平均年齢	58.2	58.2	57.3	57.2	57.2	57.2	57.1	57.0	57.0	57.0
女性交付者数	9	9	11	11	12	12	12	12	12	12

※埼タ協調べ

6. タクシー運転者の年齢構成の推移

県北交通圏

60歳以上が減少しているが、今後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、安定したタクシー事業を構築する為、中長期的な運転者確保計画の構築が必要となると思われる。



※埼タ協調べ

3交通圏共通

県南中央交通圏

さいたま市、鴻巣市（構成委員）
川口市、上尾市、蕨市、戸田市、桶川市、北本市、伊奈町

県南西部交通圏

川越市、志木市、新座市、鶴ヶ島市、越生町、ときがわ町（構成委員）
所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、和光市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、日高市、
三芳町、毛呂山町、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、東秩父村

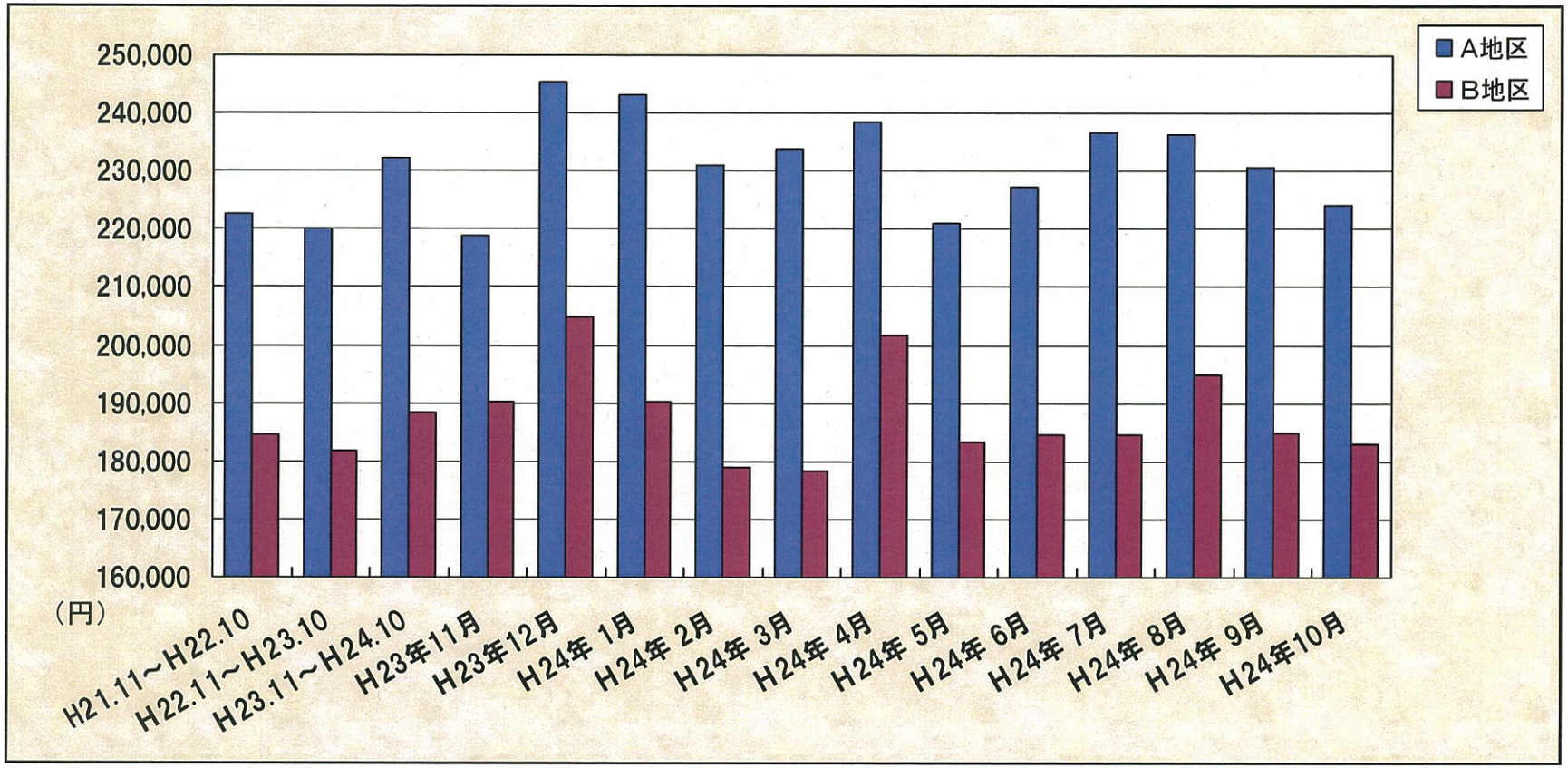
県北交通圏

熊谷市、行田市、加須市（平成22年3月23日に編入された旧北埼玉郡北川辺町及び
大利根町の区域を除く。）、本庄市、羽生市、深谷市、上里町、寄居町（構成委員）
美里町

1．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

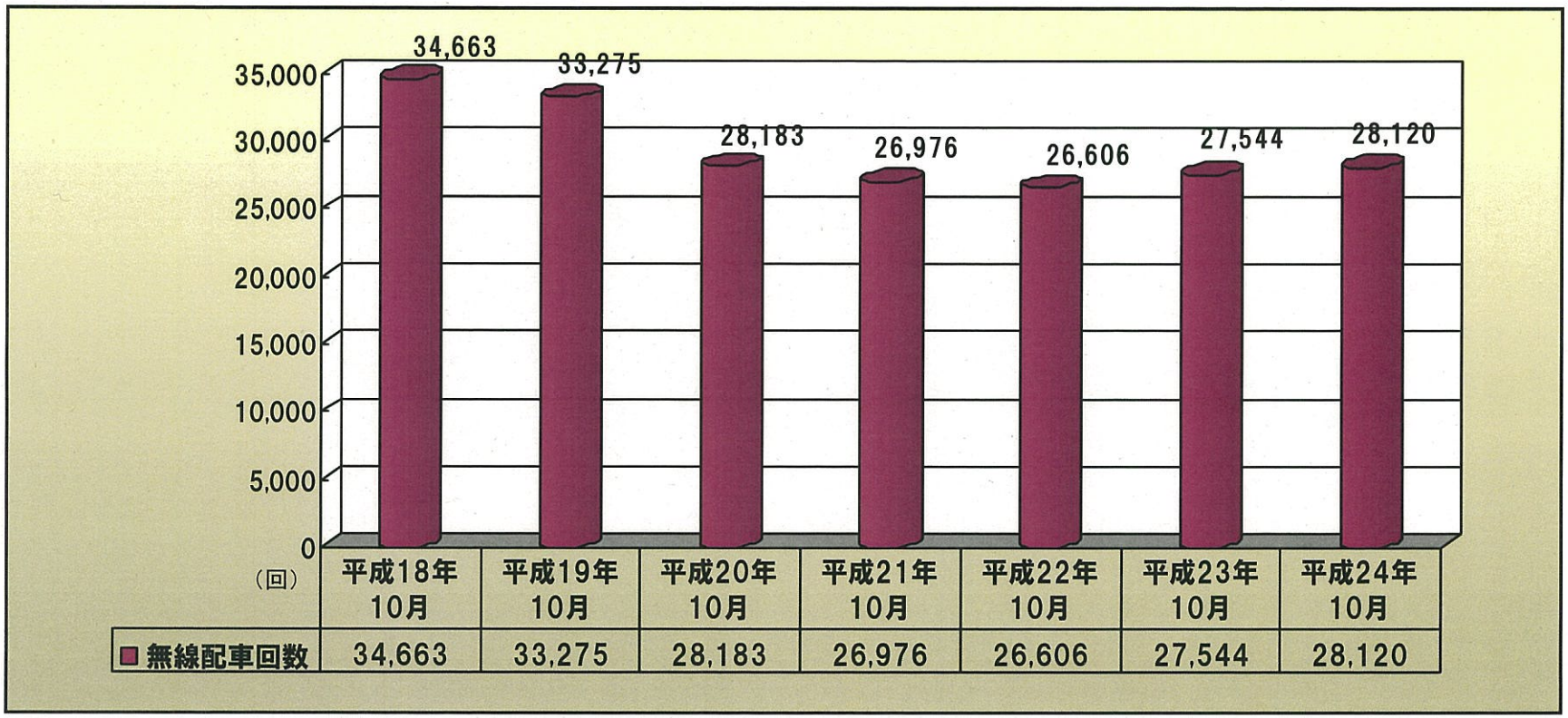
A地区においては、直近1年は、平成21年（11月～22年10月）、平成22年（11月～23年10月）に比べ概ね上昇している。しかしながら、B地区においては、いまだ回復については明確にはなっていない。



2. 年度別無線配車回数の推移

埼玉県A地区

タクシー事業者A社(72両)の10月期無線配車回数を年度毎に見ると、平成18年以降は、落ち込み傾向が続いている。平成22年を境に幾分上昇傾向とはなっているが、景気の不安定化により平成18年度と比較すると約19%の減少となっている。今後、無線の高度化を一層推進し、効率的な無線配車を実施することで、旅客サービスの向上及び事業の効率化を目指すことが必要と思われる。

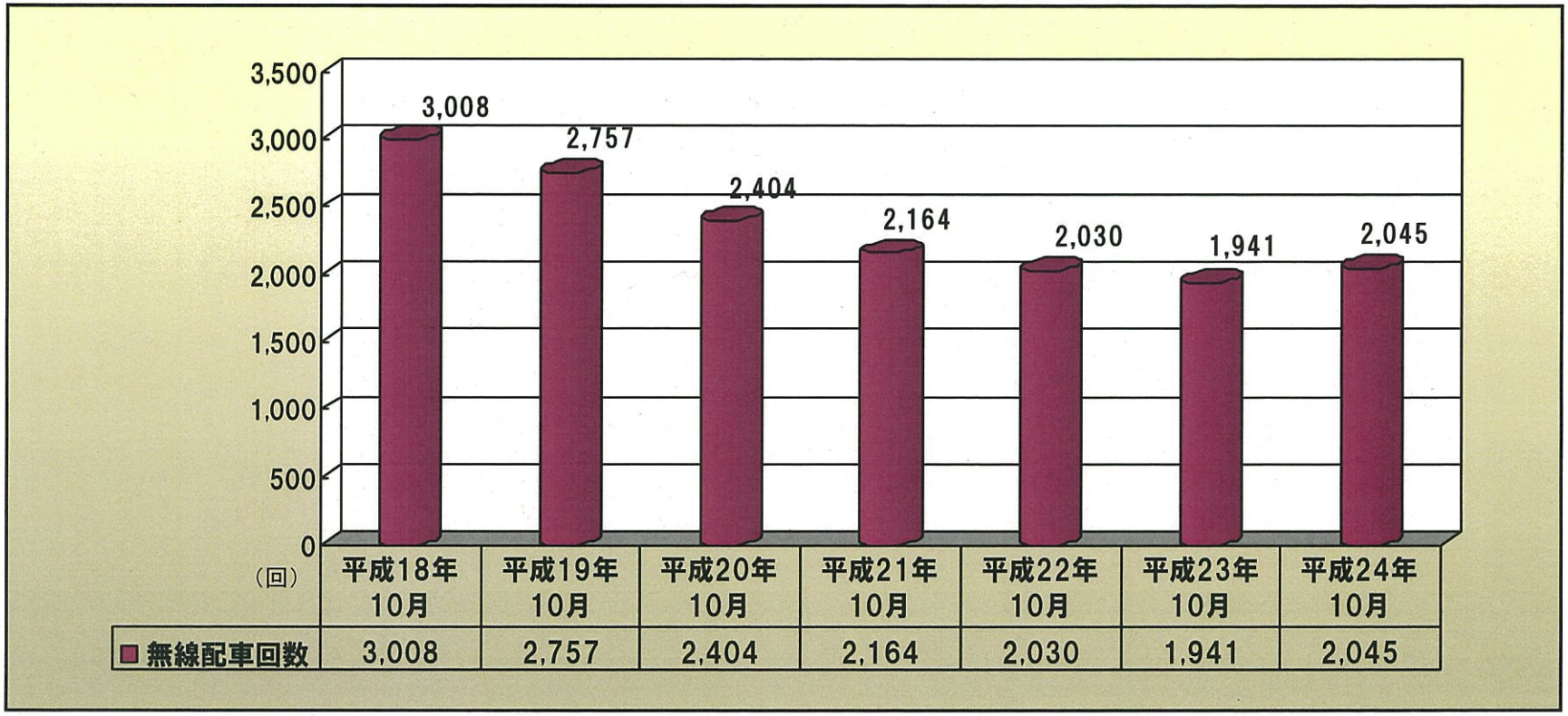


	平成18年10月	平成19年10月	平成20年10月	平成21年10月	平成22年10月	平成23年10月	平成24年10月
無線配車回数	34,663	33,275	28,183	26,976	26,606	27,544	28,120

3. 年度別無線配車回数の推移

埼玉県B地区

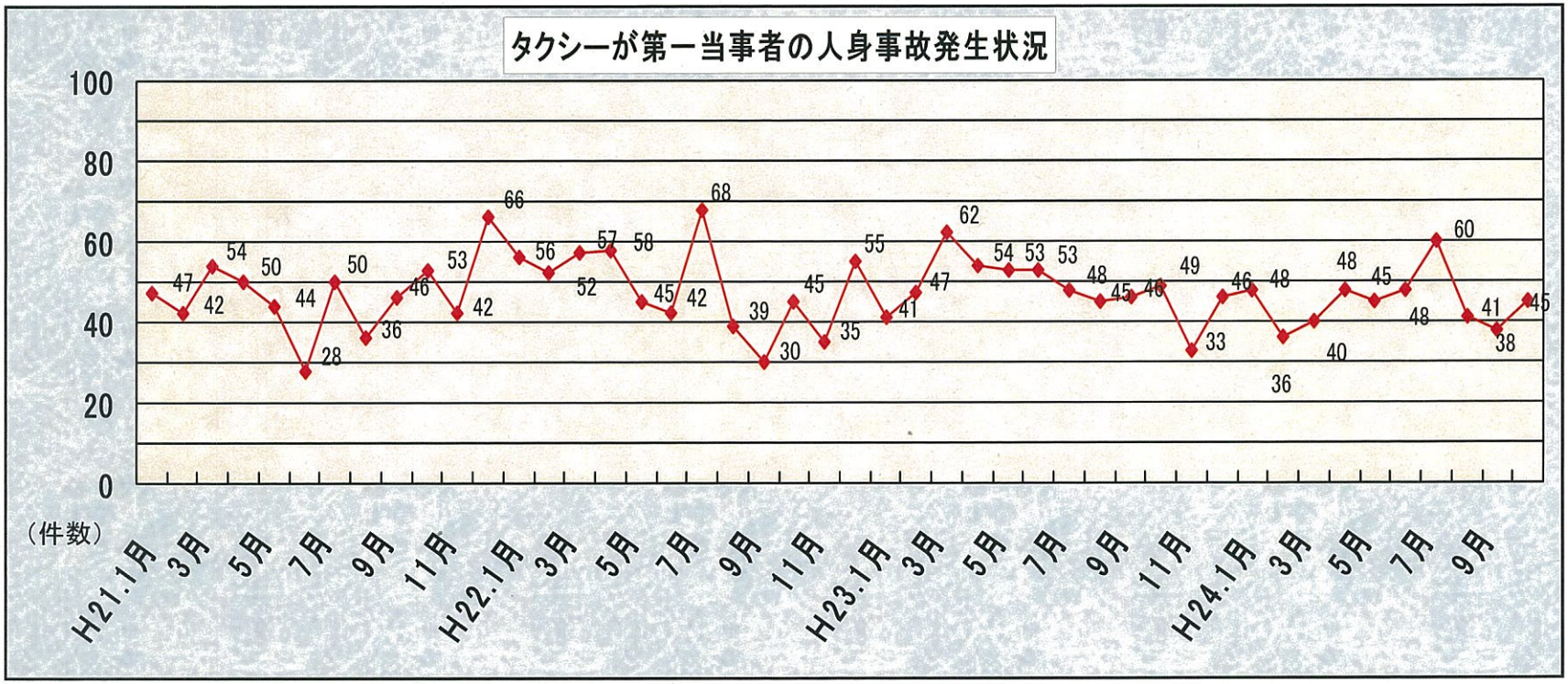
タクシー事業者A社（20両）の10月期無線配車回数を年度毎に見ると平成18年以降は、景気等の影響により特に夜間時間帯の配車依頼が極端に少なく、平成18年と比較すると約32%の減少となっている。平成24年10月はやや持ち直し傾向になっているが、高齢化社会の進展等地域社会の変化などにより無線の利便性・機動性を活用した無線配車需要を期待するところである。



	平成18年10月	平成19年10月	平成20年10月	平成21年10月	平成22年10月	平成23年10月	平成24年10月
無線配車回数	3,008	2,757	2,404	2,164	2,030	1,941	2,045

4. 事故件数の推移

タクシーが第一当事者となった事故件数の推移をみると、直近の1年（平成24年1月～平成24年10月）の対前年比較では、事故件数は若干減少傾向ではあるが、各事業者の安全対策の更なる推進が必要である。



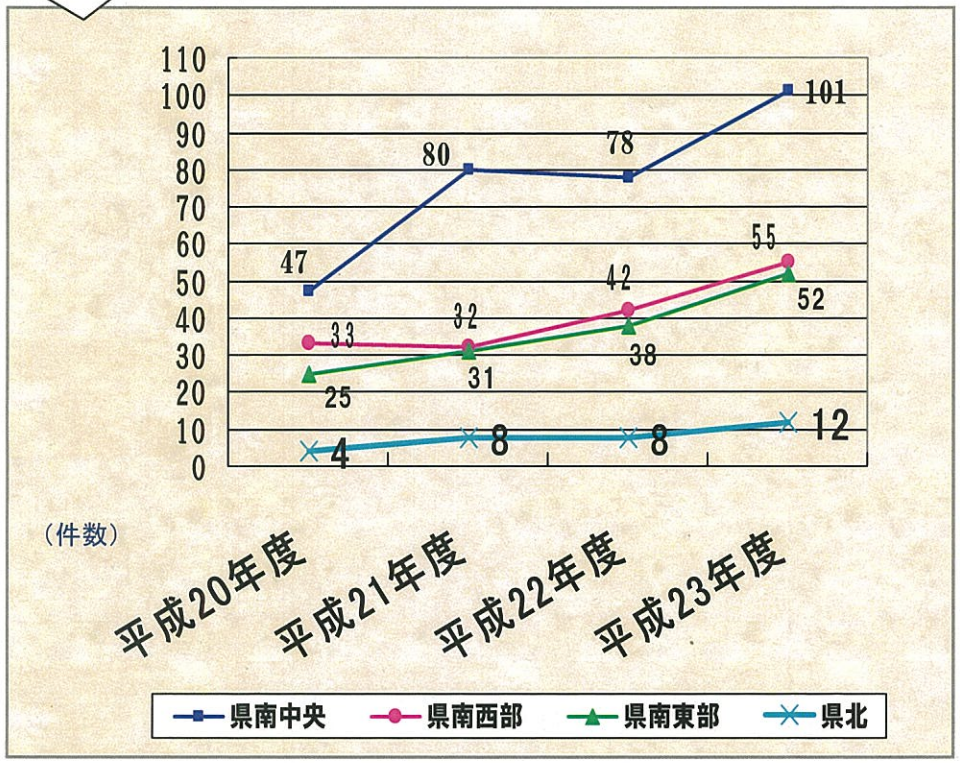
	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年
事故件数	558件	582件	577件	449件
死者数	0人	1人	1人	1人

※H24.10月現在

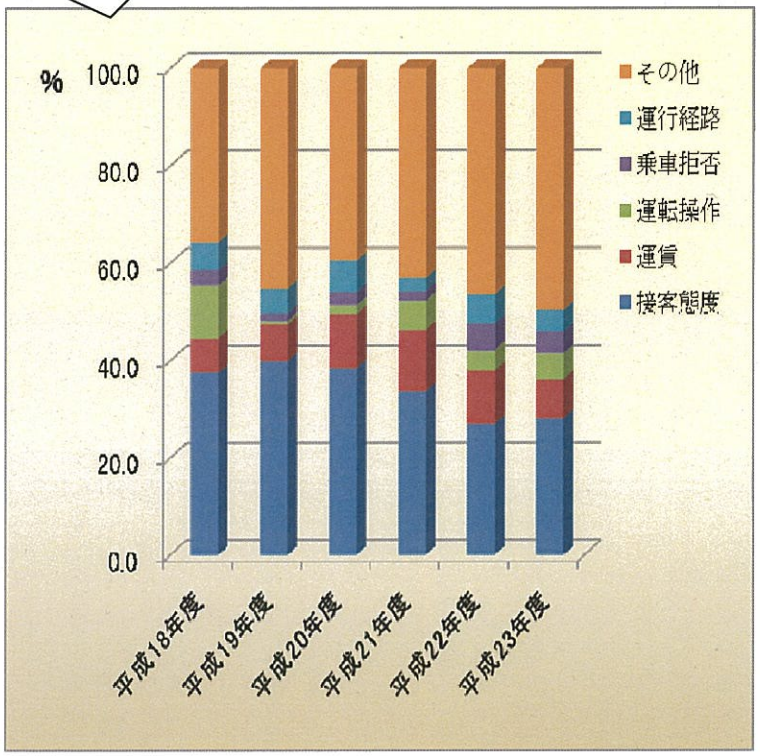
5．苦情発生件数と種別

苦情処理件数にあっては、地域性もあるが全体的には増加傾向となっている。又、苦情内容にあっては、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、その殆どが利用者に対する言葉遣い態度に起因し、その他では走行中のマナーの指摘（一般ドライバー等より）及び社内における苦情・苦情処理対応に対する内容が多く見受けられる。

発生件数



苦情種別



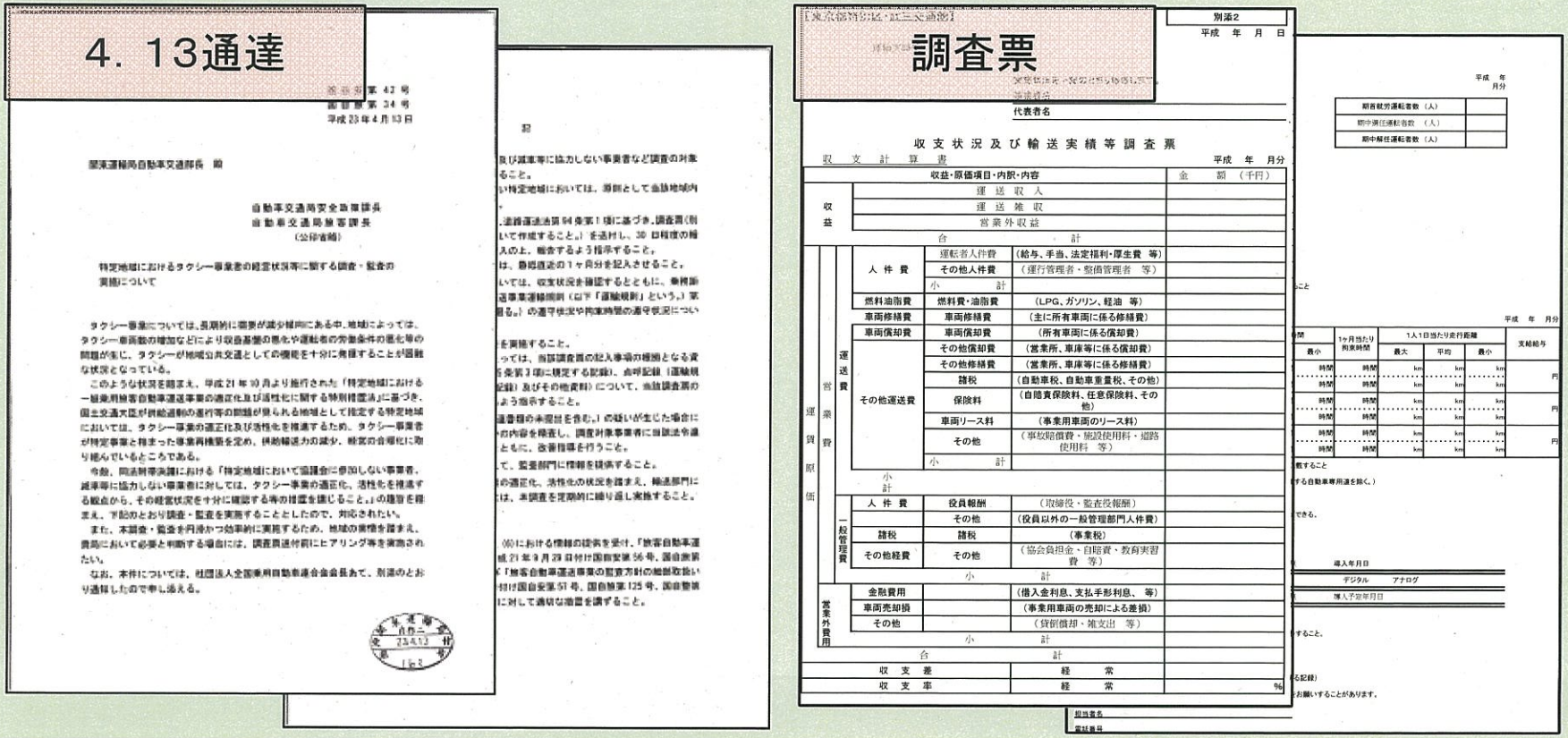
※埼タ協調べ

6．4月１３日付け通達に基づく調査概要（1／2）

●埼玉県における調査方法としては、調査の対象事業者リストを作成し、平成２３年７月４日より第１段階として１０６調査対象事業者に対して、公平性に配慮し順次調査票を送付、９月より対面調査を開始した。

●第１段階では、その後、調査対象事業者が減少し６９事業者が調査対象となった。

●第２段階では、全く減休車を実施していない２８事業者に対し平成２４年４月～６月にかけて調査票（前回ヒアリング実施翌月と調査票送付の前月分）を送付し、平成２４年６月～８月に対面調査を実施した。



7．4月13日付け通達に基づく調査概要（2／2）

◎埼玉県の4交通圏

第一段

23年7月4日～24年1月5日	23年8月4日～24年2月6日	23年9月～24年3月

段階的に実施 → 支局→事業者 調査票送付 → 事業者→支局 調査票提出 → 対面調査実施 → 違反確認 ⇒ 監査部門へ情報提供 → 監査方針に基づき監査

対象事業者数
106者
地域における減車率

県北交通圏	8．0%
県南中央交通圏	4．4%
県南西部交通圏	6．5%
県南東部交通圏	5．0%

延べ138者が追加で減休車を実施

※延べ138者の内
県北は延べ17者　減車17両　休車7両　計24両
県南中央は延べ52者　減車49両　休車68両　計117両
県南西部は延べ27者　減車12両　休車36両　計48両
県南東部は延べ42者　減車37両　休車38両　計75両

総計264両の追加削減
※上記の数値は、平成24年2月29日現在である。

対象事業者数
63者
地域における減車率

県北交通圏	12．2%
県南中央交通圏	8．6%
県南西部交通圏	9．3%
県南東部交通圏	10．1%

第二段

24年4月26日～24年6月24日	24年5月26日～24年7月26日	24年6月～24年8月

支局→事業者 調査票送付（対象事業者28者） → 事業者→支局 調査票提出 → 対面調査実施（28者） → 違反確認 ⇒ 監査部門へ情報提供 → 監査方針に基づき監査

県北は延べ6者	減車7両	休車1両	計8両
県南中央は延べ5者	減車2両	休車7両	計9両
県南西部は延べ5者	減車3両	休車4両	計7両
県南東部は延べ2者	減車2両	休車2両	計4両

平成24年11月30日現在

地域における減車率（平成24年11月末現在）

県北交通圏	13．6%	県南中央交通圏	8．9%
県南西部交通圏	9．7%	県南東部交通圏	10．3%

Ⅲ　活性化に向けた取組状況

環境問題への貢献：低燃費ＬＰＧ車、ハイブリッド車、ＥＶ車等の次世代自動車の導入促進

埼玉県

国土交通省では、自動車運送事業者の環境対策を促進する視点から「低公害車普及促進対策費補助金」により、バス、タクシー、トラック事業者によるハイブリッド車や電気自動車等の次世代自動車の導入を支援してきた。タクシー業界においては、CO2排出事業者として率先して環境問題に取り組んでいくことが必要である。

低燃費LPG車：平成22年 燃費基準を達成したクラウンセダン、クラウンコンフォート、コンフォート及びセドリック

ハイブリッドタクシー：内燃機関とモーターの2つの動力を持つ。新たなインフラ整備の必要がない

電気自動車タクシー：Nox, PM, Co2の排出がゼロ

平成２４年度	低燃費ＬＰＧ車	ハイブリッド車	電気自動車
県南中央交通圏	５８６両（４７７）	２４両（１７）	１０両（１０）
県南西部交通圏	４９１両（３０２）	７２両（４４）	２両（１）
県　北交通圏	１６０両（１３７）	３１両（１７）	０両（０）

※（　）は、平成23年12月の数値で、平成24年度は、9月末現在の数値



EVタクシー充電中



EVタクシー専用乗り場

安全性・機動性の維持向上：デジタル式ＧＰＳ－ＡＶＭシステム、ドライブレコーダーの導入状況

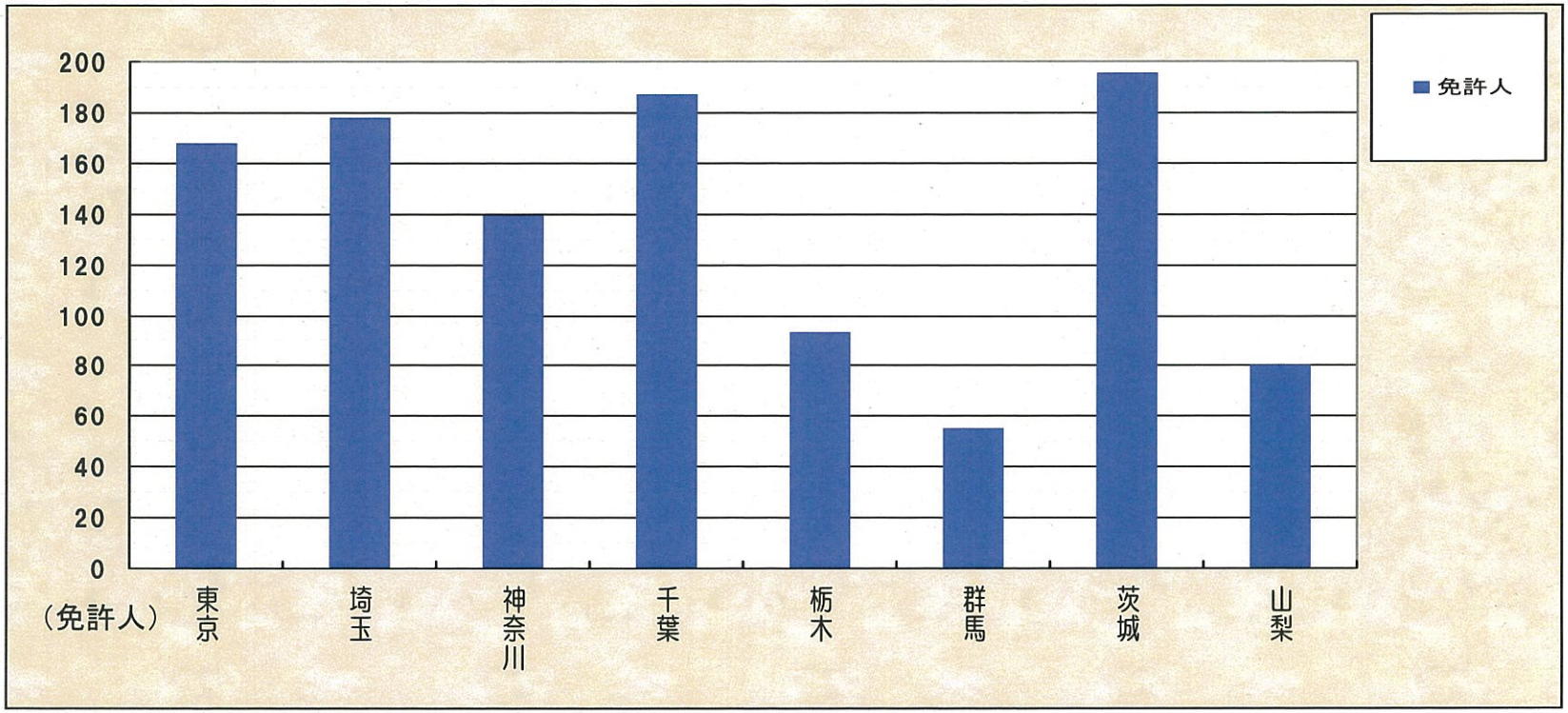
デジタル式GPS－AVMシステムの無線配車システムは、機動性を大幅にアップし、配車の自動化・効率化を向上させる画期的なシステムであり、県内事業者においては、既に免許人の63．5%の導入率となっている。 また、ドライブレコーダーも大幅に導入されており、今後も迅速な計画配車、また、事故防止や乗務員教育等を踏まえたサービス向上策の一環として導入の促進に取り組むことが必要である。

交通圏別（社）	車両数（H24．9月）	デジタル式 GPS－AVMシステム		ドライブレコーダー	
		平成２４年９月		平成２４年９月	
		装着数	装着率	装着数	装着率
県南中央交通圏（６３）	2，322 （2，431） *137*	1，479 （1，103）	63．7% （45.4%）	1，634 （1，221） *74*	70．4% （50.2%） *54.0%*
県南西部交通圏（５５）	1，560 （1，596） *37*	1，028 （891）	65．9% （55.8%）	1，121 （972） *26*	71．9% （60.9%） *71.7%*
県北交通圏（２６）	500 （513）	293 （272）	58．6% （53.0%）	380 （341）	76．0% （66.3%）

※車両数は協会加盟の一般事業者の車両数。（　）の内訳は平成23年度。
※ドライブレコーダーの3段目の斜め数字は個人タクシーの取り組み状況。

デジタル式ＧＰＳ－ＡＶＭシステムによるＩＴ技術を活用したサービスの活性化

平成28年5月末を期限としてアナログ無線は廃止となるため、現在、事業者によるデジタル化が急速に進められている。昨年の総務省訓令改正により、機器の低廉化が期待される「4値FSK変調方式」が追加され、システムの構成が簡単で高出力と長時間の運用が可能となるこの変調方式は、経営の一層の効率化が求められる地方の中小・零細事業者を中心にデジタル化に移行しやすい環境づくりに役立つものと期待される。



	東京	埼玉	神奈川	千葉	栃木	群馬	茨城	山梨
デジタル化率	77.4%	63.5%	55.4%	38%	37.6%	25.5%	18.9%	7.5%

H24.10月末現在

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上：防犯装置設置の推移

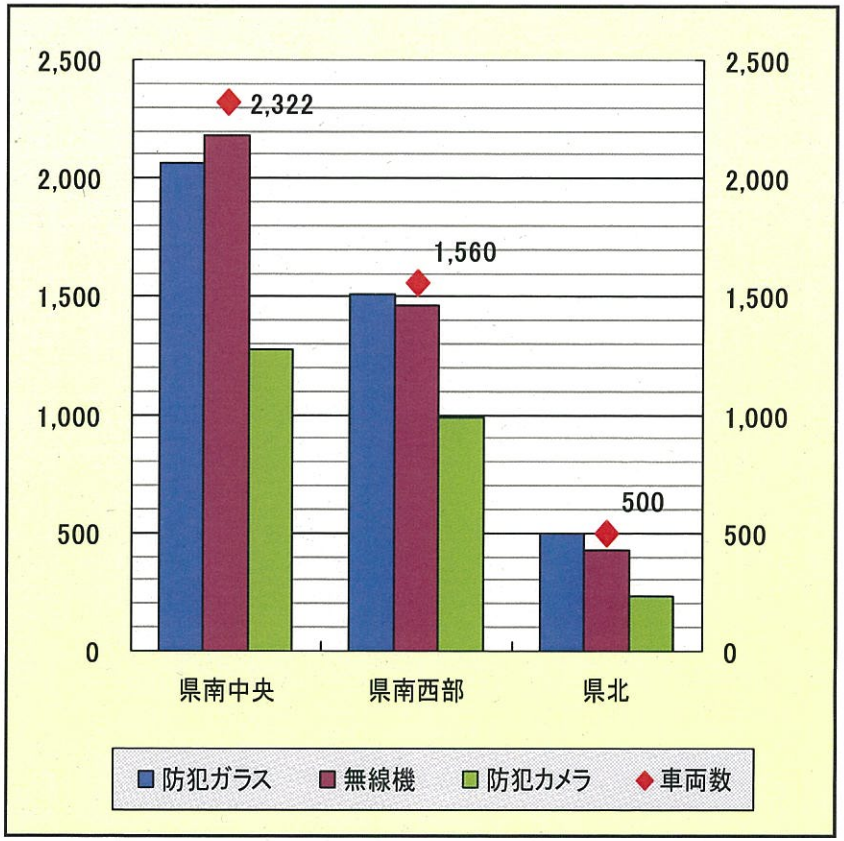
埼玉県内のタクシー強盗は、平成24年10月現在で6件発生し、前年度の13件を下回ってはいるが長引く経済不況下で今後もますます多発する可能性があり、予断を許さない状況である。
又、最近では、タクシー利用者による悪質な乗務員への暴行や傷害事件も発生しているので、乗務員の安全確保は最も重要課題となっており、今後も安全確保のために導入が加速される。

防犯装置等の取付状況

（平成２４年９月）

	県南中央	県南西部	県　北
車両数	2, 322 (2,431) *137*	1, 560 (1,596) *37*	500 (513)
防犯ガラス	2,066 (2,090) *25*	1,513 (1,540) *19*	496 (507)
緊急通報装置付無線機	2,181 (2,236) *0*	1,466 (1,484) *0*	431 (434)
防犯カメラ	1,277 (1,140) *42*	986 (949) *17*	236 (230)

※(　)は、平成23年度
※各欄の3段目の斜め数字は個人タクシーの取り組み状況



羽田空港へのアクセス

平成22年10月21日に羽田空港に新たにD滑走路及び新国際線旅客ターミナルがオープンの運びとなり、観光立国・日本の玄関口として歴史に刻まれる事となった。当県でもタクシーによる羽田空港へのアクセス対策として、利用者サービスの更なる向上と需要拡大に向けて定額運賃制度を実施している。

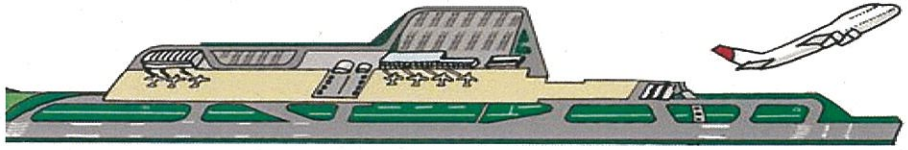
■国際線の利用者のニーズを踏まえた交通アクセスの利便性・快適性の向上

◇定額運賃の導入

●埼玉県と羽田空港国際線ターミナル間

【各交通圏・ゾーン別定額運賃（普通車）】

交通圏	ゾーン	該当地域	定額運賃（円）
県南中央	A	川口市、蕨市、戸田市	10,000
	B	さいたま市	12,000
県南西部	A	所沢市、和光市、新座市、朝霞市、志木市、富士見市、入間郡三芳町	11,000
	B	川越市、ふじみ野市、狭山市、入間市	16,000
	C	飯能市、日高市、鶴ヶ島市、坂戸市、比企郡川島町、鳩山町、入間郡毛呂山町、越生町	23,000
	D	東松山市、比企郡吉見町、小川町、滑川町、嵐山町、ときがわ町、秩父郡東秩父村	24,000
県南東部	A	草加市、八潮市、三郷市	9,000
	B	越谷市、吉川市、北葛飾郡松伏町	11,000
	C	春日部市、蓮田市、白岡市、宮代町、杉戸町	16,000
	D	久喜市、幸手市、加須市(ただし,H23.3/23に編入された旧北埼玉郡北川辺町、大利根町の区域に限る)	21,000



埼玉県全図



運転免許返納者割引制度の拡大と促進

高齢運転者は自分で安全運転を心掛けているつもりでも、他人が客観的に見ると安全運転とは言えないところがあり、加齢に伴い身体機能が変化する。これまで被害者的立場だった高齢者事故も逆にドライバーとして加害者になる交通事故も著しい増加傾向となっている現状を踏まえ、運転免許返納者に対する交通手段の支援を行うとして運転免許返納者割引制度を順次導入しており、交通事故防止と合わせてタクシー利用の拡大・促進が図られるものと思われる。



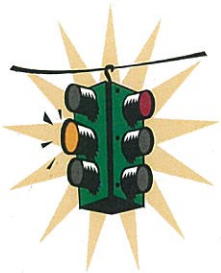
≪ 運転免許返納者割引制度 ≫

	事業者数	平成24年9月現在	
		導入会社	導入率（%）
県南中央交通圏	63	21	33.3
県南東部交通圏	47	7	14.9
県南西部交通圏	55	12	21.8
県北交通圏	26	13	50.0











○ 高齢死者数全国ワースト順位（9月末・概数）

ワースト	県名	高齢死者構成率	高齢者死者数	全死者数
1	愛知	49.4%	81人	(164人)
2	静岡	58.7%	64人	(109人)
3	埼玉	44.4%	63人	(142人)
4	岐阜	68.2%	60人	(88人)
4	兵庫	45.7%	58人	(127人)
6	北海道	43.3%	58人	(134人)

スマートフォンを利用した次世代型タクシー配車システムの導入

合理的で便利な機能を有するスマートフォンの位置情報（GPS機能）とダウンロードしたアプリ（「全国タクシー配車」）による簡単なボタンタッチ操作により、現在地にタクシーを呼ぶ新しいアプリケーションシステム。電話等でのわずらわしい配車依頼の必要がなく、出張や旅行先など知らない土地でも簡単にタクシーを利用できる利便性、又、スマホ保持者の大多数を占める若年層の取り込みも大いに期待できる。

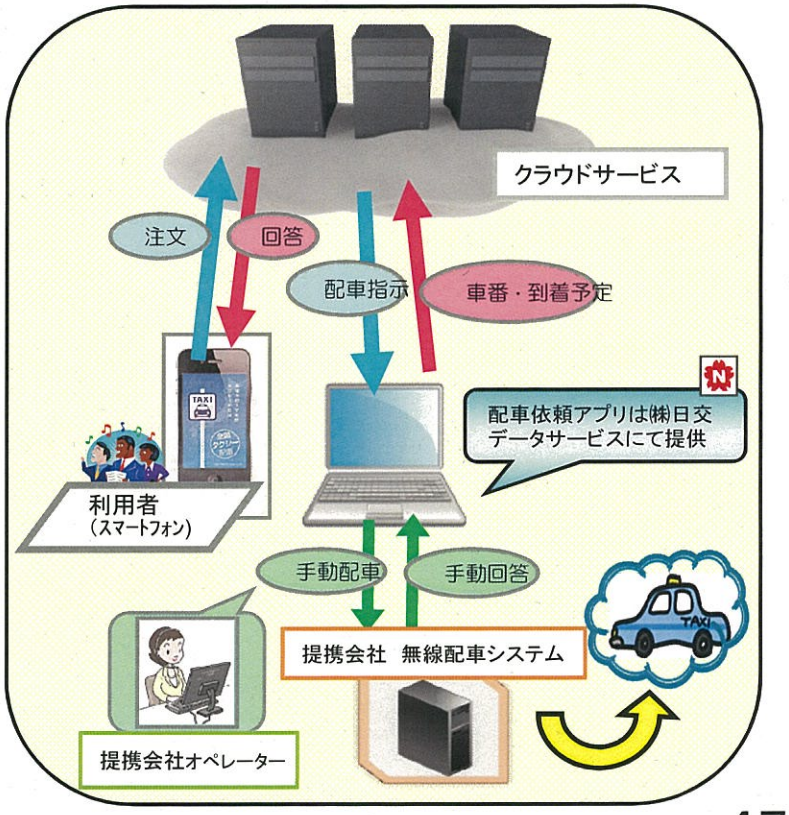
アプリの特長

あなたのスマホがタクシーのりば

TAXI

- 全国のネットワーク
- 今すぐ呼ぶ
  - スマートフォンならではの直感的な操作とGPS機能でタクシーを呼びたい場所を地図上で指定しご注文。タクシーが見つかると、車番及び到着予定時刻をお知らせします。
- 予約する
  - 1時間後から翌日の23時55分までの予約が注文可能。提携タクシー会社ごとに予約に対応するか設定可能。
- 料金検索
  - 現在地から最寄りのタクシー会社の料金体系を用いてタクシーの概算料金を計算できます。
    各地域で料金が違うタクシー料金ですが面倒な設定はいりません。
- お気に入り＆履歴
  - ご自宅や会社など良くタクシーをご利用する場所をあらかじめご登録いただけます。また、過去のご注文履歴から同じ場所へ素早くタクシーをご注文いただけます。
- 電話帳機能＆お客様の声
  - アプリで呼べる提携タクシー会社が見つからない場合、最寄りのタクシー会社の電話番号を表示します。また、お客様の声では、お客様がタクシーを★5段階で評価することができます。

スマートフォン＋クラウド
【全国タクシー配車アプリ】



新たなコミュニティー交通 「かぞ絆号」の運行

加須市

従来行っていた「加須地域循環バス」及び「騎西ふれあいタクシー」を再編し、市民に親しまれ、より利用しやすい運行サービスとして、シャトルバスとデマンドタクシーとを組み合わせた交通体系が実現された。

高齢者など交通弱者の移動手段の確保、交通不便地域の解消、市内の各地域間、市域に点在する集落地・各種施設への移動手段確保に資するものである。





デマンド型乗合タクシー時刻表



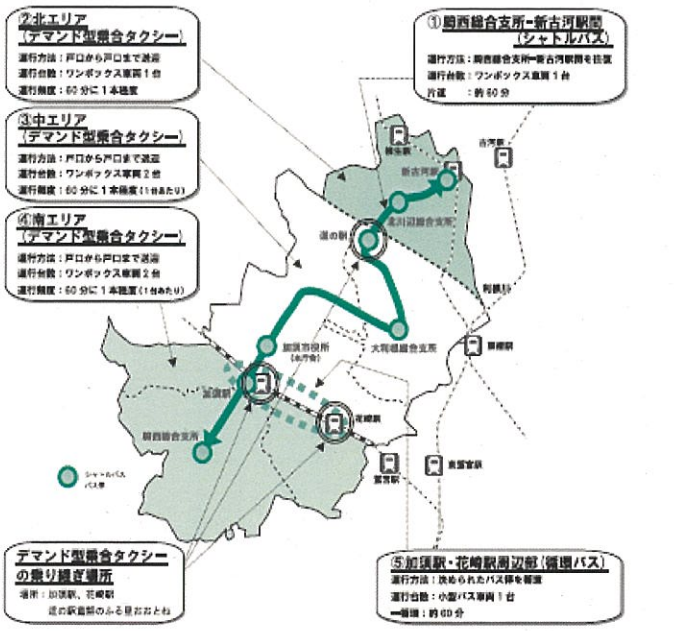
	出発時間									
北エリア・中エリア・南エリア共通	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:00

シャトルバス時刻表



バス停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
新古河駅西口	↓7:10	↑9:05	↓9:15	↑11:35	↓11:45	↑14:25	↓14:35	↑16:35	↓16:40	↑19:05
北川辺総合支所	↓7:16	↑8:59	↓9:21	↑11:29	↓11:51	↑14:19	↓14:41	↑16:29	↓16:46	↑18:59
道の駅童謡のふる里おおとね	↓7:22	↑8:53	↓9:27	↑11:23	↓11:57	↑14:13	↓14:47	↑16:23	↓16:52	↑18:53
大利根総合支所	↓7:32	↑8:43	↓9:37	↑11:13	↓12:07	↑14:03	↓14:57	↑16:13	↓17:02	↑18:43
加須市役所	↓7:47	↑8:28	↓9:52	↑10:58	↓12:22	↑13:48	↓15:12	↑15:58	↓17:17	↑18:28
加須駅南口	↓7:57	↑8:18	↓10:02	↑10:48	↓12:32	↑13:38	↓15:22	↑15:48	↓17:27	↑18:18
騎西総合支所	↓8:05	↑8:10	↓10:10	↑10:40	↓12:40	↑13:30	↓15:30	↑15:40	↓17:35	↑18:10

◆コミュニティバスの運行計画◆



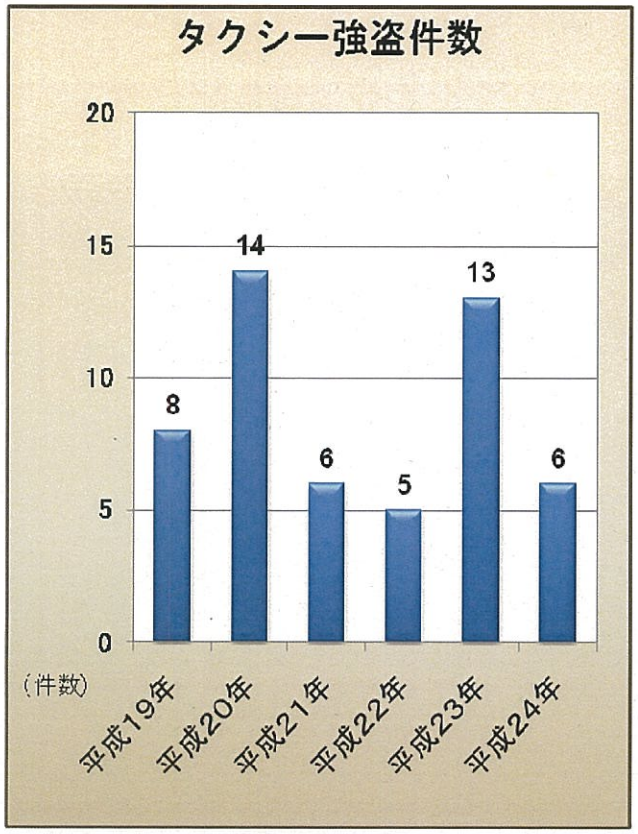
運行計画のポイント

1. シャトルバス (①)、デマンド型乗合タクシー (②、③、④)、循環バス (⑤) の3つの方法で運行します。
2. 市内を横断する利根川と東武伊勢崎線により、3つにエリア分けを行い、デマンド型乗合タクシーは各エリアごとに運行します。
3. 3つのエリアを行き来できるように、各エリアの境界部分にデマンド型乗合タクシーの乗り継ぎ場所を設けます。
4. コミュニティバスの利用料金は、有料です。

タクシー乗務員の犯罪被害と防犯対策

埼玉県

タクシー強盗は、昨年と比較して減少傾向にあるものの、最近は、振り込め詐欺の犯人が、タクシーを利用して被害者方を訪れ、現金を騙取するという手交型の事案が発生するなど予断を許さない状況にあることから、県警察指導のもと防犯協議会を開催するなどして積極的に防犯対策を推進した。



※平成24年は、10月末現在の数値





6月7日　県警との防犯協議会の開催



県警による講話を聞く管理者達

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。

子育て支援タクシー（大宮自動車有限会社）



◎認定ドライバーの育成

子育てタクシーは、全国子育てタクシー協会の研修を受け、子育てタクシードライバーとして認定された乗務員が担当



◎サービスの提供



- かんがるーコース（乳幼児と保護者の方向け）
- ひよこコース（お子様向け）
- ふくろうコース（夜間の急病などトラブル向け）
- こうのとりコース（妊婦向け）







座学研修



接遇研修



AED研修



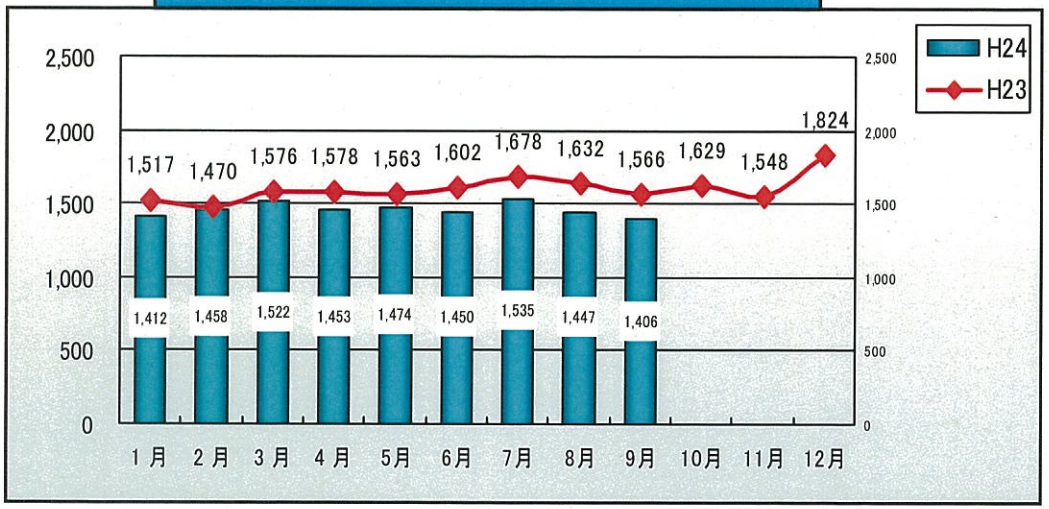
子育てタクシー

交通事故防止講習会の開催

平成21年3月「事業用自動車総合安全プラン2009」において、平成30年までの10年間で人身事故件数を半減（3万件以下）、中間年である平成25年には4万3千件とする目標値が示されているところである。

この目標を一日でも早く達成し、持続することが安全輸送を使命とする私ども業界の重要問題でもあり、これを踏まえ社内で行う安全教育に加え、定期に地域合同による事故防止講習会を継続的に開催することにより、地域一丸となり事故防止に対する取り組みの姿勢並びに意識高揚を図ることからも今後においても積極的に実施していく。

法人タクシーの交通事故発生状況（全国）



		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	H24年	1,412	1,458	1,522	1,453	1,474	1,450	1,535	1,447	1,406				13,157
	H23年	1,517	1,470	1,576	1,578	1,563	1,602	1,678	1,632	1,566	1,629	1,548	1,824	19,183
	前年比	−105	−12	−54	−125	−89	−152	−143	−185	−160				



浦和地区事故防止講習会（2012.09.12）



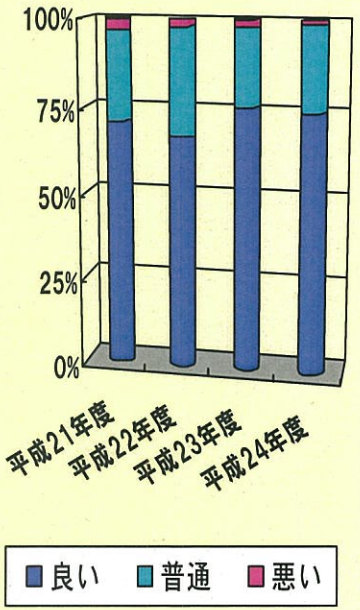
入間・狭山地区事故防止講習会（2012.08.13）

協会によるアンケート（顧客満足度）調査について

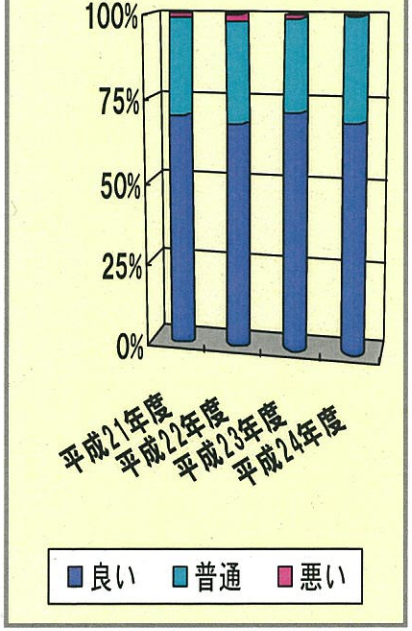
毎年８月５日「タクシーの日」に、利用者向けにアンケート用紙を配布し、乗務員教育等に役立てている。接客態度・運転操作・身だしなみに関しては、ほぼ良好な結果となっているが、降車の際の忘れ物注意については、改善の兆しは見られるものの、依然として30%程度の注意喚起不足となっている。

※配布枚数／回収枚数→平成21年度：5,400枚／212枚・平成22年度：5,400枚／208枚・平成23年度：6,500枚／316枚・平成24年度：6,500枚／324枚

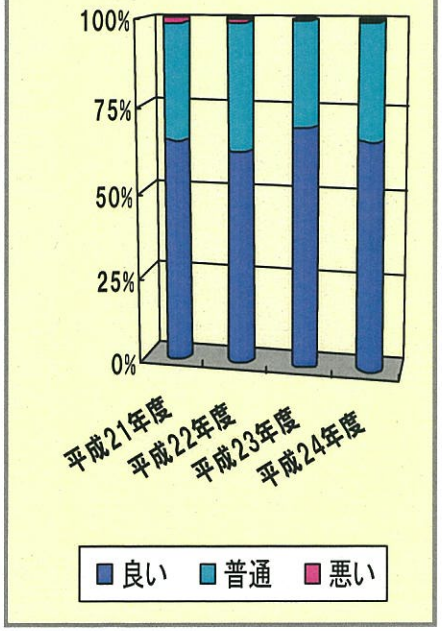
接客態度



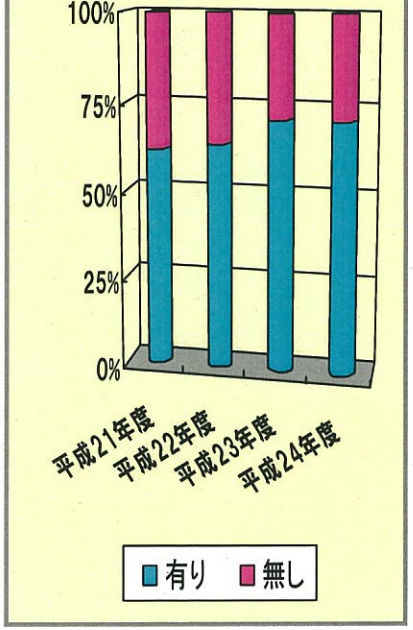
運転操作



身だしなみ



忘れ物注意



ユニバーサルデザインタクシーの普及促進①

【UDタクシー認定制度（平成24年3月28日創設）】

■ UDタクシーとは

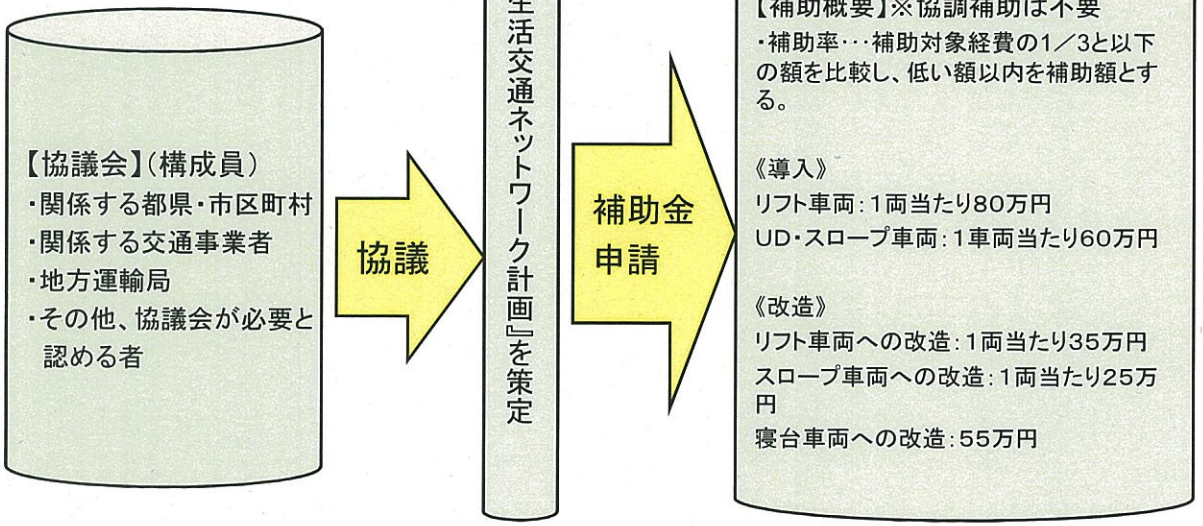
健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車椅子の方（車椅子のまま乗車することを想定）など、誰でも利用できる構造“ユニバーサルデザイン”のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの。

■ より良いUDタクシーの構造を標準仕様化し、標準仕様を満足する車両を国が認定する制度を創設し、より良いUDタクシーの普及を後押し。

■ UDタクシーであることが外部から一目でわかるよう、UDタクシー表示制度を創設。

【地域公共交通確保維持改善事業　～サバイバル戦略補助～（スキーム）】

■生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業についてユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）や福祉タクシーの導入を支援。



《 UDタクシーマーク 》



ユニバーサルデザインタクシーの普及改善②

【地域公共交通確保維持改善事業　～サバイバル戦略特動～(実績等)】

平成23年度補助実績

都県	事業者数	台数				
		リフト	スロープ	UD	寝台	計
東京	1	0	0	2	0	12
神奈川	11	0	0	15	0	15
埼玉	1	0	1	0	0	1
千葉	8	0	2	6	1	9
茨城	0	0	0	0	0	0
栃木	0	0	0	0	0	0
群馬	1	0	0	0	1	1
山梨	0	0	0	0	0	0
関東運輸局管内	22	0	3	23	2	28

平成24年度申請状況

都県	申請件数	台数			
		リフト	スロープ	UD	計
東京	12	6	0	9	15
神奈川	68	6	3	83	92
埼玉	8	1	3	9	13
千葉	5	3	0	3	6
茨城	0	0	0	0	0
栃木	4	1	0	4	5
群馬	0	0	0	0	0
山梨	4	1	1	3	5
関東運輸局管内	101	18	7	111	136

第三次募集修了時点（7/25）



バリアフリー教室



体験乗車の様子



UDタクシー

埼玉県内の個人タクシー事業者の安全対策等への取組

県南中央交通圏・県南西部交通圏・県南東部交通圏

埼玉県内の個人タクシーでは、国交省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を受け、重大事故撲滅・第一原因となる交通事故撲滅・酒気帯び運転の根絶等を目標に、県内各個人タクシー事業者を対象に交通安全講習会・事業者講習会を開催し、旅客の輸送の安全第一を目標に、安全運転の徹底を図っております。　また、優良個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）の普及促進を通して、その認定要件の一つ「安全運転の確保」の遂行を促しております。県内個人タクシー事業者においては、183名の参加となっています。マスターズ制度の参加率から伺っても、県内個人タクシー事業者が、「安全運転の確保」を重点目標とし、日夜努力をしています。

映像記録型ドライブレコーダーの装着率も上がってきています。県内個人タクシー事業者一人一人が事故撲滅の意識をもって、努力しているとの証しです。

マスターズ制度とは

ひとつ星、ふたつ星、マスターの3つの称号があります。マスターをめざす事業者は、マスターズ宣言をして、ひとつ星になります。ひとつ星を1年間掲示して2年目はふたつ星になります。また1年ふたつ星を掲示して、「マスター認定基準」による審査をし、適合する事業者が3年目にしてマスター事業者になることができます。その後毎年、認定基準による審査を受け、更新をしていきます。



【最高位の称号】
呼称：マスター（みつ星）

【制度参加章】
マスターになるまでの期間、制度参加者が表示します。

接客マナーコンテスト予選会を開催しました

H24. 10. 18

平成24年10月22日
東京交通新聞
首都圏版　記事抜粋

埼個協接客プレコン

代表に川村氏選出

埼玉県個人タクシー協会（深谷忠男会長）は18日、さいたま市の障害者交流センターで接客マナーコンテスト予選会と事業者講習会を開催し、予選に参加した5人の中から川村春男氏を埼玉代表として選出した。

141人が出席した。

冒頭、深谷会長はお客様要望カードの確実な装着を求め、「悪いことばかりでなく感謝の言葉もある。クレーム方が多いのが現状だが、今日の予選会を参考にして、安心安全の個人タクシーでよかったと感謝されるようにしてほしい」と話した。

予選会には埼個協組から丸山喜代司、池田一郎、井原二郎、川村春男の4氏、全埼玉協組から安田幸彦氏が参加。乗客役は関根誠章氏（埼個協組）が務め、川村氏が優勝した。



優勝した川村さんの実演風景

協会（法人・個人）での取り組み状況（３交通圏共通）

地域計画の目標		特定事業及びその他の事業		実施主体等	実施期間	法人協会の取組み状況	個人協会の取組み状況
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	特定事業	サービス向上のための教育・研修の充実	事業者、法人協会、個人協会	短期	・サービス向上・事故防止研修会開催（浦和、大宮、桶川、鴻巣、熊谷、川越、狭山、入間、日高、飯能地区、西部ハイタク青年会） ・新任乗務員を対象とした基礎講習において、安全・安心、快適な輸送サービスを提供することは極めて重要である旨指導	・事業者講習会でのサービス向上のためのロールプレイング研修を実施 ・接遇コンテストを実施している。
			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	事業者、法人協会、個人協会	短期	・各支部全員協議会の場で各社の管理者等に周知 ・ワンメーターを歓迎するための「お近くでもどうぞ」のステッカーを貼付、短距離でもお客様が気兼ねなく利用できるようＰＲを行っている	・短距離利用者歓迎キャンペーンステッカー貼付による啓蒙
			マスターズ制度の充実及び参加の促進	事業者、個人協会	短期		・県内の参加率は96%で、参加率をさらに向上させ、内容を充実する
			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	事業者、法人協会、個人協会	短期	・表彰22年度：70名、23年度：58名、24年度：72名 ・大臣、運輸局長、支局長表彰の推薦促進	・協会内の表彰制度を実施
		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	法人協会、自治体、鉄道事業者	中期	・さいたま市バリアフリー専門部会等に参画 ・埼玉県バリアフリーネットワーク会議に参画 ・川越駅西口広場改修事業協議会に参画	
			タクシー利用者に対するアンケート調査の充実	法人協会	短期 中期	・８月５日のタクシーの日を中心に乗車感アンケートを実施。従前の「接客態度」「運転操作」「身だしなみ」「忘れ物の声かけ」のほかに「総合評価」の項目を加え実行 ・別紙のとおり指導委員会で集計、公表 ・各社においては社内教育資料として活用	
			ﾓﾆﾀｰ制度の導入（県南中央交通圏のみ）	法人協会	中期	引き続き検討予定	
②	事業経営の活性化、効率化	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	法人協会	短期	・協会において随時受付 ・経営委員会において、全会員に対し活性化に資するニューサービスのアイデアを募集した。今後重要喚起につなげていく。	
			第３者による自主監査制度の検討	法人協会、事業者	中期	・労働局「自動車運転者時間管理等指導員制度」の活用	
③	タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上	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	法人協会、個人協会、事業者	中期	・防犯訓練、研修会を実施。タクシー防犯協議会を開催。 ・講演会を開催。演題「犯罪情勢とタクシー防犯」 ・防犯カメラ導入促進	・ドライブレコーダー一体型の導入を推進し、防犯版の取り付けを推奨している

協会（法人・個人）での取り組み状況（３交通圏共通）

地域計画の目標		特定事業及びその他の事業		実施主体等	実施期間	法人協会の取組み状況	個人協会の取組み状況
⑤	観光立国実現に向けての取組み	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	法人協会、個人協会、自治体	中期	・経営委員会で検討	・今後検討予定
			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	法人協会、個人協会、事業者、自治体	短期 中期	・埼玉県観光づくり基本計画（24～28年度）　に基づく協議会への参画予定	・利用者懇談会を定期的に開催している
⑥	環境問題への貢献	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	法人協会、個人協会、事業者、埼玉労働局	中期	・アイドリングストップ運動に参加 ・新任乗務員教育においてエコドライブ推進教育を実施 ・「協会だより」で啓発	・組合新聞等で啓蒙
⑦	防災・防犯対策への貢献	特定事業	災害時の救援タクシーの運行	事業者、法人協会	短期	・埼玉県と「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」を取り交わしている ・性犯罪被害防止に向けた県警との連携事業を推進 ・「タクシー子ども１１０番」の取り組み	
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	事業者、法人協会	短期	・設置されている会議には積極的に参画	
			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	事業者、法人協会	短期	・設置されている会議には積極的に参画	
		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	法人協会、運輸支局	中期	・ドアツードアサービスや24時間サービスに唯一対応可能な公共交通機関たるタクシーの位置づけを明確にするよう働きかけを行った	
			乗合タクシーやデマンドタクシーの運行の検討	法人協会、事業者、自治体	短期	・実施済みを含め、さいたま市、鶴ヶ島市、東松山市、鳩山町、川島町、本庄市、深谷市、行田市、加須市、秩父市、寄居町で検討 なお、コミュニティバスの運行、拡大にはタクシーに配慮するよう要請	
⑨	総合交通ネットワークの一員としての機能の向上	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	法人協会、事業者、自治体	中期	・地域公共交通会議等を通じ検討	
			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	事業者、法人協会、運輸支局、自治体、バス事業者	中期	・地域公共交通会議等を活用	
			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	法人協会、自治体、鉄道事業者	中期	・経営委員会等で検討	
			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）	法人協会、運輸支局	中期	・ドアツードアサービスや２４時間サービスに唯一対応可能な公共交通機関たるタクシーの位置づけを明確にするよう働きかけ推進する。	

協会（法人・個人）での取り組み状況（３交通圏共通）

地域計画の目標		特定事業及びその他の事業		実施主体等	実施期間	法人協会の取組み状況	個人協会の取組み状況
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	事業者、法人協会、個人協会	短期	・タクシーの日（８月５日）及び年末特別街頭指導日を中心に主要駅において街頭指導を実施。そのほか適宜実施。	・法人協会との連携を検討中
			タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	事業者、法人協会、個人協会	短期	・特定事業計画の認定を受け取り組んだ事業者がいたほか、清掃用具を携帯しタクシー乗り場等の美化に各社適宜取り組んでいる	・適宜取り組んでいる
		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	事業者、法人協会、自治体、埼玉県警	中期	・関係者と連携のもと適宜取り組んでいる	
			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	事業者、法人協会	短期 中期	・地区会、支部において適宜行っている	

Ⅳ　3年間の取り組みの総括

3年間の取組みの総括

○ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、需要拡大、サービス向上等を目指し本地域計画に基づく特定事業等の実施及びそれと相まって行う供給量の削減（事業再構築）の活性化及び適正化を両輪で取り組んできた。
また、事業者団体及び関係者によって、各種の施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。

○ 適正化として各交通圏における事業再構築（減休車）の取組状況は次のとおり

埼玉県県南中央交通圏
基準車両数・・・・・・・・・・・・・・・2782両
適正と考えられる車両数・・・2050両から2300両（基準車両数との乖離は17%～26%）
現在の車両数・・・・・・・・・・・・・2534両　▲8.9%

埼玉県西部中央交通圏
基準車両数・・・・・・・・・・・・・・・1735両
適正と考えられる車両数・・・1300両から1450両（基準車両数との乖離は16%～25%）
現在の車両数・・・・・・・・・・・・・1567両　▲9.7%

埼玉県県北交通圏
基準車両数・・・・・・・・・・・・・・・572両
適正と考えられる車両数・・・400両から450両（基準車両数との乖離は21%～30%）
現在の車両数・・・・・・・・・・・・・494両　▲13.6%

事業再構築（減休車）については、各タクシー事業者が取り組んでいるものの、適正と考えられる車両数との乖離幅は依然大きい。

○ しかしながら、タクシー事業を取り巻く環境は依然厳しい中、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き適正化及び活性化の取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域に再度指定された（平成27年9月30日までの3年間）。

資料　4-1
【県南中央交通圏】

平成２２年３月２６日
一部改正　平成　　年　　月　　日

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

平成２１年１０月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」「タクシー事業の現況」「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

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２２億人（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（埼タ協調べ）。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１８０．８㎞から１６９．２㎞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（埼タ協調べ）。

・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、２２ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（埼タ協調べ）。

・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（埼タ協調べ）、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（埼タ協調べ）。

・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、これまでにも、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．タクシー事業の適正化･活性化実施３年間の状況

平成２２年３月、本地域計画が策定され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画策定時と大きく変わるものではないが、予断を許さないものの、改善の傾向が見られている。タクシーを取り巻く３年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

・本地域計画策定後の埼玉県県南中央交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では2､137万人（1日当たり58,000人）、平成22年度では2,074万人（1日当たり56,000人）、平成23年度では2,034万人（1日当たり55,000人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策の実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の2,300万人（1日当たり62,000人）と比べ約11.6%減少している（埼タク協調べ）。

・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、埼玉県A地区（県南中央・県南西部・県南東部）ではH19年夏のサブプライムローン問題、H20年秋のリーマンショックなどの影響を受けたが、H21年10月の特措法の施行後、減休車が本格的な実施されたH22年春以降底を打ち、東日本大震災の影響等により需要は一時的に落ち込んだが、以降は、前年同月を上回っており、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にあるものと思われる。

◇特定地域指定後のタクシー事業者及び車両数の変動

・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成21年7月17日現在の事業者数・車両数73社2,782両（基準車両数）に対し、平成24年10月30日現在では73社2,534両となっており、車両数は約8.9%減少した。

◇利用者からの評価

・上記のように車両数は約8.9%減少したが、この取組によって利用者から「タクシーの不足」や「乗車しにくい」といった苦情は受けていない。これは、タクシーの輸送需要の長期にわたる低迷によるところが大きいものと推測される。今回の供給過剰状態の解消の取組によって、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

・法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度157.1km、平成22年度が155.3km、実車率が平成21年度46.6%、平成22年度46.5%、実働率が平成21年度80.3%、平成22年度80.4%、実働1日1車当たりの運送収入が平成21年度29､716円、平成22年度29､364円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ169.2km、実車率47.6%、実働率78.5%、1日1

車当たりの運送収入32､750円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ156.8㎞、実車率46.4%、実働率79.6%であったが、1日1車当たりの運送収入は29､803円と回復傾向を示してきている。（埼タク協調べ）

・また、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）や安全対策等への経費の増大等により、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向にあったが、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ていた。

・しかしながら、平成23年度においても燃料価格は高止まり（平成23年71.26円/ﾘｯﾄﾙ）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が底を打ち回復傾向にあることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、多少改善の傾向がみられ、現在において地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

・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まねき、埼玉県のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の354万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は288万円、平成22年には338万円、平成23年には290万円であるが、埼玉県の全産業平均との格差は平成21年に227万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が179万円、平成23年には214万円に縮小傾向を示している。

・労働時間については、埼玉県のタクシー運転者と埼玉県の全産業平均との差が、平成21年は96時間あったものの、平成22年には逆に108時間少なく、平成23年にも36時間（賃金構造基本統計調査）となっている。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は60.0歳と、平成20年度の59.1歳より高齢化が進んでいる状況にある。（埼タク協調べ）

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

・低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成20年626件、平成21年558件と減少傾向であったが、平成22年は582件となったものの、直近の平成23年度には再び減少傾向を示し577件となった。なお、死亡者数は平成22年の1名であり、平成23年においても1名となっている。（埼玉県警調べ）

・埼玉県タクシー協会とりまとめによる県南中央交通圏の接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の47件に対し、平成21年度は80件と増加したが、平成22年度は78件と再び減少したものの、平成23年度は、101件と増加した。

・また、繁華街などでの夜間のタクシー集中による交通問題については、未だ解決したとはいえない状況である。

◇埼玉県県南中央交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの３年間の主な取組み

・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。
・さらに、事業者団体においても各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。
・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

◇３年間の取組みのまとめ

・以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
・さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの３年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
・適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離についても、平成24年11月28日現在の車両数は基準車両数2,782両から約8.9ポイント減少し2,534両となっているが、適正と考えられる車両数（2,050両から2,300両）との乖離は未だ大きい状況である。
・しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

３．地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、２．のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、関係者は、今般の再指定にあたり、タクシーを取り巻く現状について再度確認を行い、地域において地域公共交通としての機能を十分に発揮できるよう事業の活性化・効率化を目指す必要があると考えられる。

特にタクシー事業者においては、経営基盤の強化・労働条件の向上等を目指し、タクシー事業の活性化・効率化を図る観点から、更なる事業再構築（減休車等）を検討することが重要である。

また、タクシー事業の活性化の推進については、現在の取組の深度化、また未実施の活性化方策の実施について推進することが重要である。

今後、このような取組の更なる推進により、タクシー事業が地域公共交通として、地域の信頼を獲得することが大いに期待される。

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

・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、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、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、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。

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

・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。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的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2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に2016年までに1,800万人に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。

・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。県南中央交通圏では、平成21年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、これに基づくと平成２１年の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2,782と比べたとき、平成24年11月28日現在の車両数2,534両であり、未だ大きな乖離が存在する。更に、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車営収が、平成13年度と比較して減少していること。」との関係については、依然として日車実車キロ、日車営収ともに、平成13年度を下回る状況にある。

・これらを踏まえ、また、１．及び２．で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではないことから、本地域計画で示す17%～26%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、当初の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。

以上

４．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

３．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。

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

○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、３．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。

以上

資料　4-2
【県南西部交通圏】

平成２２年３月２６日
一部改正　平成　　年　　月　　日

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

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

平成２１年１０月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」「タクシー事業の現況」「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

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

・タクシーは、全国で年間２２億人（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（埼タ協調べ）。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２０４．０㎞から１９８．５㎞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。（埼タ協調べ）。

・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（埼タ協調べ）。

・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（埼タ協調べ）、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（埼タ協調べ）。
・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・苦情の一掃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・苦情の発生の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．タクシー事業の適正化･活性化実施３年間の状況

平成２２年３月、本地域計画が策定され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画策定時と大きく変わるものではないが、予断を許さないものの、改善の傾向が見られている。タクシーを取り巻く３年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

・本地域計画策定後の埼玉県県南西部交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では1,718万人（1日当たり47,000人）、平成22年度では1,660万人（1日当たり45,000人）、平成23年度では1,624万人（1日当たり44,000人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の1,800万人（1日当たり50,000人）と比べ約9.8%減少している（埼タク協調べ）。

・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、埼玉県A地区（県南中央・県南西部・県南東部）ではH19年夏のサブプライムローン問題、H20年秋のリーマンショックなどの影響を受けたが、H21年10月の特措法の施行後、減休車が本格的な実施されたH22年春以降底を打ち、東日本大震災の影響等により需要は一時的に落ち込んだが、以降は、前年同月を上回っており、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にあるものと思われる。

◇特定地域指定後のタクシー事業者及び車両数の変動

・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成21年7月17日現在の事業者数・車両数58社1735両（基準車両数）に対し、平成24年11月28日現在では1567両となっており、車両数は約9.7%減少した。

◇利用者からの評価

・上記のように車両数は約9.7%減少したが、この取組によって利用者から「タクシーの不足」や「乗車しにくい」といった苦情は受けていない。これは、タクシーの輸送需要の長期にわたる低迷によるところが大きいものと推測される。今回の供給過剰状態の解消の取組によって、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

・法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度183.1km、平成22年度が184.3km、実車率が平成21年度48.2%、平成22年度48.3%、実働率が平成21年度82.2%、平成22年度83.2%、実働1日1車当たりの運送収入が平成21年度34,871円、平成22年度35,132円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ198.5km、実車率49.0%、実働率79.3%、1日1

車当たりの運送収入38,341円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ183.5㎞、実車率48.5%、実働率82.2%、1日1車当たりの運送収入35,210円と回復してきている（埼タク協調べ）。

・また、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）や安全対策等への経費の増大等により、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向にあったが、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ていた。
・しかしながら、平成23年度においても燃料価格は高止まり（平成23年71.26円/ﾘｯﾄﾙ）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が底を打ち回復傾向にあることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、多少改善の傾向がみられ、現在において地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

・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まねき、埼玉県のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の354万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は288万円、平成22年には338万円、平成23年には290万円であるが、埼玉県の全産業平均との格差は平成21年に227万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が179万円、平成23年には214万円に縮小傾向を示している。
・労働時間については、埼玉県のタクシー運転者と埼玉県の全産業平均との差が、平成21年は96時間あったものの、平成22年には逆に108時間少なく、平成23年にも36時間（賃金構造基本統計調査）となっている。
・一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.0歳（埼タク協調べ）と、平成20年度の56.7歳より高齢化が進んでいる状況にある。

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

・低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成20年626件、平成21年558件と減少傾向であったが、平成22年は582件となったものの、直近の平成23年度には再び減少傾向を示し577件となった。なお、死亡者数は平成22年の1名であり、平成23年においても1名となっている。（埼玉県警調べ）
・埼玉県タクシー協会のとりまとめによる県南西部交通圏の接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の33件に対し、平成21年度は32件と減少したが、平成22年度は42件と増加に転じ、平成23年度には55件となっている。
・また、繁華街などでの夜間のタクシー集中による交通問題については、未だ解決したとはいえない状況である。

◇埼玉県県南西部交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの３年間の主な取組み

・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。

・さらに、事業者団体においても各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。

・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

◇３年間の取組みのまとめ

・以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。

・さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの３年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。

・適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離についても、平成24年11月28日現在の車両数は基準車両数1,735両から約9.7ポイント減少し1,567両となっているが、適正と考えられる車両数（1,300両から1,450両）との乖離は未だ大きい状況である。

・しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

３．地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、２．のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、関係者は、今般の再指定にあたり、タクシーを取り巻く現状について再度確認を行い、地域において地域公共交通としての機能を十分に発揮できるよう事業の活性化・効率化を目指す必要があると考えられる。

特にタクシー事業者においては、経営基盤の強化・労働条件の向上等を目指し、タクシー事業の活性化・効率化を図る観点から、更なる事業再構築（減休車等）を検討することが重要である。

また、タクシー事業の活性化の推進については、現在の取組の深度化、また未実施の活性化方策の実施について推進することが重要である。

今後、このような取組の更なる推進により、タクシー事業が地域公共交通として、地域の信頼を獲得することが大いに期待される。

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

・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、福祉団体などと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、高齢化社会において今後も急激な高齢化の進展が予想される中、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、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。

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

・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。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的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2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に2016年までに1,800万人に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。

・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。

・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。

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、平成21年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（1,735両）と比べたとき、平成24年11月28日現在の車両数1,567両であり、未だ大きな乖離が存在する。更に、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車営収が、平成13年度と比較して減少していること。」との関係については、依然として日車実車キロ、日車営収ともに、平成13年度を下回る状況にある。

・これらを踏まえ、また、１．及び２．で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではないことから、本地域計画で示す16%～25%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、当初の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。

４．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

３．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。

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

○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

○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

○ＡＥＤ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：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

○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、３．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。

以上

資料　4-3
【県北交通圏】

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　　年　月　　日

埼玉県県北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

平成２１年１０月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」「タクシー事業の現況」「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

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

・タクシーは、全国で年間２２億人（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。

・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

・埼玉県県北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３５５万人（１日当たり約９，７００人）から平成２０年度では年間３１３万人（1日当たり約８，６００人）となり約１２％減少している（埼タ協調べ）。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９社の平成２１年１２月１ヶ月間の輸送人員は８．８万人と平成２０年１２月１ヶ月の９．９万人に比べて１１％

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

・埼玉県県北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２２両、平成２１年度は9月３０日までに１２両が減車されているものの、平成１４年3月末に比べ平成２０年7月１１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２５社から２８社へと３社（約１２％）増加、車両数は５５４両から５６９両へと１５両（約３％）増加した。平成２１年１０月１４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％、８１％、８０％としたときの車両数約４００両、約４５０両、約４５０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（５５１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、埼玉県県北交通圏では、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１４５．６㎞から１３３．０㎞へ、実車率は５２．２％から４９．９％へ、実働率は８０．７％から７５．６％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２５，３８２円から２４，２８８円へと、これも約４．３％減少するという実態となっている（埼タ協調べ）。
・さらに、平成２１年１２月の実績では、実車率４９．３％、実働率７９．５％、１日１車当たりの運送収入は２３，２０６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、１８ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（埼タ協調べ）。
・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（埼タ協調べ）、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（埼タ協調べ）。

・低賃金や長時間労働であるがために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。

◇需給バランスが崩れたことによるサービスの低下

・このような状況の中、一部では収入を増やそうとするため、短距離の運行をいやがる傾向から、短距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているような指摘もある。

◇埼玉のタクシー業界の取組み

・タクシー業界では、これまでにも、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。

・埼玉県県北交通圏においては、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、便利タクシーの促進、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。

◇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
◇過度な運賃競争への対策

２．タクシー事業の適正化･活性化実施３年間の状況

平成２２年３月、本地域計画が策定され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画策定時と大きく変わるものではないが、予断を許さないものの、改善の傾向が見られている。タクシーを取り巻く３年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

・本地域計画策定後の埼玉県県北交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では274万人（1日当たり7,500人）、平成22年度では270万人（1日当たり7,400人）、平成23年度では261万人（1日当たり7,100人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策の実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の313万人（1日当たり8,600人）と比べ約16.6%減少している（埼タク協調べ）。

・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、埼玉県B地区（県北交通圏・秩父交通圏）ではH19年夏のサブプライムローン問題、H20年秋のリーマンショックなどの影響を受けたが、H21年10月の特措法の施行後、減休車が本格的な実施されたH22年春以降底を打ち、東日本大震災の影響等により需要は一時的に落ち込んだが、以降は、前年同月を上回っており、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にあるものと思われる。

◇特定地域指定後のタクシー事業者及び車両数の変動

・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数・車両数26社572両（基準車両数）に対し、平成24年11月28日現在では394両となっており、車両数は約13.6%減少した。

◇利用者からの評価

・上記のように車両数は約13.6%減少したが、この取組によって利用者から「タクシーの不足」や「乗車しにくい」といった苦情は受けていない。これは、タクシーの輸送需要の長期にわたる低迷によるところが大きいものと推測される。今回の供給過剰状態の解消の取組によって、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

・法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度116.9km、平成22年度が119.8km、実車率が平成21年度49.0%、平成22年度48.8%、実働率が平成21年度77.8%、平成22年度77.5%、実働1日1車当たりの運送収入が平成21年度21,062円、平成22年度21,395円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ133.0km、実車率49.9%、実働率75.6%、1日1

車当たりの運送収入24,288円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ120.8㎞、実車率48.7%、実働率76.3%、1日1車当たりの運送収入21,545円と回復してきている（埼タク協調べ）。

・また、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）や安全対策等への経費の増大等により、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向にあったが、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ていた。

・しかしながら、平成23年度においても燃料価格は高止まり（平成23年71.26円/ﾘｯﾄﾙ）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が底を打ち回復傾向にあることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、多少改善の傾向がみられ、現在において地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

・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まねき、埼玉県のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の354万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は288万円、平成22年には338万円、平成23年には290万円であるが、埼玉県の全産業平均との格差は平成21年に227万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が179万円、平成23年には214万円に縮小傾向を示している。

・労働時間については、埼玉県のタクシー運転者と埼玉県の全産業平均との差が、平成21年は96時間あったものの、平成22年には逆に108時間少なく、平成23年にも36時間（賃金構造基本統計調査）となっている。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は60.0歳と、平成20年度の59.1歳より高齢化が進んでいる状況にある。（埼タク協調べ）

・一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.3歳（埼タク協調べ）と、平成20年度の58.1歳より高齢化が進んでいる状況にある。

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

・低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成20年626件、平成21年558件と減少傾向であったが、平成22年は582件となったものの、直近の平成23年度には再び減少傾向を示し577件となった。なお、死亡者数は平成22年の1名であり、平成23年においても1名となっている。（埼玉県警調べ）

・埼玉県タクシー協会とりまとめによる県北交通圏の接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の4件に対し、平成21年度は8件、平成22年度は8件、平成23年度には、12件となっている。

・また、繁華街などでの夜間のタクシー集中による交通問題については、未だ解決したとはいえない状況である。

◇埼玉県県北交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの３年間の主な取組み

・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。

・さらに、事業者団体においても各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。

・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

◇３年間の取組みのまとめ

・以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。

・さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの３年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。

・適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離についても、平成24年11月28日現在の車両数は基準車両数572両から約13.6ポイント減少し572両となっているが、適正と考えられる車両数（400両から450両）との乖離は未だ大きい状況である。

・しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

３．地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、２．のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、関係者は、今般の再指定にあたり、タクシーを取り巻く現状について再度確認を行い、地域において地域公共交通としての機能を十分に発揮できるよう事業の活性化・効率化を目指す必要があると考えられる。

特にタクシー事業者においては、経営基盤の強化・労働条件の向上等を目指し、タクシー事業の活性化・効率化を図る観点から、更なる事業再構築（減休車等）を検討することが重要である。

また、タクシー事業の活性化の推進については、現在の取組の深度化、また未実施の活性化方策の実施について推進することが重要である。

今後、このような取組の更なる推進により、タクシー事業が地域公共交通として、地域の信頼を獲得することが大いに期待される。

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

・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、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、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、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。

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

・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。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的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2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に2016年までに1,800万人に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。

・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。県北交通圏の１０月１４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４００両（実働率９０％）、約４５０両（同８１％）、約４５０両（同８０％）であり、これに基づくと２０年7．１１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から２１年９月３０日まで２２両の減車により同日現在の車両数は５５１両となっているが、８０％の実働率（４５０両）と比較しても２２％ほど多くなっている。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、タクシーが県北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、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。

４．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

３．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。

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

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

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

○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

○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

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

実施時期：短期

○高齢者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

○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

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

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

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

○運行計画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

○洗車機の導入

実施主体：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

○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

○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

○セーフティードライバーコンテストの参加

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、法人協会

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、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、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運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

○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

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

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

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、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

（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、３．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、埼玉県県北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。

以上

資料　5－1

特定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２４年１１月３０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	2	5	41	5	10.9%
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)	30	28	2	0	2	26	4	13.3%
H22.4.26	太平自動車交通(株)	26	24	1	0	1	23	3	11.5%
H22.4.27	上尾交通(有)	17	16	1	0	1	15	2	11.8%
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	0	0	12	1	7.7%
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	34	0	0	0	34	1	2.9%
H22.4.28	埼京タクシー(株)	81	81	2	2	4	77	4	4.9%
H22.4.28	(株)さとぴタクシー	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	46	3	0	3	43	3	6.5%
H22.4.28	東洋タクシー(有)	12	12	1	0	1	11	1	8.3%
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)	18	17	1	0	1	16	2	11.1%
H22.4.28	(特)ハーモニカ	11	10	0	0	0	10	1	9.1%
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)	33	33	1	0	1	32	1	3.0%
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	0	2	24	2	7.7%
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	35	35	0	0	0	35	0	0.0%
H22.5.7	(株)埼玉交通	171	163	0	7	7	156	15	8.8%
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)	12	12	0	0	0	12	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	ヤジタ交通（有）	10	10	0	0	0	10	0	0.0%
H22.5.17	日本交通埼玉(株)	110	104	0	5	5	99	11	10.0%
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	158	3	8	11	147	17	10.4%
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	0	0	0	31	2	6.1%
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	5	5	0	0	0	5	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		2,782	2,683	69	80	149	2,534	248	8.9%

資料　５－２

特定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２４年１１月３０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	0	2	2	49	6	10.9%
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	21	0	1	1	20	3	13.0%
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	1	0	1	22	1	4.3%
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	0	0	0	10	0	0.0%
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	22	0	0	0	22	3	12.0%
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	0	2	2	33	4	10.8%
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	0	0	0	12	−1	−9.1%
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	18	3	0	3	15	3	16.7%
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%
県南西部交通圏計		1,735	1,668	38	63	101	1,567	168	9.7%

（※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。）

資料　5－3

特定事業計画認定事業者の事業者別事業再構築の状況

平成２４年１１月３０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 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	15	15	0	0	0	15	0	0.0%
H22.4.20	深谷ミツワタクシー(有)	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)	17	17	1	0	1	16	1	5.9%
H22.4.26	ニュー埼玉交通(株)	29	29	1	0	1	28	1	3.4%
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	1	0	1	8	1	11.1%
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	篭原タクシー(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	23	0	3	3	20	21	51.2%
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	39	0	0	0	39	10	20.4%
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	6	0	0	0	6	−6	
事業廃止	波久礼ハイヤー(有)	3	0				0	3	100.0%
県北交通圏計		572	525	16	15	31	494	78	13.6%

（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。

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	実施主体	実施時期
1	サービス向上のための教育・研修の充実	事業者、法人協会	短期
2	地理教育の徹底	事業者	短期
3	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	事業者、法人協会	短期
4	デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	事業者	中期
5	電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入	事業者	中期
6	早朝予約の積極受注の推進	事業者	短期
7	ETCの導入	事業者	短期
8	カーナビの導入	事業者	短・中期
9	自社乗り場の設置・運営	事業者	短・中期
10	福祉タクシーの運行	事業者	短・中期
11	介護タクシーの運行	事業者	短・中期
12	子育て支援タクシーの運行	事業者	短・中期
13	主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	事業者、法人協会	短期
14	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	事業者、法人協会	短期
15	高齢者運転免許返納割引制度の拡大	事業者	中期
16	事業者における自社WEBサイトの開設	事業者	短期
17	県警・警察署及び法人協会への優良運転者推薦制度の促	事業者、法人協会、個人協会	短期

②事業経営の活性化、効率化

	特定事業	実施主体	実施時期
18	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）	事業者	短・中期
19	車両費用等の削減	事業者	短期
20	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	事業者	短期
21	チケットの規格統一化	事業者	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	実施主体	実施時期
22	賃金制度・乗務員負担制度の見直しの取組み	事業者	中期
23	運行計画の徹底による労働時間の適正管理	事業者	短・中期
24	嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入	事業者	短・中期
25	若年労働者の積極的な雇用の促進	事業者	短・中期
26	健康診断の充実	事業者	短期
27	女性が働きやすい職場環境の整備	事業者	中期
28	防犯訓練の実施	事業者	短期
29	防犯カメラの導入	事業者	短・中期
30	防犯仕切板の導入	事業者	短期
31	洗車機の導入	事業者	中期

④安全性の維持・向上

	特定事業	実施主体	実施時期
32	映像記録型ドライブレコーダーの導入	事業者	短・中期
33	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	事業者	短・中期
34	デジタル式タコグラフの導入	事業者	短・中期
35	アルコールチェッカーの導入	事業者	短期
36	運輸安全マネジメント講習の受講	事業者	短期
37	安全運転講習会の受講	事業者	短期
38	交通事故ゼロ運動等の実施	事業者	短期
39	セーフティードライバーコンテストの参加	事業者	短期
40	事故防止コンテストの導入	事業者	短期

⑤観光立国実現に向けての取組み

	特定事業	実施主体	実施時期
41	観光タクシーの運行	事業者	中期
42	観光タクシー乗務員講習会の実施	事業者	中期

⑥環境問題への貢献

	特定事業	実施主体	実施時期
43	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	事業者	短・中期
44	アイドリングストップ車の導入	事業者	短・中期
45	後付アイドリングストップ装置の導入	事業者	短期
46	アイドリングストップ運動の推進	事業者	短期

⑦防災・防犯対策への貢献

	特定事業	実施主体	実施時期
47	地域における治安維持への協力	事業者	短・中期
48	地域における防災への協力	事業者	短・中期
49	地域における防犯への協力	事業者	短・中期
50	子供の安全を見守るタクシーへの協力	事業者	短期
51	救援タクシーの促進	事業者、法人協会	短期

⑧地域公共交通としての役割の強化

	特定事業	実施主体	実施時期
52	地域公共交通会議への積極的な参画	事業者	短期
53	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	事業者	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	実施主体	実施時期
54	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	事業者	中期
55	輸送障害時における代替輸送の連携強化	事業者	短期