

第5回埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会

議事次第

平成23年5月27日(金)

14:00～

マロウドイン熊谷 2階「鶴の間」

1. 開会

2. 議事

- (1) 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(改正案)について
- (2) 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状況について
 - ① 特定事業計画の進捗状況
 - ② 事業再構築の進捗状況
 - ③ タクシー事業活性化に向けた取組状況
 - ④ 今後の進め方
- (3) その他

3. 閉会

資料1 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(改正案)

資料2 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ついて

資料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

参考資料1 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

参考資料2 新聞記事

参考資料3 特別措置法案に対する附帯決議(衆議院・参議院)

参考資料4 第6回東京都特別区・武三交通圏及び第5回東京都多摩地区交通圏タクシー特定地域協議会合同会議資料(抜粋)

第5回 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会

委員出席者名簿

平成23年5月27日(金)

マロウドイン熊谷 2階「鶴の間」

関東運輸局 埼玉運輸支局長	鈴木 守
埼玉県企画財政部 交通政策課長	西村 大司
	※代理出席 小高 巖
加須市総合政策部 政策調整課長	高橋 宏晃
	※代理出席 宮崎 貴之
行田市総合政策部 企画政策課長	小池 義憲
	※代理出席 五十嵐章五
熊谷市総合政策部 企画課長	長谷川 泉
	※代理出席 羽鳥 豊
羽生市企画財務部 企画課長	飯塚 丈記
	※代理出席 関根 章典
深谷市都市整備部 都市計画課長	柳下 和之
	※代理出席 飯塚 勤
本庄市企画財政部 企画課長	関口 博美
上里町総合政策課長	石原 秀一
	※代理出席 吉村 貴文
寄居町企画課長	酒井 克樹
	※代理出席 角田 真一
埼玉県タクシー協会 会長	森 信正
昭和タクシー株式会社 代表取締役	新井 忠晴
国際十王交通株式会社 取締役社長	安田 理
	※代理出席 石倉 潤一
本庄タクシー株式会社 代表取締役	神宮つぐよ
全国自動車交通労働組合 埼玉地方連合会書記長	鈴木 勝
国際十王交通株式会社労働組合 執行委員長	藤掛 昭
熊谷商工会議所 専務理事	鈴木 茂
	※代理出席 久保田 薫
本庄商工会議所 専務理事	内田 睦夫
	※代理出席 森村 昌宏
くまがやくらしの会 会長	飯田ヒサ子
埼玉県労働局 労働基準部 監督課長	野田 直生
	※代理出席 塩野 七重
埼玉県警察本部 交通部 交通規制課長	峯 逸男
	※代理出席 長野 光司
埼玉県警察本部 交通部 交通指導課長	生明 實 (欠席)
東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 総務部企画室副課長	吉田 哲男

(順不同、敬称略)

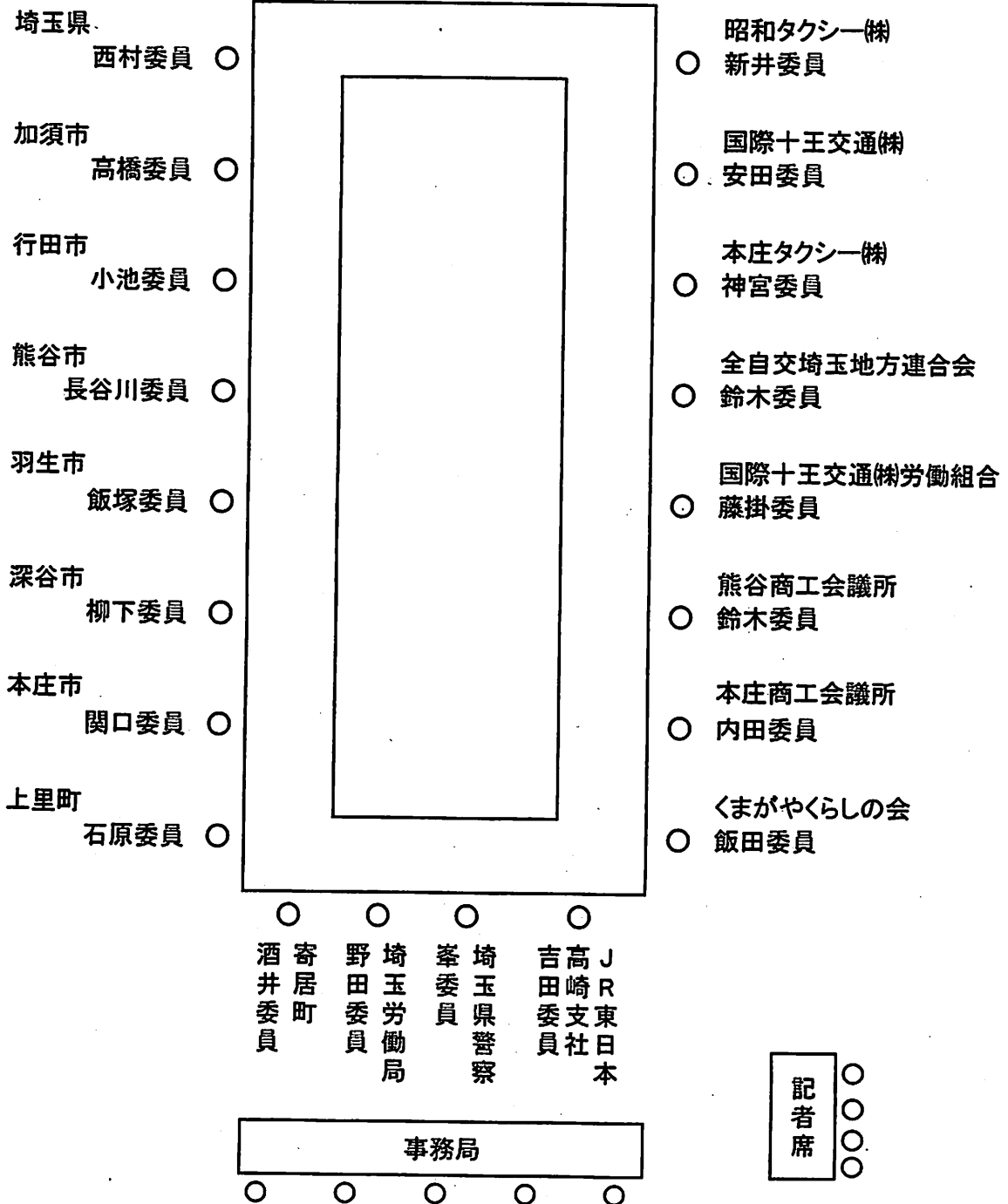
第5回 埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会

埼玉県運輸支局長

埼玉県タクシー協会会長

鈴木委員 ○

森委員 ○



(改正案)

平成22年 2月22日

改正 平成23年 5月27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

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（埼玉調べ）。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145.6kmから133.0km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（埼玉調べ）。
- ・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（埼玉調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は年々悪化しており（埼玉調べ）、減益幅は拡大する傾向にある。このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

◇運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、埼玉県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年までは埼玉県の全産業平均に比べ20%程度低い状態であったが、その後、その格差は年々拡がり、埼玉県の全産業平均に比べ30~40%程度低い状態が長年にわたっている。（埼玉労働局調べ）平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行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、埼玉県タクシー運転者は埼玉県全産業平均よりも長時間労働の傾向もみられる。また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年には約50歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.1歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者も増加傾向にある（埼玉調べ）。
- ・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. 地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、共同事業などによりタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取り組みや、拡がりを見せる交通空白地帯の利用者の細かな需要に対応する取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けた取り組みや、地域の公共交通の課題等について地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握しタクシーサービスの向上に努める。

②事業経営の活性化、効率化

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

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件の改善・向上を目指し、具体的には、賃金面や労働時間面で他産業平均賃金や他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

④安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種の研修会を実施するとともに、協会、会社をあげて

安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備する必要がある。

- ・さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とする。

⑤観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、駅等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人、そしてその後3,000万人を達成することを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開される中、地域の観光振興と連携した取組みを検討し、タクシーサービスとして快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができるような場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、埼玉の観光を支え、さらに、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。

⑥環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO2排出量を25%削減することを目指すことを表明している。こうしたことから、実車率の向上対策や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入、エコドライブの実践等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

⑦防災・防犯対策への貢献

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

⑧地域公共交通としての役割の強化

- ・地域ごとの状況を鑑みた地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共交通としての

役割を一層強化する。

- ・乗合タクシーやデマンドタクシーの運行など、地域の要請に対して積極的に対応する。

⑨総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

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

⑩過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応する。

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。県北交通圏の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、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが県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ることも留意する必要がある。

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

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

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

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

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、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

○アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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、2.に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法

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

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

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、埼玉県県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。

(改正部分のみ)

平成22年 2月22日
改正 平成23年 5月27日

埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会地域計画(改正案)

・・・前文省略・・・

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

・・・以下省略・・・

① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

・・・以下省略・・・

・・・9ページ・・・

【その他の事業】

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

実施主体等：法人協会、自治体、鉄道事業者

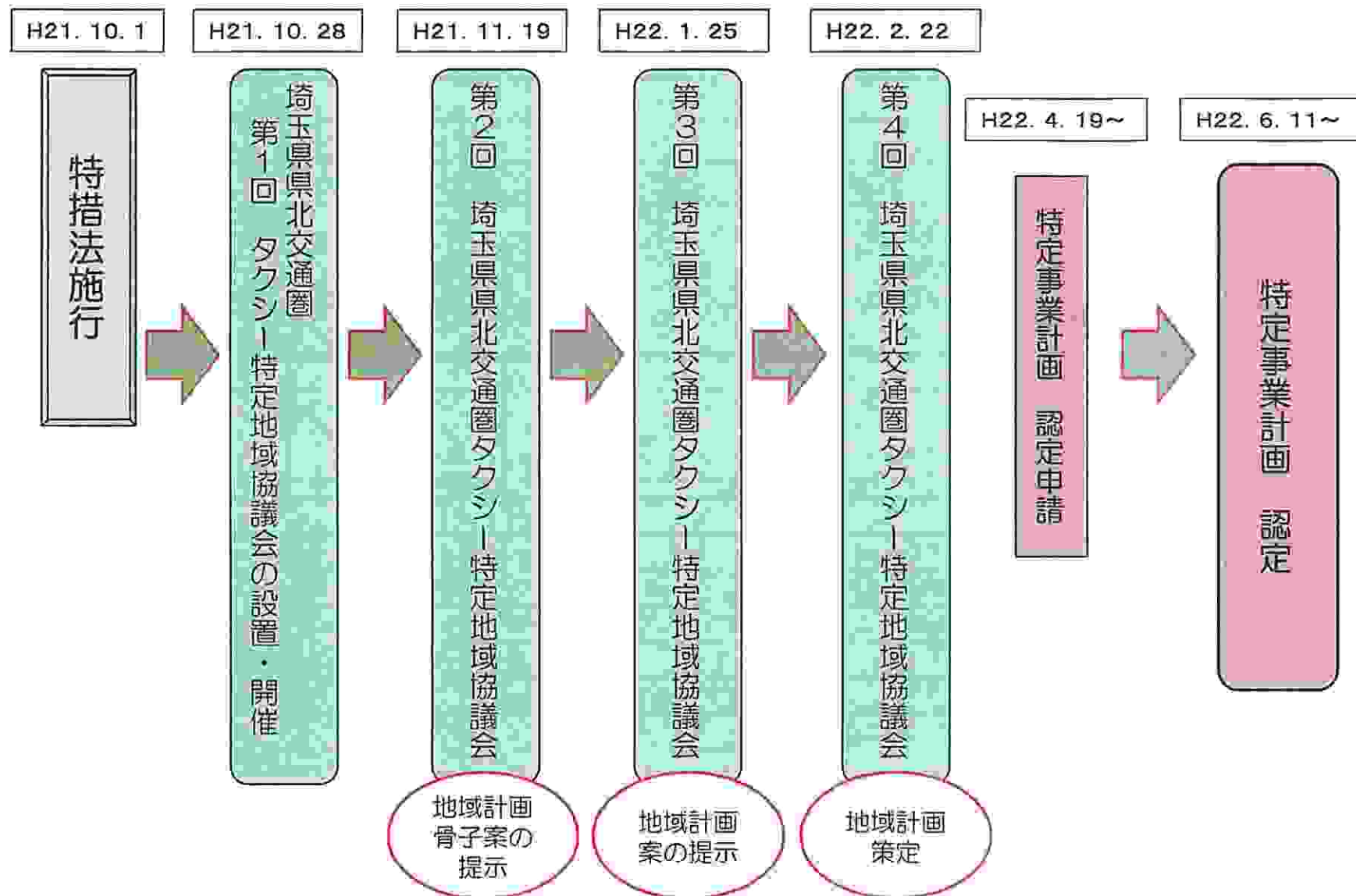
実施時期：中期

・・・以下省略・・・

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ついて

I 特定事業計画の進捗状況

1. 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性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23年4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				
県北交通圏	H22.2.22	26	26	7	6	7	25	7	6	7				

営業区域	基準車両数 ①	現在車両数 ② ※H23.4末	減車数 1-②/①	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
県北交通圏	572	527	7.9%	526	8.0%	400~450	約21%~約30%

事業者規模	1~10両 (6)	11~20両 (6)	21~40両 (10)	41両以上 (4)
基準車両数からの削減率				
30%以上	1 (事業廃止)			1
21%以上~30%未満				
21%未満	6	6	10	3

事業者規模	1~10両 (6)	11~20両 (6)	21~40両 (1)	41両以上 (4)
基準車両数からの削減率				
10%以上	1 (事業廃止)	1	2	4
5%以上~10%未満			4	
5%未満	6	5	4	

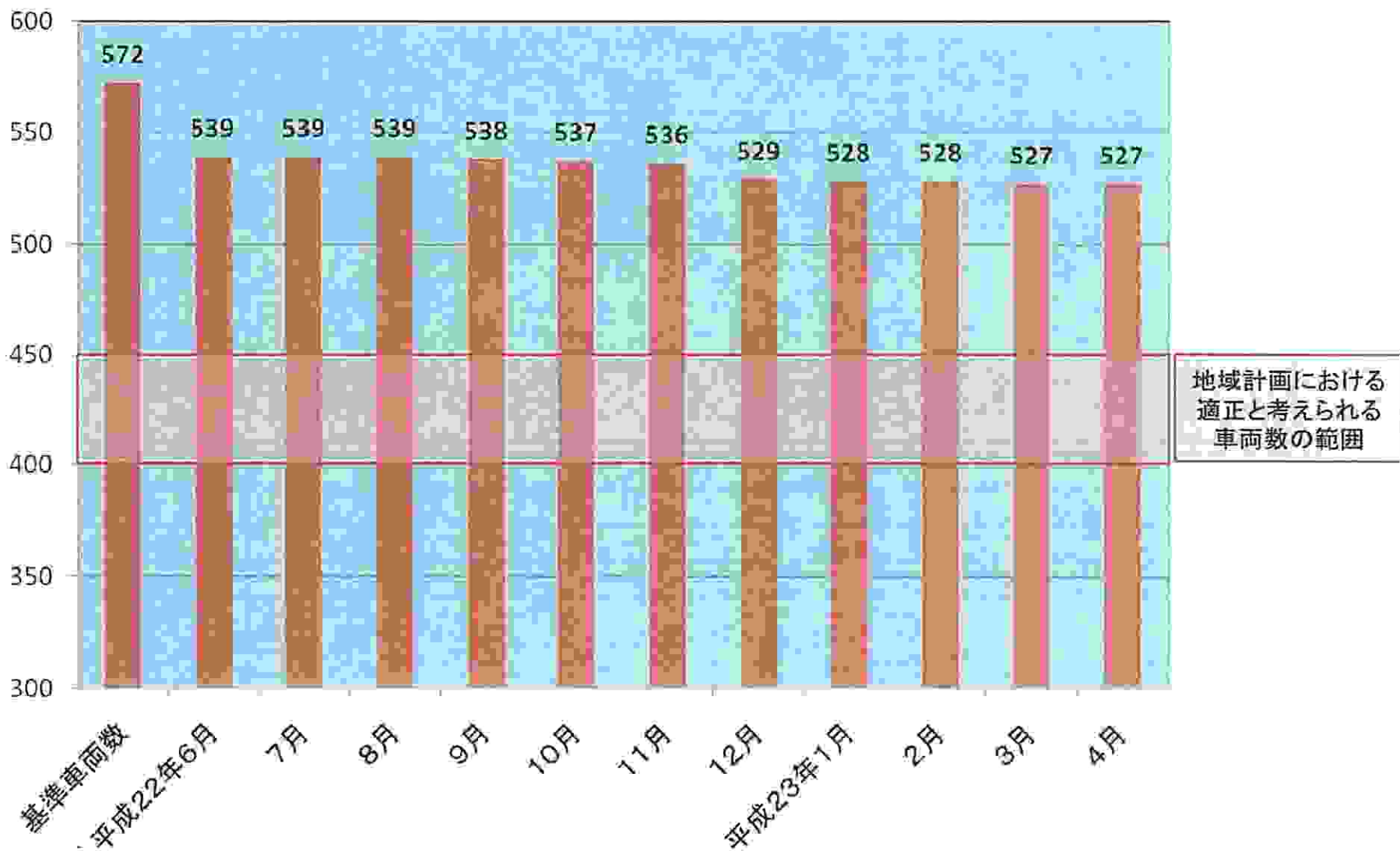
3. 特定事業の項目ごとの認定状況 (県北交通圏)

平成23年4月30日現在

特定事業計画	認定事業者数 (重複あり)	実施済み事業者数 (重複あり)
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	9社	9社
アイドリングストップ運動の推進	8社	8社
映像記録型ドライブレコーダーの導入	4社	4社
地域における防犯への協力	4社	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	4社
早朝予約の積極受注の推進	3社	3社
地理教育の徹底	2社	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	2社
高齢者運転免許返納割引制度の拡大	2社	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	2社
アルコールチェッカーの導入	2社	2社
安全運転講習会の受講	2社	2社
防犯カメラの導入	1社	1社
防犯仕切板の導入	1社	1社
ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	1社	1社
アイドリングストップ車の導入	1社	0社

Ⅱ 事業再構築の進捗状況

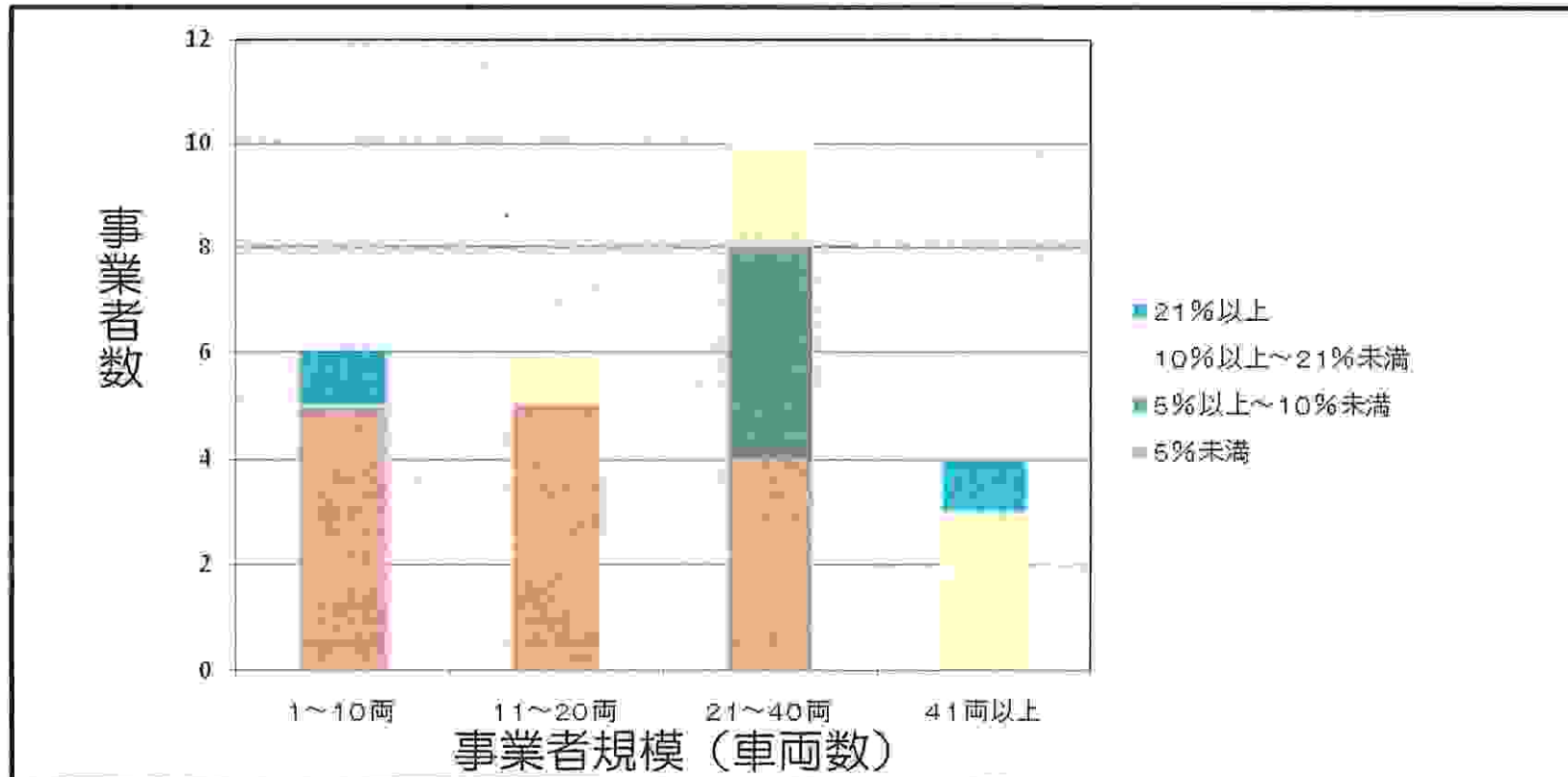
1, 事業再構築（減・休車）認定後の実施状況（県北交通圏）



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）

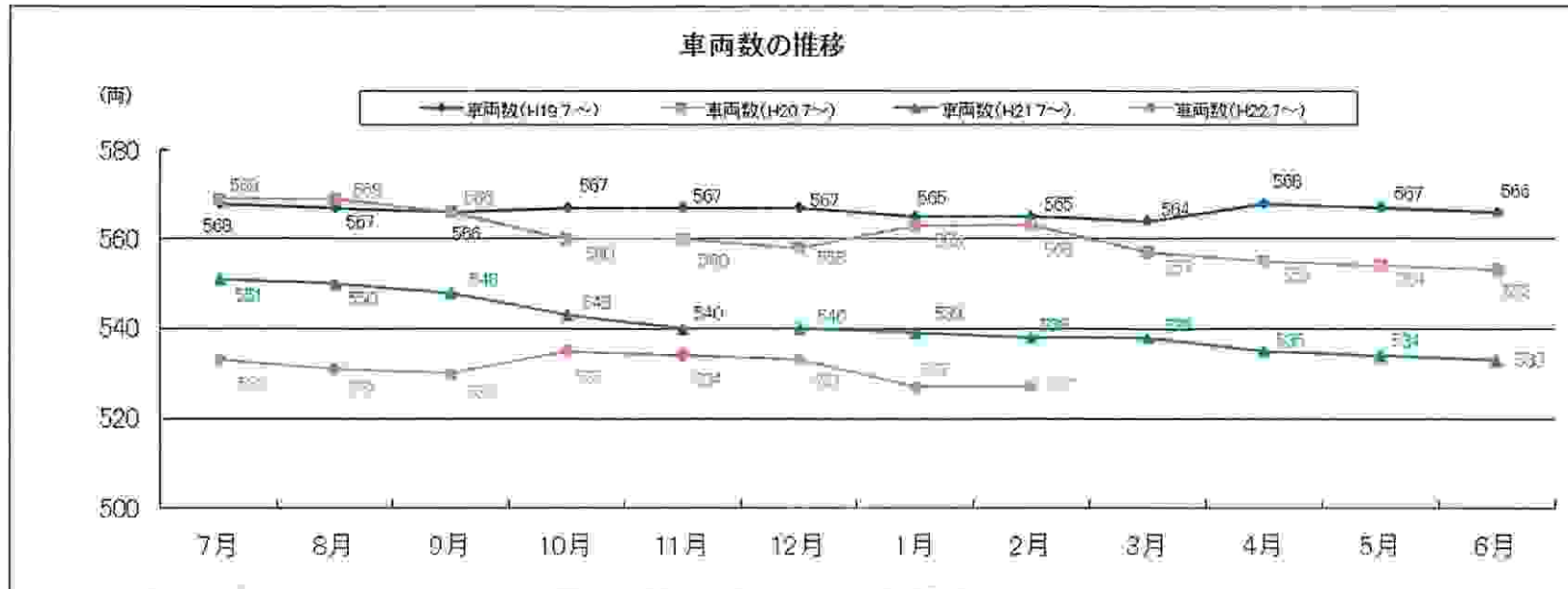
認定状況について規模別で見ると、事業規模に関係なく2社（事業廃止を含む）を除く事業者が21%未満の事業再構築となっている。また、事業規模が小さくなるにつれ削減率が減少している。

事業者規模	1～10両 (6)	11～20両 (6)	21～40両 (11)	41両以上 (4)
基準車両数からの削減率				
21%以上	1（事業廃止）			1
10%以上～21%未満		1	2	3
5%以上～10%未満			4	
5%未満	6	5	4	

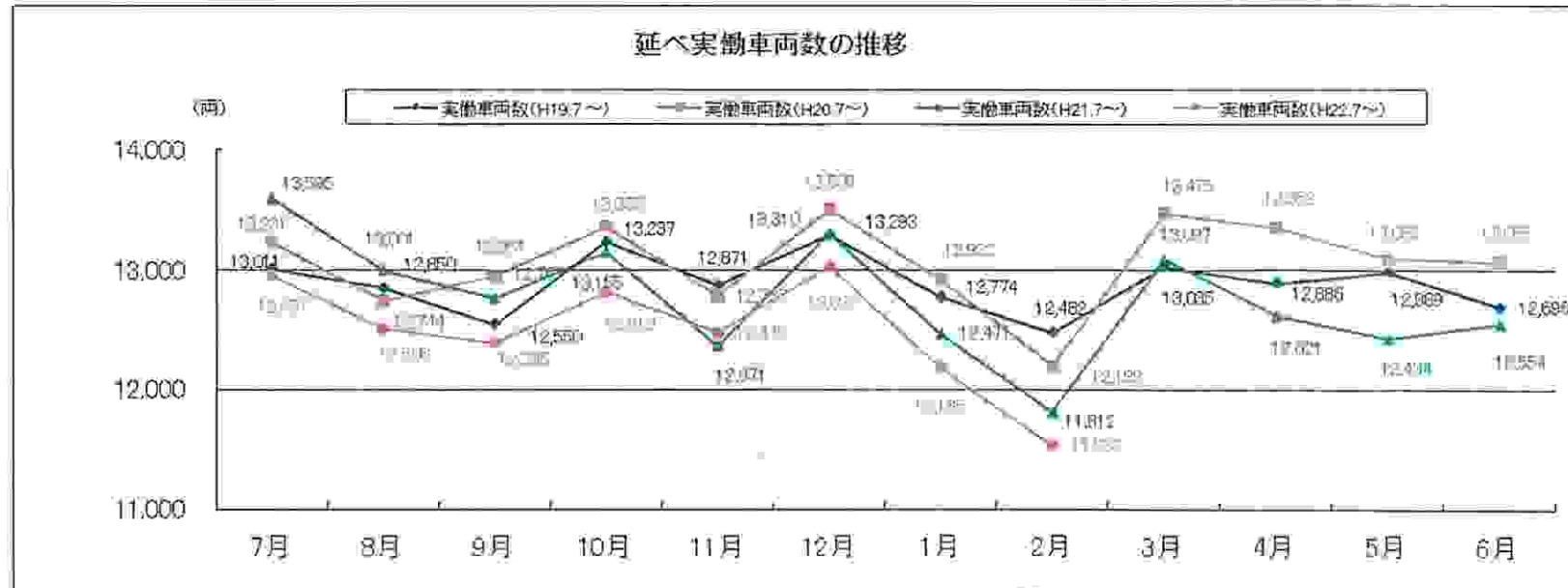


3. 各指標の比較（県北 1 / 3）

①車両数の推移



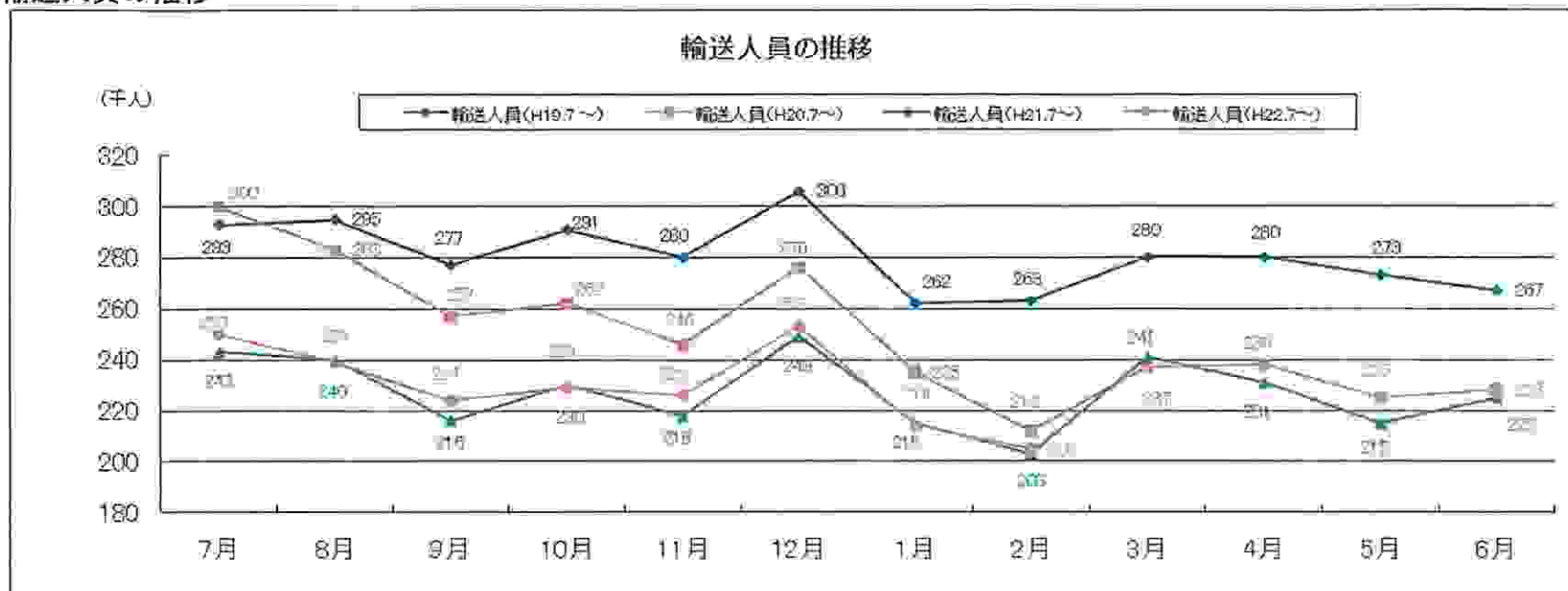
②延べ実働車両数の推移



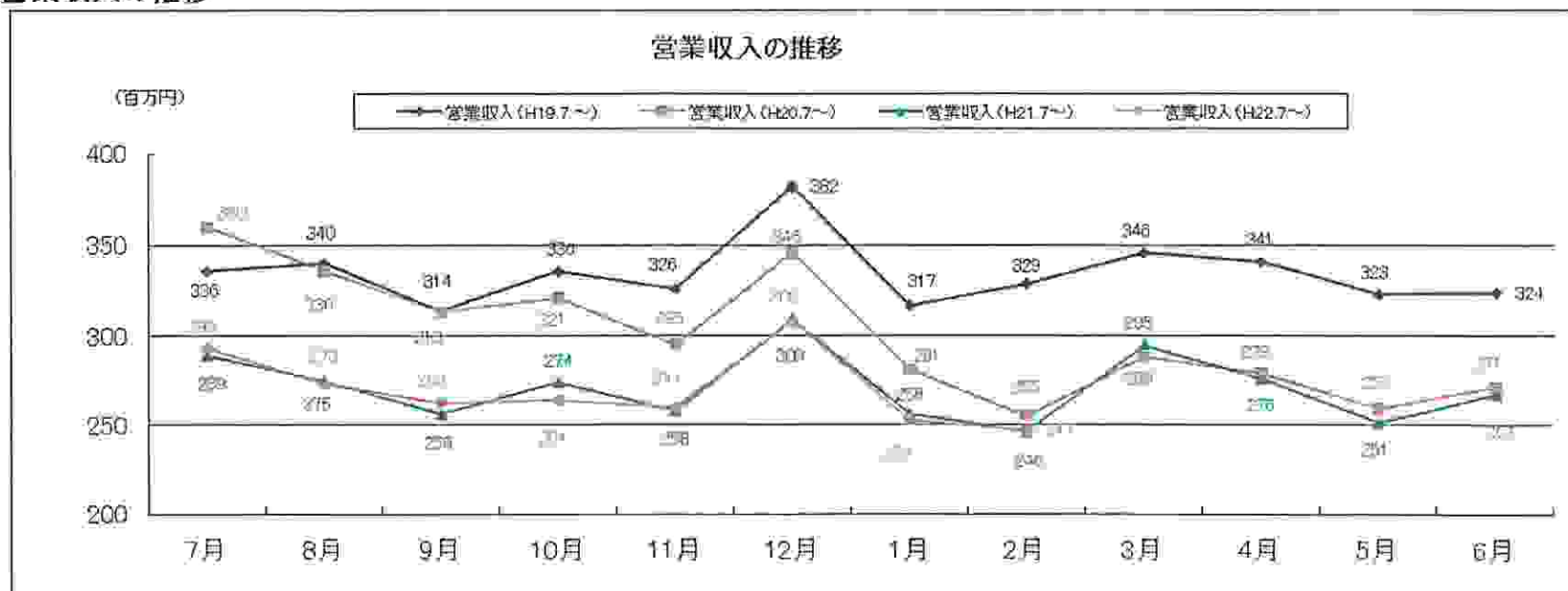
※埼玉協調へ

3. 各指標の比較（県北 2 / 3）

③ 輸送人員の推移



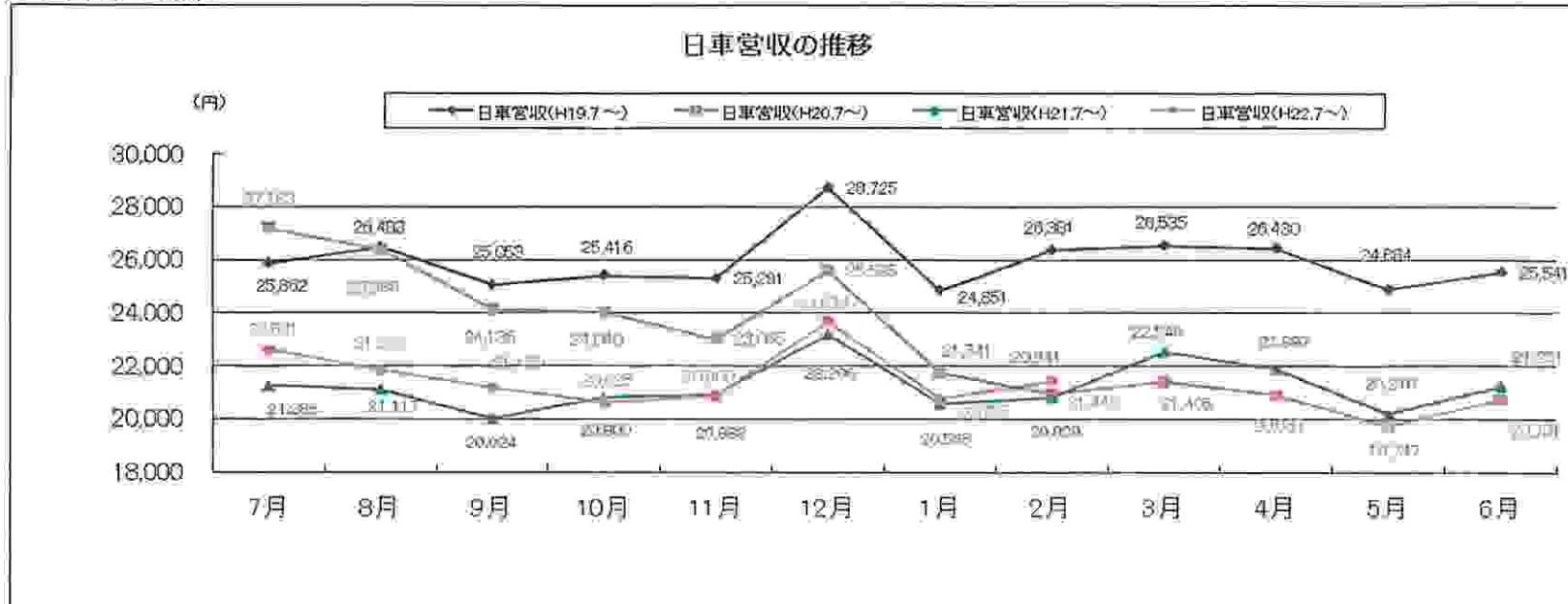
④ 営業収入の推移



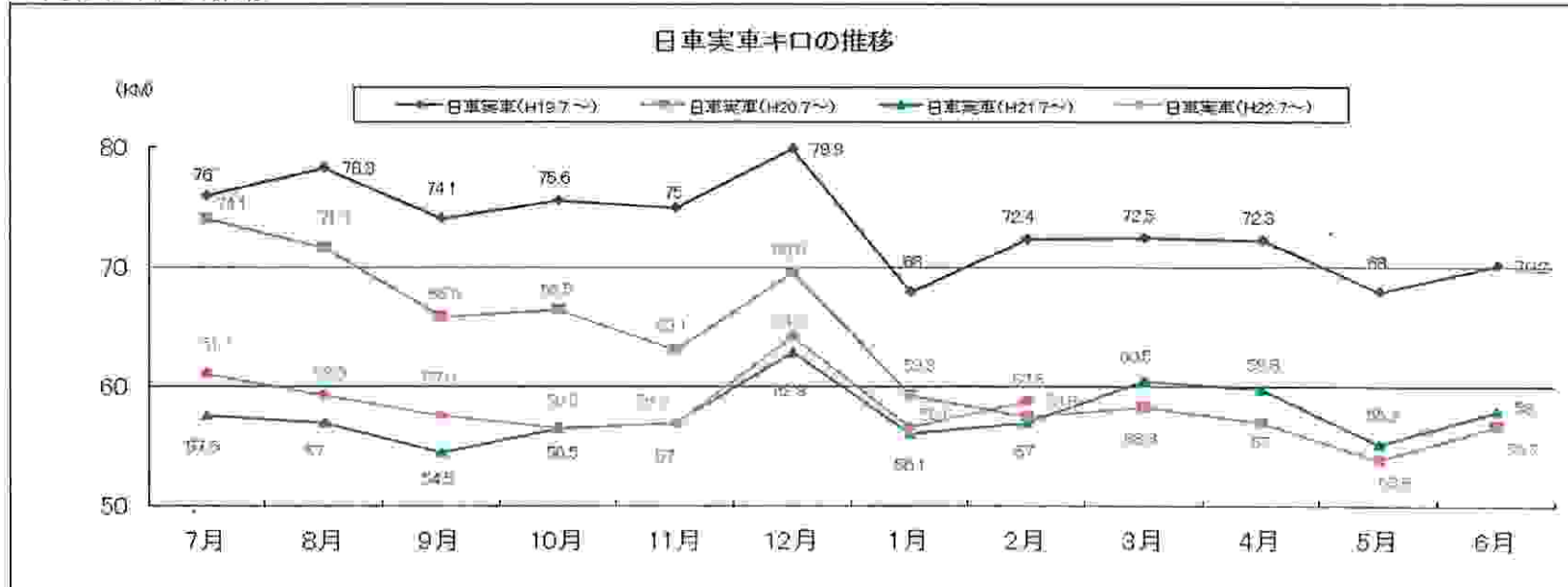
※埼玉協調べ

3. 各指標の比較（県北 3/3）

⑤ 日車营收の推移



⑥ 日車実車キロの推移



※埼玉協調へ

4. 車両台数と総需要量(実車キロ)、総供給量(延べ実働)、日車營收の推移

総需要量(実車キロ)は20、21年度の落ち込みが激しくさらに低迷が続いている状況。特定事業計画認定後、事業再構築(減車、休車)が進み、総供給量(延実働)も減少している。日車營收は、前年、前々年の落ち込みから持ち直している状況。

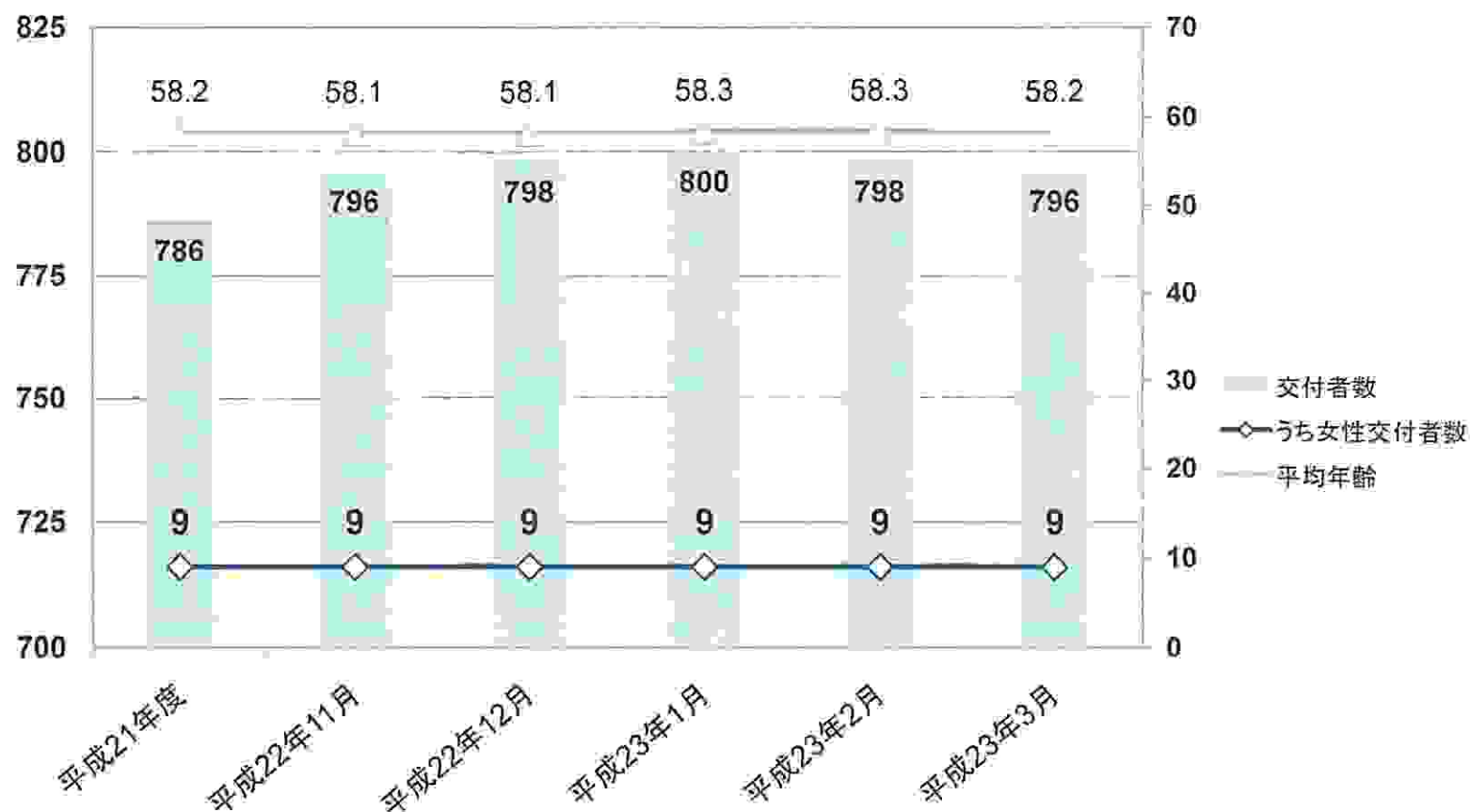
前年同月比



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

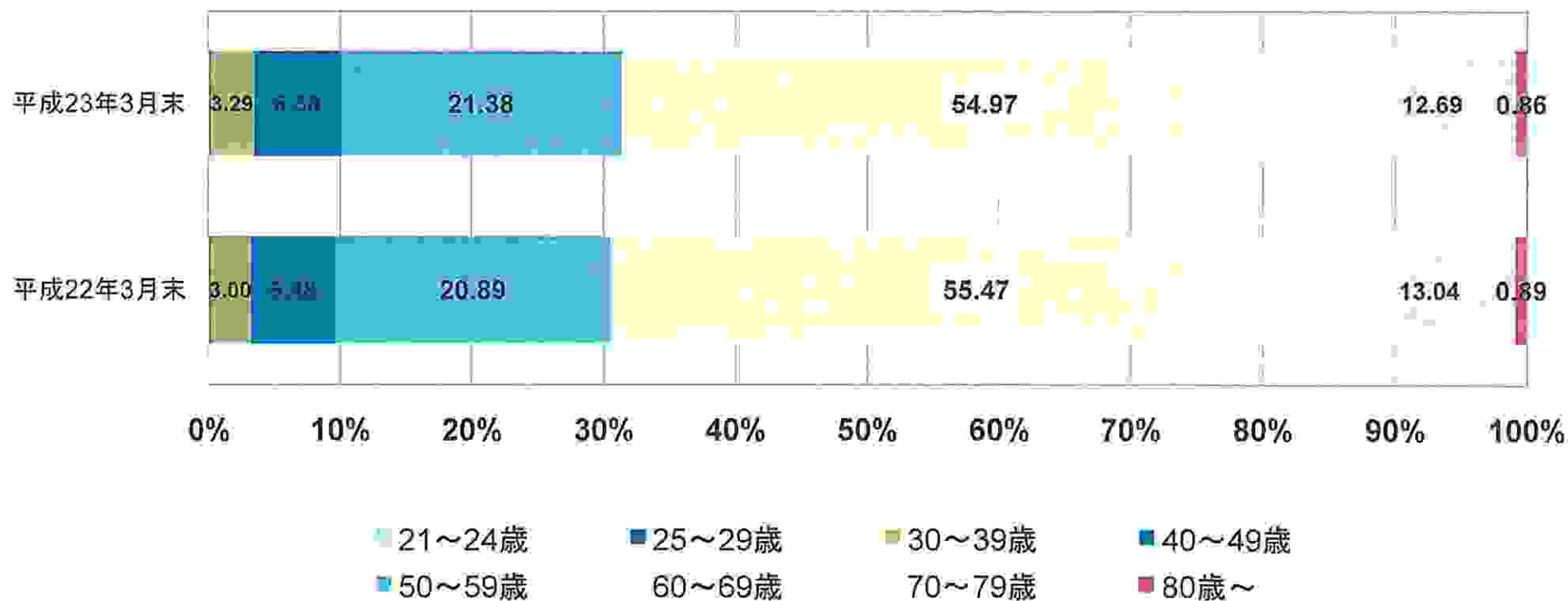
運転者証の交付件数は平成21年度と比較すると微増となっている。運転者の平均年齢が高く、今後は若年労働力を確保するための魅力ある職場作りが課題といえる。



6. タクシー運転者の年齢構成の推移

県北交通圏

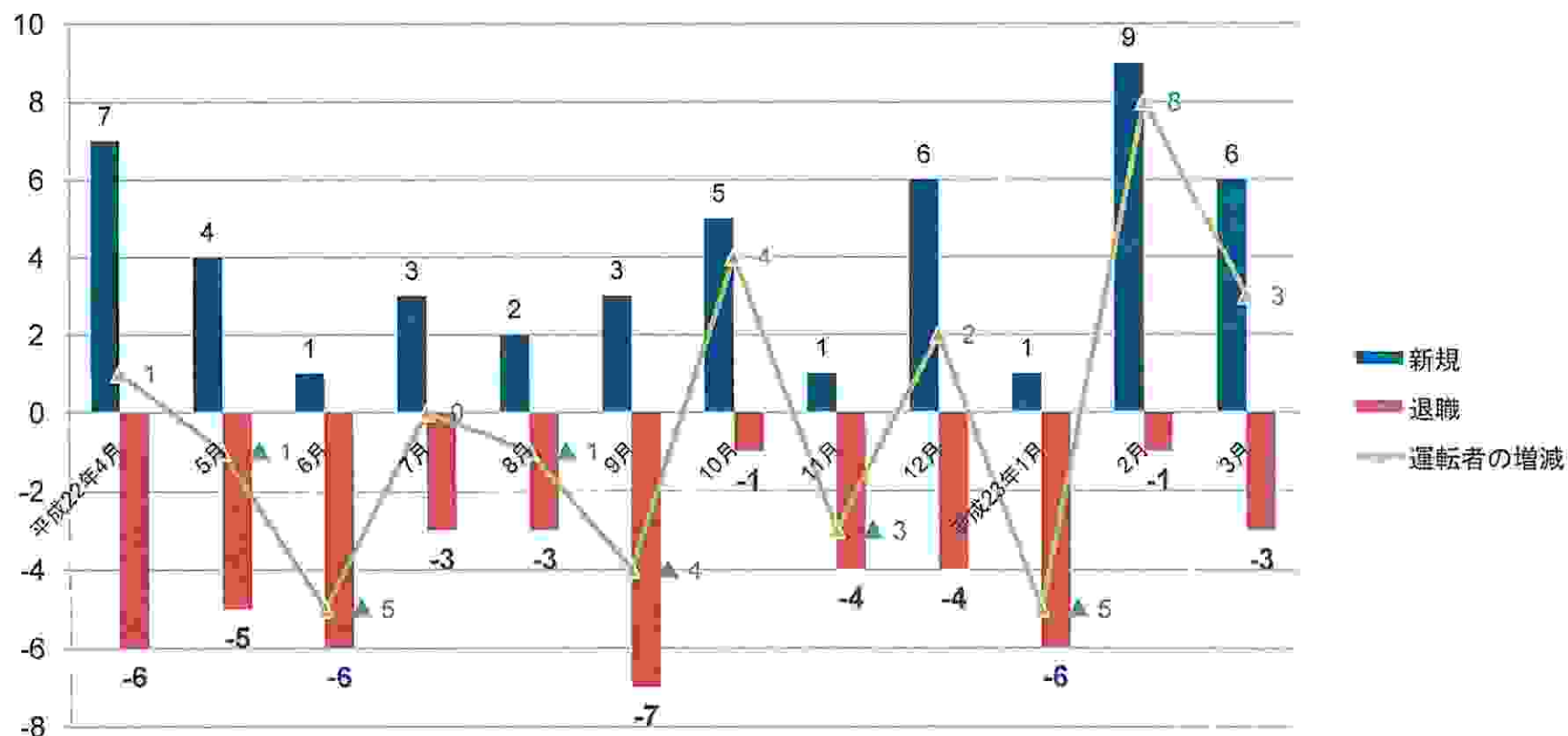
年齢については、運転者証等の資料において示しているとおり、高齢化が進んでいる状況。今後は、賃金面を含めて、少子高齢化が更に進む事を考慮しながら、安定した輸送を確保するために中長期的な運転者確保計画の検討が必要不可欠。



7. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）

県北交通圏

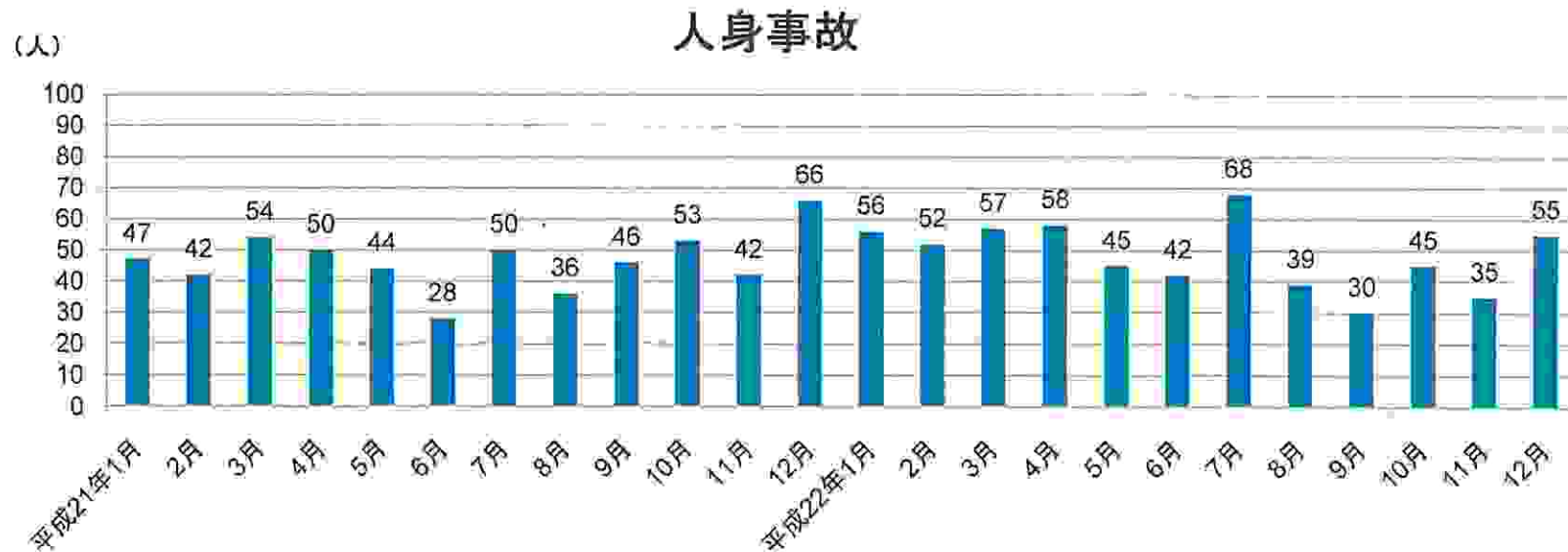
平成22年4月以降、退職者数が新規採用者数を若干上回っている。平成22年6月の認定以降は、事業再構築による減車等が実施されているが、運転者数について特に大きな変化はなかった。



8. 事故件数の推移

県北交通圏

平成21年と22年を比較すると、タクシーが当事者となっている事故発生件数は増加傾向となっており、昨年は、死亡事故もおきている事から、更なる安全運転への取り組みが必要。



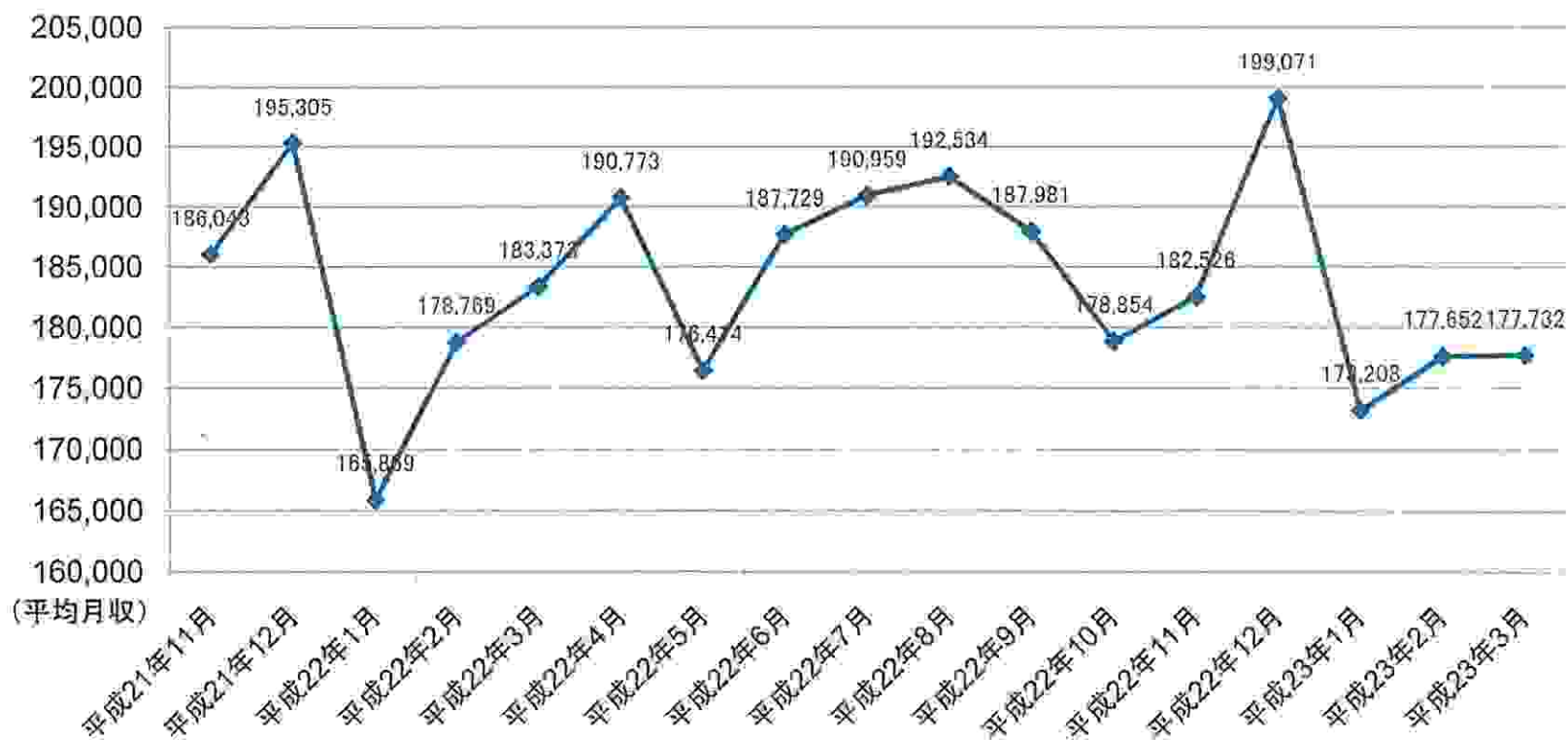
	平成21年1月～12月	平成22年1月～12月	増減率
発生件数	436	497	+14%
死者数	0	1	-
負傷者数	558	582	+4.3%

9. タクシー運転者の平均賃金（原価計算対象事業者B地区平均）の推移

埼玉県

タクシー事業者の平均賃金の推移をみると、17万円～19万円で推移している。22年6月1日に特定事業計画が認定され事業再構築（減・休車）も併せて実施しているが、給与自体は事業認定後も前年同月と大きく変化しているものではない。

月額平均を年額に換算すると約210万円（一時金含まず）と低い水準であり、埼玉県全産業男性労働者の平均年収約430万円（一時金含まず）と比較すると、依然として大きな開きがある。



Ⅲ 活性化に向けた取組状況

1. 環境問題への貢献：低燃費LPG車、ハイブリッド車、EV車等の導入促進

○地域計画の目標(環境問題への貢献)

県北交通圏

環境問題に関しては、公共交通機関を営む者として、積極的なCO₂排出量の削減等に取り組むことが責務であり、アイドリングストップや低公害車を積極的に導入しエコドライブを推進する。

政府目標の達成に貢献する取組みとして環境適応車の積極的な導入を推進。

	21年度		22年度	
	導入事業者数	車両数	導入事業者数	車両数
低燃費LPG車(注)	6	14	10	48
ハイブリッド車	2	5	5	15
電気自動車	0	0	0	0

(注)「低燃費LPG車」とは、平成22年燃費基準を達成した平成20年8月21日以降に新車販売されたトヨタ クラウンセダン、クラウンコンフォート、コンフォート及び平成22年9月13日以降に新車販売された日産 セドリックです。

※低燃費LPG車及びHVに関して22年度は21年度に比べ44台増加し、環境に優しい低公害車両が確実に増加している。

※電気自動車は走行時の二酸化炭素の排出量が「0」となるため、今後導入が見込まれる。

○23年度国の支援 → 低公害車普及促進対策事業(1,038百万円)

・環境対策の促進を図ることが重要。中小企業が多い運送事業者の次世代自動車の導入を支援。

2. 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システムは、県内事業者において既に約49%、県北地区においては約47%の導入率となっている。
- ・ドライブレコーダーについては、県内事業者で約40%、県北においては約54%の装着率である。
- ・導入率、装着率は地域毎にバラツキがあるため、今後も、計画配車、事故防止及び乗務員教育を踏まえたサービス向上策の一環として更なる導入に取り組むことが必要である。

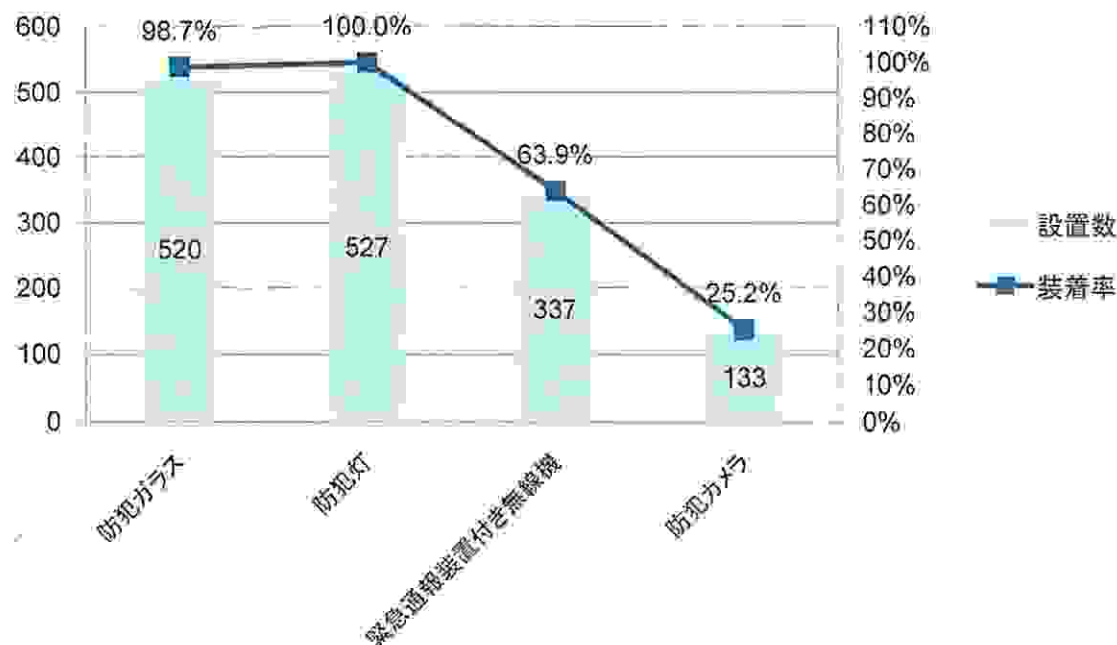
	車両数	デジタル式GPS-AVMシステム		ドライブレコーダー	
		23年3月末		23年3月末	
		装着数	装着率	装着数	装着率
県南中央交通圏(64)	2,468	1,051	42.6%	711	28.8%
県南東部交通圏(48)	1,366	734	53.7%	583	42.7%
県南西部交通圏(57)	1,613	864	53.6%	831	51.5%
県北交通圏(26)	527	247	46.9%	283	53.7%
計	5,974	2,896	48.5%	2,408	40.3%

※車両数は協会加盟の一般事業者192社の車両数。

3. 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

- ・景気回復の遅れにより、タクシー強盗による被害が発生している。埼玉県内で昨年度は5件、本年度になってからすでに6件発生している。又、タクシー利用者による乗務員への暴行傷害も昨年度は40件も発生し、乗務員の安全確保も今後重要となっている。
- ・タクシー防犯装置は日々進化しており、人命確保に向けた効果の高い装置の導入が進んでいる。

県北交通圏		23年3月末現在	
総車両数	527		
	設置数	装着率	
防犯ガラス	520	98.7%	
防犯灯	527	100.0%	
緊急通報装置付き無線機	337	63.9%	
防犯カメラ	133	25.2%	



防犯灯は100%の設置となっている。防犯カメラは約25%超の設置であり、今後更に導入が進むものと思われる。

4. 運転免許返納者割引制度：運転免許自主返納をサポート

高齢化社会を迎え、心身機能の衰えにより、自動車事故の加害者、被害者となる事故が多発し、社会問題化していることから、運転免許返納者（主に高齢者）に対する交通手段の支援を行う事により、交通事故防止と合わせてタクシー利用の拡大を図るものである。

〈 運転免許返納者割引制度 〉

	事業者数	平成23年3月現在	
		導入会社	導入率
県南中央交通圏	64	21	32.8%
県南東部交通圏	48	3	6.3%
県南西部交通圏	57	8	14.0%
県北交通圏	26	12	46.2%

※事業者数は、協会加盟の一般事業者。



高齢者運転免許自主返納
ロゴマーク

5. 協会での取り組み状況（県北）

	特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	取り組み状況		
①	タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供	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	<ul style="list-style-type: none"> ・熊谷地区連絡協議会において、3月2日、3日の2日間、熊谷市で合同研修会を開催 ・新入運転者を対象とした基礎講習において、タクシー需要の拡大、乗務員の労働条件の改善の見地から、安全・安心なサービスを提供することは極めて重要である旨指導 ・外部講師による講演会を今後予定 	
		短距離、ワシ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	<ul style="list-style-type: none"> ・各支部の全員協議会の場を利用し、各社の管理者等にも周知した。 ・県北事業者3社が特定事業計画として認定を受けた。 ・短距離利用者のための周知用パンフ等の作成を検討予定 	
		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	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの日（8月5日）を中心に本任駅、深谷駅、熊谷駅において街頭指導を実施 	
		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	<ul style="list-style-type: none"> ・指定特定事業区域に基づき熊谷駅タクシー乗り場及び周辺地域の清掃活動を実施 	
		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	短期	<ul style="list-style-type: none"> ・22年度、優良運転者表彰の推薦、表彰 	
	その他の事業	駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備の検討	法人協会、自治体、鉄道事業者	中期	<ul style="list-style-type: none"> ・整備場所を洗い出し今後検討の予定 	
		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	<ul style="list-style-type: none"> ・8月5日のタクシーの日を中心に乗車アンケートを実施しているが、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」の項目を加えた。 ・創設のとおり指導委員会でも集計し公表 ・各事業者においては社内教育資料として活用 	
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	<ul style="list-style-type: none"> ・協会において随時受付 ・経営委員会において、全会員事業者に対し、活性化に資するニューサービスのアイデアを募集した。今後同委員会でも重要課題の検討課題とする。
③	安全性の維持・向上	特定事業	事故防止コンテストの導入	事業者、法人協会	短期	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年10月から翌年3月までの半年間にわたり実施する安全運転コンクールへの積極的参加を呼びかけた。
④	観光立国実現に向けての取り組み	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、自治体	中期	<ul style="list-style-type: none"> ・整備場所を洗い出し、今後検討の予定
			地域の観光振興に関する取り組みへの積極的な参加	法人協会、事業者、自治体	短期 中期	<ul style="list-style-type: none"> ・今後関係者と意見交換、情報交換を行っていくこととする。
⑤	防災・防犯対策への貢献	特定事業	救護タクシーの促進	事業者、法人協会	短期	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・住居密集地域止に向けて熊谷との連携事業を推進

6. 協会での取り組み状況（県北）

		特定事業及びその他の事業	実施主体等	実施期間	取り組み状況	
⑥	地域公共交通としての役割の強化	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	・ドアトゥードサービスや24時間サービスに一刻も可能な公共交通機関たるタクシーの位置付けを明確にするよう働きかけていく。
		乗合タクシーやデマンドタクシーの運行の検討	事業者、自治体	短期	・深谷市地域公共交通会議を経て、コミュニティーバスの運行路線の一部を乗合タクシーに移行した事例あり。	
⑦	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	事業者、法人協会、自治体	中期	・今後検討の予定
			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	・今後検討の予定
			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、鉄道事業者	中期	・タクシー乗り場の誘導案内表示あり ・今後、整備場所を洗い出し管理会社へ要請していく
			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	・地方自治体の当該会議に積極的に参画する。

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23年4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	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	1	2	36	5	12.2%
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	0	0	0	17	0	0.0%
H22.4.26	ニュー埼玉交通(株)	29	29	0	0	0	29	0	0.0%
H22.4.26	深谷タクシー(有)	22	21	0	0	0	21	1	4.5%
H22.4.26	寄居タクシー(有)	9	9	0	0	0	9	0	0.0%
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	0	0	27	2	6.9%
H22.4.28	笹原タクシー(株)	35	33	0	1	1	32	3	8.6%
H22.4.28	秩鉄タクシー(株)	25	23	0	0	0	23	2	8.0%
H22.4.30	国際十王交通(株)	41	31	0	3	3	28	13	31.7%
H22.4.30	平和タクシー(株)	27	24	0	0	0	24	3	11.1%
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	7	0	0	0	7	0	0.0%
H22.5.7	羽生タクシー(株)	18	18	0	0	0	18	0	0.0%
H22.5.7	本庄タクシー(株)	30	32	0	0	0	32	-2	-6.7%
H22.5.7	(株)増田タクシー	7	7	0	0	0	7	0	0.0%
H22.5.14	加須タクシー(株)	11	11	0	0	0	11	0	0.0%
H22.6.11	朝日自動車(株)	49	43	0	0	0	43	6	12.2%
H22.6.29	大信観光花園(有)	5	5	0	0	0	5	0	0.0%
H23.4.8	松本文男	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	539	6	7	13	526	46	8.0%

(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。