

## 第6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24年2月23日(木)

14:00～

マロウドイン熊谷 新館4階「白鶴の間」

#### 1. 開 会

#### 2. 議 事

(1) 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

(2) その他

#### 3. 閉 会

---

資料1 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

参考資料1 地域公共交通確保維持改善事業について(概要)抜粋

参考資料2 環境に優しい自動車社会の実現

参考資料3 新聞記事

# 第6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24年2月23日(木)  
マロウドイン熊谷 新館4階「白鶴の間」

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 西尾 裕介
熊谷市総合政策部 企画課長	長谷川 泉
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
本庄市企画財政部 企画課長	関口 博美
	※代理出席 反町 光弘
上里町総合政策課長	石原 秀一
	※代理出席 境野 良一
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
	※代理出席 小久保 信広
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
埼玉労働局 労働基準部 監督課長	野田 直生 (欠席)
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
	※代理出席 今井 和敏
東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 総務部企画室副課長	木村 功

(順不同、敬称略)

# 第6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

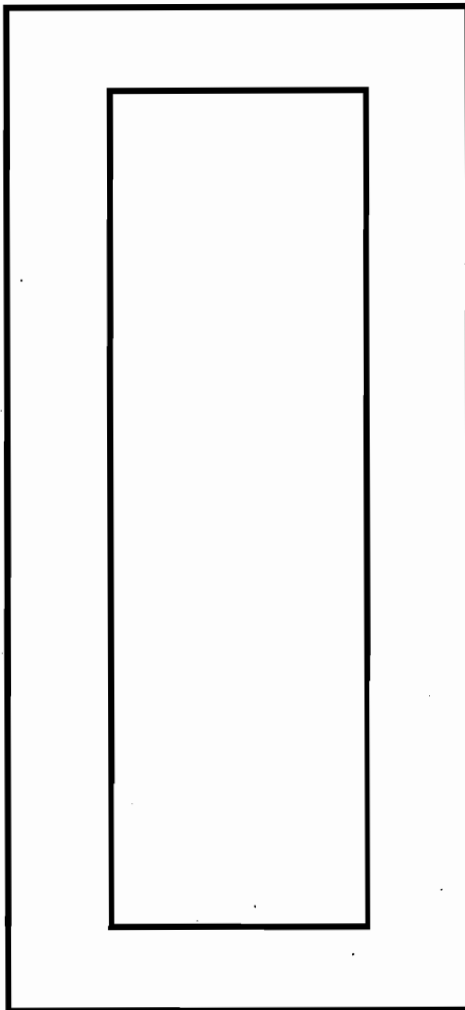
埼玉県タクシー協会会長

鈴木委員

森委員

- 埼玉県 西村委員 ○
- 加須市 高橋委員 ○
- 行田市 小池委員 ○
- 熊谷市 長谷川委員 ○
- 羽生市 飯塚委員 ○
- 深谷市 柳下委員 ○
- 本庄市 関口委員 ○
- 上里町 石原委員 ○

- 昭和タクシー(株) 新井委員 ○
- 国際十王交通(株) 安田委員 ○
- 本庄タクシー(株) 神宮委員 ○
- 全自交埼玉地方連合会 鈴木委員 ○
- 国際十王交通(株)労働組合 藤掛委員 ○
- 熊谷商工会議所 鈴木委員 ○
- 本庄商工会議所 内田委員 ○
- くまがやぐらしの会 飯田委員 ○



- 酒井委員
- 寄居町
- 生明委員
- 埼玉県警察
- 峯委員
- 埼玉県警察
- 高崎支社
- 木村委員
- JR東日本

事務局

- 
- 
- 
- 
- 

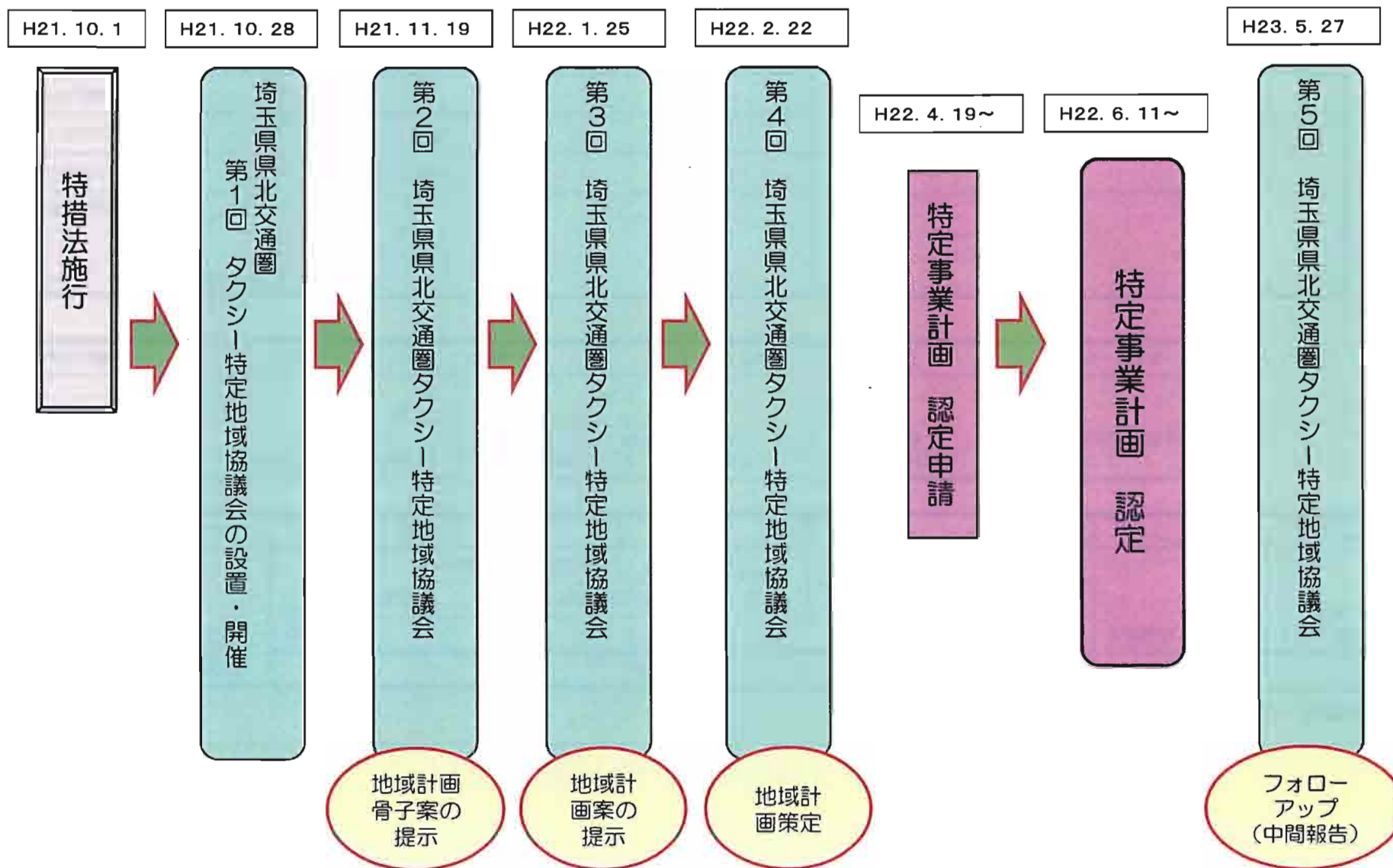
記者席

- 
- 
- 
- 
- 
-

特定地域におけるタクシ—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24年1月31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	16	16	14	26	15	15	12				

営業区域	基準車両数 ①	現在車両数 ② ※H24.1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	513	10.3%	502	12.2%	400~450	約21%~約30%

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

### 3. 特定事業の項目ごとの認定状況（県北交通圏）

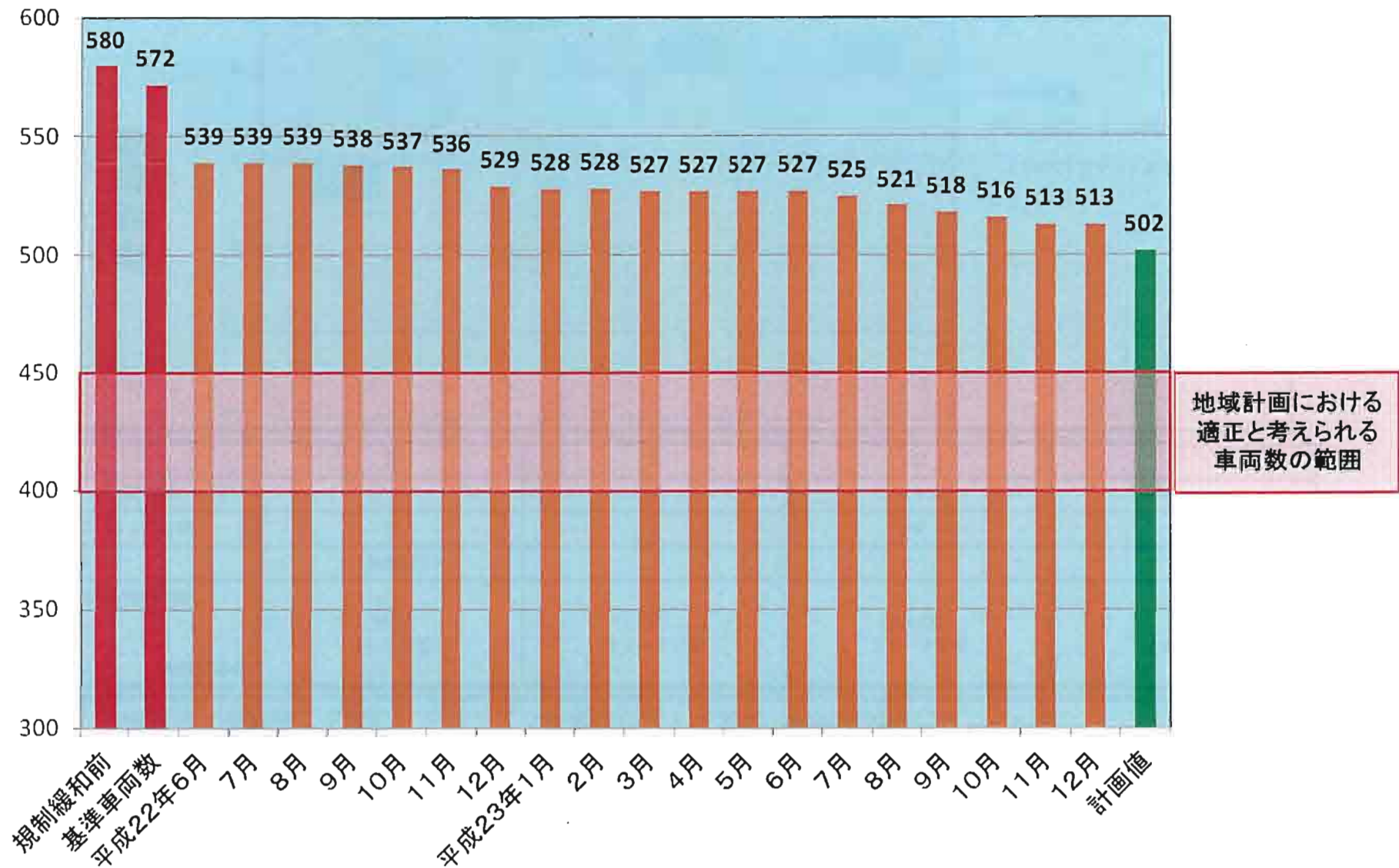
平成24年1月31日現在

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)
アイドリングストップ運動の推進	17社	14社
タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	9社	9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
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	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 適正化の進捗状況

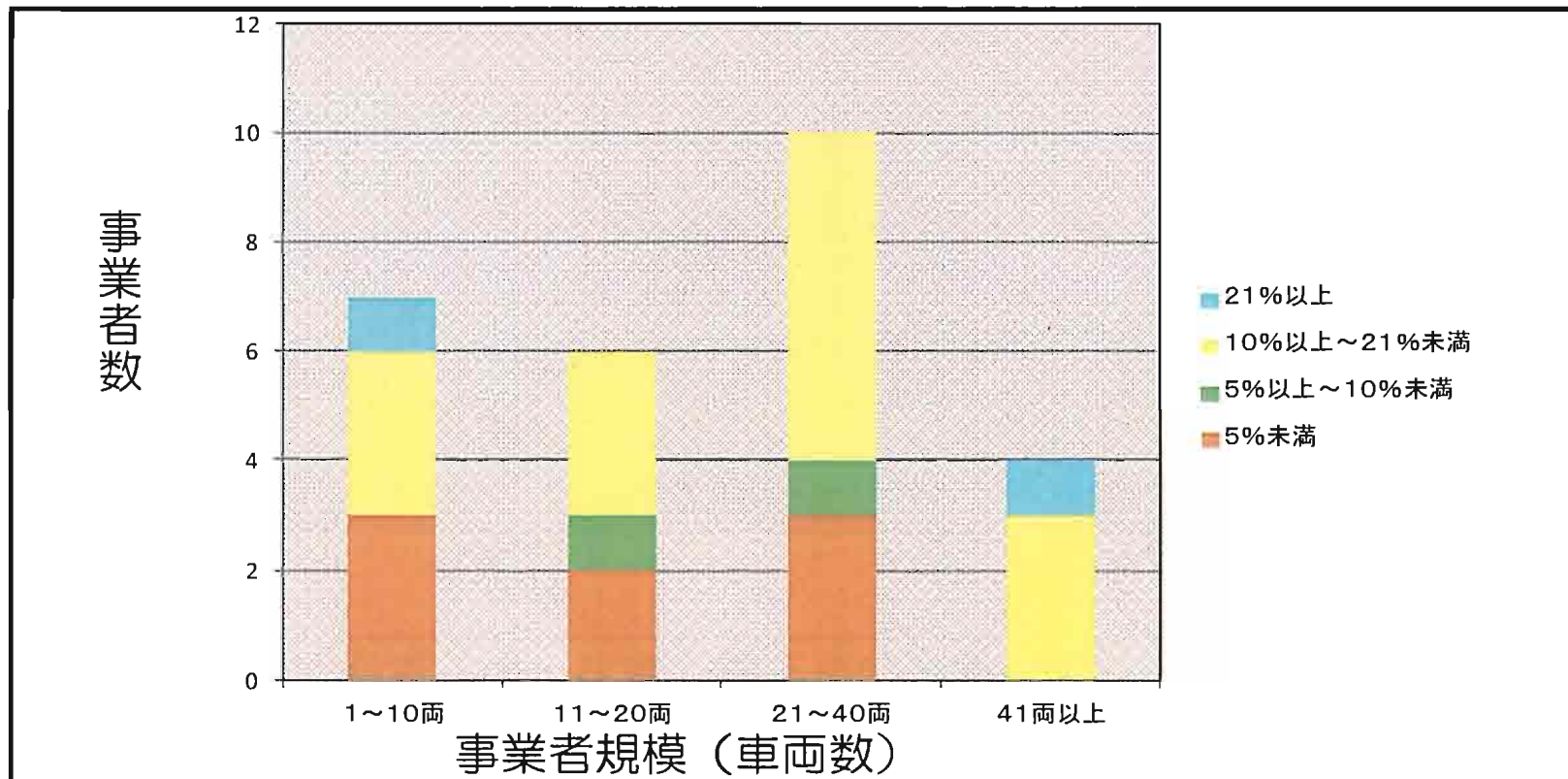
# 1, 事業再構築（減・休車）認定後の実施状況（県北交通圏）



## 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)

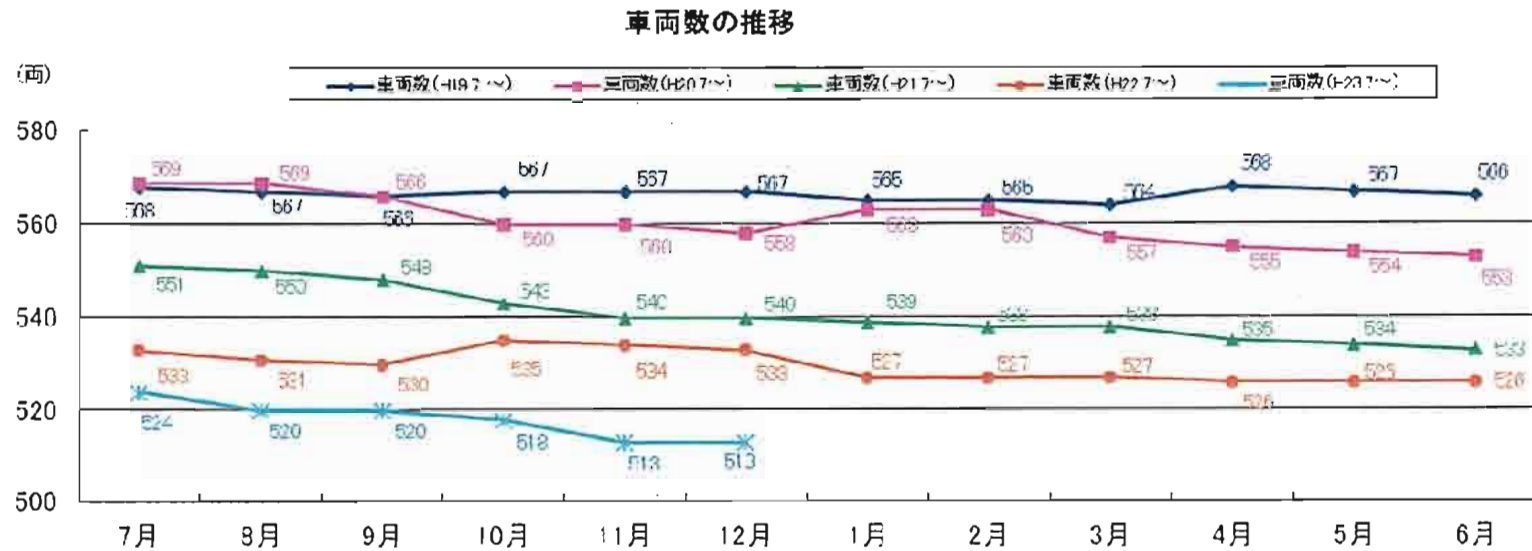
認定状況について規模別で見ると、どの規模も半数以上が10%以上の削減率となっており、事業再構築が進んでいるものの、2事業者(事業廃止を含む)を除く25事業者が21%未満の事業再構築となっている。

事業者規模	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				
21%以上	1 (事業廃止)			1
10%以上~21%未満	3	3	6	3
5%以上~10%未満		1	1	
5%未満	3	2	3	

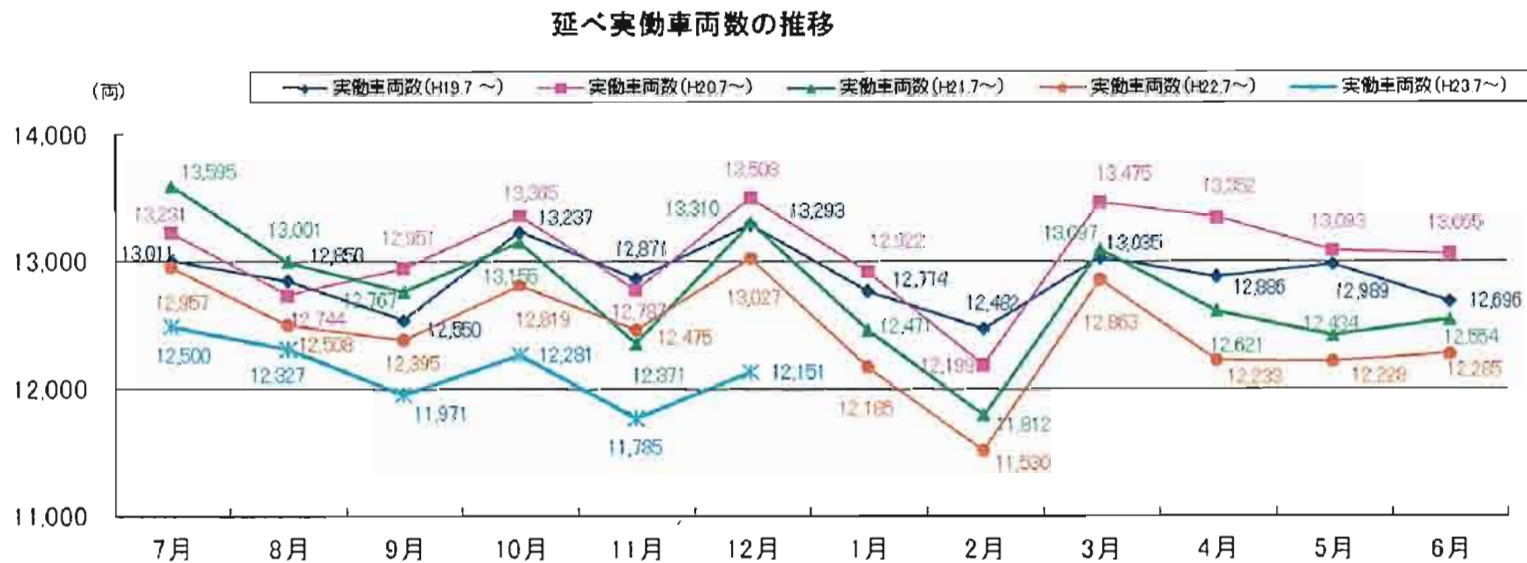


### 3. 各指標の比較（県北 1 / 3）

#### ① 車両数の推移



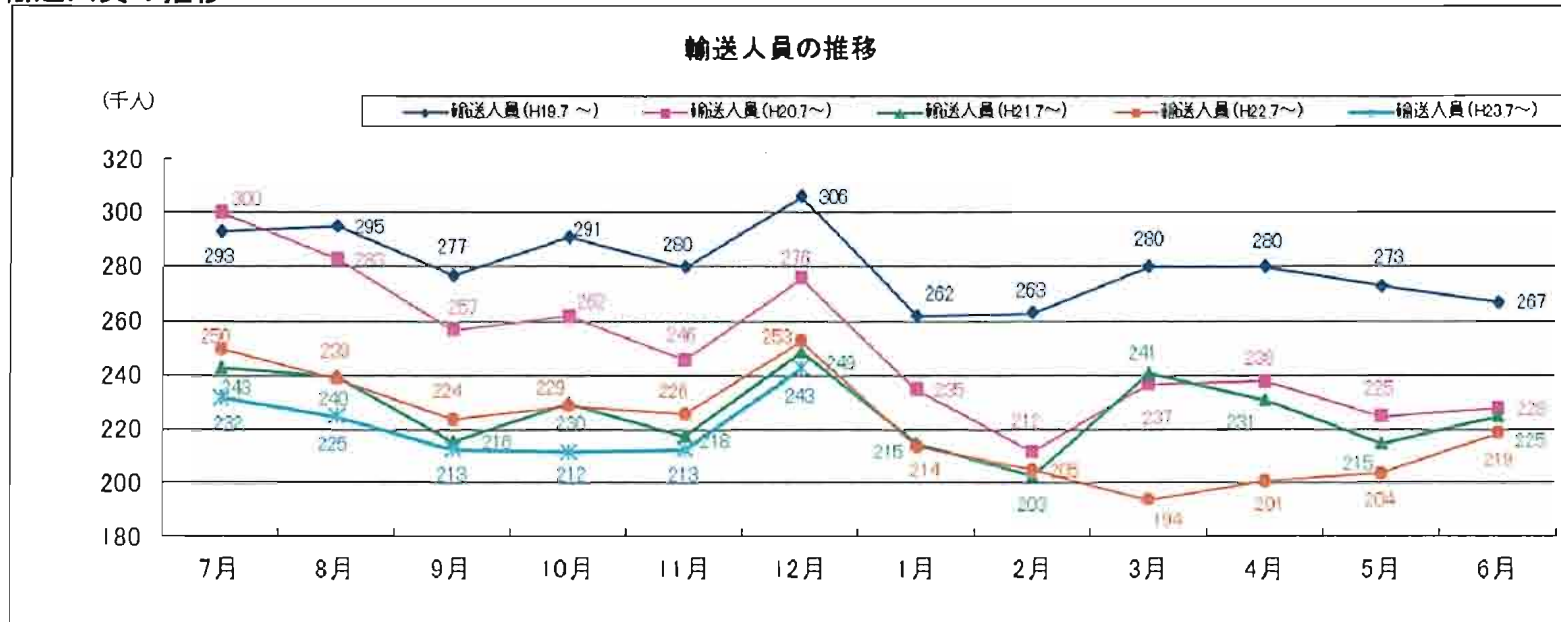
#### ② 延べ実働車両数の推移



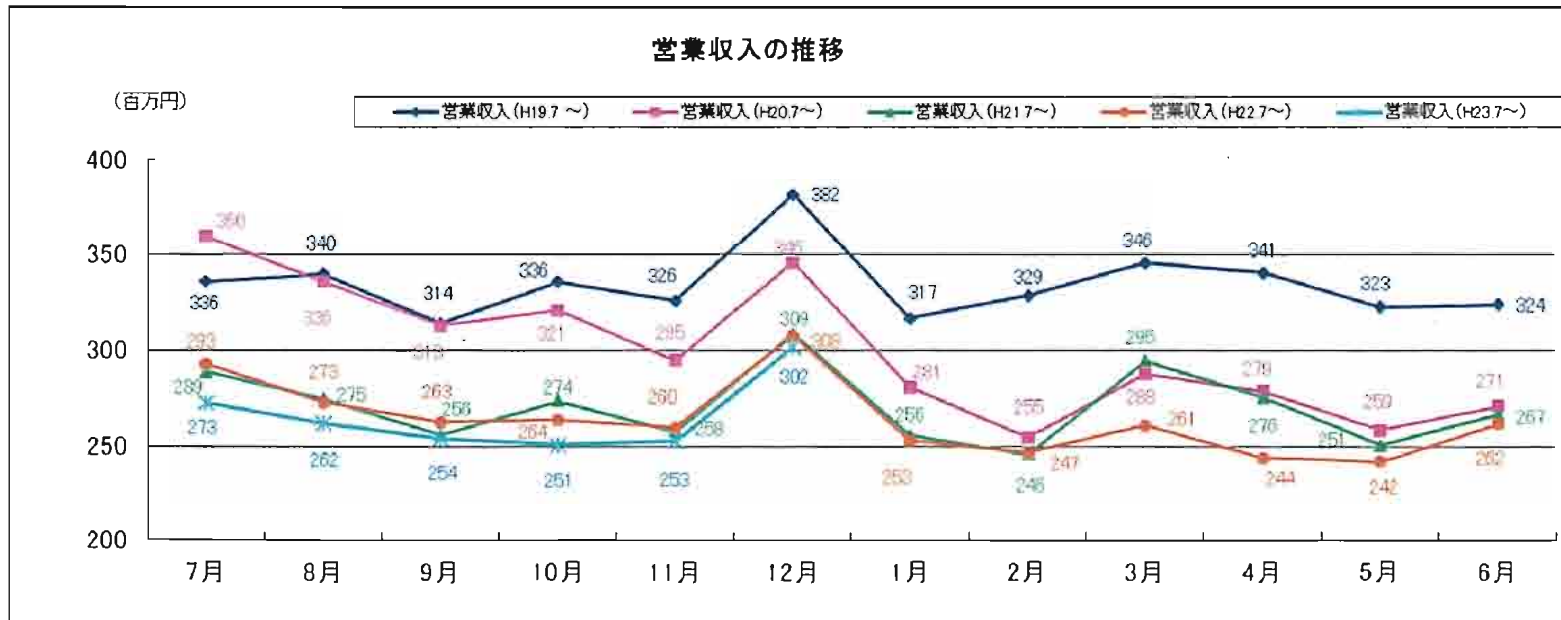
※埼玉協調べ

### 3. 各指標の比較（県北 2 / 3）

#### ③ 輸送人員の推移



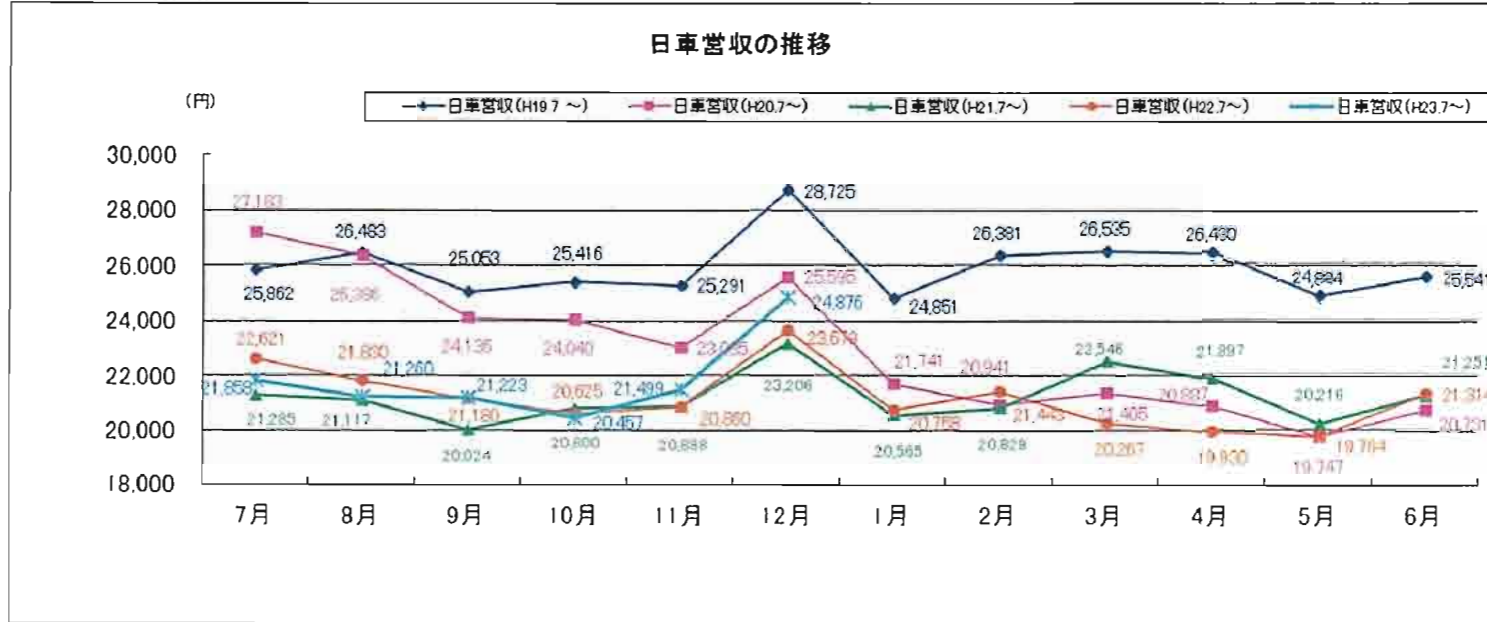
#### ④ 営業収入の推移



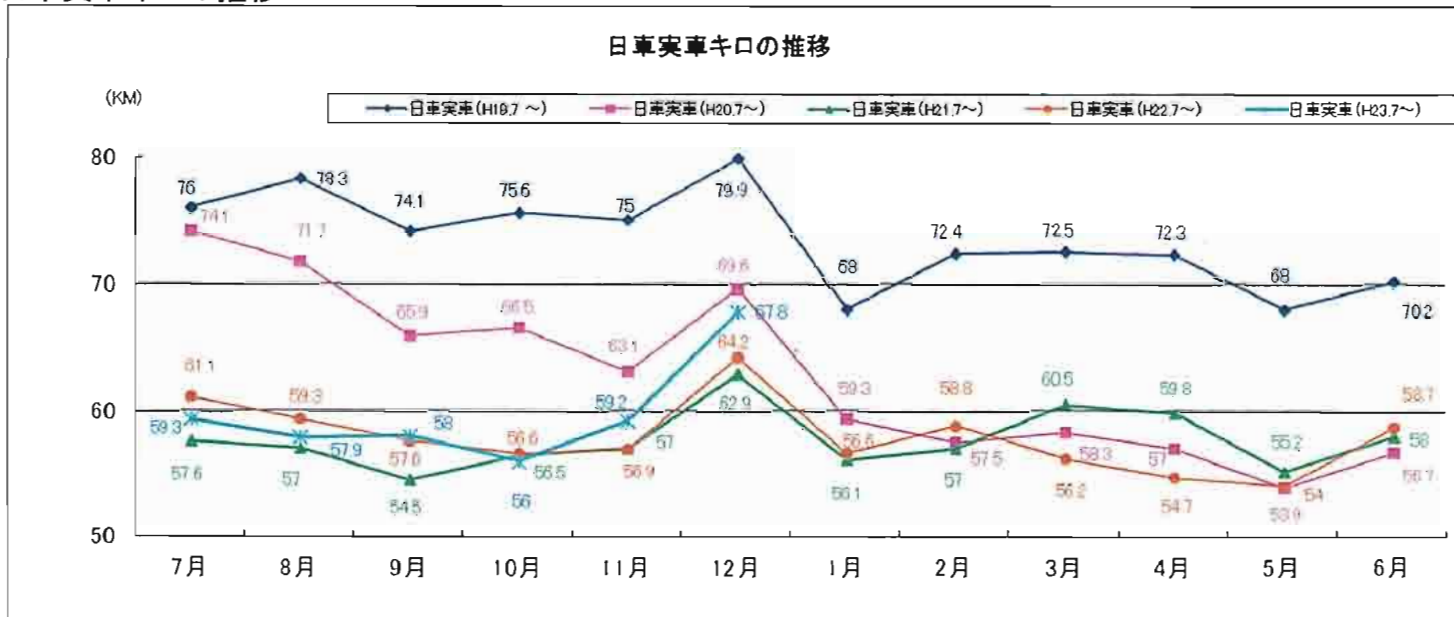
※埼玉協調べ

### 3. 各指標の比較（県北 3/3）

#### ⑤ 日車營收の推移

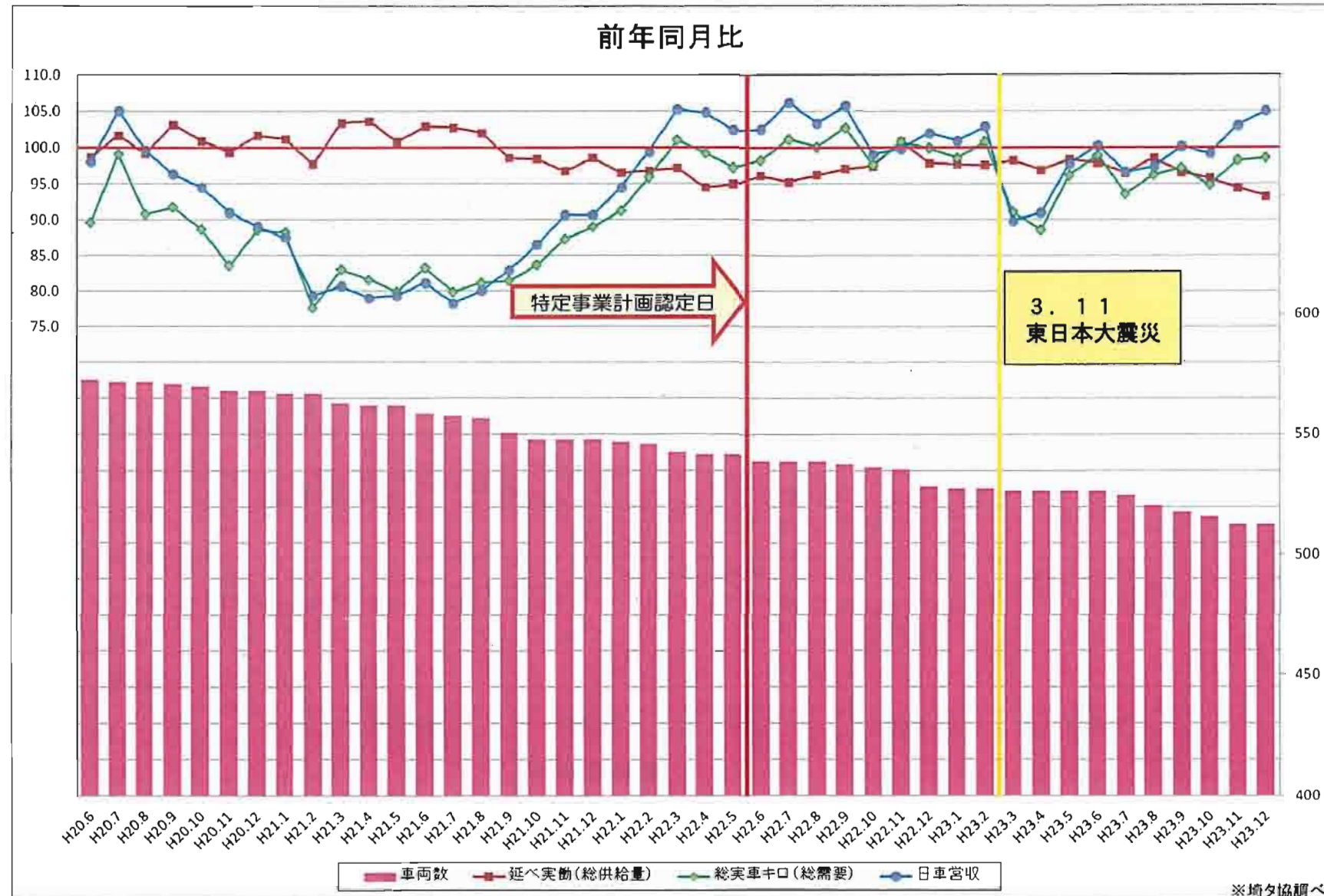


#### ⑥ 日車実車キロの推移



## 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総供給量（延べ実働車両数）が着実に減少していることから、平成23年11月には日車營收の前年同月比がプラスに転じている。これは、供給量の削減が日車營收を下支えしているとみられる。







## 5. 4月13日付け通達に基づく調査概要（2/3）

- 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に変動があり71事業者が調査対象となったが、2月14日現在まで54事業者について対面調査を完了した。

### ◎埼玉県の4交通圏

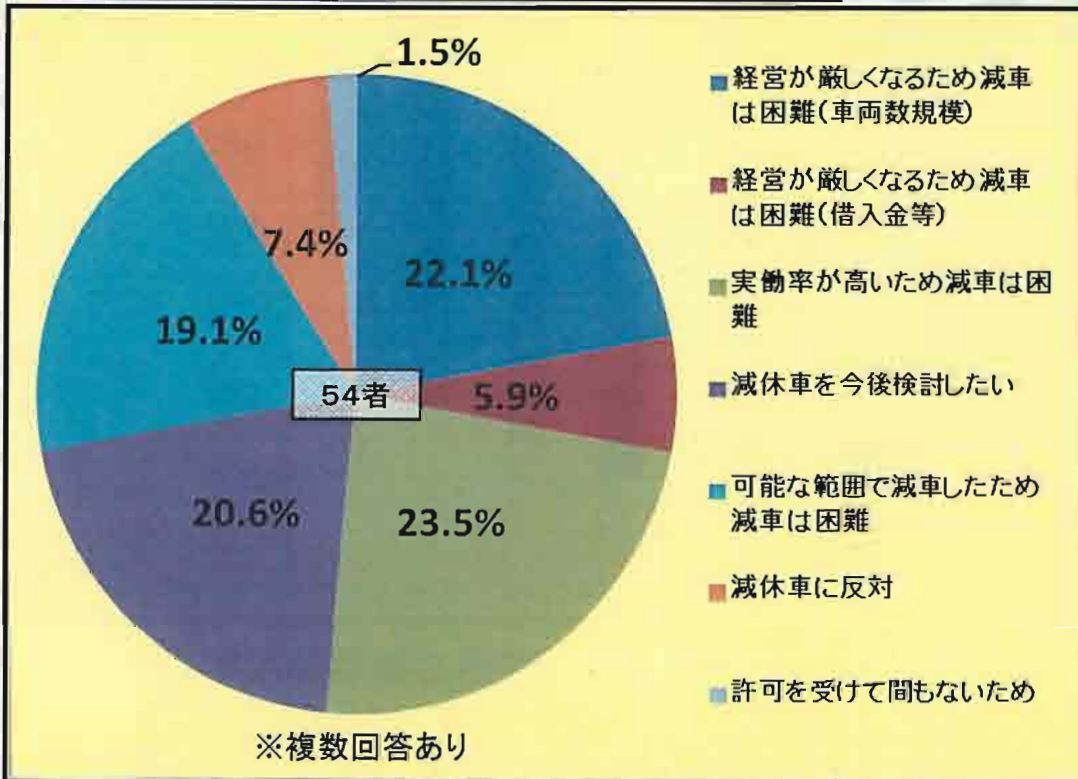


◎県北交通圏については、調査対象事業者の対面調査は完了している。

## 5. 4月13日付け通達に基づく調査結果概要（埼玉県）（3/3）

- 減車に協力できないとする主な意見としては、経営が厳しくなるため減車は困難（車両数規模及び借入金等による合計）とする者が28%と一番多く、理由としては、減車によって事業規模がさらに縮小されることにより営業収入の低下から経営上採算がとれなくなるためとしている。また、実働率が高いため減車は困難とする事業者が次に多い。
- しかしながら、調査事業者のなかには、減休車を今後検討したいとする事業者も20.6%いることから、今後適正化の取り組みがさらに進むことが期待される。

### 調査実施事業者（減車等に協力しない事業者）の意見



- 調査の結果、調査対象事業者（54者）の日車営収平均はA地区27,660円、B地区17,857円（調査対象の1ヶ月分の数値から算出）であり、原価計算対象事業者の平均数値（A地区33,015円、B地区20,443円・・・平成23年6月から平成24年1月の平均）よりも低い。また、現時点の削減率平均は、調査対象事業者でA地区3.4%、B地区-0.7%であり、原価計算対象事業者の削減率平均（A地区10.7%、B地区10.4%）よりも低い。
- 減休車に取り組んでいなかった事業者、既に減休車に取り組んだ事業者で、対面調査時に減休車を今後検討したいとした事業者のなかには、調査後に実際に減休車に取り組んだ事業者がある。



今後、整合性の確認を含め、更なる調査を実施

- 調査した結果、調査実施事業者のなかには、長時間労働による過労防止違反が認められたことから、運行管理を中心とする法令遵守の徹底を指導したところ。なお、調査の結果において監査方針に基づき4者について既に監査を実施した。

## 6. 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

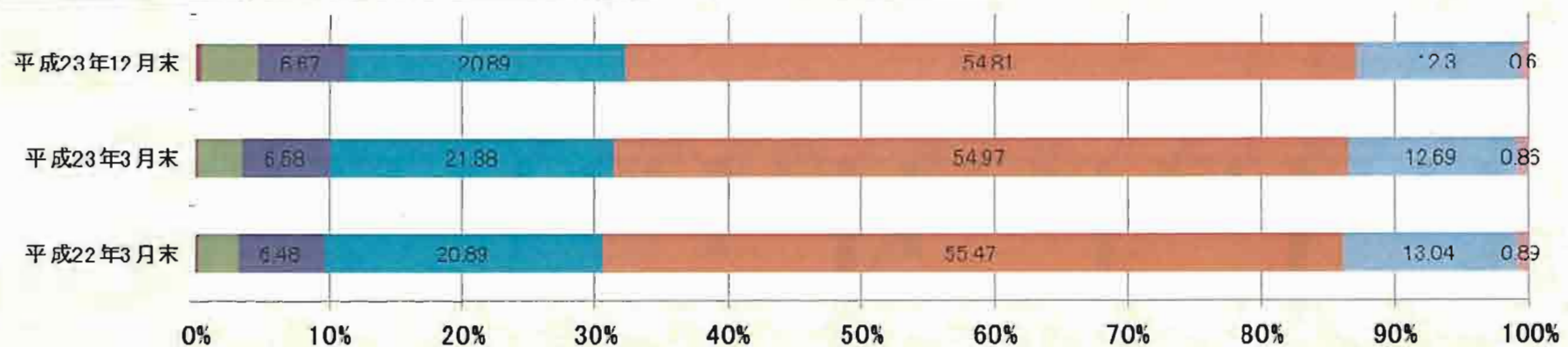
平成23年以降は、月毎に若干の差はあるものの全体的に減少傾向となっている。高齢者が退職するなど、わずかであるが平均年齢は低下傾向を示した。今後も若年労働力確保のため魅力ある職場環境整備が課題となる。



## 7. タクシー運転者の年齢構成の推移

### 県北交通圏

タクシー乗務員の高齢化は業界全体に共通する問題である。県北交通圏においては、年齢構成比は高齢者が下がり、若年層は上がったが、高齢者の占める割合は依然として高い。

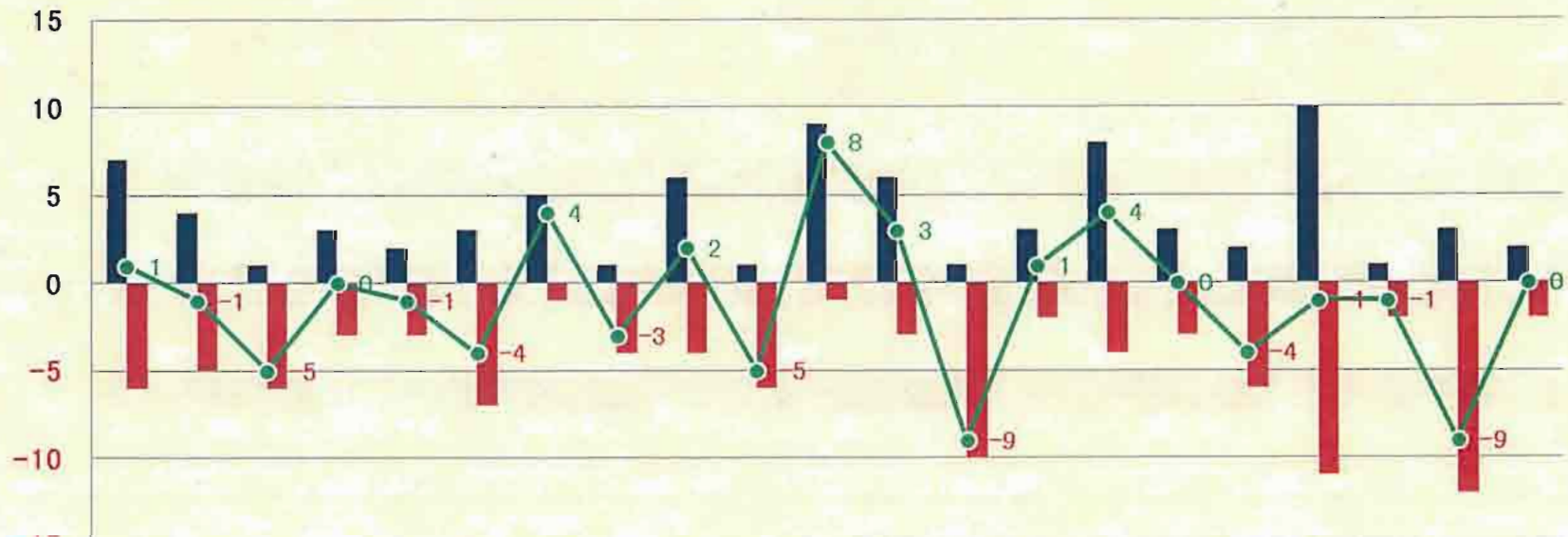


	平成22年3月末	平成23年3月末	平成23年12月末
■ 21~24歳	0	0	0
■ 25~29歳	0.16	0.16	0.44
■ 30~39歳	3.0	3.29	4.15
■ 40~49歳	6.48	6.58	6.67
■ 50~59歳	20.89	21.38	20.89
■ 60~69歳	55.47	54.97	54.81
■ 70~79歳	13.04	12.69	12.3
■ 80歳~	0.89	0.86	0.6

## 8. 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6月の特定事業認定以降には、事業再構築による減車等が実施されているところであるが、この事業再構築に伴う運転者数についての著しい変化は現時点では見られない。



	平成 22年4 月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平成 23年1 月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
■ 新規	7	4	1	3	2	3	5	1	6	1	9	6	1	3	8	3	2	10	1	3	2
■ 退職	-6	-5	-6	-3	-3	-7	-1	-4	-4	-6	-1	-3	-10	-2	-4	-3	-6	-11	-2	-12	-2
● 運転者の増減	1	-1	-5	0	-1	-4	4	-3	2	-5	8	3	-9	1	4	0	-4	-1	-1	-9	0

## 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

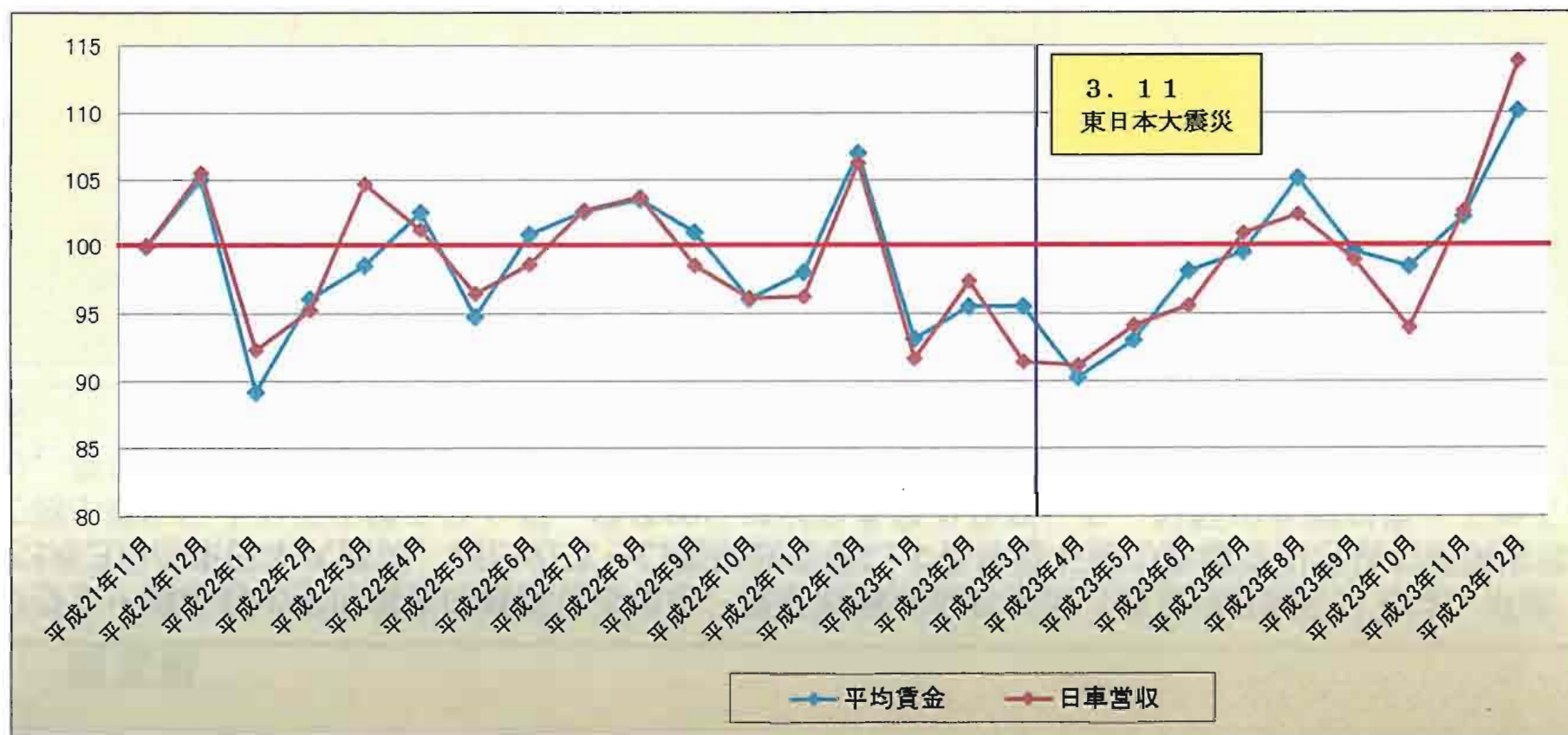
タクシー運転者の平均賃金の推移をみると、原価計算対象事業者（埼玉県B地区）では、平成23年3月の東日本大震災、秋口のユーロ圏財政危機による株価下落の影響を引き込む経済全体の縮小傾向により若干落ち込んだ。全体的には弱みを含みながらも、好転の兆候が見えてきており、事業再構築(減休車)を含む適正化策が運転者の賃金をある程度下支えしているものとみられる。



## 10. 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）の推移と日車営収

### 埼玉県

平成21年11月を100とした場合の乗務員の平均賃金の推移と同月の日車営収の推移を比較すると、26ヵ月の期間中、東日本大震災以降も含め、全期間で概ね日車営収と同水準並みに推移しており、事業者の事業再構築(減休車)を含む適正化策が運転者の賃金にある程度下支えしているものとみられる。

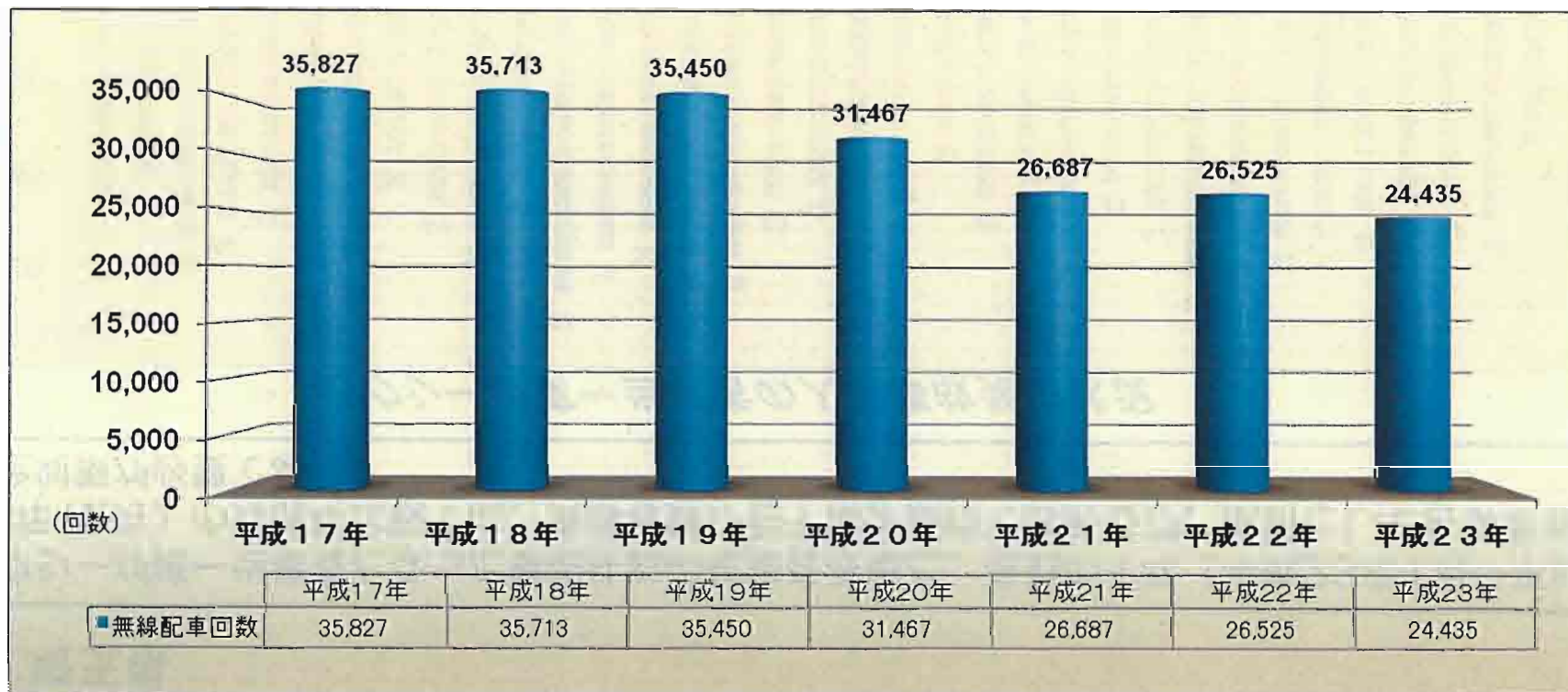


## 11. 年度別無線配車回数の推移

### 県北交通圏

タクシー事業者A社(20両)の無線配車回数を年度別にみると、平成17年以降は減少傾向が続いている。

20年以降は景気の落ち込み等があり、事業者Aの場合、特に夜間時間帯の配車依頼が極端に少なくなっている。昨年は東日本大震災の影響もあり、平成17年と比較すると約32%の減少となった。業界としても、無線の高度化を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を向上し、地域社会のニーズに対応できるよう努めている。



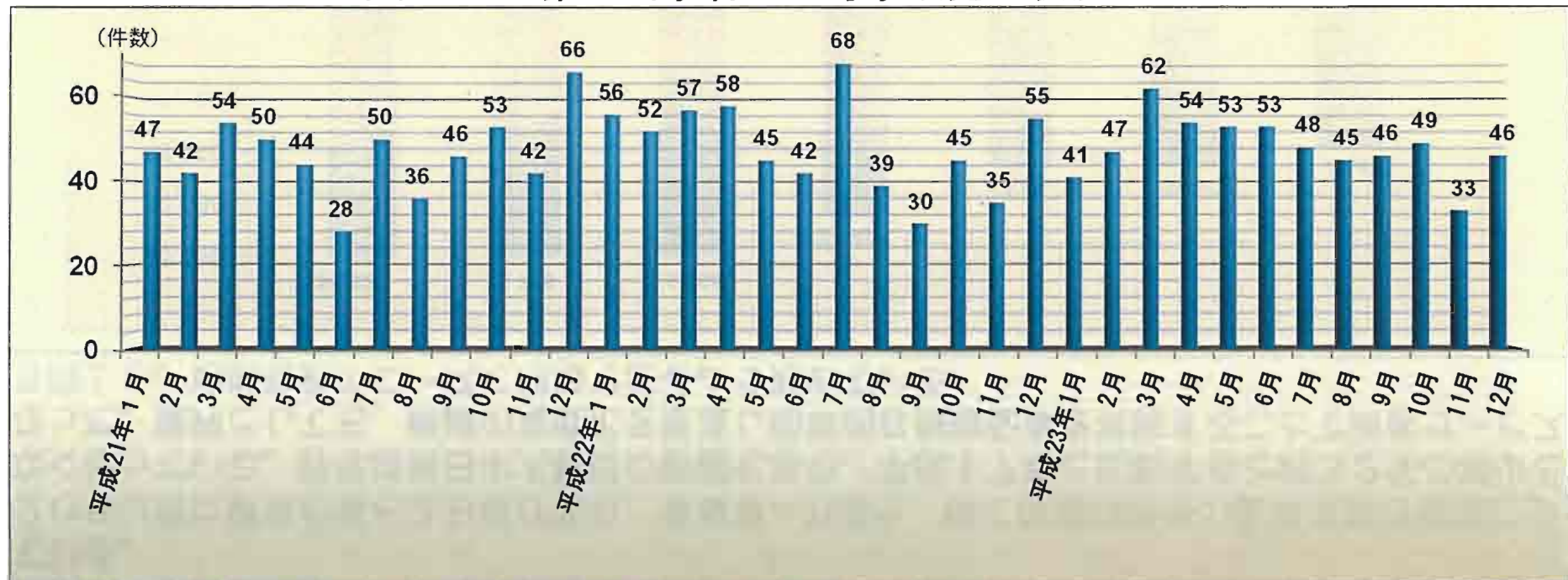


## 12. 事故件数の推移

### 埼玉県

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23年1月～平成23年12月）の対前年比較では、負傷者数が若干減少傾向ではあるが、依然として各事業者の安全対策が必要である。

タクシーが第一当事者の人身事故発生状況



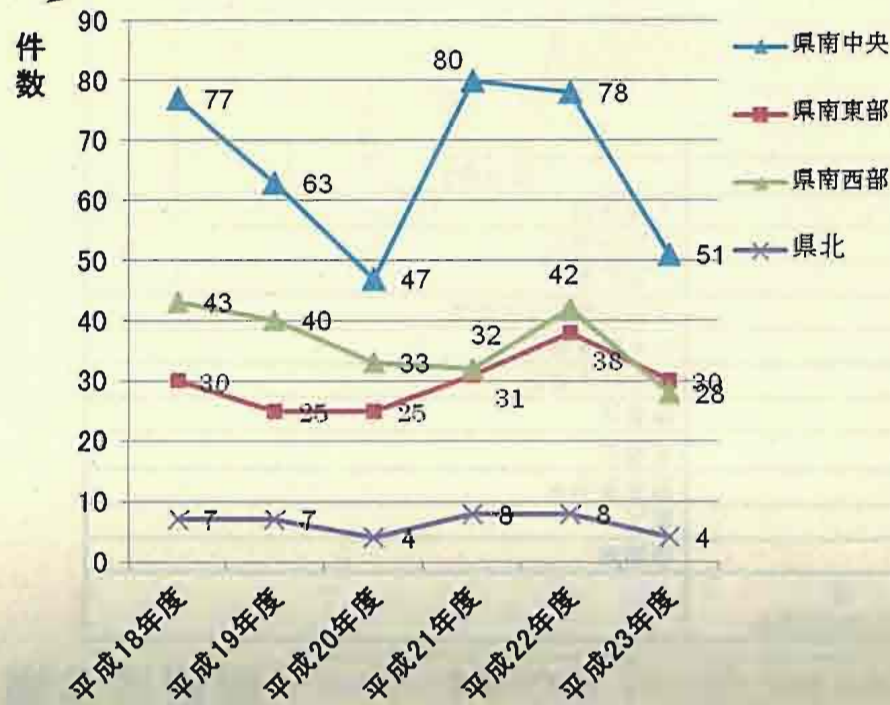
	平成21年	平成22年	平成23年
負傷者数	558人	582人	577人
死者数	0人	1人	1人

### 13. 苦情発生件数と種別

#### 埼玉県

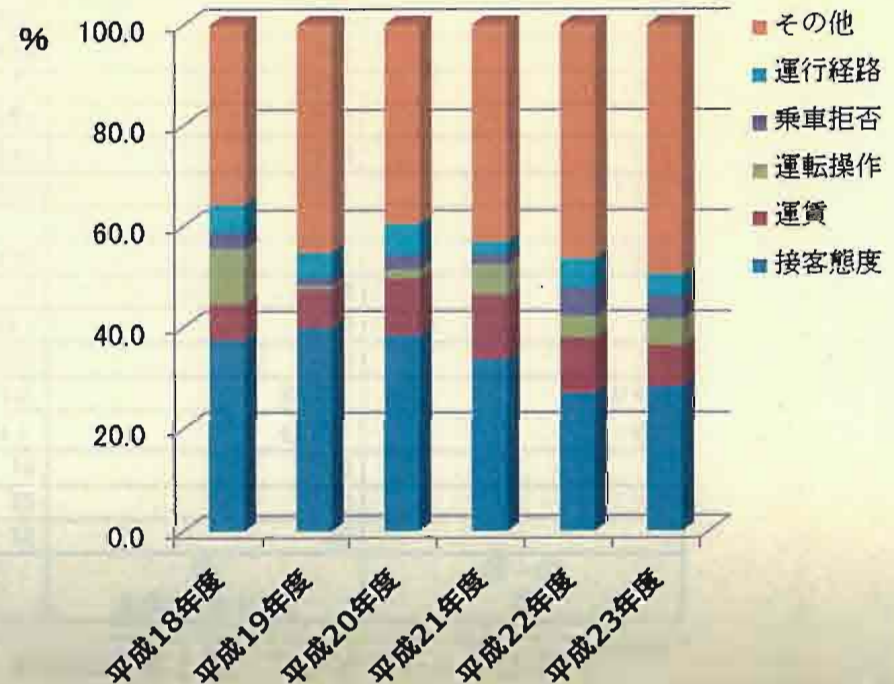
苦情処理件数にあっては、地域性もあるが全体的には減少傾向となっている。又、苦情内容にあっては、接客不良並びにその他に分類される内容で全体の半数以上を占める。接客不良の原因は、その殆どが利用者に対する言葉遣い態度に起因し、その他では走行中のマナーの指摘（一般ドライバー等より）及び社内における苦情・苦情処理対応に対する内容が多く見受けられる。

#### 発生件数



※23年度は12月末現在

#### 苦情種別



※23年度は12月末現在

## 14. モデル会社（25両）の収支状況（1/2）

### 県北交通圏

タクシー事業者A社（25両）の収支状況，減車前と完了後（20%）の1ヶ月分

（千円）

				平成20年10月 ①	平成23年10月 ②	差 ②-①	
車両数				25	20	-5	
人数				23	20	-3	
平均乗車数				19	19	0	
実働率				59.9%	61.5%	1.6%	
実車率				51.4%	52.0%	0.6%	
日車走行キロ				126.5	129.8	3.3	
日車実車キロ				64.7	67.5	2.8	
実働当たり運送収入				23	24	1	
収入	運送収入			10,646	9,261	-1,385	
	営業外収入						
	経常収入			10,646	9,261	-1,385	
原価	運送費	人件費	運転者	5,844	5,316	-528	
			その他	283	210	-73	
			小計	6,127	5,526	-601	
			燃料油脂費	899	659	-240	
			車両修繕費	295	31	-264	
			車両償却費	129	207	78	
			その他経費	713	649	-64	
			合計	8,163	7,072	-1,091	
		一般管理費	人件費	役員	560	560	0
	その他			748	416	-332	
	小計			1,308	976	-332	
			その他経費	1,447	1,050	-397	
		合計	2,755	2,026	-729		
		営業外費用			131	130	-1
		経常費用			11,049	9,228	-1,821
経常収支差				-403	33	436	
経常収支率				96.4%	100.4%	4.0%	
適正利潤				344	299	-45	
適正利潤込原価				11,393	9,527	-1,866	
適正利潤込収支率				93.4%	97.2%	3.8%	

H.19年度運賃  
改定時 3.23%

## モデル会社(25両)の収支状況

### ◇概要

- 埼玉県B地区・原価計算対象事業者の標準的車両保有会社をモデル
- 20%（県北交通圏の適正と考えられる削減率21%）の事業再構築（減休車）を実施した事業者
- 平成20年10月（減休車実施前）と平成23年10月（減休車実施後）の収支実績値

### ◇検証

- 実働車両数の減少等により、運送収入及び人件費が減少となったが、実働車一日一車当りの運送収入は1,000円上昇し、よって収入に占める人件費率は減休車前より2.5%アップした。
- 原価については、車両償却費を除いて減少したため経常費用は1,821千円減となった。
- 市場の低迷と実働車両数の減少により、運送収入は減少したが、減休車のコスト削減効果により経常費用の減少が収入の減少を上回った。
- 経常収支は改善されたが、適正利潤込収支率で見ると、97.2%と100%を割り込んでおり、減休車前と比較して改善されているものの、依然として適正利潤を確保するに至っていない。

### 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。

年 度	低燃費LPG車	ハイブリッド車	電気自動車
平成21年度	483両 (14)	48両 (5)	0両 (0)
平成22年度	706両 (48)	78両 (15)	3両 (0)
平成23年度	1,125両 (137)	82両 (17)	11両 (0)

※ ( ) は、県北交通圏の内訳で、平成23年度は12月末現在の数値

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

【さいたま市役所・電気自動車専用乗り場発足式】



【電気自動車タクシー】



## 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

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デジタル式GPS-AVMシステムの無線配車システムは、県内事業者において既に53.7%(前回調査時より5.2%UP)の導入率となっている。ドライブレコーダーは、53.5%(前回調査時より13.2%UP)となっている。県北交通圏は、いずれも高い導入率で、今後も迅速な計画配車、又、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 (H23.12)	デジタル式 GPS-AVMシステム		ドライブレコーダー	
		平成23年12月		平成23年12月	
		装着数	装着率	装着数	装着率
県北交通圏(26)	513 (527)	372 (247)	72.4% (46.9%)	341 (283)	66.3% (53.7%)
県南中央交通圏(64)	2,431 (2,468)	1,103 (1,051)	45.4% (42.6%)	1,221 (711)	50.2% (28.8%)
県南西部交通圏(57)	1,596 (1,613)	891 (864)	55.8% (53.6%)	972 (831)	60.9% (51.5%)
県南東部交通圏(47)	1,324 (1,366)	785 (734)	59.3% (53.7%)	603 (583)	45.5% (42.7%)
計	5,864 (5,974)	3,151 (2,896)	53.7% (48.5%)	3,137 (2,408)	53.5% (40.3%)

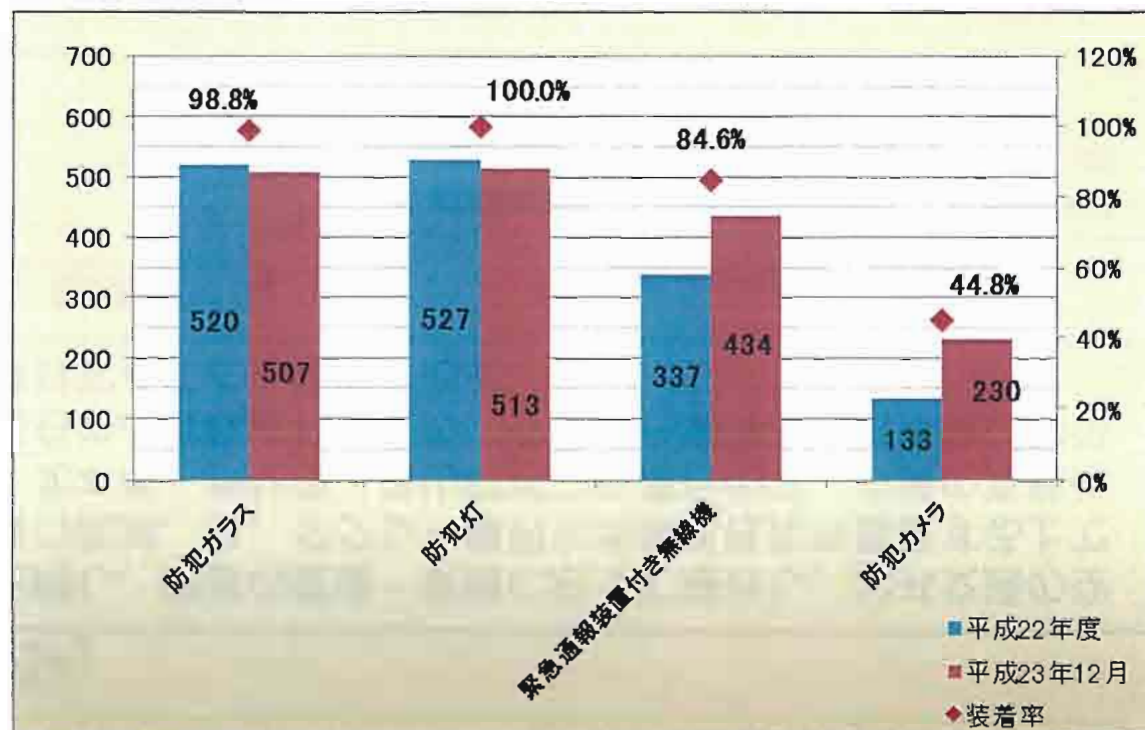
※車両数は協会加盟の一般事業者191社の車両数。( )の内訳は平成22年度。

### 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

#### 県北交通圏

長引く経済不況の中、多発するタクシー強盗は、埼玉県内では、平成23年12月時点で13件発生し、前年度の5件を大きく上回っており、又、最近ではタクシー利用者による乗務員への暴行・傷害事件も多数発生しているのが現状である。  
乗務員の安全確保は事業者にとって、最重要課題であり今後も安全性確保に効果の高い導入が加速されると思われる。

県北交通圏		平成23年12月現在	
総車両数	513		
	設置数	装着率	
防犯ガラス	507	98.8%	
防犯灯	513	100%	
緊急通報装置付き無線機	434	84.6%	
防犯カメラ	230	44.8%	





## 4. デマンドタクシーの運行

### 深谷市コミュニティバス「くるりん」

デマンド交通は、タクシーの特長を活用し、乗客の要望・要請に沿って運行し、公共交通の空白地帯を抱える自治体にとっては経費の削減、又、タクシー業界も地域活性化を推進する上で重要な役割を担える。現在、加須市・北本市・秩父市・鳩山町等でも運行中で、今後の高齢化社会に向けてますますニーズが高まるものと推察されるため、タクシー業界と自治体及び関係者が連携し、新たな取り組みとして検討することも重要である。

#### <運行コース> 平成22年4月より

- |                   |
|-------------------|
| 1. 深谷 北コース東循環     |
| 2. 深谷 南コース東循環     |
| 3. 深谷 北コース西循環     |
| 4. 深谷 南コース西循環     |
| 5. 岡部シャトル便(17号経由) |
| 6. 岡部シャトル便(南岡経由)  |
| 7. 川本経由花園シャトル便    |
| 8. 岡部 北循環         |
| 9. 岡部 南循環         |
| 10. 川本 北循環        |
| 11. 川本 南循環        |
| 12. 花園 東循環        |
| 13. 花園 西循環        |

運行事業者  
 ※1 花園観光バス(株)  
 ※2 深谷タクシー(有)



#### 事前予約型路線 利用案内

##### ①電話で事前予約

##### <受付時間>

各路線の起点出発時刻の1時間前までに予約。前日から予約できます。

\* 午前6、7時台の便については前日までに予約が必要です。

##### ②予約の停留所で乗車

予約時に到着予定時刻が告知されます。

<予約した停留所>で待っていて下さい。

お願い

停留所では余裕を持ってお待ち下さい。

##### ③降車停留所へ

おススメします!

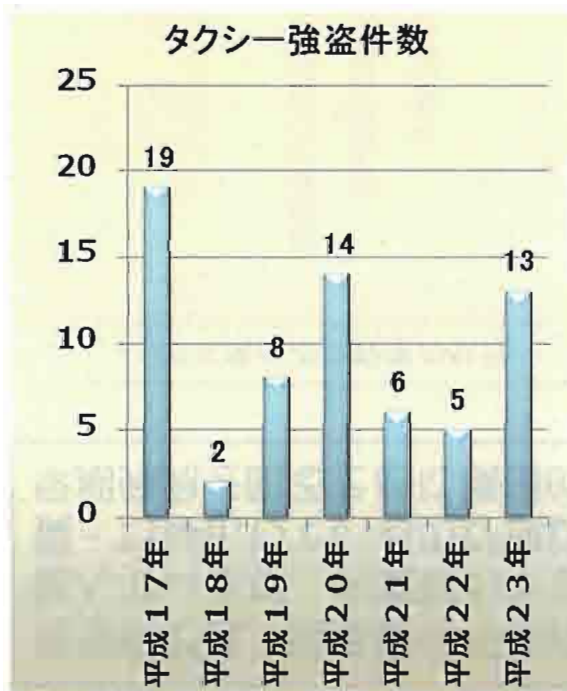
行きと同じ、お帰りの便も予約しておくとお出がけに便利です。



## 5. タクシー運転者の犯罪被害件数の推移と防犯対策

### 埼玉県

首都圏の一角を占める当県は、官民協働しての犯罪抑止対策等により刑法犯の認知件数はここ数年減少している。同様、タクシー強盗も減少傾向にあったものの、昨年は景気の低迷を受けて同一犯人によるタクシー強盗事件が連続発生するなどしたことから、新任乗務員講習時における防犯教養の一層の充実を図ったほか、県警察の指導のもと防犯研修会を開催するなどして積極的に防犯対策を推進した。



防犯講話の状況



模擬訓練の状況

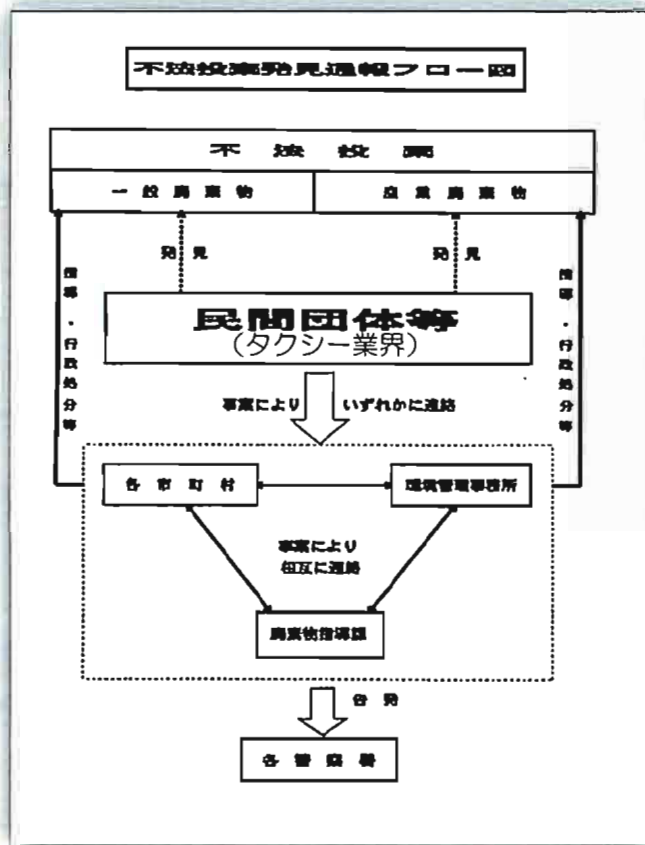
## 6. 廃棄物不法投棄の情報提供に関する協定への参加

埼玉県では、廃棄物の不法投棄を防止するため、監視パトロールや業者指導等を強化して取り組んでいるが、廃棄物の不法投棄は人目の付かない場所で夜間等に行われるなど、ますます悪質・巧妙化しているのが現状である。当業界も平成18年11月に協定を締結し、不法投棄の早期発見を図るために積極的に取り組んでいる。

埼玉県の不法投棄の状況



不法投棄発見通報フロー図



不法投棄の現状(便乗投棄)



不法投棄防止ステッカー

不法投棄を発見したら、**すぐに通報してください**。  
廃棄物をみどりに捨てることは法律で禁止されています。  
 (5年以下の懲役又は、1千万円以下の罰金)

産業廃棄物  
不法投棄110番

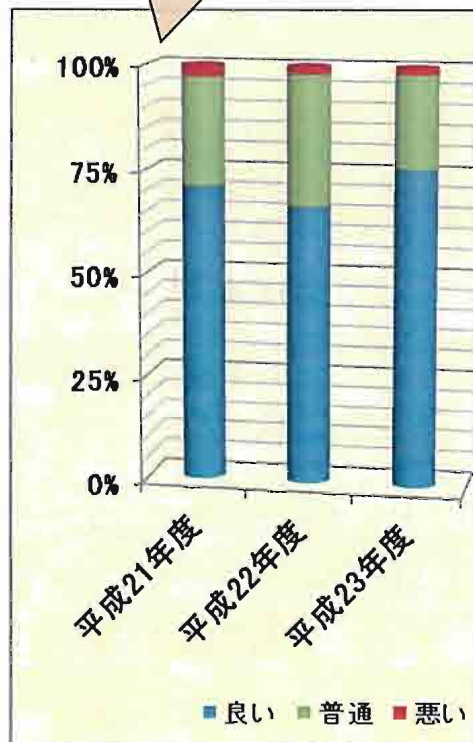
0120-530-384

## 7. 協会によるアンケート（顧客満足度）調査について

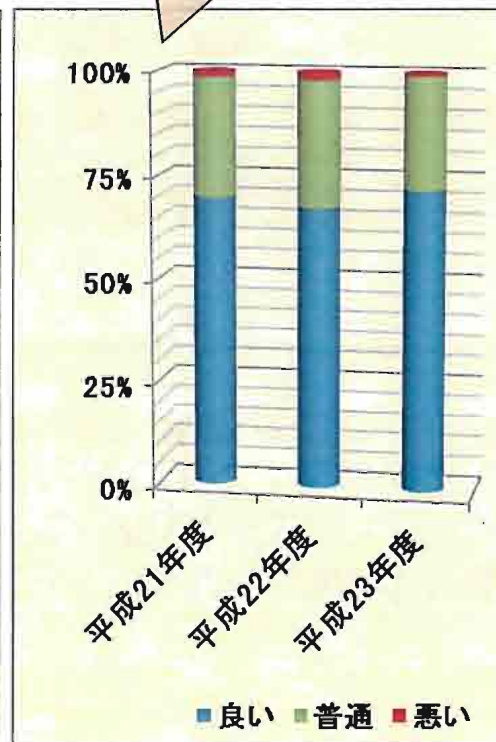
毎年8月5日「タクシーの日」に、利用者向けにアンケート用紙を配布し、乗務員教育等に役立てている。接客態度・運転操作・身だしなみに関しては、ほぼ良好な結果となっているが、降車の際の忘れ物注意については、改善の兆しは見られるものの、依然として30%程度の注意喚起不足となっている。

※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

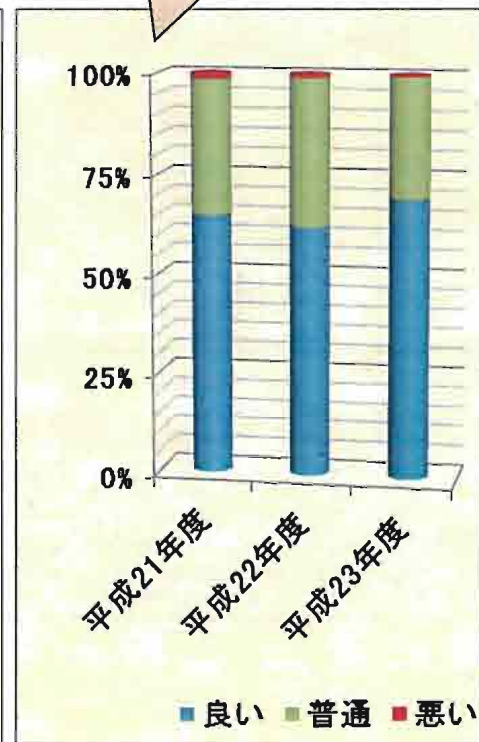
接客態度



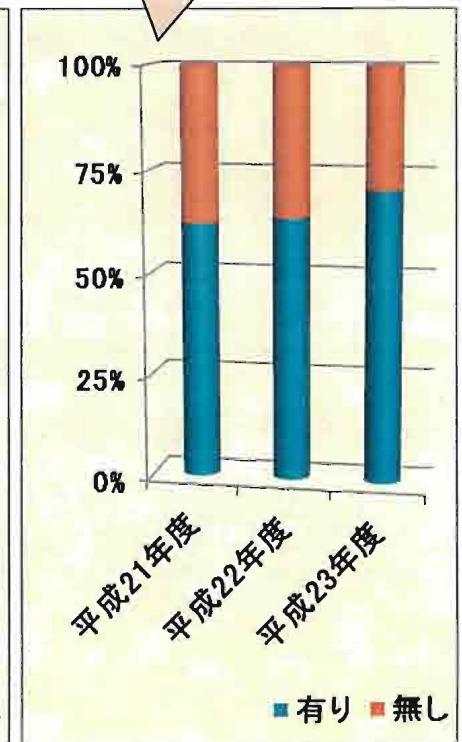
運転操作



身だしなみ



忘れ物注意

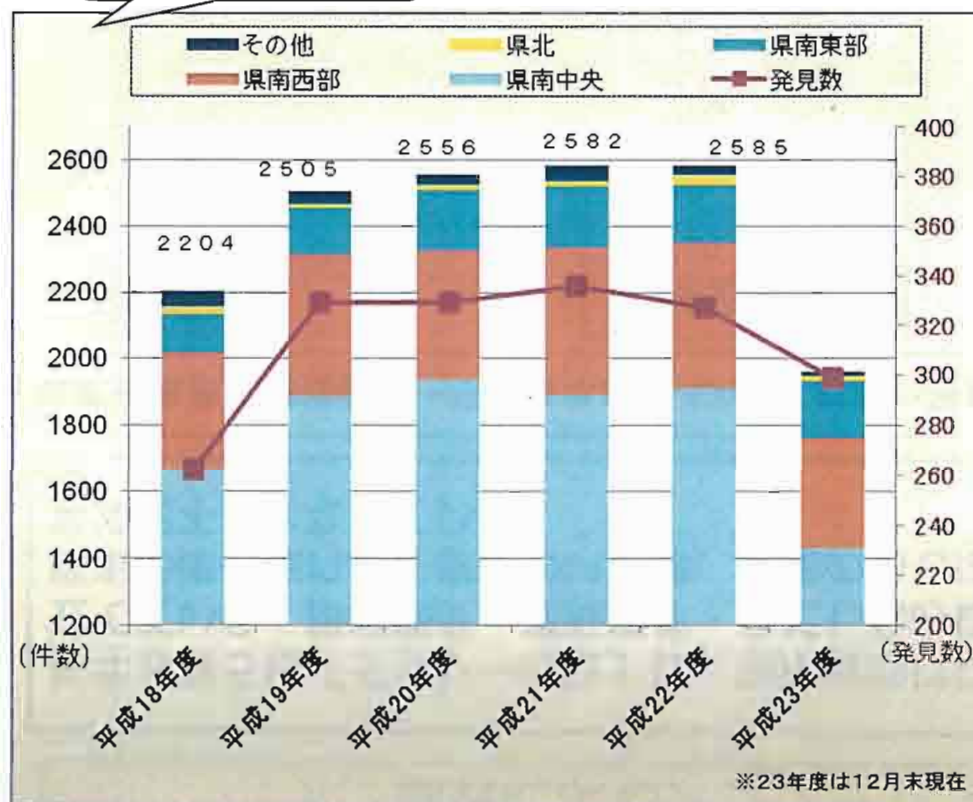


## 8. 忘れ物処理状況

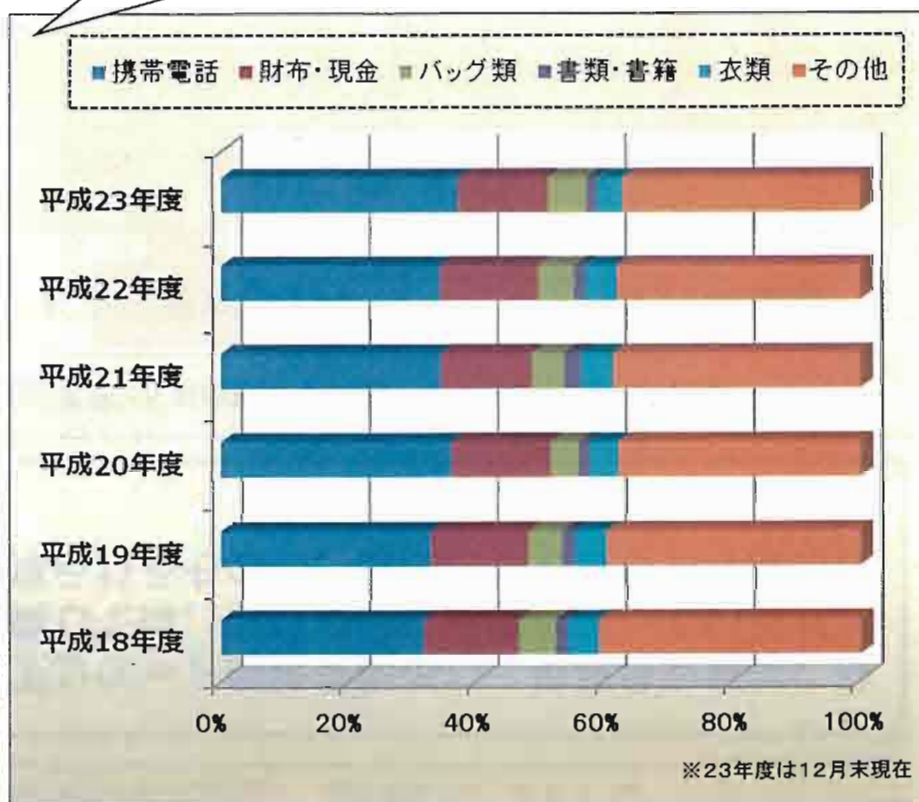
### 埼玉県

忘れ物における問合せの多い地域は、県南中央並びに県南西部地域となり受理件数全体の9割超を占め、他の地域にあっては毎年度著しい増減は見られない。又、忘れ物の種別においては各年度とも携帯電話の問合せが最も多く、その他に分類される物品では、傘・メガネ・アクセサリ・カギ類が多い。車内忘れ物防止には「一声運動」の実践・徹底等の乗務員教育を徹底する必要がある。

#### 忘れ物件数



#### 種別



## 9. 地域公共交通バリア解消等促進への支援 ～UDタクシー等の導入促進～

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るため、生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業。

生活交通ネットワーク計画に基づいて導入される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。

### 【補助スキーム】

- 協議会において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施事業者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局)へ提出。

#### 【協議会】(構成員)

- ・関係する都県・市区町村
- ・関係する交通事業者
- ・地方運輸局
- ・その他、協議会が必要と認める者

協議

『生活交通ネットワーク計画』を策定

補助金申請

#### 【補助概要】 ※協調補助は不要

- ・補助率・・・補助対象経費の1/3と以下の額を比較し、低い額以内を補助額とする

#### 《導入》

- リフト車両: 1両当たり80万円
- UD・スロープ車両: 1両当たり60万円
- 寝台車両: 1両当たり130万円

#### 《改造》

- リフト車両への改造: 1両当たり35万円
- スロープ車両への改造: 1両当たり25万円
- 寝台車両への改造: 55万円



### 【補助の申請状況(平成23年度)】

都県	自治体数	事業者数	リフト	スロープ	UD	寝台
千葉	6市	9事業者	0	4両	8両	1両
神奈川	2市	5事業者	0	0	5両	0
埼玉	1町	0	0	1両	0	0



UDタクシー<日産パネット>

### 【UDタクシー認定制度】

- UDタクシーとは  
健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車いすの方(車いす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。



《UDタクシーマーク》

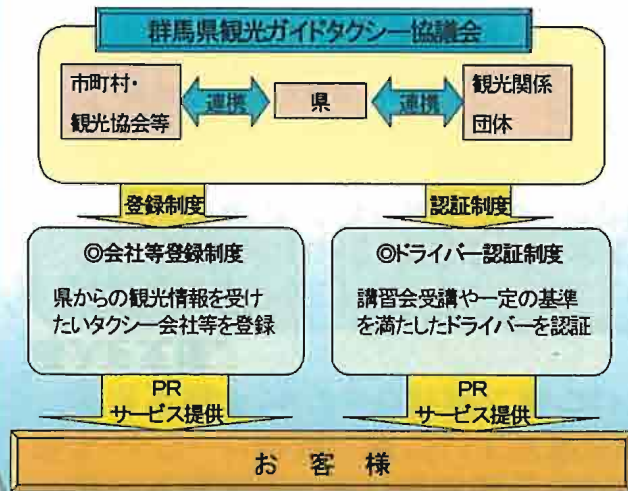
## 10. 観光ニーズへの対応 ～観光ガイドタクシー認定制度～

家族やグループ等小人数旅行における多様な観光ニーズに対応するため、「接遇」や「観光知識」を身につけたタクシードライバーを認定する観光ガイドタクシー制度を創設し、タクシーの機動性を活かしたきめこまやかなサービスが提供されており、関東管内においても以下の取組みが実施されている。

### —関東管内での取組事例—

#### ◆群馬県観光ガイドタクシー

- ・群馬県（観光物産課）と群馬県国際観光協会、群馬県ハイヤー協会と官民が連携（群馬県観光ガイドタクシー協議会）し、本県の観光振興を推進することが目的で2つの柱で利用者に観光サービスを提供する。
- ・1つは登録会社では県からの情報提供をタクシー利用者にチラシ等でPRする。2つめは観光情報やサービスの講習を終了した「認証ドライバー」（県内約130名）が群馬県の名所旧跡、名物等を紹介する。



#### ◆山梨おもてなしタクシードライバー

趣旨：山梨県タクシー協会と(社)やまなし観光推進機構は、基本的な接客・接遇等のマナー・技術、山梨県に関する地理・歴史等の知識を備えたうえで、「おもてなし」の心を持ち、山梨の観光情報等を提供しながら、安全・快適にお客様を案内できるタクシードライバーを「山梨おもてなしタクシードライバー」として育成・認定する

- 内容：
- ・養成講座全5コマを全て受講し、最終日の試験に合格したドライバーを認定
  - ・合格者に認定証・マグネットステッカーを交付
  - ・山梨県の観光ホームページ「富士の国山梨観光ネット」上で、認定されたドライバーを紹介

- 養成講座の内容：
- ・山梨県に関する基礎知識（歴史・文化、基礎情報等）
  - ・山梨県の最近の話題、映画・ドラマの撮影場所
  - ・最近の観光動向
  - ・各地域ごとの知識
  - ・接客接遇について
  - ・あらゆるお客様に対するサービス（ユニバーサルサービス）



# 11. 協会での取り組み状況（県北）（1/2）

	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	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	短期	・事故防止・サービス向上研修会開催（熊谷地区警察タクシー連絡協議会） ・新任運転者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の提供について徹底的に指導
			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	・全員協議会の場で、各社の管理者等に啓発 ・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し、短距離でもお客様が気兼ねなく利用できるようなPRを行っている
			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	・タクシーの日（8月5日）を中心に本庄駅、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	・認定特定事業計画に基づき熊谷駅タクシー乗り場及び周辺地域の美化活動を実施 ・清掃用具を携帯しタクシー乗り場の美化を推進
			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	・22年度、優良運転者等70名（全体）を表彰 ・23年度、優良運転者等58名（全体）を表彰 ・大臣表彰、運輸局長表彰、支局長表彰の推薦促進を図っている
	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	・経営委員会等で検討	
		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車庫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22年度から「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	・協会において随時窓口開設 ・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。引き続き同委員会が必要喚起策の検討課題とする。
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	・毎年10月から翌年3月までの半年間にわたり安全運転コンクールを事故防止対策の一環として導入。
④	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、自治体	中期	・経営委員会等で検討
			地域の観光振興に関する取組みへの積極的な参加	法人協会、事業者、自治体	短期 中期	・引き続き関係者と意見交換、情報交換を行う。
⑤	防災・防犯対策への貢献	特定事業	救援タクシーの促進	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」の取組み



## 11. 協会での取り組み状況（県北）（2/2）

		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	・地域公共交通会議等でドアツードサービスや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付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	事業者、自治体	短期	・深谷市で開始。行田市。寄居町の地域公共交通会議で検討	
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	・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、鉄道事業者	中期	・経営委員会で検討	
		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付けを明確にするよう働きかけに取り組む	

## 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1月31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	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	0	0	21	1	4.5%
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	籠原タクシー(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	26	0	3	3	23	18	43.9%
H22.4.30	平和タクシー(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	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	松本岳士	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	532	16	14	30	502	70	12.2%

(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。