

第1回 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第1回 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会
第1回 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会
議事概要

平成21年11月4日(水)

14:00~15:10

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

- ・協議会設立の手続き
 - ・「東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
 - ・「東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
 - ・「東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
- 東京都タクシー特定地域協議会設立準備会の矢田東京運輸支局長による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認 -
- ・構成員の紹介
 - 矢田東京運輸支局長より、要綱にしたがって構成員を紹介 -
- ・会長・座長選出
 - 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会同様、神谷委員を会長に、太田委員を座長に選出 -
- ・事務局長指名
 - 神谷会長より東京乗用旅客自動車協会藤崎専務理事を事務局長に指名 -
- ・第1回東京都多摩地域三交通圏タクシー特定地域協議会
- 1. 開会
- 2. 会長挨拶
 - 神谷会長 ・通常国会において、全会一致で、タクシー活性化・適正化法案が成立し、タクシー事業が公共交通機関として機能を果たすべく、本年10月1日から施行された。
 - ・新法に基づき全国で、141の交通圏が特定地域として指定され、各交通圏毎に地域計画策定のために、順次協議会が立ち上げられることになっているが、全国に先駆

けて、10月14日に、東京都特別区・武三交通圏の協議会が設立され、今回は、三多摩地域の合同協議会を、立川、八王子、青梅の三市長にご出席頂き、開催する運びとなった。

- ・また、座長を東京都特別区・武三地区の協議会に引き続き、太田委員にお引き受け頂くこととなったが、何卒よろしくお願ひしたい。

3．座長挨拶

- 太田座長
- ・三多摩の協議会開催にあたっては、多くの方々が、重なっているとのことで、合同協議会が開催されることになった。長丁場だがよろしくお願ひしたい。
 - ・特に3市長については地域交通の1つとしてのタクシーについて忌憚のない意見を頂きたい。

4．議事

- 事務局より本協議会の目的と役割、タクシー業界の現況について（適正と考えられる車両数を含む）本協議会の今後の進め方について、資料説明 -

- 太田座長
- ・三多摩地区は第1回の協議会であり説明を省略するなど、説明が不十分な部分もあるかと思うが、基本的な問題は、タクシー需要が減っている中で、タクシー車両数が減っていないという現状である。この協議会は、そのような状況に対する対策を検討していく場となろう。

- ・以上の説明を踏まえて、各市長様にご意見賜りたい。

- 清水委員
- ・今、色々な数値を元に説明を頂いたが、経営の立場からというよりも、利用者の立場から説明を聞いていた。私は、平日は公用車を利用しているが、土日祝日はタクシーを利用して活動しているが、今の説明の中には、利用者の立場からどうしたらいいのか、という視点の説明がほとんどなかったように思う。適正と考えられる車両数についてという説明もあったが、これも営業の立場から考えた適正車両数である。

- ・利用者からすれば、例えば、かつて、立川においては、金曜の夜、駅前でも1時間待ってもタクシーが来ないという状況があった。今でこそ、そういう状況はないが、2年ほど前はまた同様の状況が若干見られ、タクシー待ちの人数が50人、70人と見られるようになった。

- ・リーマンショック後はそのような光景はなく、むしろ、タクシーのプールから車両があふれている状況であり、環境、安全問題から対策していかなければならないと思う。

- ・しかし、今後タクシー業界の方向性を示すに当たっては、利用者が真冬の夜中、1時間、2時間待たされるという状況、そのような利用者の立場を考慮して検討しないと、理解は得られないだろう。

- 黒須委員
- ・車両が多すぎるということは、肌身で感じている。JR八王子駅では、常時40、50両滞留しており、路上駐車がひどいところも2～3箇所ある。そのような車両のほとんどが、エンジンをかけっぱなしで、その後にはタバコの吸殻が落ちているということで、市民からの苦情が多い。
 - ・景気の波を一番肌で感じるのは、タクシーの運転者だと思うが、タクシーを使う際は、世間話としてそのような点について運転者に聞く機会となっている。
 - ・その話の中で最近よく聞くのは、タクシーの運転者の賃金が低く、労働にそぐわない賃金となっているということ。そのため、なり手がなく、ドライバーの質の低下につながっている状況なのだろう。実際に八王子市役所から利用した際、「京王プラザホテル」さえ分からないという運転者が居た。地理不案内などの質の低下を実感することもある。
 - ・こうしたことの背景には、規制緩和後、車両数が増えているという問題があるのだろうが、個人タクシーの問題もあろう。個人タクシーがどのような形態で運営をしているのか分からないが、その点も踏まえていかなければならないのだろう。
 - ・車両数を減らすということは、必要なことなのだろうが、難しい問題だろうと感じている。
- 竹内委員
- ・地元でも需給のアンバランスがあると実感しているが、どのように調整するのか難しい。特に、雇用情勢も悪い中で、どのように対応すべきかということも、一方で検討すべきこと。いずれにしても、客がいない中で、客待ちの車両が多いという点は問題であり、その点は地方の都市も同じ状況。
- 太田座長
- ・10年前の規制緩和の際には、市場の調整機能によって、需給が調整されるという話だったが、実際に市場に任せていると不必要に増え、減った方が良い場合も減らないというような状況となり、調整機能が働かなかった。
 - ・今回の地域計画には、何か上手く調整できる機能を入れたいということだろう。さらに、その中では、運転者の質を上げる、待遇を改善すると同時に、利用者にとってはいつでも乗ることができる、しかもなるべく安く乗ることができるというようなことも実現しうる、市場に代わる何らかの仕組みを作っていこうというのが本協議会の主目的である。ご指摘を参考にしていきたい。
- 事務局
- ・需給のアンバランスを解消するという考え方は、この後の協議会で議論する予定だが、需給のバランスを検討する中で、利用者の利便性も考えていく必要があるというご意見も踏まえていきたいと思う。
- 戸崎委員
- ・立川は、成長している東京の中でも特異な街であると思う。それに応じた都市計画がスムーズについていけないという話も耳にする。そのような中で、車両が不足しているという状況は、過渡的なものであって、現在は、一段落ついた状況なのか、また、今後減車などを行った際に、さらに車両不足の状況が悪化するのか、その点について今後の見通しなどあればご意見いただきたい。
- 清水委員
- ・都市計画としては、南北の交通網整備が若干遅れている。一刻も早く整備しなければならぬと思う。

- ・タクシーに関しては、以前は、JR立川駅南口に3社、北口に4社と、法人タクシーの棲み分けができていたようだが、今は、他の地域の会社なども多く駅に集まっている。
- ・また、これまでは夜しか車両が集まってこなかったが、現在は昼から車両が集まっているという状況。立川には潜在需要があるのだろうと思う。
- ・利用者の待ち時間が長い状況が、過渡的かどうかということについては、過渡的だと思っている。というのは、今は多摩地区のほかの地域から車両が集まっているが、立川に来てそれほど客がいないと分かれば、少しは減っていくのではないかと思う。
- ・ただ、立川では基盤整備を進めており、5年後は、来街者が1万人増えると試算しているので、さらに需要が増えていくのかと思う。さらに、駅の北口の基地跡地に国文学研究所、極地研究所などのような国の機関がいくつかオープンしており、それらへの利用者が非常に増えたとタクシーの運転者に聞いた。とはいえ、土日の夜はほとんど利用者がいないという状況なので、なかなか、先ほどの質問に的確に回答するのは難しい。しかし、いずれにしても、都市基盤も整備し、大型の集客施設の立地も計画されているという状況である。

太田座長 ・需要が反転・増加し、車両が増えなければいけなくなった時に、車両が増えないシステムでは困るので、そのようなことが可能な仕組みづくりをしたい。

- ・また、タクシーは地域の公共交通機関であるにもかかわらず、市のご意向が反映されない行政システムとなっていた。しかし、今後は、都市計画の中でタクシー問題について少しでも検討していただきたいと思うとともに、この仕組みの中でも都市計画などを踏まえて考えていきたいと思う。

神谷会長 ・特定地域の指定期間は3年間。したがって、社会経済状況が変われば、また、変化があると思う。

- ・多摩地区については、東京都特別区・武三地区ほど、供給が多くてどうしようもないという状況ではないと思う。したがって、多摩地区については、より地域密着型のタクシーサービスのあり方を考えるなど、需要を掘り起こすような取組みにも力を入れることが必要ではないか。

工藤委員 ・40年間地域のバスタクシー鉄道にかかわってきたが、今も月に1回都市と交通問題研究会を開催している。その中で、よく出てくるのは、地方自治体は、交通問題に関心がないわけではないだろうが、窓口がないということである。そのような中で、十分な対応ができなかったのではなかったか。東京都は交通局があるといっても、充実した窓口があるということもお見かけしていない。こういったことを契機として、利用者の立場にたった交通行政のあり方について、適切な対応をなさっていただきたいと期待する。

太田座長 ・地方自治体の方が、地域の方々へのサービスを考えるに当たっては、足の確保が重要だが、それは目的ではない。タクシーなのか、バスなのか、他のものなのかというのは、手段として捉えられてきたこと、および地方自治体がコミットメントでき

る権限がなかったという状況から、地方自治体は交通問題に対して積極的でないように見えたこともある。

清水委員 ・正直に申し上げれば、これまでタクシーについては念頭がなく、バスの路線網を中心に交通政策を検討してきた部分がある。尚、立川市には交通課が設置されている。

太田座長 ・今後の高齢化社会ではタクシーの需要も増えると思われるので、タクシー問題も合わせて考えていただければと思う。

【配布資料】

資料 1 - 1 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 1 - 2 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 1 - 3 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 2 多摩地域（三交通圏）におけるタクシー事業の現況

資料 3 - 1 適正と考えられる車両数の算定について（東京都北多摩交通圏）

資料 3 - 2 適正と考えられる車両数の算定について（東京都南多摩交通圏）

資料 3 - 3 適正と考えられる車両数の算定について（東京都西多摩交通圏）

・議事終了後、報道関係者に対し、座長及び事務局において、議事概要の説明及びこれらに対する質疑応答を行った。

以上

東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

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

東京都北多摩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

- ・東京都北多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発着から終電・終バス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、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することでドア・ツー・ドア輸送を担っている。また、自治体や警察等と一体となって地域の安全や生活環境の向上に向けて取り組むなど、地域生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・特に東京都北多摩交通圏の輸送では、駅待ち、つじ待ち、あるいは車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、極めて重要な移動手段となっている。
- ・駅待ちが中心となっている東京都北多摩交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するだけでなく、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置するよう公共交通機関として安定供給に努めており、その運用を通じて一定の秩序が保たれている。
- ・鉄道路線網が密ではない東京都北多摩交通圏では、例えば大学が多く立地するエリアでは通学需要への対応やコミュニティタクシーの運行、別の鉄道路線との駅間をつなぐルートを構築するなど脆弱な交通網を補完する役割を果たしている。
- ・急速に高齢化が進んでいる東京都北多摩交通圏では、移動制約者の外出支援など地域社会への貢献に向けた福祉事業へも積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、東京都北多摩交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生活移動産業としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR ; Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・東京都北多摩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年度と比べ平成20年度では年間25.8百万人（1日当たり7.1万人）から年間23.5百万人（1日当たり6.4万人）へと約1割減少している（東旅協調べ）。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、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は177万人と平成20年11月1ヶ月の185万人に比べて4.3%減少している。

- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都北多摩交通圏において従来タクシーを利用していただ顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

規制緩和後における車両数の推移

- ・その一方で、東京都北多摩交通圏におけるタクシー事業は、法人事業者による減車への取組みが実施され、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、法人タクシー車両数は2,014両から1,908両へと106両（約5%）減少している。一方、個人タクシー車両数は122台から189台へと67台（約55%）増加している。こうした結果、個人タクシーを含めた車両数全体では、2,136両から2,097両へと39両（約1.8%）の減少となっている。
- ・平成21年11月4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%、87%、80%としたときの車両数約1,550両、約1,600両、約1,750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日現在の車両数とは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、東京都北多摩交通圏では、タクシー利用者が減少している結果、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224.0kmから213.7kmへ、実車率は49.4%から48.6%へ、実働率は87.1%から80.9%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44,314円から42,282円へと約5%減少するという実態となっている（東旅協調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.8%、実働率84.7%、1日1車当たりの運送収入は38,460円と、実働率を除く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（東旅協調べ）。
- ・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、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東旅協調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、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まねき、東京都のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成14年以降は常に400万円台前半を推移して、平成20年には436万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に東京都の

全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には233万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。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ったものの当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によって是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても、東京都のタクシー運転者は東京都の全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には336時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。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39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年には56.7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割合は約21%になっている（東京タクシーセンター調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・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いる一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

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下

- ・このような状況の中、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、東京都のタクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。人身事故件数で見ると、東京都内の全自動車では平成13年度以降、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成19年度に5,467件から平成20年度には6,072件へと11%も増加している（警視庁調べ）。
- ・また、タクシー利用者からは、接客不良や地理不案内などに対する不満の声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。
- ・東京都北多摩交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、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、限られたスペースが適正に運営されてきた。しかし、立川や国分寺、府中など駅周辺繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。さらに、これらによって、バス運行の定時性や物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。
- ・東京都北多摩交通圏においては、福祉専用車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきた。

東京都北多摩交通圏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。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（防災レポート車の導入、タクシーこども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、福祉共同配車センター、運転者への介護訓練、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、ユニバーサルデザインタクシーの導入、精神障害者割引制度の導入、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、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、特殊暴力防止対策連合会広報委員としての活動の推進、消防署の広報活動への協力、地域の小学生への職場体験実施、地域の子供たちへの交通安全学習の場の提供、全国交通安全運動期間中の広報車の運転や歩行者の安全のための主な交差点での立会い業務、地元主催イベント等におけるタクシー乗り場や待機所の移設と交通整理係の派遣、地元主催イベント等への協賛等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入等）、経営効率の改善（GPS+CTIの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、サービスコンテストの実施等）、労働条件の向上（ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、セーフティドライバーズコンテストの実施等）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は、マスターズ制度、聴覚障害者の外出支援策などの独自の取組みを実施している。
- ・また、東旅協三多摩支部・武蔵野支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

まとめ

- ・上述のように、東京都北多摩交通圏のタクシー事業は、法人タクシーを中心に供給過剰状態の解消に努めているものの、その努力を上回る需要の低迷により、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題が生じるなかで、公共交通機関として、各駅に分散して、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置する安定供給等の重要な役割を果たすために多様な努力を行ってきた。タクシー事業者にもさらなる創意工夫の余地があるものとは考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は困難であるとともに、地域密着型のサービスや福祉など社会貢献活動の継続が困難となるものと思われる。

取組みの方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」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が選ばれる環境づくり

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善

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

観光立国実現に向けての取組み

社会・福祉への貢献への取組み

防災・防犯対策への貢献

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

事業経営の活性化、効率化

過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・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。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・タクシー事業者に対しては公共交通機関の責務として企業の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進、より具体的には社会の規範を守り、社会に利益を還元し、社会の健全な発展に貢献することが求められるとともに、こうしたCSR活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが併せて必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果として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、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、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、その実現に向けて取り組むものとする。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人事業者団体においては、東京都の平成14年度のハイヤー・タクシーが第一当事者の人身事故件数（年間6,330件）に対して、平成22年度は20%の削減目標を掲げているが、以降についても具体的な目標を設定し、その確実な実施を目指す。
- ・また、個人事業者団体においては、平成19年度から毎年、事故件数を対前年度比10%の削減を目標としており（平成20年度は前年度の1,991件から1,853件と6.9%減）、その確実な実施を目指す。
- ・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目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。

環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに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。
- ・東京都では平成18年度の総CO₂排出量のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうち

約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO₂のうちタクシー(乗用LPG車)が占める割合は7%となっており(東京の環境2009から)、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.6%(26.2%×約9割×7%=約1.6%)を排出していると計算される。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。

- ・東京乗用旅客自動車協会ではタクシー1両当たりの年間平均CO₂排出量を31トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数1,908両に基づく年間約6万トンのCO₂(東京ドーム約2,580個分)を排出している計算になる。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、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。

交通問題、都市問題の改善

- ・東京都北多摩交通圏では、立川、国分寺、府中等、JR・私鉄の主要ターミナル駅で生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題について、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一層推進し、例えば、ショットガン方式の実施などにより改善し、特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、スムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

地域公共交通としての役割の強化

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

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・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ることが求められている。
- ・JR・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機

能向上や、東京都の「東京の都市づくりビジョン」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。

- ・他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら推進する。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

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、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適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。このような特性を活かして、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ている中、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用されることとなり、「国際観光都市東京」を支えるタクシーサービスとして国籍を問わず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の設置に向け、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、東京の観光を支え、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。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、「東京都観光産業振興プラン」を策定している。タクシーにおいても、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。
- ・多摩地区三交通圏と羽田空港間での定額運賃制度の導入に向けて、積極的な取り組みを進める。

社会・福祉への貢献への取組み

- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送や徘徊SOSネットワークなどへの対応を推進する。
- ・地域の移動制約者に対する外出支援などを含む介助サービス事業への取組みを積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して、急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取組みを進める。

防災・防犯対策への貢献

- ・24時間走行、待機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、タクシー車内に緊急電話を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。
- ・交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。
- ・交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極的に取り組む。
- ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。
- ・地域の中で交通事故防止に関する啓蒙活動や広報活動などを推進する。
- ・地域の小学生などへの職場体験学習を推進するとともに、交通安全学習の場を積極的に提供する。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、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に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で233万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で336時間ある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。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の採用年齢の制限についても検討し、実現を目指すものとする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、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。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を

目指すものとする。

- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、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。

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、タクシーが供給過剰であることは否めない。東京都北多摩交通圏では、11月4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（法人）は、3つのケースの実働率により、約1,550両（実働率90%）、約1,600両（同87%）、約1,750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2,015両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、87%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ23.08%、20.60%、13.15%と、約13～23%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数1,908両と比べても明らかな差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、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。
- ・さらに、過剰な車両によって発生している交通渋滞等の交通問題の改善につながるのと同時に、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

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

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

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

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

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

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

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【特定事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

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

タクシー利用者に対するモニター調査の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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、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

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：短期、中期

GPS技術等を利用した車両滞留防止への取り組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

モバイル配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

24時間配車体制の確立

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

女性ドライバー優先配車サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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：短期、中期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

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

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

E T Cの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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

ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：個人タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

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

警察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、警視庁

実施時期：短期

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

タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

新たな地理教育制度の導入

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体

実施時期：中期

一般紙広告を活用したPR活動

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期

優良運転者表彰制度の促進

実施主体等：タクシー事業者、個人協会、法人協会

実施時期：短期、中期

安全性の維持・向上

【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者、警視庁

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、警視庁

実施時期：短期

緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

スピード抑止の装置に関する検討

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

環境問題への貢献

【特定事業】

ハイブリッド車、E V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

駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等への働きかけ

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

ショットガン方式の導入

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

タクシープール等主要駅における待機スペースの整備

実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、タクシー事業者

実施時期：短期

供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要な
応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

地域公共交通としての役割の強化

【特定事業】

コミュニティタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

地域公共交通会議等への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【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、運輸局

実施時期：中期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

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：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期

地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局、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：短期、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、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

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

接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光モデル事業への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

定額運賃による観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

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・短期

社会・福祉への貢献への取組み

【特定事業】

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、自治体

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、自治体

実施時期：短期、中期

福祉タクシー車両保有情報の共有化による情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

体調不良児童の自宅までの送迎

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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、中期

分娩退院後の母児に対する自宅からデイケア施設までの輸送

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

サポートc a bの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

移動制約者などに対する外出支援

実施主体：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期

あんしんネットワークなどへの参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

徘徊S O Sネットワークなどへの参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

選挙開票時における輸送サポート業務

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

公営競技開催日における貸切車両の運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

都市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

都市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

都市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

車外カメラ画像の提供による事故、犯罪捜査への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

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】

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短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

曜日別休車による労働条件の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入

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：短期、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：短期期

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

A T車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

日勤勤務(一車一人)から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

夜間帯休車による1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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

無線基地局の共用化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

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】

市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

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

（注）その他事業における「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多面的に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ことが規定されている。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減車等の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、**東京都北多摩交通圏**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趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上

東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

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

東京都南多摩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

- ・東京都南多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発発から終電・終バス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、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することでドア・ツー・ドア輸送を担っている。また、自治体や警察等と一体となって地域の安全や生活環境の向上に向けて取り組むなど、地域生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・特に東京都南多摩交通圏の輸送では、駅待ち、つじ待ち、あるいは車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、極めて重要な移動手段となっている。
- ・駅待ちが中心となっている東京都南多摩交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するだけでなく、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置するよう公共交通機関として安定供給に努めており、その運用を通じて一定の秩序が保たれている。
- ・鉄道路線網が密ではない東京都南多摩交通圏では、例えば大学が多く立地するエリアでは通学需要への対応やワゴンタクシーの運行、別の鉄道路線との駅間をつなぐルートを構築するなど、脆弱な交通網を補完する役割を果たしている。
- ・急速に高齢化が進んでいる東京都南多摩交通圏では、移動制約者の外出支援など地域社会への貢献に向けた福祉事業へも積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、東京都南多摩交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生活移動産業としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR ; Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・東京都南多摩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年度と比べ平成20年度では年間17.4百万人（1日当たり4.8万人）から年間16.7百万人（1日当たり4.6万人）へと約4%減少している（東旅協調べ）。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、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は124万人と平成20年11月1ヶ月の132万人に比べて6.0%減少している。

- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都南多摩交通圏において従来タクシーを利用していただ顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

規制緩和後における車両数の推移

- ・その一方で、東京都南多摩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後、車両数については、一時的な減少があったにも関わらず、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、法人タクシー車両数は1,274両から1,278両へと増加している。一方、個人タクシー車両数も221台から296台へと75台（約34%）増加している。こうした結果、個人タクシーを含めた車両数全体では、1,495両から1,574両へと79両（約5.3%）の増加となっている。
- ・平成21年11月4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%、92%、80%としたときの車両数約1,100両、約1,100両、約1,250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日現在の車両数とは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、東京都南多摩交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者が減少している結果、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235.4kmから215.1kmへ、実車率は49.5%から48.1%へ、実働率は91.9%から88.2%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45,339円から42,793円へと約6%減少するという実態となっている（東旅協調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.0%、実働率91.5%、1日1車当たりの運送収入は38,858円と、実働率を除く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（東旅協調べ）。
- ・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、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東旅協調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、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まねき、東京都のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成14年以降は常に400万円台前半を推移して、

平成20年には436万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に東京都の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には233万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。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ったものの当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によって是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても、東京都のタクシー運転者は東京都の全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には336時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。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39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年には56.7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割合は約21%になっている（東京タクシーセンター調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・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いる一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

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下

- ・このような状況の中、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、東京都のタクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。人身事故件数で見ると、東京都内の全自動車では平成13年度以降、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成19年度に5,467件から平成20年度には6,072件へと11%も増加している（警視庁調べ）。
- ・また、タクシー利用者からは、接客不良や地理不案内などに対する不満の声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。
- ・東京都南多摩交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、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、限られたスペースが適正に運営されてきた。しかし、**八王子や町田**など駅周辺繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。さらに、これらによって、バス運行の定時性や物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。
- ・東京都南多摩交通圏においては、福祉専用車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきた。

東京都南多摩交通圏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。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（防災レポート車の導入、タクシー子ども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、福祉共同配車センター、運転者への介護訓練、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、ユニバーサルデザインタクシーの導入、精神障害者割引制度の導入、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、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、消防署の広報活動への協力、地域の小学生への職場体験実施、地域の子供たちへの交通安全学習の場の提供、全国交通安全週間時の広報車の運転や歩行者の安全のための主な交差点での立会い業務、地元主催イベント等におけるタクシー乗り場や待機所の移設と交通整理係の派遣、地元主催イベント等への協賛等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入等）、経営効率の改善（GPS+CTIの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、サービスコンテストの実施等）、労働条件の向上（ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、セーフティドライバーズコンテストの実施等）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は、マスターズ制度、聴覚障害者の外出支援策などの独自の取組みを実施している。
- ・また、東旅協三多摩支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

まとめ

- ・上述のように、東京都南多摩交通圏のタクシー事業は、法人タクシーを中心に供給過剰状態の解消に努めているものの、その努力を上回る需要の低迷により、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題が生じるなかで、公共交通機関として、各駅に分散して、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置する安定供給等の重要な役割を果たすために多様な努力を行ってきた。タクシー事業者にもさらなる創意工夫の余地があるものとは考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は困難であるとともに、地域密着型のサービスや福祉など社会貢献活動の継続が困難となるものと思われる。

取組みの方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」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が選ばれる環境づくり

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善

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

観光立国実現に向けての取組み

社会・福祉への貢献への取組み

防災・防犯対策への貢献

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

事業経営の活性化、効率化

過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・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。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・タクシー事業者に対しては公共交通機関の責務として企業の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進、より具体的には社会の規範を守り、社会に利益を還元し、社会の健全な発展に貢献することが求められるとともに、こうしたCSR活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが併せて必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果として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、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、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、その実現に向けて取り組むものとする。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人事業者団体においては、東京都の平成14年度のハイヤー・タクシーが第一当事者の人身事故件数（年間6,330件）に対して、平成22年度は20%の削減目標を掲げているが、以降についても具体的な目標を設定し、その確実な実施を目指す。
- ・また、個人事業者団体においては、平成19年度から毎年、事故件数を対前年度比10%の削減を目標としており（平成20年度は前年度の1,991件から1,853件と6.9%減）、その確実な実施を目指す。
- ・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目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。

環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに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。
- ・東京都では平成18年度の総CO₂排出量のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうち

約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO₂のうちタクシー(乗用LPG車)が占める割合は7%となっており(東京の環境2009から)、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.6%(26.2%×約9割×7%=約1.6%)を排出していると計算される。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。

- ・東京乗用旅客自動車協会ではタクシー1両当たりの年間平均CO₂排出量を31トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数1,278両に基づく年間約4万トンのCO₂(東京都約1,720個分)を排出している計算になる。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、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。

交通問題、都市問題の改善

- ・東京都南多摩交通圏では、八王子や町田等、JR・私鉄の主要ターミナル駅で生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題について、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一層推進し、こうした特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、首都東京のスムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

地域公共交通としての役割の強化

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

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・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ることが求められている。
- ・JR・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「東京の都市づくりビジョン」など、各都市政策、交通計画等と一体

となった機能の向上を目指す。

- ・他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら推進する。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

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、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適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。このような特性を活かして、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ている中、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用されることとなり、「国際観光都市東京」を支えるタクシーサービスとして国籍を問わず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の設置に向け、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、東京の観光を支え、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。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、「東京都観光産業振興プラン」を策定している。タクシーにおいても、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。
- ・多摩地区三交通圏と羽田空港間での定額運賃制度の導入に向けて、積極的な取り組みを進める。

社会・福祉への貢献への取組み

- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送や徘徊SOSネットワークなどへの対応を推進する。
- ・地域の移動制約者に対する外出支援などを含む介助サービス事業への取組みを積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して、急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取組みを進める。

防災・防犯対策への貢献

- ・24時間走行、待機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、タクシー車内に緊急電話を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。
- ・交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。
- ・交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極的に取り組む。
- ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。
- ・地域の中で交通事故防止に関する啓蒙活動や広報活動などを推進する。
- ・地域の小学生などへの職場体験学習を推進するとともに、交通安全学習の場を積極的に提供する。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、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に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で233万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で336時間ある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。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の採用年齢の制限についても検討し、実現を目指すものとする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、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。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関としての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、日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、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。

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、タクシーが供給過剰であることは否めない。東京都南多摩交通圏では、11月4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（法人）は、3つのケースの実働率により、約1,100両（実働率90%）、約1,100両（同92%）、約1,250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1,345両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、92%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ18.22%、18.22%、7.06%と、約7～18%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数1,278両と比べても明らかな差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、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。
- ・さらに、過剰な車両によって発生している交通渋滞等の交通問題の改善につながるのと同時に、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、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。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【特定事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

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

タクシー利用者に対するモニター調査の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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、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

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：短期、中期

GPS技術等を利用した車両滞留防止への取り組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

モバイル配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

24時間配車体制の確立

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

女性ドライバー優先配車サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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：短期、中期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

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

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

E T Cの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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

ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：個人タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

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

警察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、警視庁

実施時期：短期

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

タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

新たな地理教育制度の導入

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体

実施時期：中期

一般紙広告を活用したPR活動

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期

優良運転者表彰制度の促進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期、中期

安全性の維持・向上

【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者、警視庁

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、警視庁

実施時期：短期

緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

スピード抑止の装置に関する検討

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

環境問題への貢献

【特定事業】

ハイブリッド車、E V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

駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等への働きかけ

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

ショットガン方式の導入

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

タクシープール等主要駅における待機スペースの整備

実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期：短期

供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要な
応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：中期

地域公共交通としての役割の強化

【特定事業】

ワゴンタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

バス路線の廃止による交通空白地域における代替としての乗合タクシー供給

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

地域公共交通会議等への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【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、運輸局

実施時期：中期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

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：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期

地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局、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：短期、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、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

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

接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光モデル事業への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

定額運賃による観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

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・短期

社会・福祉への貢献への取組み

【特定事業】

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、自治体

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、自治体

実施時期：短期、中期

福祉タクシー車両保有情報の共有化による情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

体調不良児童の自宅までの送迎

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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、中期

移動制約者などに対する外出支援

実施主体：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期

あんしんネットワークなどへの参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

徘徊SOSネットワークなどへの参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

選挙開票時における輸送サポート業務

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

都市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

都市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

都市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

犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

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】

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短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

曜日別休車による労働条件の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入

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：短期、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：短期期

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

A T車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

日勤勤務(一車一人)から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

夜間帯休車による1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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

無線基地局の共用化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

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】

市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

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

(注) その他事業における「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多面的に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ことが規定されている。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減車等の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、東京都南多摩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趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上

東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

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

東京都西多摩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

- ・東京都西多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発駅から終電・終バス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、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することでドア・ツー・ドア輸送を担っている。また、自治体や警察等と一体となって地域の安全や生活環境の向上に向けて取り組むなど、地域生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・特に東京都西多摩交通圏の輸送では、駅待ち、車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、**多摩地区三交通圏の中でも無線配車の比率が高く固定客が多い**という特色から、極めて重要な移動手段となっている。
- ・駅待ちが中心となっている東京都西多摩交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するだけでなく、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置するよう公共交通機関として安定供給に努めており、その運用を通じて一定の秩序が保たれている。
- ・鉄道路線網が密ではなく、**駅、バス停までの距離も比較的長い**うえ高低差もあるため、**東京都西多摩交通圏では、学生（高校生）の通学需要への対応やデマンドタクシーの運行**、別の鉄道路線との駅間をつなぐルートを構築するなど、脆弱な交通網を補完する役割を果たしている。
- ・**多摩地区三交通圏の中でも急速に高齢化が進んでいる**東京都西多摩交通圏では、移動制約者の外出支援など地域社会への貢献に向けた福祉事業へも積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、東京都西多摩交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生活移動産業としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR ; Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・東京都西多摩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年度と比べ平成20年度では年間3.0百万人（1日当たり8,181人）から年間2.7百

万人（1日当たり7,350人）へと約1割減少している（東旅協調べ）。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、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は19万人と平成20年11月1ヶ月の21万人に比べて6.9%減少している。

- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都西多摩交通圏において従来タクシーを利用していただいていた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

規制緩和後における車両数の推移

- ・その一方で、東京都西多摩交通圏におけるタクシー事業は、事業者による減車への取組みが実施され、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、タクシー車両数は251両から230両へと21両（約9%）の減少となっている。
- ・平成21年11月4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%、89%、80%としたときの車両数約180両、約180両、約200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日現在の車両数とは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、東京都西多摩交通圏では、タクシー利用者が減少している結果、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216.6kmから200.1kmへ、実車率は51.7%から49.4%へ、実働率は88.6%から83.1%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42,410円から40,298円へと約5%減少するという実態となっている（東旅協調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.9%、実働率86.0%、1日1車当たりの運送収入は35,075円と、実働率を除く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、21ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（東旅協調べ）。
- ・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、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東旅協調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、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まねき、東京都のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成14年以降は常に400万円台前半を推移して、平成20年には436万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に東京都の

全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には233万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。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ったものの当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によって是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても、東京都のタクシー運転者は東京都の全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には336時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。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39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年には56.7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割合は約21%になっている（東京タクシーセンター調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・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いる一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

需給バランスが崩れたことによる公共交通としての機能低下

- ・このような状況の中、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、東京都のタクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。人身事故件数で見ると、東京都内の全自動車では平成13年度以降、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成19年度に5,467件から平成20年度には6,072件へと11%も増加している（警視庁調べ）。
- ・東京都西多摩交通圏においては、福祉対応車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきている。

東京都西多摩交通圏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。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（タクシーこども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、運転者への介護訓練、高齢者外出支援、サポートキャブの導入、精神障害者割引制度の導入、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、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、消防署の広報活動への協力、地域の小学生への職場体験実施、地域の子供たちへの交通安全学習の場の提供、全国交通安全運動期間中の広報車の運転や歩行者の安全のための主な交差点での立会い業務、

地元主催イベント等におけるタクシー乗り場や待機所の移設と交通整理系の派遣、地元主催イベント等への協賛、[市民福祉イベント](#)等への協賛等）、環境問題への貢献（グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入等）、経営効率の改善（GPS + CTIの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策等）、労働条件の向上（ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、セーフティドライバーズコンテストの実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

- ・また、東旅協三多摩支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

まとめ

- ・上述のように、東京都西多摩交通圏のタクシー事業は、供給過剰状態の解消に努めているものの、その努力を上回る需要の低迷により、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生じるなかで、公共交通機関として、各駅に分散して曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置する安定供給等の重要な役割を果たすために多様な努力を行ってきた。タクシー事業者にもさらなる創意工夫の余地があるものとは考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は困難であるとともに、地域密着型のサービスや福祉など社会貢献活動の継続が困難となるものと思われる。

取組みの方向性

において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「[コモン・キャリア](#)」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が選ばれる環境づくり

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

[駅前における交通集中の改善](#)

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
観光立国実現に向けての取組み
社会・福祉への貢献への取組み
防災・防犯対策への貢献
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
事業経営の活性化、効率化
過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・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。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・タクシー事業者に対しては公共交通機関の責務として企業の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進、より具体的には社会の規範を守り、社会に利益を還元し、社会の健全な発展に貢献することが求められるとともに、こうしたCSR活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが併せて必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果として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、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、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、その実現に向けて取り組むものとする。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人事業者団体においては、東京都の平成14年度のハイヤー・タクシーが第一当事者の人身事故件数（年間6,330件）に対して、平成22年度は20%の削減目標を掲げているが、以降についても具体的な目標を設定し、その確実な実施を目指す。
- ・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目標を上回る改善率を目標とする。

環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに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。
- ・東京都では平成18年度の総CO₂排出量のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうち約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO₂のうちタクシー（乗用LPG車）が占める割合は7%となっており（東京の環境2009から）、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.6%（ $26.2\% \times \text{約}9\% \times 7\% = \text{約}1.6\%$ ）を排出していると計算され

る。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。

- ・東京乗用旅客自動車協会ではタクシー1両当たりの年間平均CO₂排出量を31トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数230両に基づく年間約7千トンのCO₂（東京ドーム約300個分）を排出している計算になる。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、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。

駅前における交通集中の改善

- ・東京都西多摩交通圏では、JRの主要駅で通勤・通学の時間帯等で生じている乗車待ちタクシーと乗用車による駅前広場の交通集中等の問題について、乗り場を中心とした駅前広場の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

地域公共交通としての役割の強化

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

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・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ることが求められている。
- ・JRやバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「東京の都市づくりビジョン」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

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、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適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

な特性を活かして、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ている中、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用されることとなり、「国際観光都市東京」を支えるタクシーサービスとして国籍を問わず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の設置に向け、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、東京の観光を支え、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。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、「東京都観光産業振興プラン」を策定している。タクシーにおいても、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。
- ・多摩地区三交通圏と羽田空港間での定額運賃制度の導入に向けて、積極的な取組みを進める。
- ・観光タクシーの共同受注窓口などを設置し、当日受付などの対応を図りながら運行を実施するなど、東京都西多摩交通圏の公共交通機関の運行が少ないエリア向けに、少人数グループを対象とした観光サービスの実施を推進する。

社会・福祉への貢献への取組み

- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送等への対応を推進する。
- ・地域の移動制約者に対する外出支援などを含む介助サービス事業への取組みを積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して、急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取組みを進める。

防災・防犯対策への貢献

- ・24時間走行、待機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、避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推

進する。

- ・交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。
- ・交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極的に取り組む。
- ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。
- ・地域の中で交通事故防止に関する啓蒙活動や広報活動などを推進する。
- ・地域の小学生などへの職場体験学習を推進するとともに、交通安全学習の場を積極的に提供する。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、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に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で233万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で336時間ある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。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の採用年齢の制限についても検討し、実現を目指すものとする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、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。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

事業経営の活性化、効率化

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

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、タクシーが供給過剰であることは否めない。東京都西多摩交通圏では、11月4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（法人）は、3つのケースの実働率により、約180両（実働率90%）、約180両（同89%）、約200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239両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、89%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ32.78%、32.78%、19.50%と、約19～33%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数230両と比べても明らかな差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、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。
- ・さらに、車両数の減少及び運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

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

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

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

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

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

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

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【特定事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

タクシー利用者に対するモニター調査の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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

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

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：短期、中期

GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

24時間配車体制の確立

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

女性ドライバー優先配車サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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：短期、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

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

E T Cの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

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

ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

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

警察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、警視庁

実施時期：短期

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

タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

新たな地理教育制度の導入

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体

実施時期：中期

一般紙広告を活用したPR活動

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期

優良運転者表彰制度の促進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期、中期

安全性の維持・向上

【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者、警視庁

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、警視庁

実施時期：短期

緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

スピード抑止の装置に関する検討

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

環境問題への貢献

【特定事業】

ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底

実施主体： タクシー事業者

実施時期： 短期

グリーン経営認証の取得

実施主体： タクシー事業者

実施時期： 短期

【その他の事業】

公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等への働きかけ

実施主体等： 法人協会

実施時期： 短期

交通問題の改善

【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

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

【その他の事業】

タクシープールの整備

実施主体等： 法人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー事業者

実施時期： 短期、中期

自治体等が実施する交通対策等関係施策と実施主体への積極的協力

実施主体等： タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期： 短期

地域公共交通としての役割の強化

【特定事業】

デマンドタクシーの運行

実施主体： タクシー事業者

実施時期： 短期

バス路線の廃止による交通空白地域における代替等としての乗合タクシー供給

実施主体： タクシー事業者

実施時期： 短期

地域公共交通会議等への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【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、運輸局

実施時期：中期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

主要駅乗り場への安定供給

実施主体等：鉄道事業者、自治体、警視庁、タクシー事業者

実施時期：短期、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：タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期：中期

地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置

実施主体：タクシー事業者、法人協会、運輸局、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：短期、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、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光客向けワンボックス車両の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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：短期

観光モデル事業への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

定額運賃による観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

観光タクシー向けの共同受付窓口の設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

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・短期

社会・福祉への貢献への取組み

【特定事業】

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、自治体

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、自治体

実施時期：短期、中期

福祉タクシー車両保有情報の共有化による情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

障害児童の登下校の定期送迎

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

体調不良児童の自宅までの送迎

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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、中期

移動制約者などに対する外出支援

実施主体：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期

ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

選挙開票時における輸送サポート業務

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

都市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

都市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

都市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

犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

新入小学1年生に対する下校時輸送業務

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

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】

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短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入

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：短期、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：短期

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

A T車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

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

無線基地局の共用化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

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】

市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

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

(注) その他事業における「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多面的に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ことが規定されている。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減車等の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、東京都西多摩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趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上