資料１

多摩地区各交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正について

東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正新旧）

改正	現行
東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 制定　平成２１年１１月　４日 （目的） 第１条　東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号。以下「法」という。）の規定に基づき、東京都北多摩交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。 （定義） 第２条　この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。 ２　この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。 ３　この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。 ４　この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。 ５　この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。 （実施事項） 第３条　協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。 (1)　準特定地域計画の作成 (2)　次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整 ①　準特定地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集 ②　準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請 ③　①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整 (3)　準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議 ①　協議会の運営方法	東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 制定　平成２１年１１月　４日 （目的） 第１条　東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号。以下「法」という。）の規定に基づき、東京都北多摩交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。 （定義） 第２条　この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。 ２　この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。 ３　この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。 ４　この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。 ５　この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。 （実施事項） 第３条　協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。 (1)　準特定地域計画の作成 (2)　次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整 ①　準特定地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集 ②　準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請 ③　①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整 (3)　準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議 ①　協議会の運営方法

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

（協議会の構成員）
第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成２９年１月２６日までとする。
（注）（１）～（４）は、法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同第２項に規定する構成員。
(1)　関係地方公共団体の長
(2)　タクシー事業者等
(3)　労働組合等
(4)　地域住民
(5)　学識経験者
①　太田和博（専修大学商学部教授）
②　戸崎肇（早稲田大学商学学術院教授）
③　若林亜理砂（駒澤大学法科大学院教授）
(6)　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社　東京支社　総務部　企画室　企画調整課長
(7)　その他協議会が必要と認める者
①　東京労働局　労働基準部　監督課長
②　丁野朗（公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長）
③　佐々木達也（読売新聞東京本社主任研究員兼編集委員）
④　保坂健二（ニッポン放送編成局編成業務部部長）
⑤　佐藤良一（株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長）
２　協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
３　協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。
４　協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

（協議会の運営）
第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
３　会長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
５　協議会には事務局を設置する。
６　事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
８　事務局長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとす

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

（協議会の構成員）
第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成２９年１月２６日までとする。
（注）（１）～（４）は、法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同第２項に規定する構成員。
(1)　関係地方公共団体の長
(2)　タクシー事業者等
(3)　労働組合等
(4)　地域住民
(5)　学識経験者
①　太田和博（専修大学商学部教授）
②　戸崎肇（早稲田大学商学学術院教授）
③　若林亜理砂（駒澤大学法科大学院教授）
(6)　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社　東京支社　総務部　企画室　企画調整課長
(7)　その他協議会が必要と認める者
①　東京労働局　労働基準部　監督課長
②　丁野朗（公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長）
③　天野真志（読売新聞東京本社論説委員）
④　保坂健二（ニッポン放送編成局編成部副部長）
⑤　佐藤良一（株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長）
２　協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
３　協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。
４　協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

（協議会の運営）
第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
３　会長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
５　協議会には事務局を設置する。
６　事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
８　事務局長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとす

る。
(1)　会長の選出を議決する場合　第４条第１項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
(2)　設置要綱の変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
②　設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
④　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑤　地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑥　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
(3)　準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　(2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
②　準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
③　協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。
④　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
⑤　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。
(4)　(1)から(3)まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　会長が合意すること。
②　合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　①及び②以外の構成員において、第４条第１項（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
11　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
12　前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
13　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
14　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議

る。
(1)　会長の選出を議決する場合　第４条第１項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
(2)　設置要綱の変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
②　設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
④　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑤　地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑥　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
(3)　準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　(2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
②　準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
③　協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。
④　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
⑤　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。
(4)　(1)から(3)まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　会長が合意すること。
②　合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　①及び②以外の構成員において、第４条第１項（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
11　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
12　前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
13　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
14　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議

決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。 15　協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。 　また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。 16　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。 　なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の「30日前」とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。 (1)　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 (2)　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 （分科会） 第６条　協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。 2　分科会は、第３条の実施事項の内容に応じ、第４条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。 3　分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。 4　分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。 5　その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。 （その他） 第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。 附則　平成２２年　９月２１日　一部改正 附則　平成２３年１１月　４日　一部改正 附則　平成２４年１１月２０日　一部改正 附則　平成２５年１１月２８日　一部改正 附則　平成２６年　１月２４日　一部改正 附則　平成２６年　２月１８日　一部改正 附則　平成２７年　２月２４日　一部改正 附則　平成２７年〇〇月〇〇日　一部改正	決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。 15　協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。 　また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。 16　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。 　なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の「30日前」とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。 (1)　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 (2)　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 （分科会） 第６条　協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。 2　分科会は、第３条の実施事項の内容に応じ、第４条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。 3　分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。 4　分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。 5　その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。 （その他） 第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。 附則　平成２２年　９月２１日　一部改正 附則　平成２３年１１月　４日　一部改正 附則　平成２４年１１月２０日　一部改正 附則　平成２５年１１月２８日　一部改正 附則　平成２６年　１月２４日　一部改正 附則　平成２６年　２月１８日　一部改正 附則　平成２７年　２月２４日　一部改正

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正新旧）

改正

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

制定　平成２１年１１月　４日

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

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

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

現行

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

制定　平成２１年１１月　４日

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

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

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

②　①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項	②　①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項
（協議会の構成員） 第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成２９年１月２６日までとする。 （注）（１）～（４）は、法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同第２項に規定する構成員。 (1)　関係地方公共団体の長 (2)　タクシー事業者等 (3)　労働組合等 (4)　地域住民 (5)　学識経験者 ①　太田和博（専修大学商学部教授） ②　戸崎肇（早稲田大学商学学術院教授） ③　若林亜理砂（駒澤大学法科大学院教授） (6)　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者 東日本旅客鉄道株式会社　東京支社　総務部　企画室　企画調整課長 (7)　その他協議会が必要と認める者 ①　東京労働局　労働基準部　監督課長 ②　丁野朗（公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長） ③　佐々木達也（読売新聞東京本社主任研究員兼編集委員） ④　保坂健二（ニッポン放送編成局編成業務部部長） ⑤　佐藤良一（株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長） ２　協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。 ３　協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。 ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。 ４　協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。	（協議会の構成員） 第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成２９年１月２６日までとする。 （注）（１）～（４）は、法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同第２項に規定する構成員。 (1)　関係地方公共団体の長 (2)　タクシー事業者等 (3)　労働組合等 (4)　地域住民 (5)　学識経験者 ①　太田和博（専修大学商学部教授） ②　戸崎肇（早稲田大学商学学術院教授） ③　若林亜理砂（駒澤大学法科大学院教授） (6)　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者 東日本旅客鉄道株式会社　東京支社　総務部　企画室　企画調整課長 (7)　その他協議会が必要と認める者 ①　東京労働局　労働基準部　監督課長 ②　丁野朗（公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長） ③　天野真志（読売新聞東京本社論説委員） ④　保坂健二（ニッポン放送編成局編成部副部長） ⑤　佐藤良一（株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長） ２　協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。 ３　協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。 ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。 ４　協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。
（協議会の運営） 第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。 ２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。 ３　会長の任期は平成２９年１月２６日までとする。 ４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。 ５　協議会には事務局を設置する。 ６　事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。 ７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。 ８　事務局長の任期は平成２９年１月２６日までとする。 ９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。 10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとす	（協議会の運営） 第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。 ２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。 ３　会長の任期は平成２９年１月２６日までとする。 ４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。 ５　協議会には事務局を設置する。 ６　事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。 ７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。 ８　事務局長の任期は平成２９年１月２６日までとする。 ９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。 10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとす

る。
(1)　会長の選出を議決する場合　第４条第１項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
(2)　設置要綱の変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
②　設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
④　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑤　地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑥　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
(3)　準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　(2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
②　準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
③　協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。
④　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
⑤　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。
(4)　(1)から(3)まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　会長が合意すること。
②　合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　①及び②以外の構成員において、第４条第１項（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
11　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
12　前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
13　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
14　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議

る。
(1)　会長の選出を議決する場合　第４条第１項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
(2)　設置要綱の変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
②　設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
④　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑤　地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑥　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
(3)　準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　(2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
②　準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
③　協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。
④　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
⑤　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。
(4)　(1)から(3)まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　会長が合意すること。
②　合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　①及び②以外の構成員において、第４条第１項（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
11　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
12　前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
13　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
14　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議

決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。 15　協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。 　また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。 16　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。 　なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の「30日前」とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。 (1)　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 (2)　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 （分科会） 第６条　協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。 2　分科会は、第３条の実施事項の内容に応じ、第４条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。 3　分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。 4　分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。 5　その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。 （その他） 第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。 附則　平成２２年　９月２１日　一部改正 附則　平成２３年１１月　４日　一部改正 附則　平成２４年１１月２０日　一部改正 附則　平成２５年１１月２８日　一部改正 附則　平成２６年　１月２４日　一部改正 附則　平成２６年　２月１８日　一部改正 附則　平成２７年　２月２４日　一部改正 附則　平成２７年〇〇月〇〇日　一部改正	決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。 15　協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。 　また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。 16　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。 　なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の「30日前」とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。 (1)　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 (2)　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 （分科会） 第６条　協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。 2　分科会は、第３条の実施事項の内容に応じ、第４条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。 3　分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。 4　分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。 5　その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。 （その他） 第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。 附則　平成２２年　９月２１日　一部改正 附則　平成２３年１１月　４日　一部改正 附則　平成２４年１１月２０日　一部改正 附則　平成２５年１１月２８日　一部改正 附則　平成２６年　１月２４日　一部改正 附則　平成２６年　２月１８日　一部改正 附則　平成２７年　２月２４日　一部改正

東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正新旧）

改正

東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

制定　平成２１年１１月　４日

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

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

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

現行

東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

制定　平成２１年１１月　４日

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

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

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

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

（協議会の構成員）
第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成２９年１月２６日までとする。
（注）（１）～（４）は、法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同第２項に規定する構成員。
(1)　関係地方公共団体の長
(2)　タクシー事業者等
(3)　労働組合等
(4)　地域住民
(5)　学識経験者
①　太田和博（専修大学商学部教授）
②　戸崎肇（早稲田大学商学学術院教授）
③　若林亜理砂（駒澤大学法科大学院教授）
(6)　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社　東京支社　総務部　企画室　企画調整課長
(7)　その他協議会が必要と認める者
①　東京労働局　労働基準部　監督課長
②　丁野朗（公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長）
③　佐々木達也（読売新聞東京本社主任研究員兼編集委員）
④　保坂健二（ニッポン放送編成局編成業務部部長）
⑤　佐藤良一（株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長）
２　協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
３　協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。
４　協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

（協議会の運営）
第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
３　会長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
５　協議会には事務局を設置する。
６　事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
８　事務局長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとす

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

（協議会の構成員）
第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成２９年１月２６日までとする。
（注）（１）～（４）は、法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同第２項に規定する構成員。
(1)　関係地方公共団体の長
(2)　タクシー事業者等
(3)　労働組合等
(4)　地域住民
(5)　学識経験者
①　太田和博（専修大学商学部教授）
②　戸崎肇（早稲田大学商学学術院教授）
③　若林亜理砂（駒澤大学法科大学院教授）
(6)　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社　東京支社　総務部　企画室　企画調整課長
(7)　その他協議会が必要と認める者
①　東京労働局　労働基準部　監督課長
②　丁野朗（公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長）
③　天野真志（読売新聞東京本社論説委員）
④　保坂健二（ニッポン放送編成局編成部副部長）
⑤　佐藤良一（株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長）
２　協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。
３　協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等（事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。）に申し出をするものとする。
ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。
４　協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

（協議会の運営）
第５条　協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
２　会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
３　会長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
４　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
５　協議会には事務局を設置する。
６　事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
７　事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
８　事務局長の任期は平成２９年１月２６日までとする。
９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
10　協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとす

る。
(1)　会長の選出を議決する場合　第４条第１項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
(2)　設置要綱の変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
②　設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
④　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑤　地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑥　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
(3)　準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　(2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
②　準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
③　協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。
④　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
⑤　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。
(4)　(1)から(3)まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　会長が合意すること。
②　合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　①及び②以外の構成員において、第４条第１項（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
11　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
12　前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
13　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
14　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議

る。
(1)　会長の選出を議決する場合　第４条第１項（2）及び（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。
(2)　設置要綱の変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
②　設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
④　労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑤　地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
⑥　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。
(3)　準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　(2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
②　準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
③　協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。
④　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。
⑤　法第８条第２項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。
(4)　(1)から(3)まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
①　会長が合意すること。
②　合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
③　①及び②以外の構成員において、第４条第１項（3）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
11　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
12　前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
13　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
14　協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議

決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。 15　協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。 　また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。 16　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。 　なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の「30日前」とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。 (1)　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 (2)　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 （分科会） 第６条　協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。 2　分科会は、第３条の実施事項の内容に応じ、第４条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。 3　分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。 4　分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。 5　その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。 （その他） 第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。 附則　平成２２年　９月２１日　一部改正 附則　平成２３年１１月　４日　一部改正 附則　平成２４年１１月２０日　一部改正 附則　平成２５年１１月２８日　一部改正 附則　平成２６年　１月２４日　一部改正 附則　平成２６年　２月１８日　一部改正 附則　平成２７年　２月２４日　一部改正 附則　平成２７年〇〇月〇〇日　一部改正	決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。 15　協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。 　また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。 16　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。 　なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の「30日前」とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。 (1)　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 (2)　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決 （分科会） 第６条　協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。 2　分科会は、第３条の実施事項の内容に応じ、第４条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。 3　分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。 4　分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。 5　その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。 （その他） 第７条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。 附則　平成２２年　９月２１日　一部改正 附則　平成２３年１１月　４日　一部改正 附則　平成２４年１１月２０日　一部改正 附則　平成２５年１１月２８日　一部改正 附則　平成２６年　１月２４日　一部改正 附則　平成２６年　２月１８日　一部改正 附則　平成２７年　２月２４日　一部改正

資料２

公　　示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成２７年　１月２７日

関東運輸局長　又野　己知

記

別添のとおりとする。

附則（平成２７年８月１０日　一部改正）

１　本公示は、平成２７年８月１０日　から適用する。

附則（平成２７年８月１９日　一部改正）

１　本公示は、平成２７年８月１９日　から適用する。

（別添）

準特定地域における適正車両数（抜粋）

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数（両）		平成26年度末車両数（両）	平成26年度末車両数と適正車両数（上限）との乖離率（%）
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,665	24,591	28,145	1.7
	北　多　摩	1,749	1,555	1,749	0.0
	南　多　摩	1,214	1,057	1,240	2.1
	西　多　摩	200	177	209	4.3

※上記「平成26年度末車両数」は、特定地域及び準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（以下「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

（別紙）

1. 算定方法

輸送需要量 ÷（平均総走行キロ × 平成13年度実車率 ÷ 平均延実働車両数）÷ 365 ÷ 実働率

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあっては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値 （抜粋）

①一般タクシー

都道府県	営業区域（交通圏）	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成26年度総実車キロ	平均対前年度比率*1	平均総走行キロ*2	平成13年度実車率	平均延実働車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,169,850	0.99	2,102,104,724	0.44	8,509,624	0.80	0.90
	北　多　摩	50,438,154	0.98	110,090,275	0.49	562,669	0.80	0.90
	南　多　摩	36,582,853	0.98	80,469,862	0.49	394,727	0.80	0.92
	西　多　摩	5,930,331	0.98	12,728,736	0.52	66,035	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在のその他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.10	0.20

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

*1・・・・・「平均対前年度対比」は、平成21年度から平成26年度における総実車キロの対前年度比率の平均値

*2・・・・・「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成22年度から平成26年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値

*3・・・・・実働率の「上限」は80％又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90％又は平成13年度のいずれか高い数値

*4・・・・・乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

資料３

※変更点は赤字で記載

東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成２２年　２月２４日
一部改正　平成２４年１１月２０日
一部改正　平成２７年　２月２４日
一部改正　平成　　年　　月　　日

東京都北多摩交通圏タクシー準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（略）
①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
②タクシー事業の現況
③取組みの方向性

２．タクシー事業の適正化･活性化実施３年間の状況（略）

３．地域計画の目標（略）
①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
②安全性の維持・向上
③環境問題への貢献
④交通問題、都市問題の改善
⑤地域公共交通としての役割の強化
⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
⑦観光立国実現に向けての取組み
⑧社会・福祉への貢献への取組み
⑨防災・防犯対策への貢献
⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
⑪事業経営の活性化、効率化
⑫過度な運賃競争への対策
◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

４．改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成２６年１月２７日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

・関係者の継続的な取り組みにより、「３．地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
・特に「⑦観光立国実現に向けての取組み」では、平成 26 年 6 月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」において、2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。
・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020 年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。具体的には、外国語対応

車載機器等の開発・導入や、外国語旅客接遇研修の更なる拡充などを積極的に推進していくべきである。

・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成 26 年 7 月にとりまとめられたところである。

・東京の法人タクシー業界においては、こうした状況にいち早く対応すべく「新卒ドライバー採用プロジェクトチーム」を立ち上げるなどして、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みが始まったところである。こうした取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。

・さらに平成 27 年 1 月 23 日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、今般、平成 27 年 ~~1~~8 月 ~~27~~19 日に~~は~~、関東運輸局から東京都北多摩交通圏の平成 26 年度の輸送実績に基づく新た~~な~~に適正と考えられる車両数が公表されたところである。

・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率 80%又は平成 13 年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率 90 %又は平成 13 年度値のいずれか高い数値により、~~1, 808~~1,749 両（実働率 80%）、~~1, 607~~1,555 両（実働率 90%）が示されたところである。

・これに基づき平成 ~~26~~27 年 ~~12~~10 月末の車両数 ~~1, 749~~1,749 両（期間限定減車 1 両含む）からすると実働率（80%、90%）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~~▲3.4~~0%、~~8.1~~11.1%の乖離があり、適正と考えられる車両数の枠内にある~~上限値を下回っている~~。

・しかしながら輸送需要が低迷している状況にあり、タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮するためにも、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。加えて、タクシー事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化への取り組みを推進していく必要がある。

５．地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

（略）

①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

②安全性の維持・向上

③環境問題への貢献

④交通問題、都市問題の改善

⑤地域公共交通としての役割の強化

⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

⑦観光立国実現に向けての取組み

⑧社会・福祉への貢献への取組み

⑨防災・防犯対策への貢献

⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

⑪事業経営の活性化、効率化

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

※変更点は赤字で記載

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成２２年　２月２４日
一部改正　平成２４年１１月２０日
一部改正　平成２７年　２月２４日
一部改正　平成　　年　　月　　日

東京都南多摩交通圏タクシー準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（略）
①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
②タクシー事業の現況
③取組みの方向性

２．タクシー事業の適正化･活性化実施３年間の状況（略）

３．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が選ばれる環境づくり
②安全性の維持・向上
③環境問題への貢献
④交通問題、都市問題の改善
⑤地域公共交通としての役割の強化
⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
⑦観光立国実現に向けての取組み
⑧社会・福祉への貢献への取組み
⑨防災・防犯対策への貢献
⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
⑪事業経営の活性化、効率化
⑫過度な運賃競争への対策
◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

４．改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成２６年１月２７日付けで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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

・関係者の継続的な取り組みにより、「３．地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
・特に「⑦観光立国実現に向けての取組み」では、平成 26 年 6 月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」において、2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。
・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020 年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。具体的には、外国語対応

車載機器等の開発・導入や、外国語旅客接遇研修の更なる拡充などを積極的に推進していくべきである。

・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成 26 年 7 月にとりまとめられたところである。

・東京の法人タクシー業界においては、こうした状況にいち早く対応すべく「新卒ドライバー採用プロジェクトチーム」を立ち上げるなどして、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みが始まったところである。こうした取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。

・さらに平成 27 年 1 月 23 日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、今般、平成 27 年 ~~1~~8 月 ~~27~~19 日に~~は~~、関東運輸局から東京都南多摩交通圏の平成 26 年度の輸送実績に基づく新た~~な~~に適正と考えられる車両数が公表されたところである。

・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率 80%又は平成 13 年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率 90%又は平成 13 年度値のいずれか高い数値により、~~1, 247~~1,214 両（実働率 80%）、~~1, 086~~1,057 両（実働率 ~~90~~92%）が示されたところである。

・これに基づき平成 ~~26~~27 年 ~~12~~10 月末の車両数 ~~1, 240~~1,240 両（期間限定減車 9 両含む）からすると実働率（80%、~~90~~92%）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~~▲5.6~~2.1%、~~12.4~~14.8%の乖離があり、適正と考えられる車両数の上限値と比べても 26 両の差が認められることから~~を下回っている。~~

~~・しかしながら輸送需要が低迷している状況にあり、タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮するためにも、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。加えて、タクシー~~各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化への取り組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

５．地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

（略）

①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

②安全性の維持・向上

③環境問題への貢献

④交通問題、都市問題の改善

⑤地域公共交通としての役割の強化

⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

⑦観光立国実現に向けての取組み

⑧社会・福祉への貢献への取組み

⑨防災・防犯対策への貢献

⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

⑪事業経営の活性化、効率化

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

※変更点は赤字で記載

東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成２２年　２月２４日
一部改正　平成２４年１１月２０日
一部改正　平成２７年　２月２４日
一部改正　平成　　年　　月　　日

東京都西多摩交通圏タクシー準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（略）
①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
②タクシー事業の現況
③取組みの方向性

２．タクシー事業の適正化･活性化実施３年間の状況（略）

３．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が選ばれる環境づくり
②安全性の維持・向上
③環境問題への貢献
④駅前における交通集中の改善
⑤地域公共交通としての役割の強化
⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
⑦観光立国実現に向けての取組み
⑧社会・福祉への貢献への取組み
⑨防災・防犯対策への貢献
⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
⑪事業経営の活性化、効率化
⑫過度な運賃競争への対策
◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

４．改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成２６年１月２７日付けで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 関する特別措置法の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

・関係者の継続的な取り組みにより、「３．地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
・特に「⑦観光立国実現に向けての取組み」では、平成 26 年 6 月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」において、2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれている。
・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、2020 年に向けて、外国人旅

行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。具体的には、外国語対応車載機器等の開発・導入や、外国語旅客接遇研修の更なる拡充などを積極的に推進していくべきである。

・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成 26 年 7 月にとりまとめられたところである。

・東京の法人タクシー業界においては、こうした状況にいち早く対応すべく「新卒ドライバー採用プロジェクトチーム」を立ち上げるなどして、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みが始まったところである。こうした取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。

・さらに平成 27 年 1 月 23 日に一部改正された「準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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、今般、平成 27 年 ~~1~~8 月 ~~27~~19 日に~~は~~、関東運輸局から東京都西多摩交通圏の平成 26 年度の輸送実績に基づく新た~~な~~に適正と考えられる車両数が公表されたところである。

・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率 80%又は平成 13 年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率 90%又は平成 13 年度値のいずれか高い数値により、~~209~~200 両（実働率 80%）、~~186~~177 両（実働率 90%）が示されたところである。

・これに基づき平成 ~~26~~27 年 ~~12~~10 月末の車両数 209 両からすると実働率（80%、90%）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 ~~0~~4.3%、~~11~~15.3%の乖離~~率で~~があり、上限値と比べても 9 両の差が認められていることから~~適正と考えられる車両数の上限値に到達している。~~

~~・しかしながら輸送需要が低迷している状況にあり、タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮するためにも、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。加えて、タクシー~~各事業者においては、本協議会等における今後の適正化のあり方についての議論を踏まえ、各社が自らの判断で適正化への取り組みを推進していく必要がある。また、関係者は更なる活性化に向け、積極的に取り組むことが重要である。

５．地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

（略）

①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

②安全性の維持・向上

③環境問題への貢献

④駅前における交通集中の改善

⑤地域公共交通としての役割の強化

⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

⑦観光立国実現に向けての取組み

⑧社会・福祉への貢献への取組み

⑨防災・防犯対策への貢献

⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

⑪事業経営の活性化、効率化

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

平成 27 年 10 月 13 日

多摩地区適正化及び活性化分科会の検討結果

１．開催経緯

第１回　平成 27 年　6 月 25 日
第２回　平成 27 年 10 月 13 日（書面開催）

２．分科会で挙げられた主な論点

（１）多摩地域の現状
（２）今後の適正化の進め方
（３）乗務員の確保方策
（４）自治体等との連携状況（交通空白・不便地域の状況把握、会議体）
（５）現在行っている活性化の取組事例の検証
（６）新たな需要拡大に向けた将来の取組み

３．主な論点の検討結果

「新しいタクシーのあり方検討会」中間とりまとめの公表　別添①

以下抜粋

Ⅲ．今後講ずべき施策

３．経営基盤の強化

タクシーを巡る諸課題の解決にあたっては、需要の拡大及び運転者のサービス向上に加え、事業経営の効率化が必要である。しかしながら、タクシー事業においては、従来の手法を踏襲している場合が多く、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が十分進んでいない状況にあるため、マネジメントの変革により新たな収益源の確保や収益率の向上に取り組む必要がある。

また、経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、必要に応じて現代的な視点から速やかに見直しを図るべきであり、障壁や制約がある場合には、行政もその解決のための支援を積極的に行うべきである。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（１）事業経営の効率化

（基本的な考え方）

タクシー事業の展開にあたっては、訪日外国人旅行者の増加、高齢化・人口減少、IT の発展等の環境変化に迅速に適応して生産性を向上しつつ、事業経営の効率化を図るべきである。

（具体的な対応策）

・従来の経営手法にとらわれない経営体質の改善を図るため、マーケティング等により潜在的な顧客やニーズを把握し、その結果やデータの分析を踏まえた営業戦略の構築、事業展開を実施する。
・経営基盤の強化を図る観点から、施設の共同利用・物品の共同購入等の事業の協業化や、企業の集約化、関連周辺事業との連携による収益性の向上を推進する。特に人口減少が進行する地域においては、こうした社会変化に応じた需要予測を踏まえ、効率的な事業規模・形態について検討を進める。

Ⅳ. タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

タクシー事業においては、地域により程度は異なるものの需要の長期的な低迷等により供給が過剰で経営が厳しい経営状況が続いている。こうした状況下においては、供給過剰や、それに基づく弊害が発生している地域においては、タクシー特措法に基づき、適正化と活性化の取組を両輪で進めることにより、供給過剰を解消し、運転者の労働環境の改善等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を図る必要がある。

（１） 多摩地域の現状

① 関東運輸局が示した「適正と考えられる車両数」(H25 年度・H26 年度)　別添②

北多摩交通圏車両数は、H25 年度同様　上限値の枠内（上限値と同一）
南多摩交通圏車両数は、H25 年度は枠内であったが、上限値の枠外
西多摩交通圏車両数は、H25 年度は上限値と同一であったが、上限値の枠外

② 総需要（総実車キロ）の動向　別添②

三交通圏とも平成 25 年度比約 96%と前年度を下回っており減少傾向が継続している。

③ 多摩地域においては、三交通圏ともに世帯数が増加傾向にある一方で、一世帯あたりの自家用自動車の保有車両数が減少傾向にある。また、一世帯あたりの人口が減少する核家族化、老年人口の増加（高齢化）が進んでいる状況が見受けられる。

別添③

（２）今後の適正化の進め方

【今後の方向性】

⇒あり方検討会中間とりまとめでの記載を踏まえ、（１）①、②のような地域の状況、特にタクシー需要の減少傾向が継続している中、協議会会長からのメッセージ発出等により各事業者への理解を求め、各事業者の経営判断による事業の適正化・効率化を目指すことが必要である。

（３）乗務員の確保方策

【意見】

・タクシー乗務員確保問題は、現在、タクシー事業に立ちはだかる大きな課題であり、深刻化・慢性化は避けなければならない。タクシー事業者の実働率は平成 23 年度から低下傾向が続いており、適正な事業経営を阻害している面は大きい。各事業者ともにハローワーク等の募集ツールを活用して乗務員の確保に取り組んでいるが、ほとんど効果が見られない状況にある。たとえば、無線配車のうち午前中（日中）に集中する家庭配車等における利用実態を踏まえ、女性の特性を生かした運用や雇用形態等についても検討の価値はあると思われる。このような状況の中、各社の取組以外においても地域のタクシー事業者団体としての取組も必要であるものと思われる。

【今後の方向性】

⇒乗務員確保状況が悪化している現状を踏まえ、事業施設の整備、勤務体系（日勤勤務等）など労働環境を整え、妊婦向け・子供向けタクシーサービスの需要の高まりなどを踏まえた女性乗務員の活用等、新たな視点からの方策を検討する必要がある（現任女性乗務員からの意見・要望等を集約する体制の構築ＰＲ、業界団体主催による企業説明会の開催など）。また、労働行政機関による支援制度の活用など、あらゆるツールの活用促進に向けて業界として取り組むことが重要である。

なお、「新しいタクシーのあり方検討会」の中間とりまとめにおいても、「若年層・女性にとって、タクシー運転者という職業は長時間労働や事故等の危険性など、ネガティブなイメージを持たれがちである。しかしながら、他産業に比して柔軟な勤務形態を選べることが子育て世代の女性等にとって魅力となっていること等のポジティブな面についても積極的にＰＲすることにより、若い世代にとっても将来にわたって魅力ある職場に位置づけられるよう、取組を重ねていく必要がある。また、利用者に直接接している運転者が自らの仕事に対して「やりがい」を実感し、日々の業務に取り組むことは、利用者サービスの高い水準につながる。このため、運転者のスキルに対する適切な評価や、キャリア構築の透明化を促進すべきである。」とされている。

【目標】

〇地域の同問題を検討する会議体を設置する。

〇現任女性乗務員の意見・要望等を集約する体制を構築。

〇三多摩支部 HP にて乗務員の紹介ページを設ける。

〇合同説明会への参加。（ハローワークのブースを活用するなど）

（４）交通空白・不便地域の状況把握（自治体等との連携）　別添④

【意見】

・交通空白・不便地域においては、乗合タクシーの運行等のタクシーの活用事例があるが、新たなタクシーサービスを展開するためには各市町村との連携が不可欠である。また、本年 8 月には各市町村の公共交通担当部門及び福祉担当部門あてに「地域公共交通としてのタクシーの活用等に関するアンケート」を実施し、そのアンケートの調査結果（別添⑤）においてもタクシーの活用を念頭に置いた市町村も見受けられる。

【今後の方向性】

⇒多摩地域の各市町村には、各地域の交通体系を議論する場として「地域公共交通会議」等が設置されており、平成 27 年 7 月末現在で 21 市町村が主宰している。同会議には、業界団体またはタクシー事業者も参画している場合が多く、同会議もしくは主宰する市町村担当者と連携を図り、互いにタクシー活性化策を提案するなど、タクシー事業者による積極的な取り組みが重要であり、地域のネットワーク構築に向けタクシー事業者も積極的に関与していく必要がある。

【目標】

〇会議等にタクシー関係者が参画していない市町村にあっては、タクシー事業者団体等が参画を申し入れるなど、市町村との関係構築を図り、地域のネットワーク構築に向けタクシー事業者も積極的に関与していく。
また、既に参画している地域については、より関係を強固にする。

（５）現在行っている活性化の取組事例の検証　別添⑥

①「妊婦向けのタクシーサービス」

【意見】

・実施事業者は、地域全体で 10 者（18%）に止まっているが、事前登録件数は平成 26 年 8 月だけで 386 件であったのに対し、平成 27 年 7 月現在で累計 8,744 件と大幅に増加している。
・利用件数についても、直近 5 ヶ月は 1,000 件を超える利用があり、地域住民の認知度も上昇傾向にあるものと考えられる。
・24 時間対応が困難な中小事業者においても、本サービスを制度化していないまでも、可能な限り本サービスを実施しており、統計に表れない潜在的な利用が見込まれる。

②「子供向けのタクシーサービス」

【意見】

・実施事業者は、地域全体で 14 者（25%）と少ない状況であるが、事前登録件数は平成 26 年 8 月だけで 778 件であったのに対し、平成 27 年 7 月現在で累計 8,583 件と「妊婦向けのタクシーサービス」と同様の傾向を示している。
・利用件数については、月平均 692 件の利用がある。

・本サービスを制度化していないまでも、可能な限り同様なサービスを実施しており、統計に表れない潜在的な利用が見込まれる。

【今後の方向性】

⇒このような取組は、地域におけるタクシーの機能を生かした地域貢献という観点からは、大いに評価されるものであり、また、タクシー事業の活性化の推進に寄与するものである。しかしながら、上記の理由等により、地域全社での取組は困難ではあるものの、自らの顧客に対するサービスとして取り組んでいる事業者もいる状況にある。

今後、地域において、本サービスの周知を図り、需要を拡大するためには、独自のサービス展開が困難な中小事業者に配慮し、タクシー事業者団体のホームページへの掲載、紹介窓口の設置、関係機関（医師会・病院・塾等）へタクシー業界として積極的に取り組むことが重要である。

【目標】

〇妊婦向けのタクシーサービスについては、現在の登録件数累計 8,744 件を平成 29 年 3 月末までに 15,000 件とする。

※平成 25 年三多摩地域での出生数は 29,879 人

〇子供向けのタクシーサービスについては、現在、登録件数累計 8,583 件を平成 29 年 3 月末までに 15,000 件とする。

③「ＵＤタクシーの導入促進及びＵＤ研修の受講促進」

【意見】

・導入事業者は、導入予定を含め地域全体で 17 者（30%）に止まり、車両数についても 23 両となっている。
・車椅子の利用者でも敬遠されるなど認知が進まない状況が見受けられる。
・導入に際しては国の助成制度があるものの、セダン型車両に比してランニングコストが高く、事業者の負担が大きい。
・鉄道駅タクシー乗り場へのＵＤタクシー優先レーンの設置による優先稼働により課題に対応している例がある。（多摩センター駅）
・ＵＤ研修の受講状況については、平成 27 年 9 月現在で 865 人であり、全乗務員数約 7,000 人に対して約 12.4%の受講率となっている。

【今後の方向性】

⇒ＵＤタクシーの導入促進の重要性は各事業者とも認識はしているものの早急な導入は困難なものであるが、自治体からのアンケートにおいても要望が複数あることから、引き続き推進を図ることは重要である。そのため地域において、自治体等と連携し、地域利用者に対する周知等について、事業者団体と進めるとともに、これらサービスレベルの向上を図るため、ＵＤタクシーの保有に係わらず，乗務員教育の徹底が重要であり、管理者

も含めＵＤ研修の受講を促進する必要がある。

【目標】

〇現在、ユニバーサルドライバー研修受講者数 865 人であるが、平成 29 年 3 月末までに 5 割の乗務員の受講を目標とし、特に新任乗務員選任時はユニバーサルドライバー研修を受講することとし、その受講状況を踏まえ更なる受講率向上を目指す。

〇関東運輸局ＨＰのＵＤタクシー導入事業者の声などを掲載した専用ページの充実を図ると共に、三多摩支部 HP 内においても導入状況等の情報を掲載し、認知度向上を図る。

〇行政、特に地域自治体と連携し、ＵＤタクシーに関し、積極な発信を働きかけ、地域利用者の認知度の向上を目指す。

（６）新たな需要拡大に向けた将来の取組み

【意見】

タクシー事業の活性化を図るためには、（５）のタクシーサービスの更なる充実を図るほか、新たな需要の拡大を目指すことが重要である。とりわけ 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催など外国人旅行客の誘致が積極的に行われる中、観光需要への対応がタクシー活性化の好機になることが期待されるところである。タクシー業界においては、こうした好機を逸することなく、自治体等の関係者と連携を図り、観光資源の開発などに取り組み、観光タクシーの充実を図るべきである。

また、（１）③の人口等の動向にも注目し、高齢者の増加への対応など地域のニーズに適確に応える体制が必要である。なお、無線による配車（別添⑦）について、更なる利用者利便向上のための研究も併せて実施すべきであると思われる。

【今後の方向性】

⇒現行実施している羽田空港定額運賃に加えて、成田空港定額運賃について、需要検証し、実施の可否等を検討する。また、自治体や地域大学等と連携してタクシー（ＵＤタクの活用も含む）を利用した地域の観光資源の開拓や観光推進を図ることは重要である。また、本年４月に改正された観光ルート別運賃を活用した、新たなルートの研究を進め需要を創出することは、タクシー事業の活性化はもとより乗務員のモチベーションを高める効果もある。

また、自家用自動車の保有率の減少、核家族化、高齢化が進行している状況から、地域のタクシーの活躍の場の拡大が大いに期待される状況にあるため、IT 技術を活用した（スマホタクシー配車アプリの導入など）利用者利便の向上、今後の無線配車のあり方、運転免許返納者への支援措置などの研究を進めることが重要である。

【目標】

〇全国の活性化事例集（別添⑧）の具体的検討・研究を進め、実行可能なものを抽出し実施する。

〇平成 28 年 3 月までに成田空港定額運賃の導入の可否を検討する。

〇観光タクシーの新たな運用について自治体や地域大学等と協働体制を構築する。ワゴン型観光タクシーの需要研究や多人数が乗車できるワゴン型車両の活用方策を研究する。

〇箱根・富士山・日光など、新たな観光ルートの研究を行い、実施を目指す。

〇スマホタクシー配車アプリの導入促進を図る。

〇運転免許返納者に対する支援措置について研究する。

〇現状の無線配車について、利用実態を踏まえ、更な利用者利便性向上に向けた事業体制について研究する。

以上

別添①

新しいタクシーのあり方検討会

中間とりまとめ

平成２７年８月２８日

目次

Ⅰ．はじめに

Ⅱ．タクシー事業を巡る現状

１．タクシーに求められる役割
２．タクシーを巡る諸課題とその要因

Ⅲ．今後講ずべき施策

１．タクシー需要の創出・拡大
（１）増加する需要への対応による利用者の拡大
（２）運賃設定の柔軟化による潜在需要の顕在化
（３）社会貢献を通じた利用の促進
２．人材の確保・育成
（１）運転者のサービス向上を通じたイメージ改善
（２）若年層・女性の採用の拡大
３．経営基盤の強化
（１）事業経営の効率化
（２）制度面での対応

Ⅳ．タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

１．タクシー特措法の施行状況についてのフォローアップ
２．全国的な活性化施策の展開

Ⅴ．終わりに

（参考資料１）委員名簿
（参考資料２）これまでの検討過程

Ⅰ．はじめに

タクシー事業については、平成１４年に免許制を許可制とする等の道路運送法の大幅な制度改正がなされた。これにより、タクシー事業者間の競争が醸成され、サービスの多様化により利用者利便が向上するなど一定の効果があった。一方、地域によってはタクシー車両が大幅に増加し、同時に発生していた需要の減少傾向と相まって、タクシー事業に大変厳しい経営環境をもたらすこととなった。こうした状況は、とりわけ賃金の低下を通じて運転者の労働環境の悪化を招き、タクシーの安全性や利便性を低下させ、利用者の利益が大きく損なわれているとの懸念が指摘されていた。こうした状況を受け、平成１７年には交通政策審議会に「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」が設置され、平成１８年７月の同小委員会報告書を受けて、輸送の安全と運転者の質の確保・向上を図るための運転者登録制度の対象地域が拡大された。

また、平成１９年の東京地区のタクシー運賃の改定に際し、内閣府の「物価安定政策会議」及び政府の「物価問題に関する関係閣僚会議」において、タクシー事業に関して様々な問題提起がなされた。これを契機として、同年１２月には国土交通大臣より交通政策審議会に対してタクシー事業を巡る諸問題について諮問がなされ、平成２０年には交通政策審議会のもとに「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」が設置された。同年１２月に出された答申において、今後講ずべき対策の一つとして「供給過剰進行地域における対策」が挙げられ、平成２１年には「特定地域における一般乗用旅客運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（以下「タクシー特措法」という。）が策定されるに至った。この新たな制度は、道路運送法の規制緩和の方針は堅持しつつ、タクシー事業の供給過剰による問題が発生している地域を、期間を限定して指定し、当該地域においてはタクシー事業による自主的な車両の削減や需要の開拓の取組を促進することとしたものである。本制度の施行後、一定の供給輸送力の削減と運転者賃金の上昇が見られた。

しかしながら、平成２０年秋に発生したリーマンショック等の影響によりタクシー需要の低迷は長期化・深刻化し、多くの地域で供給過剰が解消されないなど、当初の期待ほどの効果とはならなかった。このため、平成２５年１１月に成立した議員立法によりタクシー特措法が改正され、運転者の労働環境の改善やタクシーサービスの向上等を目的とし、供給輸送力を削減しなければ地域公共交通としての機能の十分な発揮が困難である地域については、期間を限定して事業の新規参入やタクシー車両の増加を禁止することとなった。同時に、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法も改正され、旅客自動車運送適正化事業実施機関による事業の適正化や運転者登録制度の拡大も実現することとなり、これら諸制度の適切な運用によるタクシー事業の改善が図られている。

一方、昨今の我が国の経済は緩やかな景気の回復が見られデフレ脱却に向け着実に前進しているものの、中小企業がほとんどのタクシー業界にあっては依然として厳しい経営環境が続いており、活性化に向けた事業者による主体的な取組が一層強く求められる。

こうした現状を受け、タクシー特措法の施行状況やその効果についてのフォローアップを行うため、タクシー事業を巡る諸課題及び今後の新しいタクシーのあり方について幅広く検

討する場として、本年１月、自動車局に「新しいタクシーのあり方検討会」及び本検討会に基づく２つのワーキンググループを設置することとし、これまで計７回の会議を開催した。その結果、タクシーに係る諸課題への対策として、現時点で必要と考えられるものは以下のとおりである。一定の方向性を得られたものについては速やかに実施に取りかかることとし、その他、更に議論を深掘りすべきとしたものについては引き続き本検討会もしくはワーキンググループ等において検討を継続することとする。

Ⅱ．タクシー事業を巡る現状

１．タクシーに求められる役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の公共交通を形成する重要な交通機関であり、タクシー特措法においてもその位置づけが規定されている。特に、タクシーはドア・ツー・ドアの輸送サービスや夜間・早朝を問わない２４時間の対応が可能であり、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができる交通機関として、地域住民の生活利便の向上やビジネス・観光交流を支える基盤としての役割が求められている。

タクシーには、安全確保・環境保全のほか、マタニティタクシー・子育てタクシーなどの子育て世代向けサービス、ユニバーサルデザインの車両やハイグレード車、訪日外国人の更なる増加を見据えた外国語対応可能タクシー等、従来の２地点間の輸送にとどまらない付加価値を有するサービスの提供が求められている。また、高齢化社会の進展等の社会の変化に対応し、地域の公共交通機関としての安定的な維持が求められている。

さらに、タクシーは、住民の日常生活や経済活動に密着した産業であるが故に、都市部・地方部といった地域の特性によりその利用者や利用方法等が異なる。このため、実例を踏まえつつ、また、地域において地域公共交通網形成計画を策定する際にタクシーの役割についても議論の対象とする等により、地域特性を尊重したビジネスモデルを構築し、地方創生に寄与することが求められている。

２．タクシーを巡る諸課題とその要因[1]

タクシー事業については、地域によって状況や程度は異なるものの、全国的な傾向として、平成１４年２月の道路運送法の大幅な制度改正以降に車両数が増加し、平成２１年のタクシー特措法策定以降、一定程度の供給量の削減が図られた。しかしながら、リーマンショック等の景気低迷、自家用車の普及、鉄道・バスなどの競合する交通手段の整備、他の交通機関と比較した場合の運賃・料金の割高感等の影響を受け、タクシー輸送人員の減少は長期化・深刻化している。

さらに、タクシー事業においては費用に占める人件費の割合が高く、かつ運転者の賃金が

1 年間所得及び平均年齢については、平成 26 年度厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。（年間所得については同調査の結果を基に国土交通省において推計。）

歩合制となっていることが大きな特色である。このため、前述のように輸送人員（需要）が減少局面にある場合も、車両数を増やして売上を確保しようとする結果、供給過剰となり、その状態が長期化しやすいとの事業特性がある。

タクシー事業の担い手に目を向けると、上記のようなタクシー事業の厳しい経営状況は、賃金の低下を通じて運転者の労働環境の悪化につながり、タクシー運転者の年間所得（302万円）は、全産業平均（536 万円）より大きく下回る状況となっている。また、タクシー運転者という職業に対して、長時間労働や事故等の危険性などのネガティブなイメージ等があるため、男性運転者に偏るとともに（女性比率 2.3%）、若年労働者の雇用が進まず、法人男性運転者の平均年齢は 58.7 歳（全産業平均 42.9 歳）と他産業に比して高齢化が進行している。

こうした状況においては、新たなマーケットの開拓等に積極的に取り組んでいくことが不可欠である。しかしながら、タクシー事業においては、従来型の２地点間輸送といった画一的なサービスの提供をはじめとして伝統的なビジネスモデルの性格が依然として色濃く残っており、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が進んでいない状況にある。

Ⅲ．今後講ずべき施策

上記Ⅱ．で述べたような諸課題に対処し、地域で安全・安心なタクシーの機能を安定的に提供していくため、以下のとおり施策を講じていくことが必要である。

タクシー事業の活性化に向けた取組については、事業者自身の創意工夫によって実現することが基本である。一方、行政としても、事業者による取組が促進されるよう、関係省庁・自治体の施策と連携しつつ、公平な競争環境の整備、制度改正・創設を見据えたモデル事業・実証実験の実施等の支援について検討すべきである。

１．タクシー需要の創出・拡大

諸課題の要因の中で、最も基本的なものはタクシーの輸送人員の減少である。これに対処するためには、消費者に支持される魅力あるサービスを実現することにより、リピーターも新規顧客も獲得できるような、本質的な事業運営の基盤を整備することが重要である。特に、消費者ニーズが多様化する中では、個別のニーズに応えることのできるタクシーの強みを活かし、従来の単純な二地点間輸送にとどまらない付加価値を提供することが必要である。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（１）増加する需要への対応による利用者の拡大

①観光需要への対応

（基本的な考え方）

初めて日本を訪れる外国人観光客等にとって、空港から目的地までのタクシー運賃が予め設定されていることは、タクシー利用に対する不安感を払拭するものであり、利用者利便の向上の観点から導入を促進すべきである。また、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や、近年の大型クルーズ船の日本寄港の増加を踏まえ、利用者と直接接することとなる運転者の外国語のスキルや国際的なコミュニケーションの能力の向上等、観光需要への対応を一層強化すべきである。

（具体的な対応策）

- 空港等を発着地とする定額運賃タクシーの導入拡大を図るとともに、定額運賃の設定について、駅、空港施設における案内や、旅行雑誌等への広告の掲載を実施する等により、効果的な周知を図る。
- 自治体や商工会議所の観光部門等と連携し、地域の観光振興に積極的に関わるとともに、検定・研修を通じた観光タクシードライバーの認定制度等を創設する。また、国内外からの訪問客の嗜好を踏まえ創意工夫を凝らした観光タクシーの普及や、外国語対応が可能なタクシーについての、訪日外国人にも分かりやすい表示等による積極的なＰＲを促進する。
- 観光の拠点となる空港、駅等のタクシー乗り場の施設・運用について、施設管理者等の関係者とも協力して、専用乗り場の導入を含め改善策を検討し、継続的にフォローアップや見直しを行う。
- 外国語研修の内容や、多言語翻訳機の機能について、実際の業務での有効性を検証しつつ、継続的に内容の充実を図るとともに、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、多言語翻訳機の機能向上や早期導入について積極的に協力を行う。
- スマートフォンの配車アプリへのキャッシュレス機能の搭載や、カード端末の車内への設置等、クレジットカード決済が可能な環境を整備する。

②新たな技術・媒体を利用した配車アプリの効率化

（基本的な考え方）

ＩＴの発展・普及に伴い、スマホ配車アプリを用いた配車が導入・普及されつつあるが、こうした効率的な配車はタクシー利用者にとって利便性向上につながるものである。また、キャッシュレス機能の付加や、利用者による運転者評価制度や選択性の向上は、タクシー利用の促進を図るものであり、導入を図るべきである。

（具体的な対応策）

- 東京においてタクシー配車アプリ「スマホ de タッくん」を導入する際に活用された、地域の共通配車アプリの整備に係る予算措置（エネルギー対策特別会計）を平成２７年度も他の地域を対象として引き続き実施する等、サービス提供地域の拡大を図る。
- 運転者評価機能、キャッシュレス機能の搭載、ＵＤタクシー・ワゴンタクシー・ハイグレード車の選択機能の付加等によるアプリ機能の向上のほか、訪日外国人の選好を踏まえたアプリの導入、多言語対応化等を図る。（上記①参照）

（２）運賃設定の柔軟化による潜在需要の顕在化

①初乗り距離短縮運賃の本格的普及

（基本的な考え方）

初乗り距離の短縮運賃については、近距離の移動についてタクシーの利用を躊躇する潜在的な需要の顕在化を図る上で有効であり、特に、高齢化が進展する中では、日常的な買い物や通院等の短距離移動についてニーズが一層高まるものと考えられる。このため、短距離移動の潜在需要が顕在化しやすいと考えられる地域を中心に、初乗り距離短縮運賃の導入を促進すべきである。

（具体的な対応策）

・初乗り距離短縮運賃については、近距離需要の増加等が期待される一方、営業収入の減少や運転者給与の減少等も懸念される。このため、初乗り距離短縮運賃の本格的普及に関心のある地域・事業者において期間などを限定した実証実験を行い、営業収入などへの影響について検証を行う。

・実証実験の結果を踏まえ、その効果が確認された場合、本格的な普及に向けた制度の柔軟化等の検討を行う。

②需要閑散時間帯の割引制度等

（基本的な考え方）

タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動を可能とする特性から、特に移動手段が限られる傾向にある地方部の高齢者等にとって利便性の高い交通機関であるものの、買い物時や通院時等の近距離の移動については、他の交通機関に比して割高感があるために利用を控えている場合もある。こうした昼間の需要閑散時間帯等の潜在的なニーズを捉えるべく、需要に応じた柔軟な運賃設定について検討すべきである。

（具体的な対応策）

・新たな割引制度の導入は、潜在需要の掘り起こしが期待される一方、営業収入の減少や運転者給与の減少等も懸念される。このため、本制度の導入に関心のある地域において、自治体との連携も図りつつ、事業者や期間を限定した実証実験を行い、営業収入などへの影響について検証を行う。

・実証実験の結果を踏まえ、その効果が確認された場合、全国展開を見据えた制度の創設に向けた検討を行う。

（３）社会貢献を通じた利用の促進

①マタニティタクシー、子育てタクシーの普及

（基本的な考え方）

ドア・ツー・ドア輸送等のタクシーの特性が発揮されるサービスであり、共働き世帯の子育て支援や女性活躍の促進といった社会的意義の観点からも利用・評価されるべきものである。また、幼少期からタクシーを身近に感じてもらうことで将来的な需要喚起にもつながることから、全国的にさらなる普及を進めるとともに、質の確保を図るべきである。

（具体的な対応策）

・フォーラム、キャンペーン等の開催を通じて、マタニティタクシーや子育てタクシーサービスの意義や重要性について、利用者の認知度向上及びタクシー関係者の意識啓発を図る。

・タクシー事業者とNPO、自治体等関係者の意見交換会等を通じ、地域ニーズの把握や関係者間の情報共有について検討するため、関係者間のネットワークの構築を図る。

・地域毎に、マタニティタクシーや子育てタクシーに関するパンフレット等を作成し、市区町村の母子手帳交付窓口や産科のある医療機関、また、子ども預かり施設や学習塾等に配布する等により、妊産婦や子育て世代に対して陣痛時の病院への搬送や、子どもの保育園・習い事等の送迎にタクシーが便利であることを効果的に周知し、サービスの認知度向上に努める。

・マタニティタクシーや子育てタクシーについては、名称・水準・料金等の違いによる利用者への混乱を避けつつ、サービスの普及を図るべきである。このため、サービス提供に伴うトラブル事例や課題・問題点も把握・整理しつつ、利用者が安心して利用できるサービス内容・水準等を定めたガイドラインを作成する等、サービス内容・水準等の標準化を促進する。

②ユニバーサルデザイン（ＵＤ）タクシー、ユニバーサルドライバー（ＵＤ）研修の定着

（基本的な考え方）

ＵＤタクシー車両の導入やＵＤ研修の実施については、高齢者や障害者が暮らしやすい社会づくりの一環として、また、子ども連れの方、荷物の多い観光客等に対するサービスの向上のため、促進されるべきである。

（具体的な対応策）

・ＵＤタクシーは従来普及しているタクシーと形状が異なることから、外見ではタクシーと判断されにくい状況があること、また運賃が割高であると誤解される傾向にあることから、イベント等で車両を展示するなど、利用者に対する認知度向上、効果的広報を行う。

・ＵＤタクシーを用いたバリアフリー観光ツアーを実施するなど、地域におけるモデル的取組の試行を促進する。

・2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて更なる普及・定着を図るため、羽田空港等のタクシー乗り場におけるUDタクシーの専用レーンの設置等を進め、これを契機とした全国的なUDタクシーの利用環境の向上を図る。

③地域の安全・安心等への貢献

（基本的な考え方）

タクシーの面的な移動や機動性といった特性を活かした地域の防犯・防災等の取組は、タクシーの地域社会への貢献･イメージの改善､ひいては利用促進につながるものであり、実施・強化を図るべきである。

（具体的な対応策）

・自治体や警察と協力して、助けを必要とする子どもや高齢者の保護（「タクシーこども１１０番」、「タクシーパトロール」等）に努めるほか、不審者や災害発生現場の状況等に関してドライブレコーダーに記録された情報を関係機関に提供するなど活動の拡充を図る。
・東日本大震災等におけるタクシーの貢献を踏まえ、大規模災害時に被災情報の収集・伝達の手段としてタクシー無線を活用する新たな仕組みについて、実証実験の実施を検討する。
・タクシーに装備されたカーナビやドライブレコーダー等から得られる位置情報を活用し、渋滞・事故等の交通状況を提供する。

２．人材の確保・育成

タクシーが公共交通機関の重要な構成要素の一つとして持続性を確保するためには、創意工夫を通じた事業の活性化を図る必要があり、この際重要となるのは事業を支える人材である。しかしながら、上記Ⅱ．で述べたような諸課題により、タクシー運転者という職業は、女性・若年層から職業として選ばれにくく、人材の多様化が進んでいない状況にある。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（１）運転者のサービス向上を通じたイメージ改善

①研修制度の充実

（基本的な考え方）

運転者のスキル向上は、利用者利便を高める。特に、個別の顧客ニーズに対応できるタクシーならではの特性を活かした観光タクシー等のサービスを提供することは、運転者自身の評価・やりがいにも通じるものであり、促進すべきである。

（具体的な対応策）

・自治体や商工会議所の観光部門等と連携し、検定・研修を通じた観光タクシードライバーの認定制度を設けるなど、観光タクシーに対応可能なドライバーのスキル向上を図る。
・2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催も見据え、地域のタクシー協会や事業者において進められている運転者の外国語研修の更なる充実を図る。

②利用者による選択性の向上

（基本的な考え方）

利用者がタクシー（運転者）を選ぶことのできる環境は、運転者自らによるサービス向上のための創意工夫を促すものであり、また、優秀な人材を確保し、産業界内に留め置くためにも重要であると考えられる。さらに、外国語対応可能なタクシーやＵＤタクシーといった車種についても選択性を高めることは、個別ニーズに対応することのできるタクシーならではの特性を活かしたサービス向上の一環としても推進すべきである。

（具体的な対応策）

・スマホ配車アプリに運転者に対する評価機能を付加し、利用者から評価が得られることによるタクシー運転者のモチベーション向上を図る。
・タクシー運転者のスキル（観光・外国語・福祉等）に対する処遇面での評価や具体的な営業機会の拡大につながるような制度（優先乗り場の設置等）の普及を促進する。

（２）若年層・女性の採用の拡大

①積極的な採用活動の実施

（基本的な考え方）

若年層・女性にとって、タクシー運転者という職業は長時間労働や事故等の危険性など、ネガティブなイメージを持たれがちである。しかしながら、他産業に比して柔軟な勤務形態を選べることが子育て世代の女性等にとって魅力となっていること等のポジティブな面についても積極的にＰＲすることにより、若い世代にとっても将来にわたって魅力ある職場として位置づけられるよう、取組を重ねていく必要がある。

（具体的な対応策）

・日頃から大学・高校等の就職活動に係る担当者等に対し、官民が協力して、タクシー運転者という職業についての情報提供を行う。
・新卒者等を念頭において、タクシー運転者のメリットや魅力、キャリアパスについての理解を促すため、就職イベント等の機会を積極的に活用し、実際に実務に従事している若年層・女性のタクシー運転者との意見交換会（ミニフォーラム）等を開催し、地域の公共交通を担う身近な役割としての意義をＰＲする。また、地元メディア等を通じて、地域の利用者に対してタクシー運転者の職業としてのメリットや魅力を訴え、認識の浸透を図る。
・広く国民一般に対してタクシー運転者のイメージ改善を図りつつ、若年層・女性を主な対象として職業としてのメリットや魅力をＰＲするためのフォーラム、キャンペーン等に参加する。
・タクシー運転者として活躍している若年層・女性について、例えば行政機関のホームページ等も活用して紹介し、職業としてのメリットや魅力、やりがい等について、新卒者やその家族も含め、広く国民一般の理解を促す。

②勤務・キャリア構築の環境改善・透明化

（基本的な考え方）

利用者に直接接している運転者が自らの仕事に対して「やりがい」を実感し、日々の業務に取り組むことは、利用者サービスの高い水準の確保にもつながる。このため、運転者のスキルに対する適切な評価や、キャリア構築の透明化を促進すべきである。

（具体的な対応策）

・高卒者を含む新卒者等の採用にあたっての障壁とその解決策について検討を継続する。
・新卒者等が、タクシー事業における勤務環境や、１０年、２０年勤続した場合の自身の

キャリアをイメージできるよう、長期勤続者を対象とした処遇、キャリア構築のための教育訓練制度等についての情報提供を行う。

・トイレや更衣室など事業所の施設面での勤務環境が若年層・女性の職業選択のネックとならないよう、その整備・充実・美化等、設備面の改善に積極的に取り組む。

・女性運転者が利用しやすく、駐車可能な休憩場所やトイレの場所についての情報提供を充実させる等、ノウハウの蓄積と活用による取組事例・成功事例を共有する。

・労働市場の変化を踏まえ、現在タクシー事業において普及している歩合給制や日勤・隔勤といった勤務体系にとらわれない、多様な働き方（固定給制・短時間勤務等）等、賃金に係る諸課題について検討を継続すべき。具体的には、労働条件の改善に係る過去の検討結果を踏まえつつ、賃金・勤務形態に係る先行事例の効果の分析やフォローアップ、ＩＴ技術を用いた勤務管理の有効性について検証を行い、他の試行事例の取組を促す。

３．経営基盤の強化

タクシーを巡る諸課題の解決にあたっては、前述の需要の拡大及び運転者のサービス向上に加え、事業経営の効率化が必要である。しかしながら、タクシー事業においては、従来の手法を踏襲している場合が多く、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が十分進んでいない状況にあるため、マネジメントの変革により新たな収益源の確保や収益率の向上に取り組む必要がある。

また、経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、必要に応じて現代的な視点から速やかに見直しを図るべきであり、障壁や制約がある場合には、行政もその解決のための支援を積極的に行うべきである。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（１）事業経営の効率化

（基本的な考え方）

タクシー事業の展開にあたっては、訪日外国人旅行者の増加、高齢化・人口減少、ＩＴの発展等の環境変化に迅速に適応して生産性を向上しつつ、事業経営の効率化を図るべきである。

（具体的な対応策）

・従来の経営手法にとらわれない経営体質の改善を図るため、マーケティング等により潜在的な顧客やニーズを把握し、その結果やデータの分析を踏まえた営業戦略の構築、事業展開を実施する。

・経営基盤の強化を図る観点から、施設の共同利用・物品の共同購入等の事業の協業化や、企業の集約化、関連周辺事業との連携による収益性の向上を推進する。特に人口減少が進行する地域においては、こうした社会変化に応じた需要予測を踏まえ、効率的な事業規模・形態について検討を進める。

・タクシー事業者が申請可能な助成制度等について、業界団体による情報共有や申請手

続き事務のサポート等により積極的な活用を図る。

・的確な財務・労務の管理等、マネジメントに係る意欲的な先進事例を収集し、新しい経営感覚を有する経営者の講演や有識者との意見交換などを行う経営者セミナーを開催する等により、リーダーとなる経営者層の育成を図る。

・訪日外国人旅行者への対応を始めとして、タクシー需要を創出・拡大することにより、実車率向上を通じた生産性向上を図る。

・タクシーが地域の重要な公共交通機関であることを踏まえ、積極的に各自治体の交通政策、子育て・女性活躍支援に係る施策、観光政策等と連携することにより、収益源の多様化を図る。

（２）制度面での対応

①運賃制度に関する検討

（基本的な考え方）

燃油高騰時におけるタクシー事業への影響や、多様化する利用者ニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた柔軟な運賃設定を可能とするなど、運賃制度について検討を進めるべきである。

（具体的な対応策）

・事業経営の効率化等に資する運賃について、詳細に検討するための場を設置する。

- ✓ 燃油高騰時の対策として、（ア）すでに航空・トラック業界において導入されている燃油サーチャージ制における課題、（イ）タクシー事業において燃油サーチャージ制を導入する場合の課題（海外での導入事例、日本で導入する場合の想定される具体的な手法、内閣府の「物価安定政策会議」における過去の議論の整理等）、（ウ）燃油サーチャージ制以外に考えられる対応策、を整理の上検討を進める。
- ✓ タクシー事業者以外（旅行会社等）の負担による割引運賃の普及策やその課題について、公正な競争条件の確保の観点から、ガイドラインの設定なども含め検討する。
- ✓ 初乗り距離短縮運賃の導入促進に向けた実証実験の具体的方法等について検討する。
- ✓ 閑散時間帯の需要喚起のための割引運賃を含め、需要に応じた柔軟な運賃設定について、事業採算性や運転者の労働環境への影響などを含め検討する。

②その他、ボトルネックとなる制度の見直し

（基本的な考え方）

経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、長期間にわたって存続している制度、運用、慣習などについては、社会情勢の変化を踏まえ、将来に向けた変更の視点から改めて検討を加えるべきである。

（具体的な対応策）

・営業区域については、旅客流動等の実態を考慮しつつ設定してきた経緯があるが、需給調整規制が行われていた当初からのものがほとんどであり、規制緩和（平成１４年）後、市町村合併等が行われた場合においても、見直しはほとんど行われていない。このため、

現在の営業区域が、事業者が営業を行う地理的な範囲として適切かどうか、旅客流動等の実態などを踏まえつつ見直しを行う。

・事業資産の有効活用の観点から、日中に出庫しているタクシー車両の駐車スペースを有料駐車場などとして活用することについて、その課題や対応策を検討するために実証実験を行う。

Ⅳ．タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

タクシー事業においては、上記Ⅰ及びⅡ．で述べたとおり、地域により程度は異なるものの需要の長期的な低迷等により供給が過剰で経営が厳しい経営状況が続いている。こうした状況下においては、供給過剰や、それに基づく弊害が発生している地域においては、タクシー特措法に基づき、適正化と活性化の取組を両輪で進めることにより、供給過剰を解消し、運転者の労働環境の改善等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を図る必要がある。

しかしながら、タクシー特措法に基づく適正化の取組については、その効果の測定・評価手法が確立されていない。上記Ⅲ．で掲げた施策を含む活性化の取組についても、既に取組を実施している先進的な地域・事業者は一部存在するものの、概してこうした事業者の取組に対する適切な評価がなされてこなかったこと等により、全国的な普及が進まない現状にある。

このため、以下のとおり、地域・事業者ごとの適正化・活性化の取組状況を定期的に把握・分析すること等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を一層推進することとする。

1．タクシー特措法の施行状況についてのフォローアップ

現在、全国６３８の営業区域のうち、タクシー特措法に基づき、タクシー事業の供給過剰の状況がみられる地域として特定地域に指定されている地域が１５地域、供給過剰のおそれがある地域として準特定地域に指定されている地域が１３８地域となっている。

これらの地域においては、従前よりタクシー事業の供給過剰解消に向けた取組を行ってきたところであり、タクシー運転者の賃金水準に関する指標である日車営収は全国ベースで近年増加に転じつつあるものの依然として厳しい状況にある。このため、これら地域においては、タクシー特措法の趣旨を踏まえ、適正化と併せて、活性化施策の一層の推進により利用者利便の向上や需要の創出を図ることが重要である。事業者の創意工夫による計画的な取組が進めば、サービスや安全性の向上等の成果を利用者が享受することになる。

また、平成２６年のタクシー特措法改正時の附則において、「法律の施行後五年を経過した場合において、…実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずる」こととされている。さらに、衆参両院の附帯決議においては、同法の「施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を両院に報告すること」とされている。

したがって、特定地域・準特定地域の協議会において作成される地域計画やそれに基づく

事業者計画・活性化事業計画について、策定・実施状況を定期的に把握するとともに、輸送実績や営業報告に基づき、地域指定の効果についてフォローアップを行うこととする。

フォローアップに係る評価手法については、検討を継続した上で本検討会の最終とりまとめにおいて具体に示すこととするが、活性化施策については、下記の方法によることを想定している。

- タクシーが地域の重要な公共交通機関の一つであることを踏まえ、また、地域の交通計画（地域公共交通網形成計画等)、まちづくり・都市計画との整合性を図る等の観点から、協議会への自治体や地域住民の積極的な参加を促す。
- 各地域の協議会は、地域計画を策定・改正する際は、活性化の取組について可能な限り具体的な目標値を設定する。(特に妊婦・子育てタクシーの導入車両数、ＵＤ研修受講者数、観光タクシー取組事業者数、観光タクシー対応ドライバー数、外国語講習受講者数については、全ての協議会において目標値を定める。)
- 協議会を原則として半年ごとに開催し、活性化の取組の進捗を点検し、目標達成率について把握する。また、特定地域に指定された地域及びその候補となった地域においては、継続的な利用者アンケートの実施・結果分析・アンケート内容の見直しを行うことにより、的確にタクシー利用状況やサービス満足度を把握する。
- これら活性化の取組状況や利用者アンケートの結果については、協議会構成員である学識経験者等による評価と併せて、各協会もしくは運輸局のＨＰにおいて公表することとする。

地方運輸局等は、事業の許認可を行う立場であることを踏まえて公平性を確保しつつも、協議会運営がより円滑に進められるよう、タクシー事業の現状や問題点の提示、各種データの提供等をはじめ、必要な意見・助言を述べ、可能な限り積極的に協議会の運営等に携わることとする。

また、制度の運用状況や効果等を見極め、経済情勢の動向等も踏まえた上で、タクシー特措法の制定及び今回の改正の趣旨に照らしつつ、特定地域の指定基準の見直しの議論を継続的に行うとともに、法の運用の改善等を検討する。

２．全国的な活性化施策の展開

タクシー事業を巡る状況やタクシーに求められる役割は地域によって異なることから、それぞれの実情に応じた適切な活性化の取組が実施されるべきである。

一方、利用者ニーズの多様化や訪日外国人の増加、ＩＴの浸透等を背景に、タクシー事業においては、マタニティタクシーや観光タクシー、スマホアプリを利用した配車のように、全国的に関心が高まりつつあるサービスも存在する。

このため、タクシー特措法に基づく特定地域・準特定地域として指定されていない地域においても、各地域それぞれのニーズを的確に把握し、対応すべきであり、各タクシー協会においては、地域における先進的な取組事例の収集と、そのホームページへの掲載等による全国への情報の発信、また、これらを実現するための体制を整備することが望ましい。

Ⅴ．終わりに

タクシーは、個別のニーズに柔軟に対応でき、人々の生活にとって身近で、社会経済活動に不可欠な輸送手段である。このため、本中間とりまとめで述べてきたように、利用者の安全・安心を確保しつつ、一方で高齢化、訪日外国人の増加等の社会変化を背景に生まれている新たなニーズをいかに捉え事業の活性化を図っていくか、また、地域を支える公共交通としてのタクシー事業の持続性を確保するためにどのように人材確保や経営効率化を図っていくかという観点から、不断の取組が求められる。

また、活性化の促進にあたっては、タクシー事業者や運転者による取組を積極的にPRすることも重要である。例えば、2020年のオリンピック・パラリンピック招致に向けたスピーチにおいて、日本のタクシーサービスが世界各都市と比較して高水準にあると紹介されたように、一部において高く評価をされている。しかしながら、行政・業界とも、このような我が国タクシーサービスの品質等についての情報発信を、これまで十分に行っていなかったのではないか。タクシーに対する国民の理解促進という観点からも、今後、タクシー事業の魅力を積極的に発掘・発信していくべきである。

さらに、自動車・自動車関連産業を取り巻く環境は、クルマの電動化やＩＴとの統合、エネルギーや交通インフラといった社会システムの変化等により大きな転換点を迎えつつある。タクシー業界においても、従来の運用・慣習等にとらわれずに、新しい技術の利点を最大限に活用する等、この転換点を大きなビジネスチャンスとする積極的な姿勢が必要ではないだろうか。歴史が示すとおり、環境が大きく変化する際に生き残るのは、大きい者でも強い者でもなく、変化に柔軟に適応する者である。

（参考資料１）委員名簿

検討会委員名簿

（敬称略、順不同）

（座長）	山内　弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
	太田　和博	専修大学商学部教授
	鎌田　耕一	東洋大学法学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	河野　康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
	宇佐川邦子	(株)リクルートジョブズ　ジョブズリサーチセンターセンター長
	楓　　千里	(株)ＪＴＢパブリッシング 取締役 ノジュール事業担当
	栗原　　博	日本商工会議所　流通・地域振興部長
	児玉　平生	毎日新聞世論調査室委員
	橋本　佳与	読売新聞東京本社論説委員・編集委員
	富田　昌孝	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長
	木村　忠義	(一社)全国個人タクシー協会会長
	川鍋　一朗	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中　敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村　天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水　辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永　次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長

（行政）

藤井　直樹	自動車局長	（田端　　浩	自動車局長）
持永　秀毅	大臣官房審議官	（若林　陽介	大臣官房審議官）
鶴田　浩久	自動車局旅客課長	（寺田　吉道	自動車局旅客課長）

人材確保・育成ワーキンググループ　委員等名簿

（敬称略、順不同）

（座長）	鎌田　耕一	東洋大学法学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	宇佐川邦子	(株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長
	楓　　千里	(株)JTB パブリッシング 取締役 ノジュール事業担当
	児玉　平生	毎日新聞世論調査室委員
（オブザーバー）		
	川鍋　一朗	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中　敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村　天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水　辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永　次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
（行政）		
	安川　裕久	厚生労働省労働基準局監督課調査官
	（岩瀬　信也	厚生労働省労働基準局監督課調査官）
	藤井　直樹	自動車局長　　（田端　　浩　　自動車局長）
	持永　秀毅	大臣官房審議官　　（若林　陽介　　大臣官房審議官）
	鶴田　浩久	自動車局旅客課長　（寺田　吉道　　自動車局旅客課長）

事業経営ワーキンググループ　委員等名簿

（敬称略、順不同）

（座長）	太田　和博	専修大学商学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	河野　康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
	栗原　　博	日本商工会議所　流通・地域振興部長
	橋本　佳与	読売新聞東京本社論説委員・編集委員
（オブザーバー）		
	川鍋　一朗	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中　敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村　天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水　辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永　次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
（行政）		
	藤井　直樹	自動車局長　　（田端　　浩　　自動車局長）
	持永　秀毅	大臣官房審議官　　（若林　陽介　　大臣官房審議官）
	鶴田　浩久	自動車局旅客課長　（寺田　吉道　　自動車局旅客課長）

（参考資料２）これまでの検討過程

＜検討会＞

第１回　平成２７年１月２８日

・タクシー事業の現状等について

・今後の進め方

第２回　平成２７年４月２４日

・各 WG の検討状況の報告

・特措法の施行状況フォローアップ

・論点整理

第３回　平成２７年７月２４日

・中間とりまとめ（案）についての審議

＜人材確保・育成ワーキンググループ＞

第１回　平成２７年２月２４日

・女性・若年層の人材確保・育成策

・多様な勤務形態等のあり方

第２回　平成２７年６月５日

・施策の方向性の検討

＜事業経営ワーキンググループ＞

第１回　平成２７年３月２４日

・タクシー事業経営の効率化

・運賃制度のあり方（初乗り距離短縮運賃など）

・燃油高騰時の対応

第２回　平成２７年６月３０日

・施策の方向性の検討

別添②

適正と考えられる車両数及び需要量（総実車キロ）について

Ⅰ　適正と考えられる車両数

	需要量	上限	下限	現有車両数
特別区･武三交通圏 (H25)	878,529,189	27,096	24,086	28,145
(H26)	878,169,850	27,665	24,591	28,145
北多摩交通圏 (H25)	52,264,763	1,808	1,607	1,749
(H26)	50,438,154	1,749	1,555	1,749
南多摩交通圏 (H25)	37,852,749	1,247	1,086	1,240
(H26)	36,582,853	1,214	1,057	1,240
西多摩交通圏 (H25)	6,176,499	209	186	209
(H26)	5,930,331	200	177	209

Ⅱ　需要量（総実車キロ）

	平成25年度	平成26年度	前年対比
特別区・武三交通圏	878,529,189	878,169,850	99.9%
北多摩交通圏	52,264,763	50,438,154	96.5%
南多摩交通圏	37,852,749	36,582,853	96.6%
西多摩交通圏	6,176,499	5,930,331	96.0%

（参考）実働率の状況

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
特別区・武三交通圏	81.2%	84.8%	85.0%	82.6%	81.4%	80.6%
北多摩交通圏	83.7%	85.2%	84.9%	82.6%	81.3%	82.4%
南多摩交通圏	90.2%	90.3%	88.6%	86.7%	84.8%	83.3%
西多摩交通圏	85.7%	88.3%	87.5%	85.2%	82.0%	79.4%

※労働力不足が顕在化したH23年秋以降低下傾向（ただし北多摩交通圏は除く。）

公　　示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成２７年　１月２７日

関東運輸局長　又野　己知

記

別添のとおりとする。

（別添）

準特定地域における適正車両数 （抜粋）

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数（両）		平成25年度末車両数（両）	平成25年度末車両数と適正車両数（上限）との乖離率（%）
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,096	24,086	28,158	3.8
	北　多　摩	1,808	1,607	1,749	-3.4
	南　多　摩	1,247	1,086	1,240	-0.6
	西　多　摩	209	186	209	0.0

※上記「平成25年度末車両数」は、特定地域及び準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（以下「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

（別紙）

1. 算定方法

輸送需要量 ÷（平均総走行キロ × 平成13年度実車率 ÷ 平均延実働車両数）÷ 365 ÷ 実働率

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあっては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値 （抜粋）

①一般タクシー

都道府県	営業区域（交通圏）	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成25年度総実車キロ	平均対前年度比率*1	平均総走行キロ*2	平成13年度実車率	平均延実働車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,529,189	0.97	2,169,030,571	0.44	8,817,241	0.80	0.90
	北　多　摩	52,264,763	0.97	112,549,007	0.49	579,859	0.80	0.90
	南　多　摩	37,852,749	0.97	82,506,422	0.49	406,554	0.80	0.92
	西　多　摩	6,176,499	0.97	12,994,757	0.52	68,495	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在のその他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.12	0.22

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

*1・・・・・「平均対前年度対比」は、平成20年度から平成25年度における総実車キロの対前年度比率の平均値

*2・・・・・「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成21年度から平成25年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値

*3・・・・・実働率の「上限」は80％又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90％又は平成13年度のいずれか高い数値

*4・・・・・乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

公　　示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成２７年　１月２７日

関東運輸局長　又野　己知

記

別添のとおりとする。

附則（平成２７年８月１０日　一部改正）

１　本公示は、平成２７年８月１０日　から適用する。

附則（平成２７年８月１９日　一部改正）

１　本公示は、平成２７年８月１９日　から適用する。

（別添）

準特定地域における適正車両数（抜粋）

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数（両）		平成26年度末車両数（両）	平成26年度末車両数と適正車両数（上限）との乖離率（%）
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,665	24,591	28,145	1.7
	北　多　摩	1,749	1,555	1,749	0.0
	南　多　摩	1,214	1,057	1,240	2.1
	西　多　摩	200	177	209	4.3

※上記「平成26年度末車両数」は、特定地域及び準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（以下「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

（別紙）

1. 算定方法

輸送需要量 ÷（平均総走行キロ × 平成13年度実車率 ÷ 平均延実働車両数）÷ 365 ÷ 実働率

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあっては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値 （抜粋）

①一般タクシー

都道府県	営業区域（交通圏）	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成26年度総実車キロ	平均対前年度比率*1	平均総走行キロ*2	平成13年度実車率	平均延実働車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,169,850	0.99	2,102,104,724	0.44	8,509,624	0.80	0.90
	北　多　摩	50,438,154	0.98	110,090,275	0.49	562,669	0.80	0.90
	南　多　摩	36,582,853	0.98	80,469,862	0.49	394,727	0.80	0.92
	西　多　摩	5,930,331	0.98	12,728,736	0.52	66,035	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在のその他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.10	0.20

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

*1・・・・・「平均対前年度対比」は、平成21年度から平成26年度における総実車キロの対前年度比率の平均値

*2・・・・・「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成22年度から平成26年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値

*3・・・・・実働率の「上限」は80％又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90％又は平成13年度のいずれか高い数値

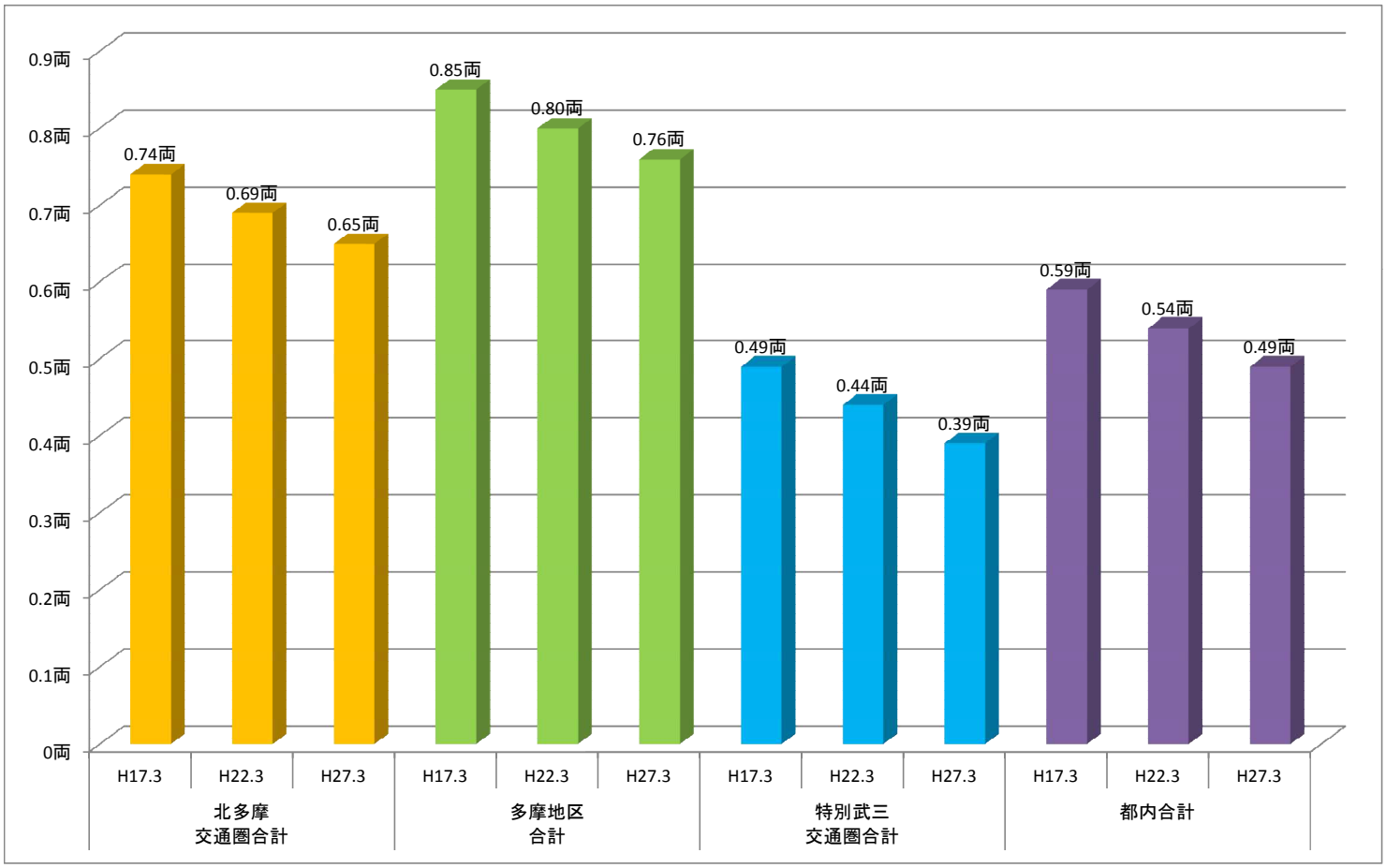
*4・・・・・乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

別添③

多摩地域の一世帯あたりの保有車両数（北多摩交通圏）

市町	時期	普通乗用	小型乗用	乗用計	軽（貨物・乗用）	保有車両数	世帯数	一世帯あたり保有車両数	人口（参考）	老年人口（65歳以上）	老年人口割合
北多摩交通圏合計	H17. 3	225, 245	296, 787	522, 032	118, 548	640, 580	860, 434	0. 74両	1, 958, 608	333,504	17%
	H22. 3	227, 221	265, 450	492, 671	140, 405	633, 076	916, 356	0. 69両	2, 022, 796	401,568	20%
	H27. 3	232, 622	239, 123	471, 745	159, 692	631, 437	966, 169	0. 65両	2, 048, 533	465,574	23%
多摩地区合計	H17. 3	448, 907	610, 433	1, 059, 340	284, 953	1, 344, 293	1, 574, 077	0. 85両	3, 696, 373	619,638	17%
	H22. 3	456, 146	552, 096	1, 008, 242	340, 610	1, 348, 852	1, 684, 460	0. 80両	3, 814, 730	767,132	20%
	H27. 3	471, 602	498, 933	970, 535	387, 536	1, 358, 071	1, 779, 108	0. 76両	3, 845, 176	906,940	24%
特別武三交通圏合計	H17. 3	946, 776	853, 581	1, 800, 357	284, 742	2, 085, 099	4, 272, 639	0. 49両	8, 797, 855	1,548,398	18%
	H22. 3	961, 260	726, 239	1, 687, 499	316, 742	2, 004, 241	4, 596, 846	0. 44両	9, 186, 029	1,782,157	19%
	H27. 3	981, 405	651, 845	1, 633, 250	336, 566	1, 969, 816	5, 031, 350	0. 39両	9, 465, 047	2,021,096	21%
都内合計	H17. 3	1, 399, 351	1, 474, 572	2, 873, 923	584, 306	3, 458, 229	5, 861, 647	0. 59両	12, 523, 709	2,176,162	17%
	H22. 3	1, 421, 463	1, 286, 717	2, 708, 180	674, 187	3, 382, 367	6, 296, 239	0. 54両	13, 028, 796	2,557,714	20%
	H27. 3	1, 456, 457	1, 158, 847	2, 615, 304	742, 668	3, 357, 972	6, 825, 230	0. 49両	13, 336, 620	2,936,928	22%

※１「都内合計」欄は、島しょ地区及びＹナンバー車両を含む。
※２「世帯数」、「人口（参考）」は、平成27年4月1日現在。

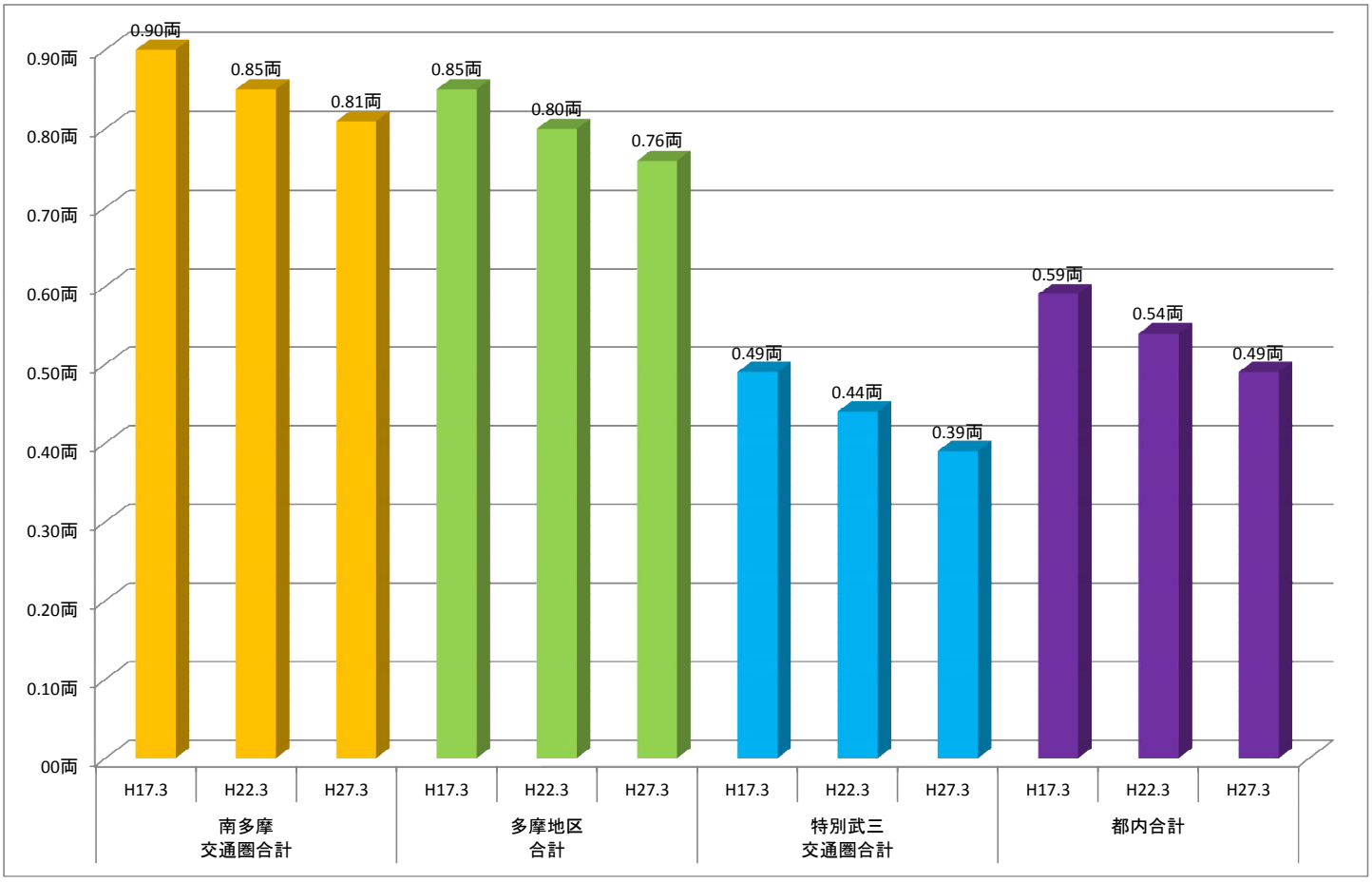


○人口及び世帯数は増加傾向が続いているが、特に老年人口の増加が著しく、高齢化が進んでおり、一世帯あたりの人口はH17．3月では2．3人であったがH27．3月では2．1人へと、核家族化が進んでいると考えられる。
○地域の保有車両数は減少傾向が続いており、一世帯あたりの保有車両数も減少している。
○このような状況から、タクシーが地域の公共交通としての活躍の場は拡大するものと思われる。

多摩地域の一世帯あたり保有車両数（南多摩交通圏）

市町	時期	普通乗用	小型乗用	乗用計	軽（貨物・乗用）	保有車両数	世帯数	一世帯あたり保有車両数	人口（参考）	老年人口（65歳以上）	老年人口割合
南多摩交通圏合計	H17. 3	168, 653	228, 982	397, 635	101, 518	499, 153	554, 336	0. 90両	1, 337, 221	217,347	16%
	H22. 3	174, 313	210, 409	384, 722	123, 761	508, 483	600, 557	0. 85両	1, 392, 524	279,934	20%
	H27. 3	183, 646	191, 998	375, 644	142, 233	517, 877	636, 715	0. 81両	1, 404, 233	339,090	24%
多摩地区合計	H17. 3	448, 907	610, 433	1, 059, 340	284, 953	1, 344, 293	1, 574, 077	0. 85両	3, 696, 373	619,638	17%
	H22. 3	456, 146	552, 096	1, 008, 242	340, 610	1, 348, 852	1, 684, 460	0. 80両	3, 814, 730	767,132	20%
	H27. 3	471, 602	498, 933	970, 535	387, 536	1, 358, 071	1, 779, 108	0. 76両	3, 845, 176	906,940	24%
特別武三交通圏合計	H17. 3	946, 776	853, 581	1, 800, 357	284, 742	2, 085, 099	4, 272, 639	0. 49両	8, 797, 855	1,548,398	18%
	H22. 3	961, 260	726, 239	1, 687, 499	316, 742	2, 004, 241	4, 596, 846	0. 44両	9, 186, 029	1,782,157	19%
	H27. 3	981, 405	651, 845	1, 633, 250	336, 566	1, 969, 816	5, 031, 350	0. 39両	9, 465, 047	2,021,096	21%
都内合計	H17. 3	1, 399, 351	1, 474, 572	2, 873, 923	584, 306	3, 458, 229	5, 861, 647	0. 59両	12, 523, 709	2,176,162	17%
	H22. 3	1, 421, 463	1, 286, 717	2, 708, 180	674, 187	3, 382, 367	6, 296, 239	0. 54両	13, 028, 796	2,557,714	20%
	H27. 3	1, 456, 457	1, 158, 847	2, 615, 304	742, 668	3, 357, 972	6, 825, 230	0. 49両	13, 336, 620	2,936,928	22%

※１「都内合計」欄は、島しょ地区及びＹナンバー車両を含む。
※２「世帯数」、「人口（参考）」は、平成27年4月1日現在。

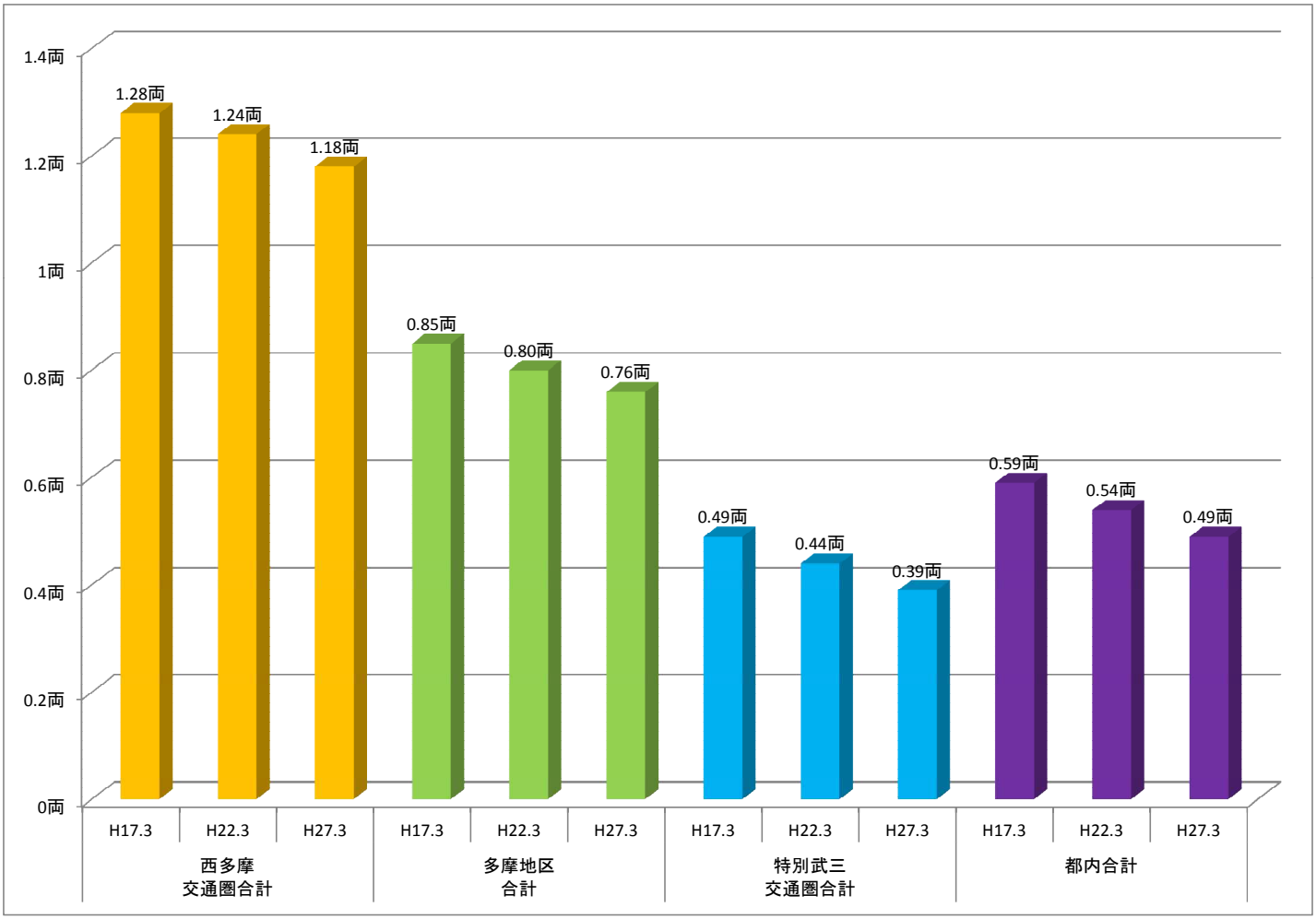


〇北多摩交通圏と同様に、人口及び世帯数は増加傾向が続いているが、特に老年人口の増加が著しく、高齢化が進んでおり、一世帯あたりの人口はH17．3月では2．4人であったがH27．3月では2．2人へと核家族化が進んでいると考えられる。
〇地域の保有車両数は増加傾向が続いているが、世帯数の伸びより低いため、一世帯あたりの保有車両数は減少傾向にある。
〇北多摩交通圏より、一世帯あたりの保有車両数は依然として高いものの、このような状況からタクシーが地域の公共交通としての活躍の場は拡大するものと思われる。

多摩地域の一世帯あたり保有車両数（西多摩交通圏）

市町	時期	普通乗用	小型乗用	乗用計	軽（貨物・乗用）	保有車両数	世帯数	一世帯あたり保有車両数	人口（参考）	老年人口（65歳以上）	老年人口割合
西多摩交通圏合計	H17. 3	55, 009	84, 616	139, 625	64, 887	204, 512	159, 307	1. 28両	400, 544	68,787	17%
	H22. 3	54, 612	76, 191	130, 803	76, 444	207, 247	167, 547	1. 24両	399, 410	85,630	21%
	H27. 3	55, 334	67, 767	123, 101	85, 611	208, 712	176, 224	1. 18両	392, 410	102,276	26%
多摩地区合計	H17. 3	448, 907	610, 433	1, 059, 340	284, 953	1, 344, 293	1, 574, 077	0. 85両	3, 696, 373	619,638	17%
	H22. 3	456, 146	552, 096	1, 008, 242	340, 610	1, 348, 852	1, 684, 460	0. 80両	3, 814, 730	767,132	20%
	H27. 3	471, 602	498, 933	970, 535	387, 536	1, 358, 071	1, 779, 108	0. 76両	3, 845, 176	906,940	24%
特別武三交通圏合計	H17. 3	946, 776	853, 581	1, 800, 357	284, 742	2, 085, 099	4, 272, 639	0. 49両	8, 797, 855	1,548,398	18%
	H22. 3	961, 260	726, 239	1, 687, 499	316, 742	2, 004, 241	4, 596, 846	0. 44両	9, 186, 029	1,782,157	19%
	H27. 3	981, 405	651, 845	1, 633, 250	336, 566	1, 969, 816	5, 031, 350	0. 39両	9, 465, 047	2,021,096	21%
都内合計	H17. 3	1, 399, 351	1, 474, 572	2, 873, 923	584, 306	3, 458, 229	5, 861, 647	0. 59両	12, 523, 709	2,176,162	17%
	H22. 3	1, 421, 463	1, 286, 717	2, 708, 180	674, 187	3, 382, 367	6, 296, 239	0. 54両	13, 028, 796	2,557,714	20%
	H27. 3	1, 456, 457	1, 158, 847	2, 615, 304	742, 668	3, 357, 972	6, 825, 230	0. 49両	13, 336, 620	2,936,928	22%

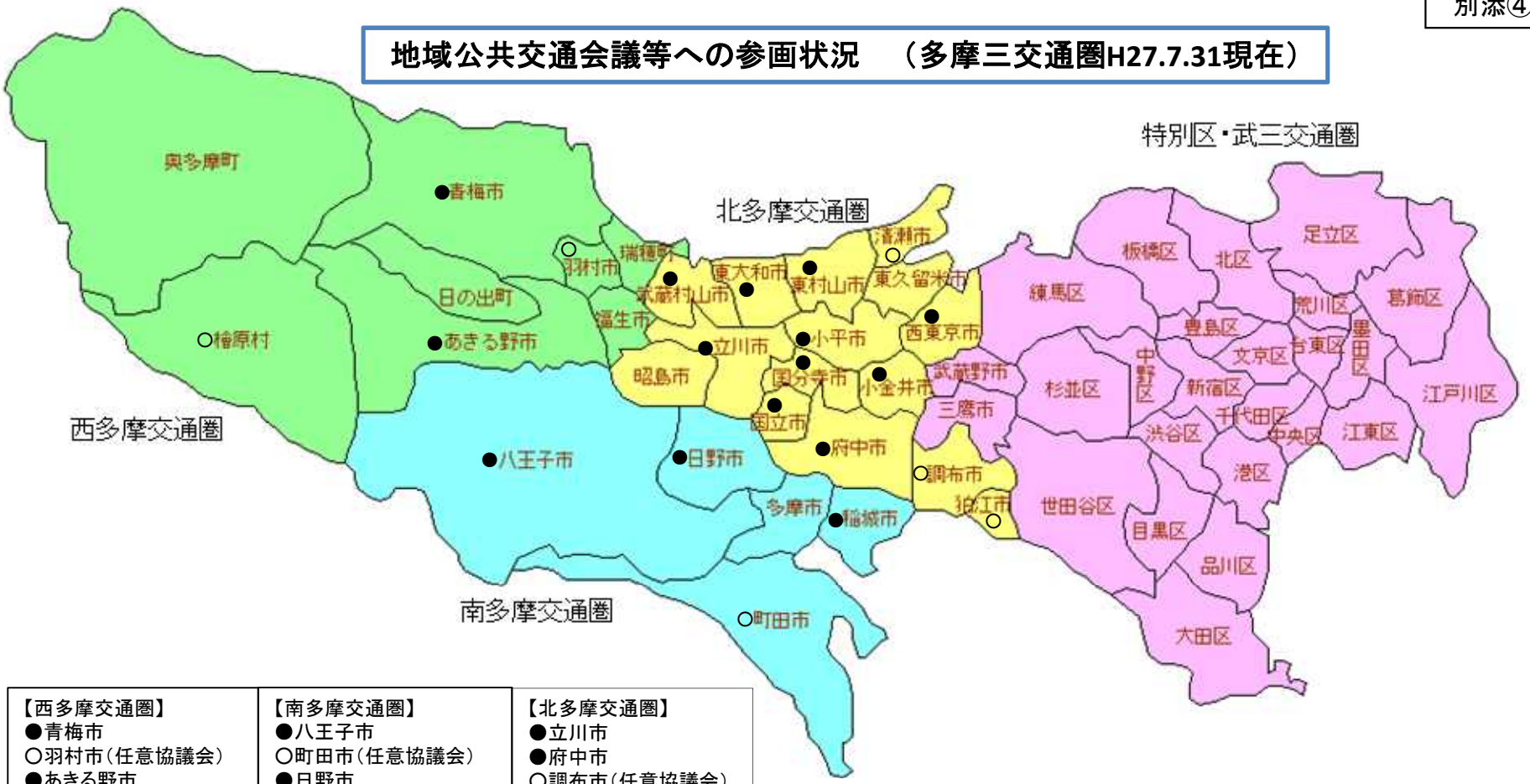
※１「都内合計」欄は、島しょ地区及びＹナンバー車両を含む。
※２「世帯数」、「人口（参考）」は、平成27年4月1日現在。



〇多摩地域では唯一、人口は減少傾向であるが、世帯数は増加傾向が続いており、特に老年人口の増加が著しく、高齢化が進んでおり、一世帯あたりの人口はH17．3月では2．5人であったがH27．3月では2．2人へと核家族化が進んでいると考えられる。
〇地域の保有車両数は増加傾向が続いているが、世帯数の伸びより低いため、一世帯あたりの保有車両数は減少傾向にある。しかしながら、依然として一世帯あたり1台以上の保有となっている。
〇このような状況から、一世帯あたりの保有車両数は高いものの、人口は減少し、その一方で、老年人口が増加しているため、タクシーが地域の公共交通としての活躍の場は拡大するものと思われる。

別添④

地域公共交通会議等への参画状況　（多摩三交通圏H27.7.31現在）



【西多摩交通圏】	【南多摩交通圏】	【北多摩交通圏】
●青梅市	●八王子市	●立川市
○羽村市（任意協議会）	○町田市（任意協議会）	●府中市
●あきる野市	●日野市	○調布市（任意協議会）
○檜原村	●稲城市	●小金井市
		●小平市
		●東村山市
		●国分寺市
		●国立市
		○狛江市
		●東大和市
		○清瀬市
		●武蔵村山市
		●西東京市

各市町村の交通政策担当部局が主宰する地域公共交通会議等には、タクシー協会またはタクシー事業者が参画していることから、同会議もしくは同交通政策担当者を通じてタクシー活性化策を提案するなど、タクシー事業者による積極的な取り組みが重要である。
なお、同会議等に参画していない市町村については、タクシー事業者の参画を働きかけるなど、市町村との関係を構築していくことが肝要である。

●印は、タクシー協会またはタクシー事業者を構成員とする会議
○印は、タクシー協会またはタクシー事業者を構成員としていない会議

別添⑤

地域公共交通としてのタクシーの活用等に関するアンケート

平成27年8月
多摩地区適正化及び活性化分科会

配布市町村 ： 28市町村
回収市町村 ： 26市町村　回収率93%
［公共交通担当部門 26市町村
福祉担当部門 15市町村］

◎タクシーの活用に関するアンケート回答結果集計（公共交通担当部門）

問1） 地域においてタクシーを活用している事例はありますか？

障がい者等へのタクシー運賃の補助等　　タクシーを利用した交通手段・システム　　UDタクシー関連

① 福祉タクシー券の配布 （・身体障がい者手帳1・2級《視覚障がい者を除く》、愛の手帳1・2度の方
・身体障がい者手帳3級《内部障がい・下肢・体幹機能障がいの方）
② 福祉タクシー（市の助成制度あり）、UDタクシー（タクシー会社にて運行）、観光タクシー（タクシー会社と提携する旅行会社より依頼があれば運行）
③ 心身障がい者にタクシー券を配布し、利用料金の一部を補助。
④ タクシー等利用料金補助 （歩行することや自ら外出することが困難な障がい者に対し、請求者から提出される領収書《レシート》の金額をもとに1ケ月あたり3000円を上限として補助）
⑤ 障がい者や高齢者の外出支援策として、タクシー券の配布を行っている。
⑥ 障がい者（手帳の一定の基準を満たす方）がタクシーを利用した場合、運行に伴う一部料金を助成。助成対象額は、年額36000円。
⑦ 心身障がい者交通費等助成金支給事業として、通院及び生活圏拡大のために利用する、電車やバス・タクシーなどの運賃及び自家用車のガソリン代の一部を助成する。対象者は、身体障がい者手帳1～3級、愛の手帳が1～3度までの方。
⑧ 障がい者の外出支援として、償還払いによるタクシー料金の助成。
⑨ 貸切タクシーの導入による地域住民の交通の確保。
⑩ コミュニティタクシーによる地域内の交通の確保。（停留所を設け、定時運行でワンボックスの乗合サービスを、タクシー会社で運行）
⑪ 丘陵地ワゴンタクシー（乗合）の導入による、市民の移動手段の確保。
⑫ 平成26年4月から最長3年間の乗合タクシーを試行運転実施中。コミバス置換えのルートや、新規ルートの合計3ルートで実施。
⑬ 平成25年4月から乗合タクシー（デマンドタクシー）の実証実験運行実施中。利用対象者は交通不便地域にお住まいの方で、利用登録を済ませた方となっている。（一般乗用旅客運送の免許を持っているタクシー事業者に委託するのではなく、福祉タクシーや各種送迎を主に行っている運送事業者に一般乗合旅客運送の免許を取得してもらい運行を実施。）
⑭ 平成24年12月から市内においてUDタクシーを導入。事業者3社が枠を超えて、タクシーの内装・外装を統一して運行を開始した。なお、出発式を、市役所で実施。
⑮ 市の生活交通改善事業計画において、ユニバーサルデザインタクシー（UD）の導入推進事業計画がある。
⑯ 家族介護者支援介護タクシーサービス （介護4及び介護5の寝たきり高齢者と同居している介護者（家族等）の方に対し、寝たきり高齢者の方が病院へ通院する際のタクシー代の一部を補助している。
⑰ 車いす福祉タクシー事業の委託。

問2） 現在、取り組んでいるタクシーの活用にあたり、対応に苦慮している点・課題・質問等はありますか？

① 貸切タクシーの導入による地域住民の交通の確保
・基本的に町会等と市で1/2ずつ費用負担している。公共交通としては誰でも乗れる乗合タクシーが望ましい

が、専用車両が必要になる等様々な法律上課題が多く、維持費用も掛かるため貸切タクシーとして運行している。地形的にも、谷戸地形になっているためデマンドは向かないと考えている。
・タクシー合同運営委員会に委託しているため日によって運行業者が交代している。このため路線バスとの乗継であることを理解していない運転手が遅れて到着し、バスの発車時間に間に合わなかったり、バスが遅れて到着していないのに時間通りにタクシーが発車してしまうことが年度当初にたまにある。運営委員会事務局が対応に苦慮している。

② コミュニティタクシーにおいて、定員超過した際の追走体制について、セダン型のタクシー車両を利用できないか。（運輸局との調整では、条件が厳しく難しいと思われますが・・・）

③ 乗合タクシーの新規導入及び経路変更に関すること。 経路及び停留所の位置をどこにするか等。

④ ワゴンタイプの乗合タクシーなので、車いす利用者が乗車できないこと。

⑤ 乗合タクシーは、乗車定員が限られる一方乗務員の人件費の圧縮が難しいため、収支率が厳しい状況が続いている。

⑥ 道路整備状況が良くない地域では、乗合タクシーでも車両制限令をクリアできず、定時定路線のルート設定ができず交通空白を埋めることができない。

⑦ 乗合タクシー（デマンドタクシー）の利用者数の増加を図るための方策が、課題となっています。

◎対応

乗合タクシーの運行ついては、地域の公共交通会議等に積極的に参画し、タクシーが地域の足として活躍できるよう、更に取り組んで参りたいと考えています。

問3） 地域のタクシーに関して悩まれていること、対応に苦慮していることはありますか？

タクシー乗り場（ロータリー）等の待機問題　　UDタクシー関連

① タクシー乗り場以外で複数台待機している例が見受けられる。
② 駅周辺におけるタクシー待機車両の問題。
③ タクシー乗り場周辺での一般車等による違法駐停車について。
④ 駅ロータリーにおいての乗務員の喫煙行為。
⑤ 駅前にタクシー待機スペースが無い駅がある。
⑥ 駅前等の待機車両については、許可を得ていることもあり問題はないが、一部市道上に、時々休憩をしている車両があり、市民からの苦情がある。
⑦ UDタクシーの知名度がまだ低く、若干であるが拒否感を示す人がいる。
⑧ UDタクシーに車いすを乗せる分は問題ないが、杖をついた方だと乗りづらいと言った声がある。（ステップが2段あるため）
⑨ 狭くゆとりのない道路での過度なスピードの出しすぎにより、危険な場合がある。（特に夜間）
⑩ 夜間地域内にタクシーがない。

◎対応

本年10月1日より、多摩地域においても「乗務員登録制度」が導入され、全乗務員に対し「法令」「安全」「接遇」「地理」の講習を義務付け、輸送の安全及び利用者利便の確保のため乗務員のレベルアップを図ってまいります。
また、UDタクシーについては、補助金制度の活用による導入を目指すとともに、事業者団体や行政としましても積極的にPRに努め、誰でも利用できるユニバーサルタクシーが地域の足として活躍できるよう努力して参りたいと思っています。

問4） 今後、地域内の住民の交通手段として、また、移動制約者や高齢者などの移動手段

としてタクシーを活用する計画等はありますか？

① 公共交通不便地域におけるコミュニティタクシーの導入の可能性について、検討を行っている。
② 道路状況等によりコミュニティバス導入が困難な地域において、乗合タクシーやデマンド型交通等の導入を検討しています。
③ 高齢者の病院等への送迎。
④ 小型バスでも運行できない、公共交通空白・不便地域における交通手段を確保する方法の1つとして、タクシーを活用できないか検討する必要性を感じている。
⑤ 道路条件が悪い中で、定時定路線ではない方法で、何らかの地域交通手段を実現できないか検討をはじめている。
⑥ 鉄道駅や路線バスなどから離れた地域などへ、コミュニティタクシーの導入を検討している。
⑦ 公共交通空白地域の解消へ向けて、幅広い視野で対策を研究（デマンド型交通等）を行っている。
⑧ 交通不便地域の住民移動手段として、乗合タクシーを運行していますが、移動制約者に限定した公共交通の整備を図る予定はなし。但し、移動制約者に対しては、福祉政策としてタクシー券の交付等を行っている。
⑨ 計画は有りませんが、バスが運行困難な地域等の利便性向上のため、デマンド型公共交通として自治体が利用補助をするなどの活用は選択肢に入れるべきと考えています。

◎対応

地域のタクシーとして、どのように地域に貢献できるか、地域の公共交通会議等に積極的に参画し、地域の足として活躍出来るよう、更に取り組んで参りたいと考えています。

問5） 今後、地域においてタクシーに求めるサービスはどのように考えていますか？
また、タクシー業界に求めることなどがございましたらご意見をお聞かせ下さい。

地域公共交通としての新たな交通手段・システムへの要望　　UDタクシー関連

① 企業送迎等に利用している9人乗りタクシー等を、空いている時間に地域公共交通として最寄りのバス停まで割安な料金で運んでもらえる等のシステムが作れれば有難い。
② 道路の幅員の関係等で、路線バス、コミュニティバスが運行できない地域における高齢者の移動手段の確保。
③ いわゆる公共交通空白地域や不便地域における新たな交通システムの選択肢の一つとして捉えている。
④ 地域の公共交通ネットワーク面でのタクシータクシーの活用。
⑤ 小さな需要に対応する地域内輸送への参画や、タクシー車両の柔軟な活用。（タクシー乗合の共用など）
⑥ 地域の公共交通ネットワーク面での、更なるタクシーの活用。
⑦ 高齢化率の高い地域での移動手段の確保対策。
⑧ 民間路線バスやコミュニティバス等でカバーできない交通不便地域での交通手段としての役割を担って欲しい。
⑨ 市内のより良い公共交通の一端を担っていただけたらと思っております。
⑩ 地域の公共交通ネットワークとしてコミュニティバスの運行だけではカバーしきれない面があり、コミュニティバスを補完する交通手段としてタクシーには関心がある。活用事例を収集していきたい。
⑪ 中山間地域など、公共交通機関がもともと不便で、生活に必要な移動手段が十分にできていない地域内の移動手段の確保。
⑫ 高齢化により移動手段が不便になる住民への、福祉タクシーを含めた外出の支援。
⑬ ドア・ツー・ドアのサービスにより、高齢者、身体の不自由な方、乳幼児連れ、妊婦などが安心して外出することができる役割を担う。

⑭ 道路構造上から、コミュニティバスが入っていけない地域に対して、タクシー車両等との連動によるサービス提供の検討。

⑮ 環境対応車の積極的な導入。

⑯ 福祉車両の走行台数を増やし、日常の足を必要とする高齢者や障がいのある方への需要に応えて欲しい。

⑰ 路線バスのバリアフリー化がバス事業者を中心に進んでいる中で、タクシー用車両は大多数がクラウン・コンフォートであり、高齢者を中心に乗降に苦労されている場面を目にすることがあります。
東京オリンピックへ向けて、タクシー用車両も新型車が発売せれると伺っております。各事業者におかれましても、乗降性に優れた新型車への代替えを進めていただければ、利用者の利便性向上につながると期待しております。

⑱ 車いす等の障がい者を対象としたタクシー車両の拡充。

⑲ 閑散時間帯の割引サービスや、繁忙時間帯の乗合サービスなど、需要量に柔軟に対応できるサービスの導入。

⑳ 低廉な運賃で利用できる福祉タクシーの要望が寄せられる。

㉑ 女性乗務員の採用を積極的に行ってもらいたいが、現状としては男性乗務員の採用も厳しい状況となっている。

㉒ 障がい者に対する配慮。(・車いす利用者及び視覚障がい者への乗降時の支援　・聴覚障がい者への配慮として、筆談器を備えつけたり「筆談できます」と言うような車内への掲示 《群馬県では聴覚障がい者への配慮が素晴らしく、後部座席にメモと短い鉛筆が備え付けて有るとのこと、なお、短い鉛筆はタクシー強盗防止のために行っている。是非見習ってほしいと思います。

㉓ スイカ、パスモ等ICカードの利用可能なタクシー拡大による他の交通機関との連携。

㉔ 駅周辺におけるタクシー待機車両の問題を解決するため、待機場を設けること以外の方策がないか検討をして欲しい。

㉕ ロータリーのない駅にはタクシー会社の看板や案内(電話が出来る標示)の普及。

㉖沿線の最終駅のため、夜間までのタクシー待機をお願いしたい。

◎対応

①・②・③・④・⑤・⑥・⑦・⑧・⑨・⑩・⑪・⑫・⑬・⑭

各市町村が主宰している「地域公共交通会議」等に、タクシー事業者も参画している地域もあるが、今後も積極的に参画し、地域の足として活躍出来るよう、更に取り組んで参りたいと考えています。
また、地域の公共交通機関として、皆様に利用していただける方策を積極的に推進して参りたいと思います。

⑮・⑯・⑰・⑱

国内大手自動車メーカーで生産されているタクシー車両は、現在のセダン型が生産されなくなり日産では「NV200」(一般車・UD車)、トヨタでは新開発のタクシー専用車がオリンピック前の2017年から発売が開始されると発表されています。
特にトヨタ車は、高齢者への配慮や車いすのまま乗り込むことができることや、エンジンも環境に対応した車となる予定とのことです。
今後、車両の入れ替えの際には、これらのタクシー専用車を導入するなど環境対応車・車いす対応車(UD車両)の導入の検討を進めて参りたいと考えています。

⑲・⑳

多人数で乗車できるようなワゴン型タクシーの研究等、貴重なご意見と受け止め、今後の利用者ニーズに対応出来るよう検討して参ります。
特に現在、国土交通省に設置しました「新しいタクシーのあり方検討会」において、閑散時間帯の割引サービスは論点とされており、平成28年度までに実証実験を行う予定としております。また、福祉タクシーの利用につきましても地域の関係者と連携して対応して参りたいと考えています。

㉑

乗務員の確保問題は、事業者にとっても深刻な問題のため、従来の考え方だけでなく柔軟な対応を考え、女性の活躍できる仕事・職場づくり、労働条件等々を整備・見直しを行い、女性乗務員の採用を目指し取り組んで参りたいと考えています。

㉒

乗務員教育の徹底を図り、特にユニバーサル・ドライバー研修（UD研修）受講を積極的に進めて参りたいと考えています。

㉓

スイカ、パスモ等ICカードの利用可能なタクシーについては、事業者各社の対応とはなるものの、引き続き利用者利便向上のため前向きに導入を図って参りたいと考えています。

㉔・㉕・㉖

鉄道事業者をはじめ各関係者とも協議し、利用者利便向上のため対応して参りたいと考えています。

◎タクシーの活用に関するアンケート回答結果集計（福祉担当部門）

問1） 地域においてタクシーを活用している事例はありますか？

① 公共交通機関を利用することが困難な、身体障がい者手帳1・2級、愛の手帳1・2度をお持ちの心身障がい者に市と協定を結んでいるタクシー業者で使えるタクシー・自動車ガソリン費共有利用券を発行。
② 福祉タクシー券配布による身体障がい者等の外出支援。
③ タクシー使用料の一部助成（振込み）による、重度障がい者への外出支援。
④ NPO法人の参入による、タクシー料金の負担軽減。（高額利用者）
⑤ 市と提携したタクシー会社のリフト・寝台車を大型タクシー運賃額で利用可能とした、車いす等の方の交通手段の確保。
⑥ 福祉タクシー券配布による、費用の一部補助。
⑦ 身体障がい者手帳1・2級及び、3級（下肢機能障がい、体幹機能障がい、内部機能障がい）、愛の手帳1・2度、脳性麻痺または進行性筋萎縮症の方を対象に、20000円相当のタクシー利用券を配布している。（障がい者支援施設等に入所している方は除く）
⑧ 福祉タクシー利用助成事業。身体障がい者手帳1・2級または、愛の手帳1・2度の方（所得制限有）に対し、半年で19800円を上限とし、利用料負担を行っています。
⑨ 福祉タクシー事業。（6ヵ月で上限1万円まで費用を助成）
⑩ 重度障がい者に対するタクシー費用助成による外出支援。
⑪ 高年齢者外出支援サービス事業。
心身の障がい等により一般交通機関での外出が困難な高齢者に対し、介護予防・健康づくり・生きがいづくり等を推進する観点から、介助員を配置したリフト付きの福祉車両等を用いて外出支援を行うことにより、高齢者等の日常生活の利便を確保し、生活圏の拡大を図ることを目的としている。
⑫ 重度障がい者タクシー乗車料金助成事業。
障がいのある人の外出を支援することを目的に、重度の障がい者にタクシー乗車料金等を助成している。
住民登録をして在宅で生活されている、身体障がい者手帳（3級以上）、愛の手帳（2度以上）、精神障がい者保健福祉手帳（3級以上）の交付を受けている前年度町民税非課税の方。
年に1回の申請で、審査後対象者に年額19000円を助成。

問2） 現在、取り組んでいるタクシーの活用にあたり、対応に苦慮している点・課題・質問等はありますか？

① 市と協定を結んでいない業者からのタクシー券の請求に関するトラブル。
② タクシー乗車時にタクシー券を使用した市民の方に発行する領収書について、以前より助成券利用分を含めるか否かの問い合わせがあったことを受け、領収書の記載内容について通知を出したが、その後の対応が今後の課題である。
③ 近隣のタクシー会社と協定を結んでいるが、年に数件協定を結んでいない会社から、誤ってタクシー券を受け取ったので支払いをして欲しいと相談が有るが対応は困難であること。
④ 障がい者手帳割引があることをもっと広く周知し、活用できるようにして欲しい。
⑤ 障がい割引について、徹底されていない旨の話が利用者よりあった。

◎対応

福祉券等の取り扱いについては、自治体により取り扱いが相違しているが、福祉券利用者の利便向上ため、関係方面とも密に協議をし、実施に際してトラブル防止に努めて参りたいと考えています。
また、障害者割引につきましては、乗務員教育を徹底するとともに、割引制度の周知・PRに努めて参りたいと考えています。

問3） 地域のタクシーに関して悩まれていること、対応に苦慮していることはありますか？

この問いに対しては、回答は無し。

問4） 今後、地域内の住民の交通手段として、また、移動制約者や高齢者などの移動手段としてタクシーを活用する計画等はありますか？

この問いに対しては、回答は無し。

**問5） 今後、地域においてタクシーに求めるサービスはどのように考えていますか？
また、タクシー業界に求めることなどがございましたらご意見をお聞かせ下さい。**

① 障がい者が利用する時に、乗務員による差別的な対応があるとの声を聞いている。障がい者に対する理解を深めて欲しい。
② 認知症高齢者への対応について。
徘徊高齢者が、タクシーを利用し遠方へ行ってしまうことがある。
行き先を明確に言えない者、服装が不自然な者、無賃乗車の者等、心配な高齢者が乗車した場合の対応について、認知症サポーター養成講座を受講する等して、乗務員さんに理解していただきたい。
③ 高齢者や障がい者がタクシーを利用する際、降車・乗車・運賃の支払い等に際して、配慮をしていただきたい。
運転手でも、各人により温度差があると思われます。また、実施されているとは思いますが、運転手の方々に対して、福祉への理解を深めていただけるよう指導をお願いします。
④ 利用者より、電動車いす等の重量のある車いすを乗せられるタクシーの要望がありました。
⑤ 電動車いすや大型車いすも、乗車可能な車両の拡充。
⑥ 高齢者、障がい者等の安全・安心に配慮したサービスの拡充。
⑦ 地域における見守りのネットワークへの参画。
⑧ 福祉有償運送に関して、規制制限の地方自治体への移管は、担当する職員の育成組織の再編など、各自治体が抱える課題があり、一方的な移管には疑問がある。
多摩地域では、運営協議会を合同で組織しており、現状を変更するという考えは持っていないと聞いている。

◎ 対応

①・②・③

乗務員教育の徹底を図り、特にユニバーサル・ドライバー研修（UD研修）受講を積極的に進めて参りたいと考えています。
また、認知症サポート養成講座の受講については、地域での貢献に寄与することができるよう前向きに検討して参りたいと考えています。

④・⑤

自動車メーカーの方向性でタクシー専用車両が、UD車へとシフトしていく流れになっていますが、現在発売されているUD車では一般的な車いすの乗降対応となっております。今後、更なる課題として対応を検討していくとともに、自動車メーカーにも働きかけをして参りたいと考えています。
なお、電動車いす等でのご利用の場合には、業界として福祉限定事業者等を紹介するなどの対応ができるよう努めて参りたいと考えています。

⑥・⑦

各市町村が主宰している「地域公共交通会議」等に、タクシー事業者も参画しているケースも多く見られるが、今後も積極的に参画し、地域の足として活躍出来るよう更に取り組んで参りたいと考えています。
また、地域の公共交通機関として、皆様に利用していただける方策を積極的に推進して参りたいと思います。

別添⑥

多摩地区における活性化の取組状況について

～事業者アンケート調査～

回答会社数

対象会社：63社
回答会社：57社

回収率：90%
（9月24日現在）

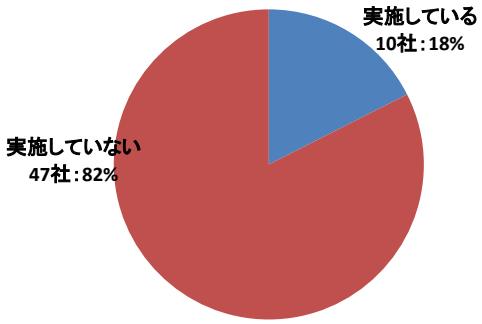
～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

1.「妊婦向けのタクシーサービス」について
（1）サービスの実施について
（2）サービスの名称について
（3）サービスの開始時期について
（4）サービスの対象地域について
（5）直近の事前登録・実際の利用件数について
2. 「子供向けのタクシーサービス」について
（1）サービスの実施について
（2）サービスの名称について
（3）サービスの開始時期について
（4）サービスの対象地域について
（5）直近の事前登録・実際の利用件数について
3.UDタクシーの導入・促進について
（1）UDタクシーの導入について
（2）導入時期について
（3）営業実態について（営収・稼働状況、現状の問題点等）
（4）導入・促進が進まない問題点等について
4.その他の活性化として取り組んでいるサービスについて

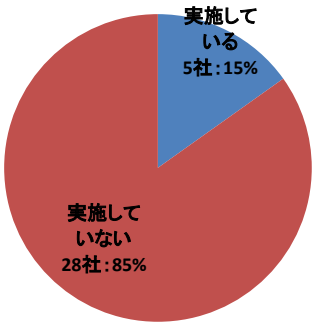
～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

1.妊婦向けのタクシーサービスについて
(1)サービスを実施しているか

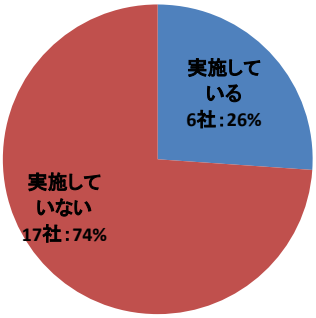
多摩全域



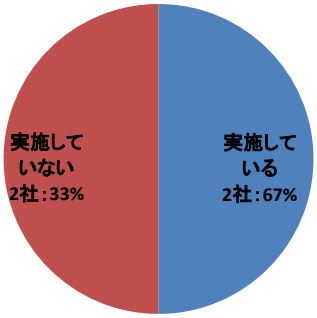
北多摩



南多摩



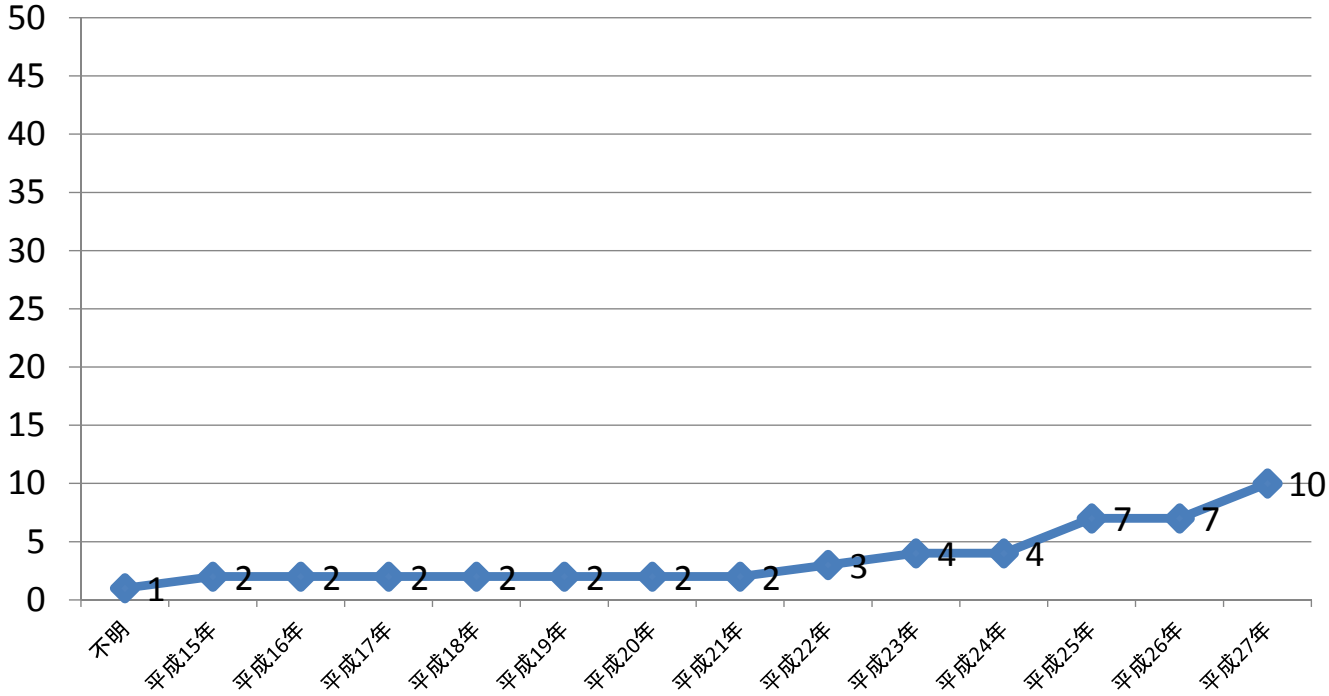
西多摩



～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

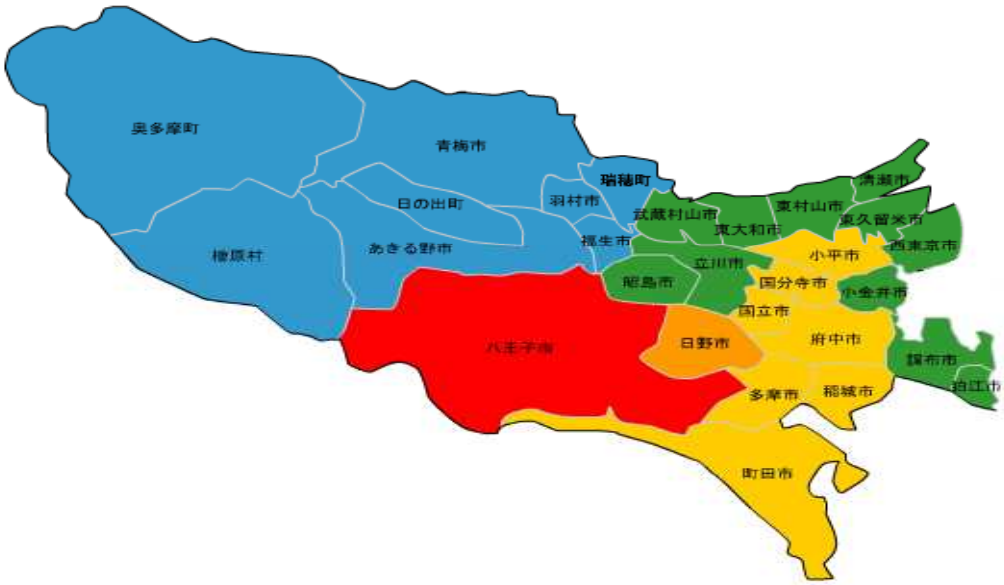
1.妊婦向けのタクシーサービスについて
(3)サービスの開始時期について

多摩全域累計値(会社数)



～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

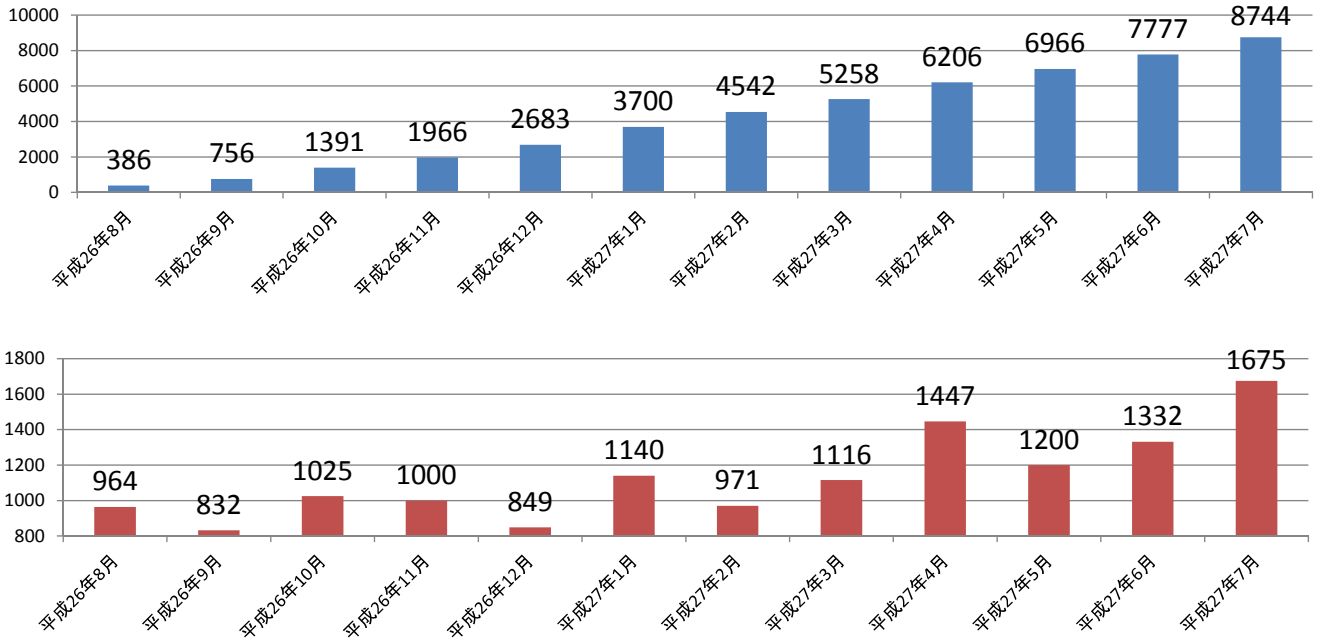
1.妊婦向けのタクシーサービスについて
(4)サービスの対象地域について



青:2社
緑:3社
黄:4社
オレンジ:5社
赤:6社

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

1.妊婦向けのタクシーサービスについて



＊登録制度を設けず、対応されている会社もある。
＊実績を統計を取られていない会社もあるので、実数は更に見込まれる。

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

1.妊婦向けのタクシーサービスについて
(6)サービスの特徴について

・車内で万が一破水してしまうことに備え、お迎えにあがる際、予め防水シートを後部座席に敷いています。
・陣痛の際には自宅から病院までお送りいたします。（病院の中まで付き添い、病院の方に引き継ぎます）
・事前登録（お迎え場所・お送り先・緊急時連絡先など）が必要です。
・事前登録された電話番号からの着信は24時間最優先で受付します。
・破水時に備え防水シートを敷いた車でお迎えにあがります。
・必ず事前に病院の指示を仰ぐ。
・付き添いの確認。
・大きめのバスタオルかレジャーシートの用意を求める。
・乗務員へ社内研修を実施。
・無線オペレーターに社内研修を実施。
・陣痛専用優先電話番号。
・24時間、365日対応。送り先を事前登録し道案内なしでお送りする。
・担当乗務員は公益財団法人東京防災救急協会公認のマタニティサポート講習を受講。
・サービスの有効期限は、出産予定日後、1年間。
・妊娠中のお出かけ・陣痛・入退院時の送迎・各種検診を優先的に配車。
・「親切タクシー」の一環で陣痛登録し、対応させていただいております。特に乗務員に対しては「ユニバーサル・デザイン・タクシー」の講習を受講した者を配車の対象としております。
・産婦人科の先生が当社を紹介する。
・患者等搬送事業における適任者に24時間連絡し同車両の出場に備える。

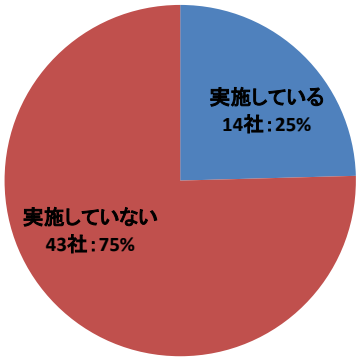
～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

1.妊婦向けのタクシーサービスについて
(2)サービスの名称について

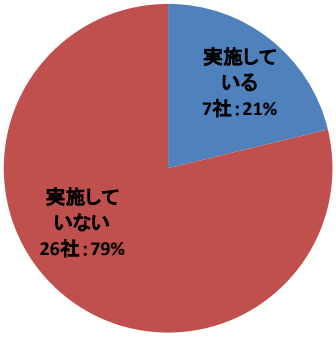
・マタニティサポート
・マタニティタクシー
・さぽーとタクシー（マタニティーサポート）
・陣痛タクシー
・はぴママサポートタクシー
・無（特に名称を設けていない）

2.子供向けのタクシーサービスについて
(1)サービスを実施しているか

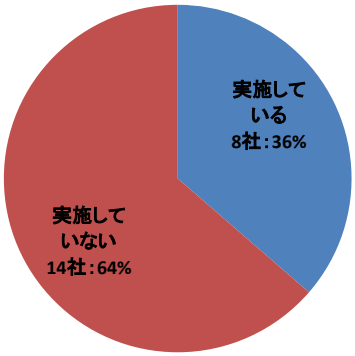
多摩全域



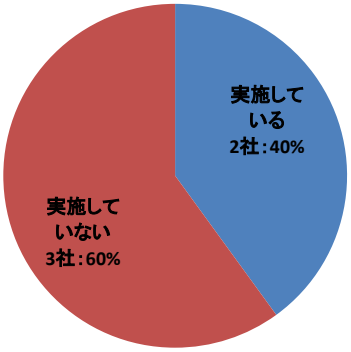
北多摩



南多摩



西多摩

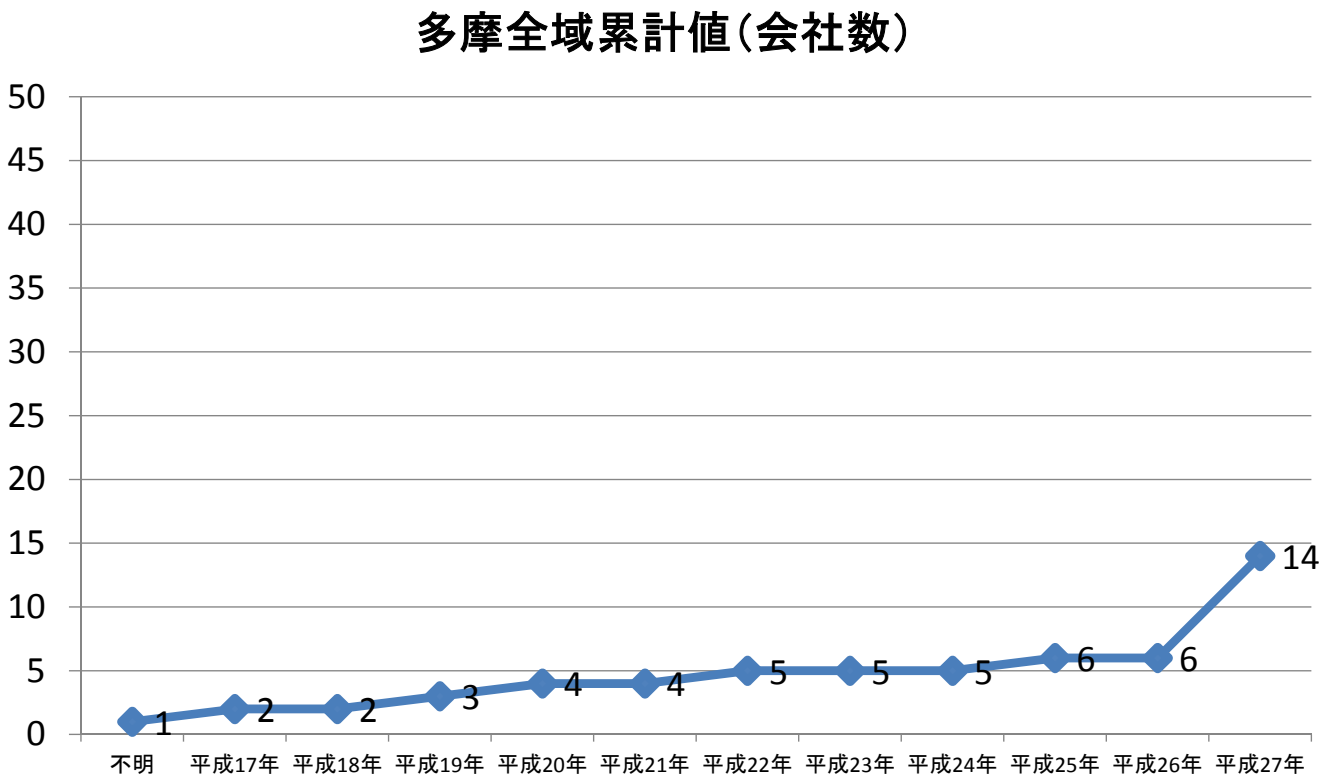


～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

2.子供向けのタクシーサービスについて
(2)サービスの名称について

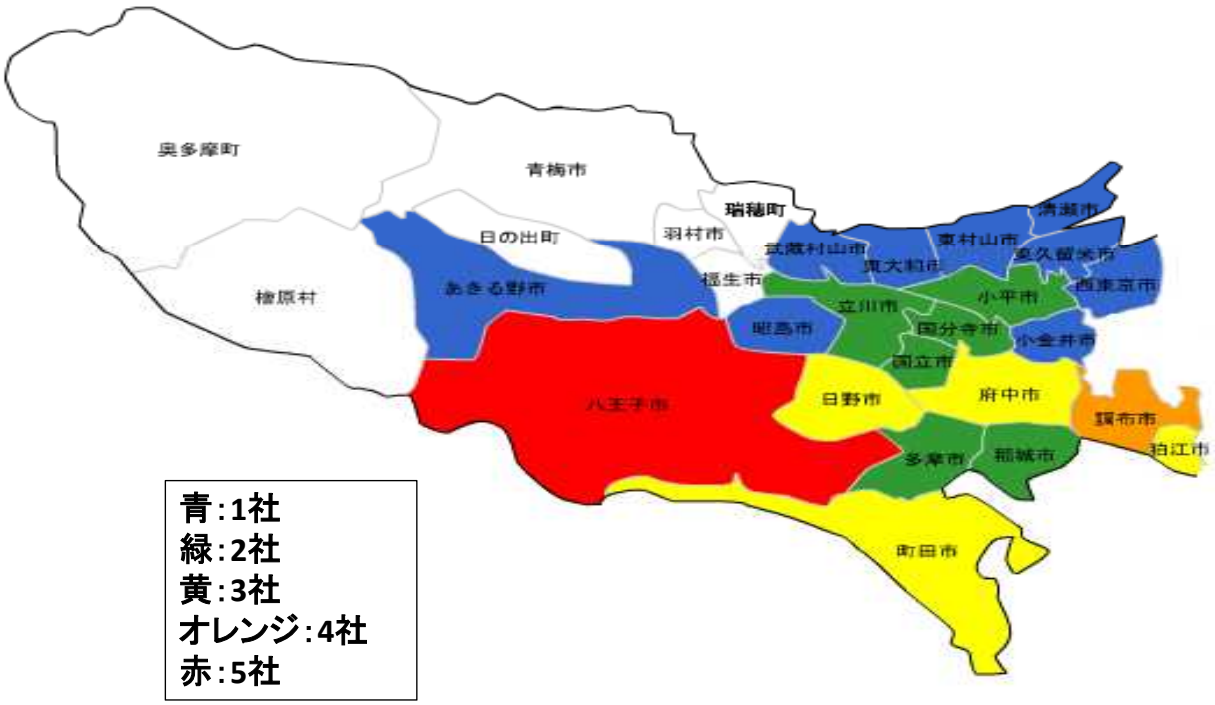
- お迎えサポート
- さぽーとタクシー（お迎えサポート）
- 通級サービス
- 子供タクシー（安心）
- 学童輸送
- 子供支援タクシー
- キッズタクシー
- はぴチルサポートタクシー
- 子育て支援タクシー
- キッズタクシー
- 学童児童送迎
- 無（特に名称を設けていない）

2.子供向けのタクシーサービスについて
(3)サービスの開始時期について



～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

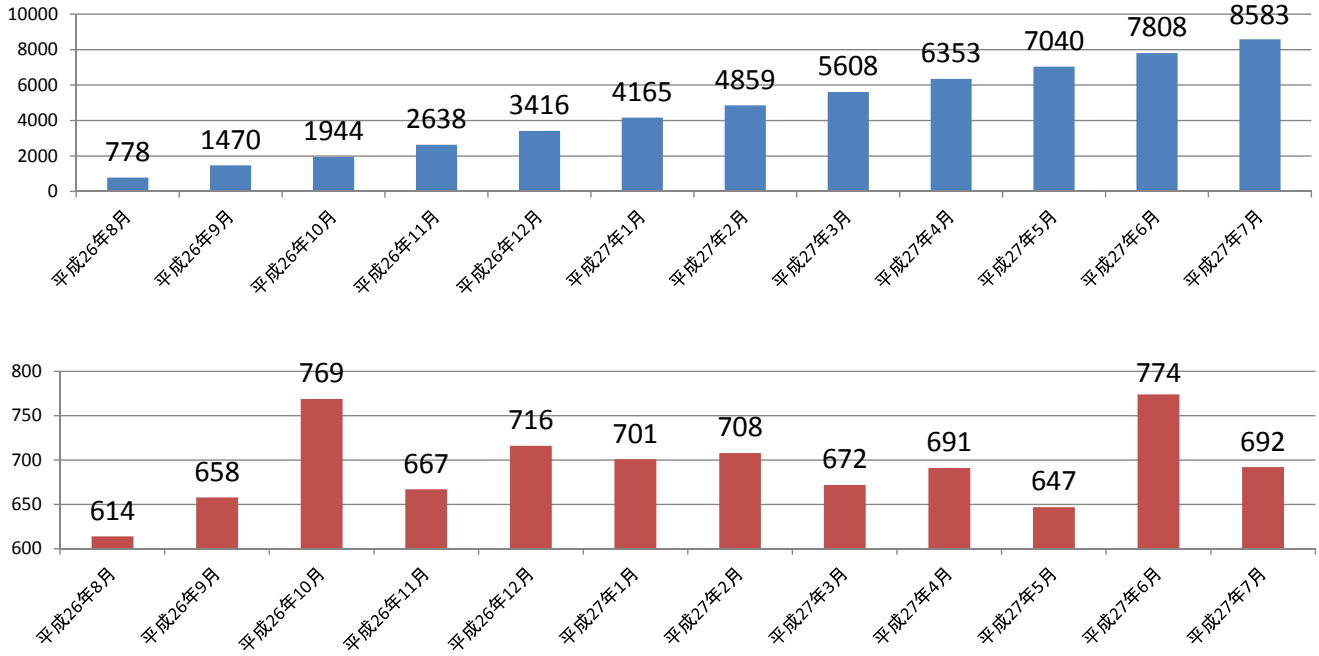
2.子供向けのタクシーサービスについて
(4)サービスの対象地域について



青:1社
緑:2社
黄:3社
オレンジ:4社
赤:5社

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

2.子供向けのタクシーサービスについて



＊登録制度を設けず、対応されている会社もある。
＊実績を統計を取られていない会社もあるので、実数は更に見込まれる。

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

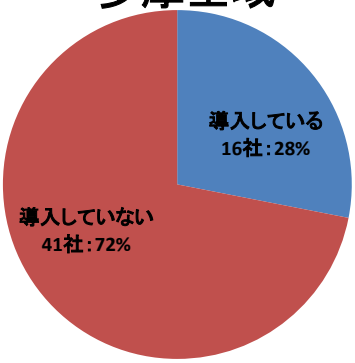
2.子供向けのタクシーサービスについて
(6)サービスの特徴について

・救命研修と同時に教育。
・数に限りがありますが、チャイルドシートをご希望されたらお受けすることが出来ます。
・急な用事で保育園（幼稚園）にお迎えにいけない！！といった万が一の時にも、タクシーが代わりにお子様をお迎えに行きます。
・事前登録（お迎え場所・お送り先・緊急時連絡先など）が必要です。
・主に知的障害者の輸送。
・お客様への対応が難しいので乗務員への研修は個別で実施後、集合教育でも毎年指導している。
・ステッカー貼付。
・明番会等集合教育。
・ 資格として過去三年以内に事故及び苦情を惹起していない乗務員。
※半年毎に見直しをしている。事故又は苦情を惹起した時点で担当から外れる。
・パートを始める主婦の方からの登録で、口コミで広がっている。
・小学生を対象。
・担当乗務員は自社研修を受講。
・支払は現金の他、口座振替も可能。送り先を事前登録し、道案内なしで目的地まで送迎。
・「子育て支援タクシー」で子育て中の方で業務その他へ、送り迎えのサービスになります。しかしその中で小さな子供さんをお預かりする際に親御さんが不在で誰に引き渡すのかというところで、無責任さを感じるところがあります。
・子供だけで乗せたい旨の連絡が入る。
・自宅や学校・児童保育、習い事、塾などへ送迎します。また、事前に登録しておけば、行き先をその都度説明しなくてもスムーズにお送りできます。
・安全パトロール、心理カウンセリング、自治体との災害連携、月例研修における心理学導入、事故災害の事前対策。

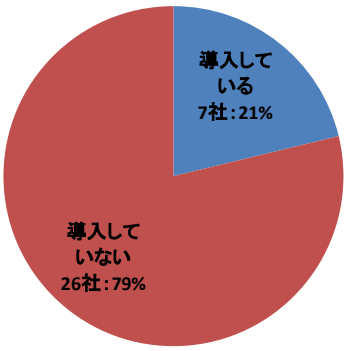
～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

3.UDタクシーの導入・促進について
(1)UDタクシーを導入しているか

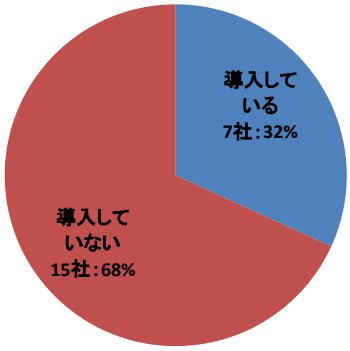
多摩全域



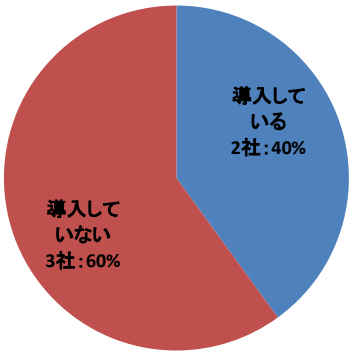
北多摩



南多摩



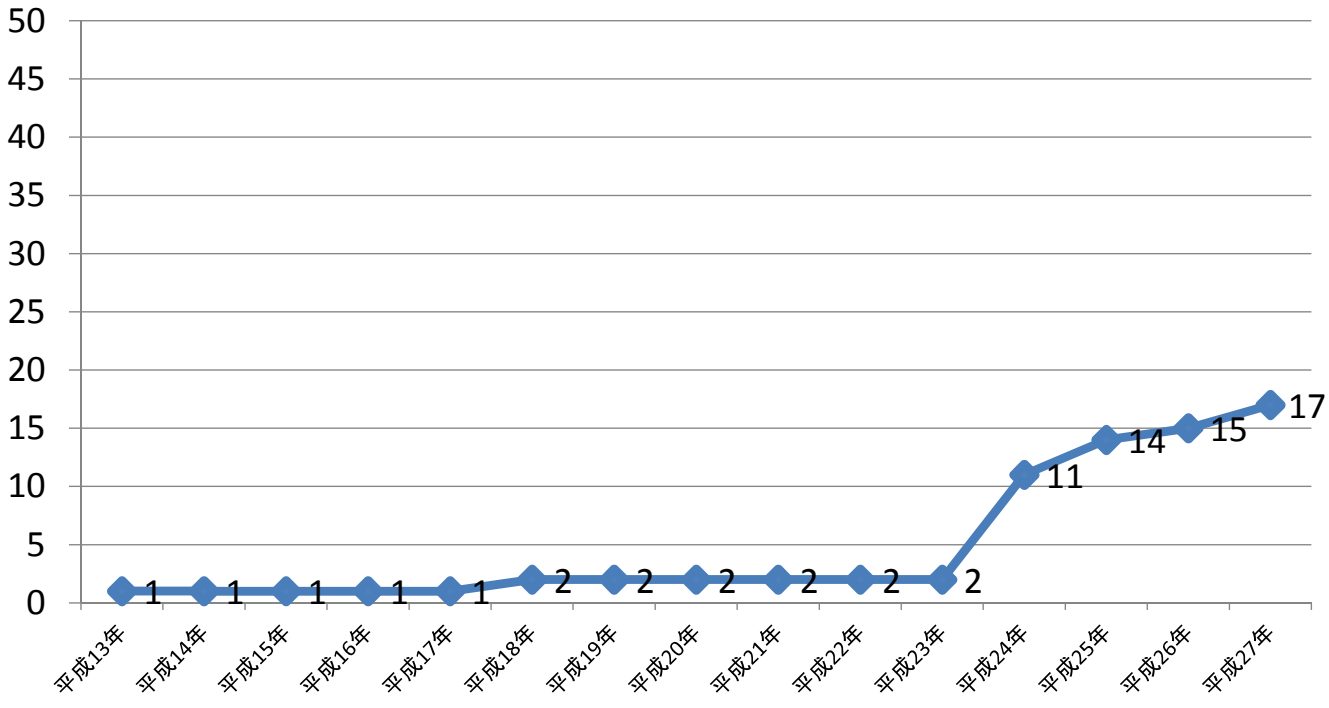
西多摩



～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

3.UDタクシーの導入・促進について
(2)UDタクシーの導入時期について

多摩全域累計値(会社数)



～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

3.UDタクシーの導入・促進について

(3)UDタクシーの営業実態（営収・稼働状況・現状の問題点）

・通常通りの営業、営収については予約があるため若干良い。
・お客様より普通のタクシーをと言われる場合が多い（無線の場合）。
・UD車両は配車して欲しくないというお客様が多い（床が高く高齢者の乗降が危ない）。
・シートが硬く、長距離の乗車には無理。
・維持費が高い。車両トラブルが多い！
・指定車として拘束される時間が長い。
・駅構内では、レギュラータクシーに乗車される方が多い（車椅子の乗客）。
・駅のタクシー乗り場では、一般車とのレーンが一緒のため、特に営収面では開きはないと思う。ただ時折、福祉タクシーを敬遠されてしまうこともあります。またリフトを利用される場合に構造上、時間を要するので何とかならないかと思っています。
・いまだ認知度が低いのか、手上げが少ない。
・営業収入：約65万円（税込み）平成27年1月～6月の平均稼働状況：約80%　24日前後稼働。その他：担当者2名で乗務。担当者が公休の時にUD車指定の予約があるときは、UD研修受講者が応援。多摩センター駅UD専用レーンにて待機。又は、予約対応にて営業。予約待機時には待機時間の拘束が発生するが、営業収入への影響は特別ありません。
・特に現段階では問題点はございません。
・日働車両として運行。夜間の運用は利用者からの敬遠が若干あり、乗務員の不備が生じるため運行を控えている。
・リフト車は事業者市場
・社会的事例を受け採算に及ばない
・順抜き行為
・一般的に「UDタクシー」とは何か認識されていない。稼働は75%くらいで、「UDタクシー」乗務員確保に苦労している。当社乗務員の意識としては「現状と違う事はやりたくない」、「手当が出るなら一考の余地有」といったところ。営収に関しては採算ベースに遠く及ばない。
・福祉車両と思われ、敬遠されることが多い。←営収もセダン型に比べ低い。
・洗車などの手入れが大変（背が高いので手が届かない。）・既存のセダン型の車庫に入らない。（車高が高いため）

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

3.UDタクシーの導入・促進について

(4)UDタクシーの導入・促進が進まない問題点等は何だと思いますか①

・必要性があまりない。
・ユニバーサルじゃなくても十分対応している。
・乗務員不足及び教育・コスト
・車両の耐久性。
・営収の確保が難しい状況が続いている為、UDタクシーの導入にまで至らない。
・導入に際する経費増が経営の圧迫を招く点
・UDタクシーに適する乗務員の確保が困難である点
・サスシートが硬く乗り心地が悪い。
・今現在が現状のままで対応できている。
・購入価格
・車種変更に伴う部品在庫の増加
・乗務員教育の徹底（車椅子固定等の事故防止対策及び車種変更に伴う乗務員の運転感覚の訓練）
・車両の価格及び耐久性。
・現在グループとして導入検討中。
・経費・お客様によってはいやがる（キャンセルになる）
・需要が少ない（問合せがない）。
・宣伝等やり方、長い目で中々見られない。
・1，2台入れても費用対効果や乗務員確保等による使いにくさ。
・選択肢が1メーカー（1車両）しかない。
・UDの必要性は認識しているが、零細の事業者にはメーカー都合で開発された高コスト車を導入する余裕がない。
・導入後の採算。都内に比べれば、多摩地域は需要が見込まれると思うが、実際の稼働採算状況がわからない。
・トヨタのUD車両を待っている。
・今現在、お客様からのご要望がほとんど無い事と、車両の価格が高いということが主な理由です。
・一般のお客様の輸送になじまない。
・需要が少ない。

3.UDタクシーの導入・促進について

(4)UDタクシーの導入・促進が進まない問題点等は何だと思いますか②

・車両がセダンタイプではない。
・実際にタクシー営業で使用してみると燃費があまりに悪い。（他社からの情報）・タイヤの消耗が早い。
・日産以外のメーカーの動向が気になるため。
・車種。
・高い。
・立体駐車場？
・ヒザ痛の人の乗り降り？
・UD研修済みの乗務員不足。今後増やしていく。
・UD車両導入計画が約3年先（トヨタ新型タクシー車両）
・車庫の問題、ドライバーの問題。
・車両の耐久性が不明。
・需要の問題、車両価格
・現行販売されている車両に不満足。
・これからは必要であるとは感じているが、周辺で導入している会社が少ない。
・都内の方である程度浸透してくれば、こちらの営業権にも波及してくると思う。

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

4.その他の活性化として取り組んでいるサービスについて

サービスの名称	サービスの内容	サービスの実態
7名乗車のタクシーを導入	無線営業をメインとしている（8割以上）	需要に対して供給が追いついていない（人で不足）
応急手当奨励事業所	災害時対応及び要請	―
運転免許返納者割引	運転経歴証明書の提示があった場合に10%の割引を行う。	増加傾向にある
福祉タクシー（リフト付きタクシー）	平成4年より移動困難者に対応すべくリフト付きタクシーを導入。現在10台で営業している。	利用者の利用時間帯が同じの場合が多く、午前・午後とも2時間前後が利用のピークでその他の時間帯は仕事が無く、採算が難しい。
―	2級ヘルパー乗務員（20名）に依るウェルキャブ車両（9両）の運行	―
―	成田空港到着口までプラカードを作成して出迎へ	―
あんしんネットワーク	高齢者宅の機械整備	市役所からの委託事業
例として、桜見ツアー、紅葉ツアー等	3時間程度の貸切で、花見を楽しんだり、食事をしたりして市内で観光しています	小規模な企画であるため、利用客も少ないので、手間の割に収入面で少し物足りなさが残ります。しかし、老人施設との信頼関係を築くために一役買っています。

～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

4.その他の活性化として取り組んでいるサービスについて

サービスの名称	サービスの内容	サービスの実態
―	ETC、ドライブレコーダー、カード決済等の導入	―
降宿醍醐地域乗合タクシー	・八王子市内で過疎化が進んでいる醍醐地域のタクシーによる代替輸送（醍醐地域～最寄バス停、約30分） ・デマンド型タクシー	・毎週2日（月・金） ・1日1往復（朝：醍醐→バス停、夕：バス停→醍醐） ・運賃料金は市・住民による負担
タートルタクシー	ゆっくりボタンを取付、急いでいない方、具合の悪い方等に対応。	―
ワゴンタクシーの導入（1台）	貸切、羽田定額に利用。	―
東京周遊タクシー	都内値壽を対象に実施。	―
老人介護施設利用者の朝・夕の送迎業務	施設利用者の自宅～施設間を朝夕送迎。各車両4名×6台＝24名	・月曜～金曜の朝夕各6台を運行させている。
・「付添い支援タクシー」 ・「墓参りサービスタクシー」 ・「お使い同行タクシー」	乗務員がお手伝いをさせていただく。	・お手伝い料金が別途掛かるシステムとなっております。 今のところ、注文はありません。
CTI会員サービス	・お客様情報をあらかじめ登録し（住所など）、混雑時の優先配車。	―

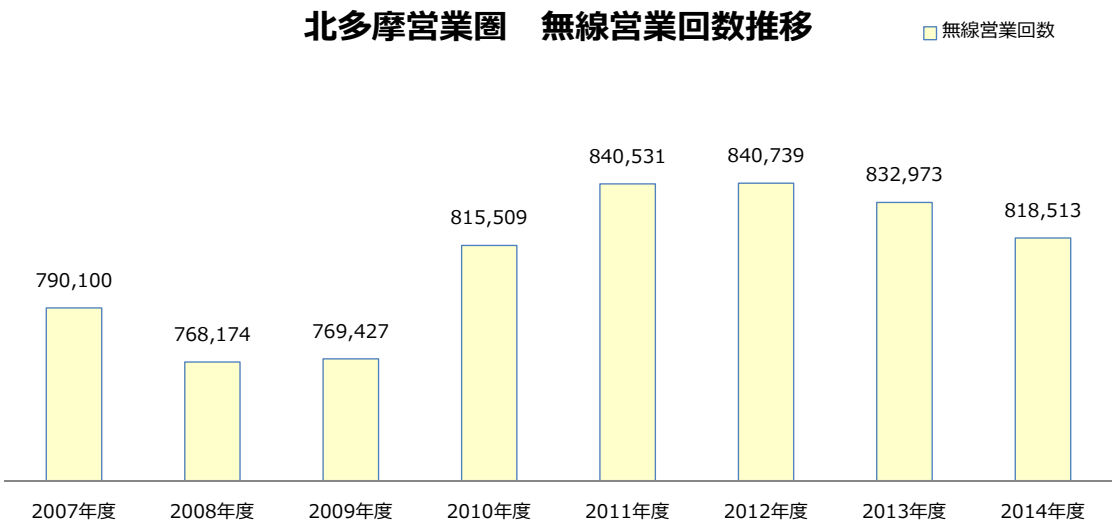
～多摩地区各社で活性化として取り組んでいるサービスの状況について～

4.その他の活性化として取り組んでいるサービスについて

サービスの名称	サービスの内容	サービスの実態
・子供110	・緊急事態の子供が助けを求めてきた時に、実車・空車を問わず車内に保護して警察と連携を取る。	・子供110は実態ゼロ
・はあとふるサポート	・業者と契約した独居老人が体調変化などが発生した時にかけつけ、最寄りの病院へ送る。	・はあとふるサポートは付き1～2件程度の発生。ボタンを誤って触れた事例が多い
・配車アプリシステムの活用	・自動配車システム	・まだ周知されていない。高齢者の方には操作出来ない。
・困りごとなんでも無料相談	・認知、表現が出来ない人が表れるため、適宜サービスを提供する。	不動産業、建設業、コンサル業、セラピー業
・得タクカードの導入	・乗車料金100に月3ポイント付与 ・一定額に達すると商品券プレゼント	最初は物珍しさも有、集客効果があったかと思えたが、徐々にお客様の興味も薄れ、営収も伸び悩んでおります。

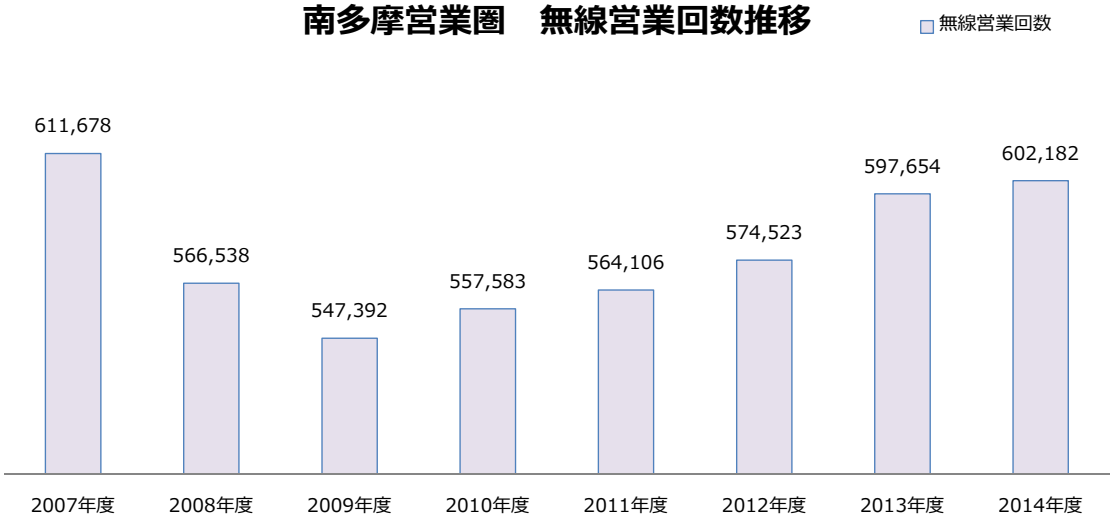
別添⑦

北多摩交通圏　年度別無線回数【2007年～2014年度】



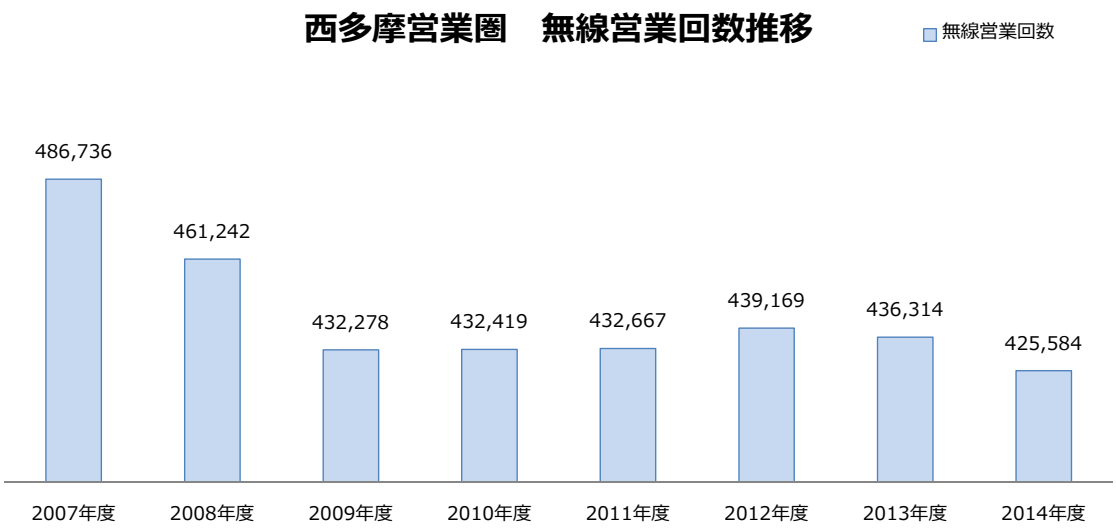
※A事業者の交通圏内3営業所の合計値

南多摩交通圏　年度別無線回数【2007年～2014年度】



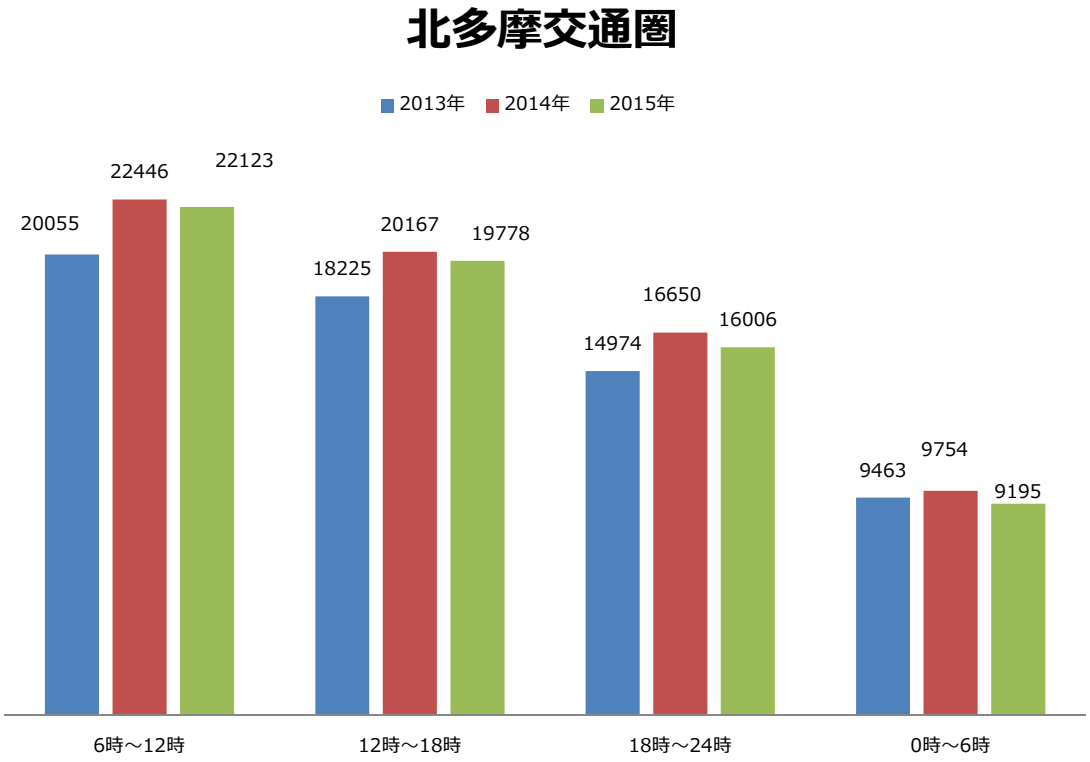
※A事業者の交通圏内3営業所の合計値

西多摩交通圏　年度別無線回数【2007年～2014年度】



※A事業者の交通圏内2営業所の合計値

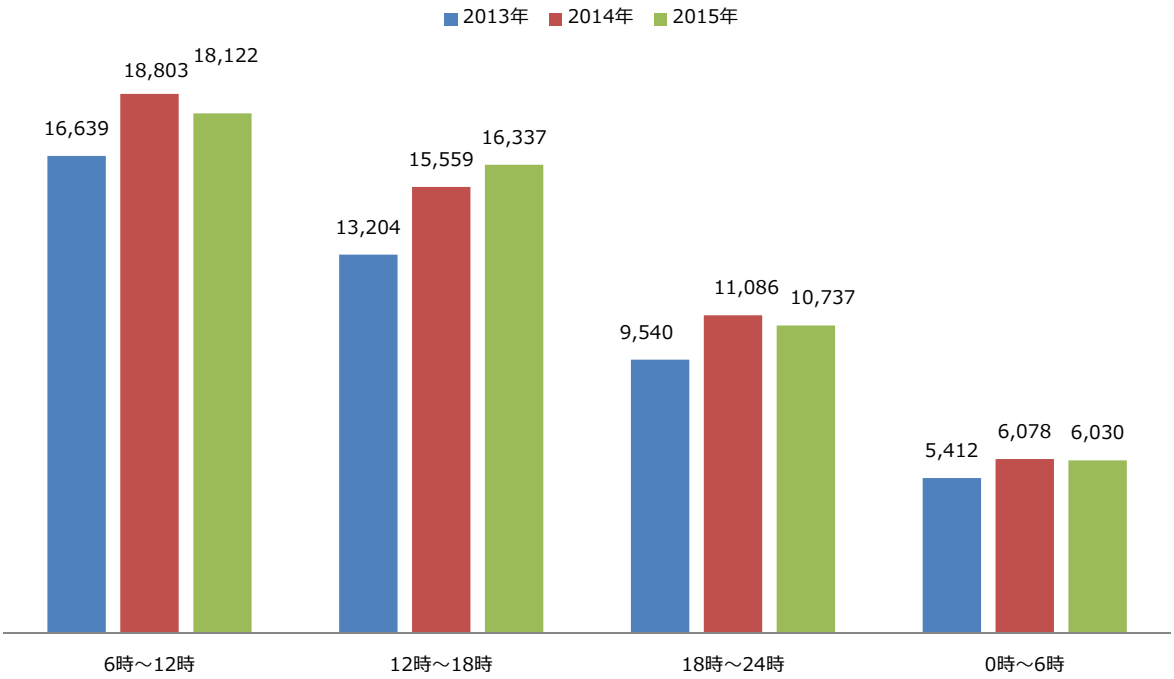
2013・2014・2015年【6月度】　時間帯別無線回数



※A事業者の交通圏内3営業所の合計値

2013・2014・2015年【6月度】　時間帯別無線回数

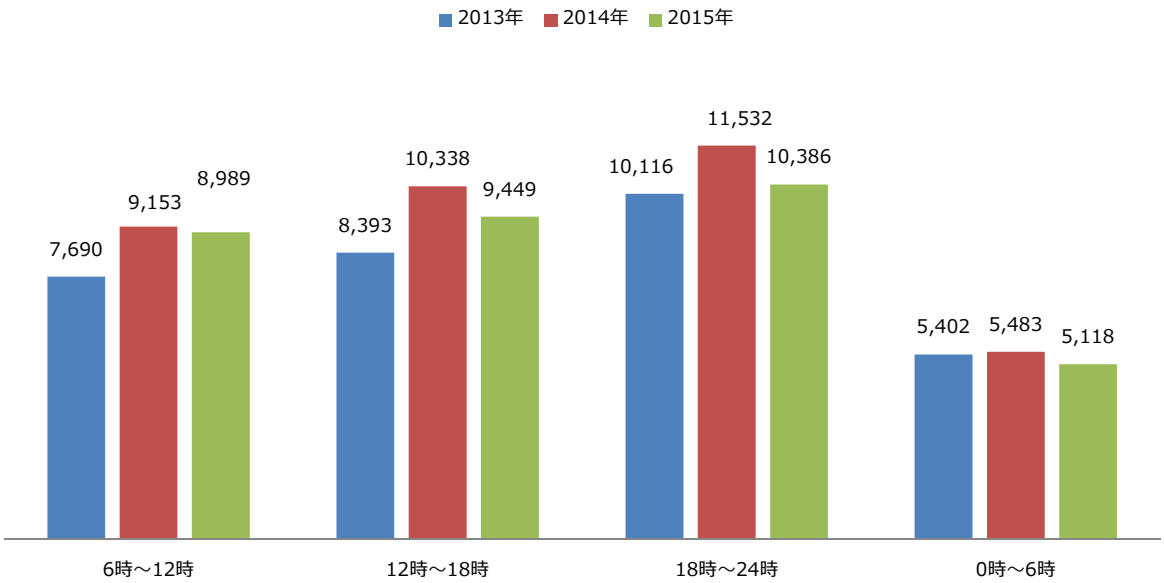
南多摩交通圏



※A事業者の交通圏内3営業所の合計値

2013・2014・2015年【6月度】　時間帯別無線回数

西多摩交通圏



※A事業者の交通圏内2営業所の合計値

別添⑧

全国の活性化事例（運輸局別）

（　北海道運輸局　）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
札幌交通圏	タクシーサービスの活性化	北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度の充実	観光タクシードライバー認定制度を創設（平成23年4月）。 ・札幌をモデル先行させて制度をスタートさせてきたが、今後は函館、旭川、十勝など主要な観光地域にこの制度を普及させていく予定。 ・制度設立当初の目的でもある札幌で認定乗務員を1,000人まで誕生させる予定。 ・認定機構の構成員をはじめ、関係団体、施設、自治体などにご協力をいただき、「夢大地北海道ガイドタクシー」認定乗務員の広報と活動する場を拡げていく予定。	別紙のとおり
札幌交通圏	タクシーサービスの活性化	「タクシーが経済的」のリーフレットを全車両へ掲示		別紙のとおり
小樽市	タクシーサービスの活性化	短距離(ワンメーター)の利用者を増やすことで、業界のPRを図る	各車両に「お近くでもどうぞ」のステッカーを貼付しているが、利用者には浸透してきている	
小樽市	タクシーサービスの活性化	外国からの旅行者に対応するため、4か国語（英語、中国、韓国、台湾）の、挨拶・運賃表記パンフを、各乗務員が携帯している	乗務員から好評を得ており、主要施設・乗り場等において積極的に展開している	
函館交通圏	タクシーサービスの活性化	ユニバーサルデザイン車両の導入	平成25年3月現在2事業者2両導入。補助制度を活用し導入促進予定。	現状は認知度が低く効果は不明だが、普及するにつれて、効果が出てくるものと考える。
旭川交通圏	タクシーサービスの活性化	サービス向上のための教育・研修の実施	2月21日に開催した第6回協議会にて、活性化推進施策として「ユニバーサルドライバー研修の実施」に取り組むことを確認。	高齢者や障害者等の多様なニーズへの適切な対応による接遇向上。
苫小牧交通圏	タクシーサービスの活性化	禁煙タクシーの導入	平成22年6月1日より、全面禁煙を実施	乗客・乗務員の呼吸器等の健康への受動禁煙が防止され、タクシーサービスが向上し、タクシー事業が活性化。
苫小牧交通圏	事業経営の活性化、効率化	タクシーチケットの企画統一化	平成22年6月1日より、タクシー2団体で別々に発行しているタクシーチケットを相互に利用可能とした。	タクシー利用の際、タクシー会社を選ばずに乗車でき、利便制が向上。

苫小牧交通圏	交通問題、環境問題、都市問題の改善	アイドリングストップ運動の推進	平成22年8月より、アイドリング状態での待機を抑制。	燃料費削減による経営合理化に寄与。また排出ガス抑制効果あり。
釧路交通圏	観光立国への寄与	観光タクシー乗務員認定制度の導入	協会における希望乗務員調査	
帯広交通圏	新たな顧客の開拓	十勝地区ハイヤー協会と十勝地区バス協会で「二次交通協議会（仮称）」を立ち上げ、管内における二次交通の整備と情報発信等を行う。	平成25年1月に準備会を開催。3月には設立総会を開催して、二次交通の利便性の向上や活性化に向けた取組みを行う予定。	旅行者に対し事前的なアクセス情報を発信することにより観光客誘致を図る
北見交通圏	観光に係るドライバー教育及び指導	北見市内及び周辺地域の観光名所等を勉強するため、北見観光協会の協力を得て観光講習会を数回実施。	市内のおすすめ飲食店の乗務員勝手ランキングを作成して乗客に提供しているほか、厳寒焼き肉祭り会場に臨時タクシー乗り場を設置し、利用者利便向上を図った。	各社乗務員の観光情報の共有化や、タクシー事業者とイベント実施関係者との情報の共有化が図られている。

（東北運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
青森交通圏	ー	活性化事例選定等について検討中	選定された活性化内容について今後記載	選定された活性化内容について今後記載
八戸交通圏	八戸あさぐる 新たな需要喚起に対応するための商品開発	八戸市内のホテルの宿泊客を対象に、ホテルから朝市、銭湯間を乗合タクシーにより運行し、新規需要の創出を図る	八戸市には大型の温泉宿泊施設はないが40軒もの銭湯があり、その半分近くが早朝5時頃から営業している。また、市内には9カ所の朝市がたつ。ビジネス客が比較的多い市内ビジネスホテルから朝食をかねた銭湯、朝市をめぐる乗合タクシーを導入した。	協議会設立以前の平成20年11月、実証実験により開始し、以降、市内タクシー事業者、ホテル、銭湯が提携し事業実施、継続。
弘前交通圏	ー	活性化事例選定等について検討中	選定された活性化内容について今後記載	選定された活性化内容について今後記載
盛岡交通圏	新たな需要喚起に対応するための商品開発及び人材育成	盛岡支部開催の接客・接遇サービス講習会参加等による乗務員の接客向上。	盛岡商工会議所主催の「もりけん（盛岡もの識り検定試験）」を乗務員が受験し、合格した乗務員を観光等にておもてなしのできるドライバーとして提供しよう、という計画を検討中。	講習会参加等により接遇は向上中。「もりけん」は今後の取り組み計画。
花巻交通圏	新たな需要喚起に対応するための商品開発及び人材育成	花巻支部開催の接客・接遇サービス講習会参加等による乗務員の接客向上。	講習会受講により、乗務員の接客・接遇サービスが向上。安全運行の提供、クレーム減少につながった。また一部事業者は、市観光協会と提携し、レトロタクシーを利用した観光ツアーも企画。全体としては観光ルート別運賃の運行を計画中。	講習会参加等により接遇は向上中。（左記観光ツアーは一部事業者のみ、ルート別運賃はこれからの計画につき、全体への効果は未定。）
一関交通圏	新たな需要喚起に対応するための商品開発及び人材育成	一関支部開催の接客・接遇サービス講習会参加等による乗務員の接客向上。	講習会受講により、乗務員の接客・接遇サービスが向上。安全運行の提供、クレーム減少につながった。また一部事業者は平泉町観光課主催の「語り部タクシー」の資格者育成支援を実施中。	講習会参加等により接遇は向上中。

仙台市	タクシーサービスの活性化	語り部タクシーの運行 東日本大震災の被災地をタクシーで巡りたいという顧客の需要にたいし、乗務員が被災地を案内しながら自らの体験や教訓を伝える「語り部」タクシーの運行に取組む。乗務員にタクシー協会が開催する被災地ガイド講習会を受講させ、正確な知識取得をおこない、被災地外からの需要に積極的に応じる。	平成23年10月から運行開。 「語り部」の認定を受けるための乗務員講習会を実施し、120名が受講・認定を受けた。 23年10月から実施済みの1社で、25年末まで300件の実績あり。	震災被災地を巡りたいという需要にタクシー利用の増加をねらう。 団体向けにはガイド付きバスツアーで、少人数向けにはタクシーで、という需要を掘り起こす。
石巻市	語り部タクシードライバーの育成	石巻市周辺に来訪する被災地視察旅客に対応するため取り組み	平成２５年４～６月開催されるDCキャンペーンに合わせてJR東日本との連携で観光ルート別運賃を活用したJR石巻駅からの２次交通手段の整備の準備がされている。JR側でリーフレットを作成し、来訪予定者に広報活動を行っている。	
秋田交通圏	タクシーサービスの活性化	秋田駅・空港での客待ちに入構許可制を導入。	４月以降入構希望者の募集開始、８月入構許可証発行、９月１日より実施予定。	客待ち乗務員のマナーアップを期待
	新たな需要創出による活性化	観光ガイドタクシー認定制度の導入	４月以降5回の研修を予定。９月に認定試験を経て認定書を交付、１０月１日より実施予定	観光客へのサービス向上を期待
山形交通圏	新たな需要創出による活性化	観光タクシー運転者講習会の実施	・やまがた広域観光協会主催の「おもてなしドライバー」研修を受講 ・認定ドライバーによる社内講習会等を実施 （H22.4、H22.5、H22.9～10、H23.9　※４社取組）	乗務員のマナーや知識の向上により、観光利用客・リピーターの増加が見込まれる。
福島交通圏	新たな需要喚起に対応するための商品開発及び人材育成	福島市の桜の名所である花見山への観光客の利便を図り需要を喚起するため、「花見山イベント定額運賃」を実施した。	23年度、24年度と福島交通圏のタクシー事業者及び個人タクシー事業者が観光ルートを「花見山イベント定額運賃」の認可を受け観光客の利便を図った。25年度も「花見山イベント定額運賃」を実施。	23年度、24年度と東日本大震災の影響がある中、「花見山イベント定額運賃」による運行実績があり、25年度は花見山が全面開放となることからさらなる運行実績の増が期待されている。

郡山交通圏	タクシー乗り場活用の見直し	郡山駅西口広場（郡山駅西口タクシープール）の混雑解消のための郡山駅西口広場の改良。	郡山駅西口広場については、タクシー車両と一般車両の流れが混在し、入り口の信号待ちによりタクシープールには入れず混雑をきたし、利用者の利便を阻害しているため郡山駅西口広場改良案に対し郡山市と協議を重ねた。	郡山市は、25年度にはさらに詳細な調査を行い、利用者の利便の向上のため郡山駅西口広場改良に向けた取り組みを進める予定としている。
会津交通圏	新たな需要喚起に対応するための商品開発及び人材育成	NHK大河ドラマ（八重の桜）放映等による会津へ訪れる多くの観光客の利便を図る。	大河ドラマ館は年間60万人の入館者を見込むなど、大河ドラマの放映をきっかけに会津へは多くの観光客が訪れることが予想されるため、会津若松市（観光物産課）による研修にタクシー運転者が延べ384名が参加し観光客のスムーズな案内と利便の向上に取り組んでいる。	会津のどのタクシーに乗っても、「運転者の知識が豊富だ。」との観光客から評価を得ようと各社が積極的に取り組む状況となっている。
いわき市	新たな需要喚起に対応するための商品開発及び人材育成	いわき市内のタクシー事業者の運転手がアロハシャツを着用し観光PR。	いわき市内の１６のタクシー事業者、430名以上の運転者が23年、24年の7月1日～9月30日まで、IWAKIアロハを制服として着用し、フラガールの発祥の地・いわき市をPRした。	アロハシャツ着用によるいわき市のPRは利用客、運転手ともに好評であり、25年度は、長袖のアロハシャツによるPRも検討してる。

（関東運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
東京都 特別・武三交通圏	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	UDタクシーの導入・促進	UDタクシーの普及状況を踏まえ、UDタクシーの導入を促進するためのインセンティブとして羽田空港や病院等における専用乗り場等の設置について検討を予定。	UDタクシーが普及することにより、様々な利用者への対応が促進され、利用者の増加が期待される。
東京都 南多摩交通圏	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	UDタクシーの導入・促進	UDタクシーの導入を促進するためのインセンティブとして駅等のタクシー乗り場におけるUDタクシー優先レーン等の設置について検討を予定。	UDタクシーが普及することにより、様々な利用者への対応が促進され、利用者の増加が期待される。
東京都 特別・武三交通圏	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	ユニバーサルドライバー研修の受講の促進	現在も各事業者、無線組合等においてユニバーサルドライバー研修を実施し、人に優しい運転者の養成をしているところであるが、ユニバーサルドライバー研修のさらなる受講の促進を図る観点から東京タクシーセンターが実施する新任運転者研修にユニバーサルドライバー研修のカリキュラムを組み込んで欲しいとの要望もあり、今後は東京タクシーセンター、タクシー業界との調整を実施していく予定。	ソフト面の強化により、交通弱者が安心して利用できる環境が更に構築され、移動に際し他の交通モードからの転換が期待される。
東京都 北多摩交通圏	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	ユニバーサルドライバー研修の受講の促進	現在も研修を実施し、人に優しい乗務員を養成しているが、更に研修を進め障害者及び高齢者等交通弱者への対応に取り組んでいく。	ソフト面の強化により、交通弱者が安心して利用できる環境が更に構築され、移動に際し他の交通モードからの転換が期待される。
東京都 南多摩交通圏				
東京都 西多摩交通圏				
東京都 特別・武三交通圏	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	モバイル配車サービスの導入	無線のデジタル化移行に伴い、携帯電話のスマートフォンに対応した配車サービスを無線グループ毎に展開している。今後はタクシー共通アプリの開発等に向けグループ間にて調整を行っていく予定。	携帯電話のスマートフォンによる配車が更に簡単に便利になり、利用の増加が期待できる。

東京都 特別・武三交通圏	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	羽田空港国際線定額運賃専用乗り場のさらなる充実の検討	平成24年4月23日より羽田空港国際線タクシー乗り場を定額運賃専用乗り場として運用を開始。今後の消費税転嫁や中央環状品川線の開通に伴う定額運賃ゾーンの見直しにあわせて、さらなる乗り場の充実を図るための検討を予定。	羽田空港国際線タクシー乗り場の定額運賃専用乗り場の設置以降、利用者は増加傾向で推移していたが、昨年10月の尖閣諸島問題以降の訪日中国人旅行者の減少により、利用者は減少傾向で推移。乗り場のさらなる充実を図ることにより、利用者の増加を期待。
東京都 特別・武三交通圏	観光立国実現に向けての取組み	観光モデル事業への取組み	東京の観光振興の一つとして、東京観光タクシー協議会を設置し、関係機関と連携を図り、一定の要件を具備した「東京観光タクシードライバー認定制度」を創設。タクシー生誕100周年の記念すべき平成24年8月5日（ハイタクの日）より良質なサービスを提供する観光タクシーの運行をスタート。今後は、認定ドライバーを数多く養成し、観光都市東京、快適な観光タクシーをPRしていく。なお、多摩地区においても取り組んでいく予定。	認定ドライバーの増加が、タクシーのイメージを大きく変え、強いては国際観光都市の更なるイメージアップが図られ、東京オリンピック招致の一助となることが期待される。
東京都 特別・武三交通圏	交通問題、都市問題の改善	銀座乗禁地区タクシー乗り場におけるETCを活用したショットガン方式の導入	東京都、中央区、警視庁、業界、タクシーセンターなどの関係者と検討を重ね実施に向けた取り組みを進めてきたところ、今般地元町会との調整が終了。今後はタクシープール（駐車場）の契約や占有許可手続きなどを順次進めていく予定。	銀座1号乗り場周辺の交通渋滞が解消されることにより、他の乗り場周辺における交通環境の改善も期待される。
神奈川県 京浜交通圏	ﾀｸｼｰｻｰﾋﾞｽの活性化と良質なｻｰﾋﾞｽが選ばれる環境づくり	UD車両の導入促進を図るためのUD車両対応乗り場等の設置及び運用ルールの策定	・JR川崎駅西口にUD車両対応乗り場設置（平成25年3月設置予定）及び運用ルールを検討中 ・JR川崎駅東口にUD車両専用乗り場設置（平成25年度中設置予定） ・横浜駅東口にUD車両専用レーンの設置を検討予定 参考：ユニバーサルドライバー研修を順次実施	インセンティブとしてのUD車両対応乗り場等を設置運用することにより、UD車両の普及が加速し、あわせてユニバーサルドライバー研修の実施によるサービスレベルの向上を図り、安全で安心な良質のサービスを提供することで利用者の増加が期待できる。
神奈川県 県央交通圏	総合交通ﾈｯﾄﾜｰｸの一員としての機能向上	各市で開催される地域公共交通会議に参画	県央交通圏16市町のうち、地域公共交会議等を設置している8市町（秦野市、綾瀬市、相模原市、厚木市、大磯市、大和市、二宮市、茅ヶ崎市）の会議等に参画し、自治体との更なる関係強化を進めるとともに、地域ごとの交通計画の実現に向けて対応していく。	高齢化社会を迎えるにあたり、面的輸送が可能なﾀｸｼｰに関し各自治体が公共交通としての認識の向上が図られ、地域の交通計画に寄与することで利用者の増加が期待される。
神奈川県 湘南交通圏	ﾀｸｼｰｻｰﾋﾞｽの活性化と良質なｻｰﾋﾞｽが選ばれる環境づくり	UD車両の導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施などバリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けた取組	・鎌倉市において全車両数の5%を導入予定 ・ユニバーサルドライバー研修を順次実施中	サービスレベルの向上を図り、安全で安心な良質のサービスを提供する。

神奈川県 小田原交通圏	ﾀｸｼｰｻｰﾋﾞｽの活性化と良質なｻｰﾋﾞｽが選ばれる環境づくり	わかりやすいゾーン別定額制運賃の導入	羽田定額運賃の導入	新たな需要喚起を図ると共に内外の観光客に対しタクシーの特性を活かしたサービスを提供する。
埼玉県 県南中央交通圏	タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供	ユニバーサルドライバー研修の受講の促進	研修機関である埼玉県タクシー協会において、研修認証を受け、第一回研修を平成25年2月に実施した。今後も、埼玉県内において、研修を実施する予定。	交通弱者も安心して利用できるよう、ソフト面における乗務員に対する研修を実施することにより、更なる利用者の利便向上を図り、タクシー事業の活性化、新たな需要拡大につながりものと思われる。
埼玉県 県南西部交通圏				
埼玉県 県南東部交通圏				
埼玉県 県北交通圏				
千葉県 京葉交通圏	交通問題、都市問題の改善	ショットガン方式の導入・拡大	浦安駅のショットガンシステムを指導員による対応から、カメラによる対応へ変更。他の地域についても引き続き実施。	駅前渋滞の緩和が期待される。
千葉県 東葛交通圏	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	ユニバーサルドライバー研修の受講の促進	研修機関である千葉県タクシー協会において、千葉県内で年2回実施する予定。	良質なタクシーサービスの提供による利用者の利便向上を図る。
千葉県 千葉交通圏				
千葉県 北総交通圏				
千葉県 市原交通圏	防災・防犯対策への貢献	地域における防災への協力 地域における防犯への協力	市原市と「災害時におけるタクシー車両による緊急輸送に関する協定書」を平成24年6月7日に締結。（防犯については平成21年4月1日に締結）	災害時における被害の防止、軽減が期待される。
群馬県 中・西毛交通圏	観光への取り組み	観光ガイドタクシー等に対応した別立て観光運賃によるタクシー利用の推進	現在、JRとタイアップした「駅から観タクン」、県内の主要駅から温泉地、温泉地から温泉地を結ぶ「ちいタク」等観光需要に対応した様々な観光ルート別運賃が導入されてきた。（駅から観タクン：21コース、ちいタク：10コース） 今後、前橋地域においては利用需要に応じたコースの見直しが行われる予定。	びゅうプラザにおいて鉄道とセットでの販売も実施され、群馬県に来訪される観光客の需要に対応している。 今後、年々変わる観光客の趣向に合わせたコース設定に期待。

群馬県 東毛交通圏	環境問題への貢献	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	駅乗り場や自社乗り場について、終電終了後等定期的に清掃を行っている。また、交通安全運動期間に合わせ街頭指導を兼ねて乗務員と管理者が協力し駅構内を清掃している。（お揃いの上着や帽子を着用）今後も定期的に乗り場や駅構内等の美化に努めていく予定。	定期的に清掃することにより利用者利便の向上につながっている。
群馬県 中・西毛交通圏、 東毛交通圏	防災・防犯対策への貢献	・「こども110番」の普及・促進 ・「110番協力タクシー」の普及・促進	平成13年9月より県警と協定し、犯罪の発見並びに防止、徘徊老人や迷子を発見した場合、最寄りの警察署へ通報する制度「安全・安心まちづくり110番タクシー」を構築し、また、平成19年4月よりこの制度を運用し、こどものいじめや犯罪を現認した場合に通報する制度「タクシーこども110番」を構築し、犯罪等の防止のネットワークの構築に努めている。 協会加入事業者は全車両にステッカーを貼付し、利用者や住民への制度の周知に努めている。また、本制度を周知する為に小学校を定期的に廻り、制度の説明を行っている。今後も小学生に制度を周知する説明を行っていく予定。	タクシーの特性を生かし防犯対策や犯罪防止等へ貢献に努め、犯罪防止の一翼を担っている。
栃木県 宇都宮交通圏	観光立国実現に向けての取組み	観光タクシーの運行、観光タクシー乗務員に主要観光地の観光案内講習会を実施	主に宇都宮市内の観光ルートを法人・個人ともに設定する予定。併せて両協会が連携し乗務員の案内教育を実施する予定。	観光客のタクシー利用の増加（10%程度）。
栃木県 県南交通圏	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	ユニバーサルデザインタクシーの導入促進	現在3台導入済みであり、今後3台導入予定である。	車いすを使用している利用者の増加（10%程度）。
栃木県 塩那交通圏	観光立国実現に向けての取組み	観光タクシーの運行	那須塩原市駅・黒磯駅周辺の観光ルートを設定しており、JR東日本のパンフレットに広告を記載し、観光ルートのPRを実施中。	観光客のタクシー利用の増加（10%程度）。
茨城県 県北交通圏	タクシーサービスの活性化	トラベル会社と連携した顧客満足度アンケート調査の実施	「タクシーの日」を中心に行われてきた顧客満足度調査は、来県する利用客の意見が少なかったことに着目し、トラベル会社が実施するトラベルプレゼントキャンペーンとタイアップした調査を実施することで、これまでの傾向と比較検討を行い今後の接遇等の教育に活かしていく。	集計結果に基づき、接遇等社員教育に活かせ、利用者利便の向上に寄与する。

茨城県 水戸県央交通圏	観光への取組み	水戸市が接客マナー、おもてなし、観光案内等に優れた乗務員に対して「優良タクシー乗務員」として認定する制度の活用	偕楽園の梅まつり期間中に認定優良乗務員専用乗り場を偕楽園に設置して、優良乗務員はその乗り場を中心に営業活動を試みる。また、同乗り場利用者による認定運転者への接客マナー、観光案内等含め、アンケート調査も実施する。水戸市の協力の下、認定乗務員を増やし、利用者に同制度を認知させていく。	観光案内等に優れた乗務員を育成し、観光タクシーの利用増につなげる。
茨城県 県南交通圏	タクシーサービスの活性化	サービス向上のための教育、研修の充実	ロールプレーイング方式による「接客マナーコンテスト」の実施。 予選会を各地区毎に2月～4月に、本選を6月に実施予定。	運転者一人一人の資質、サービス技術の取得及び実践できる力の向上を図り、より質の高いタクシーを安定的に供給し利用者の利便の向上につなげていく。
茨城県 県西交通圏	防災、防犯対策への貢献	「防災レポートタクシー」の提案	自治体、消防、警察等と連携しタクシー無線を活用した地域の防災・災害時の情報の共有化に向けた協力体制を図るため、事業者間の問題点等を確認するための勉強会を立ち上げる。	防災・災害等の情報だけでなく、安全・安心のための情報提供を図り、より地域に密着したタクシー事業を展開していく。
山梨県 甲府交通圏	観光立国実現に向けての取り組み	観光タクシー乗務員の認定制度及び観光タクシーのPR等	おもてなしタクシードライバー制度を平成22年度に創設。現在、150人が認定されており、やまなし観光推進機構のHPに認定乗務員が写真入りで掲載されるとともに、パンフレット等を作成し、観光タクシー等のPRに努めていく。	観光立県の山梨において、おもてなしタクシードライバーの活躍により、リピーターが増えていくことが期待される。
山梨県 甲府交通圏	観光立国実現に向けての取り組み	鉄道事業と連携した観光コースの設定及びPR	JR八王子支社と連携して低廉な観光コースを設定。八王子支社管内駅にポスターの掲出、パンフレットを作成し、タクシーを活用した観光コースのPRに努めている。	利用者は増加傾向にある（月約20件）

（北陸信越運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
新潟交通圏	タクシーの活性化	運転免許証返納割引	65才以上の免許返納者に対して1割引を実施	22年返納1,589（内タクシー券交付899人）、23年返納1，315人（タクシー券交付809人）、24年返納1，315人（タクシー券交付648人）
長岡交通圏	タクシーサービスの活性化	人工透析患者に対する支援タクシーの運行	人工透析患者、家族会及び医療機関がNPO法人を組織し、長岡市ハイヤー協会加盟事業者と時間貸切運行契約を締結し、長岡市の財政支援を受けて会員（患者）を医療機関に送迎するもの。 平成25年度は更に会員数を増やし運行する。	平成24年度実績見込額　800万円 平成25年度実績見込額　1，200万円
長岡交通圏	交通問題・都市問題の改善	駅前他繁華街のタクシー乗場の整備・促進。	平成24年度、タクシー業界の意見を踏まえて頂いたかたちで、長岡駅前タクシープール・降車場の整備が完了。	駅前の信号機システム変更を併せ、大手通りから長岡駅大手口へ進入する所要時間が大幅に改善した。
長岡交通圏	タクシーサービスの活性化	運転免許返納割引の導入。	長岡市が高齢者免許返納サポート制度を導入予定。それに併せ免許返納者割引を実施。（平成25年度中に実施予定）	来年度末に数値集計
長岡交通圏	タクシーサービスの活性化	観光タクシー・コンベンションタクシーの導入・促進。	JR東日本の企画商品「駅から観タクン長岡」のコースを、平成25年度より新コースに変更し運行する。	H21実績 234台　／ H22実績 97台　／ H23実績 72台　／ H24実績見込 70台　／ H25目標 150台
上越交通圏	タクシーサービスの活性化	新幹線新駅のタクシー乗り場整備・確保	平成27年春に開通予定の北陸新幹線上越駅（仮称）のタクシー乗り場の整備・確保	タクシー駐車場を確保 （東口）25両、（西口）12両
上越交通圏	タクシーサービスの活性化	新潟空港直行便の運行	ソウル便に合わせた運行について、県と協議を検討中（2往復）	県からの運行助成を検討中 （バス）190分運行、（ジャンボタクシー）150分運行
上越交通圏	タクシーサービスの活性化	乗合タクシーの運行	過疎地の輸送対策として、上越市三和地区内において運行予定	平成26年から運行予定
新発田市A	タクシーサービスの活性化	定路線の観光タクシーの構築	行政からの協力を仰ぎ、観光タクシーに係る社会実験を準備中。武庸会（たけつねかい）100年や月岡温泉開湯100年などをターゲットに構築中。	乗務員教育などで新発田市の持つ観光地を再認識できた。実証実験の集計予定。

（北陸信越運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
三条市A	タクシーサービスの活性化	サービス向上に関する講習・研修	毎年、各社独自に社内及び社外講師を招いて講習会及び研修課を実施している	各社サービスの質の向上を基本に競争し合うことにより、全体的な質の向上が感じられるという声が聞こえるようになってきた。
三条市A	タクシーサービスの活性化	乗合タクシーの生活交通への活用	平成20年10月から通勤・通学等のコミュニティバス及び交通過疎地域における生活交通として乗合タクシーを運行し、利用促進を図っている。	年々乗合タクシーの利用者数が増えてきている。
柏崎市A	サービス向上のための教育研修の充実	講習会の実施 (148名参加)	平成23年10月31日、11月1、2日の3日間のうち1日、乗務員マニュアル（心から心へ）を使っての勉強会を開催した。	運転手のサービスが向上した。
柏崎市A	安全運転講習会の受講	安全講習会の実施 (148名参加)	平成23年10月31日、11月1、2日の3日間のうち1日、新潟県ハイヤー交通共済によるドライブレコーダーの事故映像分析及び解説を聞いた。	人身事故の減少 H21年度:6件(7名) H22年度:4件(4名) H23年度:1件(1名) H24年度:0件(0名)
柏崎市A	防犯及び安全運転講習会の受講	講習会の実施	平成25年3月18、19日に、柏崎警察署職員による安全運転・防犯研修会の実施を予定	運転手の防犯や安全運転意識の向上
上田市A	タクシーサービスの活性化	上田駅タクシー乗り場に女性アテンダントを配置。	好評につき引き続き雇用継続。	利用者より好評を得ている。
飯田市A	タクシーサービスの活性化	エコドライブ１０００人プロジェクト（飯田市主催）へ参画。 カーボンオフセットの実施。 グリーン経営認証取得。	今後も継続予定。	環境への意識が高まり、エコドライブ効果があった。
長野交通圏 松本交通圏 上田市A 飯田市A	タクシー利用の拡充	携帯電話によるタクシー会社の検索を可能とした。	今後も継続予定。	利用者増につながった。
上田市A	観光振興等によるタクシー利用の拡充	上田市観光協会と連携しタクシー車両への真田十勇士の画像添付。	今後も継続し、拡充を図る。	利用者より好評を得ている。

（北陸信越運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
富山交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢者による交通事故防止 運転免許証返納者の利便性向上	高齢者の運転免許証の返納促進させ、高齢者に関連する事故防止とクルマに代わる足としてタクシー需要の喚起につなげる	・利用回数（返納割引適用回数） 平成22年　1,850回 平成24年　9,362回
富山交通圏	交通問題、環境問題、都市問題の改善	街頭指導による富山駅前、中心街の違法客待ち駐停車車両の排除	・「タクシー正常化監視委員会」を設置し、街頭指導を警察の協力得て実施している ・ペナルティ制度の導入等強力に指導を行っている。	・指導件数 平成22年12月期（導入当初）　62件 平成24年12月期　2件
高岡・氷見交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢者による交通事故防止 運転免許証返納者の利便性向上	高齢者の運転免許証の返納促進させ、高齢者に関連する事故防止とクルマに代わる足としてタクシー需要の喚起につなげる	・利用回数（返納割引適用回数） 平成22年　1,850回 平成24年　9,362回
砺波市B・南砺市	タクシーサービスの活性化	高齢者による交通事故防止 運転免許証返納者の利便性向上	高齢者の運転免許証の返納促進させ、高齢者に関連する事故防止とクルマに代わる足としてタクシー需要の喚起につなげる	・利用回数（返納割引適用回数） 平成22年　1,850回 平成24年　9,362回
金沢交通圏	タクシーサービスの活性化	○香林坊・片町地区のタクシー違法駐車撲滅協議会の設置 ※協議会発足（H23.4.26） ・客待ち禁止区域を設定 【協議会構成員】 ・石川県タクシー協会加盟事業者及び非加盟事業者 ・金沢個人タクシー協同組合加盟事業者 ・石川個人タクシー協会加盟事業者 ・石川県警交通部交通規制課及び金沢中警察署 ・金沢市都市政策局交通政策部交通政策課 ・北陸地方整備局金沢河川国道事務所 ・北陸信越運輸局石川運輸支局	今後も継続してタクシーの駐車対策を検討し、タクシー乗り場へのスムーズな進入の確保と交通渋滞の緩和を図る。	・違法駐車が大幅に減少し、夜間の車両運行がスムーズになった。

（中部運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
名古屋交通圏	タクシーサービスに関する調査	利用者サービスの向上に資するため、タクシーモニターを一般から40人募集し、毎年10～12月の3ヶ月間、1人12回/月の実車調査を依頼。	今後も継続して実施予定。 モニターの意見を各社にフィードバックし、サービス向上や乗務員の指導に活用。	・各社モニター意見を反映し、輸送の安全、サービスの改善・向上に繋げている　・タクシーモニターを体験して、タクシーを身近で便利な乗り物と感じていただき、今後も利用したいとの意見を多くいただいた。
名古屋交通圏	子育て支援タクシーの運行	子育てや働く女性を支援するため、親子や妊婦、幼児・児童だけで気軽に利用できる子育てタクシーを運行。　　割引運賃を設定。	子育て支援団体や自治体と連携して、子育て世代の送迎の現状や、ニーズの把握を行うとともに、取組を効率的にPRすることで利用促進を図る。	現在タクシーを利用しにくいと感じている子育て世代の利用がきっかけとなって、子育て世代を囲む家族・親族や友人・知人へと波及効果が生まれ、地域住民の利用拡大へと連動し、タクシー利用者全体の増加へと発展することを期待。
名古屋交通圏	安全安心な地域社会形成への貢献	あんしんネットワーク事業 （緊急通報サービス＋介護サービス）	・緊急ボタンを押すことにより、通報を受けた司令センターから最も近い警備車両を配車するホームセキュリティサービス「まもるくん」 ・介護保険適用の24時間かけつけサービス ・受信専用端末を身に付けることにより司令センターにて居場所を確認し、警備車両が急行して保護する、徘徊、迷子探索サービス「みつけたくん」 ・GPS機能を搭載した携帯電話のGPSボタンをワンプッシュすることにより、最寄りの司令センターに居場所を通知し利用者の元にタクシーが駆けつけるサービス「どこでもかけつけくん」 ・ホームヘルパー2級資格をもつケアドライバーが、ウェルキャブ車両等の専用車両にて自宅内から病院受付まで介助する介護保険・障害者自立支援サービス「あんしん介護サービス」	タクシー事業の特性を活かした地域に密着した事業を展開することにより、タクシーの社会的役割を発揮するとともに需要の拡大に繋がっている。
名古屋交通圏	タクシーサービスの活性化	福祉輸送サービスの充実のため、UDタクシーの導入	UDタクシーの普及のため地域公共交通確保維持改善事業を活用。	23年度UDタクシー5両導入 24年度UDタクシー4両導入
知多交通圏	タクシーサービスの活性化	デマンド型乗合タクシーの運行	武豊町においてタクシー車両を使用しコミュニティバスに接続するデマンドタクシーを運行。	事業者の車両稼働率の向上や地域住民の足の確保

尾張北部交通圏	タクシーサービスの活性化	コミュニティタクシーの運行	江南市との契約によりコミュニティタクシー(事前予約制で市が運賃の2分の1を負担)を運行。	タクシー車両を有効活用することにより稼働率が向上
尾張西部交通圏	タクシーサービスの活性化	デマンド型乗合タクシーの運行	稲沢市においてタクシー車両を使用しコミュニティバスに接続するデマンドタクシーを運行。	事業者の車両稼働率の向上や地域住民の足の確保
西三河北部交通圏	タクシーサービスの活性化	新駅設置に伴うタクシー乗降場及び待機場の整備	JR相見駅開業に伴い、駅前広場に乗降場、待機場を整備(24年3月17日運用開始)	乗降場設置により利用促進
西三河南部交通圏	タクシーサービスの活性化	デマンド型乗合タクシーの運行	安城市及び西尾市においてタクシー車両を使用しコミュニティバスに接続するデマンドタクシーを運行。	事業者の車両稼働率の向上や地域住民の足の確保
東三河南部交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢者割引制度の実施	蒲郡市において、市内在住70歳以上の高齢者に対し運賃3割引(事業者1割負担、蒲郡市2割(1000円を限度)負担)を実施。	割引による利用者の増加
伊豆交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 協会未加入事業者においても実施。 商工会等との連携を模索。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の3．3倍、前年同月比の1．8倍の利用増。
伊豆交通圏	地域観光振興への取組み	障害者へのバリアフリー化推進	UDタクシーの普及に向け、地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、平成24年度よりタクシー協議会にて導入促進計画を策定。	平成24年度に3両(予定)のUDタクシー車両を導入。
沼津・三島交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 協会未加入法人事業者や個人タクシー事業者においても実施し、一部の自治体では、高齢者免許返納者に対する運賃助成もしている。 商工会等との連携を模索。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の4．5倍、前年同月比の1．8倍の利用増。
沼津・三島交通圏	タクシーサービスの活性化、及び地域観光振興への取組み	福祉タクシー・介護タクシー等による支援の充実、及び障害者へのバリアフリー化推進	UDタクシーの普及に向け、地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、平成24年度よりタクシー協議会にて導入促進計画を策定。	平成24年度に9両(予定)のUDタクシー車両を導入。
富士・富士宮交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 協会未加入事業者においても実施。 商工会等との連携を模索。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の8．7倍、前年同月比の2．1倍の利用増。

静清交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 協会未加入法人事業者や個人タクシー事業者においても実施。 商工会等との連携を模索。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の6．9倍、前年同月比の2．2倍の利用増。
静清交通圏	タクシーサービスの活性化、及び地域観光振興への取組み	福祉タクシー・介護タクシー等による支援の充実、及び障害者へのバリアフリー化推進	UDタクシーの普及に向け、地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、平成23年度よりタクシー協議会にて導入促進計画を策定。	平成23年度に1両、平成24年度に3両（予定）のUDタクシー車両を導入。
藤枝・焼津交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 商工会等との連携を模索。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の7．7倍、前年同月比の1．9倍の利用増。
藤枝・焼津交通圏	タクシーサービスの活性化、及び地域観光振興への取組み	福祉タクシー・介護タクシー等による支援の充実、及び障害者へのバリアフリー化推進	UDタクシーの普及に向け、地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、平成23年度よりタクシー協議会にて導入促進計画を策定。	平成23年度に1両、平成24年度に2両のUDタクシー車両を導入。
磐田・掛川交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 商工会等との連携を模索。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の6．8倍、前年同月比の2．3倍の利用増。
磐田・掛川交通圏	タクシーサービスの活性化、及び地域観光振興への取組み	福祉タクシー・介護タクシー等による支援の充実、及び障害者へのバリアフリー化推進	UDタクシーの普及に向け、地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、平成23年度よりタクシー協議会にて導入促進計画を策定。	平成23年度に2両、平成24年度に2両のUDタクシー車両を導入。
浜松交通圏	タクシーサービスの活性化	高齢による運転免許証返納者への運賃割引	平成23年4月より実施し、協会にてチラシとステッカーを作成。 商工会等との連携を模索。 個人タクシー事業者においても実施。 高齢免許返納者に対し、利用券を贈呈している。	平成24年11月末現在、割引制度開始当初の10．4倍、前年同月比の2．0倍の利用増。
浜松交通圏	タクシーサービスの活性化、及び地域観光振興への取組み	福祉タクシー・介護タクシー等による支援の充実、及び障害者へのバリアフリー化推進	UDタクシーの普及に向け、地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、平成23年度よりタクシー協議会にて導入促進計画を策定。	平成23年度に5両、平成24年度に6両（予定）のUDタクシー車両を導入。
浜松交通圏	地域における交通問題・環境問題への貢献	中心市街地における待機タクシーへの指導強化、及び監視員による事業者への通報	平成22年11月より、外部に監視業務を委託（年36回実施）するとととともに、協会内においても不定期に巡視（年60回）を実施。	開始後1年間の指導・違反件数41件だったものが、翌1年間では半減（22件）した。
岐阜交通圏	タクシーサービスの活性化	新たな仕様のタクシー車両の導入	UDタクシー等の福祉タクシーの導入を推進するため、地域公共交通確保維持改善事業を活用している。	23年度　UDタクシー1両 　　その他福祉タクシー1両 24年度　UDタクシー3両
大垣交通圏	タクシーサービスの活性化	大垣駅北口タクシー乗り場の整備	平成24年9月16日より供用開始。	10区画のタクシープールが利用可能となった。

美濃・可児交通圏	タクシー事業経営の活性化・効率化	乗合（デマンドタクシー）の導入	美濃・可児交通圏内においては、可児市、美濃市、美濃加茂市においてデマンドタクシーの運行がされている。25年4月からは御嵩町においてもデマンドタクシーの運行が開始する。	タクシー事業者の車両稼働率の向上や、自治体からの事業の受託により経営の活性化が図られている。
東濃西部交通圏	タクシーサービスの活性化	新たな仕様のタクシー車両の導入	UDタクシー等の福祉タクシーの導入を推進するため、地域公共交通確保維持改善事業を活用している。	23年度　福祉タクシー1両 その他福祉タクシー1両 24年度　UDタクシー1両
東濃東部交通圏	タクシーサービスの活性化	割引運賃制度の周知	高齢者・障がい者割引の周知を行っている。	高齢者や障害者の利用促進。
高山交通圏	地域観光振興への取り組み	観光地（上高地）におけるタクシー乗り場の輸送秩序維持を図るため、関係者で協議の場を持ち、外国人を含めた観光客に対する案内表示等を整備する。	上高地までの定額運賃の導入や、悪質な客引きを行わないように各関係者で協議の場を持ち対策を検討した。	乗り場の案内表示を整備するなどして、観光客が利用しやすい環境を整えることができた。
高山交通圏	タクシーサービスの活性化	運転免許返納割引制度の導入	高山交通圏内の4者で免許返納割引を導入している。	免許返納の促進に役立っている。
北勢交通圏	観光立国に向けての取り組み	四日市商工会議所とのタイアップによる観光タクシーを活用した個人向けツアーの商品造成、利用者のニーズ調査等	・平成24年12月15日～平成25年1月31日にかけてモニターツアーを無料で実施。（観光ルート別運賃は商工会議所が負担） ・アンケート結果等を踏まえ、今後事業化を進めていく予定。	・観光地ではない地域における観光タクシーのあり方、可能性等について検証することができた。
津交通圏	交通問題、環境問題の改善	津市高松山団地におけるデマンド型乗合タクシーの実施	・津市公共交通会議における議論を経て、平成25年1月4日から実証運行を実施。（25.3月末まで） ・実証運行の結果を踏まえ、今後本格運行を行	・従来のタクシー事業とは違った観点からの取り組みであり、新規需要の開拓や車両稼働効率の向上を図ることができた。
松阪交通圏	事業経営の活性化、効率化	UDタクシーの導入	・昨年度、当該交通圏内の1社が県内発の試みとしてUDタクシーを導入。	・福祉輸送需要を取り込み、本業の活性化につなげることができた。
福井交通圏	交通問題・環境問題・都市問題の改善	JR福井駅西口タクシーベイにおけるショットガンシステムの導入	福井駅近隣の空きスペースをタクシーの待機地として確保し、連絡システムの導入により、駅西口のタクシーベイに秩序立てて入構している。	福井駅周辺のタクシーの違法駐車が解消し、交通渋滞の緩和に寄与するとともに、タクシーの空車距離削減にも繋がっている。

武生交通圏	タクシーによる地域貢献	雨天時における利用者への傘の無料貸与サービス	無料貸与用にデザインした傘をタクシー車両に備付け、雨天時に傘を保有していなかった利用者に無償貸与している。貸与された傘の返還は営業所又は次回利用時等で可としている。	利用者からは好評となっている。

（近畿運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
大阪市域交通圏	・運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 ・安全性の確保	『高齢運転者対策と運転者の質の向上』として、 「タクシー運転者健康管理充実・強化制度」、「タクシー運転者の質の向上制度」を設ける。	・認定機関が認定事業者審査チェックシートに基づき認定事業者を選定。 ・認定機関は認定事業者に認定書を交付し、HP等で公表。 ・認定事業者は制度実施していることを示す標識を車体に貼付。	・取組内容を公表することによって、利用者に安心・安全・快適を提供する事業者としてイメージアップに繋がり利用者がタクシーを選択するツールとしても活用できる。 ・タクシー業界のイメージアップに繋がり、タクシーならではの利便性、快適性等を利用者にアピールする場が広がる。
大阪市域交通圏 京都市域交通圏	次世代自動車専用乗場の設置の検討	CO2やNOXを排出しない「ゼロエミッション自動車」のEVタクシーの専用乗り場を3ヶ所設置。	専用乗り場の認知度を高めるために見やすくわかりやすい案内看板の設置等を行い、環境に優しい次世代自動車の促進を図る。	環境に優しいタクシーが街中を走行することにより、環境に配慮した街作りがされているとの街全体のイメージアップにつながる。また、次世代自動車の普及により技術革新が益々進み新たな産業の創出に繋がるなど雇用の促進も図れる。
大阪市域交通圏	違法行為排除運動の強化	【北新地】 事業者、運転者の違法行為の取締強化とサービス・マナー向上に向けた啓発活動を柱とする「北新地タクシー・カイゼン作戦」を実施。 【南地】 客待ちタクシーの違法駐停車問題の改善を図り、交通の安全と円滑を確保するため、ソフト、ハード両面から対策を講じる。	【北新地】 取締・街頭指導の強化として、業界による「取締・街頭指導の強化」や乗り場の視認性の向上などを目指した「乗り場案内の新設、表示の改善」を実施。 【南地】 標語入りのステッカーを車両に貼付などの「駐車マナー向上対策」や街頭指導などによる「めいわく駐車対策」を実施。	北新地、南地ともに乗車禁止地区におけるタクシー車両の乗り入れは減少している。
奈良市域交通圏	観光への取組	奈良商工会議所が主催する、奈良検定資格取得者によるご当地（まほろば）タクシーの運行	資格取得者も当初は数名であったが、現在では20名と年々増加しており、まほろばソムリエの受験資格である1級受有者は3名、また、1級の受験資格である2級受有者は8名の奈良通がおり、今後も継続した資格取得を行う予定。	「走るソムリエ」として奈良を訪れる観光客におもてなしの心で接客、サービス向上と共に、来県者のリピーター率がアップしている。

大津市域交通圏 湖南交通圏	接客サービスの向上	【ゆりかごタクシー】 出産間近の産婦さんをかかりつけの産院へ安心してお送りするサービス（事前登録制） ・医療関係者他様々な関係者で構成する、「妊産婦さんのタクシー利用に関する検討会」を設置して協議（全国初の取り組み） ・検討会委員団体のバックアップにより、乗務員や配車オペレーターを対象に実践的な研修を実施 ・10月10日運行開始（試行的：大津市、草津市及び栗東市）	登録状況や利用者の声を収集・分析するとともに、関係者の意見を踏まえながら今年度内を目処に、「フォローアップ会議（仮称）」を開催予定 将来的には、県下一円でのサービス提供を目指す	タクシーサービスがレベルアップすることにより、業界のイメージがアップ 潜在的な需要の掘り起こしを期待 異業種の業界とタイアップしたことにより、今後の取り組みの可能性に広がり
和歌山市域交通圏	タクシーサービスの活性化	【和歌山ラーメンタクシー】 和歌山市を訪れる観光客に、タクシー運転手が名物の和歌山ラーメンの店（約60軒）を案内する「和歌山ラーメンタクシー」事業	市内の運転手（約90名）が和歌山市の認定を受けて、H24．10．31からスタート。H25年9月、和歌山市観光課が「和歌山ラーメンタクシードライバースキルアップ講習」の研修会を開催。和歌山ラーメンに関する知識を磨く一方、コミュニケーション能力を深めようとノウハウを学んだ。	認定前の研修により、和歌山の歴史や魅力、おもてなしの心を養う。
和歌山県全域	タクシーサービスの活性化	【和歌山おもてなしタクシー大作戦】 和歌山県では県知事が中心となって「おもてなしの心」の取組みを行っており。その一環として全乗務員の接客等のレベルアップを図り、タクシーの利用促進、県のイメージアップを図る事業。	平成26年2月～3月に16回のドライバー向け講習を実施し、講習受講ドライバーへステッカー、登録証、名詞を公布する。特に優良なドライバーには称号を付与する。（平成26年4月運行開始）	全乗務員の講習受講させることでドライバーにおもてなしの心を養う。

（中国運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
津山市	サービス向上に関する講習・研修	・本年は美作国建国1300年記念事業が津山市を中心として行われることを契機に、利用者に対して「良いおもてなし」の提供と接遇向上を目的に研修を実施 ①タクシー事業者・運転者を対象とした「タクシードライバーマナーアップ研修」を津山市地域雇用創造協議会が主催し開催（岡山県タクシー協会津山支部共催） ②タクシー運転者を対象とした「観光タクシー乗務員研修」を津山市観光協会が主催し開催	・タクシードライバーマナーアップ研修 第1回　平成25年2月8日 第2回　平成25年2月15日 第3回　平成25年2月27日 ・観光タクシー乗務員研修 第1回　平成25年3月5日 第2回　平成25年3月6日 第3回　平成25年3月7日	・タクシードライバーマナーアップ研修の受講者には、修了証を交付 ・観光タクシー乗務員研修の受講者には、受講後試験を実施し、「観光タクシー乗務員資格証」を交付（更新制） ・運転者は車内に修了証等を掲示 ・研修の実施により、接遇の向上に効果あり
倉敷交通圏	サービス向上に関する講習・研修	タクシー利用者の増加に向けてはタクシー運転者の接遇の向上が重要であることから、タクシー事業者・運転者を対象とした「タクシードライバーマナーアップ研修（仮称）」を岡山県タクシー協会が開催予定	平成25年度事業として1回実施予定	タクシー運転者の接遇向上
岡山市	サービス向上に関する講習・研修	タクシー利用者の増加に向けてはタクシー運転者の接遇の向上が重要であることから、タクシー事業者・運転者を対象とした「タクシードライバーマナーアップ研修（仮称）」を岡山県タクシー協会が開催予定	平成25年度事業として1回実施予定	タクシー運転者の接遇向上
下関市	交通問題の改善	迷惑駐車の排除と路上における駐車可規制の新規整備による利用者利便の向上	下関市の歓楽街である豊前田地区は、タクシーが集中し、歩行者や一般車両の通行の妨げとなっていたが、地区タクシー協会と警察が協議し新たにタクシー車両のみ時間帯駐車可規制を設け、利用者の安全と利便性を向上させるため、22年9月から実施。	当初、地区協会が当番制で巡回をし、交通環境は改善された。 （現在一部事業者が、時間帯を守っていないとの情報あり）

宇部市	タクシーサービスの活性化	福祉タクシーの導入拡大	宇部市では、障害者や交通弱者の利便を図るため利用者にやさしいUDタクシーが昨年4両導入され、夏以降順次稼働を始めた。引き続き25年度も4両導入予定である。	利用者から、UDタクシーを指名される程、好評を得ている。
山口市	タクシーサービスの活性化	地域住民とタクシー事業者協働による乗合タクシーの運行	山口市では、交通不便地域における移動手段の確保において、積極的に地場のタクシー事業者を活用した乗合タクシーを採用しており、現在9地域12事業者が運行している。	他市町と比較しても利用度は高く、地域に根付いている。理由として住民の要望をタクシー事業者が吸い上げ、路線延長や運行回数、時刻変更等、随時見直しをかけている。また、終点からは買い物タクシーとしての利用もあり、副作用的な効果もある。
防府市	タクシーサービスの活性化	運転経歴証明書提示による公的割引きの推進	県警（公安）主導で進めている、免許証自主返納者へのサービスの一環として、身分証明書を兼ねた運転経歴証明書による1割引きを24年度から開始。	全県での取組であるが、年々免許証自主返納者は増えており、利用者数も増加傾向にある。
周南市	タクシーサービスの活性化	利用者利便向上のための空港乗合タクシーの運行	周南地区から宇部空港へは他の交通機関による直通便がなく、又昨年開港した岩国錦帯橋空港も25．4月から運行を開始する予定であり、空港利用者限定ではあるが、利用利便に応えるものである。	周南市はコンビナート等、向上が多く立地しており、企業からの空港への乗合タクシー運行の要請が多い。景気回復により需要の増加も見込まれる。
岩国交通圏	交通問題の改善	繁華街における夜間路上駐車可規制による利用利便の向上	岩国市麻里布地区は飲み屋街となっており、地区内は駐禁となっている。タクシー利用者はコールか地区外の乗り場まで行くこととなり、地区内に駐車可能な規制箇所を設置しようと警察、地区住民、タクシー協会と検討を進めてい	タクシー利用が便利になり、利用増加が見込まれる。

（四国運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
高松交通圏	タクシーサービスの活性化	タクシー乗務員の接客・マナー向上、法令遵守等、乗務員資質向上を目指した研修会を実施。	平成23年11月28日、29日、30日に香川県トラック会館5F会議室にて研修会を実施。	高松市内の乗務員全員を対象とした、香川県内でも初の取組となる大規模な研修会であり、多数の乗務員が出席し啓発効果が見込めた。
中讃交通圏	タクシーサービスの活性化	タクシー乗務員の接客・接遇マナーアップ、及びその他資質向上を目指した研修会を実施。	平成23年6月15日、16日に香川県立丸亀陸上競技場会議室において研修会を実施。	中讃タクシー協会の所属事業者が実施。多数の乗務員が出席し啓発効果が見込めた。
中讃交通圏	タクシーサービスの活性化	乗務員の接客・マナー向上・法令遵守・交通事故防止等、乗務員の資質向上を目指した研修会を実施。	①乗務員資質向上研修会の実施。 （平成23年10月4日～6日、丸亀競技場にて） ②乗務員研修会の実施。 （平成24年3月27日、丸亀競技場にて） ③平成24年度秋期タクシー乗務員資質向上研修会の実施。 （平成24年10月31日、11月1日、11月2日香川県立丸亀陸上競技場会議室にて）	香川県サヌキタクシー協会に所属する全事業者に対し実施し、多数の乗務員が出席し啓発効果が見込めた。
徳島交通圏	モバイル配車サービスの導入	スマートフォンのアプリを活用した配車サービス。利用者がアプリを起動し、迎えに来て欲しい場所を指定すれば配車システムに自動送信され最寄りのタクシーが迎えに来る。他県においてもアプリ加盟店のタクシーを呼ぶことも可能。	現在、4社　導入。	運用開始から日が経ってないので、現在は1日平均2件程度であるが、今後この取組が浸透すれば、利用者サービスの向上、輸送人員の増加を期待。
松山交通圏	タクシーサービスの活性化	NHKドラマ「坂の上の雲」の放映に合わせ松山市が開催した松山市観光おもてなし研修に参加した	平成22年10月27日・28日（22年度約800人） 平成24年1月24日・25日（23年度約800人） 松山コミュニティーセンターにて開催	研修修了者には松山市観光おもてなし研修修了のマグネットシートを授与しタクシー車両に貼付している。また、坂の上の雲ミュージアムの無料入場券を配布し、施設に入場させることにより観光案内の際の学習をさせた。 乗務員の意識の向上が図れた。
東予交通圏	タクシーサービスの活性化	商工会と連携した観光タクシーを推進するため、観光タクシー乗務員の養成を目的とした研修会を開催した。	新居浜市別子銅山・東平(東洋のマチュピチュ)等現地での観光研修を実施した	乗務員の観光案内等の知識やマナー向上に対する意識の向上が図れた。
今治交通圏	タクシーサービスの活性化	しまなみ海道をメインに観光推進のため観光タクシー乗務員の養成を目的とした研修会を今治市観光協会との共催で開催した。	平成25年1月15日 今治国際ホテルにて開催	乗務員の観光案内等の知識やマナー向上に対する意識の向上が図れた。

高知交通圏	タクシー乗務員の資質向上研修会の実施	タクシー乗務員の接客・マナー向上、法令遵守等、乗務員の資質向上を目指した研修会を実施する。	現在予定はしていないが、次回、協議会において事務局提案として協議予定。提案内容としては、事業主の意識改革から始める必要性があることから、事業主を含めた組織的な研修会を企画し、事業主及び乗務員の資質向上を図る。	１～２年毎にタクシー乗務員を対象とした「接客・マナー研修」を実施しているが、参加者が少ないこと、事業主の取組みも一部であり全体的な効果が上がっていない。今後は事業主を含めた研修を実施していくことにより、組織的な資質の向上を目指し取組む。

（九州運輸局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
福岡交通圏	タクシーサービスの活性化 1．外国人旅行者の受入体制の整備	①指差しマップの作成	平成21年5月に外国語を話せない乗務員でも外国人とのコミュニケーションを可能とする「指差しマップ」を作成し、全乗務員（個タクを含む。）に配布。	福岡市が外国人向けに無料配布している「ナウマップ」と同じ地図を使用していることから外国人旅行者にとって使いやすいものになっている。
		②タクシーコンシェルジュの配置	平成22年10月から主要交通結節点に多言語対応可能なタクシーコンシェルジュを配置し、外国人旅行者に対しても乗車案内や観光案内を実施。 （配置場所） 福岡空港及び博多駅のタクシー乗り場 （配置時間） 午前9時30分～午後6時30分まで （多言語対応） コンシェルジュ15名の内 英語8名・中国語10名・韓国語2名	外国人旅行者のみならず一般利用者からも高い評価を受けると共に「まちづくり」や「観光振興」という視点からもイメージアップに貢献。
		③3カ国語会話集の作成	平成23年3月に「指差しマップ」を補完するツールとして、九集運輸局の支援により作成し、全乗務員（個タクを含む）に配布	
		④大型クルーズ船の寄港に伴う外国人旅行者の対応	平成22年度から大型クルーズ船の寄港の度に通訳を配置。 （平成24年度は42便に対応）	外国人旅行者のタクシー利用を円滑にするとともに需要の掘り起こしに繋がっている。

	2．優良乗務員の認定制度	プレミアムタクシーの創設	「プレミアムタクシー」とは 参加か委員が会社の垣根を越えて福岡の文化を象徴する博多織（五色献上）を配した黒塗りの車両で、かつ、統一の制服を着用した優良乗務員（直近の無事故無違反・4日間の研修を終了等）が福岡ならではの「もてなし」を提供するタクシーです。 （進捗状況） 平成21年11月に6社7両で開始し、現在、参加事業者25社、運行台数85両、認定乗務員数350名まで拡大。 （利用促進等） ①周知活動 ・主要ホテルや観光案内所に観光パンフレットを配布。 ・福岡市発行のフリーペーパーに掲載　等 ②専用乗り場の設置 ①博多駅地下2階タクシー乗り場 平成23年11月30日から設置 ②福岡空港国際線タクシー乗り場 平成25年4月上旬に設置予定 ※九州運輸局が主催する福岡空港国際線旅客に関する協議会で検討中 ③全車両に交通系ICカード決済器の搭載を予定。 ④平成26年2月に実施される福岡検定の取得を予定。	（プレミアムタクシー） 当初は、高級感から敬遠されていたが小型運賃であることの周知が図られた以降は、高い評価を得ている。 （専用乗り場） 福岡市及びJR九州の協力により、博多駅地下2階に専用乗り場が設けられ、利用者の選択性の向上が図られている。 設置当初は、コンコースからの導線が分かり難いため、客足も鈍く苦戦していたが、現在は、リピーターを中心に増加傾向で推移するとともに観光客の発着地としても一定の効果が出ている。
北九州	タクシーサービスの活性化	八幡地区において、タクシービジョン導入し行政・観光情報を提供した	八幡地区全18社に各5両導入した	タクシー利用者の反応は良好であるが利用者増加までの効果は確認できない
	タクシーサービスの活性化	外国人に対するサービスの改善	平成25年度事業として、外国人観光に対応するため、英語・韓国語・中国語を併記した市内の指差しマップを車両に整備しサービス改善を図る	
	都市交通問題	小倉都心部におけるモラル・マナーの改善	タクシーの客待ちによる違法な駐停車や交通の流れを阻害する行為に対し、小倉都心部において事業者にペナルティーを付与する運行規程を制定し、モラル・マナーの改善を図っている	最も混雑していた勝山通りの交通流が改善された

筑豊交通圏	行政に、タクシーが協力することによる活性化	飲酒運転撲滅活動に協力する取り組み	全国で初めて罰則規定を盛り込んだ県飲酒運転撲滅条例が全面施行され、筑豊交通圏では、管内の各警察署と「飲酒運転撲滅活動に関する協定」を結んで、乗務員に飲酒運転の通報を義務づけた。	筑豊交通圏から飲酒運転事故を出さないために、行政と一緒に協力して行きたい。
久留米市	ちくご元気計画	研修会	九州ちくご元気計画（厚生労働省の雇用創造事業）商品開発に参加 毎月１回研究会開催（講師の指導を受ける）	新商品の開発 魅力的コースの見直し等
	タクシー観光乗務員研修会	久留米コンベンション国際交流協会と連携	2月19日　ブリジストン工場 石橋美術館で研修	各事業所から40名参加
	久留米つばきフェア	つばきタクシー運行 期間3月1日～4月30日	観光ルート運賃設定「ステッカー貼付」	久留米市農政部と連携支援事業
	ちくご観光タクシー	24年2月10日付 観光ルート運賃認可　8コース	毎月１回運行状況報告会を実施	・久留米地区　5社 ・大牟田地区　3社 ・筑後地区　　1社
大牟田市	ちくご元気計画	研修会	九州ちくご元気計画（厚生労働省の雇用創造事業）商品開発に参加 毎月１回研究会開催（講師の指導を受ける）	新商品の開発 魅力的コースの見直し等
	ちくご観光タクシー	24年2月10日付 観光ルート運賃認可　5コース	毎月１回運行状況報告会を実施	・久留米地区　5社 ・大牟田地区　3社 ・筑後地区　　1社
佐賀市・唐津市	タクシーサービスの活性化	サービス向上のための研修・教育の実施	利用客・市民等からの苦情や要望を反映した研修を実施。 積極的に観光連盟等外部機関の講習会を受講。	利用客からの接客に対する苦情が確実に減少した。
佐賀市	環境問題への貢献	低公害車の導入	ハイブリッド車両（プリウス）や電気自動車（リーフ）の導入。	企業や官庁等から環境問題に取り組む企業として評価された。 企業のイメージアップに繋がった。
佐世保市	サービス向上のための教育・研修の充実	平成22年度より「佐世保観光の達人」として観光・歴史の研修を佐世保市を中心に行っており、平成22年度は5社10名、平成23年度が4社10名を採用し研修を受講させた。	県の緊急雇用対策の予算で行っていたため、平成24年度については行っていない。	佐世保市タクシー協会のHP、佐世保観光コンベンション協会のHPに掲載しており、お客様からの問い合わせもあっている。

長崎市	サービス向上のための教育・研修の充実	クルーズ船に乗船された外国人観光客に対応出来る「指さしマップ」を作成し、個人タクシーも含め全タクシー会社に配布し各社教育を推進している。		外国人観光客への効果は確認出来ていないが、運転手は良く使用しているようである。
八代交通圏	交通問題・都市問題の改善	八代市への観光客誘致に向けタクシー事業者11者が旅行会社と連携し八代市内観光地を巡るコースを設定。（観光ルート別運賃を申請）	H24.11.7付け認可。本年4月より本格運行開始。	
熊本交通圏	交通問題・都市問題の改善	上通り方面の飲食店増加に伴い、上通りアーケード内に、新たに3台分のタクシー乗り場を設置	H24.10. 22～11.3までの社会実験を経て、H24.12.1より本格運行。	
大分市	タクシーサービスの活性化 （利用者の需要に対応したサービスの提供）	ユニバーサルタクシーの導入	ユニバーサルタクシー１２台を導入済み	ユニバーサルデザインの車両を導入し、高齢者や障害者等移動制約者に対する利便性の向上を図った。
宮崎交通圏	観光への取組み	宮崎県の推進する「おもてなし日本一」事業（研修等）への積極的な参画	H24.4.6から宮崎空港で「タクシーコンシェルジュ」（女性6名）によるサービスを開始。空港利用客を正面玄関でもてなし、タクシーの手配、観光案内、荷物の運搬の手伝いなどを行い、タクシーの利用推進と観光PRを図る。	観光客からも好評であり、また、空港で待機するタクシー運転手のサービスも向上したという意見もあり、効果を発揮している。
都城交通圏	交通問題・都市問題の改善	国、自治体における都市計画・交通計画・観光施策に対する積極的な協力	都城警察署より、都城交通圏のタクシー会社全１０社に対し、免許証返納制度メリットの要請。全事業者免許証返納者割引の導入。H20.4.1以降の返納者については、運賃の１割引。H23.9.15より運用開始。	H23.9月の返納者は、14日までの2週間で12人だったのに対し、運用開始後は、1週間で10人に達し、高齢者の交通事故防止の一役となっている。
宮崎交通圏	観光への取組み	宮崎県の推進する「おもてなし日本一」事業（研修等）への積極的な参画	古事記編さん１３００年記念として、H25.1.25より県内6コース、1コースあたり約4時間のタクシーツアーを運行。料金は1人1,300円。宮崎県より旅行会社である宮交観光へ事業委託し、宮交観光にて募集型企画旅行の実施。運行は県内各地のタクシーへ依頼し、運行事業者は、時間制運賃にて収	同事業は、貸切バスにてH24.4より開始しているところであるが、コースも新設されるなど好評である。小回りが効くタクシー車輌を使用することにより、バスでは対応できないサービスが提供されることから、さらなる利用者の増加が期待される。
都城交通圏	観光への取組み	宮崎県の推進する「おもてなし日本一」事業（研修等）への積極的な参画	古事記編さん１３００年記念として、H25.1.25より県内6コース、1コースあたり約4時間のタクシーツアーを運行。料金は1人1,300円。宮崎県より旅行会社である宮交観光へ事業委託し、宮交観光にて募集型企画旅行の実施。運行は県内各地のタクシーへ依頼し、運行事業者は、時間制運賃にて収受。	同事業は、貸切バスにてH24.4より開始しているところであるが、コースも新設されるなど好評である。小回りが効くタクシー車輌を使用することにより、バスでは対応できないサービスが提供されることから、さらなる利用者の増加が期待される。

延岡市	観光への取組み	宮崎県の推進する「おもてなし日本一」事業（研修等）への積極的な参画	古事記編さん1300年記念として、H25.1.25より県内6コース、1コースあたり約4時間のタクシーツアーを運行。料金は1人1,300円。宮崎県より旅行会社である宮交観光へ事業委託し、宮交観光にて募集型企画旅行の実施。運行は県内各地のタクシーへ依頼し、運行事業者は、時間制運賃にて収受。	同事業は、貸切バスにてH24.4より開始しているところであるが、コースも新設されるなど好評である。小回りが効くタクシー車輌を使用することにより、バスでは対応できないサービスが提供されることから、さらなる利用者の増加が期待される。
鹿児島市	タクシーサービスの活性化	観光タクシーの運行（観光ルート別運賃の設定）	33事業者で運行を実施しており、今後も継続することになっている。	九州新幹線鹿児島ルートの全線開通による効果もあり、一定程度の利用があったものと思料されるが、利用回数等については今後集計予定。
川薩交通圏	タクシーサービスの活性化	観光タクシーの運行（観光ルート別運賃の設定）	5事業者で運行を実施しており、今後も継続することになっている。	九州新幹線鹿児島ルートの全線開通による効果もあり、一定程度の利用があったものと思料されるが、利用回数等については今後集計予定。
鹿児島空港交通圏	タクシーサービスの活性化	観光タクシーの運行（観光ルート別運賃の設定）	5事業者で運行を実施しており、今後も継続することになっている。	九州新幹線鹿児島ルートの全線開通による効果もあり、一定程度の利用があったものと思料されるが、利用回数等については今後集計予定。
鹿屋交通圏	タクシーサービスの活性化	サービス向上のための教育・研修を充実させる一環として、接客サービス講習会を実施	5事業者が講習会を実施し、今後もサービス向上のための教育・研修の充実に向けた取組みの継続を予定している。	数値化することは困難であることから、具体的に効果を把握することはできないが、より一層のサービス向上を図ることにしている。

（沖縄総合事務局）

地域名	地域計画の内容	具体的な取組	今後の予定、進捗状況	取組の効果
沖縄	子育て支援タクシーの運行	子育て環境の充実を図るため、親子（乳幼児と保護者）や幼児・児童だけで安心して利用できる子育てタクシーを運行。	全国子育てタクシー協会と連携して、10数名の専門ドライバーを育成し、運行している。	現在は、月平均で50～60件で、多い時は80件を超える利用があり、新たな需要の掘り起こしに繋がっている。 また、接客に関する乗務員の意識が向上するなどの効果も見られた。

資料４－２

平成２７年〇〇月〇〇日

東京都南多摩交通圏及び西多摩交通圏におけるタクシー事業の適正化の推進について（案）

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
会　長　太 田 和 博

第３回東京都多摩３交通圏合同タクシー準特定地域協議会において、適正化及び活性化に関し設立された「多摩地区適正化及び活性化分科会」の検討結果について協議した。

特に、適正化については「適正と考えられる車両数」「総需要の動向」等の観点から検討したところ、いずれの観点からも、南多摩交通圏及び西多摩交通圏においては、現在の供給輸送力は過剰との評価になった。

また、乗務員の確保方策として、女性乗務員の活用等の乗務員確保に向けた取組が必要であることも示されたところである。

このような状況下において、今後もタクシー事業者や業界等関係者により適正化を推進していくことが重要であると考えられるので、今般、タクシー事業者を始め関係者に対し、更なる取組を求めるメッセージを発出することとなった。

－タクシー事業の更なる適正化の推進について－

南多摩交通圏及び西多摩交通圏においては、タクシー需要は依然低迷しており、運転者確保が困難なことに起因する実働率の低下も顕在化している。地域公共交通としての公共性に鑑み、経営基盤の強化・事業経営の効率化に加え、供給過剰の解消や運転者の労働環境の改善を通じたタクシーの安全性・利便性の向上を図ることが肝要である。

日車営収が回復しており、労働条件の改善の兆しがあり、今後の効果発現が期待されるところではあるが、全体として不十分であると評価せざるを得ない。協議会としては、良質な乗務員の確保を進めることがタクシーサービスの向上ひいてはタクシー事業の発展につながるものであり、労働条件の改善について各社の実情に応じた取組を進める必要があると考えている。

また、車両数についても、南多摩交通圏では平成２５年度輸送実績に基づく「適正と考えられる車両数」の枠内にあったものの、平成２６年度輸送実績に基づく「適正と考えられる車両数」では上限値を超えており、西多摩交通圏では平成２５年度輸送実績に基づく「適正と考えられる車両数」の上限値と同数であったものの、平成２６年度輸送実績に基づく「適正と考えられる車両数」では上限値を超えており、実働率も低下している。したがって、各タクシー事業者においては、地域計画に記載された「適正と考えられる車両数」を尊重し、総体として公平性について十分配慮しながら、事業経営の効率化等を踏まえ、自らの判断で減休車の取組を推進することが重要である。

一方、業界全体として積極的に活性化に取り組んでいる点は高く評価する。活性化による需要増加は、適正化に資するものであり、引き続きの取組を期待する。

行政、業界等関係者も、このメッセージを尊重して、タクシー事業者による上記取組を積極的に支援するべきである。

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会事務局
東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会事務局
〇一般社団法人　東京ハイヤー・タクシー協会　専務理事　藤崎幸郎
電話番号：０３－３２６４－８０８０

資料５

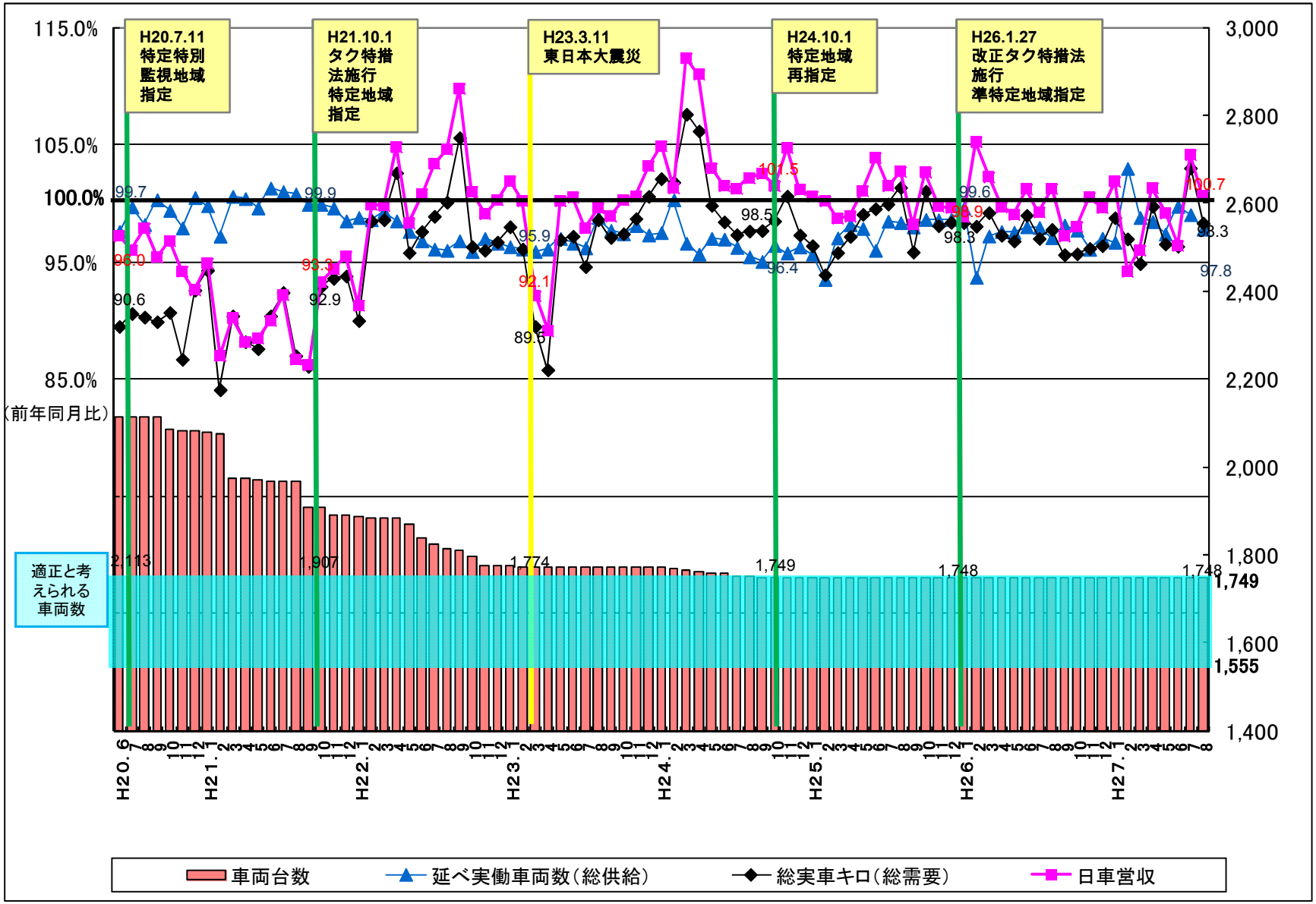
タクシー事業の現状について

（多摩３交通圏）

1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移

①北多摩交通圏

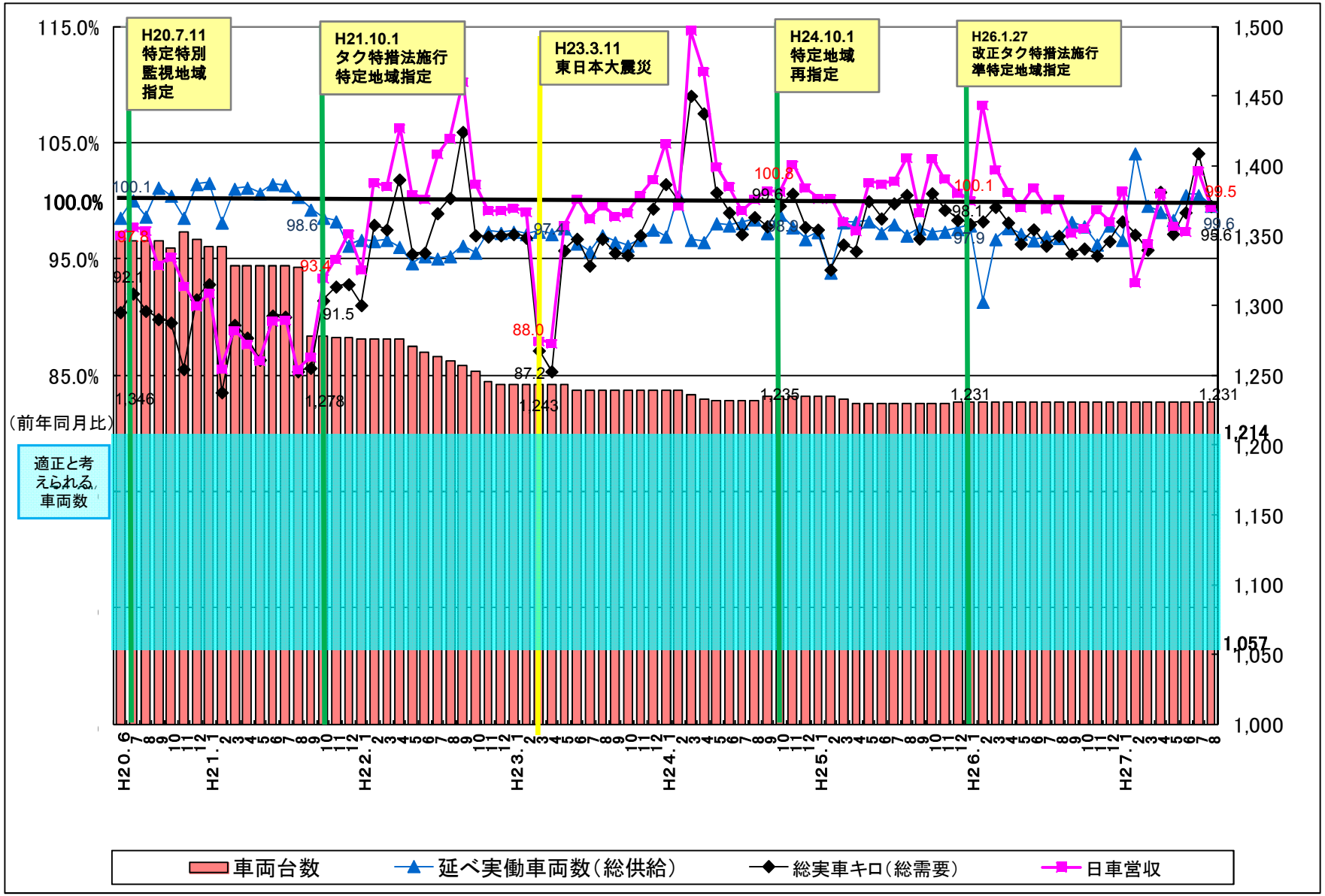
資料：東京ハイヤー・タクシー協会調べ



1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移

②南多摩交通圏

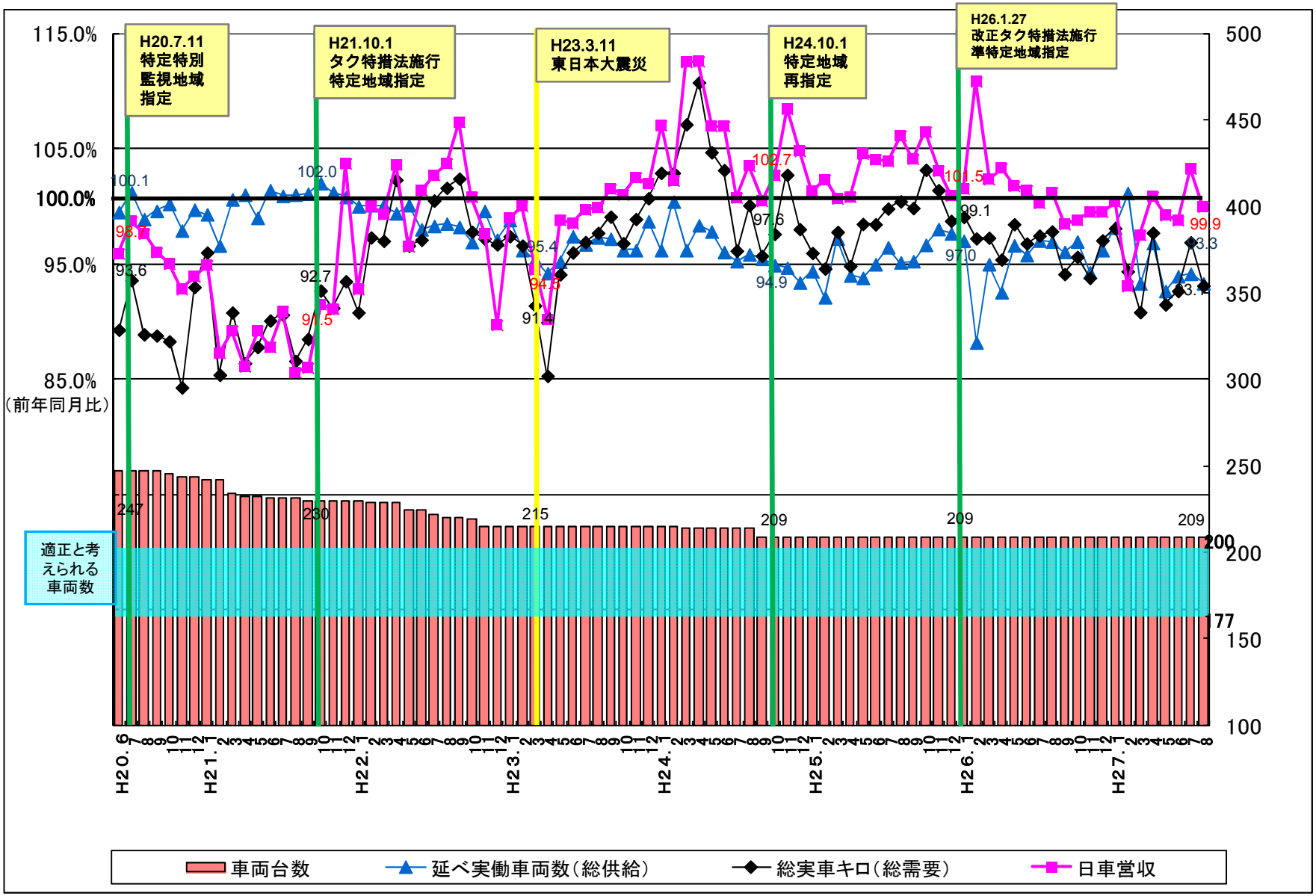
資料：東京ハイヤー・タクシー協会調べ



1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移

③西多摩交通圏

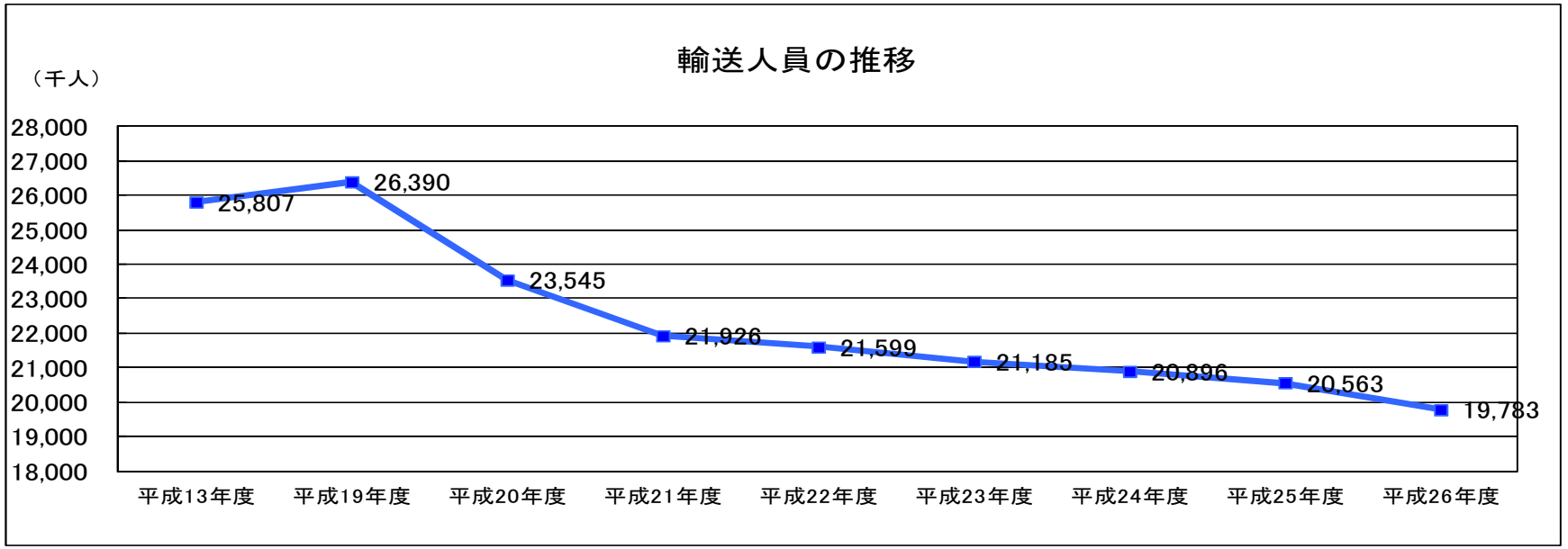
資料：東京ハイヤー・タクシー協会調べ



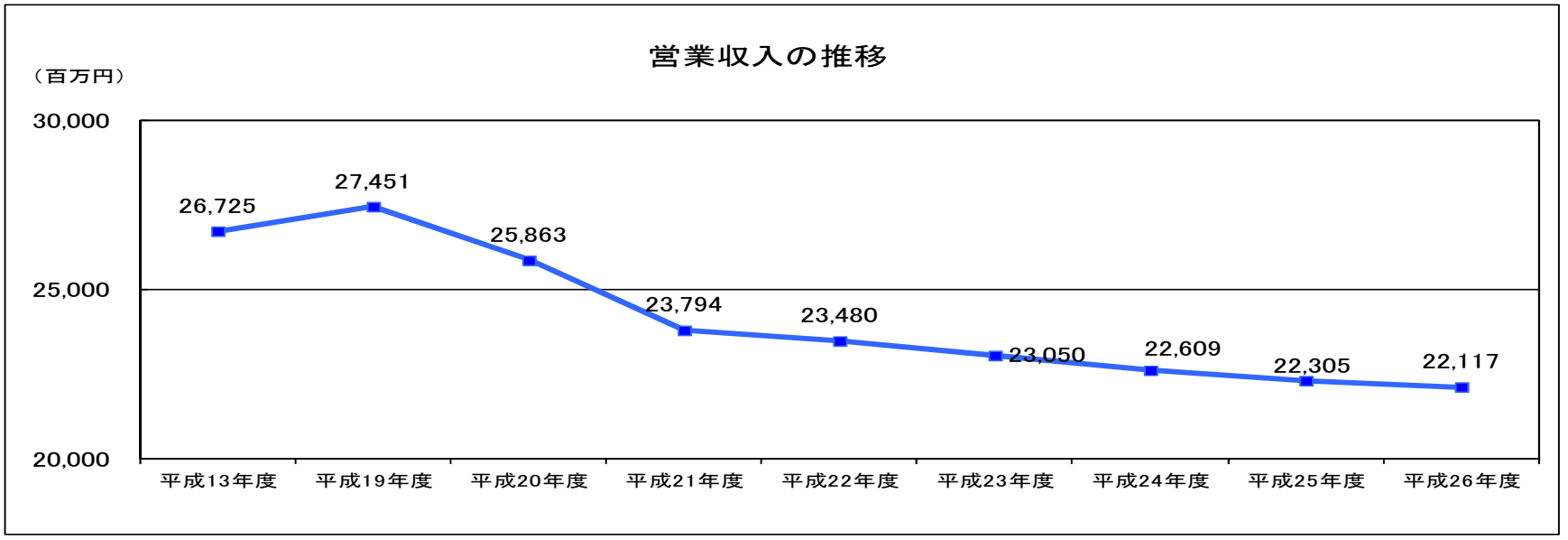
2. 各種指標の比較（①北多摩交通圏）

①輸送人員の推移

資料：関東運輸局業務要覧



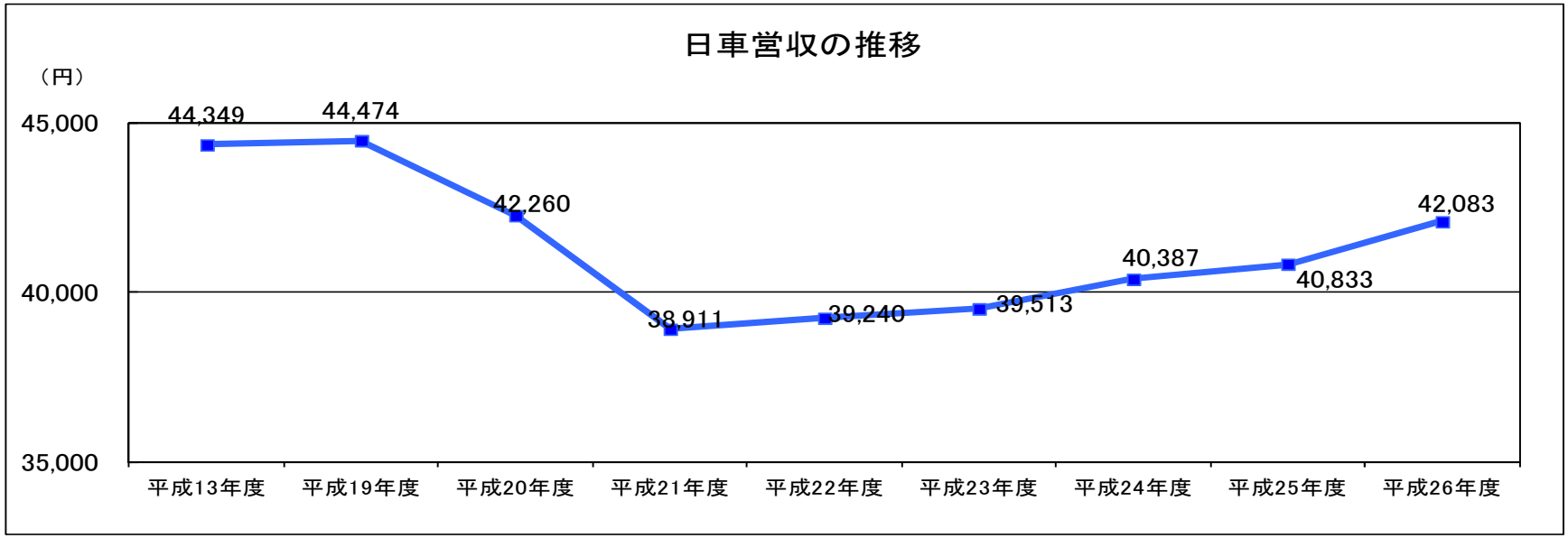
②営業収入の推移



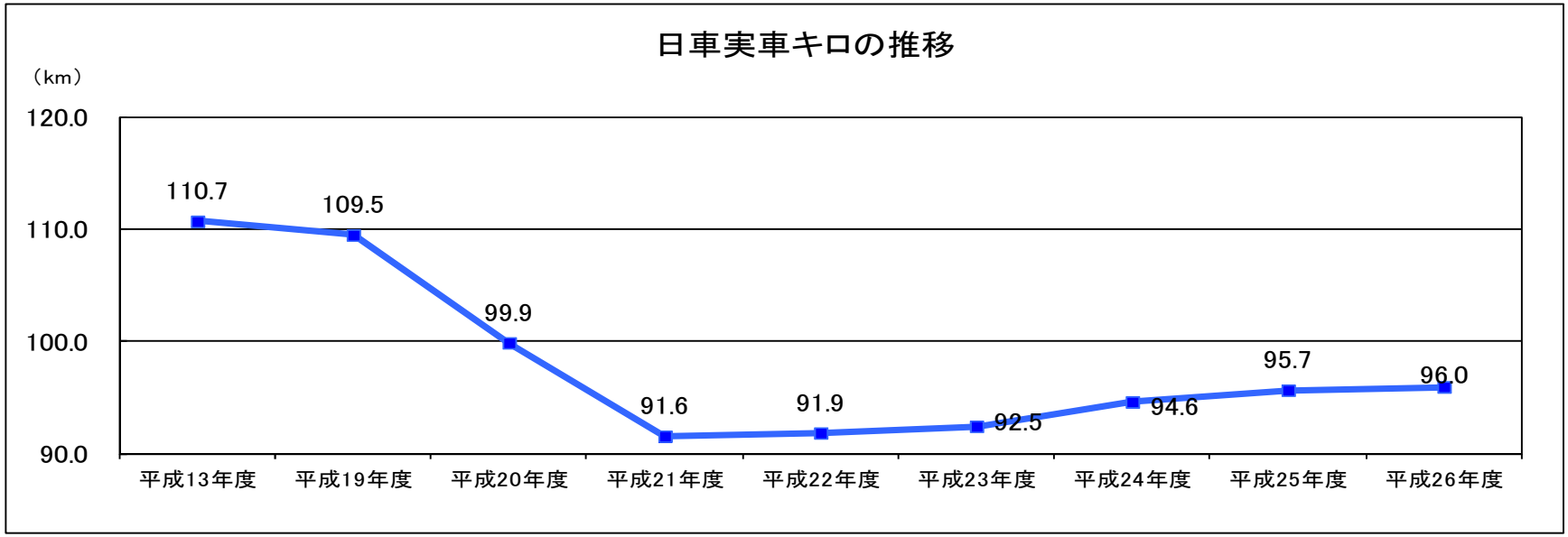
2. 各種指標の比較（①北多摩交通圏）

③日車営収の推移

資料：関東運輸局業務要覧



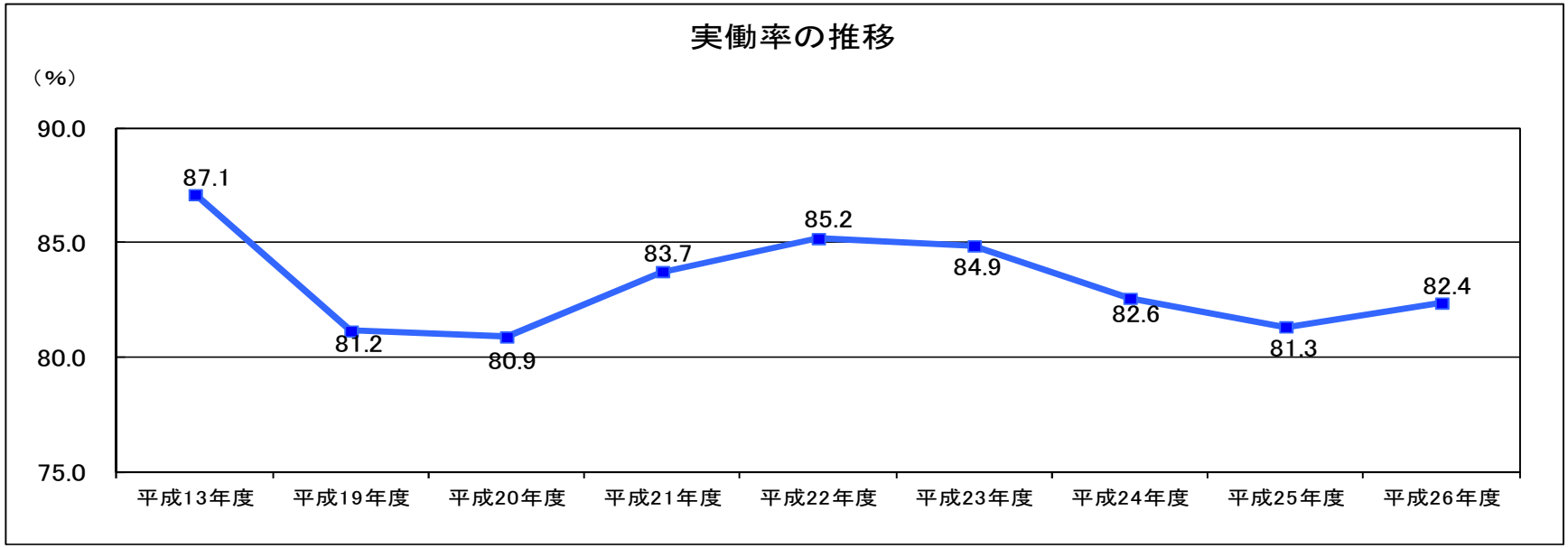
④日車実車キロの推移



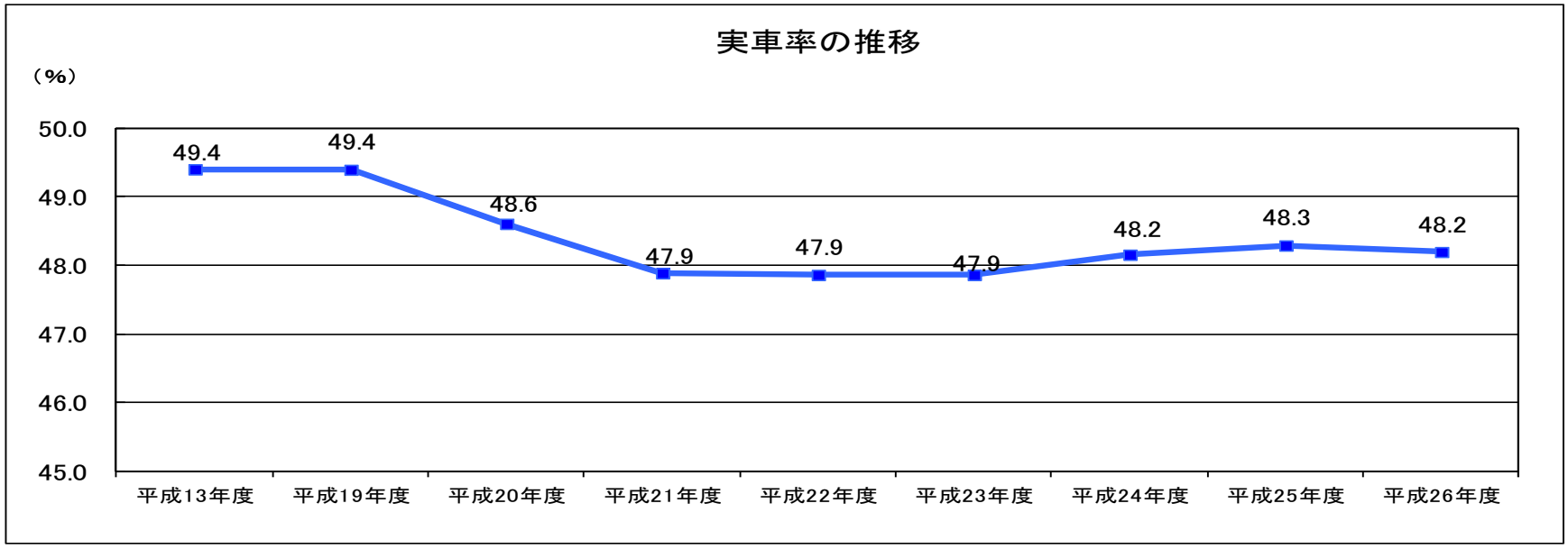
2. 各種指標の比較（①北多摩交通圏）

⑤実働率の推移

資料：関東運輸局業務要覧



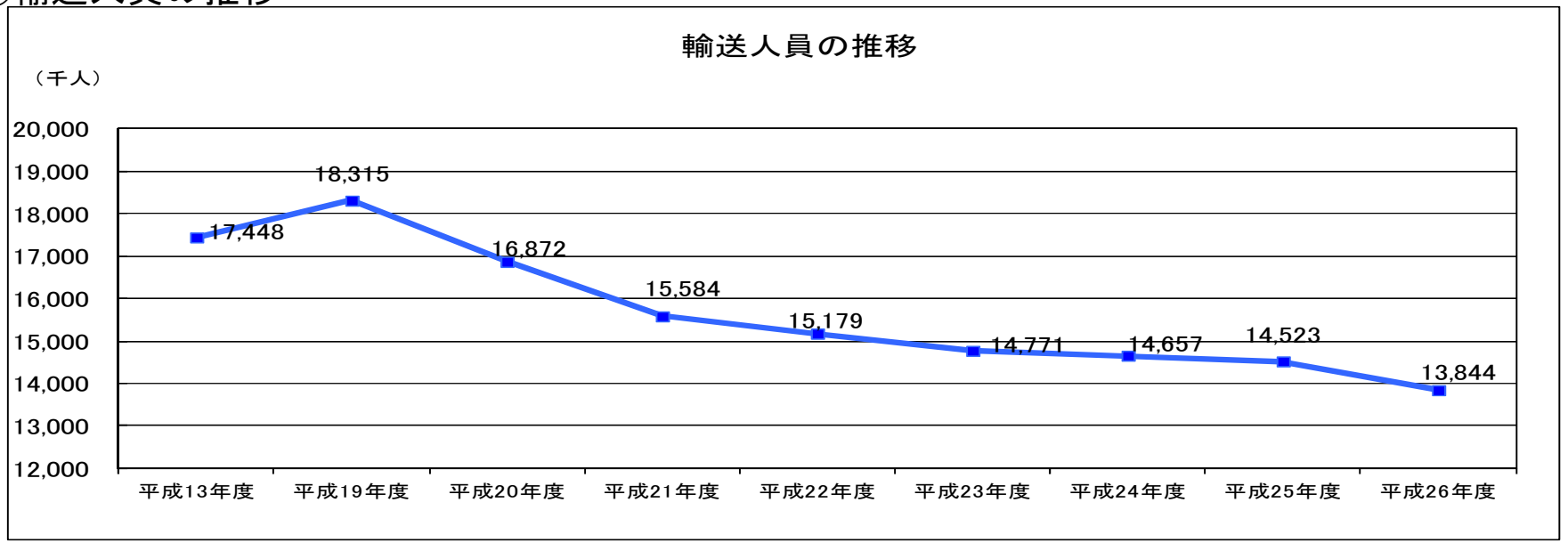
⑥実車率の推移



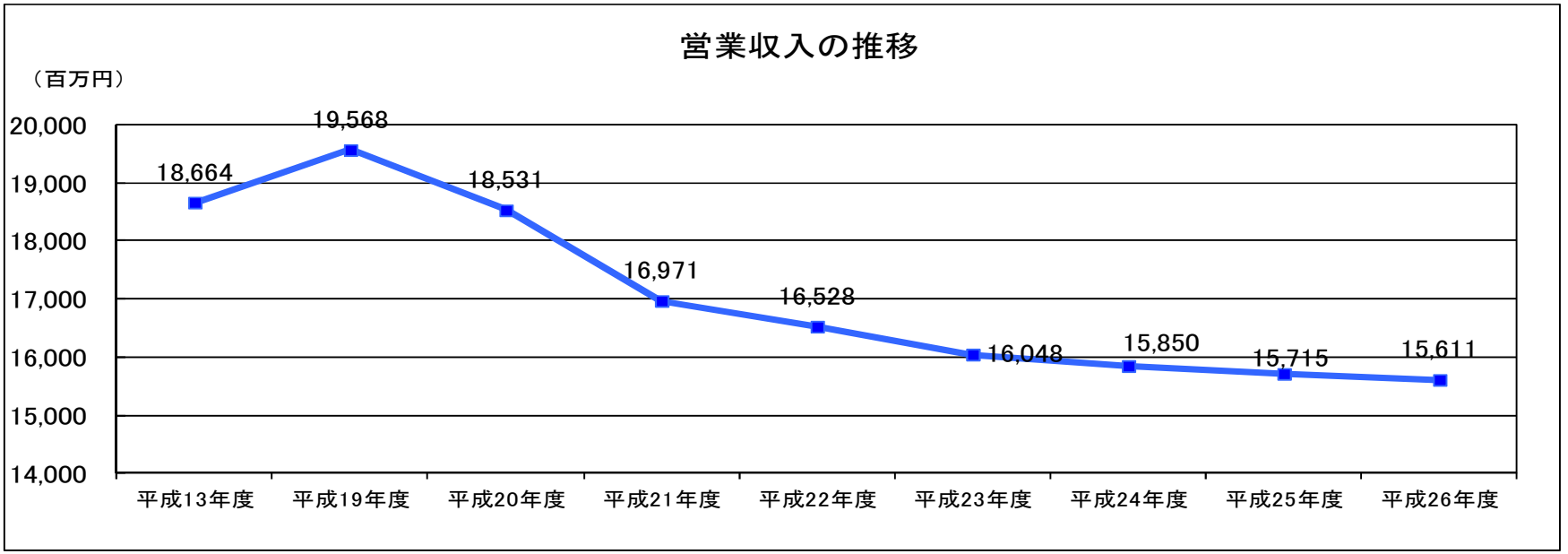
2. 各種指標の比較（②南多摩交通圏）

①輸送人員の推移

資料：関東運輸局業務要覧



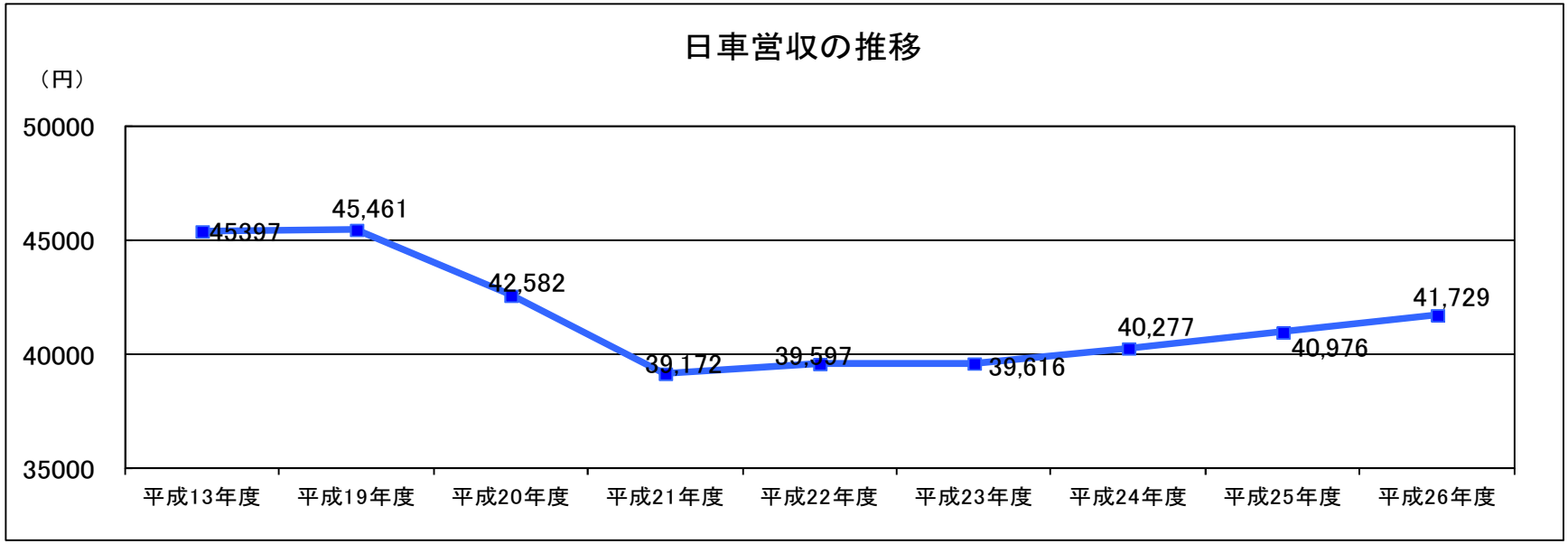
②営業収入の推移



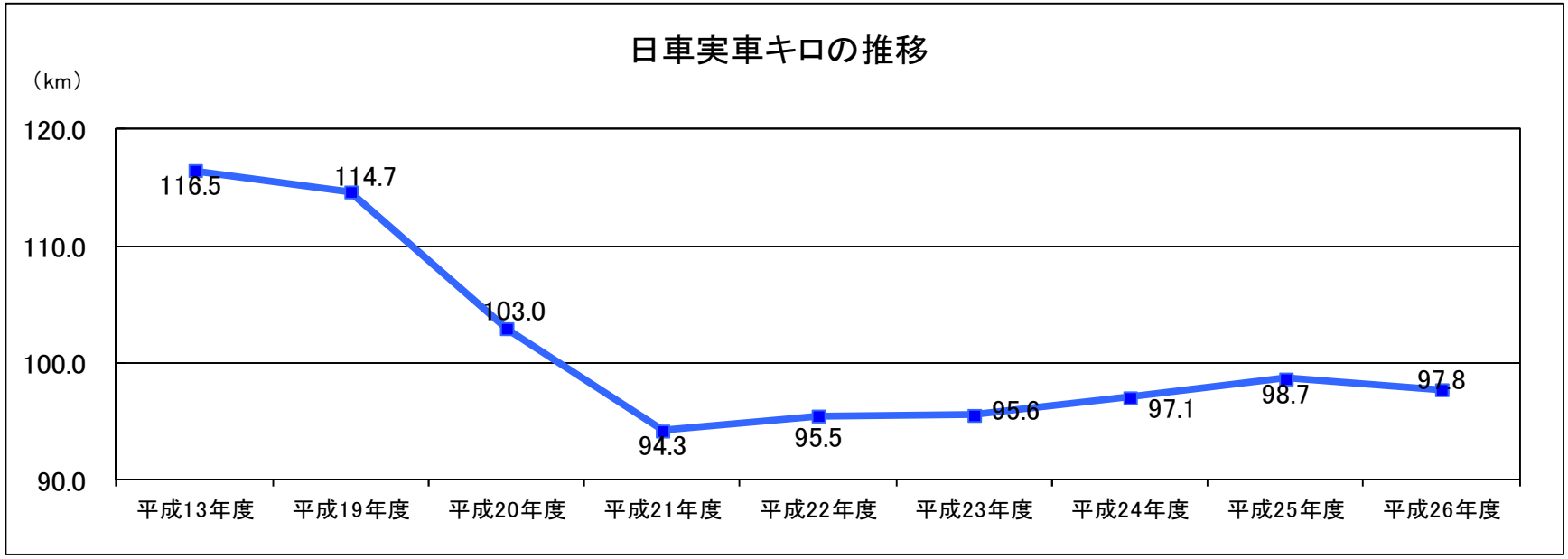
2. 各種指標の比較（②南多摩交通圏）

③日車営収の推移

資料：関東運輸局業務要覧



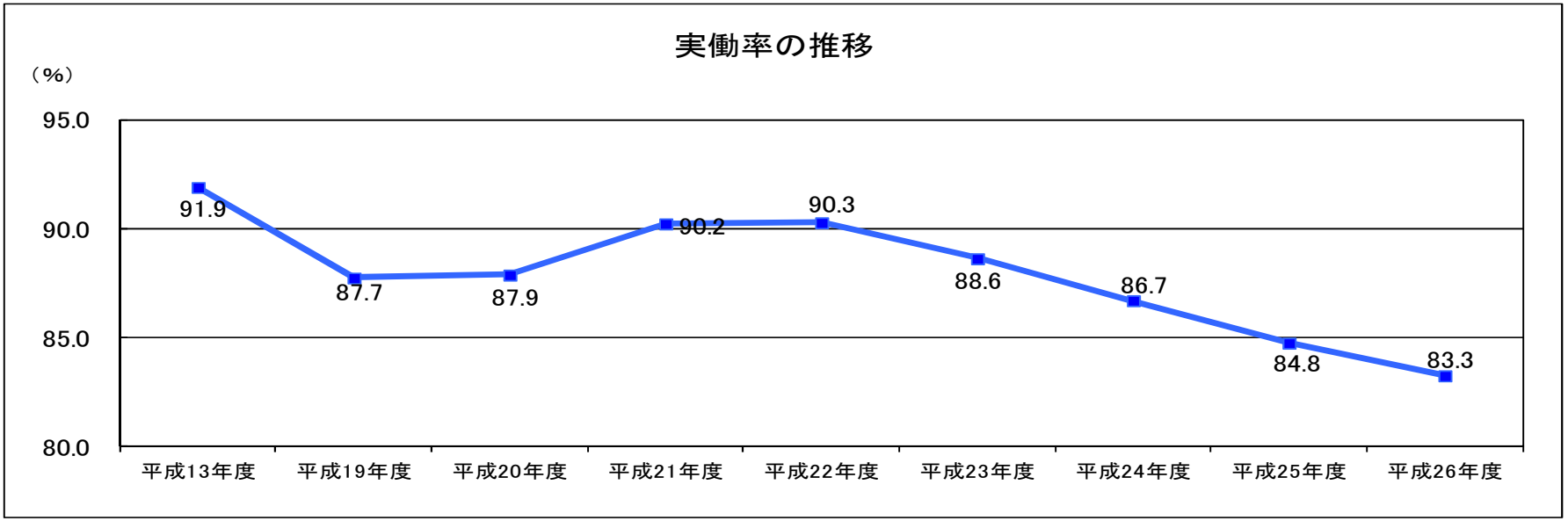
④日車実車キロの推移



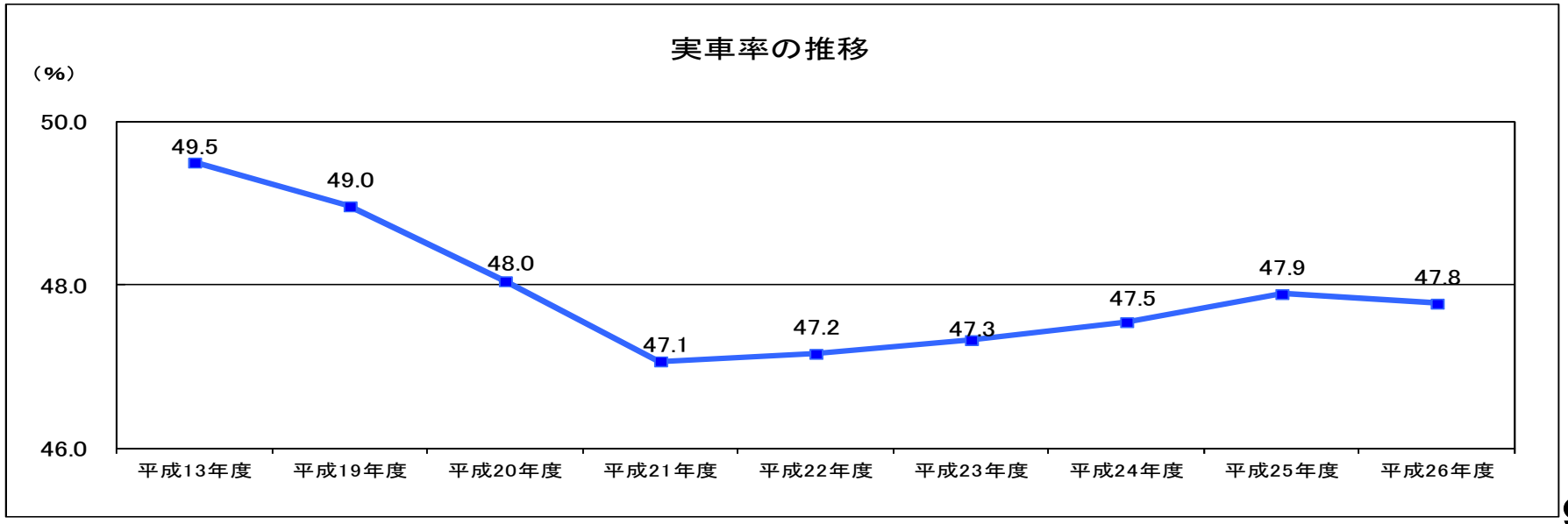
2. 各種指標の比較（②南多摩交通圏）

⑤実働率の推移

資料：関東運輸局業務要覧



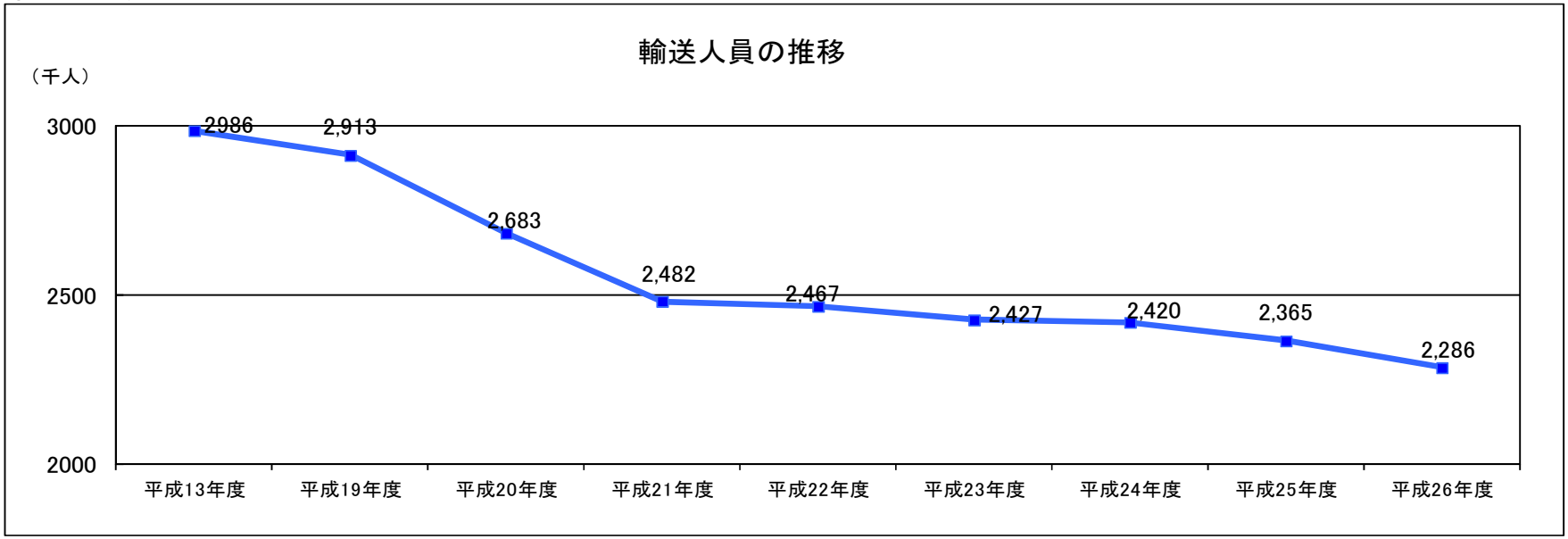
⑥実車率の推移



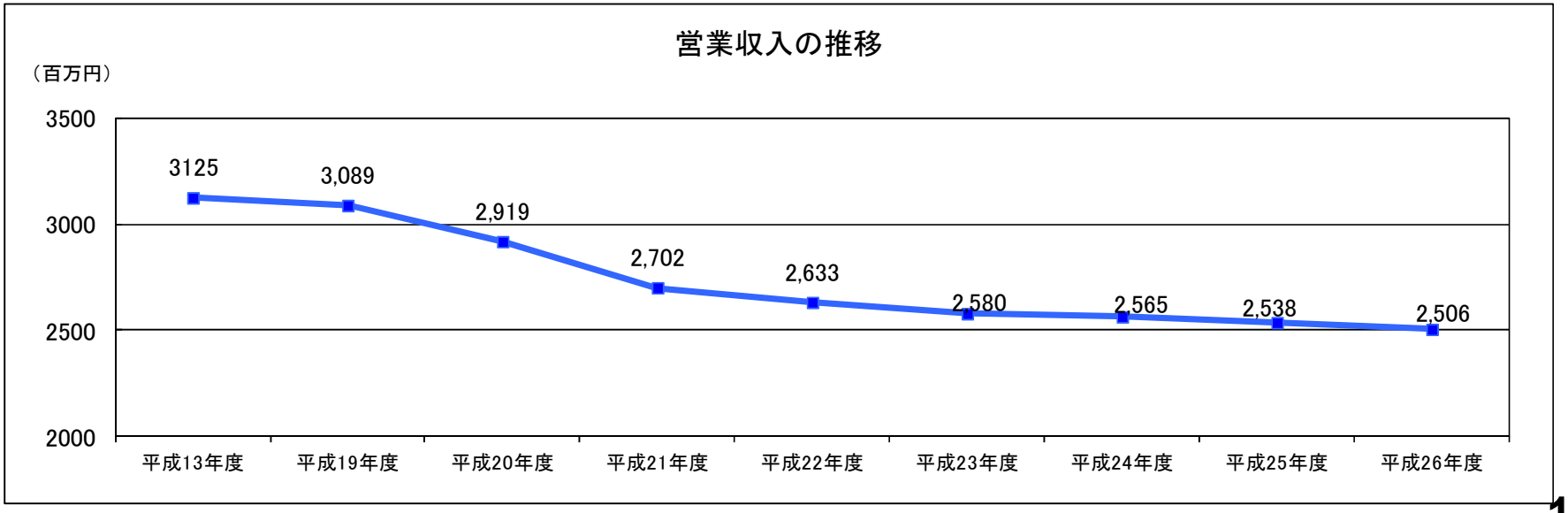
2. 各種指標の比較（③西多摩交通圏）

①輸送人員の推移

資料：関東運輸局業務要覧



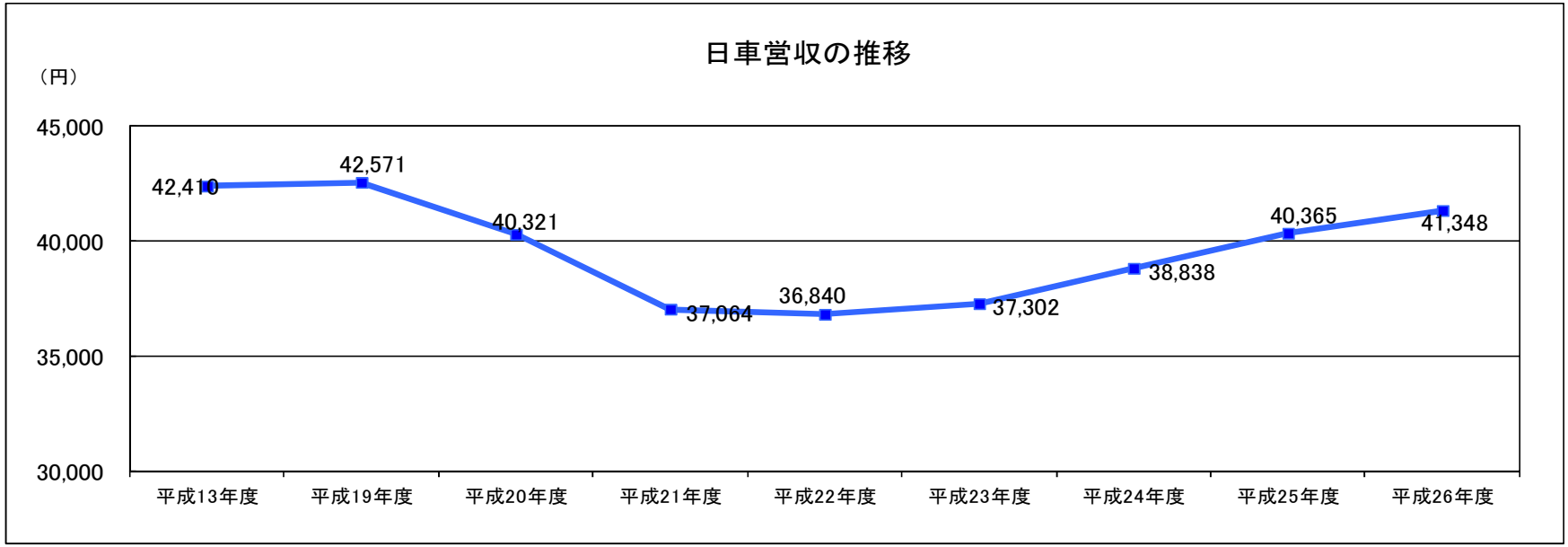
②営業収入の推移



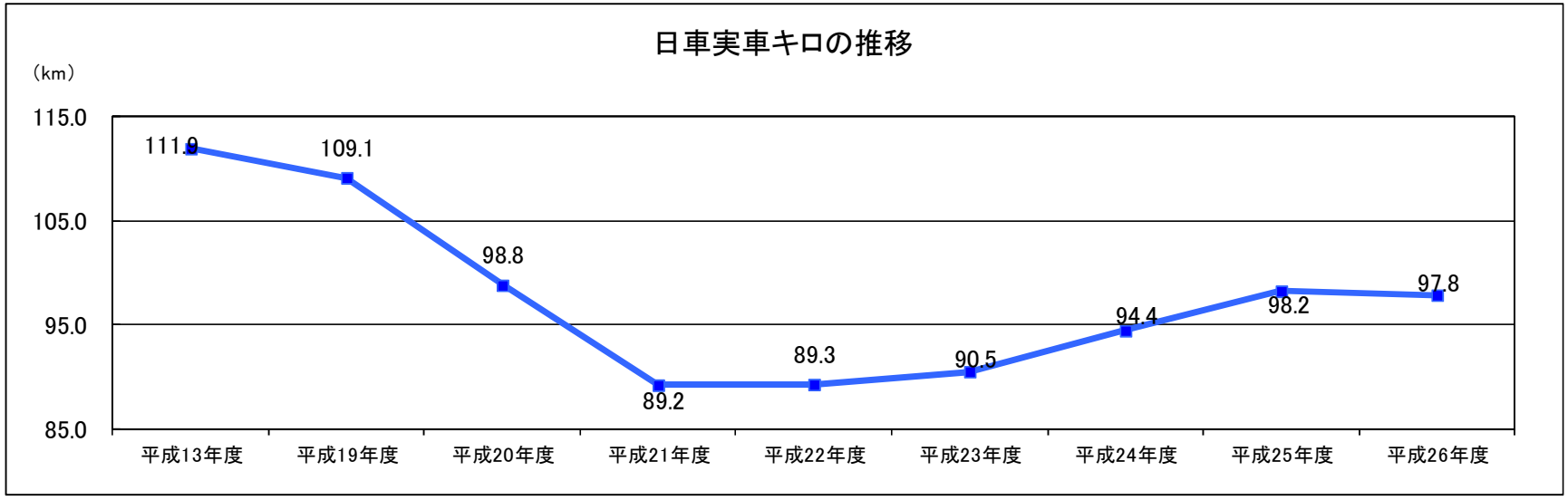
2. 各種指標の比較（③西多摩交通圏）

③日車営収の推移

資料：関東運輸局業務要覧



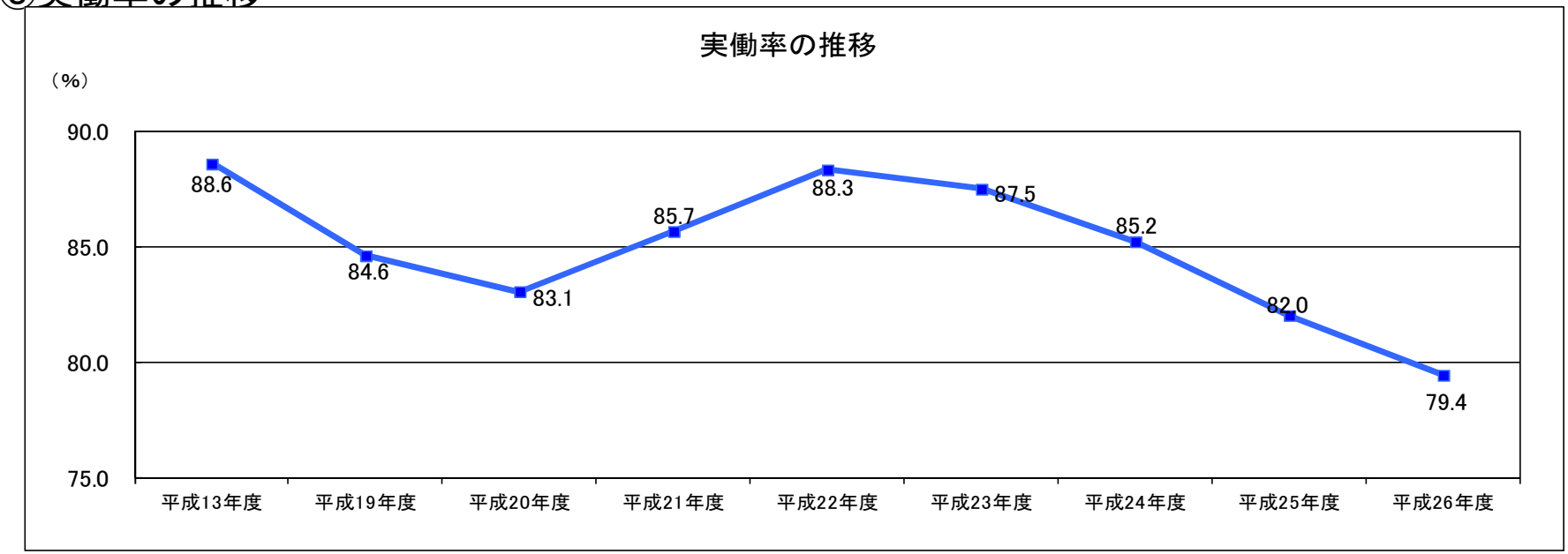
④日車実車キロの推移



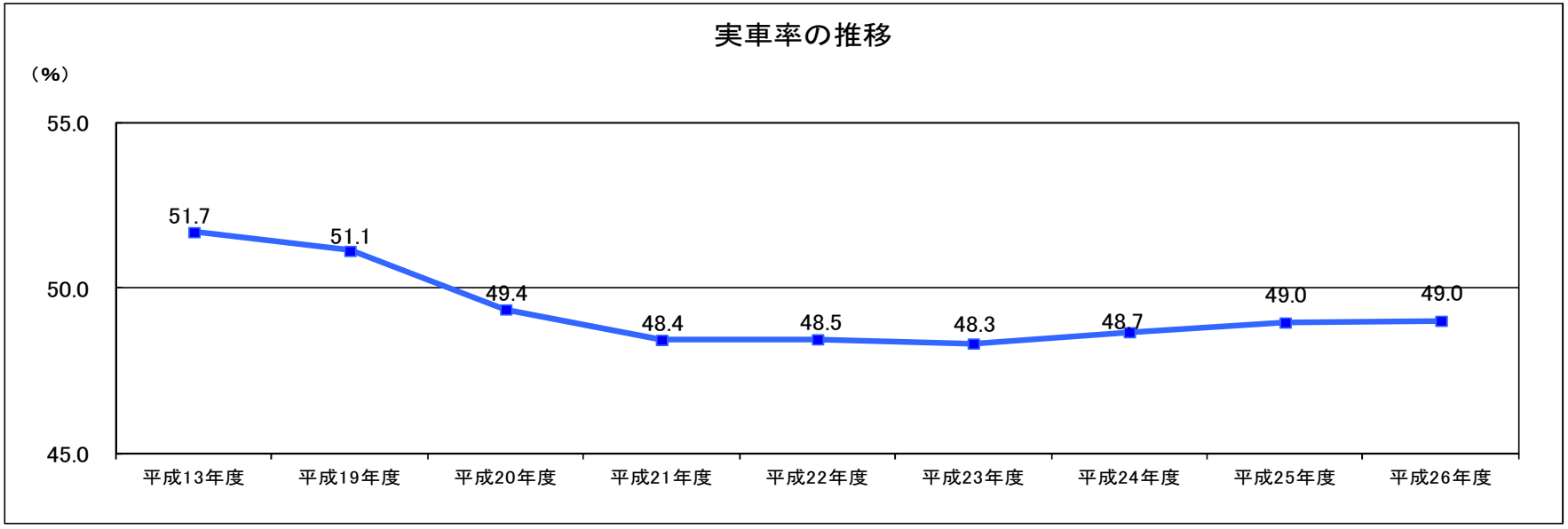
2. 各種指標の比較（③西多摩交通圏）

⑤実働率の推移

資料：関東運輸局業務要覧

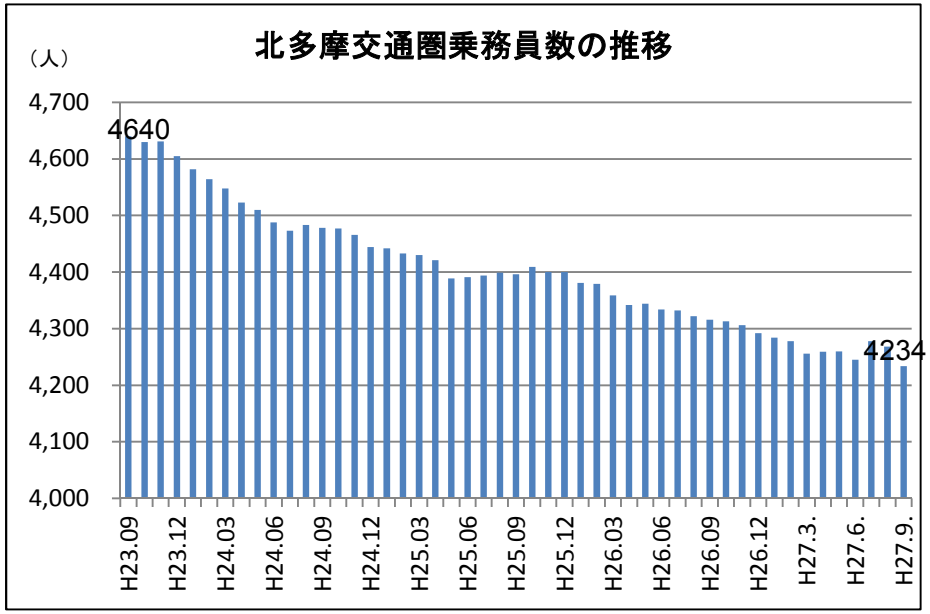


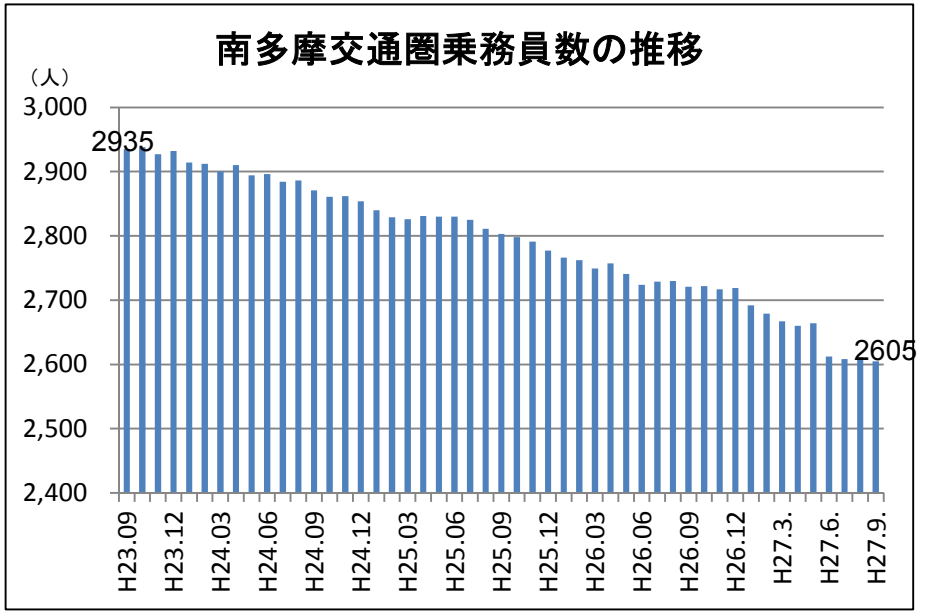
⑥実車率の推移

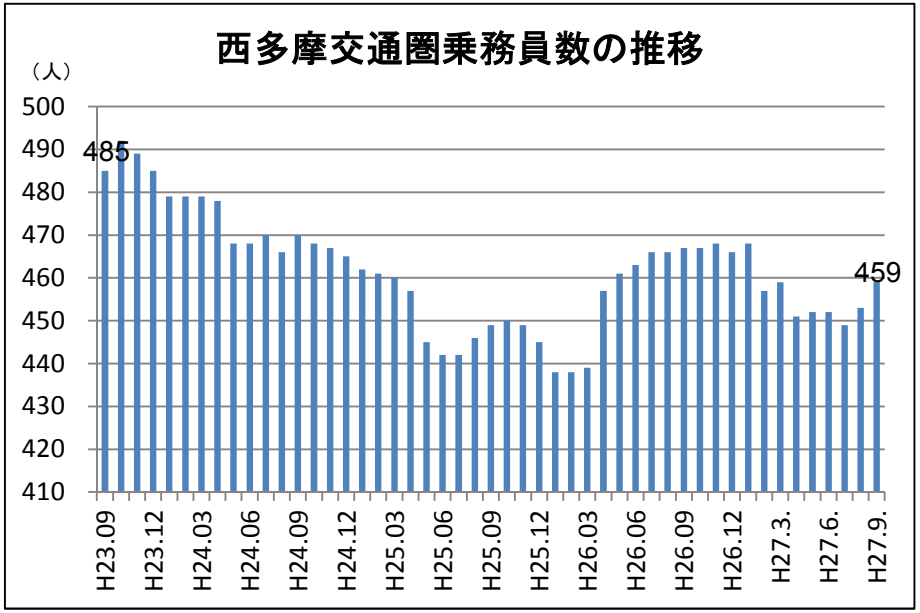


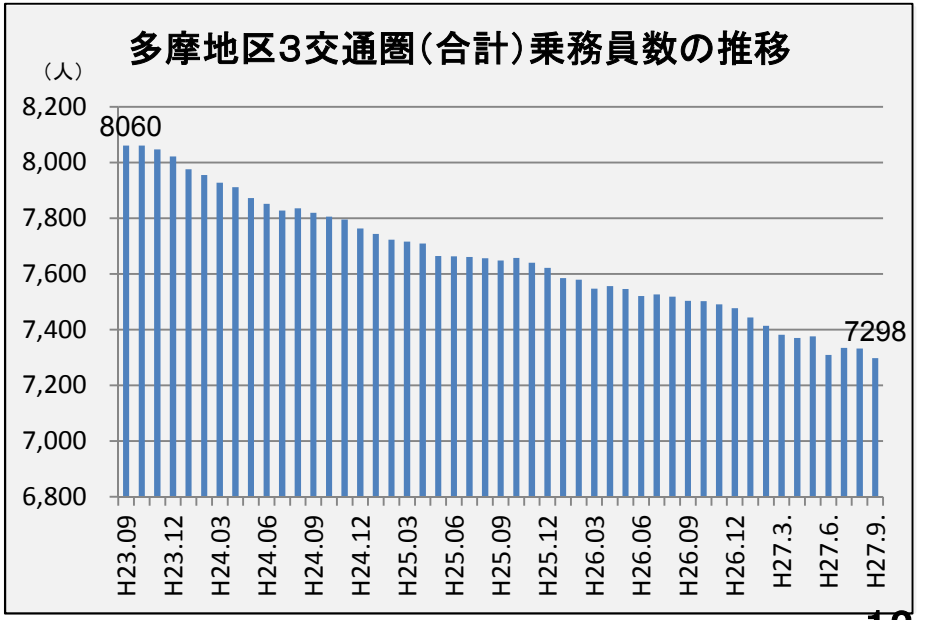
3. タクシー乗務員数の推移（多摩地区3交通圏：法人タクシー）

資料：東京ハイヤータクシー協会調べ



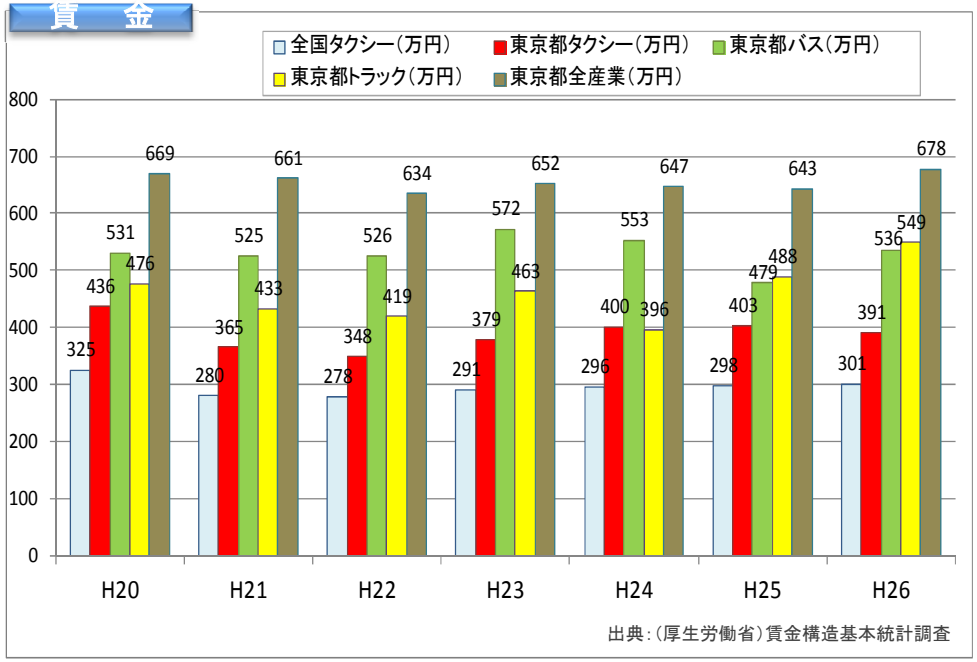






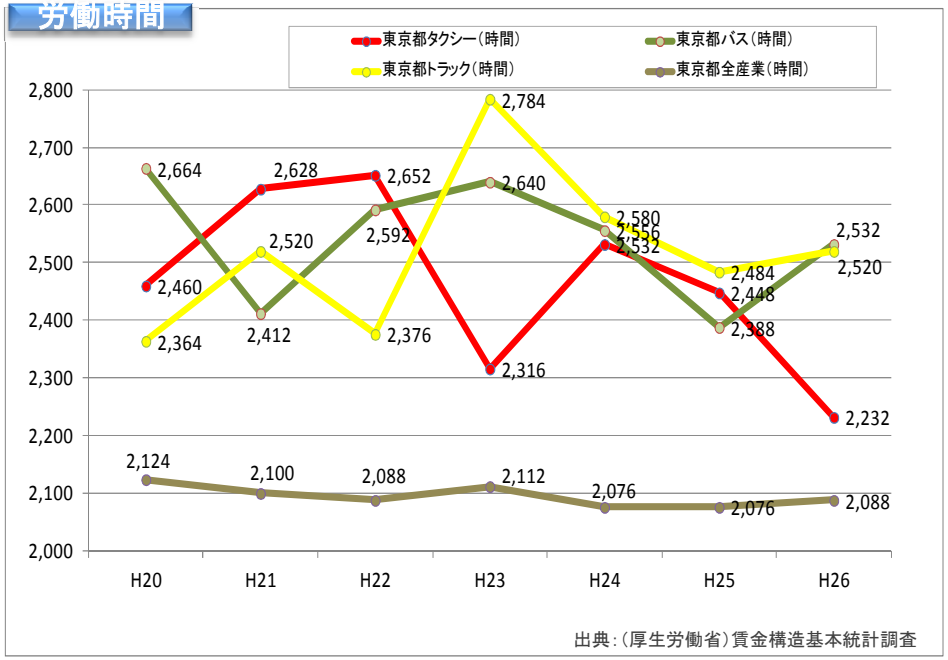
4. タクシー運転者の年間賃金・平均労働時間の推移

賃　金



出典：(厚生労働省)賃金構造基本統計調査

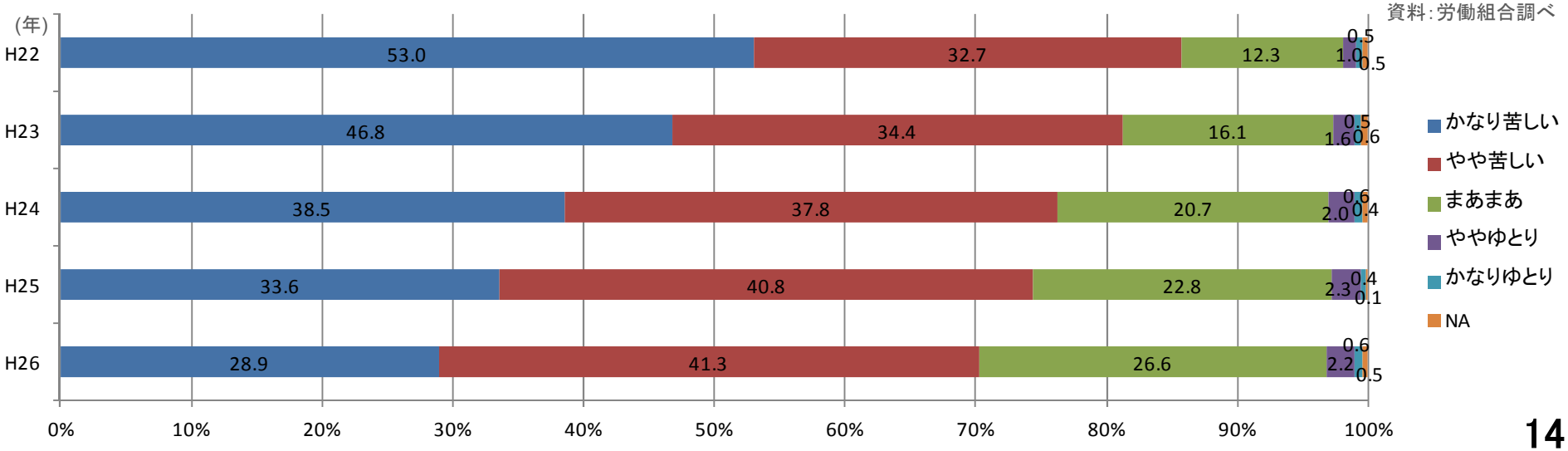
労働時間



出典：(厚生労働省)賃金構造基本統計調査

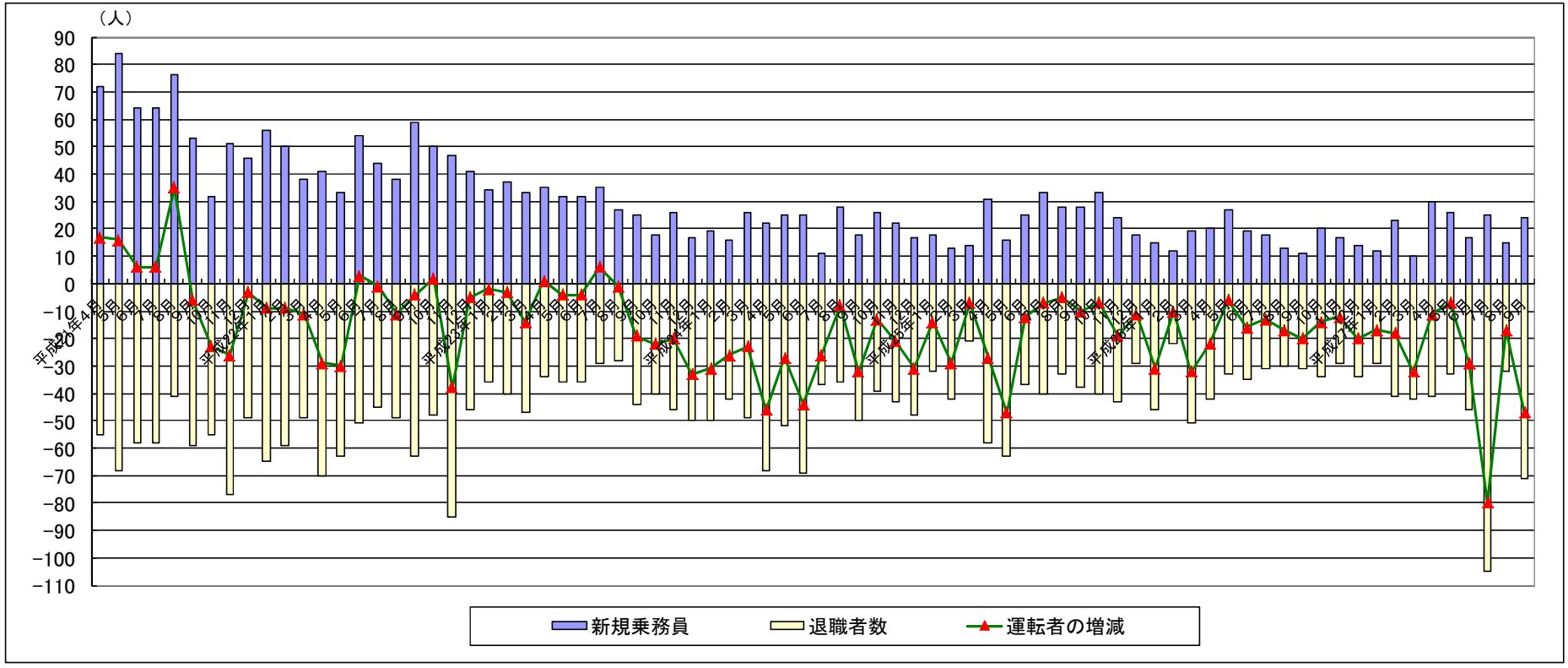
5. タクシー運転者の意識調査結果(生活実態)

資料：労働組合調べ



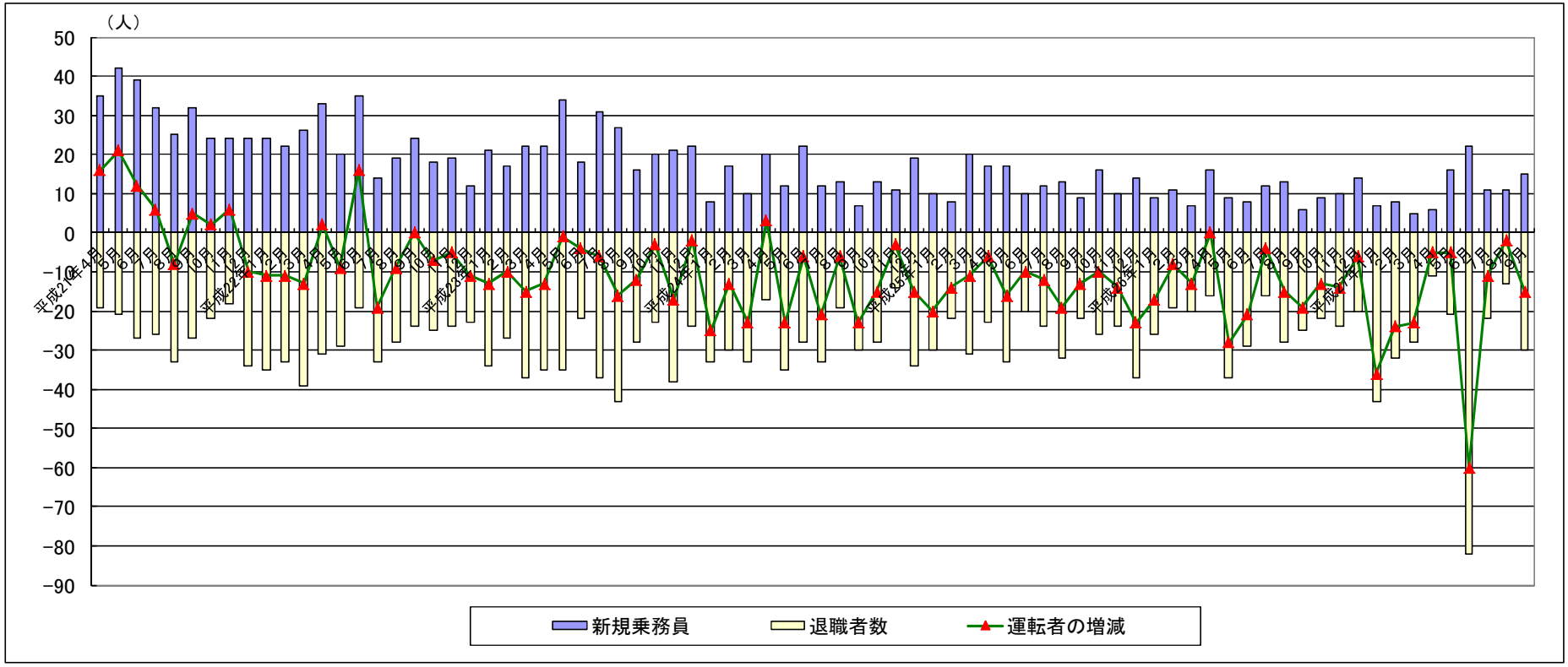
６．タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（北多摩交通圏）

北多摩交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、月別の退職者数の傾向には大きな変動はないものの、一方、新規乗務員の数は平成21年９月頃を境に減少傾向にある。これを反映して、運転者数全体としては平成21年９月に減少に転じて以降、平成27年９月までの73ヶ月間のうち69ヶ月がマイナスとなっており、減少基調による推移となっている。



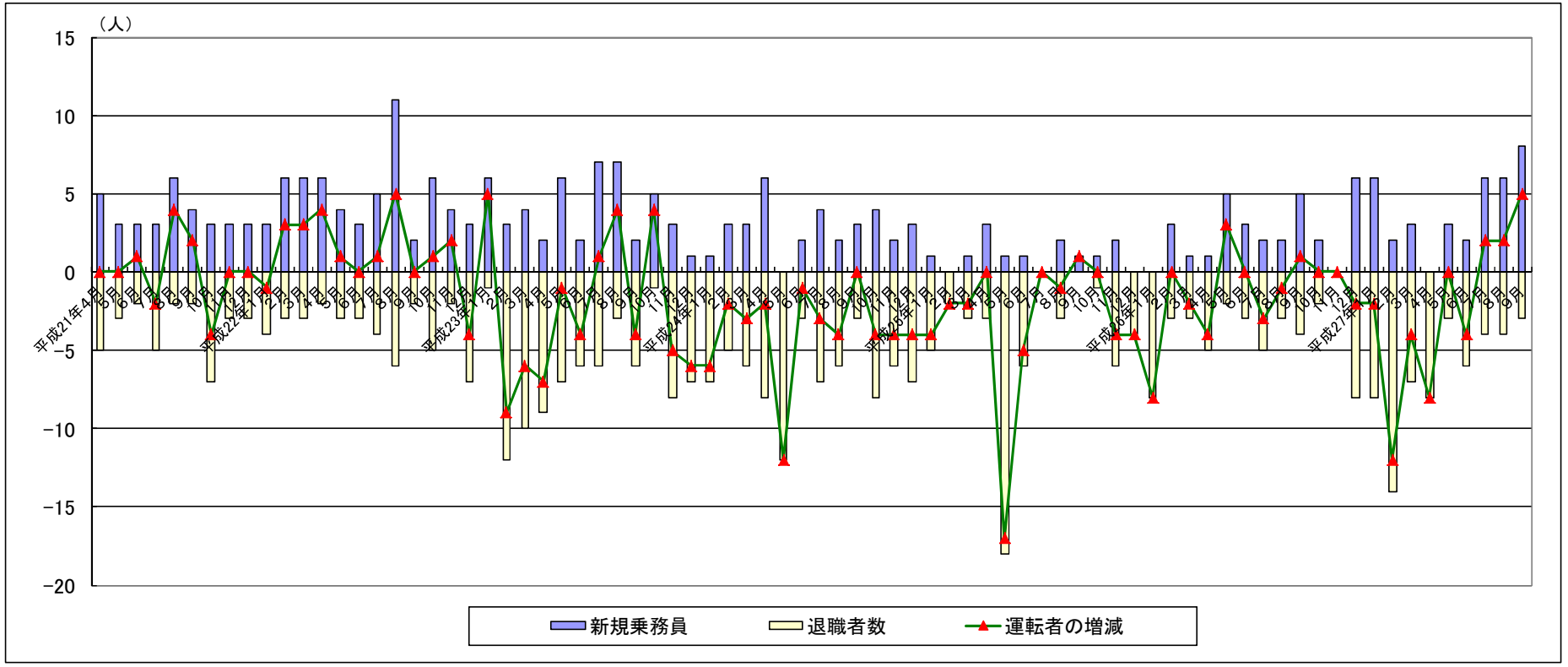
６．タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（南多摩交通圏）

南多摩交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、月別の退職者数が漸増傾向にある一方で、新規乗務員の数は概ね漸減傾向にある。これにより、運転者数全体としては平成21年12月に減少に転じて以降、平成27年９月までの70ヶ月間のうち65ヶ月がマイナスとなっており、減少基調による推移となっている。



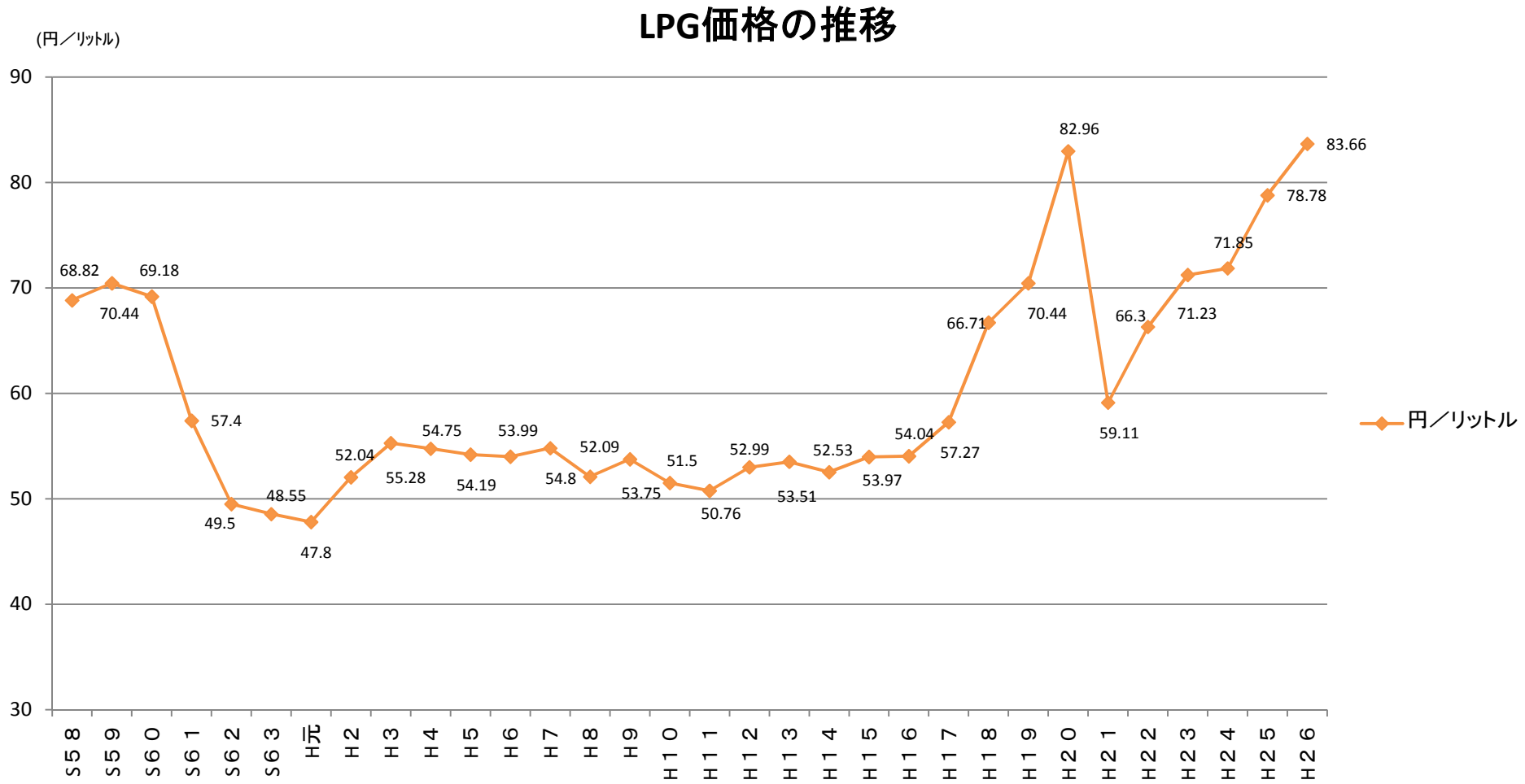
6. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（西多摩交通圏）

西多摩交通圏においてはタクシー運転者の総数が他交通圏と比して少ないことから、僅かな変動でも大きく振れる傾向がある。こうしたなかで西多摩交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、全般的には増減を繰り返しながら、平成23年11月に減少に転じて以降、平成27年９月までの47ヶ月間のうち32ヶ月がマイナス、９ヶ月が増減なしとなっており、概ね減少基調による推移となっているが、足下ではいくぶん増加月が目立っている。

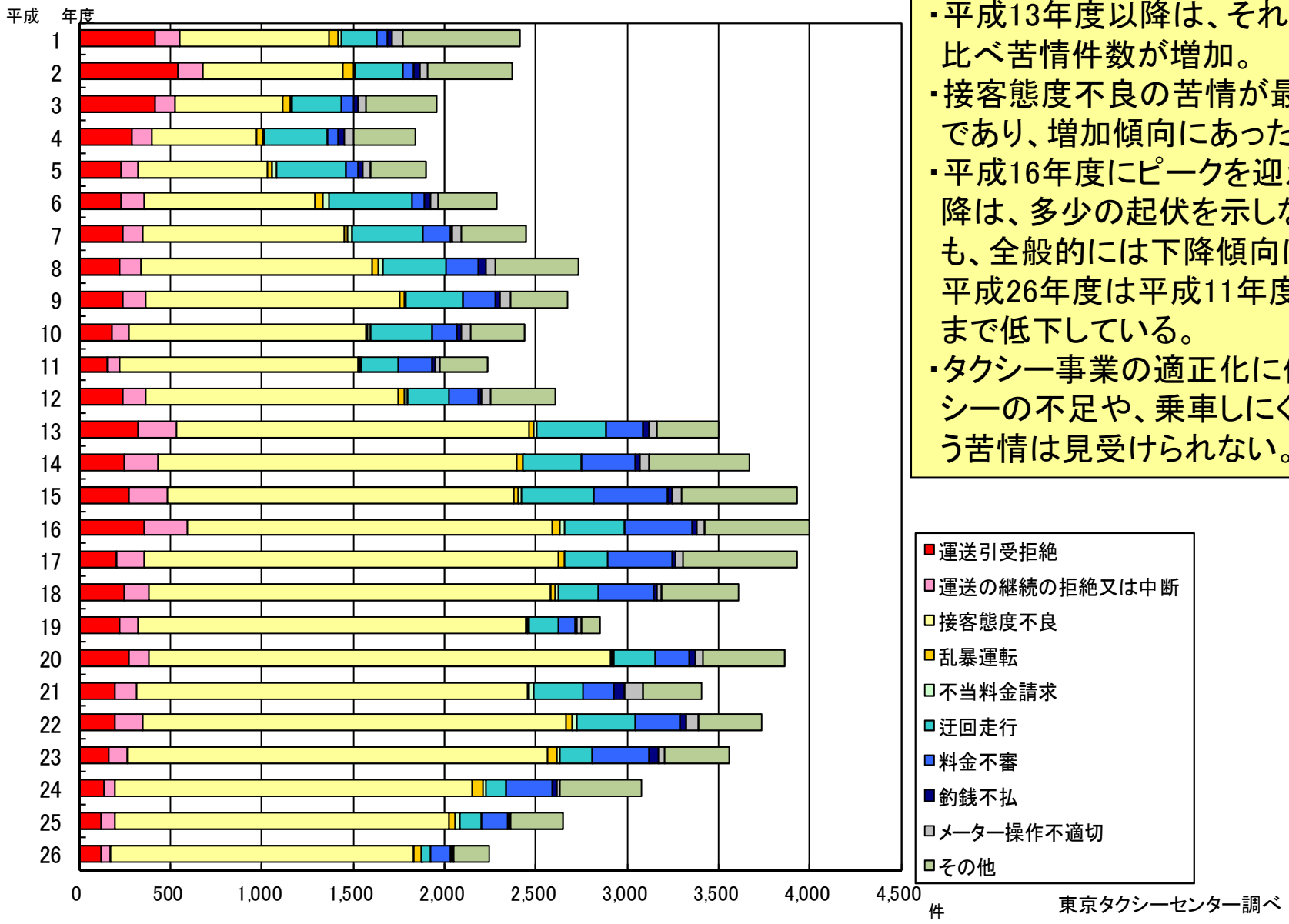


7．LPG価格の推移

LPG価格については，昭和60年頃から下がり、平成元年が最近では一番低い価格になっている。平成元年以降は若干上昇し、平成3年から平成16年までは50円台をキープしており価格は概ね安定していたが、平成17年から上昇傾向に転じ、平成21年には一時下がったものの、平成22年からは、また、上昇傾向になっている。



8. 苦情発生件数



・平成13年度以降は、それ以前に比べ苦情件数が増加。
・接客態度不良の苦情が最多件数であり、増加傾向にあった。
・平成16年度にピークを迎えて以降は、多少の起伏を示しながらも、全般的には下降傾向にあり、平成26年度は平成11年度水準にまで低下している。
・タクシー事業の適正化に伴うタクシーの不足や、乗車しにくいという苦情は見受けられない。

9. 準特定地域における活性化事業計画の認定申請状況等について

（平成27年11月12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（H27.10末）	申請				認定				事業者数（H27.10末）	申請者数（H27.10末）	認定事業者数（H27.10末）
			申請者数	うち事業再構築を定めた者			認定事業者数	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			
特別区・武三交通圏	H21.12.18	345	340	274	1,703	2,657	340	274	1,703	2,657	13,720	12,408	12,408
北多摩交通圏	H22.2.24	39	39	35	53	82	39	35	53	82	167	160	160
南多摩交通圏	H22.2.24	24	24	18	12	27	24	18	12	27	273	253	253
西多摩交通圏	H22.2.24	7	7	5	16	2	7	5	16	2			

※上記は取下・再申請、追加申請、事業廃止等を反映したもの。

※ハイヤー・福祉車両のみを保有している事業者を除いたもの。

営業区域名	現在車両数①	適正車両数上限との乖離率（1-③/①）	申請された減・休車がすべて実施された場合の車両数②	適正車両数上限との乖離率（1-③/②）	適正車両数（H27.8.19公示）		
					下限値		上限値③
特別区・武三交通圏	27,645	1.5%	27,645	1.5%	24,193	～	27,217
北多摩交通圏	1,748	−0.1%	1,748	−0.1%	1,555	～	1,749
南多摩交通圏	1,231	1.4%	1,231	1.4%	1,057	～	1,214
西多摩交通圏	209	4.3%	209	4.3%	177	～	200

※その他ハイヤーは除いたもの。

●旧タク特措法時の基準車両数と適正車両数（参考）

営業区域名	基準車両数①（H20.7.11）	現在車両数②	減車率（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（1－③/①）	地域計画に示された基準車両数と適正と考えられる車両数との乖離	適正車両数（特別・武三　H21.10.14公表）（多摩　H21.11.4公表）		
特別区・武三交通圏	33,943	27,645	18.6%	27,645	18.6%	約20%～30%	23,500	～	26,500
北多摩交通圏	2,015	1,748	13.3%	1,748	13.3%	約13%～23%	1,550	～	1,750
南多摩交通圏	1,345	1,231	8.5%	1,231	8.5%	約7%～18%	1,100	～	1,250
西多摩交通圏	239	209	12.6%	209	12.6%	約16%～25%	180	～	200

資料6

活性化に係わる取組状況について
（多摩3交通圏）

一般社団法人
東京ハイヤー・タクシー協会

【①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作り】

UDタクシーの導入・促進について

◆出発式の実施
[日時]平成24年12月10日
[場所]多摩市役所
　八幸自動車、ニュータウン交通、京王自動車の３社が同じ車色でボンネットのイチョウの葉は「多摩市の木」を採用。３社３両とも多摩センター駅を中心に営業している。

◆UDタクシー導入促進事業計画
　西東京市では公共交通のバリアフリー化を図り、社会参加の機会や地域の活性化を促進することを目的とし、西東京市生活交通改善事業計画におけるUDタクシー導入促進事業計画を西東京市地域公共交通会議にて策定した。

平成24年12月10日UD車両出発式の様子

デマンド型乗合タクシーについて

サービス名	実施会社	対象市	概要
ぶるべー号	㈱トーショー 小平交通（有）	小平市	ぶるべー号はワンボックス車両で、停車場を設け定時、定路線で運行するコミュニティータクシー。平成20年3月から大沼ルート、平成22年5月栄町ルート、平成25年11月南東部ルートの運行を開始。
コミュニティーワゴン	銀星交通㈱	国立市	平成26年4月16日からサービスを開始。 乗客定員9名の乗合交通でコミュニティーワゴンとして狭い道路でも運行が可能。矢川（東ルート）、青柳ルート、泉ルートを運行。
かわせみゴー	南観光交通㈱	日野市	市内丘陵地の移動手段を担う丘陵地ワゴンタクシー。平山ルート（定員9人乗り）、他1ルートを運行。

【⑧社会・福祉への貢献への取組み①】

妊婦向けのタクシー対応

サービス名	実施会社	対象市
はぴママサポートタクシー	京王自動車㈱	京王線、中央線、青梅線、町田市の多摩エリア
マタニティタクシー	キャピタル交通㈱	八王子市
陣痛119番登録	三和交通㈱	八王子市

平成24年9月17日
産経新聞

出産介助の運転手に
多摩消防署が感謝状
多摩消防署は京王自動車
多摩中央営業所のタクシー
運転手、富田遵さん(45)に
消防総監感謝状を贈った。
富田さんは8月2日午後
10時すぎ、出産のため病院
に向かう八王子市の女性
(40)と長女(6)を乗せた
が、途中で女性が破水しお
産が始まった。
富田さんは停車してI-1
9番通報し、救急隊が到着
するまで女性を介助。赤ち
ゃんの首に絡まっていたへ
その緒を外して抱き上げ、
逆さにして産声を上げさせ
た。
生まれた赤ちゃんは女の
子で元気に育っている。贈
呈式に出席した女性は「一
人ではどうにもならなかっ
た。富田さんのタクシーで
よかった」と感謝の言葉を
述べた。

平成24年
9月17日
東京新聞

タクシー内に産声
運転手が消防総監表彰

平成24年8月2日、陣痛が始まったお客様をお乗せし、病院に向かう途中車内で出産。乗務員が無事赤ちゃんをとりあげ、救急隊が到着するまで励ました。後日、消防総監感謝状が贈られ、マスコミから大々的に取り上げられた。

子ども向けのタクシー対応

サービス名	実施会社	対象市	概要
子育て支援タクシー	キャピタル交通㈱	八王子市	保護者の代わりにお子様の送迎
キッズタクシー	三和交通㈱	八王子市	お子様の習い事の際に一人で 移動できる送迎
子供向け輸送サービス	南観光交通㈱	日野市	学童クラブ終了後の児童輸送 （日野市よりの委託）
特別支援学級児童の タクシーによる 通学の送迎	京王自動車㈱	羽村市	羽村市の特別支援学級の徒歩通学圏外 児童のタクシーによる送迎 （羽村市教育委員会の委託）

【⑧社会・福祉への貢献への取組み②】

その他、様々なサービス

サービス名	実施会社	概要
サポートタクシー **サポートCab** (認定民間救急)	京王自動車㈱	東京消防庁認定の民間救急。ご自身で歩行が可能な方で、緊急性がない場合に、通院などをサポートするタクシーで（通称：サポートタクシー）、心臓マッサージや人工呼吸、AED（自動体外式除細動器）の操作などの救命手当の技能を持つ運転手が対応する。大規模災害時にも患者搬送車として東京消防庁に協力する。
災害時搬送タクシー	三幸自動車㈱ 西武ハイヤー㈱ 田無交通㈱ 大和交通保谷㈱ 東都自動車交通㈱	医療救護所から後方医療機関への傷病者等の搬送、避難施設から福祉避難施設等への災害時要援護者等の搬送、西東京市の職員及び西東京の要請に基づき応急対策業務に従事する者の搬送、道路状況等の情報収集について5社と、西東京市が災害時搬送にタクシー会社と協定締結をおこなった。
墓参りタクシー	キャピタル交通㈱	墓の掃除を一緒にしてほしい、供花、線香の手伝い。
お使い同行タクシー		買い物に同行。
ペットタクシー		電車バスでは迷惑がかかる、ペットの急病で病院に行きたいというニーズに応える。

サポートCabの広告

【⑧社会・福祉への貢献への取組み④】

その他、様々なサービス

◆ 救援タクシー（三和交通㈱・三和交通多摩㈱ ）

生活の様々な場面において、特別な研修を受けた乗務員が救援を行うサービスで下記の様なサービスがある。

・ 病院受付代行

ご自宅まで診察券を取りに伺い、代行して病院の受付に投函する。

・ 薬受取代行

ご自宅まで診察券を取りに伺い、代行して病院の受付に投函する。

・ 買い物同行

お買い物を代行。ご自宅にいながら品物のご購入が可能。

・ 安否確認

連絡の取れない一人暮らしのお年寄りやお子様の安否を確認。

・ 墓参り代行

ご依頼者様の代わりにお墓へ行き墓石を磨き周囲に生えている雑草を取りのぞく。

【⑧社会・福祉への貢献への取組み③】

その他、様々なサービス

◆ タートルタクシー（三和交通㈱・三和交通多摩㈱）

業界初となる、“ゆっくり走る”タクシー。

「今はそんなに急いでないので、ゆっくり丁寧に運転してほしい。」という乗客のインサイトを解決する施策として登場。ボタンが押されるとフロントガラスに「ゆっくり走行中」と表記されたパネルが掲示され、目的地到着後、“ゆっくり運転”した距離が記載されたサンキューカードを運転手から乗客へ手渡しされる。また、集計した走行距離をWebサイトに掲載している。

この度2014年度　グッドデザイン賞　特別賞「未来づくりデザイン賞」を受賞。

「未来づくりデザイン賞」とは“来るべき社会の礎を築くデザイン”と認められたものに特別に授与される賞となっている。

TURTLE TAXI
Backseat Eco Drive
★★★★★

【⑧社会・福祉への貢献への取組み⑥】

地域との連携ついて

◆ 降宿醍醐（ふるじゅくだいご）地域乗合タクシー運行委託

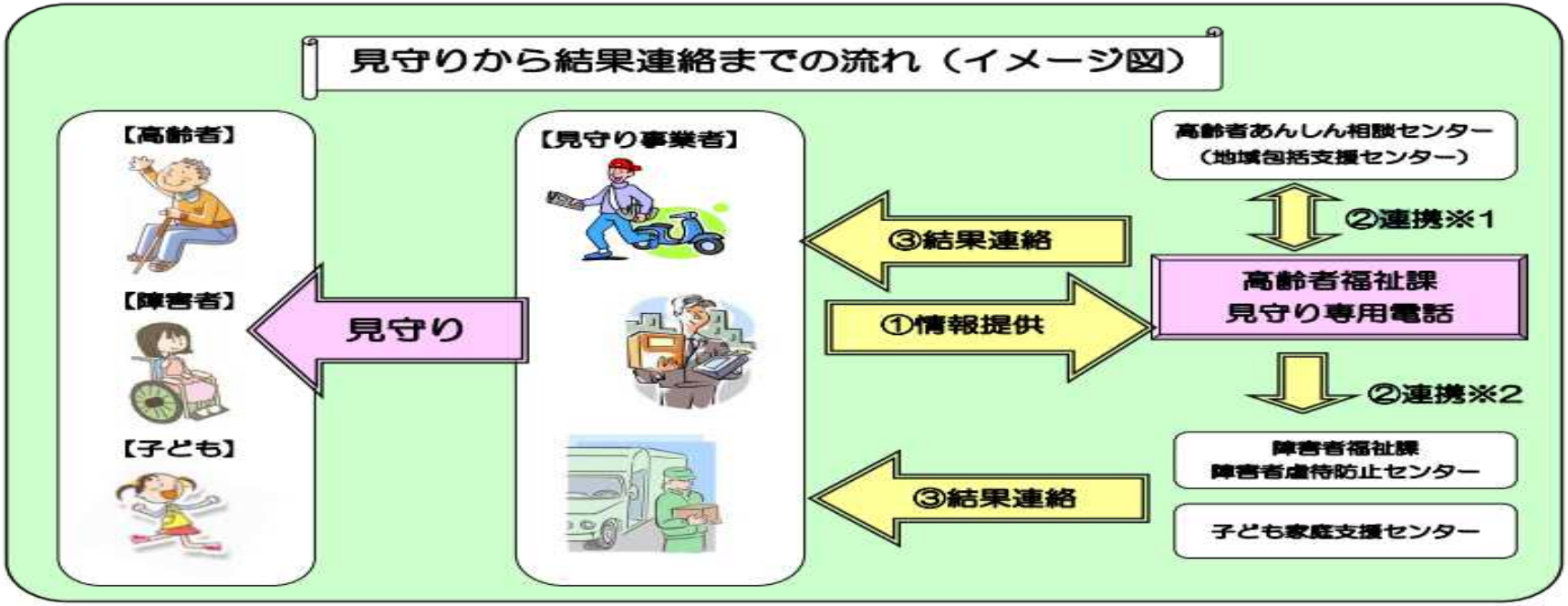
（降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会と八王子市タクシー合同営業運営委員会との契約）

[運行開始日]平成21年9月
[目的]路線バスの無い本地区において日常生活を円滑に行えることを目的に運行する。

◆ 八王子高齢者等の見守りに関する協定書（市内タクシー会社との協定）

地域社会の中で、配達や訪問事業を行う民間事業者と見守りに関する協定を結ぶことにより、日常業務において高齢者等の何らかの異変に気付いた場合に市へ連絡を行い、情報提供を受けた市では、関係機関と連携して対応します。

地域の高齢者等をゆるやかに見守っていくことで、地域社会からの孤立や孤独死から防止し、安心して生活できる地域づくりを目指す。



※1 について・・・高齢者に関しては、安否確認を必要とする方の住所地を担当する**高齢者あんしん相談センター**へ情報提供を行う。
※2 について・・・障害者に関しては、**障害者福祉課・障害者虐待防止センター**に情報提供を行う。また、子どもに関しては、**クリエイトホール地下 1F の子ども家庭支援センター**に情報提供を行う。

【⑧社会・福祉への貢献への取組み⑤】

地域との連携ついて

◆　多摩大学 との連携（三幸自動車㈱）

・UDタクシーのPRDVDの制作

学生・教員の方々に協力いただき作成することによりUDタクシーの認知度を高めた。

・地域プロジェクト発表祭（志企業の会社案内プロジェクト）

多摩地域の「元気な企業」を対象に学生の手で会社案内を作成するプロジェクト。
企業PRとしてのメリットだけでなく、学生との連携により地域社会に貢献。