

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27年12月15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

平成21年10月、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

東京都南多摩交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・東京都南多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせ、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することでドア・ツー・ドア輸送を担っている。また、自治体や警察等と一体となって地域の安全や生活環境の向上に向けて取り組むなど、地域生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・特に東京都南多摩交通圏の輸送では、駅待ち、つじ待ち、あるいは車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、極めて重要な移動手段となっている。
- ・駅待ちが中心となっている東京都南多摩交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するだけでなく、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置するよう公共交通機関として安定供給に努めており、その運用を通じて一定の秩序が保たれている。
- ・鉄道路線網が密ではない東京都南多摩交通圏では、例えば大学が多く立地するエリアでは通学需要への対応やワゴンタクシーの運行、別の鉄道路線との駅間をつなぐルートを構築するなど、脆弱な交通網を補完する役割を果たしている。
- ・急速に高齢化が進んでいる東京都南多摩交通圏では、高齢者や障害者など移動制約者の外出支援による地域社会への貢献に向けた福祉事業や病人、妊婦などの輸送にも積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、東京都南多摩交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生

活移動産業としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

- ・さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・東京都南多摩交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では年間17.4百万人（1日当たり4.8万人）から年間16.7百万人（1日当たり4.6万人）へと約4%減少している（東タク協調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は124万人と平成20年11月1ヶ月の132万人に比べて6.0%減少している。
- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都南多摩交通圏において従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

規制緩和後における車両数の推移

- ・その一方で、東京都南多摩交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による需給調整規制撤廃後、車両数については、一時的な減少があったにも関わらず、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、法人タクシー車両数は1,274両から1,278両へと増加している。一方、個人タクシー車両数も221両から296両へと75両増加している。こうした結果、個人タクシーを含めた車両数全体では、1,495両から1,574両へと79両（約5.3%）の増加となっている。
- ・平成21年11月4日の第1回協議会において、関東運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実働率をそれぞれ90%、92%、80%としたときの車両数約1,100両、約1,100両、約1,250両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数とは差が認められるところである。

輸送実績の悪化

- ・このように、東京都南多摩交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では235.4kmから215.1kmへ、実車率は49.5%から48.1%へ、実働率は91.9%から88.2%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）も4

5,339円から42,793円へと約6%減少するという実態となっている（東タク調べ）。

- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.0%、実働率91.5%、1日1車当たりの運送収入は38,858円と、実働率を除く輸送実績は一層悪化している。特に、実働1日1車当たりの運送収入は、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（東タク調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東タク調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、減益幅は拡大する傾向にある。このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、東京都のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成14年以降は常に400万円台前半を推移して、平成20年には436万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に東京都の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には233万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によって是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても、東京都のタクシー運転者は東京都の全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には336時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年度には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年度には56.7歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合は約21%になっている（東京タクシーセンター調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- ・低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・このような状況の中、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより、東京都のタクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。人身

事故件数でみると、東京都内の全自動車では平成13年度以降、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成19年度に5,467件から平成20年度には6,072件へと11%も増加している（警視庁調べ）。

- ・また、タクシー利用者からは、接客不良や地理不案内などに対する不満の声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。
- ・東京都南多摩交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われ、限られたスペースが適正に運営されてきた。しかし、八王子や町田など駅周辺繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっていると指摘もある。さらに、これらによって、バス運行の定時性や物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。
- ・東京都南多摩交通圏においては、福祉専用車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきた。

東京都南多摩交通圏のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（防災レポート車の導入、タクシーこども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、福祉共同配車センター、運転者への介護訓練、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、ユニバーサルデザインタクシーの導入、精神障害者割引制度の導入、交通問題や公共交通の整備・環境・防災問題等に関する協議会への参加、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、消防署の広報活動への協力、地域の小学生への職場体験実施、地域の子供たちへの交通安全学習の場の提供、全国交通安全週間時の広報車の運転や歩行者の安全のための主な交差点での立会い業務、地元主催イベント等におけるタクシー乗り場や待機所の移設と交通整理係の派遣、地元主催イベント等への協賛等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入等）、経営効率の改善（GPS+CTIの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、サービスコンテストの実施等）、労働条件の向上（ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、セーフティドライバーズコンテストの実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- ・個人タクシー業界では、マスターズ制度、聴覚障害者の外出支援策などの独自の取組みを实

施している。

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

まとめ

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

取組みの方向性

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

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善

地域公共交通としての役割の強化

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

観光立国実現に向けての取組み

社会・福祉への貢献への取組み

防災・防犯対策への貢献

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

事業経営の活性化、効率化

過度な運賃競争への対策

2. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の取組み状況

平成21年12月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。
タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

タクシー需要の動向

- ・本地域計画作成後の東京都南多摩交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では15.4百万人(1日当たり4.2万人)、平成22年度では14.9百万人(1日当たり4.1万人)、平成23年度では14.6百万人(1日当たり4.0万人)となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の16.7百万人(1日当たり4.6万人)と比べ約13%減少している(東タク調べ)。
- ・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入(税込み、以下同じ。)は、平成22年2月以降、東日本大震災の一時的な落ち込みを除いて対前年同月を上回るか、ほぼ同水準で推移しており、本地域計画最終年にあたる平成24年1月以降は、総運送収入も対前年を上回るか、ほぼ同水準で推移している。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

特定地域指定後の車両数の変動

- ・平成21年10月の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築(事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置)を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の法人タクシーの車両数1,345両に対し、平成24年9月30日現在は1,239両となっており、車両数は106両(約7.9%)減少し、平成21年11月4日の第1回協議会において示された適正と考えられる車両数の上限値(約1,250両)を下回っている。
- ・個人タクシーについても、特定事業の実施に努めたほか、車両数については、平成21年度は297両、平成22年度は292両、平成23年度は289両と減少傾向にある。

利用者からの評価

- ・上記のように車両数は約7.9%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、下記輸送実績の推移で述べるが、実車率が回復したとはいえ駅待ち営業を中心とする地域において50%を下回る47.4%であり、車両数の減少を台当たりの実車率の向上で十分に吸収できているからであると考えられる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両あたりの走行キロが平成21年度201.1km、平成22年度が203.3km、実車率が平成21年度47.2%、平成22年度47.3%、実働率が平成21年度90.3%、平成22年度90.3%、1日1車あたりの運送収入が平成21年度39,441円、平成22年度が39,830円となっており、平成20年度の1両あたりの走行キロ215.1km、実車率48.1%、実働率88.2%、1日1車あたりの運送収入42,793円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両あたりの走行キロ202.8km、実車率47.4%、実働率88.6%、1日1車あたりの運送収入39,878円と回復してきている（東タク調べ）。
- ・また、燃料（LPG）価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車あたりの運送収入が上述のとおり対前年を上回っていることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしているところである。

運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・タクシー1両あたりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、東京都のタクシー運転者の平均年収は、平成20年の436万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は365万円、平成22年には348万円にまで落ち込み、東京都の全産業平均との格差は平成21年に296万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が286万円、平成23年には273万円に縮小し、平均年収も平成23年は379万円と対前年比8.9%の増加となっている。
- ・労働時間については、東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年は336時間であったものが、平成21年は528時間、平成22年には564時間と500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.6歳（東京タクシーセンター調べ）と、平成20年度の56.7歳より高齢化が進んでいる状況にある。

需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

- ・低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年5,467件、平成20年6,072件、平成21年6,080件と増加傾向にあったが、平成22年は5,885件と減少傾向に転じ、平成23年度においても5,381件と減少している。しかしながら、死亡者数は平成22年の4名から平成23年の8名へと増加した。（警視庁調べ）
- ・タクシー利用者からは、良質な接客へと改善が進んでいるとの意見がある一方で、一部には接客不良に対する不満の声も未だに聞かれる。
- ・南多摩交通圏のタクシーは駅待ち営業が中心であり、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するための関係者による管理運営が適正に行われており、また、大きな問題は発生していない。しかし、八王子や町田など駅周辺繁華街では、夜間にタクシーが集中し、一

時的にタクシーが待機スペースから公道に溢れることもあり、街頭指導の強化により対応している。

- ・交通弱者への対応としてのユニバーサルデザインタクシー等の導入については、自治体からの要望もあり、平成24年度地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）を活用した導入予定車両数は、ユニバーサルデザインタクシー車両が3両となっており、自治体との協力により利用者利便の向上を図っている。

南多摩交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの3年間の主な取組み

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

< 各事業者の主な取組み（特定事業の実施） >

地域計画の目標 「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり」

- § 少子高齢化社会に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入
- § 顧客満足度調査の実施と改善状況の把握
- § サービス向上のための教育・研修の実施
- § デジタル式GPS - AVMの導入とそれを活用した効率的配車
- § 24時間配車体制の確立
- § 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入
- § ハイグレード車の導入
- § スマートフォンに対応した配車アプリケーションの導入
- § ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

地域計画の目標 「安全性の維持・向上」

- § 映像記録型ドライブレコーダーの導入
- § ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施
- § アルコールチェッカーの導入

地域計画の目標 「環境問題の貢献」

- § ハイブリット車、EV車等低公害車の導入
- § 駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底
- § グリーン経営認証の取得

地域計画の目標 「地域公共交通としての役割の強化」及び

「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

- § 地域公共交通会議等への積極的な参画

- § 他の交通機関と連携したICカード（スイカ、パスモなど）の導入
- 地域計画の目標 「観光立国実現に向けての取組み」
- § 多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入
- 地域計画の目標 「社会・福祉への貢献への取組み」
- § 福祉タクシーの運行
- § 移動制約者などに対する外出支援
- § ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進
- 地域計画の目標 「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」
- § デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮
- § 日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮
- § 防犯カメラの導入
- § AT車の導入
- 地域計画の目標 「事業経営の活性化、効率化」
- § 日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上
- § デジタル式GPS - AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

< 事業者団体及び関係者の主な取組み >

- 地域計画の目標 「交通問題、都市問題の改善」
- § 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進
- 地域計画の目標 「防災・防犯対策への貢献」
- § タクシーこども110番の実施
- § タックん防犯情報システムの導入
- § 防災レポート車による情報提供

3年間の取組みのまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ 適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の状況についても、平成24年9月30日現在の車両数は基準車両数1,345両から約7.9ポイント減少し1,239両となっており、適正と考えられる車両数の上限値を下回っている。
- ・ しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

3 . 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2 . のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・タクシー事業者に対しては公共交通機関の責務として企業の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進、より具体的には社会の規範を守り、社会に利益を還元し、社会の健全な発展に貢献することが求められるとともに、こうしたCSR活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが併せて必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、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、その実現に向けて取り組むものとする。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議より「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数とともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数について年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。
- ・また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数300両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

環境問題への貢献

- ・ 政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO₂排出量を25%削減することを目指すことを表明している。
- ・ 東京都では平成20年度の総CO₂排出量のうち24.4%を運輸部門が占めており、そのうち約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO₂のうちタクシー（乗用LPG車）が占める割合は7%となっており（東京の環境2011から）、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.5%（24.4%×約9割×7%＝約1.5%）を排出していると計算される。今後タクシー事業においても、引き続き温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。
- ・ 東京ハイヤー・タクシー協会ではタクシー1両当たりの年間平均CO₂排出量を31トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数1,278両に基づく年間約4万トンのCO₂を排出している計算になる。
- ・ 平成24年9月30日現在の状況は、これまで3年間に行われた39両の車両数の削減や低公害車両の導入により年間約3万9千トンの排出となっており、約1千トンのCO₂を削減している。
- ・ 今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

交通問題、都市問題の改善

- ・ 東京都南多摩交通圏では、八王子や町田等、JR・私鉄の主要ターミナル駅で生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題について、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、こうした特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、首都東京のスムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・ また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・ 具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

地域公共交通としての役割の強化

- ・ 地域ごとの状況を鑑みた地域社会密着型サービスを提供することで、地域公共交通としての役割を一層強化する。
- ・ 乗合タクシーやデマンドタクシーの運行などについては、地域における利用者等住民のニーズを把握しつつ、積極的に対応する。

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高めることが求められている。
- ・ＪＲ・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「東京の都市づくりビジョン」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- ・他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら検討する。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人にすること目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開されている中、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用され、「国際観光都市東京」を支えるタクシーサービスとして国籍を問わず快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、東京の観光を支え、さらに、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、「東京都観光産業振興プラン」を策定し、同プランに基づく戦略的な施策を展開してきている。タクシーにおいても、東京観光タクシー推進協議会での取組みなどにより、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

社会・福祉への貢献への取組み

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

防災・防犯対策への貢献

- ・24時間走行、待機しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・特に震災対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、帰宅困難者による混乱等が生じたことを踏まえ、国及び東京都、市町村において検討されている災害対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害発生時における安全輸送を図るための対策についてルール作りを進める必要がある。
- ・また、引き続き被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・さらに、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。
- ・交通事故の削減等、防犯・防災対策への貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。
- ・交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極的に取り組む。
- ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。
- ・地域の中で交通事故防止に関する啓蒙活動や広報活動などを推進する。
- ・地域の小学生などへの職場体験学習を推進するとともに、交通安全学習の場を積極的に提供する。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成23年現在、東京都のタクシー運転者で273万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

- ・また、労働時間の面においても、平成23年現在、東京都のタクシー運転者で204時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制についても検討し、実現を目指すものとする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

過度な運賃競争への対策

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

以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・東京都南多摩交通圏では、平成21年11月4日の第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数（法人）は、3つのケースの実働率により、約1,100両（実働率90%）、約1,100両（同92%）、約1,250両（同80%）であり、これに基づく平成20年の7.11通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数1,345両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、92%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対し、平成24年9月30日現在の車両数1,239両は適正と考えられる車両数の上限値を下回っている。
- ・しかしながら、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車営収が、平成13年度と比較して減少していること」との関係については、依然として日車実車キロ、日車営収ともに平成13年度を下回る状況にある。

- ・ これらを踏まえ、また、１．及び２．で述べたとおり、タクシーを取り巻く現状は大きく変わるものではなく、当該特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、当初の適正と考えられる車両数のもと供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・ こうした改善の結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上やサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ さらに、過剰な車両によって発生している交通渋滞等の交通問題の改善につながることも、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

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、目標の一部を見直した。

- ・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「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、外国語旅客接客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 8 月 19 日に、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、1,214 両（実働率 80%）、1,057 両（実働率 92%）が示されたところである。
- ・これに基づき平成 27 年 10 月末の車両数 1,240 両（期間限定減車 9 両含む）からすると実働率（80%、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 2.1%、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各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。

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特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

3．及び4．に掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき活性化事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

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

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

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

実施時期としては短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化事業については継続的に取り組むものとする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【活性化事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

タクシー利用者に対するモニター調査の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

G P S 技術等を利用した車両滞留防止への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

モバイル配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

24時間配車体制の確立

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

女性ドライバー優先配車サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

電子マネー、クレジットカード、I C カード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

E T C の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

自社乗り場の設置・運営

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：個人タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

事業者における自社WEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

警察への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、警視庁

実施時期：短期

協会への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

新たな地理教育制度の導入

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期

駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備

実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体

実施時期：中期

一般紙広告などを活用したPR活動

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期

優良運転者表彰制度の促進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期、中期

安全性の維持・向上

【活性化事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者、警視庁

実施時期：短期

セーフティードライバーコンテストの参加

実施主体：タクシー事業者、警視庁

実施時期：短期

緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：法人協会、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

スピード抑止の装置に関する検討

実施主体等：法人協会

実施時期：中期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会

実施時期：短期

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

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

環境問題への貢献

【活性化事業】

ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

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

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

交通問題、都市問題の改善

【活性化事業】

主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

ショットガン方式の導入

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

タクシープール等主要駅における待機スペースの整備

実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期：短期

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

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：中期

地域公共交通としての役割の強化

【活性化事業】

ワゴンタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

バス路線の廃止による交通空白地域における代替としての乗合タクシー供給

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

地域公共交通会議等への積極的な参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自
治体との協議の推進

実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局

実施時期：中期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【活性化事業】

輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期

地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局、自治体、警視庁、バス事業者、利用者

実施時期：中期

ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者

実施時期：短期、中期

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進（再掲）

実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【活性化事業】

外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光モデル事業への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

定額運賃による観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体

実施時期：中期・短期

社会・福祉への貢献への取組み

【活性化事業】

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期、中期

介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期、中期

福祉タクシー車両保有情報の共有化による情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

体調不良児童の自宅までの送迎

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

サポートcabの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

移動制約者などに対する外出支援

実施主体：タクシー事業者、自治体

実施時期：短期

あんしんネットワークなどへの参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

徘徊SOSネットワークなどへの参画

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

選挙開票時における輸送サポート業務

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防災・防犯対策への貢献

【活性化事業】

都市における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

都市における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

都市における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【活性化事業】

賃金制度・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

曜日別休車による労働条件の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

防犯仕切版の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

A T車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

夜間帯休車による1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車(再掲)

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

無線基地局の共用化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

(注) その他事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、３．及び４．に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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

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

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、東京都南多摩交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上