

東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

①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。
- ・南多摩交通圏の自治体においては、分散する交通空白地、高齢化の進行に伴う生活交通の足の確保などが課題とされているなか、コミュニティバスの見直しにおいては輸送コスト、狭小道路に入れない等の問題も生じている。そのような中で自治体と連携したタクシー事業の果たすべき役割は更なる重要性を増すものとなっている。
- ・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。

②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年間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27年度では17.4百万人（1日当たり4.8万人）から13.5百万人（1日当たり3.7万人）へと約22%減少している。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、昨今の経済対策等により景気は緩やかな回復基調が続いているとされているものの、タクシー業界においては、そうした回復基調を実感するまでには至らず、依然として厳しい状況が続いている。

- ・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2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以降、新規事業者の参入や既存事業者の増車等が活発的に行われ、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定後に業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少したものの、平成14年3月末の1,495両（法人1,274両、個人221両）と比べ平成28年3月末では1,509両（法人1,240両、個人269両）と約9%増加となっている。
- ・また、平成28年7月15日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値（実働率80%）が1,478両（法人1,214両、個人264両）、下限値（実働率92%）が1,287両（法人1,057両、個人230両）であり、平成28年3月末現在の車両数とは差が認められる。

◇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、法人タクシーの1日1車当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成27年度では235.4kmから204.6kmへ、実車率は49.5%から47.8%へ、実働率は91.9%から81.2%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）も45,397円から41,682円へと約8.2%減少するという実態となっている（関東運輸局調べ）。
- ・さらに、平成28年11月の実績では、実車率47.9%、実働率78.2%、1日1車当たりの運送収入は38,752円と、実車率を除く輸送実績は一層悪化している。特に1日1車当たりの運送収入は、平成27年以降繁忙期である12月を除き40,000円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27年66.68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が増大している。多摩地区三交通圏のタクシー事業者においては赤字事業者の割合は平成26年度68%から平成27年度47%に減少しているものの（関東運輸局調べ）、依然として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年から平成25年までは400万円台前半で推移していたものの平成26年には400万円を下回り、平成27年には393万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。なお、東京都の全産業平均との格差は拡大傾向にあり、平成27年には299万円にまで拡大している（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。
- ・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は是正勧

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。

- ・また、年間の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く、その差は平成27年には276時間となっている（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。

◇運転者の高齢化

- ・運転者の労働条件の低下や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27年度には58.6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34%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が交通事故の要因との指摘もある。人身事故件数でみると、東京都内の全自動車では平成13年度から平成27年度では約62%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については51%の減少に留まっている（警視庁調べ）。
- ・また、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聞かれる状況である。
- ・東京都南多摩交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われ、限られたスペースが適正に運営されてきた。しかし、八王子や町田など駅周辺繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。さらに、これらによって、バス運行の定時性や物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。
- ・東京都南多摩交通圏においては、福祉専用車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきている。

◇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、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、ユニバーサルドライバー研修、陣痛タクシー、キッズタクシー、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

一乗り場や待機所の移設と交通整理系の派遣、地元主催イベント等への協賛等、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入等）、経営効率の改善（GPS+CTIの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、サービスコンテストの実施等）、労働条件の向上（ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、セーフティドライバーズコンテストの実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

- ・個人タクシー業界では、マスターズ制度、聴覚障害者の外出支援策などの独自の取組みを実施している。
- ・また、東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。

③取組みの方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

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

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

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促すとともに、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、タクシー事業の現況やそれを取り巻く環境の変化等に応じ、適宜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. 特定地域計画の目標

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

- ・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。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービスの普及促進を図るものとする。

②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、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、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による「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、平成21年から平成30年までの10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数について年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする
- ・また、タクシー運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成26年4月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、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。

③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

減目標から、2013年度比で2030年までに26%削減することを改めて表明している。

- ・東京都における総CO₂排出量が平成12年度の58.9百万t-CO₂から平成26年度62.3百万t-CO₂と増加している。このうち運輸部門の構成比は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成12年度の30%から平成26年度18.6%に大幅な減少がみられる（東京都の温室効果ガス排出量2014年度速報値）
- ・平成20年度のデータにおいて総CO₂排出量のうち運輸部門では約9割が自動車に起因し、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、平成26年度の東京都の総CO₂排出量の約1.2%（18.6%×約9割×7%＝約1.2%）を排出していると推計される。
- ・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、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

④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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、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。

⑤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などの運行については、各自治体と連携を図り、地域における利用者等住民のニーズを把握し、積極的に対応する。

⑥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依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、少子高齢化の加速化やバス路線等の減少が進む昨今においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援する機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通である。
- ・このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道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。
- ・なお、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。

- ・また、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とともに、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。

⑦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。
- ・平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたくなる日本へー」において、2020年までに訪日外国人旅行者数を4,000万人とすることを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者数の増加が見込まれる。
- ・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。
- ・このような中、「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り、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重要である。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」に加え、平成29年1月に「東京都観光産業振興プラン2017」が策定され、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。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。

⑧社会・福祉への貢献への取組み

- ・少子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、陣痛タクシー、キッズタクシー、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。

⑨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。

⑩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27年現在、東京都のタクシー運転者で299万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27年現在、東京都のタクシー運転者で276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。また、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」の活用の促進を図るものとする。

⑪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、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。

⑫過度な運賃競争への対策

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

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。平成27年8月10日（平成28年7月15日一部改正）付で関東運輸局長が公示した「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都南多摩交通圏の法人タクシーの適正車両数は、2つのケースの実働率により、上限値1,214両（実働率80%）、下限値1,057両（実働率90%）である。これに基づくと特定地域指定日である平成28年7月1日現在の車両数1,240両と比べ、上限値とは2.1%、下限値とは14.8%の乖離が認められる。
- ・これらを踏まえ、また、1. 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、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、各目標の達成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、日車営収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とともに、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことや、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

3. 東京都南多摩交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法

2. の特定地域計画の目標を踏まえ、東京都南多摩交通圏における削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法について以下のとおり定める。

①削減すべきタクシー事業の供給輸送力

◇適正車両数との乖離率

- ・前述のとおり、平成27年8月10日（平成28年7月15日一部改正）付けで関東運輸局長が公示した「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都南多摩交通圏における法人タクシーの適正車両数の上限値^{*1}1,214両と特定地域指定日^{*2}現在の車両数1,240両との乖離率が2.1%、車両数ベースで26両となっている。なお、平成28年12月末時点での当該交通圏における総車両数は1,237両であり、乖離率に大幅な変動はない状況である。
- ・また、個人タクシーの適正車両数の上限値^{*3}264両となっており、特定地域指定日現在の車両数269両との乖離率は1.9%となっている。

〔^{*1} 法人タクシーの適正車両数の上限値は、実働率80%を用いて算出
^{*2} 特定地域指定日は、平成28年7月1日
^{*3} 個人タクシーの適正車両数の上限値は、法人タクシーの乖離率を用いて算出〕

◇削減すべきタクシー事業の供給輸送力の範囲

- ・平成26年1月27日付けで関東運輸局長が公示した「特定地域計画の認可基準について」2(2)③当該特定地域において削減すべきタクシー事業の供給輸送力において、「適正車両数の上限に至らない車両数又は概ね適正車両数の上限の車両数となるよう削減すべき供給輸送力が定められていること」と規定されている。
- ・東京都南多摩交通圏のタクシー事業を取り巻く環境（諸問題の発生やタクシー事業の現況）は前述のとおりであり、タクシーが地域公共交通として適切な役割を果たすためには早期に供給過剰の解消が必要であることから、適正車両数の上限値まで供給輸送力の削減を行うこととする。具体的には、適正車両数の上限値と特定地域指定日現在の車両数との乖離率を削減すべき供給輸送力として設定することとし、法人タクシーは2.1%、個人タクシーは1.9%の削減を行うこととする。
- ・また、各法人タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の削減の設定にあたっては、適正車両数の上限値と特定地域指定日現在の車両数との乖離率が2.1%（26両）と僅少であることから、必ずしも車両数単位に拘ることなく日車数単位での設定も可能とする。

②供給輸送力の削減の実施方法及びその実施時期

◇法人タクシーの供給輸送力の削減の実施方法

- ・法人タクシーの供給輸送力の削減は、全事業者が営業方法の制限を用いて実施することとし、削減の対象車両は一般タクシー車両のみとする。
- ・営業方法の制限を用いて実施するタクシー事業者にあつては、平成26年1月27日（平成28年11月4日最終改正）付けで関東運輸局長が公示した「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に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」第2の規定に基づき、道路運送車両法に規定する抹消登録等の手法を活用して供給輸送力の削減（以下「全日制限」という。）を実施することを可能とする。

なお、道路運送法上で規定する最低車両数（10両）を下回ることとなる全日制限は認めないこととする。

- ・全日制限を用いて各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法としては、抹消登録証明書等の写しを本協議会の事務局である一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会（以下「法人タクシー協会」という。）を通じて協議会構成員及び東京運輸支局に提出することとする。また、全日制限以外の営業方法の制限を用いて各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法としては、事業者計画認可後に各タクシー事業者から営業方法の制限の実施日及び対象車両を記載した書面を本協議会の事務局である法人タクシー協会を通じて協議会構成員及び東京運輸支局に提出するとともに、法人タクシー協会は定期的（3ヶ月毎）運転日報や点呼簿等によりその実施状況を確認することとする。

◇個人タクシーの供給輸送力削減の実施方法

- ・個人タクシーは1人1車制の特性を持つ事業であることから、全タクシー事業者一律に営業方法の制限により供給輸送力の削減を行うこととする。
- ・各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法として、営業方法の制限の実施日を記載した統一規格の証紙を作成し、実施日以外の運行可能な日について、車外から見やすい位置に貼付することとし、実施日及び対象車両を記載した書面を法人タクシー協会を通じて協議会構成員及び東京運輸支局に提出することとする。

◇供給輸送力の削減の実施時期

- ・供給輸送力の削減は、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「法」という。）の趣旨、特定地域の指定期間^{*1}及びタクシー事業の現況等を踏まえ、速やかに法第8条の7に規定する事業者計画の認可^{*2}を受けて実施することとし、遅くとも事業者計画の認可後6ヶ月以内には実施するものとする。

*1 特定地域の指定期間は、平成28年7月1日から平成31年6月30日までの3年間であるが、指定から2年を経過後、特定地域の指定基準に適合しない場合は解除となる

*2 本特定地域計画の公表後6ヶ月以内に事業者計画を作成し、関東運輸局長の認可を受ける必要がある

4. 東京都南多摩交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法

3. の東京都南多摩交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力に基づき、当該交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力等を以下のとおり定める。

①各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力

◇法人タクシー事業者

- ・東京都南多摩交通圏において法人タクシー事業の削減すべき供給輸送力は、3. ①に規定したとおり、適正車両数の上限値と特定地域指定日現在の車両数との乖離率である2.1% (26両) の削減を行うこととしている。
- ・このため、当該削減すべき供給輸送力を達成するために行う東京都南多摩交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力は、各タクシー事業者間における公平性の観点より特定特別監視地域に指定された平成20年7月11日からの減車及び休車の実績を勘案しつつ、次の方法により設定し、別添の一覧表によるものとする。
- ・なお、各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の設定にあたっては、当該交通圏において削減すべき供給輸送力が2.1% (26両) と僅少であることから、車両数単位ではなく日車数単位^{*1}を用いて算出することとする。

①-1：各タクシー事業者及び東京都南多摩交通圏の基準車両数の設定

各タクシー事業者の保有車両数が、平成20年7月11日時点（特定特別監視地域指定日）、平成21年10月1日時点（旧特定地域指定日）又は平成26年1月27日時点（準特定地域指定日）のいずれか最も多い時点の車両数を各タクシー事業者の基準車両数とし、当該各タクシー事業者の基準車両数の総和を東京都南多摩交通圏の基準車両数（1,354両）と設定する。

①-2：東京都南多摩交通圏における基準車両数からの供給輸送力の削減率の設定

東京都南多摩交通圏において削減すべき供給輸送力は、3. ①で規定したとおり適正車両数の上限までの2.1% (26両) であるが、上述のとおり各タクシー事業者間における公平性の観点より平成20年7月11日からの減車及び休車の実績を勘案するため、①-1で求めた当該交通圏の基準車両数（1,354両）と適正車両数の上限値（1,214両）との乖離率10.34%を当該交通圏における供給輸送力の削減率として設定する。

①-3：各タクシー事業者の供給輸送力の削減率等の設定

ア ①-1で設定した各タクシー事業者の基準車両数と特定地域指定日現在の保有車両数の差により求める削減の割合を実績削減率とし、①-2で設定した東京都南多摩交通圏における供給輸送力の削減率（10.34%）から実績削減率を減じた率を実施削減率とする。

イ ただし、東京都南多摩交通圏における削減すべき供給輸送力の削減率（10.34%）を上回る実績削減率を有するタクシー事業者（以下「削減実施済事業者」という。）が存在することから、削減実施済事業者以外の事業者が実施削減率分の供給輸送力の削減を行った場合、適正車両数の上限値を下回ることとなる。このため、削減実施済事業者以外の事業者の実績削減率から、削減実施済事業者における実績削減率から当該交通圏における削減すべき供給輸送力の削減率（10.34%）を減じた率により求める削減済供給輸送力分の割合（以下「調整率」という。）を一律に減じることとする。

ウ したがって、削減実施済事業者以外の事業者の供給輸送力の削減率は、実施削減率から調整率を減じた率（以下「調整実施削減率」という。）とし、削減実施済事業者の供給輸送力の削減率は当然のことながらゼロとする。

また、各タクシー事業者の基準車両数に調整実施削減率を乗じた数値を調整実施削減輸送力と設定するものとする。

①-4：各タクシー事業者への意向確認

①-3で設定した各タクシー事業者の調整実施削減輸送力について、本協議会の事務局である法人タクシー協会から各タクシー事業者に提示し、各タクシー事業者の供給輸送力の削減に関する意向を確認したところ、11事業者が全日制限を活用して合計23両分の供給輸送力の削減を実施したいとの回答があった。

①-5：各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力

ア ①-4の各タクシー事業者の意向を踏まえ、全日制限による供給輸送力の削減を希望した11事業者において、その希望どおり23両の供給輸送力の削減を実施することとする。

イ また、東京都南多摩交通圏において削減すべき供給輸送力である26両から23両を差し引いた3両分(1,095日車数)については、全日制限による供給輸送力の削減を希望した11事業者及び削減実施済事業者を除く9事業者で供給輸送力の削減を実施することとする。

なお、当該9事業者がそれぞれ削減すべき供給輸送力は、当該9事業者において削減すべき供給輸送力である3両分(1,095日車)を当該9事業者の調整実施削減輸送力の和(3,007日車数)で除して得た数値を調整実施削減輸送力に乗じた数値(小数点以下切り捨て)とする。

〔 *1 日車数単位は、1日当たりの車両を意味し、365日車を1両と換算するもの 〕

◇個人タクシー事業者

- ・個人タクシー事業者は、許可等に付された条件により「月に2日以上 of 定休日を定めること」とされていることから、年間の最大稼働日数が341日*1となる。
- ・この年間の最大稼働日数に、3. ①で規定した個人タクシーの削減すべき供給輸送力1.9%を乗じると年間6日(小数点以下切り捨て)となる。
- ・したがって、月2日の定休日に加えて、個人タクシーの削減すべき供給輸送力は年間6日とする。

〔 *1 最大稼働日数は、365日から年間の定休日24日を減じた日数 〕

②各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力の実施方法

◇法人タクシー事業者

- ・各タクシー事業者は、稼働できる状態にある一般タクシー車両の中から任意に削減車両を選択し、①で設定された各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力を営業方法の制限を用いて実施する。全日制限以外の営業方法の制限を行う事業者にあっては、複数の車両を選択することを可能とする。
- ・全日制限以外の営業方法の制限を行う事業者にあっては、具体的な営業方法の制限の実施日及び対象車両を記載した書面を、法人タクシー協会に提出することとし、法人タクシー協会は特定の日に偏ることがないように調整するとともに、協議会構成員及び東京運輸支局へ提出することとする。
- ・各タクシー事業者は、3. ②で規定したとおり、速やかに本特定地域計画公表後に法第8条の7に規定する事業者計画の認可を受けて実施するものとし、当該事業者計画には、供給輸送力の削減の実施始期が「事業者計画の認可後6カ月以内に実施」と記載することとする。

- ・また、供給輸送力の削減を実施した場合、全日制限を行う事業者にあつては抹消登録証明書等の写しを法人タクシー協会に提出することとする。
- ・なお、設定した各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の達成にあつては、事業者の判断により、単独で又は共同して行うことができるものとする。

◇個人タクシー事業者

- ・各タクシー事業者は、3. ②で規定したとおり営業方法の制限により供給輸送力の削減を実施することとする。
- ・具体的な各タクシー事業者の営業方法の制限の実施日は、各協同組合が特定の日に偏ることがないように調整するとともに、一覧表を作成し、法人タクシー協会を通じて協議会構成員及び東京運輸支局へ提出することとする。
- ・法人タクシー事業者と同様に、速やかに本特定地域計画公表後に法第8条の7に規定する事業者計画の認可を受けて実施するものとし、当該事業者計画には、供給輸送力の削減の実施始期が「事業者計画の認可後6カ月以内に実施」と記載することとする。
- ・また、各タクシー事業者は、営業方法の制限の実施日以外の運行可能な日について、車外から見やすい位置に証紙を貼付することとする。

5. 特定地域計画の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項

2. に掲げた目標を達成、実現するために取り組むべき活性化措置に関する各項目を、以下に列記する。

事業者計画に関しては、本特定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措置を以下の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し、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。

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、中期は特定地域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措置については継続的に取り組むものとする。

活性化措置がより多くの事業者によって取り込まれ、目標の早期達成を図るためには、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。また、事業者、自治体等の関係者は本特定地域計画の活性化措置のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。

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

- 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、個人協会
実施時期：短期
- デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組み
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 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
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

- 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

②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

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

- 健康診断結果の活用

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ASV（先進安全自動車）の導入促進

実施主体等：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 他団体（自治体、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、自治体

実施時期：短期

③環境問題への貢献

- 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
- 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
- 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との連携
実施主体等：法人協会、個人協会、自治体
実施時期：短期

④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
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
- 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

⑤地域公共交通としての役割の強化

- 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

⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- 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
- 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
- 高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体等との連携
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体
実施時期：中期

⑦観光立国実現に向けての取組み

- 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、自治体
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及び情報提供
実施主体：タクシー事業者、自治体
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
- 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

⑧社会・福祉への貢献への取組み

- 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、自治体
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
- キッズタクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 陣痛タクシーの運行
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
- タクシー乗り場のバリアフリー化
実施主体：自治体、法人協会
実施時期：中期

⑨防災・防犯対策への貢献

- 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
- 防災レポート車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期

⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- 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
- 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
- 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
- 防犯仕切版の導入
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

⑪事業経営の活性化、効率化

- 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
- 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
- 初乗り短縮運賃の調査・研究
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：短期

(注)「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。

◇事業者計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2. に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

法では、事業者計画には、本特定地域計画に基づき削減する供給輸送力に関する事項と活性化措置を定めることができる旨規定されている。また、同法に基づく基本方針には「タクシー事業の活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であり、本特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は供給輸送力の削減とともに積極的に活性化措置を実施し、タクシー事業の活性化に努めることが必要不可欠である。

なお、事業者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

別添

各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力

適正車両の上限車両数=目標車両数:1214両

番号	事業者名	基準車両数				現在 車両数	目標		実績		実施 削減率	調整率	調整済			全日制限による削減を 希望する事業者		左記以外 (日車数)	最終削減輸送力		
		①	②	③	採用値		削減率	日車数換算	削減率	日車数換算			削減率	日車数換算	車両数換算	車両数	日車数		車両数	日車数	車両数
1	旭交通(株)	22	20	20	22	20	10.34%	830	9.09%	730	1.25%	0.329%	0.92%	74	0.20	0	0	27	0.07	27	
2	飛鳥交通多摩(株)	64	60	60	64	59	10.34%	2,415	7.81%	1,825	2.53%	0.329%	2.20%	514	1.41	1	365	0	1.00	365	
3	小田急交通南多摩(株)	70	66	66	70	65	10.34%	2,642	7.14%	1,825	3.20%	0.329%	2.87%	733	2.01	2	730	0	2.00	730	
4	飛鳥交通カンツリー(株)	100	95	93	100	93	10.34%	3,774	7.00%	2,555	3.34%	0.329%	3.01%	1,099	3.01	3	1,095	0	3.00	1,095	
5	神奈中ハイヤー(株)	45	43	42	45	41	10.34%	1,698	8.89%	1,460	1.45%	0.329%	1.12%	184	0.50	0	0	67	0.18	67	
6	キャピタル交通(株)	53	50	50	53	49	10.34%	2,000	7.55%	1,460	2.79%	0.329%	2.46%	477	1.31	2	730	0	2.00	730	
7	さがみ交通八王子(株)	32	30	30	32	30	10.34%	1,208	6.25%	730	4.09%	0.329%	3.76%	439	1.20	0	0	160	0.44	160	
8	三和交通(株)	52	49	49	52	48	10.34%	1,962	7.69%	1,460	2.65%	0.329%	2.32%	440	1.21	0	0	160	0.44	160	
9	相模中央交通(株)	55	48	49	55	49	10.34%	2,076	10.91%	2,190	-0.57%	0.329%	0.00%	0	0.00	0	0	0	0.00	0	
10	新立川交通(株)	10	10	10	10	10	10.34%	377	0.00%	0	10.34%	0.329%	10.01%	365	1.00	0	0	133	0.36	133	
11	高鉄交通(株)	44	41	41	44	40	10.34%	1,661	9.09%	1,460	1.25%	0.329%	0.92%	148	0.41	0	0	54	0.15	54	
12	大成交通(株)	29	27	27	29	26	10.34%	1,094	10.34%	1,095	-0.01%	0.329%	0.00%	0	0.00	0	0	0	0.00	0	
13	千代田自動車(株)	50	45	45	50	43	10.34%	1,887	14.00%	2,555	-3.66%	0.329%	0.00%	0	0.00	0	0	0	0.00	0	
14	都民交通事業(株)	44	44	41	44	40	10.34%	1,661	9.09%	1,460	1.25%	0.329%	0.92%	148	0.41	2	730	0	2.00	730	
15	飛鳥交通ニュータウン(株)	91	87	86	91	84	10.34%	3,434	7.69%	2,555	2.65%	0.329%	2.32%	770	2.11	2	730	0	2.00	730	
16	日本交通立川(株)	43	40	40	43	39	10.34%	1,623	9.30%	1,460	1.04%	0.329%	0.71%	111	0.30	0	0	40	0.11	40	
17	八幸自動車(株)	63	59	59	63	59	10.34%	2,378	6.35%	1,460	3.99%	0.329%	3.66%	842	2.31	2	730	0	2.00	730	
18	八南交通(株)	43	40	40	43	39	10.34%	1,623	9.30%	1,460	1.04%	0.329%	0.71%	111	0.30	1	365	0	1.00	365	
19	八王子交通事業(株)	97	91	91	97	90	10.34%	3,661	7.22%	2,555	3.12%	0.329%	2.79%	989	2.71	2	730	0	2.00	730	
20	東日本キャブ(株)	19	28	24	28	24	10.34%	1,057	14.29%	1,460	-3.95%	0.329%	0.00%	0	0.00	0	0	0	0.00	0	
21	東日本タクシー(株)	44	44	41	44	39	10.34%	1,661	11.36%	1,825	-1.02%	0.329%	0.00%	0	0.00	0	0	0	0.00	0	
22	日野交通(株)	44	41	40	44	40	10.34%	1,661	9.09%	1,460	1.25%	0.329%	0.92%	148	0.41	5	1,825	0	5.00	1,825	
23	南観光交通(株)	40	39	39	40	39	10.34%	1,510	2.50%	365	7.84%	0.329%	7.51%	1,097	3.01	0	0	400	1.10	400	
24	京王自動車多摩南(株)	127	121	121	127	116	10.34%	4,793	8.66%	4,015	1.68%	0.329%	1.35%	625	1.71	1	365	0	1.00	365	
25	京王自動車多摩西(株)	64	60	60	64	58	10.34%	2,415	9.38%	2,190	0.96%	0.329%	0.64%	149	0.41	0	0	54	0.15	54	
						1,354	1,240			51,100	41,610				9,463	25.94	23	8,395	1,095	26	9,490

- ※ 基準車両数の「①」は平成20年7月11日時点(特定特別監視地域)、「②」は平成21年10月1日(旧特定地域指定日)、「③」は平成26年1月27日時点(準特定地域指定日)の車両数
- ※ 目標削減率は当該交通圏の基準車両数(1,354両)と適正車両数の上限値(1,214両)との乖離率であり、基準車両数に目標削減率を乗じて得た数値に365を乗じた数値が目標日車数換算
- ※ 実績削減率は基準車両数と現在車両数(特定地域指定日現在)の差により求める割合であり、これに365を乗じた数値が目標日車数換算
- ※ 実施削減率は目標削減率から実績削減率を減じた数値
- ※ 調整率は実施削減率がマイナスの値の事業者における実績削減率から当該交通圏における削減すべき供給輸送力の削減率(10.34%)を減じた率により求める削減済供給輸送力分の割合
- ※ 調整済削減率は実施削減率から調整率を減じた率(マイナス値となる事業者はゼロ)であり、調整済み車両数換算は基準車両数に調整済削減率を乗じた数値であり、これに365を乗じた数値が調整済日車数換算
- ※ 左記以外(日車数)は全日制限による削減を希望しない事業者(9社)において削減すべき供給輸送力である3両分(1,095日車)を当該9事業者の調整済日車数換算の和(3,007日車数)で除して得た数値を調整済日車数換算に乗じた数値