

平成21年12月18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

東京都特別区・武三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。

①東京都特別区・武三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

- ・東京都特別区・武三交通圏におけるタクシーは、24時間都市である首都東京において、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たドア・ツー・ドアの輸送を担っている。生活に欠かせない公共交通機関として、都内では平成18年度の全交通機関の約10%にあたる1日当たり約131万人をタクシーで輸送し、バス（約145万人）に匹敵する規模の輸送を担っている（都市交通年報（平成20年版））。
- ・特に東京都特別区・武三交通圏では、流し営業の形態が主体で交代制勤務の年中無休の営業体制により、24時間都市である首都東京の都市機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段ともなっている。このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関として、今後と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。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・東京都特別区・武三交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規

制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では年間3億47百万人（1日当たり95万人）から年間3億12百万人（1日当たり85万人）へと約1割減少している（東タク調べ）。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、運賃改定算定対象事業者34社の平成21年10月1ヶ月間の輸送人員は235万人と平成20年10月1ヶ月の259万人に比べて9%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

◇規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・その一方で、東京都特別区・武三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等を契機に、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきた。平成20年から業界内で減車に向けた取組みが行われ、平成20年度には995両、平成21年度は9月30日までに2,764両が減車されているものの、平成14年3月末に比べ平成20年7月11日（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）では法人タクシー事業者数は257社から357社へと100社（約39%）増加、車両数は28,539両から33,943両へと5,404両（約19%）増加した。平成21年10月14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%、85%、80%としたときの車両数約23,500両、約24,900両、約26,500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大幅な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、東京都特別区・武三交通圏では、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286.4kmから257.0kmへ、実車率は44.3%から42.0%へ、実働率は85.6%から78.6%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51,348円から46,333円へと、これも約1割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10月の実績では、実車率38.1%、実働率86.0%、1日1車当たりの運送収入は39,387円と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、26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、標準的なタクシー事業者の収支差比率は5年連続で低下しており、平成20年度はマイナス1.7%、さらに平成21年度はマイナス4%となることが予想されるなど（東タク調べ）、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、東京タクシーセンターとりまとめによる接客態度不良等の苦情の件数は、平成19年度の2,118件から平成20年度には2,527件へと19%増加しており、さらに同センターが実施したタクシー利用者の意識調査結果では、運転者の地理の知識について「知らない」との回答が11.7%となっており、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。
- ・また、銀座や六本木など繁華街では、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二重三重駐車状態、交差点内での無秩序な待機等によって交通渋滞が起こっており、駐停車違反も多発している。これに対し、

東京タクシーセンター、業界団体の街頭指導や警察による取締り強化によっても問題の抜本的な解決には至っていない。こうした過度の交通集中が、事故の惹起や旅客乗車までの待ち時間の長時間化（羽田空港では3～4時間、銀座では1～2時間が常態化）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。

- ・さらに、需給のアンバランスが、法人タクシーにおける日勤勤務（一車一人）を増加させ、夜間の過度な集中に拍車をかけているとの指摘もある。

◇東京のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでに、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、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、福祉共同配車センター、サポートキャブの導入、UDタクシーの開発、精神障害者割引制度の導入等）、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、デジタルタコグラフを活用した効率的な営業等）、経営効率の改善（GPS+CTI+NAVIの導入、携帯電話を活用した配車システムの導入、IVR（無人配車システム）の導入等）、利用者利便の向上（電子マネー（Suica、ID、Edy）への対応、ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、定額運賃の拡大（東京←→TDR）、サービスコンテストの実施、ETCの導入による高速道路料金の利用者負担の軽減等）、労働条件の向上（防犯カメラの導入、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、無線機を活用した駐車対策の実施、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。さらに、東京都の交通対策である「ハイパースムーズ作戦」の中でのショットガン方式によるタクシーの滞留対策にも参画している。
- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取組みとして、マスターズ制度、街頭営業適正化推進指導員制度、聴覚障害者の外出支援策などの取組みを実施している。
- ・また、東京タクシーセンターの設置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、ランク制度の導入、業界として禁煙タクシーの導入、専用乗り場・優良タクシー乗り場の設置、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、東京のタクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、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あるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としてもこれまでさまざまな努力をしてきたところで

あり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

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、いわゆる「コモン・キャリア」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

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

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

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

- ◇タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり
- ◇安全性の維持・向上
- ◇環境問題への貢献
- ◇交通問題、都市問題の改善
- ◇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
- ◇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

- ・本地域計画策定後の東京都特別区・武三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2億84百万人（1日当たり78万人）、平成22年度では2億72百万人（1日当たり75万人）、平成23年度では2億66百万人（1日当たり73万人）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3億12百万人（1日当たり85万人）と比べ約15%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7月以降、東日本大震災後の一時的な落ち込みを除いて2年以上対前年同月を上回っており、本地域計画最終年に当たる平成23年12月以降は、総運送収入についても対前年を上回る状況となっている。東日本大震災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。

◇特定地域指定後のタクシー事業者及び車両数の変動

- ・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、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（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）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数・車両数357社33,943両に対し、平成24年9月30日現在では351社27,707両となっており、事業者数は7社減少し、車両数は約18.5%減少した。
- ・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16,933両、平成22年度は16,307両、平成23年度は15,673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18.5%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40%を上回る程度であり、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。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両当たりの走行キロが平成21年度243.5km、平成22年度が244.4km、実車率が平成21年度39.2%、平成22年度39.7%、実働率が平成21年度81.6%、平成22年度85.2%、実働1日1車当たりの運送収入が平成21年度41,148円、平成22年度41,915円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ257km、実車率42.0%、実働率78.6%、1日1車当たりの運送収入46,333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両当たりの走行キロ247.9km、実車率40.7%、実働率85.1%、1日1車当たりの運送収入43,514円と回復してきている（東タク調べ）。
- ・また、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）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は平成21年度はマイナス4%が予想されるなど（東タク調べ）、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向にあり、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ていた。
- ・しかしながら、平成21年度の収支差比率はマイナス0.4%にとどまり、平成23年度においても燃料価格は高止まり（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車当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、収支差比率は平成22年度にはプラス1.3%まで改善、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇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、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）

- ・東京タクシーセンターとりまとめによる接客態度不良等の苦情件数は、平成20年度の2,527件に対し、平成21年度は2,135件と減少したが、平成22年度は2,317件と増加に転じ、平成23年度は、ほぼ横ばいの2,300件となっている。
- ・また、銀座、六本木などの繁華街での夜間のタクシー集中による交通問題については、客待ちタクシーによる不適正な営業行為について警察による取り締まりの強化、業界団体などによる街頭指導の強化を図っているが、テレビでも不適正な営業行為が放映されるなど抜本的な解決には至っていない。

◇特別武三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」

§ 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

§ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的な配車

§ 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②「安全性の維持・向上」

§ ドライブレコーダーの導入

§ デジタルタコグラフの導入

§ ドライブレコーダー、デジタルタコグラフを活用した運行管理、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③「環境問題への貢献」

§ EV・HVタクシーの導入

地域計画の目標⑤「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

§ 国の補助事業を活用した地域の交通計画等との連携

§ 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⑧「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

§ デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働条件の改善

地域計画の目標⑨「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な配車（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」

§ 優良タクシー乗り場の新設

地域計画の目標③「環境問題への貢献」

§ E V・H Vタクシー専用乗り場の設置

地域計画の目標④「交通問題、都市問題の改善」

§ タクシーの客待ち待機列の解消に向けたショットガン方式の導入

§ 銀座・六本木などの繁華街における街頭指導の強化

地域計画の目標⑥「観光立国実現に向けての取組み」

§ 東京観光タクシードライバー認定制度の創設

§ 東京タクシーセンターによる外国語による旅客接遇研修の実施

§ 羽田国際線タクシー乗り場の定額運賃専用化

地域計画の目標⑦「防災・防犯対策への貢献」

§ タクシーこども110番の実施

§ タックン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乖離についても、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数33,943両から約18.5ポイント減少し27,707両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。
- ・ 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。

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

- ・東京のタクシーに求められるサービスは、24時間都市である首都東京において求められる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。
- ・また、時代の変化に対応し、都内一円でいつでもどこでも短時間でタクシーが利用できるよう都市型のサービスの提供に向けて、デジタル無線等先端的なIT技術等を模索し、より積極的に導入・活用し、このようなスムーズかつ高度なサービスに取り組むべく更なる投資を行うべきである。
- ・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。
- ・より良質なタクシーサービスの提供を促進することを通じて、タクシー利用者の利便向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度の見直し及び優良タクシー乗り場の検証結果を踏まえた優良乗り場の拡充など、可能な限り利用者の立場から見て良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。

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、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、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。
- ・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。

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%（ $24.4\% \times \text{約}9\text{割} \times 7\% = \text{約}1.5\%$ ）を排出していると計算される。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32,263両に基づく年間約100万トンの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、これまでの3年間に行われた約4,500両の車両数の減少や、EV車、ハイブリッド車の導入等により年間約86万トンの排出となっており、約14万トン（14%）のCO₂が削減された。
- ・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。

④交通問題、都市問題の改善

- ・東京都特別区・武三交通圏では、夜の銀座や六本木、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二重三重駐車状態、交差点内での無秩序な待機等の交通渋滞を改善し、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。

- ・特に銀座、六本木地区における交通問題については、客待ちタクシーによる不適正な営業行為が社会問題化し、警察機関による取り締まりの強化、業界団体などの街頭指導の強化により一時的な改善は見られるが、抜本的な解決には至っていないため、現在進めている対策の早期の実施を目指す。
- ・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首都東京における総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「東京の都市づくりビジョン」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道・地下鉄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。

⑥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を目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開されている中、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用され、「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、官民あが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。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・首都東京で、24時間都内を広範に走行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。
- ・特に地震等災害対策については、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、国及び東京都において検討されている対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害時における安全輸送を図るための対策についてのルール作りを行う必要がある。
- ・また、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。

⑧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。

⑨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。

⑩過度な運賃競争への対策

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

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。東京都特別区・武三交通圏では、平成21年10月14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は、3つのケースの実働率により、約23,500両（実働率90%）、約24,900両（同85%）、約26,500両（同80%）である。
- ・これに基づくと平成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33,943両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、85%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ30.77%、26.64%、21.93%と、約20～30%の乖離があり、平成24年9月30日現在の車両数27,707両と適正と考えられる車両数の上限値と比べても1,200両余りの差が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消するまでには至っていない。
- ・さらに、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營收が、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、日車營收ともに平成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状況は大きく変わるものではないことから、本地域計画で示す約20～30%の乖離の解消に向けて引き続き各事業者が取り組んでいくことが肝要であり、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、過剰な車両によって都内で発生している交通渋滞等の都市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にも寄与する。
- ・ さらに、車両数の減少や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ほか、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新たな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。
- ・ ただしその際には、タクシー運転者が職を失うこと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「⑥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、東京タクシーセンターが実施している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、平成27年1月27日には、関東運輸局から東京都特別区・武三交通圏の新た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、27,096両（タクシー26,658両、その他ハイヤー438両（実働率80%））、24,086両（タクシー23,696両、その他ハイヤー390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年12月末の車両数28,149両（タクシー27,650両、その他ハイヤー499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3.7%、14.4%の乖離があり、上限値と比べても1,053両の差が認められ

ることから、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

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。

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

【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、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

○サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

○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

○短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、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
- 無人配車システム（IVR）の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：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
- 携帯端末等を活用した乗り場に関する情報提供
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 早朝予約の積極受注の推進
実施主体：タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
- 外国語専用ダイヤルの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 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
- ETC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
- タクシー車内における通訳サービスの提供
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：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
- 福祉タクシーの運行
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期・中期
- 介護タクシーの運行
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期・中期
- 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
- 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
- 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
- タクシー評価制度に基づく車体表示の徹底
 - 実施主体：タクシー事業者、法人協会等
 - 実施時期：短期
- タクシー評価制度の利用者へのPR活動
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期

- マスターズ制度の充実及び参加の促進
実施主体：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
- 優良運転者推薦制度の促進
実施主体：タクシー事業者、個人協会
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：東京タクシーセンター、法人協会等、タクシー事業者
実施時期：短期
- 地理モニター制度の導入
実施主体等：個人協会
実施時期：短期
- タクシー乗り場情報提供システムの導入
実施主体等：東京タクシーセンター
実施時期：中期
- 条件に応じたタクシーを検索出来るWEBサイトの開設
実施主体等：法人協会等
実施時期：中期
- 車内遺失物情報を提供するためのWEBサイトの構築等
実施主体等：東京タクシーセンター
実施時期：中期
- 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：東京タクシーセンター、自治体、鉄道事業者
実施時期：中期
- ユニバーサルデザインタクシー優先乗り場の設置、公共施設管理者への働きかけ
実施主体等：東京タクシーセンター、自治体、法人協会等、鉄道事業者
実施時期：中期
- タクシー評価制度に基づく優良タクシー乗り場の整備・拡充
実施主体等：東京タクシーセンター、運輸局、自治体、鉄道事業者
実施時期：短期
- タクシー評価制度及び運転者評価制度の充実
実施主体等：東京タクシーセンター
実施時期：短期

②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

実施時期：短期

○セーフティードライバーコンテストへの参加

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○事故防止コンテストの導入

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○タクシーセンター運転者記録証明書・タク特法タクシー運転者登録システムによる業務経歴証明書の確認の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○渋滞情報等プローブ情報の提供と活用による安全運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：タクシー事業者、法人協会等

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：法人協会等

実施時期：中期

- ＡＳＶ（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：法人協会等

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：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

③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

- アイドリングストップ運動の推進

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

- エコドライブコンテストの実施

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：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

④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、法人協会等、個人協会
実施時期：短期
- タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の抑止策の構築と徹底
実施主体：タクシー事業者
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、法人協会等、東京タクシーセンター、個人協会
実施時期：短期
- 渋滞情報等プローブ情報の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

【その他の事業】

- ショットガン方式の導入
実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、自治体、警視庁、タクシー事業者、鉄道事業者
実施時期：短期・中期
- 混雑地域におけるナンバープレート等による乗入制限の検討
実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、自治体、運輸局、警視庁、鉄道事業者
実施時期：短期・中期
- タクシープールの整備
実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、自治体、タクシー事業者、鉄道事業者
実施時期：短期・中期
- 交通問題の顕著な地域での混雑解消（定点観測の実施）
実施主体等：東京タクシーセンター
実施時期：短期・中期
- 銀座等乗車禁止地区におけるタクシー乗り場表示方法の見直しの検討
実施主体等：東京タクシーセンター
実施時期：短期
- 自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力
実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、自治体、タクシー事業者
実施時期：短期

- 供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要な
応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施
実施主体等：法人協会等、タクシー事業者
実施時期：中期

⑤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】

- Suica、Pasmo等 I C カードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 輸送障害時における代替輸送の連携強化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

【その他の事業】

- 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：法人協会等、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
実施主体等：法人協会等、運輸局
実施時期：中期

⑥観光立国実現に向けての取組み

【活性化事業】

- 観光タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 観光タクシー乗務員講習会の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 車内における通訳サービスの提供
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 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、法人協会等、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

【その他の事業】

○鉄道駅、空港等乗り場における整理・案内係の配置

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：短期・中期

○羽田空港国際化等へ対応した外国人接遇講習の実施・車体表示

実施主体等：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

○羽田空港国際化へ対応した乗り場の運営

実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター

実施時期：短期

○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：法人協会等、個人協会、自治体

実施時期：中期・短期

⑦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

○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

⑧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長時間労働の改善

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

○防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

- 食事・休憩可能な提携施設等の確保

実施主体等：東京タクシーセンター、法人協会等

実施時期：中期

⑨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

- 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

- 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

- 渋滞情報等プローブ情報の提供と活用による効率運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

- 車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- 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：法人協会等

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：法人協会等

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。

◇活性化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、東京都特別区・武三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