

第 1 回

東京都多摩地域三交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成 21 年 11 月 4 日（水）

14：00～15：10

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

I. 協議会設立の手続き

- ・「東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
- ・「東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
- ・「東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱」の承認
- － 東京都タクシー特定地域協議会設立準備会の矢田東京運輸支局長による要綱説明を受け、構成員満場一致により要綱を承認 －
- ・構成員の紹介
 - － 矢田東京運輸支局長より、要綱にしたがって構成員を紹介 －
- ・会長・座長選出
- － 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会同様、神谷委員を会長に、太田委員を座長に選出 －
- ・事務局長指名
 - － 神谷会長より東京乗用旅客自動車協会藤崎専務理事を事務局長に指名 －

II. 第 1 回東京都多摩地域三交通圏タクシー特定地域協議会

1. 開会

2. 会長挨拶

- 神谷会長
- ・通常国会において、全会一致で、タクシー活性化・適正化法案が成立し、タクシー事業が公共交通機関として機能を果たすべく、本年 10 月 1 日から施行された。
 - ・新法に基づき全国で、141 の交通圏が特定地域として指定され、各交通圏毎に地域計画策定のために、順次協議会が立ち上げられることになっているが、全国に先駆

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

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

3. 座長挨拶

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

4. 議事

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

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

- ・以上の説明を踏まえて、各市長様にご意見賜りたい。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

【配布資料】

資料 1－1 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 1－2 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 1－3 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

資料 2 多摩地域（三交通圏）におけるタクシー事業の現況

資料 3－1 適正と考えられる車両数の算定について（東京都北多摩交通圏）

資料 3－2 適正と考えられる車両数の算定について（東京都南多摩交通圏）

資料 3－3 適正と考えられる車両数の算定について（東京都西多摩交通圏）

第2回

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会 議 事 概 要

平成 21 年 11 月 4 日（水）

15：10～16：30

ホテル グランドヒル 市ヶ谷

1. 開会

2. 議事

－ 事務局より適正と考えられる車両数における効果等について、資料説明 －

太田座長 ・最後に説明のあった消費者にとっての効果については、業界のメリットのことだけではなく、資料にきちんと書いておくこと。

・資料中、②の3点目で、収支が現行だとマイナスだが、＋1%まで改善されるということがしめされており、車両が減ればこれだけ改善されるということだ。では業者が車両を減らせばいいではないかというように思われがちだが、市場に任せた場合、自分だけ減らすと、自分だけ損をするというのが現状であり、全体で減らしていかないといけない。市場に任せてはおけないということで、その点についてこの協議会で議論していただくことになろうかと思う。

木村委員 ・それぞれの事業者の方が車両を減らされることになろうが、減らす場合には、雇用の確保ということを配慮しなければいけないのではないか。前回の委員会では、富田会長が、運転者が路頭に迷うことにはならないということをおっしゃったし、私もそうでないといけないと思っている。

・適正車両数というのが出されているが、その稼働率についてみると、現在でも運転者を確保し、9割を越える稼働率を確保している事業者もいれば、稼働率が6割ほどの事業者もあるので、減らし方を間違えると、運転者に痛みが伴うこともある。個人のことでなく、法人のことであるが、我々もその点は危惧するところである。

・法人業界の中でも1車1人制となっている事業者も増えており、個人タクシーと同様の形態となっている。先ほど、個人タクシーの経営形態が分からないという話があったが、個人タクシーは1人1車制で、需給の調整弁のような役割をしてきた。かつては、できるだけ忙しい時間、車両の足りない時間に出て行くというようなすみわけができていたが、運転者が確保できない中で、法人タクシーも1車1人制ということになってきたのだろう。

・台当たりの運転者の全国平均の割合が1.5となっているが、東京都特別・武三地区

については、2.5 などの考えで進めていったほうがいいのではないかなと思う。運転者の方々にこのことで迷惑がかからないようにしていければと思う。

太田座長 ・車両と運転者がセットにならないと、サービスを提供することができないので、その比率なども踏まえて考えていく必要があろう。

富田委員 ・運転者の人件費の計算式の中で、売り上げの約 70%を運転者に渡すということになっているが、そう言う、それほど運転者に渡していないだろうといわれるが、これは、福利厚生、保険など全て含めての人件費である。その点を誤解なさないでもらいたい。

・雇用問題について木村委員からご意見いただいたが、実際には、色々な側面から雇用問題を検討していかなければいけない。基本的には、車両が多くて、人が不足しており、経営的に困っているという理解で問題ないと思う。稼働率 8 割と聞くと、2 割は遊んでいるのではないか、2 割なくせばいいのではないかといわれるが、そうではない。例えば、土日に休ませて、平日は 100%稼働するということなので、単に運転者を減らせばいいということにはならない。現状、事業者は無理して稼働させている部分があるので、大騒ぎして運転者を減らさなくてすむと申し上げましたし、それほど大きな問題はないと思っている。

事務局 ・運転者の試算も行っている。2 万 4,900 両の 85%の 2 万 1,165 両になった場合、全員が隔日勤務と仮定すると、1 両当たり 2.5 人ということになる。つまり、2 万 1,165 両に対して、5 万 5 千人弱なので、現行に比べると 2 万人弱が余剰となる。

・一方、平成 20 年に運転者証を返納した人が 1 万 8 千人ある。労働供給のうち、辞められる方がいるので、参入をストップすれば、自然に調整されるのではないかと見られる。

太田座長 ・雇用の流動の問題と、運転者の質の問題と 2 つあるのだろう。

工藤委員 ・木村委員から 1 人 1 車制を説明いただきたい。行政には、個人タクシーと法人タクシーの位置づけを説明してもらいたい。

木村委員 ・個人タクシーでは 1 人 1 車、法人タクシーでは 1 車 1 人と呼んでいるようだ。100 両保有する事業者には、250 名運転者が確保できれば、かなりの稼働率を維持することができる。逆に、100 名の運転者しか確保できなければ、1 両当たり 1 名の計算になるので、隔日勤務ではなく、毎日出て行かなければならないというような状況になる。そうなると、忙しい時間だけに出て、暇な時間に出ないという状況になりうる。この点は、個人タクシーも同様。

・昔はそのような法人タクシーの 1 人 1 車などはなかったのではないかなと思うが、今はそのような事業者が多くなっていると聞いている。

神谷会長 ・個人タクシーは本年生誕 50 周年を迎えた。経済不況の中でタクシーの危険運転が社会問題となり、優秀なタクシー運転者に夢を持たせるという意味合いもあり、個人タクシーという制度が出来上がった。

・最近の個人タクシーの車両数は横ばいもしくは漸減傾向にある。

・新法においては、個人も法人も抑制するということで、同等の扱いとして考えてい

る。

- 工藤委員 ・ 個人タクシーの運転者は難しい試験を受けており、名誉ある社会的交通機関として役割を担ってきたと思うが、先ほどの法人タクシーの1人1車が増えたということになると、形式としては個人タクシーまがいのものが出てくるのではないか。そうになると、単に量の問題ではなく、運転者の質の問題を問わなくてはならないのではないか。
- 太田座長 ・ 東京都心部における公共交通機関としてのタクシーは、いつでもどこでもある一定数が走っている、いつでも乗れるということが重要であり、そのためには24時間走っていてもらわなければならない。1人1車であれば、1人で24時間走れないので、その点がどのような意味を持つのかについても考える必要がある。
- ・ 車両数を減らすとしても、残った車両の稼働率が下がると無駄になってしまうので、その点を考慮すると、車両1両当たり2.5人くらいの運転者を確保してもらわないといけないだろうと思う。
- ・ 先ほど、木村委員が需給調整弁とおっしゃったが、需要が余っている場合には調整弁になりうる。一方、車両が余っている場合には、需給調整弁としてはなくなってもらわなければならないわけだが、そうすると、1人1車や個人タクシーの方は売り上げがなくなることを意味するので、車両はなくなるというのが現状であり、調整弁として機能していない。適正な車両数になったときに初めて、調整弁として機能を果たすのだろう。したがって、現在のように法人タクシーの車両数が増えた状況では、個人タクシーの社会的使命が果たせない状況になっているのであろう。
- ・ ただ、車両を減らすとしても、運転者の数で車両数を縛るのかということ、それはできない。各社がそのようにしたくなるような仕組みを作ることが必要となろう。
- 神谷会長 ・ 特に東京都特別区・武三地区では、24時間、いつでもタクシーが走っていることが、公共交通機関としての役務になる。そのためには、1人1車ではなかなかそうした役割が果たせないのではないか。一方地域によっては、そうでないという地域も全国ベースでみた場合には、あるのではないか。
- 丸山委員 ・ 運転者の給与推計について、現状の歩合は、0.64が普通だと理解しているが、その数値で推計すると給与推計はおよそ440万円となるので、現状とあまり変わらない状況。福利厚生費が入っているということはわかるが、運転者の実感としてはおよそ6割をもらっているという感覚なのだろう。
- ・ 平成20年の給与推計が440万円となっているが、どのように数値を出しているのか。賃金センサスからなのか、分かれば教えていただきたい。
- ・ 三多摩地区では適正車両数への削減幅が1割だったが、東京都特別区・武三地区では2割を超えている。これは、実現可能な数字なのか、業界関係者がどのように感じられているのかお聞きしたい。
- 事務局 ・ 東旅協の会員に関する実績値では、0.69とあるので、その数字に基づいて計算すると485万円という数字が出る。ただし、ここでは、東京全体の数字をお示しする必

要があるので、協会以外の事業者についても念頭に、「0.7」については運賃改定時の実績をもとに数字を出した。また、この給与実績値の根拠は、賃金構造基本統計の実績値である。この数字には、福利厚生費も含まれている。

富田委員 ・賃金体系とかかわるものなので、1人1車について話に戻させてもらいたい。法人と個人は役目が違う。法人は公共交通機関としての役務を果たす。個人は、法人で頑張った方が夢を持ってなれるので、厳しく縛ることはなく、時間的に、24時間稼働するということは求められていない。24時間稼働するのは法人であって、その点で責務が違う。

・運転者の給与については、隔日勤務で稼働した場合の稼働率で計算してもらいたい。

黒須委員 ・初歩的なことだが、個人タクシーと法人タクシーの位置づけを教えてください。また、その両者の業界としての協議の場はあるのか。

富田委員 ・定期的に協議の場はある。混雑の著しい場所に対する対策、事故対策などについて検討している。

太田座長 ・先ほどの車両が減らせるのかという丸山委員に対する質問に対して、減らすという決意表明を頂いたが、市場の中では、各事業者が自分の利益のために頑張ることで市場が上手くいくというのが、規制緩和の議論だった。業界が自分の利益を度外視して、車両を減らすというのは、資本主義の原則に反する。各社が自分の利益を追求することによって、車両を減らすという仕組みを作るとするのが望むべきことなのだろう。他人のために身を切るとするのは、市場の原理にも自由経営の原則にも反するし、また、制度作りとしてはおかしいことになるのだろう。

－ 事務局より東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子について、
資料説明 －

河島委員（代理）・地域計画の4ページ目、東京のタクシー業界の取組みの部分であるが、「スムーズ東京 21 の中でのショットガン方式によるタクシーの滞留対策」とあるが、こちらは、現在では「ハイパースムーズ作戦」という名称に変わり、こちらに基づいて行っているので、訂正いただきたい。

・方向性について、東京都では、道路の渋滞対策が一番の問題となっているので、その文言を入れていただけないかと思う。

・地域計画の7～8ページ目、地域計画の目標の最後に、「定点観測行って、短縮効果の測定を行っていく」とあるが、具体的にどのようなことを行っていくのかということが読み取れなかった。今後の具体的な方策で検討するのであれば、その旨記載いただきたい。

事務局 ・3点目に付いては、具体策に結びつくものがあれば、書き込んでいきたいと思うが、次回までに検討させて頂きたい。

富田委員 ・先ほどの丸山委員のご質問に回答させていただきたい。実際、減車できるのかという話だが、財産権の問題なので難しいというのが現状。

- ・規制緩和したのに、なぜ値上げなのかというご指摘をこれまで受けてきたが、交政審等においても、一貫して、供給過剰を直さなければ、全て上手くいかないということが確認され、皆さんも認識されている。しかし、一番認識していないのは事業者。増車したのは、新規参入者と一部の既存事業者であるが、減車のインセンティブをうまく作らなければ、なかなか減車できないだろう。
 - ・タクシー業界は公共交通を担っているのに、減車できるのかできないのかではなく、やらなければならないことだと思うので、皆様のお知恵をお借りしたい。
 - ・事業者は経営状況が厳しく、大変苦しんでいるので、この協議会が長引くと、倒産する事業者も増えることになろう。なるべく早急に議論を進めていただければ、事業者の状況も改善され、安心安全なサービスの提供につながると考えているので、どうぞ応援いただきたい。
- 太田座長 ・タクシー事業者は公共交通を担うコモンキャリアとしての自覚を持つべきというような記載を入れることを検討したいと思う。
- 丸山委員 ・地域計画の４ページ目の、東京の取組みは具体的に書いてあり分かりやすい。ただし、目標については、東京ならではのではなく、どこの地域にでも当てはまる目標になっているのではないか。東京ならではの特徴もあるので、都市型のサービスに取り組むなど、東京ならではの良質なサービスとその活性化という文言があってもいいのではないか。
- 太田座長 ・東京都特別区・武三地区の計画になるので、その点を意識して書いてもらいたい。そうではないと、今後議論する多摩地区と全く同じということになろう。
- 戸崎委員 ・この問題に対しては、社会的不安は大きいだろうと思う。その点を払拭するための実証実験を行うなどということを具体的に明記してもらいたい。３年間でやらなければならないという厳しい状況なので、単に数値を示すだけでなく、実際に地域にどのような影響が出るのかというような機会を早めに設けるようなことを明記していただきたい。
- ・都市計画との連携についてももっと盛り込んでもらいたい。これからの需要創造を考えた場合、都市計画が重要となる。特に、多摩地域においては、これまで地域交通として軽視されてきたかもしれないタクシーの位置づけを踏まえることで、どのような需要が取り込めるのか検討が必要だろう。
- 下谷内委員 ・３年間という限定であり、まず一番最初に何をするのかというのが見えにくい。地域住民が利用しやすく、安心して信頼感を持って利用するために何が必要かを分かりやすく書いていただきたい。
- 小林委員 ・計画の中に、タクシーの構造的な要因への対応という目標が掲げている。構造的な問題としては、選択性の問題や歩合制の問題であろうと思うが、労働条件等の解消の中にそのようなことへの対応も入っているのだろうか。
- ・環境問題等の貢献という部分に関連して、羽田空港では、タクシープールから空車タクシーを配車しているが、そのタクシープールに運転者の休憩室を作って、空車車両のアイドリングストップをお願いしている。羽田空港は３時間もの待ち

時間があるということのようだが、調査すると、休憩室を作っているのに、アイドリングストップの実施率が低いという結果である。アイドリングストップについても、環境の取組みの中に加えてもらいたい。

事務局 ・ 交政審では、構造的問題について様々な事案が出された。例えば、利用者選択性が図れない、低いという問題が指摘されていた。基本方針では、構造要因の対応を項目として出すようにということになっているため、良質なサービスが選ばれる環境づくりというところで、利用者選択性を高めるための工夫ということを記述した。その他の構造的要因に関わる点についても、それぞれの項目の中で記述していると理解いただきたい。

工藤委員 ・ 地域計画の６ページからの部分について、①～⑦と⑧は性格が違うだろう。①～⑦は、いつでもやらなければいけない問題。⑧は緊急を要する問題だろうし、事業者の切実な要求ではないか。⑧については、重大な要件ということで、さらに特別な議論が必要になろう。

事務局 ・ 次回までに検討したい。

－ 神谷会長より先行的な取組みについての資料説明 －

乙丸委員 ・ 我々が望んでいることは網羅されていると思う。今後は具体的な手法になろうかと思う。

・ 相当地域差があると実感しているが、特に違うのは盛り場。全体的な事故率が低下する中で、タクシーについては上昇しているという深刻な状況である。したがって、車両が減れば全てが解消されるということではなく、車両が減っても盛り場に一極集中するという状況になれば、問題は解決されないで、その点も踏まえた対応が必要になろう。

松田委員 ・ 地域計画、目標の中に、前回の協議会で申し上げた、労働環境、状況の改善について盛り込んでいただいている。

植松委員（代理） 輸送機関として共存共栄の関係を築ければと思う。鉄道の障害の場合に代替輸送をタクシーに協力頂いている。今後さらに我々も連携を強化していきたいと思う。

小河原委員 骨子については、定性的、定量的にまとまっていると思う。具体的な所をどうつめていくかが今後の議論となろう。

７．閉会

神谷会長 ・ 次回は、本日ご提示した地域計画の３つ目の項目、これが一番重要なところになるので、具体的に肉付けしたものについて活発な議論をいただきたい。

【配布資料】

資料１ 第１回東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会 議事概要

資料2 東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画骨子素案

参考資料

- 1 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基本方針（平成 21 年 9 月 29 日付け国土交通省告示第 1036 号）
- 2 タクシー運賃の今後の審査のあり方について（概要）
（平成 21 年 8 月タクシー運賃制度研究会報告書）

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

以上

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（素案）

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

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

- ・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発行から終電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。

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98万人）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（東旅協調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、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（東旅協調べ）。
- ・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（東旅協調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、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（東旅協調べ）、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は正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

◇運転者の高齢化

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

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

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

◇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、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、忘れ物や苦情処理対策、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. 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

- ・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。
- ・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、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度、マスターズ制度等）の積極的な活用や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。
- ・具体的には、法人事業者団体においては、タクシー関与の100万キロ当たり事故統計を公表したうえで、東京都の平成14年度のハイヤー・タクシー関与の人身事故件数（年間6,330件）に対して、平成22年度は20%の削減を目標とする（東旅協が平成20年に作成した構造改善計画においても同様の目標を掲げており、引き続きこの実現に努める）。
- ・また、個人事業者団体においては、平成19年度から毎年、事故件数を対前年度比10%の削減を目標としており（平成20年度は前年度の1,991件から1,853件と6.9%減）、その確実な実施を目指す。
- ・さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標（個人タクシーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。

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18年度の総ＣＯ２排出量のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうち約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるＣＯ２のうちタクシー（乗用LPG車）が占める割合は7%となっており、タクシーは、東京都の総ＣＯ２排出量の約1.6%を排出している（東京の環境2009から）。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。
- ・東京乗用旅客自動車協会ではタクシー1両当たりの年間平均ＣＯ２排出量を31トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数32,263両に基づく年間約100万トンのＣＯ２（東京ドーム約43,000個分）を排出している計算になる。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

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交通渋滞等の問題を改善し、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。
- ・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

- ・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。このような特性を生かして、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。

- ・政府においては、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人とするビジット・ジャパン・キャンペーン等「観光立国」を目指す施策が展開されている他、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用されることとなり、「国際観光都市東京」を支えるタクシーサービスとして国籍を問わず快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内外の旅客に対し、その特性を発揮して、十分なサービスを提供し新たな東京の観光を支えるため、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、「東京都観光産業振興プラン」を策定している。タクシーにおいても、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

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。
- ・具体的には、タクシー車内に緊急電話を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。

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20年現在、東京都のタクシー運転者で233万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で336時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・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。

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

- ・交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討されている経緯があり、過度な運賃競争への対応については、それらの報告書等を踏まえた適切な対応を目指すことを目標とする。

◇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、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%）であり、これに基づく20年7.11通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数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、21年9月30日現在の車両数32,263両と比べても大幅に差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、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。

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

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

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

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

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

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

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

【特定事業】

○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、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

○各社における地理教育の徹底

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り組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

- モバイル配車サービスの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 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情報に関する情報提供
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
- ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布
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
- 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車両の導入促進
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
- ランク評価制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
- ランク評価制の利用者へのPR活動
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- マスタース制度へ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：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：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：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：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：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：東京タクシーセンター、J R、自治体

実施時期：中期

○ユニバーサル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：東京タクシーセンター、J R、自治体、法人協会等

実施時期：中期

○優良タクシー乗り場の設置・運営

実施主体：東京タクシーセンター、運輸局、自治体、J R

実施時期：短期

○事業者評価制度及び運転者評価制度の充実

実施主体：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

【特定事業】

○映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○デジタルタコグラフの導入

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・デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者

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

実施時期：短期

○事故防止コンテストの導入

実施主体：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：法人協会等、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：法人協会等

実施時期：中期

○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：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

○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：法人協会等

実施時期：短期

③環境問題への貢献

【特定事業】

○ハイブリッド車、E V車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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：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

【特定事業】

- 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、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：タクシー事業者、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、J R

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：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、J R

実施時期：短期・中期

- タクシープールの整備

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、J R、自治体

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：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：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と実施主体への積極的協力

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、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：タクシー事業者、法人協会等

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

【特定事業】

○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：法人協会等、J R

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：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

【特定事業】

○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：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：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：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：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

【特定事業】

○都市における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○都市における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○都市における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

○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

○日勤勤務から隔日勤務への転換等による長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○定時制運転者の採用年齢制限の導入と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

○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

○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：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

【特定事業】

- 日勤勤務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を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：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：法人協会等
実施時期：短期

◇特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

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

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、特定事業計画には、特定事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築等について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

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

以上