

第3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 25 日 (水)

15:00～17:30

KKRホテル東京

1. 開会

- － 「銀座乗り場見直し及び優良タクシーの設置」「JR池袋駅西口前タクシー乗り場における
ショットガン方式の導入」に関するVTR上映 －

2. 議事

①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について

－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（素案）」資料説明－

- 事務局 ・今の説明に補足する。特定事業とその他の事業とに区分けして説明させていただいたが、特定事業は専らタクシー事業者が行うもので、事業計画を作成し、国土交通省から認定を受けることになる。その他の事業は、タクシー事業者以外の、例えば、バス事業者、鉄道会社、自治体などが主となって取り組むものである。
- 太田座長 ・減車するために協議会を行うのかというと、そうではない。協議会で、減車する方策を決めるということは、法律上できない。したがって、タクシー産業の機能回復に向けた様々な方策を行いながら、減車の方向に向かうような、特定事業計画をまとめるということになるだろう。
- ・今の説明で落ちている部分、修正すべき部分についてご意見いただきたい。
- 工藤委員 ・従来このタクシー事業は公共交通機関としては位置づけられてこなかったと思うが、今回、公共交通機関として位置づけた意味は何か。
- 神谷会長 ・これまでも、国土交通省としては、地域住民の足を確保するため、都市機能を維持するために不可欠な輸送機関であるということで、タクシーを公共交通機関の一つと位置づけ、種々の政策を展開してきたところ。
- ・しかし、その公共交通機関であるタクシーが、今日地域によっては供給過剰等によりなかなか上手く機能していない状況が生じている。経営状況悪化、労働条件悪化、事故の多発等によって、安全・安心・快適なサービスの提供に支障が発生している状況にある。こうした実情を踏まえ、先般の通常国会において、タクシー新法が成立し本協議会が立ち上がったところ。
- 工藤委員 ・個別の事業者を見ると、公共交通機関としてふさわしくない事業者が出てきている

ので、それを改善しようという趣旨ではないのか。

神谷会長 ・ 個々のというよりも業界全体としてという話になろう。今回の新規立法は、公共交通機関としてのタクシーが上手く機能していない状況に鑑み、タクシー産業として今後いかにあるべきかという視点に立っての措置である。

太田座長 ・ 二つの面があろう。一つは、規制緩和後、タクシーが儲かるという認識から参入する事業者が増えており、したがって、コモンキャリアとしての自覚が足りない部分がある。

・ もう一つは、そのような自覚が足りない事業者が出たとしても、全体の中での割合が少なければそれほど問題がないのだろうが、供給過多の中で、公共の利益よりも公共の不利益になるような現象が増え、公共交通機関として機能を果たさなくなっているという面があるのであろう。

工藤委員 ・ 地域計画はうまくまとめていると思う。

・ 私は、この協議会では、是非、公共交通機関としてあるべき姿を掲げてもらいたいと思う。

・ タクシー事業の適正化、活性化を考える際に、CSRの考え方を利用できないかと思い、取りまとめた。

－ 工藤委員より「タクシー事業におけるCSR活動について」資料説明 －

太田座長 ・ CSRの話はタクシー業界を考えるにあたっても非常に重要である。昨今、CSRを強調する企業は出てきているが、それを強調することによって、自社の製品が選ばれるというメリットがある。しかし、タクシーの場合、特に流しのタクシーの場合、CSRを強調しても、自社のサービスが利用者から選択される仕組みにはなっていない。

・ 5ページの①で「良質なサービスが選ばれる環境づくり」とあるが、CSRが良質なサービスの基盤であるとし、CSRを行っている企業が選ばれる必要がある、と書き込むことはできるのではないか。今頂いたご意見を反映する形で検討いただきたい。

事務局 ・ そのような方向で検討したい。

藤田委員 ・ 労働者の賃金改善が協議会の目的の一つだと思って参加しているが、減車だけの議論だと危うい話だと感じている。しかし、先ほど事務局が話されたような現状の根本的な要因はやはり供給過剰であり、多すぎる供給のために機能が果たしえなくなっているのだろうと思う。

・ 公共交通として、強く位置づけられたのは、我々業かにとっては、千載一遇のチャンスだと思う。これまでも、需要が拡大せず、年々賃金がかかる中でも、利用者の安全を維持すべくサービスは尽くしてきた。しかし、自らの生計が成り立たない中で、余裕とゆとりを失う労働実態が結果的に交通事故等を引き起こしているという部分もあろう。

- ・その根本的な要因は何かということを中心に議論を進めていただければと思う。
- 鈴木（勇）委員 ・1993 年までは、タクシー産業には「公共的」という言葉が使われてきたが、その後、「公共交通機関」として位置づけられ、今日まで使われている。
- ・働く側も、法律を守って、安心安全なサービスを提供してきたいと、地道な努力はしてきているのだが、なかなか、我々の賃金にはねかえってこないのが現状。
- 戸崎委員 ・C S Rは、今後どのように協議会を運営していくかということにつながっていくもの。今後の事業が、どのように優位付けられ、重点的に取り組まれているかということ、工藤委員のご報告のような形でフォローアップしていくことになるのだろう。協議会が評価機関となり、今後事業をモニターしていく際に、今のお考えを盛り込んでいけば、発展的な取組みにつながるだろう。
- ・利用者からの観点から考えると、S R I（Social Responsibility Investment）という視点を導入する必要もあろう。つまり、C S R活動を行う事業者に対して、積極的に投資をしていくという視点である。C S Rを強化する企業は適切に評価されるという、インセンティブを導入していくということである。
 - ・この両者（C S RとS R I）は両輪として考えられるので、両者を組み合わせていく必要があろう。
- 丸山委員 ・8 ページ⑩は、日本語としておかしい。「適切な対応を目指すことを目標とする」となっているが、適切な対応を目指すことは目標にはならないと思うので、「目指す」でとめた方がいいのではないだろうか。
- ・この過度な運賃競争に関する記載が少ない理由を聞きたい。
 - ・前回、東京ならではのサービスが十分に入っていないと指摘したが、東京の特徴として、深夜労働が多いという点があるのではないか。実入りが高い深夜料金で稼ぐという労働の形が今でも多く、今後も増えるのではないかと思う。18 ページに、長時間労働の短縮については記載されているが、深夜労働については、触れていないが、触れなくていいのだろうか。深夜労働は、事故にもつながると思う。
- 事務局 ・運賃競争については、交政審の議論をうけ、下限運賃を引き上げる方向で検討している。
- ・しかし、東京においては、大阪などに比べて、運賃競争は激しくはないと思っている。過度な運賃競争は顕在化していないと見ているので、予防措置的な対応となるのではないかと考えており、あえてこれ以上の記述はしていない。
- 事務局 ・深夜労働の問題については、東京の特徴と考えている。
- ・乗務員不足の一方で、車両数が増える中、深夜を中心とした1人1車、日勤勤務が増えており、それらの車両が銀座などに集中しているのが現状。
 - ・深夜労働との関連で直接的に書いてはいないが、効率化の流れの中で、隔日勤務への転換を推進すると記載している。これによって、過度な深夜への集中が緩和されると思うので、その点をもう少し、書き加えたい。
- 藤田委員 ・首都東京は24時間の街であり、24時間サービスを提供するのがタクシーの責務だと認識しているが、隔日勤務によって、その責務を担えるのではないかと思ってい

る。

- ・現在では、8時出庫、9時出庫など、シフトを組んだ対応もしており、事業者の多くは労働時間も厳しく管理している。しかし、人の集まらない事業者では、1人1車で、最も稼げる時間だけ動くという状況が増えているのだろう。そのような事業者については、労務管理などが十分にできていないところが多いのではないかなと思う。
- ・タクシーが公共交通機関として機能していくためには、隔日勤務でニーズに応じていくというのが、適切ではないかなと考える。

戸崎委員 ・18ページに労働者の条件についての記載がある。労働組合に話を聞く機会があると、女性の視点が欠けているということを耳にすることが多いのだが、その点について、この書きぶりで十分でしょうか。

藤田委員 ・女性運転者を雇用している事業者は、仮眠所・トイレ・シャワー室を整備するなどそれぞれ対応している。

- ・子育てを終えているような女性については、男性と同じ隔日勤務をしている方もいるが、子育て中の女性は、日勤専用で採用するなど、それぞれの事業者で対応しているのではないかな。

戸崎委員 ・CSR的な観点からすると、女性の職場環境を整え、女性の社会進出を促すという点も適切に評価していくべきであり、その点も評価基準として盛り込むべきではないかな。

- ・また、今後の労働力不足の中で、女性の労働力を受け入れていかなければいけないし、そのような環境を整えれば、業界の社会的なイメージなども向上していくのではないかな。

事務局 ・事務局で検討したい。

下谷内委員 ・女性が使える職場の施設は、なかなかないが、徐々に増えてきているという話を、女性運転者から聞いたことがある。

- ・安心して乗るサービスも重要だが、女性が安心して働ける環境を整えていただければ、女性にとっても魅力ある職業になろう。それが、我々の安心にもつながろう。
- ・利用者の観点から。特定事業の中に、満足度調査、モニター調査などの記載があるが、現状行っている取組みについての明記がない。それでいいのだろうか。例えば、現在の取組みの中で、苦情対応などがあるが、これは特定事業計画の中には盛り込まれていない。苦情を伝えるためのカードもタクシーの中にはおかれているが、利用者としてはそれを取るにも勇気がいる。その点を工夫して、気軽に電話できるような仕組みがあるといいと思うが、そのような既存の取組みに対するさらなる工夫を行っていくことも必要だろう。

小林委員 ・東京タクシーセンターの苦情受付は24時間対応となっている。領収書にも電話番号が記載されているので、領収書をもらって、そこから連絡してもらえればと思う。

- ・現在、年間8千件の苦情があるが、6割が接客サービスに関する苦情となっている。苦情を頂いた方には、その調査結果もお伝えしている。

- ・東京タクシーセンターの機能を使って頂きたい。
- 太田座長 ・東京タクシーセンターの電話は、フリーダイヤルですか。フリーのほうがいいのではないか。
- 小林委員 ・有料です。長い苦情電話が多く、つながりにくいという苦情も頂いており、苦労しているところではある。
- 富田委員 ・業界で、日勤というが、そのうちのほとんどは、昼には運行せず、効率の良い夜に運行するという形になっている。また、個人タクシーも夜の運行が多い。したがって、昼間は、隔日勤務の車両が走っている。そういう意味では、東京では、夜に車両が多く集中するため、夜、車が見つからないということはないのではないか。
- ・女性の労働者については、設備などを準備しても、なかなか増えず、女性運転者の数は、ここ 20 年来、東京でも 700～800 人でとまっているのが現状。
- ・利用者に喜ばれることも分かっているのだが、女性が働きにくい職場なのだろうかと思う部分もある。
- ・最近では、男性でも夜の勤務は危険な部分が多いので、女性は昼間だけの勤務としているところもあるようだ。ただし、逆に、そのように対応すると、やめてしまうという実情もある。
- 丸山委員 ・東京では、車があふれているので、車が拾いにくいということはない。ただし、深夜は稼ぎ時なので、スピードを上げて走行する車両が多い。したがって、深夜労働の疲労からというよりも、スピードの出しすぎによる事故につながるのではないかと感じる部分がある。
- 富田委員 ・以前に比べて、スピードは厳しく管理している。ただし、これだけ状況が厳しいので、中にはスピードを上げて稼ごうという運転者もいるかもしれない。この協議会で、労働状況を改善し、その結果、お客様の安全も確保できるようにしていきたいと思う。
- 木村委員 ・私が加盟している協同組合では、2 年前から、スピード違反をした場合、組合でも処分をするということになっており、徐々に、取組みを進めている。
- 事務局 ・13 ページに記載したドライブレコーダーやデジタコは、スピードを管理できるものであり、各社既に導入して取組みを進めている。また、14 ページに記載したが、スピードリミッター導入の検討も行いたいと考えている。
- 河島委員（代理）・前回、渋滞問題に関してもう少し書いていただきたいと伝えたが、どのあたりに盛り込んでいただいたのか教えていただきたい。
- ・これも、前回コメントさせていただいたのだが、6 ページの短縮効果の測定とは、具体的にどのような方法なのか？
- ・自治体の責務として、駅前のタクシー乗り場の設置などが記載されているが、我々東京都よりも、中央区など特別区や市町村の方が地元に着いており、タクシー乗り場などについてのニーズも多くあるのではないと思う。したがって、実施主体として「自治体」と一律にするのではなく、もう少し詳細に区別して記載した方が適切なのではないか。

- ・プローブ情報への提供の取組み、ショットガン方式等については、是非協力を頂きたいと思う。
 - ・ナンバープレート規制について、実際に入れられない車への対応等を考えると、東京都としては議論がとまっている部分である。参考にさせて頂きながら、我々も検討していきたい。
 - ・17 ページの観光施設の待機場所については、持ち帰らせていただき、都の担当部署に情報提供などさせて頂きたい。
- 事務局
- ・定点観測については、何か事業をしたときの効果を検証しなければいけないと考えている。事前に一定の地点で、例えば、客待ち時間がどの程度かなどを観測しておいて、その後の取組み実施後に、どう効果が現れたのか、改めて観測を行い、把握するということである。
 - ・具体的にどの地域でどのような取組みをするかということについては、今後の課題であり、調査の結果次第となろう。
- 太田座長
- ・実施主体は厳密なのか。ここで書かれていないと実施したいと思っても、実施できないのか。
- 事務局
- ・ここで厳密になるのは、事業者の行う特定事業である。事業者がこの中から事業を選び、事業計画を作成して、国交省から認定をもらうことになるが、その際に、事業計画の項目が、地域計画に記載されているのかどうかを確認して判断することになるので、特定事業については厳密になる。
 - ・その他の事業については、確かに、実施主体があいまいになっている。例を挙げると、新宿西口の有料乗り場の設置運営については、設置運営はタクセンが行うが、土地自体は都有地であるなど、運営する側と、土地を貸す側という2つの主体が存在している。それぞれの役割で協力してくださいというような趣旨で実施主体と書かせていただいている。
- 太田座長
- ・3章の冒頭に、実施主体については、関係者に対して協力いただくようにと明記してもらいたい。
- 植松委員
- ・我々JRも実施主体として書かれているが、実施主体にはなりえないのではないかなと思う。確かに、駅前広場を持っているが、主体的に我々が何か動くということにはならないだろう。そういう意味では、実施主体ではないのではないかな。
- 太田座長
- ・その他の事業についての、実施主体の意味を明記する必要があるだろう。
- 事務局
- ・先ほども申し上げましたとおり、その他の事業の実施主体についてはあいまいになっており、協力者というお立場も含んでいる部分があるので、その点は整理して、明記する。
- 太田座長
- ・なぜ民鉄が入っていないのか。協議会の委員でないから入っていないのだろうか。JR東日本は、鉄道会社の代表として、業界の意見を発言していただくべく参加していただいていると思うので、そのような点も念頭に実施主体の考え方も整理して書いてもらいたい。
- 矢田委員（代理）
- ・3 ページに、「銀座や六本木で・・・交通問題などを惹起し」とあるが、昭和

の終わりか平成の初め頃、銀座地区を所管している築地警察署では、管内の無法地帯は朝の築地と夜の銀座だといわれていたと聞いたことがある。規制緩和以前から、そのような状況があったが、それも需給バランスが崩れていたからではないかと思うので、参考にしてほしい。

- 乙丸委員
- ・ 5 ページに、交通・人身事故を 20%削減とあるが、20%削減の場合、事故件数は 5 千件強となり、これは都内の事故件数の 1 割程度を占めることになる。都内の車両台数のうち、タクシー車両の台数は 1 %であるので、1 %の車両が 10%の事故を起こすということになる。タクシーのドライバーはプロ中のプロだと思いますので、事故 0 %という高い目標を掲げてもらいたい。特定事業策定の際は、そのようなご配慮を頂きたい。
 - ・ 6 ページの交通問題について、タクシー乗りの指定場所は、警視庁では駐車禁止となっているが、客待ちタクシーは除くということになっている。適法に車を並べると、200 台しか停まれないところに、3～4 倍の車が集中しているため、2 重、3 重駐車が起こっている。そのため、本来はタクシーのための規制であり、一般車を排除すべく取り締まろうとしても、タクシーが既に 2 重、3 重に駐車しており、その中に一般車が入り込んでしまっているの、一般車だけを排除しようとしても、不可能になっている。自ら無秩序を増幅させている状況になっているので、特定事業計画策定においてはそのような点も考慮いただきたい。
 - ・ とはいえ、我々が望んでいることは概ね網羅されており、あとは実行だけだと思う。
- 太田座長
- ・ 先ほど渋滞問題の記述が少ないのではないかという指摘もあったので、事務局には、今のご意見も踏まえて、検討してもらいたい。
 - ・ 交通事故削減目標については、東旅協の目標率は 20%だが、協議会としてはそれ以上の削減を目指すように記載してもらいたい。
- 松田委員
- ・ 20 ページの女性ドライバーの受け入れについて。現在、政府では仕事と生活の調和を推進しており、育児子育て支援、休暇の支援などが進められている。記述を検討する際の参考にしていただければと思う。
- 小河原委員
- ・ 全体的に必要なことは網羅されているだろうと思う。
 - ・ 特定事業については、全て実施するというのではなく、各項目を事業者積極的に多く選んでいただき、実行に移して行くことになるのだろうと思うが、インセンティブなどを上手くつけていく必要があると思う。
- 戸崎委員
- ・ これまで都市計画にタクシーが盛り込まれてこなかったという部分がある。都市の問題も若干触れられてはいるが、都市計画の段階でタクシーの位置づけを公的に明記する必要があるということを、記載してほしい。
- 太田座長
- ・ 12 ページのその他事業について、優良な事業者が選ばれるために、公共的施設における、優良事業者情報ということについて記載をお願いしたい。この事業者は優良だという情報を提供し、公共的施設で選ばれるようにということを記載してはどうか。
 - ・ 20 ページは、計画の最後になるので、もう少し書き込んでもらいたい。タクシー事業者に影響を与える立場にある主体は、その影響力を正しく行使してほしいという

こと。例えば、駅や空港など公共施設は、タクシーに対して影響力を持っているので、それが正しく行使されるように、地域計画の趣旨に沿ってお願いするということ。

- ・民間企業に対して、間違ったインセンティブを与えてしまってはいけけないので、優良なサービスを提供すれば、色々な公共施設に入ることができるというようなことをメッセージとして盛り込んでもらいたい。

戸崎委員 ・各委員の立場があるので持ち帰り、議事の公開方法について再度検討いただきたい。昨今の流れからして会議の内容を公開するのが公的機関の立場であるので、その点に対して絶対にこうしろということでは全くないが、いろいろといわれることがあるので、再度第4回の開催に当たっては検討願いたい。

神谷会長 ・協議会の設置要綱の5条において、「協議会は原則として公開とする。但し、開催日時、場所、議題、協議の概要等議事概要の公表をもってこれに代えることができる。」と規定されている。皆様に忌憚のない議論をしていただきたいという趣旨から、但し書きに則って、これまでは議事概要の公開と記者発表を行ってきた。このことは、第1回協議会の際に委員の皆様にお諮りし了承を頂いたところ。ただ今の戸崎委員のご意見については、皆様のご意見を伺った上で対応したい。

太田座長 ・公開はしているが、記者や傍聴の同席は認めていないというのが現状なので、記者を同席させるかどうかということになろう。

- ・現状、同席を認めていないのは、不確かな情報などについて、話しにくくなるというようなことがあるというのが一点。もう一点は、発言内容が間違っている場合にも、その事実確認を行わないまま、マスコミが「この方が発言した」と報道してしまうことが懸念されるという点である。

- ・したがって、マスコミに入っていた場合には、個別の発言についてはきちんと事実確認をしてもらい、マスコミに責任を持っていただくということにしたい。

鈴木（勇）委員 ・公開といってもどこまでの範囲するのか。発言内容が正しいのか、正しくないのかということ以前に、マスコミだけなのか、一般の傍聴を認めるのかなど、どこまでの範囲とするのか。

事務局 ・会場のスペース上の制約もある。

- ・また、当業界の業界紙の数はとても多いので、傍聴を認めるということにしても、業界紙までが限度かと思う。

工藤委員 ・事務局で常識の範囲内で検討してもらいたい。

富田委員 ・供給過剰是正をはずして結論を出せるかという、これをはずせば全ての問題が解決しないと思っている。タクシー業界としては、一番苦勞する、画期的な問題に取り組もうとしている時である。公開するのもいいが、どのように一般に出回るのかという点は懸念されるところ。東京の協議会の結論が、全国の協議会にとっても重要な意味を持つ。以上を考慮すると、できれば、従来どおりの公開の方法で議論していただければと希望する。

神谷会長 ・事務局で検討させて頂きたい。

②その他

事務局 ・次回第4回協議会は、12月18日14時～、グランドヒル市ヶ谷にて。多摩地域もあるが、合同開催ではなく、東京特別・武三単独で行う。今回は、まとめの案を提示したいと思っている。多摩地域については、年明けに開催したいと思っている。

3. 閉会

【配布資料】

資料1 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
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（素案）

・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（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・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。
- ・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、環境への配慮、安全・福祉等さまざまな社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）の遵守を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSRを遵守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り締ま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。
- ・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）の遵守、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）が成されるという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。
- ・法人事業者団体においては、東京都の平成14年度のハイヤー・タクシーが第一当事者の人身事故件数（年間6,330件）に対して、平成22年度は20%の削減目標を掲げているが、以降についても具体的な目標を設定し、その確実な実施を目指す。
- ・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（東京の環境2009から）、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.6%（ $26.2\% \times \text{約}9\text{割} \times 7\% = \text{約}1.6\%$ ）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、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両に基づくと年間約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。
- ・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、鉄道等公共交通に關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。
- ・しかしながら、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、都市計画に位置づけられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対

し、協議、働きかけを進めることとする。

- ・ 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。
- ・ 官民あげて、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、そしてその後3,000万人を達成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「タックくん防犯情報システム」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。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の採用年齢の制限についても検討し、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問題研究会でも検討されている経緯があり、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、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、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

○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

○優良タクシー乗り場の設置・運営

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

○事業者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

【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

【特定事業】

○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

【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

【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

【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

【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（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・定時制運転者の採用年齢制限の導入

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

【特定事業】

○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、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減少、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、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。

なお、特定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主旨を十分理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。

以上