

特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正について

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱（改正新旧）

改正	現行
東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 制定 平成21年10月14日 （目的） 第1条 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、東京都特別区・武三交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。 （定義） 第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車を用いる。 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。 （実施事項） 第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。 (1) 準特定地域計画の作成 (2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整 ① 準特定地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集 ② 準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請 ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整 (3) 準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議 ① 協議会の運営方法	東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 制定 平成21年10月14日 （目的） 第1条 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、東京都特別区・武三交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。 （定義） 第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車を用いる。 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。 （実施事項） 第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。 (1) 準特定地域計画の作成 (2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整 ① 準特定地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集 ② 準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請 ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整 (3) 準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議 ① 協議会の運営方法

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成29年1月26日までとする。

(注)(1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 学識経験者
 - ① 太田和博(専修大学商学部教授)
 - ② 戸崎肇(早稲田大学商学大学院教授)
 - ③ 若林亜理砂(駒澤大学法科大学院教授)
- (6) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 企画室 企画調整課長
- (7) その他協議会が必要と認める者
 - ① 東京労働局 労働基準部 監督課長
 - ② 丁野朗(公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長)
 - ③ 佐々木達也(読売新聞東京本社主任研究員兼編集委員)
 - ④ 保坂健二(ニッポン放送編成局編成業務部部長)
 - ⑤ 佐藤良一(株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長)
 - ⑥ 公益社団法人東京タクシーセンター 専務理事

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等(事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。)に申し出をするものとする。

ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は平成29年1月26日までとする。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成29年1月26日までとする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。

② ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成29年1月26日までとする。

(注)(1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 学識経験者
 - ① 太田和博(専修大学商学部教授)
 - ② 戸崎肇(早稲田大学商学大学院教授)
 - ③ 若林亜理砂(駒澤大学法科大学院教授)
- (6) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 企画室 企画調整課長
- (7) その他協議会が必要と認める者
 - ① 東京労働局 労働基準部 監督課長
 - ② 丁野朗(公益社団法人日本観光振興協会総合研究所長)
 - ③ 天野真志(読売新聞東京本社論説委員)
 - ④ 保坂健二(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑤ 佐藤良一(株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長)
 - ⑥ 公益社団法人東京タクシーセンター 専務理事

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等(事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。)に申し出をするものとする。

ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は平成29年1月26日までとする。
- 4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成29年1月26日までとする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。

10 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。

(1) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。

(2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。

② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

③ 設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

④ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。

⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。

⑥ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。

(3) 準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。

② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

③ 協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。

④ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。

⑤ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 会長が合意すること。

② 合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。

11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。

12 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。

13 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。

10 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。

(1) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数に当たる多数をもって行う。

(2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。

② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

③ 設置要綱の変更について合意するタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

④ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。

⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。

⑥ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意すること。

(3) 準特定地域計画の作成及び変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。

② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

③ 協議会の構成員である関係行政機関が合意すること。

④ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意すること。

⑤ 法第8条第2項各号に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意すること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 会長が合意すること。

② 合意するタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。

11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。

12 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。

13 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。

14 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

15 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。
また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

16 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第13項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附則 平成22年 9月21日 一部改正

附則 平成23年11月 4日 一部改正

附則 平成24年11月20日 一部改正

附則 平成25年11月28日 一部改正

附則 平成26年 1月24日 一部改正

附則 平成26年 2月18日 一部改正

附則 平成27年 2月24日 一部改正

附則 平成27年〇〇月〇〇日 一部改正

14 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

15 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。
また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

16 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第13項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附則 平成22年 9月21日 一部改正

附則 平成23年11月 4日 一部改正

附則 平成24年11月20日 一部改正

附則 平成25年11月28日 一部改正

附則 平成26年 1月24日 一部改正

附則 平成26年 2月18日 一部改正

附則 平成27年 2月24日 一部改正

公 示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

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（平成 21 年法律第 64 号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成 27 年 1 月 27 日

関 東 運 輸 局 長 又 野 己 知

記

別添のとおりとする。

附則（平成 27 年 8 月 10 日 一部改正）

1 本公示は、平成 27 年 8 月 10 日 から適用する。

附則（平成 27 年 8 月 19 日 一部改正）

1 本公示は、平成 27 年 8 月 19 日 から適用する。

(別添)

準特定地域における適正車両数(抜粋)

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数(両)		平成26年度末 車両数(両)	平成26年度末車両数と 適正車両数(上限)との 乖離率(%)
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,665	24,591	28,145	1.7
	北多摩	1,749	1,555	1,749	0.0
	南多摩	1,214	1,057	1,240	2.1
	西多摩	200	177	209	4.3

※上記「平成26年度末車両数」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「タクシー特措法」という。)第2条第9項に定める事業用自動車(一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。)を除く。)の数である。

1. 算定方法

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値（抜粋）

①一般タクシー

都道府県	営業区域 (交通圏)	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成26年度 総実車キロ	平均対前 年度比率*1	平均総走行キロ *2	平成13年 度実車率	平均延実働 車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,169,850	0.99	2,102,104,724	0.44	8,509,624	0.80	0.90
	北多摩	50,438,154	0.98	110,090,275	0.49	562,669	0.80	0.90
	南多摩	36,582,853	0.98	80,469,862	0.49	394,727	0.80	0.92
	西多摩	5,930,331	0.98	12,728,736	0.52	66,035	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.10	0.20

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

- *1……「平均対前年度対比」は、平成21年度から平成26年度における総実車キロの対前年度比率の平均値
- *2……「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成22年度から平成26年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値
- *3……実働率の「上限」は80％又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90％又は平成13年度値のいずれか高い数値
- *4……乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

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（改正案）

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

一部改正 平成 年 月 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（略）

- 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
- ②タクシー事業の現況
- ③取組みの方向性

2. タクシー事業の適正化・活性化実施 3 年間の状況（略）

3. 地域計画の目標（略）

- 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
- ②安全性の維持・向上
- ③環境問題への貢献
- ④交通問題、都市問題の改善
- ⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑥観光立国実現に向けての取組み
- ⑦防災・防犯対策への貢献
- ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ⑨事業経営の活性化、効率化
- ⑩過度な運賃競争への対策
- ◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

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、目標の一部を見直す。

- ・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客研修の更なる拡充などを積極的に推進していくべきである。

- ・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられている。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成 26 年 7 月にとりまとめられたところである。
- ・東京の法人タクシー業界においては、こうした状況にいち早く対応すべく「新卒ドライバー採用プロジェクトチーム」を立ち上げるなどして、新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みが始まったところである。こうした取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
- ・さらに平成 27 年 1 月 23 日に一部改正された「準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、今般、平成 27 年 48 月 2719 日に法、関東運輸局から東京都特別区・武三交通圏の平成 26 年度の輸送実績に基づく新たなな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、27,09627.665 両（タクシー26,65827.217 両、その他ハイヤー438448 両（実働率 80%））、24,08624.591 両（タクシー23,69624.193 両、その他ハイヤー390398 両（実働率 90%））が示されたところである。
- ・これに基づき平成 2627 年 4210 月末の車両数 28,14928.144 両（タクシー27,65027.649 両、その他ハイヤー499495 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 3.71.7%、44.412.6%の乖離があり、上限値と比べても 4,053479 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（略）

- 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
- ②安全性の維持・向上
- ③環境問題への貢献
- ④交通問題、都市問題の改善
- ⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ⑥観光立国実現に向けての取り組み
- ⑦防災・防犯対策への貢献
- ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ⑨事業経営の活性化、効率化

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

平成 27 年 10 月 13 日

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会
会 長 太 田 和 博 様

特別区・武三地区適正化分科会
会 長 戸 崎 肇

「特別区・武三地区適正化分科会」について

標記について、平成 27 年 6 月 11 日及び平成 27 年 7 月 17 日に開催し、
適正化について検討を行い、今般、別添のとおりとりまとめましたので報告し
ます。

【特別区・武三地区適正化分科会 事務局】

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会
藤 崎 ・ 高 筒
電 話：03-3264-8080

平成 27 年 10 月 13 日

特別区・武三地区適正化分科会の検討結果

1. 開催経緯

- 第 1 回 平成 27 年 6 月 11 日
- 第 2 回 平成 27 年 7 月 17 日
- 第 3 回 平成 27 年 10 月 13 日（書面開催）

2. 分科会で挙げられた主な論点

- (1) 最適と考えられる車両数（案）
- (2) 乗務員の確保・質の向上
 - ①採用促進
 - ②事業者の優遇・差別化措置の推進
 - ③乗務員負担
 - ④悪質乗務員のデータベース化と共有
 - ⑤好待遇事業者のデータベース化と周知
- (3) 制度に係る提案（買取機構、登録制度、預かり休車、二種免許取得要件の緩和）

分科会としては（１）及び（２）①及び②を当面の短期的課題として検討し、（２）③～⑤を中長期的課題と整理し、引き続き検討することとし、（３）については提案があったことを協議会に報告することとした。

3. 主な論点の検討結果

「新しいタクシーのあり方検討会」中間とりまとめの公表（別添 1）

以下抜粋

Ⅲ. 今後講ずべき施策

3. 経営基盤の強化

タクシーを巡る諸課題の解決にあたっては、需要の拡大及び運転者のサービス向上に加え、事業経営の効率化が必要である。しかしながら、タクシー事業においては、従来の手法を踏襲している場合が多く、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が十分進んでいない状況にあるため、マネジメントの変革により新たな収益源の確保や収益率の向上に取り組む必要がある。

また、経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制

度の意義を改めて検討し、必要に応じて現代的な視点から速やかに見直しを図るべきであり、障壁や制約がある場合には、行政もその解決のための支援を積極的に行うべきである。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

(1) 事業経営の効率化

(基本的な考え方)

タクシー事業の展開にあたっては、訪日外国人旅行者の増加、高齢化・人口減少、IT の発展等の環境変化に迅速に適応して生産性を向上しつつ、事業経営の効率化を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・ 従来の経営手法にとらわれない経営体質の改善を図るため、マーケティング等により潜在的な顧客やニーズを把握し、その結果やデータの分析を踏まえた営業戦略の構築、事業展開を実施する。
- ・ 経営基盤の強化を図る観点から、施設の共同利用・物品の共同購入等の事業の協業化や、企業の集約化、関連周辺事業との連携による収益性の向上を推進する。特に人口減少が進行する地域においては、こうした社会変化に応じた需要予測を踏まえ、効率的な事業規模・形態について検討を進める。

IV. タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

タクシー事業においては、地域により程度は異なるものの需要の長期的な低迷等により供給が過剰で経営が厳しい経営状況が続いている。こうした状況下においては、供給過剰や、それに基づく弊害が発生している地域においては、タクシー特措法に基づき、適正化と活性化の取組を両輪で進めることにより、供給過剰を解消し、運転者の労働環境の改善等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を図る必要がある。

(1) 最適と考えられる車両数（案）

【意見】

- ・ 最適と考えられる車両数は各事業者の判断基準となるであろう。
- ・ 適正乗務員数は、適正な労働条件にするため、試算としてはいいのではないか。
- ・ 旧法時において、減休車した事業者と減休車していない事業者間に不公平感があるという事実については明示することは問題がないのではないか。
- ・ 独占禁止法の規定に抵触しないよう、各社の自主的な経営判断を尊重し、対応

すべきである。

- ・最適と考えられる車両数については以下の考え方が提示された。

- 関東運輸局が示した「適正と考えられる車両数」(H25 年度・H26 年度)

(別添 2)

- 日車營收及び日車実車キロ (別添 3)

- 適正稼働台数及び適正乗務員数 (別添 4)

【今後の方向性】

→上記の試算に基づく最適と考えられる車両数を提示

→各社が自らの判断で適正化の取り組みを推進していくため協議会会長メッセージを発出し呼びかける。ただし、独禁法に抵触しないよう細心の注意が必要

(2) 乗務員の確保・質の向上

①採用促進

【意見】

- ・新卒ドライバーの採用についての説明会を開催した。新卒採用ではなく、若手ドライバーという視点も必要ではないか。
- ・東京労働局に相談したところ、業界全体としての取り組みであれば様々な支援が可能。
- ・ワークライフバランスや給与体系は若手乗務員には有利という実態がある。
- ・女性乗務員に対する利用者からのセクハラ等の防止対策が重要。
- ・現在、実働率が逡減しているが、1 車 1 人制で必要人員 1.4 人、1 車 2 人制で 2.8 人とされているので、計算すると乗務員数で過剰な車両数かどうか判断できないか。
- ・悪質な乗務員の退出は必要ではないか。
- ・また、「新しいタクシーのあり方検討会」の中間とりまとめにおいても「若年層・女性にとって、タクシー運転者という職業は長時間労働や事故等の危険性など、ネガティブなイメージを持たれがちである。しかしながら、他産業に比して柔軟な勤務形態を選べることが子育て世代の女性にとって魅力となっていること等のポジティブな面についても積極的にPRすることにより、若い世代にとっても将来にわたって魅力ある職場として位置づけられるよう、取組を重ねていく必要がある。また、利用者に直接接している運転者が自らの仕事に対して「やりがい」を実感し、日々の業務に取り組むことは、利用者サービスの高い水準の確保にもつながる。このため、運転者のスキルに対する適切な評価や、キャリア構築の透明化を促進すべきである。」ととりまとめられている。

【今後の方向性】

- 業界として、更なる取組を推進（東京労働局との連携、業界説明会の開催、PRの推進など）
- 女性乗務員に対する利用者からのセクハラ等の防止対策の実施

②事業者の優遇・差別化措置の推進

【意見】

- ・東京タクシーセンターにおいて、利用者の選択制の向上を図るために、平成13年から「事業者評価制度」が導入されている。評価結果はプレスリリースし、HPで公表。過去連続2年C評価の事業者も公表。AAやA評価事業者は優良タクシー乗り場に入構できる。
- ・乗務員の質の向上等のため、「経営姿勢」の運転者採用状況評価5点の加点措置がある（別添5）。採用時に「登録運転者業務経歴証明制度」（本人申請）及び東京タクシーセンターが発行している「運転経歴証明制度」（本人申請）（別添6）の提出を受けているかを評価している。
- ・C評価事業者については、行政に通報することとなっている。（行政は、評価が確定した年度に、同一営業所において、街頭指導を3回以上受けた場合には当該営業所に対して巡回監査を実施する。）
- ・優良タクシー乗り場へ入構出来ることにより、優良事業者等のインセンティブの効果が出てきている。（別添7）
- ・事業者評価制度が利用者に理解されていないのではないか。

【今後の方向性】

- 「優良タクシー乗り場の設置に伴う指針（ガイドライン）」の見直しを含め、優良タクシー乗り場の増設等充実を関係者が協力して推進する
- 事業者評価制度の利用者へのPR方法等の検討
- 事業者評価制度の「運転者採用状況評価」について検討
- 事業者評価制度結果についてハローワークに情報の提供

③乗務員負担

【意見】

- ・実態調査結果が提示された。
- ・改正法の附帯決議を踏まえ各事業者の対応が必要。

【今後の方向性】

- 課題の整理と検討を引き続き分科会で議論

④悪質乗務員のデータベース化と共有

【意見】

- ・「悪質乗務員」の定義、データベース化の主体、個人情報の取扱い等プライバシー保護の観点、共有の手段をどうするか？
- ・現行制度の確認（10月から全国において登録制度が拡大）
- ・タク業務適正化特措法「登録運転者業務経歴証明制度」及び東京タクシーセンター「運転経歴証明制度」（別添6）
- ・タク業務適正化特措法「登録運転者行政処分基準」（別添8）

【今後の方向性】

→課題の整理と検討を引き続き分科会で議論

⑤好待遇事業者のデータベース化と周知

【意見】

- ・「好待遇事業者」の定義、データベース化の主体、周知の主体をどうするか？
- ・賃金体系等についての検討が必要ではないか。

【今後の方向性】

→課題の整理と検討を引き続き分科会で議論

→事業者評価制度結果についてハローワークに情報の提供（再掲）

（3）制度に係る提案

【今後の方向性】

→意見があったことを協議会に報告

新しいタクシーのあり方検討会
中間とりまとめ

平成 2 7 年 8 月 2 8 日

目次

I. はじめに

II. タクシー事業を巡る現状

1. タクシーに求められる役割
2. タクシーを巡る諸課題とその要因

III. 今後講ずべき施策

1. タクシー需要の創出・拡大
 - (1) 増加する需要への対応による利用者の拡大
 - (2) 運賃設定の柔軟化による潜在需要の顕在化
 - (3) 社会貢献を通じた利用の促進
2. 人材の確保・育成
 - (1) 運転者のサービス向上を通じたイメージ改善
 - (2) 若年層・女性の採用の拡大
3. 経営基盤の強化
 - (1) 事業経営の効率化
 - (2) 制度面での対応

IV. タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

1. タクシー特措法の施行状況についてのフォローアップ
2. 全国的な活性化施策の展開

V. 終わりに

(参考資料1) 委員名簿

(参考資料2) これまでの検討過程

I. はじめに

タクシー事業については、平成14年に免許制を許可制とする等の道路運送法の大幅な制度改正がなされた。これにより、タクシー事業者間の競争が醸成され、サービスの多様化により利用者利便が向上するなど一定の効果があつた。一方、地域によってはタクシー車両が大幅に増加し、同時に発生していた需要の減少傾向と相まって、タクシー事業に大変厳しい経営環境をもたらすこととなった。こうした状況は、とりわけ賃金の低下を通じて運転者の労働環境の悪化を招き、タクシーの安全性や利便性を低下させ、利用者の利益が大きく損なわれているとの懸念が指摘されていた。こうした状況を受け、平成17年には交通政策審議会に「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」が設置され、平成18年7月の同小委員会報告書を受けて、輸送の安全と運転者の質の確保・向上を図るための運転者登録制度の対象地域が拡大された。

また、平成19年の東京地区のタクシー運賃の改定に際し、内閣府の「物価安定政策会議」及び政府の「物価問題に関する関係閣僚会議」において、タクシー事業に関して様々な問題提起がなされた。これを契機として、同年12月には国土交通大臣より交通政策審議会に対してタクシー事業を巡る諸問題について諮問がなされ、平成20年には交通政策審議会のもとに「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」が設置された。同年12月に出された答申において、今後講ずべき対策の一つとして「供給過剰進行地域における対策」が挙げられ、平成21年には「特定地域における一般乗用旅客運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（以下「タクシー特措法」という。）が策定されるに至った。この新たな制度は、道路運送法の規制緩和の方針は堅持しつつ、タクシー事業の供給過剰による問題が発生している地域を、期間を限定して指定し、当該地域においてはタクシー事業による自主的な車両の削減や需要の開拓の取組を促進することとしたものである。本制度の施行後、一定の供給輸送力の削減と運転者賃金の上昇が見られた。

しかしながら、平成20年秋に発生したリーマンショック等の影響によりタクシー需要の低迷は長期化・深刻化し、多くの地域で供給過剰が解消されないなど、当初の期待ほどの効果とはならなかった。このため、平成25年11月に成立した議員立法によりタクシー特措法が改正され、運転者の労働環境の改善やタクシーサービスの向上等を目的とし、供給輸送力を削減しなければ地域公共交通としての機能の十分な発揮が困難である地域については、期間を限定して事業の新規参入やタクシー車両の増加を禁止することとなった。同時に、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法も改正され、旅客自動車運送適正化事業実施機関による事業の適正化や運転者登録制度の拡大も実現することとなり、これら諸制度の適切な運用によるタクシー事業の改善が図られている。

一方、昨今の我が国の経済は緩やかな景気の回復が見られデフレ脱却に向け着実に前進しているものの、中小企業がほとんどのタクシー業界にあっては依然として厳しい経営環境が続いており、活性化に向けた事業者による主体的な取組が一層強く求められる。

こうした現状を受け、タクシー特措法の施行状況やその効果についてのフォローアップを行うため、タクシー事業を巡る諸課題及び今後の新しいタクシーのあり方について幅広く検

討する場として、本年1月、自動車局に「新しいタクシーのあり方検討会」及び本検討会に基づく2つのワーキンググループを設置することとし、これまで計7回の会議を開催した。その結果、タクシーに係る諸課題への対策として、現時点で必要と考えられるものは以下のとおりである。一定の方向性を得られたものについては速やかに実施に取りかかることとし、その他、更に議論を深掘りすべきとしたものについては引き続き本検討会もしくはワーキンググループ等において検討を継続することとする。

Ⅱ. タクシー事業を巡る現状

1. タクシーに求められる役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の公共交通を形成する重要な交通機関であり、タクシー特措法においてもその位置づけが規定されている。特に、タクシーはドア・ツー・ドアの輸送サービスや夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能であり、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができる交通機関として、地域住民の生活利便の向上やビジネス・観光交流を支える基盤としての役割が求められている。

タクシーには、安全確保・環境保全のほか、マタニティタクシー・子育てタクシーなどの子育て世代向けサービス、ユニバーサルデザインの車両やハイグレード車、訪日外国人の更なる増加を見据えた外国語対応可能タクシー等、従来の2地点間の輸送にとどまらない付加価値を有するサービスの提供が求められている。また、高齢化社会の進展等の社会の変化に対応し、地域の公共交通機関としての安定的な維持が求められている。

さらに、タクシーは、住民の日常生活や経済活動に密着した産業であるが故に、都市部・地方部といった地域の特性によりその利用者や利用方法等が異なる。このため、実例を踏まえつつ、また、地域において地域公共交通網形成計画を策定する際にタクシーの役割についても議論の対象とする等により、地域特性を尊重したビジネスモデルを構築し、地方創生に寄与することが求められている。

2. タクシーを巡る諸課題とその要因¹

タクシー事業については、地域によって状況や程度は異なるものの、全国的な傾向として、平成14年2月の道路運送法の大幅な制度改正以降に車両数が増加し、平成21年のタクシー特措法策定以降、一定程度の供給量の削減が図られた。しかしながら、リーマンショック等の景気低迷、自家用車の普及、鉄道・バスなどの競合する交通手段の整備、他の交通機関と比較した場合の運賃・料金の割高感等の影響を受け、タクシー輸送人員の減少は長期化・深刻化している。

さらに、タクシー事業においては費用に占める人件費の割合が高く、かつ運転者の賃金が

¹ 年間所得及び平均年齢については、平成26年度厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。(年間所得については同調査の結果を基に国土交通省において推計。)

歩合制となっていることが大きな特色である。このため、前述のように輸送人員（需要）が減少局面にある場合も、車両数を増やして売上を確保しようとする結果、供給過剰となり、その状態が長期化しやすいとの事業特性がある。

タクシー事業の担い手に目を向けると、上記のようなタクシー事業の厳しい経営状況は、賃金の低下を通じて運転者の労働環境の悪化につながり、タクシー運転者の年間所得（302万円）は、全産業平均（536万円）より大きく下回る状況となっている。また、タクシー運転者という職業に対して、長時間労働や事故等の危険性などのネガティブなイメージ等があるため、男性運転者に偏るとともに（女性比率2.3%）、若年労働者の雇用が進まず、法人男性運転者の平均年齢は58.7歳（全産業平均42.9歳）と他産業に比して高齢化が進行している。

こうした状況においては、新たなマーケットの開拓等に積極的に取り組んでいくことが不可欠である。しかしながら、タクシー事業においては、従来型の2地点間輸送といった画一的なサービスの提供をはじめとして伝統的なビジネスモデルの性格が依然として色濃く残っており、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が進んでいない状況にある。

Ⅲ. 今後講ずべき施策

上記Ⅱ. で述べたような諸課題に対処し、地域で安全・安心なタクシーの機能を安定的に提供していくため、以下のとおり施策を講じていくことが必要である。

タクシー事業の活性化に向けた取組については、事業者自身の創意工夫によって実現することが基本である。一方、行政としても、事業者による取組が促進されるよう、関係省庁・自治体の施策と連携しつつ、公平な競争環境の整備、制度改正・創設を見据えたモデル事業・実証実験の実施等の支援について検討すべきである。

1. タクシー需要の創出・拡大

諸課題の要因の中で、最も基本的なものはタクシーの輸送人員の減少である。これに対処するためには、消費者に支持される魅力あるサービスを実現することにより、リピーターも新規顧客も獲得できるような、本質的な事業運営の基盤を整備することが重要である。特に、消費者ニーズが多様化する中では、個別のニーズに応えることのできるタクシーの強みを活かし、従来の単純な二地点間輸送にとどまらない付加価値を提供することが必要である。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（1）増加する需要への対応による利用者の拡大

①観光需要への対応

（基本的な考え方）

初めて日本を訪れる外国人観光客等にとって、空港から目的地までのタクシー運賃が予め設定されていることは、タクシー利用に対する不安感を払拭するものであり、利用者利便の向上の観点から導入を促進すべきである。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や、近年の大型クルーズ船の日本寄港の増加を踏まえ、利用者と直接接することとなる運転者の外国語のスキルや国際的なコミュニケーションの能力の向上等、観光需要への対応を一層強化すべきである。

(具体的な対応策)

- ・ 空港等を発着地とする定額運賃タクシーの導入拡大を図るとともに、定額運賃の設定について、駅、空港施設における案内や、旅行雑誌等への広告の掲載を実施する等により、効果的な周知を図る。
- ・ 自治体や商工会議所の観光部門等と連携し、地域の観光振興に積極的に関わるとともに、検定・研修を通じた観光タクシードライバーの認定制度等を創設する。また、国内外からの訪問客の嗜好を踏まえ創意工夫を凝らした観光タクシーの普及や、外国語対応が可能なタクシーについての、訪日外国人にも分かりやすい表示等による積極的なPRを促進する。
- ・ 観光の拠点となる空港、駅等のタクシー乗り場の施設・運用について、施設管理者等の関係者とも協力して、専用乗り場の導入を含め改善策を検討し、継続的にフォローアップや見直しを行う。
- ・ 外国語研修の内容や、多言語翻訳機の機能について、実際の業務での有効性を検証しつつ、継続的に内容の充実を図るとともに、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、多言語翻訳機の機能向上や早期導入について積極的に協力を行う。
- ・ スマートフォンの配車アプリへのキャッシュレス機能の搭載や、カード端末の車内への設置等、クレジットカード決済が可能な環境を整備する。

②新たな技術・媒体を利用した配車アプリの効率化

(基本的な考え方)

ITの発展・普及に伴い、スマホ配車アプリを用いた配車が導入・普及されつつあるが、こうした効率的な配車はタクシー利用者にとって利便性向上につながるものである。また、キャッシュレス機能の付加や、利用者による運転者評価制度や選択性の向上は、タクシー利用の促進を図るものであり、導入を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・ 東京においてタクシー配車アプリ「スマホ de タックん」を導入する際に活用された、地域の共通配車アプリの整備に係る予算措置（エネルギー対策特別会計）を平成27年度も他の地域を対象として引き続き実施する等、サービス提供地域の拡大を図る。
- ・ 運転者評価機能、キャッシュレス機能の搭載、UDタクシー・ワゴンタクシー・ハイグレード車の選択機能の付加等によるアプリ機能の向上のほか、訪日外国人の選好を踏まえたアプリの導入、多言語対応化等を図る。（上記①参照）

(2) 運賃設定の柔軟化による潜在需要の顕在化

①初乗り距離短縮運賃の本格的普及

（基本的な考え方）

初乗り距離の短縮運賃については、近距離の移動についてタクシーの利用を躊躇する潜在的な需要の顕在化を図る上で有効であり、特に、高齢化が進展する中では、日常的な買い物や通院等の短距離移動についてニーズが一層高まるものと考えられる。このため、短距離移動の潜在需要が顕在化しやすいと考えられる地域を中心に、初乗り距離短縮運賃の導入を促進すべきである。

（具体的な対応策）

- ・初乗り距離短縮運賃については、近距離需要の増加等が期待される一方、営業収入の減少や運転者給与の減少等も懸念される。このため、初乗り距離短縮運賃の本格的普及に関心のある地域・事業者において期間などを限定した実証実験を行い、営業収入などへの影響について検証を行う。
- ・実証実験の結果を踏まえ、その効果が確認された場合、本格的な普及に向けた制度の柔軟化等の検討を行う。

②需要閑散時間帯の割引制度等

（基本的な考え方）

タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動を可能とする特性から、特に移動手段が限られる傾向にある地方部の高齢者等にとって利便性の高い交通機関であるものの、買い物時や通院時等の近距離の移動については、他の交通機関に比して割高感があるために利用を控えている場合もある。こうした昼間の需要閑散時間帯等の潜在的なニーズを捉えるべく、需要に応じた柔軟な運賃設定について検討すべきである。

（具体的な対応策）

- ・新たな割引制度の導入は、潜在需要の掘り起こしが期待される一方、営業収入の減少や運転者給与の減少等も懸念される。このため、本制度の導入に関心のある地域において、自治体との連携も図りつつ、事業者や期間を限定した実証実験を行い、営業収入などへの影響について検証を行う。
- ・実証実験の結果を踏まえ、その効果が確認された場合、全国展開を見据えた制度の創設に向けた検討を行う。

（３）社会貢献を通じた利用の促進

①マタニティタクシー、子育てタクシーの普及

（基本的な考え方）

ドア・ツー・ドア輸送等のタクシーの特性が発揮されるサービスであり、共働き世帯の子育て支援や女性活躍の促進といった社会的意義の観点からも利用・評価されるべきものである。また、幼少期からタクシーを身近に感じてもらうことで将来的な需要喚起にもつながることから、全国的にさらなる普及を進めるとともに、質の確保を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・フォーラム、キャンペーン等の開催を通じて、マタニティタクシーや子育てタクシーサービスの意義や重要性について、利用者の認知度向上及びタクシー関係者の意識啓発を図る。
- ・タクシー事業者と NPO、自治体等関係者の意見交換会等を通じ、地域ニーズの把握や関係者間の情報共有について検討するため、関係者間のネットワークの構築を図る。
- ・地域毎に、マタニティタクシーや子育てタクシーに関するパンフレット等を作成し、市区町村の母子手帳交付窓口や産科のある医療機関、また、子ども預かり施設や学習塾等に配布する等により、妊産婦や子育て世代に対して陣痛時の病院への搬送や、子どもの保育園・習い事等の送迎にタクシーが便利であることを効果的に周知し、サービスの認知度向上に努める。
- ・マタニティタクシーや子育てタクシーについては、名称・水準・料金等の違いによる利用者への混乱を避けつつ、サービスの普及を図るべきである。このため、サービス提供に伴うトラブル事例や課題・問題点も把握・整理しつつ、利用者が安心して利用できるサービス内容・水準等を定めたガイドラインを作成する等、サービス内容・水準等の標準化を促進する。

②ユニバーサルデザイン（UD）タクシー、ユニバーサルドライバー（UD）研修の定着

(基本的な考え方)

UDタクシー車両の導入やUD研修の実施については、高齢者や障害者が暮らしやすい社会づくりの一環として、また、子ども連れの方、荷物の多い観光客等に対するサービスの向上のため、促進されるべきである。

(具体的な対応策)

- ・UDタクシーは従来普及しているタクシーと形状が異なることから、外見ではタクシーと判断されにくい状況があること、また運賃が割高であると誤解される傾向にあることから、イベント等で車両を展示するなど、利用者に対する認知度向上、効果的広報を行う。
- ・UDタクシーを用いたバリアフリー観光ツアーを実施するなど、地域におけるモデル的取組の試行を促進する。
- ・2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて更なる普及・定着を図るため、羽田空港等のタクシー乗り場におけるUDタクシーの専用レーンの設置等を進め、これを契機とした全国的なUDタクシーの利用環境の向上を図る。

③地域の安全・安心等への貢献

(基本的な考え方)

タクシーの面的な移動や機動性といった特性を活かした地域の防犯・防災等の取組は、タクシーの地域社会への貢献・イメージの改善、ひいては利用促進につながるものであり、実施・強化を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・自治体や警察と協力して、助けを必要とする子どもや高齢者の保護（「タクシーこども110番」、「タクシーパトロール」等）に努めるほか、不審者や災害発生現場の状況等に関してドライブレコーダーに記録された情報を関係機関に提供するなど活動の拡充を図る。
- ・東日本大震災等におけるタクシーの貢献を踏まえ、大規模災害時に被災情報の収集・伝達的手段としてタクシー無線を活用する新たな仕組みについて、実証実験の実施を検討する。
- ・タクシーに装備されたカーナビやドライブレコーダー等から得られる位置情報を活用し、渋滞・事故等の交通状況を提供する。

2. 人材の確保・育成

タクシーが公共交通機関の重要な構成要素の一つとして持続性を確保するためには、創意工夫を通じた事業の活性化を図る必要があり、この際重要となるのは事業を支える人材である。しかしながら、上記Ⅱ. で述べたような諸課題により、タクシー運転者という職業は、女性・若年層から職業として選ばれにくく、人材の多様化が進んでいない状況にある。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（１）運転者のサービス向上を通じたイメージ改善

①研修制度の充実

（基本的な考え方）

運転者のスキル向上は、利用者利便を高める。特に、個別の顧客ニーズに対応できるタクシーならではの特性を活かした観光タクシー等のサービスを提供することは、運転者自身の評価・やりがいにも通じるものであり、促進すべきである。

（具体的な対応策）

- ・自治体や商工会議所の観光部門等と連携し、検定・研修を通じた観光タクシードライバーの認定制度を設けるなど、観光タクシーに対応可能なドライバーのスキル向上を図る。
- ・2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催も見据え、地域のタクシー協会や事業者において進められている運転者の外国語研修の更なる充実を図る。

②利用者による選択性の向上

（基本的な考え方）

利用者がタクシー（運転者）を選ぶことのできる環境は、運転者自らによるサービス向上のための創意工夫を促すものであり、また、優秀な人材を確保し、産業界内に留め置くためにも重要であると考えられる。さらに、外国語対応可能なタクシーやUDタクシーといった車種についても選択性を高めることは、個別ニーズに対応することのできるタクシーならではの特性を活かしたサービス向上の一環としても推進すべきである。

(具体的な対応策)

- ・スマホ配車アプリに運転者に対する評価機能を付加し、利用者から評価が得られることによるタクシー運転者のモチベーション向上を図る。
- ・タクシー運転者のスキル（観光・外国語・福祉等）に対する処遇面での評価や具体的な営業機会の拡大につながるような制度（優先乗り場の設置等）の普及を促進する。

(2) 若年層・女性の採用の拡大

①積極的な採用活動の実施

(基本的な考え方)

若年層・女性にとって、タクシー運転者という職業は長時間労働や事故等の危険性など、ネガティブなイメージを持たれがちである。しかしながら、他産業に比して柔軟な勤務形態を選べるのが子育て世代の女性等にとって魅力となっていること等のポジティブな面についても積極的にPRすることにより、若い世代にとっても将来にわたって魅力ある職場として位置づけられるよう、取組を重ねていく必要がある。

(具体的な対応策)

- ・日頃から大学・高校等の就職活動に係る担当者等に対し、官民が協力して、タクシー運転者という職業についての情報提供を行う。
- ・新卒者等を念頭において、タクシー運転者のメリットや魅力、キャリアパスについての理解を促すため、就職イベント等の機会を積極的に活用し、実際に実務に従事している若年層・女性のタクシー運転者との意見交換会（ミニフォーラム）等を開催し、地域の公共交通を担う身近な役割としての意義をPRする。また、地元メディア等を通じて、地域の利用者に対してタクシー運転者の職業としてのメリットや魅力を訴え、認識の浸透を図る。
- ・広く国民一般に対してタクシー運転者のイメージ改善を図りつつ、若年層・女性を主な対象として職業としてのメリットや魅力をPRするためのフォーラム、キャンペーン等に参加する。
- ・タクシー運転者として活躍している若年層・女性について、例えば行政機関のホームページ等も活用して紹介し、職業としてのメリットや魅力、やりがい等について、新卒者やその家族も含め、広く国民一般の理解を促す。

②勤務・キャリア構築の環境改善・透明化

(基本的な考え方)

利用者に直接接している運転者が自らの仕事に対して「やりがい」を実感し、日々の業務に取り組むことは、利用者サービスの高い水準の確保にもつながる。このため、運転者のスキルに対する適切な評価や、キャリア構築の透明化を促進すべきである。

(具体的な対応策)

- ・高卒者を含む新卒者等の採用にあたっての障壁とその解決策について検討を継続する。
- ・新卒者等が、タクシー事業における勤務環境や、10年、20年勤続した場合の自身の

キャリアをイメージできるよう、長期勤続者を対象とした処遇、キャリア構築のための教育訓練制度等についての情報提供を行う。

- ・トイレや更衣室など事業所の施設面での勤務環境が若年層・女性の職業選択のネックとならないよう、その整備・充実・美化等、設備面の改善に積極的に取り組む。
- ・女性運転者が利用しやすく、駐車可能な休憩場所やトイレの場所についての情報提供を充実させる等、ノウハウの蓄積と活用による取組事例・成功事例を共有する。
- ・労働市場の変化を踏まえ、現在タクシー事業において普及している歩合給制や日勤・隔勤といった勤務体系にとらわれない、多様な働き方（固定給制・短時間勤務等）等、賃金に係る諸課題について検討を継続すべき。具体的には、労働条件の改善に係る過去の検討結果を踏まえつつ、賃金・勤務形態に係る先行事例の効果の分析やフォローアップ、I T技術を用いた勤務管理の有効性について検証を行い、他の試行事例の取組を促す。

3. 経営基盤の強化

タクシーを巡る諸課題の解決にあたっては、前述の需要の拡大及び運転者のサービス向上に加え、事業経営の効率化が必要である。しかしながら、タクシー事業においては、従来の手法を踏襲している場合が多く、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が十分進んでいない状況にあるため、マネジメントの変革により新たな収益源の確保や収益率の向上に取り組む必要がある。

また、経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、必要に応じて現代的な視点から速やかに見直しを図るべきであり、障壁や制約がある場合には、行政もその解決のための支援を積極的に行うべきである。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（１）事業経営の効率化

（基本的な考え方）

タクシー事業の展開にあたっては、訪日外国人旅行者の増加、高齢化・人口減少、I Tの発展等の環境変化に迅速に適応して生産性を向上しつつ、事業経営の効率化を図るべきである。

（具体的な対応策）

- ・従来の経営手法にとらわれない経営体質の改善を図るため、マーケティング等により潜在的な顧客やニーズを把握し、その結果やデータの分析を踏まえた営業戦略の構築、事業展開を実施する。
- ・経営基盤の強化を図る観点から、施設の共同利用・物品の共同購入等の事業の協業化や、企業の集約化、関連周辺事業との連携による収益性の向上を推進する。特に人口減少が進行する地域においては、こうした社会変化に応じた需要予測を踏まえ、効率的な事業規模・形態について検討を進める。
- ・タクシー事業者が申請可能な助成制度等について、業界団体による情報共有や申請手

続き事務のサポート等により積極的な活用を図る。

- ・的確な財務・労務の管理等、マネジメントに係る意欲的な先進事例を収集し、新しい経営感覚を有する経営者の講演や有識者との意見交換などを行う経営者セミナーを開催する等により、リーダーとなる経営者層の育成を図る。
- ・訪日外国人旅行者への対応を始めとして、タクシー需要を創出・拡大することにより、実車率向上を通じた生産性向上を図る。
- ・タクシーが地域の重要な公共交通機関であることを踏まえ、積極的に各自治体の交通政策、子育て・女性活躍支援に係る施策、観光政策等と連携することにより、収益源の多様化を図る。

(2) 制度面での対応

①運賃制度に関する検討

(基本的な考え方)

燃油高騰時におけるタクシー事業への影響や、多様化する利用者ニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた柔軟な運賃設定を可能とするなど、運賃制度について検討を進めるべきである。

(具体的な対応策)

- ・事業経営の効率化等に資する運賃について、詳細に検討するための場を設置する。
 - ✓ 燃油高騰時の対策として、(ア)すでに航空・トラック業界において導入されている燃油サーチャージ制における課題、(イ)タクシー事業において燃油サーチャージ制を導入する場合の課題（海外での導入事例、日本で導入する場合の想定される具体的な手法、内閣府の「物価安定政策会議」における過去の議論の整理等）、(ウ)燃油サーチャージ制以外に考えられる対応策、を整理の上検討を進める。
 - ✓ タクシー事業者以外（旅行会社等）の負担による割引運賃の普及策やその課題について、公正な競争条件の確保の観点から、ガイドラインの設定なども含め検討する。
 - ✓ 初乗り距離短縮運賃の導入促進に向けた実証実験の具体的方法等について検討する。
 - ✓ 閑散時間帯の需要喚起のための割引運賃を含め、需要に応じた柔軟な運賃設定について、事業採算性や運転者の労働環境への影響などを含め検討する。

②その他、ボトルネックとなる制度の見直し

(基本的な考え方)

経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、長期間にわたって存続している制度、運用、慣習などについては、社会情勢の変化を踏まえ、将来に向けた変更の視点から改めて検討を加えるべきである。

(具体的な対応策)

- ・営業区域については、旅客流動等の実態を考慮しつつ設定してきた経緯があるが、需給調整規制が行われていた当初からのものがほとんどであり、規制緩和（平成14年）後、市町村合併等が行われた場合においても、見直しはほとんど行われていない。このため、

現在の営業区域が、事業者が営業を行う地理的な範囲として適切かどうか、旅客流動等の実態などを踏まえつつ見直しを行う。

- ・事業資産の有効活用の観点から、日中に出庫しているタクシー車両の駐車スペースを有料駐車場などとして活用することについて、その課題や対応策を検討するために実証実験を行う。

Ⅳ. タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

タクシー事業においては、上記Ⅰ及びⅡ. で述べたとおり、地域により程度は異なるものの需要の長期的な低迷等により供給が過剰で経営が厳しい経営状況が続いている。こうした状況下においては、供給過剰や、それに基づく弊害が発生している地域においては、タクシー特措法に基づき、適正化と活性化の取組を両輪で進めることにより、供給過剰を解消し、運転者の労働環境の改善等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を図る必要がある。

しかしながら、タクシー特措法に基づく適正化の取組については、その効果の測定・評価手法が確立されていない。上記Ⅲ. で掲げた施策を含む活性化の取組についても、既に取り組を実施している先進的な地域・事業者は一部存在するものの、概してこうした事業者の取組に対する適切な評価がなされてこなかったこと等により、全国的な普及が進まない現状にある。

このため、以下のとおり、地域・事業者ごとの適正化・活性化の取組状況を定期的に把握・分析すること等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を一層推進することとする。

1. タクシー特措法の施行状況についてのフォローアップ

現在、全国638の営業区域のうち、タクシー特措法に基づき、タクシー事業の供給過剰の状況がみられる地域として特定地域に指定されている地域が15地域、供給過剰のおそれがある地域として準特定地域に指定されている地域が138地域となっている。

これらの地域においては、従前よりタクシー事業の供給過剰解消に向けた取組を行ってきたところであり、タクシー運転者の賃金水準に関する指標である日車営収は全国ベースで近年増加に転じつつあるものの依然として厳しい状況にある。このため、これら地域においては、タクシー特措法の趣旨を踏まえ、適正化と併せて、活性化施策の一層の推進により利用者利便の向上や需要の創出を図ることが重要である。事業者の創意工夫による計画的な取組が進めば、サービスや安全性の向上等の成果を利用者が享受することになる。

また、平成26年のタクシー特措法改正時の附則において、「法律の施行後五年を経過した場合において、…実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずる」こととされている。さらに、衆参両院の附帯決議においては、同法の「施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を両院に報告すること」とされている。

したがって、特定地域・準特定地域の協議会において作成される地域計画やそれに基づく

事業者計画・活性化事業計画について、策定・実施状況を定期的に把握するとともに、輸送実績や営業報告に基づき、地域指定の効果についてフォローアップを行うこととする。

フォローアップに係る評価手法については、検討を継続した上で本検討会の最終とりまとめにおいて具体的に示すこととするが、活性化施策については、下記の方法によることを想定している。

- タクシーが地域の重要な公共交通機関の一つであることを踏まえ、また、地域の交通計画（地域公共交通網形成計画等）、まちづくり・都市計画との整合性を図る等の観点から、協議会への自治体や地域住民の積極的な参加を促す。
- 各地域の協議会は、地域計画を策定・改正する際は、活性化の取組について可能な限り具体的な目標値を設定する。（特に妊婦・子育てタクシーの導入車両数、UD研修受講者数、観光タクシー取組事業者数、観光タクシー対応ドライバー数、外国語講習受講者数については、全ての協議会において目標値を定める。）
- 協議会を原則として半年ごとに開催し、活性化の取組の進捗を点検し、目標達成率について把握する。また、特定地域に指定された地域及びその候補となった地域においては、継続的な利用者アンケートの実施・結果分析・アンケート内容の見直しを行うことにより、的確にタクシー利用状況やサービス満足度を把握する。
- これら活性化の取組状況や利用者アンケートの結果については、協議会構成員である学識経験者等による評価と併せて、各協会もしくは運輸局のHPにおいて公表することとする。

地方運輸局等は、事業の許認可を行う立場であることを踏まえて公平性を確保しつつも、協議会運営がより円滑に進められるよう、タクシー事業の現状や問題点の提示、各種データの提供等をはじめ、必要な意見・助言を述べ、可能な限り積極的に協議会の運営等に携わることとする。

また、制度の運用状況や効果等を見極め、経済情勢の動向等も踏まえた上で、タクシー特措法の制定及び今回の改正の趣旨に照らしつつ、特定地域の指定基準の見直しの議論を継続的に行うとともに、法の運用の改善等を検討する。

2. 全国的な活性化施策の展開

タクシー事業を巡る状況やタクシーに求められる役割は地域によって異なることから、それぞれの実情に応じた適切な活性化の取組が実施されるべきである。

一方、利用者ニーズの多様化や訪日外国人の増加、ITの浸透等を背景に、タクシー事業においては、マタニティタクシーや観光タクシー、スマホアプリを利用した配車のように、全国的に関心が高まりつつあるサービスも存在する。

このため、タクシー特措法に基づく特定地域・準特定地域として指定されていない地域においても、各地域それぞれのニーズを的確に把握し、対応すべきであり、各タクシー協会においては、地域における先進的な取組事例の収集と、そのホームページへの掲載等による全国への情報の発信、また、これらを実現するための体制を整備することが望ましい。

V. 終わりに

タクシーは、個別のニーズに柔軟に対応でき、人々の生活にとって身近で、社会経済活動に不可欠な輸送手段である。このため、本中間とりまとめで述べてきたように、利用者の安全・安心を確保しつつ、一方で高齢化、訪日外国人の増加等の社会変化を背景に生まれている新たなニーズをいかに捉え事業の活性化を図っていくか、また、地域を支える公共交通としてのタクシー事業の持続性を確保するためにどのように人材確保や経営効率化を図っていくかという観点から、不断の取組が求められる。

また、活性化の促進にあたっては、タクシー事業者や運転者による取組を積極的に PR することも重要である。例えば、2020 年のオリンピック・パラリンピック招致に向けたスピーチにおいて、日本のタクシーサービスが世界各都市と比較して高水準にあると紹介されたように、一部において高く評価をされている。しかしながら、行政・業界とも、このような我が国タクシーサービスの品質等についての情報発信を、これまで十分に行っていなかったのではないか。タクシーに対する国民の理解促進という観点からも、今後、タクシー事業の魅力を積極的に発掘・発信していくべきである。

さらに、自動車・自動車関連産業を取り巻く環境は、クルマの電動化や I T との統合、エネルギーや交通インフラといった社会システムの変化等により大きな転換点を迎えつつある。タクシー業界においても、従来の運用・慣習等にとらわれずに、新しい技術の利点を最大限に活用する等、この転換点を大きなビジネスチャンスとする積極的な姿勢が必要ではないだろうか。歴史が示すとおり、環境が大きく変化する際に生き残るのは、大きい者でも強い者でもなく、変化に柔軟に適応する者である。

(参考資料1) 委員名簿

検討会委員名簿

(敬称略、順不同)

(座長)	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
	太田 和博	専修大学商学部教授
	鎌田 耕一	東洋大学法学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	河野 康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
	宇佐川邦子	(株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長
	楓 千里	(株)JTBパブリッシング 取締役 ノジュール事業担当
	栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
	児玉 平生	毎日新聞世論調査室委員
	橋本 佳与	読売新聞東京本社論説委員・編集委員
	富田 昌孝	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長
	木村 忠義	(一社)全国個人タクシー協会会長
	川鍋 一朗	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中 敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村 天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
(行政)		
	藤井 直樹	自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
	持永 秀毅	大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
	鶴田 浩久	自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)

人材確保・育成ワーキンググループ 委員等名簿

(敬称略、順不同)

(座長)	鎌田 耕一	東洋大学法学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	宇佐川邦子	(株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長
	楓 千里	(株)JTB パブリッシング 取締役 ノジュール事業担当
	児玉 平生	毎日新聞世論調査室委員
(オブザーバー)		
	川鍋 一朗	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中 敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村 天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
(行政)		
	安川 裕久	厚生労働省労働基準局監督課調査官
(岩瀬 信也		厚生労働省労働基準局監督課調査官)
	藤井 直樹	自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
	持永 秀毅	大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
	鶴田 浩久	自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)

事業経営ワーキンググループ 委員等名簿

(敬称略、順不同)

(座長)	太田 和博	専修大学商学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	河野 康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
	栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
	橋本 佳与	読売新聞東京本社論説委員・編集委員
(オブザーバー)		
	川鍋 一朗	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中 敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村 天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
(行政)		
	藤井 直樹	自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
	持永 秀毅	大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
	鶴田 浩久	自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)

（参考資料２）これまでの検討過程

<検討会>

- 第１回 平成２７年１月２８日
- ・ タクシー事業の現状等について
 - ・ 今後の進め方
- 第２回 平成２７年４月２４日
- ・ 各WGの検討状況の報告
 - ・ 特措法の施行状況フォローアップ
 - ・ 論点整理
- 第３回 平成２７年７月２４日
- ・ 中間とりまとめ（案）についての審議

<人材確保・育成ワーキンググループ>

- 第１回 平成２７年２月２４日
- ・ 女性・若年層の人材確保・育成策
 - ・ 多様な勤務形態等のあり方
- 第２回 平成２７年６月５日
- ・ 施策の方向性の検討

<事業経営ワーキンググループ>

- 第１回 平成２７年３月２４日
- ・ タクシー事業経営の効率化
 - ・ 運賃制度のあり方（初乗り距離短縮運賃など）
 - ・ 燃油高騰時の対応
- 第２回 平成２７年６月３０日
- ・ 施策の方向性の検討

公 示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

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（平成 21 年法律第 64 号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成 27 年 1 月 27 日

関東運輸局長 又野 己知

記

別添のとおりとする。

(別添)

準特定地域における適正車両数（抜粋）

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数(両)		平成25年度末 車両数(両)	平成25年度末車両数と 適正車両数(上限)との 乖離率(%)
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,096	24,086	28,158	3.8
	北多摩	1,808	1,607	1,749	-3.4
	南多摩	1,247	1,086	1,240	-0.6
	西多摩	209	186	209	0.0

※上記「平成25年度末車両数」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「タクシー特措法」という。)第2条第9項に定める事業用自動車(一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。)を除く。)の数である。

1. 算定方法

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

※その他ハイヤー(道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示(平成26年国土交通省告示第59号)第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。)がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー(タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。)の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値 (抜粋)

①一般タクシー

都道府県	営業区域 (交通圏)	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成25年度 総実車キロ	平均対前 年度比率*1	平均総走行キロ *2	平成13年 度実車率	平均延実働 車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,529,189	0.97	2,169,030,571	0.44	8,817,241	0.80	0.90
	北多摩	52,264,763	0.97	112,549,007	0.49	579,859	0.80	0.90
	南多摩	37,852,749	0.97	82,506,422	0.49	406,554	0.80	0.92
	西多摩	6,176,499	0.97	12,994,757	0.52	68,495	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.12	0.22

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

- *1……「平均対前年度対比」は、平成20年度から平成25年度における総実車キロの対前年度比率の平均値
- *2……「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成21年度から平成25年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値
- *3……実働率の「上限」は80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90%又は平成13年度値のいずれか高い数値
- *4……乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

公 示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

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（平成 21 年法律第 64 号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成 27 年 1 月 27 日

関 東 運 輸 局 長 又 野 己 知

記

別添のとおりとする。

附則（平成 27 年 8 月 10 日 一部改正）

- 1 本公示は、平成 27 年 8 月 10 日 から適用する。

附則（平成 27 年 8 月 19 日 一部改正）

- 1 本公示は、平成 27 年 8 月 19 日 から適用する。

(別添)

準特定地域における適正車両数(抜粋)

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数(両)		平成26年度末 車両数(両)	平成26年度末車両数と 適正車両数(上限)との 乖離率(%)
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,665	24,591	28,145	1.7
	北多摩	1,749	1,555	1,749	0.0
	南多摩	1,214	1,057	1,240	2.1
	西多摩	200	177	209	4.3

※上記「平成26年度末車両数」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「タクシー特措法」という。)第2条第9項に定める事業用自動車(一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。)を除く。)の数である。

1. 算定方法

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値（抜粋）

①一般タクシー

都道府県	営業区域 (交通圏)	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成26年度 総実車キロ	平均対前 年度比率*1	平均総走行キロ *2	平成13年 度実車率	平均延実働 車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,169,850	0.99	2,102,104,724	0.44	8,509,624	0.80	0.90
	北多摩	50,438,154	0.98	110,090,275	0.49	562,669	0.80	0.90
	南多摩	36,582,853	0.98	80,469,862	0.49	394,727	0.80	0.92
	西多摩	5,930,331	0.98	12,728,736	0.52	66,035	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.10	0.20

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

- *1……「平均対前年度対比」は、平成21年度から平成26年度における総実車キロの対前年度比率の平均値
- *2……「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成22年度から平成26年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値
- *3……実働率の「上限」は80％又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90％又は平成13年度値のいずれか高い数値
- *4……乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

別添 3

事務局試算（最適と考えられる車両数）

基礎となる実績

	H25 年度実績	H13 年度実績
日車營收	46,027 円	51,326 円
日車実車キロ	106.7km	126.9km
実働車両数	8,236,303 台	8,662,821 台
総実車キロ	878,529,189km	1,099,340,209km
実働率	81.4%	85.1%

●日車營收に基づく算定

前提：目標日車營收を達成するための一日当たりの実働車両数を算出し、H25 年度実働率を固定し、実在車両数を求める

《算定式》

$$\begin{aligned}
 & \cdot (\text{H25 年度日車營收} \div \text{目標値の日車營收}) \times \text{H25 年度実働車両数} \div 365 \text{ 日} \\
 & \quad = \text{目標日車營收を達成するための一日当たりの実働車両数} \cdots A \\
 & \cdot A \div \text{H25 年度実働率} = \text{実在車両数}
 \end{aligned}$$

①日車營收 13 年度値（51,326 円）を目標値とした場合

$$(46,027 \text{ 円} \div 51,326 \text{ 円}) \times 8,236,303 \text{ 台} \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq 20,236 \text{ 台 (目標日車營收を達成するための一日当たりの実働車両数)}$$

$$(20,236 \text{ 台} \div X) \times 100 = 81.4\%$$

$$X = 20,236 \div 0.814 \neq 24,860 \text{ 台 (目標日車營收を達成するための一日当たりの実在車両数)}$$

②日車營收 48,000 円を目標値とした場合

$$(46,027 \text{ 円} \div 48,000 \text{ 円}) \times 8,236,303 \text{ 台} \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq 21,638 \text{ 台 (目標日車營收を達成するための一日当たりの実働車両数)}$$

$$(21,638 \text{ 台} \div X) \times 100 = 81.4\%$$

$$X = 21,638 \div 0.814 \neq 26,582 \text{ 台 (目標日車營收を達成するための一日当たりの実在車両数)}$$

●日車実車キロに基づく算定

前提：目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数を算出し、H25 年度総需要（総実車キロ）及び実働率を固定し、実在車両数を求める

《算定式》

$$\begin{aligned}
 & \cdot (\text{H25 年度総実車キロ} \div \text{目標日車実車キロ}) \div 365 \text{ 日} \\
 & \quad = \text{目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数} \cdots B \\
 & \cdot B \div \text{H25 年度実働率} = \text{実在車両数}
 \end{aligned}$$

③日車実車キロ平成 13 年度値 (126.9km) を目標値とした場合

$$(878,529,189\text{km} \div 126.9\text{km}) \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq \underline{18,967 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数)}}$$

$$(18,967 \text{ 台} \div X) \times 100 = 81.4\%$$

$$X = 18,967 \div 0.814$$

$$\neq \underline{23,301 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実在車両数)}}$$

④日車実車キロ 117.4km (H25 年度値の 1.1 倍) を目標値とした場合

$$(878,529,189\text{km} \div 117.4\text{km}) \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq \underline{20,502 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数)}}$$

$$(20,502 \text{ 台} \div X) \times 100 = 81.4\%$$

$$X = 20,502 \div 0.814$$

$$\neq \underline{25,187 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実在車両数)}}$$

事務局試算（最適と考えられる車両数）

基礎となる実績

	H26 年度実績	H13 年度実績
日車営収	47,630 円	51,326 円
日車実車キロ	108.0km	126.9km
実働車両数	8,131,952 台	8,662,821 台
総実車キロ	878,169,850km	1,099,340,209km
実働率	80.6%	85.1%

●日車営収に基づく算定

前提：目標日車営収を達成するための一日当たりの実働車両数を算出し、H26 年度実働率を固定し、実在車両数を求める

《算定式》

$$\begin{aligned} & \cdot (\text{H26 年度日車営収} \div \text{目標値の日車営収}) \times \text{H26 年度実働車両数} \div 365 \text{ 日} \\ & \quad = \text{目標日車営収を達成するための一日当たりの実働車両数} \cdots A \\ & \cdot A \div \text{H26 年度実働率} = \text{実在車両数} \end{aligned}$$

①日車営収 13 年度値（51,326 円）を目標値とした場合

$$(47,630 \text{ 円} \div 51,326 \text{ 円}) \times 8,131,952 \text{ 台} \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq 20,675 \text{ 台 (目標日車営収を達成するための一日当たりの実働車両数)}$$

$$(20,675 \text{ 台} \div X) \times 100 = 80.6\%$$

$$X = 20,675 \div 0.806 \neq 25,651 \text{ 台 (目標日車営収を達成するための一日当たりの実在車両数)}$$

②日車営収 48,000 円を目標値とした場合

$$(47,630 \text{ 円} \div 48,000 \text{ 円}) \times 8,131,952 \text{ 台} \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq 22,108 \text{ 台 (目標日車営収を達成するための一日当たりの実働車両数)}$$

$$(22,108 \text{ 台} \div X) \times 100 = 80.6\%$$

$$X = 22,108 \div 0.806 \neq 27,429 \text{ 台 (目標日車営収を達成するための一日当たりの実在車両数)}$$

●日車実車キロに基づく算定

前提：目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数を算出し、H26 年度総需要（総実車キロ）及び実働率を固定し、実在車両数を求める

《算定式》

$$\begin{aligned} & \cdot (\text{H26 年度総実車キロ} \div \text{目標日車実車キロ}) \div 365 \text{ 日} \\ & \quad = \text{目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数} \cdots B \\ & \cdot B \div \text{H26 年度実働率} = \text{実在車両数} \end{aligned}$$

③日車実車キロ平成 13 年度値 (126.9km) を目標値とした場合

$$(878,169,850\text{km} \div 126.9\text{km}) \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq \underline{18,959 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数)}}$$

$$(18,959 \text{ 台} \div X) \times 100 = 80.6\%$$

$$X = 18,959 \div 0.806$$

$$\neq \underline{23,522 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実在車両数)}}$$

④日車実車キロ 118.8km (H26 年度値の 1.1 倍) を目標値とした場合

$$(878,169,850\text{km} \div 118.8\text{km}) \div 365 \text{ 日}$$

$$\neq \underline{20,252 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実働車両数)}}$$

$$(20,252 \text{ 台} \div X) \times 100 = 80.6\%$$

$$X = 20,252 \div 0.806$$

$$\neq \underline{25,127 \text{ 台 (目標日車実車キロを達成するための一日当たりの実在車両数)}}$$

分科会委員試算(適正稼働台数・適正乗務員数)

別添4

1. 適正稼働台数の試算

	総需要量 ^{※3}	台当たり平均走行距離 ^{※4}	適正な実車率	適正稼働台数
A 25年度データ(44% ^{※1})	878,529,189 km	÷ (247.407 km	× 44 %)	= 8,070,335 台
B 26年度データ(44%)	878,169,850 km	÷ (247.570 km	× 44 %)	= 8,061,722 台
C 25年度データ(50% ^{※2})	878,529,189 km	÷ (247.407 km	× 50 %)	= 7,101,894 台
D 26年度データ(50%)	878,169,850 km	÷ (247.570 km	× 50 %)	= 7,094,316 台

	延実働車両数	適正稼働台数	供給過剰な稼働台数	供給過剰率 ^{※5}
A	8,236,303 台	— 8,070,335 台	= 165,968 台	2.0 %
B	8,131,952 台	— 8,061,722 台	= 70,230 台	0.9 %
C	8,236,303 台	— 7,101,894 台	= 1,134,409 台	13.8 %
D	8,131,952 台	— 7,094,316 台	= 1,037,636 台	12.8 %

2. 適正乗務員数の試算

	延実働車両数	運転者数 ^{※6}	平均乗務回数
A	8,236,303 台	÷ 64,060 人	= 128.572 日
B	8,131,952 台	÷ 62,961 人	= 129.159 日
C	8,236,303 台	÷ 64,060 人	= 128.572 日
D	8,131,952 台	÷ 62,961 人	= 129.159 日

	適正稼働台数	平均乗務回数	適正乗務員数
A	8,070,335 台	÷ 128.572 日	= 62,769 人
B	8,061,722 台	÷ 129.159 日	= 62,417 人
C	7,101,894 台	÷ 128.572 日	= 55,237 人
D	7,094,316 台	÷ 129.159 日	= 54,927 人

過剰運転者数
1,291 人
544 人
8,823 人
8,034 人

運転者過剰割合 ^{※7}
2.0 %
0.9 %
13.8 %
12.8 %

※1 平成13年度実車率

※2 平成5年度実車率

※3 総需要量は、全事業者の総実車キロ

※4 台当たり平均走行距離は、全事業者の総走行距離÷延べ実働車両数

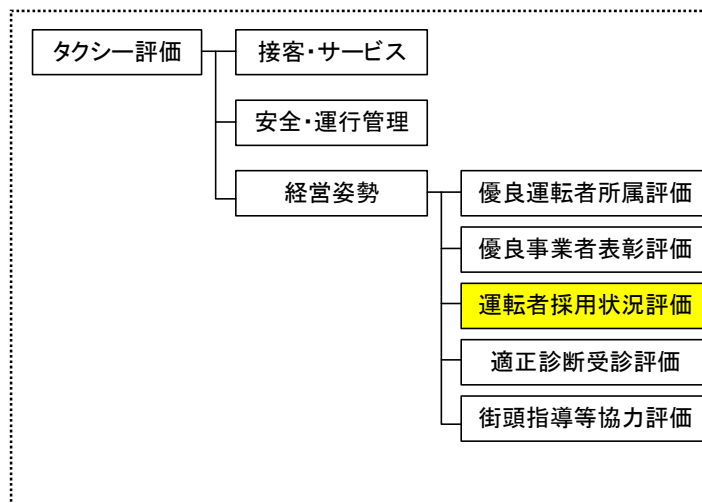
※5 供給過剰率は、供給過剰な稼働台数÷延実働車両数

※6 運転者数は、年度末における登録運転者数

※7 運転者の過剰割合は、過剰運転者数÷運転者数(年度末)

タクシー評価制度における運転者採用状況評価の概要について

法人タクシー事業者の安全・サービス等に関する評価制度（抜粋）



概 要

事業者の運転者採用における養成・教育の状況や、記録証明書等の活用状況に応じて評価する。

- (1) 新規採用運転者（未経験運転者）の養成状況
 - ・ 第二種運転免許の養成
- (2) 新規採用運転者（経験運転者）の教育状況
 - ・ 採用時にセンターの運転者研修所が実施する自主研修を受講
- (3) 証明書の活用状況

① 運転者記録証明書及び業務経歴証明書の活用 ※別添

② 新規採用運転者（経験運転者）の採用時に運転者記録証明書及び業務経歴証明書の提出を内規等により義務付けていること

評価基準

(1) 第二種運転免許の養成率	評価点数
50%以上	5 点
40%以上 50%未満	4 点
30%以上 40%未満	3 点
20%以上 30%未満	2 点
10%以上 20%未満	1 点

$$= \frac{\text{第二種運転免許養成運転者数}}{\text{新規採用運転者数（未経験運転者＋経験運転者）}}$$

(2) 自主研修の受講率	評価点数
50%以上	3 点
30%以上 50%未満	2 点
10%以上 30%未満	1 点

$$= \frac{\text{自主研修受講者数（経験運転者）}}{\text{新規採用運転者数（経験運転者）}}$$

(3) 証明書の活用率等	評価点数
① 50%以上	2 点
0%超 50%未満	1 点

$$= \frac{\text{証明書提出数（経験運転者）}}{\text{新規採用運転者数（経験運転者）}}$$

または	
② 証明書の提出義務付け	2 点

(1) + (2) + (3)
運転者採用状況評価点数は、
配点の範囲内

登録運転者業務経歴証明書及び運転者記録証明書の制度について

1. 登録運転者業務経歴証明書

登録運転者業務経歴証明書は、タクシー業務適正化特別措置法に基づくもので、重大な事故の有無や法令違反等による登録の取り消し等の経歴について記載された書面。

タクシー業務適正化特別措置法の規定により、登録運転者は、登録運転者業務経歴証明書の交付申請をすることができることとなっており、個人情報保護の観点から、申請できるのは登録運転者本人のみとなっています。

登録運転者業務経歴証明制度(タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律(平成19年法律第87号)の施行により、平成20年6月から運用開始)

登録運転者業務経歴証明書を発行することにより、事業者が登録運転者の採用の際の材料として、登録運転者が登録運転者業務経歴証明書の内容をなるべく良好に保とうとすることで、旅客の利便や安全性の向上を図ることを目的とした制度。

- ・証明事項 : ・重大事故の有無及び当該事故を引き起こした場合にはその内容
・登録の取り消しの有無並びにその事由及び登録を行わないこととされた期間
・講習の受講の命令の有無及びその命令を受けた事由 等
- ・証明期間 : 過去2年間
- ・証明書の発行 : 申請に基づき運転者本人に発行

2. 運転者記録証明書

運転者記録証明書は、タクシーの適正営業の推進及び利用者利便の増進に資することを目的に東京タクシーセンターにおいて導入したもので、タクシーセンターの優良運転者等の表彰の有無やタクシーセンターの指導・苦情事案等の経歴について記載された書面。

登録運転者は、運転者記録証明書の交付申請をすることができることとなっており、個人情報保護の観点から、対象は本人のみとなっている。

運転者記録証明制度(平成9年4月制定:平成13年4月から証明期間を3年から5年に拡充)

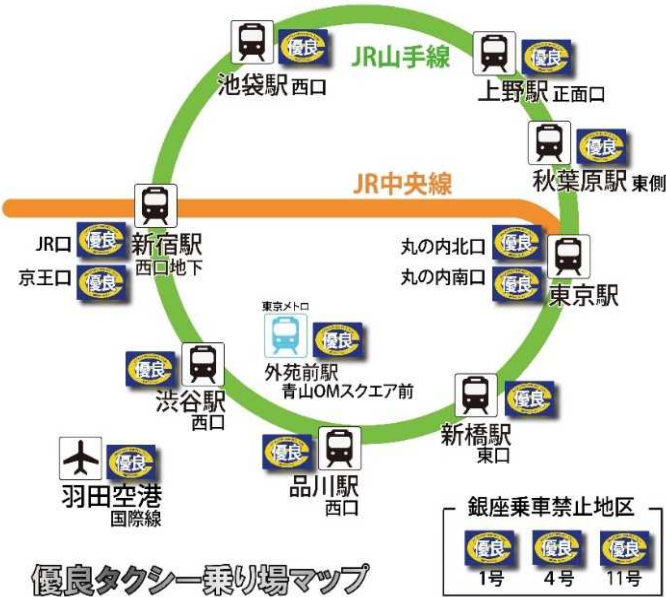
優良なタクシー運転者の利便を増進するため、証明基準を定め優良であることを証明することにより、タクシーの適正営業の推進及び利用者利便の増進に資することを目的とした制度。

- ・証明事項 : タクシーセンターに係る表彰関係、指導・苦情事案関係
- ・証明期間 : 過去5年間
- ・証明書の発行 : 申請に基づき運転者本人に発行

優良タクシー乗り場について

1 優良タクシー乗り場について

優良タクシー乗り場は、利用者利便の確保、選択性向上の観点から、安全及びサービスの面において一定の基準で評価を受けた事業者・運転者が入構し、利用者が優良なタクシーを選択できる乗り場として、東京駅丸の内口、品川駅西口、羽田空港国際線ターミナルビルなど、現在 11 地区 15 カ所で運用しています。



	地区	乗り場名	運用開始日
①	新橋	新橋駅東口前	平成20年3月6日
②	東京駅	東京駅丸の内北口前	平成21年8月5日
③	新宿	新宿駅西口地下前 (JR口)	平成21年8月5日
④		新宿駅西口地下前 (京王口)	
⑤	銀座	銀座4号 (ニュートーキョー前)	平成21年11月30日
⑥		銀座11号 (銀座西6丁目)	
⑦		銀座1号 (GINZA9 1号館)	
⑧	池袋	池袋駅西口前	平成22年12月1日
⑨	渋谷	渋谷駅西口前	平成23年2月1日
⑩	上野	上野駅正面口	平成23年2月1日
⑪	東京駅	東京駅丸の内南口前	平成24年11月5日
⑫	羽田空港	羽田空港国際線	平成26年1月20日
⑬	品川	品川駅西口前 (高輪口)	平成26年1月20日
⑭	秋葉原	秋葉原駅東側	平成27年6月1日
⑮	青山	青山OMスクエア前	平成27年6月1日

※銀座地区⑤ ⑥ ⑦は、平日午後 10 時～翌午前 1 時の間のみ運用

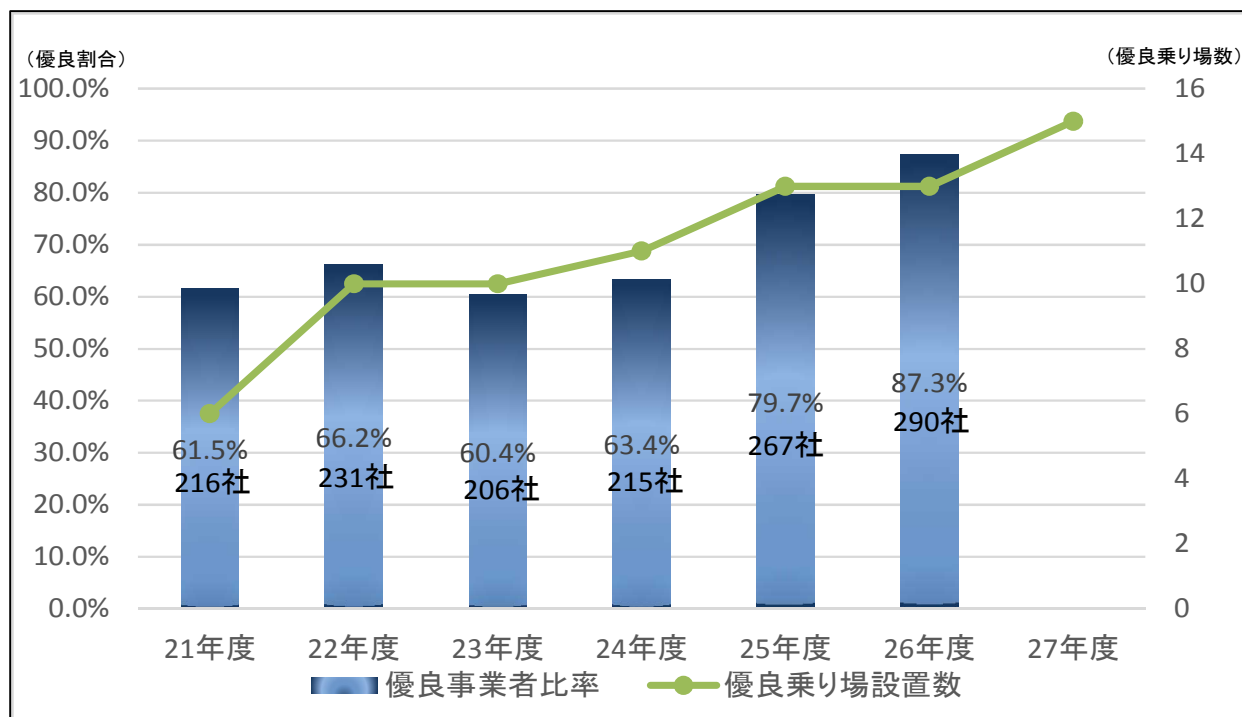
2 優良タクシー乗り場への入構対象車両について



優良タクシー乗り場標識

優良タクシー乗り場への入構対象車両	① 優良運転者章を表示する法人タクシー・個人タクシー車両	
	② 優良事業者に所属する運転者であり、且つ、優良表示を掲出した車両	
	③ マスター（みつ星）であることを表示する個人タクシー車両	

3 優良タクシー乗り場設置数と優良事業者の推移



公 示

登録運転者等に対する行政処分等の基準について

一般乗用旅客自動車運送事業の登録運転者の法令違反について、タクシー業務適正化特別措置法第9条の規定に基づく登録の取消し等の行政処分等を行う際の基準を次のように定めたので公示する。

平成27年10月1日

関東運輸局長	濱	勝 俊
東京運輸支局長	高橋	哲 哉
神奈川運輸支局長	遠藤	恭 弘
埼玉運輸支局長	田島	克 彦
群馬運輸支局長	日置	滋
千葉運輸支局長	齋藤	隆
茨城運輸支局長	高橋	芳 則
栃木運輸支局長	古川	一 美
山梨運輸支局長	五十嵐	康夫

記

タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律（平成25年法律第83号）が、平成27年10月1日から施行されることに伴い、登録運転者の法令違反について、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第9条の規定に基づく登録の取消し等の行政処分等を行う際の基準を次のように定める。

1. 通則

- (1) 行政処分の種類は、登録の取消し及び登録を行わない期間（以下「再登録禁止期間」という。）の決定とする。
また、これに至らないものは、警告とし、行政処分とこれらを合わせたものを「行政処分等」という。
- (2) 行政処分等を行う場合において、違反日から過去3年以内に同一の違反（別表に定める違反行為の事項が同一の違反をいう。以下同じ。）による行政処分等がない場合における当該違反を「初違反」といい、違反日から過去3年以内に同一の違反による行政処分等を1度受けている場合の当該違反を「再違反」といい、違反日から過去3年以内に

- 同一の違反による行政処分等を2度以上受けている場合の当該違反を「累違反」という。
- (3) 登録運転者等に対する行政処分等は、この通達の本文及び別表に定める違反事項ごとの行政処分等の基準（以下「処分等基準」という。）に基づき行うものとする。
- (4) 累違反については、次により取扱うものとする。
- ① 再違反の処分等基準が警告又は2年である違反事項の累違反については、再違反と同じ処分等基準とする。
 - ② ①以外は、再違反の2倍とする。
- (5) 違反の内容が次に掲げる場合は、(3)及び(4)の基準による行政処分等を加重することができる。この場合、加重は原則として(3)及び(4)の基準による再登録禁止期間の2倍を上回らないもの（(3)及び(4)の基準による処分等基準が警告の場合には登録の取消し及び10日間の再登録禁止期間の決定）とする。
- ① 違反事実若しくはこれを証するものを隠滅し、又は隠滅すると疑うに足りる相当の理由が認められる場合
 - ② 違反事実又はこれに伴い引き起こした事故が社会的影響のあるものである場合
- (6) 違反行為を防止するために相当の注意が尽くされたことの証明があった場合は、当該違反行為について(3)及び(4)の基準による行政処分等を軽減することができる。この場合、軽減は原則として(3)及び(4)の基準による再登録禁止期間の2分の1を下回らないものとする。
- (7) 「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成21年9月30日付け関自監旅第219号、関自旅二第1116号、関自保第230号）により設置されている「旅客自動車運送事業関係行政処分審査委員会」により、必要に応じて、本基準に違反行為の事項がない場合、違反に対して加重又は軽減する場合等について、同審査委員会の議に付して処分等を行うものとする。

2. 法令違反に係る点数制度

- (1) 1. (3)により警告を行った登録運転者には、別表による違反点数を付すものとする。
- (2) (1)により登録運転者に付した違反点数（以下単に「違反点数」という。）は累計し、当該登録運転者の属する営業所を管轄する地方運輸局において管理を行うものとする。
- (3) 違反点数の累計期間は3年間とし、違反点数を付した日から3年を経過する日をもって当該違反点数は消滅するものとする。

また、「タクシー業務適正化特別措置法第18条の2の規定に基づく講習の受講命令の発動基準について」（平成27年10月1日付け関自監旅第216号）（以下「受講命令発動基準」という。）に基づく講習の受講命令を受けた場合には、当該命令日以前の違反点数は消滅するものとする。
- (4) 受講命令発動基準に基づく講習の受講命令の発動により、当該命令に係る登録運転者が、当該命令を行った日から3年以内に違反点数の累計が7点以上となった場合には、3. (1)の登録の取消し及び3. (2)の再登録禁止期間（10日間）の決定を行うものとする。この場合、(3)の規定にかかわらず、当該登録の取消し及び再登録禁止期間の決定をもって、累計された違反点数は消滅するものとする。

3. 登録の取消し及び再登録禁止期間の決定

(1) 登録の取消し

- ① 登録の取消しは、別表の違反行為を行った場合及び本基準に違反行為の事項がない場合であって、1. (7)に基づき登録の取消しを行うことを決定した場合に行うものとする。

ただし、別表の基準による処分等が警告の場合（2. (4)の場合を除く。）には行わないものとする。

- ② 登録の取消しを行うときは、(2)の再登録禁止期間の決定を併せて行うものとする。
③ ①による登録の取消し前に登録の消除が行われた場合には、(2)の再登録禁止期間の決定のみを行うものとする。

(2) 再登録禁止期間の決定

- ① 再登録禁止期間の決定は、2年以内の期間を定めて行うものとする。
② 各違反事項の再登録禁止期間は、1. (3)～(7)及び2. (4)に基づいて決定するものとする。この場合、一の違反が2以上の違反事項に該当する場合は、その最も重い違反の再登録禁止期間とし、2以上の違反がある場合は再登録禁止期間を合算したものとする。

附 則

1. 本通達の基準による行政処分等は、平成27年10月1日以降の違反行為から適用するものとする。
2. 平成20年6月13日付け公示「登録運転者等に対する行政処分等の基準について」は平成27年9月30日をもって廃止する。
3. 平成27年9月30日以前の違反行為については、廃止前の「登録運転者等に対する行政処分等の基準について」（平成20年6月13日付け公示、平成26年1月27日一部改正）を適用する。
ただし改正前のタクシー業務適正化特別措置法第2条第5項に定める指定地域（さいたま地域及び千葉地域並びに東京地域、横浜地域）に限る。
4. 平成27年9月30日以前に行った処分等、その他の行為については、本通達に基づき行った行為とみなす。

別表

タクシー業務適正化特別措置法	違反行為		基準			
	適用条項	事項	初違反		再違反	
			再登録禁止期間	違反点数	再登録禁止期間	違反点数
第9条第1項第1号	タクシー業務適正化特別措置法第8条	登録事項の変更等の届出	警告	1	警告	2
	タクシー業務適正化特別措置法第13条	運転者証の表示義務違反	警告	1	警告	2
	タクシー業務適正化特別措置法第18条	運転者証の譲渡等の禁止	40日		80日	
	タクシー業務適正化特別措置法第43条第2項	タクシー乗車禁止地区における乗車	40日		80日	
	タクシー業務適正化特別措置法第47条	運転者証等類似不正表示禁止違反	40日		80日	
	道路運送法第4条第1項	無許可経営	60日		120日	
	道路運送法第9条の3第1、3項及び道路運送法第10条	不当運賃收受等	20日		40日	
	道路運送法第13条	運送引受義務違反等	30日		60日	
	道路運送法第14条	運送の順序違反	10日		20日	
	道路運送法第20条	営業区域外旅客運送違反(注2)	警告	2	警告	4
	道路運送法第30条第1項	不当な運送条件の要求等公衆の利便の阻害	20日		40日	
	道路運送法第30条第2項	事業の健全な発達を阻害する競争	20日		40日	
	道路運送法第30条第3項	特定の旅客に対する不当な差別的扱い	20日		40日	
	道路運送法第43条第1項	無許可経営	60日		120日	
	道路運送法第78条第1項	無許可有償運送	30日		60日	
	旅客自動車運送事業運輸規則第2条第2項	一般準則(公平かつ懇切な取扱い)違反	警告	2	警告	4
	旅客自動車運送事業運輸規則第10条第2項	領収書の発行義務違反	警告	2	警告	4
	旅客自動車運送事業運輸規則第49条第1項	1 事故の場合の措置義務違反 2 事故の場合の死傷者の措置義務違反	30日 1年		60日 2年	
	旅客自動車運送事業運輸規則第49条第2項	乗務員の禁止行為違反	警告	2	警告	4
	旅客自動車運送事業運輸規則第50条第1項、第6～8項	運転者の遵守事項違反	警告	2	警告	4

第9条第1項第2号	タクシー業務適正化特別措置法第9条第1項第2号	受講命令に係る講習未受講(注3)	60日		120日	
第9条第1項第3号	タクシー業務適正化特別措置法第9条第1項第3号	重大事故の惹起(注4) 1 自動車事故報告規則第2条1号に規定する事故を引き起こしたとき	警告	3	警告	6
		2 自動車事故報告規則第2条3号に規定する事故を引き起こしたとき(注5) Ⅰ 死亡事故 ① 当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの ② 当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの以外	1年 警告	4	2年 1年	
		Ⅱ 重傷事故(自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号に掲げる傷害を生じたもの) ① 当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの ② 当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの以外	警告 警告	4 3	1年(※)+30日 警告	6
		Ⅲ 重傷事故(自動車損害賠償保障法施行令第5条第3号に掲げる傷害を生じたもの) ① 当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの ② 当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの以外	警告 警告 警告	3 2 2	120日(※)+20日 警告 警告	4 4
第9条第1項第4号	タクシー業務適正化特別措置法第9条第1項第4号	悪質違反 酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物使用運転、救護義務違反(ひき逃げ) 無免許運転	2年		2年	
		大幅な最高速度違反行為 ① 速度超過50km以上 ② 速度超過30(高速40)km以上50km未満	警告 警告	4 3	1年(※)+30日 90日(※)+15日	
		最高速度違反(速度超過30(高速40)km未満)	警告	2	警告	4
		駐停車違反、自動車を離れて直ちに運転することが出来ない状態にする行為	警告	1	警告	2
		殺人、強盗、強姦、強制わいせつ等刑法上生命、身体、自由に対する罪を構成する行為	2年		2年	
		傷害、暴行、脅迫等刑法上生命、身体、自由に対する罪を構成する行為	1年		2年	
		売春防止法、銃砲刀剣類所持等取締法、麻薬及び向精神薬取締法、覚せい剤取締法の罪を構成する行為	1年		2年	
		窃盗、横領等刑法上財産に対する罪を構成する行為	180日		360日	
		軽犯罪法(悪質な客引き等)の罪を構成する行為	20日		40日	
		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第16条の4第1項の規定により届け出た運賃によらないで、運賃を不当に收受する行為	20日		40日	

第9条第1項第5号	タクシー業務適正化特別措置法第9条第1項第5号	不正手段による登録	60日		120日	
-----------	-------------------------	-----------	-----	--	------	--

注1. 表中(※)が付されている日数は、当該事項の違反により道路交通法上の運転免許の効力の停止等の処分を受けていると認められる場合には合算しないものとする。

注2. 「営業区域外旅客運送違反」については、運送の引き受けが営業所において行われた場合には適用しない。

注3. 「受講命令に係る講習未受講」とは、「タクシー業務適正化特別措置法第18条の2の規定に基づく講習の受講命令の発動基準について」(平成27年10月1日付け関自監旅第216号)に基づき、タクシー事業者に対し期限を定めてその雇用する登録運転者に講習を受けさせる旨の命令を発動した場合に、当該登録運転者が当該命令に係る講習を受講しない場合をいう。

注4. 1～3中「事故を引き起こしたとき」とは、登録運転者が当該事故のいわゆる第一当事者と推定された場合をいう。

注5. I～Ⅲ中、「当該事故が専ら運転者の不注意によって発生したもの以外」とは、当該事故について、道路交通法上、交通事故が専ら当該違反行為をした者の不注意によって発生したものである場合以外における点数が付加されたと認められる場合をいう。

平成 27 年〇〇月〇〇日

東京都特別区・武三交通圏におけるタクシー事業の適正化の推進について（案）

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会

会 長 太 田 和 博

第 3 回東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会において、適正化及び活性化に関し設立された二つの分科会の検討結果について協議した。特に、特別区・武三地区適正化分科会において、最適と考えられる車両数案を、「適正と考えられる車両数」「日車営収・日車実車キロ」「稼働台数・乗務員数」の観点から検討したところ、いずれの観点からも現在の供給輸送力は過剰との評価になった。

また、乗務員の確保・質の向上として、良質な乗務員の確保に向けた取組や事業者の優遇・差別化措置を推進すべきとも示されたところである。

このような状況下において、今後もタクシー事業者や業界等関係者により適正化を推進していくことが重要であると考えられるので、今般、タクシー事業者を始め関係者に対し、更なる取組を求めるメッセージを発出することとなった。

ータクシー事業の更なる適正化の推進についてー

特別区・武三交通圏においては、タクシー需要は依然低迷しており、運転者確保が困難なことに起因する実働率の低下も顕在化している。地域公共交通としての公共性に鑑み、経営基盤の強化・事業経営の効率化に加え、供給過剰の解消や運転者の労働環境の改善を通じたタクシーの安全性・利便性の向上を図ることが肝要である。

日車営収が回復しており、労働条件の改善の兆しがあり、今後の効果発現が期待されるところではあるが、全体として不十分であると評価せざるを得ない。協議会としては、良質な乗務員の確保を進めることがタクシーサービスの向上ひいてはタクシー事業の発展につながるものであり、労働条件の改善について各社の実情に応じた取組を進める必要があると考えている。

また、車両数についても「適正と考えられる車両数」の上限値を依然として超えており、実働率も低下している。したがって、各タクシー事業者においては、地域計画に記載された「適正と考えられる車両数」を尊重し、総体として公平性について十分配慮しながら、事業経営の効率化等を踏まえ、自らの判断で減休車の取組を推進することが重要である。

一方、業界全体として積極的に活性化に取り組んでいる点は高く評価する。活性化による需要増加は、適正化に資するものであり、引き続きの取組を期待する。

行政、業界等関係者も、このメッセージを尊重して、タクシー事業者による上記取組を積極的に支援するべきである。

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会事務局

○一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 専務理事 藤崎幸郎

電話番号：03-3264-8080

平成 27 年 12 月 4 日

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会
会 長 太 田 和 博 様

特別区・武三地区活性化分科会
会 長 川 鍋 一 朗

「特別区・武三地区活性化分科会」について

標記について、平成 27 年 12 月 4 日に開催し、活性化について検討を行い、
今般、別添のとおりとりまとめましたので報告します。

【特別区・武三地区活性化分科会 事務局】

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会
藤 崎 ・ 高 筒
電 話：03-3264-8080

特別区・武三地区活性化分科会検討結果

1. 開催経緯

第 1 回 平成 27 年 12 月 4 日

2. 分科会で挙げられた主な論点

- (1) 地域計画に照らし、現在行っている活性化の取組事例の検証
- (2) 「新しいタクシーのあり方検討会中間とりまとめ」の考え方と活性化策
- (3) 実施の「タクシーに関するアンケート」から新たな取り組みの模索の検討

3. 主な論点の検討結果

- (1) 地域計画に照らし、現在行っている活性化の取組事例の検証
資料 6 活性化に係わる取組状況について（特別区・武三交通圏）参照

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

◆スマートフォンアプリ「スマホ de タックン」を活用した共通配車事業の推進

スマホ de タックンは非常に良い取り組みだが、流しの空車タクシーが多い地域では配車依頼よりも空車状況を知る為だけの手段となってしまう。住宅地などの流しの空車タクシーが少ない地域等での利用促進の為にも対応可能車両台数の増加や、アプリのダウンロードの簡略化、認知度の向上などを図る。

◆ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

今後 UD 車両として、トヨタ「JAPAN TAXI」が導入される予定だが、展示車両を見た際にトランクの収容量が少なく感じたことから拡大の要望を行うことを検討する。

◆車体広告及び屋外広告掲出による P R の拡充案

現在、東京都広告条例により限定された広告掲出となっているが、効果的な広告掲出による P R の拡充を目指し、関係各者へ要望を進める。

◆妊婦支援タクシー

陣痛でのタクシー利用は通常呼ぶことが出来ない救急車の代替としてニーズがあると思われる。産婦人科、市区町村などの自治体の窓口や妊婦向け専門誌等への P R 等を行い、更なる拡大を目指す。

◆観光立国実現に向けての取り組み・オリンピック・パラリンピックの対応について

ソフト面・ハード面での両輪で取り組むべき問題で、デバイスの導入、コールセンターを

活用した多言語対応、乗務員教育といった方策に取り組む。特にディバイスの導入は音声認識での誤変換が無いように導入機材の見極めが必要となる。

* その他、各取り組みについて充実を図り、今後も継続し実施する。

(2) 「新しいタクシーのあり方検討会中間とりまとめ」の考え方と活性化策

当検討会で示された活性化策の中でも、既に取り組んでいる活性化策もあり、それについては上記のとおり継続し充実を図り、未実施のものについては、今後取り組むことも検討に入れ、並走する考え方で進む。

◆車庫の有効活用について

昼間の営業所車庫は空いている状況。有効活用するためパーキング等として利用が出来るよう取り組みを開始している。

(3) 実施の「タクシーに関するアンケート」から新たな取り組みの模索の検討

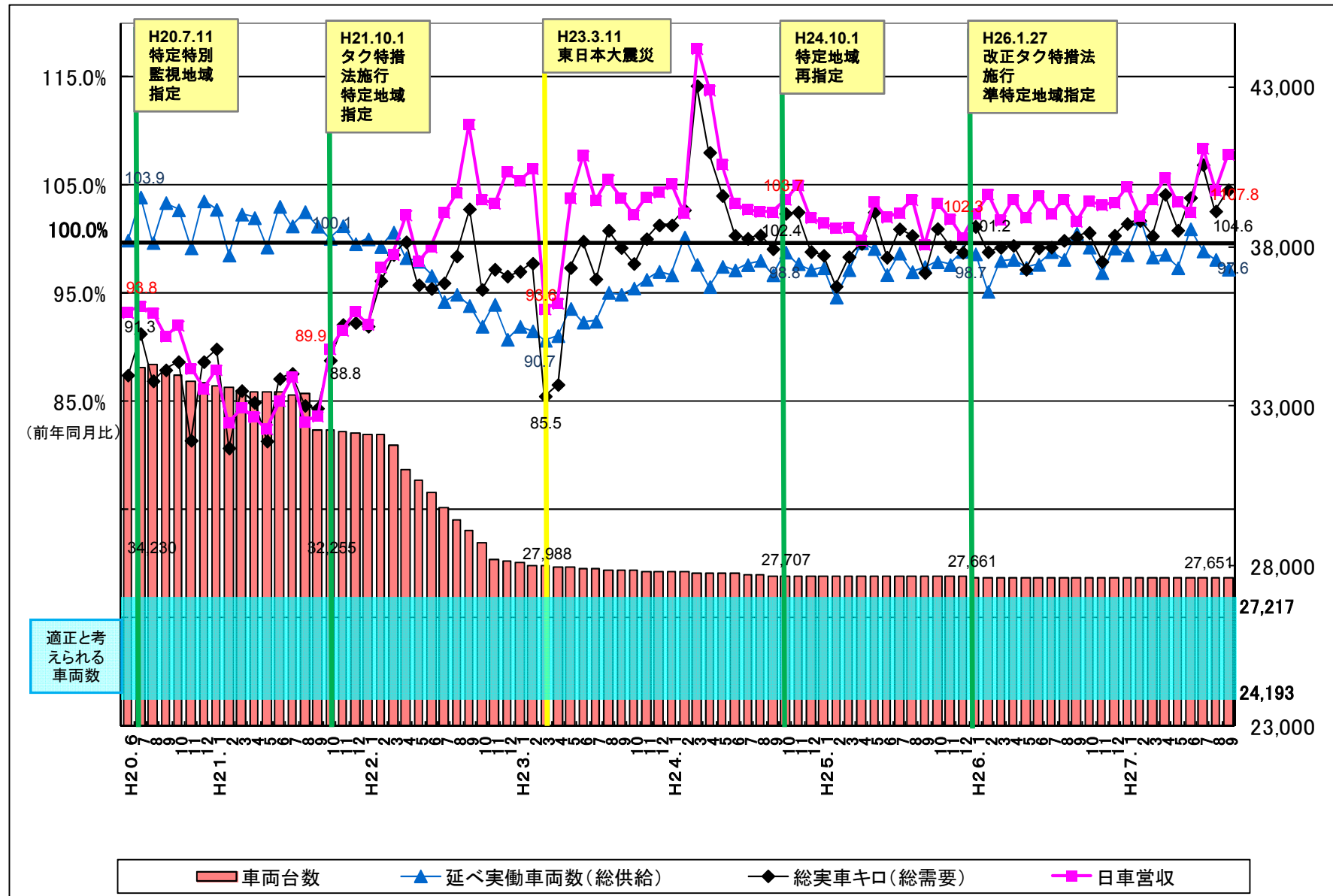
様々なタクシーの活性化策が、全てのお客様に情報として行き渡るPR方策を検討することより、活性化策の中でも、今必要としている潜在顧客を対象とした効果的な方法を考える等の工夫をしていくこととする。また、従来のPR方法の再検討や規制の緩和を求める等の検討も行う。

タクシー事業の現状について (特別区・武三交通圏)

1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移（原価計算対象事業者）

特別区・武三交通圏

資料：関東運輸局調べ

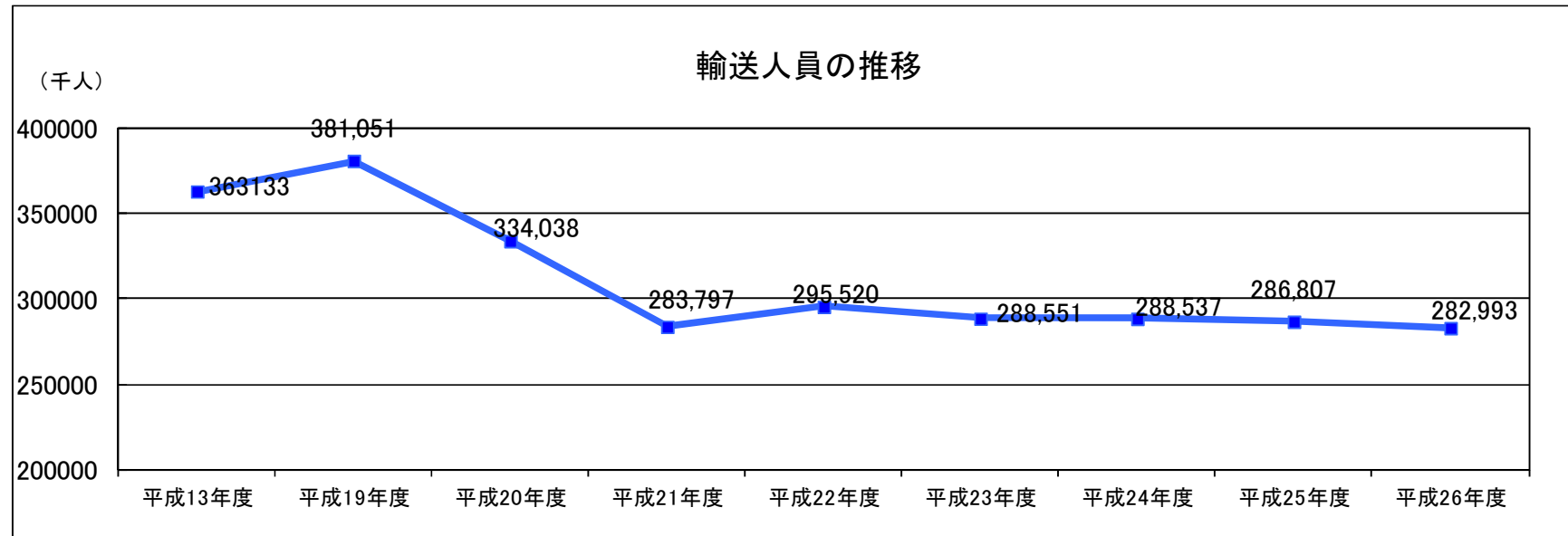


2. 各種指標の比較（特別区・武三交通圏）

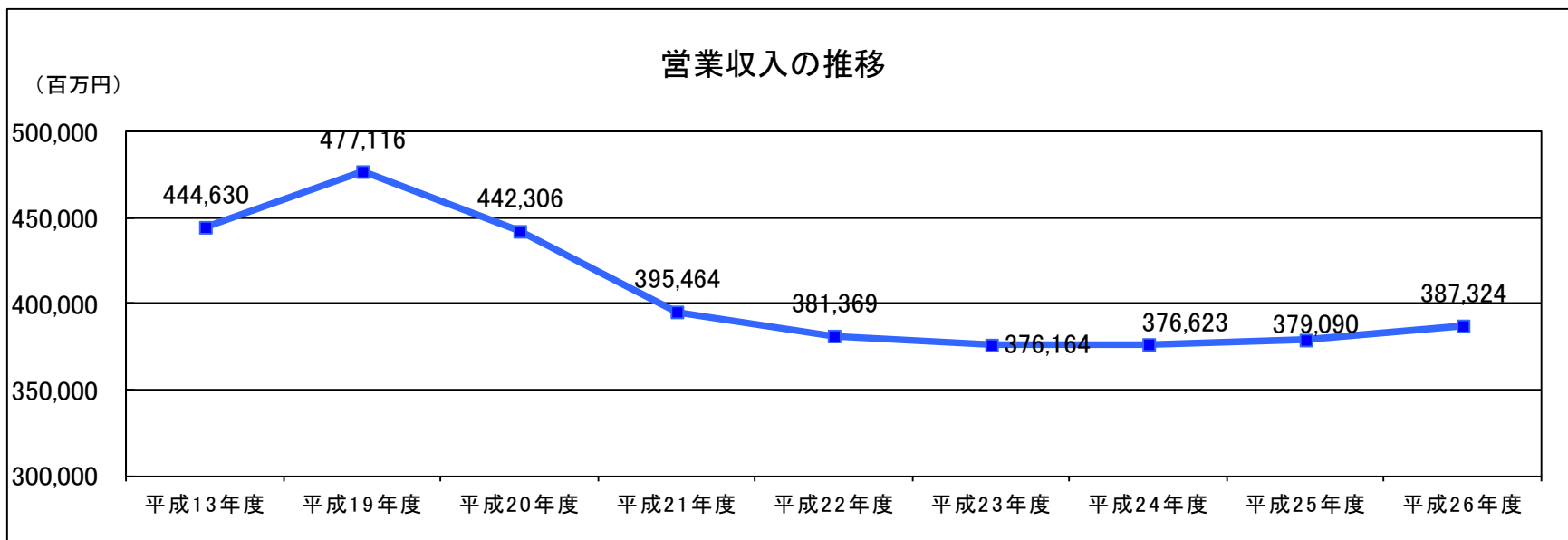
1 / 3

① 輸送人員の推移

資料：関東運輸局業務要覧



② 営業収入の推移

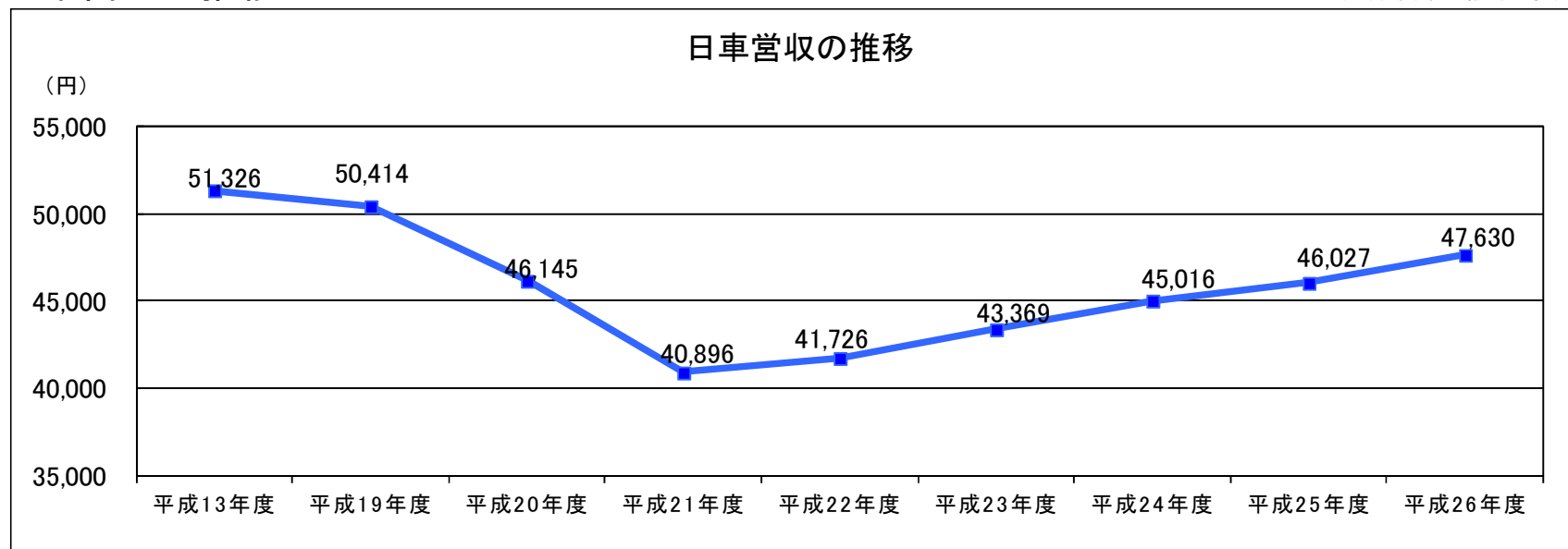


2. 各種指標の比較（特別区・武三交通圏）

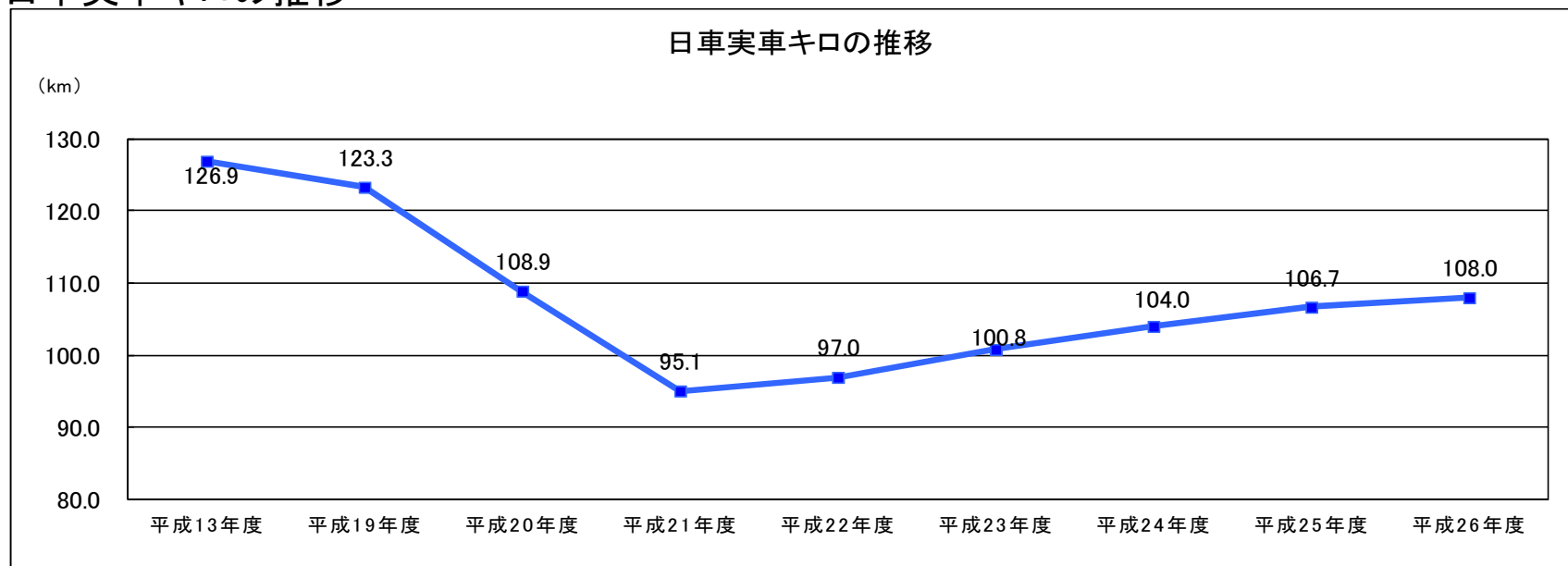
2 / 3

③ 日車営収の推移

資料：関東運輸局業務要覧



④ 日車実車キロの推移

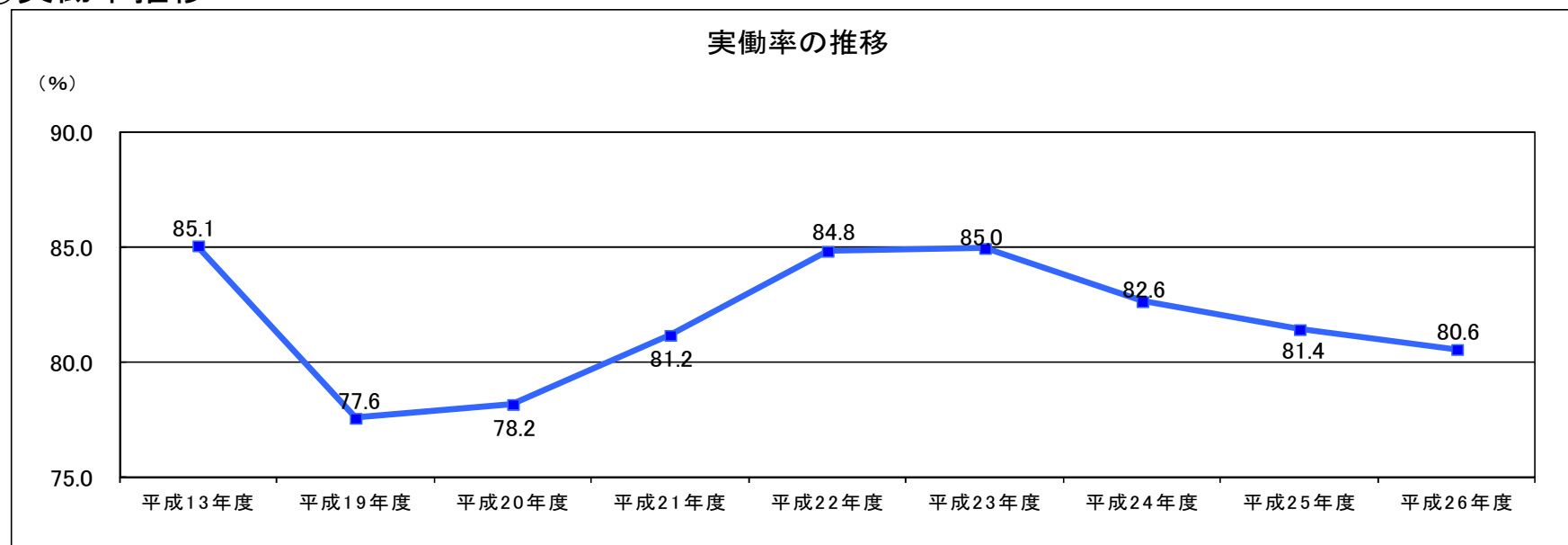


2. 各種指標の比較（特別区・武三交通圏）

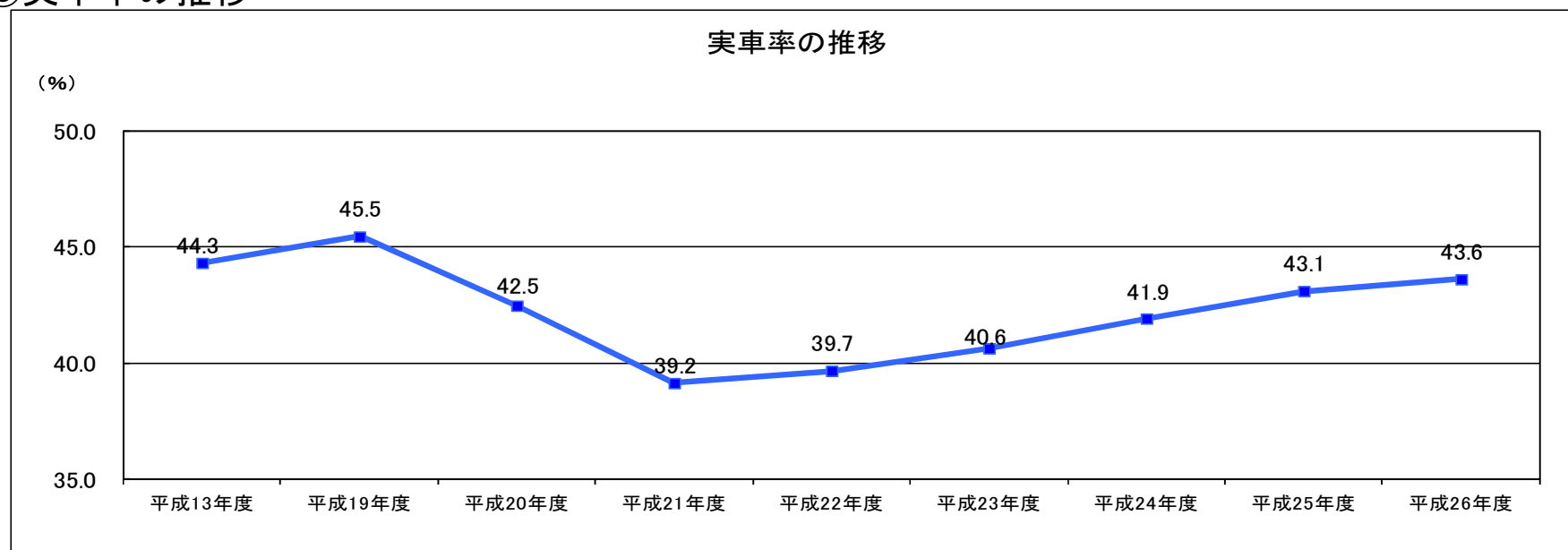
3 / 3

⑤ 実働率推移

資料：関東運輸局業務要覧

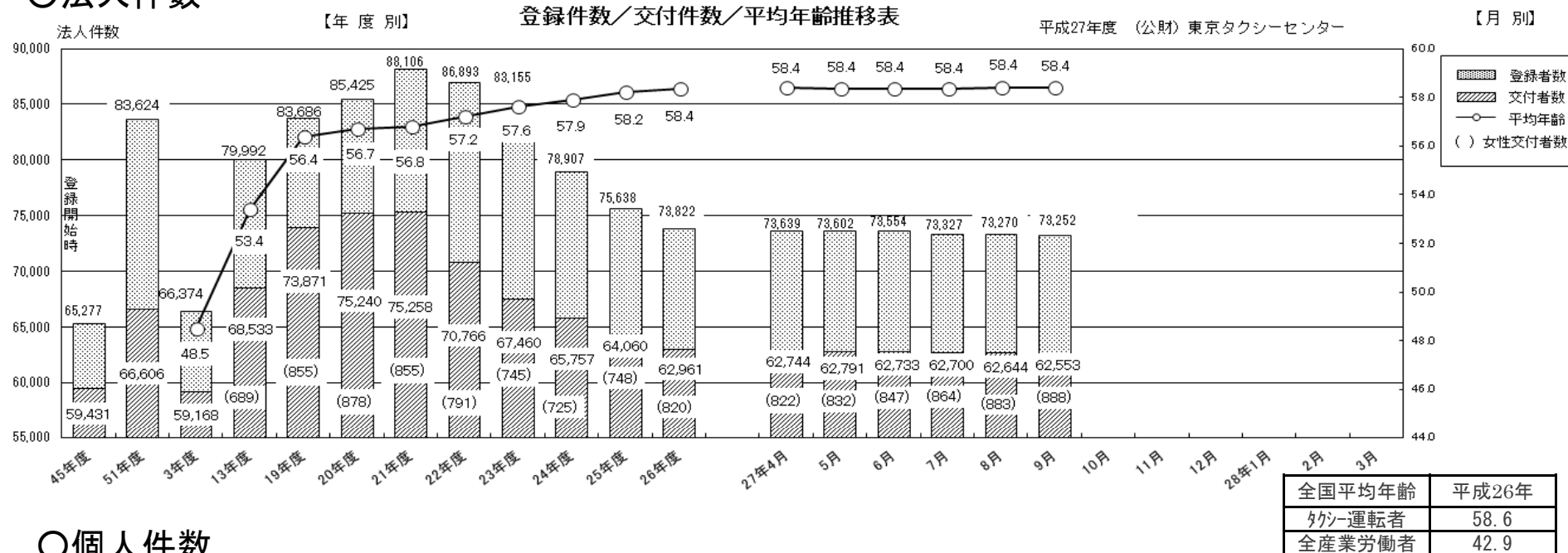


⑥ 実車率の推移

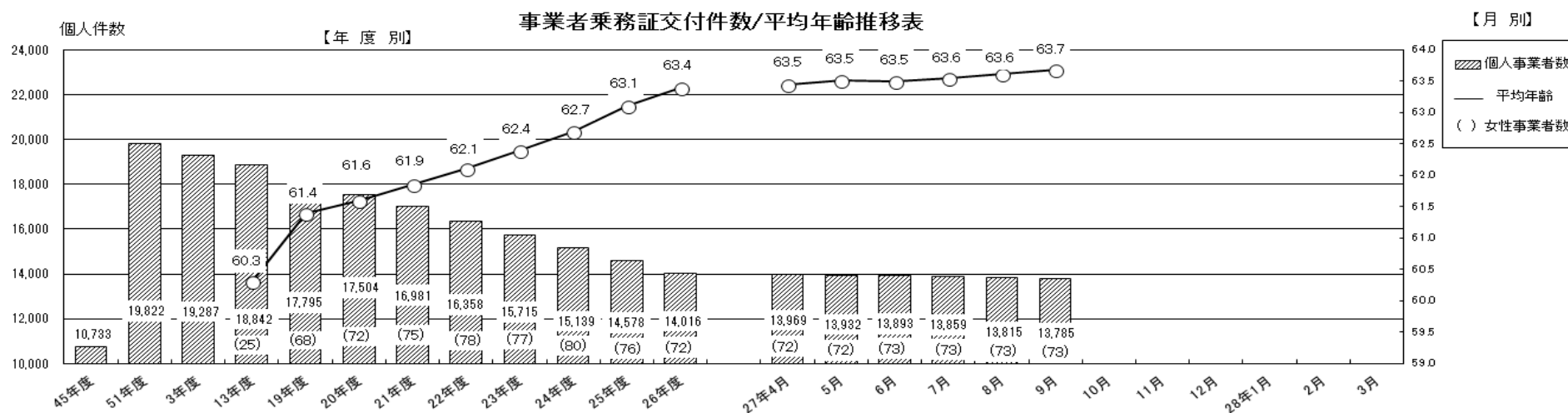


3. タクシー運転者証及び事業者乗務証の交付件数の推移（特別区・武三交通圏）

○法人件数



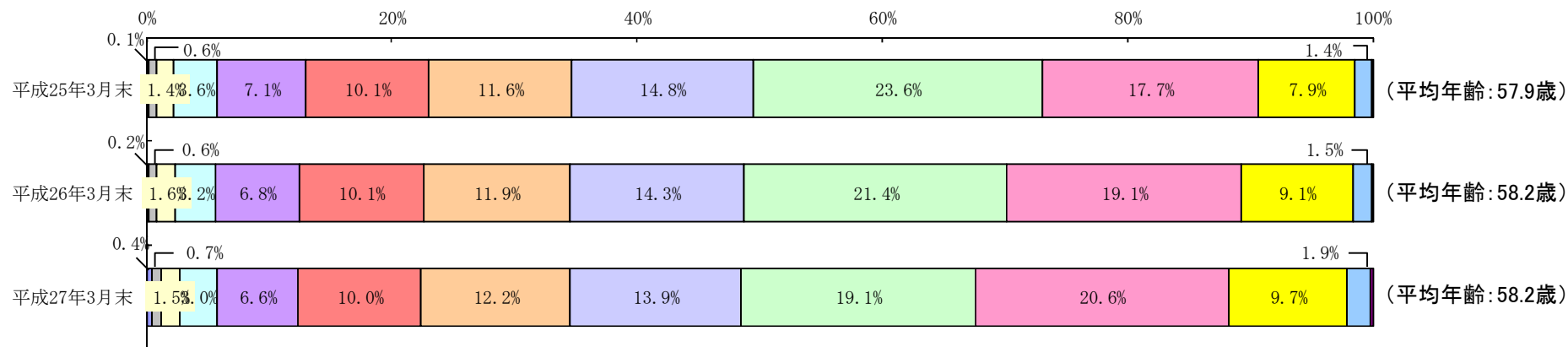
○個人件数



資料：東京タクシーセンター調べ

4. 法人タクシー運転者の年齢構成の推移(特別区・武三交通圏)

法人タクシー運転者の年齢構成の推移を、平成25年3月末、平成26年3月末、平成27年3月末の3時点で比較すると、60歳以上の運転者の比率が増加傾向にある。一方、平均年齢については足下では横ばいの推移となっている。



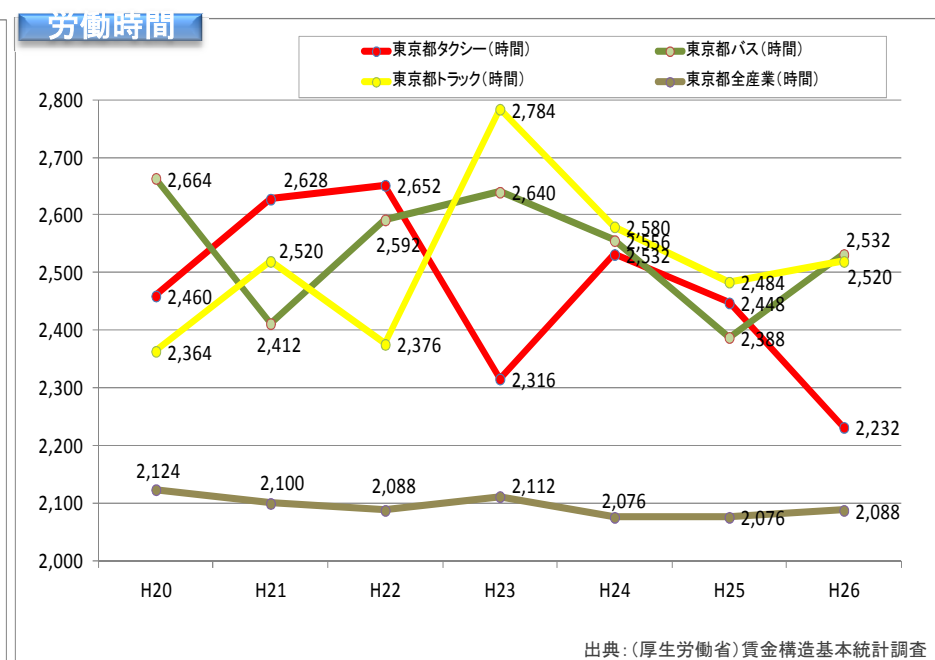
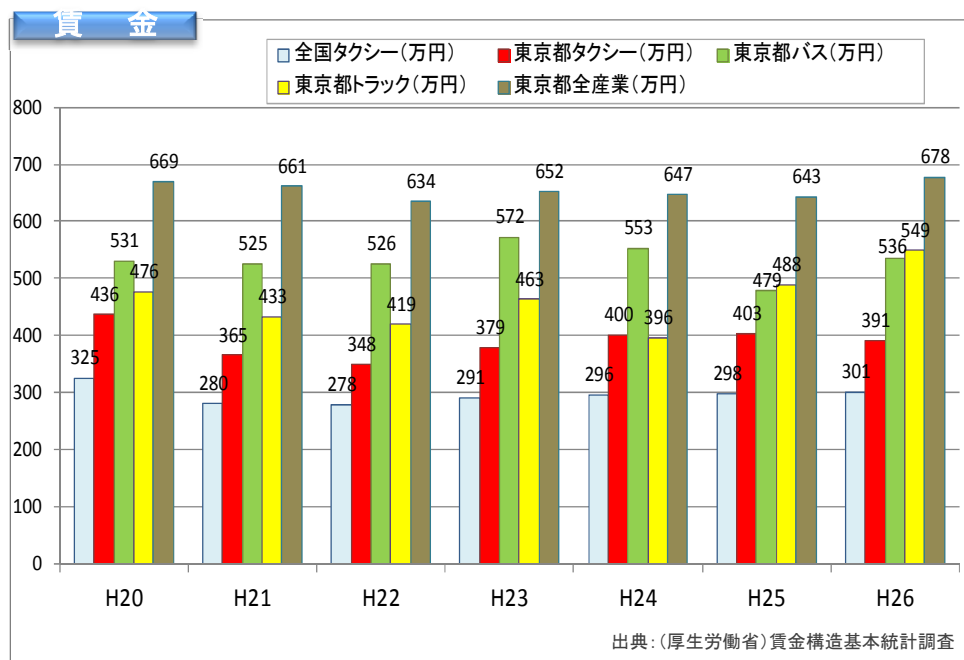
■25歳未満 ■30歳未満 ■35歳未満 ■40歳未満 ■45歳未満 ■50歳未満 ■55歳未満 ■60歳未満 ■65歳未満 ■70歳未満 ■75歳未満 ■80歳未満 ■85歳未満

	25歳未満	30歳未満	35歳未満	40歳未満	45歳未満	50歳未満	55歳未満	60歳未満	65歳未満	70歳未満	75歳未満	80歳未満	85歳未満	総数
平成25年3月末	93	409	942	2,384	4,700	6,614	7,638	9,746	15,497	11,613	5,162	904	55	65,757
平成26年3月末	137	397	997	2,064	4,373	6,495	7,626	9,143	13,740	12,234	5,801	990	63	64,060
平成27年3月末	275	470	954	1,912	4,185	6,310	7,656	8,751	12,054	12,992	6,121	1,200	81	62,961

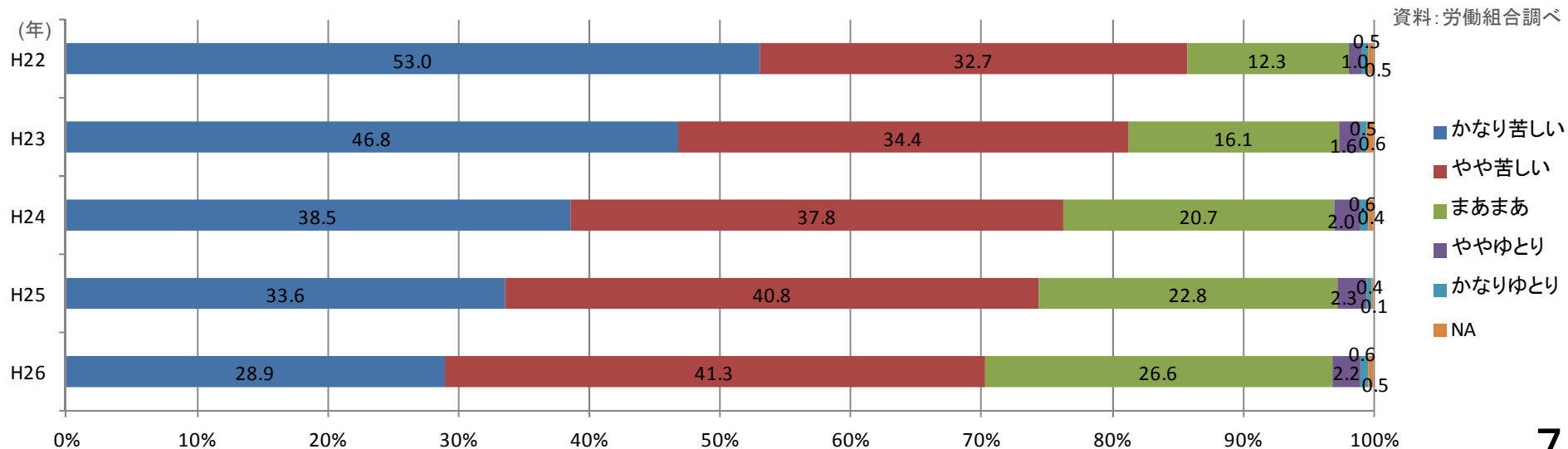
	60歳以上	
	人数	割合
平成25年3月末	33,231	50.5%
平成26年3月末	32,828	51.2%
平成27年3月末	32,448	51.5%

資料: 東京タクシーセンター調べ
※運転者証交付者数

5. タクシー運転者の年間賃金・平均労働時間の推移

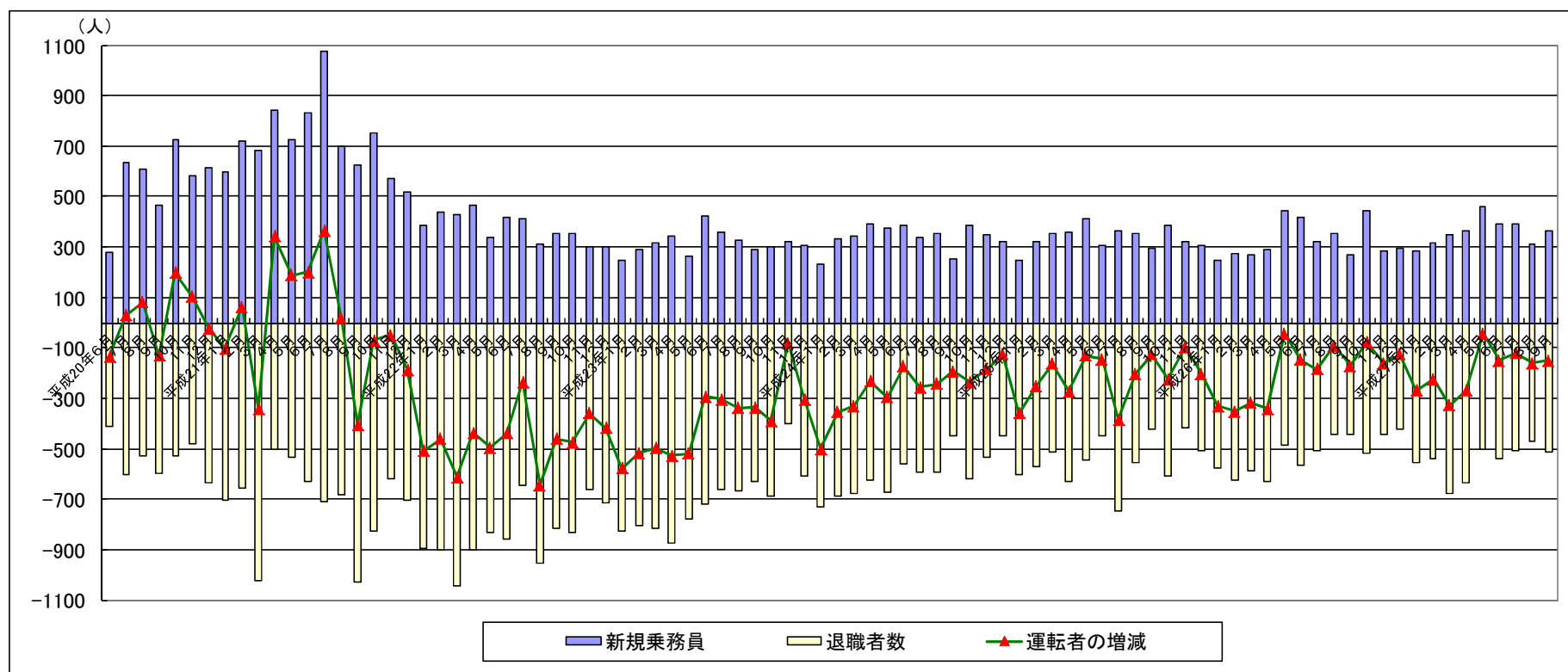


6. タクシー運転者の意識調査結果(生活実態)



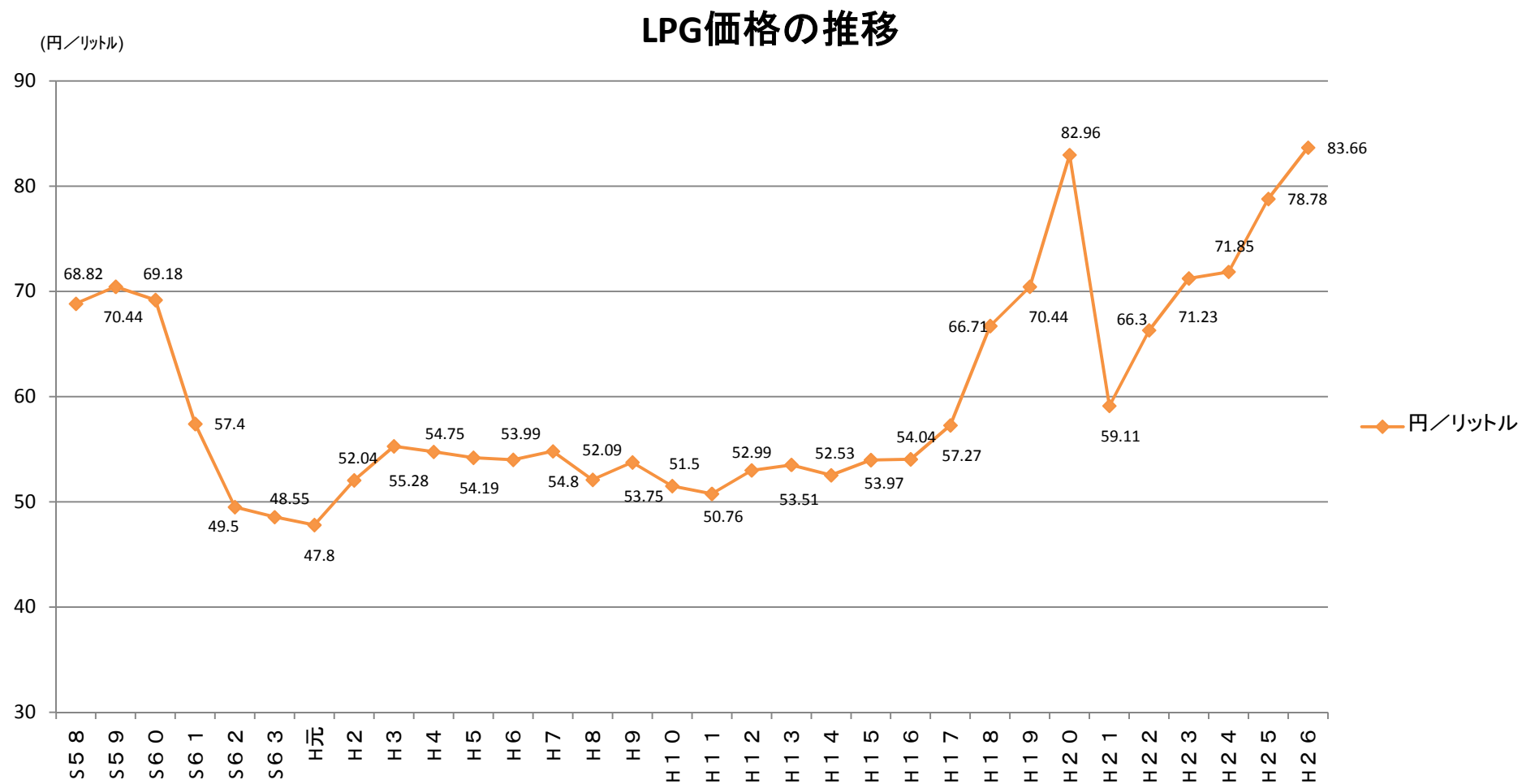
7. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（特別区・武三交通圏）

特別区・武三交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、新規乗務員の数は一貫して減少傾向にある。一方、月別の退職者数は同時期以降、高い水準を保持しており、これを反映して、運転者数全体としては平成21年9月に減少に転じて以降は一貫して減少基調による推移となっている。

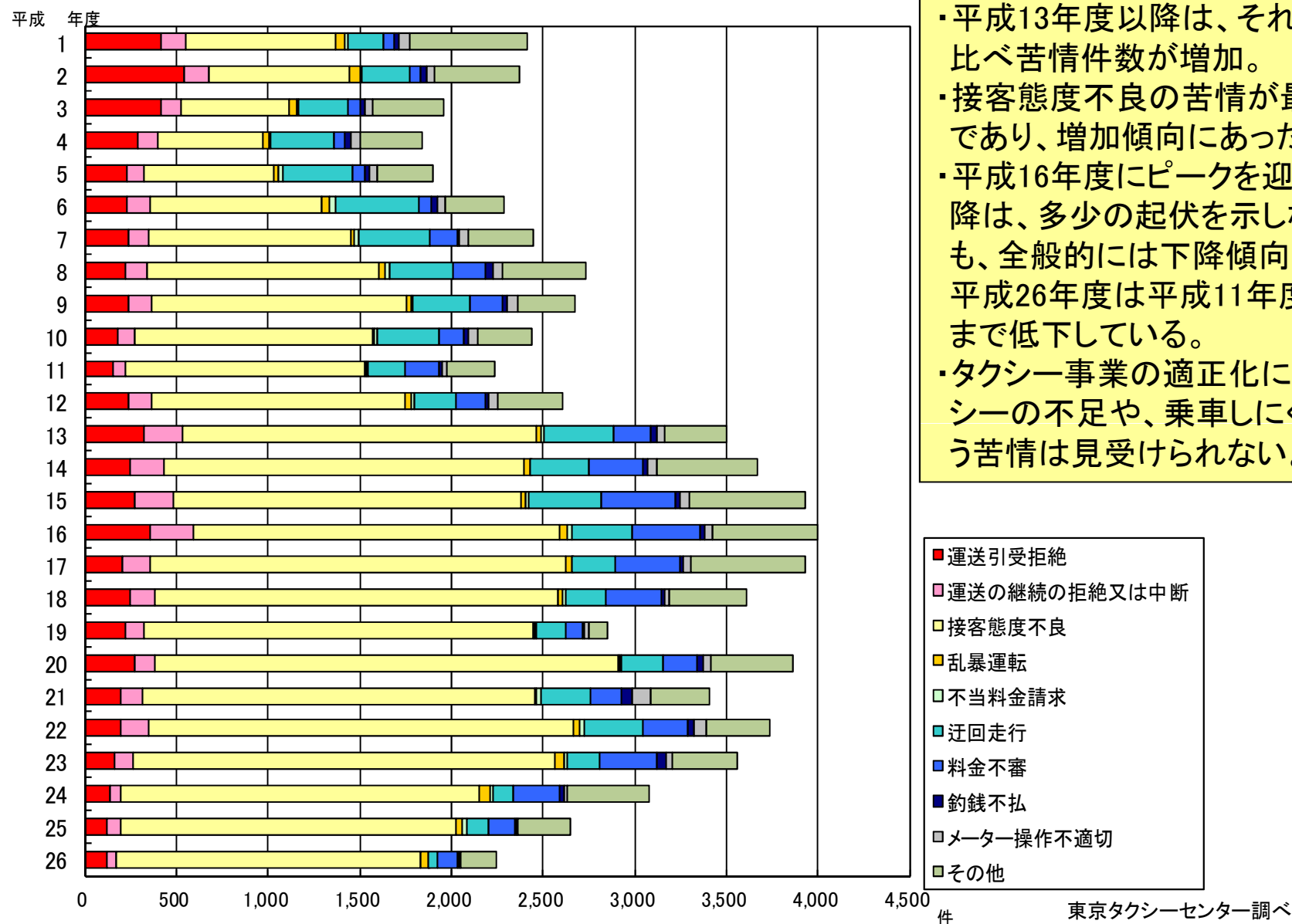


8. LPG価格の推移

LPG価格については、昭和60年頃から下がり、平成元年が最近では一番低い価格になっている。平成元年以降は若干上昇し、平成3年から平成16年までは50円台をキープしており価格は概ね安定していたが、平成17年から上昇傾向に転じ、平成21年には一時下がったものの、平成22年からは、また、上昇傾向になっている。



9. 苦情発生件数



- ・平成13年度以降は、それ以前に比べ苦情件数が増加。
- ・接客態度不良の苦情が最多件数であり、増加傾向にあった。
- ・平成16年度にピークを迎えて以降は、多少の起伏を示しながらも、全般的には下降傾向にあり、平成26年度は平成11年度水準にまで低下している。
- ・タクシー事業の適正化に伴うタクシーの不足や、乗車しにくいという苦情は見受けられない。

10. 準特定地域における活性化事業計画の認定申請状況等について

(平成27年11月12日現在)

営業区域名	地域計画 合意	法人タクシー									個人タクシー		
		事業者数 (H27.10末)	申請				認定				事業者数 (H27.10末)	申請者数 (H27.10末)	認定 事業者数 (H27.10末)
			申請者数	うち事業再構築を定めた者			認定 事業者数	うち事業再構築を定めた者					
				申請者数	減車数	休車数		事業者数	減車数	休車数			
特別区・武三交通圏	H21.12.18	345	340	274	1,703	2,657	340	274	1,703	2,657	13,720	12,408	12,408
北多摩交通圏	H22.2.24	39	39	35	53	82	39	35	53	82	167	160	160
南多摩交通圏	H22.2.24	24	24	18	12	27	24	18	12	27	273	253	253
西多摩交通圏	H22.2.24	7	7	5	16	2	7	5	16	2			

※上記は取・再申請、追加申請、事業廃止等を反映したもの。

※ハイヤー・福祉車両のみを保有している事業者を除いたもの。

営業区域名	現在車両数 ①	適正車両数 上限との乖 離率 (1-③/①)	申請された 減・休車が すべて実施 された場合 の車両数 ②	適正車両数 上限との乖 離率 (1-③/②)	適正車両数 (H27.8.19公示)		
					下限値	上限値③	
特別区・武三交通圏	27,645	1.5%	27,645	1.5%	24,193	～	27,217
北多摩交通圏	1,748	-0.1%	1,748	-0.1%	1,555	～	1,749
南多摩交通圏	1,231	1.4%	1,231	1.4%	1,057	～	1,214
西多摩交通圏	209	4.3%	209	4.3%	177	～	200

※その他ハイヤーは除いたもの。

●旧タク特措法時の基準車両数と適正車両数(参考)

営業区域名	基準車両数 ① (H20.7.11)	現在車両数 ②	減車率 (1-②/①)	申請された 減・休車が すべて実施 された場合 の車両数 ③	減車率 (1-③/①)	地域計画に示された基準 車両数と適正と考えられる 車両数との乖離	適正車両数 (特別・武三 H21.10.14公表) (多摩 H21.11.4公表)		
特別区・武三交通圏	33,943	27,645	18.6%	27,645	18.6%	約20%～30%	23,500	～	26,500
北多摩交通圏	2,015	1,748	13.3%	1,748	13.3%	約13%～23%	1,550	～	1,750
南多摩交通圏	1,345	1,231	8.5%	1,231	8.5%	約7%～18%	1,100	～	1,250
西多摩交通圏	239	209	12.6%	209	12.6%	約16%～25%	180	～	200

活性化に係わる取り組み状況について (特別区・武三交通圏)

[今後の取組の方向性](H24.11.20協議会での今後の方向性)

* 地域計画の目標への主な取組(特別区武三交通圏)

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

- ・1万人アンケートの実施
- ・スマートフォンアプリ「スマホdeタックン」を活用した共通配車事業の推進
- ・ユニ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受講の促進
- ・屋外広告掲出によるPRの拡充案
- ・妊婦支援タクシー
- ・タクシー評価制度及び優良乗り場の検証を踏まえた乗り場の整備・拡充

②安全性の維持・向上

- ・ドライブレコーダーの導入

③環境問題への貢献

- ・低公害車の導入促進

④交通問題、都市問題の改善

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能向上

- ・Suica、Pasmo等IC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

[今後の取組の方向性](H24.11.20協議会での今後の方向性)

* 地域計画の目標への主な取組(特別区武三交通圏)

⑥観光立国実現に向けての取り組み

- ・定額タクシーの運行
- ・東京観光タクシードライバー認定制度
- ・インバウンドに対する取り組み

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・防災レポート車の運行と「防災用品」の設置
- ・タクシー子ども110の実施

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止

- ・新卒・女性・若年層の採用促進(新卒・女性ドライバー採用PTの取り組み)
- ・就活応援タクシーの実施

⑨事業経営の活性化・効率化

◆東京オリンピック・パラリンピックの対応について

- ・東タク協オリンピック・パラリンピック対策委員会の設置
- ・多言語対応デバイスの導入
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック招致 最終プレゼン

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作り

◆1万人アンケートの実施

平成4年から開始し、利用回数、時間帯、運賃水準については毎年調査を行い集約している。街頭配付8000枚、無線顧客配付2000枚を配付。アンケート結果はまとめて東タク協HP内で紹介及び、今後のサービスに反映すべく研究材料として活用されている。



東タク協HPには直近6年の資料が掲載されている。

アンケート項目は、顧客情報やタクシーサービスに関する事項の10項目で構成されている。

特に最終項目については、近年業界内で必要情報の吸い上げを行っている。

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作り

◆スマートフォン配車アプリ「スマホdeタックン」を活用した共通配車事業の推進①

【背景】

- スマートフォンの普及により、従来の無線配車ではなくスマートフォンアプリを利用した簡易な配車サービスが登場。
- 一部タクシー事業者が独自にスマートフォンアプリを提供するほか、国内外の他業種からも参入が相次ぎ、類似のサービスが乱立する状況。
- 現在のアプリ乱立の状況では、利用者の混乱を招くほか、東京都23区内武三地区における空車率の高止まりが懸念される。
- 利用者の配車注文を東京ハイヤー・タクシー協会共通で受け付ける仕組みにより、効果の最大化に期待。
- 共通基盤構築にあたっては、これまで各事業者が投資してきた資産を有効活用することにより、コストや事務負担増加を抑え、従来のタクシー交通流の抜本的な最適化を図る。

[配車の共通基盤化の目的]

- ・配車機会損失の低減
- ・配車距離の短縮
- ・利用者の利便性向上
- ・より身近な受付窓口
- ・空車率の低減、配車最適化

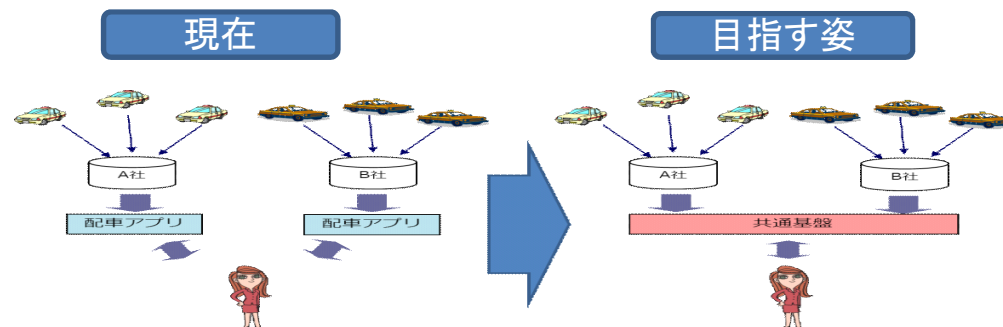
[開発から現在について]

・平成26年1月21日
都内無線6グループ約6500台にて運用開始。

・平成27年1月28日
対応無線が8グループに、台数は**10000台**を超える。アプリの**機能強化、英語版**を開始。

期待される効果

- ・受注増!
- ・空車減!効率配車!!



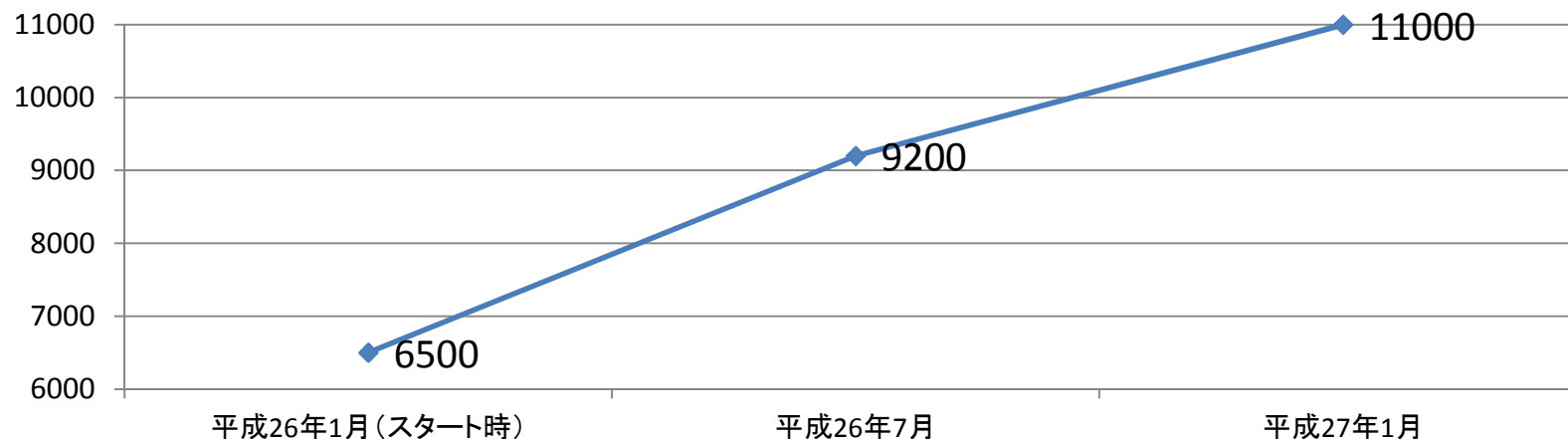
- ・協組毎にアプリが存在し、利用者にアプリ選択の手間を与える
- ・結果として利用者に一番近い車両が配車されないことも考えられる

- ・一つのアプリから共通に注文・配車することにより、利便性向上と、至近の車両を配車できる。

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作り

◆スマートフォン配車アプリ「スマホdeタックン」を活用した共通配車事業の推進②

[対応可能台数 推移]



[対応無線協同組合]



タクシー会社の枠を超えて車両を配車することは**世界的にも初の試みで**、都内法人タクシー**約36%**、都内法人無線タクシーの**約50%**のシェア率にあたります。

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作り

◆UDタクシーの導入状況

高齢化社会が本格化する中で、全ての方が社会生活に積極的に参加出来るようUDタクシーの導入促進を行い、これに寄与する。

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県
23年度実績	2両	15両	—	6両
24年度実績	13両	71両	10両	6両
25年度実績	13両	34両	4両	1両
26年度実績	15両	17両	4両	5両
27年度申請	6両	6両	4両	1両

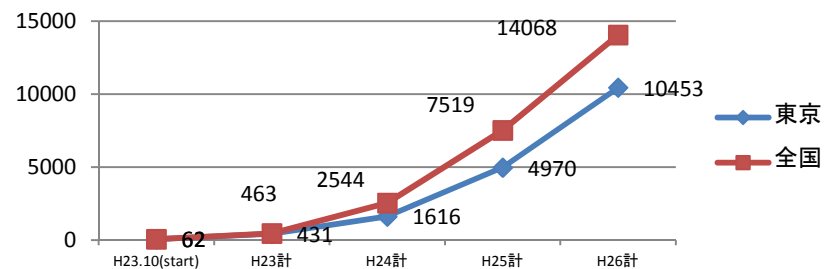
(関東運輸局調べ)



◆ユニバーサルドライバー研修の推進

タクシー乗務員の接客向上の為の教育研修であり、利用者とのコミュニケーション、車椅子の取扱いや乗降時の介助方法等について実施される研修。平成26年度4月からは（公財）東京タクシーセンターでのタクシー乗務員に必要な講習にも組み込まれ、タクシーこそユニバーサルデザインの象徴になりつつある。

	開催回数 (東京)	受講者数		
		東京	東京以外	合計
23年度	8回	431人	32人	463人
24年度	27回	1,185人	896人	2,081人
25年度	157回	3,354人	1,621人	4,975人
26年度	165回	5,483人	1,066人	6,549人
計	357回	10,453人	3,615人	14,068人



出典：一般財団法人全国福祉輸送サービス協会

◆ユニバーサル対応の今後

セダン型タクシーの製造が取りやめになり、今後は
日産「NV200」（写真左）、
トヨタ「JAPAN TAXI」（写真右）
 のユニバーサルデザイン車両になる見込み。
 観光立国・首都東京の新しいタクシー像を世界に披露します。



一般社団法人

東京ハイヤー・タクシー協会

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作り

◆屋外広告掲出によるPRの拡充案①（車体広告）

セダン型タクシーが製造中止となり、今後車両導入はトヨタの「Japan Taxi」や「NV200」といったミニバン型車両となる見込み。広告掲載範囲が従来より広くなる車体を利用することで、**タクシー業界のPR拡充等**を目的に東京都屋外広告に関する条例緩和を目指す。

現状



4つドアと、屋根上の看板事例



4つドアの事例

現在の条例にそった屋外広告は、掲載範囲が狭く、利用可能場所が**2ヶ所のみに限定（・4つドア部 ・屋根上の看板）**されており、一体感がなく、PR力も乏しく、都民にとって違和感のある楽しめないものと言える。

緩和後

（海外・他県の事例など）

車体全体に**広告範囲**を広げること
で、PR力も増し、且つ様々な
広告が産まれることが想定される。
都民にとっては、街中に**楽しめる**
コンテンツが増え、新たなコ
ミュニケーションツールとしても
寄与する。



イギリスやアメリカでの全面



コーディネートTaxi



他県でボンネットを利用したLINE TAXI



今年10月に日産が実施したHalloween Taxi



一般社団法人

東京ハイヤー・タクシー協会

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作り

◆屋外広告掲出によるPRの拡充案②（タクシー乗り場広告）

タクシー乗り場における壁面付き上屋や、広告物の添加については、道路占用許可（道路管理者）及び道路使用許可（交通管理者）の**対象外（バス停留所のみ対象）**とされてきた。

近年の高齢化社会の進展等に伴い、マイカーを利用できない高齢者等の移動需要の急増により、バス停留所以外の**公共交通機関の待合施設（タクシー乗り場含む）**においても一定の要件で**認められ、（公財）東京タクシーセンターで拡充予定。**

期待出来る効果

- 広告物掲出による**PR力向上**
- 風雨よけ、ベンチの設置による
快適性・利便性の向上
- LED照明における**省エネ化**
周辺地域の**防犯効果の向上**
環境・景観に配慮したデザインで高齢者や周辺住民及び観光客等に対してより一層**優しい街づくり**に寄与する。

導入事例

- 三田国際ビル前タクシー乗り場
設置場所 港区三田1-4-8
- 青山OMスクエア前タクシー乗り場
設置場所 港区青山2-5

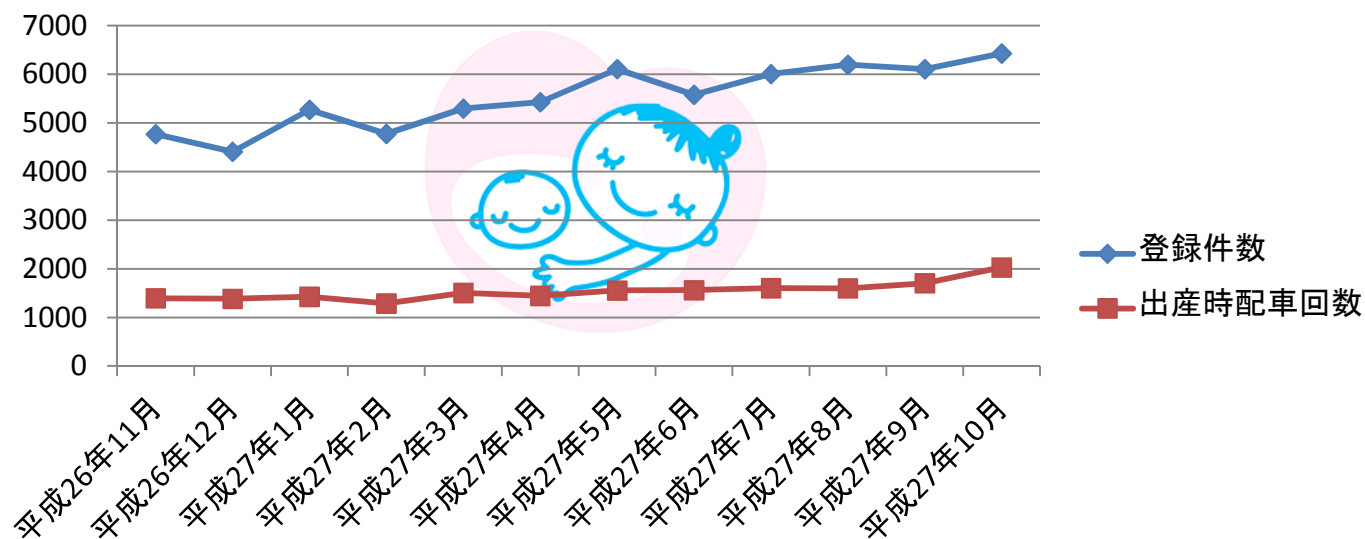


①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り

◆妊婦支援タクシー

事前にお客様の情報をご登録いただくことで、24時間365日いつでも素早く確実に病院へ向かうことが可能で、タクシーに乗ってからの乗務員への道案内も不要で、救急車対応が難しいことから、病院等からも非常に期待されている取り組みです。

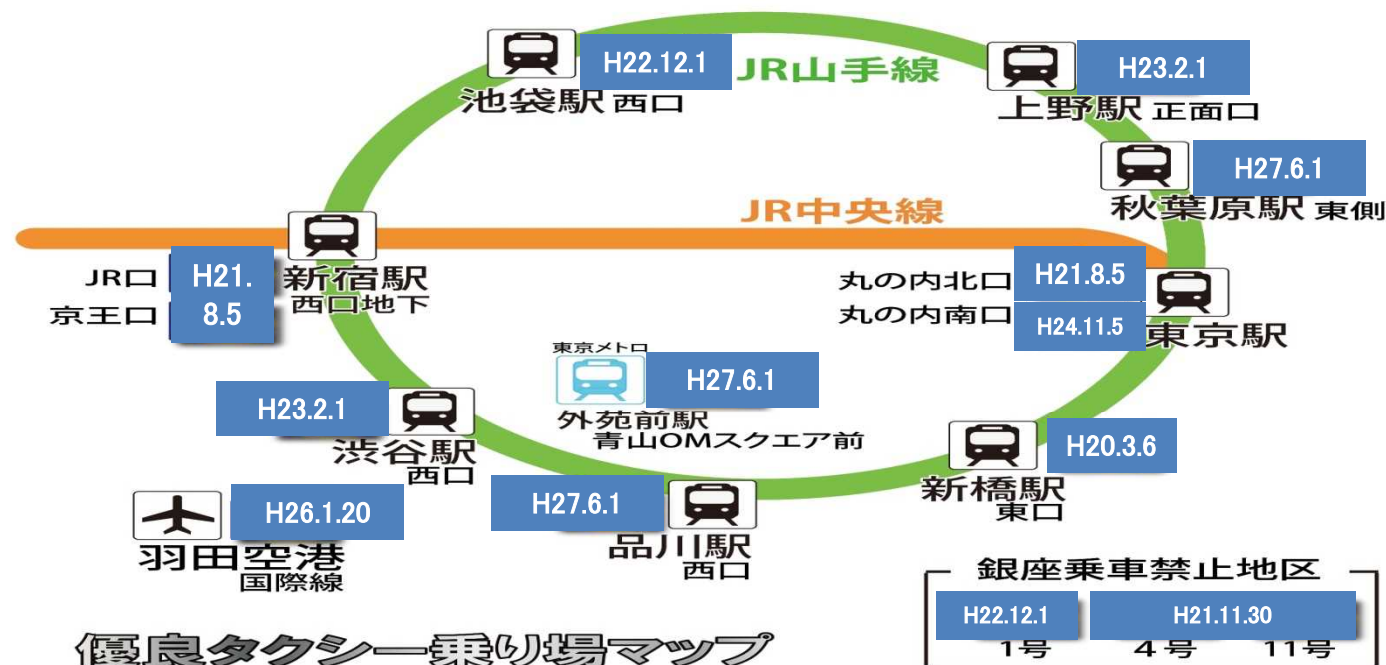
2012年のサービス開始から、わずか**2年余り**で都内タクシーの**15000台**で**約1/3**が対応可能となっており、都内の出産をした妊婦の方の**約7割の方が登録**、**約2割の方が出産時に子育て支援タクシーを利用**していることがわかります。（平成26年都内の出生数（月平均）9219人と、平成27年10月登録件数、出産配車回数から）



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作り

◆タクシー評価制度及び優良乗り場の検証を踏まえた乗り場の整備・拡充

安全・サービスの両面において一定の評価を受けた運転手・事業者が入港するタクシー乗り場



【優良タクシー乗り場への入構可能要件】

【事業者ランク制度】

(公財)東京タクシーセンターの取り扱う指導事案及び苦情事案に加えて、接客サービスや安全に関する情報を評価対象項目とし、「法令遵守面」「旅客接遇面」「安全管理面」の3面から法人事業者を評価するもの。



【優良運転者表彰】

(公財)東京タクシーセンターの優良運転者表彰は、東京指定地域内(特別区、武蔵野市、三鷹市)のタクシー運転者で、道路運送法等に違反がなく接客態度良好で他の模範となる運転者を表彰するもの。



【マスター(みつ星)】

違反がなく、高品位サービスを提供する個人タクシーの最高ブランドとして、有識者により構成されたマスター認定委員会が認定した個人タクシー。



②安全性の維持・向上

◆ドライブレコーダーの導入

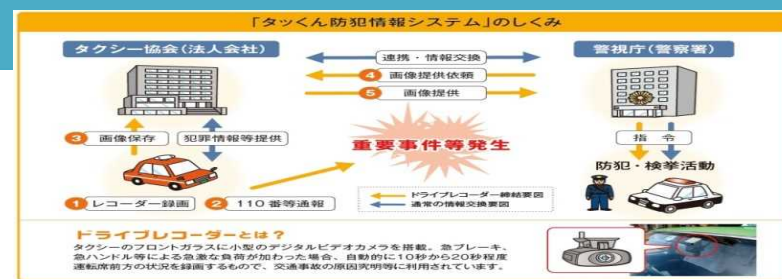
ドライブレコーダーは、CCDカメラ、Gセンサーなどを内蔵した自動車版フライトレコーダーです。事故後の対応の効率化が図られるとともに、安全に関する教育や指導にも活用されます。

（法人タクシーの96%（外側カメラ） 85%（内側カメラ）が装着）



◆タックン防犯情報システム

また、平成21年8月5日よりドライブレコーダーで捉えた映像を警察に提供することにより、相互で連携・情報提供をする「**タックン防犯情報システム**」を構築し、犯罪の抑止に務めております。



③環境問題への貢献

◆低公害車の導入促進

東京の法人タクシーは、昭和 37 年より NOx（窒素酸化物）、SPM（浮遊粒子状物質）、SOx（硫黄酸化物）などの排出量が少ない**環境にやさしい燃料であるLPガス**を使用しています。

また、「エコドライブ（省燃費運転）」にも心掛け大気汚染防止に努めるとともに、東京都の環境確保条例で義務付けられている**「アイドリング・ストップ運動」**を実施しています。

なお、平成 16 年度より**環境負荷の少ない事業運営（グリーン経営認証制度）への積極的な取り組みの推進とハイブリッドや EV など燃費の良い車両及び低公害車両の導入を促進しています。**

平成 23 年 10 月には JR 東京駅「新丸の内ビル前」に**「EV・HVタクシー乗り場」**を開設しました。

■ 燃料別タクシー車両数 ■

地区別	燃料別		内LPG改造車 (※1)	プラグイン・ ハイブリッド車 (PHV)	電気自動車 (EV)	グリーン ディーゼル 車	ガソリン車	計
	LPG	ハイブリッド (HV)						
特別区・武三地区	24,667	1,176	354	0	11	3	243	26,100
多摩地区	2,959	89	4	4	2	0	30	3,084
計	27,626	1,265	358	4	13	3	273	29,184

(注) ※1. プリウス等のハイブリッド自動車にLPGを燃料として使用できるものに改造した所謂トリプルハイブリッド車。

平成 26 年 4 月 1 日現在 東タク協調



⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

◆Suica、Pasmo等ICカード、クレジットカード、電子マネー等への対応

他の交通機関との連携や、利用者の支払い方法の多様化に対応すべく、従来からの現金、チケット、クーポン券に加え、クレジットカードやICカード、電子マネーを利用し、キャッシュレスでスピーディな支払が可能になりました。



導入費は1台あたり、約30万円ほどですが、導入台数は年々増加しております。

クレジットカード導入：91%

電子マネー導入：64%

(法人タクシー調査2015年3月31日現在)

⑥観光立国実現に向けての取り組み

◆定額タクシーの運行

メーターより10%～30%程廉価（料金例.江戸川区：6700円、台東区：6900円等）で、渋滞等による値上がりの心配の無い定額運賃によるサービス提供。現在、羽田空港、成田空港、東京ディズニーリゾートへの定額運賃を実施。

尚、各タクシー車内には、英語・韓国語・中国語による「指差し外国語シート」を携帯し、外国人利用客との円滑なコミュニケーションの手助けとして活用している。

[PR活動による拡充方策]

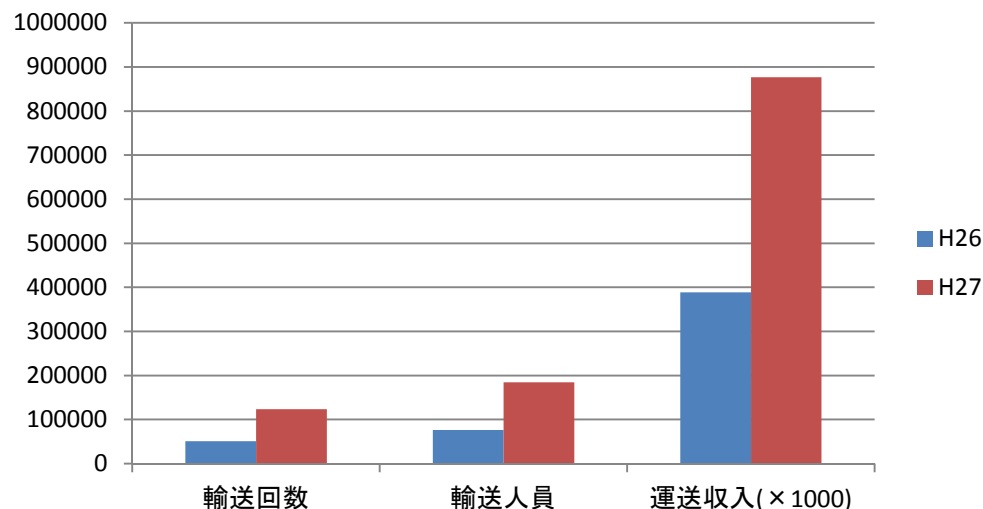
- ・ANA、JAL機内誌による掲載
- ・羽田空港内への定額パンフレットの設置
- ・羽田空港国内線・国際線旅客ターミナル
路線検索「HND Route Master」に定額運賃検索サービス導入等、関係機関とも連携し、定額タクシーのPR活動を行い、認知度向上を図っている。



[羽田定額昨年比実績]

4～8月にかけて前年比較したところ、それぞれ230%程上昇している。

（平成27年4月より従来の国際線定額タクシー乗り場に加え、国内線定額タクシー乗り場が運用開始となったことや、環状線の開通に伴う柔軟な定額料金の設定が一要因として考えられる）



尚、空港定額運賃にて設定された金額は世界的に見ても廉価であり、

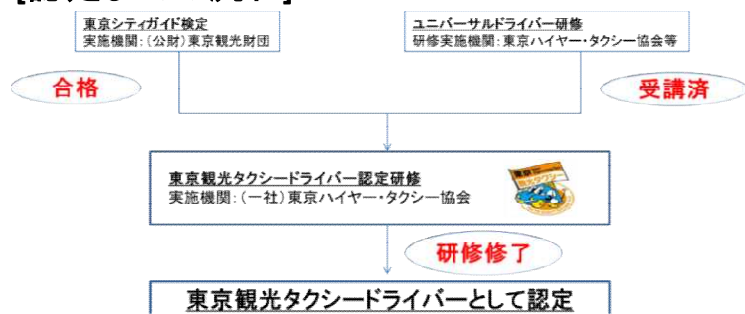
ロンドンは設定が無く（メータで東京の1.5倍～2倍）、**NY**と比較した場合は、ほぼ同等の金額設定です。

⑥観光立国実現に向けての取り組み

◆東京観光タクシードライバー認定制度の取り組み①

タクシー活性化策の取組の一つとして、2012年観光に関わる有識者、行政機関、関係団体、タクシー業界等で構成する東京観光タクシー推進協議会を発足し、認定制度を創設。東京観光タクシーは業界の活性化だけでなく、観光資源に寄与していく。

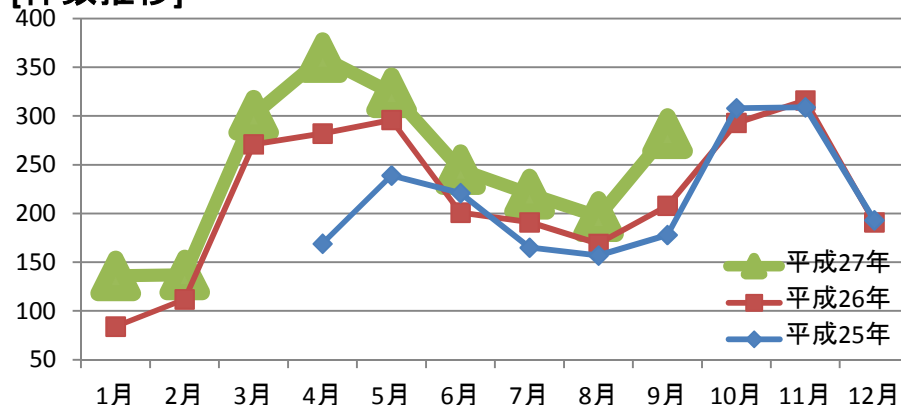
[認定までの流れ]



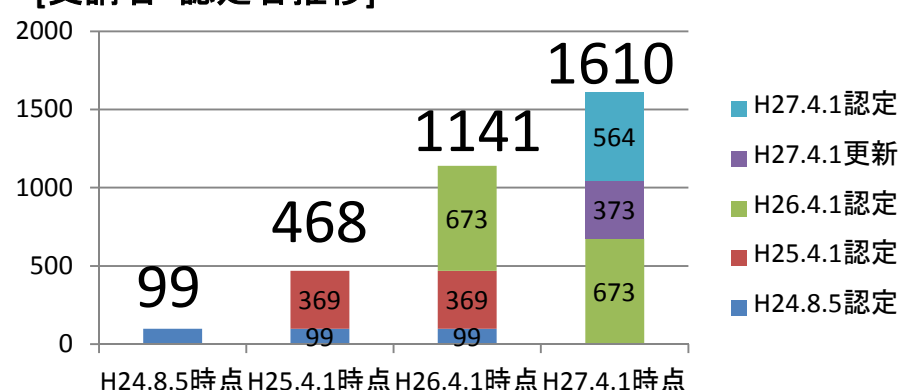
認定者には、観光タクシー営業が行いやすいよう施設優遇を受けることが可能となる。

- ・**東京タワー**・・・駐車場、入場料無料(乗務員のみ)
- ・**東京スカイツリー**・・・駐車場1時間無料(3連休以上等の特別な休暇を除く)
- ・**皇居**・・・皇居初、観光タクシー専用駐車場確保(1回300円(今までは観光バスのみ))
- ・**都庁**・・・優先駐車場に駐車可能。駐車場1時間無料。
- ・**江戸東京博物館**・・・常設展入場無料(乗務員のみ)。東京観光タクシー特別駐車料金適用(1時間500円・要事前連絡)

[件数推移]



[受講者・認定者推移]



認定制度は乗務員のスキルアップを目的に2年毎の更新制度を採用しており、更新時には更新研修を受講する必要がある。更新を見送る者もあり、平成27年度4月1日の認定者数は**1610名**となっている。また、件数については統計を採っていない会社もあり、実数はさらに多いと思われる。一度の観光タクシー業務は**6時間以上が多く、観光タクシーの満足度が非常に高いこと**が要因になっていることかと思われる。

⑥観光立国実現に向けての取り組み

◆東京観光タクシードライバー認定制度の取り組み②

◆観光英語対応ドライバー 認定プログラム

東京観光タクシー認定ドライバーへのスキルアップの為、策定。

TOEIC600点ほどの英語スキルがある者を対象に
5時間×4日の研修を行った上で、研修内で学んだ項目を
スピーチテストを行い、合格した者を認定とするプログラム。

平成27年9月より実施し、**18名**が受講、**15人**が合格予定。



◆通訳案内士法の緩和について

国家戦略特区にて**通訳案内士法**の緩和が認められた（有償での外国人への外国語ガイド）。

現在、東京都と調整中で、**上記プログラム認定者**での**ガイド料金の収受**を目指す。

◆長距離観光タクシー

世界遺産登録等を機に、東京都内から**富士山、富岡製糸場等**を目的とする長距離観光タクシーのサービス提供を開始。

[ルートの設定例]

・東京～富士箱根

: 55.000円

・東京～富岡製糸所・草津温泉

: 55.000円



⑥観光立国実現に向けての取り組み

◆インバウンドに対する取り組み

[(公財)東京タクシーセンターの取り組み]

◆外国人旅客接客研修

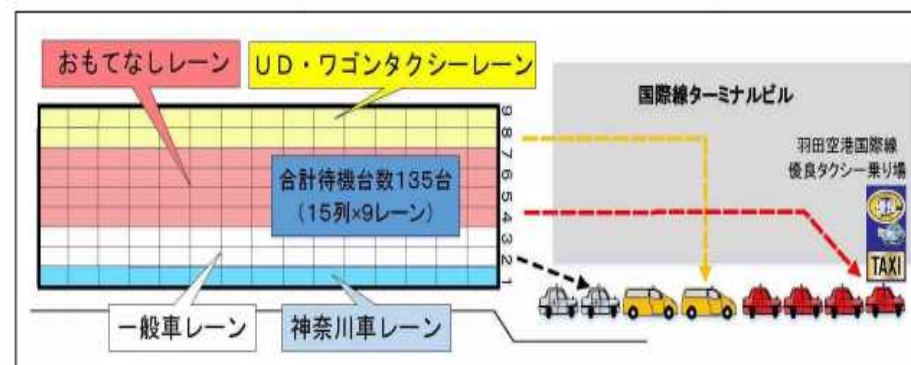
ロールプレイ演習を取り入れた研修により外国人の習慣やタクシー営業に必要な基本的な会話等を知る接客向上を目的とした内容。



◆おもてなしレーンとUDタクシー及びワゴンタクシー専用レーン

平成26年12月15日より上記研修を修了した者が入構出来る専用レーン **おもてなしレーン** を **羽田空港国際線** タクシー乗り場にて供用を開始。英語でコミュニケーションが出来るタクシーを選んで、ご乗車いただける乗り場として「おもてなし」度をアップする。

平成27年9月14日より **UDタクシー及びワゴンタクシー専用レーン** を **羽田空港国際線ターミナル、東京駅八重洲口** タクシー乗り場にて運用を開始。玄関口となる各所で多くの荷物、ハンディキャップのある方等全ての方の利便性向上を図る。



⑦防災・防犯対策への貢献

◆防災レポート車の運行と「防災用品」の設置

大規模災害時にタクシーは現場の第一目撃者となることから、レポート車は車内に緊急電話を搭載し、被害現場の生の状況をマスメディアや東京都災害対策本部を通じ提供することで都民の皆様を災害から守ることを目的に発足しました。

(レポート車70両とレポーター259名が選任)

また、乗車中のお客様や住民などが避難する際に役立つことを目的に9品目を「防災用品」として搭載しています。

(約17000台)



ステッカー



◆タクシー子ども110番の実施

全国各地で子どもが犯罪に巻き込まれる事件が多発していることから、当協会では東京都や警視庁と協力して、子どもたちの安全確保を目的に、法人タクシーにステッカーを貼付し「タクシー子ども110番」制度の取組を開始しました。



⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

◆新卒・女性・若年層の採用促進（新卒・ドライバー採用PTの取り組み）

現在、ドライバーの平均年齢は58.2歳と非常に高齢化しており、観光タクシー、介護・妊婦向けタクシーなどの**多様化するニーズに柔軟に対応できるドライバーの確保、業界のイメージアップ**を狙いとして新卒・女性・若年層の採用を業界として斡旋していきます。

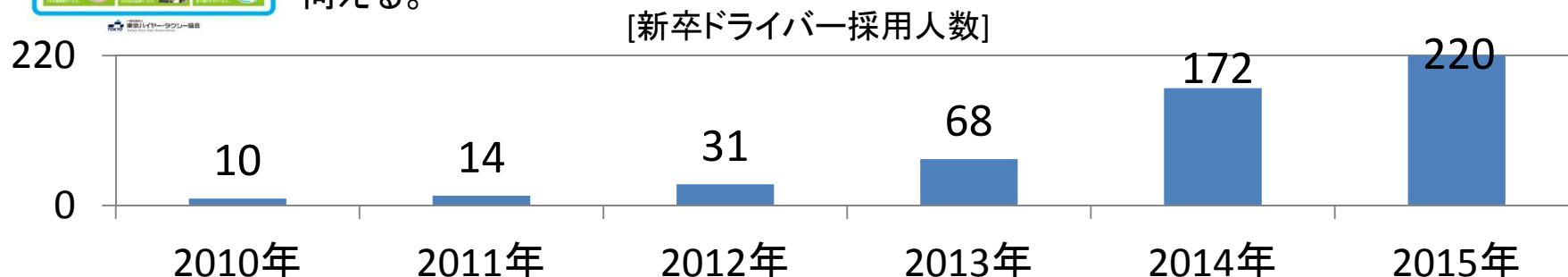


[業界外部への発信]

都内のハローワーク、わかものハローワーク、新卒応援ハローワークにてPR紙を設置。

[業界内部への発信]

新卒採用説明会を実施。既に新卒採用の経験がある新卒採用PTよりノウハウを共有する説明会を実施。会員各社の採用関係者が**100名**近く集まり、関心度の高さが伺える。



[新卒者にとってのメリットも…]

- ・**新卒における離職率が低い**…タクシー業界10%:他産業約30%
- ・**平均収入が同世代に比べ高い**…タクシー業界336000円:他産業2077000円(新卒平均初任給)
- ・**ワークライフバランスが良い**…隔日勤務であれば、月11~13乗務であることからプライベートな時間を確保出来る。

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

◆就活応援タクシーの実施

平成27年度の就職活動の選考が8月1日と後ろ倒しになり、就職活動者は混乱を招いた。社会貢献の一助と、若年層へのタクシー業界を身近に感じていただくことを目的に8月1日～5日に掛けて就活生を対象に**初乗り無料券を配付するキャンペーン**を実施した。

◆実施場所：東京駅八重洲口タクシー乗り場、新宿駅西口地下タクシー乗り場、府中駅コンコース

◆配付枚数：**1336枚**



多くの**一般マスコミの報道や、SNSでの拡散**もされ反響があった。
今後の継続、展開によりタクシー業界のイメージアップにも寄与する。

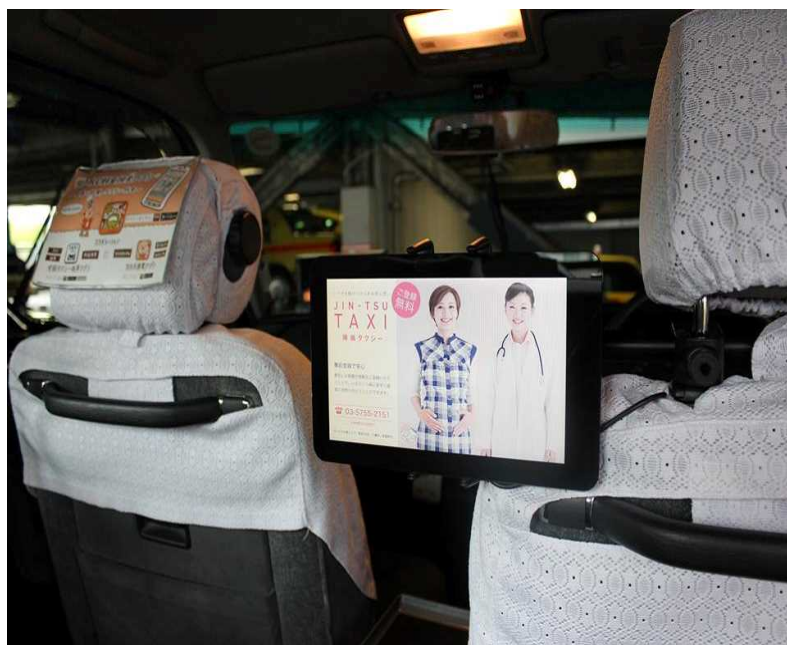
◆オリンピック・パラリンピックの対応について

◆東タク協オリンピック・パラリンピック対策委員会の設置

東タク協会長を委員長とした対策委員会を設置。情報収集や業界内外への広報活動、多言語対応機器類を活用したサービス展開の検討など活動を行う。また、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会の輸送対策協議会などに積極的に参画する。

◆多言語対応デバイスの導入

オリンピック・パラリンピック招致により増加が見込まれる訪日外国人対等として、総務省、（独）情報通信研究機構（NICT）と連携し多言語音声翻訳技術の開発・実用化を推進する。



◆オリンピック・パラリンピックの対応について

◆2020年オリンピック・パラリンピック招致 最終プレゼン

IOC（国際オリンピック委員会）総会での最終プレゼン内で、滝川クリステル氏は、世界を旅する75,000人の旅行者を対象とした調査で、東京は世界で最も安全な都市という事や、公共交通機関、街中の清潔さ、**タクシーの運転手の親切さ**という項目で**第1位**の評価をいただいたことに触れ、「おもてなし」という日本の伝統的なホスピタリティの精神を紹介した。

タクシーの運転手は親切だったか		タクシーのサービスの総合的な評価は？	
東京（日本）	7.71	東京（日本）	8.18
カンクン（メキシコ）	7.69	シンガポール	8.12
シンガポール	7.58	ドバイ（アラブ首長国連邦）	7.84
ブント カーナ（ドミニカ）	7.46	ダブリン（アイルランド）	7.70
ダブリン（アイルランド）	7.45	ロンドン（イギリス）	7.61

同調査では、「**タクシーのサービスの総合的な評価は**」という項目でも東京は**第1位**の評価で、東京のタクシーの評価は世界的に見ても非常に高いことがわかる。