

	平成22年	2月24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27年	12月15日
一部改正	平成29年	3月29日
一部改正	令和4年	12月13日

東京都北多摩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

①東京都北多摩交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・東京都北多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせ、各社ごとに電話での配車依頼に丁寧に対応することでドア・ツー・ドア輸送を担っている。また、自治体や警察等と一体となって地域の安全や生活環境の向上に向けて取り組むなど、地域生活に欠かせない公共交通機関の役割を果たしている。
- ・特に東京都北多摩交通圏の輸送では、駅待ち、つじ待ち、あるいは車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、極めて重要な移動手段となっている。
- ・駅待ちが中心となっている東京都北多摩交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するだけでなく、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置するよう公共交通機関として安定供給に努めており、その運用を通じて一定の秩序が保たれている。
- ・鉄道路線網が密ではない東京都北多摩交通圏では、例えば大学が多く立地するエリアでは通学需要への対応やコミュニティタクシーの運行、別の鉄道路線との駅間をつなぐルートを構築するなど脆弱な交通網を補完する役割を果たしている。
- ・急速に高齢化が進んでいる東京都北多摩交通圏では、高齢者や障害者など移動制約者の外出支援による地域社会への貢献に向けた福祉事業や病人、妊婦などの輸送にも積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、東京都北多摩交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生活移動産業としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。特に、コロナ禍においては、エッセンシャルワーカーとして非常に大きな役割を果たしている。

- ・さらに、タクシー事業に関しては地域公共交通の一翼を担う交通機関として、将来にわたって持続可能な地域の交通インフラを支えていくことが求められる。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・東京都北多摩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 年度と比べ令和 3 年度では年間 25.8 百万人（1 日当たり 7.1 万人）から年間 10.8 百万人（1 日当たり 2.9 万人）へと約 58%減少している。これは、少子高齢化による需要の減少に加え令和 2 年当初より猛威を振るっている新型コロナウイルスの感染拡大による行動様式の変化により、一般の利用客のみならず、企業等のビジネス利用も減少していることなどが影響している。ワクチンの普及をはじめとした各種感染症対策が講じられているものの、感染は収息に至らず、依然として厳しい状況が続いている。
- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100 円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都北多摩交通圏において従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

◇規制緩和後における車両数の推移

- ・その一方で、東京都北多摩交通圏におけるタクシー事業は、平成 14 年 2 月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以降、新規事業者の参入や既存事業者の増車等が活発に行われ、市場経済における競争原理を導入したが、事故の増加、乗務員賃金の減少、交通渋滞を惹起するなどの状況を招来するところとなった。その後、平成 20 年 7 月 11 日付けで特定特別監視地域の指定を受け、業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少、平成 14 年 3 月末の 2,136 両（法人 2,014 両、個人 122 両）と比べ令和 4 年 3 月末時点では 1,855 両（法人 1,708 両、個人 147 両）と約 13.2%減少している。
- ・令和 4 年 8 月 30 日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値（実働率 80%）が 857 両、下限値（実働率 90%）が 762 両となり、令和 3 年度末車両数と適正車両数との乖離率は 49.9%となっており、コロナ禍の実績を用いたことにより現状とは大きく乖離したものとなっている。

◇輸送実績の悪化

- ・このように、東京都北多摩交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー需要が減少している結果、法人タクシー1日1車当たりの走行キロは、平成 13 年度と比べ令和 3 年度ではコロナ禍の影響もあり 224.0km から 157.6km へ、実車

率は 49.4%から 42.6%へ、実働率は 87.1%から 60.9%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 44,314 円から 36,654 円へと約 17%減少するという実態となっている（関東運輸局調べ）。

- ・さらに、令和 4 年 8 月の実績では、実車率 43.5%、実働率 59.9%、1 日 1 車当たりの運送収入は 42,130 円と、平成 13 年度の数値を大きく下回っている（東タク調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成 13 年 53.51 円/リットルから令和 4 年 5 月 129.9 円/リットル）（一般財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センター調べ）や感染症対策、安全対策等への経費が増大している。多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者においては、赤字事業者の割合は平成 26 年度 68%から令和 3 年度 93%に増加しており（関東運輸局調べ）、依然として事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

◇運賃改定の実施

- ・輸送実績の悪化による労働条件の低下や、近年におけるスマホ配車やクレジット決済、IC カード決済等の IT 化の推進、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー等の安全対策等への経費が増大していることなどを背景に、多摩地区三交通圏のタクシー事業者においては令和 2 年 2 月に運賃改定を実施し、値上げによる増収で経営状況の改善を期待していたところである。しかしながら、同時期に発生した新型コロナの影響により、運賃改定を行ったにもかかわらず期待した増収にはつながらず、非常に厳しい状況が続いている。

◇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招き、東京都の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、300 万円台まで落ち込んだものの、平成 28 年から令和元年においては回復基調となり、令和元年においては 484 万円まで回復したが、東京都の全産業平均とは依然として 208 万円の格差が生じていた。
- ・この格差を埋めるべく令和 2 年 2 月には労働条件の改善を目的とした運賃改定が実施されたものの、その後の、新型コロナウイルスの影響により令和 3 年においては 337 万円と非常に厳しい賃金水準となっている。この間に東京都との全産業平均との格差は年々拡がりコロナ禍の令和 3 年度においては 248 万円にまで格差が拡大している。（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。
- ・また、年間の労働時間についても、東京都の運転者は東京都全産業平均よりも長く、

その差は令和3年には180時間となっている（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。

- ・そのような状況の中で、いわゆる働き方改革が運輸業にも順次実施されており、運転者の労働時間の短縮は喫緊の課題ともなっている。

◇運転者不足と高齢化

- ・運転者の労働条件の低下等から昭和53年度には39.2歳であった運転者の平均年齢は平成27年度には58.6歳となり高齢化の一途を辿っていたが、その後、大手事業者を中心とした新卒採用者獲得に向けた積極的な取り組みや女性ドライバーの採用促進などにより令和4年3月現在都内の運転者の平均年齢は58.2歳、多摩地区においては60.9歳と高い年齢水準で推移している。
- ・これまでも運転者不足と高齢化は、業界にとっての懸案であったが、令和2年2月からの新型コロナウイルスの感染拡大により多くの運転者が退職するという事態を惹起し、コロナ禍以前の平成30年度末6,428名であった運転手が令和3年度末には5,393名と顕著な運転者不足となっている。また、運転者の高齢化も進み多摩地区における65歳以上の高齢運転者割合は約40%になっており、新たな運転者の確保が喫緊の課題となっている。
- ・こうした運転者不足を解消し、的確に利用者ニーズに対応することが最優先で取り組む活性化策との声もある。
- ・また、高齢化の進展が事故多発の要因との指摘もある中、特に近年は健康起因による事故が増加しており、所定の健康診断以外の特別な健康診断が求められている状況にある。
- ・さらには、IT技術などを用いた先進的な利用者サービスが導入される一方で、運転者による対応が困難という状況が発生しており、これについては日々の指導教育に委ねざるを得ないのが現状である。
- ・なお、多摩地区における運転者の平均年齢は、令和元年度末では60.0歳、令和3年度末においては60.9歳となっている。

◇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

- ・これまでと違い、新型コロナウイルスの感染拡大がもたらした全産業への影響は計り知れないものがあり、タクシー事業においても多くの運転者が退職し、需要に十分応えることができない状況が見受けられる。
- ・東京都北多摩交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われ、限られたスペースが適正に運営され

てきた。しかし、立川や国分寺、府中など駅周辺繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、J R・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集中による交通問題が起こっている。こうした過度の交通集中が駐停車違反や旅客乗車までの待ち時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。さらに、これらによって、バス運行の定時性や物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。

- ・東京都北多摩交通圏においては、環境性能の高いUDタクシーの導入など環境面への配慮や移動制約者向けの対応に積極的に取り組んできたが、令和2年に運賃改定を実施したもののコロナ禍での影響により増収は得られず、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきている。

◇東京都北多摩交通圏のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者各社においては、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、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、ユニバーサルドライバー研修、福祉共同配車センター、運転者への介護訓練、陣痛タクシー、キッズタクシー、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、UDタクシーの導入、精神障害者割引制度の導入、交通問題や公共交通の整備・環境・防災問題等に関する協議会への参加、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、特殊暴力防止対策連合会広報委員としての活動の推進、消防署の広報活動への協力、地域の小学生への職場体験実施、地域の子供たちへの交通安全学習の場の提供、全国交通安全運動期間中の広報車の運転や歩行者の安全のための主な交差点での立会い業務、地元主催イベント等におけるタクシー乗り場や待機所の移設と交通整理係の派遣、地元主催イベント等への協賛等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入等）、経営効率の改善（GPS+CTIの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、サービスコンテストの実施等）、労働条件の向上（ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、セーフティドライバーズコンテストの実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。
- ・個人タクシー業界では、マスターズ制度、聴覚障害者の外出支援策などの独自の取組みを実施している。

- ・また、東タク協三多摩支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

◇新型コロナウイルス感染拡大による影響と業界の対応

- ・これまで供給過剰状態是正の取り組みにより日車営業収入及び実車率が拡大傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、北多摩交通圏における令和元年度の輸送人員が1605万人、営業収入が187億円であったところ、令和3年度においては輸送人員が1,080万人、営業収入が138億円と大幅に減少した。
- ・その一方で、公共交通機関であるタクシーは、国民生活を担うエッセンシャルサービスであり、恒久的な輸送力を維持しなければならない社会的責務があることから、令和2年3月31日付け関自旅二第5247号「新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置について」に基づく臨時休車制度や、雇用調整助成金などを活用することにより、輸送力の維持、ひいては公共交通機関を担う運転者の雇用維持を図った。

◇新たな移動手段導入に向けた動き

- ・経済界を中心に、自家用自動車を活用した、いわゆる「ライドシェア」解禁を求める動きがある。
- ・また、自治体等において、一定のエリアにおいて、バス、タクシーの脅威となるサブスクリプションで乗り放題の新たなモビリティの導入の動きがある。

◇まとめ

- ・上述のように、東京都北多摩交通圏のタクシー事業は、法人タクシーを中心に供給過剰状態の解消に努めているものの、コロナ禍等もあり、その努力を上回る需要の低迷により、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題が生じるなかで、公共交通機関として、各駅に分散して、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置する安定供給等の重要な役割を果たすために多様な努力を行ってきた。タクシー事業者にもさらなる創意工夫の余地があるものとは考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は困難であるとともに、地域密着型のサービスや福祉など社会貢献活動の継続が困難となるものと思われる。

③取組みの方向性

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

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

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

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。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。

協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする。

さらに協議会は、タクシー事業の現況やそれを取り巻く環境の変化等に応じて、適宜地域計画の見直しを行うものとする。

- ◇タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり
- ◇安全性の維持・向上
- ◇環境問題への貢献
- ◇交通問題、都市問題の改善
- ◇地域公共交通としての役割の強化
- ◇総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
- ◇観光立国実現に向けての取組み
- ◇社会・福祉への貢献
- ◇防災・防犯対策への貢献
- ◇運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ◇運転者の確保への取組み
- ◇事業経営の活性化、効率化
- ◇新たな運賃制度の積極的な活用（事前確定運賃、一括定額運賃等）
- ◇過度な運賃競争への対策

2. 準特定地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・併せて、タクシー事業者に対しては地域の公共交通を担う事業者の責務として持続可能な交通サービスを提供するための取り組みが求められるとともに、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に、新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取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、UD タクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、季節、天候、曜日、時間等で刻々と変化する利用者ニーズに対応するための体制（乗務員の確保、勤務シフトの変更等）を構築や、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービス、多言語対応タブレット端末の導入、キャッシュレス決済の普及、さらには感染防止対策としてのニューノーマルタクシーの導入促進を図るものとする。

②安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2025」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、同プラン及び実施目標に掲げられた、

乗客の死者数ゼロ、死者数 25 人以下及び人身事故件数 6,600 件以下を上回る改善率を目標とする。

- ・また、運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成 26 年 4 月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数 200 両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

③環境問題への貢献

- ・政府は、令和 3 年に 2050 年カーボンニュートラル宣言を行うと共に、温室効果ガスの削減目標について、2013 年比で 2030 年までに CO2 排出量を 46%削減することを閣議決定した。
- ・東京都における総 CO2 排出量が平成 12 年度の 58.9 百万 t-CO2 から令和元年度 55.03 百万 t-CO2 と横ばいで推移しているが、このうち運輸部門の構成比は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成 12 年度の 30%から令和元年度 17%に大幅な減少がみられる（東京都環境白書 2021）
- ・2020 年度における日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は 17.7%を占めており、自動車全体では運輸部門の 87.6%（日本全体の 15.5%）、うちタクシーが占める割合は 0.7%となっている（国土交通省 HP より）。
- ・今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、2050 年カーボンニュートラル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

- ・東京都北多摩交通圏では、立川、国分寺、府中等、J R・私鉄の主要ターミナル駅の一部で発生している乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題について、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、例えばショットガン方式の実施などにより改善し、特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、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更に図るとともに、歩行者の安

全性に配慮した改善策を推進する。

- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

⑤地域公共交通としての役割の強化

- ・地域ごとの状況を鑑みた地域社会密着型サービスを提供し、地域公共交通機関としての役割を一層強化する。
- ・乗合タクシーやデマンドタクシーの運行などについては、各自治体と連携を図り、地域における利用者等住民のニーズを把握し、積極的に対応する。

⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、少子高齢化の加速化やバス路線等の減少が進む昨今においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通である。
- ・このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「都市づくりのグランドデザイン」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- ・なお、他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら検討する。
- ・また、都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていくとともに、近年に見られるような記録的豪雨や超大型台風などの災害による鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関等として適切な役割を果たしていく。
- ・さらに MaaS 関連事業において、ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、総合的な移動サービスの提供に向けた取組みを推進する。

⑦観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて

観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができ
る。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供
することが可能である。

- ・平成 28 年 3 月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の
日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたい日本へー」において、2030 年まで
に訪日外国人旅行者数を 6,000 万人とすることを目指すとしているところである。令
和 2 年から今日に至るまで新型コロナウイルス感染拡大の影響により、訪日外国人旅
行者数が落ち込んでいるものの、令和 4 年からは徐々に受け入れ体制を拡大してお
り、今後、訪日外国人旅行者数は緩やかに回復していくものと見込まれる。
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組
んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、
意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・さらに、東京都では、世界最高の「P L I M E 観光都市・東京」を実現すべく観光を
重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」を様々な社会
変化に対応した観光関連事業者の取組みとして強力に後押しし、持続可能な観光産業
へ進化させるため、令和 4 年 2 月に「東京都観光産業振興実行プラン」を策定し、同
プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タク
シードライバー認定研修での取組みなどにより、東京都をはじめ各関係自治体の観光
振興政策との協力を推進する。

⑧社会・福祉への貢献

- ・少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、
陣痛タクシー、キッズタクシー、徘徊 S O S ネットワークなどへの対応を推進する。
- ・地域の移動制約者に対する外出支援などを含む介助サービス事業への取組みを積極
的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して、急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配
車への取組みを進める。

⑨防災・防犯対策への貢献

- ・24 時間走行、待機しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治
安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・特に震災対策については、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災によって、
帰宅困難者による混乱等が生じたことを踏まえ、国及び東京都、市町村において検討
されている災害対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害発生時におけ
る安全輸送を図るための対策についてルール作りを進める必要がある。

- ・また、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自治体との協定や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。
- ・さらに、子供達の安全確保に資する「タクシーこども 110 番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。
- ・交通事故の削減等、防犯・防災対策への地域貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。
- ・交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極的に取り組む。
- ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。
- ・地域の中で交通事故防止に関する啓蒙活動や広報活動などを推進する。
- ・地域の小学生などへの職場体験学習を推進するとともに、交通安全学習の場を積極的に提供する。

⑩運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・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、令和 3 年現在、東京都の運転者で 248 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、令和 3 年現在、東京都のタクシー運転者で 180 時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制についても検討し、実現を目指すものとする。

⑪運転者確保への取組み

- ・コロナ禍以前より続いている運転者不足問題の解消に向けて、労働条件の改善・向上と併せ業界における P R 活動の実施や、国の制度などを活用した運転者確保に資する取組を行う。
- ・具体的には、女性や若年層にとっても働きやすい職場環境作りに取り組むための「女性ドライバー応援企業認定制度」や、「働きやすい職場認証制度」の積極的な活用や、合同企業説明会の開催、さらには業界 P R 動画やガイドブックの作成などが考えられる。

- ・これらを実施・活用することにより、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、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。

⑫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、運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

⑬新たな運賃制度の積極的な活用

令和元年度から令和2年度にかけて、事前確定運賃、一括定額運賃等が順次スタートしたことから、当該諸制度を積極的に活用することで、新規需要の開拓に努めるとともに、公共交通機関としてのタクシーサービスのさらなる充実を図る。

⑭過度な運賃競争への対策

過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応するが、北多摩交通圏の現状においては過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そのような問題が発生した場合には、本項目の目標を見直すこととする。

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。令和4年8月30日付けで関東運輸局長が公示した「準特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都北多摩交通圏の適正車両数は、1. ②で述べたとおり、2つのケースの実働率により、上限値 857 両（実働率 80%）、下限値 762 両（実働率 90%）であり、令和4年3月末の車両数 1,709 両と比べ、上限値とは 49.9%の乖離が認められる。
- ・これらを踏まえ、また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く現状は大きく変わるものではなく、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない

現状を踏まえると、供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。

- ・こうした改善の結果として、各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、日車営収を含む総営業収入の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上やサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・さらに、過剰な車両によって発生している交通渋滞等の交通問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO2 排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、運転者の雇用に配慮しつつ、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

3. 準特定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

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

活性化事業計画に関しては、本準特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化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し、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

実施時期としては短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は準特定地域指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化事業については継続的に取り組むものとする。

活性化事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るためには、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。また、事業者、自治体等の関係者は本準特定地域計画の活性化事業のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

○需要に即した運転者の確保

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○タクシー利用者に対するモニター調査の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○アプリ配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○24時間配車体制の確立

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○女性ドライバー優先配車サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○電子マネー、クレジットカード、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

実施時期：短期

○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

○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

○UDタクシーの導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：個人タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○事業者における自社WEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備
実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体
実施時期：中期
- 一般紙広告などを活用したPR活動
実施主体等：タクシー事業者
実施時期：短期
- 優良運転者表彰制度の促進
実施主体等：タクシー事業者、個人協会、法人協会
実施時期：短期、中期

②安全性の維持・向上

- ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 運輸安全マネジメント講習の受講
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 交通事故ゼロ運動等の実施
実施主体：タクシー事業者、警視庁
実施時期：短期
- セーフティードライバーコンテストの参加
実施主体：タクシー事業者、警視庁
実施時期：短期
- 緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期、中期
- 健康診断結果の活用
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施
実施主体等：法人協会、個人協会、自治体

実施時期：短期

③環境問題への貢献

- ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 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

④交通問題、都市問題の改善

- 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

- タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

- ショットガン方式の導入

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- タクシープール等主要駅における待機スペースの整備

実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力

実施主体等：法人協会、個人協会、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、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：中期

⑤地域公共交通としての役割の強化

- バス路線の廃止による交通空白地域における代替としての乗合タクシー供給
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 地域公共交通会議等への積極的な参画
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進
実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局
実施時期：中期

⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- 輸送障害時における代替輸送の自治体及び鉄道事業者との連携強化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置
実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局、自治体、警視庁、バス事業者、利用者
実施時期：中期
- ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実
実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者
実施時期：短期、中期
- 都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進（再掲）
実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局
実施時期：中期
- 高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体との連携
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体
実施時期：中期
- MaaS 関連事業への参画
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：中期

⑦観光立国実現に向けての取組み

- 外国語指差しシートの作成、携行と車体表示
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会
実施時期：短期
- 観光タクシードライバー認定研修の実施
実施主体：法人協会
実施時期：短期
- 観光モデル事業への取組み
実施主体：タクシー事業者、自治体
実施時期：短期
- 多摩地区三交通圏・羽田空港間等定額運賃制度の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供
実施主体：タクシー事業者、自治体
実施時期：短期、中期
- 鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討
実施主体等：法人協会、個人協会、自治体
実施時期：中期、短期

⑧社会・福祉への貢献

- 福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者、自治体
実施時期：短期、中期
- 介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者、自治体
実施時期：短期、中期
- 福祉タクシー車両保有情報の共有
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 体調不良児童の自宅までの送迎
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

- キッズタクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 陣痛タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- サポート c a b の運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 移動制約者などに対する外出支援
実施主体：タクシー事業者、自治体
実施時期：短期
- 徘徊 S O S ネットワークなどへの参画
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 選挙開票時における輸送サポート業務
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 公営競技開催日における貸切車両の運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- タクシー乗り場のバリアフリー化
実施主体：自治体、法人協会
実施時期：中期

⑨防災・防犯対策への貢献

- 都市における治安維持への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 都市における防災への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期

- 都市における防犯への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- こども 110 番の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 防災レポート車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期

⑩運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- 賃金制度・乗務員負担制度の見直し
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 若年労働者の積極的な雇用の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 労務管理セミナーの開催
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
- 就業規則改定セミナーの開催
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
- 専門家による各種セミナーの開催
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期

- 専門家による個社別の各種コンサルティングの実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運転者職場環境良好度認証制度の活用
実施主体：国、法人協会
実施時期：短期、中期
- 仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 女性が働きやすい職場環境の整備
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期期
- 防犯訓練の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 防犯仕切版の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期

⑪運転者確保への取組み

- 合同企業説明会の開催
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
- 東京のタクシー業界PR動画やガイドブックの作成
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
- 女性ドライバー応援企業認定制度の活用
実施主体：国、法人協会
実施時期：短期、中期

⑫事業経営の活性化、効率化

- 無線基地局の共用化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

○ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：法人協会、個人協会

実施時期：短期

⑬新たな運賃制度の積極的な活用

○事前確定運賃、一括定額運賃制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

⑭過度な運賃競争への対応

過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応するが、北多摩交通圏の現状においては過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そのような問題が発生した場合には、本項目の目標を見直すこととする。

(注)「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2.

に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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

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

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、東京都北多摩交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上