

埼玉県南西部交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画骨子（素案）に対する修文意見等について

構成員名	指摘項目	修文等の意見	理由
有限会社志木合同タクシー 須田 超一	(P 8)	タクシー運転者が職を失うことにつながることも留意。	減車した場合、乗る車がないのに乗務員の雇用を続けるのは不可能です。左記の文は減車と矛盾していると思います。
西武ハイヤー株式会社 江崎 義美	(P 6) ・安全性の維持・向上について。	本文の内容に対して意見はありませんが、安全・安心の向上のためには、「運輸安全マネジメント」の的確な実施における「輸送の安全確保」を目指していかなければならないと考えます。公共交通機関として、お客様に認識していただくためには、安全安心を最優先に快適な空間を提供する必要があり、この運輸安全マネジメントに対する考え方は、事業者全員が共通の認識をもって取り組むべきであります。	弊社は安全管理規程等義務付け事業者として、輸送の安全確保について、安全管理規程を作成し、社長自ら先頭に立ち、「当社の根源、安全安心はすべての業務において最優先する」という、コミットメントを発信しております。また、「安全への取り組み」といった冊子を全社員に配布し、周知を行っております。平成20年10月には国土交通省によるヒアリングを受け、評価をいただきましたが、不足していた部分についての取り組みを行い、スパイラルアップを目指すところであります。実際に中小の事業者は「安全マネジメント」という言葉は知っていても、正確に理解され、実施されている会社は少ないことでしょう。タクシー事業者は、お客様に自社の考えを押しつけるのではなく、安心・安全の具体例を示す必要があるのではないのでしょうか。
川越乗用自動車株式会社 岩崎 真人	(P 2 - L 4)	また、タクシー事業に類似した様々な業態が、要件・規制の厳しいタクシー事業では対応できない分野で追認されたことや、採算性が低くこれまで運行がかなわなかった路線に公費助成を受けてバスが運行を始めたことなどが、結果的にタクシー需要を低下させたと考えられる。(変更)	禁止されている運転者派遣と類似した自動車管理業・アルバイト労働を前提とした運転代行業・車両持込や電話点呼も認められ労働法の適用も不十分なNPO等有償輸送・コミュニティバスなど、タクシー事業者には違法とさえ思えるような業種・業態が追認され、それぞれの制度が整合性不十分

	<p>(P 2 - L 8)</p> <p>(P 3 - L 6)</p> <p>(P 3 - L 1 1)</p>	<p>・・・増加した。ただ、このうち新規参入事業者分を除いた増加率は5%を切っており、特定地域に指定された他地域に比べてかなり低率であるという本地域の特色が現れている。駅を中心とした車両待機と無線配車を主体とする地域の経営実態や歴史的な背景の下、待機車両数を管理してきたことが原因であると思われる。 (追加)</p> <p>・・・調べ)。ただ、埼玉県の場合、全国データと比較してわずかとはいえ差が少なく、運転者の男女差はないなど労働条件向上に地域の事業者が真面目に取り組んでいることが散見できる。(追加)</p> <p>・・・みられるが、地域の約3分の2の事業者には運行記録計の装着が義務付けられるなど、労働時間管理が厳しく指導されたため近年は大幅に改善されてきている。ただ、労働時間の削減が労働生産性の向上を伴って行われていないため、運送収入＝歩合制賃金の低下に結びついてしまうという結果も生んでいる。(追加)</p>	<p>のまま並存していることが問題であり、タクシー事情を知る上で地方行政や利用者に前提として是非押さえていただきたいから。</p> <p>現在の混乱は規制緩和政策に考えも無く乗り込んで、増車競争を繰り広げたタクシー事業者の無策が原因であるかのトーンが存在しているが、当地域においてはそのような分析は行き過ぎである。特定地域に指定されている以上、まずは減車によって業界の衰退を食い止める必要があるが、それによって全ての問題が解決されるわけではない。地域の特性を積極的に評価するところから適正化に向かうシナリオを作る必要がある。</p> <p>確認することができなかったが、全産業労働者所得のデータに派遣やアルバイトは入っているのだろうか。経費の大部分を占める運転者の人件費について、制度上派遣やアルバイトに逃げることのできないタクシーにとって、正社員の条件が売上によって上下するのはむしろ当然である。東京隣接地域の事業者がいかに高水準を維持するために努力しているかを知っていただきたい。</p> <p>データを見ても昨年度は年間で48時間＝月間4時間超という状態であり、運行記録計の義務化に伴いサービス残業も概ねできない環境にあって、長時間労働という実態は無いに等しい。むしろそういうイメージの固定化が心配である。ただ、お客様を待つことがタクシーの本質であり、労働の密度＝労働生産性を上げることが困難であることは否めない。</p>
--	--	--	--

	<p>(P 3 - L 2 4)</p> <p>(P 5 2・)</p> <p>(P 6 - L 5)</p> <p>(P 6 2・)</p>	<p>公共交通機関であるタクシーにとって、事故苦情の一扫は重要なテーマではあるが、埼玉県の場合、事業者の努力によって需給バランスの不均衡による増加は発生していないと分析できる。(追加)</p> <p>そのためには、本計画の実施期間中、地域を性質が類似した7～8地区に分割し、基本的にその地区内の営業に特化することによって、自治体や商工会議所・商工会、観光協会、福祉団体などとタクシー事業者が連携協力して、地区の特性に合致したタクシーサービスの充実を目指した活性化方策を実施するものとする。</p> <p>具体的には、・・・とともに、各官庁の協力の下、地区ごとに顧客ニーズを満足させながらコンプライアンスに基づいた事業経営を維持するためのコストを数値化し、実現すべきタクシー事業者モデルを作成し、それに照らした合理化のため事業者の自己診断、中長期的目標設定と問題点を研究する。</p> <p>具体的には、タクシー事業者モデルをベースにして一般産業並み賃金を実現するための売上目標やコンプライアンスに重要性などを事業者や労働団体が共有した上で、労働の密度や労働生産性の向上などについて研究し、実現可能なタクシー労働と規制のあり方について方向性の統一を目指す。これらの過程において、・・・(追加)</p>	<p>需給バランスが崩壊したことによる社会的影響や機能低下に結び付けるには、無理のあるデータであり、埼玉県南西部にはあてはまらないことをむしろ積極的に評価すべきであると思う。</p> <p>非流し・駅構内流入管理という地域特性を鑑みれば、活性化やサービス向上は地域との深い連携の下で図られなければならない、互いに交流できる規模には限界がある。そのためには、駅入構の実態や法人などとの利用契約、営業実態などに配慮しながらも、一定の地域の分割はどうしても必要である。交通圏単位の協議会＝地域計画と一定の経済地区ごとの特定事業という棲み分けによって、地域の特殊性を生かすべきである。</p> <p>車両費用の削減、共同購入によっていかにコスト削減になるのかといえは疑問である。本質的には、現在の法制化にあって実現すべき事業者像を共有した上で、過度な規制や経過措置が必要な施策について提言し、身を削るばかりでなく、監督官庁にご理解いただいてサービスを合理化しなければならないと考える。</p> <p>一般産業が、人件費の削減と効率化によって労働生産性を高める中、タクシーには本質的にこれと相容れない部分があることを認識した上で、タクシー労働の規制の問題にも踏み込んで、利用者にも受け入れていただけるタクシーのあり方を研究すべきときであると考えます。</p>
--	---	---	--

	<p>(P 6 3・)</p> <p>(P 7 1・)</p> <p>(P 7 3・)</p> <p>(P 8 - 3・)</p>	<p>地域の観光とのかかわり方を積極的に検討するため、地区ごとに連携検討する。</p> <p>・・・実践、さらに各地区・各待機所ごとに利用者に理解いただけるアイドリングストップルールを待機所管理者・労働団体とともに検討実施、周知する。</p> <p>高齢者、障害者の輸送機関として、スクールゾーン等の乗り入れ禁止区域にタクシー車両が乗り入れできる環境を整えるため、必要な施策を検討実施する。(追加)</p> <p>ただしその際には、事故や苦情、勤怠実績など客観的に悪質と評価できる運転者の排除やワークシェアなどについて、労働者との協議を行うことなく、タクシー運転者が分けなく職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。</p>	<p>観光は地域性の高い分野であり、全域ではなく地区ごとのきめ細かい検討が必要である。</p> <p>アイドリングストップは重要であるが、タクシー車内は労働環境であるとともに、お客様の利用空間でもあることから、共通の認識の下でルール化される必要がある。</p> <p>スクールゾーンの問題やシートベルト義務化の問題は全国的に取り扱われる問題かもしれないが、可能な限り埼玉県内で発言しておきたい。</p> <p>車両数が削減されても、実働率があがるだけでは1台あたりの稼働率が改善されることは計算上もありえない。自然減が発生するまでの間は、ワークシェアを行うか、予告解雇・雇い止めをするしかないのは当然である。そのことまで否定されるなら、減車など無意味ではないか。</p>
--	---	--	---

関東運輸局プレスリリース

平成21年12月25日

<問い合わせ先>

関東運輸局 自動車交通部 旅客第二課

担当 星野・高山・木部

電話 045-211-7246

関東運輸局 東京運輸支局 輸送担当

担当 五十嵐・春原

電話 03-3458-9233

<配布先>

横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、
関東運輸局記者会（ハイク等専門紙）

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会の
地域計画の作成について

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施行に基づき、平成21年10月1日告示により特定地域に指定された東京都特別区・武三交通圏における東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会において、今般、別添のとおり「地域計画」が作成されましたのでお知らせします。

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会事務局
(事務局長)

(社)東京乗用旅客自動車協会 専務理事 藤崎幸郎

tel : 03-3264-8080

関東運輸局 東京運輸支局首席運輸企画専門官 五十嵐康夫

tel : 03-3458-9233

東京都特別区・武三交通圏における地域計画の作成について

1. 概要

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会においては、タクシー適正化・活性化法が施行された本年10月以降4回にわたり協議会を開催し、タクシー事業の現況の分析、地域計画の作成に向けた検討を行い、各界から参加頂いた委員により活発な議論がされたところ。

12月18日(金)の第4回協議会において、協議会の参加委員全員の合意を得て、全国初の地域計画が作成された。

今後、この地域計画の作成を受け、同交通圏内のタクシー事業者は特定事業計画(減車・休車等の事業再構築を含む。)認定申請を国交省に対し行うことが可能となるが、数多くのタクシー事業者がタクシー適正化・活性化のための計画を策定し、取り組むことを呼びかけるとともに、協議会としては、その進捗状況についてフォローアップしていくこととなる。

2. 協議会について

・検討経緯

- 平成21年10月14日 第1回協議会(設立等)
 - 平成21年11月4日 第2回協議会(地域計画骨子の提示等)
 - 平成21年11月25日 第3回協議会(地域計画素案の提示等)
 - 平成21年12月18日 第4回協議会(地域計画の決定等)
- 設立にあたり、設立準備会を設置

・構成員の概要

- 会長 神谷 俊広(関東運輸局長)
- 座長 太田 和博(専修大学商学部教授)
- 事務局長 藤崎 幸郎((社)東京乗用旅客自動車協会専務理事)

- 添付資料
- ・東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会構成員名簿
 - ・タクシー適正化・活性化法(概要)

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会

委員名簿

関東運輸局長	神谷 俊広
東京都都市整備局都市整備局長	河島 均
中央区長	矢田 美英
社団法人東京乗用旅客自動車協会会長	富田 昌孝
社団法人東京都個人タクシー協会会長	木村 忠義
東京ハイタク協議会会長	高内 啓祐
東京ハイヤー・タクシー労働組合総連合執行委員長	鈴木代伺和
全国自動車交通労働組合東京地方連合会書記長	藤田 正男
全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会書記長	鈴木 勇
社団法人くらしのリサーチセンター副会長・専務理事	工藤 芳郎
社団法人全国消費生活相談員協会顧問	下谷内富士子
専修大学商学部教授	太田 和博
早稲田大学アジア研究機構教授	戸崎 肇
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	植松 繁
警視庁交通部交通規制課長	乙丸 秀次
東京労働局労働基準部監督課長	松田 明
社団法人日本観光協会総合研究所長	丁野 朗
読売新聞東京本社論説委員	丸山 淳一
ニッポン放送編成局編成部副部長	森岡 治
東京電力株式会社販売営業本部営業部部長代理	小河原克実
財団法人東京タクシーセンター専務理事	小林 一雄

(順不同、敬称略)

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)について (平成21年10月1日施行)

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 (タクシー適正化・活性化法)

国土交通大臣による特定地域の指定

特定地域・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域

地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

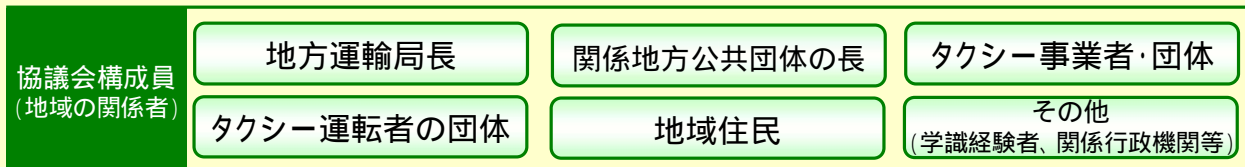
国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

特定地域における取組み

地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

タクシーサービスの活性化
事業経営の活性化、効率化
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
交通問題、環境問題、都市問題の改善

具体例



など

〔乗り場の整備等による利用者サービスの充実〕

国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定()を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

()国土交通大臣は、認定をする際、基本方針に照らし適切なものであること 特定事業を確実に遂行するため適切なものであること 道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には**実施勧告**
道路運送法の手続きの特例

特定地域における措置

新規参入要件を厳格化
減車実施事業者に対する監査の特例

増車を事前届出ではなく、認可制に
行政処分の特例

全国で適用される措置

運賃料金の認可基準の改正
道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、**「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」**

→ **「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」**

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

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

東京都特別区・武三交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・東京都特別区・武三交通圏におけるタクシーは、24時間都市である首都東京において、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っている。生活に欠かせない公共交通機関として、都内では平成18年度の全交通機関の約10%にあたる1日当たり約131万人をタクシーで輸送し、バス（約145万人）に匹敵する規模の輸送を担っている（都市交通年報（平成20年版））。
- ・特に東京都特別区・武三交通圏では、流し営業の形態が主体で交代制勤務の年中無休の営業体制により、24時間都市である首都東京の都市機能を支えるとともに、終電・終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段ともなっている。このように、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関として、今後とも重要な役割を担うものである。
- ・さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・東京都特別区・武三交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ平成20年度では年間3億47百万人（1日当たり98万人）から年間3億12百万人（1日当たり85万人）へと約1割減少している（東旅協調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、運賃改定算定対象事業者34社の平成21年10月1ヶ月間の輸送人員は235万人と平成20年10月1ヶ月の259万人に比べて9%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・その一方で、東京都特別区・武三交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び同事業者による車両数の増加、さらに既存事業者の増車も行われてきた。平成20年から業界内で減車に向けた取組みが行われ、平成20年度には995両、平成21年度は9月30日までに2,764両が減車されているものの、平成14年3月末に比べ平成20年7月11日（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）では法人タクシー事業者数は257社から357社へと100社（約39%）増加、車両数は28,539両から33,943両へと5,404

両（約19%）増加した。平成21年10月14日の第1回協議会において、関東運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実働率をそれぞれ90%、85%、80%としたときの車両数約23,500両、約24,900両、約26,500両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数とは大幅な差が認められるところである。

輸送実績の悪化

- ・このように、東京都特別区・武三交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では286.4kmから257.0kmへ、実車率は44.3%から42.0%へ、実働率は85.6%から78.6%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）も51,348円から46,333円へと、これも約1割減少するという実態となっている（東旅調べ）。
- ・さらに、平成21年10月の実績では、実車率38.1%、実働率86.0%、1日1車当たりの運送収入は39,387円と輸送実績は一層悪化している。特に、実働1日1車当たりの運送収入は、26ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（東旅調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により、標準的なタクシー事業者の収支差比率は5年連続で低下しており、平成20年度はマイナス1.7%、さらに平成21年度はマイナス4%となることが予想されるなど（東旅調べ）、減益幅は拡大する傾向にある。このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、東京都のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、平成14年以降は常に400万円前半を推移して、平成20年には436万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に東京都の全産業平均との格差は年々拡がり、平成20年には233万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの当初見込んでいた効果がなかなか表れておらず、最低賃金法に抵触し、労働基準監督署によっては是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

運転者の高齢化

- ・労働時間についても、東京都のタクシー運転者は東京都の全産業平均よりも長時間労働である。その差は平成20年には336時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、昭和53年には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年には56.7歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合は約21%になっている（東京タクシーセンター調べ）。こう

した高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。

- ・低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・このような状況の中、収入を増やそうとするために無理な運転を行うことなどにより、東京都のタクシーにおける交通事故の件数（第一当事者）が増加しているとの指摘もある。人身事故件数で見ると、東京都内の全自動車では平成13年度以降、一貫して減少しているのに対し、タクシーが第一当事者の人身事故件数は平成19年度に5,467件から平成20年度には6,072件へと11%も増加している（警視庁調べ）。
- ・また、東京タクシーセンターとりまとめによる接客態度不良等の苦情の件数は、平成19年度の2,118件から平成20年度には2,527件へと19%増加しており、さらに同センターが実施したタクシー利用者の意識調査結果では、運転者の地理の知識について「知らない」との回答が11.7%となっており、地理不案内などに対する不満の声も聞かれるなど、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。
- ・また、銀座や六本木など繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集中による二重三重駐車状態、交差点内での無秩序な待機等によって交通渋滞が起こっており、駐停車違反も多発している。これに対し、東京タクシーセンター、業界団体の街頭指導や警察による取締り強化によっても問題の抜本的な解決には至っていない。こうした過度の交通集中が、事故の惹起や旅客乗車までの待ち時間の長時間化（羽田空港では3～4時間、銀座では1～2時間が常態化）による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。さらに、これらによって、バス運行の定時性や物流を妨げることで他の産業活動等にも影響を及ぼしている。
- ・さらに、需給のアンバランスが、法人タクシーにおける日勤勤務（一車一人）を増加させ、夜間の過度な集中に拍車をかけているとの指摘もある。

東京のタクシー業界の取組み

- ・タクシー業界では、これまでも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（防災レポート車の導入、タクシーこども110番の導入、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、福祉共同配車センター、サポートキャブの導入、UDタクシーの開発、精神障害者割引制度の導入等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップ車の導入、デジタルタコグラフを活用した効率的な営業等）、経営効率の改善（GPS+CTI+NAVIの導入、携帯電話を活用した配車システムの導入、IVR（無人配車システム）の導入等）、利用者利便の向上（電子マネー（Suica、ID、Edy）への対応、ハイグレード車の導入、新型

インフルエンザ対策、定額運賃の拡大（東京 TDR）、サービスコンテストの実施、ETCの導入による高速道路料金の利用者負担の軽減等）、労働条件の向上（防犯カメラの導入、ハイグレード車の導入等）、その他の取組み（無線タクシーのデジタル化の推進、ドライブレコーダーの導入、無線機を活用した駐車対策の実施、セーフティドライバーズコンテストの実施等）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。さらに、東京都の交通対策である「ハイパースムーズ作戦」の中でのショットガン方式によるタクシーの滞留対策にも参画している。

- ・個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取組みを行っており、個人タクシー独自の取組みとして、マスターズ制度、街頭営業適正化推進指導員制度、聴覚障害者の外出支援策などの取組みを実施している。
- ・また、東京タクシーセンターの設置運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、ランク制度の導入、業界として禁煙タクシーの導入、専用乗り場・優良タクシー乗り場の設置、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

まとめ

- ・上述のように、東京のタクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としてもこれまでさまざまな努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

取組みの方向性

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

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

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

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

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

安全性の維持・向上

環境問題への貢献

交通問題、都市問題の改善

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

観光立国実現に向けての取組み

防災・防犯対策への貢献

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

事業経営の活性化、効率化

過度な運賃競争への対策

2. 地域計画の目標

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・東京のタクシーに求められるサービスは、24時間都市である首都東京において求められる公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・タクシー事業者に対しては公共交通機関の責務として企業の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進、より具体的には社会の規範を守り、社会に利益を還元し、社会の健全な発展に貢献することが求められるとともに、こうしたCSR活動を行う事業者が適切に評価され、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが併せて必要である。
- ・また、時代の変化に対応し、都内一円でいつでもどこでも短時間でタクシーが利用できるような都市型のサービスの提供に向けて、デジタル無線等先端的なIT技術等を模索し、より積極的に導入・活用し、このようなスムーズかつ高度なサービスに取り組みべく更なる投資を行うべきである。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度、マスターズ制度等）の積極的な活用や優良乗り場の拡充など、可能な限り利用者の立場から見て良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人事業者団体においては、東京都の平成14年度のハイヤー・タクシーが第一当事者の人身事故件数（年間6,330件）に対して、平成22年度は20%の削減目標を掲げているが、以降についても具体的な目標を設定し、その確実な実施を目指す。
- ・また、個人事業者団体においては、平成19年度から毎年、事故件数を対前年度比10%の削減を目標としており（平成20年度は前年度の1,991件から1,853件と6.9%減）、その確実な実施を目指す。
- ・さらに国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策

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

環境問題への貢献

- ・政府は、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までにCO₂排出量を25%削減することを目指すことを表明している。
- ・東京都では平成18年度の総CO₂排出量のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうち約9割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO₂のうちタクシー（乗用LPG車）が占める割合は7%となっており（東京の環境2009から）、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.6%（26.2%×約9割×7%＝約1.6%）を排出していると計算される。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。
- ・東京乗用旅客自動車協会ではタクシー1両当たりの年間平均CO₂排出量を31トンと試算しており、平成21年9月30日現在の車両数32,263両に基づく年間約100万トンのCO₂（東京ドーム約43,000個分）を排出している計算になる。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

交通問題、都市問題の改善

- ・東京都特別区・武三交通圏では、夜の銀座や六本木、JR・私鉄の主要ターミナル駅で生じている乗車待ちタクシー等による二重三重駐車状態、交差点内での無秩序な待機等の交通渋滞を改善し、こうした特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、首都東京のスムーズな交通環境を確保することを目指す。
- ・また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- ・高齢化を支え子育て世代を支援する機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高めることが求められている。

- ・JR・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した首都東京における総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「東京の都市づくりビジョン」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- ・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道・地下鉄等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2013年に1,500万人、2016年に2,000万人、2019年に2,500万人、そしてその後3,000万人を達成することを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開されている中、2010年には羽田空港の国際線ターミナルが供用されることとなり、「国際観光都市東京」を支えるタクシーサービスとして国籍を問わず快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。
- ・また、国内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ような場の設置に向け、取り組んでいるところである。
- ・タクシーは、東京の観光を支え、さらに、国内外の旅客に対して、その特性に応じた、十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実を図ることが必要である。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、「東京都観光産業振興プラン」を策定している。タクシーにおいても、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

防災・防犯対策への貢献

- ・首都東京で、24時間都内を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。
- ・具体的には、タクシー車内に緊急電話を搭載し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送などの協定の自治体や消防等との締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。
- ・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で233万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、平成20年現在、東京都のタクシー運転者で336時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の採用年齢の制限についても検討し、実現を目指すものとする。
- ・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努めるものとする。

事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

過度な運賃競争への対策

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

以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。東京都特別区・武三交通圏では、10月14日の第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実働率により、約23,500両（実働率90%）、約24,900両（同85%）、約26,500両（同80%）であり、これに基づく20年7.11通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数33,943両と比べたとき、3つのケースの実働率

(90%、85%、80%)により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ30.77%、26.64%、21.93%と、約20～30%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数32,263両と比べても大幅に差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。

- ・その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、過剰な車両によって都内で発生している交通渋滞等の都市問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にも寄与する。
- ・さらに、車両数の減少や運行の効率化によるCO₂排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・ただしその際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。

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

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

特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

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

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

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

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【特定事業】

顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

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

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

モバイル配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

無人配車システム（ＩＶＲ）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

携帯端末等を活用した乗り場に関する情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

外国語専用ダイヤルの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ハイグレード車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ジャンボタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

E T Cの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

タクシー車内における通訳サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

自社乗り場の設置・運営

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ユニバーサルデザイン車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

ランク評価制度に基づく車体表示の徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会等

実施時期：短期

ランク評価制度の利用者へのPR活動

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

マスターズ制度の充実及び参加の促進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

事業者における自社WEBサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

【その他の事業】

新たな地理教育制度の導入

実施主体等：東京タクシーセンター、法人協会等、タクシー事業者

実施時期：短期

地理モニター制度の導入

実施主体等：個人協会

実施時期：短期

タクシー乗り場情報提供システムの導入

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：中期

条件に応じたタクシーを検索出来るWEBサイトの開設

実施主体等：法人協会等

実施時期：中期

車内遺失物情報を提供するためのWEBサイトの構築等

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：中期

駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備

実施主体等：東京タクシーセンター、自治体、鉄道事業者

実施時期：中期

ユニバーサルタクシー優先乗り場の設置、公共施設管理者への働きかけ

実施主体等：東京タクシーセンター、自治体、法人協会等、鉄道事業者

実施時期：中期

優良タクシー乗り場の設置・運営

実施主体等：東京タクシーセンター、運輸局、自治体、鉄道事業者

実施時期：短期

事業者評価制度及び運転者評価制度の充実

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：短期

安全性の維持・向上

【特定事業】

映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

デジタル式タコグラフの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

ドライブレコーダー・デジタル式タコグラフ等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

交通事故ゼロ運動等の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

セーフティードライバーコンテストへの参加

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

事故防止コンテストの導入

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

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

証明書の確認の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

渋滞情報等プローブ情報の提供と活用による安全運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：タクシー事業者、法人協会等

実施時期：短期・中期

【その他の事業】

スピード抑止の装置に関する検討

実施主体等：法人協会等

実施時期：中期

A S V（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期

他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

環境問題への貢献

【特定事業】

ハイブリッド車、E V車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

エコドライブコンテストの実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等への働きかけ

実施主体等：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の抑止策の構築と徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、東京タクシーセンター、個人協会

実施時期：短期

渋滞情報等プローブ情報の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

ショットガン方式の導入

実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、自治体、警視庁、タクシー事業者、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

混雑地域におけるナンバープレート等による乗入制限の検討

実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター、自治体、運輸局、警視庁、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

タクシープールの整備

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

実施時期：短期・中期

交通問題の顕著な地域での混雑解消（定点観測の実施）

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：短期・中期

銀座等乗車禁止地区におけるタクシー乗り場表示方法の見直しの検討

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：短期

自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力

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

実施時期：短期

供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要な
応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施

実施主体等：法人協会等、タクシー事業者

実施時期：中期

総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

Suica、Pasmo等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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：法人協会等、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治
体との協議の推進

実施主体等：法人協会等、運輸局

実施時期：中期

観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光タクシー乗務員講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

車内における通訳サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

実施主体：タクシー事業者、法人協会等、個人協会

実施時期：短期

接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

観光モデル事業への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

鉄道駅、空港等乗り場における整理・案内係の配置

実施主体等：東京タクシーセンター

実施時期：短期・中期

羽田空港国際化等へ対応した外国人接客講習の実施・車体表示

実施主体等：法人協会等、個人協会

実施時期：短期

羽田空港国際化へ対応した乗り場の運営

実施主体等：法人協会等、個人協会、東京タクシーセンター

実施時期：短期

観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：法人協会等、個人協会、自治体

実施時期：中期・短期

防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

都市における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

都市における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

都市における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

こども110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

賃金制度・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による長時間労働の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

洗車機の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

食事・休憩可能な提携施設等の確保

実施主体等：東京タクシーセンター、法人協会等

実施時期：中期

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

日勤勤務(一車一人)から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車(再掲)

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

共同配車センターの設置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

渋滞情報等プローブ情報の提供と活用による効率運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期

ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：法人協会等

実施時期：短期

(注) その他事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を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。

特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

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

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

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

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、東京都特別区・武三交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の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

平成22年2月10日

[問い合わせ先]
国土交通省 関東運輸局 企画観光部 国際観光課 担当者 高橋 TEL:045-211-7273(直通)
国土交通省 関東運輸局 企画観光部 観光地域振興課 担当者 鈴木 TEL:045-211-7265(直通)
[配布先]
国土交通記者会、国土交通省建設専門紙記者会、国土交通省交通運輸記者会、横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、都庁記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、群馬県政記者クラブ、千葉県政記者クラブ、栃木県政記者クラブ、山梨県政記者クラブ、茨城県政記者クラブ

観光関係者による官民の幅広い力を結集します！！

～第1回 関東観光推進会議の開催について～

観光立国は、政府の新成長戦略において、6つの成長戦略分野の1つとして位置付けられており、政府として取組を一体的に進めるため、前原国土交通大臣を本部長として各府省副大臣等で構成する観光立国推進本部が設置され、外客誘致促進・休暇分散化・関係省庁連携を3つの柱に検討が進められています。

また、国土交通省では、訪日外国人旅行者数を2013年までに1,500万人、2016年までに2,000万人、2019年までに2,500万人、最終的には3,000万人にする新たな目標を掲げるとともに、成長戦略会議において「観光立国の推進」について議論を進めています。

人口産業の集積地である関東地域は、政治経済文化の中心地であり観光資源にも恵まれ、目前に控える羽田空港国際化や成田空港の機能向上等により国内外からの交通アクセスが更に充実するなど、日本を代表する観光エリアであり、観光立国実現の牽引役を期待されています。

このような、関東地域の観光魅力、そして集客力を、多様な関係者の連携強化等によりさらに高められるよう、関東運輸局では、(社)日本観光協会関東支部及び関東商工会議所連合会・東京商工会議所と共同で、官民の幅広い観光関係者が参画する関東観光推進会議を別紙次第のとおり開催することと致しましたので、お知らせいたします。

※ なお、会議はマスコミ関係者のみ公開としますが、会議の運営上写真等の撮影は開催挨拶及び来賓挨拶までとさせていただきますので予めご了承願います。また、会議の取材をご希望される方は、当日の受付までお申し出下さい。

<添付資料>

資料1……第1回 関東観光推進会議出席者名簿

資料2……関東観光推進会議の開催(概要)

資料3……観光における広域連携組織設立の状況

第1回関東観光推進会議の概要

1. 開催日時

平成22年2月12日(金)13:30～17:00

2. 場所

海運クラブ 3階303号室、304号室

東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル(電話 03-3264-1825)

3. 主催

* 国土交通省関東運輸局

* (社)日本観光協会関東支部(全国広域観光振興事業)

* 関東商工会議所連合会・東京商工会議所

4. 出席者

※別添資料1の出席者名簿を参照

5. 議題

(1)開催挨拶 13:30

(2)来賓挨拶

(3)特別講演

①「関東における観光に期待すること」

・清水 慎一 氏・・・立教大学観光学部教授、(株)ジェイティービー常務取締役

②「訪日外国人 3,000 万人プログラムに向けて」

・孔 怡(コウイ)氏・・・テレビ・ラジオパーソナリティ、Yokoso! Japan 大使

③「減気を元気に変えるプラス思考の観光地域づくり

～地域資源を活用した都市農村交流とまちづくり～」

・石河 智舒(トモフ)氏・・・ゆずの里かおり村 会長、観光カリスマ

～ 休憩 ～

(4)意見交換<テーマ:官民の取組みについて> 15:30

当面の課題である①中国人誘客等インバウンド事業の取組み、②首都圏空港機能
拡充への対応、③魅力ある観光地域づくり、④休暇取得・分散化の取組み等について
意見交換

(5)閉会挨拶 16:50

第1回 関東観光推進会議出席者名簿

区分	所属・役職	氏名
学識経験者		
1 立 教 大 学	観光学部教授	清 水 慎 一
2 (株) 玄	代表取締役	政 所 利 子
3 (社) 日本観光協会	総合研究所長	丁 野 朗
民間団体		
4 関東商工会議所連合会	東京商工会議所地域振興部長	荒 木 時 雄
5 (社) 日本観光協会	理事長	吉 田 正 嗣
6 (社) 日本旅行業協会	関東支部事務局次長	鈴 木 敏 仁
7 (社) 全国旅行業協会	事務局長	若 井 茂
8 (社) 日本ホテル協会	東京支部事務局長	後 藤 浩 之
9 (社) 国際観光旅館連盟	関東甲信越支部長	笹 本 森 雄
10 (社) 日本観光旅館連盟	副会長	斉 藤 源 久
11 関東鉄道協会	企画財務部企画課長	吉 田 貴 寿
12 東日本旅客鉄道(株)	営業部次長	太 田 稔
13	経営企画部次長	最 明 仁
14 (社) 日本バス協会	(社)東京バス協会専務理事	平 林 光 政
15 関東旅客船協会	事務局長	内 山 勝 男
16 関東地区ハイヤー・タクシー協議会	会長	大 野 清 一
17 東日本高速道路(株)	関東支社総合調整部企画調整課長	梅 木 秀 郎
18 中日本高速道路(株)	事業開発チームリーダー	鈴 木 徹
農林水産省		
19 関東農政局	農村計画部農村振興課長補佐	田 中 宏
経済産業省		
20 関東経済産業局	産業部長	増 田 仁
国土交通省		
21 関東地方整備局	企画部環境調整官	洪 武 容
22 関東運輸局	局長	神 谷 俊 広
環境省		
23 関東地方環境事務所	国立公園・保全整備課長	中 野 圭 一
都 県		
24 茨 城 県	商工労働部観光物産課長	鈴 木 章 一 郎
25 栃 木 県	産業労働観光部観光交流課長	西 須 紀 昭
26 群 馬 県	観光局観光物産課次長	萩 原 みどり
27 埼 玉 県	産業労働部観光課副課長	加 藤 哲 之
28 千 葉 県	商工労働部観光課長	豊 島 輝 雄
29 東 京 都	産業労働局観光部企画課長	泉 水 一
30 神 奈 川 県	商工労働部商業観光流通課観光室長代理	榭 谷 民 子
31 山 梨 県	観光部観光振興課総括課長補佐	弦 間 正 仁
32	観光部国際交流課長	窪 田 克 一
政令市		
33 さ い た ま 市	観光政策部観光政策課長	森 田 敏 男
34 横 浜 市	経済観光局観光交流推進課長	星 崎 雅 代
35 川 崎 市	経済労働局商業観光課主幹	福 嶺 傑
市町村団体		
36 全国市長会関東支部	支部長市 (甲府市観光開発課長)	功 力 晴 彦
37 関東町村会	事務局	富 岡 茂 雄
特別講演者		
38 YŌ KOSO! JAPAN 大使	中国のテレビ・ラジオパーソナリティ	孔 怡
39 観光カリスマ	ゆずの里かおり村会長	石 河 智 舒

趣旨

観光立国は、政府の新成長戦略において、6つの成長戦略分野の1つとして位置付けられており、政府として取組を一体的に進めるため、前原国土交通大臣を本部長として各府省副大臣等で構成する観光立国推進本部が設置され、外客誘致促進・休暇分散化・関係省庁連携を3つの柱に検討が進められている。

また、国土交通省では、訪日外国人旅行者数を2013年までに1,500万人、2016年までに2,000万人、2019年までに2,500万人、最終的には3,000万人にする新たな目標を掲げるとともに、成長戦略会議において「観光立国の推進」について議論を進めている。

このような観光立国実現への動きの中、効果的な観光振興を図るためには、官民挙げての取組みが不可欠である。

関東地域は、政治経済文化の中心地であり、観光資源にも恵まれ、観光立国実現の牽引役を果たしていくことが期待されているが、その観光魅力、そして集客力を、多様な関係者の連携強化等によりさらに高められるよう、官民の幅広い観光関係者が参画する会議を開催し、意見交換・情報交換等を行う。

構成員

- 学識経験者や、観光関係の国の地方支分部局、関東地域の都県・政令指定都市等及び民間団体から構成。
- 具体的な議論を行うため、各組織・団体からの出席者は実務レベルの責任者とする。

【学識経験者等】清水慎一(立教大学観光学部教授)、政所利子((株)玄 代表取締役)、丁野 朗(日観協総合研究所長)

【国の地方行政機関】農林水産省関東農政局、経済産業省関東経済産業局、国土交通省関東地方整備局、
国土交通省関東運輸局、環境省関東地方環境事務所

【都県】茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

【政令指定都市】さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市

【市町村団体】全国市長会関東支部、関東町村会

【経済・観光関連団体】関東商工会議所連合会、(社)日本観光協会関東支部、(社)日本旅行業協会関東支部、
(社)全国旅行業協会、(社)日本ホテル協会東京支部、(社)国際観光旅館連盟関東甲信越支部、
(社)日本観光旅館連盟東京支部、関東鉄道協会、東日本旅客鉄道(株)、(社)東京バス協会、関東旅客船協会、関東地区ハイヤー・タクシー協議会、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)

スケジュール

第1回会議を平成22年2月12日(金)に都内で開催。今後も年1~2回のペースで開催する予定。

観光における広域連携組織設立の状況

資料3

【目的】

自治体・事業者・団体さらには国や関係機関等の連携協力により、地域全体の魅力ある観光地づくりと国内外観光客の広域エリアへの誘客を推進。

【活動】

プレスツアー・旅行社ファミトリップ、シンポジウム、旅行展等への出展、DVD・マップの作成、ウェブサイト構築等

(社)北海道観光振興機構

エリア; 北海道

設立: 平成20年4月1日

会長: 坂本眞一(北海道旅客鉄道株相談役)

事務局: 32名(自治体と民間(旅行・交通関係等))

会員数: 1,503(市町村・観光協会、関係団体・法人、業界会員、賛助会員)

予算額: 7億円(H21年度)

東北観光推進機構

エリア: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県

設立: 平成19年6月7日

会長: 幕田圭一((社)東北経済連合会会長)

事務局: 16名(自治体と民間(旅行・交通関係等))

会員数: 103(自治体・観光連盟16、団体・企業87)

予算額: 2億3千万円(H21年度)

中部広域観光推進協議会

エリア: 富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県

設立: 平成17年10月28日

会長: 川口文夫((社)中部経済連合会会長)

事務局: 7名(自治体と民間(交通関係))

会員数: 75(自治体、観光関係団体、商工会議所、企業等)

予算額: 8.5千万円(H21年度)

関西広域機構

エリア: 福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、鳥取県

設立: 平成19年7月1日

会長: 秋山喜久((社)関西経済連合会相談役)

事務局: 13名:自治体と民間(旅行・交通関係等)
※観光関係部署

会員数: 247(国、自治体、商工会議所、観光関係団体等)

予算額: 9千万円(H21年度・観光関係)

中国地域観光推進協議会

エリア: 広島県、鳥取県、島根県、岡山県、山口県

設立: 平成12年5月10日

会長: 福田督(中国経済連合会会長)

事務局: 日本観光協会中国支部と中国経済連合会

会員数: 58(自治体7、観光連盟6、経済団体12、企業26、観光関係団体7)

予算額: 3千万円(H21年度)

四国ツーリズム創造機構

エリア: 徳島県、香川県、愛媛県、高知県

設立: 平成21年7月31日

会長: 梅原利之(四国旅客鉄道株相談役)

事務局: 9名(自治体と民間(交通関係))

会員数: 10団体(各県、民間)

予算額: 1億8千万円(H21年度)

九州観光推進機構

エリア: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

設立: 平成17年4月22日

会長: 田中 浩二(九州旅客鉄道株相談役)

事務局: 23名(九州7県と民間(旅行・交通関係等))

会員数: 158(各県・各県観光連盟14、企業・団体144)

予算額: 5億3千万円(H21年度)