多摩地域 (三交通圏) における タクシー事業の現況

I. タクシー事業の現況

1. タクシー事業の適正化・活性化に向けた背景

タクシー市場の供給過剰・運賃競争

タクシー需要:輸送人員の長期的な減少

タクシー供給:H14年2月「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」施行による参入規制撤廃等を契機に、過剰な輸送力の増加、過度

な運賃競争へ。

諸問題の発生

地域公共交通機関としての機能不全

- ・タクシー車両による道路混雑(交通問題、環境問題、都市問題)
- ・タクシー事業者の収益基盤悪化・運転者の賃金等の労働条件悪化
- ・サービスの質の低下・法令違反、事故件数の増加 等・・・

タクシー事業の適正化・活性化に向けた動きへ

国の動き: 国交省で「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が 設置され、WGの答申に基づきタクシー特措法制定

業界団体の動き:全タク連第三者委員会「安全・安全なサービスを提供するためのタクシー 事業制度の研究会」設置、署名活動等の実施 等…

特定地域協議会の設置

- 1 -

2. 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)とは・・・

タクシーは、鉄道、バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの個別輸送、観光立国に対応する観光タクシー及び高齢化社会に対応する福祉輸送等あらゆる側面を持ち、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、なおかつ柔軟に対応することができる乗り物である。

一般タクシー

流し、駅待ち及び無線 等により利用者の対応を するタクシー



個人タクシー

優秀適格者のみ許可され、高水準のサービス を提供するタクシー



乗合タクシー

乗合バス等では対応 が困難な地域や時間帯 等において足の確保を 行うタクシー・デマンドタ クシー等



観光タクシー

定まっている観光ルートを低運賃にて周遊する ことができるタクシー



福祉タクシー

身体障害者及び高齢 者等のニーズにあわせ、 車イスや寝台のまま乗 ることができるタクシー



3. タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等 (特定地域)

- ○新規参入(営業区域ごとの許可)
 - <mark>・輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫・休憩仮眠施設、教育・指導体制等)</mark>
 - 事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等)
 - ・欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと
- ○事業計画の変更(営業区域の拡大・増車等:認可、 減車等:事前届出)
- ○著しく供給過剰となった場合の緊急調整措置(新規参入、増車を停止)

運賃面

- ○認可制(運用として上限規制)
 - ・能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること(総括原価主義)
 - 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと
 - ・他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと

事業運営面

組織体制

- 運行管理者の選任
- 整備管理者の選任
- 運輸安全マネジメントの実施

運転者

• 運転者の選任に当たっ ての諸規制

(研修の義務付けなど)

運行

- 点呼の義務付け
- 運転者の拘束時間の制限
- 運行記録計による速度等 の記録義務付け

輸送サービス

- 運送約款(認可制•標準約款制)
- 区域外運送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客運送の禁止)

運送引受義務

タクシー事業者は一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

Ⅱ. 多摩地区のタクシー事業の現況

1. 多摩地区三交通圏の特徴

【北多摩地区】

- 平成21年9月末で、41事業者、車両数1,908両、個人タクシー189両
- ・東京23区に隣接しており、東京都の中央に位置している
- ・京王線、中央線、西武線等の各駅構内を中心として、駅待ち、つじ待ちの中心地 域のタクシーサービスとなっている
- ・駅から自宅への送迎や、自宅からの病院などへの送迎がメインとなっており、無線 配車比率が30~50%となっている

【南多摩地区】

- 平成21年9月末で、25事業者、車両数1,278両、個人タクシー296両
- ・東京の南に位置しており、ニュータウン開発時に、発達してきた地域と、繊維産業などで発達した人口54万人の八王子市を中心としている
- ・小田急線、京王線、中央線等の各駅構内を中心として駅待ち、つじ待ちの中心地 域のタクシーサービスとなっている
- ・駅から自宅への送迎や、自宅からの病院などへの送迎がメインとなっており、無線 配車比率が30~50%となっている

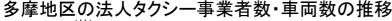
【西多摩地区】

- ・平成21年9月末で、8事業者、車両数230両、個人タクシーは許可されていない
- ・青梅線、五日市線、八高線主要駅等の各駅や車庫待ちを中心としたタクシーサービスとなっている
- 観光タクシー運賃が認可されている

2. 多摩地区のタクシー事業者数・タクシー台数の推移

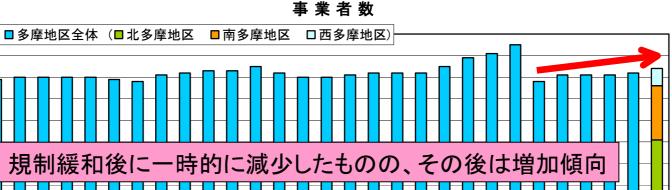
^{平成} 元 2

62 63

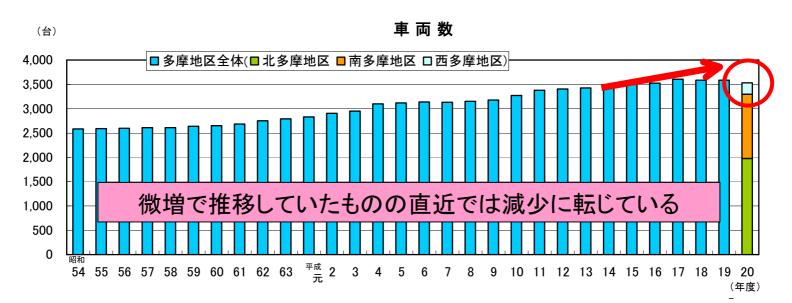


59 60 61

90



12 13 14 15 16 17 18



資料:関東運輸局調べ

(年度)

3. 東京都多摩地区の事業者数・車両数

法人はともに減少

平成14年3月末

平成21年9月末

	法人タ	法人タクシー		タクシー計
	事業者数	車両数	個人タクシー	メソン一司
北多摩地区	50	2,014	122	2,136
南多摩地区	27	1,274	221	1,495
西多摩地区	8	251	0	251
多摩地区計	85	3,539	343	3,882

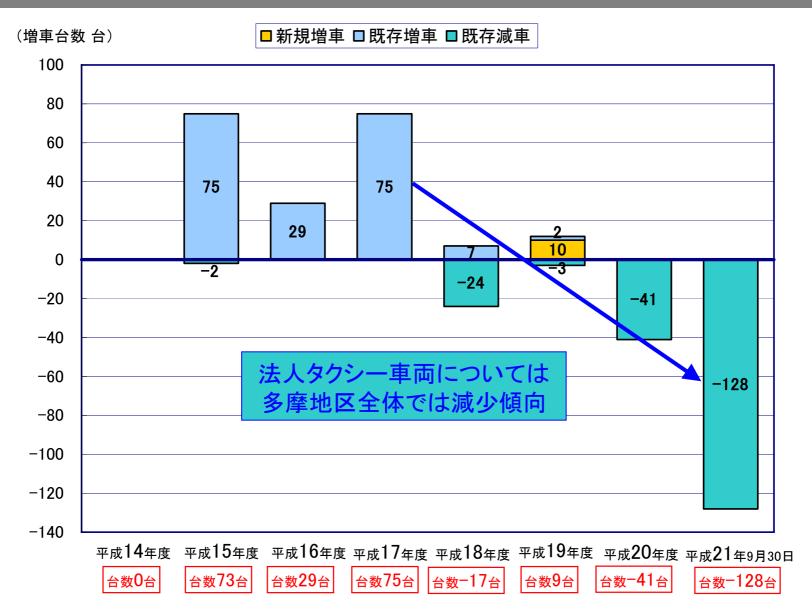


	法人タ	クシー	個人タクシー	タクシー計	
	事業者数	車両数	個人タグン一	メソン一部	
北多摩地区	41	1,908	189	2,097	
南多摩地区	25	1,278	296	1,574	
西多摩地区	8	230	0	230	
多摩地区計	74	3,416	485	3,901	

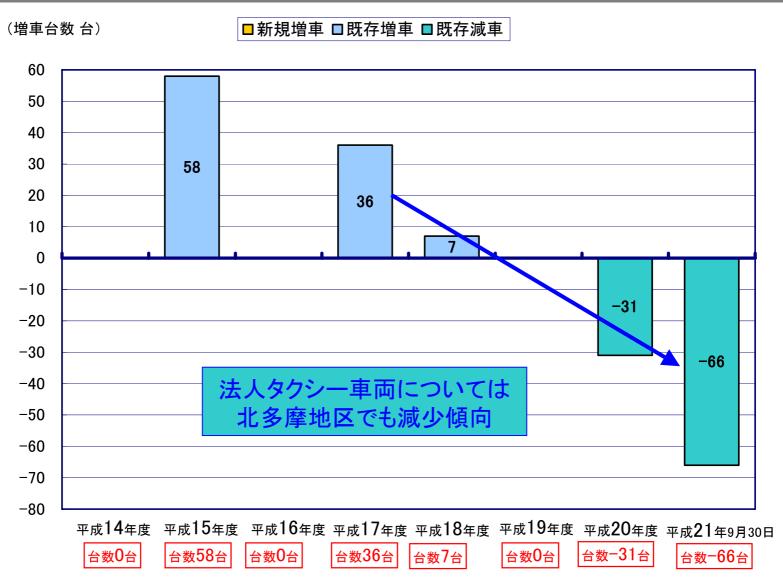
個人タクシー増加により多摩地区全体では車両増 東京都 1:350,000 多摩地区運賃 奥多摩町 青梅市 足立区 西多摩郡 羽村市 日の出町 武蔵村山市(東大和市 葛飾区 4 檜原村 江戸川区 2 1 中央区 八王子市 3 世田谷区 稲城市 大田区 1 特別区 • 武三交通圏 (2) 北多摩交通圏 3 特別区 • 武三地区運賃 南多摩交通圏 4 西多摩交通圏 資料:関東運輸局調べ

- 6 -

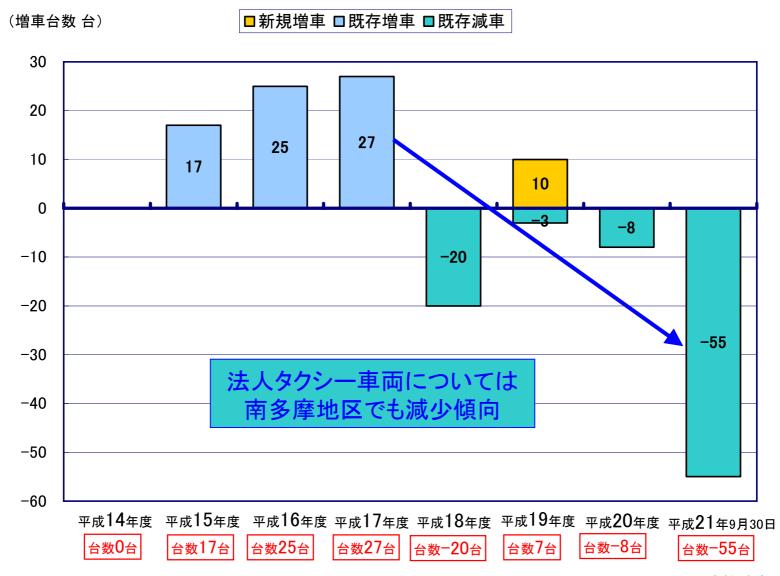
4. 法人タクシーの増・減車台数の推移 ①多摩地区全体



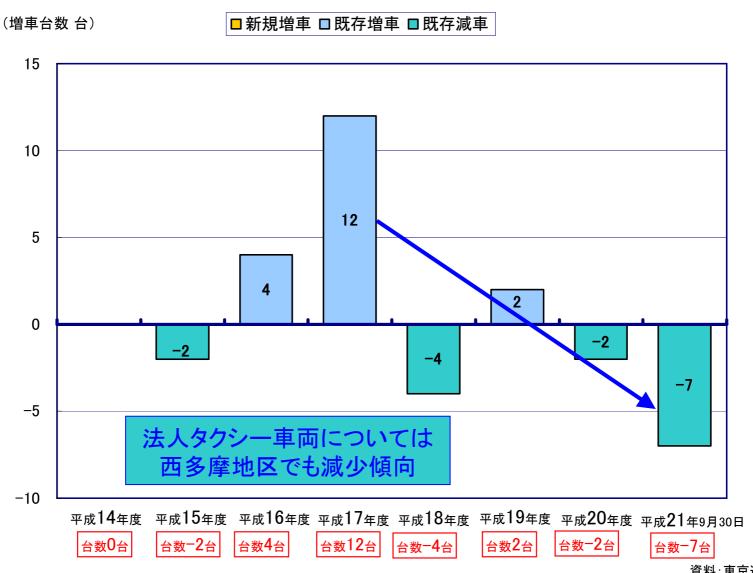
②北多摩地区



③南多摩地区

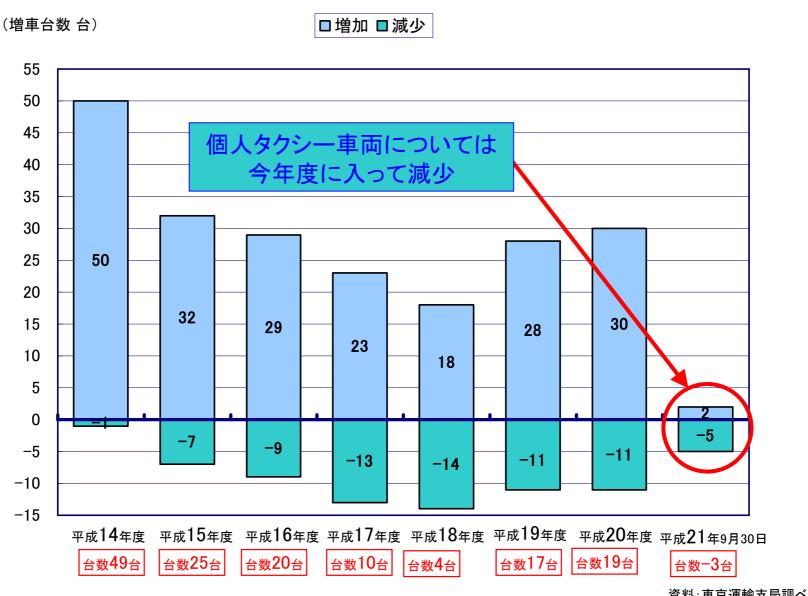


4西多摩地区

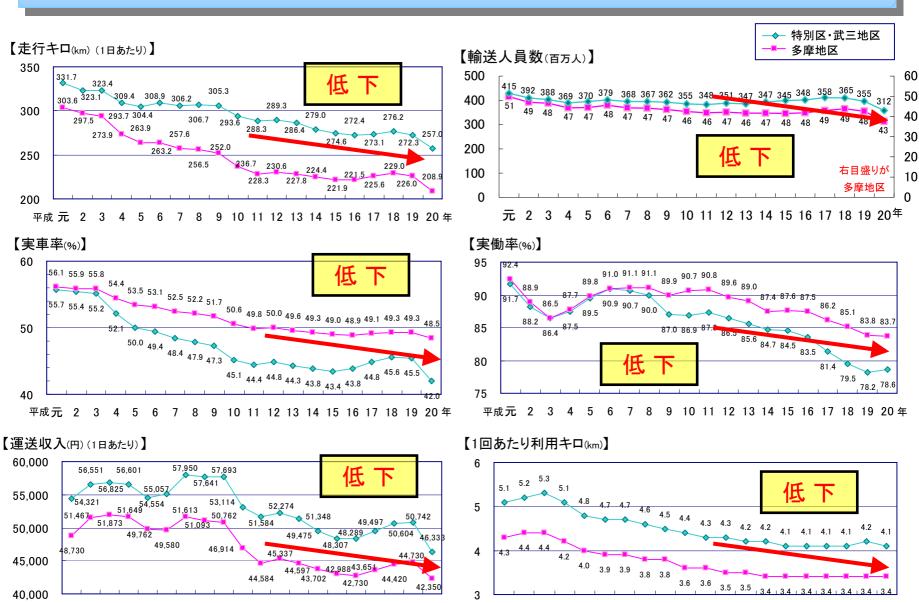


資料:東京運輸支局調べ

5. 個人タクシーの増・減車台数の推移(多摩地区)



6. 法人タクシーの輸送実績の推移



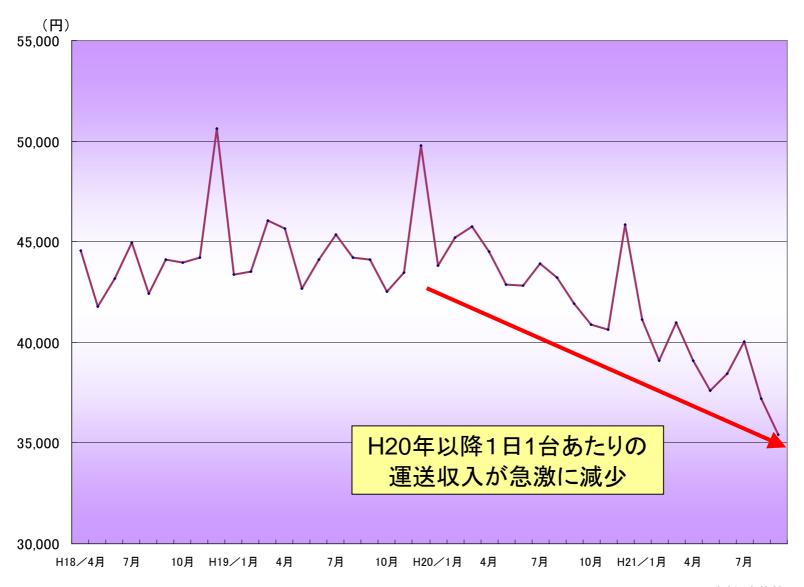
資料:東旅協調べ

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 年

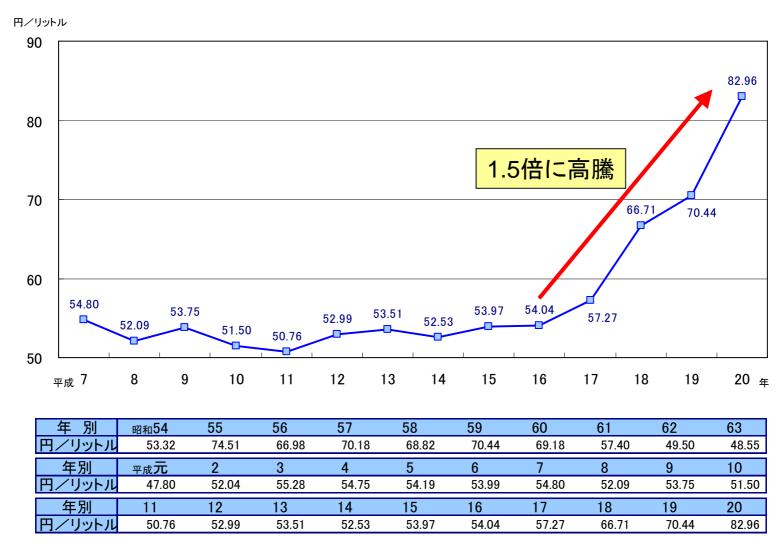
平成元

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 年

7. 東京多摩地区 1日1台当たりの運送収入の推移

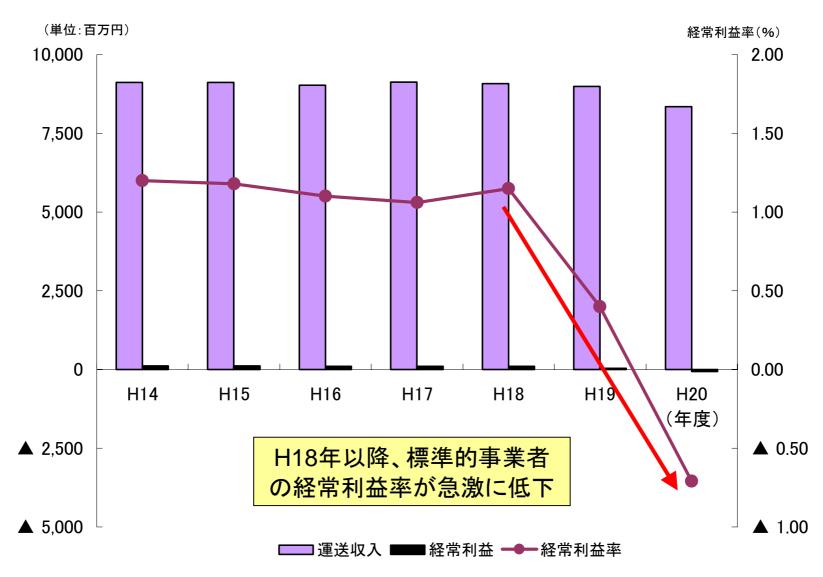


8. LPG価格の推移



資料:資源エネルギー庁調べ

9. 東京多摩地区 標準的事業者15社 運送収入と経常利益の推移



資料:東旅協調べ

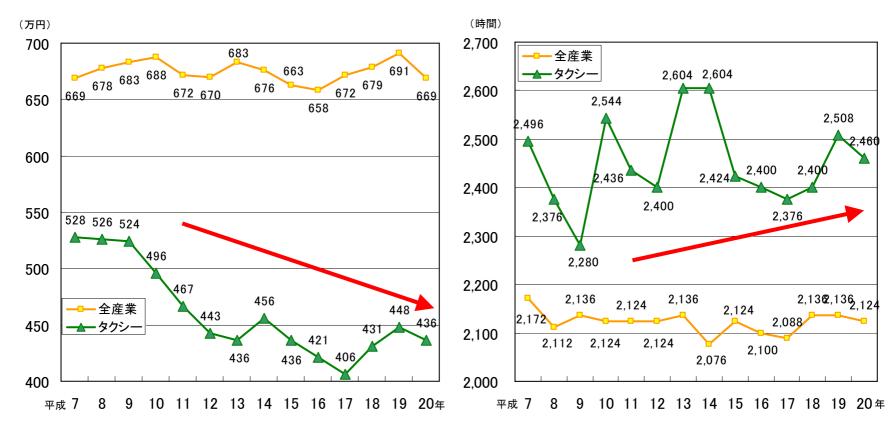
10. 東京都 タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較(男性)



11. 東京のタクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金・労働時間の推移

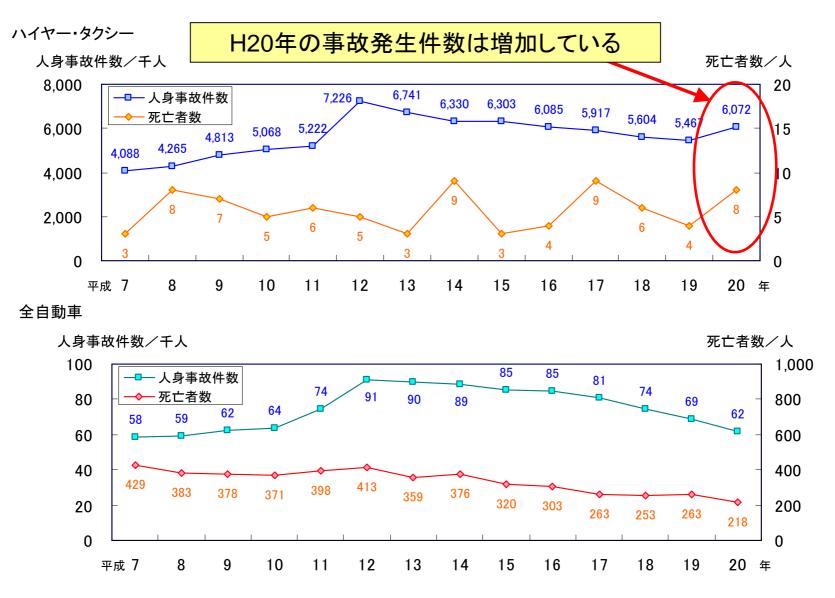
東京のタクシー運転者の年間賃金の推移

東京のタクシー運転者の年間労働の推移



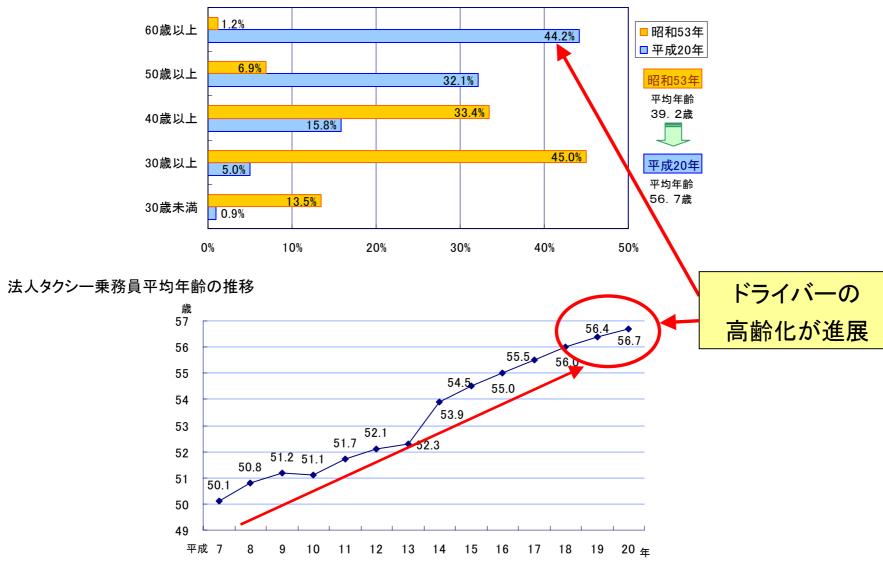
労働賃金が全産業よりも低水準であるが、 さらに悪化傾向にあり、他産業との格差 が拡大している。 労働時間は全産業平均を大きく上回っており、さらに長時間化の傾向も見られる。

12. 東京の人身事故発生件数の推移



13. タクシー運転者の年齢構成・平均年齢の推移

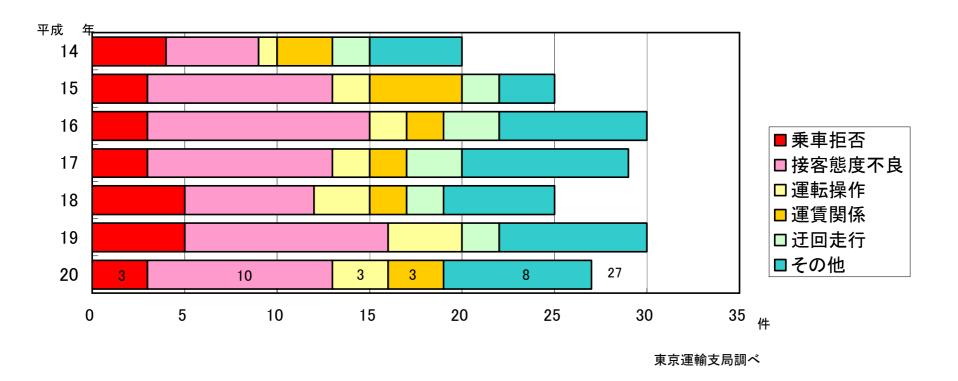
乗務員の年齢別構成比の比較



※データは特別・武三地区のものであるが、三多摩地区も基本的に同様の傾向にある。

東京タクシーセンター調べ

14. 多摩地区の苦情件数の推移



乗客からの苦情件数については、「その他」を除けば概ね横ばいとなっている ※「その他」に含まれる内容は「交通マナー違反(乗客以外からの指摘)」「駐車違反」など。

Ⅲ. 東京のタクシー業界の 経営効率化・合理化への取組

1. 効率化・合理化への取組 ①無線配車の効率化、無線デジタル化の推進

GPSを利用した配車システムや、無線のデジタル化などにより無線配車の効率化を進め、平均配車受付時間の短縮(約60%)や顧客情報の文字送信など、きめ細かなサービスを提供している。



無線配車の事務局



無線配車の車載側の端末



無線配車の事務局側の端末画面

■デジタル無線の普及状況(多摩地区)

	車両台数(台)	デジタル車両台数(台)	導入割合
平成15年度	3,499	0	0.0%
平成16年度	3,528	175	5.0%
平成17年度	3,603	222	6.2%
平成18年度	3,586	808	22.5%
平成19年度	3,585	1,013	28.3%
平成20年度	3,530	1,643	46.5%
平成21年度	3,416	1,750	51.2%

関東自動車無線協会調べ

②安全管理の徹底

ドライブレコーダーなどの導入により、映像に基づいて的確且つ迅速な教育指導を実施するなど、 運行管理の充実・強化を図ることが可能となった。事故後の対応の映像により客観的な解決が図られるとともに、安全教育等にも活用されている。





ドライブレコーダーの画像

■ドライブレコーダーの導入状況(東旅協加盟事業者)

	事業者数	うち導入事業者	導入率
平成16年度	71	6	8.5%
平成18年度	71	34	47.9%
平成20年度	73	41	56.2%

③環境対策

タクシーが排出する温室効果ガスを少しでも減少させるため、アイドリングストップなど環境に優しい運転を心がけるとともに、グリーン経営認証の取得などにより環境負荷の少ない事業運営を目指している。

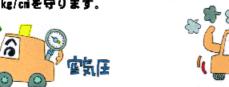
■地球温暖化問題への取組

1 無用なアイドリングをやめます。(アイドリングストップ)



無駄な空ぶかしをやめます。

点検・整備をきちんとし、 適正なタイヤの空気圧 2.0~2.2kg/cfを守ります。



4 急加速・急発進をしません



■グリーン経営認証取得



■グリーン経営認証 取得事業者数(東京都)

事業者数	事業所数	車両数	割合(%) 取得車両数/法人タクシー車両数
106	168	14,958	35.8

平成21年9月30日現在

交通エコモ財団及び国土交通省自動車交通局旅客課調べ

2. サービス・安全向上への取り組み ①東旅協・三多摩支部による取組

東旅協の三多摩支部では、タクシー運転者の乗務員の登録や乗務員の指導、表彰などの事業を行ない、タクシー業務の適正化とタクシー利用者のサービス・安全向上を目的として、業務を推進している。

乗務員登録

	乗	列	証	
作 成番号	693	作 成年月日	平成21年 2月 12日	a a
乗務員 氏 名	多摩	三太	郎	i i
運転免許証 の有効期限	平成 20	6年 2 月	19 日	8
事業者の氏 名又は名称	三多图	なりシ	一株式会社	平成 21 年 2 月 10 日撮影

乗務員の指導、表彰







②その他の取組

禁煙タクシー制度導入などによる利用者サービスの向上に務めている。また、都内在住の利用者をタクシーモニターに委嘱し要望を伺ったり、東京タクシー有識者懇談会を設置、幅広い分野の有識者の意見をサービス改善対策等に役立てている。

禁煙タクシー制度導入



東京タクシー有識者懇談会の設置





3. 社会貢献等への取り組み ①防犯への協力

事件に巻き込まれそうになった「こども」をタクシー内に保護し、警察に通報などの対処を行う「タクシーこども110番」、ドライブレコーダーの画像を警察に提供し犯罪捜査に活かす「タッくん防犯情報システム」など、防犯への取組を行っている。

タクシーこども110番





こどもの保護

- ・こどもをタクシー 車内に保護
- こどもから事情を 確認

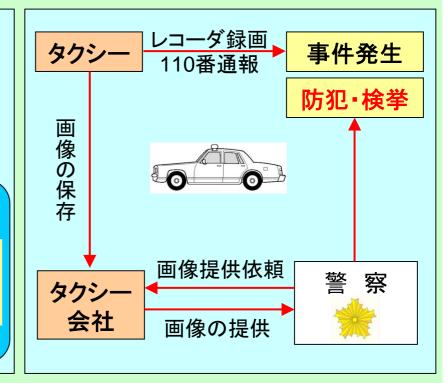
警察への通報

・こどもから確認し た事情及び現在 地等を警察に通報

安全の確保

・警察からの指示 に従い、こどもの 安全の確保に努 める

タッくん防犯情報システム



②防災への協力

大地震などの災害が発生した際、タクシーは現場の第一目撃者になることがある。防災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東京都災害対策本部及びマスメディアを通じ提供することで都民の生命と財産を災害から少しでも守ることを目的に発足、日夜都民の安全を守り続けている。また、道路の危険箇所や公共用地等への不法廃棄物など、運転者が業務中に収集した情報を地元自治体へ提供するなど、自治体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んでいる。

【防災レポート車の見分け方】

都内を走るタクシーの中で、「防災レポート車」はリアフェンダーの左右に「防災レポート車」のステッカーを貼付し、車両屋上に上空からも確認できる表示をしている。

※この車は東京都地域防災計画に組み込まれている。

防災レポート車





③地域社会のための取組

公共交通機関として多様な二一ズにきめ細かく対応し、機動性や柔軟性といったタクシーの強みを 活かしながら、地域社会に貢献するサービスの提供に向けて取り組んでいる。

マ専属コンシェルジェ>
1~数名の利用者の移動に快適な時間と空間を提供する
専属のコンシェルジェ的な役割

<交通弱者の移動手段> 高齢者・障害者等の移動の足

> 公共交通 機関として のタクシー サービス

<地域密着型生活支援サービス> 福祉タクシー、育児支援輸送、 便利屋サービス等、地域・利用者ニーズに 対応した多様かつ高度なサービスの提供

<日本の顔> ビジット・ジャパン・キャンペーンとの連携 外国人観光客が最初に接する日本人 <地域社会の安全・安心の貢献>
深夜のエスコートサービス、子供110番等、
地域社会の安全・安心に最もきめ細かく
対応したサービスを提供可能

4社会に密着したサービスへの取組

高齢者の通院・外出や地域の通勤・通学の足としてのコミュニティタクシーやワゴンタクシーの運行、地域と路線バスを繋ぐことを目的としたデマンドバスの運行など、地域ごとの実情を鑑みながら地域社会密着型サービスの提供に向けての取り組みを推進している。

コミュニティタクシー

ワゴンタクシー

デマンドバス(タクシー車両使用)



小平市コミュニティタクシー「ぶるベー号」



日野市丘陵地ワゴンタクシー「かわせみ号GO」



檜原村デマンドバス「やまびこ」

⑤社会福祉に向けたサービスへの取組

回転シートを装備した介護タクシーの導入やヘルパー資格の取得など乗務員の介護への訓練、高齢者等の外出を支援するサービスや徘徊等により行方不明となった高齢者等の早期発見を図るための「徘徊SOSネットワーク」への参加、高齢の方を地域の中でささえあう取組や「あんしんネットワーク」への参加等、高齢化を迎える地域社会への貢献に向けた福祉事業への取組を推進している。

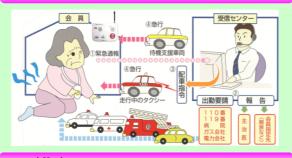
介護タクシー



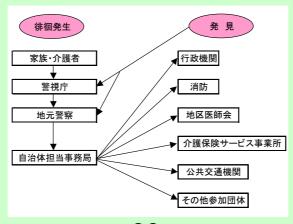
乗務員の介護訓練



あんしんネットワーク



徘徊SOSネットワーク



高齢者のささえあい



高齢者外出支援



⑥その他の取組

タクシー事業者や乗務員等による募金活動「タッくん愛の基金」や、退院や通院目的でタクシーを利用する方のためタクシー車内に、AED(自動体外式除細動器)を設置、救命手当の技能を持つドライバーが乗務する「サポートCab」の導入などの社会貢献への取組を行っている。

タッくん愛の基金



サポートcabの仕組み



多摩地区のタクシー事業が抱える課題のまとめ

- ◆輸送需要の減退により・・・
 - ・タクシー事業者の収益基盤悪化
 - 運転者の賃金等の労働条件悪化
- ◆車両台数の増加により・・・
 - ・車両1台当たり利益率の低下
- ◆これらの要因により・・・
 - ・過重労働に伴うサービスの質的低下
 - ・収益基盤悪化に伴う福祉事業でのサービスの質的低下
 - ・収益基盤悪化に伴う地域密着型のサービスの質的低下 等々



地域に密着した公共交通機関としての機能不全



タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、 地域に密着した公共交通としての機能の十分な発揮のため 必要となる地域計画の作成等を行うために

<u>特定地域協議会を設置</u>

【参考】適正と考えられる車両数の算定について

〇需要量は次式により推定

需要量

- =平成20年度の総実車キロ×20年度の総実車キロの対前年度比
- ○適正と考えられる車両数は次式により算定

適正と考えられる車両数

=需要量÷(過去5年間の平均総走行キロ×平成13年度の実車率÷過去5年間の平均延実働車両数) ÷365÷実働率

	平成20年7月11日現在 の車両数	平成21年9月30日現在の 車両数	適	正と考えられ 車両数	る
北多摩交通圏	2,015台	1,908台	実働率 90%	実働率 87% _(平成13年度実績値)	実働率 80%
ルタ序ス処団	2,010日	1,000 Д	約1,550台	約1,600台	約1,750台
南多摩交通圏	1.045/>	1,278台	実働率 90%	実働率 92% (平成13年度実績値)	実働率 80%
日夕年又进回	1,345台	1,270口	約1,100台	約1,100台	約1,250台
西多摩交通圏	239台	230台	実働率 90%	実働率 89% (平成13年度実績値)	実働率 80%
口夕序入旭回	239 🗖	230 🗖	約180台	約180台	約200台

【参考】輸送実績の現状

	1両当たり走行キロ			
	平成13年度	平成20年度	平成21年11月	
北多摩交通圏	224.0km	213.7km	189.4km	
南多摩交通圏	235.4km 215.1km 198.6km			
西多摩交通圏	216.6km 200.1km 177.0km			

(東旅協調べ)

	実働率				
	平成13年度	平成13年度 平成20年度 平成21年11			
北多摩交通圏	87.1%	80.9%	84.7%		
南多摩交通圏	91.9%	88.2%	91.5%		
西多摩交通圏	88.6%	83.1%	86.0%		

(東旅協調べ)

	実車率			
	平成13年度	平成20年度	平成21年11月	
北多摩交通圏	49.4%	48.6%	47.8%	
南多摩交通圏	49.5%	48.1%	47.0%	
西多摩交通圏	51.7%	49.4%	47.9%	

(東旅協調べ)

	タクシー1日1車当たりの運送収入					
	平成13年度	平成13年度 平成20年度 平成21年11月				
北多摩交通圏	44,314円	42,282円	38,460円			
南多摩交通圏	45,339円	42,793円	38,858円			
西多摩交通圏	42,410円	40,298円	35,075円			

(東旅協調べ)