

東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）

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特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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「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) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 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 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地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 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、以下(1)から(8)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)～(8)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長
- (2) 関係地方公共団体の長
 - ① 東京都知事又はその指名する者
 - ② 東京都中央区長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人東京乗用旅客自動車協会 会長
 - ② 社団法人東京都個人タクシー協会 会長
 - ③ 東京ハイタク協議会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 東京ハイタク労働6団体を代表する者
 - ② 東京交運労協ハイタク部会を代表する者
 - ③ 自交総連東京地連を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① 工藤芳郎(社団法人くらしのリサーチセンター)
 - ② 下谷内富士子(社団法人全国消費生活相談員協会)
- (6) 学識経験者
 - ① 太田和博(専修大学商学部教授)
 - ② 戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構教授)
- (7) 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
- (8) その他協議会が必要と認める者
 - ① 警視庁 交通部 交通規制課長
 - ② 東京労働局 労働基準部 監督課長
 - ③ 丁野朗(社団法人日本観光振興協会総合研究所長)
 - ④ 坂本裕寿(読売新聞東京本社論説委員)
 - ⑤ 佐藤隆彦(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 中川周一(東京電力株式会社営業部お客様相談室室長)
 - ⑦ 財団法人東京タクシーセンター 専務理事

(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、協議会を代表する。
- 3 会長の任期は平成24年9月30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 協議会に座長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 6 座長は、協議会の議事運営を統括する。
- 7 座長に事故がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 8 座長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会には事務局を設置する。
- 10 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。
- 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 12 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 13 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) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計17個の議決権とし、議決権の過半数以上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 関東運輸局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が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 設置要綱の変更について合意してい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。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 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していること。

(3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

- ① (2)①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
- ② 地域計画に合意したタクシー事業者が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していること。
- 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。）の過半数が合意していること。
- 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していること。

(4) (1)から(3)まで以外の場合、(1)の議決方法をもって決することとする。

14 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。

15 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。

16 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。

17 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。

(その他)

第6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 年 月 日 一部改正

東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）

制定平成21年11月 4日

（目的）

第1条 東京都北多摩交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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、東京都北多摩交通圏（以下「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) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 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 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地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 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、以下(1)から(8)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)～(8)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長
- (2) 関係地方公共団体の長
 - ① 東京都知事又はその指名する者
 - ② 立川市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人東京乗用旅客自動車協会 会長
 - ② 社団法人東京都個人タクシー協会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 東京ハイタク労働6団体を代表する者
 - ② 東京交運労協ハイタク部会を代表する者
 - ③ 自交総連東京地連を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① 工藤芳郎(社団法人くらしのリサーチセンター)
 - ② 下谷内富士子(社団法人全国消費生活相談員協会)
- (6) 学識経験者
 - ① 太田和博(専修大学商学部教授)
 - ② 戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構教授)
- (7) 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
- (8) その他協議会が必要と認める者
 - ① 警視庁 交通部 交通規制課長
 - ② 東京労働局 労働基準部 監督課長
 - ③ 丁野朗(社団法人日本観光振興協会総合研究所長)
 - ④ 坂本裕寿(読売新聞東京本社論説委員)
 - ⑤ 佐藤隆彦(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 中川周一(東京電力株式会社営業部お客様相談室室長)

(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、協議会を代表する。

3 会長の任期は平成24年9月30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 協議会に座長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 6 座長は、協議会の議事運営を統括する。
- 7 座長に事故がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 8 座長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会には事務局を設置する。
- 10 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。
- 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 12 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 13 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) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計16個の議決権とし、議決権の過半数以上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 関東運輸局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が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 設置要綱の変更について合意してい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。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 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していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① (2)①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意したタクシー事業者が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していること。
 - 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。）の過半数が合意していること。
 - 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していること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。
- 14 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 15 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。
- 16 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。
- 17 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。

(その他)

第6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 年 月 日 一部改正

東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）

制定平成21年11月 4日

（目的）

第1条 東京都南多摩交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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、東京都南多摩交通圏（以下「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) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 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 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地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 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、以下(1)から(8)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)～(8)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長
- (2) 関係地方公共団体の長
 - ① 東京都知事又はその指名する者
 - ② 八王子市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人東京乗用旅客自動車協会 会長
 - ② 社団法人東京都個人タクシー協会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 東京ハイタク労働6団体を代表する者
 - ② 東京交運労協ハイタク部会を代表する者
 - ③ 自交総連東京地連を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① 工藤芳郎(社団法人くらしのリサーチセンター)
 - ② 下谷内富士子(社団法人全国消費生活相談員協会)
- (6) 学識経験者
 - ① 太田和博(専修大学商学部教授)
 - ② 戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構教授)
- (7) 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
- (8) その他協議会が必要と認める者
 - ① 警視庁 交通部 交通規制課長
 - ② 東京労働局 労働基準部 監督課長
 - ③ 丁野朗(社団法人日本観光振興協会総合研究所長)
 - ④ 坂本裕寿(読売新聞東京本社論説委員)
 - ⑤ 佐藤隆彦(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 中川周一(東京電力株式会社営業部お客様相談室室長)

(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、協議会を代表する。

3 会長の任期は平成24年9月30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 協議会に座長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 6 座長は、協議会の議事運営を統括する。
- 7 座長に事故がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 8 座長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会には事務局を設置する。
- 10 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。
- 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 12 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 13 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) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計16個の議決権とし、議決権の過半数以上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 関東運輸局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が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 設置要綱の変更について合意してい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。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 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していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① (2)①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意したタクシー事業者が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していること。
 - 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。）の過半数が合意していること。
 - 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していること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。
- 14 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 15 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。
- 16 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。
- 17 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。

(その他)

第6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 年 月 日 一部改正

東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（改正案）

制定平成21年11月 4日

（目的）

第1条 東京都西多摩交通圏タクシー特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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、東京都西多摩交通圏（以下「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) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 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 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地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 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、以下(1)から(8)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)～(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)～(8)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長
- (2) 関係地方公共団体の長
 - ① 東京都知事又はその指名する者
 - ② 青梅市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
 - ① 社団法人東京乗用旅客自動車協会 会長
 - ② 社団法人東京都個人タクシー協会 会長
- (4) 労働組合等
 - ① 東京ハイタク労働6団体を代表する者
 - ② 東京交運労協ハイタク部会を代表する者
 - ③ 自交総連東京地連を代表する者
- (5) 地域住民
 - ① 工藤芳郎(社団法人くらしのリサーチセンター)
 - ② 下谷内富士子(社団法人全国消費生活相談員協会)
- (6) 学識経験者
 - ① 太田和博(専修大学商学部教授)
 - ② 戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構教授)
- (7) 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
- (8) その他協議会が必要と認める者
 - ① 警視庁 交通部 交通規制課長
 - ② 東京労働局 労働基準部 監督課長
 - ③ 丁野朗(社団法人日本観光振興協会総合研究所長)
 - ④ 坂本裕寿(読売新聞東京本社論説委員)
 - ⑤ 佐藤隆彦(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 中川周一(東京電力株式会社営業部お客様相談室室長)

(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、協議会を代表する。

3 会長の任期は平成24年9月30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 協議会に座長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 6 座長は、協議会の議事運営を統括する。
- 7 座長に事故がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 8 座長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会には事務局を設置する。
- 10 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。
- 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 12 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 13 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) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計16個の議決権とし、議決権の過半数以上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 関東運輸局長が合意していること。
 - ② 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が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 設置要綱の変更について合意してい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。
 - ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - ⑦ 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していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - ① (2)①から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 地域計画に合意したタクシー事業者が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していること。
 - 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。）の過半数が合意していること。
 - 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していること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。
- 14 協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 15 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。
- 16 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。
- 17 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。

(その他)

第6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 年 月 日 一部改正

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ついて

I. 特定事業計画の進捗状況

1. タクシー適正化・活性化法に基づく状況①

		運輸局、協議会	法人協会	個人協会	労組
平成21年10月	14日	協議会(1)開催			
平成21年11月	4日	特別武三(2)・多摩(1)合同協議会開催			
	13日		代表者会議開催		
	25日	協議会(3)開催			
平成21年12月	8日		代表者会議開催		
	18日	協議会(4)開催、地域計画承認			
	19日				地域計画説明
	24日				法人協会へ労働環境改善要請
	25日	地域計画公表	地域計画の説明		
平成22年1月	6日			地域計画を周知	
	13日	地域計画協力要請			
	19日	協議会(2)開催			
	20日	東旅協加盟事業者対象説明会開催			執行委員会にて事業の推進を決定
	21日	無所属事業者対象説明会開催			
	29日	特定事業計画認定申請			
平成22年2月	2日	春闘集会にて説明(自交総連)			春闘集会にて運輸局より説明
	3日				各事業者に積極的な減休車要請
	9日		労組と懇談		東旅協と懇談
	18日				需給調整の改善要求決定
	22日		常任理事会にて申請状況報告		
	24日	協議会(3)、開催地域計画承認			
平成22年3月	3日				中央委員会にて地域計画進捗報告
	4日	地域計画公表			明治公園にて決起集会
	5日	事業者対象説明会開催			
	9日			地域計画を周知	
	10日				ハイタクフォーラム中央行動
	15日			認定申請書の取りまとめ依頼	
	16日				需給調整改善要求の到達点確認
	17日		理事会にて申請状況報告		
	20日	地域計画協力要請			
	24日	特定事業計画認定			

注) 赤字は特別区・武三地区、青地は多摩地区に関する事項。

1. タクシー適正化・活性化法に基づく状況②

		運輸局、協議会	法人協会	個人協会	労組
平成22年4月	1日	特定事業計画認定申請			
	13日			認定申請書の取りまとめ依頼	
	14日				需給調整実現に向けた請願行動
	15日	個人タクシー事業者特定事業計画認定申請		未提出者へ認定申請書の取りまとめ依頼	
	21日		正副委員長会議にて申請状況報告		
	27日				代表者会議で減車申請状況を確認
	28日			未提出者の未提出理由の調査依頼	
平成22年5月	17日	個人タクシー事業者特定事業計画認定申請			
	18日	特定事業計画認定			
	27日				中央委員会にて需給調整推進を確認
平成22年6月	2日	東京ハイタク労働6団体運輸局要請			関東運輸局と諸問題について交渉
平成22年7月	6日				246号線でバスレーン乗り入れ実態調査
	12日				本郷通りでバスレーン乗り入れ実態調査
	13日				夏季研究集会で需給調整の到達点確認
	15日	個人タクシー事業者特定事業計画認定			
	29日				代表者会議で減車申請状況を確認
	19日				法人協会へ諸課題について要請
平成22年9月	1日	特定事業計画認定状況公表			
	7日	ヒアリング開始			
	21日	特別武三(5)・多摩(4)合同協議会開催			
平成22年10月	7日	協議会からのメッセージ発出			
平成22年12月	22日	ヒアリング終了 ヒアリング開始			
平成23年1月	31日	ヒアリング終了			
平成23年4月	20日	経営状況調査開始			
	22日	特別武三(6)・多摩(5)合同協議会開催			
		合同協議会とりまとめ			
平成23年5月	13日	東京ハイタク労働6団体運輸局要請			関東運輸局と諸問題について交渉
平成23年7月	5日	大規模災害対応のための意見交換会	大規模災害対応のための意見交換会	大規模災害対応のための意見交換会	大規模災害対応のための意見交換会
平成23年10月	24日	経営状況調査開始			
平成23年11月	4日	特別武三(7)・多摩(6)合同協議会開催			

注) 赤字は特別区・武三地区、青字は多摩地区に関する事項。

2. 特定事業計画認定申請状況、認定状況

平成23年10月17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	申請			認定				事業者数 (H23.8末)	申請者数 (H23.8末)	認定 事業者数 (H23.8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	348	348	268	1,652	2,636	348	268	1,647	2,634	16,066	15,848	15,848
北多摩交通圏	H22.2.24	41	41	31	39	72	41	31	39	72	184	184	184
南多摩交通圏	H22.2.24	25	25	15	10	23	25	15	10	23	292	291	291
西多摩交通圏	H22.2.24	7	7	5	12	2	7	5	12	2			

営業区域名	基準車両数 ①	現在車両数 ②	減車率 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 ③／①	基 準 車 両 数 と 適 正 と 考 え ら れ る 車 両 数 と の 乖 離	適 正 と 考 え ら れ る 車 両 数
特別区・武三交通圏	33,943	27,864	17.9%	27,733	18.3%	約20%～30%	23,500 ～ 26,500
北多摩交通圏	2,015	1,773	12.0%	1,773	12.0%	約13%～23%	1,550 ～ 1,750
南多摩交通圏	1,345	1,243	7.6%	1,243	7.6%	約7%～18%	1,100 ～ 1,250
西多摩交通圏	239	215	10.0%	215	10.0%	約16%～25%	180 ～ 200

※上記は取下・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。

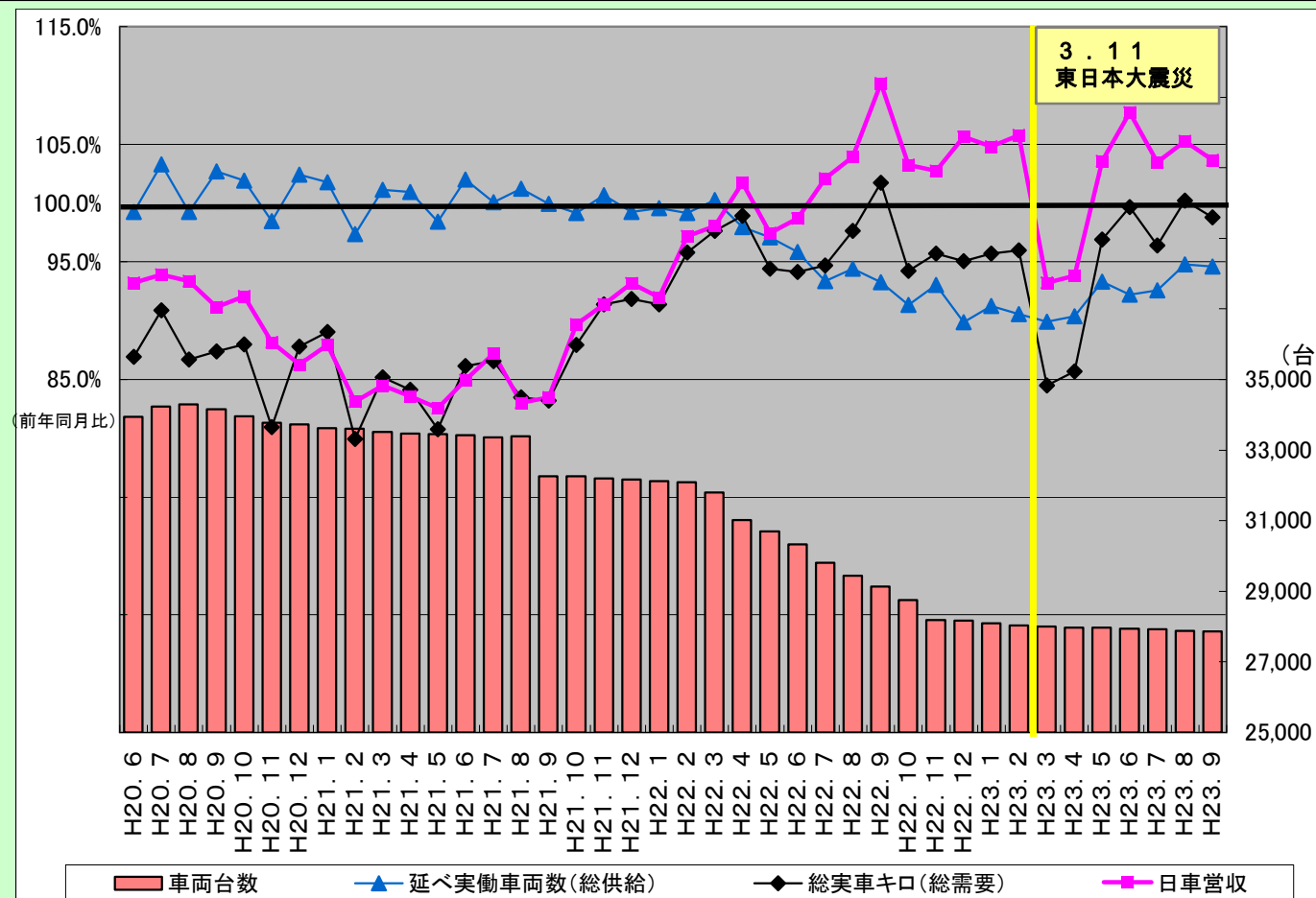
Ⅱ. 適正化の進捗状況

1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移（原価計算対象事業者）

①特別区・武三交通圏

特別区・武三交通圏においては、総需要量（総実車キロ）は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの平成23年5月より持ち直しており、下げ止まりが期待される。供給側をみると、平成22年3月末の特定事業計画認定を受けて減・休車が進んでいることから、総供給量（延べ実働車両数）については着実に減少している。

一方、日車営収をみると、平成22年7月以降は、東日本大震災後の一時的な落ち込みを除いて、前年同月比でプラスで推移しており、供給量の削減が日車営収を下支えしているとみられる。

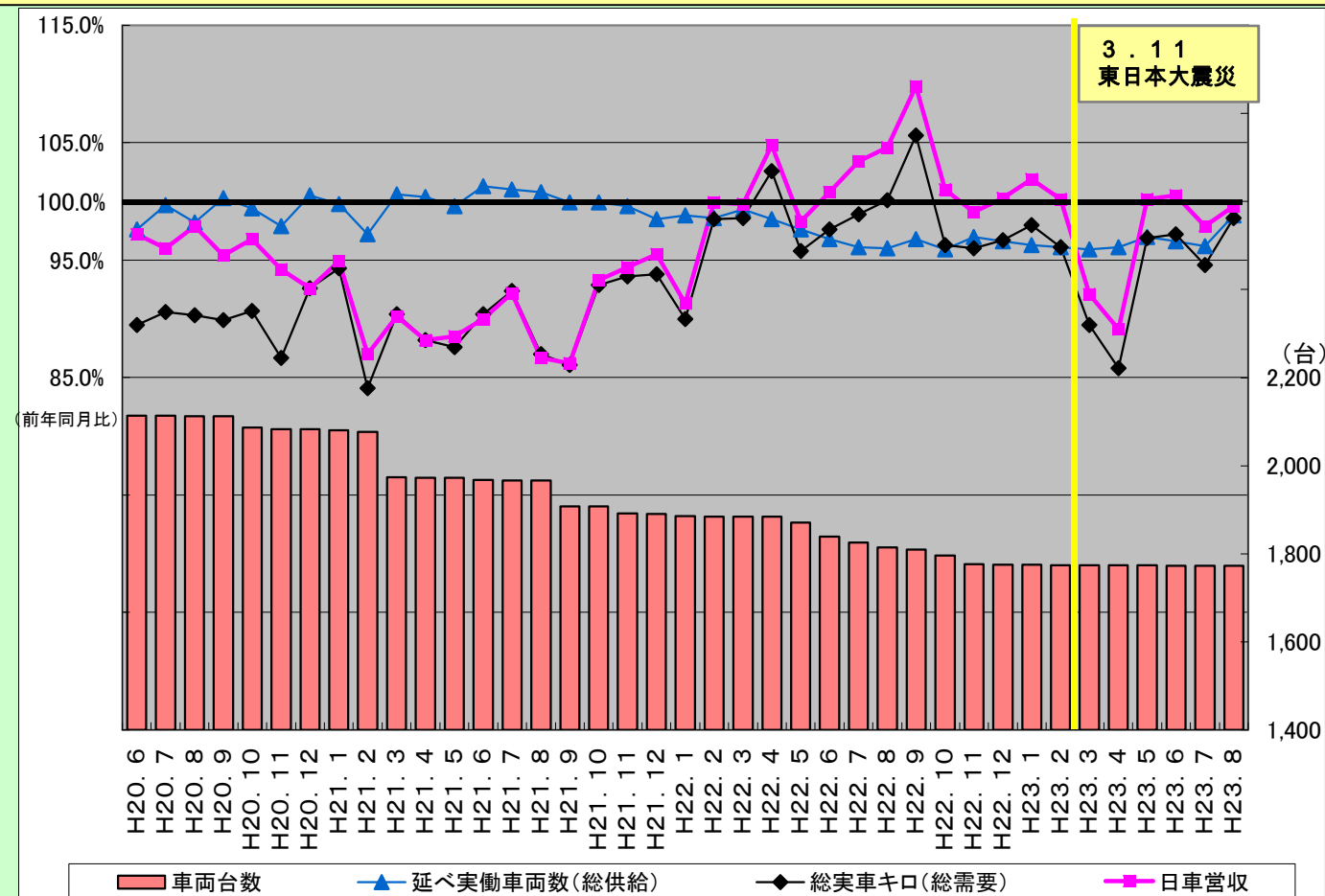


1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

②北多摩交通圏

北多摩交通圏においては、総需要量(総実車キロ)は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの平成23年5月より持ち直しており、下げ止まりが期待される。供給側をみると、平成22年5月中旬の特定事業計画認定を受けて減・休車が進んでいることから、総供給量(延べ実働車両数)については着実に減少している。

一方、日車營收をみると、平成22年6月以降は前年同月比で概ねプラスで推移しており、供給量の削減が日車營收を下支えしていたとみられる。また、東日本大震災による落ち込みは足許では回復傾向にある。

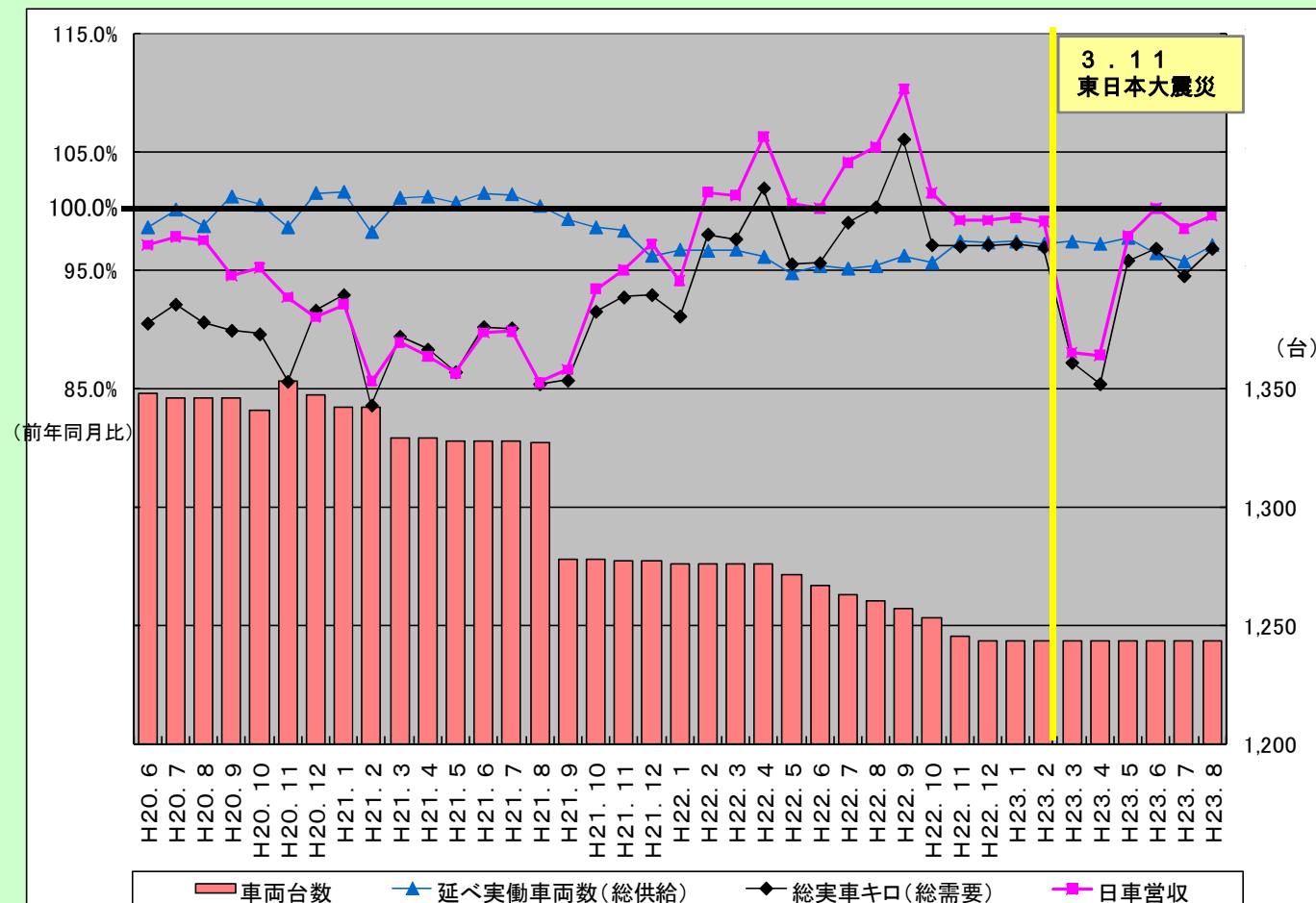


1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

③南多摩交通圏

南多摩交通圏においては、総需要量(総実車キロ)は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの平成23年5月より持ち直しており、下げ止まりが期待される。供給側をみると、平成22年5月中旬の特定事業計画認定を受けて減・休車が進み、総供給量(延べ実働車両数)については着実に減少し、平成22年11月から地域計画における適正と考えられる車両数の範囲内となっている。

一方、日車營收をみると、平成22年2月以降、前年同月比でプラス～水面付近での推移となっている。供給量の削減により、日車營收を下支えしていたとみられる。また、東日本大震災による落ち込みは足許では回復傾向にある。

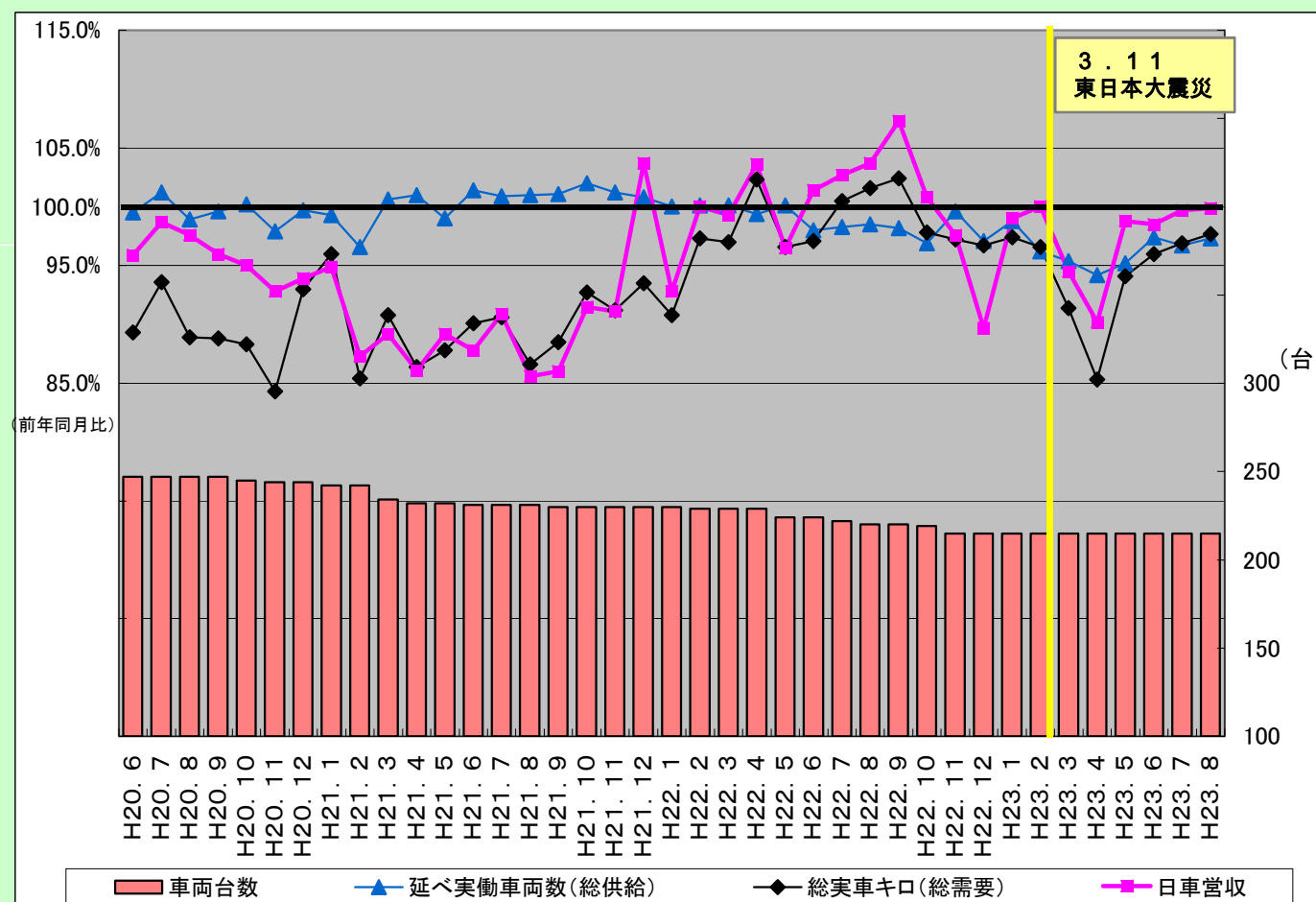


1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移

④西多摩交通圏

西多摩交通圏においては、総需要量(総実車キロ)は平成23年3月の東日本大震災後に一時的な落ち込みがあったものの平成23年5月より持ち直しており、下げ止まりが期待される。供給側をみると、平成22年5月中旬の特定事業計画認定を受けて減・休車が進んでいることから、総供給量(延べ実働車両数)については減少している。

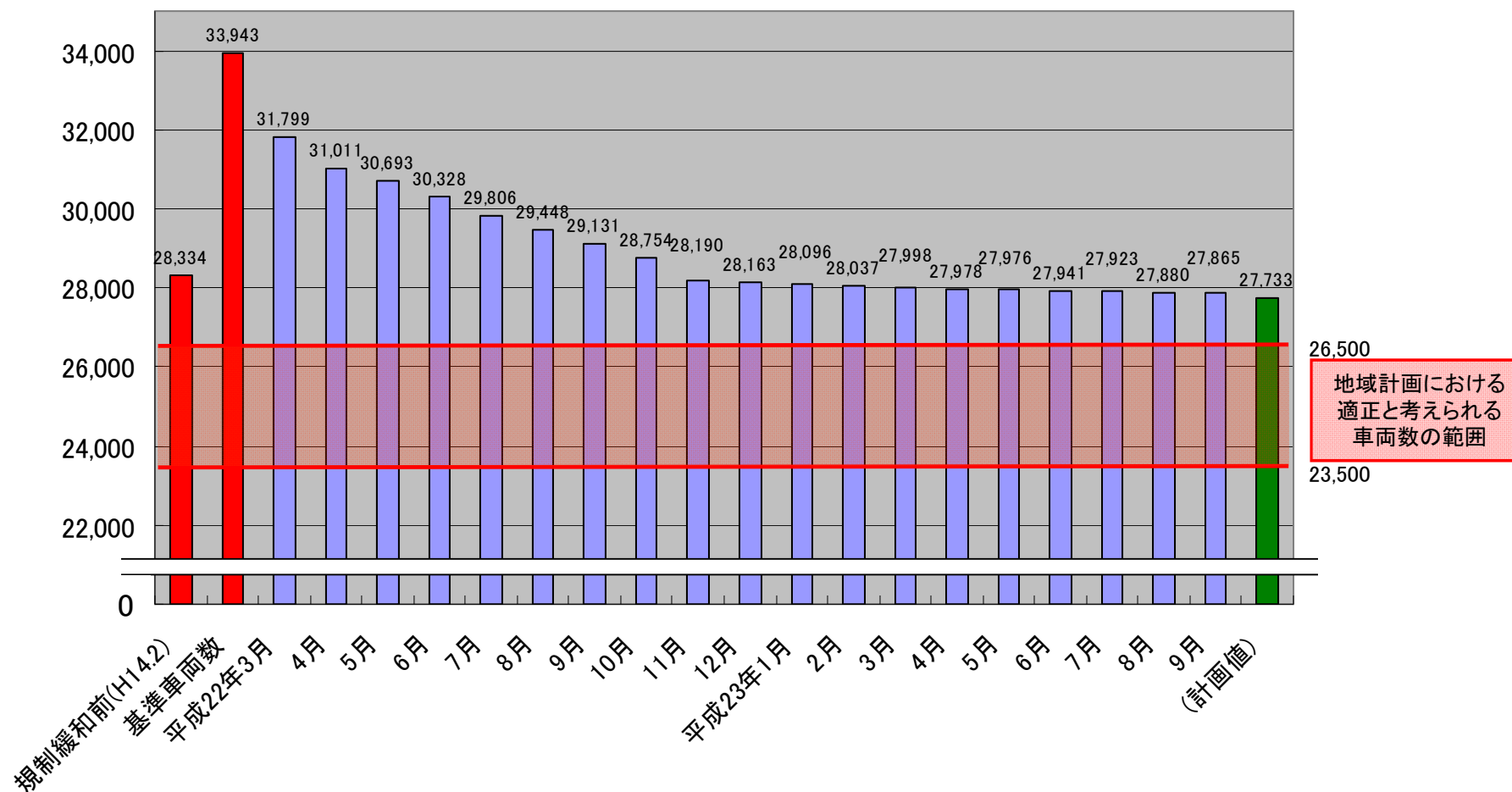
一方、日車営収をみると、平成22年11月以降、前年同月比で概ねマイナスの推移となっていたが、足許においては水面近くまで回復している。



2. 事業再構築(減・休車)の認定状況、実施状況

①特別区・武三交通圏

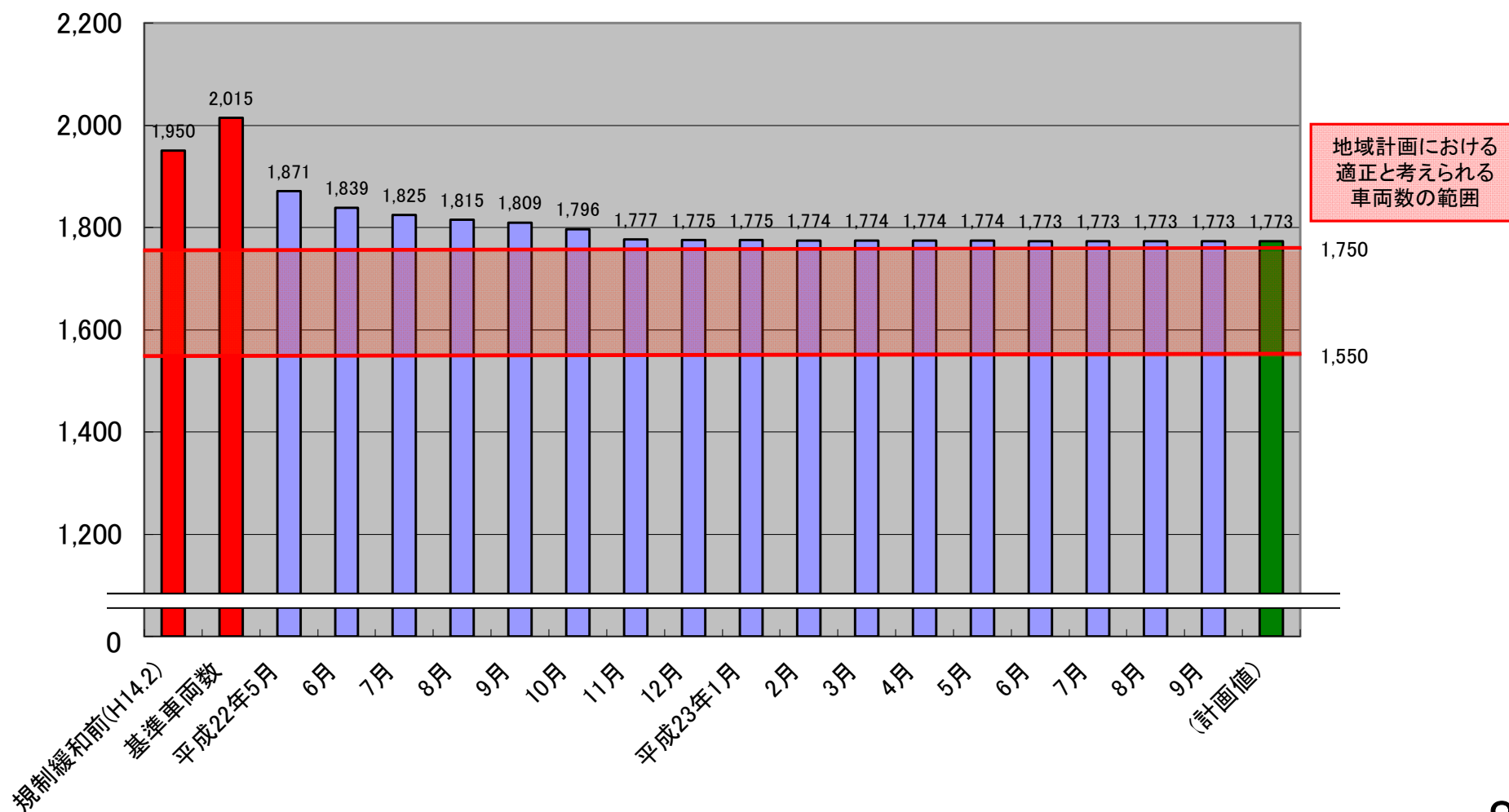
基準車両数から約6,200台の減休車が実施され、着実に供給過剰の解消が図られている。



2. 事業再構築(減・休車)の認定状況、実施状況

②北多摩交通圏

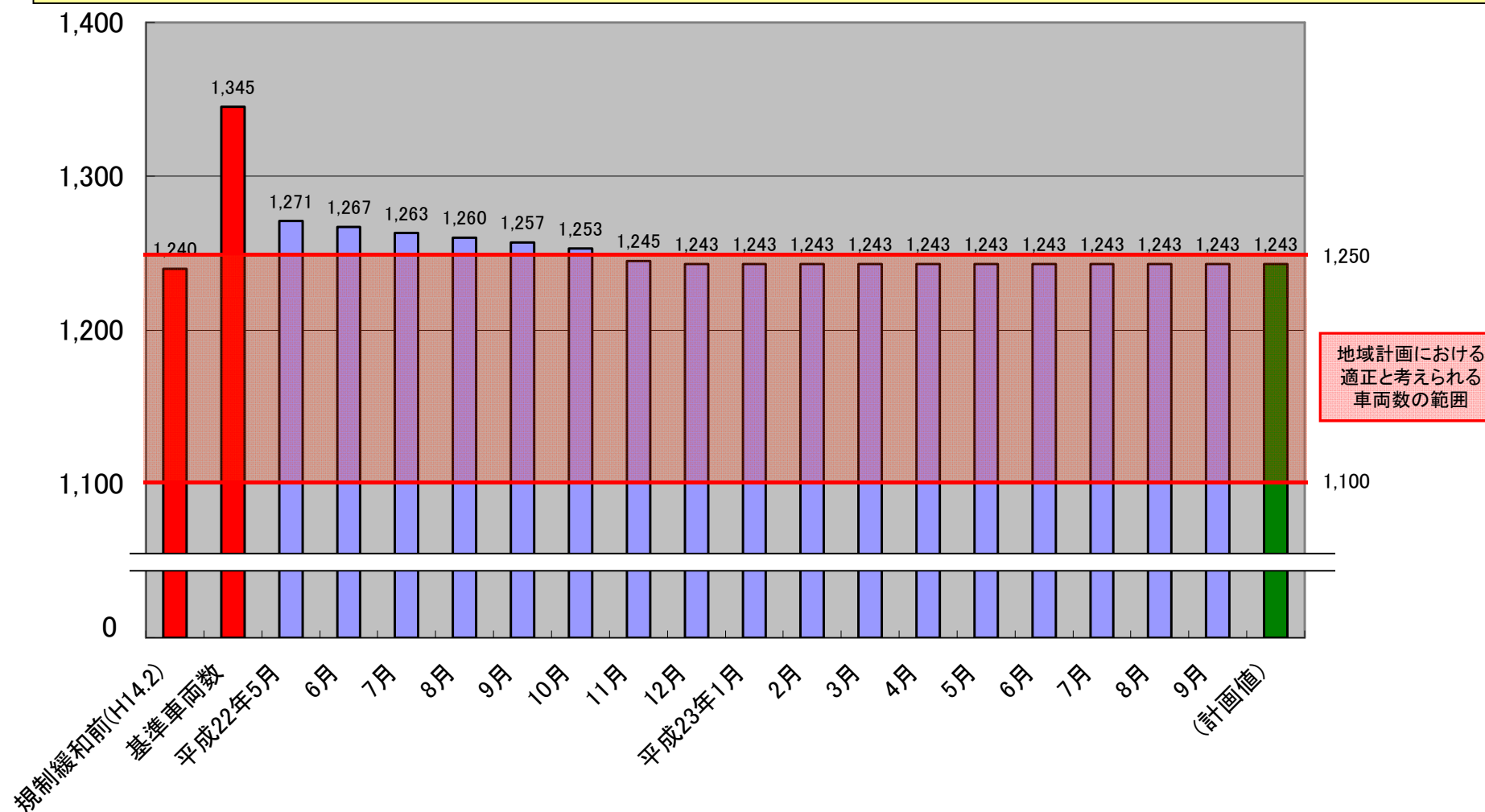
基準車両数から約250台の減休車が実施されているが、その後減休車への取り組みが停滞していることから、減休車に協力しない事業者に対する状況確認が必要。



2. 事業再構築(減・休車)の認定状況、実施状況

③南多摩交通圏

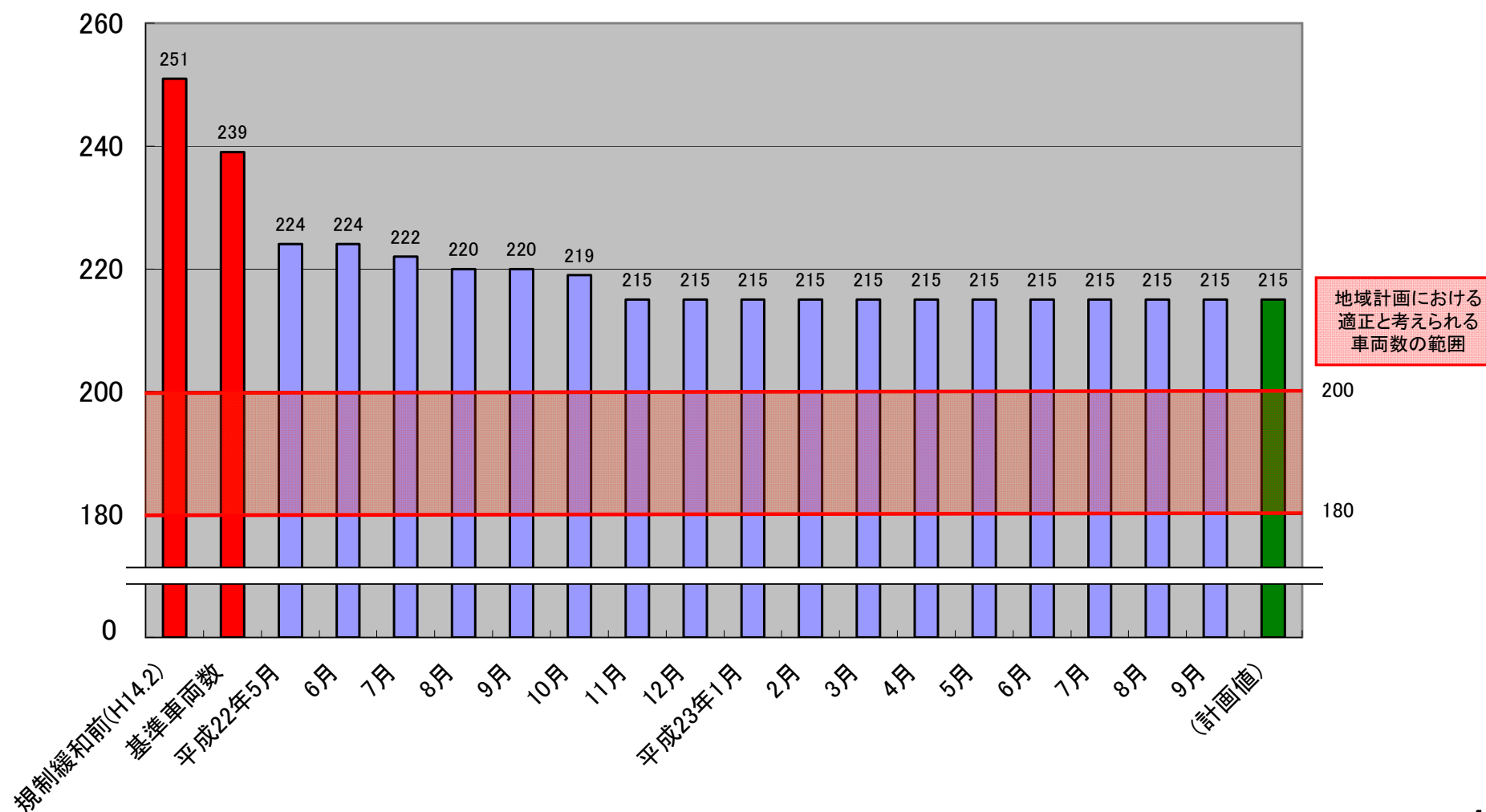
基準車両数から約100台の減休車が実施され、地域計画における適正と考えられる車両数の範囲内となっている。もっとも、減休車に協力しない事業者が存在し、こうした事業者に対する状況確認が必要。



2. 事業再構築(減・休車)の認定状況、実施状況

④西多摩交通圏

基準車両数から24台の減休車が実施されているが、その後減休車への取り組みが停滞していることから、減休車に協力しない事業者に対する状況確認が必要。



2-2. 事業規模別にみた事業再構築の取り組み状況

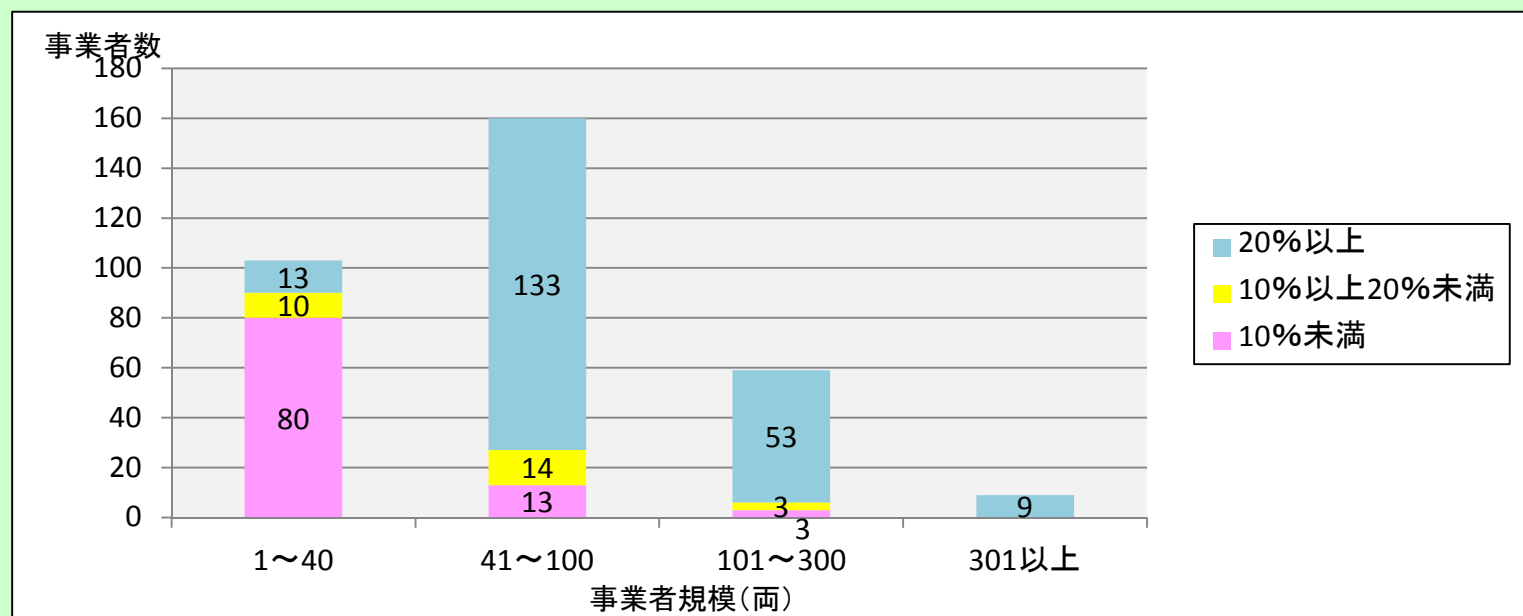
①特別区・武三交通圏(最低車両数10両)

事業規模別に特定事業計画の認定状況を見ると、車両数40両以下の層では全体の8割近くが、基準車両数からの削減率で10%未満にとどまっている。41～100両、101～300両と事業規模が大きくなるにつれて削減率の高い事業者の割合が増加しており、301両以上では全ての事業者が20%以上の削減率となっている。

平成23年10月17日現在

事業者規模	1～40両 (103者)	41～100両 (160者)	101～300両 (59者)	301両以上 (9者)
基準車両数からの削減率				
20%以上	13者	133者	53者	9者
10%以上20%未満	10者	14者	3者	0者
10%未満	80者	13者	3者	0者

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 約20%～30%



※2以上の事業者が共同で事業再構築を実施する場合には、基準車両数等を合算し、1者として計上している。

※ハイヤー・福祉車両のみを保有している事業者を除く。

※タクシー車両の保有数が1両～10両の事業者(15者)も含まれる。

2-2. 事業規模別にみた事業再構築の取り組み状況

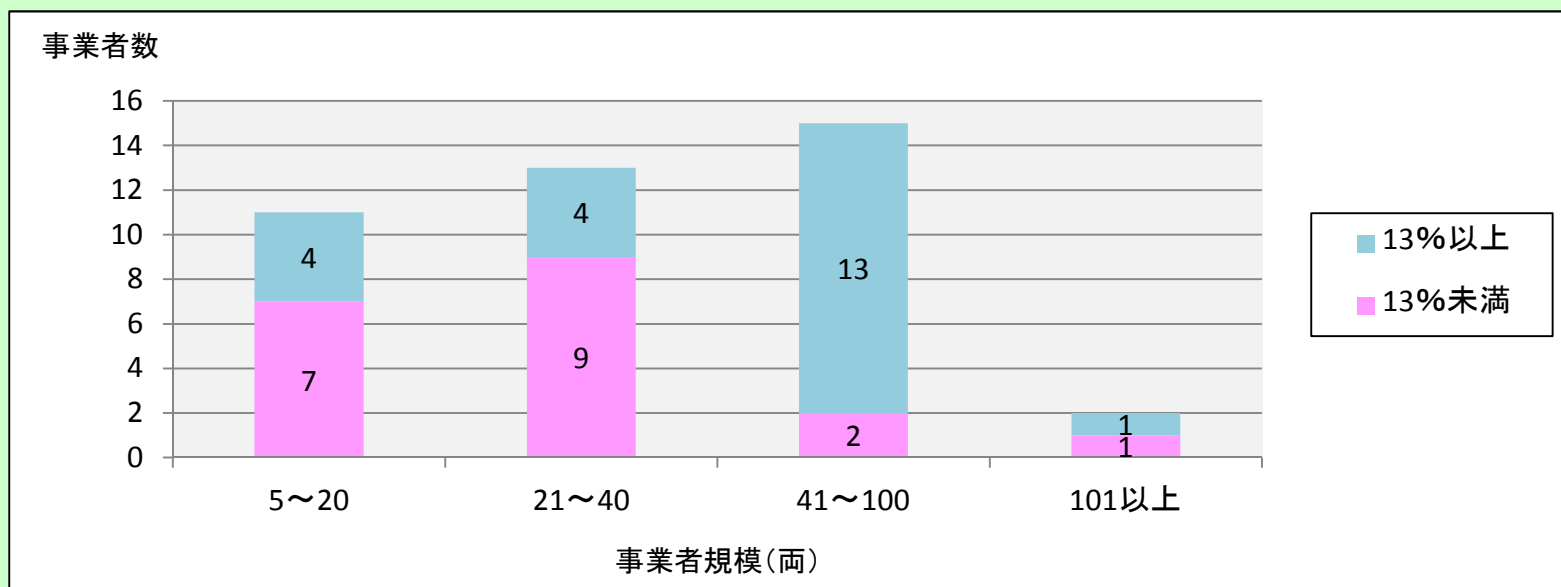
②北多摩交通圏(最低車両数5両)

事業規模別に特定事業計画の認定状況を見ると、車両数5～20両、21両～40両の層では全体の約7割が、基準車両数からの削減率で13%未満にとどまっている。41～100両の層では全体の9割近くの事業者が13%以上の削減率となっている。

平成23年10月17日現在

事業者規模	5～20両	21～40両	41～100両	101両以上
基準車両数からの削減率	(11者)	(13者)	(15者)	(2者)
13%以上	4者	4者	13者	1者
13%未満	7者	9者	2者	1者

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 約13%～23%



※タクシー車両の保有数が5両の事業者(2者)も含まれる。

2-2. 事業規模別にみた事業再構築の取り組み状況

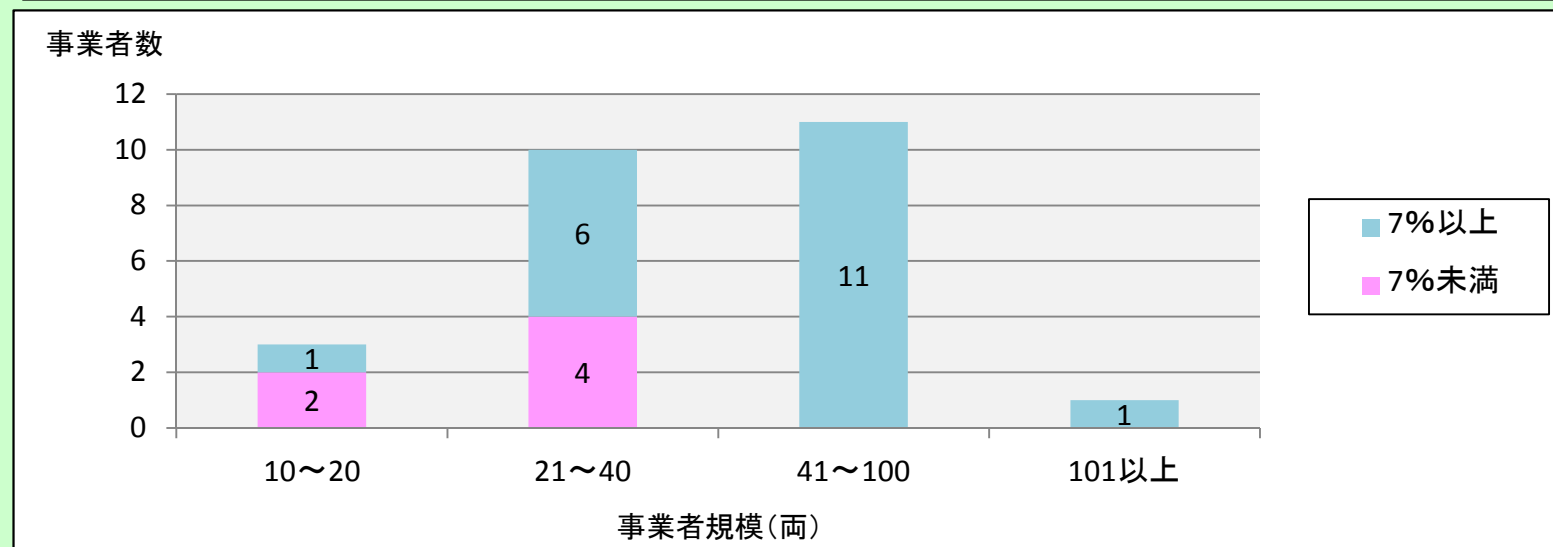
③南多摩交通圏(最低車両数10両)

事業規模別に特定事業計画の認定状況を見ると、車両数10～20両、21両～40両の層では約半数の事業者が、基準車両数からの削減率で7%未満にとどまっている。41両以上では全ての事業者が7%以上の削減率となっている。

平成23年10月17日現在

事業者規模	10～20両 (3者)	21～40両 (10者)	41～100両 (11者)	101両以上 (1者)
基準車両数からの削減率				
7%以上	1者	6者	11者	1者
7%未満	2者	4者	0者	0者

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 約7%～18%



※タクシー車両の保有数が10両の事業者(1者)も含まれる。

2-2. 事業規模別にみた事業再構築の取り組み状況

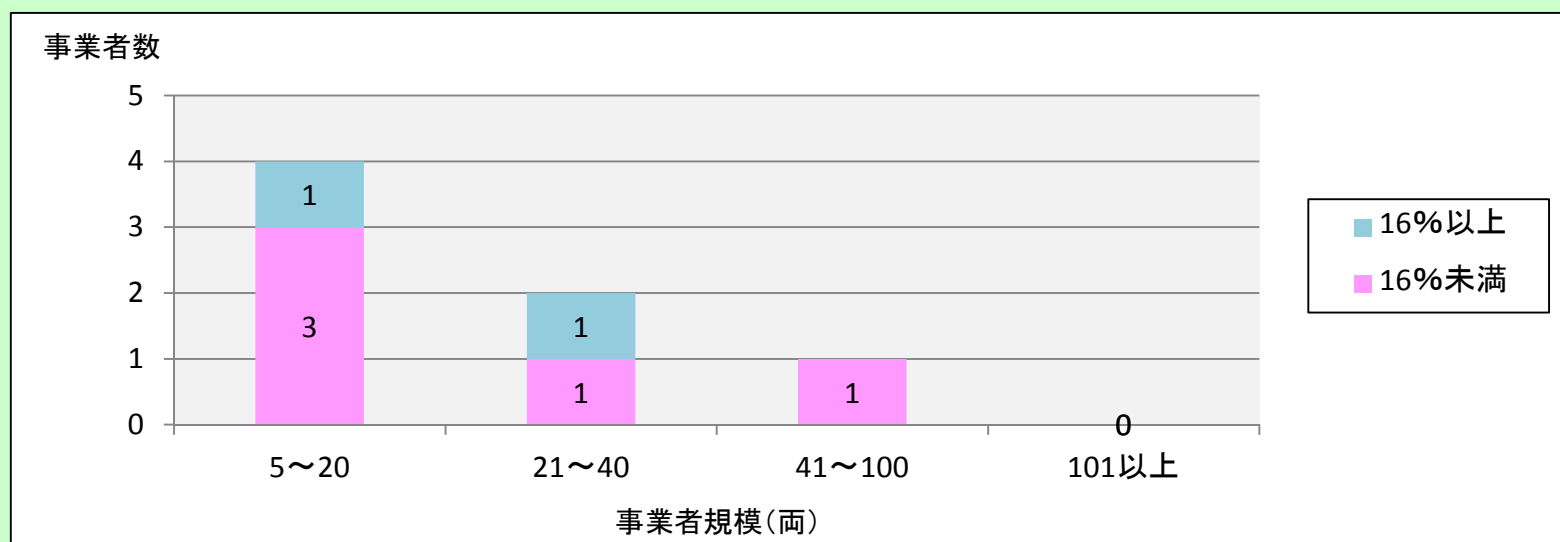
④西多摩交通圏(最低車両数5両)

事業規模別に特定事業計画の認定状況を見ると、全体の約7割の事業者が16%未満の削減率にとどまっている。

平成23年10月17日現在

事業者規模	5～20両 (4者)	21～40両 (2者)	41～100両 (1者)	101両以上 (0者)
基準車両数からの削減率				
16%以上	1者	1者	0者	0者
16%未満	3者	1者	1者	0者

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 約16%～25%



2-3. 共同事業再構築の認定事例

○共同事業再構築の定義

共同事業再構築とは、2以上のタクシー事業者が共同して行う事業再構築であって、以下の点に適合するものをいう。

- ・共同事業再構築を行うタクシー事業者と他のタクシー事業者との間の適正な競争が確保されるものであること。
- ・タクシー事業者の利用者及び関連事業者の利益を不当に害するおそれがないこと。

(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11条第4項)

○共同事業再構築は平成22年11月までに8件認定(延べ事業者数は25社)され、623両の減休車が行われた。

○共同事業再構築の例

- ・ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車に伴う減休車の実施
- ・ デジタルタコメーターを導入とそれを活用した運行管理の徹底による労働時間の短縮に伴う減休車の実施
- ・ 日勤勤務(1車1人制)から隔日勤務(1車2人制)への転換による長時間労働の改善に伴う減休車の実施

※事例の具体的なイメージは次項に紹介

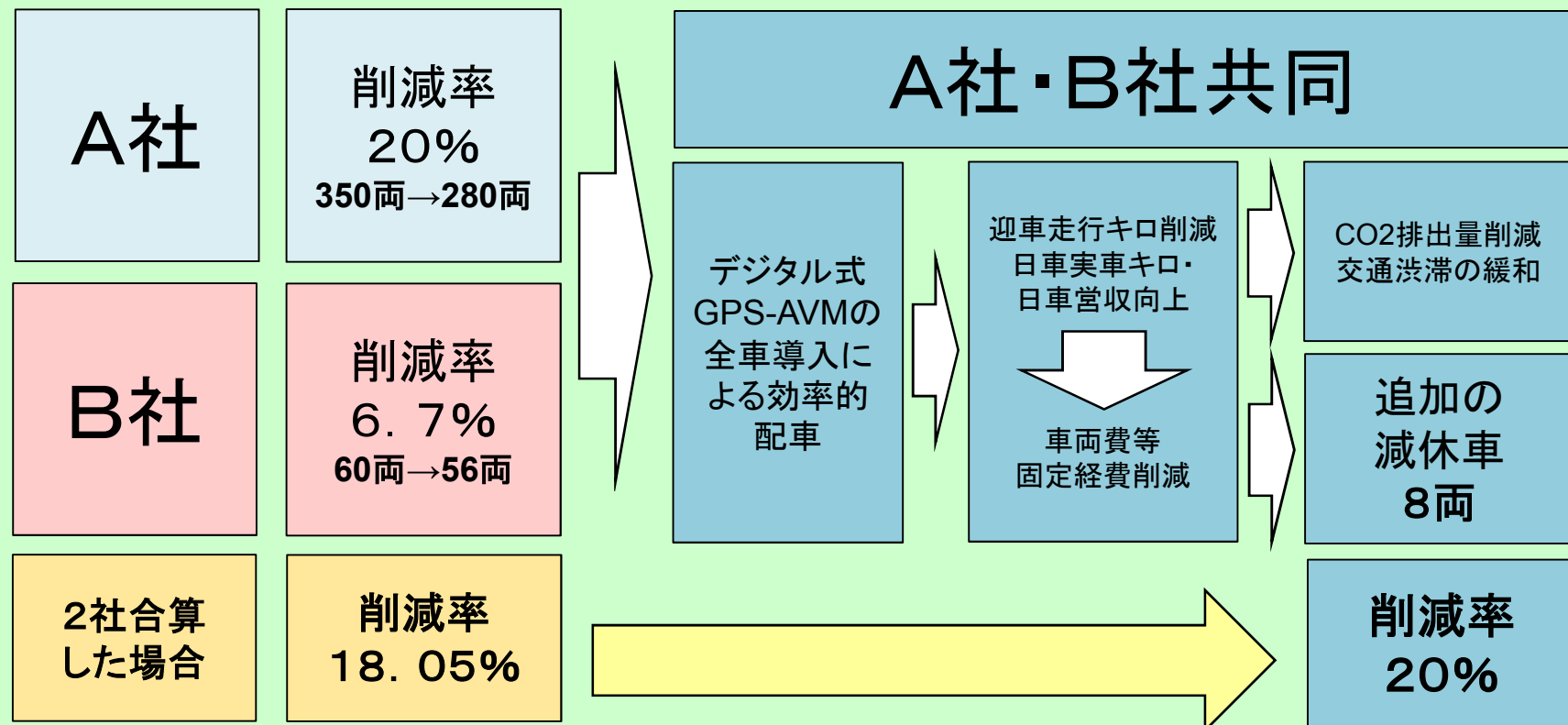
2-3. 共同事業再構築の認定事例 1

デジタル式GPS-AVMの全車導入を2社共同で行い、それを活用した効率的配車を実施したことにより、日車実車キロ・日車營收が向上。あわせて経営資源を稼働車両に集中的に投入することにより減車・休車を行った。

これにより、2社合算の削減率20%を達成。

(用語説明) GPS-AVM

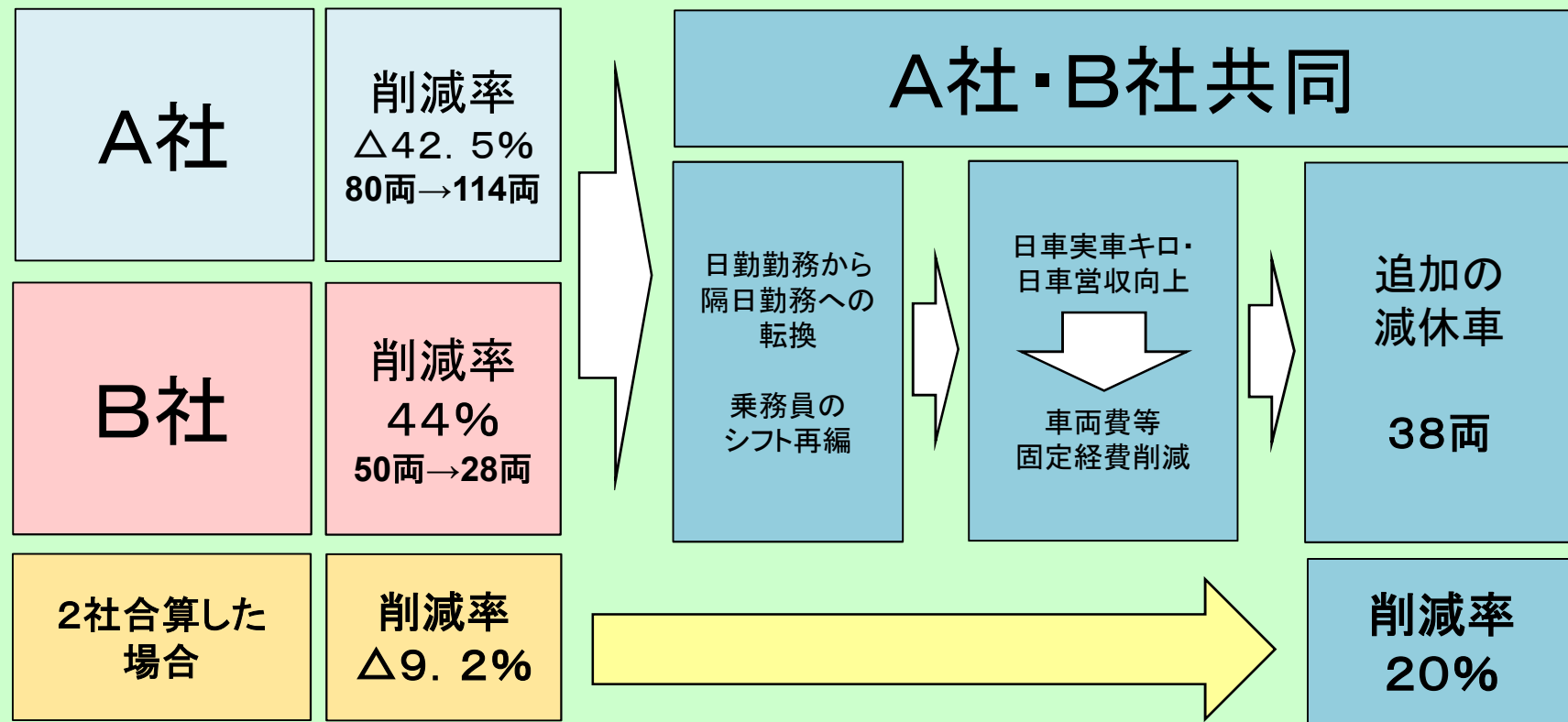
衛星により走行中のタクシー位置を地図上でリアルタイムかつ正確に把握し、道路状況に応じた効率的かつ的確な配車を行うシステム



※実際に行われた事業再構築の事例に若干の修正を加えてある。

2-3. 共同事業再構築の認定事例 2

グループ会社におけるシフトの再構築などにより、2社共同で日勤勤務(1車1人制)から隔日勤務(1車2人制)へのシフト体系の転換及び乗務員シフトの再編を実施、これにより1両当たりの生産性が向上し、発生する遊休車両について減車・休車を行った。
これにより、2社合算の削減率20%を達成。



※実際に行われた事業再構築の事例に若干の修正を加えてある。

3. 4月13日付け通達に基づく調査概要

○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に対しては、以下の附帯決議が付された。

特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講じること。

○附帯決議を踏まえ、平成23年4月13日付け通達「特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の実施について」が本省より発出された。

○各地方運輸局においては、附帯決議の趣旨を踏まえ、当該通達に基づき調査を実施することとした。

4. 13 通達

国自安第 42 号
国自旅第 34 号
平成 23 年 4 月 13 日

關東運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局安全政策課長
自動車交通局旅客課長
(公印省略)

特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査・監査の
実施について

タクシー事業については、長期的に需要が減少傾向にある中、地域によっては、タクシー車両数の増加などにより収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっている。

このような状況を踏まえ、平成21年10月より施行された「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關する特別措置法」に基づき、国土交通大臣が供給輸送力の進捗等の問題が見られ始める地域として指定する特定地域においては、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、タクシー事業者が特定事業と相対する事業再構築を定め、供給輸送力の減少、経営の合理化に取り組んでいくことである。

今般、同法附帯決議における「特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講じること。」の趣旨を踏まえ、下記のとおり調査・監査を実施することとしたので、対応されたい。

また、本調査・監査を円滑かつ効率的に実施するため、地域の実情を踏まえ、貴局において必要と判断する場合には、調査票送付前にヒアリング等を実施されたい。

なお、本件については、社団法人全国乗用自動車連合会会長あて、別添のとおり通知したので申し添える。

12

及び減車等に協力しない事業者など調査の対象
ること。

い特定地域においては、原則として当該地域内

いて作成すること。)を送付し、30 日程度の報
入の上、報告するよう指示すること。

いては、収支状況を確認するとともに、乗務距離・送事業運輸規則（以下「運輸規則」という。）第10条第1項の遵守状況や拘束時間の遵守状況について、最低区間の170分間を記入できること。

る。)の遵守状況や拘束時間の遵守状況につ

ては、当該調査票の記入事項の根拠となる資
5 条第 3 項に規定する記録）、点呼記録（運輸規
記録）及びその他資料）について、当該調査票の
よう指示すること。

運書類の未提出を含む。)の疑いが生じた場合に、その内容を精査し、調査対象事業者に当該法令違反とともに、改善指導を行うこと。

て、監査部門に情報を提供すること。

は、本調査を定期的に繰り返し実施すること。

には、本調査を定期的に繰り返し実施すること。

(6)における情報の提供を受け、「旅客自動車運送 成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 56 号、国自旅第 5 号」及び「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱い 付け国自安第 57 号、国自旅第 125 号、国自整第 1 号」について適切な措置を講ずること。

【東京都特別区・武三交通圏】

調査票

(随時記入)

実態状況を下記のとおり報告します。

事業者名 _____

代表者名 _____

別紙2

平成 年 月 日

収支状況及び輸送実績等調査票

平成 年 月 分

収益・原価項目・内訳・内容			金 額 (千円)	
収 益	運 送 取 入			
	運 送 雑 収			
	営業外収益			
	合 計			
運 送 費	人 件 費	運転客人件費 (給与、手当、法定福利・厚生費 等)		
		その他人件費 (運行管理者・整備管理者 等)		
		小 計		
	燃料油消費	燃料費・油消費 (LPG、ガソリン、軽油 等)		
	車両修繕費	車両修繕費 (主に所有車両に係る修繕費)		
	車両償却費	車両償却費 (所有車両に係る償却費)		
	その他償却費	(営業車、車庫等に係る償却費)		
	その他修繕費	(営業車、車庫等に係る修繕費)		
	諸税 (自動車税、自動車重量税、その他)			
	保険料 (自賠責保険料、任意保険料、その他)			
	車両リース料 (事業用車両のリース料)			
	その他 (事故賠償費、施設使用料、道路使用料 等)			
	小 計			
	一 般 管 理 費	人 件 費	役員報酬 (取締役・監査役報酬)	
		その他	(役員以外の一般管理部門人件費)	
諸税		(事業税)		
その他経費		(協会負担金・自賠責・教育実習費 等)		
営 業 外 費 用	金融費用	(借入金利息、支払手形利息、等)		
	車両売却損	(事業用車両の売却による差損)		
	その他	(貸倒債却・雑支出 等)		
	小 計			
合 計				
収 支 差		経 常		
収 支 率		経 常	%	

期首致方運転台数 (人)	
期中運任運転台数 (人)	
期中解任運転台数 (人)	

平成 年 月 分

		平成 年 月 分				実績総走行距離 (km)
期	1ヶ月当たり 係車時間	1人1台当たり走行距離				
最大	最小	最大	平均	最小		
時間	時間	km	km	km	km	
時間	時間	km	km	km	km	
.....		km	km	km	km	
時間	時間	km	km	km	km	
時間	時間	km	km	km	km	
.....		km	km	km	km	
時間	時間	km	km	km	km	
時間	時間	km	km	km	km	

記載すること

する自動車専用道路を除く。)

できる。

導入年月日 _____

デジタル アナログ _____

導入予定年月日 _____

すること。

各記録)

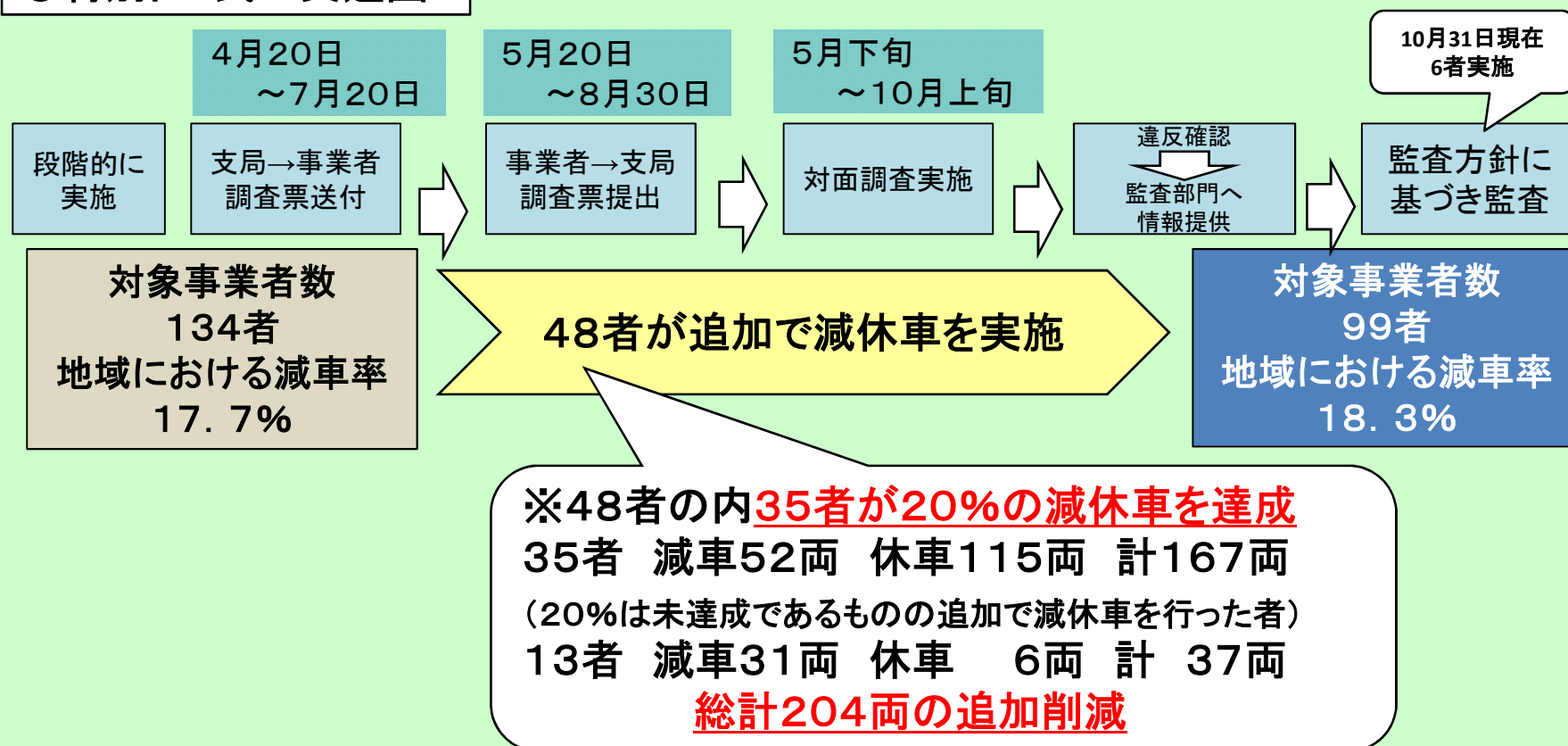
*お問い合わせすることがあります。

得意店名
登録使用台数

3. 4月13日付け通達に基づく調査結果概要

- 東京都特別区・武三交通圏における調査方法としては、調査の対象事業者を、基準車両数からの削減率が20%に達しない事業者とした。
- 本年4月20日より調査対象事業者に対して、公平性に配慮し調査票を送付、5月末より対面調査を開始した。
- 調査対象事業者99者全てへの対面調査を完了した。

◎特別区・武三交通圏



◎三多摩交通圏については、10月24日より調査票送付を開始、平成24年2月完了を目処に対面調査を実施。

3. 4月13日付け通達に基づく調査結果概要(特別区・武三交通圏)

- 減車に協力できないとする主な意見としては、経営が厳しくなるためとする者が半数以上を占め、理由としては、減車によって事業規模が縮小されることにより営業収入の低下から経営上採算がとれなくなるためとしている。
- 他の意見としては、実働率が高いため減車に協力できないとしている。ただし、調査対象事業者の実働率をみると、基準車両数40両以下の事業者は、決して高いとはいえない。

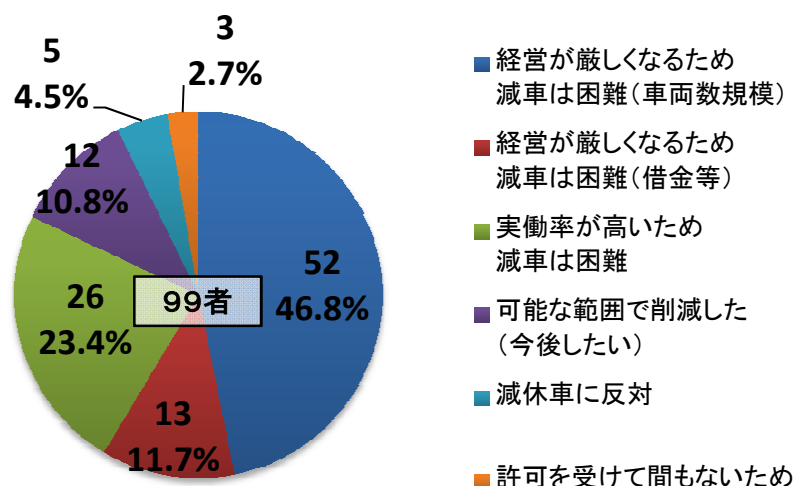
		実働率平均	削減率平均	収支率平均	実車率平均	日車営収平均 (円)	運転者1人当り 人件費平均 (円/月)	総営収に 占める運転者 人件費割合
ヒアリング実施数	99	83.0%	-14.0%	103.7%	38.4%	36,008.2	247,817.1	62.7%
内基準車両数40両以下	68	81.3%	-22.9%	103.5%	37.6%	34,175.3	236,827.8	62.2%
内基準車両数40両超え	31	86.7%	5.5%	104.2%	40.1%	40,028.7	271,922.8	63.9%
(参考) 原価計算対象事業者	31	89.4%	18.2%	101.3%	38.9%	41,224.9	297,417.7	67.6%

注： 現在車両数を基準車両数から増加させている場合には、削減率の数値はマイナスとなる。

： ヒアリング実施事業者の数値は、調査対象の1ヶ月分の数値から算出。

： 原価計算対象事業者の数値は、平成22年度の数値から算出、ただし、実働率平均、実車率平均及び日車営収平均は平成23年4月から9月の平均の数値、また、削減率平均は現時点の数値。

調査実施事業者(減車等に協力しない事業者)の意見



意見に対する行政のコメント

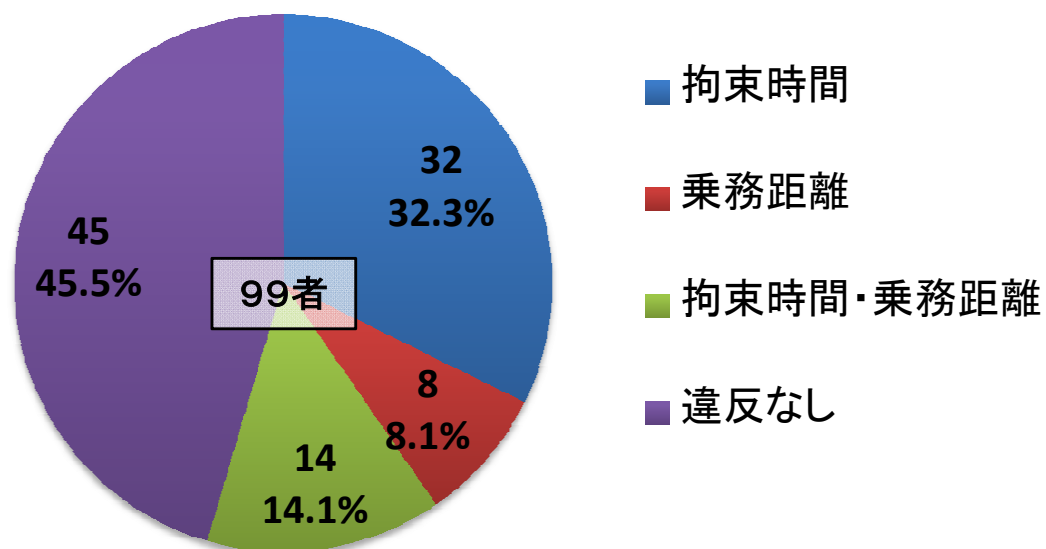
- 事業規模が縮小されることにより営業収入の低下から経営上採算がとれなくなることを理由としているが、調査対象事業者の収支率平均は、原価計算対象事業者の数値よりも高い。
- また、総営収に占める運転者人件費の割合は、原価計算対象事業者の数値を大きく下回る。
- 実働率が高いことを理由としているが、調査対象事業者の実働率の平均は、特別区・武三交通圏の平均実働率である84.8%を下回っている。中には、80%を下回っている者もいる。

今後、整合性の確認を含め、更なる調査を実施

3. 4月13日付け通達に基づく調査結果概要(特別区・武三交通圏)

- 調査実施事業者の半数以上において、長時間労働、乗務距離オーバーの違反が確認された。

調査実施事業者(減車等に協力しない事業者)に確認された違反の内訳



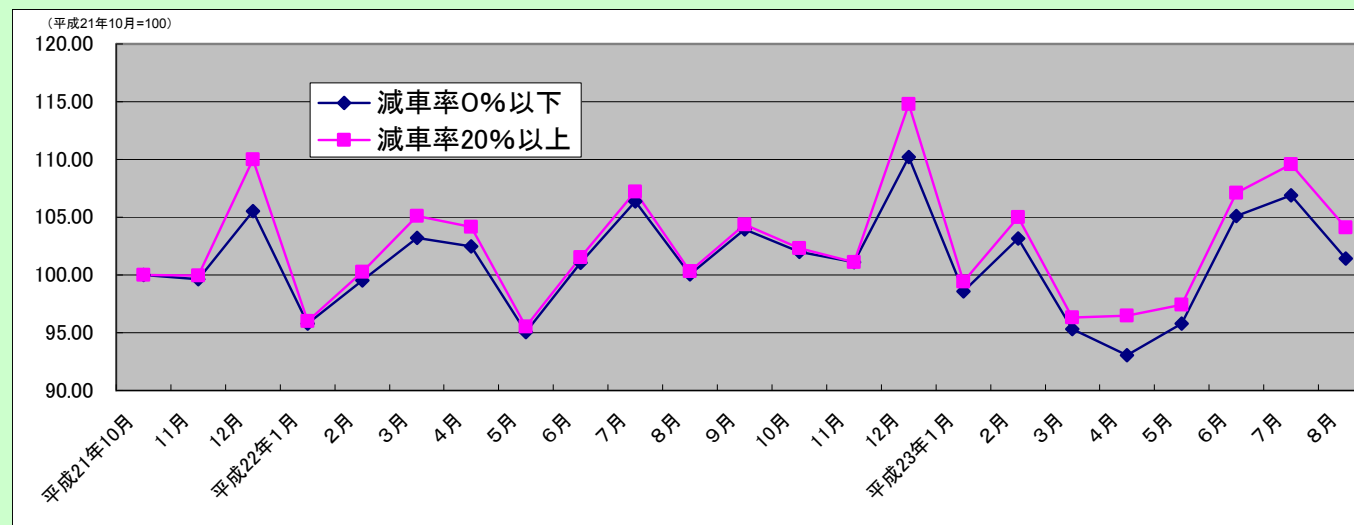
違反の傾向に対する
行政のコメント

●長時間労働、乗務距離オーバー等の過労防止違反が半数以上の者に認められることから、運行管理を中心とする法令遵守の徹底を指導したところ。なお、調査の結果において監査方針に基づき6者について既に監査を実施。

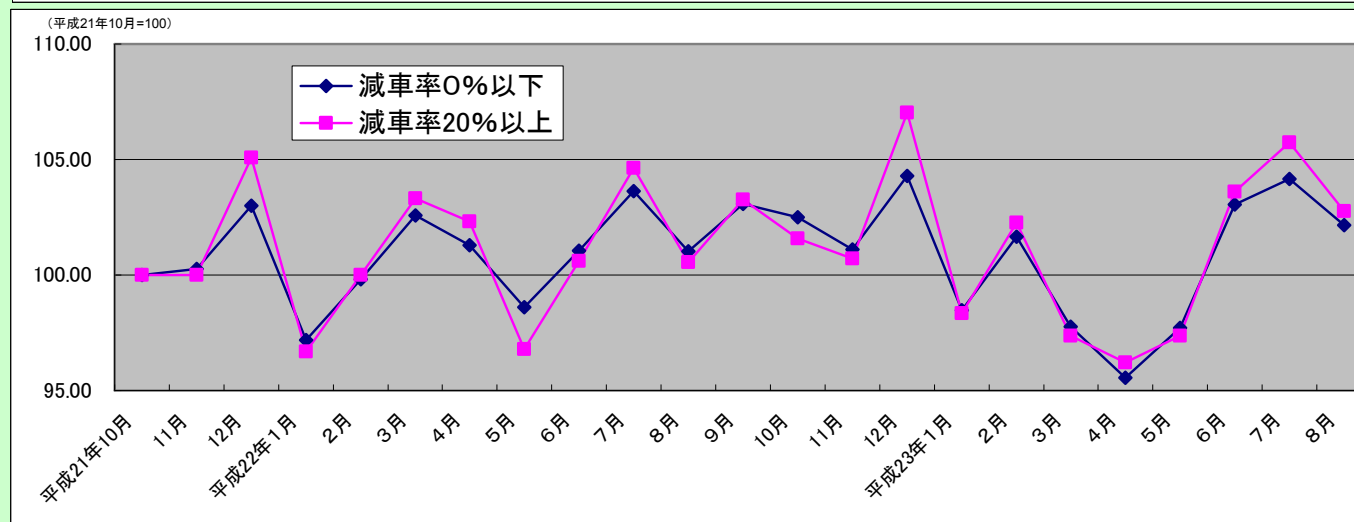
4. 減車率別にみたタクシーの総需要の変化(特別区・武三交通圏)①

平成21年10月を100としたときの日車営収と実車率の推移をみると、全般的に減車率20%以上の事業者と減車率0%以下の事業者の数値が前後しながらも、足許ではいずれも減車率20%以上の事業者が減車率0%以下の事業者上回っており、減車率の高い事業者では効率的な配車等により合理化が図られている効果であると考えられる。

○日車営収の推移



○実車率の推移

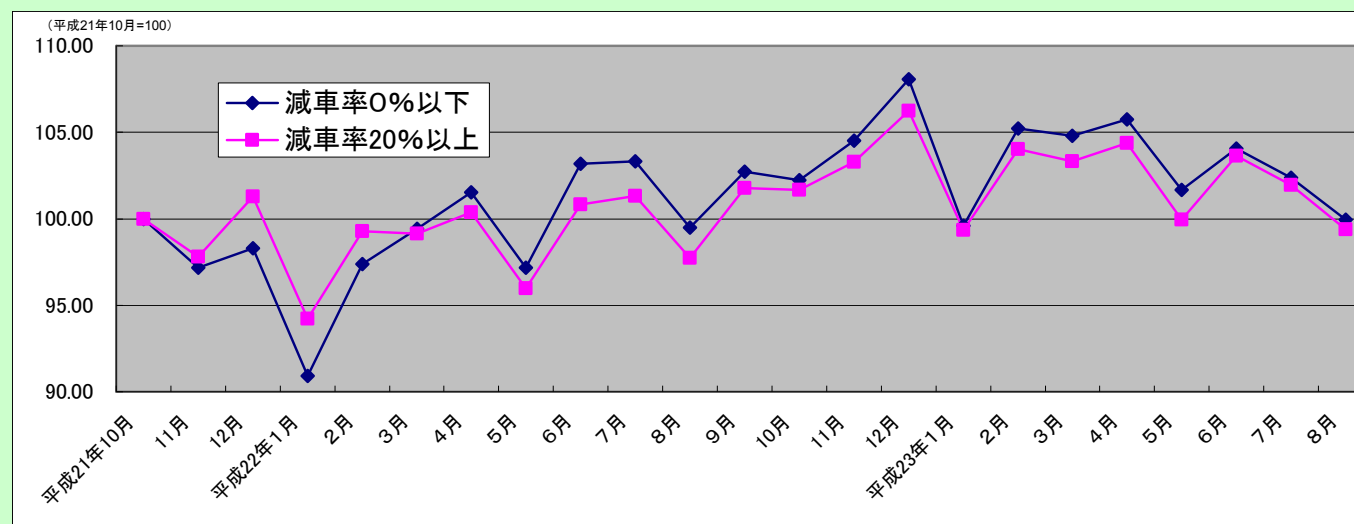


注) 減車率は、平成23年9月末時点での基準車両数からの減車率をいう。

4. 減車率別にみたタクシーの総需要の変化(特別区・武三交通圏)②

平成21年10月を100としたときの実働率について対前年比をみると、平成22年4月あたりを境にして、減車率20%以上の事業者が減車率0%以下の事業者を下回る水準で推移しており、減車率の低い事業者が相対的に上がらない日車營收を下支えするために車両の稼働率を上げている様子が伺える。

○実働率の推移

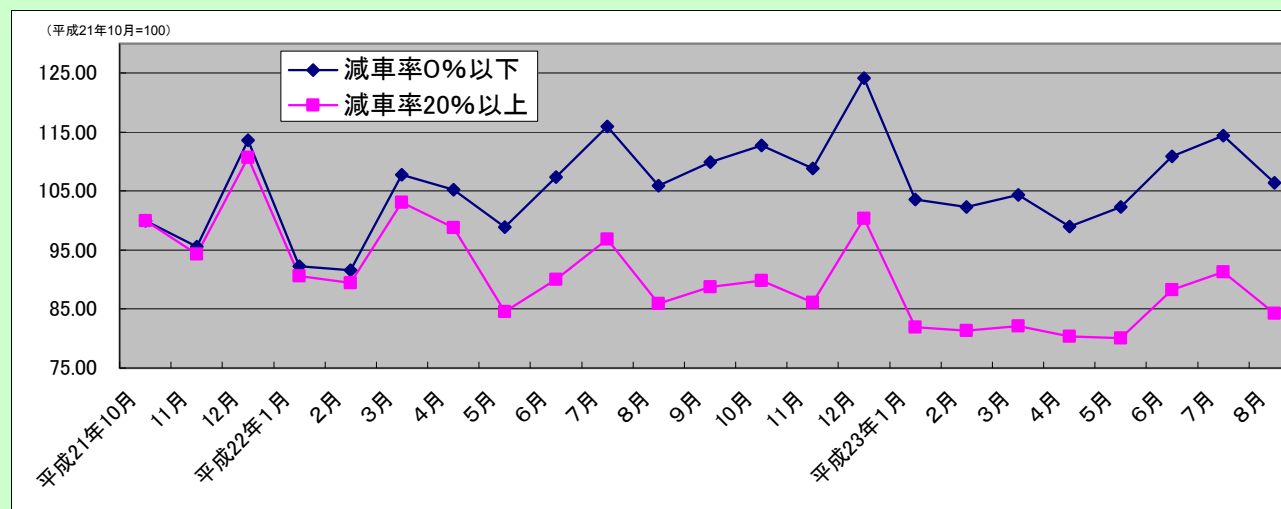


注) 減車率は、平成23年9月末時点での基準車両数からの減車率をいう。

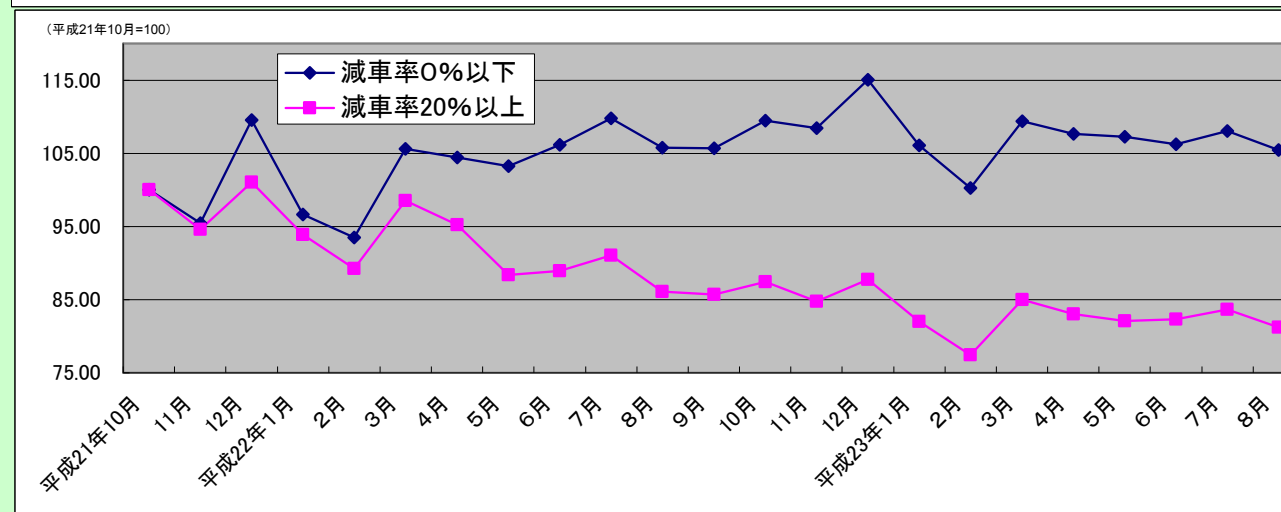
4. 減車率別にみたタクシーの総需要の変化(特別区・武三交通圏)③

一方、減休車の取組状況毎に需給状況を見ると、タクシーの総需要を表す「実車走行キロ」と総供給を表す「延実働車両数」について、平成21年10月を100としたときの推移を見ると、減車率20%以上の事業者は全期間において減車率0%以下の事業者を下回っており、事業再構築の取り組みがこうしたところで表れている。

○実車走行キロ(総需要)の推移



○延実働車両数(総供給)の推移

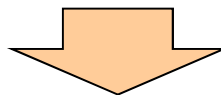


注) 減車率は、平成23年9月末時点での基準車両数からの減車率をいう。

5. 減・休車(20%)前後のモデル会社の収支試算

東旅協 経営委員会によるモデル会社(85両)の収支試算概要

- 平成20年7月11日時点(基準車両数)で85両(原価計算対象事業者33社の平均車両数)をモデルとした。
- 平成21年9月30日以前(5%減車前)の状況を減・休車前のモデルとした。
- 20%の事業再構築(減・休車)をモデル会社が行った場合の収支試算である。
- 「減・休車前のモデル会社」については、平成21年4月～9月の実績値を用いた。また、「20%(17両)の適正化した場合の完了後」については、平成22年7月～12月の実績値を用いた。
- 金額は税抜きである。
- 原価については、当協会「経営分析(平成21年度版)」の数値を車両数按分した。(一部実数値あり)



モデル会社の減休車(20%)完了後の考察

- ①平成22年7月～12月の実績値は、平成21年4月～9月の実績を全て上回った。
- ②実働率と車両数、乗務数により逆算している乗務員数は166人となり、26人減となった。
- ③総需要は低迷(平成21年4月～9月と平成22年7月～12月比で97.4%)したが、実働車両数が減少したことにより、実働1両当り運送収入は2,373円増となった。
- ④実働1両当り運送収入は上昇したが、実働車両数が減少したことにより運送収入も減少した。
よって、運送収入×人件費率で求められる運転者人件費は、4,345,932円減となった。
- ⑤運転者人件費と燃料油脂費、その他人件費、営業外費用等以外の原価については、20%減とした結果、経常費用は8,333,931円減となった。
- ⑥市場の低迷と実働車両数の減少により、運送収入は大幅に減少したが、減休車のコスト削減効果により経常費用の減少が収入の減少を上回った。これにより経常収支は改善されたが、適正利潤込収支率でみると97.3%と100%を割り込んでおり、減休車前と比較して改善されてはいるものの、依然として適正利潤を確保するには至っていない。

5. モデル会社(85両)の収支試算結果

モデル会社(85両)の収支試算と減休車(20%)完了後(1ヶ月分)(特別区・武三)

				検証結果				
		「減休車前のモデル会社」における前提条件	①減休車前の モデル会社 (85両) (金額は月額;円)	②20%の適正化 をした場合の 完了後の検証 (金額は月額;円)	②－①	「20%の適正化をした場合 の完了後の検証」における条件		
車両数			85	68	-17			
人数			192	166	-26	約166人で計算(車両数と実働率から逆算)		
平均乗務数			11	11	±0			
実働率		平成21年4月～9月平均	83.0%	89.4%	6.4%	平成22年7月～12月平均		
実車率		平成21年4月～9月平均	38.0%	39.3%	1.3%	平成22年7月～12月平均		
走行キロ		平成21年4月～9月平均	237.1	242.0	+4.9	平成22年7月～12月平均		
実車キロ		平成21年4月～9月平均	90.0	95.2	+5.2	平成22年7月～12月平均		
実働当たり運送収入		平成21年4月～9月平均	37,334	39,707	+2,373	平成22年7月～12月平均		
収入	運送収入		78,849,408	72,504,982	-6,344,426	実働当たり運送収入×実働台数		
	営業外収入		「経営分析(平成21年度版)」より	1,690,650	1,690,650	±0	適正化後も一定とする	
	経常収入			80,540,058	74,195,632	-6,344,426	上記前提により経常収入の増減なし	
原価	運送費	人件費	運転者	人件費比率68.5%(「経営分析(平成21年度版)」より)	54,011,844	49,665,913	-4,345,932	
			その他	「経営分析(平成21年度版)」より	4,771,050	4,293,945	-477,105	「減休車前のモデル会社」の10%減
			小計		58,782,894	53,959,858	-4,823,037	
			燃料油脂費	1日1両237.1km走行として	5,462,784	4,820,640	-642,144	1日1両242km走行として
			車両修繕費	「経営分析(平成21年度版)」より	1,524,900	1,219,920	-304,980	「減休車前のモデル会社」の20%減
			車両償却費	「経営分析(平成21年度版)」より	1,366,800	1,093,440	-273,360	「減休車前のモデル会社」の20%減
			その他経費	「経営分析(平成21年度版)」より	6,739,650	5,728,703	-1,010,948	「減休車前のモデル会社」の15%減
			合計		73,877,028	66,822,560	-7,054,468	
	一般管理費	人件費	役員	「経営分析(平成21年度版)」より	2,317,950	1,854,360	-463,590	「減休車前のモデル会社」の20%減
			その他	「経営分析(平成21年度版)」より	1,795,200	1,525,920	-269,280	「減休車前のモデル会社」の15%減
			小計		4,113,150	3,380,280	-732,870	
			その他経費	「経営分析(平成21年度版)」より	3,643,950	3,097,358	-546,593	「減休車前のモデル会社」の15%減
			合計		7,757,100	6,477,638	-1,279,463	
	営業外費用		「経営分析(平成21年度版)」より	805,800	805,800	±0	適正化後も一定とする	
	経常費用			82,439,928	74,105,998	-8,333,931		
経常収支差			-1,899,870	89,634	+1,989,505			
経常収支率			97.7%	100.1%	2.4%			
適正利潤		平成19年12月運賃改定時2.98%	2,349,712	2,160,648	-189,064	平成19年12月運賃改定時2.98%		
適正利潤込原価			84,789,641	76,266,646	-8,522,995			
適正利潤込収支率			95.0%	97.3%	2.3%			

資料:東旅協 経営委員会作成

5. モデル会社(300両)の収支試算結果

モデル会社(300両)の収支試算と減休車(20%)完了後(1ヶ月分)(特別区・武三)

				検証結果				
			「減休車前のモデル会社」における前提条件	①減休車前の モデル会社 (300両) (金額は月額;円)	②20%の適正化 をした場合の 完了後の検証 (金額は月額;円)	②－①	「20%の適正化をした場合 の完了後の検証」における条件	
車両数				300	240	-60		
人数				679	585	-94	約585人で計算(車両数と実働率から逆算)	
平均乗務数				11	11	±0		
実働率			平成21年4月～9月平均	83.0%	89.4%	6.4%	平成22年7月～12月平均	
実車率			平成21年4月～9月平均	38.0%	39.3%	1.3%	平成22年7月～12月平均	
走行キロ			平成21年4月～9月平均	237.1	242.0	+4.9	平成22年7月～12月平均	
実車キロ			平成21年4月～9月平均	90.0	95.2	+5.2	平成22年7月～12月平均	
実働当たり運送収入			平成21年4月～9月平均	37,334	39,707	+2,373	平成22年7月～12月平均	
収入	運送収入			278,847,646	255,514,545	-23,333,101	実働当たり運送収入×実働台数	
	営業外収入		「経営分析(平成21年度版)」より	5,967,000	5,967,000	±0	適正化後も一定とする	
	経常収入			284,814,646	261,481,545	-23,333,101	上記前提により経常収入の増減なし	
原価	運送費	人件費	運転者	人件費比率68.5%(「経営分析(平成21年度版)」より)	191,010,638	175,027,463	-15,983,174	
		人件費	その他	「経営分析(平成21年度版)」より	16,839,000	15,155,100	-1,683,900	「減休車前のモデル会社」の10%減
		人件費	小計		207,849,638	190,182,563	-17,667,074	
		燃料油脂費	1日1両237.1km走行として	19,318,908	16,988,400	-2,330,508	1日1両242km走行として	
		車両修繕費	「経営分析(平成21年度版)」より	5,382,000	4,305,600	-1,076,400	「減休車前のモデル会社」の20%減	
		車両償却費	「経営分析(平成21年度版)」より	4,824,000	3,859,200	-964,800	「減休車前のモデル会社」の20%減	
		その他経費	「経営分析(平成21年度版)」より	23,787,000	20,218,950	-3,568,050	「減休車前のモデル会社」の15%減	
		合計		261,161,546	235,554,713	-25,606,832		
	一般管理費	人件費	役員	「経営分析(平成21年度版)」より	8,181,000	6,544,800	-1,636,200	「減休車前のモデル会社」の20%減
		人件費	その他	「経営分析(平成21年度版)」より	6,336,000	5,385,600	-950,400	「減休車前のモデル会社」の15%減
		人件費	小計		14,517,000	11,930,400	-2,586,600	
		その他経費	「経営分析(平成21年度版)」より	12,861,000	10,931,850	-1,929,150	「減休車前のモデル会社」の15%減	
		合計		27,378,000	22,862,250	-4,515,750		
	営業外費用		「経営分析(平成21年度版)」より	2,844,000	2,844,000	±0	適正化後も一定とする	
	経常費用			291,383,546	261,260,963	-30,122,582		
経常収支差				-6,568,900	220,582	+6,789,481		
経常収支率				97.7%	100.1%	2.4%		
適正利潤			平成19年12月運賃改定時2.98%	8,309,660	7,614,333	-695,326	平成19年12月運賃改定時2.98%	
適正利潤込原価				299,693,205	268,875,297	-30,817,909		
適正利潤込収支率				95.0%	97.3%	2.3%		

資料: 東旅協 経営委員会作成

5. モデル会社(40両)の収支試算結果

モデル会社(40両)の収支試算と減休車(20%)完了後(1ヶ月分)(特別区・武三)

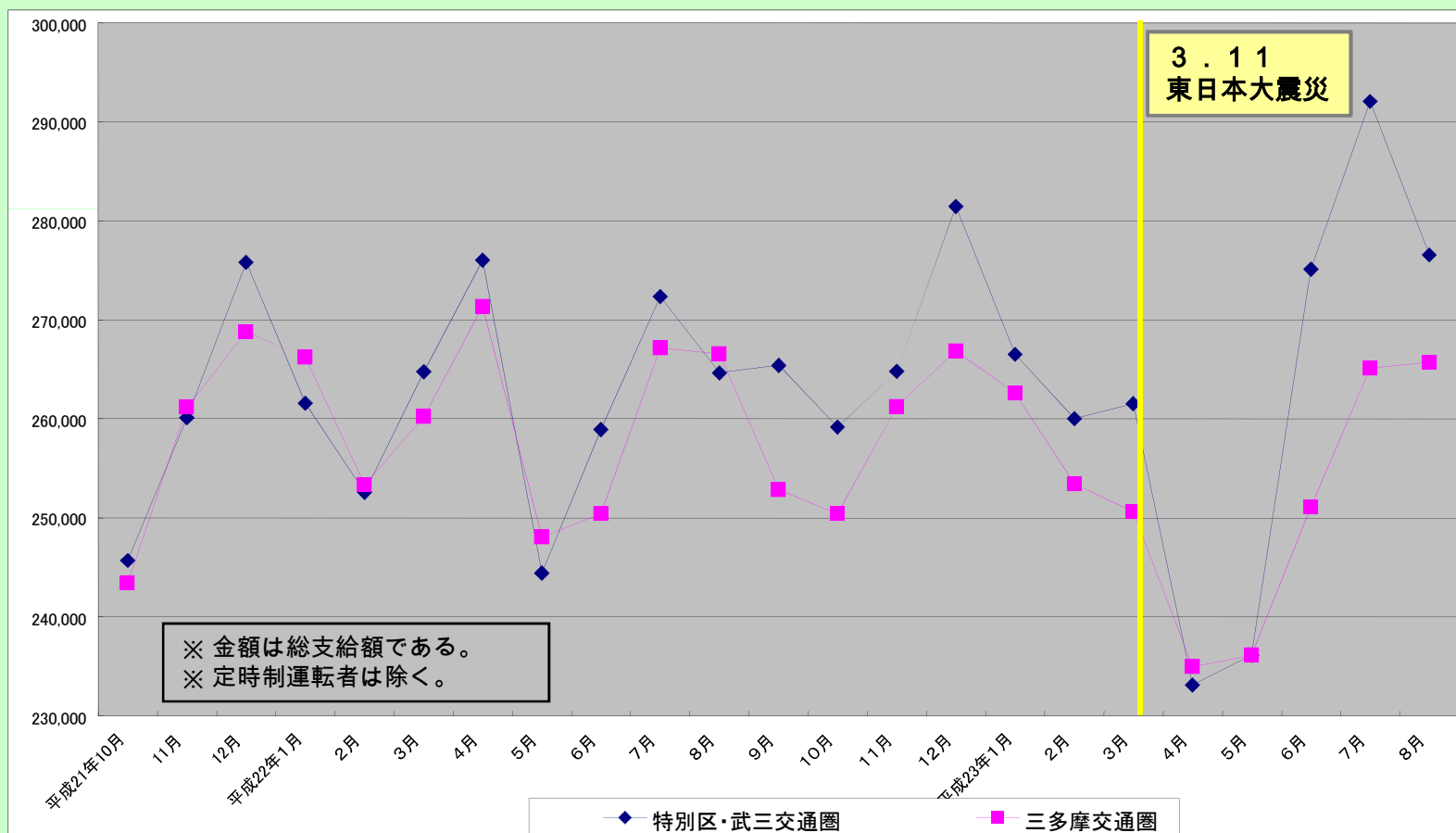
				検証結果				
		「減休車前のモデル会社」における前提条件	①減休車前の モデル会社 (40両) (金額は月額;円)	②20%の適正化 をした場合の 完了後の検証 (金額は月額;円)	②－①	「20%の適正化をした場合 の完了後の検証」における条件		
車両数			40	32	-8			
人数			91	78	-13	約78人で計算(車両数と実働率から逆算)		
平均乗務数			11	11	±0			
実働率		平成21年4月～9月平均	83.0%	89.4%	6.4%	平成22年7月～12月平均		
実車率		平成21年4月～9月平均	38.0%	39.3%	1.3%	平成22年7月～12月平均		
走行キロ		平成21年4月～9月平均	237.1	242.0	+4.9	平成22年7月～12月平均		
実車キロ		平成21年4月～9月平均	90.0	95.2	+5.2	平成22年7月～12月平均		
実働当たり運送収入		平成21年4月～9月平均	37,334	39,707	+2,373	平成22年7月～12月平均		
収入	運送収入		37,371,334	34,068,606	-3,302,728	実働当たり運送収入×実働台数		
	営業外収入		「経営分析(平成21年度版)」より	795,600	795,600	±0	適正化後も一定とする	
	経常収入			38,166,934	34,864,206	-3,302,728	上記前提により経常収入の増減なし	
原価	運送費	人件費	運転者	人件費比率68.5%(「経営分析(平成21年度版)」より)	25,599,364	23,336,995	-2,262,369	
			その他	「経営分析(平成21年度版)」より	2,245,200	2,132,940	-112,260	「減休車前のモデル会社」の5%減
			小計		27,844,564	25,469,935	-2,374,629	
		燃料油脂費	1日1両237.1km走行として	2,589,132	2,265,120	-324,012	1日1両242km走行として	
		車両修繕費	「経営分析(平成21年度版)」より	717,600	574,080	-143,520	「減休車前のモデル会社」の20%減	
		車両償却費	「経営分析(平成21年度版)」より	643,200	514,560	-128,640	「減休車前のモデル会社」の20%減	
		その他経費	「経営分析(平成21年度版)」より	3,171,600	2,695,860	-475,740	「減休車前のモデル会社」の15%減	
		合計		34,966,096	31,519,555	-3,446,541		
	一般管理費	人件費	役員	「経営分析(平成21年度版)」より	1,090,800	872,640	-218,160	「減休車前のモデル会社」の20%減
			その他	「経営分析(平成21年度版)」より	844,800	802,560	-42,240	「減休車前のモデル会社」の5%減
			小計		1,935,600	1,675,200	-260,400	
		その他経費	「経営分析(平成21年度版)」より	1,714,800	1,629,060	-85,740	「減休車前のモデル会社」の5%減	
		合計		3,650,400	3,304,260	-346,140		
	営業外費用		「経営分析(平成21年度版)」より	379,200	379,200	±0	適正化後も一定とする	
	経常費用			38,995,696	35,203,015	-3,792,681		
経常収支差			-828,762	-338,809	+489,953			
経常収支率			97.9%	99.0%	1.1%			
適正利潤		平成19年12月運賃改定時2.98%	1,113,666	1,015,244	-98,421	平成19年12月運賃改定時2.98%		
適正利潤込原価			40,109,362	36,218,260	-3,891,102			
適正利潤込収支率			95.2%	96.3%	1.1%			

資料:東旅協 経営委員会作成

6. タクシー運転者の平均賃金（原価計算対象事業者平均）の推移

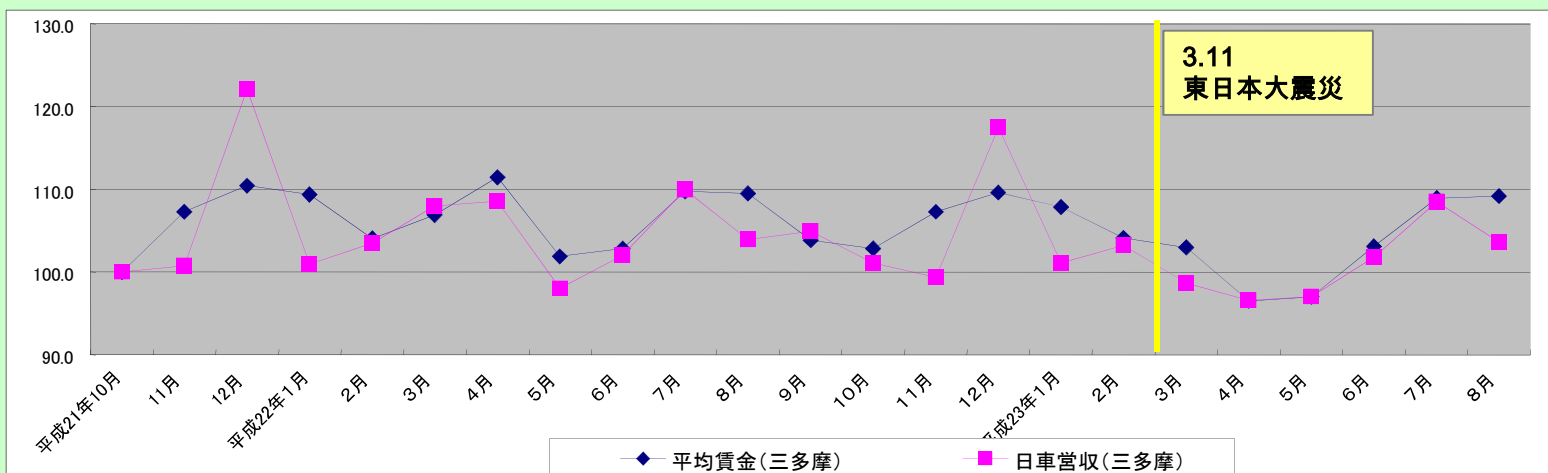
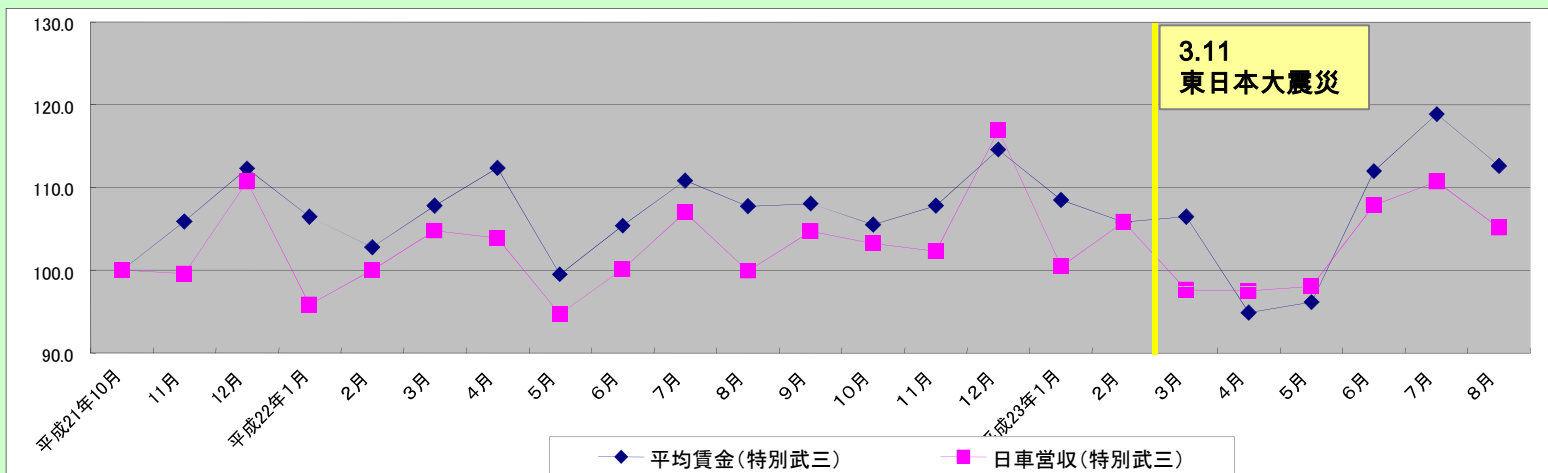
タクシー運転者の平均賃金の推移をみると、特別区・武三交通圏では東日本大震災後の一時的な落ち込みがあったものの、全体的なトレンドで見ると賃金水準は緩やかではあるが上昇傾向にある。

一方、三多摩交通圏の推移を見ると、全体的に賃金水準はいくぶん弱みを含んではいるものの、三多摩交通圏全般に法人タクシー事業者の営業収入が伸び悩んでいるなかで、減休車を含む適正化策が運転者の賃金をある程度下支えしているものとみられる。

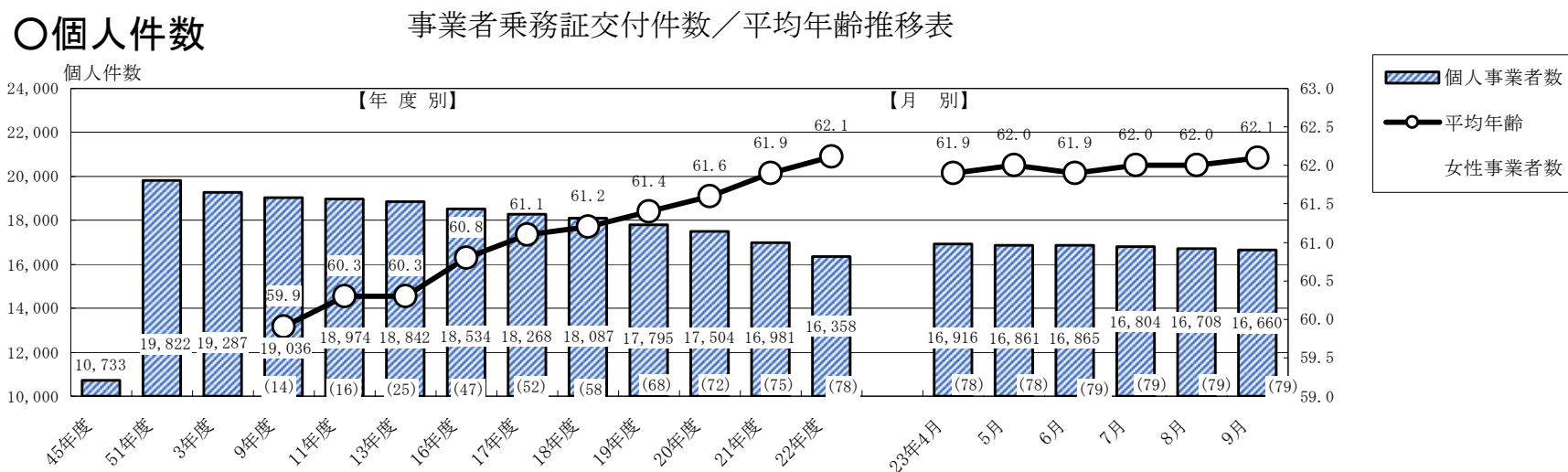
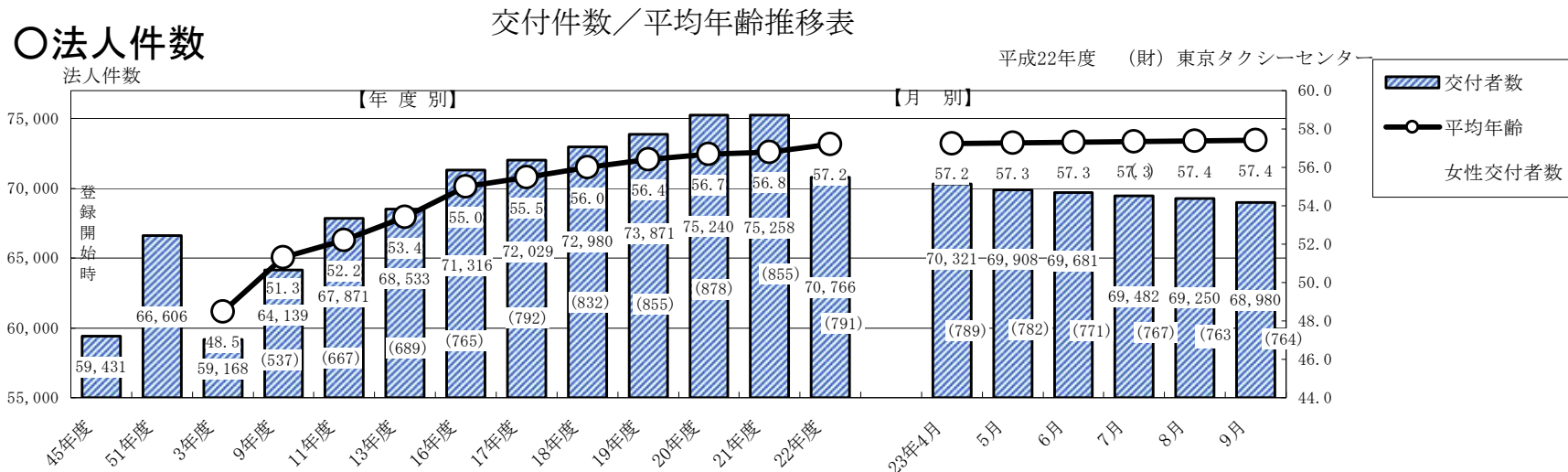


6. タクシー運転者の平均賃金（原価計算対象事業者平均）の推移と日車営収

平成21年10月を100とした場合の平均賃金の推移と同月の日車営収の推移を比較すると、全23ヶ月の期間中、特別武三交通圏では平成22年12月および震災直後の平成23年4、5月を除いて、平均賃金は日車営収を上回る水準で推移している。三多摩交通圏においても全期間で概ね日車営収と同水準以上で推移しており、減休車を含む適正化策が運転者の賃金をある程度下支えしているものとみられる。



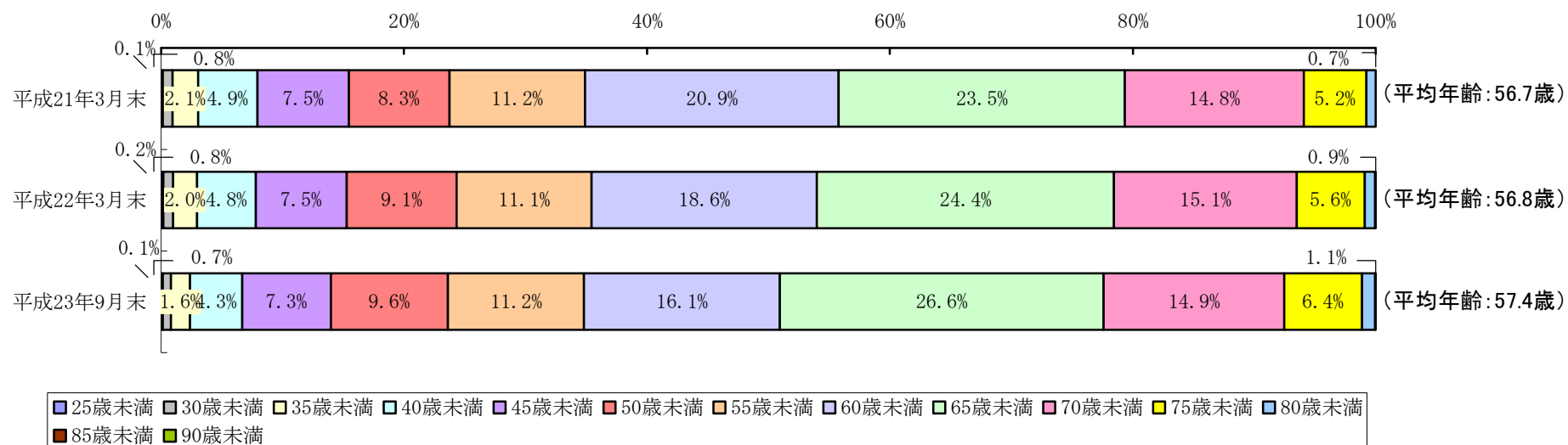
7. タクシー運転者証及び事業者乗務証の交付件数の推移 (特別区・武三交通圏)



資料: 東京タクシーセンター調べ

8. 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21年3月末、平成22年3月末、平成23年9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。



	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21年3月末	99	595	1,602	3,676	5,644	6,238	8,397	15,721	17,713	11,109	3,881	550	15	75,240
平成22年3月末	141	603	1,478	3,640	5,640	6,823	8,348	13,962	18,400	11,335	4,220	645	23	75,258
平成23年9月末	98	453	1,095	2,947	5,057	6,642	7,735	11,124	18,371	10,266	4,411	756	25	68,980

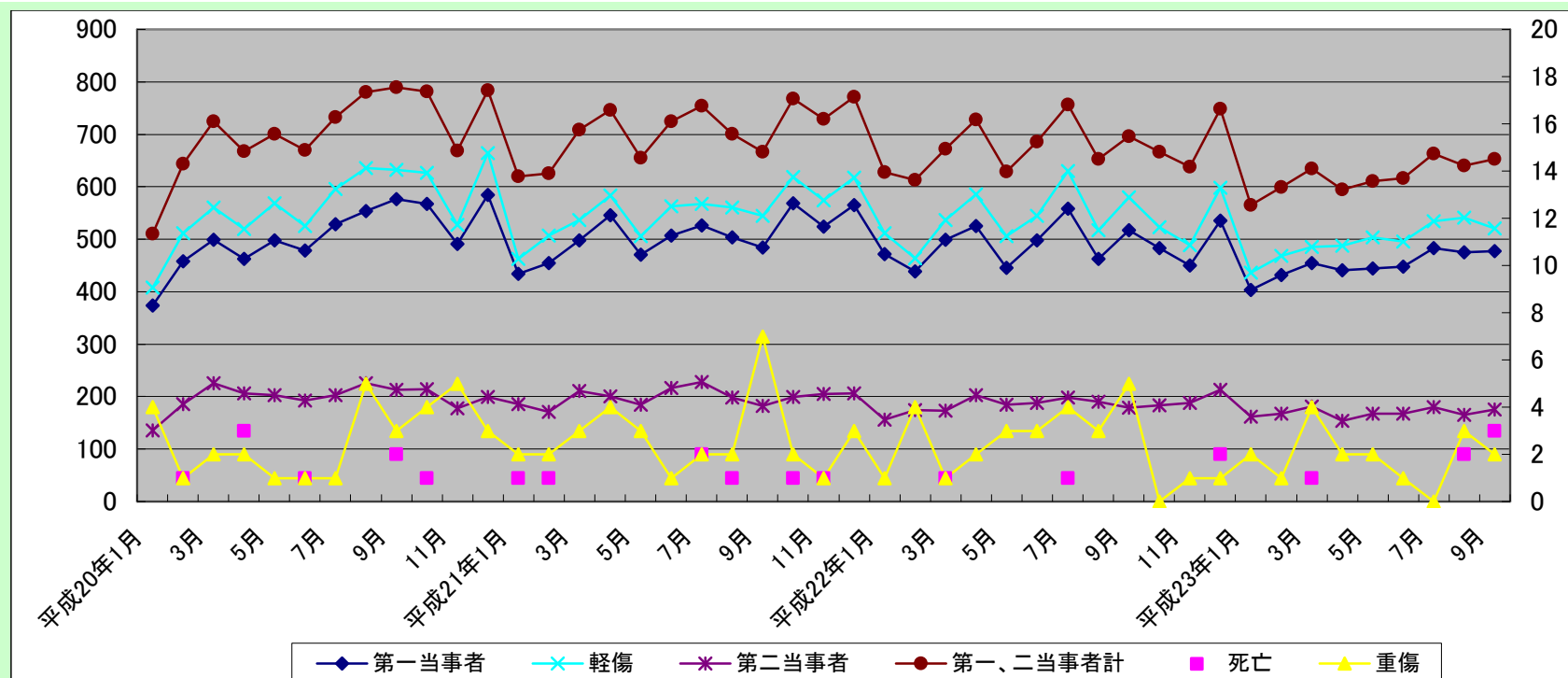
資料: 東京タクシーセンター調べ

※運転者証交付者数

60歳以上	
	割合
33,268	44.2%
34,623	46.0%
33,829	49.0%

9. 事故件数の推移

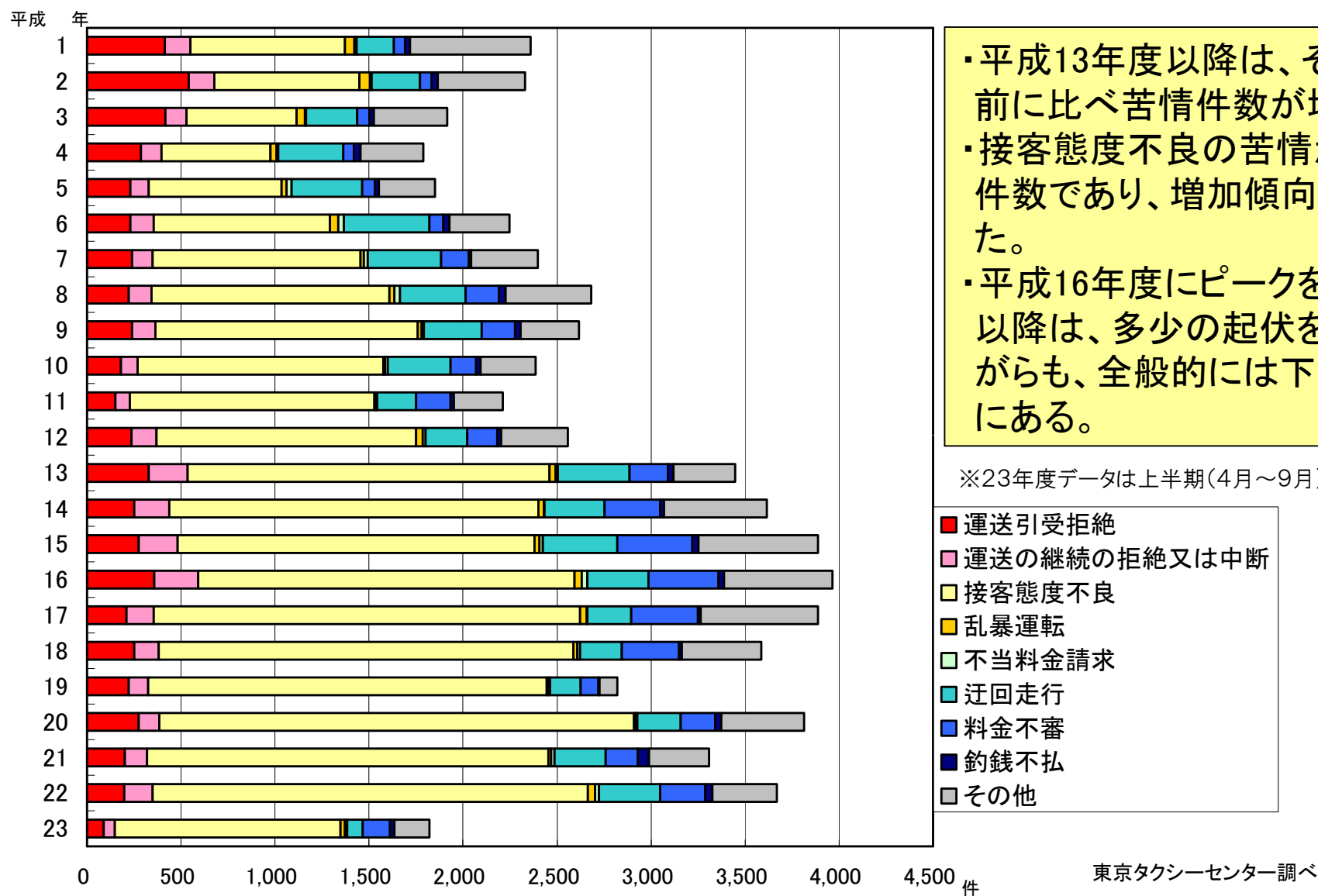
タクシーが当事者となった事故の推移をみると、直近1年(平成22年10月～平成23年9月)計の対前年比では、ほとんどの値で減少傾向を示している。



当事者別	事故区分	平成22年10月 ～23年9月	平成22年10月 ～23年9月	増減率
第一当事者	発生件数	6,074	5,526	-9.0%
	死亡(人)	4	8	100.0%
	重傷(人)	32	19	-40.6%
	軽傷(人)	6,686	6,083	-9.0%
第二当事者	発生件数	2,255	2,104	-6.7%
一・二当計	発生件数	8,329	7,630	-8.4%

資料: 警視庁

10. 苦情発生件数



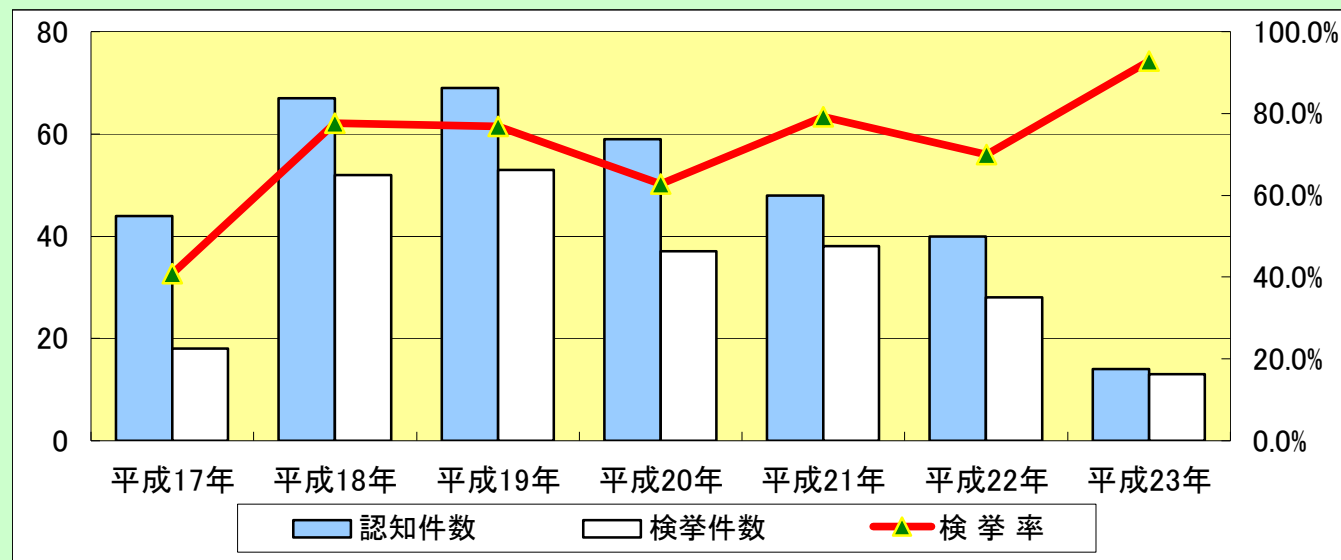
- ・平成13年度以降は、それ以前に比べ苦情件数が増加。
- ・接客態度不良の苦情が最多件数であり、増加傾向にあった。
- ・平成16年度にピークを迎えて以降は、多少の起伏を示しながらも、全般的には下降傾向にある。

11. タクシー運転者の犯罪被害件数の推移

東京都内における過去6年間のタクシー強盗の発生件数をみると、平成19年をピークに減少傾向が続いており、平成22年については40件の認知件数となっており、過去6年間の中では最も低い水準となっている。また、平成23年は上半期を終えて前年を下回る水準で推移している。

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
認知件数	44	67	69	59	48	40	14
検挙件数	18	52	53	37	38	28	13
検挙率	40.9%	77.6%	76.8%	62.7%	79.2%	70.0%	92.9%

※平成23年は6月末現在。



資料:警視庁

Ⅲ. タクシー事業活性化に向けた 取組状況について

1. ～地球にやさしい～ EV・HVタクシー乗り場の設置について

EV・HVタクシーの普及促進及びタクシー活性化策の一環として、利用者利便確保の観点から、平成23年10月3日に新丸ビル前のタクシー乗り場を「～地球にやさしい～EV・HVタクシー乗り場」として運用をスタートさせた。

【EV・HVタクシー乗り場の概要】

設置場所：東京都千代田区丸の内1-5
(新丸ビル前タクシー乗り場)

運用時間：平日の9時～21時
(その他の時間帯は一般タクシー乗り場とする。)

《参考》低公害車両数

EVタクシー：17両（内個人1両）

HVタクシー：1,032両（法人個人合計）

※平成23年4月1日現在、協会加盟事業者の車両数



【運用ルール】

(1) 入構対象車両については以下の2種類とし、原則、禁煙車とする。

①電気自動車

②ハイブリッド自動車（モーターとエンジン（LPG含む）を有する自動車）

(2) EV・HVタクシーである旨の表示

一部の車両においては、外観でEV・HVタクシーであることを判断することが難しい車両があることや、EV・HVタクシーである旨を対外的にアピールする観点から、当該乗り場に入構する車両には統一のステッカーを貼付することとする。

(貼付位置は左側客席ドア)



【車両用ステッカー】

2. ハイブリッド車・電気自動車等の次世代自動車の導入促進

【国土交通省】

国土交通省では、自動車運送事業者の環境対策を促進する観点から「低公害車普及促進対策費補助金」により、バス・タクシー・トラック事業者によるハイブリッド車や電気自動車等の次世代自動車の導入を支援してきた。

【平成23年度低公害車普及促進対策費補助金の概要】

補助対象	補助率	備考
ハイブリッドタクシー	原則、通常車両価格との差額の1/3以内(※) 又は 車両本体価格の1/4以内	車両数が100両以下の小規模事業者に対して、通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより次世代自動車の導入を特に支援。
電気自動車タクシー (PHVを含む)	通常車両価格との差額の1/2以内(※) 又は 車両本体価格の1/4以内	環境性能の優れた電気自動車について、通常車両価格との差額の1/2以内を補助することにより導入を特に支援。

【低公害車普及促進対策費補助の実績】

	HVタクシー	EVタクシー	合計
21年度	263(両)	2(両)	265(両)
22年度	298(両)	16(両)	314(両)
23年度	192(両)	3(両)	195(両)
合 計	753(両)	21(両)	774(両)

※東京都内(武三、北多摩、南多摩、西多摩)のみの実績。

※23年度の数値は補助枠申込件数。



ハイブリッドタクシー

- ・内燃機関とモーターの2つの動力源をもつ。
- ・新たなインフラ整備の必要がない。



電気自動車タクシー

- ・Nox・PM、Co2排出ゼロ

【東京都】

東京都では、都内における電気自動車の普及を図ることを目的として、「EVタクシー実用性実証試験走行事業」を実施する。

この事業では平成23年10月～平成24年2月まで、EVタクシー協力事業者の電費関係の諸データ、車両維持管理関連の情報を把握し、関連事業者、学識経験者等で構成する「EVタクシー普及検討会(仮称)」を設置し、調査結果の検証、今後の普及策の検討等を行う。

3. 地域公共交通バリア解消等促進への支援 ～UDタクシー等の導入促進～

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るため、生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業。

生活交通ネットワーク計画に基づいて導入されるユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)や福祉タクシーの導入を支援。

【補助スキーム】

- 協議会において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施事業者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局)へ提出。

【協議会】(構成員)

- ・関係する都県・市区町村
- ・関係する交通事業者
- ・地方運輸局
- ・その他、協議会が必要と認める者

協議

『生活交通ネットワーク計画』を策定

補助金申請

【補助概要】 ※協調補助は不要

- ・補助率…補助対象経費の1/3以下の額を比較し、低い額以内を補助額とする

《導入》

- リフト車両: 1両当たり80万円
- UD・スロープ車両: 1両当たり60万円
- 寝台車両: 1両当たり130万円

《改造》

- リフト車両への改造: 1両当たり35万円
- スロープ車両への改造: 1両当たり25万円
- 寝台車両への改造: 55万円



【補助の申請状況(平成23年度)】

県	自治体数	事業者数	リフト	スロープ	UD	寝台
千葉	6市	9事業者	0	4両	8両	1両
神奈川	2市	5事業者	0	0	5両	0
埼玉	1町	0	0	1両	0	0



UDタクシー<日産バネット>

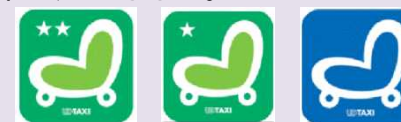
【UDタクシー認定制度】

■ UDタクシーとは

健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車いすの方(車いすのまま乗車することを想定)など、誰でも利用できる構造(ユニバーサルデザイン)のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの。

- より良いUDタクシーの構造を標準仕様化し、標準仕様を満足する車両を国が認定する制度を創設し、より良いUDタクシーの普及を後押し。

- UDタクシーであることが外部から一目でわかるよう、UDタクシー表示制度を創設。



《UDタクシーマーク》

4. 観光ニーズへの対応 ～観光ガイドタクシー認定制度～

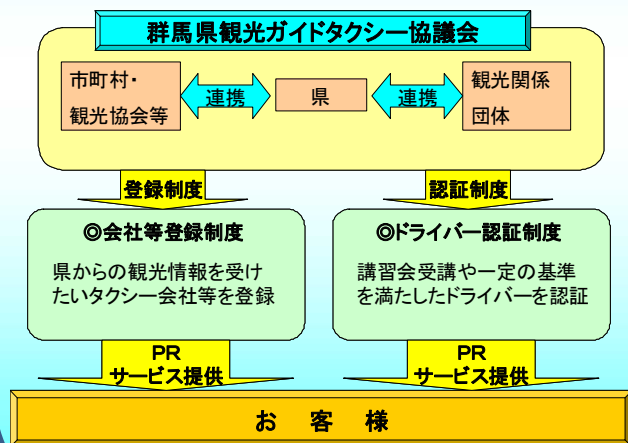
家族やグループ等小人数旅行における多様な観光ニーズに対応するため、「接遇」や「観光知識」を身につけたタクシードライバーを認定する観光ガイドタクシー制度を創設し、タクシーの機動性を活かしたきめこまやかなサービスが提供されており、関東管内においても以下の取組みが実施されている。

なお、東京のタクシー協会においても観光ガイドタクシー制度の導入などによる観光ニーズへの対応を積極的に推進することとしている。

—関東管内での取組事例—

◆群馬県観光ガイドタクシー

- ・群馬県（観光物産課）と群馬県国際観光協会、群馬県ハイヤー協会と官民が連携（群馬県観光ガイドタクシー協議会）し、本県の観光振興を推進することが目的で2つの柱で利用者に観光サービスを提供する。
- ・1つは登録会社では県からの情報提供をタクシー利用者にチラシ等でPRする。2つめは観光情報やサービスの講習を終了した「認定ドライバー」（県内約130名）が群馬県の名所旧跡、名物等を紹介する。



◆山梨おもてなしタクシードライバー

趣旨：山梨県タクシー協会と(社)やまなし観光推進機構は、基本的な接客・接遇等のマナー・技術、山梨県に関する地理・歴史等の知識を備えたうえで、「おもてなし」の心を持ち、山梨の観光情報等を提供しながら、安全・快適にお客様を案内できるタクシードライバーを「**山梨おもてなしタクシードライバー**」として育成・認定する

内容：・養成講座全5コマを全て受講し、最終日の試験に合格したドライバーを認定
・合格者に認定証・マグネットステッカーを交付
・山梨県の観光ホームページ「富士の国山梨観光ネット」上で、認定されたドライバーを紹介

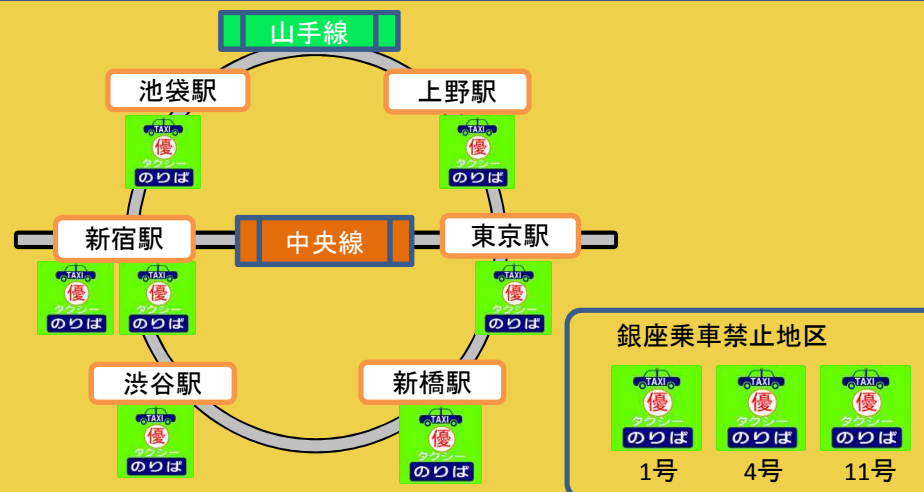
養成講座の内容：・山梨県に関する基礎知識（歴史・文化、基礎情報等）
・山梨県の最近の話題、映画・ドラマの撮影場所
・最近の観光動向
・各地域ごとの知識
・接客接遇について
・あらゆるお客様に対するサービス（ユニバーサルサービス）



5. 優良タクシー乗り場の運営・検証

【都内における優良乗り場設置状況】(平成23年2月末現在)

設置場所	運用開始年月日
①JR新橋駅東口駅前	平成20年3月6日
②東京駅丸の内北口前	平成21年8月5日
③④JR新宿駅西口地下(JR口、京王口)	平成21年8月5日
⑤銀座乗禁地区内4号乗り場	平成21年11月30日
⑥銀座乗禁地区内11号乗り場	平成21年11月30日
⑦銀座乗禁地区内1号乗り場	平成22年12月1日
⑧池袋駅西口駅前	平成22年12月1日
⑨渋谷駅西口前	平成23年2月1日
⑩上野駅正面口前	平成23年2月1日



【優良タクシー乗り場への入構可能車両の状況】

	事業者ランク制承認者	優良運転者表彰	マスター (みつ星)	入構対象者総数
平成23年8月1日	39,114名	法人5,120名 個人2,007名	5,504名	50,782名

【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】

(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、利用者の求める情報として接客サービスに関する情報や安全に関する情報を評価対象項目とし、これらを「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です。



【優良運転者表彰】

(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です。



【マスター(みつ星)】

道路交通法等に違反がなく、高品位の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です。



【優良タクシー乗り場の検証の方向性】

都内における優良タクシー乗り場については、7地区10箇所で開催されているが、20年3月に新橋駅東口に設置して以来、3年が経過していることもあり、導入の経緯や目的を踏まえ、利用者の目線に立った検証を行い、さらなる良質な利用者サービスの向上に向けた取り組みを行う予定である。

検証にあたっては、利用者アンケート、稼働状況調査、運転者からの聞き取り調査などを実施し、利用者ニーズとの適合性や需給バランスなど優良タクシー乗り場の効果を検証するとともに、今後の優良タクシー乗り場のあり方について取りまとめている。

6. 羽田空港とのアクセス対策

東京国際空港(羽田空港)は、平成22年10月21日より新たにD滑走路及び新国際線地区(旅客ターミナルビル等)が供用開始されるとともに、10月31日より「24時間国際拠点空港化」に向けた第一歩として国際定期便が就航された。

これにあわせタクシーによる羽田空港とのアクセス対策について、利用者利便の更なる向上に向けて以下のような対策が実施された。

◇外国人旅客向けの優良なサービスの提供

新国際線地区タクシー乗り場については、挨拶、ドアサービス及びトランクサービスの励行等の接遇並びにタクシー業界(法人・個人)とタクシーセンターが共同で作成した「指差し外国語シート」の活用方法についての運転者講習を受講し、一定のホスピタリティのレベル保有者である旨の表示(車体ステッカー)をした運転者・車両による運用を実施。



【車体ステッカー】

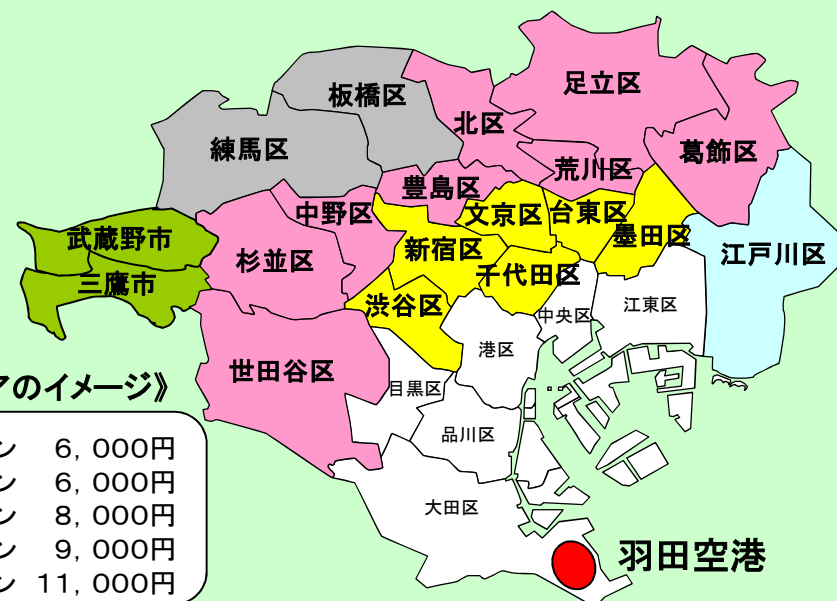


【指差し外国語シート】

◇定額運賃の導入

●東京都特別区・武三交通圏と羽田空港間

- ・国際線ターミナルのタクシー乗り場から設定エリアまで適用。
- ・上記以外の設定エリア相互間は事前予約制で適用。

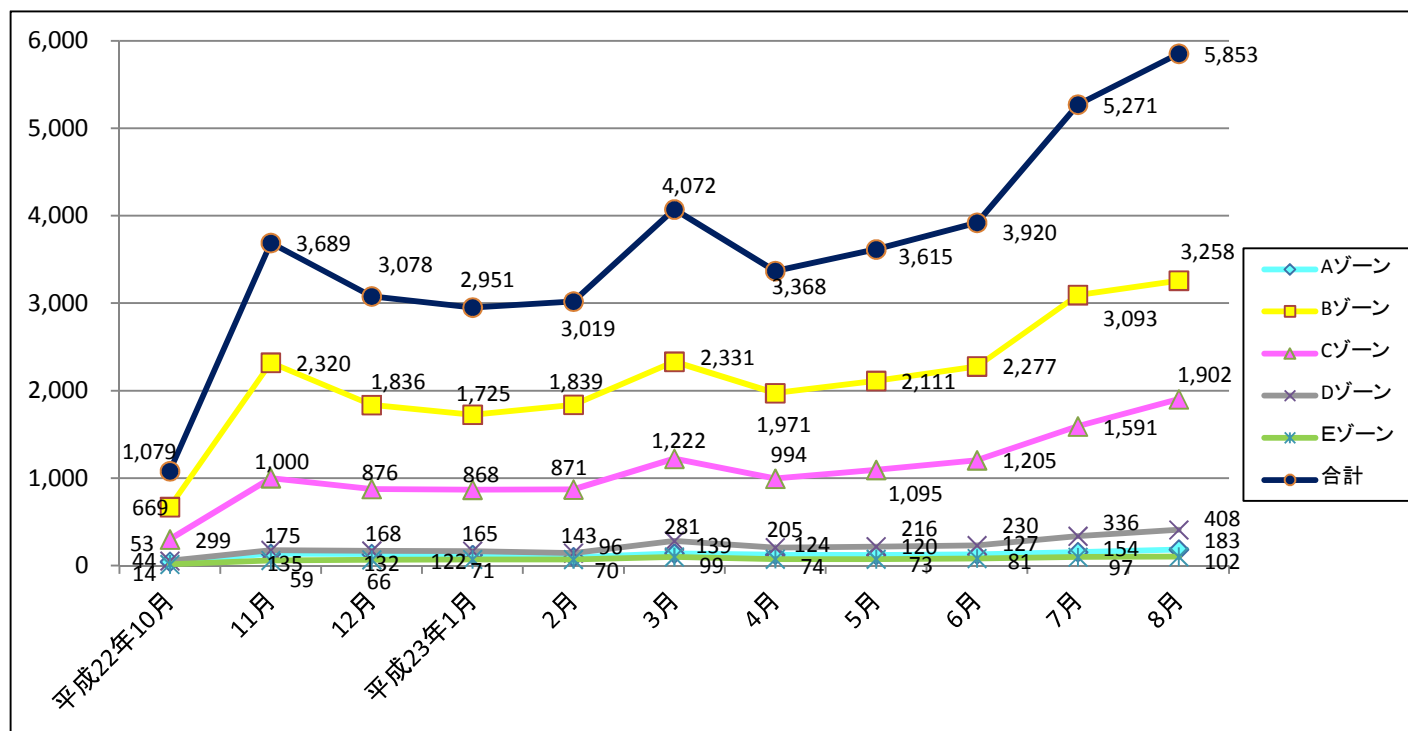


●北多摩、南多摩、西多摩交通圏と羽田空港間においても設定

7. 羽田空港定額運賃輸送回数実績について

東京国際空港(羽田空港)の新国際線ターミナル供用開始にあわせ導入された定額運賃については、設定された各ゾーンともに輸送回数が増加傾向にあり、順調に推移している。

特別区・武三交通圏における羽田定額運賃輸送回数実績



	平成22年 10月	11月	12月	平成23年 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月
Aゾーン	44	135	132	122	96	139	124	120	127	154	183
Bゾーン	669	2,320	1,836	1,725	1,839	2,331	1,971	2,111	2,277	3,093	3,258
Cゾーン	299	1,000	876	868	871	1,222	994	1,095	1,205	1,591	1,902
Dゾーン	53	175	168	165	143	281	205	216	230	336	408
Eゾーン	14	59	66	71	70	99	74	73	81	97	102
合計	1,079	3,689	3,078	2,951	3,019	4,072	3,368	3,615	3,920	5,271	5,853

※平成22年10月は平成22年10月21日新国際線ターミナル供用開始後の、10月21～31日までの実績。

※協会加入事業者の実績(エリア設定の異なる事業者を除く。)

8. タクシー事業活性化に向けた自治体との取り組み

客待ちタクシー待機列の解消に向けた取り組みについて(銀座) 1 / 2

1 実証実験の概要

東京都では、都内の渋滞解消を目的とした「ハイパースムーズ作戦」の一環として、客待ちタクシー待機列の解消のための実証実験を2度にわたり実施。

(1) 実験期間及び時間

第1回実証実験

平成21年1月26日(月)～2月13日(金) 午後10時～翌午前1時(土曜、日曜、祝日、年末年始を除く。)

第2回実証実験

平成22年12月1日(水)～平成23年1月31日(月) 午後10時～翌午前1時(土曜、日曜、祝日、年末年始を除く。)

(2) 対象とする乗り場及び待機場 (別添資料「実証実験の概要図」参照)

乗り場

銀座1号乗り場

待機場

築地川第一駐車場(3階建て、約230台収容可能)

(3) 配車システム

乗り場に並ぶタクシーを駐車場に待機させ、ETCデータを活用するシステムを利用し、乗り場での車列が一定台数以内になるよう駐車場から配車

2 実証実験の結果

- ・取り組みの目的である客待ちタクシー待機列の解消され、中央通りの通行がスムーズになった。
- ・本実験に対応するために構築したETC活用の配車システムについて、その安定性が確認できた。ほか

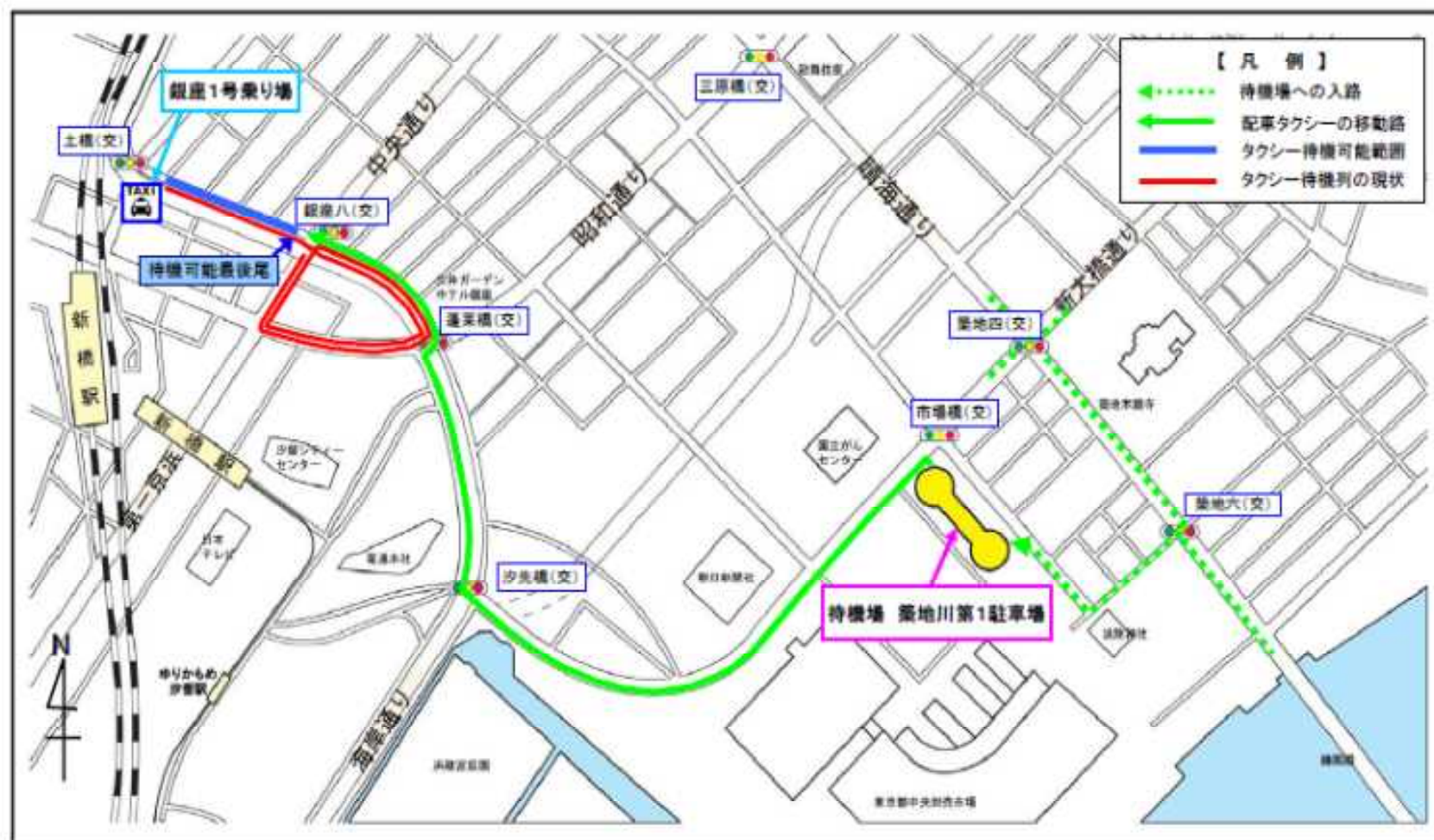
3 現在の取り組み状況

実験結果を踏まえ、銀座地区「隔地駐車場を活用したタクシー配車システム」の本格実施に向け、タクシー事業者団体、東京都、中央区、警視庁、東京タクシーセンター、運輸局の実務者による検討会を本年9月8日に設置し、客待ちタクシー待機列が早期に解消されるよう検討を開始。第1回検討会では、タクシー業界を主体とし、本格実施に向けて構成者間で合意を得た。

8. タクシー事業活性化に向けた自治体との取り組み

客待ちタクシー待機列の解消に向けた取り組みについて(銀座)2/2

実証実験の概要図



9. 大規模災害対応のための意見交換会の開催

平成23年7月5日、運輸局及び東旅協、都個協、労働組合、東京タクシーセンターなど各タクシー関係団体が集まり、「大規模災害対応に係る意見交換会」を行い、「東日本大震災」発生当時の状況を振り返り、それぞれの立場からタクシーが果たした役割や、今後の課題、改善点などについて意見を交わし、将来の首都直下地震に備え、認識の共通化を図った。

【災害時対応の今後の課題】

- ①震災発生後のタクシー等による帰宅困難者のための輸送ルート確保方策の検討
- ②タクシー・バス等の燃料優先補給(確保)の検討
- ③衛星電話等の導入による業界団体等との非常時連絡体制の検討
- ④緊急旅客輸送のための営業区域規制等の緊急避難的な対応の検討 など

【行政の対応状況】

- ①警察当局等と大規模災害時における緊急通行車両の取扱いについて意見の交換を行う。
- ②通信手段の確保(災害時の連絡・情報収集)
→衛星電話、災害時有線電話等の導入の検討
- ③臨時の営業区域の設定、最高乗務距離規制の緊急避難的緩和措置
→東日本大震災の発生を踏まえた「貸切バス事業の臨時の営業区域の設定」(23.3.18付け通達)に準じた取扱いの検討を本省へ要望
＜要望概要＞
 - ・大規模災害等の発生により、発災時における大量の避難者輸送や支援輸送の確保の観点から、これら輸送を行う場合、一定の期間臨時の営業区域の設定を認める。
 - ・また、当該緊急的輸送における乗務距離の最高限度について、労働関係法令を遵守したうえで、弾力的な運用を行えるようにする。

9. 大規模災害対応のための意見交換会の開催

【業界の対応状況】

（法人タクシー）

○協会内に災害対策委員会を設置し体制を強化

災害対策委員会において、

- ①災害対策②帰宅困難者対策③事業者の事前対策・応急対策・復旧対策
④乗務員対応⑤災害発生時の無線運営

といった各種マニュアルの策定に向け、災害対応のために必要な事項を検討。

（個人タクシー）

○緊急時における情報伝達手段の確保

- ①傘下事業者に携帯メールアドレスを登録させ、協会からの緊急メールを一斉に送信できる情報伝達システム（緊急時においても外部操作により送信可能）を構築。
- ②傘下事業者からの返信メールは、アンケートフォームに回答する方式により、稼働状況等を把握。（現在登録者数 約3,700名）
- ③所属団体からFAXによる一斉送信（業務時間内に限られる。）。
現在、約20支部、約3,000名の事業者に送信が可能。

9. 大規模災害対応のための意見交換会の開催

【タクシーセンターの対応】

1. 震災発生直後等における羽田空港等の主要ターミナルタクシー乗り場配車状況
情報収集・発信(空車不足等情報の提供)体制の構築
 - ・ 羽田空港における到着遅延便やダイバード便等に対応するため、空港内コントロールセンターから無線基地局への連絡体制を定めた対応要領(マニュアル)の関係者への周知。
 - ・ 衛星電話の年内設置による連絡体制の整備・充実。
(タクシーセンター、羽田コントロールセンター及び指導車搭載用 各1機)
2. 震災発生直後等における行政、関係機関との連絡体制の整備
 - ・ 衛星電話の設置を踏まえた連絡体制網の整備及び関係者との調整・周知。
3. 震災発生直後等におけるセンター指導員、委託誘導員(乗り場ポーター等)の確保
及び指導体制の整備
 - ・ 防災・災害対応マニュアルの整備による職員の緊急参集体制について再点検、再周知。
 - ・ メールによる連絡方法の整備等を踏まえた防災訓練の実施(委託誘導員も同体制を整備)。
 - ・ センター指導車の「交通規制対象除外車両」認定について関係行政機関と調整・検討。
4. 情報収集及び街頭指導体制の整備・構築
 - ・ 法人タクシー会社の実務管理者及び個人タクシーの指導責任者(依嘱指導員)との連携による情報収集・指導体制の構築。

10. ドライブレコーダー、デジタルタコグラフの導入状況

ドライブレコーダーは特別区・武三交通圏においては既に約87%、多摩地区においては約88%の装着率となっている。

一方、デジタルタコグラフについては、ドライブレコーダーよりいくぶん低いものの、特別区・武三交通圏においては既に約78%、多摩地区においても約58%の装着率となっている。

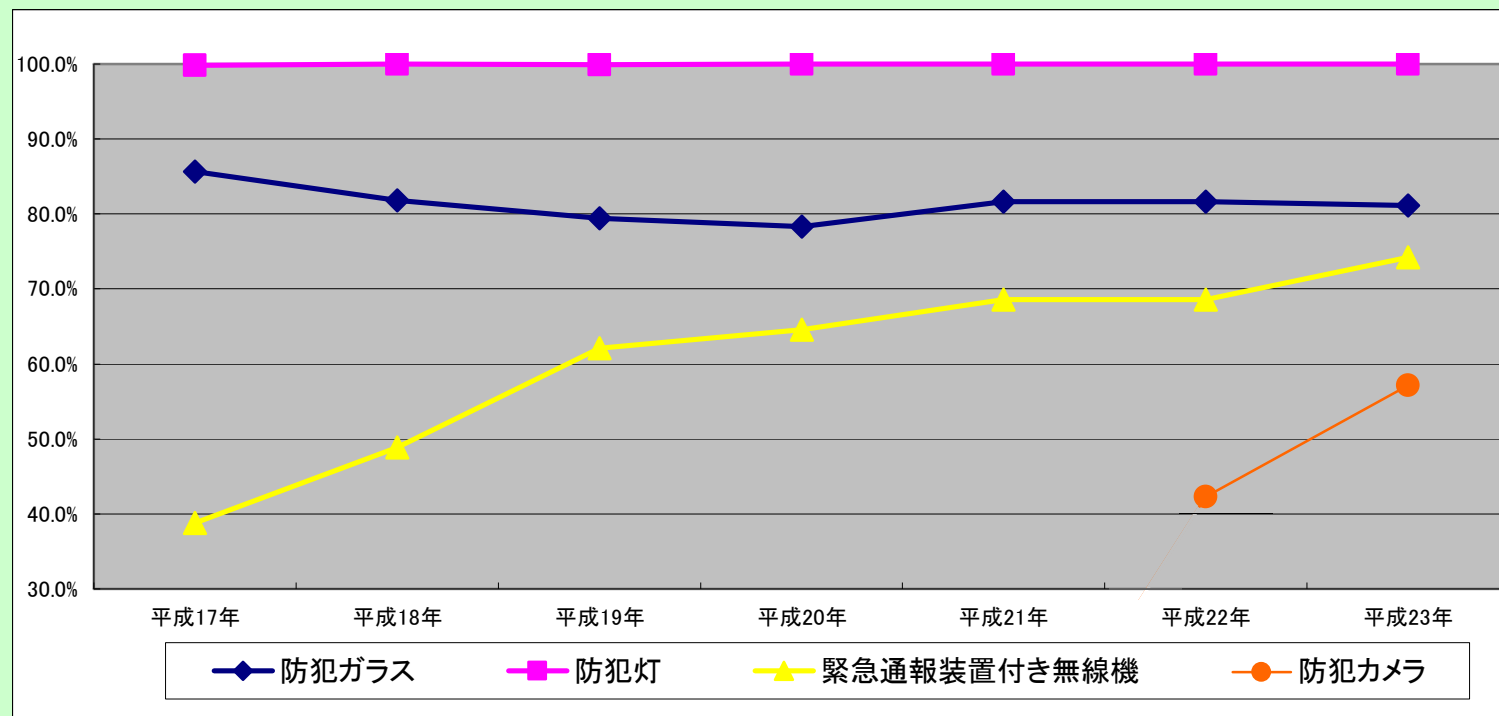
地区別／種別	ドライブレコーダー (車外専用)	ドライブレコーダー (防犯カメラ一体式)	計	装着率	デジタルタコグラフ	装着率
特別区・武三交通圏	18,477	4,285	22,762	87.3%	20,322	78.0%
多摩地区	1,517	745	2,262	88.4%	1,492	58.3%
計	19,994	5,030	25,024	87.4%	21,814	76.2%

注) 1. 本調査は、平成23年4月1日現在の協会会員事業者398社が保有するタクシー車両を基に集計したデータである。
2. 装着率(%)の数値は、各地区別の合計車両数を基礎として算出したものである。

11. 防犯資器材の設置状況

(単位:台)

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
総車両数	32,973	31,225	34,596	34,950	33,113	33,113	28,595
防犯ガラス	28,258	25,553	27,479	27,366	27,048	27,048	23,190
防犯灯	32,915	31,216	34,577	34,942	33,105	33,105	28,590
緊急通報装置付き無線機	12,785	15,263	21,490	22,557	22,702	22,702	21,216
防犯カメラ	—	—	—	—	—	14,011	16,335



注)ハイヤー、福祉車両は除く

資料: 東京タクシー防犯協力会