

特定地域再指定に係る状況

特定地域の指定基準

タクシー適正化・活性化法による特定地域の指定

次に掲げる状況に照らして、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

- ① 供給過剰（供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。）の状況
- ② 事業用自動車一台当たりの収入の状況
- ③ 法令の違反その他の不適正な運営の状況
- ④ 事業用自動車の運行による事故の発生の状況

人口10万人以上の都市を含む営業区域における指定基準

次の①～③のいずれかに該当するもの

- ① 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること。
- ② 前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
- ③ 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること。

◆東京都の各交通圏における直近平成23年度実績値との比較

都道府県	営業区域名	日車実車キロ(km)			日車營收(円)		
		平成13年度	平成23年度	参 考 (H24年7月)	平成13年度	平成23年度	参 考 (H24年7月)
東京都	特別区・武三交通圏	126.9	100.8	105.7	51,326	43,369	45,710
	北多摩交通圏	110.7	92.5	95.6	44,349	39,513	40,879
	南多摩交通圏	116.5	95.6	98.1	45,397	39,616	40,834
	西多摩交通圏	111.9	90.5	95.8	42,410	37,302	39,386

特定地域の指定について

平成24年9月28日 金曜日 官 報 (号外第211号)

○国土交通省告示第千六十一号

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（平成二十一年法律第六十四号）第三条第一項の規定に基づき、特定地域を次のとおり指定する。

平成二十四年九月二十八日

国土交通大臣 羽田雄一郎

指定する地域

一 道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第五条の規定に基づき北海道運輸局長が定める営業区域の「札幌交通圏」、「小樽市」、「函館交通圏」、「旭川交通圏」、「苫小牧交通圏」、「釧路交通圏」、「帯広交通圏」及び「北見交通圏」

二 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき東北運輸局長が定める営業区域の「青森交通圏」、「八戸交通圏」、「弘前交通圏」、「盛岡交通圏」、「花巻交通圏」、「一関交通圏」、「仙台市」、「石巻市」、「福島交通圏」、「郡山交通圏」、「会津交通圏」、「いわき市」、「秋田交通圏」及び「山形交通圏」

三 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「特別区・武三交通圏」、「北多摩交通圏」、「南多摩交通圏」、「西多摩交通圏」、「京浜交通圏」、「県央交通圏」、「湘南交通圏」、「小田原交通圏」、「京葉交通圏」、「東葛交通圏」、「千葉交通圏」、「北総交通圏」、「市原交通圏」、「南房交通圏」、「県南中央交通圏」、「県南西部交通圏」、「県北交通圏（埼玉県）」、「東毛交通圏」、「中・西毛交通圏」、「水戸県央交通圏」、「県南交通圏（茨城県）」、「県西交通圏」、「宇都宮交通圏」、「県南交通圏（栃木県）」、「塩那交通圏」及び「甲府交通圏」

四 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「新潟交通圏」、「長岡交通圏」、「上越交通圏」、「三条市A」、「新発田市A」、「富山交通圏」、「高岡・氷見交通圏」、「金沢交通圏」、「南加賀交通圏」、「長野交通圏」、「松本交通圏」、「上田市A」及び「飯田市A」

五 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中部運輸局長が定める営業区域の「名古屋交通圏」、「知多交通圏」、「尾張北部交通圏」、「尾張西部交通圏」、「西三河北部交通圏」、「西三河南部交通圏」、「静岡交通圏」、「富士・富士宮交通圏」、「沼津・三島交通圏」、「伊豆交通圏」、「磐田・掛川交通圏」、「藤枝・焼津交通圏」、「岐阜交通圏」、「大垣交通圏」、「高山交通圏」、「美濃・可児交通圏」、「津交通圏」、「松阪交通圏」及び「福井交通圏」

六 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき近畿運輸局長が定める営業区域の「大阪市域交通圏」、「北摂交通圏」、「河北交通圏」、「河南B交通圏」、「泉州交通圏」、「京都市域交通圏」、「神戸市域交通圏」、「姫路・西播磨交通圏」、「東播磨交通圏」、「奈良市域交通圏」、「大津市域交通圏」、「湖南交通圏」、「中部交通圏（滋賀県）」、「湖東交通圏」及び「和歌山市域交通圏」

七 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中国運輸局長が定める営業区域の「広島交通圏」、「呉市A」、「東広島市」、「三原市」、「福山交通圏」、「鳥取交通圏」、「米子交通圏」、「松江市」、「出雲市」、「岡山市」、「倉敷交通圏」、「津山市」、「下関市」、「山口市」、「周南市」、「防府市」及び「岩国交通圏」

八 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき四国運輸局長が定める営業区域の「高松交通圏」、「中讃交通圏」、「徳島交通圏」、「松山交通圏」、「東予交通圏」、「今治交通圏」及び「高知交通圏」

九 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「福岡交通圏」、「北九州交通圏」、「筑豊交通圏」、「大牟田市」、「久留米市」、「佐賀市」、「唐津市」、「長崎交通圏」、「佐世保市」、「諫早市」、「熊本交通圏」、「八代交通圏」、「大分市」、「別府市」、「宮崎交通圏」、「都城交通圏」、「延岡市」、「川薩交通圏」、「鹿屋交通圏」、「鹿児島空港交通圏」及び「鹿児島市」

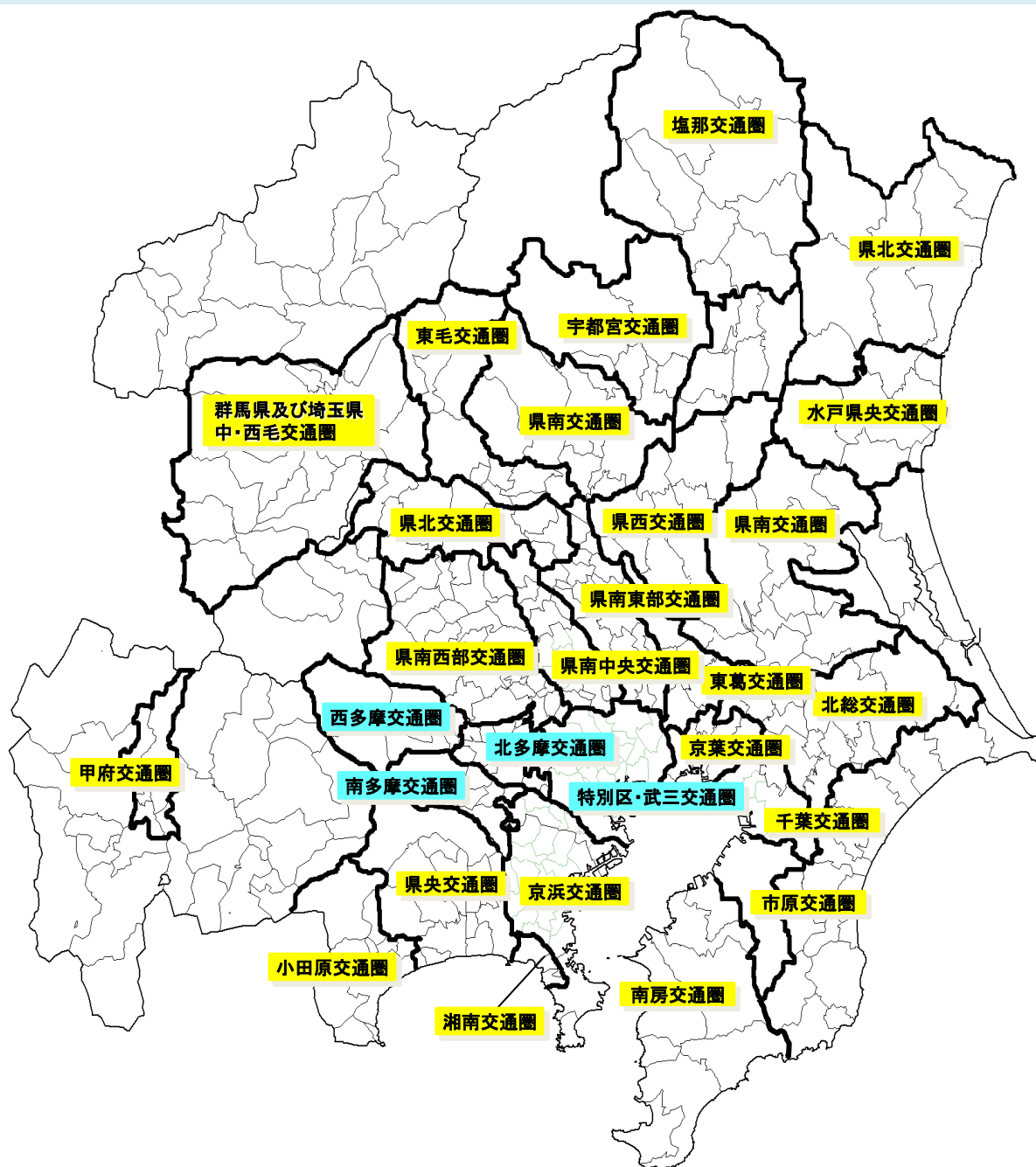
十 道路運送法施行規則第五条の規定に基づき沖縄総合事務局局長が定める営業区域の「沖縄本島」

期

間

平成二十四年十月一日から平成二十七年九月三十日まで

関東運輸局管内における特定地域(28地域)



都県	特定地域名
東京	特別区・武三交通圏
	北多摩交通圏
	南多摩交通圏
	西多摩交通圏
神奈川	京浜交通圏
	県央交通圏
	湘南交通圏
	小田原交通圏
千葉	京葉交通圏
	東葛交通圏
	千葉交通圏
	北総交通圏
	市原交通圏
	南房交通圏(H24. 10. 1)
埼玉	県南中央交通圏
	県南西部交通圏
	県北交通圏
	県南東部交通圏(H22. 4. 1)
群馬	東毛交通圏
	中・西毛交通圏
茨城	水戸県央交通圏
	県南交通圏
	県西交通圏
	県北交通圏(H22. 4. 1)
栃木	宇都宮交通圏
	県南交通圏
	塩那交通圏
山梨	甲府交通圏

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いう。

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27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(公益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 保坂健二(ニッポン放送編成局編成部副部長)

⑥ 佐藤良一(株式会社日立製作所涉外本部涉外部部长)

⑦ 公益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27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27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27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23年11月 4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27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(公益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 保坂健二(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 佐藤良一(株式会社日立製作所涉外本部渉外部部長)

(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27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27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27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23年11月 4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27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(公益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 保坂健二(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 佐藤良一(株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長)

(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27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27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27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23年11月 4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27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(公益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 保坂健二(ニッポン放送編成局編成部副部長)
 - ⑥ 佐藤良一(株式会社日立製作所渉外本部渉外部部長)

(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27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27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27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23年11月 4日 一部改正

附則 平成 年 月 日 一部改正

タクシー事業の適正化・活性化に係る 3年間の取組みの検証

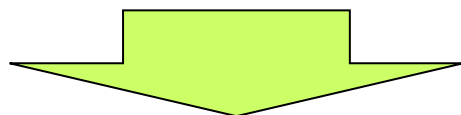
(目 次)

1. タクシー事業の適正化・活性化の取組みの検証（目的）	P 1
2. タクシー事業の現状	P 2～18
3. 地域計画の目標ごとの達成状況	P 19～39
4. 3年間の取組みの総括	P 40

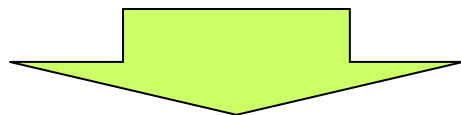
1. タクシー事業の適正化・活性化の取組み の検証（目的）

タクシー事業の適正化・活性化の取組みの検証（目的）

- 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している重要な公共交通機関。
- タクシー事業を巡っては、タクシーの輸送人員の減少と供給過剰の進行により多くの地域で収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化といった諸問題が発生。
- これらの問題に対処するため、タクシー適正化・活性化特別措置法が平成21年10月施行された。

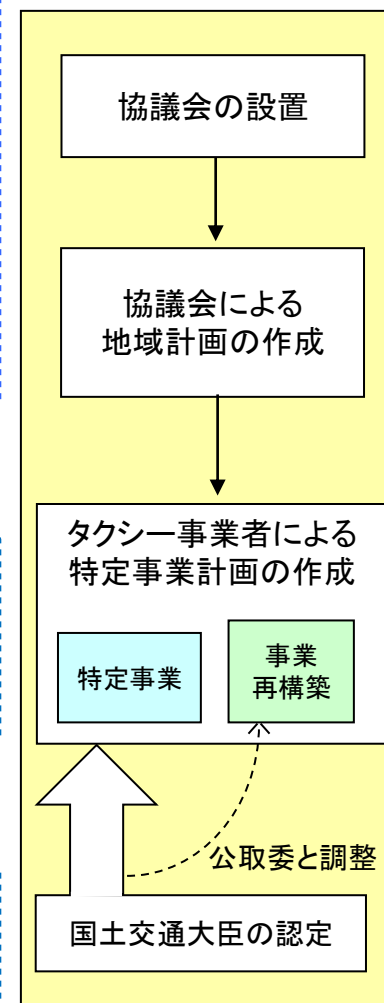


- 法施行から3年が経過し、この間特定地域においては、地域の関係者が連携協力を図りつつ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための様々な取組みを推進してきたところ。



- 法施行の効果について検証を行い、問題点を洗い出すとともに、次に講ずべき施策について検討を行うことが必要。

<特定地域>



2. タクシー事業の現状

1. 特定地域における特定事業計画の認定申請状況等について(平成24年11月14日現在)

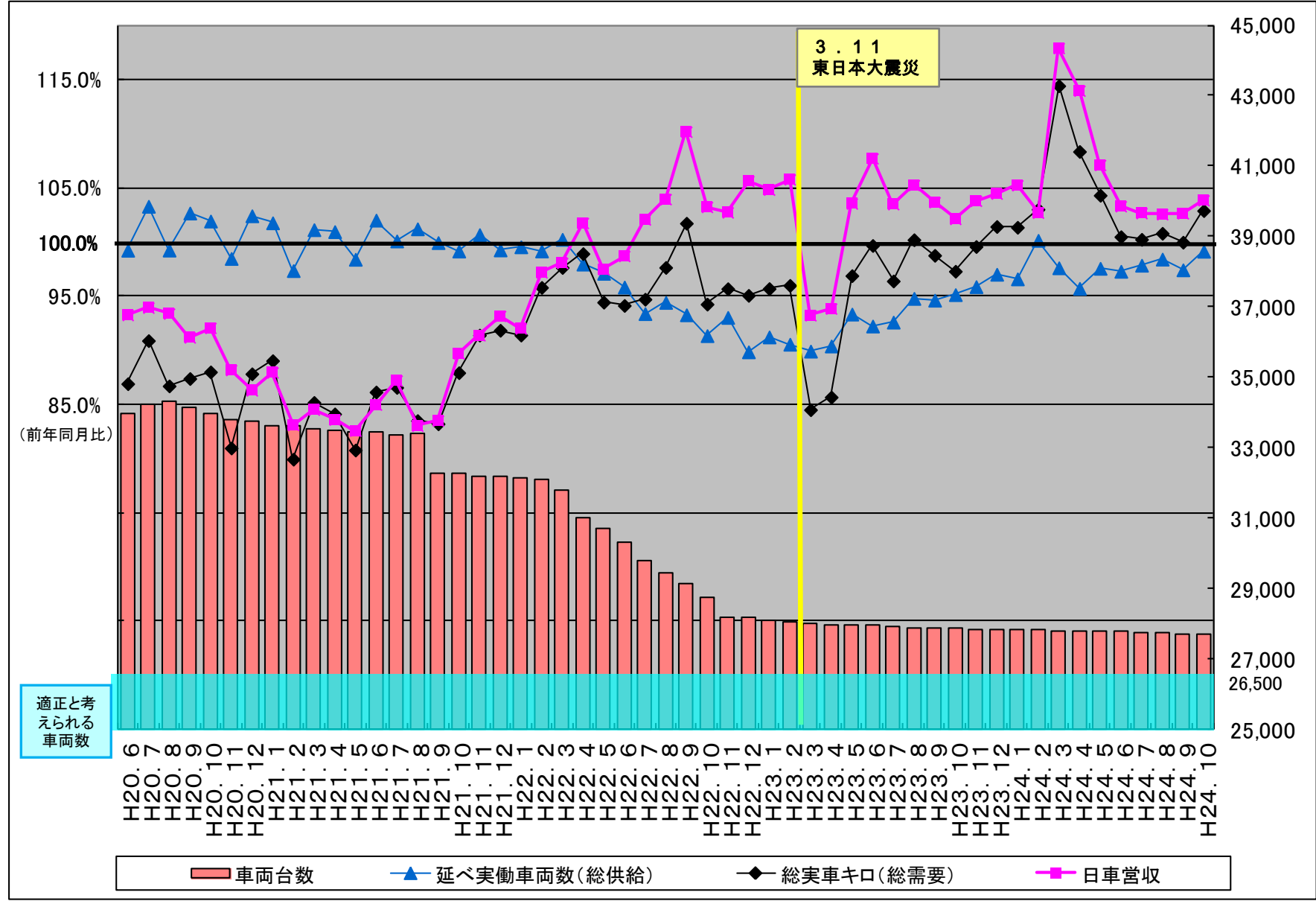
営業区域名	地域計画 合意	法人タクシー								個人タクシー			
		事業者数 (H24.10末)	申請				認定				事業者数	申請者数	認定 事業者数
			申請者数	うち事業再構築を定めた者			認定 事業者数	うち事業再構築を定めた者					
				申請者数	減車数	休車数		事業者数	減車数	休車数			
特別区・武三交通圏	H21.12.18	352	352	269	1,691	2,657	352	268	1,685	2,657	15,372	15,313	15,313
北多摩交通圏	H22.2.24	40	40	35	53	82	40	35	53	82	182	182	182
南多摩交通圏	H22.2.24	25	25	17	12	25	25	17	12	25	286	289	289
西多摩交通圏	H22.2.24	7	7	5	16	2	7	5	16	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	地域計画に示された基準 車両数と適正と考えられる 車両数との乖離	適正車両数		
特別区・武三交通圏	33,943	27,701	18.4%	27,663	18.5%	約20%～30%	23,500	～	26,500
北多摩交通圏	2,015	1,749	13.2%	1,749	13.2%	約13%～23%	1,550	～	1,750
南多摩交通圏	1,345	1,239	7.9%	1,239	7.9%	約7%～18%	1,100	～	1,250
西多摩交通圏	239	209	12.6%	209	12.6%	約16%～25%	180	～	200

※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。

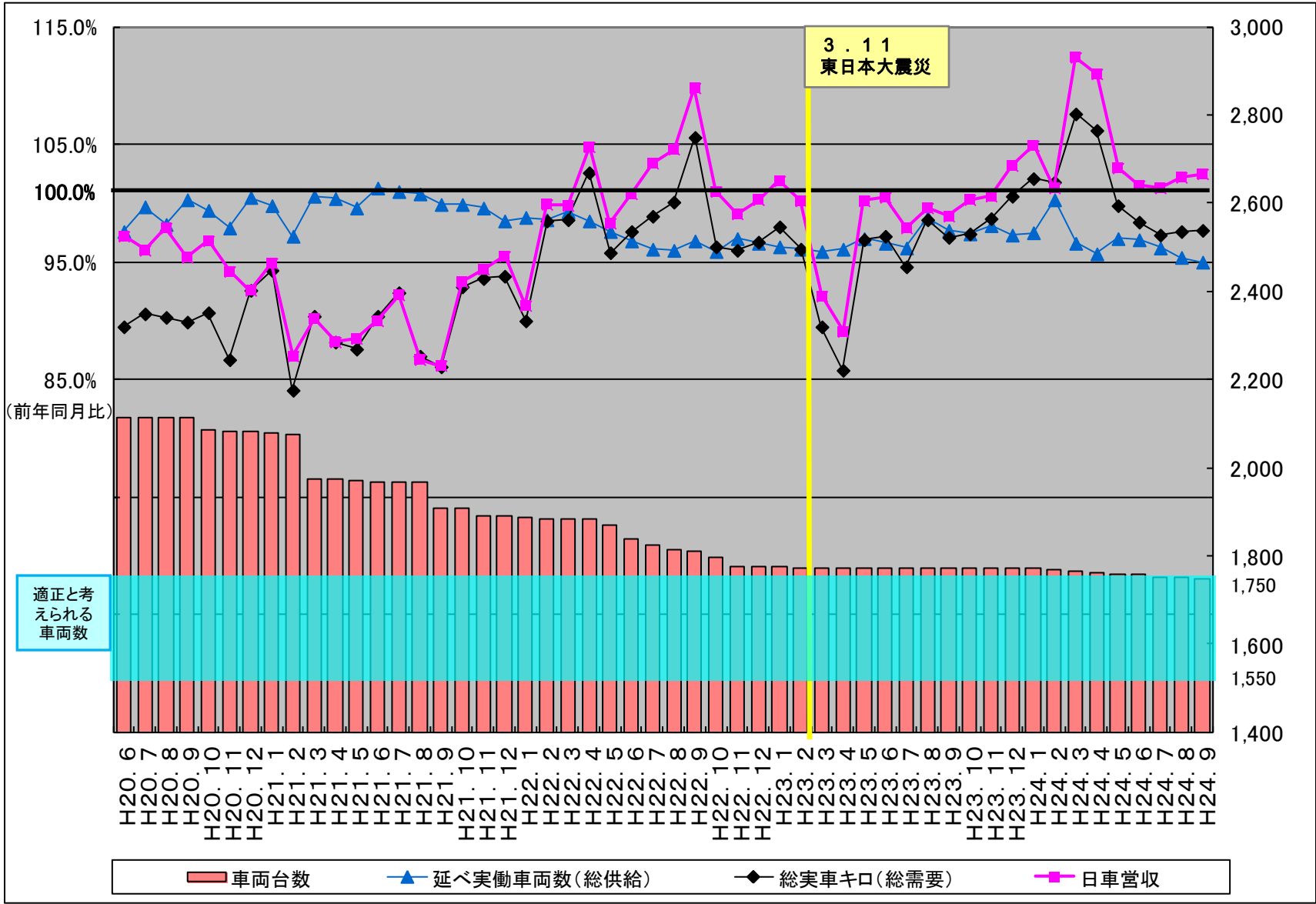
2. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移 (原価計算対象事業者)

① 特別区・武三交通圏



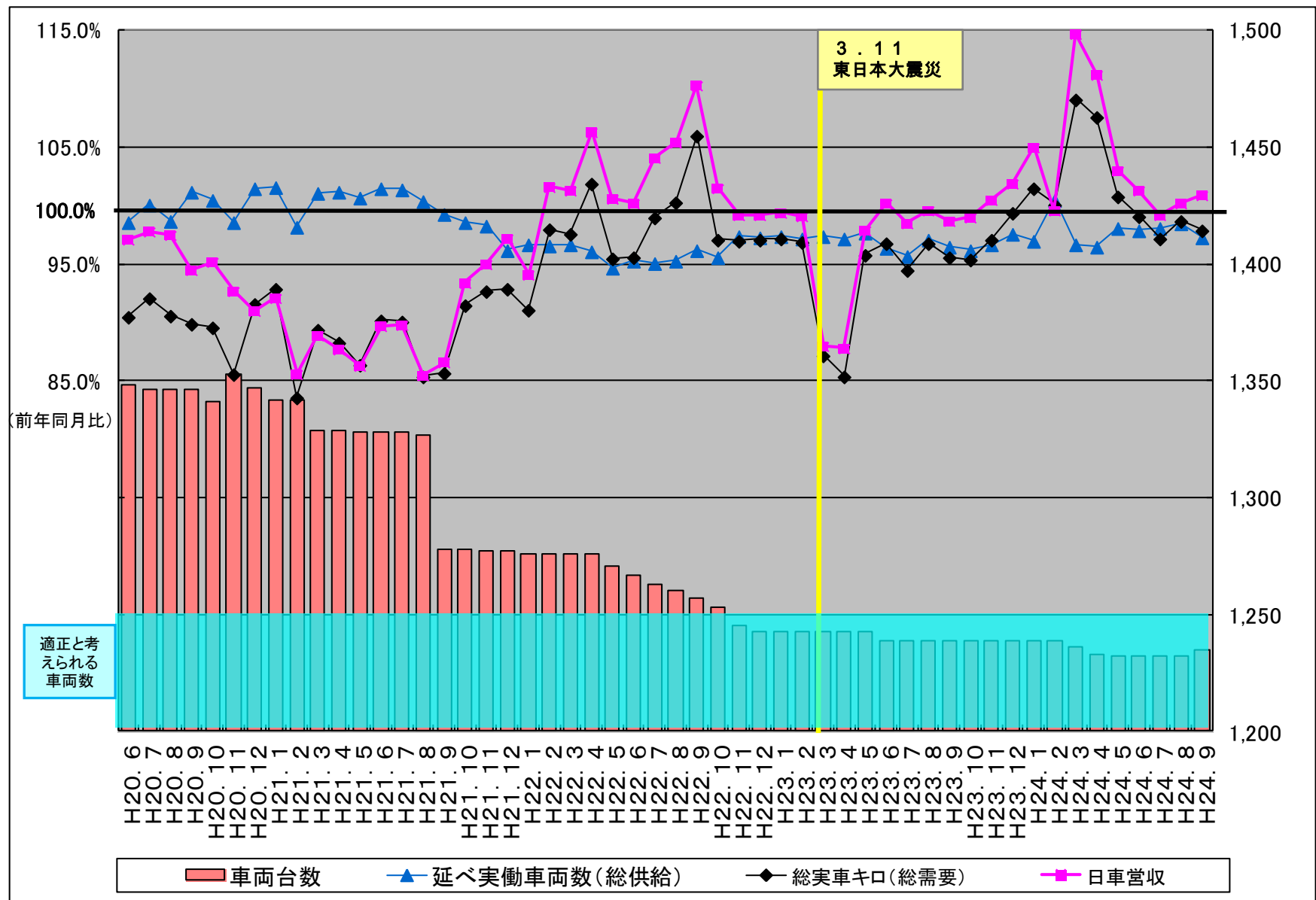
2. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

②北多摩交通圏



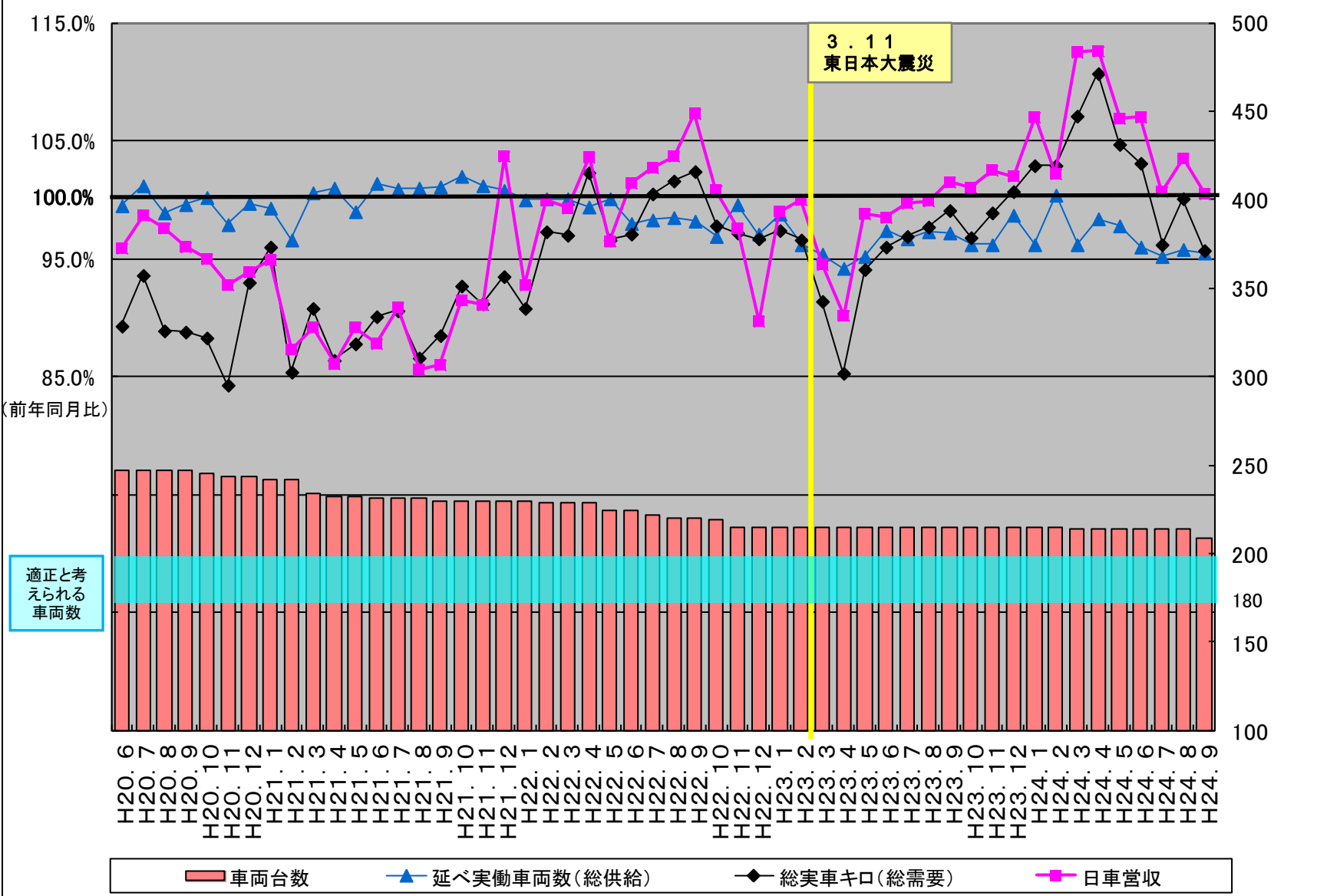
2. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

③南多摩交通圏



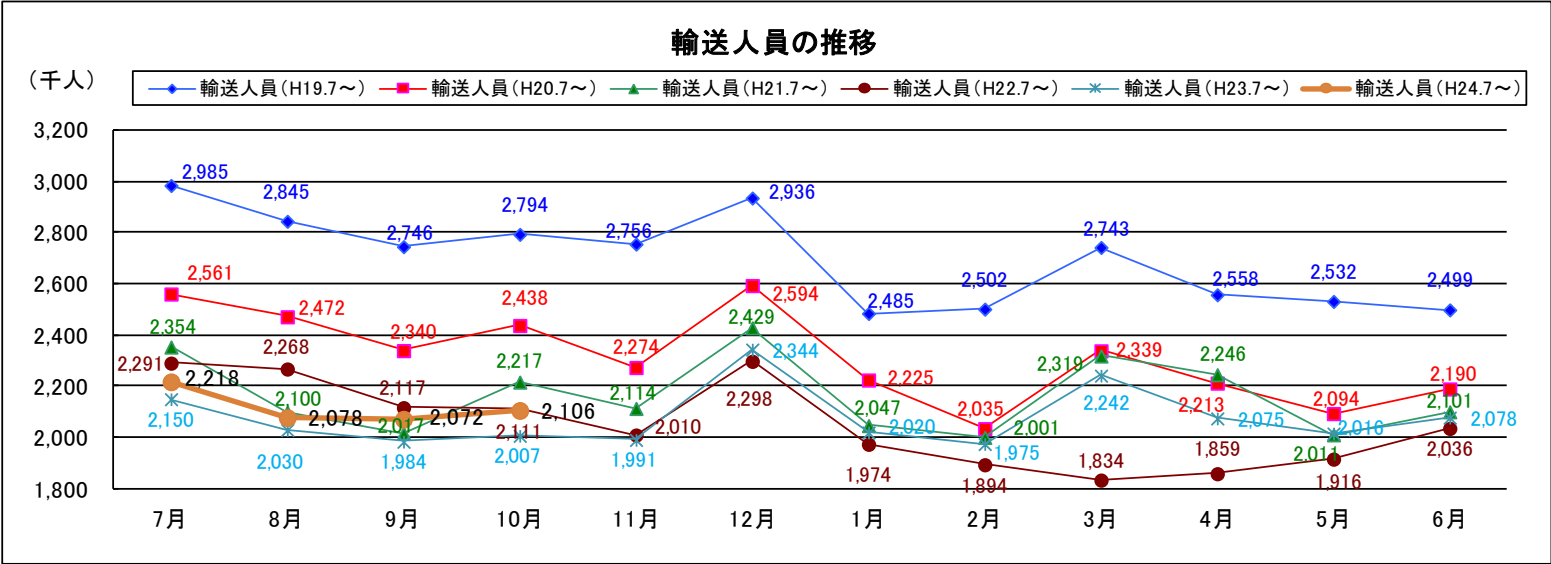
2. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

④西多摩交通圏

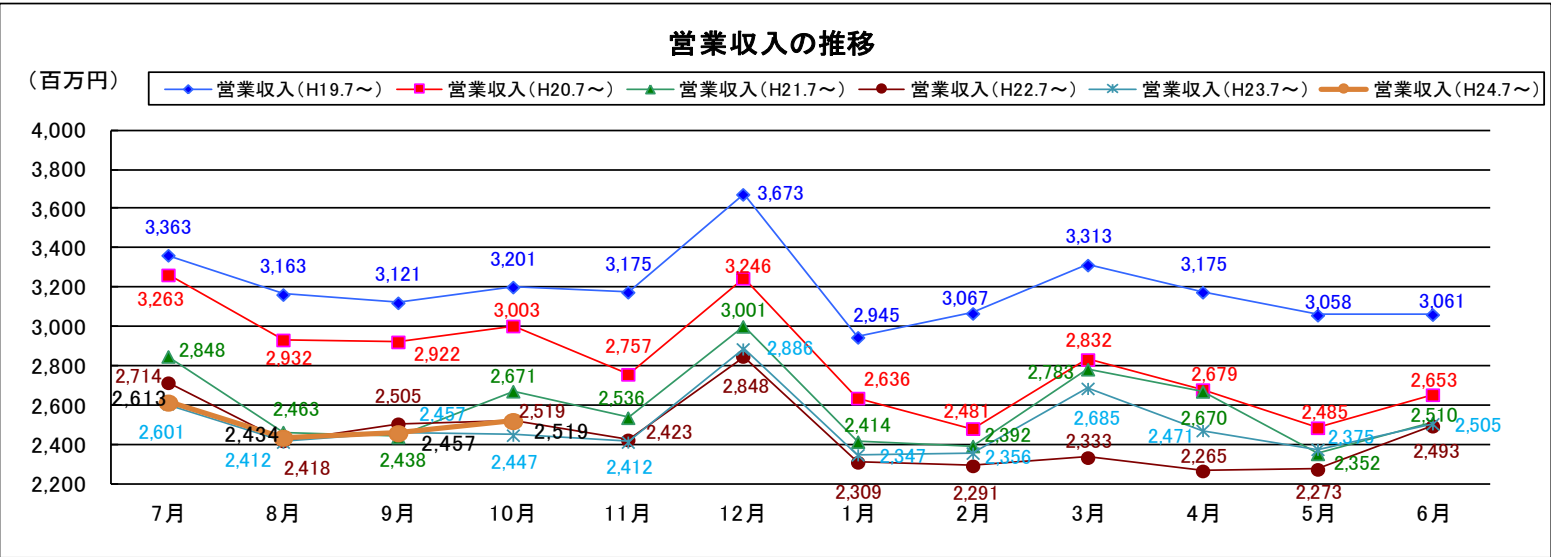


3. 各種指標の比較 (①特別区・武三交通圏・原価計算対象事業者) 1 / 3

①輸送人員の推移

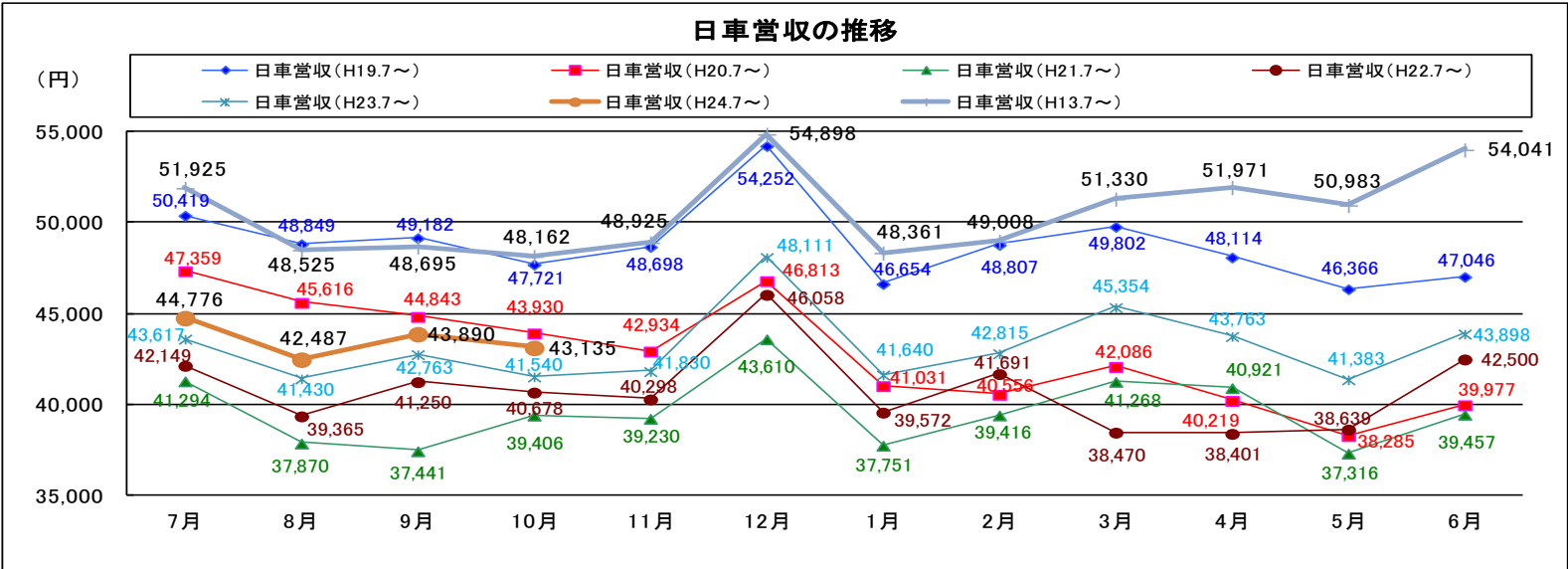


②営業収入の推移

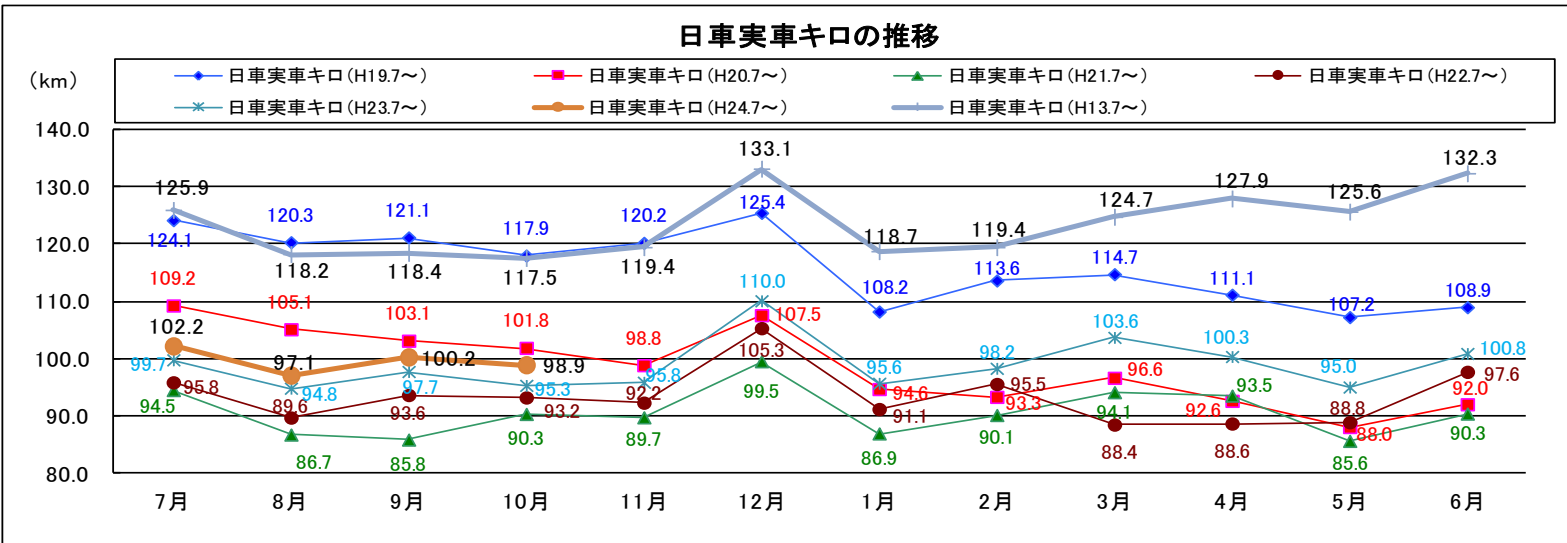


3. 各種指標の比較 (①特別区・武三交通圏・原価計算対象事業者) 2/3

③日車營收の推移

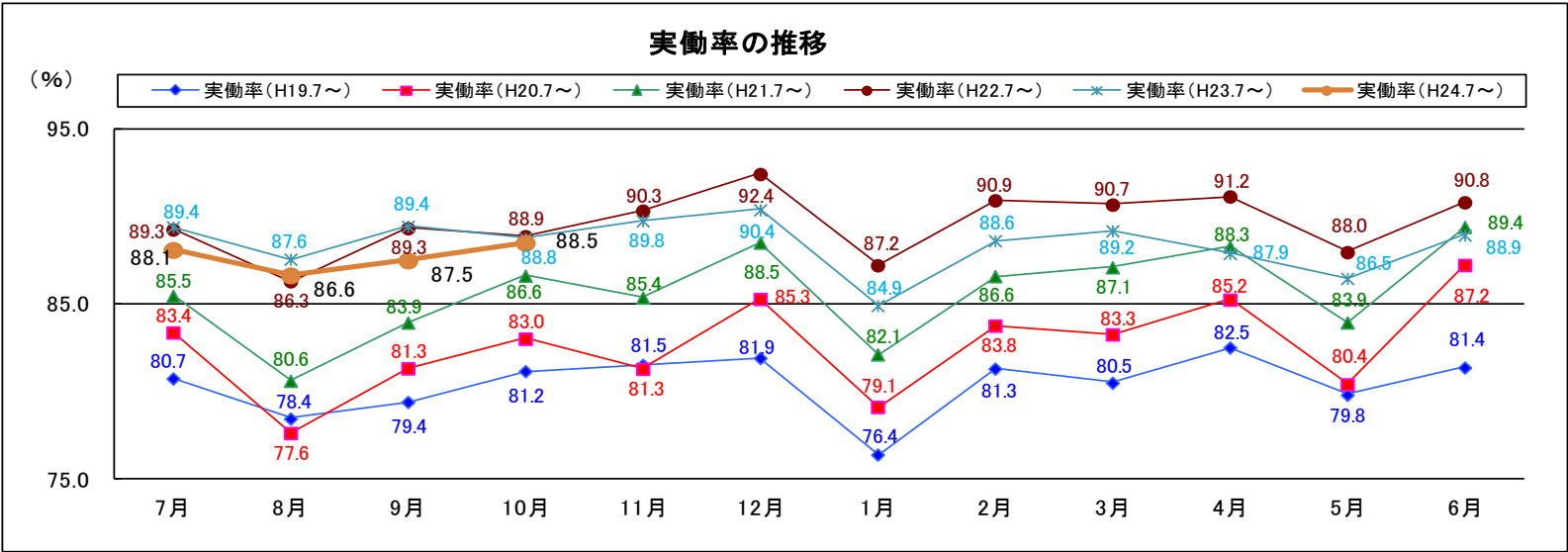


④日車実車キロの推移

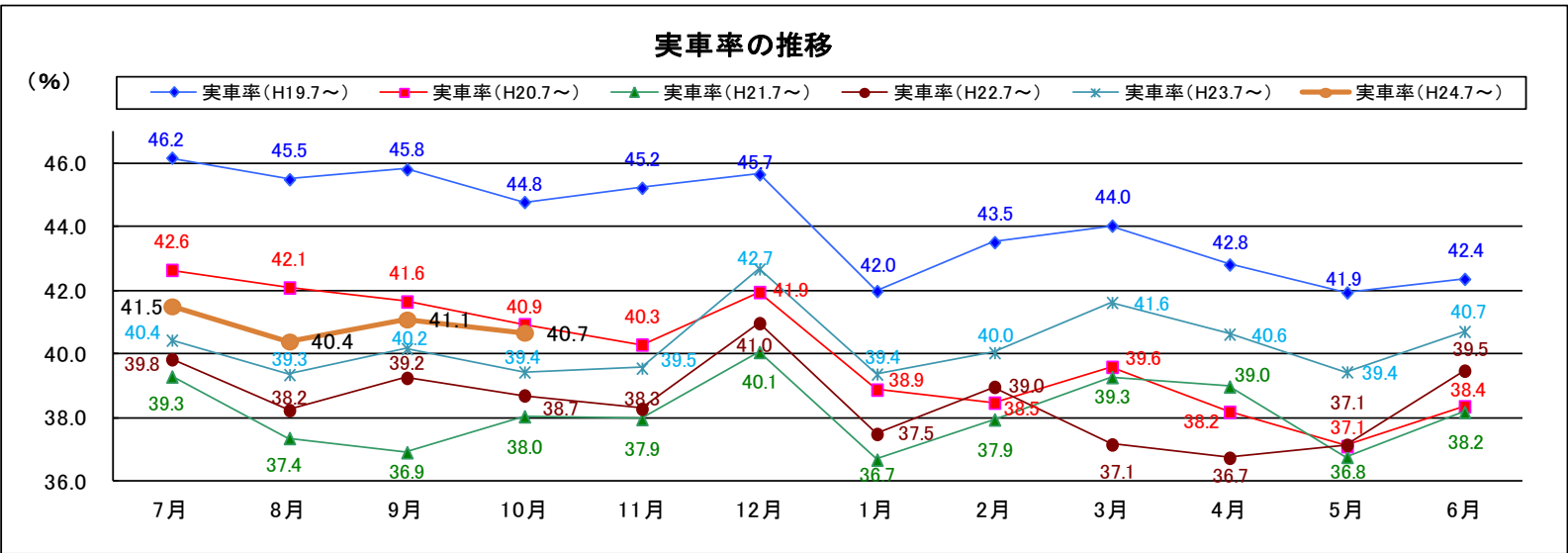


3. 各種指標の比較 (①特別区・武三交通圏・原価計算対象事業者) 3/3

⑤実働率推移

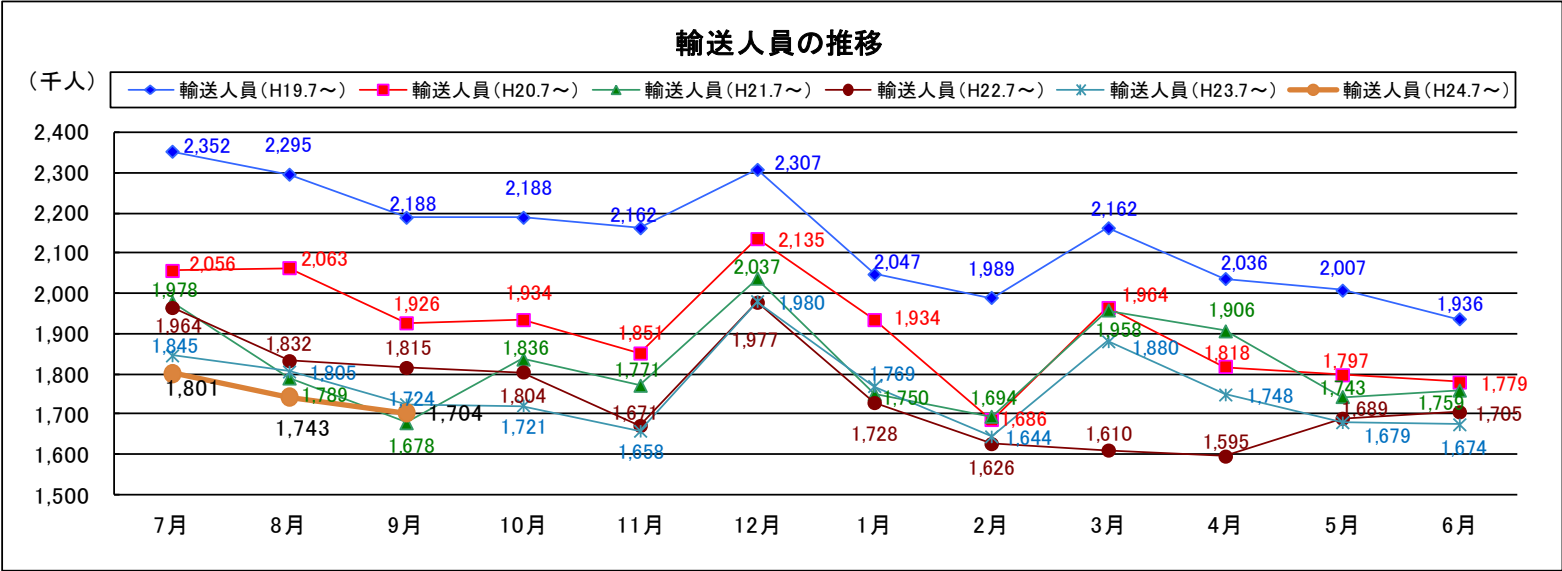


⑥実車率の推移

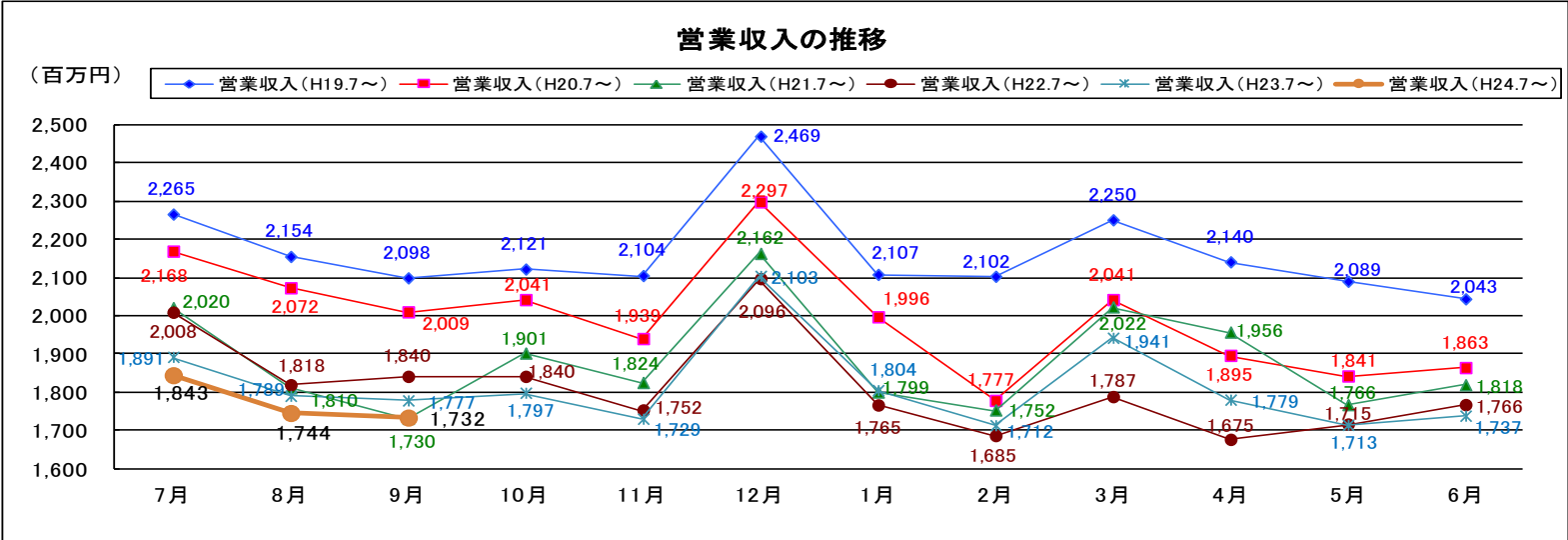


3. 各種指標の比較 (②北多摩交通圏) 1 / 3

①輸送人員の推移

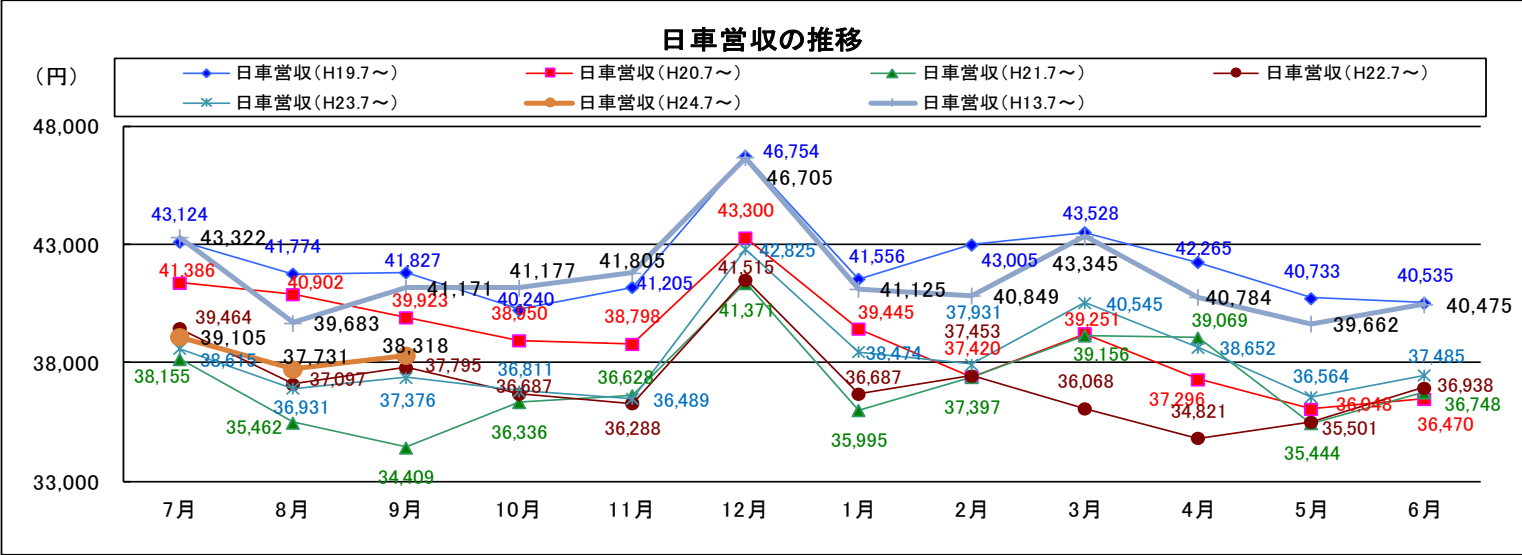


②営業収入の推移

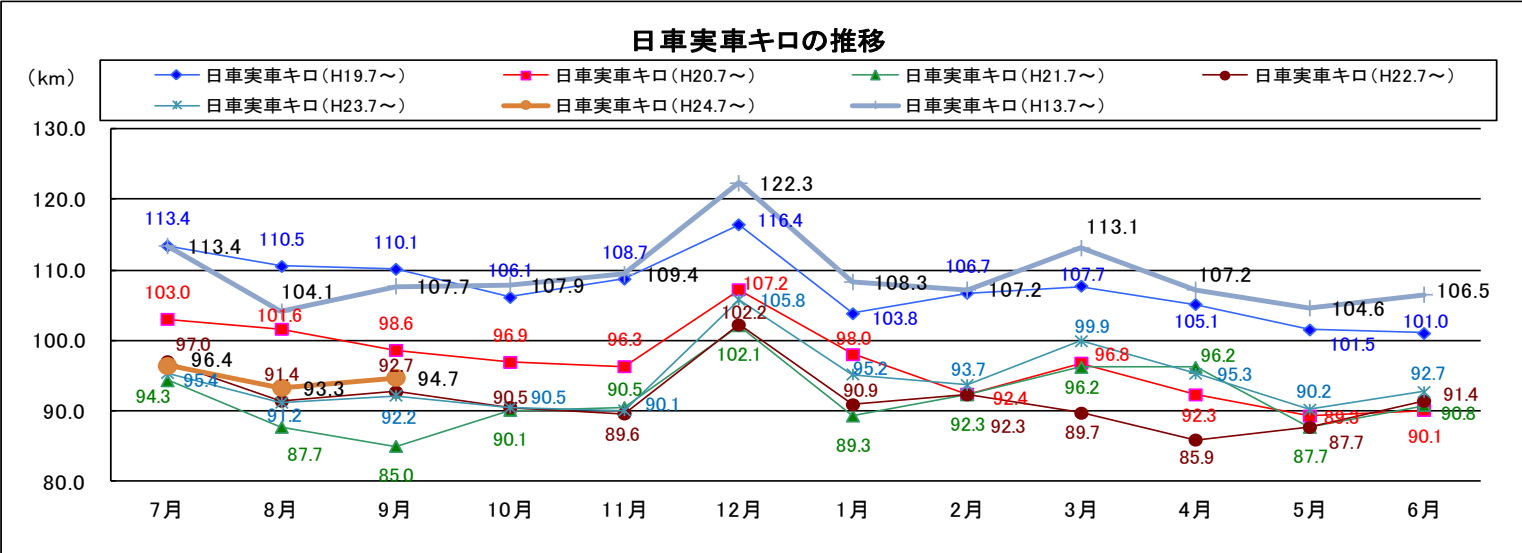


3. 各種指標の比較 (②北多摩交通圏) 2/3

③日車営収の推移

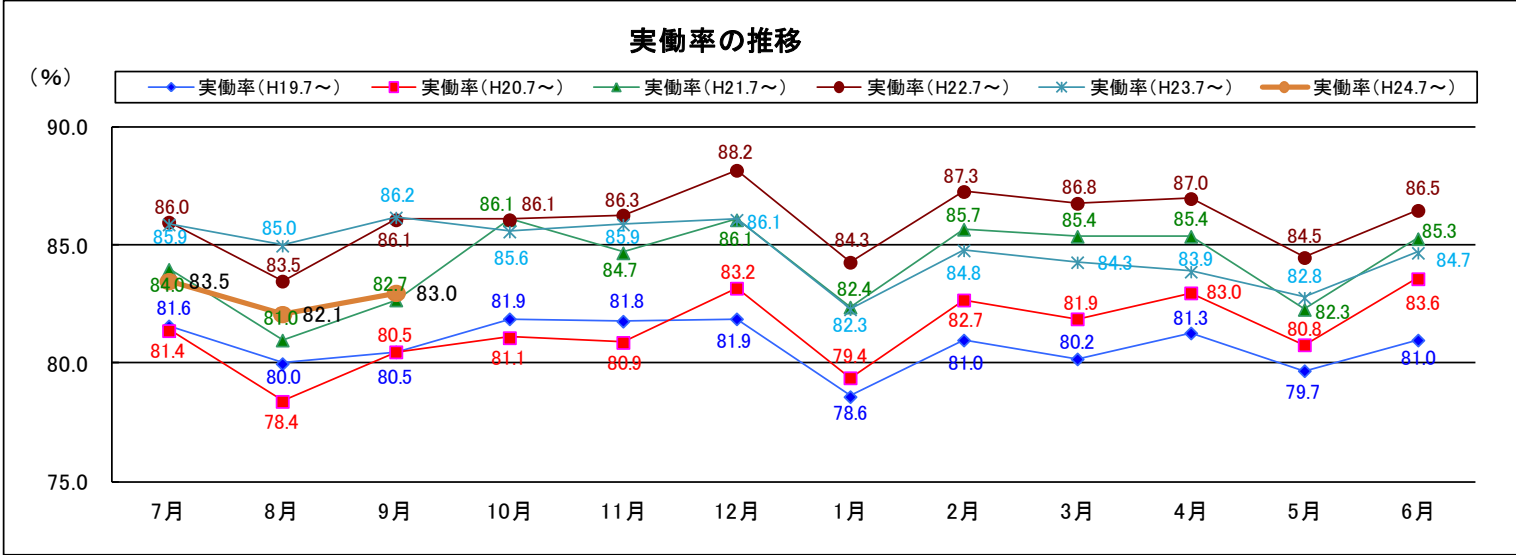


④日車実車キロの推移

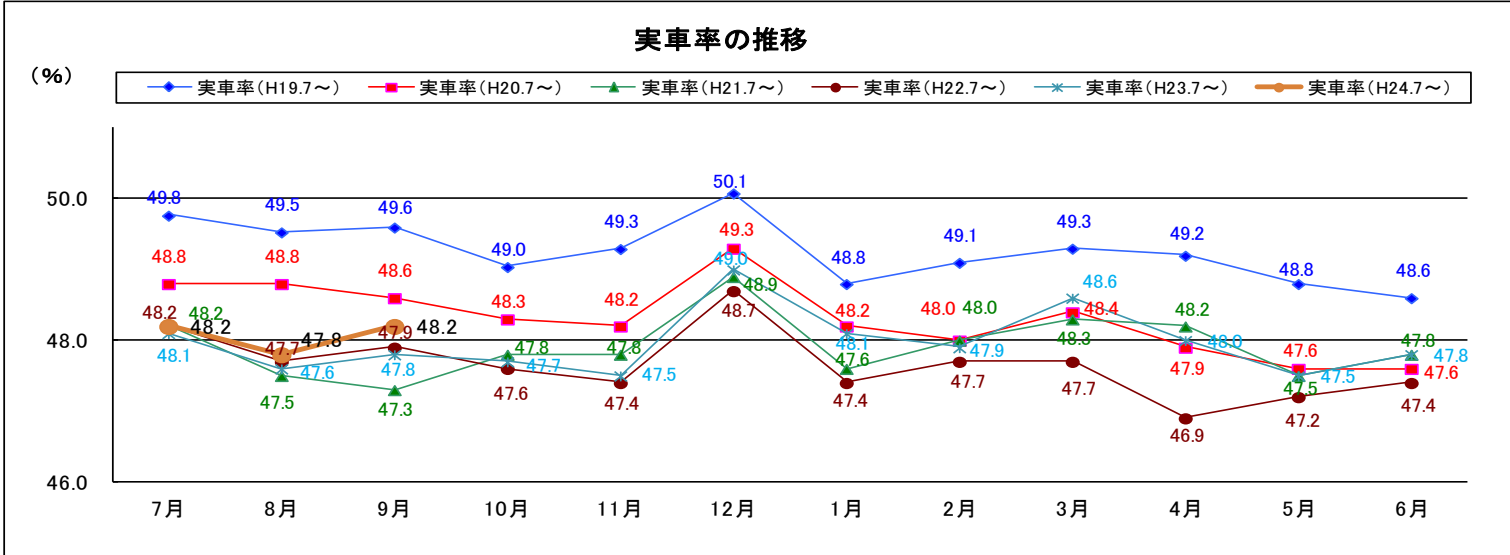


3. 各種指標の比較 (②北多摩交通圏) 3／3

⑤実働率の推移

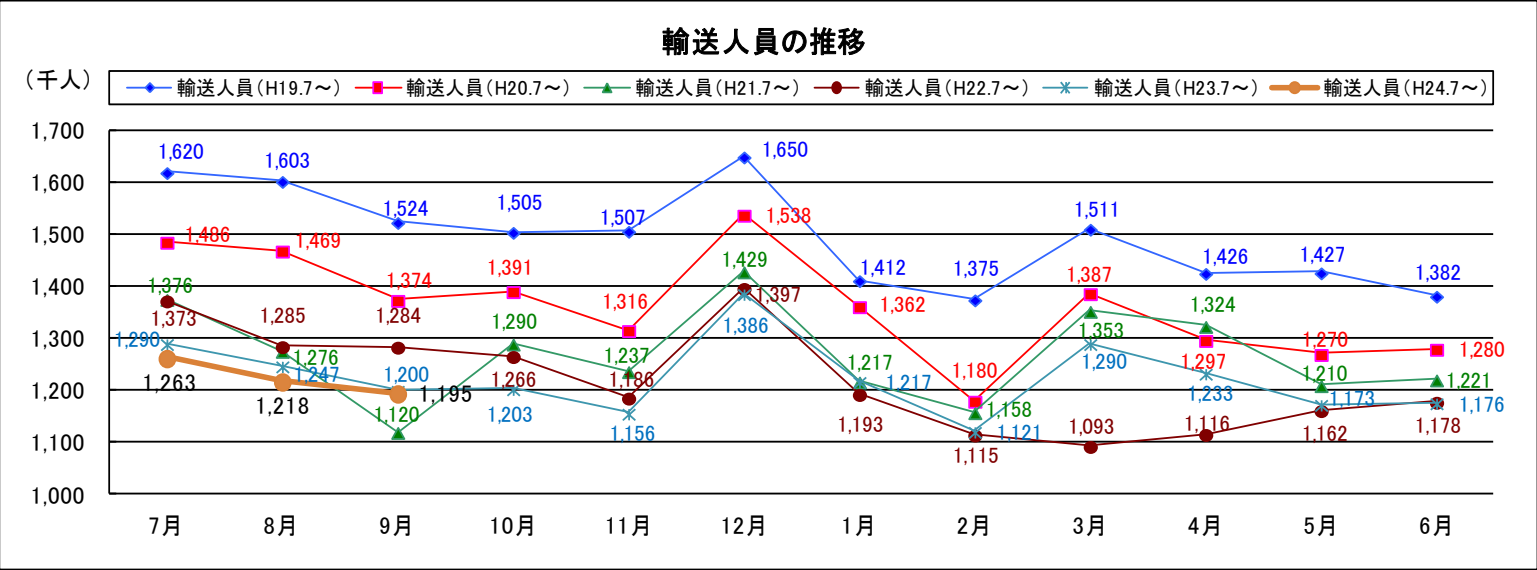


⑥実車率の推移

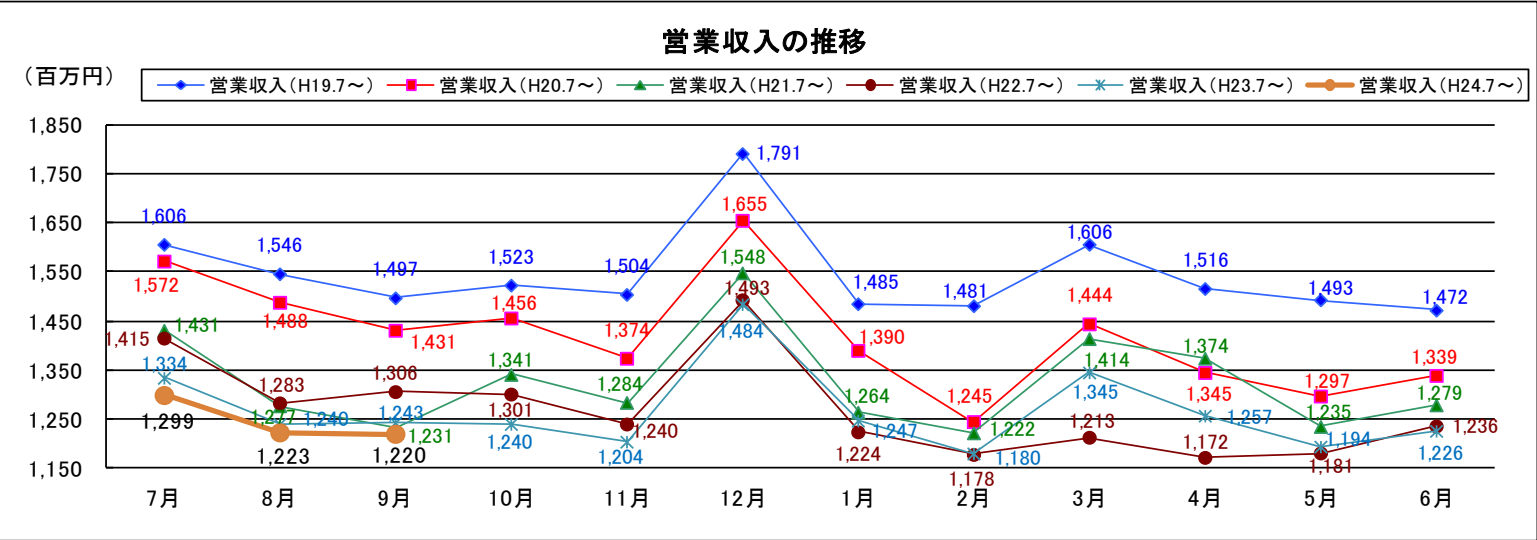


3. 各種指標の比較 (③南多摩交通圏) 1 / 3

①輸送人員の推移

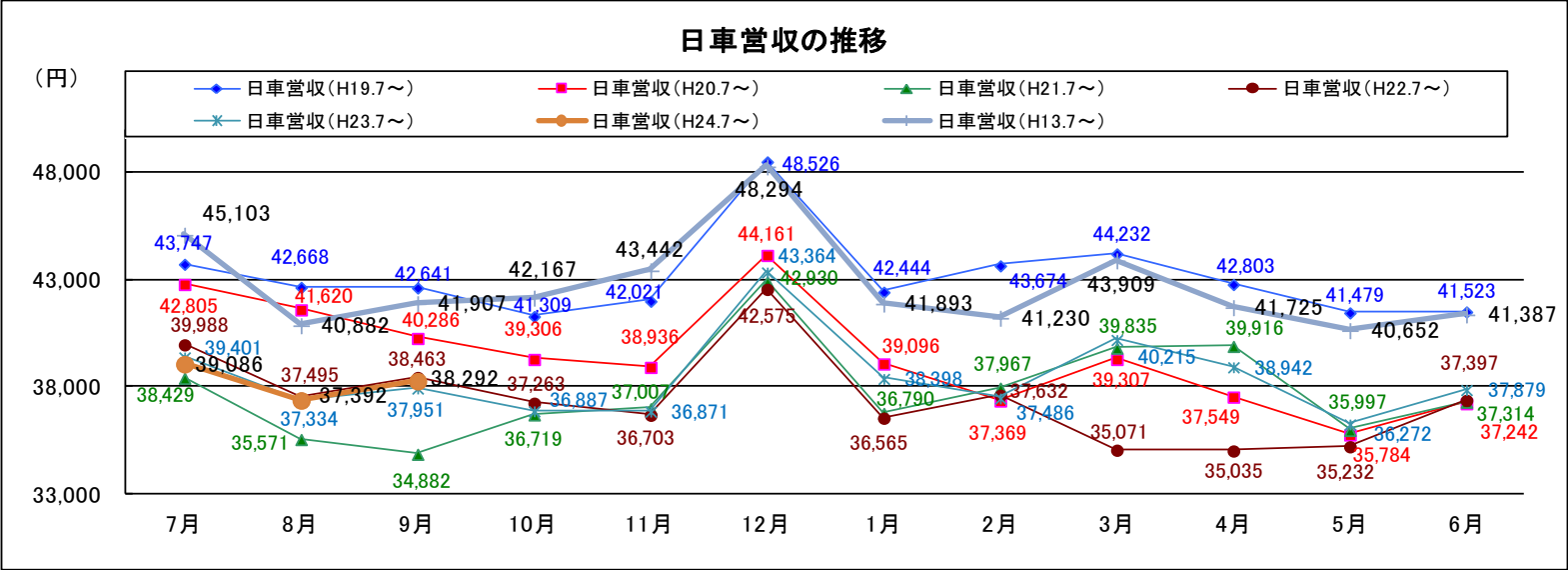


②営業収入の推移

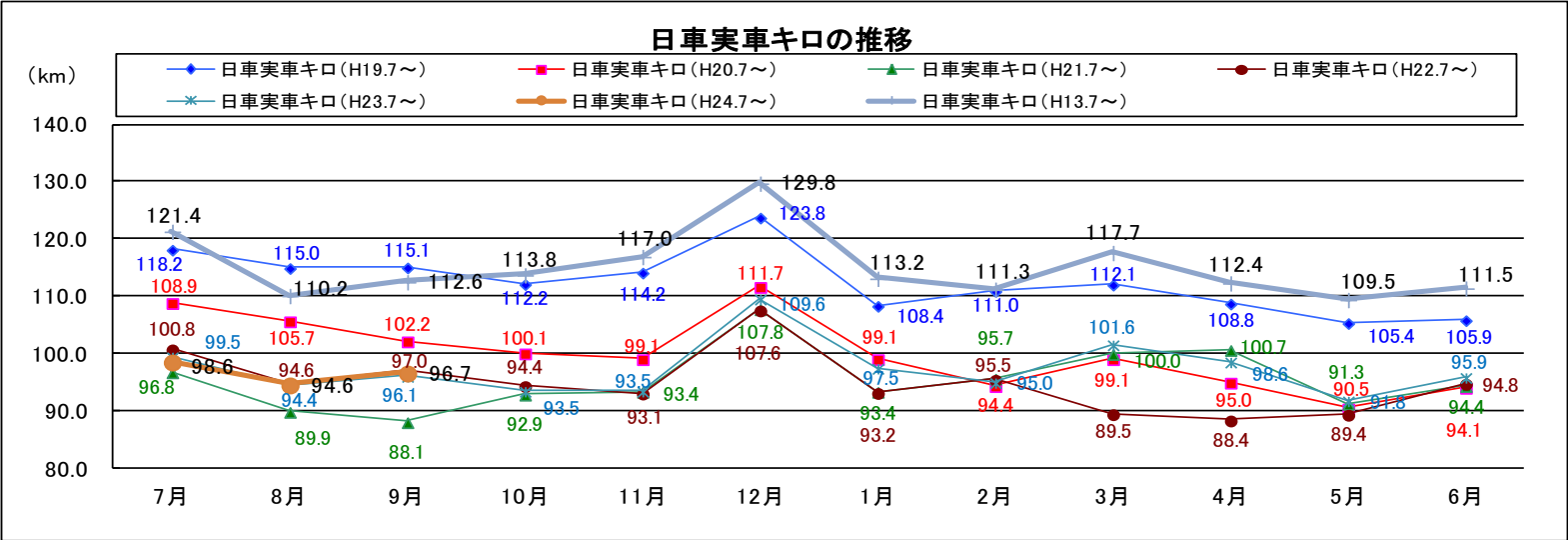


3. 各種指標の比較 (③南多摩交通圏) 2/3

③日車營收の推移

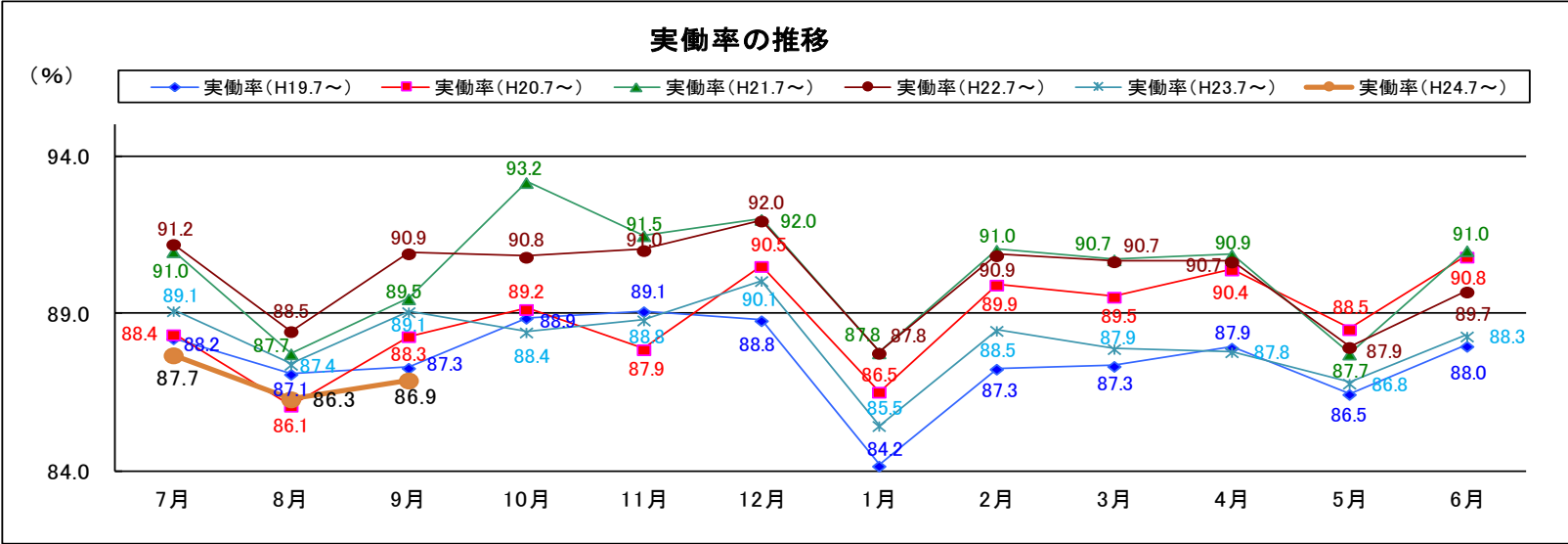


④日車実車キロの推移

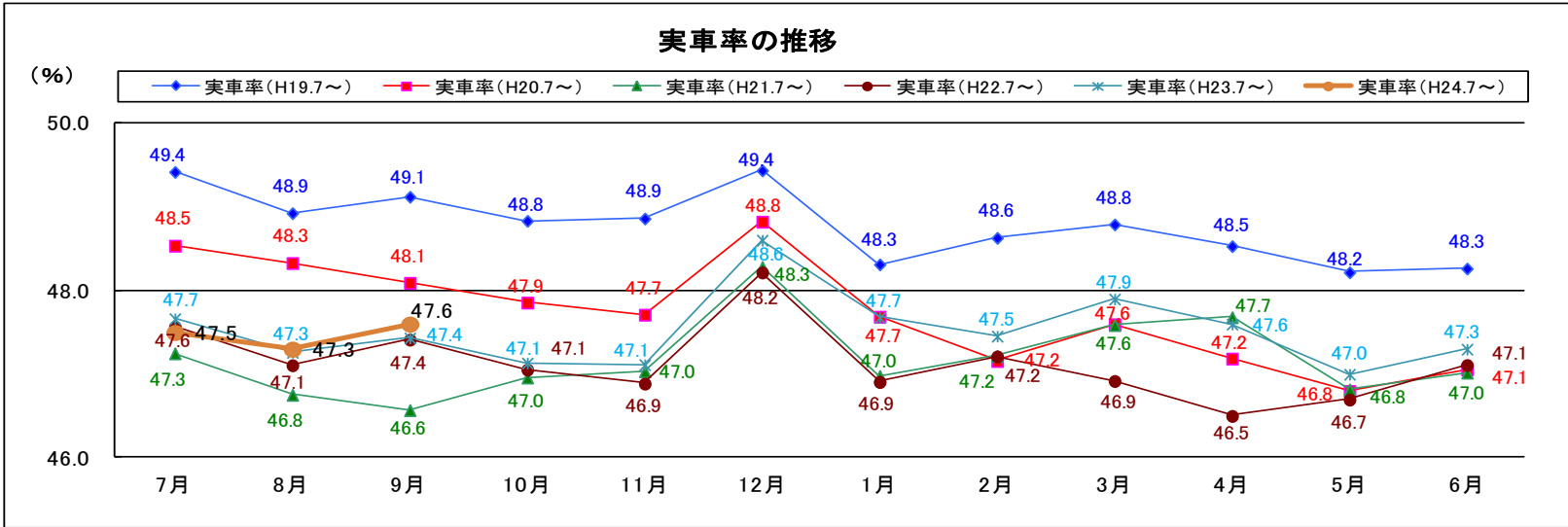


3. 各種指標の比較 (③南多摩交通圏) 3/3

⑤実働率の推移

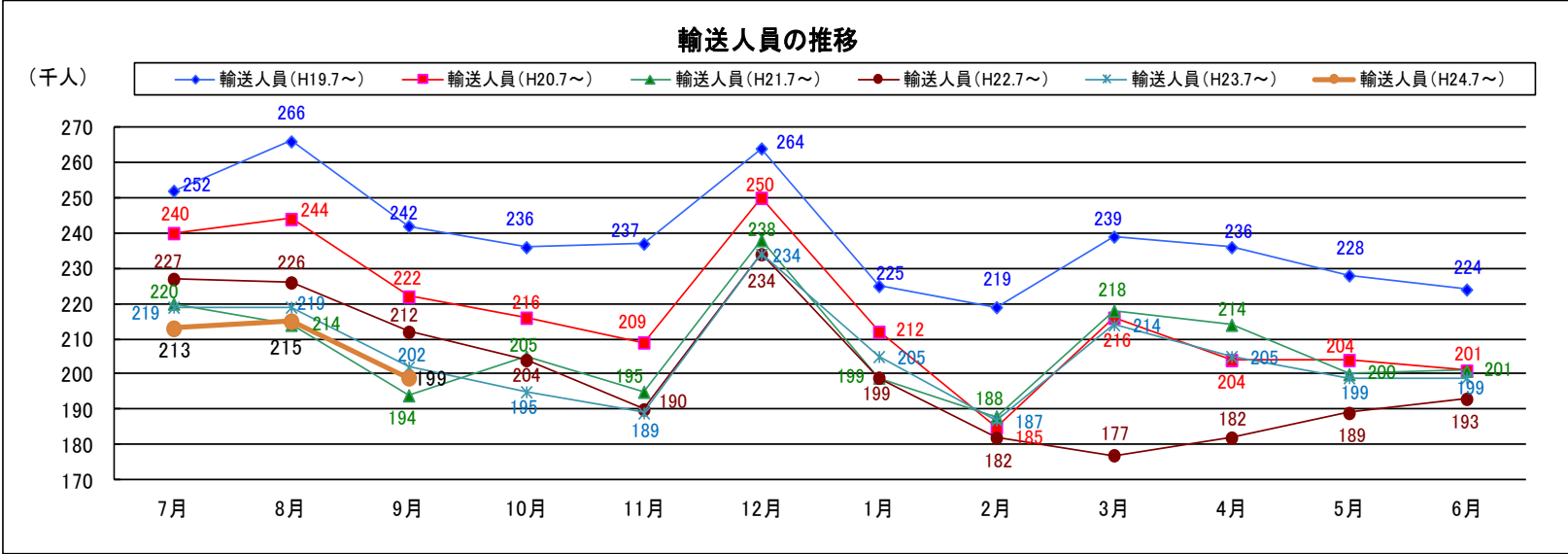


⑥実車率の推移

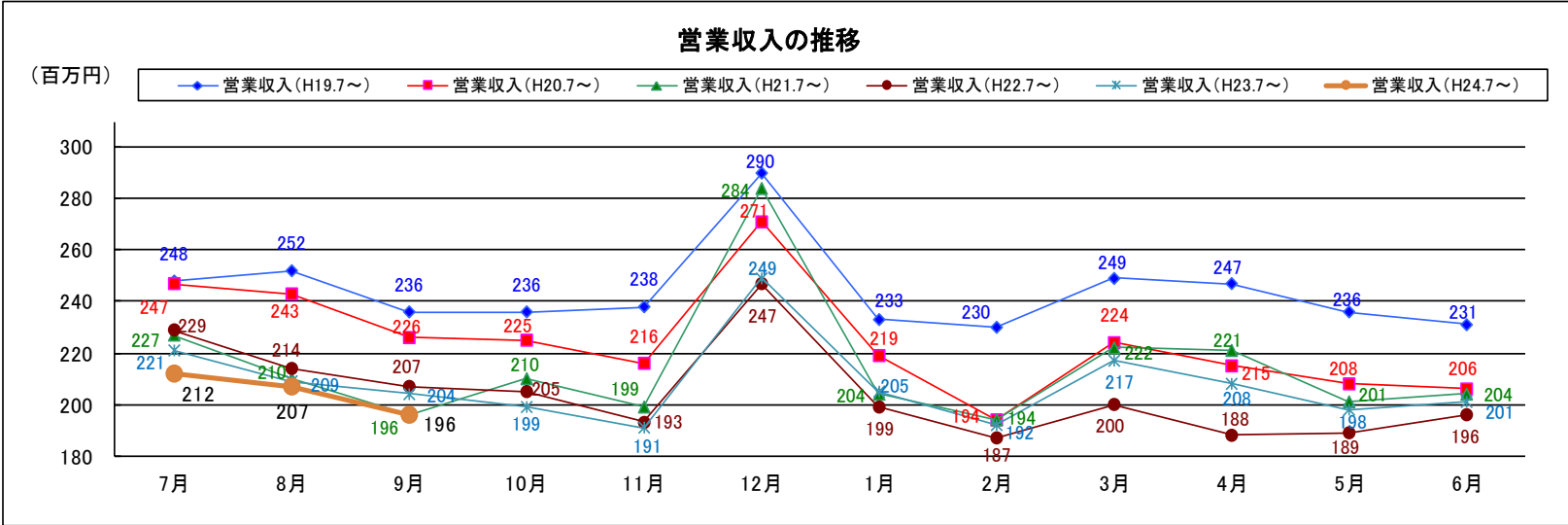


3. 各種指標の比較 (④西多摩交通圏) 1 / 3

①輸送人員の推移

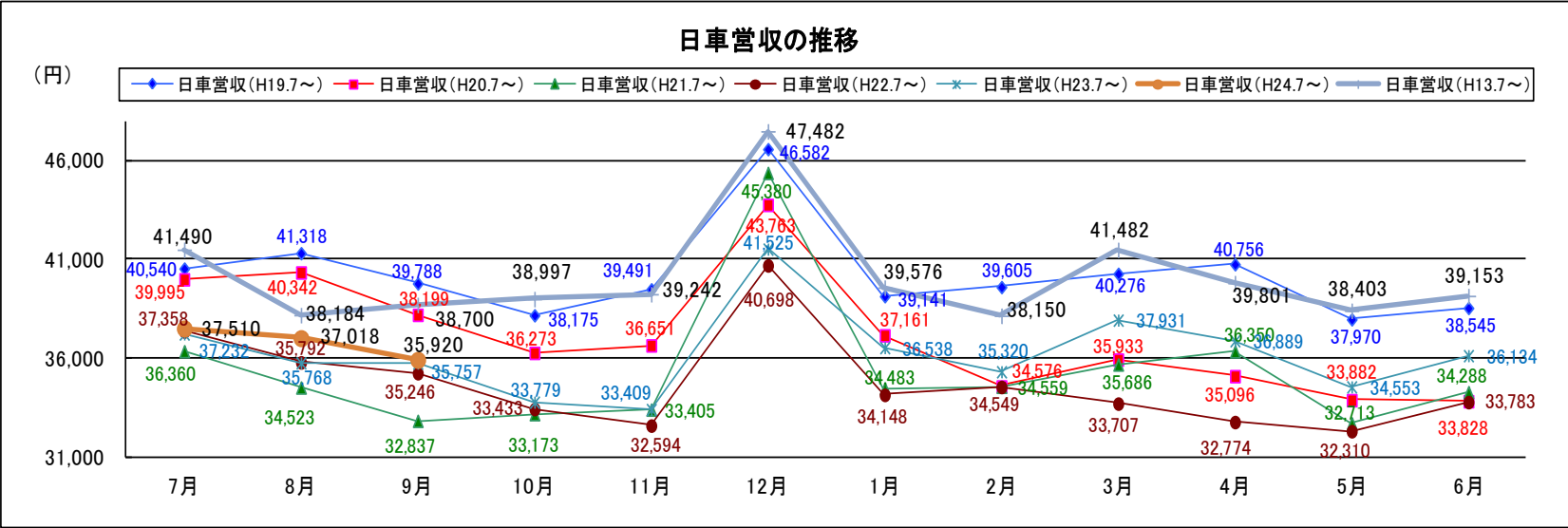


②営業収入の推移

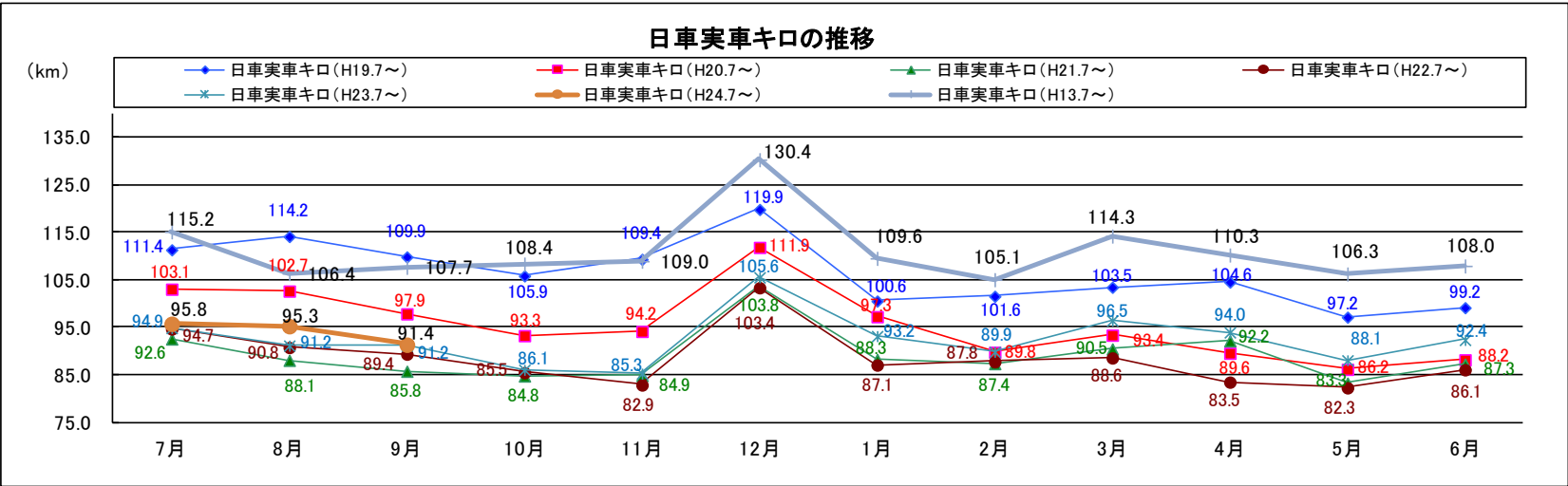


3. 各種指標の比較 (④西多摩交通圏) 2/3

③日車營收の推移

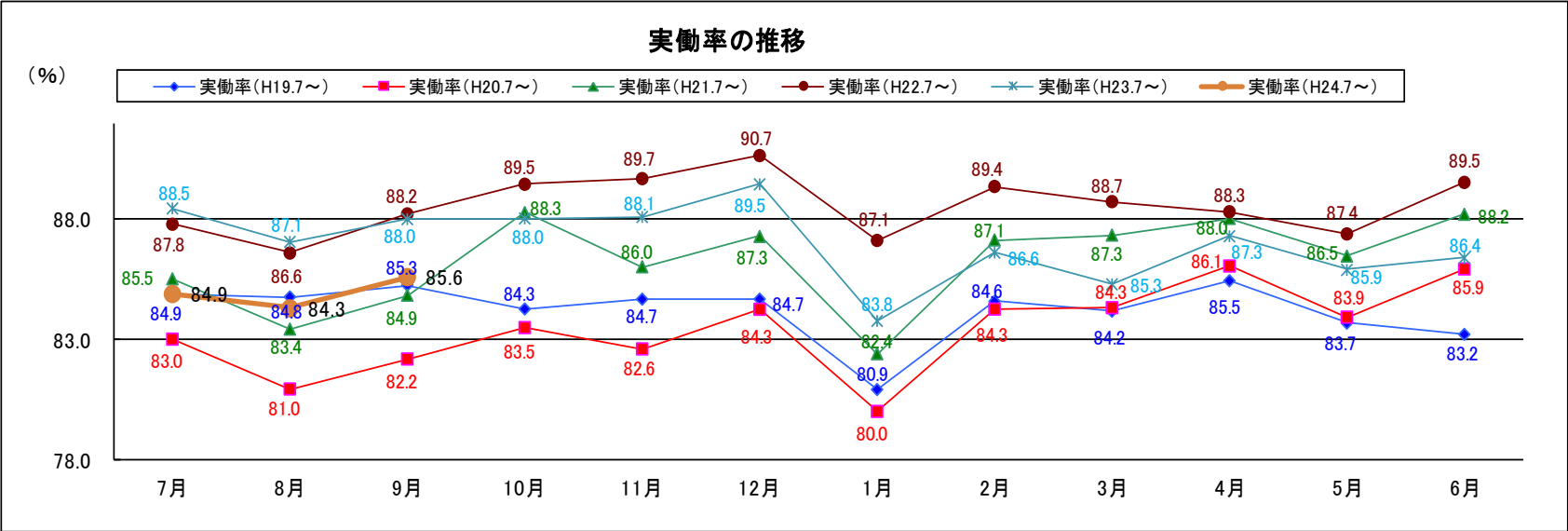


④日車実車キロの推移

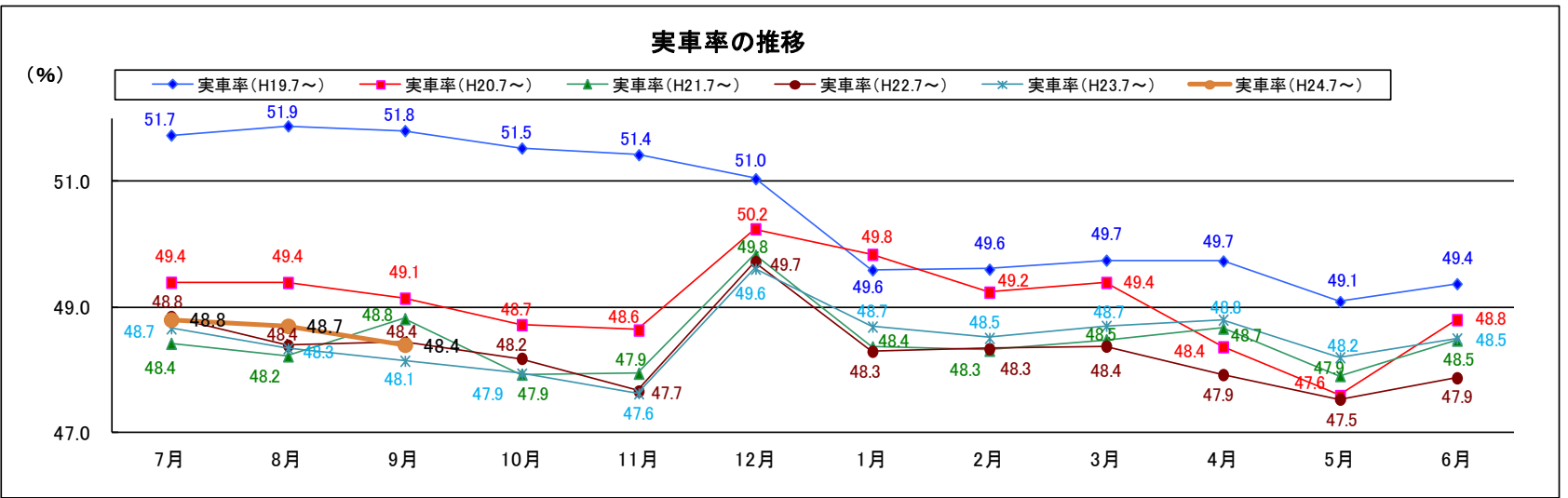


3. 各種指標の比較 (④西多摩交通圏) 3／3

⑤実働率の推移



⑥実車率の推移



3. 地域計画の目標ごとの達成状況

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

※ 北、南、西多摩交通圏の地域計画の目標には、上記目標に加え、以下の目標が設定されているため、上記⑤以降について、番号にずれが生じている。

- ⑤ 地域公共交通としての役割の強化
- ⑧ 社会・福祉への貢献への取組み

《取組内容》

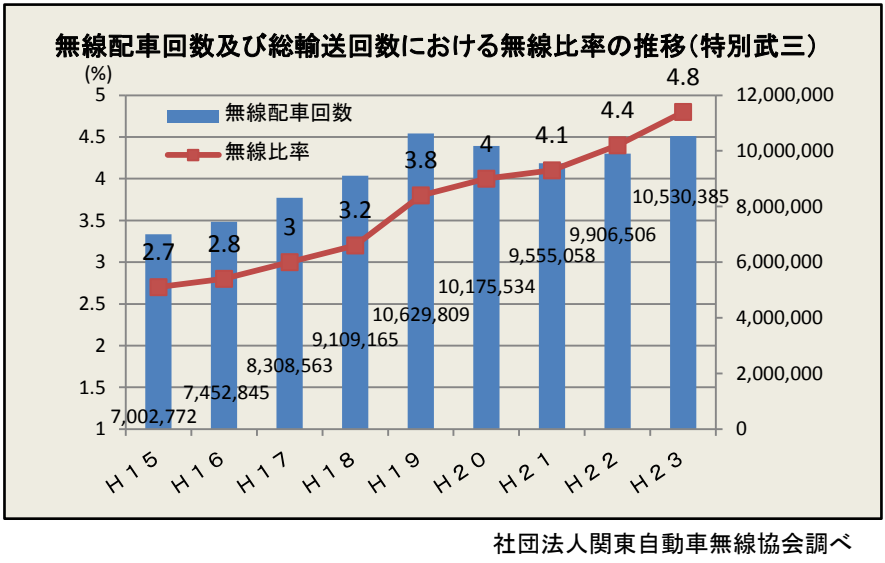
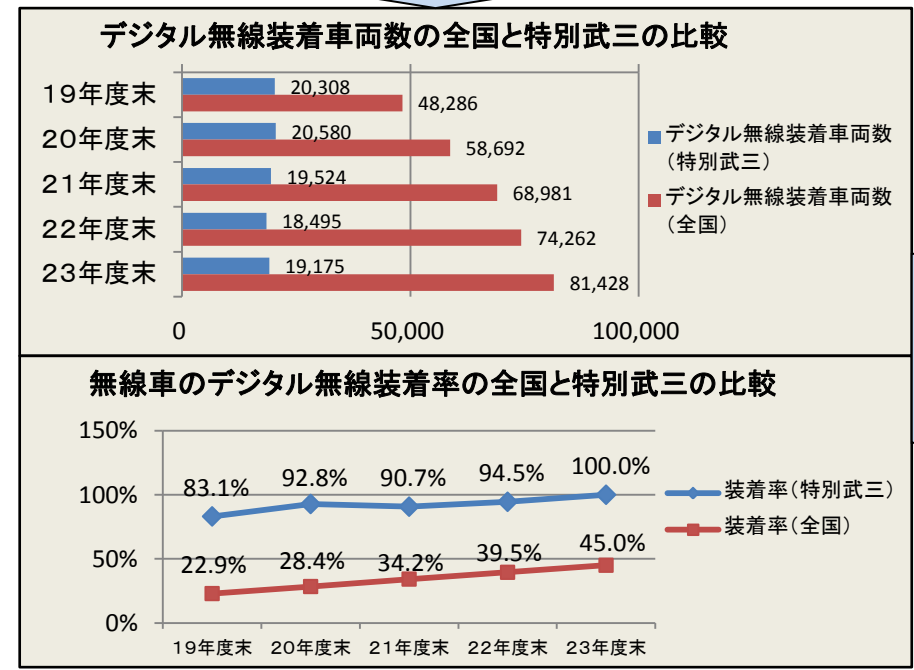
- 1) IT技術を活用した利用者自らがタクシーを選択できるシステム導入
- 2) EVタクシー専用乗り場や優良タクシー乗り場の拡充
- 3) UDタクシーの導入に併せたバリアフリー教育の制度構築
- 4) 良質なタクシーを選択できるタクシー評価制度の見直し

【時代の変化に対応したサービスの提供 I】

○ デジタル無線等の普及・拡大による配車時間の短縮・不配の減少

【基地局設備】

【移動局設備】

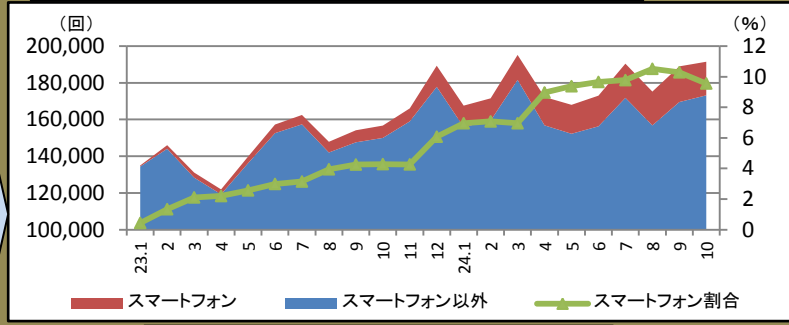


【時代の変化に対応したサービスの提供Ⅱ】

○ IT機器対応による無線配車(スマートフォン配車)



ある事業者(スマートフォン対応)の無線配車回数の推移



スマホ配車導入状況(配車可能車両台数)

平成21年10月時点	0台
平成22年10月時点	0台
平成23年10月時点	3,524台
平成24年10月時点	9,029台

【利用者ニーズに合致した専用乗り場等】

羽田定額専用乗り場



22年10月21日
国際線ターミナルの開業に併せ、
国際線タクシー乗り場を定額運賃乗り場として運用を開始。

本年4月23日
定額運賃専用乗り場として運用開始。

専用乗り場化により、
1日平均稼働台数が
「約570台」から
「約800台」に増加。
(資料 P32 参照)

EV・HVタクシー優先乗り場



新丸ビル前タクシー乗り場



東京スカイツリータウン内タクシー乗り場

○ UDタクシーの導入・促進

- ・個人需要の掘り起こしに向けた取組みを行いサービスの活性化としてUDタクシーの導入・促進を行う。
- ・導入台数(補助ベース)

	東京都	大阪府	京都府
23年度実績	2台	4台	21台
24年度申請	13台	2台	1台

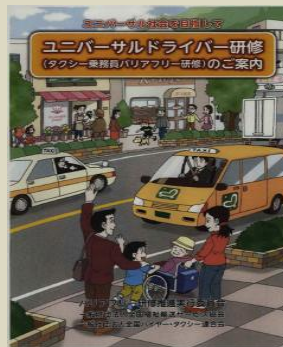
関東運輸局調べ



- ・タクシー運転者、管理者を対象としたユニバーサルドライバー研修の実施
- ・受講者数

	開催回数	受講者数		
		東京	東京以外	合計
23年度	9回	431人	32人	463人
24年度	22回	513人	445人	958人
計	31回	944人	477人	1,421人

出典：一般財団法人全国福祉輸送サービス協会



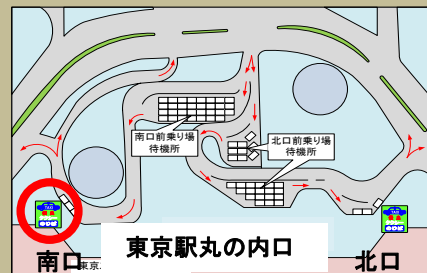
- ・ランク評価制度は、より良質なサービスの提供を促進し利用者利便の向上を図ることを目的として、平成13年10月から実施。
- ・さらにより良い制度とするため評価項目、表示方法等の見直しを行う。
(平成24年8月検討委員会報告書とりまとめ)



○ 最近の優良タクシー乗り場の 新設



東京駅丸の内南口タクシー乗り場
(平成24年11月5日運用開始)



輸送人員の推移(特別区・武三交通圏・原価計算対象事業者)

Line graph showing the number of personnel (in thousands) for four categories (H21.7, H22.7, H23.7, H24.7) from 2012 to 2017. The Y-axis represents the number of personnel in thousands, ranging from 1,800 to 2,500. The X-axis represents the year.

Year	輸送人員 (H21.7)	輸送人員 (H22.7)	輸送人員 (H23.7)	輸送人員 (H24.7)
2012	2,354	2,291	2,150	2,218
2013	2,100	2,268	2,030	2,078
2014	2,017	2,117	1,984	2,072
2015	2,217	2,111	2,007	2,106
2016	2,429	2,298	2,344	2,114
2017	2,047	1,974	2,026	2,001
2018	2,319	1,894	2,242	1,975
2019	2,246	1,834	2,075	2,011
2020	2,011	1,859	2,016	1,916
2021	2,101	2,038	2,078	2,030

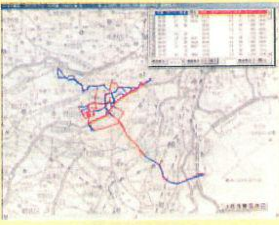
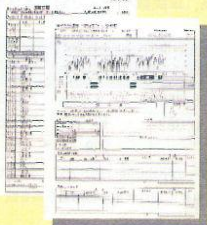
今後も利用者ニーズに合致したサービスの提供に係る取り組みを行っていくことが必要である。

《取組内容》

- ・「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減目標を上回る取り組みに向け、ドライブレコーダー等の導入を図るとともに、これら機器を活用した安全教育の実施、運輸安全マネジメント講習の積極的受講を行い事故防止の徹底を図った。

【デジタコ・ドラレコを活用した運行管理、教育指導の実施等】

・デジタルタコグラフの導入により、データに基づいて確実な運行管理・労務管理の実施が可能となった



〈運行記録の出力帳票〉 〈車両側の端末(タコグラフ)〉 〈地図上に表示された運行記録〉

・ドライブレコーダーの導入により、運転者の安全意識が高まり、抑止効果があるほか、安全教育等にも活用されている。



CFカード記録容量 64MB 10件
128MB 20件

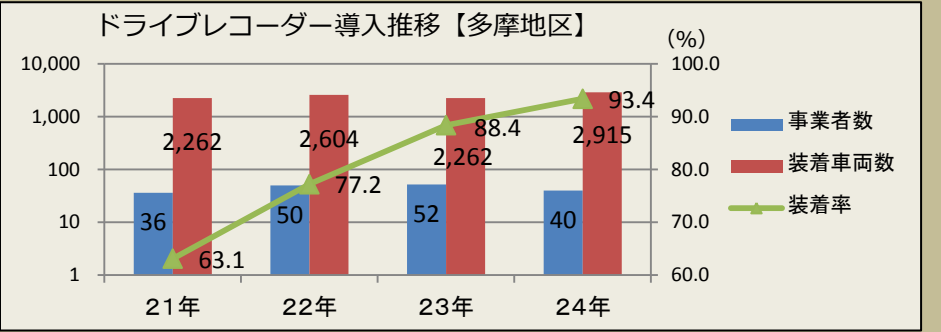
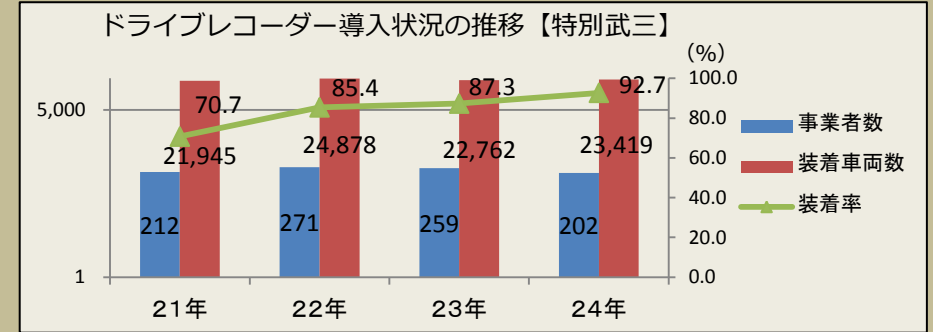
事故

録画中

12秒 6秒
計18秒を記録

〈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等】



(社)東京乗用旅客自動車協会調べ

【自動車事故対策機構による運輸安全マネジメント講習会の受講者数等及び評価実施事業者数の状況】

	全国		うち東京主管	
	開催回数	受講者数	開催回数	受講者数
19年度	108	7,646	3	481
20年度	90	4,373	2	244
21年度	95	4,219	4	302
22年度	94	3,882	4	177
23年度	94	3,007	5	178

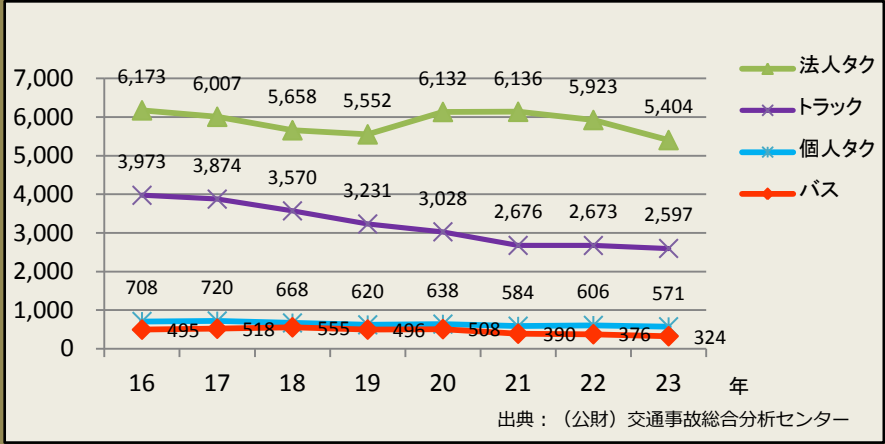
	評価者	
	自動車事故対策機構	国(2回目以上)
22年度	4者	7者
23年度	3者	7者

※東京都内の事業者のうち安全管理規程等義務づけ事業者は、23者(平成23年度末現在)
※自動車事故対策機構の評価数は、安全管理規程等義務づけ事業者以外も含む

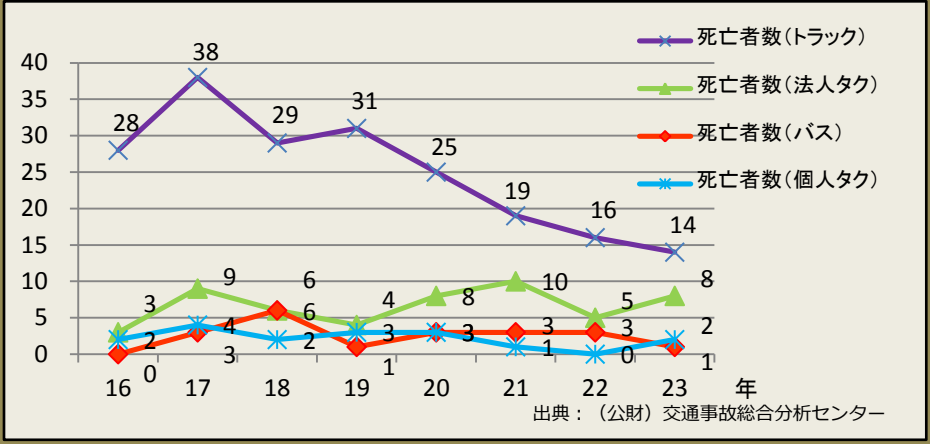
独立行政法人自動車事故対策機構調べ



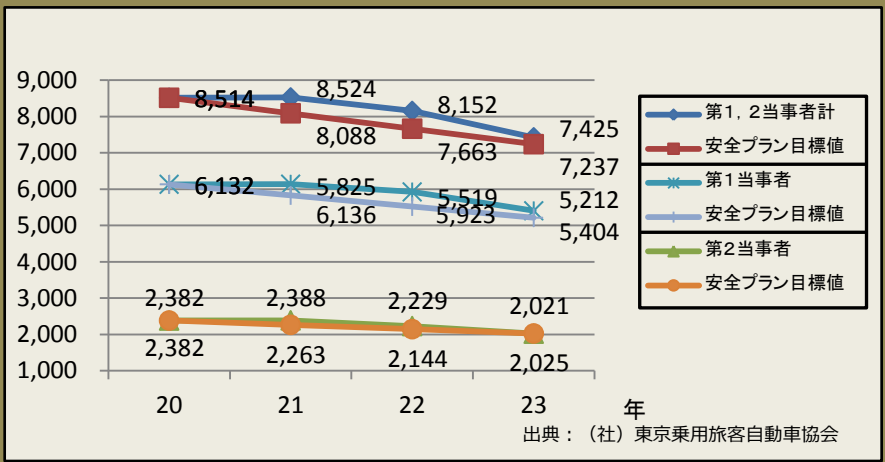
【東京におけるモード別第一当事者交通事故発生件数の推移】



【東京におけるモード別死亡者数の推移】



【安全プラン2009による目標値との比較の推移：法人タクシー】



【アルコール検知器の義務化】

事業用自動車の運転者の飲酒運転を根絶するため、平成23年5月1日より、運送事業者が運転者に対して実施することとされている点呼において、運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器を使用すること等が義務化。



検証結果

- ・ドライブレコーダー等の導入が図られ、タクシーによる交通事故件数は減少しているものの、平成16年からの減少率を他モードと比較すると動きは鈍く、死亡事故件数にあっては直近においても増加している。
- ・事故原因の究明を行うとともに、危険予知運転の実施や、適性診断結果を活用した運転特性の再認識など再発防止策の徹底等に努めていく必要がある。

地域計画の目標【③環境問題への貢献】

《取組内容》

- 1) 環境対応車の導入・促進を図る観点から、新丸ビル前等にEV・HVタクシー優先乗り場を設置。
- 2) 環境性能に優れたEVタクシー等の導入支援を実施。
- 3) 事業者の自主的な取り組みとして客待ち待機時におけるアイドリングストップの実施やアイドリングストップ車両導入を行った。

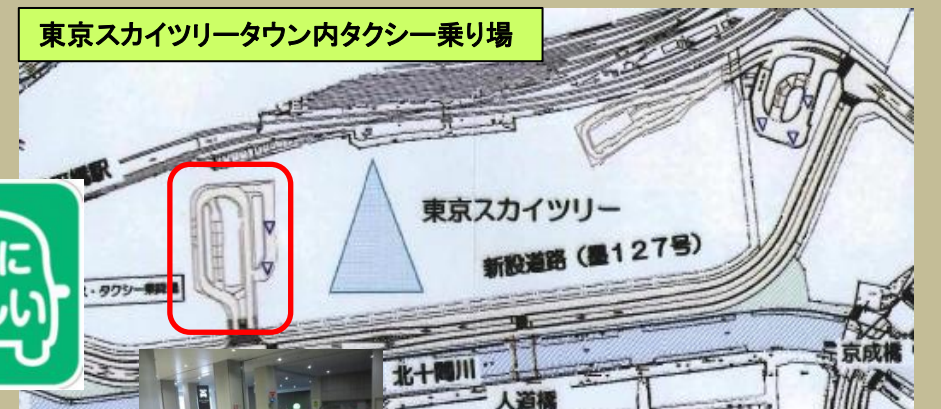
【環境対応車の優先乗り場等の設置】

新丸ビル前タクシー乗り場



運用開始日：平成23年10月3日

東京スカイツリータウン内タクシー乗り場



運用開始日：平成24年5月22日

【環境対応車の導入支援】

《平成24年度地域交通グリーン化事業の概要》

補助内容	電気自動車タクシー（PHVを含む）	補助率：車両本体価格の1／3
------	-------------------	----------------

《低公害車普及促進対策費補助の東京地区と全国の実績》

	東京地区			全国			比率
	HVタクシー	EVタクシー	合計	HVタクシー	EVタクシー	合計	
21年度	263(両)	2(両)	265(両)	1,042(両)	13(両)	1,055(両)	25.1%
22年度	298(両)	16(両)	314(両)	1,473(両)	180(両)	1,653(両)	19.0%
23年度	142(両)	1(両)	143(両)	591(両)	51(両)	642(両)	22.3%
合計	703(両)	19(両)	722(両)	3,106(両)	244(両)	3,350(両)	21.6%

検証結果

約14万トン(14%)のCO2排出量を削減

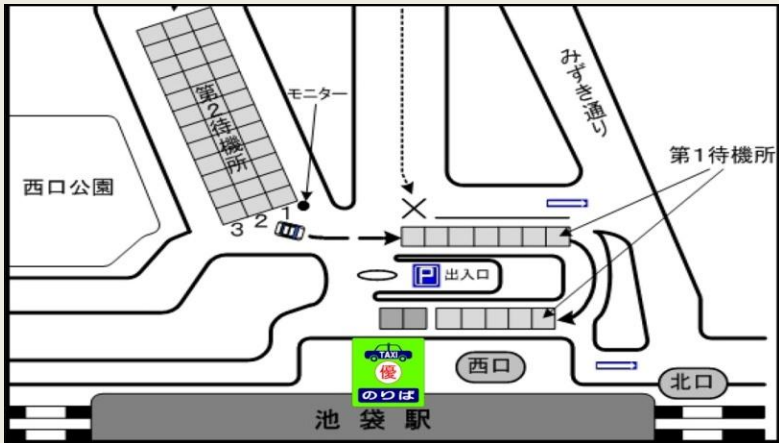
- ・タクシー1両当たりの年間平均CO2排出量31トン(東旅協試算)
- ・3年間の減休車(約4,500両)、EV車、ハイブリッド車の導入等により年間約100万トンから約86万トンへ。

《取組内容》

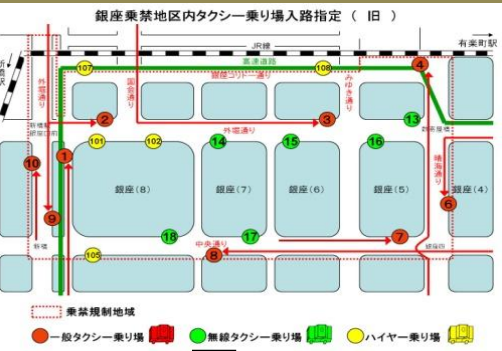
- 1) 駅等におけるタクシー待機列による交通渋滞の解消に向け、隔地タクシープールを活用したショットガン方式を導入。
- 2) 銀座乗車禁止地区においても、タクシーの動線の円滑化及びタクシー乗り場の見直しを実施。

【客待ちタクシー待機列の解消に向けた取り組み】

『JR池袋駅西口』 運用開始日:平成21年11月25日



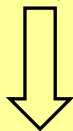
『国分寺駅南口』 運用開始日:平成22年7月1日



《概要》

実施日:平成21年11月30日

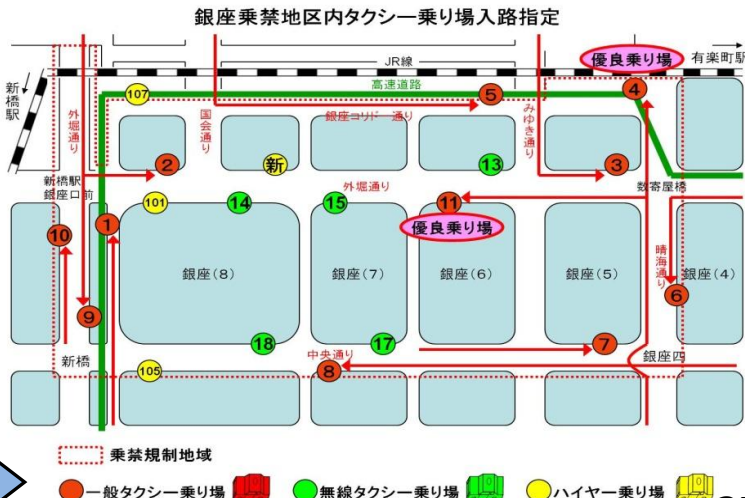
旧:一般タクシー乗り場 9ヶ所
無線タクシー乗り場 6ヶ所
ハイヤー乗り場 5ヶ所

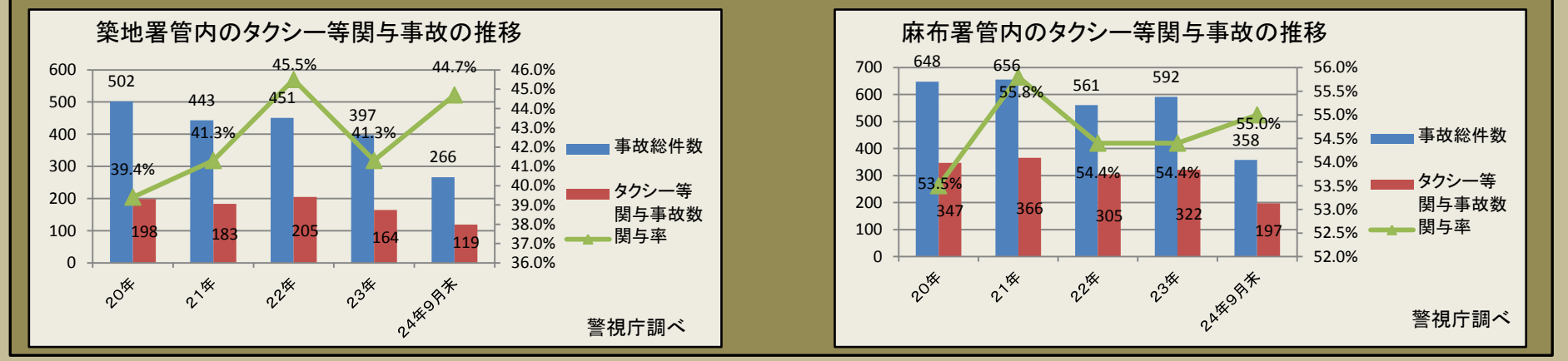
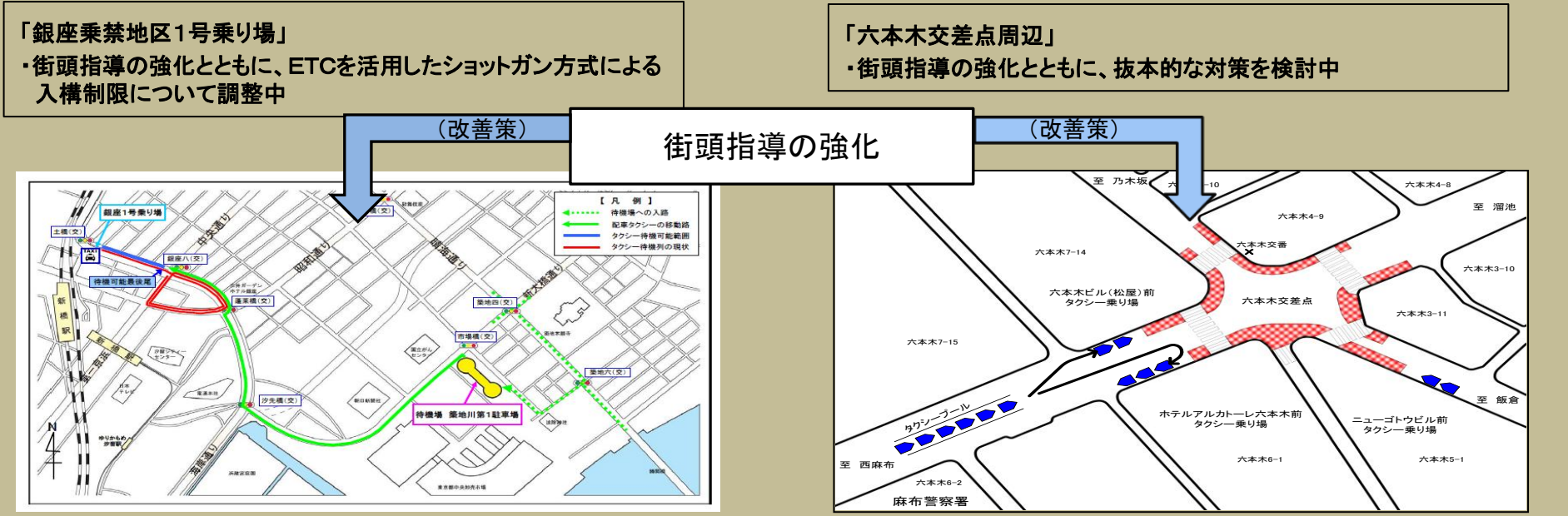


(新設2ヶ所、優良化2ヶ所)
(廃止2ヶ所、位置変更2ヶ所)

新:一般タクシー乗り場 11ヶ所
無線タクシー乗り場 5ヶ所
ハイヤー乗り場 4ヶ所

銀座乗車禁止地区内のタクシー乗り場の見直し





検 証 結 果

・池袋駅及び国分寺駅などにおいて、地域の関係者の協力により渋滞を解消するための入構ルール等が定められ、駅周辺におけるタクシー待機列による混雑が解消されるなどの効果が現れている。

・銀座、六本木地区については、引き続き地域の関係者が協力し、交通問題解消に向けた具体策を講じる必要がある。

28

地域計画の目標【⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上】(特別区・武三)
 1/2
 【⑤地域公共交通としての役割の強化】(北多摩、南多摩、西多摩)
 【⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上】(北多摩、南多摩、西多摩)

- 《取組内容》
- 1) 国による補助事業を活用した地域の交通計画等との連携。
 2) ICカード等の利用可能なタクシーサービスの拡大を図ることにより、他の交通機関と連携した利用者利便の向上に努めた。

【市区町村が主宰する地域公共交通会議等へのタクシー事業者の参画回数】
 ※ 平成24年度については、24年4月～24年11月

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	合計
特別武三	8	9	12	12	41
多摩	7	7	6	3	23
合計	15	16	18	15	64

【自治体等の関係者と連携した事業展開】
 地域公共交通確保維持改善事業 ～サバイバル戦略補助～(平成24年度)
 平成24年度予算額(332億円)
 平成25年度予算概算要求額(341億円)

地域公共交通確保維持事業

- 生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保・維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援

陸上交通

地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》

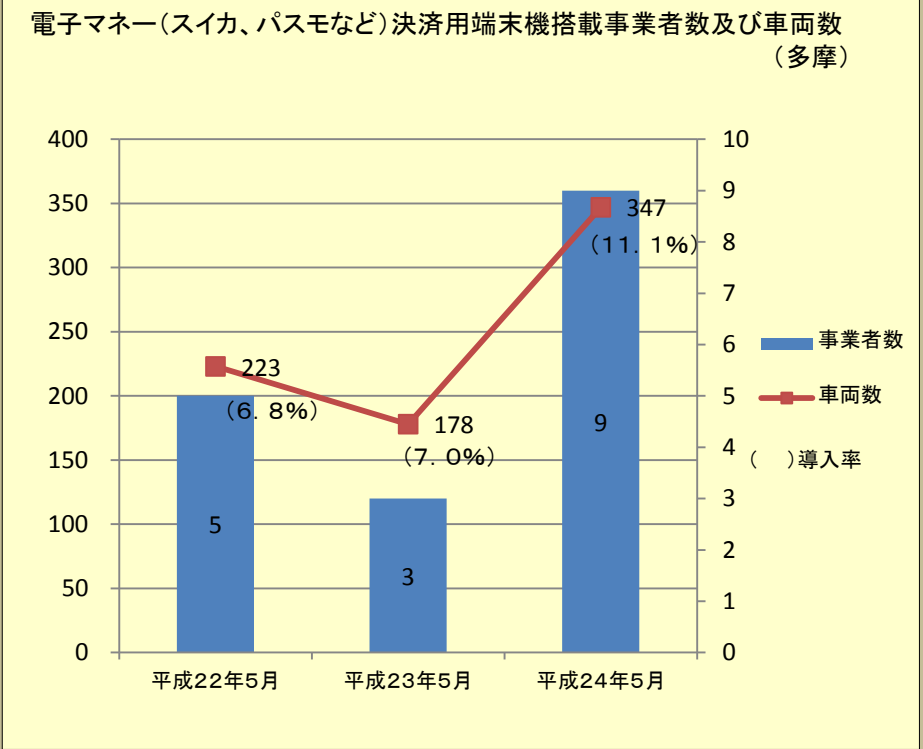
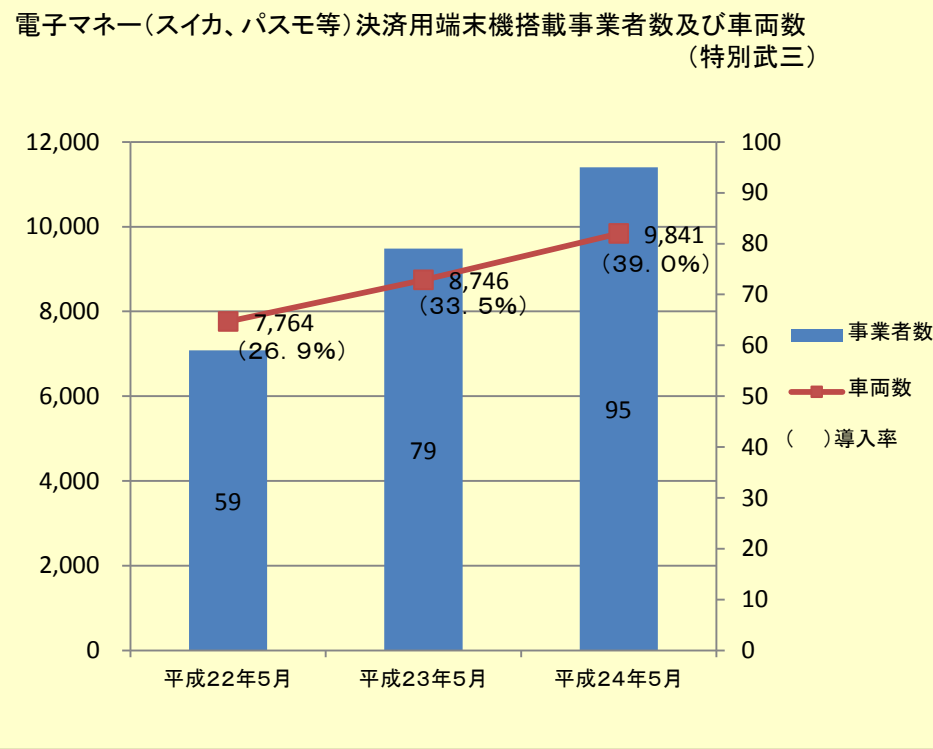


- 目標・方向性
- バス停までのフィーダー(支線)交通により、交通空白(不便)地域を解消
 - 高齢者や学生等の移動制約者の日常生活を支える移動手段を確保
 - 路線バスの改善・充実と連携し、公共交通ネットワークの形成

- 事業内容
- 檜原村デマンドバス「やまびこ」
 - ◆運行ルート 上白岩－旧藤倉小前－藤倉バス停
 - ◆運行回数 1日10便
 - ◆運賃 100円
 - ◆運行事業者 (有)横川交通(タクシー事業者)



ICカード等を活用した他の交通機関との連携



(社)東京乗用旅客自動車協会調べ

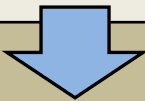
- 《取組内容》
- 1) 東京観光振興の一つとして、「東京観光タクシードライバー認定制度」を創設し、平成24年8月5日(日)より観光タクシーをスタートさせた。
 - 2) 東京タクシーセンターにおいて、管理者、運転者を対象とした外国人旅客接客研修を実施。
 - 3) 羽田空港国際線タクシー乗り場から特別武三地区内の一定ゾーン内における運送について、定額運賃を適用する専用乗り場を平成24年4月23日から運用開始。
 - 4) 定額運賃専用乗り場化に伴い、乗り場の表示、パンフレット等に主要なホテル、観光スポットを掲載するほか4カ国語で表示するなど外国人利用者へのサービス向上を図った。

【東京観光タクシーについて】

○東京観光タクシー推進協議会の設置

【協議会設置目的】

東京都内において、タクシー事業者及び東京の観光に係わる者が連携、観光に関する人材育成・観光地における社会基盤の整備を推進し、観光振興とタクシー事業の活性化を図るために協議会を設置。



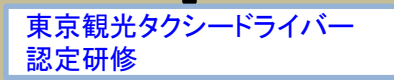
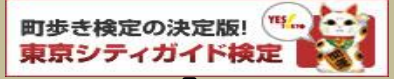
【協議会実施事項】

- 以下の項目に関することを実施する
 - ・タクシー乗務員の育成(観光客のニーズに対応できる観光知識など)
 - ・「観光タクシードライバー」の認定
 - ・観光地の社会基盤の整備
 - ・観光タクシーを通じた観光PR
 - ・観光タクシーの商品開発
 - ・その他協議会が必要と認める事項

○東京観光タクシードライバー認定制度の創設

高いレベルでガイドサービスができるタクシー乗務員を東旅協が「東京観光タクシードライバー」として認定。

(下記の検定、研修をすべてクリアした者を認定)



認定



《 認定運転者数 》
99名(平成24年11月20日現在)

【統一ロゴマーク】

【東京タクシーセンターが主催する外国語による旅客接客研修の実施】

中国語研修内容

1. おもてなし力の向上

2. 中国人の基礎知識

3. 中国人の習慣

4. 中国人から見た日本人(タクシー内を中心に)

5. 基礎中国語講座(タクシー内を中心に)

6. 中国人とうまくつきあうコツ(短い実車中の時間でも)

開催実績

<平成23年度>

3回開催済み

受講者数合計 156名(中国語)

<平成24年度>

4回開催済み

受講者数合計 75名(中国語)

126名(英語)

※以降、韓国語講座を予定

研修風景





出典:(公財)東京タクシーセンター

【ある事業者の取り組み事例】

観光タクシー担当運転者の「中国語セミナー」の受講

○目的

来日される中国人観光客に東京の観光をPR

《中国語セミナー概要》

・主催

社団法人くらしのリサーチセンター

・後援

観光庁

・協力

一般財団法人日中経済協会

・受講生

タクシー運転者 20名

【羽田国際線定額運賃専用乗り場の運用】

《入構可能車両等》

・定額運賃導入事業者

・「WELCOME ABOARD」ステッカーを貼付した車両

・定額運賃による特約を受諾する意志がある事業者

・ETC装着車両 など

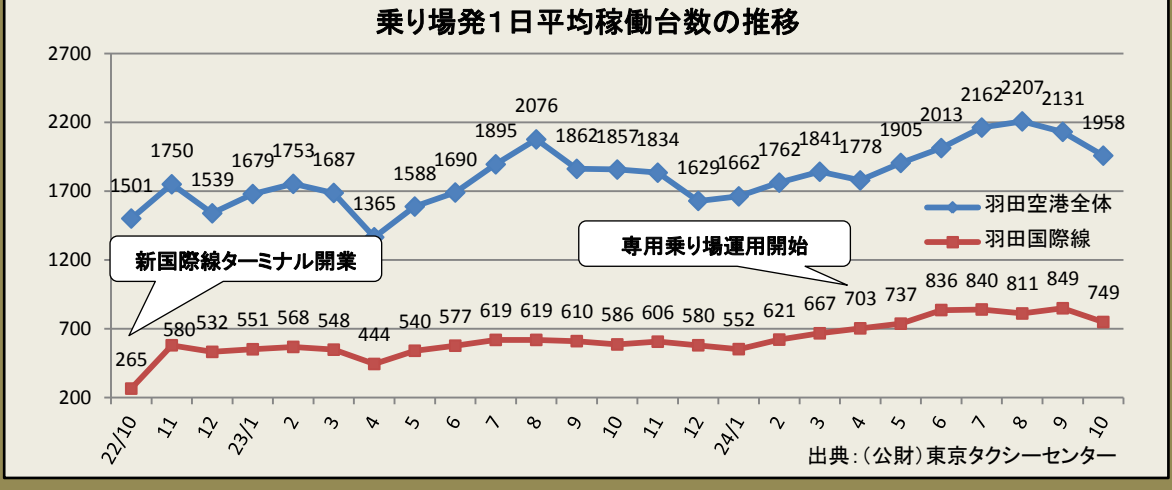






《車体ステッカー》

《指差し外国語シート》



地域計画の目標【⑦防災・防犯対策への貢献】(特別区・武三)
【⑧社会・福祉への貢献への取り組み】(北多摩、南多摩、西多摩)
【⑨防災・防犯対策への貢献】(北多摩、南多摩、西多摩)

【災害対策要領の策定】



【高齢化社会への対応等】

あんしんネットワーク

会員

受信センター

①緊急通報

④急行

待機支援車両

③配車指令

④急行

走行中のタクシー

出動要請

報告

110番 警察

119番 消防・救急

病 院

ガス会社

電力会社

主治医

(指定された) 先

家族・介護者

徘徊SOSネットワーク

徘徊発生

発見

行政機関

消防

地区医師会

介護保険サービス事業所

公共交通機関

その他参加団体

家族・介護者

警視庁

地元警察

自治体担当事務局

サポートCab

制度設立背景

- ・救急車出動件数の増加による救急車不足が東京消防庁の苦悩
- ・東京消防庁が民間救急コールセンターを設置し、民間企業に協力を呼びかけ

《利用フロー》

緊急・重傷 → 救急車

緊急性なし → コールセンターへ連絡 → サポートCab

自力歩行が可能

運転者は、救命技能認定者

検証結果

・輸送の安全のみならず、国民生活の安全に寄与するものであり、引き続き関係機関と協力し、防犯対策・災害対策を推進することにより公共交通機関としての社会的信用の確保・向上に努めることも重要である。

地域計画の目標【⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上】(特別区・武三) 1/2

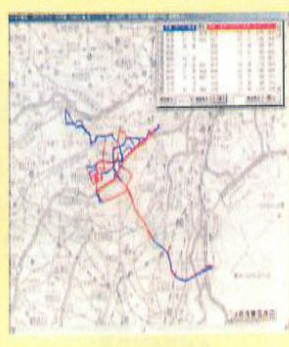
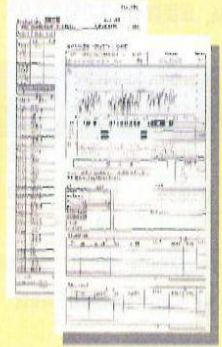
【⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上】(北多摩、南多摩、西多摩)

《取組内容》

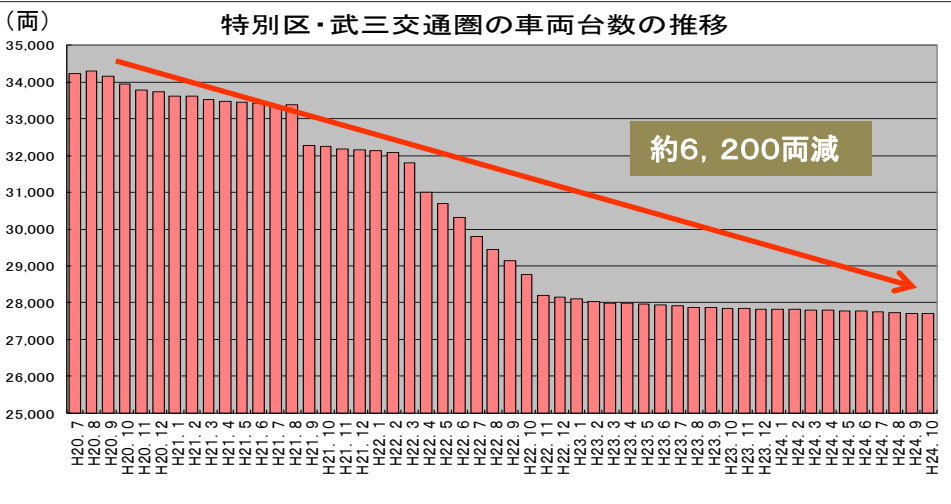
1) デジタコを活用し、運行管理・労務管理を徹底することにより、労働時間の厳守を図った。

2) 供給量の削減により、日車營收の向上を図った。

【デジタルタコグラフによる適切・確実な運行管理、労務管理の実施】



〈運行記録の出力帳票〉 〈車両側の端末(タコグラフ)〉 〈地図上に表示された運行記録〉

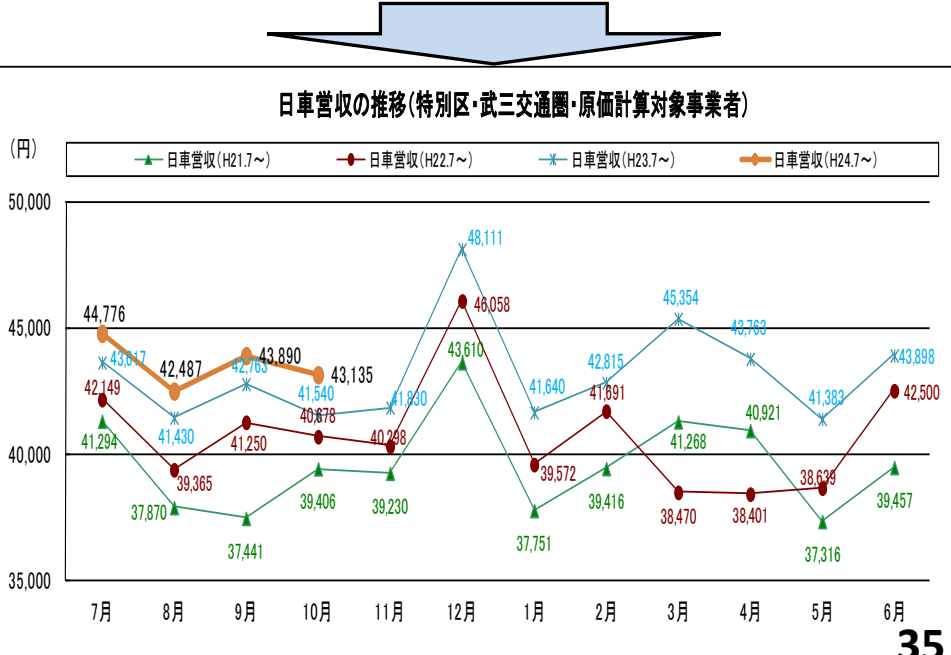


【運転者の年齢について】

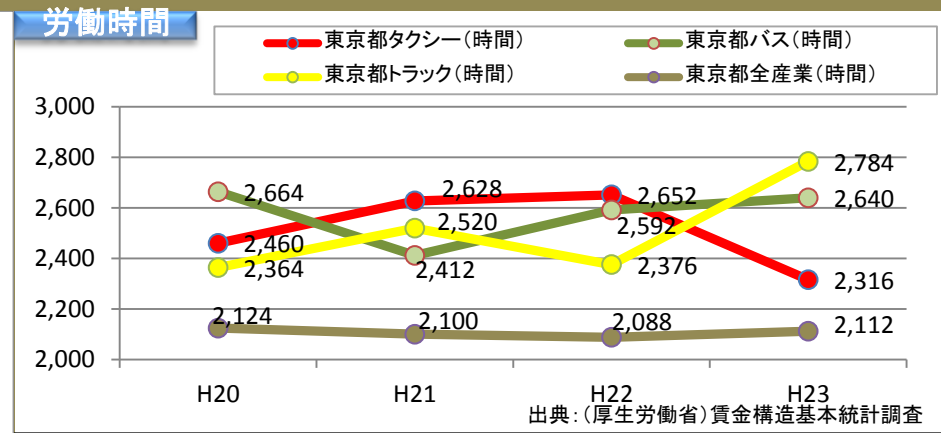
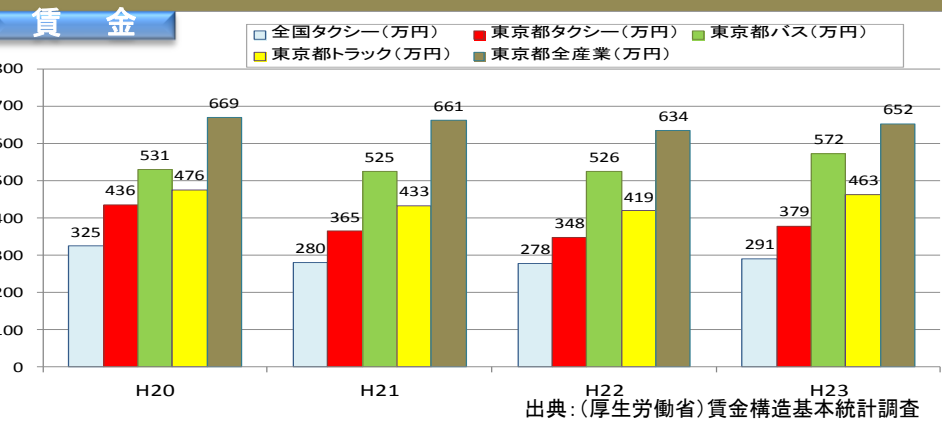
法人タクシー運転者の年齢構成の推移(特別武三)

	60歳以上	割合	平均年齢
平成23年3月末	34,166	48.30%	57.2
平成24年3月末	33,556	49.70%	57.6
平成24年9月末	33,457	50.20%	57.8

出典：(公財)東京タクシーセンター



【運転者の年間賃金及び月平均労働時間の比較・推移について】



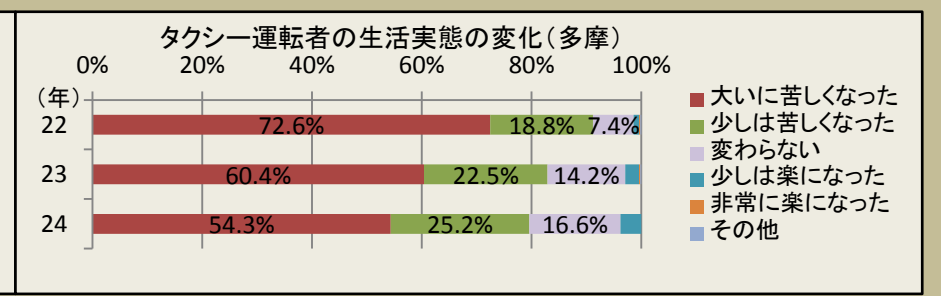
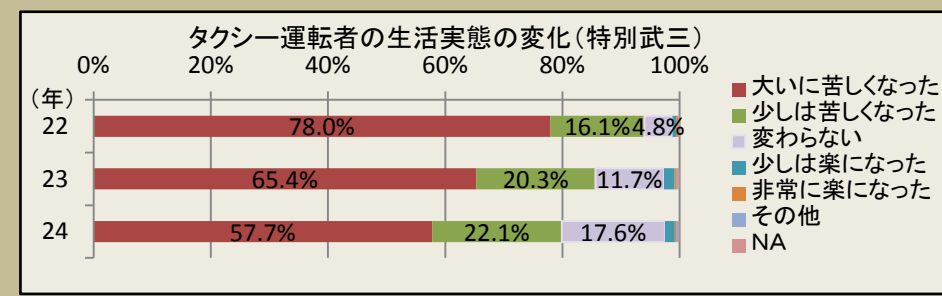
タクシー運転者の賃金は回復傾向

東京のタクシー運転者の賃金は、平成22年には348万円にまで落ち込み、東京都の全産業平均との格差は286万円にまで拡大したが、平成23年には事業再構築などの取組みにより、東京都の全産業平均との格差は273万円に縮小し、平均年収も379万円と前年比8.9%の増加となっている。

タクシー運転者の労働時間は減少傾向

東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年には336時間となり、平成21年から平成22年にかけてはその差が500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間にまで縮小している。

【運転者の意識調査結果について】



検証結果

- ・平成23年の東京都のタクシー運転者の平均年収については、379万円と4年ぶりに増加、前年比8.9%の増加となるも、東京都の全産業労働者との比較においては、依然として大幅なひらきがある。
- ・労働時間については、東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年は336時間であったものが、平成21年は528時間、平成22年には564時間と500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間(賃金構造基本統計調査)に縮小している。

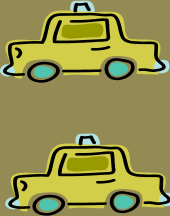
地域計画の目標【⑨事業経営の活性化、効率化】(特別区・武三)
【⑪事業経営の活性化、効率化】(北多摩、南多摩、西多摩)

《取組内容》
1) 日勤勤務(1車1人)から隔日勤務への転換などによる効率化の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上を図った。
2) 無線グループ等の統廃合により、経営の効率化を図った。

【1車1人から隔日勤務に移行することによる1台当りの効率性向上の事例】

(ケース) 車両2台 乗務員2名 2日間稼働の場合

●1人1車制



1日目		2日目	
非稼働 14(H)	稼働 10(H) A乗務員	非稼働 14(H)	稼働 10(H) A乗務員
非稼働 14(H)	稼働 10(H) B乗務員	非稼働 14(H)	稼働 10(H) B乗務員

2台が稼働していない時間の合計は56(H)で、稼働は40(H)である。1人1車のため車両が2台必要となる



●2人1車制



1日目		2日目	
非稼働 5(H)	稼働 19(H) A乗務員	非稼働 5(H)	稼働 19(H) B乗務員
非稼働 24(H)		非稼働 24(H)	

2台が稼働していない時間の合計は58(H)で、1人1車とほぼ同じ。稼働は38(H)である。
隔日勤務の場合は、1車を2名で稼働させるため、1台は不要となる。この1台が減休車につながりコストダウン効果を生む

地域計画の目標【⑨事業経営の活性化、効率化】(特別区・武三)
【⑪事業経営の活性化、効率化】(北多摩、南多摩、西多摩)

【無線グループ等の変遷】

平成20年3月末時点
基地局数 21局

平成21年3月末時点
基地局数 19局
・●●タクシー(株) →
A無線協同組合に吸収
・◆◆交通(株) →
B無線共同配車センター
に吸収



平成22年3月末時点
基地局数 17局
・▲▲タクシー(株)が無線廃止
・××交通(株) →
C無線共同配車センター
に吸収



平成24年10月末現在
無線基地局数 16局

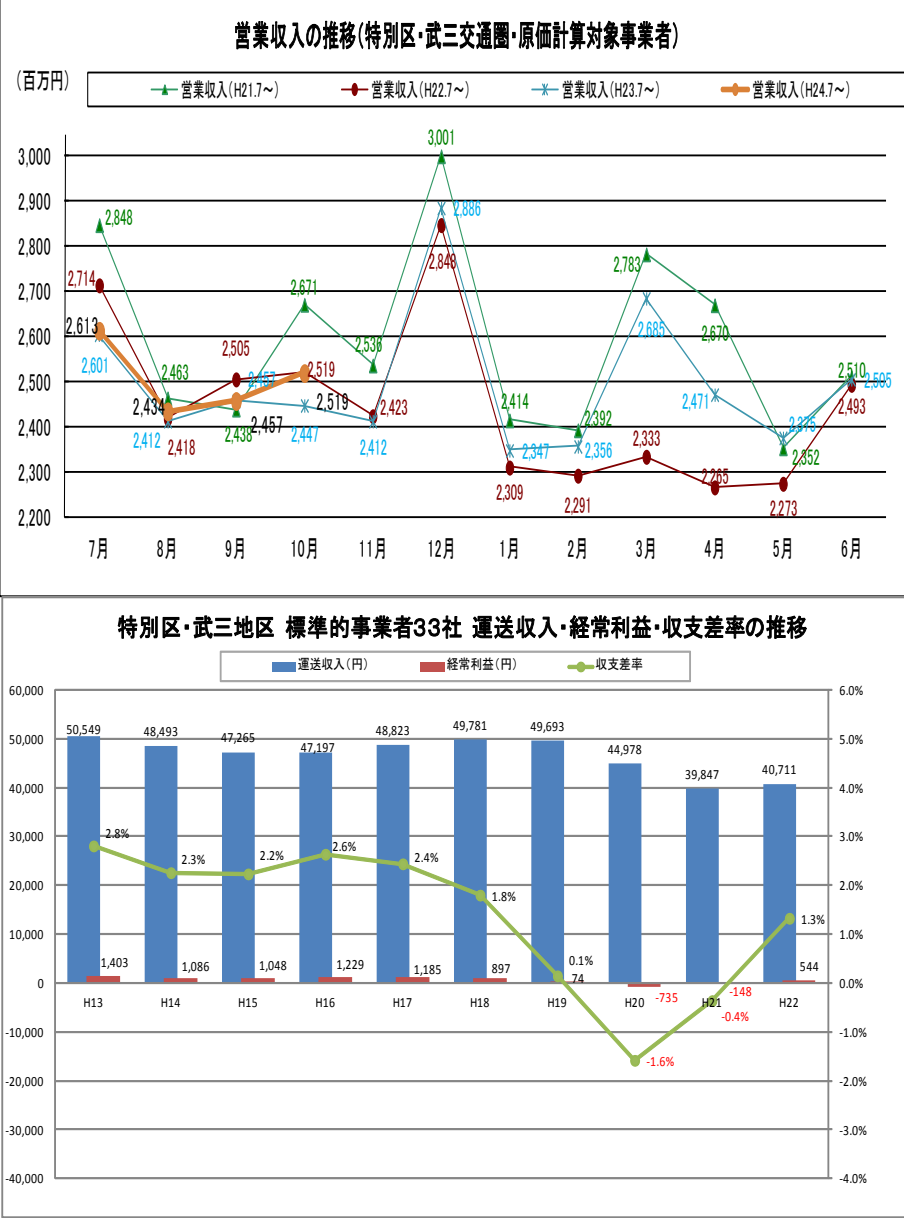


平成23年3月末時点
基地局数 16局
・▼▼タクシー(株) →
D無線協同組合に吸収

(社)東京乗用旅客自動車協会調べ

検証結果

・勤務シフトの転換などの取り組みによって、1台当たりの効率性が向上したことにより、営業収入は23年12月以降、対前年を上回る状況で推移しており、これを引き続き維持していくためにも一層の事業の効率化等に取り組んでいくことが必要である。
・無線グループ等の統合により、利用者の無線配車待ち時間の短縮が図られ、無線配車に係る人件費などのコスト削減にもつながったことから、より一層の効率化を推進していく必要がある。

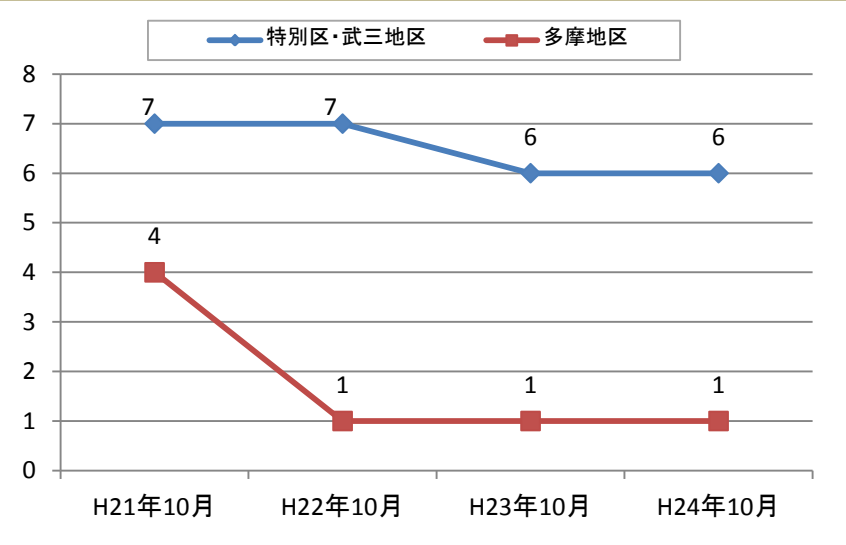


注) 1. (社)東京乗用旅客自動車協会調べ。
2. 金額については、「実働一日一車当たり」の数値である。
3. 実績数値は税抜きである。

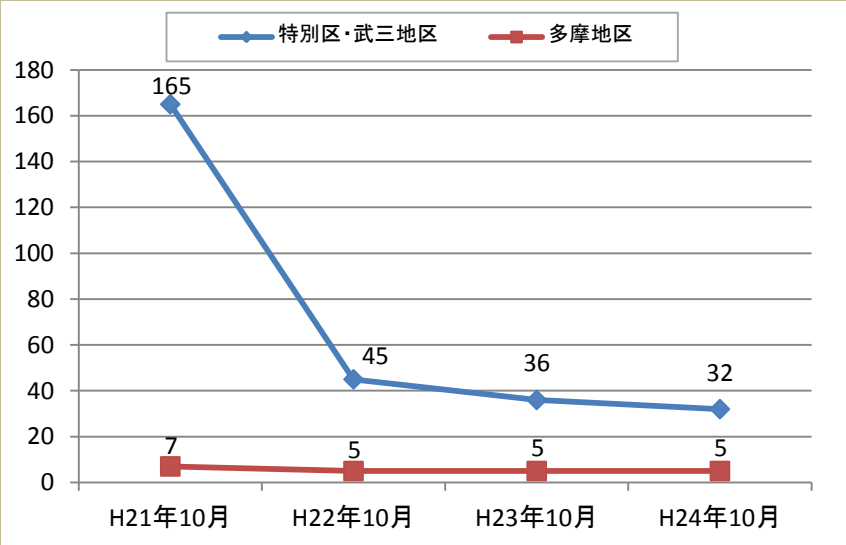
地域計画の目標【⑩過度な運賃競争への対策】(特別区・武三)
【⑫過度な運賃競争への対策】(北多摩、南多摩、西多摩)

【下限割れ事業者の推移について】

〈法人事業者〉



〈個人事業者〉



検証結果

- ・東京の下限割れ運賃事業者は、平成21年10月1日のタクシー適正化・活性化法施行以降、法人・個人事業者が182者から45者に大幅に減少している。
- ・引き続き下限割れ運賃を採用している事業者の経営実態を把握し、過度な運賃競争とならないよう個々の運賃の審査を行っている。

【下限割れ運賃の状況について】

〔法人事業者〕

〈特別区・武三地区〉

車種区分	初乗運賃	設定事業者
普通車	2km 660円	4事業者
普通車	2km 650円	2事業者

〈多摩地区〉

車種区分	初乗運賃	設定事業者
中型車	2km 650円	1事業者

〔個人事業者〕

〈特別区・武三地区〉

車種区分	初乗運賃	設定事業者
特定大型車	2km 710円	9事業者
普通車・中型車	2km 650円	22事業者
中型車	2km 600円	1事業者

〈多摩地区〉

車種区分	初乗運賃	設定事業者
特定大型車	2km 710円	4事業者
普通車	2km 650円	1事業者

4. 3年間の取り組みの総括

3年間の取組みの総括

- 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びそれと相まって行う供給量の削減(事業再構築)に取り組んできた。
- また、事業者団体及び関係者によって、以下をはじめとする施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
 - ① 多様化するニーズに対応したサービス提供
(優良タクシー乗り場の新設、東京観光タクシードライバー認定制度の創設等)
 - ② 公共交通機関としての社会的責務を果たすための交通問題、環境問題への対応
(タクシーの客待ち待機列解消に向けたショットガン方式の導入、EV・HVタクシー専用乗り場の設置等)
- 特別武三交通圏における適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離については、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数33,943両から約18.5ポイント減少し27,707両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。
また、多摩地区の各交通圏においても、相当程度の車両数の減少が認められている。
- しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

今後の取組みの方向性

今後の取組みの方向性

○ 地域計画の目標への主な取組み（特別武三交通圏）

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・ 良質なタクシーが選択される環境の整備
（タクシー評価制度及び優良乗り場の検証を踏まえた乗り場の整備・拡充）
- ・ タクシーを選択しうる乗り場の拡大
（公共施設等UD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）
- ・ 個人需要の掘り起こしに向けた取組み
（UDタクシーの導入・促進、ユニバーサルドライバー研修受講促進）
- ・ IT等の技術を駆使した配車システムの拡充
（スマホ共通アプリ等の開発・運用等）

②安全性の維持・向上

- ・ 法令義務付け外事業者の運輸安全マネジメント制度の積極的な導入による安全管理体制の構築
（認定機関による運輸安全マネジメント講習の受講）

③環境問題への貢献

- ・ 環境対応車の積極的な導入
（ハイブリッド車、EV車等の更なる導入・促進）

④交通問題・都市問題

- ・車両集中に伴う渋滞解消のための乗り場配車ルールの構築
(ショットガン方式導入・拡大)

⑥観光立国実現に向けての取組

- ・高齢者、外国人旅行者に対する高付加価値のサービスの提供
(観光タクシーとしてのUDタクシーの活用)
- ・高付加価値のサービス提供に係る運転者教育の実施
(観光タクシー認定ドライバーの養成、拡大)

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・付加価値の高いサービスを提供できる運転者に対する社内におけるステータスの確立
(観光タクシー認定運転者、UDタクシー研修受講者などに対するステータスの確立、優遇)
- ・福利厚生施設等の拡充
(食事、休憩可能な提携施設等の確保)

今後の取組みの方向性

○ 地域計画の目標への主な取組み（多摩地区の各交通圏）

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・ 個人需要の掘り起こしに向けた取組み
（UDタクシーの導入・促進、ユニバーサルドライバー研修受講促進）

②安全性の維持・向上

- ・ 法令義務付け外事業者の運輸安全マネジメント制度の積極的な導入による安全管理体制の構築
（認定機関による運輸安全マネジメント講習の受講）

③環境問題への貢献

- ・ 環境対応車の積極的な導入
（ハイブリッド車、EV車等の更なる導入・促進）

④社会・福祉への貢献への取組み

- ・ サポートCabの運行・拡大
（救命手当の技能保持運転者の拡大）

平成21年12月18日
一部改正 平成 年 月 日

東京都特別区・武三交通圏タクシー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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

①東京都特別区・武三交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・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。生活に欠かさ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。

②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95万人）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400万円台前半を推移して、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年度には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年度には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。人身事故件数でみると、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、これまでに、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。

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、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. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の状況

平成21年12月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。
タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・本地域計画策定後の東京都特別区・武三交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では2億84百万人（1日当たり78万人）、平成22年度では2億72百万人（1日当たり75万人）、平成23年度では2億66百万人（1日当たり73万人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の3億12百万人（1日当たり85万人）と比べ約15%減少している（東旅調べ）。
- ・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、平成22年7月以降、東日本大震災後の一時的な落ち込みを除いて2年以上対前年同月を上回っており、本地域計画最終年に当たる平成23年12月以降は、総運送収入についても対前年を上回る状況となっている。東日本大震災の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇特定地域指定後のタクシー事業者及び車両数の変動

- ・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の事業者数・車両数357社33,943両に対し、平成24年9月30日現在では351社27,707両となっており、事業者数は7社減少し、車両数は約18.5%減少した。

◇利用者からの評価

- ・上記のように車両数は約18.5%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、下記輸送実績の推移で述べるが、実車率が回復したとはいえ40%を上回る程度であり、車両数の減少を台当たりの実車率の向上で十分に吸収できているからであると考ええる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両当たりの走行キロが平成21年度243.5km、平成22年度が244.4km、実車率が平成21年度39.2%、平成22年度39.7%、実働率が平成21年度81.6%、平成22年度85.2%、実働1日1車当たりの運送収入が平成21年度41,148円、平成22年度41,915円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ257km、実車率42.0%、実働率78.6%、1日1車当たりの運送収入46,333円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ247.9km、実車率40.7%、実働率85.1%、1日1車当たりの運送収入43,514円と回復してきている（東旅協調べ）。
- ・また、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）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平成21年度はマイナス4%が予想されるなど（東旅協調べ）、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向にあり、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ていた。
- ・しかしながら、平成21年度の収支差比率はマイナス0.4%にとどまり、平成23年度においても燃料価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が上述のとおり対前年を上回っていることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、収支差比率は平成22年度にはプラス1.3%まで改善、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・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、平成20年の436万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は365万円、平成22年には348万円にまで落ち込み、東京都の全産業平均との格差は平成21年に296万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が286万円、平成23年には273万円に縮小し、平均年収も平成23年は379万円と対前年比8.9%の増加となっている。
- ・労働時間については、東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年は336時間であったものが、平成21年は528時間、平成22年には564時間と500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.6歳（東京タクシーセンター調べ）と、平成20年度の56.7歳より高齢化が進んでいる状況にある。

◇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

- ・低賃金、長時間労働の状況が見られ、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交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年5,467件、平成20年6,072件、平成21年6,080件と増加傾向にあったが、平成22年は5,885件と減少傾向に転じ、平成23年度においても5,381件と減

少している。しかしながら、死亡者数は平成22年の4名から平成23年の8名へと増加した。（警視庁調べ）

- ・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件数は、平成20年度の2,527件に対し、平成21年度は2,135件と減少したが、平成22年度は2,317件と増加に転じ、平成23年度は、ほぼ横ばいの2,300件となっている。
- ・また、銀座、六本木などの繁華街での夜間のタクシー集中による交通問題については、客待ちタクシーによる不適正な営業行為について警察による取り締まりの強化、業界団体などによる街頭指導の強化を図っているが、テレビでも不適正な営業行為が放映されるなど抜本的な解決には至っていない。

◇特別武三交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの3年間の主な取組み

- ・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。
- ・さらに、事業者団体においても各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

<各事業者の主な取組み（特定事業の実施）>

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」

§ 少子高齢化社会に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入

§ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的な配車

§ スマートフォンに対応した配車アプリケーションの導入

§ ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

地域計画の目標②「安全性の維持・向上」

§ ドライブレコーダーの導入

§ デジタルタコグラフの導入

§ ドライブレコーダー、デジタルタコグラフを活用した運行管理、教育の実施

§ アルコールチェッカーの導入

地域計画の目標③「環境問題への貢献」

§ EV・HVタクシーの導入

地域計画の目標⑤「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

§ 国の補助事業を活用した地域の交通計画等との連携

§ 他の交通機関と連携したICカード（スイカ、パスモなど）の導入

地域計画の目標⑧「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

§ 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条件の改善

地域計画の目標⑨「事業経営の活性化、効率化」

§ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的な配車（再掲）

<事業者団体及び関係者の主な取組み>

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」

§ 優良タクシー乗り場の新設

地域計画の目標③「環境問題への貢献」

§ E V ・ H V タクシー専用乗り場の設置

地域計画の目標④「交通問題、都市問題の改善」

§ タクシーの客待ち待機列の解消に向けたショットガン方式の導入

§ 銀座・六本木などの繁華街における街頭指導の強化

地域計画の目標⑥「観光立国実現に向けての取組み」

§ 東京観光タクシードライバー認定制度の創設

§ 東京タクシーセンターによる外国語による旅客接遇研修の実施

§ 羽田国際線タクシー乗り場の定額運賃専用化

地域計画の目標⑦「防災・防犯対策への貢献」

§ タクシーこども110番の実施

§ タックン防犯情報システムの導入

§ 防災レポート車による情報提供

◇ 3年間の取組みのまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ 適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離についても、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数33,943両から約18.5ポイント減少し27,707両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。
- ・ しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

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

- ・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む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。
- ・より良質なタクシーサービスの提供を促進することを通じて、タクシー利用者の利便向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度の見直し及び優良タクシー乗り場の検証結果を踏まえた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。

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、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・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2009」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、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。
- ・また、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300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、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20年度の総CO₂排出量のうち24.4%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2011から）、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.5%（24.4%×約9割×7%＝約1.5%）を排出していると計算される。タクシー事業においても、引き続き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を排出している計算になる。
- ・平成24年9月30日現在の状況は、これまでの3年間に行われた約4,500両の車両数の減少や、EV車、ハイブリッド車の導入等により年間約86万トンの排出となっており、約14万トン（14%）のCO₂が削減された。
- ・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、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。

④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。

- ・特に銀座、六本木地区における交通問題については、客待ちタクシーによる不適正な営業行為が社会問題化し、警察機関による取り締まりの強化、業界団体などの街頭指導の強化により一時的な改善は見られるが、抜本的な解決には至っていないため、現在進めている対策の早期の実施を目指す。
- ・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。

⑤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しうる機能を有し、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。

⑥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2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人に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、「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、官民あが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。
- ・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、同プランに基づく戦略的な施策を展開してきている。タクシーにおいても東京観光タクシー推進協議会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。

⑦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。
- ・特に地震等災害対策については、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、国及び東京都において検討されている対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害時における安全輸送を図るための対策についてのルール作りを行う必要がある。
- ・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協定の自治体や消防等との締結等にさらに取組み、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。

⑧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23年現在、東京都のタクシー運転者で273万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23年現在、東京都のタクシー運転者で204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。

- ・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。

⑨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。

⑩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、[平成21年](#)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%）である。
- ・これに基づくと[平成20年](#)の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、[平成24年9月30日現在の車両数27,707両と適正と考えられる車両数の上限値と比べても1,200両余りの差が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消するまでには至っていない。](#)
- ・さらに、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること」との関係については、依然として日車実車キロ、日車營收ともに平成13年度を下回る状況にある。

- ・ これらを踏まえ、また、1. 及び2. で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではないことから、本地域計画で示す約20～30%の乖離の解消に向けて引き続き各事業者が取り組んでいくことが肝要であり、当初の適正と考えられる車両数のも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、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。

4. 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

3. 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、**新たに取り組むものについては**、短期は1年以内、中期は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特定事業については継続的に取り組むものとする。**

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

【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
- ETC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
- 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
- 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
 - 実施時期：短期
- タクシー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
- タクシー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
- ユニバーサルデザイン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
- タクシー評価制度に基づく優良タクシー乗り場の整備・拡充
 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
- タクシー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

②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

○ＡＳＶ（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

③環境問題への貢献

【特定事業】

○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

○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

④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

⑤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 I C 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

⑥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遇講習の実施・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

⑦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

⑧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

○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

⑨事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

○日勤務（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、3. 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24日
一部改正 平成 年 月 日

東京都北多摩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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

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。

- ・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。

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年度と比べ平成20年度では年間25.8百万人（1日当たり7.1万人）から年間23.5百万人（1日当たり6.4万人）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、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は177万人と平成20年11月1ヶ月の185万人に比べて4.3%減少している。
- ・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、法人事業者による減車への取組みが実施され、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、法人タクシー車両数は2,014両から1,908両へと106両減少している。一方、個人タクシー車両数は122両から189両へと67両増加している。こうした結果、個人タクシーを含めた車両数全体では、2,136両から2,097両へと39両（約1.8%）の減少となっている。
- ・平成21年11月4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%、87%、80%としたときの車両数約1,550両、約1,600両、約1,750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、東京都北多摩交通圏では、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224.0kmから213.7kmへ、実車率は49.4%から48.6%へ、実働率は87.1%から80.9%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42,282円へと約5%減少するという実態となっている（東旅協調べ）。
- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.8%、実働率84.7%、1日1車当たりの運送収入は38,460円と、実働率を除く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、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（東旅協調べ）。

- ・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、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東旅協調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、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400万円台前半を推移して、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年度には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年度には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。人身事故件数でみると、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、タクシー利用者からは、接客不良や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。
- ・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、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、福祉専用車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、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た。

◇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、福祉共同配車センター、運転者への介護訓練、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、ユニバーサルデザインタクシーの導入、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、東旅協三多摩支部・武蔵野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。

◇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、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、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。

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、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

◇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・福祉への貢献への取組み
- ◇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. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の取組み状況

平成21年12月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。
タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・本地域計画作成後の東京都北多摩交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では21.9百万人（1日当たり6万人）、平成22年度では21.4百万人（1日当たり5.9万人）、平成23年度では21.0百万人（1日当たり5.7万人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の23.5百万人（1日当たり6.4万人）と比べ約11%減少している（東旅協調べ）。
- ・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、平成22年6月以降、東日本大震災の一時的な落ち込みを除いて対前年同月を概ね上回って推移しており、本地域計画最終年にあたる平成23年12月以降は、総運送収入が対前年を上回るか、ほぼ同水準で推移している。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇特定地域指定後の車両数の変動

- ・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の法人タクシーの車両数2,015両に対し、平成24年9月30日現在では1,749両となっており、車両数は266両（約13.2%）減少し、平成21年11月4日の第1回協議会において示された適正と考えられる車両数の上限値（約1,750両）を下回っている。
- ・個人タクシーについても、特定事業の実施に努めたほか、車両数については、平成21年度は190両、平成22年度は188両、平成23年度は182両と減少傾向にある。

◇利用者からの評価

- ・上記のように車両数は約13.2%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、下記輸送実績の推移で述べるが、実車率が回復したとはいえ駅待ち営業を中心とする地域において50%を下回る47.8%であり、車両数の減少を台当たりの実車率の向上で十分に吸収できているからであると考ええる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両あたりの走行キロが平成21年度191.3km、平成22年度が193.6km、実車率が平成21年度47.9%、平成22年度47.8%、実働率が平成21年度83.8%、平成22年度85.6%、実働1日1車あたりの運送収入が平成21年度38,930円、平成22年度が39,419円となっており、平成20年度の1両あたりの走行キロ213.7km、実車率48.6%、実働率80.9%、1日1車あたりの運送収入42,282円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両あたりの走行キロ194.9km、実車率47.8%、実働率85.3%、1日1車あたりの運送収入39,667円と回復してきている（東旅協調べ）。
- ・また、燃料（LPG）価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車あたりの運送収入が上述のとおり対前年を上回り、又は、ほぼ同水準で推移していることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・タクシー1両あ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、平成20年の436万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は365万円、平成22年には348万円にまで落ち込み、東京都の全産業平均との格差は平成21年に296万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が286万円、平成23年には273万円に縮小し、平均年収も平成23年は379万円と対前年比8.9%の増加となっている。
- ・労働時間については、東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年は336時間であったものが、平成21年は528時間、平成22年には564時間と500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.6歳（東京タクシーセンター調べ）と、平成20年度の56.7歳より高齢化が進んでいる状況にある。

◇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

- ・低賃金、長時間労働の状況が見られ、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交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年5,467件、平成20年6,072件、平成21年6,080件と増加傾向にあったが、平成22年は5,885件と減少傾向に転じ、平成23年度においても5,381件と減少している。しかしながら、死亡者数は平成22年の4名から平成23年の8名へと増加した。（警視庁調べ）
- ・タクシー利用者からは、良質な接遇へと改善が進んでいるとの意見がある一方で、一部には接客不良に対する不満の声も未だに聞かれる。
- ・北多摩交通圏のタクシーは駅待ち営業が中心であり、ほとんどの駅では構内での客待ち・待機の秩序を維持するための関係者による管理運営が適正に行われており、大きな問題は発生していない。しかし、立川や国分寺、府中などの駅周辺繁華街では、夜間にタクシーが集中し、一

時的にタクシーが待機スペースから公道に溢れることもあり、ショットガン方式の導入（国分寺駅）や街頭指導の強化により対応している。

- ・交通弱者への対応としてのユニバーサルデザインタクシー等の導入については、自治体からの要望もあり、平成24年度地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）を活用した導入予定車両数は、ユニバーサルデザインタクシー車両が7両、福祉専用車両が5両となっており、自治体と協力しつつ利用者利便の向上を図っている。

◇北多摩交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの3年間の主な取組み

- ・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。
- ・さらに、事業者団体においても、各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

<各事業者の主な取組み（特定事業の実施）>

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」

- § 少子高齢化社会に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入
- § デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車
- § 24時間配車体制の確立
- § 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入
- § スマートフォンに対応した配車アプリケーションの導入
- § ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

地域計画の目標②「安全性の維持・向上」

- § デジタル式タコグラフの導入
- § 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
- § アルコールチェッカーの導入
- § 運輸安全マネジメント講習の受講
- § 交通事故ゼロ運動等の実施

地域計画の目標③「環境問題の貢献」

- § ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入
- § アイドリングストップ車の導入
- § 駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底
- § グリーン経営認証の取得

地域計画の目標⑤「地域公共交通としての役割の強化」及び

⑥「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

- § 地域公共交通会議等への積極的な参画

§ 他の交通機関と連携したＩＣカード（スイカ、パスモなど）の導入
地域計画の目標⑦「観光立国実現に向けての取組み」

§ 多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入
地域計画の目標⑧「社会・福祉への貢献への取組み」

§ 福祉タクシーの運行

§ 移動制約者などに対する外出支援

§ ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

地域計画⑩「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

§ 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

§ 日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

§ 防犯カメラの導入

§ AT車の導入

地域計画⑪「事業経営の活性化、効率化」

§ 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

§ 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）

<事業者団体及び関係者の主な取組み>

地域計画の目標④「交通問題、都市問題の改善」

§ タクシーの客待ち待機列の解消に向けたショットガン方式の導入

§ 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

地域計画の目標⑨「防災・防犯対策への貢献」

§ タクシーこども110番の実施

§ タックン防犯情報システムの導入

§ 防災レポート車による情報提供

◇ 3年間の取組みのまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ 適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の状況についても、平成24年9月30日現在の車両数は基準車両数2,015両から約13.2ポイント減少し1,749両となっており、適正と考えられる車両数の上限値を下回っている。
- ・ しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

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。
- ・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。
- ・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。

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、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・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2009」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より「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、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、死亡者数について年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。
- ・また、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300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、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20年度の総ＣＯ２排出量のうち24.4％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1.5％（24.4％×約9割×7％＝約1.5％）を排出していると計算される。タクシー事業においても、引き続き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1,908両に基づく年間約6万トンのＣＯ２を排出している計算になる。
- ・平成24年9月30日現在の状況は、これまで3年間にわたって行われた159両の車両数の削減や低公害車両の導入により年間約5万5千トンの排出となっており、約5千トンのＣＯ２が削減された。
- ・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、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。

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、ＪＲ・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、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、地域における利用者等住民のニーズを把握しつつ、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、鉄道等公共交通に關し位置づけているところであるが、タクシーに關しては、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關して、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。
- ・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關係各所との協力を進めながら検討する。
- ・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。

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、飲食スポットに關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2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人に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關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。
- ・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、同プランに基づく戦略的な施策を展開している。タクシーにおいても、東京観光タクシー推進協議会での取組みなどにより、東京都をはじめ各關係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑧社会・福祉への貢献への取組み

- ・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、福祉輸送や徘徊ＳＯＳ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。
- ・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23年現在、東京都のタクシー運転者で273万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23年現在、東京都のタクシー運転者で204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。
- ・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。

⑪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。

⑫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

- ・東京都北多摩交通圏では、平成21年11月4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（法人）は、3つのケースの実働率により、約1,550両（実働率90%）、約1,600両（同87%）、約1,750両（同80%）であり、これに基づく平成20年の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2,015両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、87%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対し、平成24年9月30日現在の車両数1,749両は適正と考えられる車両数の上限値を下回っている。
- ・しかしながら、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること」との関係については、依然として日車実車キロ、日車營收ともに平成13年度を下回る状況にある。

- ・ これらを踏まえ、また、１．及び２．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、当初の適正と考えられる車両数のも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、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、日車営収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、タクシー運転者が職を失うことや、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。

4. 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

3. 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、[新たに取り組むものについては](#)、短期は1年以内、中期は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特定事業については継続的に取り組むものとする](#)。

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

【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、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

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
- 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、個人協会
実施時期：短期
- 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
- ETC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

- 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
- 警察への優良運転者推薦制度の促進
実施主体：タクシー事業者、警視庁
実施時期：短期
- 協会への優良運転者推薦制度の促進
実施主体：タクシー事業者、法人協会
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

【その他の事業】

- 新たな地理教育制度の導入
実施主体等：法人協会、タクシー事業者
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

【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
- 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、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

【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
実施時期：中期
- ＡＳＶ（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
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、個人協会
実施時期：短期

③環境問題への貢献

【特定事業】

- 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
- 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
- 駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底
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

【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、個人協会
実施時期：短期

④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、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

【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、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：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

【特定事業】

○コミュニティタクシーの運行

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

【その他の事業】

○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

【特定事業】

○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】

- 地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期： 中期

- 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

⑦観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

- 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

- 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

- 多摩地区三交通圏・羽田空港間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

実施主体：タクシー事業者

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

【その他の事業】

- 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・福祉への貢献への取組み

【特定事業】

- 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化による情報提供
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
- 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
- 分娩退院後の母児に対する自宅からデイケア施設までの輸送
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- あんしん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

○徘徊ＳＯＳ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

⑨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

○車外カメラ画像の提供による事故、犯罪捜査への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

⑩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

○日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○曜日別休車による労働条件の改善

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

○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

○防犯仕切版の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ＡＴ車の導入

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

○夜間帯休車による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、中期

○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

○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

【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、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

(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、3. 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

平成21年 2月24日
一部改正 平成 年 月 日

東京都南多摩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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

①東京都南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

- ・東京都南多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発着から終電・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。
- ・特に東京都南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南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南多摩交通圏では、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ワゴンタクシーの運行、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南多摩交通圏では、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、東京都南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。

- ・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。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・東京都南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年度と比べ平成20年度では年間17.4百万人（1日当たり4.8万人）から年間16.7百万人（1日当たり4.6万人）へと約4%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、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は124万人と平成20年11月1ヶ月の132万人に比べて6.0%減少している。
- ・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、東京都南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、東京都南多摩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後、車両数については、一時的な減少があったにも関わらず、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、法人タクシー車両数は1,274両から1,278両へと増加している。一方、個人タクシー車両数も221両から296両へと75両増加している。こうした結果、個人タクシーを含めた車両数全体では、1,495両から1,574両へと79両（約5.3%）の増加となっている。
- ・平成21年11月4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%、92%、80%としたときの車両数約1,100両、約1,100両、約1,250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、東京都南多摩交通圏では、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235.4kmから215.1kmへ、実車率は49.5%から48.1%へ、実働率は91.9%から88.2%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45,339円から42,793円へと約6%減少するという実態となっている（東旅協調べ）。

- ・さらに、平成21年11月の実績では、実車率47.0%、実働率91.5%、1日1車当たりの運送収入は38,858円と、実働率を除く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、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（東旅協調べ）。
- ・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、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東旅協調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、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400万円台前半を推移して、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年度には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年度には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。人身事故件数でみると、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、タクシー利用者からは、接客不良や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。
- ・東京都南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、八王子や町田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、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。
- ・東京都南多摩交通圏においては、福祉専用車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、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た。

◇東京都南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、福祉共同配車センター、運転者への介護訓練、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、ユニバーサルデザインタクシーの導入、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、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、全国交通安全週間時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、東旅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。

◇まとめ

- ・上述のように、東京都南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、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、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。

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、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

◇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・福祉への貢献への取組み
- ◇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. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の取組み状況

平成21年12月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。
タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・本地域計画作成後の東京都南多摩交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では15.4百万人（1日当たり4.2万人）、平成22年度では14.9百万人（1日当たり4.1万人）、平成23年度では14.6百万人（1日当たり4.0万人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の16.7百万人（1日当たり4.6万人）と比べ約13%減少している（東旅協調べ）。
- ・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、平成22年2月以降、東日本大震災の一時的な落ち込みを除いて対前年同月を上回るか、ほぼ同水準で推移しており、本地域計画最終年にあたる平成24年1月以降は、総運送収入も対前年を上回るか、ほぼ同水準で推移している。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇特定地域指定後の車両数の変動

- ・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の法人タクシーの車両数1,345両に対し、平成24年9月30日現在は1,239両となっており、車両数は106両（約7.9%）減少し、平成21年11月4日の第1回協議会において示された適正と考えられる車両数の上限値（約1,250両）を下回っている。
- ・個人タクシーについても、特定事業の実施に努めたほか、車両数については、平成21年度は297両、平成22年度は292両、平成23年度は289両と減少傾向にある。

◇利用者からの評価

- ・上記のように車両数は約7.9%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、下記輸送実績の推移で述べるが、実車率が回復したとはいえ駅待ち営業を中心とする地域において50%を下回る47.4%であり、車両数の減少を台当たりの実車率の向上で十分に吸収できているからであると考ええる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両あたりの走行キロが平成21年度201.1km、平成22年度が203.3km、実車率が平成21年度47.2%、平成22年度47.3%、実働率が平成21年度90.3%、平成22年度90.3%、1日1車あたりの運送収入が平成21年度39,441円、平成22年度が39,830円となっており、平成20年度の1両あたりの走行キロ215.1km、実車率48.1%、実働率88.2%、1日1車あたりの運送収入42,793円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両あたりの走行キロ202.8km、実車率47.4%、実働率88.6%、1日1車あたりの運送収入39,878円と回復してきている（東旅調べ）。
- ・また、燃料（LPG）価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車あたりの運送収入が上述のとおり対前年を上回っていることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしているところである。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・タクシー1両あ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、平成20年の436万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は365万円、平成22年には348万円にまで落ち込み、東京都の全産業平均との格差は平成21年に296万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が286万円、平成23年には273万円に縮小し、平均年収も平成23年は379万円と対前年比8.9%の増加となっている。
- ・労働時間については、東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年は336時間であったものが、平成21年は528時間、平成22年には564時間と500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.6歳（東京タクシーセンター調べ）と、平成20年度の56.7歳より高齢化が進んでいる状況にある。

◇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

- ・低賃金、長時間労働の状況が見られ、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交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年5,467件、平成20年6,072件、平成21年6,080件と増加傾向にあったが、平成22年は5,885件と減少傾向に転じ、平成23年度においても5,381件と減少している。しかしながら、死亡者数は平成22年の4名から平成23年の8名へと増加した。（警視庁調べ）
- ・タクシー利用者からは、良質な接遇へと改善が進んでいるとの意見がある一方で、一部には接客不良に対する不満の声も未だに聞かれる。
- ・南多摩交通圏のタクシーは駅待ち営業が中心であり、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の関係者による管理運営が適正に行われており、また、大きな問題は発生していない。しかし、八王子や町田など駅周辺繁華街では、夜間にタクシーが集中し、一

時的にタクシーが待機スペースから公道に溢れることもあり、街頭指導の強化により対応している。

- ・交通弱者への対応としてのユニバーサルデザインタクシー等の導入については、自治体からの要望もあり、平成24年度地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）を活用した導入予定車両数は、ユニバーサルデザインタクシー車両が3両となっており、自治体との協力により利用者利便の向上を図っている。

◇南多摩交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの3年間の主な取組み

- ・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。
- ・さらに、事業者団体においても、各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

<各事業者の主な取組み（特定事業の実施）>

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」

- § 少子高齢化社会に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入
- § 顧客満足度調査の実施と改善状況の把握
- § サービス向上のための教育・研修の実施
- § デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車
- § 24時間配車体制の確立
- § 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入
- § ハイグレード車の導入
- § スマートフォンに対応した配車アプリケーションの導入
- § ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

地域計画の目標②「安全性の維持・向上」

- § 映像記録型ドライブレコーダーの導入
- § 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
- § アルコールチェッカーの導入

地域計画の目標③「環境問題の貢献」

- § ハイブリット車、EV車等低公害車の導入
- § 駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底
- § グリーン経営認証の取得

地域計画の目標⑤「地域公共交通としての役割の強化」及び

⑥「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

- § 地域公共交通会議等への積極的な参画

§ 他の交通機関と連携したＩＣカード（スイカ、パスモなど）の導入
地域計画の目標⑦「観光立国実現に向けての取組み」

§ 多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入
地域計画の目標⑧「社会・福祉への貢献への取組み」

§ 福祉タクシーの運行

§ 移動制約者などに対する外出支援

§ ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

地域計画の目標⑩「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

§ 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

§ 日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

§ 防犯カメラの導入

§ AT車の導入

地域計画の目標⑪「事業経営の活性化、効率化」

§ 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

§ 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）

<事業者団体及び関係者の主な取組み>

地域計画の目標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

地域計画の目標⑨「防災・防犯対策への貢献」

§ タクシーこども110番の実施

§ タックン防犯情報システムの導入

§ 防災レポート車による情報提供

◇ 3年間の取組みのまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ 適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の状況についても、平成24年9月30日現在の車両数は基準車両数1,345両から約7.9ポイント減少し1,239両となっており、適正と考えられる車両数の上限値を下回っている。
- ・ しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

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。
- ・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。
- ・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。

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、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・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2009」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より「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、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、死亡者数について年間ゼロを目指す。）を上回る改善率を目標とする。
- ・また、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300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、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20年度の総CO₂排出量のうち24.4%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2011から）、タクシーは、東京都の総CO₂排出量の約1.5%（24.4%×約9割×7%＝約1.5%）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、引き続き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1,278両に基づく年間約4万トンのCO₂を排出している計算になる。
- ・平成24年9月30日現在の状況は、これまで3年間に行われた39両の車両数の削減や低公害車両の導入により年間約3万9千トンの排出となっており、約1千トンのCO₂を削減している。
- ・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、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。

④交通問題、都市問題の改善

- ・東京都南多摩交通圏では、八王子や町田等、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交通渋滞等の問題について、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、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。

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することで、地域公共交通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、地域における利用者等住民のニーズを把握しつつ、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、鉄道等公共交通に關し位置づけているところであるが、タクシーに關しては、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關して、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。
- ・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關係各所との協力を進めながら検討する。
- ・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。

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、飲食スポットに關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2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人にすること目標とする「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、「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關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。
- ・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、同プランに基づく戦略的な施策を展開してきている。タクシーにおいても、東京観光タクシー推進協議会での取組みなどにより、東京都をはじめ各關係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑧社会・福祉への貢献への取組み

- ・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、福祉輸送や徘徊ＳＯＳ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、引き続き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。
- ・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23年現在、東京都のタクシー運転者で273万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23年現在、東京都のタクシー運転者で204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。
- ・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。

⑪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。

⑫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

- ・東京都南多摩交通圏では、平成21年11月4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（法人）は、3つのケースの実働率により、約1,100両（実働率90%）、約1,100両（同92%）、約1,250両（同80%）であり、これに基づく平成20年の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1,345両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、92%、80%）により算定した適正と考えられる車両数に対し、平成24年9月30日現在の車両数1,239両は適正と考えられる車両数の上限値を下回っている。
- ・しかしながら、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること」との関係については、依然として日車実車キロ、日車營收ともに平成13年度を下回る状況にある。

- ・ これらを踏まえ、また、1. 及び2. 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、当初の適正と考えられる車両数のも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、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、日車営収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、タクシー運転者が職を失うことや、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。

4. 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

3. 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、[新たに取り組むものについては](#)、短期は1年以内、中期は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特定事業については継続的に取り組むものとする](#)。

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

【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、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

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り組み

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

○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、個人協会

実施時期：短期

○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

○ＥＴＣ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

○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

○警察への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、警視庁

実施時期：短期

○協会への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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

【その他の事業】

○新たな地理教育制度の導入

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

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、法人協会、個人協会

実施時期：短期、中期

②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

○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、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：法人協会、タクシー事業者

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

実施時期：中期

○ＡＳＶ（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

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、個人協会

実施時期：短期

③環境問題への貢献

【特定事業】

- 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
- 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
- 駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底
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

【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、個人協会
実施時期：短期

④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、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

【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、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：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

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：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

【特定事業】

○ワゴンタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○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

【特定事業】

○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】

- 地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体

実施時期： 中期

- 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

⑦観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

- 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

- 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

- 多摩地区三交通圏・羽田空港間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

実施主体：タクシー事業者

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

【その他の事業】

- 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・福祉への貢献への取組み

【特定事業】

- 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化による情報提供
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
- 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
- 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
- あんしん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
- 徘徊SOS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

⑨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

○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番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

⑩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

○日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による月間労働時間の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 曜日別休車による労働条件の改善
 - 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
- 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
- 防犯仕切版の導入
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期
- ＡＴ車の導入
 - 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
- 夜間帯休車による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、中期
- 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
- 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

【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、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

（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、3.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、東京都南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

平成21年 2月24日
一部改正 平成 年 月 日

東京都西多摩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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成されたものである。

①東京都西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

- ・東京都西多摩交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が発着から終電・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。
- ・特に東京都西多摩交通圏の輸送では、駅待ち、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、多摩地区三交通圏の中でも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西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く、駅、バス停までの距離も比較的長いうえ高低差もあるため、東京都西多摩交通圏では、学生（高校生）の通学需要への対応やデマンドタクシーの運行、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。
- ・多摩地区三交通圏の中でも急速に高齢化が進んでいる東京都西多摩交通圏では、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、東京都西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。

- ・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。

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・東京都西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年度と比べ平成20年度では年間3.0百万人（1日当たり8,181人）から年間2.7百万人（1日当たり7,350人）へと約1割減少している（東旅調べ）。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、平成21年11月1ヶ月間の輸送人員は19万人と平成20年11月1ヶ月の21万人に比べて6.9%減少している。
- ・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、東京都西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、東京都西多摩交通圏におけるタクシー事業は、事業者による減車への取組みが実施され、平成14年3月末に比べ平成21年9月30日では、タクシー車両数は251両から230両へと21両（約9%）の減少となっている。
- ・平成21年11月4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%、89%、80%としたときの車両数約180両、約180両、約200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、東京都西多摩交通圏では、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216.6kmから200.1kmへ、実車率は51.7%から49.4%へ、実働率は88.6%から83.1%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42,410円から40,298円へと約5%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11月の実績では、実車率47.9%、実働率86.0%、1日1車当たりの運送収入は35,075円と、実働率を除く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、21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、多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者の収支差比率は低下傾向にあり、平成20年度はマイナス0.7%（東旅協調べ）、さらに平成21年度以降もさらなるマイナスが予想されるなど、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400万円台前半を推移して、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年度には39.2歳であった運転者の平均年齢が平成20年度には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。人身事故件数でみると、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）。

- ・東京都西多摩交通圏においては、福祉対応車両の導入など移動制約者向けの福祉に対して積極的に取り組んできたが、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た。

◇東京都西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（タクシーこども110番の導入、振り込み詐欺防止の啓蒙、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、運転者への介護訓練、高齢者外出支援、サポートキャブの導入、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、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、市民福祉イベント等への協賛等）、環境問題への貢献（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。
- ・また、東旅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。

◇まとめ

- ・上述のように、東京都西多摩交通圏のタクシー事業は、供給過剰状態の解消に努めているものの、その努力を上回る需要の低迷により、労働環境の悪化、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、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。

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、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
- ◇駅前における交通集中の改善
- ◇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・福祉への貢献への取組み
- ◇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. タクシー事業の適正化・活性化実施3年間の取り組み状況

平成21年12月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きく変わるものではないものの、改善の傾向が見られている。
タクシーを取り巻く3年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

- ・本地域計画作成後の東京都西多摩交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は、平成21年度では2.5百万人（1日当たり6,850人）、平成22年度では2.5百万人（1日当たり6,850人）、平成23年度では2.4百万人（1日当たり6,500人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成20年度の2.7百万人（1日当たり7,350人）と比べ約11%減少している（東旅協調べ）。
- ・もっとも、実働1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ。）は、平成23年9月以降、東日本大震災の一時的な落ち込みを除いて対前年同月を上回って推移しており、本地域計画最終年にあたる平成23年12月以降は、総運送収入が対前年を上回るか、ほぼ同水準で推移している。東日本大震災等の影響により需要は一時的に落ち込んだものの、リーマンショック以降の需要減に関しては既に下げ止まりが見られ、予断を許さないものの、緩やかな回復基調にある。

◇特定地域指定後の車両数の変動

- ・平成21年10月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施及びこれと相まって供給過剰状態の解消を図るための事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行ったところであり、本地域計画策定時の基準となった平成20年7月11日現在の車両数239両に対し、平成24年9月30日現在では209両となり、車両数は約12.6%減少した。

◇利用者からの評価

- ・上記のように車両数は約12.6%減少したが、これによってタクシーの不足や乗車しにくいといった苦情は受けていない。これは、下記輸送実績の推移で述べるが、実車率はほぼ横ばいとなっている。また、駅待ち営業を中心とする地域において50%を下回る48.3%であり、車両数の減少を台当たりの実車率を一定程度確保することで十分に吸収できているからであると考えられる。今回の供給過剰状態の解消は、利用者の利便が阻害されるような状況には至っていない。

◇輸送実績の推移

- ・法人タクシーの輸送実績は、1両あたりの走行キロが平成21年度184.2km、平成22年度が184.2km、実車率が平成21年度48.4%、平成22年度48.5%、実働率が平成21年度85.7%、平成22年度

88.3%、実働1日1車あたりの運送収入が平成21年度37,064円、平成22年度が36,840円となっており、平成20年度の1両当たりの走行キロ200.1km、実車率49.4%、実働率83.1%、1日1車当たりの運送収入40,298円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成23年度においては1両当たりの走行キロ187.3km、実車率48.3%、実働率87.5%、1日1車当たりの運送収入37,302円となっており、1両当たりの走行キロ及び1日1車当たりの運送収入は回復してきている（東旅協調べ）。

- ・また、燃料（LPG）価格は高止まり（平成23年71.26円/リットル）（資源エネルギー庁調べ）しているものの、実働1日1車当たりの運送収入が上述のとおり対前年を上回り、又は、ほぼ同水準で推移していることや、各事業者が特定事業の実施により経営効率化に努めたこと等により、経営改善が図られ、現在も地域公共交通としての機能を果たしている。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

- ・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、平成20年の436万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成21年は365万円、平成22年には348万円にまで落ち込み、東京都の全産業平均との格差は平成21年に296万円にまで拡大した（賃金構造基本統計調査）。その後は事業再構築などの取組みにより、格差は平成22年が286万円、平成23年には273万円に縮小し、平均年収も平成23年は379万円と対前年比8.9%の増加となっている。
- ・労働時間については、東京都のタクシー運転者と東京都の全産業平均との差が平成20年は336時間であったものが、平成21年は528時間、平成22年には564時間と500時間を超え、さらに拡大する傾向にあったが、平成23年には204時間（賃金構造基本統計調査）に縮小している。一方で、平成23年度の運転者の平均年齢は57.6歳（東京タクシーセンター調べ）と、平成20年度の56.7歳より高齢化が進んでいる状況にある。

◇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

- ・低賃金、長時間労働の状況が見られ、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交通事故件数（第一当事者）が増加しているとの指摘については、タクシーが第一当事者となる人身事故件数が平成19年5,467件、平成20年6,072件、平成21年6,080件と増加傾向にあったが、平成22年は5,885件と減少傾向に転じ、平成23年度においても5,381件と減少している。しかしながら、死亡者数は平成22年の4名から平成23年の8名へと増加した。（警視庁調べ）
- ・福祉への対応として、平成24年度地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）を活用し、移動制約者向けに福祉車両1両の導入が予定されている。

◇西多摩交通圏のタクシー業界及び関係者のこれまでの3年間の主な取り組み

- ・タクシー事業者は、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、本地域計画の目標達成に向けて地域計画に掲げられた特定事業の実施を図った。

- ・さらに、事業者団体においても、各事業者による取組みと併せて業界全体での組織的な取組みを推進してきた。
- ・タクシー事業者、事業者団体及び関係者の地域計画の目標に対応した主な取組みは、以下のとおりである。

<各事業者の主な取組み（特定事業の実施）>

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」

- § サービス向上のための教育・研修の実施
- § デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車
- § 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入
- § タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進
- § ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

地域計画の目標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

地域計画の目標③「環境問題の貢献」

- § 駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底

地域計画の目標④「駅前における交通集中の改善」

- § 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

地域計画の目標⑤「地域公共交通としての役割の強化」及び

⑥「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」

- § 地域公共交通会議等への積極的な参画
- § デマンドタクシーの運行

地域計画の目標⑦「観光立国実現に向けての取組み」

- § 多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入

地域計画の目標⑧「社会・福祉への貢献への取組み」

- § 移動制約者などに対する外出支援

地域計画の目標⑩「タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上」

- § 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
- § 若年労働者の積極的な雇用の促進

地域計画の目標⑪「事業経営の活性化、効率化」

- § 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）

<事業者団体及び関係者の主な取組み>

地域計画の目標④「駅前における交通集中の改善」

- § 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

地域計画の目標⑨「防災・防犯対策への貢献」

- § タクシーこども110番の実施
- § タックン防犯情報システムの導入

◇ 3年間の取組みのまとめ

- ・ 以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、各タクシー事業者は、本地域計画に基づく特定事業等の実施及びこれと相まって行う供給輸送力の削減（事業再構築）に取り組んできた。
- ・ さらに、事業者団体及び関係者によって、上述の「これまでの3年間の主な取組み」において記載した各施策が実施され、タクシーが抱える諸問題の解決に向け一定の進捗が図られた。
- ・ 適正と考えられる車両数と現有供給輸送力の乖離についても、平成24年9月30日現在の車両数が基準車両数239両から約12.6ポイント減少し209両となっており、相当程度の乖離の減少が認められている。
- ・ しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤や労働条件の十分な改善はされていない。タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう引き続き取組みを推進していくことが求められており、平成24年9月28日付けで特定地域の指定を再度受けた。

3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取り組むことが重要であることから、2. のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部を見直した。

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。
- ・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。
- ・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。

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、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2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法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、今後10年間で死者数、人身事故件数とともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。
- ・また、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300両未満の事業者であっても、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、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20年度の総ＣＯ２排出量のうち24.4％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2011から）、タクシーは、東京都の総ＣＯ２排出量の約1.5％（ $24.4\% \times \text{約}9\% \times 7\% = \text{約}1.5\%$ ）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、引き続き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230両に基づくと年間約7千トンのＣＯ２を排出している計算になる。
- ・平成24年9月30日現在の状況は、これまで3年間に行われた21両の車両数の削減や低公害車両の導入により年間約6千5百トンの排出となっており、約6.5百トンのＣＯ２が削減された。
- ・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、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。

④駅前における交通集中の改善

- ・東京都西多摩交通圏では、ＪＲの主要駅で通勤・通学の時間帯等で生じている乗車待ちタクシーと乗用車による駅前広場の交通集中等の問題について、乗り場を中心とした駅前広場の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

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することで、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、地域における利用者等住民のニーズを把握しつつ、積極定期に対応する。

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しうる機能を有し、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。

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。
- ・官民あげて、訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、2016年までに1,800万人にすること目標とする「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、「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場を設置し、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、同プランに基づく戦略的な施策を展開してきている。タクシーにおいても、東京観光タクシー推進協議会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・福祉への貢献への取組み

- ・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、福祉輸送等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、引き続き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23年現在、東京都のタクシー運転者で273万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23年現在、東京都のタクシー運転者で204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。
- ・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。

⑪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、無線基地局の共用化、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。

⑫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。東京都西多摩交通圏では、平成21年11月4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（法人）は、3つのケースの実働率により、約180両（実働率90%）、約180両（同89%）、約200両（同80%）であり、これに基づく平成20年の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239両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、89%、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24.69%、24.69%、16.32%と、約16～25%の乖離があり、平成24年9月30日現在の車両数209両と適正と考えられる車両数の上限値と比べても9両の差が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消するまでには至っていない。
- ・さらに、特定地域の指定基準の一つである「日車実車キロ又は日車営収が、平成13年度と比較して減少していること」との関係については、依然として日車実車キロ、日車営収ともに平成13年度を下回る状況にある。
- ・これらを踏まえ、また、1. 及び2. で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではないことから、本地域計画で示す約16～25%の乖離の解消に向けて引き続き各事業者が取り組んでいくことが肝要であり、当初の適正と考えられる車両数のも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、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、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、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、タクシー運転者が職を失うことや、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。

4. 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

3. 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、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は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特定事業については継続的に取り組むものとする。

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

【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

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

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

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
- 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
- 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
- ETC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
- 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

○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

○警察への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、警視庁

実施時期：短期

○協会への優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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

【その他の事業】

○新たな地理教育制度の導入

実施主体等：法人協会、タクシー事業者

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、法人協会

実施時期：短期、中期

②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

○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、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：法人協会、タクシー事業者

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

実施時期：中期

○ＡＳＶ（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

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

実施時期：短期

③環境問題への貢献

【特定事業】

○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

○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

○駅待ち停車中におけるアイドリングストップの徹底

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

【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

実施時期：短期

④駅前における交通集中の改善

【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

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

実施時期：短期

【その他の事業】

○タクシープールの整備

実施主体等：法人協会、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対策等関係施策と実施主体への積極的協力

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期：短期

⑤地域公共交通としての役割の強化

【特定事業】

○デマンドタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○バス路線の廃止による交通空白地域における代替等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

【その他の事業】

○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、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

【特定事業】

○主要駅乗り場への安定供給

実施主体等：鉄道事業者、自治体、警視庁、タクシー事業者

実施時期：短期、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】

○地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、自治体

実施時期：中期

○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、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、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、運輸局

実施時期：中期

⑦観光立国実現に向けての取組み

【特定事業】

- 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

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

- 観光客向けワンボックス車両の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- 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

- 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

- 多摩地区三交通圏・羽田空港間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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 観光タクシー向けの共同受付窓口の設置

実施主体：タクシー事業者

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

【その他の事業】

○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、自治体

実施時期：中期・短期

⑧社会・福祉への貢献への取組み

【特定事業】

○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化による情報提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○障害児童の登下校の定期送迎

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

○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

○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

○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

⑨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

○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番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○新入小学1年生に対する下校時輸送業務

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

⑩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

○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

○防犯仕切版の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○A T車の導入

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事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

○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

○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

【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

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

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、3.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、東京都西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