

第10回 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会

第10回 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会

第8回 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会

議事次第

令和4年12月13日（火）13 時 30 分

パレスホテル立川 4階 ローズルーム

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 設置要綱の改正について
- (2) 適正化・活性化の取り組み状況(タクシー事業の現状)について
- (3) 準特定地域計画の策定について
- (4) その他

3. 閉 会

<資 料>

- 資料 1-1 官報(特定地域、準特定地域の指定期限延長)
- 資料 1-2 特定地域の指定基準等について(公示)
- 資料 1-3 改正タクシー特措法のポイント等
- 資料 2-1 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱(案)
- 資料 2-2 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱(案)
- 資料 2-3 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱(案)
- 資料 3-1 タクシー事業の現状
- 資料 3-2 タクシー業界の取り組み
- 資料 4-1 東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画(案)
- 資料 4-2 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画(案)
- 資料 4-3 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画(案)

東京都北・西・南多摩交通圏 タクシー準特定地域協議会 構成員一覧

区 分	団体名等	構成員氏名	交通圏 北多摩	交通圏 南多摩	交通圏 西多摩	出欠	代理者情報	
							役職	氏名
関係地方公共団体	東京都都市整備局長	福 田 至	○	○	○	代理出席	都市整備局 都市基盤部 交通企画課 調査担当 課長代理	青木 大介
	清瀬市長	澁谷 桂司	○			代理出席	清瀬市 都市整備部道路交通課長	植田 雅康
	日野市長	大坪 冬彦		○		代理出席	日野市 まちづくり部 都市計画課 交通政策係長	村林 典彦
	羽村市長	橋本 弘山			○	代理出席	羽村市 まちづくり部 都市計画課長	橋本 雅央
タクシー事業者等	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 会長	川鍋 一朗	○	○	○	代理出席	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会副会長	藤原 廣彦
	一般社団法人東京都個人タクシー協会 会長	櫻井 敬寛	○	○		出席		
労働組合等	全国自動車交通労働組合東京地方連合会執行委員長	見須 一隆	○	○	○	出席		
	東京都交通運輸産業労働組合協議会副議長	掛川 正一	○	○	○	出席		
	全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会書記長	林 悦夫	○	○	○	出席		
	東京ハイタク観光バス労組協議会議長	行木 幸男	○	○	○	出席		
	私鉄関東地方ハイタク労働組合協議会(新立川交通労働組合)議長	石橋 清志	○	○		出席		
地域住民	一般社団法人くらしのリサーチセンター 副会長・専務理事	工藤 芳郎	○	○	○	出席		
	公益社団法人全国消費生活相談員協会 専務理事	坪田 郁子	○	○	○	出席		
	トラノーパータ東京オフィス トランスボックス編集長	櫻村 諭一		○		出席		
学識経験者	桜美林大学教授	戸崎 肇	○	○	○	出席		
	駒澤大学法科大学院 教授	若林 亜理砂	○	○	○	出席		
タクシー事業の適正化及び活性化 に資するその他事業を営む者	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	浅川 靖之	○	○	○	欠(委任状)		
その他関係者	読売新聞東京本社論説副委員長	佐々木 達也	○	○	○	欠(委任状)		
	株式会社ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部シニアマネージャー	保坂 健二	○	○	○	出席		
	ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役	丸尾 正之	○	○	○	出席		

東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会構成員名簿

(順不同・敬称略)

令和４年１２月１３日現在

区 分	構成員氏名	団体名等
関係地方公共団体	福 田 至	東京都都市整備局長
	澁谷 桂司	清瀬市長
タクシー事業者等	川鍋 一朗	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 会長
	櫻井 敬寛	一般社団法人東京都個人タクシー協会 会長
労働組合等	見須 一隆	全国自動車交通労働組合東京地方連合会執行委員長
	掛川 正一	東京都交通運輸産業労働組合協議会副議長
	林 悦夫	全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会書記長
	行木 幸男	東京ハイタク観光バス労組協議会議長
	石橋 清志	私鉄関東地方ハイタク労働組合協議会(新立川交通労働組合)議長
地域住民	工藤 芳郎	一般社団法人くらしのリサーチセンター 副会長・専務理事
	坪田 郁子	公益社団法人全国消費生活相談員協会 専務理事
学識経験者	戸崎 肇	桜美林大学教授
	若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授
タクシー事業の適正化及び活性化に資するその他事業を営む者	浅川 靖之	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー
その他関係者	佐々木 達也	読売新聞東京本社論説副委員長
	保坂 健二	株式会社ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部シニアマネージャー
	丸尾 正之	ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役

東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会構成員名簿

(順不同・敬称略)

令和４年１２月１３日現在

区 分	構成員氏名	団体名等
関係地方公共団体	福 田 至	東京都都市整備局長
	橋本 弘山	羽村市長
タクシー事業者等	川鍋 一朗	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 会長
労働組合等	見須 一隆	全国自動車交通労働組合東京地方連合会執行委員長
	掛川 正一	東京都交通運輸産業労働組合協議会副議長
	林 悦夫	全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会書記長
	行木 幸男	東京ハイタク観光バス労組協議会議長
地域住民	工藤 芳郎	一般社団法人くらしのリサーチセンター 副会長・専務理事
	坪田 郁子	公益社団法人全国消費生活相談員協会 専務理事
学識経験者	戸崎 肇	桜美林大学教授
	若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授
タクシー事業の適正化及び活性化に資するその他事業を営む者	浅川 靖之	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー
その他関係者	佐々木 達也	読売新聞東京本社論説副委員長
	保坂 健二	株式会社ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部シニアマネージャー
	丸尾 正之	ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会構成員名簿

(順不同・敬称略)

令和４年１２月１３日現在

区 分	構成員氏名	団体名等
関係地方公共団体	福 田 至	東京都都市整備局長
	大坪 冬彦	日野市長
タクシー事業者等	川鍋 一朗	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 会長
	櫻井 敬寛	一般社団法人東京都個人タクシー協会 会長
労働組合等	見須 一隆	全国自動車交通労働組合東京地方連合会執行委員長
	掛川 正一	東京都交通運輸産業労働組合協議会副議長
	林 悦夫	全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会書記長
	行木 幸男	東京ハイタク観光バス労組協議会議長
	石橋 清志	私鉄関東地方ハイタク労働組合協議会(新立川交通労働組合)議長
地域住民	工藤 芳郎	一般社団法人くらしのリサーチセンター 副会長・専務理事
	坪田 郁子	公益社団法人全国消費生活相談員協会 専務理事
	樫村 諭一	トラノーバ社東京オフィス トランスボックス編集長
学識経験者	戸崎 肇	桜美林大学教授
	若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授
タクシー事業の適正化及び活性化に資するその他事業を営む者	浅川 靖之	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー
その他関係者	佐々木 達也	読売新聞東京本社論説副委員長
	保坂 健二	株式会社ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部シニアマネージャー
	丸尾 正之	ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役

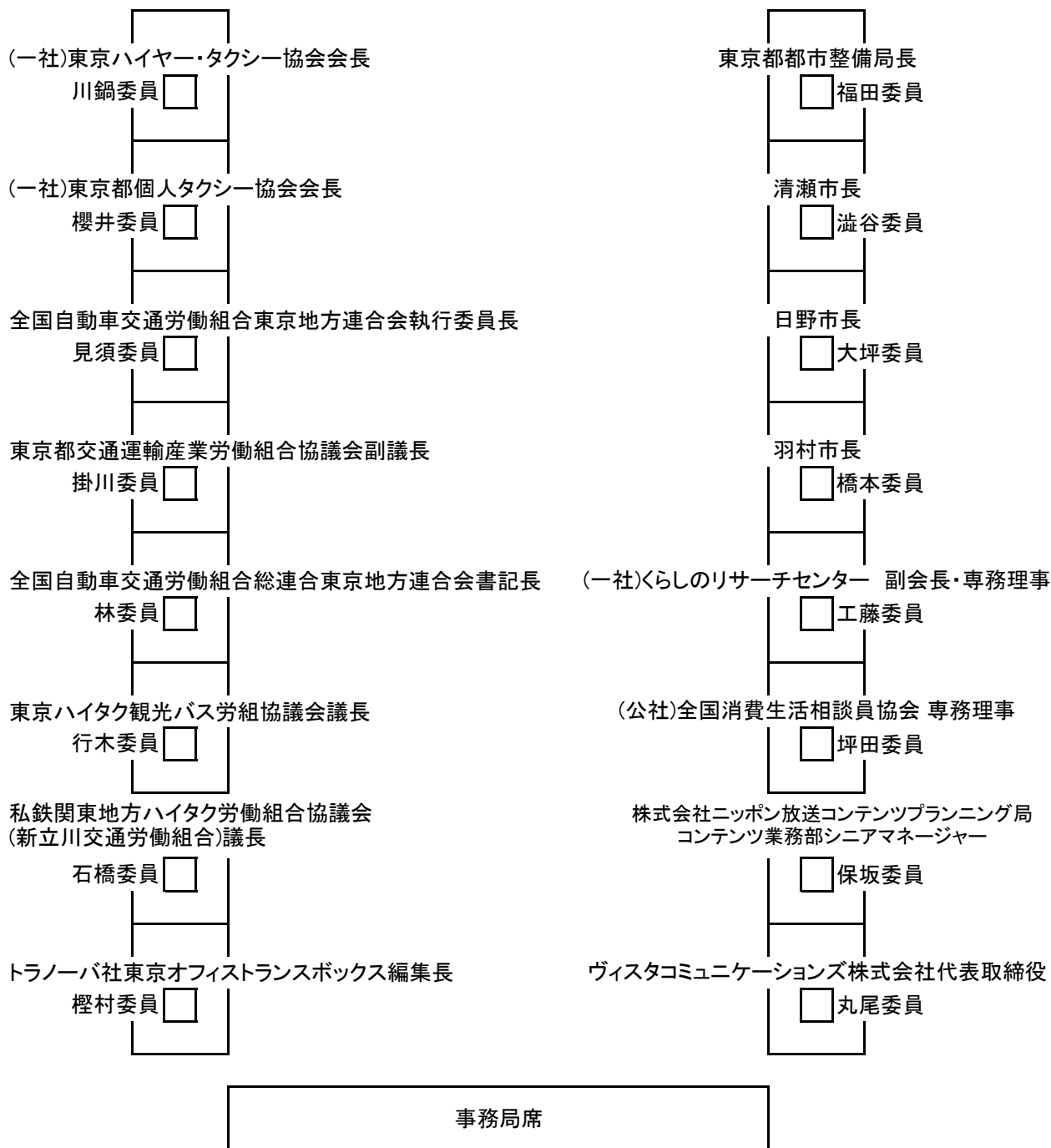
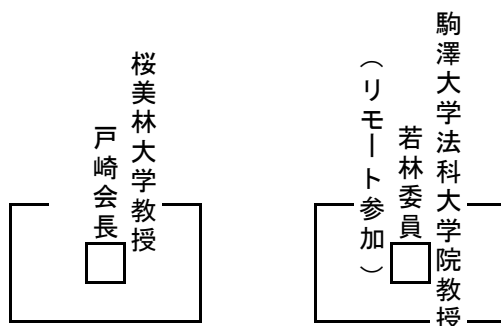
第10回東京都北多摩交通圏及び西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第8回東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会

出席者名簿

令和4年12月13日(火)
パレスホテル立川

東京都都市整備局長	福田 至
※代理出席 都市整備局都市基盤部交通企画課調査担当課長代理	青木 大介
清瀬市長	澁谷 桂司
※代理出席 清瀬市都市整備部道路交通課長	植田 雅康
日野市長	大坪 冬彦
※代理出席 日野市まちづくり部都市計画課交通政策係長	村林 典彦
羽村市長	橋本 弘山
※代理出席 羽村市まちづくり部都市計画課長	橋本 雅央
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会会長	川鍋 一朗
※代理出席 副会長	藤原 廣彦
一般社団法人東京都個人タクシー協会会長	櫻井 敬寛
全国自動車交通労働組合東京地方連合会執行委員長	見須 一隆
東京都交通運輸産業労働組合協議会副議長	掛川 正一
全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会書記長	林 悦夫
東京ハイタク観光バス労組協議会議長	行木 幸男
私鉄関東地方ハイタク労働組合協議会(新立川交通労働組合)議長	石橋 清志
一般社団法人くらしのリサーチセンター副会長・専務理事	工藤 芳郎
公益社団法人全国消費生活相談員協会専務理事	坪田 郁子
トラノーバ社東京オフィス トランスボックス編集長	檜村 諭一
桜美林大学教授	戸崎 肇
駒澤大学法科大学院教授	若林 亜理砂
株式会社ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部シニアマネージャー	保坂 健二
ヴィスタコミュニケーションズ株式会社代表取締役	丸尾 正之

第10回東京都北・西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会
第8回東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会



○国土交通省告示第七百三十一号

特定地域及び準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）第三条第二項及び第三条の二第一項の規定に基づき、特定地域及び準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施行規程の一部を改正する告示を次のように定める。

令和四年六月三十日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

特定地域及び準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施行規程の一部を改正する告示
特定地域及び準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施行規程（平成二十六年国土交通省告示第五十六号）の一部を次のように改正する。
次の表により、改正前欄に掲げる規定の破線で囲んだ部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の破線で囲んだ部分のように改める。

改正後

改正前

（特定地域）

第四条 法第三条第一項の規定に基づき特定地域として指定する地域は、道路運送法施行規則第五条の規定に基づき次の表の上欄に掲げる地方運輸局長が定める営業区域のうち同表の中欄に掲げる営業区域とし、当該指定に係る期間は、それぞれ同表の下欄に掲げる期間とする。

地方運輸局長		営業区域	期 間
一 近畿運輸局長	〔北摂交通圏〕	（略）	令和四年七月一日から令和七年六月三十日まで
	（略）		（略）

（特定地域）

第四条 法第三条第一項の規定に基づき特定地域として指定する地域は、道路運送法施行規則第五条の規定に基づき次の表の上欄に掲げる地方運輸局長が定める営業区域のうち同表の中欄に掲げる営業区域とし、当該指定に係る期間は、それぞれ同表の下欄に掲げる期間とする。

地方運輸局長		営業区域	期 間
一 関東運輸局長	〔南多摩交通圏〕	〔北摂交通圏〕	令和元年七月一日から令和四年六月三十日まで
	（略）		令和元年七月一日から令和四年六月三十日まで
二 近畿運輸局長		（略）	（略）

(準特定地域)

第五条 法第三条の二第一項の規定に基づき準特定地域として指定する地域は、道路運送法施行規則第五条の規定に基づき次の表の上欄に掲げる地方運輸局長が定める営業区域のうち同表の中欄に掲げる営業区域とし、当該指定に係る期間は、それぞれ同表の下欄に掲げる期間とする。

地方運輸局長	営業区域	期 間
(略)	(略)	(略)
三 関東運輸局長	「特別区・武三交通圏」、「北多摩交通圏」、「西多摩交通圏」、「県央交通圏」、「湘南交通圏」、「小田原交通圏」、「市原交通圏」、「県南西部交通圏」、「県北交通圏（埼玉県）」、「県北交通圏（茨城県）」、「水戸県央交通圏」、「県南交通圏（茨城県）」、「県西交通圏」、「県南交通圏（栃木県）」、「塩那交通圏」及び「甲府交通圏」	令和元年十月一日から令和四年九月三十日まで
(略)	「南多摩交通圏」	令和四年七月一日から令和六年九月三十日まで
九 九州運輸局長	(略)	(略)
(略)	「大牟田市」	令和二年十月一日から令和五年九月三十日まで
(略)	(略)	(略)

(準特定地域)

第五条 法第三条の二第一項の規定に基づき準特定地域として指定する地域は、道路運送法施行規則第五条の規定に基づき次の表の上欄に掲げる地方運輸局長が定める営業区域のうち同表の中欄に掲げる営業区域とし、当該指定に係る期間は、それぞれ同表の下欄に掲げる期間とする。

地方運輸局長	営業区域	期 間
(略)	(略)	(略)
三 関東運輸局長	「特別区・武三交通圏」、「北多摩交通圏」、「西多摩交通圏」、「県央交通圏」、「湘南交通圏」、「小田原交通圏」、「市原交通圏」、「県南西部交通圏」、「県北交通圏（埼玉県）」、「県北交通圏（茨城県）」、「水戸県央交通圏」、「県南交通圏（茨城県）」、「県西交通圏」、「県南交通圏（栃木県）」、「塩那交通圏」及び「甲府交通圏」	令和元年十月一日から令和四年九月三十日まで
(略)	(略)	(略)
九 九州運輸局長	(略)	(略)
(略)	「大牟田市」	令和二年十月一日から令和五年九月三十日まで
(略)	(略)	(略)

附 則

この告示は、令和四年七月一日から施行する。

公 示

特定地域の指定基準等について

特定地域及び準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）第 3 条に規定する特定地域の指定基準等について、下記のとおり公示する。

平成 27 年 1 月 30 日

関東運輸局長 又野 己知

記

1. 特定地域の指定

国土交通大臣は、直近年度末現在のタクシー車両数が適正車両数の上限値を上回っている準特定地域のうち、次の（１）から（６）のいずれにも該当する営業区域を特定地域として指定するものとする。ただし、日車營收が平成13年度と比較して増加している営業区域については指定しないものとする。

（１）実働実車率が平成13年度と比較して10%以上減少していること。

（２）次の①又は②のいずれかに該当すること。

① 当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計のうち、タクシー事業に係る営業収支率が100%を下回る事業者が当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が占める割合（以下「赤字事業者車両数シェア」という。）が1/2以上であること。

② 赤字事業者車両数シェアが1/3以上であって、前年度と比較して赤字事業者車両数シェアが10ポイント以上増加していること。

（３）人口30万人以上の都市を含む営業区域であること。

（４）総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと。

（５）次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車營收又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること。

② 当該営業区域における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値を上回っていること。

- ③ 当該営業区域における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値を上回っていること。
- (6) 当該営業区域における協議会の同意があること。

2. 指定期間等

1. の指定は、原則として毎年1月1日を目途に3年を超えない範囲で期間を定めて指定するものとし、指定の延長は原則として1回に限って行うことができるものとする。ただし、指定期間中であっても、1. に掲げる基準に該当しなくなった場合（指定からの期間が2年未満の場合を除く。）、国土交通大臣は指定の解除を行うものとする。

また、指定を解除する営業区域又は指定の延長を行わない営業区域にあっては、原則として準特定地域として指定するものとする。

なお、当該指定及び指定の解除は告示により行う。

3. 指定等のための各種指標の把握等

指定等に当たっては各年度ごとの旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年3月31日運輸省令第21号）に基づく法人事業者の事業実績報告等を用いるものとし、地方運輸局は、毎年度の各営業区域ごとの数値を原則として7月30日までにとりまとめ、本省に報告するものとする。

附 則

- 1 本通達は、平成27年1月30日から施行する。
- 2 平成25年度の各種指標に基づく特定地域の指定については、本則2. に定める期日にかかわらず、指定するものとする。

改正タクシー特措法＝特定地域及び準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25年11月成立、平成26年1月施行）

- ① 道路運送法に基づく「新規参入は許可制、増車は届出制」という規制緩和の原則は維持しつつ、供給過剰対策が必要な地域について、**特定地域と準特定地域の二本立ての制度を創設**。
- ② **特定地域**については、**新規参入・増車は禁止**。
- ③ 認可を受けた特定地域計画に基づく供給過剰対策の取組に関する**独占禁止法の適用除外**。
- ④ 一定の場合には、供給輸送力を削減しない事業者に対して、**営業方法の制限に関する勧告・命令**が可能に。
- ⑤ 特定地域及び準特定地域において**公定幅運賃制度を創設**。

原則（道路運送法）

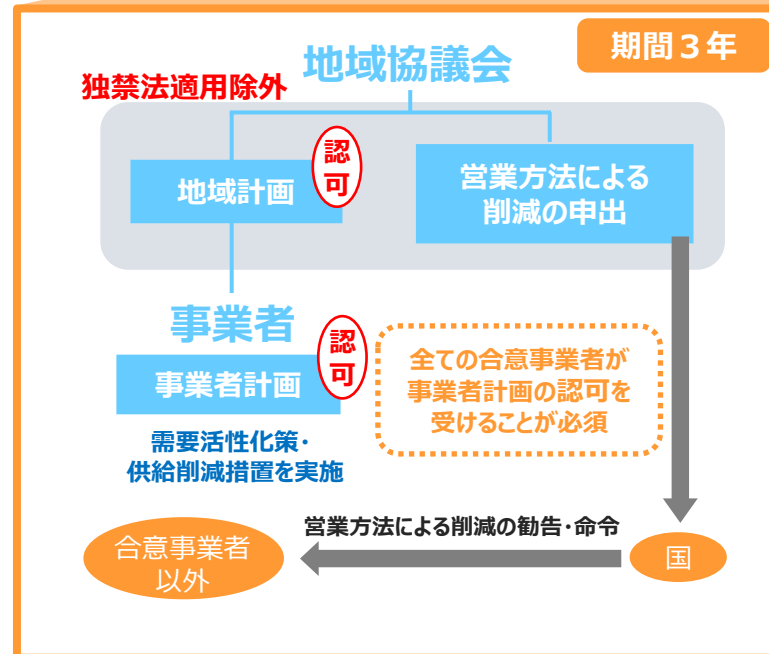
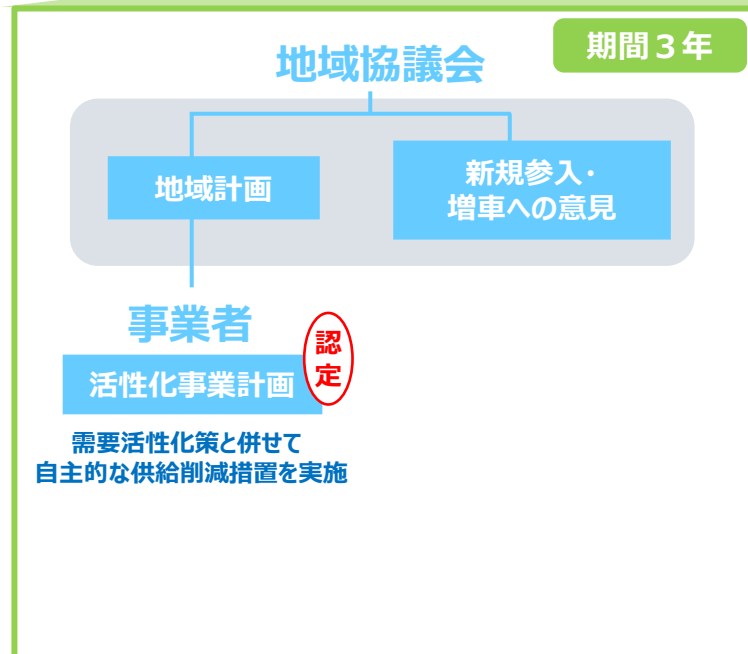
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）



旧特措法

改正タクシー特措法

	H21.10.1~	H26.1.27~	H28.7.1~	R1.7.1~ R4.6.30	R4.7.1~
北多摩交通圏	特定地域	準特定地域	準特定地域	準特定地域	準特定地域
南多摩交通圏	特定地域	準特定地域	特定地域	特定地域 (延長)	準特定地域
西多摩交通圏	特定地域	準特定地域	準特定地域	準特定地域	準特定地域

「特定地域の指定等について」
2. により3年延長

準特定地域における車両に関する諸制度

	全日制限 (営業方法制限通達)	期間限定減車 (期間限定減車通達)	休車 (事業再構築)	コロナ臨時休車
制度概要	営業方法の制限を行う場合に、車両の抹消登録を可能とする措置	東日本大震災の影響に対応するための特例措置 (一定期間内に実施した減車分に係る復活増車の弾力的な取扱い)	活性化事業計画に基づく事業再構築(減休車)	新型コロナウイルス感染拡大の影響による著しい需要低下に対応するための措置
対象地域	全ての準特定地域	公示で指定する地域 (指定期間：R5.7.31まで)	全ての準特定地域	すべての地域 (新たな休車はR4.3.31迄)
対象事業者	減休車率が公示に定める割合以上の事業者	減休車率が公示に定める割合以上の事業者	減車を実施した事業者	全事業者
実施車両数の限度	実施した減休車数と同数	通達に規定なし	実施した減車数と同数 ※新たに休車を実施する場合は、準特定地域指定日以降に実施した減車数と同数	営業所に所属するすべての車両を休車することは不可
実施手続	○活性化事業計画の認定申請 ○認定後、実施車両数の届出 (通達に基づく届出)	○期間限定減車の届出 (道路運送法に基づく事業計画変更の届出)	○活性化事業計画の認定申請 ○認定後、休車実施届出 (道路運送法に基づく事業計画変更の届出)	○臨時休車報告書の提出 (通達に基づく報告)
復活手続	○実施車両数の変更の届出 (通達に基づく届出) ・準特定地域の指定期間中、いつでも届出可能 ・復活車両の要件あり(UD車両、電気自動車、ASV機器搭載車等) ※準特定地域指定が解除された時点で全日制限をしていた車両は、解除後6ヶ月以内に新規登録等を行わない場合減車として扱われる(ただし当該車両は監査対象外)。	○増車認可申請(道路運送法に基づく事業計画変更認可申請) ・需給状況の判断結果に関わらず申請可能 ・復活車両の要件なし ※期間満了時(令和5年7月31日)までに増車申請がなされない場合は、通常の減車として扱われる。	○休車解除申請(特措法及び道路運送法に基づく事業計画変更の申請) ・需給状況の判断結果に基づき、増加可能枠が算定された場合のみ申請可能	○臨時休車させていた車両を復活する旨記載し報告(通達に基づく報告) ・一時抹消していた車両は報告後登録すれば運行可 ・休車中の車両はR6.3.31までに復活手続を行わない場合は通常の減車として扱われる。

関自旅二第5247号
令和2年3月31日
一部改正 令和2年8月19日
一部改正 令和2年11月19日
一部改正 令和3年2月12日
一部改正 令和3年4月14日
一部改正 令和3年7月15日
一部改正 令和3年10月14日
一部改正 令和4年1月31日

管内各運輸支局長 殿
(単名各通)

関東運輸局自動車交通部長
(公印省略)

新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置について

標記について、令和2年3月31日付けで自動車局旅客課長より別添のとおり事務連絡があり、下記のとおり、当局における休車の特例措置（以下「臨時休車」という。）を定めたので、遺漏なきよう取り扱います。

なお、関係事業者団体長あて、別添のとおり通知したので申し添えます。

記

1. 対象となる事業

一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシー事業を除く。）とする。

2. 必要な手続き

事業者は、臨時休車を行おうとする場合には、あらかじめ、営業所の所在地を管轄する運輸支局に対し、別紙臨時休車報告書を提出する。
これを変更しようとするときも同様とする。

3. 適用方法等

(1) 臨時休車は、次のいずれかによることとする。

- ①道路運送車両法に規定する一時抹消登録等を行うこと
- ②自動車検査証の有効期間が満了した状態で保有すること

(2) (1) ②の車両は、運輸規則第19条の2に規定する「事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償する措置」は適用しない。

- (3) 臨時休車は、営業所のすべての車両を対象とすることは認めない。
- (4) 臨時休車を終了する場合には、無車検運行等法令違反にならないよう十分留意すること。
- (5) (1) ①の臨時休車を実施した車両については、令和6年3月31日までに登録を行わない場合には、減車したものとみなして道路運送法を適用する。
- (6) (1) ②の臨時休車を実施した車両については、令和6年3月31日までに事業計画を確保すること。
- (7) (1) の臨時休車を実施した車両は、輸送実績における実在車両数から除くものとする。

4. 適用期間

臨時休車の適用期間は、令和4年3月31日までとする。

附 則 (令和2年8月19日 一部改正)

- 1. 本通達は、令和2年8月19日から適用する。
- 2. 本通達改正前に提出された臨時休車報告書については、臨時休車報告書文中の「適用期間満了後2ヶ月以内」を「適用期間満了後3ヶ月以内」と読み替えて適用する。

附 則 (令和2年11月19日 一部改正)

本通達は、令和2年11月19日から適用する。

附 則 (令和3年2月12日 一部改正)

本通達は、令和3年2月12日から適用する。

附 則 (令和3年4月14日 一部改正)

本通達は、令和3年4月14日から適用する。

附 則 (令和3年7月15日 一部改正)

本通達は、令和3年7月15日から適用する。

附 則 (令和3年10月14日 一部改正)

本通達は、令和3年10月14日から適用する。

附 則 (令和4年1月31日 一部改正)

- 1. 本通達は、令和4年1月31日から適用する。
- 2. 本通達改正前に提出された臨時休車報告書については、臨時休車報告書文中の「適用期間満了後3ヶ月以内」を「令和6年3月31日まで」と読み替えて適用する。

タクシーの新サービスについて

① 事前確定運賃

H31.4.26施行

【概要】

○配車アプリ等に搭載された電子地図を用いて、旅客が入力した乗車地点と降車地点の推計走行距離を基に算出した運賃を事前に収受する制度。

【利用者の利便向上】

○渋滞や回り道等を気にすることなく、安心してタクシーを利用することが可能。

<サービス例>

・霞が関から六本木ヒルズまでの推定走行距離2.9kmを基に運賃(1370円)を算出して表示



※東京の法人180社で導入(東京の全法人のうち約11.6%が導入)

(R4.1.7時点)

② 一括定額運賃

R2.11.30施行

【概要】

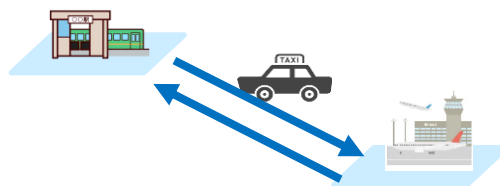
○複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う制度(回数券・定期券)。

【利用者の利便向上】

○通勤や通院など、継続利用に便利。一括清算することにより割安になることが期待。

<サービス例>

- ・ターミナル駅⇄空港を乗降地に設定
- ・回数を10回に設定
- ・割引率は1割(9回分の運賃で10回分の回数券)



※東京(東京エムケイ社)
令和3年5月7日から利用可能
六本木～羽田空港の回数券(11回分)
利用者は1回当たり約1割引で利用可

※その他(上記以外に14社)

- ・水戸市:市内一定エリアでの乗り放題
- ・長野市:佐久間総合病院までの回数券 等

③ 相乗りタクシー

R3.11.1施行

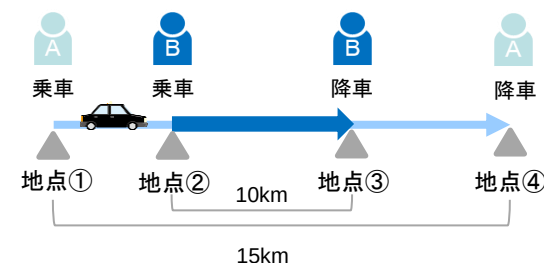
【概要】

○配車アプリを通じて、目的地の近い旅客をマッチングし、タクシーに相乗りする制度。

【利用者の利便向上】

○距離に応じて複数人で運賃を割勘することによりドアtoドアで割安に移動することが可能。

<利用イメージ>



【地点①～④のタクシー運賃が5,000円の場合】

Aの運賃: 3,000円(5,000円 × 15km/25km)

Bの運賃: 2,000円(5,000円 × 10km/25km)

(案)

東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

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準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準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「準特定地域」という。）の関係者の合意に基づいて自主的な取組を中心として、当該準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準特定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) 準特定地域計画の作成
- (2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 準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、次の区分にそれぞれ掲げる者とする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 学識経験者

① 戸崎肇 (~~首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース観光政策・情報領域特任教授、桜美林大学ビジネスマネジメント学群アビエーションマネジメント学類教授~~)

② 若林亜理砂 (駒澤大学法科大学院教授)

- (6) 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~~ 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー

- (7) その他協議会が必要と認める者

① 佐々木達也 (読売新聞東京本社集論説委員論説副委員長)

② 保坂健二 (ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部長 シニアマネージャー)

③ ~~小笠原勝 (株式会社文昌堂総務部執行役員部長)~~

丸尾正之 (ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役)

- 2 協議会は前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

- 3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等(事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。)に申し出をするものとする。

ただし、第5条第~~4~~4~~1~~3項の規定に基づき協議会の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

- 4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は~~令和2年3月31日まで~~準特定地域として指定されている期間とする。
- 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 協議会には事務局を設置する。
- 6 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。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は~~令和2年3月31日まで~~準特定地域として指定されている期間とする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 10 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) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 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すること。
 - (3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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、当該準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~~3分の2以上~~過半数であること。
 - ③ ~~タクシー事業者の区分ごとに、合意す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、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。~~

~~④③~~ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。

~~⑤④~~ 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。）の過半数が合意すること。

~~⑥⑤~~ 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準特定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すること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 会長が合意すること。

② 合意するタクシー事業者が準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準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。

③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。

~~11 前項(3)③に掲げるタクシー事業者の区分は、次のとおりとする。~~

~~—(1) 大規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が65両以上~~

~~—(2) 中規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が42両以上64両以下~~

~~—(3) 小規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が41両以下~~

~~—(4) 個人タクシー事業者~~

~~1211~~ 協議会は、特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。

~~1312~~ 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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。

~~1413~~ 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。

~~1514~~ 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。

~~1615~~ 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。

~~1716~~ 会長は、公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出次に掲げる事項に加え、軽微な事項について、やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第~~4~~413項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見書に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会に報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、協議会会長と分科会会長で協議し定めるものとする。

(その他)

第7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24年11月20日 一部改正

附則 平成25年11月28日 一部改正

附則 平成26年 1月24日 一部改正

附則 平成26年 2月18日 一部改正

附則 平成27年 2月24日 一部改正

附則 平成27年12月15日 一部改正

附則 平成28年 8月23日 一部改正

附則 平成29年 3月29日 一部改正

附則 平成30年11月19日 一部改正

附則 令和 2年 1月20日 一部改正

附則 令和 年 月 日 一部改正

(案)

東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

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準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準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「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準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準特定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) 準特定地域計画の作成

(2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整

① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整

(3) 準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、次の区分にそれぞれ掲げる者とする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 学識経験者

① 戸崎肇 (~~首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース観光政策・情報領域特任教授、桜美林大学ビジネスマネジメント学群アビエーションマネジメント学類教授~~)

② 若林重理砂 (駒澤大学法科大学院教授)

(6) 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~~ 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー

(7) その他協議会が必要と認める者

① 佐々木達也 (読売新聞東京本社論説委員)

② 保坂健二 (ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部長 シニアマネージャー)

③ ~~小笠原勝 (株式会社文昌堂総務部執行役員部長)~~

丸尾正之 (ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役)

2 協議会は前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等(事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。)に申し出をするものとする。

ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は~~令和4年9月30日まで~~準特定地域として指定されている期間とする。
- 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 協議会には事務局を設置する。
- 6 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。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は~~令和4年9月30日まで~~準特定地域として指定されている期間とする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 10 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) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 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すること。
 - (3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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、当該準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すること。

- 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。）の過半数が合意すること。
 - 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準特定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すること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- ① 会長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 12 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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。
- 13 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
- 14 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。
- 15 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。
- 16 会長は、次に掲げる事項に加え、軽微な事項について、やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。
なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第13項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。
- (1) 新規許可、営業区域の設定及び増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決
 - (2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

- 第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。
- 2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必

要と認めた者で構成する。

- 3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会の会長が指名する。
- 4 分科会で検討した内容は協議会に報告するものとする。
- 5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、協議会会長と分科会会長で協議し定めるものとする。

(その他)

第7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24年11月20日 一部改正
附則 平成25年11月28日 一部改正
附則 平成26年 1月24日 一部改正
附則 平成26年 2月18日 一部改正
附則 平成27年 2月24日 一部改正
附則 平成27年12月15日 一部改正
附則 平成29年 3月29日 一部改正
附則 平成30年11月19日 一部改正
附則 令和 2年 1月20日 一部改正
附則 令和 年 月 日 一部改正

(案)

東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱

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準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、特定地域及び準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「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準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準特定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) 準特定地域計画の作成

(2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整

① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整

(3) 準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、次の区分にそれぞれ掲げる者とする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民
- (5) 学識経験者

① 戸崎肇 (~~首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース観光政策・情報領域特任教授、桜美林大学ビジネスマネジメント学群アビエーションマネジメント学類教授~~)

② 若林亜理砂 (駒澤大学法科大学院教授)

(6) 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~~ 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー

(7) その他協議会が必要と認める者

① 佐々木達也 (読売新聞東京本社 論説委員副委員長)

② 保坂健二 (ニッポン放送コンテンツプランニング局コンテンツ業務部長 シニアマネージャー)

③ ~~小笠原勝 (株式会社文昌堂総務部執行役員部長)~~

丸尾正之 (ヴィスタコミュニケーションズ株式会社 代表取締役)

2 協議会は前項の(1)～(4)の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項の(5)～(7)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は会長等(事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。)に申し出をするものとする。

ただし、第5条第13項の規定に基づき協議会の公表があった場合には、協議会の開催日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

(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、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長の任期は~~令和4年9月30日まで~~準特定地域として指定されている期間とする。
- 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 協議会には事務局を設置する。
- 6 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。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は~~令和4年9月30日まで~~準特定地域として指定されている期間とする。
- 9 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 10 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) 会長の選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 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すること。
 - (3) 準特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画に合意するタクシー事業者が準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、当該準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すること。

- 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。）の過半数が合意すること。
 - 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準特定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すること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- ① 会長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 11 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。
- 12 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が、協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。
- 13 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の45日前までにその旨を公表するものとする。
- 14 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。
- 15 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。
- 16 会長は、次に掲げる事項に加え、軽微な事項について、やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。
なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第13項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。
- (1) 新規許可、営業区域の設定及び増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決
 - (2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(分科会)

- 第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。
- 2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必

要と認めたもので構成する。

- 3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。
- 4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。
- 5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、協議会会長と分科会会長で協議し定めるものとする。

(その他)

第7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24年11月20日 一部改正
附則 平成25年11月28日 一部改正
附則 平成26年 1月24日 一部改正
附則 平成26年 2月18日 一部改正
附則 平成27年 2月24日 一部改正
附則 平成27年12月15日 一部改正
附則 平成29年 3月29日 一部改正
附則 平成30年11月30日 一部改正
附則 令和 2年 1月20日 一部改正
附則 令和 年 月 日 一部改正

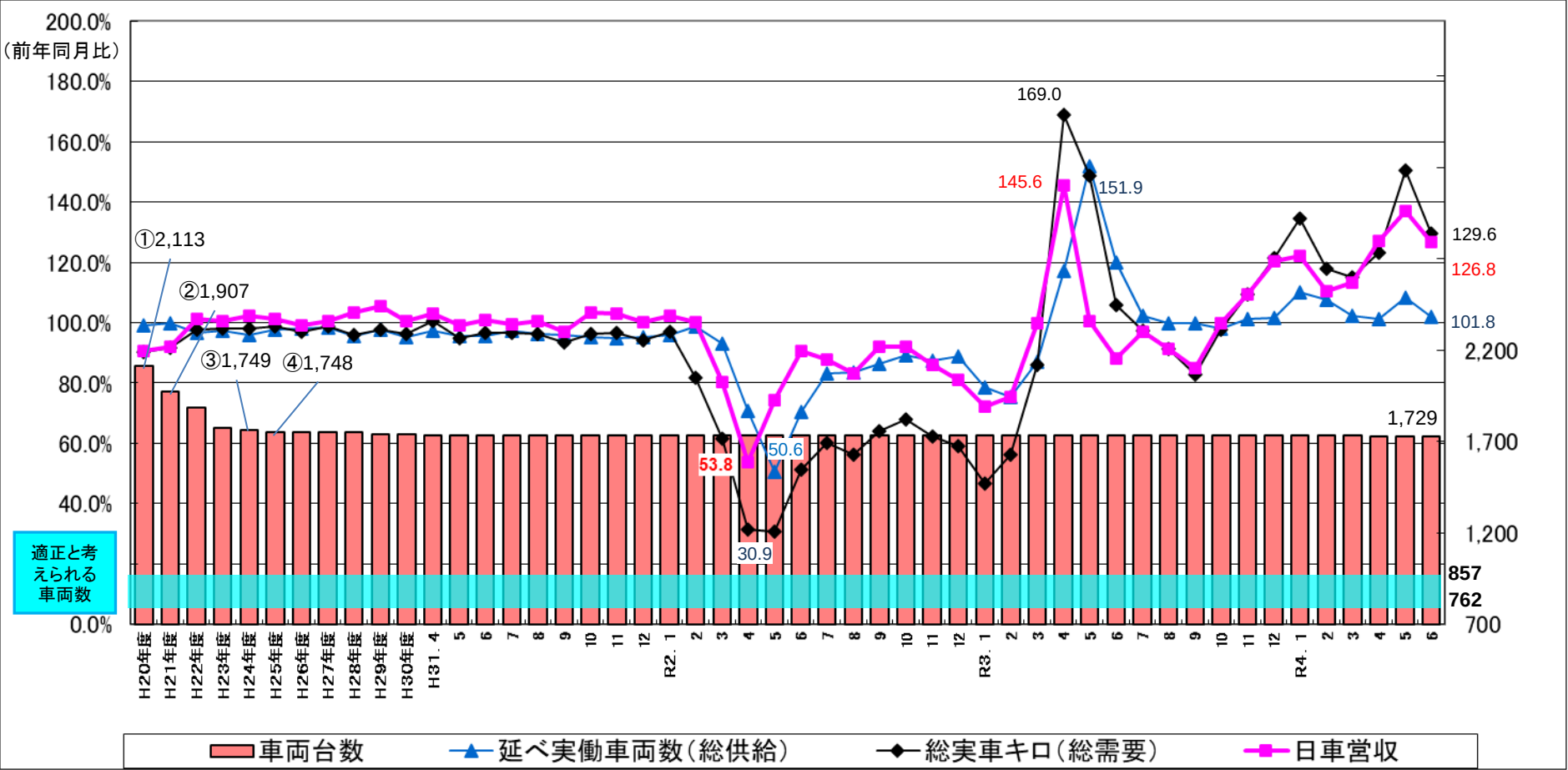
タクシー事業の現状について (北多摩・西多摩・南多摩交通圏)

1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

①北多摩交通圏

- ①H20.7.11 特定特別監視地域指定
- ②H21.10.1 タク特措法施行 特定地域指定
- ③H24.10.1 特定地域再指定
- ④H26.1.27 改正タク特措法施行 準特定地域指定

資料: 関東運輸局調べ

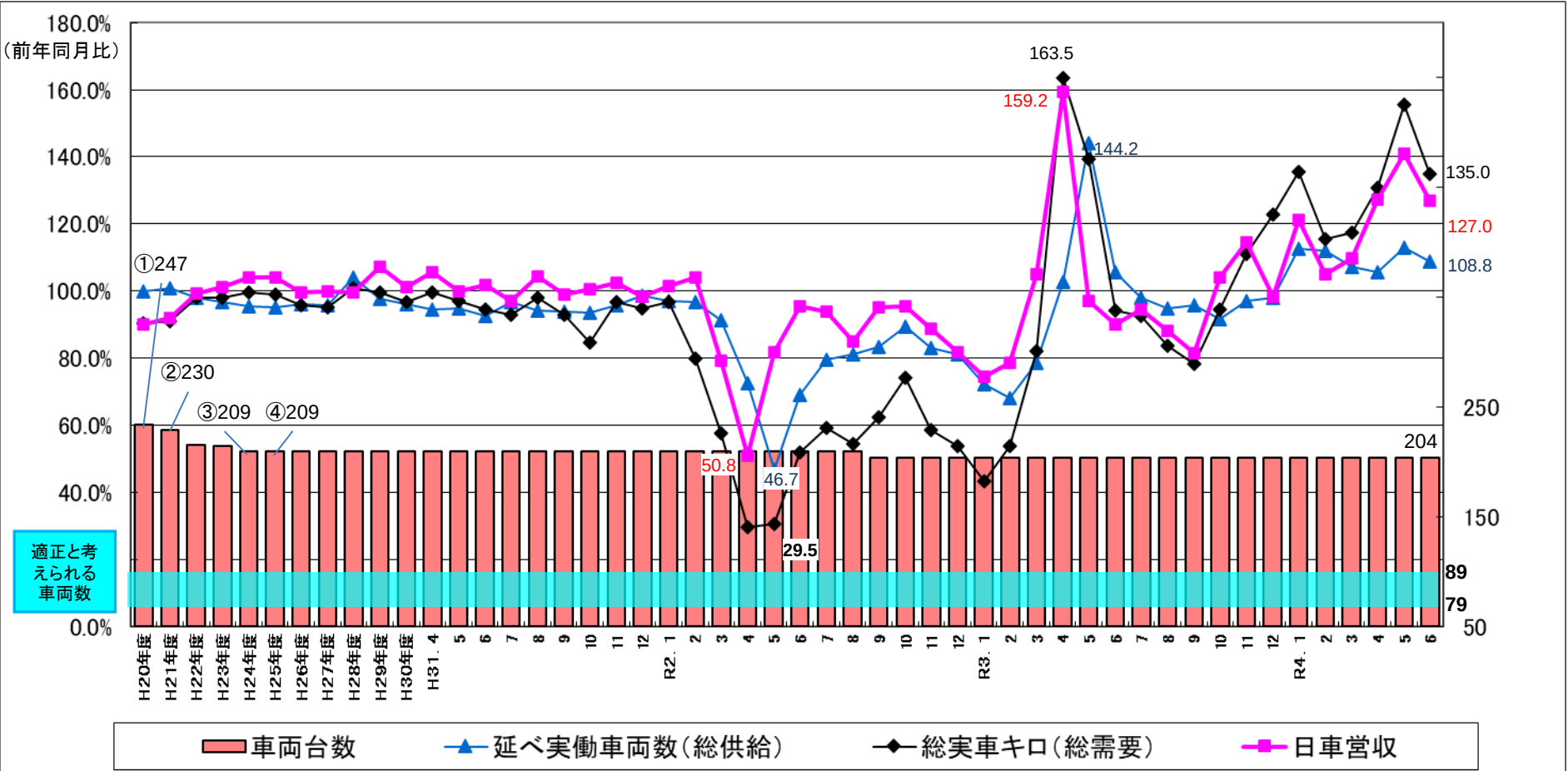


1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

②西多摩交通圏

- ①H20.7.11 特定特別監視地域指定
- ②H21.10.1 タク特措法施行 特定地域指定
- ③H24.10.1 特定地域再指定
- ④H26.1.27 改正タク特措法施行 準特定地域指定

資料: 関東運輸局調べ

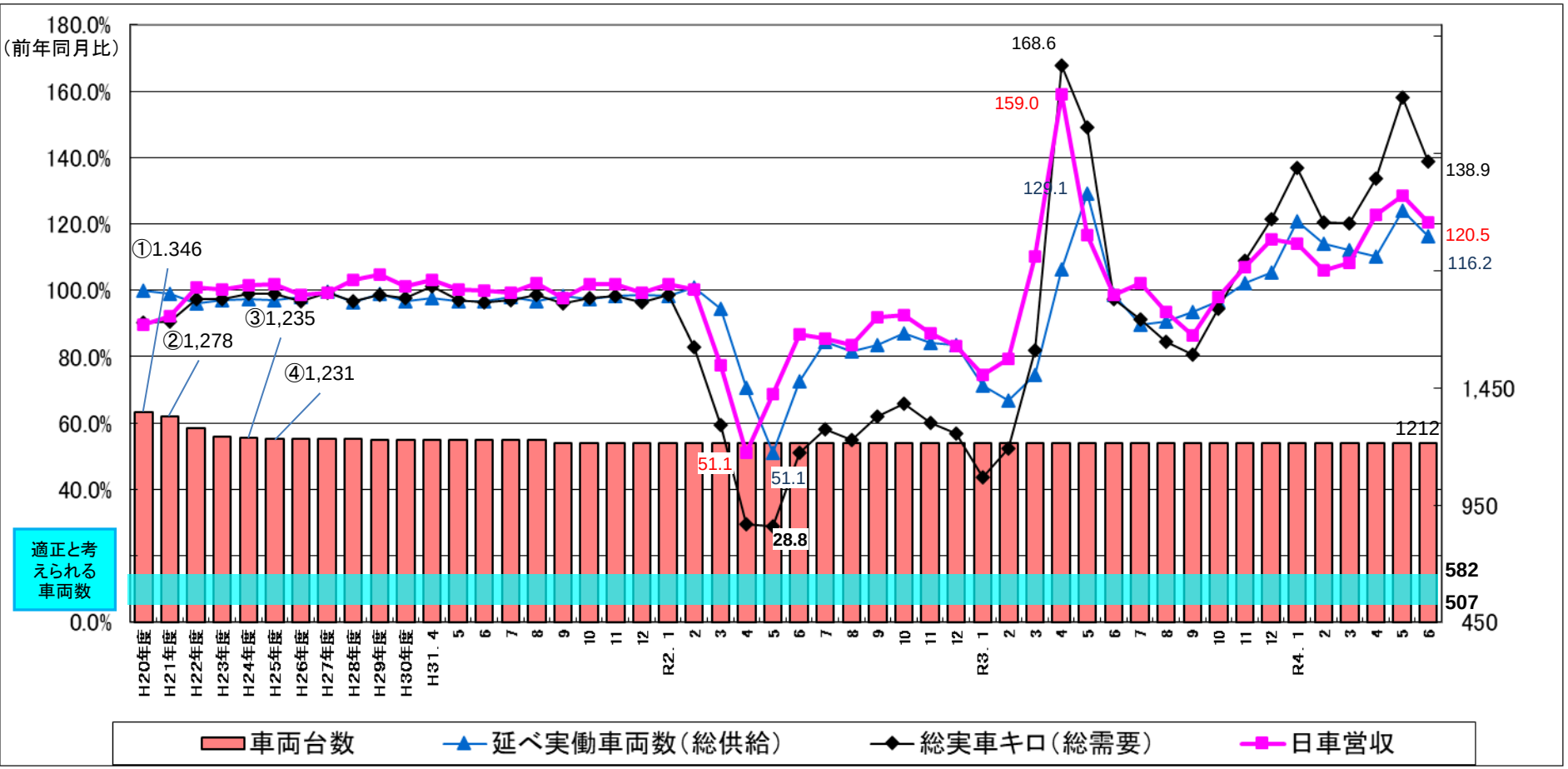


1. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移

③南多摩交通圏

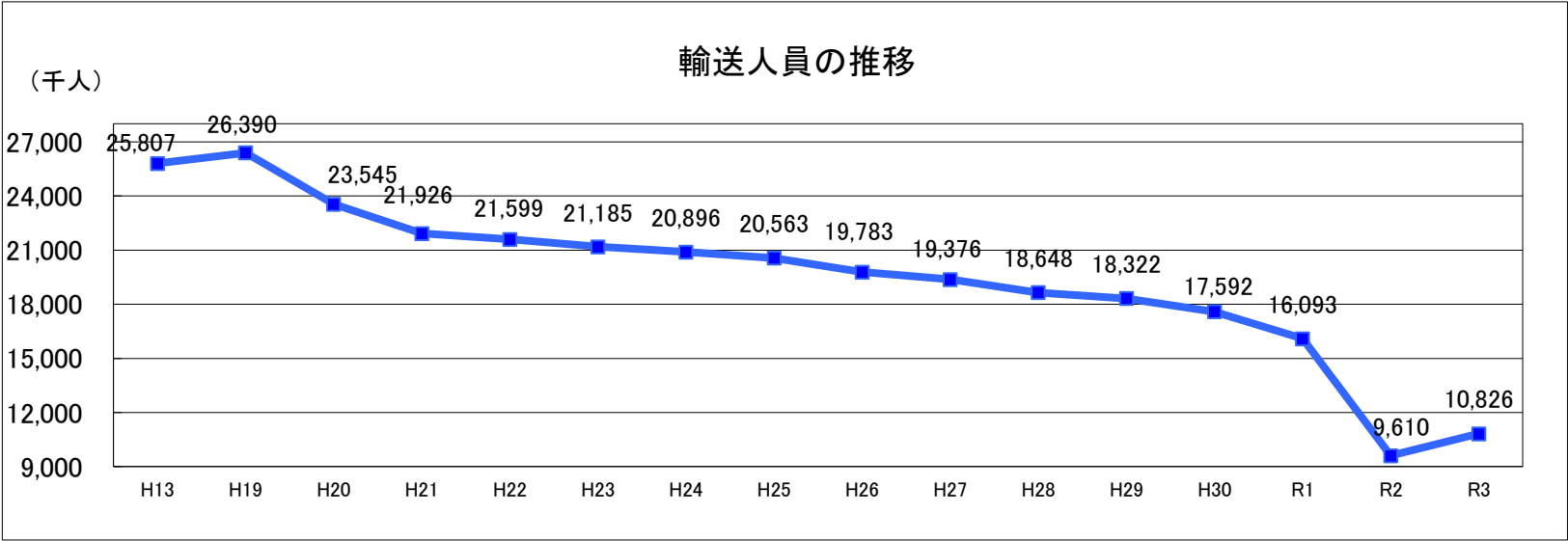
- ①H20.7.11 特定特別監視地域指定
- ②H21.10.1 タク特措法施行 特定地域指定
- ③H24.10.1 特定地域再指定
- ④H26.1.27 改正タク特措法施行 準特定地域指定

資料: 関東運輸局調べ

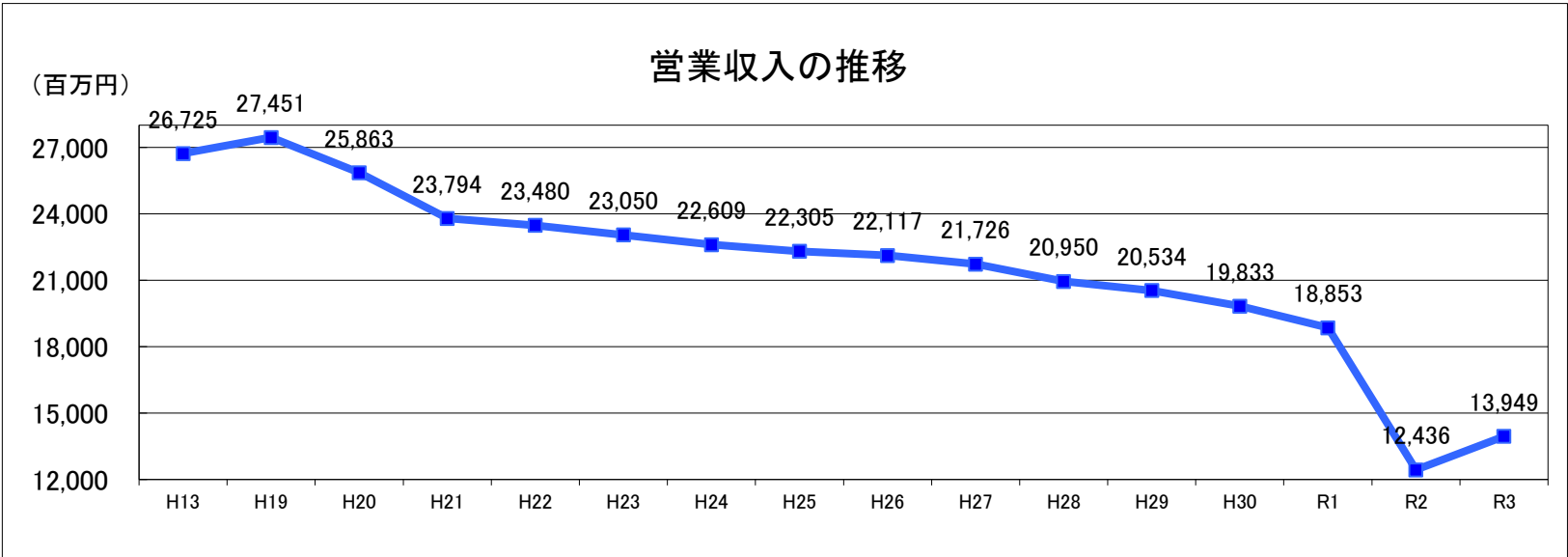


①輸送人員の推移

資料：関東運輸局調べ

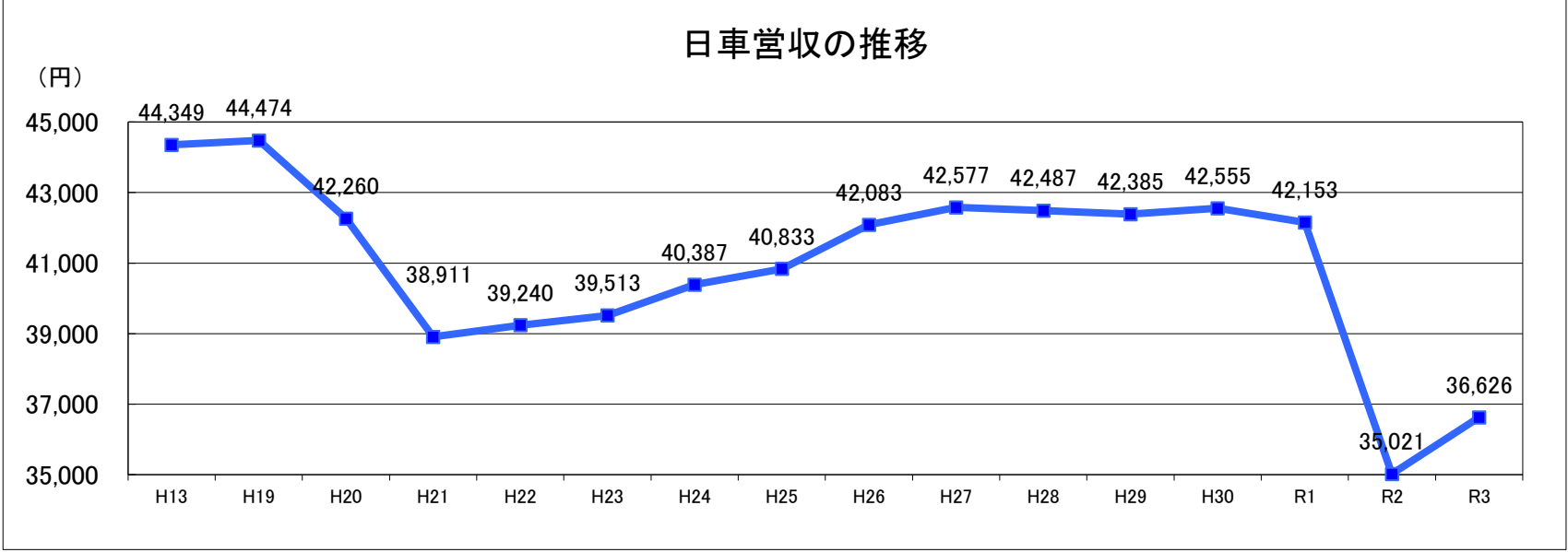


②営業収入の推移

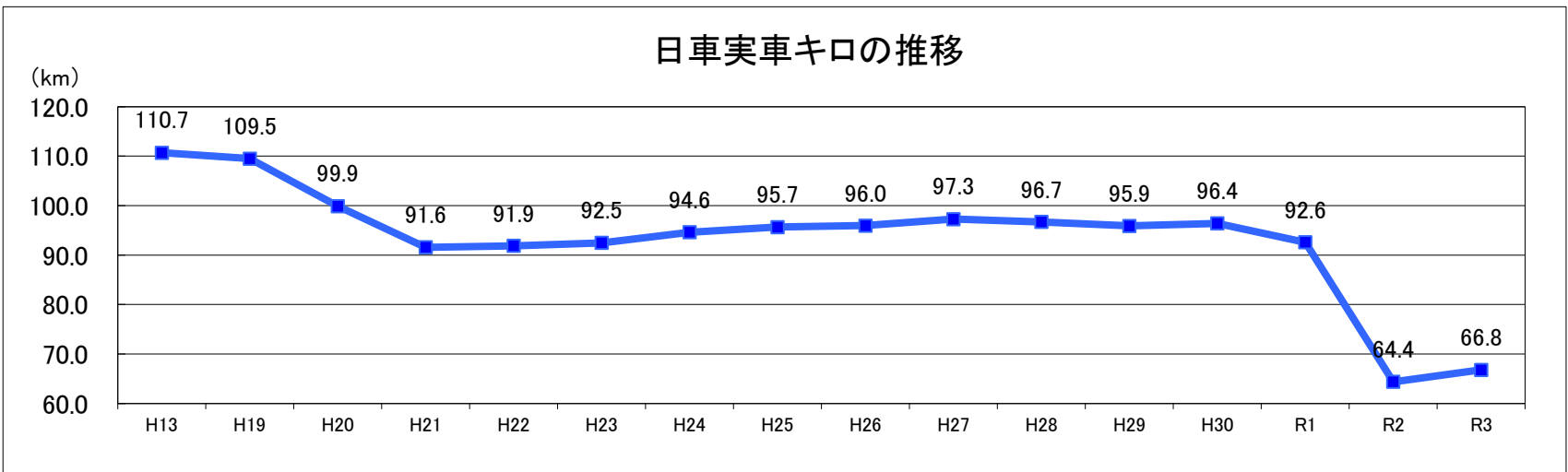


③日車営収の推移

資料：関東運輸局調べ

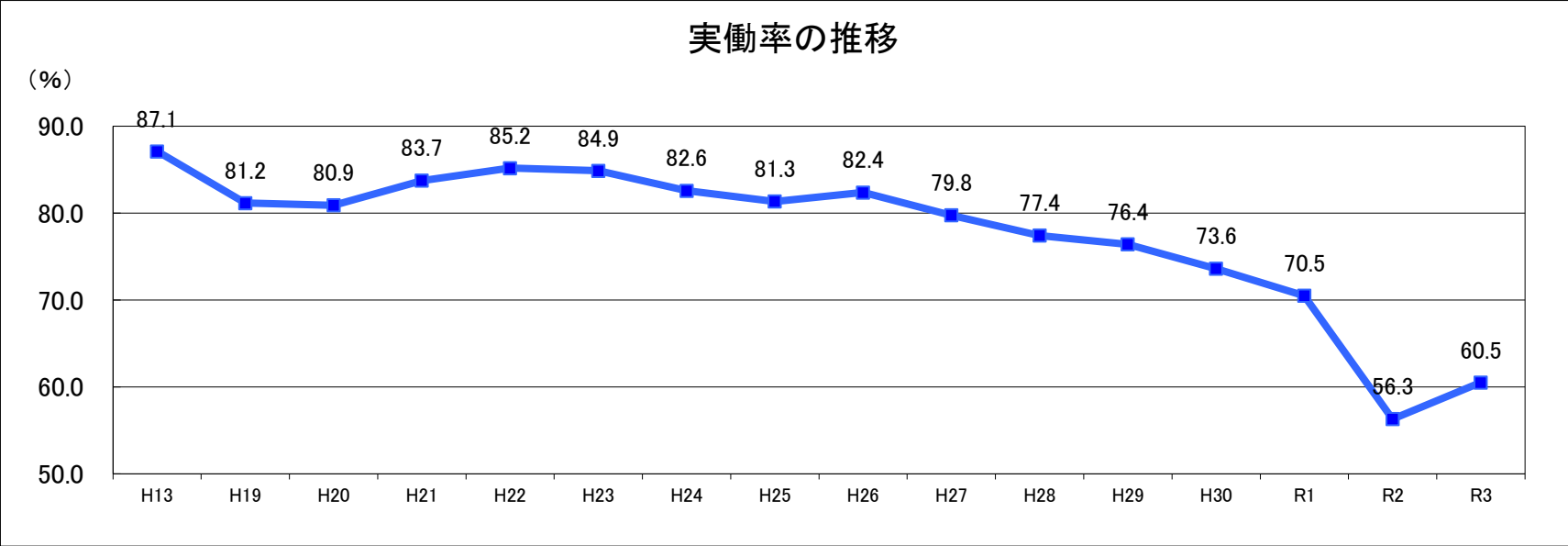


④日車実車キロの推移

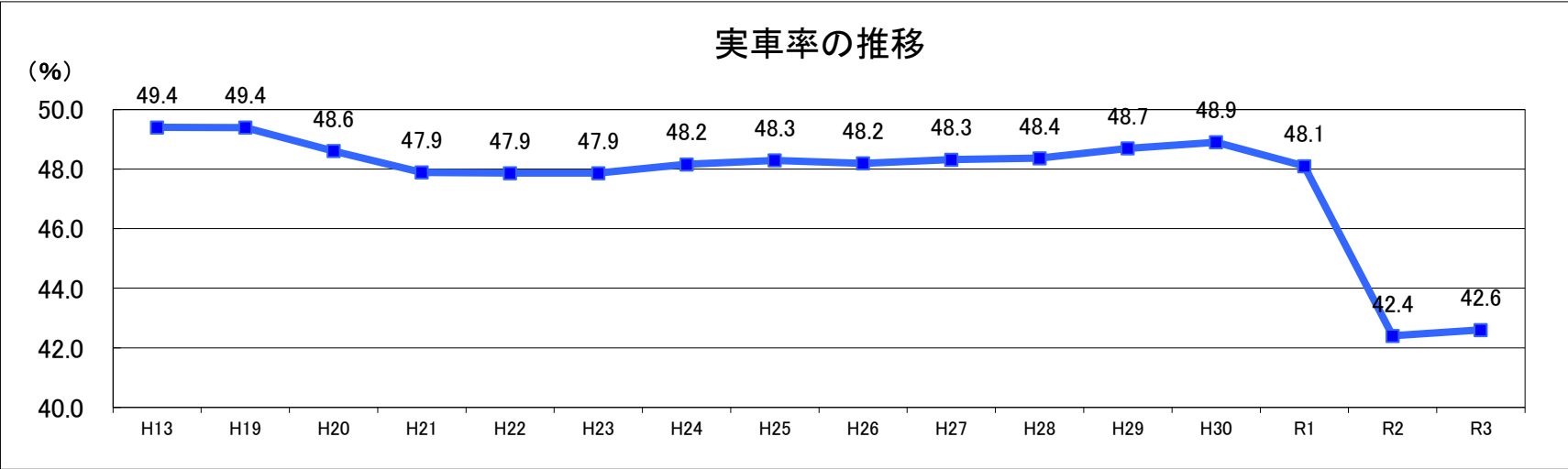


⑤実働率の推移

資料：関東運輸局調べ

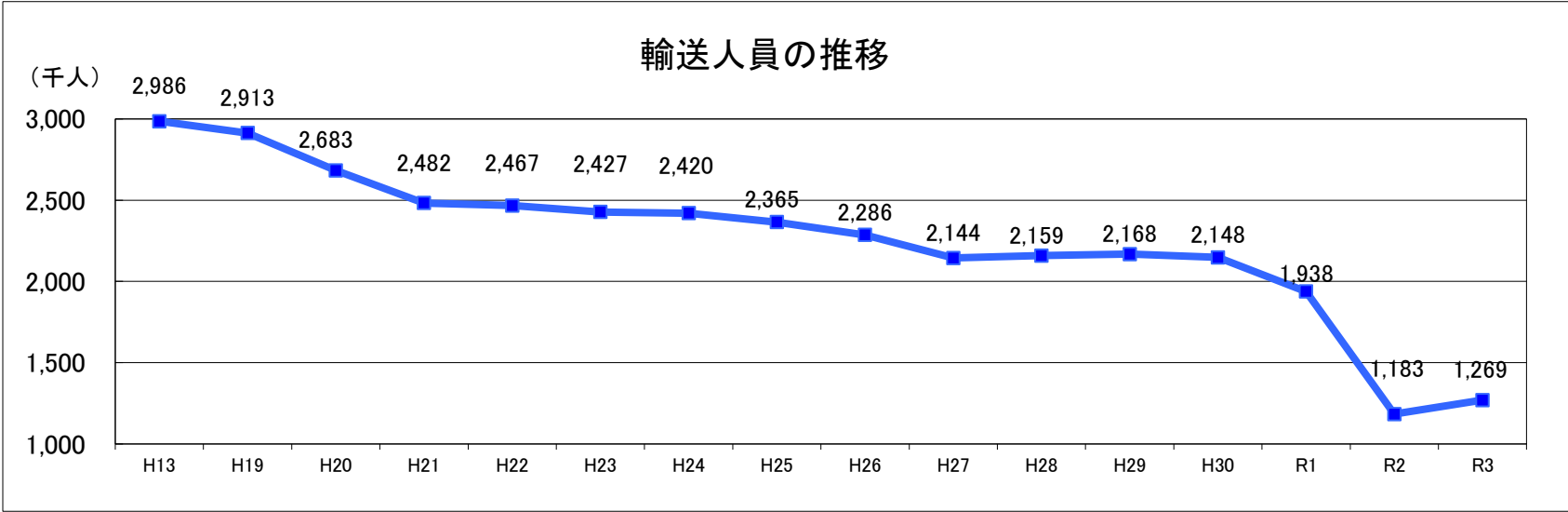


⑥実車率の推移

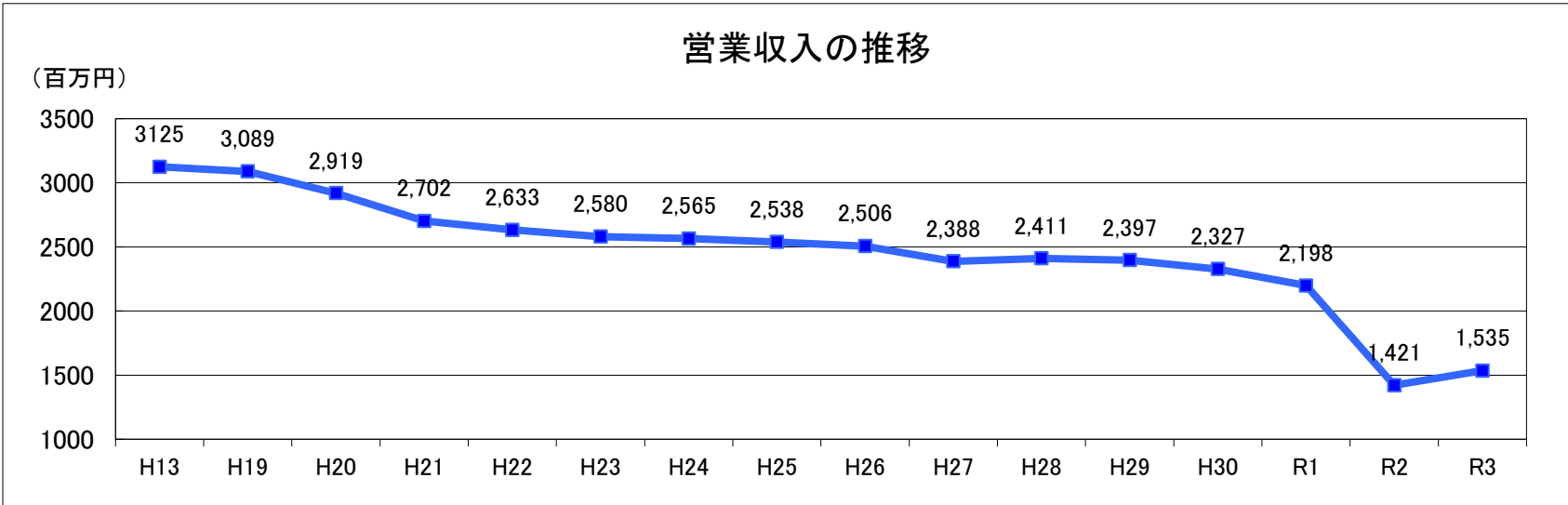


①輸送人員の推移

資料：関東運輸局調べ

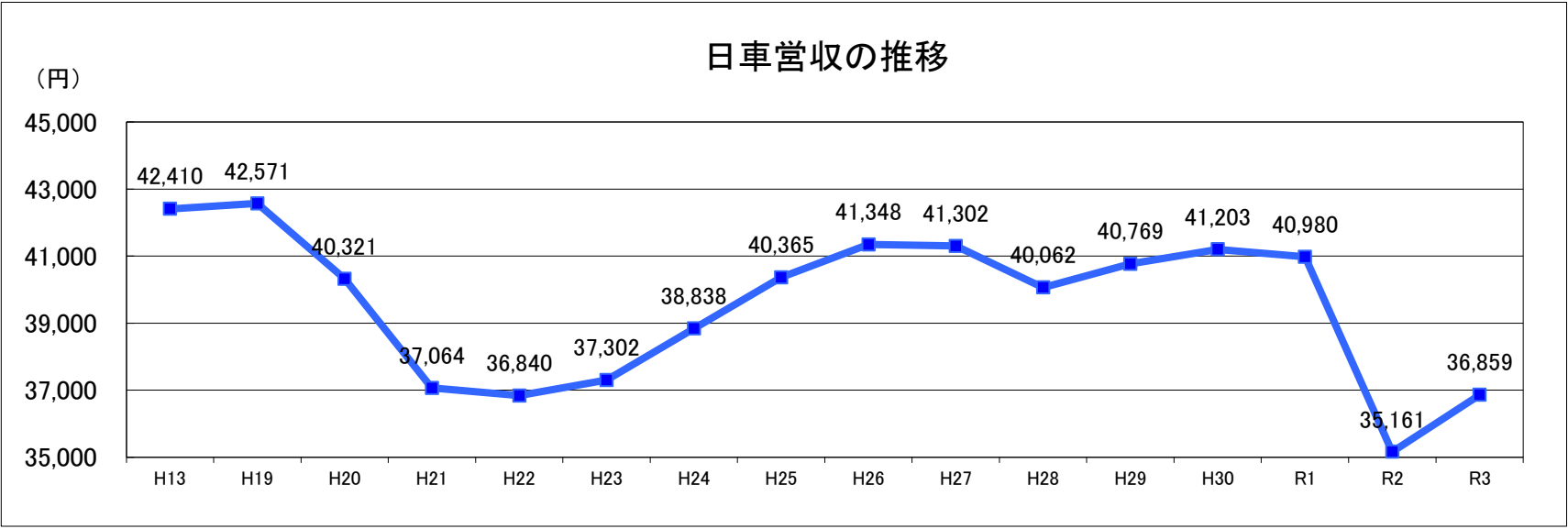


②営業収入の推移

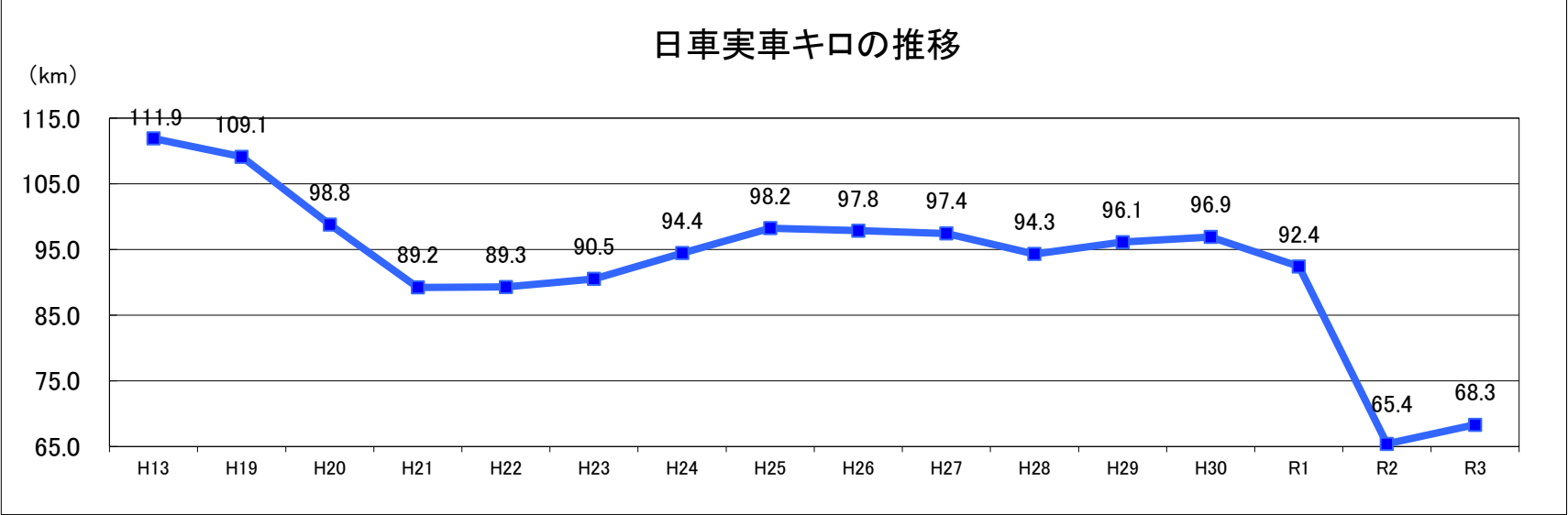


③日車營收の推移

資料: 関東運輸局調べ

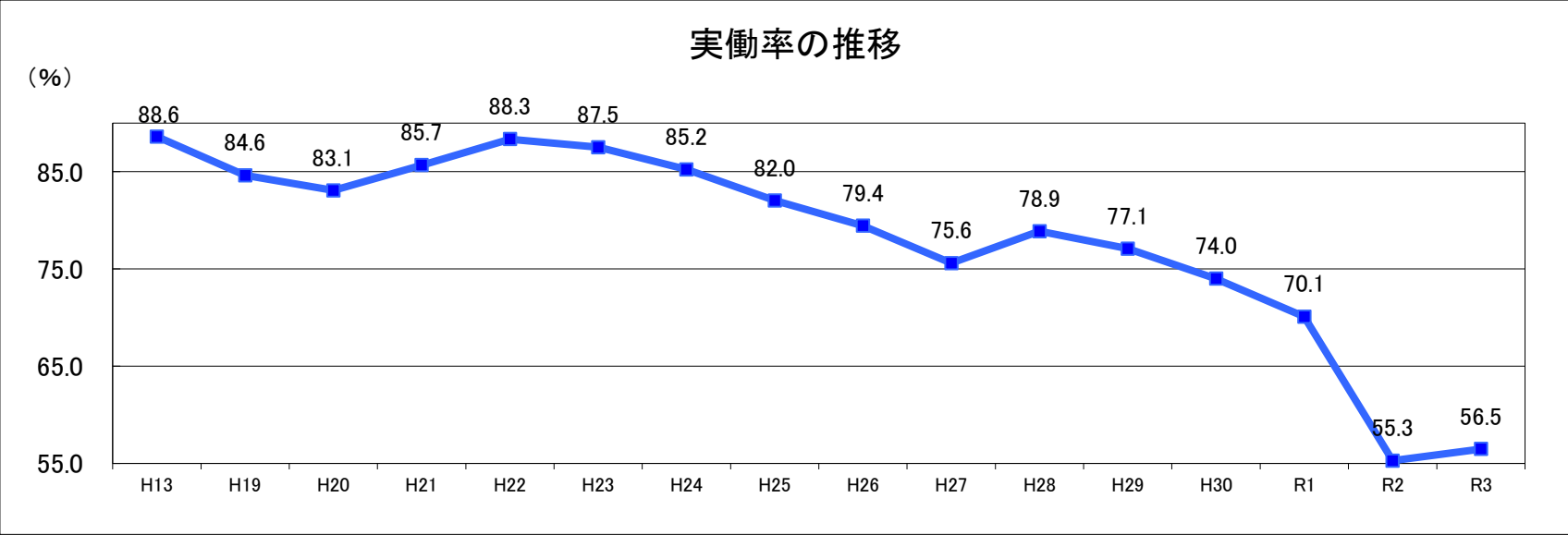


④日車実車キロの推移

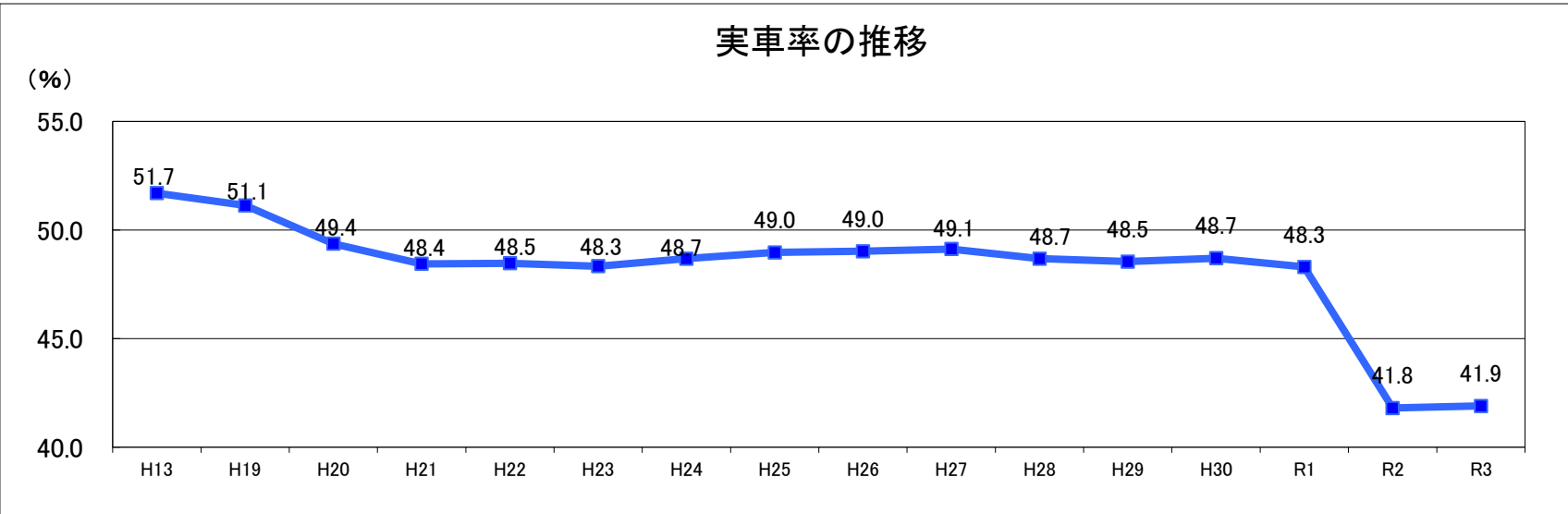


⑤実働率の推移

資料：関東運輸局調べ

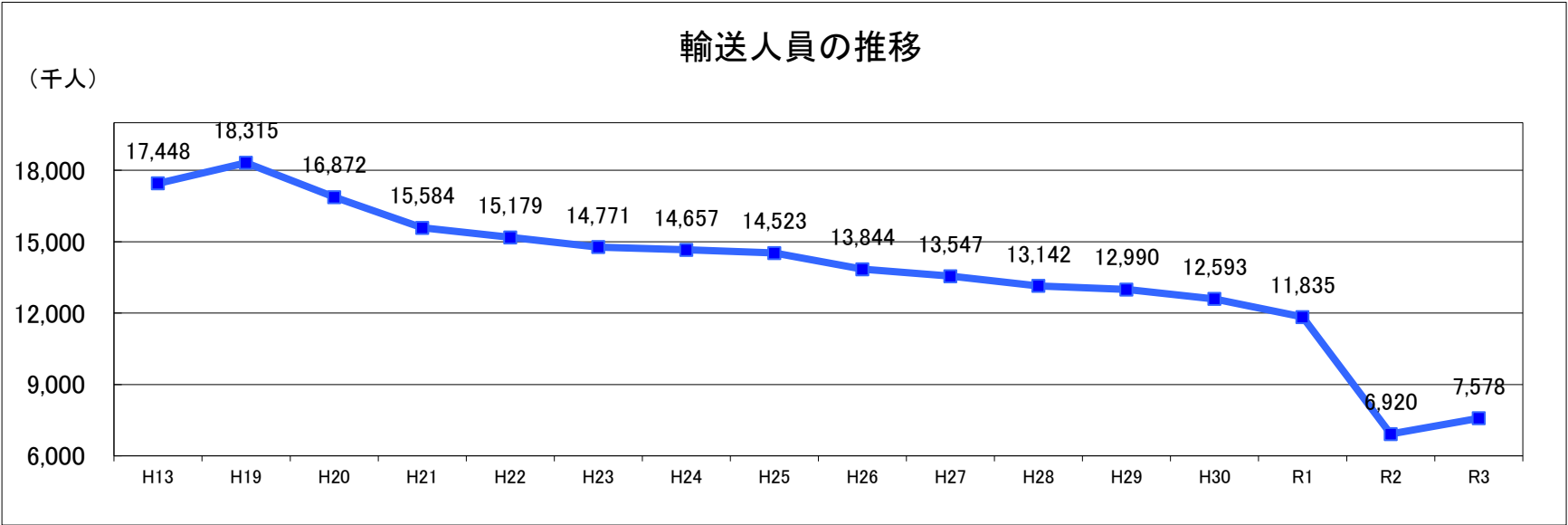


⑥実車率の推移

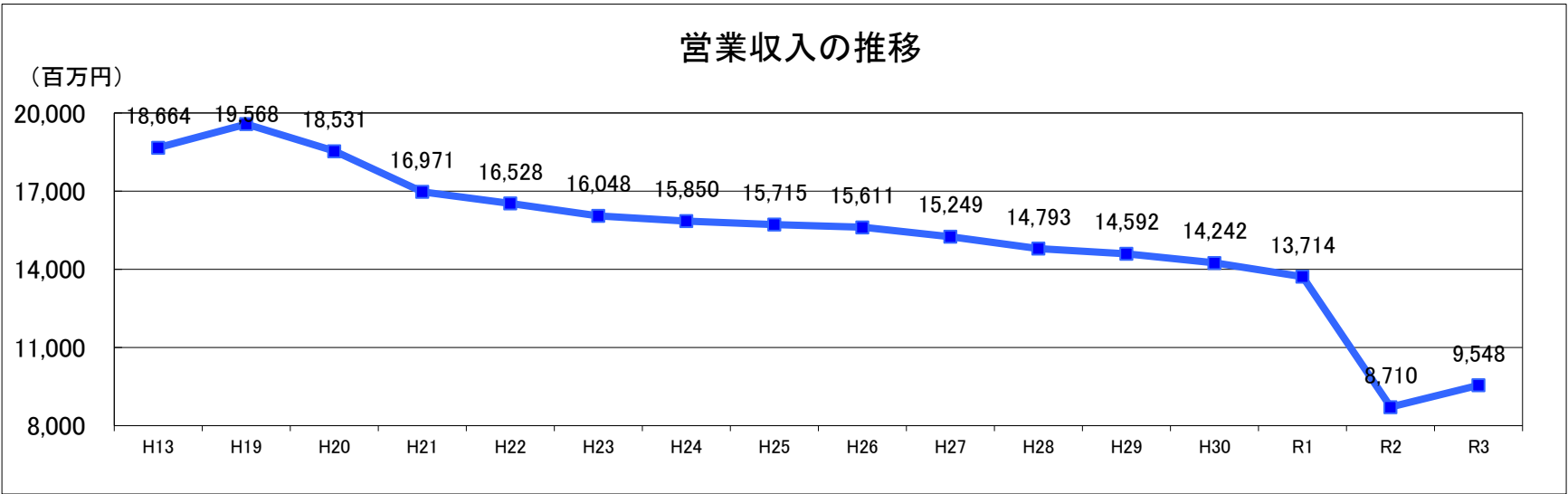


①輸送人員の推移

資料：関東運輸局調べ

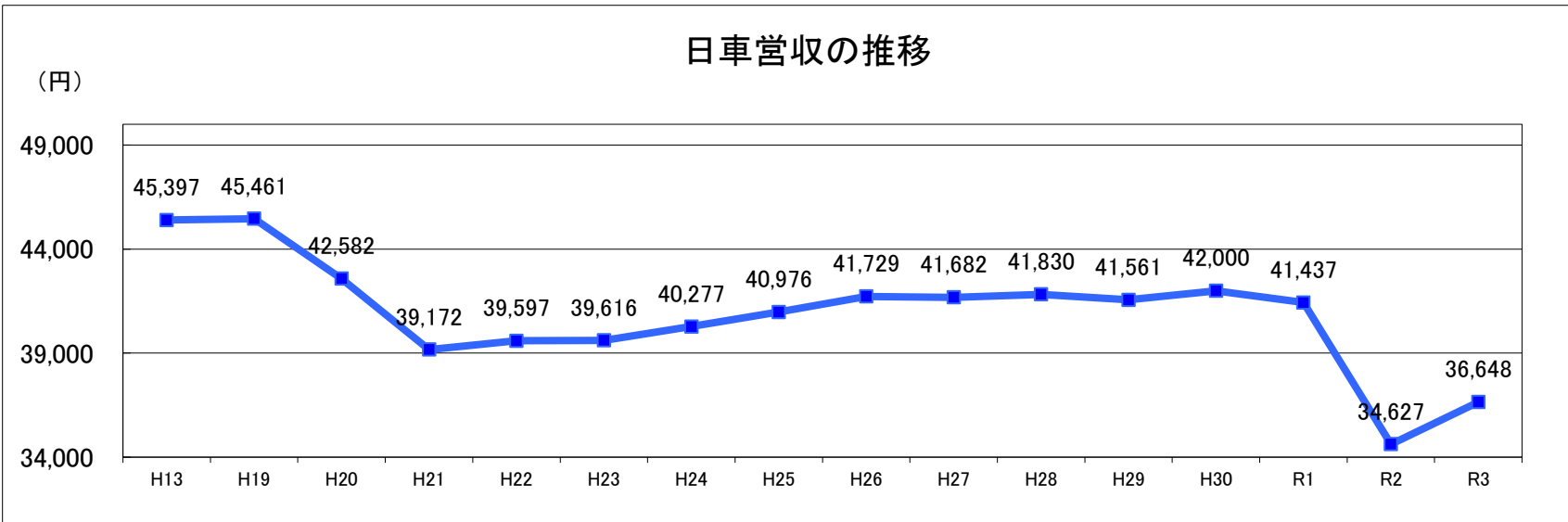


②営業収入の推移

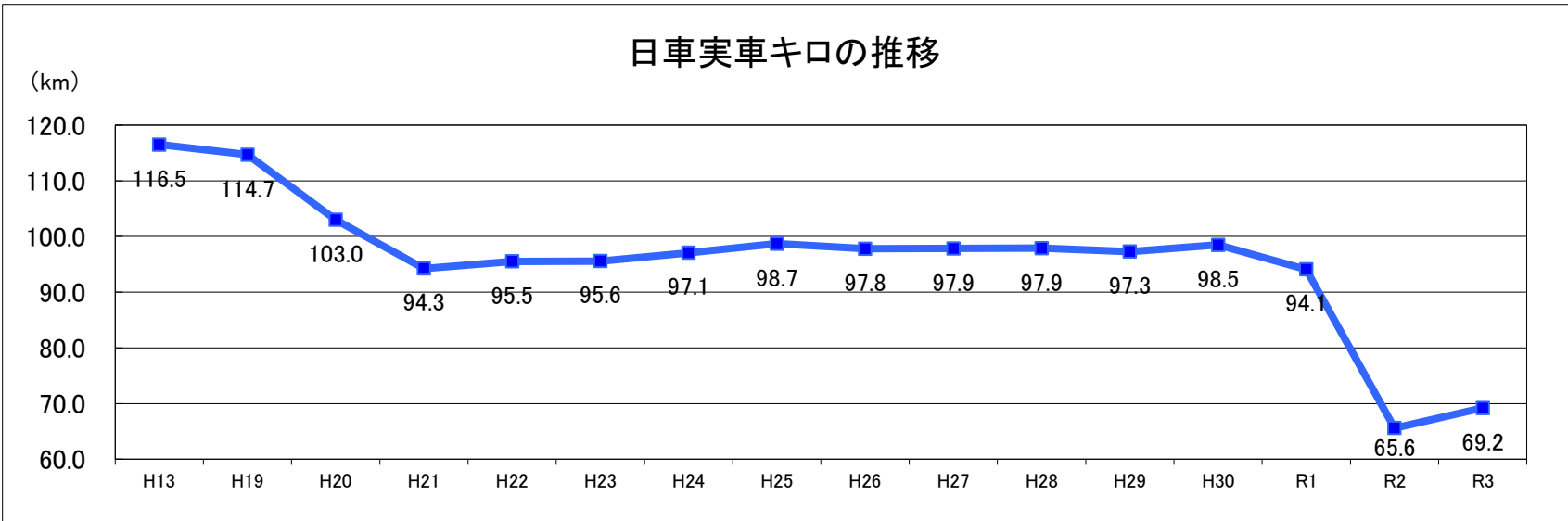


③日車營收の推移

資料: 関東運輸局調べ

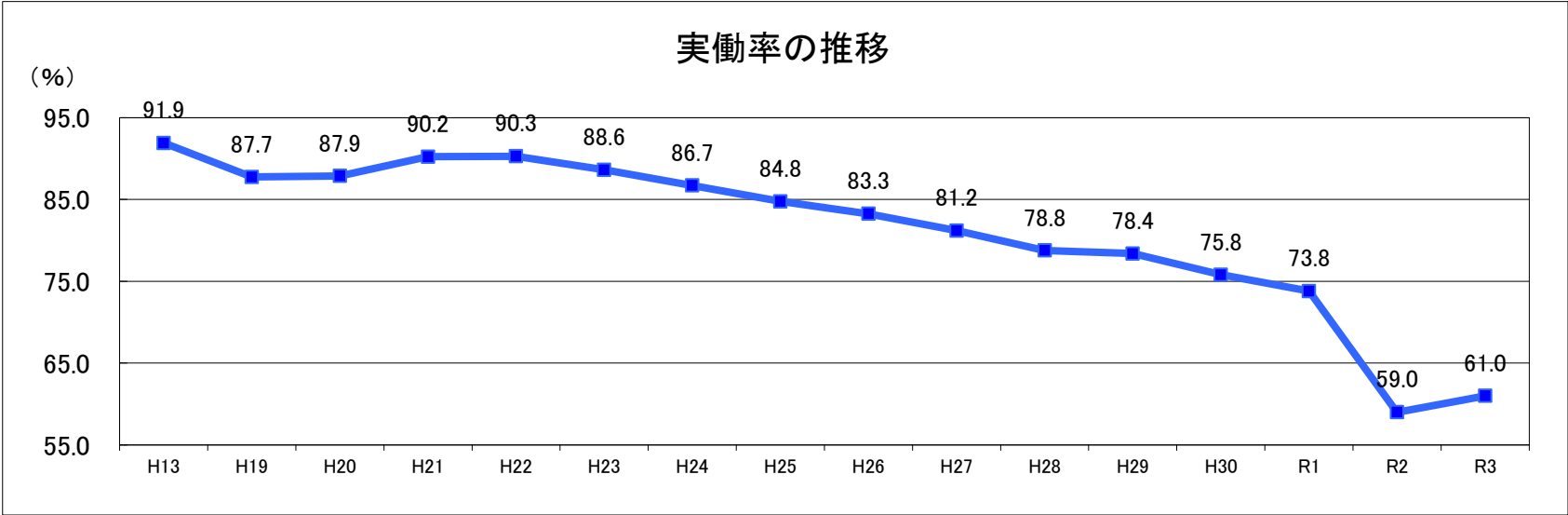


④日車実車キロの推移

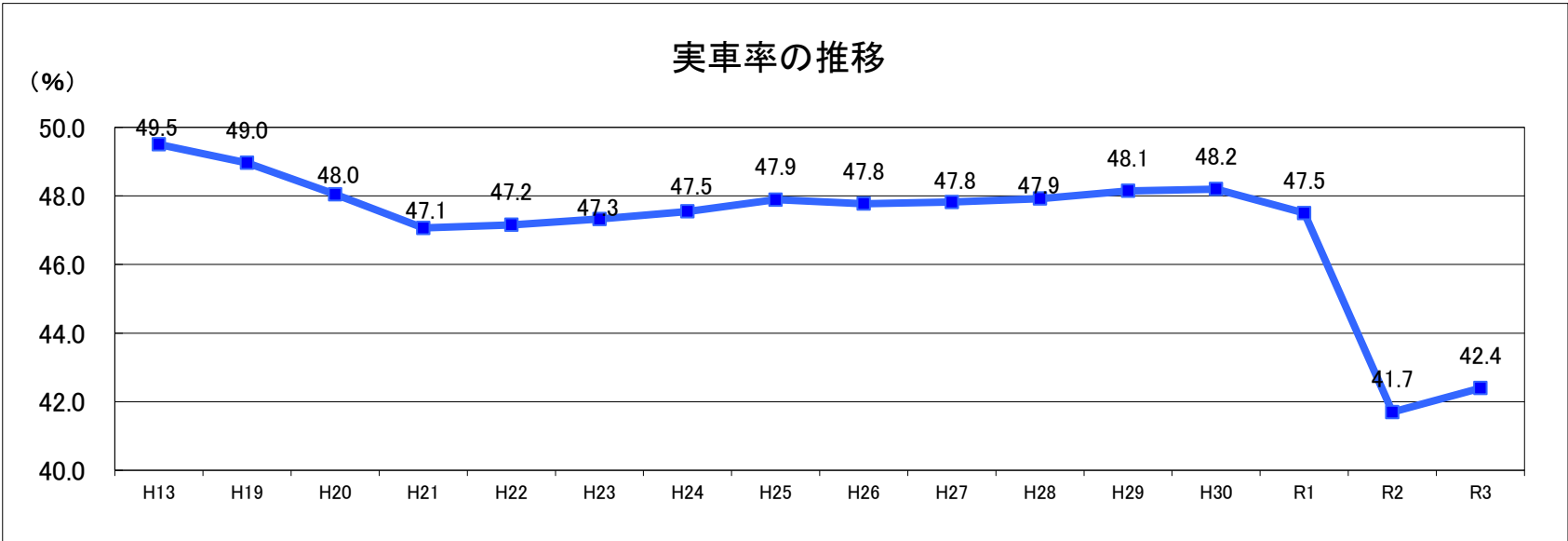


⑤実働率の推移

資料: 関東運輸局調べ



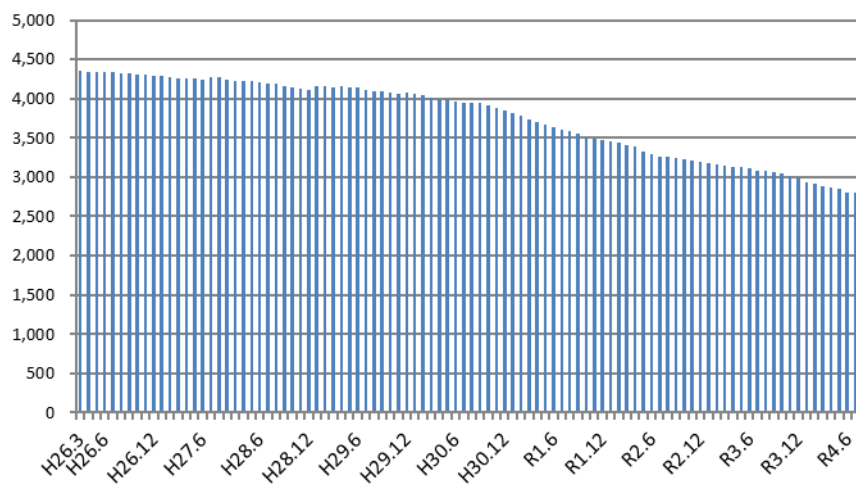
⑥実車率の推移



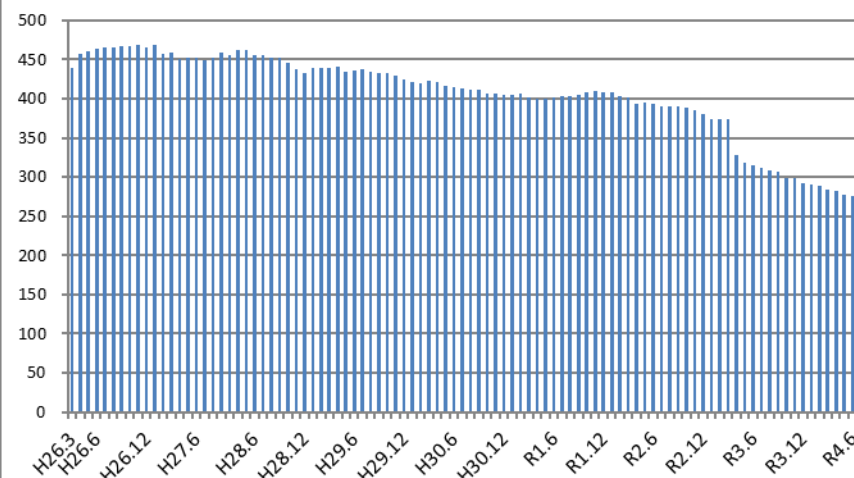
3. タクシー乗務員数の推移(多摩地区3交通圏:法人タクシー)

資料:東京ハイヤータクシー協会調べ

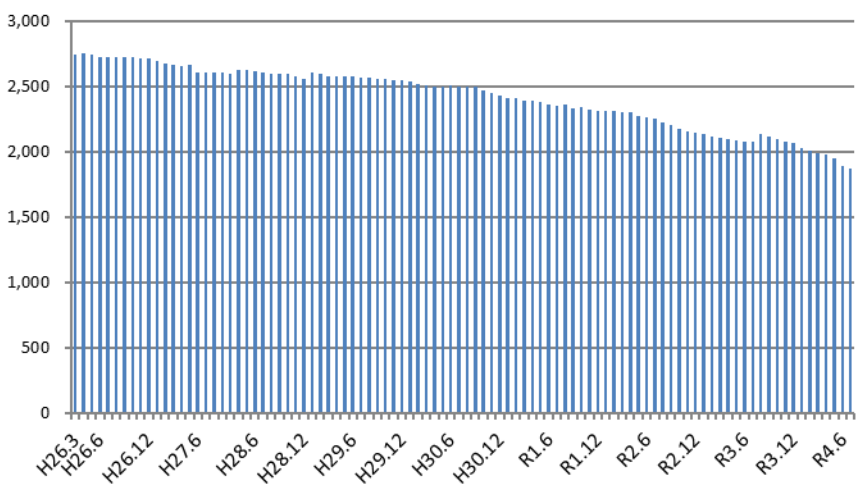
北多摩交通圏乗務員数の推移



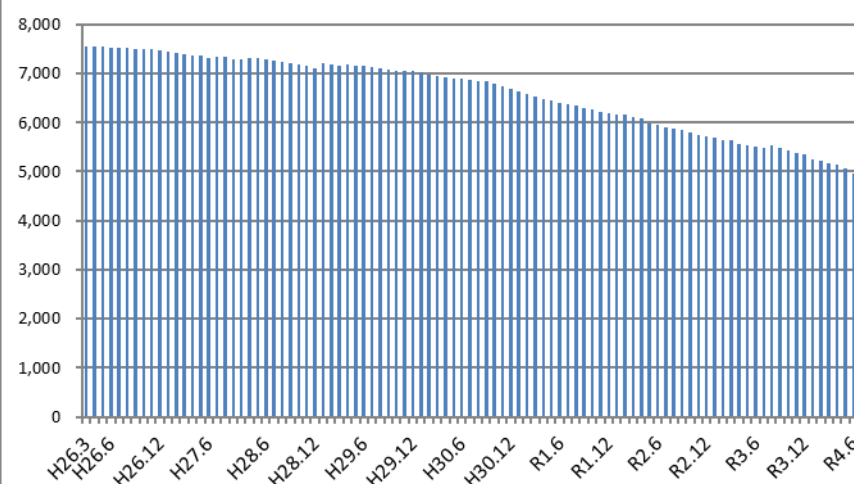
西多摩交通圏乗務員数の推移



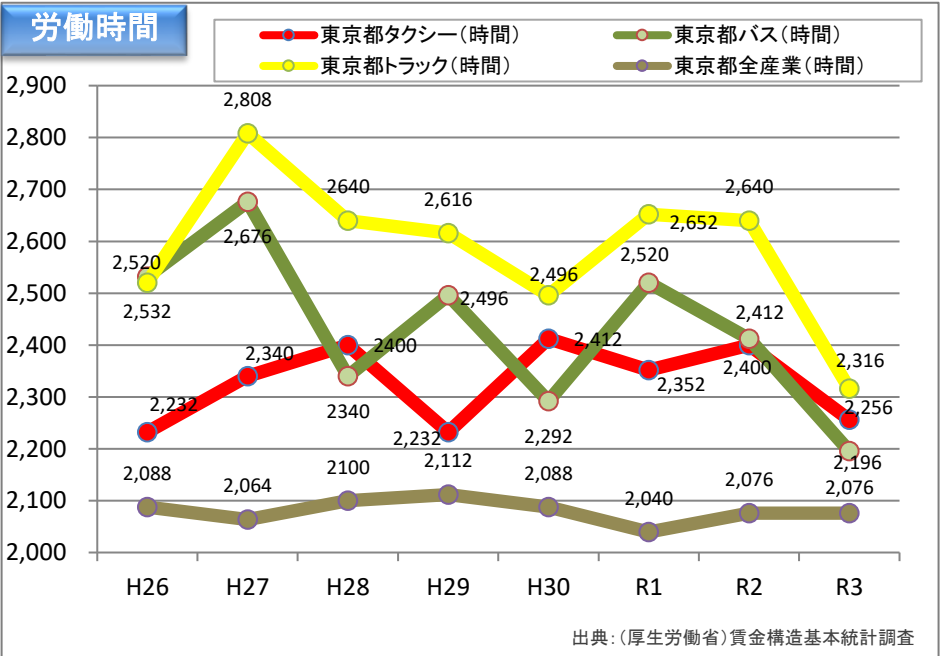
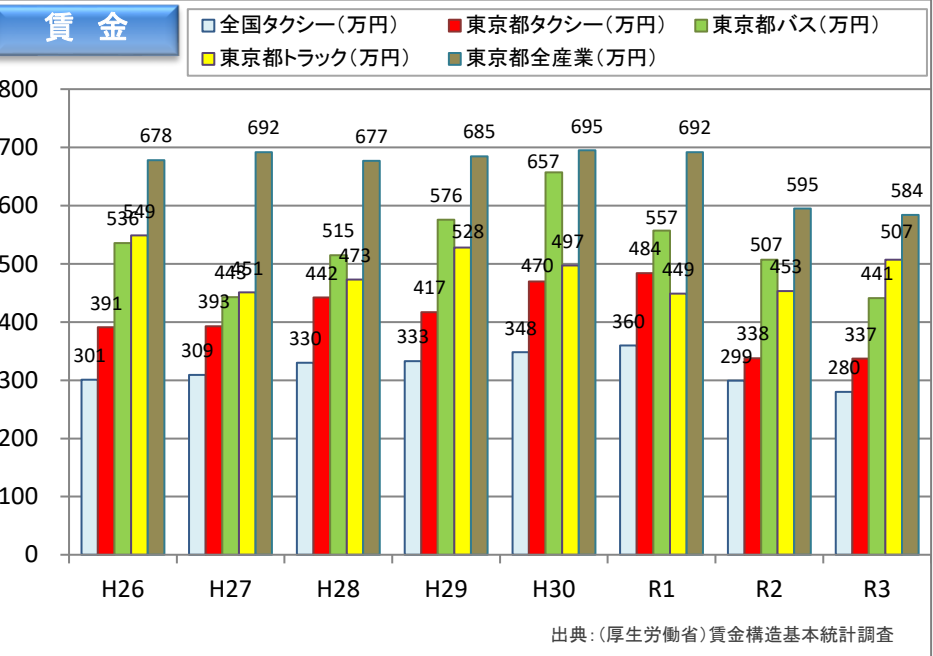
南多摩交通圏乗務員数の推移



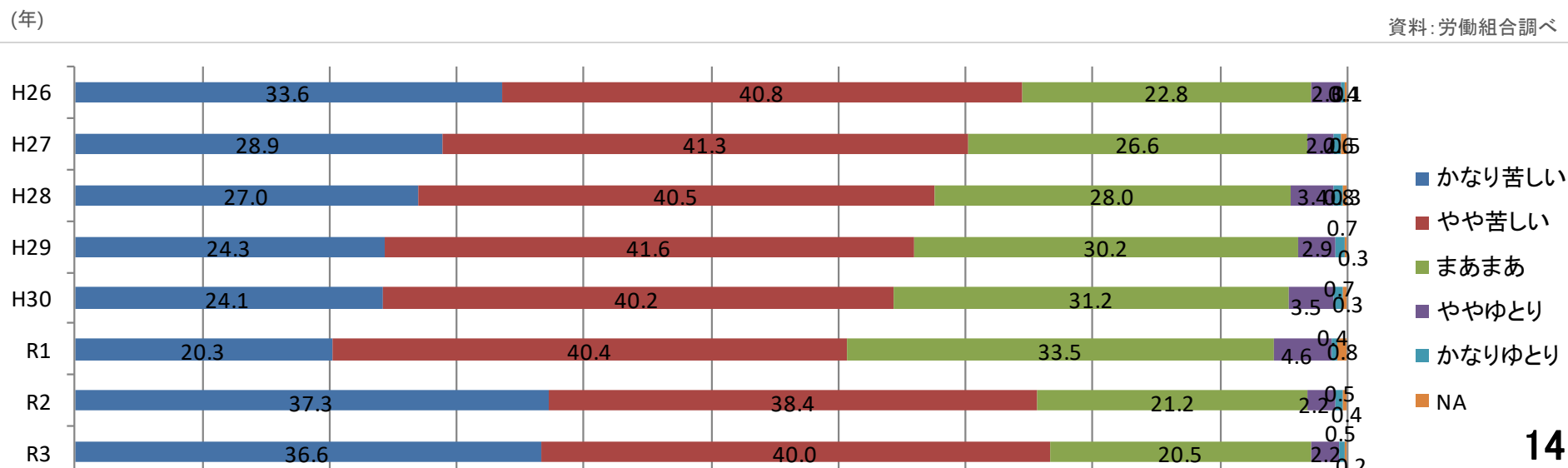
多摩地区3交通圏(合計)乗務員数の推移



4. タクシー運転者の年間賃金・平均労働時間の推移

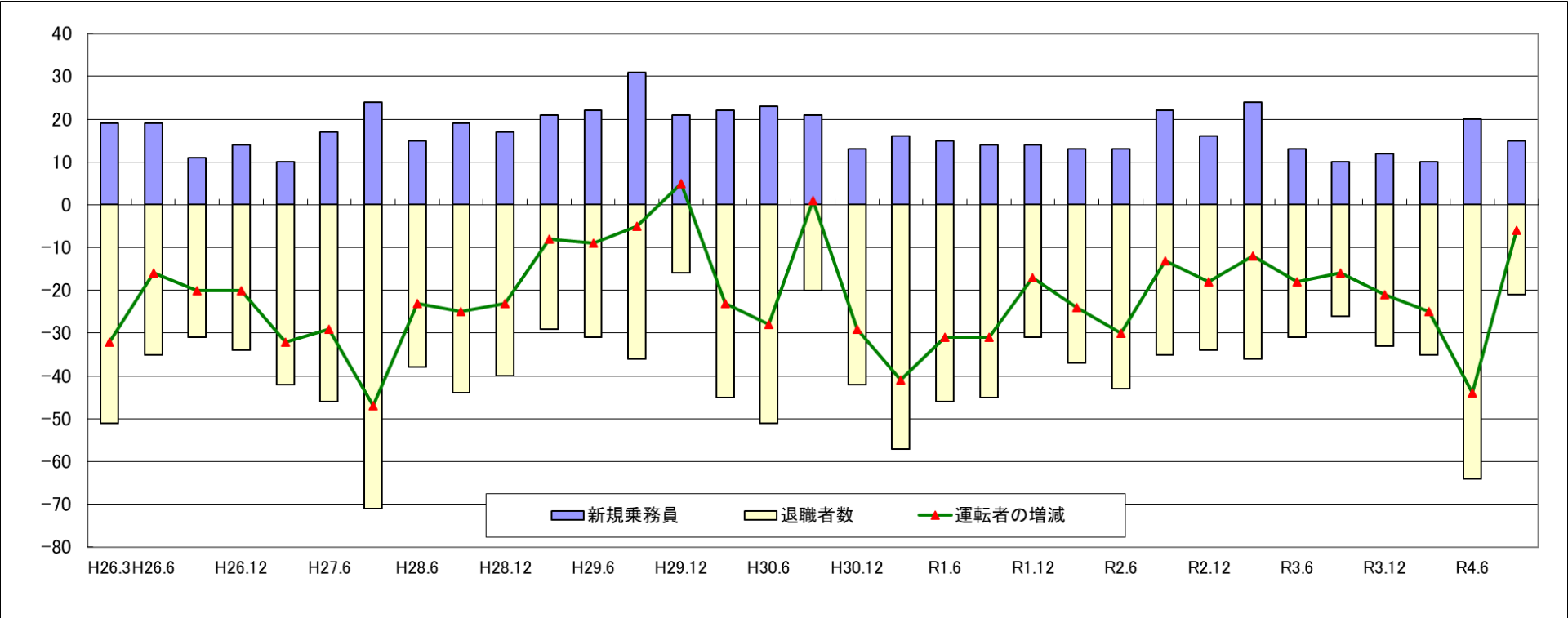


5. タクシー運転者の意識調査結果(生活実態)



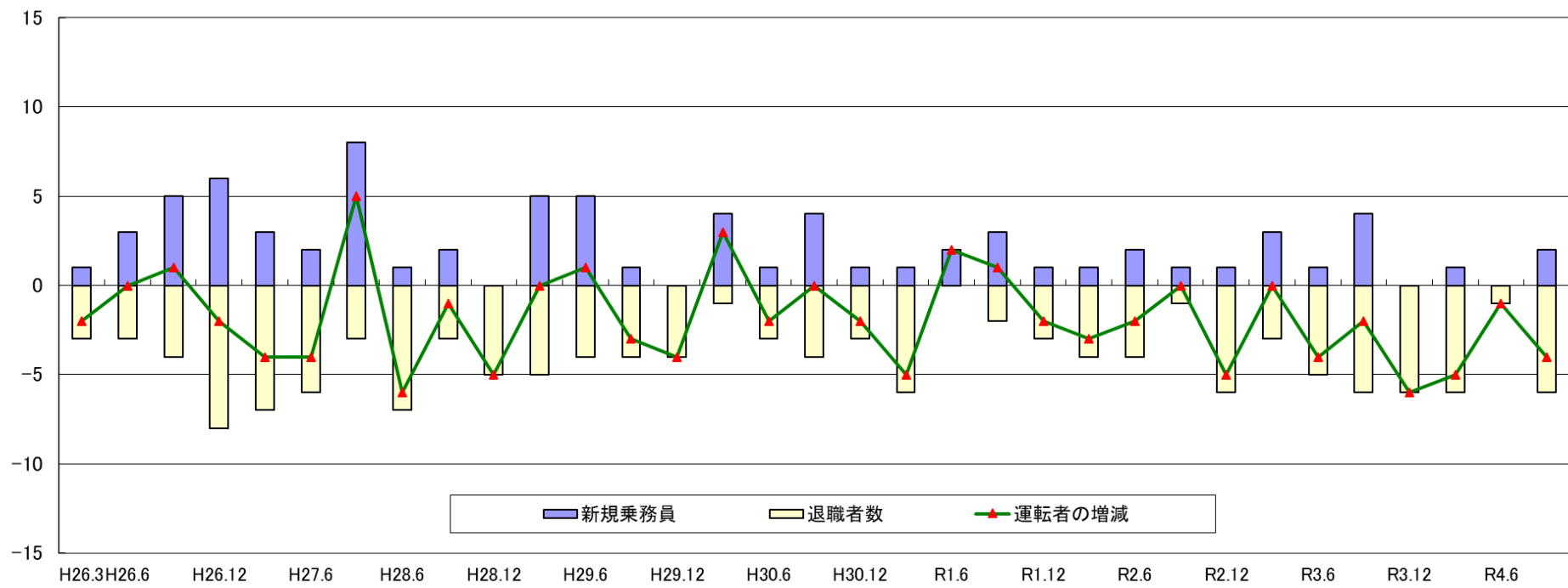
6. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（北多摩交通圏）

北多摩交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、月別の退職者数の傾向には大きな変動はないものの、一方、新規乗務員の数は減少傾向にある。特に令和4年6月には退職者が急増しており、コロナ禍における人材確保が厳しさを増している。運転者数全体としては、近年において増加した月はわずか2回しかなく、概ね減少基調による推移となっている。



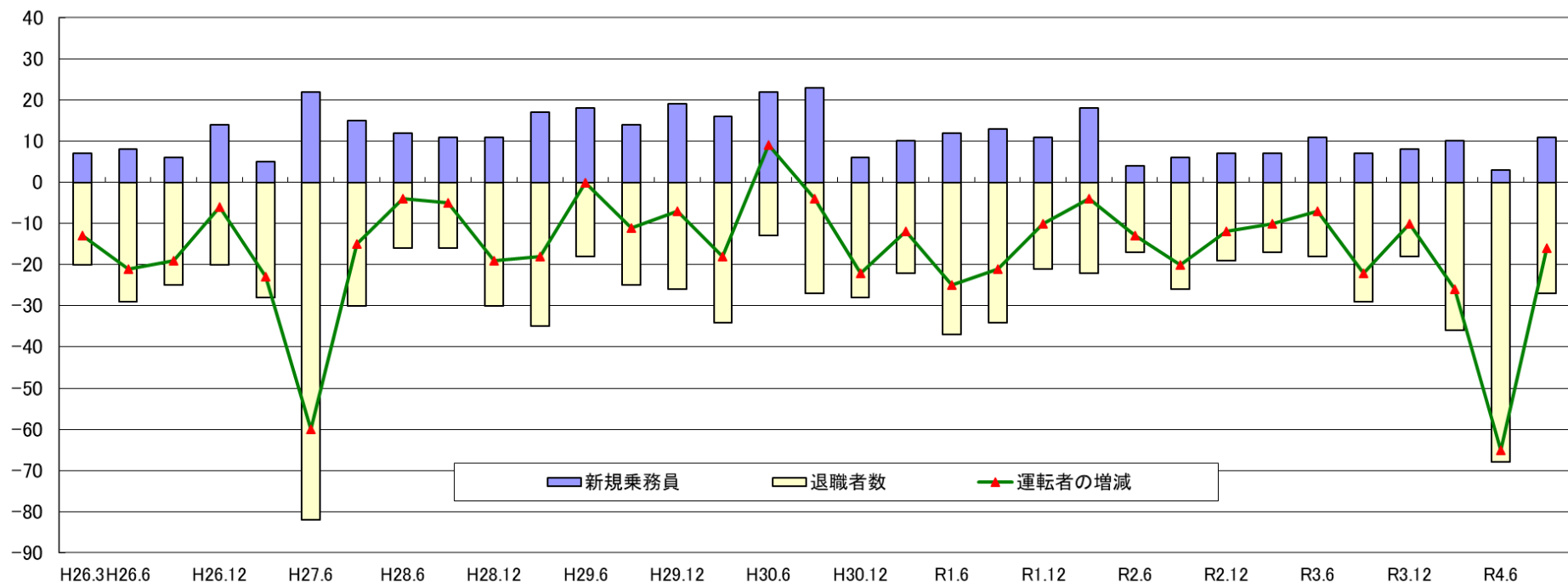
6. タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（西多摩交通圏）

西多摩交通圏においては、タクシー運転者の総数が他交通圏と比して少ないことから、僅かな変動でも大きく振れる傾向がある。こうしたなかで西多摩交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、全般的には増減を繰り返しながら、概ね減少基調による推移となっている。



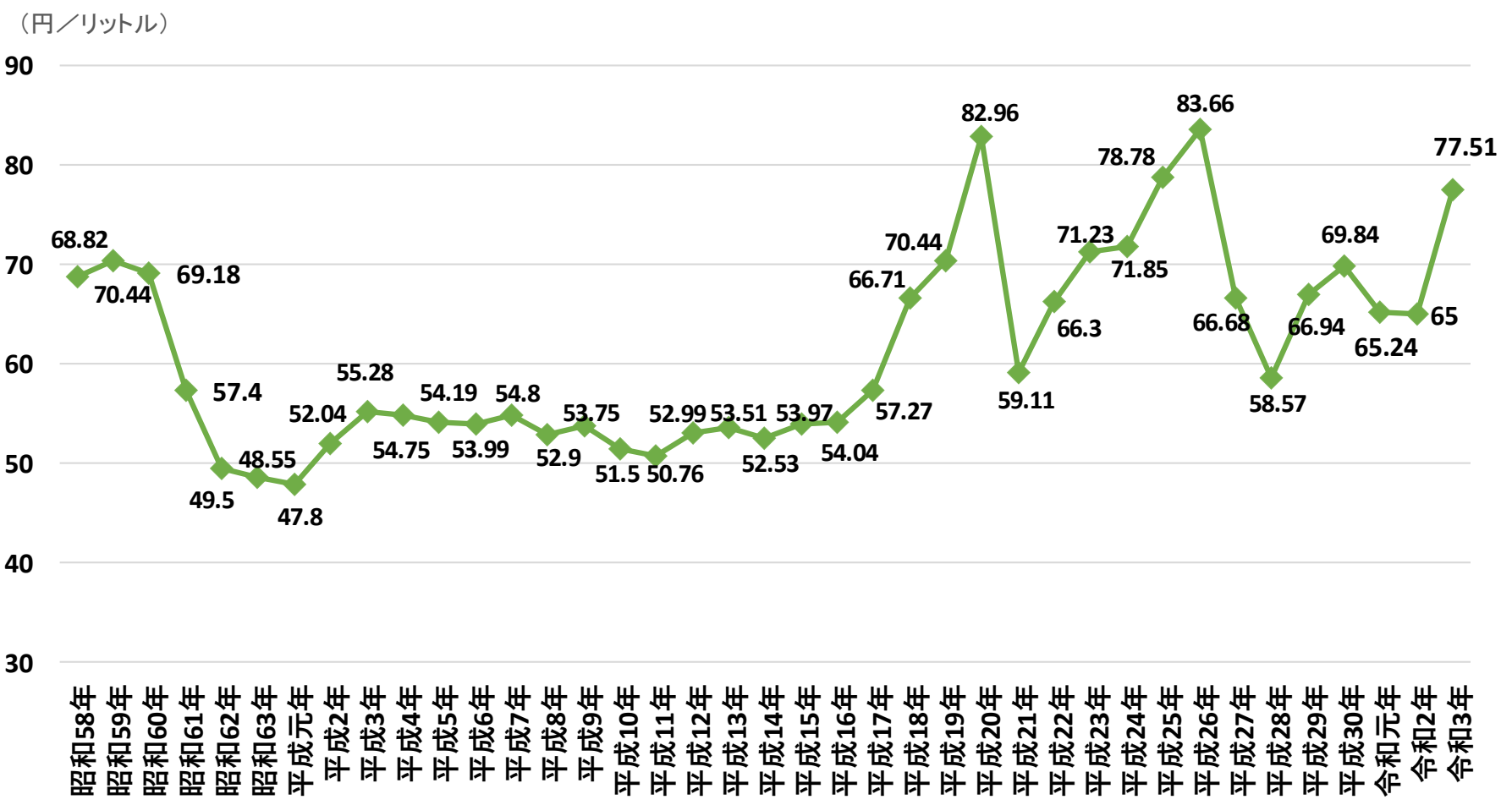
6. タクシー運転者の最近の状況(新規・退職) (南多摩交通圏)

南多摩交通圏におけるタクシー運転者の最近の状況をみると、月別の退職者数が漸増傾向にある一方で、新規乗務員の数は概ね漸減傾向にある。特に令和4年6月には退職者が急増しており、コロナ禍における人材確保が厳しさを増している。運転者数全体としては、近年において増加した月はわずか2回しかなく、概ね減少基調による推移となっている。



7. LPG価格の推移

LPG価格については、昭和60年頃から下がり、平成元年が最近では一番低い価格になっている。平成元年以降は若干上昇し、平成3年から平成16年までは50円台をキープしており価格は概ね安定していたが、平成17年以降、大幅な上昇・下降が繰り返されている。



8. 準特定地域における活性化事業計画の認定申請状況等について

(令和4年3月31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 (R4.3末)	認定			事業者数 (R4.3末)	申請者数 (R4.3末)	認定 事業者数 (R4.3末)	
			認定 事業者数	うち事業再構築を定めた者					
				事業者数	減車数				休車数
特別区・武三交通圏	H21.12.18	315	298	263	1,608	2,613	10,139	8,827	8,827
北多摩交通圏	H22.2.24	37	37	34	53	82	147	140	140
南多摩交通圏	H22.2.24	22	22	17	12	24	240	220	220
西多摩交通圏	H22.2.24	7	7	5	16	2			

※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。

営業区域名	現在車両数 ①	適正車両数 上限との 乖離率 (1-②/①)	適正車両数 (R4.8.30公示)		
			下限値	上限値②	
特別区・武三交通圏	28,133	38.5%	15,387	～	17,310
北多摩交通圏	1,709	49.9%	762	～	857
南多摩交通圏	1,225	52.5%	507	～	582
西多摩交通圏	204	56.4%	79	～	89

※車両数は、その他ハイヤーを除いたもの。

●旧タク特措法時の基準車両数と適正車両数(参考)

営業区域名	基準車両数 ① (H20.7.11)	現在車両数 ②	減車率 (1-②/①)	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・武三 H21.10.14公表) (多摩 H21.11.4公表)
特別区・武三交通圏	33,943	27,576	18.8%	約20%～30%	23,500 ～ 26,500
北多摩交通圏	2,015	1,737	13.8%	約13%～23%	1,550 ～ 1,750
南多摩交通圏	1,345	1,227	8.8%	約7%～18%	1,100 ～ 1,250
西多摩交通圏	239	209	12.6%	約16%～25%	180 ～ 200

■ タクシー業界の取り組み ■

三多摩地域プロフィール(令和4年3月末 法人タクシー)

タクシー事業は、地域公共交通機関として、地域に根付いた営業をしており、この交通圏を越える営業は、発着のいずれかが、営業所が所在する営業区域でなければなりません。

	会社数(社)	車両数(台)	運転者数(人)	実働率(%)	エリア
北多摩	37	1708	2887	60.9	立川市・府中市・国立市・調布市・狛江市・小金井市・国分寺市・小平市・西東京市・昭島市・東大和市・武蔵村山市・東村山市・清瀬市・東久留米市
西多摩	7	204	284	61.0	青梅市・福生市・あきる野市・羽村市・西多摩郡(瑞穂町・日の出町・奥多摩町・檜原村)
南多摩	22	1216	1988	56.5	八王子市・日野市・多摩市・稲城市・町田市
合計	66	3128	5159	—	—

運転者数については定時制乗務員等を含む人数になっており、一日の実際に稼働しているタクシーは少なくなっております。

調査について

【活性化事業】

- ・ 「妊婦・子ども向けタクシー」「UD 研修の受講」「観光タクシー」「外国語講習」の「受講又は認定運転者数」は、調査対象年度末時点における延べ受講又は認定運転者数を記載して下さい。なお、受講又は認定後に退職した運転者もカウントして構いません（単純に受講又は認定運転者数の累計を記載して下さい。）。
- ・ 「環境対応車」は、電気自動車（プラグインハイブリッド車を含む。）及び燃料電池自動車が含まれます（ガソリン燃料等のハイブリッド車は該当しません。）。
- ・ 「先進安全自動車」は、事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援）における補助対象機器等を搭載している自動車をいいます。
- ・ 「クレジットカード・電子マネー」については、クレジットカード、電子マネー（交通系 IC カード等）のいずれかを導入済みである場合は、「○」を記入して下さい。

これまでのアンケートは、下線にあるように退職をした運転者も含めた累計値を集計していたことから、実数との乖離がありました。

今般の調査においては退職者等を除く令和4年3月末時点の実数を回答いただくこととし、より実情に近い集計を試みました。

目次

① 活性化事業に関する項目

1. 妊婦・子ども向けタクシー取組事業者数及び認定運転者数（妊婦向けタクシー）
2. UD研修取組事業者数及び受講運転者数
3. 観光タクシー取組事業者数及び認定運転者数
4. 外国語講習取組事業者数及び受講運転者数
5. アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数
6. UDタクシーの導入事業者数及び導入車両数
7. 先進安全自動車（ASV）導入事業者数及び導入車両数
8. クレジットカード・電子マネー等導入事業者数及び導入車両数

② タクシーでのコロナ対策

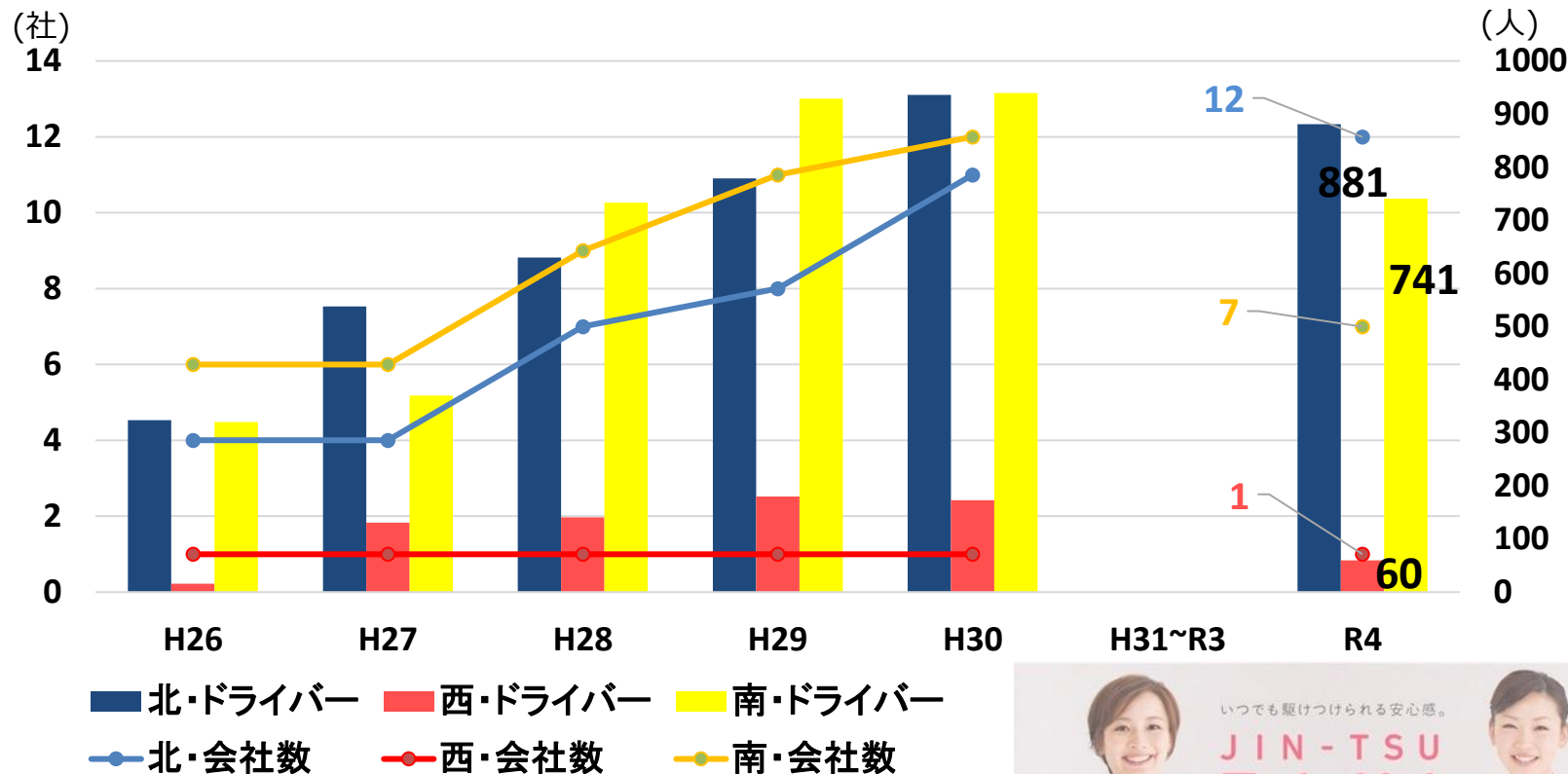
9. コロナ感染症対策
10. 換気効率の性能
11. ワクチン接種会場へのタクシー輸送

③ タクシーのニューサービス

12. 初乗り距離短縮運賃を含む運賃改定

1. 妊婦・子ども向けタクシー取組事業者数及び認定運転者数（妊婦向けタクシー）

地域に根付き、利用者からの要望等で、車両に防水シート等を用意し、対応している実態もあります。

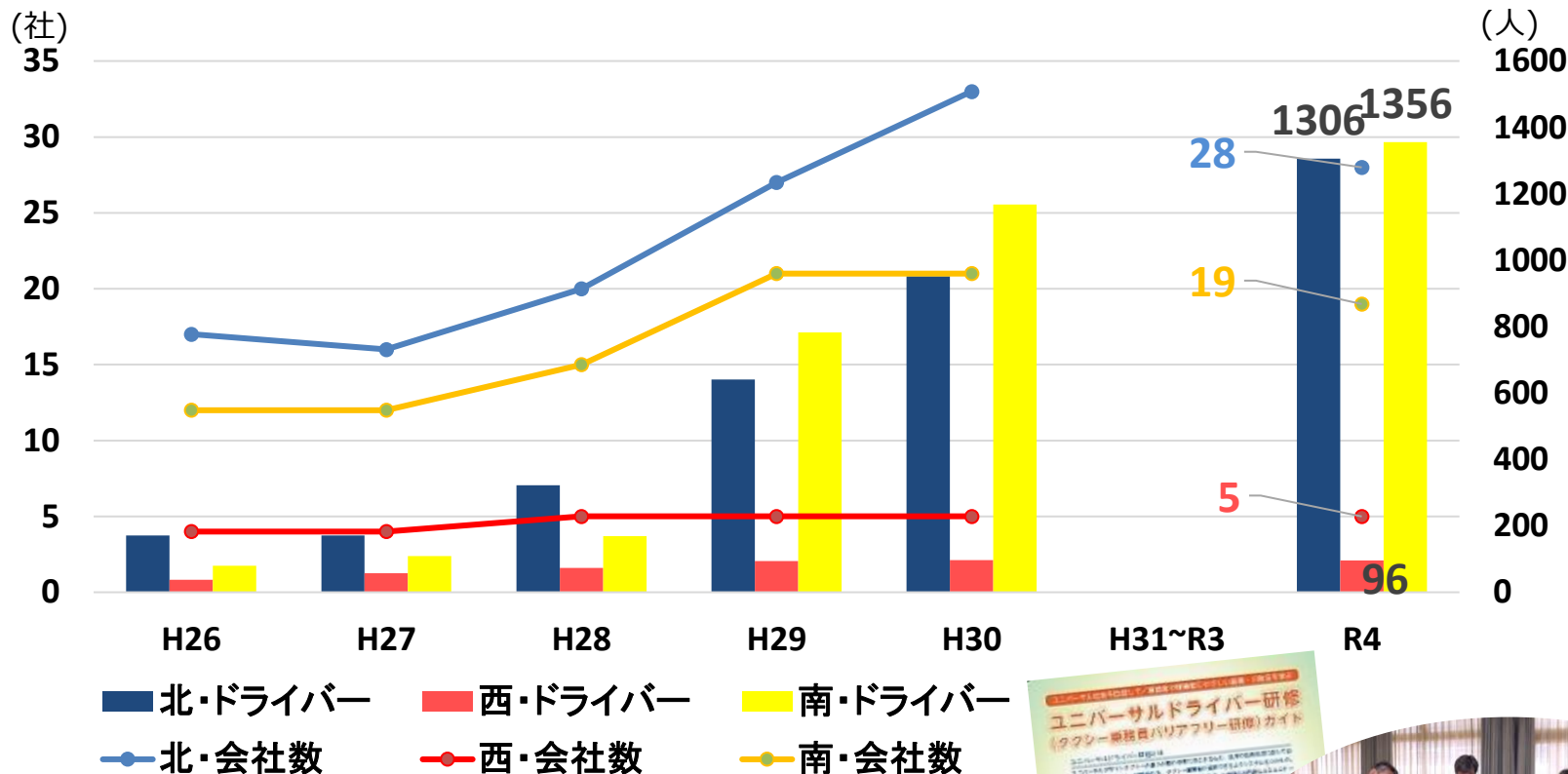


事前登録制をしている会社も多く、これにより行き先（病院）を告げずに速やかに運行することが可能となっております。



2. UD研修取組事業者数及び受講運転者数

高齢者やお身体の不自由な方とのコミュニケーション、車椅子の取扱いや乗降時の介助方法などについて学ぶ研修で、UD車両の増加に伴い、事業者・乗務員としても受講の機運が高まっております。

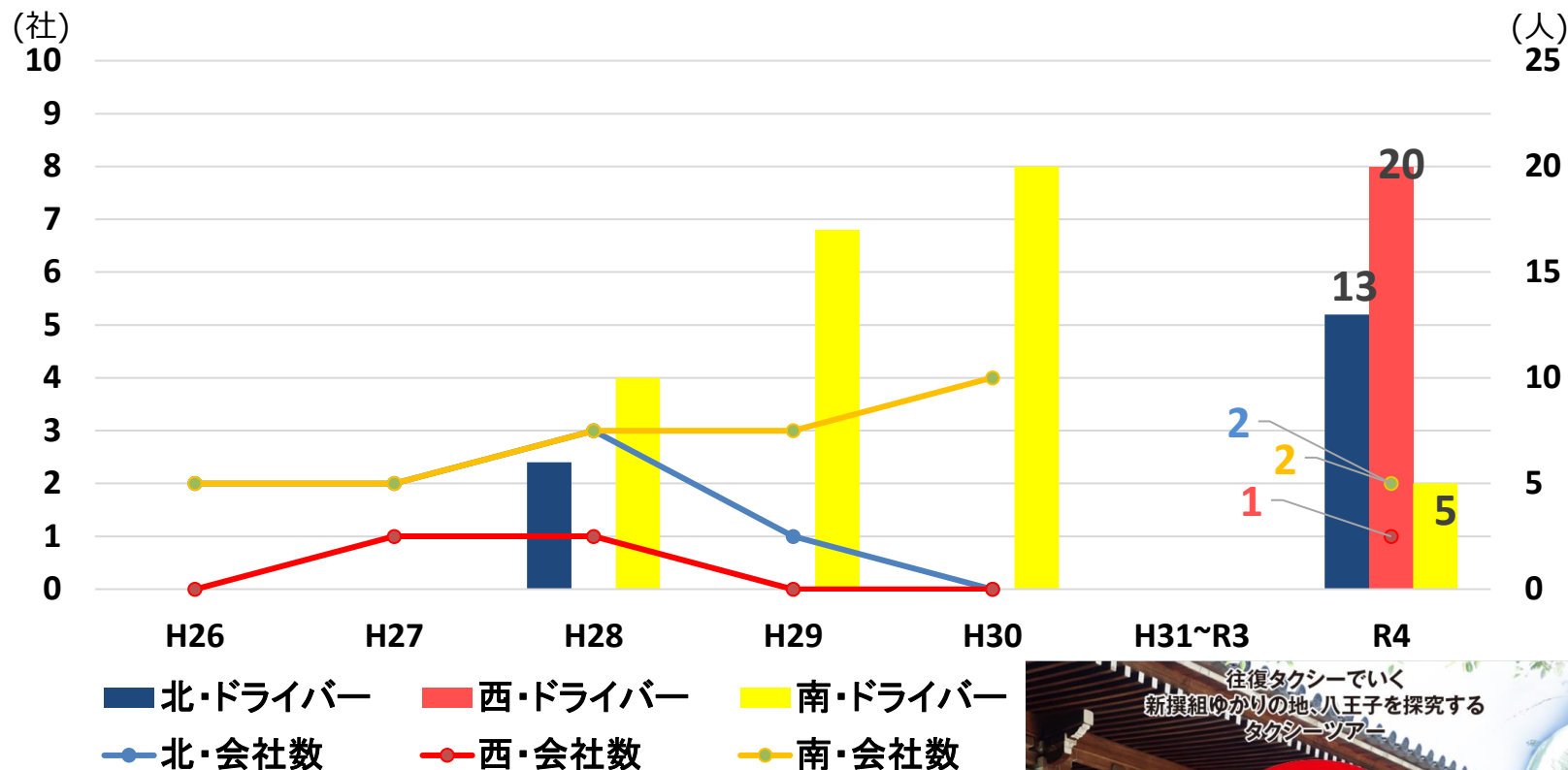


どの交通圏においても、過去の調査時より受講人数が増えています。



3. 観光タクシー取組事業者数及び認定運転者数

地域の特性を活かしたコース設定を行い実施している事業者もあり、統一的な認定制度が無くてもお客様のご要望に応じて、地域の観光地を巡る営業をしている会社もあります。

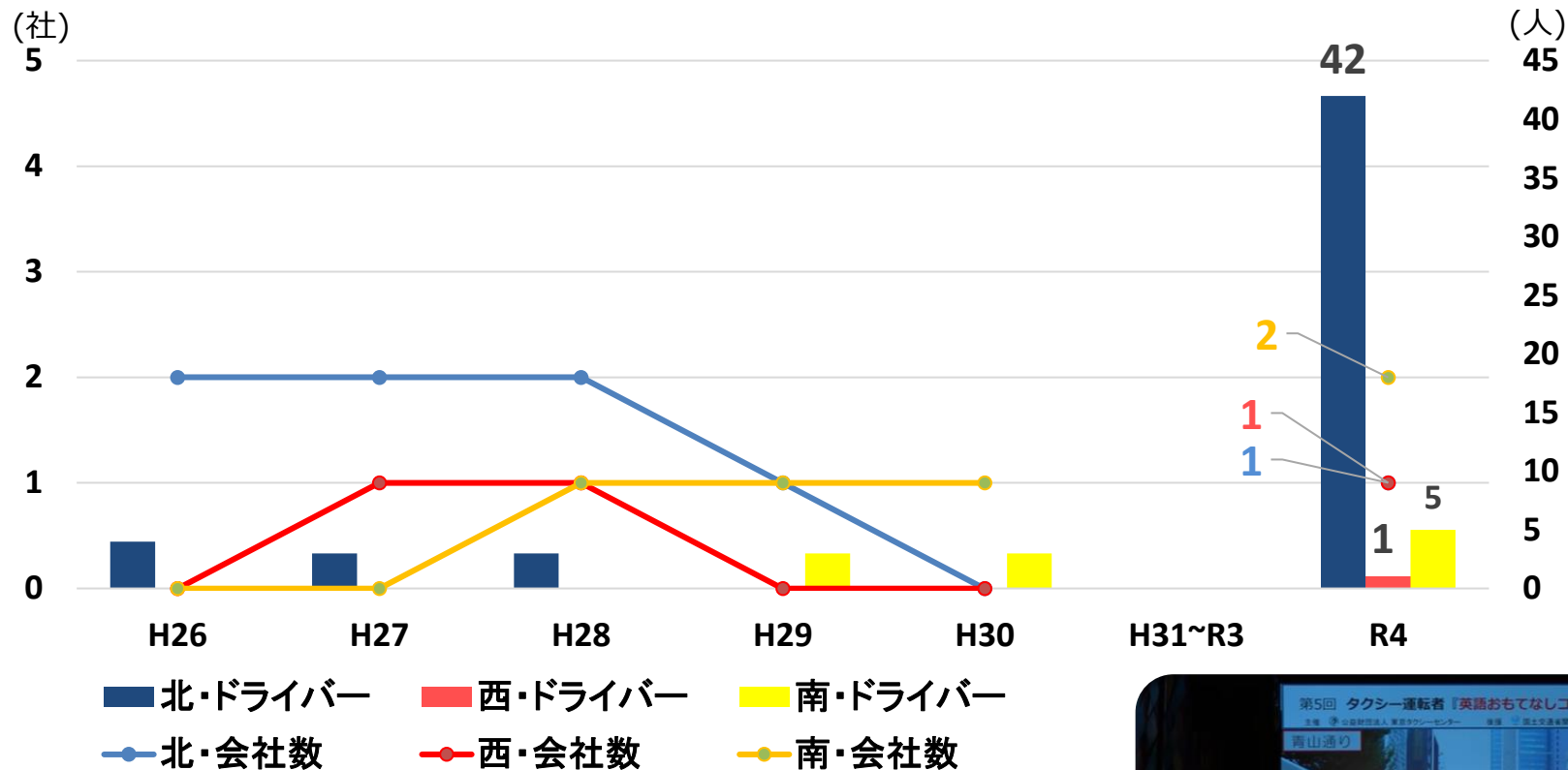


乗務員が独自で考えたコースや、さらには都外へ運行する等、各社での特性を生かした観光タクシーを運行しております。



4. 外国語講習取組事業者数及び受講運転者数

多摩地域においては、業界内で統一的な研修が無く、受講運転者という実数の採取が困難でした。

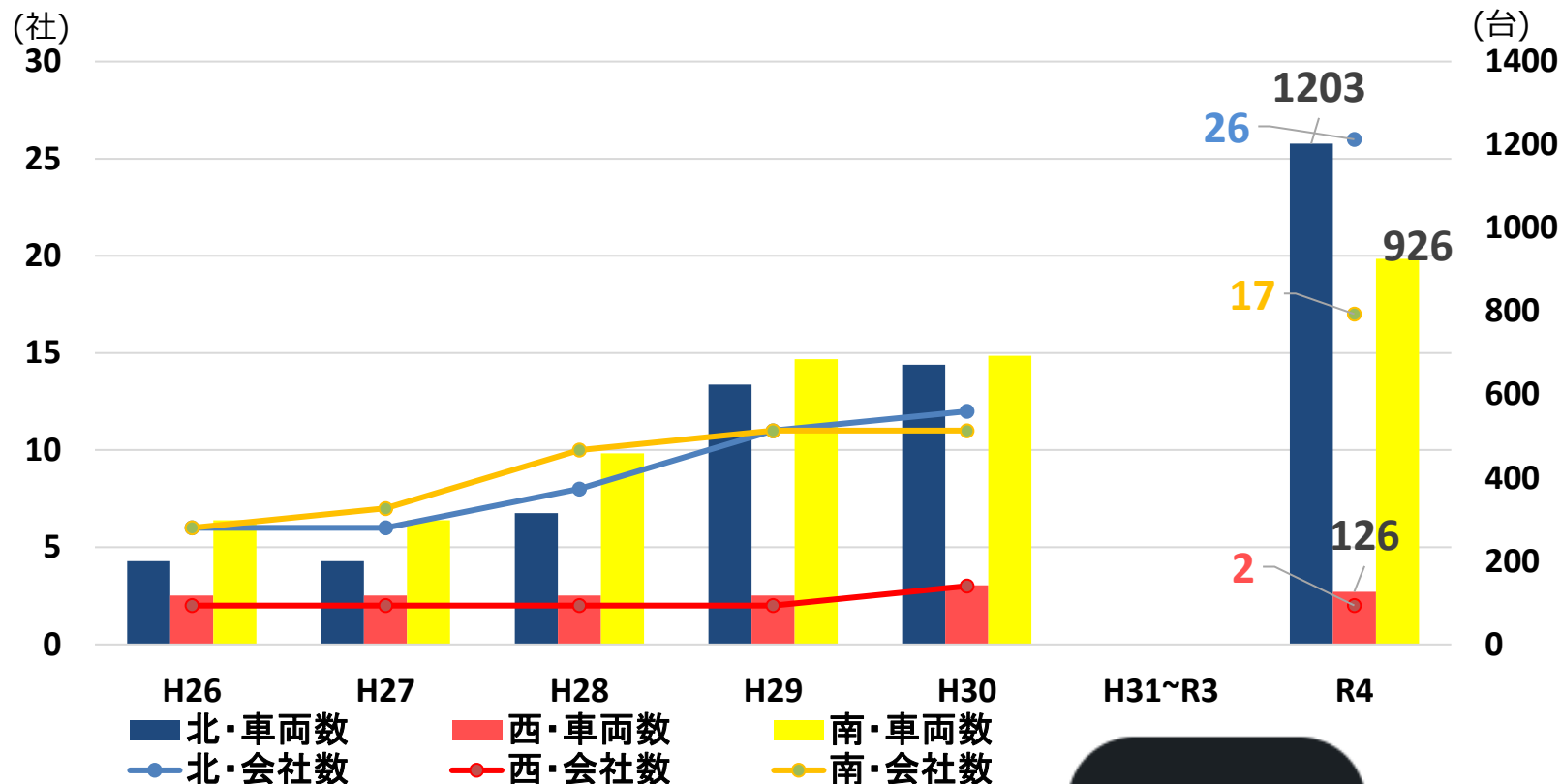


東京都では「地域通訳案内士認定研修」、特別武三地区では東京タクシーセンターによる研修等があるが、多摩地域では統一的な内容がない状況であるにも関わらず、北多摩で大きな回答がありました。



5. アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数

各社・各グループの配車アプリにおいては、業務提携等により非常に多くの会社がアプリで配車可能となりました。多摩地域でも多くの会社が導入しており、利便性が高まっております。

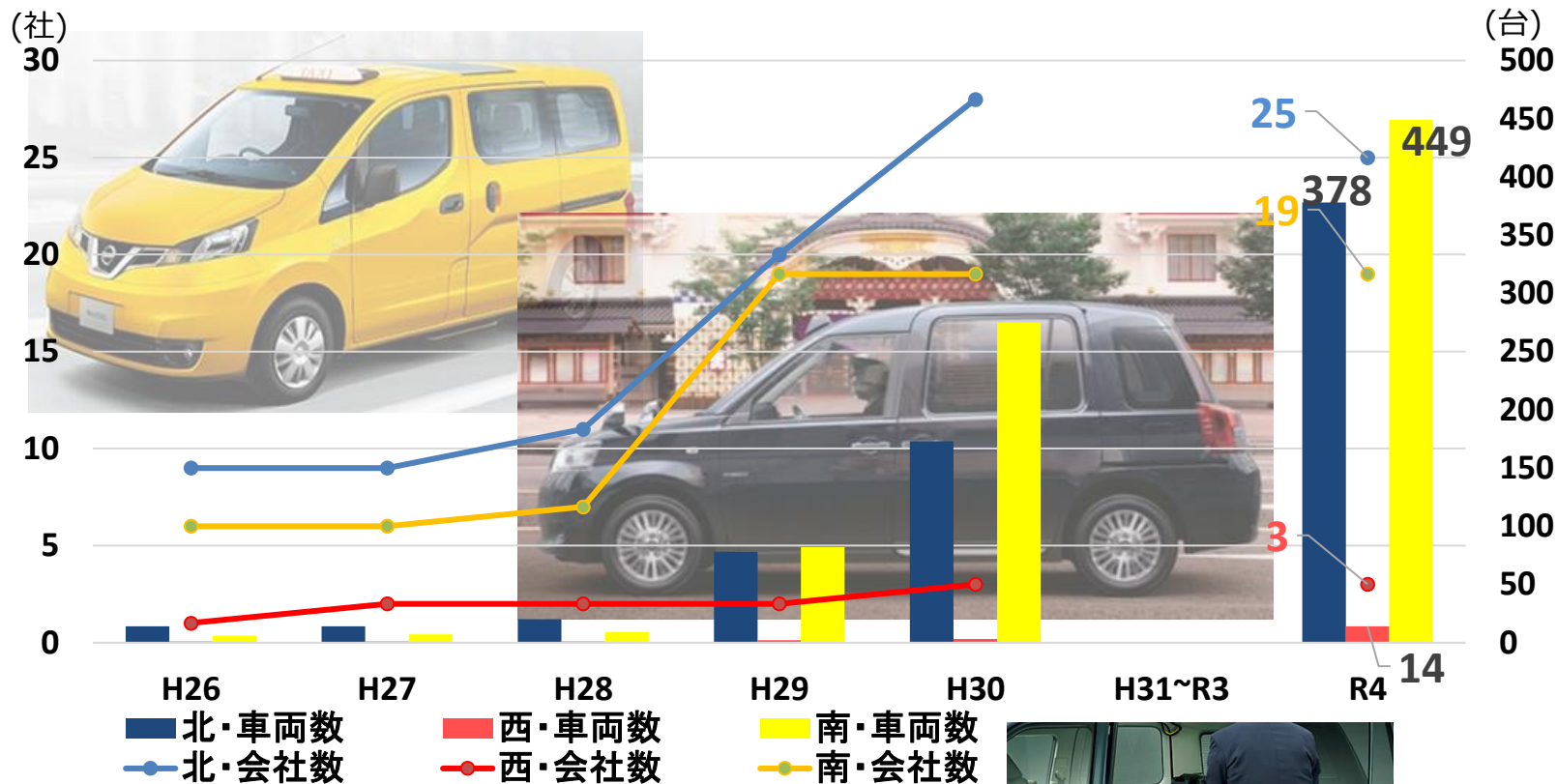


右のアプリだけでなく、各社で運用している配車アプリもあり、近年、急速に普及した配車システムです。



6. UDタクシーの導入事業者数及び導入車両数

車いすのまま乗車できるUDタクシーも導入が進み、今では6~7台に1台以上の割合で運行しております。

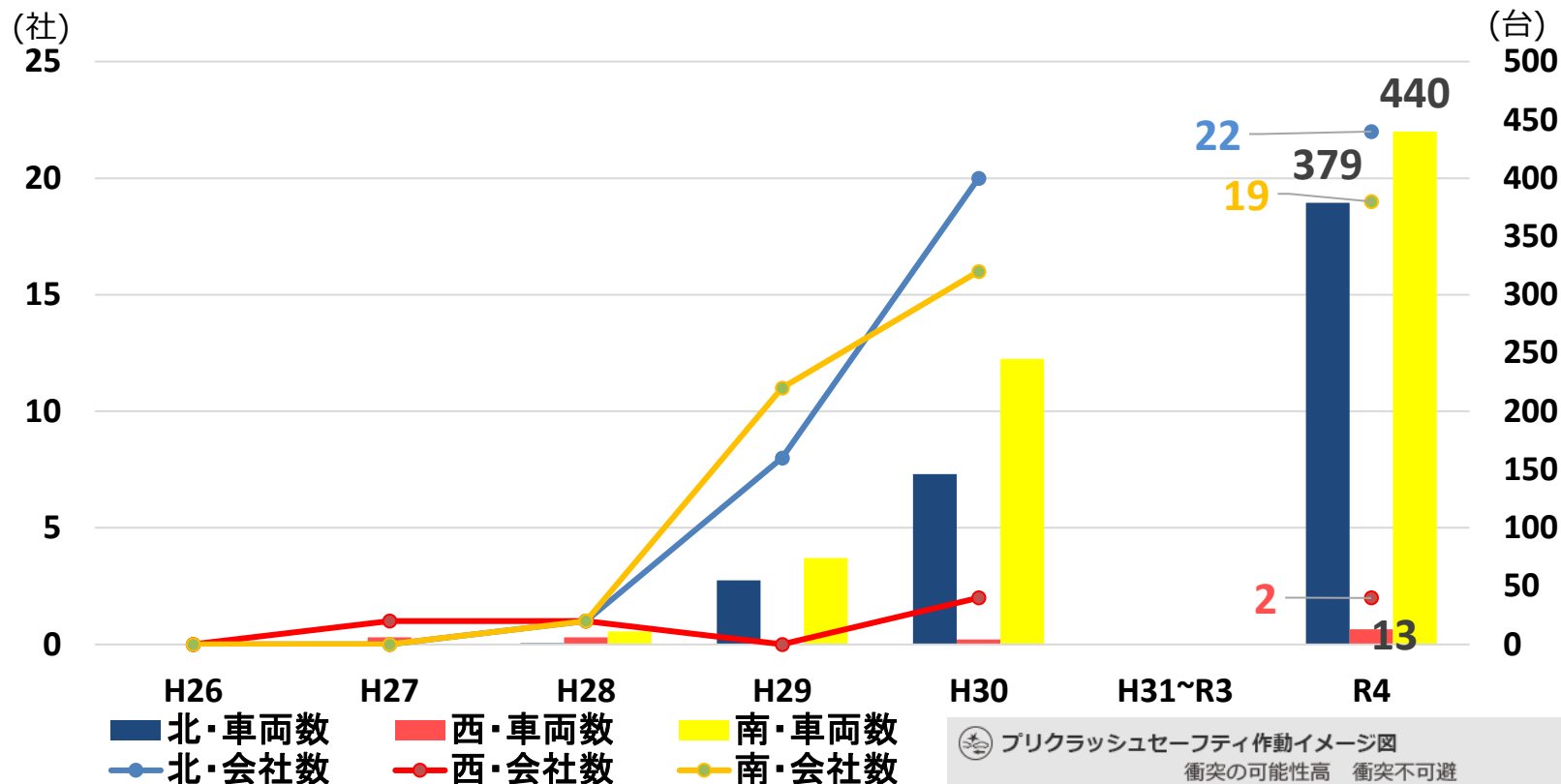


タクシーの進化の象徴であるUDタクシーも、東京都内どこでも利用できるようになりました。

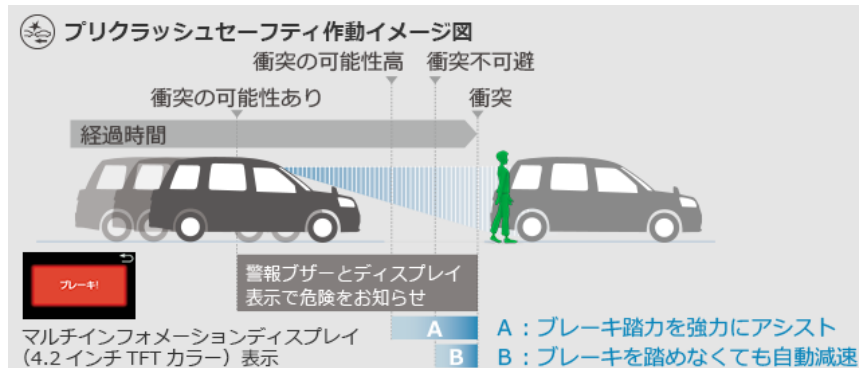


7. 先進安全自動車（ASV）導入事業者数及び導入車両数

先進安全自動車（ASV）は先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。

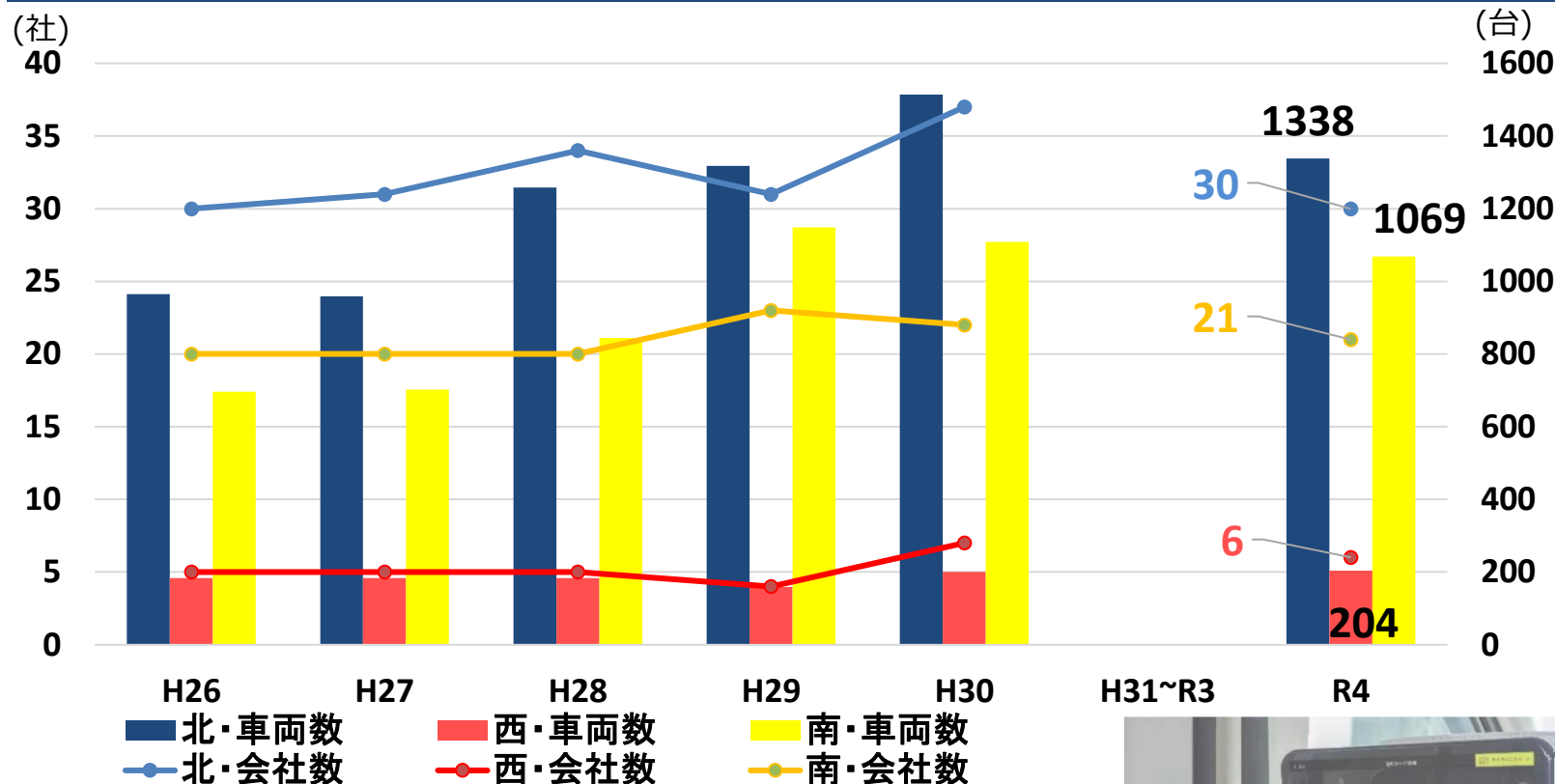


JPN TAXIのシステムが該当し、連動し回答数が上昇しております。
右のイメージの他、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置等を搭載している車両が該当します。



8. クレジットカード・電子マネー等導入事業者数及び導入車両数

クレジットカード・電子マネー等に関しては、50%強の導入状況となっており、今後も普及が見込まれます。



タブレット搭載車両も増え、QR決済等、支払い方法の多様化にも対応しております。



その他の活性化対策（各社からの自由回答）

8項目以外で活性化に資する内容を自由回答とし、以下の回答が寄せられました。

回答内容
地域の主な施設に弊社直通の呼出電話を設置している。
自治体と連携した地域公共交通としてのデマンド型車両の運行を実施。
コロナワクチン接種者の運行を自治体と実施。
自治体と連携して、ワクチン接種における輸送に協力した。
コロナ感染対策として、空気清浄機や運転席とお客様の席を仕切るアクリル板の設置。
コロナ感染者の搬送（自治体と締結し、専用車両にて乗務員を派遣）。
特定地区の貸し切り定期輸送を行っている。
UDタクシーの実車を用いた車いす乗車等の教育。
月に2回、JPNTAXIの設置等の講習会を開催している。
自治体と災害時における災害活動等の支援協定を締結。
令和2年度後期より令和4年度後期にわたり、自治体と共にその地域に由来したテーマのラッピングタクシーを運行して、知名度を上げる取り組みを行った。（新選組を取り上げて、今年度はアニメ薄桜鬼のラッピングタクシーを運行。）
自治体の観光関係連絡団体協議会に参画中。

9. コロナ感染症対策

感染防止への取り組みとして、乗務員のマスク着用、降車後のアルコール消毒徹底などの基本的な感染対策はもとより、お客様へ乗車時のマスクの着用、窓開け・エアコンによる喚起などのご理解、ご協力を得るためにも各種対策に取り組んでいます。



飛沫感染防止シートの
装着



キャッシュレス決済の推奨



車内消毒の徹底



また電車への中張り広告、車載タブレット、利用者へマスク入りリーフレットの配布等、タクシーの安全性や、ご利用の方への協力（窓開け、マスク着用など）内容について、多岐にわたりPR展開を実施しました。

前述の自由記述アンケートに回答は少なかったものの、多くの会社でこれら対応をしております。

10. 換気効率の性能

タクシーの換気効率は他の公共交通機関より非常に優れております。利用者の方へ安心してご利用いただけるようこちらもPRに力をいれております。スーパーコンピューター富岳でもその効果検証がされ、素晴らしい結果が出ております。

2020年11月27日
産経新聞一部抜粋

タクシー車内の換気では外気を入れる設定のエアコンを使用すると、窓を閉めても約1分半で空気が入れ替わることが判明した。時速40^{キロ}で走行中に窓を開けると換気量は約25%増える

が、時速20^{キロ}ではほぼ効果がなかった。パーティションがある運転席で運転手がせきをした場合、横の窓が開いていると効果的に飛沫が外に排出され、後部座席の感染リスクが減少した。坪倉氏は「空気をかき混ぜる効果は窓の近くでしかない。無理に窓を開けずエアコンをしっかりつければ十分だ」と指摘した。

配布用マスク同封
リーフレット

エアコンが効いていても タクシーの換気はナンバーワン！

全面換気に必要な時間



電車
6～7分



タクシー
1～2分
*窓開け+エアコン外気導入



航空機
2～3分

- ・窓開けにより、さらに高効率での換気が期待できます
- ・タクシーご利用の際はマスクの着用をお願いいたします

“withコロナ”の今こそタクシー



一般社団法人
東京ハイヤー・タクシー協会
Tokyo Hire-Taxi Association



マスクdeタックン

2020年11月27日
朝日新聞一部抜粋

車内の空気入れ替えにかかる時間は、窓を閉め切ったエアコンの風量を最大値の半分にした時に85秒、対角に窓を開けた場合に68秒で、上乗せ効果は25%ほどとあまり大きくなかった。窓を開けて時速20^{キロ}で走った場合は82秒で、窓開けの効果はほとんど見られなかった。閉めきってエアコンを最大値にした時は45秒と計算された。

エアコンの外気導入機能を活用することにより、窓を閉めていても約1分半で換気を行うことができます。不特定多数の方の同乗もなく、安心してご利用いただけるタクシーとしてPRをしております。

1 1. ワクチン接種会場へのタクシー輸送

自治体が主催するワクチン接種においては、接種会場への足としてタクシー利用券の配布やタクシー料金を助成する自治体等もあり、密を避けた移動としてのタクシーが活躍いたしました。

東京交通新聞
令和3年4月19、26日

東京・調布市、帰宅用に
高年齢者にタク券配布

ワクチン接種会場で
コロナ

東京都調布市は22日から
始める高齢者への新型コロ
ナウイルスワクチン接種
で、上限1000円分のタ
クシー利用券を接種者に帰
宅用として配布する。京王
線調布駅前の集団接種会場
や各医療機関で、接種が終

わった人に配る。京王自動車（多摩市、高木保社長）や東京都個人タクシードライバー組合、北多摩支部（福原健吉支部長）などが協力する。利用者はタクシードライバーに乗る。ワケチンを接種した証人明書を乗務員に見せ、利用券を渡す。券には氏名を記入する。事業者は券に1000円以内の実費額と乗車日を記す。1カ月ごとに市に請求書を提出する。

市内の高齢者数は約5万4000人。22、24、25日の3日間は、調布駅前の接種会場で975人が受ける予定。

市の松井佳孝・新型コロナウイルスワクチン接種担当課長は「タクシードライバーは安心、安全に帰ってほしい。タクシードライバーが高齢者に副反応があってもすばやく対応できる」と期待する。

[illegible]

多摩地域においても、複数の自治体により助成が行われており、ドアtoドアの唯一の公共交通機関としてのタクシーが評価された取組の一つと考えられます。アンケートの自由記述欄でも、回答いただいた会社が複数ありました。

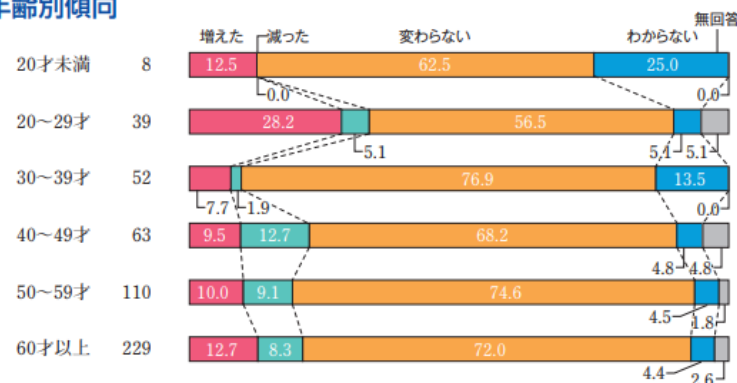
1 2. 初乗り距離短縮運賃を含む運賃改定

令和2年2月、様々なコスト高騰の背景から、平成19年度の運賃改定以来の約13年ぶりの運賃改定が実施されました。23区武三エリアのように、初乗り距離を短くし、その分初乗り運賃額を下げたものとなっております。

	初乗り運賃	加算運賃	時間距離併用性運賃 (時速10km/時以下)
旧：A運賃(上限)	2 km：740円	271mごと90円	1分40秒ごと90円
新：A運賃(上限)	1. 2 km：500円	257mごと100円	1分35秒ごと100円

Q:距離短縮運賃が実施されましたが、それ以前と比べてご利用回数はどうなりましたでしょうか？

年齢別傾向



タクシー利用者へのアンケート調査において、コロナ禍と言えど、旧運賃時より利用回数が増えたという調査結果となりました。特に20代においては非常に好感を持っていただいている回答結果となりました。

【南多摩交通圏】特定地域計画と準特定地域計画の比較表

準特定地域計画	特定地域計画
令和 4 年 月 日	平成 2 9 年 3 月 2 9 日
東京都南多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（案） 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針 ①東京都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	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 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。 ・南多摩交通圏の自治体においては、分散する交通空白地、高齢化の進行に伴う生活交通の足の確保などが課題とされているなか、コミュニティバスの見直しにおいては輸送コスト、狭小道路に入れない等の問題も生じている。そのような中で自治体と連携したタクシー事業の果たすべき役割は更なる重要性を増すものとなっている。特にコロナ禍においては、エッセンシャルワーカーとしてタクシーは非常に大きな役割を果たしている。 ・さらに、タクシー事業に関しては地域公共交通の一翼を担う交通機関として、将来にわたって持続可能な地域の交通インフラを支えていくことが求められる。 ②タクシー事業の現況 ◇タクシー需要の減少 ・東京都南多摩交通圏における法人タクシーの年間輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ令和3年度では17.4百万人（1日当たり4.8万人）から7.5百万人（1日当たり2万人）へと約57%減少している。これは、少子高齢化による需要の減少に加え、令和2年当初より猛威を振るっている新型コロナウイルスの感染拡大による行動様式の変化により、一般の利用客のみならず、企業等のビジネス利用も減少していることなどが影響している。ワクチンの普及をはじめとした各種感染症対策が講じられているものの、感染は収束に至らず、依然として厳しい状況が続いている。 ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都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2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以降、新規事業者の参入や既存事業者の増車等が活発に行われ、市場経済における競争原理を導入したが、事故の増加、乗務員賃金の減少、交通渋滞を惹起するなどの状況を招来するところとなった。その後、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定を受け、業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少、平成14年3月末の1,495両（法人1,274両、個人221両）と比べ令和4年3月末時点では1,455両（法人1,216両、個人239両）と約2.6%減少している。	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。 ・南多摩交通圏の自治体においては、分散する交通空白地、高齢化の進行に伴う生活交通の足の確保などが課題とされているなか、コミュニティバスの見直しにおいては輸送コスト、狭小道路に入れない等の問題も生じている。そのような中で自治体と連携したタクシー事業の果たすべき役割は更なる重要性を増すものとなっている。 ・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年間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27年度では17.4百万人（1日当たり4.8万人）から13.5百万人（1日当たり3.7万人）へと約22%減少している。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、昨今の経済対策等により景気は緩やかな回復基調が続いているとされているものの、タクシー業界においては、そうした回復基調を実感するまでには至らず、依然として厳しい状況が続いている。 ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都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2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以降、新規事業者の参入や既存事業者の増車等が活発に行われ、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定後に業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少したものの、平成14年3月末の1,495両（法人1,274両、個人221両）と比べ平成28年3月末では1,509両（法人1,240両、個人269両）と約9%増加となっている。 ・また、平成28年7月15日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値（実働率80%）が1,478両（法人1,214両、個人264
--	--

- ・令和4年8月30日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値（実働率80%）が582両、下限値（実働率92%）が507両となり、令和3年度末車両数と適正車両数との乖離率は52.5%となっており、コロナ禍の実績を用いたことにより現状とは大きく乖離したものとなっている。

◇輸送実績の悪化

- ・このように、東京都南多摩交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー需要が減少している結果、法人タクシーの1日1車当たりの走行キロは、平成13年度と比べ令和3年度ではコロナ禍の影響もあり235.4kmから163.34kmへ、実車率は49.5%から42.4%へ、実働率は91.9%から61.0%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45,397円から36,648円へと約19.3%減少するという実態となっている（関東運輸局調べ）
- ・さらに、令和4年8月の実績では、実車率43.1%、実働率61.2%、1日1車当たりの運送収入は41,827円と、平成13年度の数値を大きく下回っている（東タク協調べ）。

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

◇運賃改定の実施

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

◇運転者の労働条件の低下

両）、下限値（実働率92%）が1,287両（法人1,057両、個人230両）であり、平成28年3月末現在の車両数とは差が認められる。

◇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、法人タクシーの1日1車当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成27年度では235.4kmから204.6kmへ、実車率は49.5%から47.8%へ、実働率は91.9%から81.2%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45,397円から41,682円へと約8.2%減少するという実態となっている（関東運輸局調べ）。
- ・さらに、平成28年11月の実績では、実車率47.9%、実働率78.2%、1日1車当たりの運送収入は38,752円と、実車率を除く輸送実績は一層悪化している。特に1日1車当たりの運送収入は、平成27年以降繁忙期である12月を除き40,000円割れの厳しい状況となっている（東タク協調べ）。
- ・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27年66.68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が増大している。多摩地区三交通圏のタクシー事業者においては赤字事業者の割合は平成26年度68%から平成27年度47%に減少しているものの（関東運輸局調べ）、依然として事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

（新設）

◇運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、東京都の運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、300万円台まで落ち込んだものの、平成28年から令和元年においては回復基調となり、令和元年においては484万円まで回復したが東京都の全産業平均とは依然として208万円の格差が生じていた。
- ・この格差を埋めるべく令和2年2月には労働条件の改善を目的とした運賃改定が実施されたものの、その後の、新型コロナウイルスの影響により令和3年においては337万円と非常に厳しい賃金水準となっている。この間に東京都との全産業平均との格差は年々拡がりコロナ禍の令和3年度においては248万円にまで格差が拡大している。(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値)。
- ・また、年間の労働時間についても、東京都の運転者は東京都の全産業平均よりも長く、その差は令和3年には180時間となっている(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値)。
- ・そのような状況の中で、いわゆる働き方改革が運輸業にも順次実施されており、運転者の労働時間の短縮は喫緊の課題ともなっている。

◇運転者不足と高齢化

- ・運転者の労働条件の低下等から昭和53年度には39.2歳であった運転者の平均年齢は平成27年度には58.6歳となり高齢化の一途を辿っていたが、その後、大手事業者を中心とした新卒採用者獲得に向けた積極的な取り組みや女性ドライバーの採用促進などにより令和4年3月現在都内の運転者の平均年齢は58.2歳、多摩地区においては60.9歳と高い年齢水準で推移している。
- ・これまでも運転者不足と高齢化は、業界にとっての懸案であったが、令和2年2月からの新型コロナウイルスの感染拡大により多くの運転者が退職するという事態を惹起し、コロナ禍以前の平成30年度末6,428名であった運転手が令和3年度末には5,393名と顕著な運転者不足となっている。また、運転者の高齢化も進み多摩地区における65歳以上の高齢運転者割合は約40%になっており、新たな運転者の確保が喫緊の課題となっている。
- ・こうした運転者不足を解消し、的確に利用者ニーズに対応することが最優先で取り組むべき活性化策との声もある。
- ・また、高齢化の進展が事故多発の要因との指摘もある中、特に近年は健康起因による事故が増加しており、所定の健康診断以外の特別な健

- ・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年から平成25年までは400万円台前半で推移していたものの平成26年には400万円を下回り、平成27年には393万円(税・社会保険料等控除前の金額)となっている。なお、東京都の全産業平均との格差は拡大傾向にあり、平成27年には299万円にまで拡大している(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値)。
- ・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。
- ・また、年間の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く、その差は平成27年には276時間となっている(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値)。

◇運転者の高齢化

- ・運転者の労働条件の低下や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27年度には58.6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34%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。

康診断が求められている状況にある。

- ・さらには、IT技術などを用いた先進的な利用者サービスが導入される一方で、運転者による対応が困難という状況が発生しており、これについては日々の指導教育に委ねざるを得ないのが現状である。
- ・なお、多摩地区における運転者の平均年齢は、令和元年度末では60.0歳、令和3年度末においては60.9歳となっている。

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・これまでと違い、コロナウイルスの感染拡大がもたらした全産業への影響は計り知れないものがあり、タクシー事業においても多くの運転者が退職し、需要に十分応えることができない状況が見受けられる。
- ・東京都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、限られたスペースで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、環境性能の高いUDタクシーの導入など環境面への配慮や移動制約者向けの対応に積極的に取り組んできたが、令和2年に運賃改定を実施したもののコロナ禍での影響により増収は得られず、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきた。

◇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。

◇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が交通事故の要因との指摘もある。人身事故件数でみると、東京都内の全自動車では平成13年度から平成27年度では約62%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については51%の減少に留まっている（警視庁調べ）。
- ・また、タクシー利用者からは、良質な接客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聞かれる状況である。
- ・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、防災レポート車の導入、タクシーこども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、ユニバーサルドライバー研修、陣痛タクシー、キッズタクシー、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、**UD**タクシーの導入、精神障害者割引制度の導入、交通問題や公共交通の整備・環境・防災問題等に関する協議会への参加、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、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、東タク協三多摩支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

◇新型コロナウイルス感染拡大による影響と業界の対応

- ・これまで供給過剰状態は正の取組みにより日車営業収入及び実車率が拡大傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、南多摩交通圏における令和元年度の輸送人員が1,180万人、営業収入が137億円であったところ、令和3年度においては輸送人員が757万人、営業収入が95億円と大幅に減少した。
- ・その一方で、公共交通機関であるタクシーは、国民生活を担うエッセンシャルサービスであり、恒久的な輸送力を維持しなければならない社会的責務があることから、令和2年3月31日付け関自旅二第5247号「新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置について」に基づく臨時休車制度や、雇用調整助成金などを活用することにより、輸送力の維持、ひいては公共交通機関を担う運転者の雇用維持

- ・タクシー事業者各社においては、防災レポート車の導入、タクシーこども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、ユニバーサルドライバー研修、陣痛タクシー、キッズタクシー、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、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、東タク協三多摩支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

(新設)

を図った。

◇新たな移動手段導入に向けた動き

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

◇まとめ

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

③取組みの方向性

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

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

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

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

協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする。

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

(新設)

◇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公共交通機関としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

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

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

協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする。

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

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

2. 準特定地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・併せて、タクシー事業者に対しては、**地域の公共交通を担う事業者の責務として持続可能な交通サービスを提供するための取組み**が求められるとともに、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。

- ◇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. 特定地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。
- ・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、**UD**タクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、**季節、天候、曜日、時間等で刻々と変化する利用者ニーズに対応するための体制（乗務員の確保、勤務シフトの変更等）の構築や、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービス、多言語対応タブレット端末の導入、キャッシュレス決済の普及、さらには感染防止対策としてのニューノーマルタクシーの導入促進を図るものとする。**

②安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議より「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、**同プラン及び実施目標に掲げられた、乗客の死者数ゼロ、死者数25人以下及び人身事故件数6,600件以下を上回る改善率を目標とする。**
- ・また、運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成26年4月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数**200**両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

③環境問題への貢献

- ・政府は、**令和3年に2050年カーボンニュートラル宣言を行うとともに、温室効果ガスの削減目標について、2013年比で2030年までにCO2排出量を46%削減することを閣議決定した。**
- ・東京都における総CO2排出量が平成12年度の58.9百万t-CO2から**令和元年度55.03**百万t-CO2と**横ばいで推移**しているが、このうち運輸部門の

- ・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。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービスの普及促進を図るものとする。

②安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン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、平成21年から平成30年までの10年間で死者数、人身事故件数と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、タクシー運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成26年4月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数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%削減目標から、2013年度比で2030年までに26%削減することを改めて表明している。
- ・東京都における総CO2排出量が平成12年度の58.9百万t-CO2から平成26年度62.3百万t-CO2と増加している。このうち運輸部門の構成比

構成比は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成12年度の30%から令和元年度17%に大幅な減少がみられる（東京都環境白書2021） 2020年度における日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.7%を占めており、自動車全体では運輸部門の87.6%（日本全体の15.5%）、うちタクシーが占める割合は0.7%となっている（国土交通省HPより）。 - 今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、2050年カーボンニュートラルの達成に貢献するよう取り組むこととする。 ④交通問題、都市問題の改善 - 東京都南多摩交通圏では、八王子や町田等、J R・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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、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などの運行については、各自治体と連携を図り、地域における利用者等住民のニーズを把握し、積極的に対応する。 ⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上 - 各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関	は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成12年度の30%から平成26年度18.6%に大幅な減少がみられる（東京都の温室効果ガス排出量2014年度速報値） - 平成20年度のデータにおいて総CO₂排出量のうち運輸部門では約9割が自動車に起因し、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、平成26年度の東京都の総CO₂排出量の約1.2%（18.6%×約9割×7%＝約1.2%）を排出していると推計される。 - 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、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、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、J R・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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、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などの運行については、各自治体と連携を図り、地域における利用者等住民のニーズを把握し、積極的に対応する。 ⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上 - 各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関
--	--

しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。

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

⑦観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたい日本へー」において、20**30**年までに訪日外国人旅行者数を**6,000**万人とすることを目指すとしているところである。**令和2年から今日に至るまで新型コロナウイルス感染拡大の影響により、訪日外国人旅行者数が落ち込んでいるものの、令和4年からは徐々に受け入れ体制を拡大しており、今後、訪日外国人旅行者数は緩やかに回復していくものと見込まれる。**
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設

しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。

- ・しかしながら、少子高齢化の加速化やバス路線等の減少が進む昨今においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通である。
- ・このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「**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。
- ・なお、他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら検討する。
- ・また、都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていくとともに、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。
- ・平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたい日本へー」において、2020年までに訪日外国人旅行者数を4,000万人とすることを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者数の増加が見込まれる。
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設

置し、取り組んでいるところである。

- ・さらに、東京都では、**世界最高の「P L I M E 観光都市・東京」を実現すべく**観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」を様々な社会変化に対応した観光関連事業者の取組みとして強力に後押しし、持続可能な観光産業へ進化させるため、令和4年2月に「東京都観光産業振興実行プラン」を策定し、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タクシー**ドライバー認定研修**での取組みなどにより、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑧社会・福祉への貢献

- ・少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、陣痛タクシー、キッズタクシー、徘徊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**自治体との**協定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

置し、取り組んでいるところである。

- ・このような中、「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り、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重要である。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」に加え、平成29年1月に「東京都観光産業振興プラン2017」が策定され、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タクシー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

- ・少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、陣痛タクシー、キッズタクシー、徘徊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運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 - 運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。 - 具体的には、賃金面では、令和3年現在、東京都の運転者で248万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。 - また、労働時間の面においても、令和3年現在、東京都の運転者で180時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。 - さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制についても検討し、実現を目指すものとする。 ⑪運転者確保への取組み - コロナ禍以前より続いている運転者不足問題の解消に向けて、労働条件の改善・向上と併せ業界におけるPR活動の実施や、国の制度などを活用した運転者確保に資する取組を行う。 - 具体的には、女性や若年層にとっても働きやすい職場環境作りに取り組むための「女性ドライバー応援企業認定制度」や、「働きやすい職場認証制度」の積極的な活用や、合同企業説明会の開催、さらには業界PR動画やガイドブックの作成などが考えられる。 - これらを実施・活用することにより、若年労働者にとっても魅力のあ	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27年現在、東京都のタクシー運転者で299万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27年現在、東京都のタクシー運転者で276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。また、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」の活用の促進を図るものとする。 <u>(新設)</u>
--	---

る職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

⑫事業経営の活性化、効率化

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

⑬新たな運賃制度の積極的な活用

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

⑭過度な運賃競争への対策

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

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。令和4年8月30日付けで関東運輸局長が公示した「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都南多摩交通圏の法人タクシーの適正車両数は、1. ②で述べたとおり、2つのケースの実働率により、上限値582両（実働率80%）、下限値507両（実働率92%）である。これに基づく特定地域指定日である平成28年7月1日現在の車両数1,240両と比べ、59.4%の乖離が認められる。
- ・これらを踏まえ、また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く

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、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。

(新設)

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。平成27年8月10日（平成28年7月15日一部改正）付けで関東運輸局長が公示した「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都南多摩交通圏の法人タクシーの適正車両数は、2つのケースの実働率により、上限値1,214両（実働率80%）、下限値1,057両（実働率90%）である。これに基づく特定地域指定日である平成28年7月1日現在の車両数1,240両と比べ、上限値とは2.1%、下限値とは14.8%の乖離が認められる。
- ・これらを踏まえ、また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く現状は大きく変わるものではなく、当該特定地域における経営基盤

現状は大きく変わるものではなく、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。

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

(削除)

や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。

- ・こうした改善の結果として、各目標の達成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。

3. 東京都南多摩交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法

2. の特定地域計画の目標を踏まえ、東京都南多摩交通圏における削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法について以下のとおり定める。

①削減すべきタクシー事業の供給輸送力

◇適正車両数との乖離率

- ・前述のとおり、平成27年8月10日（平成28年7月15日一部改正）付けで関東運輸局長が公示した「特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都南多摩交通圏における法人タクシーの適正車両数の上限値^{*1}1,214両と特定地域指定日^{*2}現在の車両数1,240両との乖離率が2.1%、車両数ベースで26両となっている。なお、平成28年12月末時点での当該交通圏における総車両数は1,237両であり、乖離率に大幅な変動はない状況である。
- ・また、個人タクシーの適正車両数の上限値^{*3}264両となっており、特定地域指定日現在の車両数269両との乖離率は1.9%となっている。

- *1 法人タクシーの適正車両数の上限値は、実働率80%を用いて算出
- *2 特定地域指定日は、平成28年7月1日
- *3 個人タクシーの適正車両数の上限値は、法人タクシーの乖離率を用いて算出

◇削減すべきタクシー事業の供給輸送力の範囲

- ・平成26年1月27日付けで関東運輸局長が公示した「特定地域計画の認可基準について」2(2)③当該特定地域において削減すべきタクシー事業の供給輸送力において、「適正車両数の上限に至らない車両数又は概ね適正車両数の上限の車両数となるよう削減すべき供給輸送力が定められていること」と規定されている。
- ・東京都南多摩交通圏のタクシー事業を取り巻く環境（諸問題の発生やタクシー事業の現況）は前述のとおりであり、タクシーが地域公共交通として適切な役割を果たすためには早期に供給過剰の解消が必要であることから、適正車両数の上限値まで供給輸送力の削減を行うこととする。具体的には、適正車両数の上限値と特定地域指定日現在の車両数との乖離率を削減すべき供給輸送力として設定することとし、法人タクシーは2.1%、個人タクシーは1.9%の削減を行うこととする。
- ・また、各法人タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の削減の設定にあたっては、適正車両数の上限値と特定地域指定日現在の車両数との乖離率が2.1%(26両)と僅少であることなどから、必ずしも車両数単位に拘ることなく日車数単位での設定も可能とする。

②供給輸送力の削減の実施方法及びその実施時期

◇法人タクシーの供給輸送力の削減の実施方法

- ・法人タクシーの供給輸送力の削減は、全事業者が営業方法の制限を用いて実施することとし、削減の対象車両は一般タクシー車両のみとする。
- ・営業方法の制限を用いて実施するタクシー事業者にあつては、平成26年1月27日（平成28年11月4日最終改正）付けで関東運輸局長が公示した「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」第2の規定に基づき、道路運送車両法に規定する抹消登録等の手法を活用して供給輸送力の削減（以下「全日制限」という。）を実施することを可能とする。なお、道路運送法上で規定する最低車両数（10両）を下回ることとなる全日制限は認めないこととする。
- ・全日制限を用いて各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法としては、抹消登録証明書等の写しを本協議会の事務局である一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会（以下「法人タクシー協会」とい

(削除)	う。)を通じて協議会構成員及び東京運輸支局に提出することとする。 また、全日制限以外の営業方法の制限を用いて各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法としては、事業者計画認可後に各タクシー事業者から営業方法の制限の実施日及び対象車両を記載した書面を本協議会の事務局である法人タクシー協会を通じて協議会構成員及び東京運輸支局に提出するとともに、法人タクシー協会は定期的(3ヶ月毎)運転日報や点呼簿等によりその実施状況を確認することとする。 ◇個人タクシーの供給輸送力削減の実施方法 ・個人タクシーは1人1車制の特性を持つ事業であることから、全タクシー事業者一律に営業方法の制限により供給輸送力の削減を行うこととする。 ・各タクシー事業者が行う供給輸送力の削減の確認方法として、営業方法の制限の実施日を記載した統一規格の証紙を作成し、実施日以外の運行可能な日について、車外から見やすい位置に貼付することとし、実施日及び対象車両を記載した書面を法人タクシー協会を通じて協議会構成員及び東京運輸支局に提出することとする。 ◇供給輸送力の削減の実施時期 ・供給輸送力の削減は、特定地域及び準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(以下「法」という。)の趣旨、特定地域の指定期間^{*1}及びタクシー事業の現況等を踏まえ、速やかに法第8条の7に規定する事業者計画の認可^{*2}を受けて実施することとし、遅くとも事業者計画の認可後6ヶ月以内には実施するものとする。 ^{*1} 特定地域の指定期間は、平成28年7月1日から平成31年6月30日までの3年間であるが、指定から2年を経過後、特定地域の指定基準に適合しない場合は解除となる ^{*2} 本特定地域計画の公表後6ヶ月以内に事業者計画を作成し、関東運輸局長の認可を受ける必要がある 4. 東京都南多摩交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその実施方法
-------------	---

	3. の東京都南多摩交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力に基づき、当該交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力等を以下のとおり定める。 ①各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力 ◇法人タクシー事業者 ・東京都南多摩交通圏において法人タクシー事業の削減すべき供給輸送力は、3. ①に規定したとおり、適正車両数の上限値と特定地域指定日現在の車両数との乖離率である2.1%（26両）の削減を行うこととしている。 ・このため、当該削減すべき供給輸送力を達成するために行う東京都南多摩交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力は、各タクシー事業者間における公平性の観点より特定特別監視地域に指定された平成20年7月11日からの減車及び休車の実績を勘案しつつ、次の方法により設定し、別添の一覧表によるものとする。 ・なお、各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の設定にあたっては、当該交通圏において削減すべき供給輸送力が2.1%（26両）と僅少であることから、車両数単位ではなく日車数単位*1を用いて算出することとする。 ①－1：各タクシー事業者及び東京都南多摩交通圏の基準車両数の設定 各タクシー事業者の保有車両数が、平成20年7月11日時点（特定特別監視地域指定日）、平成21年10月1日時点（旧特定地域指定日）又は平成26年1月27日時点（準特定地域指定日）のいずれか最も多い時点の車両数を各タクシー事業者の基準車両数とし、当該各タクシー事業者の基準車両数の総和を東京都南多摩交通圏の基準車両数（1,354両）と設定する。 ①－2：東京都南多摩交通圏における基準車両数からの供給輸送力の削減率の設定 東京都南多摩交通圏において削減すべき供給輸送力は、3. ①で規定したとおり適正車両数の上限までの2.1%（26両）であるが、上述のとおり各タクシー事業者間における公平性の観点より平成20年7月11日からの減車及び休車の実績を勘案するため、①－1で求めた当該交通圏の基準車両数（1,354両）と適正車両数の上限値（1,214両）との乖離率10.34%を当該交通圏における供給輸送力の削減率として設定する。 ①－3：各タクシー事業者の供給輸送力の削減率等の設定 ア ①－1で設定した各タクシー事業者の基準車両数と特定地域指
--	---

	定日現在の保有車両数の差により求める削減の割合を実績削減率とし、①－２で設定した東京都南多摩交通圏における供給輸送力の削減率（10.34％）から実績削減率を減じた率を実施削減率とする。 イ ただし、東京都南多摩交通圏における削減すべき供給輸送力の削減率（10.34％）を上回る実績削減率を有するタクシー事業者（以下「削減実施済事業者」という。）が存在することから、削減実施済事業者以外の事業者が実施削減率分の供給輸送力の削減を行った場合、適正車両数の上限値を下回ることとなる。このため、削減実施済事業者以外の事業者の実績削減率から、削減実施済事業者における実績削減率から当該交通圏における削減すべき供給輸送力の削減率（10.34％）を減じた率により求める削減済供給輸送力分の割合（以下「調整率」という。）を一律に減じることとする。 ウ したがって、削減実施済事業者以外の事業者の供給輸送力の削減率は、実施削減率から調整率を減じた率（以下「調整実施削減率」という。）とし、削減実施済事業者の供給輸送力の削減率は当然のことながらゼロとする。 また、各タクシー事業者の基準車両数に調整実施削減率を乗じた数値を調整実施削減輸送力と設定するものとする。 ①－４：各タクシー事業者への意向確認 ①－３で設定した各タクシー事業者の調整実施削減輸送力について、本協議会の事務局である法人タクシー協会から各タクシー事業者に提示し、各タクシー事業者の供給輸送力の削減に関する意向を確認したところ、11事業者が全日制限を活用して合計23両分の供給輸送力の削減を実施したいとの回答があった。 ①－５：各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力 ア ①－４の各タクシー事業者の意向を踏まえ、全日制限による供給輸送力の削減を希望した11事業者において、その希望どおり23両の供給輸送力の削減を実施することとする。 イ また、東京都南多摩交通圏において削減すべき供給輸送力である26両から23両を差し引いた3両分（1,095日車数）については、全日制限による供給輸送力の削減を希望した11事業者及び削減実施済事業者を除く9事業者で供給輸送力の削減を実施することとする。 なお、当該9事業者がそれぞれ削減すべき供給輸送力は、当該9事業者において削減すべき供給輸送力である3両分（1,095日車）を当該9事業者の調整実施削減輸送力の和（3,007日車数）で除して得た数値を調整実施削減輸送力に乘じた数値（小数点以下切り捨て）とする。
--	---

	〔*1 日車数単位は、1日当たりの車両を意味し、365日車を1両と換算するもの〕 ◇個人タクシー事業者 ・個人タクシー事業者は、許可等に付された条件により「月に2日以上 の定休日定めること」とされていることから、年間の最大稼働日数 が341日*1となる。 ・この年間の最大稼働日数に、3. ①で規定した個人タクシーの削減す べき供給輸送力1.9%を乗じると年間6日（小数点以下切り捨て）とな る。 ・したがって、月2日の定休日に加えて、個人タクシーの削減すべき供 給輸送力は年間6日とする。 〔*1 最大稼働日数は、365日から年間の定休日24日を減じた日数〕 ②各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力の実施方法 ◇法人タクシー事業者 ・各タクシー事業者は、稼働できる状態にある一般タクシー車両の中か ら任意に削減車両を選択し、①で設定された各タクシー事業者が削減 すべき供給輸送力を営業方法の制限を用いて実施する。全日制限以外 の営業方法の制限を行う事業者にあつては、複数の車両を選択するこ とを可能とする。 ・全日制限以外の営業方法の制限を行う事業者にあつては、具体的な営 業方法の制限の実施日及び対象車両を記載した書面を、法人タクシー 協会に提出することとし、法人タクシー協会は特定の日に偏ることが ないよう調整するとともに、協議会構成員及び東京運輸支局へ提出す ることとする。 ・各タクシー事業者は、3. ②で規定したとおり、速やかに本特定地域計 画公表後に法第8条の7に規定する事業者計画の認可を受けて実施す るものとし、当該事業者計画には、供給輸送力の削減の実施始期が「事 業者計画の認可後6カ月以内に実施」と記載することとする。 ・また、供給輸送力の削減を実施した場合、全日制限を行う事業者にあつ ては抹消登録証明書等の写しを法人タクシー協会に提出することとす る。 ・なお、設定した各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の達成にあ たつては、事業者の判断により、単独で又は共同して行うことができ るものとする。 ◇個人タクシー事業者
--	---

3. 準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化事業及びその実施主体に関する事項 2. に掲げた目標を達成、実現するために取り組むべき活性化事業に関する各項目を、以下に列記する。 活性化事業計画に関しては、本準特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化事業を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとし、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。 実施時期としては短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は準特定地域指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化事業については継続的に取り組むものとする。 活性化事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るためには、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。また、事業者、自治体等の関係者は本準特定地域計画の活性化事業のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。 ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり ○需要に即した運転者の確保 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期 ○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	・各タクシー事業者は、3. ②で規定したとおり営業方法の制限により供給輸送力の削減を実施することとする。 ・具体的な各タクシー事業者の営業方法の制限の実施日は、各協同組合が特定の日に偏ることがないように調整するとともに、一覧表を作成し、法人タクシー協会を通じて協議会構成員及び東京運輸支局へ提出することとする。 ・法人タクシー事業者と同様に、速やかに本特定地域計画公表後に法第8条の7に規定する事業者計画の認可を受けて実施するものとし、当該事業者計画には、供給輸送力の削減の実施始期が「事業者計画の認可後6カ月以内に実施」と記載することとする。 ・また、各タクシー事業者は、営業方法の制限の実施日以外の運行可能な日について、車外から見やすい位置に証紙を貼付することとする。 5. 特定地域計画の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項 2. に掲げた目標を達成、実現するために取り組むべき活性化措置に関する各項目を、以下に列記する。 事業者計画に関しては、本特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化措置を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとし、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。 実施時期としては短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は特定地域指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化措置については継続的に取り組むものとする。 活性化措置がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るためには、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。また、事業者、自治体等の関係者は本特定地域計画の活性化措置のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。 ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり (新設) ○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ク研修の受講の促進 実施主体：タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○アプリ配車サービスの導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○目的地登録サービスの導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○24時間配車体制の確立 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○女性ドライバー優先配車サービスの提供 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○早朝予約の積極受注の推進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u>	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ク研修の受講の促進 実施主体：タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 ○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 実施時期：短期 ○チャイルドシートの導入
--	---

<u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○自社乗り場の設置・運営 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○UDタクシーの導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○マスターズ制度の充実及び参加の促進 実施主体：個人タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 ○事業者における自社WEBサイトの開設 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期 ○駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備 実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体 実施時期：中期	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 ○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> ○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 ○健康診断結果の活用 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u>	○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 ○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 ○健康診断結果の活用 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○ASV（先進安全自動車）の導入促進
---	---

○他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：短期 ③環境問題への貢献 ○ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> ④交通問題、都市問題の改善 ○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○ショットガン方式の導入 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討	実施主体等：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：短期 ③環境問題への貢献 ○ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○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 ○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 ○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との連携 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：短期 ④交通問題、都市問題の改善 ○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○ショットガン方式の導入 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討
--	--

実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○タクシープール等主要駅における待機スペースの整備 実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力 実施主体等：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、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ⑤地域公共交通としての役割の強化 <u>(削除)</u> ○バス路線の廃止による交通空白地域における代替としての乗合タクシー供給 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○地域公共交通会議等への積極的な参画 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進 実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局 実施時期：中期 ⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上 ○輸送障害時における代替輸送の自治体及び鉄道事業者との連携強化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期	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、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ⑤地域公共交通としての役割の強化 ○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 ○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
--	---

○MaaS関連事業への参画 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ○地域公共交通の向上のための話し合いの場の設置 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸局、自治体、警視庁、バス事業者、利用者 実施時期：中期 ○ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実 実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者 実施時期：短期、中期 ○都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進（再掲） 実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局 実施時期：中期 ○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体等との連携 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期 ⑦観光立国実現に向けての取組み ○外国語指差しシートの作成、携行と車体表示 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 <u>(削除)</u> ○観光タクシードライバー認定研修の実施 実施主体：法人協会 実施時期：短期 ○観光モデル事業への取組み 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○多摩地区三交通圏・羽田空港間等定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体	○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 ○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体等との連携 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期 ⑦観光立国実現に向けての取組み ○外国語指差しシートの作成、携行と車体表示 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○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 <u>(新設)</u> ○観光モデル事業への取組み 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体
--	---

実施時期：短期、中期 ○鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期・短期 ⑧社会・福祉への貢献 ○福祉タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○介護タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○福祉タクシー車両保有情報の共有 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○体調不良児童の自宅までの送迎 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○キッズタクシーの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○陣痛タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○サポートc a bの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○移動制約者などに対する外出支援 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 (削除) ○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、中期 ○鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期・短期 ⑧社会・福祉への貢献への取り組み ○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、自治体 実施時期：短期 ○体調不良児童の自宅までの送迎 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○キッズタクシーの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○陣痛タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○サポートc a bの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○移動制約者などに対する外出支援 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○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 ○タクシー乗り場のバリアフリー化 実施主体：自治体、法人協会 実施時期：中期 ⑨防災・防犯対策への貢献 ○都市における治安維持への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防災への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防犯への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○こども110番の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防災レポート車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑩運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 ○賃金制度・乗務員負担制度の見直し 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	実施時期：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 ○タクシー乗り場のバリアフリー化 実施主体：自治体、法人協会 実施時期：中期 ⑨防災・防犯対策への貢献 ○都市における治安維持への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防災への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防犯への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○こども110番への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防災レポート車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 ○賃金制度・乗務員負担制度の見直し 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮
---	---

実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○若年労働者の積極的な雇用の促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○労務管理セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○就業規則改定セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○専門家による各種セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○専門家による個社別の各種コンサルティングの実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○運転者職場環境良好度認証制度の活用 実施主体：国、法人協会 実施時期：短期、中期 ○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○女性が働きやすい職場環境の整備 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防犯訓練の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防犯仕切版の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期	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 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> ○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 ○防犯仕切版の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期
---	---

⑪運転者確保への取組み ○合同企業説明会の開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○東京のタクシー業界PR動画やガイドブックの作成 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○女性ドライバー応援企業認定制度の活用 実施主体：国、法人協会 実施時期：短期・中期 ⑫事業経営の活性化、効率化 <u>(削除)</u> ○無線基地局の共用化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○共同配車センターの設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○チケットの規格統一化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○市場調査、マーケティング等による需給構造分析 実施主体等：法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○ニューサービスに関する要望受付窓口の設置 実施主体等：法人協会、個人協会 実施時期：短期 <u>(削除)</u> ⑬新たな運賃制度の積極的な活用 ○事前確定運賃、一括定額運賃制度等の導入	<u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> 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） 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 ○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 ○初乗り短縮運賃の調査・研究 実施主体：法人協会、個人協会 実施時期：短期 <u>(新設)</u>
---	--

実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期

⑭過度な運賃競争への対応

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

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

◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

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

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

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

なお、**活性化事業**計画がタクシー事業者によって取り組み、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

(新設)

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

◇事業者計画を進めるに当たって留意すべき事項

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

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

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は供給輸送力の削減とともに積極的に活性化措置を実施し、タクシー事業の活性化に努めることが必要不可欠である。

なお、事業者計画がタクシー事業者によって取り組み、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

改正案	現行
平成 22 年 2 月 24 日 一部改正 平成 24 年 1 月 20 日 一部改正 平成 27 年 2 月 24 日 一部改正 平成 27 年 1 月 15 日 一部改正 平成 29 年 3 月 29 日 一部改正 令和 年 月 日 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針 (削除) 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	平成 22 年 2 月 24 日 一部改正 平成 24 年 1 月 20 日 一部改正 平成 27 年 2 月 24 日 一部改正 平成 27 年 1 月 15 日 一部改正 平成 29 年 3 月 29 日 東京都北多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針 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。 - 特に東京都北多摩交通圏の輸送では、駅待ち、つじ待ち、あるいは車庫待ちを中心として、駅から自宅への送迎や、高齢者等の自宅から病院などへの通院や外出、通勤・通学の足、終電・終バス後の足として機能している。また、無線配車の比率が高く固定客が多いという特色から、極めて重要な移動手段となっている。 - 駅待ちが中心となっている東京都北多摩交通圏のタクシー事業者では、特定の駅に車両が集中しないよう、各駅に分散して常駐するだけでなく、曜日、祝祭日、時間帯を問わず車両を配置するよう公共交通機関と

して安定供給に努めており、その運用を通じて一定の秩序が保たれている。

- ・鉄道路線網が密ではない東京都北多摩交通圏では、例えば大学が多く立地するエリアでは通学需要への対応やコミュニティタクシーの運行、別の鉄道路線との駅間をつなぐルートを構築するなど脆弱な交通網を補完する役割を果たしている。
- ・急速に高齢化が進んでいる東京都北多摩交通圏では、高齢者や障害者など移動制約者の外出支援による地域社会への貢献に向けた福祉事業や病人、妊婦などの輸送にも積極的に取り組んでおり、前述のように固定客が多いという特色から顧客ごとの状況に合わせて配慮したサービスを心がけるなど、東京都北多摩交通圏におけるタクシーは地域社会に密着し、総合生活移動産業としての機能を有した欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。**特に、コロナ禍においては、エッセンシャルワーカーとして非常に大きな役割を果たしている。**
- ・さらに、タクシー事業に関しては**地域公共交通の一翼を担う交通機関として、将来にわたって持続可能な地域の交通インフラを支えていくことが求められる。**

②タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

- ・東京都北多摩交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度と比べ**令和3年度**では年間25.8百万人（1日当たり7.1万人）から年間**10.8百万人**（1日当たり**2.9万人**）へと約**58%**減少している。**これは、少子高齢化による需要の減少に加え令和2年当初より猛威を振るっている新型コロナウイルスの感染拡大による行動様式の変化により、一般の利用客のみならず、企業等のビジネス利用も減少していることなどが影響している。ワクチンの普及をはじめとした各種感染症対策が講じられているものの、感染は収息に至らず、依然として厳しい状況が続いている。**
- ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都北多摩交通圏において従来タクシーを利用していた顧客層が流れるなど、競争環境は厳しい。

◇規制緩和後における車両数の推移

- ・その一方で、東京都北多摩交通圏におけるタクシー事業は、**平成14年2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以**

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（東タク調べ）。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

降、新規事業者の参入や既存事業者の増車等が活発的に行われ、市場経済における競争原理を導入したが、事故の増加、乗務員賃金の減少、交通渋滞を惹起するなどの状況を招来するところとなった。その後、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定を受け、業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少、平成14年3月末の2,136両（法人2,014両、個人122両）と比べ令和4年3月末時点では1,855両（法人1,708両、個人147両）と約13.2%減少している。

- ・令和4年8月30日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値（実働率80%）が857両、下限値（実働率90%）が762両となり、令和3年度末車両数と適正車両数との乖離率は49.9%となっており、コロナ禍の実績を用いたことにより現状とは大きく乖離したものとなっている。

（削除）

◇輸送実績の悪化

- ・このように、東京都北多摩交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー需要が減少している結果、法人タクシー1日1車当たりの走行キロは、平成13年度と比べ令和3年度ではコロナ禍の影響もあり224.0kmから157.6kmへ、実車率は49.4%から42.6%へ、実働率は87.1%から60.9%へ、いずれも低下しており、タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）も44,314円から36,654円へと約17%減少するという実態となっている（関東運輸局調べ）。
- ・さらに、令和4年8月の実績では、実車率43.5%、実働率59.9%、1日1車当たりの運送収入は42,130円と、平成13年度の数値を大きく下回っている（東タク調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから令和4年5月129.9円/リットル）（一般財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センター調べ）や感染症対策、安全対策等への経費が増大している。多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者においては、赤字事業者の割合は平成26年度68%から令和3年度93%に増加しており（関東運輸局調べ）、依然として事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

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。

（新設）

- ・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205.6km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（東タク調べ）。
- ・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（東タク調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成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%（東タク調べ）、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。

◇運賃改定の実施

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

◇運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、東京都の運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、300万円台まで落ち込んだものの、平成28年から令和元年においては回復基調となり、令和元年においては484万円まで回復したが、東京都の全産業平均とは依然として208万円の格差が生じていた。
- ・この格差を埋めるべく令和2年2月には労働条件の改善を目的とした運賃改定が実施されたものの、その後の、新型コロナウイルスの影響により令和3年においては337万円と非常に厳しい賃金水準となっている。この間に東京都との全産業平均との格差は年々拡がりコロナ禍の令和3年度においては248万円にまで格差が拡大している。（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。
- ・また、年間の労働時間についても、東京都の運転者は東京都全産業平均よりも長く、その差は令和3年には180時間となっている（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。
- ・そのような状況の中で、いわゆる働き方改革が運輸業にも順次実施されており、運転者の労働時間の短縮は喫緊の課題ともなっている。

◇運転者不足と高齢化

- ・運転者の労働条件の低下等から昭和53年度には39.2歳であった運転者の平均年齢は平成27年度には58.6歳となり高齢化の一端を辿っていたが、その後、大手事業者を中心とした新卒採用者獲得に向けた積

(新設)

◇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は是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

(新設)

(新設)

(新設)

◇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、

極的な取り組みや女性ドライバーの採用促進などにより令和4年3月現在都内の運転者の平均年齢は58.2歳、多摩地区においては60.9歳と高い年齢水準で推移している。

- ・これまでも運転者不足と高齢化は、業界にとっての懸案であったが、令和2年2月からのコロナウイルスの感染拡大により多くの運転者が退職するという事態を惹起し、コロナ禍以前の平成30年度末6,428名であった運転手が令和3年度末には5,393名と顕著な運転者不足となっている。また、運転者の高齢化も進み多摩地区における65歳以上の高齢運転者割合は約40%になっており、新たな運転者の確保が喫緊の課題となっている。
- ・こうした運転者不足を解消し、的確に利用者ニーズに対応することが最優先で取り組む活性化策との声もある。
- ・また、高齢化の進展が事故多発の要因との指摘もある中、特に近年は健康起因による事故が増加しており、所定の健康診断以外の特別な健康診断が求められている状況にある。
- ・さらには、IT技術などを用いた先進的な利用者サービスが導入される一方で、運転者による対応が困難という状況が発生しており、これについては日々の指導教育に委ねざるを得ないのが現状である。
- ・なお、多摩地区における運転者の平均年齢は、令和元年度末では60.0歳、令和3年度末においては60.9歳となっている。

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・これまでと違い、コロナウイルスの感染拡大がもたらした全産業への影響は計り知れないものがあり、タクシー事業においても多くの運転者が退職し、需要に十分応えることができない状況が見受けられる。

- ・東京都北多摩交通圏のタクシーは、駅待ちが営業の中心であるが、ほとんどの駅では駅構内での客待ち・待機の秩序を維持するため、乗り場を中心としたタクシー待機場所について、関係者により管理・運営が行われ、限られたスペースが適正に運営されてきた。しかし、立川や国分寺、府中など駅周辺繁華街では、夜間のタクシー集中による交通問題などを惹起し、JR・私鉄の主要ターミナル駅などでもタクシー集

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

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

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

◇新型コロナウイルス感染拡大による影響と業界の対応

- ・これまで供給過剰状態は正の取り組みにより日車営業収入及び実車率が拡大傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、北多摩交通圏における令和元年度の輸送人員が1605万人、営業収入が187億円であったところ、令和3年度においては輸送人員が1,080万人、営業収入が34億円と大幅に減少した。
- ・その一方で、公共交通機関であるタクシーは、国民生活を担うエッセンシャルサービスであり、恒久的な輸送力を維持しなければならない社会的責務があることから、令和2年3月31日付け関自旅二第5247号「新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置について」に基づく臨時休車制度や、雇用調整助成金などを活用することにより、輸送力の維持、ひいては公共交通機関を担う運転者の雇用維持を図った。

◇新たな移動手段導入に向けた動き

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

◇まとめ

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

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

(新設)

(新設)

◇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**公共交通機関**としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるべきである。

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

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

協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする。

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

◇タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

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

(削除)

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（東タク調べ）。
- ・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。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205.6km、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（東タク調べ）。 ・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、良質な接客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、各事業者による取り組みと併せて業界全体での組織的な取り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り組みは、以下のとおりである。 ＜各事業者の主な取り組み（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
--	--

2. 準特定地域計画の目標 <u>(削除)</u> 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	§ 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
--	--

を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。

- ・併せて、タクシー事業者に対しては地域の公共交通を担う事業者の責務として持続可能な交通サービスを提供するための取り組みが求められるとともに、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが必要である。

- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
- ・特に、新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、UDタクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、季節、天候、曜日、時間等で刻々と変化する利用者ニーズに対応するための体制（乗務員の確保、勤務シフトの変更等）を構築や、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービス、多言語対応タブレット端末の導入、キャッシュレス決済の普及、さらには感染防止対策としてのニューノーマルタクシーの導入促進を図るものとする。

② 安全性の維持・向上

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

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り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービスの普及促進を図るものとする。

② 安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン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

減のための対策に着実に取り組みつつ、同プラン及び実施目標に掲げられた、乗客の死者数ゼロ、死者数25人以下及び人身事故件数6,600件以下を上回る改善率を目標とする。

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

③ 環境問題への貢献

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

④ 交通問題、都市問題の改善

- ・東京都北多摩交通圏では、立川、国分寺、府中等、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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、例えばショットガン方式の実施などにより改善し、特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

る事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、平成21年から平成30年までの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、タクシー運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成26年4月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数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%削減目標から、2013年度比で2030年までに26%削減することを改めて表明している。
- ・東京都における総CO2排出量が平成12年度の58.9百万t-CO2から平成26年度62.3百万t-CO2と増加している。このうち運輸部門の構成比は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成12年度の30%から平成26年度18.6%に大幅な減少がみられる（東京都の温室効果ガス排出量 2014年度速報値）
- ・平成20年度のデータにおいて総CO2排出量のうち運輸部門では約9割が自動車に起因し、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、平成26年度の東京都の総CO2排出量の約1.2%（18.6%×約9割×7%＝約1.2%）を排出していると推計される。
- ・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、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心としたタクシー待機場所の適正な管理・運営についての検討を一層推進し、例えばショットガン方式の実施などにより改善し、特定のエリアへの局所的な集中を緩和することで、スムーズな交通環境を確保することを目指す。

- ・また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を更に図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

⑤ 地域公共交通としての役割の強化

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

⑥ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

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

- ・また、主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を更に図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、特に交通問題の顕著な地域において定点観測を実施するなどし、乗り場での乗車待ち時間を継続的に計測することで、短縮効果の測定を行いながら、乗車待ち時間の短縮や事故の削減などに向けた改善策を推進する。

⑤ 地域公共交通としての役割の強化

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

⑥ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、少子高齢化の加速化やバス路線等の減少が進む昨今においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通である。
- ・このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「**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。
- ・なお、他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら検討する。
- ・また、都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていくとともに、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。

(新設)

⑦ 観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたくなる日本へー」において、2030年までに訪日外国人旅行者数を6,000万人とすることを目指すとしており、令和2年から今日に至るまで新型コロナウイルス感染拡大の影響により、訪日外国人旅行者数が落ち込んでいるものの、令和4年からは徐々に受け入れ体制を拡大しており、今後、訪日外国人旅行者数は緩やかに回復していくものと見込まれる。
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・さらに、東京都では、世界最高の「P L I M E 観光都市・東京」を実現すべく観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」を様々な社会変化に対応した観光関連事業者の取組みとして強力に後押しし、持続可能な観光産業へ進化させるため、令和4年2月に「東京都観光産業振興実行プラン」を策定し、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タクシードライバー認定研修での取組みなどにより、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑧ 社会・福祉への貢献

- ・少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、陣痛タクシー、キッズタクシー、徘徊SOSネットワークなどへの対応を推進する。

⑦ 観光立国実現に向けての取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- ・平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたくなる日本へー」において、2020年までに訪日外国人旅行者数を4,000万人とすることを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者数の増加が見込まれる。
- ・また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。
- ・このような中、「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り、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重要である。
- ・さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」に加え、平成29年1月に「東京都観光産業振興プラン2017」が策定され、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タクシー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

- ・少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、陣痛タクシー、キッズタクシー、徘徊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自治体との協定や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。 ・さらに、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。 ・交通事故の削減等、防犯・防災対策への地域貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。 ・交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極的に取り組む。 ・地域と連携し深夜の駅前やコンビニエンスストアなどに車両を駐車させることで、人通りの少ない時間帯の犯罪防止に対して貢献する。 ・地域の中で交通事故防止に関する啓蒙活動や広報活動などを推進する。 ・地域の小学生などへの職場体験学習を推進するとともに、交通安全学習の場を積極的に提供する。 ⑩ 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 ・運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。 ・具体的には、賃金面では、令和3年現在、東京都の運転者で248万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。 ・また、労働時間の面においても、令和3年現在、東京都のタクシー運転	・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27年現在、東京都のタクシー運転者で299万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27年現在、東京都のタクシー運
--	---

者で180時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。 ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制についても検討し、実現を目指すものとする。 ⑪運転者確保への取組み ・コロナ禍以前より続いている運転者不足問題の解消に向けて、労働条件の改善・向上と併せ業界におけるPR活動の実施や、国の制度などを活用した運転者確保に資する取組を行う。 ・具体的には、女性や若年層にとっても働きやすい職場環境作りに取り組むための「女性ドライバー応援企業認定制度」や、「働きやすい職場認証制度」の積極的な活用や、合同企業説明会の開催、さらには業界PR動画やガイドブックの作成などが考えられる。 ・これらを実施・活用することにより、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。 ⑫ 事業経営の活性化、効率化 ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。 ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組を実施するものとする。 ・具体的には、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。 ⑬ 新たな運賃制度の積極的な活用 令和元年度から令和2年度にかけて、事前確定運賃、一括定額運賃等が	転者で276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。また、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」の活用の促進を図るものとする。 <u>(新設)</u> 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を実施するものとする。 ・具体的には、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。 <u>(新設)</u>
--	--

順次スタートしたことから、当該諸制度を積極的に活用することで、新規需要の開拓に努めるとともに、公共交通機関としてのタクシーサービスのさらなる充実を図る。

⑭ 過度な運賃競争への対策

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

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。令和4年8月30日付けで関東運輸局長が公示した「準特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都北多摩交通圏の適正車両数は、1. ②で述べたとおり、2つのケースの実働率により、上限値857両（実働率80%）、下限値762両（実働率90%）であり、令和4年3月末の車両数1,709両と比べ、上限値とは49.9%の乖離が認められる。
- ・これらを踏まえ、また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く現状は大きく変わるものではなく、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものと考え。具体的には、日車営収を含む総営業収入の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上やサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・さらに、過剰な車両によって発生している交通渋滞等の交通問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO2排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、運転者の雇用に配慮しつつ、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

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。平成27年1月27日（平成28年8月1日最終改正）付けで関東運輸局長が公示した「準特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都北多摩交通圏の適正車両数は、2つのケースの実働率により、上限値1,702両（実働率80%）、下限値1,513両（実働率90%）である。これに基づき平成28年10月末の車両数1,744両（期間限定減車1両含む）と比べ、上限値とは2.4%、下限値とは13.2%の乖離があり、上限値と比べても42両の差が認められる。
- ・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、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものと考え。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。

る。 3. 準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項 2. に掲げた目標を達成、実現するために取り組むべき活性化事業に関する各項目を、以下に列記する。 活性化事業計画に関しては、本準特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとし、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。 実施時期としては短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は準特定地域指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化事業については継続的に取り組むものとする。 活性化事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るためには、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。また、事業者、自治体等の関係者は本準特定地域計画の活性化事業のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。 ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり ○需要に即した運転者の確保 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期 ○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○タクシー利用者に対するモニター調査の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○サービス向上のための教育・研修の充実 実施主体：タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 ○地理教育の徹底 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期	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活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項 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活性化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。 活性化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活性化事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとし、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。 実施時期としては短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は指定期間内を目安として取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化事業については継続的に取り組むものとする。 活性化事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るためには、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。また、事業者、自治体等の関係者は本地域計画の活性化事業のみならず、地域の実情に即し連携して随時必要な活性化策を検討・実施していくものとする。 ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり 【活性化事業】 <u>(新設)</u> ○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○タクシー利用者に対するモニター調査の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○サービス向上のための教育・研修の充実 実施主体：タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 ○地理教育の徹底 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期
---	---

○ユニバーサルドライバー研修の受講の促進 実施主体：タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○アプリ配車サービスの導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○目的地登録サービスの導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○24時間配車体制の確立 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○女性ドライバー優先配車サービスの提供 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○早朝予約の積極受注の推進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u>	○ユニバーサルドライバー研修の受講の促進 実施主体：タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 ○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 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
---	--

<u>(削除)</u> ○自社乗り場の設置・運営 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○UDタクシーの導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○マスターズ制度の充実及び参加の促進 実施主体：個人タクシー事業者、個人協会 実施時期：短期 ○事業者における自社WEBサイトの開設 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期 ○駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の整備 実施主体等：タクシー事業者、鉄道事業者、自治体 実施時期：中期 ○一般紙広告などを活用したPR活動 実施主体等：タクシー事業者 実施時期：短期 ○優良運転者表彰制度の促進 実施主体等：タクシー事業者、個人協会、法人協会 実施時期：短期、中期 ②安全性の維持・向上 <u>(削除)</u>	○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 ○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 【活性化事業】 ○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
--	---

<u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> ○交通事故ゼロ運動等の実施 実施主体：タクシー事業者、警視庁 実施時期：短期 ○セーフティードライバーコンテストの参加 実施主体：タクシー事業者、警視庁 実施時期：短期 ○緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期、中期 ○健康診断結果の活用 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u> ○他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：短期 ③環境問題への貢献 ○ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進 実施主体：タクシー事業者	実施時期：短期、中期 ○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 ○健康診断結果の活用 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○ASV（先進安全自動車）の導入促進 実施主体等：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：短期 ③環境問題への貢献 【活性化事業】 ○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> ④交通問題、都市問題の改善 ○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○ショットガン方式の導入 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、 タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○主要駅における混雑・迷惑状態の解消に向けた入構方法の検討 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、警視庁、鉄道事業者、 タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○タクシープール等主要駅における待機スペースの整備 実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者、自治体、タクシー 事業者 実施時期：短期、中期	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 ○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との連携 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体 実施時期：短期 ④交通問題、都市問題の改善 【活性化事業】 ○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、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ⑤地域公共交通としての役割の強化 ○バス路線の廃止による交通空白地域における代替としての乗合タクシー供給 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○地域公共交通会議等への積極的な参画 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進 実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局 実施時期：中期 ⑥総合交通ネットワークの一員としての機能の向上 ○輸送障害時における代替輸送の自治体及び鉄道事業者との連携強化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u> ○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	○自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力 実施主体等：法人協会、個人協会、自治体、タクシー事業者 実施時期：短期 ○供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた社会実験の実施 実施主体等：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ⑤地域公共交通としての役割の強化 【活性化事業】 ○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 【活性化事業】 ○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 ○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体との連携 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期 ○MaaS関連事業への参画 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ⑦観光立国実現に向けての取組み ○外国語指差しシートの作成、携行と車体表示 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 <u>（削除）</u> ○観光タクシードライバー認定研修の実施 実施主体：法人協会 実施時期：短期 ○観光モデル事業への取組み 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○多摩地区三交通圏・羽田空港間等定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期	実施時期：中期 ○ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実 実施主体等：法人協会、個人協会、鉄道事業者 実施時期：短期、中期 ○都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進（再掲） 実施主体等：法人協会、個人協会、運輸局 実施時期：中期 ○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体との連携 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期 <u>（新設）</u> ⑦観光立国実現に向けての取組み ○外国語指差しシートの作成、携行と車体表示 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：短期 ○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 <u>（削除）</u> ○観光モデル事業への取組み 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期
--	---

- 観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討
実施主体等：法人協会、個人協会、自治体
実施時期：中期・短期

⑧社会・福祉への貢献

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

(削除)

- 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

(削除)

- 徘徊SOSネットワークなどへの参画

【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

【活性化事業】

- 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
- キッズタクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 陣痛タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- 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 ○タクシー乗り場のバリアフリー化 実施主体：自治体、法人協会 実施時期：中期 ⑨防災・防犯対策への貢献 ○都市における治安維持への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防災への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防犯への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 <u>(削除)</u> ○犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○こども110番の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防災レポート車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期	実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○選挙開票時における輸送サポート業務 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○公営競技開催日における貸切車両の運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○タクシー乗り場のバリアフリー化 実施主体：自治体、法人協会 実施時期：中期 ⑨防災・防犯対策への貢献 【活性化事業】 ○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 ○防災レポート車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期
--	--

⑩運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 ○賃金制度・乗務員負担制度の見直し 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○若年労働者の積極的な雇用の促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○労務管理セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○就業規則改定セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○専門家による各種セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○専門家による個社別の各種コンサルティングの実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○運転者職場環境良好度認証制度の活用 実施主体：国、法人協会 実施時期：短期、中期 ○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○女性が働きやすい職場環境の整備 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期期 ○防犯訓練の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期	⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 【活性化事業】 ○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 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> ○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○女性が働きやすい職場環境の整備 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期期 ○防犯訓練の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期
---	---

○防犯仕切版の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑪運転者確保への取組み ○合同企業説明会の開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○東京のタクシー業界PR動画やガイドブックの作成 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○女性ドライバー応援企業認定制度の活用 実施主体：国、法人協会 実施時期：短期・中期 ⑫事業経営の活性化、効率化 <u>(削除)</u> ○無線基地局の共用化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○共同配車センターの設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○チケットの規格統一化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○市場調査、マーケティング等による需給構造分析	○防犯仕切版の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> ⑪事業経営の活性化、効率化 【活性化事業】 ○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、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 <u>(削除)</u> ⑬新たな運賃制度の積極的な活用 ○事前確定運賃、一括定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑭過度な運賃競争への対応 過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応するが、北多摩交通圏の現状においては過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そのような問題が発生した場合には、本項目の目標を見直すこととする。 (注)「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。 ◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項 これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2.に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。 法では、活性化事業計画には、本準特定地域計画に基づき活性化事業を定めることができる旨規定されている。また、同法に基づく基本方針には「タクシー事業の活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であり、本準特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい」と示されているところである。 以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に活性化事業計画	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 ○初乗り短縮運賃の調査・研究 実施主体：法人協会、個人協会 実施時期：短期 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> (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。 ◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項 これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、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。 特定地域及び準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、活性化事業計画には、活性化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削減、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、準特定地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化事業の効果を高めるのに有効であると判断される場
--	---

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

西多摩交通圏 準特定地域計画の新旧表

改正案	現行
平成 22 年 2 月 24 日 一部改正 平成 24 年 1 月 20 日 一部改正 平成 27 年 2 月 24 日 一部改正 平成 27 年 12 月 15 日 一部改正 平成 29 年 3 月 29 日 一部改正 令和 年 月 日 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針 <u>(削除)</u> 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	平成 22 年 2 月 24 日 一部改正 平成 24 年 1 月 20 日 一部改正 平成 27 年 2 月 24 日 一部改正 平成 27 年 12 月 15 日 一部改正 平成 29 年 3 月 29 日 東京都西多摩交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針 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。特に、コロナ禍においては、エッセンシャルワーカーとしてタクシーは非常に大きな役割を果たしている。 ・さらに、タクシー事業に関しては地域公共交通の一翼を担う交通機関として、将来にわたって持続可能な地域の交通インフラを支えていくことが求められる。	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年度と比べ令和3年度年度では年間3.0百万人（1日当たり8,181人）から年間1.2百万人（1日当たり3,478人）へと約57%減少している。これは、少子高齢化による需要の減少に加え令和2年当初より猛威を振るっている新型コロナウイルスの感染拡大による行動様式の変化により、一般の利用客のみならず、企業等のビジネス利用も減少していることなどが影響している。ワクチンの普及をはじめとした各種感染症対策が講じられているものの、感染は収息に至らず、依然として厳しい状況が続いている。 ・また、自治体の補助等により運行されるコミュニティバス（100円バス等）や深夜バスの運行などにより、東京都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、平成14年2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法等の改正が行われて以	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（東タク調べ）。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

降、新規事業者の参入や既存事業者の増車等が活発に行われ、市場経済における競争原理を導入したが、事故の増加、乗務員賃金の減少、交通渋滞を惹起するなどの状況を招来するところとなった。その後、平成20年7月11日付けで特定特別監視地域の指定を受け、業界内による自主的な減車により一時的に車両数が減少、平成14年3月末の251両と比べ令和4年3月末時点では204両と約18%減少している。

- ・令和4年8月30日に関東運輸局長から示された適正と考えられる車両数では、上限値（実働率80%）が89両、下限値（実働率90%）が79両となり、令和3年度末車両数と適正車両数の乖離率は56.4%となっており、コロナ禍の実績を用いたことにより現状とは大きく乖離したものとなっている。

（削除）

◇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年度と比べ令和3年度では216.6kmから163.0kmへ、実車率は51.7%から41.9%へ、実働率は88.6%から56.5%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36,859円へと約13%減少するという実態となっている。
- ・さらに、実車率42.7%、実働率55.0%と、平成13年度の数値を大きく下回っている（東タク調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから令和4年5月129.9円/リットル）（一般財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センター調べ）や感染症対策、安全対策等への経費が増大している。多摩地区三交通圏の標準的なタクシー事業者においては赤字事業者の割合は平成26年度68%から令和3年度93%に増加しており（関東運輸局調べ）、依然として事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

◇運賃改定の実施

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。

（新設）

- ・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（東タク調べ）。
- ・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（東タク調べ）。
- ・一方で、燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成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%（東タク調べ）、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。

（新設）

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

◇運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、東京都の運転者の平均年収は、バブル末期の平成4年には570万円であったのが、その後低下傾向を示し、300万円台まで落ち込んだものの、平成28年から令和元年においては回復基調となり、令和元年においては484万円まで回復したが東京都の全産業平均とは依然として208万円の格差が生じていた。
- ・この格差を埋めるべく令和2年2月には労働条件の改善を目的とした運賃改定が実施されたものの、その後の、新型コロナウイルスの影響により令和3年においては337万円と非常に厳しい賃金水準となっている。この間に東京都との全産業平均との格差は年々拡がりコロナ禍の令和3年度においては248万円にまで格差が拡大している。（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。
- ・また、年間の労働時間についても、東京都の運転者は東京都全産業平均よりも長く、その差は令和3年には180時間となっている（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」からの推計値）。
- ・そのような状況の中で、令和6年度よりいわゆる働き方改革が運輸業にも順次実施されており、運転者の労働時間の短縮は喫緊の課題ともなっている

◇運転者不足と高齢化

- ・運転者の労働条件の低下等から昭和53年度には39.2歳であった運転者の平均年齢は平成27年度には58.6歳となり高齢化の一途を辿っていたが、その後、大手事業者を中心とした新卒採用者獲得に向けた積極的な取り組みや女性ドライバーの採用促進などにより令和4年3月

◇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。

（新設）

（新設）

（新設）

◇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

現在都内の運転者の平均年齢は58.2歳、多摩地区においては60.9歳と高い年齢水準で推移している。 • これまでも運転者不足と高齢化は、業界にとっての懸案であったが、令和2年2月からのコロナウイルスの感染拡大により多くの運転者が退職するという事態を惹起し、コロナ禍以前の平成30年度末6,428名であった運転手が令和3年度末には5,393名と顕著な運転者不足となっている。また、運転者の高齢化も進み多摩地区における65歳以上の高齢運転者割合は約40%になっており、新たな運転者の確保が喫緊の課題となっている。 • こうした運転者不足を解消し、的確に利用者ニーズに対応することが最優先で取り組む活性化策との声もある。 • また、高齢化の進展が事故多発の要因との指摘もある中、特に近年は健康起因による事故が増加しており、所定の健康診断以外の特別な健康診断が求められている状況にある。 • さらに、IT技術などを用いた先進的な利用者サービスが導入される一方で、運転者による対応が困難という状況が発生しており、これについては日々の指導教育に委ねざるを得ないのが現状である。 • なお、多摩地区における運転者の平均年齢は、令和元年度末では60.0歳、令和3年度末においては60.9歳となっている。 ◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下 • これまでと違い、コロナウイルスの感染拡大がもたらした全産業への影響は計り知れないものがあり、タクシー事業においても多くの運転者が退職し、需要に十分応えることができない状況が見受けられる。 • 東京都西多摩交通圏においては、環境性能の高いUDタクシーの導入など環境面への配慮や移動制約者向けの対応に積極的に取り組んできたが、令和2年に運賃改定を実施したもののコロナ禍での影響により増収は得られず、経営基盤が悪化する中でこうした取組みを断念せざるを得なくなるなど、地域社会への貢献を継続することが困難となってきた。 ◇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（タクシーこども110番の導入、振り込め詐欺防止の啓蒙、ドライブレコーダーによる警察への情報提供、道路の危険箇所や不法廃棄物情報の提供、ユニバー	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。 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> ◇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（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、運転者へ
--	---

サルドライバー研修、運転者への介護訓練、陣痛タクシー、キッズタクシー、高齢者外出支援、あんしんネットワークへの参加、徘徊SOSネットワークへの参加、サポートキャブの導入、UDタクシーの導入、精神障害者割引制度の導入、交通問題や公共交通の整備・環境・防災問題等に関する協議会への参加、市町村の産業振興課・商工会・観光協会によるPR事業への参加、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（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、東タク協三多摩支部の運営による運転者登録制度の実施、運転者の指導・表彰、苦情処理対策、業界として禁煙タクシーの導入、タクシーニュースの発行やタクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

◇新型コロナウイルス感染拡大による影響

- これまで供給過剰状態は正の取り組みにより日車営業収入及び実車率が拡大傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、西多摩交通圏における令和元年度の輸送人員が193万人、営業収入が21億円であったところ、令和3年度においては輸送人員が126万人、営業収入が15億円と大幅に減少した。
- その一方で、公共交通機関であるタクシーは、国民生活を担うエッセンシャルサービスであり、恒久的な輸送力を維持しなければならない社会的責務があることから、令和2年3月31日付け関自旅二第5247号「新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置について」に基づく臨時休車制度や、雇用調整助成金などを活用することにより、輸送力の維持、ひいては公共交通機関を担う運転者の雇用維持を図った。

◇新たな移動手段導入に向けた動き

- 経済界を中心に、自家用自動車を活用した、いわゆる「ライドシェア」解禁を求める動きがある。

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

（新設）

（新設）

- ・また、自治体等において、一定のエリアにおいて、バス、タクシーの脅威となるサブスクリプションで乗り放題の新たなモビリティの導入の動きがある。

◇まとめ

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

③取組みの方向性

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

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

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

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

協議会及び関係者は、本計画の取組みの実施内容などのPRに努めることとする。

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

◇タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

◇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
- ◇防災・防犯対策への貢献
- ◇運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ◇運転者の確保への取組み
- ◇事業経営の活性化、効率化
- ◇新たな運賃制度の積極的な活用（事前確定運賃、一括定額運賃等）
- ◇過度な運賃競争への対策

（削除）

- ◇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（東タ協調べ）。
- ・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両となっており、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。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両あたりの走行キロ200.1km、実車率49.4%、実働率83.1%、1日1車あたりの運送収入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両あたりの走行キロ187.3km、実車率48.3%、実働率87.5%、1日1車あたりの運送収入37,302円となっており、1両あたりの走行キロ及び1日1車あたりの運送収入は回復してきている（東タク調べ）。 - 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） ・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
--	---

2. 準特定地域計画の目標 <u>(削除)</u> ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり ・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。その際、タクシー輸送の個別輸送であるという特性に配慮する。 ・併せて、タクシー事業者に対しては、地域の公共交通を担う事業者の責務として持続可能な交通サービスを提供するための取り組みが求められるとともに、積極的な投資（SRI；Social Responsibility Investment）が可能となるような社会的環境づくりが必要である。 ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指し	取組んできた。 ・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
--	---

た活性化方策を実施するものとする。

- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、**UDタクシー**の導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、**季節、天候、曜日、時間等で刻々と変化する利用者ニーズに対応するための体制（乗務員の確保、勤務シフトの変更等）を構築や、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービス、多言語対応タブレット端末の導入、キャッシュレス決済の普及、さらには感染防止対策としてのニューノーマルタクシーの導入促進を図るものとする。**

② 安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、**同プラン及び実施目標に掲げられた、乗客の死者数ゼロ、死者数25人以下及び人身事故件数6,600件以下**を上回る改善率を目標とする。
- ・また、運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成26年4月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数**200**両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

③ 環境問題への貢献

- ・政府は、**令和3年に2050年カーボンニュートラル宣言を行うと共に、温**

指した活性化方策を実施するものとする。

- ・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体策として、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。
- ・また、近年急速に発展するICT技術を適切に活用することにより、利用者利便の向上や事業経営の効率化に取り組むものとする。具体策として、スマートフォン等のアプリを活用した配車サービスの普及促進を図るものとする。

② 安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、各タクシー事業者が自ら安全性の維持・向上について不断の努力を行うことが不可欠であり、社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン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、平成21年から平成30年までの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、タクシー運転者の健康起因による事故が増加しており、各タクシー事業者は平成26年4月に国土交通省より公表された「事業用自動車の健康管理に係るマニュアル」（改訂版）を活用し、運転者の健康状態の把握、乗務判断等の確実な実施に努めるものとする。
- ・さらには、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数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

室効果ガスの削減目標について、**2013**年比で**2030**年までにCO2排出量を**46%**削減することを閣議決定した。

- ・東京都における総CO2排出量が平成12年度の58.9百万t-CO2から**令和元年度55.03**百万t-CO2と**横ばい**で推移しているが、このうち運輸部門の構成比は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成12年度の30%から**令和元年度17%**に大幅な減少がみられる（東京都環境白書2021）
- ・2020年度における日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.7%を占めており、自動車全体では運輸部門の87.6%（日本全体の15.5%）、うちタクシーが占める割合は0.7%となっている（国土交通省HPより）。

- ・今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、**2050年カーボンニュートラル**の達成に貢献するよう取り組むこととする。

④ 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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心とした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、各自治体と連携を図り、地域における利用者等住民のニーズを把握し、積極的に対応する。

⑥ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、少子高齢化の加速化やバス路線等の減少が進む昨今に

CO2排出量を25%削減目標から、2013年度比で2030年までに26%削減することを改めて表明している。

- ・東京都における総CO2排出量が平成12年度の58.9百万t-CO2から平成26年度62.3百万t-CO2と増加している。このうち運輸部門の構成比は低燃費自動車、ハイブリッド車の導入促進等から平成12年度の30%から平成26年度18.6%に大幅な減少がみられる（東京都の温室効果ガス排出量 2014年度速報値）
- ・平成20年度のデータにおいて総CO2排出量のうち運輸部門では約9割が自動車に起因し、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、平成26年度の東京都の総CO2排出量の約1.2%（18.6%×約9割×7%＝約1.2%）を排出していると推計される。

- ・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、電気自動車、燃料電池自動車の開発状況を鑑みつつ、環境対応車の積極的な導入促進等により、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、タクシー業界による街頭指導等の強化により対応しているが、乗り場を中心とした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、各自治体と連携を図り、地域における利用者等住民のニーズを把握し、積極定期に対応する。

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依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、少子高齢化の加速化やバス路線等の減少が進む昨今

においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通である。

- このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「**都市づくりのグランドデザイン**」など、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。
- **なお、他の公共交通機関との連携のなかでは、実車時のバスレーン走行を関係各所との協力を進めながら検討する。**
- また、都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていくとともに、**近年に見られるような記録的豪雨や超大型台風などの災害による鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関等**として適切な役割を果たしていく。
- さらに**MaaS関連事業において、ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、総合的な移動サービスの提供に向けた取組みを推進する。**

⑦ 観光立国実現に向けての取組み

- タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- 平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたい日本へー」において、20**30**年までに訪日外国人旅行者数を**6,000**万人とすることを目指すとしているところである。**令和2年から今日に至るまで新型コロナウイルス感染拡大の影響により、訪日外国人旅行者数が落ち込んでいるものの、令和4年からは徐々に受け入れ体制を拡大しており、今後、訪日外国人旅行者数は緩やかに回復していくものと見込まれる。**
- また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。
- さらに、東京都では、**世界最高の「PLIME観光都市・東京」を実現すべく**観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業

においては、面的輸送という特性を持つタクシーは、高齢者を支え、子育て世代を支援しうる機能を有しており、鉄道やバスと並ぶ重要な公共交通である。

- このため、タクシー事業者及び事業者団体がより一層タクシーの特性等を各自治体に認識を高めてもらうための取組を行うことにより、タクシーが公共交通として鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能向上や、東京都の「**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。

(新設)

- また、都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていくとともに、**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。**

(新設)

⑦ 観光立国実現に向けての取組み

- タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。
- 平成28年3月に明日の日本を支える観光ビジョン構想会議がとりまとめた「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたい日本へー」において、2020年までに訪日外国人旅行者数を4,000万人とすることを目指すとしており、今後、益々訪日外国人旅行者数の増加が見込まれる。
- また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。
- このような中、「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

振興プラン」を様々な社会変化に対応した観光関連事業者の取組みとして強力に後押しし、持続可能な観光産業へ進化させるため、令和4年2月に「東京都観光産業振興実行プラン」を策定し、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タクシードライバー認定研修での取組みなどにより、東京都をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑧ 社会・福祉への貢献

- ・ 少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、陣痛タクシー、キッズタクシー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自治体との協定や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。
- ・ さらに、子供達の安全確保に資する「タクシーこども110番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する「タックン防犯情報システム」へのさらなる取組みなどにより、防犯対策を推進する。
- ・ 交通事故の削減等、防犯・防災対策への地域貢献、安全問題への一層の寄与に向けた活動を推進する。
- ・ 交通安全協会への加入とともに交通安全週間などに地域とともに積極

要であり、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重要である。

- ・ さらに、東京都では、観光を重要な産業として位置づけ、これまでの「東京都観光産業振興プラン」に加え、平成29年1月に「東京都観光産業振興プラン2017」が策定され、同プランに基づく戦略的な施策が展開されている。タクシーにおいても、東京観光タクシー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

- ・ 少子高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応すべく、福祉輸送、陣痛タクシー、キッズタクシー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 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、東京都全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面では、令和3年現在、東京都の運転者で248万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・また、労働時間の面においても、令和3年現在、東京都の運転者で180時間ある他産業平均労働時間との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・さらに、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制についても検討し、実現を目指すものとする。

(削除)

⑪ 運転者確保への取組み

- ・コロナ禍以前より続いている運転者不足問題の解消に向けて、労働条件の改善・向上と併せ業界におけるPR活動の実施や、国の制度などを活用した運転者確保に資する取組を行う。
- ・具体的には、女性や若年層にとっても働きやすい職場環境作りに取り組むための「女性ドライバー応援企業認定制度」や、「働きやすい職場認証制度」の積極的な活用や、合同企業説明会の開催、さらには業界PR動画やガイドブックの作成などが考えられる。
- ・これらを実施・活用することにより、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、安

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27年現在、東京都のタクシー運転者で299万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27年現在、東京都のタクシー運転者で276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。また、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」の活用の促進を図るものとする。

(新設)

全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

⑫ 事業経営の活性化、効率化

- ・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。
- ・タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。
- ・具体的には、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。

⑬ 新たな運賃制度の積極的な活用

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

⑭ 過度な運賃競争への対策

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

◇以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。令和4年8月30日付けで関東運輸局長が公示した「準特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都西多摩交通圏の適正車両数は、1. ②で述べたとおり、2つのケースの実働率により、上限値89両（実働率80%）、下限値79両（実働率90%）であり、令和4年3月末の車両数204両と比べ、上限値とは56.4%の乖離が認められる。

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。

(新設)

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。平成27年1月27日（平成28年8月1日最終改正）付けで関東運輸局長が公示した「準特定地域における適正と考えられる車両数について」において、東京都西多摩交通圏の適正車両数は、2つのケースの実働率により、上限値185両（実働率80%）、下限値165両（実働率90%）である。これに基づき平成28年10月末の車両数209両と比べ、上限値とは11.5%、下限値とは21.1%の乖離があり、上限値と比べても24両の差が認められる。

- ・これらを踏まえ、また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではなく、当該準特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上やサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・さらに、過剰な車両によって発生している交通渋滞等の交通問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制や、車両数の減少及び運行の効率化によるCO2排出量の削減が地球温暖化対策に寄与する。
- ・ただしその際には、運転者の雇用に配慮しつつ、安定供給など公共交通機関としての機能の低下につながらないことにも留意する必要がある。

3. 準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化事業及びその実施主体に関する事項

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

活性化事業計画に関しては、本準特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとし、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

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

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

- ・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11～21%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、諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、各目標に向けて有効な取組みがなされ、十分な成果を上げることができるものとする。具体的には、日車営収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活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

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活性化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。

活性化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活性化事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとし、その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

実施時期としては短期・中期としているが、新たに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活性化事業については継続的に取り組むものとする。

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

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

○需要に即した運転者の確保

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、法人協会

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トレーニングの受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(削除)

(削除)

○アプリ配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○目的地登録サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○24時間配車体制の確立

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○女性ドライバー優先配車サービスの提供

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

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
【活性化事業】

(新設)

○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トレーニングの受講の促進

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

(新設)

○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○自社乗り場の設置・運営 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○UDタクシーの導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：中期 ○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○タクシーサービスの向上に向けた街頭指導の推進 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期 ○駅前等における乗り場（上屋付き乗り場、バリアフリー乗り場等）の	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 ○E T Cの導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○カーナビの導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○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 ○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 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> ○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 ○健康診断結果の活用	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 【活性化事業】 ○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 ○健康診断結果の活用
--	--

実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 <u>(削除)</u> ○他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施 実施主体等：法人協会、自治体 実施時期：短期 ③環境問題への貢献 ○ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 <u>(削除)</u> <u>(削除)</u> ○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 <u>(削除)</u> 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 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	実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○ASV（先進安全自動車）の導入促進 実施主体等：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○他団体（自治体、自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施 実施主体等：法人協会、自治体 実施時期：短期 ③環境問題への貢献 【活性化事業】 ○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 ○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との連携 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 【活性化事業】 ○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
---	---

○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 ○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 ○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 ○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自治体及び鉄道事業者との連携強化 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○MaaS関連事業への参画	【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 【活性化事業】 ○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 【活性化事業】 ○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
--	---

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会 実施時期：中期 ○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 ○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体との連携 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期 ⑦観光立国実現に向けての取組み ○外国語指差しシートの作成、携行と車体表示 実施主体：タクシー事業者、法人協会 実施時期：短期 <u>（削除）</u> ○観光タクシードライバー認定研修の実施 実施主体：法人協会 実施時期：短期 ○観光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及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 <u>（削除）</u>	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 ○高齢者運転免許返納にかかる公共交通機関としての役割に関する自治体との連携 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体 実施時期：中期 ⑦観光立国実現に向けての取組み 【活性化事業】 ○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 <u>（新設）</u> ○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及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○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、自治体 実施時期：短期 ○多摩地区三交通圏・羽田空港間等定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 <u>(削除)</u> ○鉄道駅等乗り場における整理・案内係の配置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討 実施主体等：法人協会、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 ○福祉タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○介護タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○福祉タクシー車両保有情報の共有 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○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 ○キッズタクシーの運行	○観光モデル事業への取組み 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○多摩地区三交通圏・羽田空港間定額運賃制度の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○定額運賃による観光タクシーの運行及び情報提供 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期、中期 ○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 【活性化事業】 ○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 ○キッズタクシーの運行
--	--

実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○陣痛タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○サポートc a bの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○移動制約者などに対する外出支援 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 ○徘徊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 ○タクシー乗り場のバリアフリー化 実施主体：自治体、法人協会 実施時期：中期 ⑨防災・防犯対策への貢献 ○都市における治安維持への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防災への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○都市における防犯への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○犯罪被害者支援ネットワーク等防犯活動への協力 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○こども110番の実施	実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○陣痛タクシーの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○サポートc a bの運行 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○移動制約者などに対する外出支援 実施主体：タクシー事業者、自治体 実施時期：短期 <u>(新設)</u> ○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 ○タクシー乗り場のバリアフリー化 実施主体：自治体、法人協会 実施時期：中期 ⑨防災・防犯対策への貢献 【活性化事業】 ○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 <u>(削除)</u> ⑩運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 ○賃金制度・乗務員負担制度の見直し 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○デジタル式タコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○若年労働者の積極的な雇用の促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期・中期 ○労務管理セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○就業規則改定セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○専門家による各種セミナーの開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○専門家による個社別の各種コンサルティングの実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○運転者職場環境良好度認証制度の活用 実施主体：国、法人協会 実施時期：短期、中期	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 ○防災レポート車の導入促進 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑩タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上 【活性化事業】 ○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 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u>
--	---

○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○女性が働きやすい職場環境の整備 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期期 ○防犯訓練の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防犯仕切版の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑪運転者確保への取組み ○合同企業説明会の開催 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○東京のタクシー業界PR動画やガイドブックの作成 実施主体：法人協会 実施時期：短期・中期 ○女性ドライバー応援企業認定制度の活用 実施主体：国、法人協会 実施時期：短期・中期 ⑫事業経営の活性化、効率化 <u>(削除)</u> ○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	○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ○女性が働きやすい職場環境の整備 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期期 ○防犯訓練の実施 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○防犯仕切版の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期 ○デジタル式タコグラフ、自動日報システム等の設置 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> ⑪事業経営の活性化、効率化 【活性化事業】 ○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 ○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 ⑬新たな運賃制度の積極的な活用 ○事前確定運賃、一括定額運賃制度等の導入 実施主体：タクシー事業者 実施時期：短期、中期 ⑭過度な運賃競争への対応 過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応するが、西多摩交通圏の現状においては過度な運賃競争は発生していないことから、今後、そのような問題が発生した場合には、本項目の目標を見直すこととする。 (注)「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。 ◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項 これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2. に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。 法では、活性化事業計画には、本準特定地域計画に基づき活性化事	○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 <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> (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。 ◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項 これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、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。 特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適
---	---

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

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

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、東京都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

正化及び活性化に関する特別措置法では、活性化事業計画には、活性化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削減、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、準特定地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化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活性化事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、東京都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