

「名古屋のタクシー適正化・活性化戦略」策定方針(案)

《タクシー輸送の特性》

- 24時間いつでも・どこでも、誰でも利用可能
- ドア・ツー・ドアの面的輸送
- 少人数・快適な輸送空間

名古屋のタクシーの
現状

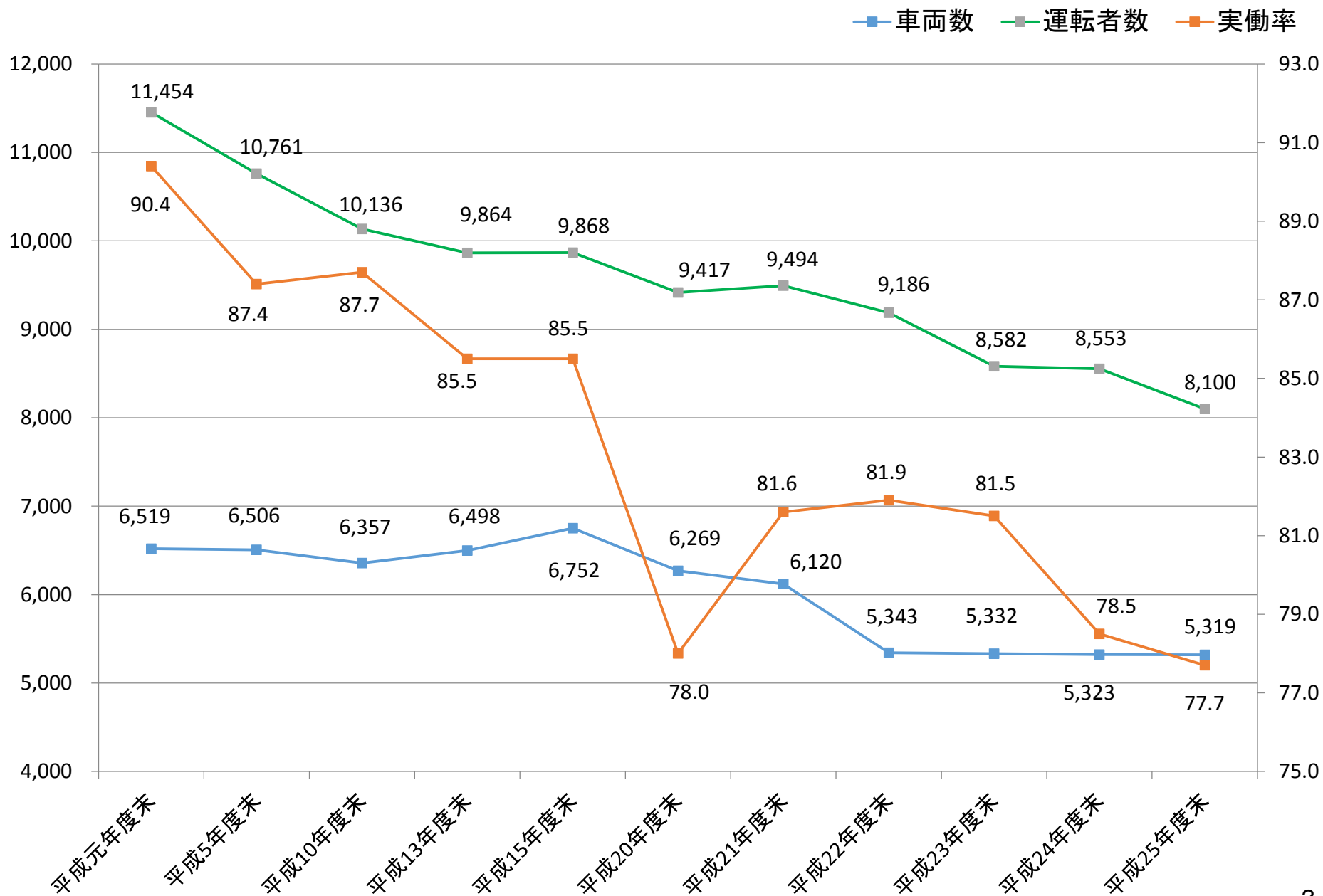
- 運転者不足
- 実働車両数・実働率の低下
- 車両の稼働時間帯変化(深夜・昼間時間帯の稼働減少)
- 運転者の高齢化(年金受給者の増加、限定的な運行・稼働時間減少、安全性の危惧)
- ピーク時間帯の配車要請にスムーズに応えられない事象

タクシー輸送の特性が発揮できない状況になりつつある

- 『安全に安心して利用できる名古屋のタクシー』
 - 『日本一の名古屋のタクシー』 **の実現**
- ① 「準特定地域計画(戦略)」に地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性の戦略を示す
 - ② 協議会に参加する構成員の責任において作成される戦略の位置づけを明確にする
 - ③ 適正化・活性化に必要な施策の取りまとめ、各主体の取り組み、課題及び目標設定、課題解決のPDCAサイクル
 - ④ 課題設定に関する整理(協議会で出来ることと出来ないこと及び出来ないことへの対応)
- ◆ **公共交通としてのタクシーの基本的役割再確認**
- a. 日常生活における快適な輸送、観光等の移動の役割
 - b. 病気、急用等「いざ」という時の安心感・頼りになる移動
 - c. 高齢者や移動に制約のある方等、社会的・福祉的観点からの移動の役割
 - d. 高齢者・児童・子供の見守り&防犯対策への貢献
 - e. 大規模災害等における道路交通情報の提供及び緊急輸送への対応、環境負荷低減などを通じた貢献

「市民生活」「地域の活性化・地方の活力」に
欠かすことのできない移動の確保(公共交通)

運転者数・車両数・実働率の推移(名古屋交通圏)



タクシー運転者と全産業との平均年齢比較(男性)

■ タクシー運転者平均年齢(全国)
 ▲ 全産業平均年齢(全国)
 × タクシー運転者平均年齢(名古屋)
 ◆ 運転者数(全国)

