

（素案概要版）

1. はじめに

（1）背景「タクシー業界全体を取り巻く現状」

① タクシーサービスと事業の特性（全文）

- ・ タクシーは、日常生活における移動をサポートする交通機関として多くの利用者にご利用いただいています。その利用方法は、少人数が専用の空間を貸し切って使用する専用輸送で、鉄道やバスなどの乗り合い輸送にはない「快適・迅速」なサービスの提供を受けるため、料金面で割高であると同時に料金に見合ったサービスのあり方が常に問われています。
- ・ 「快適・迅速」な移動を提供するタクシーには、その地域の人口によってタクシーの営業方法に違いがあります。人口が多い都市部では、「流し（空車で利用者を探して走行している状態）」営業中のタクシーを止めて利用する方法、駅や病院などの利用者が多く集まる施設で待機しているタクシーを利用する方法に加えて、電話やスマートフォン（アプリ）で特定のタクシーを呼んで（予約して）利用する方法があります。また、人口の少ない地方では「流し」営業は効率的でないことなどから、駅や病院などの利用者が多く集まる施設で待機しているタクシーを利用する方法と電話で特定のタクシーを呼んで（予約して）利用する方法が主流です。都市部と地方に多少の営業方法の違いはあっても、いずれも利用者が利用したいときに利用することができるタクシーの便利さは、雨天時、夏の暑いとき、荷物が多いとき、体調がすぐれない時や急いでいるときなど、あおの利用方法は多様であります。
- ・ 都市部のタクシーと地方のタクシーのいずれの地域にも共通なこととして、タクシーはいつでもご利用していただける様に車両と運転者を待機させ、ご利用のない時でもコストが発生するため、料金が鉄道やバスに比べて高めの設定となっています。鉄道やバスは線路（路線）を時刻表に従い、また、駅やバス停での利用といった乗降場所も利用時間も一定の制約があります。鉄道やバスと同じ公共交通機関であってもタクシーとは大きな違いがあります。
- ・ また、サービス提供の面においても、タクシーは狭い空間で運転者と利用者が至近距離で相対してサービスを提供していることから、特に女性客は運転者の身なりや言動に対して厳しいご意見をお持ちの方が多く（当然ですが）、運転者と利用者が一対一で対応するタクシーならではの特性があります。
- ・ 鉄道やバスとの違いを活かして、タクシーは“24時間・いつでも・どこで・だれでも”気軽に利用でき、“ドア・ツー・ドア”の人に優しい究極の移動サービスを提供することができます。利用者の多様なニーズにきめ細かく、かつ、迅速に応えることができる特性を備えた交通機関としての機能を活かし、“みんなが安全に安心して気軽に利用でき”地域を守り・支え・盛り上げるタクシーが“地域・社会に貢献”していかななくてはなりません。
- ・ 単に移動手段と考えるだけでなく、高齢者や移動に制約をお持ちの方の外出を支援す

る「おでかけタクシー」、出産時などの病院・産院までの安心・安全な移動を提供する「マタニティー（妊婦）タクシー」、こどもの塾や習い事の移動に安心・安全を提供する「子育てタクシー」、車いすに乗ったまま安心・安全な移動を提供する「ユニバーサルデザインタクシー」、訪日外国人向け外国語対応などの安心・安全を提供する「おもてなしタクシー」など、多種多様な附加価値の高いタクシーサービスの提供は、移動手段としての役割以上に「安心・安全」を提供する生活手段の一部でもあります。

- ・ 利用者ニーズ及び社会の変化に対応し、地域が必要としている地域の公共交通機関として、継続かつ安定したタクシーサービスに努めていくことで、タクシーに求められる社会的役割を果たし、タクシーサービスが地域・社会の交通インフラとして機能していくことが大切なことです。
- ・ タクシー事業の特性には、経費に占める人件費の割合が70%以上にもなる労働集約産業であることが挙げられます。1台のタクシーを稼働させるには1人の運転者が必要です。労働時間の規制により複数の運転者による勤務パターンにより、交代でタクシーを運転するため多くの運転者を必要とし、総人件費の割合が高くなる事業形態上の特性があります。
- ・ タクシー運転者の労働は、事務所等勤務場所を離れての所定外労働であることから、勤務中（運転中）の勤務態度などの管理は非常に難しく、売り上げの多寡に応じた評価を歩合給として支給する勤務形態・給与体系が一般的となっています。
- ・ 歩合給与体系が主流のタクシー産業は、景気の低迷などにより需要が縮小すると運転者の売り上げが減少して給与に影響します。タクシー会社は事業全体の営業収入（売り上げ）を確保するため、市中で稼働する自社タクシーを多くして需要を奪い合い、1台当たりの売り上げの減少を車両数の増加でカバーすることが、運転者一人当たりの給与額を左右する結果となることもタクシー事業の特性のひとつです。
- ・ タクシー事業の特性は運賃面にもあります。運賃の低いタクシーの経営が成り立つのは、一義的には利用者の選択によることと考えますが、運賃の違う（高い）事業者が存在することにより起こり得る選択であります。運賃の高い事業者が値下げに踏み切ると周りの事業者にも影響し、その地域全体の運賃競争を引き起こし、需要の奪い合いが一層激しくなります。需要が一定である限り奪い合いは激しくなり、タクシーの健全経営の面からも決して好ましいこととは言えません。供給過剰にある準特定地域では公定幅運賃による公平・公正な競争の下にタクシーの活性化に取り組むことが重要となってきます。

タクシー需要の減少とともにタクシーを巡る諸問題が顕在化し、“みんなが安全に安心して気軽に利用でき”“地域・社会に貢献”するタクシーのあり方が問われ、地域・社会の交通インフラの機能が果たせなくなることは避けなくてはなりません。

② タクシーを巡る諸問題（概要）

（ア）タクシー特措法及び改正特措法の成立

- ・ 国の方針により全運輸事業分野において需給調整を廃止する規制緩和の経緯
- ・ タクシー事業に関する規制緩和の経緯及びその後のタクシーを巡る諸問題の顕在化に

ついて

- ・ クシー事業の特色（経費に占める人件費の割合が高い（70%以上）典型的な労働集約産業であること）及び供給過剰の発生について
- ・ リーマンショックがタクシー需要をさらに縮小して供給過剰が一層増大したこと及び賃金に低下について
- ・ 平成21年『特定地域及における一般乗用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6月26日法律第64号）』成立について
- ・ 平成25年10月「（通称）タクシーサービス向上・安心利用推進法案（以下「改正タクシー特措法」とする。）」の成立について
- ・ 改正タクシー特措法の概要及び強制減車、公定幅運賃のしくみについて
- ・ 名古屋交通圏における取り組み状況について

（イ）外資系企業による「安心・安全でない違法白タク」

- ・ 公共交通機関たるタクシー事業の根幹を根底から揺るがす外資系企業による「安心・安全でない違法白タク」について
- ・ 名古屋タクシー協会による「安心・安全でない違法白タク」を断固阻止する決議文

③ 公共交通としての位置づけ（全文）

- ・ タクシーは、タクシー特措法（改正タクシー特措法）で地域公共交通として重要な役割を担っていることが明記されております。鉄道・バスとともにタクシーサービスの特性を活かした地域の公共交通のネットワークを形成する、なくてはならない重要な交通機関であります。
- ・ 冒頭、タクシーサービスと事業の特性について記載しています様に、タクシーは鉄道やバスにはない特性を有しており、その特性を活かして“みんなが安全に安心して気軽に利用でき” 地域を守り・支え・盛り上げるタクシーが“地域・社会に貢献”することはまさしく公共交通であり、タクシーは公共交通に相応しい機能を最大限発揮しなくてはなりません。
- ・ タクシーの公共交通としての役割や必要性については、それぞれの立場や利用方法において違いがあつて然りと思いますが、タクシーサービスが地域・社会の交通インフラとして機能していく限り、タクシーの公共交通としての位置づけに何ら違いはありません。
- ・ タクシーの利用方法には、高齢者の通院や買い物での利用、移動に制約がある方々の利用、鉄道やバスを利用することが出来ない場合や深夜等の利用できない時間における利用、観光や旅行など知らない地域での利用、急ぐ時やいざという時の利用など、移動目的は実に様々なものがあります様に、タクシーの利用方法にも様々な利用方法があり、そのひとつひとつが日常生活になくてはならない移動であります。
- ・ タクシーが日常生活における移動目的を達成する交通手段であり、そのこと自体が地域の生活を支える公共交通であり、移動目的の違いや利用する者の立場や主観によって公共交通としての位置づけに違いがあることではありません。タクシーを利用するすべての場面において、利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、健全なタク

シー輸送サービスを提供していくことで公共の福祉の増進に寄与して参ります。

- ・ タクシー特措法・改正タクシー特措法の法整備より、タクシーの役割や公共交通としての位置づけにご理解をいただいたことと存じます。特に地方公共団体の皆様方におかれましては、地域の活性化・地域創生には移動手段の確保・維持・改善が非常に重要であることにご理解を賜り、人口が減少していく我が国にあって、地方の創生にタクシーの役割があること及び移動ができない地域に地域の活性化・創生は難しいことについてご理解をお願いします。
- ・ 民間企業が経営するタクシーは、より多くの売り上げが期待できる需要の多い都市部に集中し、需要の少ない周辺部や地方でのタクシーは、民間タクシー会社だけでは維持できなくなりつつあることにご理解を願い、地域と連携した移動手段を確保する「公共交通」としての考え方はより重要となっています。

(2) 名古屋のタクシーを取り巻く現状と課題（概要）

① 公共交通としての役割を果たせなくなる懸念

(ア) 名古屋交通圏の概要

- ・ 名古屋交通圏市町村地図及び市町村別事業所数・車両数
- ・ 法人タクシーの会社数・規模等

(イ) 名古屋交通圏の輸送実績の推移（タクシー需要の減少）

- ・ 名古屋交通圏における法人タクシーの輸送人員の推移
- ・ 規制緩和前の平成13年度と平成26年度の名古屋交通圏のタクシー輸送実績の比較

(ウ) タクシー需要の減少と過剰車両

- ・ 平成14年2月に改正道路運送法が施行された当時のタクシー車両数の状況について

(エ) 国土交通省が考える適正車両数

- ・ 中部運輸局が示した最新の適正と考えられる車両数（平成27年8月19日付公示）について

(オ) 需要の多い時間帯への配車要請に応えられない事象の発生

- ・ 配車要請がピークとなる時間帯では、スムーズな配車にお応えすることが出来ないなどの問題の発生について
- ・ 適正車両数への対応案について

② 安心・安全や持続可能性への懸念

(i) 経営面に関わる課題

(ア) 厳しいタクシーの経営

- ・ 名古屋交通圏では、平成19年秋に運賃改定を行っていないことについて
- ・ タクシー経営の現状について
- ・ 運賃改定の必要性について
- ・ 運賃改定を避ける余剰車両の減少及び固定費の削減方法に関する「預かり休車（余剰車両を一時的に減車して、需要が回復したときに自由に減車を回復する措置）」制度の提案について

(イ)最低運賃への対応

- ・ タクシーの賃金負担能力を斟酌することなく毎年の様に最低賃金の改定が行われていることについて

(ウ)燃料価格高騰への対応

- ・ 燃料価格（LPG）の高騰・高値安定に対する「燃料サーチャージ」制度導入の要望及び将来的な物価変動に応じて自動的に新運賃を決定する運賃料金決定システムによる運賃改定のプロセスの見える化による利用者理解について

(エ)運賃制度の弾力化

- ・ 「価格で競争するタクシーからサービスで競争するタクシー」を本戦略においても継承していくことについて
- ・ 中小型車種区分の統合（普通車区分に一本化）についての利用者理解に関すること
- ・ 現状の中小型運賃を継続すると新しいタイプの新規開発車両の導入に消極的なこと及びその理由について
- ・ 消費税率10%改定時（平成29年4月1日改定）に合わせた運賃改定を協議会の場で議論することについて
- ・ 新しい輸送サービスを開発・提供するために必要な運賃のあり方について

(オ)タクシー運賃と消費税

- ・ タクシー運賃への消費税の課税方法について
- ・ 消費税率10%時の外税化の要望について

(カ)利用しやすい・提供しやすい運賃

- ・ 「子育て・マタニティー」等タクシーサービスの附加価値に見合った運賃適用のあり方に関する提案について
- ・ 利用者が求めるサービスに応じて、利用者が必要とするサービスを選択することで、潜在需要を掘り起こすことについて

(ii) 運営面に関わる課題

(ア)深刻な運転者不足

- ・ 運転者不足は各方面に「不都合」を発生させていることについて
- ・ 運転者が不足するとタクシーの稼働車両数や稼働率（実働率）が一層低下し、タクシーサービスの特性が発揮できない状況がタクシーに期待される役割をきちんと果たすことの障害となることについて
- ・ 近い将来、高齢運転者が一気に退職すると、必要なときにタクシーの利用ができなくなることの懸念について
- ・ タクシーの将来を見据えた人材確保・育成・キャリアアップを目指していかなくてはならないことについて
- ・ 運転者不足の問題は、地方創生のための「地方版総合戦略」のテーマと一致することについて
- ・ “名古屋のタクシー日本一戦略（仮称）”と「地方版総合戦略」の調和をキーワードに連携していくことについて

- ・ 地方公共団体（地域公共交通会議）が作成する交通計画にタクシーの位置づけ・役割、利用方法等を盛り込んで、鉄道やバスとの交通ネットワークとして機能させていくためにも、運転者不足大きな課題であることについて

（イ）益々高齢化する運転者

- ・ 名古屋交通圏におけるタクシー運転者の平均年令の推移について
- ・ 運転者の高齢化が高齢者特有の健康に起因する新たな課題への対応が必要となることについて
- ・ タクシーの最大の使命は「安心・安全」であるが、新卒や若い人材、女性運転者の採用により高齢運転者を減らしていかないと「安心・安全」に懸念があることについて
- ・ 高齢運転者が一気に退職し、タクシーの担い手がいなくなり、必要なときタクシーの利用ができなくなることについて

（ウ）運転者の労働条件の低下

- ・ 運転者の労働条件の低下について
- ・ 労働条件の悪化は将来のタクシーの担い手を確保する上で非常に大きな課題であることについて
- ・ 運転者の労働条件の改善が滞ると運転者の確保に「不都合」生じ、「安心・安全」や「持続可能性」への懸念が増すことについて

（エ）運転者の資質、交通事故の問題

- ・ 運転者の接客サービスや言動などの立ち振る舞いとプロのドライバーとしての安全運転に努める姿勢が重要であることについて
- ・ タクシー会社も運転者も運転者教育の充実とサービス業としての自覚と交通事故を減らして、少しでも被害を少なくしていくことが地域社会への貢献になることについて

（オ）新規採用運転者の講習及び試験

- ・ 法定の運転者登録を受けない限りタクシーに乗務することが出来ないこと等を規定した法律「タク特法」の規定により、名古屋交通圏では平成20年6月から国の認定を受けた講習の受講・修了を登録の要件とした運転者登録を実施していることについて
- ・ 新たに試験に合格しないと登録を受けることができない改正タク特法の施行により、「法令・安全・接客」試験及び「地理」試験のふたつの試験に合格しないと登録を受けることができないことについて
- ・ 運転者登録制度に加えて平成27年10月から試験制度を開始し、登録制度、講習の受講・修了、試験を一体的に実施することを通して、新規タクシー運転者の資質向上に取り組んでいくことについて

（カ）タクシーのコンプライアンスの確保

- ・ タクシーが名古屋市内の繁華街や名古屋駅や金山駅などの主要鉄道駅周辺において、一般交通の阻害や道路交通法に違背する客待ち行為が発生し、円滑な交通確保を阻害していることについて
- ・ タクシー事業者及び運転者は、これらの交通阻害を排除し、交通の円滑化・事故防止意識を高めていくことが重要であることについて

(キ) タクシーモニター制度の継続及び評価のあり方

- ・ モニターを交えた意見交換では、良い運転者（タクシー会社）と悪い運転者（タクシー会社）は2極化される傾向の意見が多くを占め、ドライバー個人の問題もありますが、タクシー会社の姿勢に負うところが大きいものと考えます。これが、タクシーの差になっているとの指摘に繋がっていることについて
- ・ モニター結果の「悪い」評価の所属タクシー会社の運転者教育の改善を促す仕組みについて
- ・ 監督官庁のご指導・ご協力の下に適正な取り組みとなる様に取り組むことについて

(ク) 地域における創意工夫・他地域でのタクシーの利活用

- ・ 地方（都市部でも）の民間バスの撤退は大きな問題となっています様に、今後タクシーの撤退が増加することの懸念について
- ・ 地方公共団体と連携したタクシーサービスを前提に、タクシーもバスと同じような自由に設定できる運賃制度（市町村が主宰する道路運送法の規定による「地域公共交通会議」では、乗合交通を前提にした自由な運賃設定は可能ですが、タクシーの通常運賃（貸切運賃）を自由に設定することはできません。）の必要性について
- ・ 国家戦略特区の規制緩和措置に「地方公共団体との契約輸送や配車要請に基づくタクシー」を提案して、貸し切り・乗り合い（相乗り）の形態に拘ることのない、地域で必要とするタクシーサービスを可能にすることについて
- ・ 国家戦略特区の規制緩和措置により、愛知県全域でタクシー版「協議運行・協議運賃」を地方公共団体が設置・主宰する地域の公共交通会議で議論することができることにについて

(ケ) 観光への貢献に向けた課題

- ・ 観光は関連産業への経済波及効果が大きく、地域社会の活性化に不可欠な産業であることについて
- ・ 外国人観光客が名古屋の街を楽しむためにも、安心して・安全に利用できる「名古屋のタクシー」はなくてはならない交通手段であることについて
- ・ リニア新幹線が東京・名古屋間で開業する2027年にあっては、国内外から多くの利用者が名古屋を訪れることになり、名古屋の知名度向上及びイメージアップには、名古屋の玄関口におけるタクシー運転者のさらなる資質向上及び観光知識の習得が重要であることについて
- ・ 運転者の確保とともに観光ガイド運転者の養成・増員に取り組むと同時に、関係者による「名古屋の観光コンテンツ磨き上げ・魅力度アップ」に関する取組と連携して、魅力ある案内先と“おもてなしドライバー”を育成してゆくことが重要であることについて

(コ) 地域社会との連携、地域貢献に向けた課題

- ・ 名古屋のタクシーは、地域社会と日常的に密着した面的輸送機関としての特性を生かし、地元自治体等と連携して、健全な地域社会づくりを目指して今後ともその取り組みを継続していくことについて
- ・ 主な取組

(iii) タクシー利用に関わる課題

(ア) タクシーの配車依頼の課題

- ・ タクシーの配車要請に、一度に複数のタクシー会社に配車要請をかけ、一番早く来たタクシーを利用する方法が効率的な運行を阻害する要因となっていることについて
- ・ タクシーの効率的な運行を阻害する一因となって、ゆくゆくはタクシーの値上げにつながっていく恐れがあることについて

(イ) タクシーの乗降時の課題

- ・ 道路交通法に抵触しないスマートなタクシー利用に心がけてほしいことについて
- ・ 交差点内や横断歩道、バス停に違法駐停車して客待ちしているタクシーは利用しないことについて
- ・ 降車時に停車を指示する場所も道路交通法に抵触しない安全な場所を指定するなどの配慮に努めていただきたいことについて

(ウ) 利用者と運転者双方にとって良好な移動空間の確保

- ・ 狭い空間を運転者と利用者がお互いに良好な空間にしていくことについて

(iv) タクシーを巡る課題・懸念等の「不都合」の総括

(ア) 運転者不足がもたらす「経営面の不都合」

(イ) 運転者不足がもたらす「機能面の不都合」

(ウ) タクシーがなくなる「不都合」

(エ) 新規運転者の採用に関する「不都合」

(オ) 運転者の資質向上における「不都合」

(カ) タクシー利用における「不都合」

(キ) 利用者並びに地域の自治体の皆様方における「不都合」

(2) 戦略の作成及び取り組みに関する基本的考え方

【協議会及び戦略の位置づけ、協議会構成員の役割に関する共通認識】

- ① 協議会及び協議会構成員は、本戦略を共通の認識とします。
- ② 協議会及び戦略の作成に係る合意をした協議会の構成員であって、当該戦略に定められた事業の実施主体とされたものは、「2. 戦略の目的及び目標」及び「3. 活性化事業及びその他の施策等(1)協議会及び協議会に参加する構成員が対応する施策」について、各主体それぞれの責任において早期の取り組み及び関係者間の十分な調整の下にその実現に向けて取り組むことを共通の認識とします。
- ③ 協議会及び協議会構成員は、「同(2)協議会及び協議会に参加する構成員では対応できない事項」について、本戦略の目標を達成するため、協議会の総意において関係機関への協力要請に対応することを共通の認識とします。

2. 戦略の目的及び目標（全文）

(1) タクシー供給の適正化

① 供給力の適正化に関すること

(ア) 自主的減車への取り組み

② 経営の適正化に関すること

(ア)経営の合理化・効率化、経営基盤の改善、余剰車両の解消

(イ)経営の合理化・効率化、経営基盤の改善への対応が限界なときの運賃改定

③ 運営の適正化に関すること

(ア)運転者の労働条件の改善、新規運転者の採用、車両稼働率（実働率）の向上

(イ)タクシー（運転者）の「安心・安全」対策（運転者教育・法令遵守の徹底等）

(2) タクシー利用の適正化「適正なタクシーの利用方法」

① タクシー配車の適正化（タクシーの適正な配車要請）

(ア)一度に複数のタクシー会社に配車要請をかける利用方法の解消

② タクシー乗降の適正化（タクシー乗降時の利用方法）

(ア)交差点内や横断歩道等道路交通法に抵触しない安全な場所での乗降（違法駐停車・客待ち待機の解消）

(3) 活性化の推進「タクシーに期待されることを実現してタクシー利用を拡大する」

① みんなが安全に安心して気軽に利用できる名古屋のタクシー

(ア)日常生活におけるタクシーならではの快適な輸送（日常の移動支援）

A) 接客態度の向上、運転者教育の充実等タクシー（運転者）の「安心・安全」対策

B) 附加価値の高い輸送サービスの開発・提供及び使いやすい運賃の実現

C) ユニバーサルデザイン車両の導入拡大

D) ユニバーサル研修への参加、車いすの取り扱い等の乗務員指導

(イ)いざというときの利用への対応（困ったときの移動支援）

A) “24時間・いつでも・どこで・だれでも”気軽に利用できる体制整備

② 地域・社会に貢献する名古屋のタクシー

(ア)地域・社会を守る名古屋のタクシー

(イ)地域・社会を支える名古屋のタクシー

(ウ)地域・社会の経済を盛り上げる名古屋のタクシー

(4) 地域との連携強化

① 地方公共団体（地域公共交通会議）が作成する交通計画との調和及び連携

平成27年3月16日

名古屋交通圏内地方公共団体 様

同 各市町村地域公共交通会議等会長 様

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和

（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項

平素からタクシー事業にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、タクシーが関係する法環境につきましては、平成 25 年 12 月の「交通政策基本法」の施行、平成 26 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等において地域の公共交通としてのタクシーの役割が期待されるとともに、平成 26 年 1 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特別措置法」の一部改正施行によって、タクシー事業のあり方に対する地方公共団体の役割がより期待されるようになっていきます。

これらを踏まえ、「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」に基づき、地方公共団体の皆様にも構成員としてご参画をいただいて設立された名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会では、タクシーの特性を最大限活かした公共交通機関として機能するため、各方面の関係者から必要な取組等についてご意見を賜り、タクシー事業の活性化を中心とした計画作成に着手した次第です。

つきましては、貴市町村、貴協議会の活動や諸計画の作成にあたりましては、下記事項について特段のご高配をお願い申し上げます。

記

- 1 タクシーが地域公共交通としての役割を担う存在であることへのご理解。
- 2 タクシーの特性を活かした地域住民の交通確保に関するご検討。
- 3 貴市町村・貴協議会の公共交通に関する計画へのタクシーの位置づけ及び役割に関する記載。
- 4 タクシー事業者、タクシー業界及び名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「準特定地域計画」への貴市町村・貴協議会のご意見及び取組の反映。

以上。

- ② 地方公共団体が作成する、まち・ひと・しごと創生法に基づく「地方版総合戦略」との調和及び連携
- ③ 「安心・安全ではない違法白タク」阻止の連携

3. 活性化事業及びその他の施策等（全文）

※ 4 同法第 9 条（準特定地域計画）

第 2 項第 3 号（前号の目標を達成するために行う活性化事業その他事業及びその実施主体に関する事項）

（1）協議会及び協議会に参加する構成員が対応する施策

① 適正化を進めるための具体的施策（その他事業）

（ア）供給力の適正化に関すること（タクシー事業者・タクシー協会）

【自主的減車への取組】

中部運輸局が平成 27 年 8 月 19 日付で示した最新の適正と考えられる車両数「需要に見合った必要車両数（実働率 90% で算出した下限車両数）5,191 両、削減目標車両数（実働率 85% で算出した上限車両数）5,497 両」に対して、名古屋タクシー協会が平成 27 年 7 月期の実働率 76.6% から試算した適正車両数「削減目標車

両数（上限車両数）約 6, 0 0 0 両」は、平成 2 6 年度末法人タクシー車両数が 6, 0 6 0 両（ハイヤー除くと 5, 9 8 0 両）であることから、地域の稼働率の実態に即した適正車両数のあり方が必要と考えます。よって、全国一律に固定した稼働率から算出した適正車両数で過剰車両を判断することではなく、実働率 7 6 . 6 % となっている余剰車両の解消に努めることを主眼に置いた上で、必要に応じて各タクシー会社の自主的判断に基づいて、改正タクシー特措法の活性化事業と相まって「事業再構築（改正タクシー特措法第 11 条第 3 項）」に取り組む場合は、改正タクシー特措法第 11 条の活性化事業計画の認定を受けることとする。

（イ）経営の適正化に関すること（タクシー事業者・タクシー協会）

- A) 余剰車両の削減に努めタクシー車両の稼働率向上に取り組みます。
- ・ 経営面の合理化に効果的な固定費削減に係る「預かり休車」制度の導入を国に求めて余剰車両の削減に取り組みます。
 - ・ 「預かり休車」により経営合理化に努め、活性化の取り組みを推進することにより需要増への対応に支障があるときは、必要に応じて事業者の自主的判断に基づく需要増に応じた「預かり休車」回復増車を要望します。
 - ・ タクシー需要を拡大することにより準特定地域指定の解除があった場合は、解除後の急激な新規参入や増車への対応策として、解除後一定期間新規参入や増車を制限する、将来的な供給過剰を防止する制度創設と当該制度に対応する「預かり休車」実施事業者に対する優先的増車（「預かり休車」の回復増車を実施していない場合、又は、「預かり休車」の回復増車台数が「預かり休車」の台数以下の場合で、「預かり休車」との差に限定）権利を附加する対策を要望します。
- B) 消費税外税化に必要な運賃改定審査方法（総括原価方式のあり方）の変更を要望して取り組みます。
- C) LPG ガスの値上がり・高騰に対処する「燃料サーチャージ」の導入及び物価変動にスライドした運賃改定システムを要望して取り組みます。
- D) 中小型運賃の統合（普通車運賃）を柱とする「価格で競争するタクシー」から「安全とサービスで競争するタクシー」への転換に取り組みます。
- E) 多様なニーズに応えるための利用しやすい・提供しやすい運賃の弾力化を要望して取り組みます。
- F) 新規運転者の採用に要する運転者登録関係の手数料経費を削減することに取り組みます。
- A) 経営の合理化・効率化及び経営基盤などの改善が進まないときは、運賃改定の必要性が増してくることにご理解を願います。
- ・ 運賃改定をする場合には、外税化による消費税転嫁、中小型運賃統合、経営基盤安定（収益改善）に取り組み、便乗値上げではないことについて利用者のご理解をいただいて取り組みます。
 - ・ 事業意欲を継続し高めていくには、安定した収益の確保が不可欠であります。経営基盤の安定により事業意欲を高め、安定的なタクシーサービスを提供して参ります。

(ウ)運営の適正化に関すること（タクシー事業者・タクシー協会）

- A) タクシーの活性化により、実車キロ、実車率、実働1車当たりの日車営業収入を改善して運転者の労働条件改善に取り組みます。
- B) 運転者の新規採用、若年（新卒）運転者の採用、女性運転者の採用に取り組みます。
- C) タクシー（運転者）の「安心・安全」対策に取り組みます。
 - ・ 運転者講習及び試験制度と連携した新規タクシー運転者講習に取り組みます。
 - ・ タクシーモニター評価の「やや悪い」及び「悪い」評価を削減し、良い評価の公表に向けて取り組みます。
 - ・ 苦情申告に対する効果的な運転者指導教育及び「運転者の会社間渡り」の解消に向けた調査研究に取り組みます。

(エ)タクシー利用の適正化に関すること（タクシー・タクシー利用者）

- A) タクシー配車の適正化
 - ・ タクシーをご予約するときは、一度に複数のタクシー会社に配車要請をかけ、一番早く来たタクシーを利用することを止めていただくことにご理解とご協力をお願いします。
- B) タクシー乗降の適正化
 - ・ 交差点内や横断歩道等での違法駐停車客待ちタクシーの解消。
 - ・ 交差点内や横断歩道に違法駐停車している客待ちタクシーは利用しない。
 - ・ タクシーは道路交通法に抵触しない安全な場所で停車します。
 - ・ お客様は道路交通法に抵触しない安全な場所を降車場所に指定してください。

② 活性化を進めるための具体的施策（活性化事業及び実施主体）

(ア)タクシー事業者

- A) 各事業所における運転者指導教育及び「タクシーサービス10則」の徹底（随時実施）
- B) 高附加価値タクシーの開発・運行（随時実施）
- C) その他の活性化事業（随時実施）
 - ・ カード決済システムの拡大（クレジットカード・プリペイドカード・交通系 IC カード）
 - ・ ユニバーサルデザイン車両の導入
 - ・ 「国家戦略特区」におけるタクシー特例措置の要望
 - ・ 自由度の高いタクシーの運行（国家戦略特区）

(イ)地方公共団体（協議会に参加している地方公共団体）

- A) 「交通計画」の作成（随時実施）
- B) 「交通計画」へのタクシーの位置づけ・役割等の記載、タクシーを活用した施策・事業の実施（平成27年3月16日付「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項」への対応）（随時実施）
- C) 愛知県及び各市町村が作成する「地方版総合戦略」へのタクシーを活用した施策・事業の記載（随時実施）

- D) 愛知県の「国家戦略特区」におけるタクシー特例措置の実現（随時実施）
- (ウ)その他の構成員
- A) 戦略に記載された事項の実施に関する連携及び協力体制の構築（随時実施）

(2) 協議会及び協議会に参加する構成員では対応できない事項

※5 同法第9条（準特定地域計画）

第2項第4号（前3号に掲げるもののほか、準特定地域計画の実施に関し当協議会が必要と認める事項）

① 適正化を進めるための具体的施策

- (ア)経営の合理化・効率化に資する「預かり休車」制度の実現（国土交通省）
- (イ)運賃改定時以外（消費税改定に合わせた）の中小型統合の実現（国土交通省）
- (ウ)消費税外税化の実現（国土交通省）
- (エ)「燃料サーチャージ」の導入及び物価変動にスライドした運賃改定システムの実現
- (オ)タクシー利用の適正化に関する実現（タクシー利用者）
 - ・道路交通法に違反して客待ち待機しているタクシーを利用しないこと
 - ・道路交通法に違反しない場所での乗車・停車・降車
- (カ)タクシーモニター評価の改善に関する調査研究への協力（中部運輸局）
- (キ)苦情申告に対する効果的な運転者指導教育及び「運転者の会社間渡り」を削減する取り組みの調査研究への協力（中部運輸局）

② 活性化を進めるための具体的施策

- (ア)多様なニーズに応えるための運賃の弾力化の実現（国土交通省）

「3. 活性化事業及びその他の施策等の実施主体とスケジュール（再掲）」

I. 協議会及び協議会に参加する構成員が対応する施策・事業（全文）

（1）適正化を進めるための具体的施策（その他事業）

① 供給力の適正化に関すること

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
（ア）供給力の削減（自主的減車の推進） 「預かり休車」は②で別掲	タクシー事業者	随 時

② 経営の適正化に関すること

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
A) 預かり休車制度の要望、経営合理化による余剰車両の解消	タクシー事業者 名古屋タクシー協会	随 時
B) 消費税外税化・運賃審査方法の変更要望	タクシー事業者 名古屋タクシー協会	随 時
C) 燃料サーチャージ・物価変動スライド運賃改定の要望	タクシー事業者 名古屋タクシー協会	随 時
D) 中小型の統合を柱とする安全とサービスで競争するタクシーへの転換	名古屋タクシー協会	随 時
E) 多様なニーズに応えるための運賃弾力化の要望	タクシー事業者	随 時
F) 新規運転者登録等手数料削減対策	名古屋タクシー協会	随 時
G) 運賃改定（経営合理化等が進まないとき）の必要性が増すことへのご理解 ・外税化による消費税転嫁 ・中小型運賃統合（普通車運賃への統合） ・事業継続意欲の向上、安定的なタクシーサービス提供		

③ 運営の適正化に関すること

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
A) 運転者の労働条件改善（実車キロ、日車営収等の改善）	タクシー事業者	随 時
B) 運転者の新規採用（新規・若年層・女性）の増進	タクシー事業者	随 時
C) タクシーモニター評価の改善	名古屋タクシー協会	随 時
D) タクシー（運転者）の「安心・安全」対策 ・運転者登録制度と連携した新規運転者講習 ・モニター評価の改善 ・苦情申告に対する効果的な運転者教育、運転者の会社間渡りの解消に向けた調査研究	名古屋タクシー協会	随 時

④ タクシー利用の適正化に関すること

施 策 (事 業 名)	実 施 主 体	実施時期目標
A) タクシー配車の適正化 ・タクシー配車適正化・効率化への協力要請	協議会、協議会構成員 (タクシー利用者)	随 時
B) タクシー乗降の適正化 ・交差点内や横断歩道等での違法駐停車客待ちタクシーの排除 ・道路交通法に違反しない場所でのタクシー乗降	タクシー事業者 名古屋タクシー協会	随 時

(2) 活性化を進めるための具体的施策(実施主体別活性化事業)

① タクシー事業者・タクシー協会 (○タクシー事業者：□タクシー協会)

施 策 (事 業 名)		実施時期目標
A) 各事業所における運転者指導教育及び「タクシーサービス10則」の徹底	○	随 時
B) 高附加価値タクシーの開発・運行	○	随 時
C) その他の活性化事業 ・カード化決済システムの拡大(クレジットカード・プリペイドカード・交通系ICカード) ・ユニバーサルタクシー車両の導入 ・「国家戦略特区」におけるタクシー特例措置の要望 ・利用形態及び運賃の自由度の高いタクシーの運行(国家戦略特区)	○ ○ ○ □ ○	随 時

② 地方公共団体 (○愛知県：□市町村)

施 策 (事 業 名)		実施時期目標
A) 「交通計画」の作成	○□	随 時
B) 「交通計画」へのタクシーの位置づけ・役割等の記載、タクシーを活用した施策・事業の実施(平成27年3月16日付「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項」への対応)	○□	随 時
C) 愛知県及び各市町村が作成する「地方版総合戦略」へのタクシーを活用した施策・事業の記載	○	随 時
D) 愛知県の「国家戦略特区」におけるタクシー特例措置の実現	○	随 時

③ その他の協議会構成員

施 策 (事 業 名)	実 施 主 体	実施時期目標
A) 戦略に記載された事項の実施に関する連携及び協力体制の構築	協議会構成員	随 時

II. 協議会及び協議会に参加する構成員では対応できない事項

(1) 適正化を進めるための具体的要望事項

要 望 事 項	関係機関・関係者	実現目標
(ア) 経営の合理化・効率化に資する「預かり休車」制度の実現	中部運輸局 (国土交通省)	随 時
(イ) 運賃改定時以外（消費税改定に合わせた）の中小型統一運賃の実現	中部運輸局 (国土交通省)	随 時
(ウ) 消費税の外税化の実現	中部運輸局 (国土交通省)	随 時
(エ) 「燃料サーチャージ」の導入及び物価変動にスライドした運賃改定システムの実現	中部運輸局 (国土交通省)	随 時
(オ) タクシー利用の適正化に関する実現 ・道路交通法に違反して客待ち待機しているタクシーを利用しないこと ・道路交通法に違反しない場所でのタクシー乗降	タクシー利用者	随 時
(カ) タクシーモニター評価の改善に関する調査研究への協力	中部運輸局	随 時
(キ) 苦情申告に対する効果的な運転者指導教育及び「運転者の会社間渡り」の解消に向けた取り組みの調査研究への協力	中部運輸局	随 時

(2) 活性化を進めるための具体的要望事項

要 望 事 項	関係機関・関係者	実現目標
(ア) 多様なニーズに応えるための運賃の弾力化の実現	中部運輸局 (国土交通省)	随 時

4. 戦略の進め方・進行管理（全文）

(1) 準特定地域計画を進めるための PDCA（Plan-Do-Check-Act）の仕組み

- ③ 各主体は、「3. 活性化事業及びその他の施策等」について企画立案実施
- ④ 定期的に開催する協議会他において、各主体の取り組み及び目標達成度を確認
- ⑤ 実施事項等を確認した上で更なる取り組みを実施

(5) 準特定地域計画の工程

- ① 準特定地域指定期間における取り組み（別添「資料2」）

- ※1 「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」第9条（準特定地域計画）同第2項 準特定地域計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
- ※2 同第2項第1号（一般乗用旅客自動車運送事業の活性化の推進に関する基本的な方針）
- ※3 同第2項第2号（準特定地域計画の目標）
- ※4 同第2項第3号（前号の目標を達成するために行う活性化事業その他事業及びその実施主体に関する事項）
- ※5 同第2項第4号（前3号に掲げるもののほか、準特定地域計画の実施に関し当協議会が必要と認める事項）