

(素案)

平成 27 年 11 月 日制定

I. はじめに※2

(1) 背景「タクシー業界全体を取り巻く現状」

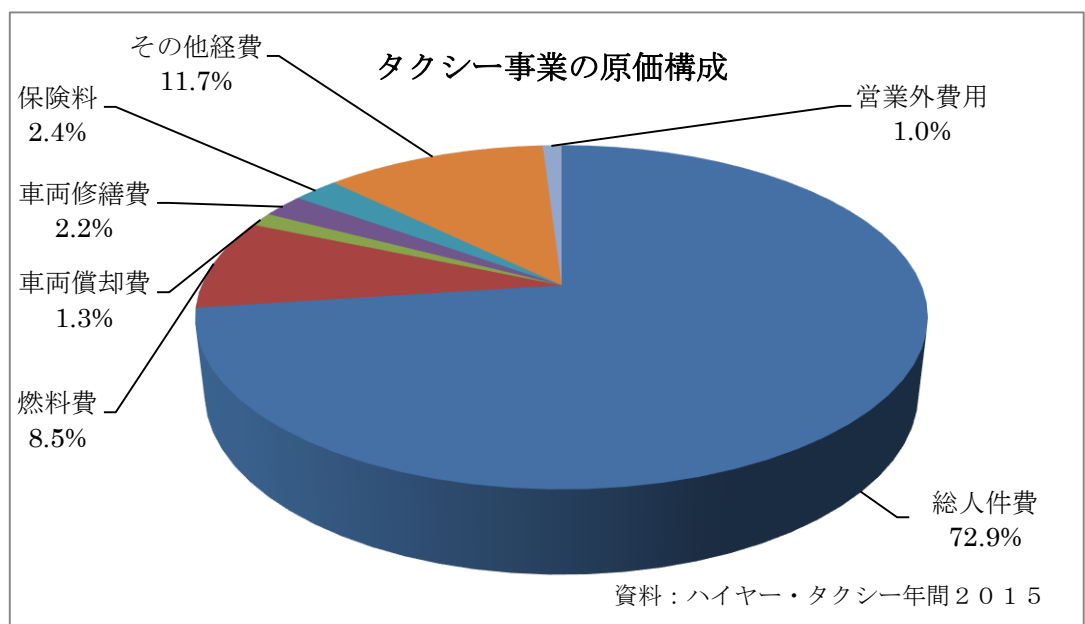
① タクシーサービスと事業の特性

- ・ タクシーは、少人数が専用の空間を貸し切って輸送サービスの提供を受ける日常生活における移動に便利な交通機関であり、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られます。しかし、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、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から料金に見合ったサービスレベルのあり方が常に問われ、サービスレベルがタクシーの評価に繋がります。
- ・ 「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。一方、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。

タクシーはいつでもご利用していただけるように 24 時間 365 日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。しかし、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。

- ・ つまり、単なる移動手段でなく、高齢者や移動に制約をお持ちの方の外出を支援する「お出かけタクシー」、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（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」、お年寄りや子供の乗り降りや車いす利用者に優しい安心・安全な移動を提供する「コンバーサブルタクシー」、訪日外国人向け外国語対応などの安心・安全を提供する「（外国語対応）おもてなしタクシー」など、多種多様な附加価値の高いサービスが提供できます。
- ・ それゆえ、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、

- ・ 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の特性のひとつです。
- ・ 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懸念があります。



②

タクシーを巡る諸問題

(ア) タクシー特措法及び改正タクシー特措法の成立

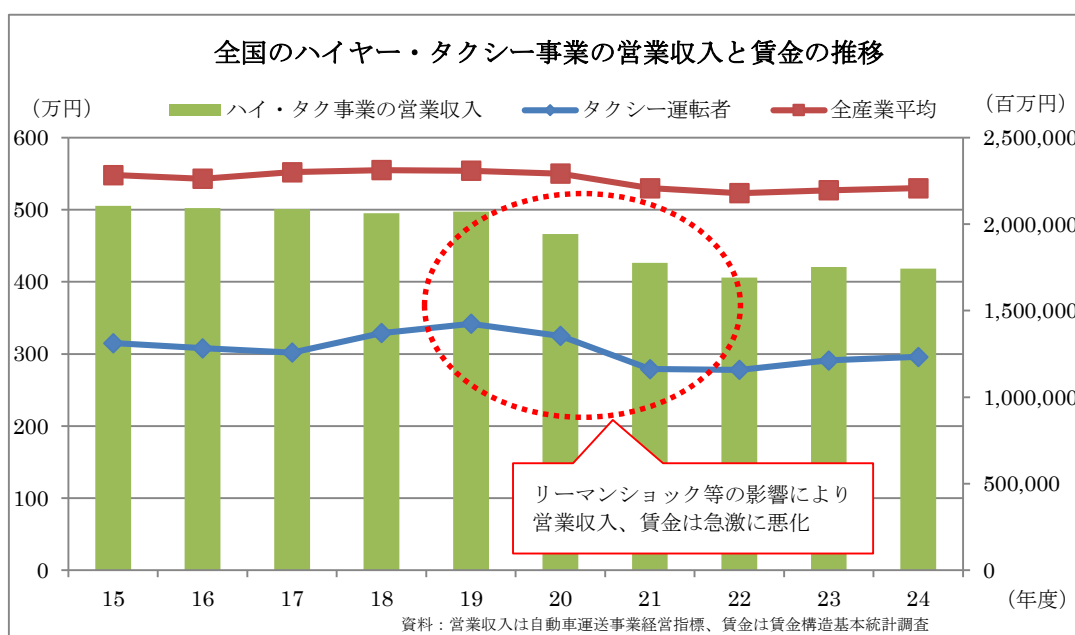
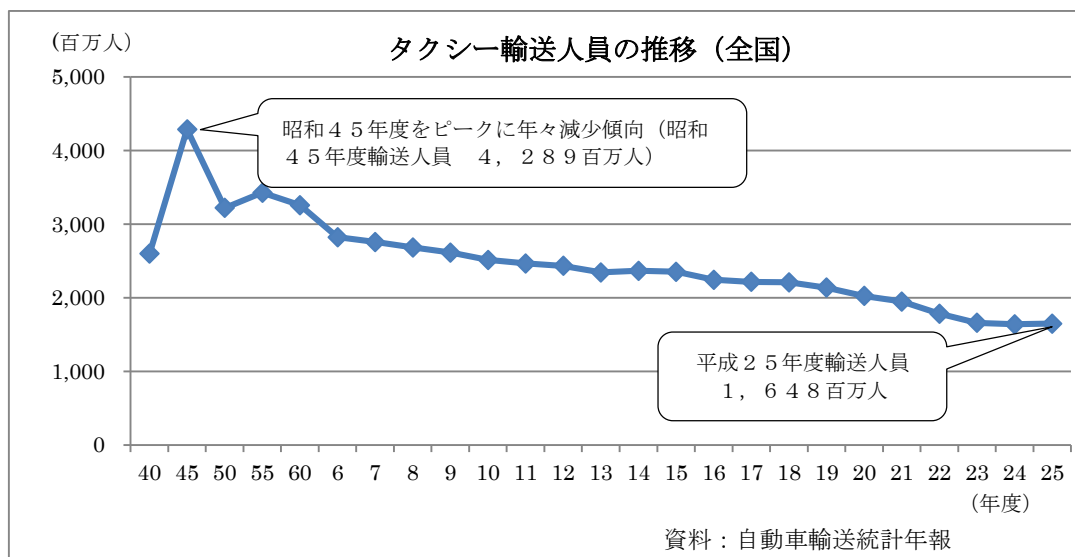
- ・ タクシーの輸送人員については、昭和 45 年をピークにモータリゼーションの進展等に伴い減少傾向が続く中、平成 8 年 12 月には、安全の確保、利用者保護等の必要最小限の規制を除いて旅客輸送サービスの供給を自由化することにより、事業者の創意工夫及び市場における公正な競争を通じた事業活動の活性化・効率化、サービスの質の向上を通して利用者の利便の増進を図るため、国の方針により全運輸事業分野において需

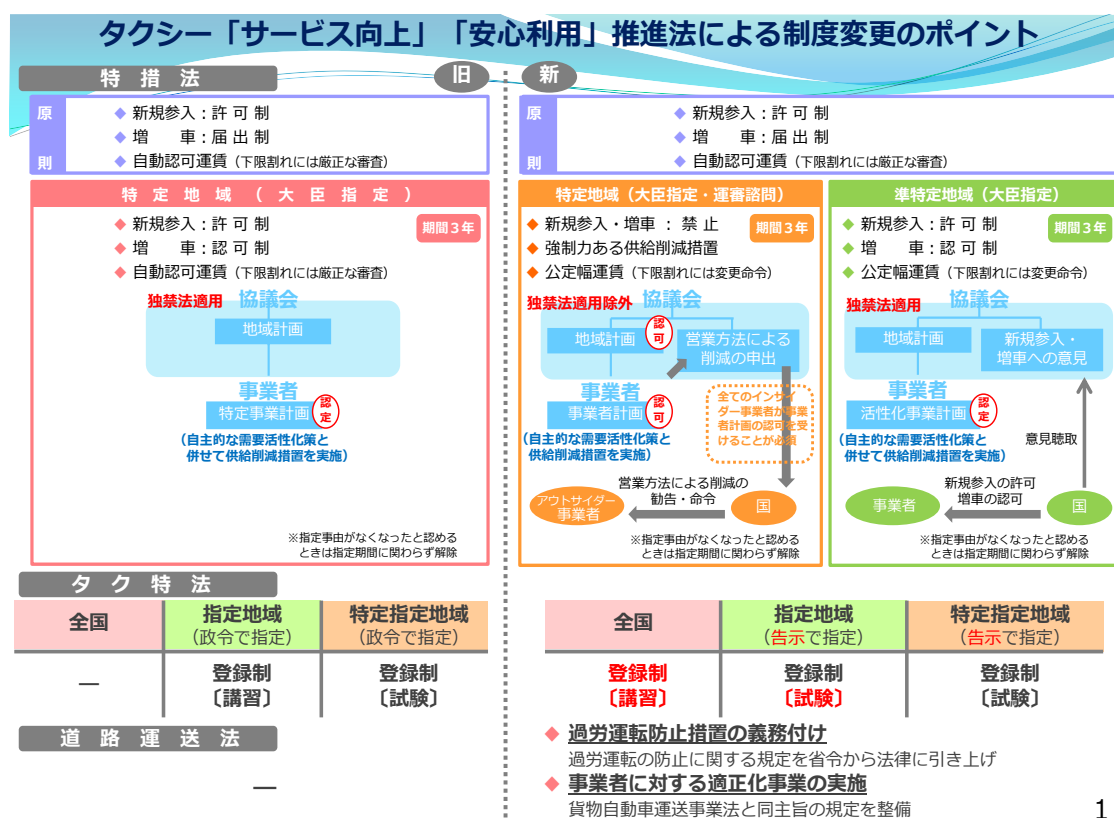
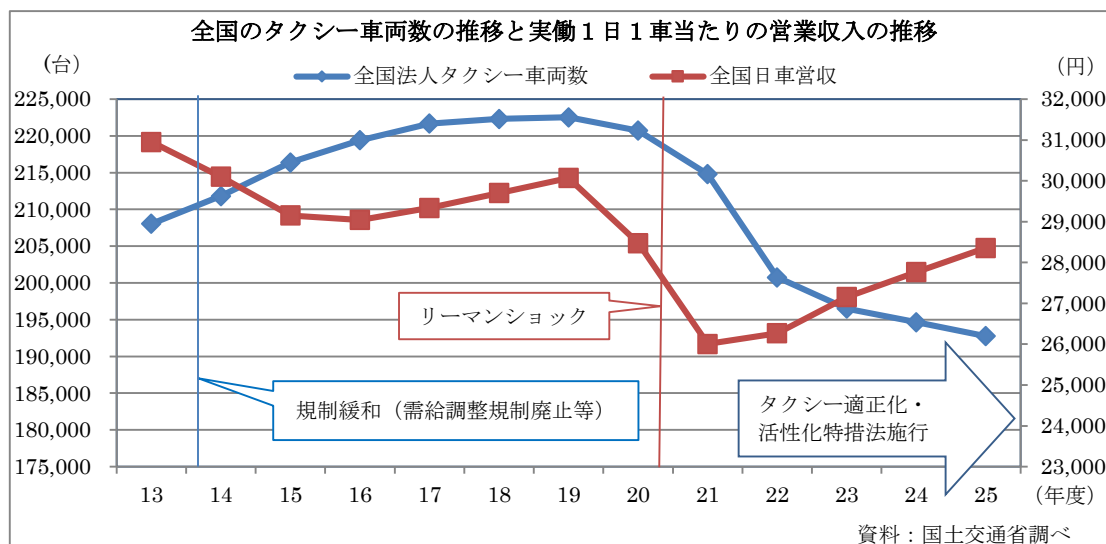
給調整を廃止する規制緩和が行われています。

- ・ タクシー事業については、平成 14 年 2 月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われ、待ち時間の短縮、多様な運賃・サービスなど一定の効果が現れたものの、長期的な需要の減少傾向の中、タクシー車両の増加等から、タクシーの経営環境は非常に厳しい状況となりました。とりわけ運転者の賃金の低下傾向は著しく、また、他産業との比較においても賃金格差は大きく開き、労働時間も他産業よりも長く、それが過労運転やサービスの低下等を招いているとの指摘がなされ、タクシーを巡る諸問題が顕在化するようになってきました。
- ・ 景気の低迷などにより需要が縮小する状況下では、タクシー事業者は事業全体の売り上げを確保するために、1 台当たりの収入の減少を車両数の増加でカバーしようとする傾向が強く、供給過剰とみなすべき事態が生じ、運転者の賃金低下が問題となりました。加えて、長引く景気低迷及び平成 20 年のリーマンショックは、タクシー需要の落ち込みが供給過剰をより一層増大し、運転者の賃金も更に低下することとなりました。
- ・ そのような中、タクシーを巡る諸問題の解決を目指した『特定地域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）（タクシー特措法）』法案が成立しました。
- ・ タクシー特措法では、供給過剰の問題が生じている地域を国土交通大臣が特定地域として指定し、特定地域ごとにタクシー事業者、行政、利用者、労働者、有識者などで構成する協議会を設置し、同協議会が策定する地域計画に基づき、経営効率化事業に取り組むことに相まって余剰となった車両を削減するとともに、需要喚起のための活性化について自主的に取り組むことを目指すものです。
- ・ その結果、地域間に差はあるものの、各タクシー事業者の取組により、1 日 1 車当たりの営業収入は回復傾向に転じました。しかしながら、タクシー運転者の労働条件の改善を期待するまでの回復には不十分な状況であり、また、自主的な供給力の削減を促す法的な仕組みであることから、積極的に供給力の削減に取り組む事業者と消極的な事業者との間に不公平感が生じ、今後の供給過剰対策が課題となるなど新たな課題への対応が必要となりました。
- ・ ついては、効果的な供給過剰対策、タクシー利用の安全性やサービス水準の更なる向上のための制度のあり方を考慮するための法律として、「(通称) タクシーサービス向上・安心利用推進法案（改正タクシー特措法）」が平成 25 年 10 月に成立、平成 26 年 1 月 27 日に施行されました。
- ・ 改正タクシー特措法は、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、供給過剰対策が必要な地域として、従来の「特定地域」を「特定地域・準特定地域」の二本立てとし、特定地域については期間を限って供給力の削減を義務づけするなど効果的な対策を講じることとしています。
- ・ 特定地域における供給力の削減の取組については、一定の条件の下に独占禁止法の適用除外とする規定が設けられ、更に運賃については、「特定地域」及び「準特定地域」において公定幅運賃制度が採用された結果、全国における公定幅を下回る運賃は 1, 558 事業者から 121 事業者へと激減しています（平成 26 年 12 月 31 日現在情報。複数交通

圏（運賃ブロック）を有している事業者はダブル計上）。

- ・ 名古屋交通圏においては、平成 26 年 1 月 27 日改正タクシー特措法の施行と同時に従来からの「特定地域」が改正タクシー特措法の「準特定地域」に指定されました。
- ・ 特定地域指定基準から外れることとなった名古屋交通圏では、タクシーの活性化を中心とした「準特定地域計画“名古屋のタクシー日本一戦略(仮称) (以下「戦略」とする。)”」とする従来から計画のイメージを一新した戦略策定に取り組むこととなりました。





外資系企業による「安心・安全でない違法白タク」

- タクシー事業については、平成21年10月に施行されたタクシー特措法に基づき、これまで全国の特定地域において、その取り組みを実施してきたところであり、また、平成26年1月に施行された改正タクシー特措法に基づき、各地でさらなるタクシー事業の適正化・活性化の取り組みがなされています。たとえば、タクシー事業の活性化方策のひとつとして、利用者のタクシー配車要請にスマートフォンを活用した配車システム

を導入して、より高度な利用者サービスを提供しているタクシー事業者が近年増加しています。

- ・ その様な取り組みが進められている最中、平成 27 年 2 月に福岡市で「ウーバー」なる外資系企業がライドシェア実験と称した道路運送法に違反する「白タク」行為を突如開始しました。国土交通省による速やかな道路運送法違反の指摘及び改善指導により、その後「白タク」行為は中止されました。
- ・ また、この様なインターネットを介して、個人が保有・提供する自家用自動車を有償で一般利用者の移動の用に供する「白タク」行為を合法化することを目的に、道路運送法の改正や国家戦略特区の対象に求める要望・提案が実施されています。
- ・ この要望・提案は、国家の法令を遵守し、国民の安心・安全を守り、旅客輸送サービスを提供しているタクシー事業の根幹を根底から揺るがすとともに、改正タクシー特措法の意義を著しく損なうことは言うまでもありません。
- ・ 本要望・提案に関して、諸外国では「利用者が危険に晒される」「運賃の設定方法が恣意的であること」「特定の利用者に対する優先的配車が行われていること（利用者を選んでいる）」「事故の補償が十分でないこと」「アプリを提供する外資系企業の責任が不明確」などの問題が発生しており、利用者の安心・安全が懸念されるため、わが国でも本仕組みの導入は阻止する必要があります。
- ・ タクシーサービスが手薄になり、移動手段の確保が難しくなる地方にとって、「ライドシェア」と称した「違法な白タク」が入り込んでくる可能性が大きいとの指摘がされています。このことは「安心・安全」を脅かす「不都合」になり得ることに注意が必要です。
- ・ 現に、政府の国家戦略特区諮問会議では、一部の有識者が過疎地での「ライドシェア」の導入を提起しているとの情報に接しています。単に移動の足が確保出来なくなること以上に、移動の「安心・安全」確保に危険サインが灯されたと考えるべきことです。実際に「ライドシェア」が普及している諸外国では、前述しましたように、「安心・安全」を脅かす多くの問題が発生しております。
- ・ これは、「ライドシェア」の提唱者が自身の金儲けのために一部の有識者を使って、国の政策の方向性を提唱者の事業のための営業活動に利用していることに何ら変わりなく、なりふり構わない金儲けのために国民の「安心・安全」が蔑にされることはあってはならないとの指摘がなされています。

③ 公共交通としての位置づけ

- ・ タクシーは、近年では、主に地方において、公共交通の確保・維持が困難になる中で、従前バス等が担ってきた役割を代替し、タクシーが主要な公共交通としての役割を担う事例も増えてきました。こうしたことから、タクシー特措法（改正タクシー特措法）第 1 条において、「地域公共交通として重要な役割を担う」タクシーの位置づけが明記されました。タクシーは、鉄道・バスの地域の公共交通のネットワークをタクシーサービスの特性を活かして補完していく、なくてはならない重要な交通機関であります。
- ・ タクシーの利用には、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でき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ときの利用など、移動目的は実に様々なものがあり、日常生活の中で、他の公共交通機関では提供できない移動を支えています。

- ・ すなわち、タクシーが日常生活における移動目的を達成するための重要な交通手段であり、そのこと自体が地域の生活を支える公共交通であることを裏付けています。
- ・ 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すること、また、地域の活性化・地域創生には移動手段の確保・維持・改善を行うことが公共交通としてのタクシーにとって非常に重要なことといえます。
- ・ 名古屋タクシー協会は、昭和 53 年から始まった名古屋市障害者福祉タクシー助成制度の取りまとめ事務局としてタクシー乗務員の接遇能力や取り扱い車両数の拡大に努め、自治体と連携して公共福祉タクシーの役割を担い、公共交通としての性格をより強固にしています（平成 27 年 3 月期名古屋市福祉タクシー利用券年間取扱件数「法人タクシー56 万件・個人タクシー5 万 5 千件」）。

(2) 名古屋のタクシーを取り巻く現状と課題

① 公共交通としての役割を果たせなくなる懸念

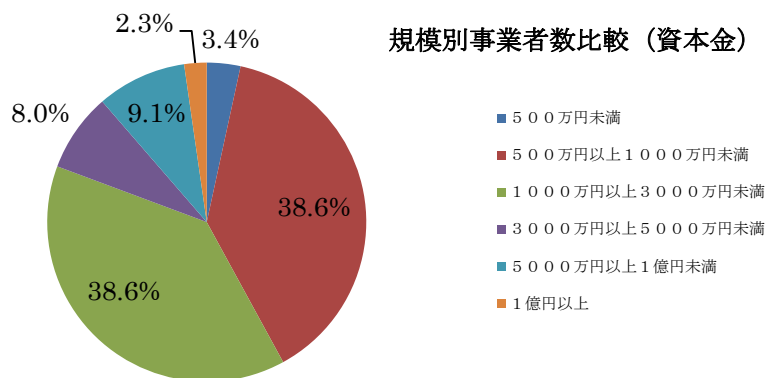
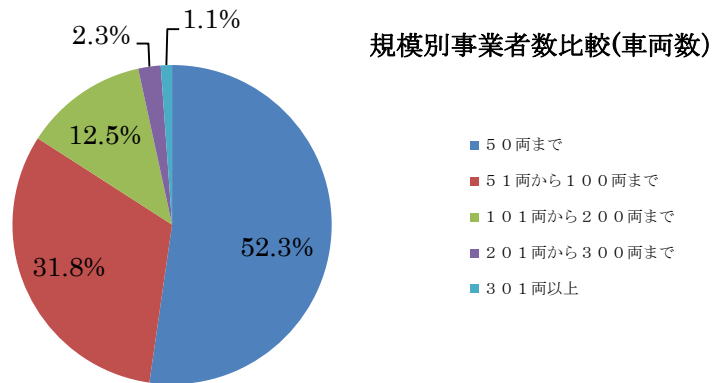
(ア) 名古屋交通圏の概要

- ・ 名古屋交通圏は、名古屋市を中核とする 12 市 4 町 1 村（全 17 市町村）の交通圏域で構成され、当該交通圏を営業区域に法人タクシー88 社、5,980 両、個人タクシー757 者（車）（いずれも平成 27 年 3 月末現在）がタクシー輸送サービスを提供しています。
- ・ 法人タクシー88 社の大半が中小企業で、経営規模は、50 両以下 52.3%、51 両以上 100 両以下 31.8%で、100 両以下の事業者で 84.1%を占め、資本金 3,000 万円未満の事業者が 80%以上を占める、圧倒的に中小企業者が多い業界です。



「名古屋交通圏内の事業所数及び車両数一覧（平成 26 年度末現在）」

名古屋市（71 社・5,301 両）	清須市（3 社・51 両）	東郷町（2 社・46 両）
津島市（2 社・50 両）	愛西市（1 社・7 両）	豊山町（—）
瀬戸市（5 社・118 両）	北名古屋市（1 社・30 両）	大治町（2 社・78 両）
尾張旭市（1 社・6 両）	弥富市（1 社・28 両）	蟹江町（2 社・54 両）
豊明市（2 社・73 両）	あま市（3 社・40 両）	飛島村（—）
日進市（1 社・57 両）	長久手市（3 社・41 両）	
17 市町村（88 社・100 事業所）（5,980 両）		

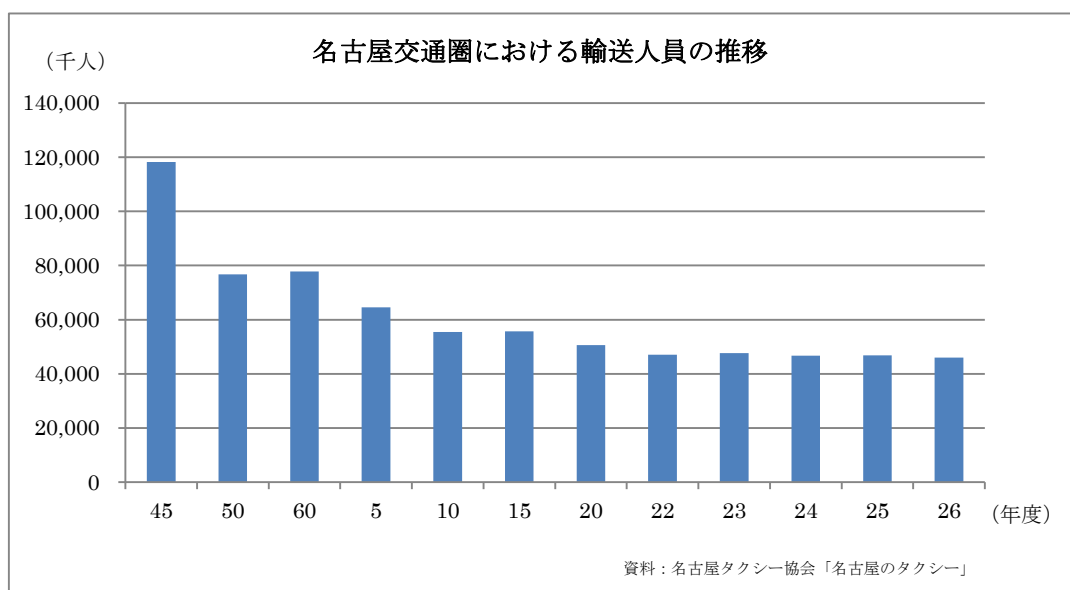


(イ) 名古屋交通圏の輸送実績の推移（タクシー需要の減少）

- 名古屋交通圏における法人タクシーの輸送人員は、モータリゼーションの進展や社会経済等の変化から昭和 45 年の 118 百万人をピークに長期的な減少傾向にあり、平成 26 年度の輸送人員は、ピーク時の 39%、46 百万人となっている。1 日当たりに換算する

と約 13 万人がタクシーを利用している(「名古屋タクシー協会」調べ)。これは、名古屋市内における公共交通機関利用者の約 7.7%がタクシーを利用していることになります(「名古屋統計なごや web 版」)。

- さらに、平成 20 年秋からの世界同時不況（リーマンショック）は名古屋交通圏のタクシー事業を直撃し、個人消費の低迷と法人顧客の経費節減等により、平成 21 年 4 月から平成 21 年 11 月のタクシー総実車キロは対前年同期比で 13.1%の落ち込みとなりました。
- 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を比較すると、実働率は平成 13 年度の 85.8%に対して平成 25 年度 78.2%と減少しています。運転者確保等の問題により保有車両のうち稼働する車両が減少傾向にあることから、効率的な車両の稼働となっていない。また、年間延べ実在車両数では、平成 13 年度は 2,489,191 両、平成 25 年度は 2,172,440 両と減少しています。
- 実在車両 1 両当たりの実車キロ及び運送収入は、実車キロでは平成 13 年度 64.3 キロ、平成 25 年度 56.3 キロと 12.4 ポイント減少し、運送収入では平成 13 年度 24,257 円、平成 25 年度 23,242 円と 4.2 ポイント減少しています。
- これに、平成 19 年に増収率 8.97%の運賃改定を行っていることから、運賃改定効果（増収率）を加味した運送収入ベースでは更に減少していることになり、タクシー車両数から見た生産性は著しく低下しているといえます。

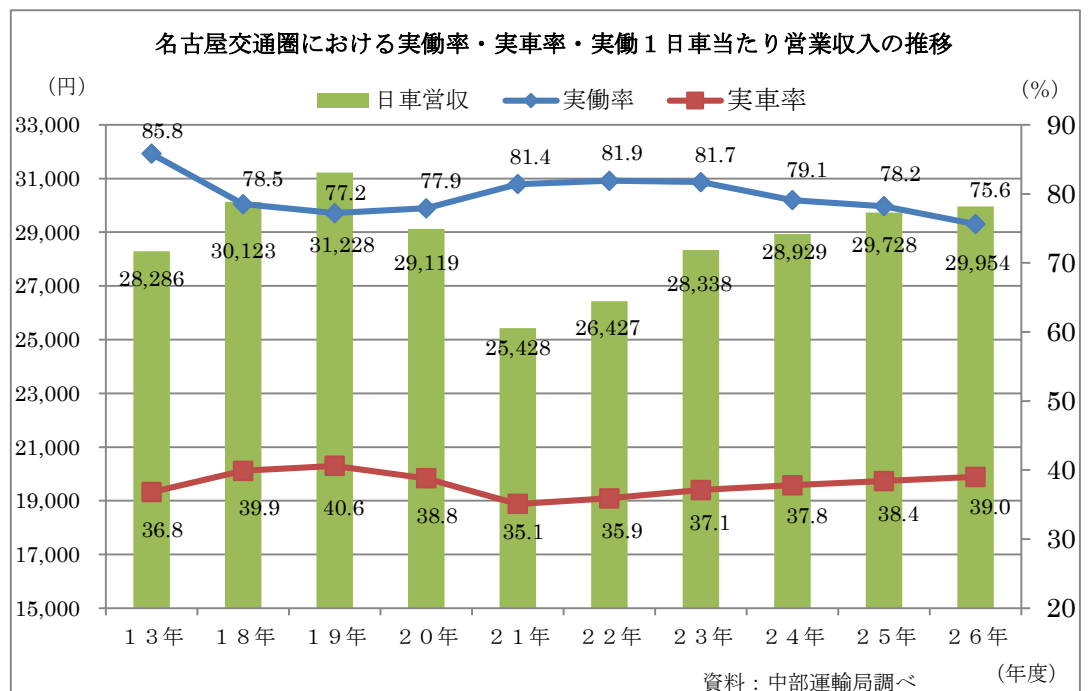
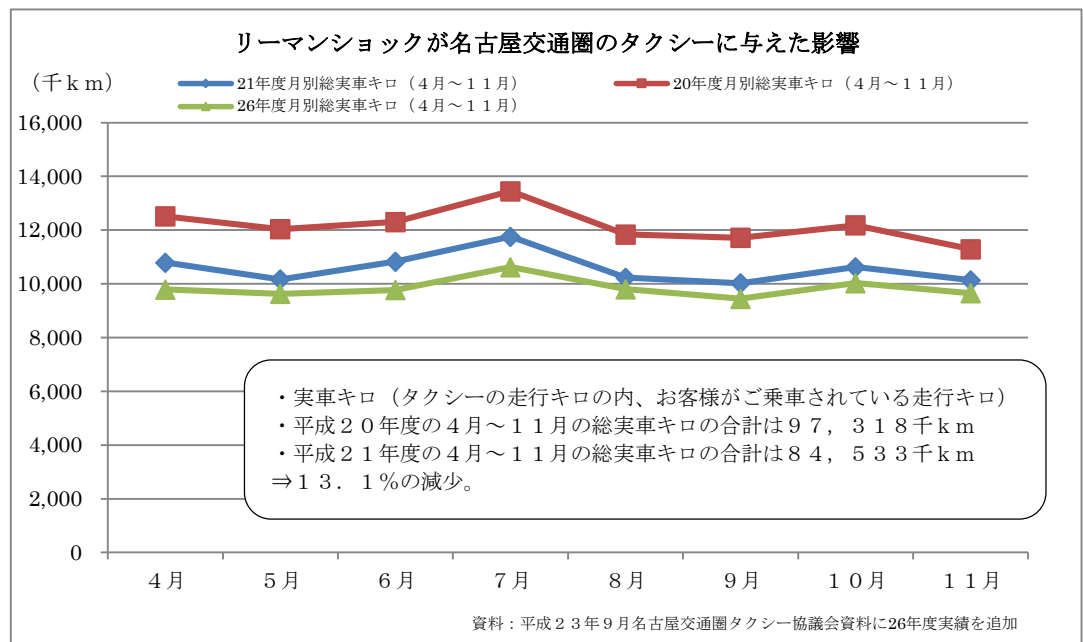


(ウ) タクシー需要の減少と過剰車両

- 平成 14 年 2 月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制が廃止されました。この規制緩和措置により、名古屋交通圏でも一部において増車が行なわれましたが、一般タクシー車両数の増加は、平成 14 年 3 月末の 6,855 台から平成 20 年 3 月末の 6,962 台と 107 台の微増に留まっています。
- しかしながら、名古屋交通圏では、平成 2 年度をピークとする総実車キロ 265 百万キロ

が規制緩和以前の平成 13 年度には 151 百万キロへと 43.1%減少した一方、平成 2 年度の車両数 6,519 台は平成 13 年度には 6,855 台へと 5.2%増加しています。

- これは、需要が減少する中で車両数の増加が進んだため、需給調整が行われていた規制緩和以前において既に車両数が過剰傾向にあったことを示しており、規制緩和による車両数の増加と近年のタクシー需要の更なる減少が進行する中で、車両数の過剰状況がより一層顕在化したものといえます。



(エ) 国土交通省が考える適正車両数

- 平成 21 年 11 月 30 日に開催された旧特措法に基づく第一回協議会当時、中部運輸局から示された適正と考えられる車両数（下限 5,524 台から上限 5,848 台）では、平成 21 年 9 月 30 日現在の車両数 6,874 台とは大幅な差がありました。
- 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）では、需要に見合った必要車両数 5,191 両（実働率 90%で算出した下限車両数）、削減目標車両数 5,497 両（実働率 85%で算出した上限車両数）となっており、平成 26 年度末法人タクシー車両数 6,060 両（ハイヤー除くと 5,980 両）と下限車両数との乖離率 14.3%、上限車両数との乖離率 9.3%となっています。

(オ) 車両の稼働率低下がもたらす「不都合」な事象の発生

- 現在の車両の稼働実態からすると、配車要請がピークとなる時間帯では、スムーズな配車ができないなどの問題が発生しています。つまり、適正車両数「削減目標車両数（上限車両数）」の算出方法は実態と合わないことを示しています。
- また、車両の稼働率の低下は、タクシー輸送の効率を悪化させ、タクシー事業の生産性をより一層悪化させることになります。結果、タクシー事業の総営業収入が低下して、経営が不安定になり経営基盤を悪化させることにより、安全対策をはじめ車両の更新等の必要な投資が滞ること「不都合」を発生させ、事故やトラブル多発により信頼感が失墜し、公共交通としての役割を果たせなくなるより大きな「不都合」なことが懸念されます。
- 平成 27 年 8 月 19 日付公示で国が示した適正と考えられる車両数（下限 5,191 両から上限 5,497 両）に対して、平成 26 年度末法人タクシー車両数は 6,060 両（ハイヤー除くと 5,980 両）であります。名古屋タクシー協会が実働率 76.6%（H27.7 実績）から試算した適正車両数「削減目標車両数（上限車両数）約 6,000 両」と平成 26 年度末法人タクシー車両数とほぼ同数であることは、車両の稼働実態上からはこれ以上の自主的な減車の必要性はないものと考えられます。
- 要するに単に全国一律同じ前提で過剰車両数を算出して問題視することではなく、車両の稼働率を低下させている原因、すなわち運転者不足を解消することが大切なことで、そのためには、運転者の労働条件を改善し、タクシー運転者が魅力ある職業として認知されなくてはなりません。

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

- 需給調整規制緩和にあわせて、タクシー運賃制度についても上限価格制の導入による弾力化が実施され、更に改正特措法の施行と同時に、特定地域及び準特定地域において公定幅運賃制度が採用されました。
- 名古屋交通圏では、平成 19 年秋に運賃改定を行っていますが、それ以降の運賃改定（消費税転嫁の改定除く）は行われておらず、公定幅運賃を適用したタクシー事業者の経営

合理化による利用者利便を最優先したタクシー経営が行われています。しかしながら、厳しい経済状況にあって需要が回復しない中、運転者不足もあって総営業収入は低下し、タクシー事業者の努力では解決できない数々の規制の壁に阻まれ、総営業収入に占める固定経費の割合が増加しつつあります。結果、赤字経営となる事業者が多数存在していますように、経営の合理化は限界にあります。

- 平成 24 年度の赤字事業者の割合は 57.5%だったものが、25 年度には 72.1%にも拡大し、26 年度でも 69.8%もの事業者が赤字経営となっています。この傾向は、100 両以下の中小規模に顕著に表れ、51 両以上 100 両以下では、24 年度 46.2%が赤字、25 年度には一気に 78.6%に増加し、26 年でも 67.9%が赤字となっています。さらに、21 両以上 50 両以下では、24 年度の赤字は 68.4%、25 年度は 74.3%に、26 年度には 80%と増加の一途であります。
- そのため、運賃改定の必要性を強く感じている事業者が存在する一方、タクシーの需要が減少する中での運賃改定を否定的に考える事業者も存在し、今後のタクシー活性化、需要回復による収益改善、固定費の削減、経営の合理化・効率化が運賃改定の動向に大きく影響するものと思われます。
- 現状の運賃改定システムでは、経費の大半を占める人件費と燃料費は企業努力だけでは吸収できない経費であり、前回の平成 19 年当時の運賃改定時のデフレ社会環境から現在のデフレ脱却インフレ誘導の流れへの対応が難しくなっている状況下では、タクシー産業における最低賃金への対応は、厳しい経営状況からして大変に厳しいものがあり、活性化の取り組みに影響を及ぼすだけでなく、タクシーを巡る諸問題への悪化へ波及することが懸念されます。
- 運転者不足が車両の稼働率を低下させると、タクシー輸送の効率を悪化させ、タクシー事業の生産性をより一層悪化させることになります。結果、タクシー事業の総営業収入が低下して、経営が不安定になり経営基盤を悪化させることにより、安全対策をはじめ車両の更新等の必要な投資が滞る「不都合」が懸念され、この投資ができないとなると事故やトラブル多発により信頼感が失墜し、公共交通としての役割を果たせなくなる「不都合」が懸念されます。
- 実働率の低下に伴う余剰車両を減車すれば固定費の削減は可能ですが、タクシー特措法（準特定地域）の下では一旦減車すると、必要な時に増車することは相当困難（認可基準の運用上不可能に近い）であり、タクシーの経営合理化の取り組みが進めにくい状況となっています。やがては資金繰りに支障をきたして事業を廃止し、又は、乗務員不足の結果労務倒産に至るケースが発生することが懸念されます。

（イ）燃料価格高騰への対応

- 経営コストの約 8.5%（全タク連調べ）を占める燃料価格（LPG）は、取引指標となる W T I 先物取引価格に引きずられ、全タク連試算 1ℓ 当たり価格が規制緩和時の平成 14 年度の CIF 価格（「Cost=FOB 価格、Insurance=保険料、Freight=運賃」の三要素から構成される原価格。原産国から日本に到着した時点の価格。CIF 価格は輸入コストの一部であり、輸入金融コスト、関税、石油税等が加算されたものが輸入コストとなる。）37,442 円であったものが平成 27 年 7 月の価格は 57,645 円とな

り、これに輸入コストを加えた小売価格に換算すると 73.2 円となり、経営を圧迫している要因のひとつとなっています。

- ・ タクシーの主な燃料は LPG であり、LPG 価格に大きな影響力を持つ原油価格の最近の値下がり傾向は大であるが、円安が輸入価格に影響していることから原油安額面通りに LPG の値下がりとはなっておらず、タクシー事業の営業費に占める燃料費の割合（8.5%）からすると、燃料価格の変動が収支に大きく影響し、厳しいタクシー事業の経営を一層厳しくしている一因となっていますが、名古屋交通圏のタクシーは平成 19 年の運賃改定以降の運賃改定を見送っていることから、タクシー会社が価格上昇分のコスト負担をし、経営を逼迫させている厳しい現状にあります。
- ・ 航空・物流業界や電力・ガス業界で導入されている燃料価格の変動に対応可能な制度がないタクシー業界では、企業努力で燃料価格の変動に対応していますが、燃料価格の変動が大きい現状では企業努力での吸収は非常に厳しいものがあります。

(ウ) 運賃制度の弾力化

- ・ 国土交通省の通達により、中小型車種区分解消・普通車統合の行政指導が行われているものの、運賃改定に合わせた車種区分の統合を前提としていることから、運賃改定を見送っている名古屋交通圏においては実現できていません。
- ・ 名古屋交通圏の運賃改定の現状として、タクシー事業者の経営合理化による利用者利便を最優先した事業経営が行われています。しかしながら、厳しい経済状況にあって需要が回復しない中、総営業収入は低下し、タクシー事業者の努力では解決できない数々の規制の壁に阻まれ、総営業収入に占める固定経費の割合が増加し、結果、赤字経営となる事業者が多数存在しているように、経営の合理化は限界とも言える状態にあります。
- ・ 極力運賃改定を見送って利用者利便に応えていることが、一方では中小型の統合に待ったをかけ、今後新しいタイプの新規開発車両（トヨタ次世代タクシー・2017 年度中の販売開始を想定）やすでに販売が開始されているニッサン・ユニバーサルデザイン車両（ニッサンバネット NV200）のいずれも小型車区分に該当する車両であると思われることから、中小型の統合問題はタクシー会社だけの課題ではなく、利用者の理解を得ていかななくてはならない課題でもあります。
- ・ 新規開発車両などは、車両価格の高価格化やハイブリット車両等のメンテナンスコストが増加することなどから、小型車運賃では経営的にコスト回収に問題があるため、小型車運賃を適用する限りにおいては、新規開発車両の導入に消極的になることは否めません。
- ・ タクシーが安心・安全を提供する公共交通機関としての使命を果たしていくためには、公定幅運賃による公平・公正な競争及び適正なコストと適正な運賃を前提に、事業運営上の法令遵守に必要なコスト、安全確保のコスト、顧客満足度を満たすコスト、新しいタクシーサービスを開発・提供するために必要な運賃制度の弾力化により、経済状況の変動等の外部要因及びタクシーに求められている社会的ニーズにしっかり対応していかななくてはなりません。

(エ) タクシー運賃と消費税

- ・ 運賃を考えるとときに忘れてはいけないことに消費税改定への対応方法があります。これは、消費税改定分を運賃に転嫁して、利用者に消費税改定分のご負担をお願いしなければならないことですが、現状においては、事業者の持ち出し負担が発生しています。
- ・ タクシー運賃への消費税の課税方法は、運賃料金に消費税額を含んだ内税方式にて国土交通省の認可を得ています。消費税改定分の増収効果を見込んだ上で、消費税改定に伴う運賃改定をしますが、消費活動が停滞することと同様にタクシー利用も減少し、消費税転嫁相当額の増収効果がないままに、タクシー事業者の負担により消費税を納税しなければなりません。
- ・ 今後、消費税率が 10% にもなれば、タクシー事業者の負担はこれまで以上となり、公正・公平な課税とは言えない問題でもあります。

(オ) 高齢者運賃割引拡大への課題

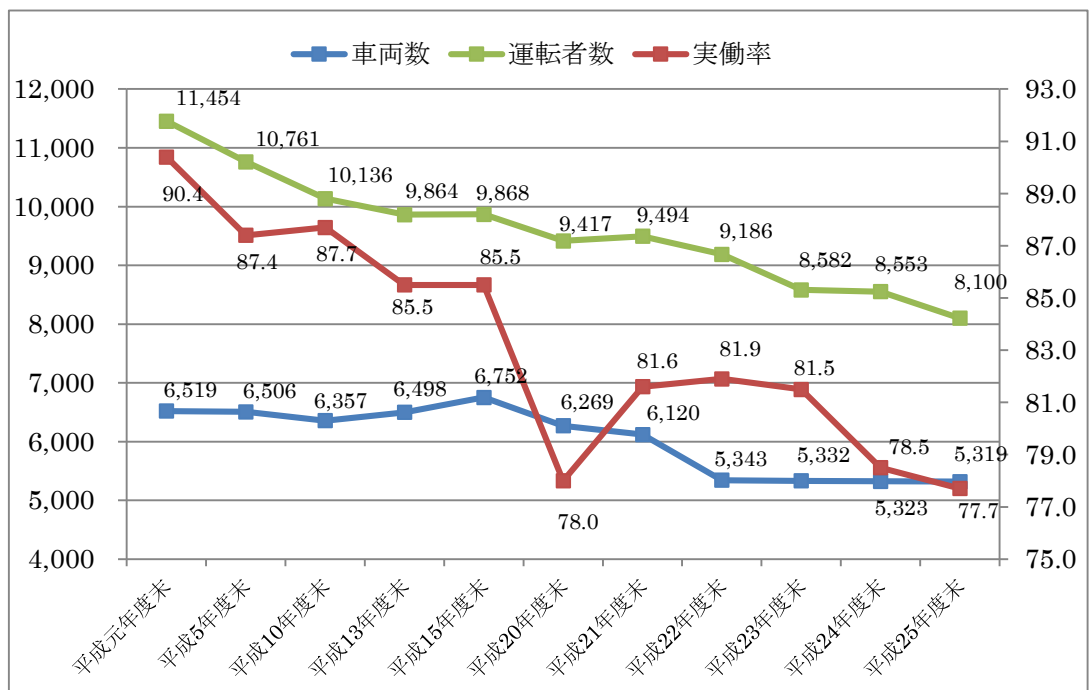
- ・ 名古屋交通圏のタクシーの多くは高齢者を対象にした公共割引を実施しています。この割引は、70 歳以上の高齢者を対象にタクシー会社の自主的に運賃の 1 割を割引くサービスですが、運転者の売り上げから割引き分を減額することなく、割引減収分(1 割) はタクシー会社が負担している割引です。
- ・ 70 歳以上の高齢者が運転免許証を返納した場合に本高齢者割引を適用することが可能です。この制度を活用して高齢ドライバーの運転免許証の自主的な返納を促し、少しでも高齢者の交通事故防止にタクシーが貢献したいと考えています。
- ・ しかしながら、今後高齢者人口が増加すること及び高齢者の運転免許証返納者が増加することにより、タクシー会社の負担増となることからタクシー会社の取り組みが消極的になることを懸念しています。

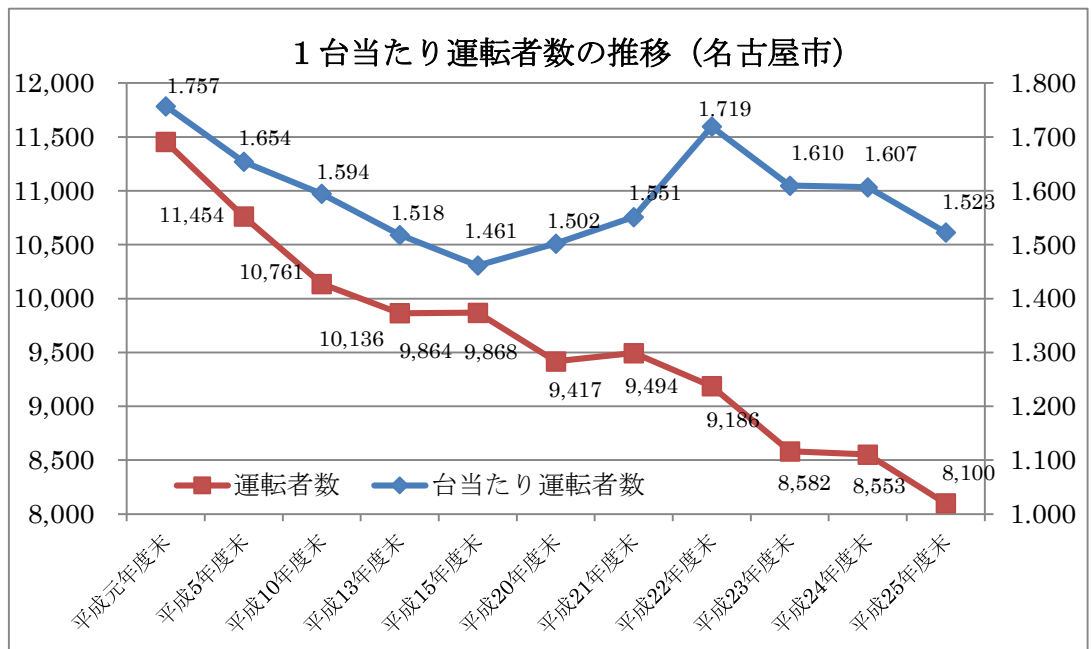
(ii) 運営面に関わる課題

(ア) 深刻な運転者不足

- ・ タクシー産業は典型的な労働集約型産業であり、労働時間の規制に基づき、1 台当たりの営業時間(車両の稼働時間) が最大となる様に運転者の勤務体制を整えることが行われていますが、しかしながら、現在では、運転者が不足して車両を最大限効率よく稼働させることは困難な状況となっています。また、利用者のタクシー利用方法がタクシーの効率的な稼働に影響を及ぼす事象など、運転者不足は各方面に「不都合」を発生させています。
- ・ 車両の減少傾向よりも運転者の減少傾向が大きく、更に実働率の減少傾向が一番大きくなっています様に、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り、“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”する名古屋のタクシーが地域・社会の交通インフラの機能低下・機能不全になることが最大の懸念であります。

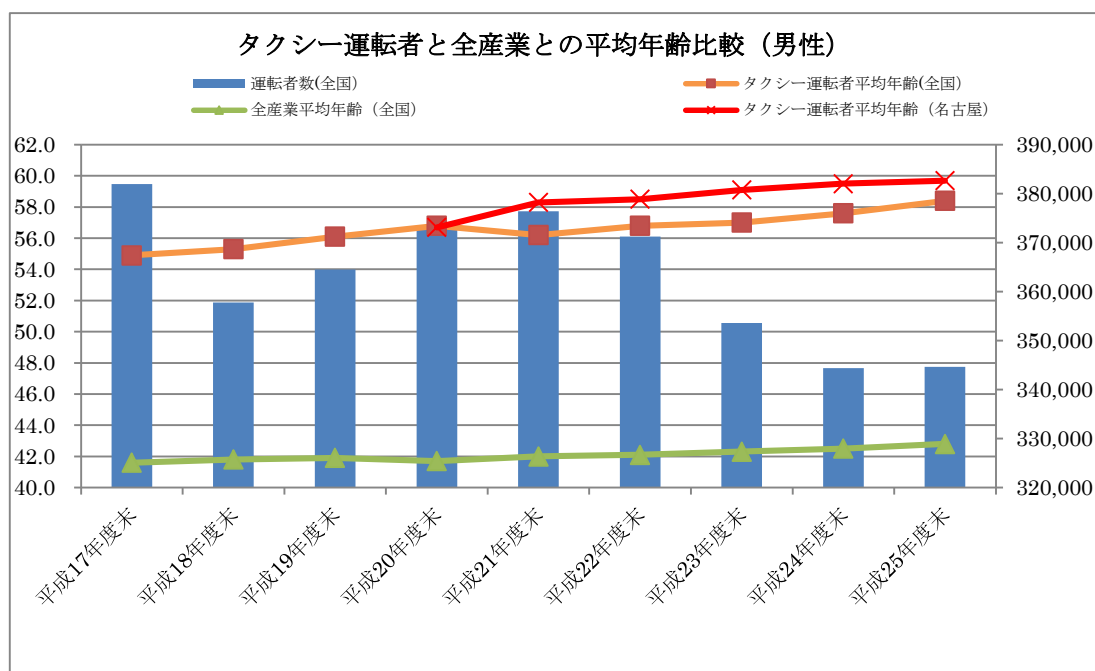
- ・ 「24 時間・いつでも・どこでも」タクシーの利用が難しくなり、深夜時間帯の運転者の確保ができないため深夜の運行を断念したり、逆に昼間時間帯の需要の少ない時間の運行を中断したり、配車要請がピークになると迅速な配車に支障が出るだけでなく、配車をお断りする「不都合」な事態が発生することが懸念されます。
- ・ 運転者不足により、効率を優先する経営が不効率な配車や近距離配車に目をつむることすら起きかねないことが懸念されます。このことは、タクシー全体の信頼感とタクシーサービスの低下につながり、さらにタクシー利用が減る悪循環に陥る負の連鎖を生じかねません。
- ・ さらには、地域によって差はあるものの、このままではタクシーがいつなくなるかも知れない状況に向かいつつあります。特に都心から離れるほど、地方にいくほどタクシーの効率的な運行ができないことは、タクシーの経営をより難しくし、市場原理に従ってタクシーサービスを提供する民間事業者だけでは維持できなくなる状況が生じていることは対処すべき喫緊の課題です。
- ・ タクシー会社は、絶えず求人広告などで運転者募集をしていますが、社会が好景気にあるときは中々人材が集まらないのがタクシー産業であり、不景気になるほど人材が集まる傾向にあります。これは、タクシー運転者を職業の選択肢と考える労働者が少なく、不景気で他産業に就職先がないときにタクシーに人が来ることが過去継続している様に不人気の職業イメージが定着しています。
- ・ 不人気の理由は、賃金が安い、労働時間が長いといったところが代表的な理由と思われますが、この不人気の理由を払しょくすることがタクシーの課題です。





（イ）益々高齢化する運転者

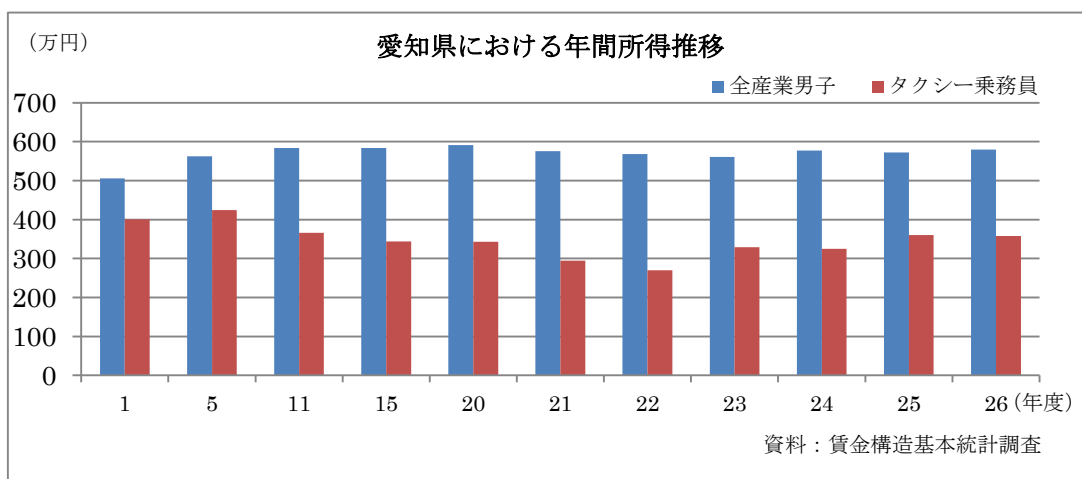
- ・ 名古屋交通圏におけるタクシー運転者の平均年齢は、平成 25 年度末では 59.7 歳であり、他の職業に比して著しい高齢化が進んでいます。なお、平成 21 年度末の全国平均年齢は、数十年来初めて前年の 57.6 歳を下回っています。これは経済不況による厳しい雇用情勢を背景に、長年にわたって運転者不足に悩まされてきた構造不況業種に指定されたタクシー産業への求職者が増加したためと思われますが、年月の経過とともに運転者が高齢化し、定着することにより、高齢者特有の健康に起因する新たな課題への対応が必要となります。
- ・ タクシーの最大の使命は「安心・安全」であることは言うまでもありませんが、新卒や若い人材、女性には不人気の職種で、男性高齢ドライバーが多く、プロのドライバーであっても年齢からくる運転操作への不安は年とともに増し、高齢者特有の疾病を意識した健康管理に取り組む「安心・安全」の確保に懸念があります。
- ・ また、今後 10 年もすると、高齢運転者が一気に退職し、タクシーの担い手がなくなり、必要なときタクシーの利用ができなくなることが強く懸念されます。
- ・ タクシー運転者の高齢化に歯止めをかけ、若い人材（新卒）・女性の採用が不可欠と考えますが、新規タクシー運転者の採用・育成には、第二種運転免許の取得をはじめとする運転者教育などに費用と時間がかかります。
- ・ 総営業収入の低下が新規採用への投資を敬遠し、手っ取り早く第二種運転免許を所持している運転者を確保するため、他社の運転者を引き抜くといった行為が新規運転者の採用を怠る「不都合」となり、運転者教育に消極的な姿勢を助長する「不都合」の連鎖が懸念されます。

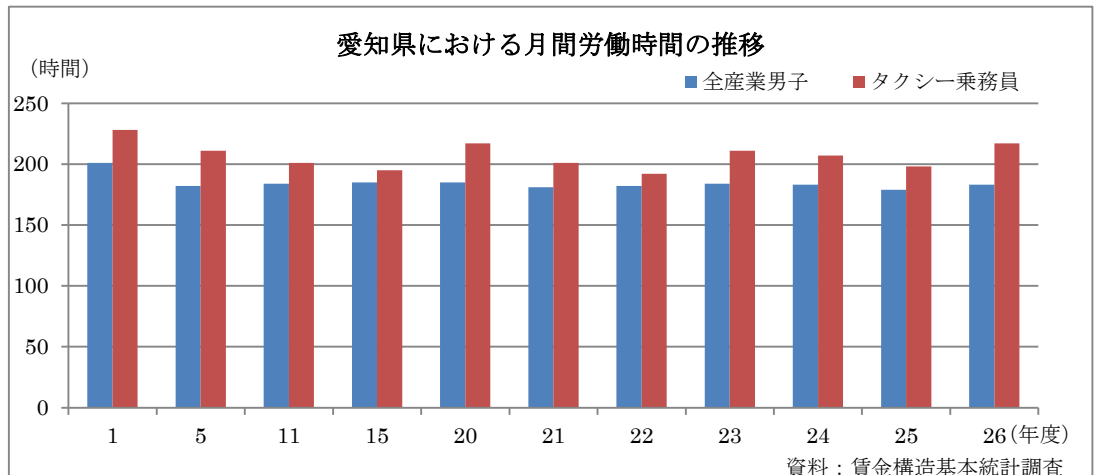


（注意事項）赤色線折れ線グラフ「タクシー運転者平均年齢（名古屋）」の平成17年度・18年度・19年度に対応するデータが明確でないため、名古屋地域の平均年齢は平成20年度以降をグラフ化した。

（ウ）運転者の労働条件の低下

- 歩合制賃金を主体とした賃金体系の下、タクシー1台当たりの運送収入の減少は運転者の賃金の低下を招き、平成26年度における愛知県全産業男子平均年収580万円に対し、同タクシー運転者の平均年収は358万円（税、社会保険料控除前の金額）と大きな格差が生じている。また、月間労働時間は、平成26年度における愛知県全産業男子平均183時間に対し、同タクシー運転者は217時間となっており、タクシー1時間当りに匹敵する賃金は1,218円で、全産業の2,103円に対して57.9%とかなり下回っている（厚労省賃金センサス、名古屋タクシー協会調べ。）。
- 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ります。また、運転者の労働条件を改善することは、タクシー特措法・改正タクシー特措法の一番の目的であり、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」を生じ、「安心・安全」や「持続可能性」への懸念を増すことになります。





(エ) 運転者の「安心・安全」意識・交通事故防止

- ・ タクシーに求められることは何と言っても「安心・安全」であります。運転者の接遇・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「安心・安全」の姿勢は常に検討すべき重要な課題です。
- ・ 運転者不足と高齢化は、運転者の「安心・安全」意識の面でも「不都合」なことを生じさせます。経験の長い高齢・ベテラン運転者の中には、運転者不足を背景に安全管理や労務管理、接遇などの教育指導に熱心なタクシー会社を敬遠し、安全管理、労務管理、教育指導に消極的なタクシー会社を転々とする運転者が存在しています。
- ・ 「安心・安全」意識の低い運転者の存在は、中途採用運転者を確保して経営を続けている経営者の新規運転者の採用及び運転者教育に消極的な姿勢を助長する「不都合」を生み出すだけでなく、タクシーサービスの質の低下につながり、結果としてタクシー全体のイメージを悪くする「不都合」への引き金になることを懸念しています。

(オ) 新規採用運転者の育成

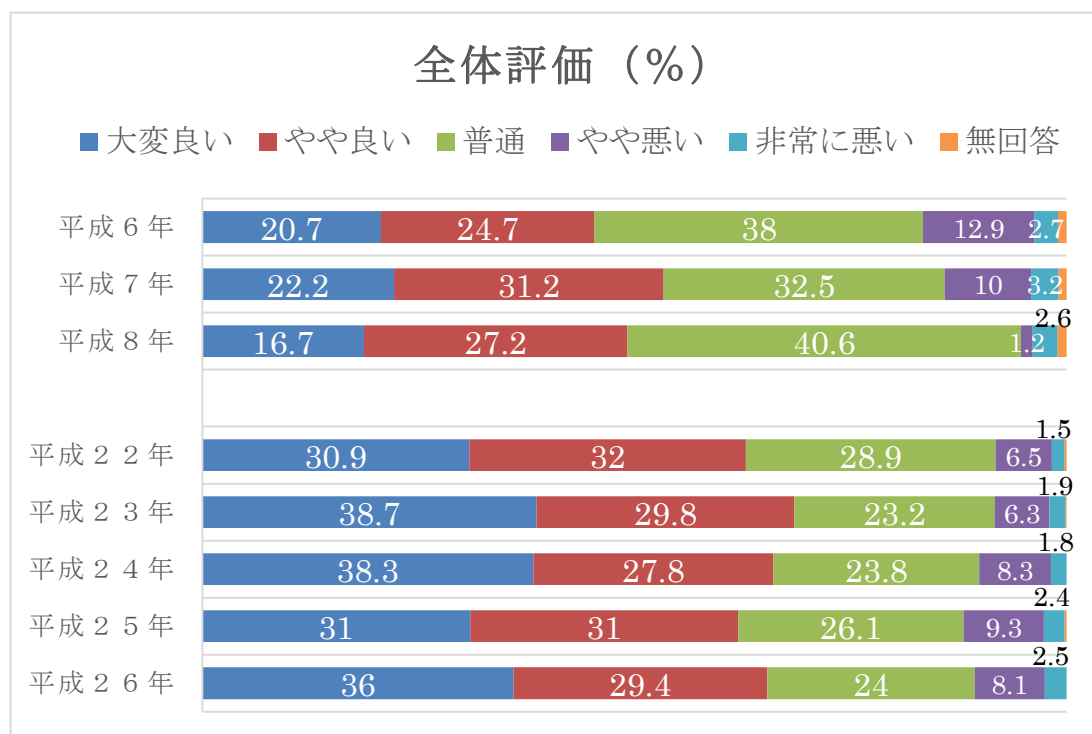
- ・ 新規採用運転者は「法令・安全・接遇・地理」に関する基礎的知識や接遇面でのスキル修得が必須で、持続可能なタクシー業界とするためにも新規採用運転者をしっかりと育成することが重要な課題です。

(カ) タクシーのコンプライアンスの確保

- ・ タクシー需要の減少と過剰な車両数の顕在化が相まって、タクシーが需要の多い栄、錦などの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の特定期間帯に集中することにより、駐停車違反や二重駐車など、一般交通の阻害や道路交通法に违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ます。
- ・ 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す。

(キ) タクシーモニター制度と評価改善のあり方

- ・ 名古屋タクシー協会では、平成6年からタクシーモニターを公募して、タクシー運転者の接遇や安全運転等の運転操作などについて、実際にモニターがタクシーに乗車して調査する取り組みを行っています。
- ・ 開始当初に比べて、全体的な評価は改善されてはいるものの、悪い評価の改善は頭打ちの状態にあり、10回に1回は悪いタクシーに乗ることになるような結果であります。また、評価項目ごとの評価では、評価の低い項目・評価の改善が思わしくない項目もあり、まだまだ改善しなければいけないことは残されています。
- ・ モニターを交えた意見交換では、評価の良い運転者（タクシー会社）と悪い運転者（タクシー会社）に2極化される傾向の意見が多くを占めています。現状の取り組みでは、モニターの評価が所属タクシー会社にバックされ、その後の教育指導は全面的に所属タクシー会社に委ねられていることが2極化の最大の原因と考え、ドライバー個人の問題もありますが、所属タクシー会社の運転者の教育指導の取り組みを強化していくことが課題となっています。



(ク) 地域における創意工夫・タクシーの利活用に関する課題

- ・ 地方部だけでなく、都市部でも民間バスの撤退は大きな問題となっています。上記のタクシーを取り巻く課題を勘案すると、今後タクシーの撤退が増加することが懸念されます。民間バス撤退後の多くは、地方公共団体が主体的にコミュニティバスなどのバス運行を確保する取り組みが行われていますが、路線のあり方や運賃のあり方については、関係法令の特例的な措置で、これを自由に設定できる「地域公共交通会議」の議論により、多種多様な乗合交通や運賃が実現しています。

- ・ タクシーはバスと同じく公共交通機関であり、地域の足を担う交通手段であることから、地域が必要とする、自由な発想の下に使いやすい・効率的な・安価なタクシーを検討していくことは必要なことと考えます。
- ・ しかしながら、民間バス撤退時の検討のケースと異なり、現状では地方公共団体と連携し、上記を達成するためのタクシーサービスの十分な検討がなされているとはいえませんが、ある地域では、タクシーの公共交通としての役割に目を向け、存続が難しくなったタクシーを上下分離方式で運行するタクシー（島根県津和野町では、町出資の第三セクターが車両などを保有して、公募民間事業者がタクシーを運行する「上下分離タクシー」を導入。）を運行して、高齢者や観光客の「足の確保」を図る取り組みが始まっております。地域の実情・事情に見合ったタクシーの確保維持存続方法が検討されています様に、タクシー事業者だけで考える問題・課題ではありません。

(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ります。政府は、2020年までに訪日外国人客を2,000万人にする目標を立てて、訪日外国人観光客の増加に種々の取り組みを行っています。中部運輸局が主体となって推進する「昇龍道プロジェクト」では、二次交通の重要性を指摘して分科会を設置して議論を進めています。外国人観光客が名古屋の街を楽しむためにも、「安心・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移動手段といえます。
- ・ 平成16年10月から、関係機関の協力の下、ガイド運転者の養成講習の実施とガイド運転者の認定を行い、観光コースを設定した「名古屋観光タクシー」を運行していますが、近年、輸送実績は芳しくありません。運転者不足のため、観光タクシーの要請には手が回らなかったことが主な要因と考えられます。
- ・ 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となってきます。

(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、地域社会に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、ゴミの不法投棄監視や街頭犯罪防止対策、大規模災害時の情報収集などにより、地域社会の安全・安心を支える取り組みを行っています。
- ・ 防犯においては、タクシーは24時間市中を走行しながら事故や犯罪の予防、子供の見守り、徘徊老人の探索等々タクシーの存在自体が地域社会に役立っています。また、最近では、ほとんどのタクシー車両はドライブレコーダーを装着しています。このドライブレコーダーの映像情報を警察当局に提供するなどして、児童連れ去り事件などの犯罪や事件・事故の未然防止と早期解決に協力しています。
- ・ 福祉においては、名古屋タクシー協会では、障害者福祉タクシー利用券の取りまとめ事務局として一部の自治体と連携して取り組んでいます。取扱自治体は一部でありま

す。障害者福祉タクシー利用券の制度自体は大部分の自治体が行っていますが、自治体と個別のタクシーとの契約となっているため、利用可能車両数は限られていることから利用者利便の面からも改善の余地が残されています。また、利用券のデザインや取り扱い方法も自治体ごとに多様であることが乗務員指導を難しくし、現場での対応にトラブルが増加しています。

- ・ 交通関係や地域の活性化においては、地方創生のための「地方版総合戦略」及び地方公共団体（地域公共交通会議）の作成する「交通計画」においても、“名古屋のタクシー日本一戦略（仮称）”との調和を図り、タクシーの役割・出来ることを通して、地域に密着したタクシーならではの地域社会との連携・地域貢献に努めていくことは益々重要な課題になってきます。
- ・ 市中のタクシーが地域社会に大きな貢献をしていることへの理解がタクシー運転者の職業イメージを高め、社会的評価を得ていくことは将来の担い手を確保していくためにも重要な課題と考えます。
- ・ タクシーは「あって当然・空気のような存在」と思われていませんか。このままではタクシーが周りからなくなる日もそれほど遠くありません。民間路線バスがいつしか撤退の道を歩み、地域の交通を支えるバスの役割がタクシーになりつつあるとしている状況にある中、タクシーが地方から順になくなりつつあることは、外資系企業による「安心・安全でない違法白タク」を引き込むことになりかねない大きな問題です。

(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発生しています。利用者にとっては待ち時間を少なくする知恵かも知れませんが、予約者宅に向かったタクシーは現地でその予約者を探してお待ちすることになり、時間的なロスを被ることになります。
- ・ その予約者を探してお待ちしている間は別の利用者の配車要請に応えることが出来ず、タクシーにとっての売り上げが減ることはもちろんのこと、他の利用者の利用機会を奪うことにもなります。
- ・ つまり、このロスはタクシー1台だけの問題だけでなく、地域全体のタクシー供給に影響を与える相当大的な問題でもあり、効率的な運行を阻害する「不都合」となっています。
- ・ この「不都合」がゆくゆくはタクシーの値上げにつながり、利用する側の「不都合」となり、値上げに伴い利用者が減るタクシー経営の「不都合」に転じ、経営の悪化はさらに深刻化するといった「不都合」の連鎖となることへの注意が必要です。

(イ) タクシーの乗降時の課題

- ・ タクシーを利用する際には、特に、交差点内や横断歩道、バス停などで交通阻害を発生させることなく、道路交通法に抵触しないように心がける必要があります。利用者、タクシー運転者双方が上記を遵守していくことが求められます。

(ウ) 利用者と運転者双方にとって良好な移動空間の確保

- ・ タクシーサービスの特徴には、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・享受していることが挙げられます。それゆえ、極些細な運転者の振る舞いが利用者の心情を深く傷つけ、結果、タクシーを利用しなくなることが生じ得ます。他方、利用者の方の振る舞いも同様に運転者の心情を傷つけ、労働環境を悪化させる可能性があることも忘れてはいけません。タクシーの活性化を進める上において利用者と運転者双方が互いに配慮することで良好な移動空間を確保することが求められます。
- ・ 運転者の労働条件を改善するための数々の取り組みが運転者自身の言動で無に帰するようなことは本末転倒も甚だしい限りです。そのことを運転者自身がきちんと自覚しない限り、何時まで経っても労働条件の改善は実現しないばかりか、自分自身の働く場所を失うことにもなりかねないことでもあります。タクシー運転者の職業イメージは向上することなく、タクシードライバーの担い手を確保できずにタクシーの将来を悲観することにもなりかねない問題と考えます。

(3) 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、「Ⅱ．戦略の目的及び目標」及び「Ⅲ．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。

Ⅱ. 戦略の目的及び目標^{*3}

(1) 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) 二地点間輸送にとどまらない附加価値の高いタクシーサービスの提供
- B) ハイグレード車両、ハイレベル乗務員によるハイグレードサービスの提供
- C) カード決済システムによる迅速な決済サービスの提供
- D) スマートフォン等配車アプリによる便利な配車要請サービスの提供
- E) デジタル GPS 無線ナビシステムによる効率的な配車サービスの提供
- F) その他利用者利便の向上に資するタクシーサービスの提供
- G) 人と環境に優しい車両等による快適なサービスの提供
- H) 観光タクシーの導入によるサービス提供

(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
- B) ユニバーサル研修の受講、車いすの取り扱い等の乗務員のレベルアップ
- C) 外国語対応が可能な運転者の増加・育成
- D) タクシー代行輸送による安心・安全の提供

② 地域・社会に貢献する日本一の名古屋のタクシー

(ア) 地域・社会を守る日本一の名古屋のタクシー

- A) 地域の防犯・防災に貢献する名古屋のタクシー

(イ) 地域・社会を支える日本一の名古屋のタクシー

- A) 福祉タクシーチケットの利便性向上
- B) 安心・安全をお届けする介護・緊急駆けつけ・見守り等サービス
- C) 障害者の雇用、障害者施設等の物品購入

(ウ) 地域・社会を盛り上げる日本一の名古屋のタクシー

- A) 観光ガイドタクシーの充実
- B) 外国人観光客が「安心・安全」に利用できるタクシー

(2) 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

- A) 経営の合理化・効率化に資する余剰車両の削減
- B) 経営の合理化・効率化に資する経費（固定費）削減
- C) タクシー運賃の消費税転嫁方法の変更（外税化への転換）

(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への対応

- A) 運賃改定時の利用者理解対策

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、効率的な配車

- A) 給与体系・労働時間の改善による定着率の向上
- B) 新規・新卒・女性運転者の採用
- C) 効率的なタクシー配車

(イ) タクシーの「安心・安全」対策

- A) 「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」への転換
- B) 安全運転・接客態度の向上等に資する運転者教育・研修等の充実
- C) タクシーモニター制度の継続及び評価改善
- D) 運転者の健康管理の徹底と安心・安全確保

E) 「事業用自動車総合安全プラン 2009」の推進

(3) 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・利用の適正化（タクシーの利用方法）

(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
(違法駐停車タクシーの客待ち待機の解消)

(イ) 後席（全席）シートベルトの着用推進

(ウ) 利用者・運転者双方にとって良好な移動空間の確保

(4) 地域との連携強化

① 日常におけるタクシーとの連携

② 防犯におけるタクシーとの連携

③ 福祉におけるタクシーとの連携

④ 地方公共団体（地域公共交通会議等）が作成する「交通計画」との連携

⑤ 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」との連携

⑥ 「安心・安全ではない違法白タク」阻止に向けた連携

III. 活性化事業及びその他の施策等※⁴

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) 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）

① タクシー事業者

(ア) 二地点間輸送にとどまらない附加価値の高いタクシーサービスの提供

A) 子育てタクシー、マタニティタクシー他の附加価値の高いタクシーサービスの提供

(イ) ハイグレード車両、カード決済システム等によるタクシーサービスの改善

A) ハイグレード車両、ハイグレード乗務員によるハイグレードサービスの提供

B) カード決済システムの導入拡大

(クレジットカード・プリペイドカード・交通系 IC カード・アプリを介した決済 他)

C) スマートフォン等配車アプリによる便利な配車要請サービスの提供

D) デジタル GPS 無線ナビシステムによる効率的な配車サービスの提供

E) 車内インターネット環境の整備（フリーWi-Fi）

F) 運賃検索システム「タクシー料金検索システム」の導入によるサービスの提供

G) 観光ガイドタクシーの運行及びガイド運転者養成他によるガイドサービス提供

(ウ) 人と環境に優しい車両による快適なサービスの提供

- A) 人に優しいユニバーサルデザイン車両の導入（次世代タクシー他 UD 車）
- B) 環境に優しい車両の導入（電気自動車、燃料電池自動車、LPG）ハイブリット車、クリーンディーゼル車等）
- (エ) “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
 - A) 運転者の確保、車両の稼働率改善、効率的配車等による供給体制の整備
- (オ) ユニバーサル研修の受講
- (カ) 有資格者・福祉専門家による車いすの取り扱い等障害者対応の知識習得乗務員研修
- (キ) 外国語対応が可能な運転者の増加、育成
- (ク) タクシー代行輸送による安心・安全の提供
- (ケ) 安心・安全をお届けする介護・緊急駆けつけ・見守り等サービスの提供

② 地方公共団体（協議会に参加している地方公共団体）

- (ア) 「交通計画」へのタクシーの位置づけ・役割等の記載、地方公共団体の状況や必要に応じた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）
- (イ) 名古屋交通圏内地方公共団体が作成する「地方版総合戦略」への地方公共団体の状況や必要に応じたタクシーを活用した施策・事業の記載及び実施

③ その他の構成員

- (ア) 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

(2) タクシー供給の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（タクシー事業者・タクシー協会）

- (ア) 自主的減車への取組
 - ・ 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し、全国一律固定の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、地域の実態に即した（名古屋交通圏平成 27 年 7 月期実績稼働率 76.6%）余剰車両の解消に努めることを基本とする。

② 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）

- (ア) 余剰車両の削減に努めて経営の合理化とともに活性化事業に取り組みます。
 - ・ 「預かり休車（余剰車両を一時的に休車（減車）して、需要が回復したとき自由に休車した車両を復活する措置）」制度の要望・実現により、余剰車両を削減して経営合理化に努め、活性化の取り組みを推進するとともに、需要増に応えるため必要に応じて事業者の自主的判断に基づく回復増車に取り組みます。
 - ・ また、厳しい経営状況の下では活性化事業に資金を投じるにも非常に厳しい状況にあ

るため、中々取り組みにくいことが活性化のネックとなっているものと思われます。そのため、余剰車両を削減して経営合理化する「預かり休車」制度を要望・実現することで、活性化に取り組む経営環境を整え、利用者利便の向上に資する活性化事業に取り組みます。

(イ) 固定経費削減を通して経営環境の改善に取り組みます

- ・ LPG 燃料価格の変動が大きく企業努力での吸収は非常に難しくなっています。これを打破するには運賃改定を行うのが近道ではありますが、タクシー業界に認められていない「燃料サーチャージ」制度の要望・実現により、燃料価格の高騰に対応して経営環境の改善に取り組みます。
- ・ 新規タクシー運転者の採用・育成には、第二種運転免許の取得をはじめとする運転者教育などに費用と時間がかかります。また、タク特法（タクシー運転者登録を受けないことにはタクシーに乗務できないことなどを規定した法律）の規定に基づく運転者登録、登録の要件となる講習の受講・修了、「法令・安全・接遇」試験及び合格、「地理」試験及び合格には最低 3 日間の日にと手数料負担が必要です。運転者不足を補う新規運転者採用に取り組むとともに、これらの必要経費軽減に資する労働関係の各種助成金活用セミナー等を開催して、助成金の有効活用により経営環境の改善に取り組みます。

(ウ) 消費税外税転嫁方法への対応

- ・ 消費税外税転嫁の要望・実現により、適正な消費税転嫁に必要な 1 円単位の運賃適用の煩雑さを考慮した運用をしなければいけません。IC カード・クレジットカードなどの決済システムや、運賃収入全体で適正な消費税転嫁とする運賃改定に努め、利用者の理解を得て取り組んで参ります。

(エ) 経営合理化が限界なときは運賃改定に理解を求めて参ります

- ・ タクシー事業者の企業努力による経営改善は限界にあります。適正な「経営の適正化」が進まないときは、協議会における公定幅運賃変更に係る取り組みを通してタクシー利用者の理解を求めて参ります。
- ・ 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。経営基盤を安定させて事業意欲を高め、良質かつ安定的なタクシーサービスを提供して参ります。

③ 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）

(ア) 運転者の労働条件の改善

- ・ 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。
- ・ 多様な働き方、多様な勤務形態により、総労働時間の短縮とともに歩合給の利点を活かしつつ、固定給による安定的な給与体系に基づいた労働条件改善により、タクシー運転者の定着率向上に取り組みます。
- ・ やる気のある・営業成績の良いドライバーを育て、賞与などで成績（売上）に応じた報酬やキャリアアップなどの待遇改善を通して労働条件全体の底上げに取り組みます。

(イ) 新規運転者の採用

- ・ 労働条件の改善とともに新規・新卒・女性運転者の採用に取り組みます。
- ・ 女性運転者を増やすために必要となる職場環境の整備に取り組みます。
- ・ タクシー運転者・女性運転者に対するセクハラ・パワハラ・暴言、酔客・泥酔客への対策を講じて取り組みます。

(ウ) 効率的なタクシー配車

- ・ 運転者を確保して車両の稼働率を向上して効率的なタクシー配車に取り組みます。
- ・ デジタル GPS 無線・スマホアプリを活用した効率的なタクシー配車に取り組みます。

(エ) タクシーの「安心・安全」の適正化に関すること

A) 「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」への転換

- ・ 「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」については、平成22年4月19日に改正前の特措法に基づいて作成された「名古屋交通圏タクシー協議会地域計画」の目標のひとつでもあり、これを本戦略においても継承して取り組み、サービスで競争する経営方針、企業風土及び企業文化を醸成します。
- ・ 中型車と小型車の車種区分を統合して普通車区分への一本化により、小型車のグレードアップを促進して利用者サービスを向上します。しかしながら小型車の値上げを伴うことから利用者の理解を得て取り組んで参ります。
- ・ 名古屋交通圏における主力車種は中型車（全体の85.4%）ですが小型車両も一定程度（14.0%）使用されています。小型車両に対する需要は、JR名古屋駅のタクシー乗り場（中型車と小型車を区分した乗り場）における中型車と小型車の名古屋駅構内入講比率（中型車約39%、小型車約61%）と名古屋交通圏全体の中小型の割合からすると小型車の回転（稼働）が高いことを示しています（入講比率は名古屋駅タクシー構内営業会調べ）。
- ・ しかしながら、タクシーサービスの改善（車両の高級化、次世代タクシー・ユニバーサルデザイン車両の導入、運転者の資質向上、日本一のタクシードライバーの育成等）を進めるためには、「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」に転換して、サービスで競争する経営方針、企業風土及び企業文化を醸成していくことが必要と考えます。
- ・ 小型車に一定のニーズがあるため、車両の高級化や運転者教育等のタクシーサービスの改善に努力をしなくても経営ができるとするならば、利用者に対して何と説明するのか。料金を含めた中小型の運賃差を解消して同じ条件の下に「サービスで競争するタクシー」経営方針、企業風土及び企業文化への転換の試金石と考えます。

B) 安全運転・接客態度の向上等に資する運転者教育の充実

- ・ 各タクシー会社における運転者教育の充実に取り組みます。
- ・ 名古屋のタクシーは「タクシーサービス10則」を徹底します。
 - 服装・身だしなみは、常に端正・清潔にし、手入りを怠らないこと。
 - 車両の手入れは入念に、車内は清潔を維持すること。
 - トランク内は整理・整頓し、利用客の手荷物の積降ろしには積極的に協力すること。

- 乗降車時のあいさつは礼儀正しく、言葉は丁寧に笑顔で接すること。
- 初乗り料金のお客は、特に大切にすること。
- 道順はお客に確かめ、安全運転に徹すること。
- カーラジオは、お客の好みに応じて操作し、適音量にすること。
- 車内での対談は明るく交し、喫煙は絶対にしないこと。
- 急発進、急停車、割込み等、無謀運転は絶対にしないこと。
- つり銭は、早く早く差し出し、忘れ物がないかひと声かけること。

- ・ 新規採用運転者を対象とした運転者登録制度に基づく講習・試験を活用して、法令知識、安全知識、接客知識、地理知識習得に取り組みます。
- ・ タクシー会社が自主的・自発的に運転者教育に取り組む方策について、監督官庁の指導・協力の下に効果的な方策を調査研究して取り組みます。

C) タクシーモニター制度の継続及び評価改善

- ・ 平成 6 年から取り組んでいるタクシーモニター制度を継続して、利用者の意見・評価をタクシーサービスの改善に取り入れて評価の改善に取り組み、日本一のタクシードライバーを目指して取り組みます。
- ・ 安全管理・運転者教育指導に消極的なタクシー会社を減らすことによりタクシー会社間の評価の差を解消して、運転者不足を背景に評価が芳しくないタクシー会社を転々とする運転者を減らしていきます。

D) 運転者の健康管理の徹底と安心・安全確保

- ・ 運転者の健康管理に関する取り組みを進めて参ります。

E) 「事業用自動車総合安全プラン 2009」の取り組み推進

- ・ 国土交通省（中部運輸局）は、2009 年に“今後 10 年間で死者数半減”“今後 10 年間で人身事故件数半減”“飲酒運転撲滅”を掲げた「事業用自動車総合安全プラン 2009」の取り組みをはじめ、バス・タクシー・トラックの運輸部門がそれぞれの事故防止対策の取り組みを開始しました。
- ・ 愛知県全域の目標では、2008 年（平成 20 年実績）死者数 1 人、人身事故 865 件、飲酒運転 0 件に対して、中間年でもあります 2013 年（平成 25 年実績）死者数 0 人、人身事故 778 件、飲酒運転 0 件を達成。“人身事故件数半減”に向けて取り組んで参ります。

(3) タクシー利用の適正化に関すること（タクシー協会・タクシー事業者、タクシー利用者、警察署）

(ア) 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ついて、利用者の皆様方のご理解とご協力をお願いします（利用者への要望）。
- ・ タクシー適正利用広報活動に取り組みます。

(イ) 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。
- ・ 道路交通法に違反して違法駐停車場所で待機しているタクシーの取り締まり。
- ・ タクシー安全乗降広報活動に取り組みます。

(ウ) タクシー利用の適正化

- ・ 後席（全席）シートベルトの着用推進・着用広報活動に取り組んで参ります。
- ・ 利用者・運転者双方にとって良好な移動空間を確保するための取り組みを推進します。

(4) 地域との連携強化

① 日常におけるタクシーとの連携

地域社会に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取り組んで参ります。

【主な取り組み】

- ・ ゴミの不法投棄の情報提供に関する協定（H13.4.23 名古屋市）
- ・ 災害時の情報収集に関する協定（H21.9.11 名古屋市消防局と協定締結、H26.9.19 国土交通省中部地方整備局・同中部運輸局と協定締結）
- ・ 春夏秋冬の交通安全運動に参画
- ・ 春夏秋冬の安全なまちづくり県民運動に参画
- ・ 暴力追放愛知県県民会議に参画
- ・ 愛知県道路交通環境安全推進連絡会議に参画
- ・ 愛知県交通安全協会に参画
- ・ 愛知県高速道路交通安全協議会に参画
- ・ 愛知県交通安全推進協議会に参画
- ・ 愛知県安全街づくり推進協議会に参画 他

【主な善行表彰】

- ・ 平成 27 年 9 月 3 日
タクシー営業中に火災を発見、初期消火にあたり被害を最小限に努めた。

② 防犯におけるタクシーとの連携

タクシーの特性を活かして、24 時間市中における監視活動により事故や犯罪の予防、子供の見守り、徘徊老人の探索等々取り組んで参ります。また、タクシー車両搭載ドライブレコーダーの映像情報などの提供を通して、事件・事故の未然防止と早期解決に協力して参ります。

【主な取り組み】

- ・ ひったくりなど街頭犯罪監視活動「走る 110 番」（H16.4.22 愛知県警察本部）
- ・ コンビニエンスストアに対するタクシーの立ち寄りに関する覚書（H21.12.1 愛知県コンビニエンスストア防犯対策協議会、愛知県警察本部）など
- ・ ドライブレコーダー等の記録データの提供に関する協定（H25.8.1 愛知県警察本部）
- ・ 路上寝こみ者等の礫過事故防止に関する協定（H26.4.1 愛知県警察本部）

【主な善行表彰】

- ・ 平成 27 年 3 月 30 日
タクシー強盗犯人を追跡、逮捕に協力した。
- ・ 平成 27 年 7 月 13 日
タクシー乗客の振り込め詐欺被害を未然に防止した。

③ 福祉における地域との連携（タクシー事業者、タクシー協会、名古屋交通圏内地方公共団体（愛知県及び市町村）、名古屋市身体障害者福祉連合会）

(ア) 障害者福祉タクシー利用券の利便性向上

- ・ 障害者福祉タクシー利用券の自治体との連携先を増やして取り組んで参ります。
- ・ 自治体との個別契約を協会との一括契約にして、利用できるタクシーを増やして利便性を向上します。
- ・ 利用券のデザインや取り扱い方法の統一化について検討して参ります。
- ・ 利用券のデザインや取り扱い方法を統一することで乗務員の取り扱いを簡素化し、トラブル防止及び利用者の満足度向上を高めて参ります。

(イ) 障害者の雇用等による社会貢献（タクシー事業者、名古屋市身体障害者福祉連合会）

- ・ 障害者の雇用を増や取り組みをして参ります。
- ・ 障害者施設・障害者団体が販売する物品購入に取り組みます。
- ・ 障害者施設・障害者団体から専門講師の派遣を受けて行う障害者対応等の人材育成研修に取り組みます。

(ウ) 高齢者割引の実施

- ・ 70 歳以上の高齢者を対象にした公共割引を継続して取り組んで参ります。
- ・ 70 歳以上の高齢者公共割引（運転免許証返納割引を含む）は、タクシー会社の自主的取り組みで実施していることから、今後高齢者の増加及び運転免許証返納者の増加への対応方法について検討して参ります。

④ 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連携（名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員となっている地方公共団体）

(ア) 平成 27 年 3 月 16 日付け、名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長から名古屋交通圏内地方公共団体（地域公共交通会議等会長）あて「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長からの要請事項（下記）」を提出しております。

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で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。

⑤ 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」との連携 (タクシー事業者・タクシー協会、名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員となっている地方公共団体)

(ア) 愛知県及び名古屋市が作成する「地方版総合戦略」と連携して取り組んで参ります。

(イ) 愛知県及び名古屋市以外の市町村が「地方版総合戦略」を作成する場合は連携して取り組んで参ります。

⑥ 「安心・安全ではない違法白タク」阻止に向けた連携

(ア) 外資系企業による「安心・安全ではない違法白タク」に関する情報提供・情報共有

(イ) 外資系企業による「安心・安全ではない違法白タク」阻止に向けた共通認識

(ウ) 外資系企業による「安心・安全ではない違法白タク」を必要としない交通政策の企画立案実施。

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

① 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制度の弾力化の実現（国土交通省）

- ・ 「子育てタクシー」「マタニティタクシー」などのタクシーサービスの提供は、通常のタクシーに比べて手間のかかる効率の悪いタクシーサービスであります。しかしながらこれらのニーズに的確に応え、附加価値の高いタクシーサービスを普及していくためには、通常のタクシー運賃（割増運賃含む）をそのまま適用することではなく、手間のかかる効率の悪いタクシーサービスに見合った運賃を明示的に開示して、利用者の理解を得てサービスを提供することを可能にしていけない限り、運転者の売り上げに影響する高付加価値タクシーサービスの提供に積極的に取り組むタクシー事業者は少ないと考えます。
- ・ そのため、「手間」に相当する部分の運賃のあり方を手当てしなくてはならないことと考えます。通常のタクシー運賃にサービスに応じた料金をセット化した「サービスに応じた運賃」を提供するための運賃制度の弾力化により、利用者が求めるニーズに応じたサービスを提供することで、潜在需要を掘り起こすことにつながるものと考えます。

② 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）

- ・ 改正タクシー特措法（準特定地域）の下では、一旦減車すると必要な時に増車することは相当困難です（認可基準の運用上不可能に近い）。そのため、率先して自主的減車を実施するタクシー会社は少なく、効果的に減車を促す仕組みと相まって活性化事業に取り組む経営環境を改善する取り組みは不可欠と考えます。
- ・ 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された場合は、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」回復増車を実施していない場合、又は、「預かり休車」回復増車台数が「預かり休車」実施台数以下の場合で、「預かり休車」との差に限定。）権利を附加する対策が同時に必要となります。

(イ) 運賃審査方法の転換（国土交通省）

A) 燃料価格の変動に対応する「燃料サーチャージ」の導入実現

- ・ 現行行われている運賃改定の必要性等を判断する70%ルール（その地域のタクシー車両数の70%以上に相当するタクシー会社の運賃改定申請があって初めて運賃改定の審査が行われる）及び当該審査における総括原価方式（原価を積み上げてコストを算定する方法）を改め、燃料価格の上昇分を運賃に転嫁する「燃料サーチャージ」制度の導入が必要です。

B) 消費税転嫁の外税化のため審査方法の変更

- ・ 消費税転嫁外税化への取り組みには運賃改定審査方法（総括原価方式）の変更が必要となります。総括原価査定に消費税分を加えない審査方法への転換を図り、タクシー利用時の消費税額を明確にして、お客様に消費税転嫁の運賃改定へのご理解を得ていくためにも運賃審査方法の転換は必要と考えます。売上に応じて消費税を後納する売上税的な課税方法となっている現行の内税課税方法は解消していくためにもなくてはなりません。

(ウ) タクシー利用の適正化の実現（タクシー利用者、国土交通省、中部運輸局、警察）

- ・ 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の利用（乗車・降車）
- ・ 道路交通法に違反して違法駐停車場所で待機しているタクシーの取り締まり
- ・ 後席（全席）シートベルトの着用
- ・ 女性運転者に対するセクハラ・パワハラ・暴言などや酔客・泥酔客への対策に必要となるタクシー利用に係る標準運送約款の改定（乗車拒否とならない適正なタクシー利用を促す労働環境の整備）。

(エ) タクシーモニター評価の改善に資する調査研究への協力（中部運輸局）

(オ) 運転者指導教育の改善に資する調査研究への協力（中部運輸局）

III. 「活性化事業及びその他の施策等」の実施主体と実施記事

1. 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

(1) 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）

① タクシー事業者

施 策 （ 事 業 名 ）	実施時期目標
(ア) 2 地点間輸送にとどまらない附加価値の高いタクシーサービスの提供 A) 子育てタクシー マタニティタクシー その他（ ）	随 時
(イ) ハイグレード車両等タクシーサービスの改善 A) ハイグレード車両 A) ハイグレード乗務員 B) カード決済システム C) 配車アプリ D) デジタル GPS 無線ナビシステムによる配車効率化 E) 車内インターネット環境の整備（フリーWi-Fi）	随 時

F) 「タクシー料金検索システム」によるサービスの提供 G) 観光ガイドタクシーの運行 G) 観光ガイドタクシーの運転者養成	
(ウ) 人と環境に優しい車両の導入 A) 人に優しいユニバーサルデザイン車両の導入 B) 環境に優しい車両の導入	随 時
(エ) 24時間・いつでも・どこでも・誰でも・気軽に利用できる体制整備 A) 運転者の確保、車両の稼働率改善、配車効率化	随 時
(オ) ユニバーサル研修の受講	随 時
(カ) 有資格者・福祉専門家による車いすの取り扱い等障害者対応に係る知識習得乗務員研修	随 時
(キ) 外国語対応が可能な運転者の増加、育成	随 時
(ク) タクシー代行輸送による安心・安全の提供	随 時
(ケ) 安心・安全をお届けする介護・緊急駆けつけ・見守り等サービスの提供	随 時

② 地方公共団体（愛知県、名古屋市、その他市町村）

施 策 （ 事 業 名 ）	実施時期目標
(ア) 地方公共団体が作成する「交通計画」へのタクシーの位置づけ・役割等の記載	随 時
(イ) 地方公共団体の状況や必要に応じたタクシーを活用した施策・事業の実施	
(ウ) 地方公共団体が作成する「地方版総合戦略」への地方公共団体の状況や必要に応じたタクシーを活用した施策・事業の記載及び実施	随 時

③ その他協議会構成員

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
(ア) 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

(2) タクシー供給の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) 自主的減車への取り組み	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
(ア) 預かり休車制度の実現・余剰車両の解消・経営合理化	タクシー協会 タクシー事業者	随 時
(イ) 固定費削減経営合理化・経営環境の改善 A) 燃料サーチャージの実現・経営環境改善 B) 新規運転者採用に伴う経費削減	タクシー協会 タクシー事業者	随 時

C) 助成金活用セミナーの開催		
(ウ)消費税外税転嫁方法への対応	タクシー事業者	随 時
(エ)運賃改定（公定幅運賃変更）時の利用者理解対策	タクシー協会 タクシー事業者	随 時

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
(ア) 運転者の労働条件改善 A) 実車キロ、日車営収等の改善 B) 固定給与の導入	タクシー事業者	随 時
(イ) 新規運転者の採用（新規・新卒・女性）・増進 A) 新規運転者採用 B) 新卒運転者採用 C) 女性運転者採用	タクシー事業者	随 時
(ウ) 効率的なタクシー配車	タクシー事業者	随 時
(エ) サービスで競争するタクシーへの転換 A) 中小型統合（普通車） B) サービスで競争する経営方針、企業風土・文化の醸成	タクシー事業者	随 時
(オ) 安全運転、接客態度の向上等に資する運転者教育研修 A) 運転者教育指導の充実 B) タクシーサービス 10 則の徹底 C) 新規運転者の登録制度を活用した講習・試験 D) 運転者教育を充実させるための取組の調査研究	タクシー事業者	随 時
(カ) タクシーモニター制度・評価の改善	タクシー協会 タクシー事業者	随 時
(キ) 運転者の健康管理に関する取り組み	タクシー事業者	随 時
(ク) 「事業用自動車総合安全プラン 2009」の取り組み推進	タクシー協会 タクシー事業者	随 時

(3) 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
(ア) タクシー配車の適正化 A) タクシー配車要請の適正化・効率化への協力要請 B) タクシー適正化利用広報活動	タクシー協会 タクシー事業者	随 時

(イ) タクシー乗降の適正化 A) 駐停車禁止場所での客待ち解消 B) 駐停車禁止場所での客待ちタクシーは利用しない C) 道路交通法に抵触しない安全な場所での乗降 D) 道路交通法に抵触しない安全な場所を指定して降車 E) 駐停車禁止場所で客待ちしているタクシーの取締 F) タクシー安全乗降広報活動	タクシー協会 タクシー事業者 取締当局（警察） （タクシー利用者）	随 時
(ウ) タクシー利用の適正化 A) 後席（全席）シートベルト着用推進 B) 後席（全席）シートベルト着用広報活動 C) 利用者・運転者の良好な移動空間の確保	タクシー協会 タクシー事業者 （タクシー利用者）	随 時

(4) 地域との連携強化

① 日常におけるタクシーとの連携

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
(ア) 各種取り組みの推進	タクシー協会 タクシー事業者	随 時

② 防犯におけるタクシーとの連携

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
(ア) 各種取り組みの推進	タクシー協会 タクシー事業者	随 時

③ 福祉におけるタクシーとの連携

施 策 （ 事 業 名 ）	実 施 主 体	実施時期目標
(ア) 障害者福祉タクシー利用券の利便性向上 A) 利用券一括契約の推進（利用可能タクシーの拡大） B) 利用券のデザイン・取扱方法の統一化の検討 C) 利用券の統一化に伴う乗務員教育指導・満足度向上	タクシー協会 タクシー事業者 地方公共団体（協議会 構成員）	随 時
(イ) 障害者の雇用等による社会貢献 A) 障害者の雇用拡大・促進 B) 障害者施設・団体からの物品購入 C) 障害者施設・団体から専門講師の派遣を受けて行う 障害者対応に係る人材育成研修	タクシー事業者	随 時
(ウ) 高齢者割引の推進 A) 70 歳以上高齢者 1 割引運賃の継続 B) 70 歳以上高齢者の運転免許証返納割引への対応 C) 今後増加する高齢者・運転免許証返納者への対応方	タクシー協会 タクシー事業者 関係機関	随 時 随 時

法についての検討		
----------	--	--

④ 地方公共団体（地域公共交通会議等）が作成する「交通計画」との連携

施策（事業名）	実施主体	実施時期目標
(ア) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長からの要請	協議会会長	随 時

⑤ 地方公共団体が作成する「地方版総合戦略」との連携

施策（事業名）	実施主体	実施時期目標
(ア) 愛知県及び名古屋市が作成する「地方版総合戦略」との連携	タクシー協会 タクシー事業者	随 時
(イ) 愛知県及び名古屋市以外の市町村が「地方版総合戦略」を作成する場合の連携	地方公共団体	

⑥ 「安心・安全でない違法白タク」阻止に向けた連携

施策（事業名）	実施主体	実施時期目標
(ア) 「安心・安全でない違法白タク」情報提供・情報共有	タクシー協会	随 時
(イ) 「安心・安全でない違法白タク」阻止に向けた共通認識	タクシー事業者	
(ウ) 「安心・安全でない違法白タク」を必要としない交通政策の企画立案	協議会構成員	

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

① 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制度の弾力化	国土交通省	随 時

② 適正化を進めるための具体的要望事項

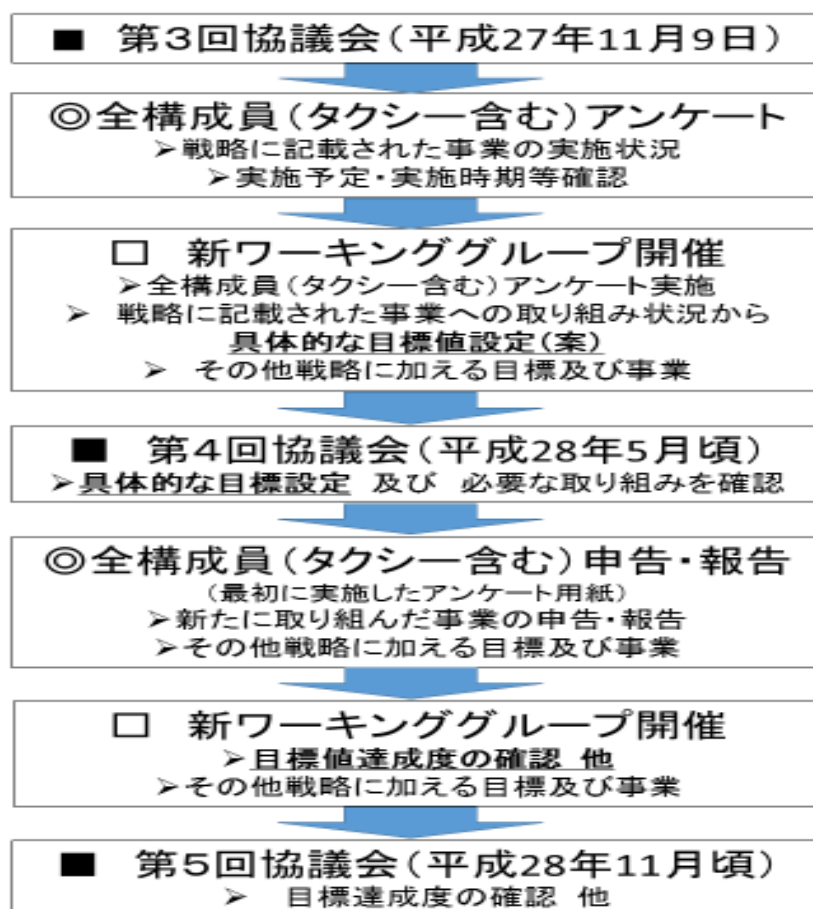
要望事項	関係機関・関係者	実現目標
(ア) 経営の合理化・効率化に資する「預かり休車」制度	国土交通省	随 時
(イ) 運賃審査方法の転換	国土交通省	随 時
A) 燃料価格の変動に対応する「燃料サーチャージ」		
B) 消費税外税転嫁への転換		
(ウ) 消費税の外税化	国土交通省	随 時
(エ) 「燃料サーチャージ」の導入	国土交通省	随 時

(オ) タクシー乗降の適正化 A) 駐停車禁止場所で客待ちしているタクシーを利用しないこと B) 道路交通法に違反しない場所でのタクシー乗降 C) 道路交通法に違反して駐停車禁止場所で客待ちするタクシーの取り締まり	タクシー利用者 中部運輸局	随 時
(カ) 女性運転者等の職場環境を改善する標準運送約款の改正	国土交通省	随 時
(キ) 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
(ク) 運転者指導教育の改善に資する調査研究への協力	中部運輸局	随 時

IV. 戦略の進め方・進行管理

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

- ① 協議会構成員各主体は、「Ⅲ.活性化事業及びその他の施策等」について企画立案実施
- ② 次回に予定する第 4 回協議会において各主体の取り組み状況を確認して詳細目標設定
- ③ 以降概ね半年ごとに予定する協議会他において各主体の取り組み状況及び目標達成度を確認、必要に応じて更なる目標設定



(2) 協議会のスケジュール及び今後の進め方（別紙「資料 3」）

(3) 準特定地域計画の工程

① 計画の期間

- 改正タクシー特措法（平成 26 年 1 月施行）附則にて「法律施行 5 年を経過した場合において、（中略）実施状況について検討を加え（中略）所要の措置を講じる」とされている。
- 法律施行 5 年を経過した期間（平成 31 年 1 月 26 日）とする。
- ただし、5 年経過後の取り扱いは別途協議会で決定する。

② 準特定地域指定期間満了後（平成 29 年 1 月 26 日）及び同指定解除後の取り扱い

- 指定期間満了又は同指定解除に拘らず①に準ずる。

③ 特定地域指定基準に合致した場合の取り扱い

- 準特定地域協議会で特定地域指定の合意・不合意について決議。
- 特定地域指定の合意がされた場合は、特定地域協議会及び特定地域協議会が作成する「特定地域計画」としての必要事項に加え、本協議会で合意した「準特定地域計画（戦略）」を継承する。

※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）