

I 本戦略策定の背景

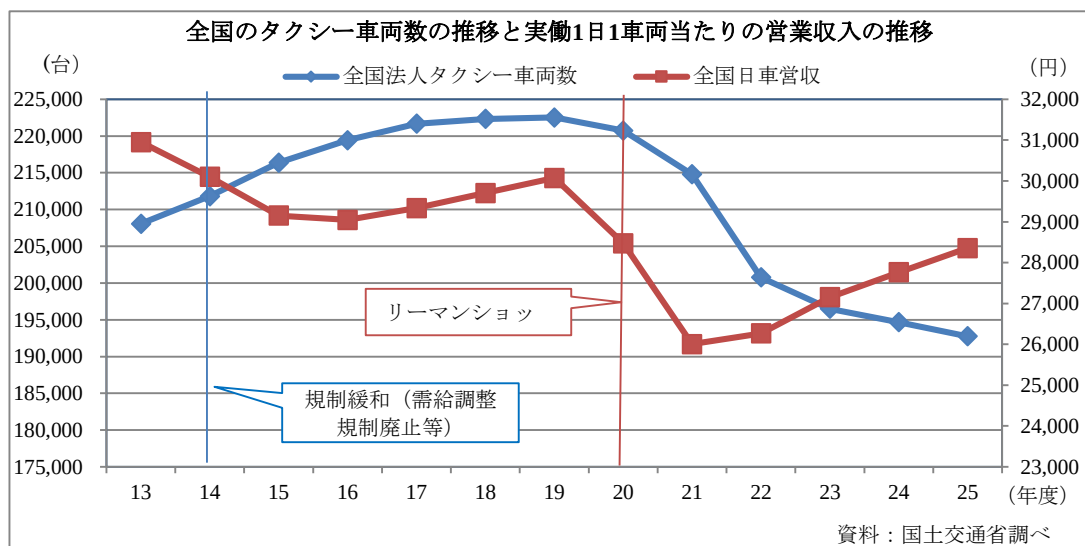
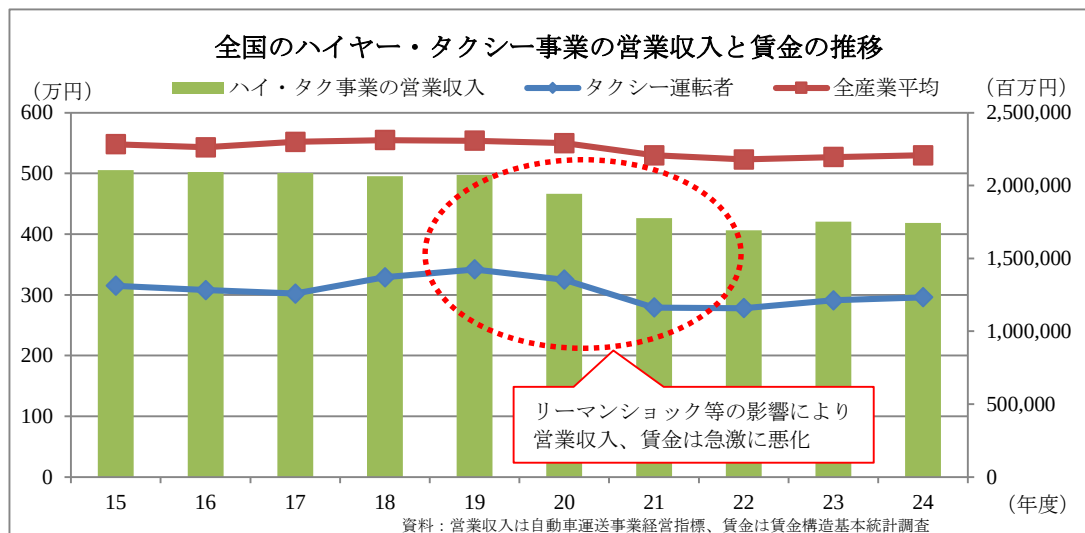
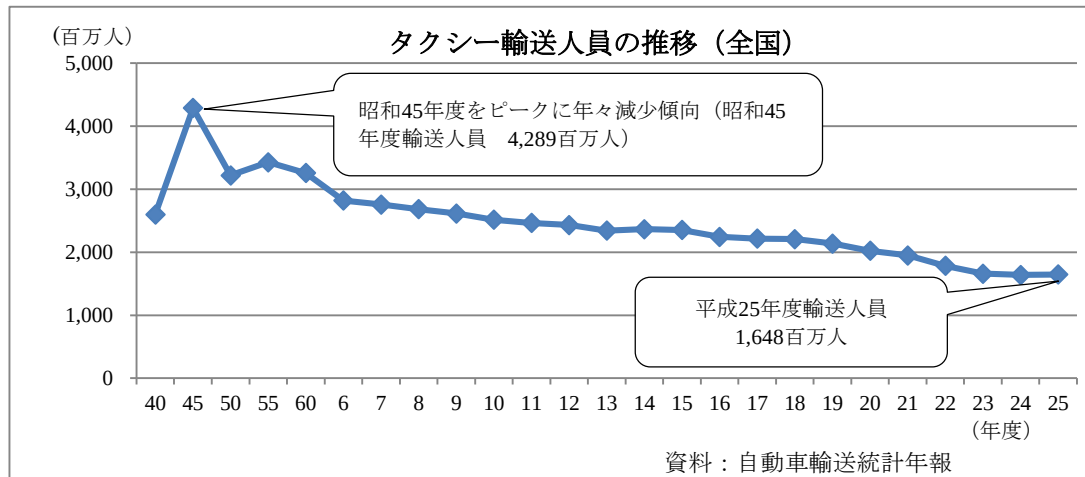
① タクシーに関する様々な問題

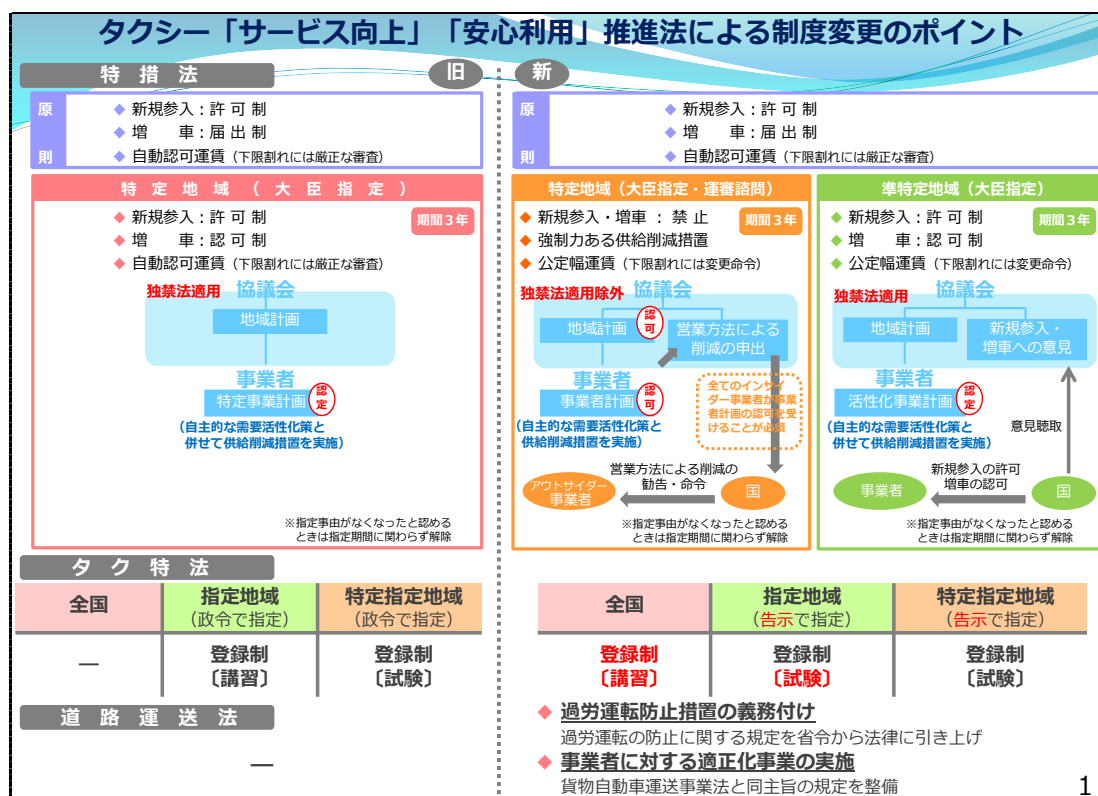
(ア) タクシー特措法及び改正タクシー特措法の成立

- ・ 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って減少傾向が続いてきました。この一因として、国がタクシー事業に関する需給調整を行い、参入・退出や運賃について規制を行ってきたことで競争原理がはたらかないためという考え方がありました。
- ・ この考え方に基づいて、旧運輸省は平成 8 年 12 月 5 日に「今後の運輸行政における需給調整の取扱について」を決定し、その中でタクシーを含む全運輸事業に関する需給調整規制の緩和を進める方針を示しました。これは、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ことを意図したものでした。
- ・ この方針を受け、平成 14 年 2 月に施行された改正道路運送法によって、タクシー事業について需給調整規制廃止を柱とする規制緩和が行われました。参入が免許制から許可制へ自由化され、運賃規制も緩和されたことで、待ち時間の短縮や、多様な運賃・サービスの出現など、利用者にとっては一定の効果が現れたものの、長期的な需要の減少傾向は止まらず、車両増加と運賃下落によって、タクシー事業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、他産業との賃金格差は大きく開いていきました。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るようになってきました。
- ・ バブル崩壊以降長引く景気低迷に加えて、平成 20 年のリーマンショックにより、タクシー需要が大きく落ち込み、供給過剰のより一層の増大が起こるとともに、運転者の賃金も更に低下することとなりました。
- ・ この状況を打開することの必要性が広く意識共有されるようになり、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（タクシー特措法）』が平成 21 年 6 月 26 日に成立し、10 月 1 日に施行されました。
- ・ このタクシー特措法では、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つつ、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することとしました。そして、同協議会が策定する地域計画に基づき、供給力の削減を実施し、経営効率化に取り組むとともに、需要喚起のための活性化にも自主的に取り組むことを目指しました。
- ・ その結果、各タクシー事業者の取組が進み、地域間で差はあるものの、1 日 1 車両当たりの営業収入（日車営収）は回復傾向に転じました。しかしながら、需要増加策が不十分であったこともあり、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水準でした。また、自主的な供給力削減を促す仕組みであることから、積極的に供給力

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が生じ、今後の供給過剰対策が課題となるなど、新たな対応の必要性が認識されるようになりました。

- そこで、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を図るための法律として、「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（改正タクシー特措法）」が平成 25 年 11 月 20 日に成立、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では、従来の「特定地域」を「特定地域」と「準特定地域」の二本立てとしました。
- 「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。供給力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ました。一方、「準特定地域」では、供給力削減は強制的でなく自主的な取組と位置づけられ、需要を喚起する活性化策に重点が置かれることになりました。
- 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ました。その結果、公定幅を下回る運賃は全国で 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）。
- 名古屋交通圏は、旧タクシー特措法に基づき「特定地域」の指定がなされ、平成 21 年 11 月 30 日に法に基づく協議会である「名古屋交通圏タクシー協議会」が立ち上がりました。そこでの協議を経て地域計画が策定され、供給力や運賃の適正化が進められ、一定の効果を挙げてきました。
- 改正タクシー特措法の施行と同時に、名古屋交通圏は改正法における「準特定地域」となりましたが、国が定める「特定地域」の指定基準を満たしていないため、特定地域への変更は行われていません。これを受けて、地域計画については、従来の内容を一新し、全国の先頭に立ってタクシー活性化を進めることを強く意図しつつ、それを支えるための適正化も着実にやっていくことも盛り込んだ計画を策定することとしました。
- 協議会は「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会」（以下「本協議会」とする）に改組され、学識経験者を会長・副会長とし、自治体や利用者の委員からの意見を重視し、さらに一般に広く意見募集を行うなど、タクシーサービス向上策をタクシー業界のみならず関係者全体で意識共有・合意形成する中で検討し実施に移していく体制に改めました。改正タクシー特措法に基づいて今回策定する準特定地域計画「名古屋のタクシー日本一戦略」（以下「本戦略」とする。）は、このような中で生まれました。

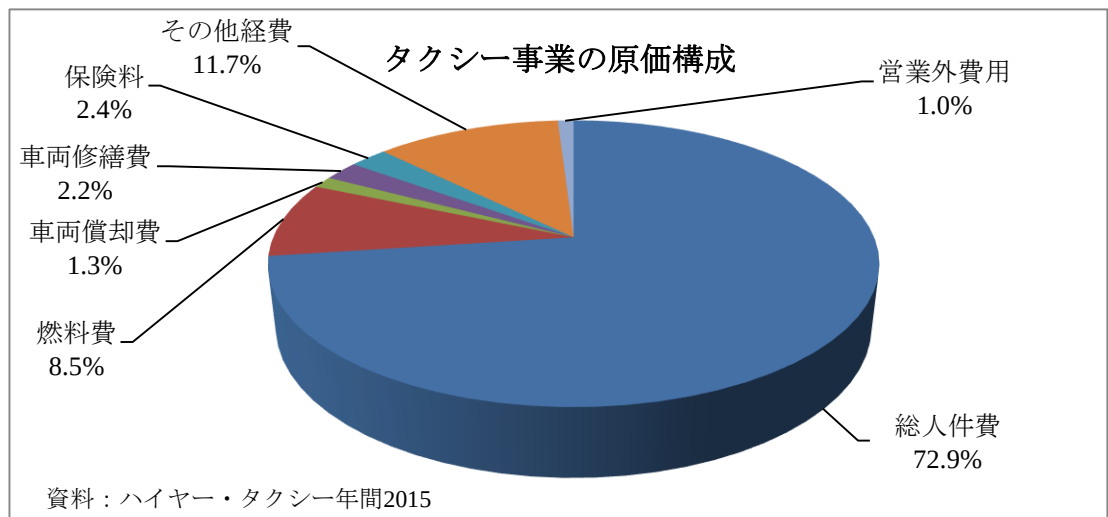




② タクシーサービスと事業の特性

- ・ 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形態として、鉄道やバスなどの乗合輸送にはない"24 時間・いつでも・どこで・だれでも"気軽に利用でき、"ドアー・ツー・ドアー"の「快適・迅速」なサービスを提供してきました。
- ・ 個別輸送機関であるタクシーは、鉄道やバスに比べ、乗客のニーズにきめ細かく対応した"人にやさしい移動サービス"を行うことが可能です。例えば、高齢者や移動制約者の外出を支援する「おでかけタクシー」、出産時などの病院・産院までの移動を支援する「マタニティ（妊婦）タクシー」、こどもの塾や習い事の移動を支援する「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を行う「おもてなしタクシー」など、多種多様で付加価値の高いサービスを提供することができます。
- ・ このように、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タクシーならではの機能を活かして、「みんなが安全に安心して気軽に移動できる環境を整える」ことで、「地域を守り・支え・盛り上げ」、「地域・社会に貢献」していくことがタクシーに期待されます。
- ・ 一方でタクシーは、少量個別輸送である上に、いつでも利用できるように 24 時間 365 日車両と運転者を待機させるため、利用がない時でも常にコストが発生します。その結果、鉄道やバスに比べて高い運賃となります。
- ・ また、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するため、運転者と利用者のやりとりが密になり、運転者の提供するサービスのレベルが直接タクシーの評価へと繋がります。

- ・ これらのことから、タクシーは鉄道やバス以上に、運賃に見合ったサービスレベルのあり方が厳しく問われる交通機関と言えます。
- ・ また、タクシー事業は、経費に占める人件費の割合が 70%以上にもなる労働集約型産業です。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。さらに、労働時間の規制を遵守するため、複数の運転者による勤務パターンを設定する必要があり、交代でタクシーを運転することで多くの運転者を必要とします。



- ・ タクシー運転者の労働は、事務所を離れて行われることから、勤務中（運転中）の勤務態度などの管理は困難です。そのため、売上げの多寡に応じた評価に基づく歩合給を支給する給与体系が一般にとられています。
- ・ 歩合給では、景気低迷などによりタクシー需要が縮小すると運転者の売上げが減少して給与も低下します。一方、タクシー会社は事業全体での営業収入（売上げ）を確保するため、市中で稼働する自社タクシーを多くする行動をとりがちとなります。これを各社が行うと、互いに乗客を奪い合うことになります。このように、1 台当たりの売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低下させ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設定にも現れます。運賃水準は利用者の車両選択に大きな影響を及ぼします。そこで、ある事業者が利用者確保のため運賃値下げに踏み切ると、周りの事業者も対抗して同様の動きを取りがちとなります。その結果、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。この過当競争がタクシーの健全経営を損なうことは言うまでもなく、結果として移動サービスの低下をもたらしかねません。したがって、無制限な競争を認めることは利用者や地域・社会にとっても決して良い結果をもたらすわけではありません。

③ 公共交通としてのタクシー

- ・ 近年、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。

- ・ こうした中、平成 19 年 10 月 1 日に施行した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）」の第 2 条 2 項で、タクシーは公共交通機関の 1 つとして位置づけられました。
- ・ さらに、その後施行したタクシー特措法および改正タクシー特措法の第 1 条においても、タクシーが「地域公共交通として重要な役割を担う」交通機関として位置づけられています。以上のようにタクシーは、地域公共交通ネットワークを鉄道やバスとともに構成し支えていく存在であることが法的に明確に定義されました。
- ・ タクシーによる移動には、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、鉄道やバスを利用ができない場合や深夜等で他の交通機関が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、実に様々なものがあり、日常生活や社会生活の中で行われる、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。
- ・ 公共交通機関であるタクシーは、それ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することで、公共の福祉の増進へ寄与することが期待されます。
- ・ また、地域の活性化には移動手段の確保・維持・改善が必要であり、それを担う公共交通機関の 1 つとして地域の生活及び移動を支えるタクシーの役割が非常に重要になっていることを認識する必要があります。

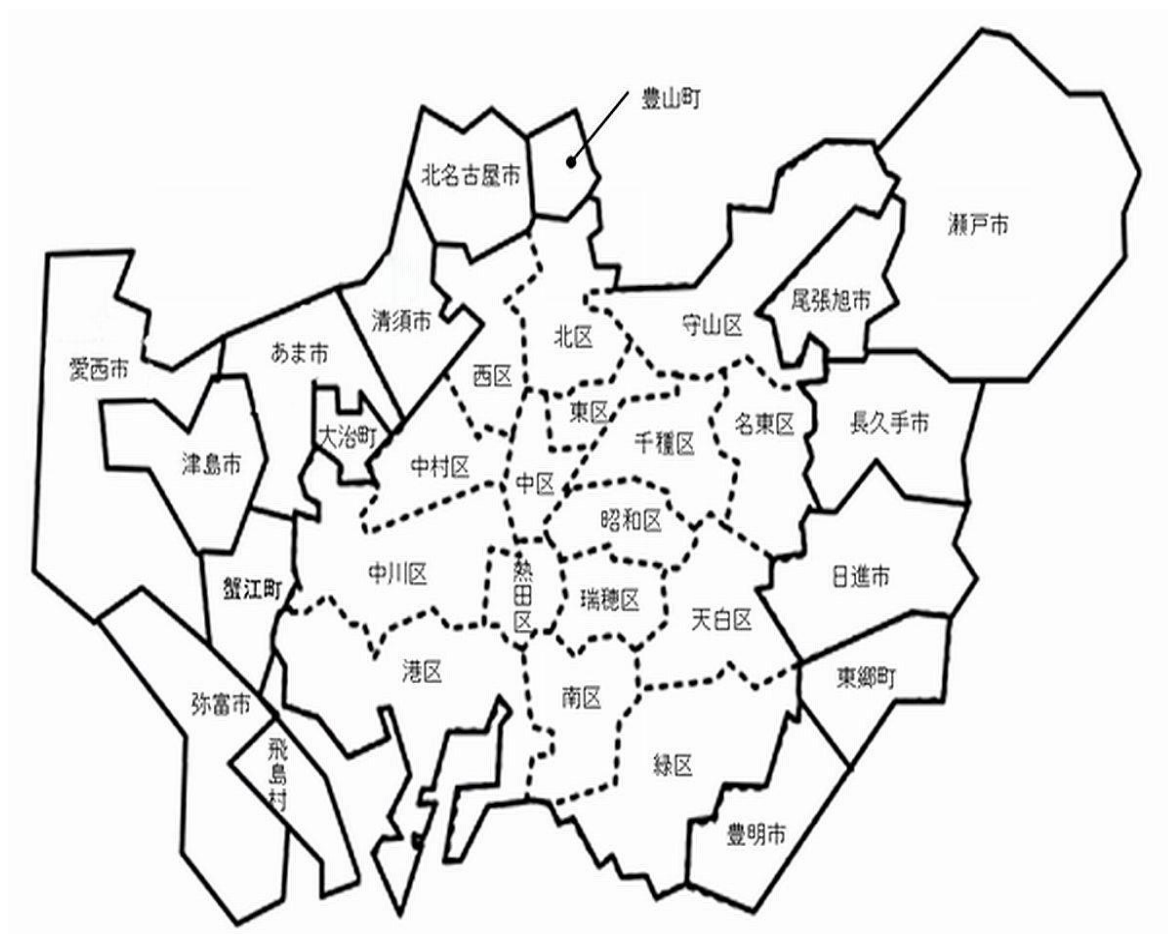
Ⅱ 名古屋交通圏におけるタクシーの現状と課題

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

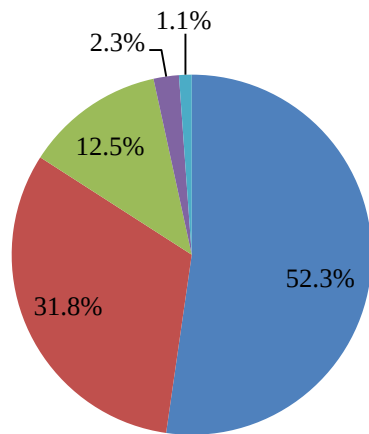
- ・ 本戦略の対象地域である名古屋交通圏は、名古屋市とその周辺の 12 市 4 町 1 村で構成されます（図参照）。
- ・ 名古屋交通圏を営業区域として、法人タクシー 88 社・5,980 両、個人タクシー 757 者（車）（いずれも平成 27 年 3 月末現在）がタクシー輸送サービスを提供しています。
- ・ 法人タクシー 88 社の経営規模をみると、50 両以下 52.3%、51 両以上 100 両以下 31.8% となっており、100 両以下の事業者で 84.1%を占めています。また、資本金でみても、3,000 万円未満の事業者が 80%以上を占めており、中小企業が圧倒的に多くなっています。

「名古屋交通圏」 名古屋市他 16 市町村



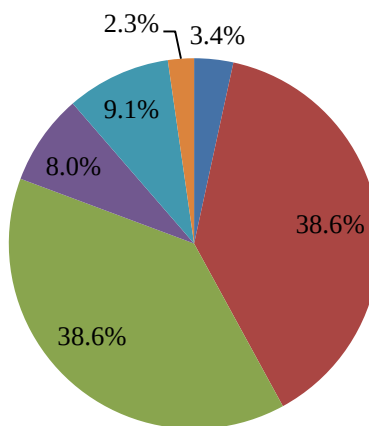
「名古屋交通圏内のタクシー事業所数及び車両数一覧（平成 26 年度末現在）」

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）		



規模別事業者数比較(車両数)

- 50両まで
- 51両から100両まで
- 101両から200両まで
- 201両から300両まで
- 301両以上



規模別事業者数比較（資本金）

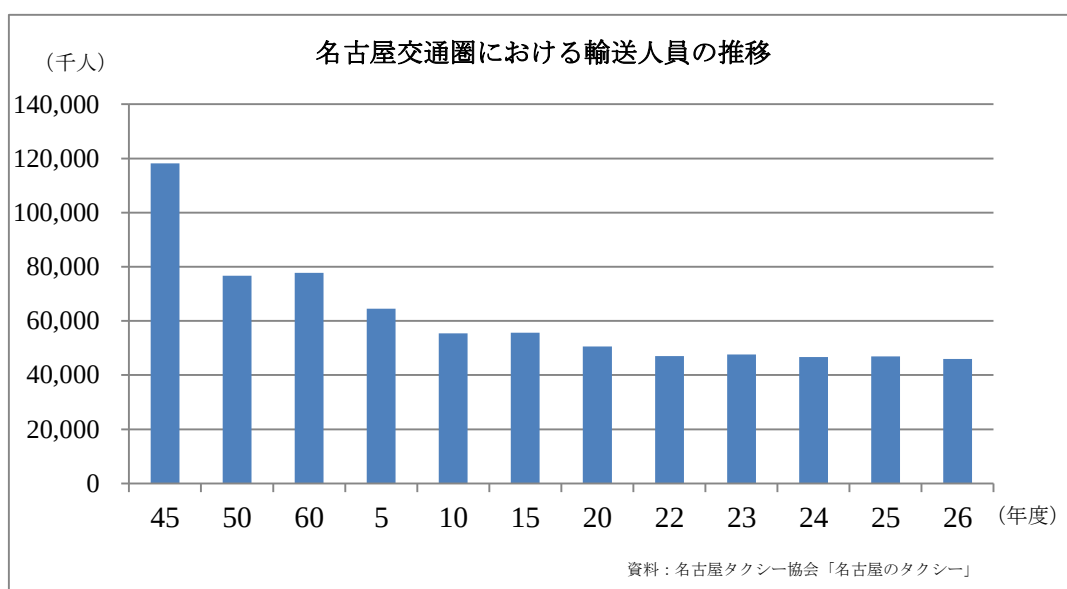
- 500万円未満
- 500万円以上1000万円未満
- 1000万円以上3000万円未満
- 3000万円以上5000万円未満
- 5000万円以上1億円未満
- 1億円以上

(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 46 百万人で、ピーク時の 39%となっています。輸送人員を 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ます(「名古屋タクシー協会」調べ)。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となります(「名古屋統計なごや web 版」)。

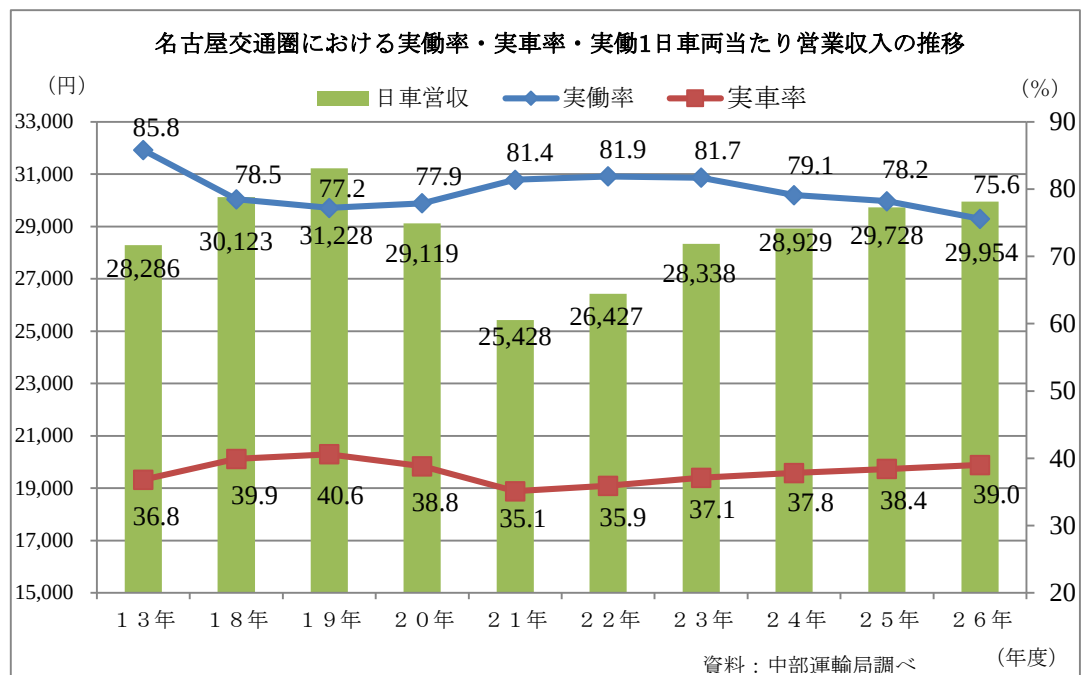
- ・ 名古屋交通圏のタクシーの実働率は、規制緩和前の平成 13 年度に 85.8%であったのが、平成 25 年度は 78.2%へと減少しています。近年、運転者確保が困難である等の問題により、保有車両のうち稼働する車両が減少傾向にあり、効率的な車両稼働ができていない状況です。
- ・ 年間延べ実在車両数は、平成 13 年度は 2,489,191 両であったのが、平成 25 年度は 2,172,440 両と減少しています。
- ・ 実在車両 1 両当たりの実車キロ及び運送収入は、実車キロでは平成 13 年度の 64.3 キロから平成 25 年度には 56.3 キロと 12.4%減少し、運送収入では平成 13 年度の 24,257 円から平成 25 年度には 23,242 円と 4.2%減少しています。



(ウ) タクシー需要の減少と過剰車両

- ・ 平成 14 年 2 月の需給調整規制廃止の後、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、規制緩和直後である平成 14 年 3 月末の 6,855 台から、平成 20 年 3 月末は 6,962 台と 107 台 (1.62%) の微増に留まっています。
- ・ しかしながら、規制緩和以前の推移を見ると、総実車キロは平成 2 年度がピークの 265 百万キロであったのが、規制緩和直前の平成 13 年度には 151 百万キロへと 43.1%減少していました。一方、車両数は平成 2 年度の 6,519 台から平成 13 年度には 6,855 台へと 336 台 (5.2%) 増加していました。
- ・ これは、需給調整が行われていた規制緩和以前において、需要が減少する一方で車両数が増加したため、既に車両数が過剰傾向にあったことを示しています。名古屋交通圏で

は規制緩和後の車両数増加は少量でしたが、タクシー需要も横ばい状況が続き、車両数の過剰が深刻化しています。



(エ) 国土交通省が示した適正車両数の推移

- 名古屋交通圏では、タクシー特措法（旧法）に基づく協議会の第1回が平成21年11月30日に開催されました。この時、タクシー特措法に基づいて国土交通省中部運輸局が示した、適正と考えられる車両数は、下限5,524台から上限5,848台という値であり、平成21年9月30日現在の車両数6,874台とは大幅な乖離（下限車両数との乖離率24.4%、上限車両数との乖離率14.9%）がありました。
- 国土交通省中部運輸局が示した、適正と考えられる車両数の最新の値（平成27年8月19日付公示）は、需要に見合った必要車両数が5,191両（実働率90%で算出した下限車両数）、削減目標車両数が5,497両（実働率85%で算出した上限車両数）となっています。平成26年度末の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%となっており、タクシー特措法施行当時に比べて適正車両数との乖離率は縮小しています。

(オ) 車両の稼働率低下がもたらす懸念

- 名古屋タクシー協会が車両の実働率76.6%（平成27年7月実績）から試算した適正車両数は（削減目標車両数の上限）は約6,000両で、法人タクシー車両数とほぼ同数であり、実態上の稼働率では需要バランスは均衡しています。
- 要するに、単に全国一律に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、地域の実情・実態にあった供給力となっているか、それが利用者利便にどのように影響しているかを検討することが必要です。また、車両の稼働率を低下させている原因を解

消することも経営効率化のために必要です。

- ・ 現在の車両の稼働実態から、配車要請がピークとなる時間帯にスムーズな配車ができないという状況が発生しています。これは、国土交通省が示した適正車両数（削減目標車両数の上限」と、実態上の稼働率による供給力との違いの現れにほかなりません。
- ・ 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となります。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懸念があります。事故やトラブルの多発により信頼感が失墜し、公共交通としてのタクシーの果たすべき公共的な役割が果たせなくなることが、より大きな課題として懸念されます。

② 安心・安全や持続可能性への懸念

(i) 経営に関わる課題

(ア) 厳しいタクシーの経営

- ・ 名古屋交通圏では、平成 19 年秋以降にタクシー運賃の改定（消費税転嫁のための改定を除く）は行われておらず、タクシー事業者の経営合理化努力によって利用者利便を最優先したタクシー経営が行われてきています。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車両の稼働率の低下が総営業収入の低下をもたらす一方で、タクシー事業者の経営努力では解決できない数々の制度的障壁に伴って、総営業収入に占める固定経費の割合が増加しつづけます。結果、赤字経営となる事業者が多数存在し、特に中小規模の事業者では、経営の合理化は限界に達し、廃業する事業者も出てきています。
- ・ 実働率の低下に伴って発生している余剰車両を減車すれば固定経費削減は可能ですが、改正タクシー特措法の下では、準特定地域において一旦減車すると、需要の増加などで必要となった時に増車することは認可基準の運用上不可能に近いことから、そのような選択はなかなかとられず、経営合理化の取組が進まない一因となっています。これによって、赤字経営となる事業者がやがて資金繰りに支障をきたして事業を廃止するか、又は、乗務員不足の結果、労務倒産に追い込まれることが懸念されます。

(イ) 燃料価格の乱高下

- ・ 燃料（LPG）の価格は原油価格に応じて乱高下する傾向にあり、運行経費を通じて経営を不安定にする要因となっています。
- ・ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（全タク連）のデータでは、経営コストに占める燃料費の割合は約 8.5%となっています。1ℓ 当たり価格は、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。）が 37.4 円であったものが、平成 27 年 12 月は 57.1 円（輸入コストを加えた小売価格換算では 68.9 円）となっています。
- ・ 燃料価格の乱高下はタクシー事業の収支に大きく影響を与えます。しかしながら、名古

屋交通圏のタクシーは平成 19 年の運賃改定以降、運賃改定を見送ってきたため、燃料価格上昇分のコスト増大をタクシー会社が負担する形となり、事業経営が厳しくなる要因となっています。

- ・ 航空・物流業界や電力・ガス業界では燃料価格の乱高下に臨機応変に対応できる運賃・価格制度が導入されていますが、それがないタクシー業界では、事業者の企業努力によるコスト改善が限界に達している中で、今後燃料価格が大きく乱高下すると経営不安定化の要因となり、事業経営に破綻を来す懸念が高まります。

(ウ) 硬直的な運賃制度

- ・ 現在、名古屋交通圏で利用されているタクシー車両は、中型（トヨタ・クラウンコンフォートなど）と小型（トヨタ・コンフォートなど）が混在しています。
- ・ 国土交通省は通達によって、中・小型の車種区分を解消し普通車区分に統合するよう促していますが、統合のタイミングは運賃改定に合わせることを前提としていることから、利用者利便に配慮して運賃改定を見送っている名古屋交通圏においては中・小型の統合が実現できていません。
- ・ 一方で現在、利用者ニーズに応えるべくセダン型に代わる新規車両（トヨタ・ジャパンタクシー）やユニバーサルデザイン車両（ニッサン・バネット NV200）の開発が進められています。これらいずれの車両も小型車区分に該当する見込みです。新規開発される車両の導入に伴い、高価格化やハイブリット車両等の維持管理費の増加が見込まれますが、現在の小型車運賃ではコスト回収が十分できないと考えられ、タクシー事業者が新規開発車両の導入に消極的になること、その結果として利用者利便が損なわれることが懸念されます。そのため、中・小型の統合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にもなってきています。
- ・ タクシーが安心・安全を提供する公共的な役割を担う交通機関として使命を果たしていくためには、適正なコストと適正な運賃を前提とする公定幅運賃による公平・公正な競争、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、そして新しいサービスを開発・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

- ・ タクシー運賃への消費税の転嫁は、運賃料金に消費税額を含んだ内税方式にて国の認可を得ています。原則的には、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行うこととなりますが、平成 29 年 4 月に消費税率が 10%に引き上げられることが予定される中で、タクシー利用の減少を懸念して消費税転嫁を行わない（利用者に消費税改定分の負担を強いることなく低額運賃で営業する）ことも想定され、それによる実質収入の減少が「安心・安全」なタクシー運行に支障をもたらすことが懸念されます。
- ・ 消費税転嫁を円滑に進めていくことで、経営の安定化を図り、「安心・安全」なタクシ

一運行を保つためには、外税方式を導入し、運賃への消費税転嫁が行われていることを利用者に理解してもらうことが必要です。しかしながら、現行の運賃システムにおいては制度上、外税方式の導入は不可能であり、対策の検討が必要です。

- ・ また、タクシー事業は、経費に占める人件費比率が極めて高く（約 70%）、製造業や販売業などと違って原材料等の仕入れ控除額が小さな業態であるため、売りに上げに課税される消費税額が高くなる特徴を有しています。

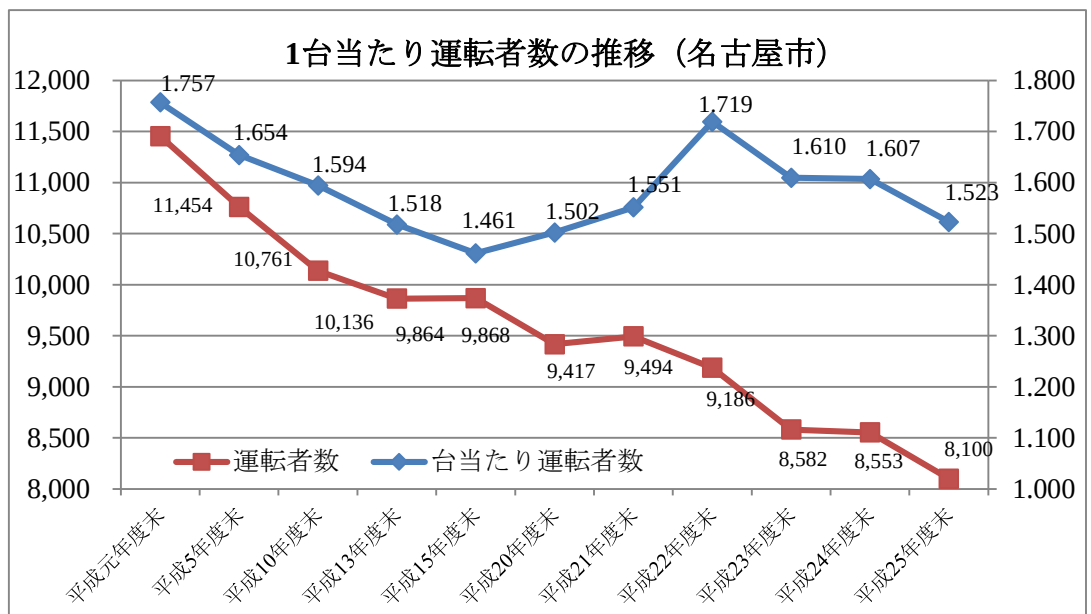
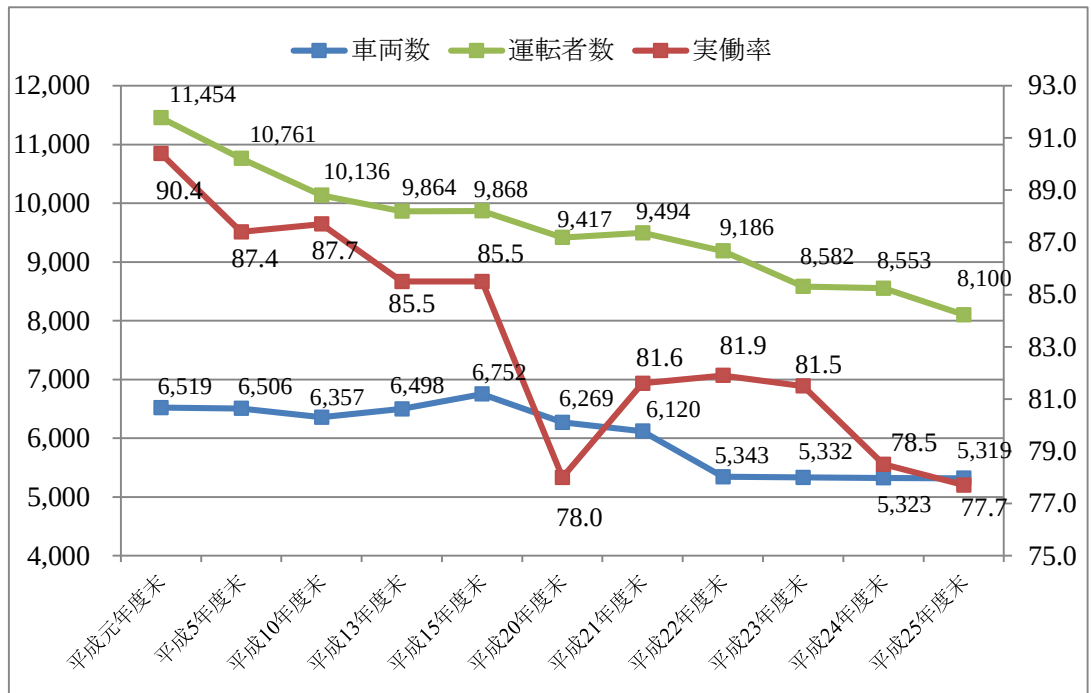
(オ) 高齢者運賃割引の課題

- ・ 名古屋交通圏のタクシーの多くは高齢者を対象にした割引を事業者が自主的に実施しています。現在一般に実施されている割引運賃は、70 歳以上の高齢者を対象に運賃の 1 割を割り引くというものです。その際、運転者の売り上げから割引分を減額しない（つまり運転者の給与に影響を与えない）ように、割引減収分（1 割）はタクシー会社が全額負担しており、その分収入が減少することになります。
- ・ 本制度によって、高齢ドライバーの運転免許証の自主的な返納が促され、高齢者の交通事故防止に寄与することが期待されます。今後、高齢者人口の増加に伴って運転免許証返納者の増加が見込まれ、新規顧客の獲得による売上増が期待できるものの、前述の事業者負担も大きくなると予想され、タクシー会社だけの取組では本制度の持続が困難になっていくことが懸念されます。

(ii) 運営に関わる課題

(ア) 深刻な運転者不足

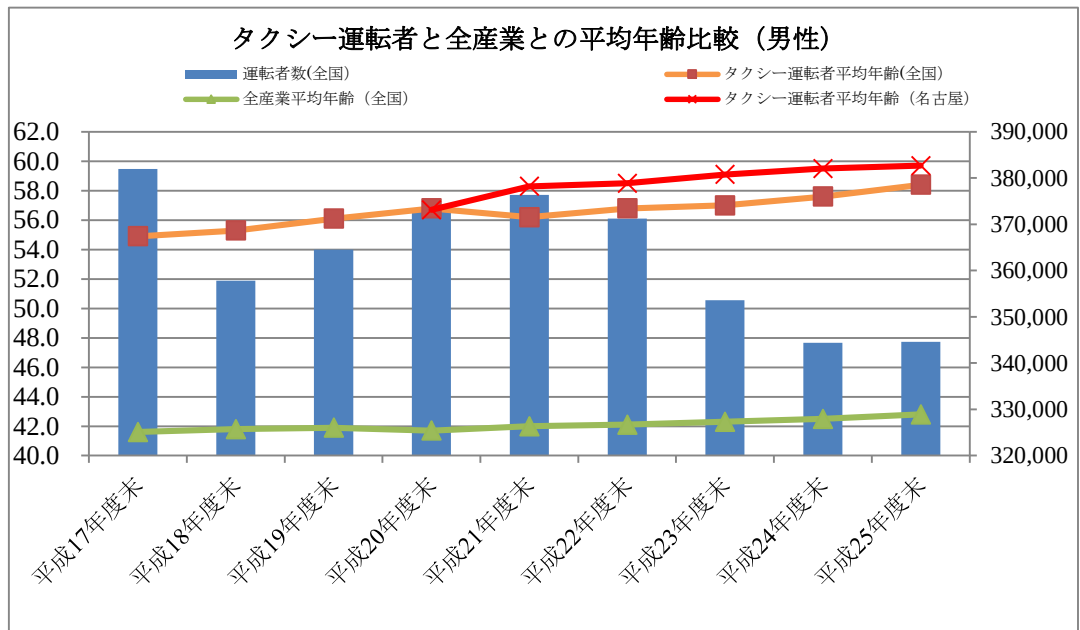
- ・ タクシー産業では、労働時間の規制に基づいた上で、1 台当たりの営業時間（車両の稼働時間）が最大となるように運転者の勤務体制が整えられています。しかしながら、現在では、運転者が不足しているために、車両の効率を最大限に発揮するように稼働させることは困難となっています。
- ・ 運転者が不足するとタクシーの稼働車両数や稼働率（実働率）が低下し、タクシーサービスの特性が発揮できない状況が生じます。その結果、「24 時間・いつでも・どこでも」というタクシーならではのサービス提供が難しくなり、深夜時間帯の運行が不可能となったり、需要の少ない昼間時間帯の運行を中断したり、配車要請がピークになるときに迅速な配車に支障が出たりすることが懸念されます。
- ・ 運転者不足は、タクシーに期待される役割を着実に果たすことへの障害となり、「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」地域・社会インフラとして機能することができなくなる状況をもたらします。
- ・ さらに、地域によって差はあるものの、運転者不足をこのまま放置すれば、タクシーがいつなくなるかもしれない状況に向かっていくことが懸念されます。特に、都心から離れ地方に行くほど効率的な運行ができないため、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の経営が維持できなくなる状況が生じつつあることは、対処すべき喫緊の課題です。



(イ) 高齢化が著しいタクシー運転者

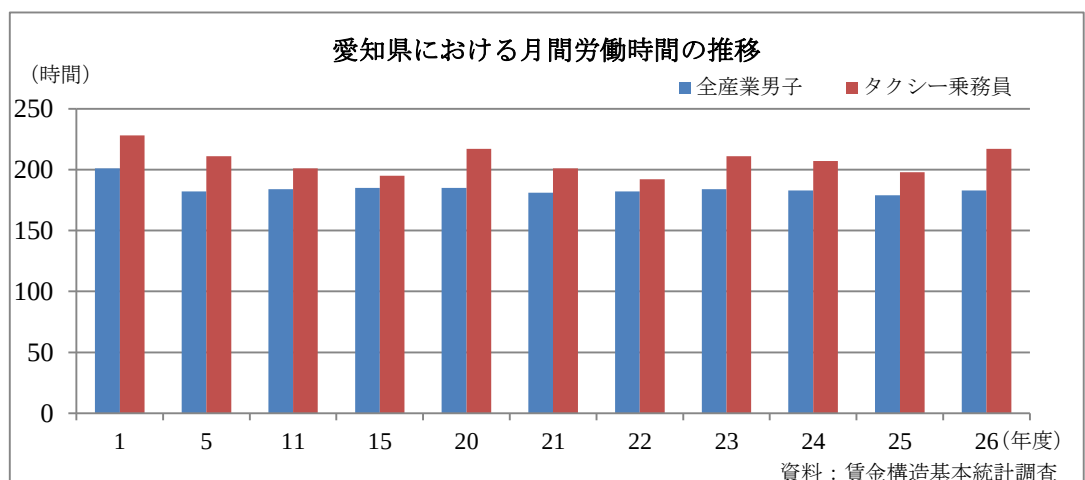
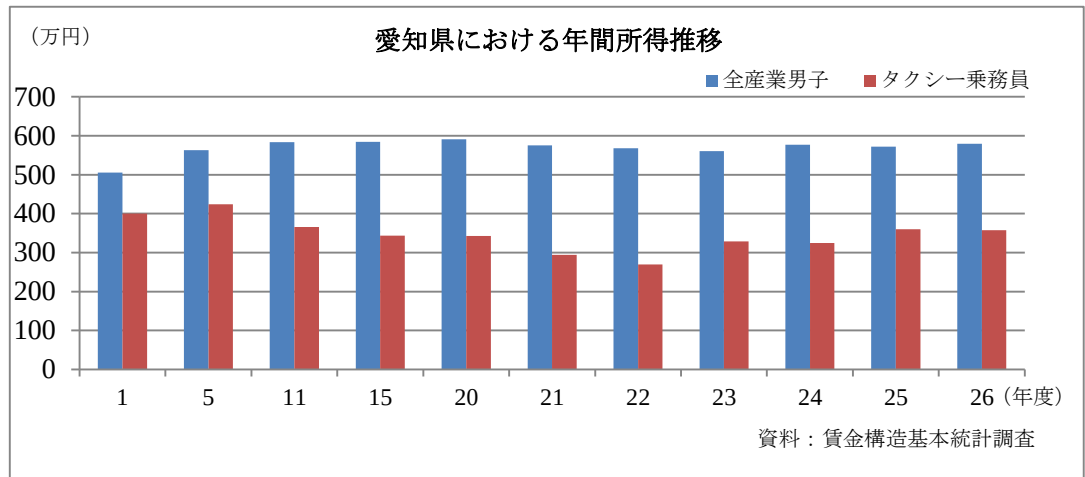
- ・ 名古屋交通圏におけるタクシー運転者の平均年齢は、平成 25 年度末では 59.7 歳であり、他の職業に比して著しい高齢化が進んでいるため、健康に起因する新たな課題への対応が重要となっています。
- ・ タクシーの最大の使命は「安心・安全」であることは言うまでもありませんが、プロのドライバーであっても年齢からくる運転操作への不安は年を取るとともに増します。高齢者特有の疾病を意識した健康管理に取り組む必要性が増し、「安心・安全」確保への懸念が高まります。
- ・ また、今後 10 年程度で高齢運転者が一気に退職することが見込まれるため、運転者不

足が非常に深刻化し、結果として利用者が必要なときタクシーサービスを供給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るべく、若年、女性の採用強化が不可欠です。



(ウ) 運転者の労働条件の低下

- 歩合制を主体とした賃金体系ゆえに、タクシー1台当たりの運送収入の減少は運転者の賃金低下に直結します。平成26年度における愛知県全産業男子平均年収が580万円であるのに対し、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ます。
- 月間労働時間についても、平成26年度における愛知県全産業男子平均が183時間に対し、同タクシー運転者は217時間となっています。結果として、1時間あたり賃金はタクシーが1,218円で、全産業の2,103円に対して57.9%しかなく、著しく下回っています（厚労省賃金センサス、名古屋タクシー協会調べ）。
- 運転者の労働条件の悪化はタクシーの担い手を確保する上で非常に大きな障害です。運転者の労働条件を改善することが、旧タクシー特措法・改正タクシー特措法のそもそもの目的であり、改善が滞ると「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

- ・ 運転者がプロのドライバーとして、接遇・言動などの立ち振る舞いに注意しつつ、安全運転に努める「安心・安全」の姿勢は、公共交通の役割を担うタクシーとして常に検討すべき重要な課題です。
- ・ 運転者不足を背景として、経験の長い高齢・ベテラン運転者を中心に、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、それら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ると言われています。
- ・ 「安心・安全」意識の低い運転者の存在は、中途採用運転者確保を主体として経営を続ける経営をもたらすことで、新規運転者の採用及び運転者教育に消極的な経営姿勢を助長することにつながります。これは長期的に見てもタクシーサービスの質の低下につながるため、対策が必要です。

(オ) 新規採用運転者の雇用・育成

- ・ 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。そのため、新規採用への投資を敬遠し、第二種運転免許を所持している他社の運転者を引き抜く行為を招いていると言われています。

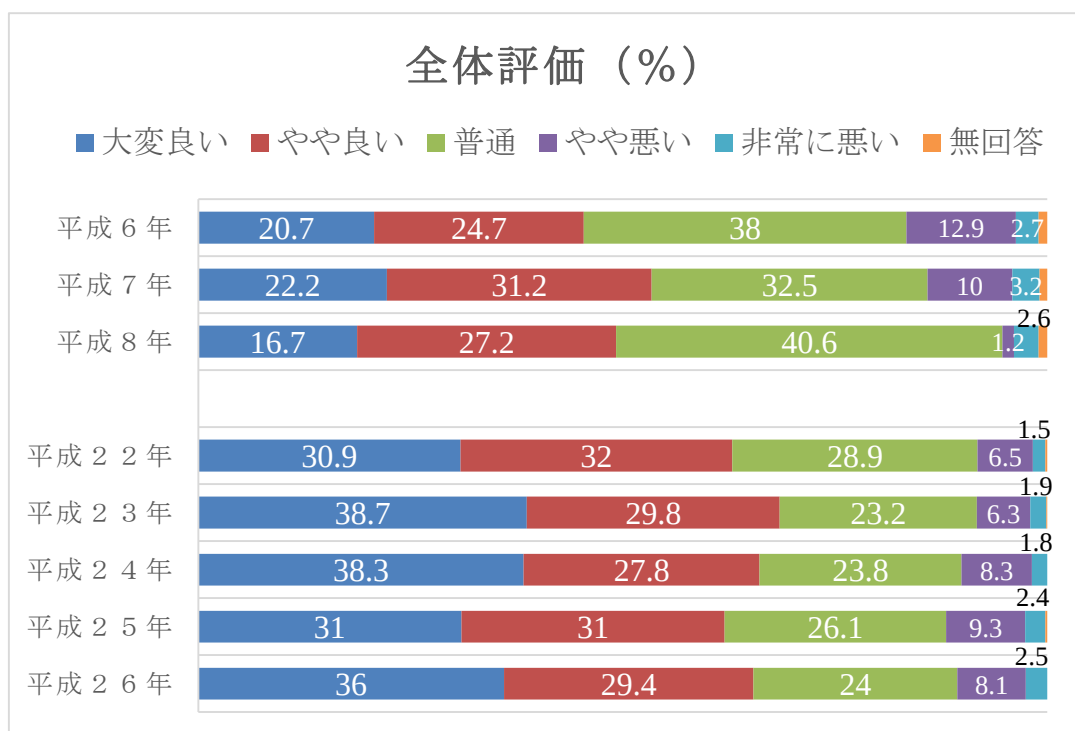
- ・ 新規採用運転者は「法令・安全・接遇・地理」に関する基礎的知識や接遇面でのスキル修得が必須です。そのための運転者教育が重要ですが、そのための投資余力が事業者にならないことが問題です。
- ・ 持続可能な公共交通としてタクシーが機能するためにも、新規採用運転者を着実に育成するしくみづくりが非常に重要な課題です。

(カ) コンプライアンスの確保

- ・ タクシー需要減少によって車両数が過剰となることで、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時間帯にタクシーが集中しやすくなり、これら地区では駐停車違反や二重駐車など、一般交通の阻害や、道路交通法に違反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が、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社会的に重要です。

(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は、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、公募モニターが利用者を装ってタクシーに乗車して調査する取組を平成 6 年から毎年行っています。
- ・ 調査開始当初に比べて、全車両で見た時の平均的な評価結果は改善されてきているものの、悪い評価となる車両が一定割合存在しており、その改善が頭打ちの状態にあります。公募モニターからみて悪いと感じたタクシーの割合は 10%程度で横ばいに推移しており、タクシーに乗ると 10 回に 1 回は悪いと感じるという状況が続いていることになります。



- ・ 公募モニターを交えた意見交換の場でも、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）に二極化される傾向の意見が多くを占めています。
- ・ 現状の取組では、モニターの評価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、この二極化の最大の原因と考えられます。公共交通としての役割を担うタクシーのドライバー個人の資質向上のため、運転者の教育指導の取組を強化していくことが重要です。

(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路線の撤退が生じるようになり、大きな問題となっています。一方で、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も増加することが懸念されます。
- ・ 民間バス撤退後の多くで、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組が行われています。その際、路線や運賃のあり方については、道路運送法の規定によって自治体がバスに関わる地域の関係者を集めて組織する「地域公共交通会議」を設置し、そこでの協議が調えば特例措置として路線・運賃設定の自由度が増す仕組みがあることから、これを活用して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的な役割を担い、地域の足を担う交通機関であることから、地域が必要とする移動サービスを実現すべく、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実施していくことが必要不可欠です。しかしながら、全国的に見ると、乗合タクシー・オンデマンド交通といった乗合運行の場合には地域公共交通会議等を活用した検討が行われるようになってきたものの、タクシーサービス自体については、地方公共団体等との意見交換や連携はほとんど行われていない状況です。公共交通としてのタクシーサービスが果たすべき役割や、それを実現するための具体的なサービス内容について十分な検討がなされているとは言えません。
- ・ 国内では、タクシーの公共交通としての役割に目を向け、地域全体としてそれを確保する動きも少しずつ出てきています。例えば、存続が難しくなったタクシー事業を自治体が支援する取組（例えば、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、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）によって、高齢者や観光客の「足の確保」を図るケースが見られます。
- ・ 名古屋交通圏においても、タクシー事業の運営が厳しさを増し、従来当たり前であったサービス提供が容易でなくなりつつある中で、地域の実情・事情に見合ったタクシーサービスの確保維持存続方法、公共交通機関としてのタクシーの利活用について検討が必要です。

(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を意図した種々の取組を行っています。国土交通省中部運輸局が主体

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、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、観光タクシーの養成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」に関する取組等と連携して、魅力ある案内先と“おもてなしドライバー”を育成していくことが必要です。

(コ) 地域社会との連携、地域貢献に向けた課題

- ・ 名古屋交通圏のタクシー事業者は、地域社会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・安心を支える取組を行っています。
- ・ 防犯面においては、24 時間市中を走行するタクシーの特性を活かし、事故や犯罪の予防、子供の見守り、徘徊老人の探索等々、地域社会の安全・安心な生活支援に活用されています。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。タクシー事業者がこ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。
- ・ 福祉面においては、多くの自治体が行っている障がい者福祉タクシー利用券に基づく運賃助成によって障がい者の移動支援に貢献しています。ただしこの制度は、自治体と個別タクシー会社との契約で行われることが多いため利用可能車両数が限られるなど、利用者利便の面から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が自治体によって異なり、運転者からすると複雑な対応をしなければいけないことが多く、間違った対応や処理が起きやすいという課題もあります。
- ・ 交通や地域の活性化を図るべく、地方公共団体が地域公共交通会議等での協議に基づいて公共交通に関する詳細計画を作成することが多くなっています。特に活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画（平成 26 年の法改正で地域公共交通総合連携計画から名称・内容を変更）の作成が、名古屋交通圏内でもいくつかの市町村で行われています。これら各自自治体の公共交通計画と、タクシーを対象とする本戦略との調和を図り、タクシーの役割・できることについての意識を共有する手続きを通して、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重要な課題となっています。
- ・ 市中のタクシーが地域社会に貢献していることについて広く理解されることによってタクシー運転者の職業イメージが高まり、社会的評価を得ることによって、将来の担い手確保につながることに留意が必要です。

(iii) 利用に関わる課題

(ア) タクシーの配車依頼の課題

- ・ タクシーの稼働率が低下する中で、より多くの需要に応え、運転者の賃金を上昇させるためには、実車率を高め効率的な運行を行うことが必要です。それには事業者の努力もさることながら、利用者のマナー向上も重要になります。
- ・ 例えば、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ケースが発生しています。その予約者は待ち時間を少なくすることができますが、予約者宅に向かったタクシーは現地で予約者を探すことになり、時間的なロスを被ります。その予約者を待っている間は別の利用者の配車要請に応えることができず、タクシーにとって売り上げが減ることはもちろん、他の利用者の利用機会を奪うことにもなります。
- ・ このようなロスはタクシー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大きな問題でもあり、効率的な運行を阻害する要因となります。
- ・ このことがタクシーの運行効率の低下を招き、生産性の低下に影響し、ゆくゆくはタクシーの値上げにつながり、利用する側の負担となり、値上げに伴い利用者が減るタクシー経営の負のスパイラルを助長し、経営悪化がさらに深刻化することにつながります。悪循環を断ち切るために利用者の理解を求めていくことが必要です。

(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、バス停などで乗降すること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ことが必要です。利用者と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。
- ・ また、限られた道路空間に多くの空車タクシー車両が待機・停車することも避けなければなりません。そのための対策が重要です。

(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主な特徴として、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、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。逆に、利用者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。
- ・ したがって、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。特に、女性ドライバーの採用・乗務に当たっては、利用者の乱暴な言葉やセクハラといった問題にも対応できる措置として、乗車拒否とならない運送約款を標準的に設けていかなければなりません。女性ドライバーを増員するために必要な条件と言えます。

Ⅲ 取り組みの方向性*1

本戦略では、名古屋交通圏において、地域公共交通としてのタクシーサービスを安定・継続して提供していくため、タクシー事業の「効率性・生産性の向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の向上」の3本の柱を取組方針として掲げます。

① 3つの「向上」

(ア) 「効率性・生産性の向上」

- ・ タクシー事業においては、輸送需要が減少傾向にある中、効率性及び生産性を向上して経営基盤の強化を図ることにより、輸送サービスの持続可能性を向上していく必要があります。

そのためには、タクシー事業者自らの経営合理化に伴う「効率性・生産性の向上」は当然ですが、既にかんがりの取組が行われていることも踏まえ、利用者の理解と協力、例えば配車要請方法やお迎え先での待ち時間の短縮といったことも必要な状況にあります。

- ・ また、ITの発展・普及に伴い、スマホ配車アプリを用いた配車が導入・普及されつつあります。これによって配車が効率化し、タクシー利用者にとっての利便性向上のみならず、流し営業時の空車時間の縮減を通じて事業経営の効率化にもつながります。
- ・ 新たな需要喚起や創意工夫を通じた事業の活性化、付加価値に応じた新しい運賃料金体系の整備と相まって、タクシー事業のより一層生産性の向上を推し進める必要があります。そのためには、タクシー事業に課されている車両設備施設等の現行規制のあり方についても、時代にそぐわない規制を見直すことによって、持続可能なタクシーサービスを提供していくことが必要です。
- ・ 持続可能なタクシーサービスを確保していくためには、事業を支える・担う人材不足の解消に努めていかななくてはなりません。このため、タクシー運転者という職業に関する長時間労働や事故の危険性といったネガティブなイメージの払拭等、労働環境・労働条件の改善を通して、女性・若年層の雇用を増やし、人材の多様化を図る必要があります。

- タクシー配車・運行システムの高度化
- 若年層・女性ドライバーの採用拡大
- 労働環境の改善

- ・ タクシーを含む地域公共交通にとって、今後の急激な人口減少及び高齢者の増加に適切に対処し、自家用車の運転ができない人々や家族の送迎に頼ることができない人々の生活の足を確保し、利便性を向上させていくことは、地域の活性化には不可欠の課題であり、解決に向けた関係者の協働・連携を一層進めていく必要があります。

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域交通ネットワークの再編におけるタクシーの考慮・活用

- 自治体施策との連携、国等の支援制度の活用等による、タクシーサービスの持続性確保
- 公共交通空白地域における移動手段確保や、地域の移動ニーズに応じた乗合タクシー・オンデマンド交通といったタクシーを活用した移動システムの一層の開発・普及

(イ) 「サービスの向上」

- ・ 利用者ニーズの多様化、ICTの進展、訪日外国人観光客への対応等の時代の流れを踏まえ、タクシーサービスの高度化、多様化を図る必要があります。
 - ・ 国土交通省中部運輸局が推し進める「昇龍道プロジェクト」とタイアップして二次交通・三次交通にタクシーを積極的に活用していくことで、新たなニーズの掘り起こしが可能となります。観光関係者との連携強化、観光タクシーの取組、外国語対応が可能な運転者の育成、多言語翻訳システムの導入等が必要です。
 - ・ 従来のタクシーサービスにとどまらない、より付加価値を有するサービスに対する利用者のニーズが多く存在することを踏まえ、IT等を用いたタクシーサービスの高度化を図り、利用者が望むタクシーを選択できる環境を整備する必要があります。
- タクシーのバリアフリー化（UDタクシー車両、高齢者／妊産婦／子どもを対象とした輸送サービス等）
 - アプリの可能性の追求（利用者によるタクシー選択性向上の検討）
 - クレジット／電子マネー決済システムの拡大、Wi-fi 接続等の車内設備の高度化 等
 - 利用者ニーズの把握と利用促進・サービス向上策への活用

(ウ) 「安全・安心の向上」

- ・ 地域の足を守る公共交通を経営するタクシー事業者は、安全・安心な輸送サービスの提供のため不断の努力を行う必要があります。このため、各事業者は、日々の運行管理、車両整備管理を徹底するとともに、悪質な運転者の排除を図る必要があります。
- 苦情の削減
 - 悪質運転者・事業者への指導監督体制の拡充
- ・ 高齢運転者の健康に起因する事故の防止や運転操作の軽減など安全対策を徹底していくとともに、安全機能の高い車両の導入などを進めていく必要がある中で、そのためのコスト増にも応えることができる健全な事業経営環境を整えていくことが重要です。
- 健康診断の徹底、高機能検診の実施
 - 安全性能の高い車両の導入

② 本戦略の作成及び取組に関する基本的考え方

(i) 協議会の意味

- (ア) タクシー特措法第一条では、タクシーは「地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、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ことが重要」とされました。
- (イ) その実現のために、タクシー業界だけではなく、自治体・利用者など地域の関係者が参画し議論する場として本協議会（名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会）が設けられました。
- (ウ) 本協議会では、タクシーサービスのあり方を中心に、地域が必要とする交通について協議します。タクシー業界と連携してより良いタクシーサービスの実現・提供に向けた協議を行うためにも、地域の関係者が協議会に参加して議論することが大切です。

(ii) 本戦略の位置づけ、協議会構成員の役割に関する共通認識

- (ア) 本協議会及びその構成員は、本戦略を共通の認識とします。
- (イ) 本協議会への参加、及び本戦略の作成に係る合意をした本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者は、「Ⅳ 本戦略の目的及び目標」及び「Ⅴ 活性化事業及びその他の施策等 1.本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」について、各主体それぞれの事情に応じて取り組むこと及び関係者間の十分な調整の下に、その実現に向けて問題点等の解決等に努力して取り組むことを共通の認識とします。
- (ウ) 本協議会及びその構成員は、「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、問題点・課題等の共通認識を図り、共通認識が得られた事項については、本協議会の総意において関係機関に協力要請することを共通の認識とします。

IV 本戦略の目的及び目標^{*2}

(1) タクシー活性化「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) 「24時間・いつでも・どこでも」配車及び利用の死守・維持
 - (イ) 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）
 - (ウ) いざというときの利用への対応（困ったときの移動支援）
- ② 地域・社会に貢献する名古屋のタクシー（地域・社会との連携強化）
 - (ア) 地域・社会を守る日本一の名古屋のタクシー（防犯分野における連携）
 - (イ) 地域・社会を支える日本一の名古屋のタクシー（福祉分野における連携）
 - (ウ) 地域・社会を盛り上げる日本一の名古屋のタクシー（経済分野における連携）

(2) タクシー供給の適正化

- ① 供給力の適正化
 - (ア) 自主的減車の更なる取組推進
 - (イ) 実働率の向上・改善
- ② 経営の適正化
 - (ア) 経営の合理化・効率化、経営基盤の改善
- ③ 労働環境の適正化
 - (ア) 準特定地域指定基準に基づく指標の改善
 - (イ) その他労働環境の改善
- ④ 運営の適正化
 - (ア) 運転者の一層の採用・増員の推進
 - (イ) タクシーの「安心・安全」対策の一層の推進

(3) タクシー利用の適正化

- ① 配車要請の適正化
 - (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 乗降・利用の適正化
 - (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タクシーの解消及び利用禁止）
 - (イ) （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

V 活性化事業及びその他の施策等^{*3}

- 【凡例等】 1. 太線枠内重点目標（新たに取り組む施策・事業・目標及び拡大を図る取り組み・目標）
 2. 重点目標のフォローアップ（別掲）
 3. 実施主体欄に記載のある各構成員はそれぞれ各主体の判断にて実施することを基本とする
 4. 1) 2) 3) 参考資料「取組み事例（イメージ）・用語解説」参照

1. 本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) タクシー活性化を進めるための具体的施策

（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

施 策 (事 業 内 容)	実施状況 (現状)	実 施 主 体
(ア) 「24 時間・いつでも・どこでも」配車及び利用の死守・維持		
A) デジタル GPS 無線への完全切り替え・配車効率化	実施中	タクシー事業者
B) 配車アプリの更なる導入拡大（効率的な配車、便利な利用）	実施中	タクシー事業者
C) 決済システムの多様化、更なる導入拡大		
➢ クレジットカード	実施中	タクシー事業者
➢ 電子クレジット（プリペイドカード、流通系カード）	実施中	タクシー事業者
➢ 電子マネー（交通系 IC カード）	実施中	タクシー事業者
➢ タクシーチケット	実施中	タクシー事業者
➢ タクシークーポン	実施中	タクシー事業者
(イ) 日常生活におけるタクシーならではの快適な輸送		
A) ハイグレード車両の更なる導入拡大 ¹⁾	実施中	タクシー事業者
B) ハイグレード乗務員の更なる増加 ²⁾	実施中	タクシー事業者
C) 車内インターネット環境（フリーWi-Fi）等の更なる導入拡大	実施中	タクシー事業者
D) タクシー車内禁煙の更なる徹底（タバコ臭解消）	実施中	タクシー事業者
(ウ) 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) 人に優しいユニバーサルデザイン車両（UD）の更なる導入拡大 ³⁾	実施中	タクシー事業者 (国)
B) ユニバーサルデザイン車両（UD）の広報・運行等支援措置	—	地方公共団体
C) 定額・乗合タクシーの更なる導入拡大		
➢ 空港定額・乗合タクシー ⁴⁾	実施中	タクシー事業者
➢ その他施設・イベント定額・乗合タクシー ⁵⁾	実施中	タクシー事業者
➢ 観光定額タクシー	実施中	タクシー事業者
D) タクシー料金検索システム等料金目安案内の更なる導入拡大 ⁶⁾	実施中	タクシー事業者
E) 代行輸送による安心・安全の提供	実施中	タクシー事業者

② 地域・社会に貢献する名古屋のタクシー

施策（事業内容）	実施状況 (現状)	実施 主 体
(ア) 地域・社会を守る日本一の名古屋のタクシー		
A) タクシーの防犯・防災への貢献（更なる貢献） ⁷⁾	実施中	タクシー協会 タクシー事業者 協議会構成員
B) 環境に優しい車両の更なる導入拡大	実施中	タクシー事業者
➤ ガソリンHV 自動車の更なる導入拡大	実施中	タクシー事業者
➤ LPG/HV 自動車の更なる導入拡大	実施中	タクシー事業者
➤ その他先進的な環境対応自動車の導入（水素燃料自動車、PHV 等）	実施中	タクシー事業者
C) 安全機能（自動ブレーキ等）を装備した車両の更なる導入拡大 ⁸⁾		
D) ドライブレコーダーの更なる導入拡大	実施中 実施中	タクシー事業者 タクシー事業者
(イ) 地域・社会を支える日本一の名古屋のタクシー		
A) 地方公共団体の公共交通に関する取組（計画）におけるタクシーに関する考慮・記載	実施中	地方公共団体
B) 「全国タクシーガイド」の広報、リンク拡大 ⁹⁾	実施中 －	タクシー協会 地方公共団体
C) 福祉タクシーチケットの導入拡大	実施中	地方公共団体
D) 福祉タクシーチケットの利便性向上に関する調査研究 ¹⁰⁾	－	地方公共団体 タクシー事業者 タクシー協会
E) 子育て（育児支援）タクシーの更なる運行拡大 ¹¹⁾	実施中	タクシー事業者
F) 子育て（育児支援）タクシーの広報・運行等支援措置 ¹¹⁾	－	地方公共団体
G) マタニティ（妊婦）タクシーの更なる運行拡大 ¹²⁾	実施中	タクシー事業者
H) マタニティ（妊婦）タクシーの広報・運行等支援措置 ¹²⁾	－	地方公共団体
I) 高齢者、移動制約者等の移動に優しい福祉タクシーの拡大	実施中 実施中 実施中 実施中	タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者
➤ ウェルキャブ車両（回転シート・座席）		
➤ 車椅子専用車		
➤ 寝台専用車		
➤ 車椅子・寝台兼用車		
J) 70 歳以上高齢者タクシー運賃 1 割引の継続・拡大	実施中 －	タクシー事業者 地方公共団体
➤ （70 歳以上）1 割引運賃実施（現行事前登録型） ¹³⁾		
➤ （70 歳以上）1 割引運賃への広報等各種支援措置 ¹⁴⁾		
K) 介護・緊急駆けつけ・見守り等タクシーを活用した安心・安全お届けサービスの拡大 ¹⁵⁾	実施中	タクシー事業者

L) 運転者のユニバーサル研修の受講者の増加（運転者対象） ¹⁶⁾	実施中	タクシー事業者
M) ユニバーサル研修講師の育成及び増加（研修講師育成） ¹⁷⁾	実施中	タクシー事業者
N) 専門家による障がい者対応等の知識習得拡大	実施中 —	タクシー事業者 名古屋市身体障害者福祉連合会
O) 障がい者の雇用拡大	実施中	タクシー事業者
P) 障がい者施設を支援する取組（物品購入等）拡大	実施中 —	タクシー事業者 名古屋市身体障害者福祉連合会
(ウ) 地域・社会を盛り上げる日本一の名古屋のタクシー		
A) 観光タクシーの更なる運行拡大	実施中	タクシー協会
B) 観光ガイドタクシー運転者養成の更なる育成・増加	実施中 実施中 実施中	タクシー事業者 コンベンションビューロー 名古屋商工会議所
C) 外国語での対応が可能な運転者の更なる育成・増加	実施中	タクシー事業者
D) 多言語翻訳タブレットの導入促進	—	タクシー事業者

(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

施 策 （ 事 業 名 ）	実施状況 (現 状)	実 施 主 体
(ア) 自主的減車の更なる取組推進 ¹⁸⁾	実施中	タクシー事業者
(イ) 実働率の向上・改善 ¹⁹⁾	実施中	タクシー事業者

② 経営の適正化

施 策 （ 事 業 名 ）	実施状況 (現 状)	実 施 主 体
(ア) 経営の合理化・効率化、経営基盤の改善 ¹⁸⁾	実施中	タクシー事業者
(イ) 増大するタクシー事業のコスト・コスト構造、経営合理化への理解 ²⁰⁾	—	協議会構成員 (タクシー利用者) タクシー協会
(ウ) 助成金の更なる活用推進		
A) 労働関係各種助成金の申請	実施中	タクシー事業者
B) 労働関係助成金（活用）セミナーの開催	実施中	タクシー協会
(エ) サービスで競争する経営方針（タクシー）への転換		
A) 中小型統合（普通車統合）・分かりやすい運賃体系の整備 ²¹⁾	—	タクシー事業者

③ 労働環境の適正化

施 策 （ 事 業 名 ）	実施状況 (現 状)	実 施 主 体
(ア) 準特定地域指定基準に基づく指標の改善 A) 日車営収の改善 ²⁷⁾ B) 実在車両数と適正車両数の乖離率の改善 C) 実働実車率の改善 ²⁸⁾ D) 赤字事業者車両数シェアの改善度	実施中 実施中 実施中 実施中	タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者
(イ) その他労働環境の改善 A) 賃金の改善度 B) 運転者負担の解消割合 ²⁹⁾ C) 平均車齢の改善度 D) キャリアパス明示・スキル評価の有無	— — — —	タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者

④ 運営の適正化

施 策 （ 事 業 名 ）	実施状況 (現 状)	実 施 主 体
(ア) 運転者のより一層の採用・増員 A) 新規運転者採用拡大・増員 B) 新卒運転者採用拡大・増員 C) 女性運転者採用拡大・増員	実施中 実施中 実施中	タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー事業者
(イ) タクシーの「安心・安全」対策のより一層の推進 A) 運転者教育指導の更なる推進・充実 B) タクシーサービス 10 則の徹底 ²²⁾ C) 新規運転者登録制度を活用した講習・試験の更なる推進 D) タクシーモニター制度を活用した評価改善の更なる推進 ²³⁾ E) 運転者教育を充実させるための調査研究活動の取組推進 ²⁴⁾ F) 運転者の健康管理上の安全・安心対策の更なる推進 ²⁵⁾	実施中 実施中 実施中 実施中 実施中 実施中	タクシー事業者 タクシー事業者 タクシー協会 タクシー協会 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

(3) タクシー利用の適正化に関すること

① 配車要請の適正化

施 策 （ 事 業 名 ）	実施状況 (現 状)	実 施 主 体
(ア) タクシー配車の適正化 A) タクシー配車要請の適正化・効率的配車への協力要請 ²⁶⁾ (タクシー利用適正化広報活動の取組推進)	—	タクシー協会 タクシー事業者 (タクシー利用者)

② 乗降・利用方法の適正化

(ア) 道路交通法に抵触しない安全な場所での乗降 A) 駐停車禁止場所での客待ち駐停車解消・利用禁止 (タクシー・利用者) B) 道路交通法に抵触しない安全な場所でのタクシー乗降の推進 (タクシー・利用者) C) 違法駐停車タクシーの排除協力、指導助言の推進 D) よりよいタクシーの使われ方に向けた(タクシー乗り場の)整備・配置	実施中 実施中 実施中 実施中	タクシー協会 タクシー事業者 (タクシー利用者) タクシー協会 タクシー事業者 (タクシー利用者) 警察(署) 地方公共団体 警察(交通管理者) (道路管理者)
(イ) (全席) 更なるシートベルト着用推進 (タクシー・利用者)	実施中	タクシー協会 タクシー事業者 (タクシー利用者)
(ウ) 利用者・運転者の良好な移動空間の確保³⁰⁾	実施中	タクシー協会 タクシー事業者 (タクシー利用者)

2. 本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*4

タクシー事業に関連して現在行われている諸規制について、安全・安心を大前提に、利用者利便を向上していくことを意図した上で、名古屋交通圏の実態に即してその問題点を明らかにします。

その上で、規制の見直しについて本協議会での意見交換や協議を通じて構成員間の合意形成を図り、共通認識が得られた事項から必要に応じて関係機関（関係者）に制度変更等を要望していきます。

① 活性化を進める際の具体的問題点及び検討事項

要 望 事 項	関係機関（関係者）
(ア) 多様なニーズに応えるための運賃制度の弾力化措置	
A) 子育て（育児支援）、妊娠応援（マタニティ）タクシー等付加価値の高いタクシー専用運賃体系の整備	国土交通省
B) 需要を喚起する営業政策割引の緩和及び拡大措置	国土交通省
C) 快適な輸送及びハイグレードな輸送サービスの提供を可能にする割増運賃制度の整備	国土交通省

② 適正化を進める際の具体的問題点及び検討事項

要 望 事 項	関係機関（関係者）
(ア) 利便性向上に資するタクシー経営の合理化・効率化のための制度変更・規制緩和措置	
A) 「預かり休車」制度の措置 ¹⁸⁾¹⁹⁾	国土交通省
B) 燃料サーチャージ制度の導入措置 ²⁰⁾	国土交通省
C) 消費税外税転嫁方式への変更措置	国土交通省
D) タクシーによる貨客混載を可能にする措置	国土交通省
E) タクシー事業における IC カード整備事業への支援措置	国土交通省
F) LPG 車載タンクの法定検査の緩和措置 ²⁰⁾	経済産業省
G) タクシーメーターの法定検査の緩和措置 ²⁰⁾	経済産業省
H) タクシー運転者の勤務形態に見合った拘束時間・休憩時間等の見直し措置 ²⁰⁾	厚生労働省
(イ) タクシー利用・タクシー乗降の適正化	
A) 駐停車禁止場所客待ちタクシーの利用禁止徹底への協力	タクシー利用者
B) 道路交通法に違反しない場所でのタクシー乗降の理解・協力	タクシー利用者
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指導監督強化	中部運輸局
D) より良いタクシータクシーの使われ方に向けた（タクシー乗降場の）整備・配置	交通管理者（警察） 道路管理者
(ウ) 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措置 ³⁰⁾	国土交通省
(エ) タクシーモニター評価及び運転者指導教育の改善方法等調査研究への協力並びに支援	中部運輸局

VI 本戦略の進め方・進行管理

本戦略を推進するとともに内容を絶えず見直していくために、本協議会を中心とした進行管理を行っていきます。その際、国による協議会や地域計画実施状況のフォローアップの取組にも対応することを念頭に置きます。

(1) 実施スケジュール

「別紙1」の図に示します。

なお、本戦略の期間については、改正タクシー特措法（平成26年1月27日施行）の附則にて「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」とされていることから、策定日から法律施行5年を経過した期間（平成31年1月26日）までとします。それ以降の取り扱いは別途、本協議会で決定します。

(2) 着実かつ適切な推進のためのPDCA（Plan-Do-Check-Act）の仕組み

① 減車と実働率について

(ア) 国土交通省の調査結果を協議会に報告

② 労働環境改善について

(ア) 準特定地域指定基準に基づく評価指標

・国土交通省の取りまとめ結果を協議会に報告

(イ) 上記以外のその他の労働環境改善に係る指標

・賃金の改善度（3月末までに国土交通省に報告した結果を協議会に報告）

・運転者負担、平均車齢、キャリアパス明示等（6月末までに国土交通省に報告した結果を協議会に報告）

③ 活性化事業について

(ア) 評価手法

・年度末実施状況を調査して協議会に報告

・前年度末比との比較（伸び率）を評価

④ 本戦略のフォローアップ評価（「別紙2」）

⑤ 協議会のスケジュール及び今後の進め方

(ア) ①②③について概ね半年ごとに予定する直近の協議会に報告

(イ) 各主体の取組状況及び目標達成度の確認及び新たな目標設定を行う

⑥ ワーキンググループの開催

(3) 準特定地域指定と本戦略（地域計画）との関係

① 準特定地域指定解除期間満了後及び同指定解除後の取り扱い

国による名古屋交通圏の準特定地域指定の期間は平成 29 年 1 月 26 日までとなっており、その満了後指定が解除される可能性があります。また、期間中に指定解除されることもありえます。指定解除後には本戦略および本協議会は法定のものではありませんが、本戦略の期間中は引き続き任意の計画および協議会として継続することとします。

② 特定地域指定基準に合致した場合の取り扱い

(ア) 本協議会（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します。

(イ) 特定地域指定の合意がされた場合、特定地域協議会に変更後も本戦略を継承します。その上で、特定地域協議会が作成する「特定地域計画」に、本戦略の内容に加え、特定地域計画としての必要事項を加えます。

(4) 協議会構成員からの新規施策等の提案（「別紙 3」）

平成 28 年 1 月 28 日に開催された「タクシー事業者・労働組合 WG」において、本協議会会長からタクシー事業者及び労働組合に対して、新規施策等について提案要請を行ったところ、既に計画に盛り込まれた施策・事業として直ぐにでも実行に移せる提案、多くの課題のある提案、関係者調整等を必要とする提案など実に様々な提案が寄せられた。

本戦略においては、実行に移せる提案は目標達成に向けて直ぐにでも実行し、課題解決及び関係者調整を図る必要のある提案については、適宜課題解決又は関係者調整等を図るとともに、実現可能性の高い提案から順次計画に盛り込んでいくこととします。

「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）

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。

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）*1

第 2 項第 2 号（準特定地域計画の目標）*2

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）*3

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）*4