

“名古屋のタクシー日本一戦略”

(名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会)
「地域計画」

平成28年3月

“名古屋のタクシー日本一戦略” (名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「地域計画」)

平成 28 年 3 月 16 日制定

はじめに

この戦略を作った理由は以下の 4 つであると考えている。

第 1 に、タクシー事業者が今後、今まで皆が当たり前と思ってきたサービスを提供できなくなる懸念である。日本のタクシー事業は長年、国による運賃・参入退出に関する規制の下、事業経営者、乗務員、そして利用者のバランスが図られ、サービスが維持されてきた。しかし、利用者は昭和 50 年代以降、景気変動の影響を受けつつも減少傾向が続いた。規制が平成 14 年に緩和されると、参入が増えて運賃が下落したが、利用者増加は小さく、事業経営や運転者の待遇が脅かされるようになった。その結果、安全・安定運行の確保に不安が生じ、利用者にとって好都合に見えた規制緩和も弊害が目立つようになってきている。平成 21 年施行のタクシー特措法（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）によって運賃や車両数の規制が行われたものの、運転者確保の困難さは改善せず、乗客がいても車両が十分に実働できない状況が広く見られる。地方部では事業からの撤退が相次ぎ、都市部でも乗りたい時にすぐ乗れない状況が目立つようになり、24 時間 365 日の運行が困難となる兆しも見られる。名古屋交通圏も、中心部は恵まれた状況にあるが、周辺部では決して十分とは言えない。この状況から抜け出すために、タクシー業界が「競争」と「協調」を両立し、全体としてレベルアップすることで、サービス向上による利用者増加と、待遇改善による乗務員確保を合わせて目指すベクトルを持つことが急務である。

第 2 に、タクシーが地域公共交通として位置づけられたことへの対応である。平成 19 年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 条は、タクシー事業を公共交通機関の 1 つと定義した。その後のタクシー特措法に基づく規制見直し（適正化）も、タクシーが公共交通機関であるという前提で正当化されている。実際には、活性化再生法施行から 8 年半近くたった現在でも、タクシーが地域公共交通だと言われてもピンと来ない方が大多数ではないだろうか。しかし、モータリゼーション等による公共交通衰退が止まらない一方で、少子高齢化等による移動ニーズ変質に対応するために、個別輸送機関であるタクシーへの期待は高まるばかりであり、タクシーが「答え」を出すことが求められている。「タクシーが公共交通と思えない」ということの理由としてよく挙がるのは、個別輸送機関であるがゆえの高運賃である。逆に、運賃制度が硬直的であるため

に、本来できるはずの多様なサービスが実現困難であることも指摘される。このような状況を打破し「答え」を出していくことが、タクシー事業が今後も生き残っていくための重要なカギである。

そこで第3に、地域との連携の必要性が挙がってくる。タクシーは利用者と乗務員が空間的に近いため、接客レベルへの関心は高かった。しかし、そもそもタクシーのサービスがどうあるべきか、個別輸送機関という特徴を活かして何ができるかについて、地域と事業者の間で議論する機会は今まで全くと言っていいほどなかった。こんなことで地域公共交通として機能するはずがない。したがってタクシー事業者は、自助努力もさることながら、利用者や自治体を含む地域の様々な関係者と意見交換し、地域に必要な移動サービスをどうすれば提供できるかを考え、行動していかなければならない。その前提の上で、地域の関係者も、何もしなくてもタクシーは走っているという時代ではなくなったことを認識し、サービス充実のためにできることをやっていただくことが求められる。そうでなければ、タクシー特措法に基づくスキームも正当化できず、野放図な自由競争の結果、最終的にはタクシーがごく一部の人がしか享受できないサービスとなって、超高齢化社会や観光立国を支える移動手段が脆弱になることが憂慮される。このような認識が、平成 26 年の改正タクシー特措法の骨子であり、私がこの協議会に参画する意味であったと解釈している。

今回の戦略策定で私が最も心を配ったのは、内容もさることながら、協議会の構成員が等しく、公共交通として位置づけられたタクシーサービスの重要性和、それを確保維持改善し続けるために関係各位が連携・協働して取り組むことの必要性について意識共有することであった。そのため、タクシーサービスに望むことについて公に意見を問うたり、ワーキンググループ開催等によって構成員の間で率直な意見交換をすることに時間を費やした。予定より難航したが妥協があつてはならないと考え、職権で策定期間を延期して協議を続け、戦略全体について「(タクシー業界でなく) 協議会構成員が主語となっている」かどうか念入りに確認を行った。

この結果、構成員全員がタクシー事業の重要性和その適正化・活性化の必要性、そして自分たちが参画することの意義について理解し、戦略を自分たちがつくったと納得でき、かつ実効性のあるものとするのが、十分とは言えないまでもできたと考えている。また、事業計画に挙げられた個別事業の実施主体として構成員の大半が名を連ねたことや、名古屋交通圏に属する 17 市町村と愛知県がすべて構成員として参加し、各自治体の公共交通等の政策にタクシーの必要性をインプットできたこと、協議会構成員自らがやるべきことと、国など構成員以外に呼びかけるべきこととの仕分けが明確になった、そして、利用者や各種団体の委員、特に名古屋タクシー協会のモニターを経験された方々から非常に有益なご意見をいただいたことも重要な成果であると個人的には捉えている。このような土壌を形成できたことで、今回は煮詰めることができず戦略に載せられなかった、活性化に関

する様々な具体的取組や協働が今後新たにわき上がってくることが楽しみである。さらに、戦略が訴えていることの骨子が地域の皆様にも伝わるような工夫が今後は大事になると考えている。

今回、私の稚拙な協議会の取り回しによって、構成員各位には大変な労力やご迷惑をおかけすることとなり、この場を借りておわび申し上げるとともに、取りまとめに至るまで粘り強くご参画いただいたことに感謝を申し上げます。また、「未踏」とも言えた困難な協議会運営や戦略策定にあたって、鈴木副会長、および事務局を務めた名古屋タクシー協会の多田専務理事に献身的なご支援をいただいたことを謝意とともに付記しておく。

そうそう、この戦略をつくった**第4の理由**を言い忘れていた。といっても、それは既に**戦略の名前として書かれている**。名古屋交通圏のタクシー事業者の多くが、自分たちが日本でも有数のサービスを提供しているという自負を持っておられることを、協議を通じて強く実感できた。しかしまだ不十分な部分はある。本戦略でそれを補い、業界だけでなく関係者も参画して、「尾張名古屋はタクシーで持つ」と言われるほどのレベルに押し上げること、それが本戦略の究極の目的であるし、計画と言わず「戦略」と名付けた理由でもある。法に定められているから作ったのではなく、タクシーサービスをよりよいものとしていくために作った戦略。それが名古屋交通圏 17 市町村を魅力的にすることに貢献し、タクシー事業者もそれを支える役割に誇りを持ち、運転者のステータスも上がって人気が出る、その日を迎えるまで、私たちの「戦い」は続けられる。

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)

《目 次》

I 本戦略策定の背景	1
① タクシーに関する様々な問題 (1)	
② タクシーサービスと事業の特性 (4)	
③ 公共交通としてのタクシー (5)	
II 名古屋交通圏におけるタクシーの現状と課題	7
① 公共交通としての役割を果たせなくなる懸念 (7)	
② 安心・安全や持続可能性への懸念 (11)	
(i) 経営に関わる課題 (11)	
(ii) 運営に関わる課題 (13)	
(iii) 利用に関わる課題 (20)	
III 取り組みの方向性	21
① 3つの「向上」	
(ア) 「効率性・生産性の向上」 (21)	
(イ) 「サービスの向上」 (22)	
(ウ) 「安心・安全の向上」 (22)	
② 本戦略の作成及び取り組みに関する基本的考え方 (23)	
(i) 協議会の意味	
(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	
IV 本戦略の目的及び目標	24
(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	
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）	
(2) タクシー供給の適正化	
① 供給力の適正化	
② 経営の適正化	
③ 労働環境の適正化	
④ 運営の適正化	
(3) タクシー利用の適正化	
① 配車要請の適正化	
② 乗降・利用方法の適正化	

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 25
 - (1) タクシー活性化を進めるための具体的施策
 - 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 (25)
 - ② 地域・社会に貢献する名古屋のタクシー (26)
 - (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 (27)
 - ② 経営の適正化 (27)
 - ③ 労働環境の適正化 (28)
 - ④ 運営の適正化 (28)
 - (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 (29)
 - ② 乗降・利用方法の適正化 (29)
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 30
 - ① 活性化を進める際の具体的問題点及び検討事項
 - ② 適正化を進める際の具体的問題点及び検討事項

VI 本戦略の進め方・進行管理 31

- (1) 実施スケジュール (31)（「別紙 1」 (33)）
- (2) 着実かつ適切な推進のための PDCA（Plan-Do-Check-Act）の仕組み (31)
 - ① 減車と実働率について
 - ② 労働環境改善について
 - ③ 活性化事業について
 - ④ 本戦略のフォローアップ評価（「別紙 2」 (34～40)）
 - ⑤ 協議会の今後のスケジュール及び進め方
 - 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 (32)
 - 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
 - ② 特定地域指定基準に合致した場合の取り扱い
- (4) 協議会構成員からの新規施策等の提案 (32)（「別紙 3」 (41～46)）

《付録 1》本戦略における取り組み事例（イメージ）・用語解説 (47～51)

《付録 2》名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 (52～55)

《付録 3》名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員名簿 (56～57)

《付録 4》計画策定までの検討経過（協議会等開催経緯） (58～60)

I 本戦略策定の背景

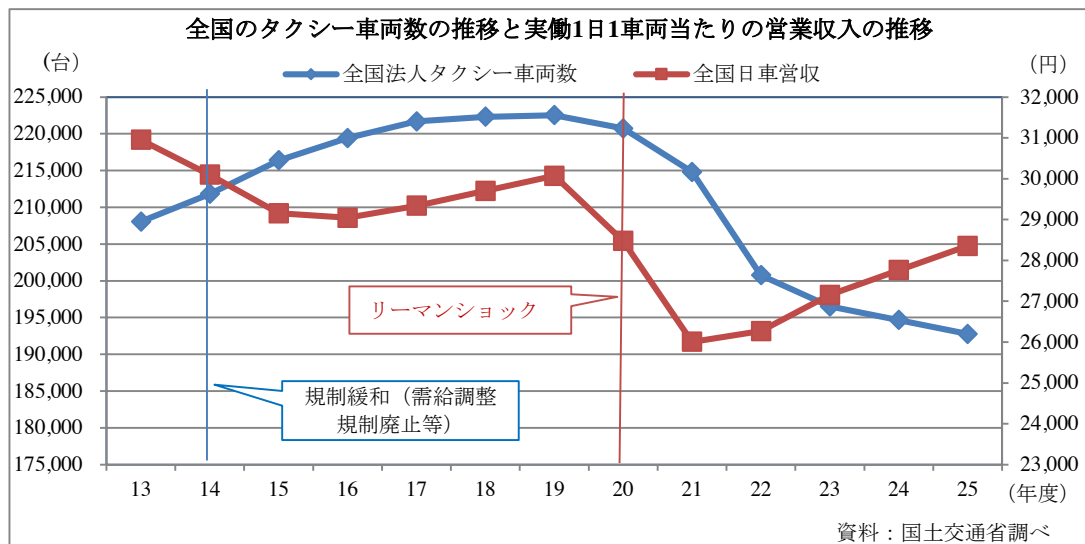
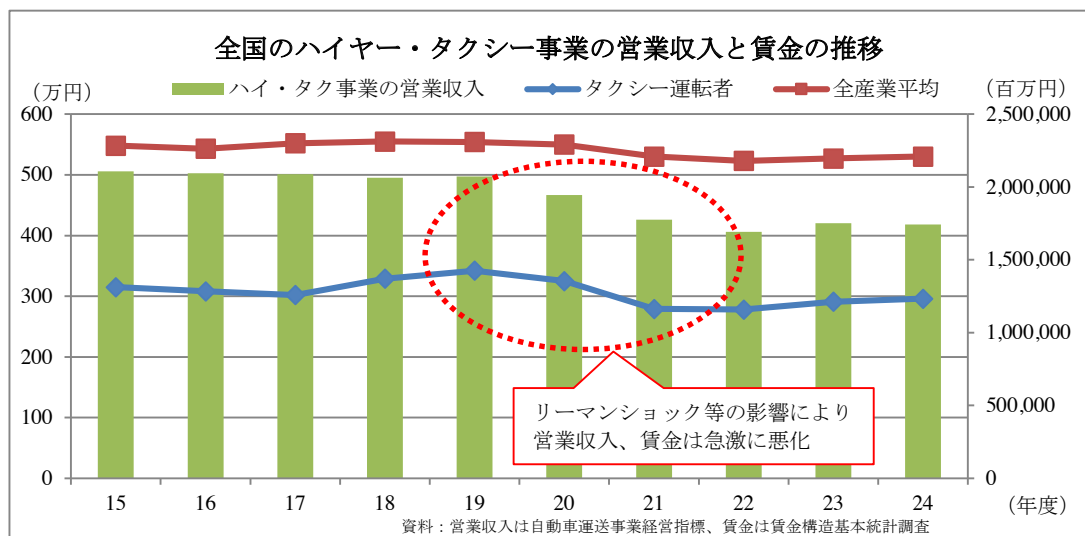
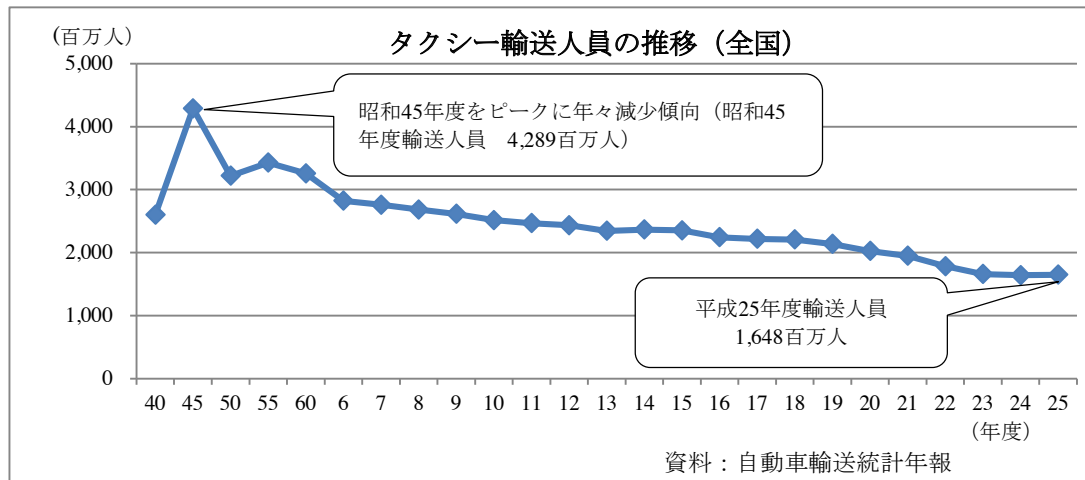
① タクシーに関する様々な問題

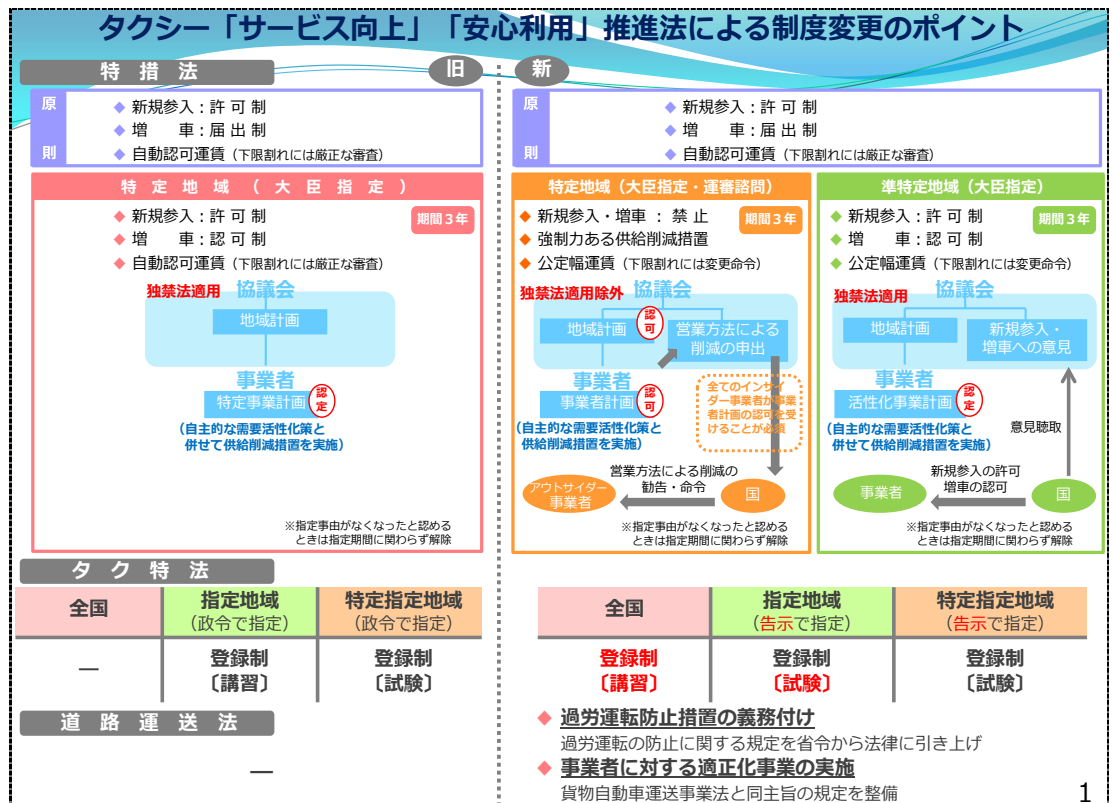
(ア) タクシー特措法及び改正タクシー特措法の成立

- ・ 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。

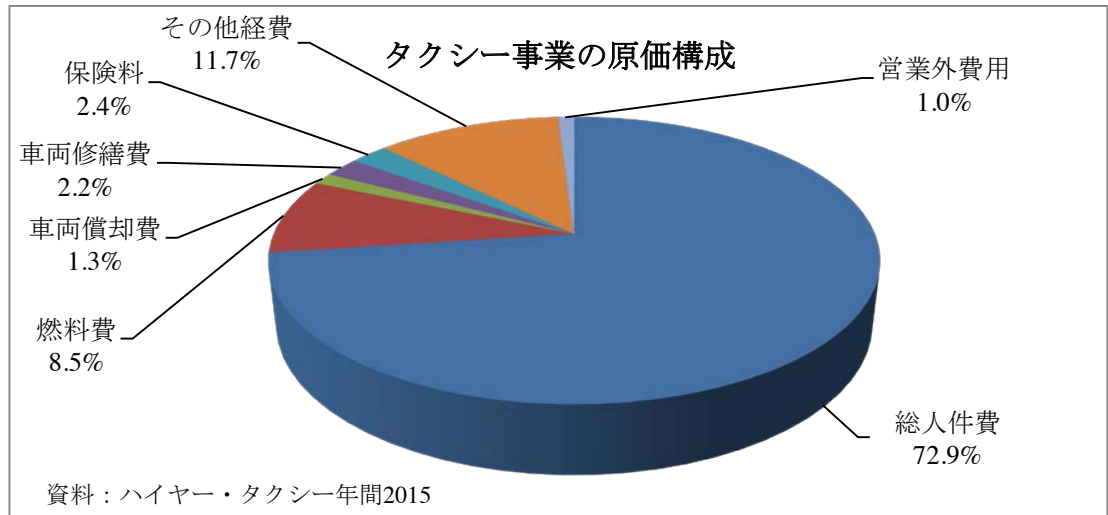




② タクシーサービスと事業の特性

- ・ 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・ツー・ドア"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ときの利用など、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。

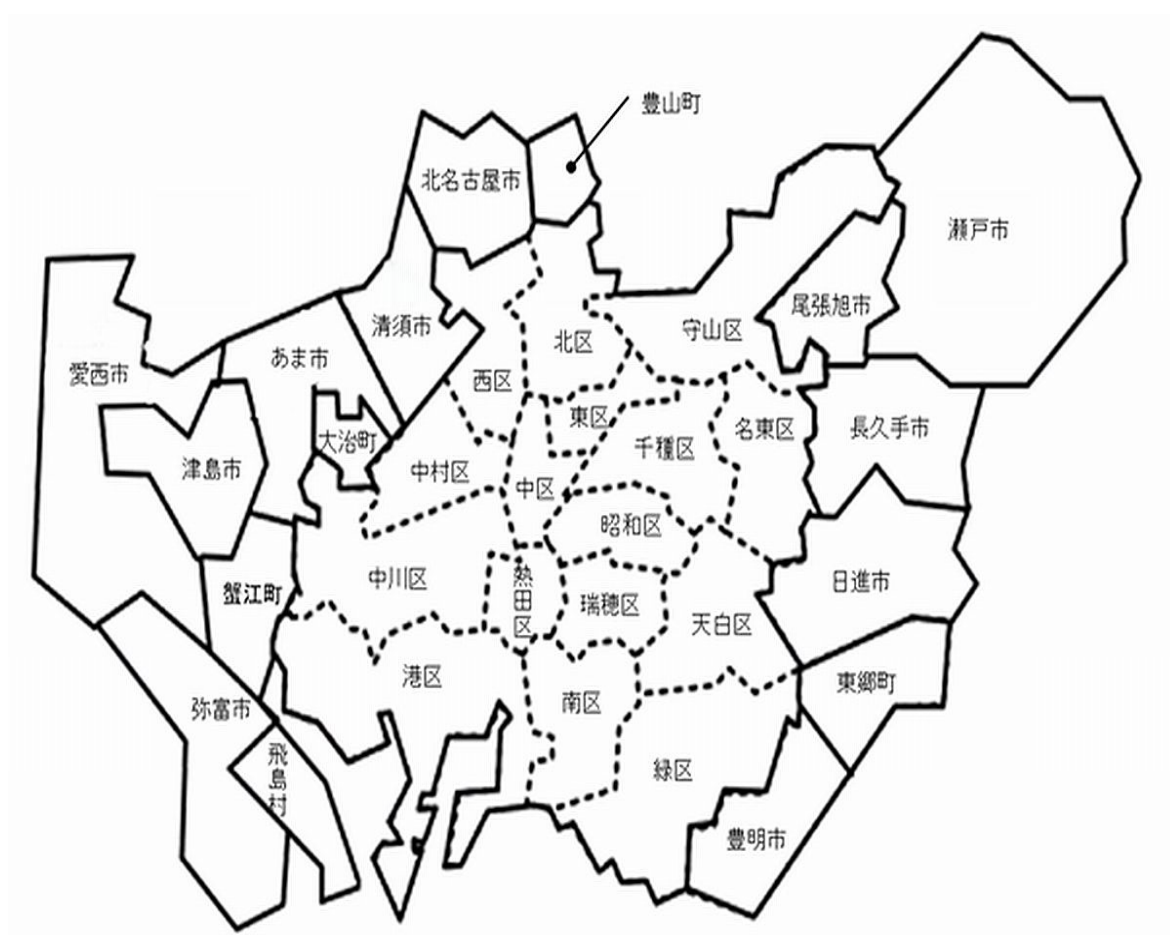
Ⅱ 名古屋交通圏におけるタクシーの現状と課題

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

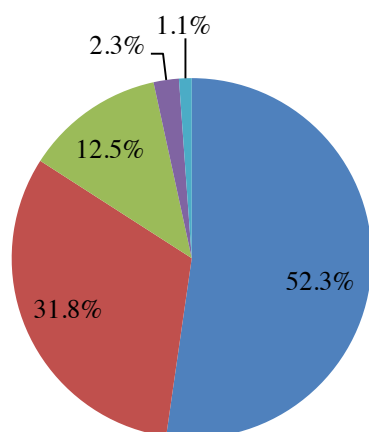
- ・ 本戦略の対象地域である名古屋交通圏は、名古屋市とその周辺の 12 市 4 町 1 村で構成されます（図参照）。
- ・ 名古屋交通圏を営業区域として、法人タクシー 88 社・5,980 両、個人タクシー 757 者（車）（いずれも平成 27 年 3 月末現在）がタクシー輸送サービスを提供しています。
- ・ 法人タクシー 88 社の経営規模をみると、50 両以下 52.3%、51 両以上 100 両以下 31.8% となっており、100 両以下の事業者で 84.1%を占めています。また、資本金でも、3,000 万円未満の事業者が 80%以上を占めており、中小企業が圧倒的に多くなっていま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

「名古屋交通圏」名古屋市他 16 市町村



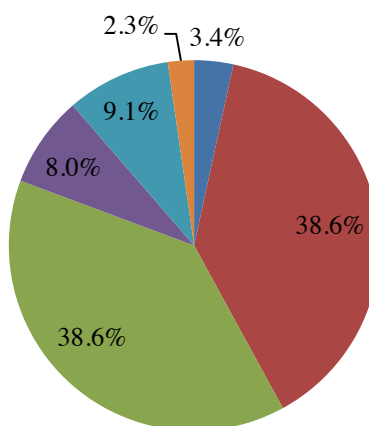
「名古屋交通圏内のタクシー事業所数及び車両数一覧（平成 26 年度末現在）」

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

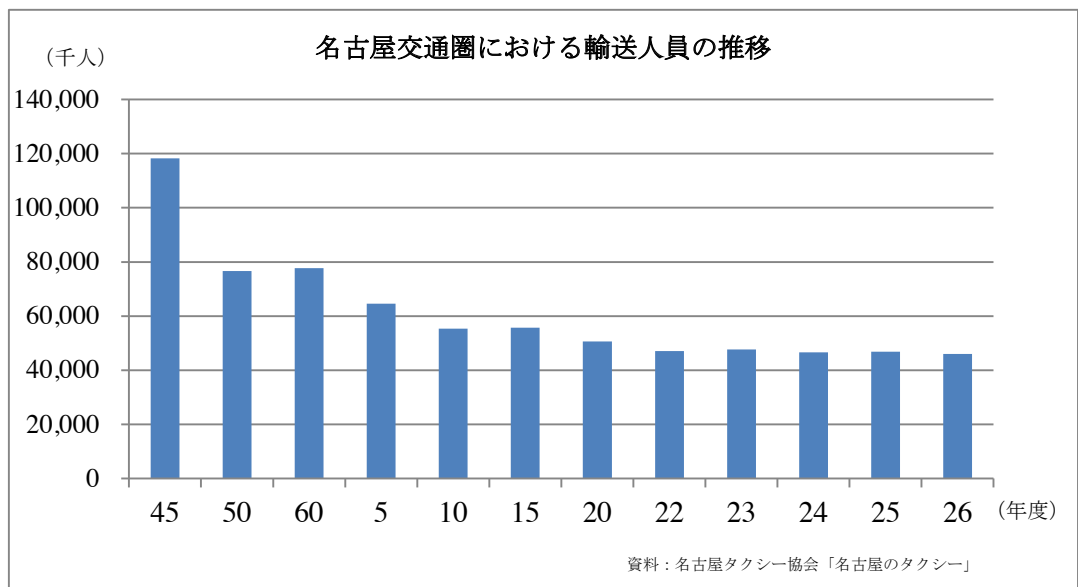


規模別事業者数比較（資本金）

- 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）

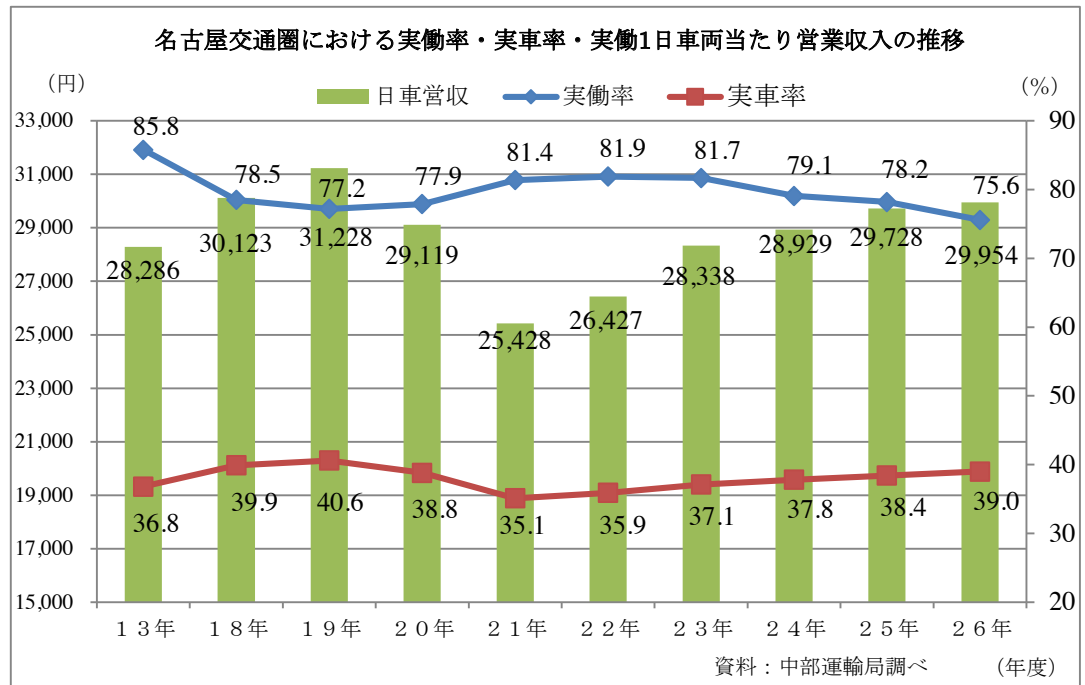
- ・ 名古屋交通圏における法人タクシーの輸送人員は、モータリゼーションの進展や社会経済等の変化から昭和 45 年の 118 百万人をピークに長期的な減少傾向にあり、平成 26 年度の輸送人員は 46 百万人で、ピーク時の 39%となっています。輸送人員を 1 日当たりに換算すると約 13 万人がタクシーを利用しています(「名古屋タクシー協会」調べ)。名古屋市内における公共交通機関利用者の約 7.7%がタクシーを利用していることとなります(「名古屋統計なごや web 版」)。
- ・ 名古屋交通圏のタクシーの実働率は、規制緩和前の平成 13 年度に 85.8%であったのが、平成 25 年度は 78.2%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つあります。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」なタクシー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。

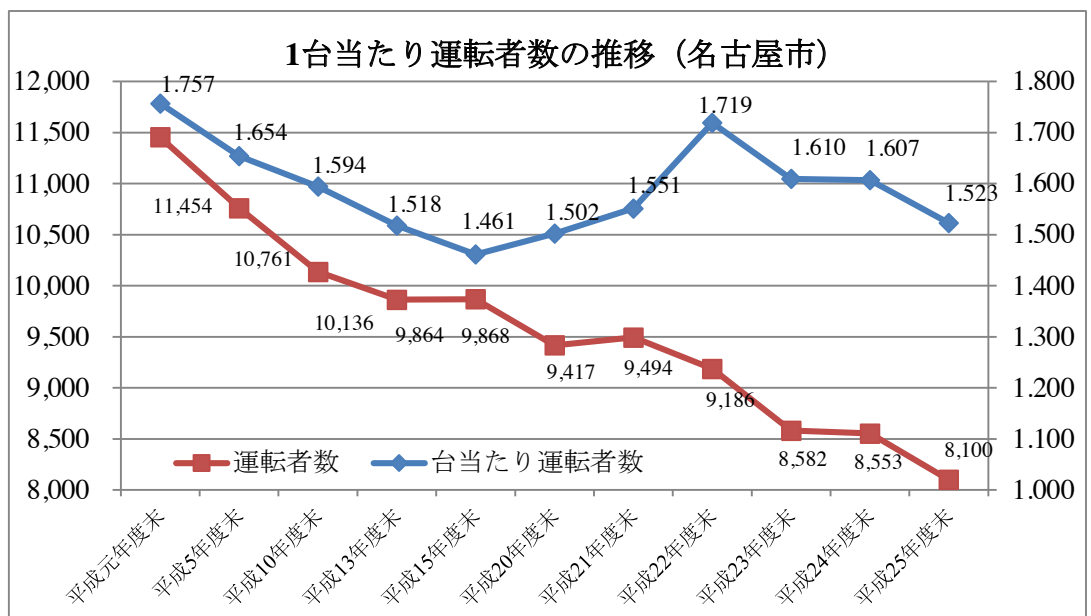
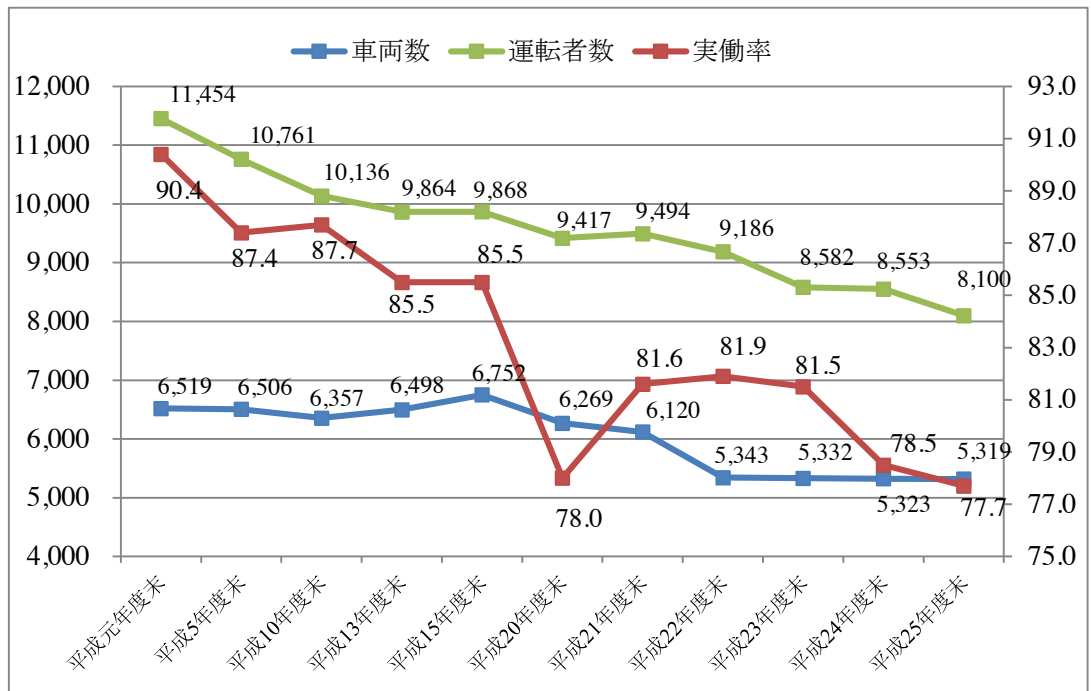
(オ) 高齢者運賃割引の課題

- ・ 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

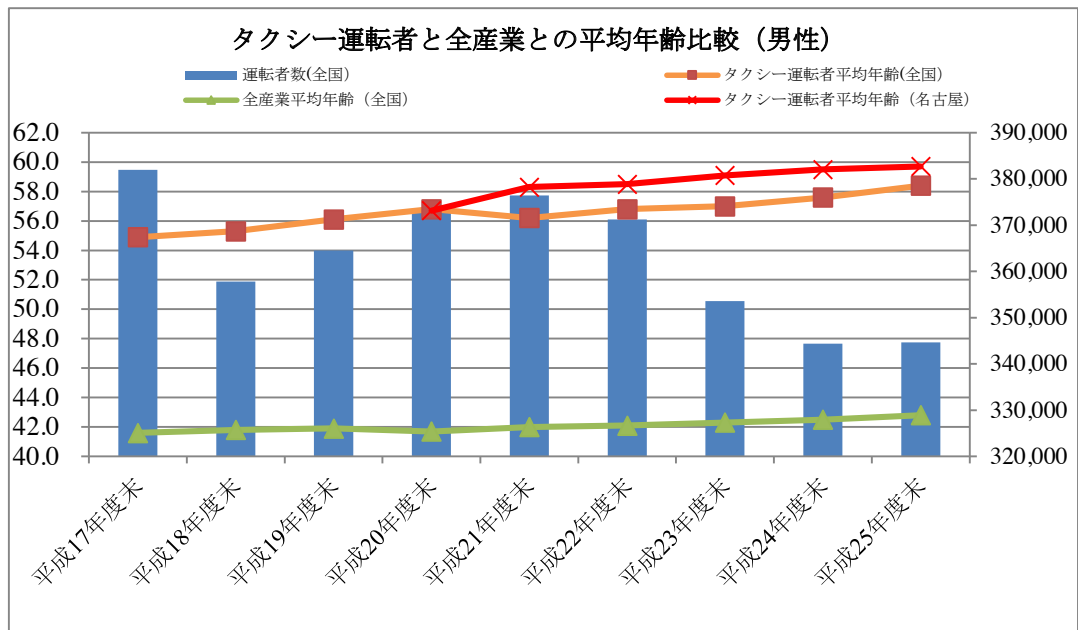
- ・ タクシー産業では、労働時間の規制に基づいた上で、1 台当たりの営業時間（車両の稼働時間）が最大となるように運転者の勤務体制が整えられています。しかしながら、現在では、運転者が不足しているために、車両の効率を最大限に発揮するように稼働させることは困難となっています。
- ・ 運転者が不足するとタクシーの稼働車両数や稼働率（実働率）が低下し、タクシーサービスの特性が発揮できない状況が生じます。その結果、「24 時間・いつでも・どこでも」というタクシーならではのサービス提供が難しくなり、深夜時間帯の運行が不可能となったり、需要の少ない昼間時間帯の運行を中断したり、配車要請がピークになるときに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。
- ・ さらには、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

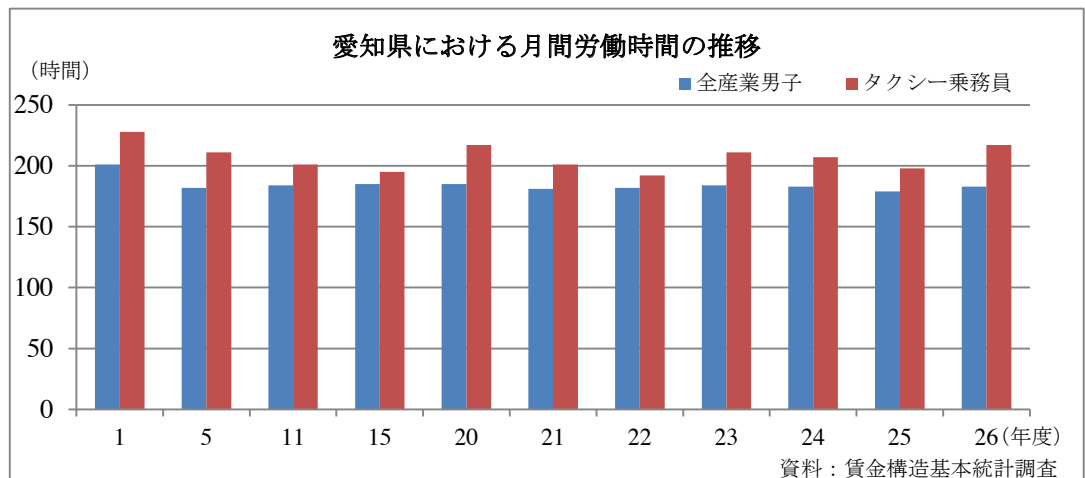
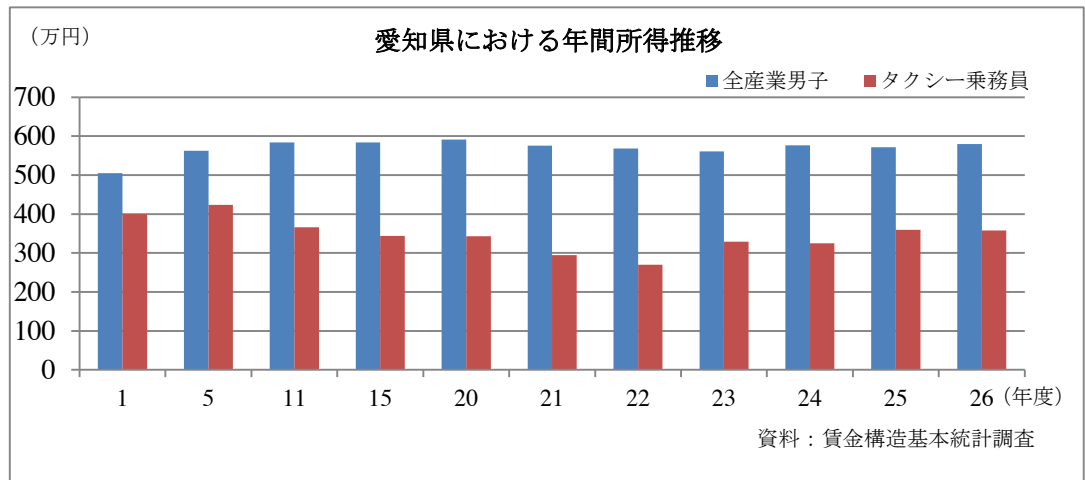
- ・ 名古屋交通圏におけるタクシー運転者の平均年齢は、平成 25 年度末では 59.7 歳であり、他の職業に比して著しい高齢化が進んでいるため、健康に起因する新たな課題への対応が重要となっています。
- ・ タクシーの最大の使命は「安心・安全」であることは言うまでもありませんが、プロのドライバーであっても年齢からくる運転操作への不安は年を取るとともに増します。高齢者特有の疾病を意識した健康管理に取り組む必要性が増し、「安心・安全」確保への懸念が高まります。
- ・ また、今後 10 年程度で高齢運転者が一気に退職することが見込まれるため、運転者不

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。

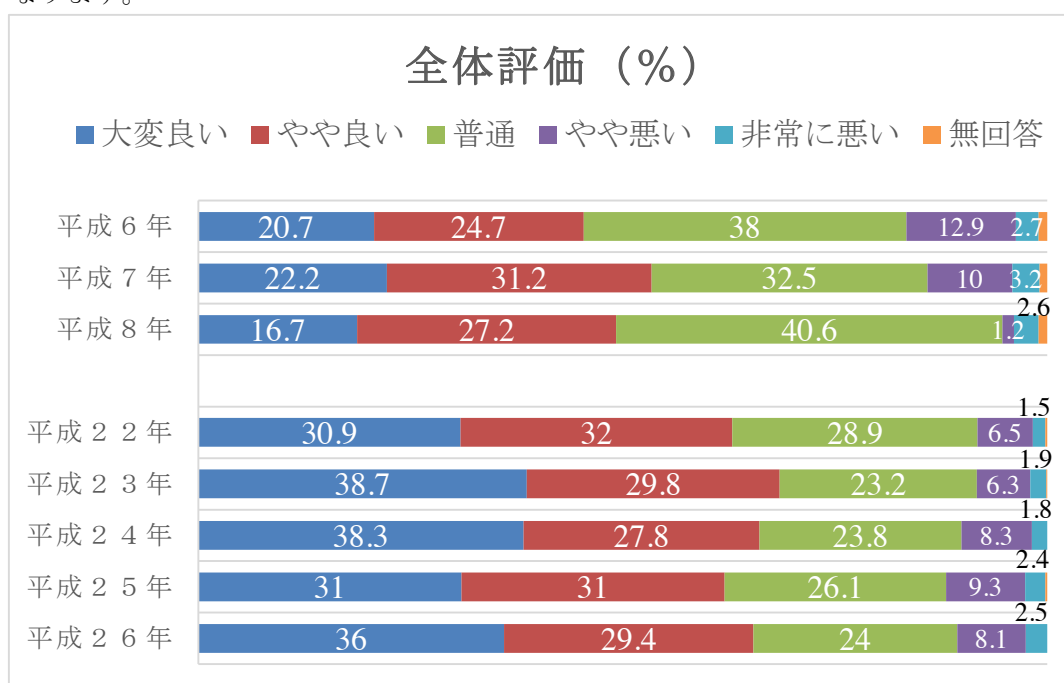
- ・ 持続可能な公共交通としてタクシーが機能するためにも、新規採用運転者を着実に育成するしくみづくりが非常に重要な課題です。

(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。
- ・ 障がい者に対する「不当な差別的取扱い」を禁止し、「合理的配慮の提供」について規定する「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」が平成 28 年 4 月 1 日に施行されることに対応し、個別輸送手段として障害者の利用が多いタクシーの特性を踏まえ、障害者に対する不当な差別的取扱いを行うことのない合理的配慮の下、適正かつ利用しやすいタクシーサービスの提供が求められます。
- ・ 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きました。
- ・ 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、既にかかな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)「安心・安全の向上」

- ・ 地域の足を守る公共交通を経営するタクシー事業者は、安心・安全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り組み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する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・観光分野における連携）

(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・利用方法の適正化
 - (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「取り組み事例（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（UD）車両の更なる導入拡大 ³⁾	実施中	タクシー事業者 (国)
B) ユニバーサルデザイン（UD）車両の広報・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⁾	—	タクシー事業者
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研修等の知識習得拡大 障害者差別解消法への対応	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 内 容)	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 内 容)	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 内 容)	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) 日車営収の改善度 ²⁷⁾	実施中	タクシー事業者
B) 実在車両数と適正車両数の乖離率の改善度	実施中	タクシー事業者
C) 実働実車率の改善度(特定地域) ²⁸⁾	—	タクシー事業者
D) 赤字事業者車両数シェアの改善度	実施中	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	—	タクシー事業者
B) 運転者負担の解消割合 ²⁹⁾	—	タクシー事業者
C) 平均車齢の改善度	—	タクシー事業者
D) キャリアパス明示・スキル評価の有無	—	タクシー事業者

④ 運営の適正化

施 策 (事 業 内 容)	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	実施中	タクシー事業者
B) 新卒運転者採用拡大・増員	実施中	タクシー事業者
C) 女性運転者採用拡大・増員	実施中	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	実施中	タクシー事業者
B) タクシーサービス 10 則の徹底 ²²⁾	実施中	タクシー事業者
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	実施中	タクシー協会
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⁾	実施中	タクシー協会 タクシー事業者
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⁾	実施中	タクシー協会 タクシー事業者
F) 運転者の健康管理上の安心・安全対策の更なる推進 ²⁵⁾	実施中	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 内 容)	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

施 策 (事 業 内 容)	実施状況 (現 状)	実 施 主 体
(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 B) 需要を喚起する営業政策割引の緩和及び拡大措置 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 国土交通省 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⁾ B) 燃料サーチャージ制度の導入措置 ²⁰⁾ C) 消費税外税転嫁方式への変更措置 D) タクシーによる貨客混載を可能にする措置 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 F) LPG 車載タンクの法定検査の緩和措置 ²⁰⁾ G) タクシーメーターの法定検査の緩和措置 ²⁰⁾ 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⁾	国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 経済産業省 経済産業省 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 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 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 D) より良い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	タクシー利用者 タクシー利用者 中部運輸局 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」）

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

・ 運転者負担、平均車齢、キャリアパス明示等

・ 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」）

（ア）重点項目のフォローアップ

⑤ 協議会の今後のスケジュール及び進め方

（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

協議会会長の判断により必要に応じてワーキンググループを開催します。

ワーキンググループは次の通りとし、必要に応じて合同開催も行います。

(ア)自治体ワーキンググループ

(イ)タクシー事業者・労働組合ワーキンググループ

ワーキンググループは、計画の進捗状況等の確認及び各主体間の連絡調整を図ります。

(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・労働組合ワーキンググループ」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ました。

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}

本戦略の実施スケジュール 「別紙1」

《準特定地域指定期間(3か年)及び指定期間満了後の取り組み》

第4回「協議会」

- ・ 平成28年3月16日(水)
- ・ 準特定地域計画(名古屋のタクシー日本一戦略)
- ・ 計画(案)協議・合意

- ・ 必要に応じて新WG開催
(自治体WG及び事業者・組合WG)
- ・ 平成27年度取り組み状況、実績等の確認
- ・ 目標(施策・事業)・取り組み方針等

第5回「協議会」

(通称「秋」の協議会)

適正化事業を中心に実施状況
等を確認・評価する協議会

- ・ 平成28年9～10月頃
- ・ 適正化事業(減車・実働率)及び(労働環境改善)
- ・ 国土交通省調査・取りまとめ事項の報告
- ・ 平成27年度活性化事業実施状況等の確認
- ・ 評価・その他

- ・ 必要に応じて新WG開催
(自治体WG及び事業者・組合WG)

◆準特定地域指定期間(3か年)満了後

又は

◆指定解除後(特定地域指定可能性)協議会開催方法

- ・ 準特定地域指定期間(3か年)
平成26年1月27日指定⇒平成29年1月26日満了
- ・ 指定基準を満たしていれば延長の可能性あり(3か年)
- ・ 3か年の指定期間中であっても指定基準から外れる場合は準特定地域指定解除
- ・ 特定地域指定基準に合致した時点
⇒特定地域指定の可否を議決(準特定地域協議会)
⇒(合意)特定地域協議開催
「設置要綱、協議会の役割等」
⇒(不合意)準特定地域協議会を継続

- ① 準特定地域指定の解除(3か年経過及び途中解除)があった場合は、任意の協議会として継続開催する(設置要綱等の見直し 他)
- ② 任意協議会の役割《目標達成度の確認(PDCA)、計画の見直し 他》

開催時期調整
協議会

第6回「協議会」

(通称「春」の協議会)

活性化事業を中心に実施状況
等を確認・評価する協議会

- ・ 平成29年5～6月頃
- ・ 平成28年度取り組み状況、実績等の確認
- ・ 目標(施策・事業)の取り組み方針等
- ・ 課題・問題点等の共有、解決策等
- ・ 評価・目標設定

以降、概ね半年に1回「協議会開催」

「別紙2-1」Ⅶ 本戦略の進め方・進行政管理 (1) 準特定地域計画を進めるためのPDCA ④本戦略のフォローアップ評価 No. 1		【タクシーの取組み】 タクシー協会調査・取りまとめ
1	配車アプリの更なる導入拡大 (効率的な配車、便利な利用)	平成28年4月1日「新しいタクシーのあり方検討会(タクシー革新プラン2016)」 「タクシー特措法フォローアップについて(抜粋)」 フォローアップに係る評価手法等については、以下のとおりとする。 I 共通事項 ① 対象地域 ・特定地域及び準特定地域 ② 評価対象期間 ・4月1日～3月31日までの合計もしくは年度末時点 ③ 公表時期 ・毎年8月頃を目途 ④ 公表の方法 ・地域のタクシー協会は、当該地域の計画に基づく適正化・活性化の取組状況(地域単位、事業者単位)についてホームページで公表 ・国土交通省は、全国の対象地域単位の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめホームページで公表 II フォローアップの内容 2 活性化事業について (1) 評価指標(目標値の設定) 以下の項目について、地域毎に目標値を設定する。 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シェア ② UD 研修受講者数及び受講運転者数シェア ③ 観光タクシー取組事業者数・認定運転者数及び認定運転者数シェア ④ 外国語講習受講者数及び受講運転者数シェア ⑤ アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数シェア また、地域の実情に応じて次の項目についても設定することが望ましい。 さらに、これら以外の項目について積極的に設定することを妨げない。 ⑥ UD タクシーの導入車両数及び導入車両数シェア ⑦ 環境対応車の導入車両数及び導入車両数シェア 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シェア (2) 評価手法等 ・調査対象: 指定地域毎に全事業者 ・調査期間: 年度末時点 ・調査項目: 上記①～⑤を基本 ・評価手法: 前年同期比の伸び率をもって評価
2	決済システムの多様化、更なる導入拡大	
	(1) クレジットカード	
	(2) 電子クレジット(プリペイドカード、流通系カード)	
	(3) 電子マネー(交通系ICカード)	
3	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	
4	環境に優しい車両の更なる導入拡大導入	
	(1) ガソリンHV自動車の更なる導入拡大	
	(2) LPG/HV自動車の更なる導入拡大	
5	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	
6	子育て(育児支援)タクシーの更なる運行拡大	
7	マタニティ(妊婦)タクシーの更なる運行拡大	

8	(70歳以上)1割引運賃実施(現行・事前登録型)
9	運転者のユニバーサル研修の受講者の増加(運転者対象)
10	ユニバーサル研修講師の育成及び増加(研修講師育成)
11	観光タクシーの更なる運行拡大
12	観光ガイドタクシー運転者養成の更なる育成・増加
13	外国語での対応が可能な運転者の更なる育成・増加
14	多言語翻訳タブレットの導入促進
15	中小型統合(普通車統合)・分かりやすい運賃体系の整備

〔進捗点検の方法〕

- ・タクシー協会は、調査結果を協議会に報告する。
- ・協議会は、調査結果の検証と新たな目標を設定し6月末までに国土交通省に報告。
- ・新たな目標(項目の追加や目標値の見直し等)の設定においては、利用者アンケート等を活用して利用者の満足度を踏まえるなど、サービスの拡大と合わせ内容の充実についても見直しを検討する。

(評価手法・手順)

- ① 平成27年度末(事業者数、車両数、運転者数)実績の調査
- ② 平成27年度末実施状況・取り組み状況調査(実施事業者数、実施事業者車両数、実施事業者運転者数)
- ③ 平成28年秋(9月～10月頃)に予定する協議会において「②平成27年度末実施状況・取り組み状況」報告
- ④ 平成29年春(5月～6月頃)に予定する協議会において「28年度末実施状況・取り組み状況」報告、評価及び新たな目標設定

「別紙2-2」Ⅶ 本戦略の進め方・進行政管理 (1) 準特定地域計画を進めるためのPDCA ④本戦略のフォローアップ評価 No.2		【関係者の取り組み】
施策(実施事項)		具体的実施事項(案)
1	地方公共団体の取組(計画)にタクシーを組み込む(組み入れ)	地方公共団体の作成する各種計画(法定・任意を問わず)へのタクシーに関する記載事項(「別添1」及び「別添2」)を協議会に報告して確認
2	「全国タクシーガイド」の広報、リンク拡大	各主体が管理するホームページにおいて「全国タクシーガイド(全タク連ホームページ)」のリンク及びタクシーの広報に関する協力
3	福祉タクシーチケットの利便性向上に関する調査研究	各市町村が実施している福祉タクシーチケットの利便性及びトラブル防止策の調査研究
4	(70歳以上)高齢者運賃割引に対する広報等各種支援措置	(70歳以上)高齢者運賃割引に対する効果的な各種支援策(広報・財政支援等)を検討する
5	子育て(育児支援)タクシーの広報・運行等支援措置	子育て(育児支援)タクシーに対する効果的な各種支援策(広報・財政支援等)を検討する
6	マタニティ(妊婦)タクシーの広報・運行等支援措置	妊娠応援(マタニティ)タクシーに対する効果的な各種支援策(広報・財政支援等)を検討する
7	タクシー配車要請の適正化・効率的配車への協力要請	各主体の判断において必要に応じてタクシー協会及びタクシー事業者が実施する「タクシー適正配車要請」に関する広報活動への協力

(参考事項)

- ・本表《重点目標及びフォローアップ評価 No.5》の施策は、各主体の自主的な判断に基づいて、必要に応じて実施されることを基本(努力目標)とする。
- ・具体的な目標値の設定はしないこととする。
- ・ただし、「1」の施策は協議会における報告事項とし、その他の施策については協議会会長の判断により、協議会に検討状況又は実施状況について報告を求めることが出来ることとする。

「別紙2-3」Ⅶ 本戦略の進め方・進行管理 (1) 準特定地域計画を進めるためのPDCA

④本戦略のフォローアップ評価 No.3 及び No.4

「No.3」 1 減車・実働率 (1) 減車(台数)実施状況 (2) 実働率の向上・改善(国土交通省調査) 「No.4」 2 準特定地域指定基準に基づく指標の改善 (国土交通省調査) (1) 日車営収の改善度 (2) 実在車両数と適正車両数の乖離率の改善度 (3) 赤字事業者車両数シェアの改善度	平成28年4月1日「新しいタクシーのあり方検討会(タクシー革新プラン2016)」 「タクシー特措法フォローアップについて(抜粋)」 フォローアップに係る評価手法等については、以下のとおりとする。 I 共通事項 ① 対象地域 ・特定地域及び準特定地域 ② 評価対象期間 ・4月1日～3月31日までの合計もしくは年度末時点 ③ 公表時期 ・毎年8月頃を目途 ④ 公表の方法 ・地域のタクシー協会は、当該地域の計画に基づく適正化・活性化の取組状況(地域単位、事業者単位)についてホームページで公表 ・国土交通省は、全国の対象地域単位の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめホームページで公表 II フォローアップの内容 1 適正化事業について (1) 減車と実働率(国土交通省において調査を実施) ・調査対象:指定地域毎に事業者全社 ・調査期間:4月1日～3月31日 ・調査項目:当該期間における減車台数・実働率 (2) 労働環境改善に向けた適正化の取組に係る評価指標 1) 労働環境改善に係る評価指標 ① 特定地域等指定基準に基づく指標 (輸送実績・営業報告に基づき国土交通省とりまとめ) ・日車営収(実働1日1車当たりの営業収入)の改善度 ・実在車両数と適正車両数の乖離率の改善度 ・実働実車率の改善度(特定地域限定) ・赤字事業者車両数シェアの改善度
---	--

「別紙2-4」Ⅶ 本戦略の進め方・進行管理 (1) 準特定地域計画を進めるためのPDCA ④本戦略のフォローアップ評価 No. 5	【タクシー協会】調査・取りまとめ
1 その他の労働環境改善指標 (1) 賃金の改善度(各年3ヶ月間「2月～4月」) (調査対象) 指定地域毎に全事業者 (調査項目) ①総支給額 ②勤務回数 ③総労働時間 等 (2) 運転者負担の解消割合(年度末時点、指定地域毎に全事業者) ※各種装備、物品等の使用料として運転者に負担を求めるもの ①カード手数料 ②無線使用料 ③カーナビ・GPS使用料 ④制服・駐車場使用料 等 (3) 平均車齢の改善度 (4) キャリアパス明示、スキルアップのための研修制度、スキルに対する処遇面の評価の有無 等	平成28年4月1日 「新しいタクシーのあり方検討会(タクシー革新プラン2016)」 「タクシー特措法フォローアップについて(抜粋)」 フォローアップに係る評価手法等については、以下のとおりとする。 Ⅱ フォローアップの内容 1 適正化事業について 1) 労働環境改善に係る評価指標 ② その他労働環境改善に係る指標 イ) 賃金の改善度 ・調査対象: 指定地域毎に全事業者 ・調査期間: 各年における3ヶ月間(2月～4月) ・調査項目: 総支給額、勤務回数、総労働時間 等 ロ) 運転者負担の解消割合 ・調査対象: 指定地域毎に全事業者 ・調査期間: 年度末時点 ・調査項目: カード手数料、無線使用料、カーナビ・GPS 使用料、制服・駐車場代 等 ハ) 平均車齢の改善度 ・調査対象: 指定地域毎に全事業者 ・調査期間: 年度末時点 ・調査項目: 平均車齢 ニ) キャリアパス明示・スキル評価の有無 ・調査対象: 指定地域毎に全事業者 ・調査期間: 年度末時点 ・調査項目: キャリアパスの明示、スキルアップのための研修制度、スキルに対する処遇面の評価の有無 等 ③ 労働環境改善に係る評価手法 ・前年同期比の伸び率(改善度)をもって評価。 ・②については、タクシー協会において協会加盟事業者の調査を実施し、6月末までに国土交通省に報告。 ・協会加盟事業者以外については、運輸支局等において調査。

名古屋交通圏[自治体別地域公共交通会議等設置状況一覧]

(注1)自治体アンケート調査書及び中部運輸局ホームページ・愛知運輸支局情報から記載

《重点目標及びフォローアップ評価 No.2》「別添1」

(注2)タクシー事業者(運行事業者)は名古屋交通圏内タクシー事業者運行限定で記載

平成 28 年 3 月 16 日現在

市町村名 ※1 コミバス 運行自治体 ※2 タクシー 利用	1. 地域公共交通会議等設置状況						2. 計画策定状況				
	(上段)地域公共交通会議 (道路運送法)		タクシー協会・タクシー事業者等の委員参画状況 【除く乗合運行事業者】				【(計画種別)「◎」網形成計画、「○」連携計画、「△」その他の交通計画(任意計画)】【計画の概要等】(予定含む)				
	(下段)活性化再生法協議会 (活性化再生法)		タクシー協会	タクシー事業者 (運行事業者)	タクシー事業者 (地元事業者)	(タクシー) 労働組合	計画 種別	策定 年月日	計画期間	タクシーに関する記載等【その他の交通計画の「名称」】	タクシーに関する独自施策等特記事項
	設置 状況	設置年月日	委員参画	委員参画	委員参画	委員参画					
愛知県	×						(△)	平成28年度 (予定)	平成29年度 ～平成33年度	【あいち公共交通ビジョン(仮称)】	
名古屋市	×						△	平成26年9月	平成26年 ～平成32年	【なごや交通まちづくりプラン】	・今後のまちづくりの課題のひとつとしてタクシー・観光バス等の総合交通体系の中での役割整理を記述 ・公共交通では対応が困難な場合のタクシー利用等については、それらが有する公共性に配慮する旨を記述
	×						(△)	(検討中)		【地域公共交通計画】	なごや新交通戦略推進プランに位置づけられている「公共交通のあり方の調査・検討」の中で、タクシーの位置づけを含めて検討している
津島市 ※1	○	平成19年4月6日	×	×	×	○					
	×										
瀬戸市 ※1※2	○	平成19年5月9日	×	○	○	○	○	平成21年6月 平成26年2月	平成21年度 ～平成28年度		
	○	平成19年5月9日									
尾張旭市 ※1	○	平成19年8月1日	○	×	×	×	△	平成25年7月	平成25年度 ～平成37年度	【尾張旭市交通基本計画】	・移動制役者へのタクシー券助成などの移動支援 ・交通事業者の役割「サービス水準の確保」「行政に対する利用促進・事業改善の提案」
	×										
豊明市 ※1	○	平成20年11月	○	×	○	×	(◎)	(平成29年 3月)			
	×	(平成28年4月予定)									
日進市 ※1	○	平成19年10月2日	○	×	×	×	◎	平成27年4月	平成27年度 ～平成31年度	・バス(路線バス・コミバス)と空間的・時間的な補完関係を構築 ・駅、集客施設における移動ニーズ(個別移動ニーズ)への対応	
	○	平成26年3月25日									
清須市 ※1	○	平成18年6月26日	○	×(タクシー兼業 乗合バス事業者 参画)	×	○	◎	平成27年3月	平成27年度 ～平成31年度	・障がい者へのタクシー料金等の助成を図って福祉の推進・外出機会の確保・増加を図る	・「清須市公共交通に関する意識調査(仮称・平成28年度予定)」で、タクシーの位置付けに関する市民 ニーズ・意識等を把握予定 ・その調査結果を踏まえて、タクシーの位置づけを研究して、必要に応じて清須市地域公共交通網形成計 画を見直すなどの検討を行っていく予定 ・あしがるバスの時刻表に近隣タクシー会社の連絡先及びタクシー乗り場の位置を掲載していく予定。
	○	平成20年3月28日									
愛西市 (無料バス)	×										
	×										
北名古屋市 ※1	○	平成25年4月1日	○	×(名古屋交通圏 外タクシー事業者 参画)	×	○					
	×										
弥富市 ※1	○	平成21年7月10日	○	×	×	×	(◎)	(平成28年度)		(連携計画)平成22年3月策定「平成22年度～平成24年度」	きんちゃんバスを補完し、時間を選ばずドア・ツー・ドアの移動が可能な自由度の高い移動手段としてだけ ではなく、心身障がい者(児)や要介護認定者、要支援認定者など一人で移動できず、きんちゃんバスも利 用できない方の移動手段として、料金助成事業等と連携し、利便性の向上を図る
	○	平成21年7月10日									
長久手市 ※1	○	平成20年10月1日	×	×	○	×	(◎)	(平成28年度)		(連携計画)平成26年策定「平成26年度～平成30年度」	
	○	平成20年10月1日									
あま市 ※1	○	平成24年4月27日	○	×	○	×					
	×										
東郷町 ※1	○	平成19年8月1日	○	×(タクシー兼業 乗合バス事業者 参画)	×	×	◎	平成28年3月	平成28年度 ～平成32年度	・鉄道、バス、タクシーが相互に補完する交通ネットワークの形成	
	○	平成19年8月1日									
豊山町 ※1※2	○	平成19年6月11日	○	×(名古屋交通圏 外タクシー事業者 参画)	×	×	◎	平成27年3月	平成27年度 ～平成31年度	・地域公共交通を担う重要な交通機関 ・タクシーの計画と連携した取り組み ・タクシーの特性を活かした輸送・移送サービスの検討	
	○	平成22年5月11日									
飛島村 ※1※2	○	平成19年6月1日	×	○	×	×	◎	平成27年4月	平成27年度 ～平成31年度	・心身障がい者福祉タクシー助成制度 ・心身障がい者が日常生活を容易に行うためのタクシー利用券を交付し、運賃料金の一部を助 成して福祉の増進を図る	
	○	平成20年3月21日									
大治町	×										
蟹江町	×										
	×										

名古屋交通圏[自治体別タクシー施策一覧(26年度)]

《重点目標及びフォローアップ評価 No.2》「別添2」

平成 28 年 3 月 16 日現在

1. 地域概況									2. 移動制約者に対するタクシーの利用助成制度の現状									3. 助成方法			4. 26年度 利用実績
①市町村名	②移動制約者の状況				③移動制約者に対するタクシーの利用に係る助成制度		④タクシー配置状況 (26年度末)		①助成制度の名称	②助成対象者						③提携事業者数(社)	①利用補助券の交付		②その他	①延べ利用回数(回)	
	65歳以上の高齢者数(人)	身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者数(人)	介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定者数(人)	介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定者数(人)	実施している	実施していない	事業者数(社)	車両数(台)		高齢者	身体障害者	精神障害者	知的障害者	運転免許証自主返納者	その他		1枚当たりの金額(円)	年間交付枚数(枚)			
名古屋市	539,168	78,606	66,388	32,438	○		71	5,301	名古屋市重度身体障害者タクシー料金助成事業	×	1・2級 3級かつ愛護手帳3度	×	愛護手帳1・2度	×	×	13団体	740	96 (透析患者120)	—	592,022	
									(リフト付タクシー利用券)	×	1・2級 外出時車椅子・ストレッチャー使用	×	×	×	×		2,200	—	37,326		
									名古屋市重度精神障害者タクシー料金助成事業	×	×	1級	×	×	×	11団体	740	96	—	6,673	
津島市	17,097	2,056	1,990	751	○		2	50	津島市福祉タクシー料金助成事業	×	1～3級	1・2級	A・B判定	×	戦傷病者手帳 被爆者手帳	31	500	24	—	7,148	
瀬戸市	35,932	4,727	1,653	3,835	○		5	118	瀬戸市心身障害者交通料金助成事業	×	1・2級	×	A判定	×	×	39	500	36	—	8,964	
尾張旭市	19,634	2,171	1,825	826	○		1	6	障害者タクシー料金助成	×	1・2級	1級	A・B判定	×	×	32	500	36	—	4,147	
									高齢者タクシー基本料金助成	80歳以上(要介護者要支援1非課税世帯)	×	×	×	×	×	32	500	24 (12)	交付月により枚数変更	31,624	
									移送サービス利用助成	要介護4・5	1・2級 下肢・体幹機能機能障害	×	×	×	施設入所者を除く	17	4,000	12	—	801	
豊明市	16,473	1,784	1,746	497	○		2	73	高齢者外出支援事業	65歳以上要介護者要支援者非課税世帯	×	×	×	×	×	28	500	48	交付月により枚数変更	3,280	
									障害者福祉タクシー料金助成	×	1・2級 3級(下肢・体幹機能障害)	1・2級	A・B判定	×	×	28	610	48	交付月により枚数変更	8,957	
日進市	16,715	1,920	1,652	816	○		1	57	障害者タクシー料金助成事業	×	1～3級	1・2級	A・B判定	×	×	57	820	48	—	14,070	
清須市	15,227	2,096	681	1,691	○		3	51	タクシー料金助成事業	×	1～3級	1・2級	A・B判定	×	×	64	650	40	交付月により枚数変更	21,844	
愛西市	18,520	2,305	1,910	665	○		1	7	高齢者福祉タクシー料金助成事業	65歳以上高齢者世帯	×	×	×	×	×	30	初乗運賃＋迎車料金	24	公共施設及び医療機関のみ	13,439	
									障害者等福祉タクシー利用券助成事業	×	1～3級	手帳所持者	A・B判定	×	被爆者手帳	28	初乗運賃＋迎車料金	24	契約により金額の相違あり	6,168	
北名古屋市	19,542	2,426	1,692	664	○		1	30	北名古屋市高齢者タクシー料金助成事業	85歳以上	×	×	×	×	施設入所者を除く	228	500	12	2枚/回まで	—	
									北名古屋市障害者タクシー利用・ガソリン給付補助事業	×	1～3級	1・2級	A・B判定	×	市民税所得割額16万円未満	266	500	48	2枚/回まで交付月により枚数変更	20,333	
									(寝台等特別装備(車椅子・ストレッチャー対応)車両)									4枚/回まで			
弥富市	10,624	1,823	716	278	○		1	28	高齢者等福祉タクシー料金助成	要介護者要支援者	×	×	×	×	施設入所者を除く	20	初乗運賃＋迎車料金	24	—	6,431	
									心身障がい者福祉タクシー料金助成								初乗運賃＋迎車料金		2枚/回まで		
									(リフト付タクシー利用券・車椅子)	×	1～3級	1～2級	A・B判定	×	施設入所者を除く	23	1,500	48	1枚/回まで	9,448	
									(リフト付タクシー利用券・ストレッチャー)								2,000				
長久手市	8,404	1,060	858	335	○		3	41	長久手市障がい者タクシー料金助成事業	×	1・2級 3級(下肢・体幹機能障害)	1～2級	A・B判定	×	×	33	650	52	交付週により枚数変更	5,096	
東郷町	8,941	1,028	896	347	○		2	46	東郷町障がい者タクシー料金助成事業	×	1～3級	1～2級	A・B判定	×	施設入所者を除く	40	500	36	—	4,086	
									東郷町高齢者タクシー料金助成事業	75歳以上の非課税世帯交通不便者	×	×	×	×	×	37	500	24	—	1,702	
豊山町	3,281	546	310	104	○		—	—	豊山町障害者等福祉タクシー利用料金助成要綱	×	1～3級	手帳所持者	知能指数50以下	×	難病罹患者 ケア会議認定者	19	初乗運賃＋迎車料金		交付月により枚数変更	1,733	
									(リフト付タクシー利用券)								600		12枚/回まで		
									豊山町高齢者のタクシー利用助成に関する要綱	要介護者要支援者要介助者	×	×	×	×	×	11	初乗運賃＋迎車料金	24	交付月により枚数変更	675	
飛島村	1,212	100	107	17	○		—	—	飛島村心身障害者(児)福祉タクシー料金の助成に関する要綱	×	1～3級	手帳交付者	A・B判定	×	施設入所者を除く	12	1,500 リフト付タクシー大型車 初乗運賃相当額	36	—	485	
									(リフト付タクシーの場合)												
									飛島村高齢者等福祉タクシー料金の助成に関する要綱	65歳以上の高齢者世帯要介護者要支援者	×	×	×	×	施設入所者を除く	12	1,500 リフト付タクシー大型車 初乗運賃相当額	36	—	1,024	
									(リフト付タクシーの場合)												
あま市	21,951	2,679	2,277	777		○	3	40													
大治町	6,197	764	649	268		○	2	78													
蟹江町	8,786	1,107	993	330		○	2	54	蟹江町心身障害者福祉タクシー料金助成	×	1～3級	×	A・B判定	×	×	22	750	36	—	4,926	

(中部運輸局「地域公共交通実態調査」より)

「別紙3-1」 タクシー・労働組合事業提案書【提案①】 新たな発想による取組

平成28年1月28日「事業者・労働組合WG」における協議会会長からの新規施策提案要請に対する提案事項(丸付き数字②・・・③)「計画(案)・目標」に盛り込んだ施策)

提案者	提案事項	セールスポイント	効果	取組規模	目標、達成時期	その他(課題等)
1 タクシー	名古屋ラーマンタクシー、名古屋めしタクシーの創設	- 観光客、地元利用者への名店案内 - 観光ガイドタクシーへの活用 - インバウンド対策、ホテル発三次交通としての活用	- 協賛店舗の募集(案内先) - 割引券、タクシーードライバーが薦める店舗等への集客 - 外国人観光客の利用拡大、爆買い対策	名古屋ガイドタクシー運行事業者	早期実現	- 関係機関との連携 - 観光タクシーのカテゴリー拡大
② タクシー	多言語翻訳タブレットの導入	なごやガイドタクシーを活用したインバウンド対策	外国人観光客の足の確保	名古屋ガイドタクシー運行事業者	早期実現	伊勢志摩サミットにおける運用
② タクシー		少人数グループ外国人向けおもてなしサービス	満足度を高める	単独ジャンボタクシー	早期実現	- 市内3次交通としての活用 - 関係者との連携 - 観光タクシーの拡大
3 タクシー	地域のお祭り、イベント情報、広告入りティッシュペーパー等の配布	- 利用者サービス(ノベルティー等頒布) - イベント広報、タクシー需要拡大 - 協賛店舗募集、協賛店の広告宣伝	- ドライバーとお客様の円滑なコミュニケーション確保、接客サービス向上 - 協賛店舗の宣伝、収益向上 - 広告料収入の期待	全タクシー	早期実現	
4 タクシー	燃料電池自動車MIRAIを活用したCO2削減、地域振興、自然資源保護	観光、結婚式等で燃料電池自動車の時間利用	- 燃料電池自動車の普及 - 名古屋市、愛知県の環境都市イメージ広報	自社		
5 タクシー	閑散時間帯(12:00～15:00)運賃割引	1割引き運賃の適用	利便性、サービス改善、需要増			

提案者	提案事項	セールスポイント	効果	取組規模	目標、達成時期	その他(課題等)
6 タクシー	・相乗り・割り勘タクシーの導入 ・イベント等多客時の相乗り推奨	・友人知人、乗合環境を作る ・割安感による利便性追求 ・行先、方面別相乗りマッチング	・利便性、割安感による利用拡大	全社		・将来的には専用アプリ開発 ・当面専門取扱者による相乗り利用を広報啓発、利用促進
7 タクシー	固定割引回数券の導入	同一区間を繰り返し利用する利用者向けサービス	利便性、サービス改善、お得様対策			
8 労働組合	女性専用タクシーの運行	・女性ドライバーによる完全予約制 ・女性が安心して利用できる ・帰宅時間が遅くなくても安心・安全	・タクシーのイメージアップ ・女性ドライバーの確保 ・きめ細かい気配り ・女性の短時間勤務を可能にする・後押しする	グループ		職場環境、受け入れ環境の改善
9 労働組合	時間併用運賃から距離運賃への転換(時間併用の廃止)による定額運賃制度	・定額運賃の拡大(通常利用における距離定額) ・行先(距離)で運賃額を案内、安心感の提供 ・カーナビ、アプリの連動で乗車時点で運賃表示	・信頼性、安心感向上 ・渋滞時のイライラ解消(利用者&運転者) ・遠回り防止	自社G	早期実現	・予約時、乗車時に運賃表示アプリの開発
10 労働組合	お年寄り、お身体の不自由な方への親切運動推進	・タクシードライバーの接遇・サービス改善 ・タクシーの信頼回復	・タクシー需要の増加 ・地域密着型・地域に愛されるタクシー	全組合員	研修充実	・UD研修受講 ・組合によるUD研修講師の育成
11 労働組合	労組、事業者共同による死亡事故撲滅運動の啓発・広報	・市民にインパクトのある方法の検討 ・車内広報物の領布	・事故削減 ・業界あげでの取り組みによるタクシーのイメージアップ	・全事業者 ・全労働組合 ・主要駅、タクシー乗り場同時実施		

・平成28年1月28日タクシー事業者・労働組合WGにおける提案事項の要請に対する提案(回答)
 ・既に実施中の施策・事業については、各事業者の判断で適宜拡大に向けた取り組みを実施する
 ・計画に盛り込まれた施策・事業(目標)として取り組むことが出来るものについては、各事業者の判断で適宜実施する
 ・課題解決及び関係者調整等を図る必要のある施策・事業については、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事項から順次計画に盛り込んで取組む

提案の位置づけ等

「別紙3-2」 タクシー・労働組合事業提案書【提案②】自社・グループで拡大する取組み

平成28年1月28日「事業者・労働組合WG」における協議会会長からの新規施策提案要請に対する提案事項(丸付き数字②・・・③)「計画(案)・目標」に盛り込んだ施策)

提案者	提案事項	セールスポイント	効果	取組規模	目標、達成時期等	その他(課題等)
⑫ タクシー	電子マネー(ICカード)導入拡大	多くの利用者が所持・使用している	顧客拡大 便利さ追及	グループ全社	早期実現	
13 タクシー	営業所、タクシー車内へのAEDの備付	・市民救急員資格者在籍 ・定期的なAED使用方法等の訓練実施中 ・消防との連携	・「いつでも、どこでも、24時間・365日」対応可能な緊急応援	グループ内		消防との連携
⑭ タクシー	子育てタクシー(妊婦タクシー)の拡充	・子どもの安全安心(交通事故、誘拐、連れ去り等)を通じた地域社会貢献 ・地域に根差したタクシー会社の育成(子供目線の優しい乗務員の育成) ・仕事量を増やすことで子育て等取組み事業者の増加 ・マイカー削減(事故防止)、親の負担軽減		グループ全社	実施中	・自治体の施策化(利用拡大に向けた支援) ・既存サービス(自家用)との競合解消 ・割増運賃、子育て等専用運賃制度
⑮ タクシー	徘徊、迷子探索、ホームセキュリティ、高齢者緊急通報サービス、マンションセキュリティ、24時間介護	・地域密着サービス ・高齢化社会への対応 ・有資格者運転者(警備員・市民救急員資格)の対応	高齢者等の安心・安全サポート	グループ全社	実施中	・自治体の施策化(利用拡大に向けた支援)
16 タクシー	繁華街における自社専用タクシー乗降場(予約待機場所)の設置	・待機場所でのスムーズな予約・配車 ・利用者とのマッチングミスマス解消	路上待機、交通阻害、トラブル等の解消	グループ全社	早期実現	・一部事業者実施中 ・駐車待機場所の確保
⑰ タクシー	・新卒者の採用拡大(総合職) ・若年層乗務員確保(福利厚生充実) ・高齢者のパート勤務対応	・人材確保 ・若返り ・福利厚生の充実 ・運転者の社会的地位向上 ・高齢者の雇用確保(パート勤務)		グループ全社		

提案者	提案事項	セールスポイント	効果	取組規模	目標、達成時期等	その他(課題等)
18 タクシー	若年層、学生(大学、高校、専門学校)に対するリーフレット「タクシー利用入門」書の配布	・タクシーの公共性の認識、啓発 ・利便性の理解・将来良質な利用者確保への展開 ・身近な交通手段としての認識	・若年層への需要拡大 ・将来需要の拡大	全事業者		学校を通じた広報・啓発
19 タクシー	チケット共通化	利便性の追求	・サービス改善 ・需要の掘り起こし	全事業者		他社との利害関係の調整
⑳ 労働組合	電子マネー(ICカード)の導入拡大	多くの利用者が所持・使用している	・顧客拡大 ・便利さ追及	グループ全社	早期実現	
㉑ 労働組合	・スマホ車内充電機器整備 ・車内Wi-Fiの整備	・利便性向上 ・利用者サービス	・顧客拡大 ・便利さ追及	グループ全社	早期実現	
22 労働組合	通勤時間帯及び深夜時間帯の相乗りタクシーの運行	・利用者登録制(会員制) ・通勤時間帯(集合住宅～最寄駅等で)の定時運行 ・深夜時間帯(最寄駅～多客区間)の随時運行	・タクシー利用機会創出 ・利便性向上、サービス改善 ・繁華街の違法白タク排除	グループ		予約アプリの開発、定額運賃(運送法上の整理)、集合住宅自治会との連携・調整
23 個人タクシー組合	安全対策の拡充・徹底	・点呼の徹底 ・安全確保、事故防止 ・全車ドライブレコーダー設置	・事故削減 ・個人タクシーの信頼回復	全組合員		充実
24 個人タクシー組合	個人タクシー総合安全プラン2009	・死亡事故(第一当)及び飲酒運転撲滅(ゼロ) ・人身事故(第一当)削減 ・運輸安全マネジメント個人タクシー版 ・NASVA(自動車事故対策機構)の活用「適性診断の受診」		全組合員	平成30年までに目標設定	充実

・平成28年1月28日タクシー事業者・労働組合WGにおける提案事項の要請に対する提案(回答)
・既に実施中の施策・事業については、各事業者の判断で適宜拡大に向けた取り組みを実施する
・計画に盛り込まれた施策・事業(目標)として取り組むことが出来るものについては、各事業者の判断で適宜実施する
・課題解決及び関係者調整等を図る必要のある施策・事業については、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事項から順次計画に盛り込んで取組む

提案の位置づけ等

「別紙3-3」 タクシー・労働組合事業提案書【提案③】協議会構成員（自治体等）と連携した取り組み

平成28年1月28日「事業者・労働組合WG」における協議会会長からの新規施策提案要請に対する提案事項(丸付き数字②・・・③)「計画(案)・目標」に盛り込んだ施策)

提案者	提案事項	セールスポイント	効果	取組規模	目標、達成時期	その他(課題等)
26 タクシー	・名古屋駅再開発に伴う専用乗降場・待機場の設置 ・鉄道と直結した専用乗り場、待機場の設置	・名古屋駅に相応しい規律あるタクシー乗り場の運営 ・自家用車、バス・タクシーの分離、公共交通優先の計画	・交通渋滞解消(工事中、工事後) ・鉄道利用者の利便性向上 ・都市の魅力度向上	全事業者	中長期	・名古屋市、鉄道各社と連携 ・早期の計画案の作成及び作成に向けた調整
②⑦ タクシー	・ユニバーサルドライバー研修受講乗務員の有効活用 ・高齢者、障がい者輸送に取り組む乗務員の広報 ・高齢者・障がい者を対象にした自治体イベントへの参加	・国土交通省推薦の講習ではあるが、受講後の優遇策を創設する ・高齢化社会に必要な施策	・専門的知識を有したドライバーによるサービス提供(市民輸送への対応) ・事業者、ドライバーの資格取得意欲の拡大 ・モチベーションアップ	全事業者		自治体との連携
28 タクシー	UDタクシーによるデマンド車いすタクシー	・UD車両の増加に伴い、バス混雑時間帯の車いす利用を支援 ・バス停でのアプリ予約で近隣のUD車両が対応する ・UD車両が本格的に普及すること で、近隣のタクシー(UD)が対応する	・混雑時間帯でも気兼ねなく利用できる ・バス利用者対策(混雑・遅延防止) ・バス運転手の負担軽減 ・車いす利用者の外出支援		トヨタUD車両の導入及び導入拡大	・自治体との連携 ・名古屋市福祉タクシー助成券の適用拡大 ・利用促進支援
②⑨ タクシー	・運転免許証自主返納割引の実施(現行高齢者割引の運用方法の拡大) ・自治体支援措置の導入	・高齢者の事故防止 ・高齢者の外出支援		全事業者		・自治体との連携(自治体チケット制等) ・現行高齢者割引にて可能(事前登録)
30 タクシー	・タクシー輸送適正化実施機関の設置・運用開始 ・行政の支援体制の構築	・行政との連携によるタクシー輸送の秩序・信頼回復 ・民間団体(事業者団体)では出来ない指導教育の運用	・タクシー業界・運転者の質の向上 ・利用者の満足度向上 ・需要喚起	全事業者		・自治体との連携 ・法人化、県下一円での運用(県協会との調整) ・財源確保、事業者指導体制の工夫

提案者	提案事項	セールスポイント	効果	取組規模	目標、達成時期	その他(課題等)
③① タクシー	違法客待ちタクシーの徹底排除	・駅前、繁華街における違法客待ちタクシーの排除 ・交通障害の排除	・交通の円滑化 ・事故防止 ・タクシーのイメージアップ	全事業者 全運転者		・警察、運輸行政、タクシー事業者による徹底した指導 ・タクシーの相互監視・違反通告 ・タク特法の活用
32 タクシー	交通空白地におけるタクシーの空車を活用した相乗りタクシーの運行	・定期便(主要病院巡回型) ・予約便(自治体による予約受) ・空車車両の活用(コスト削減)	高齢者、身障者の生活交通確保	全事業者		・アプリ予約の検討 ・自治体による乗合利用のマッチング
33 労働組合	実車タクシーのバスレーン走行	通勤時間帯など混雑時の混雑緩和・渋滞対策	・渋滞緩和 ・利用者サービス	優良事業者限定(判定方法?)		交通管理者との連携・調整
34 労働組合	交通系ICカードを活用した「タクシー、鉄道、バス」乗り継ぎ割引	利便性追求・向上	マイカー利用者の公共交通機関関係へのシフト	全事業者		・ICカード対応 ・割引方法、負担方法

- ・平成28年1月28日タクシー事業者・労働組合WGにおける提案事項の要請に対する提案(回答)
- ・既に実施中の施策・事業については、各事業者の判断で適宜拡大に向けた取り組みを実施する
- ・計画に盛り込まれた施策・事業(目標)として取り組むことが出来るものについては、各事業者の判断で適宜実施する
- ・課題解決及び関係者調整等を図る必要のある施策・事業については、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事項から順次計画に盛り込んで取組む

提案の位置づけ等

《付録 1》本戦略における取り組み事例（イメージ）・用語解説

- 1) 一般的なタクシー（専用）車両に比べてグレードの高い車種・高級車。
- 2) より高度な教育を受け、上質な接客マナー等を備えたグレードの高い乗務員（ワンランク上の車両でワンランク上のサービスを提供する）。
- 3) 高齢者や車いす利用者、障がいの有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように設計・製作されたタクシー車両。

UD 車両の普及・拡大に資する（国）地方公共団体の支援措置の拡充。

- 4) 空港を発着地（目的地又は出発地）とするタクシー運賃を予め定額に設定したタクシー（利用区間の運賃が定額）。
- 5) 「4）」と同様に、イベント開催施設・場所、特定の施設を発着地（目的地又は出発地）とするタクシー。

運賃を予め定額に設定したタクシー（利用区間の運賃が定額）。

- 6) 目的地までのタクシー料金の目安額を検索するアプリ、又は、掲示板等で目安額を表示する仕組み。

7) ①地域社会に貢献する取組

地域社会に日常的に密着した面的輸送機関としてのタクシーの特性を活かして、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むタクシーの活動。

【主な取組】

- ・ 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（消防）】

- ・ 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防犯に貢献する取組

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、徘徊老人の探索等々取り組む活動。

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取り組む活動。

【主な取組】

- ・ ひったくりなど街頭犯罪の監視活動「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)
- ・ 路上寝こみ者等の轢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（警察）】

- ・ 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）
- ・ 平成 27 年 12 月 22 日（タクシー乗客の振り込め詐欺被害を未然に防止した）

8) 自動ブレーキ、被害軽減ブレーキ等安全機能の高い機能・装備を備えたタクシー。

9) 全国のタクシーの取組についての WEB サイト (<http://www.taxi-guide.jp/>)。同 WEB サイトへのリンク。

10) 障がい者福祉タクシー利用券の利便性向上について調査研究する取組。

【取組（調査研究）事例のイメージ】

- ・ 障がい者福祉タクシー利用券の利用できるタクシーを増やす。
- ・ 自治体との個別契約を協会との一括契約に切り替える（利用できるタクシーが増えることにより自治体及びタクシー会社の清算業務の負担を協会一括方式に変更する）。
- ・ 利用券のデザインや取り扱い方法の検討。
- ・ （利用券のデザインや取り扱い方法を改善することで）乗務員の取り扱いを簡素化し、誤使用やトラブル防止に努め、満足度向上を高めることの検討。

11) 小さな子供と一緒にタクシーを利用する時のチャイルドシート装備車両の提供、塾の送迎など子供だけで利用可能なタクシー。

専門の知識を習得したドライバーによる安全・安心サービスの提供。

通常のタクシーサービスに比べて手間と時間がかかりますが、割増運賃や通常のタクシー運賃・料金以外の専用運賃制度が認められていない。

子育て（育児支援）タクシーを普及促進するための各種支援措置。

12) 妊産婦が急な陣痛や検診などに備えて、予めタクシー会社との契約により速やかに送迎するサービス。

破水等に備えた専用備品・装備や知識を習得したドライバーによる安全・安心サービスの提供。

通常のタクシーサービスに比べて手間と時間がかかりますが、割増運賃や通常のタクシー運賃・料金以外の専用運賃制度が認められていない。

妊娠応援（マタニティ）タクシーを普及促進するための各種支援措置。

13) 現在名古屋交通圏のタクシーの多くは、70 歳以上の高齢者を対象にタクシー運賃の 1 割引サービスを実施しています。

本割引は、70 歳以上の確認及び事前登録を行ったうえでクレジットカードやタクシーチケットによる割引を実施中。

- 14) 本割引制度の広報等を通じて高齢者の外出支援、事故防止等を期待。

全国的にも運転免許証を自主返納した 70 歳以上高齢者のタクシー運賃を割引くサービスが多く導入されるようになっている。

警察署が発行する顔写真付き返納証明書の提示でタクシー運賃を割引くサービス、名古屋交通圏の多くのタクシーでは、運転免許証の返納の有無に拘らず 70 歳以上の高齢者を対象に前記の割引の対象としている（事前登録）。

今後高齢化社会の進展とともに、公共的な割引としての位置づけと各種支援措置により、単に交通手段としてのタクシーにとどまらず、地域の暮らしやすさ、便利さを支援する役割を期待。

- 15) 携帯端末の緊急ブザースイッチのストラップを引っ張ることで、自宅からでも外出先でも、いつでも緊急通報を発報。GPS の位置情報で、一番近い警備車両が急行するサービス。

GPS 端末を身に付けることにより、家族からの依頼があった場合、指令センターにて居場所を確認し、警備車両が急行して保護するサービス。

家庭に設置されたホームユニットまたはペンダントの緊急ボタンを押すと、自宅に最も近い警備車両 2 台がすぐに駆けつけ、適切な対応をするサービス。消防・警察等への通報や、指定先への連絡などのサービス等高齢者などの安心・安全をフォローするタクシー。

- 16) 車いすの取り扱い方法や障がい者への接し方など専門の研修・講習を受けて知識を習得した運転者。

- 17) 「16)」の研修・講習に従事する専門講師を育成するための高度な知識を習得する専門講習。

- 18)19)

名古屋交通圏のタクシーは、既に多くの減車を実施していることから、これ以上の自主的な減車には限界があります。

また、一旦減車すると必要な時に増車することは極めて難しいため、運転者不足が深刻化する中、多くの事業者が余剰車両を一時的に休車（稼働停止）。コスト削減ができず経営合理化の障害となっている。

「預かり休車」制度（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）を要望・実現して、経営合理化を推進、活性化に取り組む経営環境の改善、利用者利便の向上につながる。

- 20) タクシー車両の多くは LPG ガスを燃料としています。

LPG 価格は乱高下が大きく、企業努力での吸収は非常に難しくなっている。

タクシー業界に認められていない「燃料サーチャージ」制度要望・実現によって乱高下への対応が可能。

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る。

LPG 車載タンクの定期点検やタクシーメーターの定期検査・検修など多くの規制への対応。

これらの規制の多くは何十年間も継続している。技術進歩に符合している基準とは言えない状況にある。

タクシー運転者の勤務形態は、サラリーマンや工場勤務労働者等の勤務形態と大きな違いがあ

る。労働基準法上の労働時間の規制について画一的な規制について改善の余地がある。需要の時間的変動（利用の多い時間帯と少ない時間帯）に適合した基準に見直していくことで、利用者には利便性の高いサービス提供を行い、効率的な労働時間の使い方をすることで、コスト削減・合理化が図られる可能性がある。

タクシー事業の合理化対策については、既に各事業者が取り組んできている。

これ以上の取組余地は少なくなっている（限界）。

タクシー事業を巡る諸規制について、実態に合わないものを見直すことにより、コスト削減を実現し、利便性向上を追求した運賃・料金体系を実現していくことが期待され、より使いやすいタクシー需要の回復を後押しする。

- 21) 「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」は、平成 22 年 4 月 19 日に旧タクシー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。

中型車と小型車の車種区分を統合して普通車区分へ一本化することにより、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する。

名古屋交通圏における主力車種は中型車（全体の 85.4%）だが、小型車も一定程度（14.0%）使用されています。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構比率は中型車約 39%、小型車約 61%と、運賃の安い小型車の方が多くなっており、名古屋交通圏全体の中小型の割合とは逆転しています（入構比率は名古屋駅タクシー構内営業会調べ）。

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、「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。

- 22) 「タクシーサービス 10 則」

- 服装・身だしなみは、常に端正・清潔にし、手入れを怠らないこと。
- 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。
- 初乗り料金のお客様は、特に大切にすること。
- 道順はお客様に確かめ、安全運転に徹すること。
- カーラジオは、お客様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、早く快く差し出し、忘れ物がないかひと声かけること。

- 23) 平成 6 年から取り組んでいるタクシーモニター制度。

利用者の意見・評価をタクシーサービスの改善に確実に取り入れて評価の改善に取り組む活動。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。

- 24)そのための方法、仕組み等について調査研究を行い、実現に向けて取り組む。
- 25)高齢者特有の疾病に対する健康診断等の実施。
- 26)タクシーの効率的運行、生産性向上には、タクシーをご予約するときに散見される「一度に複数のタクシー会社に配車要請をかけて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が有効・効果的。
- そのような配車要請に対する利用者の理解と協力の訴求。
- そのための各種広報活動への理解・協力。
- 27)実働1日1車当たりの営業収入（「営業収入」を「延実働車両数」で除した指標）。
- 28)実働実車率（実働率に実車率を掛け合わせた指標）。
- 29)タクシー営業には多くの車内装備品類の使用が必要となります。これらの装備品等の使用に際して、運転者が使用料名目で負担する場合の総称。
- 30)タクシーは、運転者と利用者が狭い車両空間を共有する特徴から、運転者の接遇サービスの改善は当然ながら、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していくことが、タクシーの信頼・需要回復に効果的。
- 政府は女性の活躍・社会進出を積極的に奨励。
- 女性ドライバーを利用者の乱暴な言葉やセクハラ・パワハラから守っていかなくては、女性ドライバーの増加は不可能。
- 利用者の一方的な言動に対して乗車拒否とならないような運送約款を標準的にすること。

《付録２》名古屋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 30 日

改正 平成 24 年 9 月 28 日

改正 平成 26 年 1 月 24 日

改正 平成 26 年 2 月 13 日

改正 平成 27 年 1 月 30 日

(目的)

第 1 条 名古屋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、名古屋交通圏（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用いる。

3 この要綱において「タクシー協会等」とは、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「バス事業者」とは、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）

第 3 条第 1 号イの一般乗合旅客自動車運送事業を経営する者をいう。

(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) 準特定地域のタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し、協議会の運営方法等必要な事項の協議

(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。

(1) 関係地方公共団体の長又はその指名する者

(2) タクシー事業者等

(3) 労働組合等

- (4) 地域住民の代表
- (5) 鉄道事業者、バス事業者、宿泊施設管理者等
- (6) 学識経験者
- (7) 愛知労働局長又はその指名する者
- (8) 愛知県中警察署長又はその指名する者
- (9) 愛知県中村警察署長又はその指名する者
- (10) その他協議会が必要と認める者

(注) (1)～(4)は法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(10)は同第2項に規定する構成員。

- 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)～(10)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(又は事務局)に申し出をするものとする。
ただし、第8条第3項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会開催日の30日前までに書面により申し出があった者について、当該協議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。

(協議会の役員)

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。
- 4 会長及び副会長の任期は、準特定地域の指定期間とする。

(協議会の成立)

第6条 協議会は構成員の過半数の出席をもって成立するものとする。なお、必要に応じて代理出席を認めることとする。

(議決方法)

第7条 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) 役員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、その区分ごとに1個の議決権を、その他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。ただし、字句の修正等軽微な変更にあつては、この限りでない。
 - ① 関係地方公共団体の長又はその指名する者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 準特定地域計画の作成に合意した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全て合意していること。
 - ④ 法第8条第2項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項に掲げる者に該当する構成員のうち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 会長が合意していること。
 - 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ごとに1個の決議を、それ以外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。

(協議会の開催)

第8条 協議会は、定期的に開催することとする。

- 2 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、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
- 3 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。
- 4 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。
- 5 協議会の議長は、会長が務める。
- 6 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、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議決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8条第3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聴取に関する意見の提出の議決
- (2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の議決

(協議会の事務局)

第9条 協議会の事務局は、名古屋タクシー協会が務める。

(ワーキンググループの設置)

第10条 協議会は、準特定地域計画の内容について専門的見地から検討を行う必要があると認めるときは、ワーキンググループを設置することができる。

(1) ワーキンググループの事務局は協議会事務局におく。

(2) 会長は、ワーキンググループの事務局に諮り、その検討内容に応じて、協議会構成員及び同構成員以外の関係者に対し、ワーキンググループへの参加を要請することができるものとする。

(その他)

第11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 この要綱は、平成21年11月30日から適用する。

附則 この要綱は、平成24年 9月28日から適用する。

附則 この要綱は、平成26年 1月24日から適用する。

附則 この要綱は、平成26年 2月13日から適用する。

附則 この要綱は、平成27年 1月30日から適用する。

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8条第1項に規定する構成員

構 成	組 織 名	所 属 (役 職)	氏 名 (敬称略)
設置要綱第4条(1) 関係地方公共団体 (名古屋交通圏全17市 町村)	愛知県	地域振興部 交通対策課長	市田 和仁
	名古屋市	住宅都市局都市計画部 交通企画課長	長嶋 利久
	瀬戸市	都市整備部 都市計画課長	加藤 孝介
	津島市	市長公室 企画政策課長	安井 賢悟
	尾張旭市	都市整備部 都市計画課長	出口 哲朗
	豊明市	経済建設部 産業振興課長	鈴木 英樹
	日進市	市民生活部 生活安全課長	伊藤 肇
	愛西市	総務部 総務課長	山内 幸夫
	清須市	企画部 企画政策課長	河口 直彦
	北名古屋	防災環境部次長 兼 防災交通課長	大野 勇治
	弥富市	総務部次長兼 危機管理課長	橋村 正則
	あま市	企画財政部 企画政策課長	小笠原 昌基
	長久手市	行政経営部 経営管理課	高木 昭信
	東郷町	生活部 くらし協働課長	柘植 恒男
	豊山町	産業建設部 地域振興課長	堀尾 政美
	蟹江町	政策推進室 政策推進課長	黒川 静一
	大治町	総務部 企画課長	水野 泰博
	飛島村	総務部 企画課長	佐野 まゆみ
設置要綱第4条(2) タクシー事業者等	つばめ自動車株式会社(名古屋タクシー協会会長)	代表取締役社長	天野 清美
	名鉄交通株式会社(名古屋タクシー協会副会長)	顧問	中三川 政美
	朝日タクシー株式会社(名古屋タクシー協会副会長)	代表取締役会長	石川 優
	一般社団法人全国個人タクシー協会中部支部	支部長	麻生 清一
	つばめ自動車株式会社	代表取締役専務	澤井 利之
	愛電交通株式会社	取締役	秋房 正勝
	名古屋近鉄タクシー株式会社	代表取締役	木村 隆志
	みなみタクシー株式会社	代表取締役	杉岡 憲尚
	大名古屋交通株式会社	代表取締役	松川 佳道
	東海交通株式会社	代表取締役	平松 増幸
	セントラル交通株式会社	代表取締役	大和 幹大
	三ツ輪タクシー株式会社	代表取締役	山口 貴史
	丸八交通株式会社	代表取締役	加藤 時博
	名鉄名古屋タクシー株式会社	代表取締役	加藤 靖彦
	株式会社あんしんネット21	専務取締役	田中 英雄
設置要綱第4条(3) 労働組合等	全自愛知地方連合会	執行委員長	服部 達彦
	東海中立労組協議会	議 長	安達 育郎
	つばめグループ労組連合協議会	事務局長	徳山 忠司
設置要綱第4条(4) 地域住民の代表	名古屋商工会議所	企画振興部長	田中 豊
	社会福祉法人名古屋市社会福祉協議会	理事 兼 事務局長	富田 哲生
	社会福祉法人名古屋身体障害者福祉連合会	常務理事	橋井 正喜
	清須市地域公共交通会議委員	清須市地域公共交通会議会長	前田 繁一
	豊山町地域公共交通会議委員 三菱重工業(株)名古屋航空宇宙システム製作所	名古屋総務統括部 小牧南総務課長	清水 信也

2. 「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8条第2項に規定する構成員

構 成	組 織 名	役 職	氏 名
設置要綱第4条(5) 関連事業等	一般社団法人日本ホテル協会中部支部	事務局長	阪口 隆治
	公益財団法人名古屋観光コンベンションビューロー	専務理事 兼 事務局長	楠 伸子
設置要綱第4条(6) 学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	准教授	(協議会会長)加藤 博和
	名古屋工業大学大学院工学研究科	准教授	(協議会副会長)鈴木 弘司
設置要綱第4条(7) 労働行政	愛知労働局	監督課長	小川 裕由
設置要綱第4条(8)(9) 公安委員会	愛知県中警察署	交通課長	山下 英夫
	愛知県中村警察署	交通課長	笠井 拓
設置要綱第4条(10) 報道関係	中日新聞社	編集局 社会部長	寺本 政司
	中部経済新聞社	営業局長	清水 祐志

(別紙) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「タクシー事業者構成員」

○一般(法人)タクシー事業者構成員「名古屋タクシー協会法人会員(全会員)」平成28年3月16日現在(五十音順)

会 社 名	
1	愛知つばめ交通 株式会社
2	愛電交通 株式会社
3	朝日タクシー 株式会社
4	株式会社 あんしんネットあいち
5	株式会社 あんしんネットなごや
6	株式会社 あんしんネット21
7	株式会社 あんしんネットみどり
8	いづみタクシー 有限会社
9	円頓寺タクシー 株式会社
10	大曽根タクシー 株式会社
11	大高タクシー 株式会社
12	大橋タクシー 株式会社
13	株式会社 香流運輸
14	キリンタクシー 株式会社
15	楠交通 株式会社
16	黒川交通 株式会社
17	小藤タクシー 株式会社
18	有限会社 栄交通
19	栄タクシー 株式会社
20	さくら交通 株式会社
21	三晃タクシー 株式会社
22	三幸タクシー 株式会社
23	三和交通 株式会社
24	株式会社 柴田自動車
25	鯉第一交通 株式会社
26	昭和タクシー 株式会社
27	新栄自動車 株式会社
28	新川タクシー 株式会社
29	伸和交通 株式会社
30	すみれタクシー 株式会社
31	株式会社 西友交通
32	瀬戸自動車運送 株式会社
33	セントラル交通 株式会社
34	千成第一交通 株式会社
35	株式会社 第一フジタクシー
36	有限会社 第二フジタクシー
37	有限会社 第三フジタクシー
38	有限会社 第四フジタクシー
39	有限会社 第五フジタクシー
40	大平交通 株式会社
41	大宝第一交通 株式会社
42	太陽交通 株式会社
43	大名古屋交通 株式会社
44	宝交通 株式会社
45	宝タクシー第一 株式会社
46	宝タクシー第二 株式会社
47	宝タクシー第三 株式会社
48	宝タクシー第四 株式会社
49	宝タクシー第五 株式会社
50	宝タクシー第六 株式会社

会 社 名	
51	株式会社 玉利タクシー
52	中央交通 株式会社
53	つばめ自動車 株式会社
54	株式会社 帝産キャブ名古屋
55	東海交通 株式会社
56	東海タクシー 株式会社
57	東名交通 株式会社
58	東和交通 株式会社
59	株式会社 豊明交通
60	中川タクシー 株式会社
61	中日本タクシー 株式会社
62	名古屋エムケイ 株式会社
63	名古屋近鉄タクシー 株式会社
64	西枇杷島交通 株式会社
65	日本交通 株式会社
66	八進タクシー 株式会社
67	ひかり交通 株式会社
68	日の丸タクシ 株式会社
69	ひばりタクシー 株式会社
70	二葉タクシー 株式会社
71	文化交通 株式会社
72	辨天交通 株式会社
73	毎日交通 株式会社
74	丸八交通 株式会社
75	瑞穂タクシー 株式会社
76	三ツ輪タクシー 株式会社
77	みなみタクシー 株式会社
78	都タクシー 株式会社
79	名鉄交通 株式会社
80	名鉄西部交通 株式会社
81	名鉄名古屋タクシー 株式会社
82	有限会社 やすいタクシー
83	八千代第一交通 株式会社
84	柳木交通 株式会社
85	豊自動車 株式会社
86	ライオン交通 株式会社
87	若葉自動車 株式会社

○個人タクシー事業者構成員

「名古屋タクシー協会個人タクシー会員」

1	名古屋市個人タクシー協同組合
2	親和個人タクシー協同組合
3	愛知県個人タクシー協同組合

《付録４》計画策定までの検討経過（協議会等開催経緯）

１．平成 26 年 2 月 13 日「第 1 回・名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会」

（旧特措法を引き継いで「改正特措法」準特定地域協議会として開催）

○タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法について

○議 事

- （１）名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の改正について
- （２）協議会役員の選出について（暫定会長）
- （３）運賃の範囲の指定に関する通知について

２．平成 27 年 1 月 30 日「第 2 回・名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会」

○議 事

- （１）協議会役員変更について（新会長・新副会長の選出）
 - ・学識者の参画を得て、新会長・新副会長選出（暫定会長解消）
- （２）名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の改正について
- （３）名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会の進め方について
- （４）タクシー事業の現状について
- （５）準特定地域計画の作成について

３．平成 27 年 3 月 16 日「第 1 回・ワーキンググループ」

○議 事

- （１）ワーキンググループの設置について
 - ① ワーキンググループ参加者（出席者）紹介
 - ② ワーキンググループの目的及び進め方について
- （２）「名古屋交通圏準特定地域」における取り組みについて
（タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法のポイント）
- （３）「準特定地域計画」作成に係る意見募集について
- （４）市町村及び地域公共交通会議への要請について
- （５）タクシー運賃と名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会の関係について

４．平成 27 年 7 月 6 日「第 2 回・ワーキンググループ」

○議 事

- (1) 第一回 WG 意見募集結果報告等及び意見交換
 - ① ワーキンググループ意見結果（意見交換）
 - ② タクシー事業活性化事例報告（意見交換）
- (2) タクシー事業の経営状況と課題（健全経営）
- (3) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」の方向性（イメージ）

5. 平成 27 年 8 月 27 日「第 3 回・ワーキンググループ」

○議 事

- (1) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」
《名古屋のタクシー適正化・活性化戦略》策定方針・骨子（案）
- (2) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会及び「ワーキンググループ」
今後のスケジュール（案）

6. 平成 27 年 9 月 16 日「ワーキンググループ・ワークショップ」

○議 事

- (1) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」《名古屋のタクシー日本一戦略（仮称）》
- (2) 「目標」及び「目標を達成するため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（法律第 9 条第 2 項第 3 号）」について

7. 平成 27 年 10 月 2 日「第 4 回・ワーキンググループ」

○議 事

- (1) 名古屋交通圏タクシー準特定地域計画
（“名古屋のタクシー日本一戦略（仮称）”（素案概要版））
- (2) 協議会の進め方及び今後のスケジュール（案）

8. 平成 27 年 11 月 9 日「第 3 回・名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会」

○議 事

- (1) ワーキンググループ開催状況報告
- (2) 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」の作成について
- (3) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会の今後のスケジュール及び
ワーキンググループの進め方について

9. 平成 27 年 12 月 22 日「第 1 回・自治体ワーキンググループ」

○議 事

- (1) 「準特定地域計画」の策定について
 - ・「タクシー準特定地域協議会」の意味
 - ・「タクシー準特定地域計画」の位置づけ
 - ・自治体の皆様方にご検討いただきたいこと
- (2) 自治体の設置する地域公共交通会議等設置状況等及びタクシー施策について
- (3) 「タクシー準特定地域計画」への記載事項に関する協議について
- (4) 今後についてのお願い「準特定地域計画策定への協力のお願について」

10. 平成 28 年 1 月 28 日「タクシー事業者・労働組合ワーキンググループ」

○議 事

- (1) 「自治体 WG」の開催報告及び今後の予定について（報告）
- (2) 「準特定地域計画」に記載する実施事業及び目標設定について
- (3) タクシー事業者及び労働組合が実施主体となる取り組み提案の要請について

11. 平成 28 年 2 月 26 日「第 2 回・自治体ワーキンググループ」

○議 事

- (1) 協議会及び WG における意見・要望等について
- (2) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画（案）」について
- (3) タクシー事業者・労働組合の提案について
- (4) 今後の進め方について

12. 平成 28 年 3 月 16 日「第 4 回・名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会」

○議 事

- (1) 協議会・ワーキンググループ開催状況について（報告）
- (2) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」の策定について
- (3) 今後の協議会の予定について