

名古屋交通圏タクシー協議会地域計画

平成 22 年 4 月 19 日
名古屋交通圏タクシー協議会

I. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

1. 名古屋交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

① タクシーの公共交通機関としての位置づけと役割

・タクシーは、鉄道などの基幹輸送機関に対するフィーダー輸送としての役割を担うとともに、鉄道・バスの終発後も旅客の求めに応じて 24 時間の輸送サービスを提供しており、地域住民の日常生活や都市活動に欠かすことのできない公共交通機関である。特にタクシーは、そのドア・ツー・ドアの輸送サービスにより、利用者にとって最も便利で、交通弱者に優しいバリアフリーの交通機関としての特性を有している。

② 名古屋交通圏のタクシー輸送人員

・名古屋交通圏は、名古屋市を中核とする 10 市 8 町 1 村を営業区域としている。名古屋交通圏における平成 20 年度の法人タクシーの輸送人員は 5,059 万人で、1 日当たり約 14 万人がタクシーを利用している。このうち、名古屋市内におけるタクシーの輸送人員は 4,602 万人と全公共交通機関利用者の 7.8% に相当し、1 日当たり約 12.6 万人がタクシーを利用している。また、名古屋のタクシーの流し率は、平成 18 年度で 81.8% であり、いつでも、どこでも利用ができる公共交通としての役割を有している。

「名古屋市統計なごやweb 版、名古屋タクシー協会調べ（以下、タクシー協会とする。）」

また、福祉タクシーの輸送実績（愛知県）を見ると、平成 20 年度の輸送人員は 41 万人で、平成 13 年度の輸送人員（15 万人）の約 3 倍に増加しており、高齢者や障害者等にとってなくてはならない役割を担っている。

③ 地域社会に貢献する名古屋交通圏のタクシー

・名古屋交通圏のタクシーは、地域社会と日常的に密着した面的輸送機関としての特性を生かし、地元自治体等と連携して、健全な地域社会づくりに資するゴミの不法投棄監視や街頭犯罪対策、大規模災害時の情報収集を行うなど、地域社会の安全・安心を支える重要な役割を担っている。

主な活動：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）、ひたくりなど街頭犯罪監視活動「走る 110 番」（H16.4.22 愛知県警察本部）、コンビニエンスストアに対するタクシーの立ち寄りに関する覚書（H21.12.1 愛知県コンビニエンスストア防犯対策協議会、愛知県警察本部生活安全部）など

④ 安全・安心・快適・気持ちよく利用できるタクシーの実現

・名古屋交通圏のタクシーは、福祉輸送サービスの充実、全国で最も早い全車禁煙タク

シーの実現、地域社会との連携など、積極的にそのサービス向上に取り組んできたが、近年、労働時間や賃金など運転者の労働条件の低下や運転者の高齢化により、安全性やサービスへの影響が懸念される状況が生じている。タクシーが未来に向けて地域社会と利用者に信頼され、公共交通に相応しい役割を確実に果たしていくためには、名古屋交通圏のタクシー事業者をはじめとする関係者が一体となって目下生じている課題の解決を図るとともに、福祉や観光への対応を含め、これまで以上に安全・安心・快適で気持ちよく利用できるタクシーの実現を目指していかなければならない。

2. タクシー事業の現況

① 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 20 年度の輸送人員は、ピーク時に比べ半分以下の 50.6 百万人となっている。

さらに、一昨年秋からの世界同時不況とその影響によるトヨタショックは名古屋交通圏のタクシー事業を直撃し、個人消費の低迷と法人顧客の経費節減等により、平成 21 年 4 月から平成 21 年 11 月のタクシー総実車キロは対前年同期比で 13.1%の落ち込みとなっており、需要回復の兆しは当面見込まれない。

② 規制緩和によるタクシー事業の諸問題

1) タクシー需要の減少と過剰車両数の顕在化

平成 14 年 2 月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止が実施に移された。この規制緩和措置により、名古屋交通圏でも一部において増車が行なわれたが、一般タクシー車両数の増加は、平成 14 年 3 月末の 6,855 台から平成 20 年 3 月末の 6,962 台と 107 台の微増にとどまっている。

・しかしながら、名古屋交通圏では、平成 2 年度をピークとする総実車キロ 265 百万キロが規制緩和以前の平成 13 年度には 151 百万キロへと 43.1%減少した一方、平成 2 年度の車両数 6,519 台は平成 13 年度には 6,855 台へと 5.2%増加している。これは、需要が減少する中で車両数の増加が進んだために規制緩和以前において既に車両数が過剰傾向にあったことを示しており、上記のとおり規制緩和による車両数の増加と近年のタクシー需要の更なる減少が進行する中で、車両数の過剰状況がより一層顕在化している。平成 21 年 11 月 30 日の第 1 回協議会において、中部運輸局から適正と考えられる車両数（5,524 台から 5,848 台）について示されているところであるが、平成 21 年 9 月 30 日現在の車両数 6,874 台とは大幅な差が認められる。

2) 運賃制度の弾力化

上記の規制緩和措置にあわせて、タクシー運賃制度についても上限価格制の導入による弾力化が実施された。名古屋交通圏では、平成 19 年の運賃改定において、幼児・児童割引や遠距離割引等の割引運賃が導入される等、利用者利益の観点から一定の効果が認められる。

しかし一方では、運賃制度の弾力化による過度な運賃競争が業界全体を疲弊させ、ひ

いては安全性やサービスの低下など、タクシーサービス全体を悪化させる要因となることが懸念される。

③ 輸送実績の悪化と燃料価格の高騰

- ・規制緩和前の平成 13 年度と平成 20 年度の名古屋交通圏のタクシー輸送実績を比べると、実車率（全走行キロに対する実車キロの割合）は 36.8%から 38.8%、日車収入（実働 1 日 1 車当たりの収入）は 28,286 円から 29,119 円と低水準でほぼ横ばい傾向にあるが、実働率は 86%から 78.1%と大きく減少し、実働 1 日 1 車当たりの走行キロも 204 キロから 188 キロに減少しており、タクシー車両数から見た生産性は著しく低下している。

さらに、平成 20 年度後半以降は、トヨタショック等の直撃により、タクシーの営業成績は急激に悪化し、平成 21 年 9 月には実車率が 33.7%、日車収入が 23,989 円まで落ち込み、30 年前の低水準となっている（タクシー協会調べ）。

- ・一方で経営コストの約 8%を占める燃料価格（LPG）は、取引指標となるWTI先物取引価格に引きずられ、タクシー協会試算 1 日当たり価格が規制緩和時の平成 14 年 4 月には 47.6 円であったものが平成 20 年 8 月には 92.5 円まで急高騰し経営を圧迫した。

燃料価格は、平成 21 年 12 月には 68.4 円まで下がってきたが、依然として高止まり傾向にある。

④ 運転者の労働条件の低下及び高齢化

- ・歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、タクシー 1 台当たりの運送収入の減少は運転者の賃金の低下を招き、平成 20 年度における愛知県全産業男子平均年収 591 万円に対し、同タクシー運転者の平均年収は 373 万円（税、社会保険料控除前の金額）と大きな格差が生じており、また月間労働時間は、平成 20 年度における愛知県全産業男子平均 169 時間に対し、同タクシー運転者は 217 時間となっている。タクシー 1 時間当たりの賃金は 1,432 円で、全産業の 2,914 円に対して 49%とかなり下回っている。（厚労省賃金センサス、タクシー協会調べ）

- ・平成 19 年 10 月には、労働条件改善を主な理由として前回改定以来 11 年ぶりとなる運賃改定が実施されたが、増収効果はその後の経済情勢の変化により改定当初の一時的なものに止まり、さらに最近のトヨタショック等の直撃により、現況の日車収入は上記③のとおり、改定前（30,059 円）を大きく割り込んでいる。

- ・名古屋交通圏におけるタクシー運転従事者の平均年齢は、平成 20 年度末では 56.7 歳であり、他の職業に比して著しい高齢化が進んでいる。なお、平成 20 年度末の平均年齢は、数十年来初めて前年の 57.6 歳を下回った。これは経済不況による厳しい雇用情勢を背景に、長年にわたって運転者不足に悩まされてきた構造不況業種に指定されるタクシー産業への求職者が増加しているためと思われる。

- ・タクシー業務適正化特別措置法の改正により、平成 20 年 6 月から名古屋交通圏に適用が拡大された法定新任タクシー運転者講習及び運転者登録数によれば、平成 20 年 6 月から平成 21 年 12 月までの間における講習受講者 3,201 名に対し、登録運転者の

増加は 1,089 名にすぎず、厳しい労働条件等から、新任運転者の定着率は3分の1に止まっている。定着率の低さから他県からの運転者が多く、地理不案内等のサービス低下を招いている。(名古屋タクシー登録センター調べ、以下登録センターとする。)

- ⑤ 名古屋市内繁華街、主要鉄道駅ターミナル等へのタクシー集中による弊害
 - ・タクシー需要の減少と過剰な車両数の顕在化が相まって、タクシーが必然的に需要の多い栄、錦などの名古屋市内の繁華街や名駅や金山駅などの主要鉄道駅周辺における特定時間帯に集中することにより、駐停車違反や二重駐車など、一般交通の阻害や道路交通法に違背する客待ち行為が常態的に発生して地域社会の弊害となっている。
- ⑥ 交通事故防止
 - ・愛知県全体における法人・個人タクシーを第一当事者とする平成 20 年の交通事故は 858 件(内、死亡事故 1 件含む。)発生したが、対前年に比べると△162 件と大幅に減少した。交通安全運動への参画と街頭指導の実施等事故防止対策の取り組みが一定の成果を上げているものと思われる。

3. 名古屋タクシー業界のこれまでの取り組み

名古屋タクシー業界では、禁煙タクシーに全国でもいち早く取り組み、タクシー無線のデジタル化の推進、高齢者等からの緊急通報支援サービスの拡大、ドライブレコーダーの装着促進、防犯仕切り板の装着拡大、低排出ガス・低燃費 LPG 車の代替等先進的な取り組みを拡大するなど、これまでにタクシー利用者の利便向上と経営の合理化・効率化等を目的に各種取り組みが行われてきた(主要な事項)。

- ① 利用者の利便向上・改善・需要の創出等
 - ・運賃制度の工夫(障害者・高齢者・遠距離・幼児児童の各割引制度の導入、定額運賃の設定)
 - ・なごや観光タクシーの運行
 - ・タクシー無線のデジタル化の推進(迅速な配車と効率的運行)
 - ・福祉タクシーの導入、介護タクシーの運行、緊急通報支援サービス、夜間対応型訪問介護サービス、飲酒運転防止代行運転
 - ・イベント等における臨時タクシー乗り場の設置、乗合タクシーの運行
 - ・タクシーモニター制度の導入及び活用
 - ・タクシーの日(8月5日)キャンペーン
 - ・個人タクシー「マスターズ制度」の導入
 - ・名古屋タクシー登録センターの設置
 - ・電子マネー対応型車載器の導入
 - ・タクシークーポンの発行
 - ・ETCの装着(割引適用日における利用者負担の軽減)
 - ・タクシー車内の禁煙化による車内快適性の向上
- ② 事故防止対策等と教育の充実
 - ・ドライブレコーダーの装着、アルコールチェッカーの備え付け

- ・登録センター「新任運転者講習の実施」
- ・後部座席シートベルト装着音声案内
- ・防犯仕切り板の設置等防犯対策
- ③ 経営の合理化・効率化
 - ・運転日報の電子化
 - ・デジタル式運行記録計の装着
 - ・無線タクシーのデジタル化推進
- ④ 地域環境対策の推進
 - ・アイドリングストップ車の導入
 - ・低燃費LPG車の代替等促進
 - ・グリーン経営認証取得の推進
 - ・エコドライブの推進

4. 今後の取り組みの方向性

・名古屋交通圏のタクシー事業については、これまでも輸送サービスの向上や安全対策の推進、需要の創出など様々な努力が積み重ねられてきているが、上記した名古屋交通圏におけるタクシーの役割・現況等を踏まえ、直面する様々な課題の解決を図り、地域社会を支える公共交通機関として秩序ある輸送サービスを提供していくためには、需給バランスの適正化をはじめ、創意工夫による一層のサービス向上、労働条件の改善、交通問題の改善、効率的な事業運営等の諸施策に積極的に取り組んで行くことが必要となる。

・このため、今後取り組むべき諸施策について、次の項目毎に具体的な目標を設定する。

また、これらの諸施策への取り組みに際しては、タクシー事業者以外の関係者においても、利用者利便の向上及び道路輸送秩序の改善など、まちづくりと関連して諸環境の整備に必要な協力を行うことが望まれる。

・当協議会は地域計画の推進について、引き続き検証・評価を継続するとともに、当協議会に参加していない道路管理者、観光産業関係者等に対しても、地域計画の目標の推進について、必要に応じて協力方を要請していくこととする。さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

- ① タクシーサービスの活性化
- ② タクシー事業経営の活性化・効率化
- ③ 安全・安心な輸送サービスの維持・向上
- ④ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止・改善
- ⑤ 地域における交通問題・環境問題への取り組み
- ⑥ 地域観光振興への取り組み
- ⑦ 「価格で競争するタクシー」から「安全とサービスで競争するタクシー」へ
- ⑧ 地域社会に貢献する名古屋交通圏のタクシー

II. 地域計画の目標

1. タクシーサービスの活性化

- ・タクシーに求められる輸送サービスは、公共交通機関として「安全・安心で快適な輸送サービス」の提供であり、この責務を遂行するため運転者教育の充実や利用者の要望等の把握に取り組み、利用者満足度の向上に努めてタクシーサービスの活性化を図る。
- ・タクシーの特性を活用した個別輸送（STS）の分野では、高齢化社会の進展に伴う高齢者の移動手段、要介護者や身体障がい者など移動困難者の輸送ニーズ、子育て支援など新たな需要の創出に取り組み、タクシーサービスの活性化に努める。

2. タクシー事業経営の活性化・効率化

- ・タクシーは、鉄道・バスと違い面的なドア・ツー・ドアの個別輸送機関であり、この特性を生かしたきめ細かな輸送需要を拡大するため、迅速な配車と便利な運賃決済端末の整備、顧客管理など、利用者利便の一層の向上が期待される。このため、時代の変化に対応したデジタル無線化やIT技術を活用した効率的な管理運営システムの構築に取り組んでタクシー事業の活性化と効率化に取り組む。

3. 安全・安心な輸送サービスの維持・向上

- ・タクシーは公共交通機関として安全運行が最大の責務であり、不断の努力の継続が利用者の信頼を向上させる。このため、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2009」で定められた今後10年間で人身事故半減、死者数半減、飲酒運転ゼロの3つの目標の早期達成に取り組む。
- ・この目標に向けて、適切な運転者安全教育の実施やデジタル式運行記録計を活用した労務運行管理の徹底等に努め、タクシー事業の安全確保を図る。

4. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止・改善

- ・厳しい経済状況の中でタクシー需要の低迷が続いているが、供給過剰問題の是正を推進して運転者の労働条件の改善と職場環境等の整備に努め、魅力ある職場・働きがいのある職場づくりを推進し、労使が一体となって労働条件改善に取り組む。

5. 地域における交通問題・環境問題への取り組み

- ・名古屋市内繁華街や主要鉄道駅周辺へのタクシー集中による一般交通や地域活動への阻害について、タクシー車両が集中する駅等に街頭指導員の配置、繁華街・交通輻輳地でのパトロール車による街頭指導の実施により改善に努める。
- ・名古屋市中心部の違法駐停車客待ちタクシーやバス停周辺の交通阻害を排除する取り組みを強化する。
- ・CO₂排出による地域環境問題への対応について、供給過剰問題の是正と低公害車への代替、エコドライブの取り組み等を積み重ね地域の温暖化問題に貢献する。

6. 地域観光振興への取組み

- ・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、地域の関係者においては積極的な観光施策の展開が図られている。名古屋タクシー業界は名古屋地区における地域観光の利便促進とタクシー需要の掘り起こしを図るため、平成 16 年 10 月から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て「名古屋観光タクシー」の運行を実施している。この観光タクシーについて関係者と一層連携し周知と利用の促進に努める。

7. 「価格で競争するタクシー」から「安全とサービスで競争するタクシー」へ

- ・国土交通省の交通政策審議会答申（平成 20 年 12 月 18 日）を受けて設置された運賃制度研究会において運賃制度のあり方が検討・報告され、公正な運賃競争は利用者利便に寄与するとともに、タクシー事業の経営基盤の向上をもたらす一定の効果が期待される一方、過度な運賃競争は、業界の疲弊、運転者の賃金低下を背景にした過重労働に起因する安全性やサービスの低下の要因となるおそれがあることが指摘されている。このため、過度な運賃競争については、それらの答申や報告書の内容を踏まえて、適切に対応することが必要である。

- ・名古屋交通圏においては、「価格で競争するタクシー」ではなく「安全とサービスで競争するタクシー」を志向し、タクシー業界はじめ関係者一丸となって、利用者が安全・安心して、かつ、気持ちよく利用することができる公共交通に相応しいタクシーサービスの提供のための各種施策の推進に全力で取り組む。

- ・特に、安全とサービスに優れたタクシーが利用者を選択される事業環境の実現を目指し、タクシー評価ランク制の導入、タクシー乗り場のあり方について検討を進め、その実現に取り組むとともに、中小型の車種区分の必要性を含め、より公平な新たな運賃体系のあり方について検討を進め、その確立に取り組むものとする。

8. 地域社会に貢献する名古屋交通圏のタクシー

- ・面的な交通機関として終日運行を行なっているタクシーの特性を生かし、安全・安心な地域社会づくりに向けて、引き続き、関係者と密接に連携して貢献することが望まれる。

◆上記の目標を達成するために必要となる供給過剰状態の解消

- ・現在の名古屋交通圏のタクシー諸問題の根幹は、長年にわたるタクシー需要の減少にもかかわらず、車両数の解消が進まず供給過剰状態が解消されない結果、タクシー事業の生産性が著しく低下していることにある。

- ・タクシー事業者は、平成 21 年 11 月 30 日に開催された協議会で提示された「適正と考えられる車両数」(5,524 台から 5,848 台)を吟味し、タクシー運転者の雇用問題と利用者利便を損なうことのないことに留意の上、個々の事業者の判断に基づき、タクシー問題の諸般の改善に向け、供給過剰状態の解消に努めるべきである。

Ⅲ、地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

Ⅱに掲げた目標を達成するために、タクシー事業者及び関係者が取り組むべき特定事業及びその他の事業に関する項目を以下に列記する。

特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的に多く選択し、取り組むものとする。

実施時期としては、短期、中期とし、短期については1年以内、中期については指定期間内を目安に取り組むこととする。

1. タクシーサービスの活性化

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
①タクシーサービスに関する調査	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーサービス・運賃に関する各種調査 ・モニター調査、利用者アンケート調査 	タクシー協会 タクシー事業者	短期
②運転者のサービス向上の教育の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運転者の地理教育の実施 ・近距離利用にかかる運転者教育の徹底 	タクシー事業者 タクシー協会 (登録センター)	短期
③福祉輸送サービスの拡立	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシーの運行 ・介護タクシーの運行 ・ケア輸送サービス従事者研修の実施・拡充 	タクシー事業者	短期
④子育て支援タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> ・幼児・児童運賃割引の活用促進 ・子育て家庭を支援するタクシーの調査・研究・運行 	タクシー事業者	中期
⑤タクシー利用促進PR事業	<ul style="list-style-type: none"> ・近距離利用にかかる気軽な利用のPRの実施 ・高齢者に対するタクシー利便性のPRの実施 	タクシー事業者 タクシー協会	短期

(2) その他の事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
⑥タクシー乗り場環境整備	・まちづくりと一体となった主要鉄道駅・繁華街・病院等公共施設におけるタクシー乗り場の整備・検討	タクシー協会 タクシー事業者 自治体 道路管理者 警察 施設関係者	中期
⑦夜間・深夜タクシー乗り場の整備	・路線バス終発後のバス乗り場のタクシー乗り場としての活用の検討	タクシー協会 タクシー事業者 バス停管理者	中期

2. タクシー事業経営の活性化・効率化

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
①タクシー無線のデジタル化の推進	・タクシー無線のデジタル化の推進 ・GPS機器等の導入による配車の効率化	タクシー事業者	中期
②運賃精算システム電子化の推進	・カード決済端末機の設置 ・後払い式電子マネーの普及 ・運賃精算システムの電子化	タクシー事業者	中期

(2) その他の事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
③生産性向上のための労働時間調査検討	・タクシー需要に適切に対応した労働時間の管理による効率的な事業運営の調査検討	タクシー協会 タクシー事業者	短期

3. 安全・安心な輸送サービスの維持・向上

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
----	-----	------	------

①安全教育講習	・安全教育講習の開催	タクシー協会 (登録センター) タクシー事業者	短期
②ドライブレコーダー装着促進	・映像記録型ドライブレコーダーの装着促進	タクシー事業者	短期
③事故防止教育の実施	・ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計を活用した事故防止教育の実施	タクシー事業者	短期
④飲酒運転撲滅対策の推進	・飲酒運転撲滅を図るためのアルコールチェッカーの備え付けとチェックの徹底	タクシー事業者	短期
⑤交通事故防止運動の展開	・夏季・年末年始等繁忙期における交通事故防止、タクシーサービス向上運動の展開と街頭指導の実施 ・年末年始における輸送の安全総点検の実施 ・各季における交通安全運動への参画と街頭指導の実施	タクシー協会 タクシー事業者	短期
⑥優良運転者の育成	・優良運転者の育成 ・事故防止に資するための無事故無違反等運転者の表彰	タクシー協会 タクシー事業者	短期
⑦運転者適性診断	・自動車事故対策機構が行なう「運転者適性診断」の定期的な受診 ・事故防止対策への活用	タクシー事業者	短期
⑧「事業用自動車総合安全プラン 2009」の推進	・国が推進する「事業用自動車総合安全プラン 2009」の取組み推進 ・10年間で死傷事故半減 ・飲酒運転撲滅 等	タクシー事業者	短期

4. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止・改善

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
①労働時間の厳正管理	・デジタル式運行記録計を活用した始終業点呼の徹底による労働時間の厳正な管理	タクシー事業者	短期
②勤務シフト効率化	・タクシー需要を踏まえた勤務シフトの構築による労働時間の短縮	タクシー事業者	短期
③健康管理の増進	・運転者の定期的な健康管理の実施 ・衛生管理者の育成と配置による健康管理の増進	タクシー事業者	短期
④福利厚生施設の充実	・仮眠室・休憩室等の整備	タクシー事業者	中期
⑤女性運転者のための職場環境整備	・女性専用休憩施設等の整備	タクシー事業者	中期
⑥タクシー防犯対策	・タクシー防犯基準(マニュアル)の習熟徹底 ・定期的な防犯訓練の実施 ・防犯仕切り板、車外防犯灯等の設備促進	タクシー事業者	短期

(2) その他の事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
⑦最低賃金対策	・最低賃金対策に関する労働時間・賃金等調査・研究	タクシー協会 タクシー事業者	短期

5. 地域における交通問題・環境問題への取組み

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
----	-----	------	------

<p>①タクシー輸送秩序の適正化推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・繁華街、主要鉄道駅周辺におけるタクシー輸送秩序の適正化推進 ・金山総合駅、地下鉄藤が丘駅における街頭指導員の配置 ・名鉄百貨店前の街頭指導員の配置 ・タクシー業界による統一的なタクシー運転者に対する指導教育啓発活動 ・パトロール車による名古屋市内繁華街等における交通輻輳箇所の巡回指導 ・各季交通安全運動、繁忙期における繁華街等の街頭指導の実施 	<p>タクシー協会 タクシー事業者</p>	<p>短期</p>
<p>②地球環境対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出による温暖化問題など地域環境対策への取り組み推進 ・エコドライブ、アイドリングストップ運動の推進 ・アイドリングストップ車、低公害車の導入 ・グリーン経営認証取得の推進 	<p>タクシー事業者</p>	<p>短期</p>

6. 地域観光振興への取組み

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
<p>①観光タクシーの活性化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人も含めたなごや観光タクシーの活性化と利用促進 	<p>タクシー協会 タクシー事業者</p>	<p>短期</p>

7. 「価格で競争するタクシー」から「安全とサービスで競争するタクシー」へ

(1) 特定事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
----	-----	------	------

①タクシー評価 ランク制の調査	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者のタクシー選択性向上のための評価ランク制の調査 ・選択性を持たせたタクシー乗り場の整備及び乗り場の運用に関する調査 	タクシー協会 タクシー事業者 乗場施設管理者 構内営業会等運営管理者 警察 道路管理者 自治体 中部運輸局 労働組合	中 期
②タクシー利用 促進案内板設置	<ul style="list-style-type: none"> ・主要タクシー乗り場における方面別料金案内板の設置に関する調査 	タクシー協会 タクシー事業者 施設管理者 中部運輸局	中 期

(2) その他の事業

項 目	事 業 名	実施主体	実施時期
③運賃調査事業	<ul style="list-style-type: none"> ・望ましい適正な名古屋の運賃、運賃制度に関する調査 (タクシーモニター、利用者等タクシー利用者アンケート) ・中小型車種区分の必要性の検討 	タクシー協会 中部運輸局	短 期
④平成 19 年の運賃改定の総括	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 19 年 10 月に改定された運賃に関する各種調査 (初乗り 1.3 キロ短縮効果等利用実態調査) 	タクシー協会 中部運輸局	短 期

8. 地域社会に貢献する名古屋交通圏のタクシー

(1) その他の事業

項目	事業名	実施主体	実施時期
①安全・安心な地域社会形成への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者とのより密着な連携のもと、タクシー事業の特性を生かした地域密着事業の実施 (タクシーを有効活用した地域社会への貢献) 	タクシー事業者	短 期

IV. 地域計画推進に当たりの留意事項

- ・名古屋交通圏のタクシーが未来に向けて地域社会と利用者に信頼され、公共交通に相応しい役割を確実に果たし、Ⅱに掲げる各目標を着実に実現していくためには、タクシー事業における諸問題の根幹となっている需給の著しいアンバランス状態の是正に取り組み、効率的な経営体制の確立を図ることが必要不可欠である。

- ・「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」では、特定事業計画には特定事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができると規定されている。

- ・また、同法の運用についての基本方針には「事業再構築は地域計画に位置づけられた特定事業の実施と相まって、タクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に取り組むことが望ましい。特に地域におけるタクシーの需給バランスを改善するには需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず供給輸送力を減少させることも必要である。このため適正な競争が確保されること及び利用者の利便が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されている。

- ・タクシー事業者は、同法の目的に沿って、積極的に減車等の事業再構築に係る取り組みを検討し、タクシー事業の適正化及び活性化の適切かつ確実な推進に向けて、特定事業の効果的推進を図ることが不可欠である。

- ・また、タクシー事業が構造改善を推進し、その社会的役割を果たして行くためには、この協議会の参加者をはじめ、タクシー事業関係者の理解と協力が必要不可欠である。このため、本協議会として、必要に応じ、関係者に対して、本計画に基づく施策を推進するために必要な支援や協力を要請することとする。