

## I 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

【名古屋のタクシー将来ビジョン】

- 「安全に安心して利用できる名古屋のタクシー」
- 「日本一の名古屋のタクシー」

以下、計画骨子案（記載事項案）

### 1 はじめに

- 名古屋交通圏タクシー準特定地域計画（以下「戦略」とする）の作成にあたり
    - ・ 地域公共交通としての名古屋のタクシーのあり方に関する基本的な方向性について、戦略として取りまとめるとともに将来的な施策のあり方及び関係機関への提言をまとめる。
    - ・ 協議会に参加する構成員全体の責任において作成された戦略の位置づけを明確にする。
    - ・ 戦略に位置づけられたそれぞれの主体の取り組みの実施責任を明確にする。
    - ・ 協議会は、協議会及び協議会に参加する構成員の責任において実施できない取組及び課題解決に向けて、主体的・能動的に関係者に働きかけなどを行い、協議会全体で課題解決に向けた連絡調整を実施・共有する。
  - 戦略における適正化の定義及び適正化の推進
    - ・ 本戦略はタクシーの活性化を中心に取り上げることとするが、活性化を推進するために必要と思われる適正化の定義・構想を明らかにして、活性化とともに適正化を推進する。
- (1) タクシー車両の「供給力の適正化」
    - ・ 自主的な減車
    - ・ 経営の合理化・効率化に資するタクシー事業者の経営判断に基づく「預かり休車」（最大車両数を保障して、自由に増減車が出来る仕組み）
  - (2) タクシー事業の「経営の適正化」
    - ・ 経営基盤の改善・確保
    - ・ 安定的な事業経営・継続、事業意欲の継続
  - (3) タクシー事業の「運営の適正化」
    - ・ コンプライアンスの徹底（法令遵守の徹底）
    - ・ 運転者の適正化（日本一のタクシードライバーの育成）
    - ・ タクシー利用に係る適正化（タクシーを利用する際のマナー・ルール）

### 2 タクシーの役割、タクシーに期待されること

- ・ タクシーは地域公共交通としての認識を共有する。
- ・ 鉄道・バスといった比較的輸送量が大きい輸送手段と少人数個別輸送機関の特性の違い、タクシーは地域の公共交通を形成する一部であること及び公共交通全体のネットワークとして機能することでその役割が最大限確保できること。
- ・ 我が国の将来的な人口減少や高齢化を見据え、高齢者やマイカーを運転しない人の生活を

支える移動手段として何がタクシーに期待されることか。

- ・地方公共団体（市町村）が中心となって地域の生活の足を確保する動きが全国に拡大しているが、バスだけではなくタクシーを絡めた適材適所、役割分担により相互に補完することが大切なこと。
- ・地域や住民・利用者が求める真に必要なタクシーサービスのあり方及びタクシーが出来ることの研究・提案、マイカーに比べて環境面に優れたタクシーの活用に関すること。
- ・観光交流の拡大、インバウンドとの連携・外国語対応、子育て輸送サービス、ユニバーサルデザイン車両、ハイグレード車両等々タクシーならではの、また、タクシーしかできないサービスの開発提供に関すること。
- ・これらの取り組みを通して地域の地方公共団体が取り組む「まち・ひと・しごと創生法」との連携及び調和により地域の活力創出に寄与すること。

※項目別整理

## 2-2 タクシーの役割、タクシーに期待されることの実現に向けた課題

- ・地方公共団体が作成する各種交通計画にタクシーの位置づけ、役割を記載すること。
- ・地方公共団体の交通計画はバス（民間路線バス・コミバス）だけでなく、タクシーを含めたネットワークとしての総合計画でなければならないこと、地域の事情・実情に応じたタクシーの活用方法が検討されないといけないこと。
- ・地方公共団体とタクシーの連携、タクシー事業者の意識改革、積極的な提案等従来のタクシービジネスとの違いからの脱却、地域社会への貢献に関することが希薄なこと。
- ・地方公共団体が取り組む「まち・ひと・しごと創生法」に基づく『まち・ひと・しごと創成「長期ビジョン」「総合戦略」』との連携及び調和が必ずしも完全でないこと。
- ・地域の活性化、地方の活力創生に不可欠な移動手段・輸送サービスの提供及びサービス提供者の経営・財政基盤の確保、各種支援措置などが一体的に検討されていないこと。

## 3 ユニバーサルタクシーの実現

(1) いつでも・どこでも・安全に安心して快適に利用できるタクシー

- ・タクシーの特性（24時間いつでも・どこでも・誰でも利用できること、ドア・ツー・ドアの面的輸送、少人数・快適空間等）に関する総論的事項。
- ・利用者が求めるタクシーサービス（子育てタクシー、妊婦タクシー、高齢者買い物タクシー、身障者・高齢者介護タクシー、観光タクシー）のあり方、新しいタクシー輸送の開発・提供、誰でも気軽に利用できる・しやすいタクシーの提供、高級感のある快適なタクシーの提供など利用者ニーズに関すること。

(2) 日本一のタクシードライバーの育成

- ・「運転者の適正化」に関すること、タクシーサービスの原点・基本は「安全運転」と「運転者の接客能力」、更には地理の理解度が必要なこと、タクシー運転者はサービス業としての再認識が不可欠なこと、新規採用運転者への講習・試験制度の導入・開始など。
- ・運転者教育指導の徹底、事業者責任、悪質運転者の排除につながる仕組みの調査研究など。

- ・名古屋タクシー協会が実施・運用している「タクシーモニター」制度の有効活用、評価の良い運転者及び悪い運転者の情報収集・公開等の仕組みの調査研究など。
- ・利用者からの苦情申告情報を基にした「悪質運転者情報・事業者情報」情報収集・公開等の仕組みの調査検討など。
- ・運転者登録制度（法令に基づく新規運転者の講習・試験・登録制度）を活用した悪質運転者の評価、再教育指導体制
- ・運転者の高齢化への対応、若年層の採用、女性運転者の採用などの人材確保と育成など。

### 3-2 ユニバーサルタクシーの実現に向けた課題

#### (1) いつでも・どこでも・安全に安心して快適に利用できるタクシー

- ・タクシー輸送、タクシーの特性を活かしたサービス提供に必要なコストへの理解及び適正コスト確保維持に必要なことなどへの理解。
- ・新しいタクシーサービスの提供などタクシー活性化事業を推進するためには、タクシー事業の安定的な経営・経営基盤の確立、経営の合理化・効率化に資する取り組みなどの「経営の適正化」に関すること。

#### (例)

- タクシー事業の規制の見直し（LPG タンクの保守点検の緩和、タクシーメーターの保守点検、公共交通機関であるタクシー車両の課税体系の見直し等）
- 消費税の外税化
- 燃料サーチャージの導入
- 経営の合理化を促す「預かり休車制度」の創設
- 利用者サービス向上に資する設備投資に関する支援措置
- ・運転者不足、運転者不足がもたらす実働車両数及び実働率の低下、実働車両数及び実働率の低下がもたらす車両の稼働時間帯の変化、配車要請のピーク時間帯における迅速な配車への悪影響、運転者の高齢化及び高齢化がもたらす弊害、「24時間・いつでも・どこでも」「タクシーはあって当然」が当たり前と思っていること。
- ・タクシー車両の供給力削減に効果的と思われる「供給力の適正化」に関すること。
- ・地域によっては、必要な時にタクシーがないこと及び市民生活に支障が生じる恐れが拡大していることの広報に関すること。
- ・新しい輸送サービスの開発・提供、付加価値の高い輸送サービス（子育てタクシー、妊婦タクシーなど）の提供にはコスト増となることへの理解及びコストを賄うことができる運賃体系や利用者が選択するサービスに応じた運賃体系が必要なこと。
- ・誰でも利用できるタクシーを追求するためには、移動に制約のある障害を持ちの方が気軽に利用できる福祉タクシーの提供や高齢者が気軽に利用できる運賃割引などの施策が必要となるが、公共的施策の実施がタクシー事業者の経営努力で行われていることへの問題提起に関すること。
- ・高齢者の運転免許証返納割引の実施・拡大により高齢者の交通事故防止対策の推進に係る社会貢献への支援策に関すること。
- ・車両のグレードアップ、高級車の導入等快適な輸送サービスの提供に必要な運賃体系の再検討、「安い・高い」ではないサービスに応じた適正価格（高級車、標準車両等車両の違

いによる運賃適用の弾力化) に関すること。

(2) 日本一のタクシードライバーの育成

- ・コストをかけることなく、また、効果的な運転者評価する仕組みの調査研究。
- ・苦情申告の信頼性・信憑性の向上、個人情報との関係、公平な取扱いなど。
- ・悪質運転者情報の公開及び悪質運転者情報のある運転者を採用する事業者対策。
- ・タクシーが魅力ある産業であること及び若年層や女性でも活躍できる職場であることの広報・啓発、運転者の安定確保、若年層・女性運転者の確保・育成、運転者の高齢化対策。
- ・女性・若年層の運転者を支援する事業者の労務関係整備、固定給の導入、勤務シフトの改善、歩合給とのバランス是正など。
- ・女性運転者採用に必要な職場環境整備と支援措置、車内モニターの整備、酔客等悪質利用者対策に必要な運送約款の整備など。
- ・新規運転者の採用に伴う教育指導などの研修・講習、資格取得等に必要な職業訓練支援の充実

#### 4 持続可能で地域・社会に貢献するタクシー

- ・「タクシーの役割、タクシーに期待されること」を着実に実現していくことがタクシーの地域や社会への貢献につながることを確認。
- ・地域や社会が「持続可能で地域・社会に貢献するタクシー」に期待していること。
- ・タクシーを社会インフラとして考え、地域の状況に応じたタクシーとの連携。
- ・地方公共団体が作成する各種交通計画、地方公共団体が取り組む「まち・ひと・しごと創生法」に基づく『まち・ひと・しごと創成「長期ビジョン」「総合戦略』との連携及び調和により、地域の活性化・地方の活力創生が期待されること。
- ・大規模災害などの備えた地域の防災関係の訓練への参加、

#### 5 戦略の目標

(1) 戦略に定められた施策及び課題への取り組み

- ・活性化事業の推進、活性化事業計画の作成・実施
- ・活性化事業計画の実施状況、取り組み状況（事業者ベース、車両数ベース）
- ・課題解決のPDCAサイクルの検証

(2) 輸送実績の向上

- ・適正な指標の設定
- ・運転者の労働条件の向上  
(例) 実車キロ・実車率、日車営業収入（実働1日1車当りの収入）

#### 6 前項の目標を達成するために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

- ・「タクシーの役割、タクシーに期待されること」「ユニバーサルタクシーの実現」及びそれぞれその課題解決に必要な施策について、項目を整理して記載。
- ・施策（事業名）、実施内容、実施主体（協議会構成員の別）、実施時期を一覧形式で整理。

（一覧形式の例）

1. 大項目○○○○○

（1）活性化事業

項目	施策（事業名）	実施主体	実施時期の目標

（2）その他事業

項目	施策（事業名）	実施主体	関係先（要請先）

※課題の整理と課題解決主体の記載

**7 前項に掲げるもののほか、戦略の実施に関し当協議会が必要と認める事項**

- 協議会は、本戦略の目標を達成するために必要があると認めるときは、本戦略に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対し、本戦略に定められた事業の実施のために必要な協力を要請する。
- 課題解決のPDCAに応じて必要な都度前記要請を繰り返す。