

《参考資料・目次》

- 1 計画策定までの経緯【1～3】

- 2 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会・同ワーキンググループ
「意見募集（アンケート）」【4～28】

- 3 関係法令抜粋【29～33】

- 4 本戦略における取組事例（イメージ）・用語解説【34～38】

- 5 タクシーの各種取組み事例【39 別冊】

1 計画策定までの経緯

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) 協議会役員を選出について(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

2 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会・ 同ワーキンググループ「意見募集（アンケート）」

1. 平成 27 年 3 月 16 日 第 1 回・ワーキンググループ（民間構成員中心）

- (1) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」作成に係る意見募集について
- ・協議会構成員（ワーキングメンバー）に対する意見募集
 - ・同意見募集結果
- (2) 「タクシー」アンケート
- ・ホームページによるアンケート（協議会構成員以外からの意見募集）
 - ・同意見募集結果
- (3) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項
- ・協議会会長名による、協議会構成員である自治体及び地域公共交通会議会会長あて要請文書発出（別添）

2. 平成 27 年 12 月 22 日 第 1 回・自治体ワーキンググループ（自治体構成員）

- (4) 「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」策定への協力のお願について（要請）
- 1 自治体（貴協議会）及び地域が必要と考えるタクシーサービスについて
 - 2 「準特定地域計画（別添素案）」に対する修正等意見要望について
 - 3 タクシー事業者、タクシー事業者団体（名古屋タクシー協会、個人タクシー協同組合）、タクシー運転者で構成する労働組合に対する意見要望等について
 - 4 自治体（貴協議会）が実施主体となる「準特定地域計画」取組（記載）事項について
 - 5 （貴協議会等）協議組織における、タクシーサービスに関する協議及び前記事項の意見集約に必要な協議の実施（協議会開催日（協議実施日）及び具体的な協議事項を記載願います）
 - 6 地域公共交通会議等へのタクシー協会及びタクシー事業者の参加について
（タクシー協会及びタクシー事業者双方の協議会への参加要請及び参加に対するご意見等）

3. 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

- (5) 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
- ・新規提案等に関する要請（回答は本編「別紙 3-1」「別紙 3-2」「別紙 3-3」）

(1) 名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」作成に係る意見募集について

平成 27 年 3 月 16 日

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員各位
名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会
ワーキンググループ参加者各位

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和
(名古屋大学大学院環境学研究科准教授)

名古屋交通圏タクシー「準特定地域計画」作成に係る意見募集について

タクシーについては、「24 時間いつでもどこでも」、「ドア・ツー・ドア」、「快適な輸送空間」などの輸送サービスの提供により、ご利用者の皆様方にご愛顧をいただいているところでありませ

す。これらの輸送サービスをより一層改善して、公共交通機関に相応しいタクシー輸送サービスの提供、地域に密着したタクシー輸送及びタクシー事業の信頼回復を通じて「安全に安心して利用できる名古屋のタクシー」を目指すとともに、タクシー市場規模の拡大、需要喚起、新規需要の創出に向けた取り組みにより、タクシー乗務員の労働条件の改善やタクシー乗務員の高齢化問題への対応、若年層の優秀な乗務員の確保・定着などタクシー事業が抱えている諸問題解決に取り組んで参りたいと考えています。

つきましては、「安全に安心して利用できる名古屋のタクシー」実現及びタクシー市場規模の拡大、需要喚起、新規需要の創出に向けた取り組みについて、下記要領により幅広いご意見・ご要望をお寄せ願います。

記

1. 意見等提出方法 別 紙 により FAX 送信又は E-mail にて。
(E-mail の場合は、件名に「準特定地域計画意見」と記載してください。)
2. 意見等募集事項
 - (1) タクシー事業者・タクシー業界の取り組みに関する意見・要望
 - (2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取り組みに関する意見・要望
 - (3) タクシー事業者（協議会構成員及び同構成員以外に対する）の意見・要望
 - (4) タクシー事業者以外の協議会構成員が自ら実施主体となって実施する取組について
3. 提出期限 平成 27 年 4 月 30 日（木）

別紙【提出先】名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会事務局 行
【FAX 番号】052-871-8715
【E-mail アドレス】meitakyo@deluxe.ocn.ne.jp

「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会（ワーキンググループ）意見募集」

（協議会構成員機関）

（構成員氏名）

（連絡先）

1. 協議会構成員の区分（該当箇所の□に「レ」印を記載してください）。

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 構成員（タクシー事業者以外）

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 構成員（タクシー事業者）

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会 構成員以外（WGのみ参加者）

2. 準特定地域計画に記載する必要があると考えられる取組及び意見・要望について

注1：記載欄が不足する場合は適宜用紙を追加してください。

（1）タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望を記載願います。

注2：どなたでもご自由に（タクシー事業者の方も）記載願います。

（2）タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望を記載願います。

注3：どなたでもご自由に（タクシー事業者の方も）記載願います。

（3）タクシー事業者以外の構成員が実施主体となる取組について記載願います。

注4：タクシー事業者以外の協議会構成員専用の記載箇所です。

（4）タクシー事業者の意見・要望（利用者等への意見・要望）を記載願います。

注5：タクシー事業者専用の記載箇所です。

1. 自治体意見

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・観光関係者と連携した観光客の利用促進の取組。
- ・移動制約のある方に対する移動手段支援策として、タクシー券による助成以外の利用促進策について意見や提案、福祉タクシー運行事業者・福祉車両導入事業者に関する情報、導入事例を例示してほしい。
- ・地域の公共交通会議（法定協議会や公共交通会議等）に参加してタクシー事業者ならではの意見・ご提案が欲しい。
- ・高齢者や移動制作者などバスに乗れない方の移動手段にタクシーは必要。
- ・深夜、緊急時等バスでは対応できない時間帯の移動手段として期待する。
- ・タクシー乗り場の増設、コミバスを補完する交通手段としての役割を期待する。
- ・ICカード対応等ニーズに応じたサービス・利用促進策、事業改善に係る提案を期待する。
- ・繁華街や駅等への集中、客待ちタクシー、交差点内での乗降など混雑や安全対策をお願いしたい。
- ・バスを補完する移動手段としてさらに使いやすいタクシーにしてほしい。
- ・定時定路線で運行するバスと違い、様々な使い方・交通モードの組み合わせが可能なため、タクシーの役割に期待する。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・鉄道駅や公共施設における観光客等に対するタクシー案内表示の充実。
- ・移動に制約のある方に対するタクシー券による助成以外の取組事例を教えてください。
- ・自治体においては、鉄軌道やバスなどにタクシーを含めた中での交通体系に関する検討を行い、交通関連計画（交通網形成計画）にタクシーの位置づけを明記する必要がある。

(3) タクシー事業者以外の協議会構成員が実施主体となる取組について

- ・高齢者や障害者にはバスが利用できない方もおり、バスだけでは移動の保障が困難につき、域内のタクシーの現状やタクシー利用料金事業を記載して、今後作成する計画の中にタクシーの活用・連携について記載する。
- ・乗合タクシー、デマンド運行等によるタクシーの活用方法を検討する。
- ・まちづくりと一体となった公共交通再編のための手段としてタクシーの活用方法を検討したい。

2. タクシー事業者意見

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

【総論】

- ・「24時間対応」「ドアー・ツー・ドアー」「機動性」などにおいてタクシーの魅力は多々あるが、経営となれば絶対的な需要が無ければ存立しない。名古屋交通圏では人口基盤もある程度残されているから、現状から一歩でも前進できる余地を見出さねばならない。
- ・鉄道・バス・タクシーそれぞれの役割分担による面的交通体系を適正コストで確保する。
- ・生活交通ネットワークを確保し維持していくには、公共交通機関・地域の足としてのタクシーは重要である。

【経営・運賃関係】

- ・「安全・安心・快適」空間の提供による割高感を少なくする努力。タクシー事業者は、市民生活に必要なタクシー利用の拡充、自己本位の乗務員ではない、サービス業に適した運転者の教育指導、地域に根差した経営による利用者の安心・便宜の提供。
- ・名古屋の利用しやすい運賃初乗り500円、高齢者割引（事前登録70歳以上1割引き）、身障者割引等の運賃面においても、タクシー会社自らの経営努力で行っていることを理解してほしい。また、業界も広報不足である。
- ・タクシー事業は、収入の3/4を占める労務費、しかも他産業平均より大きく下回っている賃金水準では、公共交通機関としてタクシー事業者に求められている社会的使命を担保することは難しくなっている。
- ・乗務員の健康管理や法令強化を満たすコスト増、利便性を高める営業備品（ETC、クレジット決済機、ナビシステム等）への設備投資、車両更新、燃料高騰等の経費が益々膨らむ高コスト体質に苦しんでいる。真面目に経営に取り組む会社は限界を超えており、赤字経営体質の綱渡り状態が続いており、役員報酬や管理者の給与を見直しても経営は厳しい。
- ・今こそ運賃改定が必要な時期。さらには、中途半端な減車率を見直して供給削減を進めなくてはならない。預かり減車制度も有効な手法、眠っている車両の諸経費削減・カットは収益改善の一助となる。
- ・タクシー運賃の統一化、中小型車の統一（普通車）、タクシー乗務員人材育成の補助制度（第二種免許取得料金）、完全固定給制度の導入。

【その他】

- ・クシーモニター優良会社の評価・表示等、バリアフリー対応のタクシーベイなどの乗り場を増やす、タクシー車両全車両への車内防犯カメラの設置義務化。
- ・駐停車禁止場所での違法客待ちの排除、駐停車禁止場所ではタクシー利用（乗車・降車）出来ないことの徹底と利用者の理解。
- ・観光タクシーの復活（ガイド運転者の講習・認定制度、多くの認定運転者を募って関係機関と協力して）、利用促進を進めること。
- ・福祉や介護、子育てなどへの取組、障害者や高齢者割引などにも取り組む事業者がいることも事実であり、これらの取り組みにチャレンジする事業者が少しでも報われるような支援体制

が必要と感じる。

- ・業界全体によるタクシー乗務員への接遇教育・安全運転教育の徹底、乗務員のサービスの質の向上を目指した乗務員教育の均一化、教育成果を継続的に検証する仕組み。どのタクシーに乗っても安心・安全にご利用いただける地域を目指して行かねば公共交通機関として認識されない。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・事業者としても事業を革新して料金が高くても選ばれるサービスを創り、その担い手に報いていくための覚悟と必要がある。それを実現するためにタクシー全体に対するイメージを上げて、働き手が集まる業界としていかなければいけない。そのためにもタクシーという個別輸送の公共交通機関を消極的否定的に考えると現状の議論の枠から前に出ないので、利用者の立場から個別輸送のタクシーに何を期待するのか意見を伺いたい。
- ・行政と観光コンベンションに協力いただいて、タクシー業界と連携して観光タクシーの利用促進にご協力願いたい。
- ・一部の自治体では高齢者に対する割引制度があるが、今後の超高齢化社会に対応した利用促進方策を検討願いたい。
- ・少子高齢化、人口減少の社会では、人口密度の低い地域では交通インフラの欠如を危惧する。都市部においても鉄道・バスの交通網を周辺部まで維持することは困難になると思われる。無線配車タクシーは最小単位の探求のデマンド交通機関として地域に根差すことが大切で、地域の交通計画にきちんと組み込んで欲しい。
- ・非営利の自家用有償運送が安価な輸送手段と思われるのは間違いであること。ボランティア運転者の対応には限界があり、現行の鉄道・バス・タクシーが市民の足としてできる限り維持していくことにご理解・ご支援願いたい。
- ・タクシーのような少人数輸送機関ほどコスト高になること及び公共交通に規制緩和はすぐわないことに理解いただくとともに、市民の安全と移動の権利の確保を保障することを営利経営的な考え方では維持できないことに正しく理解願います。

(3) タクシー事業者の意見・要望

- ・公共交通機関の一翼を担うため、ドアー・ツー・ドアーのパーソナルサービスの輸送特性を活かし、タクシーの需要の掘り起こしを通じた事業活性化のための新しい仕組み、付加するためには一定の負担か補助か、運賃体系の見直し（例えば燃料サーチャージなど業界の自浄努力を超えたものに対するもの）が必要と考える。
- ・現状では今まで以上に新たなサービスを同水準で長期にわたって安定的に続けて付加するのは無理と考える（例えば、地域社会の足として高齢者割引はどこからも何の補助もなく業界独自の取り組みとしてやっているが、高齢化が進むほど維持が難しくなると思われる。）。
- ・タクシー事業のコスト（安心・安全、24時間365日営業等）、料金が高いことに理解いただきたい。
- ・定期的に人件費・その他のコストを反映した運賃制度の導入を望む。
- ・障害者割引等に対する行政の一定の負担に理解願いたい。

- ・ハイブリット車や環境にやさしいタクシー車両の導入に対する助成を充実してほしい。
- ・タクシー事業者、特に中小事業者が疲弊している。規制緩和、増車と運賃値下げの経営が行き詰った結果が運転者の労働効率を下げ、再び規制強化の方向にある。競争激化が客待ちタクシーの発生を多くした。最近では、運輸業の労働条件の悪化や職業としての不人気で運転者不足に拍車をかけ、地方部ではタクシー空白地域も出てきた。
- ・都市部では、運賃の高いタクシーが多いほど運賃の安いタクシーにとっては利用者獲得に有利かもしれないが、これ以上労働効率が悪くなれば労働者の賃金維持・改善は困難で、高齢化社会の中で運転者も高齢化していきます。利用者が求める良質な輸送サービスの提供、輸送サービスに見合った運賃体系等、今後のタクシー事業の在り方について議論願いたい。
- ・タクシー事業の乗務員は世間一般的に低い見方がされるが、安全意識を持ち、お客様の安全に心がけている事業者もいることを知ってほしい。

2. 労働組合意見

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・利用者ニーズにこたえるために規制緩和をして市場に任せた結果が現在の状況を生み出し、産業的に疲弊し、タクシーの質も劣化しています。
- ・様々なニーズに応えるとともに、利用者サービスの水準の向上をしなければならないが、規制緩和以降の事業者の体力、労働環境が低下している状況では利用者ニーズに応えるメニューを提供することが非常に難しくなっている。福祉輸送などのメニューを求めても難しいと思います。
- ・最も大切なサービスは安全性・快適性・確実性の輸送だと思います。また、それらが、タクシーにとっての一番大事な使命と考えています。
- ・利用しやすい運賃・多様化といわれているが、現実的には値下げ・安売り競争でしかないと思います。運賃の多様化を図ったことで、利用者の値切り要求や相対運賃的（「あいたい」、運転者と利用者が運賃を決める）な様相が広がっていると聞きます。そのことより、日本のタクシーの信頼性を担保してきたメーター運賃制度が危機に瀕していると私たちは実感しています。メーター運賃制が形骸化、空洞化すれば、利用者にとっても最終的には不利益になると思っています。
- ・国土交通省・運輸局に対する要請行動（公共交通機関と位置づけた公共性）。
- ・乗務員・組合員の教育（スキルアップ）により、地域・地位の向上。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・各市町村で発行されている福祉タクシー利用券が助成額・利用限度枚数などがバラバラ、統統一願いたい。
 （理由）提示・提出されても「使用できるものか、限度額はいくらか」のチェックに戸惑います。降車時に後続車などの迷惑を考えると確認できないまま受け取ることになってしまうことが多々あります。前もって提出された時などは停車しやすい場所に停車してチェックしたりするが、使用者の要求する場所への停車が不可能になる時が出てきます。県などへの要望・

お願いをしているが、各市町村の財政状況に違いがあるので県としては統一できない旨の回答が返ってきます。

- ・有料道路での障害者割引に（自家用）登録車両1台のみが認められているが、自立と社会経済活動への参加を考えた場合、障害者が利用するタクシーにも適用されることを望みます。
- ・下限運賃制度の構築より、乗務員の賃金アップ及び生活の安定を図り、プラス、利用者に安全・安心なタクシー事業に躍進することができる。
- ・ポート（中間地点）タクシーPの増設によりコミュニティー（必要なところから必要なところまで）が生まれ公共交通機関の公共性が位置づけられるのでは。
- ・これらを実現させるためには地方自治体の協力が必要だと考える。

4. 地域住民代表意見

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・増加する訪日外国人客への対応（カーナビなどによる外国語対応）、タクシーモニター制度をしっかりと活かし、客待ちタクシーを減少させるため事前予約などのサービス強化、高齢社会に対応した新サービスの提供（例:食材デリバリー）。
- ・タクシーが待機中、運転手がタバコを吸って吸殻を道路のわきへ捨てるようなことがあるとのこと。改善方法はないでしょうか。
- ・挨拶や名前をしっかりと言われるととても感じが良い、短距離でも嫌な顔をせず、気持ちよく目的地まで行っていただけると嬉しいです。
- ・タクシーは公共交通機関として位置付けられているとのことですが、鉄道やバスとはその果たすべき役割・機能が異なるのでは。一般市民がタクシーを利用する場合は、時間や天候などにより鉄道やバスを利用しがたい場合の代替手段として利用する機会が多く、その頻度はそれほど高くないだろうと推察されます。利用が景気動向に左右されるというデータがそれを証明しているように思います。しかし、タクシーは高齢者や障害者等移動困難者のための STS の一つとして重要な役割を担う可能性のある存在だといえます。つまり、タクシーの公共交通機関としての存在意義は、STS を必要とする高齢者や障害者のニーズに応えるサービスを開発・提供していくことにあると考えます。
- ・大都市名古屋といえども、地域によっては規格に日用品を購入できるスーパーなどがなく、支援を必要とする高齢者など買い物弱者といわれる人たちが存在しています。例えば、このような地域にデマンド型乗合タクシーやコミュニティタクシーが運行されれば住民の利便性は大いに向上することになるのでは。タクシー事業者の方々も様々な努力をされているとは思いますが、少子高齢化社会がさらに進む中で、これに対応する新たなビジネスモデルを構築することで、タクシーの公共交通機関として存在感を向上させることができるのではないかと考えます。
- ・タクシーを利用する者の一人として常日頃イメージに描き感じていることは、近距離でも気兼ねなく、気持ちよく乗れないか、そんな気持ちです。
- ・「チケット」「クレジットカード」のようなキャッシュレス化、小銭の心配をしなくてもよいタクシー、カード利用の推進で精算トラブル及び事後調査も容易な運賃支払いの煩雑さ解消。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・客待ちタクシーを減少させるため事前予約などのサービス強化。
- ・街や乗り場の案内、サインなどの整備を充実することで訪日外国人客を含めた利便性の向上
- ・高齢者の特典が十分に知れ渡っていないので、その辺りの情報提供を密にいただけたら嬉しく思います。

(3) タクシー事業者以外の協議会構成員が実施主体となる取組について

- ・公共交通機関として位置づけられるタクシーへの国・自治体などからの公的支援検討（例:実車高速利用時の割引き制度）。
- ・タクシーモニター制度の周知及び多様な属性の方々の参加促進。

4. 名古屋工業大学鈴木准教授（協議会副会長）意見

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

①安全性の向上を図ること

タクシーは安全で快適な輸送機関であるべきである。安全で（急加速、急減速をしない、交差点などで歩行者優先を徹底し、二輪車巻き込みなどへ配慮できる等）、環境にやさしく（急加速しない、ふんわりアクセル）、快適な空間を提供するドライバーを既存の車載器（GPS, ドラレコ等）を活用して積極的に評価し、モチベーションを高める制度の検討が急務と言える。車載器データによる運行管理で罰を与えるだけでなく、褒めて伸ばす仕組みをぜひ検討されたい。ひいては、タクシー運転者の労働条件改善につながるものと思われる。

②日常的な道路交通施設の点検、防犯対策への貢献

自動車分担率の高い名古屋交通圏の道路を見守る担い手としてのプロのドライバー集団の活用は意義のあることと言える。様々な道路を日常的にそうこうしている運転手であれば、道路・交通施設の痛みや交通インフラの不具合等への気づきはあるはず。情報を取得し、管理者へ通報する仕組みを産官学で協働して作成し、維持管理へ役立てていくことで大きな社会貢献ができる（大手の会社の組織力を活用するとよい）。

地域を守る仕組みとして、小学校や中学校と連携して、子供を見守る仕組みを取り入れていくべきである（大手事業者だけでなく、地元密着の個人事業者でもできると思われる）。交番の統廃合などが進められつつある情勢の中、タクシードライバーは町を見守る重要なプレイヤーとなりえる。

③非常時の防災対策への貢献

今後発生が想定される南海トラフ巨大地震や近年各地で発生しているゲリラ豪雨など、名古屋交通圏でも災害時の帰宅困難者、避難者や要介護者への対応などの問題が生じ得る。車両の位置情報を正確に管理しているタクシー事業者が連携できる仕組みを事前に準備し、定期的に訓練するなどの体制が整っていれば、非常時に迅速にこれらの問題に取り組むことが期待

される。公的機関と連携し、体制を整える準備を進めていってほしい。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

①優良事業者を評価し、優遇する仕組みづくり（自治体）

安全で、環境にやさしく、地域に貢献する優良事業者を適正に評価する仕組みを構築されたい。その結果、優良と判断される事業者に対して、例えば、主要施設にそれらの事業者を優遇する乗り場を設定するなどの配慮を行うことで、事業者のモチベーションを高めることができる。これにより、利用者や地域住民にとって快適な空間を提供できる副次的な効果が期待できる。

②タクシーを公共交通と位置づけ、コンパクト+ネットワークを実現する総合交通体系まちづくりを検討すること（自治体）

自由度の高いタクシーを短トリップの端末交通機関として位置付けて、鉄道とバスの連携だけでなく、鉄道とタクシーの連携も大いに進められるよう、支援していく仕組みを整え、施設を拠点としたコンパクトなまちづくりを目指す枠組みを示されたい。

③リニア開通を見据えた大量の観光客受け入れへの支援体制の検討（自治体、他の交通機関事業者、観光コンベンション）

昨今、我が国への来訪者が増えているアジアを中心とする海外からの観光客を受け入れ、今後のリニア開通による観光客の増加を見据えた新規需要を受け入れる支援体制づくりが期待される。他交通機関、自治体と連携して、公的な主要施設でシームレスな移動ができるように支援（例、誰もがタクシーを利用しやすくなるような標識、サインなどを整備する）すること。料金面での抵抗を減らす仕組みづくり（場合によっては、公的機関や観光コンベンションからの支援も必要）。名古屋を前面に打ち出した観光施設へのタクシーの利活用（自治体、観光コンベンション）といったことも積極的に考えていきたい。

(3) タクシー事業者以外の協議会構成員が実施主体となる取組について

- ・上記（1）（2）に関連する仕組み・制度づくり

5. 名古屋大学加藤准教授（協議会会長）意見 「別添」業界紙記事

6. 愛知労働局意見（協議会構成員）

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・賃金制度である墨審歩合制度に対する理解とその全面廃止に向けた自主的な取り組みをお願いします。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知啓発をするとともに、同ガイドラインに基づく対策が効果的に実施されるよう事業場に対する個別指導、集団指導を実施。

- ・交通労働災害防止に資するため、労働基準法等の関係法令及び改善基準告示に基づき、タクシー事業者に対する個別指導、集団指導を実施し、タクシー乗務員の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の確保、改善を図る。

7. タクシーモニター意見（名古屋タクシー協会が委嘱したモニター調査員代表・WGに参加）

（1）タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・タクシーは24時間365日、いつでも乗車側の都合で利用できる大切な機関です。今回のタクシー業界の取り組みであるWGの書面による取り組み内容は、利用する側からはよくわからない業界側の内部の取り組みと感じました。
- ・今回の会議の内容に準備不足を感じた。専門用語が多い資料、質問しても回答があやふや、諸内容の連絡先、メールを送信しても開封されたかも不明で返信がない、
- ・各業界から意見を聞きたいことは理解ができたが「何を」「何のために」「この会議に参加・意見して何が改善されるの?」「WGに貴重な時間を割いて会議に参加する交通費も参加者の手弁当で参加してもらっていることにタクシー業界としてどう考えるのか?」など疑問を感じました。
- ・タクシー会社さんは多数あり、会社によりクオリティに違いがある。意見を聞いて反映したいのは良いが改善を感じない。会議の場だけの意見が末端まで浸透するシステムが確立されていないからです。どの方も一定のクオリティを獲得したいのであれば、タクシー業界の知名度向上、勤めている者の労働意欲がわく職場・業務内容の各社共通マニュアル化を確立するのが「安全に安心して利用できる名古屋のタクシー」を目指す第一歩だと思います。
- ・タクシーサービス10則が完全に守られていれば「安全で安心して利用できる名古屋のタクシー」と言えると思うので、10則を掲げるだけでなく徹底させていく取り組みが必要。
- ・事業所ごとに10則を良く見える場所に設置して全員での斉唱、新人もベテランも含めて職場懇談会を定期的に行い、職場全体でより良いサービスを！の雰囲気づくりをしていく。
ドライバー各自の向上心を高めるため具体的に何をすればよいのか考えさせ、改善案を提出させ、良い案には賞金をだしやる気を出させる。
- ・モニターや乗客から苦情があったドライバーに対してペナルティを与える。悪いドライバーは自分がモニターとなって優良ドライバーのタクシーに乗り、自分との違いや、感想・反省をレポート提出させ、そのレポートを協会内で実名公開する。タクシー車内の客から見るところとドライバーの目につくところに10則を貼り、どんな時も見られている、チェックされていると意識させる。
- ・福祉タクシーや介護タクシーはとても良い、もっと利用しやすいよう台数を増やしてほしい。
- ・タクシー乗場も、「人にやさしい・ゆっくり乗り降りスペース」のような場所を作ったらよいのでは。
- ・高齢者割引は事前登録でなくても年齢確認できるもので割引対象にしたら利用が増えるのでは。

（2）タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・若年女性客や子供連れ客を取り込むために、特に女性ドライバーのタクシー車両をパステルカ

ラーや花柄・人気キャラクターにする。

- ・毎月〇の日はタクシーの日と決めてその日の利用者への呈品提供、フリーペーパー等にタクシー1回につき50～100円の割引クーポンを出すなど、目新しい案ではないがより気楽に利用できるきっかけになると思う。
- ・公共交通の不便なところでの利用促進は必要なので高齢者割引をもっと行っていくのは良いと思う。

8. 中部経済新聞社意見（協議会構成員）

- ・都心部と郊外でサービスに開きがあるように感じる。都心部のタクシーは大手が多く、サービスやドライバー教育が行き届いているためか安全運転や接客に不満はないものの、郊外のタクシーに乗ると驚くことがある。例えば、郊外の中小のタクシー会社の場合、制服がないのか清潔感に欠ける身なりや、車内に不快な臭気が漂っていることもある。乗客には禁煙をお願いしているものの、ドライバーの喫煙とは断定しないがどういふわけかタバコ臭が残っていることもある。会話でもお客様という意識は薄く、中高年の男性ですら不愉快を感じる。女性客だったらどんな感想をもつだろうか。
- ・都心部のタクシー運転者が「乗務員」なら、郊外の運転者は「タクシーの運ちゃん」のようだ。サービスの低下は利用者離れを起し、そのつけはタクシー会社の経営悪化にも発展する。タクシーは「旅客運送」の一方で「サービス業」の意識が必要に思う。

9. 中部運輸局（自動車交通部長、旅客第二課長）意見

(1) タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・タクシーは、地域公共交通を形成している重要な公共交通機関であって、①地域社会に密着したドア・ツー・ドア少人数個別輸送、②面的移動、機動性や移動の自由度が高い、③時間を選ばずにいつでも、誰もが利用できる。優れた特性を活かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持の資する公共交通機関であると考えます。
- ・それとともに、高齢化社会の進展等、利用者ニーズの多様化や我が国が観光立国を推進する中で、訪日外国人の増加や観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、IT技術の浸透等を背景に、近年、タクシーの輸送特性を活かした「マタニティータクシー」や「観光タクシー」、その他、スマホアプリを利用した配車への関心等が高まるなか、今後の社会の変化に対応する役割が大いに期待される地域に欠かすことができない公共交通機関である。
- ・しかしながら、タクシー事業者を巡っては、輸送需要が低迷するなどの影響もあり、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者の利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっている。
- ・タクシー特措法は、タクシー事業者の供給過剰に端を発する諸般の問題解決に向け、適正化と活性化とを両輪として取り組みを推進することを求めており、特に当法に基づき準特定地域に指定されている地域においては活性化事業への取り組みを着実に実施する必要がある。

- ・タクシー事業者におかれては、タクシー事業の適正化及び活性化は第一義的にはタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、法人事業者であるか個人事業者であるかを問わず、積極的に協議会に参画するとともに、準特定地域に定められた事業の推進に努めていただきたい。
- ・それとともに、タクシー事業者の組織する団体においては、タクシー事業の適正化及び活性化の必要性等に関するタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、タクシー事業者の法令の遵守の確保や運送サービスの質の向上、新たな輸送需要の開拓、協議会における協議等に関し、タクシー事業者間をはじめとする地域の関係者間の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努めていただきたい。
- ・タクシー適正化・活性化特措法の目的でもある地域における交通の健全な発達に寄与するためには、運転者の労働条件の改善は不可欠なものであることから、準特定地域計画を策定(改正)する際には、活性化の取り組みについて可能な限り具体的な目標値を明記のうえ、協議会を原則として半年ごとに開催のうえ、活性化の取り組みに対する進捗状況の点検とともに、労働条件の改善状況について検証するよう努めていただきたい。
- ・一方、活性化の取り組みを進めていく上では、タクシー運転者の質の向上に努めていく必要があるとの観点から、運転者に対する苦情(ご意見)等について、タクシー業界と行政が情報共有することにより再発防止策等を通じて、タクシー運転者の質の向上を図るようお願いします。

(2) タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・地域の多様な関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーが地域公共交通の機能を十分に発揮できるようにするための取り組みを推進していくことは、極めて大きな意義があります。
- ・地方公共団体におかれましては、準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、まちづくりと一体となった他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークを構築するうえで、地域におけるタクシーの位置づけを明確化し、まちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情や都市計画・交通総合計画の趣旨を準特定地域計画に反映することができるよう、積極的に協議会に参画されることを期待します。
- ・地域住民におかれましては、特定地域におけるタクシー事業を適正化及び活性化するために必要な利用者からの視点を協議会における協議に反映させることができるよう、主体的に協議会に参加することに加え、タクシーの地域における多様な役割に関して理解を深め、日常的にタクシーを利用する際においても、タクシー事業者が行う輸送需要の把握のための取り組み等に積極的に協力されることを期待します。
- ・なお、地元企業、病院、観光事業等の関連事業者におかれましては、タクシー事業の適正化及び活性化の効果的な推進を図るため、当該関連事業者の事業とタクシー事業を連携させた取り組みの実現に努めていただきますようお願いします。

10. まとめ（主な意見・順不同）

（1）タクシー事業者・タクシー業界の取組等に関する意見・要望

- ・高齢者や移動制作者などバスに乗れない方の移動手段、深夜、緊急時等バスでは対応できない時間帯の移動手段として期待する
- ・移動制作者等の利用促進策に関する自治体のタクシー券以外の事例・案の提案、検討
- ・福祉タクシー運行事業者・福祉車両導入事業者に関する情報提供、導入事例の情報提供
- ・乗務員の接客教育・安全運転教育の徹底、乗務員教育の均一化、教育成果の検証
- ・タクシーの特性を活かした各種輸送サービスの開発、利用促進広報、高齢化社会に備えた施策及び支援策の検討
- ・規制緩和以降の事業者の体力、労働環境が低下し、経営的にも非常に苦しい、利用者ニーズに応えることが難しい
- ・運賃改定による経営基盤の確保・安定、経営合理化・コスト軽減につながる施策・規制緩和、利用促進に資する運賃制度などのタクシー事業全体を底上げする仕組みの必要性・制度改善
- ・タクシー事業者による公共的サービス、社会貢献、運賃割引などへの各種取組への理解、運賃の仕組み・コストに対する理解
- ・タクシー運転者の質的改善・向上、運転者教育の均一化、悪質ドライバーの排除、及びそれらの取り組みを進める仕組みづくり
- ・安全性の向上、日常的な道路交通施設の点検、防犯対策や非常時の防災対策への貢献
- ・優良事業者を評価し、優遇する仕組みづくり
- ・バスを補完する移動手段としてさらに使いやすいタクシーにしてほしい
- ・定時定路線で運行するバスと違い、様々な使い方・交通モードの組み合わせが可能なため、タクシーの役割に期待する

（2）タクシー事業者以外の協議会構成員の取組等に関する意見・要望

- ・鉄道駅や公共施設における観光客等に対するタクシー案内表示の充実
- ・移動に制約のある方に対するタクシー券による助成以外の取組事例を教えてください。
- ・自治体においては、鉄軌道やバスなどにタクシーを含めた中での交通体系に関する検討を行い、交通関連計画（交通網形成計画）にタクシーの位置づけを明記する必要がある
- ・タクシーを活用した総合交通体系まちづくりの検討
- ・リニア開通を見据えた大量の観光客受け入れへの関係者の協力・連携体制、観光利用を推進する取り組み及び支援体制の検討

（3）タクシー事業者以外の協議会構成員が実施主体となる取組について

- ・高齢者や障害者にはバスが利用できない方もおり、バスだけでは移動の保障が困難につき、域内のタクシーの現状やタクシー利用料金事業を記載して、今後作成する計画の中にタクシーの活用・連携について記載する
- ・乗合タクシー、デマンド運行等によるタクシーの活用方法を検討する

- ・まちづくりと一体となった公共交通再編のための手段としてタクシーの活用方法を検討したい
- ・リニア開通を見据えた大量の観光客受け入れへの関係者の協力・連携体制、観光利用を推進する取り組み及び支援体制の検討

(2)「タクシー」アンケート

「タクシー」アンケート

平成 27 年 3 月 16 日

名古屋タクシー協会

名古屋地区のタクシーサービス向上のため、皆様の御意見をお聞かせ下さい。

(注1) タクシー事業者の関係者は御遠慮下さい。

(注2) アンケート募集期間 (平成 27 年 4 月 30 日まで)

■あなたの年齢・性別・職業・居住地(市区町村)をお聞かせ下さい。

- ・年齢 () 才 ・性別 (男 ・ 女)
・職業 () ・居住地 ()

■次の各項目に該当するところに「○」で囲って下さい。

(1) タクシーを利用しますか

- ① ほぼ毎日 ② 週 1・2 回程度 ③ 月に数回程度
④ 年に数回程度 ⑤ 利用しない

(2) 主にどのような場合にタクシーを利用しますか。

- ① 仕事 ② 通勤・通学 ③ 買い物
④ レジャー ⑤ 悪天候時
⑥ 夜間など他の交通機関がない時
⑦ その他 ()

(3) タクシーを利用する際に重視する点はどのようなことですか。(複数選択可)

- ① 安全性 ② 車内の清潔性・快適性 ③ 丁寧な応接
④ 速達性(目的地までの速さ) ⑤ 拾いやすさ
⑥ 運賃の安さ ⑦ 会社名(グループ・ブランド)
⑧ 特にこだわりはない
⑨ その他 ()

(4) 普段ご利用になるタクシーのサービス水準(安全性、快適性、接客態度など)について、どのように感じますか。

- ① 非常に良い ② 良 い ③ ふつう
④ 悪 い ⑤ 非常に悪い

(5) ここ数年でのタクシーサービス水準の変化について、どのように感じますか。

- ① 非常によくなっている ② 良くなっている ③ 変化を感じない
④ 悪くなっている ⑤ 非常に悪くなっている

(6) 普及を望むタクシーサービスはどのようなものですか。(複数選択可)

- ① スマートフォンのアプリを活用した配車サービス
② 子育て支援タクシー
③ マタニティ(妊婦)タクシー
④ ユニバーサルデザインタクシー
⑤ 観光ガイドタクシー
⑥その他 ()

(7) 今後あればいいと思うサービスはどのようなものですか。(自由記述)

[]

(8) 利用者として、どのようなことをタクシーに望みますか。(自由記述)

[]

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

■アンケート提出先等

(1) 提出先

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会事務局 (名古屋タクシー協会)

(2) 提出方法

①FAX 送信 052-871-8715

本アンケート用紙をそのまま FAX 送信してください。

②E-mail meitakyo@deluxe.ocn.ne.jp

件名に「タクシーアンケート」と記載して本アンケート用紙を添付の上メール送信願います。

■その他

(1) FAX 番号、E-mail アドレスの個人情報につきましては厳重に管理します。

(2) アンケートに対する質問には一切お答えしません。

(2)「タクシー」アンケート結果

1 アンケート結果集計結果（別添）

2 アンケート自由意見（7）（8）

（7）今後あればよいと思うサービスはどのようなものですか（自由記載）。

（8）利用者として、どのようなことをタクシーに望みますか（自由記載）。

【上記（7）（8）自由意見回答】

- ・筆談ボードを用意してほしい。
- ・視覚障害者のガイドヘルパー資格を持ったドライバーが、移動はタクシーで目的地までの移動をガイドヘルパーしてくれる（その際はタクシー料金ではなくガイドヘルパーで）、買い物や行楽に付き合ってもらえるとよい。
- ・白杖を持った人が乗り込んで来たときは会社名とドライバー名を名乗ってほしい。
- ・タクシー乗り場で白杖を持った人が近づいてきたら車から降りて誘導、タクシーを降りた後建物の入り口までの誘導、ガイドの方法対応の仕方などの教育をどの会社も継続的に研修を行ってほしい。
- ・白杖を持った人には途中どこを走っているか伝えてほしい。
- ・買い物の足として利用できるタクシー（数か所を同じタクシーで回る）。
- ・自分が乗車しなくても荷物などを相手先に運んでいただけるタクシー。
- ・ここ数年ラジオがかかっていないので乗車中沈黙が続いて重く感じる。
- ・大手の会社は職員教育もできているが、個人や小さな会社の運転手のマナーは悪い。
- ・SNSでの配車サービスがあればやり取りがスムーズにできる。
- ・聞こえないことで運転手の話す人には不便を感じる人がいるが、聞こえない・聞こえにくいことが分かったら筆談で対応してほしい。
- ・車両には入り蠟色なシールが貼ってあるが耳マークシールでも貼っていただくと安心する。
- ・安全運転。
- ・繁華街ばかりで目立つタクシーを地方の駅（最終電車）に回してほしい。

(3) 名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項

平成27年3月16日

名古屋交通圏内地方公共団体 様
同 各市町村地域公共交通会議等会長 様

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和
(名古屋大学大学院環境学研究科 准教授)

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項

平素からタクシー事業にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、タクシーが関係する法環境につきましては、平成25年12月の「交通政策基本法」の施行、平成26年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等において地域の公共交通としてのタクシーの役割が期待されるとともに、平成26年1月の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の一部改正施行によって、タクシー事業のあり方に対する地方公共団体の役割がより期待されるようになっていきます。

これらを踏まえ、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づき、地方公共団体の皆様にも構成員としてご参画をいただいて設立された名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会では、タクシーの特性を最大限活かした公共交通機関として機能するため、各方面の関係者から必要な取組等についてご意見を賜り、タクシー事業の活性化を中心とした計画作成に着手した次第です。

つきましては、貴市町村、貴協議会の活動や諸計画の作成にあたりましては、下記事項について特段のご高配をお願い申し上げます。

記

- 1 公共交通機関としてのタクシーの位置づけ及び役割についてのご理解。
- 2 タクシーの特性を活かした地域住民の交通確保に関するご検討。
- 3 貴市町村・貴協議会の公共交通に関する計画へのタクシーの位置づけ及び役割に関する記載。
- 4 タクシー事業者、タクシー業界及び名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会「準特定地域計画」への貴市町村・貴協議会のご意見及び取組の反映。

以上。

(4) 「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」策定への協力をお願い（要請）

平成27年12月22日

名古屋交通圏内地方公共団体 様
同 各市町村地域公共交通会議等会長 様

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和
(名古屋大学大学院環境学研究科 准教授)

「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」策定への協力をお願いについて（要請）

平素からタクシー事業にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本年3月16日付けにて当タクシー協議会からの別紙の「名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項」について要望させていただきました。

本協議会では来年3月に、その活動の指針となる「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画（以下「準特定地域計画」）」を策定する予定です。つきましては、その内容に反映すべく、下記事項についてご意見等お寄せ願います。

また、本協議会の活動につきまして、改めてご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

- 1 自治体（貴協議会）及び地域が必要と考えるタクシーサービスについて
- 2 「準特定地域計画（別添素案）」に対する修正等意見要望について
- 3 タクシー事業者、タクシー事業者団体（名古屋タクシー協会、個人タクシー協同組合）、タクシー運転者で構成する労働組合に対する意見要望等について
- 4 自治体（貴協議会）が実施主体となる「準特定地域計画」取組（記載）事項について
- 5 （貴協議会等）協議組織における、タクシーサービスに関する協議及び前記事項の意見集約に必要な協議の実施（協議会開催日（協議実施日）及び具体的な協議事項を記載願います）
- 6 地域公共交通会議等へのタクシー協会及びタクシー事業者の参加について

（タクシー協会及びタクシー事業者双方の協議会への参加要請及び参加に対するご意見等）
以上について、平成28年1月中に本協議会事務局あてご意見を提出願います（様式自由）。

なお、2月以降に協議会開催を予定されている場合の「5」の回答は、開催予定日とタクシーに関する協議の有無及び予定する具体的協議事項についてご回答願います。

以上

(4)「名古屋交通圏タクシー準特定地域計画」策定への協力のお願い（回答）

1 自治体（貴協議会）及び地域が必要と考えるタクシーサービスについて

【主な回答】

○A 自治体

- ・ 地域公共交通網形成計画の基本的な方針の一つに、「鉄道・バスを利用できない障がい者・要介護者等を対象とした移動手段の確保」を掲げ、当該方針を実現するための事業の一つとして、「タクシー料金・ガソリン費用の助成制度の実施」を位置付けている。
- ・ タクシー料金等助成事業の概要（ガソリン費用助成事業との選択制）
- ・ 「公共交通に関する意識調査（仮称）」（平成 28 年度実施予定）を通じたタクシーに関する市民ニーズ・意識等の把握
- ・ 地域公共交通網形成計画に基づき、平成 28 年度に実施を予定している「公共交通に関する意識調査（仮称）」の中で、地域公共交通としてのタクシーの位置付けに関する市民ニーズ・意識等を把握予定である。
- ・ その調査結果を踏まえて、本市として地域公共交通にタクシーをどう位置付けることができるのか研究し、必要に応じて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である。

○B 自治体

- ・ 重度な障害者の移動を支える福祉施策としてのタクシーサービス
- ・ 高齢者や移動に制約のある人（妊婦や子ども等を含む）が他の公共交通での移動が困難な場合、移動をサポートするタクシーサービス
- ・ 観光ガイドタクシーなど、都市の魅力向上に寄与し、又は都市の魅力の 1 つとなるタクシーサービスなど

○C 自治体

- ・ 現在、本村では既に乗合タクシー（病院通院タクシー）を運行し、福祉分野では、高齢者・障害者支援タクシー料金の助成をしている。
- ・ 今後、超高齢化社会を迎えるにあたり、バス停まで行くことが出来ない高齢者のためにドア・ツー・ドアでサービスを提供することができるタクシーならではの事業展開が必要になってくると考えられ、福祉分野などでの活躍が期待される。
- ・ 一部では始まっていますが、運転免許を自主返納した高齢者や 70・75 歳以上？の高齢者に特典を与える（タクシー料金割引（例えば、タクシー事業者 1 割と自治体 1 割で負担し、利用料金の負担を 8 割に抑える。）などが考えられる。
- ・ この様な事を公共交通会議のみでなく、福祉分野、教育分野などへも積極的にタクシー業界さんからもご提案いただくと良いと思います。（公共交通会議などでこの分野は議論できないことがあります。）

○D 自治体

- ・ 利用者が 24 時間、365 日何時でも安心して利用でき、利用者のニーズに応えることが出来るサービス。

○E 自治体

- ・ 当市は、2つのタクシー事業者が営業しており、駅、大学病院での待機による営業が主となっています。病院需要、バスの補完需要が多いと思われる為、独自サービスの提供に至っていない状況を思慮します。バス路線の補完はもちろん、観光サービスへの参画も必要かと思えます。

○F 自治体

- ・ 本市におきましては、平成 21 年「総合連携計画」を策定し、鉄道の 2 路線の軸に、市内骨格路線としての市内基幹バスとフィダー路線としてのコミュニティバスにより、市内における公共交通ネットワークを形成しております。
- ・ 現在、コミュニティバスにつきましては、市からの負担金でタクシー事業者が運行しております。
- ・ 公共交通としてのタクシー事業の位置づけにつきましては、交通関連の計画書に記載することが望ましいと考えており、「公共交通網形成計画」の策定に向けて、地域公共交通会議で協議を進めていきたいと考えています。

○G 自治体

- ・ 鉄軌道のない本町においては、バスを中心にタクシーなど多様な交通サービスを組み合わせる必要がある。高齢者や障害者も安心して町内を回遊し、買物・通院など生活に必要な施設に行きやすい公共交通環境の充実を図ること、空港を利用するビジネス・観光客に対する町内外への安心・安全な移送サービスを他の公共交通と連携して提供することが、本町における必要なタクシーサービスと考えている。

(5) 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

平成28年1月28日

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員
名古屋タクシー協会法人会員事業者 様
名古屋タクシー協会 各地区部会長 様

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項

平素から本協議会への参加並びに運営にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本協議会では、改正「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の規定に基づくタクシー事業の適正化及び活性化計画（以下「計画」）の策定に取り組んでおります。本計画の策定に当たりましては、タクシー事業に携わる関係者の取り組みが非常に重要となって参ります。

つきましては、本協議会に参加するタクシー事業者及びタクシー運転者が構成する労働組合の構成員の皆様が実施主体となって取り組む施策・事業について、下記要領にてご提案いただくことを要請します。

なお、これらの提案事項につきましては、計画への記載及び取り組み状況等逐次確認していくことを申し添えます。

また、これらの取り組みにつきましては、地域の多様な関係者と綿密な連携の下に、タクシーが地域に密着した輸送サービスを提案・提供していくこととともに公共交通としての機能を担っていくことを強く要請します。

記

1. 名古屋のタクシーをより良くしていくための取り組みについてご提案願います。

- ① 従来から取られていない新しい発想による「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ② ①とは別に、既に取り組まれている取り組みであっても、自社単独又はグループ内外を問うことのない協働体制で当該取り組みを拡大する「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ③ ②とは別に、協議会構成員（自治体及びその他民間構成員「タクシー以外」）と連携・協働して取り組む「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ④ 取り組みについては、各社①、②、③のいずれか1取り組み以上ご提案願います。

(5) 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

平成28年1月28日

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員

労働組合様

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項

平素から本協議会への参加並びに運営にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本協議会では、改正「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の規定に基づくタクシー事業の適正化及び活性化計画（以下「計画」）の策定に取り組んでおります。本計画の策定に当たりましては、タクシー事業に携わる関係者の取り組みが非常に重要となって参ります。

つきましては、本協議会に参加するタクシー事業者及びタクシー運転者が構成する労働組合の構成員の皆様が実施主体となって取り組む施策・事業について、下記要領にてご提案いただくことを要請します。

なお、これらの提案事項につきましては、計画への記載及び取り組み状況等逐次確認していくことを申し添えます。

また、これらの取り組みにつきましては、地域の多様な関係者と綿密な連携の下に、タクシーが地域に密着した輸送サービスを提案・提供していくこととともに公共交通としての機能を担っていくことを強く要請します。

記

1. 名古屋のタクシーをより良くしていくための取り組みについてご提案願います。

- ① 従来から取られていない新しい発想による「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ② ①とは別に、既に取り組まれている取り組みであっても、組合単独又は他組合との協働体制で当該取り組みを拡大する「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ③ ②とは別に、協議会構成員（自治体及びその他民間構成員「タクシー以外」）と連携・協働して取り組む「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ④ 取り組みについては、各組合①、②、③のいずれか1取り組み以上ご提案願います。

(5) 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

平成28年1月28日

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会構成員

各個人タクシー組合 様

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会会長 加藤博和

名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会からの要請事項

平素から本協議会への参加並びに運営にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本協議会では、改正「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の規定に基づくタクシー事業の適正化及び活性化計画（以下「計画」）の策定に取り組んでおります。本計画の策定に当たりましては、タクシー事業に携わる関係者の取り組みが非常に重要となって参ります。

つきましては、本協議会に参加するタクシー事業者及びタクシー運転者が構成する労働組合の構成員の皆様が実施主体となって取り組む施策・事業について、下記要領にてご提案いただくことを要請します。

なお、これらの提案事項につきましては、計画への記載及び取り組み状況等逐次確認していくことを申し添えます。

また、これらの取り組みにつきましては、地域の多様な関係者と綿密な連携の下に、タクシーが地域に密着した輸送サービスを提案・提供していくこととともに公共交通としての機能を担っていくことを強く要請します。

記

1. 名古屋のタクシーをより良くしていくための取り組みについてご提案願います。

- ① 貴組合における従来から取り組まれていない新しい発想による「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ② ①とは別に、既に取り組まれている取り組みであっても、貴組合単独又は協議会加入に加入している他の個人タクシー組合協働体制で当該取り組みを拡大する「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ③ ②とは別に、協議会構成員（自治体及びその他民間構成員「タクシー以外」）と連携・協働して取り組む「おおっ、これは」と思われる取り組みについてご提案願います。
- ④ 取り組みについては、各組合①、②、③のいずれか1取り組み以上ご提案願います。

3

関係法令抜粋

《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》（平成二十一年六月二十六日法律第六十四号）

（目的）

第一条 この法律は、一般乗用旅客自動車運送が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であることに鑑み、国土交通大臣による特定地域及び準特定地域の指定並びに基本方針の策定、特定地域において組織される協議会による特定地域計画の作成並びにこれに基づく一般乗用旅客自動車運送事業者による供給輸送力の削減及び活性化措置の実施、準特定地域において組織される協議会による準特定地域計画の作成及びこれに基づく一般乗用旅客自動車運送事業者による活性化事業等の実施並びに特定地域及び準特定地域における道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の特例について定めることにより、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を推進し、もって地域における交通の健全な発達に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「一般乗用旅客自動車運送事業」とは、道路運送法第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業（国土交通大臣が指定するものを除く。）をいう。

2 この法律において「一般乗用旅客自動車運送事業者」とは、一般乗用旅客自動車運送事業を経営する者をいう。

3 この法律において「一般乗用旅客自動車運送」とは、一般乗用旅客自動車運送事業者が行う旅客の運送をいう。

- 4 この法律において「地域公共交通」とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第二条第一号に規定する地域公共交通をいう。

《地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年五月二十五日法律第五十九号）》

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 地域公共交通 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 二 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

ハ 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者

（国等の努力義務）

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

《交通政策基本法（平成二十五年十二月四日法律第九十二号）》

（交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携）

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

(連携等による施策の推進)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(交通の安全の確保)

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法 その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえ、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

4 本戦略における取組事例（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り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り引くサービス、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、早く早く差し出し、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。

5 タクシーの各種取組み事例（別冊）

1 タクシー事業者による各種の取組事例集「新しいタクシーあり方検討会（資料）」別冊

2 乗合タクシー事例集「全国ハイヤー・タクシー連合会」別冊