

**“名古屋のタクシー日本一戦略”
(仮称)**

**(名古屋交通圏タクシー準特定地域協議会)
「地域計画」(案)**

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 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。2007 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（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」ということの原因としてよく挙がる

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ってはならないと考え、職権で策定期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

なご意見をいただけ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のが楽しみである。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で、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) 「安全・安心の向上」 (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 25

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

- 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)

(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」）
- 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)

(4) 協議会構成員からの新規施策等の提案（「別紙3」） (32)