

東濃西部交通圏タクシー準特定地域計画（更新）

（令和7年1月～令和8年12月）

令和7年12月15日

東濃西部交通圏タクシー準特定地域協議会

1. 計画策定の背景

1-1 タクシーの位置づけ・関連法

タクシーは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、公共交通機関の一つに定義され、鉄道・バスと同様に、地域の足を担う公共交通機関としての役割を果たしている。しかしながら、タクシーを取り巻く環境は厳しく、人口の減少やモータリゼーションの進展、そしてバブル崩壊以降長引く景気低迷等によるタクシー需要の減少等により、旅客の減少が続き、一層厳しい状況となっている。

こうした状況は全国的であることから、国は「特定地域及び準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」（以下、タクシー特措法）に基づき、地域毎にタクシーの活性化に取り組むように求めている。

1-2 交通圏の実態

東濃西部交通圏は名古屋近郊のベッドタウンとして、また陶器などの地場産業を活用した魅力的な街が形成されている。一方で高規格道路など道路交通インフラの整備に伴い、この周辺には企業や商業施設が集積し、今後も人口交流の拡大が期待できる。他方、他の交通圏と同様に人口減少と高齢化対策は課題である。

公共交通はJR中央線を中心に、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどで公共交通ネットワークが整備され、住民の移動の手段として活躍している。

主な移動手段は依然として自家用自動車であり、人口減少も相まって公共交通の利用者が減少している一方で、高齢者や運転免許証返納者など交通弱者の移動の足の確保が課題となっている。

地域のタクシー不足の状況を調査して、自家用車活用事業の申請を検討している自治体もあり、日本版や公共ライドシェアなど新たな輸送サービスの導入に向け検討する時期である。

令和6年の聞き取り調査では、支部会員から下表の様な現状の課題が挙げられている。

【現状と問題点】

- 慢性的な乗務員・運行管理者不足と高齢化
- 燃料費の高騰と最低賃金の上昇と設備老朽化による経費圧迫
- 求人募集を強化するも応募者が少ない
- 外国人ドライバーの雇用を含めた乗務員の確保
- 高齢化による健康管理と輸送の安全確保策が課題
- 日本版ライドシェアなど新たな輸送サービスの導入の検討

2. 地域計画の位置づけ

新型コロナが第5類に移行されたが、乗務員の減少による稼働率の減少のため営業収入がコロナ前に戻らず、また、各種物価の上昇も相まって経営困難な状態が続いている。高齢者や障がい者など交通弱者の方からのタクシー輸送への要望については応える使命があるものの、24時間、いつ、どこでもドアツードアのサービス提供は、今の経営状態では対応は困難である。

交通圏において、適正なタクシー供給が継続的に実現できるように、需要の動向を踏まえて検討することが必要である。

そこで本計画では、これまでタクシー業界が取り組んできた様々なタクシー活性化・適正化の取り組みをさらに進めるとともに、自治体等と協働することで、より実効性の高い活性化策を実現するべく策定するものである。

3. 計画目標・構成

本計画の計画期間は2年（令和7年1月～令和8年12月）とし、次に掲げる目標を達成すべく、各タクシー事業者及び関係主体が連携して活性化策を実施する。

協議会は、活性化施策の進捗状況の確認・評価を行うと同時に、交通圏内のタクシー活性化を目指した連携・協議の場である。必要に応じて協議会に参画していない機関への協力を要請することとする。

<目標>

安全運行と真心のサービスを提供することにより、おでかけ時の最適な移動手段に認められ、公共交通機関として地域社会に貢献する。また、タクシー不足に陥るまえの対策として自家用車活用事業（日本版ライドシェア）導入に向けた検討を始める。

第 1 部は、「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」に係るフォローアップ施策を掲げる。これらは、通達に基づき検証される。

第 2 部は、適正化策・活性化策を確実に実施していくため、各事業者が重点的に実施する「サービス向上に係る取組みの目標」ならびに「運営（人材確保・乗務員教育等）に係る取組みの目標」を掲げる。年毎に実施状況を確認する。

第 3 部は、交通圏独自の連携施策として、自治体等の協議会構成員と連携した取り組みを掲げる。協議会等での検討を重ね、計画期間内での実行を目指す。

第 1 部

「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」に係るフォローアップ

国土交通省自動車局長からの平成 28 年 12 月 27 日付け国自旅第 266 号通達に基づく活性化事業（下記 9 項目）について、通達に基づき検証する。

内容	実施状況の確認
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拡大	通達に基づき検証 ✓ 協会事務局が、毎年度実施状況の調査。 ✓ 調査結果を国へ報告 ✓ 各事業者においては、各項目の目標を設定し、目標達成に向け努める。
UD 研修受講事業者数及び受講運転者数拡大	
観光タクシー取組事業者数及び認定運転者数拡大	
外国語講習受講事業者数及び受講運転者数拡大	
アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数拡大	
UD タクシーの導入事業者数及び導入車両数拡大	
環境対応車の導入事業者数及び導入車両数拡大	

先進安全自動車（ASV）導入事業者数及び導入車両数拡大	
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拡大	

第2部 各事業者の重点的に取り組む事業

まず適正化策として交通圏全体で2%の減車を目標に掲げて取り組み、次に各事業者の「①サービス向上に係る取組みの目標」ならびに「②運営（人材確保・乗務員教育等）に係る取組みの目標」を示す。

協議会にて今年(R7.1～R7.12)の達成状況を報告するとともに、次年(R8.1～R8.12)の目標を掲げる。

1. 令和7年（R7.1～R7.12）の各事業者の目標に対する達成状況

令和7年(R7.1～R7.12)の重点目標			令和7年の達成状況
東鉄アシスト	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー等への参画 ・配車アプリ導入による利便性の向上 ・EV車両の導入を検討 ・遅れている設備投資を積極的に行う ・日本版ライドシェア導入に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・土岐市内事業者共同による AI デマンド実証実験に参画 ・配車アプリ「GO」拡充 ・コスト面から導入を断念 ・計画的に順次車両更新を実施 ・交通圏内の需給状況を見ながら引続き検討中
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・求人媒体の拡大により、乗務員採用の強化 ・改正改善基準告示に沿った労務管理の徹底 ・需要に見合った柔軟な勤務体系を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・HW や求人サイト、人材紹介会社への登録により、一定数の乗務員を採用 ・勤務時間や時間外の上限等の管理を継続して実施中 ・女性乗務員には柔軟な勤務体系を実施。需給バランスを考慮した勤務体系を検討中

多治見タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> 早朝の需要に対して「乗務前自動点呼システム」の導入に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> 令和7年10月1日より導入体制完了
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 若年層や女性乗務員の採用強化 パートタイムドライバーの採用を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 女性乗務員の採用は有りませんが、若年層のドライバーは5名前後入社、その分高齢者が減少し、乗務員の総員は横ばい パートタイマーの応募者は無かった
近鉄東美タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> UDタクシーを含めた車両代替を検討 需要に応じた供給体制の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ジャパンタクシー1台導入 無線のIP化を実施
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔点呼の拡大や配車業務の委託を検討 自家用車活用事業（日本版ライドシェア）を含めたタクシーの安定供給を推進 新卒者や外国人ドライバーを含めた採用方法の継続的なブラッシュアップ 	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔点呼と配車業務の外部委託を実施 日本版ライドシェアの本格稼働に至っていない 一定数の乗務員を確保できるよう継続的に見直しをかけている
平和コーポレーション	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> UD車両を含めた代替検討 デマンド交通や観光タクシー等の地域特有の課題への取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> 2台の代替の実施 瑞浪休日観光デマンド及び土岐A1デマンドの運行開始
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 養成乗務員、女性乗務員の確保 働きやすい職場認証制度の認証取得 外国人または特定技能1号乗務員に向けた情報収集 	<ul style="list-style-type: none"> 確保出来ず 来年度に持ち越し 来年度に持ち越し

小林タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> • 空気清浄機設置 • キャッシュレス決済全車両導入 	<ul style="list-style-type: none"> • 来年度に持ち越し • 導入済み
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> • 乗務員確保 	<ul style="list-style-type: none"> • 確保出来ず

2. 令和8年（R8.1～R8.12）の重点目標

令和8年(R8.1～R8.12)の重点目標			備考
東鉄 アシスト	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> • 配車アプリ拡充による利便性の向上 • HV 車両導入を含め計画的な車両更新 • UD 研修受講者の拡大 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> • 採用条件の見直しによる、若年層や女性乗務員の獲得強化 • コンプライアンス等社内教育の実施 • 高齢運転者に対する健康管理の徹底 	
多治見 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> • 配車アプリ拡充による利便性の向上 • ご乗客ニーズに応えた待機場所・専用電話の整備 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> • 乗務前自動点呼の健康面確認を活用して個々の健康管理の自覚を持たせる • カスハラ防止等の社員教育 	
近鉄東美 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> • UD タクシーを含めた車両代替 • 行政と連携したデマンドタクシーの推進 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> • 乗務員確保を最優先に事業を展開 • 働きやすい職場認証制度二つ星の取得 • 自家用車活用事業（日本版ライドシェア）を含めたタクシーの安定供給を引き続き検討 	

平和 コーポレ ーション	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・UD 車両を含めた代替検討 ・デマンド交通や観光タクシー等の地域特有の課題への取組み 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・養成乗務員、女性乗務員の確保 ・働きやすい職場認証制度の認証取得 ・外国人または特定技能 1 号乗務員に向けた情報収集 	
小林 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・空気清浄機設置 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員確保 	

第 3 部 交通圏独自の連携施策

協議会等での検討を重ね、自治体等の協議会構成員と連携したい取組みを掲げて、計画期間内での実行を目指す。以下は、令和 6 年に実施した調査のうち、業界連携・他主体連携のもとで進めたいと回答された施策案を示す。また、自治体の協力により市民や自治体がタクシー事業者に期待することが把握できたため記載した。

タクシー事業者の意見	<自治体等と連携したい取組み>
	デマンドタクシーの拡充による利用促進
	自治体からの支援による各種サービスの維持
	日本版ライドシェアへの参画
	交通空白地等での公共ライドシェア実現に向けて各自治体との連携強化
	自治体と連携し乗務員不足の解消に向けた取組みを検討

自治体の	<タクシー事業者への期待と連携したい取組み>
	様々な交通機関と連動した効率的でスムーズな移動手段の一役を担う
	意見交換や情報共有を行い共通の認識を持つ。

状況の把握に努め、変化する状況に対応していく。
Ai デマンド交通の実証実験
国が検討しているライドシェアの状況を注視している。
運転免許証自主返納者を対象とした運賃割引制度の拡充
地域のタクシー不足の状況調査と自家用車活用事業の申請を検討する。
運転手不足の解消に向けて、事業者と連携して運転手の確保に取り組む。

住民の方々は、日常生活の移動を自家用自動車に頼ってきた。益々進む高齢化と人口減少によりこの形態が崩れることが想定され、移動の足を、誰が何をどの様にして担うのかが課題となっている。昨年の協議会では、福祉関係者を招いて「おでかけ移動手段の整え方」について研究（講演）したところである。

まずは、「タクシー」と「福祉交通」との連携の可能性を研究し、お互いが少しずつカバーし合える仕組みを作る。なお、仕組みづくりでは、公共交通と福祉交通に精通する学識者に意見を聞くほか、自治体担当者の協力を得て進めることとする。

また、自治体からは割引制度の拡充を期待されているが、破綻スレスレの事業者にこれを負担させるのは疑問もあり、自治体の福祉部門とも連携し、割引制度の継続に向けた支援策などを研究する。

一方で、輸送サービスの維持は、提供する乗務員の確保と教育が重要となる。乗務員不足の解消は都市部においては改善しつつあるが、地方部では喫緊の課題として今も存在している。この状況の中で「ライドシェア解禁」の話題が出てきた。

自治体からは「地域のタクシー不足の状況調査と自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の申請を検討する」との意見も出されていることから、タクシー事業と合わせて「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）や自家用車有償運送（公共ライドシェア）も活用した輸送サービスの提供を検討する。