

# 東濃西部交通圏タクシー準特定地域計画

(令和5年1月～令和6年12月)

令和4年11月24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。

新型コロナの関係でタクシー旅客が減り運賃収入は激減した。国や自治体の支援でなんとか廃業には至らなかったものの、現在の経営状態ではコロナ前のサービスの提供は困難である。乗務員不足と高齢化対策は現在も続く課題であり、タクシー運転者の労働環境の改善も重要ではあるが、今は経営の立て直しが喫緊の課題である。令和4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】

- ・慢性的な乗務員不足
- ・乗務員の高齢化
- ・旅客の減少による運賃収入の激減
- ・求人募集を行っても応募者が少ない
- ・燃料費の高騰と最低賃金の上昇による経費圧迫
- ・盆地の地形もありデジタル無線の使用に難あり

## 2. 地域計画の位置づけ

新型コロナ禍で経営困難な状態が続く中でも、高齢者や障がい者など交通弱者の方からタクシー輸送を求められれば要望に応える使命がある。しかし、24時間、いつ、どこでもドアツードアのサービスの提供が期待されるが、今の経営状態では対応が困難である。

新型コロナの収束時に向け、交通圏において、適正なタクシー供給が継続的に実現されるように、需要の動向を踏まえて検討することも必要である。

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5年1月～令和6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、安心してご利用いただける公共交通機関として地域社会に貢献し、地域と共に発展することで、長く事業を継続する。

本計画は3部から構成される。

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、各項目の目標の設定し、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(R4.1～R4.12)の達成状況を報告するとともに、次年(R5.1～R5.12)の目標を掲げる。

### 1. 令和4年（R4.1～R4.12）の各事業者の目標に対する達成状況

令和4年(R4.1～R4.12)の重点目標		令和4年の達成状況
東鉄タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>救援タクシーの充実</li> <li>デマンド交通の更なる運用</li> <li>観光事業への積極的取組み</li> </ul>
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢運転者に対する健康管理</li> <li>若年層、女性運転手の採用</li> </ul>
多治見タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>救援タクシーの活用拡大</li> <li>診察券提出代行タクシーの実施（R3.9.22より10.30まで、300円/回にて需要発掘のための実証実験）</li> </ul>

	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>コスト削減のため人員削減は行わずに、人員配置を見直していきます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車認証工場は廃止し定期点検は外注依頼。</li> <li>事務員が、豊富にある工具で日常点検の補佐を行い、車両の保全に努めている</li> </ul>
近鉄東美タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>配車アプリ、マルチ決済機の導入を継続的に検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収支状況を眺めて継続的に導入を検討していく</li> </ul>
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢運転者への健康管理</li> <li>若手ドライバーの採用</li> <li>求人方法の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対面点呼も活用し予兆の発見と指導を行う</li> <li>採用した若手ドライバーに募集方法について聞き取りを行い継続的に取り組んで行く</li> </ul>
平和コーポレーション	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>UDタクシーの増車を検討</li> <li>ジャンボタクシーの代替えを検討</li> <li>新型コロナ感染症対策の徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続して検討していく</li> <li>R4年度内に導入予定</li> <li>今年度も光触媒塗布を実施</li> </ul>
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>空気清浄装置設置により、安心で快適な車内環境を実現</li> <li>女性ドライバーの採用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続して車内換気に努める</li> <li>継続して対応する</li> </ul>
小林タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>カード決済システムの導入</li> <li>全車ドライブレコーダーの設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1車両に導入</li> <li>2車両に導入</li> </ul>
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>労働時間の短縮</li> <li>高齢運転者の健康維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>深夜労働を短縮</li> <li>なし</li> </ul>

## 2. 令和5年（R5.1～R5.12）の重点目標

令和5年(R5.1～R5.12)の重点目標			備 考
東鉄 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光タクシーの展開</li> <li>・デマンド交通など地域交通に積極的に参加</li> <li>・QR決済等の導入</li> </ul>	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・労働条件の改善</li> <li>・若年層、女性運転者の獲得</li> <li>・高齢運転者に対する健康管理</li> </ul>	
多治見 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタシエンタ2台を導入し快適性と乗務員の疲労軽減を図る。また、災害時等の非常時の電力供給も可能とし事業継続に努める。</li> </ul>	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・感染症の方の輸送では、乗務員や車両消毒担当者の感染予防を徹底するなど安全で快適な職場とする。</li> </ul>	
近鉄東美 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配車アプリ、マルチ決済機の導入に向けて継続的に検討</li> </ul>	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢運転者の健康管理</li> <li>・若手乗務員の採用</li> <li>・求人情報の見直し</li> </ul>	
平和 コーポレーショ	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・UD車両（数台）の代替検討</li> <li>・ジャンボタクシー代替（R4年度中）</li> <li>・新型コロナ感染症対策の徹底</li> </ul>	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空気清浄装置設置により、安心で快適な車内環境を実現</li> <li>・女性ドライバーの採用</li> <li>・時間短縮ドライバーの確保</li> </ul>	
小林 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空気清浄機の設置</li> </ul>	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員の確保</li> </ul>	

## 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り組みを掲げて、計画期間内の実行を目指す。以下は、令和4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り組み>
	デマンドタクシーの拡大などによる利用促進
	一括定額運賃の導入
	UDタクシー車両の導入（導入補助）
	高齢者や運転免許返納者への輸送サービスの提供（割引負担）
	自治体等からの支援による各種サービス維持
	路線定期運行の廃止に伴う区域運行への移行による利用促進
	地域と連携したデリバリー配達
	観光タクシーの展開

自治体の意見	<タクシー事業者への期待と連携したい取り組み>
	既存の形態にとらわれない柔軟な発想による事業運営
	運転免許証自主返納者を対象とした割引制度の拡充を検討
	できる限りの割引制度を実施
	利用しやすい環境整備
	平日午前中のタクシー車両の不足

新型コロナ禍でタクシー利用者が減り事業の継続ができない状況の中で、新たな取り組みで利用者を増加させることは困難である。まずは、経営破綻スレスレの事業を立て直すことが事業者の責務であり、国や自治体、地域の方々から幅広く意見や支援を得て、東濃西部交通圏からタクシーという公共交通機関が無くならないよう努める必要がある。

一方で、既存の割引制度は、タクシー事業者にとって大きな負担となっている。自治体からは割引制度の充実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。

また、運転免許証返納者へのサービスの維持については継続的に検討していくとともに、乗務員不足の解消や需要の拡大策と併せて、早朝や夜間の供給量の確保など地域に合った移動サービスが提供できるよう、関係者と連携してこれらの取組みの検討を進めていく。