

東濃東部交通圏タクシー準特定地域計画（更新）

（令和5年1月～令和6年12月）

令和5年12月1日

東濃東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

東濃東部交通圏においても、人口の流出が続き、人口減少・少子高齢化が進んでいる。また、高齢者等自家用車を利用できない交通弱者が増える一方で、コロナ禍で観光客など旅客需要の大幅な縮小と乗務員不足が相まって健全なタクシー事業の継続が困難となり、経営効率的な理由から24時間営業のような対応にも限界があり、従来からのタクシーサービスを提供することが困難となってきている。

自家用自動車を運転できない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保は自治体や交通事業者等が協働で取り組む必要がある。具体的には、利用者である住民の目線に立ち、豊かな暮らしのための交通を実現するため、交通圏全体でサービスの改善や持続可能性と利便性の高い地域公共交通としてのタクシー活性化の検討が求められている。

令和4年に実施した聞き取り調査では、支部会員から下表のような現状と課題が挙げられている。

【現状と問題点】

- テレワークなどの進展により旅客が大幅に減少
- 乗務員不足により旅客のニーズに对应できない
- 乗務員の高齢化による輸送の安全確保が課題
- 乗務員の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

2. 地域計画の位置づけ

コロナ禍による旅客減少に伴い運送収入が大幅に減少した。一方でテレワーク（在宅ワーク）やオンライン会議の推奨により働き方が変化し、コロナ収束後もタクシー旅客の増加は見込めない。

コロナ禍で悪化した業績を立て直すことが喫緊の課題である中で、引き続き国や自治体からの支援を得て、適正なタクシーサービス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ヶ年（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＞

地域住民に利用され続けるために質の高いサービスを将来にわたって安定的に供給することで、タクシー事業に従事する一人一人がより良い生活が送れることになる

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3%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(R5.1~R5.12.)の達成状況を報告するとともに、次年(R6.1~R5.12)の目標を掲げる。

1. 令和5年（R5.1~R5.12）の事業者の目標に対する達成状況

令和5年(R5.1~R5.12)の重点目標		令和5年の達成状況	
東鉄タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> 観光タクシーの展開 デマンド交通など地域交通に積極的に参加 QR決済等の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的に検討する 新たな地域交通を模索、検討中 PayPay等を導入
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 労働条件の改善 若年層、女性運転者の獲得 高齢運転者に対する健康管理 	<ul style="list-style-type: none"> 勤務シフトの見直しを検討 若年層、女性獲得に向けて労働条件の見直しを検討中 SAS検査を実施
近鉄東美タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリやマルチ決済機の導入 QR決済の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 決済機は、令和6年1月までに交通系ICも利用可能で、タッチ決済もできるタイプに全車更新予定 配車アプリ「Go」を東濃東部交通圏の特性を見極めながら導入を検討中

	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 求人情報の見直し 女性ドライバーの採用 	<ul style="list-style-type: none"> 情報誌への掲載拡大や新聞折込の再開、人材紹介会社等の活用を推進 新卒者の採用について検討中
サカガワ	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ジャンボタクシーの導入を検討 	<ul style="list-style-type: none"> コロナの影響が大きく、導入ができなかった。改めて検討。
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 求人の推進 健康維持の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 自己健康管理表への記載と管理強化
平和コーポレーション	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> UDタクシーの導入を検討 ジャンボタクシーの導入を検討 ドライブレコーダーやキャッシュレス決済機は全車両に設置済み 	<ul style="list-style-type: none"> UD車両導入の検討継続中 ジャンボタクシー導入を断念 ドライブレコーダーやキャッシュレス決済機は継続利用中
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 労働時間の短縮 健康維持の推進 女性ドライバーの採用 	<ul style="list-style-type: none"> 人材不足で運行時間を短縮 健康管理（人間ドック・脳ドックを含む）の継続中 女性ドライバー採用に至らず

2. 令和6年（R6.1～R6.12）の事業者の重点目標

令和6年(R6.1～R6.12)の重点目標			備考
東鉄 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通に積極的に参画 HV車両の導入 キャッシュレス決済の拡充 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> 労働条件の改善 若年層や女性乗務員の獲得強化 乗務員の健康管理 	
近鉄東美	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリの導入を継続的に検討 地域と連携した観光事業の推進 UDタクシーを含めた車両代替の充実を検 	

タクシー		討	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・新卒者の採用を継続的に検討 ・運行管理、配車の一元化を推進し、後方部門のスリム化を図る ・東美タクシーのカラーを前面に押し出した求人方法の見直しを図る 	
サカガワ	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ジャンボタクシーの導入を検討 ・キャッシュレス化の推進 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・求人情報の記載内容見直し ・健康維持の推進 	
平和 コーポ レーション	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・UD車両の代替検討 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・養成ドライバー、女性ドライバー、時間短縮ドライバーの採用 ・健康管理の徹底（定期的な人間ドック、脳ドック含む） 	

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、計画期間内での実行を目指す。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、自治体がタクシー事業者に期待・連携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	<地域のタクシー事業者との共同・連携したい取り組み>
	自治体に向けた一括定額運賃の導入
	路線定期運行の廃止に伴い、区域運行への移行による利用促進
	高齢者や運転免許証返納者への輸送サービスの提供
	観光タクシーの展開
	<自治体と連携したい取り組み>
	デマンドタクシー利用者の拡大
	UDタクシー車両の導入（導入補助）

	自治体の支援による利用者の拡大
	高齢者や運転免許返納者への輸送サービス提供（役割分担）
	観光資源を生かした県外旅客の誘致

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>
	観光客の移動ニーズへの対応
	フリー切符など運賃の検討
	エリアを限定した定額運賃
	昼間など閑散時間帯のタクシーの利活用
	バス事業とタクシー事業との連携

コロナ禍で悪化した経営を立て直すことが喫緊の課題である。旅客をコロナ前に戻すためには、国や地方自治体の強力な施策や支援が必要であるものの、タクシー事業においても旅客のニーズに合ったサービスを提供する不断の努力が必要である。経営破綻スレスレの状態での新たな投資は困難ではあるものの、既存の設備等を活用し、地域の方々に寄り添い質の高いサービスを提供することは可能であり、今後は、持続可能な事業を取り戻すことを最優先に取り組む必要がある。

東濃東部交通圏は、JR中央線や明知鉄道、路線バスやコミュニティバス、タクシー、自家用有償バスなど多くの公共交通機関があり、これらを有効に活用し、また現在の公共交通ネットワークの中でタクシーを上手く活用していただく方法を検討する必要がある。

自治体がタクシー事業者に期待・連携したい取り組みに「観光客の移動への対応」や「フリー切符などの運賃」がある。またタクシー事業者も「観光資源を生かした県外旅客の誘致」や「観光タクシーの展開」を望んでいる。一方で運賃の検討では、話題が割引の拡大に発展することが常であるため、関係者の役割や支援を念頭におき観光に着目した「フリー切符などの運賃」や「エリアを限定した定額運賃」などの導入に向け検討・研究する。

一方で、「バス事業とタクシー事業の連携」が望まれており、タクシー事業で地域交通をサポートできるよう検討や研究を行い、近隣交通圏と合わせた「地域交通サポート計画」の策定に向け準備を進める。