

岐阜交通圏タクシー準特定地域計画

(令和5年4月～令和7年3月)

令和5年3月3日

岐阜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

岐阜交通圏においても、輸送人員の減少が続いており、日車実車キロ、日車営収も増減があるものの、減少傾向となっており、タクシーを取り巻く環境が厳しくなっている。この結果、タクシー運転者の労働環境についても、他産業労働者に比べ労働時間が長く、賃金も低い等、タクシー運転者の確保が困難となりつつある。令和3年の聞き取り調査では、岐阜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
- ・稼働率の低下
- ・キャッシュレスなどDX化による乗務員教育
- ・DX化による設備費の増加

2. 地域計画の位置づけ

すでに、24 時間 ドア to ドアのタクシーサービスを安定的に提供することが難しくなっており、魅力的なサービス創造によってタクシーの需要を喚起するとともに、地域公共交通としての役割を担うべく業界連携・他主体連携のもと活性化方策を展開していく必要がある。

また、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4月～令和7年3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>

タクシー事業の健全な継続を前提とし、安全安心な輸送を確保しつつ地域貢献とサービスの向上のため、協議会構成員が強力に連携し、岐阜県内交通圏のトップランナーとして事業の活性化と効率化に取り組む。

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。年度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。

協議会にて今年のタクシー事業者の取組みを報告するとともに、次年(R5.4~R6.3)の重点的に取り組む事業（目標）を掲げる。ただし、令和4年は各事業者の目標を設定していないため取組みの報告は行わない。

1. 令和4年(R4.4~R5.3)準特定地域計画が未承認のため記載なし
2. 令和5年(R5.4~R6.3)の重点目標

令和5年(R5.4~R6.3)の重点目標			達成状況
日の丸 自動車	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じた乗務員の確保 ・社員の再教育（接客等） ・24時間営業の継続 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・配車アプリ配車の増加 ・女性乗務員の確保 	
日本 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルに対応すべく Jクレジット付タクシーの実装 ・普通車両の50%をUDタクシーにする ・新運賃等の表示を外国語対応に ・デマンドタクシーの実施 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・引続き女性乗務員の比率上昇 ・新運賃以降に伴い乗務員の給与上昇 ・2024年問題に対応すべく乗務員の働き方改革を進める。 ・乗務員のスキルアップを積極的に推進（大型2種取得、介護資格取得、運行管理者取得等） 	
岐阜交通 東部	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・スライドドア車へのチャイルドシートの常設 ・相乗りタクシーの実施 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・賃金体系の抜本的な見直し ・短時間乗務員の積極的な雇用 ・新メーターへの更新 	

つばめ 自動車	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・配車システムの移行（名古屋→岐阜） ・タブレットの入れ替え（60台） ・自社アプリの開発 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・1月に1回、乗務員研修を行う ・介護ドライバーの増員（5名） ・「働きやすい職場環境」の2つ星の取得 	
共立 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・配車アプリの導入 ・24時間営業の継続 ・UDタクシーの導入（1～2台） 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・若手の乗務員の雇用 ・UD研修の参加 ・高齢者乗務員の健康管理 	
岐阜名鉄 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・UDタクシー等、高齢者のお客様が利用しやすい車両の導入（5台） ・UDドライバーの増員（UD研修への参加） ・外国語講習の参加と観光タクシードライバーの増員 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページの採用ページを刷新し人材確保につなげる。 ・若年層や女性ドライバーの採用を増やす。 ・「働きやすい職場認証制度」などの認証制度の積極的取組 ・MaaS等の早期導入への取り組みを強化 	
岐阜羽島 バスタク シー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーサービス（ドアサービス検討） ・新規ICカードの導入（交通系電子マネー） ・新しい配車システムの導入 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・若年層・女性乗務員の確保（環境づくり） ・乗務員確保 ・ニーズに応じた車両の確保 	

蔵前 運輸倉庫	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ対策の継続 ・割引サービスの継続 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・若年層や女性乗務員の確保 ・お客様への挨拶 ・乗務員の健康指導と有給休暇取得の奨励 	
川島 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・UDタクシーの導入（スライドドア車も含む） ・新型ドライブレコーダーの入れ替え ・割引サービスの継続 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・労働条件の見直し ・若年層や女性乗務員の採用 ・高齢乗務員の健康管理・健康維持 	
高富 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続きコロナ対策は続行する。 ・お客様へのサービス提供のため、新ドライブレコーダーを駆使してドライバー教育を行う 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・新ドライブレコーダー（室内含む）を駆使し、事故防止に努める。 ・配車室（日の丸センター）との連携 	
本巢 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の確保 ・キャッシュレス対応の再教育 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の確保 ・乗務員の健康管理 ・交通マナーの向上 	
根尾 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ・UD研修の受講 ・乗務員待機所の新設 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢乗務員への健康管理 ・SNSでの情報発信 ・地域団体とのつながり強化 	

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3～4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	<地域のタクシー事業者との共同・連携したいサービス>
	共同チケットと配車アプリの共同対応
	共同無線配車と地域集合点呼
	利用促進のためのPR（チラシ・ポスター等の配布）
	乗務員の資質向上
	交通不便地域や過疎地への対応
	認知症等旅客への対応
	女性ドライバーの確保に向けた協業作業について
	<自治体との連携・連携したいサービス>
	老人会や自治会など限定的な旅客輸送の創出
	移動困難者へのタクシーサービス提供
	高齢ドライバーの運転免許返納の促進と輸送の提供
	自治体との協調支援によるタクシーサービスの提供
	子育て支援サービスの提供
	観光振興による事業の活性化
	観光ガイドや英会話が可能な乗務員の育成
行政や観光協会との連携による観光客の利用促進（PR）	
自治体の意見	<公共交通・福祉サービス>
	高齢者かつ経済弱者には利用金額が高い
	高齢者が容易に乗車できる金額ではないため、移動手段として選ばれない。
	高齢者の免許返納の促進と高齢者への割引制度の拡充
	免許返納等で車に乗れない高齢者がひとりで移動できる足の確保。
	若い世代に利用されていない。
昼間の閑散時間を活用した新たなサービス	

タクシーは、鉄道やバス共々「公共交通」の一翼を担っているが、その最も重要な役割は、「交通弱者」と「ラスト・ワン・マイル」の最終支援機関であることで、「公共交通」として多様かつ細密な輸送サービスを提供しており、その運営には自治体と地域社会及び他の公共交通機関による理解、支援と連携が不可欠である。

岐阜交通圏においては、予想を上回る速さで「高齢化」「少子化」「過疎化」が進行する一方で、「ダイバーシティ」の地域社会への浸透も進みつつある。これらの社会の流れに対しては、従来のタクシーの枠組みを超える取り組みが必要となる。例えば「貨客同時輸送」の普及、「デマンドタクシー」のより細密な運行に加え、災害等緊急時の輸送手段の拡充などである。

その一方で、これらの輸送サービス体制を維持するためには、乗務員不足の解消は喫緊の課題である。他業種と比較し見劣りする給料や待遇面の改善に向けては、二種免許取得費用の補助など採用時の支援のほか、「指名料金制度」の導入や「迎車料金」の繁忙期・閑散時間帯別変動制など労働付加価値の向上対策の充実のほか、公共性の高い輸送業務に従事する乗務員への自治体による福利厚生への優遇措置なども検討を要する。

「高齢化」「少子化」の進展する地域社会において、タクシーは、公共交通機関のシームレスかつ乗り継ぎ利便性において、「ラスト・ワン・マイル」の担い手として、また「交通弱者」の支援手段として安全かつ安心な交通手段である特性を更に活用すべきである。

具体的には、高齢者の免許返納促進や健全な高齢者の「ドアツードア」の交通手段確保のためのタクシー利用補助のメニュー拡充の支援を自治体等に要請したい。また、「少子化」対策の一環として「子育て支援世代」のタクシー利用を促進するための乗務員教育の充実する必要がある。併せて、「MaaS」の導入に向けて自治体主導の討議スピードを加速していく必要がある。

「過疎化」の進展する地域においては、各輸送機関の輸送効率を向上させるために、「ドローン」等新たな輸送手段と組み合わせたタクシーの「貨客同時輸送」運行を実現するために必要な車両の保管機能等の改造も検討したい。

また、岐阜交通圏の固有の課題として、「観光」利用の促進がある。「ウィズコロナ」時代の観光形態は、「団体」「密」から「質」「個」への転向が進むなかで、タクシーの「個」の空間での移動は、観光の1主流になるため、観光ガイドを兼務できる乗務員、英会話の流ちょうな乗務員等の育成も不可欠であるため、その育成にあっては、個別会社の域にならず、自治体・観光協会等外部団体との連携によって「質」の向上を実現すべきである。