

平成29年10月27日

津交通圏タクシー準特定地域活性化地域計画

津交通圏タクシー準特定地域協議会

I. タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

1. 津交通圏におけるタクシーの位置付け、果たすべき役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通機関として重要な役割を占めている。特に地域社会に密着したドア・ツー・ドアのきめ細かなサービス提供、何時でも何処でも移動できる機動性に優れた、自由度の高い公共交通機関となっている。地域住民の生活向上や地域社会の活力維持にも資する、一人一人のニーズに対応できる、柔軟性に富んだ交通機関で、高齢化社会の進展等、今後の我が国の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待されるとともに、観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待されている。

更には、鉄道・バス等の他の地域公共交通機関と連携した地域密着型の生活支援、移動制約者の移動手段の確保、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上、地域公共交通活性化・再生総合事業等と連携しながら、タクシー機能を安定的に維持・活性化していくことが求められている。

津交通圏におけるタクシー事業の特徴は、県庁所在地として、県内外からの旅客需要への対応が行われていると共に、主要駅やショッピングセンター・病院等、主要施設での需要や、営業所等への配車依頼による需要に対応しているが、市街地において不特定の需要に対応するための流し営業は殆ど行われていない。

2. 津交通圏におけるタクシー事業を巡る現状

(1) タクシー需要の減少

三重県内全体のタクシー輸送人員は、モータリゼーションの進展や社会経済等の変化から昭和43年度の2,139万人をピークに長期的な減少傾向にあり、平成20年度の輸送人員は、ピーク時に比べ半分以下の899万人となっている。平成28年度の輸送人員は、679万人とさらに減少が続いている。

津交通圏の輸送人員では、平成13年度の160万人から平成18年度には177万人と順調に需要は増加したものの、その後の市場の激変から平成20年度には159万人に減少しており、平成18年度比では9.9%減、平成1

3年度比でも0.5%減となっている。平成28年度の輸送人員は、118万人とさらに減少している。

また、利用者が乗車中の走行距離を表す実車キロでは、平成13年度の432万キロから平成18年度には482万キロに増加したものの、平成20年度には433万キロに減少しており、平成18年度比では10.3%減、平成13年度比では0.2%の微増となっている。平成28年度は、329万キロと減少が続いている。

(2) 規制緩和によるタクシー車両等の増加

津交通圏のタクシー車両数では、規制緩和前である平成13年度の259両から平成16年度には284両に増加したが、平成20年度には269両に減少しており、平成13年度比では10両の増加となっている。平成28年度は、229両と減少が続いている。

(3) 輸送実績の推移

津交通圏の運送収入では、平成13年度の1,787百万円から車両の供給量は増加したものの、需給バランスは順調で、平成18年度には1,968百万円と順調に需要は増加したが、市場の激変から平成20年度には1,801百万円に減少しており、平成18年度比では8.5%減となっているものの、平成13年度比では0.8%の微増となっている。平成28年度は、1,398百万円さらに減少している。

一方で、タクシー車両1台当たりの運送収入である日車営収では、平成13年度の25,764円から平成18年度には28,360円と順調に増加したが、これも市場の激変により平成20年度には25,676円に減少しており、平成18年度比では9.5%減、平成13年度比では0.3%の微減となっている。平成28年度は、25,708円となり平成13年度と比較して1.0%まで回復している。

また、タクシー車両が稼働した割合である実働率では、平成13年度の77.9%から平成20年度には70.3%となり大幅な減少となっている。

これらの主要因は、平成20年のリーマンショック以降、百年に一度と言われる金融・経済危機に直面し、地域経済に於いても経済活動の縮小による需要の減少が大きく影響したものと考えられる。平成28年度は、63.9%とさらに減少している。

(4) 運転者の労働条件の実情及び高齢化

タクシー運転者の賃金体系は歩合制賃金が主体となっており、タクシー1台当たりの運送収入の減少は運転者の賃金低下を招き、平成19年度に於ける三重県全産業労働者の平均年収551万円に対し、同タクシー運転者の平均年収は387万円と大きな格差が生じている。平成28年度の三重県のタクシー運転

者の平均年収は、290万円となっており、三重県全産業労働者の平均年収は549万円となっており、大きな格差が依然生じている。

また、労働時間による比較では、平成19年度に於ける三重県全産業労働者の平均2,268時間に対し、同タクシー運転者は3,024時間となっており、タクシー労働者1時間当りの賃金は1,278円で、全産業労働者の2,428円に対して52.6%に留まっている。平成28年度の三重県のタクシー運転者は、1時間あたり1,221円となっており、全国平均の2,482円に比較して49.2%となっている。

三重県下に於けるタクシー運転者の平均年齢は、平成19年度末では56.7才であり、平成28年度は60.6才となり、他の職業に比べて著しい高齢化が進んでいる。（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）

3. 地域公共交通機関としての業界の取組

津交通圏に於けるタクシー業界では、タクシー事業の適正化、利用者へのサービス改善・利便性の向上や経営の合理化・効率化を目的として、運転者への各種指導教育及び講習への参加、禁煙タクシーの実施、タクシー無線のデジタルGPSの導入、ドライブレコーダーの装着導入、防犯仕切り板の装着導入、低排気ガス・低燃費LPG車への代替推進、タクシー車両によるコミュニティバス運行等、様々な取り組みが行われてきた。

(1) 利用者へサービス改善・利便性の向上等

- ・禁煙タクシーの実施（平成20年8月県下一斉）
- ・運賃制度の導入（障害者・遠距離の各割引制度の導入、定額運賃の設定）
- ・タクシー無線のデジタルGPSの導入（迅速な配車と効率的運行）
- ・福祉タクシーの導入、飲酒運転防止代行運転の実施
- ・タクシー車両によるコミュニティバス運行
- ・タクシーの日キャンペーンの実施（毎年8月5日休日の場合は前後の日）

(2) 事故防止対策等の充実

- ・ドライブレコーダーの装着、アルコールチェッカーの備え付け
- ・防犯仕切り板の装着
- ・後部座席シートベルト装着の徹底

(3) 経営の合理化・効率化

- ・タクシー事業者の統廃合
- ・デジタル式運行記録計の装着
- ・タクシー無線のデジタルGPSの導入

(4) 地球環境対策の推進

- ・アイドリングストップ車の導入

- ・低燃費LPG車への代替
- ・エコドライブの推進

4. 今後の取り組みの方向性

津交通圏に於けるタクシー事業については、これまでも輸送サービスの向上や安全対策の推進、需要の創出などの取り組みが重ねられているが、タクシーの役割・現況等を踏まえ、直面する様々な課題の解決を図り、地域社会を支える公共交通機関として秩序ある輸送サービスを提供していくためには、需給バランスの適正化をはじめ、創意工夫による一層のサービス向上、労働条件の改善、交通問題改善、効率的な事業運営等の諸施策に積極的に取り組んでいくことが必要である。

このため、今後取り組むべき諸施策について、次の項目毎に具体的な目標を設定する。また、これらの諸施策の取り組みに際しては、タクシー事業者以外の関係者に於いても、利用者利便の向上及び道路輸送秩序の改善など、まちづくりと関連した環境整備に必要な協力を行うことが望まれる。

協議会は、活性化地域計画目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し目標達成のための事業の推進を促すこととし、必要に応じて活性化地域計画の見直しを行うものとする。

II. 活性化地域計画の目標

1. タクシーサービスの活性化

タクシーに求められる輸送サービスは、公共交通機関として「安全・安心で快適な輸送サービス」の提供であり、この責務を遂行するため運転者教育の充実やアンケート実施による利用者の要望等の把握、バス優先レーン等への乗り入れ要請などにより、利用者満足度の向上及び各種サービスに努めてタクシーサービスの活性化を図る。

III. 活性化地域計画の目標を達成するために行う活性化事業の実施主体に関する事項

II. に掲げた活性化地域計画に定めた取組目標達成のために取り組む、活性化事業に関する事項を次のとおり定める。なお、実施時期については、短期は1年以内、中期は2年以内、長期は特定地域の指定期間内を目途として取り組むこととする。

1. タクシーサービスの活性化

【活性化事業】

- (1) 妊婦・子供向けタクシー取組み
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- (2) UDタクシー研修の受講
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会
実施時期：中期
- (3) 観光タクシーへの取組み
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会
実施時期：短期
- (4) 運転者への外国語講習の受講
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会
実施時期：長期
- (5) アプリ配車の導入の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：長期
- (6) UDタクシーの導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- (7) 環境対応車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：長期
- (8) 先進安全自動車（ASV）の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：長期
- (9) クレジットカード・電子マネー等の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：長期
- (10) 初乗り距離短縮運賃
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- (11) 相乗り運賃（タクシーシェア）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：法律改正が必要
- (12) ダイナミックプライシング（閑散期や繁忙期等によって運賃額変更）

- 実施主体：タクシー事業者
実施時期：法律改正が必要
- (13) 相互レイティング（運転者と利用者の相互の評価制度）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：法律改正が必要
- (14) タクシー全面広告
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- (15) 乗り合いタクシー（交通不便地域・高齢者対応・観光型等）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：長期
- (16) 免許返納割引の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期

◎ 活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

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では、活性化事業計画には、活性化事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができることが規定されている。

また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、活性化地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、活性化事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。地域におけるタクシー事業の需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけるだけでなく、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、タクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に活性化事業計画と相まった減車等についても検討し、事業を進めることが必要不可欠である。