

美濃・可児交通圏タクシー準特定地域計画

(令和7年4月～令和9年3月)

令和7年3月11日

美濃・可児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

美濃・可児交通圏は、JR、名鉄、長良川鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー、デマンドタクシーなど多くの公共交通機関で住民の輸送を担っているが、人口減少、少子高齢化と自家用車利用により、公共交通機関の利用者が少なく、また乗務員不足を理由に減便や運行の見直しが進み、公共交通の維持と活性化が課題となっている。

一部の地域で、タクシー輸送の補完をするため「日本版ライドシェア（第一種運転免許取得者による旅客の運送）」を導入したが、需要が少なく、運行を維持することが困難な状況が続いている一方で、繁忙時間帯は、「タクシーを配車するまでに長時間を要する」との意見があるほか、外国籍住民が多く多文化共生のまちも相まって、輸送ニーズが多様化している。また、LPGの給油所の減少や営業時間の短縮に伴い、給油に長距離を走行するため、タクシー車両が近くにいない状況が出てきている。

昨今の、最低賃金や燃料の高騰、補助金の終了で、運営経費が上昇しており企業努力だけでは、追いつかない状況になっている。

令和6年度に実施した調査では、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】

- 乗務員不足と乗務員の高齢化
- 乗務員を募集しても応募者が少ない
- 午前中に比べて夜間の仕事量が少ない
- 移動時間の分散化と病院予約時間の多角化
- 割引（年齢、免許返納、障害者）の事業者負担が大きい
- 燃料・人件費の高騰など、運営経費の上昇
- 燃料費高騰等をスムーズに価格に転嫁できない
- LPG 給与所の減少及び営業時間の短縮によるロスの増加

2. 地域計画の位置づけ

需要減少などが続くと、24時間のタクシーサービスが不可能であり、需要がある時間しか提供できなくなることが予想され、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、交通圏内において、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7年4月～令和9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>

タクシー事業の存続・活性化に向けて、「新たな輸送手段の導入・検討」、「協議会構成員と連携した取り組み」を一歩ずつ進める。

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、活性化策・適正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。年度末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 各事業者の重点目標

各事業者の「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」を示す。

協議会にて年度末の達成状況を報告するとともに、次年度の目標を掲げる。

1. 令和6年度（R6.4～R7.3）の各事業者の目標に対する達成状況

令和6年度の重点目標			達成状況
新 太 田 タ ク シ ー	サービス面	①新車の更新 ②解析度の高いドラレコに全車交換 ③Goアプリの導入	①予定通り推移 ②全車導入 (2025年9月までに) ③未導入
	運営面	①乗務員の採用強化 ②自動日報の導入 ③柔軟な勤務体制の確立	①募集媒体を増やして強化中 ②今年度中に導入 ③段階的に整備中
岐 阜 交 通 東 部	サービス面	①関待機場、六軒営業所においてタクシー利用者以外でもU Dトイレを使用できるサービスの実施 ②15分以内の迅速な配車に応えるための予備人員の投入 ③子育てタクシードライバーの増員	①国交省の補助金を活用し設置済み ②予備人員を投入したが機能せず。次年度は他の対応とする。 ③新規採用者については受講済みだが、退職者もいるため増減0となった。

	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①移動サービス確保の為、ライドシェアサービスを行う人員の確保 ②一部乗務員への時給制を採用 ③営業所周辺での町おこしイベントに参加（継続） 	<ul style="list-style-type: none"> ①1種免許の者を確保し稼働させているが、需要がない。 ②実施済み ③実施中
関 タ ク シ ー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①基本サービスの見直し ②リピーターの獲得強化 ③貸切ジャンボタクシーの利用の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ①電話機の住所録の充実 ②上記によりほぼ達成 ③ハローページの広告利用
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①乗務員の休日の調整 ②高齢者の採用強化 	<ul style="list-style-type: none"> ①完全週休二日制の実施達成 ②引き続きハローワーク求人利用
可 児 タ ク シ ー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①新車の更新 ②解析度の高いドラレコに全車交換 ③Goアプリの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ①予定通り推移 ②全車導入 (2025年9月までに) ③未導入
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①乗務員の採用強化 ②自動日報の導入 ③柔軟な勤務体制の確立 	<ul style="list-style-type: none"> ①募集媒体を増やして強化中 ②今年度中に導入 ③段階的に整備中
美 濃 タ ク シ ー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①キャッシュレス対応 ②乗務員の接遇マナー研修 ③車両の更新 	<ul style="list-style-type: none"> ①PayPay・AUで対応 ②継続中 ③2台更新
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①女性乗務員の採用 ②行政との連携強化 ③乗務員の健康管理 	<ul style="list-style-type: none"> ①未採用 ②デマンドタクシーの運行 ③毎年実施
川 辺 タ ク シ ー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①安全第一で迅速な配車 ②高齢者が必要とする時間帯での営業期間の維持 	<ul style="list-style-type: none"> ①なんとか無事に運行しています ②時間給の都合で営業時間を短縮しました

	運営面	①労働時間の短縮、時給のUP等労働環境の改良 ② 営業時間の拡大	①労働時間の短縮等環境は改善できた ②困る方が存在
岐阜 名鉄 タクシー シ	サービス面	①UDタクシーの導入（1～2両） ②UD研修への参加（全員の認定を目指す） ③外国語講習や観光研修に参加し観光ガイド乗務員の増員	①製造ラインの遅延により納車できず ②8名が受講、R6.10以降入社者、フレックスドライバー以外が認定者になる ③7名が認定
	運営面	①若年層や女性ドライバーを積極的に採用 ②パートドライバーを雇用し乗務員の確保 ③働き方改革に伴う勤務シフト等の見直し ④ドライブレコーダーの更新 ⑤引き続き MaaS などの早期導入の取組を強化	①20代～30代の採用が5名、 ②75歳以上のドライバーを昼間帯の短時間雇用し乗務員数の減少を防止 ③所定労働時間の見直しと時間外労働の管理をした ④見送り ⑤継続
日本 タク ク シ	サービス面	①UDタクシー率の上昇（60%以上） ②ハイブリット車率上昇（60%以上） ③女性乗務員率上昇（20%以上） ④乗務員数をコロナ前の水準に	①達成。令和7年1月時点で70%達成 ②達成。令和7年1月時点で80%達成 ③達成。令和7年1月時点で20%の57名 ④未達成。令和7年1月時点でコロナ前の95%
	運営面	①日本型ライドシェアへの対応、実施 ②乗務員の賃金上昇・スキルアップ支援	①岐阜市でライドシェア実施。想定以上の効果 ②乗務員単純平均賃金が昨年対比で4.4%増 大型2種免許取得者も10名以上取得

日 の 丸 自 動 車	サービス面	①身だしなみチェックを強化 ②子育てタクシー研修の参加者の増員	①ドライバーの個人面談の際と点呼時に実施 ②3名研修受講
	運営面	①採用強化 ②女性を積極的に採用	①面接担当を増員し、体制強化 ②継続中。継続実施
川 島 タ ク シ ー	サービス面	①UDタクシーの導入（スライドドア車も含む） ②新型ドライブレコーダーへの入れ替え ③乗務員の接客教育研修	①スライドドア車を導入 ②未達成となった ③高齢者に対する接客研修を実施
	運営面	①より一層の労働条件の見直し ②若年層や女性乗務員の採用 ③特に高齢乗務員の脳ドックの受診	①勤務時間の短縮 ②若年層乗務員の採用ができた ③睡眠時無呼吸症候群を受診

2. 令和7年度（R7.4～R8.3）の重点目標

令和7年度の重点目標			備考
新太田 タクシー	サービス面	①乗務員教育によるサービス強化 ②新車への更新 ③GOアプリの導入	
	運営面	①乗務員の採用強化 ②自動点呼の導入 ③柔軟的な勤務体制の確立	
岐阜交通 東部	サービス面	①15分以内の配車を行うため自動配車を配備 ②自社アプリによる事前確定運賃の導入 ③料金改定により予約配車時間の遵守	
	運営面	①カスハラ防止ステッカーを車内へ貼り付けお客様への抑止と共に乗務員を保護することで働きやすさをアピールする。 ②運送約款の改定	

		③営業所周辺での町おこしイベントに参加（継続）	
関タクシー	サービス面	①会社内、営業車の清掃活動 ②顧客情報の整理 ③安全意識の向上のための取組み	
	運営面	① 有給休暇の消化アップ ② 高齢者の採用	
可児 タクシー	サービス面	①乗務員教育によるサービス強化 ②新車への更新 ③GOアプリの導入	
	運営面	①乗務員の採用強化 ②自動点呼の導入 ③柔軟的な勤務体制の確立	
美濃 タクシー	サービス面	①車両の更新 ②従業員送迎などの定期利用の発掘 ③乗務員の健康管理	
	運営面	①女性乗務員の採用 ②乗務員の確保 ③ 乗務員のスキルアップ	
川辺 タクシー	サービス面	①不安を与えないように安全丁寧な運転 ②要請があったら直に行く	
	運営面	①乗務員の超高齢化。できるだけ無理のない割に合う勤務形態 ②必要がある場合、何時でも乗って頂けるようにと考えています。	
岐阜名鉄 タクシー	サービス面	①UDタクシーの導入も含み、コロナ禍で更新できなかった車両の代替更新 ②乗務員数をコロナ前の水準まで戻し、稼働率の引き上げ ③女性ドライバーの採用強化	

	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①自動点呼の導入によるDX化を図り、効率的な営業所の運営 ②タクシーメーター器の更新により、作業時間の短縮や勤怠管理などを効率化 ③日本型ライドシェアの実施 	
日本 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①女性乗務員比率30%を目標に ②UD車比率80%を目標に ③乗務員数をコロナ前の水準に 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①IP無線の導入。DX化を推進することで効率的な配車を ②自動点呼導入。DX化で効率的な運営を ③外国人技能実習生の研究、採用を目標に 	
日の丸 自動車	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①接客マナー研修の実施 ②清潔感のある車両の配備 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①採用強化 ②終業時間と報酬の見直し ③ドライバーの評価制度 	
川島 タクシー	サービス面	<ul style="list-style-type: none"> ①UDタクシーの導入 ②新型ドライブレコーダーへの入れ替え ③障害者に対する接客研修(車椅子の扱い) 	
	運営面	<ul style="list-style-type: none"> ①さらなる労働条件の見直し ②若年層や女性乗務員の採用 ③脳ドックの受診 	

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取り組みを掲げて、計画期間内で実行することを目指す。令和6年度に実施した調査結果のうち、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。

タクシー事業者の回答結果	<地域のタクシー事業者との共同・連携したいサービス>
	日本版ライドシェアの導入拡大
	防犯タクシー（犯罪情報と防犯情報の共有）
	<自治体との支援・連携したいサービス>
	・デマンドタクシーの研究・情報共有
	・通信型ドライブレコーダーを導入することで災害時の道路被害の情報提供
	・乗車効率を上げるための乗り合わせタクシーの研究
・夜間利用の仕組みの研究	

自治体等の回答結果	タクシー事業者への意見・要望など
	運転者不足の解消
	24時間運行
	デマンドサービス拡大等への協力
	タクシー事業者の情報集約と見える化
	高齢者等の移動ニーズに合った輸送の検討
	可能な限りの介助

協議会では、災害時等における輸送業務に関する協定の締結に向けた検討を進めており、令和4年に美濃加茂市と関市で自治体とタクシー事業者間で災害時の輸送協定を締結した。その後、他の自治体との輸送協定の締結に向けて協議会を活用して検討している。新たな進展がない状況ではあるが、今後も引き続き協定の締結に向け連携して検討を進める。

一方で、協議会構成員の自治体から「交通空白地」や「交通空白時間帯」の有無などを聞きつつ、その地域等でのタクシー不足による新たな輸送サービスの導入の必要性などを研究する。