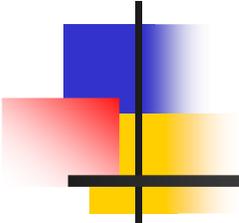


平成25年7月3日



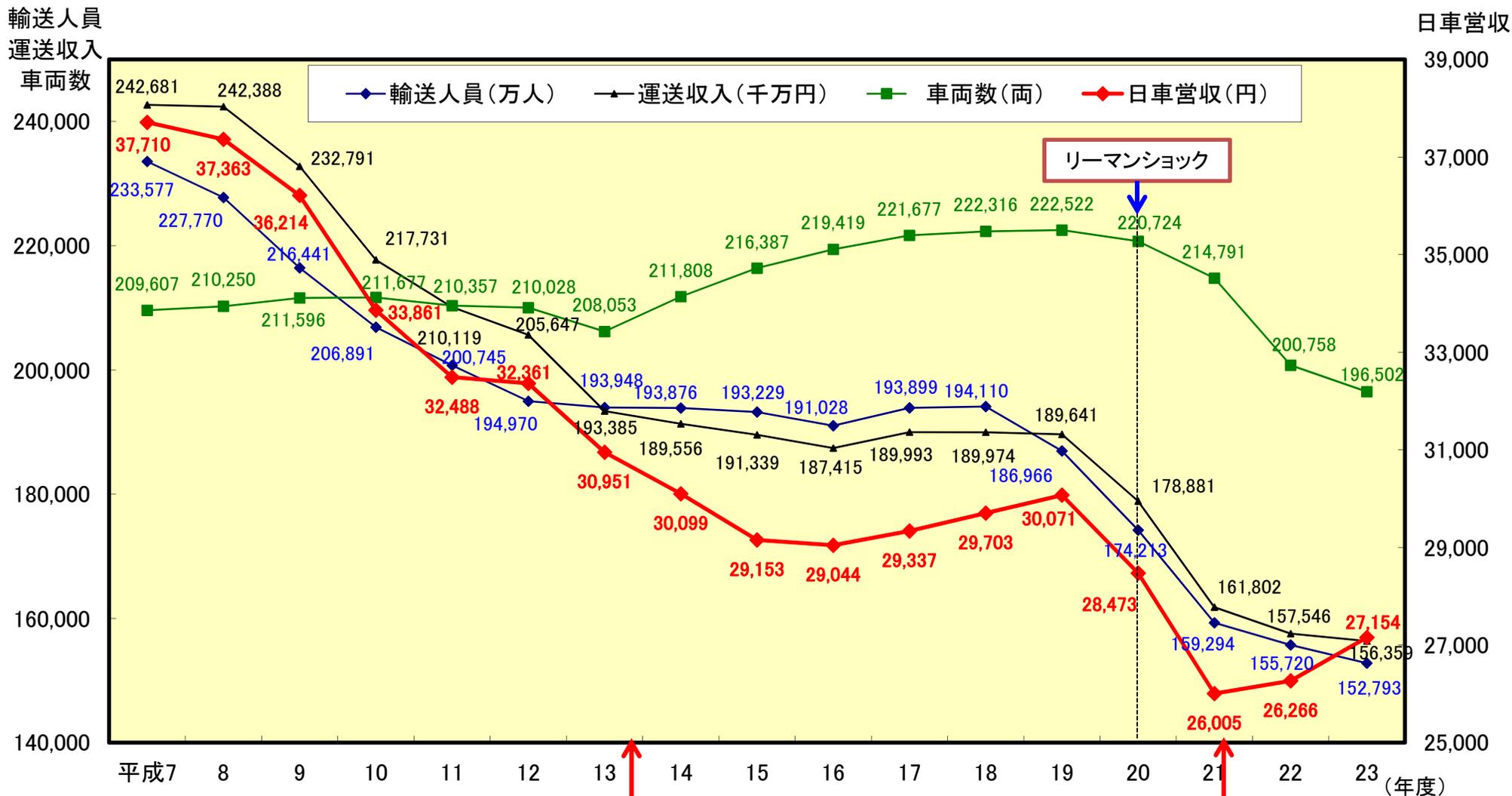
ヒアリング資料



全国ハイヤー・タクシー連合会

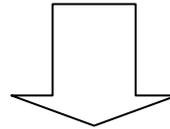
タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・特定地域における適正化の取組み（減車）の結果、平成22年度以降日車営収が上昇。



タクシー業界が取り組む適正化策

長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、収益基盤や運転者の労働条件が悪化



輸送の安全及び利用者の利便を確保するため、平成21年6月に制定された「タクシー適正化・活性化法」に基づき、全国156の特定地域において、適正化を推進

適正化の状況

減・休車の状況（平成25年1月31日現在）

○特定地域における減・休車実施前の車両数

約19万台

○減・休車数

約2.5万台

タクシー業界が取り組む活性化策の事例

①観光タクシー

- ・事前に予約をいただいたお客様を時間制運賃やルート別運賃でご案内
- ・観光ガイドに相応しい運転者を養成・認定する制度の拡大



②育児支援タクシー

- ・保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応
- ・お子様だけの乗車も可能

③救援・救急タクシー

- ・高齢者や体の不自由な方々に対し、携帯電話等を活用した緊急通報制度により、緊急事態の場合には、近くを走行する運転者をご自宅に急行

④タクシー代行

- ・飲酒をされたお客様を2名の乗務員でお迎えにあがり、お客様をタクシー輸送するとともに、お客様の車を陸送
- ・飲酒運転の防止に貢献

⑤スマートフォンによる配車

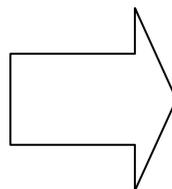
- ・スマートフォンのアプリによる配車サービスが拡大
- ・スマートフォンのGPS機能により乗車位置を把握し、効率的な配車が可能



タクシー業界における福祉輸送の現状①

①車両の導入

- ・福祉タクシー 13,099台
(23年度末・国土交通省調べ)
- ・ユニバーサルデザインタクシー 451台
(24年度末・全タク連調べ)

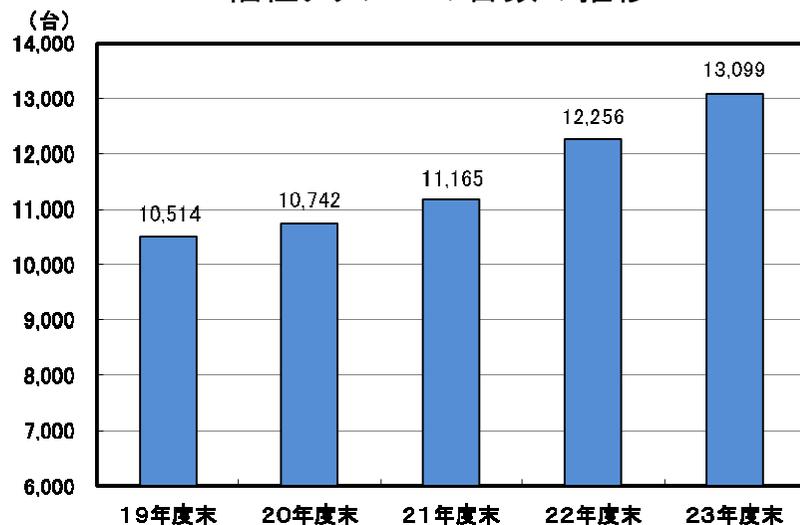


両者を合わせ、国が示した

「32年度末までに約28,000台」

の目標に向け、導入を促進

福祉タクシーの台数の推移



国土交通省による認定を受けたユニバーサルデザインタクシー
日産NV200バネットタクシー

タクシー業界における福祉輸送の現状②

②乗務員教育

(例)ユニバーサルドライバー研修

健常者のみならず高齢者や障がい者等の移動制約者のお客様の特性を理解し的確に対応するため、全福協及び全タク連がユニバーサルドライバー研修のカリキュラムを開発。23年10月より、タクシー協会、無線協同組合、タクシー事業者により実施。

全福協及び全タク連が組織する研修推進実行委員会は、本年1月18日、国土交通省のバリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞。

実施機関 30団体

受講者数 2,544名 (25年3月末現在)



③福祉タクシー共同配車センター

福祉タクシーを活用した共同配車センターが、東京都、大阪府、岐阜県東濃地区、京都市で運営。

前日までの予約により、ヘルパー等の教育を受けた運転者が移動制約者の方の外出をサポート。



タクシー業界における過疎地輸送の現状

①乗合タクシー

一人当たりの定額運賃で、定員まで相乗りが可能。
「過疎型」では、バスの便が無い地域等にお住まいの方々の移動手段の確保に貢献。

路線方式(定期、不定期)と区域運行方式(前日までの予約に対応して自宅等までタクシーが迎えに来るオンデマンド)がある。



● 路線バスのない地域や時間帯に対応した**過疎型** → 2,299コース

● マイカーが利用できない移動困難な高齢者などの通院等お出かけ支援に対応する**福祉型** → 38コース

● 地域の観光スポットを効率よく周遊する**観光型** → 214コース

● 空港と周辺市町村を結ぶ**空港型** → 327コース

このほか、「都市型」等を含め、

全国で3,096コース、9,703台

(平成24年3月末現在・国土交通省調べ)

②過疎地における乗合タクシーの事例

長野県飯田市上村 (有)天竜観光タクシー
(ジャンボタクシー2台、普通車1台保有)
上村地区唯一のタクシー事業者

毎週水曜日、木曜日運行

下栗の里 ← 8km → 旧上村上町 300円(片道)

下栗の里 ← 18km → 旧南信濃村和田 890円(片道)

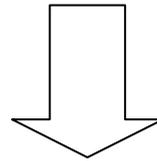
※ 飯田市から人件費や燃料費等の諸経費を補助

➡ 自治体からの補助により地域の住民の町への通院・買い物等の足として貢献

自家用有償旅客運送の市町村への権限移譲に係る意見

タクシーは、

- ・ 移動制約者やバス等が撤退した後の過疎地の住民にとって「最後の」公共交通機関
- ・ 郡部においても基本的に24時間・365日対応



自家用有償旅客運送は、

- ・ タクシー事業者によって十分な運送サービスが提供されない場合に認められるもの

したがって、自家用有償旅客運送の処分権者は問わないが、市町村への権限移譲にあたっては、

1. タクシー事業と自家用有償旅客運送の棲み分けが必要であること
2. 地域の足を守ってあらゆるニーズに対応するタクシーの位置付け
3. 地域に根付いた雇用の場を守っていくことの必要性

について、理解を深めて対応していただく仕組み・手順が不可欠