

**「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」に基づく**

**富山交通圏 準特定地域計画書**

**令和2年11月13日**

**富山交通圏準特定地域協議会**

## 目 次

1. 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基本的な方針
  - (1) 富山交通圏におけるタクシーの位置付け・役割
  - (2) タクシー事業を巡る現状・取組みの方向性
  
2. 準特定地域計画の目標
  - (1) タクシーサービスの活性化
  - (2) 事業経営の活性化、効率化
  - (3) タクシー運転者の労働条件の改善・向上
  - (4) 安心・安全の確保
  - (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
  
3. 準特定地域計画に定める活性化事業等

## 1. 一般乗用旅客自動車運送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) 富山交通圏におけるタクシーの位置付け・役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、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（以下「タクシー適正化法」という。）において、地域公共交通機関として位置付けられている。

特に、次のように優れた特性を生かして、一人一人の利用者ニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

- ① 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる
- ② 面的な移動ができるため機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばずいつでも、また、誰もが利用できる等

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、観光立県を推進する役割を期待される中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待される。

富山交通圏は、1市4町2村が合併し成立した中核都市圏で、県の約1／3の面積を有し、行政・産業・観光地を抱える都市として経済社会が展開されており、北陸新幹線の開業による交流人口の拡大が進展している。

富山県内においては、多くの観光資源を抱えており、観光客と観光地を結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高い。タクシーを利用する旅客にとって、運転者の印象が当地そのものの印象とも密接に関係することから、タクシーが地域のイメージの構築に大きく関わっているものと考えられ、その責任の重さはきわめて大きい。

このような中、富山交通圏内の交通網は、鉄道、バスの大量公共交通機関の交通網が市内、郊外へ張り巡らされているが、これら交通機関にない特徴を生かした面的、少子高齢化等社会構造の変化に対応した輸送サービス等タクシーの地域交通としての機能を十分に発揮していけるよう、取組みを推進していく必要がある。

### (2) タクシー事業を巡る現状・取組みの方向性

#### ① 富山交通圏を取り巻く状況

##### ア 規制緩和後の事業者数・車両数の推移

平成14年2月の道路運送法の改正により、新規事業の開始や増車等に係る参入規制が撤廃された。こうした状況を背景として、富山交通圏においては規制緩和後から平成20年度末までの間に、法人新規事業者が5社増加、2社減少となっており、車両数は21台増加する状況となっている。

なお、平成21年の本協議会設立以降は、事業者各社が28台の減休車を実施し、特定地域指定解除以降の令和2年7月末現在では、法人364台、個人80台となっている。

## イ 規制緩和後の輸送実績の推移

規制緩和後、事業者及び車両が増加する一方で、輸送人員などの輸送需要の減少に歯止めが掛からない状況となっており、富山交通圏における法人タクシーの輸送人員は、規制緩和以前の平成13年度の輸送人員は3,757千人であったものが、平成19年度には3,288千人、旧特定地域に指定された平成21年度には2,601千人(30.8%減)まで減少しており、平成26年度は2,088千人、平成28年度1,980千人と平成13年度の52.7%となっている。1日1車当たりの営業収入は、平成13年度32,495円であったものが平成19年度26,900円、平成21年度は24,074円と日車営業は減少を続けてきていたが、平成28年度には27,222円と下げ止まりの傾向にあるが、こうした輸送動向は、急激な改善は期待できないと考えられ、令和元年度の実績は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり22,155円と大幅な減少となっている。

## ②タクシー運転者の労働条件の悪化

富山県のタクシー運転者の賃金水準は、長期の輸送需要の低迷により、運転者一人当たりの賃金水準は悪化傾向にあり、全産業に比べ平成13年1,290千円、平成27年1,873千円、平成28年2,246千円も下回る水準となっている。

富山県内の運転者数は、平成13年度は法人1,381人であったが、平成27年度には法人1,256人、平均年齢59.0才、28年度は1,207人、平均年齢59.5才と高齢化が進んでおり、60才以上の割合は54.5%に達している。

このように、賃金水準の低下から若年労働者の流入は少なく、乗務員の高齢化が進み、令和2年7月末の運転者数は1,040人、平均年齢60.4才と一段と運転者の減少・高齢化が進んでいる。

個人タクシーは、平成13年度76人であったが、平成27年度は85人、平成28年度末では84人と令和2年7月末では80人となっている。

## ③タクシー事業の取組みの方向性

富山交通圏における上述の状況を踏まえ、当該地域のタクシー事業の適正化、活性化を図るための目標を次章のとおり設定する。

協議会は、目標達成状況について検証を行うとともに、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。また、地域の利用者の利便性の確保についても留意する必要がある。

## 2 準特定地域計画の目標

### (1) タクシーサービスの活性化

タクシーの諸問題の中で、最も基本的な原因であるタクシーの輸送人員の減少に対処するためには、利用者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である。そのため、待遇、安全性、快適性、確実性などに係る利用者のタクシーに対す

るニーズに合致したサービスの提供を図ることを目標とする。

富山交通圏においては、北陸新幹線開業により富山駅周辺整備や中心市街地の活性化が進む中で、交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高いことから、タクシー事業者は地域社会の要請を十分汲み取り、新しい需要、要請に対する質の高い輸送サービスの向上を目指すものとする。

富山県内並びに富山交通圏においては、多くの観光資源を抱えていることから、タクシーは観光客と観光地を結ぶ最初の交通手段となる機会が多く、そのため運転者の接遇態度、おもてなしの精神（ホスピタリティー）の向上はもとより、観光を初めとする幅広い知識やそれを利用者に伝える技術の習得等を図ることが求められる。

そのため、接遇や観光ガイドドライバー研修等の充実を図ることにより、質の高い運転手の養成を行っていく。

また、高齢者や障害者等の移動制約者を目的地までドア・ツー・ドアの輸送に優れるタクシーは真に求められる輸送サービスの一つである。全国的な展開が見られる子育て支援タクシーや妊婦応援タクシーなど、新しい需要を取り込む質の高い輸送サービスを目指した活性化策に取り組んでいく。

バス路線の廃止やバス路線が存在しない地域においては、タクシーに求められる地域公共交通としての役割が高い。地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、自治体と連携し、タクシー車両を用いた乗合行為の検討を行うなど、従来のタクシーやバス運行では対応できない需要、要請に対する取り組みを展開する

## (2) 事業経営の活性化、効率化

富山交通圏においても他都市同様、長期にわたる旅客需要の減少が続き、新規需要への展望が見だしにくい状況下においては、各社の事業効率性の向上も重要な課題の一つである。

効率的な事業運営のためには、遊休車両の削減や保有車両の稼働率の向上もさることながら、車両以外の設備（営業所、車庫等）や管理体制そのものの効率化も視野に入れる必要がある。タクシー事業者においては、事業用施設、資材の共用化や共同配車体制の構築、グループ企業間における整備管理の一元化など、複数企業間による協業化や、企業の合併、譲渡譲受の可能性について検討していくこととする。

## (3) タクシー運転者の労働条件の改善・向上

- ・タクシー乗務員の賃金の他産業との格差（平成28年：タクシー運転者2,796千円、他産業5,042千円）の乖離の是正に向け、自主的な稼働車両の制限による生産性の向上により、可能な限り縮小していく。
- ・運転者不足が顕著となる中、労働力確保が喫緊の課題となっている。労働条件の悪化の防止、労働環境の改善・向上を図り、若年運転者の確保を図っていく必要がある。
- ・富山県の女性運転者の比率（29年3月末：9.3%）は、全国的に見て高い比率にあるが、

労働力不足が顕著な中、家族形態に合わせた働きやすい勤務形態の検討等により、女性運転者等のより一層の採用・育成の方策の検討を図っていくこととする。

- ・運転者の安全対策を推進するため、防犯仕切り板や社内カメラ付きドライブレコーダーの設置の推進により、労働環境の改善を図る。
- ・デジタルタコグラフの導入・活用による運転者の勤務時間の管理及び健康管理を図る。

#### (4) 安心・安全の確保

公共交通機関として「安全・安心で良好な輸送サービスの提供」をおこなうためには、安全性の維持・向上について不断的努力を行うことで社会的な信頼を向上していく必要がある。

平成29年6月、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会が策定した「ハイヤー・タクシー事業の総合安全プラン2020」や新たに検討している総合安全プランに基づき、各タクシー事業者が安全・安心を確保するとともに、さらなる向上に取り組むこととする。

#### (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善

富山交通圏においては、タクシーの流し営業等は比較的に少ない地域ではあるものの、富山駅周辺や夜間における総曲輪等の繁華街にタクシー車両が集中し、特に駅周辺においてはタクシーによる違法駐停車が目立ち、地域における円滑な交通の確保に支障が生じ、交通問題のみならずタクシー事業者への影響や富山市域の景観イメージの悪化につながるなど、都市政策、観光政策にも悪影響を及ぼすこととなる。

今後、利用者にとって利用しやすく、利用者ニーズに合致したタクシー乗り場等の検討による円滑な交通の確保を図り、タクシー車両による通行障害を引き起こさないことを目指す。

また、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的な配車による無駄な走行の削減、エコドライブ、アイドリングストップなど環境に配慮した取組み、環境対応車、ユニバーサルデザイン車両の積極的な導入・導入促進等を検討することとする。

### 3. 準特定地域計画に定める活性化事業等

準特定地域計画の目標を達成するため、必要と考えられる活性化事業等は次のとおり明記し、事業者等は、活性化事業等を積極的に多く選択し、目標の早期達成に向け積極的な取組みを検討することとする。

また、関係者においては、活性化措置がより多く取組まれ、目標の早期達成が図られるように相互に連携を図ることとする。

活性化事業		実施主体	実施時期
1. タクシーサービスの活性化			
1	接客サービス向上のための講習・研修の実施	事業者、協議会	短期、中期

2	優良タクシードライバーの育成	事業者、協議会	短期、中期
3	乗合タクシーの生活交通への活用	事業者、協議会、関係行政機関	中期、長期
4	ICカード、クレジットカード、等の決済器の導入	事業者、協議会、関係行政機関	中期、長期
5	コンベンションタクシーの推進	事業者、協議会、	短期、中期
6	ドアサービス・トランクサービスの推進	事業者	短期
7	ユニバーサルドライバー研修の促進	協議会、事業者	短期、中期
8	ユニバーサルタクシーの導入拡大	事業者、協議会、関係行政機関	中期、長期
9	子育て支援タクシーの運行普及	事業者	中期、長期
10	妊婦支援タクシーの運行普及	事業者	中期、長期
11	福祉タクシーの導入	事業者	中期、長期
12	タクシー利用者モニター制度の実施	協議会	短期、中期
13	接客研修受講者以外の駅構内等タクシー乗り入れ制限	協議会、事業者 関係行政機関	中期
14	外国人向け指差し会話シートの携行・活用	事業者	短期
15	多言語タブレットの導入	事業者	中期
16	タクシー車内におけるWi-Fi環境整備	事業者	中期、長期
17	マスターズ制度の充実・拡大	個人タクシー組合	短期、中期
II. タクシー事業の活性化、効率化			
1	デジタル式GPS-AVMによる効率的配車	事業者	中期
2	全国タクシーガイドの活用	事業者	短期
3	女性ドライバー応援企業の認定	事業者	短期、中期
4	アプリを活用した配車サービスの導入	事業者	中期、長期
5	コンベンション開催情報の提供	協議会、事業者	短期
6	イベント時の需要への対応	事業者、協議会	短期
7	近距離利用者の環境整備	事業者	短期
8	定額運賃の検討・研究	事業者、協議会、関係行政機関	中期、長期
9	貨客混載への対応	事業者	中期、長期
10	観光ルートの設定及び観光タクシーの導入	事業者、協議会	中期
11	観光ガイドドライバーの養成	事業者、協議会	短期、中期
12	タクシー車両への広告の掲載	事業者	中期、長期
III. 労働条件の改善・向上			
1	安全マネジメントの実施	事業者	中期
2	女性ドライバーの働きやすい環境整備	事業者	短期、中期

3	健康診断の充実	事業者	短期
4	有給休暇の取得の促進	事業者	短期・中期
5	インターバル制の導入促進	事業者	中期・長期
6	防犯仕切り板、車内防犯カメラの導入促進	事業者	中期
7	休憩・仮眠室等の福利厚生施設の充実	事業者	中期
8	デジタルタコグラフの導入による労働時間の管理	事業者	中期
IV. 交通、環境問題の改善、安全の確保			
1	違法・迷惑駐車等の排除及び指導	事業者、協議会、関係行政機関	短期
2	タクシー乗り場の整備・拡充	協議会、関係行政機関、事業者	中期、長期
3	タクシー類似行為の排除	事業者、協議会、関係機関	短期、中期
4	低公害車の導入促進	事業者	中期、長期
5	ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施	事業者	中期、長期
6	交通事故ゼロ運動の実施・推進	事業者、協議会、関係行政機関	短期
7	タクシー安全プラン2020への取組みの推進	事業者	短期
8	子供・高齢者の見守り	事業者	短期