

制定 平成22年3月23日
一部改訂 平成25年1月31日
一部改訂 令和3年5月13日

「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

南加賀交通圏準特定地域計画

南加賀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の推進に関する基本的な方針
 - (1) 地域におけるタクシーの位置づけ・役割
 - (2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

2. 準特定地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業
 - (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（以下、「運転者という。」）の労働条件の充実・改善
 - (4) 安全・安心の確保
 - (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
 - (6) 供給抑制

3. 準特定地域に定める活性化措置
 - (1) 利用者の利便性の向上方策
 - (2) 運転者の労働条件改善
 - (3) タクシー事業の活性化と役割の見直し
 - (4) 交通環境問題の改善と行政との関係強化

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) 地域におけるタクシーの位置づけ・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を形成する重要な公共交通機関である。

特に、次のような優れた特性を活かして、ひとりひとりの利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、地域住民の生活利便の向上、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 面的に移動するため、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、我が国が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なども期待されている。

特に、加賀温泉郷など、北陸地方でも有数の観光地を抱える南加賀交通圏においては、観光客と観光地を直接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、その責任の重さは極めて大きい。

このような地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みれば、我が国の地域社会の活力を維持していくためには、それぞれの地域において、タクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要である。

(2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

1) 南加賀交通圏を取り巻く状況

① 規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

南加賀交通圏においては、規制緩和後からH20年度末までの車両数は横ばいの状況にあった。一方、事業者数については、事業廃止や合併によりH28年4月までに3社の減となり、車両数・運転者は近年では

減少している。更に、令和元年9月に小松市内の1社が石川県タクシー協会外の会社に社屋、車両とも売却、令和2年9月に金沢交通圏の事業者ですが、川北町の営業所を閉鎖し、南加賀交通圏から撤退している。
(02.10.1現在8事業者)

②規制緩和後の輸送実績の推移

車両数は一定程度減少したものの、輸送人員などの輸送需要の減少には歯止めがかからない状況。このため、タクシー車両の稼働率（実働率）は低下を続け、1日1車あたりの営業収入も横ばいから減少傾向にあるが、運転者が高齢等から減少しているため、運転者1人当たりの売り上げは増加している。

③運転者の労働環境

1日1車あたりの営業収入の減少等により、運転者一人あたりの賃金は低下する傾向に。また、低賃金を背景に若年労働者の就業が乏しくなるなど運転者の平均年齢は年々上昇する傾向にある。

④南加賀交通圏における運賃の届出状況（小型車のみ）

南加賀交通圏においては、全ての事業者が現在公示している公定幅運賃を採用しており、令和元年10月1日の消費税増税に伴い、これまで上限でなかった事業者も含め、全事業者が上限運賃を採用している。

2) 適正と考えられる車両数

141台～158台（令和2年8月28日現在）

※適正と考えられる車両数

特定地域及び準特定地域の協議会の設置及び運営に関するガイドラインにおいて、「地方運輸局長は、特定地域及び準特定地域協議会に対して、特定地域及び準特定地域におけるタクシー事業の現状、問題点等を提示するものとし特に現状を説明する際には、当該特定地域及び準特定地域において適正と考えられる車両数を示すものとする。」こととされている。

3) 取組の方向性

南加賀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（1）～（6）のとおり定め、

目標を実現するためにタクシー事業者が主体となって取り組むべき活性化事業、及びその他関係機関が取り組む施策を記載する。この際、実施主体や実施時期等についても併せ記述することとする。

協議会は、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進捗を促す。また、タクシー事業者外の関係者（鉄道事業者、道路管理者等）にも必要に応じ協力を要請することとする。

さらに協議会は、必要に応じて準特定地域計画の見直しを行うものとする。

2. 準特定地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業

(1) タクシーサービスの活性化

諸問題の原因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、消費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。そのためには、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。

特に、加賀温泉郷など北陸地方でも有数の観光地を抱える南加賀交通圏においては、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高く、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、観光に関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。具体的には、運転者講習や観光ドライバーの育成・充実を図ることにより、質の高い観光ガイド運転者が持続的に南加賀交通圏内において養成される仕組みを構築するものとする。

また、障害者等の移動制約者を目的地までの確に運ぶことは、ドア・ツー・ドアの輸送に優れるタクシーにとって真に求められる輸送サービスのひとつである。この視点は、障害者や高齢者に対するハード、ソフト面の充実や近年全国的に広がりを見せている子育てタクシー（就労中の親の代わりに子供を目的地まで輸送するサービス）などに対する場合も同様である。

タクシー事業者は、地域社会の要請を十分汲み取る努力と、新しい需要、要請に対応する質の高い輸送サービスの向上を目指した活性化策を実施するものとする。

また、バス路線が存在しない地域においては、相対的にタクシーに求めら

れる公共交通としての役割は高い。当該地域においては、既に先進的な取り組みとしての乗合タクシーの運行も行われ、地域住民に好評を得ているなどの先行事例もある。地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、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

他都市同様、南加賀交通圏においても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いだせな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ひとつである。

遊休車両の削減や日勤勤務を利用者の多い時間帯にシフトするなどによる効率性の向上とこれに伴う一両当たりの生産性の向上を推進するとともに、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) 運転者の労働条件の充実・改善

運転者の労働条件の悪化防止については、事業者、事業者団体、労働者の代表のみならず、国や地域の関係者も含め、それぞれの立場から法定労働条件の遵守について必要な対応を図ることとする。

また、運転者の高齢化や運転者不足が課題となっており、若年層や女性をより一層採用・育成するための方策の検討や、働きやすい勤務形態の検討など、運転者の労働環境の充実・改善に努めることとする。

(4) 安心・安全の確保

公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上についてUDタクシーや高齢者対策等の仕組みの導入を積極的に勧めるなど不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。

各タクシー事業者は、関係法令の理解・遵守に努めることにより、安全・安心を確保するとともに更なる向上に努めることとする。

(5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善

南加賀交通圏においては、営業形態は車庫待ち営業が主体であり、金沢市など他地域で顕在化している繁華街、駅周辺地区での客待ちタクシーによる道路混雑等の問題は発生していない。また、当該交通圏内の主要駅や空港にはタクシープールが整備されるなど、利用者の乗り換え需要にも的確に対応しているところである。引き続き、事業者団体及びタクシー事業者においては、行政機関や施設管理者等と連携をしつつ、快適な地域空間の創出等のため、積極的に交通・都市・環境問題に対応していくものとする。

また、夜間の酔客に関わる自動車運転代行業の適正な事業運営について、関係行政機関と連携を図り対応していくものとする。

(6) 供給抑制

南加賀交通圏においては、北陸信越運輸局が参考として公表した適正と考えられる車両数は141台～158台と提示されている。

これに基づくと、平成26年1月27日、準特定地域指定時における基準車両数(293台)や、令和元年3月31日現在の車両数(247台)とは大幅に差が認められるところである。

タクシー事業者は、引き続き供給過剰状態の解消に取り組むとともに、都市交通問題や地球環境問題、運転者の労働条件の悪化等、諸般のタクシー問題の改善に努めることとする。

また、2.(1)で掲げた活性化の取組等を通じ需要創出を図ることはもちろんのこと、自主的な自社の車両数の見直し等事業再構築についても検討し、活性化事業を進めることとする。

ただし、供給力の抑制は運転者の雇用面にも影響することから、勤務体系の見直しや合理的な配車管理等を通じ、運転者雇用が可能な限り守られることが求められるとともに、2024年の新幹線の敦賀開通(予定)による観光客等の流入を見据える必要がある。

3. 準特定地域計画に定める活性化措置

準特定地域計画の目標の重要事項として、交通圏地域の活性化を実施することが求められることから、地域の事業者全体で取り組む内容を項目別に明記する。

(1) 利用者の利便性の向上策

活性化事業	具体的内容	実施主体	実施時期
運転者からの声掛け運動の実施	ご利用時に運転者がお客様より先に挨拶等の声を掛け、利用者に安心感を提供する。	タクシー事業者	短期
運転者・管理者のUD研修受講者の拡大	UD車の利用拡大を含め、各社の管理者と運転者が適切な対応をするための研修受講者の拡大を図る。	タクシー事業者 タクシー協会	短期
配車アプリやGPS機能を利用するサービス拡大とキャッシュレス化の推進	配車アプリを導入した事業者もいるが、全国の動向と新技術の取り込みを図り、利用者の利便性を拡大する。	タクシー事業者	長期
運転者の接客向上研修の開催	加賀越前観光ガイドタクシーの運転者講習をメインに運転者の接客研修会を開催する。特に問題のある場合は特別研修を開催する。	タクシー事業者	中期

(2) 運転者の労働条件改善

活性化事業	具体的内容	実施主体	実施時期
車内外の防犯カメラの導入	車内及び車外カメラの設置により運転者の安全と待遇改善を図る。	タクシー事業者	中期
健康診断等の徹底と充実	法定の健康診断の完全実施及び診断結果のフォローを行う。更に高齢運転者対応の検査導入を検討する。	タクシー事業者	短期
労働法制の改正・変更への対応	労働規制の変更等へ早急に対応する。	タクシー事業者	短期
自動車運送事業の運転者職場環境良好度認証制度への対応	運転者職場環境良好度認証制度への参加を図る。	タクシー事業者	短期

(3) タクシー事業の活性化と役割の見直し

活性化事業	具体的内容	実施主体	実施時期
大型イベント開催時の乗合タクシーや定額タクシーの運行	多くの利用者が見込まれるイベント開催時に、混雑緩和や利用者利便の向上を図る。	タクシー事業者	短期
UDタクシーの導入と補助金制度の拡充	省エネルギー対応と利用者の利便性向上のため導入促進する。併せて従来車より車両が高額となるため補助制度の拡充運動を図る。	タクシー事業者 タクシー協会	中期
タクシー車両の適正化	遊休車両の削減による減車・休車を図る。	タクシー事業者	短期

(4) 交通環境問題の改善と行政との関係強化

活性化事業	具体的内容	実施主体	実施時期
ドライブレコーダーを活用した安全対策	ドライブレコーダーに記録された画像データを分析し、運転者の事故防止・安全教育に活用する。併せて外部にも提供し、地域の安全教育に活用する。	タクシー事業者	中期
地域での公共交通輸送計画への参画	市町の地域公共交通の見直し計画に合わせて、乗合タクシー等で地域輸送の一翼を分担する。また、福祉輸送の充実に係る会議等に積極的に参加する。	タクシー事業者 地域協議会	長期

【参考】南加賀交通圏の車両数

基準車両数（平成26年1月27日、準特定地域指定時）

293 台

平成21年9月末車両数	317	台
平成24年9月末車両数	299	台
平成27年9月末車両数	278	台
平成31年3月末車両数	248	台
令和元年3月末車両数	247	台