

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
(平成21年10月1日施行)

国土交通大臣による特定地域の指定

特定地域・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域

地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

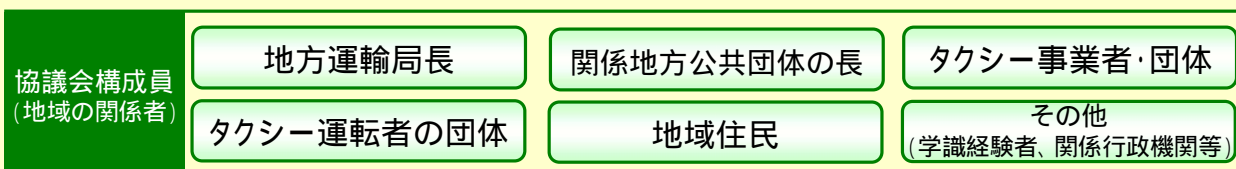
国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

特定地域における取組み

地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

タクシーサービスの活性化
事業経営の活性化、効率化
タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
交通問題、環境問題、都市問題の改善

具体例



など

〔乗り場の整備等による利用者サービスの充実〕

国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定()を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

()国土交通大臣は、認定をする際、基本方針に照らし適切なものであること 特定事業を確実に遂行するため適切なものであること 道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には**実施勧告**
道路運送法の手続きの特例

特定地域における措置

新規参入要件を厳格化
減車実施事業者に対する監査の特例

増車を事前届出ではなく、認可制に
行政処分の特例

全国で適用される措置

運賃料金の認可基準の改正
道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、**「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」**

→ **「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」**

【資料 2】

「中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）」

及び

「東毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）」

中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定平成21年11月9日

(目的)

第1条 中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会(以下「協議会」という。)は、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(平成21年法律第64号。以下「法」という。)の規定に基づき、埼玉県及び群馬県中・西毛交通圏(以下「特定地域」という。)の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー事業」という。)の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送(以下「タクシー」という。)が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

- 第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
- 2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。
- 3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
- 4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
- 5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- (1) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議
協議会の運営方法
に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(8)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)~(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)~(8)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長又はその指名する者
- (2) 関係地方公共団体の長
群馬県知事又はその指名する者
群馬県前橋市長又はその指名する者
群馬県高崎市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
群馬県ハイヤー協会長
群馬県ハイヤー協会副会長
群馬県ハイヤー協会中毛支部長
群馬県ハイヤー協会西毛支部長
群馬県個人タクシー協会長
- (4) 労働組合等
全自交群馬地方連合会 執行委員長
全国交通運輸労働組合総連合群馬県支部 副委員長
- (5) 地域住民の代表
坂本棟男(前橋市在住:食とみどり、水を守る群馬県民会議)
新井公子(高崎市在住:生活協同組合コープぐんま)
- (6) 学識経験者
大島登志彦(高崎経済大学経済学部教授)
- (7) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社高崎支社長又はその指名する者
上信電鉄株式会社社長又はその指名する者
社団法人群馬県バス協会長又はその指名する者
- (8) その他協議会が必要と認める者
群馬県警察本部交通部交通規制課長又はその指名する者
群馬労働局労働基準部監督課長又はその指名する者

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表をする。
- 3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 会長に事故等がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会に座長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 6 座長は、協議会の協議の場を総括する。
- 7 座長に事故等がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 8 座長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会には事務局を設置する。
- 10 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。

- 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 12 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 13 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計14個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。
 - (2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - 関東運輸局長が合意していること。
 - 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - 設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
 - 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
 - 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
 - (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
 - (2) から までに掲げる要件を満たしていること。
 - 地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
 - 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。
 - 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意していること。
 - 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。
 - (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。
- 14 協議会は、地域計画作成後も定期的を開催することとする。
- 15 前項に掲げるもののほか、会長は必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。
- 16 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。
- 17 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

東毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定平成21年11月9日

(目的)

第1条 東毛交通圏タクシー特定地域協議会(以下「協議会」という。)は、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(平成21年法律第64号。以下「法」という。)の規定に基づき、東毛交通圏(以下「特定地域」という。)の関係者の自主的な取り組みを中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー事業」という。)の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送(以下「タクシー」という。)が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

- 第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。
- この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。
 - この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体をいう。
 - この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。
 - この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

- 地域計画の作成
- 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整
地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集
地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整
- 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議
協議会の運営方法
に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(8)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

(注) (1)~(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)~(8)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関東運輸局長又はその指名する者
- (2) 関係地方公共団体の長
群馬県知事又はその指名する者
群馬県太田市長又はその指名する者
群馬県桐生市長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
群馬県ハイヤー協会長
群馬県ハイヤー協会館林地区会長
群馬県ハイヤー協会太田地区会長
群馬県ハイヤー協会桐生地区会長
- (4) 労働組合等
全自交群馬地方連合会 執行委員長
全国交通運輸労働組合総連合群馬県支部 副委員長
- (5) 地域住民の代表
笠原 進一（太田市在住：食とみどり・水を守る太田市民会議）
上野 ひさ（桐生市在住：群馬県退職女性教職員の会）
- (6) 学識経験者
大島登志彦（高崎経済大学経済学部教授）
- (7) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社高崎支社長又はその指名する者
東武鉄道株式会社経営企画部課長又はその指名する者
社団法人群馬県バス協会長又はその指名する者
- (8) その他協議会が必要と認める者
群馬県警察本部交通部交通規制課長又はその指名する者
群馬労働局労働基準部監督課長又はその指名する者

（協議会の運営）

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表をする。
- 3 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 会長に事故等がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 5 協議会に座長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 6 座長は、協議会の協議の場を総括する。
- 7 座長に事故等がある場合には、あらかじめ座長が指名する者がその職務を代理する。
- 8 座長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 9 協議会には事務局を設置する。
- 10 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 11 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。

- 12 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 13 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
- (1) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合等はそれぞれ種別毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計14個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。
- (2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- 関東運輸局長が合意していること。
- 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
- 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
- 設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。
- 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。
- 地域住民として参加している構成員の過半数が合意していること。
- 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。
- (3) 地域計画を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
- (2) から までに掲げる要件を満たしていること。
- 地域計画に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。
- 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。
- 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員（関係行政機関を除く。）の過半数が合意していること。
- 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。
- (4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合、(1)の議決方法を持って決することとする。
- 14 協議会は、地域計画作成後も定期的を開催することとする。
- 15 前項に掲げるもののほか、会長は必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。
- 16 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。
- 17 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

「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」

制定の背景と協議会の目的

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(特措法)とは?

特措法の概要

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。しかしながら、タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。

こうした状況において、平成20年12月18日に交通政策審議会から「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」が答申され、タクシーの機能を維持、活性化するために現時点で必要と考えられる対策が示された。

本法律は、以上を踏まえ、所要の措置を講ずるものである。

特措法の骨子

特定地域の指定等

- 国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定
(都道府県知事及び市町村長が国土交通大臣に対して、特定地域の指定を行うよう要請することも可能)

特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

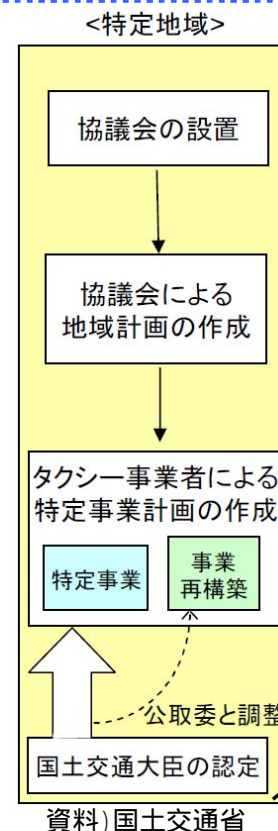
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

特定事業計画の作成

- 特定地域のタクシー事業者は、単独又は共同で、地域計画に即したタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(「特定事業」)を実施するための計画(「特定事業計画」)を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(「事業再構築」)について定めることができる。

特定地域における道路運送法の特例

- 特定地域において増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。



特措法制定の背景

タクシー市場の供給過剰・運賃競争

タクシー需要: 輸送人員の長期的な減少

タクシー供給: H14年2月「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による参入規制撤廃等を契機に、過剰な輸送力の増加、過度な運賃競争へ。

諸問題の発生

地域公共交通機関としての機能不全

- ・タクシー車両による道路混雑(交通問題、環境問題、都市問題)
- ・タクシー事業者の収益基盤悪化
- ・サービスの質の低下
- ・運転者の賃金等の労働条件悪化
- ・法令違反、事故件数の増加 等...

タクシー事業の適正化・活性化に向けた動きへ

国の動き: 平成18年8月に東京地区のタクシー運賃改定申請がなされ、物価安定政策会議における審議が開始したが、その中で、タクシー事業のあり方に関する問題提起がなされた。これを契機として、国交省の「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置された

業界団体の動き: 全タク連第三者委員会「安全・安全なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」設置、署名活動等の実施 等...

特措法制定の経緯

| | |
|--------|--|
| H14.2 | 道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律施行 参入規制の撤廃 |
| H18.6 | 長野A, B地区、大分が運賃改定申請(H19.4実施) |
| H18.8 | 東京特別区、武蔵野、三鷹地区が運賃改定申請 |
| H19.12 | 同地区の運賃改定実施 国土交通大臣から「運賃改定を契機として提起されたタクシー事業を巡る諸問題について」諮問 以下の交政審WG設置 |
| H20.2 | 交通政策審議会「第1回タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」 (以下、交政審WG)開催 |
| H20.3 | 全タク連「第1回安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」 (以下、全タク連第三者委員会)開催 |
| H20.7 | 第8回交政審WGにおいて中間報告 利用者ニーズに合致したサービス提供、供給過剰への対策、過度な運賃競争への対策等が盛り込まれる 特定特別監視地域の指定(全国109営業区域) |
| H20.9 | 規制改革会議公開討論会 「リーマンショック」を契機に世界同時不況へ |
| H20.11 | 全タク連第三者委員会による「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度に対する提言」 |
| H20.12 | 全タク連、全個連、労働4団体が「適正台数、同一地域同一運賃」を求めた署名・要請文を国土交通大臣、自民党、民主党等に提出 交政審WGによる答申を国土交通大臣に提出 |
| H21.2 | 特措法が閣議決定 |
| H21.6 | 衆議院本会議、参議院本会議において全会一致(反対票ゼロ)で可決 特措法 公布 |
| H21.10 | 特措法 施行 |

協議会設置の目的

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より

関係者相互の連携及び協力について

第七条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

協議会の設置について

第八条

特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整その他当該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の推進に関し必要な協議を行うための協議会(以下単に「協議会」という。)を組織することができる。

- 2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。
 - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
 - 二 学識経験を有する者
 - 三 その他協議会が必要と認める者

群馬県のタクシー業界の状況

群馬運輸支局

～ 資料目次 ～

➤ 事業者数・車両数・輸送実績

1. 交通圏別事業者数及び車両数(福祉限定事業者を除く) …… 1
2. 群馬県のタクシー車両数(福祉限定車両を除く)の推移 …… 2
3. 群馬県のタクシーの運送収入の推移 …… 3
4. 群馬県のタクシーの日車実車キロの推移 …… 4

➤ 運転者及び事業者の状況

- [運転者] 5. 群馬県におけるタクシー乗務員(男)と全産業労働者(男)の年間賃金額及び月間労働時間の推移 …… 6
- [運転者] 6. 群馬県のタクシー乗務員の平均年齢及び乗務員数の推移 …… 7
- [事業者] 7. 群馬県のタクシーに関する苦情内容 (平成20年度) …… 8
- [事業者] 8. 群馬県ハイヤー協会会員事業者(福祉限定事業者を除く)の収支状況の推移 …… 9

➤ 監査及び事故の状況

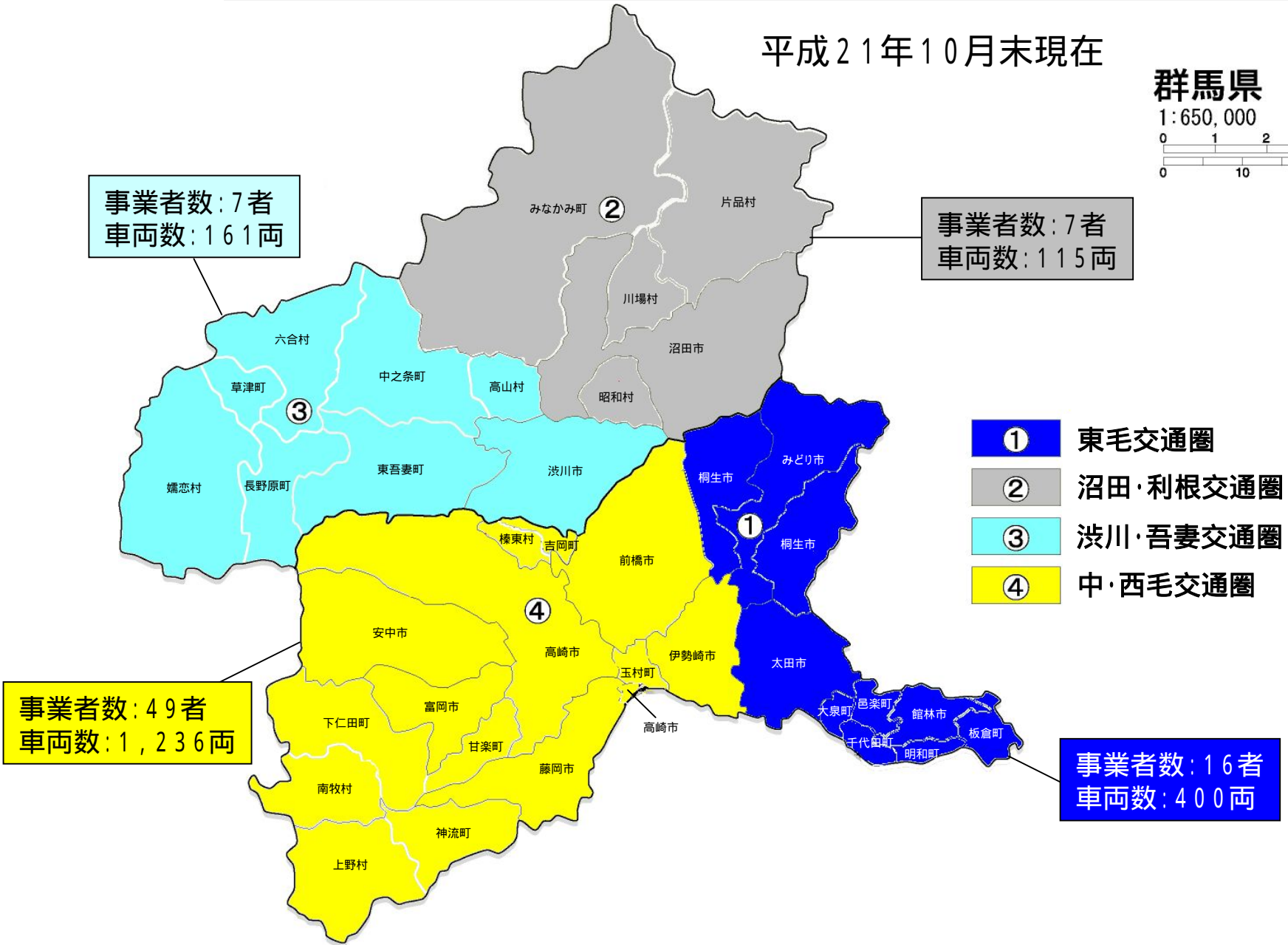
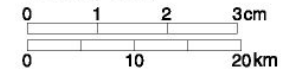
9. 群馬県のタクシー事業者に対する監査・処分件数等の推移 …… 10
10. タクシー事業の事故の状況について …… 11
11. タクシー事業の事故の状況について …… 12

1. 交通圏別事業者数及び車両数(福祉限定事業者を除く)

平成21年10月末現在

群馬県

1:650,000



2. 群馬県のタクシー車両数(福祉車両を除く)の推移

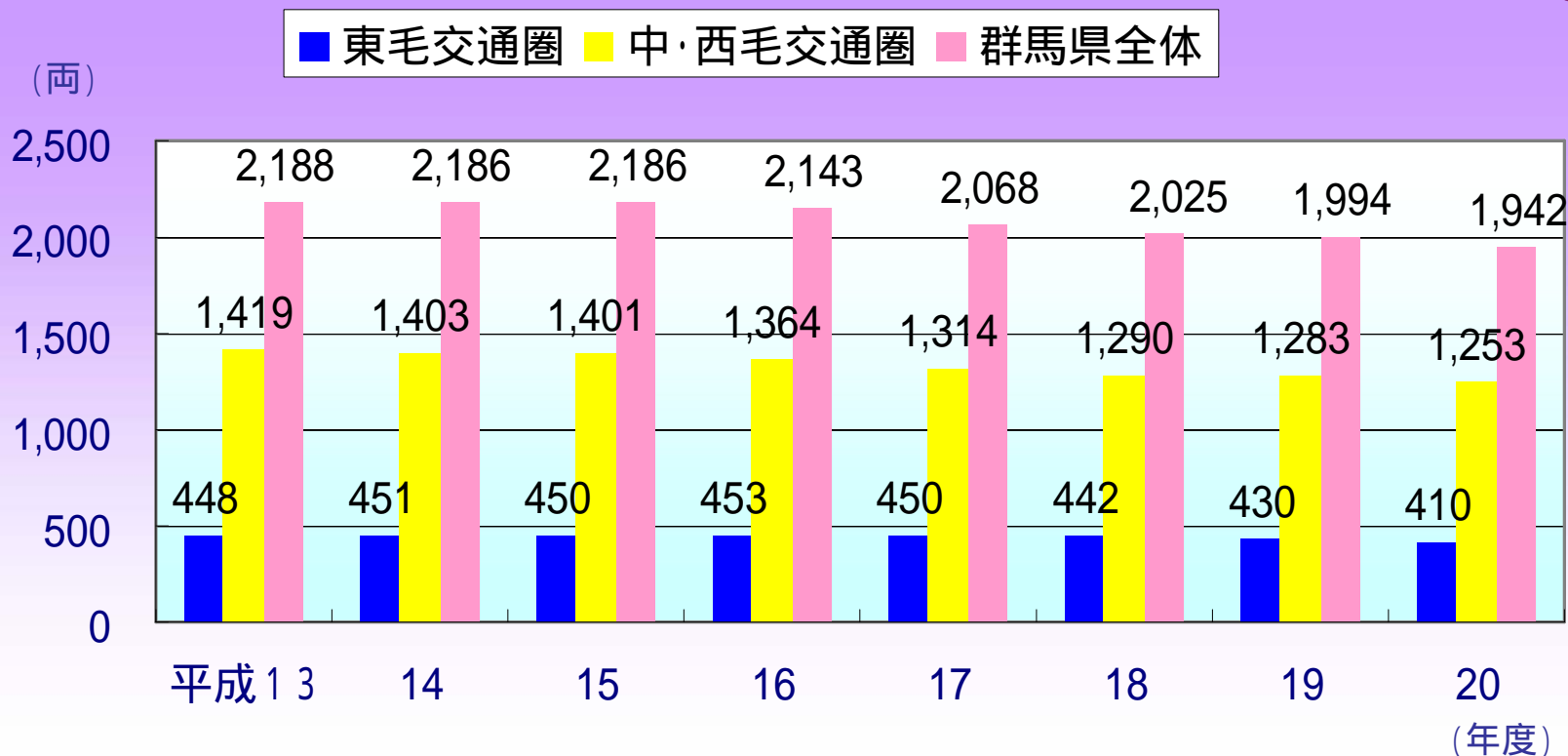
・平成14年2月の需給調整規制廃止後のタクシー車両数は、減少傾向にある。

・平成13年度 平成20年度にかけての車両数の推移

東毛交通圏 448両 410両(38両、8.5%減)

中・西毛交通圏 1,419両 1,253両(166両、11.7%減)

群馬県全体 2,188両 1,942両(246両、11.2%減)



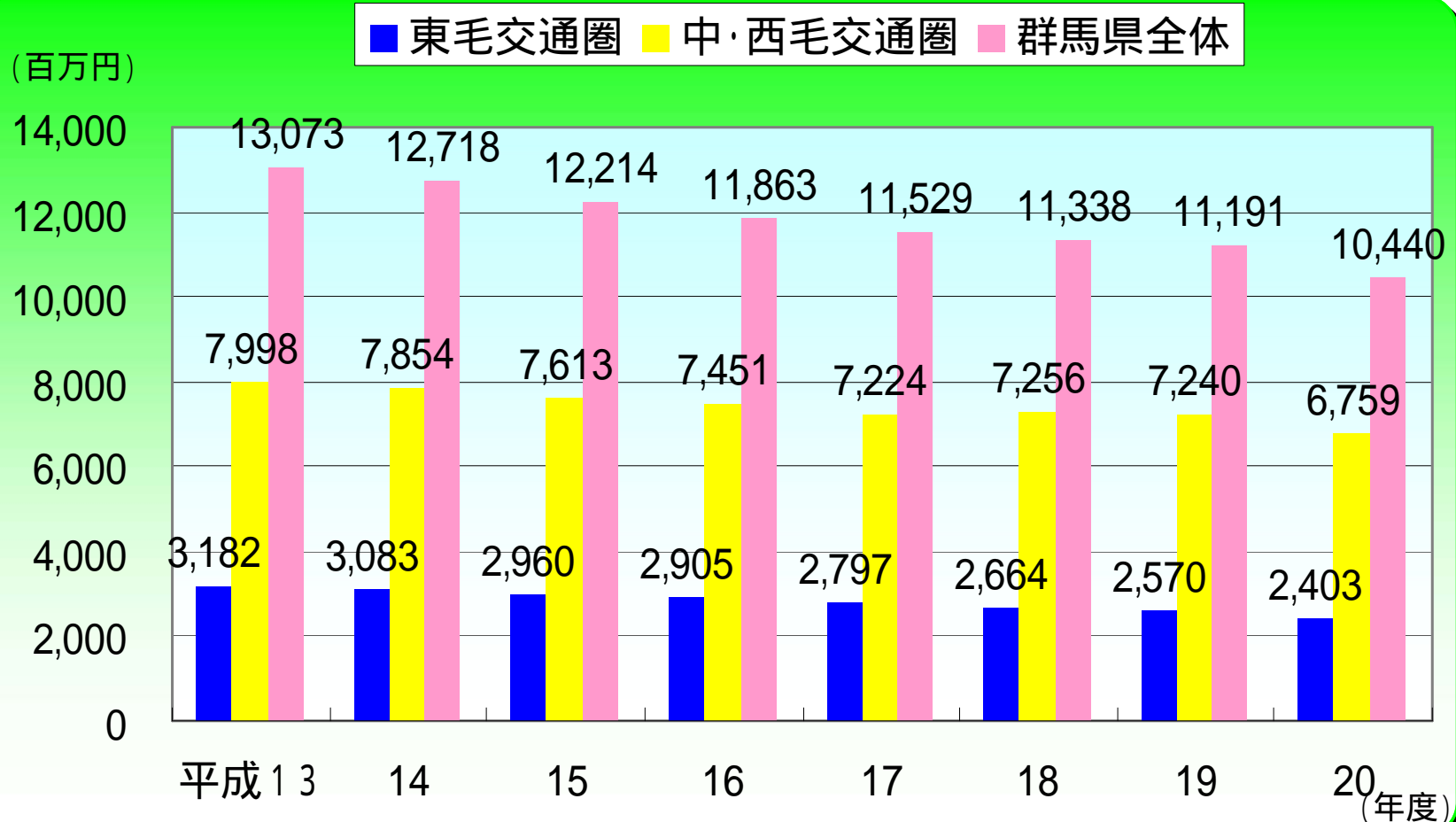
車両数は各年度末時点

3. 群馬県のタクシーの運送収入の推移

・平成14年2月の需給調整規制廃止後のタクシー運送収入は、大幅に減少している。

・平成13年度 平成20年度にかけての運送収入の推移

| | | | |
|---------|-----------|-----------|-------------------|
| 東毛交通圏 | 3,182百万円 | 2,403百万円 | (779百万円、24.5%減) |
| 中・西毛交通圏 | 7,998百万円 | 6,759百万円 | (1,239百万円、15.5%減) |
| 群馬県全体 | 13,073百万円 | 10,440百万円 | (2,633百万円、20.1%減) |



4. 群馬県のタクシーの日車実車キロの推移

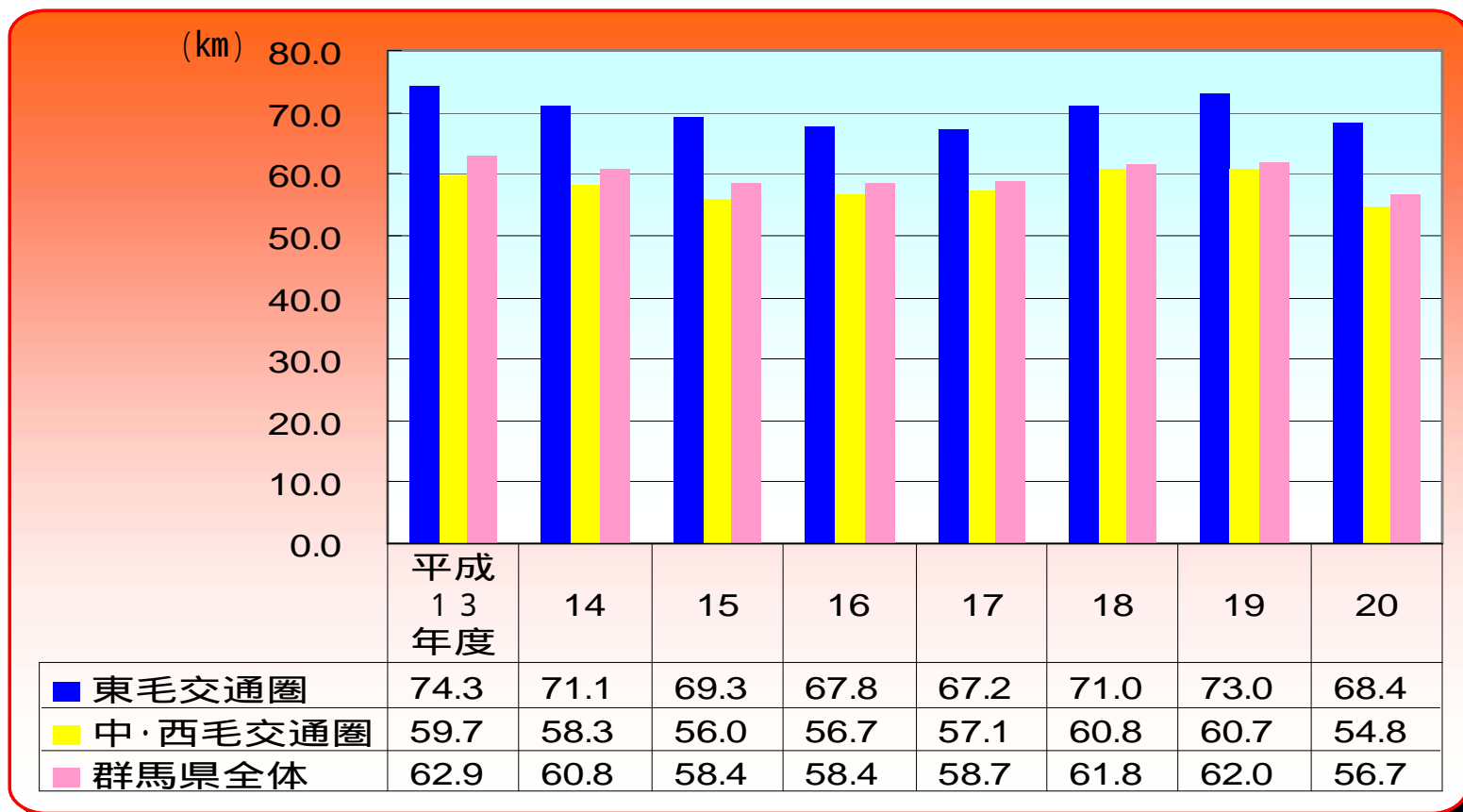
・平成13年度 平成20年度の日車実車キロは減少している。

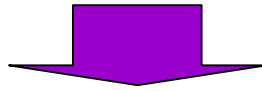
東毛交通圏 74.3km 68.4km(5.9km、7.9%減)

中・西毛交通圏 59.7km 54.8km(4.9km、8.2%減)

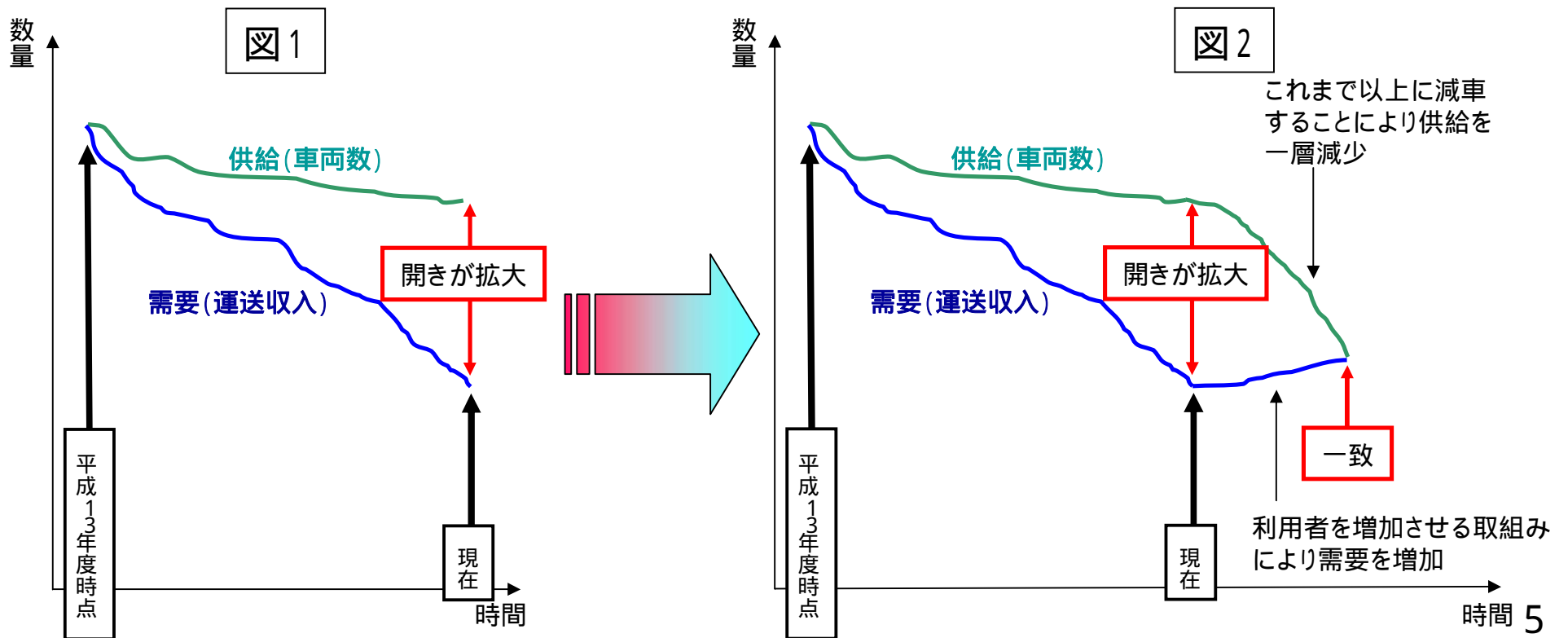
群馬県全体 62.9km 56.7km(6.2km、9.8%減)

・2.にあるとおり車両数が減少しているにも関わらず日車実車キロも減少していることから、車両数(供給)の減少よりも運送収入(需要)が減少していることが分かる。





- ・特定地域の指定基準における基準年度である平成13年度時点では需要と供給が一致していたと仮定すると、その後、供給(車両数)以上に需要(運送収入)が減少しており、現在は需要と供給の開きが広がっている。(図1)
- ・そのため、この開きを解消するためには、供給(車両数)をこれまで以上に減少させること及び需要(運送収入)を増加させる取組みの両方が必要になるのではないか。(図2)
- ・需要と供給の両面から取組むことで、どちらか一方の取組みを行なうよりも早期に需要と供給が一致し、タクシーが抱える諸問題の解決に繋がることが期待される。

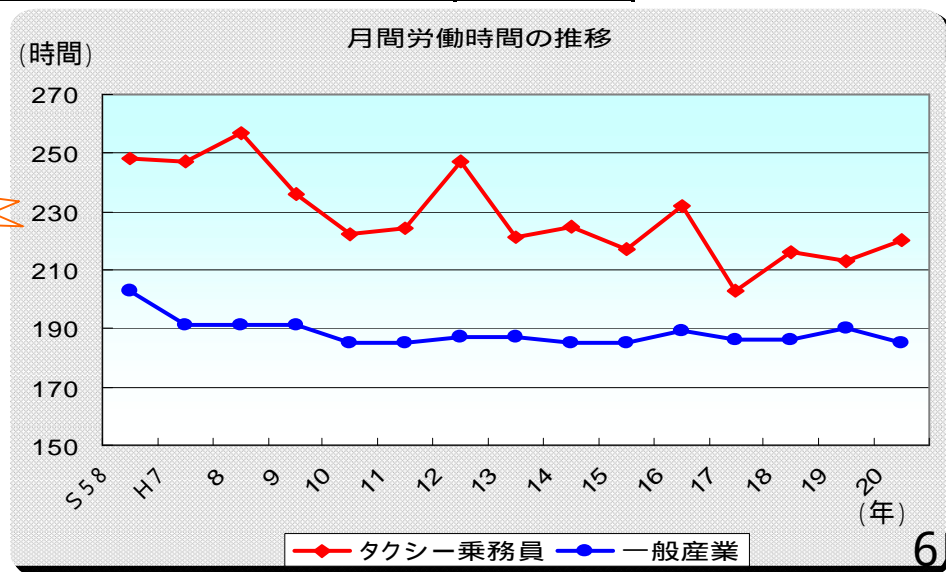
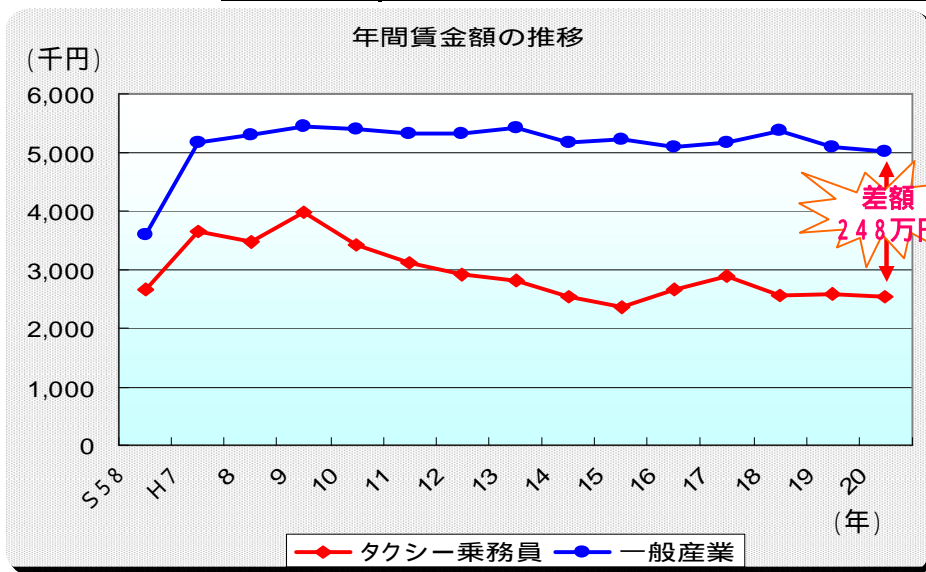


5. 群馬県におけるタクシー乗務員(男)と全産業労働者(男)の年間賃金額及び月間労働時間の推移

・タクシー乗務員の月間労働時間は全産業より長いにも関わらず、年間賃金額は全産業より大幅に低いものとなっている。

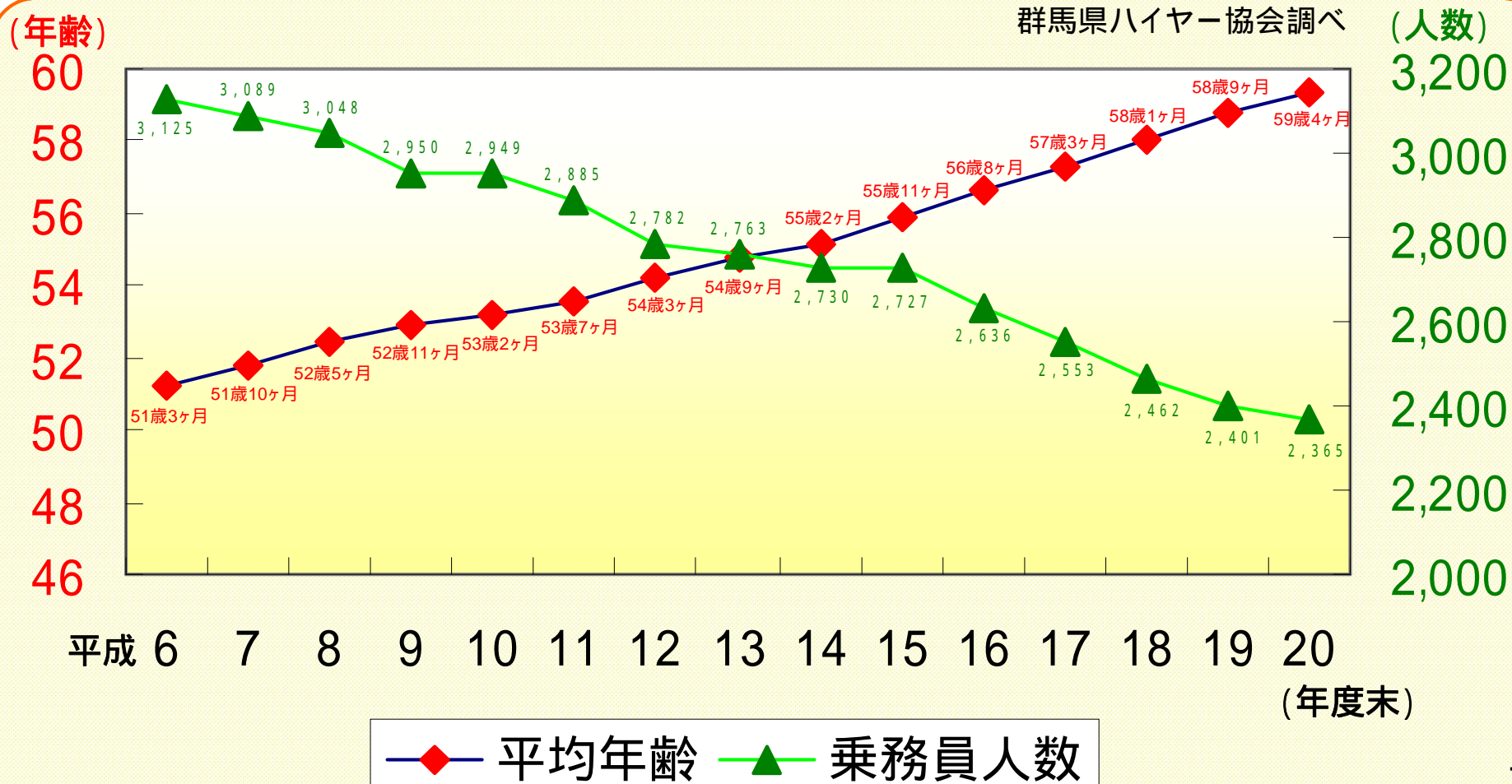
| | 年収(円) | | | 月間労働時間 | | | 運賃改定(運賃は中型車(普通車)) |
|-------|-----------|-----------|------------|---------|-----|----|---|
| | タクシー乗務員 | 全産業 | 格差 | タクシー乗務員 | 全産業 | 格差 | |
| 昭和58年 | 2,666,700 | 3,605,300 | -938,600 | 248 | 203 | 45 | |
| 平成7年 | 3,642,400 | 5,166,400 | -1,524,000 | 247 | 191 | 56 | 平成7年運賃改定600円から650円 |
| 平成8年 | 3,457,800 | 5,284,600 | -1,826,800 | 257 | 191 | 66 | |
| 平成9年 | 3,977,000 | 5,449,600 | -1,472,600 | 236 | 191 | 45 | 平成9年消費税転嫁による運賃改定650円から660円 |
| 平成10年 | 3,419,500 | 5,389,800 | -1,970,300 | 222 | 185 | 37 | |
| 平成11年 | 3,115,400 | 5,314,500 | -2,199,100 | 224 | 185 | 39 | |
| 平成12年 | 2,903,600 | 5,307,500 | -2,403,900 | 247 | 187 | 60 | |
| 平成13年 | 2,819,700 | 5,420,400 | -2,600,700 | 221 | 187 | 34 | |
| 平成14年 | 2,529,800 | 5,174,000 | -2,644,200 | 225 | 185 | 40 | |
| 平成15年 | 2,356,000 | 5,223,400 | -2,867,400 | 217 | 185 | 32 | |
| 平成16年 | 2,669,200 | 5,081,300 | -2,412,100 | 232 | 189 | 43 | |
| 平成17年 | 2,891,600 | 5,163,800 | -2,272,200 | 203 | 186 | 17 | |
| 平成18年 | 2,566,800 | 5,378,300 | -2,811,500 | 216 | 186 | 30 | |
| 平成19年 | 2,581,100 | 5,075,700 | -2,494,600 | 213 | 190 | 23 | 平成19年運賃改定660円から710円(但し、中西毛・渋川吾妻及び利根沼田の1部の交通圏の事業者のみ) |
| 平成20年 | 2,536,600 | 5,019,300 | -2,482,700 | 220 | 185 | 35 | |

群馬県ハイヤー協会調べ



6. 群馬県のタクシー乗務員の平均年齢及び乗務員数の推移

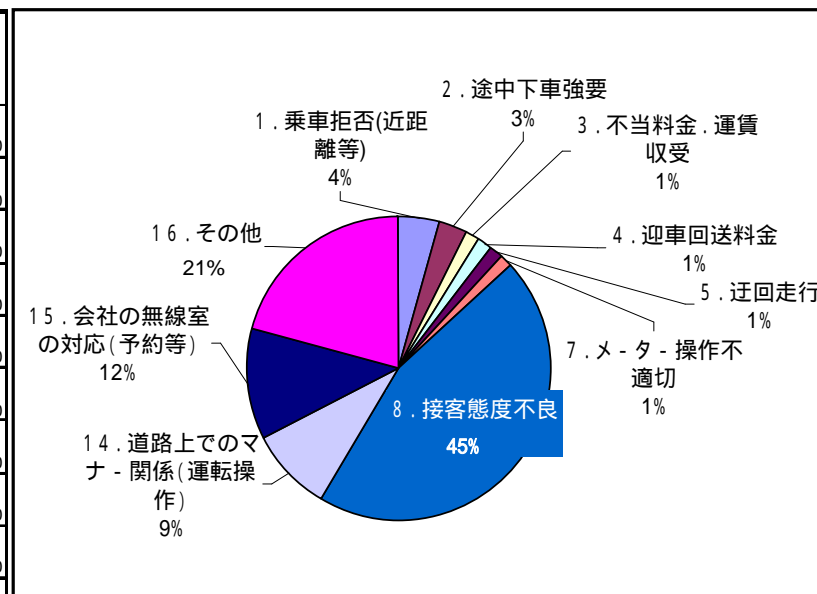
- ・タクシー乗務員の平均年齢は年々増加しており、ドライバーの高齢化による事故の増加などが懸念される。
- ・他産業に比べ賃金水準が低い等、労働者にとって魅力的な産業ではないため、若い労働者の流入が少なく、既存運転者の加齢が平均年齢を増加させていると考えられる。



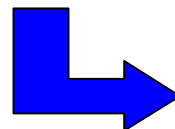
7. 群馬県のタクシーに関する苦情内容 (平成20年度)

群馬県ハイヤー協会調べ

| 内容 | 受付方法 | 電話 | ハガキ | 合計 | 比率 |
|------------------------|------|----|-----|----|------|
| 1. 乗車拒否(近距離等) | | 1 | 2 | 3 | 4% |
| 2. 途中下車強要 | | 2 | 0 | 2 | 3% |
| 3. 不当料金・運賃收受 | | 0 | 1 | 1 | 1% |
| 4. 迎車回送料金 | | 1 | 0 | 1 | 1% |
| 5. 迂回走行 | | 0 | 1 | 1 | 1% |
| 6. メ - タ - 不使用 | | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 7. メ - タ - 操作不適切 | | 0 | 1 | 1 | 1% |
| 8. 接客態度不良 | | 6 | 24 | 30 | 45% |
| 9. 乗合行為 | | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 10. 乗務員証不表示 | | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 11. 暴力行為 | | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 12. 乗り場関係 | | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 13. 事故処理関係 | | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 14. 道路上でのマナ - 関係(運転操作) | | 6 | 0 | 6 | 9% |
| 15. 会社の無線室の対応(予約等) | | 7 | 1 | 8 | 12% |
| 16. その他 | | 6 | 8 | 14 | 21% |
| 合 計 | | 29 | 38 | 67 | 100% |



ハガキによる受付は、平成12年9月からタクシー車内に備え付けている「やまびこカード」による



やまびこカード

ご乗車ありがとうございました。
乗務員の挨拶、言葉使い、安全などにつきまして、お気づきの点をご記入の上、ご投函下さい。

①ご乗車日時 年 月 日 午前 午後 時 分頃

②ご乗車区間 ~ ③お支払料金 円

1. 行き先についての返事は? ①した ②はつきりしなかった ③しない
2. 忘れ物の確認はしてくれましたか? ①した ②はつきりしなかった ③しない

3. 降車時のあいさつとお礼を申しましたか? ①言った ②はつきりしなかった ③しない
4. 安全運転について? ①安全 ②普通 ③乱暴

※その他お気づきの点、ご要望などございましたら具体的にご記入ください。

乗務員名:

ご要望

お客様氏名: 住所:

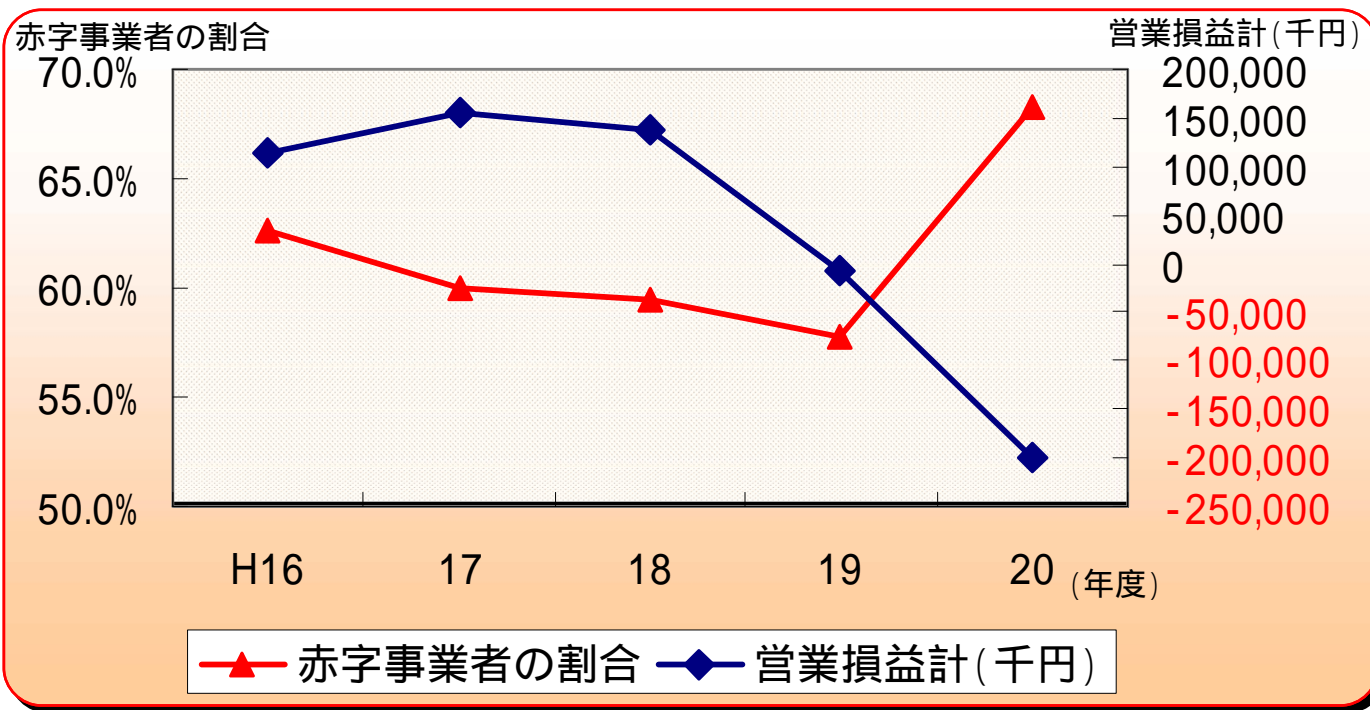
8. 群馬県ハイヤー協会会員事業者(福祉限定事業者を除く)の収支状況の推移

- ・車両及び運転者の減少等により営業費用は減少しているものの、それ以上に営業収益が減少し、平成19年度以降の報告事業者全体の営業損益は赤字となっている。
- ・タクシー事業者の収益基盤の悪化により、違法・不適切な事業運営の横行が懸念される。

| | H16年度 | H17年度 | H18年度 | H19年度 | H20年度 |
|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 営業収益計(千円) | 13,722,168 | 13,383,811 | 12,651,738 | 12,581,213 | 11,192,433 |
| 営業費用計(千円) | 13,607,713 | 13,228,791 | 12,514,093 | 12,589,367 | 11,393,316 |
| 営業損益計(千円) | 114,455 | 155,020 | 137,645 | -8,154 | -200,883 |
| 赤字事業者の割合 | 62.7% | 60.0% | 59.4% | 57.7% | 68.3% |

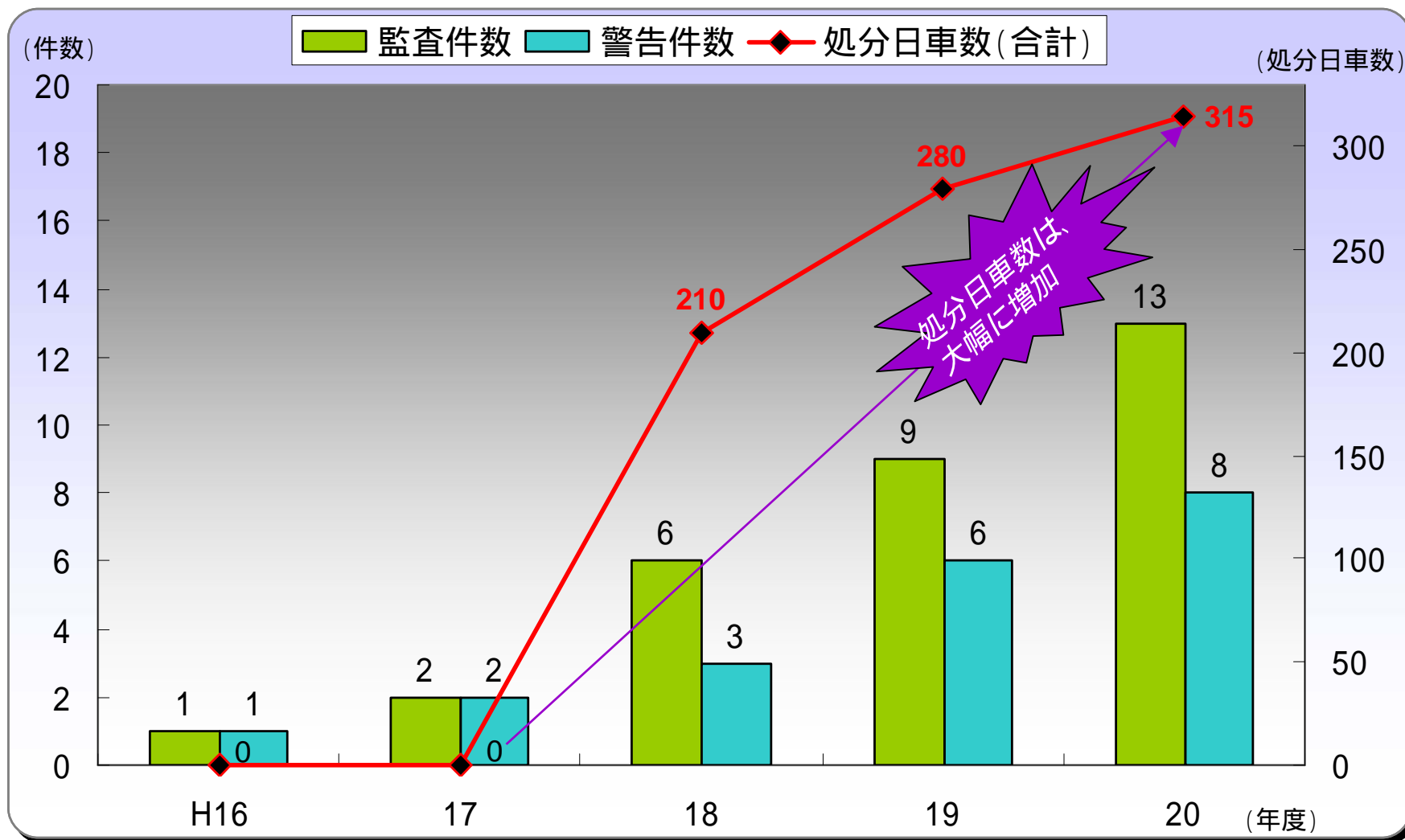
営業収益には、運送収入のほか広告費等の雑収入も含む

群馬県ハイヤー協会調べ



9. 群馬県のタクシー事業者に対する監査・処分件数等の推移

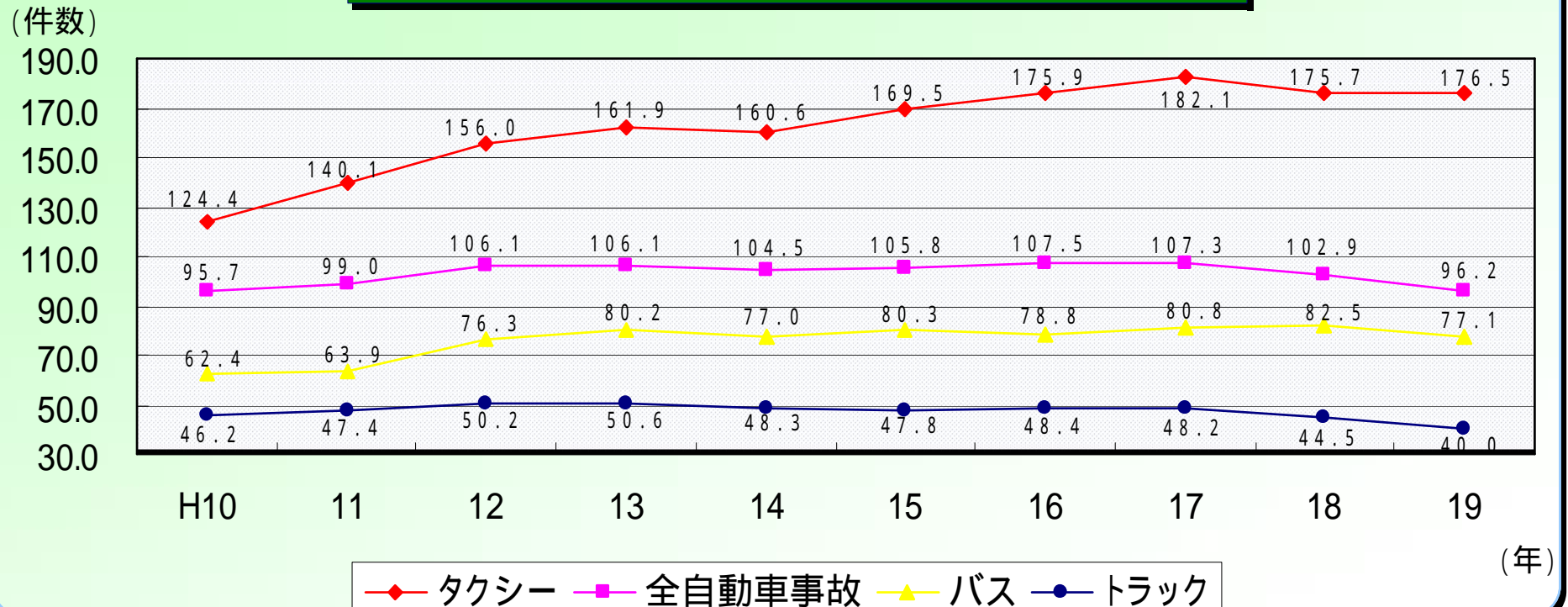
- ・監査・処分件数は年々増加しており、特に処分日車数は近年大幅に増加している。
- ・監査件数の増加は運輸支局の監査体制の強化(増員)によるものであるが、処分日車数の増加は不適切な事業運営によるものであり、適正化に向けた取組みが必要となっている。



10. タクシー事業の事故の状況について

- ・タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数は、他業態と比較して非常に高い件数で推移している。
- ・これは、長時間労働による過労が引き起こす操作・判断ミスや、厳しい経営状況による安全に係るコストの削減等の様々な要因によるものと考えられる。

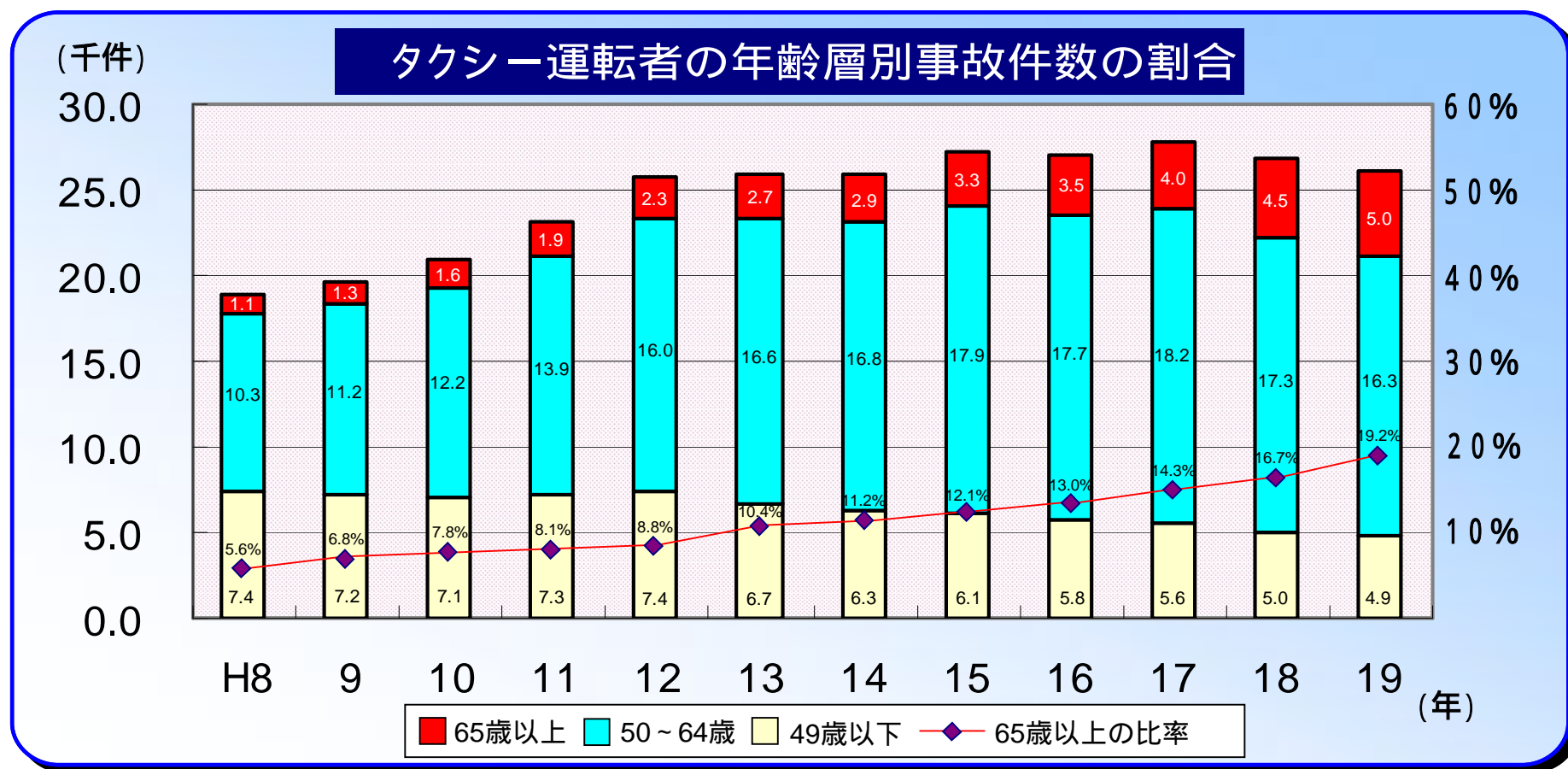
タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故発生件数



出典:「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」((財)交通事故分析センター)

11. タクシー事業の事故の状況について

- ・64歳までの運転者による事故件数は平成15年をピークに減少傾向にあるが、65歳以上の運転者による事故件数は年々増加している。
- ・そのため、65歳以上の運転者による事故の比率は、平成19年には約2割に達している。



出典:「事業用自動車の交通事故統計(平成19年版)」((財)交通事故分析センター)

適正と考えられる車両数の算定について

- 中・西毛交通圏
- 東毛交通圏

適正と考えられる車両数の算定について

需要量の算定

次式により推定。

需要量

$$= \text{平成20年度の総実車キロ} \times \text{20年度の総実車キロの対前年度比} (0.884)$$

$$(17,643,505\text{km}) \quad (17,643,505 \div 19,947,184 (19\text{年度総実車キロ}) = 0.884)$$

適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

適正と考えられる車両数

$$= \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度の実車率} \div \text{過去5年間の平均延実働車両数})$$

$$(15,596,858) \quad (39,934,099\text{km}) \quad (0.515) \quad (343,907\text{台})$$

$$\div 365 \div \text{実働率} (\quad)$$

実働率については、「90%」、「平成13年度実績値(73%)」及び「80%」を適用してそれぞれ算出

| | | |
|----------------------------|------|---------|
| 実働率「90%」を適用した場合 | 算定結果 | 約800両 |
| 実働率「平成13年度実績値(73%)」を適用した場合 | 算定結果 | 約1,000両 |
| 実働率「80%」を適用した場合 | 算定結果 | 約900両 |

参 考

平成21年7月17日現在の車両数 1,243両

平成21年9月30日現在の車両数 1,237両

適正と考えられる車両数の算定について

需要量の算定

次式により推定。

需要量

$$= \text{平成20年度の総実車キロ} \times \text{20年度の総実車キロの対前年度比}(0.937)$$

(7,468,318km) (7,468,318km ÷ 7,967,377 (19年度総実車キロ) = 0.937)

適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

適正と考えられる車両数

$$= \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度の実車率} \div \text{過去5年間の平均延実働車両数})$$

(6,997,814) (15,860,798km) (0.529) (116,049台)

$$\div 365 \div \text{実働率}(\quad)$$

実働率については、「90%」、「平成13年度実績値(76%)」及び「80%」を適用してそれぞれ算出

| | | |
|----------------------------|------|-------|
| 実働率「90%」を適用した場合 | 算定結果 | 約300両 |
| 実働率「平成13年度実績値(76%)」を適用した場合 | 算定結果 | 約350両 |
| 実働率「80%」を適用した場合 | 算定結果 | 約350両 |

参 考

| | |
|------------------|------|
| 平成20年7月11日現在の車両数 | 428両 |
| 平成21年9月30日現在の車両数 | 400両 |

「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」

地域計画

1. 地域計画の基本的な考え方

地域計画は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組みを定めるもの。

地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組みを定めることが必要。

この際、特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

2. 地域計画で定めるべき事項

タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

協議会における関係者間の共通認識の形成に資するものとして、地域におけるタクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載

タクシー事業を巡る現状分析・取組みの方向性を定める際には、地方運輸局長が提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要

地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定

- (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悪化の防止、改善・向上
- (4) タクシー事業の構造的要因への対応
- (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- (6) 供給抑制
- (7) 過度な運賃競争への対策

地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業

- (1) 利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供
- (2) 情報通信技術の活用による運行の管理の高度化
- (3) 利用者の利便の増進に資する乗り場の設置及び運営
- (4) 事業用自動車の適正な運行の確保に資する装置等の導入
- (5) 事業用自動車の運転者等に対する講習等の実施
- (6) 利用者からの苦情、問い合わせ等に迅速かつ適切に対応するための体制の整備
- (7) 他の公共交通機関との乗り継ぎの円滑化に資する措置の実施
- (8) 事業用自動車の集中により発生する駅前、繁華街等における渋滞を解消するための措置の実施
- (9) 低公害車の導入等による事業活動に伴う環境への負荷の低減
- (10) 事業用自動車の運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備
- (11) 利用者の需要に対応したサービスの提供
- (12) 利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施
- (13) 輸送需要に関する調査の実施

で定める事項のほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

特定特別監視地域における
タクシー事業構造改善計画
～東毛交通圏及び中・西毛交通圏～

群馬県ハイヤー協会

構造改善計画の背景と目的

➤背景

- 輸送需要の低迷による経営環境の悪化
- ・景気の低迷に伴う輸送需要の減少
 - ・燃料費の高騰 等
- 供給過剰による労働条件の悪化
- ・長時間労働 等

改善のための目的

➤目的

- 需要増加に向け
- 利用者ニーズに即したサービスの提供及び質の向上のための取組が必要
- ・地域及び利用者ならびに乗務員、事業者等のあらゆる視点により計画を策定

利用者サービス改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項

▶タクシーサービスの充実・向上

【短期的に検討する事項】

- ・運転免許返納割引制度導入の推進
- ・全面禁煙化されたタクシー利用者への更なる快適な車内提供
- ・観光ガイドタクシー普及及び観光サービスの提供
- ・タクシー代行の推進
- ・救援事業としての「便利屋タクシー」の推進
- ・地域社会の安全安心への貢献として「110番協力タクシー」「子ども110番タクシー」の徹底
- ・子育てを応援するタクシーの推進 等

【中長期的に検討する事項】

- ・タクシー利用の利便性向上のため、鉄道やバス等の乗り継ぎの円滑化を検討
- ・タクシーベイの設置を関係機関に要望する 等

▶サービス向上のための研修

- ・運転者の接遇向上及び道路運送法等、知識取得のための研修の強化
- ・観光ガイドタクシー認定ドライバーの知識習得のための講習会開催 等

▶利用者への情報提供の充実

- ・利用者に対して「タクシー事業の実態」を理解を得るため広報に努める
- ・タクシー営業類似行為の撲滅のためのPR
- ・タクシーの日の活動内容のPR 等

運転者の労働条件の改善に関する事項

➤雇用制度の延長

- ・定年の延長もしくは雇用延長制度の導入

➤乗務員の安全及び健康確保の推進

- ・乗務員の高齢化を踏まえ、乗務員の健康を確保する方策を検討
- ・健康診断項目の充実
- ・マニュアル車からAT車への変更を図り、労働者の負担軽減を図る

違法・不適切な経営の排除に関する事項

➤法令遵守のための講習会の開催

➤タクシー営業類似行為撲滅のための、関係係関への取締りの要望

その他必要と認められる事項

➤ タクシー利用促進等のため、関係機関、関係団体を交えた会議の開催

➤ タクシー類似行為の防止ため、関係機関、関係団体を交えた会議の開催

➤ 地域交通向上のため公的支援の要望