

国土交通省告示第千三十六号

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（平成二十一年法律第六十四号）第四条第一項の規定に基づき、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基本方針を次のように定める。

平成二十一年九月二十九日

国土交通大臣 前原 誠司

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基本方針

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義

一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）は、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。特に、タクシーは、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、面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、一人一人の利用

者の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。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も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）を巡っては、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、地域によっては収益基盤の悪化や運轉者の労働条件の悪化が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。そうした地域においては、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者の利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、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となっている。

我が国の地域社会におけるタクシーの役割の重要性にかんがみれば、こうした諸問題が発生している地域において、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの地域公

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の取組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

## 2 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標

1のとおり、地域によって状況や程度は異なるものの、特定地域においては一般に、次の(1)から(5)のような問題が生じている。

### (1) タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多く地域で年々減少し、運送収入も減少している一方で、運送経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

### (2) タクシー運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて低い水準となっている。

また、タクシー運転者の労働時間についても、他産業の平均を大きく上回る状況が続いている。特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなっており、

り、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

(3) 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

(4) 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が繁華街や鉄道駅等に集中する結果、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な空車走行等による燃料消費は、環境問題への対処という視点からも問題である。

(5) 利用者サービスが不十分

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるとの指摘がある中で運賃が上昇するなど、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。また、接客態度が不良、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘も多い。

これらの問題はタクシーが我が国の地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、それぞれの地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、こうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、それぞれの地域において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るようにしていくことを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法律（以下「法」という。）に基づく施策の目標とする。

## 二 地域計画の作成に関する基本的な事項

### 1 協議会

#### (1) 基本的な考え方

協議会は、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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定める地域計画の策定主体となるものであり、また、当該地域計画の実施に係る各関係者間の連絡調整を行うなど、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上での中心的な役割を担うものである。このため、協議会にはタクシーに係る有する地域の多様な関係者が積極的に参画し、当該地域におけるタクシー

の位置付けやタクシーに期待される役割について総合的に検討を行うとともに、これに基づく取組の必要性についての認識を共有し、タクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を総合的かつ一体的に推進していくことが期待される。

(2) 構成員

協議会の構成員については、法第八条第一項に規定する地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者及びその組織する団体、タクシー運転者の組織する団体並びに地域住民のほか、必要に応じて関係する公共交通事業者、商業施設の管理者、地元企業等の多様な主体の参画を得るとともに、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、学識経験者等のタクシー事業の適正化及び活性化について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。また、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県公安委員会など、関係行政機関の参画を得ることも重要である。

なお、法第九条第三項において、協議会が作成する地域計画の成立要件として、地域計画の作成に

合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならぬことが規定されているところであるが、地域計画の実効性をより高める観点からは、過半数にとどまらず、できる限り多くのタクシー事業者が協議会に参画することが望ましい。

(3) 留意事項

協議会の運営に当たっては、協議会における運営の透明性、公平性、実効性及び効率性を確保する観点から、協議会における意思決定の方法、議決結果の公表方法等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

また、地域における関係者の負担軽減と協議会の運営の効率化、他の計画との整合性の確保を図るため、道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）に基づく地域公共交通会議又は運営協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）に基づく協議会等の地域の交通に関する協議会が設置されている場合には、これらの協議会と本法に基づく協議会とを合同で開催する等の連携を図ることが期待される。

2 地域計画

(1) 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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものである。タクシー事業を巡る状況やタクシーに対するニーズは、それぞれの地域によって多種多様であることから、地域計画は地域の実情に応じて作成されるべきであり、協議会において、地域における輸送のニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、地域計画の作成に当たってはそれらに的確に対応した取組を定めることが必要である。とりわけ、特定地域は、供給過剰の進行や過度な運賃競争により、タクシー事業の収益基盤の悪化やこれに伴うタクシー運転者の労働条件の悪化が進行し、結果としてタクシーの安全性・利便性が低下しているとともに、違法駐車等により地域における円滑な交通にも支障が生じているなど地域公共交通としてのタクシーの機能が低下している地域であることに留意し、地域計画を策定するに当たっては、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。



地域計画の作成については、地域の自主性を尊重するものであるから、地域計画の具体的な内容は、関係法令に違反せず、法及び本方針に定める事項から逸脱しない範囲内において、地域の判断に委ねられるものであるが、一1及び2のタクシー事業の適正化及び活性化の意義及び目標を踏まえ、地域計画の作成に当たっては十分に協議会で協議しなければならない。

また、地域計画に定められた取組の実施主体とされた協議会の構成員は、各々が地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上で重要な役割を担っていることを十分に自覚し、責任をもってこれを実行することが重要である。

## (2) 記載事項に関する留意事項

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

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組の方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に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である。

#### 地域計画の目標

地域計画の目標には、 の特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、 の基本的な方針を踏まえつつ、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することが望ましい。

イ タクシーサービスの活性化

ロ 事業経営の活性化、効率化

ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

二 タクシー事業の構造的要因への対応

ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善

ヘ 供給抑制

ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

(3) その他の留意事項

成立要件

地域計画は、当該地域の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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものであり、その実効性

を確保する観点から、法第九条第三項の規定に基づき、地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならない。

#### 都市計画等との調和

法第九条第四項の規定に基づき、地域計画は、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一項の地域公共交通総合連携計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項の基本構想に即したものでなければならない。

#### 事後評価

協議会は、地域計画が作成された後も、地域におけるタクシー事業の現状について把握、分析を行うとともに、地域計画に定めた目標の達成状況について評価を行い、必要に応じて、地域計画の見直しを行うことが望ましい。

### 三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

#### 1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

#### 2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

### 3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシ―運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシ―事業者が常にタクシ―運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

### 4 輸送需要の開拓

タクシ―事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシ―に求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

## 四 その他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事項

### 1 事業再構築

事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシ―事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシ―事業者は積極的に事業再構築に取り組みことが望ましい。特に、地域におけるタクシ―の需給バランス

入を改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。

なお、減車等の事業再構築は、多くの場合タクシー事業者の組織再編等を伴うこととなるが、タクシーサービスの直接の提供主体であるタクシー運転者の労働条件の悪化は、輸送の安全性やサービスの低下の要因となり、ひいては利用者利便を損なうおそれがあることに留意し、事業再構築の実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当に変更することのないようにしなければならぬ。

## 2 一般乗用旅客自動車運送事業者及びこれらの者の組織する団体の役割

タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体は、タクシーが地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、タクシー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

特に、タクシー事業者においては、タクシー事業の適正化及び活性化は第一義的にはタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、法人事業者であるか個人事業者であるかを問わず、積極的に協議会に参画するとともに、地域計画に定められた事業の推進に努めるものとする。

また、タクシー事業者の組織する団体は、当該地域のタクシー事業の適正化及び活性化の必要性等に関するタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会における協議等に際し、タクシー事業者間をはじめとする地域の関係者間の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努めるものとする。

### 3 国の役割

#### (1) 情報の提供等

国は、特定地域においてタクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体その他の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めるものとする。特に、地方運輸局長にあっては、特定地域において適正と考えられる車両数を算定し、その参加する協議会に提示するものとする。



(2) 事後確認と事前確認の強化

国は、特定地域の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を側面から支援するため、関係する機関が連携して監査の充実・強化を図り、タクシー事業者に対して効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分に係る基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、行政処分の実効性の確保、法令違反行為の確実な捕捉等行政処分の強化を行うものとする。

さらに、新規の事業許可及び事業用自動車の数を増加させる事業計画の変更認可については、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、これらの許認可処分について処分基準を厳格化するとともに、審査に当たっては現地確認を徹底するなど審査の厳格化を図るものとする。

(3) 資金の確保等

国は、特定地域のタクシー事業者等が行うタクシー事業の適正化及び活性化のための取組を支援するため、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、融通又はそのあつせんその他の援助に努めるものとする。

4 地方公共団体の役割

地方公共団体は、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、特定地域におけるタクシーの位置付けを明確化し、他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしてのタクシーの機能の向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映させることができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

##### 5 地域住民その他の関係者の役割

地域住民は、特定地域におけるタクシー事業を適正化及び活性化するために必要な利用者からの視点を協議会における協議に反映させることができるよう、主体的に協議会に参画することに加え、タクシーの地域における多様な役割に関して理解を深め、日常的にタクシーを利用する際においても、タクシー事業者が行う輸送需要の把握のための取組等に積極的に協力することが期待される。

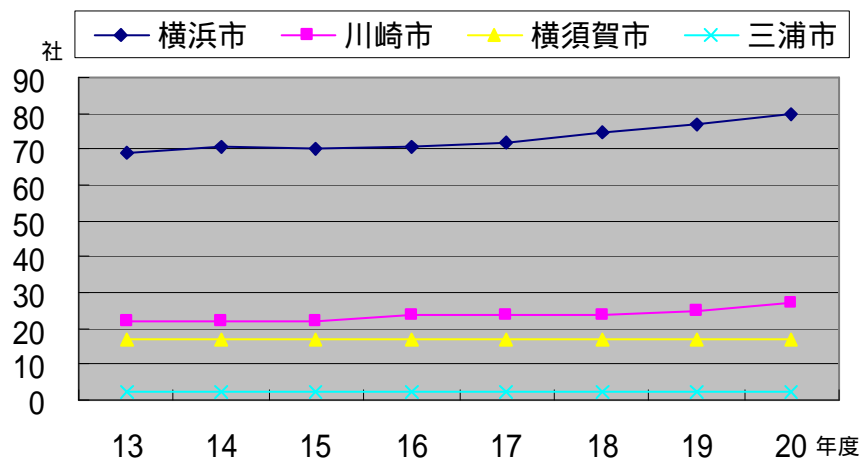
また、他の公共交通事業者、地元企業、病院、観光事業者等の関連事業者が協議会に参画した場合は、タクシー事業の適正化及び活性化の効果的な推進を図るため、当該関連事業者の事業とタクシー事業を連携させた取組を実現するよう努めることとし、特に他の公共交通事業者においては、タクシーとの

連携により総合交通ネットワークの機能が向上するよう努めるものとする。

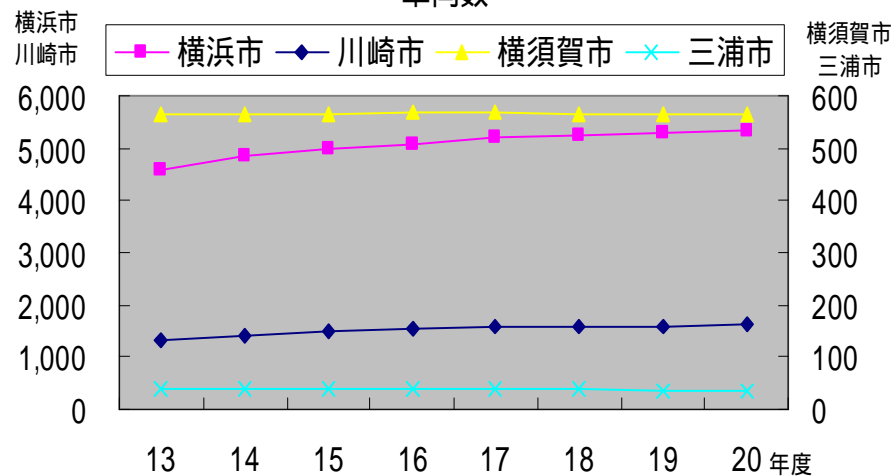
參考資料

# 1. 京浜交通圏内各市の法人タクシーの輸送実績の推移(1/2)

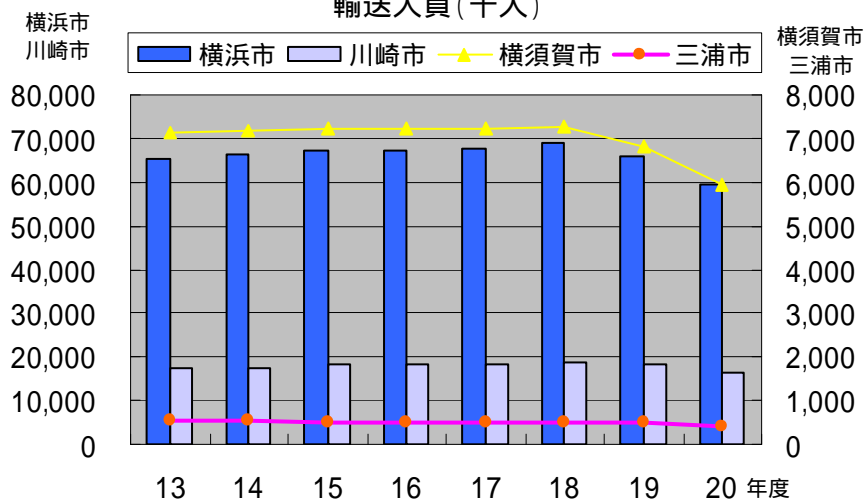
事業者数



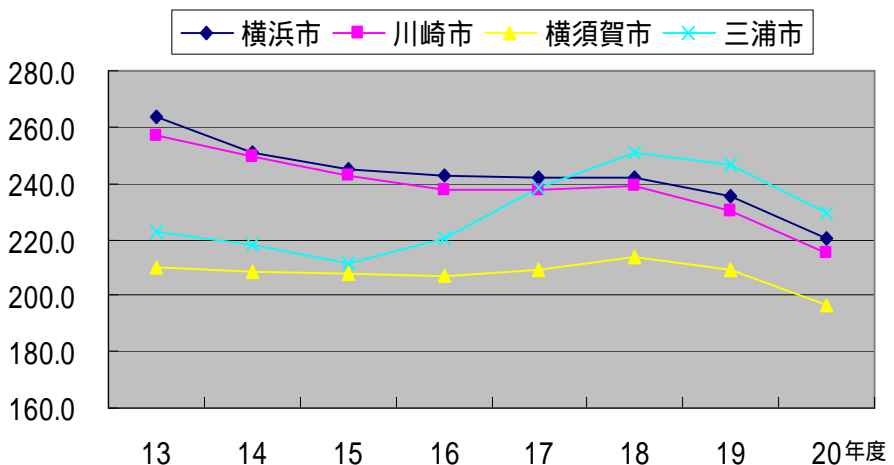
車両数



輸送人員(千人)

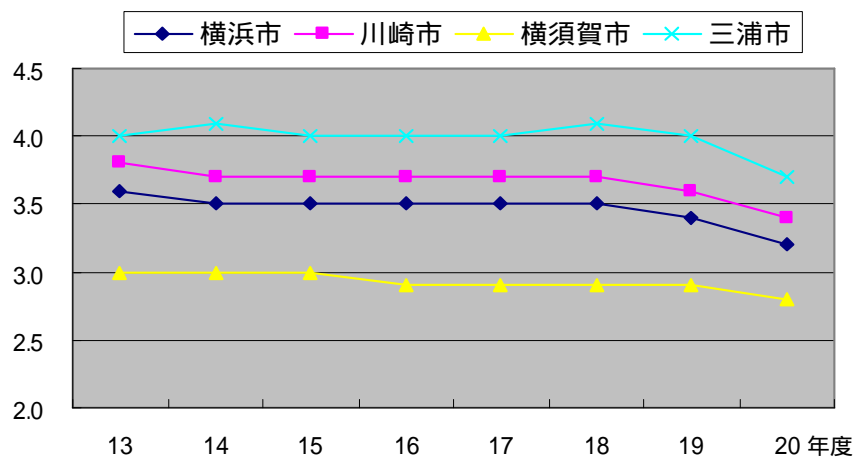


走行キロ(1日あたり)

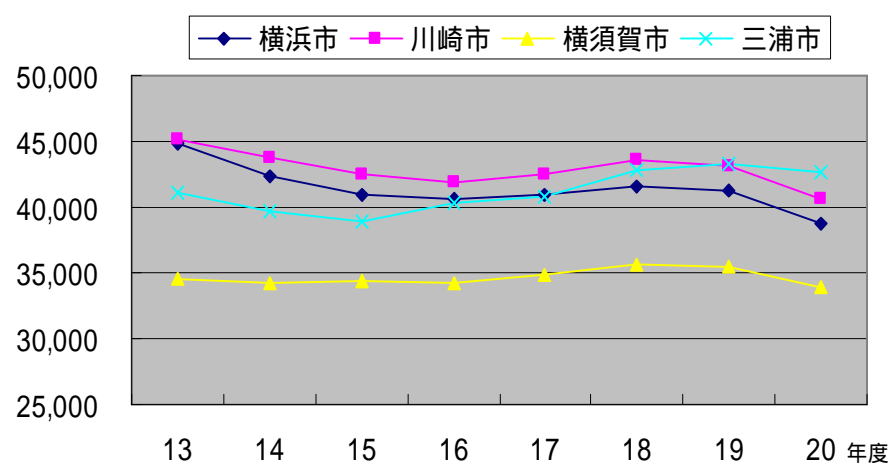


# 1. 京浜交通圏内各市の法人タクシーの輸送実績の推移(2 / 2)

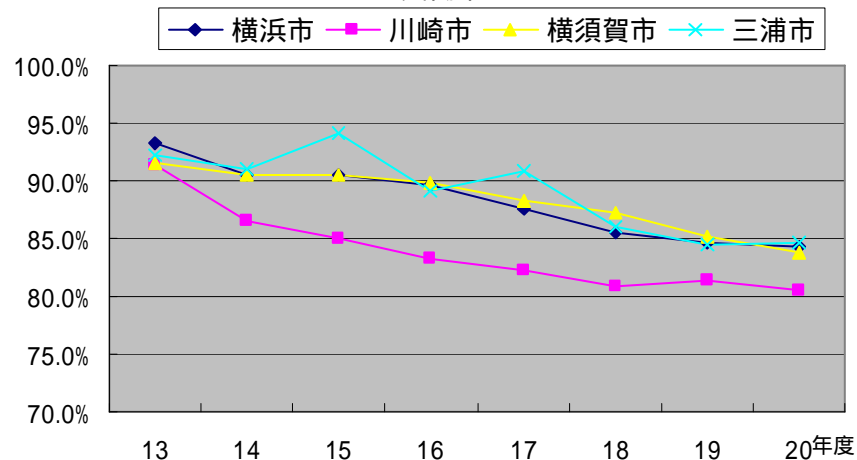
利用キロ(1回あたり)



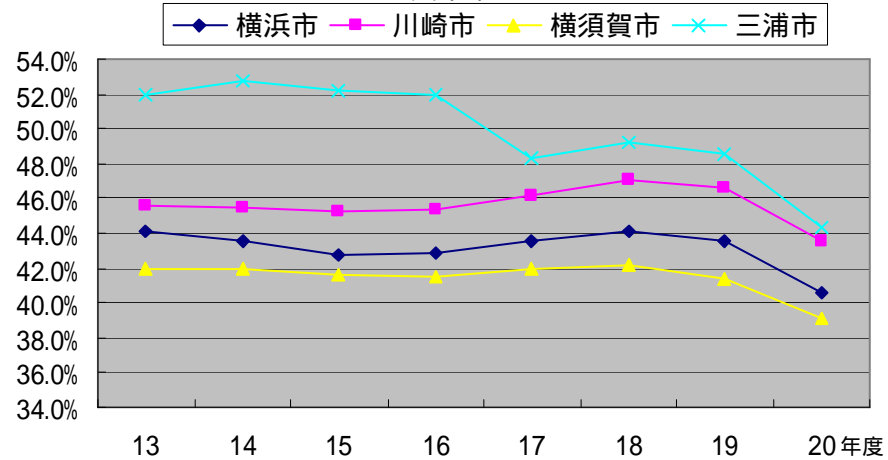
日車營收(円)



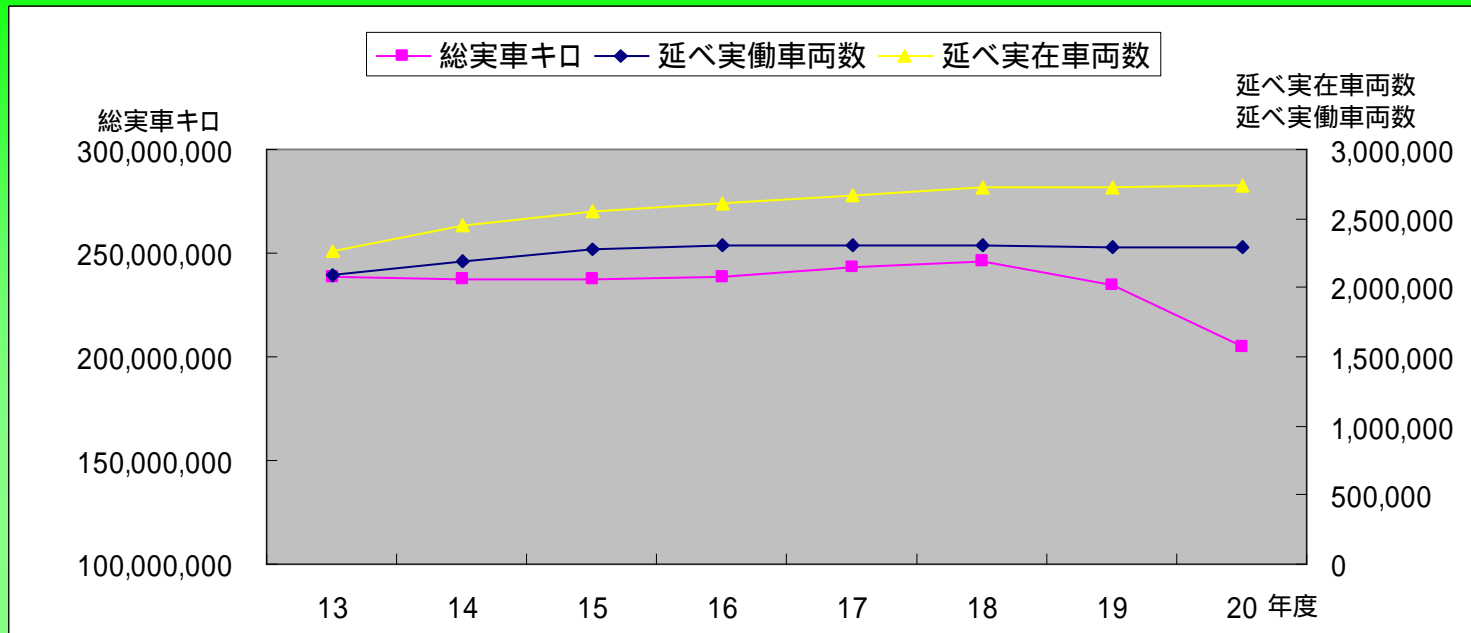
実働率



実車率

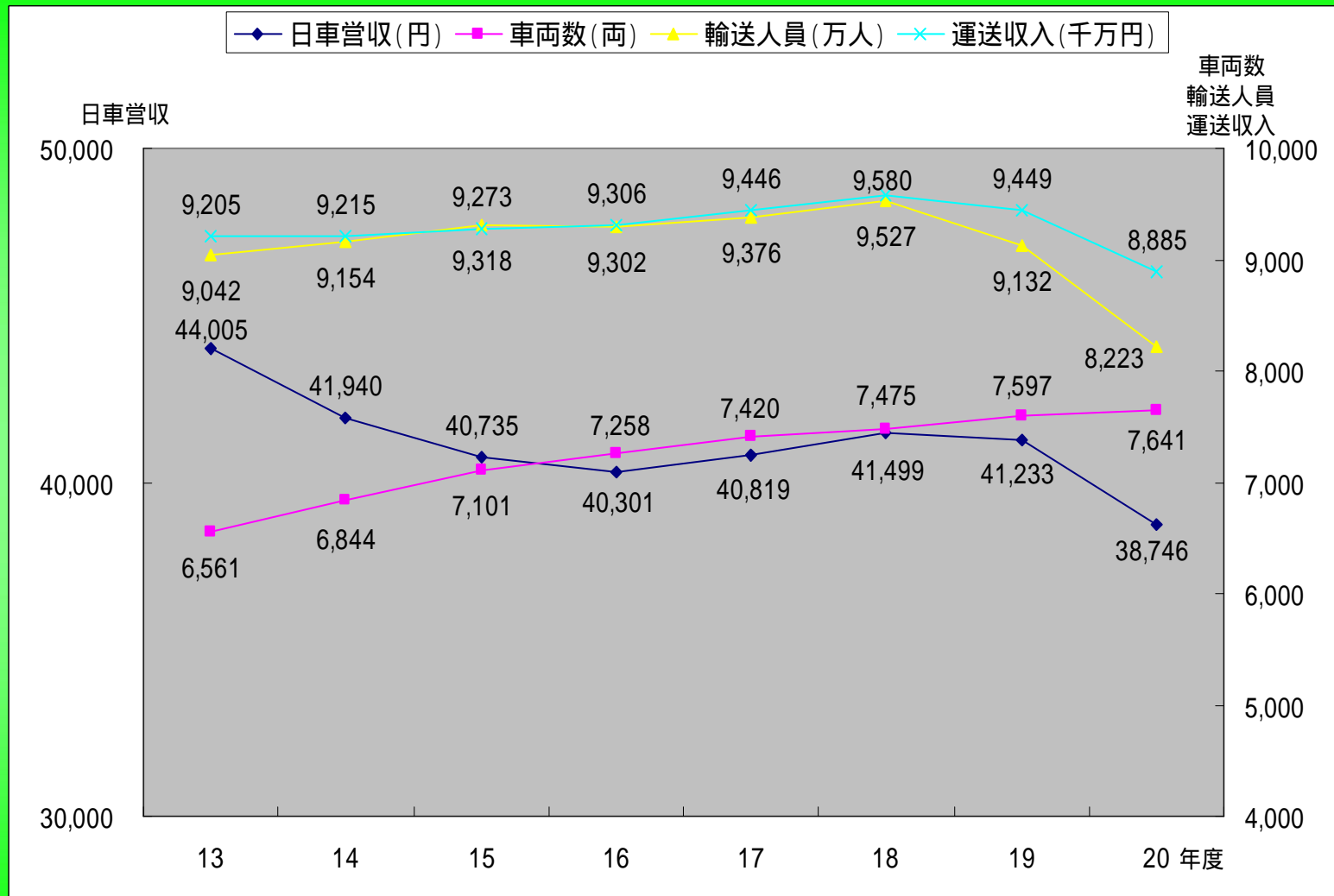


## 2. 法人タクシーの需給関係の変化の状況



	輸送実績	H13年度	H20年度
需要	総実車キロ	238,126,774	204,990,078
	指数 (H13 = 100)	100	86
供給	延べ実在車両数	2,258,532	2,747,021
	指数 (H13 = 100)	100	122
	延べ実働車両数	2,091,770	2,293,149
	指数 (H13 = 100)	100	110

### 3. 法人タクシーの日車營收等の推移





## 4.まとめ

輸送需要の減退により・・・

・タクシー事業者の營收減少

車両台数の増加により・・・

・車両1台当たり利益率の低下

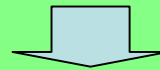
これらの要因により・・・

・タクシー事業の収益基盤の悪化

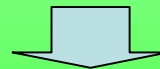
・運転者の賃金等の労働条件悪化

・道路混雑等の交通問題

等々



地域に密着した公共交通機関としての機能不全



タクシー事業の適正化及び活性化を推進することにより、  
地域に密着した公共交通としての機能の十分な発揮のため  
必要となる地域計画の作成等を行うために  
**特定地域協議会を設置**

## モニターからの声

### 1. 乗場関係

- ・乗場をバリアフリー化するなどの整備して乗り易くして欲しい。
- ・雨に濡れないで乗れるようにして欲しい。
- ・駅周辺にタクシーが溢れ一車線が塞がれ、交通に支障をきたしている。

### 2. 接客関係

- ・挨拶をするようにして欲しい。
- ・制服・制帽がいいと思う。
- ・防犯ガラスで声が聞きにくい。
- ・トランクへの荷降ろしのサービスをして欲しい。
- ・降車の際の「忘れ物の注意」を言ってくれない運転者がいる。
- ・高齢者の運転に不安を感じる。また若年者の方が質がいいように感じる。
- ・行き先を言っても返事が無かった。

### 3. 地理関係

- ・道路を知らない運転者がいて驚いた。地理の勉強をさせたほうがいい。
- ・目的地の道順を聞いて、混雑していない道路を通ってくれて助かった。

### 4. 運賃・料金関係

- ・障害者等の割引などの知られていないので、利用者にもっと割引を知らせて欲しい。
- ・領収書を言わなくても発行して欲しい。
- ・カードで支払ができる事業者を増やして欲しい。

### 5. その他

- ・子育て支援タクシーを実施している会社をPRすべきだ。
- ・ドライブレコーダーを導入して事故防止に努力している事をアピールすべきだ。
- ・防犯・安全に努め安心して乗らせて頂いている。
- ・おしぼり、ティッシュ等のサービス品は必要ないと思う。
- ・空車時にかなりスピードを出している運転者がいる。
- ・バン・ワゴンタイプの車両を増やして欲しい。

## 需要量の算定

次式により推定。

### 需要量

= 平成20年度の総実車キロ × 20年度の総実車キロの対前年度比

## 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

= 需要量 ÷ ( 過去5年間の平均総走行キロ × 平成13年度の実車率 ÷ 過去5年間の平均延実働車両数 )  
÷ 365 ÷ 実働率 ( )

実働率については、「90%」、「平成13年度実績値(93%)」及び「80%」を適用してそれぞれ算出

平成13年度の実車率の理由

過去の需給調整時における「需要量に対して適正な車両数の算定」においては、「直近年度の実車率」の指標により算出していたところであるが、平成20年度の実績値は、輸送需給のバランスが崩れ、供給過剰と判断されるような1日1車当たりの営業収入等が極端に減少しており適当ではないと考えるため。

実働率「90%」を適用した場合・・・・・・・・・・	<u>算定結果 約5,250両</u>
実働率「平成13年度実績値」を適用した場合.....	<u>算定結果 約5,150両</u>
実働率「80%」を適用した場合・・・・・・・・・・	<u>算定結果 約5,950両</u>

## 参 考

平成20年7月11日現在の車両数 7,629両

平成21年9月30日現在の車両数 7,383両