

公 示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

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（平成21年法律第64号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成27年 1月27日

関東運輸局長 又野 己知

記

別添のとおりとする。

(別添)

準特定地域における適正車両数

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数(両)		平成25年度末 車両数(両)	平成25年度末車両数と 適正車両数(上限)との 乖離率(%)
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,096	24,086	28,158	3.8
	北多摩	1,808	1,607	1,749	-3.4
	南多摩	1,247	1,086	1,240	-0.6
	西多摩	209	186	209	0.0
神奈川	京浜	6,379	5,509	6,901	7.6
	県央	2,467	2,104	2,237	-10.3
	湘南	384	341	389	1.3
	小田原	455	405	501	9.2
千葉	京葉	1,475	1,307	1,515	2.6
	東葛	1,025	911	1,105	7.2
	千葉	1,128	1,002	1,368	17.5
	北総	759	674	821	7.6
	市原	314	276	385	18.4
	南房	365	305	433	15.7
埼玉	県南中央	2,469	2,195	2,552	3.3
	県南東部	1,248	1,109	1,322	5.6
	県南西部	1,504	1,337	1,562	3.7
	県北	420	373	450	6.7
群馬	東毛	294	248	357	17.6
群馬・埼玉	中・西毛	962	783	1,098	12.4
茨城	県北	422	322	488	13.5
	水戸県央	592	515	757	21.8
	鹿行	248	193	328	24.4
	県南	774	627	934	17.1
	県西	306	246	397	22.9
栃木	宇都宮	697	619	845	17.5
	県南	439	379	520	15.6
	塩那	201	166	254	20.9
山梨	甲府	366	325	397	7.8

※上記「平成25年度末車両数」は、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「タクシー特措法」という。)第2条第9項に定める事業用自動車(一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。))を除く。)の数である。

1. 算定方法

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

※その他ハイヤー(道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示(平成26年国土交通省告示第59号)第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。)がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー(タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。)の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値

①一般タクシー

都道府県	営業区域 (交通圏)	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成25年度 総実車キロ	平均対前 年度比率*1	平均総走行キロ *2	平成13年 度実車率	平均延実働 車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,529,189	0.97	2,169,030,571	0.44	8,817,241	0.80	0.90
	北多摩	52,264,763	0.97	112,549,007	0.49	579,859	0.80	0.90
	南多摩	37,852,749	0.97	82,506,422	0.49	406,554	0.80	0.92
	西多摩	6,176,499	0.97	12,994,757	0.52	68,495	0.80	0.90
神奈川	京浜	176,946,412	0.97	460,079,064	0.44	2,201,518	0.80	0.93
	県央	66,460,694	0.97	135,674,121	0.50	761,554	0.80	0.94
	湘南	11,273,776	0.98	23,221,113	0.51	120,832	0.80	0.90
	小田原	9,828,981	0.96	23,188,872	0.47	155,162	0.80	0.90
千葉	京葉	39,281,032	0.97	86,900,914	0.49	477,796	0.80	0.90
	東葛	26,007,888	0.97	57,671,481	0.49	333,325	0.80	0.90
	千葉	23,530,074	0.96	57,713,762	0.44	360,675	0.80	0.90
	北総	14,972,096	0.97	31,990,317	0.47	199,078	0.80	0.90
	市原	5,389,162	0.95	11,864,847	0.51	107,154	0.79	0.90
	南房	7,227,798	0.95	15,589,965	0.51	117,221	0.75	0.90
埼玉	県南中央	56,206,086	0.97	121,738,933	0.48	759,441	0.80	0.90
	県南東部	29,020,394	0.96	61,067,686	0.47	378,176	0.80	0.90
	県南西部	42,108,117	0.97	89,269,596	0.50	480,816	0.80	0.90
	県北	8,192,136	0.95	17,534,892	0.52	143,217	0.80	0.90
群馬	東毛	5,636,959	0.95	11,990,801	0.53	97,303	0.76	0.90
群馬・埼玉	中・西毛	14,211,655	0.96	30,305,182	0.51	295,179	0.73	0.90
茨城	県北	6,503,461	0.95	15,491,611	0.47	124,968	0.69	0.90
	水戸県央	10,976,977	0.97	25,326,168	0.50	200,267	0.78	0.90
	鹿行	3,910,474	0.96	9,331,505	0.51	80,445	0.70	0.90
	県南	13,967,408	0.95	32,350,516	0.49	246,554	0.73	0.90
	県西	4,621,404	0.94	10,173,775	0.52	98,964	0.73	0.90
栃木	宇都宮	15,084,681	0.97	31,299,079	0.51	223,614	0.80	0.90
	県南	7,461,454	0.95	16,804,670	0.51	149,671	0.78	0.90
	塩那	3,793,973	0.94	8,038,960	0.52	63,788	0.74	0.90
山梨	甲府	6,284,558	0.94	15,719,402	0.46	131,840	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.12	0.22
神奈川	京 浜	40	0.10	0.22
千葉	京 葉	9	0.03	0.14
	東 葛	1	0.07	0.17
	千 葉	28	0.18	0.27
	北 総	112	0.08	0.18
埼玉	県南中央	17	0.06	0.17

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

- *1……「平均対前年度対比」は、平成20年度から平成25年度における総実車キロの対前年度比率の平均値
- *2……「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成21年度から平成25年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値
- *3……実働率の「上限」は80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90%又は平成13年度値のいずれか高い数値
- *4……乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

公 示

準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の
判断結果について

平成26年1月27日付け公示「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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果を下記のとおり公示する。

なお、需給状況の判断結果の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成27年1月27日

関東運輸局長	又野	己知
東京運輸支局長	星野	朗
神奈川運輸支局長	大蔵	幸雄
埼玉運輸支局長	真秀	和正
群馬運輸支局長	高橋	哲哉
千葉運輸支局長	近藤	基了
茨城運輸支局長	高橋	芳則
栃木運輸支局長	御代田	晃一
山梨運輸支局長	安田	智容

記

平成26年度における需給状況の判断結果

都 県	営業区域名 (交通圏)	必要車両数 (両)	平成25年度末車 両数 (両)	増加可能車両 数 (両)
東 京	特別区・武三	24,086	28,158	▲4,072
	北多摩	1,607	1,749	▲142
	南多摩	1,086	1,240	▲154
	西多摩	186	209	▲23
神奈川	京 浜	5,509	6,901	▲1,392
	県 央	2,104	2,237	▲133
	湘 南	341	389	▲48
	小 田 原	405	501	▲96
千 葉	京 葉	1,307	1,515	▲208
	東 葛	911	1,105	▲194
	千 葉	1,002	1,368	▲366
	北 総	674	821	▲147
	市 原	276	385	▲109
	南 房	305	433	▲128
埼 玉	県南中央	2,195	2,552	▲357
	県南東部	1,109	1,322	▲213
	県南西部	1,337	1,562	▲225
	県 北	373	450	▲77
群 馬	東 毛	248	357	▲109
群馬・埼玉	中・西毛	783	1,098	▲315
茨 城	県 北	322	488	▲166
	水戸県央	515	757	▲242
	鹿 行	193	328	▲135
	県 南	627	934	▲307
	県 西	246	397	▲151
栃 木	宇 都 宮	619	845	▲226
	県 南	379	520	▲141
	塩 那	166	254	▲88
山 梨	甲 府	325	397	▲72

※ 上記「平成25年度末車両数」は、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「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

※ その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

附 則

本公示は、平成26年度の準特定地域における法人タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。））の新規許可申請、条件解除の承認申請、営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請、増車に係る事業計画変更認可申請、休車の解除に係る事業計画変更認可申請及び個人タクシーの新規許可申請について適用する。

1. 東京都

(1) 特別区・武三交通圏

① 一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
848,740,519	878,529,189	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
23,696	848,740,519	2,169,030,571	0.44	8,817,241	0.90

② その他ハイヤー

乖離率 a = (b - c) ÷ b	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.22	30,310	23,696

必要車両数 d - (d × a)	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
390	499

(2) 北多摩交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
50,651,800	52,264,763	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,607	50,651,800	112,549,007	0.49	579,859	0.90

(3) 南多摩交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
36,595,367	37,852,749	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,086	36,595,367	82,506,422	0.49	406,554	0.92

(4) 西多摩交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,998,013	6,176,499	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
186	5,998,013	12,994,757	0.52	68,495	0.90

2. 神奈川県

(1) 京浜交通圏

① 一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
171,375,034	176,946,412	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
5,478	171,375,034	460,079,064	0.44	2,201,518	0.93

② その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.22	7,024	5,478

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
31	40

(2) 県央交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
64,693,072	66,460,694	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
2,104	64,693,072	135,674,121	0.50	761,554	0.94

(3) 湘南交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
11,089,718	11,273,776	0.98

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
341	11,089,718	23,221,113	0.51	120,832	0.90

(4) 小田原交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
9,432,611	9,828,981	0.96

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
405	9,432,611	23,188,872	0.47	155,162	0.90

3. 千葉県

(1) 京葉交通圏

① 一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
38,264,278	39,281,032	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,300	38,264,278	86,900,914	0.49	477,796	0.90

② その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.14	1,506	1,300

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
7	9

(2) 東葛交通圏

① 一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
25,338,091	26,007,888	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
911	25,338,091	57,671,481	0.49	333,325	0.90

② その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.17	1,104	911

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
0	1

(3) 千葉交通圏

① 一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
22,685,634	23,530,074	0.96

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
982	22,685,634	57,713,762	0.44	360,675	0.90

② その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.27	1,340	982

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
20	28

(4)北総交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
14,543,773	14,972,096	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
583	14,543,773	31,990,317	0.47	199,078	0.90

②その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.18	711	583

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
91	112

(5)市原交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,111,403	5,389,162	0.95

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
276	5,111,403	11,864,847	0.51	107,154	0.90

(6)南房交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
6,835,624	7,227,798	0.95

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
305	6,835,624	15,589,965	0.51	117,221	0.90

4. 埼玉県

(1) 県南中央交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
54,781,498	56,206,086	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
2,181	54,781,498	121,738,933	0.48	759,441	0.90

②その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.17	2,616	2,181

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
14	17

(2) 県南東部交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
27,880,468	29,020,394	0.96

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,109	27,880,468	61,067,686	0.47	378,176	0.90

(3) 県南西部交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
40,907,585	42,108,117	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,337	40,907,585	89,269,596	0.50	480,816	0.90

(4) 県北交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
7,818,753	8,192,136	0.95

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
373	7,818,753	17,534,892	0.52	143,217	0.90

5. 群馬県

東毛交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,328,553	5,636,959	0.95

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
248	5,328,553	11,990,801	0.53	97,303	0.90

6. 群馬県・埼玉県
中・西毛交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
13,609,953	14,211,655	0.96

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
783	13,609,953	30,305,182	0.51	295,179	0.90

7. 茨城県

(1) 県北交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
6,189,496	6,503,461	0.95

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
322	6,189,496	15,491,611	0.47	124,968	0.90

(2) 水戸県央交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
10,647,834	10,976,977	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
515	10,647,834	25,326,168	0.50	200,267	0.90

(3) 鹿行交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,751,092	3,910,474	0.96

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
193	3,751,092	9,331,505	0.51	80,445	0.90

(4) 県南交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
13,296,156	13,967,408	0.95

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
627	13,296,156	32,350,516	0.49	246,554	0.90

(5) 県西交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
4,347,845	4,621,404	0.94

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
246	4,347,845	10,173,775	0.52	98,964	0.90

8. 栃木県

(1) 宇都宮交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
14,670,374	15,084,681	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
619	14,670,374	31,299,079	0.51	223,614	0.90

(2) 県南交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
7,083,960	7,461,454	0.95

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
379	7,083,960	16,804,670	0.51	149,671	0.90

(3) 塩那交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
3,568,384	3,793,973	0.94

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
166	3,568,384	8,038,960	0.52	63,788	0.90

9. 山梨県

甲府交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,926,229	6,284,558	0.94

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
325	5,926,229	15,719,402	0.46	131,840	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

公 示

特定地域の指定基準等について

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（平成21年法律第64号）第3条に規定する特定地域の指定基準等について、下記のとおり公示する。

平成27年1月30日

関東運輸局長 又野 己知

記

1. 特定地域の指定

国土交通大臣は、直近年度末現在のタクシー車両数が適正車両数の上限値を上回っている準特定地域のうち、次の（1）から（6）のいずれにも該当する営業区域を特定地域として指定するものとする。ただし、日車營收が平成13年度と比較して増加している営業区域については指定しないものとする。

（1）実働実車率が平成13年度と比較して10%以上減少していること。

（2）次の①又は②のいずれかに該当すること。

① 当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計のうち、タクシー事業に係る営業収支率が100%を下回る事業者が当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が占める割合（以下「赤字事業者車両数シェア」という。）が1/2以上であること。

② 赤字事業者車両数シェアが1/3以上であって、前年度と比較して赤字事業者車両数シェアが10ポイント以上増加していること。

（3）人口30万人以上の都市を含む営業区域であること。

（4）総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと。

（5）次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車營收又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること。

② 当該営業区域における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値を上回っていること。

- ③ 当該営業区域における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値を上回っていること。
- (6) 当該営業区域における協議会の同意があること。

2. 指定期間等

1. の指定は、原則として毎年1月1日を目途に3年を超えない範囲で期間を定めて指定するものとし、指定の延長は原則として1回に限って行うことができるものとする。ただし、指定期間中であっても、1. に掲げる基準に該当しなくなった場合（指定からの期間が2年未満の場合を除く。）、国土交通大臣は指定の解除を行うものとする。

また、指定を解除する営業区域又は指定の延長を行わない営業区域にあっては、原則として準特定地域として指定するものとする。

なお、当該指定及び指定の解除は告示により行う。

3. 指定等のための各種指標の把握等

指定等に当たっては各年度ごとの旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年3月31日運輸省令第21号）に基づく法人事業者の事業実績報告等を用いるものとし、地方運輸局は、毎年度の各営業区域ごとの数値を原則として7月30日までにとりまとめ、本省に報告するものとする。

附 則

- 1 本通達は、平成27年1月30日から施行する。
- 2 平成25年度の各種指標に基づく特定地域の指定については、本則2. に定める期日にかかわらず、指定するものとする。

今後の取組みの方向性について

タクシー事業の適正化・活性化に向けた取組みの方向性

改正タクシー適正化・活性化特別措置法 (目的)第1条の抜粋

この法律は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、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ことが重要であることに鑑み、…(略)…、準特定地域において組織される協議会による準特定地域計画の作成及びこれに基づく一般乗用旅客自動車運送事業者による活性化事業等の実施…(略)…、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を推進し、もって地域における交通の健全な発達に寄与することを目的とする。

地域計画

1. 基本的な方針

- タクシーはどのような地域、どのような時間においても、その機能が必要とされる重要なサービスで、例えば、終電や終バスが終わった後の移動手段、また、高齢者や障害者など移動制約者の重要な移動手段として、生活に欠かせない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担う
- 公共交通機関として社会貢献、環境への取組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任(CSR)活動の推進が求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたCSR活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

3. 地域計画の目標

- | | |
|---------------------------|------------------|
| ① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供 | 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・向上 | ④ 安全性の維持・向上 |
| ⑤ 観光立国実現に向けての取組み | ⑥ 環境問題への貢献 |
| ⑦ 防災・防犯対策への貢献 | ⑧ 地域公共交通として役割の強化 |
| ⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上 | ⑩ 交通問題、都市問題の改善 |
| ⑪ 過度な運賃競争への対策 | |

取組みの推進と深度化

公共交通機関としての役割・責務を果たすことが重要

タクシー事業の適正化・活性化に向けた取組みの方向性

更なる取組みの推進と深度化が必要な具体的目標

① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

- ・拡がりをみせる交通空白地帯の利用者の細かな需要への対応
- ・バリアフリー対応の教育制度(ユニバーサルドライバー研修等)の導入・推進

② 事業経営の活性化、効率化

- ・車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮

③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止・向上

- ・賃金面や労働時間面で他産業平均賃金や平均労働時間との格差を可能な限り縮める
- ・有能な人材の確保

④ 安全性の維持・向上

- ・運転者のレベルアップを図るため各種の研修会を実施、安全・安心のサービスが提供できる体制等の整備
- ・運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化

⑤ 観光立国実現に向けての取組み

- ・観光タクシーの取組み、乗り場の工夫等サービスの充実

⑥ 環境問題への貢献

- ・実車率の向上対策や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車両の積極的な導入、エコドライブの実践
- ・アイドリングストップルールを関係者ととも検討

⑦ 防災・防犯対策への貢献

- ・災害発生時に災害場所の通報を行う協定など、自治体や消防等との締結
- ・災害発生時における安全輸送を図るための対策についてルール作りを進める

⑧ 地域公共交通として役割の強化

- ・地域ごとの状況を鑑みた地域社会密着型サービスの提供や乗合タクシーやデマンドタクシーの運行

⑨ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体における認識を高め、都市計画に位置づけられるよう関係自治体に対し、協議、働きかけを進める

⑩ 交通問題、都市問題の改善

- ・乗り場を中心としタクシー待機場所の適正な管理、運営についての検討を推進

⑪ 過度な運賃競争への対策

- ・交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃制度研究会でも検討された経緯があり、それらの報告書等を踏まえ適切に対応