

「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

①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)

②特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

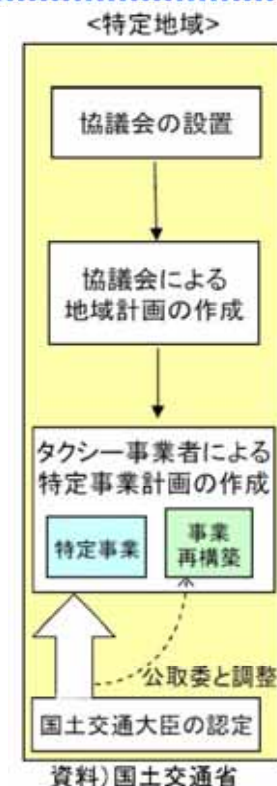
- 特定地域において、地域のタクシー事業の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

③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。

④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「**安心・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－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

協議会とは

基本的な考え方

- 協議会は、地域計画の策定主体となるものであり、計画実施に係る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・活性化を推進する上での中心的な役割を担うもの。
- 地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共有の認識の下、タクシー事業の適正化・活性化に関する取組を総合的かつ一体的に取り組んでいくことが期待される。

構成員

- 地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、運転者の団体、地域住民のほか、必要に応じて他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等を構成員に含めることが望ましい。
- また、協議事項に関係する関係行政機関（都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など）の参画を得ることも重要。

記載事項に関する留意事項

- 協議会運営の透明性・実効性等を確保する観点から、協議会における意思決定の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。
- 協議会運営の効率化や他の計画との整合性の確保を図る観点から、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会等と合同で協議会を開催することも考えられる。

鹿児島県のタクシー事業の状況

・タクシー事業の状況

1 . 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）とは・・・

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り、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの個別輸送、観光立国に対応する観光タクシー及び高齢化社会に対応する福祉輸送等あらゆる側面を持ち、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、なおかつ柔軟に対応することができる乗り物である。

一般タクシー

流し、駅待ち及び無線等により利用者の対応をするタクシー



個人タクシー

優秀適格者のみ許可され、高水準のサービスを提供するタクシー



乗合タクシー

乗合バス等では対応が困難な地域や時間帯等において足の確保を行うタクシー・デマンドタクシー等



観光タクシー

定まっている観光ルートを低運賃にて周遊することができるタクシー



福祉タクシー

身体障害者及び高齢者等のニーズにあわせ、車イスや寝台のまま乗ることができるタクシー



2. タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等（特定地域）

○新規参入

- ・輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫・休憩仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識試験、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと

○事業計画の変更(営業区域の拡大・増車等:認可、減車等:事前届出)

新規許可・増車認可の審査基準に、新たに発生する輸送需要によることを追加

運賃面

○認可制(運用として上限規制)

- ・能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること(総括原価主義)
- ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと
- ・他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと

事業運営面

組織体制

- ・運行管理者の選任
- ・整備管理者の選任
- ・運輸安全マネジメントの実施

運転者

- ・運転者の選任に当たつての諸規制(研修の義務付けなど)

運行

- ・点呼の義務付け
- ・運転者の拘束時間の制限
- ・運行記録計による速度等の記録義務付け(福岡交通圏のみ)

輸送サービス

- ・運送約款(認可制・標準約款制)
- ・区域外運送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客運送の禁止)

運送引受義務

タクシー事業者は一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

福岡交通圏・北九州交通圏では、地理試験に合格するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシーの運転者として乗務させてはならない。

3 . タクシー事業が抱える課題のまとめ

◆輸送需要の減退により・・・

- ・タクシー事業者の収益基盤悪化
- ・運転者の賃金等の労働条件悪化

◆車両台数の増加により・・・

- ・車両1台当たり利益率の低下
- ・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)

◆これらの要因により・・・

- ・過重労働に伴う交通事故の誘発
- ・サービスの質的低下

・・・等々・・・



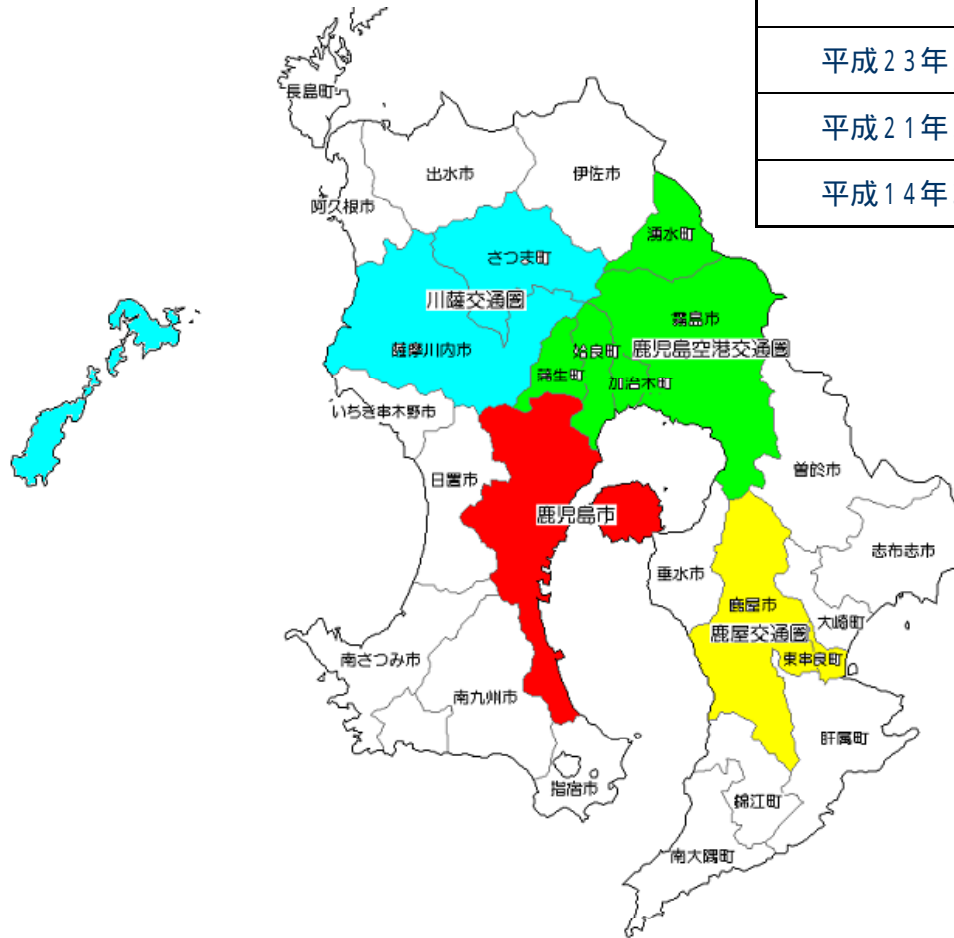
地域公共交通機関としての機能不全



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
特定地域協議会を設置

・タクシー事業の輸送の現況

1. 各特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数(1)



	鹿児島市			
	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成23年3月末	41	1932	396	2328
平成21年3月末	42	2018	418	2436
平成14年3月末	45	1940	450	2390

	川薩交通圏	
	法人タクシー	
	事業者数	車両数
平成23年3月末	13	198
平成21年3月末	14	210
平成14年3月末	15	229

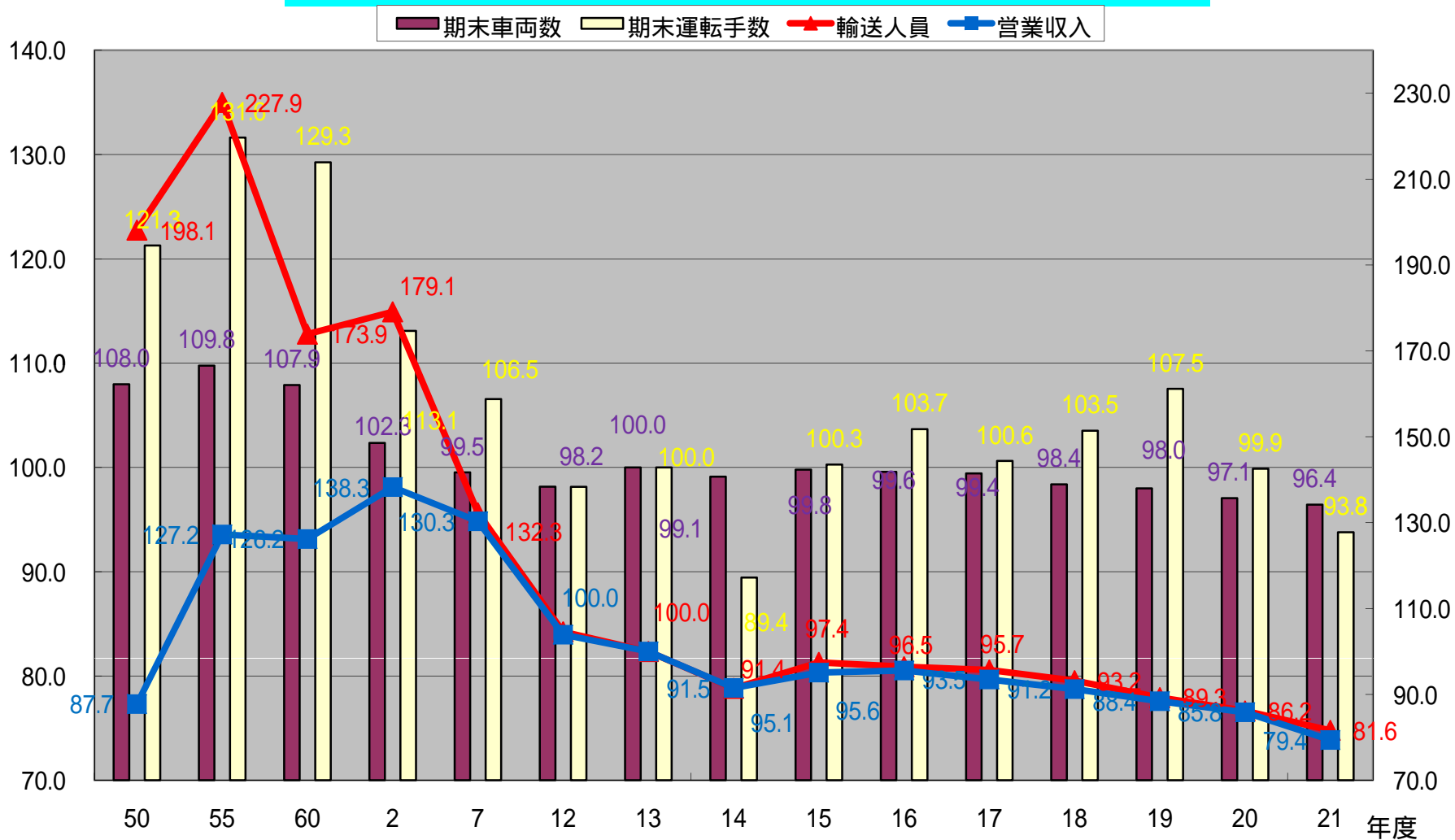
1 . 各特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数（2）

	鹿児島空港交通圏	
	法人タクシー	
	事業者数	車両数
平成23年3月末	17	398
平成21年3月末	17	430
平成14年3月末	19	453

	鹿屋交通圏	
	法人タクシー	
	事業者数	車両数
平成23年3月末	7	122
平成21年3月末	8	159
平成14年3月末	11	192

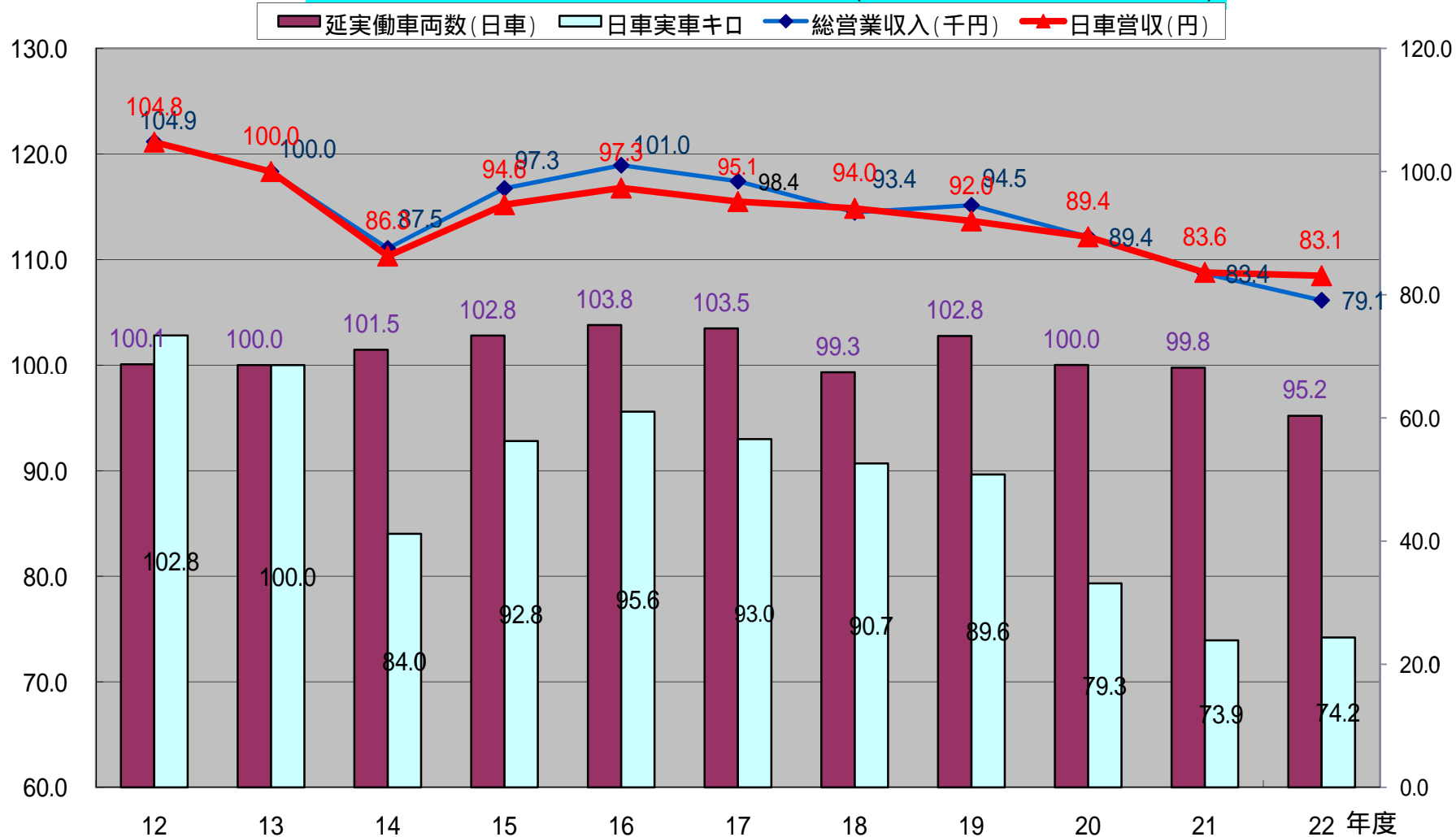
3 . 鹿児島県のタクシー各種指標の推移（法人のみ、 H13-100）

鹿児島県のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13 = 100)



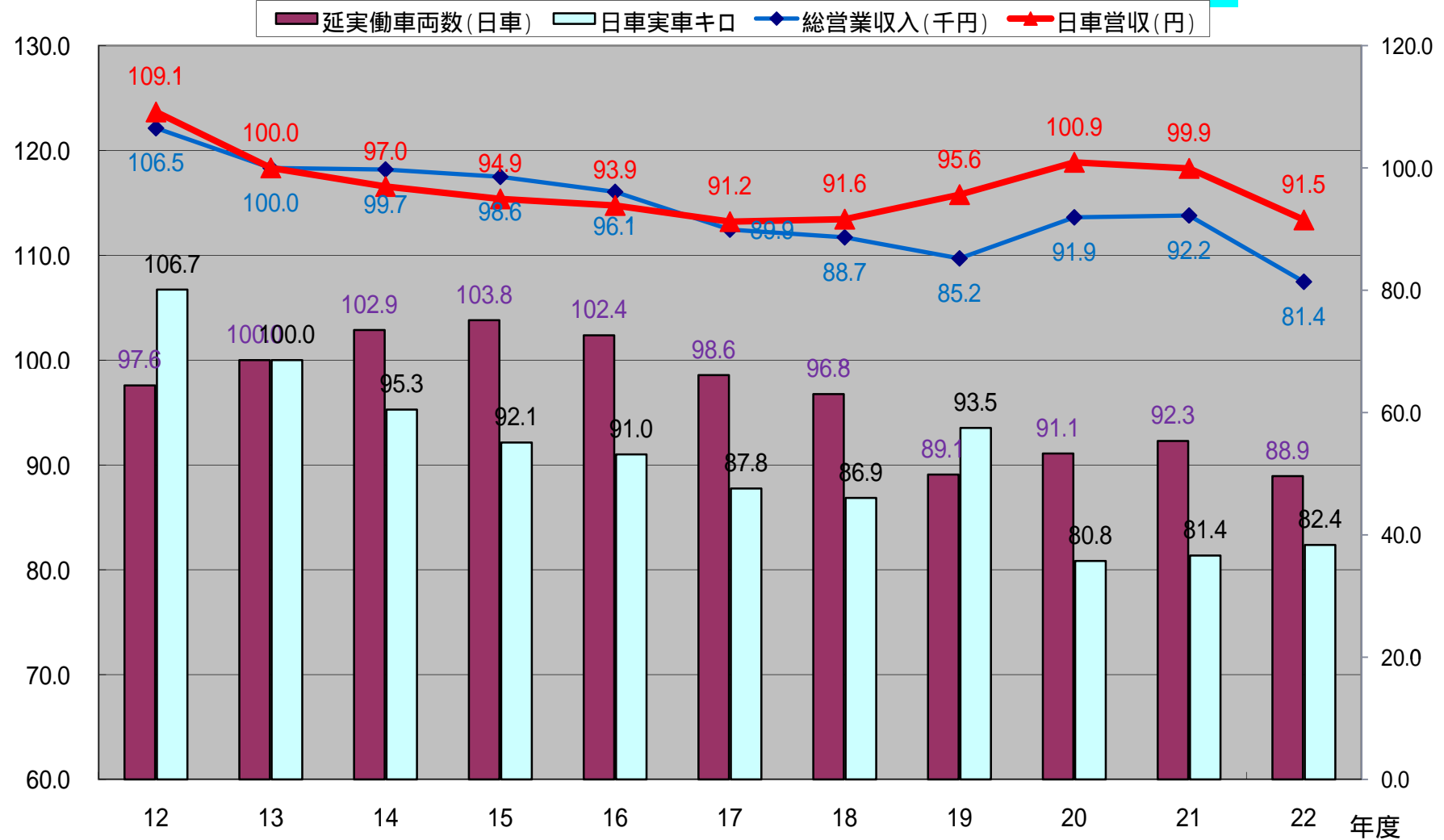
4 . 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移 (1)

鹿児島市のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13 = 100)



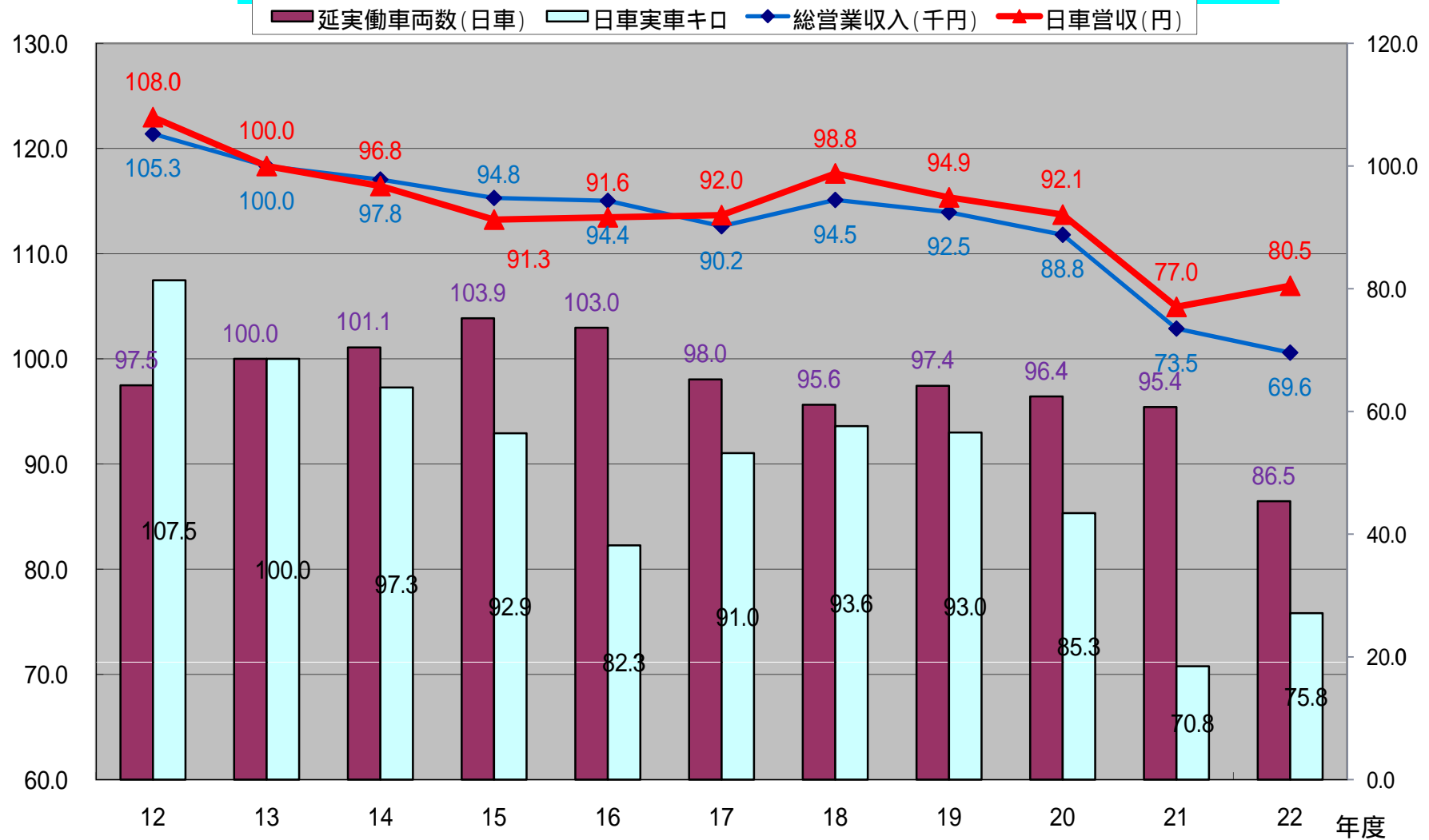
4 . 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移（2）

川薩交通圏のタクシー各種指標の推移（法人のみ、H13 = 100）



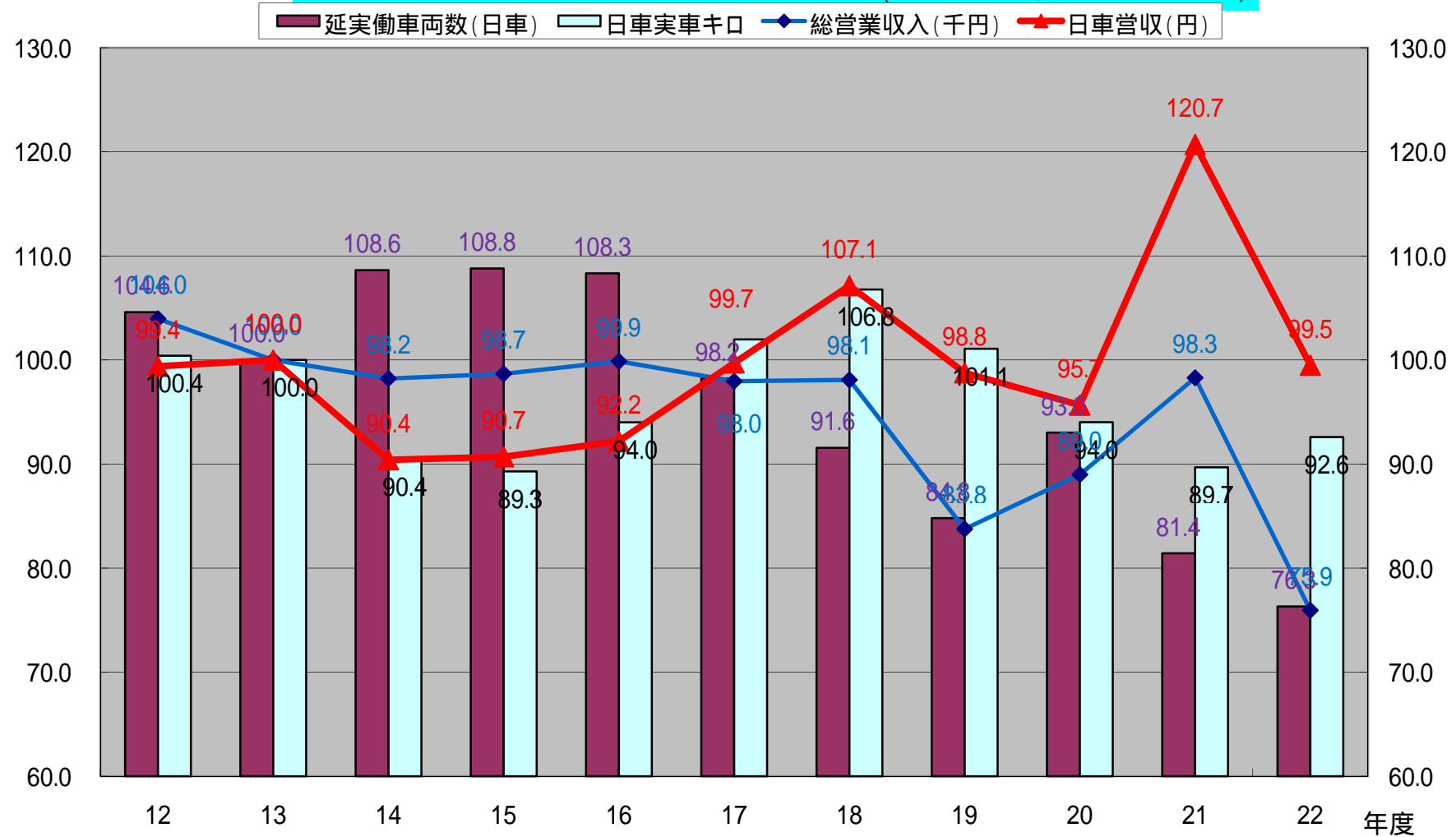
4 . 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移 (3)

鹿児島空港交通圏のタクシー各種指標の推移 (法人のみ、H13 = 100)



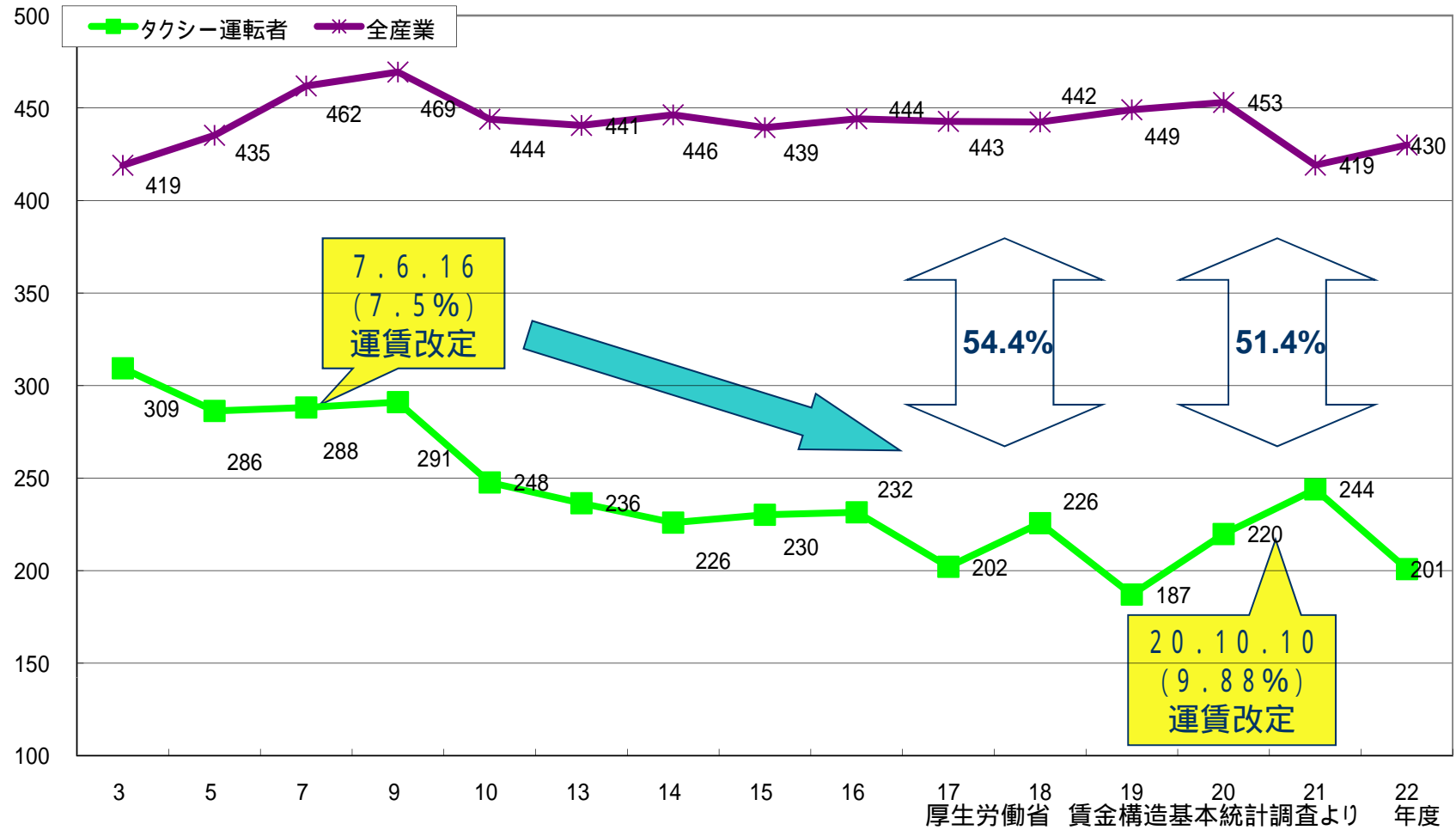
4 . 各特定地域における法人タクシーの輸送実績の推移 (4)

鹿屋交通圏のタクシー各種指標の推移(法人のみ、H13 = 100)

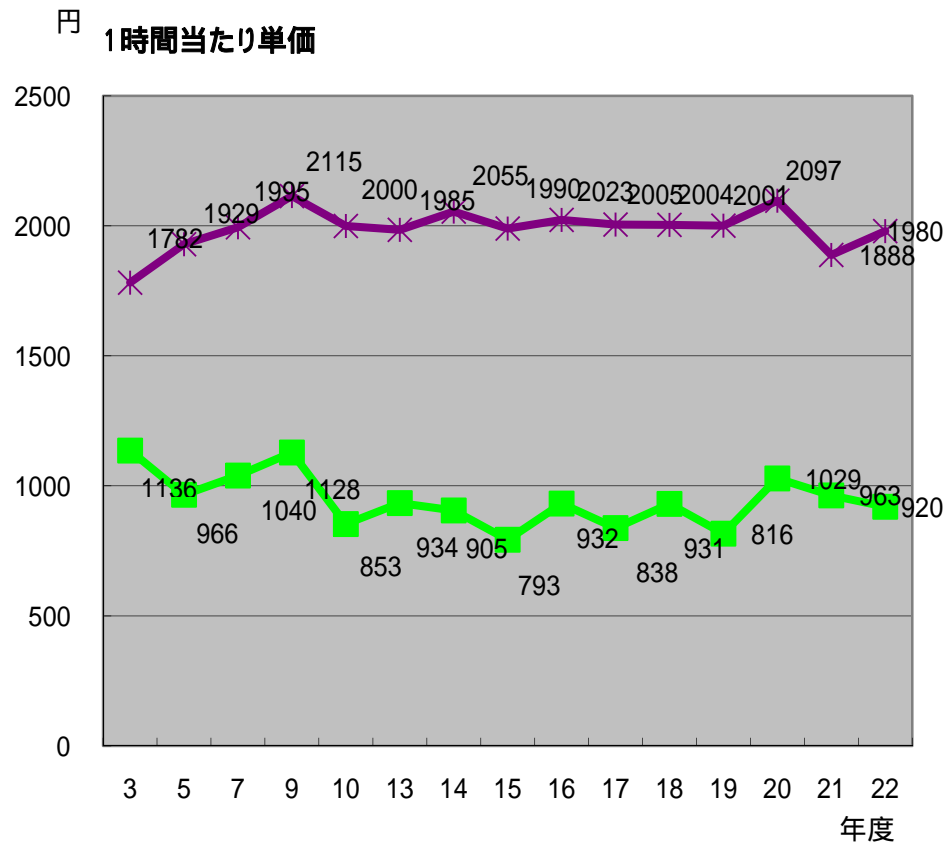


5 . 鹿児島県におけるタクシー運転者の労働環境（1）

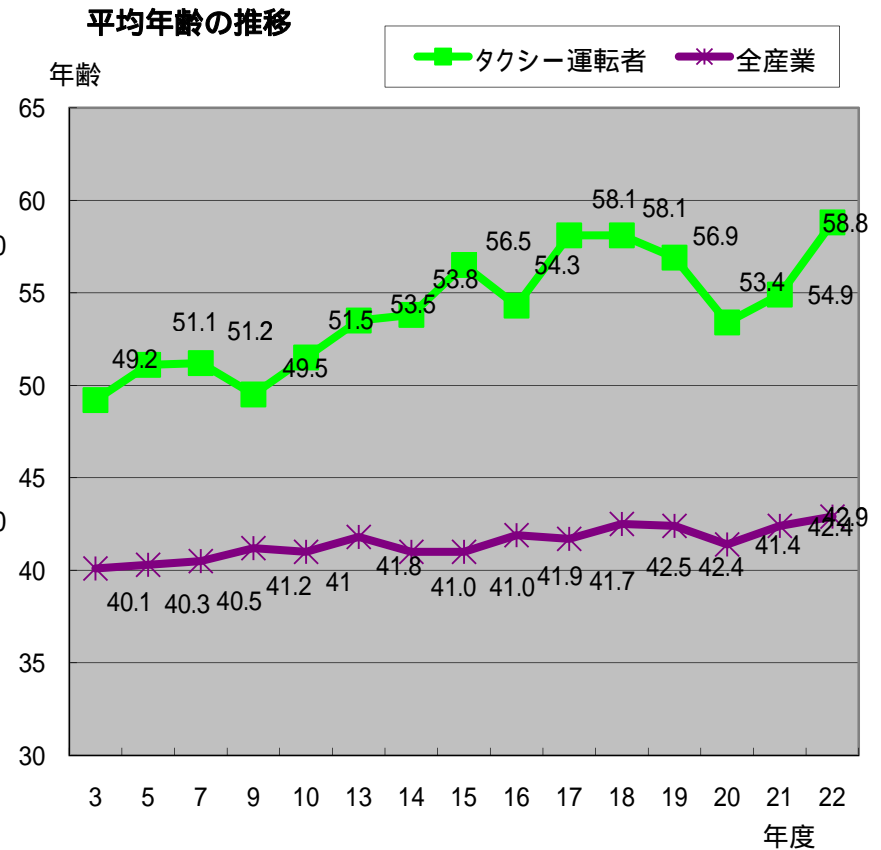
百万 年間推計賃金



5 . 鹿児島県におけるタクシー運転者の労働環境（2）



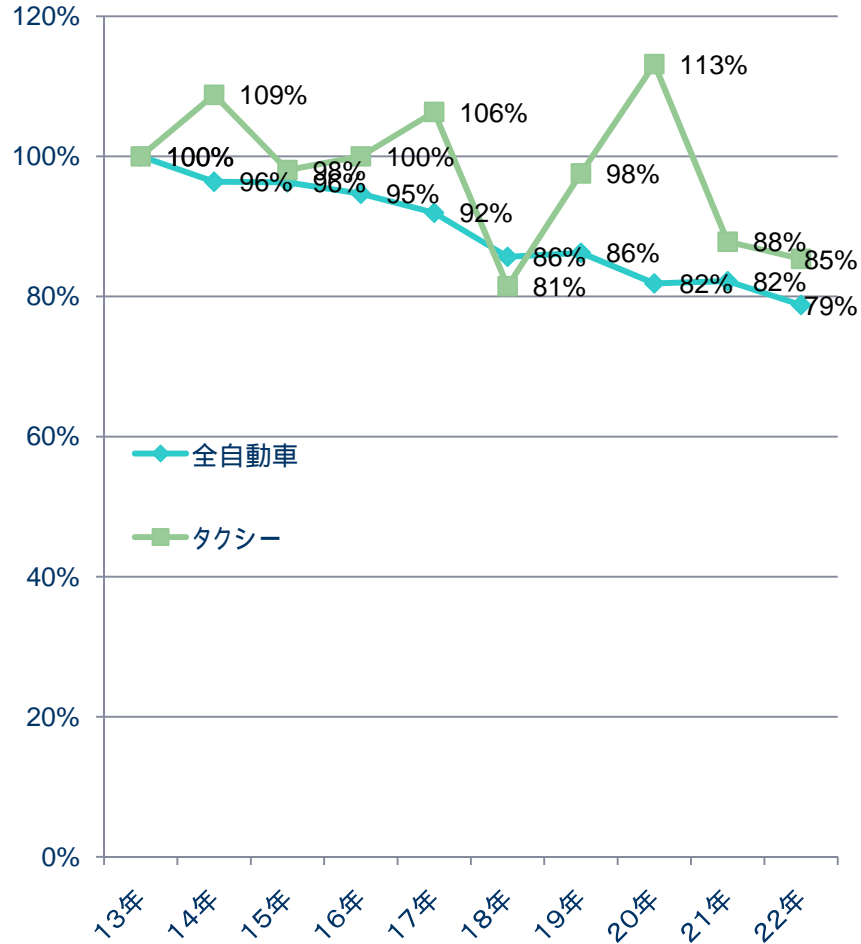
労働賃金が全産業よりも低水準となっている。



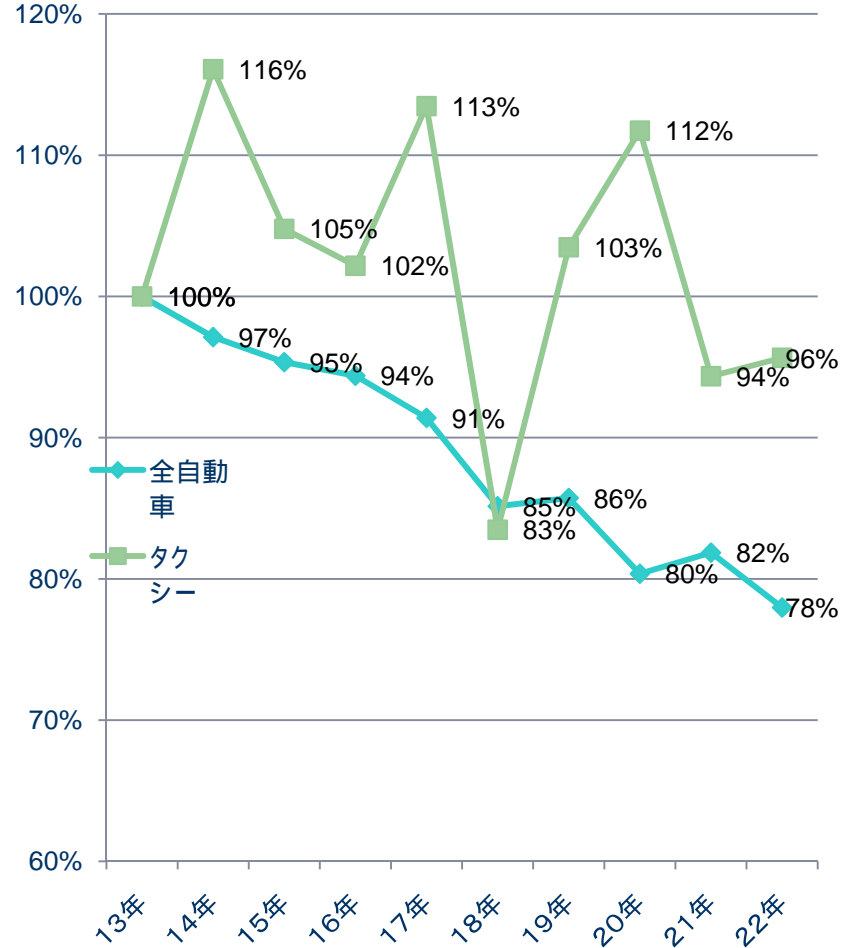
ドライバーの高齢化が見られる。

6. 鹿児島県における人身事故発生件数の推移 (H13-100)

人身事故件数



死傷者数



鹿児島県警察本部交通部交通企画課統計資料により

特定事業計画認定状況

H23.5.31現在

営業区域名	法人タクシー			個人タクシー		
	事業者数	認定		事業者数	認定	
		事業者数	うち事業再構築を定めた者		事業者数	認定事業者数
鹿児島市	41	33	108	5	393	384
川薩交通圏	13	9	14	2	-	-
鹿児島空港交通圏	17	14	36	2	-	-
鹿屋交通圏	7	4	5	2	-	-

H23.5.31現在

営業区域名	基準車両数①	現在車両数②	減休車②/①	申請された減・休車がすべて実施された場合の車両数③	通正と考えられる車両数	減休車③/①	事業再構築(減休車)実施後の車両数と通正車両数の乖離率
鹿児島市	2037	1918	5.8%	1913	6.1%	1350~1430	25%~29%
川薩交通圏	218	198	9.2%	196	10.1%	150~160	18%~23%
鹿児島空港交通圏	428	394	7.9%	392	8.4%	330~350	11%~16%
鹿屋交通圏	159	122	23.3%	118	25.8%	130~140	-18%~-10%

※上記は各申請を反映したもので、※福祉事業者は除く。

特定事業計画(事業再構築)の申請状況等について

資料3

	九州			
	鹿児島市	川薩交通圏	鹿児島交通圏	鹿児島市
交通圏内法人事業者数	7者	7者	17者	41者
特定事業計画申請事業者数	7者	7者	17者	41者
うち(共同)事業再構築を含むもの	4者	4者	14者	33者
協議会未参加事業者数	0者	0者	0者	1者
特定事業計画未提出事業者数	0者	0者	0者	0者
①基準車両数	218両	159両	428両	2,037両
②特定地域指定日現在車両数	213両	159両	430両	2,026両
③特定地域指定日以降の通過運送量による増車	1両	34両	0両	0両
④特定事業計画受付開始年月日	H22.8.6	H22.9.3	H22.8.23	H22.8.2
⑤事業再構築実施前の車両数	212両	125両	430両	2,026両
⑥事業再構築による減車・休車数	16両	7両	38両	113両
うち減車数	14両	5両	36両	108両
うち休車数	2両	2両	2両	5両
⑦事業再構築(減車・休車)実施後の車両数	196両	118両	392両	1,913両
⑧事業再構築による減車・休車実施済車両数	14両	3両	36両	108両
うち減車数	14両	3両	36両	106両
うち休車数	0両	0両	0両	2両
⑨本日現在の車両数	198両	122両	394両	1,918両
通正車両数(上)	160両	140両	350両	1,430両
通正車両数(下)	150両	130両	330両	1,350両

事業再構築実施後車両数が通正車両数(上)以下

事業再構築実施後車両数が通正車両数(上)の+20%以上

通正車両数(上)と基準車両数との乖離率

通正車両数(上)と減休車実施後車両数との乖離率

基準車両数からの減車率(計画完了後)

- 26.6%
- 11.9%
- 18.2%
- 18.4%
- -18.6%
- 10.7%
- 25.2%
- 10.1%
- 25.8%
- 8.4%
- 6.1%

鹿児島市タクシー特定地域協議会 地域計画(実施済み)

承認日:平成22年3月11日 公表日:平成22年3月26日

		実施主体			実施時期		合計 41社
		事業者	タク協	個人組	短期	中期	
① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり							
1	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○	○		25
2	サービス提供レベルに関する調査の実施・活用	○	○	○	○		20
3	サービス向上のための教育・研修の充実	○	○	○	○		34
4	各社における地理教育の徹底	○	○	○	○		29
5	短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	○	○	○	○		31
6	デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	○			○	○	13
7	GPS技術等を利用した車両滞留防止への取組み	○			○	○	10
8	モバイル配車サービスの導入	○			○	○	1
9	目的地登録サービスの導入	○			○	○	10
10	電子マネー、クレジットカード、IC、カード決済器の導入	○			○	○	6
11	早期予約の積極受注の推進	○			○	○	24
12	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布	○	○	○			18
13	便利タクシー(救援事業)導入促進	○			○	○	9
14	チャイルドシートの導入	○			○	○	6
15	ハイグレード車の導入	○			○	○	13
16	ジャンボタクシーの導入	○			○	○	17
17	ETCの導入	○			○	○	5
18	カーナビの導入	○			○	○	4
19	自社乗り場の設置・運営	○			○	○	19
20	福祉タクシーの運行	○			○	○	11
21	介護タクシーの運行	○			○	○	6
22	乗合タクシーの運行	○			○	○	0
23	子育て支援タクシーの運行	○			○	○	1
24	妊婦支援タクシーの運行	○			○	○	1
25	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○			○	○	6
26	マスターズ制度の充実及び参加の促進			○	○	○	0
27	事業者における自社WEBサイトの開設	○			○	○	12
② 事業経営の活性化、効率化							
28	勤務形態の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上	○			○	○	27
29	デジタルGPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車(再掲)	○			○	○	13
30	共同配車センターの設置	○			○	○	6
31	車両費用等の削減	○			○	○	28
32	部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮	○			○	○	14
③ タクシー運転者の労働条件の改善・向上							
33	賃金制度・乗務員負担制度の見直し	○			○	○	24
34	デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	○			○	○	5
35	勤務形態の見直しによる長時間労働の短縮	○			○	○	27
36	改善基準告示の遵守	○			○	○	30
37	若年労働者の積極的な雇用の促進	○			○	○	34
38	健康診断の充実	○			○	○	35
39	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○			○	○	29
40	女性が働きやすい職場環境の整備	○			○	○	22
41	防犯訓練の実施	○			○	○	21
42	防犯カメラの導入	○	○		○	○	2
43	防犯ボードの導入	○			○	○	40
44	洗濯機の導入	○			○	○	9
45	禁煙タクシーの徹底	○			○	○	41
④ 安全性の維持・向上							
46	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○			○	○	4
47	デジタルタコグラフの導入	○			○	○	2
48	ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	○			○	○	7
49	アルコールチェッカーの導入	○			○	○	41
50	運輸安全マネジメント講習の受講	○			○	○	19
51	安全運転講習会の受講	○			○	○	33
52	交通事故ゼロ運動等の実施	○			○	○	31
53	渋滞情報等プローブ情報の提供と活用による安全運行の推進	○			○	○	13
54	緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	○	○		○	○	25
⑤ 防災・防犯対策への貢献							
55	鹿児島市内における治安維持への協力	○	○	○	○		30
56	鹿児島市内における防災への協力	○	○	○	○		27
57	鹿児島市内における防犯への協力	○	○	○	○		33
58	子ども110番への協力	○	○	○	○		40
⑥ 環境問題、交通問題、都市問題の改善							
59	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○			○	○	9
60	アイドリングストップ車の導入	○			○	○	16
61	後付アイドリングストップ装置の導入	○			○	○	1
62	アイドリングストップ運動の推進	○	○	○	○		39
63	エコドライブの推進	○			○	○	17
64	主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○	○		28
65	タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の抑止策の構築と徹底	○	○	○	○		22
66	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○	○		25
67	渋滞情報等プローブ情報の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献	○			○	○	10
68	輸送障害時における代替輸送の連携強化	○	○		○	○	21
⑦ 観光立県実現に向けての取組み							
69	観光タクシーの運行	○			○	○	34
70	観光タクシー乗務員講習会の実施	○	○	○	○		29
71	外国語指差しシートの作成、携行と車体表示	○	○	○	○		0
72	接客サービス講習会の実施	○	○	○	○		35

実施主体:(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会 (個人組)個人タクシー組合

川薩交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画(実施済み)

承認日:平成22年3月11日 公表日:平成22年3月26日

特 定 事 業		実施主体		実施時期		合計 14社
		事業者	タク協	短期	中期	
① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり						
1	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○		4
2	サービス向上のための教育・研修の充実	○		○		8
3	各社における地理教育の徹底	○		○		5
4	短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	○	○	○		4
5	電子マネー、クレジットカード、IC、カード決済器の導入	○			○	1
6	早朝予約の積極受注の推進	○		○		5
7	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布	○	○	○		3
8	便利タクシー(救援事業)導入促進	○		○		3
9	チャイルドシートの導入	○		○		1
10	ハイグレード車の導入	○		○	○	4
11	ジャンボタクシーの導入	○		○	○	7
12	ETCの導入	○		○		1
13	カーナビの導入	○		○	○	2
14	自社乗り場の設置・運営	○		○	○	4
15	福祉タクシーの運行	○		○	○	2
16	介護タクシーの運行	○		○	○	1
17	乗合タクシーの運行	○		○	○	0
18	子育て支援タクシーの運行	○		○	○	0
19	妊婦支援タクシーの運行	○		○	○	0
20	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○		○		2
21	事業者における自社WEBサイトの開設	○		○	○	3
② 事業経営の活性化、効率化						
22	勤務形態の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上	○		○		5
23	車両費用等の削減	○		○		5
24	部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮	○		○		3
③ タクシー運転者の労働条件の改善・向上						
25	賞金制度・乗務員負担制度の見直し	○		○	○	3
26	デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	○		○	○	2
27	勤務形態の見直しによる長時間労働の短縮	○		○	○	4
28	若年労働者の積極的な雇用の促進	○		○	○	1
29	改善基準告示の遵守	○		○		6
30	健康診断の充実	○		○		6
31	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○		○	○	5
32	防犯訓練の実施	○		○		7
33	防犯カメラの導入	○		○	○	0
34	防犯ボードの導入	○		○		7
35	洗車機の導入	○		○	○	0
36	禁煙タクシーの徹底	○		○		7
④ 安全性の維持・向上						
37	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○		○	○	0
38	デジタルタコグラフの導入	○		○	○	0
39	ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	○		○	○	0
40	アルコールチェッカーの導入	○		○		6
41	運輸安全マネジメント講習の受講	○		○		3
42	安全運転講習会の受講	○		○		5
43	交通事故ゼロ運動等の実施	○		○		4
44	緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	○		○	○	3
⑤ 防災・防犯対策への貢献						
45	交通圏における防災への協力	○	○	○		3
46	交通圏における防犯への協力	○	○	○		5
47	こども110番タクシーへの協力	○	○	○		6
⑥ 環境問題、交通問題、都市問題の改善						
48	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○		○	○	6
49	アイドリングストップ車の導入	○		○	○	2
50	後付アイドリングストップ装置の導入	○		○		0
51	エコドライブの推進	○		○		6
52	アイドリングストップ運動の推進	○	○	○		14
53	主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○		2
54	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○		4
55	輸送障害時における代替輸送の連携強化	○		○		4
⑦ 観光立県実現に向けての取組み						
56	観光タクシーの運行	○		○		5
57	観光タクシー乗務員講習会の実施	○	○	○		4
58	外国語指差しシートの作成、携行と車体表示	○	○	○		1
59	接客サービス講習会の実施	○	○	○		8

実施主体:(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会

鹿児島空港交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画(実施済み)

承認日:平成22年3月11日 公表日:平成22年3月26日

特 定 事 業		実施主体		実施時期		合計 17社
		事業者	タク協	短期	中期	
① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり						
1	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○		8
2	サービス向上のための教育・研修の充実	○		○		16
3	各社における地理教育の徹底	○		○		10
4	短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	○	○	○		9
5	電子マネー、クレジットカード、IC、カード決済器の導入	○			○	2
6	早期予約の積極受注の推進	○		○		9
7	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布	○	○	○		4
8	便利タクシー(救援事業)導入促進	○		○		4
9	チャイルドシートの導入	○		○		1
10	ハイグレード車の導入	○		○	○	5
11	ジャンボタクシーの導入	○		○	○	7
12	ETCの導入	○			○	3
13	カーナビの導入	○		○	○	3
14	自社乗り場の設置・運営	○		○	○	7
15	福祉タクシーの運行	○		○	○	5
16	介護タクシーの運行	○		○	○	2
17	乗合タクシーの運行	○		○	○	1
18	子育て支援タクシーの運行	○		○	○	1
19	妊婦支援タクシーの運行	○		○	○	1
20	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○		○		2
21	事業者における自社WEBサイトの開設	○		○	○	3
② 事業経営の活性化、効率化						
22	勤務形態の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上	○		○		9
23	車両費用等の削減	○		○		10
24	部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮	○		○		7
③ タクシー運転者の労働条件の改善・向上						
25	賞金制度・乗務員負担制度の見直し	○		○	○	7
26	デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	○		○	○	1
27	勤務形態の見直しによる長時間労働の短縮	○		○	○	0
28	若年労働者の積極的な雇用の促進	○		○	○	1
29	改善基準告示の遵守	○		○		9
30	健康診断の充実	○		○		12
31	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○		○	○	11
32	防犯訓練の実施	○		○		7
33	防犯カメラの導入	○		○	○	0
34	防犯ボードの導入	○		○		15
35	洗車機の導入	○		○	○	2
36	禁煙タクシーの徹底	○		○		16
④ 安全性の維持・向上						
37	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○		○	○	1
38	デジタルタコグラフの導入	○		○	○	1
39	ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	○		○	○	3
40	アルコールチェッカーの導入	○		○		16
41	運輸安全マネジメント講習の受講	○		○		8
42	安全運転講習会の受講	○		○		15
43	交通事故ゼロ運動等の実施	○		○		11
44	緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	○		○	○	8
⑤ 防災・防犯対策への貢献						
45	交通圏における防災への協力	○	○	○		7
46	交通圏における防犯への協力	○	○	○		9
47	こども110番タクシーへの協力	○	○	○		15
⑥ 環境問題、交通問題、都市問題の改善						
48	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○		○	○	2
49	アイドリングストップ車の導入	○		○	○	4
50	後付アイドリングストップ装置の導入	○		○		0
51	エコドライブの推進	○		○		7
52	アイドリングストップ運動の推進	○	○	○		15
53	主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○		8
54	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○		9
55	輸送障害時における代替輸送の連携強化	○		○		7
⑦ 観光立県実現に向けての取組み						
56	観光タクシーの運行	○		○		8
57	観光タクシー乗務員講習会の実施	○	○	○		8
58	外国語指差しシートの作成、携行と車体表示	○	○	○		0
59	接客サービス講習会の実施	○	○	○		16

実施主体:(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会

鹿屋交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画(実施済み)

承認日:平成22年3月11日 公表日:平成22年3月26日

特 定 事 業		実施主体		実施時期		合計 7社
		事業者	タク協	短期	中期	
① タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり						
1	顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	○	○	○		2
2	サービス向上のための教育・研修の充実	○		○		5
3	各社における地理教育の徹底	○		○		5
4	短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	○	○	○		4
5	電子マネー、クレジットカード、IC、カード決済器の導入	○			○	1
6	早期予約の積極受注の推進	○		○		5
7	ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布	○	○			2
8	便利タクシー(救済事業)導入促進	○		○		3
9	チャイルドシートの導入	○		○		0
10	ハイグレード車の導入	○		○	○	1
11	ジャンボタクシーの導入	○		○	○	2
12	ETCの導入	○			○	1
13	カーナビの導入	○		○	○	1
14	自社乗り場の設置・運営	○		○	○	4
15	福祉タクシーの運行	○		○	○	3
16	介護タクシーの運行	○		○	○	2
17	乗合タクシーの運行	○		○	○	0
18	子育て支援タクシーの運行	○		○	○	1
19	妊婦支援タクシーの運行	○		○	○	2
20	ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	○		○	○	2
21	事業者における自社WEBサイトの開設	○		○	○	0
② 事業経営の活性化、効率化						
22	勤務形態の見直しなどによる効率性の向上とこれに伴う1両当たりの生産性の向上	○		○		5
23	車両費用等の削減	○		○		5
24	部品や燃料などの共同購入を推進することによる経費の圧縮	○		○		3
③ タクシー運転者の労働条件の改善・向上						
25	賞金制度・乗務員負担制度の見直し	○		○	○	2
26	デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮	○		○	○	2
27	勤務形態の見直しによる長時間労働の短縮	○		○	○	5
28	若年労働者の積極的な雇用の促進	○		○	○	1
29	改善基準告示の遵守	○		○		4
30	健康診断の充実	○		○		4
31	仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	○		○	○	5
32	防犯訓練の実施	○		○		5
33	防犯カメラの導入	○		○	○	0
34	防犯ボードの導入	○		○		5
35	洗濯機の導入	○		○	○	0
36	禁煙タクシーの徹底	○		○		7
④ 安全性の維持・向上						
37	映像記録型ドライブレコーダーの導入	○		○	○	1
38	デジタルタコグラフの導入	○		○	○	0
39	ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	○		○	○	4
40	アルコールチェッカーの導入	○		○		5
41	運輸安全マネジメント講習の受講	○		○		2
42	安全運転講習会の受講	○		○		6
43	交通事故ゼロ運動等の実施	○		○	○	0
44	緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	○		○	○	3
⑤ 防災・防犯対策への貢献						
45	交通圏における防災への協力	○	○	○		3
46	交通圏における防犯への協力	○	○	○		5
47	こども110番タクシーへの協力	○	○	○		7
⑥ 環境問題、交通問題、都市問題の改善						
48	ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	○		○	○	2
49	アイドリングストップ車の導入	○		○	○	3
50	後付アイドリングストップ装置の導入	○		○		0
51	エコドライブの推進	○		○		4
52	アイドリングストップ運動の推進	○	○	○	○	7
53	主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進	○	○	○		4
54	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	○	○	○		4
55	輸送障害時における代替輸送の連携強化	○		○		2
⑦ 観光立県実現に向けての取組み						
56	観光タクシーの運行	○		○		2
57	観光タクシー乗務員講習会の実施	○	○	○		2
58	外国語指差しシートの作成、携行と車体表示	○	○	○		1
59	接客サービス講習会の実施	○	○	○		5

実施主体:(事業者)タクシー事業者 (タク協)タクシー協会

特定事業計画(事業再構築)の状況(各局比較表)

運輸局等	事業者数	申請者数	申請率	基準車両数 ①	事業再構築 実施前の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実 施後の車両数 ④ ※②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況		
						減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)/①	
北海道運輸局	148	147	99.3%	9,140	8,842	627	17	644	8,198	942	10.3%	
東北運輸局	307	303	98.7%	10,376	9,966	522	185	707	9,259	1,117	10.8%	
関東運輸局	1,393	1,386	99.5%	67,886	64,352	2,582	2,942	5,524	58,828	9,058	13.3%	
北陸信越運輸局	198	176	88.9%	6,762	6,238	193	131	324	5,914	848	12.5%	
中部運輸局	429	420	97.9%	19,343	18,794	864	606	1,470	17,324	2,019	10.4%	
近畿運輸局	636	592	93.1%	36,531	35,476	2,049	1,589	3,638	31,838	4,693	12.8%	
中国運輸局	444	368	82.9%	12,031	11,937	311	174	485	11,452	579	4.8%	
四国運輸局	264	206	78.0%	4,623	4,497	33	2	35	4,462	161	3.5%	
沖縄総合事務局	108	108	100.0%	3,616	3,293	63	82	145	3,148	468	12.9%	
九州運輸局	567	562	99.1%	21,715	21,016	1,146	258	1,404	19,612	2,103	9.7%	
福岡	福岡交通圏	106	103	97.2%	5,029	5,203	392	37	429	4,774	255	5.1%
	北九州交通圏	83	81	97.6%	3,270	3,114	144	27	171	2,943	327	10.0%
	久留米市	29	29	100.0%	712	666	29	0	29	637	75	10.5%
	大牟田市	10	10	100.0%	258	214	2	0	2	212	46	17.8%
	筑豊交通圏	21	21	100.0%	517	512	57	0	57	455	62	12.0%
佐賀	佐賀市	19	19	100.0%	514	488	12	7	19	469	45	8.8%
	唐津市	8	8	100.0%	234	223	16	3	19	204	30	12.8%
長崎	長崎交通圏	38	38	100.0%	1,525	1,409	70	0	70	1,339	186	12.2%
	佐世保市	24	24	100.0%	649	596	18	0	18	578	71	10.9%
	諫早市	9	9	100.0%	196	184	9	0	9	175	21	10.7%
熊本	熊本交通圏	68	68	100.0%	2,386	2,177	90	144	234	1,943	443	18.6%
	八代交通圏	13	13	100.0%	348	314	10	16	26	288	60	17.2%
大分	大分市	24	24	100.0%	962	959	73	0	73	886	76	7.9%
	別府市	8	8	100.0%	480	449	23	0	23	426	54	11.3%
宮崎	宮崎交通圏	14	14	100.0%	1,139	1,099	20	13	33	1,066	73	6.4%
	都城交通圏	10	10	100.0%	353	325	8	0	8	317	36	10.2%
	延岡市	5	5	100.0%	301	291	10	0	10	281	20	6.6%
鹿児島	鹿児島市	41	41	100.0%	2,037	2,026	108	5	113	1,913	124	6.1%
	鹿児島空港交通圏	17	17	100.0%	428	430	36	2	38	392	36	8.4%
	川薩交通圏	13	13	100.0%	218	212	14	2	16	196	22	10.1%
	鹿屋交通圏	7	7	100.0%	159	125	5	2	7	118	41	25.8%
全国計	4,494	4,268	95.0%	192,023	184,411	8,390	5,986	14,376	170,035	21,988	11.5%	

(注)他局データは平成23年5月26日現在、当局データは平成23年6月13日現在の数値を示す。

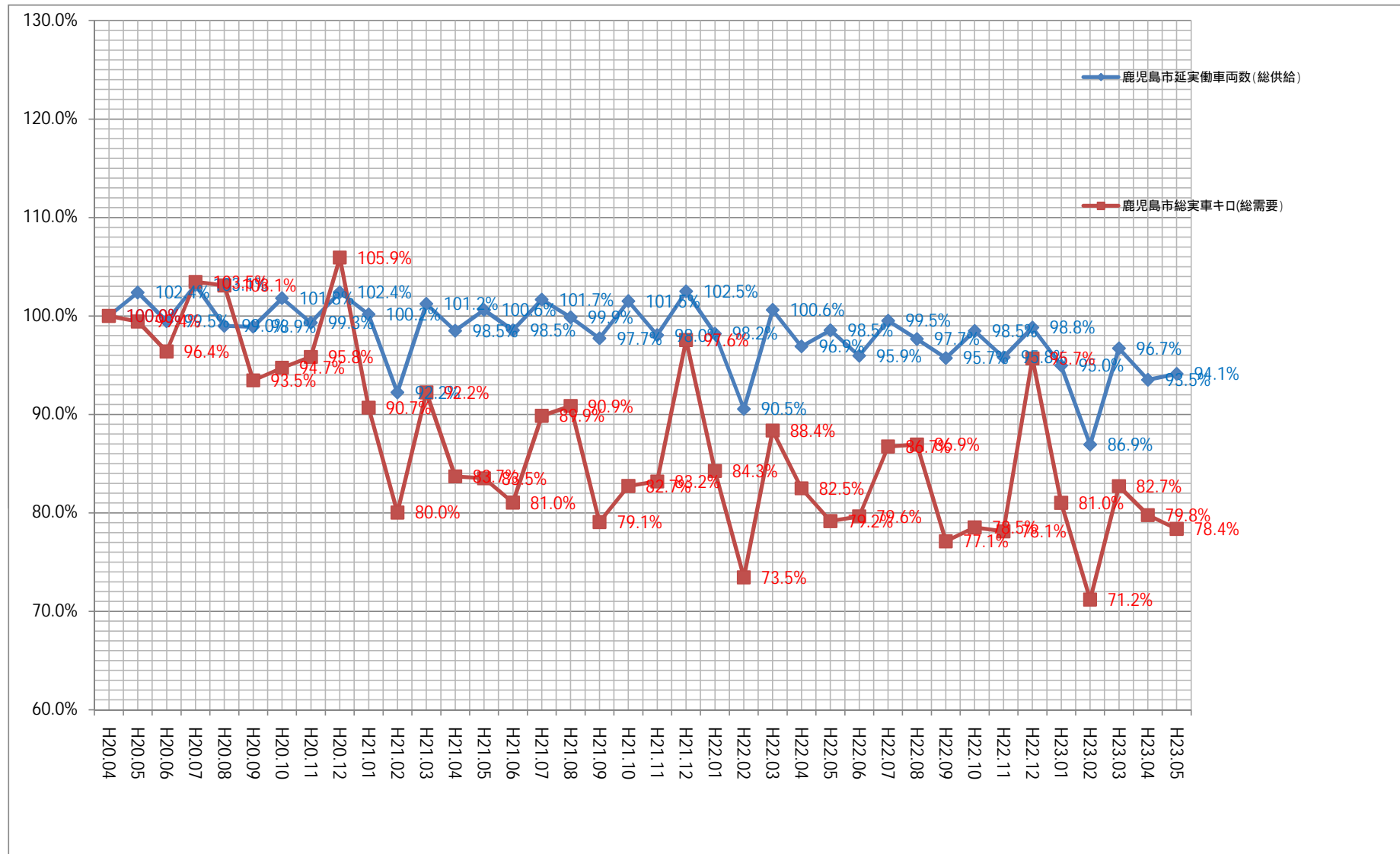
特定事業計画(事業再構築)の状況(全国主要都市比較表)

特定地域(交通圏)名	事業者数	申請者数	申請率	基準車両数 ①	事業再構築 実施前の 車両数 ②	事業再構築削減数 ③			事業再構築実 施後の車両数 ④ ※②-③	事業再構築実施後の 供給力削減状況	
						減車数	休車数	合計		削減数 ①-④	削減率 (①-④)/①
札幌交通圏	64	63	98.4%	5,349	5,278	395	16	411	4,867	482	9.0%
仙台市	57	57	100.0%	3,038	2,877	204	46	250	2,627	411	13.5%
東京特別区・武三交通圏	351	351	100.0%	33,943	32,022	1,592	2,542	4,134	27,888	6,055	17.8%
京浜交通圏	118	118	100.0%	7,629	7,323	273	139	412	6,911	718	9.4%
神奈川県中央交通圏	55	55	100.0%	2,509	2,336	41	52	93	2,243	266	10.6%
千葉交通圏	46	46	100.0%	1,532	1,407	47	1	48	1,359	173	11.3%
埼玉県南中央交通圏	73	69	94.5%	2,782	2,699	38	5	43	2,656	126	4.5%
新潟交通圏	27	27	100.0%	1,347	1,150	59	5	64	1,086	261	19.4%
名古屋交通圏	92	91	98.9%	6,908	6,799	389	367	756	6,043	865	12.5%
静岡交通圏	32	32	100.0%	1,401	1,337	39	3	42	1,295	106	7.6%
大阪市域交通圏	194	190	97.9%	16,346	15,322	988	915	1,903	13,419	2,927	17.9%
京都市域交通圏	65	60	92.3%	6,818	6,808	275	231	506	6,302	516	7.6%
神戸市域交通圏	112	111	99.1%	6,176	6,093	394	221	615	5,478	698	11.3%
広島交通圏	93	82	88.2%	3,483	3,456	110	106	216	3,240	243	7.0%
福岡交通圏	106	103	97.2%	5,029	5,203	392	37	429	4,774	255	5.1%
北九州交通圏	83	81	97.6%	3,270	3,114	144	27	171	2,943	327	10.0%

(注)他局データは平成23年5月26日現在、当局データは平成23年6月13日現在の数値を示す。

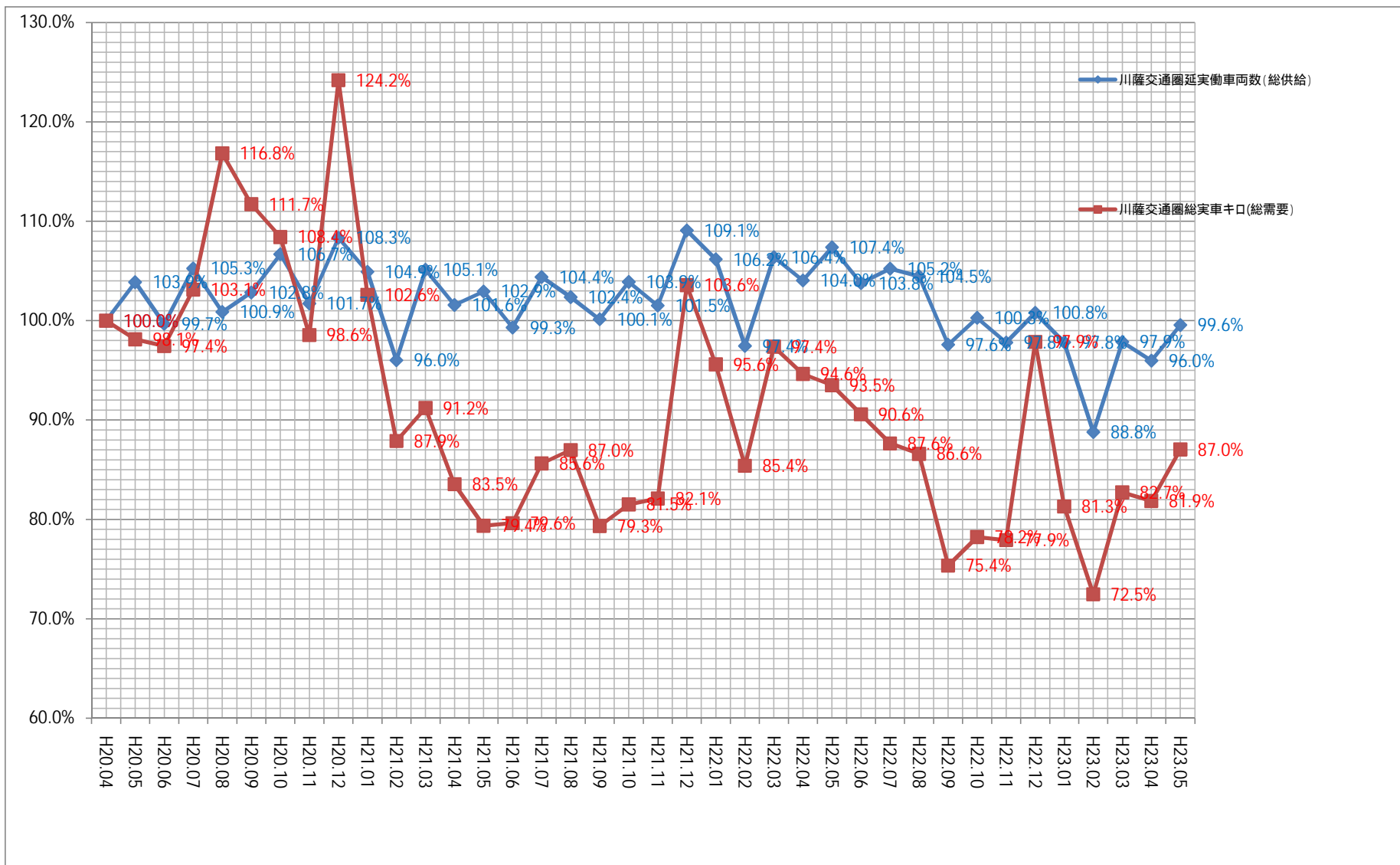
鹿児島市延実働車両数(総供給)・総実車キ口(総需要)

資料 4



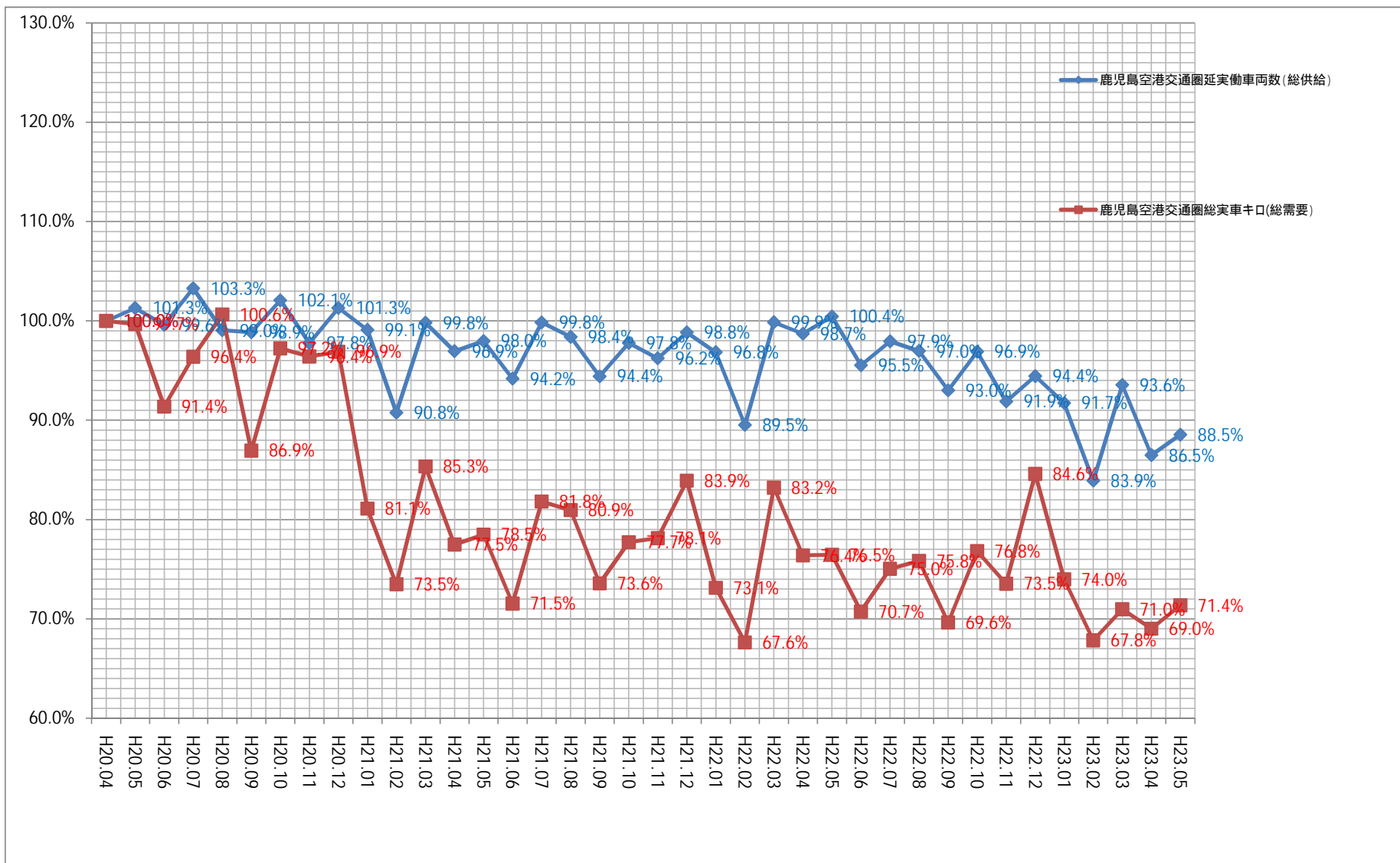
H20.4を100.0%として算出

川薩交通圏延実働車両数(総供給)・総実車口(総需要)



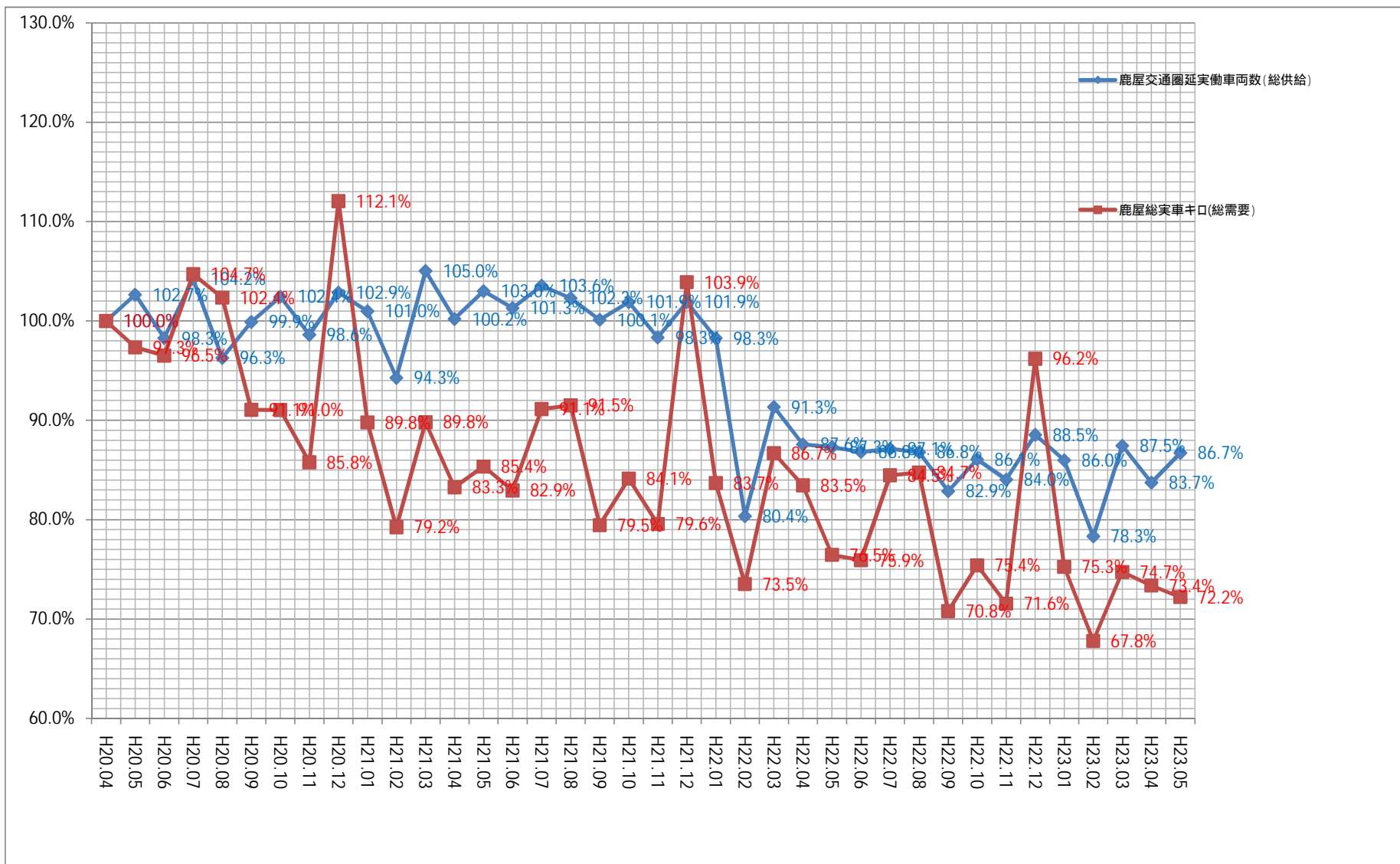
H20.4を100.0%として算出

鹿児島空港交通圏延実働車両数(総供給)・総実車キロ(総需要)



H20.4を100.0%として算出

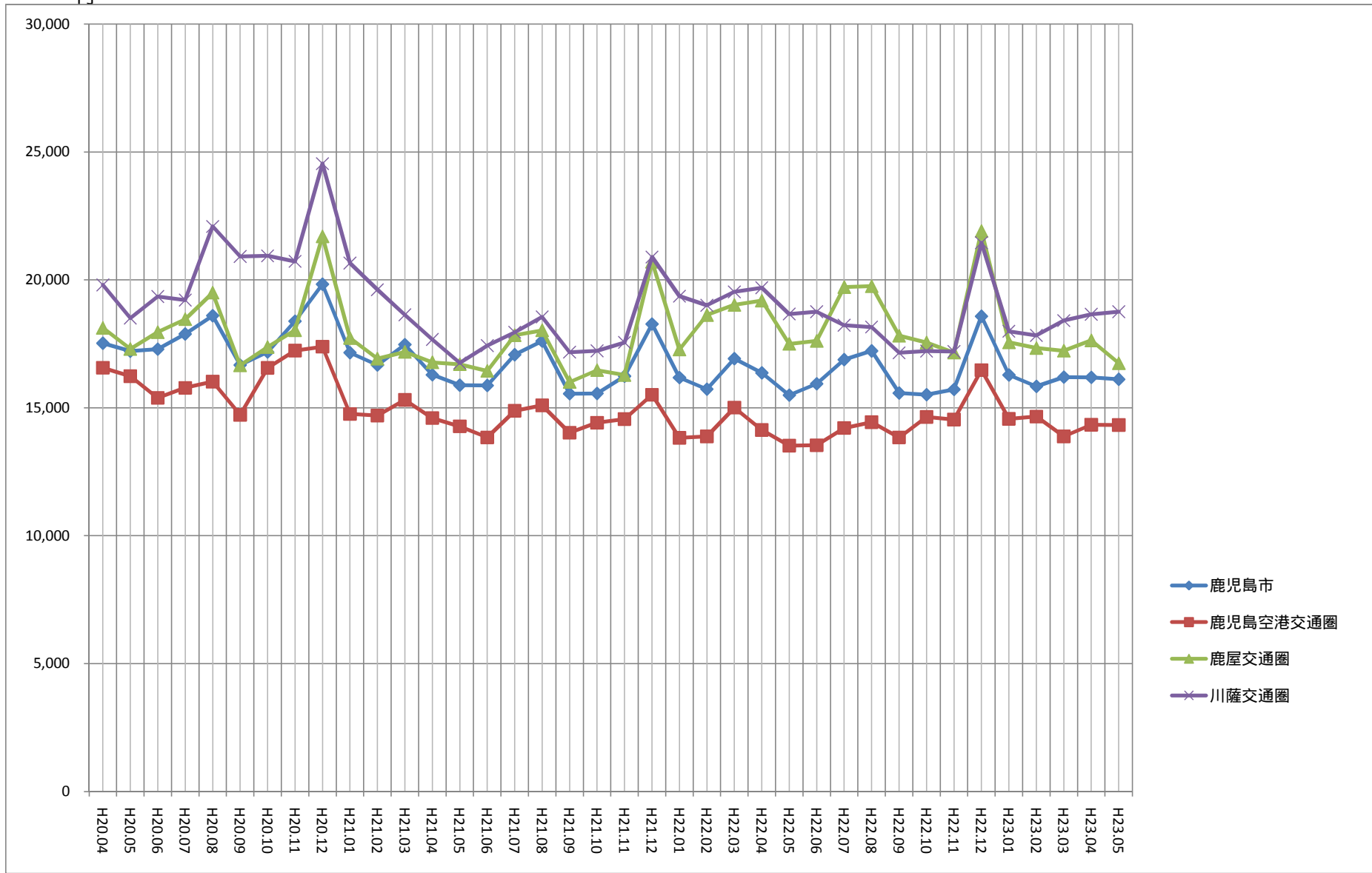
鹿屋交通圏延実働車両数(総供給)・総実車口(総需要)



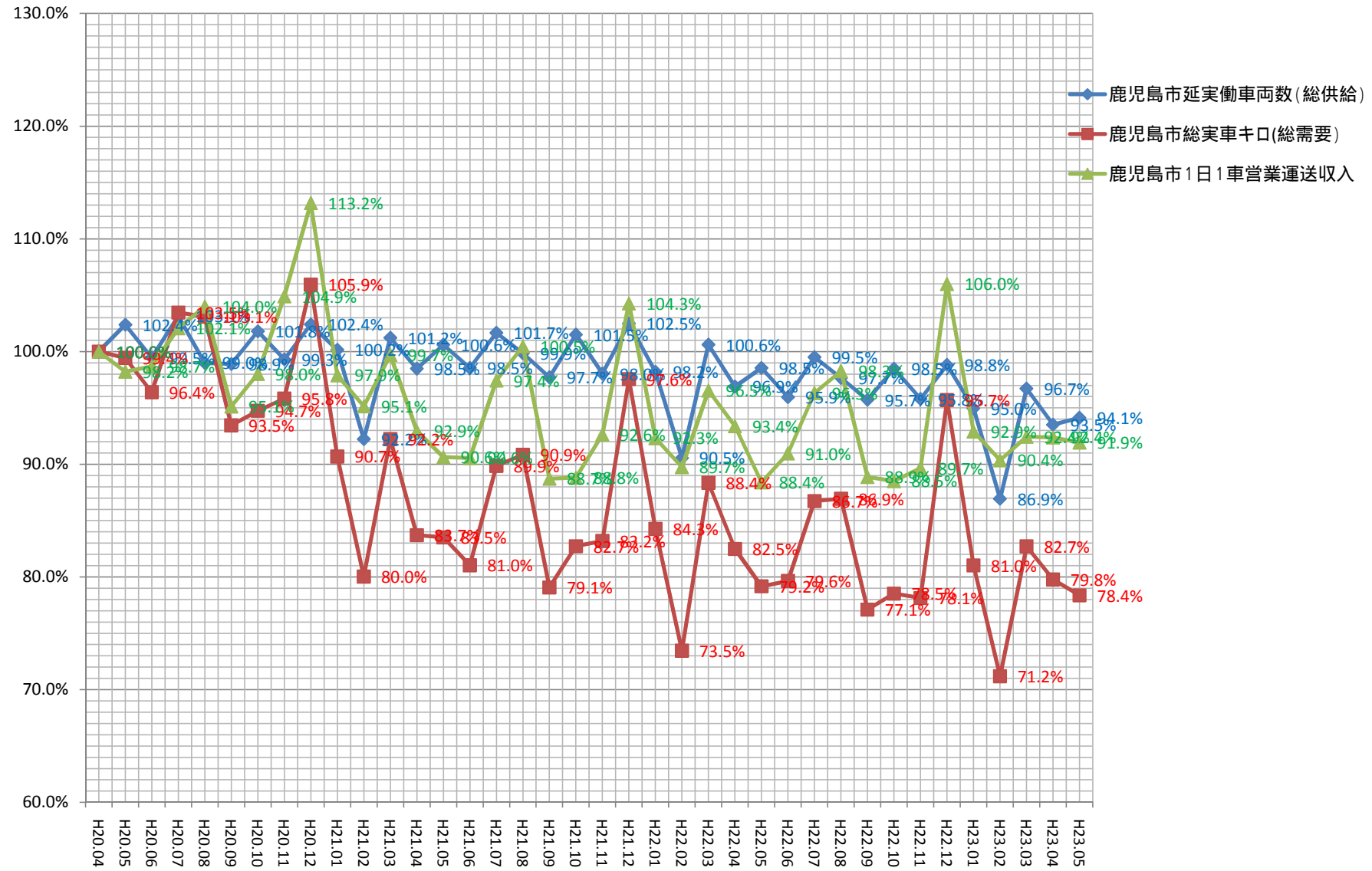
H20.4を100.0%として算出

4交通圏実働車1日1車営業運送収入比較

円

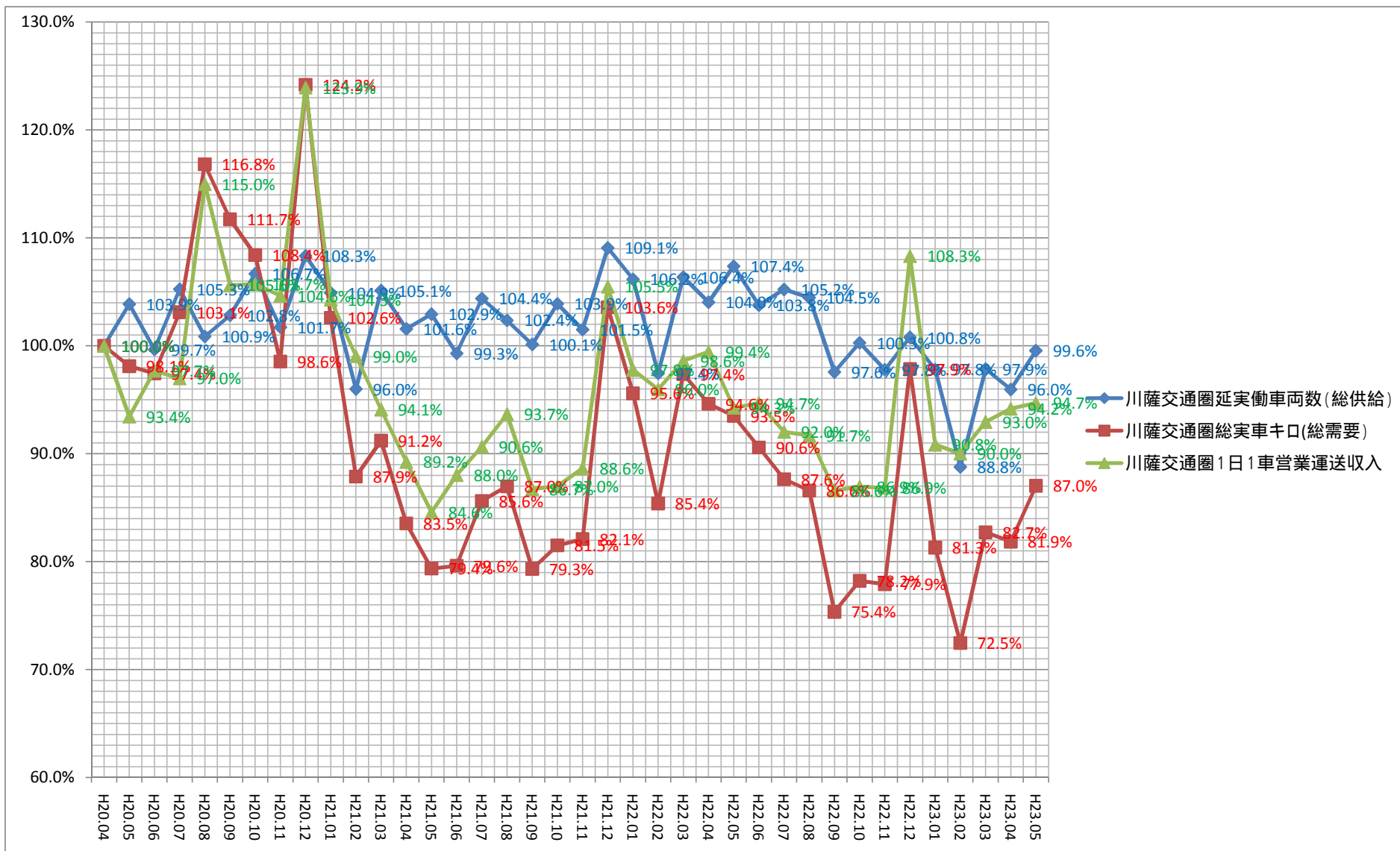


鹿児島市延実働車両数(総供給)・総実車キ口(総需要)・1日1車営業運送収入



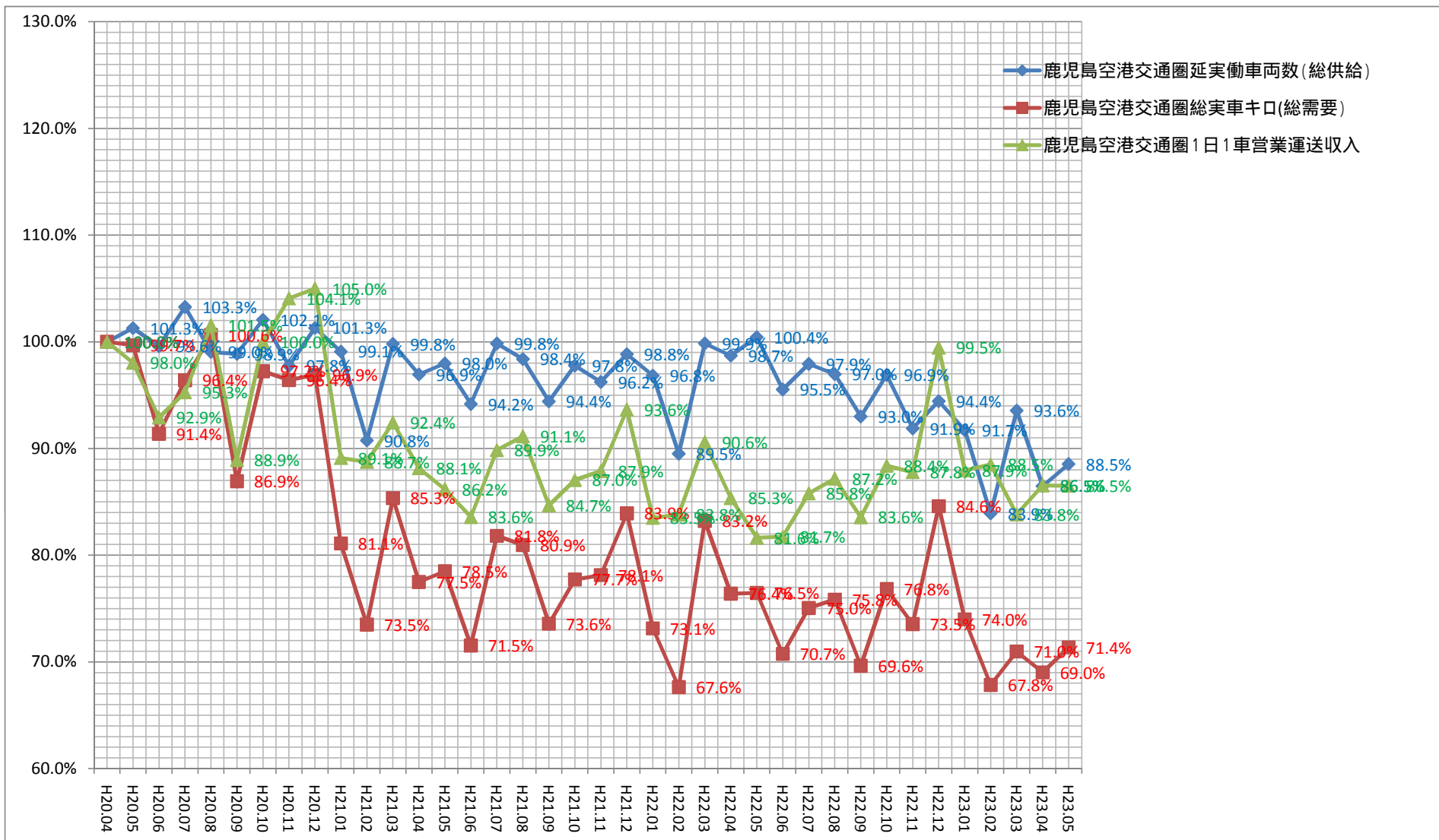
H20.4を100.0%として算出

川薩交通圏延実働車両数(総供給)・総実車キロ(総需要)・1日1車営業運送収入



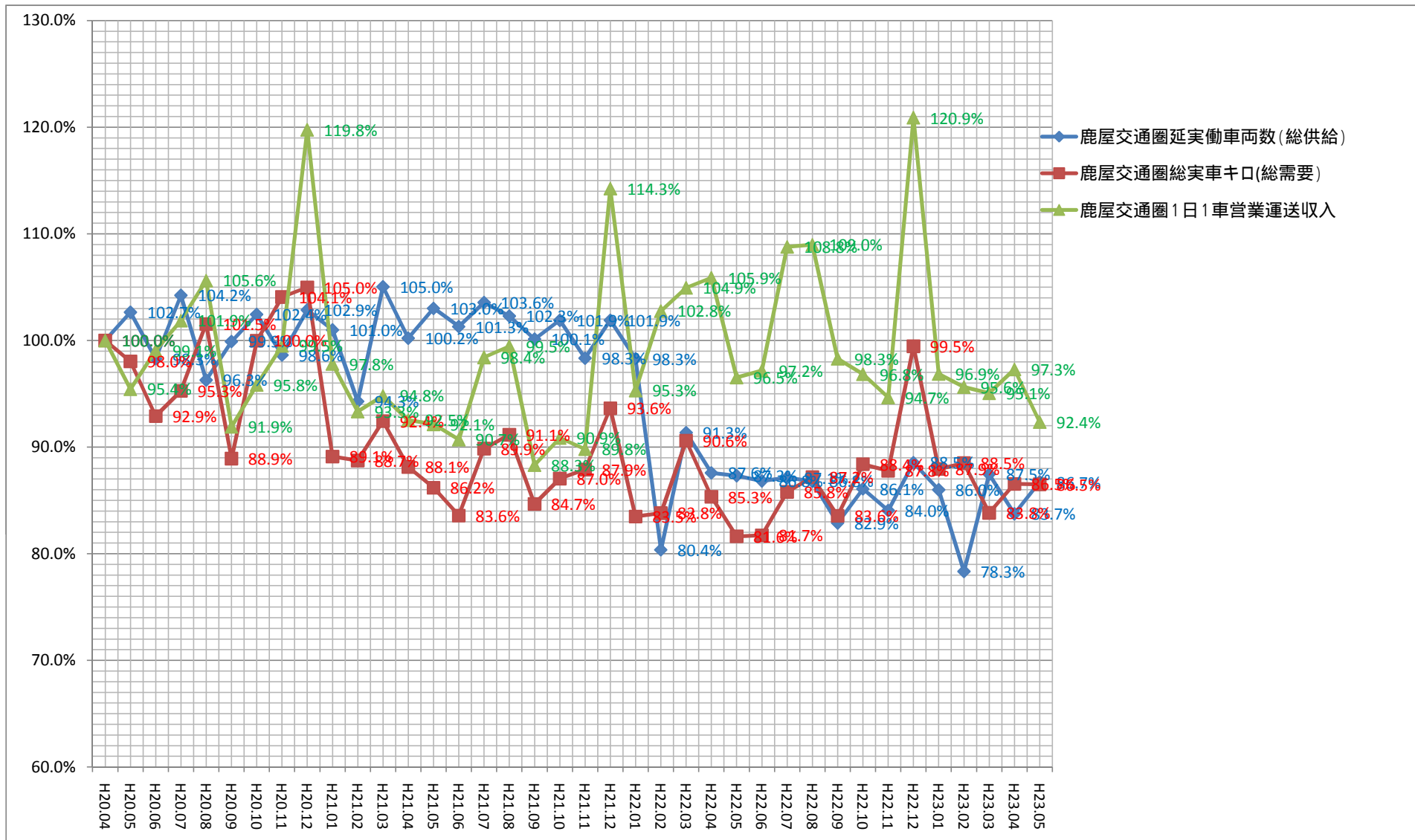
H20.4を100.0%として算出

鹿児島空港交通圏延実働車両数(総供給)・総実車口(総需要)・1日1車営業運送収入



H20.4を100.0%として算出

鹿児島交通圏延実働車両数(総供給)・総実車口(総需要)・1日1車営業運送収入



H20.4を100.0%として算出