

長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会（仮称）設置要綱（案）

制定 平成 21 年 月 日

（目的）

第 1 条 長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会（仮称）（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、長崎交通圏における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、タクシー事業者の事業用自動車をいう。
- 3 この要綱において「タクシー運転者」とは、タクシー車両の運転者をいう。
- 4 この要綱において「タクシー協会等」とは、タクシー事業者の組織する団体をいう。
- 5 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー運転者の組織する団体をいう。
- 6 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) 特定地域の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

その他協議会が必要と認める協議事項

（協議会の構成員）

第4条 協議会の構成員は、別紙協議会委員名簿のとおりとし、その任期は平成24年9月30日までとする。

(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、協議会を代表し、協議の場を総括する。

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 事務局は、長崎運輸支局輸送部門及び長崎県タクシー協会並びに長崎市タクシー協会に置く。

6 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) 役員の選出を議決する場合

法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成員の種別ごとに1個の議決権とし、議決権の過半数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。

九州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。

設置要項の変更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。

設置要項の変更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) 地域計画の作成を議決する場合

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

(2)の 及び から を満たしていること。

地域計画の作成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てい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

次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

会長が合意していること。

会長以外の構成員の過半数が合意していること。

- 7 協議会は、**地域計画作成後も定期的**に開催することとする。
- 8 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。
- 9 協議会は原則として公開とする。

(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。

協議会発足後 記載

会長に事故がある場合の職務代理者として指名する者（協議会要綱 第5条第4項）
協会会長



第1回 長崎交通圏

タクシー適正化・活性化協議会

平成21年12月21日

10:00～

長崎タクシー会館

「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

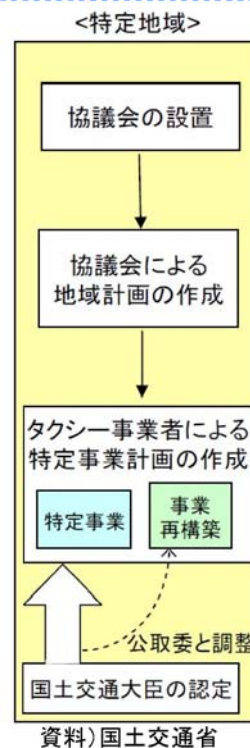
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

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

特定地域の指定について

特定地域とは・・・

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ない地域を国土交通大臣が指定(指定期間 3年)

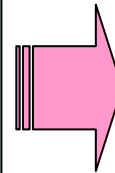
指定基準

1. 人口10万人以上の都市を含む営業区域 下記の①から③のいずれかに該当

- ①日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較)
- ②事故件数が毎年度増加(過去5年)
- ③法令違反件数が毎年度増加
(過去5年)

2. 地方公共団体の長から指定要請があった 人口5万人以上の都市を含む営業区域

- 下記の①から③のいずれかに該当
- ①日車実車キロ又は日車營收が減少
(H13年度との比較で10%以上)
 - ②及び③については、1. と同じ



特定地域の指定 (平成21年10月1日告示)

・全国141営業区域を指定
(全643営業区域中)

・長崎県内3地区指定

長崎交通圏

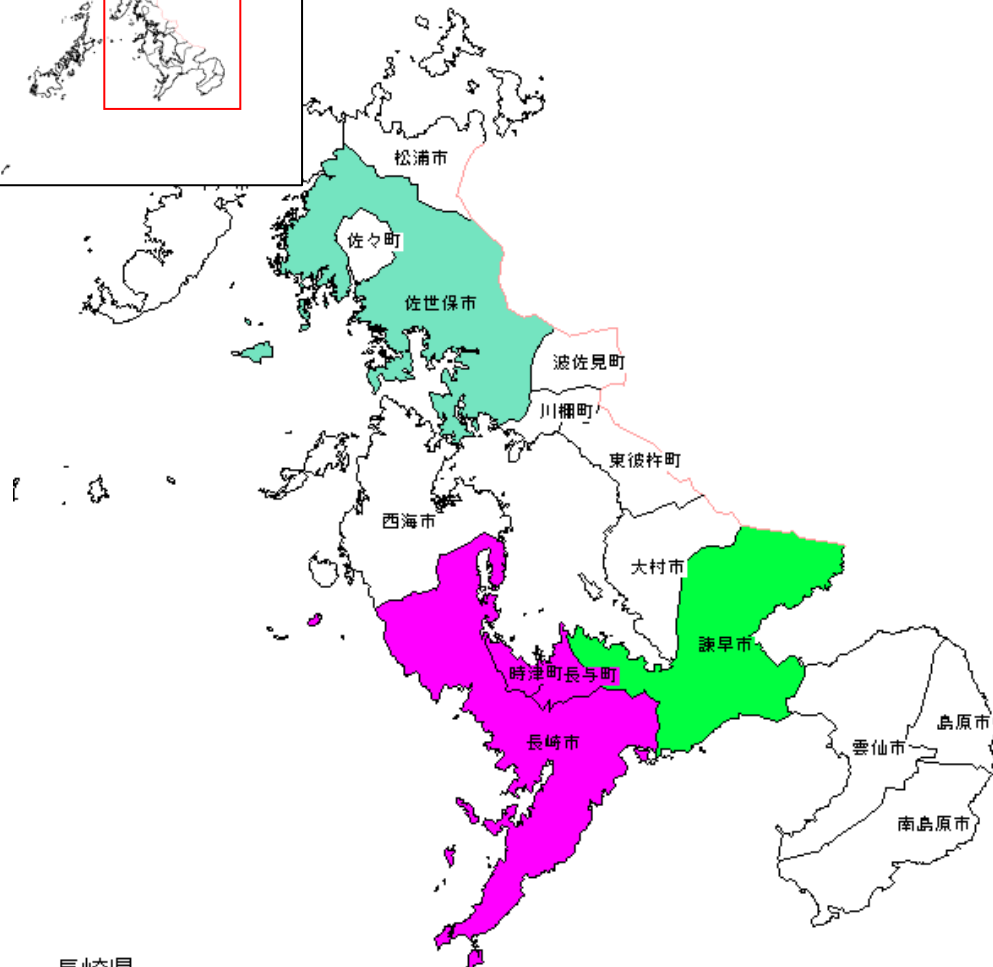
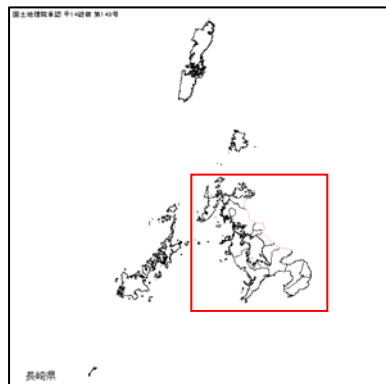
佐世保市

諫早市

特定地域では・・・

国は新たな需要がない限り新規参入及び増車を認めないほか、監査に伴う過重処分など監督上必要な措置を行う

県内特定地域のタクシー事業者数・タクシー台数



長崎県

	長崎交通圏			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H21.3末	39	1494	427	1921
H14.3末	35	1499	315	1814

	佐世保市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H21.3末	22	630	124	754
H14.3末	19	632	143	775

	諫早市			
	法人タクシー		個人	合計
	事業者数	車両数		
H21.3末	9	197	-	197
H14.3末	6	171	-	171

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、協議事項に係る関係行政機関(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。

長崎交通圏の タクシー業界の状況

I .タクシー事業の制度

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（営業区域ごとの許可）

- ・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、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）

○著しく供給過剰となった場合の緊急調整措置（新規参入、増車を停止）

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

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。

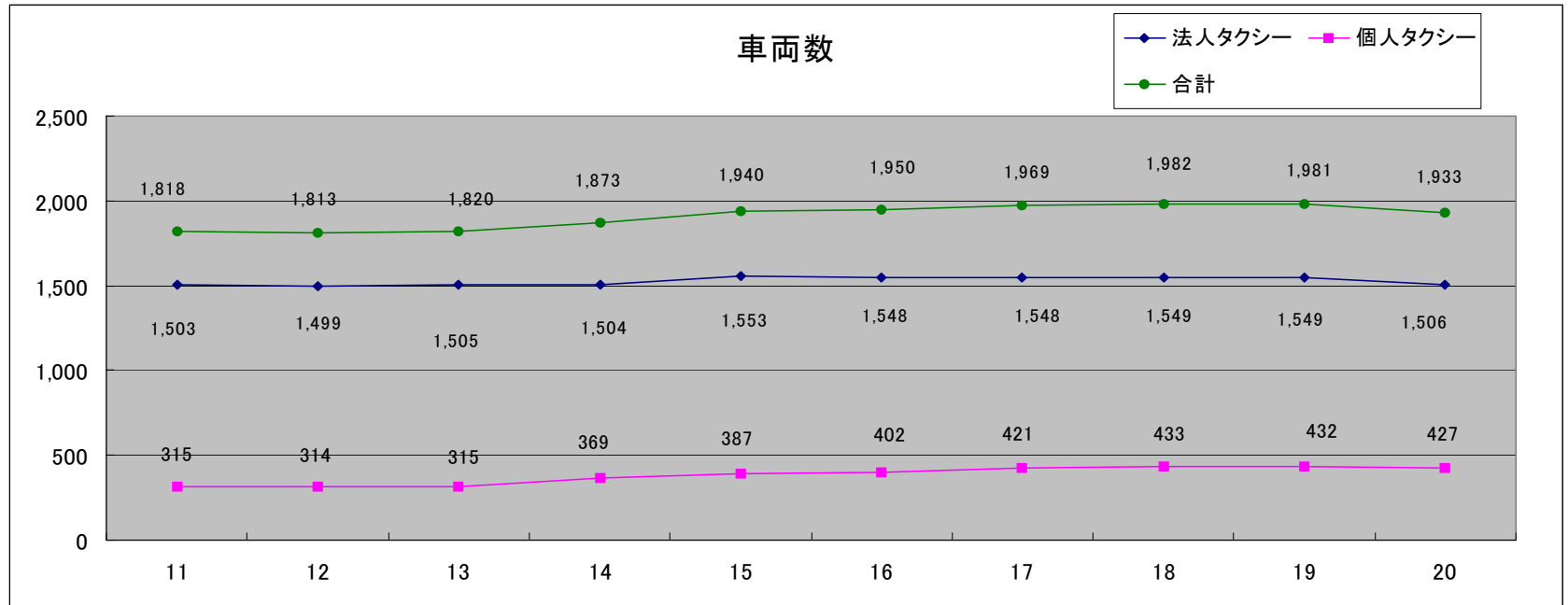
タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

東京地区・大阪地区他の一定地域（指定地域）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。

Ⅱ. タクシー事業をとりまく状況

1. 長崎交通圏内のタクシー事業の概要

【タクシー車両の推移(長崎交通圏)】

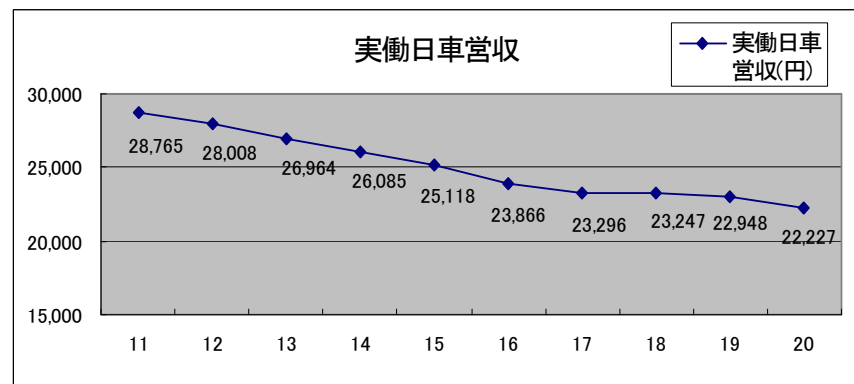
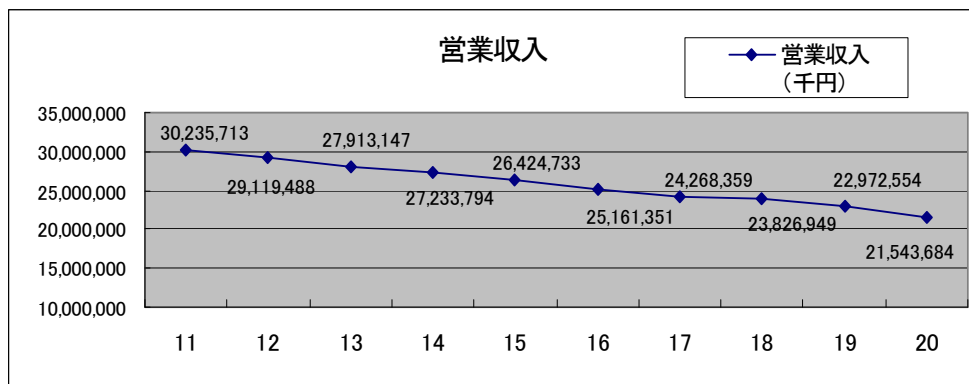
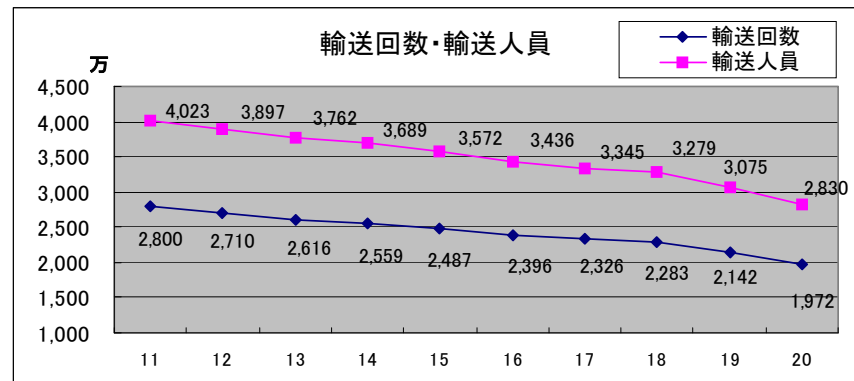
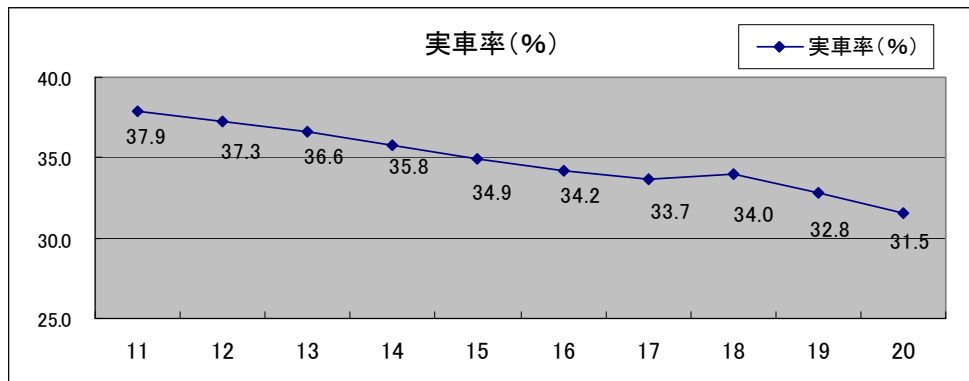


年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
法人タクシー	1,503	1,499	1,505	1,504	1,553	1,548	1,548	1,549	1,549	1,506
(構成比)	82.7%	82.7%	82.7%	80.3%	80.1%	79.4%	78.6%	78.2%	78.2%	77.9%
個人タクシー	315	314	315	369	387	402	421	433	432	427
(構成比)	17.3%	17.3%	17.3%	19.7%	20.0%	20.6%	21.4%	21.8%	21.8%	22.1%
合計	1,818	1,813	1,820	1,873	1,940	1,950	1,969	1,982	1,981	1,933

※ 車両数は長崎県タクシー協会加入社の台数
 ※ 福祉車両は含まれていない

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

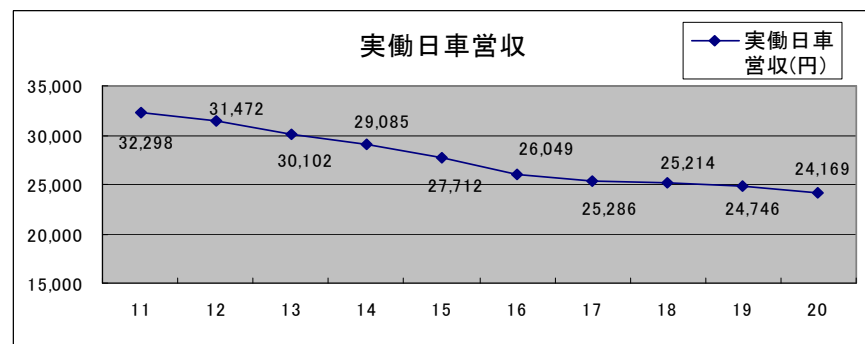
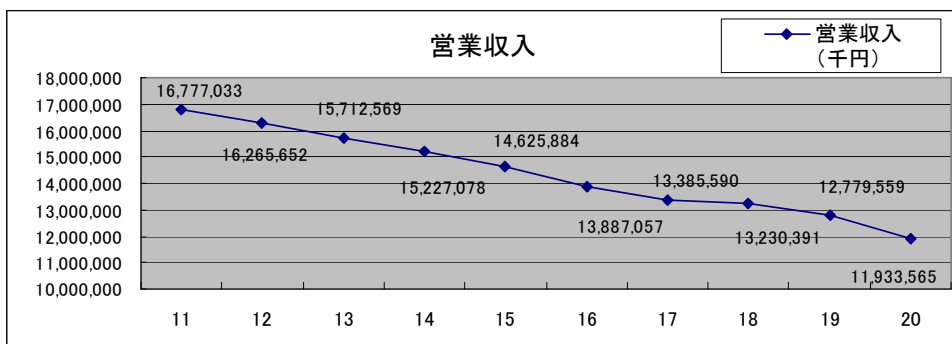
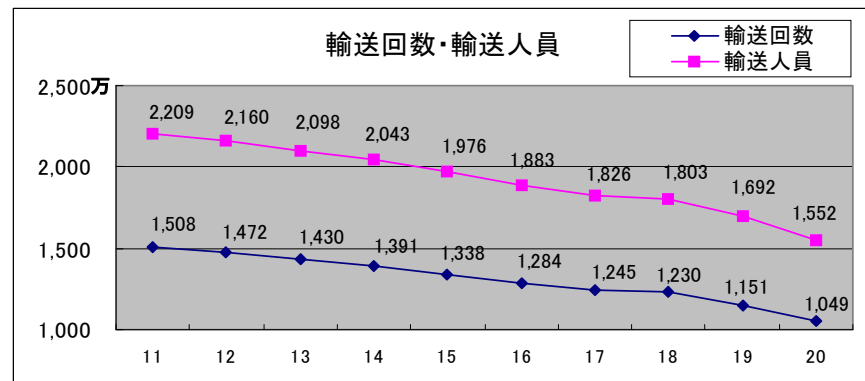
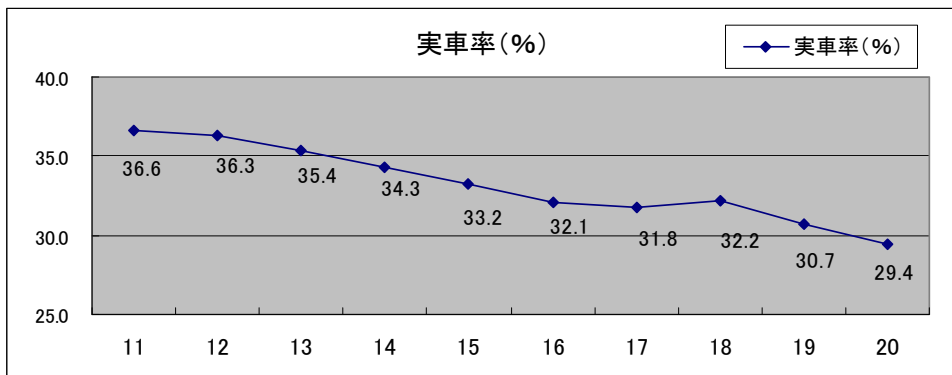
【輸送実績の推移(長崎県)】



年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
実車率(%)	37.9	37.3	36.6	35.8	34.9	34.2	33.7	34.0	32.8	31.5
輸送回数	27,998,592	27,098,336	26,159,547	25,593,988	24,871,957	23,962,109	23,255,411	22,828,339	21,420,990	19,716,603
輸送人員	40,233,348	38,965,164	37,624,393	36,887,397	35,719,433	34,364,666	33,452,251	32,786,743	30,746,046	28,300,634
営業収入(千円)	30,235,713	29,119,488	27,913,147	27,233,794	26,424,733	25,161,351	24,268,359	23,826,949	22,972,554	21,543,684
実働日車営収(円)	28,765	28,008	26,964	26,085	25,118	23,866	23,296	23,247	22,948	22,227

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

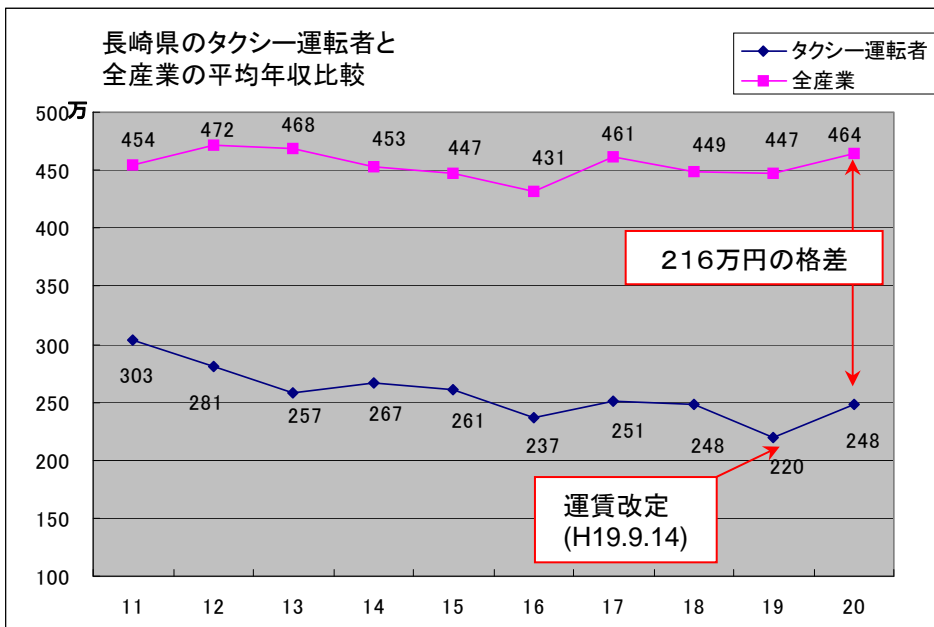
【輸送実績の推移(長崎交通圏)】



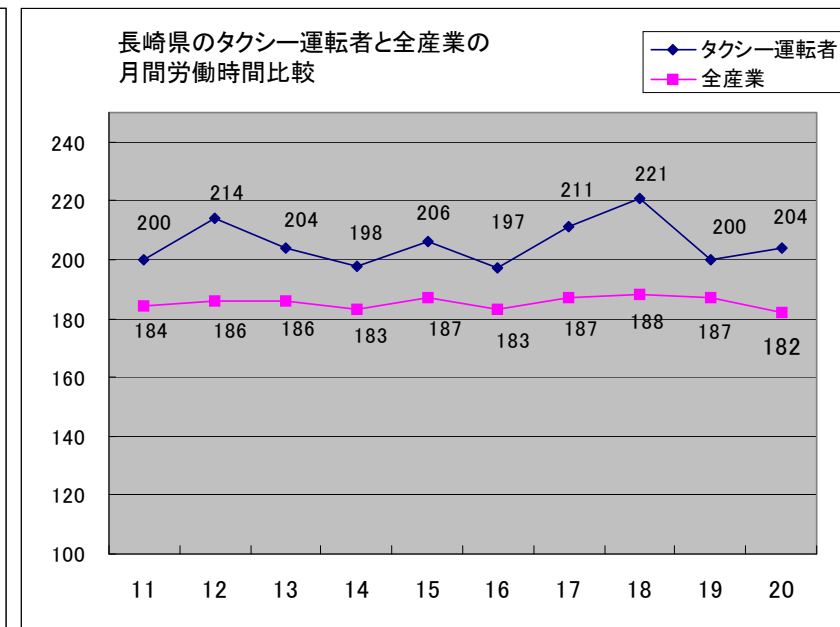
年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
実車率(%)	36.6	36.3	35.4	34.3	33.2	32.1	31.8	32.2	30.7	29.4
輸送回数	15,081,363	14,715,054	14,295,867	13,908,044	13,381,772	12,839,417	12,451,850	12,300,166	11,510,203	10,492,232
輸送人員	22,089,450	21,596,633	20,980,162	20,432,920	19,761,523	18,833,644	18,257,709	18,031,272	16,921,351	15,524,351
営業収入 (千円)	16,777,033	16,265,652	15,712,569	15,227,078	14,625,884	13,887,057	13,385,590	13,230,391	12,779,559	11,933,565
実働日車営収(円)	32,298	31,472	30,102	29,085	27,712	26,049	25,286	25,214	24,746	24,169

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ

【長崎県内運転者の平均年収】



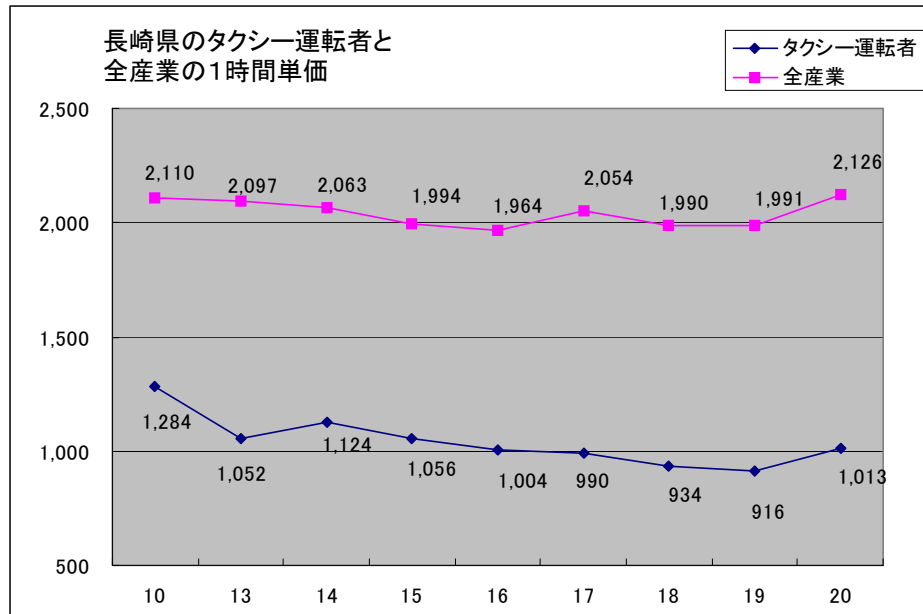
【長崎県内運転者の月間労働時間】



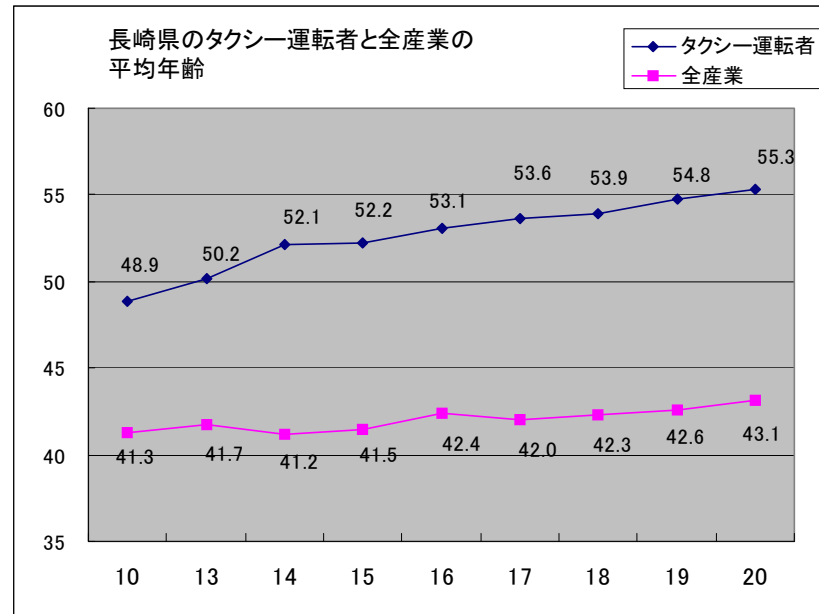
年度	長崎県	11	12	13	14	15	16	17	18	19
平均年収(円)	タクシー運転者	3,029,100	2,809,500	2,574,400	2,671,800	2,610,600	2,372,800	2,507,300	2,475,900	2,198,400
	全産業	4,537,900	4,716,400	4,679,900	4,529,300	4,473,900	4,313,800	4,610,100	4,488,700	4,468,300
	格差	△ 1,508,800	△ 1,906,900	△ 2,105,500	△ 1,857,500	△ 1,863,300	△ 1,941,000	△ 2,102,800	△ 2,012,800	△ 2,269,900
月間労働時間 (時間)	タクシー運転者	200	214	204	198	206	197	211	221	200
	全産業	184	186	186	183	187	183	187	188	187
	格差	16	28	18	15	19	14	24	33	13

資料:(社)長崎県タクシー協会 調べ(厚生労働省 賃金構造基本統計調査)

【県内運転者の1時間あたり単価】



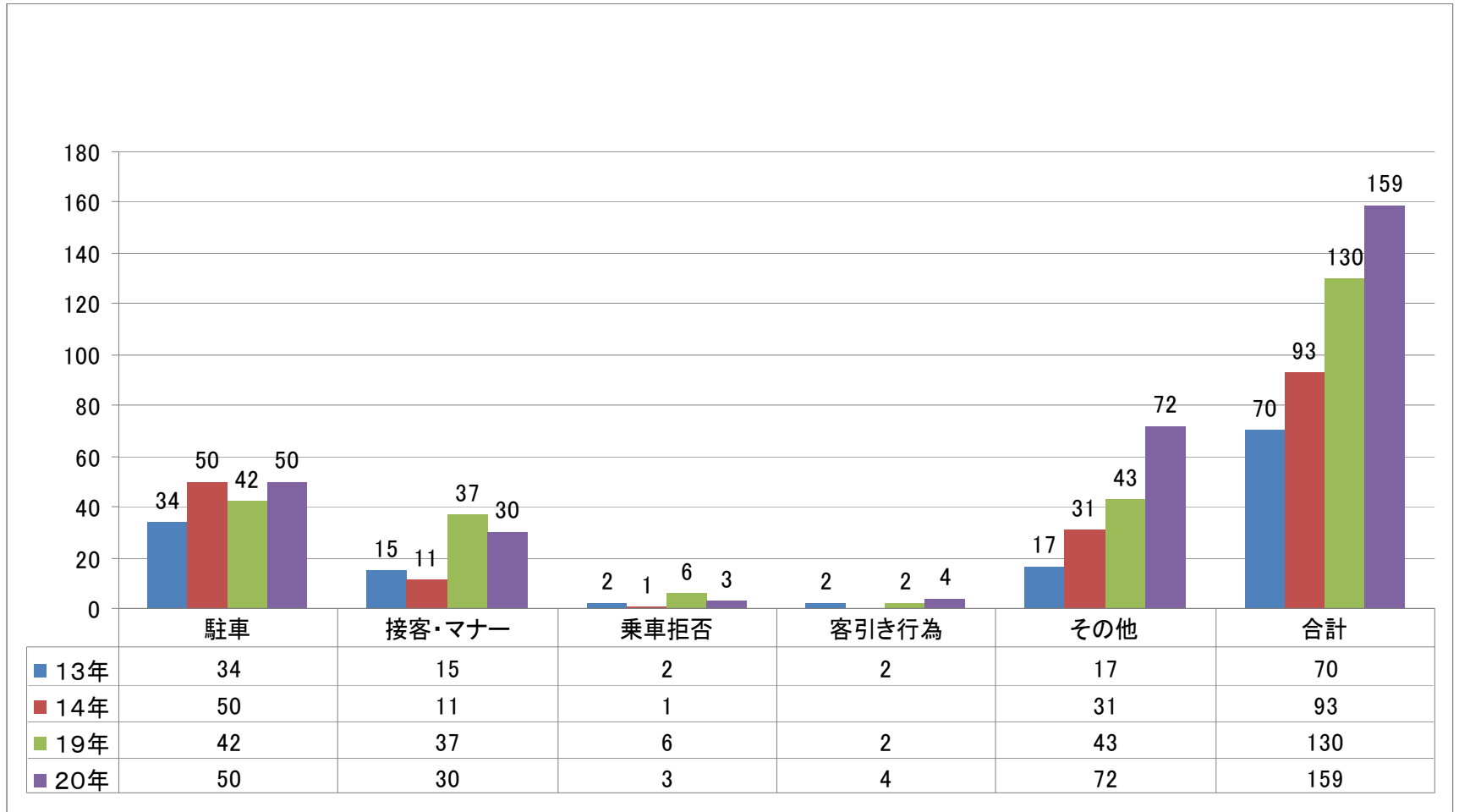
【県内運転者の平均年齢】



年度	長崎県	10	13	14	15	16	17	18	19	20
1時間あたり単価	タクシー運転者	1,284	1,052	1,124	1,056	1,004	990	934	916	1,013
	全産業	2,110	2,097	2,063	1,994	1,964	2,054	1,990	1,991	2,126
	格差	△ 826	△ 1,045	△ 939	△ 938	△ 960	△ 1,064	△ 1,056	△ 1,075	△ 1,113
平均年齢	タクシー運転者	48.9	50.2	52.1	52.2	53.1	53.6	53.9	54.8	55.3
	全産業	41.3	41.7	41.2	41.5	42.4	42.0	42.3	42.6	43.1
	格差	7.6	8.5	10.9	10.7	10.7	11.6	11.6	12.2	12.2

資料：(社)長崎県タクシー協会 調べ(厚生労働省 賃金構造基本統計調査)

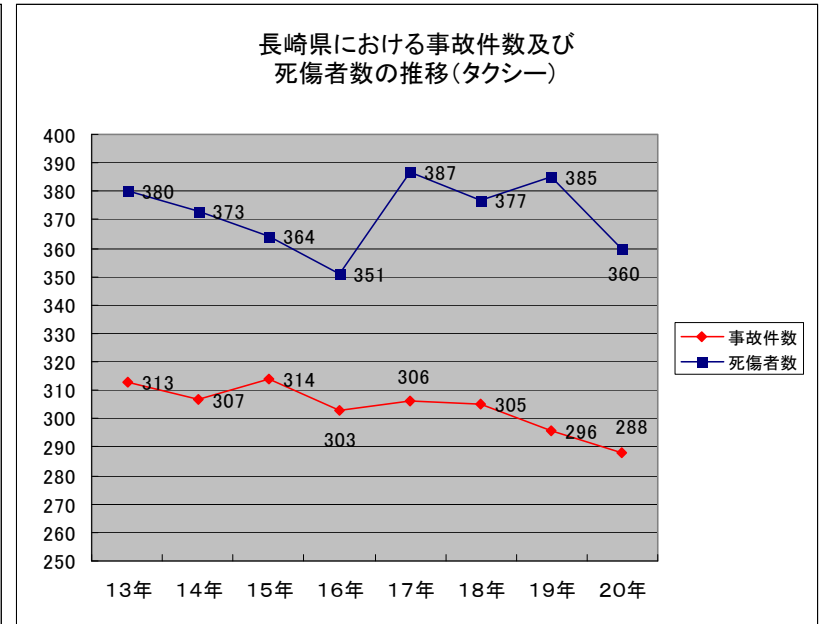
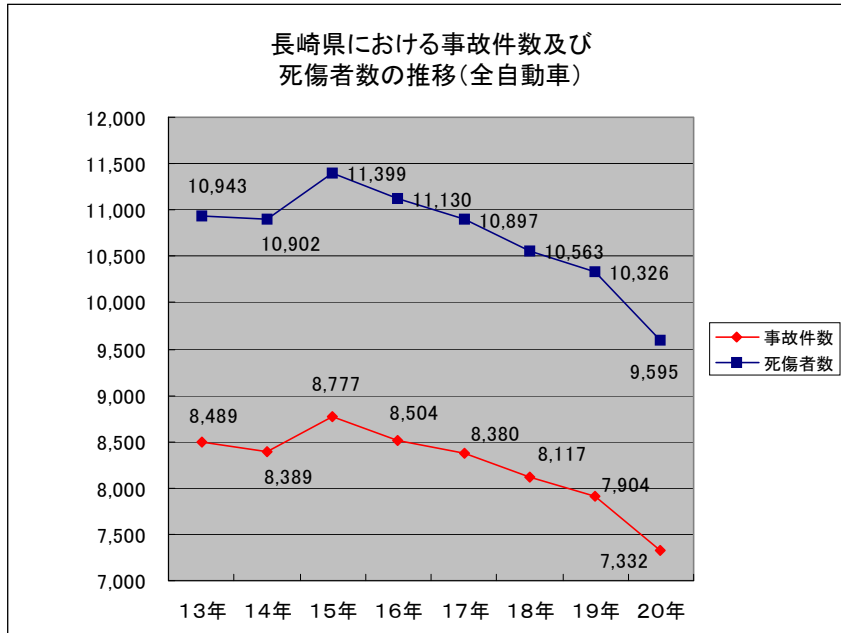
2. 意見・要望受理件数(長崎交通圏)



資料:長崎市タクシー協会

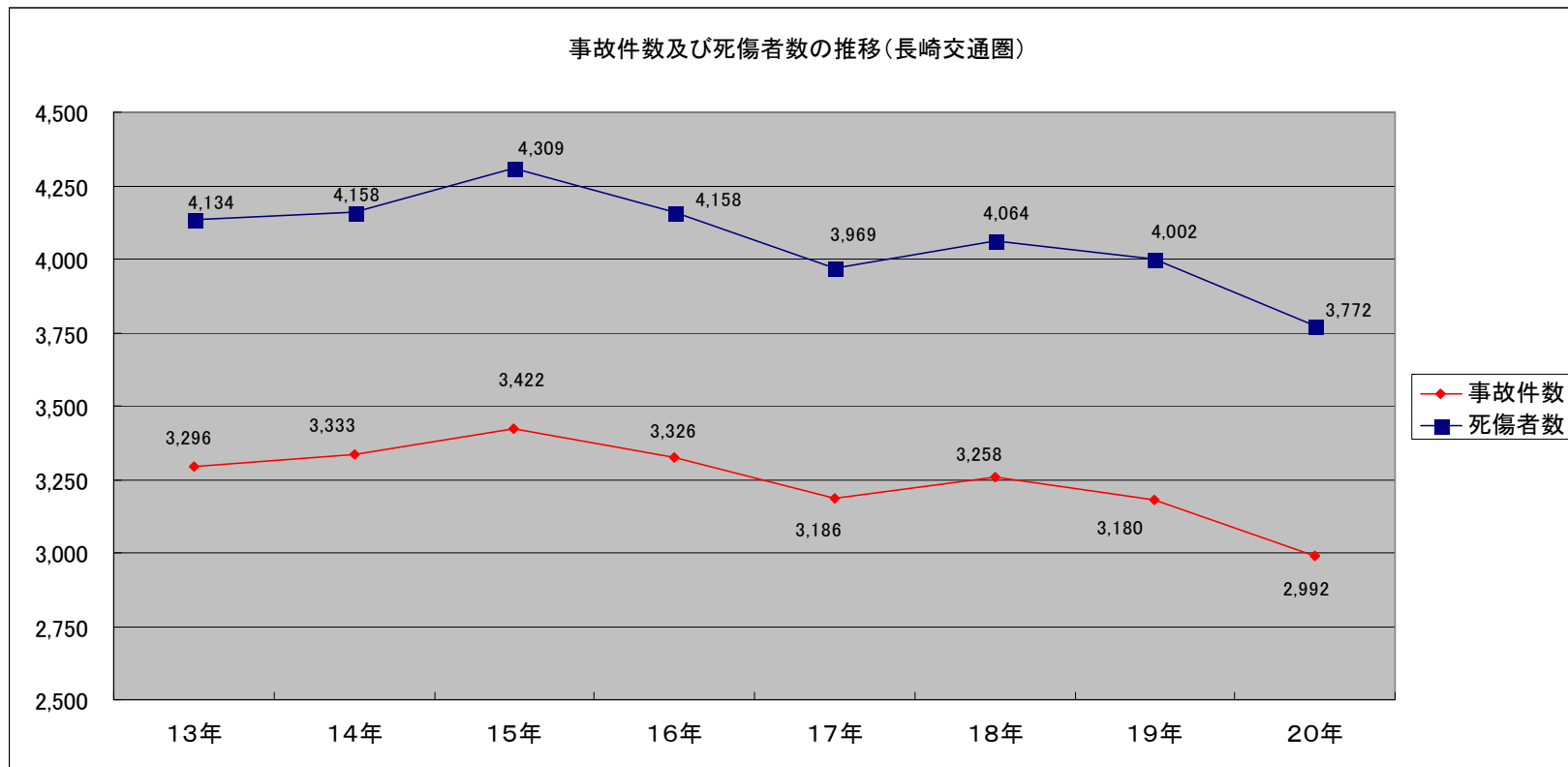
3. 人身事故発生件数

【長崎県内における事故件数】



		13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
事故件数	全自動車	8,489	8,389	8,777	8,504	8,380	8,117	7,904	7,332
	タクシー(内数)	313	307	314	303	306	305	296	288
死亡者数	全自動車	73	66	80	60	57	59	55	38
	タクシー(内数)	1	1	0	0	1	1	0	0
傷害者数	全自動車	10,870	10,836	11,319	11,070	10,840	10,504	10,271	9,557
	タクシー(内数)	379	372	364	351	386	376	385	360

【長崎交通圏内における事故件数】



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
事故件数	3,296	3,333	3,422	3,326	3,186	3,258	3,180	2,992
死亡者数	14	14	17	10	12	16	18	8
傷害者数	4,120	4,144	4,292	4,148	3,957	4,048	3,984	3,764
死傷者数	4,134	4,158	4,309	4,158	3,969	4,064	4,002	3,772

データ:長崎県警察

4. 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

◆車両台数が減少しなかったことにより・・・

- ・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のおそれ
- ・サービスの質的低下
- ・・・等々、今後顕在化・・・



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の推進が必要

適正と考えられる車両数の算定について 〔長崎交通圏〕

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。

$$\begin{aligned} & \text{需要量 (21年度の推定総実車キロ)} \\ & = 20年度の総実車キロ \times \text{平成16年度から5年間の総実車キロの各前年度比の平均値} \end{aligned}$$

○適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

$$\begin{aligned} & \text{適正と考えられる車両数} \\ & = \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度の実車率} \\ & \quad \div \text{過去5年間の平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率()} \\ & \text{実働率については、「90\%」及び「85\%」を適用してそれぞれ算出。} \end{aligned}$$

	「90%」	「85%」	【参考「80%」】
・長崎交通圏	約 1,060両	約 1,130両	約 1,200両

〈参 考〉 平成21年9月30日現在の車両数
 ・長崎交通圏 1,418両


〈参 考〉 平成21年3月31日現在の車両数
 ・長崎交通圏 1,494両

$$\text{需要量} \div \text{過去5年間平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{過去5年度平均実働車両数} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

タクシーが稼働した車両数 タクシーが稼働した割合

$$= \text{需要量} \div \text{年間実車キロ} \div \text{過去5年度平均実働車両数} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

旅客が利用した距離



$$= \text{需要量} \div \text{1両あたり実車キロ} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

$$= \text{年間必要実働車両数} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}$$

$$= \text{1日当たり実働車両数} \div \text{実働率}$$

$$= \text{適正車両数}$$

「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

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。

地域計画で定めるべき事項

① 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。

② 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实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

③ 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及びその実施主体に関する事項

【特定事業とは】

- 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、問合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

④ ①②③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

長崎市タクシー協会

タクシー事業の構造改善計画書

平成20年9月30日

指定区域名 長崎交通圏

協会名 長崎市タクシー協会

1 利用者サービスの改善等によるタクシー需要喚起に関する事項

項 目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 タクシーサービスの充実向上	① 禁煙車の導入 (快適な車内空間の確保)	【既に改善している施策】 平成20年7月1日から協会加盟の法人・個人のタクシー全車について禁煙化を実施したが、これは、禁煙化について女性客・高齢者や通院療養中の方々等、多くのタクシー利用者からの声や行政からの要望・指導により、平成18年から実施していた一部禁煙化を全車禁煙化したもので、禁煙化初日はテレビ、新聞等のニュースで大々的に報道された効果もあって、当初からトラブルの報告はなく、良かったという声が聞かれた。	
	② 社会的弱者に対する割引制度の導入	【既に改善している施策】 平成3年12月から身体障害者手帳を持っている方を対象に10%割引を実施しているほか、高齢者を対象としたタクシー乗車券の配布・使用を長崎市と連携して実施している。	
	③ 乗合タクシーの推進	【現状】 地域住民や自治体からの要望があったバスの空白地帯を解消するため、長崎市と協議の上、山手の住宅地等を対象とした乗合タクシーを4路線実施しており、その他に1路線を試験運用中である。	実施中の4路線については継続し、他路線の運行についても「長崎市地域公共交通活性化・再生協議会」等での協議を踏まえて、積極的に推進する。
	④ 福祉タクシー等の推進	【現状】 行政や社会福祉協議会等の要望を受け、平成12年3月1日から指定居宅介護支援事業、平成12年4月1日から介護保険制度が発足したのを受けて指定移送支援サービス、平成13年3月30日から指定訪問介護事業を実施中である。 長崎市は坂や階段が多く、また、道幅も狭く高齢者や障害を持つ利用者宅まで直接迎えに行けない場合等は、タクシー乗務員がタクシーを降りて自宅まで行き、利用者を背負ってタクシーに乗せる等のサービスもしている。	平成20年9月22日開催した、タクシー利用者等懇談会で「身体障害者のために福祉タクシーの台数を増やしてもらいたい」との意見があったので、福祉タクシーが効率的に運用できるよう、運用している会社間の「ネットワーク」を構築して利便を図る。

項 目	改 善 事 項	改 善 計 画 の 内 容	
		現 状 ・ 既 に 改 善 し て い る 施 策	今 後 取 り 組 む べ き 事 項
	⑤ 観光タクシーの推進 (魅力ある観光ルートの確立)	【現状】 観光タクシー乗務員養成を、長崎国際観光コンベンション協会等と連携して実施しているほか、長崎商工会議所が行っている、長崎通としての「長崎検定試験」を受験させて、観光案内に役立てている。	長崎は国際観光都市であることから、商工会議所、観光コンベンション協会、旅行会社等との連携による観光タクシー乗務員の養成を継続する。また、2010年にNHK大河ドラマ「竜馬伝」の放映が予定されており、更に世界遺産本登録に向けてユネスコの暫定リストに記載されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」や、暫定リストに記載される見通しの「近代化産業遺産群」も観光の目玉となることから、集客が望める場所等の観光ルートを関係機関・団体等と連携して見直しを行い、お客様から「長崎観光は良かった」との声を聞ける観光タクシーを推進する。
	⑥ タクシー優先レーンの設置 要望 (安全・迅速輸送の確保)	【現状】 平成元年11月にバスレーンを通行できるタクシー優先レーンの請願書を県議会議長に提出したり、警察本部に対しても要望する等、機会あるごとに要望した結果として、夕方のバスレーン通行を認めてもらった。	今後も積極的に関係機関へ要望していく。
	⑦ 料金決済システムの改善・ 充実	【現状】 タクシーを利用されるお客様の利便を図るため、法人・個人全タクシーで使用できるタクシーチケットやタクシー乗車券を販売する長崎タクシー共同集金欄を昭和39年に設立して運用し、サービスの向上を図っている。	今後もお客様の利便性を優先した共同チケット、クーポン制度は継続するが、電子マネー、クレジットカード決済器の導入希望があるので、導入を積極的に図っていく。
	⑧ 懸賞付キャンペーンによる 利用者の拡大	【既に改善している施策】 長崎市タクシー協会と長崎タクシー共同集金欄では、利用者の拡大とサービス向上のため、タクシー乗車券(5千円分以上)をお買い上げの方とタクシーチケット(3万円以上)の利用者を対象に、ハワイ旅行等の当たる懸賞サービスを平成14年春から年2回実施し、お客様から好評を得ている。	
2 サービス向上のための研修等	① 乗務員等の指導教養の推進	【現状】 新しく採用した乗務員については、各採用会社で個別的な運転マナー、接客等について指導している。	平成20年9月22日開催した、タクシー利用者等懇談会での意見や電話等による苦情の大半が「乗務員のマナーの悪さ」であったことから、乗務員を指導するため、まずは指導する立場の営業担当者等に対する指導を図る必要があるため、 ① 協会内に乗務員指導委員会を設立する。 ② 長崎国際観光コンベンション協会等で実施しているマナー向上のための研修会を受講させる。 ③ 研修会受講者による職場等での還元教養を実施する。 ④ 委員会で定期的に路上待機場所の巡回をして指導する。 等の指導体制を確立するとともに、教養の充実を図る。

項 目	改 善 事 項	改 善 計 画 の 内 容	
		現 状 ・ 既 に 改 善 し て い る 施 策	今 後 取 り 組 む べ き 事 項
3 利用者への情報提供の充実	① 利用者・報道懇話会の開催	【現状】 運賃改定等の場合に、利用者懇談会を開催していた。	平成20年9月22日開催した、タクシー利用者等懇談会での意見の中に、5,000円以上のタクシー料金は割引になることを知らなかったというのがあり、利用者への情報提供と併せて、利用者の意見を反映したサービスの向上を図るため、年に2回程度定例会を開催する。また、5千円引き等のステッカーをタクシー内に貼付する。
	② 広報の日の設定	【現状】 「タクシーの日」等を実施した各種キャンペーン等について、報道に資料提供をしていた。	8月5日の「タクシーの日」を広報の日として設定し、タクシーの現状やサービス等について、マスコミ等を利用した広報を実施する。
4 交通環境改善対策	① 乗り場の整備	【現状】 渋滞のひどい繁華街、駅、商業地域等について、行政、地域住民と協議を重ねて、現在、タクシー乗り場を14ヶ所整備して運用しているほか、昭和52年から道路混雑防止のためガードマン会社と契約して、繁華街等でのガードマンによる交通指導と整理誘導を実施中であり、年間4千万円の対策費を投入している。	「長崎市タクシー事業推進協議会」において、タクシープールとタクシー乗り場の設定について協議中であり、本年度中に長崎市内の一番の繁華街でタクシー乗り場の試験運用をする予定であるが、結果が良ければ、順次同協議会において他の場所についても協議していくこととしている。 また、高速バスから下車されるお客様の多いバス停付近にタクシー乗り場を設置して、お客様の利便が図られるよう、法定協議会や関係機関と共に、設置するための協議を積極的に行う。
5 苦情処理体制の充実・整備	① 苦情処理体制の整備	【現状】 苦情処理は、各社・協会で受理し、それぞれ対応しているが、特に協会が受理したものについては、該当する会社へ通報して、当該会社が処理するシステムとなっている。また、忘れ物等の処理についても、毎朝各社からFAXで忘れ物一覧表が送られてくるシステムを作って、協会が把握できるようにしている。	このシステムを継続するほか、苦情対応のためモニター制度を導入する。
6 環境対策	① エコカーの導入	【現状】 本年からハイブリッド車を導入しているが、お客さんの評判も良く、エコに配慮したタクシーの導入を計画している。	運行の効率化、環境にやさしい車の普及のため、ハイブリッド車の積極的導入を推進する。また、ハイブリッド車導入が難しい場合は、乗務員のエコドライブを啓蒙し、意識改革を図るとともに、アイドリング・ストップ車の導入も推進する。
7 安全対策	① 運輸マネジメントの講習会への参加	【既に改善している施策】 平成19年6月22日、平成20年3月11日開催された自動車事故対策機構主催の「NASVA安全マネジメント講習会」が開催されたが、事業者等が受講して安全対策について研修したが、今後も受講することとしている。	

項 目	改 善 事 項	改 善 計 画 の 内 容	
		現 状 ・ 既 に 改 善 し て い る 施 策	今 後 取 り 組 む べ き 事 項
	② 安全運転講習会の開催	【既に改善している施策】 各社の要望に基づいて、協会主催による安全運転講習会を開催して、交通事故防止等に役立てている。	
	③ ドライブレコーダーの導入	【現状】 協会加盟の数社がドライブレコーダーをタクシー車内に設置し、交通事故防止に役立てている。	乗務員の交通事故防止に役立つことから、導入を推進する。
	④ アルコール検知器の導入	【既に改善している施策】 タクシー業界では、乗務員を交通社会のプロドライバーとして位置づけていることから、特に飲酒運転を根絶させるためアルコール検知器を導入して、朝の点呼等で使用し、不適格運転者を排除している。	

2 運転者の労働条件の改善に関する事項

項 目	改 善 事 項	改 善 計 画 の 内 容	
		現 状 ・ 既 に 改 善 し て い る 施 策	今 後 取 り 組 む べ き 事 項
1 労働条件の改善	① 労働時間及び賃金制度の改善	【現状】 労使協議会を定期的に開催して、労働条件、労働時間等の協議をしている。	デジタコ・GPS等を使った効率的運行を図るとともに、新しい勤務シフト（2車3人制等）の導入を図って、労働時間の改善を図る。
	② 定年制の延長	【既に改善している施策】 60歳の定年制をとっているが、定年後の再雇用制度を採用している。	
	③ 乗務員の健康の確保	【現状】 乗務員については、年2回各社提携の病院で定期健康診断を受診させている。	今後とも継続するが、乗務員の高齢化が進んでいるので、特定疾病等についても検診を進めていく。

3 違法・不適切な経営の排除に関する事項

項 目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 法令順守のための講習会の開催	① 講習会の開催	<p>【現状】</p> <p>機会あるごとに監督官庁の係官による法令講習会等を開催して、事業者や責任ある立場の者を受講させ、違法・不適切な経営のないよう努めている。</p>	<p>長崎運輸支局、長崎労働基準監督署の係官による定期的な講習会を開催して、経営の効率化・健全化を図り、違法・不適切な経営を排除する。また、2010年には事業者のランク付けがなされることから、今後も引き続き法令順守の徹底を図るよう、三役会議、各種委員会、特別会議等で指示を徹底する。</p>
2 各種委員会の積極的な開催	① 各種委員会の開催	<p>【既に改善している施策】</p> <p>協会に設置されている三役会議、各種委員会、特別会議等を開催して、協会内の問題について定期的に協議して改善を図っている。</p>	
3 乗務員登録制度の拡充・強化	① 不良運転者の排除	<p>【既に改善している施策】</p> <p>平成11年5月1日から公正な乗務員の異動確保や優秀な乗務員を確保するためと、違法・不適切な経営を排除するため、協会独自による乗務員登録制度を充実運用して、不良運転者の排除を行っている。</p>	

4 その他必要と認められる事項

項 目	改善事項	改善計画の内容	
		現状・既に改善している施策	今後取り組むべき事項
1 適正台数の積算、減車の必要性についての説明会の開催		<p>【現状】</p> <p>平成20年7月28日、長崎運輸支局係官による勉強会を開催し、今回のタクシー業界の現状や、今後あるべき姿について勉強した。また、今後の対応策等の研究のためタクシー問題研究会を立ち上げて、委員で検討をしている。</p>	<p>各社それぞれ自主減車の促進を図りながら、代表者会議を積極的に開催して、適正台数の調査研究を積極的に行う。</p>
2 タクシー利用促進のための関係機関・団体との会議の開催		<p>【既に改善している施策】</p> <p>長崎市主催の「長崎市タクシー事業推進協議会」や「長崎市地域公共交通活性化・再生協議会」へ委員として参加し、タクシー利用促進のための協議を行っている。</p>	
3 タクシー営業類似行為防止のための関係機関・団体との会議の開催		<p>【現状】</p> <p>取締りを担当する警察や、指導を担当する運輸支局には機会あるごとに要望等を行っている。</p>	<p>警察、運輸支局等、関係機関・団体との会議を年1回の予定で開催する。</p>
4 地域貢献		<p>【既に改善している施策】</p> <p>昭和53年から全社運用のホットライン、平成7年8月5日から「タクシーの日」の一環としての献血運動、平成8年10月から「長崎地区SOSネットワーク連絡会」活動、平成10年10月13日から「あんしんネットワーク」、平成11年5月から「こども&シルバー110番通報協力車制度」等の救援・救急タクシーを推進しているほか、平成8年から忘れ物届け、書類の配達等の便利タクシーもしており、平成8年10月からは「長崎地区SOSネットワーク連絡会」活動として徘徊老人等の発見保護活動のため、SOS防犯タクシーをしている。また、子育てタクシーも推進している。</p>	
5 減車対策		<p>【現状】</p> <p>本年に入ってから、9月22日現在で31台の自主減車をしている。</p>	<p>平成20年7月11日付の通達を受けて、それ以降19台を自主減車しており、今後も自主的減車を推進する。</p>



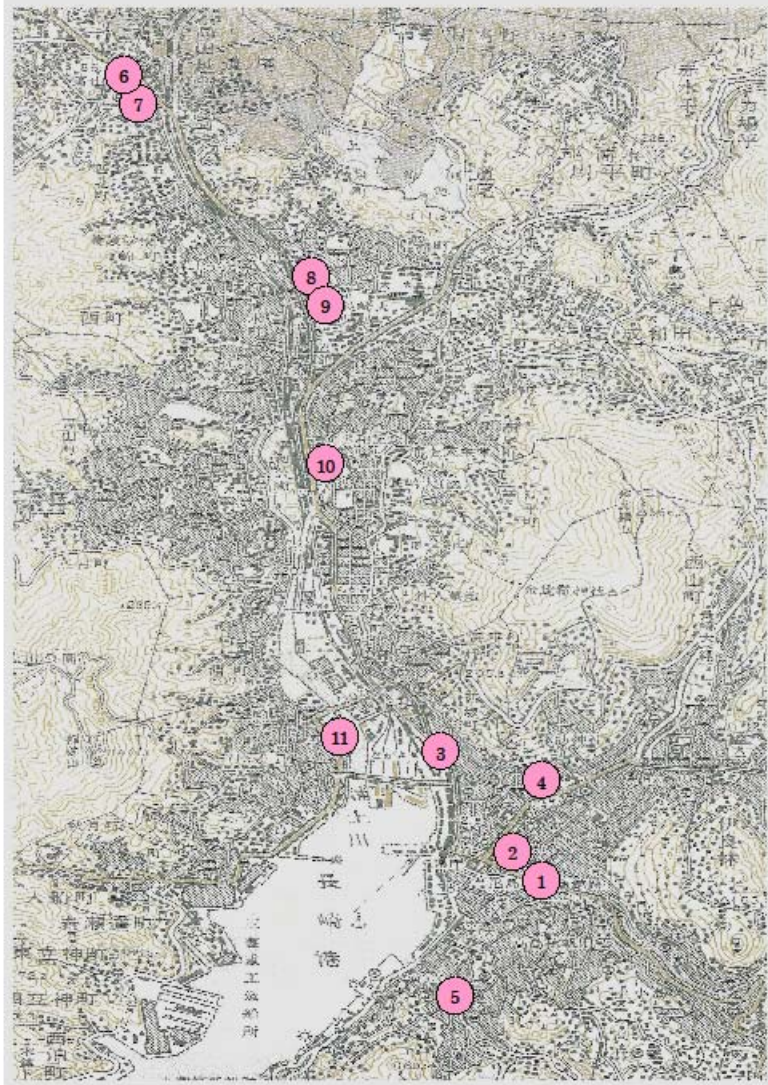
第1回 長崎交通圏

タクシー適正化・活性化協議会

協議用 参考資料 〔各種データ〕

- ・長崎市内のタクシー乗り場
- ・車種別保有車両数
- ・自動車の保有状況
- ・長崎市の人口と公共交通利用者数
- ・観光統計集計表(長崎市)
- ・運転免許保有者の推移

長崎市内のタクシー乗り場



タクシー乗り場(駐車禁止場所でのタクシー駐車除外区間) 長崎交通圏 21.11未現在

NO	路線	区間	時間	協会運用 時間帯	台数
1	市道	長崎市銅座町5番1号(ステラビル)先 ～本石灰町1番2号(甘栗太郎)先まで <銅座町側>	22:00 ～5:00	22～03	3
2	国道324号 市道	長崎市築町5番14号(遊イング)先 ～賑町7番3号(山口紙店駐車場)先まで <築町商店街側はタクシーベイのみ> ・中島川側 22:00～翌5:00 1区間 ・築町商店街側 12:00～翌6:00 3区間 16:00～翌6:00 1区間	22:00 ～5:00 12:00 又は 16:00 ～6:00	12～22	13
3	市道	長崎市大黒町6番6号(ユーコーラッキー北側)先の タクシーベイ <片側>	終日	9 ～23:30	2
4	市道	長崎市桜町2番22号(長崎市役所北側車庫)先の タクシーベイ <片側>	終日	開庁時 時間帯	4
5	市道	長崎山下町3番13号(サトミビル)先～長崎山下町3番12号(最 上履物店)先までの石橋交番前(北側)タクシーベイ <片側>	終日	終日	2
6	国道206号	長崎市葉山町537番地道ノ尾バス停先タクシーベイ(西友) <片側>	10:00 ～20:00	営業時 時間帯	2
7	国道206号 側道	長崎市岩屋町22番1号(小宮ビル)先 ～岩屋町22番6号先まで【駐車可の指定】 <右側>	10:00 ～20:00	6番 レーン	6
8	市道	長崎市千歳町5番15号(チトセピア)南側タクシーベイ <片側>	終日	7～23	4
9	市道	長崎市千歳町5番15号(チトセピア)北側タクシーベイ <片側>	終日	7～23	8
10	市道	長崎市平野7番8号(長崎市平和会館)先タクシーベイ <片側>	8:00 ～20:00	開館時 時間帯	3
11	市道	長崎市旭町6番1号(ザ・タワーシティー高層棟)先タクシーベイ <片側>	終日	終日	2
11箇所					49

資料:長崎市タクシー協会

車種別保有車両数(H21.10.31現在)

車種別保有車両数
(平成21年10月31日現在)

会社名	車両数	特定大型		大型		普通		福祉	
		ジャンボ	リフト付	大型	高級車	普通	リフト付	大型	普通
㈱朝日タクシー	46	1				44		1	
㈱愛宕タクシー	22					22			
㈱安全タクシー	26					25			1
㈱浦上タクシー	45					45			
㈱エキマエタクシー	71	3			1	67			
㈱外港タクシー	22					22			
浦原タクシー(株)	38					38			
観光タクシー(株)	61	2	1			58			
㈱共同タクシー	19	1				17		1	
㈱共和タクシー	29	1				28			
㈱琴海タクシー	20	1				19			
キングタクシー(株)	58	2				56			
㈱港南タクシー	13					13			
㈱古賀タクシー	17					17			
寿タクシー(株)	19					19			
㈱サンキュータクシー	31	1		1		30			
㈱三和タクシー	15					15			
昭和タクシー(株)	61	1				60			
㈱城山タクシー	45	2				41			2
㈱新興タクシー	47	1		1		45			
㈱住吉タクシー	46	2				44			
㈱セゾンタクシー	25					25			
中央タクシー(株)	46					46			
㈱長崎タクシー	35	1				34			
㈱長崎相互交通	13					13			
㈱長与タクシー	30					30			
日光タクシー(株)	38	2		3		33			
㈱林田タクシー	16					16			
春雨タクシー(株)	31					31			
文化タクシー(株)	49	2				47			
㈱平和タクシー	15					15			
㈱丸井タクシー	40	1		2		37			
㈱丸ニタクシー	77	1				76			
丸寿タクシー(株)	37	2				35			
みなとタクシー(株)	37					37			
㈱明星タクシー	25	1				24			
元船光タクシー(株)	57	1		3		47	2	2	2
ラッキー自動車(株)	111	3				101		1	6

自動車の保有状況

1. 県別の自家用乗用車普及状況

	保有台数		1台あたり人口	
	平成21年	平成11年	平成21年	平成11年
福岡	2,342,439	1,984,131	2.148	2.498
佐賀	454,061	371,384	1.899	2.380
長崎	639,101	537,187	2.282	2.862
熊本	927,178	754,146	1.984	2.480
大分	636,354	516,886	1.903	2.396
宮崎	614,188	508,068	1.882	2.339
鹿児島	865,271	705,869	1.998	2.537

[出典:平成21年度我が国の自動車保有動向]

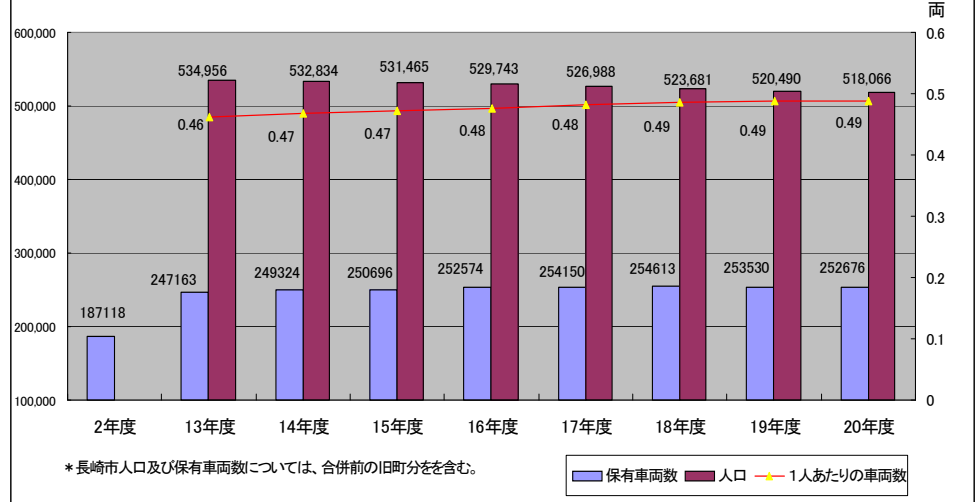
2. 都市別1台あたり人口

順位	県別	都市	1台あたり人口	自家用車保有台数
1	宮崎県	都城市	1.78	96,232
2	福岡県	飯塚市	1.79	73,799
2	鹿児島県	霧島市	1.79	71,314
4	宮崎県	宮崎市	1.87	199,026
4	長崎県	諫早市	1.87	76,078
6	佐賀県	佐賀市	1.88	125,776
7	福岡県	久留米市	1.98	152,917
8	熊本県	八代市	2.03	66,529
8	宮崎県	延岡市	2.03	66,270
10	熊本県	熊本市	2.08	323,876
10	佐賀県	唐津市	2.08	63,451
12	福岡県	北九州市	2.2	445,451
13	長崎県	佐世保市	2.22	115,059
14	鹿児島県	鹿児島市	2.5	294,044
15	福岡県	福岡市	2.61	530,329
16	長崎県	長崎市	2.77	161,093
		全国平均	2.21	

[出典:平成21年度我が国の自動車保有動向]

- ・全国保有車両上位200都市から九州内を抽出
- ・車両数は自家用車で登録車、小型二輪、軽自動車

長崎交通圏における人口及び保有車両数の推移



	2年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
保有車両数	187,118	247,163	249,324	250,696	252,574	254,150	254,613	253,530	252,676
人口		534,956	532,834	531,465	529,743	526,988	523,681	520,490	518,066
1人あたりの車両数		0.46	0.47	0.47	0.48	0.48	0.49	0.49	0.49

※長崎交通圏データは自家用・事業用の全車両(軽二輪のみ除く)

資料:長崎運輸支局及び軽自動車検査協会調べ

長崎市の人口と公共交通利用者数

2.2. 長崎市の人口

■深刻に加速する人口減少・超高齢化

長崎市は、人口45万人の中核都市で年々人口は減少傾向にある。また、全国で見られる傾向と同様に本市においても人口減少、超高齢化が進んでいる。

九州の県庁所在地別で見ると最も高齢化率が22.6%と高く、2030年の将来の人口減少率で見ると-25.8%と最も落ち込むことが予想されている。

○現在 2007年（平成19年末時）

	0～14歳	15～64歳	65歳以上	合計	高齢化率
長崎市全体	58,676人	286,064人	106,530人	451,270人	約23.6%

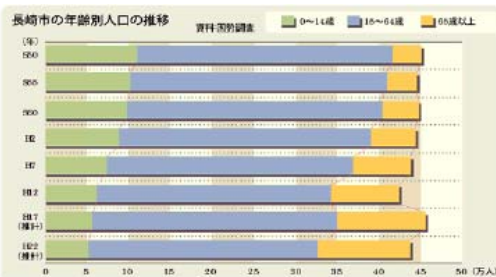
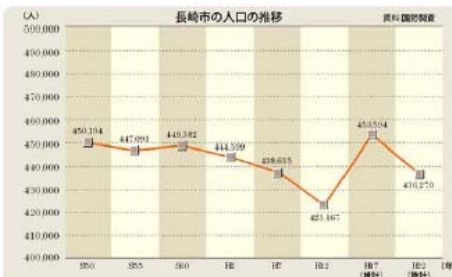
○将来 2030年（平成42年推計）

	0～14歳	15～64歳	65歳以上	合計	高齢化率
長崎市全体	35,445人	177,224人	124,563人	337,570人	約36.9%

※世代別人口は比率による算出のため誤差あり

表1 九州の県庁所在地別将来人口及び年齢3区分人口構成比(2000、2005年国勢調査に基づきコーホート変化率法にて長崎市統計課推計) 人口:人

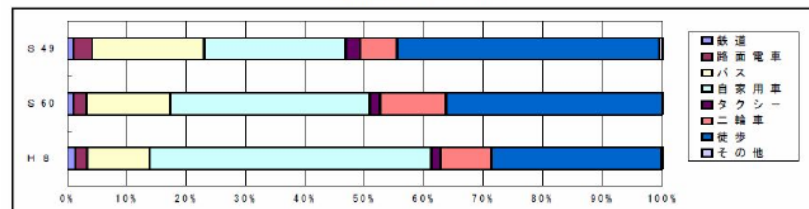
都市	2005年(平成17年)国勢調査				2010年				2015年				2020年				2025年				2030年(平成42年)				05～30年増減率
	人口	0～14歳	15～64歳	65歳以上	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口	推計人口			
長崎市	455,206	13.4%	64.0%	22.6%	436,639	415,015	390,920	364,872	337,570	10.5%	52.5%	36.9%	-25.8%												
福岡市	1,401,279	13.4%	70.2%	15.2%	1,451,283	1,493,661	1,527,733	1,550,614	1,562,706	11.7%	64.1%	24.1%	11.5%												
佐賀市	241,361	15.1%	64.1%	20.8%	237,702	232,196	225,077	216,728	207,333	12.7%	57.4%	29.9%	-14.1%												
熊本市	669,603	14.9%	66.4%	18.5%	672,305	670,056	663,165	651,624	635,831	12.8%	58.4%	28.8%	-5.0%												
大分市	462,317	14.9%	67.2%	17.6%	466,710	467,093	463,178	454,920	442,604	12.5%	56.9%	30.6%	-4.3%												
宮崎市	366,897	15.1%	65.7%	19.1%	367,558	364,790	358,577	349,152	336,962	12.4%	55.6%	32.1%	-8.2%												
鹿児島市	604,367	14.5%	66.7%	18.8%	601,924	594,962	583,894	568,540	548,953	12.1%	57.6%	30.3%	-9.2%												
那覇市	312,393	17.0%	66.6%	16.4%	322,121	329,795	335,018	337,829	339,014	15.0%	62.3%	22.7%	8.5%												



3.3. 減少傾向を示す公共交通利用者数

交通機関分担率及び輸送人員推移をみると、自家用車が約5割を占め、徒歩や公共交通の利用者は減少傾向であり、特にバス利用が年々減少しており、昭和50年(1975)に比べ約30年で半分に減少している。

交通機関分担率の推移

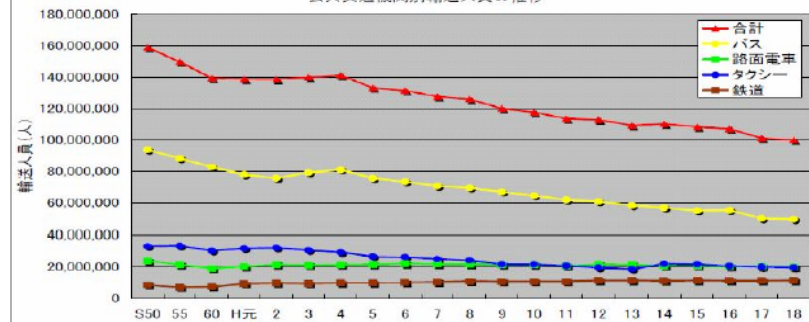


(単位: %)

年度	鉄道	路面電車	バス	自家用車	タクシー	二輪車	徒歩	その他	計
S49	1.07	3.14	18.83	23.81	2.49	6.17	43.91	0.58	100.00
S60	1.06	2.15	14.17	33.58	1.74	11.06	36.11	0.13	100.00
H18	1.41	1.90	10.59	47.32	1.55	8.65	28.33	0.25	100.00

※長崎都市圏パーソントリップ調査より

公共交通機関別輸送人員の推移



- モータリゼーションの進展が顕著
 - 旧長崎市方面(中核枝・主核)へ1点集中の傾向(都心部の慢性的渋滞の悪影響)
- 公共交通事業者の経営状況の悪化
 - 現在充実している主要幹線バスの持続が困難となる恐れ

資料:長崎市地域公共交通総合連携計画(H21.3 長崎市)

観光統計集計表(長崎市)

1 観光客数・観光消費額 【単位:人】 【単位:千円】

	観光客	対前年増減	対前年比	消費額	対前年増減	対前年比
平成17年	5,393,500	458,800	9.3%	72,150,208	4,106,897	6.0%
平成18年	5,699,300	305,800	5.7%	77,721,719	5,571,511	7.7%
平成19年	5,640,900	△ 58,400	△1.0%	77,422,055	△ 299,664	△0.4%
平成20年	5,559,500	△ 81,400	△1.4%	75,890,453	△ 1,531,602	△2.0%

2 宿泊客・日帰り客 【単位:人】 【単位:人】

	宿泊客			日帰り客		
	人数	対前年増減	対前年比	人数	対前年増減	対前年比
平成17年	2,311,400	57,700	2.6%	3,082,100	401,100	15.0%
平成18年	2,533,600	222,200	9.6%	3,165,700	83,600	2.7%
平成19年	2,521,500	△ 12,100	△0.5%	3,119,400	△ 46,300	△1.5%
平成20年	2,460,100	△ 61,400	△2.4%	3,099,400	△ 20,000	△0.6%

3 個人客・団体客 【単位:人】 【単位:人】

	個人客		
	人数	対前年増減	対前年比
平成17年	4,624,300	423,500	10.1%
平成18年	4,889,300	265,000	5.7%
平成19年	4,839,000	△ 50,300	△1.0%
平成20年	4,779,800	△ 59,200	△1.2%

	団体客(一般)			団体客(学生客)		
	人数	対前年増減	対前年比	人数	対前年増減	対前年比
平成17年	480,500	45,100	10.4%	288,700	△ 9,800	△3.3%
平成18年	533,000	52,500	10.9%	277,000	△ 11,700	△4.1%
平成19年	535,500	2,500	0.5%	266,400	△ 10,600	△3.8%
平成20年	508,000	△ 27,500	△5.1%	271,700	5,300	2.0%

交通機関別観光客数

		人数	対前年増減	対前年比
J R	平成17年	1,294,600	△ 7,700	△0.6%
	平成18年	1,297,500	2,900	0.2%
	平成19年	1,260,200	△ 37,300	△2.9%
	平成20年	1,262,500	2,300	0.2%

		人数	対前年増減	対前年比
自動車	平成17年	3,258,400	422,100	14.9%
	平成18年	3,530,100	271,700	8.3%
	平成19年	3,566,000	35,900	1.0%
	平成20年	3,533,800	△ 32,200	△0.9%

		人数	対前年増減	対前年比
船舶	平成17年	225,900	46,300	25.8%
	平成18年	239,200	13,300	5.9%
	平成19年	219,400	△ 19,800	△8.3%
	平成20年	191,400	△ 28,000	△12.8%

		人数	対前年増減	対前年比
航空機	平成17年	614,600	△ 1,900	△0.3%
	平成18年	632,500	17,900	2.9%
	平成19年	595,300	△ 37,200	△5.9%
	平成20年	571,800	△ 23,500	△3.9%

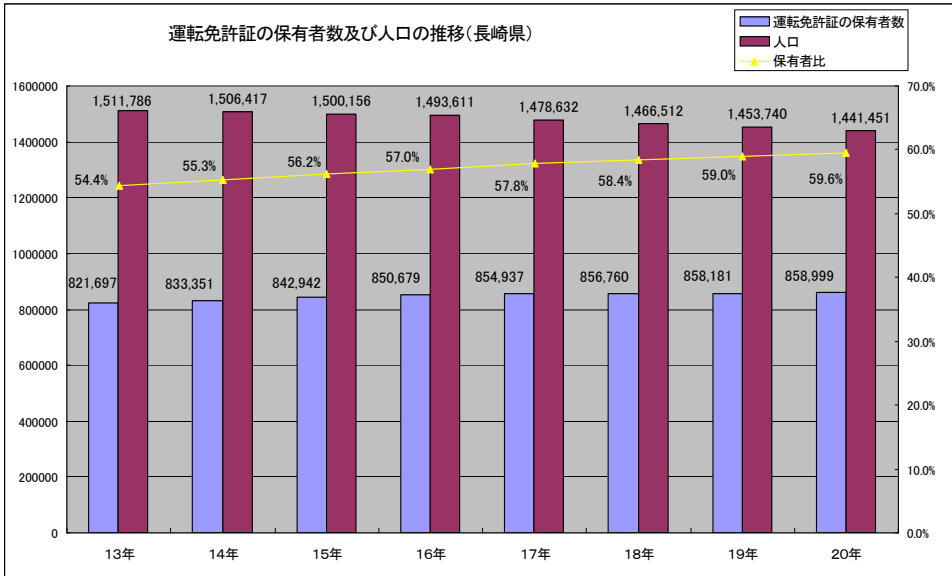
		人数	対前年増減	対前年比
合計	平成17年	5,393,500	458,800	9.3%
	平成18年	5,699,300	305,800	5.7%
	平成19年	5,640,900	△ 58,400	△1.0%
	平成20年	5,559,500	△ 81,400	△1.4%

【出典:長崎市HP 長崎市統計データ 観光統計】

【出典:長崎市HP 長崎市統計データ 観光統計】

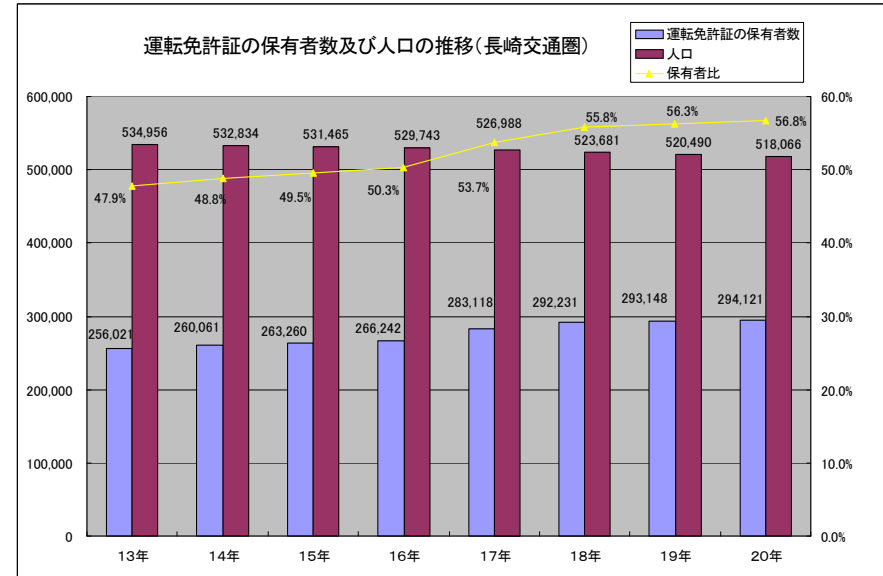
運転免許保有者数の推移

運転免許証の保有者数及び人口の推移(長崎県)



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
運転免許証の保有者数	821,697	833,351	842,942	850,679	854,937	856,760	858,181	858,999
人口	1,511,786	1,506,417	1,500,156	1,493,611	1,478,632	1,466,512	1,453,740	1,441,451
保有者比	54.4%	55.3%	56.2%	57.0%	57.8%	58.4%	59.0%	59.6%

運転免許証の保有者数及び人口の推移(長崎交通圏)



	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
運転免許証の保有者数	256,021	260,061	263,260	266,242	283,118	292,231	293,148	294,121
人口	534,956	532,834	531,465	529,743	526,988	523,681	520,490	518,066
保有者比	47.9%	48.8%	49.5%	50.3%	53.7%	55.8%	56.3%	56.8%

資料 長崎県警察