

釧路交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定平成21年12月17日

（目的）

第1条 釧路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、釧路交通圏（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する。

1 法第8条第1項に掲げる者

(1) 北海道運輸局長、またはその指名する者(釧路運輸支局管内においては釧路運輸支局長とする)

(2) 関係地方公共団体の長

釧路市長 またはその指名する者

釧路町長 またはその指名する者

(3) タクシー事業者等

釧根地区ハイヤー協会 会長 及び副会長

釧路個人タクシー協同組合 会長

釧根地区ハイヤー協会に所属しないタクシー事業者(但し、法人に限る)

(4) 労働組合等

全自交釧路地域協議会を代表する者

(5) 地域住民

釧路消費者協会を代表する者

釧路町消費者協会を代表する者

釧路商工会議所を代表する者

釧路町商工会を代表する者

2 法第8条第2項に掲げる者

(6) その他協議会が必要と認める者

北海道警察釧路方面本部長 またはその指名する者

北海道労働局釧路労働監督署長 またはその指名する者

(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、協議会を代表し、協議の場を総括する。

3 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。

4 会長の任期は平成24年9月30日までとする。

5 協議会には、議事の円滑な進行を図るため、協議会の構成員の中から選定し座長を置くことができる。

6 座長がおかれた場合、当該座長は協議会の議事運営を統括する。

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種別毎に1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。
 - 北海道運輸局釧路運輸支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ハイヤー協会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項各号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) 及び 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項各号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項各号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に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ものとする。

第1回協議会 レジユメ

平成21年12月17日

釧路交通圏タクシー特定地域協議会
事務局

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p 3
2. 特措法制定の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・ p 5
3. 特措法の概要・・・・・・・・・・・・・・・・ p10
4. タクシー事業の概要・・・・・・・・・・・・・・・・ p29
5. 釧路交通圏におけるタクシー事業の現況・・・・・・・・ p38
6. 需要喚起と適正化に向けた業界の取り組み・・・・・・・・ p50
7. 供給過剰状態の損得・・・・・・・・・・・・・・・・ p58
8. 適正と考えられる車両数・・・・・・・・・・・・・・・・ p61



1. はじめに

- 新法によるタクシー制度の改正
- 特定の地域では、地域の関係者の合意により、適正化と活性化を図る
- 関係者の合意は、協議会において図る



2. 特措法制定の経緯

1. タクシーの位置付け

• タクシーは公共交通機関

- 公共交通機関は日本における地域交通の根幹を形成する重要な役割を果たしている。

- 公共交通機関には、タクシーの他に、航空機、フェリー等の旅客船、鉄道、バス等が含まれる。

2. 問題点

- 現在、地域の公共交通機関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、と言われている。
- 指摘されている問題点は以下のとおり。

タクシー事業の収益基盤の悪化

運転者の労働条件の悪化

違法・不適切な事業運営の横行

不十分な利用者サービス

道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

- 遠因としては、平成14年2月のタクシー事業の規制緩和が指摘されている。
 1. 参入規制の撤廃 輸送力の過剰な増加
 2. 運賃規制の緩和 運賃の過当競争

3.改善の検討

タクシー事業の収益基盤の悪化

- 運賃制度のあり方

運転者の労働条件の悪化

- 運賃制度のあり方

違法・不適切な事業運営の横行

- 悪質事業者等への対策

不十分な利用者サービス

- 提供サービスのあり方

道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

- 需要に見合った事業のあり方

4. 検討結果

- 交通政策審議会から答申
- 「タクシー事業を巡る諸問題への対策について(平成20年12月18日)」

運賃制度のあり方

- 自動認可運賃の幅の見直し
- 下限割れ運賃認可審査の厳格化 等

悪質事業者等への対策

- 行政処分の強化
- 運転者登録制度の厳格な運用 等

提供サービスのあり方

- 利用者ニーズに合わせたサービス提供
- 利用者によるタクシーの選択性の向上 等

需要に見合った事業のあり方

- 供給過剰地域における対策



3. 特措法の概要

1.名称

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)

- 平成21年6月26日法律第64号
- 平成21年10月1日施行

2.特徴

- 地域限定の取り組みと、全国規模の取り組みの2本立て
 - 一定の範囲を指定した地域限定の規制
 - 運賃制度のあり方を見直す全国規模の規制

3.地域限定の取り組み

特定地域の指定

協議会の設置

地域計画の策定

特定事業計画の策定

道路運送法の特例

3. 特定地域の指定

- 特定地域: 供給過剰等によりタクシーが地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できていない地域
- 国土交通大臣が指定
- 道内では札幌交通圏ほか7地域を指定
- 釧路交通圏も指定 (p39を参照)

3. 協議会の設置

- 地域におけるタクシー事業の関係者等は、タクシー事業の適正化及び活性化のため協議会を設置できる。

3. 地域計画の策定

- タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
- 地域計画の目標
- 地域計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体

3. 特定事業計画の策定

- 特定地域のタクシー事業者が対象となる。
- 単独で又は共同で行うことができる。
- 特定事業計画では、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。
- その計画は、地域計画に即し、タクシー事業の適正化及び活性化に資する取組みを実施するためのものであれば、国土交通大臣の認可を受けることができる。

3. 道路運送法の特例

- 特定地域においては、**増車**を行おうとする場合、国土交通大臣の**認可**を受けなければならない。
 - 特定地域以外は事前届出制

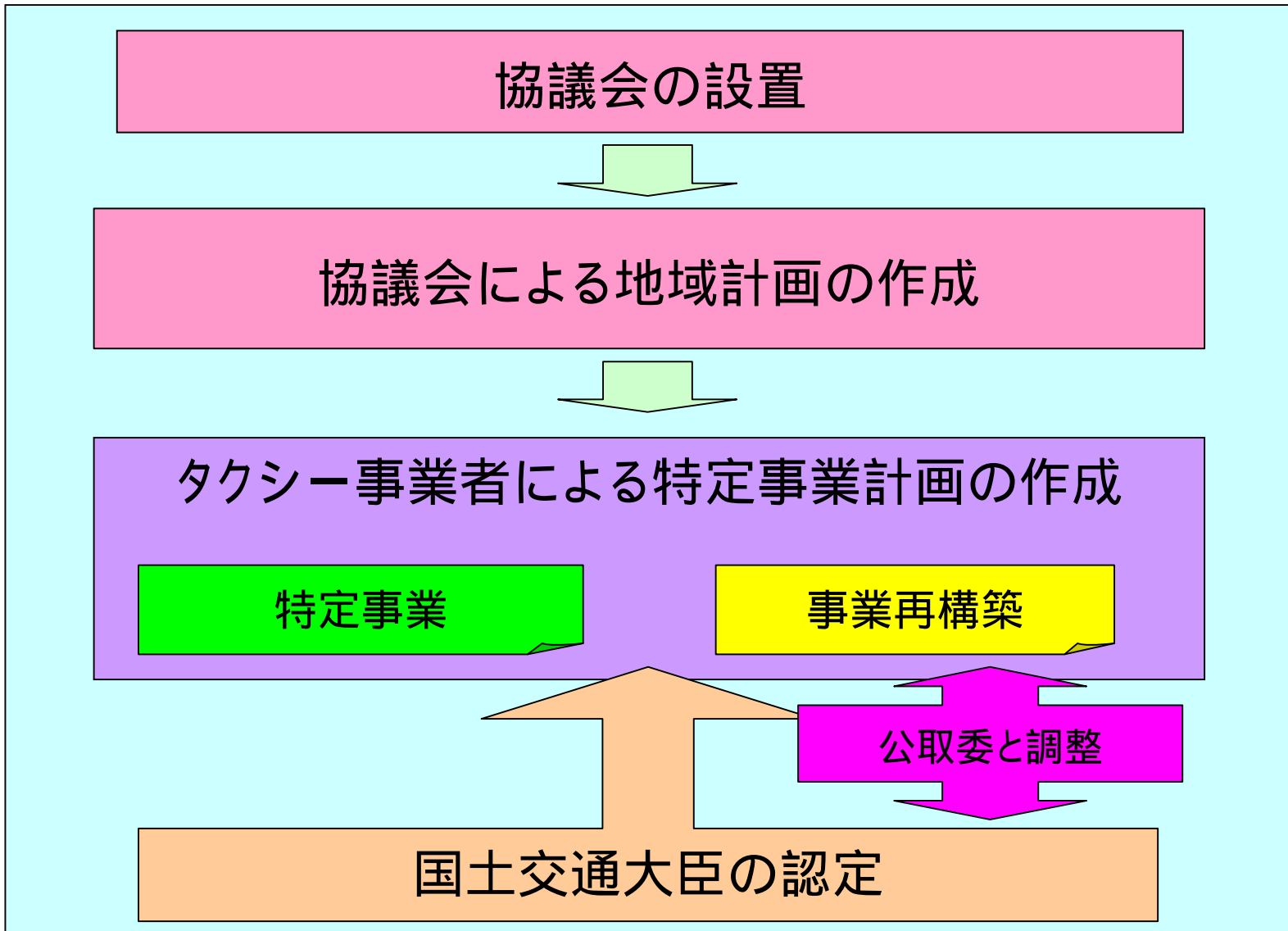
4. 全国規模の取り組み

- 運賃・料金の認可基準を変更し、当分の間、以下に示す基準で運用することとなった。
- これは、特定地域に限らず、全国で適用される。

新： 適正な原価に適正な利潤を加えたもの

旧： 適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの

資料1：特措法の実施フロー（イメージ図）



5. 協議会とは

位置付け

- 地域計画の作成主体。
- 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。
 - 計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど
- 地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共通の認識の下、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を期待。

構成員

- 必須：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、タクシー乗務員の団体、地域住民
- 必要に応じ：他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者、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等）

資料2：特措法(抄)・協議会関係

第7条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者その他の関係者は、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。

第8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

6.地域計画とは

- 特定地域における公共交通機関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す。
- 今後の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。
- 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。
- 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機関としてのタクシーの機能が低下していることに留意する必要。
- 以下のような点に対し、地域の実情に応じた対策を定めることが求められる。

供給過剰の解消

過度の運賃競争の回避

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 等

7.地域計画に記載すべき事項(その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

- 関係者間の共通認識のため、地域におけるタクシーの位置付けや役割、タクシー事業の現状分析、今後の取り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や今後の取り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。

7.地域計画に記載すべき事項(その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、地域の実情に即した目標を設定。

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や改善・向上

タクシー事業の構造的要因への対応

交通問題、環境問題、都市問題の改善

供給抑制

過度な運賃競争への対策

7.地域計画に記載すべき事項(その3)

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

- 地域計画には、法令に違反せず、法及び基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・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。
- 次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項を適切に設定することが望ましい。

輸送需要に対応した合理的な経営

法令の遵守の確保

輸送サービスの質の向上

輸送需要の開拓

資料2：特措法(抄)・地域計画関係

第9条

協議会は基本方針に基づき、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を推進するための計画(以下「地域計画」という。)を作成することができる。

2 地域計画は、次に掲げる事項について定めることとする。

- 一．一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
- 二．地域計画の目標
- 三．前号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
- 四．前三号に掲げるもののほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

資料3：特定事業の例

利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供

ニーズに応じたタクシーの検索が可能なWEBサイトの開設、事業者評価ランク制の創設 等

情報通信技術の活用による運行の管理の高度化

GPS - AVMシステムを活用した配車、タクシー乗場情報提供システムを活用した効率的配車 等

利用者の利便の増進に資する乗り場の設置及び運営

優良タクシー乗り場の整備、距離別乗場の整備 等

適正な運行の確保に資する装置等の導入

デジタルタコグラフの導入、映像記録型ドライブレコーダーの導入 等

運転者等に対する講習等の実施

基本法令講習の実施、街頭指導の実施 等

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

苦情、要望受付の専用窓口の設置、遺失物照会のためのWEBサイト設置 等

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

駅前乗り場の整備、鉄道、バス等のダイヤに対応した駅前等への計画配車の実施 等

タクシーの集中による駅前、繁華街等の渋滞解消措置の実施

ショットガン方式の導入、ナンバープレートによる乗入れ規制の導入 等

タクシー事業活動に伴う環境負荷の低減

低公害車の導入、アイドリングストップ装置の導入 等

運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実、AT車の導入 等

利用者の需要に応じたサービスの提供


大型車両の導入、電子マネー、クレジットカード決済機の導入 等

利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施

介護タクシー、観光タクシーの運行 等

輸送需要に関する調査の実施

アンケート調査、モニター調査の実施 等



4. タクシー事業の概要

1. タクシーの特性

地域の公共交通を構成する公共交通機関の一つ。
次のような特徴を有する。

- a. ドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる。
- b. 面的な移動ができ、機動性や移動の自由度が高い。
- c. 利用時間の制約が少なく、いつでも、誰でも利用できる。

特徴を活かすことで、利用者ニーズにきめ細かく、柔軟に対応することが可能となる。

地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資することができる。

高齢化の進展等、地域社会の変化に柔軟に対応することが期待できる。

観光立国に向けて、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待できる。

資料：タクシーの種類

一般的なタクシー

流し、駅待ち、無線予約等により利用者に輸送サービスを提供するタクシー

観光タクシー

予め決められた観光ルートを低運賃にて周遊する輸送サービスを提供するタクシー



ハイヤー

営業所のみで運送の引受けを行うもの。一般的には企業等が一定期間専属で契約して利用する。



乗合タクシー

乗合バスでは対応が困難な深夜時間帯、過疎地域などにおいて、住民の足の確保を目的とした輸送サービスを提供するタクシー



個人タクシー

一定の資格を有する運転者に、個人営業を許可したタクシー



福祉タクシー

身体障害者、高齢者等のニーズに合わせ、車椅子や寝台のまま乗車することができるタクシー



2.事業への参入と規模の変更

新規参入

- 許可制度
- 営業区域ごとの許可
- 事前チェック(審査項目)
 - a. 輸送の安全確保に必要な体制・能力
例:車庫、休憩・仮眠施設、教育・指導体制等
 - b. 事業を適確に遂行するに足る能力
例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等
 - c. 欠格事由該当の有無
過去の処分の有無 等

事業計画の変更

- a. 事業の拡大に関するものは、多くが認可制度
営業区域の拡大
車両数の増加(但し、特定地域以外は事前届出)
- b. それ以外のものは、多くが事前届出
車両数の削減 等

3. 運賃の制度 (その1)

制度

- 認可制
- 運用として、上限規制をしている

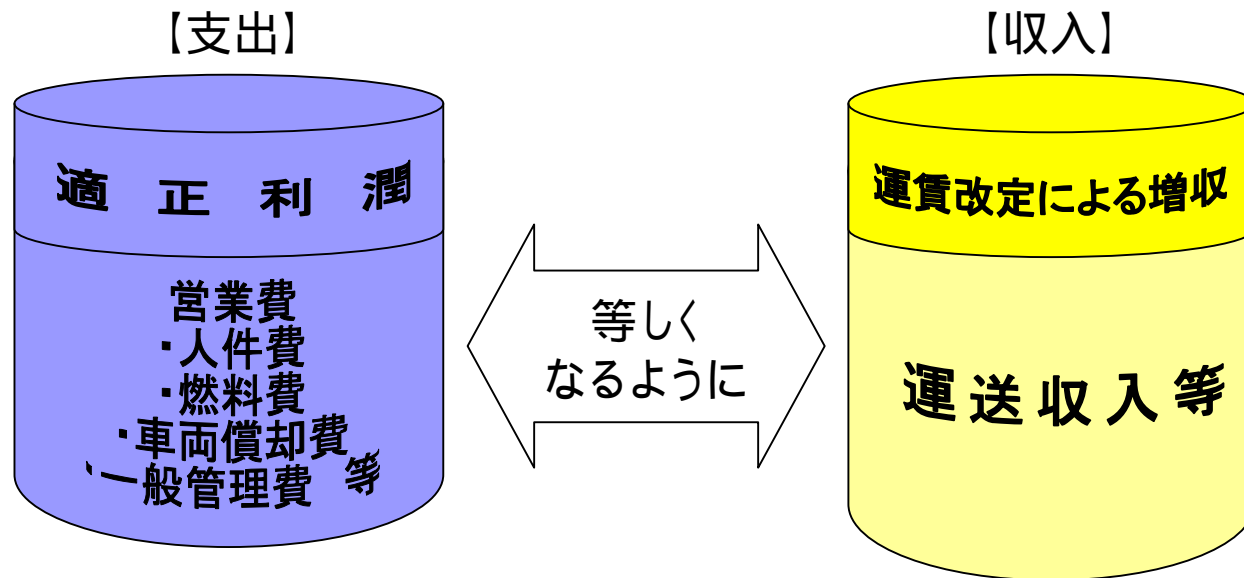
チェック内容 (審査項目)

- a. 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
(総括原価主義と呼称)
- b. 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
- c. 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

3. 運賃の制度 (その2)

設定方法

- 総括原価方式: 上限運賃を、事業運営に必要な「営業費」に「適正な利潤」を加えた「原価」(総括原価)を求め、総収入がこれと等しくなるように設定するもの。



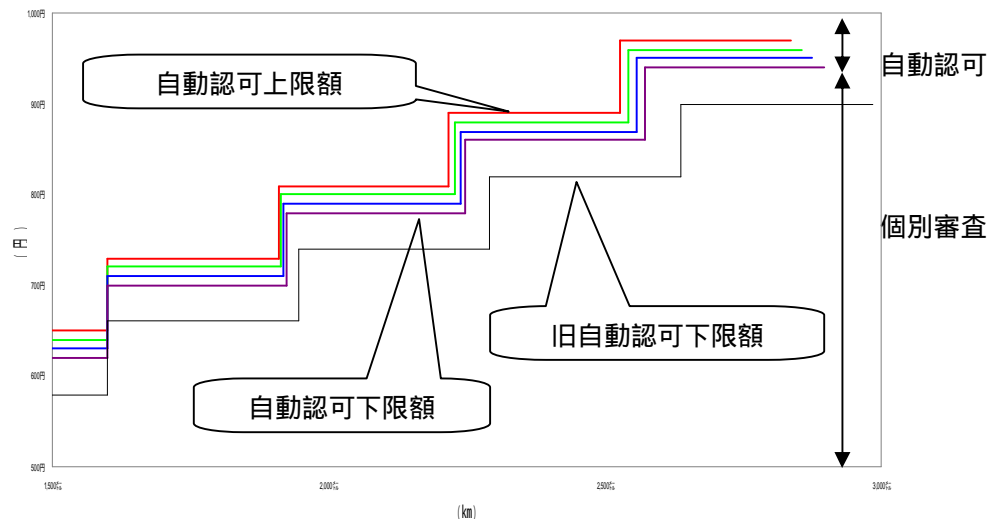
- 運賃改定の運用(時期)は、各運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに行う、となっている。
- 運賃額は、当該ブロック内で標準的な経営を行っている事業者の経費を基に、適否の審査を行っている。このような算定方式により、同一ブロック内の各事業者の経営努力を促すことが期待されている。

3. 運賃の制度 (その3)

「自動」認可運賃について

- 審査事務の効率化の観点から、一定の範囲(上限と下限)に納まる申請内容であれば速やかに認可する運賃を定めている。(「自動認可運賃」と呼称)
 - 上限運賃と下限運賃の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について北海道運輸局長が自動認可運賃として設定し、予め公示している。
 - 自動認可運賃の申請があった場合は、原価計算書等の添付を省略し、速やかに認可することとしている。

【自動認可運賃のイメージ】



- 自動認可運賃の下限を下回る運賃申請については、個別に審査する。
 1. 原価計算書の審査等により、適正利潤を含む収支が相償うか
 2. 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か

4.事業の運営

組織体制

- 運行管理者、整備管理者の選任
- 運輸安全マネジメントの実施、等

運転者

- 選任に当たっての教育等の実施
- 運転者登録制度による規制(タクシー業務適正化特別措置法に基づく一部地域)

運行管理

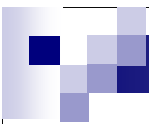
- 点呼の義務付け
- 運転者の拘束時間の制限
- 運行記録計による速度等の記録義務付け

提供商品(輸送サービス)

- 運送約款制定の義務
- 営業区域の設定

5. 運送引受義務

- タクシー事業者は、運送の引受を拒絶してはならない。
 - ・ 但し、例外として以下のようなものがある。
 - 公序良俗に反する場合
 - 天災等の場合、等



5. 釧路交通圏における タクシー事業の現況

1. 釧路交通圏とは

- 「釧路交通圏」には以下の市町村(の区域)が該当。

釧路市(但し、合併前釧路市の範囲に限る)

釧路町

□ 営業区域と「交通圏」

- タクシーの営業は営業区域内で行うこととされている。
但し、運送する旅客の発地または着地がその区域に掛かっている問題ない。
- 現在、道内で55の営業区域が定められている。
- 営業区域が複数の市町村にまたがる場合、一括して「**交通圏**」と名付け、一営業区域として扱っている。

5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

1 釧路交通圏のタクシー運賃の現状(小型車)

初乗運賃における自動認可運賃及び下限割れ運賃(法人)

運賃種類	初乗運賃		加算運賃		設定事業者	
北海道C地区自動認可(下限割れ)(H21.9.30まで同下限運賃)	1.4 <small>千円</small>	470円	354 <small>千円</small>	80円	7事業者	474両

車両数及び運賃額は小型車による。

遠距離割引(法人)

運賃種類	事業者数	車両数
7,000円超え1割引	7事業者	474両

車両数及び運賃額は小型車による。

個人タクシーについても、法人同様、小型車全事業者が北海道C地区自動認可(下限割れ)(H21.9.30まで同下限運賃)の運賃設定となっている。遠距離割引についても、法人同様、小型車全事業者が7,000円超え1割引となっている。

2 釧路交通圏の運賃改定の変遷

	初乗運賃	加算運賃	備考
平成9年3月13日認可(全車種認可・遠距離割引導入)	1.4 <small>千円</small>	530円	314 <small>千円</small> 80円 (小型車)
平成9年4月15日北海道運輸局公示第21号(ゾーン運賃の設定)	平成9年3月13日認可運賃を上限に設定 (距離制運賃について下限運賃は上限運賃(初乗運賃)の90%で算出等)該当車種のみ認可		
平成14年1月23日北海道運輸局公示第61号 (自動認可運賃の設定)	該当車種のみ認可 上記北海道C地区運賃のとおり。		
平成21年10月1日自動認可運賃の下限引上げ	別添 資料3を参照		

5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

釧路交通圏タクシー輸送実績の推移(法人タクシー)

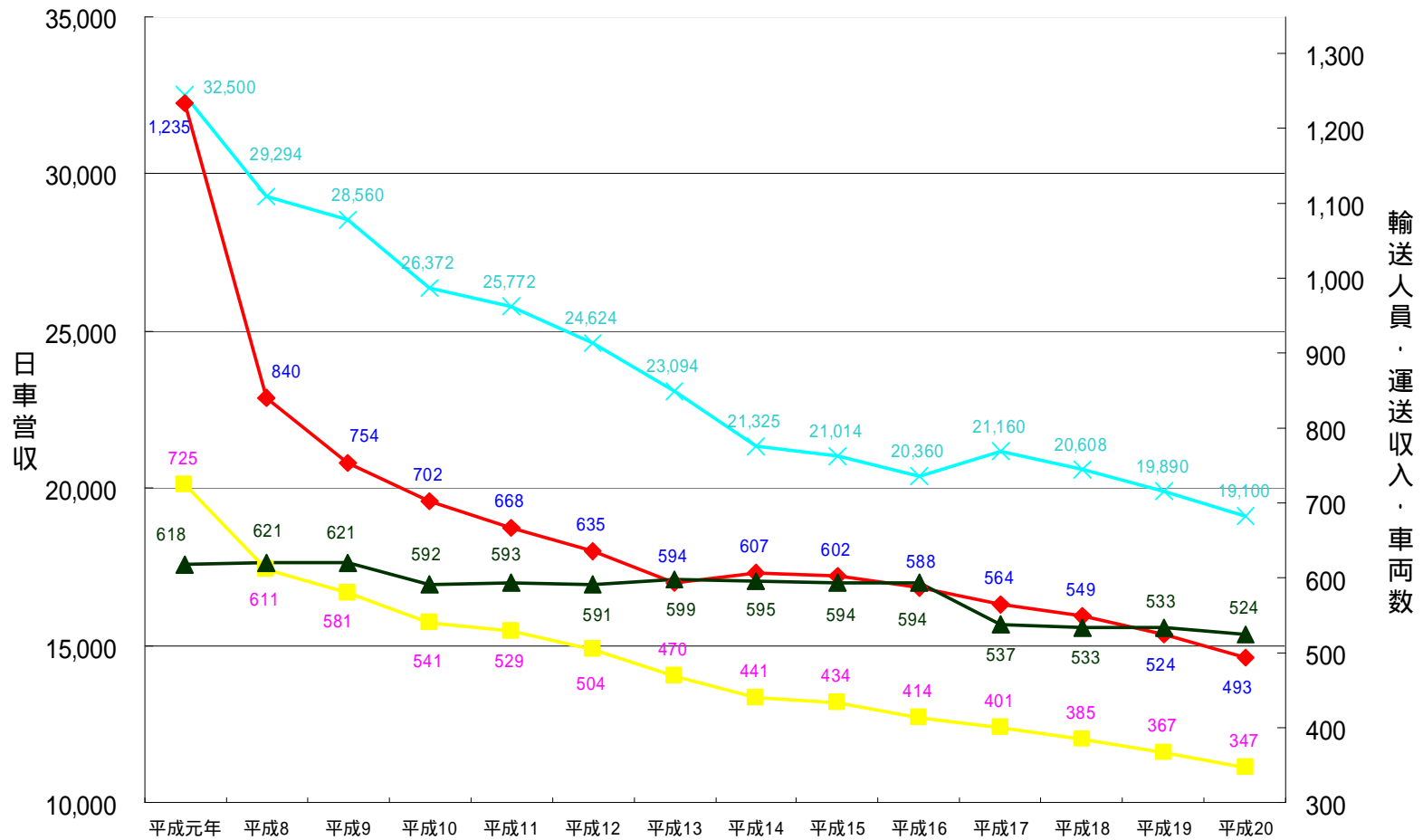
年度	延実在車両数 (両)	延実働車両数 (両)	実働率 (%)	実車キロ			輸送回数		運送収入	
				実車キロ(km)	実車率 (%)	1日1車 当り(km)	輸送回数(回)	1日1車 当り(回)	運送収入(千円)	1日1車 当り(円)
昭和60年	223,259	220,981	99.0	26,584,687	34.8	120.3	9,429,908	42.7	7,288,950	32,985
平成元年	(100) 225,550	(100) 223,065	98.9	(100) 26,675,741	36.4	(100) 119.6	(100) 9,317,465	(100) 41.8	(100) 7,249,623	(100) 32,500
平成8年	225,410	208,584	92.5	18,336,755	32.8	87.9	6,373,881	30.6	6,110,210	29,294
平成9年	226,665	203,426	89.7	16,358,942	31.2	80.4	5,697,989	28.0	5,809,941	28,560
平成10年	216,089	205,242	95.0	15,258,665	29.4	74.3	5,340,373	26.0	5,412,604	26,372
平成11年	216,672	205,245	94.7	14,884,412	29.5	72.5	5,228,214	25.5	5,289,544	25,772
平成12年	216,139	204,803	94.8	14,188,609	28.6	69.3	5,008,881	24.5	5,043,009	24,624
平成13年	(95) (100) 213,469	(91) (100) 203,310	95.2	(49) (100) 13,149,711	27.3	(54) (100) 64.7	(50) (100) 4,622,853	(54) (100) 22.7	(65) (100) 4,695,171	(71) (100) 23,094
平成14年	217,391	206,724	95.1	13,389,676	27.9	64.8	4,693,201	22.7	4,408,434	21,325
平成15年	216,988	206,565	95.2	13,767,167	28.6	66.6	4,663,474	22.6	4,340,752	21,014
平成16年	216,790	203,103	93.7	13,055,914	28.1	64.3	4,517,241	22.2	4,135,091	20,360
平成17年	209,318	189,286	90.4	12,618,020	28.4	66.7	4,380,783	23.1	4,005,325	21,160
平成18年	196,317	186,749	95.1	12,180,795	27.5	65.2	4,222,553	22.6	3,848,487	20,608
平成19年	193,072	184,518	95.6	11,552,176	26.8	62.6	4,026,546	21.8	3,670,033	19,890
平成20年	(86) (91) 193,312	(81) (89) 181,522	93.9	(41) (82) 10,833,862	26.3	(50) (92) 59.7	(41) (82) 3,794,103	(50) (92) 20.9	(48) (74) 3,467,008	(59) (83) 19,100

平成13年度より福祉限定事業者を除く。

5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

釧路交通圏の日車營收等の推移(法人タクシー)

✕ 日車營收(円)
 ◆ 輸送人員(万人)
 ■ 運送収入(千万円)
 ▲ 車両数(両)

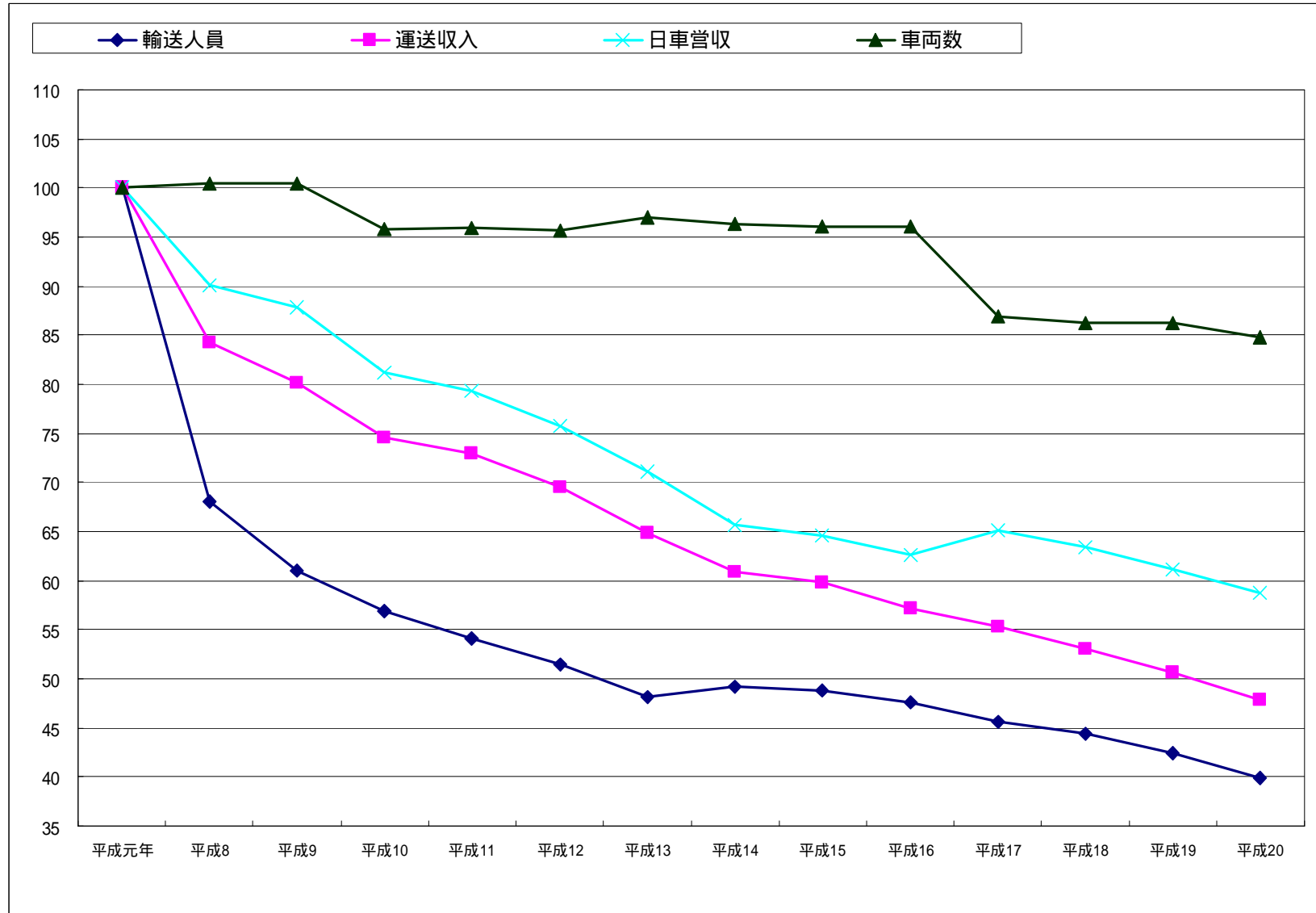


平成13年度より福祉限定事業者を除く

5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

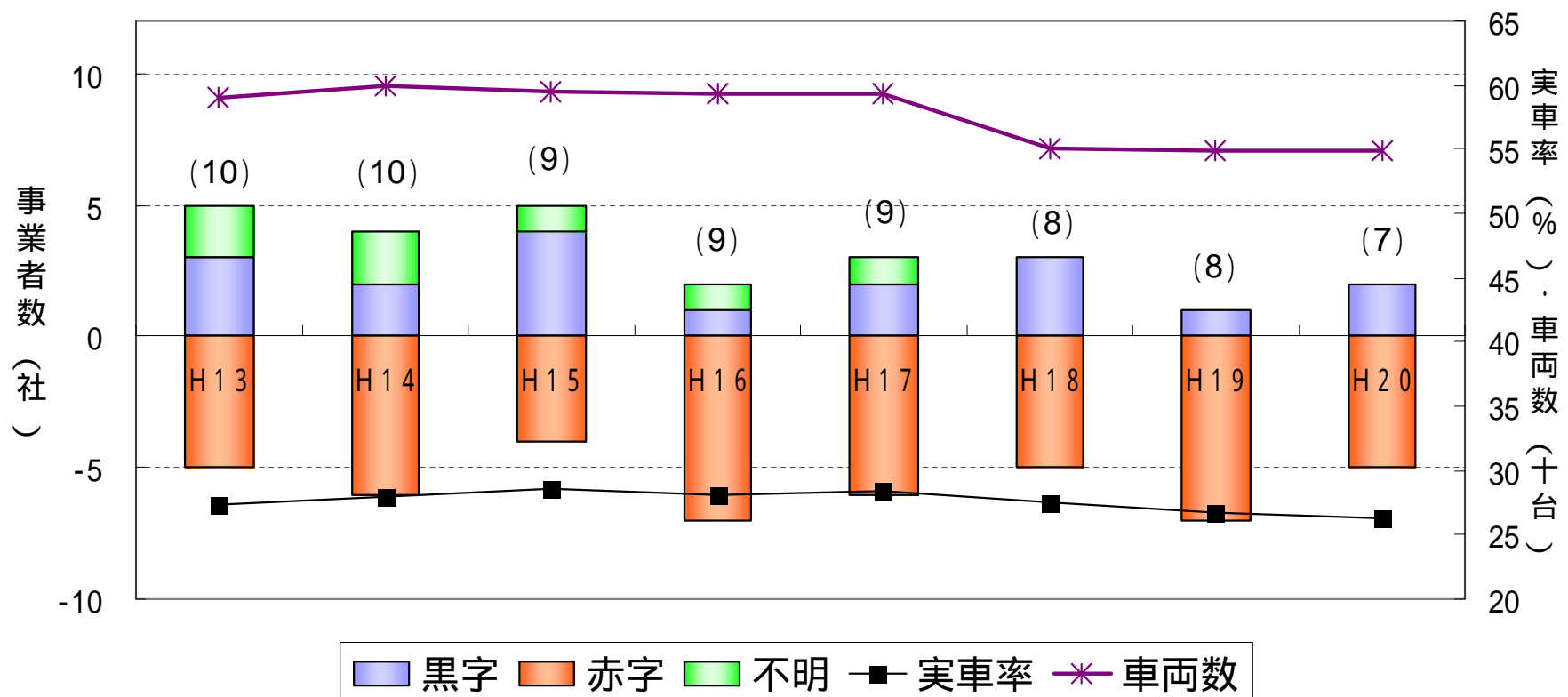
釧路交通圏におけるタクシーの事業者数等の推移

(平成元年 = 100)



5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

釧路交通圏収支状況・実車率・車両数推移



5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

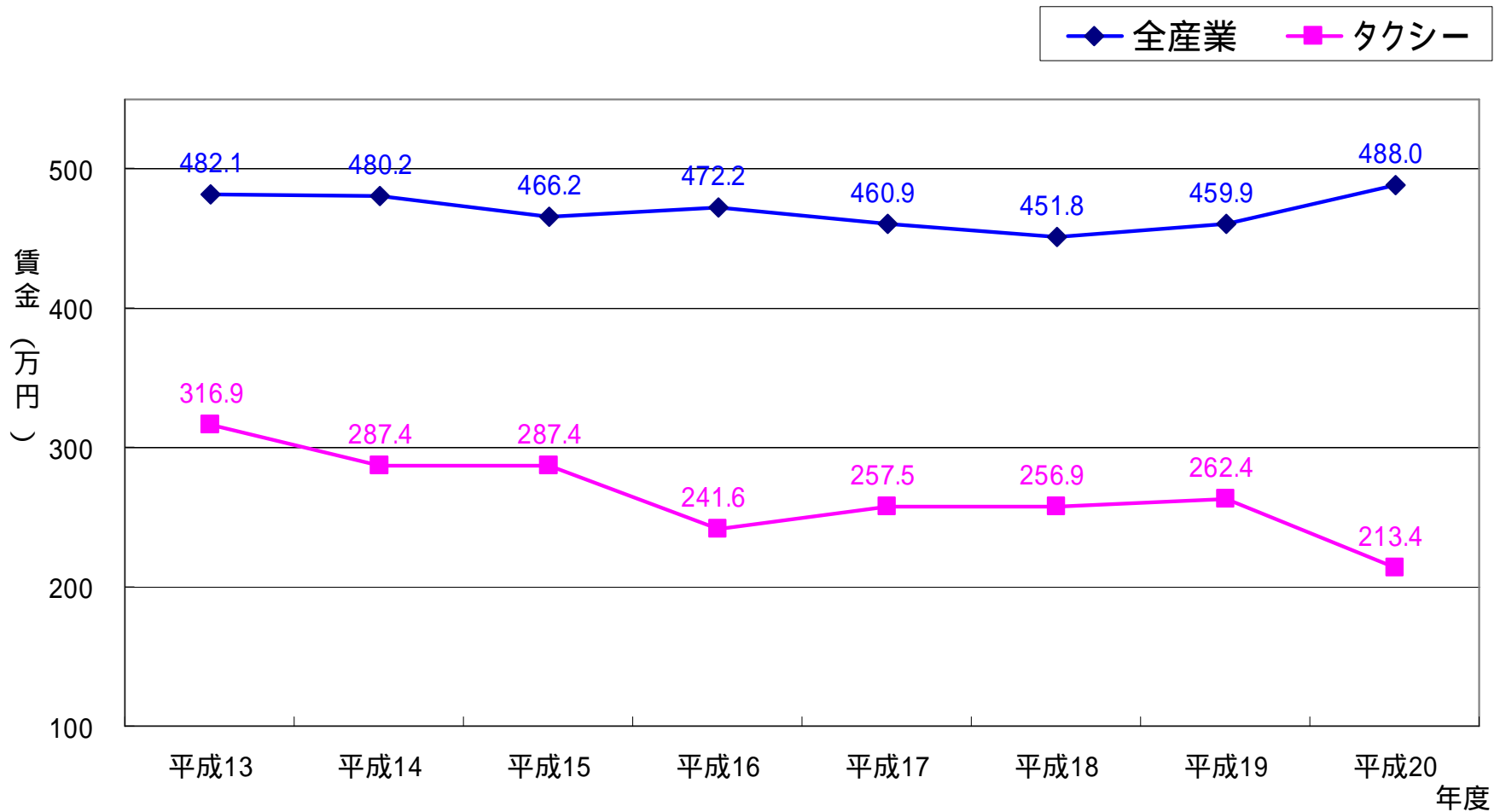
釧路交通圏の需給指標の推移

		年度				
		平成元年	平成9年	平成13年	平成16年	平成20年
需要	総実車キ口	26,675,741	16,358,942	13,149,711	13,055,914	10,833,862
	指数(H1=100)	100	61	49	49	41
供給	延実在車両数	225,550	226,665	213,469	216,790	193,312
	指数(H1=100)	100	100	95	96	86
	延実働車両数	223,065	203,426	203,310	203,103	181,522
	指数(H1=100)	100	91	91	91	81

平成13年度以降は福祉限定事業者を除く。

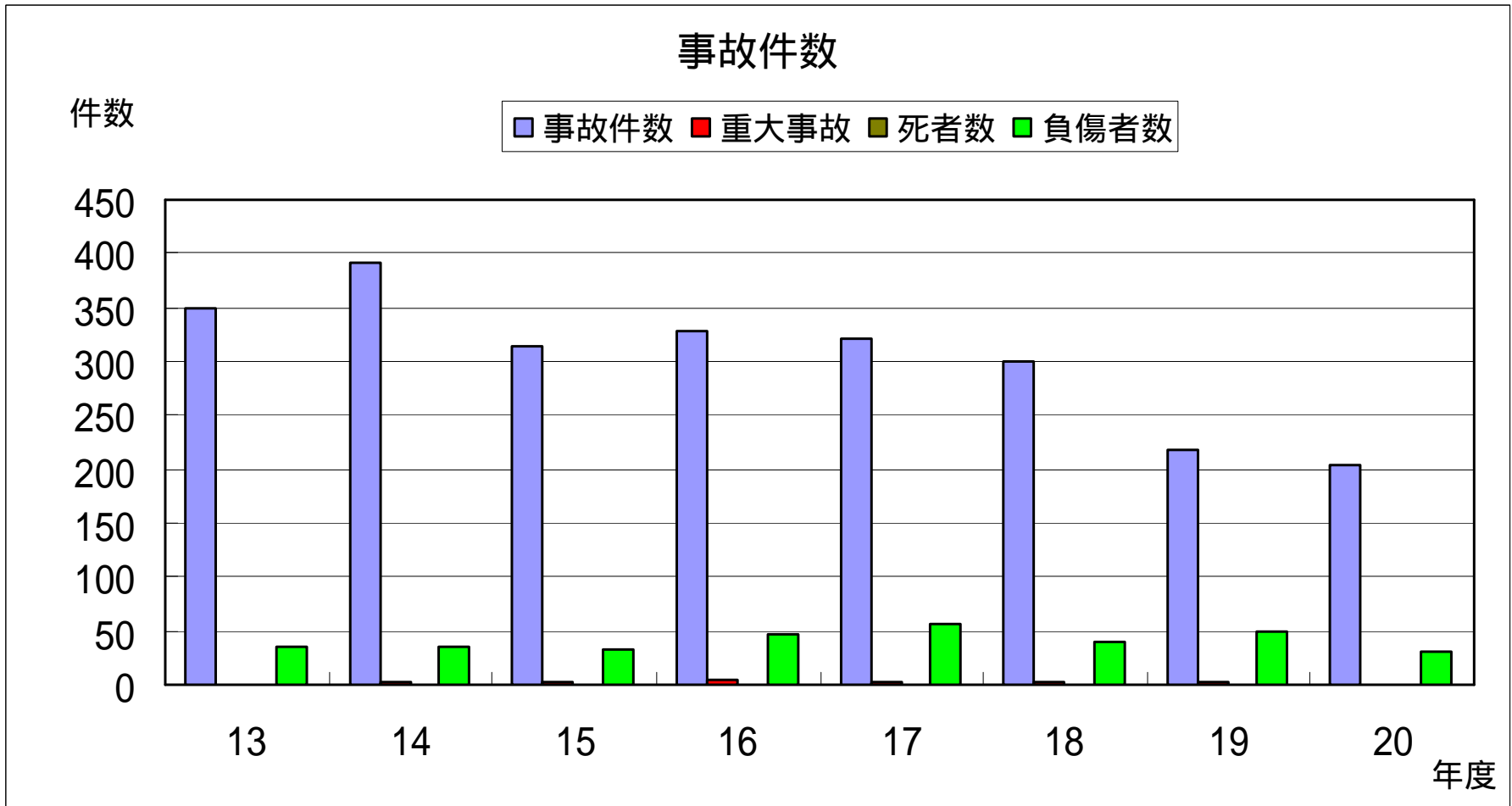
5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

北海道におけるタクシー労働者と全産業男子労働者の賃金推移比較



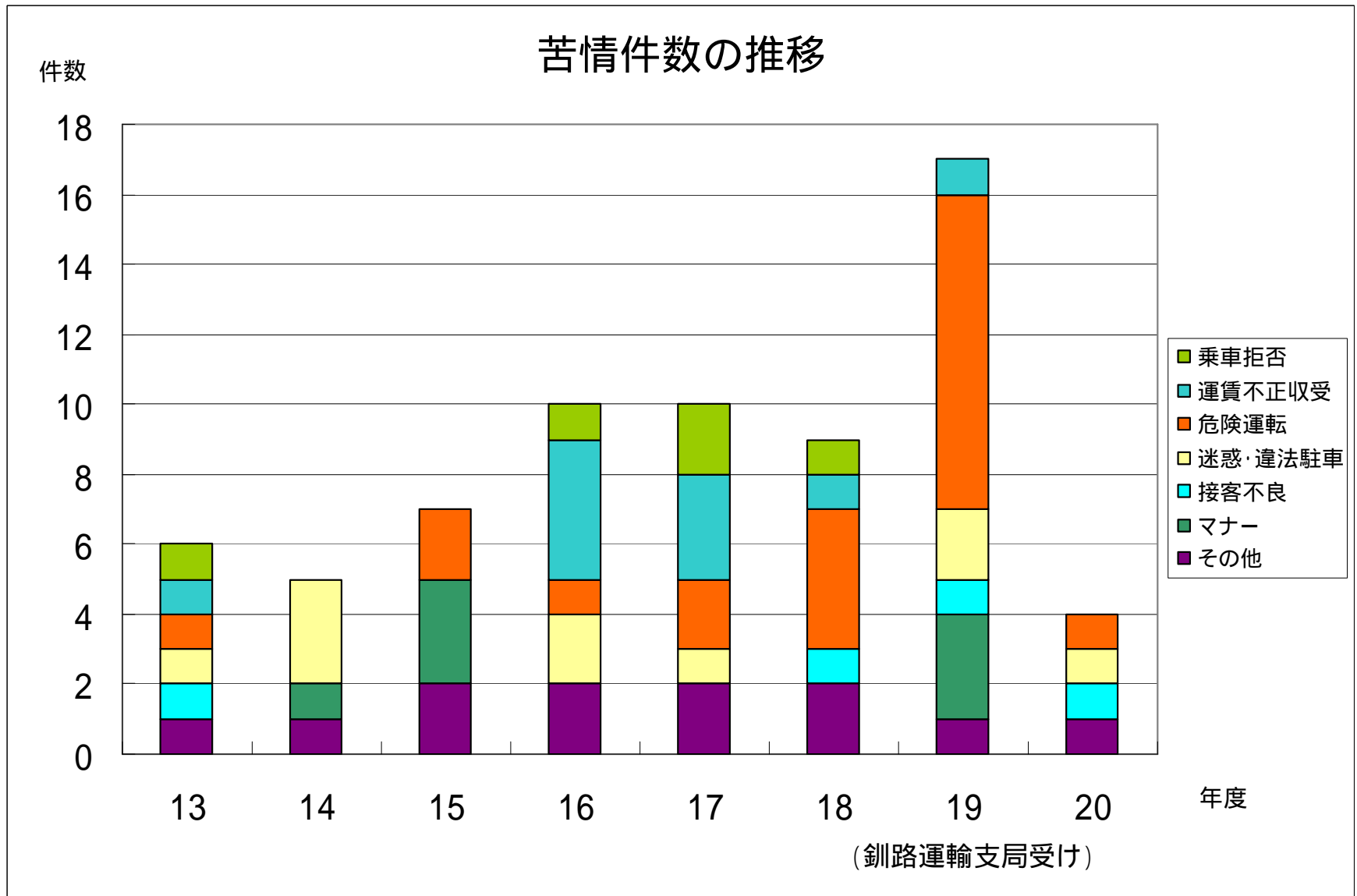
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による(年間賃金を算出)

5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況



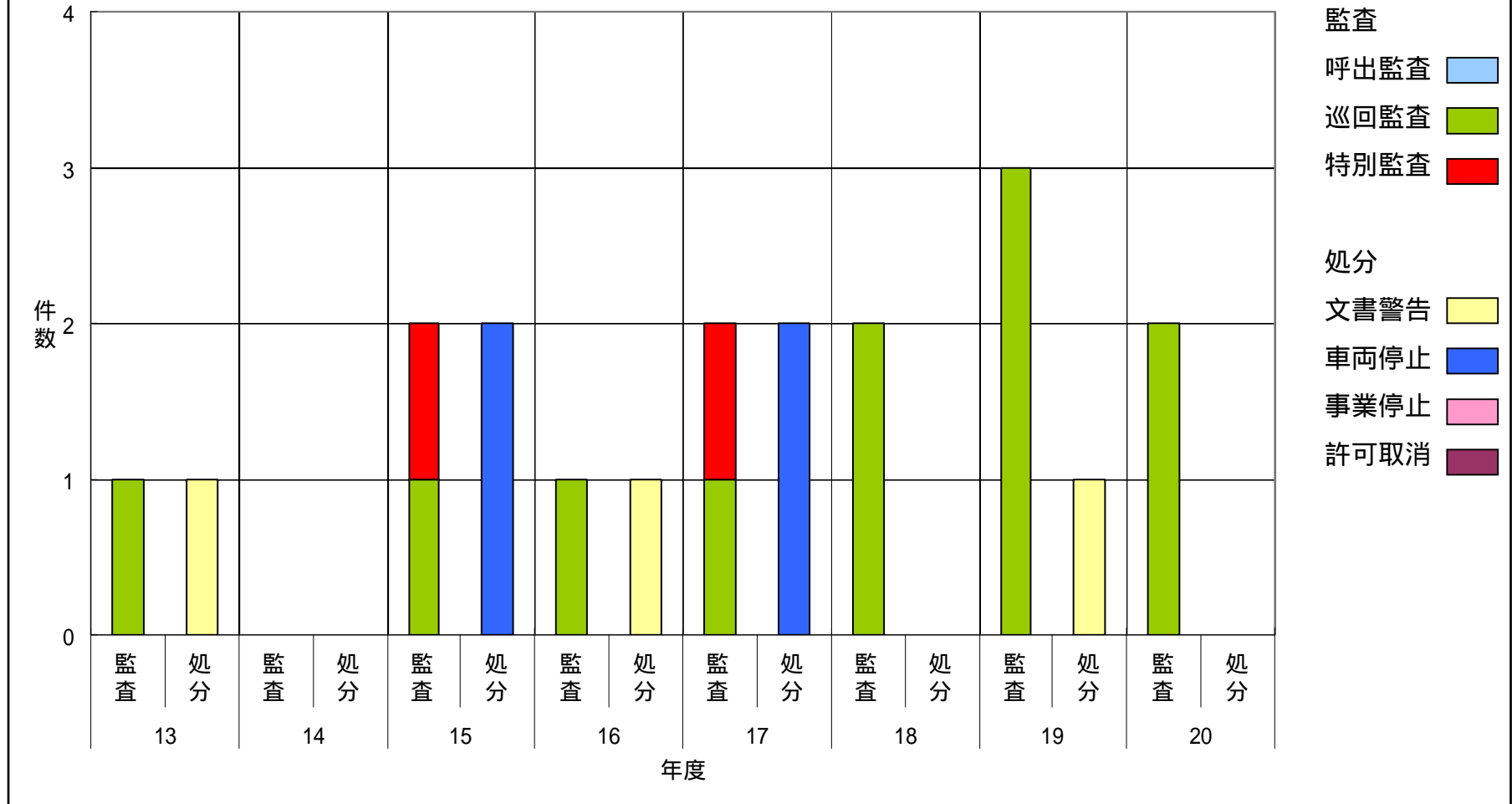
輸送実績報告書により報告が行われた事故件数を集計

5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況




5 釧路交通権圏におけるタクシー事業の現況

年度別監査・処分件数



呼出監査、事業停止及び許可取消の実績はなし。



6. 需要喚起と適正化に 向けた業界の取り組み

1. 需要を巡る環境の変化

- 長期に渡るマイカーの増加と経済の低迷から、タクシー需要の減少傾向に歯止めがかからない。
- 一方、少子高齢化社会の進展から自由度の高いタクシーの利点が評価されつつあり、新たなサービスを求める声が大きくなっている。

2. 利用者サービスの改善と需要喚起

- a. 輸送サービスの充実と向上
- b. 安全安心なサービスの提供
- c. 事業の共同化と協業化

3. 適正化に向けた改善

- d. 運行の効率化と環境対策の推進
- e. 乗務員の労働条件改善
- f. 違法行為の撲滅

a. 輸送サービスの充実と向上

地域への密着

市内をくまなく24時間走り回る特性を活かし、警察とも連携し地域の防犯に協力する

- こども110番タクシー
- SOS防犯タクシー
- 地域タクシーパトロール
- コンビニパトロール 等

利便性の高さ

利用者への利便性提供と、特に交通弱者への支援

- 福祉 / 介護タクシー
- 便利タクシー
- その他STS(移動制約者のための移動支援サービス)への取り組み
- きめの細かい観光案内 等

b. 安全安心なサービスの提供

コンプライアンスの向上

コンプライアンスの向上を果たし、信頼されるタクシーを目指す

- 運輸安全マネジメントの取り組み
- 事業者の評価制度(タクシーランキング) 等

乗務員の質的向上

乗務員の登録制度等により質的向上を目指す

- 運転者登録制度の拡充
- ケア輸送に関する講習会の受講
- 乗務員の評価制度(優良運転者表彰) 等

苦情処理体制等の充実

苦情処理や忘れ物に対する処理対応体制を強化する

- 苦情処理の充実強化
- 忘れ物対応の迅速化 等

c. 事業の共同化と協業化

取り組み

- 共通チケット
- タクシー運転代行
- 禁煙タクシー
- 防犯タクシー
- タクシーパトロール
- タクシー乗り場の整備・指導 等

背景

- タクシーはその機動性や利便性故、高齢者や障がい者と言った移動制約者を始めとする利用者から、きめ細かなサービスを求められることも多い。
- このため、事業者1社での対応が困難な場合も発生しがち。
- 共同化・協業化により、単独では困難な需要に対応しようとする取り組みも進んでいる。

d. 運行の効率化と環境対策の推進

運行の効率化

IT機器を利用し、効率的な運行に努める

- 無線のデジタル化
- GPSを利用した配車システム 等

環境対策

運行の効率化やグリーン経営の認証取得などにより環境対策を進める

- グリーン経営の認証取得
- 現場レベルでの環境改善の取り組み
- 低公害車の積極的な導入
- アイドリングストップの励行
- エコドライブ体験講習会の開催 等

デジタル式GPS-AVMシステムの普及事業について

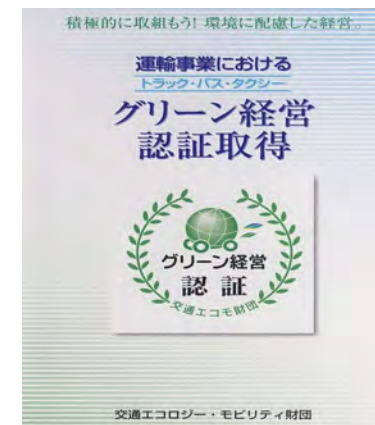
デジタル式GPS-AVMシステムの導入により、タクシー事業者の省エネ対策を推進

概要

客の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするデジタル式GPS-AVMシステムを普及させるため、システム関連機器導入費用の一部を補助し、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図る。

＜デジタル式GPS-AVMシステム＞

最短距離にある空車タクシー車両の配車



e. 乗務員の労働条件改善

取り組み

- (デジタル)タコグラフ等のIT機器を活用した労働時間管理
- 賃金制度の改善研究
- ドライブレコーダーや防犯カメラ等による犯罪行為の抑止 等

課題

- 需給バランスの崩れ
- 賃金制度の問題
- 夜間、単独での運行 等

背景要因

- 長時間労働
- 低賃金
- 犯罪への巻き込まれ 等

f. 違法行為の撲滅

取り組み

- 街頭指導の強化(繁華街、駅等を中心に)
- 繁華街等における立入制限区域の設定
- 関係法令の遵守に関する(コンプライアンス)キャンペーン 等

背景要因

- 需給バランスの崩れによる余剰車両の発生
- 低賃金をカバーしようとすることから来る無理な運行 等



7. 供給過剰状態の損得

1.供給過剰状態のメリット

行政(国土交通省):明確なメリットなし

行政(厚生労働省):雇用機会増大

行政(北海道警察):明確なメリットなし

行政(市町村):雇用機会の増大、所得等関連税収の増大

消費者協会:利用者利便性増大、雇用機会増大

商工会議所/商工会:会員の事業規模拡大

事業者:収入の増大

労働組合:雇用機会増大

一般市民:利用者利便の増大

2.供給過剰状態のデメリット

行政(国土交通省):各種苦情等の増大、運行安全性の低下

行政(厚生労働省):労働条件の低下(最低賃金の不遵守、労働保険等未加入等)

行政(北海道警察):事故等発生確率増大(事故、違反等)

行政(市町村):不健全納税者の増大(法人、自然人共)

消費者協会:利用者(消費者)トラブル増加

商工会議所/商工会:不健全会員の増大

事業者:固定費等の増大による収益構造劣化

労働組合:労働時間等各種労働問題の増加

一般市民:交通事故遭遇確率増大、排気ガスの増加等による環境問題



8. 適正と考えられる車両数

8 適正と考えられる車両数

1. 需要量の算定

$$\begin{aligned} \square \text{ 需要量} &= \text{実績年度の総実車キロ} \times \text{平成20年度の総実車キロの対前年度比} \\ &= \text{平成21年度の(予測)総実車キロ} \end{aligned}$$

2. 適正と考えられる車両数の算定

$$\begin{aligned} \square \text{ 適正と考えられる車両数} \\ &= \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{実車率}(\quad)) \\ &\quad \div \text{過去5年間の平均延実働車両数} \div 365 \div \text{実働率}(\quad) \end{aligned}$$

実車率と実働率に複数の値を当てはめ、試算を行う。

3. 用語解説

1. 実働率とは？

- 保有車両数のうち、実際に稼働した車両数の割合。
$$\frac{\text{延べ実働車両数(稼働した日車数の1年間の合計)}}{\text{延べ実在車両数(日々の実在車両数の1年間の合計)}}$$

車両運用の効率性や運転者の充足度を判断する場合の指標となる。

2. 実車キロとは？

- 利用者が乗車した走行距離。

タクシー輸送の需要量を算定する基礎となる指標。

3. 実車率とは？

- タクシーの走行距離全体に対する、利用者が乗車した走行距離の割合。

$$\frac{\text{実車キロ(利用者が乗車した距離)}}{\text{総走行キロ(空車キロ+実車キロ)}}$$

稼働における効率性を判断する際の指標。

4. 日車営収とは？

- 稼働した車両1台当たりの平均的な1日の運送収入。

事業経営の効率性を判断する際の重要な指標の一つ。

5. 適正車両数とは？

- タクシー輸送の需要量に対し効率的な車両運用が可能と思われる車両数。

合理的な前提条件を設定することが重要。算定された車両数と現有車両数との差が過剰又は不足車両数と判断される。

4. 試算

- a. 実働率を90%に固定し、実車率に「平成13年度実績値27.29%」を適用

算定車両数 487両

- b. 実働率を90%に固定し、実車率に「30%」を適用

算定車両数 443両

- c. 実働率を90%に固定し、実車率に「40%」を適用

算定車両数 332両

- d. 実働率を過去5年間の平均値93.74%とし、実車率に「30%」を適用

算定車両数 425両

• 参考

- i. 平成21年9月30日現在の車両数 481両

- ii. 平成21年3月31日現在の車両数 520両

1. 課税事業者

(1) 特定大型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	640円	3.02m	110円	1分5.0秒 110円
B 運賃	630円	3.07m	110円	1分5.5秒 110円
C 運賃	620円	3.12m	110円	1分5.5秒 110円
D 運賃	610円	3.17m	110円	1分5.5秒 110円
下限(E) 運賃	600円	3.22m	110円	2分0.0秒 110円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	3,770円	3,770円
B 運賃	3,720円	3,720円
C 運賃	3,660円	3,660円
D 運賃	3,600円	3,600円
下限(E) 運賃	3,540円	3,540円

(2) 大型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	610円	2.77m	100円	1分4.0秒 100円
B 運賃	600円	2.82m	100円	1分4.5秒 100円
C 運賃	590円	2.86m	100円	1分4.5秒 100円
下限(D) 運賃	580円	2.91m	100円	1分4.5秒 100円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	3,720円	3,720円
B 運賃	3,660円	3,660円
C 運賃	3,600円	3,600円
下限(D) 運賃	3,540円	3,540円

(3) 中型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	550円	2.83m	90円	1分4.5秒 90円
B 運賃	540円	2.88m	90円	1分4.5秒 90円
C 運賃	530円	2.94m	90円	1分5.0秒 90円
下限(D) 運賃	520円	2.99m	90円	1分5.0秒 90円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	3,260円	3,260円
B 運賃	3,200円	3,200円
C 運賃	3,150円	3,150円
下限(D) 運賃	3,090円	3,090円

(4) 小型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	530円	3.14m	80円	1分5.5秒 80円
B 運賃	520円	3.20m	80円	2分0.0秒 80円
C 運賃	510円	3.26m	80円	2分0.0秒 80円
下限(D) 運賃	500円	3.33m	80円	2分0.0秒 80円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	2,650円	2,650円
B 運賃	2,600円	2,600円
C 運賃	2,550円	2,550円
下限(D) 運賃	2,500円	2,500円

2. 免税事業者

(1) 特定大型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	640円	3.02m	110円	1分5.0秒 110円
B 運賃	630円	3.08m	110円	1分5.5秒 110円
C 運賃	620円	3.13m	110円	1分5.5秒 110円
D 運賃	610円	3.18m	110円	1分5.5秒 110円
下限(E) 運賃	600円	3.23m	110円	2分0.0秒 110円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	3,770円	3,770円
B 運賃	3,700円	3,700円
C 運賃	3,650円	3,650円
D 運賃	3,590円	3,590円
下限(E) 運賃	3,530円	3,530円

(2) 大型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	610円	2.77m	100円	1分4.0秒 100円
B 運賃	600円	2.83m	100円	1分4.5秒 100円
C 運賃	590円	2.88m	100円	1分4.5秒 100円
下限(D) 運賃	580円	2.93m	100円	1分5.0秒 100円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	3,720円	3,720円
B 運賃	3,650円	3,650円
C 運賃	3,590円	3,590円
下限(D) 運賃	3,530円	3,530円

(3) 中型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	550円	2.83m	90円	1分4.5秒 90円
B 運賃	540円	2.89m	90円	1分4.5秒 90円
C 運賃	530円	2.94m	90円	1分5.0秒 90円
下限(D) 運賃	520円	3.00m	90円	1分5.0秒 90円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	3,260円	3,260円
B 運賃	3,200円	3,200円
C 運賃	3,140円	3,140円
下限(D) 運賃	3,090円	3,090円

(4) 小型車

	距離制運賃			
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金
上限 運賃	530円	3.14m	80円	1分5.5秒 80円
B 運賃	520円	3.20m	80円	2分0.0秒 80円
C 運賃	510円	3.26m	80円	2分0.0秒 80円
下限(D) 運賃	500円	3.33m	80円	2分0.0秒 80円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	2,650円	2,650円
B 運賃	2,600円	2,600円
C 運賃	2,550円	2,550円
下限(D) 運賃	2,500円	2,500円

協議会の進行イメージ

20091217

年	月	日	事	議 事 等 の 詳 細
2009	11	11,12	設立準備会(第1回)	1 資料作成 2 日程・会場の調整 3 設置要綱の検討 4 委員の検討
2009	12	1	協議会開催案内の発送	1 委員の調整内容の確認 2 開催日時、場所等の通知 3 委員名簿、設置要綱案の送付
		2	設立準備会(第2回)	1 日程・会場の確認 2 委員の役職氏名等確認 3 設置要綱案の提案 4 作成した資料の中間チェック
		10	プレス発表	
		17/1000	協議会(第1回)	1 設置要綱の承認と協議会の設立 2 釧路交通圏におけるタクシーの現状と課題についての認識の共有 3 今後のスケジュール提案
2010	01	半ば	協議会開催案内の発送	1 開催日時、場所等の通知 2 予定議事の通知
		開催日1週間前	プレス発表	
		最終週	協議会(第2回)	1 問題点の明確化 2 活性化策の検討 3 適正規模の考え方の検討
2010	02	-	-	-
2010	03	半ば	協議会開催案内の発送	1 開催日時、場所等の通知 2 予定議事の通知
		開催日1週間前	プレス発表	
		下旬	協議会(第3回)	1 地域計画の策定 1.1 活性化策の合意 1.2 適正化の必要性に関する合意 1.3 特定事業(各事業者における適正化・活性化の取り組み)策定を促進するための合意 1.4 フォローアップの説明(スケジュールと方法) なお、第3回協議会でまとまらない場合、年度開けの早い時期に第4回協議会を行い地域計画を策定することとする。

●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(平成21年法律第64号)について (平成21年10月1日施行)

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
(タクシー適正化・活性化法)

① 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

② 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

i) 特定地域における取組み

① 地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**

協議会構成員
(地域の関係者)

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

タクシー運転者の団体

地域住民

その他
(学識経験者、関係行政機関等)

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

② 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、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③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

ii) 特定地域における措置

- ① **新規参入要件を厳格化**
- ② **増車を事前届出ではなく、認可制に**
- ③ **減車実施事業者に対する監査の特例**
- ④ **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」

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(平成21年国土交通省告示第1036号)について

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

- 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している重要な公共交通機関。
- しかし、タクシー事業を巡っては、長期的な需要の低迷や車両数の増加などの影響により、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が発生し、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。
- 地域社会におけるタクシーの役割の重要性に鑑みれば、問題の発生している地域において、関係者が連携協力を図りつつ、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するための取組を推進することは、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

- 特定地域において生じている以下の諸問題の解決を図り、各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目標とする。
 - ①タクシー事業の収益基盤の悪化
 - ②タクシー運転者の労働条件の悪化
 - ③違法・不適切な事業運営の横行
 - ④道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題
 - ⑤利用者サービスが不十分

二 地域計画の作成に関する基本的な事項

1 協議会

【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。

【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。

2 地域計画

【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。

【記載事項に関する留意事項】

- 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

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

○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・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。

○この際には、次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
- ② 法令の遵守の確保
- ③ 運送サービスの質の向上
- ④ 輸送需要の開拓

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ー事業の適正化・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、積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。

○地域におけるタクシー事業の需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけるだけでなく供給輸送力を減少させることも必要であり、適正な競争や利用者利益が確保されることを前提として、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。

○減車等の事業再構築は、タクシー事業者の組織再編等を伴うこともあり、その実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害することやその労働条件を不当に変更することのないよう留意することが必要。

2 タクシー事業者・団体の役割

○タクシー事業者は、タクシー事業の適正化・活性化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、積極的に協議会に参画し、地域計画に定められた事業の推進に努める。

○タクシー事業者の団体は、地域のタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会の協議等の際し、関係者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。

3 国の役割

○国は、地域の関係者が行うタクシー事業の適正化・活性化に関する取組に必要な情報提供等に努めることとし、特に、地方運輸局長は、特定地域において適正と考えられる車両数を算出し、協議会に提示する。

○国は、効率的かつ効果的に監査を実施するなど事後チェックの強化を図るとともに、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、関係する許認可について処分基準・審査の厳格化を図る。

4 地方公共団体の役割

○地方公共団体は、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す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、タクシー事業を適正化・活性化するために必要な利用者の視点を協議会の協議に反映できるように、主体的に協議会に参画することが期待される。

○他の公共交通事業者、地元企業等の関連事業者が協議会に参画した場合は、自ら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。

特定地域における措置について

指定要件及び期間	指定地域	特定地域における措置
<p>【指定要件】次の1又は2のいずれかに該当する地域</p> <p>1. 人口10万人以上の都市を含む営業区域であって、 ①から③までのいずれかに該当するもの ① 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること ② 前5年間の事故件数が毎年度増加していること ③ 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること</p> <p>2. 人口10万人以上の都市を含まない営業区域であって、 ①から③までのいずれにも該当するもの ① 人口が概ね5万人以上の都市を含むこと ② アからウまでのいずれかに該当すること ア. 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して10%以上下回っていること イ. 前5年間の事故件数が毎年度増加していること ウ. 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること ③ 当該営業区域を含む都道府県知事又は市町村長から、国土交通大臣に対して、当該地域を指定することについて要請があったこと</p> <p>【指定期間】3年を超えない範囲</p>	別紙	<p>【新規参入への対策(法人)】</p> <p>●新規許可基準</p> <p>① 収支計画 許可申請に当たり提出を求める収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で新たに発生する輸送需要によるものであることが明らかであること</p> <p>② 最低車両数の引き上げ 東京特別区・政令市40両、30万人以上都市30両、その他20両</p> <p>【新規参入への対策(個人)】</p> <p>●新規許可基準</p> <p>○ 収支計画 許可申請に当たり提出を求める収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で新たに発生する輸送需要によるものであることが明らかであること</p> <p>【増車への対策】</p> <p>●増車認可基準</p> <p>① 収支計画 認可申請に当たり提出を求める収支計画上の増車車両分の営業収入が、申請する営業区域で新たに発生する輸送需要によるものであることが明らかであること</p> <p>② 運転者の確保状況 一般タクシー車両に係る運転者の確保状況について、原則1両当たり1.5人以上であること</p> <p>③ 実働率 一般タクシー車両に係る実働率について、原則80%以上であること</p> <p>④ 法令遵守状況 申請後に監査を実施した結果、自動車その他の輸送施設の使用停止以上の処分を受けなかったこと</p> <p>【減車実施事業者に対する監査の特例】</p> <p>●基準車両数を、減車により、地方運輸局長が公示する基準(原則10%)以上下回っているタクシー事業者については、原則として、長期未監査等を監査端緒とする巡回監査、呼び出し監査及び呼び出し指導の対象としない</p> <p>【行政処分の特例】</p> <p>●特定地域内の営業所における一定の違反については、処分日車数をそれぞれ次のとおり加重</p> <p>① 特別監視地域の指定後に新規許可等を受けた者による違反 3.5倍 ② 監査時車両数を基準車両数よりも増加させている者による違反(①の場合を除く) 3.5倍 ③ 監査時車両数が基準車両数以下であり、監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させていない者による違反(①の場合を除く) 2倍 ④ 監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させている者による違反(①の場合を除く) 1倍 ⑤ ④のうち、特定地域に指定された後に減少させている者による違反 1.5倍</p>

特定地域一覧（平成21年10月1日指定地域）

別紙

運輸局等	都道府県	特定地域（141地域）
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、苫小牧交通圏、釧路交通圏、帯広交通圏、北見交通圏
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏
	宮城	仙台市、石巻市
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
	秋田	秋田交通圏、横手市
	山形	山形交通圏
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、北総交通圏、市原交通圏
	埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏
	群馬	東毛交通圏
	群馬及び埼玉	中・西毛交通圏
	茨城	水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏
	栃木	宇都宮交通圏、県南交通圏、塩那交通圏
	山梨	甲府交通圏
	新潟	新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、新発田市A
北陸信越	富山	富山交通圏、高岡・氷見交通圏
	石川	金沢交通圏、南加賀交通圏
	長野	長野交通圏、松本交通圏、上田市A、飯田市A
	愛知	名古屋交通圏、知多交通圏、尾張北部交通圏、尾張西部交通圏、西三河北部交通圏、西三河南部交通圏
中部	静岡	静岡交通圏、富士・富士宮交通圏、沼津・三島交通圏、磐田・掛川交通圏、藤枝・焼津交通圏
	岐阜	岐阜交通圏、大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏
	三重	津交通圏、松阪交通圏
	福井	福井交通圏

運輸局等	都道府県	特定地域（141地域）
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏
	京都	京都市域交通圏
	兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏、東播磨交通圏
	奈良	奈良市域交通圏
	滋賀	大津市域交通圏、湖南交通圏、中部交通圏、湖東交通圏
	和歌山	和歌山市域交通圏
中国	広島	広島交通圏、呉市A、東広島市、三原市、福山交通圏
	鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏
	島根	松江交通圏、出雲交通圏
	岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市
	山口	下関市、宇部市、山口市、周南市、防府市、岩国交通圏
四国	香川	高松交通圏、中讃交通圏
	徳島	徳島交通圏
	愛媛	松山交通圏、東予交通圏、今治交通圏
	高知	高知交通圏
九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、筑豊交通圏、大牟田市、久留米市
	佐賀	佐賀市、唐津市
	長崎	長崎交通圏、佐世保市、諫早市
	熊本	熊本交通圏、八代交通圏
	大分	大分市、別府市
	宮崎	宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市
	鹿児島	川薩交通圏、鹿屋交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿児島市
沖縄	沖縄	沖縄本島

（全国の営業区域の総数 643地域）

運賃料金の認可に係る新たな制度について

一 自動認可運賃の下限の設定

- 全国一律で上限から10%低い額に設定していた自動認可運賃の下限を、地域の実情に即した額(※)とする。

(※)具体的な設定方法

費目ごとに、効率的な経営による差異を認める経費(燃料油脂費、車両償却費等)と認めない経費(運転者人件費、車両修繕費等)とに区分し、前者については地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者が採用している額のうち一番低い額を、後者については地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者が採用している額の平均値を用いて算出する。

二 自動認可運賃の下限を下回る運賃(下限割れ運賃)の認可

1 道路運送法第9条の3第2項第1号の基準に関する審査

① 運送費人件費の審査

申請値により査定するものとする。ただし、申請値が標準人件費(地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均給与月額の前払額)を下回っている場合は、標準人件費により査定するものとする。

② 運送費人件費以外の費用の審査

申請値を前提に査定すべき経費(燃料油脂費、車両償却費等)と、地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均値に基づき査定すべき経費(車両修繕費等)とに区分して査定するものとする。

2 道路運送法第9条の3第2項第3号の基準に関する審査等

- 不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるか否かについて、個別の事案ごとに、地域における申請を行ったタクシー事業者のシェア、流し営業の比率、運転者の賃金体系を勘案しながら総合的に判断し審査するものとする。

なお、現に実施中の下限割れ運賃について、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあると認められる場合であって、それが旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認められる場合には、事業改善命令により運賃の変更を命ずるものとする。

3 下限割れ運賃の認可に際しての指導

- 下限割れ運賃を認可する際は、当該認可を受けるタクシー事業者に対し、運転者の労働条件の確保のために必要な措置を講じることや、然るべき時期に運転者の労働条件の確保の状況を公表すること等を指導するものとする。

三 割引運賃の審査

- 従来の要件に加えて、下限割れ運賃の審査に係る考え方を適用し、割引運賃を実施した後のタクシー事業者の運賃収入が、全体として「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものとなっているかどうかについても審査を行うものとする。