

制定 平成22年 5月10日
一部改訂 平成25年 3月 7日
一部改訂 平成27年 3月17日
一部改訂 令和 4年10月26日

「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」に基づく

松本交通圏 準特定地域計画

松本交通圏準特定地域協議会

目 次

1. 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
 - (1) 地域におけるタクシーの位置づけ・役割
 - (2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性
2. 準特定地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業
 - (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) 安全・安心の確保
 - (5) 交通問題、都市問題、環境問題の改善
 - (6) 供給抑制

1. 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

(1) 地域におけるタクシーの位置づけ・役割

1) タクシーの位置づけ・役割

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。

特に、次のような優れた特性を活かして、ひとりひとりの利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、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公共交通機関である。

- ① 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる
- ② 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる

更には、④ 災害等においてその機動力を生かし、救助・救援活動に欠かすことのできない交通機関である。

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割なども期待されている。

特に、乗鞍・上高地や美ヶ原、松本城、浅間温泉などの観光資源に富み、国内でも有数の観光需要を抱える松本交通圏においては、観光客を目的地へのラストワンマイルとしての交通モードとしてタクシーの重要性は極めて高い。タクシーを利用する旅客にとって、運転者の印象が当地そのものの印象とも密接に関係することから、タクシーが地域のイメージの構築に大きく関わっているものと考えられ、その責任の重さは極めて大きい。

このような地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みれば、我が国の地域社会の活力を維持していくためには、それぞれの地域において、タクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要である。

(2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

1) 松本交通圏を取り巻く状況

① 規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

松本交通圏においては、平成14年2月の道路運送法改正による規制緩和(経済的規制の撤廃、社会的規制の強化)により5社が新規参入するもののその内3社が事業撤廃し、また既存事業者の5社が合併・譲渡により事

業廃止をし、15社が現在は7社となっている。

一方、車両数については、規制緩和前681両が、平成19年度末には740両まで増加し、平成19年11月20日付公示第94号「試行的に実施する増車抑制策等の措置」により平成21年9月30日現在601両まで各社の英断で減車した。

そして平成21年10月1日施行の「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特別措置法(旧特措法)」に基づき平成22年5月に「松本交通圏特定地域計画」が承認された。その際に北陸信越運輸局長が適正車両として495両～557両を提示した。

松本交通圏特定地域計画の適正化により、平成23年11月末には、556両まで減車が進み、適正車両の範囲に収まった。

平成26年1月27日施行の特措法の一部改正により、平成26年2月13日「松本交通圏準特定地域協議会」として改組、その際の車両数は、548両であった。

以後、松本交通圏準特定地域における適正車両数が毎年8月に公示されており、車両数の推移及び適正車両数の変遷は下表のとおり。

適正車両数 (両)	公示日	H27. 8. 19	H28. 8. 1	H29. 8. 22	H30. 8. 24	R1. 8. 23	R2. 8. 28	R3. 8. 27	R4. 8. 30
	上限	478	446	421	411	394	353	191	105
	下限	425	397	374	365	351	314	169	93
車両数(両) (年度末現在)		540	528	525	525	500	498	445	383
		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3

なお、新型コロナ特例措置による休車は令和4年9月1日現在3社6両となっている。

②規制緩和後の輸送実績の推移

規制緩和後、新規事業者、車両が増加する一方で、輸送人員などの輸送需要の減少には歯止めがかからない状況となっている。

しかしながら、日車営収(1日1車あたりの営業収入)は低下を続けてきたが、近年は増加傾向にあり、実働率も対平成20年度対比で増加となっており、地域計画における適正化及び活性化策の効果が現れ始めていた矢先、令和2年2月に県内でも新型コロナ感染者が確認されて以降、前年比70%強の減収となる月があるなど、筆舌に尽くしがたい状況となっている。

③タクシー運転者の労働環境

長野県のタクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、下表のとおり他産業を下回る水準となっている。長野交通圏における特定地域

計画、松本交通圏、上田市A地域、飯田市A地域における準特定地域計画等の実施により平成30年△1,923千円、令和元年△1,698千円とその効果が表れた矢先、令和2年コロナ禍により△2,095千円と他産業格差が拡大してしまった。

更にコロナ禍により全県でタクシー乗務員524名(16.0%)の離職が進み、アフターコロナにおける反転攻勢に対し、乗務員の高齢化と合わせ乗務員不足が、事業運営に大きな課題となっている。

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
他産業格差 (△千円)	2,089	2,248	2,732	2,081	2,171	1,923	1,698	2,095

2) 適正と考えられる車両数

毎年8月に松本交通圏準特定地域における適正車両数が公示され、令和4年8月30日に93台～105台と公示された。

3) 取組の方向性

松本交通圏における上述の状況を踏まえ、当該地域のタクシー事業の適正化、活性化を図るための目標を次章(1)～(6)のとおり定め、目標を実現するためにタクシー事業者が主体となって取り組むべき活性化事業、及びその他関係機関が取り組む施策を記載する。この際、実施主体や実施時期等についても併せて記述することとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、関係者(鉄道事業者、道路管理者等)に対しても、準特定地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

更に、協議会は必要に応じて準特定地域計画の見直しを行うものとする。

2. 準特定地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業

(1) タクシーサービスの活性化

諸問題の原因の中で最も基本的な原因であるタクシーの輸送人員の減少に対処するためには、消費者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である。そのため、安全性、快適性、確実性などに係る利用者のタクシーに対するニーズに合致したサービスの提供を図ることを目標とする。

特に、国内でも有数の観光需要を抱える松本交通圏においては、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高く、運転

者の接遇態度、おもてなしの精神（ホスピタリティー）の向上はもとより、観光に関する幅広い知識やそれを利用者に伝える技術の習得等を図ることが求められる。

具体的には、運転者講習や観光ガイドタクシー制度の充実を図ることにより、質の高い観光ガイド運転手が持続的に松本交通圏内において養成される仕組みを構築するものとする。

また、バリアフリー法に基づく導入整備達成目標に向けユニバーサルデザインタクシーの導入を促進するとともに、ユニバーサルドライバー研修の受講の促進を図る。

また、障がい者等の移動制約者を目的地まで適格に運ぶことは、ドア・ツー・ドアの輸送に優れるタクシーにとって真に求められる輸送サービスのひとつである。この視点は、近年全国的に広がりを見せている子育てタクシー（就労中の親の代わりに子供を目的地まで輸送するサービス）や、運転免許証を返納した高齢者などの利用も同様である。タクシー事業者は地域社会の要請を十分汲み取る努力と、新しい需要、要請に対応する質の高い輸送サービスの向上を目差した活性化策を実施するものとする。

また、バス路線が存在しない地域においては、タクシーに求められる公共交通としての役割は高い。地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、タクシー車両を用いた乗合行為の検討を行うなど、従来のタクシーやバス運行では対応できない需要、要請に対する取り組みを展開する。

更に、MaaSについても、タクシーの特性を生かし他の交通モードと連携を図り検討する。

これら、タクシーサービスの活性化に向けては、タクシー事業者の自主的な取組や発案に期待しつつ、関係機関等においてはそれを支援する施策を検討することとする。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
タクシー乗務員の接客研修等	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサル研修会の実施 ・ユニバーサル研修の受講【必須事項】 ・妊婦・子ども向けタクシー研修の受講【必須事項】 ・外国語講習の受講【必須事項】 	長野県タクシー協会 タクシー事業者	平成24年～（継続）
利便性向上につながる機器の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ETCの導入 ・カーナビの導入 ・チャイルドシートの導入 ・自社WEBサイトの開設 ・クレジットカード・電子マネー対応端末の導入【必須事項】 	タクシー事業者	平成22年～（継続）
タクシー利用の拡充	①コンビニやスーパーなどで主に夜間のタクシー乗り場を確保するこ	長野県タクシー協会	平成22年～（継続）

	とで防犯と利用者利便向上を図る。 ②携帯電話によるタクシー会社の検索を可能とし、利用促進を図る。		
中山間地等における交通体系の構築	中山間地等の交通弱者の移動手段の確保（デマンド交通など）は既に実施している地域もあるが、今後も継続又は新たな導入を図る。	自治体、地域協議会等、各タクシー事業者	平成22年～（継続）
社会貢献活動の拡充	①「子どもを守る安心の車～110番タクシー～」への取り組み ②ドライブレコーダー等の活用により警察と連携した交通安全対策及び防犯対策の実施 ③「道路損傷による危険個所の情報提供の協力に関する協定」を締結	タクシー事業者	①平成19年～（継続） ②平成22年～（継続） ③平成24年～（継続）
運転免許返納高齢者の運賃割引制度の導入	平成19年から実施しているが、広く利用者に認知されるようPR活動等を実施する	タクシー事業者	平成22年～（継続）
観光ガイドタクシー	平成19年から実施しているが、更に長野県ガイドタクシー認定乗務員数を増やし質の高いサービスの提供を図る。【必須事項】	長野県タクシー協会 タクシー事業者	平成22年～（継続）
福祉車両（UD車含む）の導入促進	・バリア解消促進等事業（バリアフリー化事業）、長野県タクシー事業支援総合補助金の活用 ・UDタクシーの導入【必須事項】	タクシー事業者 地方自治体 北陸信越運輸局	平成23年～（継続）

（２）事業経営の活性化、効率化

他都市同様、松本交通圏においても長期にわたる旅客需要の減少が続き、新規需要への展望が見いだせない状況下においては、各社の事業の効率性の向上も重要な課題のひとつである。

効率的な事業運営のためには、DXの活用を含め果敢に取り組むことが必要である。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
デジタルタコグラフの導入促進	デジタコによる業務管理・安全運転の向上による事業経営の活性化・効率化を図る。	タクシー事業者	令和4年～

(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

令和2年2月1日には労働条件の改善を含めたタクシー運賃の改定がなされた。このことによりタクシー運転者の労働条件の改善が大きく期待された矢先にコロナ禍にみまわれた。

更に、感染拡大に伴いタクシー乗務員の離職が増え、事業継続に乗務員不足が大きな足かせとなっている。

また、公共交通機関であるタクシーの乗務員不足は生活交通にも影響を及ぼすため、官民挙げての対応が求められている。

令和4年度から長野県がタクシー事業支援総合補助金として「2種免許取得費の補助金制度」が創設された。また、道路交通法の改正により二種免許の取得年齢の引き下げ・経験年数の緩和が令和4年5月13日より施行された。今後は若年者を含め地域全体での対応が必要である。

一方、タクシー乗務員がウィズコロナ社会においても、感染防止・防犯対策を兼ねた仕切り板の設置により、安心して乗務できる環境の向上も必要である。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
仕切り板の設置及び防犯訓練の実施	感染防止・防犯対策を兼ねた運転者と後部席等との仕切り板の設置及び防犯訓練を実施する。	タクシー事業者	平成22年～（継続）

〔その他関係機関が実施する施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
行政処分基準等の改正	・社会保険等未加入事業者に対する処分基準を創設 ・最低賃金法違反に対する処分基準を創設	北陸信越運輸局	平成21年10月～（継続）
働きやすい職場認証制度の活用	職場環境改善等に向けた事業者の取り組みの「見える化」により求職者のイメージ刷新を図る制度の活用	北陸信越運輸局 タクシー事業者	令和2年度～（継続）

(4) 安心・安全の確保

公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼を向

上していく必要がある。

国土交通省が策定した「事業用自動車総合安全プラン2025」に沿って、松本交通圏においても当該目標を達成するべく各タクシー事業者が安全対策に取り組むことはもちろんのこと、行政機関等関係者が不断の取り組みを実施する。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
運輸安全マネジメントの実施	安全マネジメント制度による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図る。	タクシー事業者	平成22年～（継続）
安全運転のための取組の充実	・ドライブレコーダーの導入による運転状況の管理と注意指導の実施。 ・アルコールチェック体制の強化	タクシー事業者	平成22年～（継続）
事業用自動車総合安全プラン2025の推進	・乗客死亡者0人の達成 ・出合い頭衝突事故件数の削減 ・重傷者数の削減 ・人身事故件数の削減	北陸信越運輸局 タクシー事業者	令和3年度～（継続）

（５）交通問題、都市問題、環境問題の改善

多数のタクシー車両が繁華街や駅周辺に集中することは、周辺の道路混雑や歩行者との交錯につながり、地域における円滑な交通の確保に支障が生じるとともに、観光都市である松本交通圏の景観の悪化など、都市政策、観光政策にも悪影響を及ぼすこととなる。

松本交通圏においては、タクシーの流し営業等は比較的少なく、主に営業所受けの地域であるが、駅周辺や繁華街においては、待機タクシー車両も見受けられることから、今後の都市計画を見据えたタクシー乗場等の環境整備や配車ルールなどを検討する必要がある。乗場等の整備は利用者にとって利用しやすく、利用者のニーズに合致したサービスの提供に資するものであることから、事業者団体等においては、行政機関や施設管理者等と連携をしつつ、快適な地域空間の創出等のため、積極的に交通・都市・環境問題に対応していく必要がある。

また、環境問題については、平成27年5月に2030年度を目標年度として策定した「ハイヤー・タクシー業界の低炭素社会実行計画」に基づき、①HV車・EV車等環境対応車の普及、②車両数の適正化、③スマートフォンを活用した配車システムの導入、④デジタル式GPS-AVMの導入等による運行の効率化、⑤エコドライブ等の実施等により、業界のCO2排出量削減に取り組むこととする。

更に、福祉輸送の健全なあり方や、タクシー類似行為（白タク行為）については、タクシー事業者に与える影響も大きいことから、引き続き関係機関による違法行為の排除に取り組むこととする。

〔事業者等が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
アプリ配車の導入促進	アプリ配車の導入促進【必須事項】	タクシー事業者	平成27年～（継続）
ハイヤー・タクシー業界の低炭素社会実行計画の推進	HV車・EV車等環境対応車の導入促進【必須事項】	タクシー事業者 北陸信越運輸局	平成27年～（継続）
	エコドライブ講習会の実施等を通じた燃費向上と環境対策	タクシー事業者	平成27年～（継続）
先進安全自動車（ASV）の導入促進	先進安全自動車（ASV）の導入促進【必須事項】	タクシー事業者	平成27年～（継続）

（6）供給抑制

特定地域及び準特定地域におけるタクシー特措法には、活性化と相まってタクシー事業の供給輸送力の減少等の事業再構築を定めることができるとされており、また、基本方針には、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事も必要であり、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な供給過剰の解消を推進することが期待されるとされている。

直近の北陸信越運輸局が公表した適正車両数は93台～105台とされたが、これは、コロナ禍により日本が未曾有の経済状態における実績を基に算出されたものであり、タクシー事業者がアフターコロナの観光・文化都市として需要動向を判断した場合、現状の383両（令和4年3月末現在）は大方適正な車両数と考えられる。

タクシー事業者は、2.（1）で掲げた活性化の取組等を通じて需要創出を図ることはもちろんのこと、自主的な自社の車両数の見直し等事業再構築についても検討し、活性化事業を進めることとする。

ただし、前述のとおり、国内でも有数の観光地である上高地においては、環境保護の観点からマイカーの通年乗り入れ規制、貸切バスの指定日規制など全国的にも希な規制が実施されており、タクシーは観光シーズン中の利用者を輸送する責任も極めて高い。供給過剰の解消に配慮しながら、こうした当該地区の特殊性を考慮し、日常のタクシー利用に加えて季節的な需要に対応する方策を講じているところである。

また、供給力の抑制はタクシー運転者の雇用面にも影響することから、勤

務体系の見直しや合理的な配車管理等を通じ、運転者の雇用が可能な限り守られることが求められる。

〔その他関係機関が実施する施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
新規許可・増車に対する審査の厳格化	タクシー適正化・活性化法、及び新規許可、車両の増車に係る関連通達（公示第12号、13号、64号）に基づき、厳格な審査を行う。	北陸信越運輸局	平成21年10月～（継続）

注) 事業者が実施する活性化事業の内、必須項目は、平成28年12月27日付け国土交通省自動車局長名発出の「『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』に係るフォローアップについて（調査依頼）」により指定された活性化項目であり、項目毎に目標値を設定し国土交通省に報告することとされているものである。