

事案一覧表

諮問いたしたい事案

○事案の種類

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定

○指定する地域

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第5条に基づき東北運輸局長が定める営業区域の「仙台市」、「秋田交通圏」、北陸信越運輸局長が定める営業区域の「新潟交通圏」、九州運輸局長が定める営業区域の「熊本交通圏」

○期間

平成27年6月1日から平成30年5月31日まで

○タクシー事業の現状	3
○特定地域の指定基準の概要	19
○特定地域の指定に関する協議会の開催予定表	20
○仙台市における特定地域指定基準への適合状況	21
○仙台市のタクシー事業の現状	22
○仙台市タクシー準特定地域協議会からの報告	29
○秋田交通圏における特定地域指定基準への適合状況	31
○秋田交通圏のタクシー事業の現状	32
○秋田交通圏タクシー準特定地域協議会からの報告	39
○新潟交通圏における特定地域指定基準への適合状況	41
○新潟交通圏のタクシー事業の現状	42
○新潟交通圏準特定地域協議会からの報告	49
○熊本交通圏における特定地域指定基準への適合状況	51
○熊本交通圏のタクシー事業の現状	52
○熊本交通圏タクシー準特定地域協議会からの報告	59

全国のタクシー事業の規模

- 車両台数 230,848両
- 輸送人員 15億9,391万人
- 営業収入 1兆6,753億円



○法人タクシー

- 事業者数 6,456者
- 車両台数 192,736両
- 運転者数 318,942名
- 輸送人員 14億9,767万人
- 営業収入 1兆5,347億円

○個人タクシー

- 事業者数 38,112事業者
- 車両台数 38,112両
- 輸送人員 9,624万人
- 営業収入 1,406億円

平成26年3月31日現在

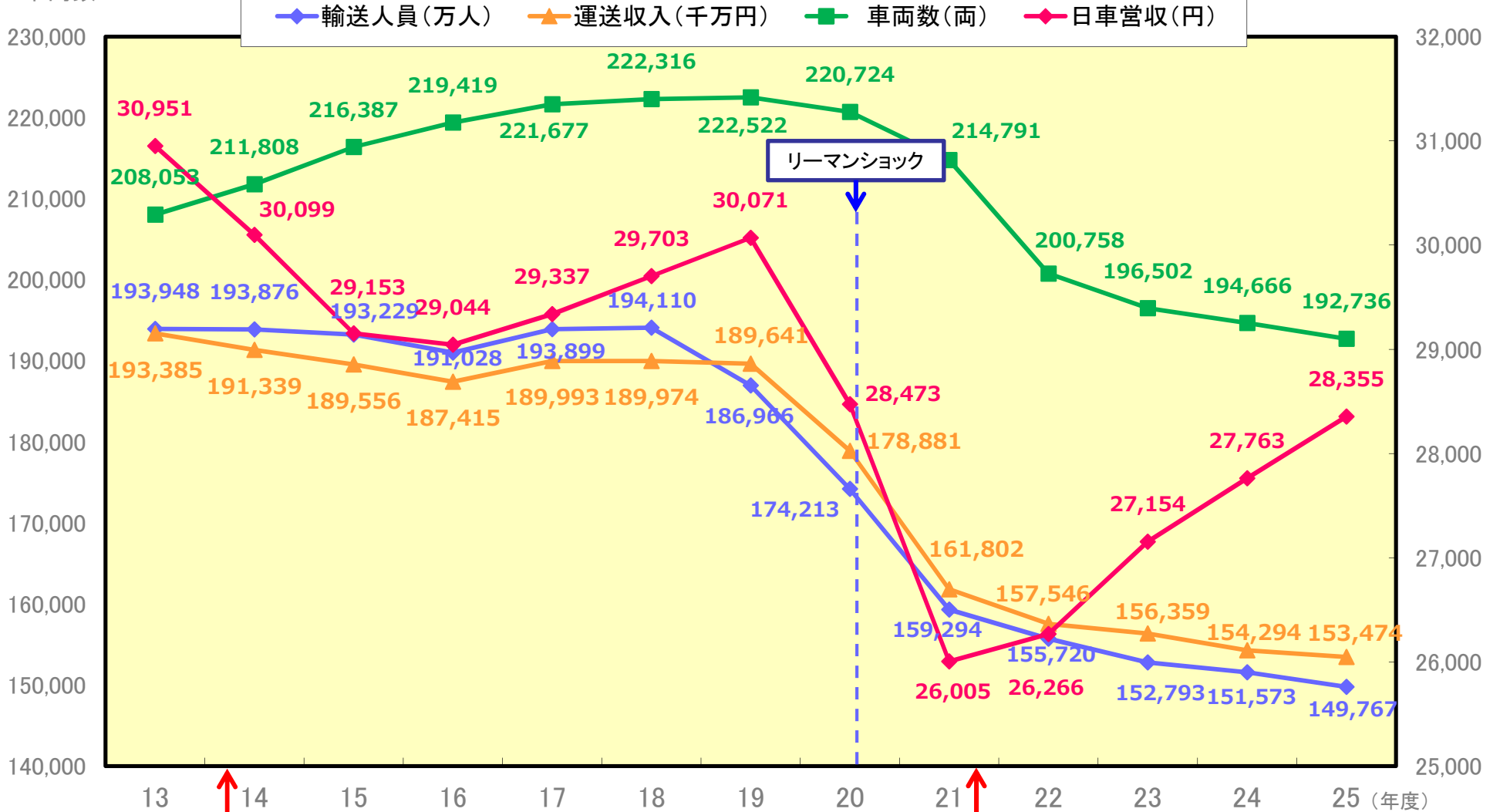
国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・特定地域（現：準特定地域）における適正化の取組み（減車）の結果、平成22年度以降日車営収が上昇。

輸送人員
運送収入
車両数

日車営収



規制緩和(需給調整規制等)

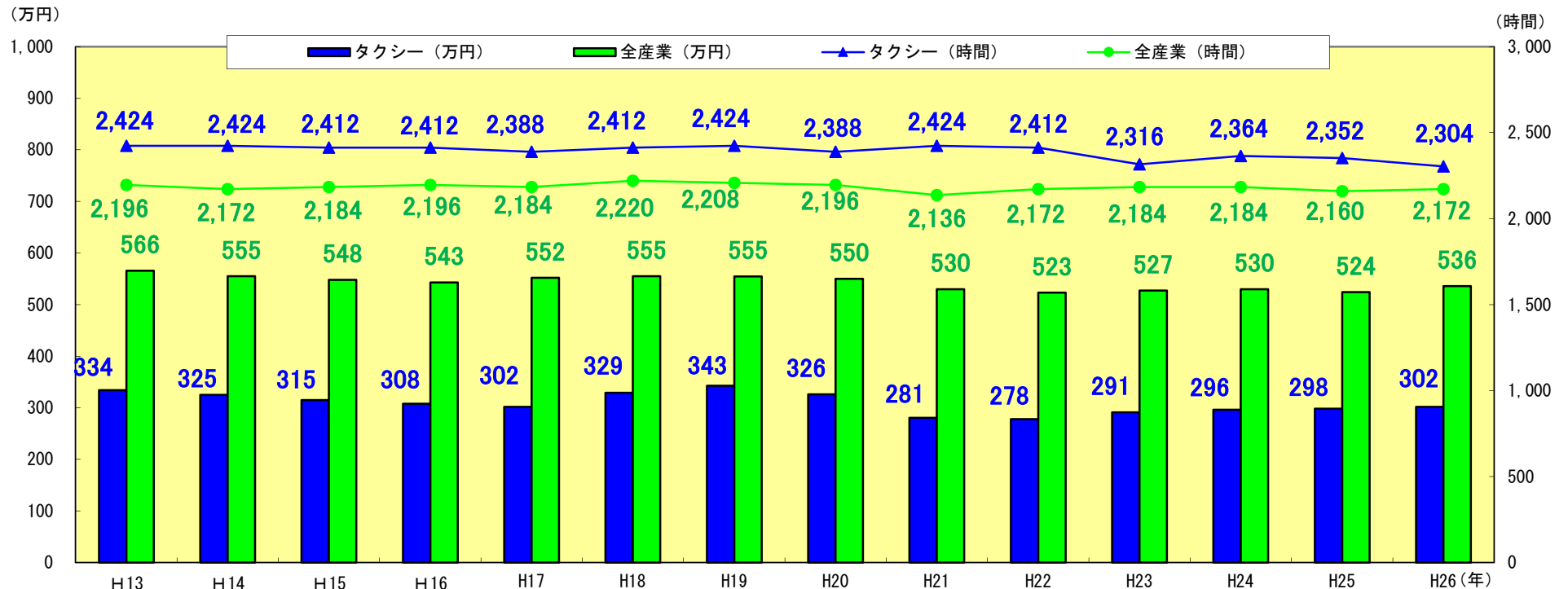
※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

タクシー適正化・活性化法施行

国土交通省調べ

タクシー運転者と全産業労働者の年間所得等の推移（男性）

タクシー運転者の年間所得は全産業平均の約半分であるが、労働時間は全産業平均よりも長い。



- (注) 1 年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与其他特別給与額」により国土交通省が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
 年間賞与其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
- 2 労働時間＝「(所定内実労働時間数＋超過実労働時間数)×12」により国土交通省が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
- 3 調査対象は、10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所。

タクシー運転者と全産業労働者の平均年齢の推移

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
タクシー	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3	56.1	56.8	56.2	56.8	57.0	57.6	58.4	58.7
全産業	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8	41.9	41.7	42.0	42.1	42.3	42.5	42.8	42.9

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

タクシー事業の特性と供給過剰の関係

流し営業が主流

事業に要する主なリソースは車両と運転者

利用者の選択可能性が低い

歩合賃金制
(人件費は変動費)

設備投資費用が低廉

「運賃・参入・増車」について規制が緩和されると・・・

悪質事業者でも市場淘汰されにくい

経営者の判断

運賃を値下げし、車両・運転者を増やして市場シェアを確保しようとする傾向

例) 規制緩和後のパターン

$$\text{売上}5\text{万円/両} \times 12\text{両} = 60\text{万円}$$

$$\text{売上}4\text{万円/両} \times 15\text{両} = 60\text{万円}$$

運転者の所得減

規制緩和の下で景気が低迷すると・・・

更なる運賃値下げ・増車の繰返し

更なる所得減

供給過剰

供給過剰の弊害

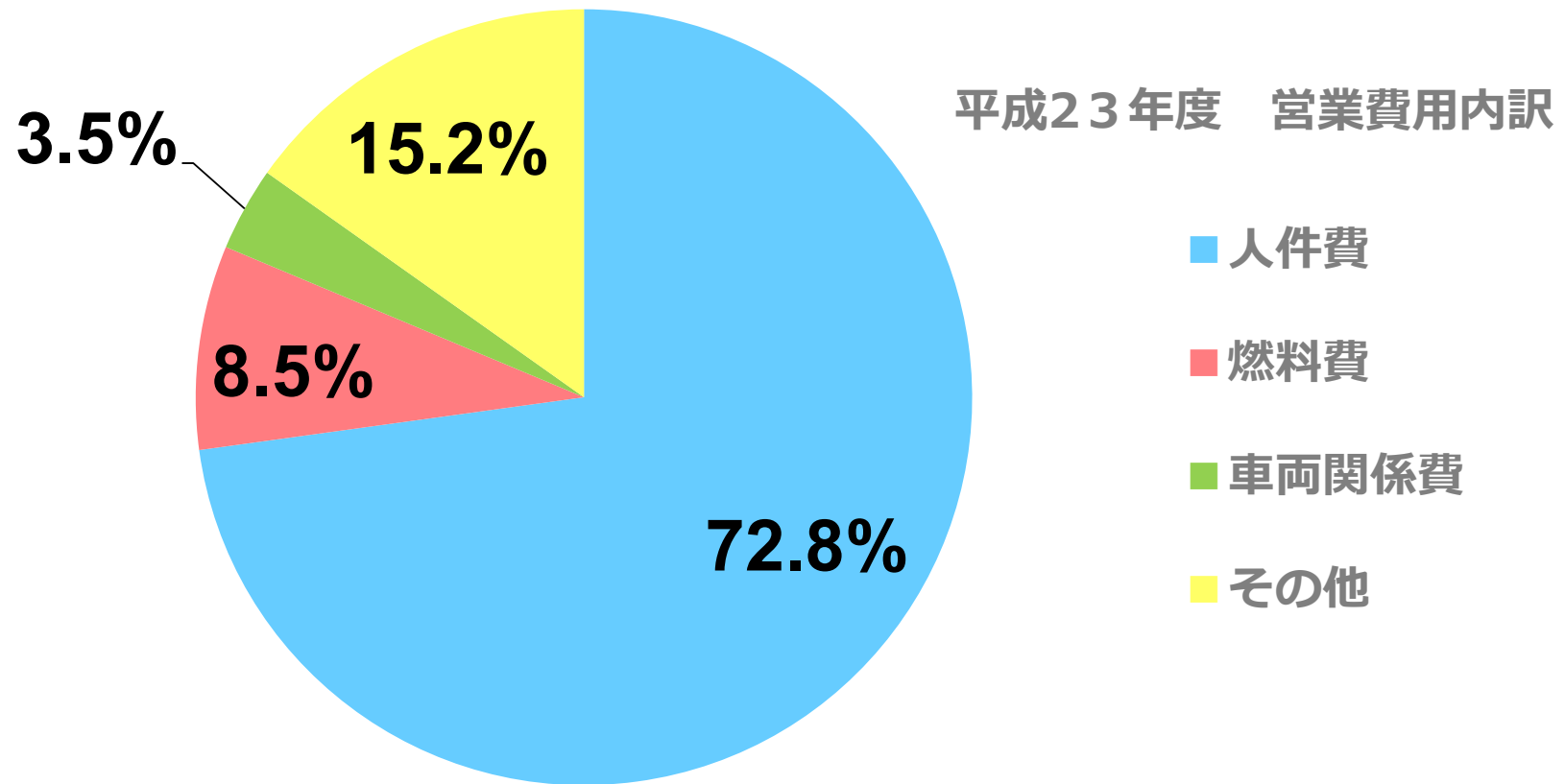
安全性の低下

サービス向上のインセンティブの低下

繁華街等の交通渋滞

タクシー事業の費用構成

- 営業費用のうち、**人件費は70パーセント以上**を占めている。
- 他方、車両の減価償却や修繕などの車両関係費は、全体の4パーセント弱であり、**設備投資費用が低廉**となっている。



タクシー事業についての基本的な考え方

タクシー事業については、平成14年の道路運送法改正により免許制を許可制とする等、サービスの多様化による利用者利便の向上等を期待して大幅な規制緩和を実施しており、これまで一定の成果を得てきている。

しかしながら、タクシーについては、利用者による選別が難しいこと、ドライバーの賃金が歩合制であること等の特性があるため供給過剰に陥り易く、その場合、労働環境の悪化や安全性への懸念等が生じるといった構造的な課題を抱えている。

こうした問題が現実が発生した場合には、その都度適切に対応する必要がある。平成21年に制定され、25年に改正されたタクシー特措法は、他の主要国のように免許制や公定統一運賃制を採るものではなく、規制緩和の方針は堅持しつつ、問題が発生している地域に限って、期間を限定して特別の措置を講ずることとしたものである。

また、これと併せて一体的に、利用者利便の向上や需要の創出を図ることが重要との考え方から、タクシー事業の活性化として、事業者の創意工夫による計画的な取組みを促すこととし、これによりサービスや安全性の向上等の成果を利用者が享受することを目的としている。

タクシー規制に関する経緯

平成14年以前

道路運送法に基づき、
運賃：認可制
増車：認可制

平成14年

規制緩和（道路運送法改正）

運賃：認可制
増車：事前届出制

（この後、車両数の増加による競争激化、リーマンショック・景気低迷による輸送人員・運送収入の減少）

平成21年10月

タクシー特措法施行

運賃：認可制（一定の幅内のものは「自動認可」、下限割れは厳正に審査）
増車：事前届出制（特定地域においては認可制）
自主的な需要活性化と「減車」の取組み

平成26年1月

改正タクシー特措法（議員立法）施行

運賃：認可制（準特定地域・特定地域においては公定幅運賃制、下限割れは変更命令）
増車：事前届出制（準特定地域においては認可制、特定地域においては禁止）

平成26年4月

公定幅運賃 公示

平成26年10月

準特定地域に指定されていた155地域を153地域へ変更

（新たに1地域を指定し、3地域の指定を解除）

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

特措法

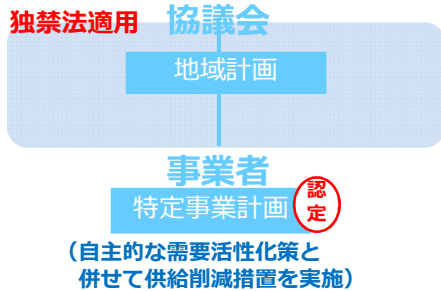
旧

- 原則
- ◆ 新規参入：許可制
 - ◆ 増車：届出制
 - ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

期間3年



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

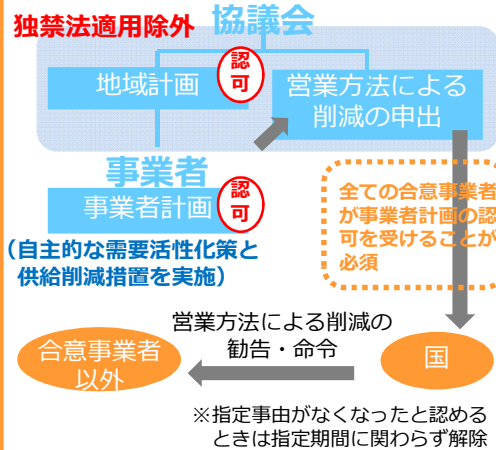
新

- 原則
- ◆ 新規参入：許可制
 - ◆ 増車：届出制
 - ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年

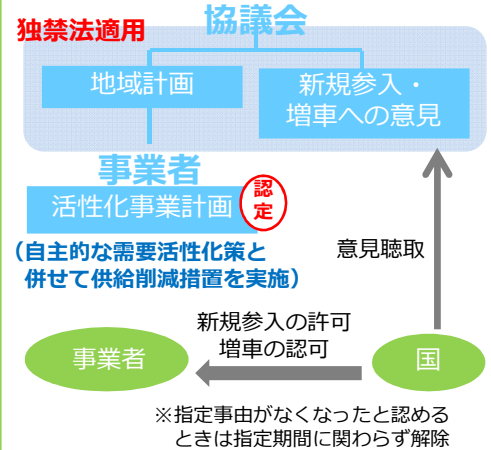


※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

タク特法

全国	指定地域 (政令で指定)	特定指定地域 (政令で指定)
—	登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕

道路運送法

—	—	—
---	---	---

全国	指定地域 (告示で指定)	特定指定地域 (告示で指定)
登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕	登録制 〔試験〕

◆ 過労運転防止措置の義務付け

過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ

◆ 事業者に対する適正化事業の実施

貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法の国会審議

平成21年	10月	1日	改正前のタクシー特措法	施行
平成24年	3月	7日	民主党が「タクシー事業法案」を提案	
	8月	8日	自民党が「特措法改正案」を提案	
平成25年	4月	26日	自民党、公明党及び民主党の三党が特措法改正案に合意	
	10月	30日	自民党、公明党及び民主党の三党共同で国会に法案提出	

【国会審議（第185回臨時国会）】

○衆議院

平成25年	11月	5日	国土交通委員会	法案提案理由説明
		6日	国土交通委員会	審議（2時間）
		8日	国土交通委員会	審議・採決（1時間30分）
		12日	本会議	可決 (賛成多数により可決。みんなの党は反対。)

○参議院

平成25年	11月	14日	国土交通委員会	法案提案理由説明
		19日	国土交通委員会	審議・採決（2時間15分）
		20日	本会議	可決・成立 (賛成多数により可決。みんなの党は反対。)

特定地域の指定に関する条文の概要（改正タクシー特措法第3条等）

- 供給過剰であって、タクシー1台当たりの収入の状況、法令の違反その他の不適正な運営の状況、事故の発生の状況に照らし、供給輸送力の削減をしなければ
 - ・ タクシー事業の健全な経営を維持、
 - ・ 輸送の安全及び利用者の利便の確保、
 - ・ 地域公共交通としての機能の十分な発揮、

が困難であり、事業者の自主的な取組を中心としてタクシーの適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めるときは、当該地域を、期間を定めて特定地域として指定することが可能。

- 特定地域の指定基準に合致し、特定地域として指定する場合には運輸審議会に諮問。

- 特定地域の指定後、指定基準に合致せず、指定の事由がなくなつたと認める場合には、特定地域の指定期間中であつても指定を解除することとなる。

- 都道府県知事、市町村長は、国土交通大臣に対し、特定地域への指定及び特定地域の指定期限の延長を行うよう要請することが可能。

議員立法制定時における両院の附帯決議について

衆議院

2. 特定地域の指定については、その法的効果に鑑み厳格に行うこととし、現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に基づく特定地域に係る指定基準より厳しい客観的な基準を設定した上で、適切に運用すること。また、特定地域について指定事由がなくなると認めるときは、すみやかに指定を解除すること。

参議院

2. 特定地域の指定については、その法的効果に鑑み厳格に行うこととし、現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に基づく特定地域に係る指定基準より厳しい客観的な基準を設定した上で、適切に運用すること。

特定地域の指定基準に盛り込んだ指標

以下の指標に該当する場合に特定地域として指定（E～Gについては、いずれかに該当すること。ただし、日車営収が平成13年度より増加している場合には指定しない）

- A 車両の稼働効率の指標 ⇒ 実働実車率(=実働率×実車率)が平成13年度と比較して10%以上減少していること。
- B 事業者の収支状況の指標 ⇒ 赤字事業者の車両数シェアが1/2以上であること、又は赤字事業者の車両数シェアが1/3以上であって、前年度と比較して10ポイント以上増加していること。
- C 流し営業の指標 ⇒ 人口30万人以上の都市を含む営業区域であること。
- D 地域の需要動向の指標 ⇒ 総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと。
- E 運転者の賃金水準の指標 ⇒ 日車営収又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること。
- F 事業運営の指標 ⇒ 走行100万キロ当たりの法令違反の件数の直近5年間の平均値が、全国の平均値を上回っていること。
- G 安全性の指標 ⇒ 走行100万キロ当たりの事故の発生件数の直近5年間の平均値が、全国の平均値を上回っていること。
- H 地域・利用者の意向の指標 ⇒ 利用者の意向も踏まえた上で協議会の同意を得ること。

特定地域に関する協議会の議決方法

特定地域の指定に関する議決方法（準特定地域協議会）

- ① 会長及び事務局長が合意すること。
- ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
- ③ ①及び②以外の構成員において、過半数が合意すること。

特定地域計画の作成に関する議決方法（特定地域協議会）

- ① 関係地方公共団体の長が全て合意すること。
- ② 合意す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、当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の総台数の3分の2以上であること。
- ③ タクシー事業者の区分ごとに、合意す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、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。
- ④ 合意す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合計の過半数であること。
- ⑤ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
- ⑥ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
- ⑦ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。
- ⑧ 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。）の過半数が合意すること。
- ⑨ 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すること。

（第8条第2項）

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

特定地域指定後における供給輸送力削減の流れ

特定地域の指定

国土交通大臣が定める基準により指定

特定地域計画の作成

協議会における合意により地域計画を作成

国土交通大臣の認可が必要

合意の要件

- ◆ 特定地域計画の作成に合意した者が保有する車両数が、当該特定地域内の総車両数の3分の2以上でなければならない。
- ◆ 大手事業者、中小事業者及び個人事業者の 카테고리ごとに、特定地域計画の作成に合意した者が保有する車両数が、当該特定地域内の総車両数の過半数以上でなければならない。
- ◆ 事業者とは別に、自治体・利用者代表等の構成員の過半数が合意しなければならない。

事業者計画の作成

特定地域計画に基づき事業者計画を作成

国土交通大臣の認可が必要

- ◆ 認可特定地域計画の公表後6月以内に作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。（受けなければ変更命令等の対象）
- ◆ 事業者計画に基づいて供給輸送力を削減しなければならない。（従わなければ変更命令等の対象）

営業方法の制限に関する命令等

一定の要件に合致する場合に限り
「営業方法の制限による供給輸送力の削減命令」等を発動
(詳細は次ページ)

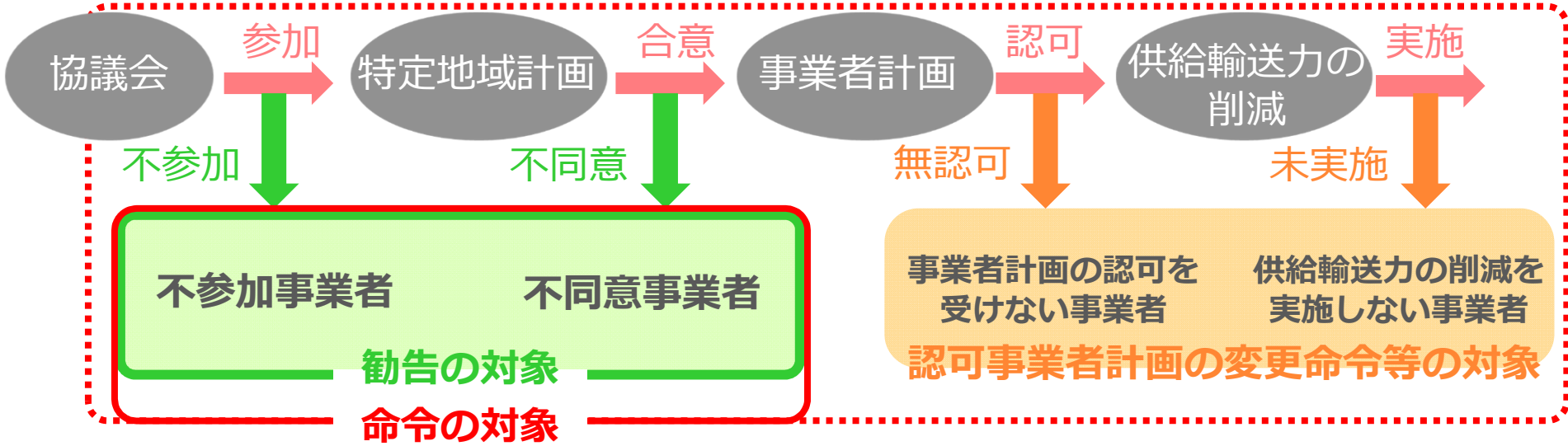
営業方法の制限による供給輸送力の削減勧告・命令について

勧告が発動される場合

形式要件	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 認可特定地域計画に合意した全ての事業者が事業者計画の認可を受けた場合 ◆ 認可特定地域計画を作成した協議会から申出があったとき
実質要件	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 認可特定地域計画に合意した事業者以外の事業者の事業活動により、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されている事態が存する場合 ◆ このような事態を放置しては一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することに支障が生ずると認めるとき

命令が発動される場合

形式要件	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 認可特定地域計画に合意した全ての事業者が事業者計画の認可を受けた場合 ◆ 認可特定地域計画を作成した協議会から申出があったとき
実質要件	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 次のいずれかに該当する事態が存する場合 <ul style="list-style-type: none"> ① 認可特定地域計画に合意した事業者以外の者の事業活動により一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されていること ② 認可特定地域計画に合意した事業者のみの供給輸送力の削減では、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化を推進できないこと ◆ このような事態を放置しては一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能の発揮に著しい支障が生ずると認めるとき



※勧告・命令の発動に当たっては、運輸審議会への諮問が必要。

タクシー事業の活性化に向けた取組み

専用乗り場の設置

EV・HVタクシー乗り場
 : 東京1カ所、大阪3カ所
 優良タクシー乗り場
 : 東京13カ所
 プレミアムタクシー乗り場
 : 福岡2カ所

(優良タクシー乗り場)



UDタクシーの導入促進

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進
 ※導入補助、税制優遇措置あり

【認定車両】

○日産：NV200バネットタクシー
 導入状況：335社606両
 (平成26年3月31日現在。全タク連調べ)

○トヨタ：JPN TAXI Concept
 導入状況：平成29年導入予定



育児支援・妊婦応援タクシー

全国子育てタクシー協会（28都道府県）



(チャイルドシートを設置して送迎をおこなう子育てタクシードライバー)

○子育てタクシー

保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応。



○マタニティタクシー

事前登録をした妊婦のお客様に対し、陣痛等が始まった場合に専門の研修を受けた乗務員がかりつけの病院まで輸送。



定額運賃の設定



羽田空港と青色エリア間における定額運賃の設定 (例) 羽田空港↔千代田区：5,600円
 羽田空港↔世田谷区：6,600円

観光への取組み

札幌、東京、長野等で認定を受けたドライバーによる観光タクシーを実施



宮城県では認定を受けたドライバーによる震災語り部タクシーを実施



ラーメンタクシー（和歌山、福岡）、そばタクシー（長野県）といった地域の特産を活かした取組みを実施



過疎地の乗合タクシー

路線バスのない地域などで地方公共団体と連携し、住民の移動手段確保に貢献。



特定地域の指定基準の概要

以下の指標に該当する場合に特定地域として指定（(5)については、いずれかに該当すること。ただし、日車營收が平成13年度より増加している場合には指定しない）

(1) 車両の稼働効率の指標

実働実車率（＝実働率×実車率）が平成13年度と比較して10%以上減少していること

(2) 事業者の収支状況の指標

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

(3) 流し営業の指標

人口30万人以上の都市を含む営業区域であること

(4) 地域の需要動向の指標

総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと

- (5) {
- ① 運転者の賃金水準に関する指標
日車營收又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること
 - ② 事業運営の適正性の指標
走行100万キロ当たりの法令違反の件数の直近5年間の平均値が、全国の平均値を上回っていること
 - ③ 安全性の指標
走行100万キロ当たりの事故の発生件数の直近5年間の平均値が、全国の平均値を上回っていること

(6) 地域・利用者の意向

利用者の意向も踏まえた上で協議会の同意を得ること

特定地域の指定に関する協議会の開催予定表

H27.4.23

運輸局	支局	営業区域	協議会 開催予定日	議決の 結果
北海道	札幌	札幌交通圏	5/25	
東北	宮城	仙台市	3/27	同意
	秋田	秋田交通圏	3/17	同意
北陸信越	新潟	新潟交通圏	3/27	同意
	長野	長野交通圏	6月中	
	石川	金沢交通圏	6/4	
関東	神奈川	京浜交通圏	5/22	
	千葉	京葉交通圏	4/10	同意しない
	"	東葛交通圏	4/10	同意しない
	"	千葉交通圏	4/10	同意しない
	群馬	中・西毛交通圏	5/11	
中部	静岡	静岡交通圏	5/28	
近畿	大阪	大阪市域交通圏	4/27	
	兵庫	神戸市域交通圏	4/20	同意
	奈良	奈良市域交通圏	4/23	同意
	滋賀	大津市域交通圏	5/15	
中国	広島	広島交通圏	5/15	
	岡山	倉敷交通圏	6/3	
四国	香川	高松交通圏	5/20	
	愛媛	松山交通圏	6/8	
	高知	高知交通圏	未定	
九州	福岡	福岡交通圏	4/17(次回は6/11)	(継続審議)
	"	北九州交通圏	未定	
	"	久留米市	4/17(次回は5/11)	(継続審議)
	長崎	長崎交通圏	5/22	
	宮崎	宮崎交通圏	5/19	
	熊本	熊本交通圏	4/10	同意
	大分	大分市	5/1	
	鹿児島	鹿児島市	6月中	

仙台市における特定地域指定基準への適合状況

《適正車両数》

平成 25 年度末車両数	適正車両数 (上限)	適正車両数 (下限)	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離車両数	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離率
2,585 両	2,453 両	2,237 両	132 両	5.1 %

《指定基準》

(1) 実働実車の要件

(H13) 34.4% (H25) 30.0% (減少率) 12.7%

(2) 赤字車両数シェアの要件

(H24) 38.6% (H25) 49.7% (収支差) 11.1ポイント

(3) 人口要件

仙台市 約106万人

(4) 総実車キロの要件

(H24) 53,714,033km (H25) 52,731,731km (増加率) ▲1.8%

(5) 次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車営収又は日車実車キロの要件

日車営収 (H13) 35,887円 (H25) 26,248円 (減少率) 26.9%

日車実車キロ (H13) 94.7km (H25) 69.0km (減少率) 27.2%

② 法令違反の発生状況の要件

(宮城県) 0.0010件 (全国平均) 0.0509件

③ 事故の発生状況の要件

(仙台市) 7.272件 (全国平均) 7.567件

(6) 当該営業区域における協議会の同意があること。

4月8日付けで協議会より「指定に同意する」旨の報告あり

仙台市のタクシー事業の規模

- ・車両台数 3,261両
- ・輸送人員 2,262万人
- ・営業収入 219億3,318万円



○法人タクシー

- 事業者数 56者
- 車両台数 2,585両
- 運転者数 4,793名
- 輸送人員 2,081万人
- 営業収入 200億6,675万円

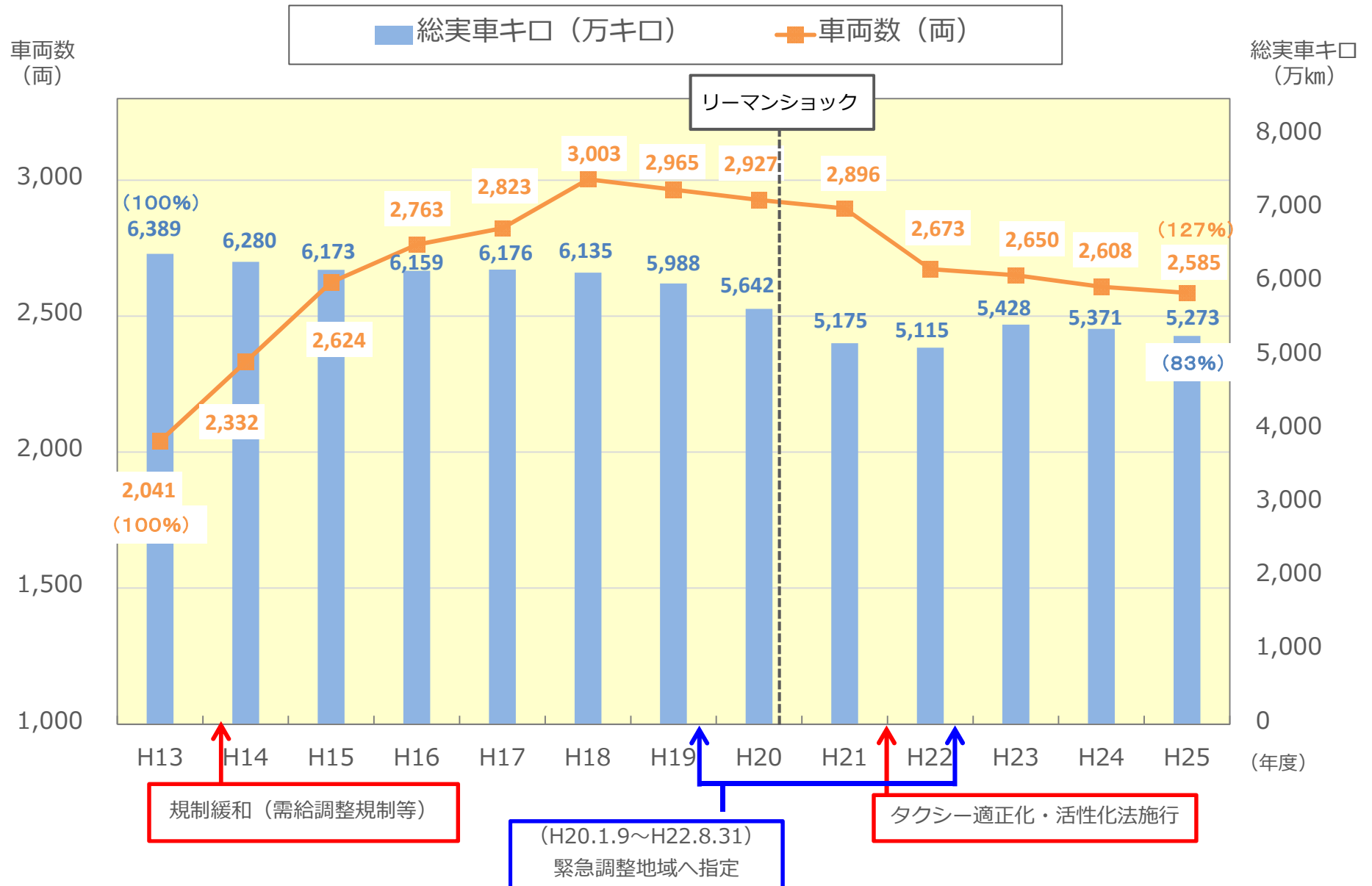
○個人タクシー

- 事業者数 676事業者
- 車両台数 676両
- 輸送人員 181万人
- 営業収入 18億6,643万円

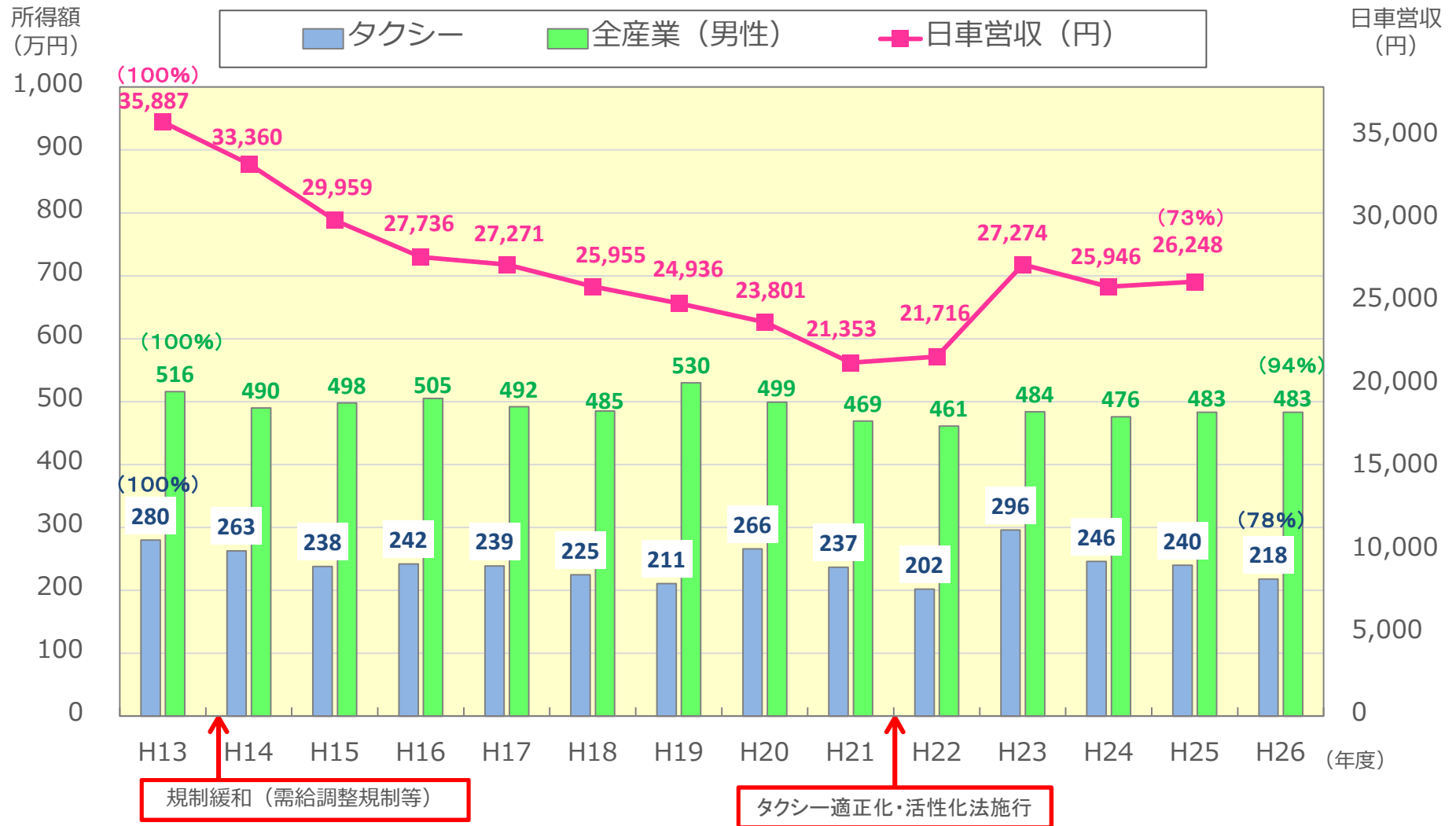
平成26年3月31日現在

国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

車両数（供給両）と実車走行キロ（需要量）の推移



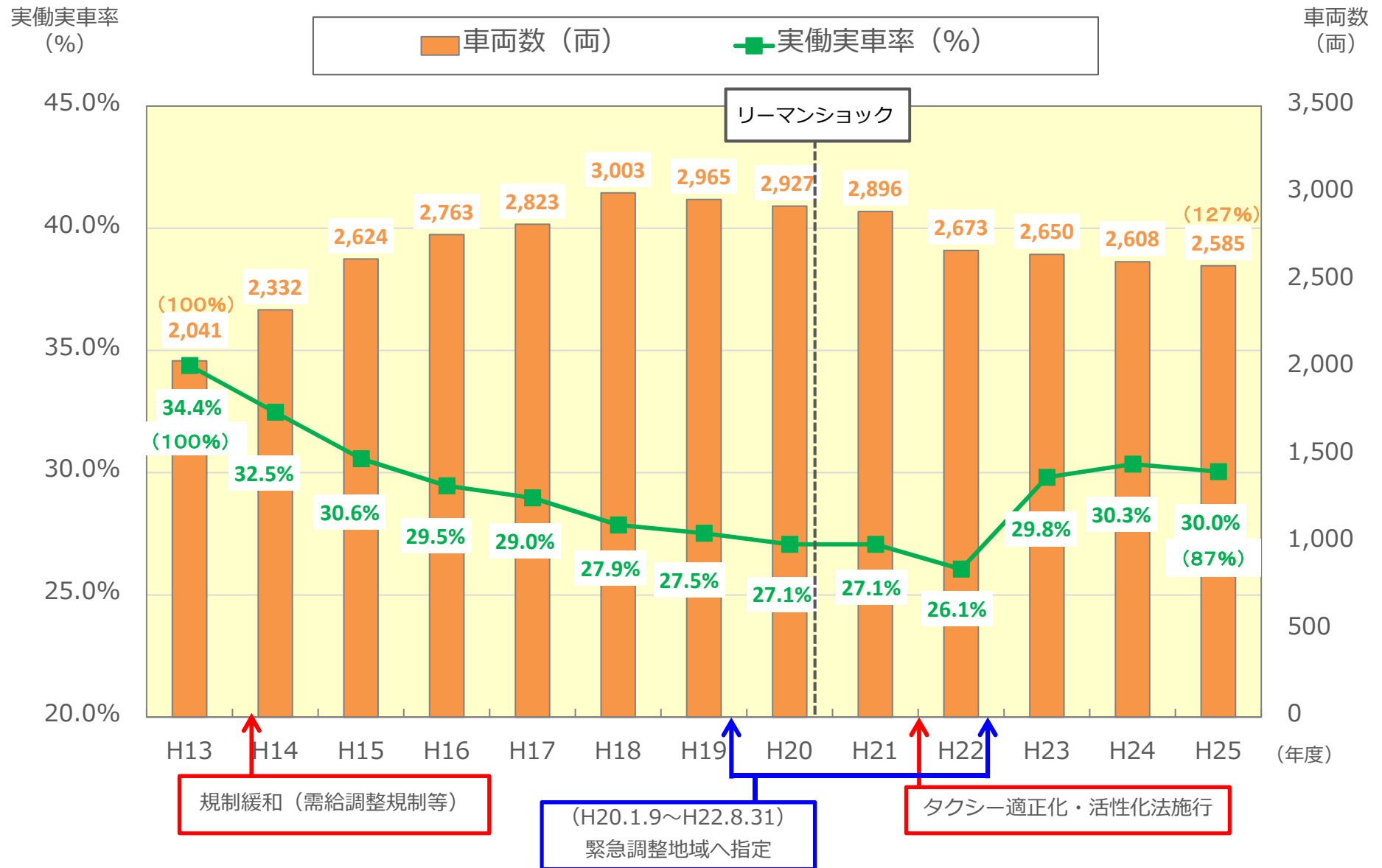
タクシー事業における日車営収と年間所得の推移



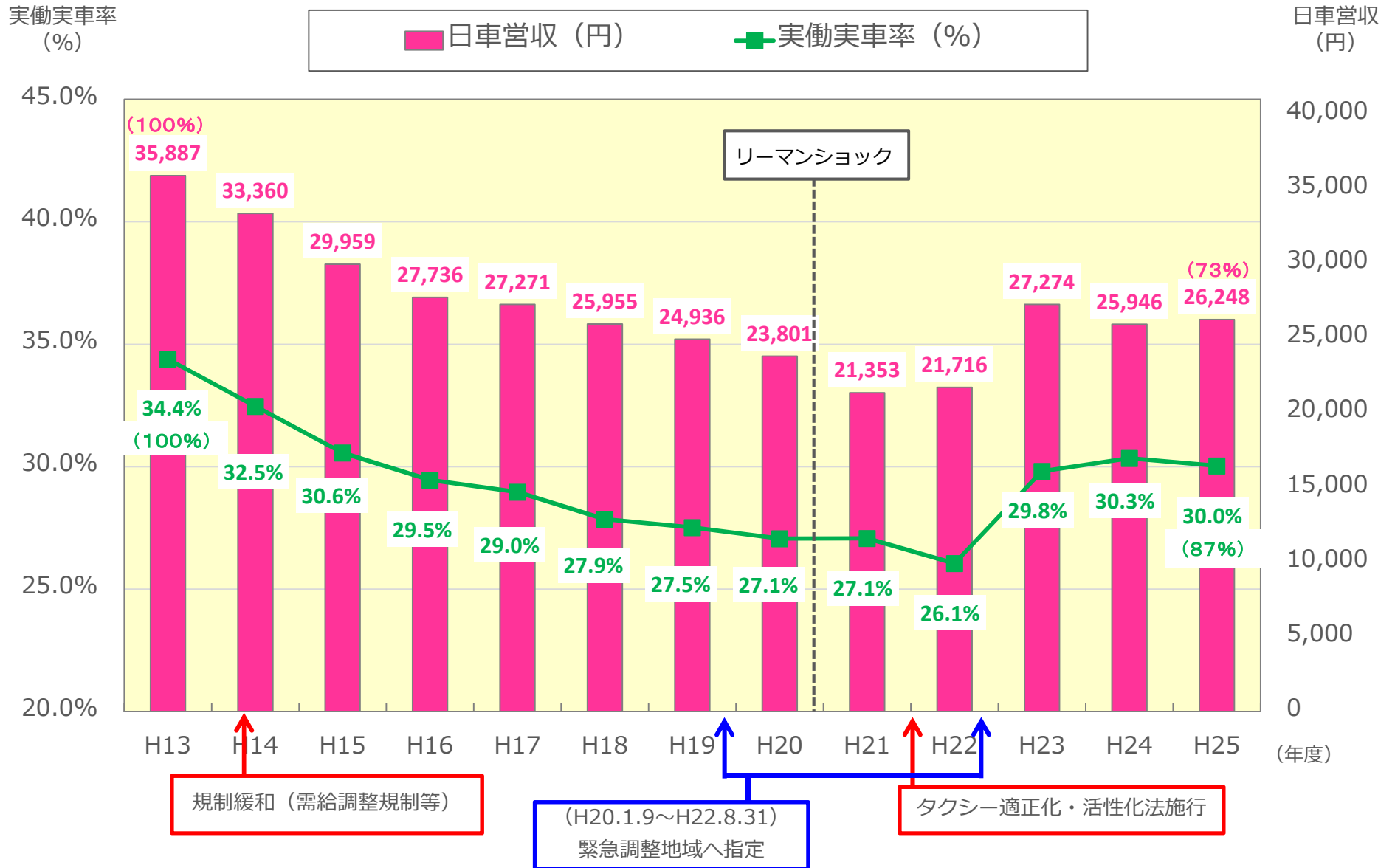
注1 日車営収：実働1日1車当たりの運送収入（毎年度）

注2 年間所得資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により国土交通省が推計した値

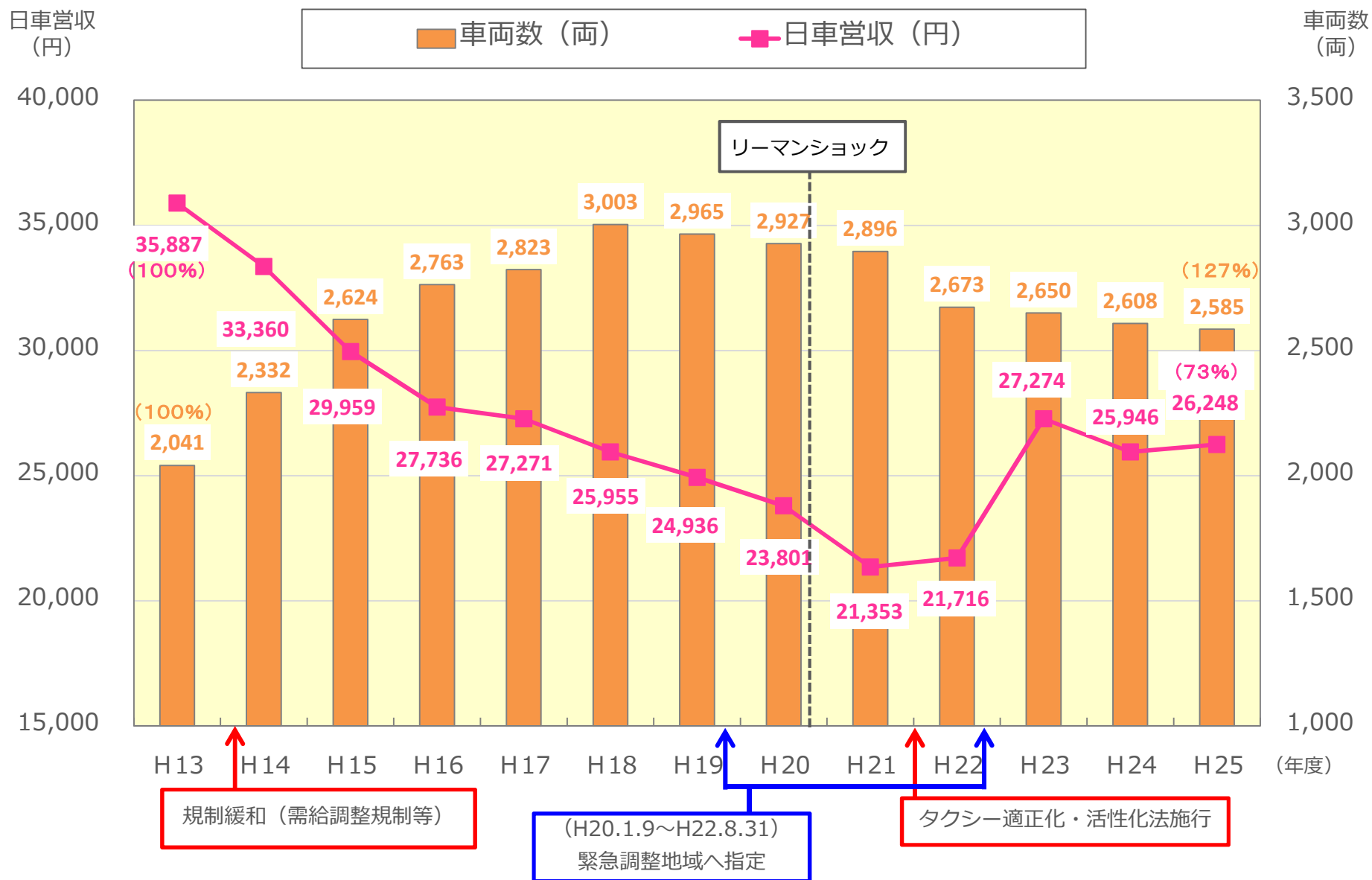
車両数と実働実車率の推移



日車営収と実働実車率の推移



車両数と日車営収の推移



タクシー特措法による適正化・活性化の取組状況について

適正化に向けた取組（活性化事業計画の認定状況）

事業者数 (H27.3末)	活性化事業計画 認定事業者数	事業再構築 (減車・休車) を定めた 事業者数	基準車両数 (旧特措法に基づ く基準車両数) ①	現在車両数 (H27.3末) ②	減休車率 (①－②) / ①	適正車両数
56者	56者	46者	3,038両	2,580両	15.1%	2,453 ～ 2,237

活性化に向けた主な取組事例

ユニバーサルドライバーの育成

ユニバーサルドライバー研修とは

ユニバーサルデザインタクシーの導入が国の目標に示されるなど、近年の社会状況に即して必要とされる「バリアフリー教育」を、タクシー事業者が実施できるようシステム化したもの。

研修により、高齢者や障害者などの多様なニーズや特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保など、適切な対応ができるように一般タクシー乗務員の「接客向上」を目指します。現在128名のドライバーが受講しています。



語り部タクシー

2012年10月に誕生した「語り部タクシー」NPO法人宮城復興支援センターの講習を受けたドライバーが、東日本大震災の爪痕が残る場所へ案内し、当時の被害や状況を説明いたします。震災を風化させず、後世に語り継ぎ、同じような被害を出さないために、「語り部ドライバー」が強い責任感を持って被災地をご案内いたします。



育児支援・妊婦応援タクシー

○子育てタクシー

保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応。

○マタニティタクシー

事前登録をした妊婦のお客様に対し、陣痛等が始まった場合に専門の研修を受けた乗務員がかかりつけの病院まで輸送。



平成 27 年 4 月 8 日

国土交通大臣
太 田 昭 宏 様
(東北運輸局長 経由)

仙台市タクシー準特定地域協議会
会 長 安 部 誠 治



特定地域の指定に関する決議について（報告）

平成 27 年 3 月 27 日に仙台市タクシー準特定地域協議会を開催し、特定地域の指定に関する議論を行った結果、当協議会として特定地域の指定を希望するとの結論に至りましたのでご報告いたします。



第2回仙台市タクシー準特定地域協議会 構成員名簿

平成27年3月27日現在

区 分	所 属	職 名	氏 名	備 考
(1)	宮城県 震災復興・企画部	部 長	山 田 義 輝	
	仙台市 市民局 地域政策部	部 長	加 藤 邦 治	
	仙台市 都市整備局 総合交通政策部	部 長	佐 野 公 司	
(2)	一般社団法人 宮城県タクシー協会	会 長	佐々木 昌二	
	宮城県タクシー協会 仙台地区総支部	理 事	山 下 晴 也	
	宮城県タクシー協会 仙台地区総支部	理 事	伊 藤 直 喜	
	有限会社 センバ流通	代 表 取 締 役	近 英 道	
	仙台個人タクシー事業協同組合	理 事 長	丹 章	
(3)	自交総連宮城地方連合会	書 記 長	石 垣 敦	
	全自交宮城地方本部	副 執 行 委 員 長	菊 田 正 之	
	宮城一般労働組合日本自動車交通支部	支 部 長	高 橋 潤	
(4)	仙台市主婦連合会	副 会 長	鳥 崎 和 子	
	公益財団法人 仙台市産業振興事業団	理 事 長	奥 田 潤 一	
(5)	関西大学 社会安全学部	教 授	安 部 誠 治	協議会会長
(6)	宮城県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	高 橋 克 彦	
(7)	宮城労働局 労働基準部 監督課	課 長	横 田 秀 樹	
(8)	公益財団法人 仙台観光コンベンション協会	観 光 事 業 部 長	工 藤 智	

秋田交通圏における特定地域指定基準への適合状況

《適正車両数》

平成 25 年 度末車両数	適正車両数 (上限)	適正車両数 (下限)	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離車両数	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離率
596 両	518 両	456 両	78 両	13.1%

《指定基準》

(1) 実働実車の要件

(H13) 33.4% (H25) 25.5% (減少率) 23.6%

(2) 赤字車両数シェアの要件

(H24) 8.7% (H25) 46.3% (収支差) 37.6ポイント

(3) 人口要件

秋田市 約32万人

(4) 総実車キロの要件

(H24) 8,624,083km (H25) 8,381,870km (増加率) ▲2.8%

(5) 次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車営収又は日車実車キロの要件

日車営収 (H13) 24,662円 (H25) 22,984円 (減少率) 6.8%

日車実車キロ (H13) 59.3km (H25) 50.4km (減少率) 15.0%

② 法令違反の発生状況の要件

(秋田県) 0.0000件 (全国平均) 0.0509件

③ 事故の発生状況の要件

(秋田交通圏) 7.775件 (全国平均) 7.567件

(6) 当該営業区域における協議会の同意があること。

3月30日付けで協議会より「指定に同意する」旨の報告あり

秋田交通圏のタクシー事業の規模

- ・車両台数 665両
- ・輸送人員 412万人
- ・営業収入 39億9,959万円



○法人タクシー

- 事業者数 16者
- 車両台数 596両
- 運転者数 903名
- 輸送人員 399万人
- 営業収入 38億2,272万円

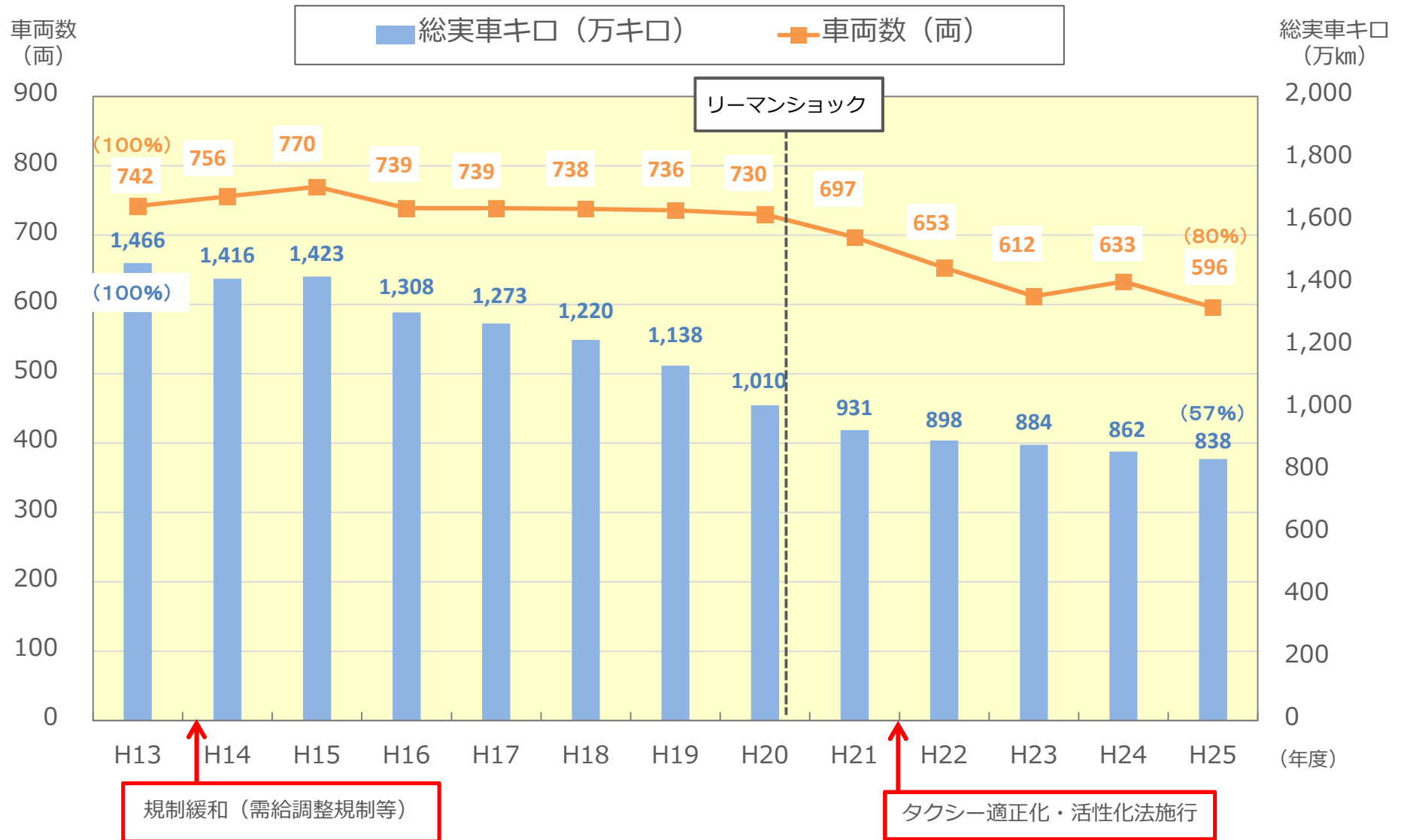
○個人タクシー

- 事業者数 69事業者
- 車両台数 69両
- 輸送人員 13万人
- 営業収入 1億7,687万円

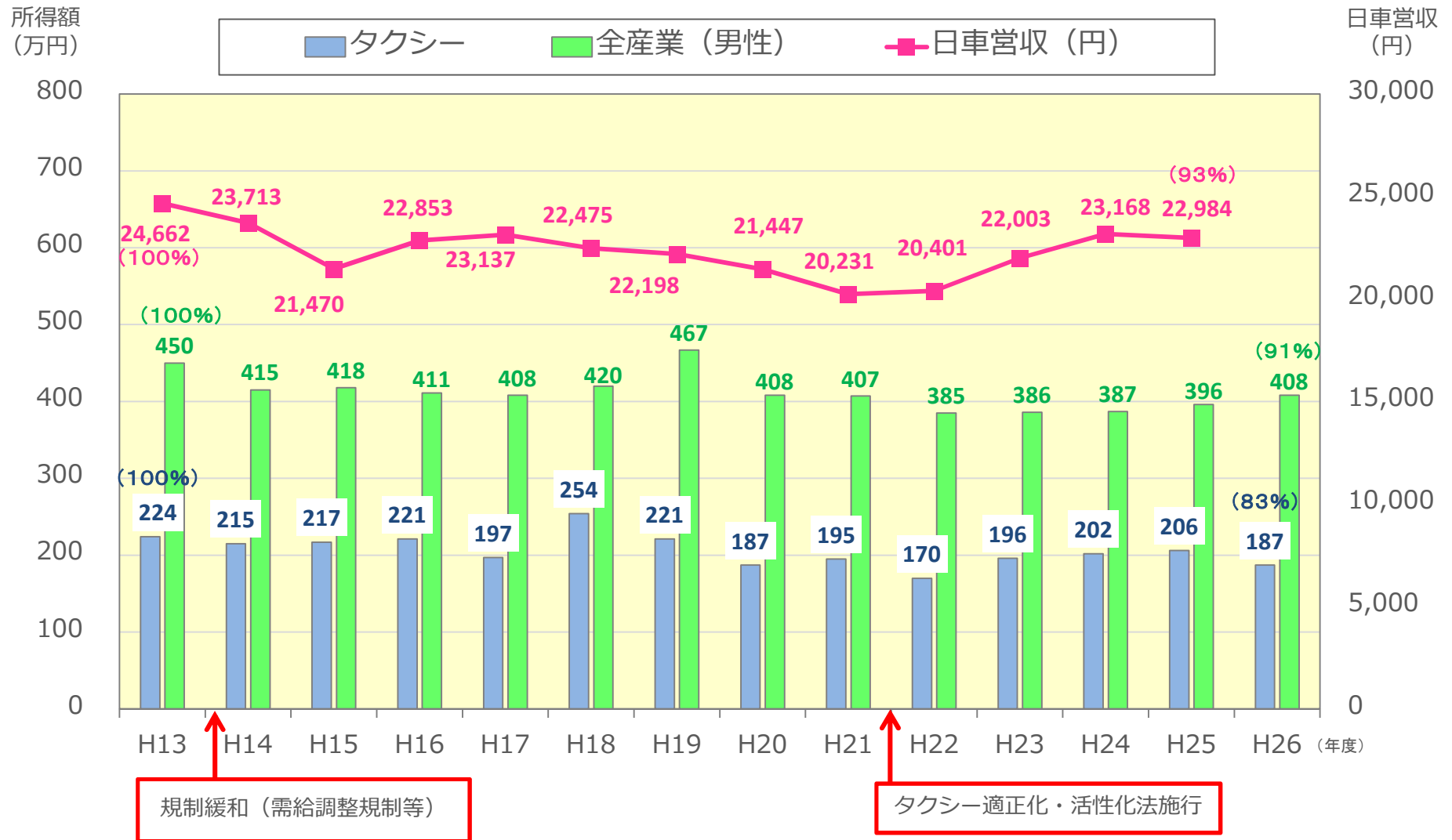
平成26年3月31日現在

国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

車両数（供給両）と実車走行キロ（需要量）の推移



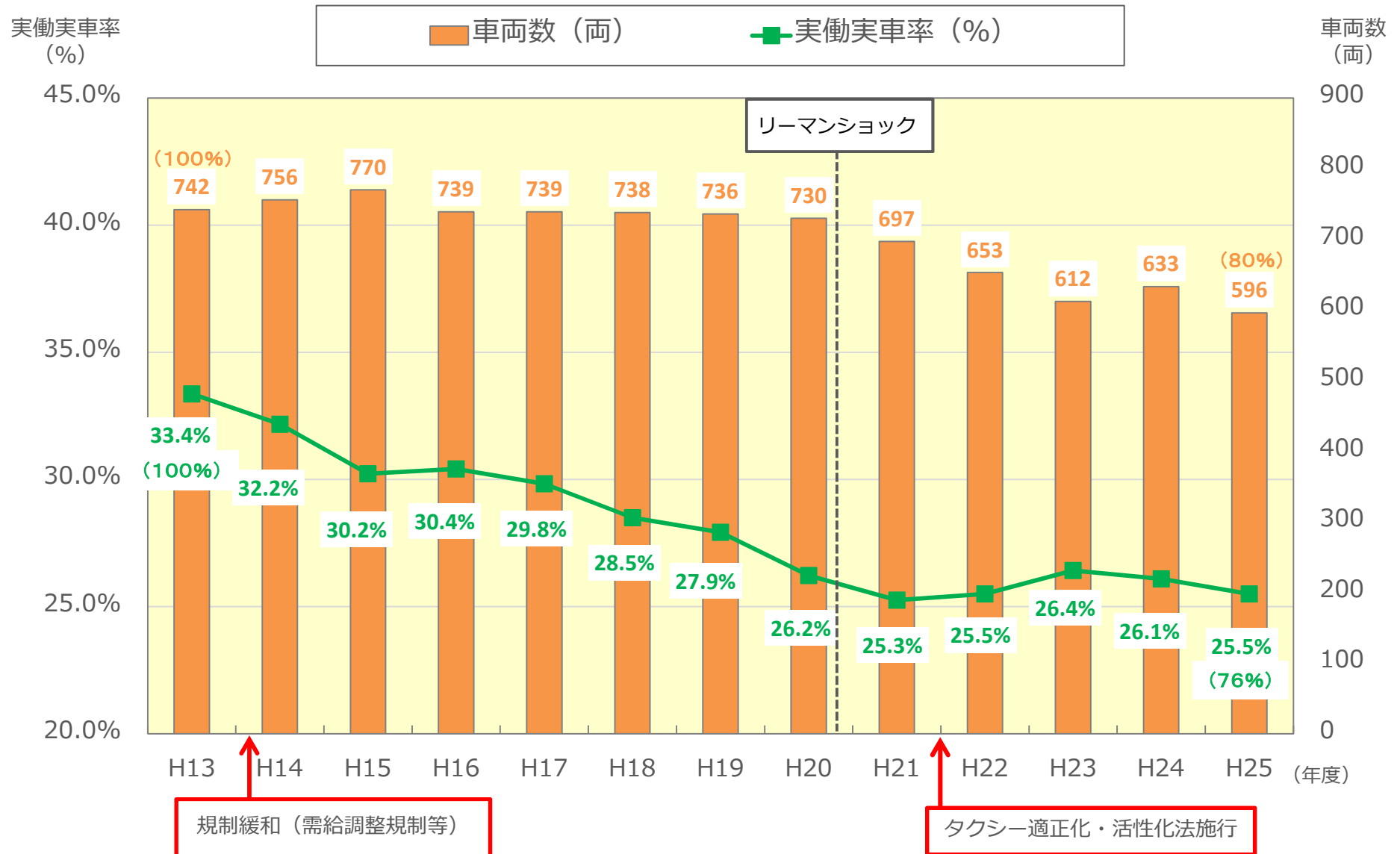
タクシー事業における日車営収と年間所得の推移



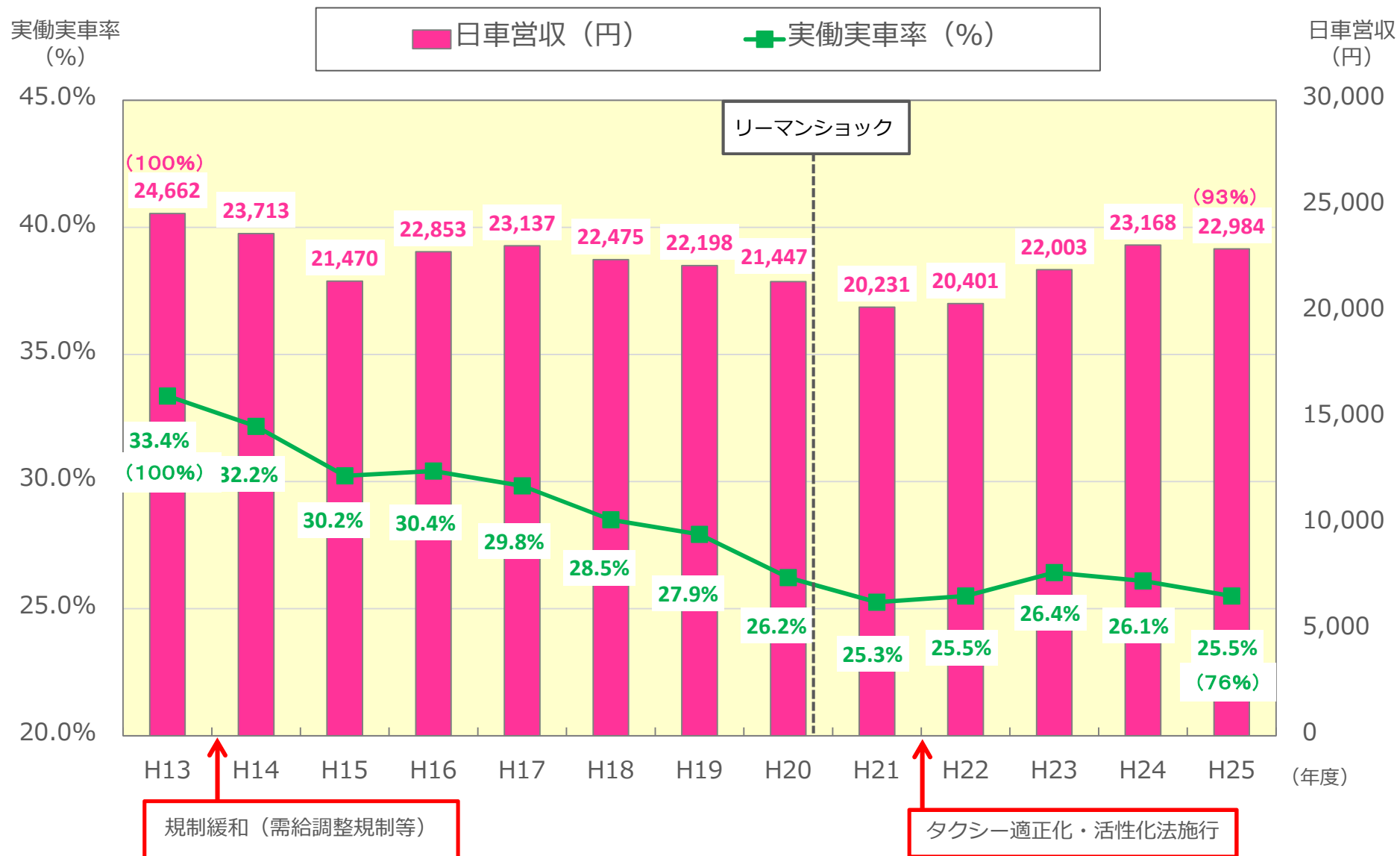
注1 日車営収：実働1日1車当たりの運送収入（毎年度）

注2 年間所得資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により国土交通省が推計した値

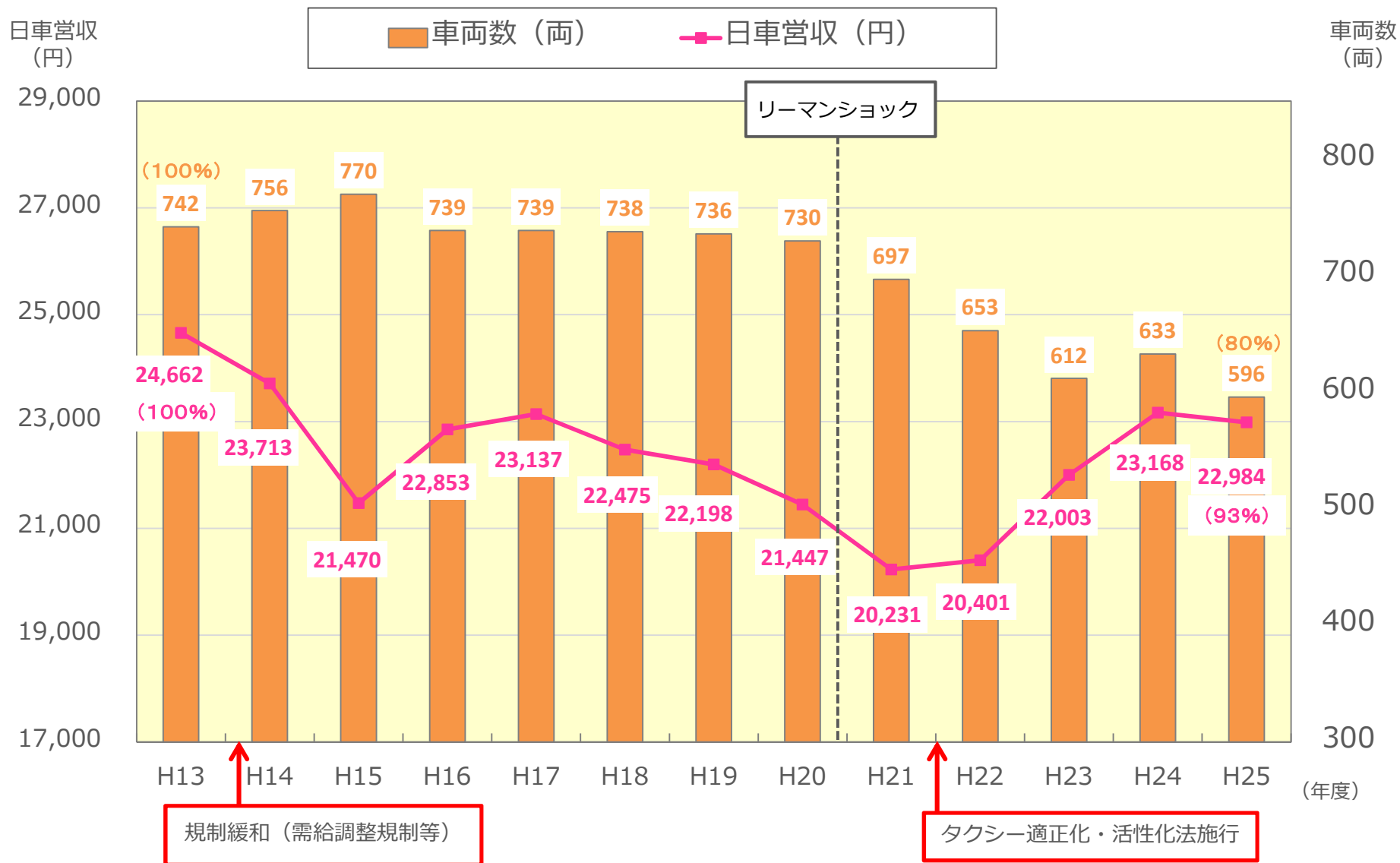
車両数と実働実車率の推移



日車営収と実働実車率の推移



車両数と日車営収の推移



タクシー特措法による適正化・活性化の取組状況について

適正化に向けた取組（活性化事業計画の認定状況）

事業者数 (H27.3末)	活性化事業計画 認定事業者数	事業再構築 (減車・休車) を定めた 事業者数	基準車両数 (旧特措法に基づ く基準車両数) ①	現在車両数 (H27.3末) ②	減休車率 (①－②) / ①	適正車両数
16者	16者	14者	721両	589両	18.3%	518両 ～ 456両

活性化に向けた主な取組事例

秋田市乗降場入構制度

秋田県を訪れる観光客等への印象向上を狙い、タクシー乗務員のマナーアップを図るため、平成25年9月より、秋田駅前など計5カ所の客の多いタクシー乗り場に乗り入れる乗務員は講習を受講しなければならないとする「秋田市乗降場入構制度」が導入された。許可された乗務員には入構許可証が発行される。

秋田県ハイヤー協会秋田支部では、接客やみだしなみの指導に加え、客と乗務員の役に分かれ、実際の接客場面を想定した訓練も行う。なお、自主ルールに違反した場合、罰則があり一ヶ月間入構禁止となる。



UDタクシー

秋田市内では、みんなにやさしい次世代型タクシー「ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)」を導入した事業者が多く、好評に迎えられ、固定客が増えつつある。さらなる利用拡大を目指し、検討を続けている。



子育てタクシー

さまざまな場面で子育て中の家族の移動や外出時のサポートをするため、専門の研修を受けた運転手に対応。

場面によって、子供が一人で乗る場合、乳幼児と保護者が同乗する場合、陣痛に対応する場合、急なトラブル・夜中の移動する場合のコースがある。



秋夕準特協第4号
平成27年3月30日

国土交通大臣
太田昭宏 殿
(東北運輸局長経由)

秋田交通圏タクシー準特定地域協議会

会長 三浦 廣巳

特定地域の指定に関する決議について（報告）

平成27年2月3日付け東自旅二第1081号をもって通知があった特定地域の指定については、平成27年3月17日に秋田交通圏タクシー準特定地域協議会を開催し、特定地域の指定に同意するとの結論に至りましたので報告致します。



第2回秋田交通圏タクシー準特定地域協議会 構成員名簿

(敬称略)

#	区分	根拠	組織名	役職	構成員名	代理出席者役職	出席者名	備考
1	関係地方公共団体の長	設置要綱第4条(1)	秋田県 観光文化スポーツ部	交通政策課長	杉 山 徹	地域交通対策監	真 壁 善 男	
2			秋田市 都市整備部	交通政策課長	佐 藤 博 幸			
3	タクシー事業者等	設置要綱第4条(2)	一般社団法人秋田県ハイヤー協会 兼 同上 秋田支部	副会長 支部長	佐々木 宏行			
4			一般社団法人秋田県ハイヤー協会 秋田支部	副支部長	工 藤 康 憲			
5			同 上	副支部長	高 田 和 明			
6			新秋田国際モータース株式会社 宝タクシー株式会社 新昭和タクシー株式会社	代表取締役	古 知 愛 一 郎			
7			秋田市個人タクシー協同組合	理事長	河 部 雅 彦			
8	労働組合等	設置要綱第4条(3)	全国自動車交通労働組合連合会 秋田地方連合会	執行委員長	足 利 幸 雄	書記長	鈴 木 和 彦	
9	地域住民の代表	設置要綱第4条(4)	秋田商工会議所	会頭	三 浦 廣 巳			
10	秋田労働局 又はその指名する者	設置要綱第4条(5)	秋田労働局 労働基準部	監督課長	齋 藤 文 彦			
11	秋田県公安委員会 又はその指名する者	設置要綱第4条(6)	秋田県警察本部 交通部	交通規制課長	小 川 浩 司	課長補佐	武 田 博 克	
12	その他協議会が必要と 認めたる者	設置要綱第4条(7)	東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社	事業課長	小 西 直 行			

新潟交通圏における特定地域指定基準への適合状況

《適正車両数》

平成 25 年度末車両数	適正車両数 (上限)	適正車両数 (下限)	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離車両数	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離率
1,055 両	887 両	789 両	168 両	15.9%

《指定基準》

(1) 実働実車の要件

(H13) 35.7% (H25) 29.0% (減少率) 18.9%

(2) 赤字車両数シェアの要件

(H24) 32.1% (H25) 53.6% (収支差) 21.5ポイント

(3) 人口要件

新潟市 約80万人

(4) 総実車キロの要件

(H24) 20,603,599km (H25) 20,161,699km (増加率) ▲2.1%

(5) 次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車営収又は日車実車キロの要件

日車営収 (H13) 27,171円 (H25) 25,743円 (減少率) 5.3%

日車実車キロ (H13) 78.3km (H25) 68.8km (減少率) 12.1%

② 法令違反の発生状況の要件

(新潟県) 0.0444件 (全国平均) 0.0509件

③ 事故の発生状況の要件

(新潟交通圏) 6.489件 (全国平均) 7.567件

(6) 当該営業区域における協議会の同意があること。

4月2日付けで協議会より「指定に同意する」旨の報告あり

新潟交通圏のタクシー事業の規模

- ・車両台数・・・・・・・・ 1,428両
- ・輸送人員・・・・・・・・ 882万人
- ・営業収入・・・・・・・・ 85億6,117万円



○法人タクシー

- 事業者数・・・・・・・・ 26者
- 車両台数・・・・・・・・ 1,053両
- 運転者数・・・・・・・・ 1,697名
- 輸送人員・・・・・・・・ 785万人
- 営業収入・・・・・・・・ 75億4,010万円

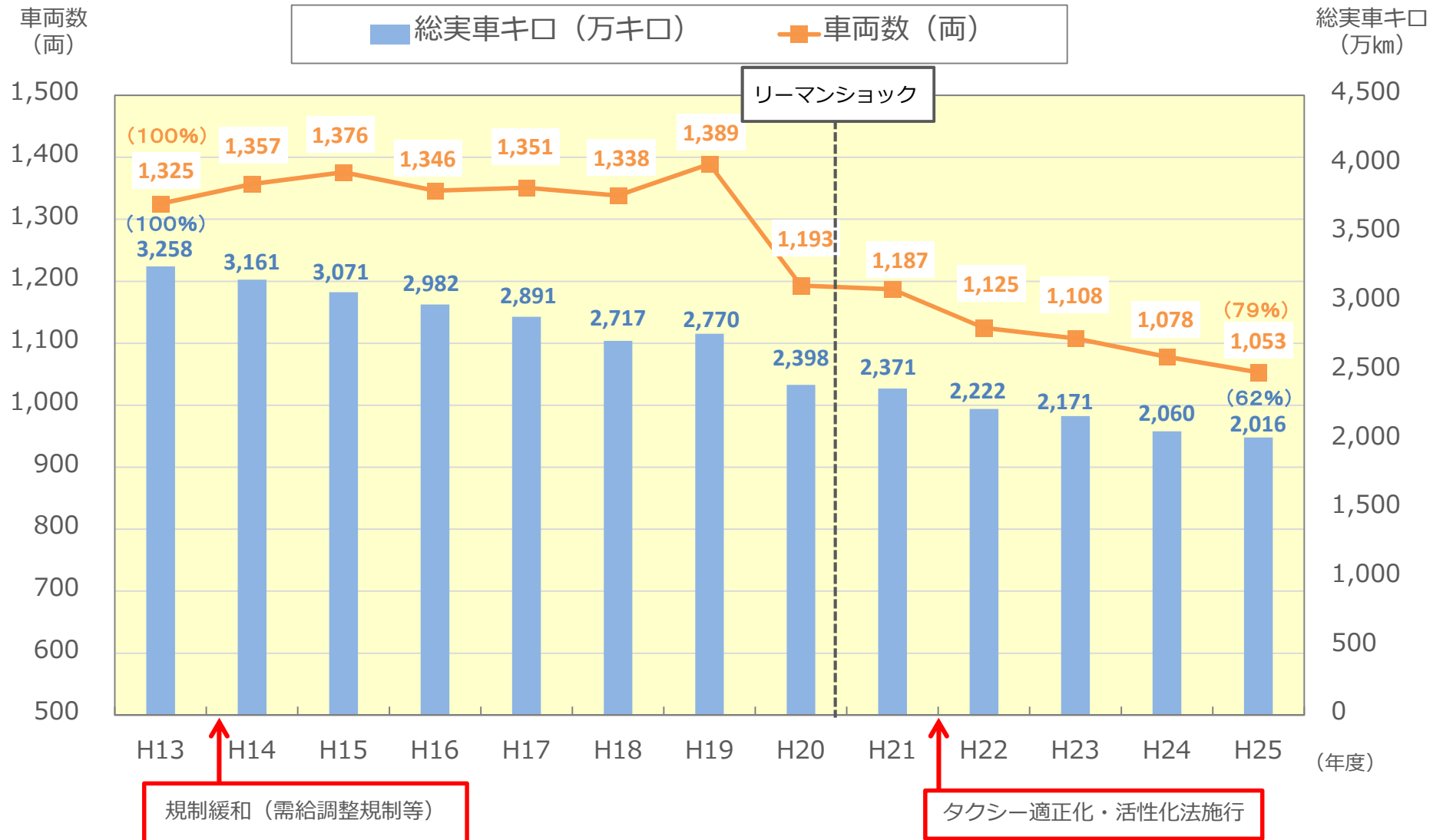
○個人タクシー

- 事業者数・・・・・・・・ 375事業者
- 車両台数・・・・・・・・ 375両
- 輸送人員・・・・・・・・ 97万人
- 営業収入・・・・・・・・ 10億2,107万円

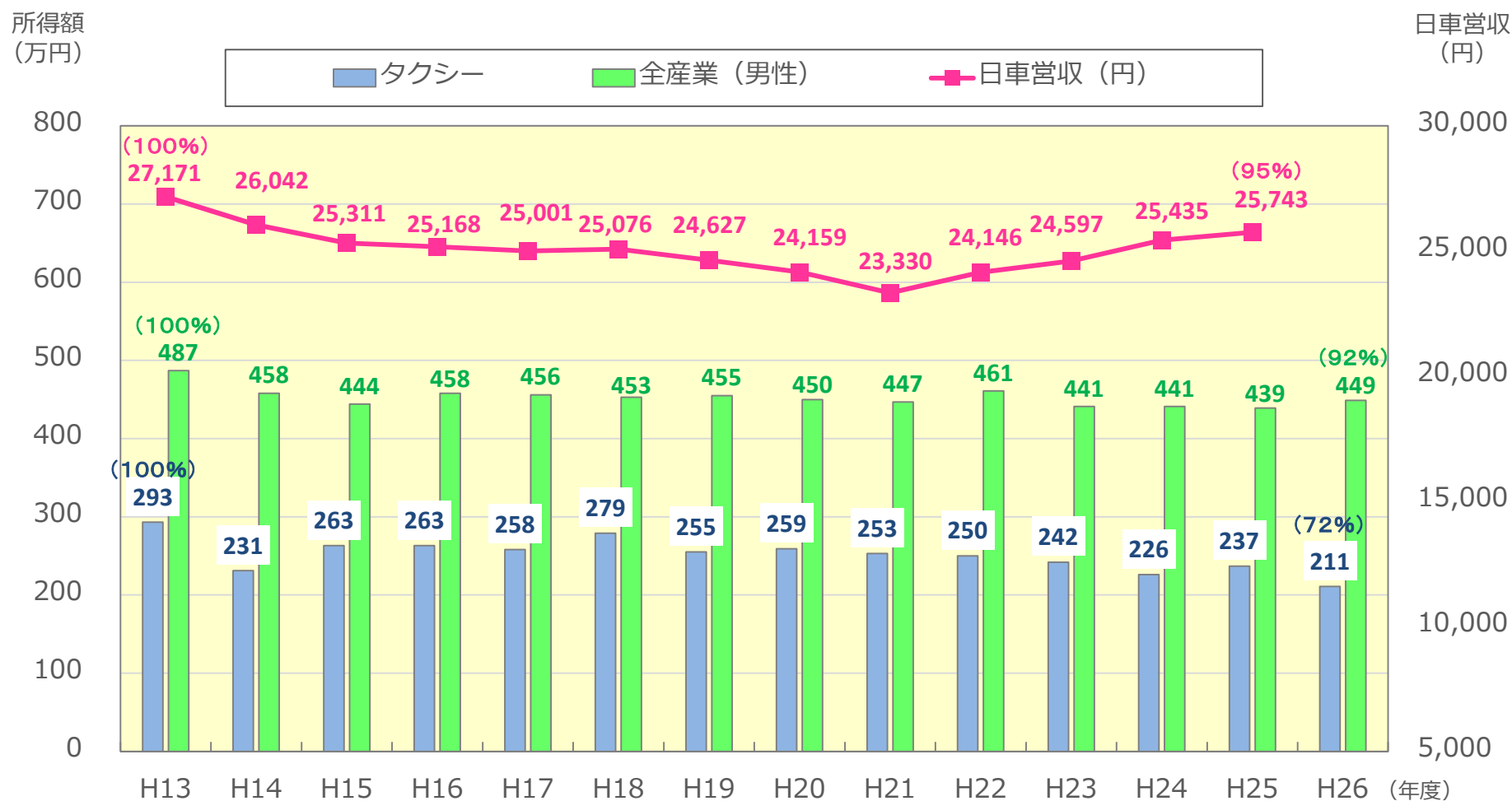
平成26年3月31日現在

国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

車両数（供給両）と実車走行キロ（需要量）の推移



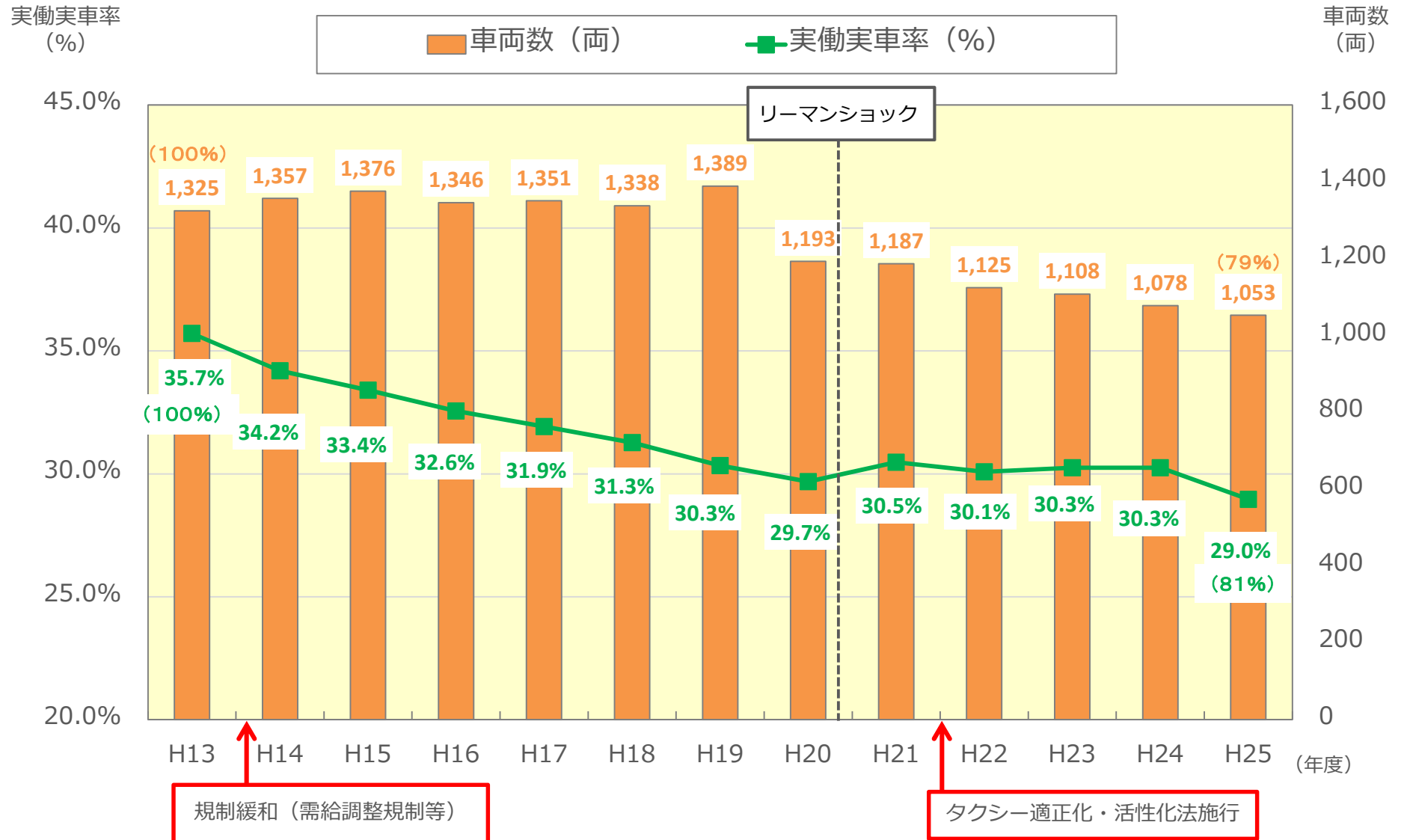
タクシー事業における日車営収と年間所得の推移



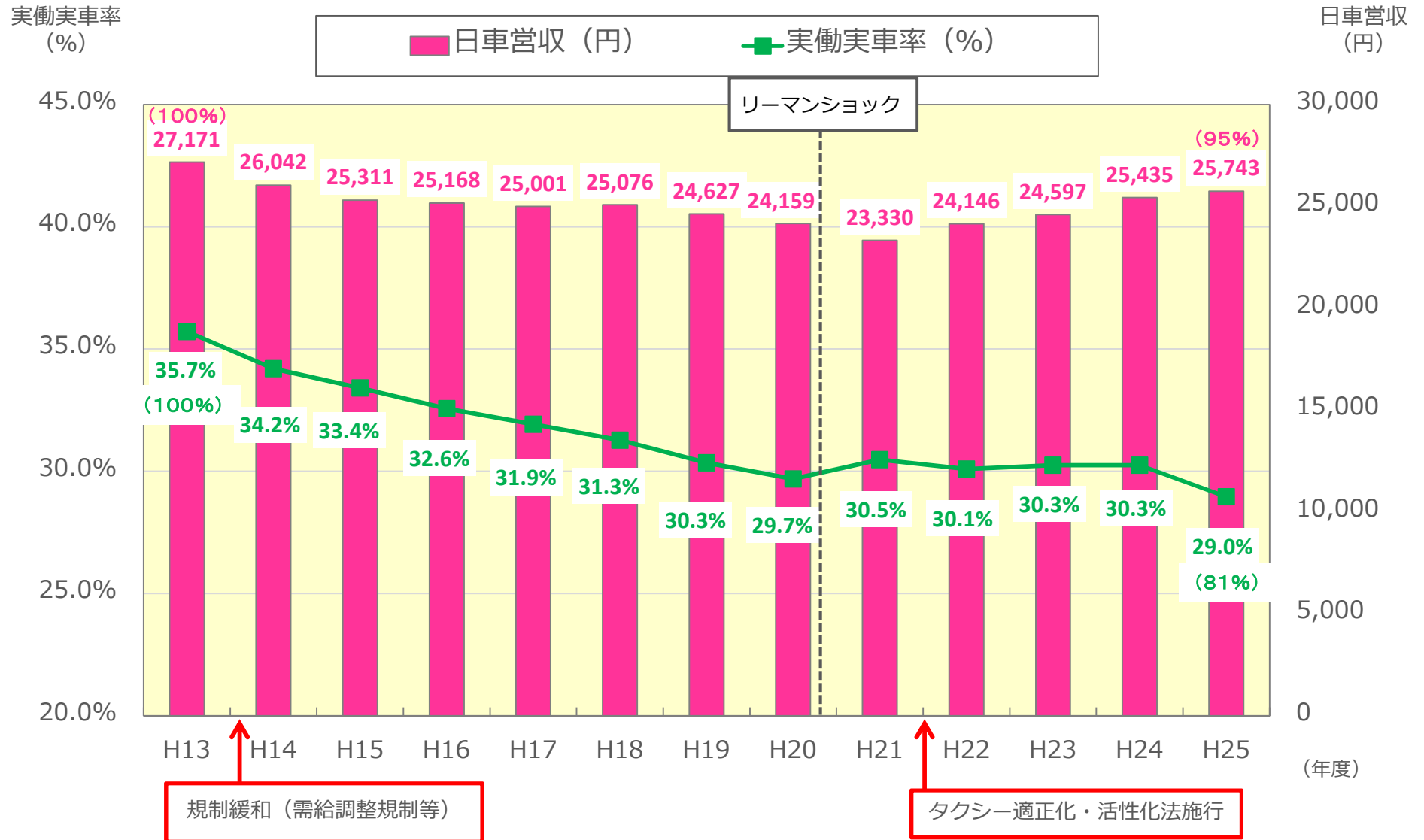
注1 日車営収：実働1日1車当たりの運送収入（毎年度）

注2 年間所得資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により国土交通省が推計した値

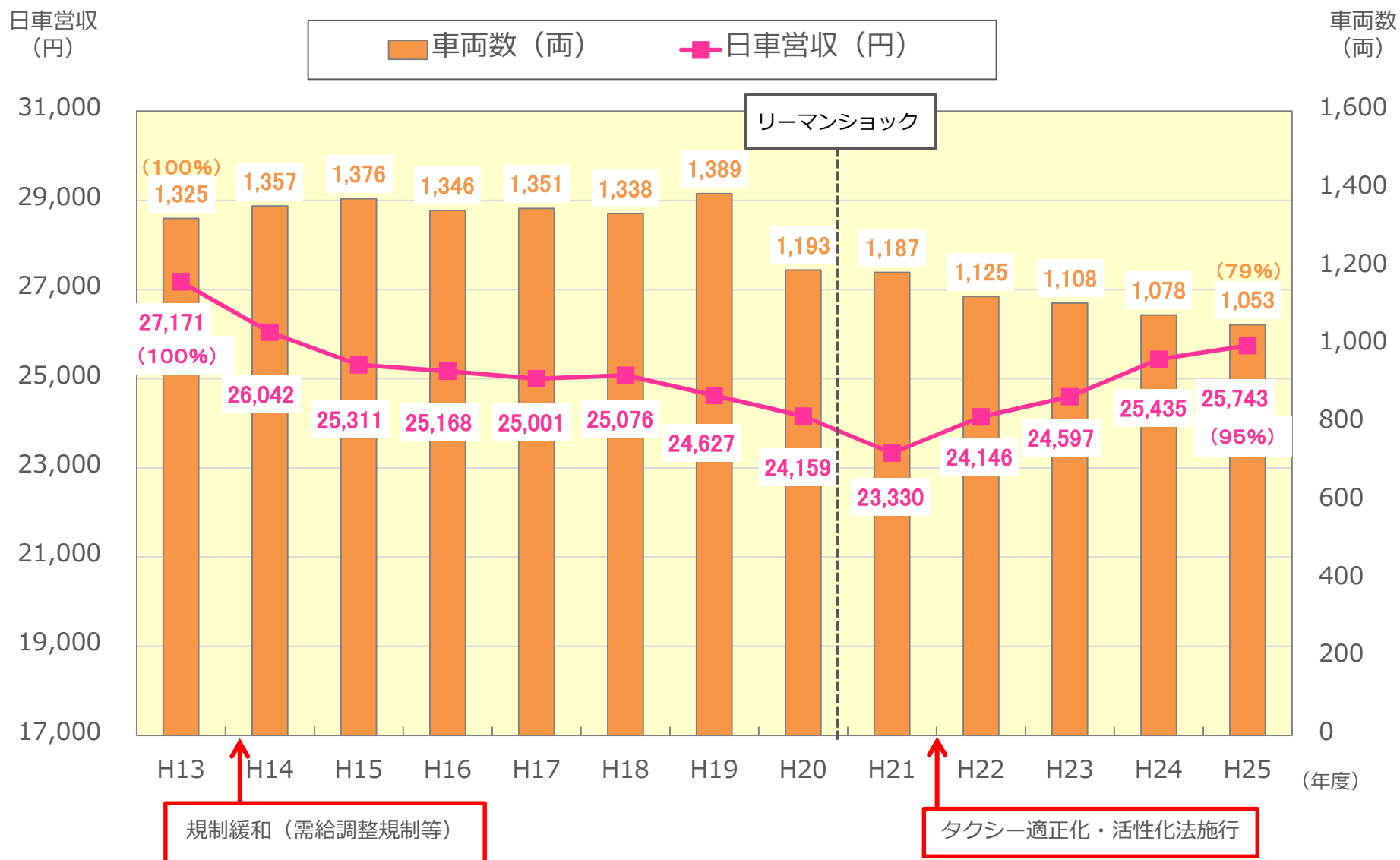
車両数と実働実車率の推移



日車営収と実働実車率の推移



車両数と日車営収の推移



タクシー特措法による適正化・活性化の取組状況について(新潟交通圏)

適正化に向けた取組 (活性化事業計画の認定状況)

事業者数 (H27.3末)	活性化事業計画 認定事業者数	事業再構築 (減車・休車) を定めた 事業者数	基準車両数 (旧特措法に基づ く基準車両数) ①	現在車両数 (H27.3末) ②	減休車率 (①-②)/①	適正車両数
26者	26者	23者	1,204両	1,052両	12.6%	887 ~ 789

活性化に向けた主な取組事例

安心・安全の確保

【ミッドナイト・ディフェンダー作戦】

新潟県コンビニエンスストア防犯協議会を相手方、県警を立会人とし、コンビニとタクシー業界が連携し、地域の安全を守るための防犯CSR活動として、相互に警戒力を強化する活用を行い、強盗事件等の発生を抑止する。



○タクシー側

タクシー乗務員による参加店舗への立ち寄り及び声掛け等の見守り活動

○参加店舗側

タクシー乗務員への休憩場所(駐車場所等)の提供及び来店客へのタクシーコールサービスなど



観光タクシーの導入

観光客およびコンベンション誘致を目的としたにいがた観光タクシー推進協議会に加入し、「定期観光タクシー」の運行を開始。

新潟市内の観光名所をタクシーならではのきめ細やかなサービスに特化し、市内の名所旧跡を案内する。



観光タクシードライバーの活用・普及

新潟の知識を深め、新潟の魅力を発信するために創設された「にいがた検定」の合格者を観光ドライバーに選任。

観光知識習得のための接遇研修を開催。外部講師を招き、接客技術の向上、乗務員の市内観光知識習得を図った。





平成27年4月2日

国土交通大臣 殿
(北陸信越運輸局長経由)

新潟交通圏準特定地域協議会
会長 藤堂史明



特定地域の指定に関する決議について (報告)

平成27年3月27日に協議会を開催し、特定地域の指定に関する議論を行った結果、特定地域の指定に同意するとの結論に至りましたので報告致します。



新潟交通圏準特定地域協議会 構成員名簿

資料2

構成別	氏名	役職	備考
県	飯沼克英	新潟県交通政策局長	
市	池田博俊	新潟市都市政策部長	
タクシー事業者等	土屋蔵三	新潟県ハイヤー・タクシー協会会長	新潟交通圏準特定地域協議会会長
	高橋良樹	都タクシー株式会社代表取締役	
	金井正志	第一タクシー株式会社代表取締役	
	佐藤友紀	太陽交通株式会社代表取締役	
	阿部政信	新潟市個人タクシー事業協同組合理事長	新潟地域個人タクシー連合会会長
労働組合等	五十嵐真也	交通労連ハイタク部会部長	
	海藤正彦	全国自動車交通労働組合連合会 新潟地方連合会書記長	
地域住民等	長谷川かよ子	特定非営利活動法人新潟県消費者協会会長	
学識経験者	藤堂史明	新潟大学大学院准教授	
関係行政機関等	田村誠一	新潟労働局労働基準部長	
	小林武彦	新潟県警察本部交通部長	

熊本交通圏における特定地域指定基準への適合状況

《適正車両数》

平成 25 年度末車両数	適正車両数 (上限)	適正車両数 (下限)	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離車両数	平成 25 年度末車両数と 適正車両数 (上限) との 乖離率
1,941 両	1,740 両	1,643 両	201 両	10.4 %

《指定基準》

(1) 実働実車の要件

(H13) 33.5% (H25) 29.0% (減少率) 13.6%

(2) 赤字車両数シェアの要件

(H24) 60.4% (H25) 67.1% (収支差) 6.7ポイント

(3) 人口要件

熊本市 約73万人

(4) 総実車キロの要件

(H24) 31,354,957km (H25) 31,012,799km (増加率) ▲1.1%

(5) 次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車営収又は日車実車キロの要件

日車営収 (H13) 20,874円 (H25) 19,874円 (減少率) 4.7%

日車実車キロ (H13) 65.1km (H25) 54.7km (減少率) 16.0%

② 法令違反の発生状況の要件

(熊本県) 0.0196件 (全国平均) 0.0509件

③ 事故の発生状況の要件

(熊本交通圏) 4.793件 (全国平均) 7.567件

(6) 当該営業区域における協議会の同意があること。

4月14日付けで協議会より「指定に同意する」旨の報告あり

熊本交通圏のタクシー事業の規模

- ・車両台数 2,359両
- ・輸送人員 1,287万人
- ・営業収入 122億4,078万円



○法人タクシー

- 事業者数 64者
- 車両台数 1,941両
- 運転者数 2,893名
- 輸送人員 1,203万人
- 営業収入 112億7,793万円

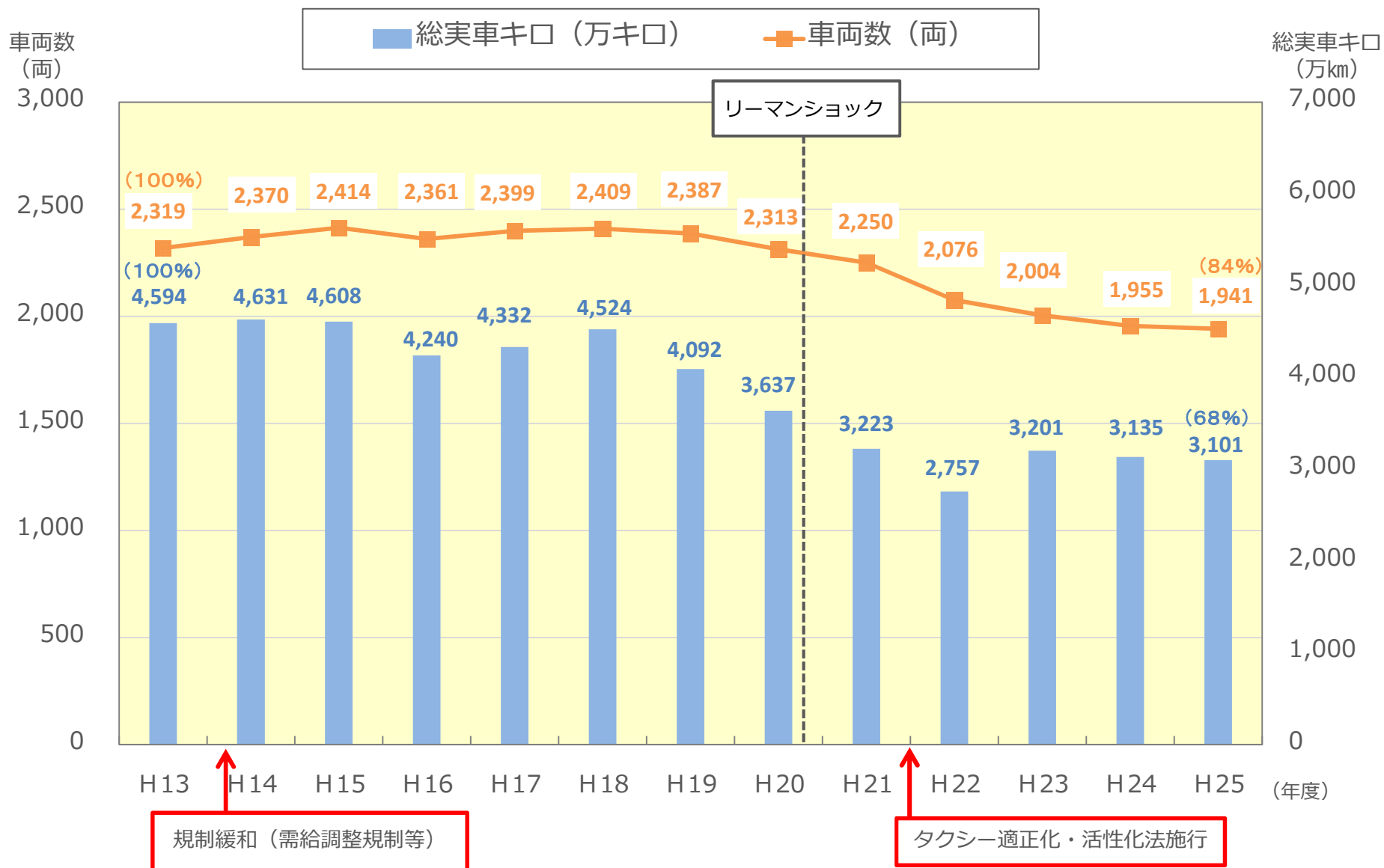
○個人タクシー

- 事業者数 418事業者
- 車両台数 418両
- 輸送人員 84万人
- 営業収入 9億6,285万円

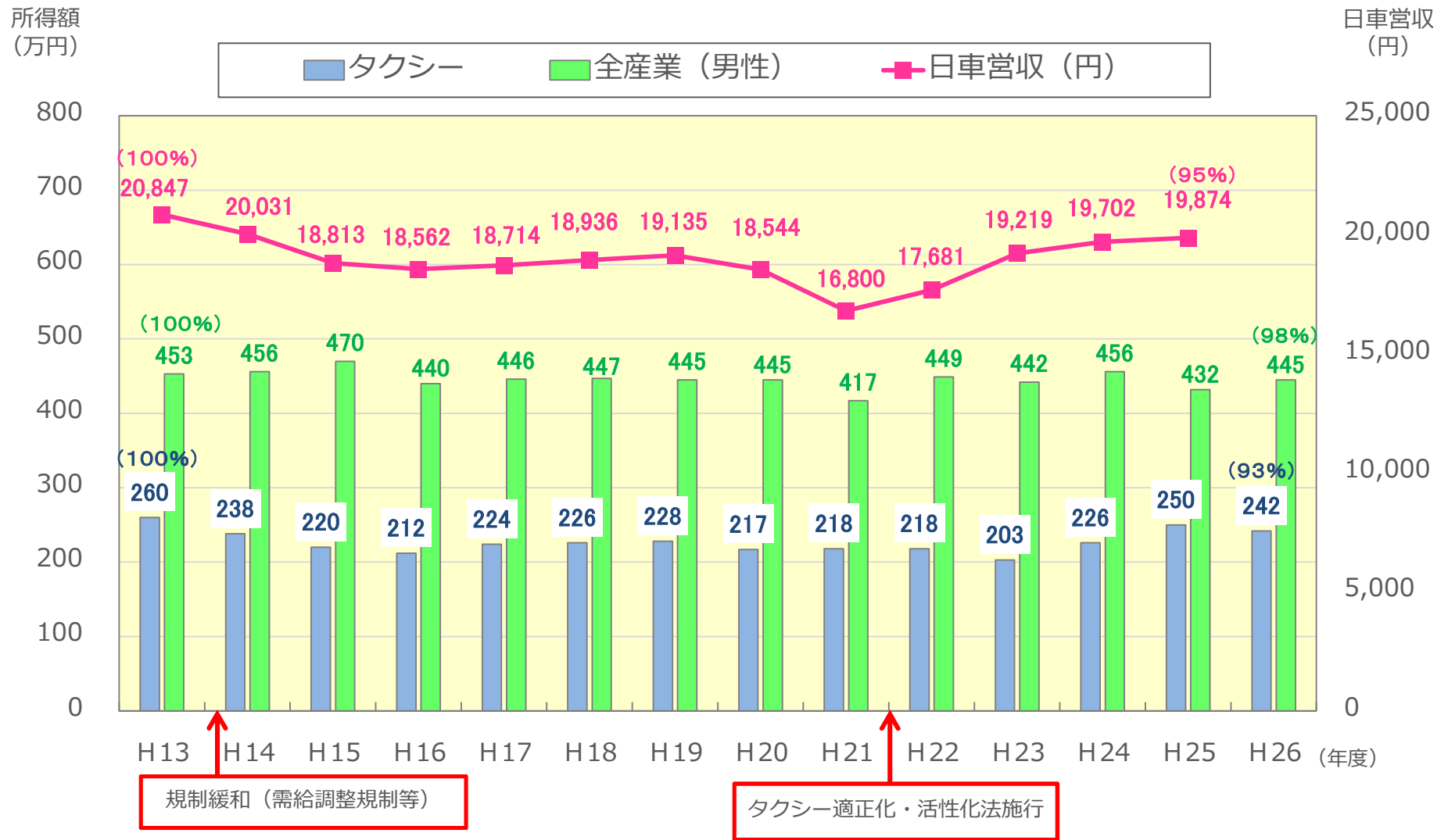
平成26年3月31日現在

国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

車両数（供給両）と実車走行キロ（需要量）の推移



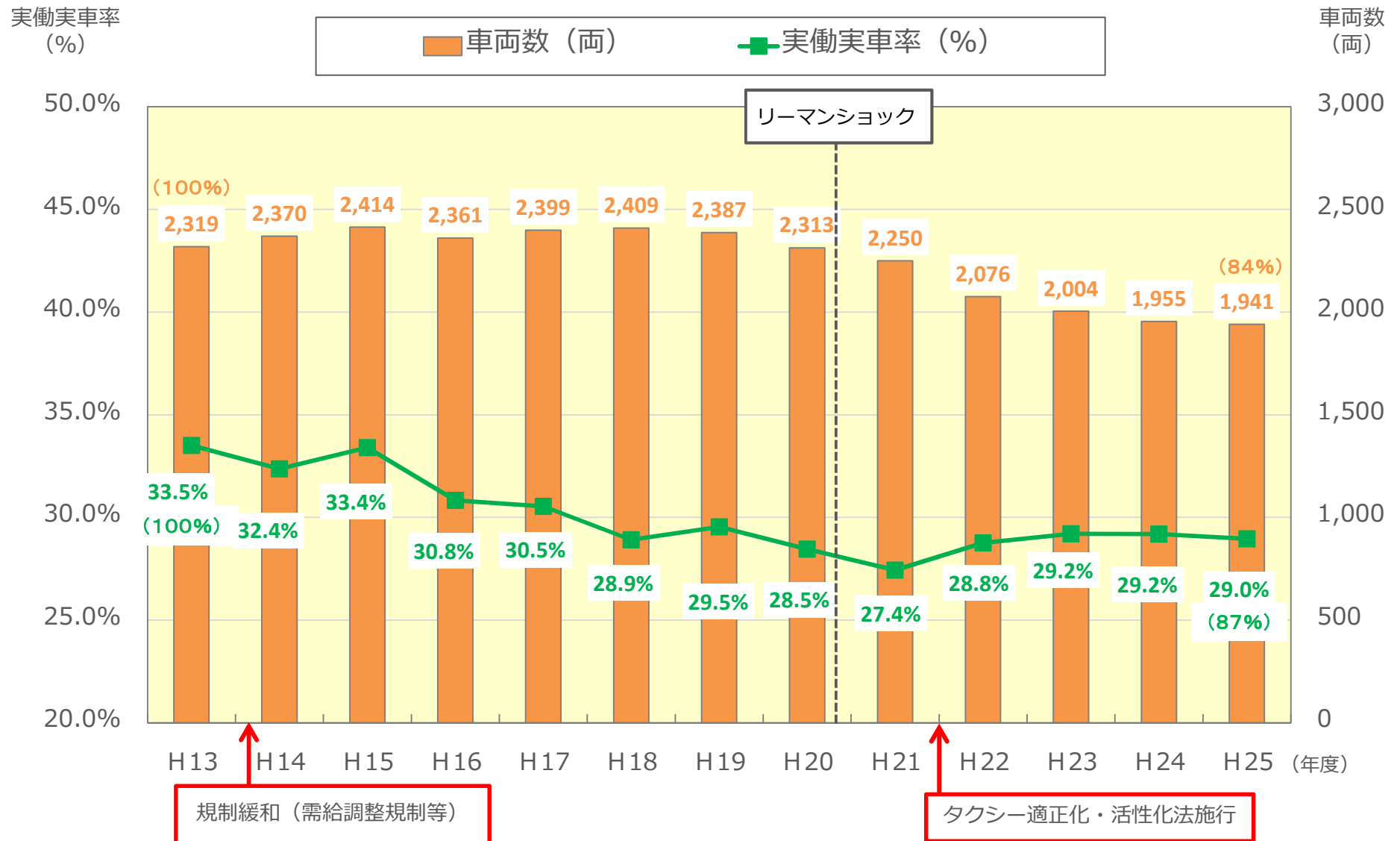
タクシー事業における日車営収と年間所得の推移



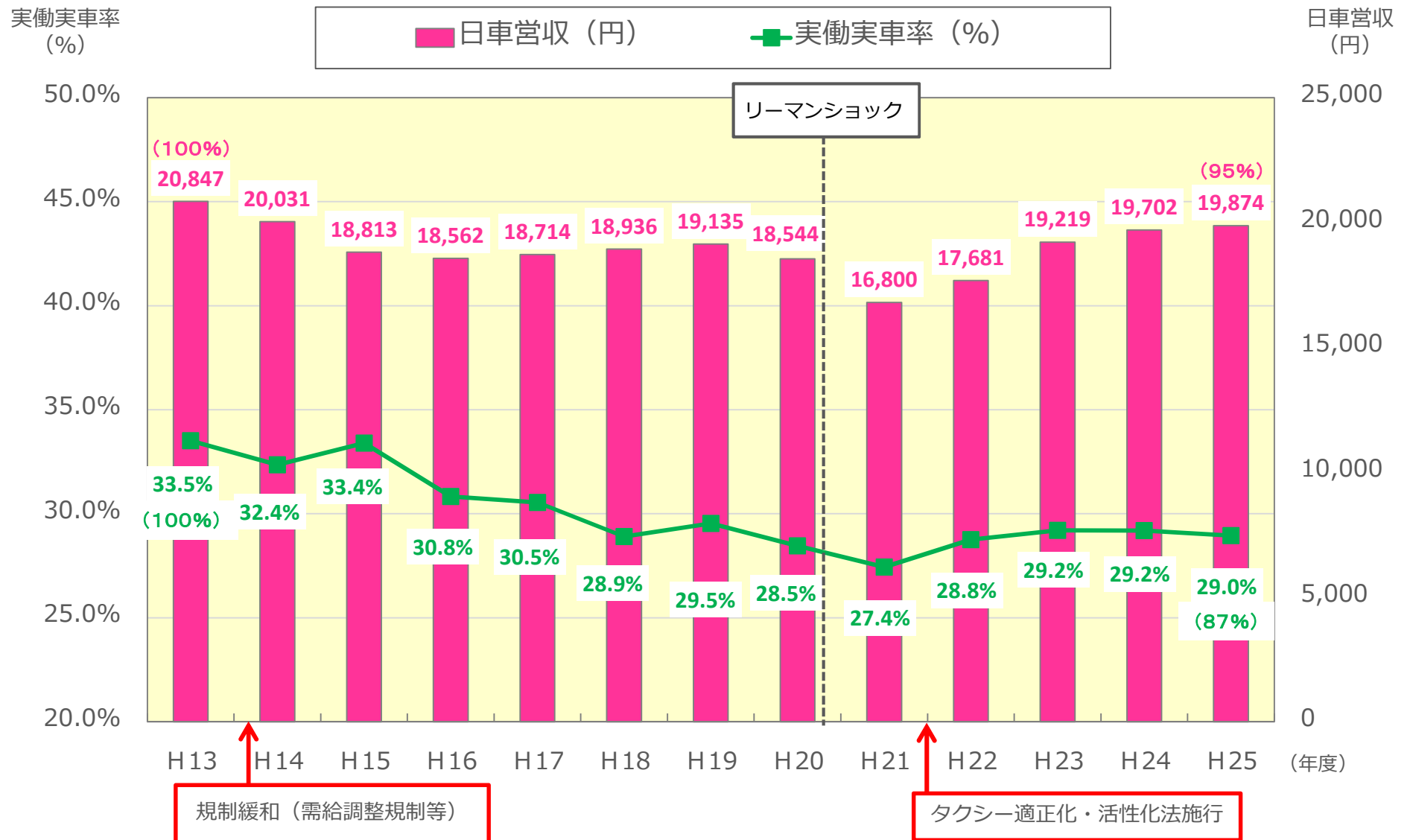
注1 日車営収：実働1日1車当たりの運送収入（毎年度）

注2 年間所得資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」により国土交通省が推計した値

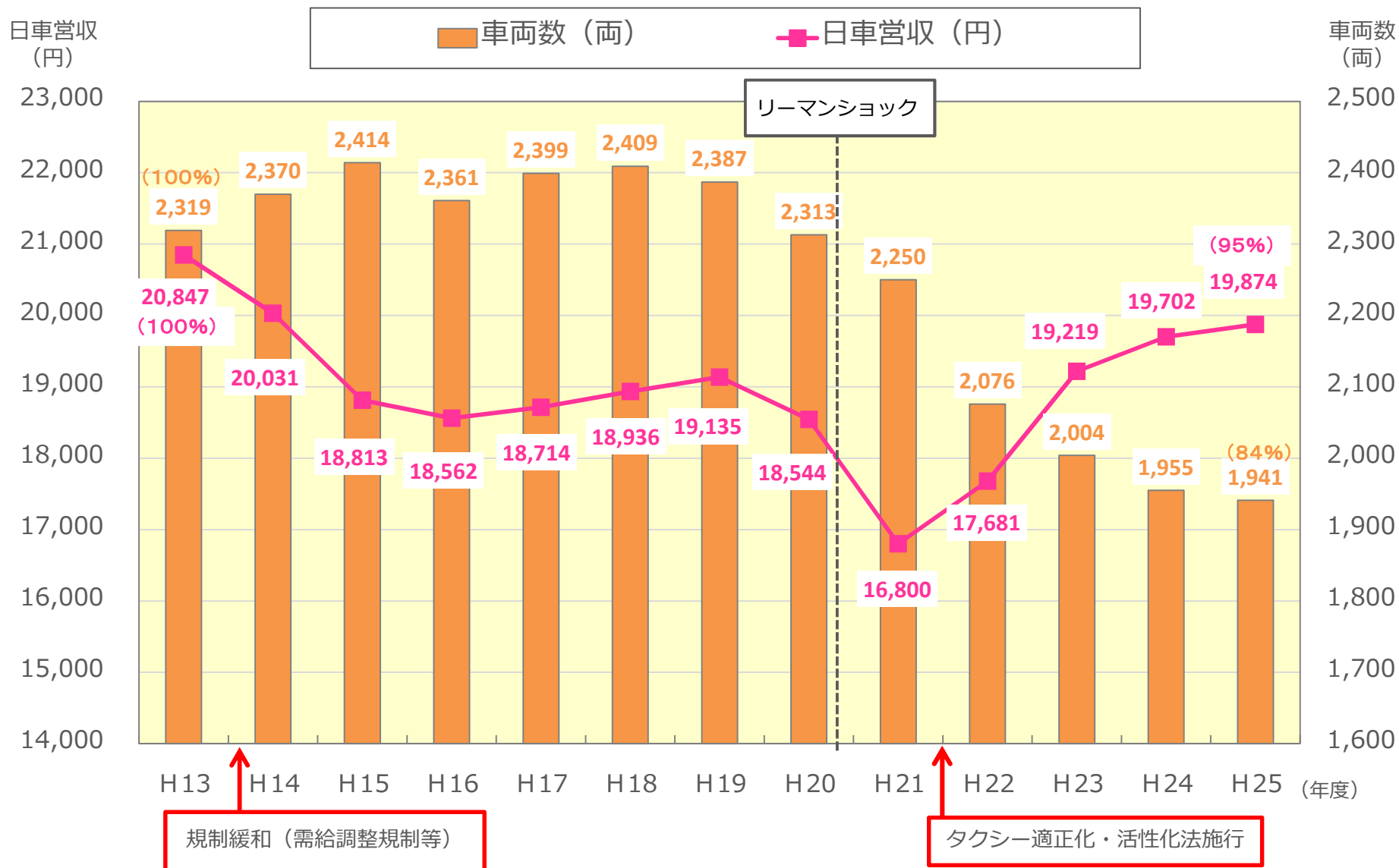
車両数と実働実車率の推移



日車営収と実働実車率の推移



車両数と日車営収の推移



タクシー特措法による適正化・活性化の取組状況について

適正化に向けた取組（活性化事業計画の認定状況）

事業者数 (H27.3末)	活性化事業計画 認定事業者数	事業再構築 (減車・休車) を定めた 事業者数	基準車両数 (旧特措法に基づ く基準車両数) ①	現在車両数 (H27.3末) ②	減休車率 (①－②) / ①	適正車両数
64者	64者	56者	2,399両	1,941両	19.1%	1,740 ～ 1,643

活性化に向けた主な取組事例

夜間タクシー乗り場の整備

平成23年3月の九州新幹線の全線開業及び平成24年の政令指定都市への移行を控えた平成22年12月に「熊本県迷惑行為等防止条例」が施行され、その繁華街対策の一つとして、暴力団が絡んだ縄張り問題や違法駐停車問題を改善するために、警察、運輸支局、県、市、タクシー協会で「タクシー対策委員会」を組織し、諸問題を解決するために検討を重ね、ICタグ乗場管理システムを活用し、お客様が「安全・安心」利用できるよう夜間タクシー乗り場を整備した。

【効果】

- ・違法駐停車が激減した
- ・暴力団が絡んだ縄張り問題が解消した
- ・乗務員証の更新期限切れが、すぐに確認できるようになった
- ・待機中のタクシー車両が明らかなため、犯罪目撃情報に役立っている
- ・お客様の落し物等の発見に役立っている

公共交通空白地帯等での取り組み

- 熊本交通圏の各自治体において、路線バス廃止後等の住民の足の確保のため乗合タクシーを導入し、住民意見の聞き取りなどによる運行時刻や系統の見直しにより、利用率の向上を図っている。
 - ・熊本市では、14地区において乗合タクシーを導入。
 - ・合志市では、3地区において乗合タクシーを導入。
 - ・上益城郡益城町では、1地区において乗合タクシーを導入。

観光への取り組み

- 外国人のお客様に対し、3ヶ国語（英語、中国語、韓国語）の同時通訳サービスを無料で提供。
- 熊本・観光文化検定に合格したドライバーにより、熊本の歴史や文化、魅力をお客さまにご案内。

育児支援・妊婦応援タクシー

- 普通救命講習を受講したドライバーや、病院や助産師から指導研修を受けたドライバーが、事前登録をした、妊娠中や子育て中のお客様に対し、かかりつけの病院まで輸送。

平成27年 4月14日

国土交通大臣

太田昭宏 殿

(九州運輸局長経由)

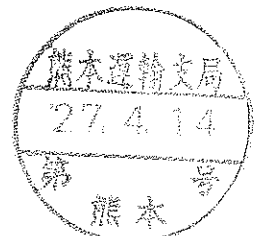
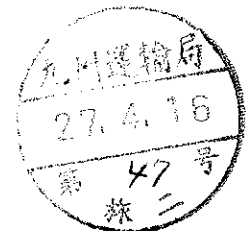
熊本交通圏タクシー準特定地域協議会

会長 前田 隆



特定地域の指定に関する決議について（報告）

平成27年 4月10日に協議会を開催し、特定地域の指定に関する議論を行った結果、特定地域の指定に同意するとの結論に至りましたので報告致します。



熊本交通圏タクシー協議会委員名簿

(構成員)

組織・団体名	役職	委員氏名	備考
熊本県企画振興部交通政策・情報局	交通政策課審議員	前田 隆	会長
熊本市都市建設局交通政策総室	副室長	上村 亮	
合志市	企画課長	澤田 勝矢	【随行者】 主査 吉田 健悟
菊陽町	総合政策課長	坂本 浩徳	【随行者】 主事 大串 和史
嘉島町	企画情報課長	藤瀬 伸二	欠席(委任)
益城町	企画財政課長	藤岡 卓雄	
一般社団法人 熊本県タクシー協会	会長	石崎 公士	
一般社団法人 熊本県タクシー協会	副会長	倉岡 斌	
一般社団法人 熊本市タクシー協会	経営委員長	小山 剛司	
熊本県個人タクシー協会	会長	橋田 友宏	【随行者】 事務局長 宮崎 博司
全自交九州地方連合会	執行委員長	佐藤 和登	
全自交労連熊本県自動車交通労働組合	書記長	重光 重信	
熊本市消費者団体連絡会	会長	植村 米子	
熊本労働局労働基準部	監督課長	越智 郁男	【随行者】 監察監督官 宮本 浩
熊本県警察本部	交通規制課長	木庭 俊昭	【代理出席】 課長補佐(管理) 田中 哲也
熊本北警察署	交通官	金子 慎一	【随行者】交通一課 中村健優、浅井友一

(オブザーバー)

組織・団体名	役職	氏名	備考
九州運輸局 自動車交通部	旅客第二課長	江藤 裕一	

(オブザーバー)

組織・団体名	役職	氏名	備考
九州運輸局 熊本運輸支局	支局長	本田 和久	
九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官	牛島 光英	
九州運輸局 熊本運輸支局	運輸企画専門官	西村 英明	
九州運輸局 熊本運輸支局	運輸企画専門官	藤岡 良輔	

(事務局)

組織・団体名	役職	氏名	備考
一般社団法人 熊本県タクシー協会	専務理事	吉田 光義	事務局長
一般社団法人 熊本市タクシー協会	専務理事	福島 英隆	
一般社団法人 熊本市タクシー協会	事務局次長	上松 秀樹	
一般社団法人 熊本県タクシー協会	事務局	片岡 正和	