第２回甲府交通圏タクシー準特定地域協議会
議 事 次 第

平成２７年４月２３日（木）１４：００～
山梨県自動車総合会館

１．開　会
２．甲府交通圏タクシー準特定地域協議会長挨拶
３．議　事
（１）　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正（案）について
（２）　タクシー事業の適正化・活性化に係る取り組み状況
①　タクシー事業の現状について
②　改正特措法施行後の１年間の取り組み状況について
（地域計画の目標ごとの達成状況）
（３）　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正（案）について
（４）　その他

４．閉　会

資料１　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正（案）について
資料２　タクシー事業の適正化・活性化に係る取り組み状況
資料３　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正（案）について
参考資料
・準特定地域の指定基準について（Ｈ２６．１．２７公示）
・準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果について（Ｈ２７．１．２７公示）
・準特定地域における適正と考えられる車両数について（Ｈ２７．１．２７公示）
・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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について（Ｈ２６．１．２７公示）
・甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（Ｈ２４・１２・１７一部改正）

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会
構 成 員 名 簿

平成２７年４月２３日現在

区　分	構成員氏名	団体名等	備考
地方公共団体	深澤　修	山梨県リニア交通局交通政策課長	
	込山　春樹	甲府市企画部リニア交通室長	
	三井　敏夫	甲斐市企画政策部企画財政課長	
	薬袋　且典	中央市総務課長	
	内藤　芳男	昭和町総務課長	
タクシー事業者等	大木　政	一般社団法人山梨県タクシー協会長	事務局長
	平井　武彦	山梨貸切自動車株式会社 代表取締役	
	椙松　徳紀	甲州第一交通株式会社 代表取締役	
	萩原　幸久	有限会社豊富タクシー 代表取締役	
労働組合	窪田　静夫	全国自動車交通労働組合総連合会 山梨地方連合会執行委員長	
	中村　茂樹	全国自動車交通労働組合連合会 山梨地方連合会執行委員長	
地域住民	斉藤　伸右	甲府市自治会連合会長	
	間瀬　孝一	甲斐市自治会連合会長	
	代永　まつ子	甲府市消費者協会長	
タクシー事業適正化及び活性化に資する他の事業を営む者	小俣　一男	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 甲府駅長	
学識経験者	佐々木　邦明	山梨大学大学院 教授	会　長
その他関係者	上条　訓之	山梨労働局労働基準部監督課長	
	岩柳　治人	山梨県警察本部交通部交通規制課長	

第２回　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会
出 席 者 名 簿

平成２７年４月２３日（木）
山梨県自動車総合会館　４階会議室

山梨県リニア交通局交通政策課長	深澤　修
甲府市企画部リニア交通室長	込山　春樹
甲斐市企画政策部企画財政課長	三井　敏夫
中央市総務課長	薬袋　且典
※代理出席	降矢　嘉也
昭和町総務課長	内藤　芳男
一般社団法人山梨県タクシー協会長	大木　政
山梨貸切自動車株式会社　代表取締役	平井　武彦
甲州第一交通株式会社　代表取締役	棈松　徳紀
全国自動車交通労働組合総連合会山梨地方連合会執行委員長	窪田　静夫
全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会執行委員長	中村　茂樹
甲府市自治会連合会長	斉藤　伸右
甲斐市自治会連合会長	間瀬　孝一
甲府市消費者協会長	代永　まつ子
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社甲府駅長	小俣　一男
※代理出席	小池　弘
山梨大学大学院　教授	佐々木　邦明
山梨労働局労働基準部監督課長	上条　訓之
※代理出席	篠原　敦

（順不同、敬称略）

第２回甲府交通圏タクシー準特定地域協議会

配　席　図

甲府市企画部リニア交通室
室長　込山　春樹

山梨大学大学院
教授　佐々木　邦明

山梨県リニア交通局
交通政策課
課長　深澤　修

甲斐市企画政策部
企画財政課
課長　三井　敏夫

昭和町総務課
課長　内藤　芳男

東日本旅客鉄道株式会社
八王子支社甲府駅
副駅長　小池　弘

甲府市自治会連合会
会長　齋藤　伸右

甲斐市自治会連合会
会長　間瀬　孝一

中央市総務課
課長補佐　降矢　嘉也

全国自動車交通労働組合
総連合会
山梨地方連合会
執行委員長　窪田　静夫

全国自動車交通労働組合
連合会
山梨地方連合会
執行委員長　中村　茂樹

山梨貸切自動車株式会社
代表取締役　平井　武彦

甲州第一交通株式会社
代表取締役　精松　徳紀

一般社団法人
山梨県タクシー協会
会長　大木　政

山梨労働局
労働基準部監督課
主任監察監督官　篠原　敦

甲府市消費者協会
会長　永代　まつ子

記者席・随行者席

オブザーバー
（山梨運輸支局）

事務局

出入口

出入口

資 料 1

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正（案）について

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱の一部改正（案）

改　　正	現　　行
甲府交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 制定　平成２１年１０月２８日 （目的） 第１条　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成２１年法律第６４号。以下「法」という。）の規定に基づき、甲府交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組みを中心として、当該準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準特定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、「タクシー協会等」とは、タクシー事業者の組織する団体をいう。	甲府交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱 制定　平成２１年１０月２８日 （目的） 第１条　甲府交通圏タクシー準特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成２１年法律第６４号。以下「法」という。）の規定に基づき、甲府交通圏（以下「準特定地域」という。）の関係者の自主的な取組みを中心として、当該準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準特定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、「タクシー協会等」とは、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」とは、タクシー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）　準特定地域計画の作成 （２）　次に掲げる準特定地域の実施に係る連絡調整 ①　準特定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 ②　準特定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要請 ③　①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整 （３）　準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 ①　協議会の運営方法 ②　①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認められる事項 （協議会の構成員） 第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は**平成２９年１月２６日**までとする。 （注）（１）～（４）は法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同条第２項に規定する構成員 （１）　関係地方公共団体の長 ①　山梨県知事又はその指名する者	４　この要綱において、「労働組合」とは、タクシー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）　準特定地域計画の作成 （２）　次に掲げる準特定地域の実施に係る連絡調整 ①　準特定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 ②　準特定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要請 ③　①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整 （３）　準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 ①　協議会の運営方法 ②　①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認められる事項 （協議会の構成員） 第４条　協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は**平成２７年９月３０日**までとする。 （注）（１）～（４）は法第８条第１項に規定する構成員、（５）～（７）は、同条第２項に規定する構成員 （１）　関係地方公共団体の長 ①　山梨県知事又はその指名する者

②　甲府市長又はその指名する者 ③　甲斐市長又はその指名する者 ④　中央市長又はその指名する者 ⑤　昭和町長又はその指名する者 （２）　タクシー事業者等 ①　一般社団法人山梨県タクシー協会　会長 ②　山梨県タクシー協会甲府支部　正副支部長 （３）　労働組合 ①　全国自動車交通労働組合**総連合会**山梨地方連合会を代表する者 ②　全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会を代表する者 （４）　地域住民の代表 ①　甲府市自治会連合会　会長 ②　甲斐市自治会連合会　会長 ③　甲府市消費者協会　会長 （５）　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社　甲府駅長又はその指名する者 （６）　学識経験者 （７）　その他協議会が必要と認める者 ①　山梨労働局長又はその指名する者 ②　山梨県警察本部長又はその指名する者 ２　協議会は、前項（１）～（４）の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項（５）～（７）の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。 ３　協議会への加入又は協議会から脱退しようとする者は会長に申し出るものとする。ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の**３０日前**までに申し出があった者につ	②　甲府市長又はその指名する者 ③　甲斐市長又はその指名する者 ④　中央市長又はその指名する者 ⑤　昭和町長又はその指名する者 （２）　タクシー事業者等 ①　一般社団法人山梨県タクシー協会　会長 ②　山梨県タクシー協会甲府支部　正副支部長 （３）　労働組合 ①　全国自動車交通労働組合**総連**山梨地方連合会を代表する者 ②　全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会を代表する者 （４）　地域住民の代表 ①　甲府市自治会連合会　会長 ②　甲斐市自治会連合会　会長 ③　甲府市消費者協会　会長 （５）　その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社　甲府駅長又はその指名する者 （６）　学識経験者 （７）　その他協議会が必要と認める者 ①　山梨労働局長又はその指名する者 ②　山梨県警察本部長又はその指名する者 ２　協議会は、前項（１）～（４）の区分に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項（５）～（７）の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。 ３　協議会への加入又は協議会から脱退しようとする者は会長に申し出るものとする。ただし、第５条第１３項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の**１５日前**までに申し出があった者につ

いて、当該協議会に構成員として参画できるものとする。 ４　協議会の構成員の把握は会長が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等に示すものとする。 （協議会の運営） 第５条　協議会に会長を置き、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、協議会の場を総括する。 ３　会長の任期は**平成２９年1月２６日**までとする。 ４　会長に事故ある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。 ５　協議会には事務局を設置する。 ６　事務局には、事務局長を置き、協議会の構成員の中からこれを充てる。 ７　事務局長は協議会の運営に関する事務を総括する。 ８　事務局長の任期は**平成２９年1月２６日**までとする。 ９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の１５％を上限として、会長が割り振るものとする。 １０　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　前条に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合は、それぞれ種別ごとに１個の議決権とし、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、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。 ①　関係地方自治体の長が全て合意していること。 ②　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	いて、当該協議会に構成員として参画できるものとする。 ４　協議会の構成員の把握は会長が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等に示すものとする。 （協議会の運営） 第５条　協議会に会長を置き、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、協議会の場を総括する。 ３　会長の任期は**平成２７年9月３０日**までとする。 ４　会長に事故ある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。 ５　協議会には事務局を設置する。 ６　事務局には、事務局長を置き、協議会の構成員の中からこれを充てる。 ７　事務局長は協議会の運営に関する事務を総括する。 ８　事務局長の任期は**平成２７年9月３０日**までとする。 ９　各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の１５％を上限として、会長が割り振るものとする。 １０　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　前条に掲げる協議会の構成員において、タクシー事業者等及び労働組合は、それぞれ種別ごとに１個の議決権とし、その他の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、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。 ①　関係地方自治体の長が全て合意していること。 ②　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

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　設置要綱の変更について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協会等の構成員となってい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。 ④　労働組合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。 ⑤　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。 ⑥　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）　準特定地域計画の作成及び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。 ①　（２）①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。 ②　準特定地域計画に合意した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、当該準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。 ③　準特定地域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。 ④　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。 ⑤　法第８条第２項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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。 （４）　（１）～（３）まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件全て満たすことをもって行う。	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　設置要綱の変更について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協会等の構成員となってい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。 ④　労働組合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。 ⑤　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。 ⑥　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）　準特定地域計画の作成及び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。 ①　（２）①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。 ②　準特定地域計画に合意した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、当該準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。 ③　準特定地域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。 ④　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。 ⑤　法第８条第２項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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。 （５）　（１）～（３）まで以外の議決を行う場合　次に掲げる要件全て満たすことをもって行う。

①　会長が合意すること。 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、第４条第１項（３）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、それ以外の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。 １１　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。 １２　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が、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。 １３　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会の開催日の**４５日前**までにその旨を公表するものとする。 １４　協議会は原則として公開とする。 １５　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。 １６　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の協議に代えることができる。 なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の**「３０日前」**とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の**「４５日前」**とあるのは「１０日前」とする。 （１）　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決。	①　会長が合意すること。 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、第４条第１項（３）に掲げる構成員はその区分毎に１個の議決権を、それ以外の構成員については各自１個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。 １１　協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。 １２　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が、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。 １３　会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会の開催日の**３０日前**までにその旨を公表するものとする。 １４　協議会は原則として公開とする。 １５　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。 １６　会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の協議に代えることができる。 なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第４条第３項中の**「１５日前」**とあるのは「３日前」とし、第５条第１３項中の**「３０日前」**とあるのは「１０日前」とする。 （１）　新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決。

（２）　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決。 （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。 附則　平成２３年　７月　５日　一部改正 附則　平成２４年１２月１７日　一部改正 附則　平成２６年　１月２２日　一部改正 附則　平成２６年　２月２５日　一部改正 附則　平成　　年　　月　　日　一部改正	（２）　公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決。 （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。 附則　平成２３年　７月　５日　一部改正 附則　平成２４年１２月１７日　一部改正 附則　平成２６年　１月２２日　一部改正 附則　平成２６年　２月２５日　一部改正

資 料 2

タクシー事業の適正化・活性化に係る取組みの状況

1. タクシー事業の現状

1. 特定事業計画の認定申請状況及び認定状況について（平成２７年3月３１日現在）

地域計画合意	事業者数 (H27.3末)	申　　請				認　　定			
		申請者数	うち事業再構築を定めた者			申請者数	うち事業再構築を定めた者		
			申請者数	減車数	休車数		申請者数	減車数	休車数
H22.3.10	２２	２２	１３	２２	１０	２２	１３	２２	１０

基準車両数 ①	事業再構築 減休車数②	一般減車数 ③	期間限定減車数 ④	事業廃止による減車⑤	現在車両数 ①－②－③－④－⑤
４０７	１０	１	１	０	３９５

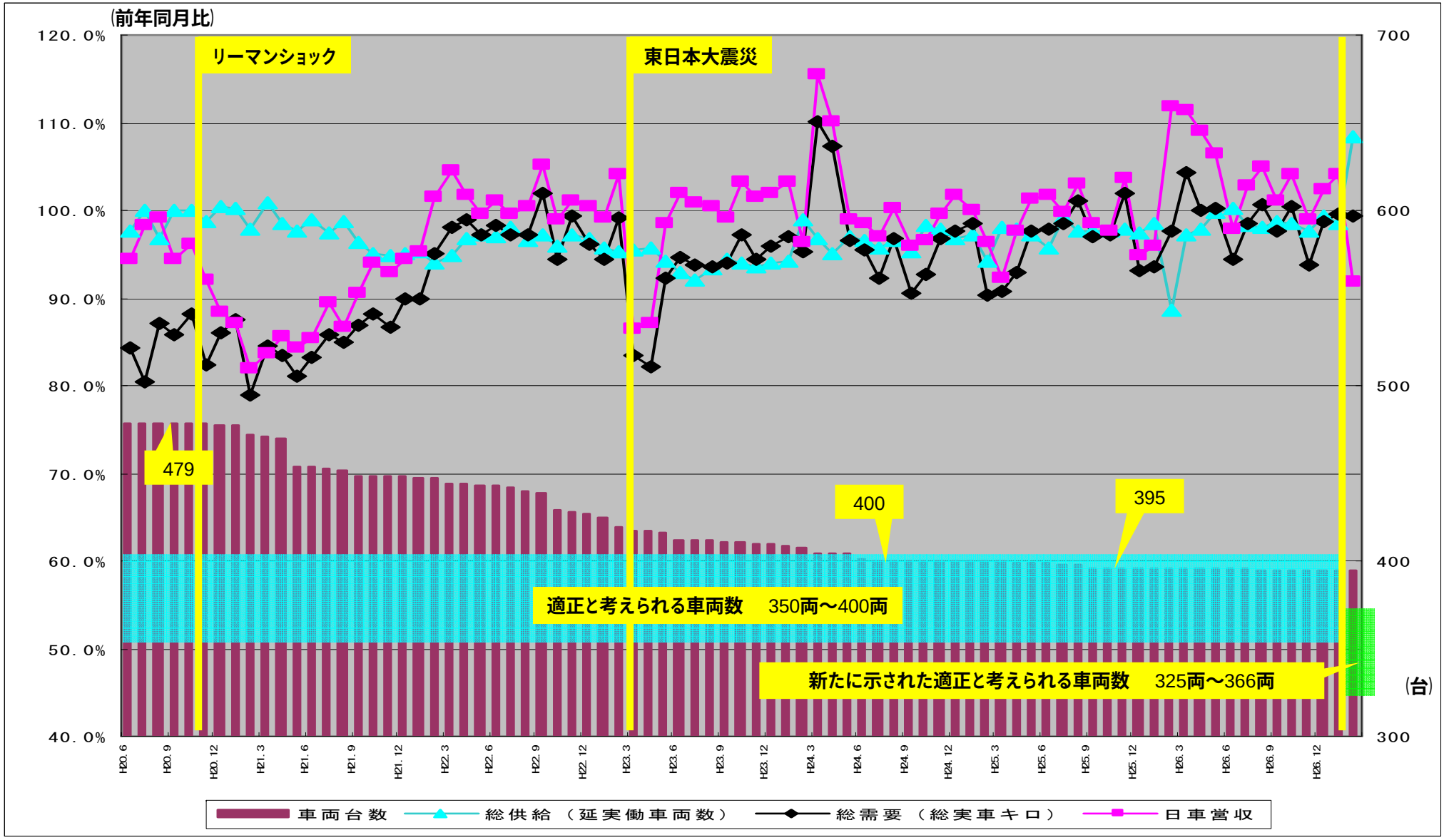
基準車両数 ①	現在車両数 ②	減車率 ②／①	地域計画に示された基準車両数と適正と考えられる車両数との乖離	適正車両数
４０７	３９５	２．９％	１０．０％～２０．１％	３２５～３６６

●旧特措法時の基準車両数と適正車両数（平成２６年1月２２日）

基準車両数 ①	事業再構築 減休車数②	一般減車数 ③	期間限定減車数 ④	事業廃止による減車⑤	現在車両数 ①－②－③－④－⑤
４７９	３２	２５	１	２５	３９６

基準車両数 ①	現在車両数 ②	減車率 ②／①	地域計画に示された基準車両数と適正と考えられる車両数との乖離	適正車両数
４７９	３９６	１７．３％	１６．５％～２６．９％	３５０～４００

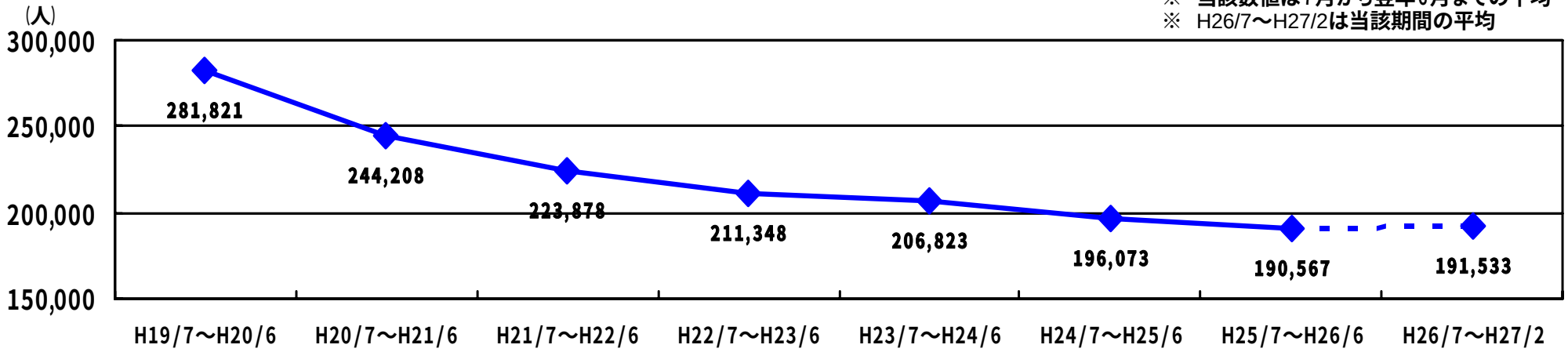
2.車両台数と総需要量、総供給量、日車営収の推移



3.各種指標の比較　　1／3

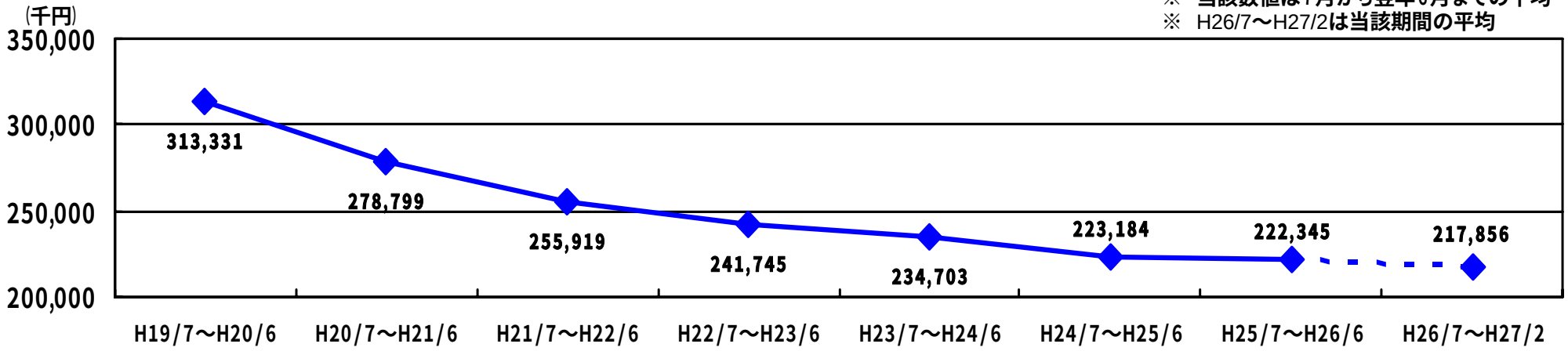
①輸送人員の推移

※　当該数値は7月から翌年6月までの平均
※　H26/7～H27/2は当該期間の平均



②営業収入の推移

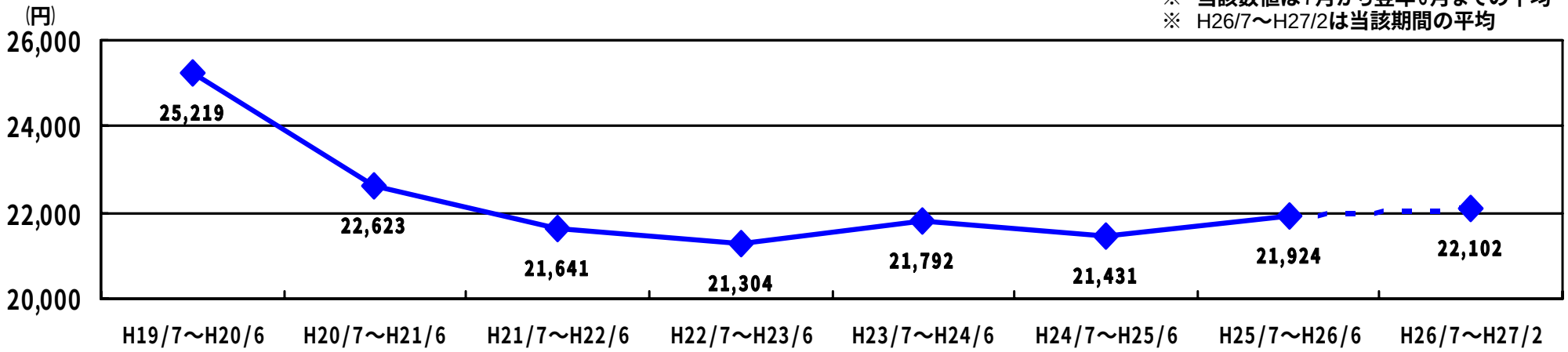
※　当該数値は7月から翌年6月までの平均
※　H26/7～H27/2は当該期間の平均



3.各種指標の比較　　2／3

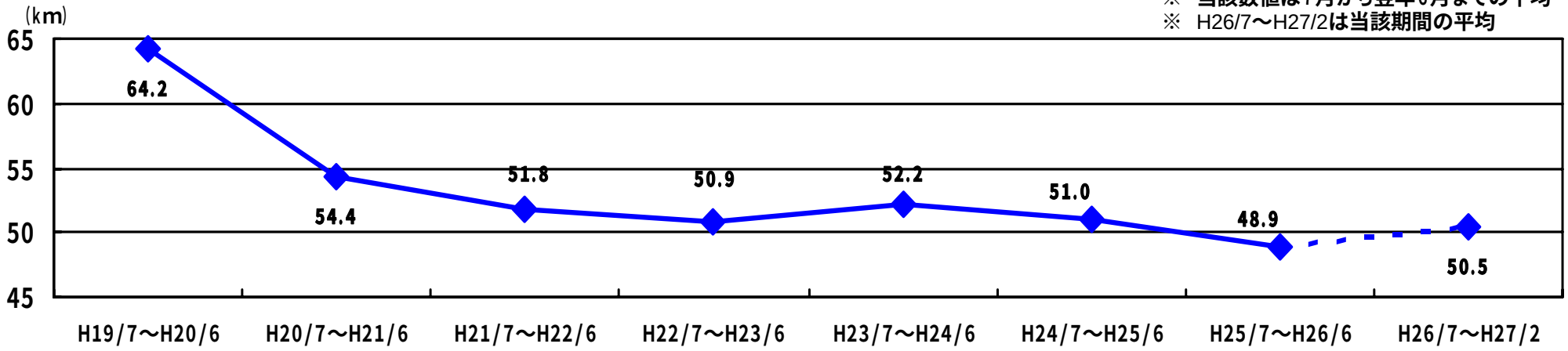
③日車収入の推移

※　当該数値は7月から翌年6月までの平均
※　H26/7～H27/2は当該期間の平均



④日車実車キロの推移

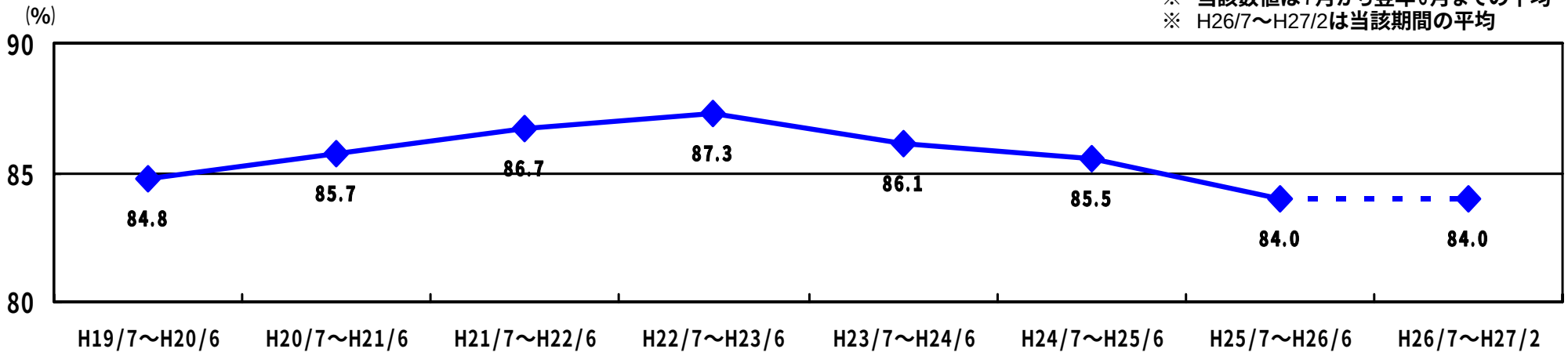
※　当該数値は7月から翌年6月までの平均
※　H26/7～H27/2は当該期間の平均



3.各種指標の比較　　3／3

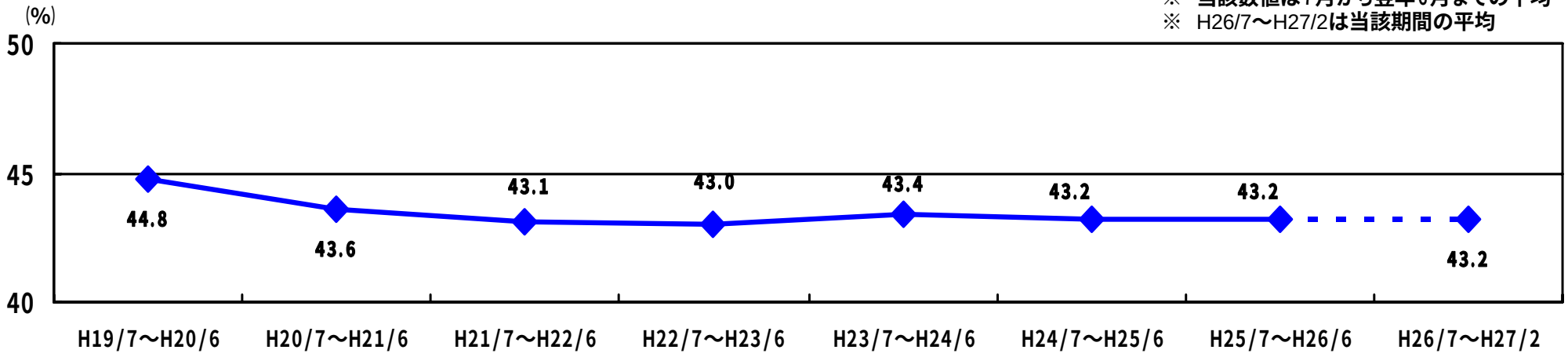
⑤実働率の推移

※　当該数値は7月から翌年6月までの平均
※　H26/7～H27/2は当該期間の平均



⑥実車率の推移

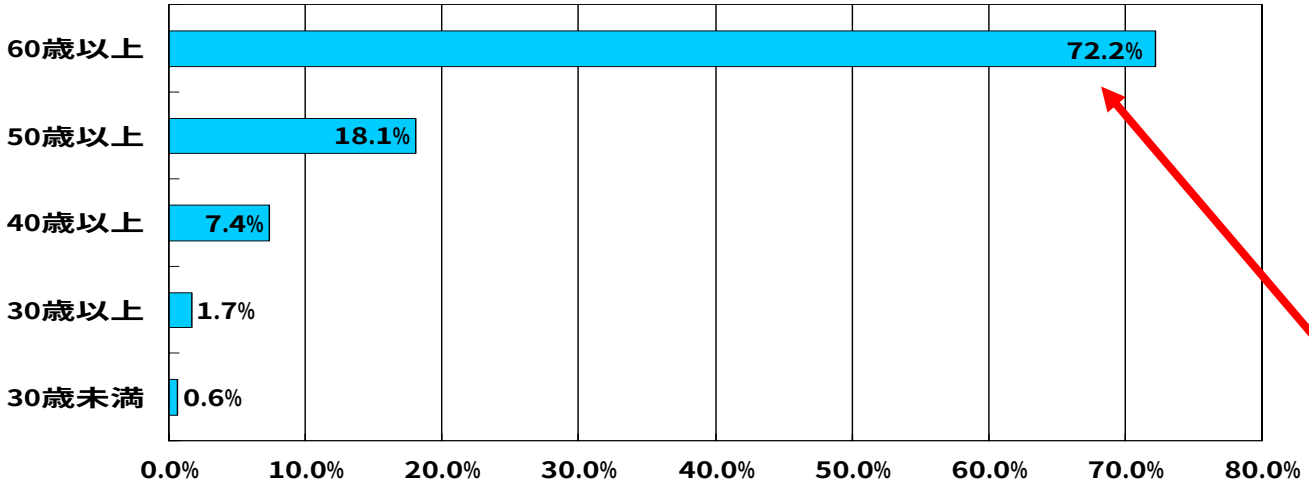
※　当該数値は7月から翌年6月までの平均
※　H26/7～H27/2は当該期間の平均



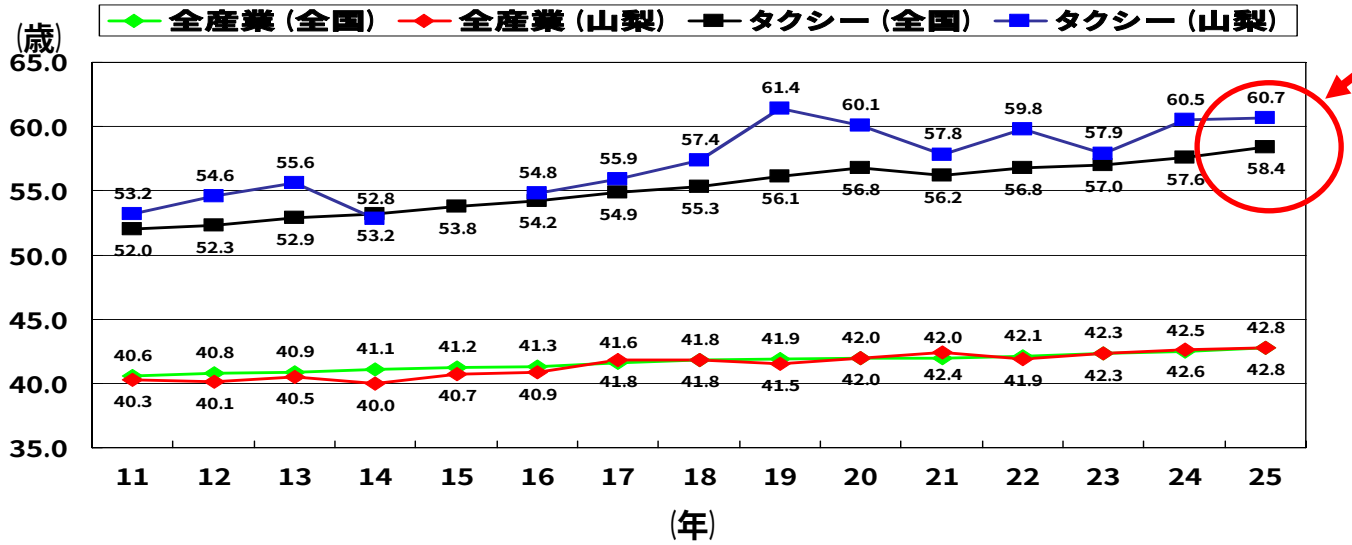
4.タクシー運転者の年齢構成・平均年齢

乗務員の年齢別構成

平成27年4月1日現在



乗務員の平均年齢の推移



ドライバーの高年齢化が進展

[資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」]
[山梨県タクシー協会調べ]

2. 地域計画の目標ごとの達成状況

地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
②安全性の維持・向上
③環境問題への貢献
④交通問題、都市問題の改善
⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
⑥観光立国実現に向けての取り組み
⑦防災・防犯対策への貢献
⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
⑨事業経営の活性化、効率化

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり　1／6

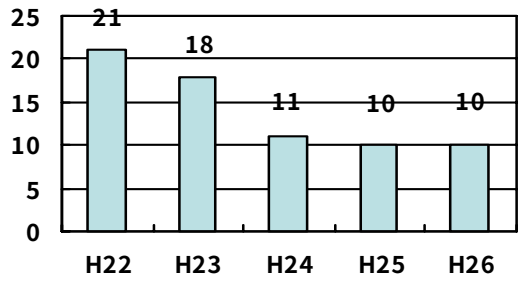
【接客サービス向上のための研修会の実施（乗務員）】

ドライバーの評価は社会や地域全体の評価にもつながり、お客様と地域を結びつける重要な役割を果たすことから接客サービス向上研修会を実施し、ドライバー全体のレベルアップを図っている。

●乗務員研修会

年度	受講者数	研修内容
平成22年度	615人	・お客様の共感を呼ぶ接客・接遇について ・苦情に関する具体的事例について　ほか
平成24年度	844人	・「第２８回国民文化祭・やまなし２０１３」の概要について ・接客マナーの向上について　ほか
平成26年度	539人	・外国人観光客への対応について ・薬物乱用防止について

●苦情件数



【資料：山梨運輸支局】

【接客サービス向上のための研修会の実施（経営者・管理者）】

●経営者・管理者研修会

年度	受講者数	研修内容
平成22年度	77人	・最近のタクシー情勢と今後の課題について ・適性診断結果に基づく乗務員の指導について
平成23年度	67人	・事業用自動車の事故防止対策について ・山梨県の交通事故状況等について
平成24年度	84人	・「全席シートベルト着用宣言車」について ・「タクシーのおもてなし」について
平成25年度	72人	・事業用自動車の事故防止対策について ・山梨県の交通事故状況等について
	71人	・乗務員の運行管理について ・運輸安全マネジメントについて ・点呼の実施方法等に関するグループ別討議について
	82人	・監査方針、行政処分基準等の改正概要について ・最近の監査による行政処分の傾向について
	66人	・運転と健康管理について
平成26年度	68人	・事業用自動車の事故防止対策について ・最近の交通事故情勢等について

【ユニバーサルデザインタクシー車両の導入促進】

ユニバーサルデザインタクシー（ＵＤタクシー）とは

ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい【みんなにやさしい新しいタクシー車両】であり、誰もが普通に使える一般のタクシーです。

ＵＤタクシー導入実績

平成２３年度	１両
平成２４年度	４両
平成２５年度	２両

【資料：山梨県タクシー協会調べ】

ＵＤタクシーができること

- ■大きな荷物を持った方も
- ■たくさんの荷物を持った方も
- ■セダンに乗りにくい服装の方も
- ■入退院の際の移動に困った方も
- ■車いすの方も
- ■小さな子ども連れの方も
- ■妊娠中の方も

【ＩＴ機器対応の配車（スマートフォン配車）】

スマートフォンのＧＰＳ機能を使って簡単にタクシーが呼べるサービスです。

【特徴】
・端末のＧＰＳから位置を特定し、現在地にタクシーが呼べる
・時間と場所を指定しての予約が可能
・出発地から目的地までの概算運賃が計算できる
・おおよそのお迎えの時間が確認できる

【全国タクシー配車】山梨貸切自動車

【平成２４年７月から実施】

【モタク】第一交通グループ

【平成２６年７月から実施】

【ママサポートタクシーの導入】第一交通グループ

陣痛時に不安を抱える妊婦さんは多く、万が一の場合のお迎え場所・かかりつけの病院・出産予定日などを事前に登録し、安心して出産を迎える環境を整えるサービスです。
近年の核家族化の社会状況の下で、タクシーがお客様の視点に立ちご要望に応えられるようサービスの充実に努め、地域の信頼を得る「存在価値のあるタクシー」として地域社会の貢献に努める。

平成27年4月5日
山梨日日新聞

妊婦さん専用
タクシー"快走"
急な陣痛時、24時間優先配車
核家族に安心感

対象のお客様
妊娠中の方、子育て中の方

ご利用料金は
通常のタクシー料金

第一交通グループでは、妊娠中や子育て中のお母さんを応援するために、ママサポートタクシーを展開しております。

■陣痛がはじまり、ご家族が不在で不安なとき
■自宅やかかりつけの病院までの道案内が不安
■定期診断や買物が不便
■お子様の急な発熱時　etc

助産師研修会

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり　6／6

【おしぼりＴＡＸＩ】

山梨県においては平成２３年１２月に「おもてなし観光振興条例が施行され、全県民あげて「来県客へのおもてなし」が推進されています。これに合わせ来県客に「目に見えるおもてなしを実行する」方法として、山梨県、甲府・富士吉田商工会議所、やまなし観光推進機構等の協力により「おしぼりＴＡＸＩ」を実施した。

実施期間　平成２６年７月９日から在庫終了まで
配布数　　８６，４００本

甲府　おしぼりタクシー発車　富士吉田

甲州弁、富士山で歓迎

おしぼりのパッケージ

②安全性の維持･向上

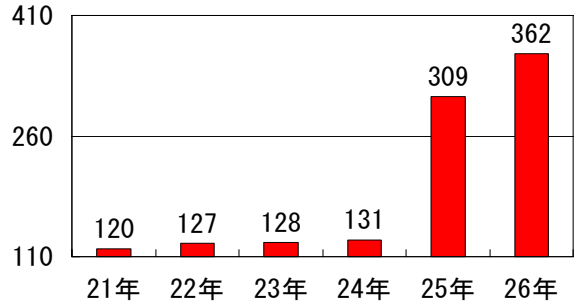
【車内外を録画できるドライブレコーダーの導入】

「事業用自動車総合安全プラン２００９」における事故削減目標を上回る取り組みに向け、ドライブレコーダー等の導入を図るとともに、これらの機器を活用した安全教育の実施を行い事故防止の徹底を図っている。

ドライブレコーダーの導入により、運転者の安全意識が高まり、抑止効果があるほか、安全教育等にも活用されている。

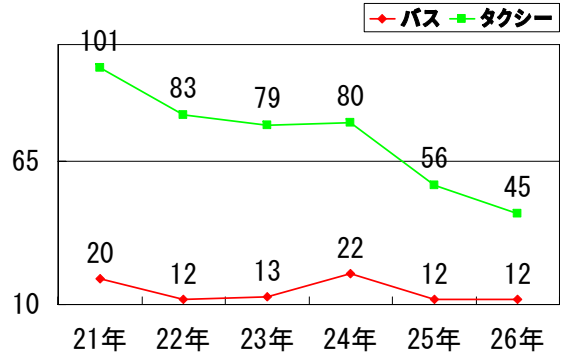
【ドライブレコーダーの画像】

●ドライブレコーダーの導入状況
（山梨県）



【山梨県タクシー協会調べ】

●事業用自動車の交通事故の推移



【資料：山梨県警察本部】

【アルコール検知器の導入】

●アルコール検知器の義務化

事業用自動車の運転者の飲酒運転を根絶するため平成23年5月1日より、運送事業者が運転者に対して実施されている点呼について、運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器を使用すること等が義務化。

全社導入済み

③環境問題への貢献

【電気動車・ハイブリッド車等低公害車の導入促進】

温室効果ガスの削減を図るため、エコドライブやアイドリングストップの推進により若干ではあるが走行距離が延び、ＣＯ2排出量を削減している。また、低公害車等を積極的に導入している。

低燃費ＬＰＧ車　　：平成２２年　燃費基準を達成したクラウンコンフォート等

ハイブリッドタクシー：内燃機関とモーターの２つの動力を持つ。プリウス等

電気自動車タクシー　：Ｎｏｘ、Ｃｏ2の排出ゼロ。リーフ等

【ハイブリッドタクシー】

	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	計
低燃費ＬＰＧ車		２７	５３	４０	９	５	１３４
ハイブリッド車	３	３	６	３	４	３	２２
電気自動車			１	４			５

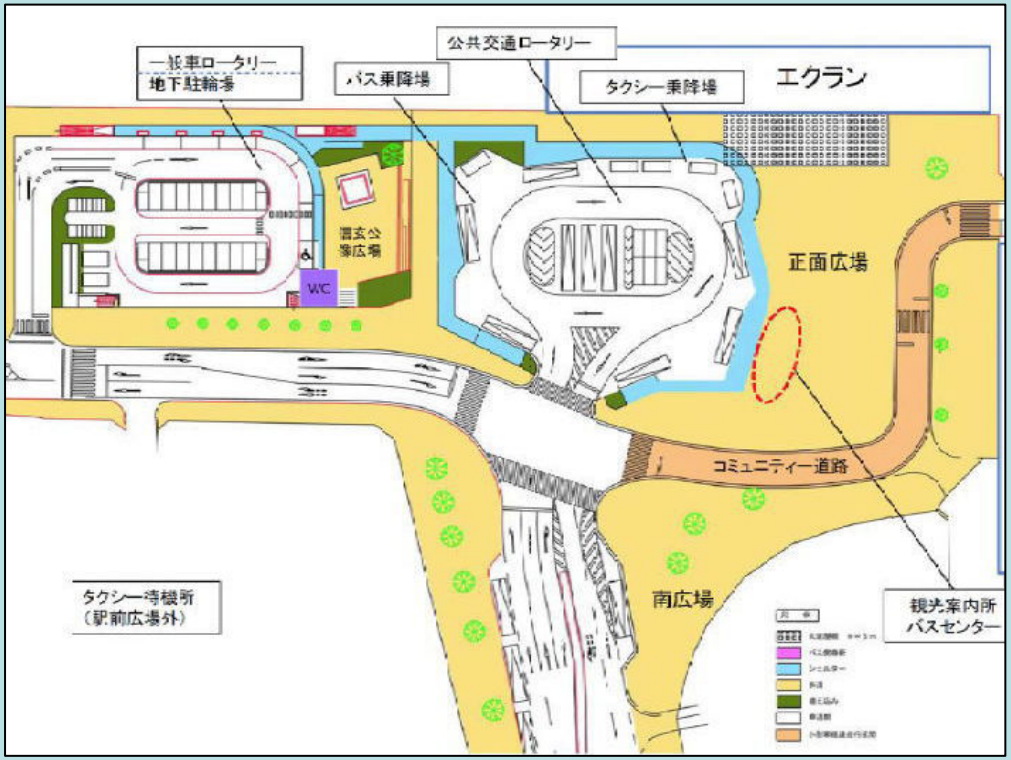
【山梨県タクシー協会調べ】

【電気自動車タクシー】

④交通問題、都市問題の改善

【甲府駅南口・ショットガン方式の導入】

山梨県が駅前周辺の再整備を計画しており、駅前広場を有効活用するために公共交通機関と一般車両を分離し利用しやすい広場とするため、タクシープールは駅前から離れた場所へ移設し、ショットガン方式を採用して乗り場への流入を調整する計画である。（平成２７年７月実施予定）



※ショットガン方式

ショットガン方式とは、駅周辺における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場から離れた大規模タクシープールを活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整するシステムのことです。

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進】

自治体が主催する地域公共交通会議等へタクシー事業者が参画し、高齢者など交通弱者の移動手段の確保、交通不便地域の解消等を図るため地域の関係者と一体的かつ継続的に協議を行う。

●市町村が主催する主催する地域公共交通会議等へタクシー事業者の参画回数

	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年
甲府市		2	2			
中央市		3	5	2	3	3
甲斐市	1	4	2	2		1

甲斐市では従来から行っていた循環バス、路線バスに加え、市民に親しまれ、より利用しやすい運行サービスとして、乗合タクシーの運行が実現された。

⑥観光立国実現に向けての取り組み　　1／4

【観光タクシーの運行】

山梨県の観光振興の一つとして、従来から運行していた甲府駅発の観光タクシーのコース及び金額を見直し、平成２４年１０月１日より新たな観光タクシーをスタートさせた。
また、竜王駅及び東花輪駅からのコースも新設した。

観光タクシーモデルコース

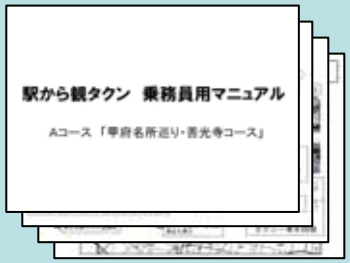
発地	観光コース（【00分】は見学時間）	着地	所要時間	車種	運賃
甲府エリア・湯村エリア	A - 昇仙峡コース →昇仙峡滝上【45分】→昇仙峡P→和田峠展望台【10分】→	甲府エリア・湯村エリア	2:00	特大 大型 普通 小型	13,000 12,500 10,000
	B - ミレーの美術館と昇仙峡コース →県立美術館【50分】→昇仙峡滝上【50分】→昇仙峡P→和田峠→		3:00	特大 大型 普通 小型	19,500 18,500 15,000
	C - 昇仙峡とワイナリーコース →昇仙峡滝上【60分】→昇仙峡P→サントリー登美の丘【40分】→		3:30	特大 大型 普通 小型	22,500 22,000 17,500
	D - 昇仙峡と武田家ゆかりのコース →天神森→（徒歩）【90分】→昇仙峡滝上→武田神社【25分】→善光寺【25分】→恵林寺【50分】→		5:30	特大 大型 普通 小型	35,500 34,500 27,500
	E - 甲斐路めぐりコース →武田神社【20分】→信玄の墓【5分】→昇仙峡滝上【60分】→昇仙峡P→サントリー登美の丘【60分】 →県立美術館【60分】→地場産業センター【20分】→善光寺【20分】→		6:30	特大 大型 普通 小型	42,000 40,500 32,500
	F - 富士五湖めぐり →河口湖【60分】→山中湖【60分】→西湖【40分】→本栖湖【30分】→精進湖【30分】→		7:30	特大 大型 普通 小型	48,500 47,000 37,500
	G - 甲府の夜景コース（16:00～22:00） →山宮（経由）→見晴らし台【10分】→和田峠展望台【10分】→		1:00	特大 大型 普通 小型	6,500 6,300 5,000
	H - 甲斐路南部・考古博物館コース →考古博物館【50分】→象牙美術館【20分】→山崎方代の里【10分】→太陽光発電所【15分】→		3:00	特大 大型 普通 小型	19,500 18,500 15,000
竜王駅	I - 信玄堤と昇仙峡コース →信玄堤【10分】→ドラゴンパーク（経由）→昇仙峡滝上【45分】→昇仙峡P→	竜王駅	2:00	特大 大型 普通 小型	13,000 12,500 10,000
	J - 信玄堤とミレーの美術館コース 信玄堤【20分】→山縣神社【15分】→県立美術館【50分】→		2:00	特大 大型 普通 小型	13,000 12,500 10,000
東花輪駅	K - 甲斐路南部名所めぐり →考古博物館【50分】→象牙美術館【20分】→山崎方代の里【10分】→太陽光発電所【15分】→	東花輪駅	3:00	特大 大型 普通 小型	19,500 18,500 15,000

1　甲府・湯村エリアの範囲は次の通りです。詳細はお申し込みの際、ご確認下さい。
　　甲府エリア＝甲府駅を中心に半径1キロ圏内、湯村エリア＝湯村温泉を中心に半径５００m圏内です。
2　料金は前払いでお願いします。
3　拝観料、入館料、飲食代、有料道路料、駐車料等の費用は、別途お客様のお支払いとなります。
4　見学時間の延長、指定コース以外の箇所への立ち寄りはできません。
5　障害者等その他の割引はできません。
6　タクシーの車内は全車両禁煙です。
7　上記以外のコースについても、ご相談に応じます。お問い合わせ、お申し込みは裏面発地別のタクシー会社へどうぞ。

⑥観光立国実現に向けての取り組み　　2／4

【鉄道と連携した観光タクシーの導入（駅から観タクン）】

鉄道利用者が駅から観光地へのアクセス向上とタクシーの利用促進を図るため、ＪＲ東日本八王子支社と連携し、甲府駅を起点としたタクシーで観光スポットを巡る「駅から観タクン」を整備した。



コース

・甲府名所巡り　善光寺コース（Aコース）

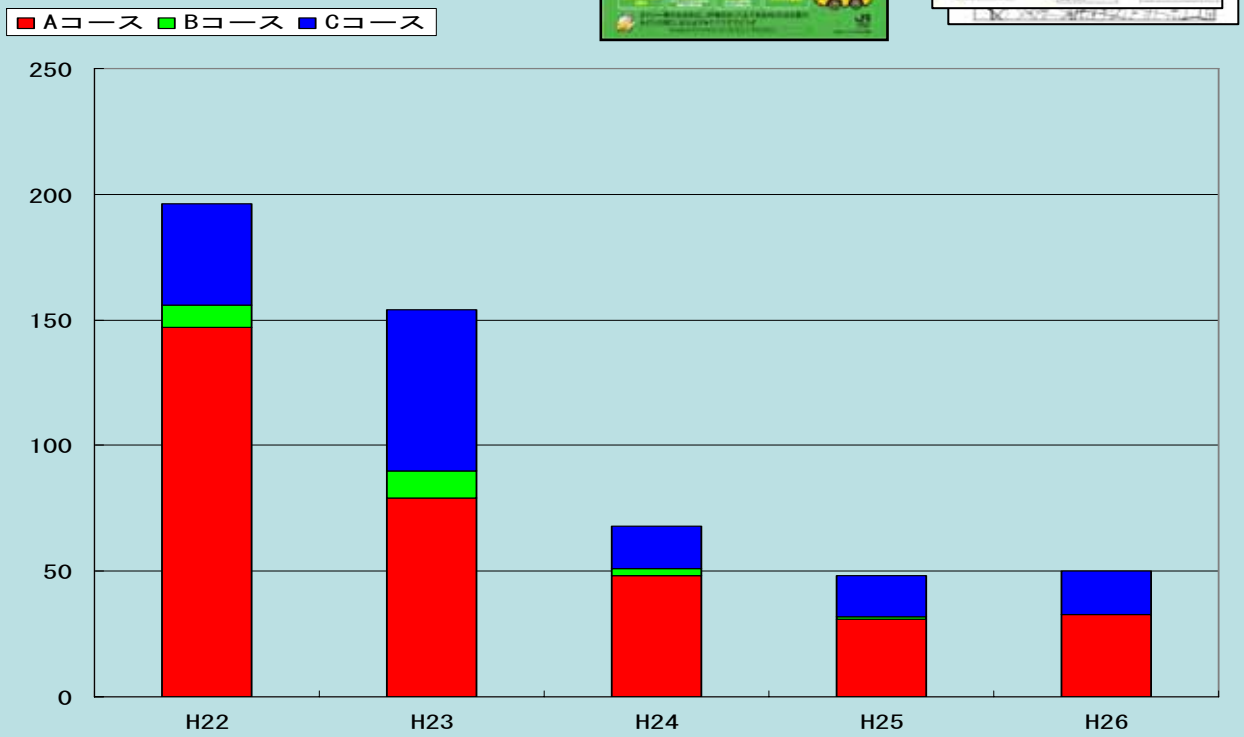
甲府駅 → 武田神社 → 甲斐善光寺 → かいてらす → 甲府駅

・甲府名所巡り　芸術の森コース（Bコース）

甲府駅 → 武田神社 → 県立文学館 → 県立美術館 → 甲府駅

・信玄公ゆかりの史跡コース（Cコース）

甲府駅 → 法泉寺 → 武田神社 → 円光院 → 信玄の墓 → かいてらす → 甲斐善光寺 → 東光寺 → 能成寺 → 長禅寺 → 甲府駅



⑥観光立国実現に向けての取り組み　　3／4

【観光タクシー乗務員認定制度の導入（山梨おもてなしドライバー）】

趣旨　山梨県タクシー協会と（社）やまなし観光推進機構は、基本的な接客・接遇等のマナー・技術、山梨県に関する地理･歴史等の知識を備えたうえで、「おもてなし」の心を持ち、山梨の観光情報等を提供しながら、安全・快適にお客様を案内できるタクシードライバーを「**山梨おもてなしタクシードライバー**」として育成・認定する

内容
- 養成講座全５コマを全て受講し、最終日の試験に合格したドライバーを認定する
- 合格者に認定証・マグネットステッカーを交付する
- 山梨県の観光ホームページ「富士の国山梨観光ネット」上で、認定されたドライバーを紹介する

養成講座の内容
- 山梨県に関する基礎知識（歴史・文化、基礎情報等）
- 山梨県の最近の話題、映画・ドラマの撮影場所
- 最近の観光動向
- 各地域ごとの知識
- 接客接遇について
- あらゆるお客様に対するサービス（ユニバーサルサービス）

合格者数：

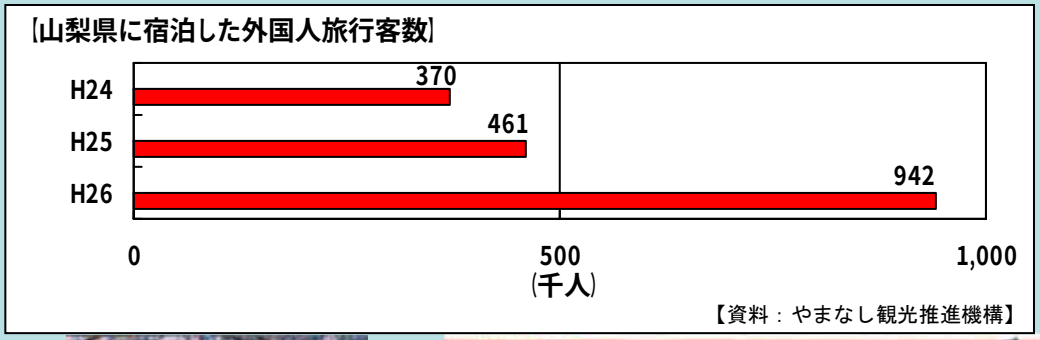
平成２１年度	５４名	
平成２２年度	３２名	
平成２３年度	３７名	
平成２４年度	２７名	
平成２５年度	２６名	
平成２６年度	３０名	計２０６名

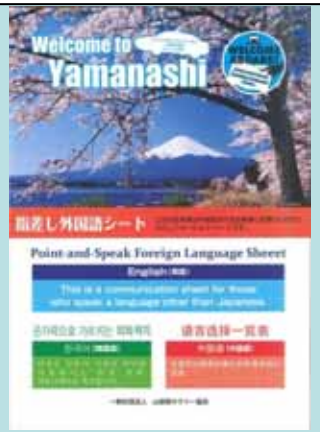
【やまなし観光推進機構ＨＰ】

⑥観光立国実現に向けての取り組み　　4／4

【指差し外国語シート・外国語会話集】

富士山の世界文化遺産登録や南アルプス国立公園一帯のエコパーク登録などにより、本県を訪れる外国人観光客は年々増加しつつあり、外国人観光客に対し、乗務員が「おもてなし・思いやり」の心を持って気軽に対応できるよう３カ国語【英語・韓国語・中国語】による指差し外国語シート・外国語会話集を作成し、平成２６年１０月に県内全乗務員に配布した。





⑦防災･防犯対策への貢献　　1／3

【取組内容】

・山梨県警察と協定し、犯罪の発見並びに防止、徘徊老人や迷子を保護発見した場合、最寄りの警察署に通報する制度「１１０番協力タクシー」を実施している。
・タクシー強盗については減少傾向にあるが、毎年１回山梨県警察と合同で防犯訓練を実施している。（平成２６年１２月実施）
・毎年１回山梨運輸支局と合同で年末の防犯パトロールを実施している。（平成２６年１２月実施）
・コンビニエンスストアの駐車場にタクシー優先スペースを設けて、タクシー車両が夜間も出入りすることにより、犯罪防止に貢献している。

【110番協力タクシー】

被害者の保護	警察への通報	安全の確保
・被害者をタクシー車内に保護 ・被害者から事情を確認	・被害者から確認した事情及び現在地等を会社に連絡 ・会社から警察に通報	・警察からの指示に従い、被害者の安全確保

【防犯訓練】

⑦防災･防犯対策への貢献　　2／3

【災害時における緊急輸送等に関する協定】

山梨県と山梨県タクシー協会は「災害時における緊急輸送等に関する協定」を締結し、大規模災害時にタクシーを使って傷病者・対策に動く県職員の輸送また、タクシー無線を使って災害・被害の状況の情報収集等を行う。

協定締結：平成２５年３月２１日

【犯罪や交通事故の起きにくい社会づくりに関する協定】

山梨県警察と山梨県タクシー協会・山梨県トラック協会・山梨県バス協会は「犯罪や交通事故の起きにくい社会づくりに関する協定」を締結し、ドライブレコーダの情報を提供し、犯罪抑止及び交通事故防止並びに犯罪や交通事故発生時の早期解決について相互に協力する。

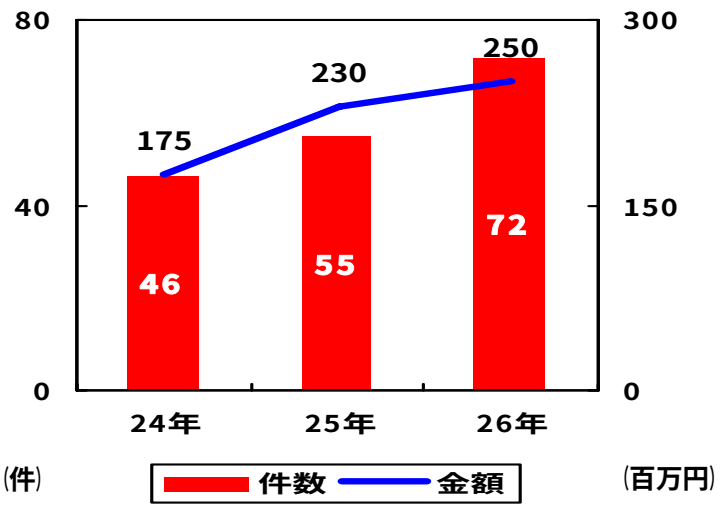
協定締結：平成２５年１０月２２日

⑦防災・防犯対策への貢献　　3／3

【振り込め詐欺の未然防止】

近年、高齢者を対象とした振り込め詐欺等の手口が一層巧妙化し、被害者を誘い出したり、犯人側が現金を手渡しで騙し取る際にタクシーが利用されるなど憂慮すべき状況にある。

山梨県内での振り込め詐欺【被害件数・被害金額】



【資料：山梨県警察本部】

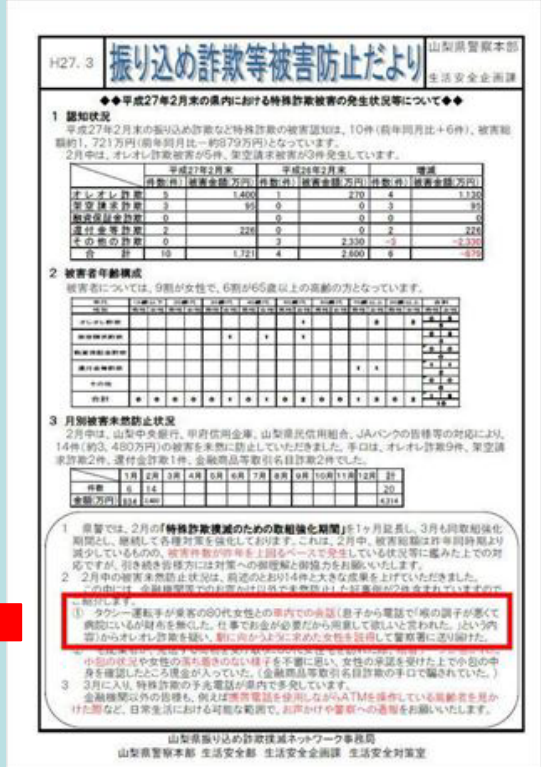
平成27年2月28日
山梨日日新聞

おばあちゃん、それ「おれおれ」だ

車内で会話 詐欺察知

甲府のタクシー運転手 お手柄

山梨県警察本部発行の
振り込め詐欺等被害防止だより



H27. 3　振り込め詐欺等被害防止だより　山梨県警察本部 生活安全企画課

◆◆平成27年2月末の県内における特殊詐欺被害の発生状況等について◆◆

1 認知状況

平成27年2月末の振り込め詐欺など特殊詐欺の被害認知は、10件（前年同月比＋6件）、被害総額約1，721万円（前年同月比－約879万円）となっています。

2月中は、オレオレ詐欺被害が5件、架空請求被害が3件発生しています。

	平成27年2月末		平成26年2月末		増減	
	件数（件）	被害金額（万円）	件数（件）	被害金額（万円）	件数（件）	被害金額（万円）
オレオレ詐欺	5	1,400	1	270	4	1,130
架空請求詐欺	3	91	0	0	3	91
融資保証金詐欺	0		0	0	0	0
還付金等詐欺	2	226	0	0	2	226
その他の詐欺	0		3	2,330	-3	-2,330
合計	10	1,721	4	2,600	6	-879

2 被害者年齢構成

被害者については、9割が女性で、6割が65歳以上の高齢の方となっています。

3 月別被害未然防止状況

2月中は、山梨中央銀行、甲府信用金庫、山梨県民信用組合、JAバンクの皆様等の対応により、14件（約3，480万円）の被害を未然に防止していただきました。手口は、オレオレ詐欺9件、架空請求詐欺2件、還付金詐欺1件、金融商品等取引名目詐欺2件でした。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
件数	5	14											20
金額（万円）	814	3,480											4,294

1　県警では、2月の「特殊詐欺撲滅のための取組強化期間」を1ヶ月延長し、3月も同取組強化期間とし、継続して各種対策を強化しております。これは、2月中、被害総額は昨年同時期より減少しているものの、被害件数が昨年を上回るペースで発生している状況等に鑑みた上での対応ですが、引き続き皆様方には対策への御理解と御協力をお願いいたします。

2　2月中の被害未然防止状況は、前述のとおり14件と大きな成果を上げていただきました。

この中には、金融機関等でのお声かけより見事未然防止した証拠品が提供されていますので、ご紹介します。

① タクシー運転手が乗客の80代女性との車内での会話（息子から電話で「喉の調子が悪くて病院にいるが財布を無くした。仕事でお金が必要だから用意して欲しいと言われた。」という内容）からオレオレ詐欺を疑い、駅に向かうように求めた女性を説得して警察署に送り届けた。

② 金融機関等の窓口で、「孫の結婚式の祝儀用に新札を不足分だけ用意してほしい」と言う中年の男性の様子や女性の落ち着きのない様子を不審に思い、女性の承諾を受けた上で小包の中身を確認したところ現金が入っていた。（金融商品等取引名目詐欺の手口で騙されていた。）

3　3月に入り、特殊詐欺の予兆電話が県内で多発しています。

金融機関以外の皆様も、例えば携帯電話を使用しながらATMを操作している高齢者を見かけた際など、日常生活における可能な範囲で、お声かけや警察への通報をお願いいたします。

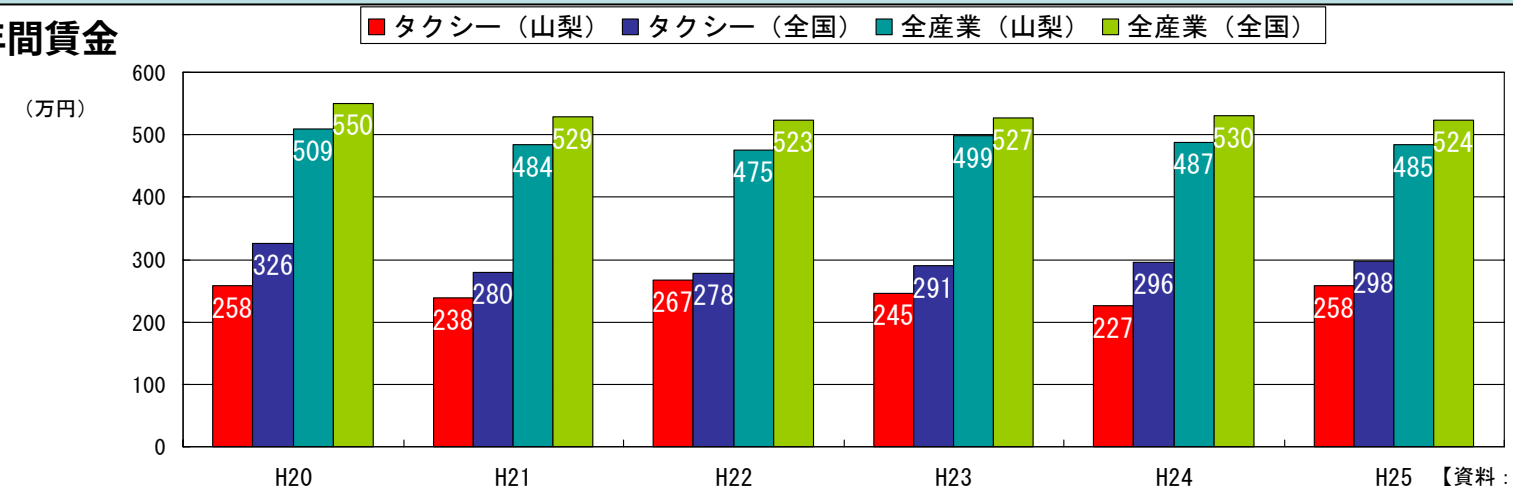
山梨県振り込め詐欺撲滅ネットワーク事務局
山梨県警察本部 生活安全部　生活安全企画課　生活安全対策室

① タクシー運転手が乗客の80代女性との車内での会話（息子から電話で「喉の調子が悪くて病院にいるが財布を無くした。仕事でお金が必要だから用意して欲しいと言われた。」という内容）からオレオレ詐欺を疑い、駅に向かうように求めた女性を説得して警察署に送り届けた。

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上　　1／2

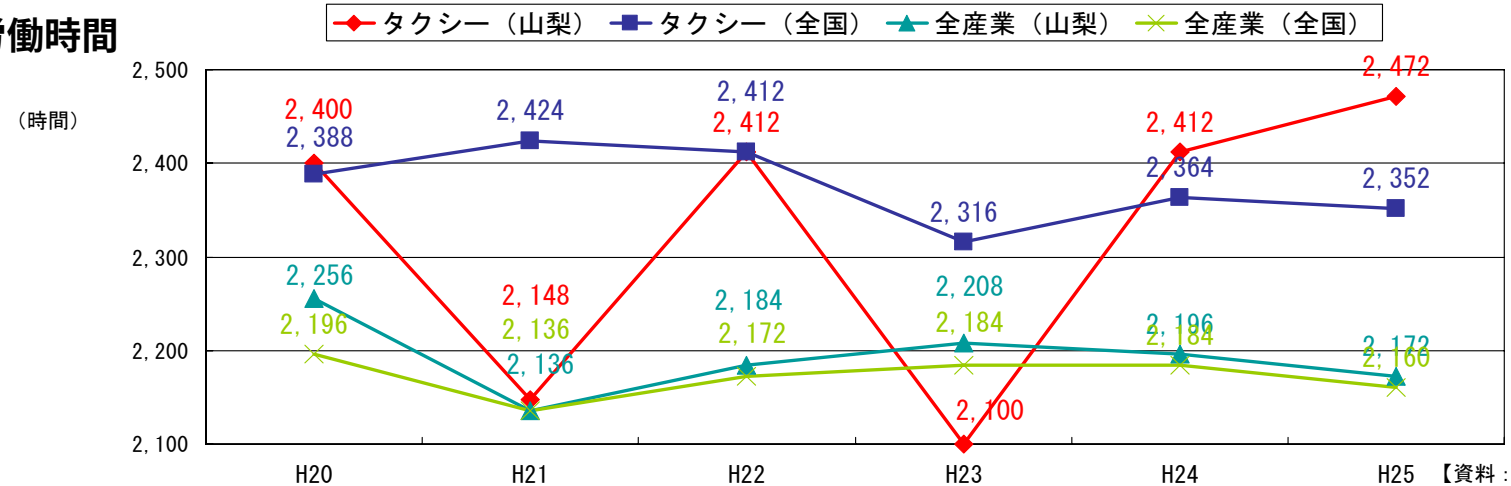
【運転者の年間賃金及び労働時間の比較・推移について】

●年間賃金



【資料：厚生労働省
賃金構造基本統計調査】

●労働時間



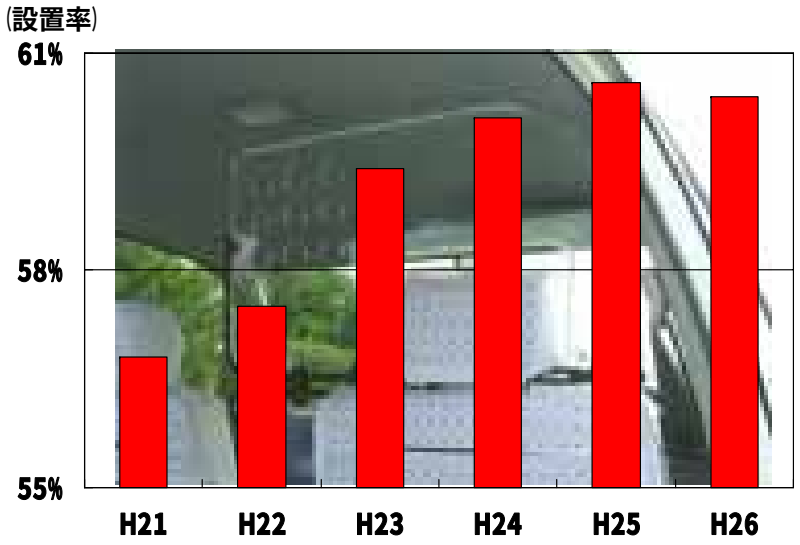
【資料：厚生労働省
賃金構造基本統計調査】

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上　　2／2

【取組内容】

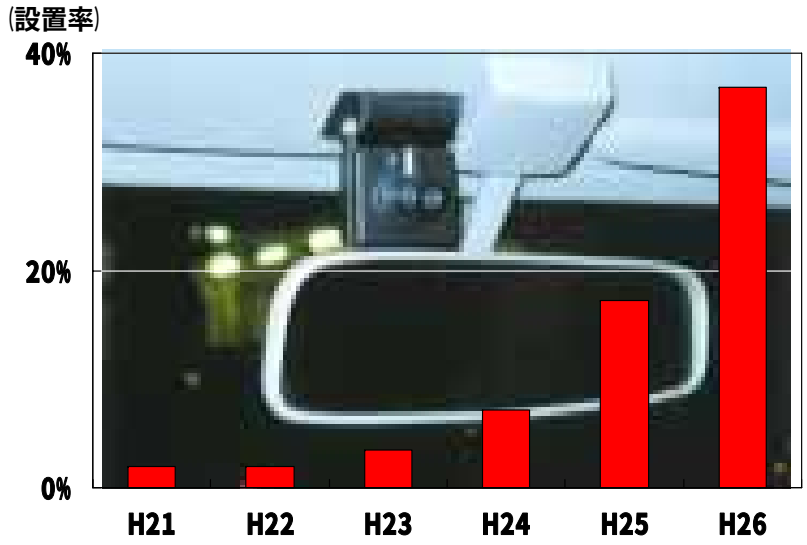
・運転者の安全を守るために防犯ガラス、車内用の防犯カメラを積極的に導入している。
・最近は振り込め詐欺の犯人が、タクシーを利用して被害者宅を訪れ、現金を詐取するという手交型の事案が発生するなど予断を許さない状況にあることから、山梨県警察の指導のもと積極的に防犯対策を推進している。

●防犯ガラスの設置状況



【山梨県タクシー協会調べ】

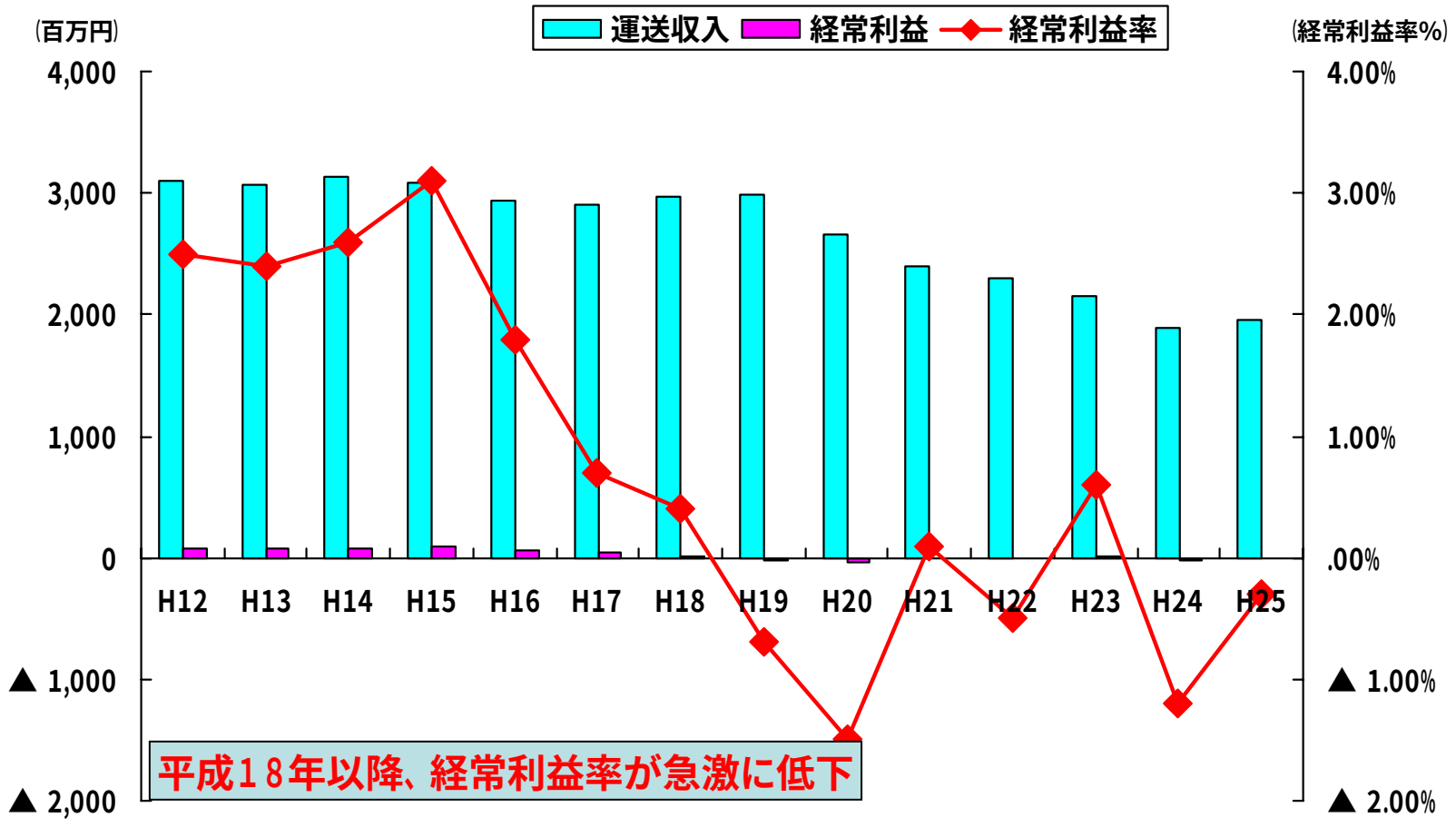
●車内防犯カメラ



【山梨県タクシー協会調べ】

⑨事業経営の活性化、効率化　　1／2

【タクシー運送収入と経常利益の推移】

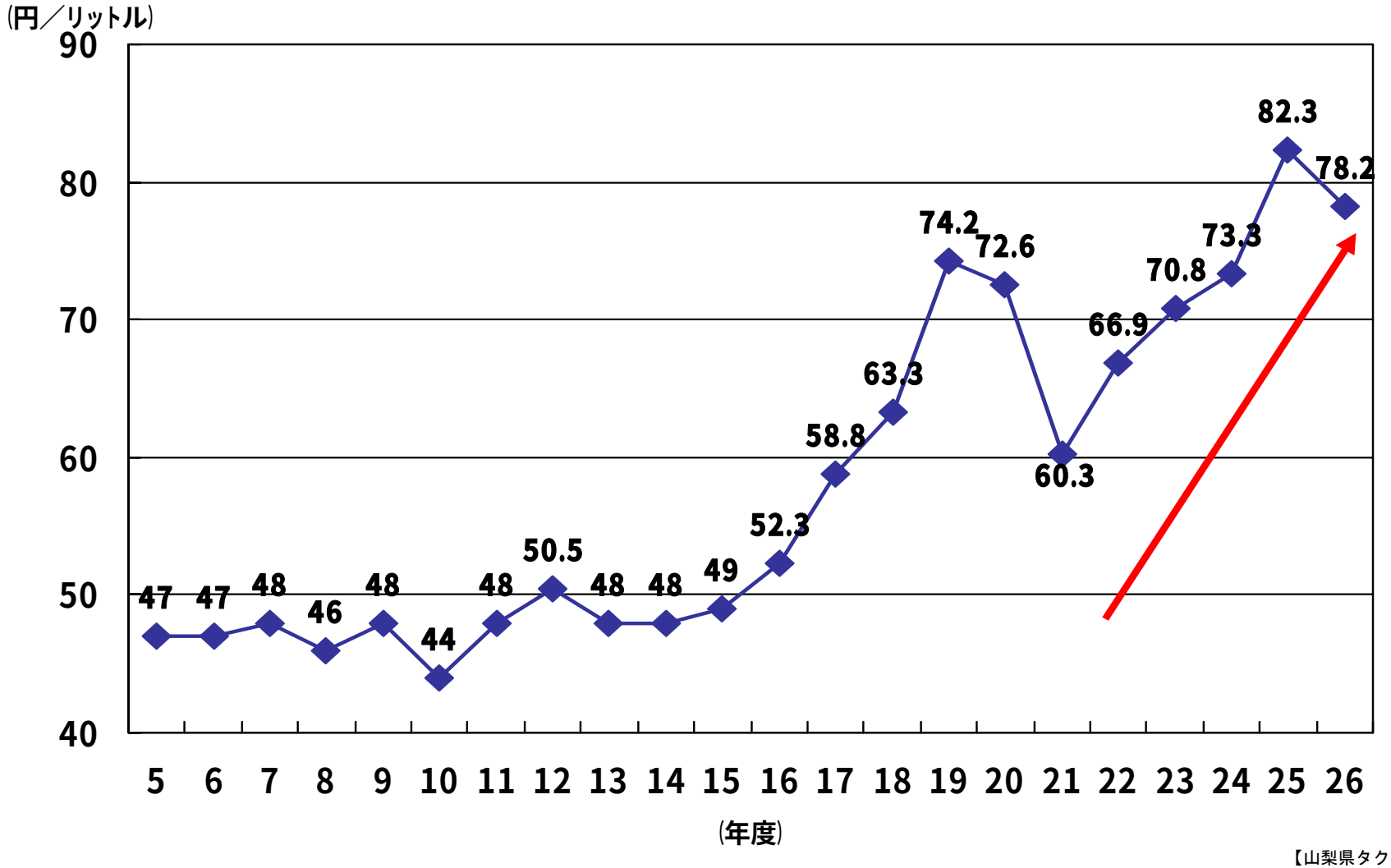


※経常利益率＝経常利益÷運送収入×100

【山梨県タクシー協会調べ】

⑨事業経営の活性化、効率化　　2／2

【ＬＰＧ価格の推移】



【山梨県タクシー協会調べ】

⑩その他の取り組み　　1／3

【バリアフリー教室への参加】

お年寄りや体の不自由な方が自立と社会参加の要請に適切に対応し、公共交通機関を円滑にご利用できるようにするための環境づくりを推進し、心のバリアフリー社会を目指すことを目的として、山梨運輸支局が主催する「バリアフリー教室」に協賛団体として参画している。

内容は、講義と体験学習
・タクシー・バス車両を使っての車いす使用体験及び介助体験
・白杖・アイマスクをつけての視覚障害者の疑似体験及び介助体験

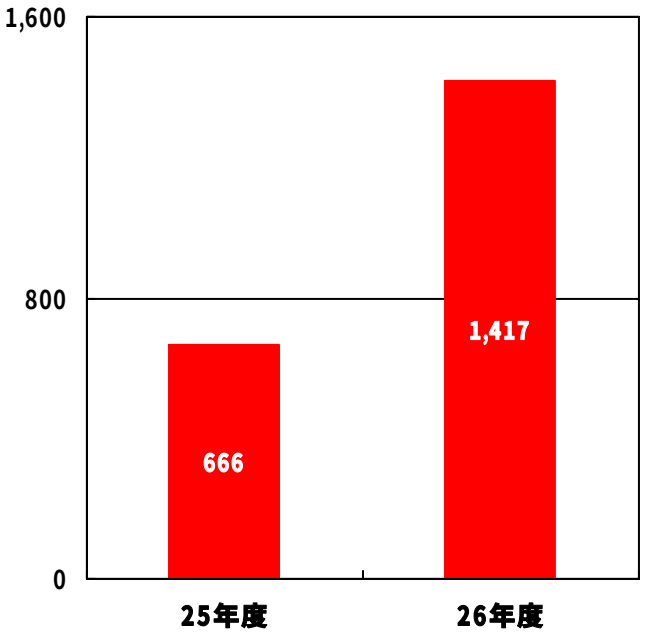
年度	月日	実施対象		人数	車両提供
平成２２年度	１０月８日	北杜市立高根東小学校	６年生	２１名	福祉タクシー２両
平成２３年度	１０月１４日	富士吉田市立下吉田東小学校	５年生	６２名	福祉タクシー２両
平成２４年度	１１月１日	笛吹市立石和東小学校	４年生	３７名	福祉タクシー３両
平成２５年度	１０月４日	笛吹市立一宮西小学校	６年生	６１名	福祉タクシー３両
平成２６年度	１０月２４日	北杜市立白州小学校	４年生	２４名	福祉タクシー２両

⑩その他の取り組み　　2／3

【ワインタクシーの実施】

山梨県・笛吹市・甲州市・石和温泉組合・勝沼地区ワイナリー・ＪＴＢ・やまなし観光推進機構・タクシー事業者が協力して、山梨県をワインツーリズムの聖地としてＰＲするため、石和温泉駅を起点に勝沼地区のワイナリーを周遊する乗り降り自由な回遊型乗合タクシーを運行して二次交通の充実と観光資源としての温泉とワインを有機的に結びつけ誘客数の拡大を図るものである。

ワインタクシー実績



ワインタクシー ホームページ

ワインタクシー チラシ

⑩その他の取り組み　　3／3

【自治体等と連携によるタクシー輸送】

・春の蔵出し！ワインバー
　平成２５年４月２４日（金）～６月２日（日）　甲府駅北口よっちゃばれ広場
・関東ろうあ者体育大会
　平成２５年６月２１日（金）～２３日（日）　小瀬スポーツ公園ほか
・地ビールフェスト甲府
　平成２５年７月２６日（金）～８月４日（日）　甲府駅北口よっちゃばれ広場
・日本皮膚悪性腫瘍学会芸術大会
　平成２５年８月８日（木）～１１日（日）　甲府富士屋ホテル
・エンジン０１文化戦略会議オープンカレッジｉｎ甲府
　平成２５年１１月２８日（木）～１２月２日（月）　甲市内各所
・全国障害者芸術・文化祭やまなし大会
　平成２５年１２月６日（金）～８日（日）　アイメッセ山梨
・春の蔵出し！ワインバー
　平成２６年５月２３日（金）～６月１日（日）　甲府駅北口よっちゃばれ広場
・地ビールフェスト甲府
　平成２６年７月２６日（土）～８月３日（日）　甲府駅北口よっちゃばれ広場
・ＮＣＥＲフォーラムin山梨
　平成２７年１月３１日（土）～２月８日（日）　アイメッセ山梨ほか

各種大会・イベントの開催期間中にタクシー共通乗車券を作成し、大会関係者や参加者の方たちを駅から会場への輸送を担った。

資　料　3

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正(案)について

※変更点は赤字で記載

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の一部改正について

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画の改正（案）ポイント

○４．として、「改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標」を追加
　以前までの目標をさらに深度化させていくことが必要不可欠であることから以下のものを追加しました。
　（１）今後予定される東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けての目標の追記。
　（２）運転者確保への対応を追記。
　（３）新たな適正化車両数が公表されたことを受け、未だ上限値と乖離があるので更なる適正化の推進を追記。
○改正タクシー特措法施行に伴う字句の修正。

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（改正案）

平成２２年　３月１０日
一部改正　平成２４年１２月１７日
一部改正　平成　　年　　月　　日

甲府交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

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（略）
　（１）甲府交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務
　（２）タクシー事業の現況
　（３）取組みの方向性

２．タクシー事業の適正化・活性化実施３年間の状況（略）

３．地域計画の目標（略）
　（１）タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
　（２）安全性の維持・向上
　（３）環境問題への貢献
　（４）交通問題、都市問題の改善
　（５）総合ネットワークの一員としての機能の向上
　（６）観光立国実現に向けての取組み

（７）防災・防犯対策への貢献
（８）タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
（９）事業経営の活性化、効率化
◇以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

４．改正タクシー特措法施行後の地域計画の目標

平成２６年１月２７日付け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の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、目標の一部を見直す。

・関係者の継続的な取り組みにより、「３．地域計画の目標」を更に深度化させていくことが活性化を推進していくためには、必要不可欠である。
・特に「（６）観光立国実現に向けての取組み」では、平成２６年６月に観光立国推進閣僚会議が取りまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム２０１４」において、２０２０年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けて、訪日外国人旅行者数２０００万人の高みを目指すとしている。山梨県においても富士山の世界文化遺産登録等により、今後、益々訪日外国人旅行者の増加が見込まれる。
・こうした絶好の機会を捉え、関係者、特に事業者及び事業者団体は、２０２０年に向けて、外国人旅行者に対する利便性向上のための対策を講じていくことが重要である。具体的には外国語旅客接遇研修などを推進していくべきである。
・また、最近のタクシー業界を取り巻く状況としては、運転者確保問題による実働率の低下が顕著に見受けられる。国土交通省においても自動車局内にプロジェクトチームを設け、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」等の検討がなされ、平成２６年７月にとりまとめられたところである。新卒者や女性の積極的な雇用を図るため、労働環境の改善、女性が働きやすい職場環境の整備など新たな取り組みを積極的に始める必要がある。こうした取り組みの推進により各事業者の車両数に応じた適切な運転者の確保が図られるとともに、タクシー運転者が魅力ある職業になることが望まれる。
・さらに平成２７年１月２３日に一部改正された「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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、平成２７年１月２７日には、関東運輸局から甲府交通圏の新たに適正と考えられる車両数が公表されたところである。
・この公表によると適正と考えられる車両数の上限値については、実働率８０％又は１３年度値のいずれか低い数値、下限値については、実働率９０％又は平成１３年度のいずれか高い数値により、３６６両（実働率８０％）、３２５両（実働率９０％）が示されたところである。
・これに基づき平成２７年３月末の車両数３９６両からすると実働率（８０％、９０％）により算定した適正と考えられる車両数に対して、それぞれ８．１％、１７．９％の乖離があり、上限値と比べても３０両の差が認められ、各事業者においては、更なる適正化に向けた取り組みを推進する必要がある。

５．地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及び実施主体に関する事項（略）

（１）タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
（２）安全性の維持・向上

（３）環境問題への貢献
（４）交通問題、都市問題の改善
（５）総合ネットワークの一員としての機能の向上
（６）観光立国実現に向けての取組み
（７）防災・防犯対策への貢献
（８）タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
（９）事業経営の活性化、効率化
◇活性化事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

参　考　資　料

- 準特定地域の指定基準について（H26.1.27公示）
- 準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果について（H27.1.27公示）
- 準特定地域における適正と考えられる車両数について（H27.1.27公示）
- 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の推進のために監督上必要となる　措置等の実施について（H26.1.27公示）
- 甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（H24.12.17一部改正）

公　　示

準特定地域の指定基準等について

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（平成２１年法律第６４号）第３条の２に規定する準特定地域の指定基準等について、下記のとおり公示する。

平成２６年１月２７日

関東運輸局長　原　喜信

記

１　準特定地域の指定

国土交通大臣は、次の（１）又は（２）のいずれかに該当する営業区域を準特定地域として指定するものとし、当該指定は告示により行うものとする。

（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営収が、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。

（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　(ｲ)から(ﾊ)までのいずれかに該当すること。

(ｲ)　日車実車キロ又は日車営収が、平成13年度と比較して10%以上下回っていること。

(ﾛ)　前５年間の事故件数が毎年度増加していること。

(ﾊ)　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。

２　指定期間等

１の指定は、原則として毎年10月１日を目途に３年を超えない範囲で期間を定めて指定するものとする。ただし、指定期間中であっても、国土交通大臣は

１に掲げる基準に該当しなくなったと認めるときは、指定の解除を行うものとし、当該指定の解除は告示により行うものとする。

３　指定等のための各種指標の把握等

指定等に当たっては各年度ごとの旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年３月31日運輸省令第21号）に基づく法人事業者の事業実績報告や、法令違反の実績等を用いるものとし、地方運輸局は毎年度の各営業区域ごとの数値を原則として６月30日までにとりまとめ、本省に報告するものとする。

附　則

本公示は、平成26年１月27日から施行する。

公　　示

準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果について

平成２６年１月２７日付け公示「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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果を下記のとおり公示する。

なお、需給状況の判断結果の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成２７年１月２７日

関東運輸局長　又野　己知
東京運輸支局長　星野　朗
神奈川運輸支局長　大蔵　幸雄
埼玉運輸支局長　真秀　和正
群馬運輸支局長　高橋　哲哉
千葉運輸支局長　近藤　基了
茨城運輸支局長　高橋　芳則
栃木運輸支局長　御代田　晃一
山梨運輸支局長　安田　智容

記

平成２６年度における需給状況の判断結果

都　県	営業区域名（交通圏）	必要車両数（両）	平成25年度末車両数（両）	増加可能車両数　（両）
東　京	特別区・武三	２４，０８６	２８，１５８	▲４，０７２
	北　多　摩	１，６０７	１，７４９	▲１４２
	南　多　摩	１，０８６	１，２４０	▲１５４
	西　多　摩	１８６	２０９	▲２３
神奈川	京　浜	５，５０９	６，９０１	▲１，３９２
	県　央	２，１０４	２，２３７	▲１３３
	湘　南	３４１	３８９	▲４８
	小　田　原	４０５	５０１	▲９６
千　葉	京　葉	１，３０７	１，５１５	▲２０８
	東　葛	９１１	１，１０５	▲１９４
	千　葉	１，００２	１，３６８	▲３６６
	北　総	６７４	８２１	▲１４７
	市　原	２７６	３８５	▲１０９
	南　房	３０５	４３３	▲１２８
埼　玉	県南中央	２，１９５	２，５５２	▲３５７
	県南東部	１，１０９	１，３２２	▲２１３
	県南西部	１，３３７	１，５６２	▲２２５
	県　北	３７３	４５０	▲７７
群　馬	東　毛	２４８	３５７	▲１０９
群馬・埼玉	中・西毛	７８３	１，０９８	▲３１５
茨　城	県　北	３２２	４８８	▲１６６
	水戸県央	５１５	７５７	▲２４２
	鹿　行	１９３	３２８	▲１３５
	県　南	６２７	９３４	▲３０７
	県　西	２４６	３９７	▲１５１
栃　木	宇　都　宮	６１９	８４５	▲２２６
	県　南	３７９	５２０	▲１４１
	塩　那	１６６	２５４	▲８８
山　梨	甲　府	３２５	３９７	▲７２

※　上記「平成２５年度末車両数」は、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（以下「タクシー特措法」という。）第２条第９項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

※　その他ハイヤー（道路運送法施行規則第４条第８項第３号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成２６年国土交通省告示第５９号）第２号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあっては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第２条第９項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成２６年１月２７日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

附　　則

本公示は、平成２６年度の準特定地域における法人タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーを除く。））の新規許可申請、条件解除の承認申請、営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請、増車に係る事業計画変更認可申請、休車の解除に係る事業計画変更認可申請及び個人タクシーの新規許可申請について適用する。

９．山梨県

甲府交通圏

輸送需要量 Ａ＝Ｂ×Ｃ	平成25年度の 総実車キロ　Ｂ	直近5年間分の 対前年度比率の平均値　Ｃ
5,926,229	6,284,558	0.94

必要車両数 Ａ÷（Ｄ×Ｅ÷Ｆ） ÷365÷Ｇ	輸送需要量 Ａ	総走行キロ Ｄ	実車率 Ｅ	延べ実働車両数 Ｆ	実働率 Ｇ
325	5,926,229	15,719,402	0.46	131,840	0.90

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

公　　示

準特定地域における適正と考えられる車両数について

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（平成２１年法律第６４号）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成２７年　１月２７日

関東運輸局長　又野　己知

記

別添のとおりとする。

（別添）

準特定地域における適正車両数

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数（両）		平成25年度末車両数（両）	平成25年度末車両数と適正車両数（上限）との乖離率（%）
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,096	24,086	28,158	3.8
	北　多　摩	1,808	1,607	1,749	-3.4
	南　多　摩	1,247	1,086	1,240	-0.6
	西　多　摩	209	186	209	0.0
神奈川	京　　浜	6,379	5,509	6,901	7.6
	県　　央	2,467	2,104	2,237	-10.3
	湘　　南	384	341	389	1.3
	小　田　原	455	405	501	9.2
千葉	京　　葉	1,475	1,307	1,515	2.6
	東　　葛	1,025	911	1,105	7.2
	千　　葉	1,128	1,002	1,368	17.5
	北　　総	759	674	821	7.6
	市　　原	314	276	385	18.4
	南　　房	365	305	433	15.7
埼玉	県南中央	2,469	2,195	2,552	3.3
	県南東部	1,248	1,109	1,322	5.6
	県南西部	1,504	1,337	1,562	3.7
	県　　北	420	373	450	6.7
群馬	東　　毛	294	248	357	17.6
群馬・埼玉	中・西毛	962	783	1,098	12.4
茨城	県　　北	422	322	488	13.5
	水戸県央	592	515	757	21.8
	鹿　　行	248	193	328	24.4
	県　　南	774	627	934	17.1
	県　　西	306	246	397	22.9
栃木	宇　都　宮	697	619	845	17.5
	県　　南	439	379	520	15.6
	塩　　那	201	166	254	20.9
山梨	甲　　府	366	325	397	7.8

※上記「平成25年度末車両数」は、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（以下「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。

（別紙）

1. 算定方法

輸送需要量 ÷（平均総走行キロ × 平成13年度実車率 ÷ 平均延実働車両数）÷ 365 ÷ 実働率

※その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあっては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

2. 適正車両数の算定基礎数値

①一般タクシー

都道府県	営業区域（交通圏）	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成25年度総実車キロ	平均対前年度比率*1	平均総走行キロ*2	平成13年度実車率	平均延実働車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,529,189	0.97	2,169,030,571	0.44	8,817,241	0.80	0.90
	北多摩	52,264,763	0.97	112,549,007	0.49	579,859	0.80	0.90
	南多摩	37,852,749	0.97	82,506,422	0.49	406,554	0.80	0.92
	西多摩	6,176,499	0.97	12,994,757	0.52	68,495	0.80	0.90
神奈川	京浜	176,946,412	0.97	460,079,064	0.44	2,201,518	0.80	0.93
	県央	66,460,694	0.97	135,674,121	0.50	761,554	0.80	0.94
	湘南	11,273,776	0.98	23,221,113	0.51	120,832	0.80	0.90
	小田原	9,828,981	0.96	23,188,872	0.47	155,162	0.80	0.90
千葉	京葉	39,281,032	0.97	86,900,914	0.49	477,796	0.80	0.90
	東葛	26,007,888	0.97	57,671,481	0.49	333,325	0.80	0.90
	千葉	23,530,074	0.96	57,713,762	0.44	360,675	0.80	0.90
	北総	14,972,096	0.97	31,990,317	0.47	199,078	0.80	0.90
	市原	5,389,162	0.95	11,864,847	0.51	107,154	0.79	0.90
	南房	7,227,798	0.95	15,589,965	0.51	117,221	0.75	0.90
埼玉	県南中央	56,206,086	0.97	121,738,933	0.48	759,441	0.80	0.90
	県南東部	29,020,394	0.96	61,067,686	0.47	378,176	0.80	0.90
	県南西部	42,108,117	0.97	89,269,596	0.50	480,816	0.80	0.90
	県北	8,192,136	0.95	17,534,892	0.52	143,217	0.80	0.90
群馬	東毛	5,636,959	0.95	11,990,801	0.53	97,303	0.76	0.90
群馬・埼玉	中・西毛	14,211,655	0.96	30,305,182	0.51	295,179	0.73	0.90
茨城	県北	6,503,461	0.95	15,491,611	0.47	124,968	0.69	0.90
	水戸県央	10,976,977	0.97	25,326,168	0.50	200,267	0.78	0.90
	鹿行	3,910,474	0.96	9,331,505	0.51	80,445	0.70	0.90
	県南	13,967,408	0.95	32,350,516	0.49	246,554	0.73	0.90
	県西	4,621,404	0.94	10,173,775	0.52	98,964	0.73	0.90
栃木	宇都宮	15,084,681	0.97	31,299,079	0.51	223,614	0.80	0.90
	県南	7,461,454	0.95	16,804,670	0.51	149,671	0.78	0.90
	塩那	3,793,973	0.94	8,038,960	0.52	63,788	0.74	0.90
山梨	甲府	6,284,558	0.94	15,719,402	0.46	131,840	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域（交通圏）	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在のその他ハイヤー車両数	乖離率	
			上限*4	下限*4
東京	特別区・武三	499	0.12	0.22
神奈川	京　浜	40	0.10	0.22
千葉	京　葉	9	0.03	0.14
	東　葛	1	0.07	0.17
	千　葉	28	0.18	0.27
	北　総	112	0.08	0.18
埼玉	県南中央	17	0.06	0.17

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

*1・・・・・「平均対前年度対比」は、平成20年度から平成25年度における総実車キロの対前年度比率の平均値

*2・・・・・「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、平成21年度から平成25年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値

*3・・・・・実働率の「上限」は80％又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90％又は平成13年度のいずれか高い数値

*4・・・・・乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

公　　示

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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について

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等の一部を改正する法律（平成25年法律第83号。以下、「改正法」という。）の施行に伴い、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の推進のために監督上必要となる措置について、下記のとおり定めたので公示する。

平成２６年１月２７日

関東運輸局長　原　喜信
東京運輸支局長　小竹　壽朗
神奈川運輸支局長　大蔵　幸雄
埼玉運輸支局長　真秀　和正
群馬運輸支局長　高橋　哲哉
千葉運輸支局長　星野　朗
茨城運輸支局長　佐藤　研一
栃木運輸支局長　山崎　正
山梨運輸支局長　石原　美千老

Ⅰ．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の推進のために監督上必要となる措置等を実施するに当たっての基本的な考え方等

１．基本的な考え方

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（平成21年法律第64号。以下、「法」という。）、関係省令、関係告示及び本公示をはじめとする関係公示の運用に当たっては、改正前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（以下、「旧法」という。）の施行以降、それぞれの一般乗用旅客自動車運送事業者（法第２条第２項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者。以下、「タクシー事業者」という。）がこれまでに実施してきた一般乗用旅客自動車運送事業（法第２条第１項に規定する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に資する取組み（需要喚起、労働条件の改善、減車等）を十分に考慮することとする。

２．基準車両数

基準車両数は、準特定地域の指定時（準特定地域から継続して特定地域に指定された場合及びその後に特定地域から継続して準特定地域へ指定された場合は、当該継続して指定された最初の準特定地域の指定時。）における営業区域ごとの当該事業者の一般の需要に応じることができるタクシー事業の事業用自動車（法第２条第９項に規定する事業用自動車。以下、「タクシー車両」という。）の合計数とする。

ただし、以下に該当する場合には、当該車両数を基準車両数に加え又は減じることとする。

① 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等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成26年国土交通省令第７号。以下、「整備省令」という。）附則第２項の規定による道路運送法（昭和26年法律第183号）第15条第３項に基づく届出により、法の適用を受けることとなる車両数を加える。

② 改正法の施行の際、現に「特定事業計画における事業再構築の実施のために必要となる特例措置の実施について（平成22年１月27日付け関東運輸局長及び管内運輸支局長（以下、「関東運輸局長等」という。）公示）」に基づき休車している車両数を加える。

③ タクシー事業者が他のタクシー事業者を完全子会社化し、当該完全子会社のタクシー事業を廃業した場合にあっては、当該完全子会社の基準車両数を当該タクシー事業者の基準車両数に加える。

④ 道路運送法第36条に基づきタクシー事業の全部又は一部の譲渡及び譲受の認可を受けた場合は、原則として当該タクシー事業の全部又は一部に係るタクシー車両数に相当する基準車両数を当該譲受したタクシー事業者の基準車両数に加え、また、譲渡したタクシー事業者の基準車両数から減じる。

Ⅱ．準特定地域におけるタクシー事業の申請等に対する取扱いについて

１．処理方針

準特定地域に指定されている営業区域に係る需給状況の判断を年１回実施し、これに基づき、当該営業区域における供給輸送力の増加が可能な場合にその車両数及び申請受付期間を公示することとする。

当該申請受付期間に、準特定地域の全部若しくは一部を含む営業区域に係る道路運送法第４条第１項の許可又は供給輸送力を増加させる事業計画の変更に係る認可の申請を受け付けた場合は、法第14条の４又は第15条の２に基づき、次の手続を経て、許可又は事業計画の変更に係る認可を行うこととする。

２．需給状況の判断等

（１）算定方法

①輸送需要に対する必要車両数の算定方法は、次のとおりとする。

「輸送需要量」＝「当該準特定地域における直近年度の総実車キロ」×

「当該準特定地域における総実車キロの直近５年間分の対前年度比率の平均値（相乗平均）」

「必要車両数」＝輸送需要量÷（総走行キロ×実車率÷延べ実働車両数）÷365÷実働率

各計算要素については、原則として以下の数値を使用する。

◇総走行キロ、延べ実働車両数・・・直近５年間の平均輸送実績

◇実車率・・・H13年度の実績値

◇実働率・・・90%又は平成13年度実績のいずれか高い値（ただし、当該準特定地域に法第８条第１項の協議会（以下、単に「協議会」という。）が組織されている場合にあっては、当該協議会の議決に基づく申出により80%又は平成13年度実績のいずれか低い値から90%の範囲内で定めることができることとする。）

②増加可能車両数の算定方法は、次のとおりとする。

「増加可能車両数」＝「当該準特定地域の必要車両数」－「現に当該準特定地域に存する営業所に配置されている車両数の合計」

（２）実施時期等

需給状況の判断は原則として毎年８月１日を目途に公表することとし、供給輸送力の増加が可能な営業区域ごとに、次のイから二の区分ごとに増加可能車両数を公示することとする。なお、当該公示には、原則として60日間の申請受付期間を明記することとする。

イ　タクシー事業（１人１車制個人タクシーを除く。以下、「法人タクシー」という。）の新規許可、条件解除（業務の範囲を限定する旨の条件を付された一般乗用旅客自動車運送事業者における当該条件の解除をいう。以下同じ。）の承認及び営業区域の設定に係る事業計画変更認可

ロ　タクシー事業（１人１車制個人タクシーに限る。以下、「個人タクシー」という。）の新規許可

ハ　法人タクシーの増車（準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数を増加させる事業計画の変更をいう。ただし、条件解除に伴うものを除く。以下同じ。）の認可

二　法人タクシーの休車（７.（１）②に規定する休車をいう。）の解除

（３）配分方法

増加可能車両数の配分については、以下の順により行う。

①　増加可能車両数を４分の１ずつ（２）イから二に配分し、端数が生じた場

合については、これをニに繰り入れる。

② ①で（２）イに配分された車両数を当該準特定地域である営業区域の法人タクシーの最低車両数で除した値（商）が１以上の場合にはこれを法人タクシーの新規許可、条件解除の承認又は営業区域の設定に係る事業計画変更認可可能な事業者の枠とし、１に満たない場合及び１未満の端数が生じる場合は、これに相当する車両数をニに繰り入れる。

（４）法人タクシーの新規許可（条件解除の承認を含む。）、営業区域の設定に係る事業計画変更認可の枠の配分及び順序

① （３）②により配分された事業者の枠については、これが２以上の場合には、「新規許可（条件解除の承認を含む。）」及び「営業区域の設定に係る事業計画変更認可」の事業者の枠それぞれに２分の１ずつ配分し、１の場合及び端数が生じる場合は、これを「営業区域の設定に係る事業計画変更認可」の事業者の枠とする。

② 審査の結果、「新規許可（条件解除の承認を含む。）」又は「営業区域の設定に係る事業計画変更認可」すべき申請件数が①の事業者の枠に満たない場合は、他方へ繰り入れることとし、それでもなお事業者の枠に残余が生じる場合には、（２）ニへ繰り入れることとする。

③ 審査の結果、新規許可すべき申請件数（条件解除の承認をすべき件数を含む。）が①により配分された新規許可の事業者の枠を上回った場合には、くじ引きにより許可又は承認すべき者を決定することとする。

④ 審査の結果、認可すべき申請件数が①により配分された営業区域の設定に係る事業計画変更認可の事業者の枠を上回った場合には、くじ引きにより認可すべき者を決定することとする。

（５）個人タクシーの新規許可の順序

① 審査の結果、新規許可すべき申請件数が（３）①により配分された個人タクシーの新規許可の枠を上回った場合には、くじ引きにより許可すべき者を決定することとする。

② 審査の結果、新規許可すべき申請件数が（３）①により配分された個人タクシーの新規許可の枠を下回った場合には、残余を（２）ニへ繰り入れることとする。

（６）増車の認可の順序

① 審査の結果、認可すべき申請に係る増車車両数が（３）①及び（７）②により配分された増車認可の車両数の枠を上回った場合には、６．（１）③により付与された点数に基づきドント方式により増車車両数を分配するものとし、具体的には次のとおりとする。

・６．（１）③により付された点数を１から当該申請に係る増車車両数に相当する数までの各整数で順次除して得たすべての商のうち、その数値の最も大きいものから順次に数えて車両数の枠に相当する数になるまでにある商で各申請に付与された点数に係るものの個数をもって、それぞれの申請に対する増車を認める車両数とする。

②　審査の結果、認可すべき申請に係る増車車両数が（３）①により配分された増車認可の車両数の枠を下回った場合には、残余を（２）二へ繰り入れることとする。

（７）休車解除の順序

①　休車解除の申請に係る車両数が、（３）①、②、（４）②、（５）②及び（６）②により配分された車両数の枠を上回る場合には、当該申請に係る休車車両数１両を１票として、くじ引きにより解除すべき車両数を決定する。

②　休車解除の申請に係る車両数が、（３）①、②、（４）②、（５）②及び（６）②により配分された車両数の枠を下回った場合には、認可すべき増車の申請に係る車両数が配分された車両数の枠で充足されていない場合は、残余を（２）ハへ繰り入れることとする。また、認可すべき増車の申請に係る車両数が配分された車両数の枠で充足されている場合は、残余が最低車両数以上の場合には最低車両数単位で（２）イに、最低車両数未満の場合又は最低車両数未満の数が生じた場合は、（２）ロへ繰り入れることとする。

３．法人タクシーに係る新規許可等

（１）処理方針

準特定地域における法人タクシーに係る新規許可の申請に対しては、２．（４）①により増加可能車両数の配分があった場合に、「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーを除く。）の許可申請の審査基準について（平成13年11月22日付け関東運輸局長公示。以下、「許可基準」という。）」に定める基準に適合することに加え、次に掲げる基準に適合するものに限り許可することとする。

①供給過剰とならない基準

イ　許可の申請に係る事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要との関係で適切なものであること。

ロ　許可の申請に係る事業の開始によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。

ハ　その他許可の申請に係る事業の開始が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

②最低車両数

原則として、次に掲げる営業区域の区分に応じ、それぞれ次に定める車両数

とする。許可を行う際は、申請１件につき当該車両数を限度とする。

イ　東京特別区又は政令指定都市を含む営業区域　40両

ロ　人口が概ね30万人以上の都市を含む営業区域　30両

ハ　その他の営業区域　20両

（２）適用開始時期

（１）の規定は、平成26年１月27日以降に処分をするものから適用する。

４．個人タクシーに係る新規許可

（１）処理方針

準特定地域における個人タクシーに係る新規許可の申請に対しては、２.（３）により増加可能車両数の配分があった場合に、「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーに限る。）の許可及び譲渡譲受認可申請事案の審査基準について（平成13年12月27日付け関東運輸局長公示）」に定める基準に適合することに加え、次に掲げる基準に適合するものに限り許可することとする。

・供給過剰とならない基準

イ　許可の申請に係る事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要との関係で適切なものであること。

ロ　許可の申請に係る事業の開始によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。

ハ　その他許可の申請に係る事業の開始が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

（２）適用開始時期

（１）の規定は、平成26年１月27日以降に処分をするものから適用する。

５．準特定地域に指定されている営業区域の設定に係る事業計画変更認可

（１）処理方針

法第15条第１項の規定による道路運送法第15条第１項の規定に基づく準特定地域に指定されている営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請については、２.（４）①により増加可能車両数の配分があった場合に、「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシー事業を除く。）に係る認可申請等の審査基準について（平成14年1月25日付け関東運輸局長等公示。以下、「認可基準」という。）」に定める基準に適合することに加え、次に掲げる基準の全てに適合するものに限り認可することとする。

①供給過剰とならない基準

イ　認可申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の

増加に伴う事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要に対し適切なものであること。

ロ　認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。

ハ　その他認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置する事タクシー車両の合計数の増加が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

②事業活動に関する基準

イ　営業区域内の営業所に配置するタクシー車両一台当たりの収入が前事業年度と比較して増加していること又は当該準特定地域の平均に比べ高いこと。

ロ　運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全に関する基本方針及び目標が定められており、かつ、当該目標の達成状況が把握されていること又は申請前１年間及び申請後において、タクシー事業に関し、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）又は法若しくはこれらに基づく命令の違反による行政処分がないこと。

ハ　タクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故（道路交通法（昭和23年法律第105号）第72条第１項の交通事故をいう。以下同じ。）の発生件数が、営業区域におけるタクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数未満であること。

ニ　労働協約又は就業規則の定めるところにより、その雇用する全ての労働契約を締結するタクシー車両の運転者（以下、「タクシー運転者」という。）について、賃金を一定の割合以上で増額する措置が講じられていること。

ホ　準特定地域計画に定められたタクシー事業の活性化のための措置が講じられていること。

ヘ　営業区域内の営業所に配置する「ユニバーサルデザインタクシー（移動等円滑化の促進に関する基本方針において移動等円滑化の目標が定められているノンステップバスの基準等を定める告示（平成24年国土交通省告示第257号）」第４条第１項の規定による認定を受けたものをいう。以下、「UDタクシー」という。）の台数が前事業年度と比較して増加していること。

③最低車両数

３（１）②の規定を準用する。

④適用

②に掲げる基準については、申請者が申請日現在設定している営業区域のうち、営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数が最も多い営業区域について審査することとする。

また、当該営業区域が準特定地域として指定されていない場合には、②ホは

適用しない。

（２）適用開始時期

（１）の規定は、平成26年１月27日以降に処分をするものから適用する。

（３）条件解除への準用

（１）及び（２）の規定は、条件解除について準用する。この場合において、（１）中「法第15条第１項の規定による道路運送法第15条第１項の規定に基づく準特定地域に指定されている営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請」とあるのは「準特定地域に指定されている営業区域における条件解除の申請」と、「認可する」とあるのは「条件解除する」と読み替えることとする。

６．増車の認可

（１）処理方針

法第15条第１項の規定による道路運送法第15条第１項の規定に基づく準特定地域に指定されている営業区域に係る増車の申請については、２.（３）①及び（７）②により増加可能車両数の配分があった場合に、許可基準３.、５．～９．及び１．（２）に準じて審査を行うことに加え、それぞれ次に掲げる基準の全てに適合するものに限り認可することとする。

①供給過剰とならない基準

イ　認可申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加に伴う事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要に対し適切なものであること。

ロ　認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること

ハ　その他認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

②事業活動に関する基準

イ　認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両一台当たりの収入が前事業年度と比較して増加していること又は当該準特定地域の平均に比べ高いこと。

ロ　運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全に関する基本方針及び目標が定められており、かつ、当該目標の達成状況が把握されていること又は申請前１年間及び申請後において、タクシー事業に関し、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法又は法若しくはこれらに基づく命令の違反による行政

処分がないこと。

ハ　タクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が、認可の申請に係る準特定地域におけるタクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数未満であること。

ニ　労働協約又は就業規則の定めるところにより、その雇用する全ての労働契約を締結するタクシー運転者について、賃金を一定の割合以上で増額する措置が講じられていること。

ホ　準特定地域計画に定められたタクシー事業の活性化のための措置が講じられていること。

ヘ　認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するUDタクシーの台数が前事業年度と比較して増加していること。

③点数の付与

②に掲げる基準について以下のとおり点数を付与する。

イについて

前年に比して増加した場合又は当該準特定地域の平均と比べ高い場合　１点

前年に比して５％以上増加した場合又は当該準特定地域の平均と比べ５％以上高い場合　２点

前年に比して10％以上増加した場合又は当該準特定地域の平均と比べ10％以上高い場合　３点

ロについて

運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全に関する基本方針及び目標が定められており、かつ、当該目標の達成状況が把握されている場合　１点

申請前１年間及び申請後において、タクシー事業に関し、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法又は法若しくはこれらに基づく命令の違反による行政処分がない場合　１点

ハについて

走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が下回っている場合　１点

走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が５％以上下回っている場合　２点

走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が10％以上下回っている場合　３点

交通事故の発生件数が０件の場合　３点

ニについて

措置が講じられている場合　２点

ホについて

実施されている活性化措置の数が５～14件の場合　１点

実施されている活性化措置の数が15～29件の場合　２点

実施されている活性化措置の数が30件以上の場合　３点

へについて（いずれの場合にあっても申請前１年間にUDタクシーが増加しているものに限る。）

前申請１年前と比べ、当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数に占めるUDタクシーの割合が増加した場合又は当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の20%以上がUDタクシーである場合　１点

申請１年前と比べ、当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数に占めるUDタクシーの割合が５％以上増加した場合又は当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の40%以上がUDタクシーである場合　２点

申請１年前と比べ、当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数に占めるUDタクシーの割合が10%以上増加した場合又は当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の60%以上がUDタクシーである場合　３点

④実働率

申請者の申請に係る営業区域におけるタクシー車両の実働率について、原則として90%以上であること。ただし、地域の標準的な実働率など実情を踏まえて、地方運輸局長が当該地域における実働率を公示した場合には、その率以上であること。

（２）適用開始時期

（１）の規定は、平成26年１月27日以降に処分をするものから適用する。

（３）適用除外

①条件解除に伴う増車の申請については、６．（１）の規定は適用しない。

②道路運送法第21条第２号に基づく乗合旅客の運送の許可に伴い、当該乗合運送許可（以下「乗合運送許可」という。）に係る運送のみを行うための増車は、その旨の条件を付して認可することができることとする。この場合、１、２及び６．（１）①～④の規定は適用せず、基準車両数にも含めないこととする。

７．減車及び休車の取り扱い

（１）本公示において、減車及び休車とは、それぞれ次のとおりとする。

①減車　特定地域又は準特定地域において、当該特定地域又は準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数を減少させる事業計画の変更のうち、②に規定するものを除くもの。

②休車　準特定地域において、当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数を減少させる事業計画の変更であって、減車と併せて実施すること

により、法第15条第１項の規定により読み替えて適用する道路運送法第15条第１項のタクシー車両の合計数を増加させる事業計画の変更認可の基準の特例を設けるもの（（３）に適合するものに限る。）

（２）減車の実施方法

認定事業者計画又は認定活性化事業計画に基づき実施する減車については、認定申請書に減車の時期が具体的に記載された事業計画（タクシー車両の数）変更の事前届出書が添付されている場合には、法第８条の８第１項又は法第13条第１項の規定に基づく道路運送法第15条第３項の届出をしたものとみなす。

それ以外の場合には、減車の時期が具体化した時点において同項の届出を行わなければならない（みなし届出の適用以外は道路運送法の減車に同じ。）。

（３）休車実施の要件

次に掲げる要件に適合する供給輸送力減少を休車として取り扱うこととし、（５）に規定する特例を適用することとする。

事業再構築として以下の要件に適合する法第11条による活性化事業計画の認定を受けていること。

1)休車期間　１年以上であること。

2)休車車両数　当該タクシー事業者の基準車両数からの減車車両数と同数を限度とすること。なお、共同事業再構築の場合にあっては、当該共同事業再構築を実施するタクシー事業者の基準車両数からの減車車両数の合計の同数をこれらのタクシー事業者の休車車両数の合計の限度とすることができる。

ただし、改正法の施行の際、現に「特定事業計画における事業再構築の実施のために必要となる特例措置の実施について（平成22年１月27日付け関東運輸局長等公示。）」に基づき実施されている休車については、この限度に含めないこととする。また、当該休車については、本公示に基づき実施した休車とみなす。

3)実施予定時期　準特定地域の指定期間内に実施するものであって、実施予定時期における当該タクシー事業者の基準車両数からの減車車両数と同数を限度とすること。

（４）休車の実施方法

認定活性化事業計画に基づき実施する休車については､認定申請書に休車期間、休車車両数及び実施時期が具体的に記載された事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書（認定活性化事業計画に基づき（３）の要件への適合を確認できるものに限る。）が添付されている場合には、法第８条の８第１項又は法第13条第１項の規定に基づく道路運送法第15条第３項の届出をしたものとみなす。

それ以外の場合には、休車の時期が決定した時点において休車期間、休車車両

数及び実施時期を記載した事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書（認定活性化事業計画に基づき（３）の要件への適合を確認できるものであって、届出の時点で法第14条による認定活性化事業計画の認定の取消しを受けていないものに限る。）を提出しなければならない。

届出（みなし届出を含む。）に基づき休車を実施する際には、遅滞なく、休車車両数に相当するタクシー車両の抹消登録等使用権原を消滅させる手続をしなければならない。

（５）休車の解除

休車実施事業者が行うタクシー車両の合計数の増加の認可の申請に対しては、２．（３）により増加可能車両数の配分があった場合に、次に掲げる要件に適合するものに限り認可を行う。この場合、６．の規定は適用しない。

イ　認定活性化事業計画に定めた休車期間を経過していること。

ロ　自動車その他の輸送施設の使用の停止以上の処分を受けている場合は、当該処分期間を満了していること。

（６）適用開始時期

（１）～（５）の規定は、平成26年１月27日以降に処分をするものから適用する。

８．協議会の意見聴取

３．～６．に係る処分を行おうとする場合に、当該準特定地域に協議会が組織されているときには、当該協議会に対し、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施行規則（平成21年国土交通省令第58号。以下「施行規則」という。）第10条第２項に基づき、原則15日以上の提出期限を付して、次の書面を添えて、施行規則第10条第１項に基づく通知を行い、許可等しようとする申請について、当該協議会の意見を聴くこととする。

イ　当該営業区域に係る需給状況の判断に関する書面

ロ　当該許可の申請書に係る道路運送法施行規則第４条第８項第１号及び第３号に掲げる事項を記載した書面

なお、期限までに協議会からの意見の提出を受けないときは、準特定地域計画に定められた事項の実施に支障がない旨の協議会の意見の提出を受けたものとみなす。

９．標準処理期間

この公示に規定する許可又は事業計画の変更認可に係る標準処理期間ついては、「道路運送法上の申請に対する処分に関する標準処理期間について（平成14年1月31日付け関東運輸局長等公示）」の規定を次のとおり読み替えることとする。この場

合、申請受付日から申請受付期間満了の日までの期間は標準処理期間の算定には含まれない。

１．事業の許可(法第４条第１項)

４ヶ月

４．事業計画の変更の認可(法第15条第１項)

４ヶ月

10. その他

（１）施行規則第５条に規定する事業用自動車の使用の停止については、供給輸送力減少のための減車及び休車と別途、これを実施することを妨げない。

（２）２．（２）により公示する申請受付期間以外に申請のあったものについては、申請後に行う最初の需給状況の判断を公表したのち、次のとおり取り扱うこととする。

①需給状況の判断の結果、２．（２）イ～ニの区分のうち当該申請が該当する区分に増加可能車両数が公示されている場合　当該公示に規定される申請受付期間内に申請があったものとみなす。

②需給状況の判断の結果、２．（２）イ～ニの区分のうち当該申請が該当する区分に増加可能車両数がない場合　法第14条の４第１項又は第15条の２第１項第１号に基づき却下する。

Ⅲ．特定地域及び準特定地域における減車実施事業者に対する監査の特例

減車（注１）により、タクシー事業者の営業区域ごとのタクシー車両（道路運送法施行規則第四条第八項第三号に基づき国土交通省が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第２号に規定する事業用自動車（以下「その他ハイヤー車両」という。）を除く。）の合計数が、Ⅰ．２．の基準車両数（注２）に０．９を乗じたもの（１両未満の端数がある場合には切り捨て）又はⅠ．２．の基準車両数（注２）から当該営業区域の最低車両数を減じた数のいずれかを下回っているタクシー事業者（Ⅱ３（１）②による引き上げ前の最低車両数基準以下のものを除く。）については、「自動車運送事業の監査方針について（平成２５年９月２０日付け関東運輸局長等公示)」の記３．⑭及び７．の規定にかかわらず、原則として、一般監査及び呼出指導の対象としないこととする。

注１　「特別監視地域等の指定に伴い試行的に実施する増車抑制対策等の措置について(平成20年7月11日付け関東運輸局長等公示)」に規定する特定特別監視地域(以下、単に「特定特別監視地域」という。）に指定された後、実施されたものに限る。

注２　旧法に基づく特定地域に指定されており、引き続き法に基づく準特定地域に指定されている営業区域の事業者にあっては､特定特別監視地域に指定された時点、

旧法に基づく特定地域に指定された時点又はⅠ．２．の基準車両数（タクシー車両の合計数からその他ハイヤー車両の合計数を減じた数）のいずれか最も多い車両数とする。

附　則

本公示は、平成26年１月27日から適用する。

附　則（平成27年1月23日　一部改正）

本公示は、平成27年1月23日から適用する。

平成２２年　３月１０日
一部改正　平成２４年１２月１７日

甲府交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

１．　タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本方針

平成２１年１０月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業適正化及び活性化に関する必要な協議を行なうために当協議会が設置されたところであるが、地域計画の作成にあたっての「タクシーとしての役割・責務」、「タクシー事業の現況」、「取組みの方向性」は以下のとおりであり、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成された。

（１）甲府交通圏における公共交通機関としての役割・責務

甲府交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまでに決められた路線での輸送を担っているのに対し、２４時間個々の利用者のニーズにあわせたドア・ツー・ドアの輸送を担っており、生活に欠かせない公共交通機関として、県内では平成１８年度の全交通機関の約１８．６％にあたる１日当り約２１千人をタクシーで輸送し、バス（約２６千人）に匹敵する規模の輸送を担っている（山梨県統計年鑑・平成２０年版）。

特に一人一人のニーズにきめ細かく、柔軟に対応することから時間価値を重視するビジネス利用、観光客、終電、終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段ともなっている。このようにタクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

さらに、タクシー事業に関しては公共交通機関として社会貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任（CSR；Corporate Social Responsibility）活動の推進を求められている。タクシー事業者全体にわたってこうしたＣＳＲ活動を推進するという前提のもと、公共交通機関としての役割を十分に発揮できるものである。

（２）タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

甲府交通圏におけるタクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成１３年度と比べ平成２０年度では年間３５０万人（１日当り９．６千人）から年間３０５万人（１日当り８．４千人）へと約１３％減少している（タクシー協会調べ）。特に平成２０年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般利用者のみならず、経費圧縮等を進める企業のビジネス利用の減少、加えて運転代行業等の新規事業の進出により厳しい状況にある。また、甲府交通圏事業者の平成２１年９月１ヶ月の輸送人員は２１４千人と平成２０年９月の２４２千人に比べて１２％も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と思われる。

◇規制緩和以降の事業者数及び車両数

甲府交通圏におけるタクシー事業は、平成１４年の「道路運送法の一部を改正する法律」施行以降も事業者数、車両数は減少（平成１３年度２５社・４９８両、１４年度２６社・５００両、平成２１年9月３０日現在２４社・４４８両）しているものの、平成２１年１０月２８日の第１回協議会において、関東運輸局から適正と考えられる車両数として３つのケース（実働率をそれぞれ９０％、８５％、８０％としたときの車両数約３５０両、約３５０両、４００両）について示されたところであるが、平成２１年9月３０日現在の車両数（４４８両）とは大幅な差異が認められる。

◇輸送実績の悪化

このように、甲府交通圏ではタクシー車両数は減少しているにもかかわらず、タクシー利用者が減少している結果、タクシー１両当りの１日の走行キロは、平成１３年度と比べ平成２０年度では１４４．０kmから１２９．２kmへ、実車率（※1）は４６．４%から４４．０%へ、実働率（※2）は８５．９%から８５．０%へ、いずれも低下しており、タクシー１日１車当りの運送収入（税込み、以下同じ）も２５,１３２円から２３,５６１円へと、これも６．３%減少するという実態となっている。

さらに、平成２１年9月の実績では、実車率４２．７%、実働率８７．５%、１日１車当りの運送収入は２０,７６８円と輸送実績は一層悪化している。特に１日１車当りの運送収入は、２６ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている。

一方で、燃料価格の高騰（平成１３年度４８．０円／㍑から平成２０年度７２．６円／㍑）（タクシー協会調べ）や安全対策等への経費の増大等により、甲府交通圏における事業者の収支差比率は５年連続で低下しており、平成１９年度はマイナス１．９%、平成２０年度はマイナス２．８%、さらに、平成２１年度はマイナス幅が大きくなることが予想されるなど、減益幅は拡大する傾向にある。

このように、事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

※１実車率とは、走行キロに対する実車キロ（旅客が乗車した距離）の比率である。

※２実働率とは、実在車両数に対する実働車両数の比率である。

◇運転者の労働条件の低下

タクシー１両当りの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねき、山梨県のタクシー運転者の平均年収は、平成８年には４４７万円であったが、その後低下傾向を示し、平成１０年以降は３００万円前後で推移し、平成２０年には２５８万円となっている。（いずれも税・社会保険料等控除前の金額）この間に山梨県の全産業平均との格差は年々拡がり、平成２０年には２５１万円にまで拡大している。平成１９年１２月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、最低賃金法に抵触するおそれもあり、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

労働時間についても、山梨県のタクシー運転者は山梨県の全産業平均よりも長時間労働である。その差は、平成２０年には１４４時間となっており（賃金構造基本統計調査）、さらに長時間化の傾向もみられる。

◇運転者の高齢化

また、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成４年には４８．５歳であった運転者の平均年齢が平成２０年には６０．１歳となるなど、運転者の高齢化も進み、６５歳以上の高齢運転者割合は３１％になっている（タクシー協会調べ）。

こうした高齢化の進展が事故多発の要因になるとともに、ＩＴ技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。

低賃金や長時間労働であるがために若年層の新規労働者の入職は皆無である一方、すでにタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

◇需給バランスが崩れたことによるサービスの低下

このような状況の中、収入を増やそうとするため、近距離の運行をいやがる傾向から、近距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているという指摘もある。また、駅構内等では長時間乗車待ちをするため、駅周辺での交通渋滞や近距離利用者に対しての接客態度不良等の苦情件数も増加傾向にあり、運転者自らがタクシー離れを促すようなケースもでており、運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。

◇タクシー業界の取組み

業界では、これまでにも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取り組み、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り組みを推進してきた。

甲府交通圏においては、無線タクシーのデジタル化の推進、低燃費ＬＰＧタクシー車両の導入、エコドライブなどによる環境問題への取り組み、労働環境の向上（防犯カメラの導入・防犯仕切り板の導入推進等）、ドライブレコーダーの導入、社会的要請の禁煙化の実施、運転免許返納者割引の導入、便利屋タクシーの促進、１１０番協力タクシーの導入、コンビニタクシー相互協力の協定、忘れ物や苦情処理対策、優良運転者表彰制度など幅広い分野で様々な取り組みを実施してきた。

◇まとめ

以上のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであるが、現状のような経営環境下（需給アンバランスな状態）では、抜本的な改善は難しいものの、創意工夫の余地があるものと考えられる。

（３）取り組みの方向性

（１）（２）において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、いわゆる「コモン・キャリア」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取り組みを進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

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、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、道路管理者等）に対しても、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。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

◇タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり
◇安全性の維持・向上
◇環境問題への貢献
◇交通問題、都市問題の改善
◇総合交通ネットワークの一員としての機能の向上
◇観光立国実現に向けての取り組み
◇防災・防犯対策への貢献
◇タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
◇　事業経営の活性化、効率化

２．タクシー事業の適正化・活性化実施３年間の状況

平成２２年３月、本地域計画が作成され、同計画に基づきタクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組んできており、タクシーを取り巻く現状は計画作成時と大きくかわるものではないものの、改善の傾向がいまだ見られていないところである。
タクシーを取り巻く３年間の状況は以下のとおりである。

◇タクシー需要の動向

本地域計画策定後の甲府交通圏におけるタクシーの年間輸送人員は、平成２１年度では、2,６９９千人（１日当たり7,３９４人）、平成２２年度では2,５９６千人（１日当たり7,１１２人）、平成２３年度では2,４８９千人（１日当たり6,８１９人）となっている。本地域計画に沿って、適正化策、活性化策のそれぞれの実施に努めてきているが、輸送人員は減少傾向にあり、地域計画策定前の平成２０年度の3,０５０千人（１日当たり8,３５６人）と比べ約１８％減少している。（タクシー協会調べ）

実働車１日１車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）は、平成２２年２月以降、東日本大震災後の一時的な落ち込みを除いて対前年同月比を上回る状況であったが、平成２４年５月以降は８月を除いて減少傾向となっているものの、下げ止まりの傾向が見られる。

◇規制緩和以降のタクシー事業者及び車両数の変動

・平成２１年１０月の「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法律」の施行以降、本地域計画に定める「地域計画の目標」達成のため、特定事業の実施と相まって事業再構築（事業の譲渡譲受、供給輸送力の減少等経営の合理化に資する措置）を行うことにより供給過剰状態の解消を図ってきたところであり、本地域計画策定時の基準となった平成２０年７月１１日現在の事業者数・車両数２５社４７９両に対し、平成２４年９月３０日現在は２２社４００両となっており、事業者数は３社減少し車両数は１６．５％減少した。

◇輸送実績の推移

輸送実績は、１両当たりの走行キロが平成２１年度１２０．０km、平成２２年度１１９．３km、実車率が平成２１年度４３．０％、平成２２年度４３．２％、実働率が平成２１年度８６．８％、平成２２年度８７．４％、１日１車当たりの運送収入が平成２１年度２１,６０９円、平成２２年度２１,５４１円となっており、平成２０年度の１両当たりの走行キロ１２９．２km、実車率４４．０％、実働率８５．０％、１日１車当たりの運送収入２３,５６１円に対し、実働率を除きさらに落ち込んでいたが、平成２３年度においては１両当たりの走行キロ１１９．５km、実車率４３．３％、実働率８６．２％、１日１車当たりの運送収入２１,６７６円と前年並みとなり下げ止まりの傾向にあった。しかし、２４年５月以降は一部の月を除いて、走行キロ、実車率、実働率、１日１車当たりの運送収入とも減少傾向にある。（タクシー協会調べ）

また、燃料（ＬＰＧ）価格の高騰（平成１３年４８．０円／㍑から平成２０年７２．６円／㍑）や安全対策等への経費の増大等により、タクシー事業者の収支差比率は５年間連続で減少し、平成２０年度

はマイナス１．５％となり（タクシー協会調べ)、本地域計画策定時は事業者の収支が悪化する傾向にあり、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が低下することが懸念されていた。

しかしながら、平成２１年度の収支差比率は０．１％に改善されたものの、２２年度マイナス０．５％、２３年度マイナス０．３％と、各事業者が特定事業の実施など経営効率化に努めたにもかかわらず悪化傾向を示しており、地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

◇運転者の労働条件の改善状況及び高齢化の状況

タクシー１両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金低下をまねき、山梨県のタクシー運転者の平均収入は、平成２０年の２５８万円（税・社会保険料等控除前の金額）から平成２１年は２３８万円まで落ち込み、山梨県の全産業平均との格差は２４６万円まで拡大した。(賃金構造基本統計調査)

その後は事業再構築などの取り組みにより、格差は平成２２年には２０８万円まで回復した。しかし、平成２３年には東日本大震災の影響等を受け、格差は２５３万円まで拡大し、平均年収は２４５万円まで落ち込み前年比８．２％の減少となっている。依然として山梨県の全産業労働者との比較において大幅なひらきがある。

労働時間については、山梨県のタクシー運転者と山梨県の全産業平均との差が平成２０年は１４４時間であったものが、平成２１年は１２時間に縮小し、平成２２年には２２８時間まで拡大したものの、平成２３年はマイナス１０８時間と逆転した労働時間となっている。(賃金構造基本統計調査)

一方で、平成２３年の運転者の平均年齢は、６０．９歳と、平成２０年の６０．１歳より高齢化が進んでいる状況にあり、６５歳以上の高齢運転者の割合は４０％になっている。(タクシー協会調べ)

◇需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能

低賃金、長時間労働の状況が見られ、収入を増やそうとするために近距離の運行をいやがる傾向から、近距離利用者への運転者の接客サービスが低下しているという指摘については、全乗務員を対象とした研修を実施したことから、接客態度不良等の苦情件数は、平成２１年度１６件に対し、平成２２年度２１件と増加傾向にあったが、平成２３年度１８件と減少に転じ、平成２４年度においても減少傾向にあり、研修の成果が現れているものと思われる。(山梨運輸支局調べ)

◇タクシー業界のこれまでの３年間の主な取組み

タクシー業界では、供給過剰状態の解消に向けて事業再構築に取り組むとともに、地域計画の目標達成に向けて各事業者による個別の取り組みと併せて業界全体の組織的な取り組みについても推進してきた。

タクシー業界としての地域計画の目標に応じた主な取り組みは、以下のとおりである。

地域計画の目標（１)「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり」

§サービス向上のための研修会の実施

§近距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR

§デジタル式 GPS－AVM 機器導入とそれを活用した効率的配車

§電子マネー、クレジットカード、IC カード決済器の導入

§主要駅タクシー乗り場付近への案内板や概算料金を記載した掲示板の設置

地域計画の目標（２）「安全性の維持・向上」

§車内外を録画できるドライブレコーダーの導入促進

§アルコール検知器の導入促進

§セーフティードライブチャレンジ１２３への参加促進

地域計画の目標（３）「環境問題への貢献」

§電気自動車・ハイブリット車等低公害車の導入促進

§アイドリングストップ運動の推進

§エコドライブの推進

地域計画の目標（４）「交通問題、都市問題の改善」

§繁華街、駅等においての街頭指導の推進

§タクシープールの整備

§ショットガン方式の導入の検討

地域計画の目標（５）総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

§国の補助事業を活用した地域の交通計画等との連携

地域計画の目標（６）「観光立国実現に向けての取組み」

§おもてなしタクシードライバー認定制度の創設

§ルート別観光コースの新設

地域計画の目標（７）「防災・防犯対策への貢献」

§１１０番協力タクシーの実施

§災害時における緊急輸送等に関する山梨県との協定締結の検討

◇３年間のまとめ

以上のとおり、タクシーが公共交通機関として健全に機能していくことを目標として、本地域計画に基づくタクシー事業者による特定事業等の実施及びそれと相まって事業再構築を行うことにより供給量の削減に取り組んできた。

また、事業者団体及び関係者を含めた取組みとして、多様化するニーズに対応したサービス提供の促進を行う環境整備に取組んだほか、公共交通機関としての社会的責務を果たすため、渋滞等の交通問題、環境問題へも取組むなど、タクシーの諸問題の解決に向け進捗がなされている。

しかしながら、こうした取組みによっても経営基盤の改善や運転者の賃金等の労働条件の改善などの十分な成果には結びついておらず、引き続きタクシーが公共交通機関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みを推進していくことが必要であり、平成２４年９月２８日付けで特定地域の指定を受けた。

なお、適正と考えられる車両数（３５０～４００両）と現有供給輸送力については、平成２４年９月３０日現在の車両数が基準車両数４７９両から１６．５ポイント減少し４００両となっており、適正車両数の上限値には達しているものの、さらに削減が必要と思われる。

3. 地域計画の目標

タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう取組むことが重要であることから、２．のタクシー事業を取り巻く現状を踏まえ、目標の一部をみなおした。

（1）タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

タクシーに求められるものは、公共交通機関として社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、まず利用者の満足度を高め、リピーターとなってもらうため接客サービスの向上を目指すものとする。

そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、協会、会社を含め業界全体をあげて接客サービス向上のための研修会を実施すべきである。

特に新たな需要の喚起については、駅等における近距離乗り場の設置や高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。

また、高齢化社会における個人需要の掘り起こしについては、その実現に向けた取り組みや地方公共団体等関係者からの情報を得ながら地域住民の需要を把握する。

具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー研修の実施など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。

より良質なタクシーサービスの提供を促進することを通じて、タクシー利用者の利便向上を図るために、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度について検討する必要ある。

（2）安全性の維持・向上

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ますます向上させていく必要がある。

また、安全・安心はタクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種研修会を実施するとともに、各事業者はそれぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン２００９」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後１０年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数３００両未満の事業者にあっても、運輸安全マネジメントの積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

（3）環境問題への貢献

政府は、温室効果ガスの削減目標について、１９９０年比で２０２０年までにCO_2排出量を２

５％削減することを目指すことを表明している。山梨県では平成２０年度の総CO_2排出量のうち３７．０％を運輸部門（山梨県調べ）が占めており、そのうち約９割が自動車に起因するものである。自動車により排出されるCO_2のうちタクシー（ＬＰＧ車）が占める割合は約０．５６％となっており、タクシーは山梨県の総CO_2排出量の約０．１９％（３７．０％×約９割×０．５６％＝０．１９％）を排出していると計算される。タクシー事業においても、引き続き温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとする。（タクシー協会調べ）

山梨県タクシー協会では、タクシー１両当りの年間平均CO_2排出量を１２トンと試算しており、平成２１年９月３０日現在の車両数1,１２７両に基づくと約１３千トンのCO_2を排出している計算になる。

平成２４年９月３０日現在の状況は、これまでの３年間に行われた９７両の車両数の減少や、EV車、ハイブリット車の導入等により年間約1,２００トン（９．２％）のCO_2を削減している。

今後も引き続き供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

（４）交通問題、都市問題の改善

甲府交通圏では、主要駅等で生じている乗車待ちタクシーによる交通渋滞等の問題を改善し、円滑な交通環境を確保することを目指す。

具体的には、「甲府駅南口周辺地域修景計画」に基づき、タクシープールを駅前広場から離れた場所に移設し、ショットガン方式によりタクシーの駅前乗り場への流入を調整することにより、客待ちタクシーの待機列を解消することを現在進めているところである。

（５）総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携した山梨における総合交通ネットワークとしての機能向上や、各都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指す。

都市計画や新たな開発から生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。

また、鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

（６）観光立国実現に向けての取り組み

個別輸送機関であるタクシーは、主要駅から地理不案内な旅客を目的地まで的確に案内することができ、旅行者の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。

官民あげて、訪日外国人旅行者数を２０２０年初めまでに2,５００万人とすることを念頭に、２０１６年に1,８００万人にすることを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開される中、地域の観光振興と連携し、新たな観光コースの開発や観光タクシー運転者の養成など、タクシー運転者のサービスレベルの向上、乗り場の工夫等サービスの充実を図る。

また、国内観光の振興については、現在、中央・地方一体となり、官民あげて取り組んでいるところであり、関東ブロックにおいても官民の幅広い関係者が一堂に会して、意見交換や情報交換ができる場を設置し、取り組んでいるところである。

さらに、山梨県では、観光を重要な産業と位置づけ、「観光立県」としてのプランを策定している。タクシーにおいても山梨県をはじめ関係自治体の観光担当課との協力を推進する。

（７）防災・防犯対策への貢献

県都甲府で、２４時間を広範囲に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会貢献を促進する。

特に地震等災害対策については、平成２３年３月１１日に発生した東日本大震災による経験を踏まえ、国及び山梨県において検討されている対策に協力するとともに、タクシー業界においても災害時における安全輸送を図るための対策についてルール作りを行う必要がある。

また、引き続きタクシー無線を活用し、被害の状況をマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送協定の、自治体や消防等との締結等に取り組み、防災対策を推進する。

また、子どもたちの安全確保に資する「１１０番協力タクシー」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

（８）タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、山梨県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。

具体的には、賃金面では、平成２３年現在、山梨県のタクシー運転者で年間２５３万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。また、労働時間については、平成２３年現在、山梨県のタクシー運転者の労働時間は年間２,１００時間で、他産業平均労働時間２,２０８時間を１０８時間下回っていることから、今後は、賃金面における目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。また、女性が働きやすい職場環境づくりにも努めるものとする。

（９）事業経営の活性化、効率化

タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ新たなサービス等への投資も可能にするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。

タクシー事業はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取り組みを実施するものとする。

具体的には、車両費用の削減（共同購入等）、勤務制度の変更などによる効率性の向上とこれに伴う１両あたりの生産性の向上を推進する。

◇以上の目標に必要となる供給過剰状態の解消

現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。甲府交通圏では、平成２１年１０月２８日の第１回協議会において関東運輸局が公表した適正

と考えられる車両数は、３つのケースの実働率により、約３５０両（実働率９０％)、約３５０両（同８５％)、約４００両（同８０％）である。これに基づくと平成２０年の７.１１通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数４７９両や、平成２１年９月３０日現在の車両数４４８両とは差異が認められたが、平成２４年９月３０日現在の車両数は４００両と適正と考えられる車両数の上限値（４００両）に達しているものの、供給過剰状態の解消までには至っていないと思われる。

また、１．及び２．で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変るものではなく、本地域計画で示す車両数の下限値（３５０両）に向けて各事業者が取り組んでいくことが肝要であることから、本地域計画における適正と考えられる車両数の見直しは行わず、引き続き当初の適正と考えられる車両数及び諸般のタクシー問題の改善に向け供給過剰状態の解消に努めるべきである。

その結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果をあげることができるものと考える。具体的には、過剰な車両によって県内で発生している交通渋滞等の都市問題の改善につながるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にも寄与する。

さらに、車両数の減少や運行の効率化によるCO_2排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが県内において公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。

ただし、その際には、タクシー運転者が職を失うことにつながらないことも留意する必要がある。

４．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

３．に掲げた目標を達成、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特定事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施時期としては短期・中期としているが、短期については１年以内、中期については指定期間内を目安として取り組むこととする。

（１）タクシーサービスの活性化と良質なサービスが提供できる環境づくり

【特定事業】

〇接客サービス向上のための研修会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

〇バリアフリー対応の教育制度の導入

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

〇地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

〇短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのＰＲ

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

〇デジタル式ＧＰＳ－ＡＶM機器導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

〇スクールタクシー運行の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

〇電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

〇タクシーＰＲのためのポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○早朝予約の積極受注の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ハイグレード車の導入の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○ユニバーサルデザインタクシー車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○事業者におけるＷＥＢサイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○ＥＴＣの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○優良運転者推薦制度の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○主要地にタクシー乗り場の新設

実施主体等：協会、自治体、ＪＲ、運輸支局

実施時期：中期

○主要駅タクシー乗り場付近への案内表示板や概算料金を記載した掲示板の設置

実施主体等：協会、自治体、ＪＲ、運輸支局

実施時期：短期

○主要駅構内タクシー乗り場に近距離乗り場の設置

実施主体等：協会、自治体、JR

実施時期：中期

○運転者評価制度の導入の検討

実施主体等：協会

実施時期：中期

○協会ホームページ相談コーナー等の苦情処理体制の充実

実施主体等：協会

実施時期：中期

〇高齢者用外出支援助成金、障害者のタクシー利用補助金等の公的支援の拡充

実施主体等：協会、自治体、運輸支局

実施時期：中期

（２）安全性の維持・向上

【特定事業】

〇接客サービス向上のための研修会の実施（再掲）

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

〇バリアフリー対応の教育制度の導入（再掲）

実施主体：協会、労働組合

実施時期：短期

〇地理教育の徹底（再掲）

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

〇エコドライブの推進

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期:：短期

〇運輸安全マネジメントの講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

〇安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者、労働組合

実施時期：短期

〇交通安全運動時の交通事故防止啓発活動

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

〇交通安全運動期間中、「交通事故ゼロの日」キャンペーンの開催

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

〇車内外を録画できるドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

〇アルコール検知器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

〇ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○「セーフティードライブ・チャレンジ２００」への参加
実施主体：タクシー事業者、セーフティードライブ・チャレンジ 200 推進会議
実施時期：短期
○緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育
実施主体：協会、タクシー事業者、労働組合
実施時期：短期
○死者数、人身事故件数削減のための目標の設定
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

【その他の事業】

○他の団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体）と連携した事故防止活動の実施
実施主体等：協会
実施時期：短期

（３）環境問題への貢献

【特定事業】

○電気自動車・ハイブリッド車等低公害車の導入促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
○アイドリングストップ車の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
○アイドリングストップ運動の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
○グリーン経営認証の取得の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
○ＧＰＳ技術等を利用した車両滞留防止への取組
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
○デジタル式ＧＰＳ－ＡＶＭ機器導入とそれを活用した効率的配車（再掲）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
○エコドライブの推進（再掲）
実施主体：タクシー事業者、労働組合
実施時期：短期

【その他の事業】

○公共施設前における低公害車専用乗り場設置等低公害車タクシー普及促進策に関する自治体等への働きかけ

実施主体等：協会、自治体
実施時期：中期

（４）交通問題、都市問題の改善

【特定事業】

〇繁華街、駅等においての街頭指導の推進
実施主体：タクシー事業者、協会
実施時期：短期

〇タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
実施主体：タクシー事業者、協会
実施時期：短期

〇乗車待ち時間の計測
実施主体：タクシー事業者、協会
実施時期：短期

【その他の事業】

〇ショットガン方式の導入の検討
実施主体等：協会、自治体、警察、JR、運輸支局
実施時期：中期

〇タクシープールの整備
実施主体等：協会、自治体、警察、JR、運輸支局
実施時期：中期

（５）総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【特定事業】

〇Ｓｕｉｃａ、Ｐａｓｍｏ等 IC カードの利用可能なタクシーの拡大による他の交通機関との連携
実施主体：タクシー事業者、ＪＲ
実施時期：中期

〇鉄道車両、バス輸送障害時における代替輸送の連携強化
実施主体：タクシー事業者、協会、ＪＲ
実施時期：短期

【その他の事業】

〇主要駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実
実施主体等：協会、JR
実施時期：短期

〇都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進
実施主体等：協会、運輸支局、自治体
実施時期：中期

（６）観光立国実現に向けての取り組み

【特定事業】

○観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○観光タクシー乗務員講習会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、やまなし観光推進機構

実施時期：短期

○観光タクシー乗務員認定制度の導入

実施主体：タクシー事業者、協会、やまなし観光推進機構

実施時期：短期

○接客サービス向上のための講習会の実施（再掲）

実施主体：タクシー事業者、協会、労働組合

実施時期：短期

○主要鉄道駅乗り場における案内係の配置

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○鉄道事業と連携した観光タクシーの導入

実施主体：タクシー事業者、協会、ＪＲ

実施時期：短期

【その他の事業】

○観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：協会、自治体

実施時期：中期

（７）防災・防犯対策への貢献

【特定事業】

○地域における治安維持への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○地域における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○地域における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○１１０番協力タクシーの充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○車内外を録画できるドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

（８）タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

○最低賃金の確保

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○定年の延長又は雇用延長制度の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○日勤勤務から隔日勤務への転換等による長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者、協会、警察

実施時期：短期

○車内外を録画できるドライブレコーダーの導入（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○防犯仕切板の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○女性が働きやすい職場環境の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

○食事、休憩可能な提携施設等の確保

実施主体等：協会

実施時期：中期

（９）事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

○デジタル式 GPS－AVM の導入とそれを活用した効率的配車（再掲）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○燃料や自動車部品等の共同購入推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

○業務取扱事務の OA 化の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○日勤勤務から隔日勤務への転換等による効率性の向上とこれに伴う１両あたりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

【その他の事業】

○ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体等：協会

実施時期：短期

（注）その他の事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

◇特定事業計画を進めるに当って留意すべき事項

これまでの分析から明らかのように、タクシーが公共交通として健全に機能し、２．に掲げた各目標を確実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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では、特定事業計画には、特定事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「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及び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、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシー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、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による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。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、特定事業を進めることが必要不可欠である。

なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、甲府交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上