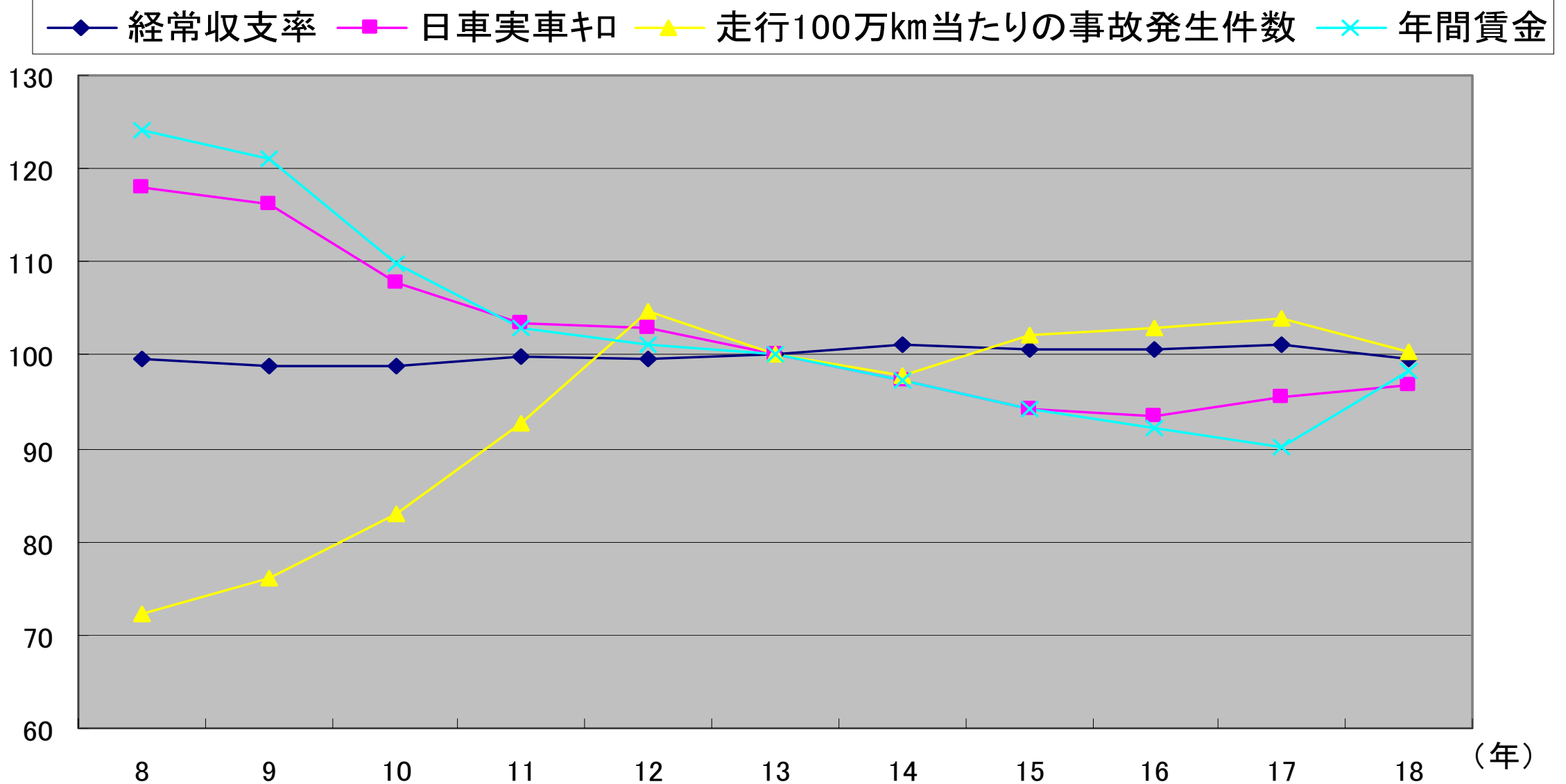


参考資料

I 供給過剰に伴う問題

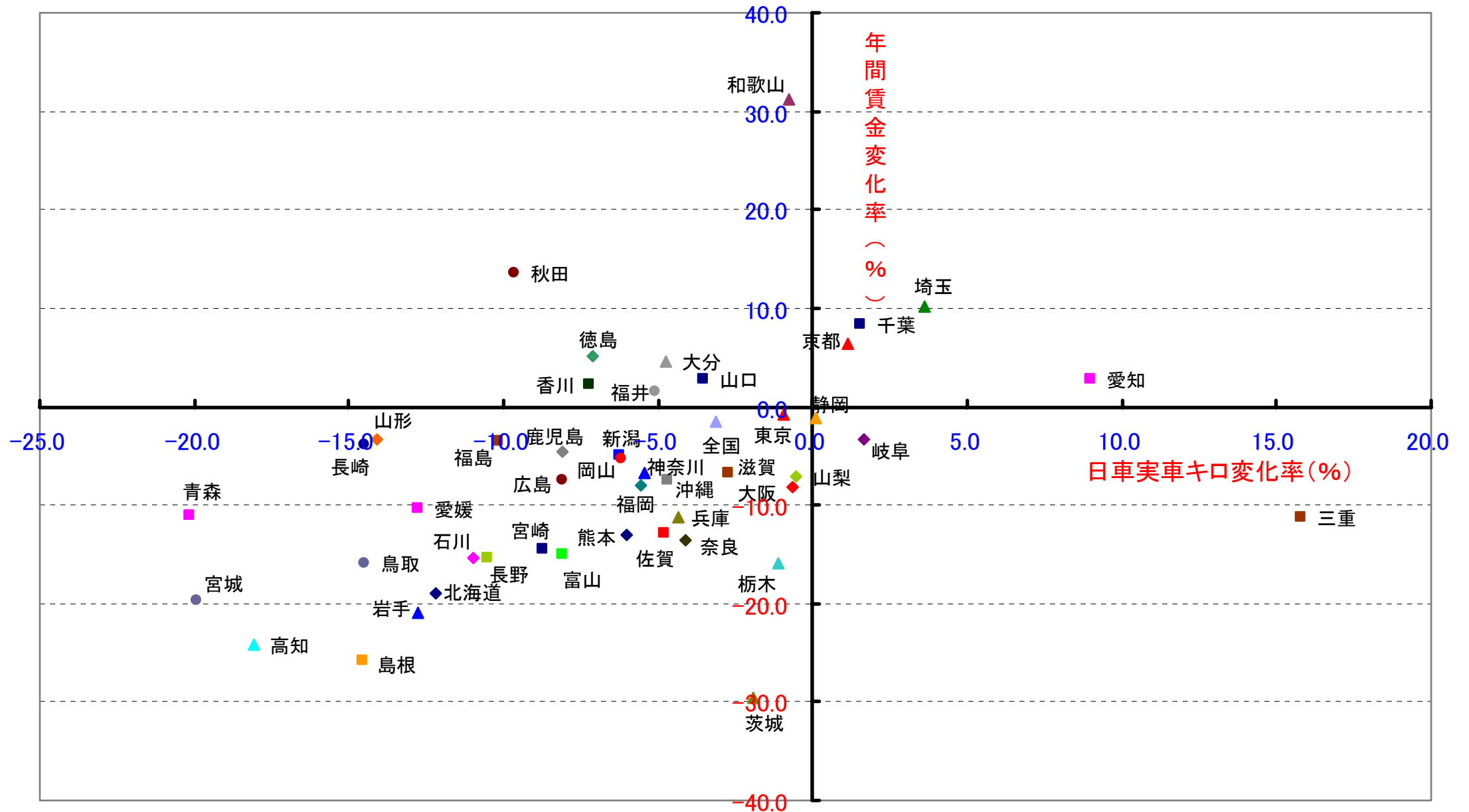
需給状況と事故件数・賃金等の関係



経常収支率は実数
日車実車キロ、事故発生件数、年間賃金は平成13年を100とした指数

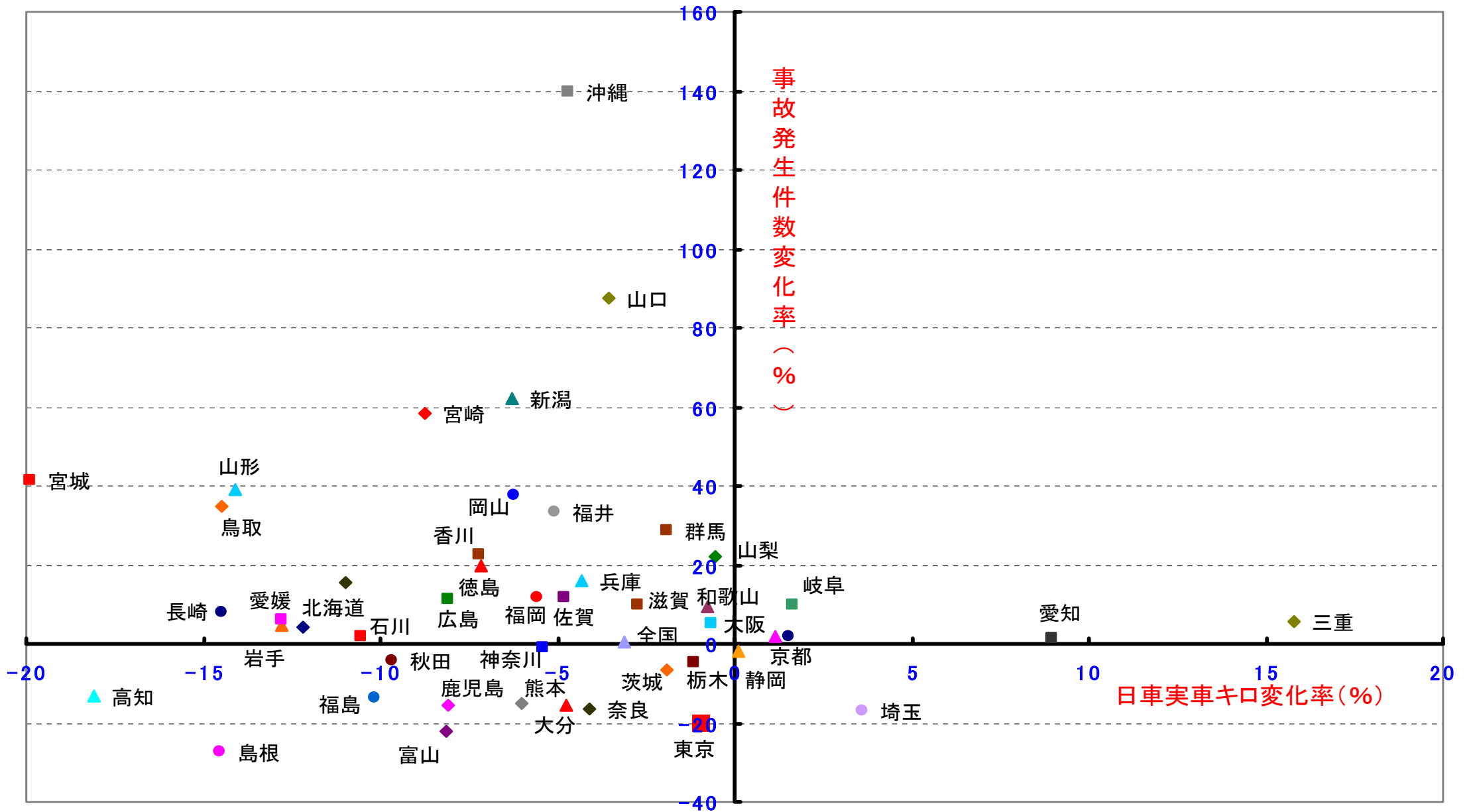
出典：経常収支率については、国土交通省「自動車運送事業経営指標」(年度集計)
事故発生件数については、警察庁「交通事故統計年報」(暦年集計)
年間賃金については、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(暦年集計)
日車実車キロについては、国土交通省調べ(年度集計)

規制緩和前後の年間賃金及び日車実車キロの変化（法人タクシー） （平成13年と平成18年の対比）



出典：年間賃金については、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。（暦年集計）
日車実車キロについては、国土交通省調べ（年度集計）

規制緩和前後の事故発生件数及び日車実車キロの変化（法人タクシー） （平成13年と平成18年の対比）



出典：事故発生件数については、警察庁「交通事故統計年報」による（暦年集計）
日車実車キロについては、国土交通省調べ（年度集計）

特定地域への車両集中に伴う問題

仙台駅・国分町

■仙台駅前(名掛丁入口)



■国分町入り口付近(定禅寺通り)



仙台市では、規制緩和後タクシーが急増したため、一般のタクシー需要が少なくなる夜間は、国分町(仙台市中心部歓楽街)周辺にタクシー車両が集中し、二重、三重停車による客待ち行為が発生している。

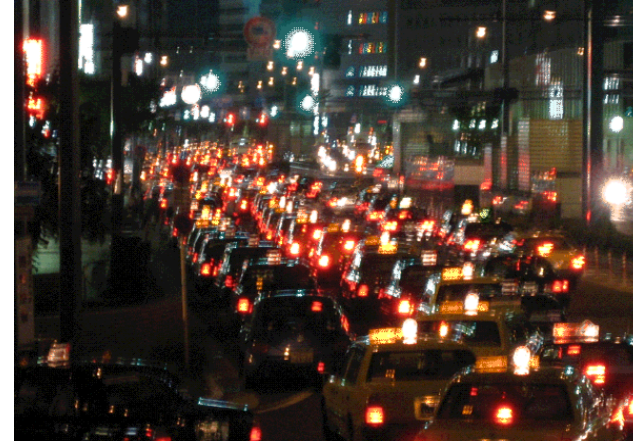
そのため、交通渋滞を引き起こし、路線バスや歩行者等の一般の交通の妨げとなっているばかりでなく、交通事故の多発や騒音、排ガスによる周辺環境の悪化が社会問題化している。

大阪駅

■大阪駅周辺(北新地)



■同上



北新地タクシー乗り場周辺の国道2号線(写真上は2番乗り場付近)では、22時から乗り場以外でのタクシー乗車禁止、北新地内車両乗入れ禁止、駐停車禁止の三つの規制が始まるが、客待ち車両により、タクシー乗場のある幹線道路(4車線)がタクシー車両で埋め尽くされ、一般の交通にも影響が生じている。

千葉駅

■ショットガンシステム開始前の千葉駅前の渋滞列



■ショットガンシステム開始後の千葉駅前



千葉駅東口では、夜間においてタクシーの渋滞列(約2km)が慢性化していた(写真上)。

平成17年10月から千葉市役所駐車場を待機場とするショットガンシステムの実証実験を実施し(平成18年11月からはIT(1,300台のタクシー車両にスマートプレートを着用)を活用)、実証実験終了後の現在は人力による発券方式で運用しており、タクシーの渋滞列はほぼ解消されている(写真下)。

Ⅱ 供給過剰が生じやすい要因

タクシー事業において需給関係に不均衡が生じやすい要因として指摘されている事項

I 増車を促す要因

1 タクシー事業における費用構造等の要因

- ①車両関係費が相対的に低く、また、歩合要素のある賃金を背景に、費用の太宗を占める人件費が収入に応じて変動するため、経営者にとって増車はリスクが低い。(別添1)
- ②特に流し営業が中心の地域では、車両の増加により、一定の収入増を見込みやすい。
- ③これらを背景に、会社全体の売り上げが減少した場合、むしろ増車によりその減少をカバーしようとする誘因が働きやすい。(別添2、別添3)

2 制度的要因

- ①参入・増車のための質的基準が低い。

【最近における主な基準改正】

- ▶有蓋車庫の設置義務を廃止(車庫は更地でも可) 《平成7年》
- ▶リース車両の保有を自由化 《平成8年》
- ▶参入時の最低保有台数を引下げ(従前の最低車両台数は、例えば東京60両、大阪・名古屋30両等の水準に設定されていたが、人口50万人以上の都市は10両、その他の地域は原則5両に一律引下げ)
《平成9年》
- ▶参入時の車齢要件を廃止(従前は法定耐用年数以内であることを要求) 《平成14年》

②参入・増車の際の審査等が不十分である。

▶新規参入の審査が、原則として書面審査のみであり、現地確認が行われていない。

▶増車は、車庫の能力の範囲内であれば、事前届出のみで可能。

③運転者の質的基準が低い。

▶タクシー業務適正化特別措置法の対象地域(現在は、東京・大阪)以外では、実質的に2種免許の保有のみで乗務が可能。

④将来における数量的な制限等の導入の可能性が排除されないため、増車できるうちに増車しておきたいという誘因が働く。

II 需要動向に見合った減車を妨げる要因

1 タクシー事業における費用構造等の要因

① I - 1. と同様の理由により、経営者には減車の誘因が働きにくい。

②自社が減車したとしても、他社がその分増車すれば、全体として需給関係の改善につながらず、一方的にシェアを減じる結果となるため、減車には消極的になる。

2 制度的要因

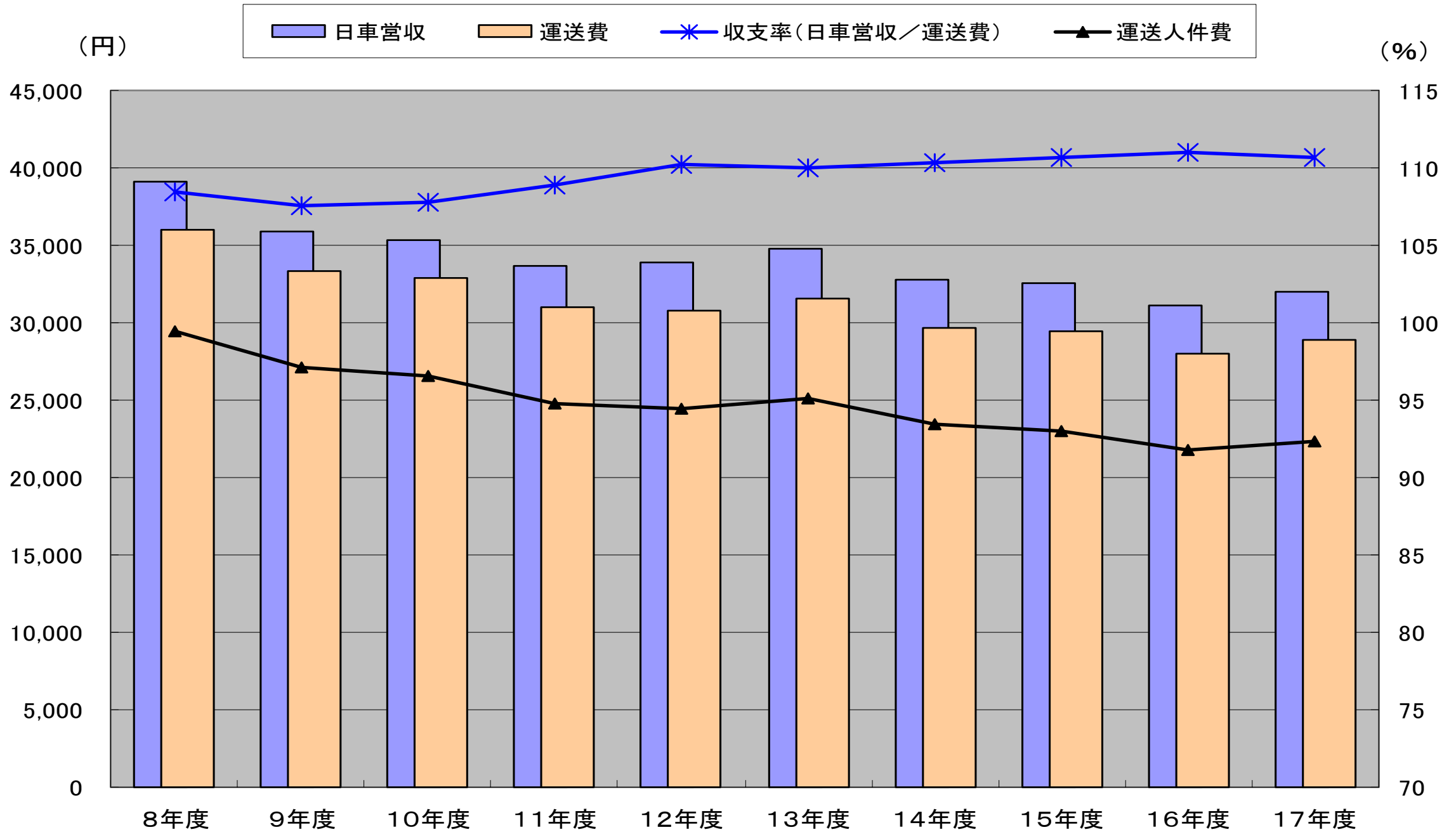
①行政上の運用として、増車を行った際には原則として監査を行うこととしているが、一旦減車した後に増車した場合もこれが適用されるため、当面、遊休車両等があったとしても、将来的な運転者の確保等を見越して、車両規模を維持する傾向にある。

②将来における数量的な制限等の導入の可能性が排除されないため、車両規模を維持しておきたいという誘因が働く。

③事後チェックが不十分であり、違法な経営を行っている事業者も温存されがち。

タクシー事業の経営指標の推移（実働車両1台当り）

別添1-1

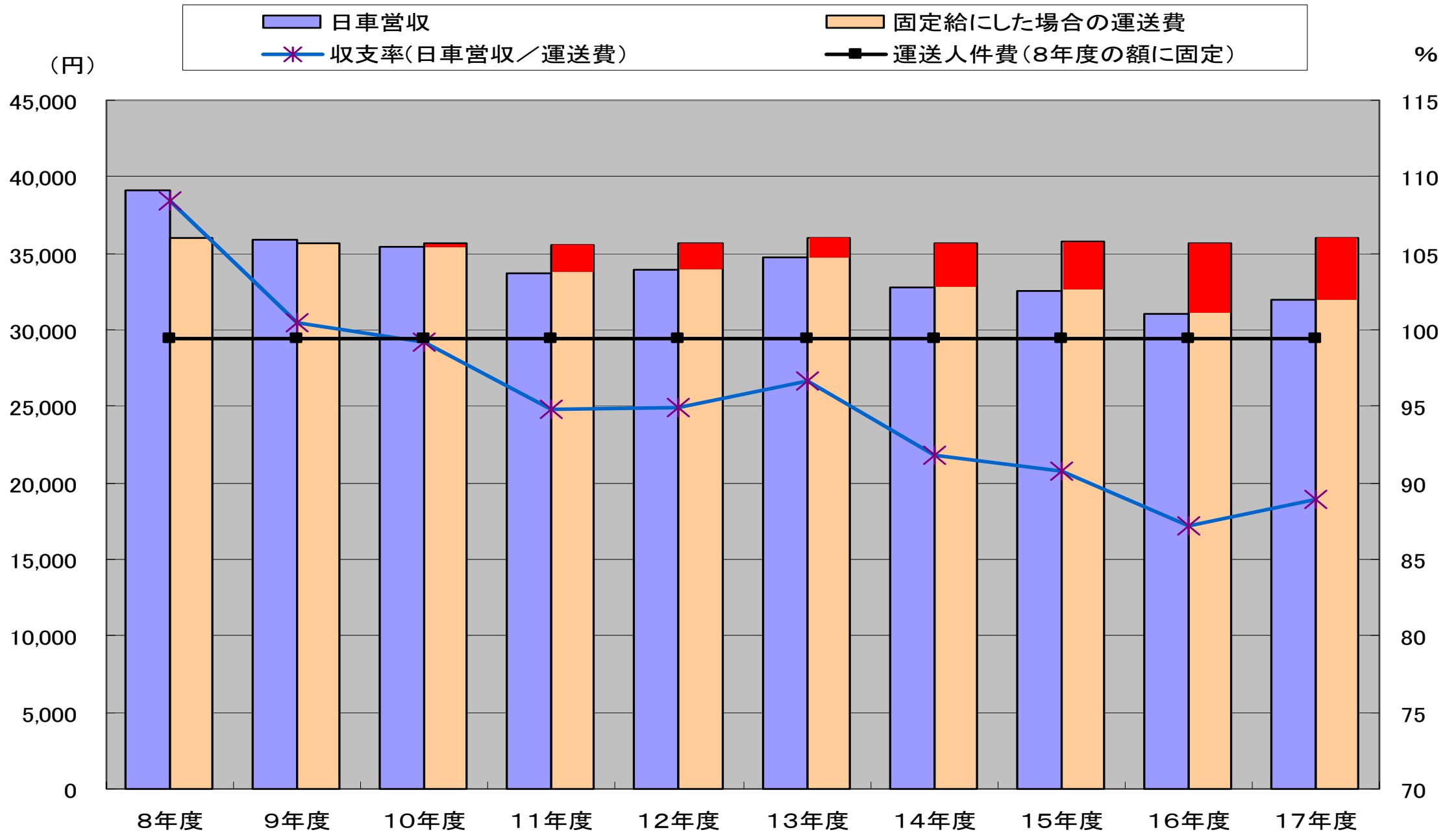


出典：自動車運送事業経営指標(国土交通省)

全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度～14年度は290社)

タクシー事業の経営指標の推移（実働車両1台当り） ～人件費を平成8年度の金額に固定した場合～

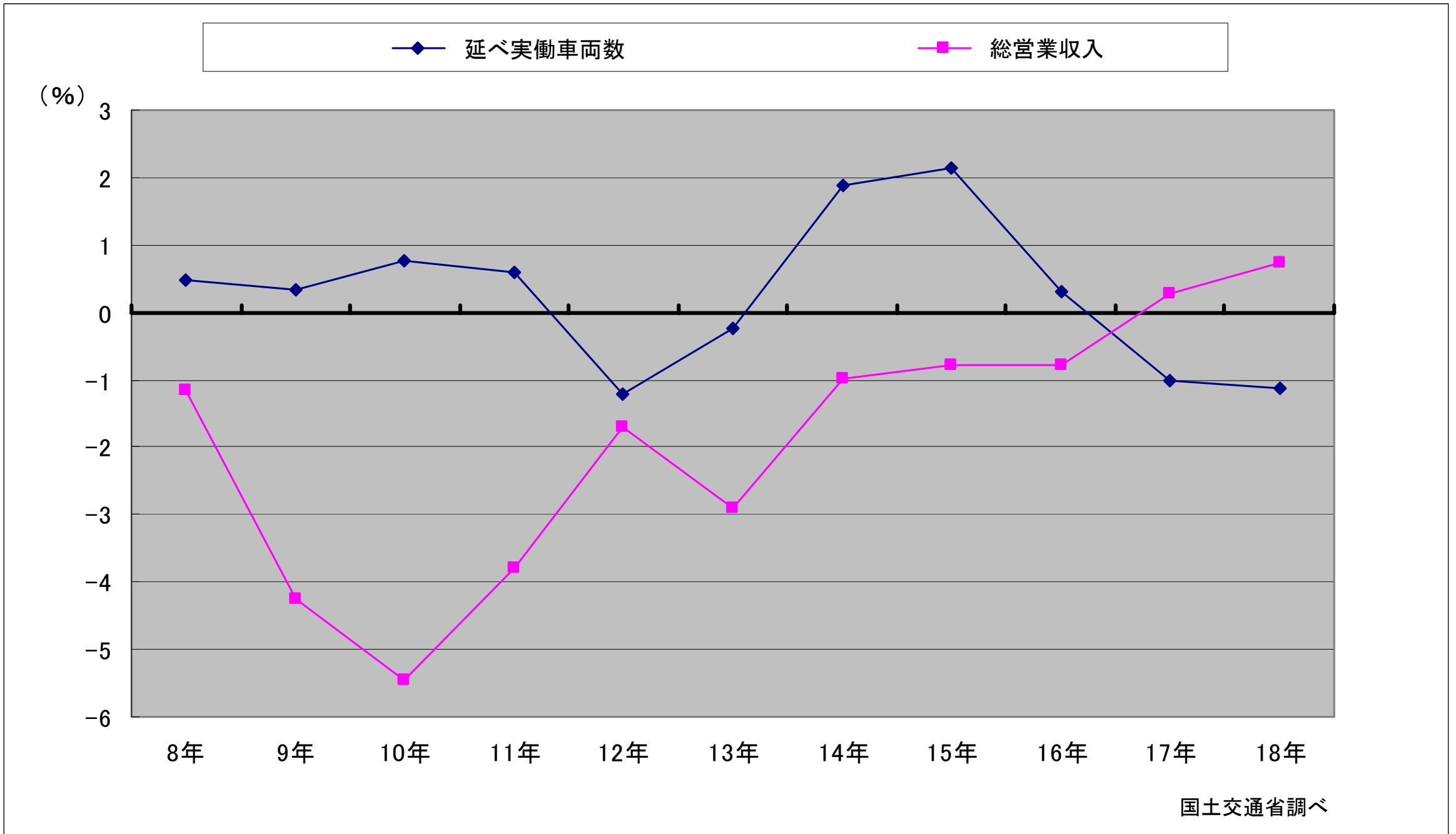
別添1-2



参考:自動車運送事業経営指標(国土交通省)

全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度~14年度は290社)

延べ実働車両数と総営業収入の対前年伸び率の推移



輸送需要の減少に伴う増車のメカニズム（模式）

別添3

	I 需要の減少(△20%) (現状)		II A社が増車 (収入の維持)		III B社が増車 (シェアの維持)	
全体	運送収入	50億円	40億円	40億円	40億円	40億円
	車両数	500台	500台	550台	625台	625台
	運転者数	1000人	1000人	1100人	1250人	1250人
	1台当たり運送収入	1000万円	800万円	727万円	640万円	640万円
A社	シェア	40%	40%	45%	40%	40%
	運送収入	20億円	16億円	20億円	18億円	16億円
	車両数	200台	200台	250台	250台	250台
	運転者数	400人	400人	500人	500人	500人
	1台当たり運送収入	1000万円	800万円	727万円	640万円	640万円
	1人当たり収入	300万円	240万円	240万円	218万円	192万円
B社	シェア	60%	60%	55%	60%	60%
	運送収入	30億円	24億円	22億円	24億円	24億円
	車両数	300台	300台	300台	375台	375台
	運転者数	600人	600人	600人	750人	750人
	1台当たり運送収入	1000万円	800万円	727万円	640万円	640万円
	1人当たり収入	300万円	240万円	218万円	192万円	192万円

* 運転者収入は、運送収入の60%と仮定

Ⅲ 地域の状況

営業区域ごとの需給関係の変化の状況

各営業区域における需給状況(日車実車キロ)の変化

(実在車両数300両以上の営業区域における13年度と18年度の対比)

日車実車キロ増減	営業区域数	
10%以上増加	9	
5~10%増加	6	
0~5%増加	17	増加計 32区域
0~5%減少	37	
5~10%減少	23	
10%以上減少	28	減少計 88区域
計	120	

日車実車キロ減少率上位15地域

営業区域名	総実車キロ増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キロ増減(%)
仙台市	-4.0	45.1	32.1	-27.3
青森交通圏	-26.0	3.4	-3.8	-23.0
長野交通圏	-15.0	16.0	8.0	-21.3
八戸交通圏	-13.0	4.4	6.9	-18.6
函館交通圏	-9.5	13.3	9.5	-17.3
高知交通圏	-16.6	4.3	0.8	-17.2
盛岡交通圏	-10.7	12.6	7.6	-17.0
長崎交通圏	-16.3	3.6	0.6	-16.8
大津市交通圏	-16.1	7.7	0.5	-16.5
福島交通圏	-15.1	5.2	1.5	-16.4
旭川交通圏	-13.7	5.2	3.1	-16.3
山形交通圏	-12.2	9.8	4.4	-15.9
弘前交通圏	-15.5	-4.9	0.0	-15.5
広島交通圏	-5.1	24.9	12.2	-15.4
札幌交通圏	-8.0	12.8	8.6	-15.3

日車実車キロ増加率上位15地域

営業区域名	総実車キロ増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キロ増減(%)
福山交通圏	14.3	2.0	-7.3	23.4
北勢交通圏(四日市市等)	20.7	9.7	-1.6	22.7
知多交通圏	46.2	39.3	22.0	19.9
西三河南部交通圏(安城市等)	18.7	4.4	3.7	14.4
東三河南部交通圏(豊橋市等)	9.8	-1.3	-4.0	14.4
浜松交通圏	7.5	-1.9	-5.1	13.4
南房交通圏(木更津市等)	10.4	1.0	-2.3	13.0
伊勢・志摩交通圏	-7.2	-18.3	-15.8	10.2
西三河北部交通圏(豊田市等)	13.2	15.1	2.9	10.0
名古屋交通圏	1.7	3.0	-5.7	7.8
東播磨交通圏(加古川市等)	-0.8	2.9	-6.9	6.5
美濃・可児交通圏	13.9	10.2	7.1	6.4
栃木県南交通圏(足利市等)	-5.1	-5.4	-10.2	5.7
埼玉県南東部交通圏(越谷市等)	-2.5	6.9	-7.4	5.3
市原交通圏	0.4	5.4	-4.4	5.1

(1) 供給過剰地域の例

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
札幌交通圏	需要	総実車キロ	194,485,691	172,242,787	158,498,173
		指数(H10=100)	100	89	81
	供給	延べ実在車両数	1,683,742	1,649,985	1,861,699
		指数(H10=100)	100	98	111
		延べ実働車両数	1,645,372	1,606,868	1,745,716
		指数(H10=100)	100	98	106

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
広島交通圏	需要	総実車キロ	91,733,507	85,218,551	80,840,054
		指数(H10=100)	100	93	88
	供給	延べ実在車両数	942,760	964,307	1,204,329
		指数(H10=100)	100	102	128
		延べ実働車両数	823,981	850,105	953,470
		指数(H10=100)	100	103	116

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
仙台市	需要	総実車キロ	70,334,205	63,891,074	61,346,616
		指数(H10=100)	100	91	87
	供給	延べ実在車両数	725,957	736,067	1,068,289
		指数(H10=100)	100	101	147
		延べ実働車両数	655,048	674,673	891,265
		指数(H10=100)	100	103	136

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
高松交通圏	需要	総実車キロ	24,348,119	20,072,594	18,029,468
		指数(H10=100)	100	82	74
	供給	延べ実在車両数	315,911	301,569	325,955
		指数(H10=100)	100	95	103
		延べ実働車両数	271,466	258,322	253,855
		指数(H10=100)	100	95	94

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
新潟交通圏	需要	総実車キロ	38,089,405	32,584,152	27,167,368
		指数(H10=100)	100	86	71
	供給	延べ実在車両数	487,200	483,735	473,895
		指数(H10=100)	100	99	97
		延べ実働車両数	420,991	416,084	379,993
		指数(H10=100)	100	99	90

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福岡交通圏	需要	総実車キロ	165,123,562	151,383,190	154,630,050
		指数(H10=100)	100	92	94
	供給	延べ実在車両数	1,522,413	1,529,573	1,818,818
		指数(H10=100)	100	100	119
		延べ実働車両数	1,413,750	1,419,948	1,613,117
		指数(H10=100)	100	100	114

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
大阪市域交通圏	需要	総実車キロ	398,227,543	360,176,839	380,278,967
		指数(H10=100)	100	90	95
	供給	延べ実在車両数	4,797,050	4,866,078	5,788,159
		指数(H10=100)	100	101	121
		延べ実働車両数	4,032,580	4,048,833	4,282,123
		指数(H10=100)	100	100	106

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
沖縄本島	需要	総実車キロ	126,971,763	114,699,884	108,568,970
		指数(H10=100)	100	90	86
	供給	延べ実在車両数	1,210,913	1,230,440	1,312,319
		指数(H10=100)	100	102	108
		延べ実働車両数	1,116,014	1,132,098	1,107,229
		指数(H10=100)	100	101	99

(2) 規制緩和後に総実車キロが増加している地域の例

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福山交通圏	需要	総実車キロ	14,809,623	13,523,323	15,461,788
		指数(H10=100)	100	91	104
	供給	延べ実在車両数	275,575	279,084	284,595
		指数(H10=100)	100	101	103
		延べ実働車両数	233,666	232,089	215,072
		指数(H10=100)	100	99	92

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
浜松交通圏	需要	総実車キロ	24,086,342	23,271,575	25,022,322
		指数(H10=100)	100	97	104
	供給	延べ実在車両数	385,042	387,475	380,009
		指数(H10=100)	100	101	99
		延べ実働車両数	323,862	322,288	305,695
		指数(H10=100)	100	100	94

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
北勢交通圏 (四日市市等)	需要	総実車キロ	13,176,046	11,548,891	13,934,783
		指数(H10=100)	100	88	106
	供給	延べ実在車両数	219,183	215,388	236,188
		指数(H10=100)	100	98	108
		延べ実働車両数	179,483	176,716	173,837
		指数(H10=100)	100	98	97

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
南房交通圏 (木更津市等)	需要	総実車キロ	10,872,077	9,305,244	10,277,051
		指数(H10=100)	100	86	95
	供給	延べ実在車両数	197,189	187,588	189,480
		指数(H10=100)	100	95	96
		延べ実働車両数	149,932	141,025	137,795
		指数(H10=100)	100	94	92

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
東三河南部 交通圏 (豊橋市等)	需要	総実車キロ	11,688,711	10,641,515	11,680,190
		指数(H10=100)	100	91	100
	供給	延べ実在車両数	234,686	225,530	222,569
		指数(H10=100)	100	96	95
		延べ実働車両数	198,388	183,064	175,703
		指数(H10=100)	100	92	89

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
名古屋交通圏	需要	総実車キロ	175,753,936	159,922,608	162,649,634
		指数(H10=100)	100	91	93
	供給	延べ実在車両数	2,469,879	2,489,191	2,564,704
		指数(H10=100)	100	101	104
		延べ実働車両数	2,167,904	2,134,658	2,013,570
		指数(H10=100)	100	98	93

(3) 東京特別区・武三地区

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
特別区・武三 交通圏	需要	総実車キロ	1,120,197,521	1,099,340,209	1,168,012,266
		指数(H10=100)	100	98	104
	供給	延べ実在車両数	9,759,409	10,183,305	11,795,992
		指数(H10=100)	100	104	121
		延べ実働車両数	8,463,047	8,662,821	9,310,066
		指数(H10=100)	100	102	110

(4) 全国

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
全国	需要	総実車キロ	5,822,219,050	5,376,430,943	5,290,415,421
		指数(H10=100)	100	92	91
	供給	延べ実在車両数	74,002,842	74,692,448	80,498,325
		指数(H10=100)	100	101	109
		延べ実働車両数	62,877,049	62,436,499	63,788,437
		指数(H10=100)	100	99	101

IV 供給過剰への対策

需給不均衡の対策 (1) 緊急調整措置について

制度の趣旨

- ・平成14年2月の改正道路運送法の施行により、需給調整が廃止された際に導入された制度。
- ・タクシー事業においては、事業者の増車意欲が強く、供給過剰になりやすい特性がある。このため、一定の地域について、著しい供給過剰となり、輸送の安全や旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合に、期間を定めて新規参入・増車を停止する緊急調整措置を導入。

緊急調整地域制度

- 期間を定めて特定の地域を指定し、タクシー事業の新規許可及び増車に係る事業計画の変更を停止する。併せて運用上の措置として、重点的な監査や行政処分の加重を実施するもの。
- 指定は、日車実車キロ・日車營收・重大事故件数の動きや全国平均との乖離度合、延べ実働車両数の変動等に加え、安全に関する法令違反件数、利用者からの苦情件数などにより総合的に判断。
- 当該地域の事業者団体は、タクシー事業構造改善計画(利用者サービスの改善等による需要喚起、運転者の労働条件の改善、違法・不適切な経営の排除など)を策定する。計画の策定及び実施に当たっては、利用者や地方公共団体等の意見を聴取し、これらの意見を十分に反映させる。

これまでの運用実績

- 平成14年9月1日から平成18年3月31日までの間、沖縄本島を指定。
- 平成20年1月9日から平成22年8月31日までの間、仙台市を指定。

緊急調整地域の指定要件について（平成13年10月26日自動車交通局長通達（国自旅第102号）で規定）

1 需給関係に関する要件

- 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少
かつ
- 1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、
 - ・前5年平均と比較して15%以上下回る
 - 又は
 - ・前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る
（当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合）

2 車両数に関する要件

- 延べ実働車両数が2年連続して増加

3 安全に関する要件

- 走行100万km当たり事故件数及び重大事故件数が
全国平均を2年連続して上回る
かつ
- 上記件数の対前年度変動率が全国平均を2年連続して上回る

変更（平成19年11月20日）

- 事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断する

4 その他

次に掲げる場合への該当状況その他の事情を考慮し、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると判断される場合

- 長時間労働等の法令違反件数が増加
- 乗車拒否、運賃不正收受等の苦情件数が増加

緊急調整措置に対して寄せられている主な批判

○5年前から既に供給過剰状態で、その後の変化がそれほど大きくない地域は指定されない。

現行の指定要件は、実車キロ及び営業収入の「前5年平均」との比較によって、需給の不均衡の程度を判断することとなっているため、このような地域は、供給過剰状態が続いていても、要件に合致しないこととなる。

○長期にわたって緩やかに実車キロや営業収入が減少している地域は指定されない。

上記と同様、「前5年平均」との比較という要件のため、このような地域は、仮にその時点で供給過剰の状態に達していたとしても、要件に合致しないこととなる。

○実際に事故が多発しなければ指定されない。

本来、事故を未然に防止することが目的であるべき緊急調整措置であるにもかかわらず、現に事故が多発していることを要件としている。

○減車を促すための法的措置がない。

緊急調整措置は、新規参入や増車を禁止するのみであるため、供給過剰状態の悪化は抑えられても、これを改善するための手段がない。

○供給過剰による諸問題の解決に向けた長期的取り組みを期しがたい。

現在の運用では、毎年度のデータに基づき、原則1年間の期間を区切って指定している。

需給不均衡の対策 (2) タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

特別監視地域

537地域

特定特別監視地域

109地域

緊急調整地域

1地域(仙台市)

全国の営業区域は644地域

特別監視地域(行政通達に基づく措置)

(H20.7.11～ 原則3年間)

【趣旨】

- ・緊急調整地域に至る事態を防ぐため、供給過剰の兆候のある営業区域を指定

【指定要件】

- ・1日1車当たりの営業収入(日車営収)が平成13年度と比較して減少 等

【指定に伴う措置】

- ・重点的な監査、行政処分の厳格化 等

特定特別監視地域(行政通達に基づく措置)

(H20.7.11～ 原則3年間)

【趣旨】

- ・特別監視地域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域を指定

【指定要件】

- ・特別監視地域のうち、概ね人口10万人以上の都市を含む営業区域 等

【指定に伴う措置】

- ・地域の事業者団体による「タクシー事業構造改善計画」の策定
- ・増車・新規参入時における労働条件等に関する計画の提出、減車勧告制度
- ・増車前監査・増車見合わせ勧告・減車勧告制度
- ・一定規模以上の減車に対する監査の特例
- ・新規参入時の最低車両数の引き上げ(政令市40両、30万人都市30両) 等
(施行前 50万人都市10両、その他5両)

緊急調整地域(道路運送法に基づく措置)

(H20.9.1～ 2年間)

【趣旨】

- ・著しい供給過剰のため輸送の安全や旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる地域を指定

【指定要件】

- ・日車営収等が2年連続して減少
- ・延べ実働車両数が2年連続して増加 等

【指定に伴う措置】

- ・増車、新規参入の禁止

タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

別添資料

指定区分	指定要件及び期間	指定地域	指定地域における措置
<p>①緊急調整地域 (道路運送法に基づく措置)</p>	<p>○需給関係に関する要件 (1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少、 (2) かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して15%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合) ○車両数に関する要件 延べ実働車両数が2年連続して増加 ○安全に関する要件 事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断 ○その他 次に掲げる各指標の動向に照らし、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合 ・一定の安全関係の法令違反の件数(特に改善基準告示違反に係るもの) ・利用者からの苦情の件数(特に接客態度不良以外のもの)</p> <p>【指定期間】 原則3年間(改正の際、現に指定を受けている地域については、既指定期間と通算して3年間とする)</p>	<p>仙台市 (1地域)</p>	<p>【タクシー事業構造改善計画】 現行の改善計画の記載内容に加え、運転者の労働条件の改善その他の事項についての記載を求める。</p> <p>【増車への対策】 禁止 【新規参入への対策】 禁止</p> <p>※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。</p>
<p>②特別監視地域 (行政通達に基づく措置)</p>	<p>次のいずれかに該当する地域 指定要件① ○需給関係に関する要件 (1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少、 (2) (1)かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して10%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して10%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を5%以上下回る場合) ○車両数に関する要件 延べ実働車両数が前年度と比較して増加 指定要件② ○需給関係に関する要件 1日1車当たりの実車キロ又は営業収入が平成13年度と比較して減少 指定要件③ ○需給関係に関する要件 運賃改定後の1日1車当たりの営業収入の上昇率が運賃改定率の1/2以下</p> <p>【指定期間】 原則3年間</p>	<p>札幌交通圏、小樽市、千歳市、恵庭市、岩内余市圏、俱知安圏、岩見沢圏、夕張圏、美瑛圏、芦別圏ほか (537地域)</p> <p>(別紙1参照)</p>	<p>【増車への対策】 (1) 基準車両数内の復活増車に対する監査の特例</p> <p>※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。</p>
<p>③特定特別監視地域 (行政通達に基づく措置)</p>	<p>次のいずれかに該当する地域 指定要件① 特別監視地域①のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域(概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域)を指定。 指定要件② 特別監視地域②のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が比較的大きな地域(概ね人口10万人以上の都市を含む営業区域)を指定。 指定要件③ 特別監視地域①～③のうち、上記指定要件①又は②に準ずるものとして、地方運輸局長が指定。</p> <p>【指定期間】 原則3年間</p>	<p>札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、苫小牧交通圏、帯広交通圏、釧路交通圏、北見交通圏、旭川交通圏、青森交通圏、八戸交通圏ほか (109地域)</p> <p>(別紙2参照)</p>	<p>【タクシー事業構造改善計画】 指定地域に係る業界団体に対し、サービス改善等による需要喚起、運転者の労働条件の改善その他の事項についての改善計画の策定を求める。</p> <p>【増車への対策】 (1) 労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度 →記載事項の見直し (2) 増車前監査・増車見合わせ勧告・減車勧告制度 →増車見合わせ勧告対象の拡大 ① 監査による違反のチェック(現行対策) ② 適切な実施体制のチェック(拡大) 運転者確保状況を確認(増車実施日までに名簿を提出させる)し、1両当たり地方運輸局長が地域の標準的な運転者数を勘案して定める運転者数を満たさない場合 ③ 増車の必要性をチェック(拡大) 実働率が一定の数値を下回る場合 →増車見合わせ勧告に従わない場合に処分をさらに加重 →一度の増車に対し、定期的に繰り返し監査を実施 (3) 基準車両数内の復活増車に対する監査の特例 (4) 一定規模以上の減車を行い、その車両数を維持をしている限りは、原則として監査を免除</p> <p>【新規参入への対策】 (1) 労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度 →引き上げ(政令市40両、30万人都市30両) (2) 最低車両数の引き上げ (3) 社会保険未加入事業者に対する処分制度 (4) 可能な限り許可前の現地確認</p> <p>※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。</p>

①緊急調整地域

(道路運送法第8条に基づく措置)

■指定要件(平成13年10月26日自動車交通局長通達(国自旅第102号)で規定):

○需給関係に関する要件

- (1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少、
- (2) かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して15%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合)

○車両数に関する要件 延べ実働車両数が2年連続して増加

○安全に関する要件 事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断

○その他 次に掲げる各指標の動向に照らし、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合

- ・ 一定の安全関係の法令違反の件数(特に改善基準告示違反に係るもの)
- ・ 利用者からの苦情の件数(特に接客態度不良以外のもの)

■指定期間: 原則3年間(改正の際、現に指定を受けている地域については、既指定期間と通算して3年間とする。)

■タクシー事業構造改善計画: 現行の記載内容に加え、運転者の労働条件の改善その他の事項についての記載を求める。

■指定状況: 平成20年度1地域(仙台市は継続)

■指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車

禁 止

(2) 新規参入

禁 止

②特別監視地域

(行政通達(平成13年10月26日付け国自旅第102号)に基づく措置)

■ 指定要件(平成13年10月26日自動車交通局長通達(国自旅第102号)で規定): 次のいずれかに該当する地域

指定要件①

○ 需給関係に関する要件

(1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少、

(2) (1)かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して10%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して10%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を5%以上下回る場合)

○ 車両数に関する要件 延べ実働車両数が前年度と比較して増加

指定要件②

○ 需給関係に関する要件 1日1車当たりの実車キロ又は営業収入が平成13年度と比較して減少

指定要件③

○ 需給関係に関する要件 運賃改定後の1日1車当たりの営業収入の上昇率が運賃改定率の1/2以下

■ 指定期間: 原則3年間

■ 指定状況: 平成20年度537地域

■ 指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車

増車

増車7日前に
増車の届出

増車実施後に監査

違反があった場合、
車両停止等の行政処分

○ 基準車両数内の復活増車に対する
監査の特例

一旦減車した後に、以前の台数までの範囲内で増車する場合は、
監査対象としないことにより、自主的な減車を促進

(2) 新規参入

③特定特別監視地域

(行政通達に基づく措置)

■指定要件(平成19年11月20日自動車交通局長通達(国自旅第208号)で規定): 次のいずれかに該当する地域

指定要件① 特別監視地域①のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域(概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域)を指定。

指定要件② 特別監視地域②のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が比較的大きな地域(概ね人口10万人以上の都市を含む営業区域)を指定。

指定要件③ 特別監視地域①～③のうち、上記指定要件①又は②に準ずるものとして、地方運輸局長が指定。

■指定期間: 原則3年間

■指定状況: 平成20年度109地域

■指定に伴う措置:

1. タクシー事業の構造改善のための計画的措置

- ① 国土交通省は、当該地域の事業者団体に対し、当該地域における利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起、運転者の労働条件の改善、違法・不適切な経営の排除など、タクシー事業の構造改善のための計画の策定を求める。
- ② 当該事業者団体は、計画の策定及び実施に当たっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会等の場を活用して、当該地域の利用者や地方公共団体等の意見を聴取し、これらの意見を十分に反映させる。

2. 供給過剰対策

(1) 既存事業者の増車

○労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度

増車時に、労働条件等に関する計画を提出
(記載事項の見直し)

増車

一定期間後に、
実績報告を提出

計画と実績に
乖離がある場合、
公表・減車勧告

○増車前監査・増車見合わせ
勧告・減車勧告制度

増車60
日前に増
車の届出

①増車前監査において違反あり
②運転者確保状況が地域の標準を満たさない
③実働率が一定の数値を下回る
以上のいずれかの場合、増車見合わせ勧告

増車した場合、処分をさらに加重し、
その確定時に減車勧告

一度の増車に対し、定期的に
繰り返し監査を実施

○一定規模以上の減車に対する
監査の特例

一定規模以上の減車後、その車両数を維持している限りは、原則として監査を免除することにより、自主的な減車を促進

○基準車両数内の復活増車に
対する監査の特例

一旦減車した後に、以前の台数までの範囲内で増車する場合は、監査対象としないことにより、自主的な減車を促進

(2) 新規参入

参入

○最低車両数の引き上げ

最低車両数の引き上げ(現行20両→政令市40両、30万人都市30両)

○事業許可前の現地確認・社会保険
等未加入事業者に対する処分制度

可能な限り許可前の現地確認を実施

運輸開始届に社会
保険等の加入状況が
確認できる書類を添付

その後も加入が
確認できない場合、
関係機関へ照会

行政処分等

○労働条件等に関する計画の提出・
是正勧告制度

参入時に、労働条件等に関する計画を提出

一定期間後に、
実績報告を提出

計画と実績に
乖離がある場合、
公表・是正勧告

なお、従来どおり、重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。

特別監視地域等の指定地域(平成20年7月11日指定)

別紙 1

運輸局等	支局	特別監視地域 (537地域)
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、千歳市、恵庭市、岩内余市圏、倶知安圏、岩見沢圏、夕張圏、美唄圏、芦別圏、滝川圏、当別圏、函館交通圏、松前圏、檜山圏、森圏、八雲圏、奥尻島、登別市、苫小牧交通圏、伊達圏、洞爺湖圏、勇払圏、門別圏、静内圏、帯広交通圏、広尾圏、足寄圏、清水圏、釧路交通圏、根室市、厚岸川上圏、中標津圏、北見交通圏、常呂圏、網走市、美幌圏、斜里圏、紋別市、西紋別圏、遠軽圏、旭川交通圏、上川圏、名寄圏、士別圏、稚内圏、深川圏、富良野圏、留萌圏、羽幌圏、枝幸圏、礼文島、利尻島
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏、五所川原交通圏、十和田交通圏、むつ交通圏、黒石市、三沢市、東津軽郡、西津軽郡、南津軽郡、上北郡、下北郡、三戸郡
	岩手	盛岡交通圏、宮古交通圏、大船渡交通圏、花巻交通圏、久慈交通圏、遠野交通圏、一関交通圏、釜石交通圏、二戸交通圏、水沢市、北上市、陸前高田市、江刺市、岩手郡、紫波郡、和賀郡、胆沢郡、東磐井郡
	宮城	仙台市、塩竈交通圏、気仙沼交通圏、石巻市、古川市、白石市、名取市、多賀城市、岩沼市、刈田郡、柴田郡、伊具郡、宮城郡、亶理郡、黒川郡、加美郡、志田郡、玉造郡、遠田郡、栗原郡、登米郡、桃生郡、本吉郡
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、白河交通圏、原町交通圏、喜多方交通圏、相馬交通圏、二本松交通圏、いわき市、須賀川市、岩瀬郡、南会津郡、耶麻郡、耶麻・河沼郡、大沼郡、西白河郡、石川郡、田村郡、双葉郡
	秋田	秋田交通圏、能代市、横手市、大館市、本荘市、男鹿市、湯沢市、大曲市、鹿角市、鹿角郡、北秋田郡、山本郡、南秋田郡、由利郡、仙北郡、平鹿郡、雄勝郡
	山形	山形交通圏、米沢市、鶴岡市、酒田市、新庄市、村山市、長井市、東根市、尾花沢市、南陽市、北村山郡、最上郡、東置賜郡、東田川郡、西田川郡、飽海郡、西村山郡A、西村山郡B、東村山郡A、西置賜郡A、西置賜郡B
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏、大島、父島
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏、東海交通圏
	埼玉	県北交通圏
	群馬	東毛交通圏、沼田・利根交通圏、渋川・吾妻交通圏
	茨城	水戸県央交通圏、県西交通圏
	栃木	宇都宮交通圏、芳賀・真岡交通圏、日光交通圏
	山梨	甲府交通圏、東八・東山交通圏、峡西交通圏、峡北交通圏、峡南交通圏
北陸信越	新潟	新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、柏崎市A、新発田市A、小千谷市、加茂市、十日町市A、見附市、妙高市A、新潟市C、上越市B・十日町市B、新発田市B・胎内市、村上市、燕市A、長岡市F、五泉市A、佐渡市、東蒲原郡、魚沼市・北魚沼郡、南魚沼市・南魚沼郡、岩船郡B、阿賀野市・新発田市C、五泉市B、新潟市F・燕市B・西蒲原郡A、南蒲原郡A、長岡市D・三島郡、柏崎市B・刈羽郡、柏崎市C、十日町市D・中魚沼郡、上越市C、上越市F・妙高市B
	長野	長野交通圏、松本交通圏、諏訪交通圏、佐久交通圏、上田市A、飯田市A、須坂市、伊那市A、駒ヶ根市、中野市A、大町市A、飯山市、佐久市B・南佐久郡、上田市B・東御市A・小県郡、飯田市B・下伊那郡、塩尻市B・木曾郡、大町市B・北安曇郡、上高井郡、下高井郡、佐久市C・北佐久郡B・東御市B、伊那市B・上伊那郡A、上伊那郡B、上伊那郡C、松本市B・安曇野市A・東筑摩郡A、松本市C・南安曇郡B、長野市B・上水内郡A、上水内郡B、下水内郡、諏訪郡A
	富山	富山交通圏、高岡・氷見交通圏、黒部市A、魚津市、滑川市、砺波市A、小矢部市、中新川郡、黒部市B・下新川郡、砺波市B・南砺市A
	石川	金沢交通圏、南加賀交通圏、七尾市A、羽咋市、輪島市A、珠洲市、輪島市B・鳳珠郡B、羽咋郡A、七尾市B・鹿島郡、鳳珠郡A、羽咋郡B

特別監視地域等の指定地域(平成20年7月11日指定)

運輸局等	支局	特別監視地域 (537地域)
中部	愛知	新城市(旧南設楽郡鳳来町、作手村)、北設楽郡
	静岡	静岡交通圏、沼津・三島交通圏、富士・富士宮交通圏、伊豆交通圏、藤枝・焼津交通圏、磐田・掛川交通圏、浜松市(旧天竜市)
	岐阜	大垣交通圏、東濃東部交通圏、高山交通圏、郡上市、加茂郡(川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村)、下呂市
	三重	伊賀交通圏、尾鷲市、北牟婁郡
	福井	福井交通圏、武生交通圏、勝山市、小浜市、三方上中郡(旧遠敷郡上中町)・大飯郡(旧遠敷郡名田庄村)、大飯郡(旧遠敷郡名田庄村を除く)
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏、豊能郡
	京都	中部交通圏、中丹交通圏、丹後交通圏
	兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏、丹波交通圏、但馬交通圏、淡路島交通圏
	奈良	西大和交通圏、金剛交通圏、大台交通圏
	滋賀	大津市、湖東交通圏、湖西交通圏、湖北交通圏A、湖北交通圏B、甲賀郡
和歌山	橋本交通圏、中紀交通圏、紀南交通圏	
中国	広島	広島交通圏、佐伯交通圏、呉市A、呉市B、三原市、府中市、三次市、庄原市、大竹市、江田島市、安芸高田市、山県郡、世羅郡、神石郡、宮島
	鳥取	鳥取交通圏、倉吉交通圏、米子交通圏、境港市、八頭郡、西伯郡、日野郡
	島根	松江交通圏、浜田市、出雲交通圏、益田市、大田市、安来市、江津市、雲南交通圏、仁多郡、邑智郡、鹿足郡、隠岐郡
	岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市、笠岡市、総社市、高梁市、新見市、備前市、美作交通圏、赤磐交通圏、瀬戸内市、和気郡、浅口交通圏、加賀郡及び御津郡、真庭交通圏、苫田郡、久米郡
	山口	山口市、下関市、宇部市、岩国交通圏、萩交通圏、山陽小野田市、光市、長門市、柳井交通圏、美祢交通圏、大島郡
四国	香川	高松交通圏、中讃交通圏、西讃交通圏、東讃交通圏、小豆島交通圏、綾歌郡綾川町(旧綾上町)、綾歌郡綾川町(旧綾南町)、木田郡三木町
	徳島	徳島交通圏、阿南交通圏、鳴門交通圏、西部交通圏、海部交通圏、三好交通圏、小松島市、吉野川市(旧麻植郡鴨島町)、吉野川市(旧麻植郡川島町)
	愛媛	松山交通圏、東予交通圏、今治交通圏、宇和島交通圏、宇摩交通圏、大洲交通圏、八幡浜交通圏、伊予交通圏、越智郡島嶼部交通圏、松山市(旧温泉郡中島町)
	高知	高知交通圏、安芸交通圏、南国交通圏、土佐交通圏、幡多交通圏、高幡交通圏、嶺北交通圏
九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、久留米市、大牟田市、宗像交通圏、筑豊交通圏、うきは市、筑後市、柳川市、大川市、八女市、朝倉郡、嘉麻市、嘉穂郡、三井郡、三潁郡、八女郡、みやま市、田川交通圏、京築交通圏
	佐賀	佐賀市、唐津市、伊万里市、鳥栖市、武雄市、鹿島市、多久市、神埼市、神埼郡、三養基郡、小城市、西松浦郡、杵島郡、藤津郡
	長崎	長崎交通圏、佐世保市、島原交通圏、諫早市、大村市、松浦市、西海市、平戸市、五島市、壱岐市、対馬市、東彼杵郡、北松浦郡、南松浦郡
	宮崎	宮崎交通圏、延岡市、日向市、西都市、小林交通圏、日南市、都城交通圏、児湯郡、東臼杵郡、西臼杵郡
	熊本	熊本交通圏、阿蘇交通圏、天草交通圏、八代交通圏、荒尾市、玉名市、山鹿市、菊池市、宇土市、水俣市、宇城市、人吉市、下益城郡、玉名郡、鹿本郡、菊池郡、上益城郡、球磨郡
	大分	別府市、大分市、中津市、宇佐市、豊後高田市、豊後大野市、杵築市、日田市、臼杵市、津久見市、佐伯市、竹田市、由布市、国東市、速見郡、玖珠郡
鹿児島	鹿児島市、川薩交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿屋交通圏、阿久根市、出水市、大口市、枕崎市、指宿市、南さつま市、いちき串木野市、大島交通圏、南九州市、日置市、出水郡、伊佐郡、曾於交通圏、肝属郡、熊毛郡、大島郡	
沖縄	沖縄	沖縄本島、宮古島、石垣島、伊江島、伊良部島、与那国島

(全国の営業区域の総数 644地域)

特定特別監視地域の指定地域(平成20年7月11日指定)

別紙 2

運輸局等	支局	特定特別監視地域 (109地域)
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、苫小牧交通圏、帯広交通圏、釧路交通圏、北見交通圏、旭川交通圏
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏
	宮城	仙台市、石巻市
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
	秋田	秋田交通圏、横手市
	山形	山形交通圏
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏
	埼玉	県北交通圏
	群馬	東毛交通圏
	茨城	水戸県央交通圏、県西交通圏
	栃木	宇都宮交通圏
	山梨	甲府交通圏
北陸 信越	新潟	新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、新発田市A
	長野	長野交通圏、松本交通圏、上田市A、飯田市A
	富山	富山交通圏、高岡・氷見交通圏
	石川	金沢交通圏、南加賀交通圏
中部	静岡	静岡交通圏、沼津・三島交通圏、富士・富士宮交通圏、藤枝・焼津交通圏、磐田・掛川交通圏
	岐阜	大垣交通圏
	福井	福井交通圏

運輸局等	支局	特定特別監視地域 (109地域)
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏
	兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏
	滋賀	大津市、湖東交通圏
中国	広島	広島交通圏、呉市A、三原市
	鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏
	島根	松江交通圏、出雲交通圏
	岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市
	山口	山口市、下関市、宇部市、岩国交通圏
四国	香川	高松交通圏、中讃交通圏
	徳島	徳島交通圏
	愛媛	松山交通圏、東予交通圏、今治交通圏
	高知	高知交通圏
九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、久留米市、大牟田市、筑豊交通圏
	佐賀	佐賀市、唐津市
	長崎	長崎交通圏、佐世保市、諫早市
	宮崎	宮崎交通圏、延岡市、都城交通圏
	熊本	熊本交通圏、八代交通圏
	大分	別府市、大分市
九州	鹿児島	鹿児島市、川薩交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿屋交通圏
	沖縄	沖縄本島

(全国の営業区域の総数 644地域)

特定特別監視地域等における増減車の状況

営業区域	H19年11月 指定区分	H20年7月 指定区分	H18年11月末→H19年9月末の車両数変動						H19年11月末→H20年9月末の車両数変動					
			H18 11月末	H19 9月末	新規 参入	増車	減車	差引 増減	H19 11月末	H20 9月末	新規 参入	増車	減車	差引 増減
札幌交通圏	特定特別 監視地域	特定特別 監視地域	5,227	5,290	10	146	▲ 93	63	5,306	5,348	20	39	▲ 17	42
旭川交通圏			938	853	0	4	▲ 89	▲ 85	847	855	0	8	0	8
仙台市			2,957	3,034	57	82	▲ 62	77	3,037	2,951	0	0	▲ 86	▲ 86
長野交通圏			839	853	0	42	▲ 28	14	852	850	0	8	▲ 10	▲ 2
富山交通圏			519	514	0	16	▲ 21	▲ 5	511	500	0	0	▲ 11	▲ 11
広島交通圏			3,363	3,456	65	80	▲ 52	93	3,471	3,399	10	22	▲ 104	▲ 72
小計			13,843	14,000	132	370	▲ 345	157	14,024	13,903	30	77	▲ 228	▲ 121
函館交通圏	準特定特別 監視地域	特定特別 監視地域	1,006	1,029	5	43	▲ 25	23	973	1,011	0	47	▲ 9	38
奈良市域交通圏		指定解除	371	375	5	1	▲ 2	4	378	384	6	0	0	6
大津市		特定特別 監視地域	404	405	0	2	▲ 1	1	405	405	0	0	0	0
大阪市域交通圏			16,196	16,057	134	1,297	▲ 1,570	▲ 139	16,120	16,196	88	723	▲ 735	76
高松交通圏			881	885	0	13	▲ 9	4	882	880	0	3	▲ 5	▲ 2
松山交通圏			1,194	1,217	15	17	▲ 9	23	1,218	1,212	10	3	▲ 19	▲ 6
福岡交通圏			4,962	5,010	0	65	▲ 17	48	5,042	5,117	10	97	▲ 32	75
宮崎交通圏			1,215	1,195	0	16	▲ 36	▲ 20	1,193	1,142	0	17	▲ 68	▲ 51
小計			26,229	26,173	159	1,454	▲ 1,669	▲ 56	26,211	26,347	114	890	▲ 868	136
沖縄本島			特別重点 監視地域	特定特別 監視地域	3,629	3,635	0	21	▲ 15	6	3,635	3,627	0	26
合計	43,701	43,808	291	1,845	▲ 2,029	107	43,870	43,877	144	993	▲ 1,130	7		

※新規参入には営業区域拡大及び限定解除を含み、許可等した時点で計上。増減車は届出を受理した時点で計上。減車には事業廃止及び許可取消を含む。

※仙台市は平成20年1月9日付けで緊急調整地域に指定。

※大阪市域交通圏は平成19年12月14日付けで個別指定したため、同日の車両数を11月末車両数欄に計上。

※奈良市域交通圏は平成20年7月11日付けで指定を解除したため、その前日までの車両数を9月末車両数欄に計上。前年実績は7月末の車両数を計上。