

# 運輸審議会ご説明資料

---

平成30年5月10日  
自動車局旅客課

# 1. 平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い

## 2. 広島交通圏

## 3. 大分市

〈参考〉タクシー事業の現状（全国）

〈参考〉改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況

# 平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い

□ 平成27年に指定を受けた特定地域については、指定期限の延長の取扱いに関する指針に基づき、以下のとおり取り扱うこととし、各地域の協議会において延長に同意された場合、順次運輸審議会の諮問を経て延長を行う。

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	取扱い(案)
北海道	札幌交通圏	H27.11.1	H29.05.18	<b>延長 H30年度末まで</b>
宮城	仙台市	H27.06.1	H29.03.02	<b>延長 3年間</b>
秋田	秋田交通圏	H27.06.1	H29.01.30	<b>延長 3年間</b>
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H30.03.26	<b>延長 H30年度末まで</b>
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.12.02	<b>延長 3年間</b>
石川	金沢交通圏	H27.08.1	H29.06.22	<b>延長 H30年度末まで</b>
神奈川	京浜交通圏	H27.08.1	H28.12.16	<b>延長 3年間</b>
大阪	大阪市域交通圏	H27.11.1	H29.09.29	<b>延長 H30年度末まで</b>
兵庫	神戸市域交通圏	H27.09.1	H29.11.27	<b>延長 3年間</b>
奈良	奈良市域交通圏	H27.07.1	未議決	<b>延長しない</b>

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	取扱い(案)
広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.07.26	<b>延長 H30年度末まで</b>
岡山	倉敷交通圏	H27.08.1	未議決	<b>延長しない</b>
福岡	福岡交通圏	H27.11.1	H29.03.29	<b>延長 H30年度末まで</b>
〃	北九州交通圏	H27.08.1	H29.05.25	<b>延長 3年間</b>
長崎	長崎交通圏	H27.08.1	H29.03.29	<b>延長 3年間</b>
宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.12.13	<b>延長 H30年度末まで</b>
熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.09.11	<b>延長 H30年度末まで</b>
大分	大分市	H27.07.1	H29.06.30	<b>延長 H30年度末まで</b>
鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H30.02.16	<b>延長 H30年度末まで</b>

1. 平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い

2. 広島交通圏

3. 大分市

〈参考〉タクシー事業の現状（全国）

〈参考〉改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況

# 広島交通圏：タクシー事業の現状①

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	85	929	1,014
車両数 (両)	3,140	929	4,069
輸送人員 (千人)	24,087	2,845	26,932
営業収入 (百万円)	22,007	2,798	24,805
運転者数 (人)	4,502	929	5,431

【平成28年度末】

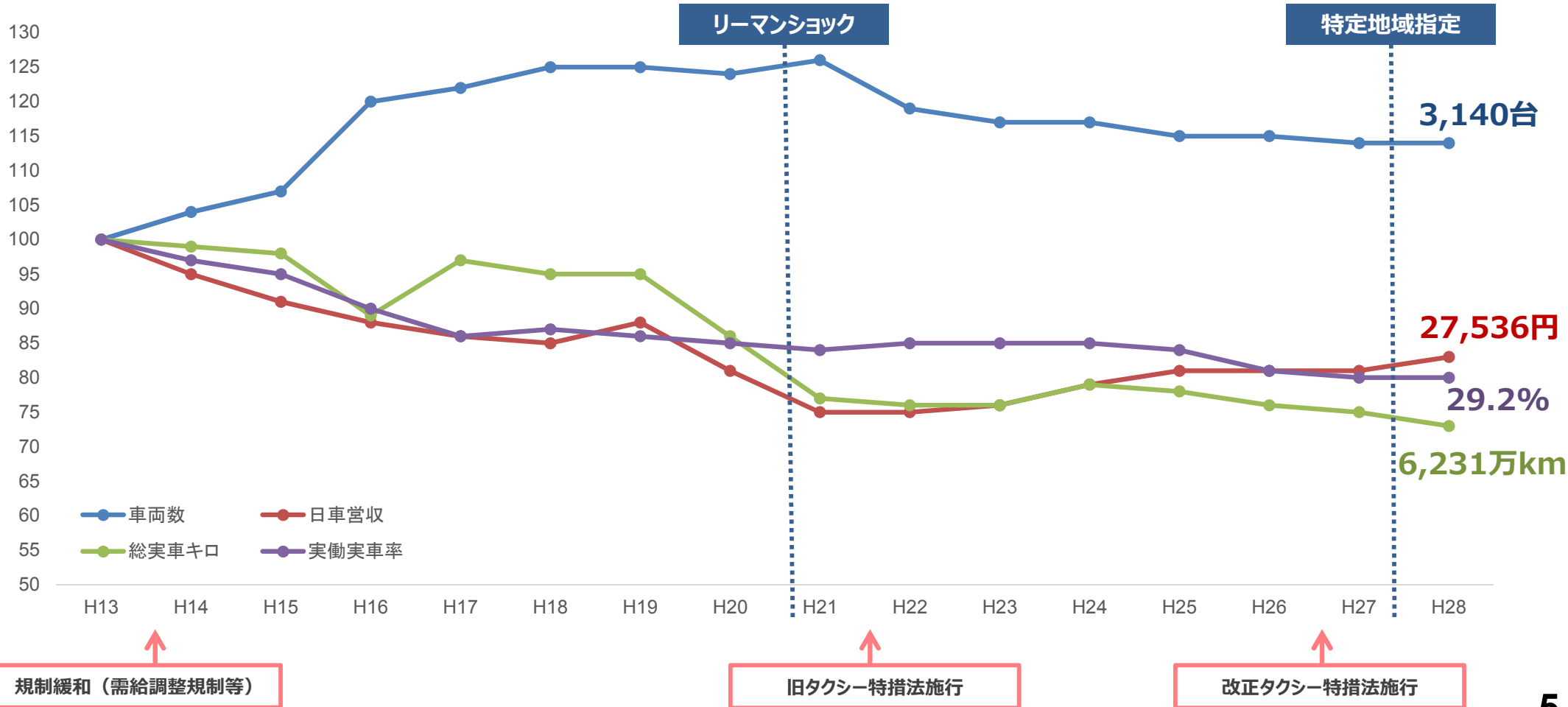
# 広島交通圏：タクシー事業の現状②

【車両数】平成21年度の3,473台（平成13年度比約1.3倍増）をピークに減少。平成28年度は3,140台。ピーク時から約10%減少。

【総実車キロ】平成13年度の8,522万キロをピークに減少。平成28年度は6,231万キロ。ピーク時から約27%減少。

【実働実車率】平成13年度の36.5%をピークに減少。平成28年度は29.2%。ピーク時から約20%減少。

【日車営収】平成13年度の33,287円をピークに平成21年度は24,838円まで減少。旧タクシー特措法施行以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は26,841円、平成28年度は27,536円。



# 広島交通圏：指定期限の延長の取扱い指針への適合状況

□ 広島交通圏については、平成28年度の輸送実績等は以下の通りであり、指定期限の取扱い指針に基づき、平成31年3月31日まで指定を延長する候補地となり、平成30年4月24日、協議会において、指定期限の延長について同意がなされている。

特定地域計画の議決	● 平成29年4月27日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】36.6% 【H28】29.2% 【増減率】▲20.3%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【H27】50.9% 【H28】44.9% 【差】▲6.0ポイント	50%以上の割合	×
人口	● 広島市：約119万人	30万人以上	○
総実車キロ	【H27】63,828,906km 【H28】62,306,818km 【増減率】▲2.4%	5%未満の増加率	○
日車営収 日車実車キロ	【H13】33,287円 【H28】27,536円 【増減率】▲17.3%	10%以上減少 (いずれか)	○
	【H13】100.2km 【H28】78.0km 【増減率】▲22.2%		
法令違反	【広島交通圏】0.074件/100万キロ 【全国平均】0.0556件/100万キロ	平均超	○
事故	【広島交通圏】8.167件/100万キロ 【全国平均】7.572件/100万キロ	平均超	○
協議会の同意	● 平成30年4月24日	同意	○

# 広島交通圏特定地域計画のポイント〈適正化の取組と進捗状況・活性化の取組〉

## 口供給輸送力の削減目標と実施状況（平成30年3月末時点）

指定時車両数	適正車両数	適正車両数との乖離	目標車両数 (削減率)	事業者計画 認可率※1	事業者計画 実施状況※2
3,165	2,845	10.1%	2,873 9.2%	100%	100% H30.3.30

※1：認可事業者数/合意事業者数

※2：事業者計画認可済み実施車両数/事業者計画認可済み計画車両数

適正化  
の取組

### 乗合タクシー（りんりんタクシー）の導入

- 広島市佐伯区的美鈴が丘団地では、高齢化の進展に伴い、移動を制約される住民が増加する中、日常生活を行う上で、幹線バスの停留所から離れた地区の移動の足の確保が課題であった。
- 地域の代表者、運行事業者、広島市で構成される「美鈴が丘巡回乗合タクシー運営委員会」を立ち上げ、住民アンケートなどにより地域の実情に合った運行計画を作成し、実証実験開始（H27.10.1～H28.9.30）実証実験後、H28.10.1から乗合タクシーとして本格実施。
- H29.10月からは、さらなる利用促進を図るため、利用実績や利用者の意見を踏まえ、経路変更（西・緑コース、南コース）し、運行中。
- 運行事業者：双葉タクシー
- 運行路線：西・緑コース、東コース、南コースの3コース（全区間フリー乗降）1日7便ずつ運行
- 運賃：大人200円、小学生100円  
小学生未満：無料
- 本格運行後の平均利用者数：40人/日

### 【美鈴が丘団地乗合タクシー】



活性化  
の取組



# 広島交通圏特定地域計画のポイント〈活性化の取組〉

## 子育て支援タクシーの運行

- 子供サポートタクシー（H29.5月から運行）
  - ・子育てシッター養成講座を受けたドライバーが対応
  - ・忙しい保護者に代わり、3歳以上12歳以下のお子様を送迎
  - ・料金は、通常のタクシー料金のみ（後払いも可能）
  - ・事前登録（登録無料）により、24時間365日対応



養成講座



子育てサポートタクシー身分証

## タクシー乗り場の整備・拡充

- 広島駅新幹線口（H29年整備完了）
  - ・新幹線口再整備に伴い観光タクシー乗り場を設置
  - ・事前予約の観光タクシー、配車アプリ等事前予約も含む身体障害者乗降場を設置
  - ・英語、韓国語、中国語での案内あり
- 広島駅南口
  - ・予約者専用身障者タクシー乗降場の設置（H29年整備完了）



## 優良運転者制度の拡充

- A-（ええ）タクシー「タクシーマナーアップ宣言認定制度」
  - ・タクシー事業者が「マナーアップ宣言」を行い認定委員会が認定基準を満たしている事業者を認定・公表する制度（H29年度12事業者新規認定、H29年度末時点392事業者認定）
- 広島市観光おもてなしドライバー
  - ・A-タクシーのうち、広島市が実施する「タクシーおもてなし観光研修」を終了した乗務員を認定する制度、広島の見所など、さまざまな観光情報を提供し、利用者の利便性向上に努めている。（H29年度43人研修修了、H29年度末時点で166人研修修了）



## UDタクシー等の導入

- 12事業者27両導入（H29年末時点）  
H30.1～3にJPNタクシーを17台導入
- ユニバーサルドライバー研修
  - ・広島交通圏内3回開催
  - ・受講者数72人受講（H29年度末時点）



## 社会貢献としての防犯への取組

- 広島県警と広島県タクシー協会等が「特殊詐欺の被害防止に関する協定」を締結（H28.10月）タクシー乗務員の積極的な声かけにより、振り込め詐欺などの特殊詐欺を未然に防ぐ取組を実施中。

**1. 平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い**

**2. 広島交通圏**

**3. 大分市**

〈参考〉タクシー事業の現状（全国）

〈参考〉改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況

# 大分市：タクシー事業の現状①

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	23	79	102
車両数 (両)	840	79	919
輸送人員 (千人)	4,956	185	5,141
営業収入 (百万円)	4,960	202	5,162
運転者数 (人)	1,121	79	1,200

【平成28年度末】

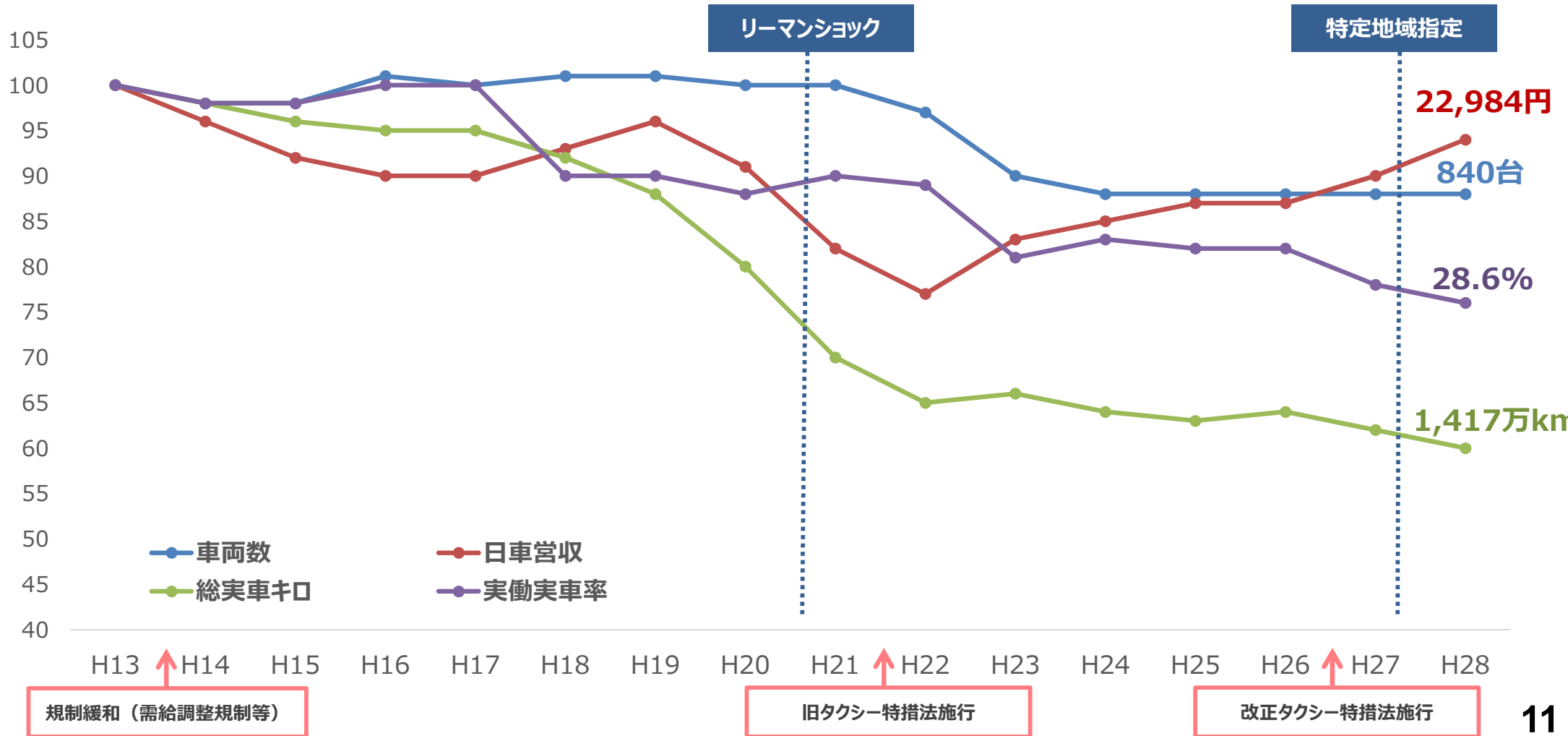
# 大分市：タクシー事業の現状②

【車両数】平成16年度の968台をピークに減少。平成28年度は840台。ピーク時から約13%減少。

【総実車キロ】平成13年度の2,357万キロをピークに減少。平成28年度は1,417万キロ。ピーク時から約40%減少。

【実働実車率】平成17年度の37.8%をピークに減少。平成28年度は28.6%。ピーク時から約24%減少。

【日車営収】平成13年度の24,564円をピークに平成21年度は20,109円まで減少。旧タクシー特措法施行以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は21,486円。その後は上昇傾向にあり、平成28年度は22,984円。



# 大分市：指定期限の延長の取扱い指針への適合状況

□ 大分市については、平成28年度の輸送実績等は以下の通りであり、指定期限の取扱い指針に基づき、平成31年3月31日まで指定を延長する候補地となり、平成30年4月23日、協議会において、指定期限の延長について同意がなされている。

特定地域計画の議決	● 平成29年4月4日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】37.7% 【H28】28.6% 【増減率】▲24.2%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【H27】63.3% 【H28】34.3% 【差】29.0ポイント	50%以上の割合	×
人口	● 大分市：約48万人	30万人以上	○
総実車キロ	【H27】14,508,197km 【H28】14,167,949km 【増減率】▲2.3%	5%未満の増加率	○
日車営収 日車実車キロ	【H13】24,564円 【H28】22,984円 【増減率】▲6.4%	10%以上減少 (いずれか)	○
	【H13】77.6km 【H28】65.7km 【増減率】▲15.4%		
法令違反	【大分市】0.016件/100万キロ 【全国平均】0.0556件/100万キロ	平均超	×
事故	【大分市】4.324件/100万キロ 【全国平均】7.572件/100万キロ	平均超	×
協議会の同意	● 平成30年4月23日	同意	○

# 大分市特定地域計画のポイント<適正化の取組と進捗状況・活性化の取組>

適正化  
の取組

## 口供給輸送力の削減目標と実施状況（平成30年3月末時点）

指定時車両数	適正車両数	適正車両数との乖離	目標車両数 (削減率)	事業者計画 認可率※1	事業者計画 実施状況※2
841	708	15.8%	708 15.8%	100%	37% H30.3.31

※1：認可事業者数/合意事業者数

※2：事業者計画認可済み実施車両数/事業者計画認可済み計画車両数

### 緊急・救援輸送に関する協定

- 地震、風水害、大火災その他大規模災害が発生し、又は発生する恐れがある場合の人員輸送を円滑に行うため、平成30年2月26日、大分県との間で災害協定を締結。

#### 【協定の概要】

- 災害時、県の要請を受けて被災者、ボランティア、災害に対する行政職員、透析患者ら傷病者の輸送を担う
- タクシー事業者78社12,073台が登録



広瀬勝貞知事  
「災害時は少人数の輸送が考えられる。頼もしい」

活性化  
の取組

### 定額運賃タクシー

- 平成29年7月の福岡・大分豪雨により、JR久大線の日田ー光岡間で鉄橋が流失。観光列車がコース変更するなどしていたため、沿線地域の誘客に影響があり、観光客が減少。沿線地域の観光を支えるため、平成29年12月16日から由布市湯布院町～大分空港等の定額タクシーの運行を開始

【由布院駅ー大分駅 9,000円・由布院駅ー大分空港 13,000円】

- 平成30年の国民文化祭やその翌年のラグビーWC等を見据え、大分駅と空港を結ぶコースも併せて設定
- 【大分空港ー大分駅 11,000円】

## 定額タクシー16日発車

ルート	定額運賃
由布院駅ー大分駅	9,000円(11,190円)
由布院駅ー大分空港	13,000円
大分駅ー大分空港	11,000円(15,140円)
湯布院駅ー別府駅	6,000円

観光復興を後押しへ  
由布院駅ー大分駅9千円  
由布院駅ー大分空港1万3千円

### 広瀬勝貞知事（平成29年12月11日知事定例記者会見）

湯布院への定額タクシーを開始することになりました。久大本線の日田ー光岡間で橋梁が落ちて不通になっているものですから、由布院の森号等、福岡から来る列車がうまく動かず、大分回りで行くとならば4～5時間かかっています。ここをどうカバーするかということで、これまでも空港～由布院間のバスを10月1日から1日3往復増便して、全体で今9往復しているのですが、お客さんのニーズに十分合っていないということで、由布市や由布市の観光協会から県内のタクシー事業者による定額タクシーをやってほしいというお話がありました。由布院と大分空港、由布院と別府、由布院と大分結ぶ定額タクシーをやってもらえないかということで、県内のタクシー会社も前向きに検討してくれまして、この16日、土曜日からいよいよスタートすることになりました。

由布院と空港、別府、大分とこれを結ぶ3路線が定額タクシーとしてスタートします。渋滞で時間がかかるなど、いろいろな事情がありましても、とにかく定額ですから安心してご利用いただける、そういうメリットがあるのではないかと思います。



1. 平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い
2. 広島交通圏
3. 大分市

**〈参考〉タクシー事業の現状（全国）**

**〈参考〉改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況**



# タクシー事業の現状（全国）

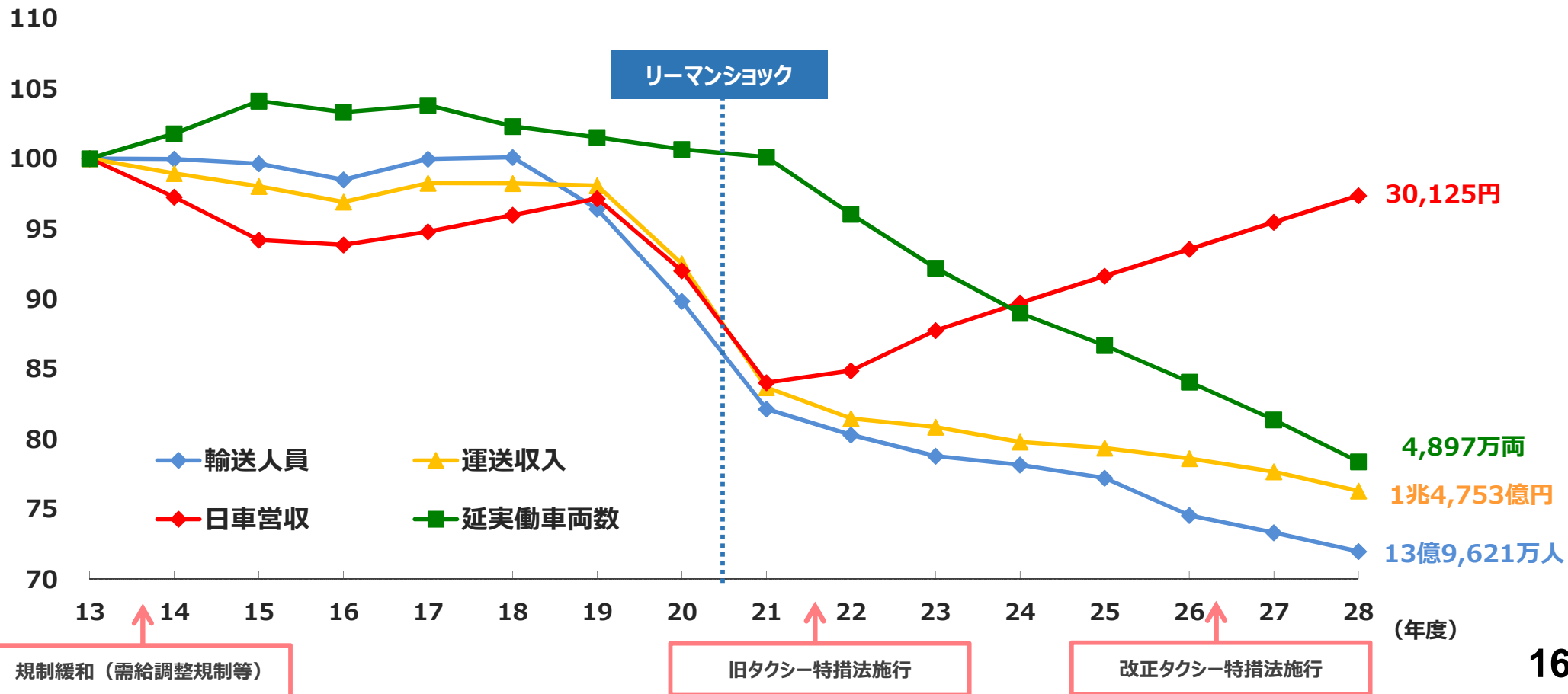
【**輸送人員**】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**平成28年度には13億9,621万人**。ピーク時から約28%減少。

【**運送収入**】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**平成28年度には1兆4,753億円**。ピーク時から約24%減少。

【**延べ実働車両数※**】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**平成28年には、4,897万両**。ピーク時から約25%減少。

【**日車営収**（1日1車あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円をピークに、平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**平成28年度は3万125円**。平成13年度の数値の近くまで回復。

※1日毎の営業のために稼働した車両数を1年間積み上げた車両数



# タクシー事業の現状（全国）

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 （者）	6,702	35,150	41,852
車両数 （両）	188,792	35,150	223,942
輸送人員 （千人）	1,381,612	87,178	1,468,790
営業収入 （百万円）	1,475,280	124,186	1,599,466
運転者数 （人）	286,743	35,150	321,893

【平成28年度末】

1. 平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い
2. 広島交通圏
3. 大分市

〈参考〉タクシー事業の現状（全国）

〈参考〉改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況

# 改正タクシー特措法のポイント

改正タクシー特措法 = 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25年11月成立、平成26年1月施行）

- ① 道路運送法に基づく「新規参入は許可制、増車は届出制」という規制緩和の原則は維持しつつ、供給過剰対策が必要な地域について、**特定地域と準特定地域の二本立ての制度を創設**。
- ② **特定地域**については、**新規参入・増車は禁止**。
- ③ 認可を受けた特定地域計画に基づく供給過剰対策の取組に関する**独占禁止法の適用除外**。
- ④ 一定の場合には、供給輸送力を削減しない事業者に対して、**営業方法の制限に関する勧告・命令**が可能に。
- ⑤ 特定地域及び準特定地域において**公定幅運賃制度を創設**。

## 原則（道路運送法）

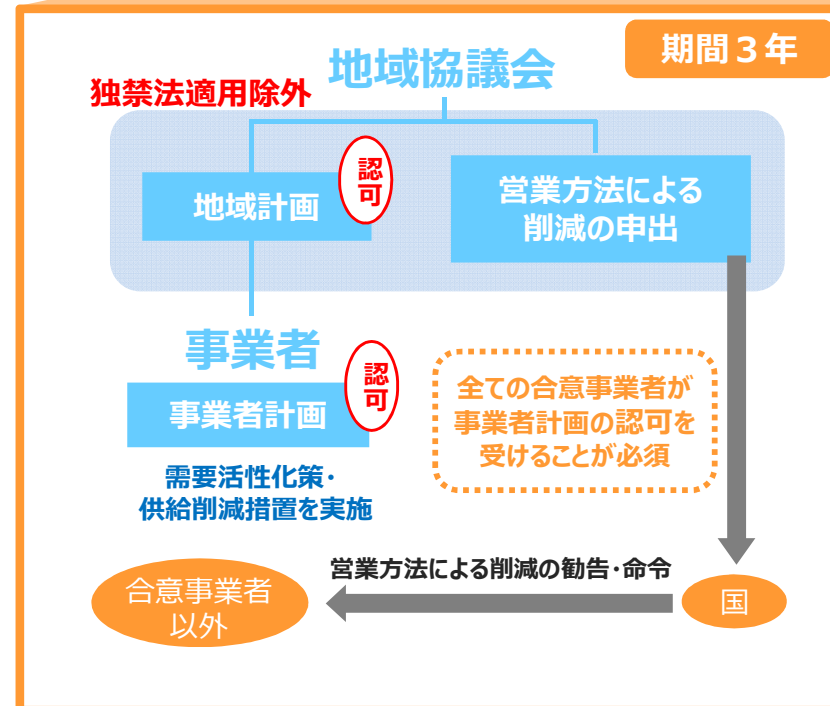
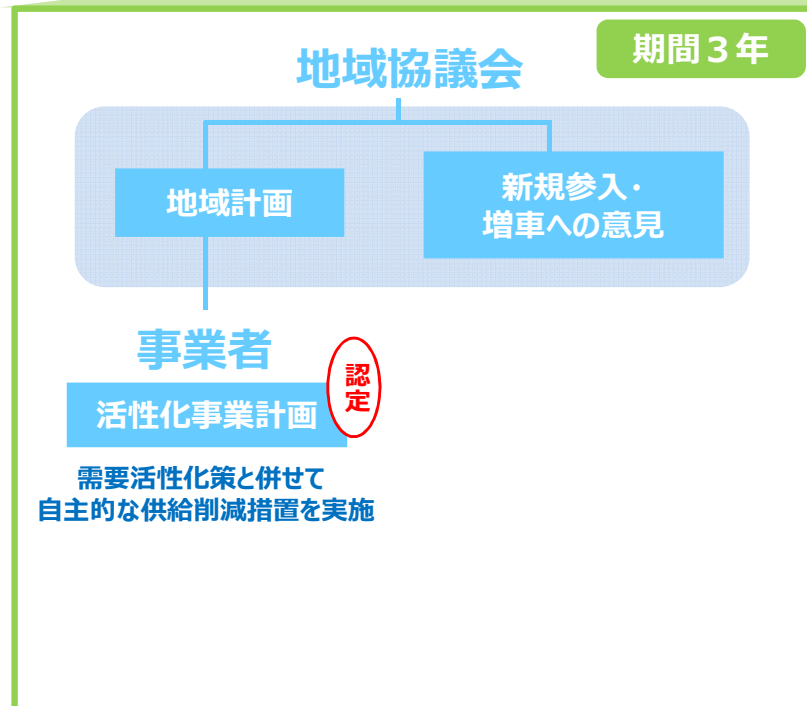
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

## 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）

## 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）



# 特定地域の指定基準

以下の指標に該当する場合に特定地域として指定。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。

(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。

① 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。

(5) ② 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。

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。

※①～③いずれかに該当すること。

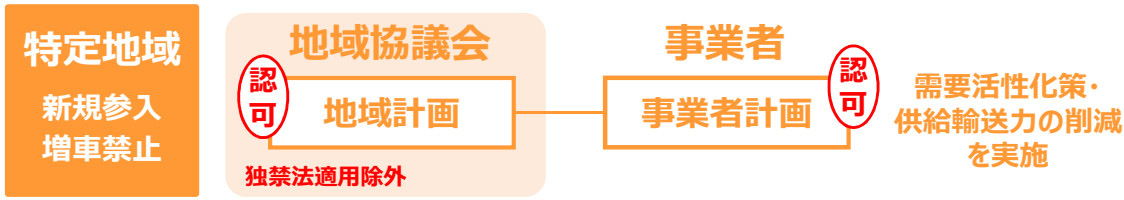
(6) 地域・利用者の意向の指標 ⇒ 利用者の意向も踏まえた上で協議会の同意を得ること。

# 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の施行状況及び効果について（概要）

- 平成25年11月、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の一部改正（改正タクシー特措法）において「本法の施行後における施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を両院に報告」することが決議（衆・参国土交通委員会）
- 改正タクシー特措法に基づく特定地域の指定の開始（平成27年）後の施行の状況及び効果についてとりまとめ

## 施行状況（地域指定の状況と取組の実施状況）

- 全国631の営業区域のうち、**特定地域27地域**  
（うちH27指定地域：19地域 H28指定地域：8地域）
- 27の特定地域のうち
  - ・協議会において特定地域計画が議決されている地域：**22地域**  
各地域の供給輸送力の削減目標（平均）：**10%**
  - ・特定地域計画の認可を受けている地域：**22地域**
  - ・全合意事業者が事業者計画の認可を受けている地域：**12地域**
- 各地域において、認可を受けた特定地域計画・事業者計画に基づき、適正化・活性化に取り組んでいるところ



- 全国631の営業区域のうち、準特定地域：114地域

## 施行後の各地域の状況・効果

### (1) 適正化の状況

- 各特定地域において、地域指定時の適正車両数と実在車両数の乖離をおおむね解消することを目標（3%～0%）に適正化の取組を進めている

### (2) 日車営収と賃金

- 各特定地域の日車営収（H26⇒H28年度）27地域中 **25地域で増**
- 各特定地域の時間当たり賃金（H26⇒H28年度） **25地域で増**
- **規制緩和前のH13年度とH28年度を比較すると、多くの地域で依然として低い水準となっており、労働条件の改善に向けて、引き続き特定地域計画に基づく適正化・活性化の取組を進める必要がある**

### (3) 活性化に向けた取組

- 多様なニーズに的確に応え、サービスの高度化・高質化に積極的に取り組むことにより、需要拡大・労働条件の改善等を図るべく、活性化の取組を進めている

【具体例】 生産性・利便性向上（配車アプリの導入、キャッシュレス対応の促進）  
多様なニーズへの対応（UDタクシー、マタニティ・子育て支援タクシーの導入）  
地域交通を支える取組（乗合タクシーの運行、自家用有償運送の運行受託）  
インバウンド対応（外国語研修の受講促進） 等

## 今後の方向性

- 各地域における特定地域計画・事業者計画に定められた適正化・活性化の取組等の着実な推進を通じて、タクシーが地域公共交通として、サービス水準を向上させ、利用者のニーズに的確に応えていくよう支援していく
- 観光先進国の実現に向けて、訪日外国人がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、訪日外国人向けのサービス向上のための取組を推進する
- 今後も定期的な施行状況等のフォローアップを行い、施策の進捗と効果を検証する

# 特定地域の状況（平成30年3月31日時点）

□現在、全国631の営業区域のうち、供給過剰の状況がみられる地域として指定されている**特定地域が27地域**（うち、**平成27年度指定地域19地域、平成28年度指定地域8地域**）法人・個人の車両数ベースでみると、特定地域は**全国の約35%**を占める。

□うち**22地域が特定地域計画を議決**し、うち、**22地域が特定地域計画の認可済み**。特定地域計画を議決済みの地域における**車両の削減率の目標は平均約10%**。うち**13地域で全合意事業者が事業者計画の認可**を受け、うち**7地域で全合意事業者が供給輸送力の削減を実施済み**。

平成27年度指定地域

都道府県	営業区域	地域指定	特定地域計画議決	特定地域計画認可	指定日 車両数	計画実施後 車両数
北海道	札幌交通圏	H27.11.1	H29.02.28	H29.05.18	4,871	4,364
宮城	仙台市	H27.06.1	H28.11.25	H29.03.02	2,580	2,407
秋田	秋田交通圏	H27.06.1	H28.10.14	H29.01.30	590	521
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H28.10.21	H30.03.26	1,052	900
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.09.06	H28.12.02	712	590
石川	金沢交通圏	H27.08.1	H29.03.28	H29.06.22	1,324	1,238
神奈川	京浜交通圏	H27.08.1	H28.09.23	H28.12.16	6,894	6,444
大阪	大阪市域交通圏	H27.11.1	H29.05.08	H29.09.29	13,509	12,245
兵庫	神戸市域交通圏	H27.09.1	H29.08.10	H29.11.27	5,285	4,513
奈良	奈良市域交通圏	H27.07.1	未議決	-	366	-
広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.04.27	H29.07.26	3,165	2,873
岡山	倉敷交通圏	H27.08.1	未議決	-	688	-
福岡	福岡交通圏	H27.11.1	H28.10.19	H29.03.29	4,644	4,053
〃	北九州交通圏	H27.08.1	H29.01.27	H29.05.25	2,842	2,548
長崎	長崎交通圏	H27.08.1	H28.12.05	H29.03.29	1,292	1,103
宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.09.28	H29.12.13	1,038	965
熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.05.09	H29.09.11	1,941	1,740
大分	大分市	H27.07.1	H29.04.04	H29.06.30	841	708
鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H29.12.11	H30.02.16	1,813	1,424
		19地域	17地域	17地域		

平成28年度指定地域

都道府県	営業区域	地域指定	特定地域計画議決	特定地域計画認可	指定日 車両数	計画実施後 車両数
富山	富山交通圏	H28.7.1	未議決	-	437	-
東京	南多摩交通圏	H28.7.1	H29.03.29	H29.06.23	1,240	1,214
千葉	京葉交通圏	H28.7.1	H30.02.07	H30.03.27	1,514	1,473
〃	東葛交通圏	H28.7.1	未議決	-	1,087	-
〃	千葉交通圏	H28.7.1	H29.11.30	H30.02.16	1,363	1,118
埼玉	県南中央交通圏	H28.7.1	H29.07.21	H29.10.20	2,524	2,407
栃木	宇都宮交通圏	H28.7.1	H29.09.27	H29.12.01	844	657
福岡	久留米市	H28.7.1	未議決	-	615	-
		8地域	5地域	5地域		
		合計	27地域	22地域	22地域	

全合意事業者の事業者計画の認可済み  
全合意事業者が供給輸送力の削減を実施済み

# 特定地域指定後の取組の流れ

特定地域の指定

- 指定基準に基づき指定

特定地域計画の作成

- 協議会において地域計画を作成

## 【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
- 大手事業者、中小事業者、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
- 地方公共団体の長及び構成員である関係行政機関の全て
- 事業者とは別に、関係行政機関を除く利用者代表等の構成員の過半数が合意

認可

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

認可

取組の実施

- 特定地域計画・事業者計画に基づき、適正化・活性化の取組を実施



# 平成27年に指定を受けた特定地域の状況

- 平成27年に指定を受けた**特定地域19地域**のうち、**17地域**が**特定地域計画の認可**を受けている。
- 特定地域の指定から特定地域計画の認可までの期間は、17地域の**平均で約23ヶ月**。

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	認可までの期間	都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	認可までの期間
北海道	札幌交通圏	H27.11.1	H29.05.18	約19ヶ月	広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.07.26	約25ヶ月
宮城	仙台市	H27.06.1	H29.03.02	約21ヶ月	岡山	倉敷交通圏	H27.08.1	未議決	-
秋田	秋田交通圏	H27.06.1	H29.01.30	約20ヶ月	福岡	福岡交通圏	H27.11.1	H29.03.29	約17ヶ月
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H30.03.26	約32ヶ月	〃	北九州交通圏	H27.08.1	H29.05.25	約22ヶ月
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.12.02	約16ヶ月	長崎	長崎交通圏	H27.08.1	H29.03.29	約20ヶ月
石川	金沢交通圏	H27.08.1	H29.06.22	約23ヶ月	宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.12.13	約28ヶ月
神奈川	京浜交通圏	H27.08.1	H28.12.16	約17ヶ月	熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.09.11	約27ヶ月
大阪	大阪市域交通圏	H27.11.1	H29.09.29	約23ヶ月	大分	大分市	H27.07.1	H29.06.30	約24ヶ月
兵庫	神戸市域交通圏	H27.09.1	H29.11.27	約28ヶ月	鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H30.02.16	約31ヶ月
奈良	奈良市域交通圏	H27.07.1	未議決	-	<b>19地域</b>		<b>認可済17地域</b>		<b>平均約23ヶ月</b>

# 特定地域の取扱いについて

□ **特措法の規定と制定時の議論を基本**としつつ、**指定地域の実態を踏まえて、指定期限の延長の取扱いに関する指針を策定**（平成30年3月16日）

## 基本的な考え方

- タクシーが供給過剰であり、事業の適正化・活性化を進めることが特に必要な地域を指定（法3条1項）
- 指定期間経過後も指定の必要があると認めるときは延長（法3条2項）
- 指定の事由がなくなった場合は、指定を解除（法3条3項）
  - **措置の実施により早期に供給過剰の解消が実現し、指定基準に該当しなくなった場合は指定を解除**（H25.11.6：衆国土交通委員会）

## 指定

変更なし

- 指定基準に該当する地域を指定。

### ● 特定地域計画の議決が行われていない地域

→延長を行わない

### ● 特定地域計画の議決が行われている地域

□ 指定を受けた年度から2年の年度において明らかになる輸送実績等に基づき、指定基準に該当している地域

- 3年間指定を延長する
- ただし、指定延長後、毎年度の輸送実績等に基づき、指定基準に該当しない場合は、当該輸送実績等が明らかになった年度末日に指定を解除する。

□ 上記以外の地域

- 指定期間中の取組の実施により事業環境が改善したかどうかを判断するため、指定を受けた年度から3年後の年度において集計される輸送実績等が明らかになる当該年度末日まで指定を延長する。

□ 地域の協議会の同意がない場合は、延長の手続きは行わない。

## 延長

延長の取扱い指針を策定