

「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運
送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づく

長野交通圏 準特定地域計画

制定 令和4年6月22日

長野交通圏準特定地域協議会

目 次

1. 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
 - (1) 長野交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割
 - (2) タクシー事業の現状
 - (3) 取組の方向性
2. 準特定地域計画の目標
 - ① 事業経営の健全化
 - ② 労働環境の改善
 - ③ コンプライアンスの確保
 - ④ 交通問題、環境問題、都市問題への対応
 - ⑤ 良質なサービスの提供
3. 特定地域解除後の一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の現状
4. 準特定地域において営業方法の制限を行う事業者
5. 準特定地域計画に定める活性化措置
 - (1) 準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項
 - (2) タクシーサービスの活性化策
 - (3) タクシー事業経営の活性化、効率化
 - (4) 労働条件の悪化防止、改善
 - (5) 交通問題、環境・都市問題の改善

1. 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(1) 長野交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー」という。)は、鉄道・バス等とともに長野交通圏における地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。

特に、次の①から③のような優れた特性を活かして、一人一人の利用者ニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

① 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる。

② 面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い。

③ 深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる。

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

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、長野県が観光立県を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、当時、長野交通圏内のタクシー事業を巡っては、車両数の減少を大きく上回る割合で輸送需要が低迷するなどの影響もあり、収益基盤の脆弱性や運転者の労働条件の悪化が生じているほか、事故の発生件数の増加といった問題が発生しており、同圏においてはタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となったため、平成27年8月1日国土交通省運輸審議会答申に基づき国土交通大臣が特定地域の指定を行った。

それを受け、協議会において「長野交通圏特定地域計画」を策定し、各事業者においては、「事業者計画」の認可に基づき、減車又は供給制限により示された適正車両数との乖離率に沿った供給制限を法人及び個人とも令和3年7月31日の特定地域の指定解除まで実施した。

実施により、長野駅周辺等の「タクシー違法駐車の一掃」等の一定の効果があつたものの、活性化の途に就いた矢先に新型コロナウイルス感染症拡大により、タクシー史に残る筆舌に尽くしがたい状況をもたらした計画がとん挫してしまった。

特定地域から準特定地域になったものの、地域社会におけるタクシーの役割の重要性に鑑みれば、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの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の取組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

(2) タクシー事業の現状

長野交通圏においては、次の①から④のような問題が生じている。

① タクシー事業の収益基盤の悪化

特定地域計画により、供給制限とタクシーの活性化を進め、更には、運賃改定に

より健全経営を目指したが、令和 2 年 3 月からの新型コロナウイルス感染拡大局面により、人流が抑制され、タクシー需要は平常時の 33%まで減少した。

事業者は、従業員を解雇することなく雇用調整助成金により従業員の生活維持を図ったものの、人件費以外の経費負担は賄えず、借入による負債は倍増した。

更に、最低賃金の大幅アップ、燃料価格の高騰が重なり、事業存続が懸念される状況が発生している。

一方地方自治体から、公共交通として経営支援を受けることができたことは、大きな励みとなった。

② タクシー運転者の労働条件の悪化

長野県のタクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて平成 25 年 2,089 千円、平成 26 年 2,248 千円、平成 27 年 2,732 千円、平成 28 年 2,081 千円も下回る水準となっている。

特定地域計画の実施(平成 29 年 4 月)により平成 29 年 2,171 千円、平成 30 年 1,923 千円、令和元年 1,698 千円、とその効果が表れた。

しかし令和 2 年コロナ禍により 2,095 千円と他産業格差が拡大してしまった。

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

③ 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

政策のカーボンニュートラルに対し、公共交通機関として無縁ではられないため、EV 車、PHV 車等への転換をはじめ HV 車への早期代替えに対し、経営資源の投入が困難となっている現状がある。

④ 利用者サービスが不十分

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるとの指摘があり、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。

また、接客態度が不良、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘もある。

しかし、新型コロナウイルス感染防止対応として、キャッシュレス化が進み交通圏内の大多数の車両において、QR 決済、カード決済等のいずれかの方法には対応することができている。

(3) 取組の方向性

(2)における問題は、タクシーが地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、これらの諸問題に対し、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、新規需要の開拓等の当該事業の活性化を図ることによりこうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、長野交通圏においてタクシー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以下の①から⑤について具体的な目標を設定し、取り組むものとする。

- ① 事業経営の健全化
- ② 労働環境の改善
- ③ コンプライアンスの確保
- ④ 交通問題、環境問題、都市問題への対応
- ⑤ 良質なサービスの提供

なお、協議会は事業者が取り組む目標の達成状況について検証し、必要に応じて本準特定地域計画を見直すものとする。

2. 準特定地域計画の目標

1. (3)で示した各項目の具体的な目標は以下のとおりとする。

① 事業経営の健全化

- ・ タクシー需要の低迷等厳しい経営環境下において、タクシー事業者が適法・適正な事業運営を行った結果、安全・安心を前提に、タクシー乗務員に対しては適正な労働環境の確保が図れ、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ先進的安全・利用者サービス設備投資も可能とする、適正利潤の確保ができる体制の構築を目指すものとする。

そのためには、輸送サービスの効率性の向上、経営基盤の強化が重要であり、効率的な供給においては、IT機器の導入による効率的な配車が有効である。

また、収益の拡大においては、タクシー事業を含む地域公共交通事業が、今後の急激な人口減少及び高齢化の増加に適切に対処するためには、交通政策基本法により自治体を中心として、地域全体を見渡した持続可能で効率的な交通網の整備が重要となるため、長野交通圏内の過疎地その他の交通空白地域において、地域住民の生活維持や観光客の移動に必要な輸送を確保するため、乗合タクシーや自家用有償旅客運送の受託を含め、積極的に協働・連携による収益の拡大も重要である。

- ・ 具体的には、長野市、千曲市、坂城町における乗合タクシー等において、収益を確保しながら請負受注に努める。
- ・ 更に、観光需要に対し「さわやか信州観光ガイドタクシー」の増強のため、観光ガイドタクシー認定乗務員の養成を行う。
- ・ 一方で、一部地域における白タク行為の監視摘発を関係機関と実施する。

② 労働環境の改善

- ・ 最低賃金抵触者の発生、タクシー乗務員の他産業格差の現状に対し、乗務員 1

人当りの効率性の向上と 1 両当りの生産性の向上により適正な労働条件の確保が図れるよう努める。

- ・ また、労働環境の改善により、正規雇用による若年労働者の流入を促し、良質な乗務員確保と乗務員の高齢化対策を進める。
- ・ 更に、車内カメラ付きドライブレコーダー設置の推進により、苦情対策、犯罪防止等運転者の労働環境の改善を図る。
- ・ 加えて、子供や家族の事情に併せた労働時間の設定等、女性が働きやすい労働環境づくりに努める。
- ・ 具体的には、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」を活用し、女性ドライバーの確保を図る。

③ コンプライアンスの確保

- ・ タクシー事業運営において、関係法令遵守により公共交通として安全・安心を利用者に対して担保するものであり、乗務員においては、「運転者登録制度」の実施、運行管理者においては、定期的な講習の義務付け等によりコンプライアンスの確保、経営者においては、総合的なコンプライアンスの確保に努めなければならない。
- ・ 具体的には、経営者研修会の開催により、今後のタクシー事業においては、従来の輸送から事業を革新するため、「交通政策基本法」「道路運送法」「タクシー業務適正化特別措置法」「タクシー特措法」「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を理解・順守するとともに有効活用を図る必要がある。

④ 交通問題、環境問題、都市問題への対応

- ・ 現在、長野市タクシー交通対策協議会は、違法駐停車の相互監視を自浄努力しているものの、市内主要場所における客待ちタクシーの違法駐停車が発生しているため、引き続き、歩行者の安全性、交通渋滞による地域経済活動への障害及び先進安全自動車（ASV）の導入促進によるなど交通事故防止の改善に努める。
- ・ 具体的には、信都の玄関に相応しく長野駅周辺での違法駐停車をなくし、信州を訪れたお客様に「おもてなし」の心をもって、タクシー乗り場で気持ちよく乗車いただき、駅待機の乗務員のスキルアップとモラルの向上及び業界イメージアップを図る。
- ・ また、法人・個人事業者において HV 車両の導入が進みつつあるが、今後は、2030 年度を目標年度として作成した「ハイヤー・タクシー業界の低炭素社会実行計画」に基づき PHV、EV 等環境対応車の普及、更には、「2050 年カーボンニュートラルに伴う成長戦略」への対応等更なる環境対策車の導入促進を図る。
- ・ 更に、災害時の都市機能の確保策として、地震・洪水等災害時における協定に基づく緊急輸送の確保を引き続き務める。

⑤ 良質なサービスの提供

- ・ タクシー事業者に求められるものは、タクシーの特性である何時でも何処でも誰でもが利用できる公共交通機関としての個別輸送であり、タクシー利用者から最も求められるものは、良質なサービスを提供することである。
- ・ 現在、観光都市長野県が取り組んでいる「おもてなし宣言活動」に併せ、長野交通圏の全乗務員がおもてなし宣言登録をし「長野県おもてなしタクシー」の実践を図る。
- ・ 具体的には、乗務員の宣言登録による「ふるまい」・「よそおい」・「しつらい」により、必要に応じたドア・トランクサービスの実施、無言運転の排除、多様化する利用者サービス機器の拡充を図る。
- ・ また、バリアフリー法に基づく導入整備達成目標に向けユニバーサルデザインタクシーの導入を促進するとともに、ユニバーサルドライバー研修の受講の促進を図る。
- ・ 更に、プレママ・キッズタクシーの運行により妊婦、乳幼児、児童等がタクシーを安心して利用する環境の整備を図る。
- ・ 更には、現在業界が進めているタクシーの利便性向上の取り組みにおいては、相乗り運賃、事前確定運賃、定額運賃等を促進する必要がある。
相乗り運賃については、そのアプリ開発が待たれるところであるが、事前確定運賃の導入は、1社のみでありその促進が必要である。定額運賃については、3社が実施済みとなっているものの、広くPRも必要である。
- ・ また、タクシーサービスの更なる高度化については、DXを活用し、スマホによる配車アプリ（4社170両）、クレジットカード・電子マネー（17社501両）、アプリ開発等、更なる利用者利便性の向上が必要である。

3. 特定地域解除後の一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の現状

特定地域解除後の一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の現状は、別紙1のとおりであり、令和2年度のコロナ禍により大幅に落ち込んだ実績に基づき公示された長野交通圏の需給状況の判断結果との乖離はあるものの、コロナ禍によるタクシー需要の減少、タクシー乗務員不足、更にはアフターコロナを見据え、当分はタクシー需要の増加が望めないことから、自主的に事業計画の変更により減車を行うとともに、7年に1度の大型イベントへの期待を含め、現状での事業者判断は、評価されるものと考えられる。

4. 準特定地域において営業方法の制限を行う事業者

営業方法の制限（休車）を行う場合の対象事業者及び対象車両数の限度は別紙2のとおりであるが、本計画において個別の事業者に供給輸送力の削減を割り当てる行為が、独占禁止法の適用除外とならないことにより、供給削減の判断は各社に委ねるこ

ととする。

5. 準特定地域計画に定める活性化措置

(1) 準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項

長野交通圏の事業者においては、経営の効率化・協業化・合理化、安全性の維持・向上(ドライブレコーダーの設置 584 両等)、利用者のサービス向上(免許返納割引、観光ガイドタクシーの創設等)、社会貢献活動等、旧法下及び特定地域計画から継続的に実施し今後も改善していくものである。

今回、特定地域から準特定地域への指定変更となったものの更なる活性化が求められていることから次表(2)～(5)のとおり活性化に取り組むこととする。

また全社が一体となり取り組む措置については必須事項として、全社が活性化事業計画により措置することとする。

(2) タクシーサービスの活性化策

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
鉄道駅乗降場所でのドア、トランクサービスの実施(必須事項)	乗務員によるドア、トランクサービスの必要に応じた対応の実施、良質な乗務員の駅配置	タクシー事業者 市交通対策協議会	短期
「おもてなし宣言登録」の実施(必須事項)	全乗務員の「おもてなし宣言」登録	タクシー事業者	短期
プレママ・キッズタクシーの運行(必須事項)	妊婦・乳幼児・児童等のタクシー安心利用を促進、対応乗務員研修の実施	タクシー事業者	長期
配車アプリによる利用者サービスの向上(必須事項)	スマホによる配車アプリ契約による利用者利便の向上	タクシー事業者	長期
クレジットカード・電子マネーの導入促進(必須事項)	クレジットカード・電子マネーの導入	タクシー事業者	長期
乗務員接客研修会の開催	乗務員のスキルアップのための研修(タクシー業務適正化特別措置法に基づく新任乗務員研修資料による研修)	タクシー事業者	中期
経営者研修会の開催	経営者を対象とした、関係法令の研修により、その理解・遵	タクシー事業者	中期

	守による安全・安心の提供		
UD タクシーの導入促進	UD タクシー車両への切り替え (必須事項)	タクシー事業者 タクシー協会 地方自治体	長期
	UD 研修の受講 (必須事項)	タクシー事業者	中期
訪日外国人観光客等利用者サービスの拡充	利用者の多様化に伴うWi-Fi、 タブレット、通訳案内サービス機能等の拡充	タクシー事業者	長期
	外国語講習の実施 (必須事項)	タクシー事業者	中期

※ 短期は1年以内、中期は準特定地域の指定期間内、長期はそれ以上の期間を指す。

(3) タクシー事業経営の活性化、効率化

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
地域交通課題への対応	・ 地方自治体との地域交通課題に対する協議・協力 ・ 乗合タクシー等の運行に関する協議	地方自治体 タクシー協会 タクシー事業者	短期
観光ガイドタクシーの推進	観光ガイドタクシー認定乗務員の増員 (必須事項)	タクシー事業者	短期
	観光ガイドタクシー認定乗務員の更新及び新規認定	観光ガイドタクシー協議会	短期
タクシー類似行為対策	一部地域における白タク行為防止の環境醸成	タクシー事業者	長期

※ 短期は1年以内、中期は準特定地域の指定期間内、長期はそれ以上の期間を指す。

(4) 労働条件の悪化防止、改善

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
女性ドライバー応援企業認定	女性ドライバー確保のため、女性ドライバー応援企業認定制度の活用	タクシー事業者	長期
タクシー乗務員の確保対策	若年労働者を含めたタクシー乗務員の確保	タクシー事業者 タクシー協会 地方自治体	短期
中学生の職場体験の受入	中学生の職場体験を通じたタクシー広報	タクシー事業者	中期

※ 短期は1年以内、中期は準特定地域の指定期間内、長期はそれ以上の期間を指す。

(5) 交通問題、環境・都市問題の改善

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
タクシー違法駐車の一掃（必須事項）	タクシーの長野駅周辺等違法駐車の一掃による歩行者保護、渋滞解消、事故防止	市交通対策協議会 タクシー事業者	短期
環境対応車（電気自動車・プラグインHV・燃料電池自動車）の導入促進	環境対応車への切り替え（必須事項）	タクシー事業者 地方自治体	長期
	充電環境の整備	地方自治体	長期
先進安全自動車（ASV）の導入促進（必須事項）	先進安全自動車（ASV）への切り替え	タクシー事業者 地方自治体	長期
災害時輸送協定の締結・運用	地方自治体等と締結した災害時輸送協定に基づき、地震・洪水等災害時のタクシーの有効活用	地方自治体 タクシー協会 タクシー事業者	短期

※ 短期は1年以内、中期は準特定地域の指定期間内、長期はそれ以上の期間を指す。

一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の現状

事業者名	特定地域指定日（平成27年8月1日）現在の車両数 ①	平成27年8月1日から令和4年3月31日まで				令和4年3月31日現在の供給輸送力（車両数） ①+②+③+④ A	【参考:左表Aの内】 新型コロナ特例措置による休車車両 (令和4年3月31日現在)
		特定地域計画（注1）による減車等 ②	特定地域計画によらない減車 ③		譲渡・譲受等 ④		
			減車	計画策定前			
長野観光自動車(株)	87		▲ 6	▲ 1		80	
長野タクシー(株)	46					46	5
つばめタクシー(株)	38	▲ 3		0		35	1
桜観光タクシー(株)	77		▲ 2	▲ 12		63	8
スマイル観光旭(株)	38	▲ 3				35	7
中央タクシー(株)	79			▲ 5	▲ 4	70	33
アルピコタクシー(株)	82		▲ 13	▲ 7	▲ 1	61	
長電タクシー(株)	16					16	
平和観光(株)	25	▲ 3				22	9
松代タクシー(株)	40			▲ 5		35	3
篠ノ井観光タクシー(株)	34		▲ 3	▲ 1	▲ 1	29	2
更埴観光タクシー(株)	15					15	
(資) 畑山自動車商会	14			▲ 3	+ 3	14	
ひしこタクシー(株)	8					8	
昌栄高速運輸(株)	26	▲ 4		▲ 9	+ 2	15	4
(株)HDコーポレーション	25			▲ 5	+ 5	25	
(有)シンリク観光	24			▲ 2		22	5
アットマーク高府運送(有)	28				+ 4	32	16
(株)昌栄交通	10				▲ 10		
合 計	712	▲ 13	▲ 24	▲ 50	▲ 2	623	93

(注1) 特定地域計画の策定日は平成29年4月1日

※ 車両数は、福祉専用車両を除いた数です。

営業方法の制限（休車）を行う場合の対象事業者及び対象車両数の限度

(両)

事業者名	①	②	減休車①-②		対象事業者※	対象車両数の限度
	H19.11.20	R3.8.1	車両数	率(%)		
長野観光自動車(株)	116	80	36	31.0	○	36
長野タクシー(株)	59	46	13	22.0	○	13
つばめタクシー(株)	40	35	5	12.5	×	
桜観光タクシー(株)	93	64	29	31.2	○	29
スマイル観光旭(株)	53	35	18	34.0	○	18
中央タクシー(株)	94	70	24	25.5	○	24
アルピコタクシー(株)	107	61	46	43.0	○	46
長電タクシー(株)	17	16	1	5.9	×	
平和観光(株)	29	22	7	24.1	○	7
松代タクシー(株)	46	35	11	23.9	○	11
篠ノ井観光タクシー(株)	40	29	11	27.5	○	11
更埴観光タクシー(株)	18	15	3	16.7	○	3
(資) 畑山自動車商会	17	14	3	17.6	○	3
ひしこタクシー(株)	8	8	0	0.0	×	
昌栄高速運輸(株)	30	15	15	50.0	○	15
(株)HDコーポレーション	17	30	-13	-76.5	×	
(有)シンリク観光	26	22	4	15.4	○	4
アットマーク高府運送(有)	17	32	-15	-88.2	×	
(有)鬼無里観光	3					
八幡自動車	28					
合 計	858	629	198	23.1		

①特定特別監視地域指定日の車両数（福祉専用車両を除く）

②最初の準特定地域指定日の車両数（福祉専用車両を除く）

※準特定地域において営業方法の制限を行う場合の減休車率（平成28年11月4日付け公示第52号）の要件13. 6%を超える事業者

【根拠】

特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて（平成26年1月27日付け公示第76号）の第32. ①