

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

平成30年3月  
国土交通省

## 目次

1. はじめに	3
2. 改正タクシー特措法の施行状況	4
(1) 特定地域の指定状況	5
(2) 準特定地域の指定状況	6
3. 施行後の各地の状況・効果	8
(1) 適正化の状況	8
(2) 日車営収と賃金の状況	9
(3) 活性化に向けた取組	11
4. 今後の方向性	13
<b>【参考資料】</b>	14

## 1. はじめに

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案の附帯決議として、平成 25 年 11 月 8 日衆議院国土交通委員会において、「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」が盛り込まれ、11 月 19 日参議院国土交通委員会において、「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、その結果を本院に報告すること」が盛り込まれた。

本報告は、上記附帯決議を受けて、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。以下「改正タクシー特措法」という。）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たものである。

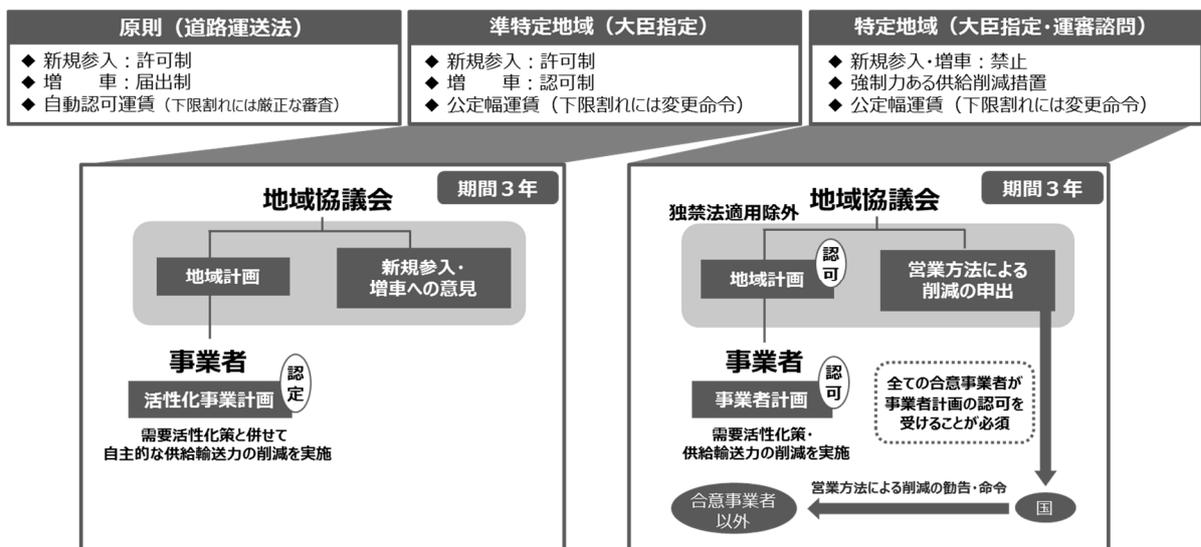
※本報告は、旅客自動車運送事業等報告規則（昭和 39 年運輸省令第 21 号）に基づく事業者の輸送実績報告書等を基に作成したものである。

## 2. 改正タクシー特措法の施行状況

改正タクシー特措法により、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、タクシー事業が供給過剰であると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認める地域について、国土交通大臣は、特定地域として指定することができることとされ、当該地域においては新規参入及び増車は禁止することとされた。

また、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域について、国土交通大臣は、準特定地域として指定することができることとされ、当該地域における新規参入の審査が厳格化されるとともに、増車は認可制とされた。

### 【改正タクシー特措法のポイント】



## (1) 特定地域の指定状況と取組の実施状況

特定地域は、タクシー事業が供給過剰であると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認める地域について、国土交通大臣が指定するものである。特定地域においては、関係地方公共団体の長、タクシー事業者、運転者の組織する団体、地域住民、学識経験者等からなる協議会が組織され、協議会において、適正化及び活性化を推進するための特定地域計画を作成し、地方運輸局長等の認可を受けなければならない。さらに、認可を受けた特定地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者は、それぞれが削減する供給輸送力やその削減方法等を定めた事業者計画を作成し、地方運輸局長等の認可を受けなければならない。

改正タクシー特措法に基づき、現在、全国 631 の営業区域のうち、27 地域が特定地域として国土交通大臣の指定を受けている（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）。車両数ベースでみると、特定地域は全国の約 35%を占める。

27 の特定地域のうち、22 地域の協議会において特定地域計画が議決され、うち 20 地域の特定地域計画が地方運輸局長等の認可を受けている。特定地域計画が議決された地域における車両の削減率の目標は平均 10%となっている。また、特定地域計画の認可を受けている 20 地域のうち、12 地域で全合意事業者の事業者計画が地方運輸局長等の認可を受けている。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、供給輸送力の削減と活性化に取り組んでいるところである。

### 【特定地域の指定状況】

都道府県	営業区域	地域指定日	特定地域計画 議決日	特定地域計画 認可日
北海道	札幌交通圏	H27. 11. 1	H29. 02. 28	H29. 05. 18
宮城	仙台市	H27. 06. 1	H28. 11. 25	H29. 03. 02
秋田	秋田交通圏	H27. 06. 1	H28. 10. 14	H29. 01. 30
新潟	新潟交通圏	H27. 08. 1	H28. 10. 21	審査中
長野	長野交通圏	H27. 08. 1	H28. 09. 06	H28. 12. 02
石川	金沢交通圏	H27. 08. 1	H29. 03. 28	H29. 06. 22
神奈川	京浜交通圏	H27. 08. 1	H28. 09. 23	H28. 12. 16
大阪	大阪市域交通圏	H27. 11. 1	H29. 05. 08	H29. 09. 29
兵庫	神戸市域交通圏	H27. 09. 1	H29. 08. 10	H29. 11. 27
奈良	奈良市域交通圏	H27. 07. 1	未議決	-
広島	広島交通圏	H27. 07. 1	H29. 04. 27	H29. 07. 26
岡山	倉敷交通圏	H27. 08. 1	未議決	-
福岡	福岡交通圏	H27. 11. 1	H28. 10. 19	H29. 03. 29
〃	北九州交通圏	H27. 08. 1	H29. 01. 27	H29. 05. 25
長崎	長崎交通圏	H27. 08. 1	H28. 12. 05	H29. 03. 29

宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.09.28	H29.12.13
熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.05.09	H29.09.11
大分	大分市	H27.07.1	H29.04.04	H29.06.30
鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H29.12.11	H30.02.16
富山	富山交通圏	H28.07.1	未議決	-
東京	南多摩交通圏	H28.07.1	H29.03.29	H29.06.23
千葉	京葉交通圏	H28.07.1	H30.02.07	審査中
〃	東葛交通圏	H28.07.1	未議決	-
〃	千葉交通圏	H28.07.1	H29.11.30	H30.02.16
埼玉	県南中央交通圏	H28.07.1	H29.07.21	H29.10.20
栃木	宇都宮交通圏	H28.07.1	H29.09.27	H29.12.01
福岡	久留米市	H28.07.1	未議決	-

## (2) 準特定地域の指定状況と取組の実施状況

改正タクシー特措法に基づき、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域として、現在、全国 631 の営業区域のうち、114 地域が準特定地域として、国土交通大臣の指定を受けている。車両数ベースで見ると、準特定地域は全国の約 47%を占める。

114 の準特定地域のうち、111 地域が協議会において準特定地域計画を策定し、うち 87 地域において、全合意事業者の活性化事業計画が地方運輸局長等の認定を受けている。

準特定地域については、平成 26 年 1 月に 155 地域を指定した後、これまで計 27 地域が特定地域に指定され、新たに計 7 地域が準特定地域に指定され、計 21 地域が需給状況等の改善により準特定地域の指定が解除されている。

### 【準特定地域の指定状況】

都道府県	営業区域
北海道	小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、苫小牧交通圏、北見交通圏
青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
岩手	盛岡交通圏、一関交通圏
福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏
山形	山形交通圏
東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、西多摩交通圏
神奈川	県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
千葉	市原交通圏
埼玉	県南西部交通圏、県北交通圏、県南東部交通圏
群馬	東毛交通圏
群馬・埼玉	中・西毛交通圏

茨城	水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏、県北交通圏、鹿行交通圏
栃木	県南交通圏、塩那交通圏
山梨	甲府交通圏
新潟	長岡交通圏、上越交通圏、新発田市A、柏崎市A
富山	高岡・氷見交通圏、砺波市B・南砺市
石川	南加賀交通圏
長野	松本交通圏、上田市A、飯田市A
愛知	知多交通圏、尾張北部交通圏、西三河北部交通圏、 西三河南部交通圏、尾張西部交通圏、東三河南部交通圏
静岡	静岡交通圏、富士・富士宮交通圏、沼津・三島交通圏、 磐田・掛川交通圏、藤枝・焼津交通圏、浜松交通圏、伊豆交通圏
岐阜	大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏、東濃東部交通圏、 東濃西部交通圏
三重	津交通圏、松阪交通圏
福井	福井交通圏、武生交通圏
大阪	北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、河南交通圏
京都	京都市域交通圏
兵庫	東播磨交通圏
奈良	生駒交通圏、中部交通圏
滋賀	大津市域交通圏、湖南交通圏、中部交通圏、湖東交通圏、湖北交通圏
和歌山	和歌山市域交通圏
広島	呉市A、東広島市、福山交通圏
鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏、倉吉交通圏
島根	松江市、出雲市
岡山	岡山市、津山市
山口	下関市、宇部市、山口市、周南市、防府市
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
福岡	筑豊交通圏、大牟田市
佐賀	佐賀市、唐津市
長崎	佐世保市、諫早市
熊本	八代交通圏
大分	別府市
宮崎	都城交通圏、延岡市
鹿児島	鹿児島空港交通圏
沖縄	沖縄本島

### 3. 施行後の各地の状況・効果

#### (1) 適正化の状況

特定地域計画においては、当該地域において削減すべき供給輸送力等を定めることとされており、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に適正化の取組を進めているところである。

#### 【特定地域計画に定める適正化の目標】 (適正車両数と実在車両数の乖離)

営業区域	指定時乖離 (%)	計画完了後乖離 (%)
札幌交通圏	10	0
仙台市	7	1
秋田交通圏	12	1
新潟交通圏	16	1
長野交通圏	19	3
金沢交通圏	9	3
京浜交通圏	7	1
大阪市域交通圏	12	3
神戸市域交通圏	15	0
奈良市域交通圏	10	未策定
広島交通圏	10	1
倉敷交通圏	24	未策定
福岡交通圏	13	0
北九州交通圏	10	0
長崎交通圏	14	0
宮崎交通圏	8	1
熊本交通圏	10	0
大分市	16	0
鹿児島市	22	1
富山交通圏	27	未策定
南多摩交通圏	2	0
京葉交通圏	4	1
東葛交通圏	8	未策定
千葉交通圏	20	3
県南中央交通圏	5	0
宇都宮交通圏	24	2
久留米市	20	未策定

## (2) 日車営収と賃金

各特定地域の平成 26 年度と平成 28 年度の日車営収を比較すると、27 地域中 25 地域において増加しており、時間当たり賃金は、27 地域中 25 地域で増加している。しかし、日車営収は、規制緩和前の平成 13 年度と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。

### 【日車営収（円）】

営業区域	H13 年度	H26 年度	H28 年度	H13-H28	H26-H28
札幌交通圏	37,866	29,153	29,756	-21%	2%
仙台市	35,887	25,735	25,094	-30%	-2%
秋田交通圏	24,662	22,857	22,914	-7%	0%
新潟交通圏	27,171	25,093	25,987	-4%	4%
長野交通圏	26,101	21,460	22,520	-14%	5%
金沢交通圏	25,908	21,028	22,835	-12%	9%
京浜交通圏	44,008	38,016	38,177	-13%	0%
大阪市域交通圏	31,712	28,304	30,055	-5%	6%
神戸市域交通圏	28,765	27,114	27,855	-3%	3%
奈良市域交通圏	31,364	28,679	28,434	-9%	-1%
広島交通圏	33,287	26,841	27,535	-17%	3%
倉敷交通圏	22,063	19,973	21,066	-5%	5%
福岡交通圏	35,144	32,245	33,468	-5%	4%
北九州交通圏	21,589	19,460	20,082	-7%	3%
長崎交通圏	30,101	25,132	26,935	-11%	7%
宮崎交通圏	18,710	15,648	15,685	-16%	0%
熊本交通圏	20,847	20,083	24,980	20%	24%
大分市	24,564	21,486	22,983	-6%	7%
鹿児島市	19,631	17,695	18,772	-4%	6%
富山交通圏	32,495	27,478	28,120	-13%	2%
南多摩交通圏	45,397	41,729	41,830	-8%	0%
京葉交通圏	38,407	35,038	36,000	-6%	3%
東葛交通圏	36,531	34,175	35,517	-3%	4%
千葉交通圏	30,787	28,456	29,693	-4%	4%
県南中央交通圏	33,634	32,864	33,735	0%	3%
宇都宮交通圏	28,870	27,684	27,793	-4%	0%
久留米市	20,276	19,545	21,388	5%	9%

【時間当たり賃金（円）】

営業区域	H26 年度	H28 年度	H26-H28
札幌交通圏	1,107	1,284	16%
仙台市	1,153	1,117	-3%
秋田交通圏	1,038	1,133	9%
新潟交通圏	1,082	1,143	6%
長野交通圏	1,245	1,251	0%
金沢交通圏	1,253	1,355	8%
京浜交通圏	1,482	1,477	0%
大阪市域交通圏	1,511	1,575	4%
神戸市域交通圏	1,351	1,376	2%
奈良市域交通圏	1,372	1,416	3%
広島交通圏	1,285	1,311	2%
倉敷交通圏	1,284	1,396	9%
福岡交通圏	1,182	1,242	5%
北九州交通圏	1,011	1,105	9%
長崎交通圏	1,030	1,119	9%
宮崎交通圏	956	995	4%
熊本交通圏	1,007	1,052	4%
大分市	965	1,083	12%
鹿児島市	1,035	1,072	4%
富山交通圏	1,455	1,499	3%
南多摩交通圏	1,479	1,496	1%
京葉交通圏	1,500	1,575	5%
東葛交通圏	1,280	1,368	7%
千葉交通圏	1,447	1,515	5%
県南中央交通圏	1,312	1,356	3%
宇都宮交通圏	1,203	1,231	2%
久留米市	1,065	1,206	13%

### (3) 活性化に向けた取組

利用者の多様なニーズに的確に応え、サービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことにより、需要を拡大し、労働条件の改善等を図るべく、特定地域計画に活性化措置を定め、各事業者が取組を進めているところである。

具体的には、

#### ①生産性・利便性の向上

- ・スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入促進
- ・クレジットカード・電子マネー・ICカード等決済機の導入促進

#### ②多様なニーズに応えるタクシーサービスの実現

- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入
- ・ユニバーサルドライバー研修の受講促進
- ・マタニティタクシー・子育て支援タクシーの拡充

#### ③地域交通を支える取組

- ・地域のニーズに応じた乗合タクシーの運行
- ・自家用有償運送の運行受託

#### ④インバウンド対応

- ・観光タクシーの拡充
- ・外国語研修、外国人利用者接遇研修等の受講促進

などに取り組んでいる。

例えば、スマートフォンアプリを活用した配車サービス及びクレジットカード・電子マネー・ICカード等決済機の導入状況をみると、多くの地域で対応する車両が増えているが、更なる利便性の向上のためには、引き続き導入を進めていく必要がある。

#### 【配車アプリの導入状況】

営業区域	H26 年度 (両)	H28 年度 (両)	H28 年度 (車両割合)	H26-H28 (両)
札幌交通圏	624	659	14%	35
仙台市	718	847	35%	129
秋田交通圏	0	96	17%	96
新潟交通圏	73	219	22%	146
長野交通圏	113	204	30%	91
金沢交通圏	0	52	4%	52
京浜交通圏	939	1,421	21%	482
大阪市域交通圏	775	1,924	15%	1,149
神戸市域交通圏	365	807	16%	442
奈良市域交通圏	15	15	4%	0
広島交通圏	300	392	12%	92
倉敷交通圏	109	109	16%	0
福岡交通圏	782	1,377	30%	595
北九州交通圏	544	750	27%	206

長崎交通圏	186	292	24%	106
宮崎交通圏	103	101	10%	-2
熊本交通圏	123	245	13%	122
大分市	347	367	44%	20
鹿児島市	179	179	10%	0
富山交通圏	149	149	37%	0
南多摩交通圏	298	459	37%	161
京葉交通圏	388	388	26%	0
東葛交通圏	230	232	21%	2
千葉交通圏	468	594	44%	126
県南中央交通圏	551	851	34%	300
宇都宮交通圏	217	217	26%	0
久留米市	0	253	42%	253

【クレジットカード等決済機の導入状況】

営業区域	H26年度 (両)	H28年度 (両)	H28年度 (車両割合)	H26-H28 (両)
札幌交通圏	110	788	17%	678
仙台市	1,495	1,705	70%	210
秋田交通圏	23	23	4%	0
新潟交通圏	365	457	45%	92
長野交通圏	75	370	54%	295
金沢交通圏	201	201	16%	0
京浜交通圏	5,139	6,068	89%	929
大阪市域交通圏	4,809	5,236	40%	427
神戸市域交通圏	1,940	2,125	41%	185
奈良市域交通圏	102	114	33%	12
広島交通圏	655	726	23%	71
倉敷交通圏	229	236	34%	7
福岡交通圏	1,803	2,579	55%	776
北九州交通圏	706	881	31%	175
長崎交通圏	91	1,110	92%	1,019
宮崎交通圏	10	10	1%	0
熊本交通圏	629	632	33%	3
大分市	488	487	58%	-1
鹿児島市	363	390	22%	27
富山交通圏	91	92	23%	1
南多摩交通圏	696	844	69%	148
京葉交通圏	1,074	1,082	72%	8
東葛交通圏	546	619	57%	73
千葉交通圏	945	1,002	75%	57
県南中央交通圏	1,725	1,734	69%	9
宇都宮交通圏	421	452	54%	31
久留米市	259	253	42%	-6

#### 4. 今後の方向性

引き続き、改正タクシー特措法に基づき、各地域における特定地域計画及び事業者計画に定められた適正化及び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。

また、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。