

【概要】 タクシーの適正化・活性化に関する特措法の施行状況及び効果について

背景

- タクシー特措法は、タクシーの増えすぎた地域で新規参入・増車等を規制し、**運転者の労働環境改善・サービス向上を促進**するもの。H25改正附帯決議により、**施行状況・効果を3年毎に国会に報告**。

効果

- タクシー特措法の運用により、需要が減少する中でも、**運転者の労働環境が一定程度改善**する効果。

(参考)

- ・日車営収(全国):
28,950円(H26)→31,448円(R1)
- ・時間当たり賃金(指定地域):
1,148円(H26)→1,278円(H30)

課題

- 以下の**3つの課題が顕在化**。

①減車等の供給過剰対策が進むも、**需要減少も進んだため、十分な効果が発揮されていない。**

- ・特定地域数: 19(H27)→27(H28)→10(R2)
- ・準特定地域数: 149(H27)→128(R2)
- ・輸送人員: 約14.2億(H27)→約12.3億(R1)

②**各種の需要喚起策を実施するも、需要の増加まで至らず。**

- ・アプリ導入(指定地域): 約2.7万台(H26)→約6.5万台(H30)

③**コロナの影響により、需要が急減。**

- ・輸送人員: 前年同月比で最大70%減(R2.5)

引き続きタクシー特措法を運用する必要。

タクシー需要に関する課題を解決する必要。

今後

- 以下の**3つの対応を推進**していきながら、**タクシー特措法を引き続き運用**していく。

■**デジタル技術（配車アプリ）の活用等を通じた、タクシー需要の新規開拓**

- ・R2.11導入の一括定額運賃・変動迎車料金の普及、更なる新サービス(相乗りタクシー)の導入 等

■**新技術を活用し、安心してタクシーを利用できる環境を整備し、タクシー需要を回復・増加**

- ・高性能フィルタによりウイルスを除去するとともに、車内の空気清浄状態を見える化する取組 等

■**タクシー特措法を適切に運用し、コロナの影響にも柔軟に対応**

- ・需要の急増減も踏まえて適切に制度を運用 等