

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

令和3年  
国土交通省

## 目次

1. はじめに	1
2. 改正タクシー特措法の施行状況	2
(1) 特定地域の指定状況と取組の実施状況	3
(2) 準特定地域の指定状況と取組の実施状況	4
3. 施行後の各地の状況・効果	6
(1) 日車営収と賃金の状況	6
(2) 適正化（供給過剰対策）の状況	8
(3) 活性化（需要喚起策）の状況	9
(4) 新型コロナウイルス感染症による影響	11
4. 今後の方向性	11
<b>【参考資料】</b>	12

## 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。

この附帯決議を踏まえ、平成 30 年には、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。）の施行の状況及び効果についてとりまとめた。

本報告は、上記報告から 3 年が経過したことから、改正タクシー特措法に基づく特定地域の指定について、施行の状況及び効果を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。

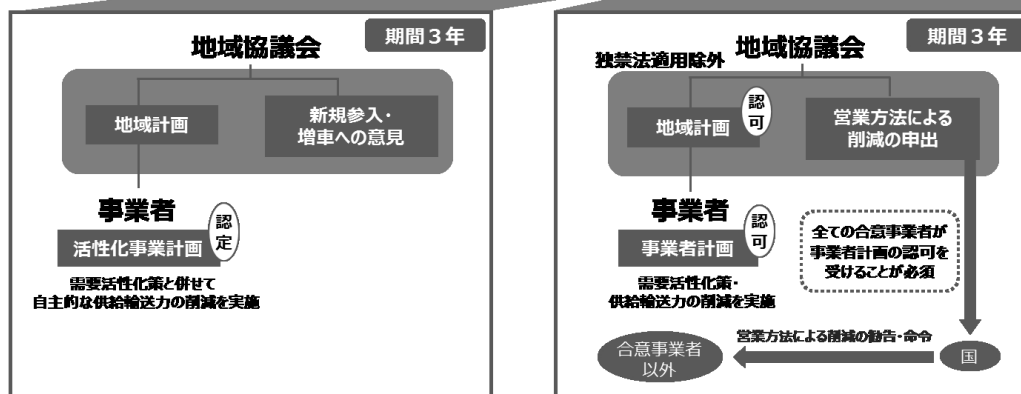
## 2. 改正タクシー特措法の施行状況

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】

原則（道路運送法）	準特定地域（大臣指定）	特定地域（大臣指定・運審諮問）
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 新規参入：許可制</li> <li>◆ 増車：届出制</li> <li>◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 新規参入：許可制</li> <li>◆ 増車：認可制</li> <li>◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 新規参入・増車：禁止</li> <li>◆ 強制力ある供給削減措置</li> <li>◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）</li> </ul>



## (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。

平成27年度は、改正タクシー特措法に基づき、19地域が特定地域として指定され、平成28年度には、8地域が新たに特定地域として指定された結果、27地域となったが、その後、タクシー車両の減車といった供給過剰対策が進み、令和2年4月時点の特定地域は10地域と減少しており、車両数ベースで見ると、特定地域は全国の約10%を占める状況である。

この10の特定地域のうち、9地域の協議会において特定地域計画が議決され、地方運輸局長等の認可を受けており、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11%となっている。また、特定地域計画の認可を受けている9地域の全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。

### 【特定地域及び準特定地域の指定地域数】

	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年4月
特定地域の指定地域数	19	27	27	26	22	10
準特定地域の指定地域数	149	116	114	115	108	120

※H27年度の準特定地域149地域は、同年度中に特定地域に移行した19地域を含む。

### 【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
宮城	仙台市	H27.06.1	H28.11.25	H29.03.02
東京	南多摩交通圏	H28.07.1	H29.03.29	H29.06.23
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H29.06.13	H30.03.26
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.09.06	H28.12.02
大阪	河北交通圏	H30.09.1	R1.12.23	R2.03.25
〃	北摂交通圏	R1.07.1	未議決	-
広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.04.27	H29.07.26

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

## (2) 準特定地域の指定状況と取組の実施状況

準特定地域は、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について、国土交通大臣が指定するものである。

平成 27 年度は、改正タクシー特措法に基づき、149 地域が準特定地域として指定されたが、その後、スマートフォンアプリを活用した配車サービス（以下「配車アプリ」という。）の導入といった需要喚起策が進み、令和 2 年 4 月時点の準特定地域は 120 地域と減少しており、車両数ベースで見ると、準特定地域は全国の約 68%を占める。

この 120 の準特定地域のうち、117 地域が協議会において準特定地域計画を策定し、うち 84 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 29 地域を特定地域に指定し、新たに計 8 地域を準特定地域に指定し、計 29 地域について需給状況等の改善により準特定地域の指定を解除した。

### 【準特定地域の指定状況】

都道府県	営業区域
北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、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
秋田	秋田交通圏
福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
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	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
千葉	東葛交通圏、千葉交通圏、京葉交通圏、市原交通圏
埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏
茨城	水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏、県北交通圏
栃木	宇都宮交通圏、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	富山交通圏、高岡・氷見交通圏、砺波市 B・南砺市
石川	金沢交通圏、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

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
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
福井	福井交通圏、武生交通圏
大阪	大阪市域交通圏、河南B交通圏
京都	京都市域交通圏
兵庫	神戸市域交通圏、東播磨交通圏
奈良	奈良市域交通圏、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、倉敷交通圏、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	久留米市、筑豊交通圏
佐賀	佐賀市、唐津市
長崎	佐世保市、諫早市
熊本	熊本交通圏、八代交通圏
大分	大分市、別府市
宮崎	宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市
鹿児島	鹿児島市、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) 日車営収と賃金の状況

全国の日車営収は、平成 26 年度が 28,950 円、令和元年度が 31,448 円と増加している。

この点、その内訳について見ると、特定地域では、10 地域中 7 地域において増加、準特定地域では、120 地域中 100 地域において増加している。

また、時間当たり賃金は、特定地域及び準特定地域の平均で平成 26 年度が 1,148 円、平成 30 年度が 1,278 円と増加している。

この点、その内訳について見ると、特定地域では、10 地域中全地域において増加、準特定地域では、120 地域中 112 地域において増加している。

これらを踏まえると、改正タクシー特措法の運用により、運転者の労働環境が一定程度改善する効果が認められる。

一方で、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、改正タクシー特措法を運用していくことで、特定地域計画に基づく適正化・活性化、準特定地域計画に基づく活性化の取組を進める必要がある。

#### 【特定地域の日車営収（円）】

営業区域	H13 年度	H26 年度	R 元年度	H13-R1	H26-R1
仙台市	35,887	25,735	24,862	-31%	-3%
南多摩交通圏	45,397	41,729	41,437	-9%	-1%
新潟交通圏	27,171	25,093	24,852	-9%	-1%
長野交通圏	26,101	21,460	23,792	-9%	11%
河北交通圏	33,756	25,931	28,004	-17%	8%
北摂交通圏	42,503	31,637	32,493	-24%	3%
広島交通圏	33,287	26,841	27,314	-18%	2%
福岡交通圏	35,144	32,245	34,136	-3%	6%
北九州交通圏	21,589	19,460	20,582	-5%	6%
長崎交通圏	30,101	25,132	27,963	-7%	11%

#### 【特定地域時間当たり賃金（円）】

営業区域	H26 年度	H30 年度	H26-H30
仙台市	1,153	1,191	3%
南多摩交通圏	1,479	1,588	7%
新潟交通圏	1,082	1,161	7%
長野交通圏	1,245	1,330	7%
河北交通圏	1,157	1,334	15%
北摂交通圏	1,508	1,626	8%



広島交通圏	1,285	1,425	11%
福岡交通圏	1,182	1,434	21%
北九州交通圏	1,011	1,241	23%
長崎交通圏	1,030	1,126	9%

【準特定地域の日車営収（円）※平均】

H13 年度	H26 年度	R 元年度	H13-R1	H26-R1
26,099	23,437	24,931	-4%	7%

【準特定地域時間当たり賃金（円）※平均】

H26 年度	H30 年度	H26-H30
1,142	1,272	13%

## (2) 適正化（供給過剰対策）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が、特定地域の指定時に比べ、特定地域計画完了時の乖離率は改善している。

一方、特定地域及び準特定地域においては、配車アプリの導入といった需要喚起策が進んだことで指定地域が減少しているものの、需要の減少が進んでいることが影響し、特に準特定地域では、いまだ指定地域が多数残存している状況にある。

### 【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 (%)
仙台市	7	1
南多摩交通圏	2	0
新潟交通圏	16	1
長野交通圏	19	3
河北交通圏	20	7
北摂交通圏	14	未策定
広島交通圏	10	1
福岡交通圏	13	0
北九州交通圏	10	0
長崎交通圏	14	0

### 【タクシーの輸送人員】

	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R 元年度
輸送人員	1,421,999,507	1,381,612,064	1,373,205,920	1,312,830,527	1,228,412,121

### (3) 活性化（需要喚起策）の状況

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、特定地域計画及び準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
  - ・配車アプリの導入促進
  - ・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、特定地域及び準特定地域における、配車アプリの導入状況は、平成26年度が約2.7万台、平成30年度が約6.5万台、また、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は、平成26年度が約6.1万台、平成30年度が約9.6万台となっており、多くの地域で対応する車両が増えているものの、全体としては需要の増加まで至っておらず、引き続き、利用者のニーズに対応した多様なサービスを導入し、更なる需要の開拓を図っていく必要がある。

#### 【特定地域配車アプリの導入状況】

営業区域	H26年度 (両)	H30年度 (両)	H30年度 (車両割合)	H26-H30 (両)
仙台市	718	820	35%	102
南多摩交通圏	298	693	57%	395
新潟交通圏	73	227	22%	154
長野交通圏	113	292	43%	179
河北交通圏	30	413	49%	383
北摂交通圏	88	377	53%	289
広島交通圏	300	1,024	34%	724
福岡交通圏	782	2,412	54%	1,630

北九州交通圏	544	851	35%	307
長崎交通圏	186	510	47%	324

【特定地域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)	H30年度 (両)	H30年度 (車両割合)	H26-H30 (両)
仙台市	1,495	1,661	70%	166
南多摩交通圏	696	1,109	90%	413
新潟交通圏	365	529	52%	164
長野交通圏	75	374	55%	299
河北交通圏	391	594	71%	203
北摂交通圏	237	611	86%	374
広島交通圏	655	1,718	57%	1,063
福岡交通圏	1,803	3,377	76%	1,574
北九州交通圏	706	1,553	63%	847
長崎交通圏	91	986	91%	895

【準特定地域配車アプリの導入状況 ※合計】

H26年度 (両)	H30年度 (両)	H30年度 (車両割合)	H26-H30 (両)
23,774	57,863	46%	34,089

【準特定地域クレジットカード等決済機の導入状況 ※合計】

H26年度 (両)	H30年度 (両)	H30年度 (車両割合)	H26-H30 (両)
54,919	83,829	67%	28,910

#### (4) 新型コロナウイルス感染症による影響

タクシーは、今般の新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響を受け、輸送人員が前年同月比で最大 69%減少（令和 2 年 5 月）したところであり、その後、25%減少まで回復するも（令和 2 年 10 月）、本年 1 月 7 日の緊急事態宣言により、厳しい状況が継続するものと見込まれる。

このため、国土交通省では、新型コロナウイルス感染症によるタクシー需要への影響を緩和すべく、令和 2 年 3 月に、非稼働となる車両の維持コスト（自動車保険料、自動車税等）の抑制等を図るため、事業計画の変更を必要としない、臨時的な休車を認める特例制度を創設したところであり、この臨時的な休車は、令和 2 年 12 月末時点で約 1.2 万台に利用されている。

また、令和 2 年度の準特定地域の指定地域の解除に当たっては、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 年度の輸送実績が急減していることが明らかであり、指定を解除することによって供給過剰となるおそれがあると認められる地域について、準特定地域の解除を 1 年間見送る運用を行ったところである。

#### 4. 今後の方向性

改正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がある一方で、タクシー車両の減車等の供給過剰対策や配車アプリの導入等の需要喚起策を実施しているものの、需要の減少が継続し、また、新型コロナウイルス感染症の影響によって、改正タクシー特措法による十分な効果が発揮されていない状況にある。

このため、以下の 3 つの対応を推進していきながら、引き続き、改正タクシー特措法を運用していくこととする。

- ① 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
  - ・令和 2 年 11 月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
- ② 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
- ③ 改正タクシー特措法を適切に運用し、新型コロナウイルス感染症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

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。