

運輸審議会 ご説明資料

令和4年4月7日
自動車局 旅客課

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）

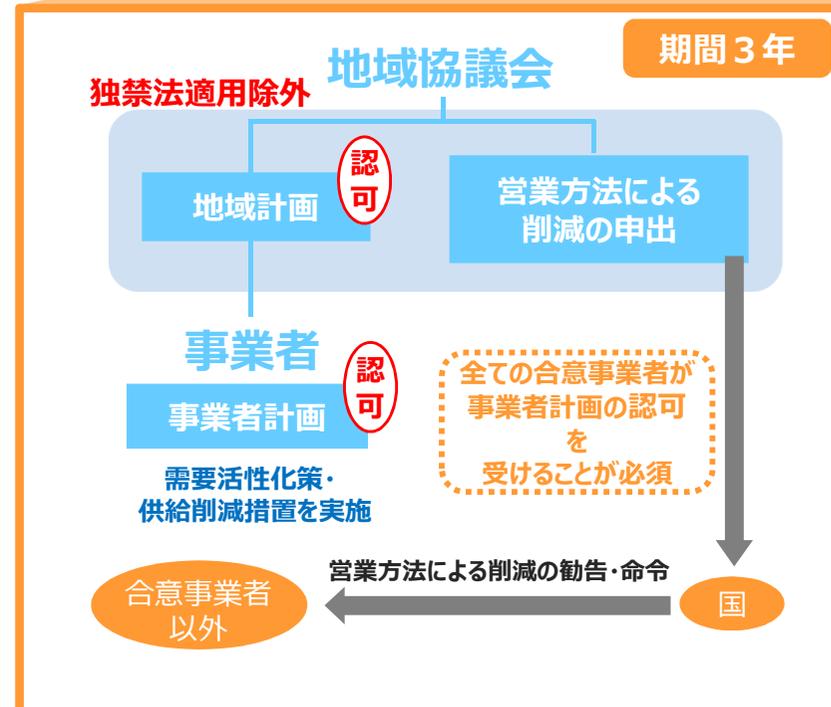
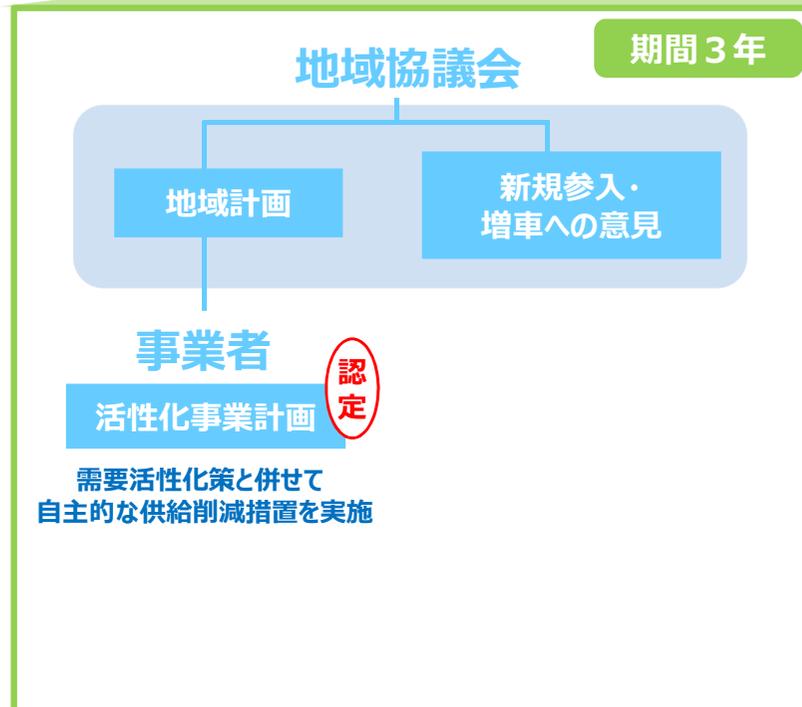
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制※
- ◆ 増車：認可制※
※供給過剰とならないものであるかどうか等を審査
- ◆ 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。

(5) 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。

(5) 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。

特定地域の指定期限の延長の取扱いについて

□ 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）

（衆議院附帯決議）

特定地域の指定については、その法的効果に鑑み厳格に行うこととし、現行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特定地域に係る指定基準より厳しい客観的な基準を設定した上で、適切に運用すること。また、特定地域について指定事由がなくなったと認めるときは、すみやかに指定を解除すること。

延長

- **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年後の年度において明らかになる輸送実績等に基づき、指定基準に該当する地域は、
 - ・ 3年を超えない範囲で指定を延長する。
 - ・ 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。

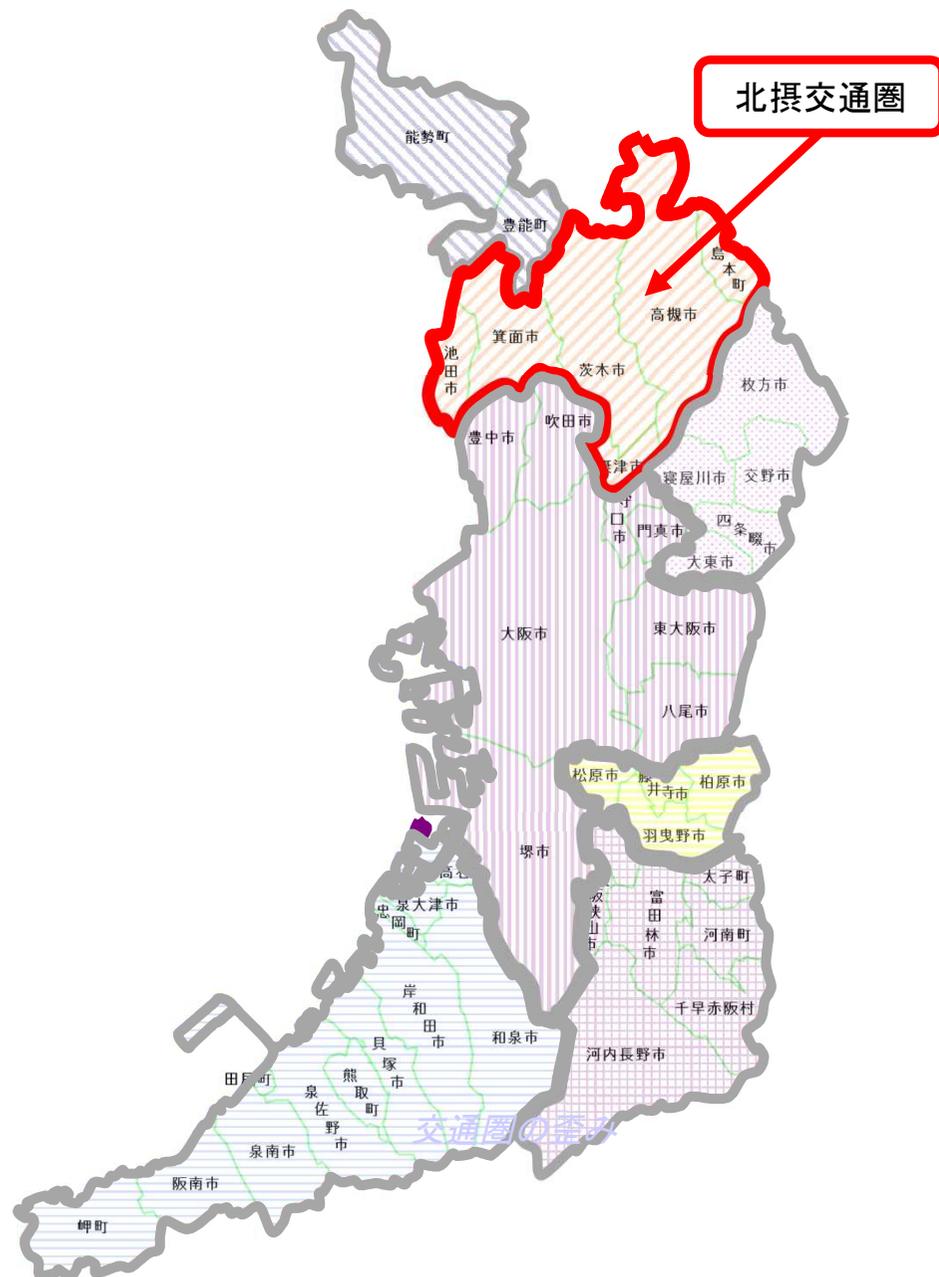
北摂交通圏

北摂交通圏の状況

- 北摂交通圏については、令和2年度輸送実績等を指定基準に当てはめた結果、指定基準に該当
- 令和4年2月25日、地域協議会において特定地域の指定の延長について同意

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	基準該当状況	取扱い(案)
大阪	北摂交通圏	R1.7.1	R3.4.30	○	延長 R7.6.30まで

北摂交通圏の概要



・大阪府の北部に位置し、京阪神大都市圏の中心にあって大阪はもとより、東部は京都に、また西部は兵庫県の阪神地域に近接する地域である。

・域内には高槻市や茨木市のような中核市、特例市もあり、それぞれが独自の都市機能を発揮している地域でもある。

・ベッドタウンとしての都心部への移動ニーズはもとより、圏内での通勤や通学、通院といった日常生活に密着した移動等、幅広い移動のニーズへの対応が求められる地域である。

・鉄道、バスといった大量公共交通機関の輸送網が発達し、利用者、地域の様々なニーズに応じている。タクシーも、鉄道駅からのフィーダー輸送やバスがカバーできない地域内の輸送を行うなど、これらの交通機関と相まって地域住民の足としての機能を発揮している。

【出典：北摂交通圏における特定地域計画（R2年）】

北摂交通圏：指定期限の延長の取扱い指針への適合状況

特定地域計画の議決	令和2年11月10日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】43.9% 【R2】28.7% 【減少率】34.7%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【R1】73.4% 【R2】100.0% 【差】26.6ポイント	50%以上の割合	○
人口	高槻市：約35万人	30万人以上	○
総実車キロ	【R1】16,412,157km 【R2】10,292,509km 【減少率】37.3%	5%未満の増加率	○
日車営収	【H13】42,503円 【R2】27,149円 【減少率】36.1%	10%以上減少	○
日車実車キロ	【H13】119.0km 【R2】67.0km 【減少率】43.7%	(いずれか)	
法令違反	【北摂交通圏】0.062件/100万キロ 【全国平均】0.055件/100万キロ	全国平均超	○
事故	【北摂交通圏】8.930件/100万キロ 【全国平均】7.769件/100万キロ	全国平均超	○
協議会の同意	令和4年2月25日	同意	○

北摂交通圏における適正化の取組の進捗状況

□ 供給輸送力の削減目標と実施状況（令和4年3月1日時点）

適正車両数	指定時車両数 (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 達成状況※2
616	713 (13.9%)	655 (8.1%)	100% R3.10.21	100% R4.2.4

※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

北摂交通圏：タクシー事業の現状①

【令和2年度末】 ※括弧内は平成30年度の数値と比較した増減率

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	15 (±0)	72 (△1.4%)	87
車両数 (両)	700 (△1.8%)	72 (△1.4%)	772
輸送人員 (千人)	3,974 (△41.7%)	110 (△50.2%)	4,084
営業収入 (百万円)	4,173 (△35.8%)	106 (△46.7%)	4,279
運転者数 (人)	1,172 (△13.7%)	72 (△1.4%)	1,244

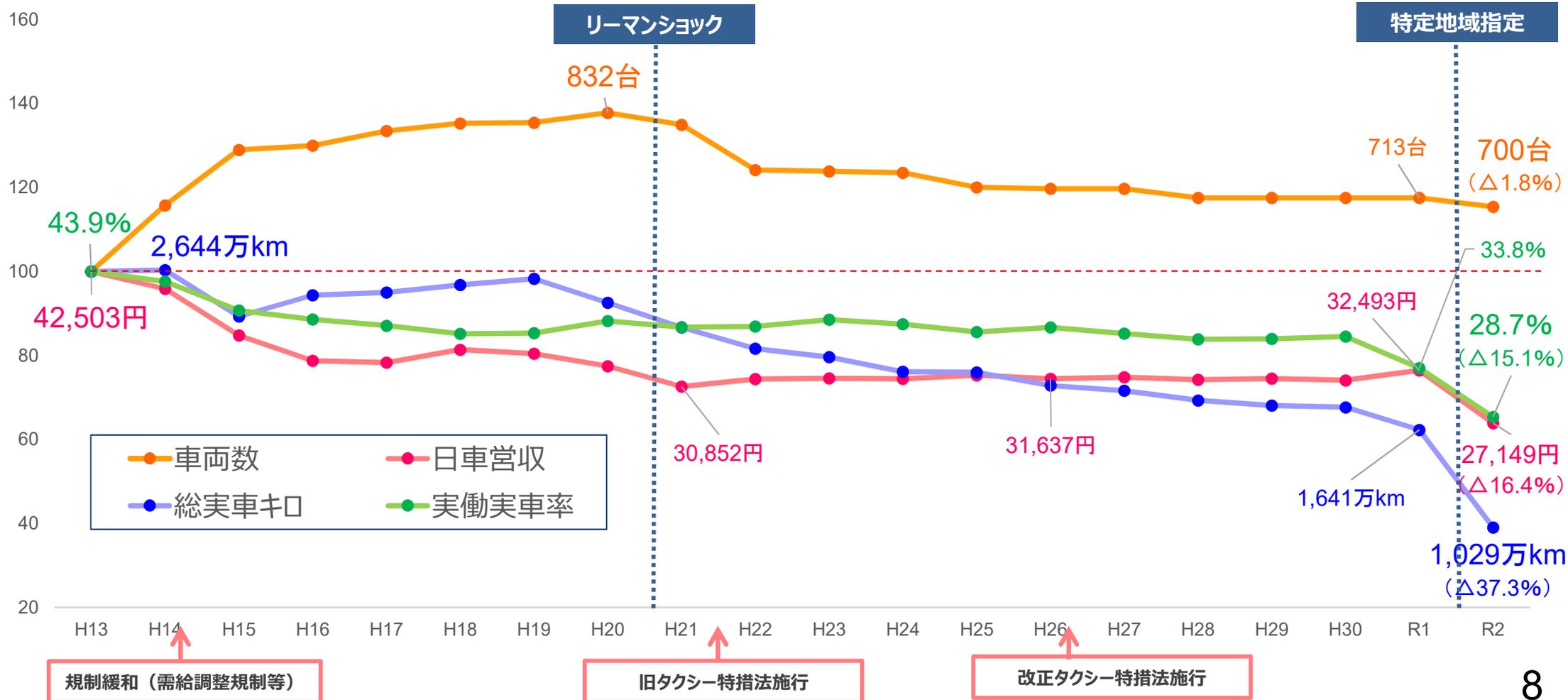
北摂交通圏：タクシー事業の現状②

【車両数】平成20年度の832台をピークに減少。令和2年度は700台となり、ピーク時から約16%減少。

【総実車キロ】平成14年度の2,644万キロをピークに減少。令和2年度は1,029万キロとなり、ピーク時から約61%減少。

【実働実車率】平成13年度の43.9%をピークに減少。令和2年度は28.7%となり、ピーク時から約35%減少。

【日車営収】平成13年度の42,503円をピークに平成21年度は30,852円まで減少。改正タクシー特措法が施行された平成26年度は31,637円。その後は横ばいとなり、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は27,149円まで減少。



北摂交通圏 特定地域協議会における主な発言・意見

取組に対する評価

- コロナ禍での厳しい営業状況の中、活性化に向けた取り組みはほぼ全ての項目で前進しているのでは、評価できるのではないのでしょうか。（利用者代表）
- 活性化策について、道半ばであり、引き続いて強化を望みます。（大阪タクシーセンター）

要望事項

- ジャパンタクシーは、高齢者にとって乗りやすく、そしてルーフが高く乗り心地が良いので、導入を促進して欲しい。（関西生活者連合会）
- 訪日外国人のためだけではないが、キャッシュレス決済や多言語対応等に利用出来るタブレット等の取組みを拡充して欲しい。（商工会議所）
- 最終的な移動手段としてタクシーに頼らざるを得ないので、頑張ってください。（利用者代表）

適正化・活性化に向けた決意表明

- 地域指定の延長が認められた場合でも、延長期限にかかわらず、1日でも早く特定地域の指定を解除できるように全会員で適正化と活性化に取り組んでいく。（大阪タクシー協会）
- コロナの影響で利用者が大幅に減少し、非常に厳しい経営環境にあるため、事業を継続するためにも延長を希望する。（事業者）
- 新型コロナにより需要が減少しており、延長して供給力の削減を継続しないと需給バランスが崩れる。（事業者）
- UDタクシーの導入を積極的に行っており、2022年度（令和4年度）には、保有台数の50%以上とする計画をしている。（事業者）
- 新型コロナの影響で厳しい経営環境にあり、設備投資等の必要な活性化の取り組みが進んでいないため、延長して欲しい。（事業者）
- コロナ禍において、タクシーは安全な乗り物であることを実感してもらうためのDVDを活用した広報を強化し、タクシーのことを市民に理解してもらう活動を行う。（大阪タクシー協会）

利用者
代表・
自治体
からの
発言
(意見)

事業者
代表から
の発言
(意見)

北摂交通圏における活性化の取組例①

UDタクシー導入の促進

・北摂交通圏の特定地域計画においてUDタクシーの導入目標が設定され、UDタクシーの導入が進んでいる。

・北摂交通圏特定地域計画に基づく目標：北摂交通圏内の全車両数の35%

北摂交通圏内の全車両数：700両（令和3年3月末現在）

R2.3.31現在：47両 ⇒ R3.3.31現在：103両

【導入率14.71%】



乗降の様子



【大阪府におけるUDタクシー導入補助】

・大阪府において2025年の大阪・関西万博に向けてバリアフリー化を加速する為、ユニバーサルデザインタクシーを事業者が購入する際に費用の一部を補助する方針。

●大阪府の令和4年度予算案

・1億8000万円を予算計上。（1台あたり30万円×600台）

●導入目標

・大阪・関西万博の開催までに、大阪府内におけるタクシー総台数の25%をユニバーサルデザインタクシーとする。



大阪府において、UDタクシーの普及推進等を全庁的に取り組むため、交通政策部署や観光関係部署等の関係者を構成員とする「ユニバーサルデザイン推進指針庁内連絡会議」を設置するとともに、当該連絡会議の下に「UDタクシー普及促進ワーキンググループ」を設置し、具体的な施策の取組を推進。

クレジットカード・電子マネーの導入率向上

・北摂交通圏においてもキャッシュレス化を推進しており、クレジットカード・電子マネーは、全社（15社）で導入。

・車両数シェアは、北摂交通圏内の全車両数（700両）の96%で導入済となっている（導入車両数672両）。

クレジットカード等の導入車両

R3.3.31現在 672両（6%増）

R2.3.31現在 636両



配車アプリの導入による利便性の向上

・北摂交通圏においても配車アプリの導入を推進しており、利用者利便の向上や更なる利用促進に寄与。

・車両数シェアは、北摂交通圏の全車両数（700両）の69%で導入済みとなっている（導入車両数481両）

配車アプリ導入状況

R3.3.31現在 12者 481両（R2.3.31から24%増）

R2.3.31現在 9者 389両



配車アプリ：GO



配車アプリ：DiDi



配車アプリ：S.RIDE 10

