

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6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	7
(3) 活性化（需要喚起策）の状況	8
4. 今後の方向性	10

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 年及び令和 3 年に、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、令和 3 年の報告から 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及び準特定地域の指定等について、施行の状況及び効果をとりと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。

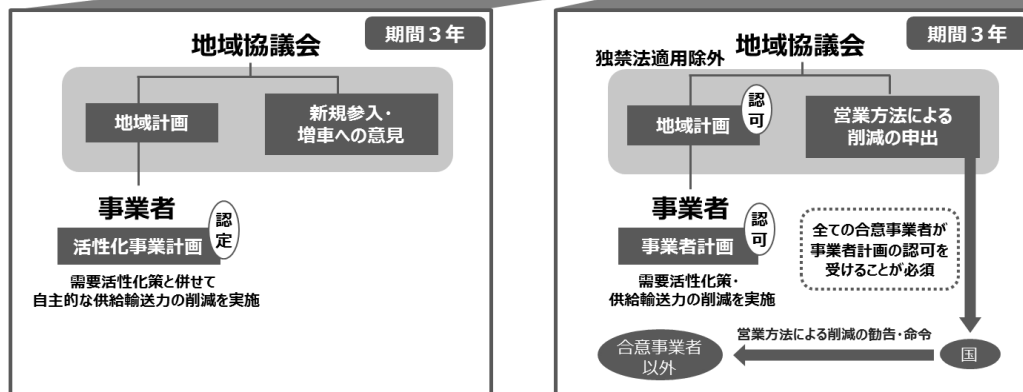
2. 改正タクシー特措法の施行状況

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"> ◆ 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） 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 新規参入：許可制 ◆ 増車：認可制 ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令） 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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）



(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 年度に、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、平成 30 年度と令和元年度にそれぞれ 1 地域が新たに特定地域として指定されたが、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 5 年 10 月時点の特定地域は 2 地域と減少しており、車両数ベースでみると、特定地域は全国の約 1%である。

この 2 つの特定地域については、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、車両の削減率の目標は平均約 10%となっている。また、両地域においては、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おり、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	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年 10 月
特定地域の指定地域数	19	27	27	26	22	10	3	2	2
準特定地域の指定地域数	149	116	114	115	108	128	152	153	144

※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
大阪	河北交通圏	H30. 09. 1	R1. 12. 23	R2. 03. 25
〃	北摂交通圏	R1. 07. 1	R2. 11. 10	R3. 04. 30

(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。）の導入といった生産性向上策等が進み、令和 5 年 10 月時点の準特定地域は 144 地域と減少しているが、車両数ベースで見ると、準特定地域は全国の約 82%を占めている。

この 144 の準特定地域のうち、129 地域が協議会において準特定地域計画を策定し、うち 94 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、このうち一部が特定地域となり、その後に再度準特定地域となったため、2 地域減少するとともに、新たに計 33 地域を準特定地域に指定する一方、計 42 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ことから、令和 5 年 10 月時点で 144 地域となっているところである。

【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、
〃	釧路交通圏、帯広交通圏
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
宮城	仙台市
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、南多摩交通圏、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、北総交通圏、
〃	南房交通圏
埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏、県南東部交通圏
群馬・埼玉	中・西毛交通圏
群馬	東毛交通圏
茨城	県北交通圏、水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏
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	新潟交通圏、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	長野交通圏、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、
〃	東三河南部交通圏、尾張西部交通圏
静岡	静岡交通圏、浜松交通圏、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
岐阜	大垣交通圏、高山交通圏、東濃西部交通圏、東濃東部交通圏、
〃	美濃・可児交通圏
福井	福井交通圏、武生交通圏
三重	津交通圏、松阪交通圏、北勢交通圏
大阪	大阪市域交通圏、河南B交通圏、河南交通圏
京都	京都市域交通圏
兵庫	神戸市域交通圏、東播磨交通圏、姫路・西播磨交通圏
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	広島交通圏、呉市A、東広島市、福山交通圏、尾道市
鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏
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、岩国交通圏
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	福岡交通圏、北九州交通圏、久留米市、筑豊交通圏、大牟田市
佐賀	佐賀市、唐津市
長崎	長崎交通圏、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 4 年度が 33,148 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、2 地域いずれにおいても増加、準特定地域では、144 地域中 113 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 1,147 円、令和 4 年度が 1,435 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、両地域において増加、準特定地域では、144 地域中 129 地域において増加している。

これらを踏まえると、特定地域及び準特定地域の指定に係る指標となっている 1 日 1 台あたりの営業収入は改善していると評価できる。一方で、新型コロナウイルスの影響により、輸送需要が減少している中で、年間賃金は全産業平均に比して低水準に留まっている状況が継続しており、タクシー運転者の労働環境が改善したと評価することは困難な状況にある。

なお、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、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	R4 年度	H13-R4	H26-R1
河北交通圏	33,756	25,931	28,753	-15%	11%
北摂交通圏	42,503	31,637	34,758	-18%	10%

【特定地域時間当たり賃金（円）】

営業区域	H26 年度	R4 年度	H26-R4
河北交通圏	1,157	1,466	27%
北摂交通圏	1,508	1,900	26%

【準特定地域の日車営収（円）※平均】

H13 年度	H26 年度	R4 年度	H13-R4	H26-R4
26,331	23,977	25,502	-3%	6%

【準特定地域時間当たり賃金（円）※平均】

H26 年度	R4 年度	H26-R4
1,144	1,431	25%

(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、減車の取り組みが進み、平均6ポイント乖離率が改善している。

一方、特定地域及び準特定地域においては、配車アプリの導入により生産性向上策が進んだことで指定地域が減少しているものの、準特定地域の指定地域は、いまだ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	指定時乖離率 (%)	令和4年度時点乖離率 (%)	計画完了後乖離率 (%)
河北交通圏	20	12	7
北摂交通圏	14	10	8

【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
	R2 年度	R3 年度	R4 年度		
輸送人員	751,819,861	790,875,326	928,123,235		

(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、令和4年度が約7.6万台、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6.3万台、令和4年度が約10.4万台となっており、多くの地域で対応する車両が増えている。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、活性化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)	R4年度 (両)	R4年度 (車両割合)	H26-R4 (両)
河北交通圏	30	393	51%	363
北摂交通圏	88	547	80%	459

【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)	R4年度 (両)	R4年度 (車両割合)	H26-R4 (両)
河北交通圏	391	444	57%	53
北摂交通圏	237	609	89%	372

【準特定地域配車アプリの導入状況 ※合計】

H26年度 (両)	R4年度 (両)	R4年度 (車両割合)	H26-R4 (両)
27,359	75,105	53%	47,746

【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)	R4年度 (両)	R4年度 (車両割合)	H26-R4 (両)
61,894	103,433	73%	41,539

(4) 新型コロナウイルス感染症による影響

タクシーは、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、令和2年度には輸送人員がコロナ前と比較して39%減少したところであり、その後、令和4年度には24%減少まで回復するも、未だ輸送人員の回復には至っていない。また、コロナ禍によりタクシー運転者が大幅に減少しており、運転者の確保が課題となっている。

4. 今後の方向性

改正タクシー特措法の運用により、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生産性向上策等の実施によって特定地域及び準特定地域の指定に係る指標となっている1日1台あたりの営業収入が改善する効果が認められる一方で、新型コロナウイルス感染症の影響を受け輸送需要が減少し、タクシー運転者の年間賃金は全産業平均に比して低水準に留まっている状況が継続しており、タクシー運転者の労働環境が改善したと評価することは困難な状況にある。

このため、運賃改定を通じた労働環境の改善や、デジタル技術（配車アプリ等）の活用を通じた多様なニーズへの対応を推進するとともに、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していく。