

# 運輸審議会諮問資料①

[ タクシー事業の現状について ]

平成28年4月26日

自動車局旅客課

# 事案一覧表

諮問いたしたい事案

## ○事案の種類

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定

## ○指定する地域

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第5条に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「南多摩交通圏」、「京葉交通圏」、「東葛交通圏」、「千葉交通圏」、「県南中央交通圏」、「宇都宮交通圏」北陸信越運輸局長が定める営業区域の「富山交通圏」

## ○期間

指定の日から3年間

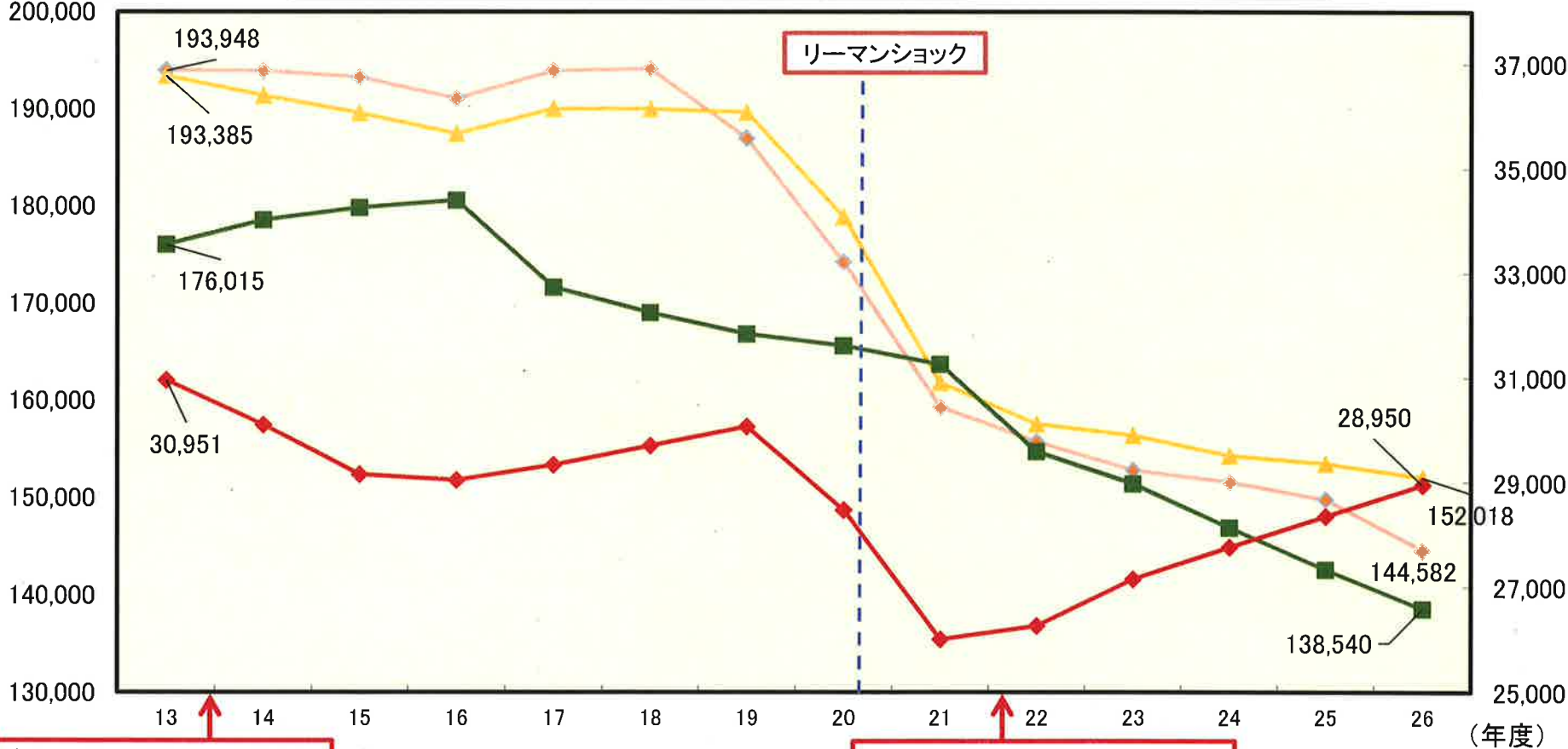
# タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・適正化の取組み（減車）の結果、平成22年度以降 日車営収が上昇。

輸送人員  
運送収入  
車両数

●輸送人員(万人) ▲運送収入(千万円) ■実働車両数(両) ◆日車営収(円)

日車営収



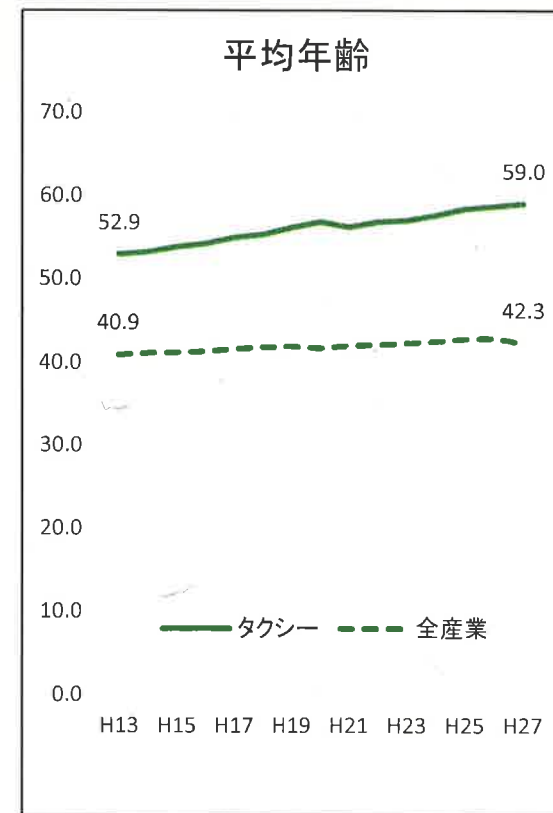
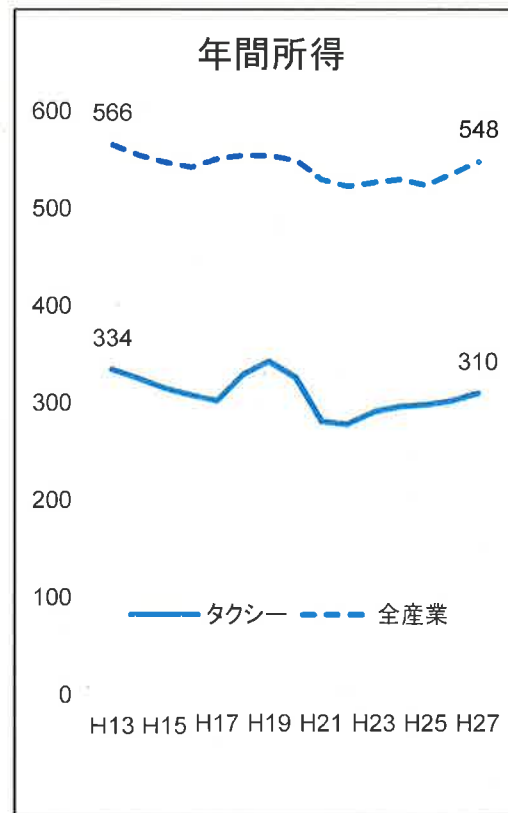
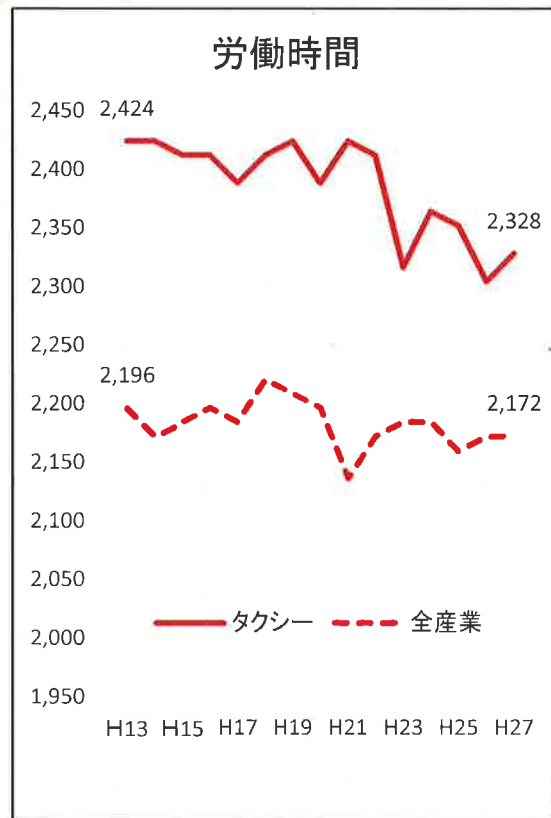
規制緩和(需給調整規制等)

※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

タクシー適正化・活性化法施行

国土交通省調べ

# タクシー運転者と全産業労働者との比較(全国)



資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

(注1)年間所得=「きまって支給する現金給与額×12+年間賞與其他特別給与額」により国土交通省が推計した値

きまって支給する現金給与額=各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆動手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞與其他特別給与額=調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

(注2)労働時間=「(所定内実労働時間数+超過実労働時間数)×12」により国土交通省が推計した値

所定内実労働時間数=事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

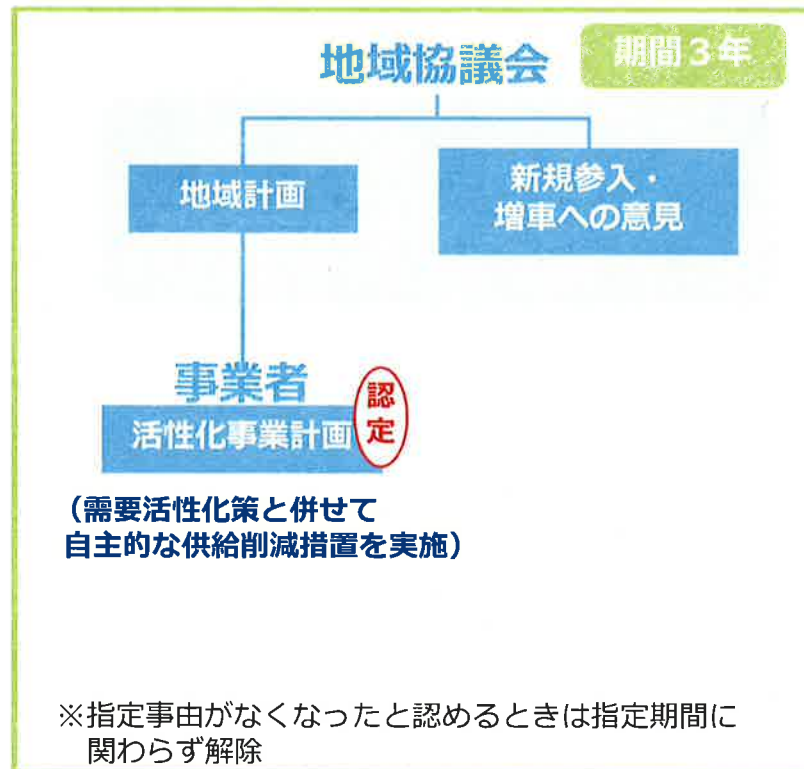
超過実労働時間数=事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

(注3)調査対象は、10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所。

# タクシー特措法のポイント

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26年1月施行)

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>



- 供給過剰であって、タクシー1台当たりの収入の状況、法令の違反その他の不適正な運営の状況、事故の発生の状況に照らし、供給輸送力の削減をしなければ
  - ・ タクシー事業の健全な経営を維持、
  - ・ 輸送の安全及び利用者の利便の確保、
  - ・ 地域公共交通としての機能の十分な発揮、

が困難であり、事業者の自主的な取組を中心としてタクシー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ときは、当該地域を、期間を定めて特定地域として指定することが可能。
  
- 特定地域の指定基準に合致し、特定地域として指定する場合には運輸審議会に諮問。
  
- 特定地域の指定後、指定基準に合致せず、指定の事由がなくなつたと認める場合には、特定地域の指定期間中であっても指定を解除。
  
- 都道府県知事、市町村長は、国土交通大臣に対し、特定地域への指定及び特定地域の指定期限の延長を行うよう要請することが可能。

- 特定地域の指定又は期限の延長  
(改正タクシー特措法第3条第1項、第2項)
- 営業方法の制限による供給輸送力の削減の勧告  
(改正タクシー特措法第8条の10)
- 営業方法の制限に関する命令  
(改正タクシー特措法第8条の11)



## 衆議院

2. 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ると認めるときは、すみやかに指定を解除すること。

## 参議院

2. 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。



以下の指標に該当する場合に特定地域として指定（(5)については、①～③いずれかに該当すること。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。
  - 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。
  - 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。
- (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。

# 特定地域の指定に関する状況

25年度実績による指定地域

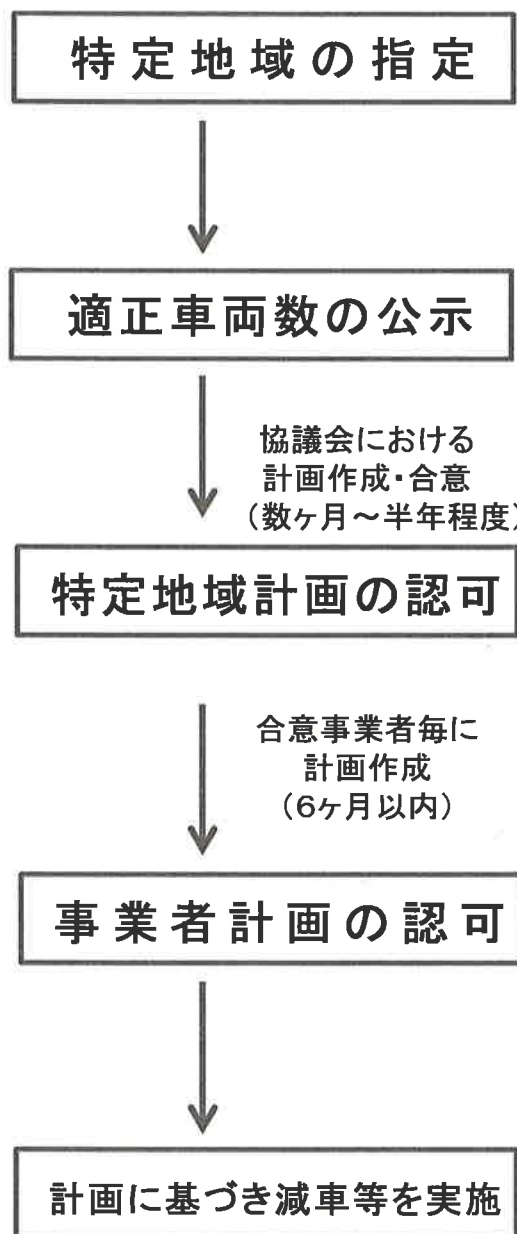
都道府県	営業区域	指定日
札幌	札幌交通圏	平成27年11月1日
宮城	仙台市	平成27年6月1日
秋田	秋田交通圏	平成27年6月1日
新潟	新潟交通圏	平成27年8月1日
長野	長野交通圏	平成27年8月1日
石川	金沢交通圏	平成27年8月1日
神奈川	京浜交通圏	平成27年8月1日
大阪	大阪市域交通圏	平成27年11月1日
兵庫	神戸市域交通圏	平成27年9月1日
奈良	奈良市域交通圏	平成27年7月1日
広島	広島交通圏	平成27年7月1日
岡山	倉敷交通圏	平成27年8月1日
福岡	福岡交通圏	平成27年11月1日
〃	北九州交通圏	平成27年8月1日
長崎	長崎交通圏	平成27年8月1日
宮崎	宮崎交通圏	平成27年8月1日
熊本	熊本交通圏	平成27年6月1日
大分	大分市	平成27年7月1日
鹿児島	鹿児島市	平成27年8月1日

指定地域数（指定率）	19地域(28.7%)
------------	-------------

26年度実績による指定地域候補地

都道府県	営業区域	協議会状況
富山	富山交通圏	同意
東京	南多摩交通圏	同意
千葉	京葉交通圏	同意
〃	東葛交通圏	同意
〃	千葉交通圏	同意
埼玉	県南中央交通圏	同意
栃木	宇都宮交通圏	同意
静岡	静清交通圏	不同意
滋賀	大津市域交通圏	不同意
岡山	岡山市	日程調整中
香川	高松交通圏	不同意
高知	高知交通圏	不同意
福岡	久留米市	同意

指定候補地域数（指定率）	最大で9地域(5.9%)
--------------	--------------



## 特定地域計画

### 【計画の内容】

- 特定地域計画の目標
- 供給輸送力の削減数及び削減方法
- 活性化措置に関する事項

### 【合意の主な要件】

- 地域の総車両数の3分の2以上の賛成
- 大手事業者や中小事業者などのカテゴリーごとに、地域の総車両数の過半数の賛成
- 協議会に参画している地方公共団体全ての賛成 等

## 営業方法の制限に関する勧告・命令

### 【発動の要件】 ※運輸審議会への諮問が必要

#### 《勧告》

- ① 全ての合意事業者が事業者計画の認可を受けていること
  - ② 協議会からの申出があること
  - ③ 合意事業者以外の事業者による事業活動により、適正化の推進が阻害されている事態が存すること
  - ④ このような事態を放置しては、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することに支障が生ずると認められるとき
- 勧告に従わない場合:再勧告

#### 《命令》 (上記①～④に加えて)

- ⑤ 合意事業者による自主的な減車等では、当該地域のタクシー事業の適正化を推進できないこと
  - ⑥ 上記④の状態が、より著しい場合
- 命令に従わない場合:初違反=60日車、再違反=許可取消

- タクシー特措法に基づき特定地域に指定された場合、当該地域においては、タクシーの供給輸送力削減に係る地域計画等を策定し、これを実施する必要がある。
- 一方、タクシー特措法に規定されている供給輸送力の削減方法のうち、営業方法の制限については、その具体的実施方法が明確となっていなかった。
- このため、今般、当該制限の実施方法を明確化することにより、特定地域における供給輸送力削減を促進すべく、以下の通達改正を行った。
  - ・ 特定地域指定解除までの間、同一の車両を全日制限する場合、当該車両の抹消登録を可能とする。
  - ・ 特定地域指定の解除後6ヶ月を経過するまでの間、抹消登録をした車両数を上限として新規車両を登録することを可能とする。この場合において、新規登録を行う車両は、UD車両、燃料電池車、電気自動車等に限ることとする。
- これにより、特定地域における供給輸送力の削減、特定地域指定期間中の車両の維持コストの削減、UD車両等の導入を促進する。

# 「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」(平成28年4月1日) 概要

## I. 現状と課題

タクシー事業の経営基盤の強化・安定的な輸送手段の確保を図るためには、人口減少や高齢化、訪日外国人の急増、IT技術の発達といった環境の変化を踏まえつつ、地域の特性・利用者ニーズに即したサービスを提供する等により、従来の事業を革新する必要。これを踏まえ、平成27年1月から「新しいタクシーのあり方検討会」において議論を重ね、今後の取組をとりまとめた。

## II. タクシー革新に向けた取組

- |             |                  |                                 |
|-------------|------------------|---------------------------------|
| 1. 生産性の向上   | (1) 効率的な供給       | ⇒ 「タクシー特措法」に基づく需給バランスの改善 等      |
|             | (2) 収益の拡大        | ⇒ 価値ある付加サービスに対する適正な料金の設定 等      |
|             | (3) 人材の確保・育成     | ⇒ 新卒・女性等、多様な人材の採用拡大 等           |
| 2. サービスの向上  | (1) 高度化          | ⇒ ITを活用した運転者評価、降車時の決済手続フリーの実現 等 |
|             | (2) 国際化          | ⇒ 初乗り運賃の短縮・引下げの実施 等             |
|             | (3) 多様化          | ⇒ 観光タクシーの充実・プライベートリムジンの導入 等     |
| 3. 安全・安心の向上 | (1) 悪質事業者・運転者の排除 | ⇒ 監査機能の強化、運転者登録制度の拡大 等          |
|             | (2) 地域の安心の確保     | ⇒ 自治体や警察等、関係者との密接な連携 等          |

## III. 適正化・活性化の着実な推進

### タクシー特措法の フォローアップ

- |                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| (1) 適正化：賃金（労働分配率、時間あたり支給額）、平均車齢等の改善状況 | ⇒ 見える化    |
| (2) 活性化：バリアフリー、外国語、スマホ配車等への対応状況       | ⇒ (毎年度公表) |

「新しいタクシーのあり方検討会」委員 (敬称略、順不同)

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授【座長】  
 太田 和博 専修大学商学部教授  
 鎌田 耕一 東洋大学法学部教授  
 水町 勇一郎 東京大学社会科学研究所教授  
 河野 康子 (一社)全国消費者団体連絡会事務局長  
 宇佐川 邦子 (株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長  
 楓 千里 (株)JTBパブリッシング取締役 ノジュール事業担当

栗原 博 日本商工会議所 流通・地域振興部長  
 児玉 平生 毎日新聞世論調査室委員  
 佐々木 達也 読売新聞東京本社編集委員兼調査研究本部主任研究員  
 富田 昌孝 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長  
 木村 忠義 (一社)全国個人タクシー協会会長  
 川鍋 一朗 (一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長  
 田中 敬子 すばる交通(株)取締役副社長

今村 天次 全国自動車交通労働組合総連合会書記長  
 手水 辰也 全国交通運輸労働組合総連合会事務局長  
 松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会書記長  
 藤井 直樹 自動車局長 (田端 浩 自動車局長)  
 持永 秀毅 大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)  
 鶴田 浩久 自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)



## 東京のタクシー初乗り運賃の変更申請

- 平成28年4月5日、国土交通省に対し、最初の事業者（日本交通(株)）からの運賃変更申請があった。各社からの申請状況は以下のとおり。（4月21日18:00時点）
  - ・申請率  
約46%  
（東京23区・武三交通圏のタクシー車両27,657両に対して）
  - ・申請事業者  
日本交通、東京無線、大和、日の丸、国際自動車チェッカーの各グループの一部
  - ・主な申請内容  
初乗り 1,059mまで、410円  
加算 237mごと、80円
- 最初の申請から3ヶ月以内（7月4日まで）に、東京23区・武三交通圏のタクシー車両台数の7割を超える事業者から同様の申請がなされた場合、東京のタクシー運賃の上限・下限額の変更手続に入ることとなる。
- その際、本年7～8月に東京23区・武三交通圏で予定している初乗り距離の見直しに係る実証実験により、短距離需要の顕在化等の効果を検証しつつ、運賃の上限・下限額の変更手続を進める予定。

## 実証実験（平成28年7月～8月）のイメージ

