

運輸審議会 ご説明資料

令和2年1月30日
自動車局 旅客課

タクシー事業の現状

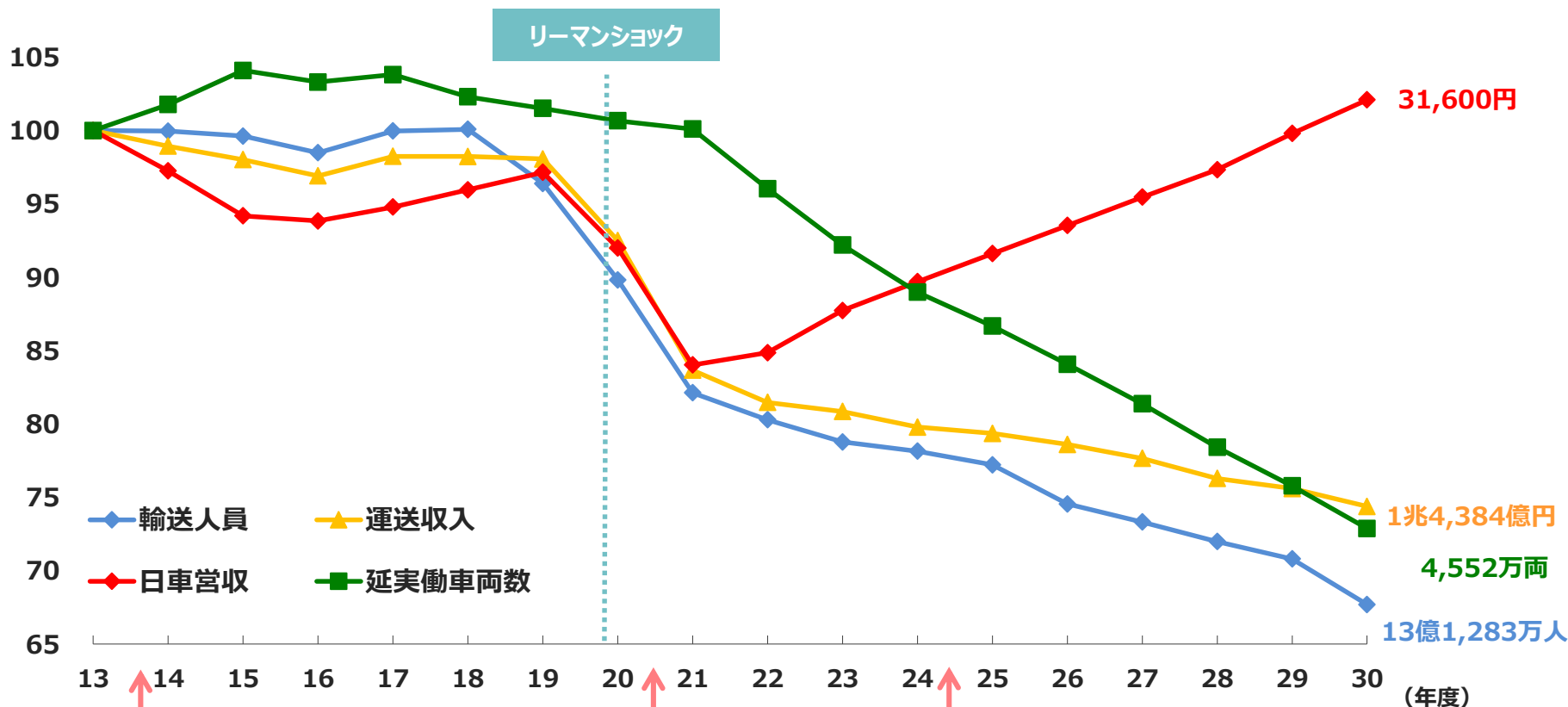
【輸送人員】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**平成30年度には13億1,283万人。ピーク時から約32%減少。**

【運送収入】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**平成30年度には1兆4,384億円。ピーク時から約26%減少。**

【延べ実働車両数※】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**平成30年には、4,552万両。ピーク時から約30%減少。**

【日車営収（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円以降減少傾向。平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**平成30年度は3万1,600円。平成13年度の数値より増加。**

※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数



規制緩和（需給調整規制等）

旧タクシー特措法施行

改正タクシー特措法施行

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）

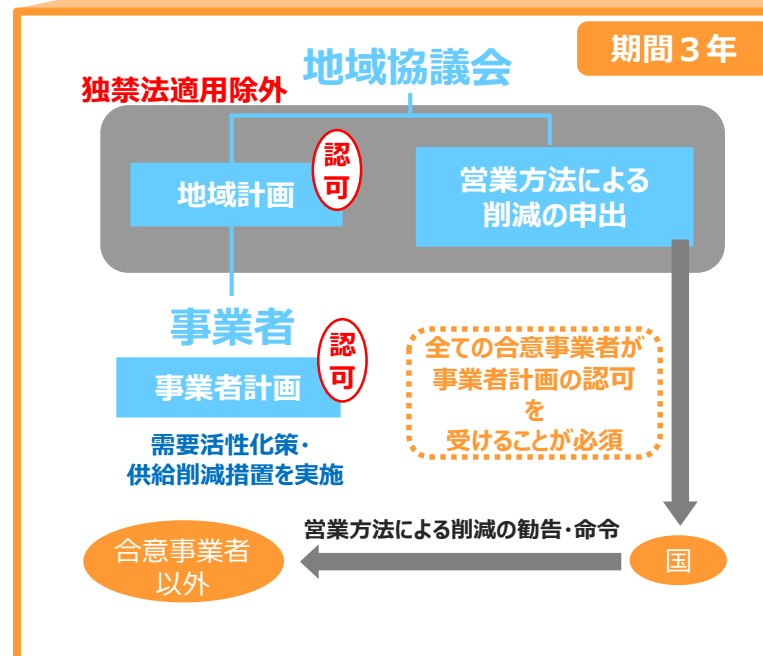
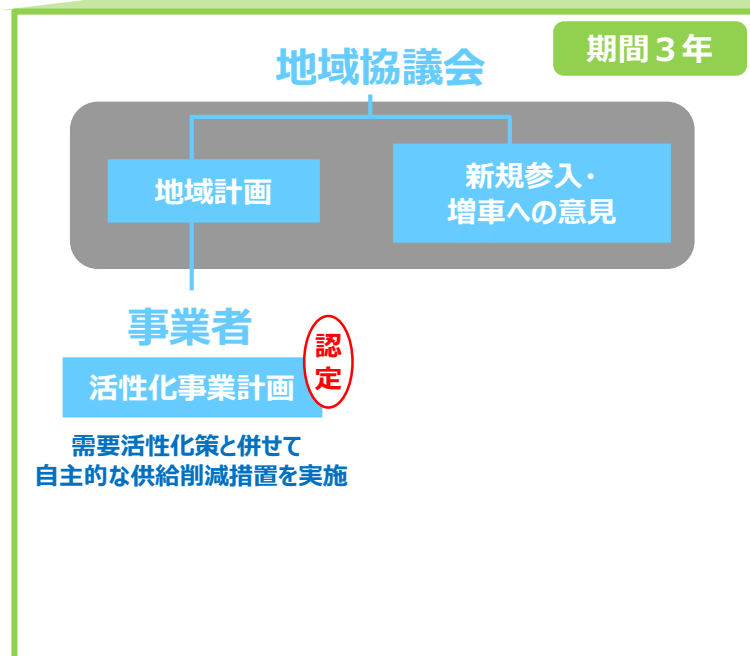
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

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）



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。
 - 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。※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）
 - **措置の実施により早期に供給過剰の解消が実現し、指定基準に該当しなくなった場合**は指定を解除（H25.11.6：衆国土交通委員会）

施行時の取扱い

実態を踏まえた見直し

指定

- 指定基準に該当する地域を指定。

変更なし

- 指定基準に該当する地域を指定。

延長

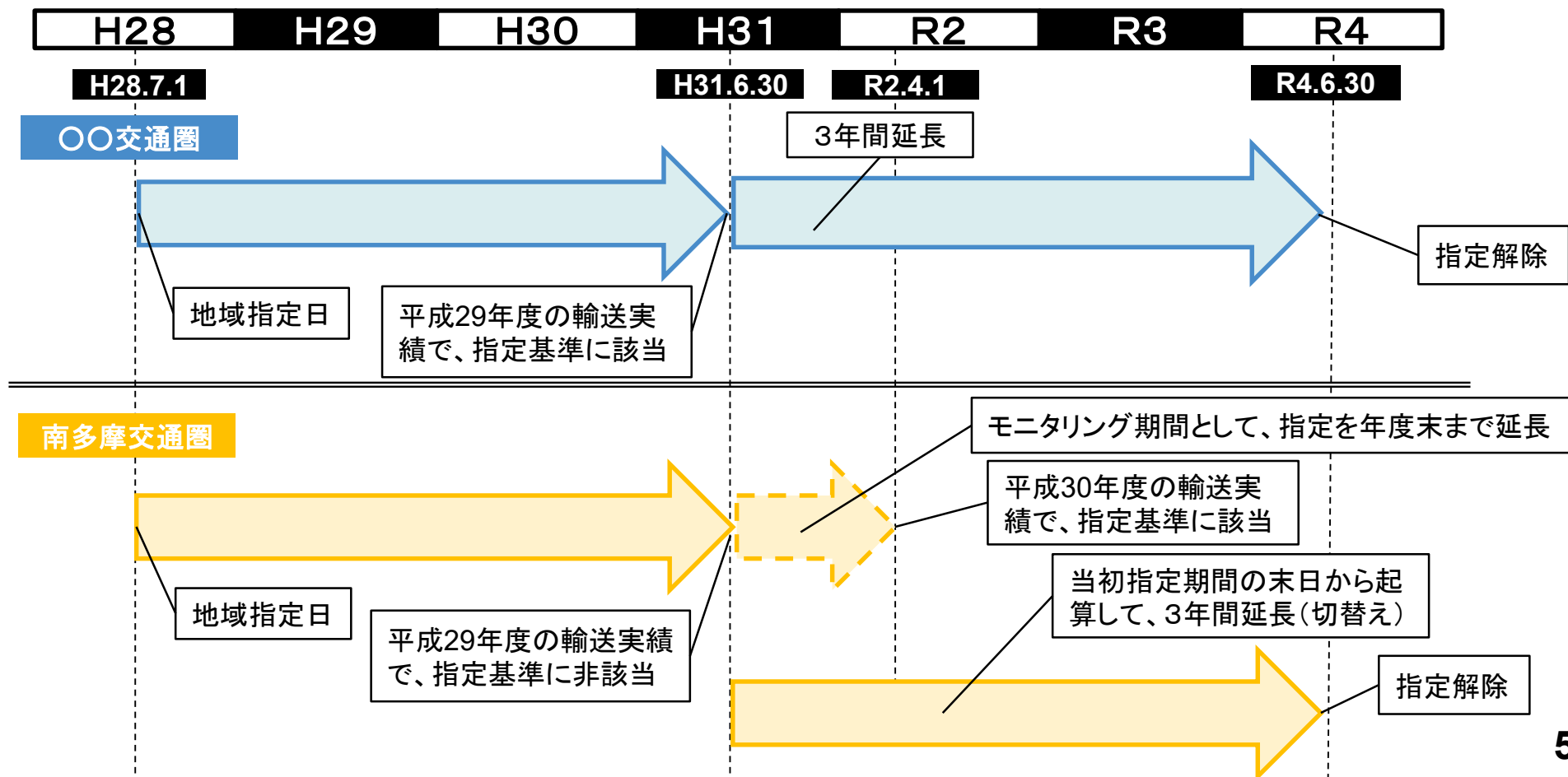
- 指定後2年経過後に基準に該当しなくなった場合は、指定期間中であっても解除。
- 延長の取扱いに関する指針は未整備
- 特定地域計画の認可を受け、適正化・活性化の取組を開始した平成29年度の輸送実績等に基づき、事業環境が改善したかを判断できるのは、平成30年度であり、**指定期間と効果検証できる時期にずれが存在。**

延長の取扱い指針を策定

- 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
 - 平成28年度輸送実績等（平成29年度集計）に基づき、指定基準に該当している地域
 - 3年間指定を延長する
 - 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。
 - 上記以外の地域
 - 指定期間中の取組の実施により事業環境が改善したかどうかを判断するため、平成29年度輸送実績等（平成30年度集計）が明らかになる平成30年度末日まで指定を延長する
 - 地域の協議会の同意がない場合は、延長の手続きは行わない。

平成28年度指定地域の指定期限延長に係る考え方

- 特定地域の指定期間の単位は、3年を基本としている。令和元年度末までの延長を行ったものについては、当該延長が取組の実施により事業環境が改善したかどうかを判断するための例外的なものであることから、平成30年度の輸送実績を踏まえて、更に継続した取組が必要かどうかを判断する。
- 平成30年度の輸送実績において指定基準に該当しない地域については、取組の実施による事業環境の改善が見られることから、令和元年度末の期日満了以降、指定の延長は行わない。当該地域については、指定基準通達に基づき、準特定地域に指定する。
- 平成30年度の輸送実績において指定基準に該当した地域については、取組の実施による事業環境の十分な改善が見られないことから、取組の継続のため、本来の3年間の延長に切り替えることとする。各地域の協議会において取組の継続の意思が確認された場合には、運輸審議会の諮問を経て、当初の指定期限の末日から起算して3年間の延長とする。



平成28年に指定を受けた特定地域(年度末延長地域)

都道府県	営業区域	地域指定	指定期間	地域計画認可	基準該当状況	対応方針	備考
富山	富山交通圏	H28.07.1	R2.3.31	H31.1.23	×	指定解除	協議会不同意
東京	南多摩交通圏	H28.07.1	R2.3.31	H29.06.23	○	当初期限の末日から 3年間延長	
千葉	京葉交通圏	H28.07.1	R2.3.31	H30.03.27	×	指定解除	収支改善
埼玉	県南中央交通圏	H28.07.1	R2.3.31	H29.10.20	×	指定解除	日車営収 13年度比増加
栃木	宇都宮交通圏	H28.07.1	R2.3.31	H29.12.1	×	指定解除	日車営収 13年度比増加
福岡	久留米市	H28.07.1	R2.3.31	H30.7.20	×	指定解除	日車営収 13年度比増加

南多摩交通圏

南多摩交通圏：タクシー事業の現状①

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	25	253	278
車両数 (両)	1,226	253	1,479
輸送人員 (千人)	12,594	872	13,466
営業収入 (百万円)	14,243	1,083	15,326
運転者数 (人)	2,381	253	2,634

【平成30年度末】

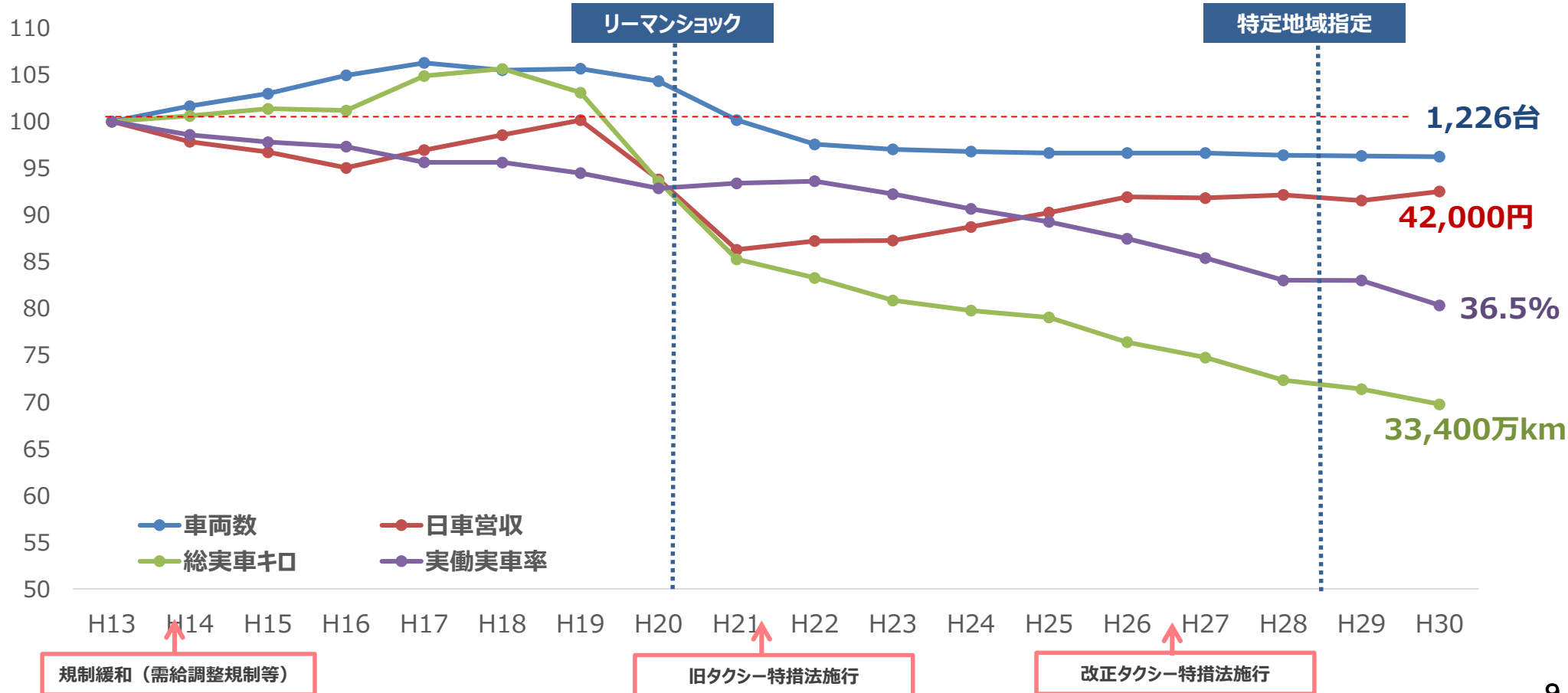
南多摩交通圏：タクシー事業の現状②

【車両数】平成17年度の1,354台をピークに減少。平成30年度は1,226台。ピーク時から約9%減少。

【総実車キロ】平成18年度の50,589万キロをピークに減少。平成30年度は33,400万キロ。ピーク時から約34%減少。

【実働実車率】平成13年度の46%をピークに減少。平成30年度は36.5%。ピーク時から約17.4%減少。

【日車営収】平成20年度の45,582円をピークに平成21年度は39,172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41,729円。その後は横ばいに推移しており、平成30年度は42,000円。



南多摩交通圏：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	● 平成29年3月29日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】45.5% 【H30】36.5% 【増減率】▲19.7%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【H29】48.6% 【H30】61.4% 【差】12.8ポイント	50%以上の割合	○
人口	● 八王子市：約57万人	30万人以上	○
総実車キロ	【H29】34,175,398km 【H30】33,400,475km 【増減率】▲2.3%	5%未満の増加率	○
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">}</div> <div style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px;"> <div style="border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">日車営収</div> <div style="border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">日車実車キロ</div> <div style="border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">法令違反</div> <div style="border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">事故</div> </div> </div>	【H13】45,397円 【H30】42,000円 【増減率】▲7.5%	10%以上減少	○
	【H13】116.5km 【H30】98.5km 【増減率】▲15.4%	(いずれか)	○
	【南多摩交通圏】0.000件/100万キロ 【全国平均】0.0635件/100万キロ	平均超	×
	【南多摩交通圏】8.394件/100万キロ 【全国平均】7.629件/100万キロ	平均超	○
協議会の同意	● 令和2年1月20日	同意	○

南多摩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（平成31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
1,214	1,240 (2.1%)	1,214 (2.1%)	100% H30.1.11	100% H30.5.10

適正化
の取組

※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

南多摩交通圏特定地域協議会における主な発言

取組に対する評価

- 10年以上前からタクシーを利用しているが、**活性化の取り組みが進んでいると実感**。（全国消費生活相談員協会）
- 運賃改定により**配車アプリの導入等タクシーが変わる姿**に期待。（学識経験者）
- 乗合タクシーの実証実験をしているが、交通空白地で**タクシーでどのようなことができるのか検討中**。（八王子市）
- **乗合タクシーの実証実験を実施**している。狭隘な道路が多く**タクシー事業者と協力**している。（町田市）
- **運賃改定（初乗り短縮）は潜在的なニーズを掘り起こす絶好のタイミング**であり、**需要増加**につながる。（多摩市）

要望事項

- 自治体と連携するなどして、**利用者の需要を顕在化させることが必要**。（くらしのリサーチセンター）
- **需要の掘り起こし**のため、**利用者がタクシーに何を求めているのか調査・検討**してほしい。
（くらしのリサーチセンター・全国消費生活相談員協会）
- 運賃改定について利用者に分かりやすいよう周知やパンフレット等の作成・配布をお願いしたい。（多摩市）
- 事故防止の観点から**運転免許返納割引の導入を検討**してほしい。（同上）

適正化・活性化に向けた決意表明

- 特定地域計画に基づく供給輸送力の削減を引き続き実施する。（東京ハイヤー・タクシー協会）
- 運転者不足について、**若年労働者の雇用促進**や**女性乗務員の雇用**に取り組む。（同上）
- **運賃改定（初乗り短縮）**について、新聞掲載、パンフレット配布等、**業界を挙げて利用者に告知**する。（同上）
- 運賃改定（初乗り短縮）により、**短距離需要の創出**すべく取り組む。（同上）
- **アプリ配車、クレジットカード・電子マネー等の導入**を引き続き進める。（東京都個人タクシー協会）
- **世界一安全安心なタクシー**のため取り組む。（同上）
- ランク制度に基づき、**世界ランクのサービスを提供**する。（同上）
- オパパラで増加する訪日外国人への対応のため、通訳会社と契約するなど**外国語対応**に引き続き取り組む。（同上）

利用者
代表・
自治体
からの
発言

事業者
代表から
の発言

南多摩交通圏における活性化の取組例

初乗り距離短縮運賃の導入

令和2年2月1日より短距離利用者のニーズを取り込むため、初乗り距離短縮運賃を導入。

初乗り2km740円を1.2km500円に変更することにより、約1.7kmまでの利用は従来より安くなる。

普通車（上限）

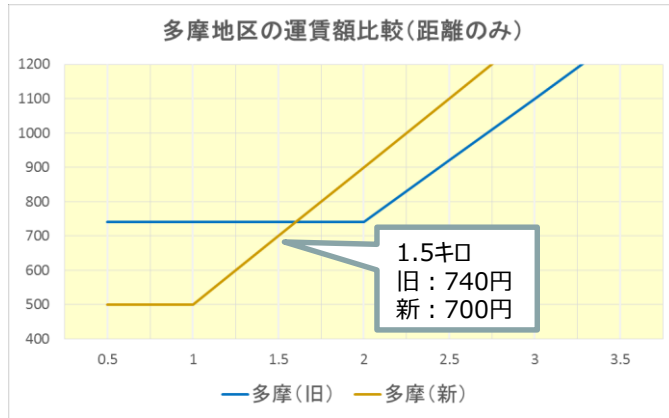
旧：初乗 2km 740円

加算 271m 90円



新：初乗 1.2km 500円

加算 257m 100円



事前確定運賃の導入

昨年4月に制度化された事前確定運賃について、2社約150台で実施に向けアプリ会社と調整中。

事前確定運賃により、乗車前に額が確定することから、渋滞時等においてメーターが上がる心配がなくなる。

○事前確定運賃イメージ

	0時台	...	15時台	...	23時台
日	1.31	...	1.32	...	1.32
月	1.31	...	1.32	...	1.33
・	・		・		・
・	・		・		・
土	1.31	...	1.35	...	1.33

(例) 月曜日15:30に事前確定運賃でタクシーに5.5km乗車する場合（普通車・上限運賃）

初乗運賃 加算運賃 統一係数
(500円 + 1,700円) × 1.32
= 2,900円

運賃 迎車料金 事前確定運賃
2,900円 + 300円 = 3,200円

乗合タクシーの導入

○概要

町田市において、日中の移動に不便を感じている方の移動支援を目的として、令和2年2月～3月に、つくし野地区において乗合タクシー「つくし野くるり」を、高ヶ坂・成瀬地区において乗合タクシー「さくら号」の実証実験を実施。

妊婦・子ども向けタクシー

・各社で妊婦の事前登録や東京防災救急協会の救急救命士によるマタニティーサポート講習を受講させるなど、出産前後の方を支援するサービスを行っている。

・講習受講者数や取組事業者数は年々増加傾向にあ

年度	運転者数	取組事業者数
H26	320人 (12.8%)	6社 (24%)
H27	370人 (14.8%)	6社 (24%)
H28	733人 (29.3%)	9社 (37.5%)
H29	929人 (37.2%)	11社 (44%)
H30	940人 (39.2%)	12社 (48%)



H28.8.25 ザタクシー

【つくし野くるり】
 運行期間：令和2年2月3日～同年3月31日
 (平日のみ)
 運行区間：つくし野駅～つくし野駅北
 (北ルート、南ルート 各1日8便)
 運賃：200円
 運行事業者：飛鳥交通カンツリー(株)



【さくら号】
 運行期間：令和2年2月3日～同年3月31日
 (平日のみ)
 運行区間：成瀬駅～成瀬クリーンセンター
 (往路、復路 各1日8便)
 運賃：200円
 運行事業者：神奈中タクシー(株)

