

改正タクシー特措法における 特定地域の指定基準に係る検討等



国土交通省

平成27年1月22日

自動車局

特定地域の指定基準に盛り込む指標案

以下の指標に該当する場合に特定地域として指定（E～Gについては、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）

- A 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。
- B 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。
- C 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。
- D 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。
- E 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。
- F 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。
- G 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。
- H 地域の意向の指標 ⇒ 利用者代表を含む協議会の同意があること。

特定地域の指定基準指標案の新旧対照

平成26年6月6日にご説明した案

- ・①・②・③のいずれにも該当することを基本とする。
- ・ただし、②・③のいずれかが該当しない場合は④の該当を必要とする。

②車両の稼働効率の指標

～保有車両の稼働状況や流し走行の非効率度合を把握する指標

③事業者の収支状況の指標

～供給過剰によるタクシー事業者の収支の悪化状況を把握する指標

—

—

①運転者の賃金水準の指標

～運転者の賃金水準に連動する売上水準を把握する指標

—

—

④地域の意向の指標

～地域の公共交通機関であるタクシーに対する利用者、事業者、労働者、行政等の認識を総合的に判断する指標

パブリックコメント中の案

- 以下の指標のいずれにも該当する場合に特定地域として指定（E～Gについては、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）

A 車両の稼働効率の指標

～左に同じ ※稼働効率の数値は厳格化

B 事業者の収支状況の指標

～左に同じ ※急激に悪化した場合を対象化

C 流し営業の指標

～流し営業が発生する都市部かどうかを判断する指標

D 地域の需要動向の指標

～需要が拡大局面にあるときに指定の判断を保留するため、需要の拡大状況を把握する指標

E 運転者の賃金水準の指標

～左に同じ

F 事業運営の指標

～法令違反の面からタクシー輸送の安全水準を把握する指標

G 安全性の指標

～事故の面からタクシー輸送の安全水準を把握する指標

H 地域の意向の指標

～左に同じ

特定地域の指定基準案について

I. 背景

本年1月に施行した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（平成25年法律第83号）に基づき、特定地域の指定基準を制定するものです。

II. 概要

1. 特定地域の指定

国土交通大臣は、適正車両数の上限値を上回っている準特定地域のうち、次の（1）から（6）のいずれにも該当する営業区域を特定地域として指定するものとする。ただし、日車營收が平成13年度と比較して増加している営業区域については指定しないものとする。

（1） 実働実車率が平成13年度と比較して10%以上減少していること。

（2） 次の①又は②のいずれかに該当すること。

① 当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計のうち、タクシー事業に係る營收支率が100%を下回る事業者が当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が占める割合（以下「赤字事業者両数シェア」という。）が1/2以上であること。

② 赤字事業者車両数シェアが1/3以上であって、前年度と比較して赤字事業者車両数シェアが10ポイント以上増加していること。

（3） 人口30万人以上の都市を含む営業区域であること。

（4） 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） 次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車營收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 当該営業区域における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値を上回っていること。

③ 当該営業区域における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値を上回っていること。

（6） 準特定地域における協議会の同意があること。

2. 指定期間等

1. の指定は、原則として毎年1月1日を目途に3年を超えない範囲で期間を定めて指定するものとし、指定の延長は原則として1回に限って行うことができるものとする。ただし、指定期間中であっても、1. (1) から(6)に掲げる基準に該当しなくなった場合、国土交通大臣は指定の解除を行うものとする。

また、指定を解除する営業区域又は指定の延長を行わない営業区域にあっては、準特定地域として指定するものとする。

なお、当該指定及び指定の解除は告示により行う。

3. その他

平成25年度の各種指標に基づく特定地域の指定は、2. に定める期日にかかわらず、指定するものとする。

Ⅲ. 今後のスケジュール

制 定：平成27年1月（予定）

施 行：平成27年1月（予定）

特定地域の指定基準に盛り込む指標の案

平成26年6月6日
規制改革会議資料1より抜粋

① 運転者の賃金水準の指標

**【指標案】 1日1両当たり売上げ（日車
営収）又は売上計上距離（日
車実車キロ）**

➡ 運転者の賃金水準に連動する売上水準を把握。

② 車両の稼働効率の指標

【指標案】 車両実働実車率

➡ 保有車両の稼働状況や流し走行の非効率度合を把握。

③ 事業者の収支状況の指標

【指標案】 地域ごとの赤字事業者の割合

➡ 供給過剰によるタクシー事業者の収支の悪化状況を把握。

④ 地域の意向の指標

【指標案】 利用者代表を含む地域協議会の合意及び地方公共団体の長の要請

➡ 地域の公共交通機関であるタクシーに対する利用者、事業者、労働者、行政等の認識を総合的に判断。

特定地域の指定基準（案）に基づく試算結果

平成26年6月9日
創業・IT等WG
資料1より抜粋

	事業者数	車両数
全国計	7,106	194,666両
準特定地域合計	4,358	166,352両
指定基準案による試算で「指定」される可能性のある地域の合計（最大値）	約2,900 (全体の約40%)	約121,000両 (全体の約60%)
指定基準案による試算で「指定」される可能性のある地域の合計（最小値）	約1,500 (全体の約20%)	約47,000両 (全体の約25%)

(注1) 平成24年度輸送実績報告の集計による。ただし、車両数は各局の届出車両数による。

(注2) 法人、一般タクシー（ハイヤー、患者等輸送限定車両を除く）のみ

改正タクシー特措法の特定地域に係る指定基準に関する意見

平成 26 年 6 月 13 日

規 制 改 革 会 議

一 はじめに 営業の自由（憲法 22 条 1 項）との関係

タクシーの供給過剰による運転者の賃金水準の回復等を目的として、平成 26 年 1 月 27 日より改正タクシー特措法（以下「法」という）が施行された。

法では、指定された営業地域（特定地域・準特定地域）においては、新規参入および増車に対する規制、および公定幅運賃制度が適用されることとなっており、特に特定地域に指定されると、新規参入・増車が禁止され、また強制力のある供給削減措置が可能となる。その立法趣旨は、特定地域のタクシーの供給を削減することにより、タクシー事業の健全な経営を維持し、安全性や利用者の利便をはかることにあるとされている。

現在、特定地域の指定基準についての検討作業が行われているが、本規制は新しい事業者の参入が禁止されるとともに、既存事業者間の競争を厳しく抑制するものであり、営業の自由（憲法 22 条 1 項）を不当に制限することや、タクシーを利用する消費者の利便性を損なうことが危惧される。

このため、改正タクシー特措法における特定地域の指定基準については、行政の裁量権の範囲の逸脱またはその濫用にならないよう慎重に設定すべきである。その意味において現在、国交省が策定している基準は以下のとおり問題があり、裁量権の範囲を逸脱し、またはそれを濫用しているおそれがある。

二 特定地域指定基準の問題点

（１）指定基準の考え方

そもそも、特定地域の指定要件は、厳格に定められている。すなわち、「供給過剰であって、タクシー台あたりの収入の状況、法令の違反その他の不適正な運営の状況、事故の発生状況に照らし、供給運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し、運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

特に必要な場合と認めるとき」である（法3条等）。供給過剰のほかにも多くの要件が課せられており、とりわけ、「特に必要であると認めるとき」という要件の存在に注意する必要がある。

このことに、既に準特定地域が指定され、従前の特定地域を上回る規制が課せられている中で、新たに指定される特定地域においては、これをさらに上回る極めて強い規制が課されることを併せ考えると、指定基準を定めるに当たっては、特定地域が極めて限定的にのみ指定されるよう、慎重な検討がなされるべきである。

（2）国交省の指定基準案の問題点

1. 指標の項目が不十分かつ不明確であること

現在国交省が検討している指標は、①運転者の賃金水準、②車両の稼働効率、③事業者の収支状況、④地域の意向、の4つのみである。しかしながら、法はそのほかにも「事故の発生の状況」や「利用者の利便の確保」などの指標を考慮したうえで立法趣旨に照らして「特に必要な場合と認めるとき」という要件を必要としており、上記4つの指標だけでは指定基準として不十分である。しかも、この各指標の評価方法が極めて恣意的かつ不明確である。

2. 利用者の意向の反映方法が不明確であること

利用者の意向は、地域に設立される協議会に利用者代表等が参加することにより、協議会が協議する地域全体のタクシーの減車や需要活性化等に関する計画に反映できるとされているが、協議会における投票ルール（議決権の付与等）は協議会の会長が定めることとなっており、利用者の意向が十分に反映されるかどうか、極めて憂慮すべき運用となっている。

3. 広範囲の規制強化

国交省の指定基準案を適用した場合、「地域の意向」の指標によっては、日本中の約6割のタクシーに特定地域の規制が及ぶことになり、裁量権の逸脱は明らかである。

三 結論

- (1) 現在、国交省が策定している4つの指標では不十分であるので、「事故発生の状況」と「利用者の利便の確保」の指標、及び、「特に必要な場合」と判断するための指標を新たに加えるべきである。
- (2) 採用する指標は、何れも客観的かつ明確に評価可能なものとすべきである。
- (3) 協議会の意見に利用者の意向が十分反映されるよう、その運用方法には十分配慮すべきである。
- (4) 特定地域における規制が、独禁法の適用除外、新規参入・増車の禁止、違反者に対する刑罰の制裁というきわめて強いものであること、また、特定地域の指定が「特に必要な場合」に限定されていること、に鑑みると、指定基準を適用した結果、特定地域内の営業車両総数が、全国の営業車両総数の半数を有意に下回る割合とすべきである。
- (5) 運転者の賃金水準を向上させるには、最低賃金の遵守、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、給与体制の再構築（歩合給と固定給のバランスの見直し）など雇用環境の改善が何より重要である。衆議院及び参議院の附帯決議を受けて、国土交通省は早急に雇用環境の調査と改善に取り組むべきである。
 法施行3年後の見直しに向けて、国土交通省は、①運転者の賃金水準の向上、②サービス面の競争の活発化など利用者利便の向上、の2点を中心に地域ごとの効果を検証し、毎年発表すべきである。

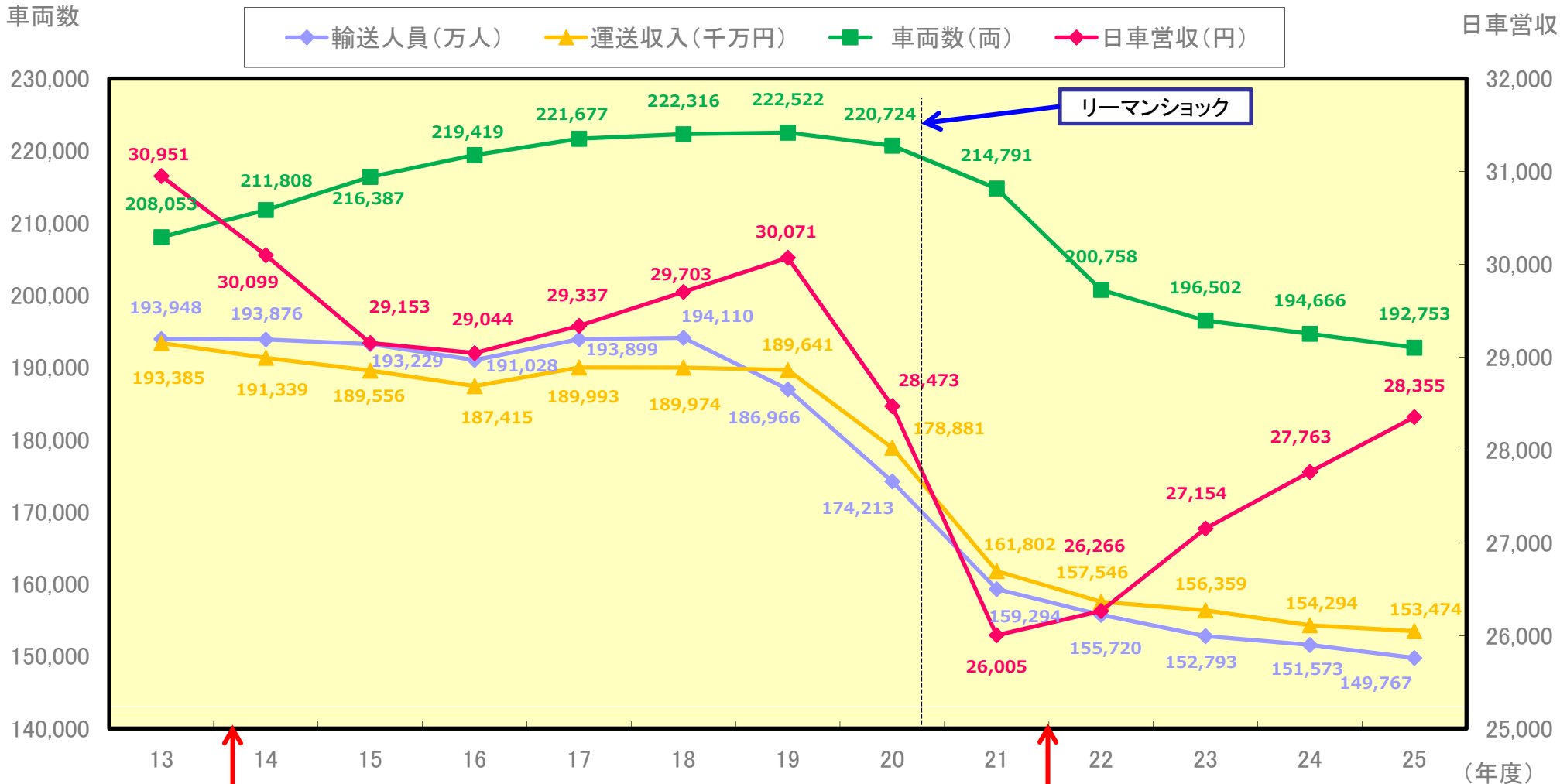
以上

參考資料

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。
- ・特定地域（現：準特定地域）における適正化の取組み（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



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「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

特措法

旧

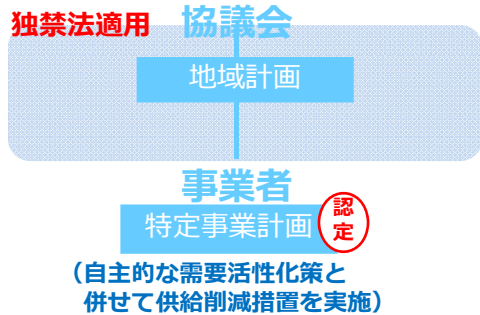
新

- 原則
- ◆ 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）

- 原則
- ◆ 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）

特定地域（大臣指定）

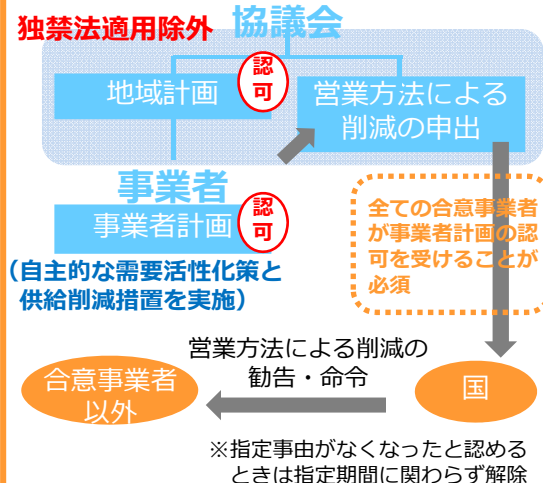
- ◆ 新規参入：許可制 期間3年
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

特定地域（大臣指定・運審諮問）

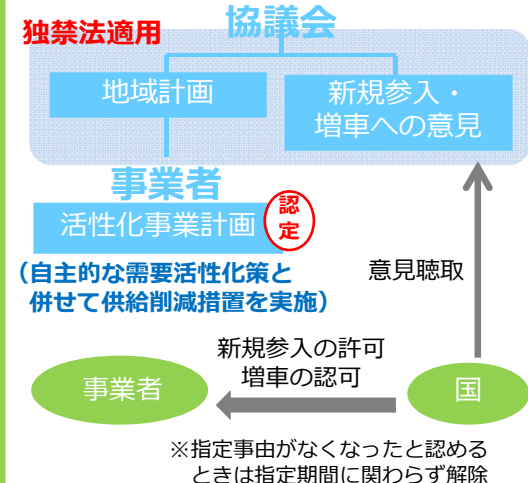
- ◆ 新規参入・増車：禁止 期間3年
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制 期間3年
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

タク特法

全国	指定地域 (政令で指定)	特定指定地域 (政令で指定)
—	登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕

全国	指定地域 (告示で指定)	特定指定地域 (告示で指定)
登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕	登録制 〔試験〕

道路運送法

- ◆ **過労運転防止措置の義務付け**
過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ
- ◆ **事業者に対する適正化事業の実施**
貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備