

「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」(特措法) 制定の背景と協議会の目的

1. タクシー事業を巡る諸問題と対策

(交通政策審議会答申(20.12.18)を基に近畿運輸局作成)

タクシー事業を巡る諸問題の発生

- ・タクシー事業の収益基盤の悪化
- ・運転者の労働条件の悪化
- ・違法・不適切な事業運営の横行
- ・道路混雑等の交通問題等
- ・利用者サービスが不十分

諸問題の原因

- ・タクシーの輸送人員の減少
- ・過剰な輸送力の増加
→供給過剰の発生
- ・過度な運賃競争
- ・タクシー事業の構造的要因
(選択可能性の低さ、歩合制主体の賃金等)

対策

- ・利用者のニーズに合致したサービスの提供
- ・悪質事業者への対策
- ・運賃制度のあり方
- ・供給過剰進行地域における対策
- ・構造的要因への対応

- ・適正化・活性化法制定
- ・運賃ガイドライン作成
- ・賃金システム懇談会
- ・選択制向上検討委員会

タクシーは地域の公共交通機関→地域においてタクシーの機能を維持・活性化

2. 特措法制定の経緯

H14.2	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律施行→参入規制の撤廃
H18.8	東京特別区、武蔵野、三鷹地区が運賃改定申請
H19.12	同地区の運賃改定実施 国土交通大臣から「運賃改定を契機として提起されたタクシー事業を巡る諸問題について」諮問 →以下の交通政策審議会WG設置
H20.2	交通政策審議会「第1回タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」 (以下、交政審WG)開催
H20.7	第8回交政審WGにおいて中間報告 ※利用者ニーズに合致したサービス提供、供給過剰への対策、過度な運賃競争への対策等が盛り込まれる 特定特別監視地域の指定(全国109営業区域)(通達に基づく指定)
H20.9	規制改革会議公開討論会 「リーマンショック」を契機に世界同時不況へ 大阪城公園・教育塔広場において、大阪タクシー協会と大阪のタクシー労働5団体(全自交労連、交通労連、私鉄ハイタクなど)が合同で「大阪タクシー危機突破総決起集会」を開催
H20.12	交政審WGによる答申を国土交通大臣に提出
H21.2	特措法が閣議決定
H21.6	衆議院本会議、参議院本会議において全会一致(反対票ゼロ)で可決(衆参ともに付帯決議が採択される) 特措法 公布
H21.8	タクシー運賃制度研究会において、「タクシー運賃の今後の審査のあり方について」を取りまとめ
H21.10	特措法 施行

3. 特措法の概要

■特措法制定の背景・目的

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。しかしながら、タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が生じており、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が困難な状況にある。

こうした状況において、平成20年12月18日に交通政策審議会から「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」が答申され、タクシーの機能を維持、活性化するために現時点で必要と考えられる対策が示された。

本法律は、以上を踏まえ、所要の措置を講ずるものである。

■特措法の概要

①特定地域の指定等

・国土交通大臣は、供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定。

（都道府県知事及び市町村長が、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を行うよう要請することも可能）

②特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

・特定地域において、地域のタクシー関係者（地域住民も含む）は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画（「地域計画」）を作成することができる。

・地域計画で定めるべき事項：タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針、地域計画の目標、地域計画の目標を達成するために行う事業等

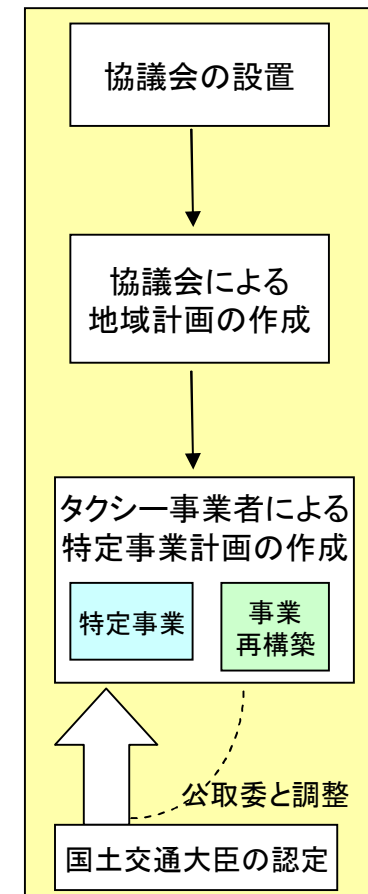
③特定事業計画の作成

・特定地域のタクシー事業者は、単独又は共同で、地域計画に即したタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み（「特定事業」）を実施するための計画（「特定事業計画」）を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。

・特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等（「事業再構築」）について定めることができる。

④特定地域における道路運送法の特例

・特定地域において、増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。



4. 特定地域の指定

■特定地域の指定

第3条

国土交通大臣は、特定の地域における一般乗用旅客自動車運送事業者の次に掲げる状況に照らして、当該地域の輸送需要に的確に対応することにより、輸送の安全及び利用者の利便を確保し、その地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするため、当該地域の関係者の自主的な取組を中心として一般乗用旅客自動車運送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られるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

- 1 供給過剰(供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。)の状況
- 2 事業自動車1台当りの収入の状況
- 3 法令の違反その他の不適正な運営の状況
- 4 事業用自動車の運行による事故の発生の状況

■具体的な特定地域の指定基準

次の1又は2のいずれかに該当する地域

1. 人口10万人以上の都市を含む営業区域であって、①から③までのいずれかに該当するもの。

- ① 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること
- ② 前5年間の事故件数が毎年度増加していること
- ③ 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること

2. 人口10万人以上の都市を含まない営業区域であって、①から3までのいずれにも該当するもの。

- ① 人口が概ね5万人以上の都市を含むこと
- ② アからウまでのいずれかに該当すること
 - ア. 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して10%以上下回っていること
 - イ. 前5年間の事故件数が毎年度増加していること
 - ウ. 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること
- ③ 当該営業区域を含む都道府県知事又は市町村長から、国土交通大臣に対して、当該地域を指定することについて要請があったこと

■指定期間

3年を超えない範囲

5. 特定地域一覽

特定地域一覽（平成21年10月1日指定地域）

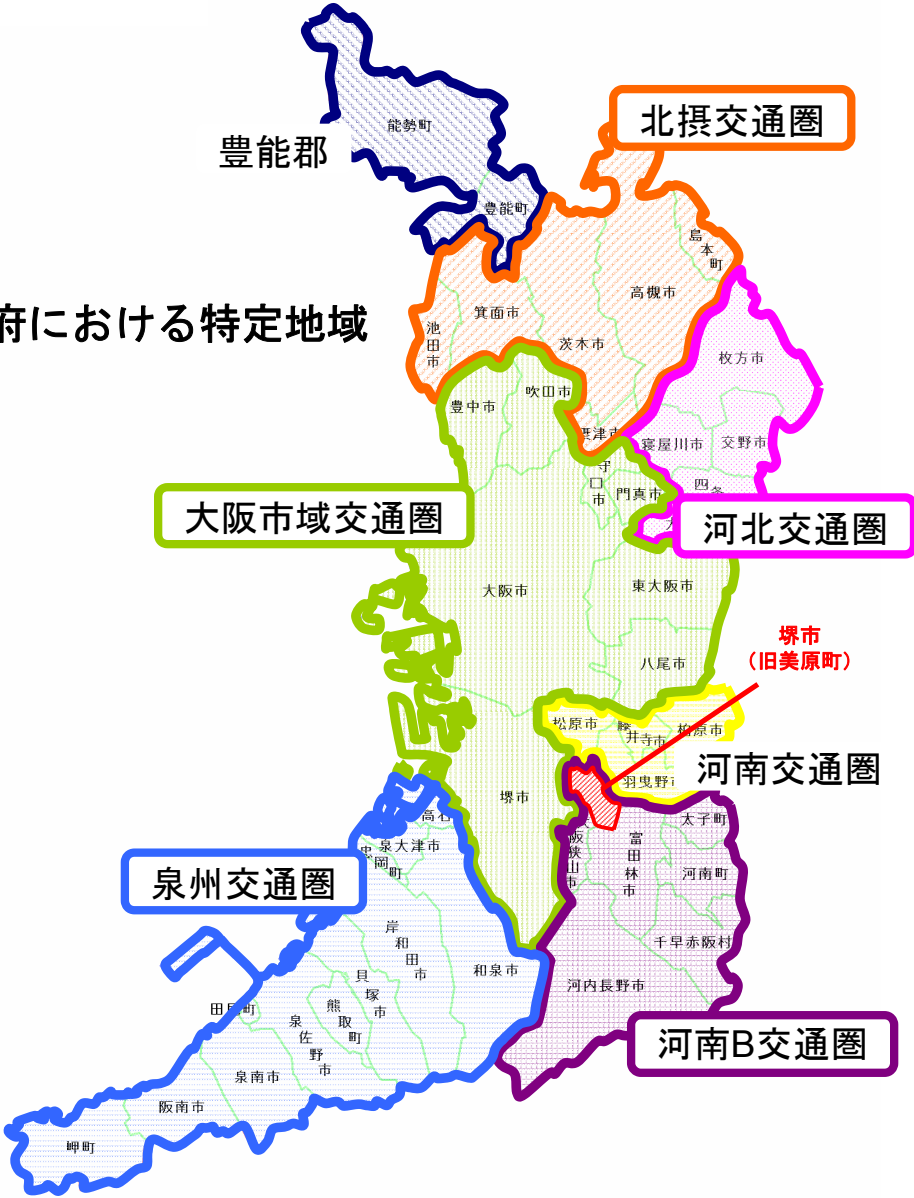
運輸局等	都道府県	特定地域（141地域）
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、苫小牧交通圏、釧路交通圏、帯広交通圏、北見交通圏
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏
	宮城	仙台市、石巻市
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
	秋田	秋田交通圏、横手市
	山形	山形交通圏
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、北総交通圏、市原交通圏
	埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏
	群馬	東毛交通圏
	群馬及び埼玉	中・西毛交通圏
	茨城	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
北陸信越	新潟	新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、新発田市A
	富山	富山交通圏、高岡・氷見交通圏
	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
中部	愛知	名古屋交通圏、知多交通圏、尾張北部交通圏、尾張西部交通圏、西三河北部交通圏、西三河南部交通圏
	静岡	静岡交通圏、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	岐阜交通圏、大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏
	三重	津交通圏、松阪交通圏
	福井	福井交通圏

運輸局等	都道府県	特定地域（141地域）
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏
	京都	京都市域交通圏
	兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏、東播磨交通圏
	奈良	奈良市域交通圏
	滋賀	大津市域交通圏、湖南交通圏、中部交通圏、湖東交通圏
	和歌山	和歌山市域交通圏
中国	広島	広島交通圏、呉市A、東広島市、三原市、福山交通圏
	鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏
	島根	松江交通圏、出雲交通圏
	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
四国	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
九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、筑豊交通圏、大牟田市、久留米市
	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
沖縄	鹿児島	川薩交通圏、鹿屋交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿児島市
	沖縄	沖縄本島

（全国の営業区域の総数 643地域）

6.大阪府におけるタクシーの営業区域

大阪府における特定地域



営業区域は、タクシーの事業許可の単位となっている。

大阪府下では、大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏及び豊能郡の7つの区域にわかれている。

※タクシー運賃の適用地域

タクシー運賃の適用地域(運賃ブロック)については、大阪府下は一つの運賃ブロックとなっている。

7. 協議会設置の目的

協議会の目的

・特定地域において、「タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針、地域計画の目標、その目標を達成するために行なう特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項」などの「地域計画」の作成、地域計画の実施に係る連絡調整等、その地域におけるタクシー事業の適正化・活性化の推進に関し協議を行う。

基本的考え方

- ・地域計画の策定主体。タクシーの適正化・活性化を推進する中心的役割を担うもの。
- ・地域の多様な関係者が積極的に参画し、適正化・活性化の取組を総合的かつ一体的に取り組むことが期待される。

設置・運営

- ・特定地域ごとに協議会を設置
- ・協議会における意思決定方法等必要な事項は協議会で決定(規約の制定)

構成員

- ・地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、運転者の団体、地域住民の代表
- ・(必要に応じ)他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等
- ・そのほか、協議事項に関係する関係行政機関(都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など)

その他

- ・地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会等と合同で協議会を開催することも可能

8. 関係者の責務・役割

■タクシー事業者・団体の役割

- ① タクシー事業者は、タクシー事業の適正化・活性化はタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、積極的に協議会に参画し、地域計画に定められた事業の推進に努める。
- ② タクシー事業者の団体は、地域のタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会の協議等に際し、関係者の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努める。

■国の役割

- ① 国は、地域の関係者が行うタクシー事業の適正化・活性化に関する取組に必要な情報提供等に努めることとし、特に、地方運輸局長は、特定地域において適正と考えられる車両数を算出し、協議会に提示する。
- ② 国は、効率的かつ効果的に監査を実施するなど事後チェックの強化を図るとともに、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、関係する許認可について処分基準・審査の厳格化を図る。

■地方公共団体の役割

地方公共団体は、他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしてのタクシーの機能向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映することができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

■地域住民その他の関係者の役割

- ① 地域住民は、タクシー事業を適正化・活性化するために必要な利用者の視点を協議会の協議に反映できるよう、主体的に協議会に参画することが期待される。
- ② 他の公共交通事業者、地元企業等の関連事業者が協議会に参画した場合は、自らの事業とタクシー事業を連携された取組を実現するよう努める。

※第7条 国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

第8条 特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第1項に規定する地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整その他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の推進に関し必要な協議を行うための協議会(以下単に「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げるものをその構成員として加えることができる。

- 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
- 二 学識経験を有する者
- 三 その他協議会が必要と認める者

9. 地域計画の基本的な考え方

■基本的な考え方

- 地域計画は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるもの。
- 地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組を定めることが必要。
- この際、特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

■タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

- 協議会における関係者間の共通認識の形成に資するものとして、地域におけるタクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性について、可能な限り具体的に記載。
- タクシー事業を巡る現状分析・取組の方向性を定める際には、地方運輸局長が提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要。

■地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定。

- 1) タクシーサービスの活性化
- 2) 事業経営の活性化、効率化
- 3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- 4) タクシー事業の構造的要因への対応
- 5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- 6) 供給過剰
- 7) 過度な運賃競争への対策

○地域計画には、法令に違反せず、法及び基本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。

○この際、次の観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事項を適切に設定することが望ましい。

- ①輸送需要に対応した合理的な運営、②法令の遵守の確保、③運送サービスの質の向上、④輸送需要の開拓

10. 特定事業計画

- 地域計画の作成に合意した協議会の構成員であって、特定事業の実施主体とされたタクシー事業者は、地域計画に従い、事業を実施しなければならない。
- 地域計画において特定事業の実施主体とされたタクシー事業者は、単独で又は共同して当該地域計画に即して特定事業を実施するための計画(特定事業計画)を作成し、国土交通大臣がこれを認定する。

特定事業計画の内容

■地域計画の目標を達成するために行う特定事業 その他の事業及びその実施主体に関する事項

【特定事業とは】

- ①利用者の選択機会の拡大に資する情報提供
- ②情報通信技術の活用による運行管理の高度化
- ③乗場の設置・運営
- ④適正な運行確保に資する装置等の導入
- ⑤運転者等に対する講習等の実施
- ⑥苦情等処理体制の整備
- ⑦他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化
- ⑧渋滞解消のための措置
- ⑨環境対策
- ⑩運転者の労働条件の改善等労働環境の整備
- ⑪需要に対応したサービスの提供
- ⑫特別の需要に応ずるための運送の実施
- ⑬輸送需要に関する調査の実施

■認定基準

- ①基本方針との整合性、②特定事業計画の确实遂行性、③道路運送法との整合性、④独占禁止法との整合性

■その他タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する事項

【事業再構築】

- 地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化・活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効と判断される場合は、積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。
- 地域におけるタクシー事業の需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけるだけでなく供給輸送力を減少させることも必要。
- 減車等の事業再構築は、タクシー事業者の組織再編等を伴うこともあり、その実施にあたってはタクシー運転者の地位や、その労働条件を不当に変更することのないよう留意すること。
- 事業再構築の例
 - ①タクシー事業の譲渡・譲受
 - ②タクシー事業者たる法人の合併又は分割
 - ③減車

11. 許認可等の審査基準の改正(参考)

特定地域における措置

- ①新規参入要件を厳格化
- ②増車を事前届出ではなく、認可制に
- ③減車実施事業者に対する監査の特例
- ④行政処分の特例

■新規参入への対策(法人)

○新規許可基準

①収支計画

許可申請に当たり提出する収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で新たに発生する輸送需要によるものが明らかであること。

- ②最低車両数の引き上げ 東京特別区・政令市40両、30万人以上都市30両、その他20両

■新規参入への対策(個人)

○新規許可基準

●収支計画

許可申請に当たり提出する収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で新たに発生する輸送需要によるものが明らかであること。

■増車への対策

○増車認可基準

①収支計画

許可申請に当たり提出する収支計画上の増車車両分の営業収入が、申請する営業区域で新たに発生する輸送需要によるものが明らかであること。

- ②運転者の確保状況 一般タクシー車両に係る運転者の確保状況について、原則1両当たり1.5人以上であること。
- ③実働率 一般タクシー車両に係る実働率について、原則80%以上であること。
- ④法令遵守状況 申請後に監査を実施した結果、自動車その他の輸送施設の使用停止以上の処分を受けなかったこと。

■監査・行政処分の特例

○基準車両数を、減車により、地方運輸局長が公示する基準(原則10%)以上下回っているタクシー事業者については、原則、長期監査未実施を端緒とする巡回監査、呼び出し指導の対象としない。

○特定地域内の営業所における一定の違反については、処分日車数を加重する。

12. 運賃料金認可基準の改正(参考)

全国で適用される措置

道路運送法の改正(第9条の3) 運賃料金の認可基準を当分の間、

「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」 → 「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

■自動認可運賃の下限の設定

○全国一律で上限から10%低い額に設定していた自動認可運賃の下限を、地域の実情に即した額とする。

※具体的な設定方法

費目ごとに、効率的な経営による差異を認める経費(燃料油脂費、車両償却費等)と認めない経費(運転者人件費、車両修繕費等)とに区分し、前者については地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者が採用している額のうち一番低い額を、後者については地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者が採用している額の平均値を用いて算出する。

■自動認可運賃の下限を下回る運賃(下限割れ運賃)の認可

1 道路運送法第9条の3第2項第1号の基準に関する審査

①運送費人件費の審査

申請値により査定するものとする。ただし、申請値が標準人件費(地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均給与月額の前払平均額)を下回っている場合は、標準人件費により査定するものとする。

②運送費人件費以外の費用の審査

申請値を前提に査定すべき経費(燃料油脂費、車両償却費等)と、地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均値に基づき査定すべき経費(車両修繕費等)とに区分して査定するものとする。

2 道路運送法第9条の3第2項第3号の基準に関する審査等

○不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるか否かについて、個別の事案ごとに、地域における申請を行ったタクシー事業者のシェア、流し営業の比率、運転者の賃金体系を勘案しながら総合的に判断し審査するものとする。

3 下限割れ運賃の認可に際しての指導

○下限割れ運賃を認可する際は、認可を受けるタクシー事業者に対し、運転者の労働条件の確保のために必要な措置を講じることや、然るべき時期に運転者の労働条件の確保の状況を公表すること等を指導するものとする。

■割引運賃の審査

- 運賃の割引については、従来より、不当な競争を引き起こすおそれがないかどうかや不当に差別的なものでないか等審査することとしてきた。
- 運賃の割引は、基本的に需要喚起を目的として行われるものであり、割引を実施する場合には、それに見合った需要の拡大が図られるべきであり、割引運賃を実施した後も、当該事業者の運賃収入が、全体として「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものであるという要件を満たしていることが求められる。
- 運賃の割引の申請については、利用者間に不当に差別的な取扱いをするものでないか、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないかについて審査するとともに、下限割れ運賃の審査に係る考え方を適用しつつ審査を行うものとする。