

# タクシー「サービス向上」「安心利用」 推進法について



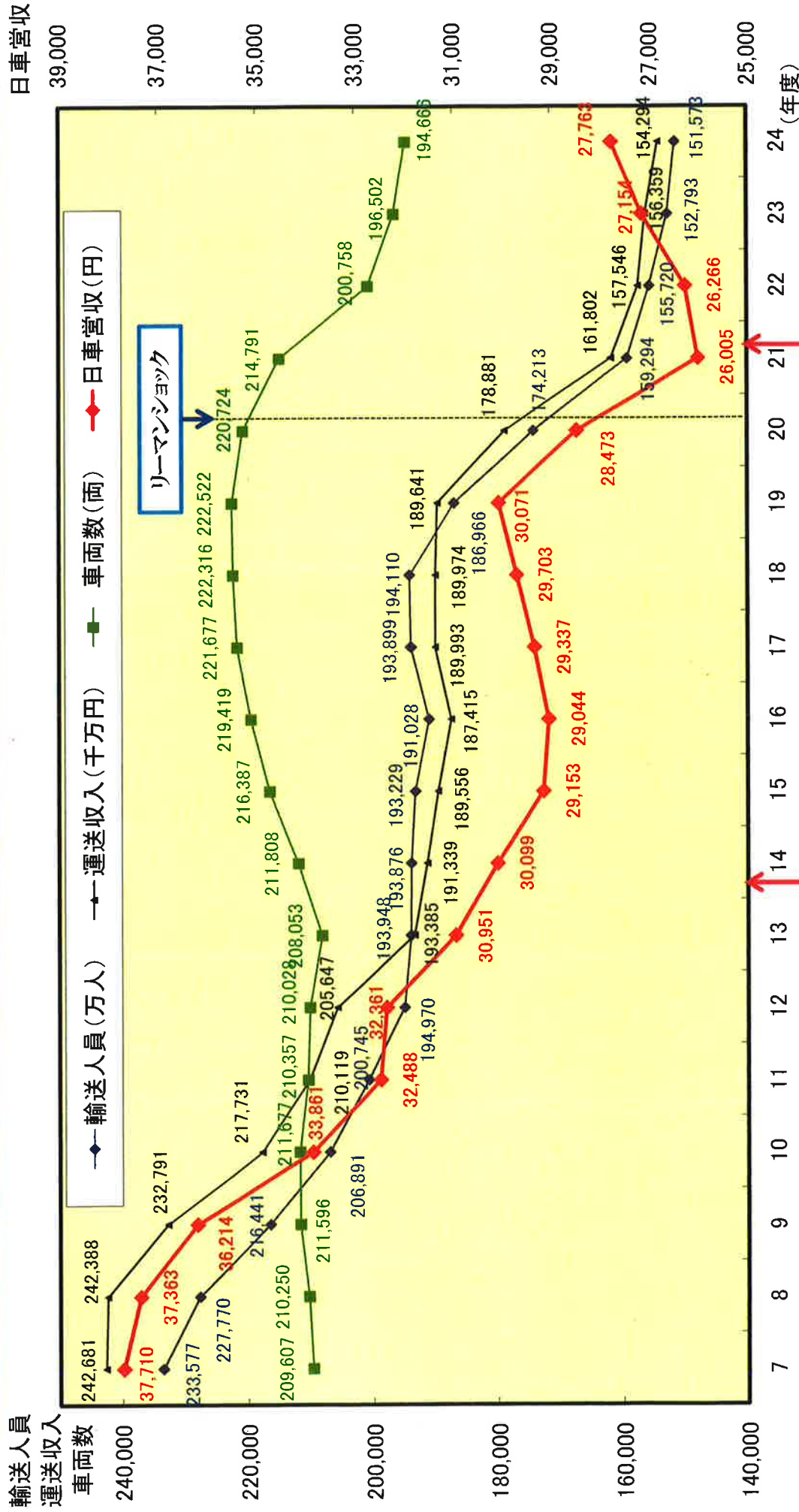
国土交通省

平成26年2月13日

中部運輸局自動車交通部

# タクシー事業者データ

- ・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。



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

規制緩和(需給調整規制等)

国土交通省調べ

タクシー適正化・活性化法施行

# タクシー事業に関する法律①（規制緩和後の道路運送法（昭和26年法律第183号））

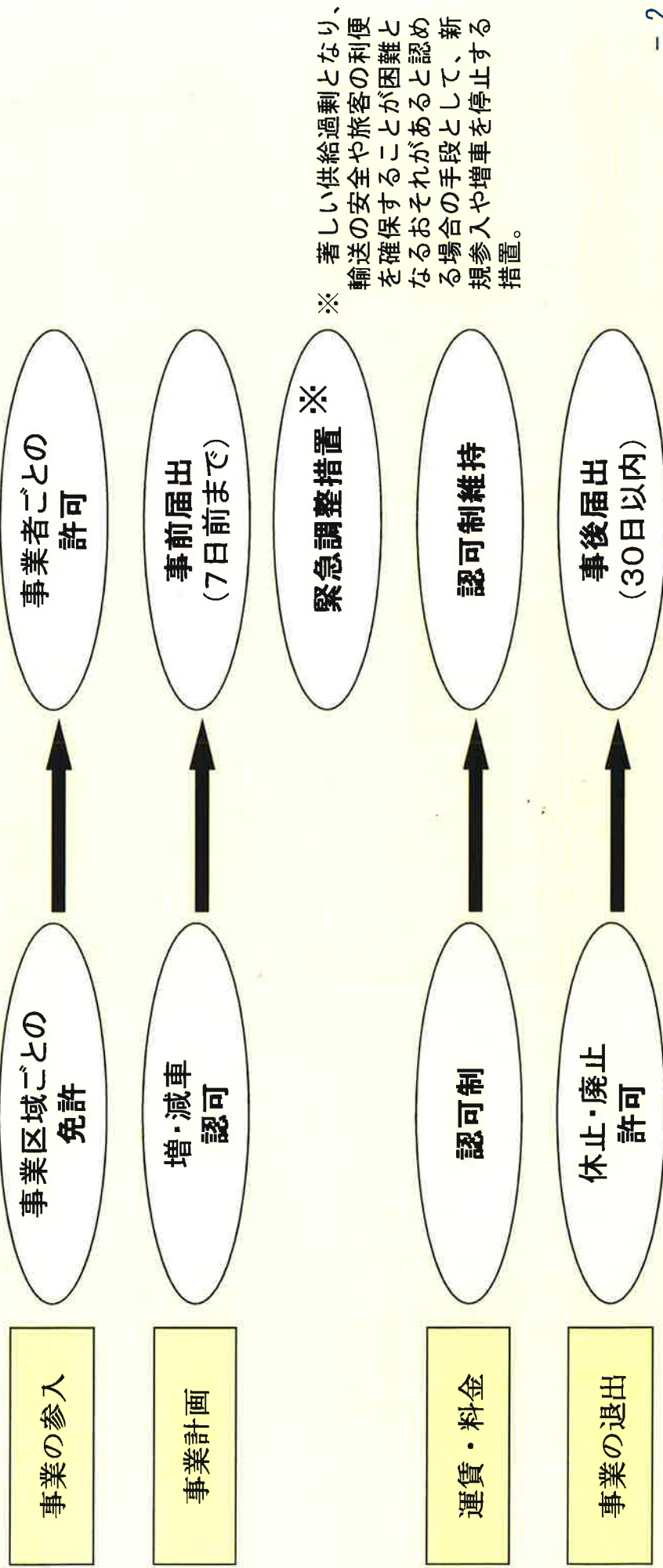
## 【経緯】

規制緩和の施行平成14年2月

平成8年12月、運輸省（当時）は、安全の確保、利用者の確保等の必要最小限の規制を除いて旅客輸送サービスの供給を自由化することにより、事業者の創意工夫及び市場における公正な競争を通じた事業活動の活性化・効率化、サービスの質の向上を通じて、利用者の利便の増進を図るため、全運輸事業分野において需給調整規制を廃止することを決定。

これを受けて開催された運輸政策審議会の答申（平成11年4月）を踏まえ、平成12年5月にタクシーの需給調整規制の廃止を柱とする改正道路運送法が成立し、平成14年2月に同法が施行された。

## 【規制緩和後の事業規制】



# タクシ-事業に関する法律②（タクシ-適正化・活性化特措法（平成21年法律第64号））

## 1. 特定地域における取組み

平成21年10月施行

特定地域の指定（原則3年）：供給過剰の進行等により地域公共交通としての機能を発揮できない地域（平成25年10月1日現在、全国155地域（予定））。

地域計画の作成：協議会にて地域の関係者（※）が総合的・一体的に取組み、地域の実情に即した地域計画を作成。

特定事業計画の作成・減車の推進：タクシ-事業者が減車を含めた特定事業計画を作成し、実施。

上記取組みを支援するため、新規参入・増車要件を厳格化。 ※

地方運輸局長、関係地方公共団体長、地域住民、タクシ-事業者・団体、タクシ-運転者団体、その他（学識経験者、警察庁、厚生労働省）

## 2. 運賃の適正化に向けた取組み

※衆議院における修正で追加

運賃料金の認可基準について、当分の間、

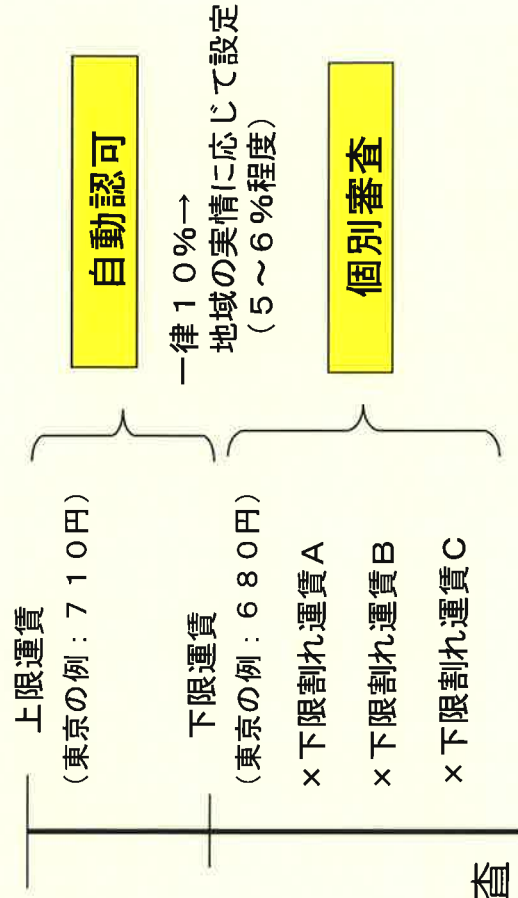
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」



「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」と読み替え。

これに基づき、

- ・自動認可運賃の幅を縮小
- ・自動認可運賃を下回る運賃（下限割れ運賃）の厳正な審査を実施



# 特定地域の再指定及び指定期限満了について

## 概要

- ◆ タクシー適正化・活性化特措法（平成21年法律第64号）に基づき、現在、156の営業区域が特定地域として指定され、タクシー事業の適正化・活性化のための取組みが進められているところ。
- ◆ 今般、全国の3の特定地域（柏崎市A：新潟県、東濃西部交通圏・東濃東部交通圏：岐阜県）において、本年9月末をもって、平成22年10月1日に特定地域として指定を行ってから3年が経過し、指定期限を迎えることとなる。

## 特定地域の再指定及び指定期限満了

- ◆ 今般、本年9月末をもって指定期限を迎える特定地域について、特定地域として再指定を行う必要性を日車營收等により確認したところ、東濃東部交通圏については、引き続き特定地域の指定要件に合致していることから、平成25年10月1日から平成28年9月30日までの間、特定地域として再指定する。
- ◆ 一方、東濃西部交通圏については、タクシー適正化・活性化特措法に基づく3年間の取組みにより、供給量が削減され、日車營收等が改善されるなどの効果が見られることから、特定地域の指定を行わないこととする。

※ 特定地域として指定されない営業区域では、「新たに発生する輸送需要」がなくても新規許可申請が可能となり、増車についても、各地方運輸局等へ事前届出を行えば増車することが可能となる。

	都道府県	指定期間が満了する営業区域	主要都市	日車実車キロ	日車營收	特定地域の指定
①	岐阜県	東濃東部交通圏	中津川市	○	×	再指定
②	岐阜県	東濃西部交通圏	多治見市	×	×	指定しない

# 特定地域一覽

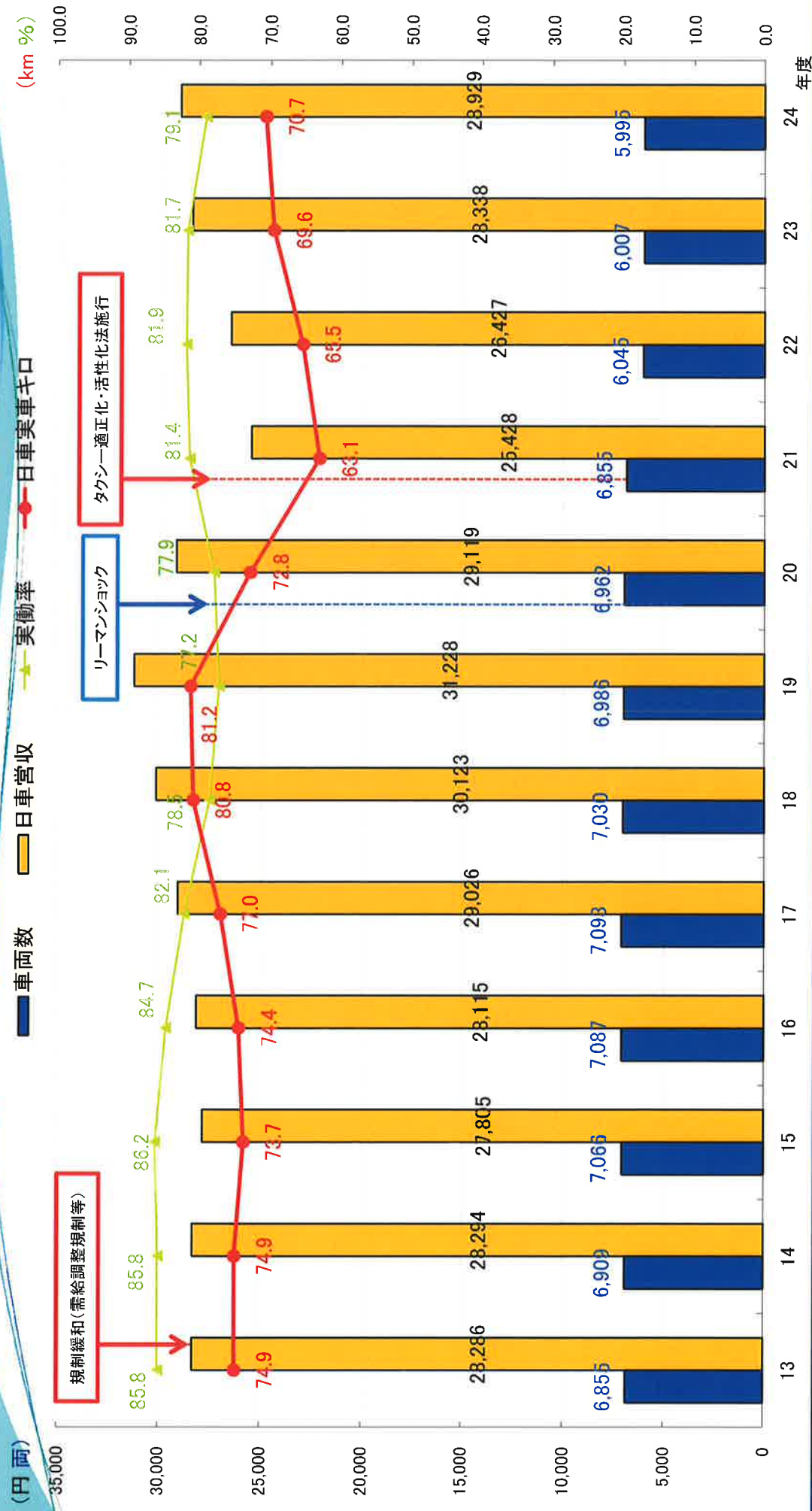
運輸局等	都道府県	特定地域 (155地域)
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、苫小牧交通圏、釧路交通圏、帯広交通圏、北見交通圏
	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏
	宮城	仙台市、石巻市
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
	秋田	秋田交通圏
	山形	山形交通圏
	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
	千葉	千葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、北総交通圏、市原交通圏、南房交通圏
関東	埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏、※県南東部交通圏
	群馬	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、※県北交通圏
北陸 信越	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、三条市A、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	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、 ※東三河南部交通圏
	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、伊豆交通圏、 ※浜松交通圏
	岐阜	岐阜交通圏、大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏、 ※※東濃東部交通圏
	三重	津交通圏、松阪交通圏
福井	福井交通圏、※※武生交通圏	

運輸局等	都道府県	特定地域 (155地域)
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南北交通圏、泉州交通圏、※河南通圏
	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、※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
	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、三原市、福山交通圏、 ※尾道市
	鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏、※倉吉交通圏
	島根	松江市、出雲市
	岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市
中国	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、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
九州	宮崎	宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市
	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 639地域)

- ※ : 平成25年 4月 1日指定地域
- ※※ : 平成25年10月 1日指定地域 (予定)
- ※※※ : 平成24年 4月 1日指定地域
- 無印 : 平成24年10月 1日指定地域

# 名古屋交通圏における供給過剰対策の状況と輸送実績の推移



○名古屋交通圏における特措法施行後の車両削減率は、13.2%で全国平均値と同水準に達している。

【6,908両 → 913両減車 → 5,995両(24年度未現在) ※適正車両数 5,524~5,848両両】  
 ○日車營收については、特措法施行後上昇傾向【13年度 28,286円 → 21年度 25,428円 → 24年度 28,929円】  
 ○日車実車キロについては、上昇傾向にあるが、平成13年度実績には届かない状況【13年度 74.9km → 24年度 70.7km】

# 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	<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>
----	---

原則	<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>
----	---

**特定地域（大臣指定）** 期間3年

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

**独禁法適用 協議会**

地域計画

**事業者 特定事業計画** **認定**

（自主的な需要活性化策と併せて供給削減措置を実施）

※指定事由がなくなつた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）** 期間3年

- ◆ 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）

**独禁法適用除外 協議会**

地域計画

営業方法による削減の申請

**事業者 事業者計画** **認可**

（自主的な需要活性化策と併せて供給削減措置を実施）

全てのインサーター事業者が事業者計画の認可を受けなければならない

アウトサイダー事業者

営業方法による削減の勧告・命令

国

※指定事由がなくなつた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）** 期間3年

- ◆ 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）

**独禁法適用 協議会**

地域計画

新規参入・増車への意見

**事業者 活性化事業計画** **認定**

（自主的な需要活性化策と併せて供給削減措置を実施）

新規参入の許可増車の認可

事業者

国

意見聴取

※指定事由がなくなつた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〕

## 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



# 特定地域と準特定地域において講じられる措置

## 特定地域

## 準特定地域

任意	協議会設置	任意
<p><b>認可制(2/3以上の同意要件あり)</b></p> <p><b>特定地域計画</b> 供給輸送力の削減に関する事項</p> <p><b>必須記載事項</b> 供給輸送力の削減に関する事項</p> <p><b>任意記載事項</b> 活性化措置に関する事項</p>	<p>協議会が作成する 地域計画</p>	<p>認可・認定なし(1/2以上の同意要件あり)</p> <p><b>準特定地域計画</b> <b>必須記載事項</b> 活性化事業に関する事項</p>
<p><b>認可制(実施命令制度あり)</b></p> <p><b>事業者計画</b> 供給輸送力の削減に関する事項 活性化措置に関する事項 (特定地域計画において実施主体とされた事業者のみ)</p> <p><b>必須記載事項</b></p>	<p>事業者が作成する 計画</p>	<p>任意(認定申請可・認定を受けた場合には実施勧告制度あり)</p> <p><b>活性化事業計画</b> <b>必須記載事項</b> 準特定地域に規定された活性化事業に関する事項</p>
<p>あり</p>	<p>独禁法適用除外</p> <p>アウトサイダー事業者への営業方法の制限勧告・命令</p>	<p>なし</p>
<p>あり</p>	<p>新規参入</p>	<p>なし</p>
<p><b>禁止</b></p>	<p>増車等</p>	<p><b>許可制</b> ※供給過剰とならないかどうかの基準を追加</p>
<p><b>禁止</b></p>	<p>公定幅運賃</p>	<p><b>届出制→認可制</b> ※供給過剰とならないかどうか、収入状況・法令遵守の状況等の基準を追加</p>
<p>あり</p>		<p>あり(特定地域と同じ)</p>

# 協議会ガイドラインのイメージ①

## 協議会の構成員(案)

協議会の構成員は、次に掲げるものとする(括弧内は例)。

1. ○○都道府県知事・○○市町村長又はそれらの指名する者
  2. タクシー事業者等(社団法人○○都道府県タクシー協会、○○株式会社)
  3. 労働組合等(○○労働組合○○都道府県支部)
  4. 地域住民の代表(○○自治会長又は○○商工会長)
  5. 鉄道事業者、バス事業者等(○○株式会社)
6. 学識経験者(○○大学教授○○)
  7. ○○都道府県労働局又は○○労働基準監督署
  8. ○○都道府県公安委員会
  9. (その他協議会が必要と認める者を列記)

## 特定地域計画に記載する供給削減パターン例(案)

地域毎の実情に応じ、以下のいずれかのパターンを参考として、協議会の合意により柔軟に定めることができる。

	大手事業者	中小事業者	個人事業者
パターン1	最低保有車両数以上の事業者 X%減車	最低保有車両数以上の事業者 X%減車	最低保有車両数以下の事業者・個人事業者 X%又はY%相当の営業方法の制限
パターン2		全ての事業者 一律X%相当の営業方法の制限	
パターン3	○○○両以上の事業者 X%減車	○○両以上の事業者 Y%減車	最低保有車両数以下の事業者・個人事業者 X%又はZ%相当の営業方法の制限
パターン4	○○○両以上の事業者 X%減車	○○両以上の事業者 ○両の減車 + Y%営業方法の制限	最低保有車両数以下の事業者・個人事業者 X%又はZ%相当の営業方法の制限 等

注)上記をベースとして現行特措法時の減車実績に応じ、減車又は営業方法の制限に係る割合を引き下げることができる。

## 協議会ガイドラインのイメージ②

### 特定地域計画に関する合意の方法(案)

特定地域計画に関する合意の方法は、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

1. 関係地方公共団体の長が全て合意していること。
2. 計画の作成に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の $\frac{2}{3}$ 以上であること。
3. 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。
4. その他協議会の構成員が種別ごとに $\frac{2}{3}$ 以上が合意していること。
5. 構成員のうち計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

構

成

員

大手事業者

- 計画の作成に合意した大規模タクシー事業者(保有車両台数〇〇両以上)が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

中小事業者

- 計画の作成に合意した中小規模タクシー事業者(保有車両台数〇〇両以下)が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

個人事業者

- 計画の作成に合意した個人タクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

# 特定地域計画・事業者計画について

○供給過剰の解消を図り、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、**協議会**に対し、当該特定地域において削減すべき供給輸送力及びその方法を定めた「特定地域計画」の作成を義務づけ（特定地域計画には活性化を推進するための「活性化措置」に関する事項を定めることが可能）

○**特定地域計画の作成に合意した事業者**に対し、各合意事業者が削減すべき供給輸送力及びその方法を定めた「事業者計画」の作成を義務づけ

○国土交通大臣の認可を受けた特定地域計画及び当該計画に基づいてする行為は、**独占禁止法の適用除外**

## 特定地域計画

### 特定地域計画の作成

#### 主な記載事項

- ・削減すべき供給輸送力及びその削減方法
- ・各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力及びその削減方法
- ・活性化措置の内容（任意）



協議会A

### 特定地域計画の認可

#### 主な認可基準

- ・特定地域における車両数ベースでの特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者の割合が3分の2以上であること
- ・供給過剰の是正のため必要最小限度の範囲を超えないこと



国土交通省

### 特定地域計画事項の実施義務

認可を受けた特定地域計画の作成に合意し、その実施主体とされたタクシー事業者は、当該計画事項の実施義務を負う。

※認可を受けた特定地域計画が認可基準に適合しなくなった場合は？

→ 認可特定地域計画の**変更命令等の対象**となる。

## 事業者計画

### 事業者計画の作成

#### 主な記載事項

- ・削減する供給輸送力及びその削減方法
- ・（認可特定地域計画において活性化措置の実施主体とされた合意事業者にあつては）活性化措置の内容及びその実施時期



合意事業者（個人タクシー）

### 事業者計画の認可

#### 主な認可基準

- ・供給輸送力の削減を確実に行うため適切なものであること
- ・（活性化措置に係る事項が定められている場合にあつては）活性化措置を確実に遂行するため適切なものであること



国土交通省

### 事業者計画の実施

※認可を受けた事業者計画を実施していない又は認可基準に適合しなくなった場合は？

→ 認可事業者計画の**変更命令等の対象**となる。

# 営業方法の制限による供給輸送力の削減勧告・命令について

## 勧告が発動される場合

- ◆ 認可特定地域計画に合意した全ての事業者が事業者計画の認可を受けた場合
- ◆ 認可特定地域計画を作成した協議会から申出があったとき
- ◆ 認可特定地域計画に合意した事業者以外の事業者の事業活動により、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されている事態が存する場合
- ◆ このような事態を放置しては一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その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るとき

形式要件

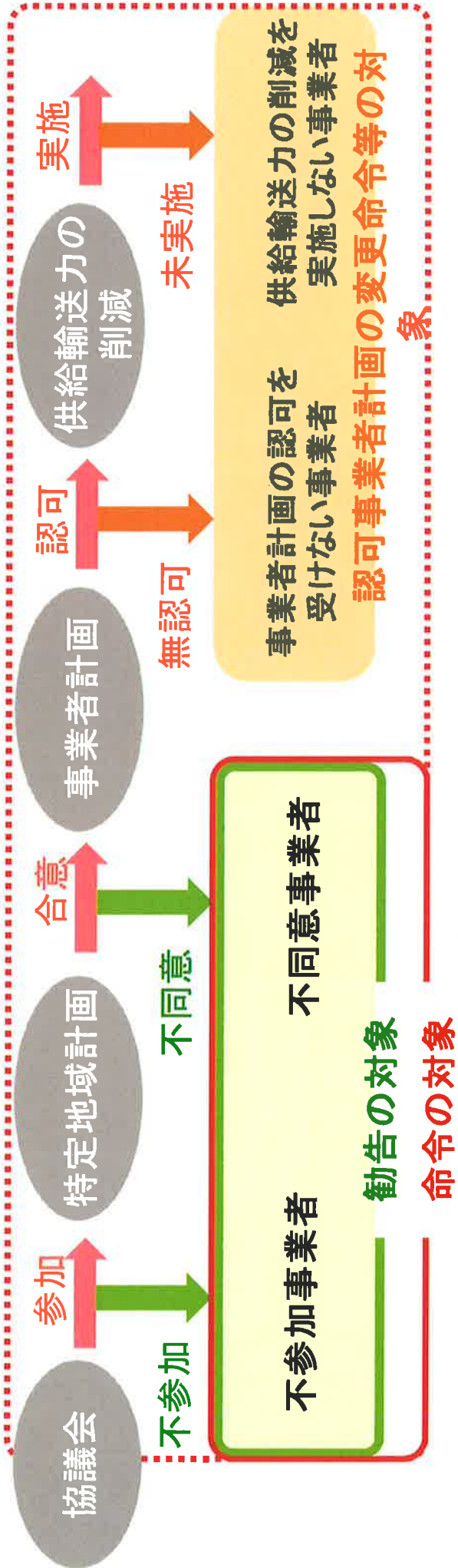
実質要件

## 命令が発動される場合

- ◆ 認可特定地域計画に合意した全ての事業者が事業者計画の認可を受けた場合
- ◆ 認可特定地域計画を作成した協議会から申出があったとき
- ◆ 次のいずれかに該当する事態が存する場合
  - ① 認可特定地域計画に合意した事業者以外の者の事業活動により一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されていること
  - ② 認可特定地域計画に合意した事業者のみの供給輸送力の削減では、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化を推進できないこと
- ◆ このような事態を放置しては一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能の発揮に著しい支障が生ずると認めるとき

形式要件

実質要件



※勧告・命令が発動に当たっては、運輸審議会への諮問が必要。

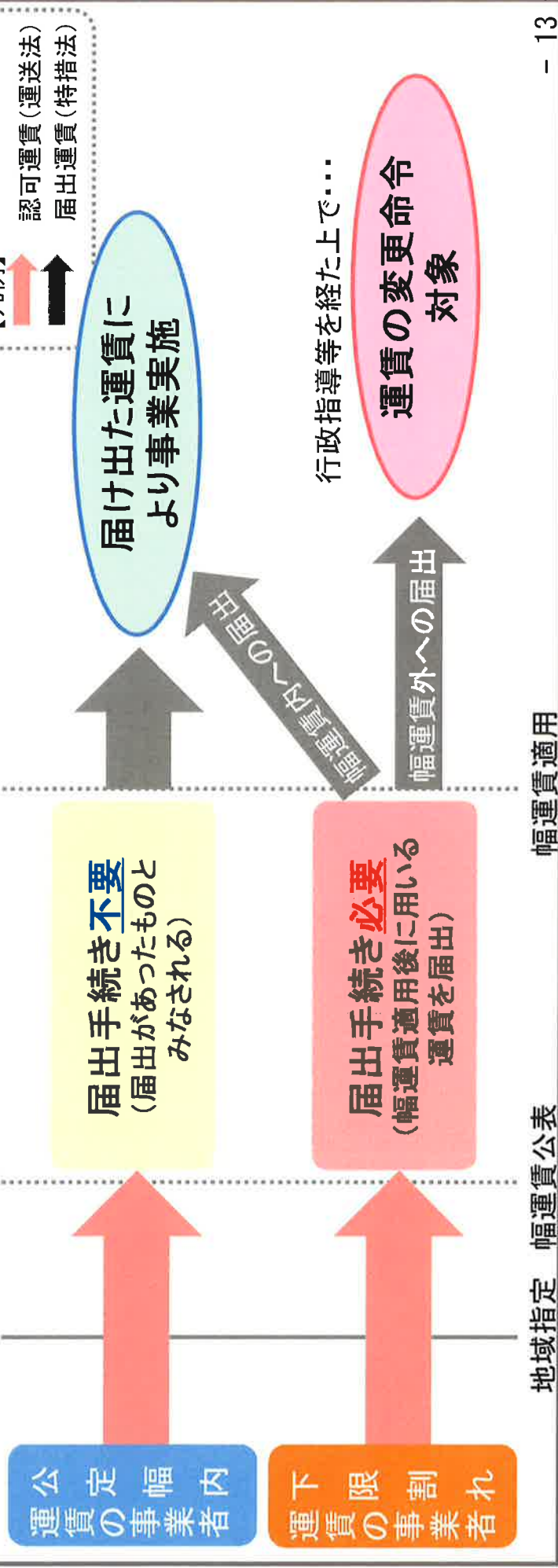
## 公定幅運賃制度について

- ・「公定幅運賃」の範囲は、地方運輸局長が、標準的な事業者のデータを基に算出し公表。
- ・「公定幅運賃」の範囲外である届出運賃は変更命令の対象。
- ・公定幅運賃制度の対象外となる運賃の認可に際しては、公定幅運賃制度との整合性を審査。

### 公定幅運賃の対象

- 基本運賃及びこれに準ずるものが対象。
- 総利用者数の二分の一以上の利用者が対象となり、かつ、公定幅運賃の範囲内でない割引運賃は、事実上基本運賃に当たるため、運賃の変更命令の対象。
- 定額運賃については、公定幅運賃により算定。
- いわゆる都市型ハイヤーを除くハイヤーに係る公定幅運賃については、タクシーの公定幅運賃の下限以上という公定幅運賃を設定。

### 公定幅運賃に係る手続き



# 独占禁止法の適用関係について(通知文書に記載する内容)

## 法律の関係条文

## 通知文書に記載する内容

特 定 地 域	<p>(特措法第8条の4第1項) 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律…の規 定は、認可特定地域計画及び認可特定地域計画に基づい てする行為には、適用しない。</p> <p>—</p> <p>(特措法第8条の4第1項) ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、この限りで はない。 一 不正な取引方法を用いるとき 二 一定の取引分野における競争を実質的に制限すること により旅客の利益を不当に害することとなるとき 三 第八条の六第四項の規定による公示があった後一月を 経過したとき</p>	<p>以下の行為は、独占禁止法が適用されない。 ①認可特定地域計画に基づき、事業者が他の事業者と相談して、事 業者計画を作成する行為 ②認可事業者計画に基づき、事業者が減車等の供給輸送力の削減を 実施する行為</p> <p>協議会に参加する事業者が特定地域計画を策定するにあたって減車 等の供給輸送力の削減等について協議を行う行為は、独占禁止法上 問題とならない。</p> <p>以下の行為は、独占禁止法上問題となる。 ①減車を行わない事業者に共通乗車券の利用を拒絶する行為 ②過剰な減車を行うことにより、利用者を獲得しようとする事業者間の 競争が実質的に制限された結果、例えば、深夜時間帯、特定の曜日 などにおいてタクシーを利用することが著しく困難になる場合 ③事業者が他の事業者と相談して、認可特定地域計画に基づく内容と は異なる減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為</p>
準 特 定 地 域	<p>(特措法第11条第3項) 活性化事業計画には、活性化事業と相まって…譲渡又は譲 受け…合併または分割、一般乗用旅客自動車運送事業の 供給輸送力の削減その他経営の合理化に資する措置として 国土交通省令で定めるもの(以下「事業再構築」という。)… を定めることができる。</p>	<p>事業者がその自主的な判断に基づき、単独で活性化事業計画を作成 し、減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為は、独占禁止法上 問題とならない。</p> <p>事業者が他の事業者と相談して、活性化事業計画を作成し、減車等の 供給輸送力の削減等を実施する行為は、独占禁止法上問題となる。</p>
公 定 幅 運 賃	<p>(特措法第16条) 国土交通大臣は…協議会の意見を聴いて、…旅客の運賃 …の範囲を指定し…公表しなければならない。 (特措法第16条の4第1項) …一般乗用旅客自動車運送事業者は…旅客の運賃を定め、 あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。</p>	<p>以下の行為は、独占禁止法上問題とならない。 ①協議会として公定幅運賃に関する国土交通大臣への意見を取りまと めるために事業者が協議を行う行為 ②事業者が他の事業者と相談・連絡をすることなく、運賃の届出をする 行為</p> <p>事業者が他の事業者と連絡を取り合い共同して運賃を決定し、届出を する行為は、独占禁止法上問題となる。</p>

## その他改正事項について

- ・運転者が他法令に違反した場合において、当該違反行為がタクシー事業者の責に帰すべき理由があるときは、安全確保命令を発動。
- ・特措法に基づく供給輸送力の削減対象から、福祉タクシー及び都市型ハイヤーを除外。

### 輸送の安全を確保するための措置等

運転者が道路交通法違反した場合に、当該行為を事業者が指示した場合



### 都市型ハイヤー等について供給輸送力の削減対象からの除外

#### 特措法に基づく供給輸送力の対象

特措法に基づく供給輸送力の対象から次の事業及び車両を除外。

- ① 福祉タクシーを使用して行う一般乗用旅客自動車運送事業及び専ら障害者等及びその付添人の運送の用に供する車両
- ② ハイヤーを使用して行う一般乗用旅客自動車運送事業のうち、契約形態等に照らしてタクシー事業と著しく異なる形態で行われるもの（都市型ハイヤー）及び専ら当該事業の用に供する車両



# タクシー業務適正化特別措置法の改正について

平成27年10月1日施行

- ・タクシーの運転者登録制度を全国に拡大する。
- ・指定地域における登録は、一定の経歴又は輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験の合格を要件とし、指定地域以外の地域では、講習の受講のみで登録できることとする。

## タクシー運転者登録制度の全国拡大

法人タクシーに対し、各地域ごとに設けられた原簿に登録を受けている者(登録運転者)以外の乗務禁止や登録タクシー運転者証の表示を義務づけるタクシー運転者登録制度を全国全ての地域において実施し、個人タクシーに対しては、個人タクシー事業者乗務証の表示を全国全ての地域において義務付け。

### 現在のタクシー運転者登録制度の対象(指定地域)

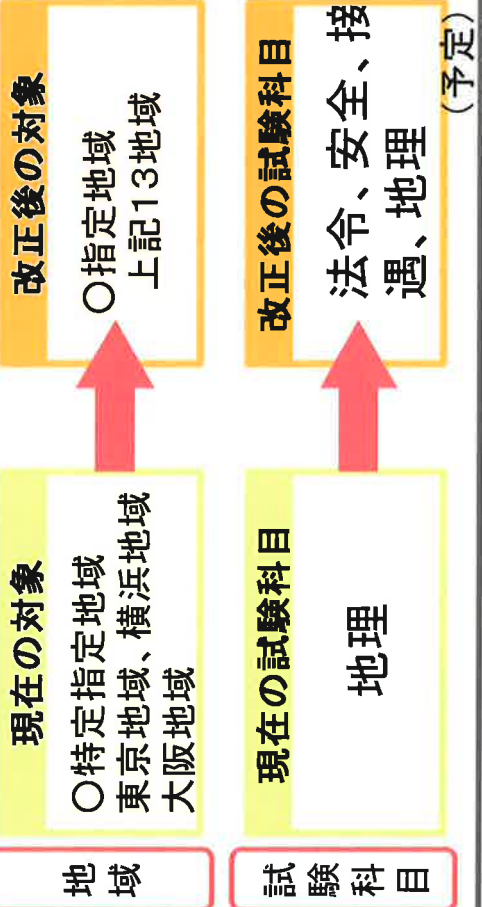
札幌地域、仙台地域、さいたま地域、千葉地域、干葉地域、東京地域、横浜地域、名古屋地域、京都地域、大阪地域、神戸地域、広島地域、北九州地域、福岡地域の13地域のみ

全国において  
実施

改正後においては…

## 試験制度の見直し

試験制度について、試験を実施する地域及び試験科目を以下のとおり拡充する。



## 地域別の規制の適用

	運転者登録	講習	試験 運転経歴	適正化 機関	乗禁地区 指定
特定指定地域	○	○	○	○	○
指定地域	○	○	○	×	×
単位地域	○	○	○	×	×

# 道路運送法の改正について

- ・運転者の過労運転防止のために、事業者に対して必要な措置を講ずることを法律上明確化。
- ・旅客自動車運送適正化事業を創設し、民間団体等による事業者への法令遵守に関する指導等を実施。

## 運転者の過労運転防止の明確化

輸送の安全確保のために運転者の過労運転防止は極めて重要であることから、事業者が必要な措置を講ずることを明記。

## 旅客自動車運送適正化事業の創設

### 違法行為を防止するため、民間団体等による事業者への指導等を行う事業

- ・道路運送法第43条の2により、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とした一般社団法人又は一般財団法人を「旅客自動車運送適正化事業実施機関」に指定

民間団体等の  
自主的な活動

輸送の安全阻害行為の防止、法令遵守に関する指導等を通じ、旅客自動車運送に関する秩序の確立を図る

### 国土交通省地方運輸局・運輸支局

- (道路運送法第94条ほか)
- 事業者に対する報告聴取
- 事業者に対する立入検査・質問聴取
- 法令違反を行った事業者に対する行政処分・改善指導

監査担当職員：342名(平成25年度)

### 適正化事業実施機関

- (道路運送法第43条の3)
- 法令遵守に関する事業者への指導
- 無許可営業防止のための啓発活動
- 事業の秩序確立に向けた啓発・広報活動
- 旅客からの苦情の処理
- 行政機関への報告

指 定

連 携

協 力

## 附帯決議について①

### 需要拡大に向けた取組について

衆議院

1. 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていることを関係者は認識し、高齢者、妊婦、障害者、訪日外国人等の幅広いニーズに的確に応えとともに、創意工夫を凝らして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、需要の拡大を図ること。

参議院

1. 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていることを関係者は認識し、運転者登録制度の拡充や旅客自動車運送事業適正化事業実施機関制度の導入等が行われることを踏まえ、引き続き運行の安全を徹底するとともに、サービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことを通じてサービス面での競争を活発に行い、利用者利便の一層の向上を図られるようにすること。

## 附帯決議について②

### 独占禁止法の適用除外について

衆

議

院

8. 国土交通省は、公正取引委員会の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律についての見解に基づき、改正後の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行為として、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律上何が問題とならないとされるのか、また、何が問題となるのかについて明確になるよう、文書により周知を図ること。

参

議

院

6. 国土交通省は、公正取引委員会の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律についての見解に基づき、改正後の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行為として、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律上何が問題とならないとされるのか、また、何が問題となるのかについて明確になるよう、文書により周知を図ること。

## 附帯決議について③

### 給与体系の見直し・過労運転の防止について

12. 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。
  13. 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。
8. 国土交通省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。
  9. 一般乗用旅客自動車運送事業者が、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。
  12. 本法の趣旨を踏まえ、タクシーの供給過剰対策、運転者の健康を守る観点等からの過労運転防止対策などの推進を図るため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化に努めること。

衆

議

院

参

議

院