

名古屋交通圏「準特定地域」の指定解除について

平成29年11月6日

中部運輸局自動車交通部旅客第二課

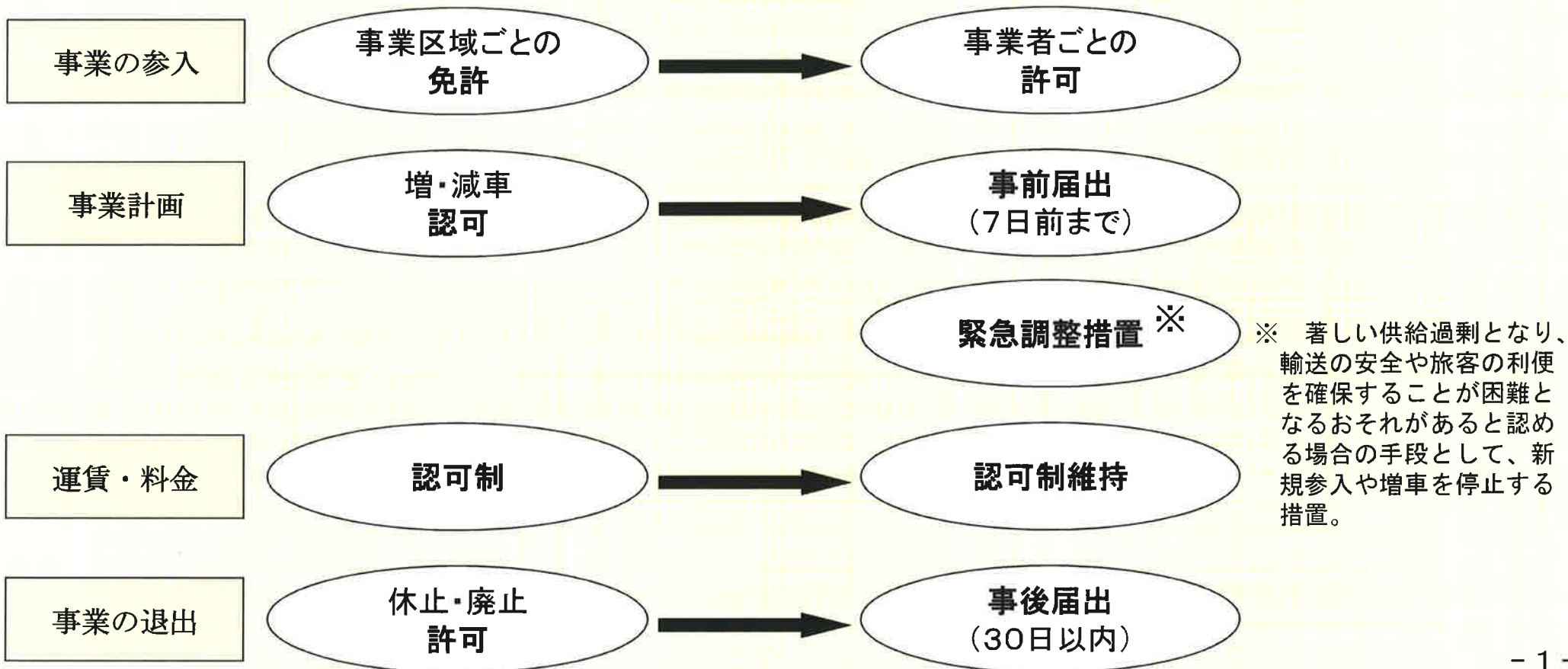
規制緩和の施行平成14年2月

【経緯】

平成8年12月、運輸省(当時)は、安全の確保、利用者保護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】



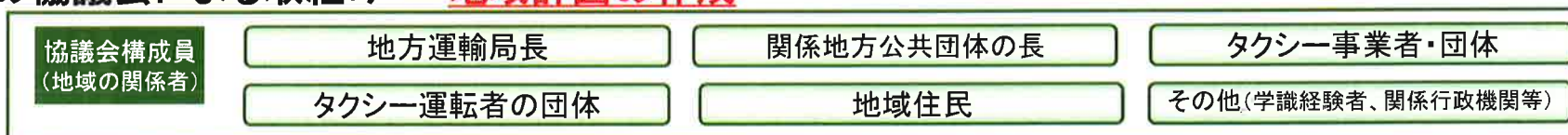
① 国土交通大臣による特定地域の指定

【特定地域】 …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
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

② 国土交通大臣による基本方針の策定

【1】 特定地域における取組み

① 地域の協議会による取組み…地域計画の作成



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に取り組む

- タクシーサービスの活性化
- 事業経営の活性化、効率化
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善 など



- ・乗り場の整備
- ・タクシー選択可能性向上
- ・利用者サービスの充実

② タクシー事業者による取組み…特定事業計画の作成

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける → 必要に応じて、減車等供給力を減少する取組みを記載することが可能

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③道路運送法の基準・独占禁止法と適合すること を審査し、必要に応じて公正取引委員会と調整

【2】 特定地域における措置

- ①新規参入要件を厳格化 ②増車を届け出制から認可制 ③減車実施事業者に対する監査・行政処分の特例

全国で適用される措置

○道路運送法の改正(運賃料金の認可基準)

「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」

1. 特定地域における取組み

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ていない地域（平成25年10月1日現在、全国155地域）。

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：タクシー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、タクシー事業者・団体、タクシー運転者団体、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、

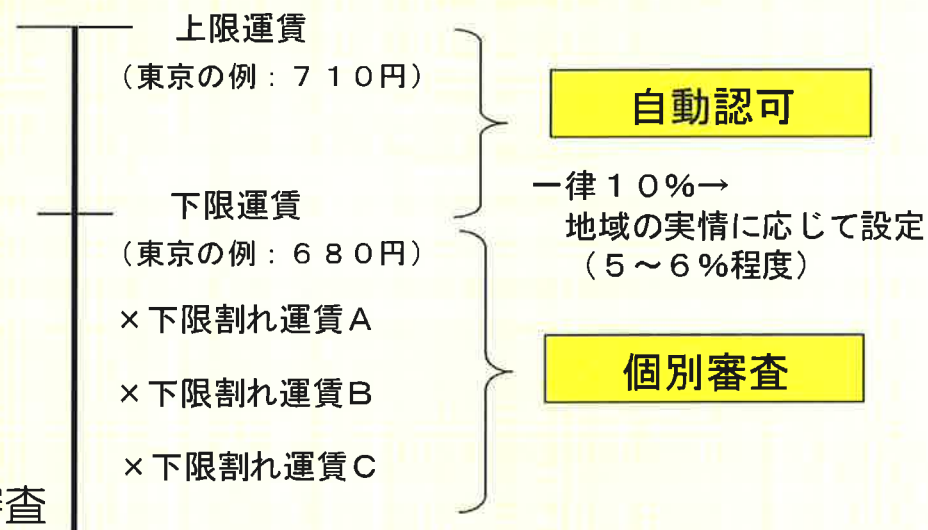
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」



「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



道路運送法

- 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）

タクシー適正化・活性化特措法

旧

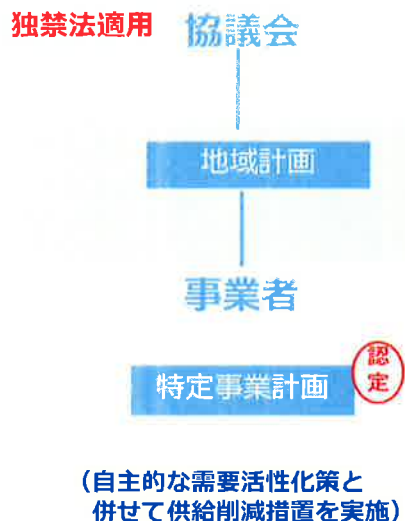
新

「特定地域」・・・供給過剰が認められる地域
 「準特定地域」・・・供給過剰となる恐れがある地域

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）

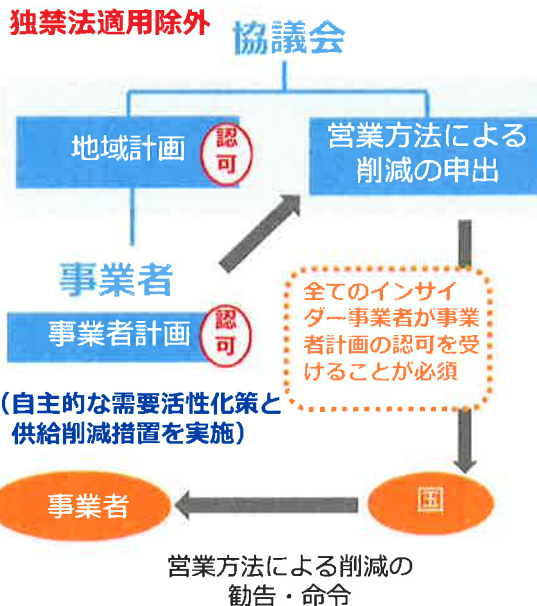


※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

特定地域（大臣指定・運審諮問）

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）

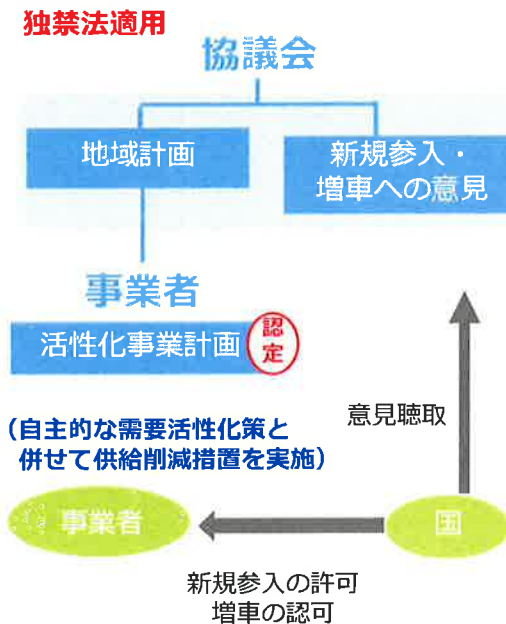


※指定の延長は原則1回に限り、指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除（指定から2年未満の場合を除く）

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）



※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

準特定地域の指定基準等

1 準特定地域の指定基準

(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(※1)又は日車營收(※2)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。

※1 日車実車キロ: 実働1日1車当たりの実車キロ、※2 日車營收: 実働1日1車あたりの營業收入

(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 (イ)から(ハ)までのいずれかに該当すること。
 - (イ) 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。
 - (ロ) 前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
 - (ハ) 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。

2 指定期間等

1の指定は、原則として毎年10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する。

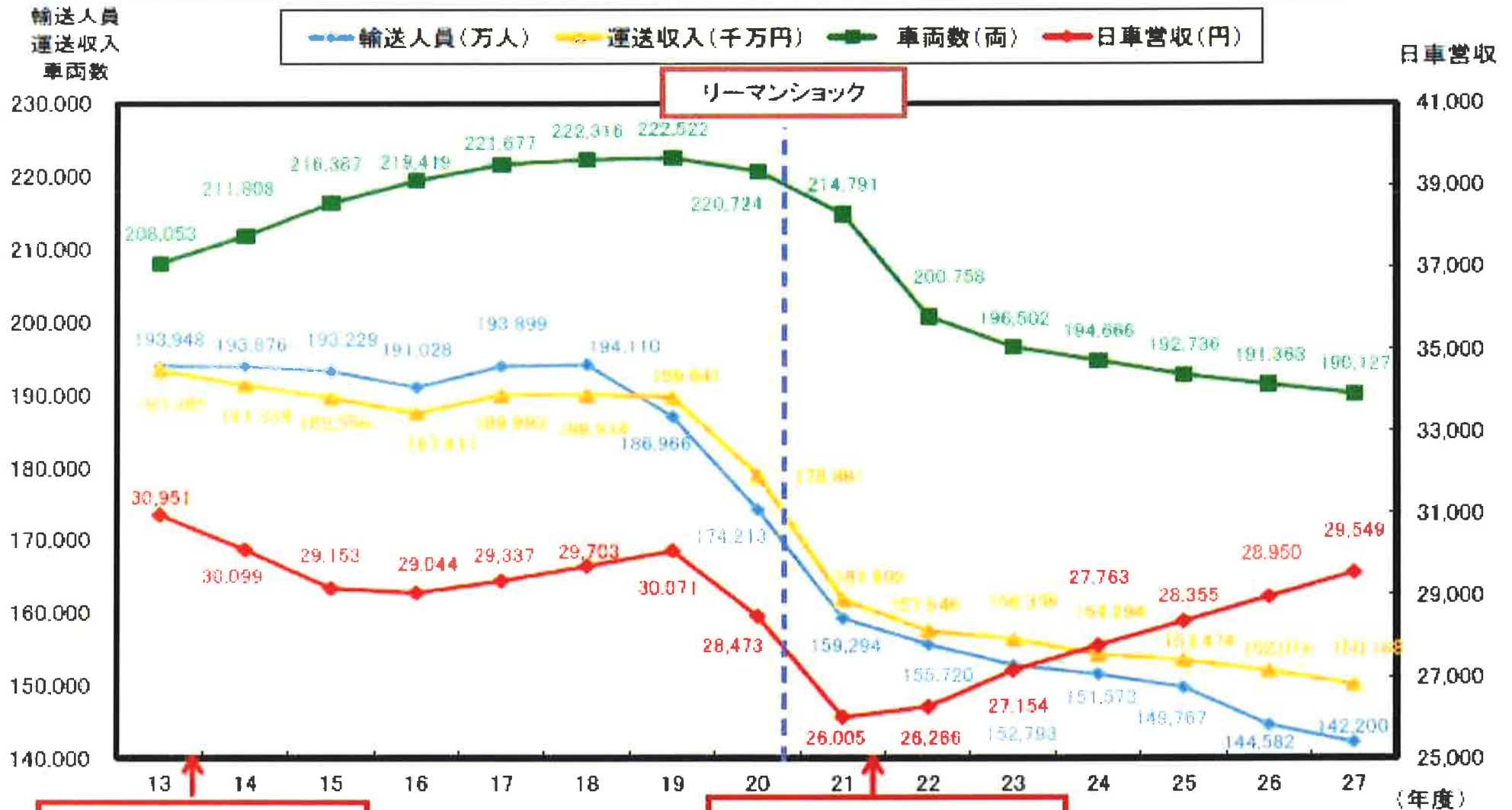
ただし、指定期間中であっても、国土交通大臣は1に掲げる基準に該当しなくなったと認めるときは、指定の解除を行うものとし、当該指定の解除は告示により行うものとする。

3 指定等のための各種指標の把握等

指定等に当たっては、各年度ごとの旅客自動車運送事業等報告規則(昭和39年3月31日運輸省令第21号)に基づく法人事業者の事業実績報告や、法令違反の実績等を用いるものとし、地方運輸局は毎年度の各営業区域ごとの数値を原則として6月30日までにとりまとめ、本省に報告するものとする。

タクシー事業の現状について(全国・法人タクシー)

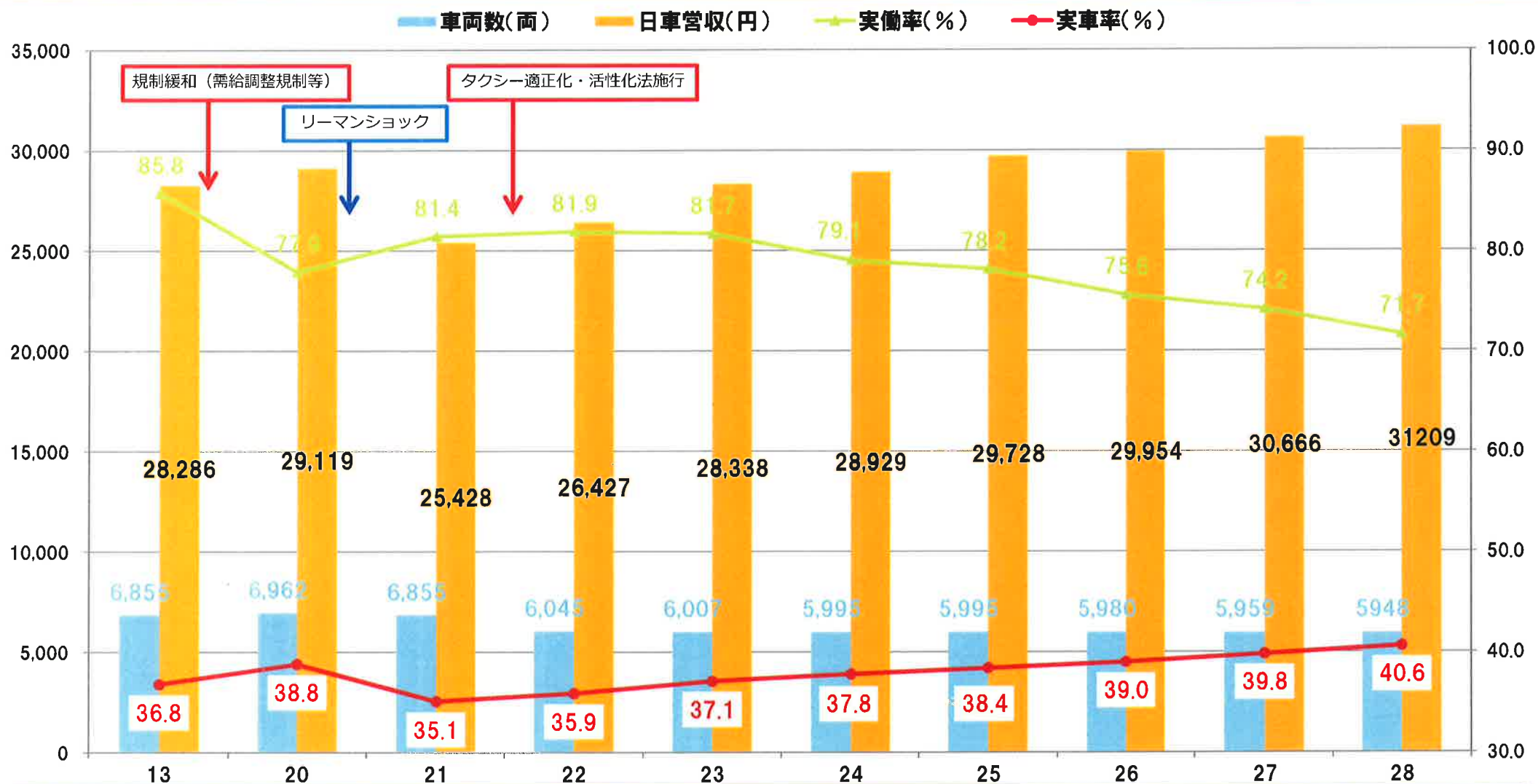
- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・適正化の取組み(減車)の結果、平成22年度以降 日車營收が上昇。



規制緩和(需給調整規制等)

タクシー適正化・活性化法施行

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 国土交通省



○名古屋交通圏においては、特措法施行後の適正化（自主的な減車）の取組み等による車両削減率は、13.9%。【6,908両 → 5,948両（28年度末）】
 ○適正化の取組み等により日車營收が上昇。【13年度 28,286円 → 21年度 25,428円 → 28年度 31,209円】
 ○実働率については、近年の労働力不足等により、減少。【13年度 85.8% → 20年度 77.9% → 28年度 71.7%】
 ○実車率については、平成21年度以降、上昇。【13年度 36.8% → 21年度 35.1% → 28年度 40.6%】

名古屋市の人口：約230万人

事業者数：92社

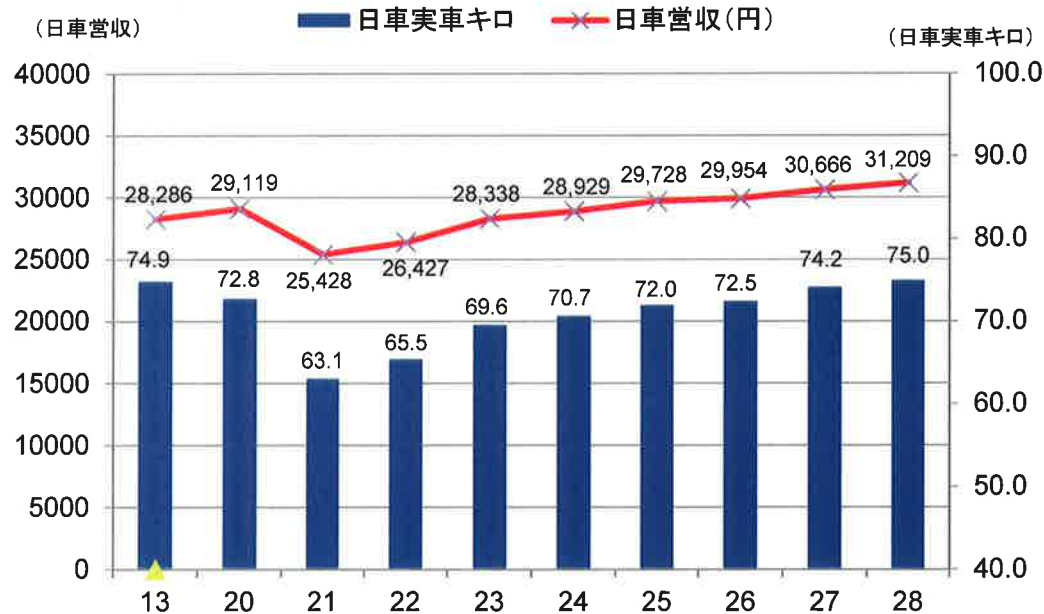
車両数：5,948両（H29.3.31時点）

日車実車キロ：（H13）74.9km（H28）75.0km（増加率）0.1%

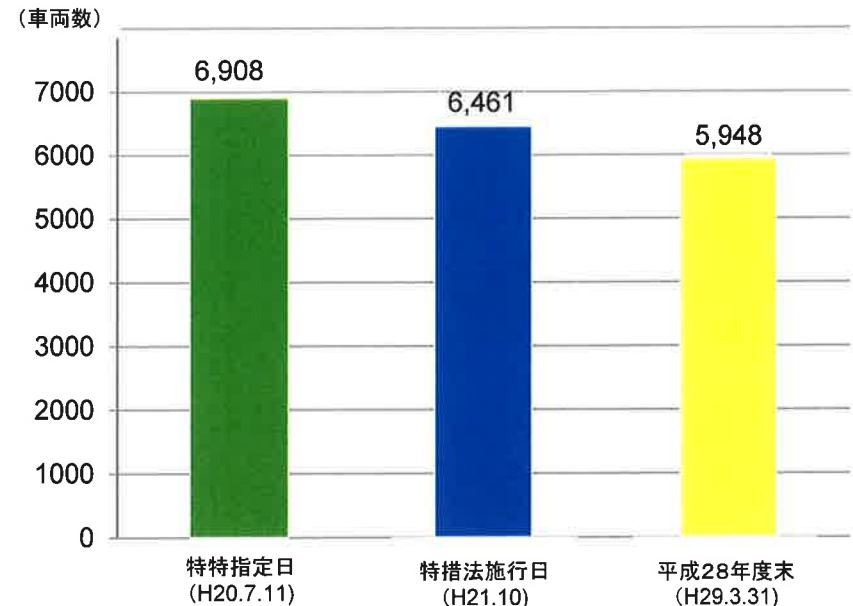
日車営収：（H13）28,286円（H28）31,209円（増加率）10.3%

解除理由：日車実車キロ及び日車営収が平成13年度実績と比較して増加したため。

日車実車キロの推移



車両数の推移



タクシー事業規制に係る枠組みの比較

	規制緩和(H14)前	規制緩和(H14)後	特措法施行(H21.10)後		改正特措法施行(H26.1)後		
			原則	特定地域 〔供給過剰の状況等に照らして地域を指定〕	原則	準特定地域 〔供給過剰のおそれがある地域を指定〕	特定地域 〔供給過剰である地域を指定〕
参入	免許制 〔需要に見合った範囲内でのみ免許〕	許可制 〔安全基準等を満たせば許可〕	許可制 〔安全基準等を満たせば許可〕	許可制 〔新規需要が認められる場合のみ許可〕	許可制 〔安全基準等を満たせば許可〕	許可制 〔供給過剰とならない範囲で許可〕	許可禁止
増車	認可制 〔需要に見合った範囲内でのみ認可〕	事前届出制 〔原則自由〕	事前届出制 〔原則自由〕	認可制 〔新規需要が認められる場合のみ認可〕	事前届出制 〔原則自由〕	認可制 〔供給過剰とならない範囲で認可〕 〔法令遵守や営業努力等の実績を勘案して認可〕	認可禁止
運賃	認可制	認可制	認可制	認可制	認可制	公定幅運賃制 〔国が定める幅の中で届出〕 〔幅の外の運賃に対して変更命令〕	公定幅運賃制 〔国が定める幅の中で届出〕 〔幅の外の運賃に対して変更命令〕
供給過剰対策	—	緊急調整措置 〔供給過剰が発生した地域において期間限定で新規参入及び増車を禁止〕	緊急調整措置 〔供給過剰が発生した地域において期間限定で新規参入及び増車を禁止〕		—	—	—
(1) 増車抑制	—	—	—	協議会参加事業者の取組 〔協議会策定計画に基づき減車等・需要開拓を自主的に実施〕 独禁法適用除外なし	—	協議会参加事業者の取組 〔協議会策定計画に基づき減車等・需要開拓を自主的に実施〕 独禁法適用除外なし	協議会参加事業者の取組 〔協議会策定計画に基づく減車等の実施義務〕 〔協議会策定計画に基づき需要開拓を自主的に実施〕 独禁法適用除外あり
(2) 減車等推進	—	—	—	協議会非参加事業者への措置 → なし	—	協議会非参加事業者への措置 → なし	協議会非参加事業者への措置 〔営業方法の制限による供給輸送力の削減命令〕

準特定地域一覧表(平成29年10月1日見直し内容)

運輸局等	都道府県	準特定地域 (114地域)
北海道	北海道	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、一関交通圏
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏
	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、西多摩交通圏
	神奈川	県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
	千葉	市原交通圏
	埼玉	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、 鹿行交通圏
	栃木	県南交通圏、塩那交通圏
	山梨	甲府交通圏
	北陸 信越	新潟
富山		高岡・氷見交通圏、砺波市B・南砺市
石川		南加賀交通圏
長野		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、西三河北部交通圏、 西三河南部交通圏、 尾張西部交通圏 、 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、 浜松交通圏、伊豆交通圏
	岐阜	大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏、 東濃東部交通圏、東濃西部交通圏
	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	準特定地域 (114地域)
近畿	大阪	北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、 河南交通圏
	京都	京都市域交通圏
	兵庫	姫路・西播磨交通圏 、東播磨交通圏
	奈良	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、 湖北交通圏
	和歌山	和歌山市域交通圏
中国	広島	呉市A、東広島市、福山交通圏
	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、津山市
	山口	下関市、宇部市、山口市、周南市、防府市
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	筑豊交通圏、大牟田市
	佐賀	佐賀市、唐津市
	長崎	佐世保市、諫早市
	熊本	八代交通圏
	大分	別府市
	宮崎	都城交通圏、延岡市
鹿児島	鹿児島空港交通圏	
沖縄	沖縄	沖縄本島

(全国の営業区域の総数 635地域)

赤字:新たに指定された地域

青字:指定を解除された地域