

参考資料

平成20年7月

国土交通省自動車交通局

目次

I. 交通政策審議会関係	P 3
II. 一般状況	P 9
III. 供給過剰関係	P 15
IV. 運賃関係	P 24
V. その他	P 29

I. 交通政策審議会関係

交通政策審議会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」 これまでの審議状況等について

【2月8日 第1回WG】

◎タクシー事業の現状等について審議

【2月22日 第2回WG】

◎地域のタクシーの現状等について審議
(近畿運輸局長、九州運輸局長から説明)

【3月6日 第3回WG】

◎各地域の関係者からヒアリング

- ・加藤欽也 (社)北海道ハイヤー協会会長
昭和交通(株)代表取締役社長
- ・栗崎康平 神奈中ハイヤー(株)取締役社長
- ・鈴木紳一 河北新報社報道部副部長兼論説委員会委員
- ・岸道康 山陽新聞社論説委員

【3月28日 第4回WG】

◎自治体関係者等からヒアリング

- ・泉田裕彦 新潟県知事
- ・梅原克彦 仙台市長
- ・天野清美 つばめ自動車(株)代表取締役社長

【4月15日 第5回WG】

◎これまでの議論と今後の論点について審議
◎論点1「需給の不均衡」について審議

【5月16日 第6回WG】

◎論点2「運賃規制のあり方」について審議

【6月17日 第7回WG】

◎論点3「安全性、サービスの質の確保等」について審議
◎論点4「運転者の労働条件の確保等」について審議

【7月3日 第8回WG(予定)】

◎中間的な整理

【8月～11月】

◎中間的な整理を踏まえた具体的な制度のあり方について審議

【12月】

◎最終取りまとめ(答申)

交通政策審議会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」 委員名簿

委員長	山内弘隆 ※	一橋大学大学院商学研究科研究科長兼商学部学部長
委員	佐藤友美子	(財)サントリー文化財団上席研究フェロー
	富澤秀機	テレビ大阪(株)代表取締役会長
	松田英三	前読売新聞東京本社論説副委員長
	宮下正美	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
臨時委員	安部誠治	関西大学副学長
	小塩隆士 ※	神戸大学大学院経済学研究科教授
	鎌田耕一	東洋大学法学部教授
	佐々木常夫 ※	(株)東レ経営研究所代表取締役社長
	下谷内富士子 ※	(社)全国消費生活相談員協会理事長
	関幸子	秋葉原タウンマネジメント(株)専務取締役
	田中紀志夫 ※	(社)共同通信社客員論説委員
	丁野朗	(社)日本観光協会総合研究所長・(財)社会経済生産性本部研究参与
	藤井聡	東京工業大学大学院理工学研究科教授
専門委員	今村天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	坂本克己	(社)全国乗用自動車連合会副会長
	富田昌孝	(社)全国乗用自動車連合会会長
	原勇	(社)全国個人タクシー協会会長
	政栄侑生	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	待鳥康博	全国自動車交通労働組合連合会書記長
	三浦宏喜	(社)全国乗用自動車連合会副会長

※は、物価安定政策会議(内閣府)の委員

交通政策審議会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」におけるこれまでの主な議論

1. 主として構造的問題、全般的問題に関する事項

- 供給過剰の中でさらに供給が増える、多くの地域で運賃が上限に張り付くなど、タクシー産業の市場の構造そのものに問題があるのではないか。
- 地域ごとの状況に応じた制度が必要。
- タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化した面があるのではないか。
- タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通網整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でタクシーのあり方を考える必要があるのではないか。

2. 主として地域社会における役割に関する事項

- タクシー事業に対しては、地域の雇用を支える産業、中小企業主体の産業としての側面への配慮も必要。
- 地域のモビリティの確保という点にも目を向ける必要がある。
- 総量規制や減車促進の法整備ではなく、地域の取り組みによってタクシー事業の活性化を図るべき。

3. 主として経営者の努力・利用者サービスに関する事項

- 高齢者等多くの利用者が安心、安全に利用できるサービスが提供されれば需要も回復するのではないか。流し市場だけでなく、電話呼び出しへの対応も含めて運賃のあり方やサービスのあり方を考えるべき。
- サービス改善による顧客獲得、経営改善の実例もある。総量規制よりもサービス向上の努力こそが業界には求められる。
- タクシー会社には、運送サービスの提供のほか地域社会への責任、従業員の保護などの役割があるが、規制緩和後はこうした企業としての基本的役割を果たさない事業者が増えているのではないか。

4. 主として車両数、需給関係に関する事項

- 1台当たりの売上が減る中で、歩合制給与を前提に会社としての収入を確保するために増車が行われるという構造があり、増車抑制のためには台数規制が必要。
- 現在の運転者の悲惨な状況を放置することは社会正義に反する。状況の改善のためには、社会的規制の強化のほか、何らかの方法により台数の適正化を図るしかない。
- タクシー事業では、供給過剰に伴い運転者の賃金が低下し、その賃金を上げるために運賃が上がり、利用者の負担が増すという現象が生じている。利用者の利益を確保するためには、何らかの台数規制が必要。

- タクシー事業の現状は、共有地において、各個人が利潤動機に基づき羊の放牧数を増加させた結果、共倒れに終わったという「共有地の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではないか。
- 台数規制の復活だけでは、タクシー事業の構造的な問題は解決されない。産業構造の問題や公共交通としての位置づけ等の議論を根底からすべき。
- 歩合制賃金等の業界の構造問題を温存したまま台数規制を行っても、利用者にとってメリットはない。
- 運転者には職業を変える自由もあるので、仮に現在の労働条件が悲惨だとしても、それを理由に需給調整規制に戻ることが適切な判断かどうかは疑問。
- 環境問題、渋滞問題の視点からも、過剰車両の解消を考えなければならない。
- 臨時的な法整備により、共同減車の促進等の仕組みを作るべき。
- 緊急調整地域等の供給過剰対策について、地域が関与する仕組みを考えるべき。

5. 主として運賃に関する事項

- 運賃の多様化は新たな需要獲得にはつながらず、無理な競争を通じて、労働条件の悪化、産業の疲弊を招いている。
- 低運賃での経営には、違法・不適切な経営を前提としたものも少なくなく、また、過重労働と賃金の低下、安全輸送の確保への不安・懸念をもたらしている。
- 歩合制賃金を背景に、運賃水準の低下が賃金の低下に直結している。労働条件の維持のためには適正な運賃水準を維持するための規制が必要。
- 現在は下限割れ運賃を安易に認めており、もっと規制を強化すべき。
- タクシーの利用者の公平性の確保のためには、同一地域同一運賃が望ましい。
- 運賃の多様性は経営努力の結果であり、利用者にとって選択性が増すことは望ましい。
- 消費者側から見て、運賃が一定であることを肯定する根拠はない。サービスと価格に多様性があってもよい。
- 上限規制は利用者にとっても安心感があるが、下方硬直性のない運賃制度にすべき。
- 人件費が70%を占めるタクシー事業において、経営効率化の余地は限られており、総括原価方式以外の方式は考えがたい。

6. 主として悪質事業者の排除、質の確保に関する事項

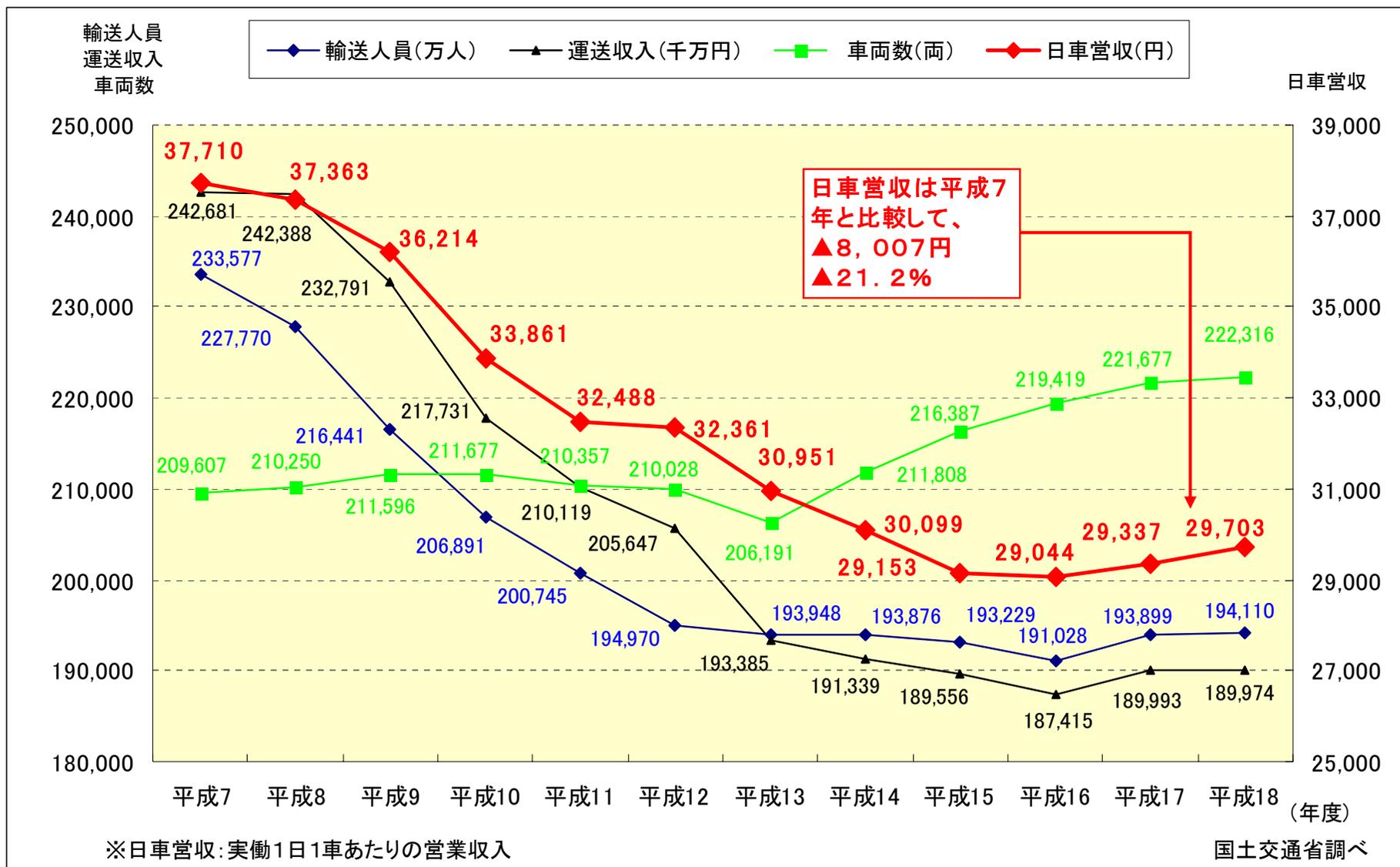
- 企業内個人タクシー、名義貸しと言われるような形態では、過重労働や競争条件の不均衡が生じており、こうした形態の排除を図ることが必要。
- 規制緩和に伴い安全やサービスの基準も引き下げているが、こうした面はきちんと規制すべき。
- 質の劣る事業者の参入が進んでいる。最低車両台数、施設基準など参入の基準は厳格化すべき。
- 事後チェックのみですべての事業者を適切に監督することは困難。参入や増車の要件など事前チェックを厳格化し、不適切な者を事前に排除する仕組みが必要。
- 規制緩和自体は悪ではない。利用者のためにも、新規参入の道は閉ざすべきではなく、新規参入事業者を問題視する考え方には反対。むしろ不適切な事業者を排除する規制こそが必要。
- タクシー事業の活性化のためには、総量規制ではなく、質の規制を強化すべきであり、ルールを守らない事業者の退出促進を図るようすべき。

7. 主として運転者の労働条件や資質に関する事項

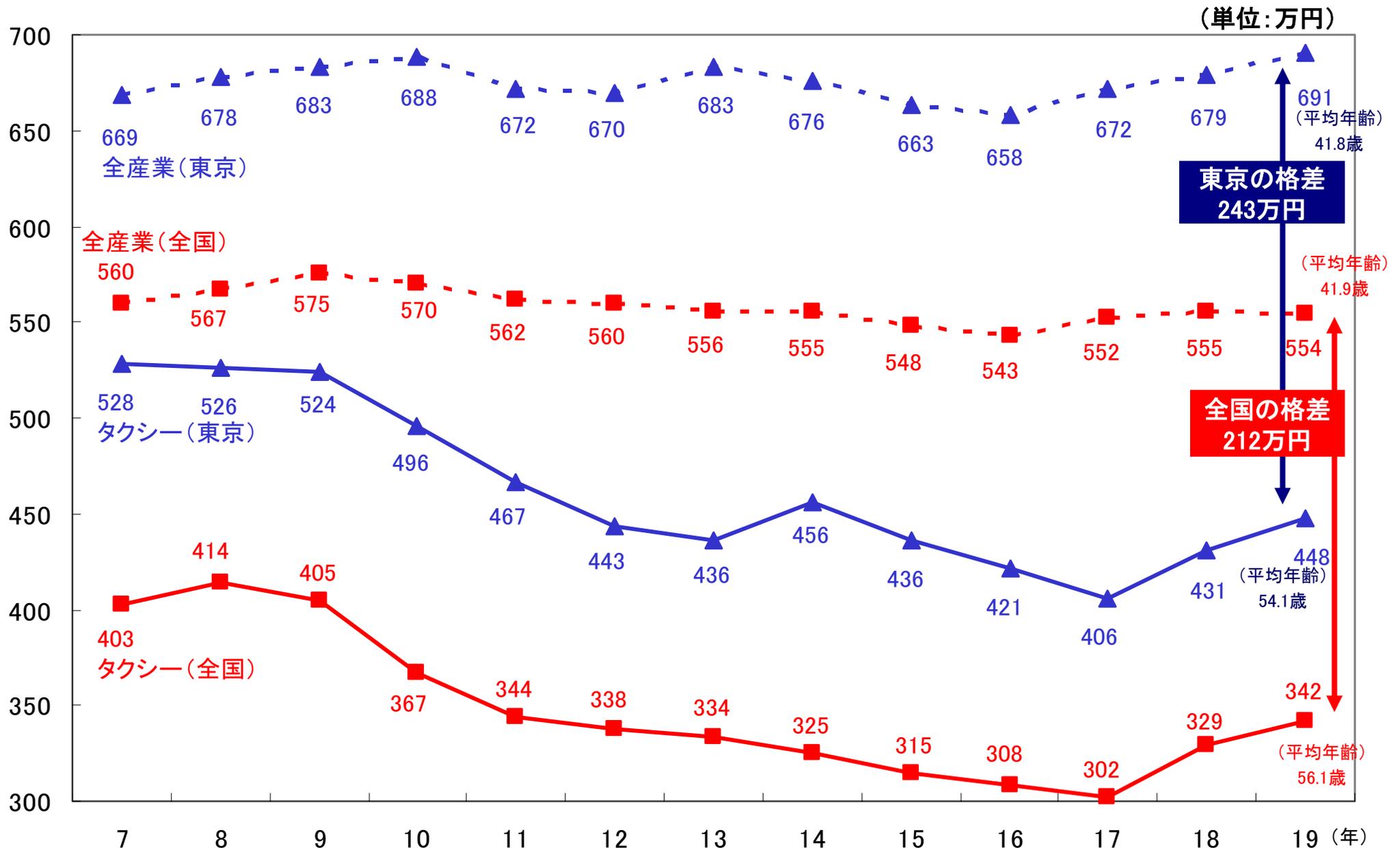
- 労働条件の低下に伴い、若年労働者が入ってこられない状況になっており、将来のサービス維持に不安が生じている。こうした観点からも運転者の労働条件の改善が急務。
- 運転者の労働条件は賃金制度の見直しでは改善せず、結局、需給バランスの改善によるしかない。
- 増車や運賃競争が自由な中で労働条件の改善を図ることは困難。台数規制と運賃ダンピング規制をあわせて実施すべき。
- 最低賃金、社会保険等労働条件に係る法令違反について、事業者ペナルティを課す仕組みも検討すべき。
- 歩合給により経営上のリスクが労働条件に結びついている。労働市場や労務管理のあり方についても議論が必要。
- タクシーの労働実態を踏まえれば、歩合制賃金には一定の合理性を認めざるを得ない。
- 必ずしも歩合制が合理的とは言えない。GPS等による労務管理も可能であり、賃金だけで労務管理を行うという発想は安易。
- 賃金制度は基本的に労使自治の問題であり、国の規制にはなじまない。
- タクシー運転者の国家資格制度など、運転者の資質を維持・向上するための何らかの仕組みの構築が必要なのではないか。

II. 一般的狀況

全国のタクシーにおける日車営収等の推移（法人）

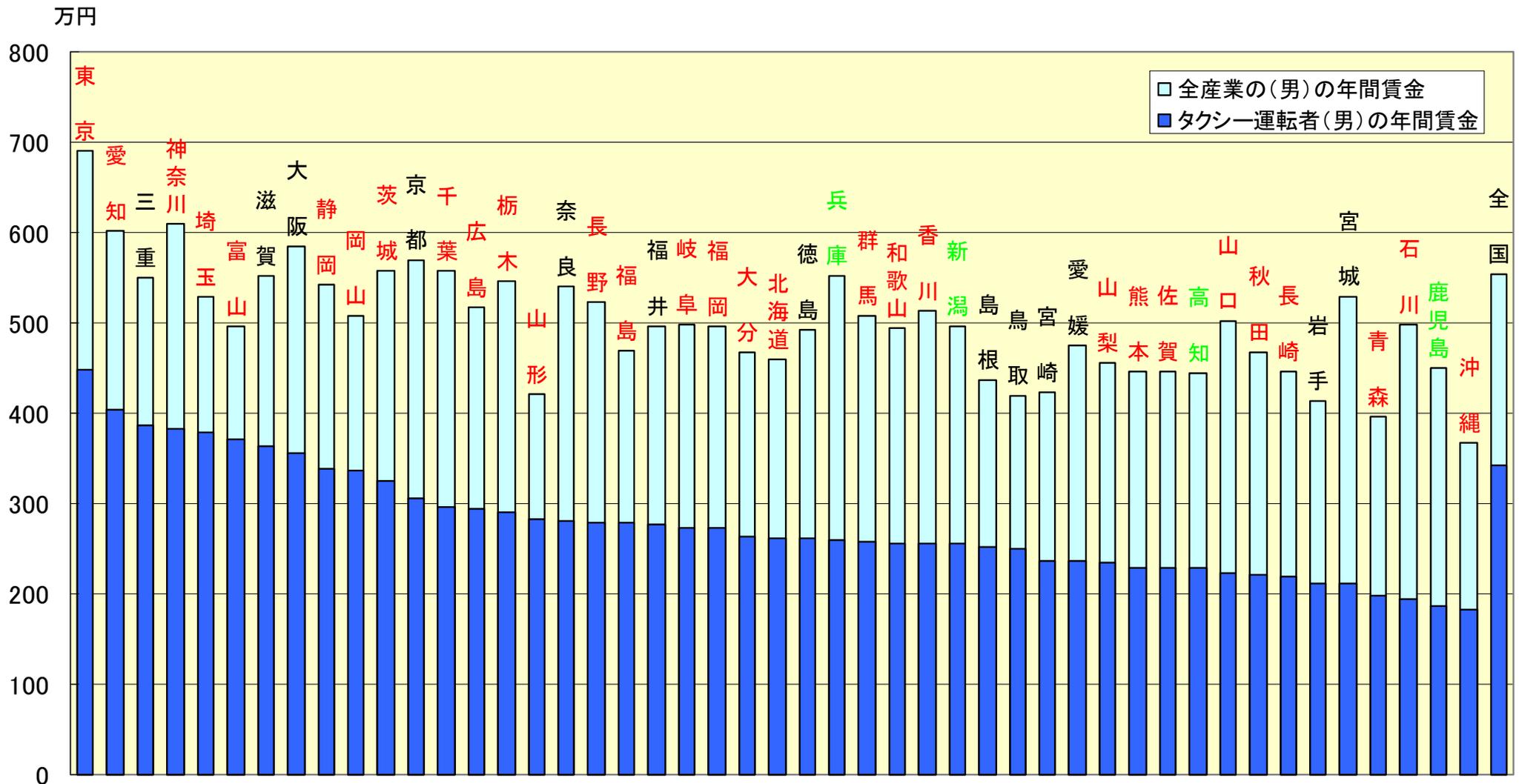


タクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金の推移



資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

平成19年 タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較（男性）

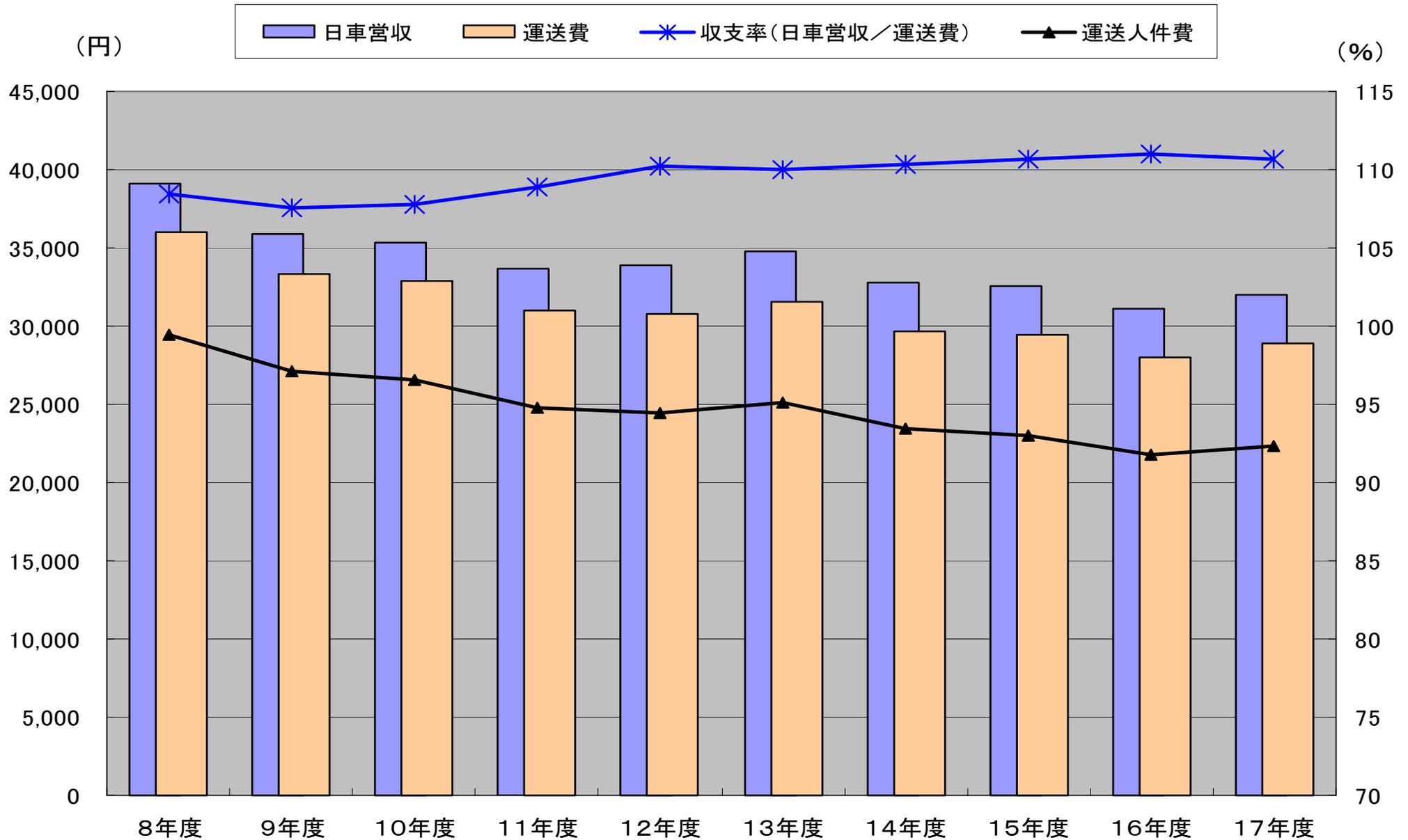


(注) 県庁所在地を含む運賃ブロックの運賃改定実施状況（平成20年6月3日現在）

赤文字・・・実施済み地区 緑文字・・・審査中又は申請中 黒文字・・・未実施地区

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

タクシー事業の経営指標の推移(実働車両1台当り)



出典:自動車運送事業経営指標(国土交通省)

全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度~14年度は290社)の営業報告書を集計したもの