

参考資料

平成20年9月

国土交通省自動車交通局

目 次

・ 交通政策審議会関係	・ ・ ・ ・ ・	P 3
・ 一般状況	・ ・ ・ ・ ・	P 9
・ 供給過剰関係	・ ・ ・ ・ ・	P 1 5
・ 運賃関係	・ ・ ・ ・ ・	P 2 4
・ その他	・ ・ ・ ・ ・	P 2 9

・ 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
はまなす交通(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】

中間的な整理

【9月4日 第9回WG】

「利用者のニーズに合致したサービスの提供」について審議
「悪質事業者対策」について審議

【9月30日 第10回WG】(予定)

「運賃規制のあり方」について審議

【10月23日 第11回WG】(予定)

「供給過剰対策」について審議

【11月下旬】(予定)

答申素案の審議

【12月上旬】(予定)

答申の決定

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
	木村忠義	(社)全国個人タクシー協会会長
	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
	政栄侑生	全国交通運輸労働組合総連合ハイク部会事務局長
	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にすべき。

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、事業者には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。

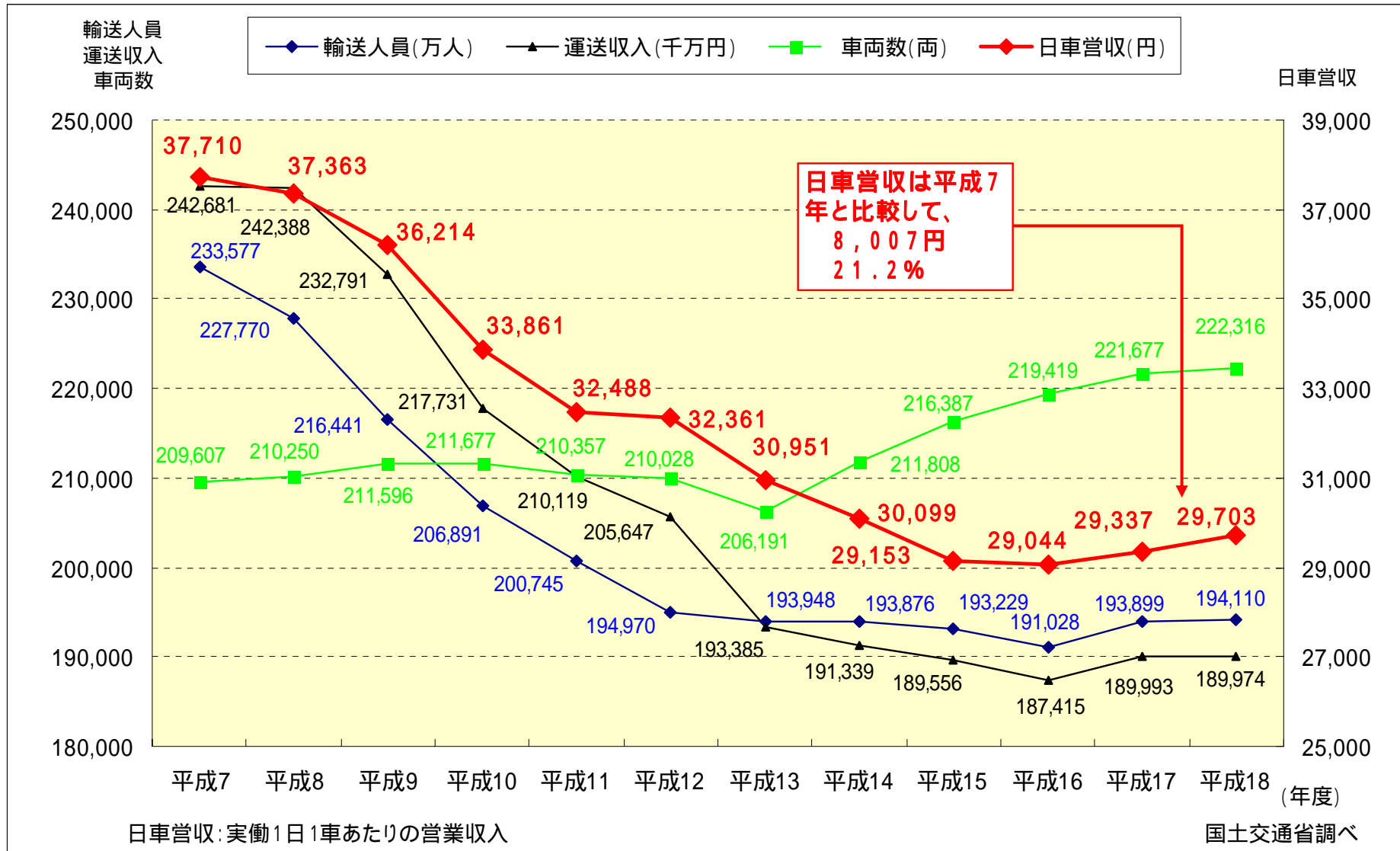
必ずしも歩合制が合理的とは言えない。GPS等による労務管理も可能であり、賃金だけで労務管理を行うという発想は安易。

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。

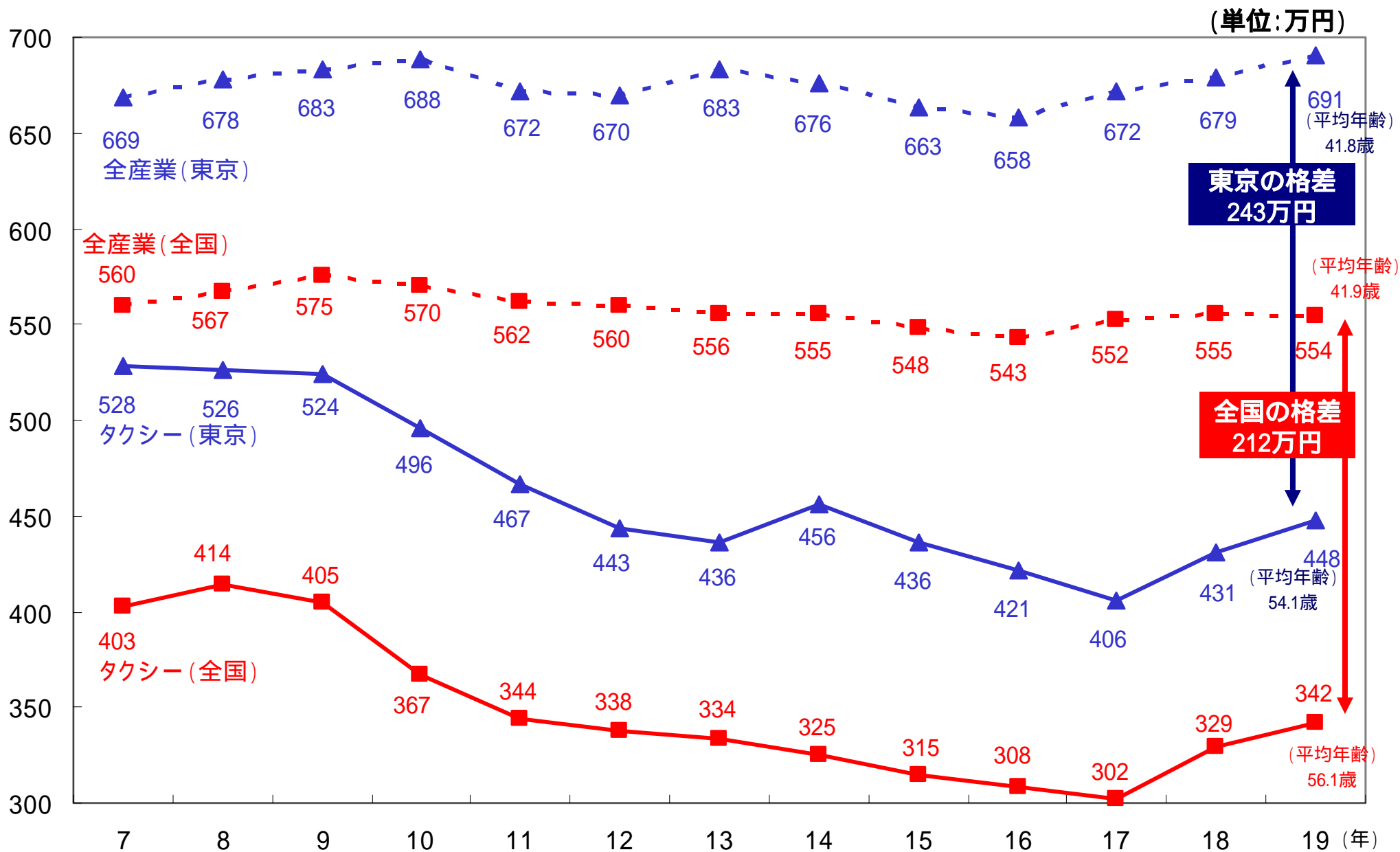
タクシー運転者の国家資格制度など、運転者の資質を維持・向上するための何らかの仕組みの構築が必要なのではないか。

. 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）

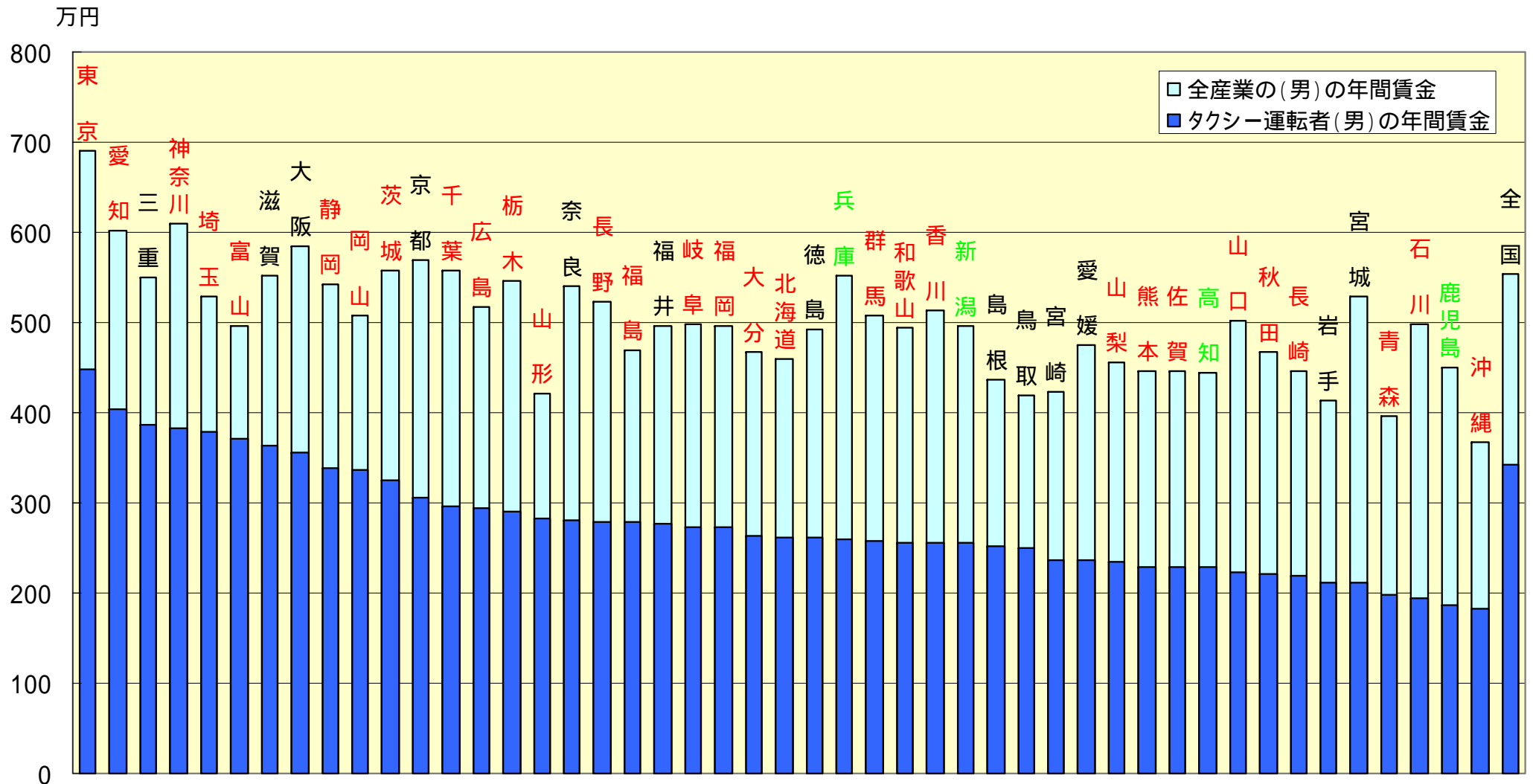


タクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金の推移



資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

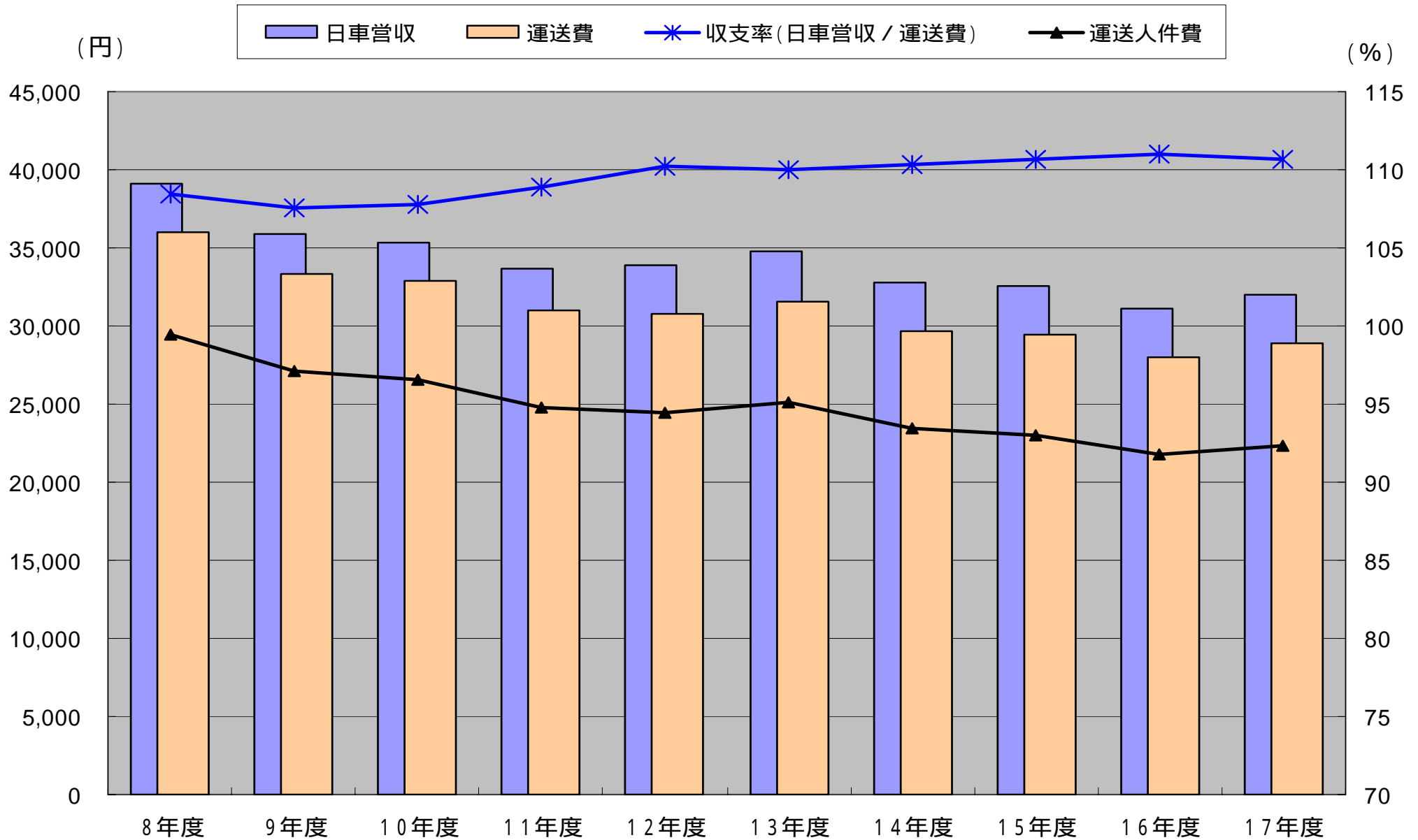
平成19年 タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較（男性）



(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)

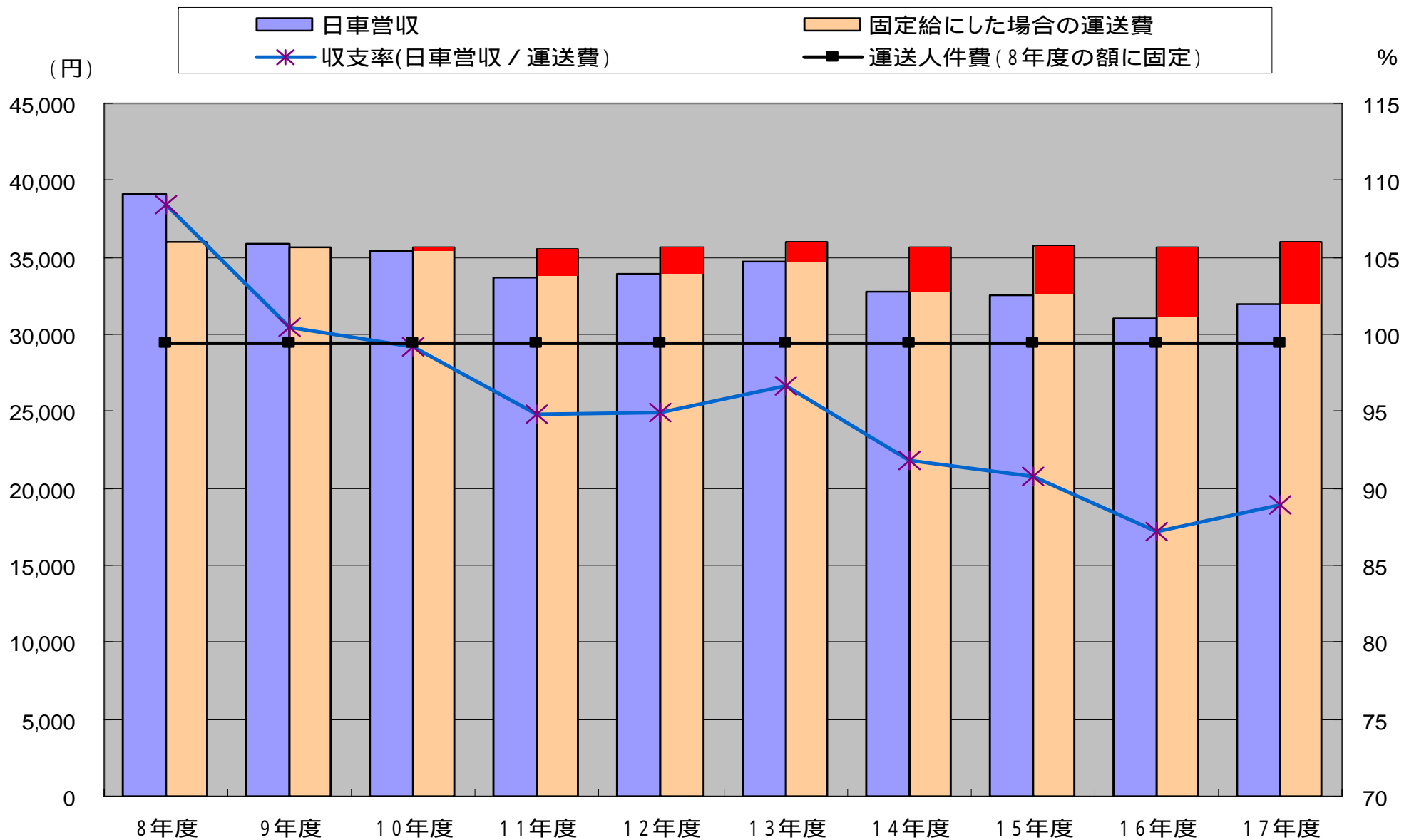


出典:自動車運送事業経営指標(国土交通省)

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

タクシー事業の経営指標の推移（実働車両1台当り）

～人件費を平成8年度の金額に固定した場合～



参考: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

• 供給過剩關係

営業区域ごとの需給関係の変化の状況

各営業区域における需給状況(日車実車キ口)の変化

(実在車両数300両以上の営業区域における13年度と18年度の対比)

日車実車キ口増減	営業区域数	
10%以上増加	9	
5～10%増加	6	
0～5%増加	17	増加計 32区域
0～5%減少	37	
5～10%減少	23	
10%以上減少	28	減少計 88区域
計	120	

日車実車キ口減少率上位15地域

営業区域名	総実車キ口増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キ口増減(%)
仙台市	-4.0	45.1	32.1	-27.3
青森交通圏	-26.0	3.4	-3.8	-23.0
長野交通圏	-15.0	16.0	8.0	-21.3
八戸交通圏	-13.0	4.4	6.9	-18.6
函館交通圏	-9.5	13.3	9.5	-17.3
高知交通圏	-16.6	4.3	0.8	-17.2
盛岡交通圏	-10.7	12.6	7.6	-17.0
長崎交通圏	-16.3	3.6	0.6	-16.8
大津市交通圏	-16.1	7.7	0.5	-16.5
福島交通圏	-15.1	5.2	1.5	-16.4
旭川交通圏	-13.7	5.2	3.1	-16.3
山形交通圏	-12.2	9.8	4.4	-15.9
弘前交通圏	-15.5	-4.9	0.0	-15.5
広島交通圏	-5.1	24.9	12.2	-15.4
札幌交通圏	-8.0	12.8	8.6	-15.3

日車実車キ口増加率上位15地域

営業区域名	総実車キ口増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キ口増減(%)
福山交通圏	14.3	2.0	-7.3	23.4
北勢交通圏(四日市市等)	20.7	9.7	-1.6	22.7
知多交通圏	46.2	39.3	22.0	19.9
西三河南部交通圏(安城市等)	18.7	4.4	3.7	14.4
東三河南部交通圏(豊橋市等)	9.8	-1.3	-4.0	14.4
浜松交通圏	7.5	-1.9	-5.1	13.4
南房交通圏(木更津市等)	10.4	1.0	-2.3	13.0
伊勢・志摩交通圏	-7.2	-18.3	-15.8	10.2
西三河北部交通圏(豊田市等)	13.2	15.1	2.9	10.0
名古屋交通圏	1.7	3.0	-5.7	7.8
東播磨交通圏(加古川市等)	-0.8	2.9	-6.9	6.5
美濃・可児交通圏	13.9	10.2	7.1	6.4
栃木県南交通圏(足利市等)	-5.1	-5.4	-10.2	5.7
埼玉県南東部交通圏(越谷市等)	-2.5	6.9	-7.4	5.3
市原交通圏	0.4	5.4	-4.4	5.1

(1) 供給過剰地域の例

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
札幌交通圏	需要	総実車キ口	194,485,691	172,242,787	158,498,173
		指数(H10=100)	100	89	81
	供給	延べ実在車両数	1,683,742	1,649,985	1,861,699
		指数(H10=100)	100	98	111
		延べ実働車両数	1,645,372	1,606,868	1,745,716
		指数(H10=100)	100	98	106

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
仙台市	需要	総実車キ口	70,334,205	63,891,074	61,346,616
		指数(H10=100)	100	91	87
	供給	延べ実在車両数	725,957	736,067	1,068,289
		指数(H10=100)	100	101	147
		延べ実働車両数	655,048	674,673	891,265
		指数(H10=100)	100	103	136

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
新潟交通圏	需要	総実車キ口	38,089,405	32,584,152	27,167,368
		指数(H10=100)	100	86	71
	供給	延べ実在車両数	487,200	483,735	473,895
		指数(H10=100)	100	99	97
		延べ実働車両数	420,991	416,084	379,993
		指数(H10=100)	100	99	90

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
大阪市域交通圏	需要	総実車キ口	398,227,543	360,176,839	380,278,967
		指数(H10=100)	100	90	95
	供給	延べ実在車両数	4,797,050	4,866,078	5,788,159
		指数(H10=100)	100	101	121
		延べ実働車両数	4,032,580	4,048,833	4,282,123
		指数(H10=100)	100	100	106

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
広島交通圏	需要	総実車キ口	91,733,507	85,218,551	80,840,054
		指数(H10=100)	100	93	88
	供給	延べ実在車両数	942,760	964,307	1,204,329
		指数(H10=100)	100	102	128
		延べ実働車両数	823,981	850,105	953,470
		指数(H10=100)	100	103	116

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
高松交通圏	需要	総実車キ口	24,348,119	20,072,594	18,029,468
		指数(H10=100)	100	82	74
	供給	延べ実在車両数	315,911	301,569	325,955
		指数(H10=100)	100	95	103
		延べ実働車両数	271,466	258,322	253,855
		指数(H10=100)	100	95	94

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福岡交通圏	需要	総実車キ口	165,123,562	151,383,190	154,630,050
		指数(H10=100)	100	92	94
	供給	延べ実在車両数	1,522,413	1,529,573	1,818,818
		指数(H10=100)	100	100	119
		延べ実働車両数	1,413,750	1,419,948	1,613,117
		指数(H10=100)	100	100	114

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
沖縄本島	需要	総実車キ口	126,971,763	114,699,884	108,568,970
		指数(H10=100)	100	90	86
	供給	延べ実在車両数	1,210,913	1,230,440	1,312,319
		指数(H10=100)	100	102	108
		延べ実働車両数	1,116,014	1,132,098	1,107,229
		指数(H10=100)	100	101	99

(2) 規制緩和後に総実車キロが増加している地域の例

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福山交通圏	需要	総実車キロ	14,809,623	13,523,323	15,461,788
		指数(H10=100)	100	91	104
	供給	延べ実在車両数	275,575	279,084	284,595
		指数(H10=100)	100	101	103
		延べ実働車両数	233,666	232,089	215,072
		指数(H10=100)	100	99	92

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
浜松交通圏	需要	総実車キロ	24,086,342	23,271,575	25,022,322
		指数(H10=100)	100	97	104
	供給	延べ実在車両数	385,042	387,475	380,009
		指数(H10=100)	100	101	99
		延べ実働車両数	323,862	322,288	305,695
		指数(H10=100)	100	100	94

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
北勢交通圏 (四日市市等)	需要	総実車キロ	13,176,046	11,548,891	13,934,783
		指数(H10=100)	100	88	106
	供給	延べ実在車両数	219,183	215,388	236,188
		指数(H10=100)	100	98	108
		延べ実働車両数	179,483	176,716	173,837
		指数(H10=100)	100	98	97

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
南房交通圏 (木更津市等)	需要	総実車キロ	10,872,077	9,305,244	10,277,051
		指数(H10=100)	100	86	95
	供給	延べ実在車両数	197,189	187,588	189,480
		指数(H10=100)	100	95	96
		延べ実働車両数	149,932	141,025	137,795
		指数(H10=100)	100	94	92

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
東三河南部 交通圏 (豊橋市等)	需要	総実車キロ	11,688,711	10,641,515	11,680,190
		指数(H10=100)	100	91	100
	供給	延べ実在車両数	234,686	225,530	222,569
		指数(H10=100)	100	96	95
		延べ実働車両数	198,388	183,064	175,703
		指数(H10=100)	100	92	89

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
名古屋交通圏	需要	総実車キロ	175,753,936	159,922,608	162,649,634
		指数(H10=100)	100	91	93
	供給	延べ実在車両数	2,469,879	2,489,191	2,564,704
		指数(H10=100)	100	101	104
		延べ実働車両数	2,167,904	2,134,658	2,013,570
		指数(H10=100)	100	98	93

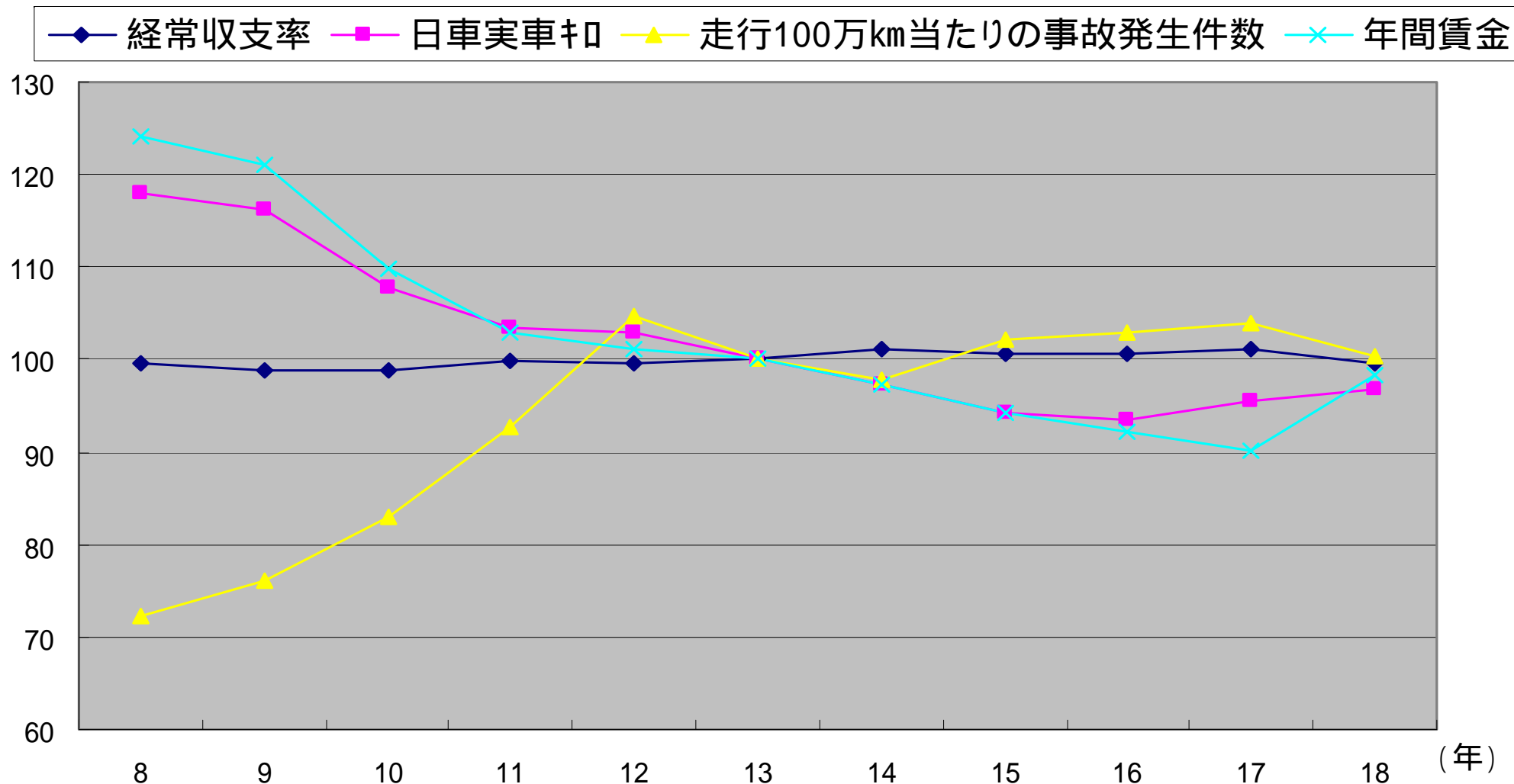
(3) 東京特別区・武三地区

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
特別区・武三 交通圏	需要	総実車キロ	1,120,197,521	1,099,340,209	1,168,012,266
		指数(H10=100)	100	98	104
	供給	延べ実在車両数	9,759,409	10,183,305	11,795,992
		指数(H10=100)	100	104	121
		延べ実働車両数	8,463,047	8,662,821	9,310,066
		指数(H10=100)	100	102	110

(4) 全国

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
全国	需要	総実車キロ	5,822,219,050	5,376,430,943	5,290,415,421
		指数(H10=100)	100	92	91
	供給	延べ実在車両数	74,002,842	74,692,448	80,498,325
		指数(H10=100)	100	101	109
		延べ実働車両数	62,877,049	62,436,499	63,788,437
		指数(H10=100)	100	99	101

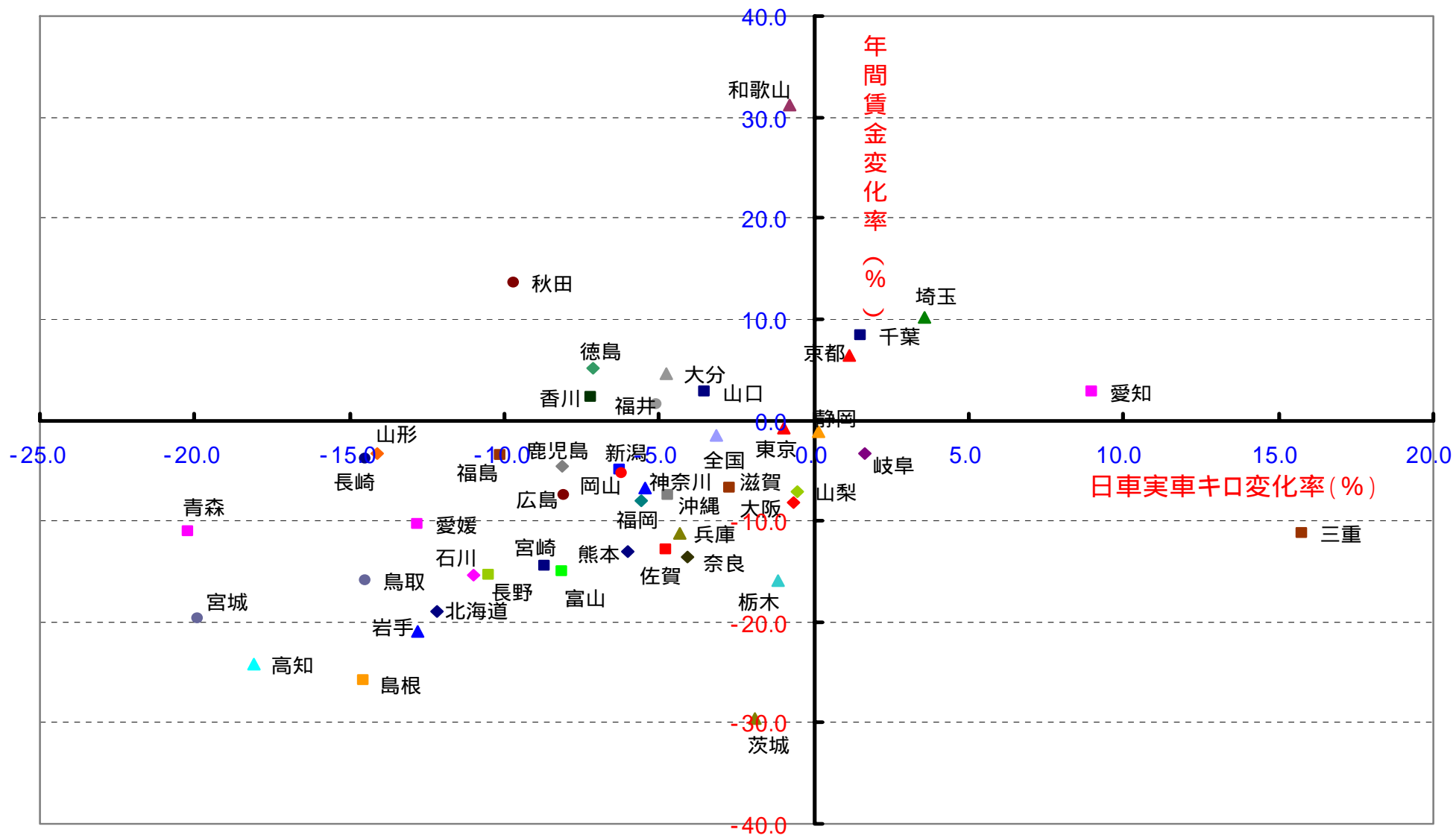
需給状況と事故件数・賃金等の関係



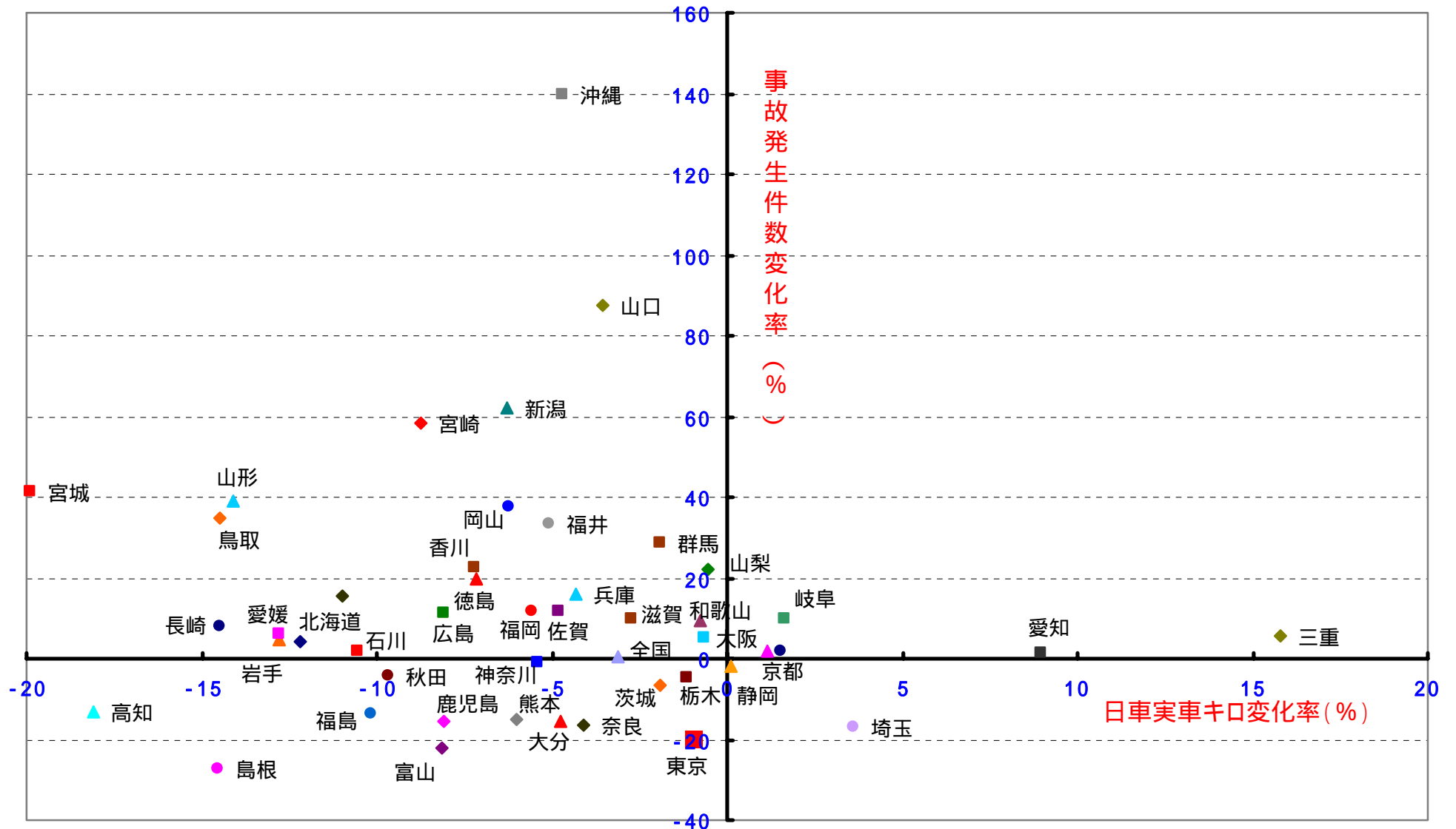
出典：経常収支率については、国土交通省「自動車運送事業経営指標」（年度集計）
 事故発生件数については、警察庁「交通事故統計年報」（暦年集計）
 年間賃金については、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」（暦年集計）
 日車実車キロについては、国土交通省調べ（年度集計）

経常収支率は実数
 日車実車キロ、事故発生件数、年間賃金は平成13年を100とした指数

規制緩和前後の年間賃金及び日車実車キロの変化（法人タクシー） （平成13年と平成18年の対比）



規制緩和前後の事故発生件数及び日車実車キロの変化（法人タクシー） （平成13年と平成18年の対比）



出典：事故発生件数については、警察庁「交通事故統計年報」による（暦年集計）
日車実車キロについては、国土交通省調べ（年度集計）

特定地域への車両集中に伴う問題

仙台駅・国分町

仙台駅前(名掛丁入口)



国分町入り口付近(定禅寺通り)



仙台市では、規制緩和後タクシーが急増したため、一般のタクシー需要が少なくなる夜間は、国分町(仙台市中心部歓楽街)周辺にタクシー車両が集中し、二重、三重停車による客待ち行為が発生している。

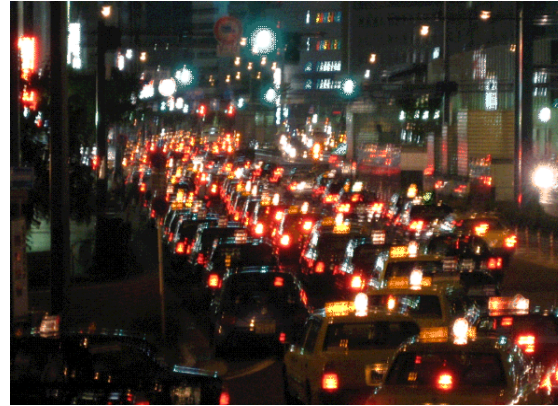
そのため、交通渋滞を引き起こし、路線バスや歩行者等の一般の交通の妨げとなっているばかりでなく、交通事故の多発や騒音、排ガスによる周辺環境の悪化が社会問題化している。

大阪駅

大阪駅周辺(北新地)



同上



北新地タクシー乗り場周辺の国道2号線(写真上は2番乗り場付近)では、22時から乗り場以外でのタクシー乗車禁止、北新地内車両乗入れ禁止、駐停車禁止の三つの規制が始まるが、客待ち車両により、タクシー乗場のある幹線道路(4車線)がタクシー車両で埋め尽くされ、一般の交通にも影響が生じている。

千葉駅

ショットガンシステム開始前の
千葉駅前の渋滞列



ショットガンシステム開始後の
千葉駅前



千葉駅東口では、夜間においてタクシーの渋滞列(約2km)が慢性化していた(写真上)。

平成17年10月から千葉市役所駐車場を待機場とするショットガンシステムの実証実験を実施し(平成18年11月からはIT(1,300台のタクシー車両にスマートプレートを装着)を活用)、実証実験終了後の現在は人力による発券方式で運用しており、タクシーの渋滞列はほぼ解消されている(写真下)。