

タクシー事業の現状について

全国のタクシー事業の規模

- ・車両台数 230,848両
- ・輸送人員 15億9,391万人
- ・営業収入 1兆6,753億円



○法人タクシー

- 事業者数 6,456者
- 車両台数 192,736両
- 運転者数 318,942名
- 輸送人員 14億9,767万人
- 営業収入 1兆5,347億円

○個人タクシー

- 事業者数 38,112事業者
- 車両台数 38,112両
- 輸送人員 9,624万人
- 営業収入 1,406億円

平成26年3月31日現在

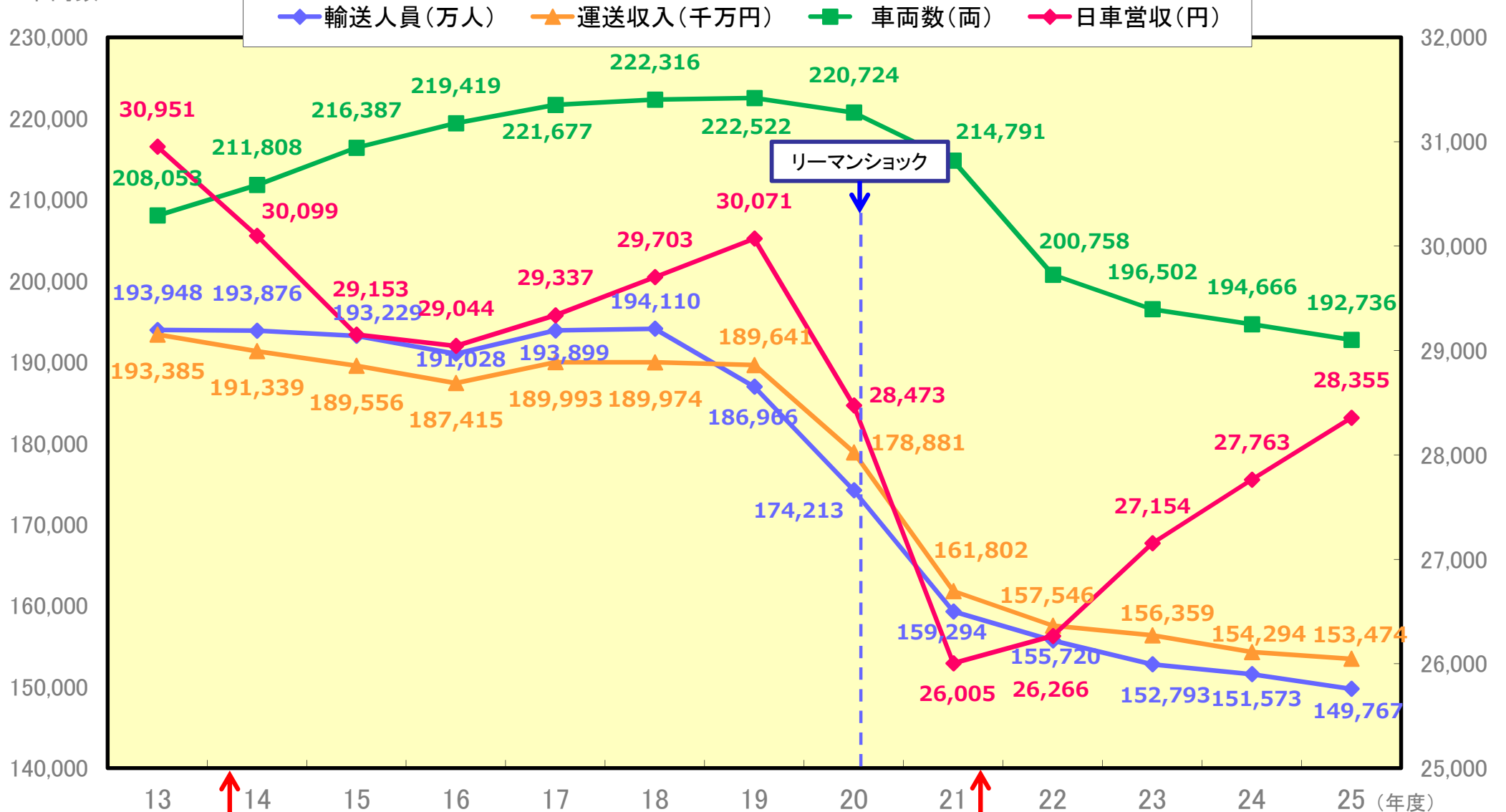
国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・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（現：準特定地域）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。

輸送人員
運送収入
車両数

日車営収



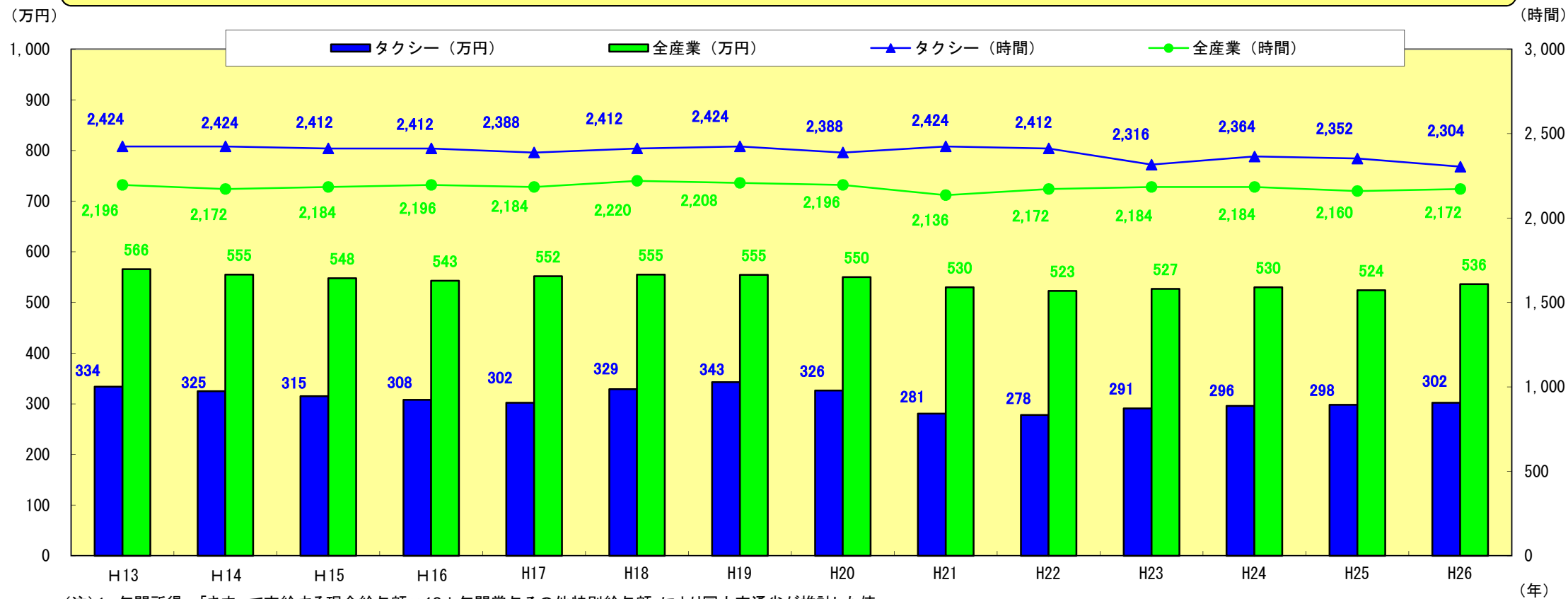
規制緩和（需給調整規制等）

※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

タクシー適正化・活性化法施行

タクシー運転者と全産業労働者の年間所得等の推移（男性）

タクシー運転者の年間所得は全産業平均の約半分であるが、労働時間は全産業平均よりも長い。



(注) 1 年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与其他特別給与額」により国土交通省が推計した値

きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆動手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞与其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

2 労働時間＝「(所定内実労働時間数+超過実労働時間数)×12」により国土交通省が推計した値

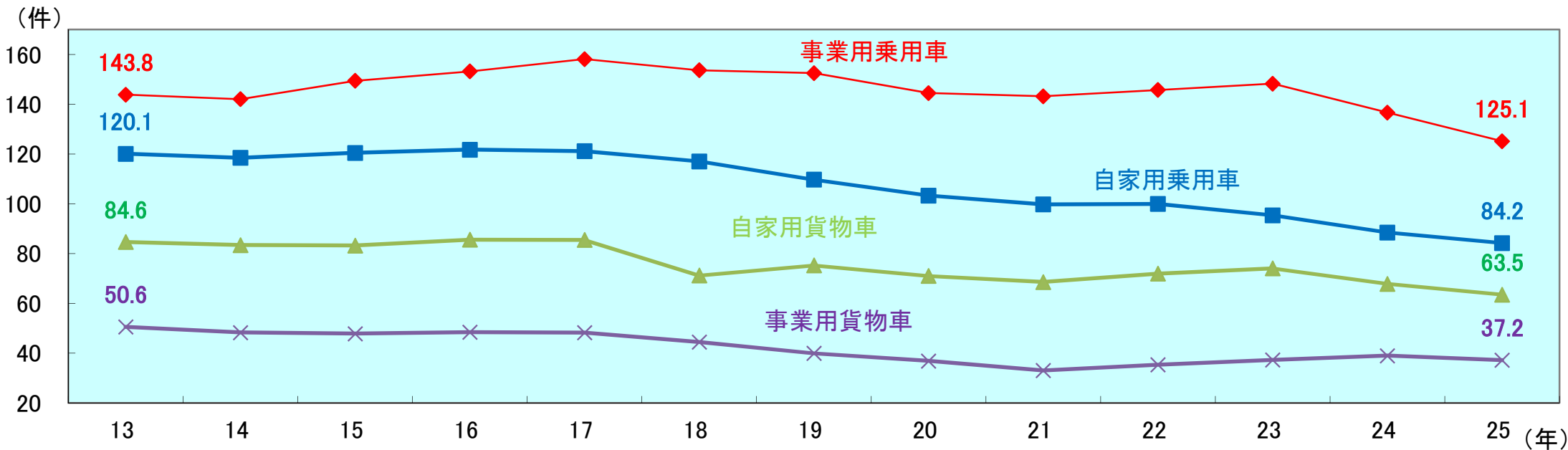
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

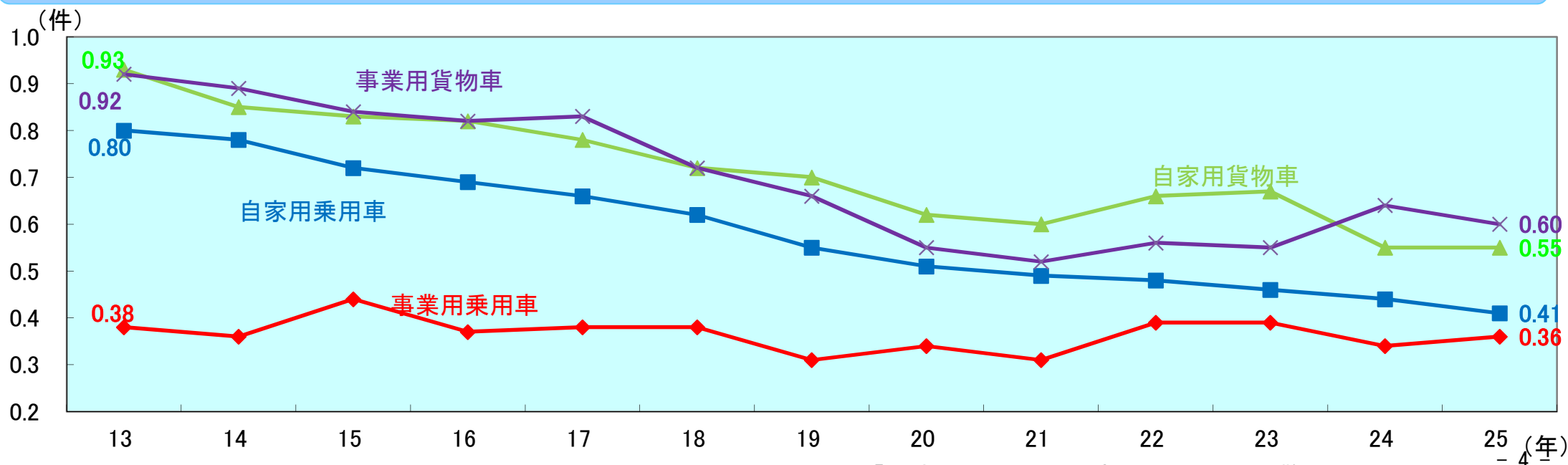
タクシー運転者と全産業労働者の平均年齢の推移

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
タクシー	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3	56.1	56.8	56.2	56.8	57.0	57.6	58.4	58.7
全産業	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8	41.9	41.7	42.0	42.1	42.3	42.5	42.8	42.9

走行1億キロ当たりの交通事故件数の推移（第一当事者）

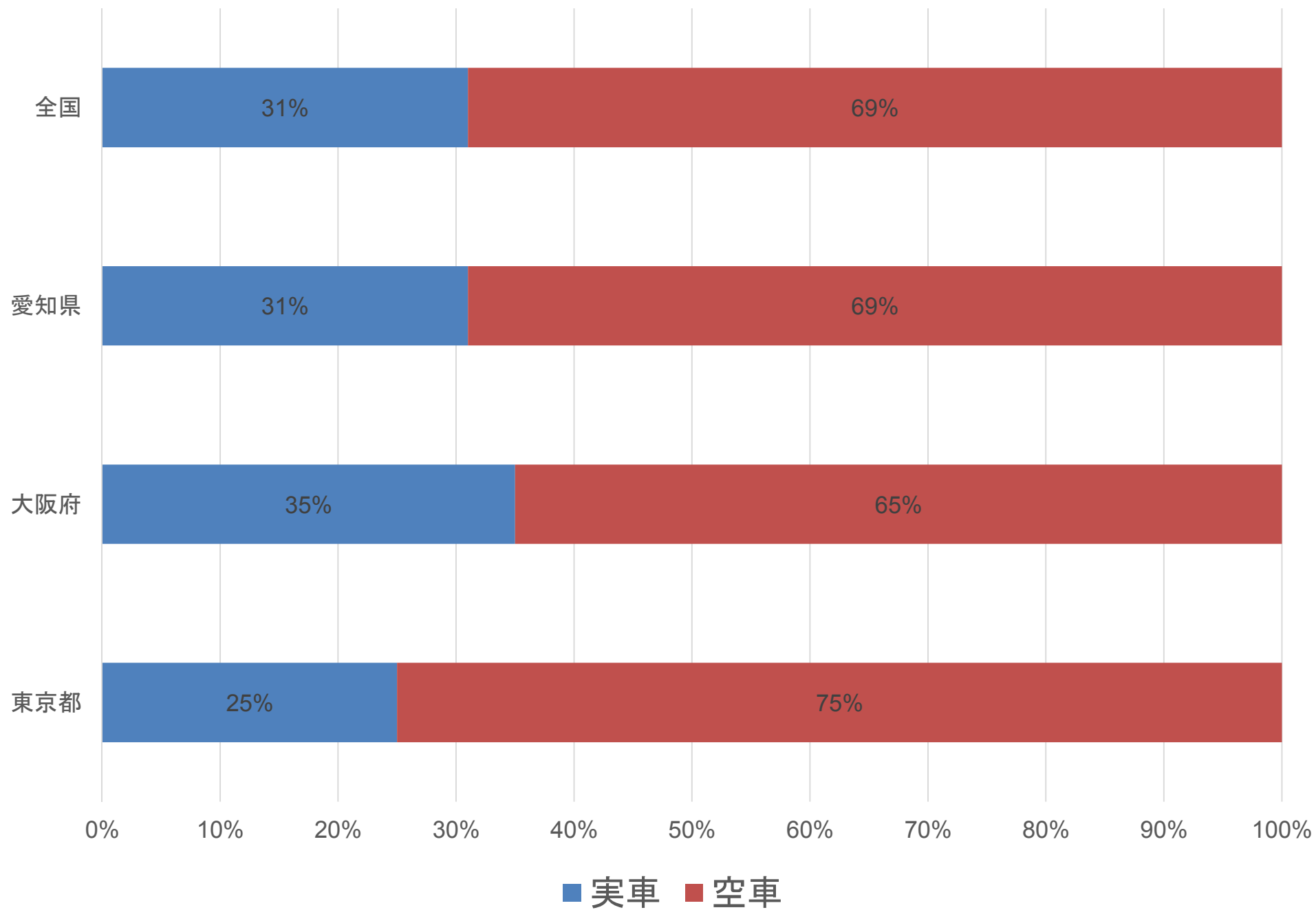


走行1億キロ当たり死亡事故件数の推移（第一当事者）

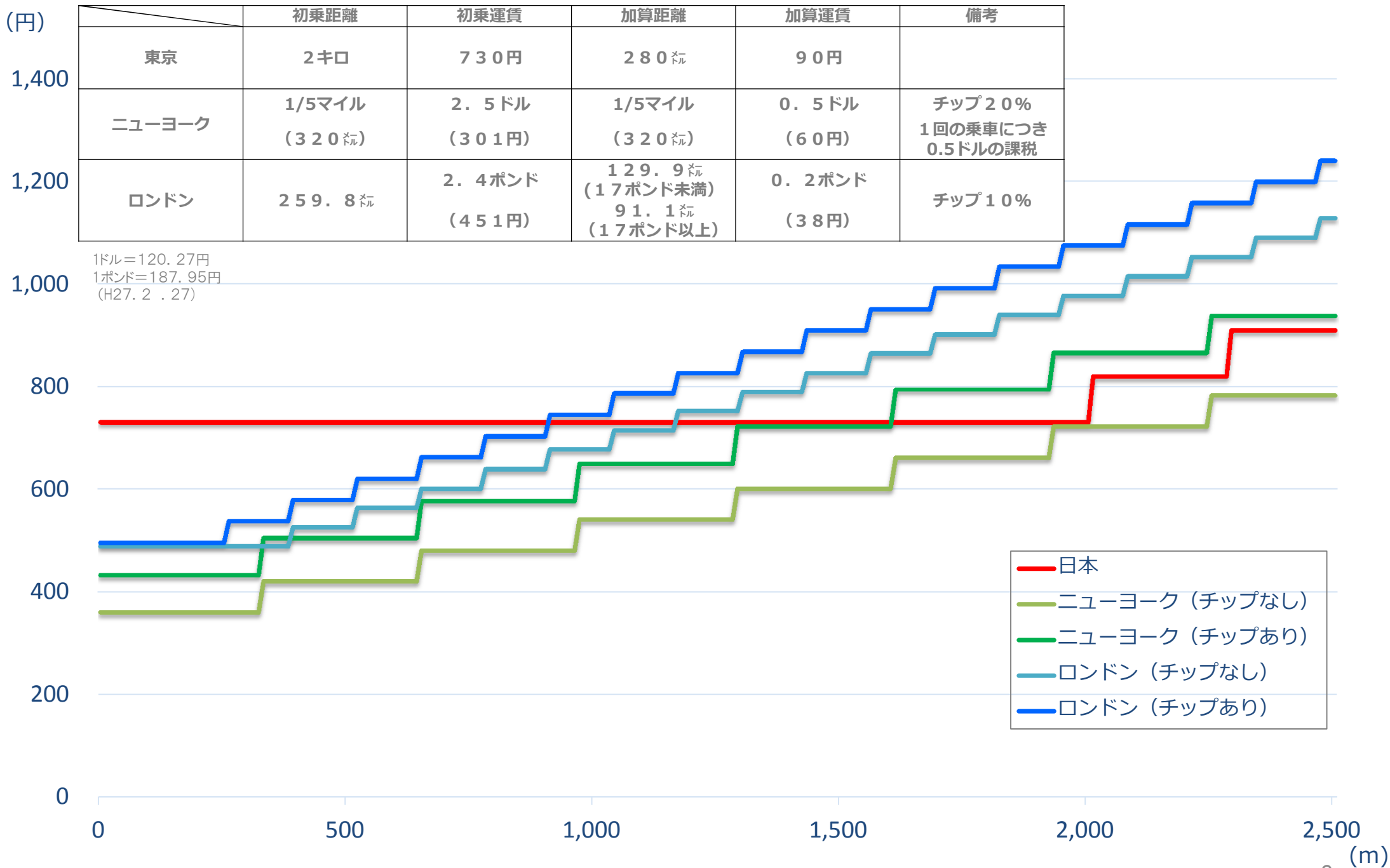


出典：「平成25年中の交通事故の発生状況（警察庁より）」

タクシーの実車・空車時における走行キロ当たり事故発生の割合（平成25年）



タクシー運賃の国際比較（東京・ニューヨーク・ロンドン）



※運賃制度は、消費者庁「公共料金の内外価格調査（平成24年度）」による

タクシー事業における運賃規制の国際比較

アメリカ (ニューヨーク)	イギリス (ロンドン)	フランス (パリ)	ドイツ	日本
<p style="text-align: center;">公定統一運賃制</p> <p>〔ニューヨーク市タクシー・リムジン委員会が運賃額を設定〕</p>	<p style="text-align: center;">公定統一運賃制</p> <p>〔ロンドン交通局が運賃額を設定〕</p>	<p style="text-align: center;">公定統一運賃制</p> <p>〔国が上限を設定した上で、自治体ごとに運賃額を設定〕</p>	<p style="text-align: center;">公定統一運賃制</p> <p>〔州政府が運賃額を設定〕</p>	<p style="text-align: center;">道路運送法 自動認可制</p> <p>〔事業者の申請に基づく個別認可〕</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">タクシー特措法 幅運賃制(届出)</p> <p>〔国が公定幅運賃を設定のうえ、事業者が届出〕</p>

国土交通省総合政策局国際企画室「主要国運輸事情調査報告書」等により作成

準特定地域の公定幅運賃における初乗短縮の設定状況（平成27年3月1日時点）

都道府県	準特定地域	初乗距離から減ずる加算距離の回数	初乗距離	初乗運賃	初乗短縮の場合	
					初乗距離	初乗運賃
東京都	特別区・武三交通圏	1回	2 km	730円	1.72 km	640円
	北多摩交通圏	1回	2 km	730円	1.724 km	640円
	西多摩交通圏					
	南多摩交通圏					
千葉県	千葉交通圏	4回	2 km	730円	0.844 km	370円
	市原交通圏	4回	2 km	730円	0.836 km	370円
大阪府	大阪市域交通圏	4回	2 km	680円	0.936 km	360円
広島県	広島交通圏	1回	1.5 km	630円	1.174 km	550円
	三原市	1回	1.5 km	580円	1.161 km	500円
	尾道市			540円	1.136 km	460円
	福山交通圏					
岡山県	岡山市	2回	1.5 km	630円	0.892 km	470円
	倉敷交通圏					
	津山市					
山口県	山口市	1回	1.5 km	580円	1.175 km	500円
	岩国交通圏					
	周南市					
	防府市					
	宇部市					
	下関市					

都道府県	準特定地域	初乗距離から減ずる加算距離の回数	初乗距離	初乗運賃	初乗短縮の場合	
					初乗距離	初乗運賃
福岡県	福岡交通圏	2回	1.6 km	670円	1.194 km	570円
	北九州交通圏	2回	1.6 km	670円	0.956 km	510円
	筑豊交通圏	2回	1.5 km	640円	0.864 km	480円
	久留米市					
	大牟田市					
佐賀県	佐賀市	2回	1.5 km	640円	0.874 km	480円
	唐津市					
熊本県	熊本交通圏	2回	1.5 km	660円	0.846 km	500円
	八代交通圏		1.5 km	610円	0.792 km	450円

計 29地域
 1回短縮 14地域
 2回短縮 12地域
 4回短縮 3地域

○初乗短縮の効果と課題

【効果】

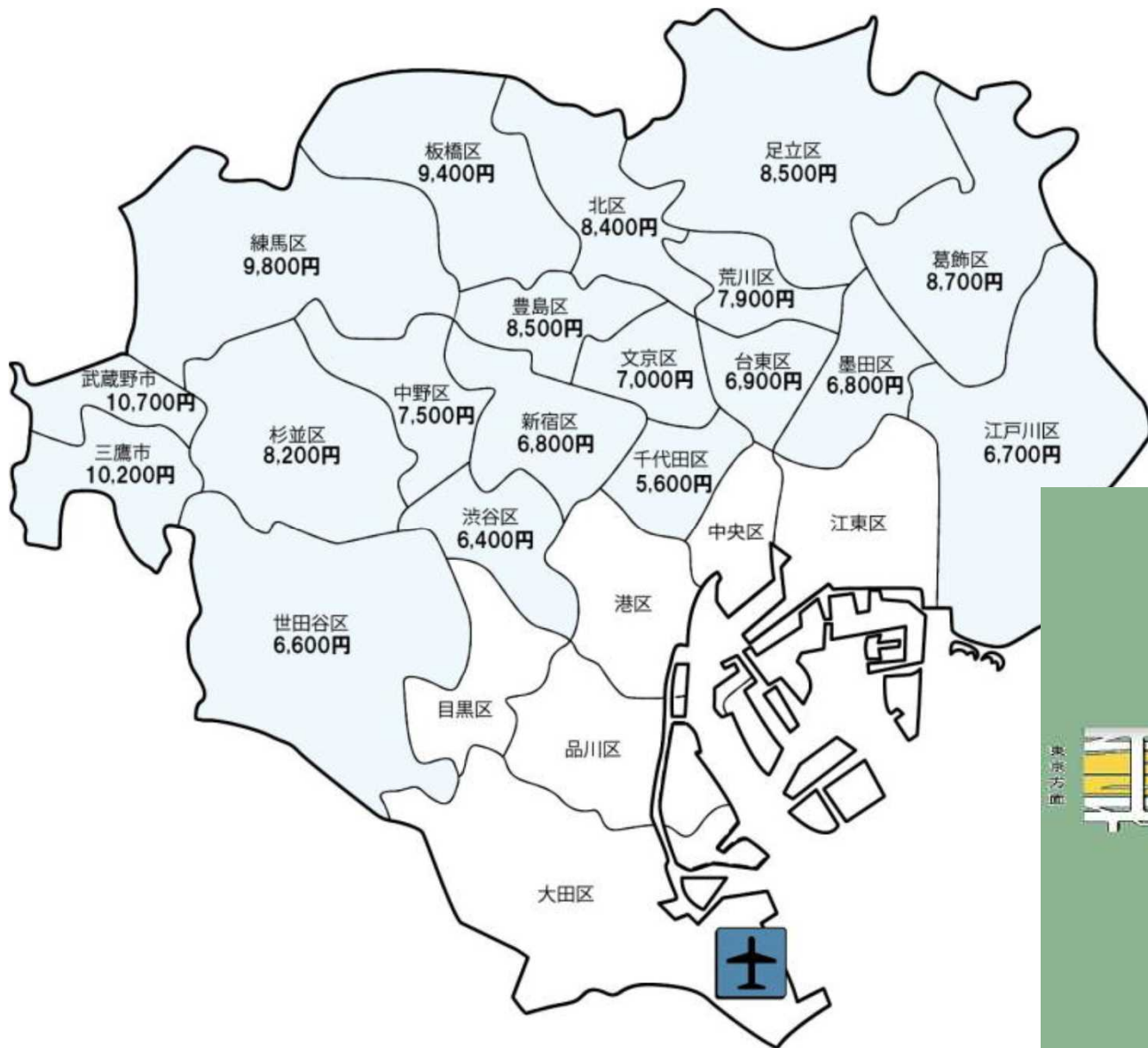
- ・近距離需要の増加
- ・高齢者・身障者等の利便性向上

【課題】

- ・事業者の営業収入減
- ・歩合制賃金に基づく運転者給与の減

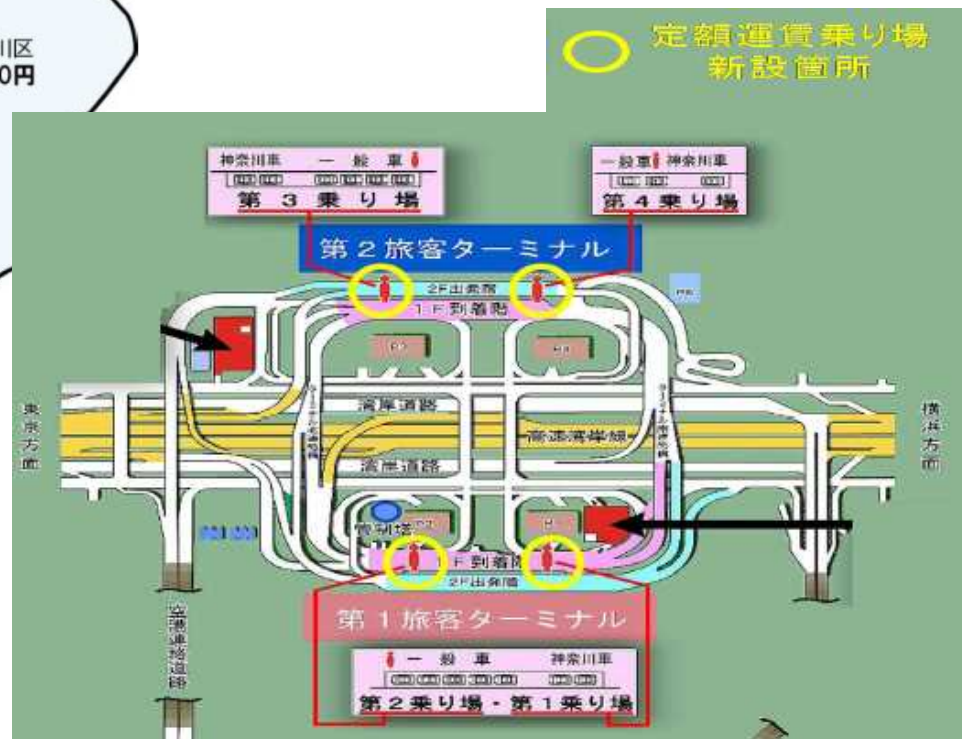
首都高中央環状品川線開通に伴う羽田空港へのタクシーサービスの改善

中央環状品川線の開通に伴い、各タクシー事業者において新しい羽田定額運賃が実施された。あらかじめ空港への運賃額が確定されることで、利用者がタクシー運賃額の不安を感じることなく、安心してタクシーを利用することができる。



変更点

行政区域ごとのエリア設定に変更し、
値下げを実現(3月8日～)
国内線にも定額運賃乗り場を設定
(4月6日～)



新観光ルート別運賃

変更点:起終点、観光目的地のエリア設定が可能に。
距離制運賃と時間制運賃の合算での算定が可能に。

起終点エリア

観光エリア

「駅」、「宿泊施設」
に加え、
居宅等
の発着が可能

距離制運賃

「名所、旧跡」

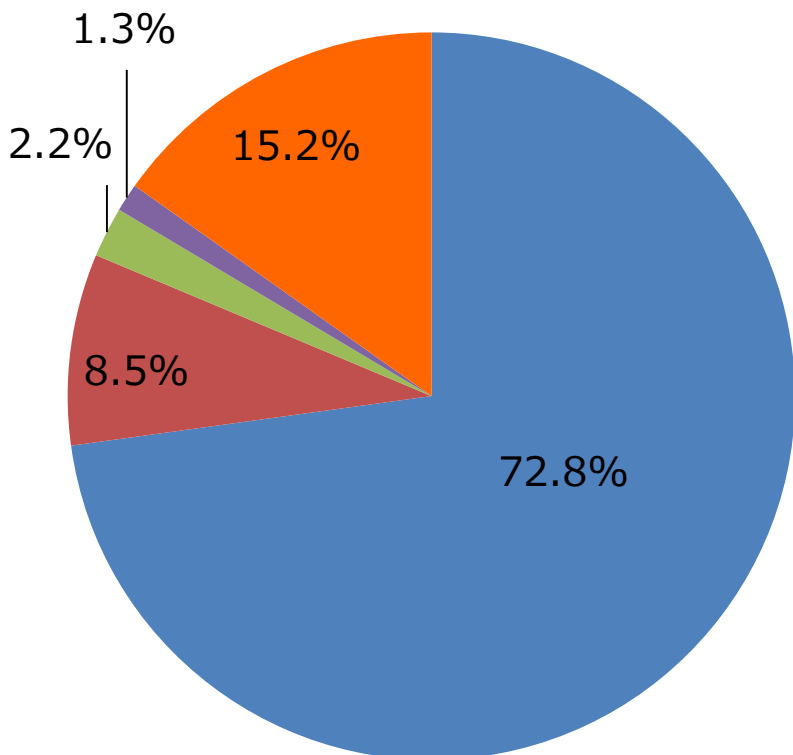
有料道路等を使用

時間制運賃

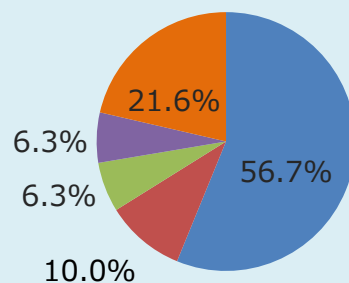
タクシー事業の費用構成（他の輸送モードとの比較）

- 営業費用のうち人件費の割合について、タクシーにおいては7割以上を占めている。
（タクシーは歩合制が基本）
- 他方、タクシーの車両の修繕費や減価償却費の割合は、バス、トラックの3割前後であり、設備投資費用が低廉となっている。

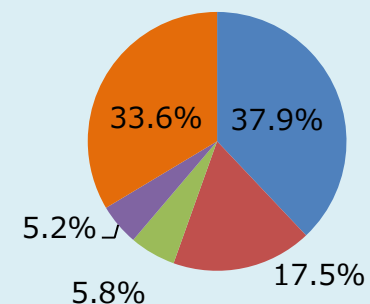
タクシー（23年度）



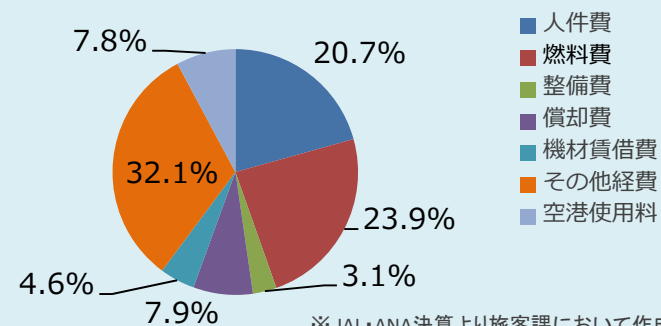
乗合バス（23年度）



トラック（23年度）



航空（24年度）※

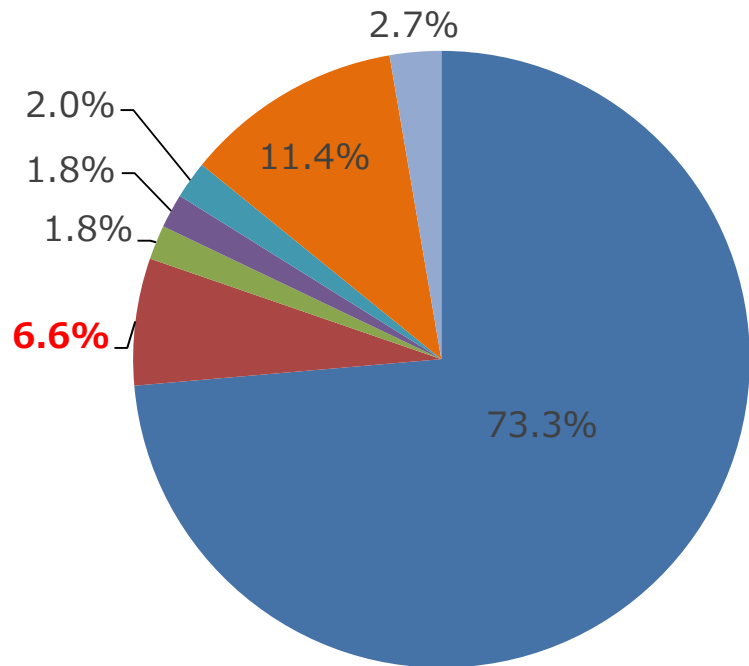


※ JAL・ANA決算より旅客課において作成

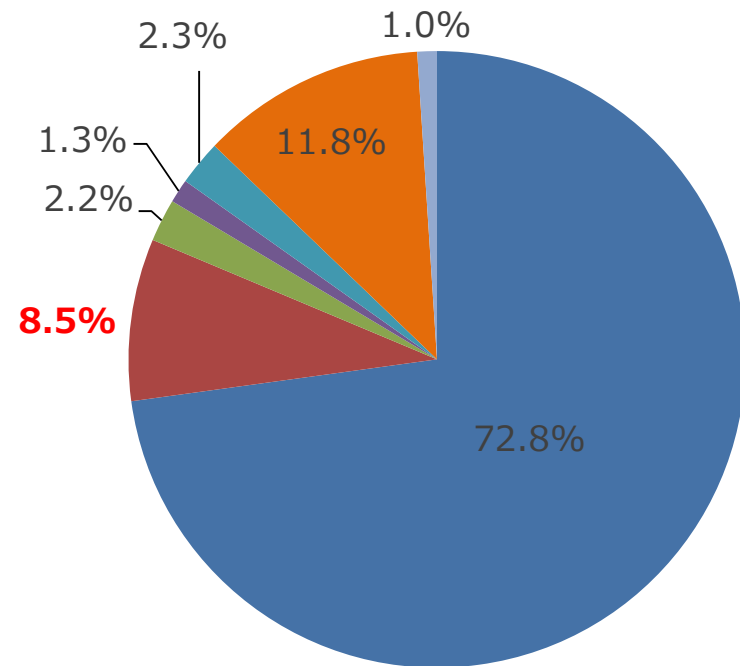
【参考】他モード

タクシー原価構成の年度比較

17年度実績（19年運賃改定の算出基礎）



23年度実績

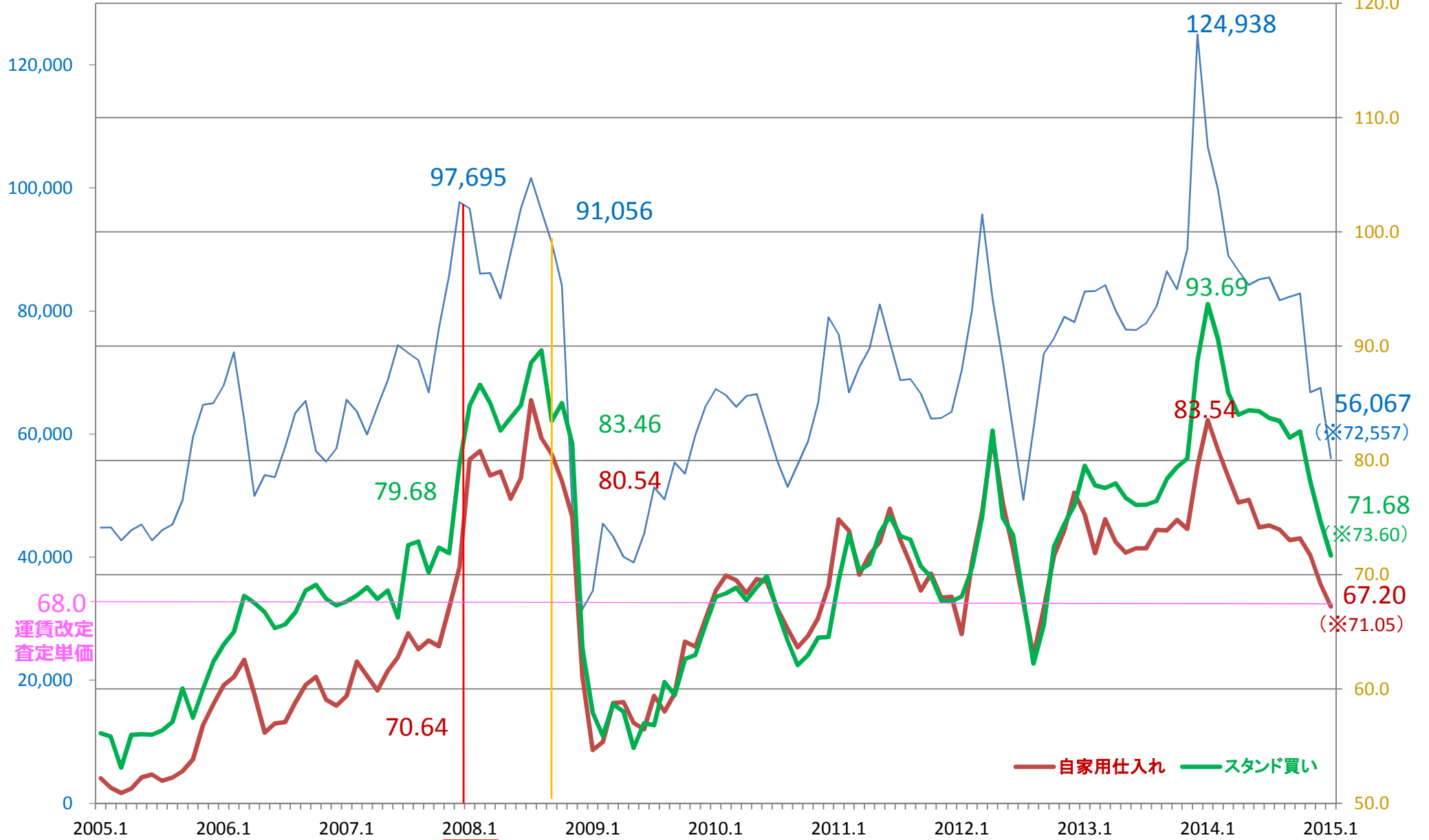


資料：国土交通省「自動車運送事業経営指標」

液化石油（L P）ガスの価格推移（ブタン）

(参考)
FOB価格
(円/トン)

東京特別区
タクシー
LPG価格
(円/ℓ)
120.0



68.0
運賃改定
査定単価

— 自家用仕入れ — スタンド買い

資料：日本LPGガス協会「FOB価格（ブタン）」
東京タクシー・ハイヤー協会「月別燃料購入価格表」
(速報値を含む。)

※運賃改定後86ヶ月の平均値

L P ガスの購入方法

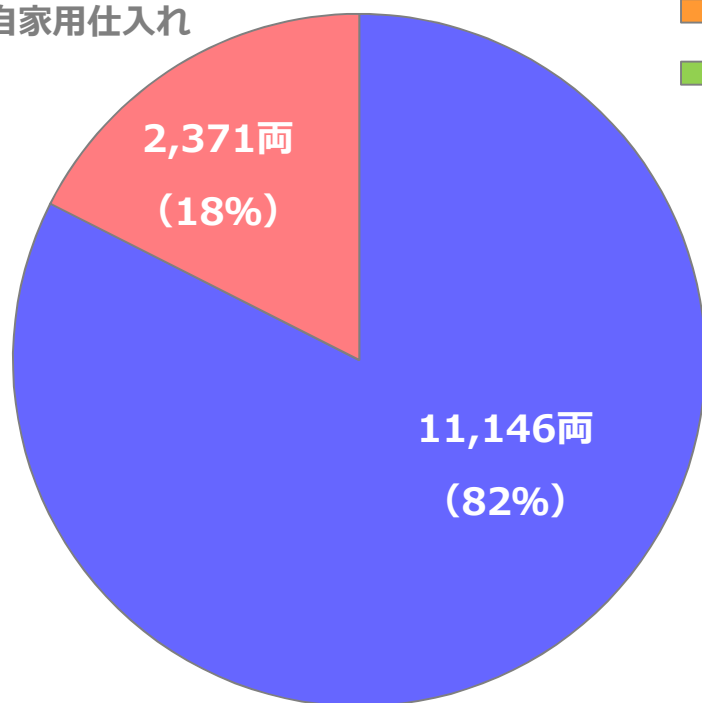
タクシー車両の主な燃料であるL P ガスの購入に当たっては、L P ガススタンドで補給する場合と、自社にL P ガスを貯蔵しておくタンク施設を設置し、当該施設に自家用として仕入れた上で補給する場合があります。

なお、L P ガススタンドで購入する場合の価格は 71.68円、自家用として仕入れた場合の価格は 67.20円（どちらも平成27年1月現在）となっており、自家用として購入した方が安価となっている。

しかしながら、タンク施設の設定に当たっては、設置に係る工事費用、タンクの洗浄などの維持管理费用など、多額な経費を要することから、タンク施設を保有するタクシー事業者は減少している。

■ スタンド買い 車両数ベース

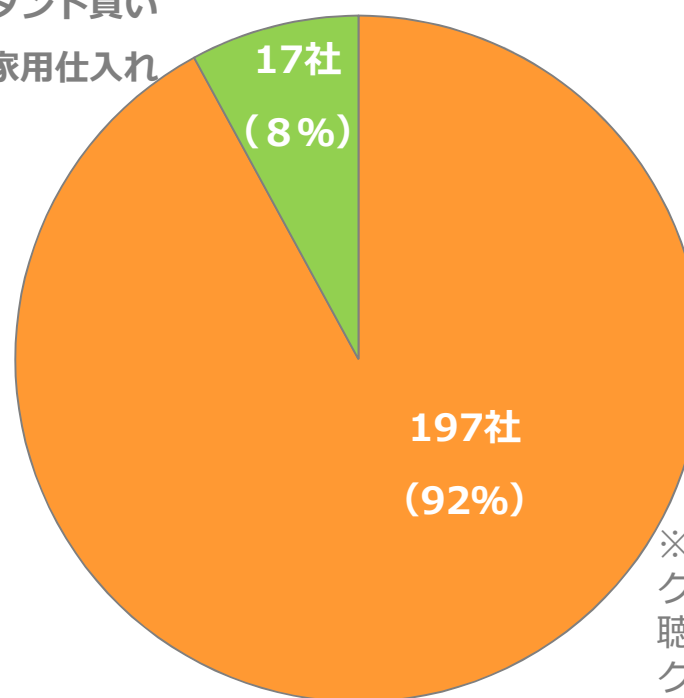
■ 自家用仕入れ



事業者数ベース

■ スタンド買い

■ 自家用仕入れ



※平成26年9月に東京ハイタク協会が会員事業者214者から聴取した情報。（東京都内のタクシー事業者は約450者。）

電気自動車等の導入によるタクシーの燃費改善

- 地球温暖化対策及び大気汚染対策に資するとともに、タクシー車両の燃料となるLPG価格の高騰に対応するため、タクシー業界においても、環境性能に優れた車両の一層の普及は極めて重要となっている。
- このような状況の中、現在、自動車メーカー各社において、電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車等が開発され、随時市場に投入されてきているところであり、国土交通省では、環境性能に優れた車両を普及させるため、「地域交通グリーン化事業」として、先駆的な取り組みを行うタクシー事業者等による電気自動車等の導入に対する支援を行っているところである。

地域交通グリーン化事業支援内容

<電気自動車（プラグインハイブリッド自動車や燃料電池車を含む）の導入補助>

タクシー・トラック：車両本体価格の1/3
 燃料電池車：車両本体価格の1/2
 バス：車両本体価格の1/2

<充電施設の導入補助>

タクシー・トラック：導入費用の1/3
 バス：導入費用の1/2

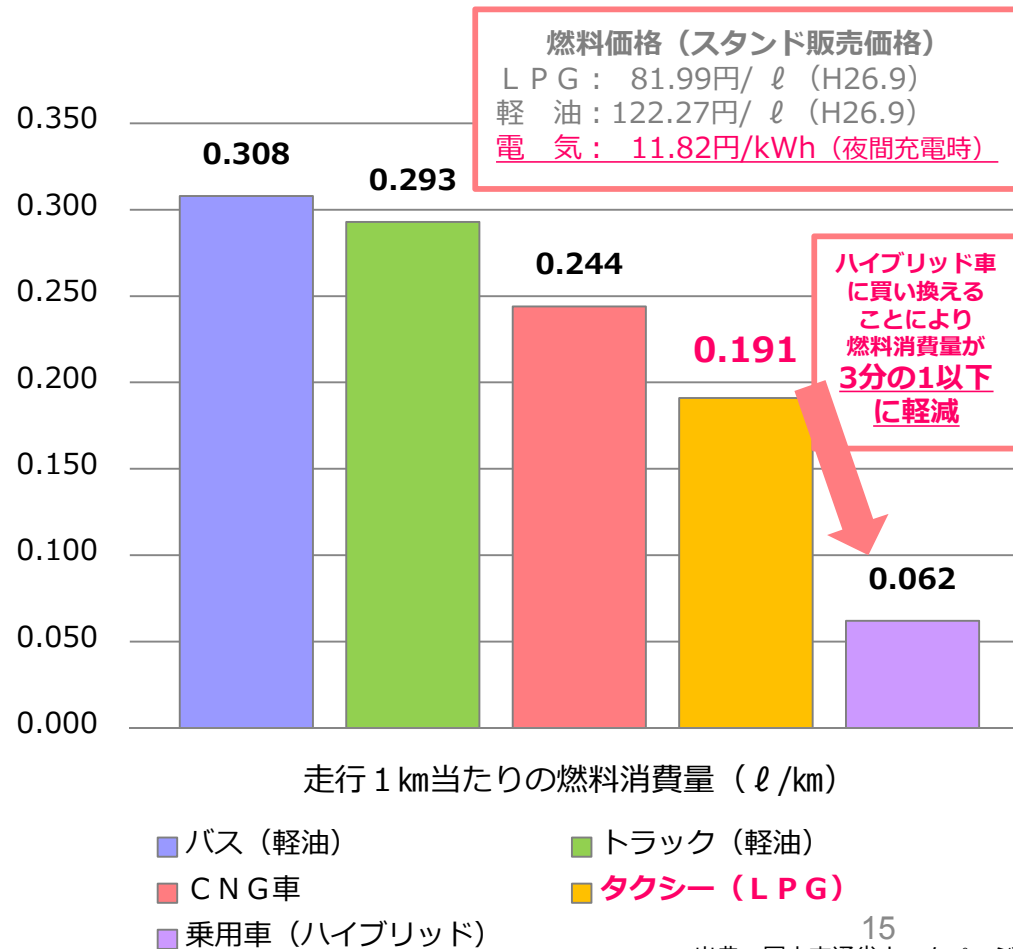
【タクシーに係る予算額】

H26年度当初：41百万円
 H26年度補正：179百万円
 H27年度当初：112百万円

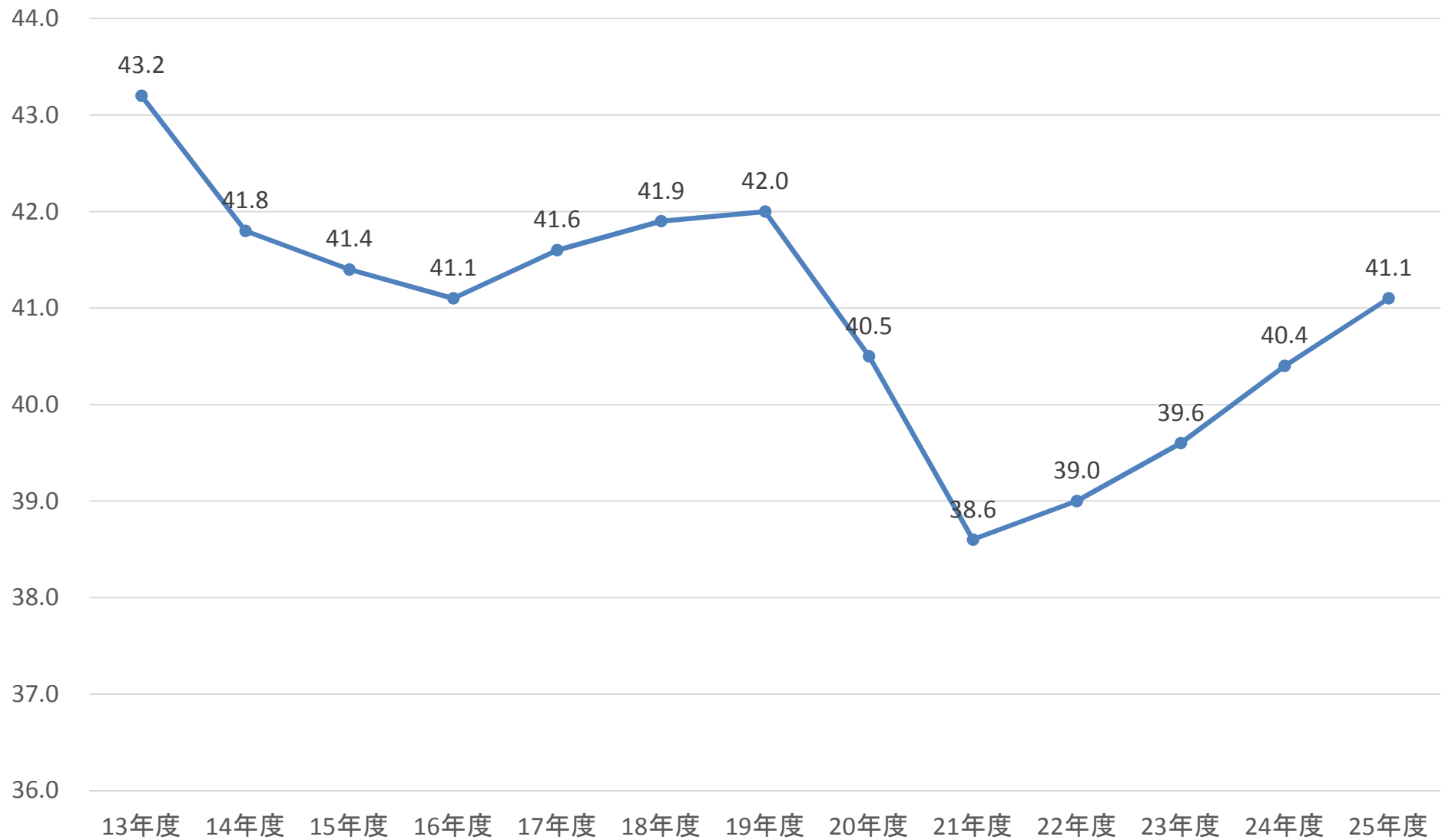
	三菱自動車 i-MiEV	日産自動車 Leaf	トヨタ プリウス プラグインハイブリッド	日産自動車 e-NV200	トヨタ クラウン スーパーデラックス “Gパッケージ”
航続距離	180km	228km	26.4km※ ※EVによる走行時	190km	735km (燃料消費率：9.8km/L、 タンク容量：75Lで換算)
交流電力量消費率	8.00km/kWh	8.06 km/kWh	8.74 km/kWh	7.04 km/kWh	-
換算燃費値	103.2 km/L	104.0 km/L	112.7 km/L	90.8 km/L	9.8 km/L

電気エネルギー（3.6 MJ/kWh）とLPGガスエネルギー（46.43 MJ/L：低位発熱量）
 各々の有する発熱量の関係から
 換算燃費値 = 電費 ÷ 3.6 MJ/kWh × 46.43 MJ/L

車種別の燃料消費量比較（H25年度）



実車率の推移（全国・法人）



全国で実施されている共同事業の例


- ・ 共同配車・共同無線（無線配車センターの設立、等）
- ・ チケット・クーポンの提携（共通チケット、プリペイドカードの作成、等）
- ・ 乗り場・駐車場の共同設置・管理（主要駅・病院・官公庁等の乗り場、等）
- ・ 交通共済
- ・ 乗務員教育（接客マナー・交通安全運動への取組、新人教育、等）
- ・ 部品、その他消耗品の共同購入（タイヤ、制服、備品等）
- ・ LPGの共同購入（スタンドの借り上げ、等）
- ・ タクシー代行
- ・ 福祉タクシー共同配車センターの運営
- ・ 広告関係（共同ホームページ、等）
- ・ 観光タクシー（観光タクシー乗務員の認定制度、等）
- ・ 乗合タクシー

タクシー業務適正化特別措置法（「タク特法」）（昭和45年法律第75号）について

タクシー業務適正化特別措置法の目的

タクシー業務について、輸送の安全及び利用者利便の確保を図るため、地域ごとにタクシー運転者の登録制度等を実施。

タクシー運転者登録制度：タクシー運転者登録を受けた者以外の乗務を禁止

全国	指定地域	特定指定地域		全国	指定地域	特定指定地域
—	登録制（講習） ・法令に関すること ・安全に関すること ・接遇に関すること ・地理に関すること	登録制（講習・試験） ・左記の講習に加え 地理に関する試験	昨年の臨時国会での 議員立法により本法を改正 （平成27年10月1日施行） 	登録制（講習） ・法令に関すること ・安全に関すること ・接遇に関すること ・地理に関すること	登録制（講習・試験） ・法令に関すること ・安全に関すること ・接遇に関すること ・地理に関すること	登録制（講習・試験） ・法令に関すること ・安全に関すること ・接遇に関すること ・地理に関すること

- 全 国**
- ◆ 単位地域（原則として47都道府県を指定）
 - ◆ 登録の要件：第二種運転免許の保有、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する講習（法令・安全・接遇・地理）の修了 等

- 指定地域**
- ◆ 単位地域のうち、政令指定都市等の流し地域（札幌、仙台、さいたま、千葉、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡の13地域を指定）
 - ◆ 登録の要件：第二種運転免許の保有、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する講習（法令・安全・接遇・地理）の修了、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験（法令・安全・接遇・地理）の合格 等

- 特定指定地域**
- ◆ 指定地域のうち、特に利用者の利便を確保する観点からタクシー事業の業務の適正化を図る必要があると認められる地域（東京、横浜、大阪の3地域を指定）
 - ◆ 登録の要件：指定地域と同様
 - ◆ 特定指定地域においては、適正化事業実施機関としてタクシーセンターを指定し、以下の措置を実施。

道路運送法等に違反する行為の防止及び是正を図るための指導業務（街頭指導、巡回指導等）



タクシー運転者の業務の取扱いの適正化を図るための研修業務（新規講習、命令講習等）



タクシー乗場その他利用者のための共同施設の設置・運営業務

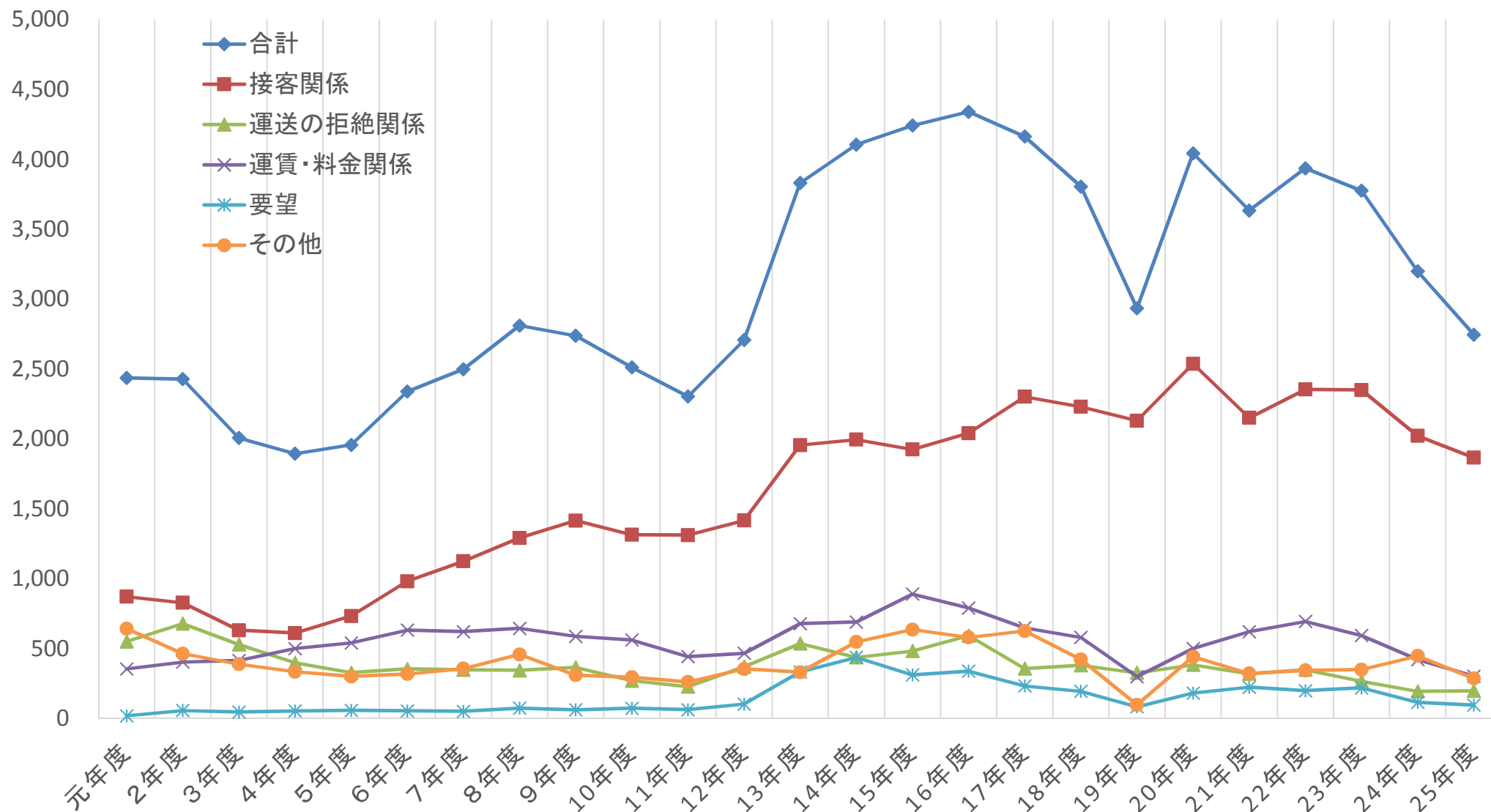


タクシー事業の適正化を図るためのタクシー乗場の指定及び乗車禁止の地区及び時間の指定



苦情件数の推移（東京特別区・武三地区）

単位：件



注1) (公財)東京タクシーセンターの集計結果を基に国土交通省が作成。

注2) 「接客関係」は接客態度不良、乱暴運転、「運送の拒絶関係」は引き受けの拒絶、運送継続の拒絶又は中断、「運賃・料金関係」は不当料金請求、迂回走行、料金不審、釣り銭不払い、メーター操作不適切、を意味する。

タクシー事業における旅客自動車運送適正化事業の概要

旅客自動車運送適正化事業の目的

◆ 平成25年臨時国会での議員立法により道路運送法を改正（平成26年1月27日施行）

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ため、適正化機関による適正化事業の制度を創設

旅客自動車運送適正化事業の概要

事業者指導等の自主的な取り組みを行う民間団体等を「旅客自動車運送適正化事業実施機関」に指定

◆ 指定の要件

- ・ 旅客自動車運送に関わる一般社団法人又は一般財団法人であること
- ・ 適正化事業の計画が適切であり、適確な経理的基礎及び技術的能力があること
- ・ 当該団体に加盟する事業者の保有車両数の合計が、申請地域内の総台数の2分の1以上であること

地方運輸局・運輸支局の役割

- 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）

- 監査の対象事業者
 - ・ 重大事故を惹起した事業者
 - ・ 労働局等からの通報があった事業者
 - ・ 苦情の多い事業者
 - ・ 長期間監査を実施していない事業者 等



指定

連携

協力

適正化事業実施機関の役割

- 事業者に対する指導
- 無許可営業防止のための啓発
- 秩序確立のための啓発・広報
- 旅客からの苦情の処理
- 行政に対する協力

- 巡回指導等の優先事業者の例
 - ・ 巡回指導を希望する事業者
 - ・ 事前調査において指導の必要性が認められる事業者
 - ・ UDタクシーによる運送を行う事業者
 - ・ 観光タクシードライバー認定制度の導入事業者 等



○ 巡回指導等を受ける事業者のインセンティブ

巡回指導等を受けた事業者は、定期的な監査の対象から除外

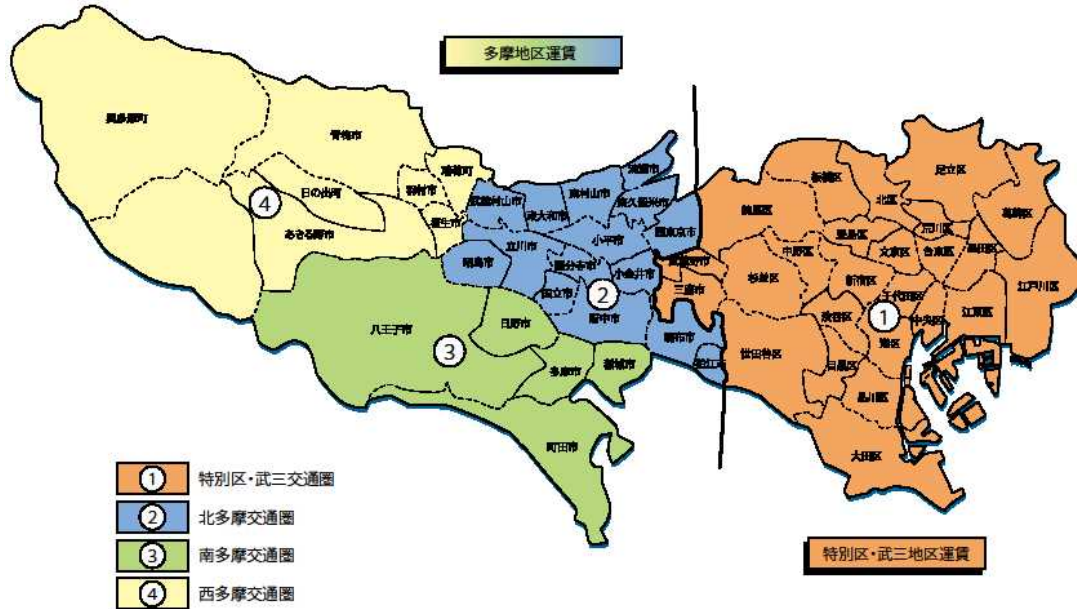
○ 適正化機関と地方運輸局等との連携

適正化機関の指導等において違法性の著しい事業者が認められた場合は、地方運輸局等による監査を実施

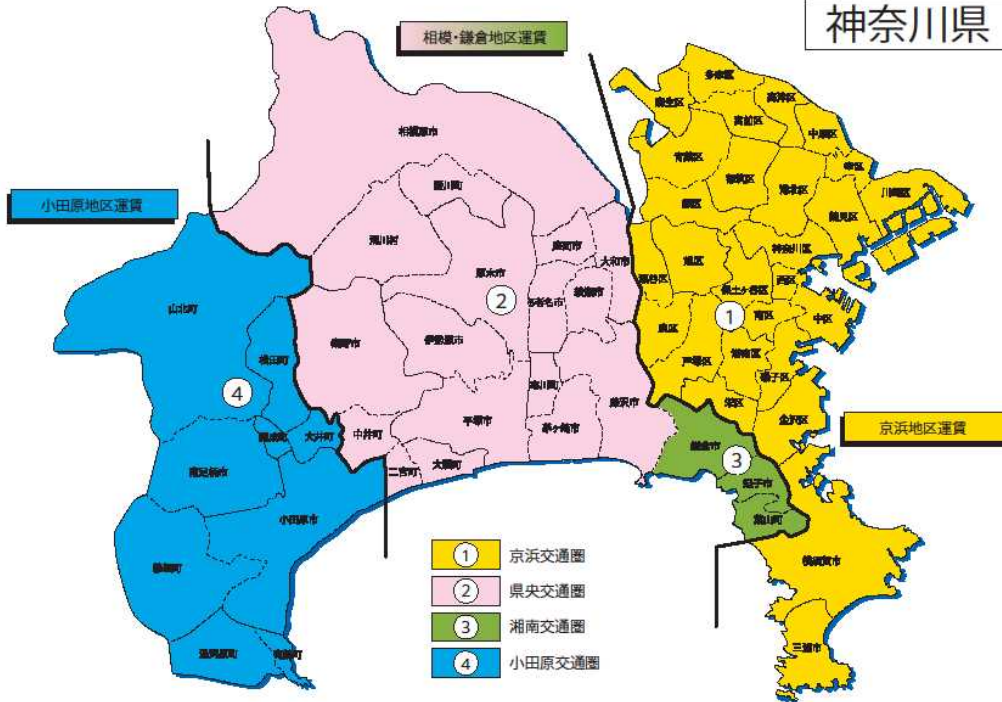
12. 旅客自動車運送適正化事業実施機関による事業の推進に当たっては、その周知を図るとともに、適正化事業が的確に行われ、旅客からの旅客自動車運送事業に関する苦情の解決が迅速になされるよう、適切な支援等に努めること。

営業区域の範囲（営業区域の例）

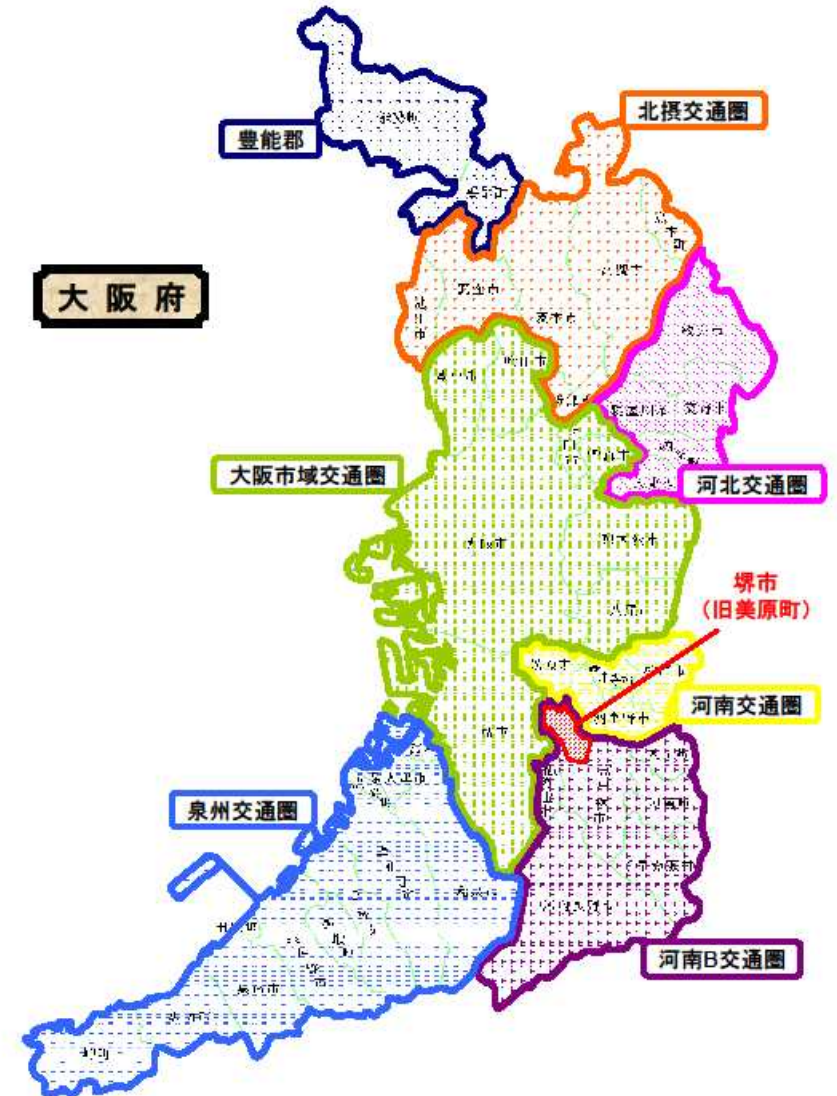
東京都



神奈川県



大阪府



市町村合併等と一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の関係について

[昭和29.4.17 自旅第446号・自貨第112号]
[運輸省自動車局長から各陸運局長あて通達]

最近改正 平成14.1.31 国自総第448号・国自旅第165号・国自貨第107号・国自整第150号

平成14年2月1日からの改正道路運送法の施行により、一般乗用旅客自動車運送事業においては需給調整規制が廃止され、事業区域ごとの免許制から許可制となるが、許可制の下における同事業の営業区域は、従来の需給判断を行う単位ではなく、事業者が営業を行う地理的な範囲であることから、今後、市町村合併等が行われる場合には、下記により取り扱うこととする。

記

- 1 市町村合併等が行われた場合においては、同一の市町村域は同一の営業区域に含まれることが望ましい。したがって、市町村合併に伴い、同一の市町村域が複数の営業区域にまたがることとなった場合には、旅客流動の実態からみて著しく問題がある場合等を除き、原則として、営業区域の統合等を図ることが望ましく、その場合には、その旨を公示等した上で、所要の事業計画の変更手続を行わせることにより処理することとする。
- 2 また、1のような問題が生じるのは、基本的には、現在、交通圏単位の営業区域を設定していない地域であることから、このような地域においては、市町村合併等に向けた動き、交通流動等を考慮しながら、引き続き、交通圏の設定を進めることとされたい。
- 3 なお、異なる運賃ブロックに属する営業区域を統合することは、運賃の適用についての混乱を招くこととなるので、上記1・2にかかわらず、慎重に取り扱うこととされたい。
- 4 一方、営業区域の範囲を変更しない場合にあつては、行政区域はあくまでも表示方法にすぎず、営業区域そのものの実態的範囲に影響を及ぼさないことは言うまでもないが、営業区域の内容を適切に表示することが必要であるため、営業区域の表示の変更について、営業区域に係る各地方運輸局長の公示についてあらかじめ所要の改正を行うこと等適当な方法により、明確にしておくことが妥当である。

(注) 営業区域の表示変更の一例 (〇〇市に××町が編入された場合) を挙げれば次のとおりである。

編入前の営業区域 : 〇〇市

編入後の営業区域 : 〇〇市 (ただし、平成 年 月 日に編入された旧××町の区域を除く。)