

タクシー事業を巡る諸問題への対策について（答申）の概要

1. タクシーの役割と検討の視点

- タクシーは、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関。
- 地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑み、それぞれの地域において、タクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要。

2. タクシー事業を巡る諸問題の発生

- 現在のタクシー事業には、地域によって状況や程度は異なるものの、以下のような問題が発生。
 - ①タクシー事業の収益基盤の悪化
 - ②運転者の労働条件の悪化
 - ③違法・不適切な事業運営の横行
 - ④道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題
 - ⑤利用者サービスが不十分

3. 諸問題の原因

- タクシー事業を巡る諸問題の原因としては、主に以下の点が挙げられる。
 - ①タクシーの輸送人員の減少
 - ②過剰な輸送力の増加
 - ③過度な運賃競争
 - ④タクシー事業の構造的要因（利用者の選択可能性の低さ、歩合制主体の賃金体系等）
- ①、②の原因が相まって生じる供給過剰は、これらの問題を一層深刻化。

4. 構造的要因への対応

- 利用者の選択可能性の低さや歩合制主体の賃金体系といった構造的要因は、過剰な輸送力の増加や過度な運賃競争を引き起こす根源的な要素。
- タクシーを巡る諸問題の解決のためには、これらの要因への適切な対応が極めて重要。

1. 利用者によるタクシーの選択可能性の向上

- ・ITの活用、ランク制度の充実、乗り場の整備、情報提供の充実等により、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境を整備することが必要。

2. 歩合制賃金のあり方

- ・歩合制賃金の存在を前提としつつ、需給バランスの改善や適正な運賃水準の確保など、総合的な対策を通じて諸問題の改善を図ることが重要。
- ・ただし、歩合制賃金の実態を所与の前提とするのではなく、合理的な範囲内で賃金システムの改善の可能性等につき、関係者で検討を深めるべき。

5. 今後講ずべき対策

1. 利用者のニーズに合致したサービスの提供

- (1) 利用者によるタクシーの選択
 - ・IT等最新の技術を駆使したシステムの導入
 - ・事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度の充実等
- (2) 利用者への情報提供の充実
 - ・利用者等の声を取り入れた積極的な情報提供等
- (3) 乗り場の整備
 - ・行政機関や施設管理者等との連携による積極的な乗り場の整備
 - ・利用者がタクシーを選択しうる乗り場の差別化等
- (4) 苦情等への対応の充実・強化
 - ・苦情・要望への対応体制の充実・強化
 - ・苦情・要望の内容等の集計・分析等

2. 悪質事業者等への対策

- (1) 利用者に対する情報提供の充実
 - ・悪質事業者等に関する情報の利用者への積極的な提供等
- (2) 事業者団体による主体的取組みの強化
 - ・研修、街頭指導、苦情対応、乗り場の運営等の強化等
- (3) 運転者の資質の確保
 - ・運転者登録制度の厳格な運用、対象地域の拡大
- (4) 行政による事後チェックの強化
 - ・監査体制の充実(監査要員の増強等)、メリハリのある監査
 - ・行政処分の強化(労働関係法令違反に対する処分の強化等)
- (5) 行政による事前チェックの強化
 - ・参入時の許可要件や審査手続、増車時の手続等の厳格化
(経営者の法令知識確認、適切な事業運営のための体制・設備の確保等)

3. 運賃制度のあり方

- (1) 運賃制度の基本的あり方
 - ① 基本認識
 - ・利用者利益の保護のため、運賃の上限に関する規制が必要
 - ・低額運賃に対しては、適切なチェックを行うことが必要
 - ・運賃改定手続については、透明性の確保に努めることが必要
 - ・運賃に係る利用者の選択性の向上を図ることが重要
 - ② 運賃決定方式について
 - ・適正実車率のような概念で、効率的な車両運用を促す方向で査定方法を見直すべき
 - ・適正人件費のような概念で、労働条件改善を促すための人件費の査定を行うべき
- (2) 過度な運賃競争への対策
 - ・下限運賃の設定や下限割れ運賃の審査に関する道路運送法の不当競争の防止に係る規定の考え方について、ガイドライン等による明確化が必要

4. 供給過剰進行地域における対策

(1) 基本的な考え方

- 供給過剰は、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営の横行、道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題、さらには過度な運賃競争やそれらを通じた安全性やサービス低下の懸念など、タクシーを巡る様々な問題の背景に存在する根本的な問題。
- 供給過剰が進行している地域においては、地域の公共交通機関としてのタクシーの機能の維持・活性化の観点からの総合的な取組みが必要。

(2) 問題への取組みにおいて留意すべき視点等

- 問題への対策は、問題解決のために真に必要とされる取組みを、そのために必要とされる期間に限って、また、様々な問題が供給過剰により深刻化している地域に限って行うことが適当。
- 総合的な取組みを行うため、利用者、地方公共団体などタクシーに関わる地域の多様な関係者が参画した取組みが必要。

(3) 対策を講じる地域

- 特定の地域において、一定の期間に必要な総合的な取組みを行う地域指定制度(「特定地域指定制度」)の創設が必要。
- 地域指定は、国が、一定の客観的な指標に基づき行うことが適当。
- 現行の緊急調整措置は、特定地域指定制度とは目的を異にするものとして、引き続き存置すべき。

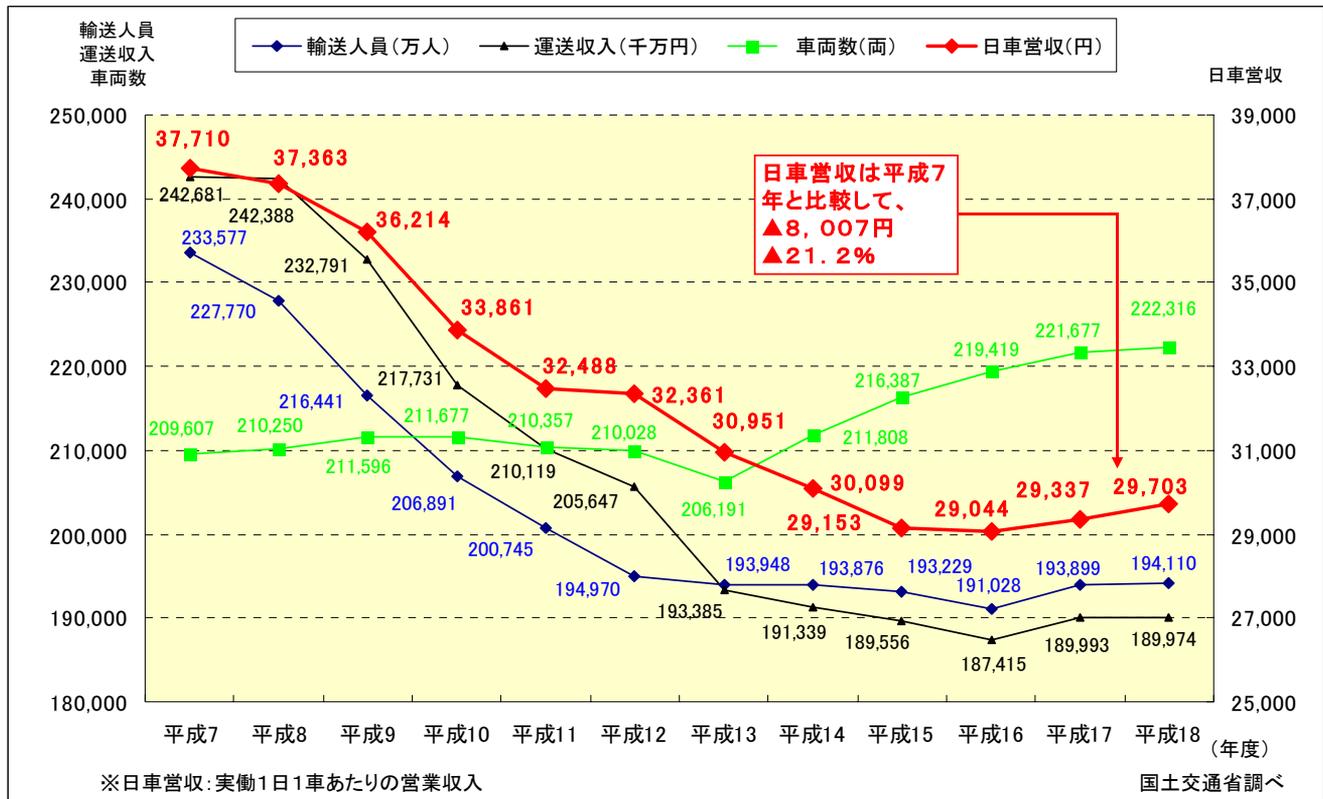
(4) 関係者が一体となった総合的な取組み

- 特定地域指定制度は、当該地域におけるタクシーの維持・活性化のための様々な取組みに関する総合的な計画(「タクシー維持・活性化総合計画」)を作成し、当該計画に基づく総合的、一体的な取組みが可能な制度とすべき。
- このため、計画の作成や実施を図るための地域の関係者による協議体を設置すべき。

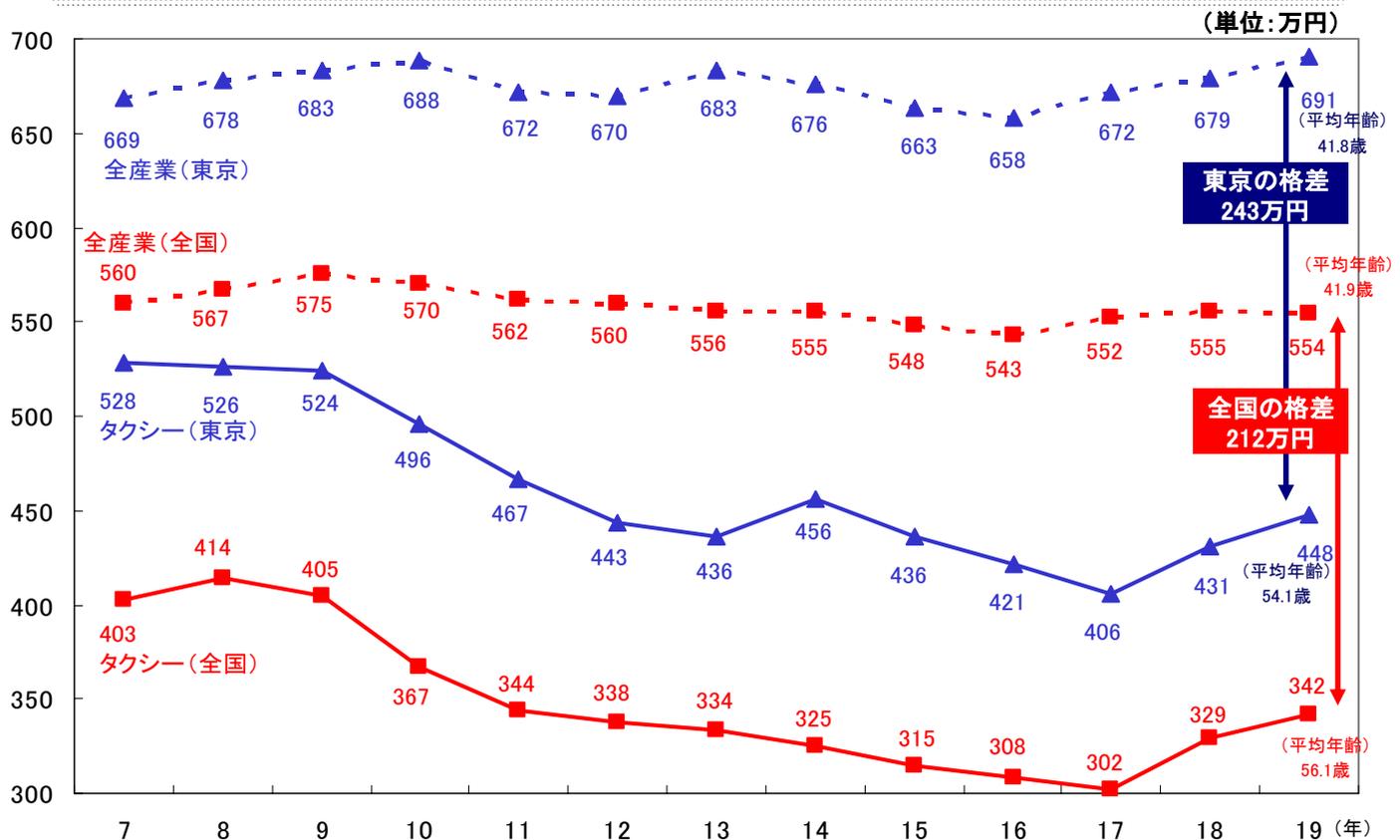
(5) 諸問題への総合的な対応

- タクシー維持・活性化総合計画に基づく取組みとして考えられる内容。
 - I 地域社会におけるタクシーの位置付けの明確化
 - ①鉄道、バス等と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上
 - ②まちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上
 - II 諸問題への総合的な対応
 - ①タクシーサービスの活性化(利用者サービスの充実等)
 - ②事業経営の活性化、効率化(協業化、合併等)
 - ③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止(労働環境の改善、整備等)
 - ④違法・不適切な事業運営の排除(事業者等の主体的取組みの強化等)
 - ⑤タクシー事業の構造的要因への対応(タクシーの選択性の向上等)
 - ⑥交通問題、環境問題、都市問題の改善(配車ルールの設定等)
 - ⑦供給抑制(供給の増加の抑制、事業者による減車促進等)
 - ⑧その他の対策(過度な運賃競争への対策等)
- 供給抑制に関し、タクシー維持・活性化総合計画が実施されている期間に限り、新規参入及び増車について、他の地域に比べ、許可等の基準・要件及びその審査を厳格化すべき。
- 複数の事業者が共同で減車を進めることについて、供給過剰対策としての要請と競争政策との調和を図りつつ、その自主的、協調的な取組みが推進されるスキームを導入すべき。

全国のタクシーにおける日車営収等の推移（法人）

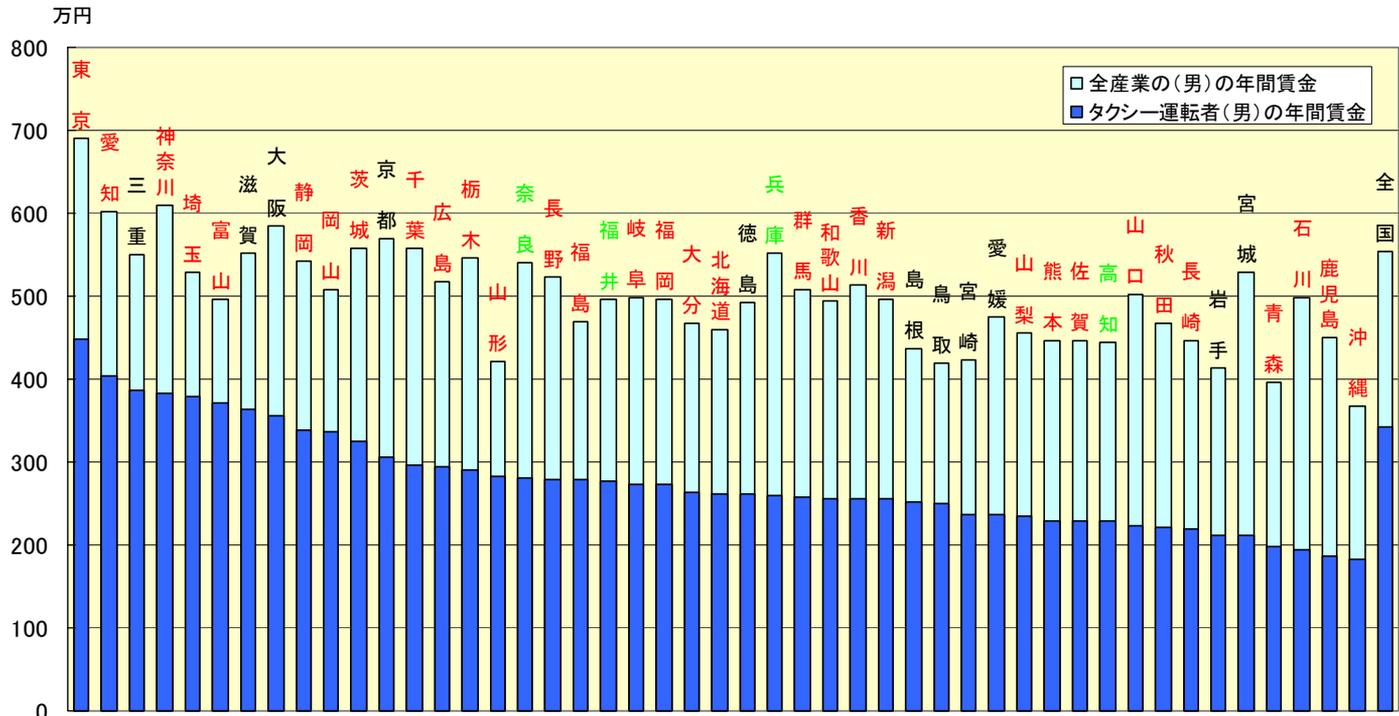


タクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金の推移



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10月30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」

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（日車実車キロ）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）

日車実車キロ増減	営業区域数
10%以上増加	9
5～10%増加	6
0～5%増加	17
0～5%減少	37
5～10%減少	23
10%以上減少	28
計	120

増加計 32区域
減少計 88区域

日車実車キロ減少率上位15地域

営業区域名	総実車キロ増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キロ増減(%)
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

日車実車キロ増加率上位15地域

営業区域名	総実車キロ増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キロ増減(%)
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