

## 資料4 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	・ ・ ・ ・ ・	230,865両
・ 輸送人員	・ ・ ・ ・ ・	15億9,475万人
・ 営業収入	・ ・ ・ ・ ・	1兆6,775億円



### ○法人タクシー

事業者数	・ ・ ・ ・ ・	6,456者
車両台数	・ ・ ・ ・ ・	192,753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	・ ・ ・ ・ ・	9,708万人
営業収入	・ ・ ・ ・ ・	1,428億円

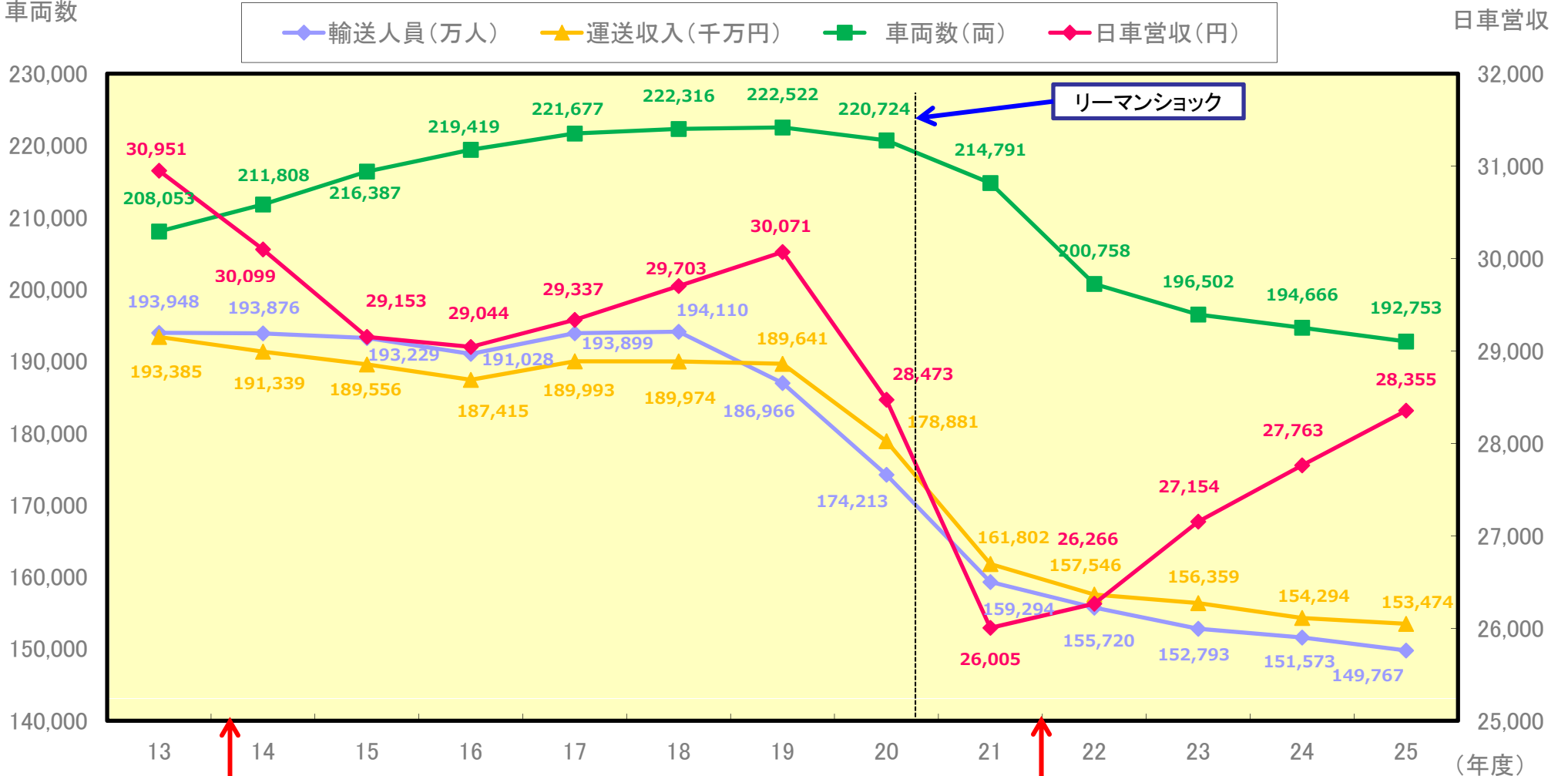
平成26年3月31日現在

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



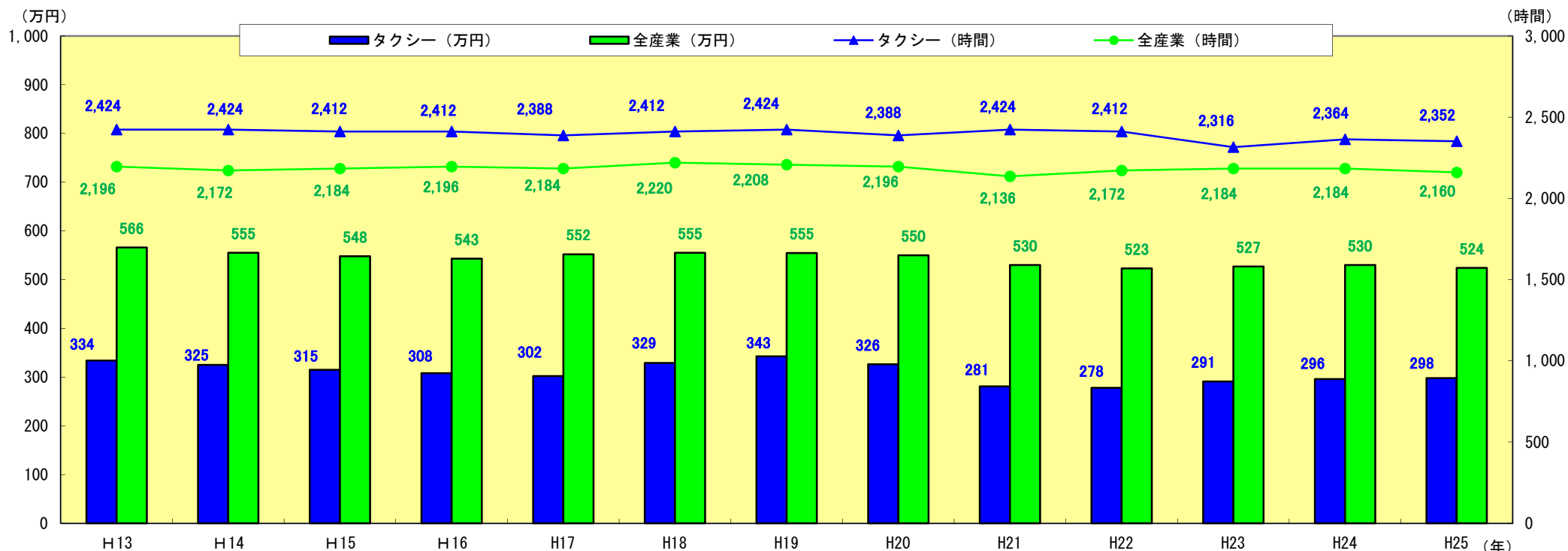
規制緩和(需給調整規制等)

※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。

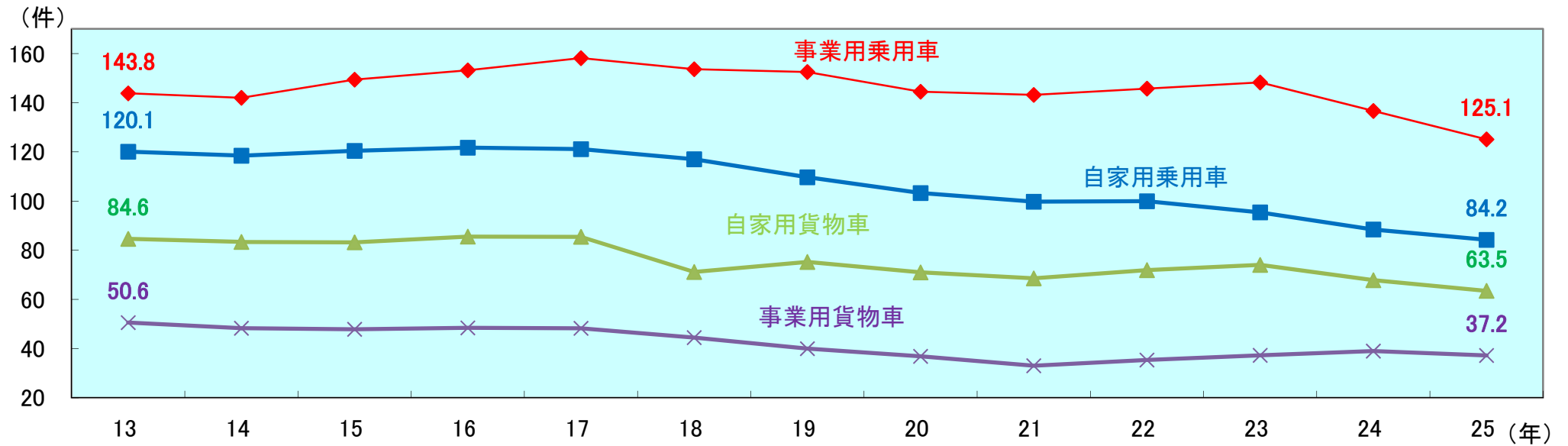


- (注) 1 年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」により国土交通省が推計した値  
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。  
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
- 2 労働時間＝「(所定内実労働時間数＋超過実労働時間数)×12」により国土交通省が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業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
- 3 調査対象は、10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所。

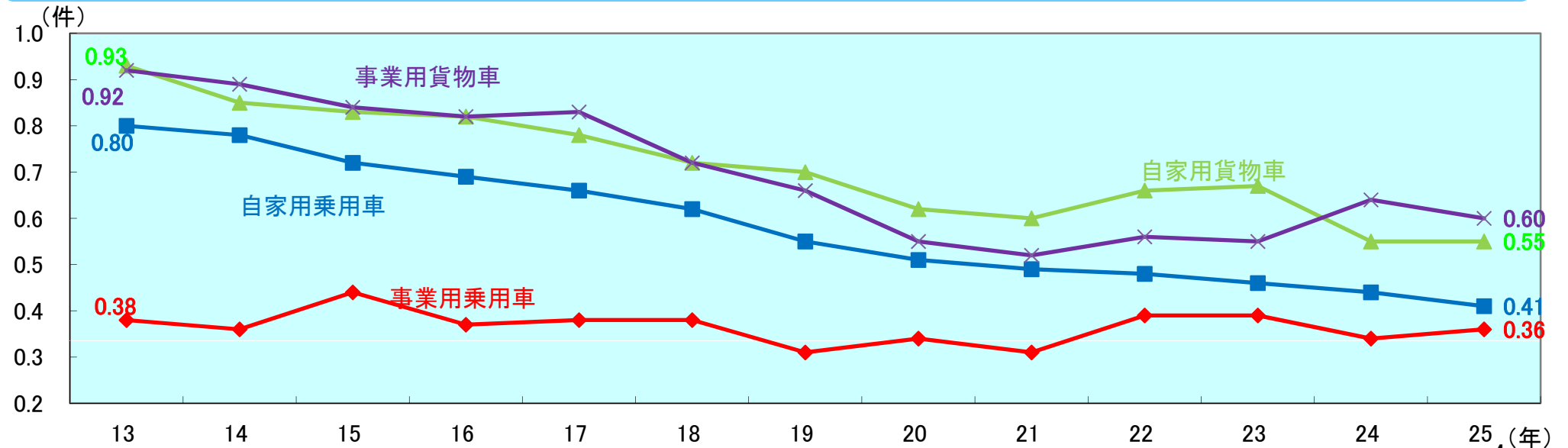
## タクシー運転者と全産業労働者の平均年齢の推移

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
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
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

## 走行1億キロ当たりの交通事故件数の推移（第一当事者）



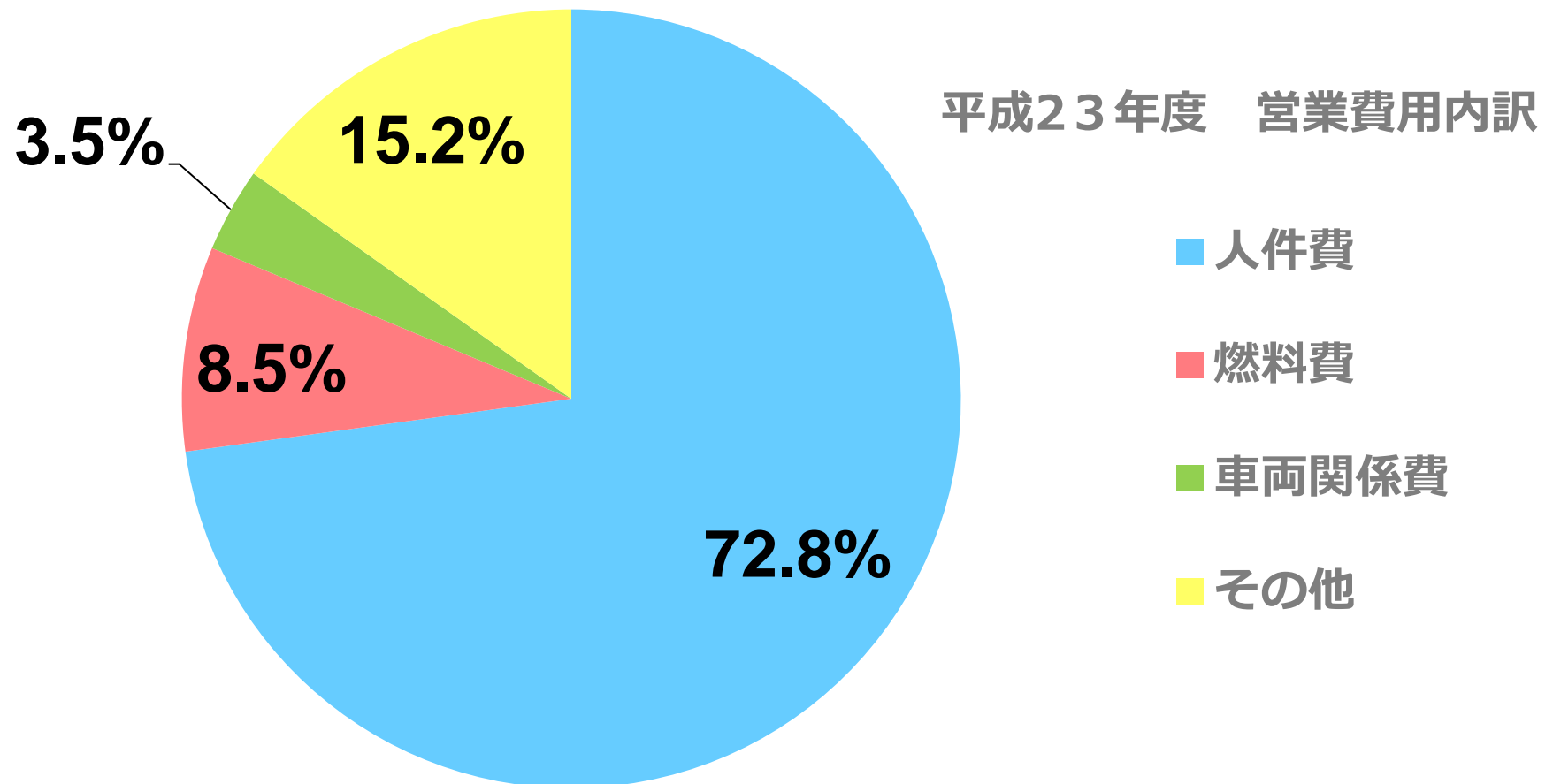
## 走行1億キロ当たり死亡事故件数の推移（第一当事者）



出典:「平成25年中の交通事故の発生状況(警察庁)より」

## タクシー事業の費用構成

- 営業費用のうち、人件費は70パーセント以上を占めている。
- 他方、車両の減価償却や修繕などの車両関係費は、全体の4パーセント弱であり、設備投資費用が低廉となっている。



# タクシー事業の特性と供給過剰の関係

流し営業が主流

事業に要する主なリソースは車両と運転者

利用者の選択可能性が低い

歩合賃金制  
(人件費は変動費)

設備投資費用が低廉

「運賃・参入・増車」について規制が緩和されると・・・

悪質事業者でも市場淘汰されにくい

経営者の判断

運賃を値下げし、車両・運転者を増やして市場シェアを確保しようとする傾向

例) 規制緩和後のパターン

売上5万円/両 × 12両 = 60万円

↓ ↓  
売上4万円/両 × 15両 = 60万円

運転者の所得減

規制緩和の下で景気が低迷すると・・・

更なる運賃値下げ・増車の繰返し

更なる所得減

供給過剰

供給過剰の弊害

安全性の低下

サービス向上のインセンティブの低下

繁華街等の交通渋滞

# ドライバー業界における女性活躍の現状と取組

## ドライバー業界における女性活躍の現状と課題

- 女性比率がわずかに2%程度であり、女性は殆ど皆無と**いい状況**。
- 平均年齢が高いだけでなく、**40歳未満の若い運転者が少ない**ことが問題。例えば、40歳未満の運転者の割合はバスで1/5、大型トラックで1/4にとどまる。

## ドライバー業界の就業構造の現状

		バス	タクシー	トラック	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	13万人	34万人	84万人	-
	(女性比率)	1.4%	2.3%	2.4%	42.8%
	平均年齢	48.3歳	58.3歳	46.2歳	42.0歳

## 要因

深夜・早朝や休日などの**不規則**な就業形態

バス・長距離トラックの**長時間**拘束

経営者が女性・若者を労働力とみておらず、**リクルート・労働環境の整備を怠ってきた**こと

## ドライバー業界における女性活用に向けた取組

(「自動車運送事業等における人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチームとりまとめ」抜粋(平成26年7月))

### 採用から定着まで一貫した取組

#### 【課題】

女性・若者を労働力とみておらず、リクルートや男女別施設の整備等が不十分。

#### 【具体的な取組】

- **女性・若者への戦略的なリクルート**
- **定着を促すための労働環境の改善**
  - ・ ワーク・ライフ・バランスの向上
  - ・ ES(従業員満足度)の向上 等
- **女性の活躍のための環境整備**
  - ・ トイレや更衣室等の男女別施設の整備
  - ・ 女性が働きやすい事業部門(路線バス等)の検討 等

### 「働き方」を変える抜本的な取組

#### 【課題】

不規則・長時間・力仕事などの過酷な労働環境により、女性・若者の新規就労がほとんどない状態。

#### 【具体的な取組】

- **中継輸送の導入による「働き方」改革**
  - ・ 一人の運転者が一つの行程を担うことが当然とされてきた「働き方」を改め、複数人で分担する「働き方」に変えることで、不規則・長時間労働を解消。
- **女性向け短時間勤務の導入による「働き方」改革**
  - ・ 男性を前提とした硬直的で長時間の「働き方」を改め、女性向け短時間勤務など柔軟な「働き方」に変える。



# タクシー事業に関する法律①（規制緩和後の道路運送法（昭和26年法律第183号））

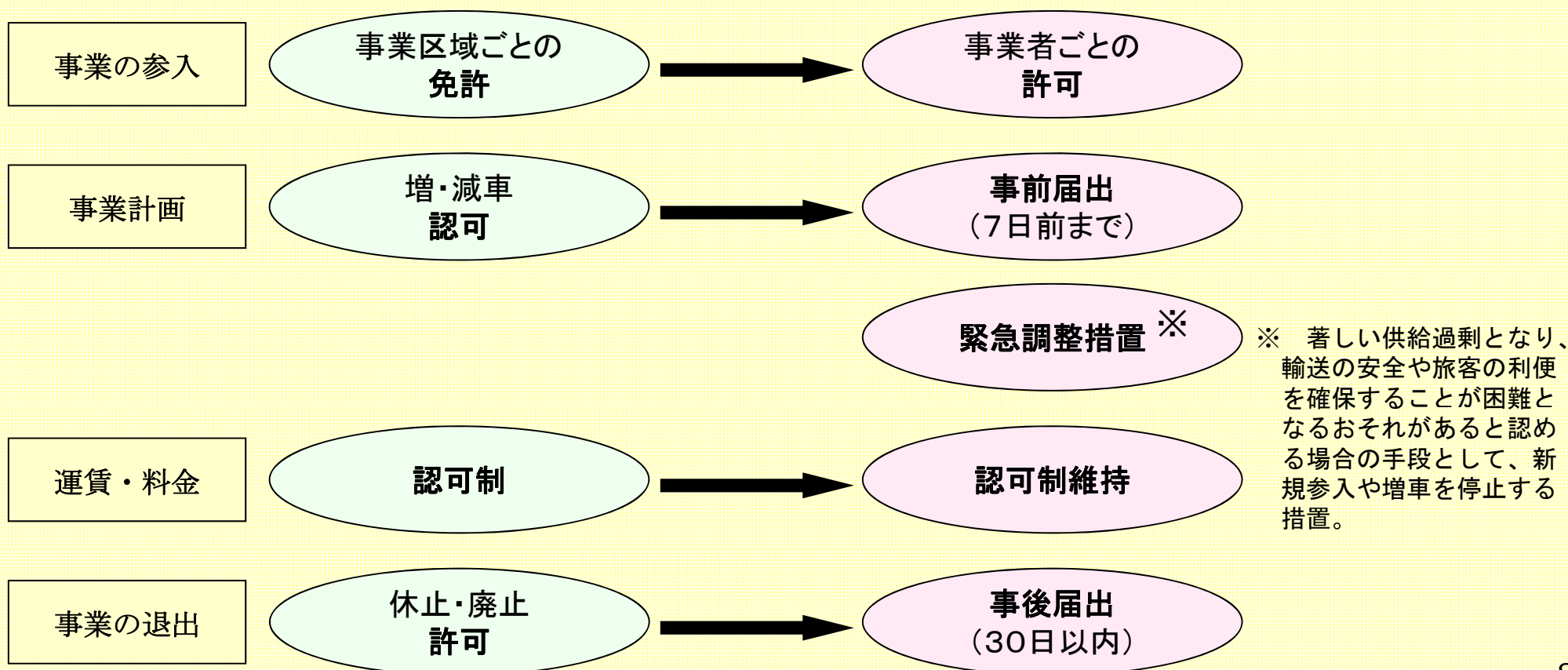
規制緩和の施行平成14年2月

## 【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】



昭和45年5月施行

## 1. 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、**流し営業を中心とした大都市地域における乗車拒否、地理不案内等に対応**するため、**運転者登録**、街頭指導及び乗車禁止地域の指定等を実施

## 2. タクシー業務適正化特別措置法の一部改正（平成19年法律第87号・平成20年6月施行）

運転者登録制度について利用者利便の視点に加え、**安全性の視点を追加**し、同登録制度の導入地域を東京・大阪から**他の流し地域（政令指定都市等）に拡大**

## 3. タクシー業務適正化特別措置法に基づく指定地域

大都市地域（政令指定都市クラス）において、**タクシー運転者登録を受けた者以外の乗務を禁止**

登録の要件：第二種免許の保有、安全・利便に関する**講習の修了**等

指定状況：札幌地域、仙台地域、さいたま地域、千葉地域、東京地域、横浜地域、名古屋地域、京都地域、大阪地域、神戸地域、広島地域、北九州地域、福岡地域

## 4. タクシー業務適正化特別措置法に基づく特定指定地域

上記指定地域のうち、特に利用者の利便の確保を図る必要がある地域について、以下の措置を実施。

- ①**運転者に対する地理試験**
- ②**街頭指導、苦情処理等の実施**（タクシーセンターを設置運営）
- ③**乗車禁止地区の設定**（例：銀座）

指定状況：東京地域、大阪地域、横浜地域




# タクシー事業に関する法律②（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））

## 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	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） 	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			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

### 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



平成21年10月施行

## 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（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、

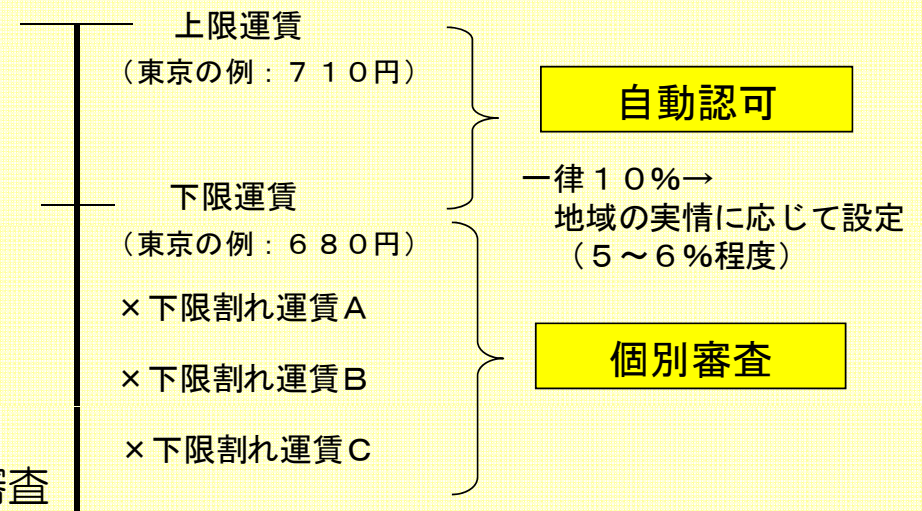
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」



「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



# 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		タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法		
			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)
<b>参入</b>	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
<b>増車</b>	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
<b>運賃</b>	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)
<b>供給過剰対策</b>	—	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)		—	—	—
<b>(1)増車抑制</b>	—	—	—	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)	—	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)	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)
<b>(2)減車等推進</b>	—	—	—	独禁法適用除外なし	—	独禁法適用除外なし	独禁法適用除外あり
	—	—	—	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)

# 諸外国におけるタクシー事業規制

	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	スウェーデン	韓国	日本（特措法）		
							原則	準特定地域(期間3年)	特定地域(期間3年)
需給調整	あり	なし	あり	あり	なし	あり	なし	なし	なし
参入規制	免許制	許可制 〔取得までに3年程度を要する運転者免許制度あり〕	免許制	免許制	許可制	免許制	許可制	許可制 〔原則許可せず ・ただし、供給過剰とならない範囲で許可〕	許可禁止
台数規制 (増車)	総量規制 〔総車両数の上限を設定し、新規需要が発生した場合には、当該新規需要分について競売〕	— 〔ただし、都市によっては、総量規制あり〕	免許制 〔総車両数の上限を設定〕	免許制	—	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〕	認可制 〔原則認可せず ・ただし、供給過剰とならない範囲で認可〕	認可禁止
運賃規制	公定統一運賃制 〔ニューヨーク市タクシー・リムジン委員会が決定〕	公定統一運賃制 〔ロンドン交通局が決定〕	公定統一運賃制 〔国が上限を設定した上で、自治体ごとに運賃を決定〕	公定統一運賃制 〔州政府が法令に基づき運賃を設定〕	設定自由 〔車体への表示義務あり〕	公定幅運賃制 〔自治体が定めた幅の中で届出 ・幅の外の運賃に対し、変更命令、過怠金〕	認可制	公定幅運賃制 〔国が定めた幅の中で届出 ・幅の外の運賃に対し、変更命令〕	公定幅運賃制 〔国が定めた幅の中で届出 ・幅の外の運賃に対し、変更命令〕