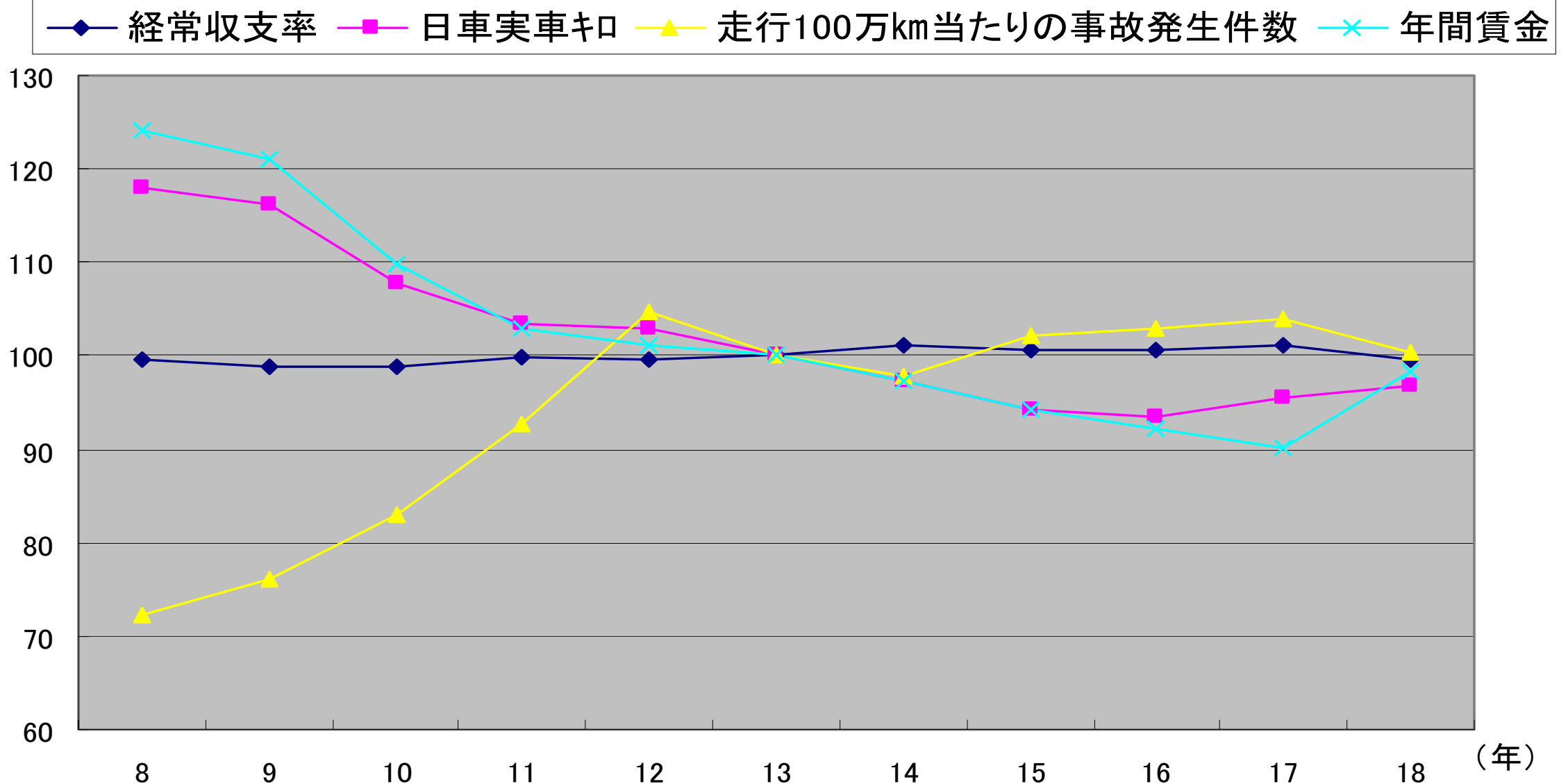


【論点1】需給の不均衡について

なぜ需給の不均衡が生じるのか。不均衡を防止し、また、現に不均衡が生じている事態を解消する必要性は何か。また、そのためには、いかなる方策が必要か。

I 需給関係の変化の影響

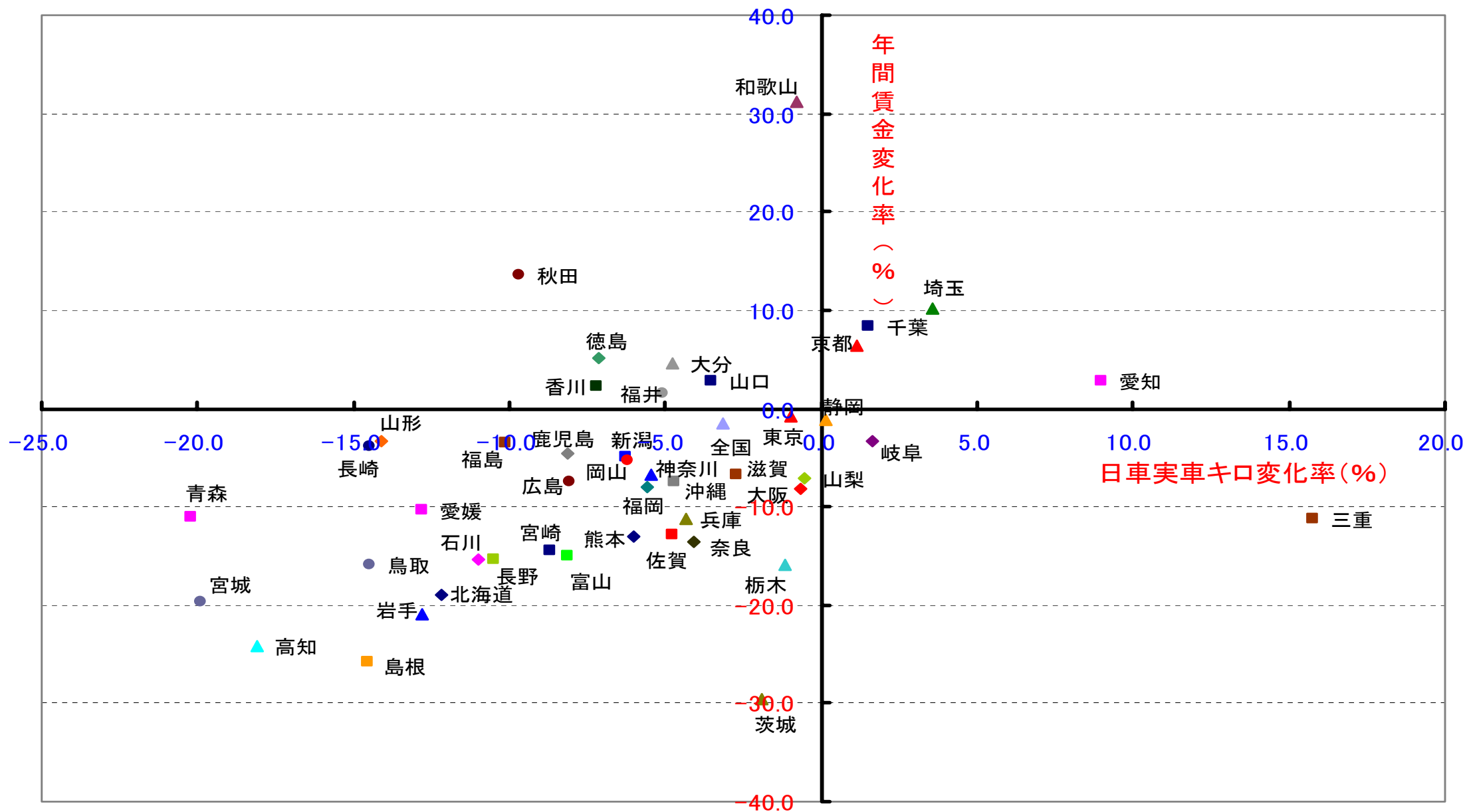
1. 需給状況と事故件数・賃金等の関係



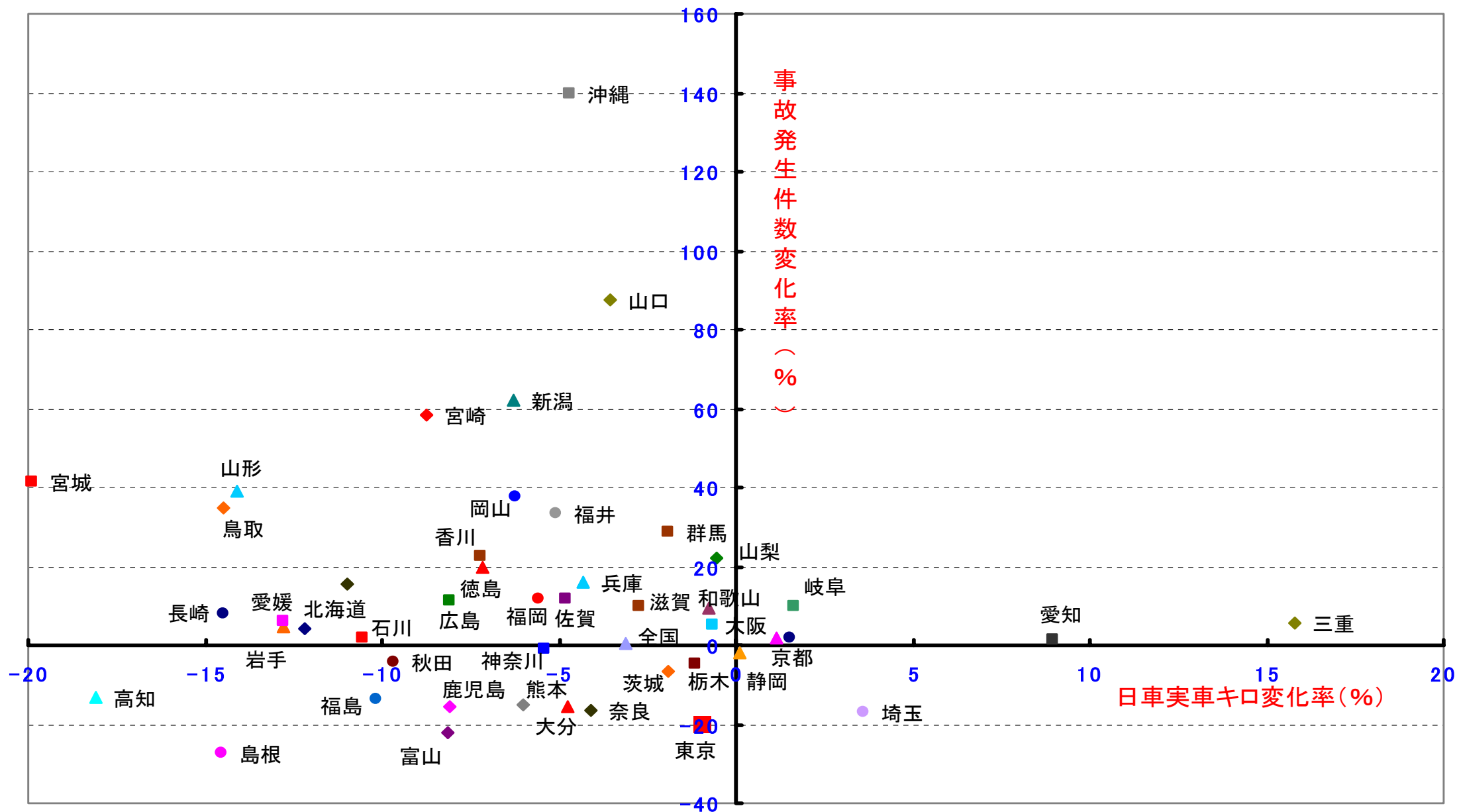
経常収支率は実数
 日車実車キロ、事故発生件数、年間賃金は平成13年を100とした指数

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)

2. 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）



3. 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）

4. 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。

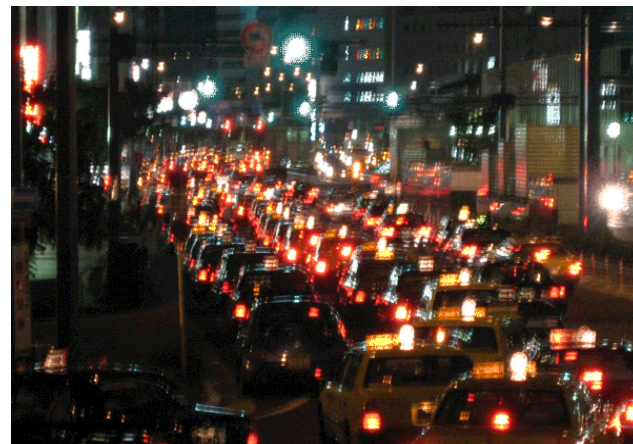
そのため、交通渋滞を引き起こし、路線バスや歩行者等の一般の交通の妨げとなっているばかりでなく、交通事故の多発や騒音、排ガスによる周辺環境の悪化が社会問題化している。

大阪駅

■大阪駅周辺(北新地)



■同上



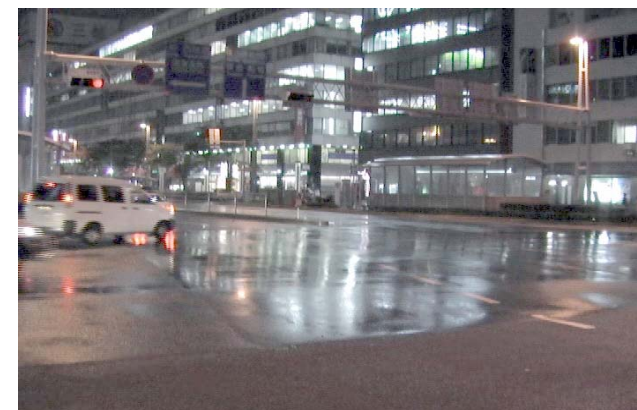
北新地タクシー乗り場周辺の国道2号線(写真上は2番乗り場付近)では、22時から乗り場以外でのタクシー乗車禁止、北新地内車両乗入れ禁止、駐停車禁止の三つの規制が始まるが、客待ち車両により、タクシー乗場のある幹線道路(4車線)がタクシー車両で埋め尽くされ、一般の交通にも影響が生じている。

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)。

Ⅱ 需給関係の変化の状況

1. 営業区域ごとの需給関係の変化の状況

1. 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	増加計 32区域
5~10%増加	6	
0~5%増加	17	
0~5%減少	37	減少計 88区域
5~10%減少	23	
10%以上減少	28	
計	120	

実在車両

2000両以上の地域
1000-2000両の地域
500-1000両の地域
300-500両の地域

2. 日車実車キロが10%以上減少している地域の状況

	期中平均 実在車両 (18年度)	営業区域	実働車 両増減 (%)	総実車 キロ増 減(%)	日車実 車キロ増 減(%)
需要が停滞す る中、供給が 大幅に増加し た地域(実働車 両10%以上増 加:都市部中 心)	2926.8	仙台市	32.1	-4.0	-27.3
	3299.5	広島交通圏	12.2	-5.1	-15.4
	1432.4	金沢交通圏	15.5	-1.8	-15.0
	324.9	出雲交通圏	10.8	-4.2	-13.5
	1219.4	宮崎交通圏	14.8	-0.1	-12.9
	368.6	岩国交通圏	12.5	1.0	-10.3
	4983.1	福岡交通圏	13.6	2.1	-10.1
供給規模が維 持されたまま (一部地域では 増加)、需要が 大幅に減少し た地域(総実車 キロ10%以上減 少:地方部中 心)	1042.2	青森交通圏	-3.8	-26.0	-23.0
	847.9	長野交通圏	8.0	-15.0	-21.3
	617.6	八戸交通圏	6.9	-13.0	-18.6
	922.5	高知交通圏	0.8	-16.6	-17.2
	970.3	盛岡交通圏	7.6	-10.7	-17.0
	1514.8	長崎交通圏	0.6	-16.3	-16.8
	406.4	大津市交通圏	0.5	-16.1	-16.5
	579.4	福島交通圏	1.5	-15.1	-16.4
	943.8	旭川交通圏	3.1	-13.7	-16.3
	578.3	山形交通圏	4.4	-12.2	-15.9
	643.7	弘前交通圏	0.0	-15.5	-15.5
	346.1	八代交通圏	3.3	-11.2	-14.0
	319.9	鳥取交通圏	4.2	-10.2	-13.7
647.5	佐世保市	0.5	-10.3	-10.8	
その他の地域 (実働車両、総 実車キロとも変 動が10%以 内)	1006.3	函館交通圏	9.5	-9.5	-17.3
	5100.5	札幌交通圏	8.6	-8.0	-15.3
	539.0	松江交通圏	7.5	-8.1	-14.5
	1199.4	松山交通圏	8.6	-5.2	-12.7
	522.7	富山交通圏	9.2	-3.9	-12.1
	337.0	都城交通圏	8.6	-4.0	-11.6
	498.9	帯広交通圏	3.4	-7.7	-10.7

【参考】各営業区域における需給状況の変化

(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)

期中平均実在車両(18年度)	営業区域名	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	総実車キ口増減(%)	日車実車キ口増減(%)
2926.8	仙台市	45.1	32.1	-4.0	-27.3
1042.2	青森交通圏	3.4	-3.8	-26.0	-23.0
847.9	長野交通圏	16.0	8.0	-15.0	-21.3
617.6	八戸交通圏	4.4	6.9	-13.0	-18.6
1006.3	函館交通圏	13.3	9.5	-9.5	-17.3
922.5	高知交通圏	4.3	0.8	-16.6	-17.2
970.3	盛岡交通圏	12.6	7.6	-10.7	-17.0
1514.8	長崎交通圏	3.6	0.6	-16.3	-16.8
406.4	大津市交通圏	7.7	0.5	-16.1	-16.5
579.4	福島交通圏	5.2	1.5	-15.1	-16.4
943.8	旭川交通圏	5.2	3.1	-13.7	-16.3
578.3	山形交通圏	9.8	4.4	-12.2	-15.9
643.7	弘前交通圏	-4.9	0.0	-15.5	-15.5
3299.5	広島交通圏	24.9	12.2	-5.1	-15.4
5100.5	札幌交通圏	12.8	8.6	-8.0	-15.3
1432.4	金沢交通圏	24.0	15.5	-1.8	-15.0
539.0	松江交通圏	11.5	7.5	-8.1	-14.5
346.1	八代交通圏	6.2	3.3	-11.2	-14.0
319.9	鳥取交通圏	5.3	4.2	-10.2	-13.7
324.9	出雲交通圏	12.9	10.8	-4.2	-13.5
1219.4	宮崎交通圏	27.5	14.8	-0.1	-12.9
1199.4	松山交通圏	16.0	8.6	-5.2	-12.7
522.7	富山交通圏	8.1	9.2	-3.9	-12.1
337.0	都城交通圏	16.5	8.6	-4.0	-11.6
647.5	佐世保市	6.7	0.5	-10.3	-10.8
498.9	帯広交通圏	9.3	3.4	-7.7	-10.7
368.6	岩国交通圏	15.9	12.5	1.0	-10.3
4983.1	福岡交通圏	18.9	13.6	2.1	-10.1
810.5	北摂交通圏	14.5	7.3	-3.1	-9.7
747.2	秋田交通圏	-2.6	-7.9	-16.7	-9.6
1996.2	鹿児島市	5.5	-0.7	-9.9	-9.3
768.6	倉敷交通圏	20.6	11.1	0.8	-9.3
582.2	富士・富士宮交通圏	10.8	6.3	-3.2	-8.9
359.3	佐久交通圏	-0.6	-4.2	-12.6	-8.7
1298.3	新潟交通圏	-2.0	-8.7	-16.6	-8.7
893.0	高松交通圏	8.1	-1.7	-10.2	-8.6
328.7	石巻市	-6.0	-6.3	-14.0	-8.3
714.7	松本交通圏	4.8	0.3	-7.9	-8.3
457.6	呉市A	-7.1	-6.2	-13.6	-7.9
466.9	いわき市	-1.2	-2.3	-9.6	-7.5
379.7	山口市	31.5	20.5	12.1	-7.0
836.9	水戸県中央交通圏	-1.0	-7.0	-13.2	-6.7
708.5	福井交通圏	-1.2	-2.1	-8.7	-6.7
989.4	大分市	4.7	-1.8	-8.2	-6.5
386.5	紀南交通圏	-2.8	2.9	-3.7	-6.4
422.0	鹿児島空港交通圏	-5.9	-4.4	-10.5	-6.4
377.0	奈良市域交通圏	7.7	7.8	1.1	-6.2
6278.1	神戸市域交通圏	9.9	1.7	-4.6	-6.2
728.6	郡山交通圏	0.2	-3.1	-9.1	-6.2
7486.6	京浜交通圏	21.0	10.6	3.8	-6.2
2519.1	県中央交通圏(神奈川県)	20.3	13.8	7.1	-5.8
906.3	宇都宮交通圏	12.2	7.5	2.3	-4.9
872.9	伊豆交通圏	-6.3	-10.0	-14.3	-4.8
303.6	苫小牧交通圏	2.3	-0.7	-5.1	-4.5
1789.2	岡山市	22.6	3.0	-1.6	-4.5
449.2	東毛交通圏	0.0	-7.0	-11.2	-4.5
300.4	京築交通圏	4.2	2.7	-1.9	-4.4
2391.1	熊本交通圏	10.3	2.8	-1.5	-4.2
595.4	下関市	-1.2	-0.9	-4.9	-4.1
339.0	諏訪交通圏	-6.4	-7.6	-11.4	-4.0

期中平均実在車両(18年度)	営業区域名	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	総実車キ口増減(%)	日車実車キ口増減(%)
3279.9	北九州交通圏	4.0	-0.4	-4.4	-4.0
560.8	泉州交通圏	16.3	9.2	5.0	-3.8
436.1	小樽市	0.5	-9.7	-12.6	-3.3
3595.4	沖縄本島	6.7	-2.2	-5.3	-3.2
306.0	飯塚市	-0.5	-6.7	-9.4	-2.9
1428.1	静清交通圏	0.6	-4.5	-7.2	-2.9
552.3	藤枝・焼津交通圏	1.2	-1.5	-4.0	-2.6
413.2	長岡交通圏	9.7	-2.5	-5.0	-2.5
346.9	鹿行交通圏	-5.8	-5.4	-7.6	-2.4
665.2	徳島交通圏	-0.2	-4.1	-6.1	-2.1
521.5	佐賀交通圏	1.0	-3.9	-5.8	-1.9
356.9	南加賀交通圏	7.4	-5.0	-6.8	-1.9
819.7	沼津・三島交通圏	9.9	0.6	-1.2	-1.8
328.1	高岡・氷見交通圏	-3.9	-1.5	-3.1	-1.7
585.9	小田原交通圏	-2.2	-3.8	-5.0	-1.3
1498.7	千葉交通圏	8.9	-3.3	-4.5	-1.2
32317.8	特別区・武三交通圏	15.8	7.5	6.2	-1.1
1355.5	南多摩交通圏	10.6	6.8	5.6	-1.1
538.3	県北交通圏(埼玉県)	-7.2	-13.3	-14.2	-0.9
349.4	磐田・掛川交通圏	14.6	5.4	4.6	-0.8
1231.8	東葛交通圏	9.2	-0.9	-1.6	-0.8
1668.1	京葉交通圏	23.2	12.1	11.3	-0.7
472.4	県西交通圏(茨城県)	-4.5	-12.8	-13.3	-0.7
580.7	県北交通圏(茨城県)	-12.2	-12.3	-12.8	-0.6
370.1	大垣交通圏	4.7	-4.7	-5.2	-0.5
663.2	河北交通圏	54.2	41.0	40.4	-0.4
328.4	周南市	-3.1	-5.9	-6.1	-0.2
15858.0	大阪市域交通圏	18.6	5.8	5.6	-0.2
423.9	中讃交通圏	14.2	7.6	8.0	0.4
1060.6	県南交通圏(茨城県)	-1.5	-7.2	-6.8	0.4
2064.2	北多摩交通圏	8.9	3.3	3.9	0.6
931.4	姫路・西播磨交通圏	1.8	-1.8	-1.2	0.6
537.9	釧路交通圏	-8.0	-8.1	-7.4	0.8
6571.5	京都市域交通圏	4.4	2.9	4.4	1.4
402.5	湘南交通圏	7.3	1.1	2.8	1.6
1199.1	和歌山市域交通圏	0.5	-5.7	-4.1	1.7
1316.8	埼玉県及び群馬県中・西毛交通圏	-8.2	-12.2	-10.4	2.0
456.0	尾張北部交通圏	2.4	0.4	2.6	2.2
810.2	北総交通圏	8.5	0.5	2.8	2.3
2609.5	県南中央交通圏(埼玉県)	4.4	-1.1	1.6	2.6
518.7	別府市	-9.8	-16.9	-14.7	2.7
1737.7	県南西部交通圏(埼玉県)	7.1	-0.9	2.7	3.6
483.8	甲府交通圏	-0.5	-1.6	2.0	3.6
1237.4	岐阜交通圏	-7.9	-13.8	-10.5	3.9
722.9	久留米市	4.0	0.0	3.9	3.9
411.2	市原交通圏	5.4	-4.4	0.4	5.1
1411.9	県南東部交通圏(埼玉県)	6.9	-7.4	-2.5	5.3
630.6	県南交通圏(栃木県)	-5.4	-10.2	-5.1	5.7
357.0	美濃・可児交通圏	10.2	7.1	13.9	6.4
621.9	東播磨交通圏	2.9	-6.9	-0.8	6.5
7026.6	名古屋交通圏	3.0	-5.7	1.7	7.8
612.4	西三河北部交通圏	15.1	2.9	13.2	10.0
354.9	伊勢・志摩交通圏	-18.3	-15.8	-7.2	10.2
519.1	南房交通圏	1.0	-2.3	10.4	13.0
1041.1	浜松交通圏	-1.9	-5.1	7.5	13.4
609.8	東三河南部交通圏	-1.3	-4.0	9.8	14.4
397.4	西三河南部交通圏	4.4	3.7	18.7	14.4
427.9	知多交通圏	39.3	22.0	46.2	19.9
647.1	北勢交通圏	9.7	-1.6	20.7	22.7
779.7	福山交通圏	2.0	-7.3	14.3	23.4

日車実車キロの減少の大きい順

総実車キロの減少の大きい順

実働車両数の増加の大きい順

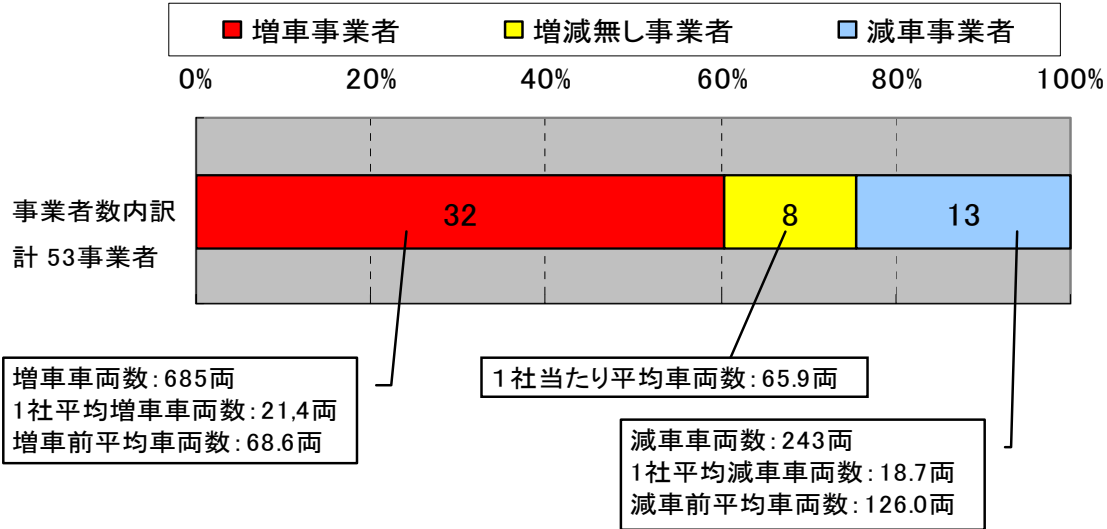
実在車両数の増加の大きい順

仙台市	青森交通圏	河北交通圏	河北交通圏
青森交通圏	秋田交通圏	仙台市	仙台市
長野交通圏	新潟交通圏	知多交通圏	知多交通圏
八戸交通圏	高知交通圏	山口市	山口市
函館交通圏	長崎交通圏	金沢交通圏	宮崎交通圏
高知交通圏	大津市交通圏	宮崎交通圏	広島交通圏
盛岡交通圏	弘前交通圏	県央交通圏(神奈川県)	金沢交通圏
長崎交通圏	福島交通圏	福岡交通圏	京葉交通圏
大津市交通圏	長野交通圏	岩国交通圏	岡山市
福島交通圏	別府市	広島交通圏	京浜交通圏
旭川交通圏	伊豆交通圏	京葉交通圏	倉敷交通圏
山形交通圏	県北交通圏(埼玉県)	倉敷交通圏	県央交通圏(神奈川県)
弘前交通圏	石巻市	出雲交通圏	福岡交通圏
広島交通圏	旭川交通圏	京浜交通圏	大阪市域交通圏
札幌交通圏	呉市A	函館交通圏	都城交通圏
金沢交通圏	県西交通圏(茨城県)	富山交通圏	泉州交通圏
松江交通圏	水戸県央交通圏	泉州交通圏	長野交通圏
八代交通圏	八戸交通圏	松山交通圏	松山交通圏
鳥取交通圏	県北交通圏(茨城県)	札幌交通圏	岩国交通圏
出雲交通圏	小樽市	都城交通圏	特別区・武三交通圏
宮崎交通圏	佐久交通圏	長野交通圏	西三河北部交通圏
松山交通圏	山形交通圏	奈良市域交通圏	磐田・掛川交通圏
富山交通圏	諏訪交通圏	盛岡交通圏	北摂交通圏
都城交通圏	八代交通圏	中讃交通圏	中讃交通圏
佐世保市	東毛交通圏	宇都宮交通圏	函館交通圏
帯広交通圏	盛岡交通圏	松江交通圏	出雲交通圏
岩国交通圏	岐阜交通圏	特別区・武三交通圏	札幌交通圏
福岡交通圏	鹿児島空港交通圏	北摂交通圏	盛岡交通圏
北摂交通圏	埼玉県及び群馬県中・西毛交通圏	美濃・可児交通圏	宇都宮交通圏
秋田交通圏	佐世保市	八戸交通圏	松江交通圏
鹿児島市	高松交通圏	南多摩交通圏	富士・富士宮交通圏
倉敷交通圏	鳥取交通圏	富士・富士宮交通圏	南多摩交通圏
富士・富士宮交通圏	鹿児島市	大阪市域交通圏	熊本交通圏
佐久交通圏	いわき市	磐田・掛川交通圏	美濃・可児交通圏
新潟交通圏	函館交通圏	山形交通圏	神戸市域交通圏
高松交通圏	飯塚市	鳥取交通圏	沼津・三島交通圏
石巻市	郡山交通圏	西三河南部交通圏	山形交通圏
松本交通圏	福井交通圏	帯広交通圏	長岡交通圏
呉市A	大分市	北多摩交通圏	北勢交通圏
いわき市	松江交通圏	八代交通圏	帯広交通圏
山口市	札幌交通圏	旭川交通圏	東葛交通圏
水戸県央交通圏	松本交通圏	岡山市	北多摩交通圏
福井交通圏	帯広交通圏	紀南交通圏	千葉交通圏
大分市	鹿行交通圏	西三河北部交通圏	西三河北部交通圏
紀南交通圏	釧路交通圏	京都市域交通圏	富山交通圏
鹿児島空港交通圏	伊勢・志摩交通圏	熊本交通圏	高松交通圏
奈良市域交通圏	静清交通圏	京葉交通圏	奈良市域交通圏
神戸市域交通圏	南加賀交通圏	神戸市域交通圏	大津市交通圏
郡山交通圏	県南交通圏(茨城県)	福島交通圏	南加賀交通圏
京浜交通圏	徳島交通圏	湘南交通圏	湘南交通圏
県央交通圏(神奈川県)	周南市	高知交通圏	県南西部交通圏(埼玉県)
宇都宮交通圏	佐賀交通圏	沼津・三島交通圏	県南東部交通圏(埼玉県)
伊豆交通圏	沖縄本島	長崎交通圏	佐世保市
苫小牧交通圏	大垣交通圏	大津市交通圏	沖縄本島
岡山市	松山交通圏	佐世保市	八代交通圏
東毛交通圏	苫小牧交通圏	北総交通圏	鹿児島市
京葉交通圏	広島交通圏	尾張北部交通圏	市原交通圏
熊本交通圏	県南交通圏(栃木県)	松本交通圏	鳥取交通圏
下関市	小田原交通圏	弘前交通圏	旭川交通圏
諏訪交通圏	長岡交通圏	久留米市	福島交通圏

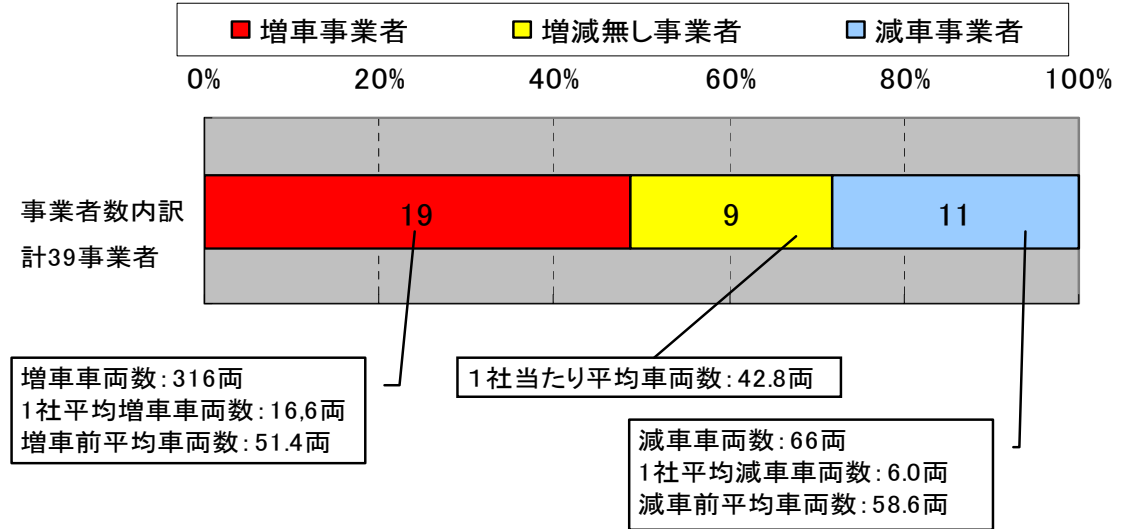
北九州交通圏	下関市	北九州交通圏	松本交通圏
泉州交通圏	神戸市域交通圏	苫小牧交通圏	大分市
小樽市	千葉交通圏	鹿児島市	大垣交通圏
沖縄本島	北九州交通圏	県南西部交通圏(埼玉県)	県南中央交通圏(埼玉県)
飯塚市	出雲交通圏	東葛交通圏	八戸交通圏
静清交通圏	和歌山市域交通圏	下関市	京都市域交通圏
藤枝・焼津交通圏	都城交通圏	県南中央交通圏(埼玉県)	西三河南部交通圏
長岡交通圏	仙台市	高岡・水見交通圏	高知交通圏
鹿行交通圏	藤枝・焼津交通圏	藤枝・焼津交通圏	京葉交通圏
徳島交通圏	富山交通圏	甲府交通圏	北九州交通圏
佐賀交通圏	紀南交通圏	北勢交通圏	久留米市
南加賀交通圏	富士・富士宮交通圏	高松交通圏	長崎交通圏
沼津・三島交通圏	北摂交通圏	姫路・西播磨交通圏	青森交通圏
高岡・水見交通圏	高岡・水見交通圏	大分市	名古屋交通圏
小田原交通圏	県南東部交通圏(埼玉県)	福井交通圏	東播磨交通圏
千葉交通圏	京葉交通圏	沖縄本島	尾張北部交通圏
特別区・武三交通圏	金沢交通圏	南房交通圏	苫小牧交通圏
南多摩交通圏	東葛交通圏	いわき市	福山交通圏
県北交通圏(埼玉県)	岡山市	長岡交通圏	姫路・西播磨交通圏
磐田・掛川交通圏	熊本交通圏	郡山交通圏	藤枝・焼津交通圏
東葛交通圏	沼津・三島交通圏	千葉交通圏	南房交通圏
京葉交通圏	姫路・西播磨交通圏	小田原交通圏	佐賀交通圏
県西交通圏(茨城県)	東播磨交通圏	青森交通圏	静清交通圏
県北交通圏(茨城県)	宮崎交通圏	佐賀交通圏	和歌山市域交通圏
大垣交通圏	市原交通圏	東三河南部交通圏	小樽市
河北交通圏	倉敷交通圏	徳島交通圏	郡山交通圏
周南市	岩国交通圏	佐久交通圏	東毛交通圏
大阪市域交通圏	奈良市域交通圏	鹿児島空港交通圏	徳島交通圏
中讃交通圏	県南中央交通圏(埼玉県)	市原交通圏	甲府交通圏
県南交通圏(茨城県)	名古屋交通圏	静清交通圏	飯塚市
北多摩交通圏	甲府交通圏	大垣交通圏	佐久交通圏
姫路・西播磨交通圏	福岡交通圏	福岡交通圏	水戸県央交通圏
釧路交通圏	宇都宮交通圏	浜松交通圏	下関市
京都市域交通圏	尾張北部交通圏	鹿行交通圏	いわき市
湘南交通圏	県南西部交通圏(埼玉県)	名古屋交通圏	福井交通圏
和歌山市域交通圏	湘南交通圏	和歌山市域交通圏	東三河南部交通圏
埼玉県及び群馬県中・西毛交通圏	北総交通圏	周南市	県南交通圏(茨城県)
尾張北部交通圏	京浜交通圏	呉市A	浜松交通圏
北総交通圏	北多摩交通圏	石巻市	新潟交通圏
県南中央交通圏(埼玉県)	久留米市	飯塚市	小田原交通圏
別府市	京都市域交通圏	東播磨交通圏	秋田交通圏
県南西部交通圏(埼玉県)	磐田・掛川交通圏	水戸県央交通圏	紀南交通圏
甲府交通圏	泉州交通圏	東毛交通圏	周南市
岐阜交通圏	大阪市域交通圏	県南交通圏(茨城県)	高岡・水見交通圏
久留米市	南多摩交通圏	福山交通圏	県西交通圏(茨城県)
市原交通圏	特別区・武三交通圏	県南東部交通圏(埼玉県)	弘前交通圏
県南東部交通圏(埼玉県)	県央交通圏(神奈川県)	諏訪交通圏	県南交通圏(栃木県)
県南交通圏(栃木県)	浜松交通圏	秋田交通圏	鹿行交通圏
美濃・可児交通圏	中讃交通圏	釧路交通圏	鹿児島空港交通圏
東播磨交通圏	東三河南部交通圏	新潟交通圏	石巻市
名古屋交通圏	南房交通圏	小樽市	伊豆交通圏
西三河北部交通圏	京葉交通圏	伊豆交通圏	諏訪交通圏
伊勢・志摩交通圏	山口市	県南交通圏(栃木県)	呉市A
南房交通圏	西三河北部交通圏	埼玉県及び群馬県中・西毛交通圏	県北交通圏(埼玉県)
南房交通圏	美濃・可児交通圏	県北交通圏(茨城県)	岐阜交通圏
東三河南部交通圏	福山交通圏	県西交通圏(茨城県)	釧路交通圏
西三河南部交通圏	西三河南部交通圏	県北交通圏(埼玉県)	埼玉県及び群馬県中・西毛交通圏
知多交通圏	北勢交通圏	岐阜交通圏	別府市
北勢交通圏	河北交通圏	伊勢・志摩交通圏	県北交通圏(茨城県)
福山交通圏	知多交通圏	別府市	伊勢・志摩交通圏

2. 主要都市の規制緩和後の増減車の状況

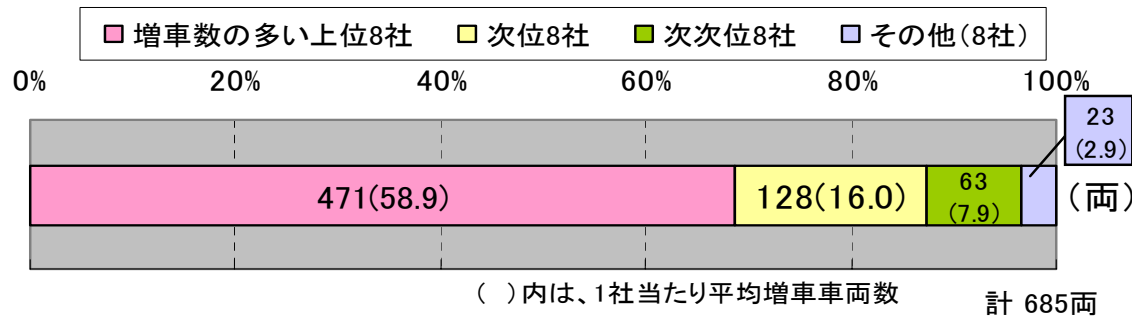
(札幌交通圏)規制緩和後の増減車の状況
(規制緩和前に参入していた既存事業者)



(仙台市)規制緩和後の増減車の状況
(規制緩和前に参入していた既存事業者)



(札幌交通圏)32社による増車の内訳

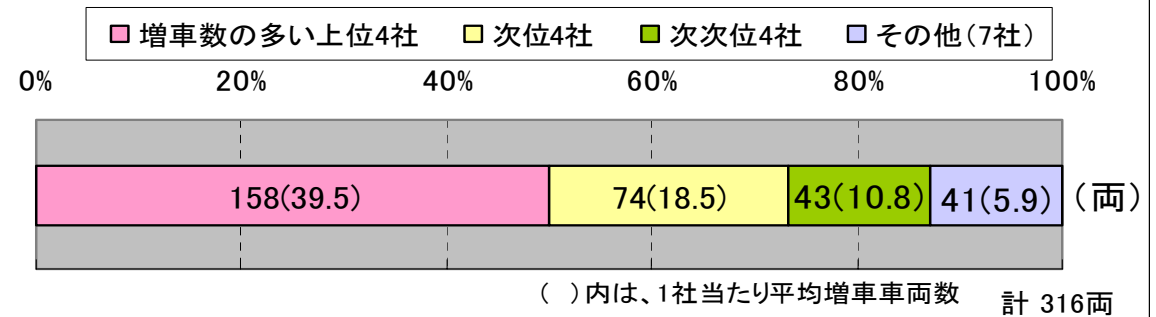


※ 規制緩和後に参入した新規事業者の状況

参入事業者数..... 11事業者
 参入時の車両数合計..... 128両
 その後の増車車両数..... 286両 (計 414両)

(注) 新規事業者には、既存事業者の区域拡大を含む。

(仙台市)19社による増車の内訳



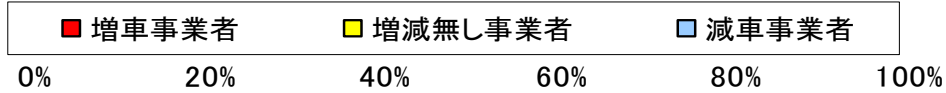
※ 規制緩和後に参入した新規事業者の状況

参入事業者数..... 25事業者
 参入時の車両数合計..... 280両
 その後の増車車両数..... 428両 (計 708両)

(注) 新規事業者には、既存事業者の区域拡大を含む。

(特別区・武三交通圏)規制緩和後の増減車の状況

(規制緩和前に参入していた既存事業者)



事業者数内訳
計233事業者

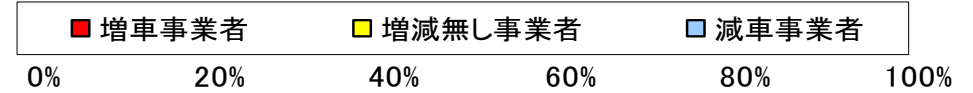
増車車両数: 2,740両
1社平均増車車両数: 23.8両
増車前平均車両数: 94.3両

1社当たり平均車両数: 89.3両

減車車両数: 492両
1社平均減車車両数: 12.6両
減車前平均車両数: 149.7両

(名古屋交通圏)規制緩和後の増減車の状況

(規制緩和前に参入していた既存事業者)



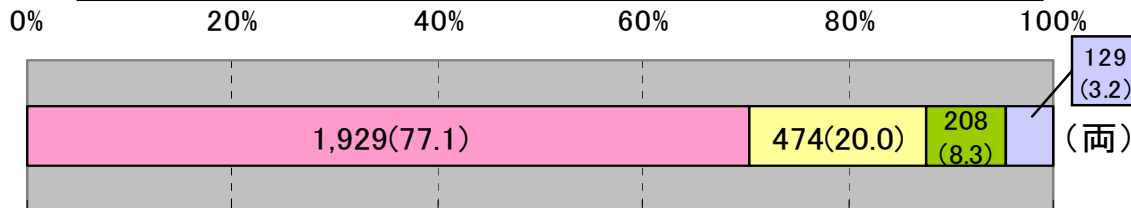
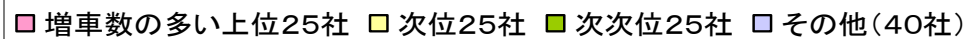
事業者数内訳
計98事業者

増車車両数: 342両
1社平均増車車両数: 8.8両
増車前平均車両数: 52.3両

1社当たり平均車両数: 50.3両

減車車両数: 373両
1社平均減車車両数: 10.4両
減車前平均車両数: 103.2両

(特別区・武三交通圏)115社による増車の内訳



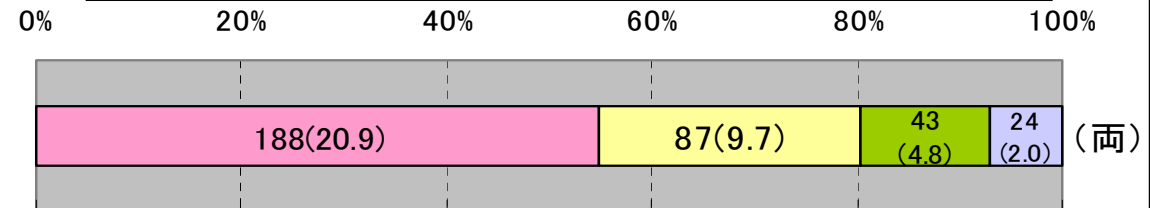
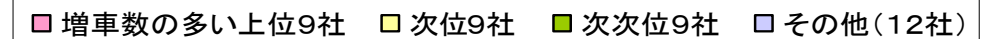
計2,740両

※ 規制緩和後に参入した新規事業者の状況

参入事業者数..... 119事業者
参入時の車両数合計..... 5,504両
その後の増車車両数..... 2,187両 (計 7,691両)

(注)新規事業者には、既存事業者の新設分割・区域拡大を含む。

(名古屋交通圏)39社による増車の内訳

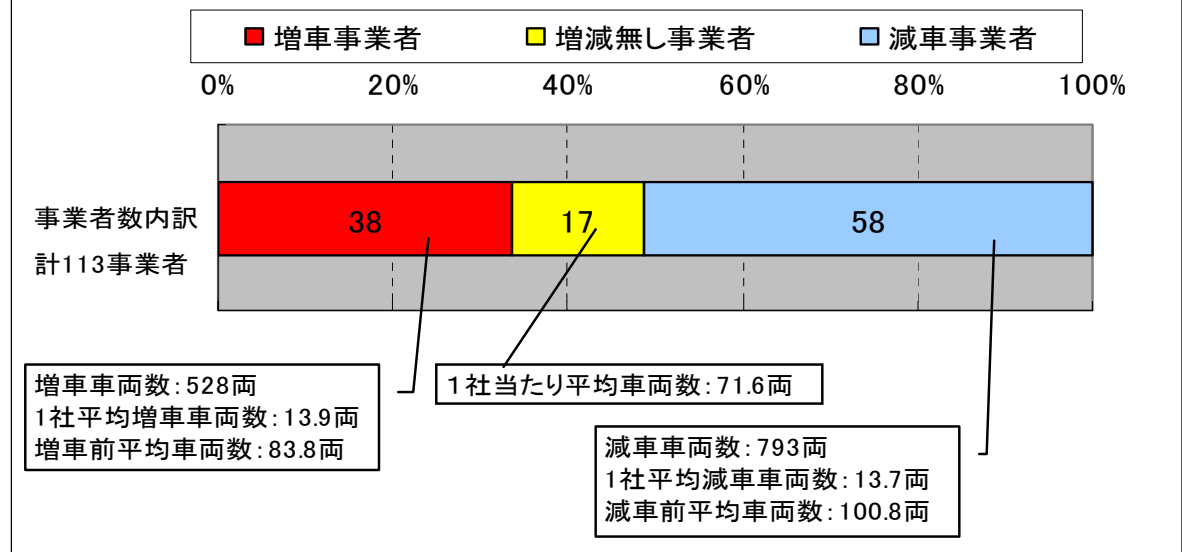


計 342両

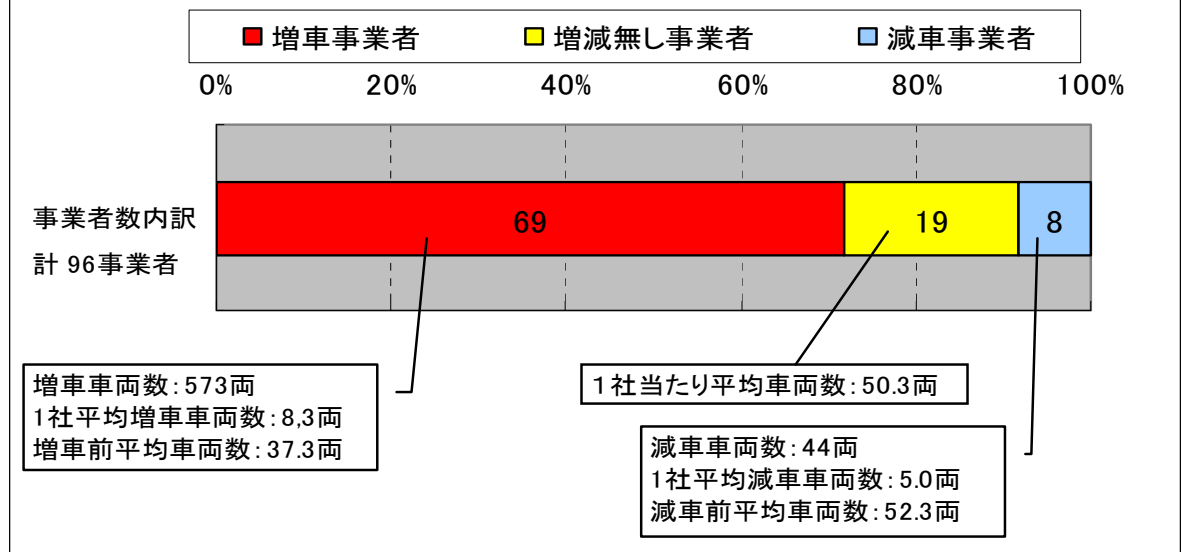
※ 規制緩和後に参入した新規事業者の状況

参入事業者数..... 3事業者
参入時の車両数合計..... 65両
その後の増車車両数..... 39両 (計 104両)

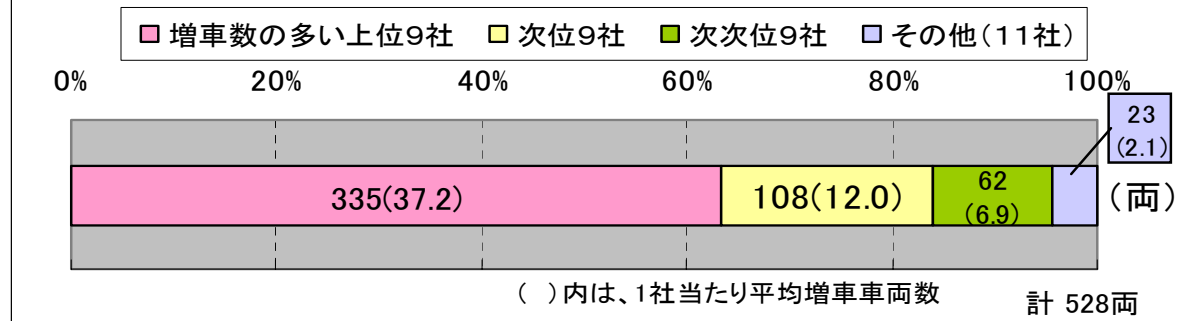
(大阪市域交通圏)規制緩和後の増減車の状況
(規制緩和前に参入していた既存事業者)



(福岡交通圏)規制緩和後の増減車の状況
(規制緩和前に参入していた既存事業者)



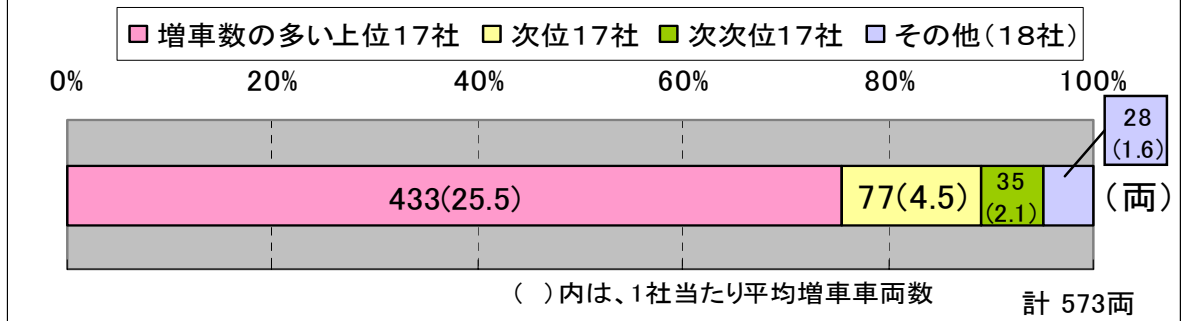
(大阪市域交通圏)38社による増車の内訳



※ 規制緩和後に参入した新規事業者の状況
 参入事業者数..... 82事業者
 参入時の車両数合計..... 4,599両
 その後の増車車両数..... 1,476両 (計 6,075両)

(注) 新規事業者には、既存事業者の区域拡大を含む。

(福岡交通圏)69社による増車の内訳



※ 規制緩和後に参入した新規事業者の状況
 参入事業者数..... 8事業者
 参入時の車両数合計..... 355両
 その後の増車車両数..... 201両 (計 556両)

(注) 新規事業者には、既存事業者の新設分割・区域拡大を含む。

Ⅲ 需給不均衡の要因と対策

1. タクシー事業において需給関係に不均衡が生じやすい要因として指摘されている事項

I 増車を促す要因

1 タクシー事業における費用構造等の要因

- ①車両関係費が相対的に低く、また、歩合要素のある賃金を背景に、費用の太宗を占める人件費が収入に応じて変動するため、経営者にとって増車はリスクが低い。(別添1)
- ②特に流し営業が中心の地域では、車両の増加により、一定の収入増を見込みやすい。
- ③これらを背景に、会社全体の売り上げが減少した場合、むしろ増車によりその減少をカバーしようとする誘因が働きやすい。(別添2、別添3)

2 制度的要因

- ①参入・増車のための質的基準が低い。

【最近における主な基準改正】

- 有蓋車庫の設置義務を廃止(車庫は更地でも可) ≪平成7年≫
- リース車両の保有を自由化 ≪平成8年≫
- 参入時の最低保有台数を引下げ(従前の最低車両台数は、例えば東京60両、大阪・名古屋30両等の水準に設定されていたが、人口50万人以上の都市は10両、その他の地域は原則5両に一律引下げ) ≪平成9年≫
- 参入時の車齢要件を廃止(従前は法定耐用年数以内であることを要求) ≪平成14年≫

②参入・増車の際の審査等が不十分である。

▶新規参入の審査が、原則として書面審査のみであり、現地確認が行われていない。

▶増車は、車庫の能力の範囲内であれば、事前届出のみで可能。

③運転者の質的基準が低い。

▶タクシー業務適正化特別措置法の対象地域(現在は、東京・大阪)以外では、実質的に2種免許の保有のみで乗務が可能。

④将来における数量的な制限等の導入の可能性が排除されないため、増車できるうちに増車しておきたいという誘因が働く。

II 需要動向に見合った減車を妨げる要因

1 タクシー事業における費用構造等の要因

① I - 1. と同様の理由により、経営者には減車の誘因が働きにくい。

②自社が減車したとしても、他社がその分増車すれば、全体として需給関係の改善につながらず、一方的にシェアを減じる結果となるため、減車には消極的になる。

2 制度的要因

①行政上の運用として、増車を行った際には原則として監査を行うこととしているが、一旦減車した後に増車した場合もこれが適用されるため、当面、遊休車両等があったとしても、将来的な運転者の確保等を見越して、車両規模を維持する傾向にある。

②将来における数量的な制限等の導入の可能性が排除されないため、車両規模を維持しておきたいという誘因が働く。

③事後チェックが不十分であり、違法な経営を行っている事業者も温存されがち。

タクシー事業の経営指標等

実在車両1日1台当たり

	13年度	17年度	増減(%)
輸送人員(人)	28.3	25.4	-10.25
実車キロ(キロ)	77.5	70.4	-9.21
営業収益(円)	29,195	25,955	-11.10
営業費用(円)	29,265	25,875	-11.59
運送費(円)	26,540	23,443	-11.67
運送人件費(円)	21,056	18,138	-13.86
運送人件費以外の運送費(円)	5,484	5,305	-3.25
一般管理費(円)	2,726	2,431	-10.80

実働車両1日1台当たり

	13年度	17年度	増減(%)
輸送人員(人)	33.7	31.5	-6.57
実車キロ(キロ)	92.3	87.2	-5.49
営業収益(円)	34,765	32,173	-7.45
営業費用(円)	34,848	32,074	-7.96
運送費(円)	31,603	29,060	-8.05
運送人件費(円)	25,073	22,484	-10.33
運送人件費以外の運送費(円)	6,530	6,576	0.71
一般管理費(円)	3,246	3,014	-7.15

(参考)集計対象事業者の総計

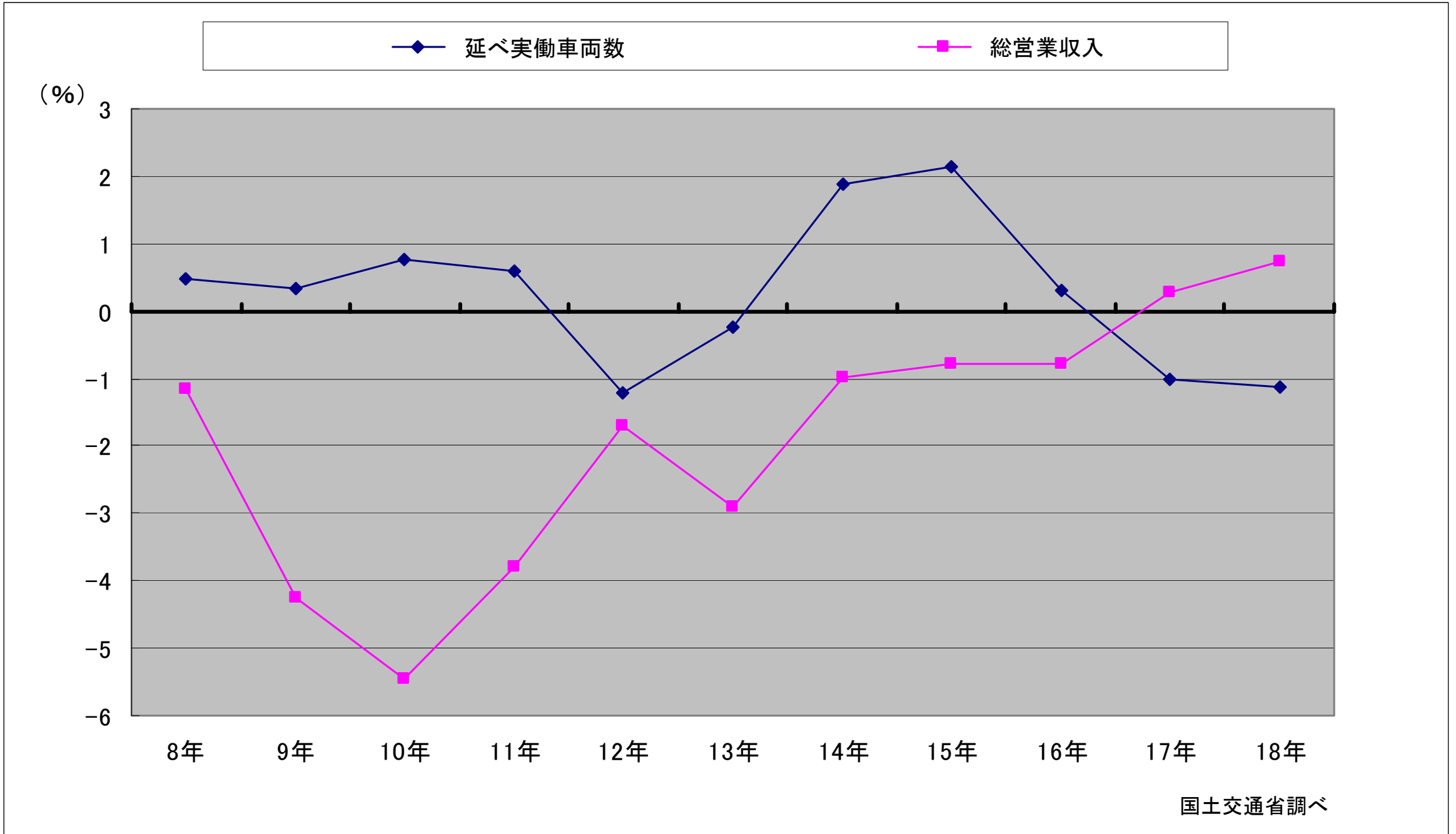
	13年度	17年度	増減(%)
輸送人員(千人)	200,407	196,734	-1.83
実車キロ(千キロ)	548,923	545,105	-0.70
延実在車両数(両)	7,081,122	7,745,247	9.38
(期中平均車両数(両))	19,400	21,220	9.38
延実働車両数(両)	5,946,628	6,248,259	5.07

営業収益(千円)	206,732,649	201,026,308	-2.76
営業費用(千円)	207,229,954	200,405,176	-3.29
運送費(千円)	187,929,679	181,575,175	-3.38
運送人件費(千円)	149,099,635	140,485,208	-5.78
運送人件費以外の運送費(千円)	38,830,044	41,089,967	5.82
一般管理費(千円)	19,300,275	18,830,165	-2.44

* 自動車運送事業経営指標(国土交通省)による。

* 全国の車両数30両以上の事業者290社(13年度)、293社(17年度)の営業報告書を集計した結果

延べ実働車両数と総営業収入の対前年伸び率の推移



輸送需要の減少に伴う増車のメカニズム（模式）

別添3

	I 需要の減少(△20%) (現状)		II A社が増車 (収入の維持)		III B社が増車 (シェアの維持)	
全体	運送収入	50億円	40億円	40億円	40億円	40億円
	車両数	500台	500台	550台	625台	625台
	運転者数	1000人	1000人	1100人	1250人	1250人
	1台当たり運送収入	1000万円	800万円	727万円	640万円	640万円
A社	シェア	40%	40%	45%	40%	40%
	運送収入	20億円	16億円	20億円	18億円	16億円
	車両数	200台	200台	250台	250台	250台
	運転者数	400人	400人	500人	500人	500人
	1台当たり運送収入	1000万円	800万円	800万円	727万円	640万円
	1人当たり収入	300万円	240万円	240万円	218万円	192万円
B社	シェア	60%	60%	55%	60%	60%
	運送収入	30億円	24億円	22億円	24億円	24億円
	車両数	300台	300台	300台	375台	375台
	運転者数	600人	600人	600人	750人	750人
	1台当たり運送収入	1000万円	800万円	727万円	640万円	640万円
	1人当たり収入	300万円	240万円	218万円	192万円	192万円

* 運転者収入は、運送収入の60%と仮定

2. 需給不均衡の対策 (1) 緊急調整措置について

制度の趣旨

- ・平成14年2月の改正道路運送法の施行により、需給調整が廃止された際に導入された制度。
- ・タクシー事業においては、事業者の増車意欲が強く、供給過剰になりやすい特性がある。このため、一定の地域について、著しい供給過剰となり、輸送の安全や旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合に、期間を定めて新規参入・増車を停止する緊急調整措置を導入。

緊急調整地域制度

- 期間を定めて特定の地域を指定し、タクシー事業の新規許可及び増車に係る事業計画の変更を停止する。併せて運用上の措置として、重点的な監査や行政処分の加重を実施するもの。
- 指定は、日車実車キロ・日車營收・重大事故件数の動きや全国平均との乖離度合、延べ実働車両数の変動等に加え、安全に関する法令違反件数、利用者からの苦情件数などにより総合的に判断。

これまでの運用実績

- 平成14年9月1日から平成18年3月31日までの間、沖縄本島を指定。
- 平成20年1月9日から平成20年8月31日までの間、仙台市を指定。

緊急調整地域の指定要件について（平成13年10月26日自動車交通局長通達（国自旅第102号）で規定）

1 需給関係に関する要件

- 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少
かつ
- 1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、
 - ・前5年平均と比較して15%以上下回る
 - 又は
 - ・前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る
（当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合）

2 車両数に関する要件

- 延べ実働車両数が2年連続して増加

3 安全に関する要件

- 走行100万km当たり事故件数及び重大事故件数が
全国平均を2年連続して上回る
かつ
- 上記件数の対前年度変動率が全国平均を2年連続して上回る

変更（平成19年11月20日）

- 事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断する

4 その他

次に掲げる場合への該当状況その他の事情を考慮し、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると判断される場合

- 長時間労働等の法令違反件数が増加
- 乗車拒否、運賃不正收受等の苦情件数が増加

緊急調整措置に対して寄せられている主な批判

○5年前から既に供給過剰状態で、その後の変化がそれほど大きくない地域は指定されない。

現行の指定要件は、実車キロ及び営業収入の「前5年平均」との比較によって、需給の不均衡の程度を判断することとなっているため、このような地域は、供給過剰状態が続いていても、要件に合致しないこととなる。

○長期にわたって緩やかに実車キロや営業収入が減少している地域は指定されない。

上記と同様、「前5年平均」との比較という要件のため、このような地域は、仮にその時点で供給過剰の状態に達していたとしても、要件に合致しないこととなる。

○実際に事故が多発しなければ指定されない。

本来、事故を未然に防止することが目的であるべき緊急調整措置であるにもかかわらず、現に事故が多発していることを要件としている。

○減車を促すための法的措置がない。

緊急調整措置は、新規参入や増車を禁止するのみであるため、供給過剰状態の悪化は抑えられても、これを改善するための手段がない。

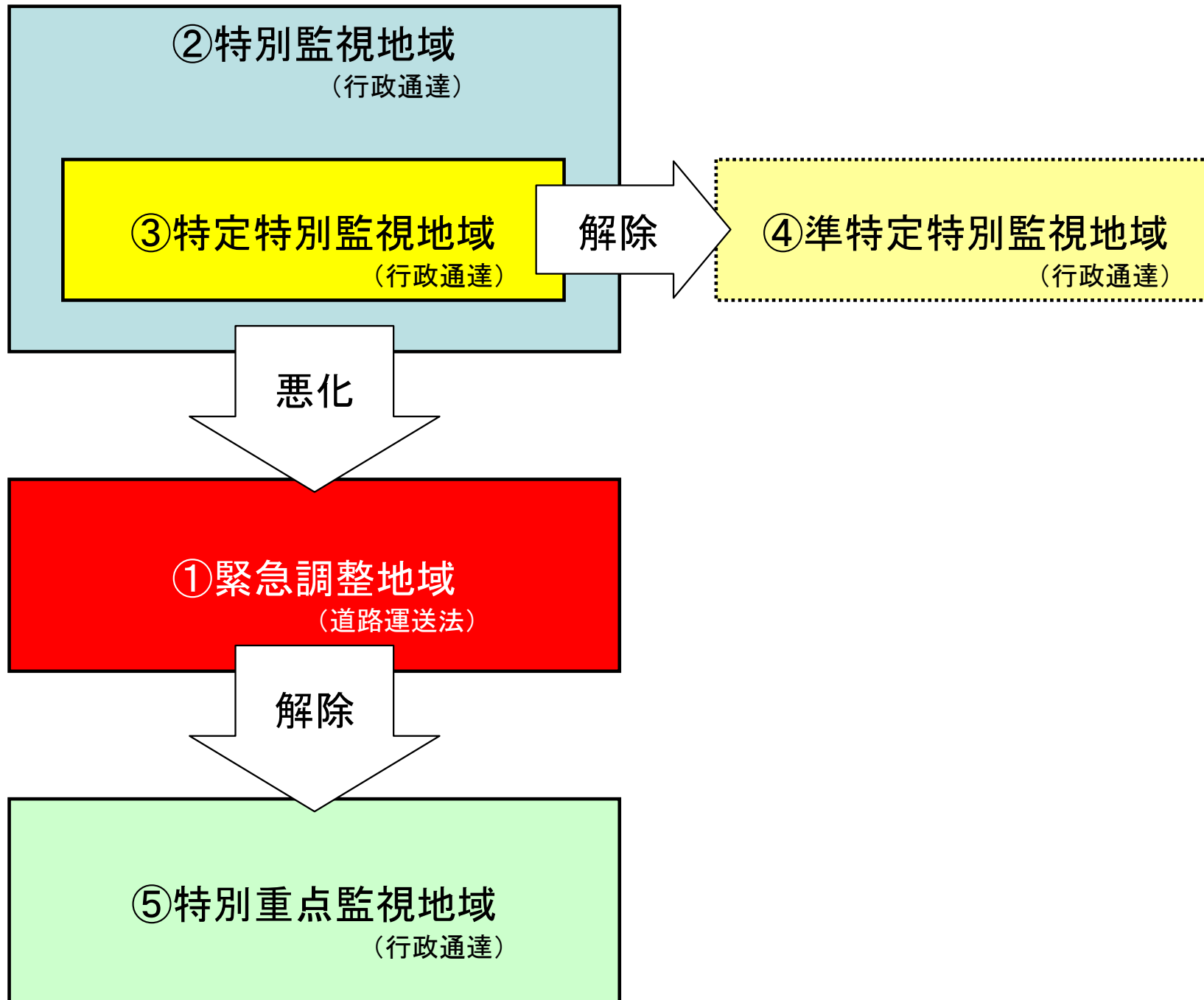
○供給過剰による諸問題の解決に向けた長期的取り組みを期しがたい。

現在の運用では、毎年度のデータに基づき、原則1年間の期間を区切って指定している。

2. 需給不均衡の対策 (2) タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

タクシー事業における供給過剰状態等への対策として、下表のとおり道路運送法に基づく緊急調整措置のほか、緊急調整地域の指定に至る事態を未然に防止するための運用上の措置(試行的措置)を講じている。

指定区分	指定地域	指定地域における措置	備考
①緊急調整地域 (道路運送法に基づく措置)	仙台市(1地域)	【増車への対策】 禁止 【新規参入への対策】 禁止 ※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。	【指定期間】 平成20年1月9日～ 平成20年8月31日
②特別監視地域 (行政通達に基づく措置)	札幌交通圏、岩見沢圏、芦別圏、旭川交通圏、名寄圏、羽幌圏、中標津圏、北見交通圏、常呂圏、西津軽郡、和賀郡、胆沢郡、花巻交通圏、仙台市、古川市、黒川郡、耶麻・河沼郡、耶麻郡、男鹿市、北村山郡、西置賜郡A、鶴岡市、酒田市、長井市、東置賜郡、東田川郡、柏崎市A、村上市、長岡市F、魚沼市・北魚沼郡、長岡市D・三島郡、柏崎市C、上越市C、上越市G・糸魚川市B、長野交通圏、飯山市、上伊那郡B、富山交通圏、中新川郡、羽咋市、羽咋郡A、白山市B、三方上中郡(旧遠敷郡上中町)・大飯郡(旧遠敷郡名田庄村)、豊能郡、大台交通圏、橋本交通圏、広島交通圏、庄原市、呉市B、豊田郡、米子交通圏、江津市、浅口交通圏、高梁市、美作交通圏、和気郡、鳴門交通圏、宇摩交通圏、宇和島交通圏、伊予交通圏、南国交通圏、三潞郡、西松浦郡、松浦市、南松浦郡、水俣市、肝属郡(67地域)	【増車への対策】 (1)基準車両数内の復活増車に対する監査の特例 ※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。	【指定期間】 平成19年11月20日～ 平成20年8月31日
③特定特別監視地域 (行政通達に基づく措置)	札幌交通圏、旭川交通圏、仙台市、長野交通圏、富山交通圏、広島交通圏(6地域)	【増車への対策】 (1)労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度 (2)増車前監査・増車見合わせ勧告・減車勧告制度 (3)基準車両数内の復活増車に対する監査の特例 【新規参入への対策】 (1)労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度 (2)最低車両数の引き上げ ※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。	【指定期間】 平成19年11月20日～ 平成20年8月31日
④準特定特別監視地域 (行政通達に基づく措置)	函館交通圏、奈良市域交通圏、大津市、高松交通圏、松山交通圏、福岡交通圏、宮崎交通圏(7地域) 大阪市域交通圏(近畿運輸局長により個別指定(平成19年12月14日～平成20年8月31日))	【増車への対策】 (1)労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度 【新規参入への対策】 (1)労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度	【指定期間】 平成19年11月20日～ 平成20年8月31日
⑤特別重点監視地域 (行政通達に基づく措置)	沖縄本島(1地域)	【増車への対策】 (1)労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度 (2)基準車両数内の復活増車に対する監査の特例 【新規参入への対策】 (1)労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度 (2)最低車両数の引き上げ ※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。	【指定期間】 平成19年11月20日～ 平成20年8月31日



①緊急調整地域

(道路運送法第8条に基づく措置)

■指定要件:(平成13年10月26日自動車交通局長通達(国自旅第102号)で規定)

○需給関係に関する要件

①1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少、

②かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して15%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合)

○車両数に関する要件 延べ実働車両数が2年連続して増加

○安全に関する要件

①走行100万km当たり事故件数及び重大事故件数が全国平均を2年連続して上回る、

②かつ、前記件数の対前年度変動率が全国平均を2年連続して上回る

→(改正)事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断する

○その他 次に掲げる各指標の動向に照らし、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合

・一定の安全関係の法令違反の件数(特に改善基準告示違反に係るもの)

・利用者からの苦情の件数(特に接客態度不良以外のもの)

■指定状況:平成18年度指定なし→平成19年度1地域(仙台市)

■指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車

禁 止

(2) 新規参入

禁 止

②特別監視地域

(行政通達(平成13年10月26日付け国自旅第102号)に基づく措置)

■指定要件:(平成13年10月26日自動車交通局長通達(国自旅第102号)で規定)

○需給関係に関する要件

①1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少、

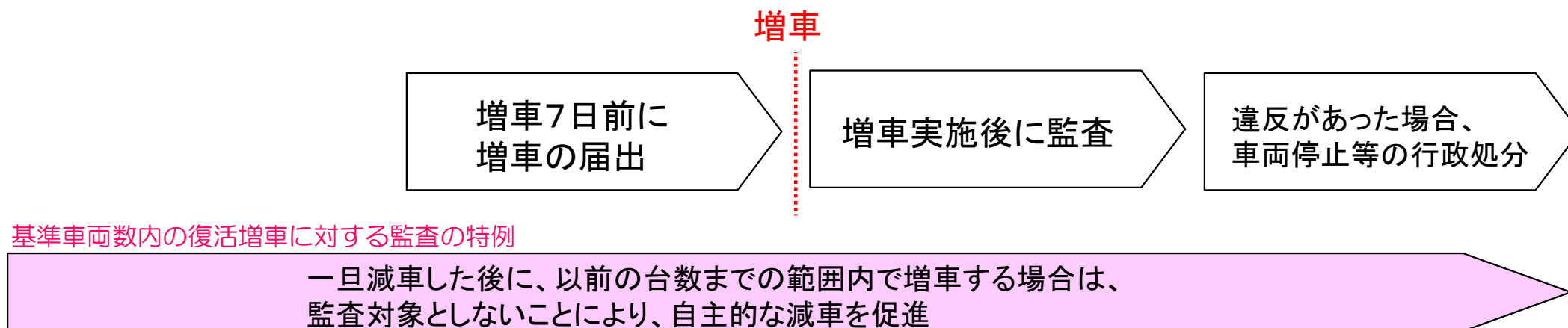
②かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して10%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して10%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を5%以上下回る場合)

○車両数に関する要件 延べ実働車両数が前年度と比較して増加

■指定状況:平成18年度99地域 → 平成19年度67地域

■指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車



(2) 新規参入

③特定特別監視地域(新設)

(行政通達に基づく措置)

- 指定要件: 特別監視地域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域(概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域)を指定。
- 指定状況: 平成19年度6地域
- 指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車

労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度

増車時に、労働条件等に関する計画を提出

増車

一定期間後に、実績報告を提出

計画と実績に乖離がある場合、公表・減車勧告

増車前監査・増車見合わせ勧告・減車勧告制度

増車60日前に増車の届出

増車前に監査を実施違反があった場合、増車見合わせ勧告

増車した場合、処分の確定時に減車勧告

基準車両数内の復活増車に対する監査の特例

一旦減車した後に、以前の台数までの範囲内で増車する場合は、監査対象としないことにより、自主的な減車を促進

(2) 新規参入

労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度

参入時に、労働条件等に関する計画を提出

参入

一定期間後に、実績報告を提出

計画と実績に乖離がある場合、公表・是正勧告

最低車両数の引き上げ

最低車両数を20両に引き上げ

④準特定特別監視地域(新設)

(行政通達に基づく措置)

- 指定要件: 今回の指定地域の見直しにより、特別監視地域から解除された営業区域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念がある地域(概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域)を指定。
- 指定状況: 平成19年度8地域
- 指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車

労働条件等に関する計画の
提出・減車勧告制度

増車時に、労働条件等
に関する計画を提出

増車

一定期間後に、
実績報告を提出

計画と実績に
乖離がある場合、
公表・減車勧告

(2) 新規参入

労働条件等に関する計画の
提出・是正勧告制度

参入時に、労働条件等
に関する計画を提出

参入

一定期間後に、
実績報告を提出

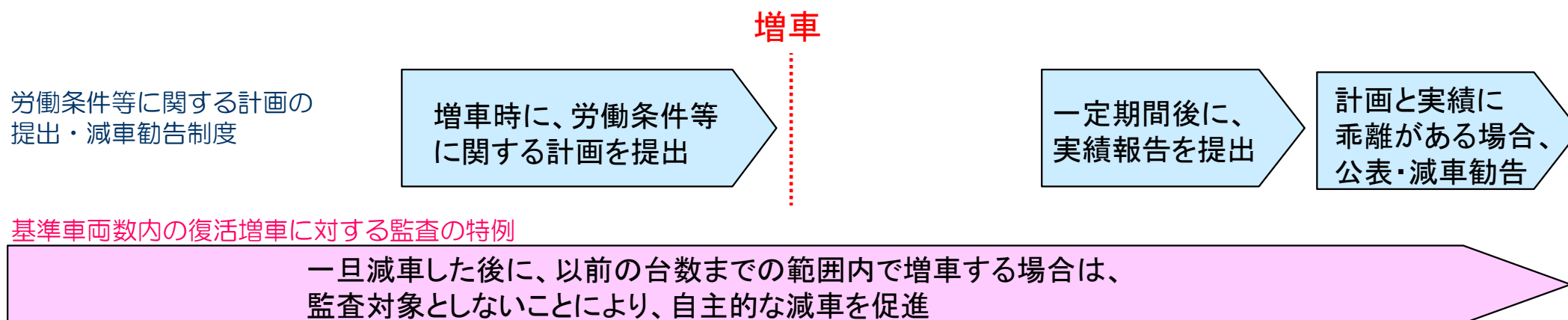
計画と実績に
乖離がある場合、
公表・是正勧告

⑤特別重点監視地域(強化)

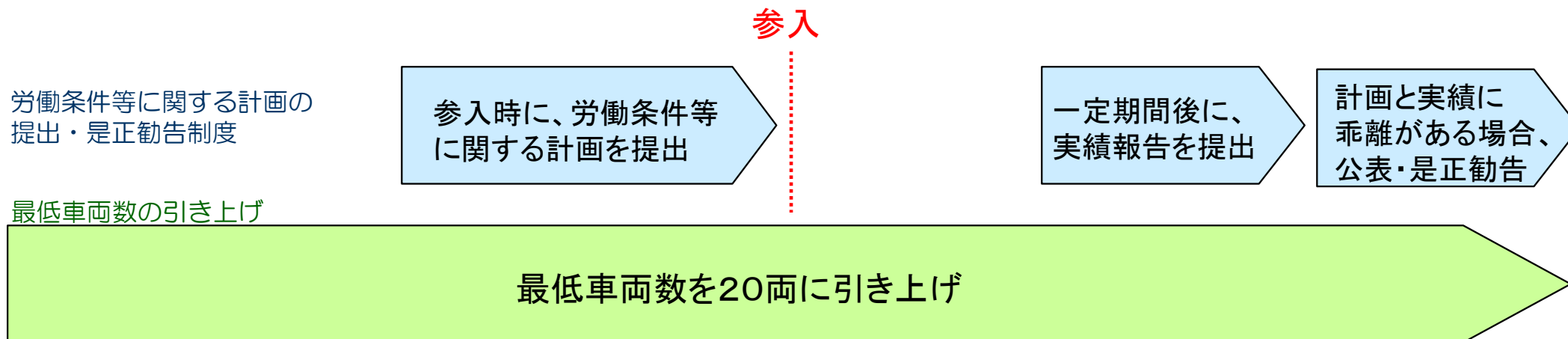
(行政通達(平成13年10月26日付け国自旅第102号)に基づく措置)

- 指定要件: 緊急調整地域から解除された営業区域を指定。
- 指定状況: 平成18年度1地域(沖縄本島) → 平成19年度も継続指定
- 指定に伴う措置:

(1) 既存事業者の増車



(2) 新規参入



労働条件等に関する計画書等（様式）

別紙様式1

平成 年 月 日

〇〇運輸支局長 殿

住 所
氏名又は名称
代 表 者 名
連 絡 先

一般乗用旅客自動車運送事業（個人タクシーを除く）の増車に伴う
運転者の労働条件等に関する計画書

1. 当該地域において、増車を行う理由・その判断の根拠等について

2. 増車後における経営の見通し及び運転者の労働条件に関する方針について

3. 経営及び運転者の労働条件に関する指標の目標及び実績
別表のとおり

4. 添付書類

3. の別表報告期間内の月別輸送実績(写)

別紙様式2

平成 年 月 日

〇〇運輸支局長 殿

住 所
氏名又は名称
代 表 者 名
連 絡 先

一般乗用旅客自動車運送事業（個人タクシーを除く）の増車に伴う
運転者の労働条件等に関する報告書

平成 年 月 日に提出した、増車に伴う運転者の労働条件等に関する
計画書の実施状況について、以下のとおり報告致します。

1. 増車後の状況に関する評価について

2. 計画書に記載した、増車後における経営の見通し及び運転者の労働条件に関する
方針の達成状況

3. 経営及び運転者の労働条件に関する指標の目標及び実績
別表のとおり

4. 過去1年間の採用運転者の内訳（3. の別表報告期間内）

自社養成乗務員	他社からの移籍	そ の 他	合 計
人	人	人	人

5. 添付書類

3. の別表報告期間内の月別輸送実績(写)

別表

3. 増車後における経営及び運転者の労働条件に関する指標の目標及び実績

	増車実施前6ヶ月の輸送実績							C 増車実施後の目標値
	月	月	月	月	月	月	月	
実在車両数(期末)								
実働率(%)								
実車率(%)								
運転者数 (期中平均)	※正規乗務員							
	定時制乗務員							
A 総運送収入(千円)								
日車営収								
B 運転者人件費総支給額 (福利厚生費事業者負担分を除く)								
運転者給与支給率 B/A(%)								

(報告書提出時に記載)

	増車実施後6ヶ月の輸送実績							D 平均値	目標値を100とした場合の指数(D/C)
	月	月	月	月	月	月	月		
実在車両数(期末)									
実働率(%)									
実車率(%)									
運転者数 (期中平均)	※正規乗務員								
	定時制乗務員								
A 総運送収入(千円)									
日車営収									
B 運転者人件費総支給額 (福利厚生費事業者負担分を除く)									
運転者給与支給率 B/A(%)									

※正規乗務員とは、定時制乗務員以外の者を指す

特定特別監視地域等における増減車の状況

特定特別監視地域、準特定特別監視地域及び特別重点監視地域については、平成19年11月20日から平成20年8月31日までの期間を指定。

指定区分	営業区域	H19年2月末→6月末の車両数変動						H19年6月末→10月末の車両数変動						H19年11月末→H20年3月末の車両数変動					
		H19 2月末	6月末	新規 参入	増車	減車	差引 増減	6月末	10月末	新規 参入	増車	減車	差引 増減	11月末	H20 3月末	新規 参入	増車	減車	差引 増減
特定特別 監視地域	札幌交通圏	5,222	5,266	10	56	▲ 22	44	5,266	5,302	0	48	▲ 12	36	5,307	5,325	20	2 (1)	▲ 4	18
	旭川交通圏	951	864	0	29	▲ 116	▲ 87	864	864	0	4	▲ 4	0	847	847	0	0	0	0
	仙台市	3,011	3,024	10	31	▲ 28	13	3,024	3,038	0	33	▲ 19	14	3,037	2,964	0	0	▲ 73	▲ 73
	長野交通圏	863	867	0	14	▲ 10	4	867	876	0	21	▲ 12	9	873	880	0	9	▲ 2	7
	富山交通圏	526	527	0	5	▲ 4	1	527	522	0	4	▲ 9	▲ 5	517	507	0	0	▲ 10	▲ 10
	広島交通圏	3,397	3,428	25	23	▲ 17	31	3,428	3,466	30	36	▲ 28	38	3,497	3,418	0 (10)	1 (14)	▲ 80	▲ 79
	小 計	13,970	13,976	45	158	▲ 197	6	13,976	14,068	30	146	▲ 84	92	14,078	13,941	20	12	▲ 169	▲ 137
準特定特別 監視地域	函館交通圏	1,039	1,038	0	19	▲ 20	▲ 1	1,038	1,040	0	9	▲ 7	2	973	969	0	5	▲ 9	▲ 4
	奈良市域交通圏	371	376	0	6	▲ 1	5	376	377	0	2	▲ 1	1	378	384	6	0	0	6
	大津市	404	404	0	0	0	0	404	405	0	2	▲ 1	1	405	405	0	0	0	0
	大阪市域交通圏	16,230	16,013	20	217	▲ 454	▲ 217	16,013	16,097	20	347	▲ 283	84	16,120	16,062	76	251	▲ 385	▲ 58
	高松交通圏	881	882	0	5	▲ 4	1	882	884	0	2	0	2	882	880	0	0	▲ 2	▲ 2
	松山交通圏	1,136	1,136	0	8	▲ 8	0	1,136	1,152	14	9	▲ 7	16	1,151	1,149	0	4	▲ 6	▲ 2
	福岡交通圏	4,962	4,993	0	36	▲ 5	31	4,993	5,024	0	31	0	31	5,042	5,066	15	10	▲ 1	24
	宮崎交通圏	1,205	1,198	0	6	▲ 13	▲ 7	1,198	1,190	0	9	▲ 17	▲ 8	1,193	1,178	0	0	▲ 15	▲ 15
	小 計	26,228	26,040	20	297	▲ 505	▲ 188	26,040	26,169	34	411	▲ 316	129	26,144	26,093	97	270	▲ 418	▲ 51
特別重点 監視地域	沖縄本島	3,629	3,630	0	1	0	1	3,630	3,635	0	20	▲ 15	5	3,635	3,638	0	21	▲ 18	3
	合 計	43,827	43,646	65	456	▲ 702	▲ 181	43,646	43,872	64	577	▲ 415	226	43,857	43,672	117	303	▲ 605	▲ 185

※仙台市は、平成20年1月9日付けで緊急調整地域に指定。

※大阪市域交通圏は、平成19年12月14日付けで個別指定。同日の車両数を11月末車両数として計上。

※11月末車両数には、経過措置対象車両(制度開始前に購入契約が締結されているもの等(下段括弧書き))を含む。

※減車車両数には、事業廃止、許可取消を含む。

IV 諸外国におけるタクシー規制の状況等

英国公正取引庁(Office of Fair Trading, UK)の委託による調査報告書(*)をもとに作成

* Impact of taxi market regulation - an international comparison
(2003 Institute of Transport Economics, Norway)

(国土交通省にて仮訳)

【各国のタクシー事業に対する規制の概要】

国	直接的な参入制限		間接的な参入制限		運賃規制
	市場参入	経営者の質的基準	運転者の質的要件	その他の要件	
アイルランド (2000年参入規制緩和)	参入規制緩和 高額な免許手数料 免許は1区域でのみ有効	有効なタクシー運転者 免許必要 他に制限はなし	筆記試験 犯罪履歴審査 タクシー運転者免許は 毎年更新	車両基準適合性につ き毎年検査	上限運賃又は固定運賃 地方当局が水準を決定
ニュージーランド (1989年運賃・参入規制緩和)	参入規制緩和 配車センター(協会)加入義務付け	筆記試験 協会にも処分点数システム適用 犯罪記録・交通違反歴 審査	筆記試験 運転者に対し、処分点数システム	毎年の車両検査 タクシーメーターは6ヶ月ごとにチェック	運賃規制なし ただし、協会が加入事業者の運賃を決定
スウェーデン (1990年運賃・参入規制緩和)	参入規制緩和 すべての経営者は質的基準に適合する必要	道路運送事業者に関するEU指令適用	筆記試験 犯罪履歴審査 健康診断 労働時間規制	毎年の車両検査 安全性に関する厳しい基準適用	運賃規制緩和 独立経営者は自由に運賃構造を設定、それ以外は配車センターが決定 運賃情報につき、厳しい規制
ノルウェー (2000年一部地域で運賃規制緩和)	参入規制緩和 地域当局が市場規模を決定 配車センター加入義務付け	有効なタクシー運転者 免許を持ち、主たる職業としてタクシー運転者でなければならない 道路運送事業者に関するEU指令適用	試験なし 犯罪履歴審査 健康診断 都市部では地理試験	通常の2年毎の車両検査以外に、タクシーに関する特別な検査なし プリンターつきタクシーメーター必要	一部都市地域で運賃規制緩和 配車センターが、加入事業者の運賃を決定
オランダ (2000年参入規制緩和、上限運賃導入)	参入規制緩和 免許区域制なし	筆記試験 犯罪履歴審査 苦情処理サービス	試験なし 犯罪履歴審査 健康診断 労働時間規制	毎年の車両検査(安全性、タクシーメーター)	上限運賃制
米国 (1970年代以降、いくつかの都市で参入規制、運賃規制を自由化)	地方により極めて多様なアプローチ。全国調査によれば、64%が参入規制、76%が運賃規制				
カナダ	地方により極めて多様なアプローチ				

【各国の規制改革の概要】

国	直接的な参入制限		間接的な参入制限		運賃規制	改革の主な目的
	市場参入	経営者の質的基準	運転者の質的要件	その他の要件		
アイルランド	量的制限撤廃 免許の資産価値解消	強化の予定	強化の予定	変更なし	変更なし（地方当局が決定）	需給ミスマッチの縮小（利用可能性の向上）
ニュージーランド	量的制限撤廃	強化 配車センター加入義務導入 PHV とタクシーを同等の取り扱い	基本的に変更なし	強化	撤廃	一般的な経済規制緩和の一環 タクシーと他の旅客運送事業（PHV その他）との差異の縮小
スウェーデン	量的制限撤廃 免許区域統合	規制緩和の数年後に強化	規制緩和の数年後に強化	規制緩和の数年後に強化	規制緩和の数年後に強化	より効率的な業界の創出 需給のミスマッチの縮小 運賃競争の促進
ノルウェー	変更なし 一部免許区域統合	強化	変更なし	変更なし	一部都市地域で撤廃	競争促進 供給増大
オランダ (段階的規制緩和)	量的制限撤廃 免許区域統合	全国的な基準導入	全国的な基準導入	強化	地方ごとの固定運賃に代え、全国的な上限運賃導入	他の公共交通機関の補完としてのタクシーの役割の強化 タクシーの利用の促進
米国 (いくつかの点で再規制)	規制緩和された都市のほとんどで量的制限撤廃	通常、規制緩和の数年後に強化。特に車両台数規模や他の運営基準を導入	通常、変更なし	通常、変更なし	基本的に撤廃	基本的に自由競争の利益に基づく。また、供給増加、サービスレベルの向上、運賃低下を目指す。一部で、官僚的手続きの削減。
カナダ	多様なアプローチ	強化	強化		変更なし	安全性と質の向上

【規制改革の効果】

国	市場の特徴	車両数	運賃	サービスレベル	組織
アイルランド(参入規制緩和)	乗り場と流しが支配的(ダブリン)	大量の増加(ダブリンで200%、平均で100%の増加)	規制継続	全国的に利用者の待ち時間短縮。特にタクシー乗り場。電話予約では若干の改善。	独立経営者増加。PHVの重要性低下。
ニュージーランド(運賃・参入規制緩和)	電話予約部門が重要、特に都市部以外の地域で。	大量の増加(1989~2001年の間に平均160%増)。地方部では、車両数と利用可能性が若干低下。	実質で下落、名目で上昇。地方部では実質で上昇。	待ち時間の短縮。サービスの幅拡大。	大規模事業者、小規模事業者とも増加。
スウェーデン(運賃・参入規制緩和)	電話予約が支配的補助を受けたトリップの比率大(56%) (基本的に地方部)	規制緩和直後に増加、その後安定。地方部では長期的増加なし。効率性低下。	直後に上昇(実質値)、その後安定。上昇は主として中規模都市と地方部。補助対象トリップの費用は、地方部で上昇、都市部で低下。	待ち時間の短縮。顧客満足度に変化なし。	ほとんどの新規参入者は小規模、平均事業者規模は低下。主要な配車センターがシェアを拡大。地方部では配車センターの競争ほとんどなし。
ノルウェー(一部地域で運賃規制緩和)	全国的に電話予約が支配的補助を受けたトリップの比率大(20%) (基本的に地方部)	規制緩和による変化なし	直後に上昇(実質値)、その後安定。運賃差別化が拡大(大都市で顕著)	運賃差別化による収入ポテンシャルの上昇により、夜間・週末の供給増大	変化なし。
オランダ(参入規制緩和、上限運賃)	大都市ではタクシー乗り場、その他地域では電話予約が支配的。公的補助を受けたトリップの比率大、基本的に地方部で。	相当規模の増加、基本的にタクシー乗り場で。	初年度上昇、次年度下落(実質値)	利用可能性増加、特に週末のタクシー乗り場で顕著。タクシー利用は都市部で微増、地方部で減少。	独立のオーナー運転者の増加により、都市部で事業者の平均規模低下。地方部では既存事業者の事業拡大で逆の現象。
米国	極めて多様。ただし、都市部では路上営業が支配的。	大量の増加 (18~127%)	上昇中	変化なし	集中の度合いが低下
カナダ	極めて多様。ただし、都市部では路上営業が支配的	増加	不明	利用可能性増大、質の低下	変化なし