

安全・安心なサービスを提供するための タクシー事業制度の研究

— 第1回 研究会 資料 —

タクシー事業の現状等

平成20年3月27日

注：本資料は、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会「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 第1回、第2回資料をもとに作成しております。

I. タクシー事業の規制緩和の概要

1. タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等

○新規参入(営業区域ごとの許可)

- ・輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫・休憩仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・事業を適格に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと

○事業計画の変更(営業区域の拡大等:認可、増車・減車等:事前届出)

○著しく供給過剰となった場合の緊急調整措置(新規参入、増車を停止)※ただし、減車を促す仕組みはない

運賃面

○認可制(運用として上限規制)

- ・能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないこと(総括原価主義)
- ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと
- ・他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと

事業運営面

組織体制

- ・運行管理者の選任
- ・整備管理者の選任
- ・運輸安全マネジメントの実施

運転者

- ・運転者の選任に当たつての諸規制(研修の義務づけなど)

運行

- ・点呼の義務付け
- ・運転者の拘束時間の制限
- ・運行記録計による速度等の記録義務付け

輸送サービス

- ・運送約款(認可制・標準約款制)
- ・区域外運送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客運送の禁止)

運送引受義務

タクシー事業者は一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受を拒絶してはならない。

タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

東京地区・大阪地区の一定地域(指定地域)では、地理試験に合格するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシーの運転者として乗務させてはならない。

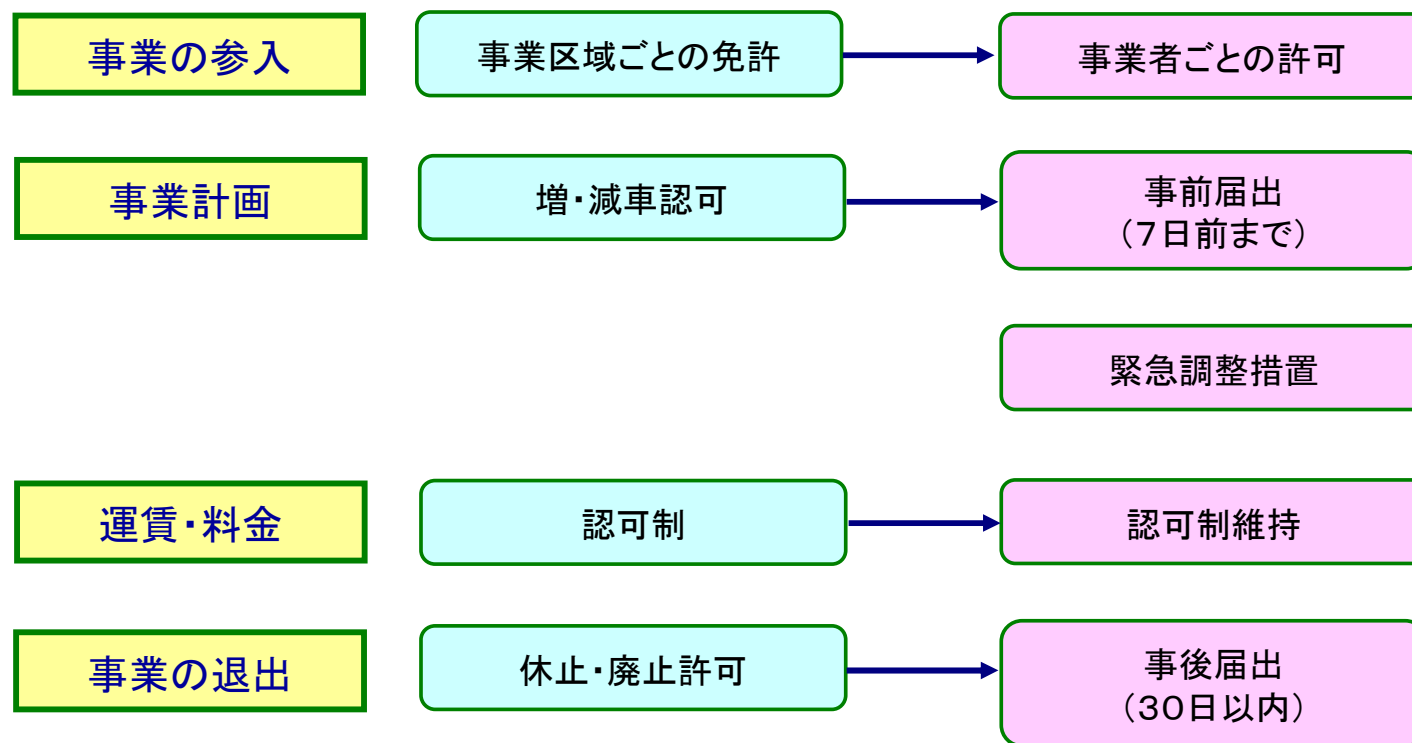
2. タクシーの規制緩和の概要

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。

規制緩和の概要



※ 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る場合の手段として、新規参入や増車を停止する措置。

3. タクシー事業の主な規制緩和の推移

区分	運賃規制		需給調整		参入基準	
従前	同一地域同一運賃		免許基準に需給調整条項		事業区域ごとの免許	
平成5年	10月	同一地域同一運賃によらない個別の申請についても認める。	10月	既存事業者の一定の幅(割合)以内の増減車を認める。		
平成6年		平成8年7月までに、全国83運賃ブロックのうち31ブロックで二重運賃が発生		東京では上下5%幅の増減車を弾力的に認めたが、殆どの事業者が5%上限まで増車を実施	12月	事業区域拡大(都市地域の交通圏設定等)の促進
平成7年					4月	有蓋車庫の設置義務を廃止
平成8年		平成10年3月までに、全国で109社(2,874台)が上限以外の運賃を設定			2月	リースによる車両の保有を自由化
平成9年	2月	・ゾーン運賃制の導入 ・初乗り距離短縮運賃を認める	1月	需給調整の透明化・弾力化 (需要見込みに応じた基準車両数に10%上乗せした車両数まで供給を認める弾力化措置)	1月	・事業区域の統合・拡大 (3年以内を目途に半減を目標) ・最低車両数の見直し (人口50万以上都市：10両 その他地域：5両)
		全国15地域で新規免許枠を公示。 このうち、東京で33年ぶりの新規免許(9社)など、全国8地域で計21社に新規免許。		8年度:1,911区域→10年10月 896区域 (現在:645区域)		東京60両、大阪・名古屋30両→10両
平成10年		全国18地域で新規免許枠を公示。 このうち、全国10地域で計21社に新規免許。	6月	弾力化措置に係る上乗せ率の見直し (10%→20%)		
平成11年	4月	運輸政策審議会答申 ・需給調整規制を前提とする免許制から一定の資格要件を満たす者に参入を認める許可制への移行。 ・不当に高い運賃の設定を防止するため運賃の上限を規制することや、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いを防止することが適当				
平成14年	2月	需給調整規制の廃止等を内容とする改正道路運送法の施行				
					2月	車齢要件(法定耐用年数内)を廃止

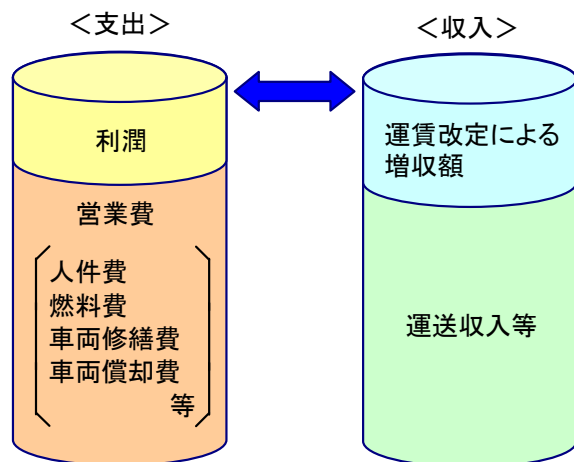
4. 運賃の設定方法等について

(1) タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくするように運賃水準を決定する「総括原価方式」が用いられている。

運用上、各運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに審査を開始することとしている。審査に当たっては、標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより経営の合理化を促す制度となっている。

<総括原価方式のイメージ図>



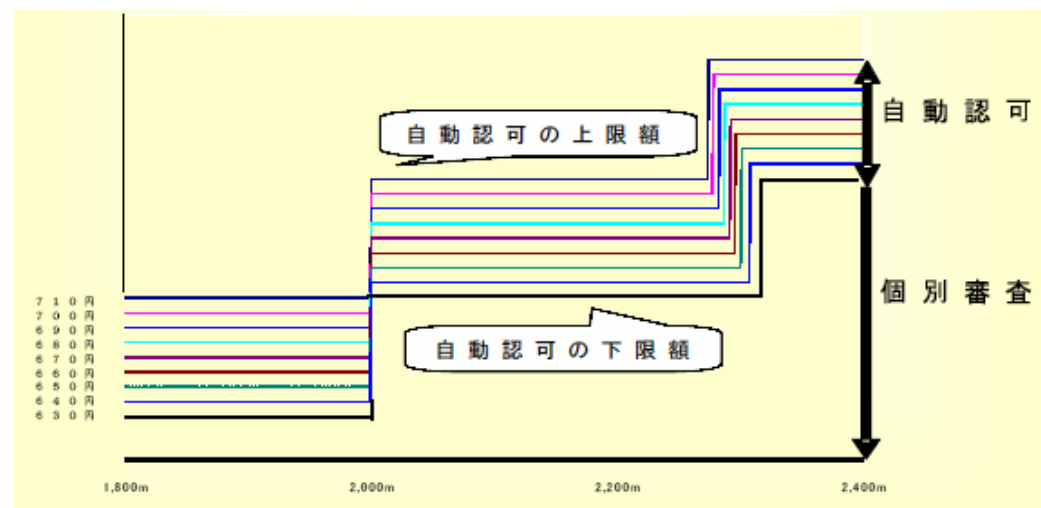
(2) 自動運賃認可制度の概要

上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、地方運輸局長が自動認可運賃として設定し、事前に公示している。

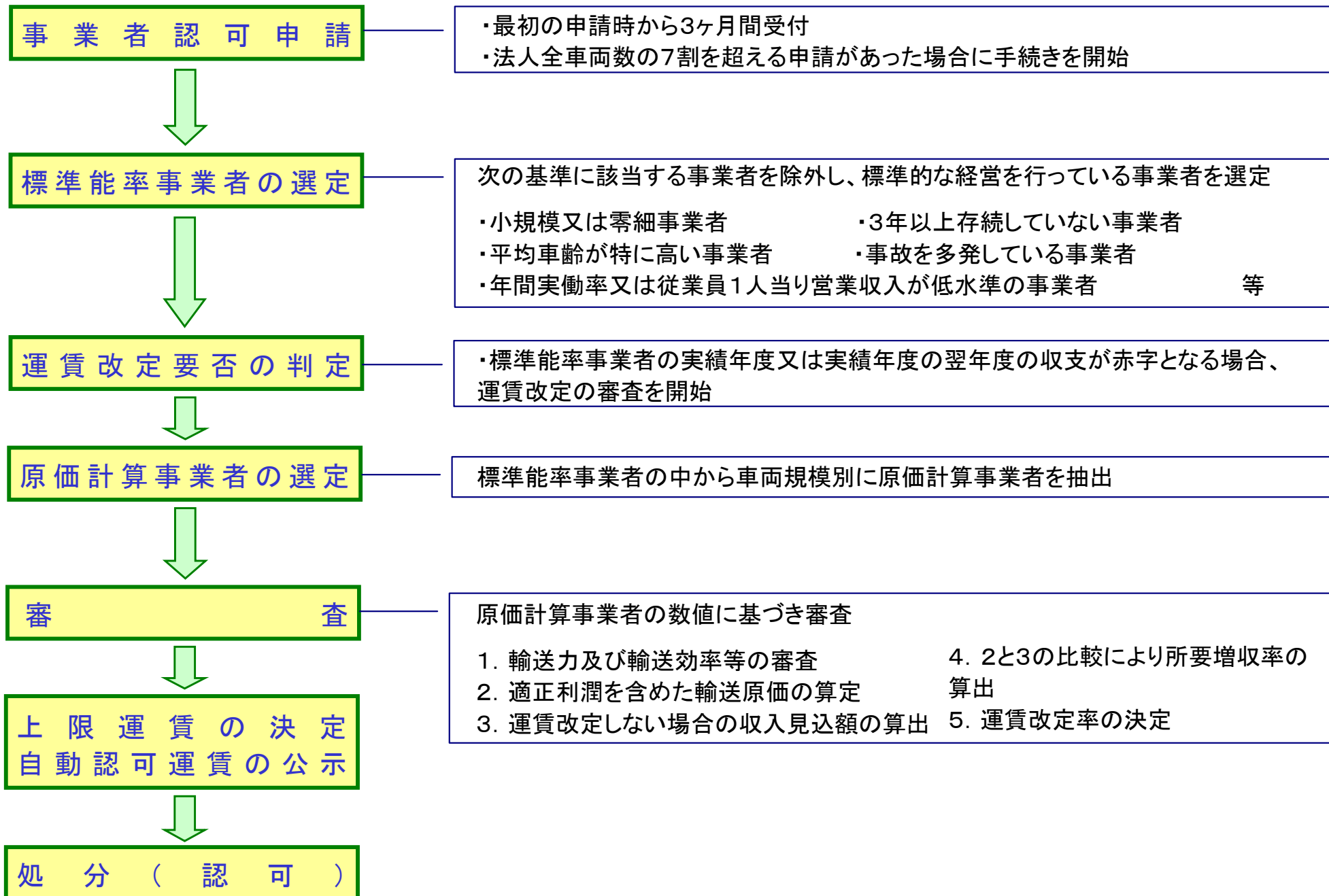
自動認可運賃の申請については、原価計算書等の添付を省略し、速やかに認可することとしている。

なお、自動認可運賃の下限を下回る運賃については、原価計算により、不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査することとしている。

<自動認可運賃のイメージ図>



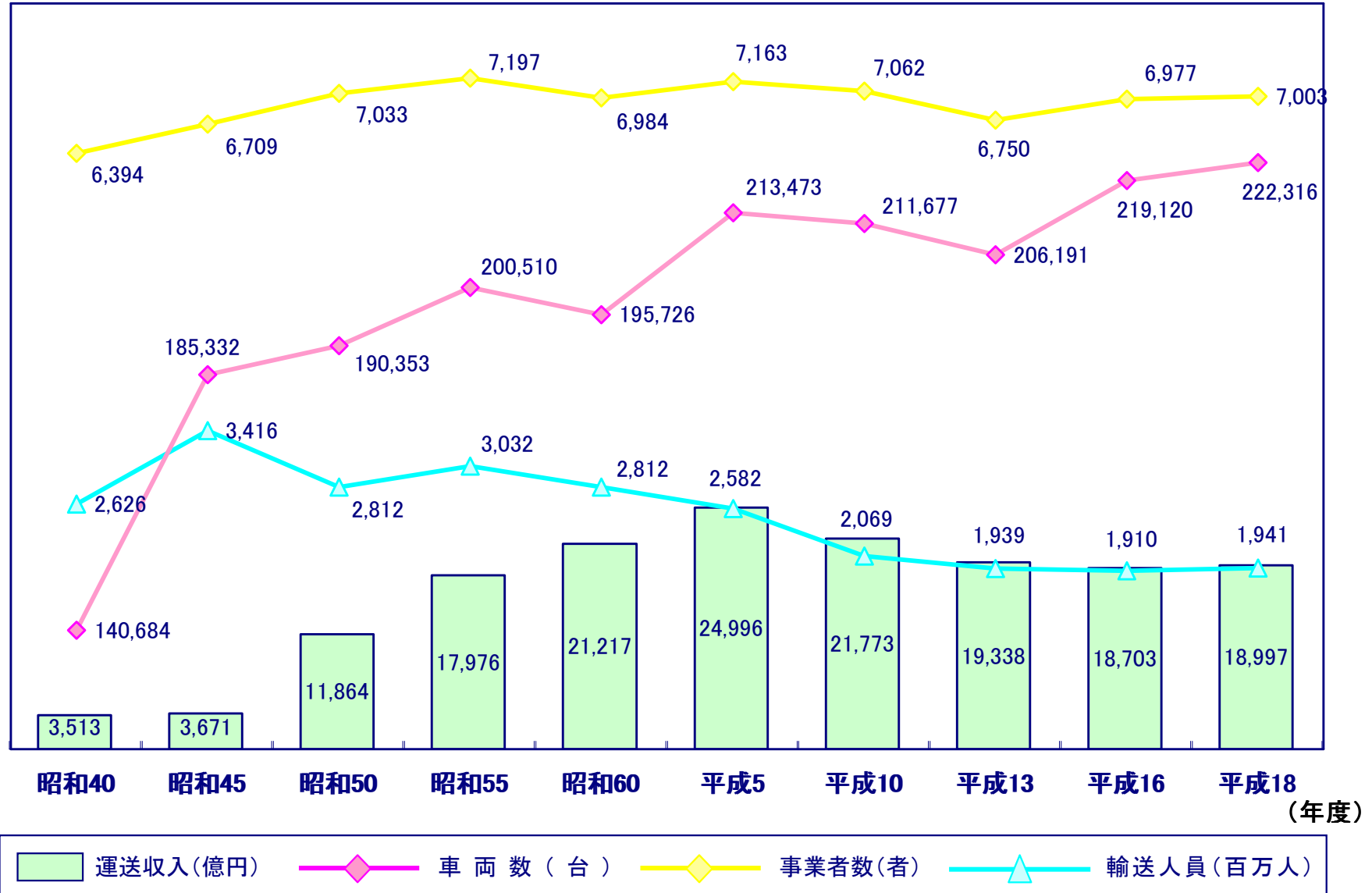
5. 運賃改定手続きについて



Ⅱ. タクシー事業の現状

1. タクシー事業の規模と状況

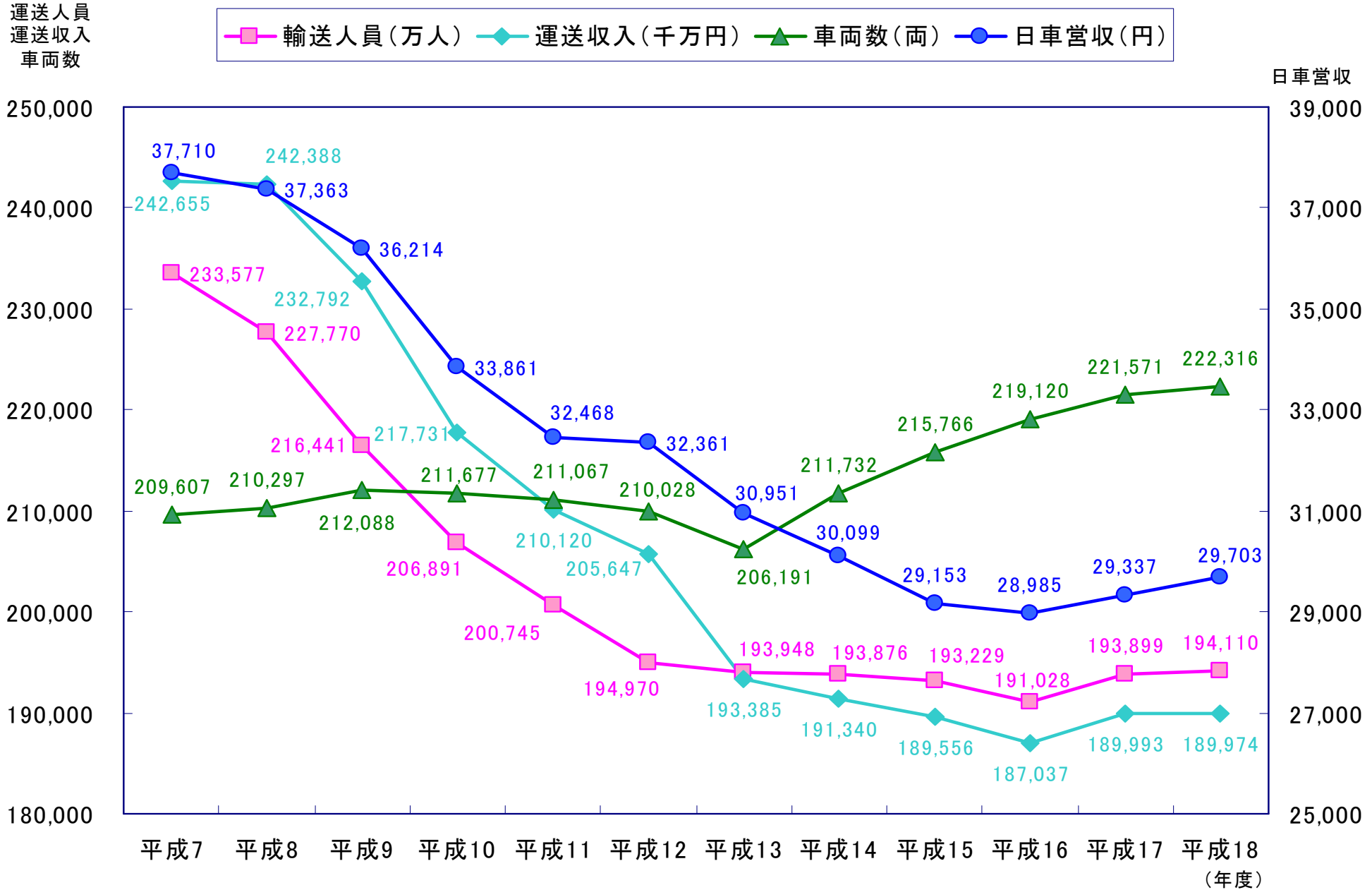
①法人タクシーの事業者数、車両台数、輸送人員、運送収入の推移



※国土交通省調べ。ただし平成10、16年度17年度は「ハイヤー・タクシー年鑑」各年版

※平成13年度よりハイヤー及び福祉限定事業者を除く

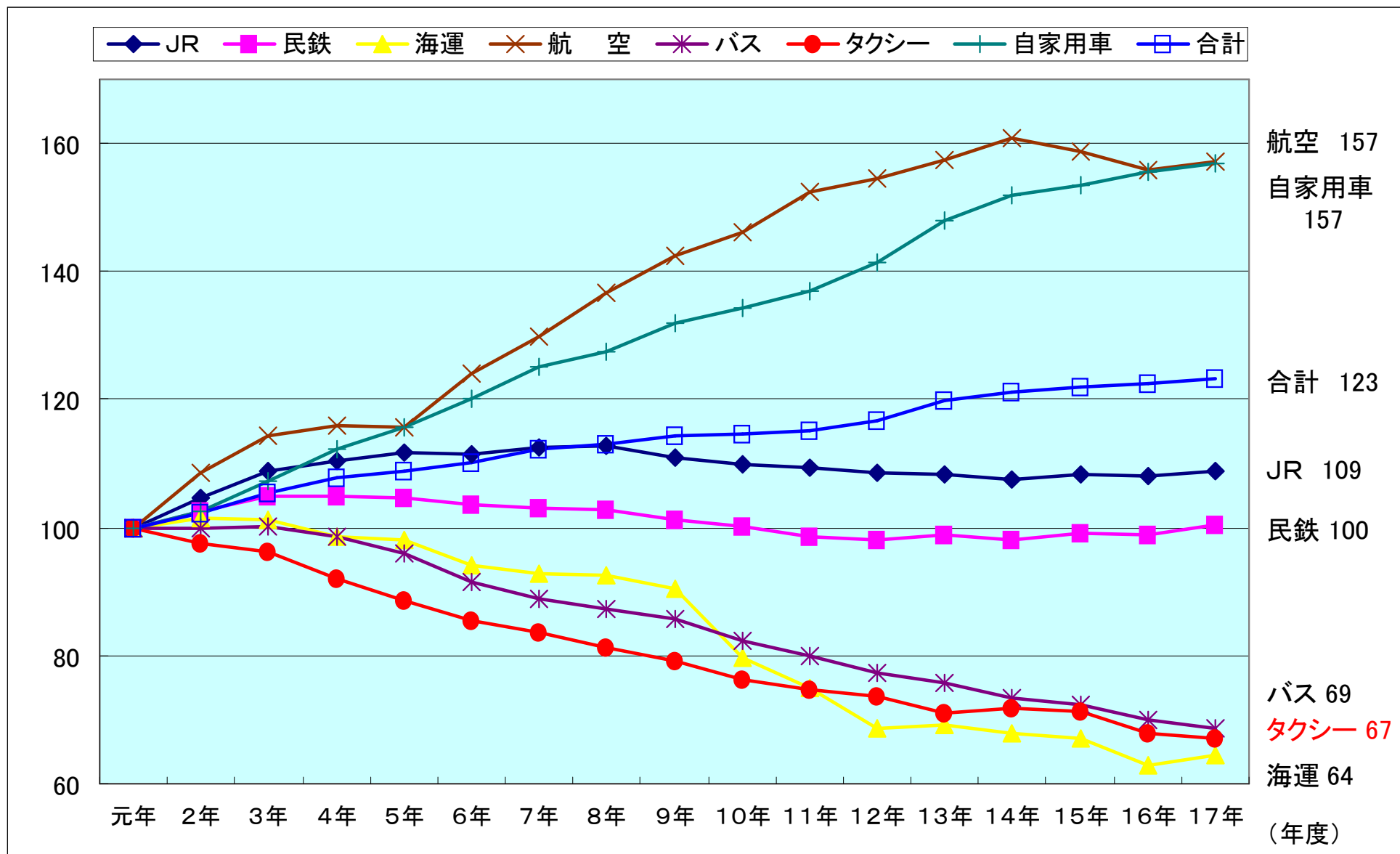
②全国のタクシーにおける日車營收等の推移（法人）



※日車營收: 実働1日1車あたりの營業收入

※平成17年度までは、「ハイヤー・タクシー年鑑」各年版、平成13、18年度の全データ及び平成7、10年度の日車營收は国土交通省調べ

③各輸送機関の輸送人員の推移 (平成元年=100とした場合の指数)



注:「自家用車」と「合計」については、交政審資料とは数字が異なる。(交政審資料では、平成17年度の自家用車が「129」であるが、本資料では、自家用車のデータを陸運統計要覧の輸送人員のデータから「乗用車のうちの自家用車」で算出した結果「157」となった。この影響で、合計についても、交政審資料は平成17年度が「114」であるが本資料は「123」と算出した。)

資料:陸運統計要覧

④全国主要都市の需給指標の推移

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	153,498,173
		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
特別区・武三地区交通圏	需要	総実車キ口	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

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	総実車キ口	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

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

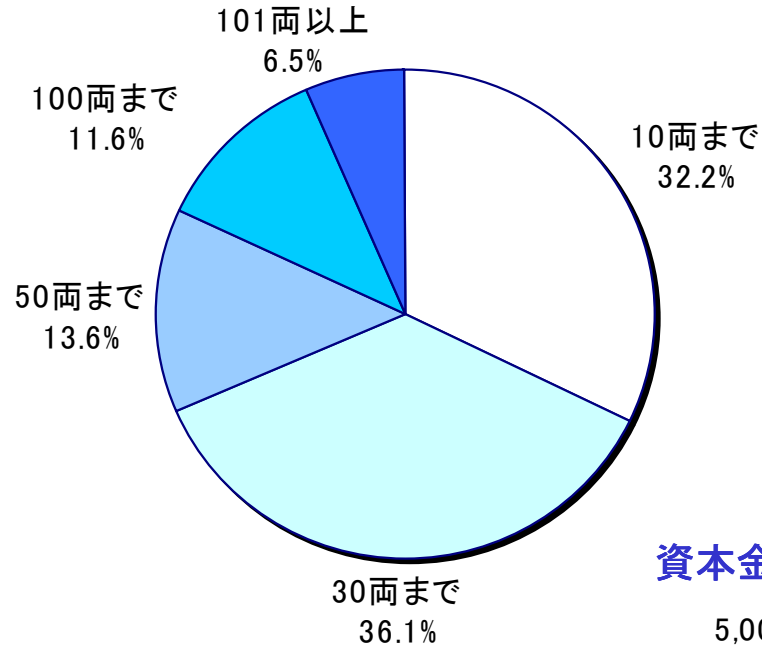
営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
沖縄本島	需要	総実車キ口	126,971,763	114,699,884	108,568,970
		指数(H10=100)	100	90	86
	供給	延べ実在車両数	1,210,913	1,230,440	1,312,319
		指数(H10=100)	100	102	108
		延べ実働車両数	1,116,014	1,132,098	1,107,229
		指数(H10=100)	100	101	99

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
全国	需要	総実車キ口	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	73,454,251	74,692,448	80,498,325
		指数(H10=100)	100	102	110
		延べ実働車両数	62,874,933	62,436,499	63,788,437
		指数(H10=100)	100	99	101

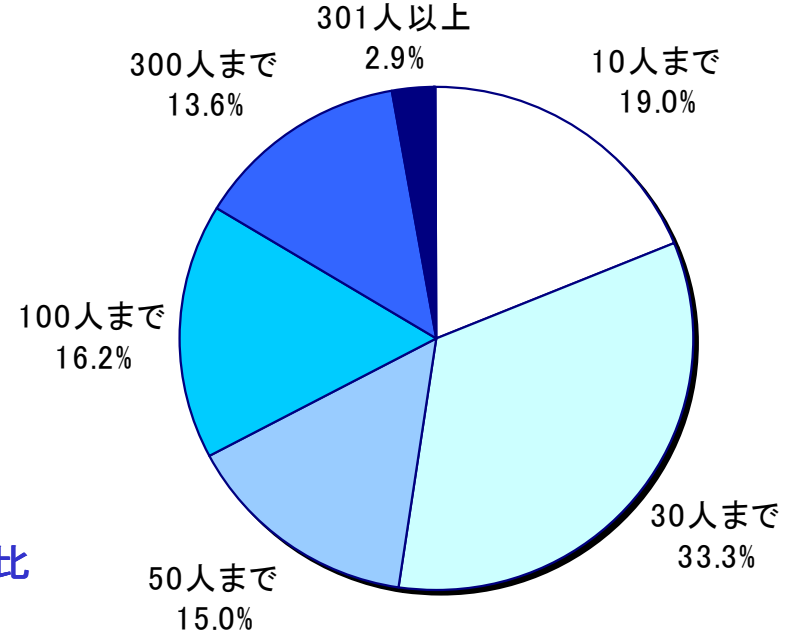
2. 法人事業者の経営状況

①法人の各種規模別の事業者数構成比(平成17年度)

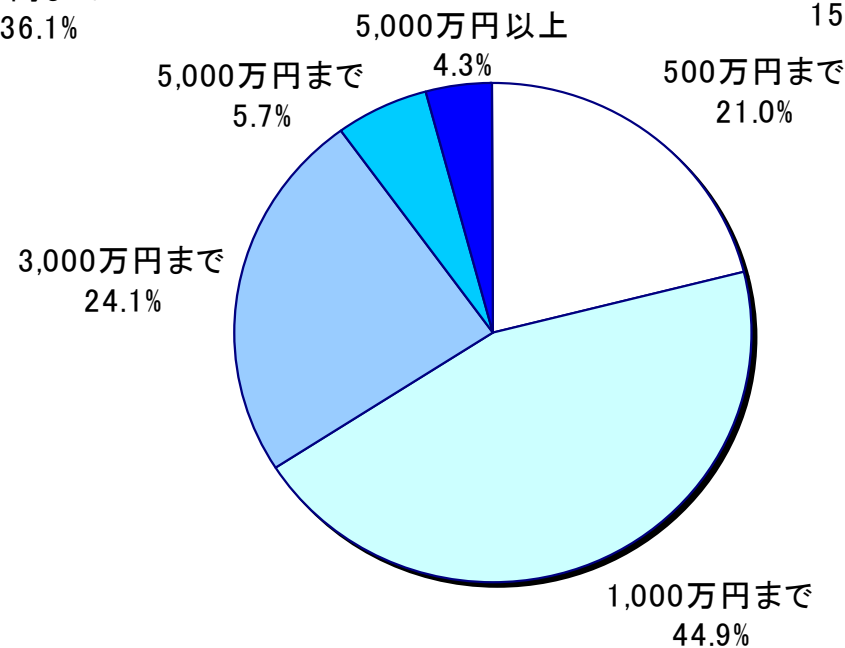
車両規模別内訳



従業員規模別構成比

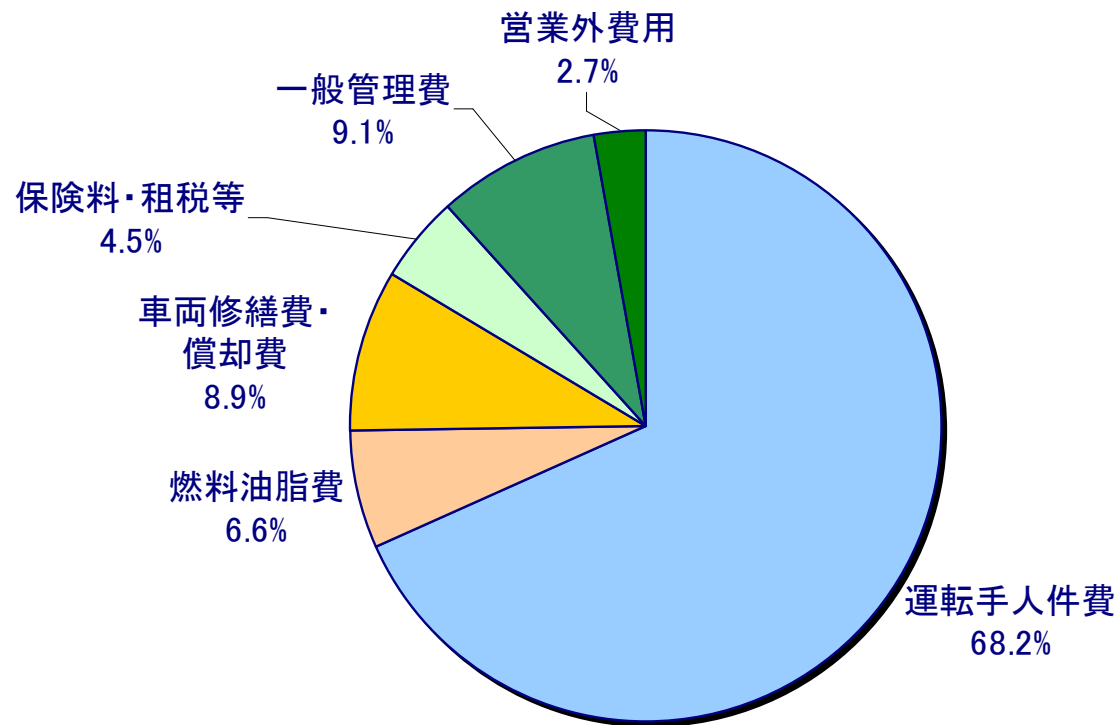


資本金規模別構成比



国土交通省調べ
福祉限定事業者を除く

②法人事業者の費用構成比(平成17年度)



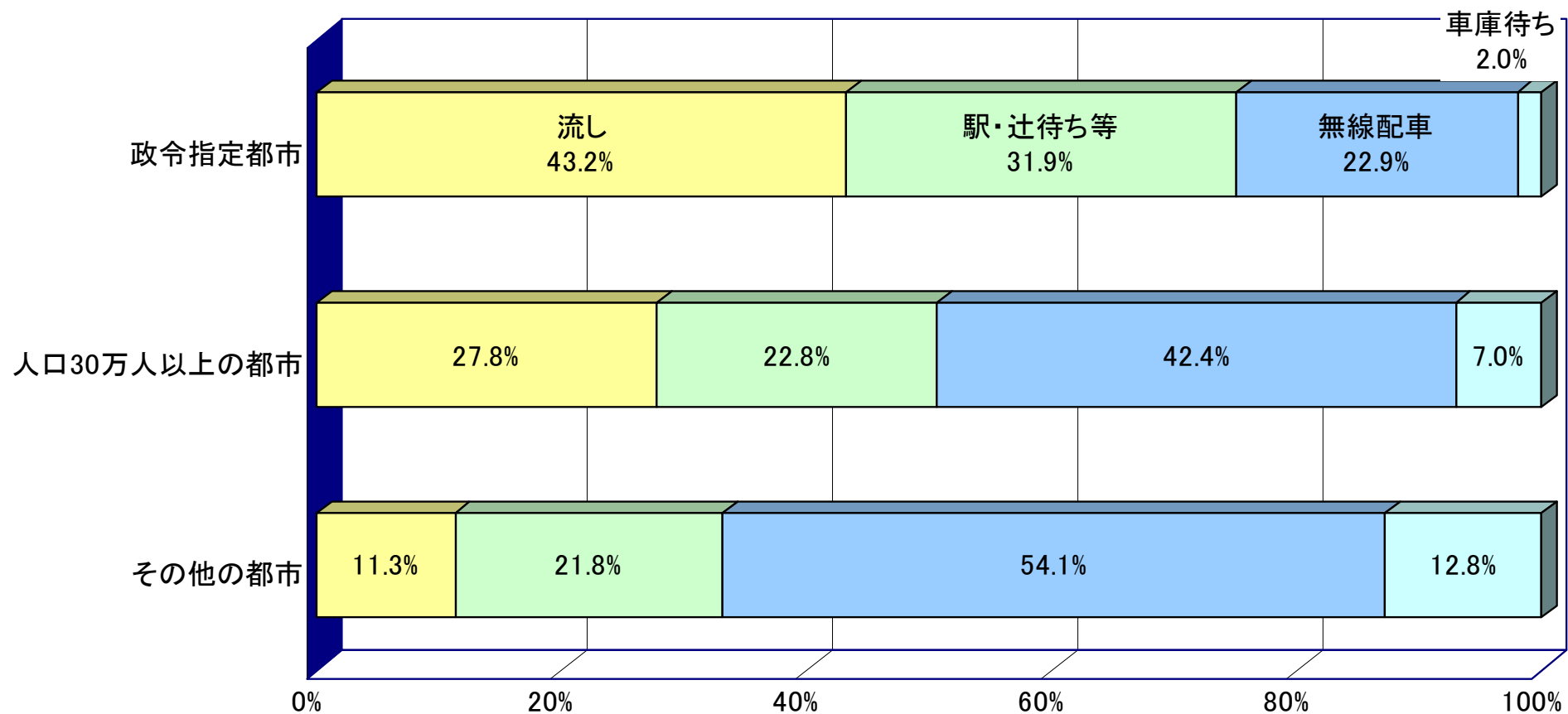
参考 平成17年度タクシー事業の経営状況

	営業収入(億円)	営業費用(億円)	営業利益(億円)	営業収支率(%)
調査対象事業者合計	2,010	2,004	6	100.3

国土交通省調べ

※調査対象事業者は、車両規模30両以上の全国293社

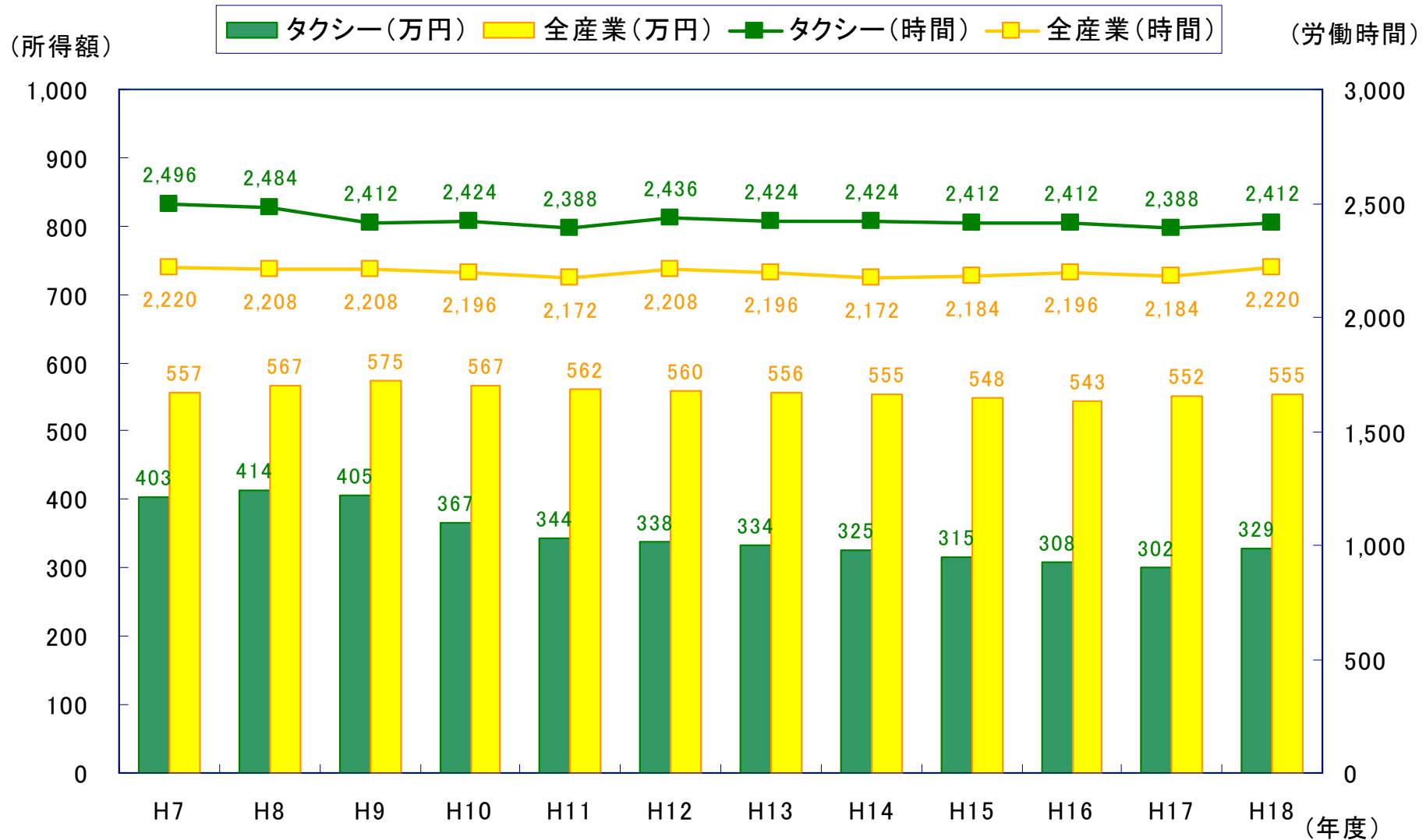
③(人口規模別)政令指定都市及び県庁所在地の運送引受形態



国土交通省調べ
平成18年6月調査

3. 従業員の労働条件

① タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移



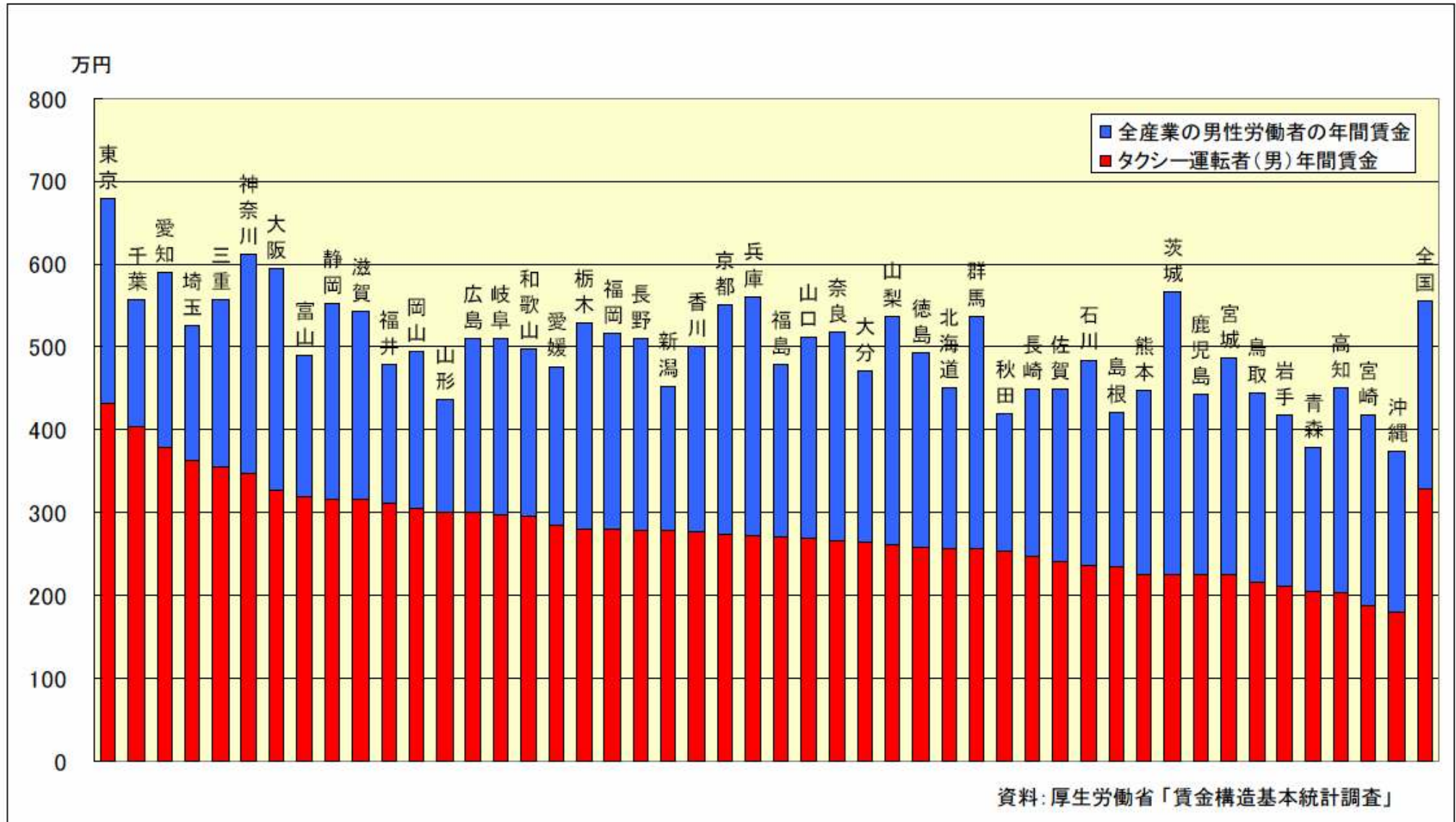
出展: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

タクシー運転手と全産業労働者の平均年齢の推移(年度)

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
タクシー	50.5	50.8	51.3	51.7	52.0	52.3	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3
全産業	40.1	40.3	40.5	40.4	40.6	40.8	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8

②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)

(平成18年)

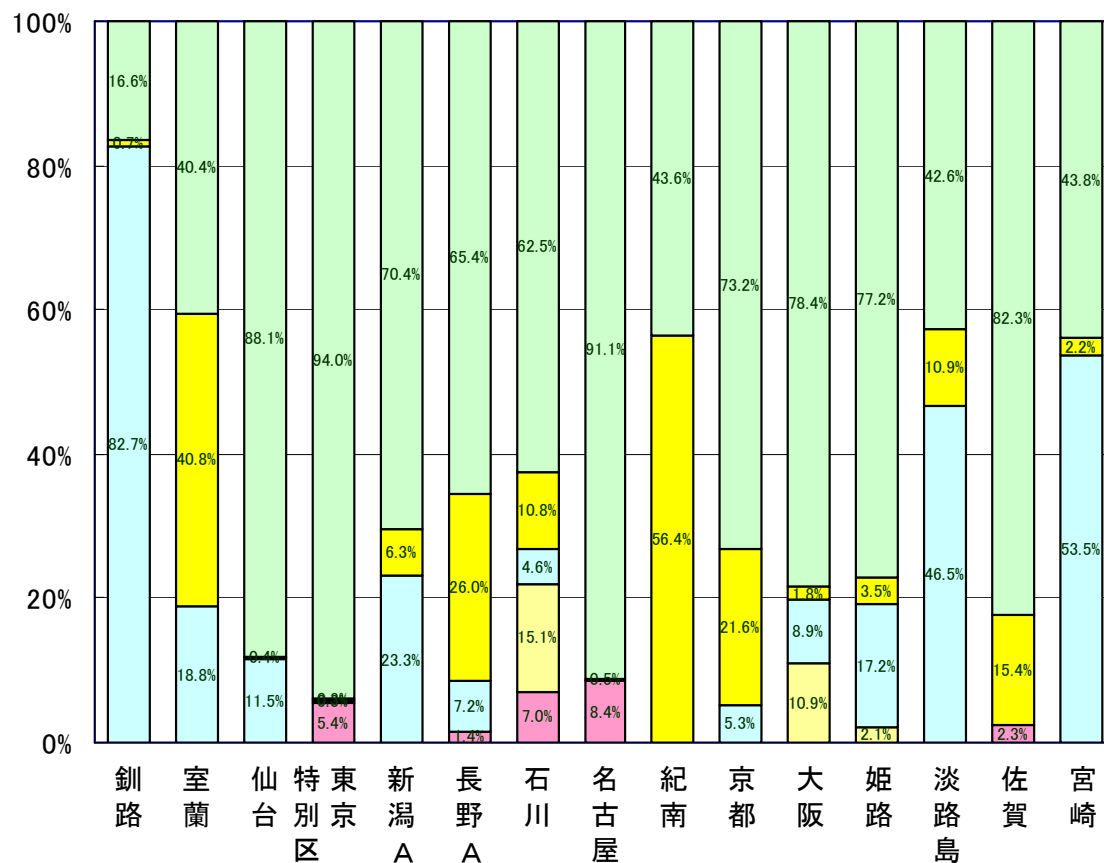
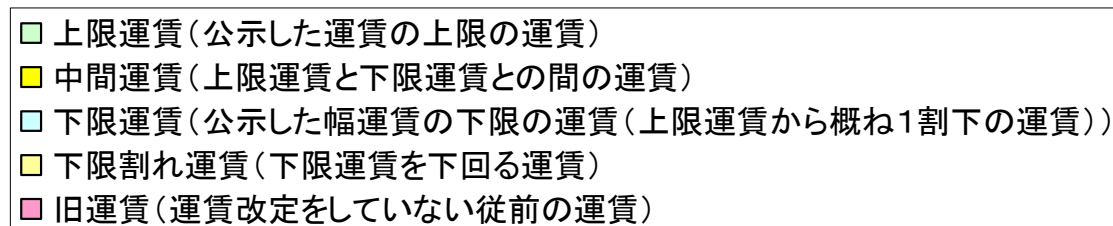


5. 運賃の設定状況について

各地区における上限運賃の割合

100%	12地区
95%以上－100%未満	23地区
90%以上－95%未満	14地区
85%以上－90%未満	9地区
80%以上－85%未満	7地区
75%以上－80%未満	4地区
70%以上－75%未満	4地区
65%以上－70%未満	3地区
60%以上－65%未満	2地区
55%以上－60%未満	2地区
40%以上－45%未満	4地区
40%未満	6地区
計	90地区

運賃設定が多様化している主な地区



②東京特別区・武三地区及び名古屋地区の運賃設定について

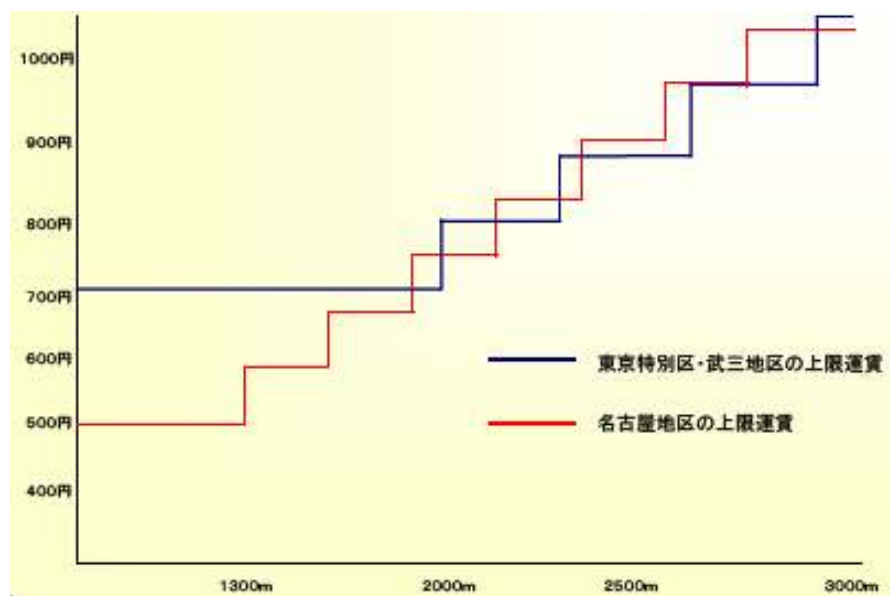
○東京特別区・武三地区の運賃額等(普通車上限)

- ・初乗り運賃……………2kmまで 710円
- ・加算運賃……………288m毎 90円
- ・時間距離併用運賃……………1分45秒毎 90円
- ・深夜早朝割増……………22時から5時まで 2割増
- ・迎車回送料金……………定額制 0円～500円
- ・主な割引……………遠距離割引(9000円超1割引)
障害者割引

○名古屋地区の運賃額等(中型車上限)

- ・初乗り運賃……………1.3kmまで 500円
- ・加算運賃……………253m毎 80円
- ・時間距離併用運賃……………1分35秒毎 80円
- ・深夜早朝割増……………22時から5時まで 2割増
- ・迎車回送料金……………定額制 200円
- ・主な割引……………遠距離割引(5000円超1割引)
障害者割引、高齢者割引

○東京特別区・武三地区及び名古屋地区の上限運賃のイメージ図及び運賃の設定状況

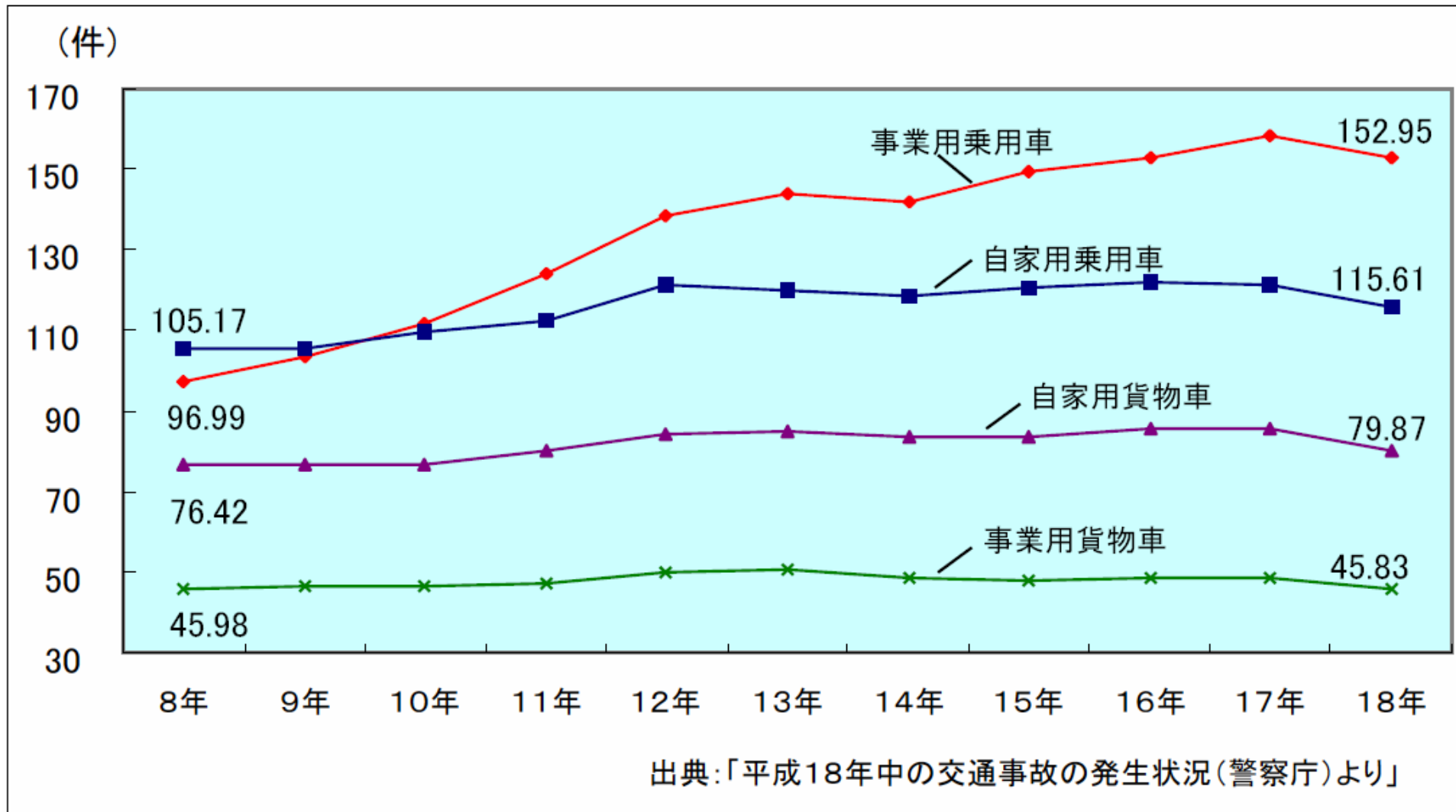


	東京特別区・武三地区	名古屋地区
上限運賃	328事業者	94事業者
中間運賃	1事業者	—
下限運賃	—	—
下限割れ運賃	1事業者	1事業者
旧運賃	19事業者	5事業者
計	349事業者	100事業者

Ⅲ. 「安全・安心なサービス」に関する実態

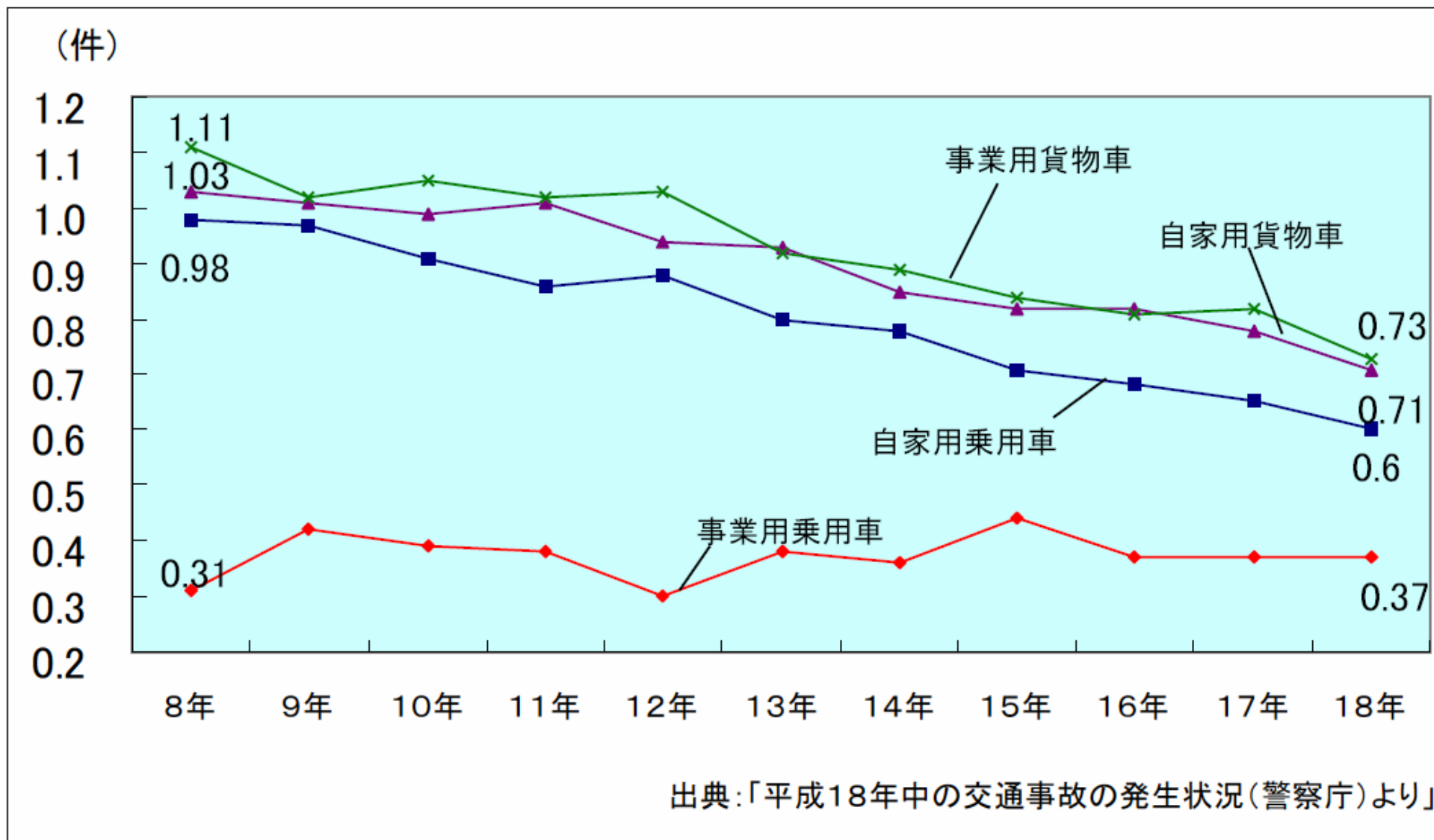
1. 交通事故件数の推移(1)

走行1億キロ当たり交通事故件数の推移(第一当事者)



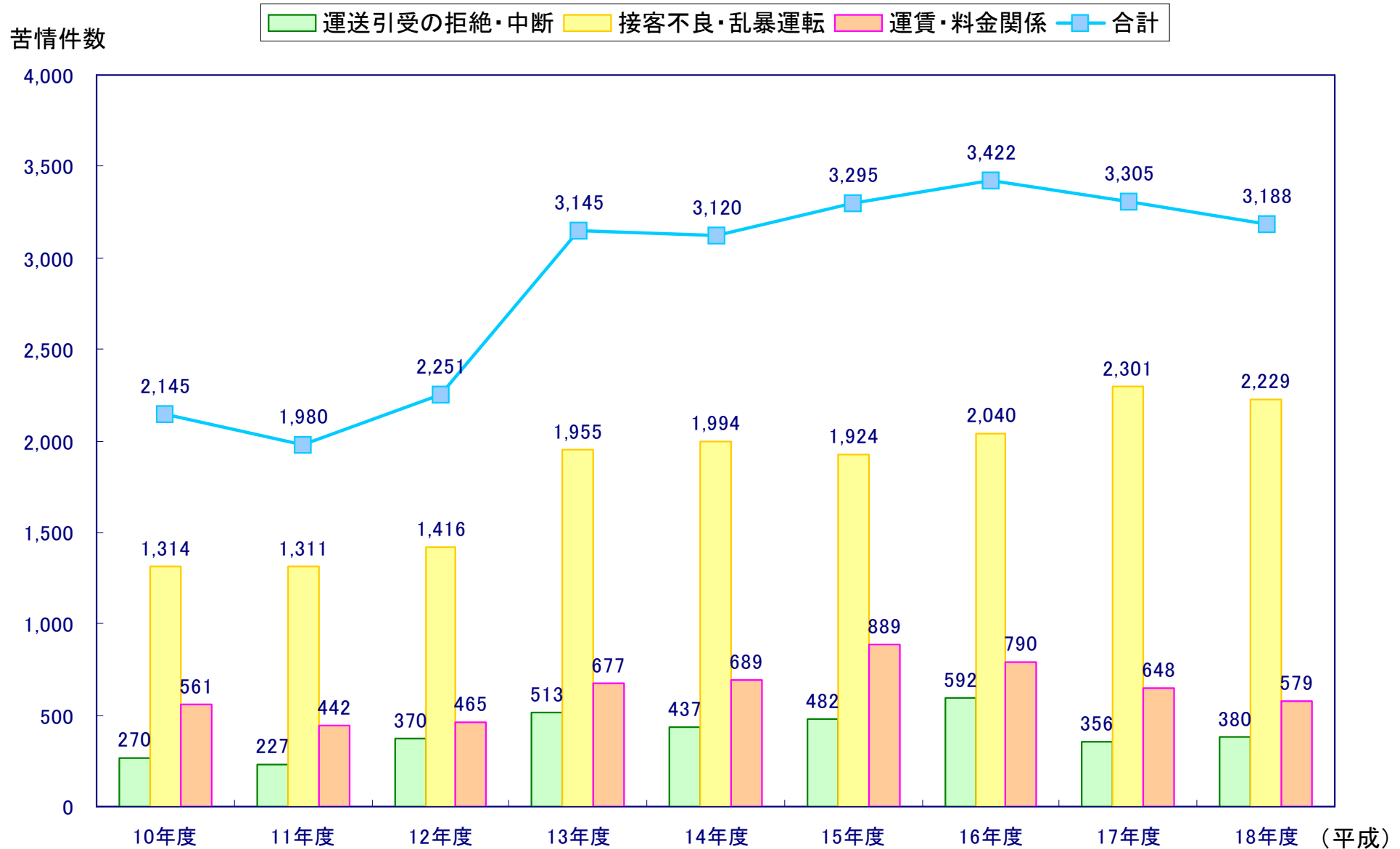
2. 交通事故件数の推移(2)

走行1億キロ当たり死亡事件数の推移(第一当事者)



3. 苦情件数の推移

東京特別区・武三地区の苦情件数の推移



(注)平成13年7月よりインターネットによる苦情受け付け開始

資料:東京タクシーセンター「センター要覧2007」

【参考1】国土交通省の最近の取組

監査の充実・行政処分の厳格化等

<平成18年2月～>

- 原則、無通告による監査実施
- 新規参入事業者に対する早期監査等

<平成18年4月～>

- 厚生労働省との連携の強化
 - ・地方運輸局と労働基準監督機関による合同監査・監督
 - ・最低賃金法違反及び社会保険未加入等に係る通報制度

<平成18年8月～>

- 酒気帯び等の悪質違反に対する行政処分の厳格化

運賃改定申請への対応

<平成18年6月～>

- 全国各地から、運転者の労働条件の改善を主な理由とする運賃改定申請が提出される(90地区中52地区から申請)

<平成19年3月>

- 運転者の労働条件の改善を図るため、今回の査定方針等を通達
 - ・労働条件の改善に必要な費用を見込んで、運転者人件費及び所要増収額を査定
 - ・事業者団体に対し、運賃改訂後において、労働条件の改善状況について自主的に実績を公表するよう指導

<平成19年4月～>

- 順次認可(45地区で認可済み)

ビジョン小委における検討・運転者登録制度尾見直し

<平成18年7月>

- 交通政策審議会「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」報告
 - ・運転者登録制度の政令指定都市への導入等について提言

<平成19年6月～>

- タクシー業務適正化特別措置法の一部改正法が成立(平成20年6月施行予定)
 - ・現在、東京・大阪で実施している運転者登録制度を他の流し地域(主な政令指定都市等)にも拡大
 - ・登録制度に安全性の視点を追加

緊急調整地域の指定等

<平成19年11月～>

- 緊急調整地域の指定基準を見直した上で、仙台市の指定について、運輸審議会への諮問を決定
- 緊急調整地域の指定に至る自体を未然に防止するための運用上の措置として、安易な増車等に対する慎重な判断を促すための新たな措置を試行的に導入

<平成20年1月～>

- 運輸審議会の答申を得て、仙台市を緊急調整地域に指定(8月末まで)

【参考2】タクシー事業に係る緊急措置及び供給拡大に対する試行的措置

タクシー事業における供給過剰状態への対策として、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自体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。

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)	【増車への対策】 (1) 労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度 【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・是正勧告制度 (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