

**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**

**中間とりまとめ**

平成20年6月26日

**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会**

# 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 中間とりまとめ

## 要 旨

### I. タクシー事業の市場特性と現在の問題点

タクシーは、各地域の公共交通として必要不可欠な輸送機関であり、安全・安心なサービスを提供できる産業として存続させていくことが大切である。

タクシー事業では、規制緩和によって事業者数や車両台数が増加したが、当初期待された事業者間の競争によるサービス向上や価格低下、それによるニューサービスの需要拡大といった効果は生じていない。その結果、多くの地域で供給過剰となり、1台当りの輸送回数が減少し、日車営収は減少し、乗務員の賃金低下を招き、サービスの質の低下や事故件数の高止まりなど、安全なサービスにも悪影響が生じている。また、無駄な空車の走行やアイドルリング、路上駐車等の路上走行環境面での問題も生じている。さらに、収入確保に向け運賃改定が行われるなど、規制緩和によって、多くの場合で利用者側も事業者側も乗務員側も、誰もメリットを得られていないのが現状である。

今後は経営の安定化と従業員の賃金等労働条件の改善を図らないと、今まで提供してきたレベルの安全・安心なサービスを提供することが困難である。

### II. 安全・安心なサービスを提供するために望ましいタクシー事業制度

#### (1) 従来の規制緩和政策の見直し

現状のタクシー事業を取り巻く問題の多くが、需要減少の中、規制緩和がもたらした供給過剰に起因していることは明らかである。また、運賃規制の緩和により事業者間で無理な運賃の引き下げ競争も現れている。タクシー事業が「安全・安心なサービス」を提供するには、業界および利用者の双方が許容しうる範囲の車両台数と低廉な運賃を実現する必要がある、そのためには、車両台数と運賃を適切にコントロールすることが必要である。

#### (2) 「適正台数」への規制の必要性

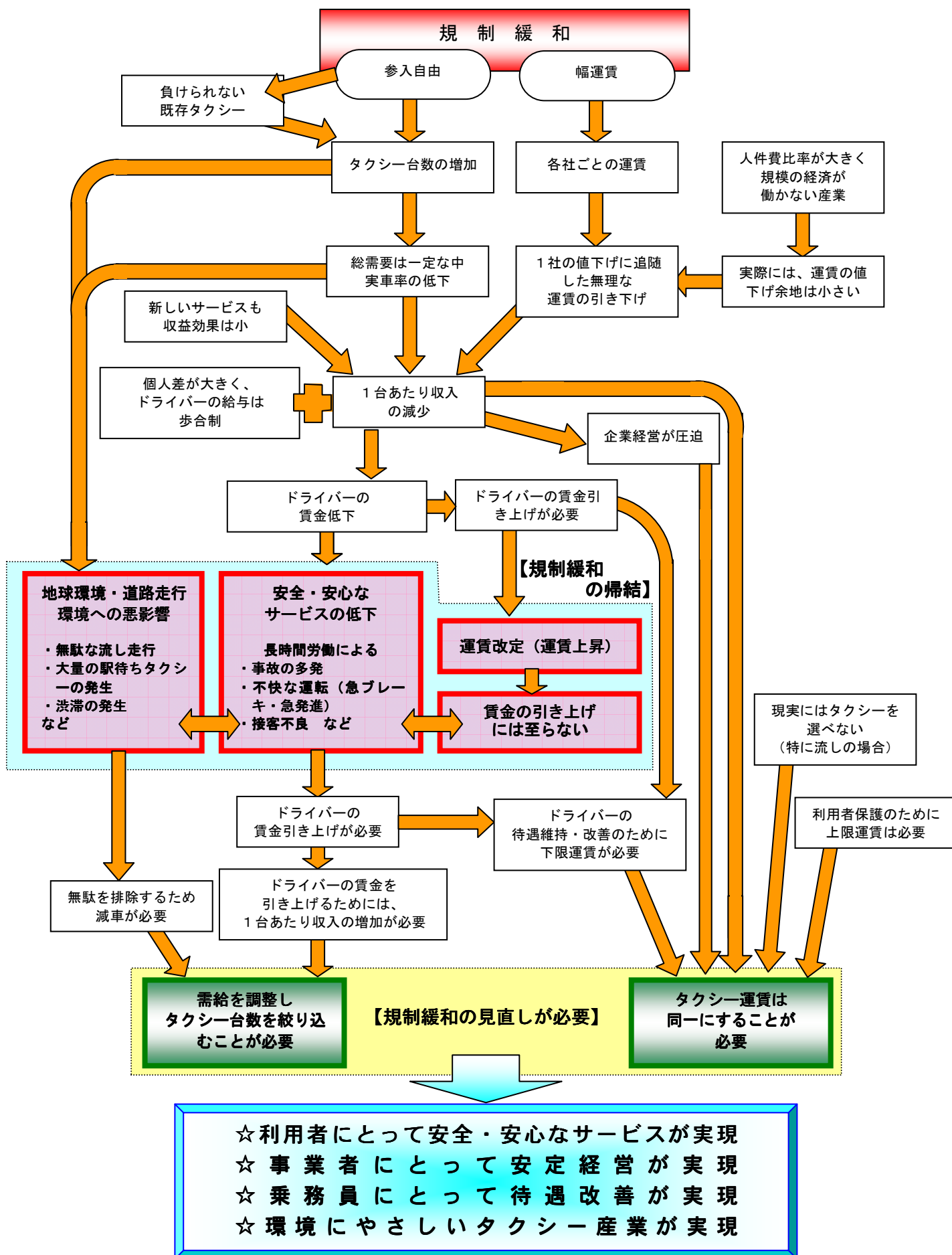
「車両増加による供給過剰」は、企業経営の圧迫のみならず、乗務員の賃金低下を招いている。タクシー利用者が「安全・安心なサービス」を確実に享受するような環境を整備するには、車両台数を適切に規制することが必要である。これにより、資源の無駄使いを排除し、環境悪化を抑止することができる。

#### (3) 運賃規制の必要性

タクシー運賃については、消費者保護の観点からは、不当な請求を制限する上限規制が望ましく、また、消費者のわかりやすさといった観点からは、複数の運賃が生じない規制が、更に、企業の健全な経営や乗務員の労働条件の改善のための必要なコストの回収には、値下げ競争を制限する下限規制が望ましい。この条件を同時に満たすことができる運賃は、近視眼的な経営姿勢を排除する「同一地域・同一運賃」が適切である。低廉な「同一地域・同一運賃」の導入によって、タクシー産業が存続可能な収益を確保し、労働者の生活が確保できる賃金水準を維持することが必要である。

海外では、米国のアトランタ市やシアトル市で規制緩和の経緯を経て再規制を実施しているケースが見られる。タクシー市場は、海外においても経験的な視点から規制緩和のなじまない市場として認識されていることから、我が国においても、「安全・安心なサービス」を実現できるような車両台数と運賃へのコントロールが求められるところである。

# 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へ向けて



## はじめに

タクシー事業においては、平成14年2月の改正道路運送法の施行により、需給調整規制が原則廃止され、法人事業者数、法人車両数とも増加している。また、運賃も運賃適用地域ごとに多様化が進んでいる。その結果、輸送人員は年々減少し、1日1台当たりの営業収入及び実車率・実車走行距離は減少し、タクシー事業者の経営は厳しさを増し、乗務員の労働条件も悪化の傾向にある。

現在のタクシー事業にかかる事業制度は、サービスの供給を自由化することによって、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ことを狙いとしているが、内外からその是非を問う声が聞かれる。

本研究会は、第三者の公平かつ客観的な観点から安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業にふさわしい事業制度について研究し、関係行政機関等に対して提案・提言することを目的としている。

本研究会では、タクシー事業の特性と現状の問題点を踏まえ、タクシー車両台数・運賃のあり方を考察し、事業者・乗務員・利用者相互の最適な関係を構築するために望ましいタクシー事業制度について検討を重ねてきた。本中間とりまとめは、研究会におけるこれまでの検討結果を中間的にとりまとめたものであり、望ましいタクシー事業制度の最終的なものではない。

本中間とりまとめは、利用者、乗務員、事業者の視点に立った健全な業界の確立（いわゆるステークホルダーリズム）に資すると信ずるものである。

## I. タクシー事業の市場特性と現在の問題点

### (1) 公共輸送機関としての位置づけ

#### ①公共交通としてのタクシー

- ・公共輸送機関とは、不特定の人が有償で利用する輸送サービスを提供する輸送機関であり、タクシーは年間 22 億人の輸送を担い、鉄道やバスとともに、公共交通として位置づけられる。公共輸送機関としては、利用しやすい運賃水準、利用者間の公平性、サービスの安定供給を図ることが必要である。【資料1、資料2】
- ・タクシーは、不特定な少人数が利用する輸送機関であり、鉄道やバスのような線のサービスに対して、ドア・ツー・ドアの面的サービスを提供する輸送機関としての特性がある。
- ・タクシーは、公共輸送機関として、高齢者や障害者等を含めて幅広い年齢層の方に利用してもらえるサービスを提供している。

#### ②タクシーの地域性

【資料3】

##### 1) 「流し中心地域」でのタクシーサービスの位置づけ

- ・タクシーの営業形態が流し中心地域では、鉄道や地下鉄、バスの路線網が発達している。
- ・流し中心地域でのタクシーサービスの位置づけは、時間価値を重視するビジネス利用や、荷物を持った人や子供連れ、観光客などの利用、深夜帰宅時の利用などが代表的な利用形態であり、終電後も含め概ね終日供給されている。

##### 2) 「駅待ち・つじ待ち中心地域」でのタクシーサービスの位置づけ

- ・タクシーの営業形態が、駅待ち・つじ待ち中心地域のタクシーサービスは、鉄道やバスの線的サービスに対し、面的、個別的サービスを提供している。
- ・駅待ち・つじ待ち中心地域でのタクシーサービスの位置づけは、流し中心地域とほぼ同様である。

##### 3) 「車庫待ち中心地域」でのタクシーサービスの位置づけ

- ・車庫待ち中心地域の輸送機関は、マイカーが中心であり、バスの線的サービスやフリークエンシーの低さ等をカバーしているのが面的サービスでのタクシーである。
- ・特に過疎地ではバスも成り立たず、過疎地有償運送や乗り合いタクシー等で輸送

需要に対応している実態もあり、車庫待ち中心地域でのタクシーサービスの位置づけは、マイカー等交通手段を持たない人の足としてのサービスとなっている。

### ③公共交通としてのタクシーの必要性

- ・タクシーは、不特定な少人数の利用が中心の公共輸送機関であり、鉄道やバスのような線形的サービスに対して、ドア・ツー・ドアの面的サービスを提供する輸送機関としての特性があり、どのような地域、どのような時間においても、その機能が必要とされる重要なサービスである。【資料4】
- ・しかし、流し中心地域や駅待ち・つじ待ち中心地域では、鉄道やバスの路線網の発達やマイカーの普及に加え、規制緩和による新規参入や増車による車両増、運賃競争等により、タクシー事業者の経営は厳しさを増している。また、車庫待ち中心地域では、マイカー利用やNPO等による福祉有償輸送、運転代行、レンタカー等に需要を浸食されており、人口減と相まって、タクシー需要は構造的に減少傾向にあり、ここでもタクシー事業者の経営は厳しさを増している。【資料5、資料6】
- ・タクシー需要の減少と車両台数の増加による競争激化は、タクシー乗務員の賃金低下を招いており、このままでは良い人材が集まらなくなってしまうことが危惧される。【資料7、資料8、資料9】
- ・タクシーは、各地域の公共交通として必要不可欠な輸送機関であることから、安全・安心なサービスを提供できる産業として存続させていくことが大切である。

## (2) タクシー市場の特性

### ①「情報の非対称性」という面からみたタクシー市場の特性

- ・タクシーサービスは、特に流し中心地域や駅待ち・つじ待ち中心地域の場合、利用客とタクシー乗務員の一時的取引サービスであり、利用者が求めるサービス水準や顧客の満足度は、利用者の志向や利用する場面で、その都度異なるという特性がある。
- ・規制緩和後のタクシー運賃は、地域によって、遠距離割引、下限割れ運賃等、多様な運賃が現出している。多様な運賃の下では、特に流しや駅待ち・つじ待ちのタクシーサービスを利用する場合、タクシー利用者は、事前に安全性や乗務員の資質などのサービス水準や運賃についての情報を得ることは困難な場合が多い。<sup>注1</sup>【資料10】

### ②「代替性」（選択可能性）という面からみたタクシー市場の特性

- ・多くの地域では、輸送手段の選択は、タクシーのみならず、鉄道やバス、マイカー、

<sup>注1</sup> 東京タクシーセンターの「法人タクシー事業者のサービス等に関するランク評価制度」や全個協の「マスターズ制度」のような、タクシー利用者がタクシー会社や車両、乗務員の選別に役立つ情報もある。【資料11、資料12】

自転車、徒歩など他の輸送機関を選択することが可能であり（交通システムの多様性）、代替性（選択可能性）がないわけではない。

- ・ただし、タクシーを選択した場合、特に流しや駅待ち・つじ待ちのタクシーサービスを利用する場合には、来たタクシーや待っているタクシーに乗ることが多く、選択する術をもっていない。<sup>注2 注3</sup>

### ③「供給の安定性」という面からみたタクシー市場の特性

- ・タクシーの需要は、朝夕の通勤や深夜の帰宅時の利用など日々刻々と変動するものである。これに加え、例えば天候や電車トラブルなどの発生により、大きく変動する。このような短期的にみた需要の変動には、即時財としての特徴を有するタクシーサービスでは、対応は不可能である。また、急激な需要の変動に応じた運賃設定も不可能である。【資料 13】
- ・中長期的にみると、例えば都市規模の拡大等による需要増加に対しては、増車等で安定した供給は可能である（供給の伸縮性）。

### (3) 規制緩和による自由競争のもとでの現状

- ・規制緩和により、新規参入や増車が容易となったため、車両台数は、多くの地域で供給過剰となり、一部では乗客確保に向けた過度なサービス競争など営業上の倫理観の欠如した行為が起きている。しかし、行政の監査は十分に行われておらず、経営姿勢、違法行為などコンプライアンス上の問題のある事業者の存在が散見される。<sup>注4</sup>【資料 14、資料 15、資料 16、資料 17】
- ・経営者としては、企業規模拡大のため、増車意向が強い。増車しなければ利用者から選択される機会を逸し、売上減に結びつくことを懸念しており、これが増車への誘因となっている。特にタクシー事業は、原価の3/4を占める人件費が歩合制のため、増車によるリスクも低いことが増車への誘因となっている。
- ・仮に、悪質な事業者の退出が促進されても、増車への誘因が維持される限り、増車

---

注2 流しの場合においては、次のタクシーが何分後に来るかわからない。駅待ち・つじ待ちの場合においては、当該タクシーのサービスレベルがわからない。また、先入れ・先出しが一般的であるのに加え、タクシーサービスに大差はないと考えられているため。

注3 タクシーサービスは利用後になって初めて価値がわかる、馴染みのない言葉であるが「経験財」である。

注4 国土交通省は、平成14年度には108名であった監査要員を徐々に増やし、平成19年度には合計200名となったが、今後さらに増員したとしても、事業者の監査（外部監査主義）を充分に行うことは困難だと思われる。

や新規参入は繰り返される。すなわち、タクシー産業の市場においては、増車が容易な制度である限り、タクシー台数の均衡は実現しない。【資料 18】

- ・市場による需給バランス調整が作用しにくいことに加え、増車の誘因が維持されている中で、タクシー事業では規制緩和後、事業者間の競争によるサービス向上や価格低下、それによる需要拡大といった当初期待された効果は生じていない（タクシー産業の特異性）。<sup>注5</sup> <sup>注6</sup>

【資料 19】

- ・ニューサービスについても、多様なものが提供されているが、それは全輸送サービスのごく一部であり、本来のサービスに占める割合もごく僅かである。またこれらのニューサービスは、必ずしも規制緩和を契機として提供されたものではない。

【資料 20、資料 21、資料 22】

- ・実際には規制緩和後、増車による供給過剰により実車率・実車走行距離<sup>注7</sup>が低下し、日車営収が減少し、これが乗務員の賃金低下を招く結果となっている。それを改善するために、運賃改定が行われるなど、期待された現象とは逆の現象が生じ、悪循環を招いている。
- ・利用者側としても、車両増によりタクシーを利用しやすくなっている地域や、一部では競争により安い運賃が提供されている地域があるものの、一方で運賃改定により運賃が上昇している地域もあり、多様な運賃の現出は、利用者や事業者の混乱を招いている。

【資料 23】

- ・このように規制緩和によって、多くの場合で利用者側も事業者側も乗務員側も、誰もメリットを得られていないのが現状である。

#### （４）安全・安心なサービスの提供という面からの問題点

- ・規制緩和後の実車率・実車走行距離の低下による日車営収の減少により、乗務員の賃金は低下している。乗務員の高齢化も進展する中、モチベーションが働きにくい労働環境が形成され、優良・若年な乗務員の確保が難しくなっており、地理不案内などサービスの質の低下につながっている。

---

注5 タクシー事業の経費は、車両台数により決まるが、車両台数の増加等により経費低減効果は小さい。中小零細企業が多く、規模の経済が働かない産業である。

注6 流しや駅待ち・つじ待ちの場合、サービスの質や運賃による差別化が困難であることも起因している。

注7 タクシー産業においては人件費が原価の70%以上を占め、その原資となる売り上げは実車率・実車走行距離に直結している。昨今、我が国サービス産業の生産性の低さが指摘され、その改善策が検討されている。そのような状況のもと、規制緩和による増車は実車率・実車走行距離の低下をもたらし、生産性の向上に対して逆行するものとなる。

【資料 24】



【資料 25、資料 26、資料 27】

- ・ 事故件数についても高止まりしている。その要因には、日車營收の減少を補うための無理な長時間労働、流しの途中で客を乗せる際の無理な運転やわき見運転、乗務員の高齢化による影響等が考えられ、安全なサービスにも悪影響が生じている。

【資料 28、資料 29、資料 30、資料 31】

- ・ このまま、従業員賃金等労働条件を改善しないと、運転労働を適正職業とみる人材の確保ができなくなり、今まで提供してきたレベルの安全・安心なサービスを提供することも困難になっている。

## II. 安全・安心なサービス<sup>注8</sup>を提供するために望ましいタクシー事業制度

### (1) 従来の規制緩和政策の見直し

【資料 32、資料 33】

- ・ これまでに述べたように、タクシー産業の市場は、規制緩和政策によって当初期待された効果を発揮することは困難な環境となっている。タクシー産業を取り巻く状況が、多くの面で悪化していることから、公的な規制の強化により、公共輸送機関として適切なサービスが提供できる産業として、コントロールすべきである。
- ・ タクシーという産業が、長期的に安定したサービスを提供していく体制を維持していくためには、企業の経営の安定を図ると同時に、乗務員の生活の安定を維持できる産業にしていくべきである。
- ・ 現状のタクシー事業を取り巻く問題の多くが、需要減少の中、規制緩和がもたらした供給過剰に起因していることは明らかである。
- ・ また、運賃の多様化が進んだことにより、運賃の引き下げ競争が発生している実態もみられ、事業者間で無理な競争をせざるを得ない状況も生じている。
- ・ 従って、タクシー事業が「安全・安心なサービス」を提供するには、業界および利用者の双方が許容しうる範囲の車両台数と運賃を実現する必要があり、そのためには、定期的・継続的に市場のモニタリングを行い、車両台数と運賃を適切にコントロールすることが必要である<sup>注9</sup>。
- ・ なお、台数を規制し運賃は自由とした場合、顧客を確保するための運賃競争が生じる。また、台数は自由で運賃を規制した場合、利益が見込まれる限り収入確保に向けた増車競争が生じ、市場が落ち着くことはない。従って、台数規制と運賃規制は、同時に行うことが必要である。
- ・ 台数規制と運賃規制を行うことによって、利用者にとって安全・安心なサービスを享受することができ、事業者にとって経営の安定性が確保され、乗務員にとって待遇

<sup>注8</sup> タクシーに必要な「安全・安心なサービス」とは、「安全・安心」（事故がなく、急発進、急ブレーキなどの粗暴な運転なく、不安を感じさせず）に運び、最低限「いらっしゃいませ、ご利用ありがとうございます。ありがとうございました」等という接客態度が必要である。

また、このまま苦しい経営状況や賃金をはじめとする劣悪な労働条件が改善されなければ、乗務員の質の低下が一層進み、今までのような「安全・安心なサービス」を提供することが難しくなる。

<sup>注9</sup> かつてタクシー業界で実施されていた規制制度は、需要が増大する中で公共輸送サービスを担う業界を保護する側面が強かったといえる。本提言は、単なる再規制を望むものではなく、需要の構造的な減退が見込まれる中で、利用者にとっても、事業者にとっても、乗務員にとっても、さらに環境にとっても、いずれにとってもメリットが得られる制度構築を目指すものである。

の改善が図られる。

【資料 34】

## (2) 「適正台数」への規制の必要性

- ・現在のタクシー台数は、平成初期の好況期に需要の増加に応じて増車したものが、その後の景気低迷による需要低下時期に減車されず、規制緩和によって更に増車となり、現在では、多くの地域で供給過剰となっている。
- ・タクシーの供給過剰の影響は、企業経営を圧迫するのみならず、日車営収の減少となって現れ、歩合制賃金体系の下、乗務員の賃金低下に繋がっている。<sup>注10</sup>
- ・タクシー利用者が「安全・安心なサービス」を確実に享受するような環境を整備するには、定期的・継続的に市場のモニタリングを行い、車両台数を適切に規制することが必要である。
- ・また、タクシーの供給過剰により、無駄な空車の走行やアイドリング、路上駐車等の路上走行環境面での問題も生じており、その改善に向けても、適正台数へのコントロールが必要である。
  
- ・タクシー事業の規制緩和を実施した米国のアトランタ市やシアトル市でも、規制緩和による増車によって、サービスの質の低下等の弊害が生じ、結果として、再規制を実施しているケースが見られる。 【資料 35、資料 36、資料 37】
- ・また、欧州諸国では、直接の台数規制をしているところが多いが、台数規制がなくとも参入のための質的要件を厳しくしており、結果として、供給過剰による問題が生じないような仕組みが多く見られる。
- ・タクシー市場は、海外においてもいわゆる規制緩和のなじまない市場として認識されていることから、我が国においても、「安全・安心なサービス」を実現できるような車両台数へのコントロールが求められるところである。

## (3) 運賃規制の必要性

### ① 適正な運賃の考え方

- ・タクシー運賃の考え方として、消費者保護の観点からは、不当な請求を制限する上限規制が望ましい。また、企業経営の安定化や乗務員の労働条件確保の観点からは、

---

<sup>注10</sup> 歩合制賃金は、乗務員の仕事の成果が賃金に直接反映される合理的な賃金制度である。また、乗務員による日車営収には2倍以上の大きな差異があり、事業所外労働であるため労務管理上も有効な賃金制度であり、特に流し中心地域では、固定給中心の制度は、現状のタクシー事業には適していないと考えられる。 【資料 38】

- 必要なコストを確保し、かつ値下げ競争を制限する下限規制が望ましく、消費者が利用する際のわかりやすさといった観点からは、複数の運賃が生じない規制が望ましい。
- ・現在の運賃制度は自動認可運賃制であり、地域によって、上限運賃、下限運賃、遠距離割引、下限割れ運賃等、多様な運賃が現出している実態がある。
  - ・利用者からすれば、運賃の低廉化は規制緩和の望まれる効果と考えられるが、多様な運賃があっても、現状では利用者にはわかりにくく、選択も難しい。
  - ・また、規制緩和のもと、現在のような増車の誘因が働く限り、乗務員に賃金低下等のしわ寄せが生じ、優良な乗務員が集まらず、安全・安心なサービスの提供に影響を及ぼすような実態がみられる。
  - ・利用者の選択の可能性が低いタクシー事業の場合、地域性を考慮しても、様々な側面から許容しうる範囲の運賃へコントロール（今後の検討課題）することが必要である。

## ②地域別にみた運賃の実態

- ・流し地域や駅待ち・つじ待ち中心地域では、利用者は来たタクシーや待っているタクシーに乗ることが多い。多様な運賃があっても、利用者にはわかりにくく、選択的利用が難しい。
- ・車庫待ちの地域は、事業者数が少数の場合が多く、1社が運賃を下げると、そこに客が集中したり、風説に惑わされたりするので、他社も低い運賃に合わせざるを得なくなり、業界としての永続的なサービスの提供が困難になることも危惧される。<sup>注11</sup>

## ③同一地域・同一運賃の必要性

- ・タクシー運賃については、前述のように、規制当局からみれば、消費者保護の観点から、不当な請求を制限する上限規制が望ましいといわれる。また、消費者が利用する際のわかりやすさといった観点からは、複数の運賃が生じない規制が望ましい。経営・労働環境を考えると、規制緩和による日車営収の減少で生じている企業経営の厳しさや乗務員の労働条件の低下、それによる優良な乗務員の確保や安全・安心なサービスの維持に対する現状を改善するためには、下限規制が望ましい。これらの条件を同時に満たす運賃は、「同一地域・同一運賃」であると考えられる。

---

注11 スーパーなどの小売業の場合、立地が影響するところが大きく、ある店舗で価格の引き下げが行われても、影響が及ぶのは、その店舗の周辺の地域に限られる。しかし、タクシーの場合は移動することができるため、ある事業者が価格を引き下げると、その影響は営業区域全体に及ぶ。

- ・タクシーが大量輸送機関をカバーする公共交通として、安全・安心なサービスの提供が必要とするならば、「同一地域・同一運賃」を導入し、タクシー産業が存続可能な収益を確保し、労働者の生活が確保できる賃金水準を維持することが必要である。
- ・タクシー事業の規制緩和を実施した米国のアトランタ市やシアトル市でも、運賃の自由化によって、サービスの質の低下等の弊害が生じ、結果として、再規制を実施しているケースが見られる。【資料 35、資料 36、資料 37】
- ・また、欧州諸国でも、多くの都市で固定運賃あるいは実質的固定運賃である上限運賃が用いられており、どの車両でも同一の運賃で利用できるような仕組みが多く見られる。
- ・タクシー市場は、海外においてもいわゆる規制緩和のなじまない市場として認識されていることから、我が国においても、「安全・安心なサービス」を実現できるような運賃規制のあり方を見直すべきである。

## 今後の課題

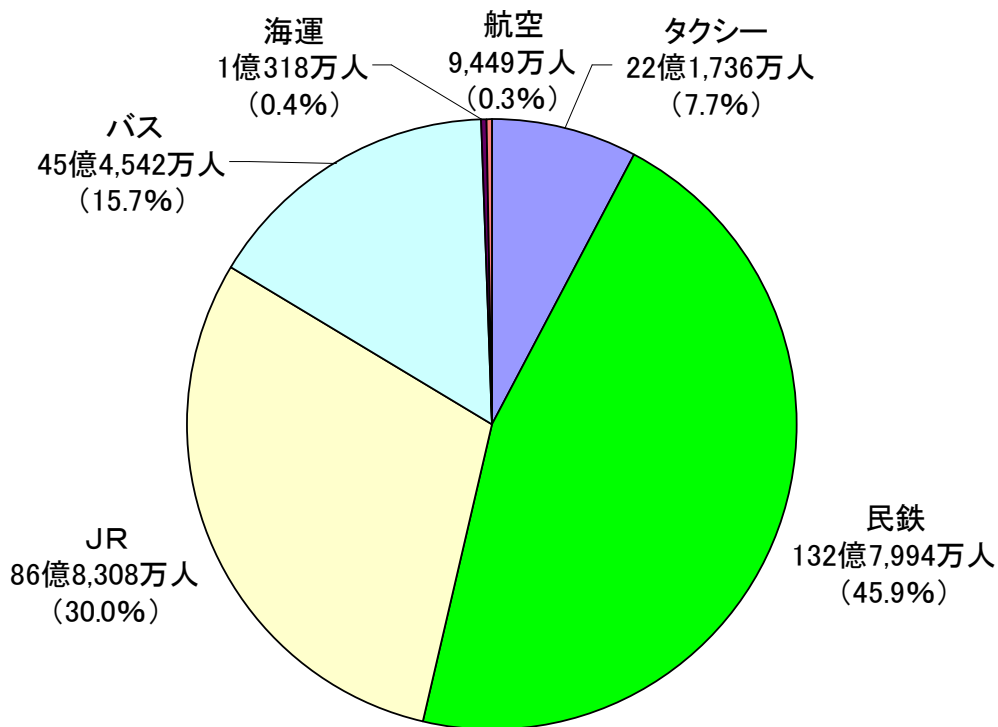
この中間とりまとめでは、安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度についてとりまとめ、適正台数への規制と同一地域・同一運賃が望ましいとの整理を行った。本提言は、過去の需給調整のような単なる再規制を望むものではなく、需要の構造的な減退が見込まれる中で、利用者にとっても、事業者にとっても、乗務員にとっても、さらに環境にとっても、いずれにとってもメリットが得られる制度構築を目指すものである。

今後はさらに、その実現の方策や制度の運用体制のあり方等について検討する必要があるとともに、適正な競争をしていくためには、タクシー事業者が既存のルール遵守を徹底する「コンプライアンス」（法令遵守）を前提とした内部統制を確立した上で、サービスの創意工夫等の経営努力が必要であり、規制の見直しによって、どのようなサービス向上が図れるのかを利用者や消費者に示すことについても検討する必要があると思われる。

本中間とりまとめにより提示した方向が多方面で議論され、より望ましいタクシー事業制度の見直し・構築につながることを期待するものである。

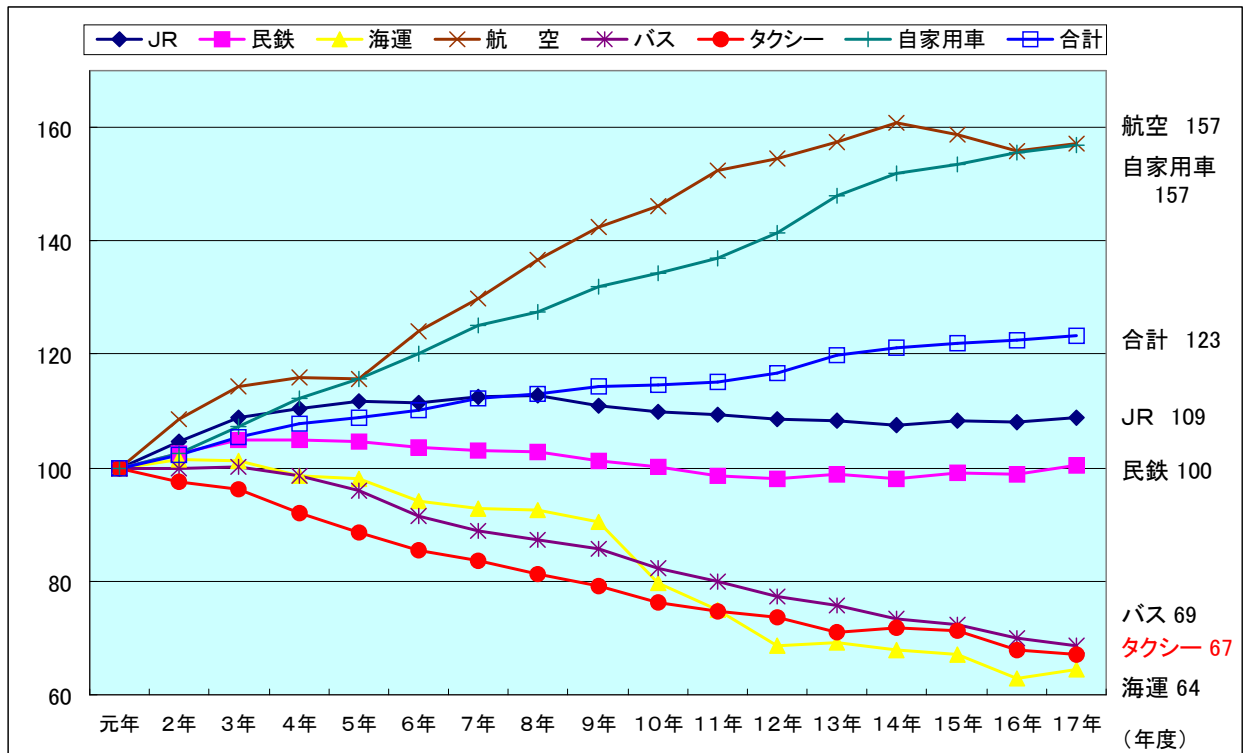
# 資料編

## 資料1 各輸送機関の輸送人員(平成17年度)



資料: 陸運統計要覧

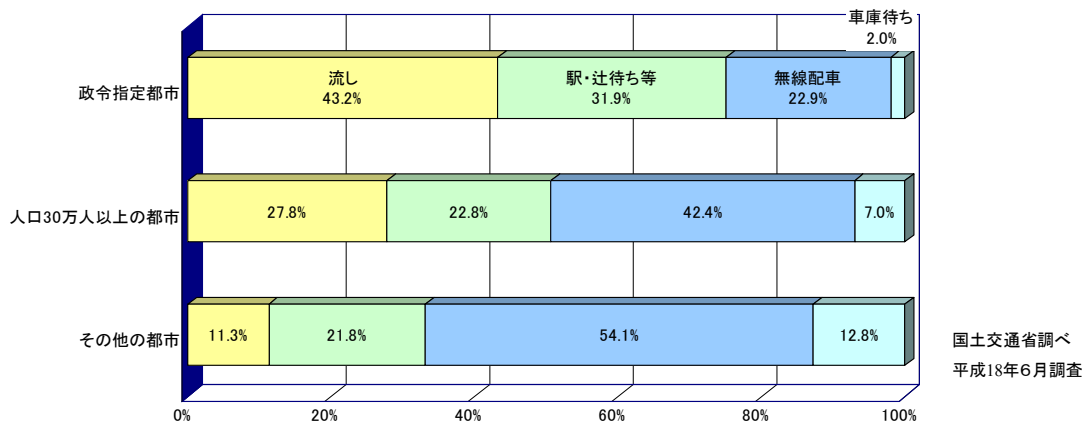
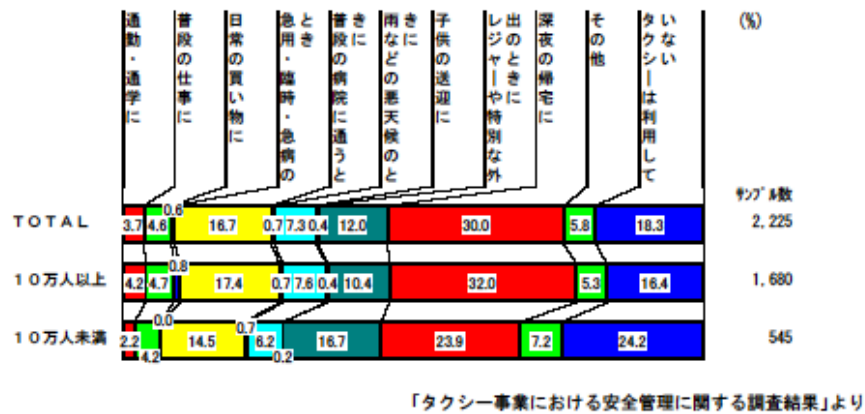
## 資料2 各輸送機関の輸送人員の推移 (平成元年=100とした場合の指数)



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「自家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「129」と算出したが本資料は「123」と算出した。)

資料: 陸運統計要覧

### 資料3 タクシーの利用用途及び運送引受形態



### 資料4 タクシー事業者の形態別の乗務状況の傾向

(H18年度の監査時に把握した点呼簿より)

時間	A社	B社	C社
3時台	2人		
4時台	6人		
5時台	8人	1人	
6時台	12人	15人	1人
7時台	14人	10人	1人
8時台		13人	2人
9時台	1人	5人	
10時台	3人	4人	1人
11時台		2人	
12時台	8人		
13時台	9人		
14時台	1人		2人
15時台			4人
16時台	5人	3人	1人
17時台	18人	12人	1人
18時台		9人	
19時台			
20時台		3人	
21時台			
22時台			1人
23時台			
24時台			
合計	87人	77人	14人

平成18年6月(火)      平成18年7月(火)      平成18年10月(金)

※1 運転者の人数は、監査により確認した点呼簿に記載のあったものであり、必ずしも事業者の全運転者数を示すものではない。  
 ※2 C社では週の内1~2日の出勤となっている者もいる。

資料：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2回資料」



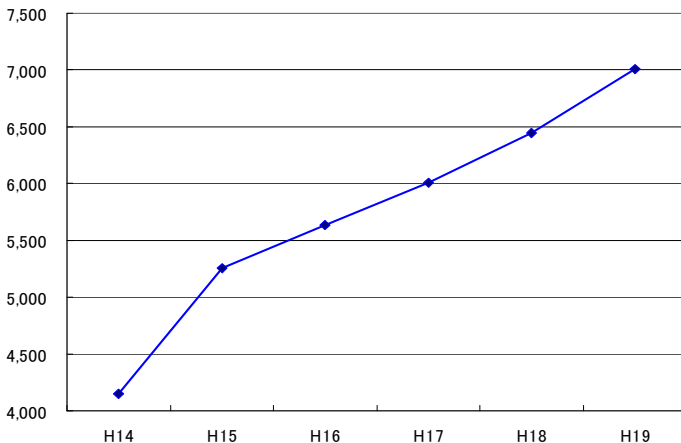
# 資料5 福祉有償輸送、運転代行、レンタカーの車両台数の推移

道路運送法上に現れた福祉有償運送

	H16年9月		H18年1月		H18年3月		H19年9月	
	法80条許可		法80条許可		法80条許可		法78条登録	
	団体数	車両数	団体数	車両数	団体数	車両数	団体数	車両数
北海道	0	0	15	78	124	706	246	1274
東北	0	0	13	30	119	382	186	837
関東	3	25	107	827	447	3574	857	6062
北陸信越	3	14	6	27	113	459	168	786
中部	2	6	13	140	229	1815	319	2358
近畿	11	49	44	169	131	500	322	1348
中国	0	0	46	134	54	153	91	392
四国	0	0	0	0	2	5	6	29
九州	6	15	12	33	45	201	104	454
沖縄	26	30	0	0	0	0	1	3
計	51	139	256	1438	1264	7795	2300	13543

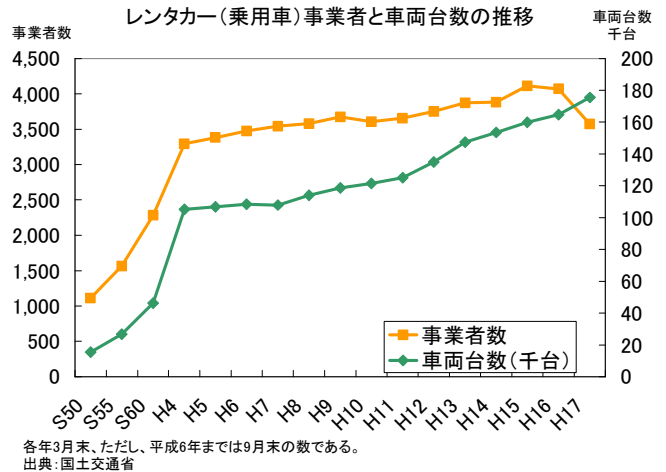
福祉有償のみを全乗連でとりまとめ。市町村福祉(金沢方式)は除外。

自動車運転代行業の認定事業者数の推移



注:平成19年は8月末、その他は各年12月末の数値  
出典:警察庁、国土交通省

レンタカー(乗用車)事業者と車両台数の推移



各年3月末、ただし、平成6年までは9月末の数である。  
出典:国土交通省

# 資料6 北海道のタクシー廃業事業者及び事後の状況(H14年2月以降)

平成20年4月末現在

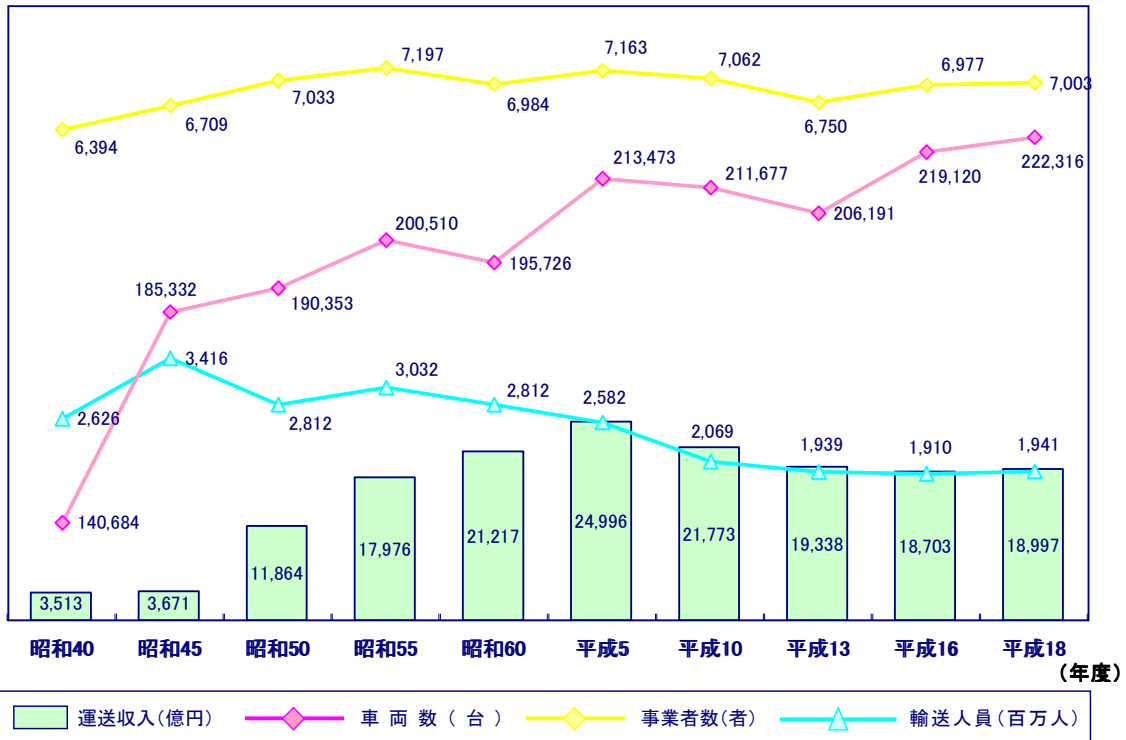
(社)北海道ハイヤー協会

地区名	事業社名	車両数	廃止年月日	備考
1 室蘭市	ふじハイヤー(株)	14	H.14. 8	廃業 ※同業他社がカバー
2 函館市	富士タクシー(株)	18	H.15. 9. 17	車両を桔梗ハイヤーに譲渡
3 釧路市	衛星交通(株)	20	H.15. 9. 20	車両を釧路日交に譲渡
4 増毛町	(有)増毛ハイヤー	4	H.16. 3. 26	留萌三交に経営譲渡
5 三川町	(有)三川交通	3	H.16. 3. 31	廃業 ※同業他社がカバー
6 浜益村	黄金ハイヤー(有)	1	h.16. 3. 31	廃業 ※同業他社がカバー
7 ニセコ町	ニセコリゾートプランニング(有)	5	H.16. 10. 4	京極ハイヤーに経営譲渡
8 足寄町	(有)芽登ハイヤー	1	H.16. 12. 1	廃業 ※同業他社がカバー
9 上砂川町	空知日交ハイヤー(株)	8	H.16. 12. 1	車両を上砂川北星に譲渡
10 初山別村	(有)初山別観光産業	2	H.17. 1. 1	廃業 ※廃業により空白地帯となった。
11 苫小牧市	室蘭ハイヤー(株)苫小牧支店	15	H.18. 3. 21	営業所の廃止
12 苫小牧市	第一観光ハイヤー(株)	15	h.18. 10. 21	廃業 ※同業他社がカバー
13 旭川市	(株)小鳩自動車工業	40	H.19. 4. 26	タクシー部門廃業
14 奈井江町	奈井江交通(株)	5	H.19. 4. 14	車両を奈井江北星に譲渡
15 函館市	(株)昇栄交通	0	H.20. 1. 15	廃業 ※同業他社がカバー

【ハイタク空白地帯の状況と対策】

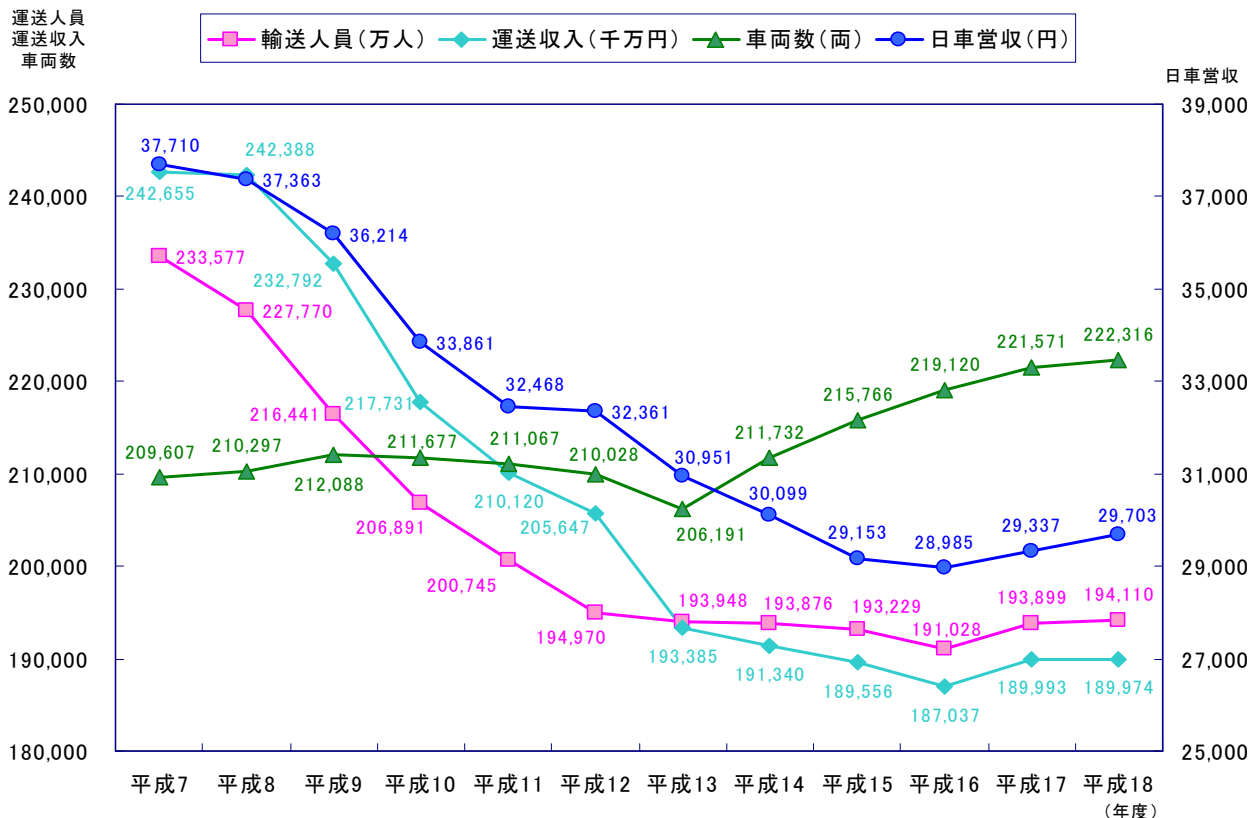
札幌支局管内・・・①浦臼町～マイカーに依存。町営バス2路線あるが利用者が少なく赤字。②泊村・・・路線バス、マイカーが主体。  
 函館支局管内・・・①知内町～マイカーに依存。路線バスあり。②鹿部町・・・ハイタク事業の要望があるが自治体赤字のため支援できず、手を上げる者はない。  
 室蘭支局管内・・・①大滝村②留寿都村③洞爺湖町～路線バス、マイカーに依存。  
 帯広支局管内・・・①更別村～マイカーに依存  
 旭川支局管内・・・①初山別村②幌加内村③朝日町④猿払村～路線バス、マイカーに依存。  
 北見支局管内・・・①西興部村～マイカーに依存。  
 ◇総括◇北海道は札幌市を中心とした道央圏を除くと過疎地が多く、路線バスも市街地を除くと充実しているとは言えない。自治体の予算も厳しく、バス会社への補助もままならない。福祉バスを運行できる自治体も少ない。必然的にマイカーに頼らざるを得ない状況である。しかし、高齢者にとって病院や買物の足がないため、廃業したくともできず、福祉精神で経営しているのが現状。したがって、廃業して空白になった地域に新規事業者が参入することは皆無である。

## 資料7 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

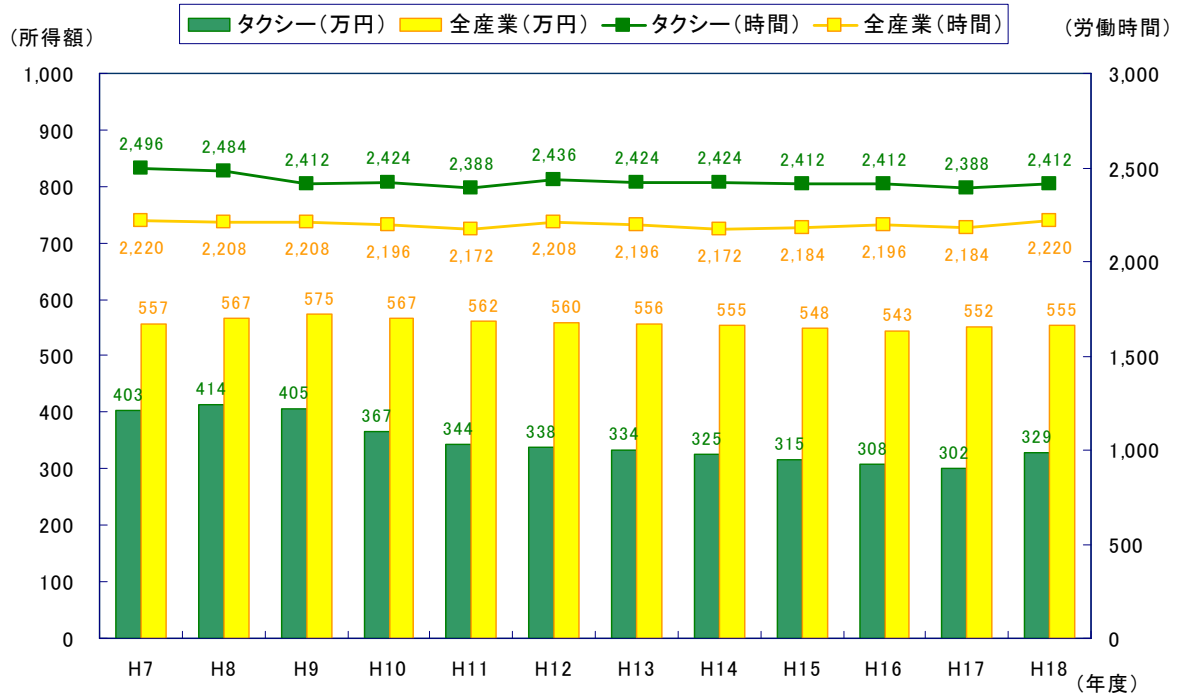
## 資料8 全国のタクシーにおける日車営収等の推移 (法人)



※日車営収: 実働1日1車あたりの営業収入

※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年度の日車営収は国土交通省調べ

# 資料9 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



出典：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)

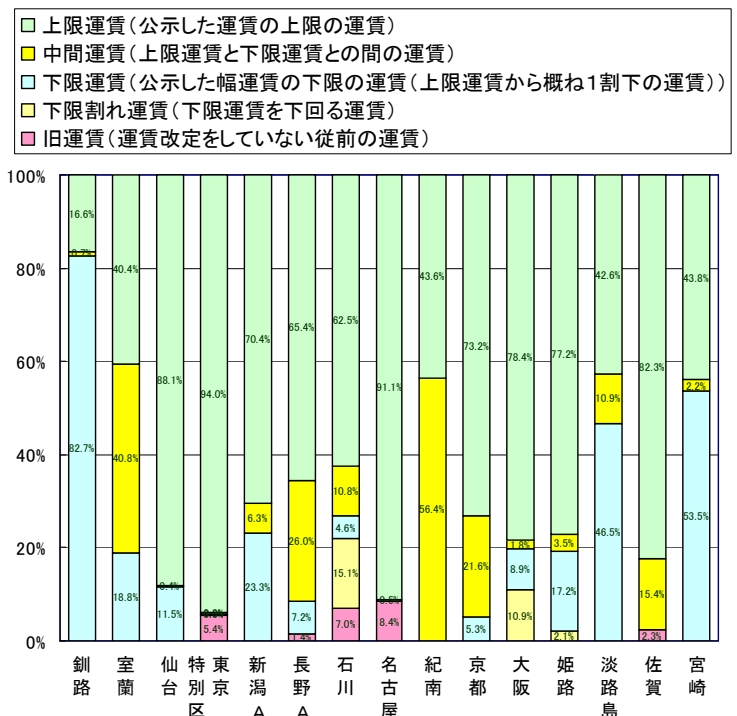
	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
タクシー	50.5	50.8	51.3	51.7	52.0	52.3	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3
全産業	40.1	40.3	40.5	40.4	40.6	40.8	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8

# 資料10 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



資料：交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部  
「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回資料」

# 資料11 法人タクシー事業者のサービス等に関するランク評価制度

## ■法人タクシー事業者のサービス等に関するランク評価制度概要

この制度は、東京タクシーセンターで、東京指定地域の法人タクシー事業者を対象として「接客サービスに関する情報」・「安全に関する情報」・「事業者の法令順守に関する情報」を収集し、評価基準を設定して数値化したもので評価し、AA・A・B・Cの4段階にランク付けして、AA・Aの評価を受けた優良な事業者を公表することにより、タクシー事業の発展とタクシーサービスの改善に資することを目的としている。

注：ランク評価は法人タクシー事業者の評価であって、タクシー乗務員に対する評価ではない。

## ■評価項目の配分点数及びランク付けまでの経緯

ランク付けの決定は、評価期間内の合計評価点数に基づき、ランク評価委員会で決定される。



## ■平成19年度 優良ランク法人事業者掲載

指定地域内に事業所のある法人タクシー事業者 325 社（平成 19 年 3 月 31 日現在）のうち 310 社（15 社は評価対象外）を対象に、平成 18 年 4 月 1 日から平成 19 年 3 月 31 日までの期間における評価で公表している。

なお、AAランク事業者は 95 社、Aランク事業者は 105 社である。

資料：財団法人東京タクシーセンターホームページ

## 資料12 全個協「マスターズ制度」

### ■マスターズ制度とは

社団法人全国個人タクシー協会では、平成10年12月より、優良個人タクシー事業者認定制度、いわゆるマスターズ制度を実施している。個人タクシー事業者がマスター（みつ星）になるためには、ひとつ星、ふたつ星の認定から順に受けていかななくてはならない。その上でマスターの申請をし、個人タクシー業界以外の有識者で構成される「マスター認定委員会」の厳しい審査をうけて、ようやくマスターとして認定される。

### ■制度のしくみ

この制度は、個人タクシー事業者が自由意志で参加して、最高位であるマスター（みつ星）を目指し、その過程・状況を星の数で表示して、お客様に情報提供するものである。

### ■認定基準

認定基準は、業界外の有識者による第三者機関であるマスター認定委員会の公認のもので、基本事項、安全運転、良質なタクシーサービスの各項目から構成されている。この基準は、ひとつ星からふたつ星に昇格する際、ふたつ星からマスターに昇格する際の基準である。

#### ○基本事項

1. マスター宣言を行い、事業者用車両の所定の位置に称号ステッカーを掲示している。
2. 協会会費並びに共済拠出金を規定どおり納めている。
3. 所属団体、会員が特に指定した車両表示、事業に関する取り決めなどを遵守している。
4. 個人タクシー事業を継続する予定である。
5. マスター認定日前1年間道路運送法等の違反により処分を受けていない。

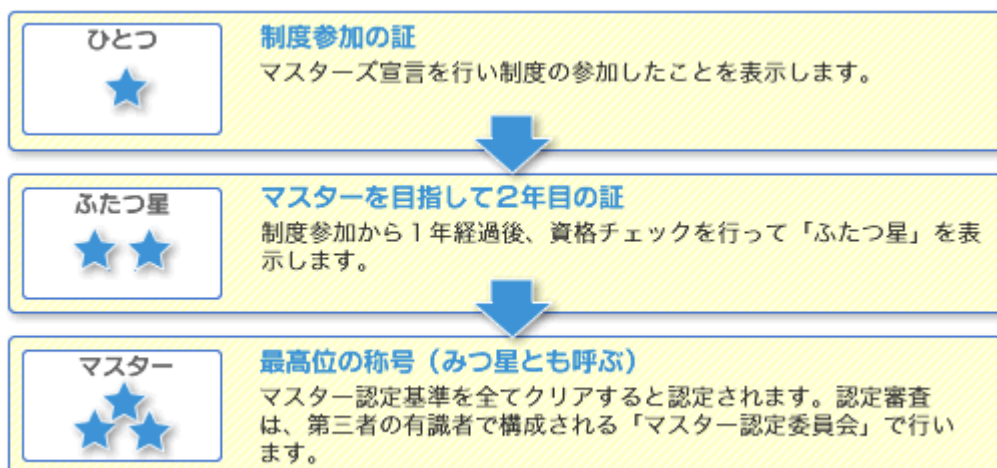
#### ○安全運転

1. マスター認定日前1年間、道路交通法違反がない。
2. マスター認定日前1年間、無事故（責任事故がない）である。
3. 自動車事故対策機構の適正診断を行政通達等で定められている期間毎に受診している。
4. 年1回以上健康診断を受診し、安全運転に必要な健康管理を行っている。
5. 事業者用車両の日常点検及び点検整備を励行して、整理不良による交通事故や大気汚染などの防止に積極的に取り組んでいる。

#### ○良質なタクシーサービス

1. マスター認定日前1年間、利用者からの苦情で所属団体等の処分を受けていない。
2. 所属団体が定める事業者の営業時の服装基準を遵守している。
3. 忘れ物を未然に防止する対応を励行し、忘れ物が発生したときは適切に対応している。
4. 事業者用車両の清掃、消毒等について、所属団体が定める基準に適合している。
5. 特記事項の細目に掲げる事項のひとりに該当していること。

### ■マスター認定までのしくみ



資料：社団法人全国個人タクシー協会ホームページ

# 資料13 需要の分布

曜日別需要分布(平成18年11月) 時間帯別需要分布(平成19年11月)

曜日	実働率	税込日車營收
月曜日	88.1%	49,358 円
火曜日	94.4%	50,715 円
水曜日	95.7%	52,644 円
木曜日	96.1%	54,325 円
金曜日	98.5%	54,012 円
土曜日	69.7%	47,458 円
日曜日・祝日	56.4%	46,189 円

時間帯	実車率	税込日車營收
7時～11時	46.5%	7,716 円
11時～15時	43.2%	7,778 円
15時～19時	43.4%	8,476 円
19時～23時	44.5%	11,449 円
23時～3時	47.8%	16,494 円
3時～7時	36.6%	5,286 円

資料) 東京乗用旅客自動車協会

# 資料14 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	総実車キロ	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
仙台市	需要	総実車キロ	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
新潟交通圏	需要	総実車キロ	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
特別区・武三地区交通圏	需要	総実車キロ	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
名古屋交通圏	需要	総実車キロ	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	総実車キロ	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
広島交通圏	需要	総実車キロ	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
高松交通圏	需要	総実車キロ	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
福岡交通圏	需要	総実車キロ	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
沖縄本島	需要	総実車キロ	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
全国	需要	総実車キロ	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

資料: 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部  
「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回資料」

## 資料15 規制緩和後の競争激化の現状①盛岡の事例

- ・平成14年の規制緩和後、盛岡交通圏では、新規参入事業者・区域拡大事業者が増加。
- ・そのほとんどの事業者は、参入当初より下限運賃を採用したため、複数の運賃体系が混在することとなった。
- ・既存事業者は回数割引、各種サービスの向上等で対抗したが、これ以上の利用者離れを防ぐため、下限運賃の採用を決定。
- ・その結果、平成19年6月以降、盛岡交通圏の全事業者が下限運賃で運行することとなった。
- ・運賃格差はなくなったが、経営環境は以前厳しい状態が続いている。

### 盛岡交通圏車両数の変化

平成14年1月末	平成20年3月末	増減
法人19社 871両 個人 84両	法人28社 1040両 個人 91両	法人9社 169両 個人 7両
<内訳> 既存事業者 法人18社 871両 個人 84両 新規事業者 法人1社 3両	<内訳> 既存事業者 法人17社 833両 個人 91両 新規事業者 法人7社 151両 営業区域拡大 法人4社 56両	<内訳> 既存事業者 法人1社 38両 個人 7両 新規事業者 法人6社 148両 営業区域拡大 法人4社 56両

### 盛岡交通圏(小型車)輸送実績表

	延実在車数	延実働車数	実働率	総走行キロ			実車率	輸送回数 千回	輸送人員 千人	運送収入 百万円	実働1日1車当たり			
				実車千 千 <sup>2</sup>	空車千 千 <sup>2</sup>	計 千 <sup>2</sup>					走行キロ	回数	人員	収入
18年6月 ～19年3月	270,458	230,454	85.2	13,372	23,060	36,432	36.7	4,168	563	4,807	158	18	24	20,860
19年6月 ～20年3月	267,761	222,637	83.1	13,323	22,140	35,463	37.6	4,105	5,507	4,297	159	18	25	19,300
対比	99.0	96.6		99.6	96.0	97.3		98.5	98.3	89.4	100.6	100.0	104.2	92.5

資料：岩手県タクシー協会

## 資料16 規制緩和後の競争激化の現状②宮崎の事例

宮崎交通圏においては、平成16年に新規参入事業者が、下限運賃を参入すると一部の既存事業者がすぐに追随し、1年後には1,200両のうち340両が下限運賃となり、現在では64.5%の車両(831両)が下限運賃を採用している。

### 宮崎交通圏における下限運賃採用の動き

- 平成16年7月 2社 (約200両) 下限運賃を採用 (新規事業者)
- 平成16年8月 2社 (約140両) 下限運賃を採用
- 平成17年9月 1社 (約60両) 下限運賃を採用
- 平成18年8月 7社 (約440両) 下限運賃を採用
- 平成19年2月 1社 (15両) 下限運賃を採用

### 宮崎交通圏の採用運賃別車両数の現状

平成20年3月31日現在

車両総数 1,289両

うち上限運賃採用車両数 458両 35.5%

下限運賃採用車両数 831両 64.5%

資料：宮崎県タクシー協会

# 資料17 タクシーの供給過剰による影響(各地の現状)

新大阪



全乗連

仙台



東京交通新聞社

銀座



東京交通新聞社

横浜



東京交通新聞社

# 資料18 規制緩和による自由競争のもとでの増車への誘因

参入が容易で差別化が困難な市場

増車により利用される機会、  
選択される機会の拡大

新規参入によるタクシー  
車両数の純増

増車や新規参入により、企業個別には、シェアの拡大が選択される機会を拡大し、  
総売上増に直接つながりやすい

シェアの拡大方策 = 資本と労働の直接投入(タクシー増車)  
増車しなければ、選択される機会を逸し、  
売上減に結びつく恐れ (経営者マインド)  
→ 業界そろって増車に走りやすい

歩合制の賃金体系 = 人件費が変動費となり、  
1台あたり売上減でも総売上を確保

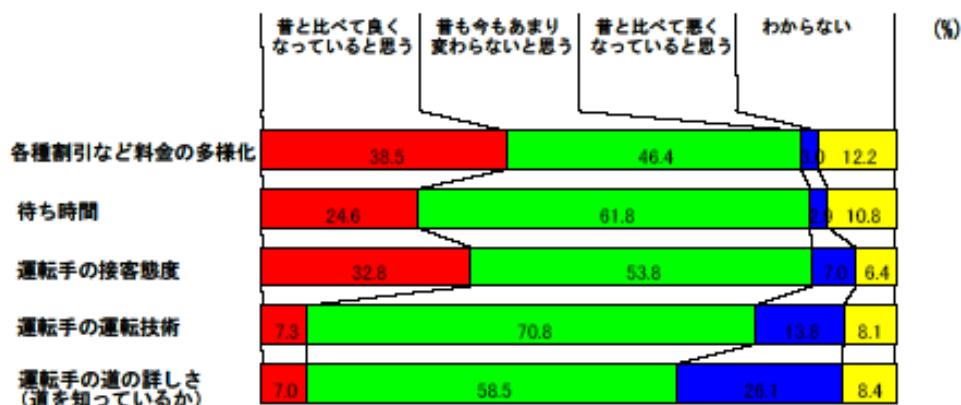
需要の伸びがない

事業者の退出が促進されても、増車への誘因が維持される限り、  
増車や新規参入は繰り返されるのではないか。

デメリットは解消されない



## 資料19 規制緩和前と後の利用者意識の変化



資料: 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会  
タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書

## 資料20 輸送サービスの差別化に関する事例一覧

規制緩和後、輸送サービスの差別化が行われているが、需要を喚起するには至らず、サービスの維持が困難となっており、多くの事業者で運賃の改訂などサービスの見直しを余儀なくされている。

	サービスの概要
低運賃がうまくいかなかったサービス	低運賃・環境保全を前面に出し、参入したが、事業拡大には至っていない。
	標準を下回る遠距離割引を導入したが、乗務員確保の問題等から、事業を縮小した。
	低運賃で参入し、深夜早朝割増を適用していないが、現在は初乗り運賃を自動認可運賃内額に改定した。
	低運賃で参入したが、現在は自動認可運賃内額で運行し、深夜早朝割増は標準を下回る割増率を適用している。
車両の差別化によるサービス	サービスの質の良さを前面に出し、大型車両をはじめ車種を充実させ、運賃も一般タクシー並みとしている。

## 資料21 ニューサービス～うどんタクシーの事例～

### ○うどんタクシーサービスの概要

うどんの歴史、うどんの文化、讃岐がうどん大国になった理由、うどんの打ち方、ゆがき方、有名うどん店のお店の特徴などの試験に合格した麺通としての知識をもった専任ドライバーが、ガイドしながら有名店を巡る。

### ○サービスの事例

- ・所要時間：3時間30分
- ・迎え場所：高松空港
- ・コース料金：3時間30分で14,700円  
(うどん代金、駐車場、高速道路利用料等は含まない)



出典：新日本ツーリスト株式会社HP

	全体 A	うどんタクシー B	全体の輸送収入に占める うどんタクシーの割合 A/B(%)
回数(回)	7,117,619	986	0.014
輸送人員(人)	10,475,091	2,762	0.026
運賃収入(円)	9,706,491,672	6,760,050	0.070

## 資料22 事業者の創意工夫により導入している割引等について

割引の名称	運賃ブロック	制度の概要
遠距離割引	大阪地区他28地区	一定の距離を超える遠距離旅客に対する割引。5000円超5割引等
妊婦割引	岩手県地区他5地区	母子健康手帳等を保持している者に対して1割引等。
乳幼児割引	香川県地区他7地区	義務教育就業前の乳幼児を連れている者に対して1割引等。
学生割引	京都地区他6地区	学生証等の交付を受けている者に対して1割引等。
往復割引	岡山県地区他3地区	往路において往復の運送を申し込んだ上で、往路、復路とも同一の区間を乗車した場合に、復路の運賃を1割引等。
きもの割引	京都市域地区	きもの(和装)を着用している者に対して1割引。
オフピーク割引	大阪地区	土・日・祝日の9時～17時の時間帯における時間制運賃による利用の場合に最大37.5%割引。
うどん割引	香川県地区	さぬきうどん店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を1割引。
ラーメン割引	福岡地区	ラーメン店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を3割引。
高齢者割引	新潟県地区他10地区	65歳以上の者で年齢を確認できる証明書等を提示した者に対して1割引等。
初乗り回数券割引	沖縄県地区	初乗り回数券を1割引で販売。
利用回数割引	山梨県地区他10地区	所定の乗車回数に達した場合に〇〇〇円の乗車券を発行等。
空港バス乗継割引	岐阜地区	空港高速バスの乗車券を提示した者に対して1割引。
インターネット予約割引	香川県地区	指定の登録サイトから予約した者に対して1割引。
運転免許証返納割引	埼玉県地区等5地区	運転免許証を返納した者で運転経歴証明書を提示した者に対して1割引等。
スキースクール受講者割引	岩手県地区	スキースクールの受講カードを提示した者に対して13%割引。
飲酒運転撲滅割引	鹿児島県地区	協力加盟店(飲食店)で5%の運賃割引チケットを発行。
仮設住宅割引	新潟県地区	中越沖地震により仮設住宅に入居している住民等に対して1割引(発着いずれかが仮設住宅)。
指定施設と一定ゾーンとの間の定額運賃	特別武三地区等15地区	成田国際空港と一定のゾーン間で定額運賃を設定。
イベント定額運賃	大分県地区等11地区	大分スポーツ公園総合競技場で開催されるサッカーの試合開催日に限り定額運賃を設定。

資料：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回資料」

# 資料23 運賃ブロック別タクシー運賃改定状況

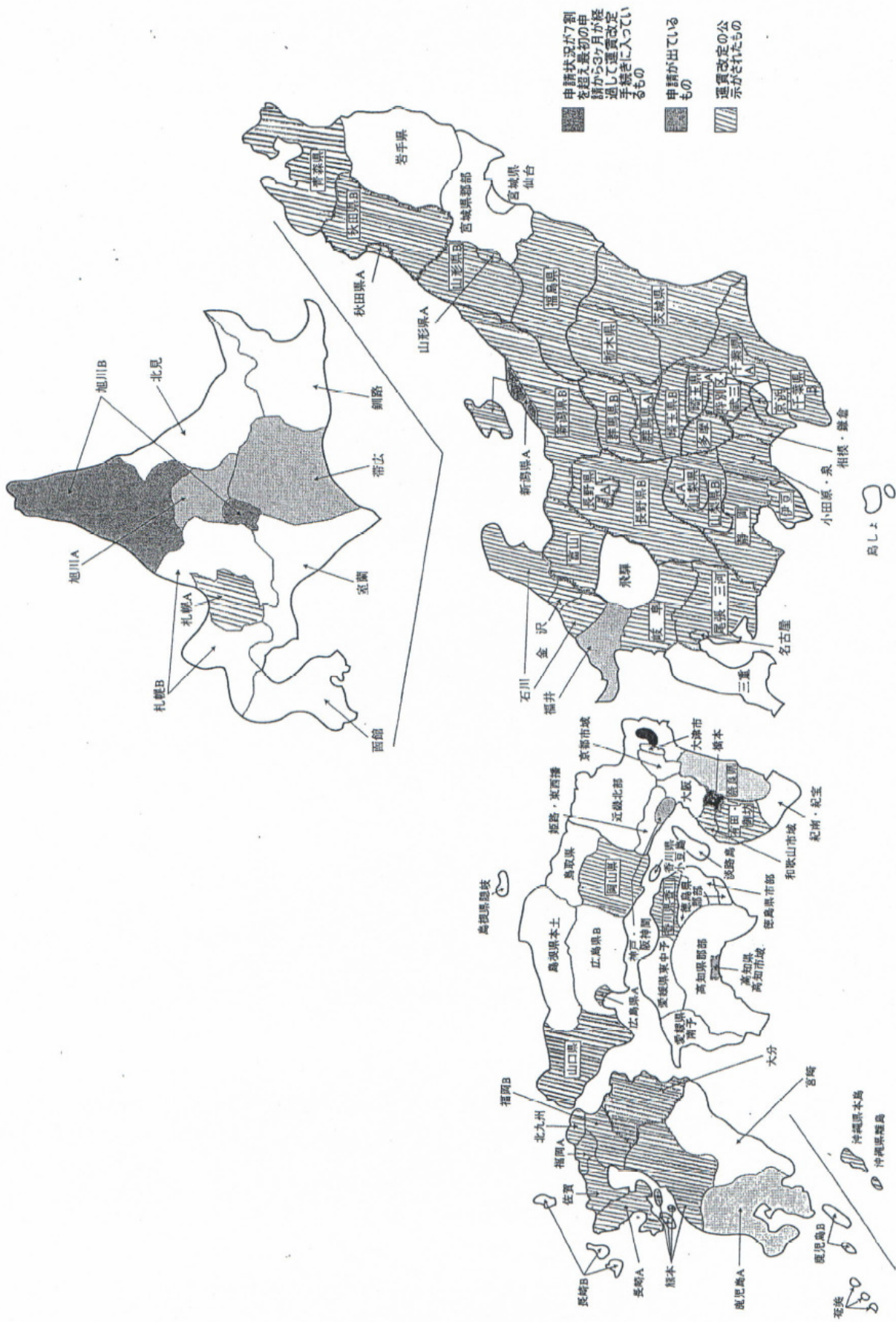
平成20年5月30日現在  
(社)全国乗用自動車連合会

	運賃適用地域名	申請日	申請改定率	申請状況	審査状況	改定率・初乗運賃	増収率	車種区分
1	長野県A地区 (都市部)	平成18年 7月11日～	17～20% 650円(1.5km) → 760～770円	80.4%	平成19年 4月6日公示 4月20日認可 4月27日実施	初乗運賃(普通車)10.1% 710円(1.5km) 加算運賃(普通車)10.7%	10.56%	普通
2	長野県B地区 (地方部)	6月15日～	16～20% 640円(1.5km) → 750～760円	93.9%	4月6日公示 4月20日認可 4月27日実施	初乗運賃(普通車)10.2% 700円(1.5km) 加算運賃(普通車)9.6%	9.83%	普通
3	大分	7月7日～	10.2～16.0% 560円(1.5km) →500～630円(1～1.5km)	99.6%	4月6日公示 4月20日認可 4月27日実施	初乗運賃(小型車)10.71% 620円(1.5km) 加算運賃(小型車)10.80%	10.71%	中型・小型
4	秋田A地区 (都市部)	10月19日～	11.7～28.8% 640円(1.5km) → 500円(1km)	97.0%	8月24日公示 9月7日認可 9月14日実施	初乗運賃(小型車)7.8% 690円(1.5km) 加算運賃(小型車)9.3%	8.49%	中型・小型
5	秋田B地区 (地方部)	10月19日～	4.3～40.9% 640円(1.5km) →500～640円(1～1.5km)	76.5%	8月24日公示 9月7日認可 9月14日実施	初乗運賃(小型車)7.8% 690円(1.5km) 加算運賃(小型車)8.9%	8.29%	中型・小型
6	長崎A (離島を除く)	9月4日～	15.7～22.9% 560円(1.5km) → 500円(0.95km)	89.5%	8月24日公示 9月7日認可 9月14日実施	初乗運賃(普通車)11.09% 500円(1km)	10.93%	普通
7	沖縄県本島地区	10月20日～	16.0～25.4% 450円(1.8km) → 500円(1.6km)	92.3%	8月24日公示 9月7日認可 10月1日実施	初乗運賃(小型車)11.11% 500円(1.8km) 加算運賃(小型車)11.70%	12.42%	中型・小型
8	名古屋地区	11月13日～	12.5～21.5% 610円(1.8km) → 500円(1.3km)	90.9%	9月21日公示 10月5日認可 10月19日実施	初乗運賃(中型車) 500円(1.3km)	8.97%	中型・小型
9	和歌山地域地区	9月28日～	23.4～49.2% 550円(1.8km) → 610～630円	100.0%	9月25日公示 10月9日認可 10月16日実施	初乗運賃(小型車) 600円(1.8km)	12.45%	中型・小型
10	有田・御坊地区	12月22日～	27.4～44.8% 470円(1.5km) → 530～550円	100.0%	10月11日公示 10月25日認可 11月1日実施	初乗運賃(小型車) 520円(1.5km)	11.52%	中型・小型
11	東京都 (特別区・武蔵野・三鷹地区)	8月31日～	7.2～28.6% 660円(2km) → 750～810円	91.6%	10月19日公示 11月2日認可 12月3日実施	初乗運賃710円(2km)	7.22%	普通
12	東京都(多摩地区)	9月29日～	13.2～23.8% 660円(2km) → 750～810円	94.2%	10月19日公示 11月2日認可 12月3日実施	初乗運賃710円(2km)	7.87%	普通
13	京浜地区 (横浜・川崎・横須賀・三浦)	9月26日～	8.7～30.4% 660円(2km) → 720～860円	99.2%	10月19日公示 11月2日認可 12月3日実施	初乗運賃710円(2km)	7.72%	普通
14	新潟県B地区	12月26日～	15.0%～26.5% 620円(1.5km) → 510～740円(1～1.5km)	81.7%	10月31日公示 11月14日認可 11月21日実施	初乗運賃(中型車)8.1% 670円(1.5km) (小型車)8.2% 660円(1.5km) 加算運賃(中型車)9.1% (小型車)9.3%	8.69%	中型・小型
15	富山地区	11月10日～	15.8～21.6% 630円(1.5km) → 720～750円	95.4%	10月31日公示 11月14日認可 11月21日実施	初乗運賃(中型車)9.4% 700円(1.5km) (小型車)9.5% 690円(1.5km) 加算運賃(中型車)10.8% (小型車)10.4%	9.91%	中型・小型
16	静岡地区	12月4日～	15.0～28.7% 610円(1.5km) → 700～790円	88.9%	11月2日公示 11月16日認可 11月26日実施	初乗運賃(小型車) 670円(1.5km)	9.35%	中型・小型
17	広島県A地区 (都市部)	12月20日～	10.0～25.0% 560円(1.5km) → 620～700円	83.0%	11月2日公示 11月16日認可 11月26日実施	初乗運賃(小型車) 610円(1.5km)	9.18%	中型・小型
18	福岡A (福岡市周辺地域)	11月30日～	14.3～25.9% 590円(1.6km) → 650円	85.7%	11月2日公示 11月16日認可 11月26日実施	初乗運賃・加算運賃(小型車) 9.92% 650円(1.6km)	9.71%	中型・小型
19	埼玉県A地区 (都市部)	11月24日～	13.1～23.0% 660円(2km) → 750～810円	93.5%	11月9日公示 11月26日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.49%	普通
20	埼玉県B地区 (地方部)	11月24日～	13.3～22.2% 660円(2km) → 750～810円	97.8%	11月9日公示 11月26日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.61%	普通
21	千葉県A地区 (都市部)	11月29日～	11.9～28.0% 660円(2km) → 370～790円(1～2km)	95.4%	11月9日公示 11月26日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.76%	普通
22	千葉県B地区 (地方部)	11月29日～	10.1～28.5% 660円(2km) → 370～790円(1～2km)	98.4%	11月9日公示 11月26日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.75%	普通
23	熊本	12月20日～	4.3～44.5% 560円(1.5km) → 620～750円	83.0%	11月9日公示 11月26日認可 12月3日実施	初乗運賃・加算運賃 10.01% 640円(1.5km)	9.97%	普通

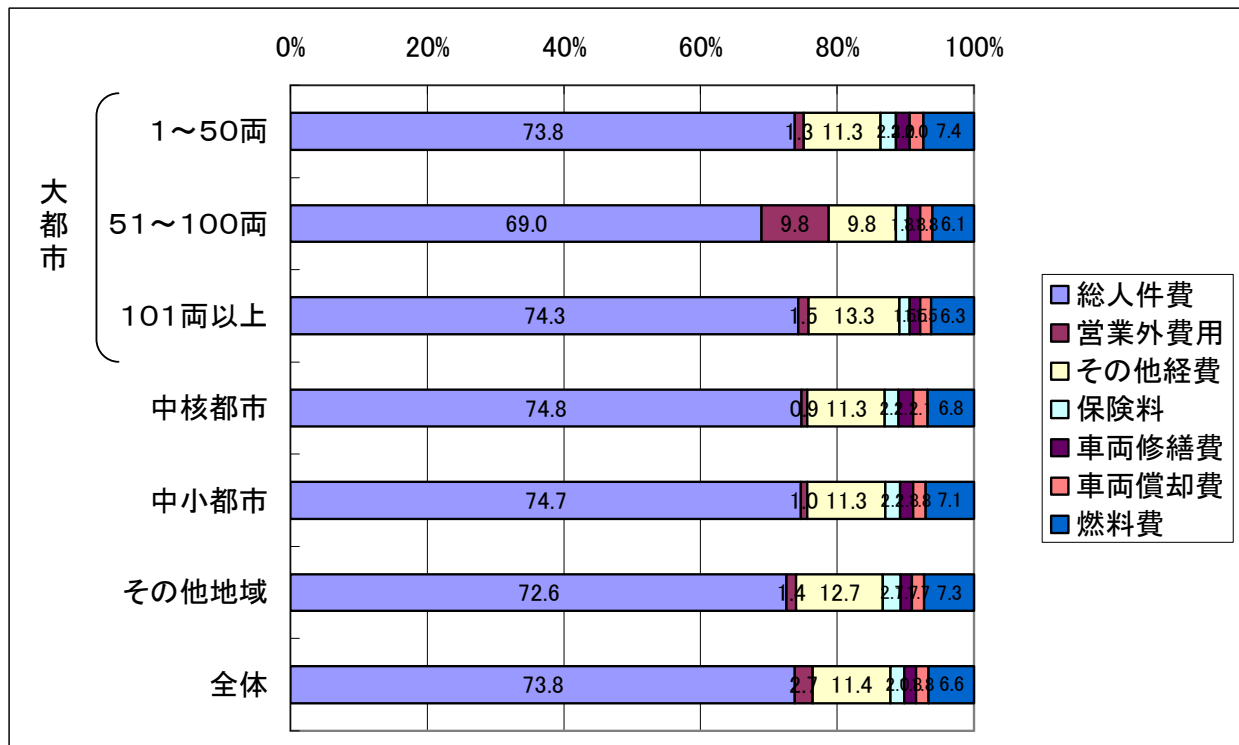
24	香川県香川地区	12月27日～	10.19～32.66% 550円(1.5km) → 610～730円	92.59%	11月9日公示 11月26日認可 12月3日実施	初乗運賃(小型車) 610円(1.5km)	10.88%	中型・小型
25	北九州	平成19年 1月24日～	5.4～34.6% 590円(1.6km) → 650円	93.2%	11月9日公示 11月26日認可 12月3日実施	初乗運賃・加算運賃 9.93% 650円(1.6km)	9.89%	普通
26	福岡B	2月20日～	10.9～21.1% 560円(1.5km) → 620円	88.7%	11月9日公示 11月26日認可 12月3日実施	初乗運賃・加算運賃(小型車) 10.59% 620円(1.5km)	10.51%	中型・小型
27	佐賀	2月22日～	5.8～24.8% 560円(1.5km) → 620～640円	97.9%	11月9日公示 11月26日認可 12月3日実施	初乗運賃・加算運賃 11.06% 620円(1.5km)	10.96%	普通
28	群馬県A地区 (都市部)	平成18年 12月19日～	12.9～24.0% 660円(2km) → 750～800円	82.4%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃(普通車) 710円(2km)	7.97%	普通・小型
29	群馬県B地区 (地方部)	12月18日～	12.2～25.8% 660円(1.8km) → 750～800円	70.3%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃(普通車) 710円(1.8km)	7.90%	普通・小型
30	茨城県地区	12月19日～	14.7～31.1% 660円(2km) → 690～790円	83.4%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.88%	普通
31	山梨県A地区 (都市部)	12月22日～	6.6～42.5% 660円(1.8km) → 670～940円	97.1%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃(普通車) 710円(1.8km)	7.86%	普通・小型
32	山梨県B地区 (地方部)	12月21日～	5.5～51.7% 660円(1.8km) → 690～990円	90.1%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(1.8km)	7.80%	普通
33	栃木県地区	12月26日～	4.8～49.3% 660円(2.0km) → 700～980円	92.9%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.88%	普通
34	相模・鎌倉地区	10月23日～	8.2～31.7% 660円(2km) → 690～860円	98.9%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃710円(2km)	7.93%	普通
35	小田原地区	11月10日～	12.1～24.2% 640円(1.8km) → 720～800円	99.2%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃(小型車) 690円(1.8km)	7.91%	普通・小型
36	泉地区(小田原地区と同一地域)	平成19年 3月23日～	18.1～23.7% 640円(1.8km) → 760～790円	100.0%	※小田原地区と同調	初乗運賃(小型車) 690円(1.8km)	7.91%	普通・小型
37	尾張三河地区	1月18日～	10.0%～18.0% 630円(1.5km) → 690～740円	97.5%	11月16日公示 11月30日認可 12月10日実施	初乗運賃(中型車) 680円(1.5km)	7.33%	中型・小型
38	山形県A地区 (都市部)	1月29日～	7.3～20.4% 610円(1.5km) → 690円	97.5%	11月26日公示 12月3日認可 12月17日実施	初乗運賃(小型車) 670円(1.5km)	10.27%	中型・小型
39	山形県B地区 (地方部)	1月29日～	8.6～18.5% 610円(1.5km) → 630～690円	75.7%	11月26日公示 12月3日認可 12月17日実施	初乗運賃(小型車) 670円(1.5km)	10.33%	中型・小型
40	福島県	1月30日～	1.6～36.1% 600円(1.5km) → 500～660円(1.0～1.5km)	87.6%	11月26日公示 12月3日認可 12月17日実施	初乗運賃(小型車) 500円(1.0km)	10.63%	中型・小型
41	岐阜地区	2月1日～	12.0～22.2% 630円(1.5km) → 600円(1.3km)	97.1%	11月26日公示 12月10日認可 12月17日実施	初乗運賃(中型車) 600円(1.3km)	10.71%	中型・小型
42	札幌A地区 (都市部)	2月9日～	9.0～30.9% 600円(1.6km) → 660～780円	93.4%	11月26日公示 12月10日認可 12月17日実施	初乗運賃650円(1.6km)	9.20%	普通
43	岡山県地区	2月23日～	3.8～44.8% 560円(1.5km) → 620～700円	76.1%	11月26日公示 12月10日認可 12月17日実施	初乗運賃(小型車) 610円(1.5km)	9.60%	中型・小型
44	青森県	3月14日～	7.1～24.09% 580円(1.5km) → 600～660円	93.8%	平成20年 1月25日公示 2月8日認可 2月15日実施	初乗運賃(小型車)10.31% 640円(1.5km) 加算運賃(小型車)11.50%	10.80%	中型・小型
45	伊豆地区	3月23日～	16.1～24.0% 620円(1.5km) → 720～770円	80.3%	1月25日公示 2月8日認可 2月18日実施	初乗運賃(小型車) 680円(1.5km)	10.41%	中型・小型
46	山口県地区	3月30日～	10.8～28.0% 560円(1.5km) → 620～720円	79.91%	2月8日公示 2月22日認可 3月1日実施	初乗運賃(小型車) 610円(1.5km)	9.41%	中型・小型
47	金沢地区	平成18年 11月7日～	15.8～26.0% 630円(1.7km) → 500～790円(1.1～1.7km)	77.9%	3月14日公示 3月28日認可 4月4日実施	初乗運賃(中型車)9.4% 700円(1.7km) (小型車)9.5% 690円(1.7km) 加算運賃(中型車)7.7% (小型車)8.6%	9.34%	中型・小型
48	石川地区	平成19年 1月24日～	16.0～28.1% 630円(1.5km) → 730～770円	88.7%	3月14日公示 3月28日認可 4月4日実施	初乗運賃(中型車)9.4% 700円(1.5km) (小型車)9.5% 690円(1.5km) 加算運賃(中型車)9.9% (小型車)8.7%	9.63%	中型・小型
49	沖縄県離島地区	9月4日～	17.9～39.9% 390円(1.2km) → 450円	92.1%	5月30日公示 6月13日認可 (予定) 7月1日実施 (予定)	初乗運賃(小型車) 430円(1.2km)	10.20%	中型・小型

(注) 各欄の申請状況、改定状況の数値及び認可・実施日程等は各運輸局が公示にあたり公表したプレス資料により事務局で作成。

旅客課資料を基に全タク連で作成（平成20年5月30日現在）



## 資料24 タクシー事業の原価構成



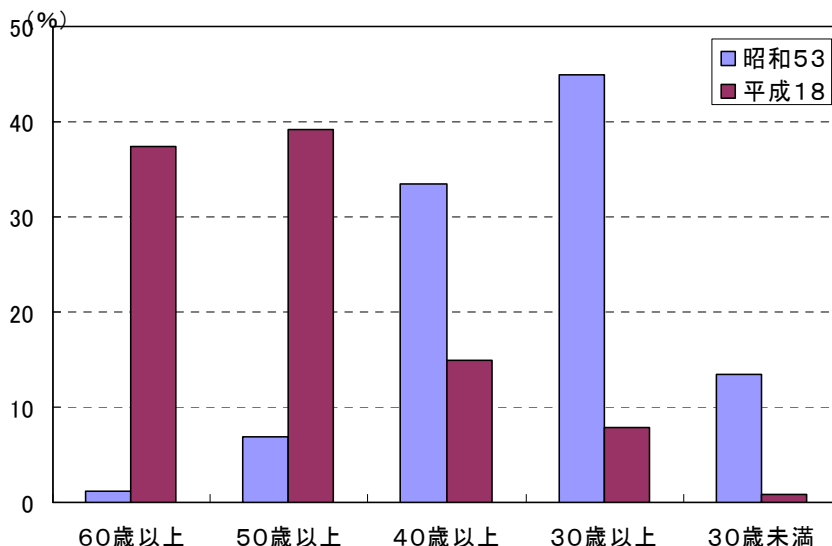
資料) 国土交通省「自動車運送事業経営指標」2007年版

## 資料25 乗務員の年齢構成(東京)

乗務員の平均年齢は急速に上昇。  
昭和53年には30歳代、40歳代が主体であったが、今では50歳代、60歳代が中心。

乗務員の高齢化に伴って、定時制乗務員比率も急上昇。  
平成5年の1.5%から平成18年には21.4%に。  
ほぼ5人に1人が定時制乗務員。

※定時制乗務員: 勤務の状況が通常のフルタイム勤務の乗務員よりも日・週又は月の労働時間が短く、労働日数も少ない乗務員。

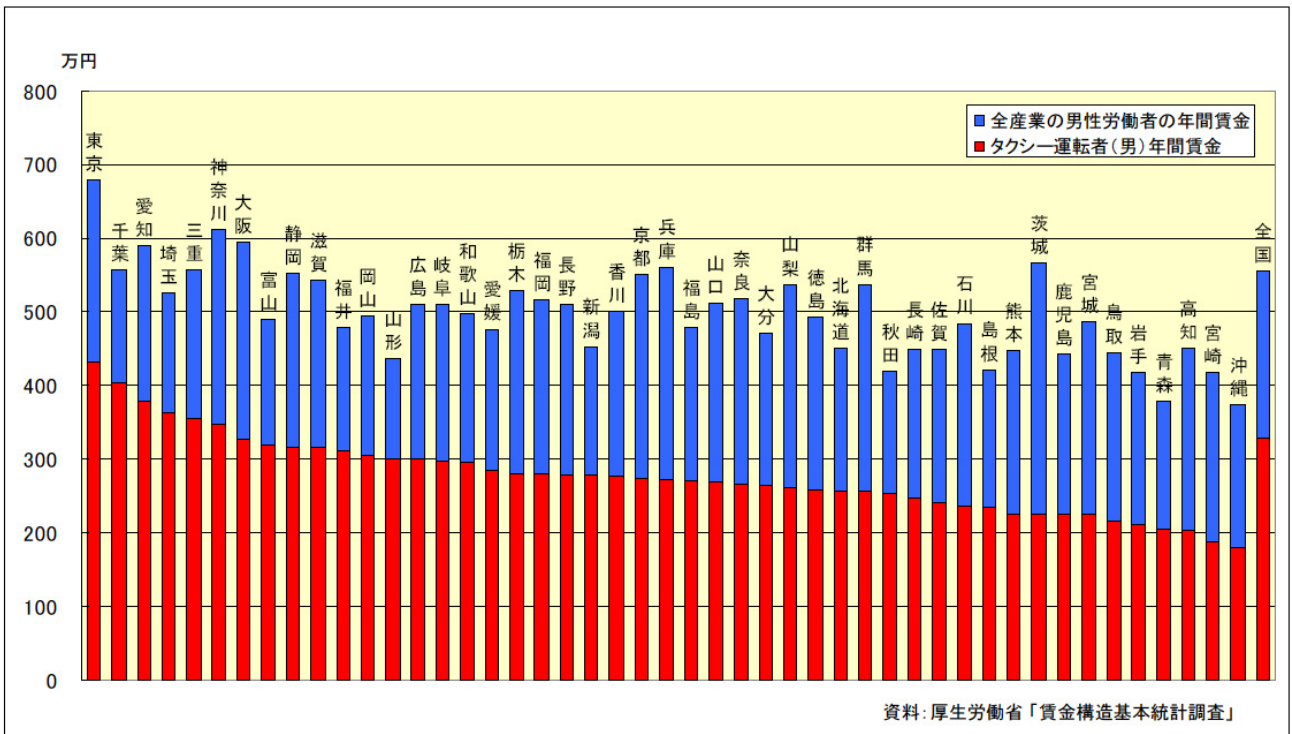


【平均年齢】  
昭和53 39.2歳  
平成18 56.0歳

資料) 東京乗用旅客自動車協会

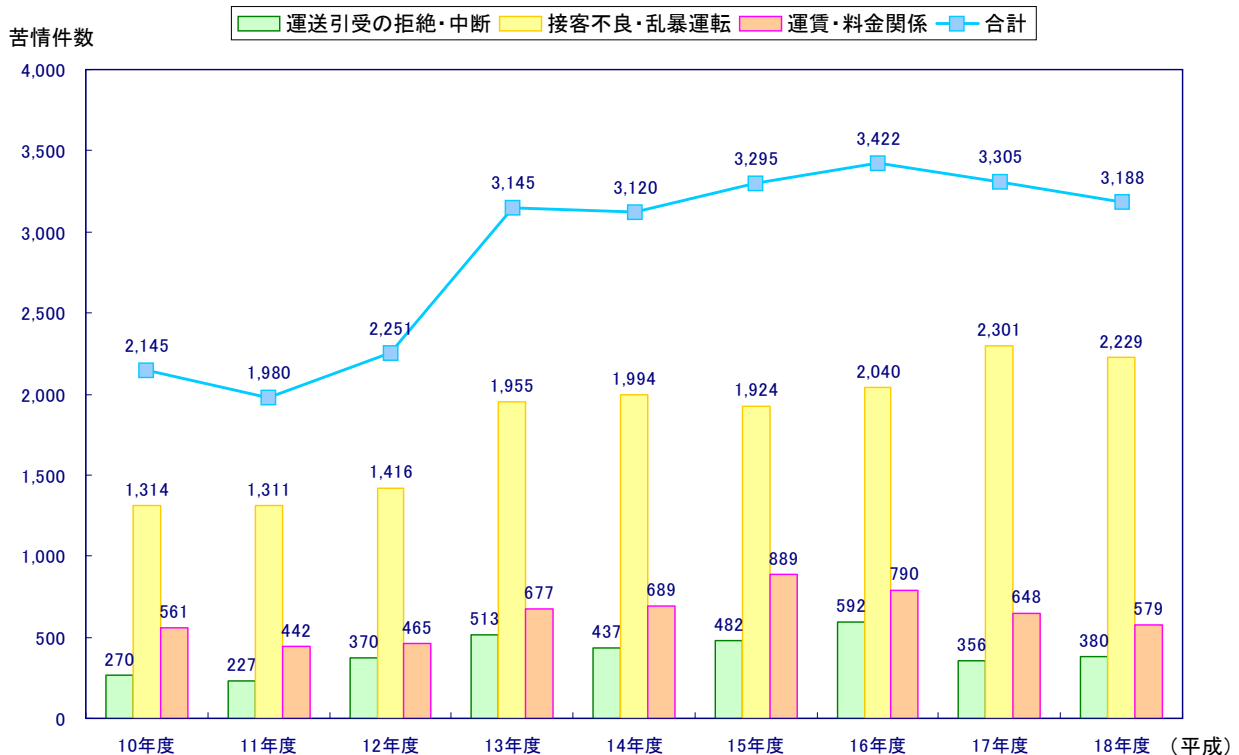
# 資料26 タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較 (男性)

(平成18年)



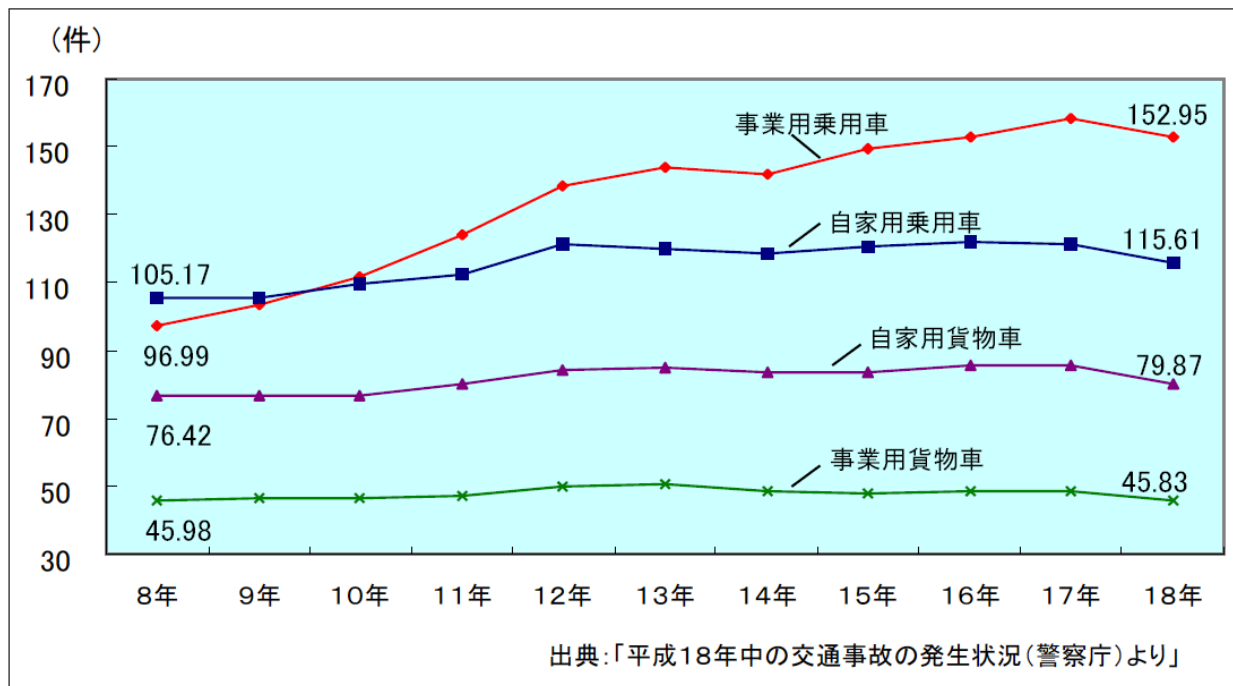
# 資料27 苦情件数の推移

## 東京特別区・武三地区の苦情件数の推移

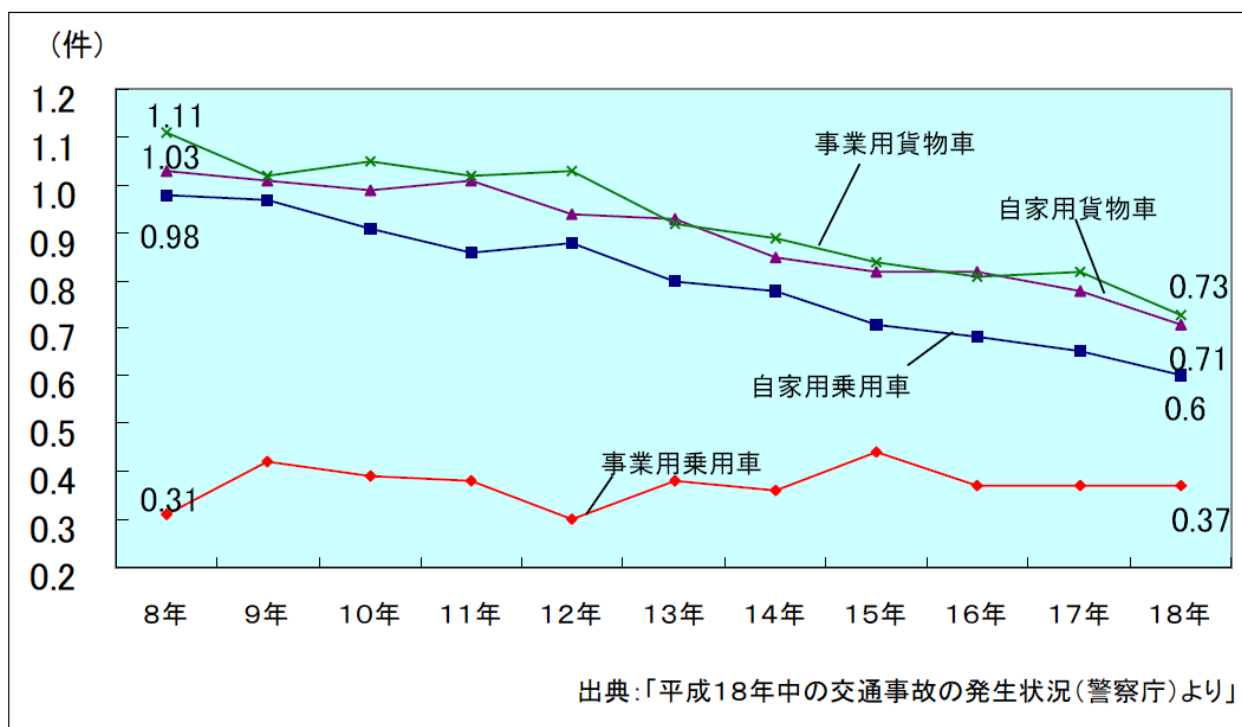


(注) 平成13年7月よりインターネットによる苦情受け付け開始  
資料: 東京タクシーセンター「センター要覧2007」

## 資料28 走行1億キロ当たり交通事故件数の推移(第一当事者)



## 資料29 走行1億キロ当たり死亡事件数の推移(第一当事者)

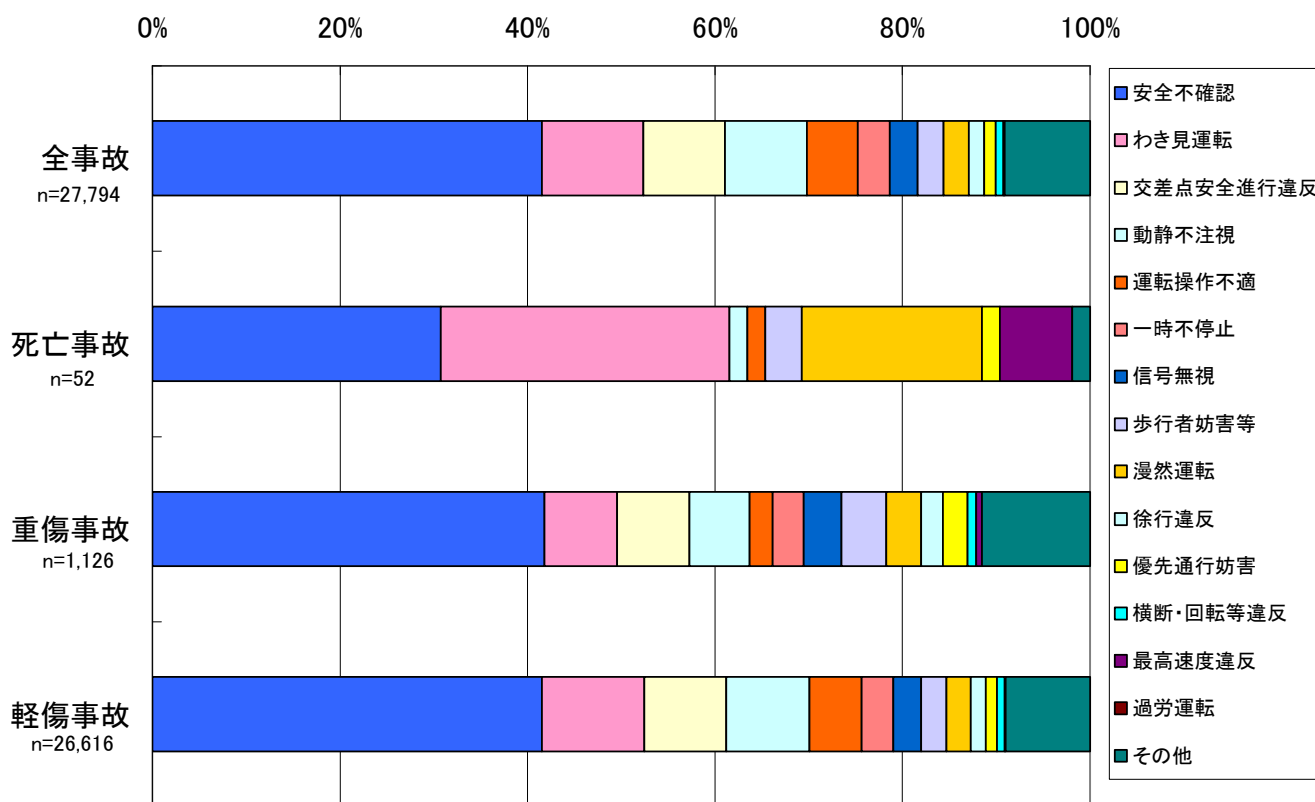




資料30 タクシーによる事故事例—大牟田市の事例—



資料31 ハイタク運転手の法令違反別構成率(平成18年中)



資料)国土交通省、警察庁

## 資料32

事業規制に関する方法一覧  
需給調整

需給調整の基準・方法	概要(定義／特徴)
上限台数	特定の台数を上限とし、上限台数を超えた場合、新規参入を認めない。上限台数の決定方法が問題になるとともに、需要変動に対して硬直的になりやすく、ナンバー権の発生につながりやすい。その一方、安定したサービスの供給が期待でき、生産性の維持・向上も相対的に図りやすい。
主観的基準	特定の台数を規定せず、関係当局が、業界のモニタリング結果等を踏まえて主観的に参入の許可を与える。需要増には対応しやすいものの、需要減退時に有効な減車の方策が課題となる。
客観的基準	特定の台数は規定しないが、例えば、人口1000人当たりの車両の割合等の客観的基準によって、参入を制限する。タクシーサービスに対する需要は、人口の他にも、当該地域の地形や都市構造、産業構造等によっても変動するため、有効な客観的基準の設定が課題となる。減車に関する課題は主観的基準と同様。
参入条件の厳格化	明示的な参入規制は行わず、参入条件を厳格化することによって実質的に参入を制限する。優良な事業者の参入が期待できるものの、参入条件を満たさない既存事業者の問題改善が課題となる。
資格制度等	台数そのものに制限は加えず、乗務員のライセンス取得試験等を厳しくすること等により、実質的に参入を制限する。法人タクシーの場合、乗務員の円滑な採用が阻害されるおそれがあり、事業継続に深刻な影響を及ぼしかねない。

## 資料33

事業規制に関する方法一覧  
運賃(価格)規制

運賃(価格)規制の方法	概要(定義／特徴)
同一運賃	会社を問わず、同じ運賃体系が適用される。運賃競争を制約しているものの、利用者にとってはどのタクシーでも運賃は同一であり、わかりやすさと安心感を得やすい。
幅運賃	運賃の上限、下限が設定され、その範囲内で自由に運賃が決定できる。現在の我が国のタクシー運賃は、自動運賃認可制度が採用され、上限運賃から10%の範囲内では運賃が自動認可されるが、上限運賃を超える場合、運賃改定と解釈され、運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請が必要とされる。
上限運賃	運賃の上限が設定され、その基準を上回らない範囲で運賃を決定できる。消費者保護を目的に、不当請求を排除できる効果が期待される。現在の自動運賃認可制度のもとでは、上限運賃から10%の範囲内では運賃が自動認可されるが、その範囲を下回る場合、個別審査のうえ、下限割れ運賃が決定できる。
下限運賃	運賃の下限が設定され、その基準を下回らない範囲で運賃を決定できる。不当な競争を引き起こすことを回避することができるとともに、乗務員の給与を一定のレベルに維持することができる効果が期待される。
自由運賃	完全に運賃を自由に決定できる。サービス水準に応じた運賃が設定できるものの、過当競争に陥りやすい問題がある。

## 資料34 台数削減による人件費と総利潤のシミュレーション

### 基本パターン

実働率 $a=80\%$   
 変動費率 $b=10\%$ (燃料代、車両費等)

需要 A	運賃 A'	台数 B	削減率	実働台数 C=a*B	実車率 D=A/C	日車営収 E=A'*D	人件費 F=E*2/3	変動費 G=b*E	日車利潤 H=E-F-G	総利潤 I=C*H
150	100	500	基準	400	37.50	37.5	25.0	3.8	8.8	3,500
150	100	475	5	380	39.47	39.5	26.3	3.9	9.2	3,500
150	100	450	10	360	41.67	41.7	27.8	4.2	9.7	3,500
150	100	425	15	340	44.12	44.1	29.4	4.4	10.3	3,500
150	100	400	20	320	46.88	46.9	31.3	4.7	10.9	3,500
150	100	375	25	300	50.00	50.0	33.3	5.0	11.7	3,500
150	100	350	30	280	53.57	53.6	35.7	5.4	12.5	3,500
150	100	325	35	260	57.69	57.7	38.5	5.8	13.5	3,500
150	100	300	40	240	62.50	62.5	41.7	6.3	14.6	3,500

### パターン(1)

台数の削減に伴い実働率を引き上げるとともに、変動費を基準のまま一定とするパターン

実働率 $a=80\sim90\%$   
 変動費一定(燃料代、車両費等)

需要 A	運賃 A'	台数 B	削減率	実働台数 C=a*B	実車率 D=A/C	日車営収 E=A'*D	人件費 F=E*2/3	変動費 G=b*E	日車利潤 H=E-F-G	総利潤 I=C*H
150	100	500	基準	400	37.50	37.5	25.0	3.8	8.8	3,500
150	100	475	5	399	37.59	37.6	25.1	3.8	8.8	3,504
150	100	450	10	396	37.88	37.9	25.3	3.8	8.9	3,515
150	100	425	15	383	39.22	39.2	26.1	3.8	9.3	3,566
150	100	400	20	360	41.67	41.7	27.8	3.8	10.1	3,650
150	100	375	25	338	44.44	44.4	29.6	3.8	11.1	3,734
150	100	350	30	315	47.62	47.6	31.7	3.8	12.1	3,819
150	100	325	35	293	51.28	51.3	34.2	3.8	13.3	3,903
150	100	300	40	270	55.56	55.6	37.0	3.8	14.8	3,988

※ 実働率は台数の削減とともに、有休車両の減少により上昇すると仮定。  
 平成14年度から平成18年度まで、車両数は5%増加、実働率は4.1%低下(全国値)  
 ここでは基準実働率80%から削減率5%ごとに実働率4%の上昇、90%を限度とした

## パターン(2)

パターン(1)をもとに、台数を35%削減し、運賃を引き下げたときの人件費と総利潤

実働率 $a=90\%$   
 変動費一定(燃料代、車両費等)

需要 A	運賃 A'	台数 B	削減率	実働台数 C=a*B	実車率 D=A/C	日車営収 E=A'*D	人件費 F=E*2/3	変動費 G=b*E	日車利潤 H=E-F-G	総利潤 I=C*H
150	100	500	基準	400	37.50	37.5	25.0	3.8	8.8	3,500
150	98	325	35	293	51.28	50.3	33.5	3.8	13.0	3,803
150	96	325	35	293	51.28	49.2	32.8	3.8	12.7	3,703
150	94	325	35	293	51.28	48.2	32.1	3.8	12.3	3,603
150	92	325	35	293	51.28	47.2	31.5	3.8	12.0	3,503
150	90	325	35	293	51.28	46.2	30.8	3.8	11.6	3,403

- ※ 実働率については(3)と同  
 変動費については(4)と同
- ※ 平成19年度平均年収=3,425.7千円  
 5,000千円乗せのためには人件費が36.5までの上昇が必要

## パターン(3)

パターン(1)をもとに、実車率52%まで台数を削減したときの人件費と総利潤

実働率 $a=90\%$   
 変動費一定(燃料代、車両費等)

需要 A	運賃 A'	台数 B	削減率	実働台数 C=a*B	実車率 D=A/C	日車営収 E=A'*D	人件費 F=E* $\alpha$	変動費 G=b*E	日車利潤 H=E-F-G	総利潤 I=C*H
150	100	500	基準	400	37.50	37.5	25.0	3.8	8.8	3,500
150	100	321	35.9	288	52.00	52.0	34.7	3.8	13.6	3,918
150	100	321	35.9	288	52.00	52.0	36.5	3.8	11.8	3,390

- ※ 実働率については(3)と同  
 変動費については(4)と同
- ※ 平成19年度平均年収=3,425.7千円  
 5,000千円乗せのためには人件費が36.5までの上昇が必要
- ※ 人件費赤字上段(34.7)は日車営収の2/3のとき、下段(36.5)は定額としたとき

### 現在の需要構造／供給構造のもとで乗務員の年収を500万円に引き上げる運賃水準

- 乗務員の現在の年収=300万円  
 目標とする年収=500万円
- 現在の日車営収 = 30,000円(全国)：この2/3が乗務員人件費(給与)  
 したがって、日車営収を50,000円に引き上げることが必要。



現在の需要構造(需要量と実車距離等)、供給構造(実働台数等)が変わらないとして、  
 運賃水準を1.67倍に引き上げることが必要。

	参入規制				※備考（運用）	運賃規制		
	上限	主観 市長が 決定	客観	その他		固定	上限	その他
パリ		○ 市長が 決定			<ul style="list-style-type: none"> <li>・パリではライセンスが新規交付されていない。</li> <li>・事業者に加えて乗務員に対してもライセンス制度がある。</li> </ul>		○ 国が全国の運賃の上げ幅の 上限を定め、その範囲内で 各地域が運賃を決定。	
ベルリン		○			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライセンス制度が敷かれているが、業界モニタリング、制度の施行は地方当局が行っており、地域ごとに参入規制は異なっている。</li> <li>・一般的に新規ライセンスを申請すると、地方当局がタクシーの増加の必要性を検討している間は順番待ちリストに加えられ、交付されるまで待機することになるが、ベルリンでは、一定の事務処理がすめば交付されるので、順番待ちリストは実際には存在しないに等しい。</li> <li>・事業者ライセンスがあり、地方当局が検討の上交付している。</li> </ul>	○ 国家当局が固定運賃を定めた法令を決定し、実際の運賃体系と運賃は地方当局が決定。		
マドリッド		○			<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者ライセンスがあり、地方当局が検討の上交付している。</li> </ul>	○		
ロンドン				○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者数は公的には制限されていないが、実際にはタクシー運転手ライセンス取得に必要な質的要件等で規制がなされている。</li> </ul>	○		
NY		○ 議会が 決定			<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業に関するライセンス等はNY市リムジン委員会が担当。</li> <li>・事業を認められたタクシー所有者には認められた台数分のメダリオントよばれるプレートが与えられている。</li> <li>・このメダリオンの数は議会が決定しており、新規メダリオン交付（車両台数増加）の際は、競売に掛けられる。</li> </ul>	○		
アトランタ	○				<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクハイ局が1200台を上限として新規許可を与えないとしたが、既存法人の既得権を認めているため、既存台数の約1500台が現実の総台数として許可を受けている（佐藤1988）。</li> </ul>	NA	NA	NA
日本				○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・参入要件が満たされれば参入可であり（既存事業者の増車を含めて）、台数制限はない。</li> </ul>		○ 自動運賃認可制度における 上限運賃であり、諸外国に おける上限運賃とは意味が 異なる。	
北京				○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・申請する際、需給状況をみて政府関連部門が調整するが、既得権益の一部で新規参入は難しい。</li> </ul>	○	○ 国家及び市の規定 で統一的に制定。	
上海	○				<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーの台数は市交通局（交通部地方局）が都市建設の現状で計画を立て、人民政府認可後実施する。</li> <li>・需給状況をみて政府が調整するが、既得権益の一部で新規参入は難しい。</li> </ul>	○	○ 国家及び市の規定 で統一的に制定。	
イタリア		○			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライセンス制度が敷かれているが、各地の特別委員会が開催する試験結果に基づいて、地方当局が検討し、ライセンスを交付している。</li> <li>・1人-1車両に対して1ライセンスが交付されるため、1人が複数 のライセンスを持つことは不可能であり、法人でのタクシー事業も 許されていない。</li> </ul>	○	○ 国家が決定した運賃の範囲の中で、 各地方当局が各地 域の運賃を決定。	

# 資料36 アトランタ市におけるタクシー事業の再規制

（「アメリカにおけるタクシー事業の法的規制」佐藤英善より）

アトランタ市における地域交通は、州から権限委譲を受けて、市条例によりハイタク規制が体系的に行われている。

## 1. 規制撤廃の経過

- ・1960年代半ばに5社で約700両の免許で営業
- ・黒人所有のタクシー（ハイヤー用車両。殆どが個人運転手。メーターもなし）が激増したが、人種差別のため営業は黒人街に限られ、白人に対するサービスも許されなかった。
- ・1960年代の人種差別撤廃に伴い、ハイ・タクの規制緩和を実施。

## 2. 規制緩和の実態と影響

- ・ハイヤーとタクシーの区別がなくなり、車両数の規制もなくなったため700両から一気に1,400両に激増。
- ・個人タクシーが激増し、タクシー業界は細分化。
- ・競争激化、不慣れな黒人運転手の参入等によってサービスが低下。

## 3. 再規制の動き

- ・アトランタ市の人口は、市街区が微減の一方で、郊外人口が倍増。同市を訪れる旅行客の印象を左右する「タクシーサービスの在り方」に注目せざるを得なくなった。
- ・1966年～81年の15年間に21にもわたるタクシーサービスの改善のための規制の変更が行われた。
- ・その後、1976年10月に13人の委員によるタクシー研究委員会が発足し、改革案の答申に基づき1976～80年の間に毎年条例の改正を行ったが、抜本的な問題解決には至らなかった。
- ・1980年に市長直属の特別委員会が発足し、1981年2月に新条例が制定公布された。

### （1）参入規制

- ・良質のサービスを維持するために、車両台数と会社数の制限を検討した結果、結局車両台数制限方式を採用することとなった。
- ・ハイタク局が1,200台を上限として新規許可を与えないこととしたが、既存法人の既得権を認めていることから、既存台数の約1,500台が現実の総台数として許可を受けている。
- ・事業者の許可取得に際しては、事業者が会社の場合、安全確保、サービスの維持のため、車や運転手の適正な管理を可能なものとするため、25台以上の車両の保有が条件。
- ・個人の場合は、車両責任保険に加入していることが条件（対人保険1件当たり\$10,000、事故保険\$20,000、物損保険\$5,000、無過失保険\$5,000）。
- ・営業車両の運転手は、営業運転手許可を取得する必要あり。犯罪歴がないこと、2年間に条例違反がないことなどが条件で、許可証を車両の目に付く所に掲げておくことが義務付けられ、服装についても営業運転手としてふさわしいものを着用することが義務付けられている。

### （2）料金規制

- ・最高料金制と一律方式が議論の対象となったが、結局従来どおりの行政による一律設定方式（全社同一運賃）を維持することで決着した。

## 資料37 シアトル市におけるタクシー事業の再規制

(「キング郡及びシアトル市タクシー関係報告書」平成4年5月(社)全国乗用自動車連合会より)

キング郡及びシアトル市における郡市条例によりハイタク規制が行われている。

### 1. 規制撤廃の経過

- ・規制緩和が実施された 1979 年以前は、キング郡ではタクシーの参入と料金の両方が規制されていた。参入は人口比率によって抑制され、料金は、規定の基準を検討した上で、議会によって設定されていた。
- ・1964 年の公民権法の施行により、郊外でしか働けなかったマイノリティが大量に市内に参入し、不当料金、乗車拒否、車両の安全性問題などの混乱が起こり、利用者に迷惑を与えタクシーに対する非難が集中した。
- ・1976 年、市民が規制緩和を要求。キング郡、シアトル市、シアトル港湾・空港管理者は、キング郡全体でのサービスの十分な水準を維持する一方で、タクシー規制や許可を地域的に調整するプログラムを実施した。
- ・1979 年 5 月、郡市、参入の自由化と運賃の自由化条例施行、規制緩和が実施された。

### 2. 規制緩和の実態と影響

- ・1979 年の規制緩和実施後、ライセンスの数に制限がなくなり、タクシーの所有者は自分で料金を設定することが可能となった。
- ・タクシー台数は 380 台から 800 台に大幅に増車した。
- ・短距離料金を拒否するような問題や、自由な料金設定が乱用され、料金が統一となり消費者が混乱し、消費者は価格が吊り上げられ、車両の状態も悪くなっているといった認識を持つに至った。

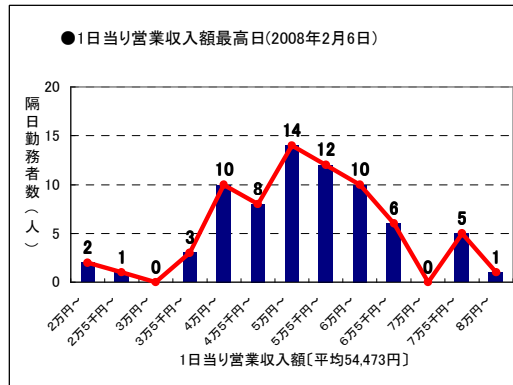
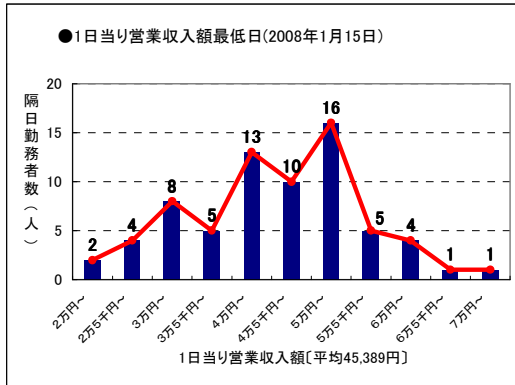
### 3. 再規制の動き

- ・1984 年、郡と市が、料金不統一の問題に対処し、安全性や車両の状態の規制を強化する条例を可決。
- ・これによって、郡は新しいタクシーのライセンス交付に一時停止期間をおくことで再度参入規制を実施(ただし、1985 年には再度参入規制は廃止)。タクシー料金の条例による設定を再び実行。
- ・市は参入の自由を維持したが、料金は上限を設けて制限した。
- ・1986 年 7 月、臨時タクシー委員会を発足。収支を含むタクシー・データの収集や、タクシー応答時間の検討を制度化した条例を制定。
- ・この条例により、新しいタクシー・ライセンス交付の一時停止期間が設定されたが、1986 年から 1991 年の間に、短期の参入規制緩和期間が 3 回実施された。
- ・1988 年、郡行政部に参入や料金その他を改正することを目的とした新たなタクシー委員会が発足(1990 年解散)。
- ・1991 年 6 月、郡議会で参入を永久に制限する条例を可決。
- ・1991 年 8 月、郡議会で料金の上限方式の条例を発表。
- ・1992 年 7 月、郡市の運賃は同一レベルに。

# 資料38 営業収入額別人数分布

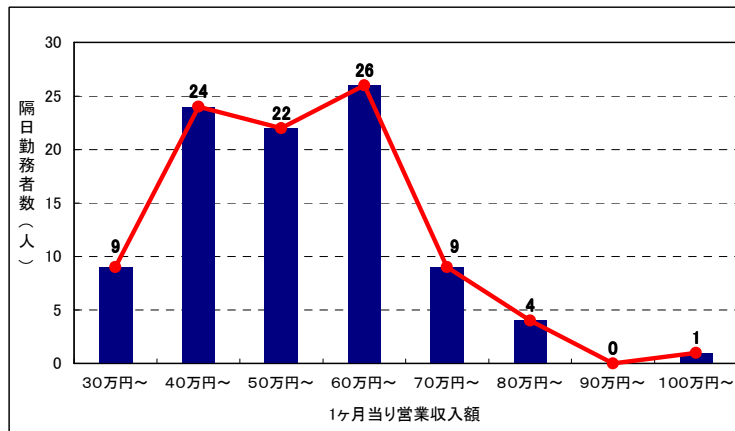
## ●1日当たり営業収入額別人数分布(隔日勤務者)

(調査対象期間:2008年1月13日~2月11日)



## ●1ヶ月当たり営業収入額別人数分布(隔日勤務者:11乗務数のみ)

(調査対象期間:2008年1月13日~2月11日)



資料)東京乗用旅客自動車協会



## 参 考 资 料

# 参考資料1 ヨーロッパのタクシー規制(要約版)

「Taxi Regulation in Europe (IRU December 2003)」より

## (1) 市場参入規制

市場参入規制は、業界に参入することができる事業者数、各事業者が運用することができる車両台数を制限することにより行われる。ヨーロッパ各国における市場参入規制は以下のとおりである。

表 事業参入に関する規制と規制当局レベルの概要

タクシー事業参入に関する全国規模の法律		全国規模の法令がない (地方当局に決定権)
事業者数の規制がある	事業者数の規制がない	
ノルウェー	スウェーデン	英国 (ロンドンでは規制無し) ベルギー スイス
フィンランド	オランダ	
ドイツ	アイルランド	
フランス	オーストリア	
スペイン	ハンガリー	

ノルウェー、フィンランド、ドイツ、フランス、スペインでは、市場参入は全国的な法令で規制されているが、ライセンスの交付数は地域・地方当局に委ねられている。スウェーデン、オランダ、アイルランド、オーストリアおよびハンガリーでは全国的な法令が自由な市場参入を定めている。英国、ベルギー、スイスでは、市場参入規制に関する意思決定は地方当局に委ねられており、地域ごとに異なっている。

タクシー台数の決定基準を、「所定の上限」、「客観的基準」、「主観的基準」の3つに分けてヨーロッパ各国の決定基準をとりまとめるが、一般的に全ての上限は何らかの客観的あるいは主観的な基準によって決められている。

### ■所定の上限

これは静的な制限台数のことである。短期的には変更することができない上限によりタクシー台数を決定する。

### ■客観的基準

認可タクシーの台数を決める客観的基準には、人口比率のように容易に認識できる基準を使うことが多いが、当調査対象の国・都市ではほとんど使われていない。ベルギーのフランダー地方では近い将来、人口1,000人につき1ライセンスという基準が導入される。

### ■主観的基準

当局がライセンス数の増減に関するニーズを評価し、台数を決定する。主観的基準は、市民のニーズ、供給過多、運転手の不当利益などを中心とする社会的理由に関連している。

表 市場参入規制の概要

	ライセンス数の設定		ライセンス交付基準		ライセンスの種類		制限・要件					ハイヤー規制
	客観的基準	主観的基準	先任順	順番待ちリスト	譲渡可能	リース・売買可能	地方	ライセンスごとの車両台数	事業者ごとのライセンス数	事業者区分	DCとの提携	
Austria	事業者は営業権が必要だが、事業者数の制限はない。事業者は、車両台数を増やしたい場合には申請する必要がある。						有	数台	要件無し	制限無し	不要	タクシー同様の規制。営業権のみ。
Brussels	(フランドレン)	○ (ワロンでも同様)	都市部および空港では順番待ちリストがあるが、農村部にはない。		(可) <sup>16</sup>	不可	有	混在 <sup>17</sup>	要件無し	制限無し	不要	詳細にわたるPHVの仕様(3時間以上の契約)
Finland		○	○		不可	不可	無	1	制限無し	制限無し	不要	PHV無し
France		市長が決定		○	可 <sup>18</sup>	可 <sup>19</sup>	有	1	制限無し	制限無し	不要	台数制限無し
Germany		○ (地方当局が選ぶ)		○	(可) <sup>20</sup>	不可	有	1	制限無し	制限無し	不要	台数制限無し
Hungary	自由に参入できる						有	1	制限無し	制限無し	不要	台数制限無し
Ireland	2000年11月21日まで事業者数に関する規制が適用されていた。ライセンスは譲渡可能で、換金することもできた。新規交付されたライセンスはごくわずか。						有	1	制限無し	個人的	不要	台数制限無し
The Netherlands	2000年までは認可事業者数は需要に応じて規制されていた。						無	1	制限無し	制限無し	不要	
Norway		○	○		不可	不可	有	1	1	個人的または個人経営会社	要	PHV無し
Spain	部分的							1	1 <sup>21</sup>	個人的	不要	高級車両専門の独自の業界有
Sweden	1990年以降、市場参入は自由化されている。						無	1	制限無し	制限無し	不要	PHV無し
Geneva (No nat'l legislation in CH)	市場参入は自由で、公式の制限の適用無し。						有		制限無し		不要	
London (no nat'l legislation in GB)	事業者数に関する公式的な制限はないが、タクシー運転手ライセンスが実際には規則の役割を果たしている。ロンドン以外の地域では状況は異なる。						有	1	制限無し	制限無し	不要	台数制限無し

<sup>16</sup> 廃業するときに、ライセンシーは、その家族あるいは社員(3年以上の事業者との雇用関係がある)への譲渡のみ可能。  
<sup>17</sup> ライセンスごとに1台の車両。事業者は複数の車両を事業に使えるが、事業者のライセンスに各車両を登録する必要がある。注意:車両の数が固定されているので、事業者はその事業のタクシー台数を自由に増やすことはできない。  
<sup>18</sup> ライセンスの保有者が自ら購入したライセンスを5年以上保有した場合には売却することができる。無料で入手したライセンス(新規発行されたライセンス)の場合は、15年以上保有すると売却できる。また、ライセンスを保有している期間、ライセンスを活用している必要がある。現在パリではライセンスは10万ユーロ以上の価格で取引されている。  
<sup>19</sup> 運転手はライセンスを借りることができる。これはよくあることである。  
<sup>20</sup> 事業を売却した場合にはライセンスの譲渡が可能になるが、一まとめにして売り出すことはできない。  
<sup>21</sup> 個人にライセンスを交付することによる会社の設立が1979年制定の法律で阻まれている。

## (2) 運賃規制

この調査では、運賃規制に関する問題に重点を置いていないが、下表では対象 13 カ国における運賃規制の現状をとりまとめている。運賃規制については、運賃体系と運賃を区別することが必要。運賃体系は規制されているが、運賃のレベルは自由に設定することができる場所がある。

大方の場合、実際の運賃に関する決定権は地方当局が持っているが、運賃規制は国家レベルで制定されている。フィンランド、ノルウェーおよびオランダでは国家当局が運賃も決定している。以下の表から大半の国が何らかの運賃規制を制定していることがわかる。完全に運賃規制が撤廃されているスウェーデンでは、運賃規制の代わりに乗客に運賃情報を公表することを厳しく義務付けている。ノルウェーの都市の中にも運賃を規制しなくなったところがある。

表 運賃規制の概要

	運賃規制なし	運賃規制		運賃体系要件	その他の特徴
		固定運賃	上限運賃		
オーストリア		○		細かい要件有	ハイヤーは規制対象外
ブリュッセル			○		固定運賃としての役割
フィンランド			○	情報が必要	固定運賃としての役割
フランス			○	細かい要件有	地方当局が運賃と体系を決定する。国は増額の上限を決定する。
ドイツ		○		細かい要件有	ハイヤーは規制対象外
ハンガリー			○ <sup>27</sup>		Function as free fares
アイルランド		○ <sup>28</sup>	○		ハイヤーは規制対象外
オランダ			○		DC 経由予約された場合には規制対象外
ノルウェー	○ (一部主要都市のみ)		○		
スペイン					
スウェーデン	○			情報に関しても厳しい規則が適用	
ジュネーブ			○		地方当局が運賃と体系を決定
ロンドン		○ (ロンドン)			ロンドン以外では地方当局に自由裁量権がある。ハイヤーは規制対象外。

<sup>27</sup> これはブダペストでのことであり、他の地方当局では運賃規制は義務付けられていない。

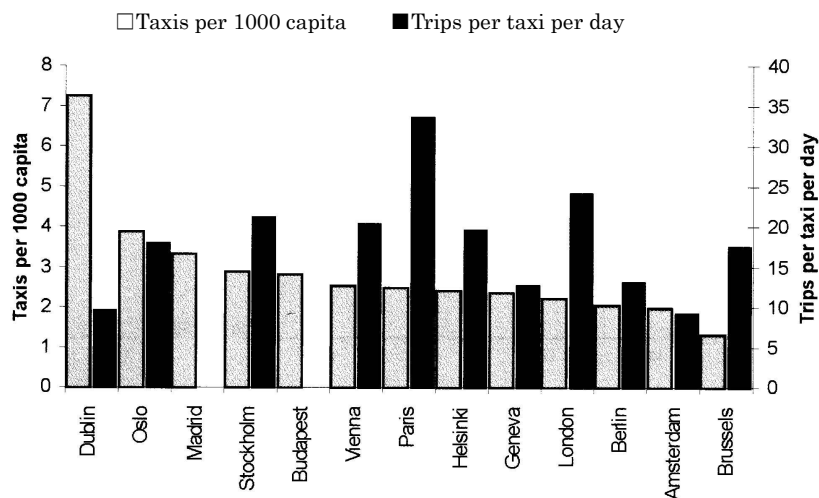
<sup>28</sup> 地方当局が固定運賃および上限運賃に関する決定権を持っている。ダブリンでは固定運賃が適用されている。

### (3) ヨーロッパ・タクシー業界の比較分析

#### ■ 参入障壁とタクシー台数

データからは、参入障壁とタクシー台数には明らかな関連性がないということがわかるが、タクシー事業者に対する量的な規制がなく、また、質的な規制も緩やかな都市（ダブリン、ジュネーブ、アムステルダム）では、他の都市と比較して車両稼働率が低い。しかし、この差はたいしたものではなく、国家間の他の違いに起因するものである。

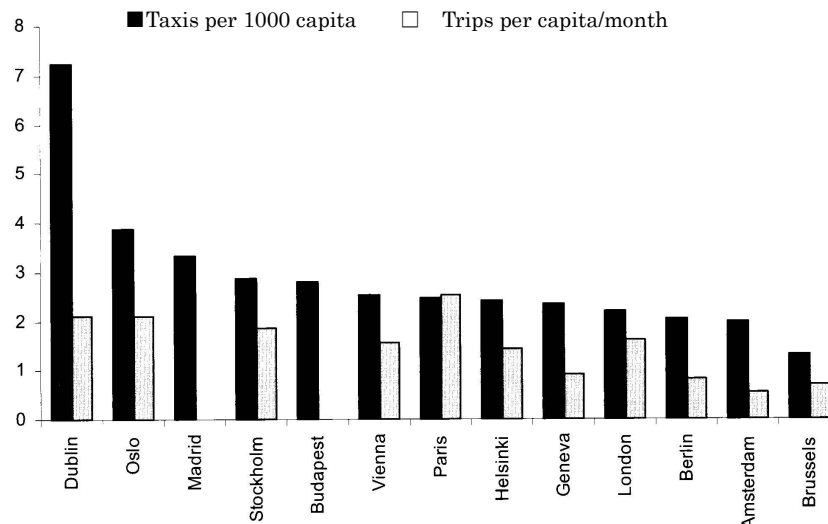
図 人口あたりタクシー台数と日車あたりトリップ数



#### ■ 参入障壁と需要

タクシー輸送回数と参入障壁の水準には相関性がない。むしろ外部要因が規制の水準よりも需要に対する影響力が強い。重要な要因の例として、個人所有の車両と駐車制限と渋滞レベルの関係がある。さらに、一般的な公共交通機関の水準がタクシーの利用を左右する。人口1人あたりのタクシー台数は、人口1人あたりのタクシー輸送回数とは独立しており、タクシーの活用に関する大きな違いは都市間にあることがわかる。

図 人口あたりタクシー台数と人月あたりトリップ数

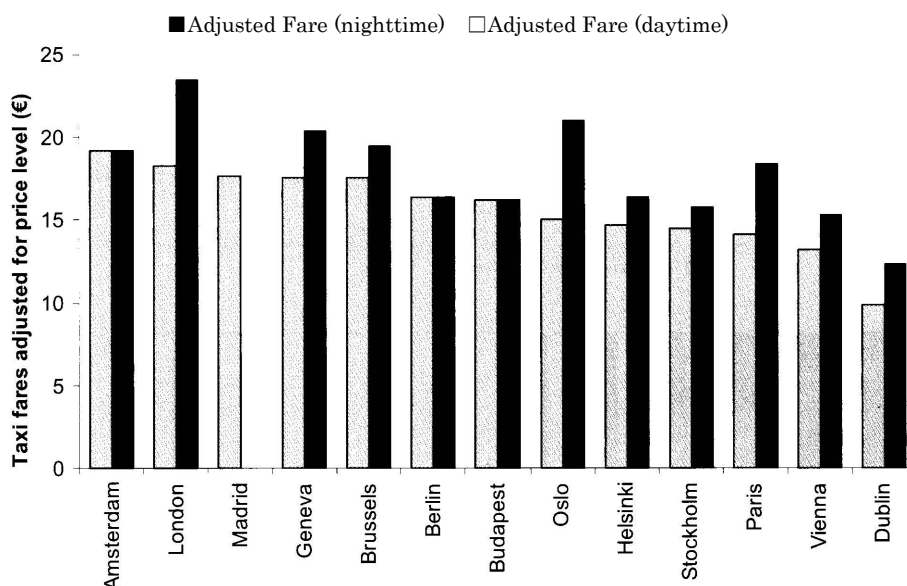


## ■タクシー運賃と運賃格差

夜間運賃が低いという都市はなく、夜の仕事の問題を考慮すると当然と考えられる。需要の大きいところでは運賃が低くなり、運賃が高くなると需要が少なくなるというのは、おおよそ事実である。パリ、ダブリン、オスロおよびストックホルムのように、人口1人あたりのタクシー輸送率が高いところでは、相対的な運賃水準は平均以下になっている。

参入障壁と運賃水準または人口あたりのタクシー輸送数の間に相関性があるという証拠は見当たらず、運賃水準は参入障壁と無関係であることがわかる。この問題には他の外的要因も関わってくる。この比較において、最も重要なことは相対的な運賃水準では都市間に大差がないということである。

図 昼夜タクシー運賃



都市の中には個人タクシー運転手が大部分を占めている一方で、サラリーマン運転手が大部分を占めている都市もあるが、タクシー運転手の純利益は、その実車回数と得られる運賃からコストを差し引いた金額に左右される。タクシーサービスの供給力は期待収益水準に左右され、運転手を志す者が収益機会を見出した場合には、タクシーの供給量が増えるという強力な効果が現れる。

## (4) 規制緩和による影響

ヨーロッパに限らず、既発表論文等に対する文献調査の結果をとりまとめている。

## ■アメリカ

主な引用論文     ティール&バーグランド (1987年)  
                              プライスウォーターハウス (1993年)

ITRE (1998年)  
デンプシー (2001年)

<供給量>

規制緩和による影響は、供給の増加であった。しかも、供給が増加したのは主に空港や主なタクシー乗り場のような既に十分にサービスが供給されているところであったが、これは新規参入者のほとんどが独立した事業者であり、電話予約市場に対応できない小規模な事業者であったということに起因している。

ITRE は規制された市場でも競争が発生することを強調している。タクシーは他のタクシーのみと競争するのではなく、自家用車や公共交通機関のような他の交通手段とも競争しているというものである。

<サービス水準>

規制緩和が実施された米国の都市では、乗車拒否件数が増加した。その結果として、乗客が経験したのはごくわずかなサービスの改善だけだった。

プライスウォーターハウスもまたサービスの質の低下を報告している。乗車拒否、車両の老化と客引きなどが主な結果だった。プライスウォーターハウスの論文によると、これは、供給過多によって引き起こされているということだった。

<運賃>

米国のケーススタディ対象都市の全てにおいて運賃の値上げがあった。プライスウォーターハウスの報告書ではこれはコストの増加が遅れて起こった結果であり、タクシー乗り場市場は一般的には価格の影響を受けない場所であり、競争がないものであると主張している。

ティールとバーグラントは、調査の対象となった都市の全てでタクシー運賃は実質ベースでは高かったことを報告している。この値上げは規制緩和の直後に発生しており、規制体制下で運賃値上げの機が熟しすぎてしまったことが理由のひとつである。この、キャッチアップを過去のインフレにつなげようとする別の分析結果に基づいてティールとバーグラントは以下のような結論を導き出している。

・・・規制緩和は、大部分の電話予約市場ではっきりとした運賃の値下げを実現できず、若干の運賃の値上げに関与しているように見える。規制緩和における価格競争は、高い運賃の抑止手段としての働きがあるという予想に反して、常態というよりも例外だということが証明された。

また、ティールとバーグラントは、運賃の上昇傾向がタクシー乗り場市場では電話予約市場

よりも顕著だということを発見した。その主な二つの説明は双方ともに需要に関するものであった。まず、需要は情報の不完全性と強いブランド力に特徴付けられる。第二に、需要は非弾力的であり、その結果として乗客は運賃にはさほど注目していないというものである。

運賃に関してはデンプシーも 2001 年の論文で米国における規制緩和の経験に関する文献を以下のように要約している：

規制緩和が実施された航空業界のように、許容量の超過が価格を引き下げると期待しがちである。逆説的に、規制緩和が実施されたタクシー業界ではそのまったく反対が起こったのである。

#### <再規制>

プライスウォーターハウスの要約によると、規制緩和を一部だけ実施した都市は規制緩和後の規制体制に変更を行っていない。市場参入を完全に自由化した 13 都市のうち 9 都市はまた規制体制に逆戻りした。8 大都市のうち 6 都市は完全に再規制を実施し、残りの 2 都市は空港でのタクシーサービスのみを規制した。

#### ■スウェーデン

主な引用論文     Transportforskningen（運輸調査）（1993 年）  
                          ヤーリング（1993 年）  
                          サンドヴァール（1993 年）  
                          SOU（1999 年）

スウェーデンでの規制緩和の影響に関する論文がいくつか発表されており、そこで示された主な影響は以下のとおりである。

- すぐに変化があった。主な変化としては、車両台数の増加、運賃体系の変更、サービス料（チップ）の組み込み等が挙げられる。
- タクシー運賃は、期待に反して引き上げられた。
- 不況に陥る前に規制緩和が実施された。タクシー会社の数社が破産し、運転手が失業した。需要を増やすために運賃が引き下げられ、値引きが導入された。
- 車両台数の増加は、各車両の効率性を下げることになった。
- 規制緩和前には多数の大規模～中規模タクシー会社（10～50 台の車両を所有）があったが、1993 年までには小規模な会社が市場を支配するようになった。
- 大都市では運転手の給与が最大 25% 下がった。これは個人タクシー運転手が増えたことによるサラリーマン運転手の需要の低下が考えられる。
- もぐりのタクシーは減少したが、金融犯罪は増加した。
- タクシー台数は、初年度は 29% 増加し、その後減少し、続いてまた増加した。
- 供給力は増加したが、稼働率は減少した。



- 乗客に対する暴行事件が増加した。

#### ■アイルランド

ブレンダン・リンチは1998年の論文で「理にかなった、規制されたタクシーサービスは都市の将来的な繁栄のためにも非常に重要である。」と結論している。この意見は、規制緩和によりタクシー運転手が人並みの生活ができなくなるという前提に基づいたものであり、規制緩和は運転手の質を下げ、犯罪者や移民労働者を引き付ける可能性があると主張している。

2000年10月の高等法院の判決に従い、タクシー台数の量的な規制は撤廃された。この規制緩和に関する初期的な影響はグッドボディの2001年a およびbに概説されており、そこでの規制緩和の影響に関する結論は以下のとおりである。

- タクシー利用頻度が増加した
- 運転手の収入が減り、同等の収入を得るために長時間労働を余儀なくされた。
- 供給力が改善され、待ち時間が短縮された。
- タクシーの乗客は、サービスの改善は台数の増加に比例していないと感じている。
- タクシー台数が増加した。

ここで指摘されているのは非常に早期の影響である。

規制緩和の影響に基づき、競争庁は2002年に法令に関する改善事項を以下のように提言している。

- 過剰な供給を削減し、適切なサービスを常時確保するために運賃のバランスを取り戻すことが必要。
- 質に関する水準を厳しくすることが必要。

2002年7月26日、アイルランド政府はタクシー業界の一部再規制を導入するタクシー規制法案2003を通過させた。

#### (5) 不本意な経験

米国での規制変更に関する経験は、ティールとバーランド(1987年)の論文で総括される。タクシーの規制緩和は、大部分の場合において規制緩和支持者が期待していた利益をもたらさなかった。運賃は通常引き下げられず、サービスの改善もその改善点を見つけるのが難しく、また、新しい運賃とサービスの組み合わせも立案されていない。乗客とサービス提供者のいずれも恩恵を受けているという兆しがほとんどない。唯一の例外は、従来、参入を拒否されてきた業界に新たに参入した新規参入者であるが、このグループをしても、規制緩和は痛し痒しといったところである。この多くは、規制緩和され、競争が激化した環境では生き残ることができず、また、生き残ることができた者も、その収入は低い。

米国と欧州での規制変更に関する経験を扱った文献による結論は以下のとおりである。

- 市場参入の規制緩和は通常多数の新規参入者が生じるが、この参入者の大部分はタクシー乗り場と流し市場に参入する。
- ほとんどの場合、運賃は規制緩和の結果として引き上げられる。これは、タクシー乗り場と流し市場で顕著である。
- サービスの質は、規制緩和をもってしても改善されず、むしろ低下するようである。
- 運転手の収入は一般的に減少する。その結果、運転手の労働時間が増える。
- 新しいサービスはほとんどみつからない。
- 市場参入と運賃規制に関する規制緩和があった都市の大部分では、後日新しい規制を導入している。特に、運賃規制が施行され、運転手の要件は厳しくなっている。

規制緩和の影響に関する経験では、ネルソンとニューゴール（2001年）の論文に同意する。

タクシー市場での不可避な「市場の失敗」のために、文献では規制緩和が失敗だったという意見で一致している。この主張は理論的な根拠と実証的証拠の双方によって裏付けられている。

文献検索を通して、理論的な検証に基づくところが大きい変更に対する期待と実際の経験には差があることが明らかになっている。理論的な知識については注意深く扱うべきである。これらの知識は貴重な見識に富んだものだが、現実社会での重要な側面が分析の構成から取り残されており、そこからの結論には実用的な効力はあまりないのである。

## 参考資料2 イタリアのタクシー事業規制

(現地関係者への質問に対する回答から)

### ■市場参入の規制の根拠

- ・タクシー輸送に関しては、1992年1月15日n 21という法律に従った「個人もしくは小グループの輸送需要に応じたサービス」という法律によって定義されている。この法律は輸送サービス提供の一般的なアウトラインが示されている。ここで提示されたルールはイタリアの全領域で適用される。
- ・この一般的な規制に基づいて、それぞれの自治体が詳細な規制（サービスに割り当てる車両の数や種類、タクシーサービスでの料金やレートを決定する基準、タクシーサービスを行うためのライセンスを交付するための資格や条件など）を決める権利を持っている。

### ■市場参入規制の概要

市場アクセスの規制は国家の法律と各地方自治体の規制両方が根拠となっている。

#### ○参入申込みの要件：

- ・「プロフェッショナルな（営業用の）適正」資格を持っていること。
- ・地方の商工会議所の商工人名簿に登録されていること。

#### ○ライセンス交付

- ・各地の特別委員会によって開催される試験（特定の知識や地理的な土地名に関するもの）によって与えられる。

#### ○その他

- ・ライセンスを持つ個人が、車両を所有しているか、リース車両の利用権を持っている必要がある。
- ・ライセンスが単一車両に関連しており、1個人にのみ交付されるということである。したがって、1個人がタクシーサービスのライセンスを複数持つことは許されていない。
- ・法人の形で運営することもできない。
- ・ローマもミラノもそれぞれ特定の規制を強いているが、概ね、国家法によって与えられた規制に加えて更なる基準を与えてはいない。

### ■市場参入規制の運用方法

- ・以上のように、新しい参入は、個人の資格に応じているが、それは、試験とそれぞれの地方自治体の決定によって決まってくる。
- ・参入は上述の法律によって与えられた厳選なる資格制度によって制限されている。

### ■運賃規制

- ・イタリアでは国家が上限運賃と下限運賃の幅を決定し、その範囲内において、地方当局が固定運賃（同一地域、同一賃金）を決定している。
- ・レートはそれぞれの自治体が、公共交通大臣によって交付された一般的基準に従って決定して

いるが、その一般基準は、下限と上限内でのマイレージレートを与えている。

- ・尚、ミラノでは、タリフ、輸送状況、そして付加的な運賃の存在は、車両の内側に示された通告を通じてユーザーにとって有用なようにされている。

#### ■運賃規制の根拠

- ・運賃規制も参入規制同様国家法と地方規制によって決定されている。

以上

# 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

## 研究会委員名簿

### 学識経験者

- |       |               |
|-------|---------------|
| 岡田 清  | 成城大学名誉教授      |
| 太田 和博 | 専修大学商学部教授     |
| 新津 重幸 | 高千穂大学大学院教授    |
| 川村 雅則 | 北海学園大学経済学部准教授 |

### マスコミ関係

- |       |              |
|-------|--------------|
| 丸山 淳一 | 読売新聞東京本社論説委員 |
|-------|--------------|

### 弁護士

- |       |              |
|-------|--------------|
| 神岡 信行 | スカイ総合法律事務所所長 |
|-------|--------------|

---

### 説明員

- |       |                         |
|-------|-------------------------|
| 川野 繁  | 社団法人全国乗用自動車連合会広報委員会委員長  |
| 藤原 廣彦 | 社団法人全国乗用自動車連合会経営委員会副委員長 |
| 伊藤 隆  | 社団法人全国乗用自動車連合会理事長       |
| 中村 哲  | 社団法人全国乗用自動車連合会業務部業務課    |

### 事務局

- 株式会社日通総合研究所

## 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

### 研究会開催状況

	開催日時・場所	議 事 概 要
第1回	平成20年3月27日(木) 13:30~15:30 自動車会館 2階会議室	(1) 研究会の趣旨、進め方、内容 (2) タクシー事業の現状等 (3) 交通政策審議会のワーキンググループにおける審議状況 (4) 意見交換 (5) その他
第2回	平成20年4月22日(火) 16:30~18:30 自動車会館 1階会議室	(1) 我が国のタクシー事業規制の変遷 (2) タクシー事業規制の欧米と我が国との比較 (3) タクシー事業の市場構造の特徴 (4) 意見交換 (5) その他
第3回	平成20年5月21日(水) 14:00~16:00 アルカディア市ヶ谷	(1) 中間とりまとめのたたき台について (2) 意見交換 (3) その他
第4回	平成20年6月18日(水) 10:00~12:00 自動車会館 1階会議室	(1) 中間とりまとめについて (2) 中間とりまとめ以降の検討課題案について (3) 意見交換 (4) その他