

**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対する提言**

平成20年11月

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

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。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。しかし、現状のタクシー産業は、行き過ぎた規制緩和の中で、逆に疲弊した状況が深まり、事業制度のあり方に対して見直しを求める声が高まっている。

本研究会は、社団法人全国乗用自動車連合会の委託により、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、タクシー業界及び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。

そのため、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の望ましいタクシー事業制度と望ましい業界のあり方について検討を重ねてきた。

本年6月の中間とりまとめでは、タクシー車両台数を絞り込むための規制と同一地域・同一運賃が望ましいとの整理を行った。これ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、需要の構造的な減少が見込まれる中で、利用者にとっても、事業者にとっても、乗務員にとっても、更に環境にとっても、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ことを意図したものであった。

更に、中間とりまとめ以降、車両台数と運賃の適切なコントロールの方法と、安全・安心なサービスを提供するためのタクシー産業のあり方について検討を行ってきた。ここに望ましいタクシー事業制度と業界体制の確立について提言するものである。

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に対する提言

要 旨

I. タクシー事業の市場特性と問題点

タクシーは、各地域の公共輸送機関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、規制緩和以降、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。更に、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。

将来的な見通しとして、タクシー需要は減少基調にあると予測される中、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の望ましいタクシー事業制度

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、供給過剰となっているタクシー車両台数を絞り込み、適切な台数にコントロールすることが必要である。なお、供給過剰台数を試算した結果、少なくとも全国のタクシー車両数の3割が過剰という結果となった。その過剰台数の具体的な減車の方策については、業界の自主的な減車の促進に加えて、独占禁止法上の措置が必要なものの、減車の実効性という観点では業界による協調的な減車がもっとも有効とし、その他、悪質事業者に対する厳格な行政処分等による減車方策を検討した。

運賃については、消費者保護、消費者のわかりやすさ、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といった条件を同時に満たすことができる運賃は、「同一地域・同一運賃」が適切である。この同一地域・同一運賃に可能な限り近似するよう、適正な経営のもとで実現している運賃が適切に監査することが必要である。

III. 安全・安心なサービスを提供できる業界の体制の確立

今後、タクシー業界が健全に発展していくためには、効率性の追求と付加価値の高いサービスの安定供給を可能とする業界構造を構築する必要がある。具体的には、タクシー需要の拡大やタクシー事業者の体質強化に向けた共同化・協業化、公的補助の必要性、業界の監視体制の強化、有識者懇談会の設置、積極的な広報活動の実施など、より効率的な経営のもとに、利用者が求めるタクシーサービスを提供することができる事業環境を整備することが必要である。

今後、我が国においては、少子高齢化社会、人口減少社会が到来することになるが、公共輸送機関の一翼を担うタクシー産業への期待は大きく、タクシー産業の重要性は一層高まっていくものと考えられる。このような状況下、タクシー事業者には、経営の効率化を目指し、「家業」の経営から「企業」の経営へと体質を強化し、産業基盤をより強固にしていくことが求められる。

目 次

はじめに

要 旨

I. タクシー事業の市場特性と問題点	1
(1) 公共輸送機関としての位置づけ	1
(2) タクシー市場の特性	2
(3) 規制緩和による自由競争のもとでの現状	3
(4) 安全・安心なサービスの提供という面からの問題点	5
(5) タクシー需要の将来予測	5
II. 安全・安心なサービスを提供するための望ましいタクシー事業制度	7
(1) 従来の規制緩和政策の見直し	7
(2) 台数規制の必要性	8
(3) 「車両台数のコントロール」の具体的な方法	9
(4) 運賃規制の必要性	13
(5) 「運賃規制」の具体的な方法	14
III. 安全・安心なサービスを提供できる業界の体制の確立	17
(1) 望ましいタクシー産業の将来像	17
(2) タクシー産業の取り組むべき課題	19
あとなぎ	26
資料編	27
参考資料	113

I. タクシー事業の市場特性と問題点

(1) 公共輸送機関としての位置づけ

①公共輸送機関としてのタクシー

- ・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、公共輸送機関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、鉄道やバスの線のサービスに対し、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、バスの線の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合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公共輸送機関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、中小零細事業者が多いタクシー事業者^{注1}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、各地域の公共輸送機関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、利用者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。

注1 法人タクシー事業者は、ほとんどが中小企業であり、保有車両数30両以下の事業者が83.3%を占めており、資本金が1億円を超える事業者はわずか1.3%である（平成19年3月末現在）。各地域において大きな台数シェアを占める企業は極めて少なく、事業規模に応じて利益率が向上する一般的に言われる企業経営における規模のメリットを発揮しづらい産業であると言われる。

タクシー産業は、人件費比率が原価の73.3%（国土交通省「自動車運送事業経営指標」2007年版）を占めており、他産業と比べても人件費比率が高い。一方で車両償却費等固定費比率が低く、典型的な労働集約型産業である。

- ・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。^{注2}

【資料 10、資料 11、資料 12】

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、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。^{注3 注4}

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

^{注2} 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。

^{注3} 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。

^{注4} 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。

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。

注5

【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、増車意欲が強い。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）。注6 注7 【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^{注8}が低下し、日車營收が減少し、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。 【資料 23】
- ・ 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

注5 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、今後更に増員したとしても、事業者の監査を充分に行うことは困難だと思われる。

注6 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る経費低減効果は小さい。中小零細企業が多く、規模の経済が働きにくい産業である。

注7 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8 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す、生産性の向上に対して逆行するものとなる。

招いている。

【資料 24】

- ・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、地理不案内等サービスの質の低下につながっている。【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、日車営収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、安全なサービスの提供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、従業員の賃金等労働条件を改善しないと、優良な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。

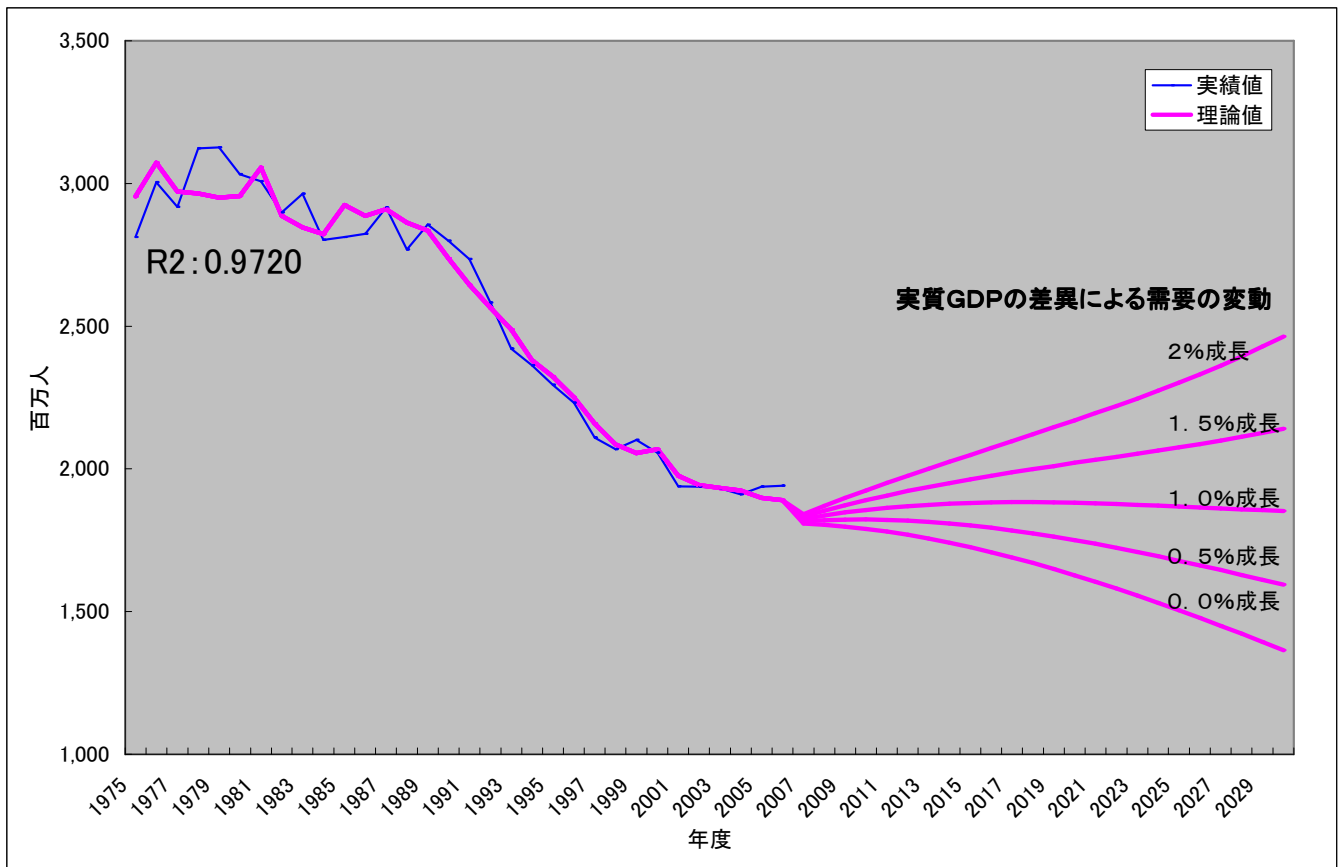
（５）タクシー需要の将来予測

- ・今後の我が国の経済は、経済産業省の新経済成長戦略（平成 20 年 9 月 18 日閣議決定）によると、実質 GDP は年平均 2%超の成長基調を想定している。
- ・近年、我が国では、GDP の成長は外需に依存しているところが大きく、国民の可処分所得の向上に寄与する度合いが小さく、高い経済成長も期待しづらい。また人口も既に減少基調に入っていることから、将来的なタクシー需要は、効果的な諸対策を講じない限り、減少する可能性が大きい。
- ・今回、タクシー需要の将来推計^{注9}を行ったが、実質 GDP 成長率を 0.0%、0.5%、1.0%、1.5%、2.0%の 5 ケースで予測した。これによると、1.0%成長の場合、需要（輸送人員）は横ばいで推移し、0.5%成長の場合、需要は減少基調を辿ることとなった。【資料 32】
- ・これまで我が国経済は、バブル経済の崩壊を経て、戦後最長の好景気を享受してきた。今、アメリカのサブプライムローン問題の発現を契機に、世界経済は不安定な

注9 一人当たり実質 GDP、一人当たり自家用車保有台数、高速鉄道営業キロ、人口を説明変数として重回帰分析を行った。

動きを強めつつあり、この9月にはアメリカ大手証券会社が破綻、本格的な信用収縮から世界同時不況も取りざたされるようになってきている。これに伴い、我が国経済も景気後退局面入りする公算が大きく、タクシー需要も今後大きく減退する可能性が強い。

タクシー需要（輸送人員）の将来予測



- ・将来的な見通しとして、高齢者の運転免許証の返納や、ガソリン等燃料価格の高騰による自家用車利用の見直し、他の輸送モードへの利用転換などに加え、福祉タクシーや子育て支援タクシーなども需要を拡大するプラス要因として作用することが期待されるが、全体のタクシー需要を底上げするほどの効果は期待しづらい。
- ・従って、タクシー需要の減少基調に真剣に目を向ける必要がある。

II. 安全・安心なサービス^{注10}を提供するための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 33、資料 34】

- ・ 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、業界及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る、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^{注11 注12}。
- 【資料 35】
- ・ 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の改善が図られる。

注10 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。

注11 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、需要の構造的な減少が見込まれる中で、利用者にとっても、事業者にとっても、乗務員にとっても、更に環境にとっても、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。

注12 現在の日本のタクシー事業は法人経営が中心である。タクシー事業については、法人主体、個人主体、流し、車庫待ちといった形態があるが、本提言ではハイヤーサービスを除く法人主体のタクシー産業を検討対象とした。

(2) 台数規制の必要性

- ・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、日車營收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。^{注13}【資料36】
- ・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、車両台数を適切にコントロール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、車両台数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37、資料38、資料39】
- ・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。

^{注13} 歩合制賃金は、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。特にタクシー事業では、乗務員の營收には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有効な賃金制度である。

(3)「車両台数のコントロール」の具体的な方法

【資料 40】

①新規参入・増車の抑制策

- ・供給過剰な状態をこれ以上悪化させないためには、既存事業者の増車を抑制する方策や新規参入を制限する対策が必要である。
- ・平成 20 年 7 月 11 日の通達によって実施されている「特定特別監視地域の指定等」により、供給過剰な地域の多くでは、原則 3 年間は増車や新規参入に対して試行的措置が実施されている。今後も指定要件や措置の内容について、実態に基づいた適切な見直し等が実施されることが望まれる。^{注14}

【資料 41】

②過剰台数の試算

- ・規制緩和によりタクシー台数は、多くの地域で供給過剰となった上に、将来的にもタクシー需要が大きく拡大することは望み得ず、需要の拡大により過剰台数が解消されていく道筋も期待できない。
- ・利用者の利便性を損なわないように、経験値から適正な実車率を 52%^{注15}と設定したときの減車率を試算した。その結果、全国で 29.4%（約 65,000 台）の減車が必要と試算され、このとき、乗務員の年収は現状より 24%ほど増加することとなった。

【資料 42】

- ・また、政令指定都市を抱える 15 の交通圏において同様の試算を行ったところ、15 の交通圏のうち、最大の減車率は仙台市の 41.1%、最小は埼玉県南中央の 19.6%となり、全体で 28.4%（約 28,000 台）の減車が必要と試算された。
- ・これらの結果から、少なくとも全国のタクシー車両数の 3 割が「過剰台数」とみることができ、その過剰台数を、どのように削減するかが大きな課題となる。
- ・なお、目標とした実車率 52%のもと、利用者はこれまでと遜色のないタクシーサービスを楽しむことができる一方、安全・安心にタクシーを利用することができるようになる。

^{注14} 適正な事業規模を実現するための最低車両数の要件も見直すことが必要と考えられる。

^{注15} 流し営業がある地域では、経験値として実車率は 52%程度が適切といわれており、52%以下ではタクシーの過剰感が高まり、52%を超えるとタクシーの不足感が高まるとみられている。

営業区域（政令指定都市）における減車台数の試算（実車率を52%と設定）

営業区域	協会加盟会社データによるシミュレーション					交通圏	
	車両数 (台)	減車率 (%)	減車台数 (台)	乗務員給与 (千円)	現状からの 増加額(千円)	車両数 (台)	減車台数 (台)
全国	222,316	29.4	65,361	3,943	764	222,316	65,361
札幌交通圏	5,093	33.3	1,696	4,063	1,452	5,232	1,742
仙台市	2,892	41.1	1,189	3,671	1,318	3,086	1,268
埼玉県南中央交通圏	2,622	19.6	514	3,451	266	2,770	543
千葉交通圏	1,469	34.0	499	3,027	440	1,485	505
特別区・武三交通圏	31,090	24.0	7,462	4,461	559	32,958	7,910
京浜交通圏	7,505	21.0	1,576	4,059	619	7,475	1,570
新潟交通圏	1,379	35.0	483	3,526	878	1,292	452
静清交通圏	1,378	25.3	349	4,085	518	1,420	359
浜松交通圏	1,004	20.2	203	4,329	443	1,008	204
名古屋交通圏	6,892	32.5	2,240	4,915	1,047	7,030	2,285
大阪市域交通圏	11,297	33.1	3,739	3,876	683	16,928	5,603
神戸市域交通圏	6,072	33.1	2,010	3,337	679	6,753	2,235
広島交通圏	3,228	33.7	1,088	3,875	884	3,456	1,165
福岡交通圏	4,940	29.0	1,433	4,197	1,146	4,973	1,442
北九州交通圏	3,578	32.8	1,174	3,592	1,075	3,324	1,090
合計(全国を除く)	90,439	28.4	25,655			99,190	28,373

※1 実車率は52%と設定した。

※2 乗務員給与は正規乗務員のものとし、定時制乗務員の給与はその半額と設定した。
また、営業収入に占める乗務員給与構成比は55.35%(全タク連集計)とした。

※3 シミュレーションは主に各都道府県ハイヤー・タクシー協会等のデータによる(平成19年3月31日現在)

※4 京都市域交通圏については、データが収集できなかったため除外した。

※5 交通圏車両数は平成19年3月31日現在の届出車両数(ハイヤー・タクシー年鑑2008)

※6 各交通圏の減車台数は、協会加盟会社データによるシミュレーションの結果求められた減車率を各交通圏の車両数に乗じることによって算出した。

③減車の方策

- ・新規参入・増車抑制策を講じた後には、過剰台数について減車を進めることが必要である。
- ・しかし、業界内での協調的な減車については、独占禁止法の適用除外を可能とする法改正が必要なことから、現時点においては既に各事業者の判断により始まっている自主的な減車に対する真摯な対応が期待される。 【資料 43、資料 44、資料 45】
- ・特に、減車は業界にとって有効な改善策であり、結果として利益が向上するという認識を業界全体で強く共有することが必要である。
- ・現在のところ、「特定特別監視地域」における減車に対しては、監査の免除等の特例といったインセンティブが与えられている。しかし、より効果的に減車を進めるためには、更なる減車のメリット・インセンティブを供与することが重要である。
- ・具体的な減車の方法としては、下記のような方策が考えられる。

1) 独禁法適用除外による協調的な減車

- ・業界で協調してタクシーの減車を実施することは、もっとも実効性の高い方策で

ある。

- ・しかし、現在において、業界団体が協調して減車を行うことは、独占禁止法違反となり、協調的減車はできない。従って、独占禁止法の適用除外を可能とする法改正が実現できれば、効果的な減車が可能となると考えられる。^{注16}

【資料 44、資料 45、資料 46】

- ・なお、独占禁止法の適用除外とする範囲は、自由競争が過剰参入により機能しない分野に制限されるべきであり、競争を通じてサービスの多様化等を生み出し、利用者の利便が向上する産業は適用除外の対象とはならない。

2) 悪質事業者に対する厳格な行政処分

- ・監査を厳格に実施し、所与のルールを守れない悪質な事業者に対して、営業停止、車両使用禁止、減車命令等の厳格な行政処分を行うことにより、実質的に減車を實現する。^{注17}
- ・ただし、行政処分の目的は輸送の安全確保、利用者保護等にあり、減車を促すことを目的としたものではない。また、現在の財政状況から行政側の監査体制の大幅な強化は期待しづらいため、どれほどの実効性ある監査が実施されるかが課題となる。
- ・加えて、短期間での大量の減車は望めない上に、名義変更による再参入を阻止する効果的な手だてが別途必要となる。

3) 「乗務員の資格要件の強化」による減車

- ・タクシー業務適正化特別措置法（タク特法）の改正が本年6月に施行され、それまでの東京、大阪に加えて全国11地域、計13地域で、乗務員の登録制度が開始された。改正後の乗務員の登録には、輸送の安全、利用者利便等に関する講習の

^{注16} 一般乗合旅客自動車運送事業者が、輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、又は旅客の利便を増進する適切な運行時刻を設定するため、同一路線において事業を經營する他の一般乗合旅客自動車運送事業者と共同經營に関する協定を締結、変更しようとする場合には、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされており、国土交通大臣は認可する際には公正取引委員会に協議することとされている。

^{注17} 悪質な事業者とは「コンプライアンス上問題のある」事業者に加えて、消費税、社会保険料未納事業者はもちろんであるが、法制度上規定されるものではないが、「公共輸送機関として問題のある」事業者、「社会通念的な企業モラルに問題のある」事業者も本来その対象とすることが望まれる。「悪質」をどのように客観的に判断（監査）するか、審査基準の明確化と処分とのバランスを図ることが必要であり、決して処分自体を目的化するものであってはならない。

受講が要件とされ、死傷事故等一定の重大事故を引き起こした乗務員等は登録を取り消されることとなった。【資料 47】

- ・更に、地理試験等登録の要件を強化することにより、乗務員の数は絞り込まれ、結果として減車の実現が期待される。
- ・安全・安心の向上とともに、減車の実現が期待されるものの、その実現には長期の期間が必要となる。

4) その他

i) 適正供給に対する協力事業者への運輸局長表彰

- ・積極的な減車を行った事業者に対して、適正供給に協力したことを理由とする運輸局長表彰を行い、例えば、法令違反に係る点数制度で、点数の消滅期間を通常の3年から2年に短縮するようなインセンティブを付与することで、減車を実現する。

ii) 乗務員の削減に関する助成策（厚生労働省関連の助成策の拡大等）

- ・減車に伴う乗務員の削減に対して、現在厚生労働省で実施している助成策をタクシー業界の実情に合わせて適用を拡大することで、減車を進めやすくする。
- ・具体的には、「雇用調整助成金」や「労働移動支援助成金（求職活動等支援給付金及び再就職支援給付金）」の適用拡大、及び「再就職援助計画の作成」の免除などが考えられる。【資料 48】

iii) 保有車両1台当たりの保有コストの引き上げ

- ・減車を進めるためには、事業環境を厳しくすることも考えられる。例えば、保有車両1台当たりの保有コストを現状よりも引き上げてより高いものとし、事業者の負担を大きくする。これによって事業者では負担軽減を目指し、減車を促すことにつながることも考えられる。

iv) 国による支援

- ・過去のお他産業の事例から考えると、産業構造改善事業等に準じた共同化の推進に対する補助金や、船腹調整事業の納・交付金制度のように、過剰台数を国により買い上げるといった方策も考えられるが、現在の財政状況では非常に困難と考えられる。【資料 49、資料 50、資料 51】

- ・以上の方策のうち、独占禁止法上の措置が必要なものの、減車の実効性という観点では業界による協調的な減車をもっとも有効であろう。
- ・減車の方策に加えて、将来的な人口減少や少子高齢化等を背景としたタクシー需要

の縮小も想定した上で、恒久的に（中長期的に）タクシー台数を調整することが重要であり、そのための法改正も視野に入れた抜本的な制度整備が必要とされる。

- ・具体的には、現在、国により実施されている「特定特別監視地域の指定等」により試行的に実施されている車両台数の調整について、適切な見直しやこれを基にした新たな制度の制定等が実施されることが望まれる。
- ・しかし、新たな制度の制定等が難しい場合には、道路運送法に基づく需給調整も考慮せざるを得ないものとする。
- ・なお、減車を実施することにより、乗務員も減員させる必要が生じるが、もともと遊休車両が多く存在していたため、その稼働率の向上により相当程度の既存雇用を維持することができる。新規雇用の抑制を図ることにより、雇用問題はそれほどの混乱なく解決できるものと考えられる。

（４）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、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、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。^{注18}

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營收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。
- ・タクシーが大量輸送機関をカバーする公共輸送機関として、安全・安心なサービスの提供が必要とされるならば、「同一地域・同一運賃」を導入し、タクシー産業が持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 37、資料 38、資料 39】
- ・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。

(5)「運賃規制」の具体的な方法

- ・望ましい運賃として「同一地域・同一運賃」が考えられるものの、現在の申請主義を前提とした運賃制度のもとでは、同一地域・同一運賃に収斂させていくことは難

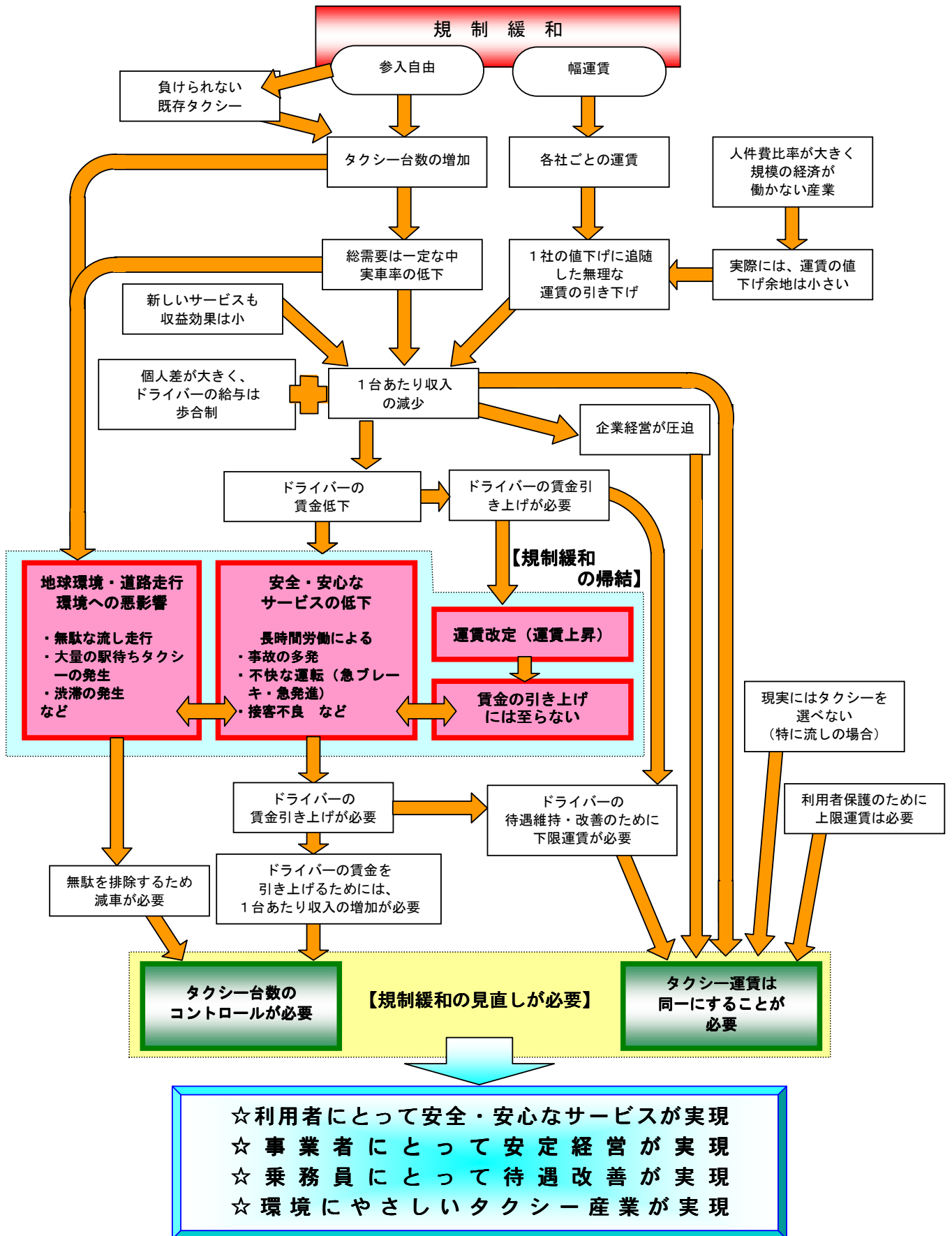
^{注18} スーパーなどの小売業の場合、立地が影響するところが大きく、ある店舗で価格の引き下げが行われても、影響が及ぶのは、その店舗の周辺の地域に限られる。しかし、タクシーの場合は移動することができるため、ある事業者が価格を引き下げると、その影響は営業区域全体に及ぶ。

しい。

- ・しかし、現在の運賃の中には、地域内の他社の顧客を奪うことによって成り立つ運賃もあり、その場合には、過度な競争を招き、結果としてタクシー事業者の経営が圧迫され、乗務員の労働条件にも大きな影響を及ぼしている実態が見られる。
- ・これらの運賃については、事業経営に必要な費用が適切に負担されているか、公共輸送機関として適正配車に配慮しているか、乗務員に対して適切な労働条件を確保しているか等、その運賃が適正な経営のもとで実現しているかどうかについて、一定の基準を設けて、適切に監査していくことが必要である。^{注19}

^{注19} 現在の上限運賃の算定方法は、運賃ブロックごとに標準的な経営状況にあると考えられる複数事業者の平均原価を算出し、これに見合うように運賃水準を設定する方式が採用されている（総括原価方式）。しかし、参照する平均原価が過去のデータであるなど、足下の状況に即応した機動的な運賃設定ができない等の問題を包含している。タクシー運賃の設定に当たっては、経営の健全性をチェックすることはもちろん、物価政策、産業政策、労働政策、都市政策、環境政策等々の総合的な政策の視点から設定を行う必要がある。

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



Ⅲ. 安全・安心なサービスを提供できる業界の体制の確立

(1) 望ましいタクシー産業の将来像

①利用者の視点から見た「望ましいタクシーサービス」とは

- ・望ましいタクシー産業の将来像を検討するに当たって、利用者の視点は基本的な視座となるものである。
- ・これまでタクシー業界が目標としてきた望ましいタクシーサービスとは「安全・安心・快適」であった。
- ・公共輸送機関である限り、「コンプライアンス」にもとづく「安全・安心」は、望ましいタクシーサービスとして、最低限の必要条件と考えられる。ただし、「快適」については、利用者の価値観が、例えば「安い」ことを快適とする場合や、「楽」なことを快適とする場合など、捉え方は様々であるため、これを評価することは難しい。
- ・運賃は、快適性の要因になるかどうかにかかわらず、利用者にとって移動コストとなるものであり、一般的に低廉な運賃の提供を求められている。なお、高級車による高いサービスを求める声もあるが、その需要は一部に留まると考えられる。
- ・一方で、タクシーサービスに対する十分条件として、職能意識に根ざした利用者に対する接客態度や目的地まで効率的に輸送する地理知識、技能等が常に期待されていると考えられる。更に、環境への配慮は、利用者の立場を離れても、タクシーに求められる度合いが強まっている。
- ・望ましいタクシー産業を考えるに当たって、利用者の視点から見た「望ましいタクシーサービス」とは、『効率性の追及による低廉なコスト』で『付加価値の高いプロのサービス』を提供することとの見方ができる。

②望ましいタクシー産業の将来像

- ・今後のタクシー市場が縮小に向かう中で、車両台数と運賃の適切なコントロールのもとでタクシー産業の基盤を確立し、業界の一層の真剣な自助努力によって「効率性の追求」と「付加価値」の高いサービスの「安定供給」を可能とする業界構造を構築する必要がある。

○効率性の追求 : ・実車率の向上

・遊休車両の削減

・規模のメリットを改めて追求

(管理費用等の削減、利益額の増加等) 等

○安定供給 : ・台数と運賃の適切なコントロールによる安定供給 (自由競争

では地元タクシーがなくなってしまうことが現実にある)

- ・将来的にニーズが高まる福祉タクシーや子育て支援タクシー等の安定供給
- ・時間と場所に対する適正配車による安定供給 等

○付加価値の提供：・便利屋タクシー等ニューサービス、福祉タクシーや子育て支援タクシー等の提供

- ・ハイブリッド車等、環境にやさしい車両の導入
- ・「プロ」意識を持った乗務員の育成 等

③「付加価値の提供」～付加価値をつけたプロのサービスとは～

- ・タクシーの場合、運賃を安くしたからといって必ずしも利用客が増えるとは限らない。例えば、タクシーの運賃が鉄道やバス並みの運賃であれば、利用客の指向が変わることも考えられるが、現状から一割二割程度の値下げでは、業界全体として利用客は増えない。つまり、タクシーの価格が多少上下しても、乗る人は乗る、乗らない人は乗らないという構造となっている。
- ・この観点からすると、良いサービスとは必ずしも「安さ」ではなく、コストに応じて高い満足度を与えるよう、例えば、グレードの高い車両の使用や安全でスムーズな運転技術、より丁寧な接客態度、高度な地理情報と適切なルート選択など、「付加価値の高いサービス」をプロのドライバーが提供することだといえる。
- ・利用者が支払う運賃に対して、いかに満足度を与えられるかを問われるサービスであるが、「付加価値」として一定の満足度を与えるためには、車両設備や接客態度などに然るべき基準（業界スタンダード）を設け、それを業界全体で維持向上していくこともひとつの方策である。
- ・業界スタンダードの例としては、以下のようなことが考えられる。

○車両設備

- ・車齢（例えば5年以内）
- ・環境対策車（ハイブリッド車等）の導入義務化
- ・デジタルタコメーター、ドライブレコーダーの設置
- ・クレジットカードや電子マネーによる決済
- ・デジタル無線機の導入
- ・福祉車両の一定割合の導入義務化 等

○接客態度

- ・業界共通の接客マニュアルの策定

- ・ユニフォーム等の着用義務化
- ・優秀地理情報習得者証（仮）の表示（地理試験を協会などで別途実施し、結果を表示する。乗客に分かるように表示することで乗務員に対するインセンティブとする）
- ・乗務員の一定割合に対する福祉関係の資格取得の義務化（ヘルパーやケア輸送従事者研修の受講など） 等
- ・福祉タクシーや子育て支援タクシーなどのサービス提供も、社会のニーズに応えるという面で、付加価値を与えるプロのサービス提供とみることができる。
- ・これらに積極的に取り組むことによって、乗務員の労働条件の向上を目的とした規制の見直しに対する利用者の理解が得られ、安定した産業構造を構築することができる。

（２）タクシー産業の取り組むべき課題

- ・現在、タクシー業界では緊急調整地域及び特定特別監視地域において、構造改善計画を策定したところであり、構造改善の強力な実施が望まれる。
- ・更に、タクシー需要の減少が見込まれる中、「安全・安心なサービス」を将来にわたり安定的に提供できる産業への発展を図るため、必要と考えられる取り組みと課題について提言する。

①タクシー需要の拡大

- ・タクシー需要が減少基調にあると想定される中で、タクシー事業者としては、これまで以上の創意工夫のもとで、新たな顧客を確保する努力、利用者を少しでも増やすための努力が必要である。
- ・タクシー業界において、これまでに取り組まれてきた需要拡大策は、次のようなパターンに分類することができる。

これまでに取り組まれてきた需要拡大策の分類

パターン	分類の考え方	具体例
割引型	基本的な輸送機能を廉価に提供するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・遠距離割引 ・妊婦割引 ・きもの割引 ・インターネット予約割引 ・運転免許証返納割引 ・往復割引 ・乳幼児割引 ・うどん割引 <p style="text-align: right;">等</p>
付加価値型	基本的な輸送機能にはないサービスを付加して提供するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ワゴンタクシー ・観光タクシー（ガイド） ・子育てタクシー／育児支援タクシー ・福祉タクシー ・タクシー代行 ・専用乗り場の設置 ・同時通訳サービス ・女性ドライバー優先配車 <p style="text-align: right;">等</p>
その他	便利屋的な機能を付加して提供するもの 上記のサービスを複合して提供するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物代行を含めた便利屋タクシー ・血液輸送（役務代行） ・コンベンションタクシー ・ホームセキュリティサービス ・徘徊・迷子探索サービス ・GPS等IT利用 <p style="text-align: right;">等</p>

- ・このようなサービスは、必ずしも利益が上がるものではないが、今後、特に少子高齢化社会が進展し、輸送ニーズが変化していくことも考えられる中、既存のサービスのみならず、タクシー事業者の一層の創意工夫により新しいサービスを提供し、タクシー需要の底上げを図ることが必要である。
- ・なお、タクシー需要の拡大を促進するためには、都市部での渋滞解消等を目指したロードプライシングの導入による自家用車利用の抑制や、実車中のタクシーのバスレーンへの乗り入れ許可といった規制の見直し、更には、適切なタクシー乗り場の整備等により、道路交通環境整備とタクシー利用者の利便性向上を図ることに対して、関係行政機関等による支援が望まれる。

②タクシー事業者の体質強化に向けた共同化・協業化

- ・タクシー事業者の大半が中小事業者であり、その中小事業者が大手事業者と同様に様々な取り組みを実践し、経営の効率化を達成するためには、規模のメリットを活用することが必要であり、協同組合や関係諸団体を通じた中小事業者同士の共同化や協業化に積極的に取り組むべきである。
- ・現在、全国で実施されている共同事業には、以下のような取り組みがある。【資料 52】

全国で実施されている共同事業の例（各都道府県協会からの報告による）

事業概要	取り組み例
共同配車・共同無線	<ul style="list-style-type: none"> ・無線センターの共同運用（北海道） ・無線協同組合及び企業グループ等にて無線配車センターを設立し、配車業務を実施（特別区武三地区 14 団体）（東京） ・組合員 5 社による G P S 活用の共同配車（香川）
チケット・クーポンの提携（共通チケット）	<ul style="list-style-type: none"> ・全事業者加入の共同チケット（宮城） ・チケット事業（東京） ・共通乗車券（大阪） ・共同チケット事業、クレジットカード会社と提携（熊本）
乗り場の共同設置・管理	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台駅西口に案内所。違法客待ち対策として繁華街のタクシー乗り場に指導員を配置、整理（3ウェイ方式）（宮城） ・「選別乗車」を実施、高松駅及び高松空港には専属のポーターを配置（香川） ・県庁及び県立病院において協会が契約主体となり乗り場を管理（佐賀）
乗務員教育	<ul style="list-style-type: none"> ・グループ会社での実施。乗務員の少ないところは 2～3 事業者が共同で教育（宮城） ・各無線協同組合にて研修業務を実施（東京） ・新人教育を協会事業として部会ごとに実施（静岡） ・マナーアップ研修会を県観光連盟と共催（佐賀）
車両・部品等の共同購入	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全関連資材を協会で作成し原価にて販売（佐賀） ・タイヤ、制服、備品等の共同購入（長崎）
L P G 共同購入	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン、軽油も扱う（香川） ・1 スタンドを借り上げ（山口）
資金の貸付、金融機関への債務保証	<ul style="list-style-type: none"> ・ボーナス資金の融資（山口）
交通共済	<ul style="list-style-type: none"> ・郡部の事業者のみ。仙台市内の事業者は個々に保険会社と契約（宮城） ・214 社、対人・対物対象（東京） ・交通共済によるドライブレコーダーの導入や乗務員の適性診断等に対する助成（神奈川）
厚生年金基金	<ul style="list-style-type: none"> ・79 社、8,600 人（北海道） ・169 社、23,588 人（東京） ・110 社、5,094 人（広島）
タクシー代行陸送保険	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー代行事業者に対する陸送保険の提供（全タク連）
タクシー運転代行	<ul style="list-style-type: none"> ・19 年度の実績 27,249 回（73 社、5,781 台）（北海道） ・9 社、228 台で実施（山口）
通学	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生の遠距離通学の一括契約（山形） ・支援学校スクールバス（21 年開始予定）（岐阜）
福祉輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・身障者輸送の一括契約（山形） ・介護タクシー、福祉タクシー（21 年開始予定）（岐阜）
広告関係	<ul style="list-style-type: none"> ・リアウィンドウのステッカー（静岡） ・共同のホームページ（長崎）
観光タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・8 社、200 台（18 年開始）（山口）

- ・今後、より積極的な取り組みが望まれる共同事業について、以下に言及する。

1) 共同配車・共同無線

- ・具体的な共同化の方法の一つとして、例えば、東京で共通ブランドのもと運営されている無線による共同配車の方式を導入し、効率的な配車を行うことは、利用者からみた安定供給による利便性の向上と事業者からみた効率性の向上の両面で効果的と考えられる。
- ・例えば、近年は少子高齢化により、都市部でも一般家庭への無線配車が午前中を中心に増加傾向にある。また利用客の少ない時間帯や深夜の時間の対応などの安定的、効率的な配車ニーズに対応するためにも共同化・協業化の一環として共同配車に取り組むとともに、規模の拡大による効率化を目指すことが望まれる。
- ・地方部でも、無線の基地局の共同運営や、複数事業者間での共同配車センターの設置が効果的と考えられる。参加事業者間で配車のルールを検討し、合意できれば、各社が配車担当を置くよりも、配車のスタッフは少人数で済み、コスト面での効率化も期待できる。

2) 乗務員教育

- ・安全・安心なサービスを提供するためには、乗務員教育を繰り返し実施し、乗務員のスキルとマナーの向上に常に努めることが重要である。
- ・中小事業者が大半を占めるタクシー事業者が企業内で行うことができる教育は、大手事業者に比べて、内容的にもまた時間的にも非常に厳しい状況にある。
- ・既に、多くの協会等で乗務員教育を共同で実施しているが、今後も協会や協同組合等の中で、綿密な乗務員教育を共同で実施することが望まれる。
- ・なお、中小事業者の共同化・協業化へ向けたアプローチには、経営自体の共同化・協業化も視野に入れる必要があるだろう。具体的には、M&Aのような企業合併や持ち株会社（ホールディングカンパニー）のもとでのグループ化などである。

③公的補助

- ・我が国では、地方部における日常の移動手段は、マイカー主体となっており、それに伴い、鉄道やバスといった公共輸送網は縮小されてきた。
- ・加えて、地方部では人口が減少し、過疎化が進んできたことによって、過疎バスのような公共輸送機関の維持も非常に困難となってきている。
- ・高齢化の進展により、運転免許証を返納した人についての足の確保が非常に大きな

問題となっており、タクシーにその役割が求められる。

- ・また、地方部に限らず、核家族化の進展等に伴い、福祉タクシーや子育て支援タクシー等については、今後も社会的ニーズが高まっていくものと考えられるが、このような少量輸送は、実際にはタクシーでしか対応できない。
- ・更に、コンベンションタクシーや観光タクシーにみられるように、その地域の観光振興、産業振興を図っていくためには、タクシー産業が重要な役割を果たしている。
- ・ただし、このようなサービスは、事業者の経営努力だけでは採算性が厳しいケースが多い。タクシー事業に対しては、社会的な要請に基づいた公共性の高いサービスの安定的な供給が期待されており、特に業界の自助努力では限界のある採算性の確保に対し、何らかの公的補助が必要とされる。
- ・なお、これまでに実施されている公的補助の例には、以下のようなものがある。

【資料 53】

これまでに実施されている公的補助の例(1)

事業名称	事業概要	補助内容
地域公共交通活性化・再生総合事業	地域公共交通活性化・再生法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する制度	乗合タクシー導入のための実証運行、観光タクシーの乗務員育成、車両ラッピング、広報、ICカード導入等乗継円滑化事業、乗継割引運賃等公共交通の利便促進活動に係る経費の1/2
乗合事業	例えば、廃止されたバス路線の代替路線及び新規の路線で、市長が地域住民の利便性を確保するため必要と認めた路線に対する補助	雫石町の場合、運賃は200円。事業に対する町の負担は、3,770万円(19年度) 二本松市の場合、運賃は300円。運行経費と運賃収入の差額分は市が負担(951万円、19年度)
福祉輸送普及促進モデル事業	当該モデル事業実施要領に基づき地方運輸局長が同事業実施地域において、福祉輸送普及促進計画に基づき整備する共同配車センター及び福祉車両に対する補助	共同配車センター設立について、国、地方が1/3補助、事業者負担が1/3 福祉車両について、国と地方が通常車両との価格差の1/2補助(改造の場合は1/3補助)

これまでに実施されている公的補助の例(2)

事業名称	事業概要	補助内容
高齢者利用料金補助	交通手段を持たない高齢者がタクシーを利用したとき、その料金の一部を補助する制度	例えば総社市の場合は、77歳以上のひとり暮らしか、77歳以上の高齢者のみの世帯に、1世帯当たり1年間に400円券25枚交付
福祉タクシー利用料金補助	心身障がい者(児)がタクシーを利用したとき、その料金の一部を補助する制度	例えば小平市の場合は、福祉タクシー利用券1枚につき500円。利用券は月9枚、年間108枚交付
子育てタクシー事業(長崎県)	厚生労働省が平成17年度から取り組んでいる子育て中の女性の就労支援事業の一環	「子連れや子供だけの輸送」について、自治体とタクシー事業者が提携し、タクシー利用の料金を自治体が負担
コンベンションタクシー(富山県商工労働部観光課)	県外からの来県者(コンベンション参加者(宿泊者))が気軽に安価で県内観光ができるよう、タクシー事業者が開設する観光タクシーの利用料金を半額とするもの。平成20~21年の試行事業	料金の負担割合 タクシー利用者 5/10 県 2/10 市町村 2/10 タクシー事業者 1/10 (割引運賃認可取得が前提)
観光圏整備事業(国土交通省)	官民の協議会を対象に観光地づくりを財政支援する観光圏整備事業に対して補助金を交付。公共交通の運行等も含まれ、「快適周遊のための二次交通・観光ガイドタクシー」(千葉・南房総)などが対象となった	20年度予算で総額2.5億円 補助率は個別事業毎に上限40%
その他の補助事業	低公害車普及促進等対策費補助金や、エコドライブ管理システム普及事業やエネルギー合理化事業支援事業等	低公害車普及促進等対策費補助金の場合、低燃費LPGタクシー導入については、通常車両との差額に1/2を乗じた額

- ・住民の生活と地域の活性化にとって、タクシーに対する公的補助は必要不可欠なものであり、行政側の積極的な支援が望まれる。

④業界の自主的監視体制の強化

- ・望ましいタクシー産業へと再構築するためには、業界全体で法令順守を徹底することが必要であり、実効性のある厳密な監査をいかに実施するかを検討する必要がある。
- ・事業者のチェックを適正に行うには、現状の行政の監査では不十分であり、行政として厳格にチェックする体制を整え、実行することが必要である。そのための予算措置等は、本来、行政の役目であり、適切な予算措置を講ずるべきである。
- ・更に、業界が自主的にチェック機能を構築することも検討の余地がある。例えばトラック業界のように、行政と一体となって（原資も含めて）適正化実施機関（仮称）としての機能を有し、巡回指導等を実施し、適正な事業を実施しているかチェックするような方法についても検討が望まれる。

⑤有識者懇談会の設置

- ・タクシー産業を取り巻く状況は、全国各地域によって大きく異なるため、タクシーの台数や運賃等をはじめ各地域のタクシー産業の具体的な検討に当たっては、各地域ごとに地域住民や有識者、関係の専門家等からなる懇談会等を設置し、そこでの議論を反映していくことが望まれる。

⑥タクシー事業者及び業界からの積極的な広報活動の実施

- ・タクシー事業者及びタクシー業界では、今後、上記のような創意工夫によって「安全・安心なサービス」を提供できる業界体制の確立に一層積極的に取り組むことが望まれるが、そこで取り組む様々な創意工夫によるニューサービスや需要拡大策、共同化・協業化等による効率性の向上策、乗務員教育の充実等について、利用者への周知を図り、タクシーの利用拡大に向けて、積極的な広報活動が必要である。

あ と が き

本研究会においては、望ましいタクシー産業のあり方の検討を行ってきたが、タクシー産業が安全・安心なサービスを提供するためには、供給過剰となっているタクシー車両台数を絞り込み、適切な台数にコントロールすることが必要である。加えて、運賃についても本来望ましいと考えられる同一地域・同一運賃に可能な限り近似するよう、適正な経営のもとで実現している運賃が適切に監査することが必要であるとの結論を得た。

そこで、供給過剰台数を試算した上で、具体的な減車の方策について、業界の自主的な減車の促進に加えて、独占禁止法適用除外による協調的な減車や、悪質事業者に対する厳格な行政処分等による減車方策を検討した。

更に今後、タクシー業界が健全に発展していくために、タクシー需要の拡大やタクシー事業者の体質強化に向けた共同化・協業化、公的補助の必要性、業界の監視体制の強化、有識者懇談会の設置、積極的な広報活動の実施など、より効率的な経営のもとに、利用者が求めるタクシーサービスを提供することができる事業環境を整備することの必要性を指摘したところである。

今後、我が国においては、少子高齢化社会、人口減少社会が到来することになるが、公共輸送機関の一翼を担うタクシー産業への期待は大きく、タクシー産業の重要性は一層高まっていくものと考えられる。このような状況下、タクシー事業者には、経営の効率化を目指し、「家業」の経営から「企業」の経営へと体質を強化し、産業基盤をより強固にしておくことが求められる。

一方、行政においても、公共輸送機関として大きな役割が期待されるタクシー産業に対して、適切な支援、助成体制を構築する必要があると考える。

本提言が、利用者、乗務員、事業者の視点に立った健全なタクシー産業の確立に資すると信ずるものである。

最後に、本提言をとりまとめるに当たり、資料や情報提供にご協力いただいた関係者各位に、深く感謝するところである。

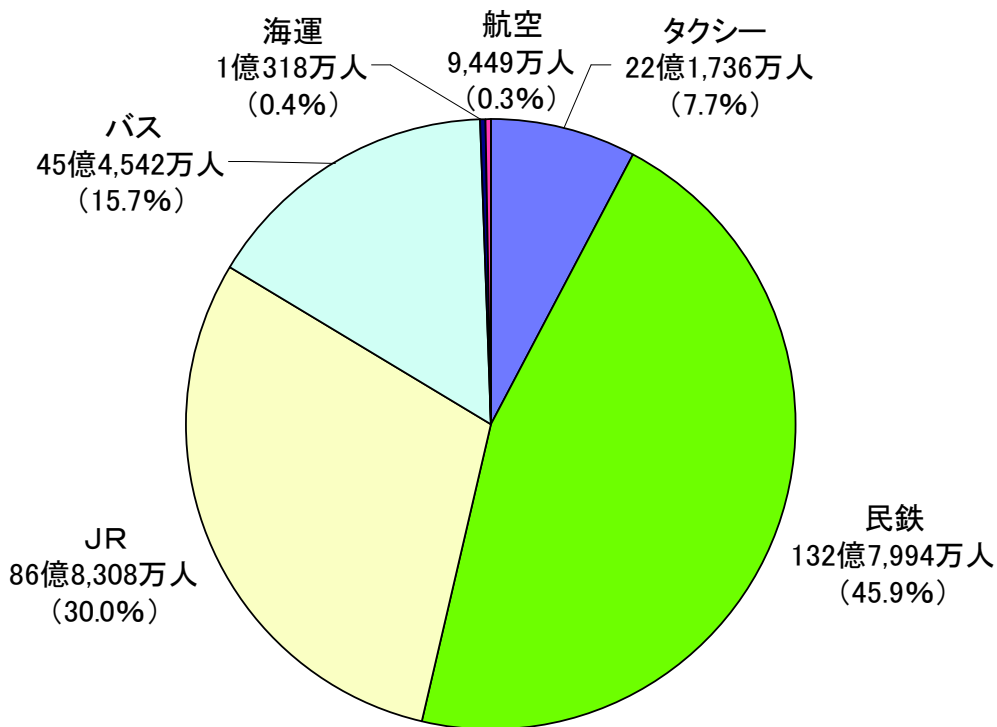
平成 20 年 11 月

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

資料編

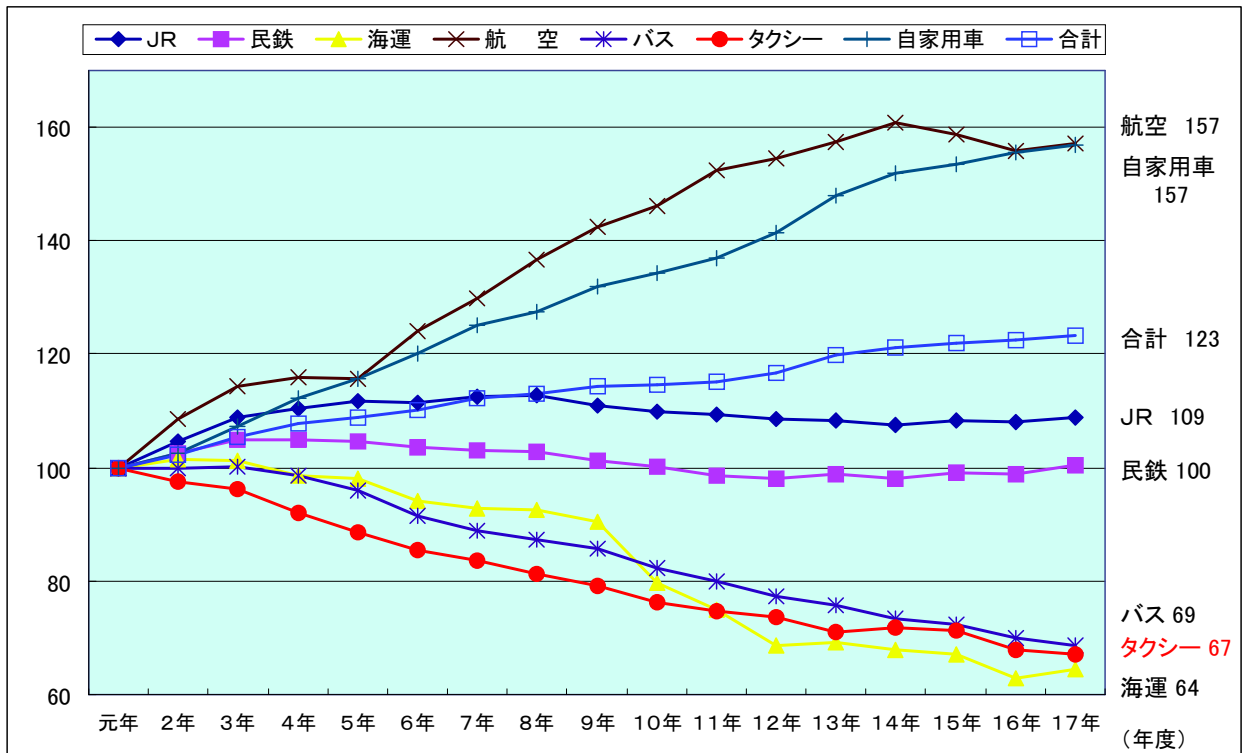
- 資料 1 各輸送機関の輸送人員（平成 17 年度）
- 資料 2 各輸送機関の輸送人員の推移
- 資料 3 タクシーの利用用途及び運送引受形態
- 資料 4 タクシー事業者の形態別の乗務状況の傾向
- 資料 5 福祉有償運送、運転代行、レンタカーの車両台数の推移
- 資料 6 北海道のタクシー廃業事業者及び事後の状況
- 資料 7 法人タクシーの事業者数、車両台数、輸送人員、運送収入の推移
- 資料 8 全国のタクシーにおける日車営収等の推移（法人）
- 資料 9 タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移
- 資料 1 0 運賃の設定状況について
- 資料 1 1 法人タクシー事業者のサービス等に関するランク評価制度
- 資料 1 2 全個協「マスターズ制度」
- 資料 1 3 需要の分布
- 資料 1 4 全国主要都市の需給指標の推移
- 資料 1 5 規制緩和後の競争激化の現状①盛岡の事例
- 資料 1 6 規制緩和後の競争激化の現状②宮崎の事例
- 資料 1 7 タクシーの供給過剰による影響（各地の現状）
- 資料 1 8 規制緩和による自由競争のもとでの増車への誘因
- 資料 1 9 規制緩和前と後の利用者意識の変化
- 資料 2 0 輸送サービスの差別化に関する事例一覧
- 資料 2 1 ニューサービス～うどんタクシーの事例～
- 資料 2 2 事業者の創意工夫により導入している割引等について
- 資料 2 3 タクシー事業の原価構成
- 資料 2 4 運賃ブロック別タクシー運賃改定状況
- 資料 2 5 乗務員の年齢構成（東京）
- 資料 2 6 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）
- 資料 2 7 苦情件数の推移
- 資料 2 8 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 2 9 走行 1 億キロ当たり死亡事故件数の推移（第一当事者）
- 資料 3 0 タクシーによる事故事例—大牟田市の事例—
- 資料 3 1 ハイタク運転手の法令違反別構成率（平成 18 年）
- 資料 3 2 タクシー需要（輸送人員）の将来予測
- 資料 3 3 事業規制に関する方法一覧 需給調整
- 資料 3 4 事業規制に関する方法一覧 運賃（価格）規制
- 資料 3 5 タクシー事業制度のパターン
- 資料 3 6 営業収入額別人数分布
- 資料 3 7 タクシー事業の参入規制・運賃規制の各国比較
- 資料 3 8 アトランタ市におけるタクシー事業の再規制
- 資料 3 9 シアトル市におけるタクシー事業の再規制
- 資料 4 0 タクシー台数のコントロール方法について
- 資料 4 1 タクシー台数の絞込みの具体的な方法について
- 資料 4 2 タクシー過剰台数（減車台数）の試算
- 資料 4 3 特別監視地域等の指定に伴い試行的に実施する増車抑制対策等の措置について
- 資料 4 4 タクシー協会が主導的立場で行う行為に係る独占禁止法の規制
- 資料 4 5 独占禁止法の適用除外について
- 資料 4 6 産業活力再生特別措置法について
- 資料 4 7 改正タクシー業務適正化特別措置法について
- 資料 4 8 乗務員の削減に関する助成策
- 資料 4 9 産業構造の改善・高度化等を図る既存（廃止を含む）事業制度
- 資料 5 0 タクシー産業構造改善措置法（案）のスキーム
- 資料 5 1 車両台数調整（減車）事業（案）のスキーム
- 資料 5 2 全国で実施されている共同事業の例
- 資料 5 3 これまでに実施されている公的補助の例

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

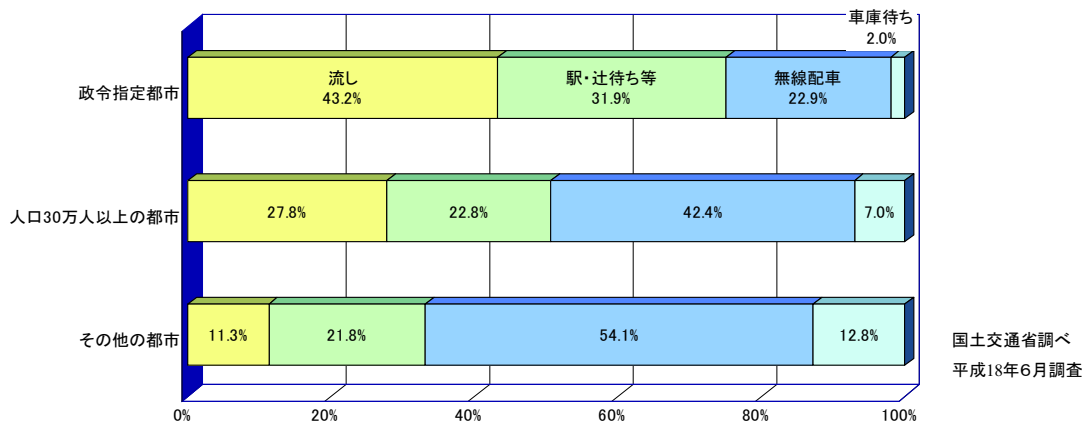
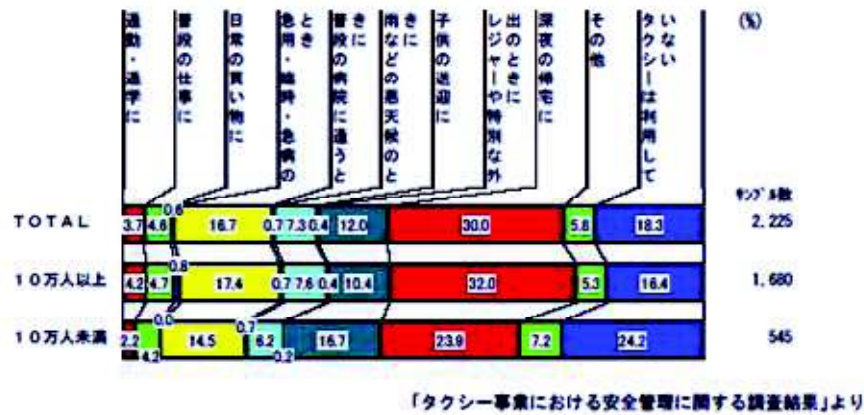
資料2 各輸送機関の輸送人員の推移 (平成元年=100とした場合の指数)



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」と算出しているが本資料は「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による出庫時間)

時間	A社 (87人)	B社 (77人)	C社 (14人)
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」

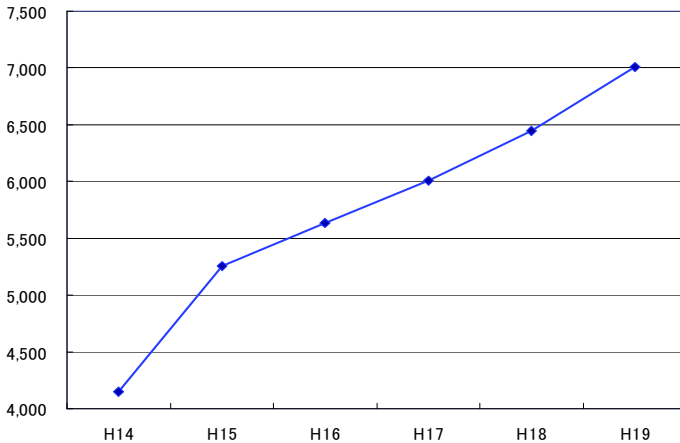
資料5 福祉有償運送、運転代行、レンタカーの車両台数の推移

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		H20年3月	
	法80条許可		法80条許可		法80条許可		法78条登録		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	団体数	車両数
北海道	0	0	15	78	124	706	246	1274	248	1232
東北	0	0	13	30	119	382	186	837	185	867
関東	3	25	107	827	447	3574	857	6062	858	6094
北陸信越	3	14	6	27	113	459	168	786	160	840
中部	2	6	13	140	229	1815	319	2358	320	2219
近畿	11	49	44	169	131	500	322	1348	335	1352
中国	0	0	46	134	54	153	91	392	93	454
四国	0	0	0	0	2	5	6	29	6	40
九州	6	15	12	33	45	201	104	454	114	504
沖縄	26	30	0	0	0	0	1	3	1	3
計	51	139	256	1438	1264	7795	2300	13543	2320	13605

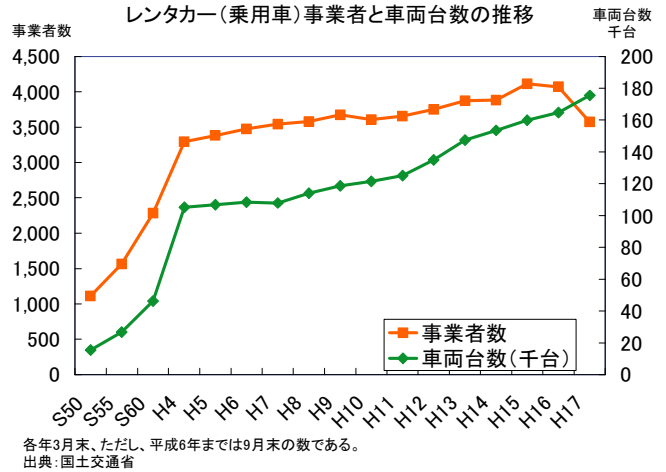
福祉有償運送のみを全タテ連でとりまとめ。市町村福祉(金沢方式)は除外。

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

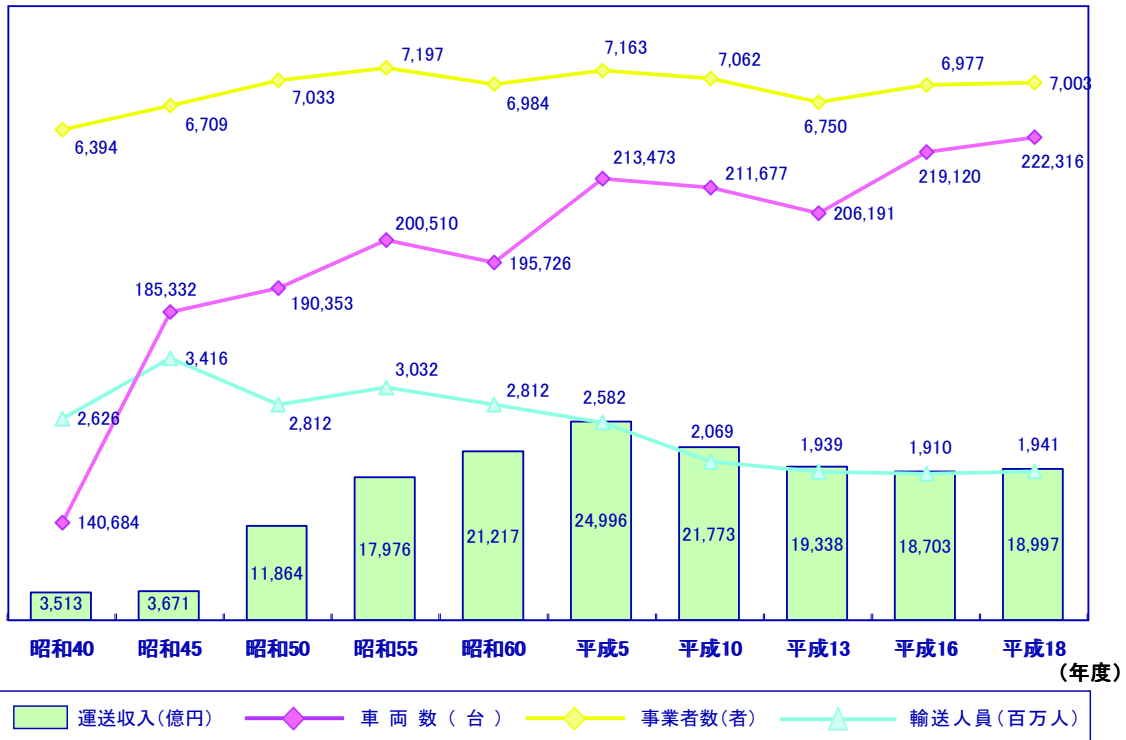
地区名	事業社名	車両数	廃止年月日	備考
1 室蘭市	ふじハイヤー(株)	14	H.14. 8	廃業 ※同業他社がカバー
2 函館市	富士タクシー(株)	18	H.15. 9. 17	車両を桔梗ハイヤーに譲渡
3 釧路市	衛星交通(株)	20	H.15. 9. 20	車両を釧路日交に譲渡
4 増毛町	(有)増毛ハイヤー	4	H.16. 3. 26	留萌三交に経営譲渡
5 三川町	(有)三川交通	3	H.16. 3. 31	廃業 ※同業他社がカバー
6 浜益村	黄金ハイヤー(有)	1	h.16. 3. 31	廃業 ※同業他社がカバー
7 ニセコ町	ニセコリゾートプランニング(有)	5	H.16. 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浦田町～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。

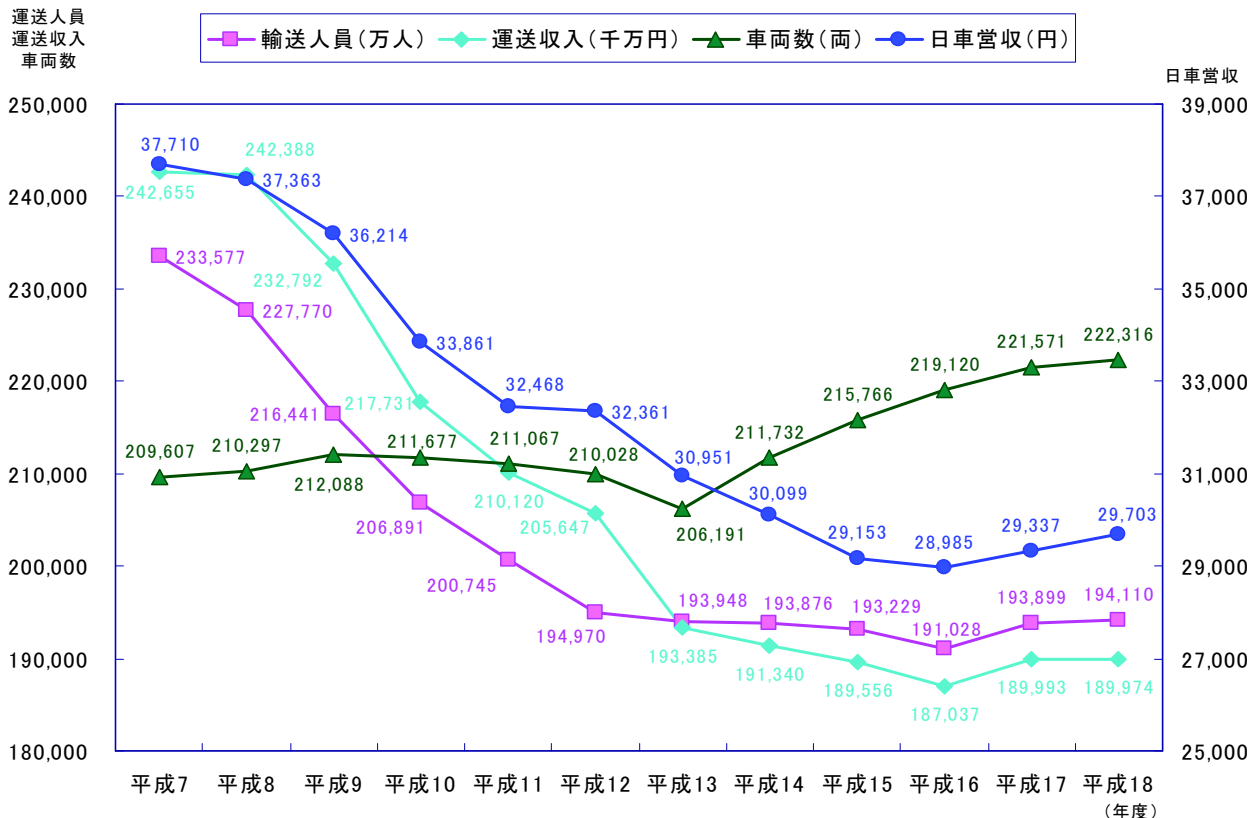
◇総括◇北海道は札幌市を中心とした道央圏を除くと過疎地が多く、路線バスも市街地を除くと充実しているとは言えない。自治体の予算も厳しく、バス会社への補助もままならない。福祉バスを運行できる自治体も少ない。必然的にマイカーに頼らざるを得ない状況である。しかし、高齢者にとって病院や買い物の足がないため、廃業したくともできず、福祉精神で経営しているのが現状。したがって、廃業して空白になった地域に新規事業者が参入することは皆無である。

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

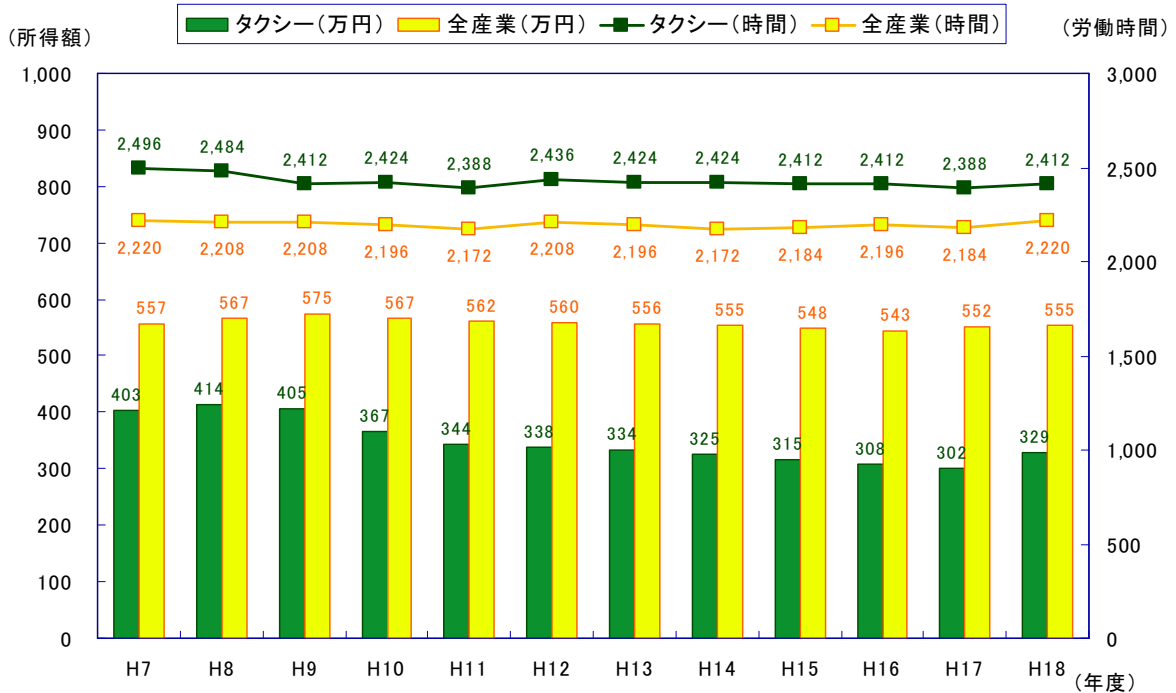
資料8 全国のタクシーにおける日車営収等の推移 (法人)



※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)

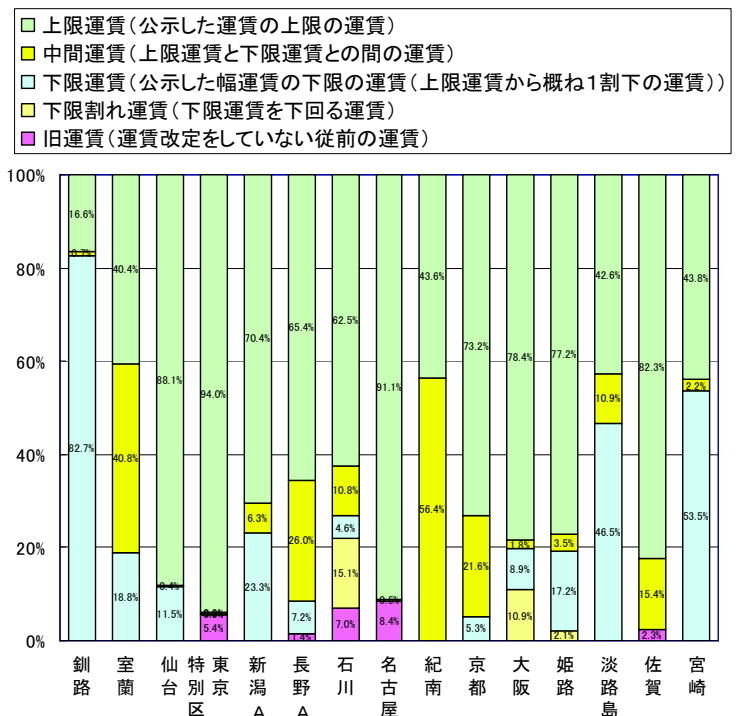
	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
タクシー	50.5	50.8	51.3	51.7	52.0	52.3	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3
全産業	40.1	40.3	40.5	40.4	40.6	40.8	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8

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。

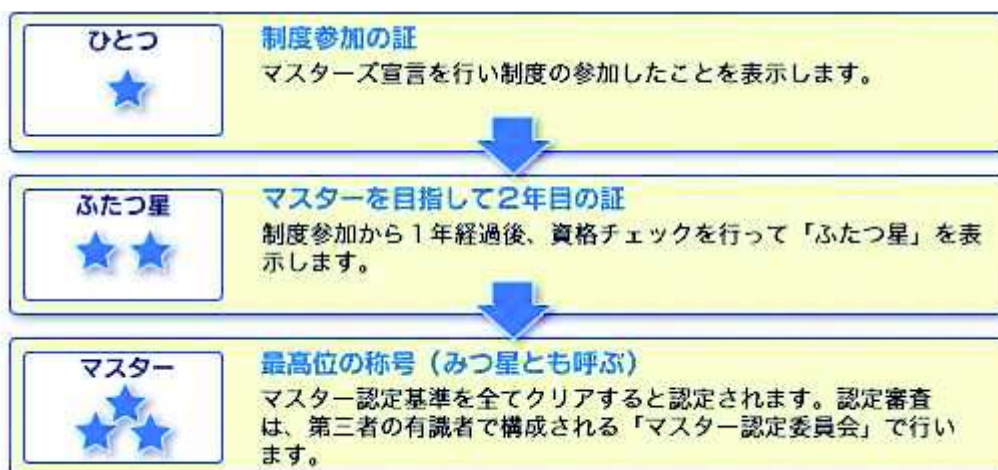
○安全運転

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性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、整備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	時間帯	実車率	税込日車營收
月曜日	88.1%	49,358 円	7時～11時	46.5%	7,716 円
火曜日	94.4%	50,715 円	11時～15時	43.2%	7,778 円
水曜日	95.7%	52,644 円	15時～19時	43.4%	8,476 円
木曜日	96.1%	54,325 円	19時～23時	44.5%	11,449 円
金曜日	98.5%	54,012 円	23時～3時	47.8%	16,494 円
土曜日	69.7%	47,458 円	3時～7時	36.6%	5,286 円
日曜日・祝日	56.4%	46,189 円			

資料: (社)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	需要	供給	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			
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、経営環境は依然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 [※]	空車千 [※]	計千 [※]					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	5,603	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、下限運賃で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:(社)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)



仙台
東京交通新聞社



東京・銀座
東京交通新聞社

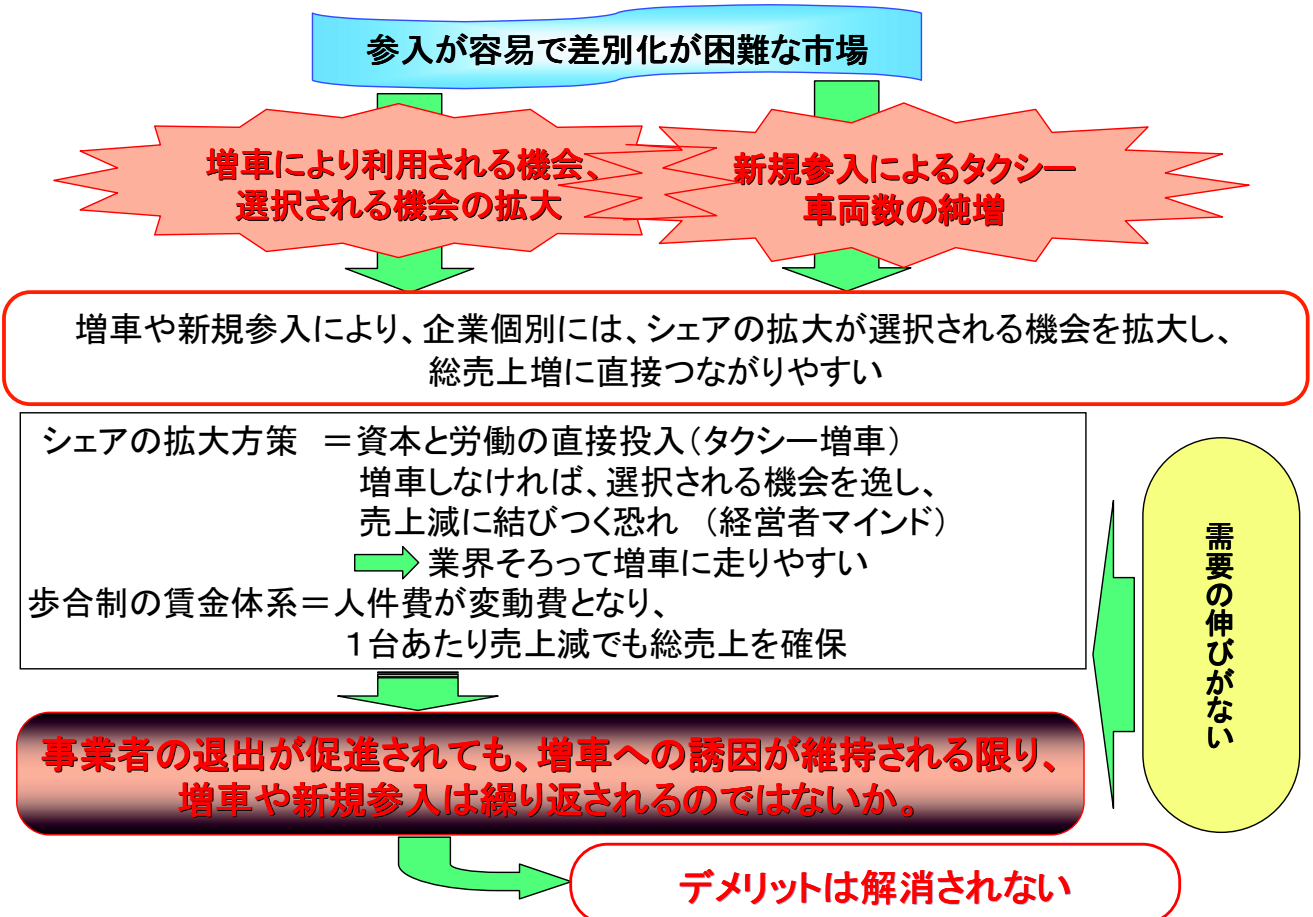


横浜
東京交通新聞社

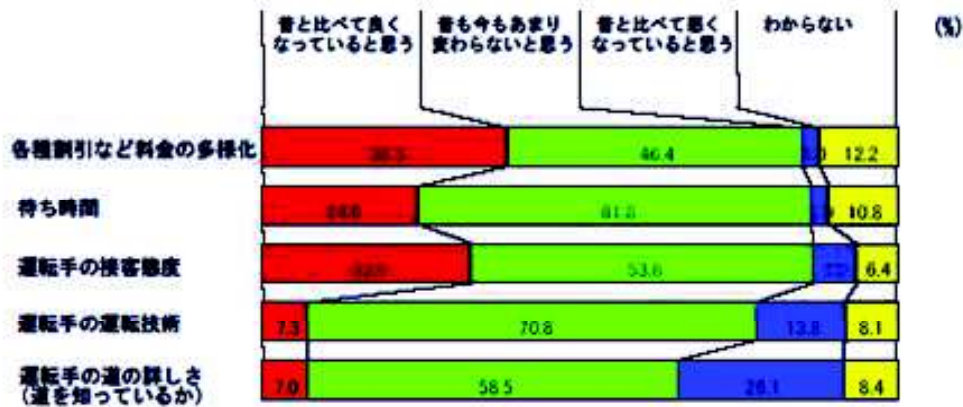


新大阪
全タク連

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



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

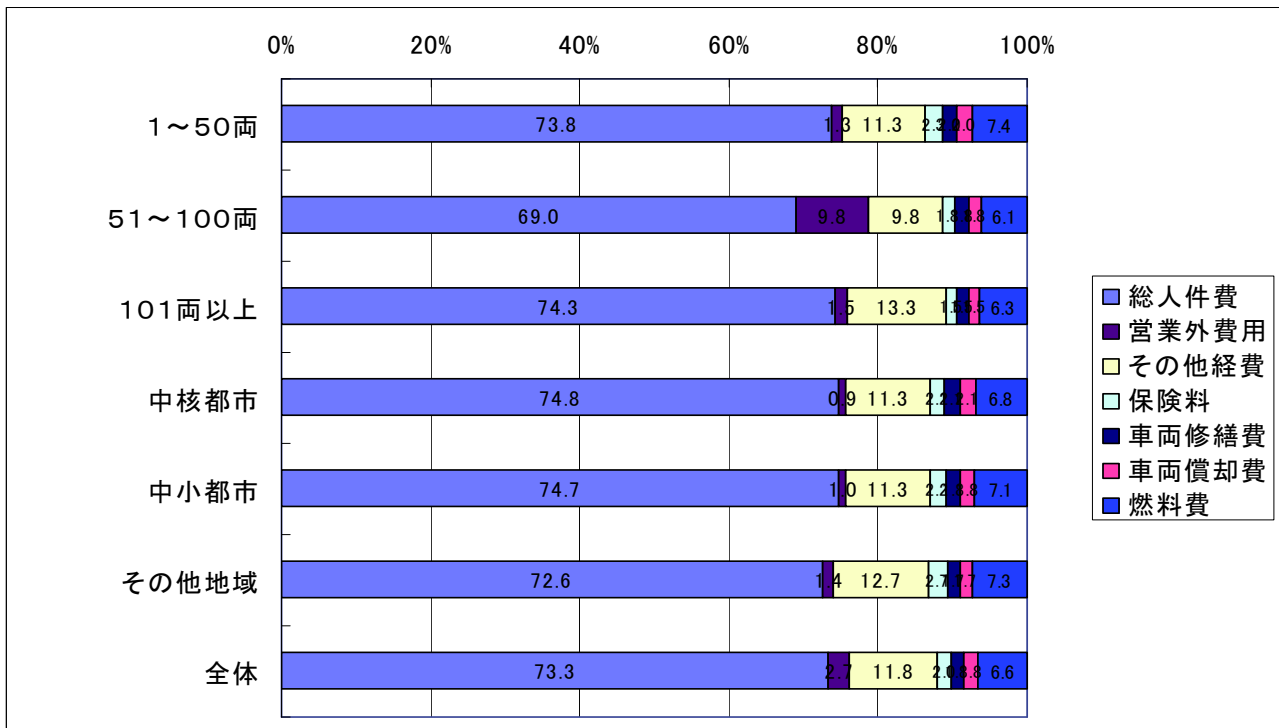
	全体 A	うどんタクシー B	全体の輸送収入に占める うどんタクシーの割合 A/B(%)
回数(回)	7,117,619	986	0.014
輸送人員(人)	10,475,091	2,762	0.026
運賃収入(円)	9,706,491,672	6,760,050	0.070

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くる者に対して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	きめ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等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(先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 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24 運賃ブロック別タクシー運賃改定状況

平成20年11月7日現在
全国ハイヤー・タクシー連合会

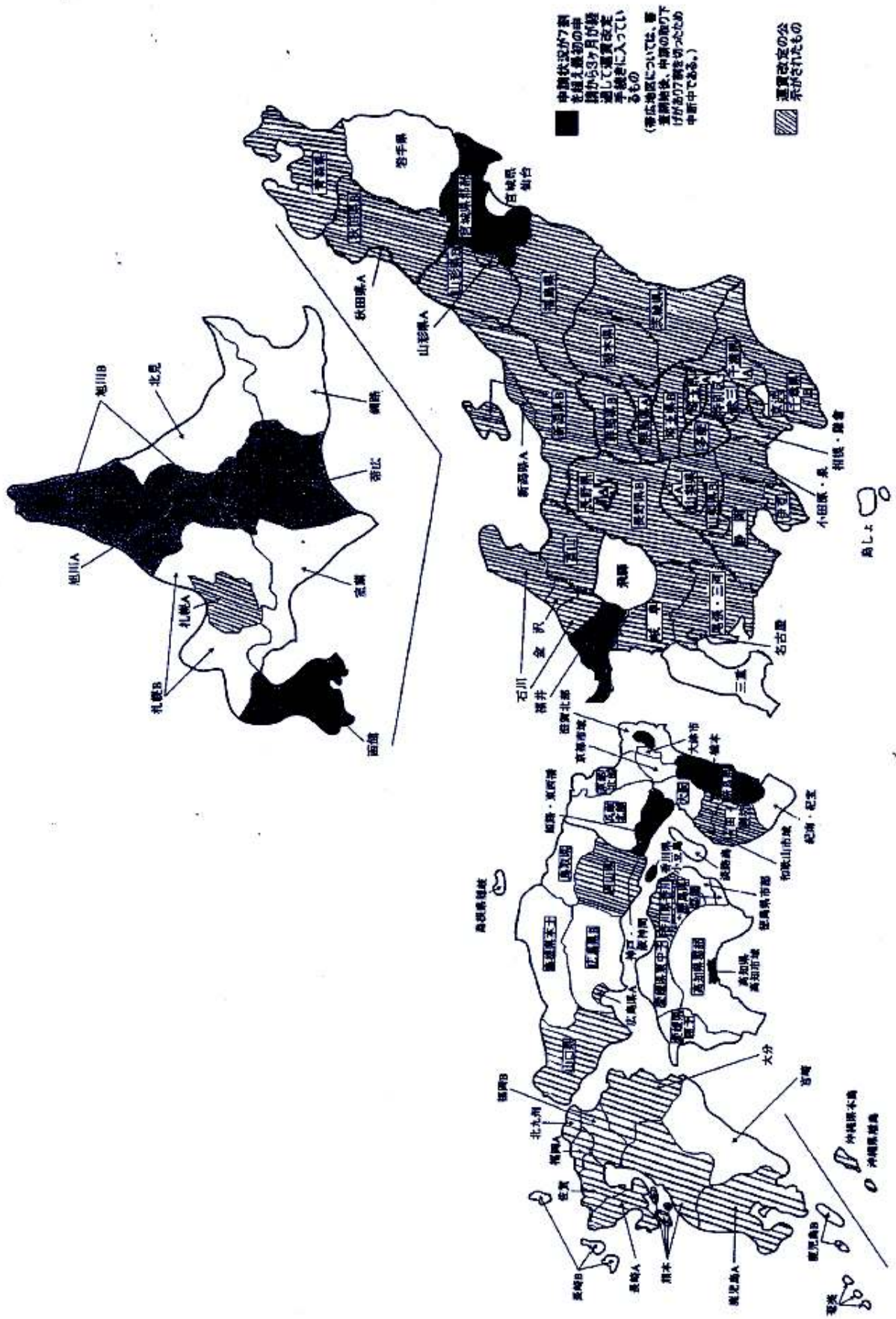
	運賃適用地域名	申請日	申請改定率	申請状況	審査状況	改定率・初乗運賃	増収率	車種区分
1	長野県A地区 (都市部)	平成18年 7月11日～	17～20% 650円(1.5km) → 760～770円	80.4%	平成19年 4月6日公示 4月20日認可 4月27日実施	初乗運賃(普通車)10.1% 710円(1.5km) 加算運賃(普通車)10.7%	10.56%	普通
2	長野県B地区 (地方部)	平成18年 6月15日～	16～20% 640円(1.5km) → 750～760円	93.9%	4月6日公示 4月20日認可 4月27日実施	初乗運賃(普通車)10.2% 700円(1.5km) 加算運賃(普通車)9.6%	9.83%	普通
3	大分	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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	平成18年 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	平成18年 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	和歌山市域地区	平成18年 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	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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	平成18年 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	平成18年 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	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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	平成18年 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	平成18年 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	平成19年 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	平成19年 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)	平成18年 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	平成18年 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)	平成18年 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)	平成18年 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	平成18年 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	平成18年 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	平成18年 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	平成19年 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)	平成19年 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)	平成19年 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	平成19年 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	平成19年 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)	平成19年 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	平成19年 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	平成19年 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	平成19年 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	平成19年 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	平成19年 9月4日～	17.97～39.97% 390円(1.2km) → 450円	92.3%	5月30日公示 6月13日認可 7月1日実施	初乗運賃(小型車) 430円(1.2km)	10.20%	中型・小型
50	新潟県A地区	平成19年 1月11日～	14.1～20.1% 620円(1.5km) → 630円(1.3km)	88.7%	7月4日公示 7月18日認可 8月1日実施	初乗運賃(中型車)6.45% 610円(1.3km) (小型車)6.49% 600円(1.3km) 加算運賃(中型車)8.46% (小型車)12.31%	9.61%	中型・小型
51	橋本地区	平成20年 3月10日～	16.2～20.3% 540円(1.5km) → 610～620円	100.0%	8月8日公示 8月22日認可 8月29日実施	初乗運賃590円(1.5km)	7.31%	普通
52	鹿児島A地区	平成20年 2月29日～	10.89～38.54% 560円(1.5km) → 600円	94.0%	9月19日公示 10月3日認可 10月10日実施	初乗運賃・加算運賃 10.00% 600円(1.5km)	9.88%	普通

(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当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運で作成（平成20年11月7日現在）



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。

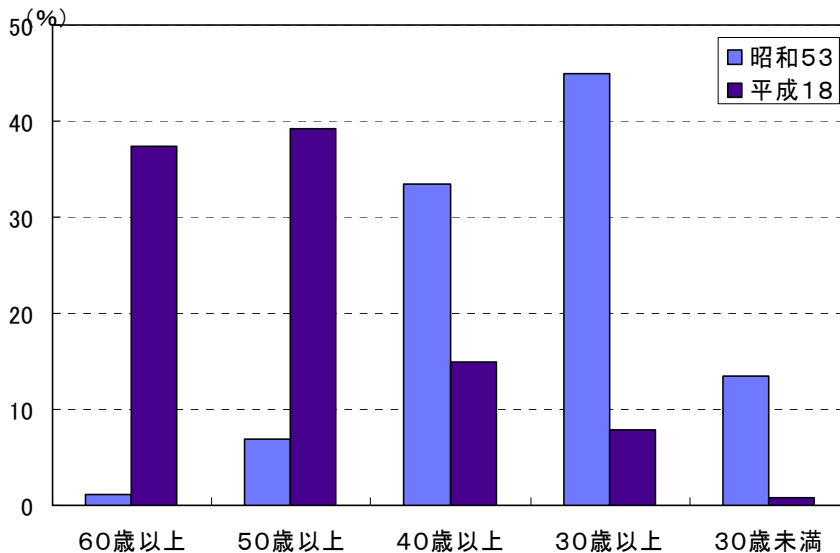
昭和53年には30歳代、40歳代が主体であったが、今では50歳代、60歳代が中心。

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】

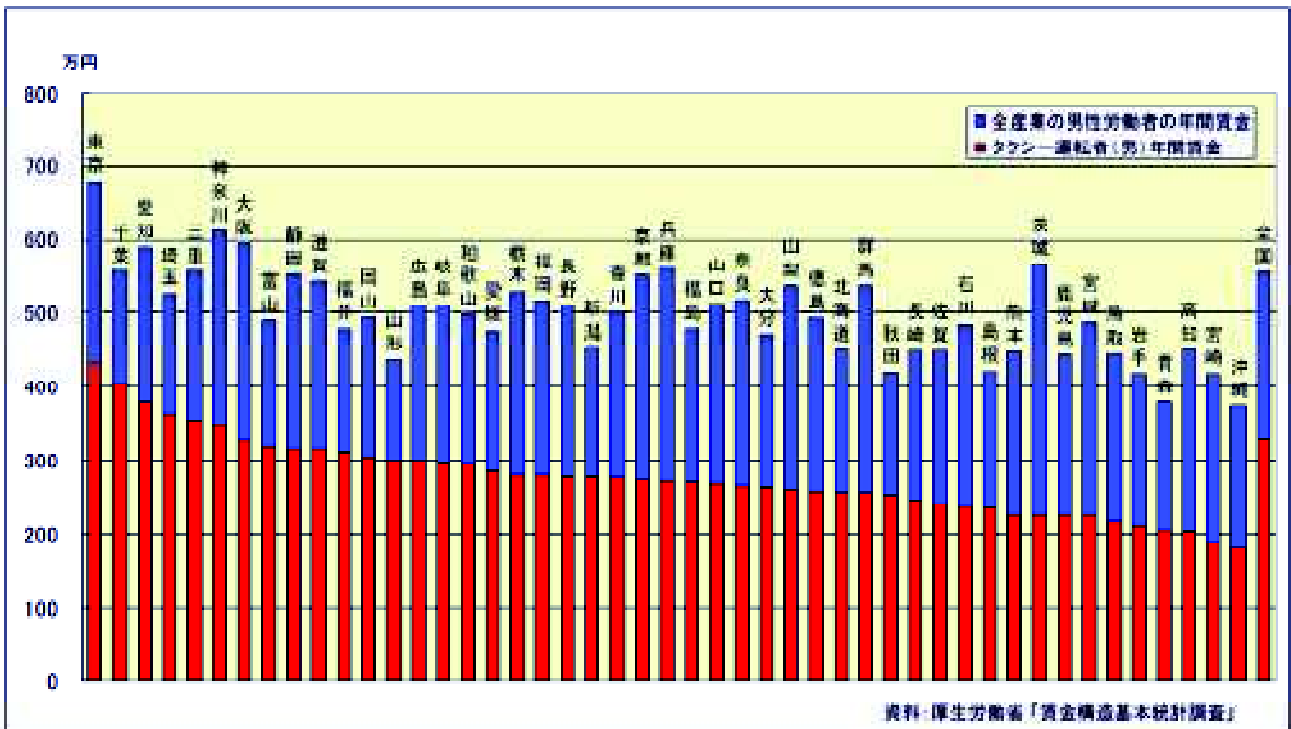
昭和53 39.2歳

平成18 56.0歳

資料:(社)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)

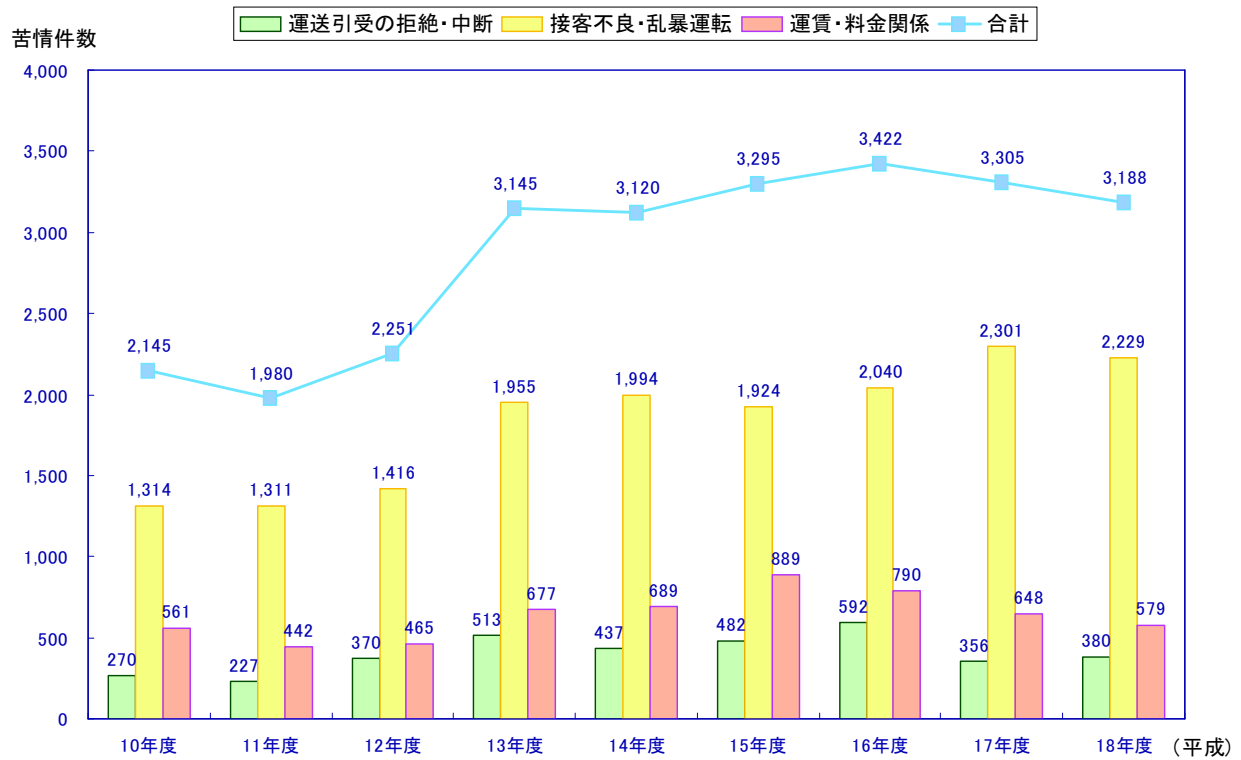
(平成18年)



資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

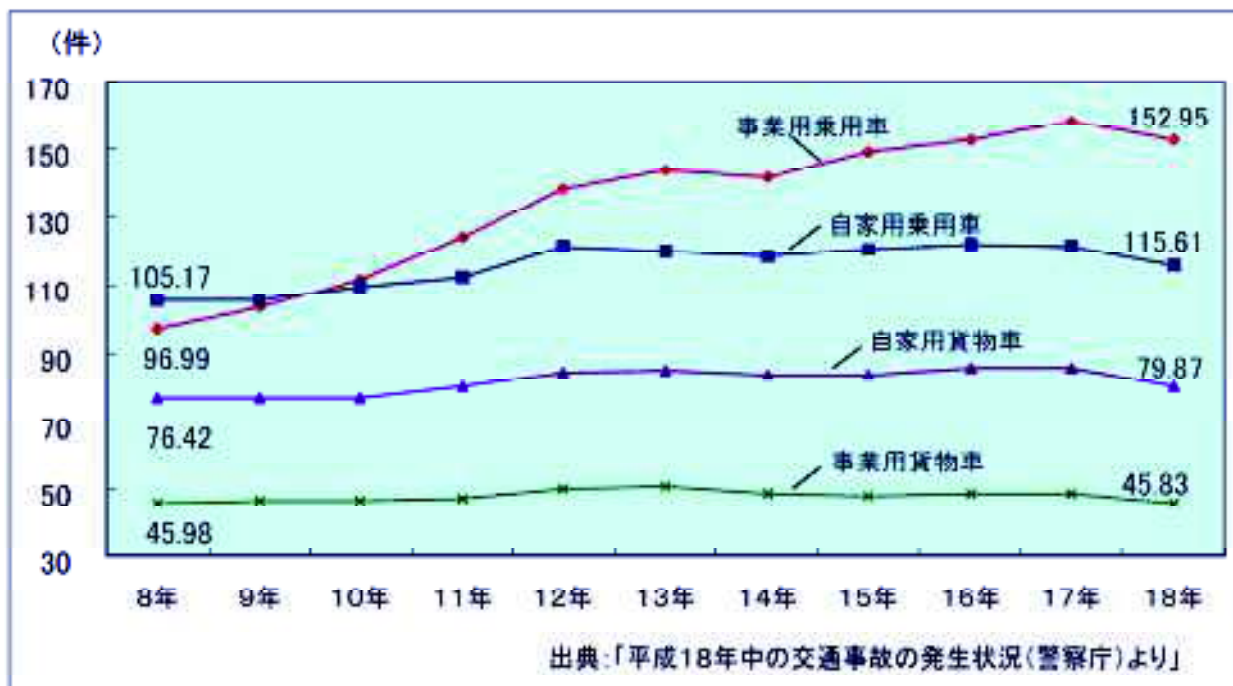
資料27 苦情件数の推移

東京特別区・武三地区の苦情件数の推移

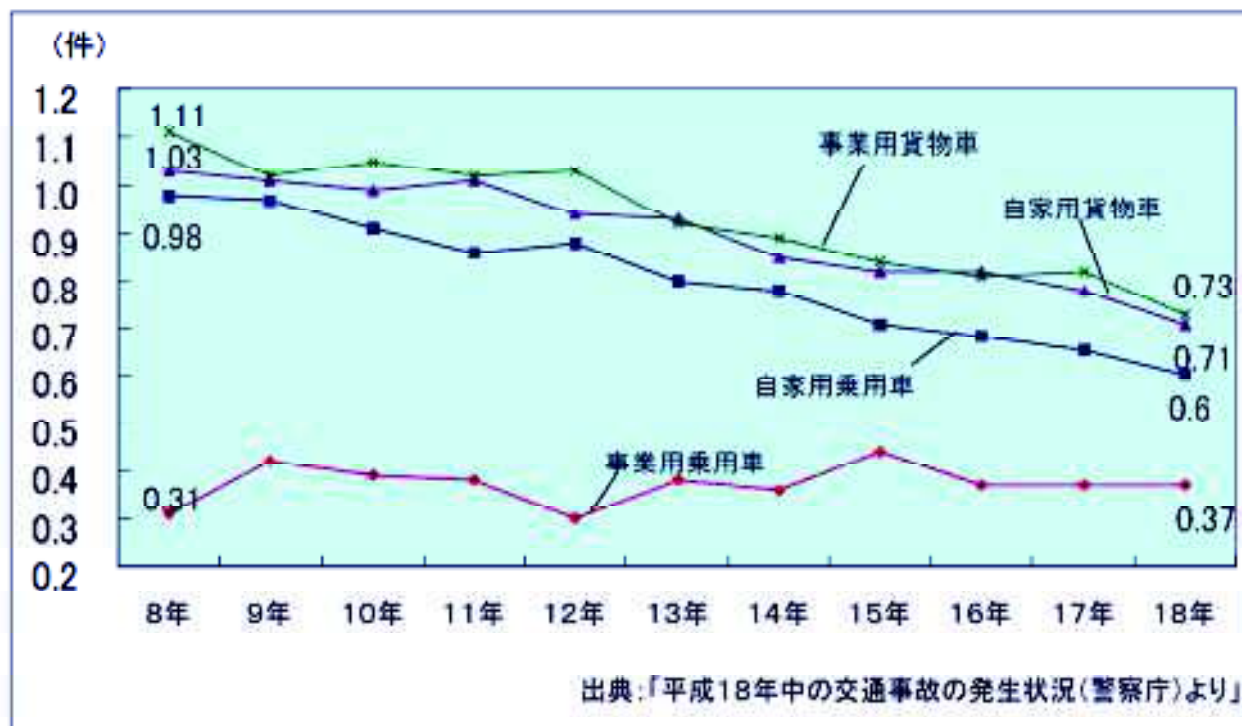


(注) 平成13年7月よりインターネットによる苦情受け付け開始
資料: 東京タクシーセンター「センター要覧2007」

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)



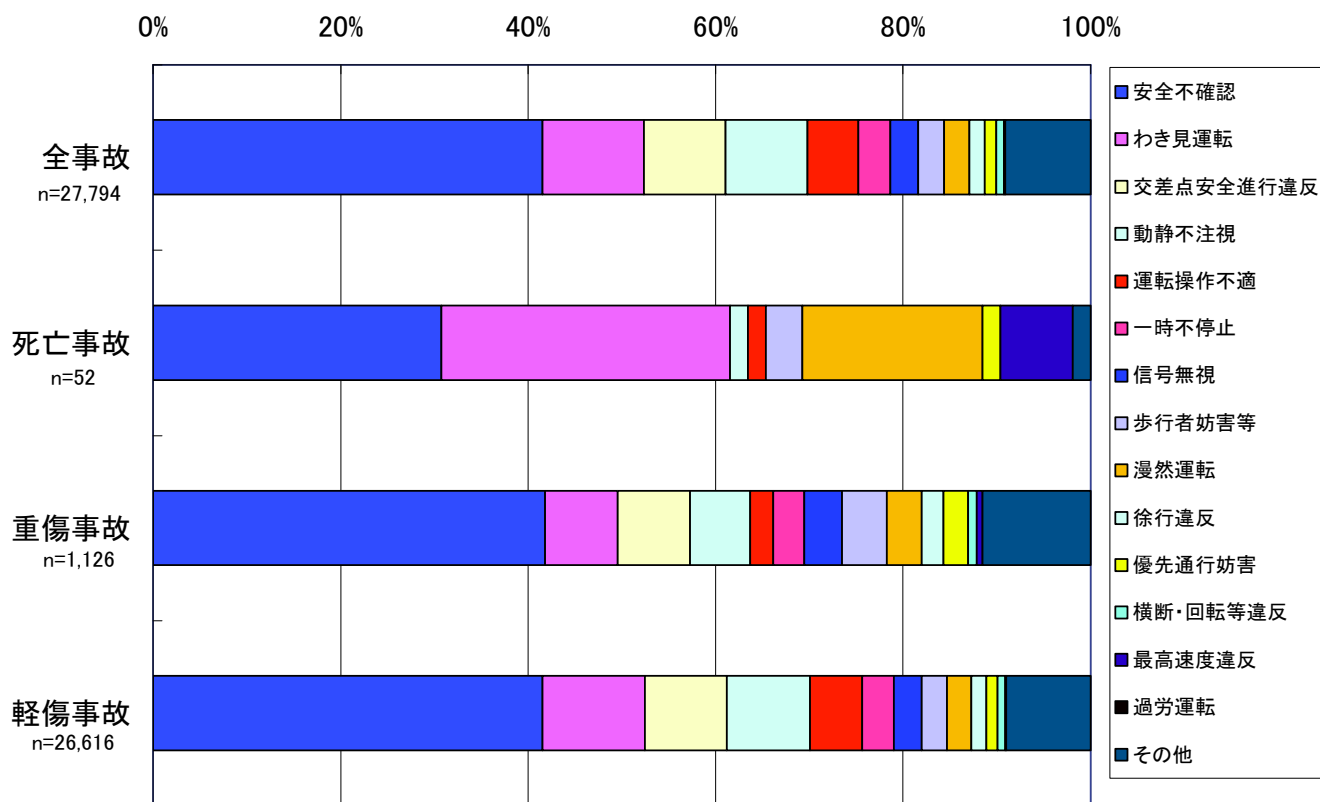
資料29 走行1億キロ当たり死亡事故件数の推移(第一当事者)



資料30 タクシーによる事故事例—大牟田市の事例—

2007年7月4日 日本経済新聞記事(略)

資料31 ハイタク運転手の法令違反別構成率(平成18年)



資料)国土交通省、警察庁

資料32 タクシー需要(輸送人員)の将来予測

タクシー需要(輸送人員)は、一人当たり実質 GDP、一人当たり自家用車保有台数、高速鉄道営業キロ及び人口の影響を受けると想定し、それらを説明変数とする重回帰分析を行った。

●重回帰式

$$\text{輸送人員(百万人)} = a \times \text{一人当たり実質GDP(千円)} + b \times \text{一人当たり自家用車保有台数(台)} + c \times \text{高速鉄道営業キロ(km)} + d \times \text{人口(万人)} + e$$

●実績データ(実績値と重回帰分析による理論値を併記)

年度	被説明変数	説明変数				実績値	理論値
	輸送人員(百万人)	一人当たり実質GDP(千円)	一人当たり自家用車保有台数(台)	高速鉄道営業キロ(全国)(km)	人口(万人)		
1975	2,812	1350.55	0.184	27,066.0	11,095	2,812	2,954
1976	3,005	1502.16	0.182	25,853.1	11,215	3,005	3,073
1977	2,918	1651.13	0.208	25,949.7	11,323	2,918	2,971
1978	3,123	1795.23	0.221	26,011.7	11,428	3,123	2,965
1979	3,126	1921.40	0.235	26,242.9	11,529	3,126	2,951
1980	3,032	2078.28	0.246	25,938.7	11,619	3,032	2,956
1981	3,007	2192.03	0.244	26,139.0	11,701	3,007	3,056
1982	2,899	2282.29	0.273	26,232.8	11,778	2,899	2,887
1983	2,964	2368.17	0.287	26,439.8	11,860	2,964	2,846
1984	2,802	2515.13	0.300	26,056.8	11,932	2,802	2,822
1985	2,812	2657.54	0.298	26,064.9	12,001	2,812	2,925
1986	2,823	2764.65	0.312	26,042.5	12,072	2,823	2,886
1987	2,915	2880.75	0.317	25,312.8	12,137	2,915	2,910
1988	2,768	3063.63	0.334	25,394.3	12,187	2,768	2,863
1989	2,856	3267.69	0.351	26,727.8	12,234	2,856	2,835
1990	2,799	3515.89	0.374	25,018.3	12,274	2,799	2,737
1991	2,735	3698.65	0.397	26,498.3	12,316	2,735	2,645
1992	2,582	3755.05	0.413	26,857.0	12,359	2,582	2,564
1993	2,421	3782.43	0.425	26,857.0	12,396	2,421	2,489
1994	2,363	3787.56	0.438	24,869.2	12,432	2,363	2,380
1995	2,295	3872.67	0.450	24,934.0	12,466	2,295	2,323
1996	2,231	3977.96	0.464	24,583.6	12,491	2,231	2,251
1997	2,110	3966.86	0.477	24,952.1	12,526	2,110	2,159
1998	2,069	3897.79	0.485	25,007.1	12,557	2,069	2,086
1999	2,101	3917.44	0.491	25,007.1	12,586	2,101	2,055
2000	2,056	4010.60	0.498	27,364.8	12,607	2,056	2,068
2001	1,939	3972.11	0.506	25,105.0	12,628	1,939	1,976
2002	1,938	4008.70	0.512	24,994.7	12,648	1,938	1,944
2003	1,932	4086.51	0.518	25,035.5	12,669	1,932	1,933
2004	1,910	4163.19	0.524	25,263.3	12,682	1,910	1,924
2005	1,938	4262.41	0.532	25,273.4	12,687	1,938	1,898
2006	1,941	4355.91	0.537	24,951.0	12,706	1,941	1,890

1) 輸送人員は国土交通省資料による

2) 実質GDPは、1994年度以降については2000暦年連鎖方式によるものとし、1993年度までは1998年基準の固定基準年方式によるGDPを両方式間におけるリンク係数により補正した

3) 各年度における人口は、住民基本台帳による

4) 自家用車保有台数は、「数字でみる自動車」における乗用車(自家用)と軽自動車の合計台数を人口で除して算出した

5) 高速鉄道営業キロは、都市交通年報による(新幹線除くJR、私鉄、地下鉄)

※私鉄にはモノレール、新交通システムを含み、主に観光遊覧を用途としている交通機関は除外

●重回帰分析の結果

概要

回帰統計	
重相関 R	0.985889496
重決定 R2	0.971978098
補正 R2	0.967826705
標準誤差	77.27206528
観測数	32

分散分析表

	自由度	変動	分散	観測された 分散比	有意 F
回 帰	4	5592006.629	1398001.657	234.1330089	1.55276E-20
残 差	27	161216.246	5970.972073		
合 計	31	5753222.875			

	係数	標準誤差	t	P-値	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%
切片 (e)	-1841.815324	2133.853369	-0.863140528	0.395662865	-6220.120734	2536.490087	-6220.120734	2536.490087
X 値 1(a)	0.376196467	0.115054945	3.269711402	0.002937004	0.140123221	0.612269712	0.140123221	0.612269712
X 値 2(b)	-8413.46049	608.2231657	-13.83285111	8.98904E-14	-9661.431328	-7165.489652	-9661.431328	-7165.489652
X 値 3(c)	0.011686601	0.021401582	0.546062489	0.589506998	-0.032225818	0.055599021	-0.032225818	0.055599021
X 値 4(d)	0.497693145	0.18895715	2.633894225	0.013802007	0.109985104	0.885401187	0.109985104	0.885401187

※高速鉄道営業キロは、その都心部における延伸によりタクシー需要を減退させる効果を有するとともに、郊外部ではタクシー利用の機会を増大させる効果を持つ。その効果は、符号条件を見る限り、タクシー利用機会の増大が優れているものとみられるが、その両効果が相殺しあい、t 値は極めて小さいものとなっている。

【将来需要予測の仮定】

- 1) 日本の将来推計人口（平成 18 年 12 月推計） 中位推計（国立社会保障・人口問題研究所）
- 2) 実質 GDP は年平均 0.0～2.0%まで 0.5%刻みで設定し、その差異による需要の変動を予測
- 3) 一人当たり自家用車保有台数は 0.55 台で頭打ちすると仮定
- 4) 都市高速鉄道は将来的に 25,000 kmで頭打ちすると仮定
- 5) 運賃は考慮していない

●設定値

年度	一人当たり実質GDP(千円)					一人当たり 自家用車 保有台数 (台)	高速鉄道 営業キロ (全国) (km)	人口 (万人)
	実質GDPが 2.0%の伸び	実質GDPが 1.5%の伸び	実質GDPが 1.0%の伸び	実質GDPが 0.5%の伸び	実質GDPが 0.0%の伸び			
2007	4,421	4,399	4,377	4,356	4,334	0.55	25,000	12,769
2008	4,514	4,470	4,426	4,382	4,338	0.55	25,000	12,757
2009	4,610	4,543	4,476	4,410	4,344	0.55	25,000	12,740
2010	4,710	4,619	4,528	4,439	4,352	0.55	25,000	12,718
2011	4,815	4,698	4,583	4,471	4,361	0.55	25,000	12,691
2012	4,923	4,780	4,640	4,504	4,371	0.55	25,000	12,661
2013	5,035	4,865	4,700	4,539	4,384	0.55	25,000	12,625
2014	5,152	4,953	4,762	4,576	4,397	0.55	25,000	12,586
2015	5,273	5,045	4,826	4,615	4,412	0.55	25,000	12,543
2016	5,399	5,140	4,892	4,655	4,429	0.55	25,000	12,496
2017	5,529	5,238	4,961	4,698	4,447	0.55	25,000	12,446
2018	5,664	5,340	5,033	4,742	4,466	0.55	25,000	12,392
2019	5,805	5,445	5,107	4,788	4,487	0.55	25,000	12,334
2020	5,950	5,554	5,183	4,835	4,509	0.55	25,000	12,274
2021	6,101	5,667	5,262	4,885	4,533	0.55	25,000	12,210
2022	6,257	5,784	5,344	4,936	4,558	0.55	25,000	12,143
2023	6,419	5,904	5,429	4,990	4,584	0.55	25,000	12,074
2024	6,586	6,029	5,516	5,045	4,611	0.55	25,000	12,002
2025	6,760	6,157	5,606	5,101	4,640	0.55	25,000	11,927
2026	6,940	6,290	5,699	5,160	4,670	0.55	25,000	11,850
2027	7,126	6,427	5,794	5,221	4,702	0.55	25,000	11,771
2028	7,319	6,569	5,893	5,283	4,734	0.55	25,000	11,690
2029	7,519	6,715	5,994	5,348	4,768	0.55	25,000	11,607
2030	7,726	6,866	6,099	5,414	4,803	0.55	25,000	11,522

●予測値

年度	将来需要量(輸送人員) (百万人)				
	実質GDPが 2.0%の伸び のとき	実質GDPが 1.5%の伸び のとき	実質GDPが 1.0%の伸び のとき	実質GDPが 0.5%の伸び のとき	実質GDPが 0.0%の伸び のとき
2007	1,841	1,833	1,825	1,817	1,809
2008	1,870	1,853	1,837	1,820	1,804
2009	1,898	1,872	1,847	1,822	1,798
2010	1,924	1,890	1,856	1,823	1,790
2011	1,951	1,907	1,864	1,821	1,780
2012	1,976	1,922	1,870	1,818	1,768
2013	2,001	1,937	1,875	1,814	1,756
2014	2,025	1,950	1,878	1,809	1,741
2015	2,049	1,963	1,881	1,802	1,725
2016	2,073	1,976	1,883	1,794	1,708
2017	2,097	1,988	1,883	1,784	1,690
2018	2,121	1,999	1,883	1,774	1,670
2019	2,145	2,010	1,883	1,763	1,650
2020	2,170	2,021	1,881	1,750	1,628
2021	2,195	2,032	1,879	1,737	1,605
2022	2,220	2,042	1,877	1,723	1,581
2023	2,246	2,053	1,874	1,709	1,556
2024	2,274	2,064	1,871	1,694	1,531
2025	2,302	2,075	1,868	1,678	1,505
2026	2,331	2,087	1,865	1,662	1,478
2027	2,362	2,099	1,861	1,645	1,450
2028	2,395	2,112	1,858	1,629	1,422
2029	2,428	2,126	1,855	1,612	1,394
2030	2,464	2,141	1,852	1,594	1,364

資料33

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34

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。

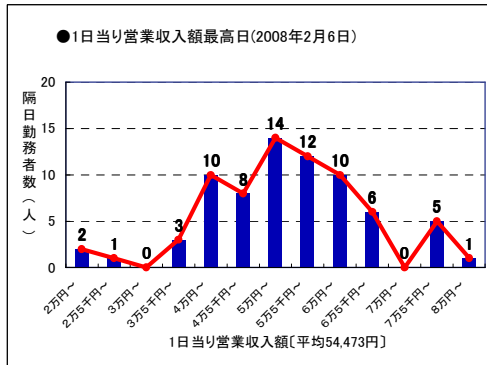
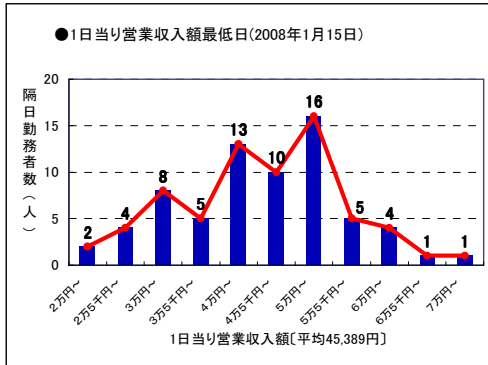
資料35 タクシー事業制度のパターン

事業形態 経営主体	流し	車庫待ち(呼び出し)・駅待ち	適用国
法人中心	<p>大都市都心地区を中心に走行。 個人タクシーは全国で 17%を占めるに過ぎないものの、多くは上記地区を中心に走行しており、法人タクシー、個人タクシーが混在した状況となっている。 大都市都心地区を走行する流し営業タクシーは、駅待ち等も行うことがあり、厳密に事業形態が流しに特定されるものではない。</p> <p>事業形態にかかわらず、事業参入には国土交通大臣の許可（地方運輸局長に委任）が必要。 地方運輸局が定める一定以上の車両数が必要。</p>	<p>地方部では車庫待ちの形態が散見され、電話呼び出し等に対応している。近年は、デジタル無線の装備により、流しの途上で呼び出しに対応できる体制も整いつつある。 利用ニーズの高い駅頭等において、利用者を待つ形態は常態的にみられる。 法人需要中心にハイヤーサービスの提供も存在する。</p>	日本
法人・個人 混在	法人中心	<p>メダリオン・タクシー以外に流し営業は認められず、電話によるカー・サービスの提供のみが認められる。ハイヤーは基地から無線呼び出しに対応する事業形態、リムジンは時間・日数によるか、特別の行事等に貸し出される車両を意味する。</p> <p>ニューヨーク市のタクシー・アンド・リムジン委員会(T・L・C)の許可が必要。 ニューヨーク州発行のリムジン免許が必要。</p>	アメリカ(ニューヨーク)
	個人中心	<p>フランスでは、法の規定によりタクシーは認可地域内でのみ乗客を乗せることができる。 スウェーデンでは、公的機関との契約による業務が全タクシー輸送の 50%に達する一方、配車センターとの提携も 95%のタクシーに及ぶ。</p> <p>フランスでは、事業参入は全国的な法令により規制されているが、ライセンスの交付数は地域・地方当局に委任。 スウェーデンでは、全国的な法令が自由な市場参入を規定。</p>	フランス/スウェーデン
個人中心	<p>タクシー営業のためには市町村の承認が必要。 配車センターとの提携は大規模都市では小さく、小規模都市では大きい。大都市のタクシーの大半は流し営業あるいはタクシー乗り場からの営業を行っていることを反映している。</p> <p>事業参入は全国的な法令で規定し、地方当局が需要を検討した上で各認可地域のライセンス数を決定。 タクシーライセンスを受けたもの自らがタクシーを運転することが必要。</p>	<p>高級車を使ったハイヤーサービスが独立した業界として存在しているが、その台数は非常に少なく、タクシーと競合関係にあるとはみなされていない。</p>	スペイン

資料36 営業収入額別人数分布

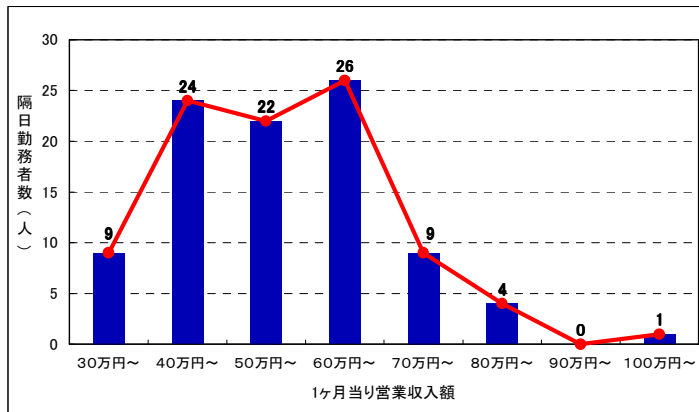
● 1日当たり営業収入額別人数分布(隔日勤務者)

(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: (社)東京乗用旅客自動車協会

資料37

タクシー事業の参入規制・運賃規制の各国比較

	参入規制				※備考（運用）	運賃規制		
	上限	主観	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"> ・パリではライセンスが新規交付されていない。 ・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。 		○ 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"> ・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。 ・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。 	○ 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"> ・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。 	○		
ロンドン				○	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	○		
NY		○ 議会が 決定			<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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とよばれるプレートが与えられている。 ・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。 	○		
アトランタ	○				<ul style="list-style-type: none"> ・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）。 	NA	NA	NA
日本				○	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 		○ 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"> ・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。 	○ 国家及び市の規定 で統一的に制定。		
上海	○				<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	○ 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"> ・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。 ・1人ー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。 	○ 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38 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39 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40 タクシー台数のコントロール方法について

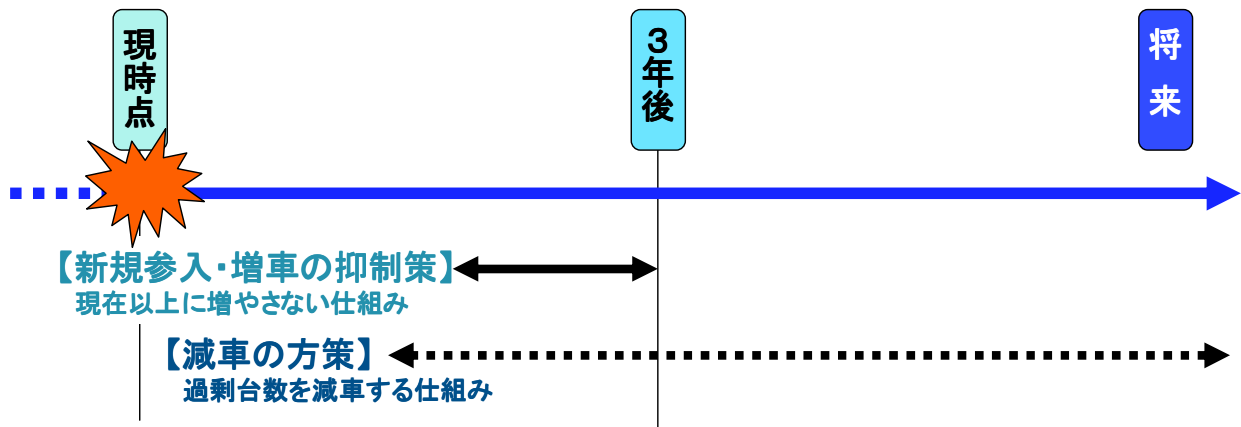
■タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

【新規参入・増車の抑制策】現在以上に増やさない仕組み

- 緊急調整措置、特定特別監視地域等の措置で、原則3年間は増車や新規参入は制限。

【減車の方策】過剰台数を減車する仕組み

- 緊急調整措置等が実施される期間内(原則3年間)及び将来に向けて、効果的な減車の方法の検討



資料41 タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

■一時的な措置としての増車制限について

- ・現在以上の供給過剰にしないように増車や新規参入を制限。
- ・既存事業者の増車に対する規制の方法と新規参入の一時停止の規制が必要。



国土交通省(平成20年7月11日)「タクシーに係る緊急調整地域の指定等について」

①道路運送法に基づく緊急調整措置

- ・本年8月末まで緊急調整地域(増車・新規参入が禁止)に指定されている「仙台市」を改めて平成22年8月末まで指定

②供給拡大に対する試行的措置の見直しについて

- ・特別監視地域及び特定特別監視地域の指定要件等を変更した上で、新たな地域を指定し、これらの地域において試行的措置を講じることとした。

【特別監視地域】

緊急調整地域に至る事態を防ぐため、供給過剰の兆候のある営業区域を指定。

○指定地域 537地域(これまで67地域)

【特定特別監視地域】

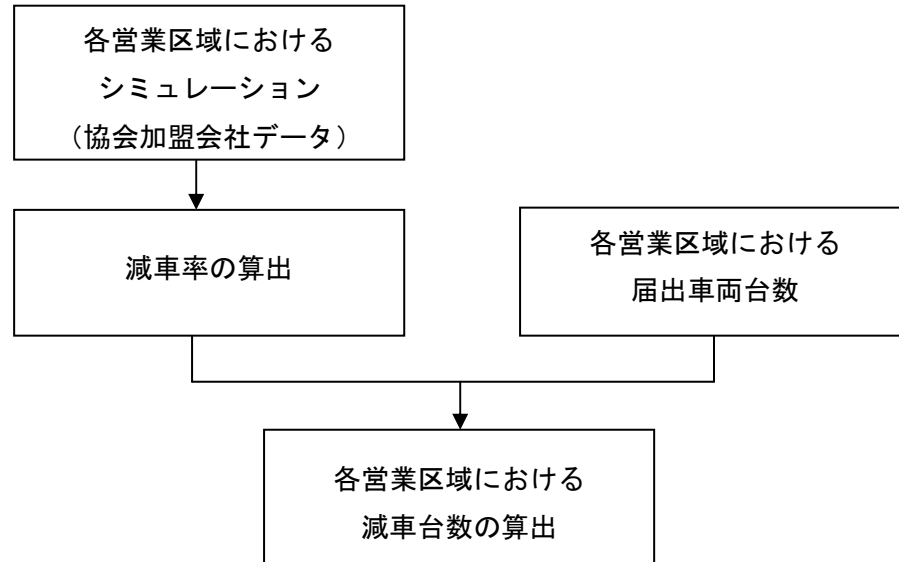
特別監視地域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域を指定

○指定地域 109地域(これまで6地域)

◎各地域の指定期間は、平成20年7月11日から平成23年7月10日(3年間)とし、各地方運輸局等における公示により指定。

資料42 タクシー過剰台数(減車台数)の試算

政令指定都市を含む各営業区域における協会加盟会社データをもとにシミュレーションを行い、その結果(減車率)をもとに各区域の過剰台数(減車台数)を試算する。



【シミュレーションの考え方】

タクシー台数を減車することにより、実働1日1車の営業収入が増加し、乗務員の給与も増加する。一方、タクシー台数を減車させ過ぎると、実車率が上昇して、タクシー不足感を引き起こす。その実車率のボーダーラインは経験的に52%といわれる。

その考え方のもと、シミュレーションでは適正実車率を52%と設定し、適正実車率まで車両数を減少させたときの減車率を算出する。

【シミュレーションの条件】

- ・実働率は90%とする。
- ・営業収入(需要)は現在と同一とする。
- ・乗務員給与構成比は現在と同一とする。
- ・1車あたり乗務員数は現在と同一とする。
- ・実車キロあたり平均収入は現在と同一とする。
- ・定時制乗務員構成比は現在と同一とする。

【シミュレーションの方法・計算式】

●現状データ

- ・基本的に各都道府県ハイヤー・タクシー協会等の加盟会社の現況データによる（全国を対象とするシミュレーションでは、「ハイヤー・タクシー年鑑 2008」による）。
- ・乗務員給与構成比は、自動車運送事業経営指標（2006年版、平成17年3月現在）全国データをもとにした全タク連集計値。
- ・1車あたり乗務員数は、乗務員数、実働車両数により算出。
→ $1\text{車あたり乗務員数} = \text{乗務員数} \div (\text{車両数} \times \text{実働率})$
- ・正規乗務員給与（年収）は、実働1車あたり営業収入に乗務員給与構成比を乗じて給与原資を一旦算出し、定時制乗務員の給与を正規乗務員の半額とし、定時制乗務員構成比（平成20年3月末現在、全タク連調査）を考慮した1車あたり乗務員数で除して算出。
→ $\text{正規乗務員給与（年収）} = (\text{実働1日1車営業収入} \times \text{実働日数} \times \text{乗務員給与構成比}) \div (1\text{車あたり乗務員数} \times (1 - \text{定時制乗務員構成比} / 2))$

●シミュレーションの計算式

- ・シミュレーション条件をもとに、実働率、営業収入、乗務員給与構成比、1車あたり乗務員数のデータを設定。
- ・営業収入を減車したときの実働車両数と実働日数で除して「実働1日1車あたり営業収入」を算出。
→ $\text{実働1日1車あたり営業収入} = \text{営業収入} \div (\text{車両数} \times \text{実働率}) \div \text{実働日数}$
- ・「実働1日1車あたり営業収入」を「実車キロあたり平均収入」で除して「実働1日1車の実車キロ」を算出。
→ $\text{実働1日1車の実車キロ} = \text{実働1日1車あたり営業収入} \div \text{実車キロあたり平均収入}$
- ・実働1日1車の「実車キロ」を「走行キロ」で除して「実車率」を算出。
→ $\text{実車率} = \text{実働1日1車の実車キロ} \div \text{実働1日1車の走行キロ}$
- ・正規乗務員給与（年収）は、現状データと同様に算出。

※正規乗務員給与の算出方法

$$\text{給与原資} = \text{実働1日1車営業収入} \times \text{実働日数} \times \text{乗務員給与構成比} \quad \dots (1)$$

$$1\text{車あたり正規乗務員数} = 1\text{車あたり乗務員数} \times (1 - \text{定時制乗務員構成比})$$

$$1\text{車あたり定時制乗務員数} = 1\text{車あたり乗務員数} \times \text{定時制乗務員構成比}$$

正規乗務員給与をAとし、定時制乗務員給与を正規乗務員の半額として

$$\text{給与原資} = 1\text{車あたり正規乗務員数} \times A + 1\text{車あたり定時制乗務員数} \times A \times 1/2 \quad \dots (2)$$

以上の(1)(2)より

$$\begin{aligned} & \text{実働1日1車営業収入} \times \text{実働日数} \times \text{乗務員給与構成比} \\ & = \text{正規乗務員数} \times A + \text{定時制乗務員数} \times A \times 1/2 \end{aligned}$$

上式を変形して

$$\begin{aligned} \text{正規乗務員給与（年収）} A & = (\text{実働1日1車営業収入} \times \text{実働日数} \times \text{乗務員給与構成比}) \\ & \div (1\text{車あたり乗務員数} \times (1 - \text{定時制乗務員構成比} / 2)) \end{aligned}$$

【シミュレーションの結果】

●全国

【全国:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※2) (両)	実働率 (※2) (%)	実車率 (※2) (%)	営業収入 (※2) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※2)			乗務員給与 構成比(※3) (%)	正規乗務員 給与(※4) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
364,530	222,316	79.3	41.9	1,899,749,630	365	29,703	197.4	82.8	55.35	3,179	2.07

実車キロあたり平均収入 = 358.7 円/km

定時制乗務員構成比率(全国) = 17.4 %

(※1) 数字でみる自動車2008(平成19年3月末現在の運転者数から個人タクシー事業者数を差し引いて算出)

(※2) ハイヤー・タクシー年鑑2008(法人・一般タクシー、平成19年3月末現在)

(※3) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※4) 定時制乗務員構成比率は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする
 正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)
 ÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【全国:シミュレーション】

実働率は 90 %とする
 営業収入(需要)は同一とする
 乗務員給与構成比は同一とする

1車あたり乗務員数は同一とする
 実車キロあたり平均収入は同一とする
 定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	200,084	90	40.8	1,899,749,630	365	28,903	197.4	80.6	55.35	3,093	2.07
20	177,853	90	45.9	1,899,749,630	365	32,516	197.4	90.6	55.35	3,480	2.07
29.4	156,955	90	52.0	1,899,749,630	365	36,846	197.4	102.7	55.35	3,943	2.07
30	155,621	90	52.5	1,899,749,630	365	37,161	197.4	103.6	55.35	3,977	2.07
44.3	123,830	90	66.0	1,899,749,630	365	46,702	197.4	130.2	55.35	4,998	2.07

減車台数 = 65,361 台
 98,486 台

●札幌交通圏

【札幌交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
12,151	5,093	93.4	33.4	54,952,498	365	31,650	259.9	86.8	55.35	2,612	2.55

実車キロあたり平均収入 = 364.5 円/km

定時制乗務員構成比率(北海道) = 8.3 %

(※1) (社)北海道ハイヤー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする
 正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)
 ÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【札幌交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする
 営業収入(需要)は現在と同一とする
 乗務員給与構成比は同一とする

1車あたり乗務員数は同一とする
 実車キロあたり平均収入は同一とする
 定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	4,584	90	38.5	54,952,498	365	36,495	259.9	100.1	55.35	3,011	2.55
20	4,074	90	43.3	54,952,498	365	41,057	259.9	112.6	55.35	3,388	2.55
30	3,565	90	49.5	54,952,498	365	46,922	259.9	128.7	55.35	3,872	2.55
33.3	3,397	90	52.0	54,952,498	365	49,244	259.9	135.1	55.35	4,063	2.55
40	3,056	90	57.8	54,952,498	365	54,743	259.9	150.2	55.35	4,517	2.55

減車台数 = 1,696 台
 2,037 台 ※北海道全産業男性労働者平均賃金 = 4,519 千円

●仙海市

【仙海市：現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
5,411	2,892	82.7	33.3	21,785,726	365	24,956	199.3	66.4	55.35	2,353	2.26

実車キロあたり平均収入 = 375.7 円/km

定時制乗務員構成比率(宮城県) = 10.6 %

(※1) (社)宮城県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【仙海市：シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	2,603	90	34.0	21,785,726	365	25,480	199.3	67.8	55.35	2,403	2.26
20	2,314	90	38.3	21,785,726	365	28,665	199.3	76.3	55.35	2,703	2.26
30	2,024	90	43.8	21,785,726	365	32,760	199.3	87.2	55.35	3,089	2.26
41.1	1,703	90	52.0	21,785,726	365	38,933	199.3	103.6	55.35	3,671	2.26
55.5	1,287	90	68.8	21,785,726	365	51,532	199.3	137.2	55.35	4,859	2.26

減車台数 = 1,189 台
1,605 台

※宮城県全産業男性労働者平均賃金 = 4,853 千円

●埼玉県南中央交通圏

【埼玉県南中央交通圏：現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
4,807	2,622	78.4	48.0	24,947,575	365	33,250	184.9	88.7	55.35	3,185	2.34

実車キロあたり平均収入 = 375.0 円/km

定時制乗務員構成比率(埼玉県) = 19.6 %

(※1) 埼玉県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【埼玉県南中央交通圏：シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	2,360	90	46.4	24,947,575	365	32,182	184.9	85.8	55.35	3,082	2.34
19.6	2,108	90	52.0	24,947,575	365	36,025	184.9	96.1	55.35	3,451	2.34
20	2,098	90	52.2	24,947,575	365	36,205	184.9	96.6	55.35	3,468	2.34
30	1,835	90	59.7	24,947,575	365	41,377	184.9	110.3	55.35	3,963	2.34
44.5	1,455	90	75.3	24,947,575	365	52,188	184.9	139.2	55.35	4,999	2.34

減車台数 = 514 台
1,167 台

●千葉交通圏

【千葉交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
2,716	1,469	69.5	44.5	11,413,897	365	30,629	189.6	84.3	55.35	2,587	2.66

実車キロあたり平均収入 = 363.2 円/km

定時制乗務員構成比率(千葉県) = 20.2 %

(※1) 千葉県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【千葉交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	1,322	90	38.2	11,413,897	365	26,281	189.6	72.4	55.35	2,220	2.66
20	1,175	90	42.9	11,413,897	365	29,566	189.6	81.4	55.35	2,498	2.66
30	1,028	90	49.1	11,413,897	365	33,789	189.6	93.0	55.35	2,854	2.66
34	970	90	52.0	11,413,897	365	35,837	189.6	98.7	55.35	3,027	2.66
60	588	90	85.8	11,413,897	365	59,131	189.6	162.8	55.35	4,995	2.66

減車台数 = 499 台
881 台

●特別区・武三交通圏

【特別区・武三交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
67,626	31,090	78.2	45.5	424,099,911	365	47,791	269.3	122.5	55.35	3,902	2.78

実車キロあたり平均収入 = 390.2 円/km

定時制乗務員構成比率(東京都) = 22.1 %

(※1) (社)東京乗用旅客自動車協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【特別区・武三交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	27,981	90	43.9	424,099,911	365	46,139	269.3	118.2	55.35	3,767	2.78
20	24,872	90	49.4	424,099,911	365	51,907	269.3	133.0	55.35	4,238	2.78
24	23,628	90	52.0	424,099,911	365	54,638	269.3	140.0	55.35	4,461	2.78
30	21,763	90	56.5	424,099,911	365	59,322	269.3	152.0	55.35	4,844	2.78
32.2	21,079	90	58.3	424,099,911	365	61,247	269.3	157.0	55.35	5,001	2.78

減車台数 = 7,462 台
10,011 台

●京浜交通圏

【京浜交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
16,080	7,505	83.9	44.1	89,992,263	365	39,156	231.6	102.1	55.35	3,440	2.55

実車キロあたり平均収入 = 383.5 円/km

定時制乗務員構成比率(神奈川県) = 19.9 %

(※1) (社)神奈川県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)
 ÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【京浜交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする
 営業収入(需要)は現在と同一とする
 乗務員給与構成比は同一とする

1車あたり乗務員数は同一とする
 実車キロあたり平均収入は同一とする
 定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	6,755	90	45.7	89,992,263	365	40,558	231.6	105.8	55.35	3,563	2.55
20	6,004	90	51.4	89,992,263	365	45,628	231.6	119.0	55.35	4,009	2.55
21	5,929	90	52.0	89,992,263	365	46,205	231.6	120.5	55.35	4,059	2.55
30	5,254	90	58.7	89,992,263	365	52,146	231.6	136.0	55.35	4,581	2.55
35.9	4,811	90	64.1	89,992,263	365	56,946	231.6	148.5	55.35	5,003	2.55

減車台数 = 1,576 台
 2,694 台

●新潟交通圏

【新潟交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
2,191	1,379	77.9	39.0	9,563,879	365	24,392	180.3	70.4	55.35	2,648	2.04

実車キロあたり平均収入 = 346.6 円/km

定時制乗務員構成比率(新潟県) = 17.5 %

(※1) 新潟県ハイヤー・タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)
 ÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【新潟交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする
 営業収入(需要)は現在と同一とする
 乗務員給与構成比は同一とする

1車あたり乗務員数は同一とする
 実車キロあたり平均収入は同一とする
 定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	1,241	90	37.5	9,563,879	365	23,458	180.3	67.7	55.35	2,546	2.04
20	1,103	90	42.2	9,563,879	365	26,390	180.3	76.1	55.35	2,865	2.04
30	965	90	48.3	9,563,879	365	30,160	180.3	87.0	55.35	3,274	2.04
35	896	90	52.0	9,563,879	365	32,480	180.3	93.7	55.35	3,526	2.04
49.5	696	90	66.9	9,563,879	365	41,806	180.3	120.6	55.35	4,538	2.04

減車台数 = 483 台
 683 台

※宮城県全産業男性労働者平均賃金 = 4,533 千円

●静岡交通圏

【静岡交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
1,725	1,378	77.0	45.4	9,915,175	365	25,602	149.4	67.8	55.35	3,567	1.63

実車キロあたり平均収入 = 377.5 円/km

定時制乗務員構成比率(静岡県) = 21.6 %

(※1) 商業組合静岡県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)
 ÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【静岡交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	1,240	90	43.2	9,915,175	365	24,337	149.4	64.5	55.35	3,391	1.63
20	1,102	90	48.6	9,915,175	365	27,380	149.4	72.5	55.35	3,814	1.63
25.3	1,029	90	52.0	9,915,175	365	29,322	149.4	77.7	55.35	4,085	1.63
30	965	90	55.5	9,915,175	365	31,291	149.4	82.9	55.35	4,359	1.63
39	841	90	63.7	9,915,175	365	35,908	149.4	95.1	55.35	5,002	1.63

減車台数 = 349 台
537 台

●浜松交通圏

【浜松交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
1,448	1,004	80.0	46.7	9,068,909	365	30,934	181.1	84.6	55.35	3,886	1.80

実車キロあたり平均収入 = 365.7 円/km

定時制乗務員構成比率(静岡県) = 21.6 %

(※1) 商業組合静岡県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)
 ÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【浜松交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	904	90	46.1	9,068,909	365	30,552	181.1	83.5	55.35	3,838	1.80
20	803	90	51.9	9,068,909	365	34,371	181.1	94.0	55.35	4,318	1.80
20.2	801	90	52.0	9,068,909	365	34,457	181.1	94.2	55.35	4,329	1.80
30	703	90	59.3	9,068,909	365	39,281	181.1	107.4	55.35	4,935	1.80
30.9	694	90	60.1	9,068,909	365	39,793	181.1	108.8	55.35	4,999	1.80

減車台数 = 203 台
310 台

●名古屋交通圏

【名古屋交通圏：現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10,039	6,892	77.2	40.9	60,955,394	365	31,387	199.4	81.6	55.35	3,867	1.89

実車キロあたり平均収入 = 384.8 円/km

定時制乗務員構成比率(愛知県) = 26.2 %

(※1) 名古屋タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【名古屋交通圏：シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	6,203	90	39.0	60,955,394	365	29,915	199.4	77.7	55.35	3,686	1.89
20	5,514	90	43.9	60,955,394	365	33,654	199.4	87.5	55.35	4,147	1.89
30	4,824	90	50.1	60,955,394	365	38,462	199.4	100.0	55.35	4,739	1.89
32.5	4,652	90	52.0	60,955,394	365	39,887	199.4	103.7	55.35	4,915	1.89
33.7	4,569	90	52.9	60,955,394	365	40,609	199.4	105.5	55.35	5,004	1.89

減車台数 = 2,240 台
2,323 台

●大阪市域交通圏

【大阪市域交通圏：現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
18,512	11,297	73.1	42.8	93,110,033	365	30,890	210.2	90.0	55.35	3,193	2.24

実車キロあたり平均収入 = 343.2 円/km

定時制乗務員構成比率(大阪府) = 25.6 %

(※1) (社)大阪タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【大阪市域交通圏：シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	10,167	90	38.6	93,110,033	365	27,878	210.2	81.2	55.35	2,881	2.24
20	9,038	90	43.5	93,110,033	365	31,362	210.2	91.4	55.35	3,241	2.24
30	7,908	90	49.7	93,110,033	365	35,843	210.2	104.4	55.35	3,704	2.24
33.1	7,558	90	52.0	93,110,033	365	37,504	210.2	109.3	55.35	3,876	2.24
48.2	5,852	90	67.1	93,110,033	365	48,436	210.2	141.1	55.35	5,006	2.24

減車台数 = 3,739 台
5,445 台

●神戸市域交通圏

【神戸市域交通圏：現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10,640	6,072	75.6	41.4	44,930,105	365	26,816	179.0	74.2	55.35	2,658	2.32

実車キロあたり平均収入 = 361.6 円/km

定時制乗務員構成比率(兵庫県) = 24.1 %

(※1) (社)兵庫県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

営業収入については、事業者からの報告に消費税込み・抜きが混在しているが、ここでは税抜きとして取り扱う

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【神戸市域交通圏：シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	5,465	90	38.7	44,930,105	365	25,028	179.0	69.2	55.35	2,480	2.32
20	4,858	90	43.5	44,930,105	365	28,157	179.0	77.9	55.35	2,790	2.32
30	4,250	90	49.7	44,930,105	365	32,179	179.0	89.0	55.35	3,189	2.32
33.1	4,062	90	52.0	44,930,105	365	33,670	179.0	93.1	55.35	3,337	2.32
55.4	2,708	90	78.0	44,930,105	365	50,505	179.0	139.7	55.35	5,005	2.32

減車台数 = 2,010 台
3,364 台

●広島交通圏

【広島交通圏：現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
5,404	3,228	77.3	40.1	26,135,878	365	28,697	213.0	85.4	55.35	2,991	2.17

実車キロあたり平均収入 = 335.9 円/km

定時制乗務員構成比率(広島県) = 21.0 %

(※1) (社)広島県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【広島交通圏：シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	2,905	90	38.3	26,135,878	365	27,386	213.0	81.5	55.35	2,854	2.17
20	2,582	90	43.1	26,135,878	365	30,809	213.0	91.7	55.35	3,211	2.17
30	2,260	90	49.2	26,135,878	365	35,210	213.0	104.8	55.35	3,670	2.17
33.7	2,140	90	52.0	26,135,878	365	37,175	213.0	110.7	55.35	3,875	2.17
48.6	1,659	90	67.0	26,135,878	365	47,952	213.0	142.7	55.35	4,998	2.17

減車台数 = 1,088 台
1,569 台

●福岡交通圏

【福岡交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
9,700	4,940	87.9	37.8	51,220,394	365	32,317	250.7	94.7	55.35	3,051	2.23

実車キロあたり平均収入 = 341.2 円/km

定時制乗務員構成比率(福岡県) = 8.4 %

(※1) (社)福岡県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【福岡交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	4,446	90	41.0	51,220,394	365	35,070	250.7	102.8	55.35	3,311	2.23
20	3,952	90	46.1	51,220,394	365	39,454	250.7	115.6	55.35	3,725	2.23
29	3,507	90	52.0	51,220,394	365	44,455	250.7	130.3	55.35	4,197	2.23
30	3,458	90	52.7	51,220,394	365	45,090	250.7	132.2	55.35	4,257	2.23
40.4	2,944	90	61.9	51,220,394	365	52,958	250.7	155.2	55.35	4,999	2.23

減車台数 = 1,433 台

1,996 台

●北九州交通圏

【北九州交通圏:現状】

乗務員数 (※1) (人)	車両数 (※1) (両)	実働率 (※1) (%)	実車率 (※1) (%)	営業収入 (※1) (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車(※1)			乗務員給与 構成比(※2) (%)	正規乗務員 給与(※3) (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
5,400	3,578	86.3	36.5	23,529,271	365	20,877	169.3	61.7	55.35	2,517	1.75

実車キロあたり平均収入 = 338.2 円/km

定時制乗務員構成比率(福岡県) = 8.4 %

(※1) (社)福岡県タクシー協会資料による営業区域データ(平成19年度)

(※2) 自動車運送事業経営指標(2006年版、平成17年3月末現在)全国データをもとに全タク連集計

(※3) 定時制乗務員構成比は各都道府県別データ(平成20年3月末:全タク連)によるものとし、その給与は正規乗務員の半額とする

正規乗務員給与 = (実働1日1車営業収入 × 実働日数 × 乗務員給与構成比)

÷ (1車あたり乗務員数 × (1 - 定時制乗務員構成比率 ÷ 2))

1車あたり乗務員数 = 乗務員数 ÷ (車両数 × 実働率)

【北九州交通圏:シミュレーション】

実働率は 90 %とする

1車あたり乗務員数は同一とする

営業収入(需要)は現在と同一とする

実車キロあたり平均収入は同一とする

乗務員給与構成比は同一とする

定時制乗務員構成比は同一とする

減車率 (%)	車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日数 (日)	実働1日1車			乗務員給与 構成比 (%)	乗務員 給与 (千円)	1車あたり 乗務員数 (人)
						営業収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)			
10	3,220	90	38.9	23,529,271	365	22,243	169.3	65.8	55.35	2,682	1.75
20	2,862	90	43.7	23,529,271	365	25,023	169.3	74.0	55.35	3,017	1.75
30	2,505	90	50.0	23,529,271	365	28,598	169.3	84.6	55.35	3,449	1.75
32.8	2,404	90	52.0	23,529,271	365	29,790	169.3	88.1	55.35	3,592	1.75
51.7	1,728	90	72.4	23,529,271	365	41,446	169.3	122.6	55.35	4,998	1.75

減車台数 = 1,174 台

1,850 台

資料43 特別監視地域等の指定に伴い試行的に実施する増車抑制対策等の措置について

(平成20年7月11日の関東運輸局の公示より)

I. 特定特別監視地域の指定等

1. 特定特別監視地域の指定

次のいずれかに該当する営業区域を特定特別監視地域として指定することができるものとし、当該指定は公示により行うものとする。

- (1) 当該年度に「緊急調整地域の指定等について（平成20年7月11日付け公示）（以下「地域指定公示」という）の記1(1)①又は②に基づいて特別監視地域として指定する営業区域のうち、タクシーの供給拡大により運転者の労働条件の悪化等を通じた輸送の安全及び旅客の利便の低下を招く懸念が特に大きな地域として、概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域
- (2) 当該年度に地域指定公示の記1(1)③に基づいて特別監視地域として指定する営業区域のうち、タクシーの供給拡大により運転者の労働条件の悪化等を通じた輸送の安全及び旅客の利便の低下を招く懸念が比較的大きな地域として、概ね人口10万人以上の都市を含む営業区域
- (3) 特別監視地域として指定する営業区域のうち(1)又は(2)に準ずるものとして、関東運輸局長が指定する営業区域

2. 指定期間等

1. の指定は、原則として、毎年9月1日を目途に3年を超えない範囲で期間を定めて指定するものとする。ただし、平成20年度の指定については、平成20年7月11日に指定するものとする。

3. タクシー事業構造改善計画

特定特別監視地域においては、当該地域に存する一般乗用旅客自動車運送事業者をその会員とする事業者の団体に対して、次の各事項の記載を含んだタクシー事業構造改善計画を作成させ、これを最寄りの運輸支局に提出させるものとする。

なお、当該計画の策定及び実施に当たっては、例えば、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の場を活用するなどにより、当該地域の利用者や地方公共団体等の意見を聴取し、これらの意見を十分に反映させるものとする。

- (1) 利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項
- (2) 運転者の労働条件の改善に関する事項
- (3) 違法・不適切な経営の排除に関する事項
- (4) その他必要と認められる事項

4. 平成19年度に指定した特別監視地域等の指定の解除

平成20年度の特別監視地域等の指定に伴い、平成19年度に指定した特別監視地域、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係る指定について解除するものとし、当該解除は公示により行うものとする。ただし、当該解除の前にした増車の届出及び新規許可申請に伴う各種措置については、なお従前の例による。

II. 増車に関する措置

1. 増車実施の際の労働条件等に関する報告制度

特定特別監視地域において、営業区域内の一般の需要に応じることができる事業用自動車（以下「一般車両」という。）の合計数を増加させる事業計画変更（以下「増車」という。）

であって一定数以上の車両数の増加を内容とするものを実施しようとする事業者に対して、増車の届出の際に運転者の労働条件等に関する計画の提出を求めるとともに、増車実施から一定期間経過した後にその実績の提出を求め、計画と比較して乖離がある場合には必要に応じてその状況の公表や減車の勧告を行う。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特定特別監視地域において実施するものとし、原則として、地域指定をした日以降に増車の届出を受理するものから提出を求めるとする。ただし、前年度に特定特別監視地域、準特定特別監視地域又は特別重点監視地域の指定を受けていない営業区域において、地域指定をした日から10日を経過した日までの間に増車の届出を受理するものに限り、増車の届出の際に提出することができない場合は、増車を実施するとき（当該増車の登録のとき）までの提出を求めるとする。

(2) 対象となる増車の規模

営業区域ごとの当該事業者の一般車両の合計数が、特定特別監視地域の指定時（2年以上継続して指定（準特定特別監視地域又は特別重点監視地域の指定を含む）されている場合は、当該継続して指定された最初の指定時）における当該事業者の一般車両の合計数（以下「基準車両数」という）を超えることとなる増車。ただし、当該営業区域において個別に講じている施策に基づき、関東運輸局長が特別な配慮が必要と認める場合には、関東運輸局長が別途公示する車両数を基準車両数とすることができる。

(3) 増車の届出の際に提出をを求める書類

増車を行う理由・その判断の根拠等、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並びに関係指標の最近の実績と増車後の目標などを記載した書類（別紙様式1）

(4) 増車実施時から6か月経過後に提出を求める書類

増車後の状況に関する評価、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並びに関係指標の実績などを記載した書類（別紙様式2）

(5) 増車後の状況の確認等

提出された(4)の書類に記載された実績が、(3)の書類に記載された計画と比較して著しく乖離し、かつ、当該運転者の労働条件等の状況に照らして安全性や利用者の利便性を損なうおそれがあると認められる場合には、当該事業者に対して減車の勧告を行うとともに、その状況について公表を行うこととする。

(6) 限定解除申請事業者への準用

(1)から(5)までの措置については、業務の範囲を限定する旨の条件を付された事業者による当該条件の解除申請を伴う増車の届出について準用するものとする。

2. 増車届出事業者に対する事前監査制度

特定特別監視地域において、一定の増車を実施しようとする事業者について法令遵守状況の確認を行うため、増車の実施前に監査を実施し、その結果、法令遵守状況に問題がある場合には、当該事業者に対して減車の勧告を行うなどの措置を講じる。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特定特別監視地域において実施するものとし、原則として、地域指定をした日以降に増車の届出を受理するものから適用する。ただし、前年度に特定特別監視地域の指定を受けていない営業区域において、地域指定をした日から1月を経過した日までの間に増車の届出を受理するものであって、地域指定をした日の前日までに増車のための車両購入等の契約が締結されているもの（当該契約書（写）の提出がある場合に限る）に限っては適用しないものとする。

(2) 対象となる増車

基準車両数を超えることとなる増車

(3) 事前届出書の提出時期

「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の事業計画。（事業用自動車の数）変更の事前届出の処理方針について（平成14年1月25日付け公示（平成20年3月27日一部改正）」の記1の規定にかかわらず、増車実施予定日の60日前までに届出書を提出させるものとする。

(4) 増車実施前の監査の実施

① (2)に該当する増車の届出受理後、増車が実施されるまでの間に、当該事業者に対して監査を実施することとする。

② 当該監査については、労働基準監督機関との合同監査により実施するよう努めるものとする。

③ 当該監査を実施した結果自動車その他の輸送施設の使用停止以上の処分（以下「車両使用停止以上の処分」という。）を課すこととなる法令違反（以下「違反」という。）が確認された場合には、当該監査終了時に当該事業者に対して、当該車両使用停止以上の処分が確定するまでの間の措置として、次の各措置を講じることとする。

ア. 当該増車の届出に基づく増車の実施を当面見合わせる旨の指導（増車見合わせ勧告）。

イ. 当該監査の結果に基づき後日車両使用停止以上の処分が確定した際に④の減車の勧告を行う旨の通知（減車勧告処分の予告）。

ウ. ア及びイの指導及び通知については、運輸支局長が文書により行うものとする。

④ 当該車両使用停止以上の処分が確定した際に、当該増車の届出による増車について、減車の手続（減車に係る事業計画変更の届出。以下同じ。）を行うよう運輸支局長が文書により指導する。（減車の勧告）

⑤ 当該監査を実施した結果、違反が確認された事業者であって、③及び④の措置を講じたにもかかわらず、処分の確定の日から1月を経過した日までの間に減車の手続を行わない事業者に対しては「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成14年1月31日付け公示（平成20年7月11日一部改正）」に定めるところにより、その後の違反行為に係る処分日車数を4倍に加重することとする。

⑥ 増車を実施した事業者に対しては、違反の有無にかかわらず、定期的に繰り返し監査を実施することとする。

(5) 運転者確保状況及び実働率の調査

① (2)に該当する増車の届出受理後、増車が実施されるまでの間に、当該事業者に対して、一般車両に係る運転者の確保状況及び実働率を調査することとする。

② 当該調査を実施した結果、運転者の確保状況又は実働率が次の基準を下回る場合には、増車が実施されるまでの間に当該事業者に対して、当該増車の届出に基づく増車の実施を当面見合わせるよう運輸支局長が文書により指導する。（増車見合わせ勧告）

ア. 一般車両に係る運転者の確保状況1両当たり1.5人。ただし、地域の標準的な運転者数を勘案して関東運輸局長が公示した場合には、その人数とする。

イ. 一般車両に係る実働率80%。ただし、地域の標準的な実働率を勘案して関東運輸局長が公示した場合には、その率とする。

③ 当該増車の届出による増車が実施された場合には、減車の手続を行うよう運輸支局長が文書により指導する。（減車の勧告）

(6) 限定解除申請事業者への準用

(1)から(5)までの措置については、業務の範囲を限定する旨の条件を付された事業者による当該条件の解除申請を伴う増車の届出について準用するものとする。

3. 基準車両数内の増車に対する監査の特例

特別監視地域（特定特別監視地域を含む。以下同じ）においては、基準車両数を超えることとならない増車については増車実施事業者への巡回監査（以下「増車監査」という。）の対象としないこととする。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特別監視地域において実施するものとし、地域指定をした日以降に増車の届出を受理するものから適用する。

(2) 増車実施事業者に対する監査の特例措置

地域指定公示の記3及び「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて(平成14年1月31日付け公示(平成17年12月15日一部改正))」(以下、「監査細部取扱通達」という。)の記1(2)⑥の規定にかかわらず、基準車両数から一旦減車を行った後に基準車両数までの増車を行う場合は、当該減車の規模及び期間にかかわらず増車監査の対象としないこととする。

4. 一定規模以上の減車に対する監査の特例

特定特別監視地域においては、減車により基準車両数を関東運輸局長が公示する基準以上下回っている事業者(Ⅲ. 2. による引き上げ前の最低車両数基準を下回っている事業者を除く。)に対し、原則として巡回監査、呼び出し監査及び呼び出し指導(以下「巡回監査等」という。)の対象としないこととする。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特定特別監視地域において実施するものとし、地域指定をした日以降に減車の届出を受理するものから適用する。

(2) 減車実施事業者に対する監査の特例措置

監査細部取扱通達の記1(2)⑬、(3)⑤及び(4)の規定にかかわらず、減車により基準車両数を関東運輸局長が公示する基準以上下回ることとなった事業者については、巡回監査等の対象としないこととする。

Ⅲ. 新規参入に関する措置

1. 新規許可事業者に対する労働条件等に関する報告制度

特定特別監視地域において、新規許可を受けようとする者(業務の範囲を限定する旨の条件を付された許可を受けようとする者を除く。以下同じ。)に対して、新規許可申請の際に運転者の労働条件等に関する計画の提出を求めるとともに、運輸開始後の一定期間経過後にその実績の提出を求め、計画と比較して乖離がある場合には、必要に応じてその状況の公表や是正の勧告を行う。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特定特別監視地域において実施するものとし、原則として、地域指定をした日以降に申請を受理するものから提出を求めるものとする。ただし、前年度に特定特別監視地域、準特定特別監視地域又は特別重点監視地域の指定を受けていない営業区域において、地域指定をした日から10日を経過した日までの間に申請を受理するものに限り、申請時に提出することができない場合は、許可処分時までの提出を求めるとする。

(2) 新規許可申請の際に提出をを求める書類等

新規参入を行う理由・その判断の根拠等、運輸開始後の経営の見通し及び運転者の労働条件に関する方針並びに関係指標の参入後の目標などを記載した書類別(紙様式3)を求めるとする。

- (3) 運輸開始時から6か月経過後に提出を求める書類
運輸開始後の状況に関する評価、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並びに関係指標の実績などを記載した書類（別紙様式4）
- (4) 運輸開始後の状況の確認等
提出された(3)の書類に記載された実績が、(2)の書類に記載された計画と比較して著しく乖離し、かつ、当該運転者の労働条件等の状況に照らして安全性や利用者の利便性を損なうおそれがあると認められる場合には、当該事業者に対してその是正の勧告を行うとともに、その状況について公表を行うこととする。
- (5) 営業区域を拡大する事業者への準用
(1)から(4)までの措置については、営業区域の拡大に係る事業計画変更認可申請について準用するものとし、この場合においては「許可処分時」とあるのは、「認可処分時」と「新規許可申請」とあるのは「営業区域拡大に係る事業計画変、更認可申請」と「新規参入」とあるのは「営業区域拡大」とそれぞれ読み替える、ものとする。

2. 新規参入に係る最低車両数基準の引き上げ

特定特別監視地域において、新規許可を受けようとする者に対しては、新規許可基準のうち、最低車両数に係る基準を引き上げることとする。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特定特別監視地域において実施するものとし、地域指定をした日から1月を経過した日以降に申請を受理するものから適用する。ただし、前年度に特定特別監視地域又は特別重点監視地域の指定を受けている営業区域において、地域指定をした日から1月を経過した日の前日までの間の最低車両数に係る基準の適用については、なお従前の例による。

(2) 新規許可に係る最低車両数基準

「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の許可申請の審査基準について（平成13年11月22日付け公示（平成20年6月30日一部改正）」（以下「審査基準公示」という。）の記4(1)の規定にかかわらず、原則として、次の基準によるものとする。

- ① 東京都の特別区又は政令指定都市を含む営業区域40両
- ② 概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域30両
- ③ その他の営業区域20両

(3) 営業区域を拡大する事業者への準用

(1)及び(2)の措置については、営業区域の拡大に係る事業計画変更認可申請について準用するものとする。

(4) 限定解除への準用

(1)及び(2)の措置については、業務の範囲を限定する旨の条件を付された事業者による当該条件の解除申請について準用するものとする。

3. 社会保険等未加入事業者に対する処分等

特定特別監視地域において、新規許可を受けようとする者に対しては、運輸開始までに健康保険及び厚生年金（以下「社会保険」という。）並びに労働者災害保険（以下「労災保険」という。）及び雇用保険（以下「労働保険及び雇用保険」を「労働保険」と、「社会保険及び労働保険」を「社会保険等」という。）に加入する旨の条件を付し、未加入事業者に対しては行政処分等を行うこととする。

なお、(5)の関係機関への照会については、具体的な照会手続等に関し、本省と関係省庁との間で引き続き協議が必要なため、照会開始時期は別途通知する。

(1) 実施地域及び適用開始時期

特定特別監視地域において実施するものとし、地域指定をした日以降に申請を受理するものから適用する。

(2) 新規許可に係る法令遵守に関する基準

審査基準公示の記10及び12の規定については、次のとおり取り扱うものとする。

- ① 10. 法令遵守について、(1)及び(2)の規定のほか、社会保険等加入義務者が社会保険等に参加することを加える。
- ② 12. 適用について、(1)から(4)の規定のほか、運輸開始までに社会保険等加入義務者が社会保険等に参加する旨の条件を付すことを加える。

(3) 運輸開始届出時の確認

運輸開始届出書を受理する際においては、次のとおり確認を行うこととする。

- ① 「(健康保険・厚生年金保険)新規適用届(写)」及び「労働保険／保険関係成立届(写)」(以下「確認書類」という。)を添付させ、運輸開始日から社会保険等に適正に加入していることの確認を行う。
- ② 運輸開始届出書に確認書類の添付がない場合は、事業者に対し加入状況を確認した上で、運輸開始届出書を受理する。

(4) 巡回監査等の実施

運輸開始届出書を受理する際に確認書類がなく、運輸開始日から社会保険等への適正な加入が認められない場合は、巡回監査等を実施することとする。監査の結果、社会保険等の未加入が確認された場合は、行政処分等の基準に基づき処分等を行うことを事業者へ通知することとする。

(5) 関係機関への照会

巡回監査等の結果、社会保険等の未加入が確認された場合には、関東運輸局長又は運輸支局長は、次のとおり社会保険等の未加入状況について照会することとする(関東運輸局長が照会する場合には、管轄運輸支局長を経由して行う。)

- ① 社会保険については、関係地方社会保険事務局長(地方社会保険事務局保険主管課)に対して、別紙様式5により行う。
- ② 労働保険については、関係都道府県労働局長(都道府県労働局総務部(労働保険徴収部)労働保険徴収主務課室及び職業安定部職業安定主務課)に対して別紙様式6により行う。

(6) 行政処分等

社会保険等関係機関に対し社会保険等の未加入状況について照会し、未加入である旨の回答を得た場合は、道路運送法第86条第1項違反として、行政処分等の基準に基づき処分等を行うこととする。

なお、未加入事業者に対して行政処分等を行った場合は、当該処分結果について、速やかに関係機関に連絡することとする。

4. 新規許可前の現地確認

特定特別監視地域において、新規許可を受けようとする者に対しては、可能な限り現地確認を行うこととする。

附 則(平成20年7月11日)

本公示は、平成20年7月11日以降適用する。

資料44 タクシー協会が主導的立場で行う行為に係る独占禁止法の規制

(事業者団体の活動に関する独占禁止法の指針から抜粋)

1. 協会が運賃改定等に関与するケース（原則として違反となる）

1 価格制限行為

事業者団体が、次のような価格に関する行為を行い、これにより市場における競争を実質的に制限することは、法第八条第一項第一号の規定に違反する。

（価格制限行為への協力の要請、強要等）

○事業者に対して、価格制限行為の内容に従うよう要請、強要等を行い、又は価格制限行為に協力しない事業者に対して、取引拒絶、団体内部における差別的な取扱い、金銭の支払、団体からの除名等の不利益を課すること。

〈具体例〉

Yタクシー事業者団体事件（昭和五七年（勸）第一六号）では、タクシー運賃等の引上げについて、構成事業者の認可申請すべき内容を決定し、これに基づいて構成事業者に認可申請をさせるとともに、当該決定に従った認可申請を行わない構成事業者に対して脱会措置を採ったことが、法第八条第一項第四号違反とされた。

10 経営指導

(2) 違反となるおそれがある行為

（統一的なマークアップ基準等を示す方法による原価計算指導等）

12 公的規制、行政等に関連する行為

（中略）

公的規制が緩和又は廃止された場合には、その範囲において規制による競争への制約が解消され事業者間の自由な競争が回復されるべきものであることから、その競争を事業者団体が制限するようなことがあれば、その行為は独占禁止法上問題されることはいうまでもない。

（幅認可料金の幅の中における料金の収受に係る決定）

（認可料金以下の料金の収受に係る決定）

2. 協会が増減車、新規参入等に関与するケース（原則として違反となる）

4 設備又は技術の制限行為

（設備の新增設等の制限）

○構成事業者が商品又は役務を供給し、又は供給を受けるための設備について、その新設、増設若しくは廃棄に係る内容又はその稼働量を制限すること。

〈具体例〉

Xバス事業者団体事件（平成元年（勸）第九号）では、貸切バスの増車に係る事業計画変更の認可申請について、構成事業者の増車申請車両数の枠を決定し、これに基づいて認可申請させたことが、法第八条第一項第四号違反とされた。

5 参入制限行為等

(不当な加入制限又は除名)

- 団体に加入しなければ事業活動を行うことが困難な状況において、不当に、団体への事業者の加入を制限し、又は団体から事業者を除名すること。

1 2 公的規制、行政等に関連する行為

(1) 許認可、届出等に関連する制限行為

(中略)

公的規制による許認可、届出等の制度の下で、各事業者の行政機関への許認可等の申請又は届出について、事業者団体が、一括して行い、又は事業者団体を經由して行わせることは、このような制限行為につながりやすい。

(許認可申請等の制限)

- 構成事業者の事業活動に係る許認可等の申請又は届出の内容を制限すること。

〈具体例〉

エタクシー事業者団体事件(平成五六年(勸)第四号)では、タクシ-の増車又は営業所の新設若しくは位置の変更に係る事業計画変更の認可申請について、当該団体の協議を経なければならぬことを決定し、これに基づき各構成事業者の増車申請車両数の限度を決定し、また、営業所の新設又は位置の変更に係るものについては、その都度当該申請の可否を決定していたことが、法第八条第一項第四号違反とされた。

3. 協会が環境問題等を理由に自主規制を促す等の関与をするケース(違反となるおそれがある)

7 種類、品質、規格等に関する行為

(2) 自主規制、自主認証・認定等

(中略)

(事業者団体が、安全・衛生の確保や環境の保全等正当と考える目的に基づいて、構成事業者に係る設備の維持・管理等や技術の内容等に関して、自主的な基準・規約等を設定し、その周知・普及促進を行い、又はその利用・遵守を申し合わせ、若しくは指示・要請する等の活動を行うことがある。これについては、上記(注1)の①に類似した活動として、自主規制等についてこの7に記述した考え方が当てはまる。)このような活動については、独占禁止法上の問題を特段生じないものも多いが、一方、活動の内容、態様等によっては、多様な商品又は役務の開発・供給等に係る競争を阻害することとなる場合もあり、法第八条第一項第三号、第四号、第五号の規定に違反するかどうか問題となる。また、自主規制等や自主認証・認定等の形をとっていても、当該活動により市場における競争を実質的に制限することがあれば、法第八条第一項第一号の規定に違反する。

ア 自主規制等に係る判断

自主規制等に関して、その競争阻害性の有無については、

- ①競争手段を制限し需要者の利益を不当に害するものではないか及び
- ②事業者間で不当に差別的なものではないかの判断基準に照らし、
- ③社会公共的な目的等正当な目的に基づいて合理的に必要とされる範囲内のものかの要素を勘案しつつ、判断される。

(中略)

事業者団体が自主規制等の利用・遵守を構成事業者に強制することは、一般的には独占禁止法上問題となるおそれがある。

(3) 違反となるおそれがある行為

上記(2)の考え方を踏まえると、例えば以下のようなものは、違反となるおそれがある。

(自主規制等の強制)

- 構成事業者に自主規制等を利用若しくは遵守すること又は自主認証・認定等を利用することを、強制すること(当該自主規制等がその内容から競争を阻害するおそれがないことが明白な場合を除く。)

(4) 原則として違反とならない行為

上記(2)の考え方を踏まえると、例えば以下のようなものは、原則として違反とならない。

(社会公共的な目的に基づく基準の設定)

- 環境の保全や安全の確保等の社会公共的な目的に基づいて合理的に必要とされる商品又は役務の種類、品質、機能等に関する自主的な基準を設定すること(需要者の利益を不当に害さないものに限る。)

資料45 独占禁止法の適用除外について

独占禁止法は、市場における公正かつ自由な競争を促進することにより、一般消費者の利益を確保するとともに国民経済の民主的で健全な発達を促進することを目的とし、これを達成するために、私的独占、不当な取引制限、不公正な取引方法等を禁止している。他方、他の政策目的を達成する観点から、特定の分野における一定の行為に独占禁止法の禁止規定等の適用を除外するという適用除外が設けられている。

適用除外の根拠規定は、独占禁止法自体に定められているもの及び独占禁止法以外の個別の法律に定められているものに分けることができる。

(1) 独占禁止法に基づく適用除外

独占禁止法は、知的財産権の行使行為（第21条）、一定の組合の行為（第22条）及び再販売価格維持契約（第23条）を、それぞれ同法の規定の適用除外としている。

(2) 個別法に基づく適用除外

独占禁止法以外の個別法律において、特定の事業者又は事業者団体の行為について独占禁止法の適用除外を定めているものとしては、平成19年度末現在、保険業法等14の法律、18制度がある。

※国交省所管の個別法に基づく適用除外

法律名(制定年次)	制度名(適用除外制度の制定年次)
海上運送法(昭和24年法律第187号)	海運カルテル(内航)(昭和24年)／海運カルテル(外航)(昭和24年)
道路運送法(昭和26年法律第183号)	運輸カルテル(昭和26年)
航空法(昭和26年法律第231号)	航空カルテル(国内)(昭和27年)／航空カルテル(国際)(昭和27年)
内航海運組合法(昭和32年法律第162号)	内航海運カルテル(昭和32年)／共同海運事業(昭和32年)

【参考】道路運送法に基づく運輸カルテル

一般乗合旅客自動車運送事業者が、輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、又は旅客の利便を増進する適切な運行時刻を設定するため、同一路線において事業を經營する他の一般乗合旅客自動車運送事業者と共同經營に関する協定を締結、変更しようとする場合には、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされており、国土交通大臣は認可する際には公正取引委員会に協議することとされている。

平成20年11月末現在、同法に基づくカルテルは3件である。

主体	路線	内容	最初の発効日	有効期限
一般乗合旅客自動車運送業	北部支線(沖縄)	生活路線維持のための共同經營	平成14.10.8	平成23.10.7
一般乗合旅客自動車運送業	読谷線・糸満線(沖縄)	適切な運行時刻設定のための共同經營	平成14.10.8	平成23.10.7
一般乗合旅客自動車運送業	名護西線・名護西空港線(沖縄)	生活路線維持のための共同經營	平成14.10.8	平成23.10.7

資料46 産業活力再生特別措置法について

■産業活力再生特別措置法（産活法）は、生産性向上を目指す事業者が事業計画を立て、大臣が認定した計画に対して、会社法や税制などの特例措置により政策支援を行う法律。大きく分類すると以下の4つについて、制度、支援措置が定められている。

①生産性向上を目指す事業者の計画認定

大臣の認定を受けた企業に対して、会社法や税制の特例などで政策支援を行う。企業が生産性の向上と健全な財務体質を目指し、その事業計画が一定の基準を満たせば、認定を受けることができる。選択と集中による中核事業の強化、過剰供給構造の解消、過剰債務構造の是正に加え、付加価値の創造を目指す技術革新などをより一層支援し、イノベーションによる生産性向上を図る事業者も支援対象。また、サービス業など、特に生産性の向上が必要な分野については、主務大臣が事業分野別指針をつくることとされている。

②中小企業の資金調達支援

廃業経験者による再チャレンジ起業を支援する制度（再挑戦支援保証）や、国内事業者（中小企業）の外国子会社による現地金融機関からの借入れを円滑化するための制度を制定し、中小企業の資金調達を支援。

③事業再生の円滑化

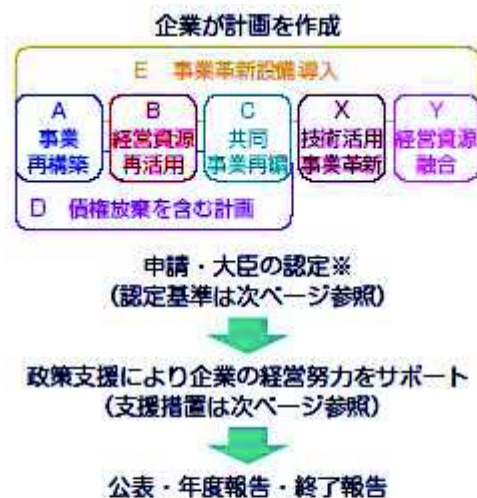
各都道府県に1つずつ中小企業再生支援協議会を設置し、多種多様、地域性が強い中小企業の事業再生を支援。また、再生期間中の資金調達の円滑化、債権者調整の迅速化のため、特定認証紛争解決事業者の認定制度を設け、調停機関に関する特例や、再生・更生手続の特例措置のほか、債権者調整中のつなぎ融資に対する債務保証制度などを整備し、より円滑な事業再生を推進。

④知財の活用促進

ライセンス（特許権の実施権者）の保護のための新たな登録制度を創設。これにより特許の製品化、事業化の機会を増やし、イノベーションを促進。

■計画認定の流れは、

右図のとおり。



※ 産活法の計画認定を受けるためには、生産性および財務健全性について、わが国産業の活力の再生に関する基本的な指針で定められる基準を満たす必要があります。

なお、特に生産性の向上が必要な分野であるとして事業分野別指針が定められた場合には、わが国産業の活力の再生に関する基本的な指針および事業分野別指針を満たす必要があります。

■上記①の生産性向上を目指す事業者の計画認定の中に「共同事業再編計画」が含まれ、過剰供給構造にある事業の複数の企業が集約し、過剰設備の廃棄や技術集約的な先端分野に大規模投資するというものである。決して後ろ向きな取組ではなく、集約効果により競争力のある研究開発や設備投資生み出す攻めの再編を対象としている。

認定を受けるには、共同事業再編計画（3年間以内）の目標が下記の1～4の要件をすべて満たし、過剰供給構造にある事業を行っている複数の企業が申請することが必要。



■独占禁止法の審査関係では、事業再編により「企業結合」を行う場合は、独占禁止法に基づいて、公正取引委員会による審査を受ける必要があるが、産活法の認定（A B C Dの計画のみ）を受けた企業結合であって、「迅速審査類型」（下記参照）のいずれかに該当する場合であれば、通常30日間かかる審査が、原則15日以内となる。また、審査後の「待機期間」についても、通常30日間が、最短で7日間に短縮される。



迅速審査類型の概要

(基準は企業結合後のHHI(※)やシェアに基づく)

1. 市場シェアが35%以下であり、HHIが2500以下
2. HHIが1500以下
3. HHIが1500超2500以下であり、HHIの増加分が250以下
4. HHIが2500超であり、HHIの増加分が150以下
5. いわゆる破綻企業および破綻部門を救済する場合

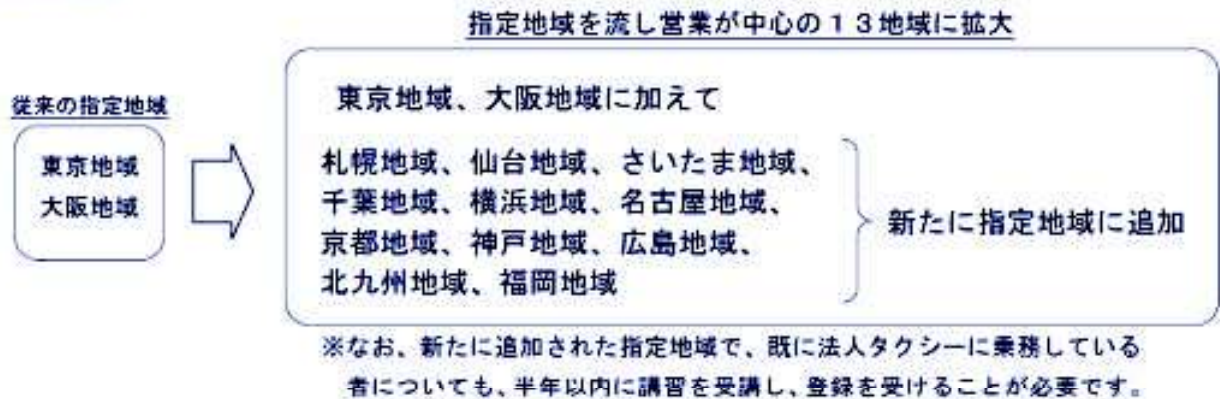
(※) HHI (ハーフィンダル・ハーシュマン・インデックス) とは、市場構造(寡占の度合い)を表す指標。全事業者のそれぞれの市場シェアを2乗したものを合計して算出。

資料：経済産業省ホームページ

資料47 改正タクシー業務適正化特別措置法について

平成20年6月14日より、改正タクシー業務適正化特別措置法が施行され、全国13の指定地域において、新たなタクシー運転者登録制度が開始されます。これらの指定地域では、講習を受講・修了し、タクシー運転者登録を受けないと、タクシーに乗務することができなくなります。また、登録タクシー運転者が悪質な法令違反を行ったり重大事故を惹起したなどの場合は、登録が取り消され、一定期間、指定地域での乗務ができなくなります。

1. 指定地域



2. タクシー運転者登録の対象事業者数及び運転者数（13指定地域の合計）

- | | | |
|-------------------|-----------|-------------------|
| (1) 法人タクシー事業者数（注） | 1,573社 | （全国6,975社の約23%） |
| (2) 法人タクシー運転者数 | 約218,500人 | （全国357,794人の約61%） |
- （注）ハイヤー及び福祉専門事業者を除く

3. タクシー運転者登録の要件

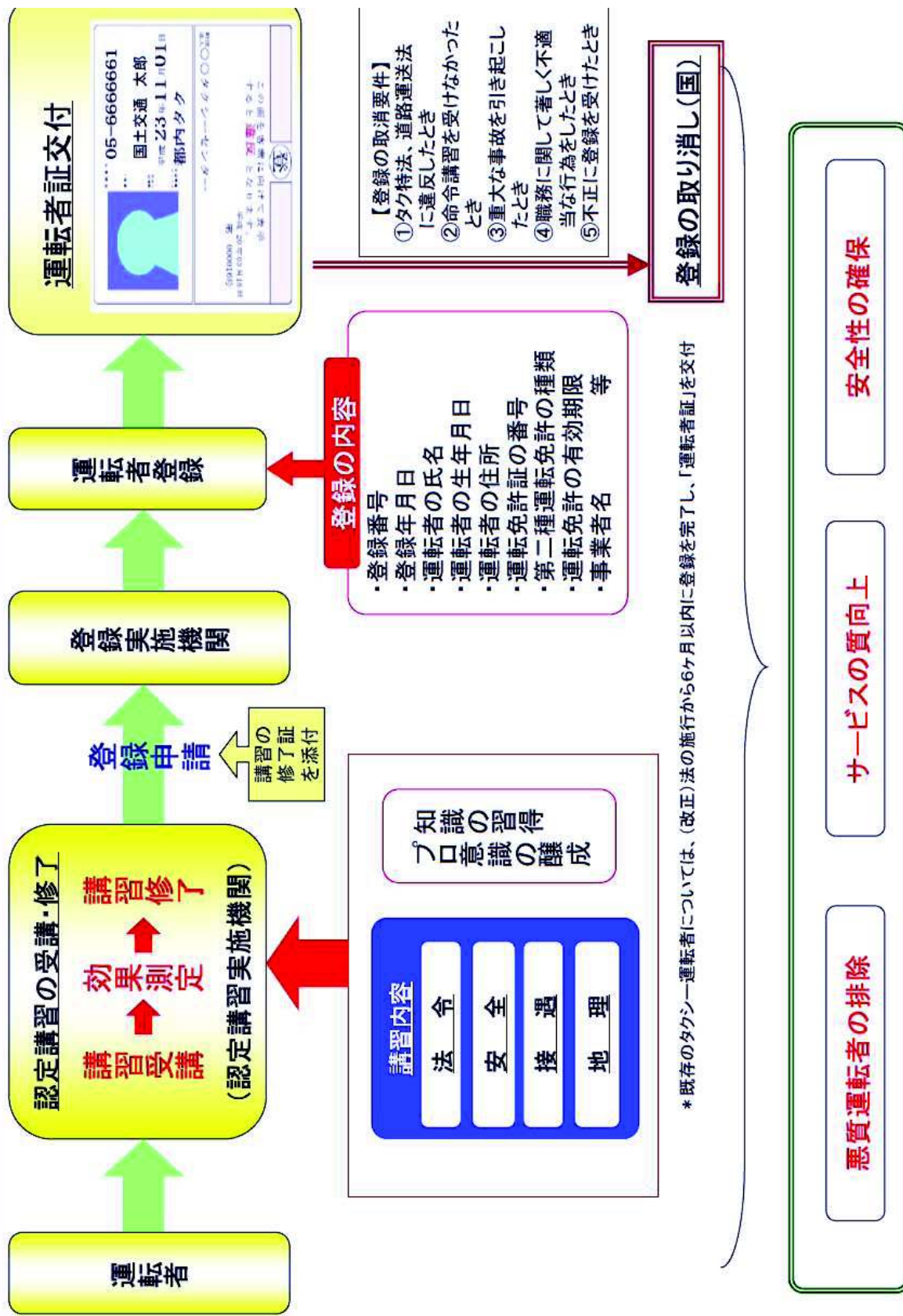
タクシー運転者登録を受けるためには、運輸局長が認定する講習（法令、安全、接客及び地理）の受講・修了が必要となります（東京、大阪については、引き続き地理試験も実施）。

4. タクシー運転者登録の取消処分など

- 登録タクシー運転者が悪質な法令違反を行ったり重大事故を惹起したなどの場合は、運輸局長が登録の取消処分を行い、一定期間、指定地域での乗務ができなくなります。
- 軽微な違反の場合は警告を行うとともに違反点数を付与し、一定の点数に達した場合は講習の受講命令が出されます。

資料：国土交通省ホームページ

タクシー運転者登録に関する一連の手続き



資料48 乗務員の削減に関する助成策

○人員削減に関する助成策（厚労省関連の助成策の拡大等）

①「雇用調整助成金」の拡大適用

【参考】雇用調整助成金

景気の変動、産業構造の変化等に伴う経済上の理由により事業活動の縮小を余儀なくされ、休業等（休業及び教育訓練）又は出向を行った事業主に対して、休業手当、賃金等の一部が支給される。

②「労働移動支援助成金（求職活動等支援給付金及び再就職支援給付金）」の拡大適用

【参考】労働移動支援助成金

事業規模の縮小等により離職を余儀なくされる労働者等に対し求職活動等のための休暇を付与した事業主、再就職先となり得る事業所において職場体験講習を受講させた事業主、民間の職業紹介事業者に労働者の再就職支援を委託し再就職を実現させた事業主に助成金が給付される。

③再就職援助計画の作成（その免除）

【参考】再就職援助計画とは

事業主は、その実施に伴い一の事業所において相当数の労働者が離職を余儀なくされることが見込まれる事業規模の縮小等を行おうとするときは、再就職援助計画を作成し、公共職業安定所長の認定を受けなければならないとされている（雇用対策法第24条）。

資料49 産業構造の改善・高度化等を図る既存(廃止を含む)事業制度

(1) 産業構造改善事業

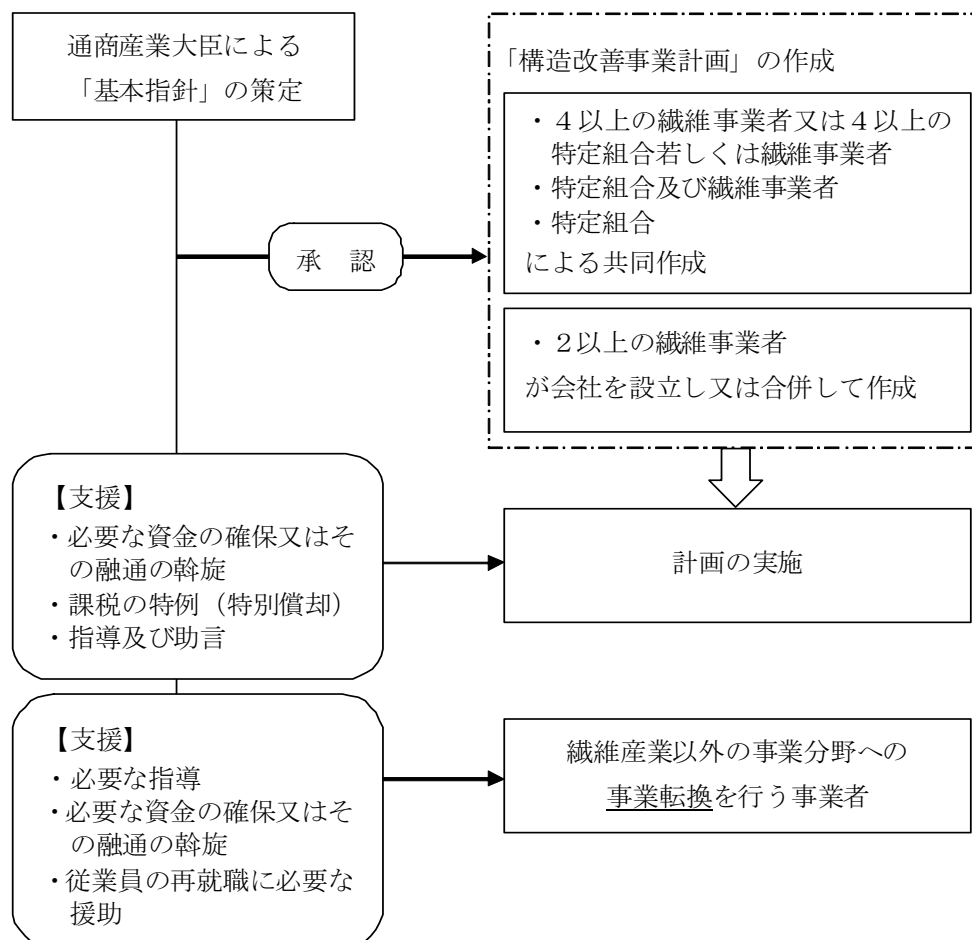
【繊維産業構造改善臨時措置法（昭和42年7月制定／平成11年3月廃止）】

(目的)

この法律は、繊維産業の経済的諸条件の著しい変化（注：輸入増大、需要減退等の需給構造の変動等）に対処して、その健全な発展を図るため、繊維産業における新商品又は新技術の開発、設備の近代化、生産の規模又は方式の適正化、販売又は在庫の管理の合理化等を促進するための措置を講ずることにより、その構造改善を推進し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

※構造改善事業計画：新商品又は新技術の開発、設備の近代化、生産の規模又は方式の適正化、販売又は在庫の管理の合理化、経営の規模の適正化その他の構造改善に関する事業に関する計画

(事業スキームの骨格)



(2) (独) 中小企業基盤整備機構による高度化事業 (同機構ホームページより)

【高度化事業とは】

中小企業者が組合等を設立し、連携して経営基盤の強化や環境改善を図るために、工場団地・卸団地・ショッピングセンターなどを建設する事業や第三セクターまたは商工会等が地域の中小企業者を支援する事業に対して、貸付けやアドバイスで支援する制度。

代表的な高度化事業としては、中小企業者が市街地に散在する工場や店舗などを集団で移転し、公害問題などのない適地に工場団地や卸団地を建設する事業、商店街を街ぐるみで改造して街全体の活性化を図る事業などがある。

これら高度化事業の実施にあたっては、当機構が都道府県と一体となり、診断助言、貸付けなどを行う。

【高度化事業の種類】

(中小企業者が実施する事業)

- ①集団化事業 ②集積区域整備事業 ③共同施設事業 ④施設集約化事業

【制度の特徴】

- ①政策性の高い制度 ②貸付条件の優遇 ③コンサルティングの実施 ④都道府県が窓口
⑤各種税制の特例措置

【貸付条件】

- ①貸付対象施設 : 貸付対象事業を実施 (リニューアルを実施する場合を含む) するのに必要な土地、建物、構築物、設備

(注) 設備については、貸付対象とならない場合がある。

- ②貸付割合 : 原則として貸付対象施設の取得に要する額の 80% 以内
(中小企業の振興に係る関係法律の認定等を受けて実施する事業においては 90% 以内の場合もあり)

- ③貸付期間 : 20 年以内 (うち据置期間は 3 年以内)

- ④貸付金利 : 1.10% (平成 19 年度貸付決定分に適用) 償還期限まで固定。

中小企業の振興に係る関係法律の認定等を受けて実施する事業等については無利子)

(注) 金利は、固定金利、機構の事業運営コスト等と市場金利を勘案して毎年度設定。

(3) 内航海運暫定措置事業

【内航船腹調整事業の変遷】

内航海運船腹調整事業は、平成 10 年 5 月から、スクラップ&ビルド制度を基調とした船腹調整から納交付金制度を基調とする暫定措置事業へ移行。

内航海運市場は、船腹の需給ギャップが生じやすい産業特性を有し、慢性的な船腹過剰傾向に陥っていた。そのため、昭和 39 年に内航海運組合法が制定されたことを契機に、昭和 42 年から内航海運組合総連合会による船腹調整事業を実施してきた。これは、慢性的な船腹過剰を解消し、船舶需給のバランスの回復を図ることを目的とし、内航海運の輸送秩序を確立し、国民経済の発展に寄与するとともに、船舶の近代化・合理化の推進を図ろうとするもの。

このような船腹調整事業は、平成初頭からの規制緩和の流れと独禁法適用除外カルテル制度の原則廃止見直し方針の中で、廃止の検討が進められた。しかし、スクラップ船に対する引当営業権（解撤引当金）が既に発生していたため、同事業の廃止により引当営業権も無価値化することになり、業界は強く反発。この打開策として暫定措置事業が制度化された。

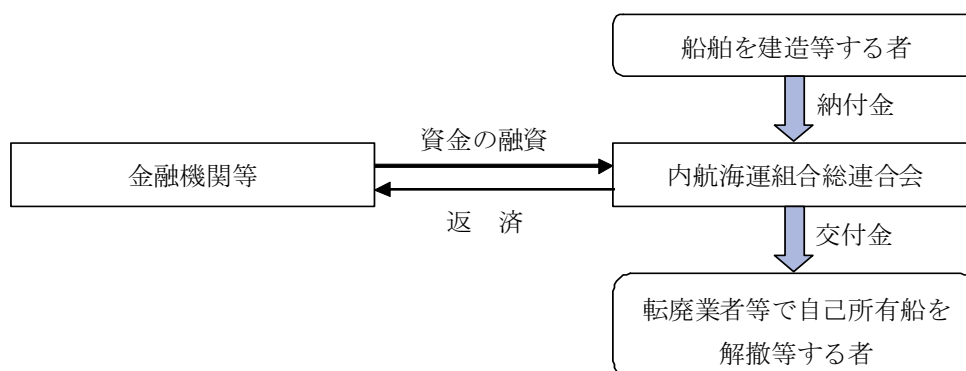
【船腹調整事業の概要】

船腹調整事業は、内航海運組合法にもとづくスクラップ・アンド・ビルド方式の調整事業であり、昭和 41 年から平成 10 年までの 30 年以上にわたって実施されてきた。新しい船舶の建造に際しては、別途定められた一定比率（引当比率）の船舶の解撤（海外売船や沈没等を含む）を必要とするという船舶建造制度であり、内航海運業において需給調整機能を果たしてきた。

この制度のもとで新しい船舶を建造しようとするものは、必ず一定量の既存船の解撤が必要とされ、必要な既存船を自ら用意することができない場合には、他人の所有する既存船を有償で購入する必要があった。そのため、解撤を図る既存船に対して権利（引当権）が発生し、引当権自体が取引されるようになった。

【暫定措置事業の概要】

- ①内航総連合会は、組合員が自己の所有する交付金対象船舶を解撤等する場合に解撤等交付金を交付する。平成 14 年度以降、前年度における収支状況及び当該年度の収支見通しを踏まえた上・下半期毎の資金管理計画を作成し、同計画に基づいて交付金の認定・交付を行う。
- ②交付金の交付のために必要な資金は、内航総連合会が金融機関等（商工組合中央金庫、運輸施設整備事業団、市中銀行）から調達する。
- ③船舶を建造等しようとする組合員は、新造船等の対象数に応じて内航総連合会に建造等納付金を納付（納付金の一部に代えて既存の自己所有船を解撤等することも可）する。建造等された船舶には引当資格が発生しない。
- ④内航総連合会は、船舶建造者等が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済する。
- ⑤この事業は、収支が相償ったときに終了する（現状、交付資金不足が拡大）。



(4) 造船業構造転換事業

【目的】

内航船等の中小型船の建造需要が激減し、中小造船業の経営環境が悪化する中、セーフティネットとして撤退等の円滑化を図るため、平成 10～12 年度に造船業基盤整備事業協会により実施された特定船舶製造事業者（注 1）を対象とした設備及び土地の買収業務等。

平成 9 年の閣議決定「特殊法人等の整理合理化について」に伴い、平成 13 年 3 月 1 日に造船業基盤整備事業協会を解散するとともに、買収業務を終了し、清算業務（買収した設備及び土地の保有・管理・譲渡・納付金徴収等）を運輸施設整備事業団に移管（注 2）。

注 1：特定船舶製造事業者：長さ 50 メートル以上の船舶を製造することができ、かつ、製造することができる最大の船舶が 1 万トン未満である造船台又はドックを使用する船舶製造事業者（造船事業者）。

注 2：その後、平成 15 年 10 月には運輸施設整備事業団が日本鉄道建設公団と統合して、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が設立され、現在は同機構が本事業を承継。



【清算業務】

機構は、上記買収のために行った長期借入の償還原資として、買収した造船所跡地を譲渡するとともに、機構法附則第 11 条に基づき、残存する特定船舶製造事業者が建造した中小型船（注 3）の契約船価に納付金率を乗じた金額を納付金として徴収。

注 3：中小型船：長さ 50m 以上総トン数 5 千トン未満の船舶

運輸施設整備事業団においては、平成 22 年度までに土地・設備の譲渡、納付金徴収により清算を完了することとしている。

特定船舶製造事業者は、運輸施設整備事業団法附則第 14 条に基づき、当該事業に要する費用の一部として、長さ 50m 以上総トン数 5,000 トン未満の船舶を受注した場合、国土交通大臣が交通政策審議会の意見を聴いて定める納付金率を船価に乗じた金額を事業団に納付する義務がある。

第 12 回交通政策審議会海事分科会では、平成 19 年度の納付金率について審議し、中小型船の建造需要については、平成 19 年度以降は老齢船のリプレイスの進展等を背景に回復基調をたどる見通しであること等を踏まえ、平成 19 年度の納付金率については、1 万分の 25 が適当という結論が得、交通政策審議会から国土交通大臣に答申された。

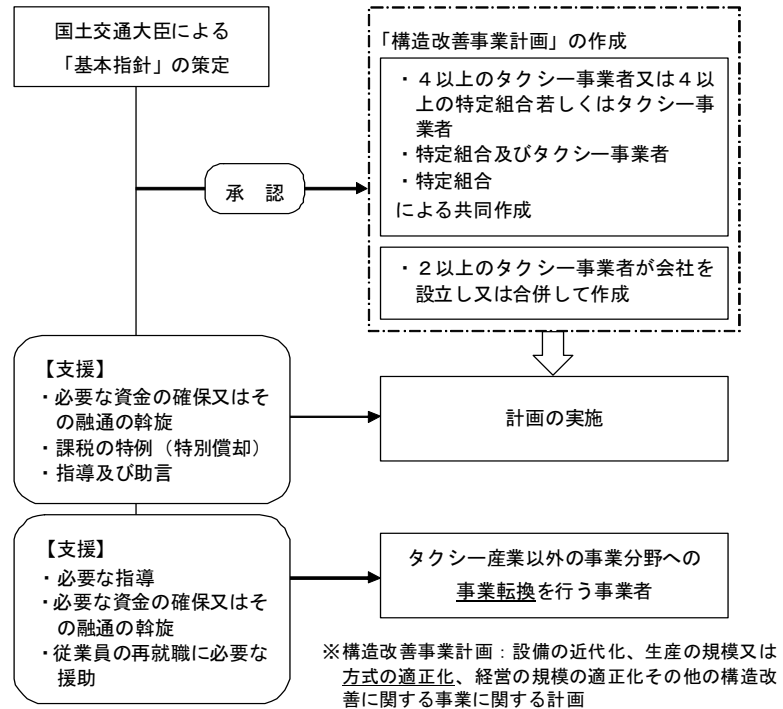
資料50 タクシー産業構造改善措置法(案)のスキーム

繊維産業構造改善臨時措置法のスキームを踏まえて検討する。
その仕組みは次のとおりであり、複数のタクシー事業者による共同化(合併等)を前提とする事業計画を策定し、事業規模の拡大の中で減車を行う方向とする。

【必要な措置】

- ・事業主体にかかわらず、全タクシー事業者の参加を必須とする。そのため、繊維産業と同様に法律に基づく仕組みとする。
- ・構造的な需要減退に対処するためには、この仕組みを永続する必要が高く、恒久法とする。
- ・構造改善事業計画を作成するにあたり、共同化の機運を盛り上げ、必要に応じてその仲介を行う機能を既存団体に付与することが望ましい。

(事業スキームの骨格)



資料51 車両台数調整(減車)事業(案)のスキーム

内航船腹調整事業を参考に検討する。

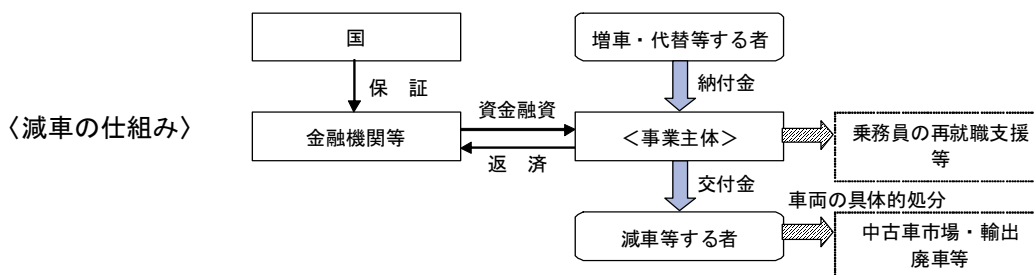
その仕組みは次のとおりであり、増車・車両代替を行う者から納付金を徴収し、減車を行う者へ交付金を支払う仕組みとする。

【減車の仕組み】

- ①増車・車両代替を行う者は、納付金を事業主体に納付
- ②減車等を行う者は、交付金を受領
- ③交付金は、車両の具体的処分により受領する金額を考慮して算定
- ④納付金と交付金の比率は、一定期間ごとに見直し、目標とする減車台数と増車・代替車両数を想定して設定
- ⑤事業主体は既存の団体とし、その中に特別会計を設定
- ⑥国は金融機関が事業主体に融資する際に保証

【必要な措置】

- ・構造的な需要減退に対処するためには、増車に限らず車両代替を行う者からも納付金を徴収する必要がある。
- ・国の役割は交付金に対する直接助成を行うことが望まれるものの、金融機関に対する保証にとどめるものとする。
- ・事業主体にかかわらず、全タクシー事業者の参加を必須とする。そのため、法律に基づく仕組みとする。



資料52 全国で実施されている共同事業の例

(各都道府県協会からの報告による)

【共同配車・共同無線】

協会	団体数	参加者数	台数	開始時期	備考
北海道	5 団体	13 社	1,197 台	昭和 48 年より順次	無線センターを設立し運用されている
青森県	1 団体	5 社	79 台	平成 20 年 4 月	
宮城県	4 団体	10 社			
秋田県	3 団体			平成 6 年 12 月	
群馬県	2 団体	4 社	125 台	昭和 61 年 1 月	
埼玉県	12 団体	28 社	1,079 台	昭和 62 年 4 月	
東京都	14 団体				
神奈川県	14 団体	28 社		昭和 58 年	
新潟県		2 社	54 台	平成 9 年 1 1 月	
富山県	3 団体	7 社	281 台	昭和 60 年 11 月	
石川県	1 団体	3 社	243 台		
長野県	4 団体	14 社 1 団体及び一部長野市タクシー事業者	412 台及び一部長野市内タクシー	平成 5 年より順次	
福井県	1 団体	8 社		平成 19 年 4 月	福井県立病院への乗入希望者が「県立病院タクシー常駐所等使用会」を組織し共同配車を実施
岐阜県	1 団体	23 社		昭和 40 年 4 月	愛知県・三重県と共通
	1 団体			平成 20 年 10 月	介護タクシー・福祉タクシーの共同配車
名古屋	4 団体	56 社		昭和 44 年 4 月	共同配車・無線電波の共同使用
	1 団体	23 社		昭和 40 年 4 月	岐阜県・三重県と共通
大阪府	4 団体				
和歌山県	4 団体	11 社	296 台		
岡山県	2 団体	6 社	769 台	昭和 14 年 9 月	
香川県	1 団体	5 社	47 台	昭和 58 年	配車依頼があった場合は、GPS で確認して近くのタクシーを配車。組合費は車両数割りで徴収
	1 団体	6 社	109 台	昭和 50 年	深夜午前 1 時から 6 時までは、各社の車両効率をよくするために、専用電話にて配車依頼を受けている
佐賀県					大規模大会開催時における計画配車の実施（協会発足時～）
長崎県	11 団体	延 35 社	延 1,220 台	昭和 46 年～順次	
沖縄県	5 団体	42 社	829 台		

【チケット・クーポンの提携】

協会	団体数	参加者数	台数	開始時期	備考
北海道	22 地域 (協同組合)	227 社・ 個タク 11 団体	12,498 台		チケット・クーポン
岩手県	6 団体	67 社・ 2 個人団体		昭和 38 年から共同チケ ット、昭和 54 年からク ーポン券順次	
宮城県		224 社			チケット。全事業者が加入
秋田県	1 団体			昭和 47 年 10 月	秋田市内タクシー事業者が 会社設立。市外では、自社チ ケットを発行しているが他 社でも使用できる
山形県	1 団体	4 社		昭和 47 年	共通チケットの集金業務
栃木県	2 地区	23 社	831 台	昭和 40 年代	チケット
東京都					チケット・クーポン券の発行
新潟県	3 団体	20 社		平成 18 年 7 月より順次	タクシー共通券販売収入集 金業務
長野県	3 団体	19 社	1,024 台	昭和 38 年 9 月 平成 19 年 3 月	共通チケット
	1 団体	8 社	847 台	昭和 38 年 9 月	共同集金 平成 19 年度取扱高 ¥151,235,020
岐阜県	1 団体	23 社			共通チケット(愛知・三重と 共同)
静岡県	1 団体	(加盟会社)		平成 7 年 5 月	タクシー協会の協会事業と して
名古屋	1 協会・2 組合	45 社(組合)			クーポン
	1 団体	23 社			共通チケット(岐阜・三重と 共同)
三重県	1 団体	23 社			共通チケット(岐阜・愛知と 共同)
大阪府	1 団体	大阪タクシー協 会など 4 団体 2 事業者		昭和 62 年 11 月	共通乗車券 平成 19 年実績： 6,332 万円
島根県	2 地域	18 社	537 両	昭和 35 年より順次	松江市内業者共通チケット の発行・益田地区タクシー協 同組合チケット売上の集金 業務
岡山県	1 団体	155 社	3889 台	昭和 37 年 3 月	チケット・メンバーズカード
広島県	2 団体	約 100 社	約 7,700 両	昭和 33 年 10 月より順 次	協同チケット
山口県	5 団体	68 社		昭和 40 年 4 月より順次	共同チケット
愛媛県	4 団体	51 社	1,771 台	昭和 28 年 8 月より順次	チケット
大分県	県全域			平成 5 年 3 月	チケット
熊本県	1 団体	株主会員 65 社 準会員 12 社		昭和 43 年	共同チケット事業 クレジットカード会社と提 携
沖縄県	1 団体	16 社	320 台		チケット

【乗り場・駐車場の共同設置・管理】

協会	設置数	場所	管理	開始時期	乗入事業者	備考
北海道	390ヶ所	駅等主要な場所	所在するハイヤー協会			駐車台数 2,600 台
岩手県		駅・病院・デパート等	盛岡地区タクシー業協同組合			乗り場でのお客様への案内及び車両の整理等
宮城県		仙台市内のみ。 駅、繁華街。				仙台駅西口に案内所。違法タクシー対策として、繁華街のタクシー乗り場に指導員を配置、整理（3ウェイ方式）
山形県		JR山形駅タクシープール	山形地区ハイヤー協議会	平成 14 年 7 月	法人 11 社・個タク 84 両	
茨城県	3ヶ所	鹿島セントラルホテル・ 取手駅西口・東口		昭和 60 年・平成 元年	延 30 社 (300 両)	
栃木県	8ヶ所	駅・スーパー・官公庁	2 団体が管理	1983 年、2008 年	延 32 社 (1,088 台)	
埼玉県		大宮駅東口	さいたま市	平成 20 年	13 社 657 両	
新潟県		新潟駅構内	新潟駅構内タクシー組合	昭和 33 年	27 社 1,400 台前 後	車両管理及び旅客の安全乗車の誘導作業等
長野県	101ヶ所	塩尻駅入構、ヨーカドー 乗り場他 諏訪・茅野・岡谷・下諏 訪・富士見町に 81ヶ所	3 団体	平成 19 年	14 社 622 台	
		信州大学病院入構プール 駐車場、7 駅	4 団体	平成 19 年 3 月、 平成 20 年 4 月	16 社	J R 駅構内タクシー協議会、松本地区タクシー協議会
京都府						タクシー乗り場の維持管理
和歌山県		主要駅・病院等タクシー 乗り場				
島根県	8ヶ所	ショッピングセンター、 繁華街、病院		平成元年から順 次	18 社 537 両	4 つは繁華街の夜間 タクシーバイ
		松江市内観光施設		昭和 56 年	15 社 460 両	観光タクシー協議会
岡山県	2ヶ所	岡山駅・倉敷駅		昭和 29 年 昭和 37 年	37 社 1,811 両	
山口県	3ヶ所	国道沿い・商店前（2 台） デパート前（1 台、待機駐 車場 10 台）	岩国ショッピン グタクシー協会	平成 17 年	12 社、100 台	デパート前のみ登録 制（シール貼付義務）
香川県	25ヶ所		高松タクシー協会	平成 14 年	42 社 867 台	「選別乗車」を実施、 高松駅及び高松空港 には専属のポーター を配置
愛媛県	13ヶ所	空港・駅・デパート前な ど	建設省・運輸 省・松山市	昭和 35 年から 順次	週ごとの交代制 を導入。	乗り場は 2~5 台、 駅・空港には 19~ 120 台の待機駐車場
佐賀県	2ヶ所	県庁・県立病院	佐賀県バス・タク シー協会		22 社 487 両	計画配車により運用
長崎県	22ヶ所		長崎タクシー協会	昭和 50 年	38 社・1,518 台	
大分県		大分・別府の中心通り	関係事業者			当番制により運行
熊本県		熊本交通圏	熊本市タクシー 協会	昭和 42 年	法人 70 社・個人 4 団体	共通乗り場の整備
鹿児島県	4ヶ所	鹿児島中央駅・山形屋・ 鴨池港・夜間天文間周辺	鹿児島市タクシ ー協会	昭和 23 年、昭和 42 年より順次	延 75 社、延 2971 両	整理員を 1~8 名配置

【交通共済】

協会	契約組合数	開始時期	掛金	対象	備考
北海道	93 社	昭和 53 年 4 月	18,223 万円	対人・対物	
岩手県	136 事業者	昭和 50 年			ドライブレコーダーを導入し事故防止・安全運転推進に努めている
宮城県	118 組合員				郡部の事業者のみ。仙台市内の事業者は個々に保険会社と契約
秋田県	98 社	昭和 48 年 6 月			
山形県	68 社	昭和 57 年 6 月	21,300 万円	対人(67 社) 対物(57 社)	
東京都	1 団体	昭和 43 年 7 月			
神奈川県	56 社 (2,912 両)	昭和 49 年 4 月			ドライブレコーダーの導入や乗務員の適性診断等に対する助成事業、運行管理者講習会等を実施
新潟県	102 社	昭和 53 年 9 月		対人(2,055 両) 対物(1,731 両)	事故防止活動の実施
岐阜県	18 団体 (愛知・三重 と共通)	昭和 52 年 3 月			情報の提供と事故防止に資する安全教育等の資料の提供・優良診療所病院の調査斡旋・事業資金貸付・その他福利厚生
名古屋	17 社	昭和 49 年 11 月		対人・対物	ドライブレコーダーによる事故データの蓄積と乗務員研修、運転適性診断の促進と診断料の助成、保険業務代理、代行事業、福利厚生事業
	18 団体 (岐阜・三重 と共通)	昭和 52 年 3 月			情報の提供と事故防止に資する安全教育等の資料の提供・優良診療所病院の調査斡旋・事業資金貸付・その他福利厚生
三重県	18 団体 (岐阜・愛知 と共通)	昭和 52 年 3 月			情報の提供と事故防止に資する安全教育等の資料の提供・優良診療所病院の調査斡旋・事業資金貸付・その他福利厚生
徳島県	1 団体	昭和 52 年 2 月	47,793,600 (平成 19 年度)		
熊本県	91 社	昭和 46 年		対人・対物	

【厚生年金基金】

協会	設立	加入事業者	加入人数	備考
北海道	昭和 44 年	79 社	8,600 人	
東京都	昭和 42 年 6 月	169 社	23,588 人	
名古屋	昭和 45 年 12 月	53 社	4,167 人	
広島県	昭和 46 年 7 月	110 社	5,094 人	
熊本県	昭和 46 年	91 社		厚生共済

【乗務員教育】

協会	参加者数	開始時期	頻度	備考
北海道	平成 19 年度、69 社 963 名受講	昭和 43 年から		
岩手県	乗務員の 7～9 割		年 1 回、2～3 日間	盛岡・釜石・一関・北上・花巻・胆江のタクシー業協同組合
宮城県	グループ会社での実施。乗務員数の少ないところは 2～3 事業者が共同で教育			各支部で対応
福島県	いわき支部 26 社 480 台。毎年 200 人程度の乗務員が参加	1998 年頃	毎年 7 月	
栃木県	3 地区、23 社、257 台	2001 年より順次		適性診断受診も行う
埼玉県	209 社、延 14,500 人	昭和 52 年 10 月		
東京都				各無線協同組合で研修事業を実施
長野県			年 1～2 回	接客マナー・交通安全運動への取り組み
静岡県	協会加盟全社が参加。昨年度は 351 名が受講	昭和 51 年	毎年（昨年度は 6 回）	新人教育 4 部会ごとに実施
広島県	広島支部会員 73 社（広島地域事業者 97 社）	平成 20 年 6 月		タク特法による義務講習の他、雇用の際に義務講習受講済者であっても、再度講習受講
佐賀県		平成 17 年から共催	年 1 回程度	マナーアップ研修会 県観光連盟と共催。それ以前は協会単独又は県構内タクシー協会あるいは佐賀市タクシー協会との共催
長崎県	12 社、603 台	平成 2 年より順次		3 組合が行う
熊本県	法人 70 社、個人 4 団体			

【運行管理者講習】

協会	参加者数	開始時期	頻度	備考
神奈川県	56 社（2,912 両）			神奈川県ハイヤー・タクシー交通共済組合

【その他教育・組合員相互の情報交換等】

協会	内容	参加者数	備考
富山県	情報提供・意見交換会 業界の現状、課題等の研修会議、タクシー料金改訂に伴う研修会議を開催、組合員それぞれの取り組み等相互の情報交換	平成 19 年に 4 回開催。50 名が参加	
石川県	経営、技術向上、教育、情報提供	11 社、298 台	昭和 41 年から
岐阜県	組合員の事業に関する経営及び技術の改善向上または組合事業に関する知識の普及を図るための教育及び情報の提供	23 団体	つばめ交通共同組合（愛知・三重と共通）
名古屋	組合員の事業に関する経営及び技術の改善向上、または組合事業に関する知識の普及を図るための教育及び情報の提供	5 社	毎日タクシー協同組合
		23 団体	つばめ交通共同組合（岐阜・三重と共通）
三重県		23 団体	つばめ交通共同組合（岐阜・愛知と共通）

【車両、部品、その他消耗品の共同購入】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
秋田県	1 団体		平成 2 年 6 月	
東京都				無線協同組合等で車両や燃料の共同購入を実施
富山県	1 団体	15 社	平成 5 年	平成 19 年度：9 両
名古屋	2 団体	39 社	設立認可：昭和 44 年	
佐賀県	1 団体			交通安全のぼり旗・事故 0 マグネット・各種ステッカー等を協会で作成し、原価にて会員各社へ販売
長崎県	1 団体	6 社 256 台	設立認可：平成 9 年	タイヤ・制服・備品等

【LPG共同購入】

協会	団体数	参加者数	台数	開始時期	備考
岩手県	1 団体	7 事業者			
秋田県	1 団体	秋田市内の 13 組合員		設立認可：昭和 48 年	
山形県	2 団体	9 社		昭和 37 年、昭和 53 年	酒田地区平成 19 年度売上：5,800 万円
新潟県	1 団体	6 社		昭和 59 年 5 月	
長野県	2 団体	23 社		昭和 46 年、昭和 48 年	平成 19 年度販売実績： 4,280,541 リットル
石川県	1 団体	11 社	298 台	昭和 41 年 7 月	燃料の共同購入
広島県	1 団体	54 社	2,500 両	昭和 57 年 10 月	
山口県	1 団体	5 社	150 両	昭和 57 年 7 月	1 スタンドを借り上げ、LPG を供給している
香川県	1 団体	46 社	976 両	昭和 51 年	平成 19 年度、734 万リットル。 ガソリン、軽油も扱う
熊本県	1 団体	123 社		昭和 50 年	個人事業者、LP ガス自動車にも販売
沖縄県	5 団体	47 社	1,053 両		

【車両の点検・整備】

協会	団体数	参加者数	備考
名古屋	2 団体	15 社	旅客運送自動車定期点検ならびに分解整備事業、共同修理

【タクシーメーター検査場の設置】

協会	団体数	参加者数	開始時期
栃木県	2 団体	38 社、650 両	1970 年代、平成 12 年
大阪府		法人 4,862 両、個人 1,194 両（19 年実績）	

【資金貸し付け・金融機関への債務保証】

協会	団体数	参加者数	備考
岐阜県	1 団体	23 社（愛知・三重と共通）	
名古屋	4 団体	44 社	
	1 団体	23 社（岐阜・三重と共通）	
三重県	1 団体	23 社（岐阜・愛知と共通）	
山口県	1 団体	18 社 530～540 両	ボーナス資金の融資

【労務管理、計算事務】

協会	団体数	参加者数	備考
岐阜県	1 団体	23 社 (愛知・三重と共通)	
名古屋	1 団体	5 社	
	1 団体	23 社 (岐阜・三重と共通)	
三重県	1 団体	23 社 (岐阜・愛知と共通)	
熊本県	1 団体	法人 70 社、個人 4 団体	労務対策

【事業協定】

協会	団体数	参加者数	備考
名古屋	3 団体	22 社	

【タクシー運転代行】

協会	団体数	参加者数	台数	開始時期	備考
北海道	2 地区	73 社	5,781 台	昭和 62 年、平成元年	平成 19 年度実績：27,249 回
山口県	1 団体	9 社	228 台	昭和 62 年	

【通学】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
山形県	1 団体	5 社	昭和 37 年頃	小中学生
岐阜県	1 団体		平成 21 年開始予定	支援学校スクールバス

【福祉輸送】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
山形県	1 団体	5 社	昭和 37 年頃	身障者輸送の一括契約
岐阜県	1 団体		平成 21 年開始予定	介護タクシー、福祉タクシー(リフト・ストレッチャー装備車両：3 両)
大阪府	1 団体	正会員 36 社、77 両、準会員 35 社、36 両	平成 19 年 12 月	大阪福祉タクシー総合配車センター

【徘徊高齢者探索システム】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
岐阜県	1 団体		平成 21 年開始予定	

【緊急通報システム】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
岐阜県	1 団体		平成 21 年開始予定	

【点字テープの作成】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
佐賀県	1 団体			協会で作成し、原価にて会員各社へ販売

【広告関係】

協会	団体数	参加者数	台数	開始時期	備考
静岡県	1 団体 (タクシー協会)	10 社	22 両	平成 19 年 8 月	リアウィンドウステッカー 年 60 万円の収益
長崎県	1 団体	4 社	256 両	平成 2 年 4 月	共同ホームページも行う

【観光タクシー】

協会	参加者数	開始時期	備考
福井県	21 事業者 (個タク 協同組合 2 を含む)	平成 19 年 12 月	JR 福井駅で待機しているタクシーを利用して、予め 設定したルート別運賃により観光タクシーを運行す る。JR 西日本、福井観光連盟、福井コンベンション 協会、福井県タクシー協会福井支部による
山口県	8 社、200 台	平成 18 年	

【乗合タクシー】

協会	参加者数	開始時期	備考
長野県	3 社、長野 6 社	平成 17 年 12 月	相互乗り入れによる乗り合いタクシー。他デマンドが該当す る場合は、各地区で協議の上行う

【他県との乗り入れ事業】

協会	団体数	参加者数	開始時期	備考
熊本県	1 団体	株主会員 65 社 準会員 12 社		

資料53 これまでに実施されている公的補助の例

地域公共交通活性化・再生総合事業

【地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の概要】

■補助対象事業者

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定する協議会（法定協議会）

■補助率等

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定する地域公共交通総合連携計画（法定計画）の策定調査に要する経費
定額
- (2) 地域公共交通総合連携計画（法定計画）に定める事業に要する経費
 - 実証運行（運航） 1/2
 - 実証運行（運航）以外 ※ 1/2（※政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3）

■補助対象経費〔上記（2）の事業の場合の例〕

◇鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行（運航）

- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入・路線バス活性化等のための実証運行
- ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等

◇車両関連施設整備等

- ・バス等車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステムの導入 等

◇スクールバス、福祉バス等の活用

◇乗継円滑化等

- ・乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進、ボランティアセンター設置・運営 等

◇公共交通の利用促進活動

- ・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

◇新地域旅客運送事業の導入円滑化に係る事業

◇その他地域の創意工夫による事業

※1 『(1) 調査実施計画』及び『(2) 総合事業計画』の認定申請を行うに当たっては、事前に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定する協議会を設置（総合事業計画に応募する場合は、併せて地域公共交通総合連携計画（法定計画）を策定することが必要。

※2 地域公共交通活性化・再生総合事業は、地方運輸局長等の認定を受けた『(1) 調査実施計画』及び『(2) 総合事業計画』に基づく事業について、予算の範囲内で補助するもの。

資料：国土交通省ホームページ

乗合事業

資料：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

名称	事業概要	補助内容
帯広市（北海道） 『あいのりタクシー』	<ul style="list-style-type: none"> ・全域デマンド運行の「あいのりタクシー」という名称で大正地区は平成16年4月から本格運行に着手。 ・1日7便の出発時間のみが設定されており、利用希望者は事前登録が必要であるため、出発時間30分前までに予約。 ・大正市街を起終点として、定められた運行ルートは設けずに利用者の要望に応じてエリア内を運行するシステムで、帯広市街とは既存路線バスで接続。 ・使用車両は原則としてジャンボタクシー。 ・利用者ニーズに的確に応えるために、町内会・老人クラブ・農協・病院等の地域住民が参加する運営協議会を設置。 ・予約業務及び運行は、地元タクシー事業者である大正交通に委託。 ・当初の運賃設定は500円均一としたが、平成18年10月からは利用者の強い要請を受けて、市街地までの乗り入れを実施するとともに、均一運賃から距離に応じた運賃体系（ゾーン制）を採用した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市から事業者に対する委託料（運行経費の助成）については、平成18年度で7,413千円（対平成16年度比16%増）。
雫石町（岩手県） 『あねっこバス』	<ul style="list-style-type: none"> ・町が運営委託契約をNPOしずくいし・いきいき暮らしネットワークと結び、当該NPOが運営主体となり、地元タクシー会社雫石タクシーに運行を委託。 ・利用者は停留所から停留所へのサービスを受ける。利用するには予約が必要で、あらかじめ利用者数を把握しておくことで、空車のまま運行することを避けている。 ・車両は、9人乗ジャンボタクシーや小型のタクシー車両を使用。 ・平成16年7月には経路や便数等、大幅に運行システムを見直し、サービスの拡大を図った。 ・平成17年6月には、町立病院、役場等に予約センターにつながる予約専用無料電話を設置、7月には平日運行であったものを通年運行（平日6往復/路線、土・日・祝日3往復/路線）に切り替えた。 ・平成17年度には運行経路を一部延長し、運賃をそれまでの距離帯別から200円/乗車に統一した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営費負担は市町村の単独事業である。平成19年度の町からNPOへの運営委託料は37,695千円。
石巻市（宮城県） 『いない号』	<ul style="list-style-type: none"> ・市による廃止代替バスの廃止の意向を受けて、稲井地区では、全世帯対象のアンケート調査を実施し、公共交通の再編について、定時定路線の乗合タクシーを導入する方向となった。 ・平成16年9月稲井地区乗合タクシー運行協議会設立。 ・平成17年4月1日から稲井地域乗合タクシー「いない号」の運行開始。 ・「いない号」の運行内容は以下のとおり。 <ol style="list-style-type: none"> ①事業主体は運行協議会、運行主体は三陸タクシー。 ②運行車両は9人乗りのジャンボタクシー2台。 ③運行時間は7時半から18時とし、日祝日は運休。 ④運行路線は域内2ルート各8便。 ⑤運賃は、稲井地区内または地区外だけの利用の場合は、1回一律300円。小学生は、全区間1回一律200円。未就学児は無料。地区を跨る場合は、対距離制（300円～900円）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域の足は地域自らが確保し、共に支えあう」を基本理念として、乗合タクシー「いない号」の運営に約1,800の全世帯から年間約100万円（世帯当たり546円/H18年度）の負担金を運行協議会に納めている。 ・石巻市からの運行補助金の負担も年202万円ほどある。

名称	事業概要	補助内容
川西町（山形県） 『デマンド型乗合 タクシー』	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年 6 月より町民バス運行エリアにおいてデマンド型交通の実証実験を行い、平成 18 年度からみどりタクシー、大京タクシー、川西観光タクシーの 3 社に運行委託して本格運行となった。 ・運行路線数は 4 路線（直線コース、内回りコース、外回りコース、山間部コース）を基本に町内全域を対象に 1 日 9 便運行している。 ・運行時間は 7 時 30 分から 17 時まで。運賃は一律 500 円である。 ・目的地は公共施設 13 箇所（病院、診療所、駅、役場、文化施設、宿泊施設、体育館、地区公民館）に限定されている。登録者数は平成 20 年度 3 月時点で 1,600 人である。 ・運行車両はタクシー会社からの借り上げであり、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台である。ただし、冬季間は、積雪の状況に応じて、ジャンボタクシー 1 台を増便して対応している。 ・利用者は電話で前日までに予約。電話を受けたタクシー会社のオペレーターはパソコンで登録者を検索し予約情報を入力する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年度の財政負担（12,012 千円）と平成 18 年度デマンド式交通の税制負担（7,070 千円）を比較すると、財政負担が軽減されている。 ・デマンド型乗合タクシー事業では、県から 1/2 の補助を受け、残りは町の一般財源により負担している。
二本松市（福島県） 巡回福祉車両「ようたすカー」	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーは 65 歳以上の高齢者や障害者等が、通院や買い物、公共施設に向かうときに利用できる。平日のみの運行で、利用範囲は合併前の旧二本松市に住所を有する人で、同区域の運行に限る。 ・利用する際は、あらかじめ利用登録が必要。設定された時刻表をベースに、申込に応じて迎えに行く仕組み。当日の 1 時間前までに申し込めば利用できる。 ・運賃は、エリア内大人 1 回（1 乗降）300 円（付き添いの人も 300 円）。ただし、就学前の子供は無料、小中学生は 150 円。 ・運営は地元のタクシー会社である昭和タクシーが二本松市からの委託費を受けて行っている。 ・区域ごとに 1 日 5 往復運行している。平日のみ運行し、土・日・祝祭日、年末年始は運休。 ・車両はジャンボタクシー（9 人乗り）を 2 台使用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経費と運賃収入の差分は市が負担している（平成 19 年度で 9,514 千円）。
江南市（愛知県） コミュニティタクシー「いこまい CAR」	<p>【定期便】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内 2 コースを専用タクシーで運行し、1 台につき運転手を除いて 5 人まで乗合乗車する。利用者はコース内の停留所で乗降できる。 ・運賃は、1 人 1 乗車 100 円である。未就学者は、保護者同伴で無料となる。 ・運行時間帯は 8 時 30 分から 17 時まで。1 時間に 2 便ずつ、双方向に運行。 <p>【予約便】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー車両を使って、迎えから希望の目的地まで運行する「予約便」も平成 19 年 10 月より試行運行。 ・ルートどおりに運行される定期便のみではカバーしきれない地域があることから、予約便が導入された。 ・利用者は事前に市に登録し、利用 2 日前までにタクシー会社に自分で予約する。市内に営業所のある 4 社のタクシーが利用でき、運賃（通常のタクシー走行時の運賃）の半分を利用者が、残りの半分以上を市が負担。 ・予約便の運行は、年末年始を除く、毎日 8 時 30 分から 17 時までで、主に通院時に利用される。通学通勤など定期的な利用や、業務のための利用は認められていない。運行区域は、江南市内のみとなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・年間の市の負担額は、定期便で約 1,500 万円（平成 19 年度）、予約便は約 200 万円（平成 19 年 10 月～平成 20 年 3 月）となっている。

名称	事業概要	補助内容
米原市（滋賀県） 『まいちゃん号』	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年10月より、JR 米原駅を中心とする米原地域の一部において、完全予約制の乗合タクシーが運行されている。米原市（当時、米原町）が運営、近江タクシー湖北に運行依頼されている。一般のタクシー車両を使用し、予め定められた運行区域（停留所）、運行時刻が設定されていて、予約があった時だけ運行される「デマンド型」の輸送サービスである。平成19年10月からは、JR 坂田駅を中心とする近江地域にも運行エリアが拡大された。 ・設定された各エリアへは、毎時00分と30分に、米原駅・坂田駅を出発するダイヤとなっている。米原地域・近江地域でそれぞれ設定された「共通エリア」間については、約2時間に1便の運行ダイヤが設定されている。 ・利用登録された市民などは、大人は1回300円、子供は1回150円で利用可能な均一運賃制となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・まいちゃん号も含めた市内バス路線の運行経費は約1億2,000万円（まいちゃん号は約600万円）で、運賃収入は約30%の約3,600万円（同、約200万円）となっている。残りは市と県からの補助金が充当されており、バス事業者への補助額も年々増加している（平成18年度で約6,100万円）。
北九州市（福岡県） 『枝光やまさか乗合タクシー』	<ul style="list-style-type: none"> ・平成12年、道路が狭く元々バス路線がなかった高台地区の住民、特に高齢者をはじめとする交通弱者の生活交通手段を確保するため、枝光地区でジャンボタクシーによるコミュニティバスを運行した。 ・平成14年の道路運送法の改正により、規制が緩和され、乗合バス事業者の不採算路線からの撤退が自由化された。それに伴って生ずる市内の公共交通空白地帯に枝光地区の例を展開し、「おでかけ交通」とした。 ・枝光地区の運行内容は以下のとおり。 <ol style="list-style-type: none"> ①運行主体は地元の光タクシー、運営主体は枝光北・南やまさか乗合ジャンボタクシー運営委員会。 ②運行車両は14人乗りと9人乗りのジャンボタクシーを使用。 ③運行時間は8時から18時台とし、日祝日は運休。 ④運行便数は域内5ルート62便。 ⑤運賃は小学生以上150円均一に設定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営費用は負担していないが、運行開始時に車両の購入費等に最大460万円、車両更新時に最大300万円を助成している。
菊池市（熊本県） 『あいのりタクシー』	<ul style="list-style-type: none"> ・菊池市では交通体系を見直し、①路線バスの見直し、②べんりカーの運行、③あいのりタクシーの運行、④スクールバスの運行に体系化している。 ・平成13年7月の市長選での公約に市街地における交通網の整備が掲げられ、菊池市べんりカー運行検討委員会が発足し、平成14年10月から2ヶ月間に市街地巡回バス「べんりカー」の試験運行を行った。その後、公共交通機関がない中山間地域向けに、平成16年2月からの2ヶ月間に事前予約制乗合タクシー「あいのりタクシー」の試験運行を行った。それぞれ市民から高い評価を受けたため、コースの統合・追加した2回目の運行試験を経て現在も運行を継続している。 ・あいのりタクシーの利用者は電話で市街地行きが2時間前（8時の便は前日19時）までに、郊外地域行きが1時間半前までに予約センターに申込み、予約センターが利用者を集計し、配車する仕組みであり、人数によって配車タイプや台数が決められる。 ・所要時間は変動し、運行ルートは利用者の玄関から市街地の目的地までドア to ドアで行けること、市街地巡回バス「べんりカー」や路線バスに結節していることから、利用者の利便性は高い。 ・運賃は地域によって差がつけられ、乗車区間によって1回200円～1,200円で利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止路線代替バスへの補助額は毎年約2,000千円を超えていたが、平成18年度のあいのりタクシーへの補助金額は年額換算で815千円に減らすことができた。

福祉輸送普及促進モデル事業

本格的な高齢化社会に対応し、福祉輸送のニーズに的確に対応するため、一定の地域において計画的な福祉車両の導入、輸送効率の向上に資する共同配車センターの設立の他、的確な配車を行うコーディネーターの育成に対して重点的な支援を行い、福祉輸送の普及を促進する。

福祉輸送の一層の普及に障壁・需給のミスマッチの存在

施策

福祉輸送普及促進モデル事業

地方公共団体、タクシー事業者、福祉有償運送を行うNPO等、その他の関係者からなる協議会を設置して、計画的な福祉車両の導入や共同配車センターの設置等、福祉輸送の普及を促進する等の先進的な取り組みに対して国が必要な支援を行う。

福祉輸送普及促進モデル地域協議会

地方公共団体

タクシー事業者

NPO等

運輸局等

国の支援

- 地方公共団体が作成したモデル計画を国が認定した場合において、以下の支援措置を地方公共団体と協議して実施
- ・福祉車両の購入に対する補助（対象：リフト付き・スロープ付き車両）
 - ・共同配車センターの設立補助（対象：センター設備、車載設備）
 - ・【拡充】コーディネーターの育成補助（対象：的確な配車を行う人材育成費用）

- ・福祉輸送の普及促進
- ・需要と供給のミスマッチの解消



福祉輸送の普及促進・地域ニーズに対応した福祉輸送の確立

資料：国土交通省ホームページ



国土交通省

NEWS RELEASE

国土交通省 近畿運輸局

問い合わせ先
(所属) 自動車交通部 旅客第二課
(担当) 川合、田橋
(電話) 06 - 6949 - 6446

平成19年12月19日

全国初!! 認定 の『大阪福祉タクシー総合配車センター』が



いよいよ **OPEN!**

— 12月20日に開所式を挙行 —

福祉輸送サービスにおいては、利用者は「どこに事業者がいるか判らない」、事業者は「効率的な運行ができない」という顕著に見られる需給のミスマッチを解消するため、国土交通省では平成18年度予算から地域による共同配車センター設立などを支援する『福祉輸送普及促進モデル事業』に対して補助制度を創設しており、11月1日に全国で初めて大阪府内全域を『福祉輸送普及促進モデル地域』として国土交通省近畿運輸局長が認定いたしました。

この度、国土交通省、大阪府、大阪市及び堺市が協調して助成を行い、(財)全国福祉輸送サービス協会 近畿支局 大阪支部が『大阪福祉タクシー総合配車センター』を設立され、12月20日から本格的な運用が開始されるとともに、下記のとおり開所式が執り行われますのでお知らせします。

この『大阪福祉タクシー総合配車センター』は、利用者に利用していただきやすい運賃を設定するとともに、大阪府下一円での事前予約や、今まで全国では前例のなかった当日の急な予約でも1時間以内の配車を目指した配車システムが配備されています。

なお当日は、配車システムのデモンストレーション、福祉タクシーの発車式も行われる予定です。

記

- <と き> 平成19年12月20日(木) 14:00～
- <と ころ> ホテルプリムローズ大阪 2F 鳳凰の間
大阪市中央区大手前3丁目1-43 電話(06)6941-1231
- <内 容> 主催者挨拶 (財)全国福祉輸送サービス協会 近畿支局 大阪支部長
来賓挨拶 国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部長
大阪府 健康福祉部長
(社)大阪タクシー協会 会長
「大阪府福祉輸送普及促進モデル地域協議会」代表
配車システムのデモンストレーション
テープカット(福祉タクシーの実車出発)



『大阪福祉タクシー総合配車センター』では、12月3日(月)より利用者の登録と配車予約の受付をスタートしています(予約受付は12月20日以降の配車分。)

<http://www.osakataxi.or.jp/info/fukusi.html>

■ 大阪福祉タクシー総合配車センター概要

- ところ : 大阪市中央区南船場1-11-9 (長堀八千代ビル5階)
- 受付 : 平日(土・日・祝休み)の午前9時~午後5時まで【配車は年中無休】
- 予約方法 : 配車センターに、電話又はFAXで申し込み

電話 : 06-6268-2945 (フクシゴ)まで

FAX : 06-6268-2946

運賃	大型車 ※乗車定員7名以上	30分間 までごとに	2,700円
	中型車 ※乗車定員6名以下	30分間 までごとに	2,400円
	小型車 ※乗車定員5名以下	30分間 までごとに	2,000円

迎車料金 …… 一律 1,000円

◎なお、別途加算される料金は次のとおりです。

- 乗降以外の介助を必要とする場合。
- 酸素ボンベを使用する場合。
- 乗務員が2名以上で対応する場合。



※ タクシー事業者によって料金が異なる場合がありますので、ご予約時にご確認ください。

※ 高速道路料金や有料駐車場などの費用がかかる場合は、実費をいただきます。

『大阪福祉タクシー総合配車センター』の運営にかかる経費を参画事業者からの会費により賄う予定ですが、より継続的・安定的な運営を確保する観点から、この取組みの趣旨にご賛同いただき、運営費の一部を協賛又は寄付いただける協力企業を大阪府の“地域貢献企業バンク”で募集しております。

<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/chiikikoken/teian-fukushi-taxi.html>

〈地域貢献企業バンクに関する連絡・問合せ先〉

府庁代表 (06) 6941 - 0351

地域貢献企業バンク事務局 内線 2080

健康福祉総務課 企画グループ 内線 2416

地域生活支援課 地域サービス支援グループ 内線 2455

高齢者利用料金補助

【高齢者利用料金補助の例（各自治体のホームページ等から作成）】

自治体	事業名	補助の概要
下妻市 (茨城県)	高齢者福祉タクシー利用助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段を持たない高齢者等の福祉対策の一環として、「公共施設・医療機関・観光施設」等への交通の利便を確保するもの。 対象者は、(1)在宅で、75歳以上のひとり暮らし及び高齢者のみの世帯で希望する者。(2)在宅で、80歳以上の高齢者で希望する者 対象外は、(1)障害者タクシー利用助成事業の利用者、(2)現に車を所有し、運転できる者、(3)自動車税及び軽自動車税の減免を受けている者。 助成額は、1回当たり500円の年間12枚を限度に助成券を交付。
松井田町 (群馬県)	交通弱者救済事業（タクシー料金補助）	<ul style="list-style-type: none"> タクシー以外の路線バス廃止に伴う交通弱者救済措置として、タクシー以外の交通機関を利用することが困難なためにタクシーを利用した場合、その料金の一部を補助することにより、交通弱者の社会活動の便宜をはかることを目的とする。 本町に住所を有する交通弱者（70歳以上の者、母子世帯・父子世帯、身体障害者、その他特に町長が認めた者）が対象。 利用できるタクシーは、旭屋観光タクシー、ツバメタクシーの2社がその事業のように供するタクシー。 対象者に対し、年間48枚（最初24枚交付し、必要に応じて残り24枚を交付する）の松井田町タクシー利用券（限度額340円から1,620円の19段階）を交付する。ただし、特に必要と認めた者は月16枚を限度とし交付することができる。
御代田町 (群馬県)	タクシー利用助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 主に交通手段を持たない住民が、普段生活でのサポートをするため、タクシー会社の協力のもと、「タクシー利用助成事業」を実施。 利用できる人：御代田町に住所があり、満75歳以上の方。 助成券：1回600円の助成券（6回分が1セットで3,600円）を町企画財政課窓口で購入し、助成券1枚につき1,500円まで利用することができる（迎車料金を含む）。1,500円を超える利用料金は、その都度運転手に支払う。購入できる枚数は1年間に24枚まで。 利用できるタクシー会社は、「軽井沢観光タクシー」と「松葉自動車交通」。
総社市 (岡山県)	高齢者タクシー料金助成チケット	<ul style="list-style-type: none"> 在宅で生活されている高齢者の方が、タクシーを利用される場合に使えるチケットを交付。 対象：市内に1年以上居住し(1)77歳以上のひとり暮らしの方か、(2)いずれも77歳以上の高齢者のみの世帯の方。 助成金額は、1世帯当たり1年間に400円券25枚を限度。
香美市 (高知県)	通院タクシー（乗合バス）料金助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 対象者：香美市内在住で下記に該当する方（バスは、物部町の別府線・浦山線・久保線利用のみ）が香美市内の医療機関への通院の場合。 <ol style="list-style-type: none"> ①年齢が満70歳以上の方。 ②身体障害者手帳1級、2級の方。また、3級、4級のうち下肢障害・体幹機能障害の方。 ③療育手帳所持者。 ④精神障害者保健福祉手帳1級、2級の方。 助成額：タクシーは、券1枚につき料金から1,000円を差し引いた額の2分の1（上限有り）。バスは、支払った額の全額。

福祉タクシー利用料金補助

【福祉タクシー利用料金補助の例（各自治体のホームページ等から作成）】

自治体	事業名	補助の概要
中札内村 (北海道)	高齢者等通院 タクシー交通 費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> ・中札内村内における在宅の要介護認定者、身体障害者及び人工透析等で治療が必要な方が、十勝管内の医療機関へタクシーで通院する場合に運賃の一部を助成し、通院手段を確保する事業。 ・対象者 <ol style="list-style-type: none"> ①村内に住居する要介護認定者で、介護度1以上の者で公共交通機関を利用して通院することが困難であり、他の者から通院の援助を受けることができないもの。 ②身体障害者手帳を所持し1級、2級の者で、公共交通機関を利用して通院することが困難であり、他の者から通院の援助を受けることができないもの。 ③身体障害者手帳を所持し3級以上の視覚障害者で公共交通機関を利用することが困難であり、他の者から通院の援助を受けることができないもの。 ④人工透析等のため、通院による治療が長期にわたって必要な者で、公共交通機関を利用して通院することが困難であり、他の者から通院の援助を受けることができないもの。 ⑤療育手帳を所持しA判定に該当する者で、単独での移動が困難なものであって、単独では公共交通機関を利用することが困難なもの。 ⑥精神障害者保健福祉手帳を所持し1級、2級に該当する者で、単独での移動が困難なものであって、単独では公共交通機関を利用することが困難なもの。 ⑦生活保護法による医療扶助の移送費等、又は他の法令による通院交通費の給付を受けていないもの。 ・利用車両 <ol style="list-style-type: none"> ①帯広市ハイヤー協同組合に加盟するハイヤー会社及び個人タクシー ②有限会社中札内村ハイヤー ・助成額 <ol style="list-style-type: none"> ①助成額は、片道1回の通院につき、普通車両3,500円、寝台・車椅子車両5,000円とし、月4回を限度。 ②人工透析等通院者は、片道1回の通院につき3,500円とし、週6回分の通院を限度。
足立区 (東京都)	福祉タクシー の助成	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行困難な心身障害者の方に、日常生活の利便と生活圏の拡大を図るために福祉タクシー利用券を交付。 ・対象 <ol style="list-style-type: none"> ①下肢または体幹機能及び平衡機能障害者で1～3級の方。 ②視覚または内部機能障害者で1級の方。 ・都内23区を営業区域としているタクシーで利用できるタクシー券を申請月に応じて交付（ただし年度内の申請は1回のみ）。申請月が4月～9月は2冊（29,200円分）、10月～3月は1冊（14,600円分）。
小平市 (東京都)	福祉タクシー 利用料金補助	<ul style="list-style-type: none"> ・心身障がい者（児）がタクシーを利用したときその料金の一部を補助する制度。 ・補助料金は小平市福祉タクシー利用券1枚につき500円。利用券は月9枚交付で年間108枚を交付。人工透析を受けている身体障害者手帳1級の方は、月18枚交付で年間216枚を交付。更に、人工透析の方で4月中に交付申請した方は年間12枚増の228枚を交付する。 ・1回の乗車について、利用券の使用枚数の制限はない。

自治体	事業名	補助の概要
上市町 (富山県)	上市町福祉タクシー事業	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者及び身体障害者に対し、タクシー料金の一部を助成することにより、生活範囲の拡大と社会参加を促進し、もって高齢者及び身体障害者の福祉増進に寄与することを目的とする。 ・福祉タクシーを利用できる者は、住民基本台帳法により本町に記載又は登録され、かつ、常住している者。 ・70歳以上の者に対する補助額は、常住する地域によって異なるが、一人年額9,000円～30,000円。 ・身体障害者は一人年額9,000円。 ・療育手帳の交付を受けた者であって障害の程度が「A」に該当する者は、一人年額9,000円。
伊丹市 (兵庫県)	在宅寝たきり高齢者福祉タクシー助成	<ul style="list-style-type: none"> ・寝たきりの高齢者が居宅から医療機関等への送迎に利用するタクシーの基本料金を助成。 ・市内に1年以上居住する介護保険法における要介護4又は5の人。 ・基本料金のタクシー券月4枚年間48枚支給。
	福祉タクシー利用券	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に引き続き一年以上在住し、次のいずれかに該当する人が対象。 <ol style="list-style-type: none"> (1)身体障害者手帳(1級か2級)の交付を受けている人。 (2)療育手帳(A判定)の交付を受けている人。 (3)精神障害者保健福祉手帳(1級)の交付を受けている人。 (4)介護保険で要介護4または5の認定を受けた65歳以上の在宅寝たきり高齢者の人。 ・交付枚数・時期について月4枚で年間48枚(年度の途中での交付は当該月から翌年3月分まで)。 ・1乗車につき1枚のみの使用(初乗り料金のみの助成)。

子育て支援タクシー事業

【長崎の子育てタクシー事業の取り組み】

- 厚生労働省が平成17年度から取り組んでいる子育て中の女性の就労支援事業の一環。
- 「子連れや子供だけの輸送」について、自治体とタクシー事業者が提携し、タクシー利用の料金を自治体が負担する仕組み。
 - 平成18年9月 諫早市タクシー協会に加盟する全事業者が運行開始。
 - 子育てタクシードライバー数 10社72名。
 - 全事業者名が入ったチラシ等を作成。市役所はじめ公共の施設等にもチラシを配布。
 - 諫早市タクシー協会で作成したステッカーや車内広告を全車両に掲示し、PR。
 - 平成19年4月 緊急サポートネットワーク事業と事業提携（諫早市）。
 - 緊急サポートネットワーク事業が主催する養成講座を子育てタクシードライバーが受講。
 - 平成19年6月 長崎県と「ママのしあわせプレゼント事業」にて配布される利用券が、全国子育てタクシー協会加盟のタクシー事業者で利用できるよう協定を結ぶ（平成19年7月より実施）。

コンベンションタクシー

【富山県商工労働部観光課】

- 県外からの来県者（コンベンション参加者（宿泊者））が気軽に安価で県内観光ができるよう、タクシー事業者が開設する観光タクシーの利用料金を半額とするもの。
- 料金の負担割合
 - タクシー利用者 5 / 10
 - 県 2 / 10
 - 市町村 2 / 10
 - タクシー事業者 1 / 10（割引運賃認可取得が前提）
- ※東海北陸自動車道の全線開通に合わせ、平成20年7月から開始。
- ※2年間（平成20～21年）の試行事業。
 - ・（財）富山コンベンションビューローがコンベンション主催者を介して、参加者の観光タクシー利用希望を把握し、希望者に半額利用券を発行（無料）。
 - ・タクシー利用者は、利用券と半額料金を乗務員に支払う。
 - ・タクシー事業者は、利用券による割引総料金の8割相当額を本社の所在する市町村に請求。
 - ・当該市町村は、タクシー事業者に対する補助金の1 / 2を県に請求。

観光圏整備事業

【観光圏整備事業の概要（国土交通省）】

観光客の宿泊旅行回数や滞在日数の拡大を目指し、2泊3日以上滞る滞在型観光を促進する観光圏を形成するため、地方自治体、観光関係団体、農林漁業団体、NPO等、地域の幅広い関係者が連携した地域活性化の取組みを支援するための観光圏整備事業費補助制度を創設し、観光圏の形成を促進する。

●対象事業

- ・ 宿泊魅力向上事業（宿泊施設外観整備、共通食事クーポン、共通入浴券等の企画・開発、従業員研修等）
- ・ 観光圏商品企画開発・販売促進事業（観光圏形成に係る事業化に向けたマーケティング調査、ロゴ等作成、地域資源を活用した土産品及び地産地消メニューの開発・販売事業、パンフレット作成等）
- ・ 観光圏人材育成事業（観光圏形成に係る観光従事者及びガイド等の育成（講師等の派遣、教材作成）等）
- ・ 観光圏交通整備事業（観光圏内の二次交通需要調査、共通乗車船券の企画・開発、レンタカー活用支援等）
- ・ 観光圏情報提供事業（認定観光圏案内所の開設・運営、ITを活用した情報提供・案内システムの開発・運営、観光圏へアクセスするための公共交通施設整備（鉄道、バス、空港その他施設の外国語表記整備）等）
- ・ 観光圏モニタリング調査事業（観光圏内の入込客数調査、消費額調査、満足度調査等）
- ・ その他観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に資する事業

●対象者

- ・ 地方自治体、観光関係団体、農林漁業団体、NPO等、観光圏整備事業を実施しようとする者によって組織した協議会

●交付要件

- ・ 協議会での協議に基づき都道府県または市町村が「観光圏整備計画」を策定。同計画に沿って観光圏整備事業を行う者が共同で「観光圏整備実施計画」を策定し国土交通大臣の認定を受ける。認定を受けた「観光圏整備実施計画」に基づき実施する事業で国土交通省で補助採択した事業について経費を補助する。

●補助率

- ・ 個別事業毎に2/5以内（総事業規模2,500万円程度）、原則として継続した2カ年（最大5カ年）

資料：国土交通省ホームページ

観光圏整備実施計画認定対象地域の例と概要

地域	圏域名	協議会名	計画概要	タクシー関連
北海道	富良野・美瑛広域観光圏	富良野美瑛広域観光推進協議会(H6.5～)	冬のスキー、夏のラベンダーなど「1年を通じて泊まる・体験する・交流する・楽しむ」をキーワードとし、「6つの街道物語」、「10の寄り道」ルートを設定し、特に夏の日帰り・通過客を宿泊させることにより、延べ宿泊客数「150万人」を目指す。	あいのりタクシー・ペロタクシーの調査
	【北海道：美瑛町、上富良野町、中富良野町、富良野市、南富良野町、占冠村】			
東北	伊達な広域観光圏	伊達な広域観光圏推進協議会(H20.4～)	旧仙台藩の「伊達」文化をキーワードに、東北のゲートウェイ仙台と、平泉等の歴史・文化資源を中心に、個性豊かな観光資源を一体のものとして、農林漁業等を活用した体験プログラム等を充実し、滞在促進の圏域を目指す。	タクシー乗務員接遇コンテスト事業（ホスピタリティ事業の一環として、タクシー乗務員に対する表彰制度を実施し、優良乗務員には、〇優シールを交付する） 語り部タクシー整備事業（（社）平泉観光協会で実施している、タクシー乗務員がガイドを行う「語り部タクシー」の事業を規範にしながら、水平展開を図る） 観光旅客の移動の利便の増進に関する事業（広域滞在促進事業）
	【宮城県：仙台市、気仙沼市、大崎市、登米市、松島町、南三陸町、利府町 / 岩手県：一関市、奥州市、平泉町】			
	会津・米沢地域観光圏	会津・米沢地域観光圏整備推進協議会(H20.7～)		
	【福島県：会津若松市、喜多方市、下郷町、南会津町 / 山形県：米沢市】			
関東	南房総地域観光圏	南房総地域観光圏整備推進協議会(H20.7～)	高速交通ネットワークの充実の結果、宿泊旅行から日帰り旅行へ移行しつつある現状を踏まえ、体験メニューの充実等地方旅行商品の開発により連泊滞在型の地域を目指す。	南房総地域広域をガイドする観光ガイドタクシーの運行（南房総観光カレッジでの受講・修了により、南房総地域全体を案内するガイド能力を修得したタクシー運転手を認定し、観光ガイドタクシーとしてプロモーションなどを行う） 観光タクシーの快適性、利便性向上（今後ますます増えてくる高齢者など交通弱者への対応として、観光タクシーの快適性や利便性の向上を図る。各種メニューを検討する）
	【千葉県：館山市、鴨川市、南房総市、鋸南町】			
	富士山・富士五湖観光圏	富士山・富士五湖観光圏整備推進協議会(H20.6～)		
	【山梨県：富士吉田市、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、鳴沢村】			
北陸信越	雪国観光圏	雪国観光圏推進協議会(H20.8～)	雪国の自然環境と文化の魅力を国内外にアピールし、観光客の来訪及び滞在促進をめざす雪国観光圏ブランドを確立する。	乗合観光タクシー運行（実証実験調査）
	【新潟県：魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町 / 群馬県：みなかみ町 / 長野県：栄村】			
近畿	淡路島観光圏	淡路島観光圏協議会(H20.8～)	淡路島全体をひとつの観光交流施設とみなし、「一日では感じ・見つけられない」、「淡路島でしか味わえない」滞在型観光への転換を図るため、戦略的な情報発信を行い、農漁業などの体験型観光の拡充を図り、交流人口の拡大と地域の活性化を図る。	立川水仙郷シャトルタクシー運行事業（H20～24）（来訪者の移動の利便性向上を図るための「立川水仙郷」へのシャトルタクシーの運行）
	【兵庫県：洲本市、南淡路市、淡路市】			
九州	新東九州観光圏	新東九州観光圏協議会(H20.8～)	「温泉地」がもつ「隠れた魅力」と認知度の低い日豊海岸の「浦」が有する独特な「秘められた魅力」を相互に連携させ、「デジタル社会をリセットするアナログな体験」を提供する。	竹田めぐり二次交通システムづくり実証事業（外国人旅行者や公共交通機関を利用した都市圏からの旅行者の受け入れを促進するためには、乗り合いタクシー制度やコミュニティーバスの観光客と地域住民のシェアリングなどを通し、地域内周遊の交通システムづくりが必要である。このため、竹田市における公共交通のシステムづくりを研究、実証する） 情報発信ミックス事業（専用ホームページや携帯電話を利用したナビシステム、観光タクシーと連動しながら地域の情報を発信する。またQRコードを活用し、観光タクシー予約システムと地域の物産販売サイトを連動。それら情報をフリーペーパーで網羅する）
	【大分県：別府市、由布市、大分市、臼杵市、津久見市、佐伯市 / 宮崎県：延岡市】			
	阿蘇くじゅう観光	阿蘇くじゅう地域デザイン会議(H18.7～)		
【熊本県：阿蘇市、南小国町、小国町、産山村、高森町、南阿蘇村、西原村、上益城郡山都町 / 大分県：竹田市】		「阿蘇くじゅう国立公園」を活かしたエコツーリズムを柱とし、温泉、自然、歴史等を連携させた九州No.1の滞在交流型観光地づくりを目指す。		

その他の補助事業

■タクシー事業に係る補助制度

補助事業	補助対象機器等	申請者	提出窓口	申請先	国交省認定	補助金額等		募集期間 (20年度)	補助利用実績 (19年度)	備考
						単位	補助額、補助率			
自動車燃料消費効率改善システム導入促進事業補助金	アイドリングストップ自動車	自動車の購入者	(財)省エネルギーセンター	(財)省エネルギーセンター	—	1台	アイドリングストップ自動車とそのベース車両の価格差との1/2以内を補助 指定を受けた「後付アイドリングストップ装置」の購入価格の1/2以内を補助	第1期 4/1～6/30 第2期 7/1～9/30 第3期 10/1～12/31 第4期 1/1～3/20	2,431台	
エコドライブ管理システム(EMS)普及事業	デジタルタコグラフ等(リース方式)	導入事業者	LEVO	LEVO	○ (LEVO)	車載器5台以上及び事業所用機器1台以上	LEVOとのリース契約(補助がない場合よりも低くリース料金が設定される)	LEVO公募 3/18～4/18 (第1次) 8/1～8/5 (第2次)	80事業所 2,809台	・申請時に設定した省エネ目標の達成が要件 ・補助完了後1年間、燃料使用量・走行距離の報告義務
	デジタルタコグラフ等(買い取り方式)	導入事業者	NEDO	NEDO	○	車載器40台以上及び事業所用機器1台以上	購入費用の1/3	国土交通省認定申請 3/31～5/20 (第1次) 8/1～8/5 (第2次) NEDO公募期間 3/31～6/10 (第1次) 8/1～8/15 (第2次)	668台	
エネルギー使用合理化事業者支援事業	デジタル式GPS-AVシステム	導入する事業者、無線協同組合等	NEDO	NEDO	○	営業区域の全タクシー車両数の1割以上	基地局設備費用の1/3(補助事業1件あたりの上限は5億円)	国土交通省認定申請 3/31～5/20 (第1次) 8/1～8/5 (第2次)	22事業者 4,261台 (第1次公募分)	申請時に省エネ計画を作成 ・補助完了後1年間、燃料使用量・走行距離の報告義務
	タクシー乗場情報提供システム	乗り場を管理、運営する法人	NEDO	NEDO	○	概ね100カ所以上のタクシー乗り場管理法人	センターシステム設備及び乗り場関連施設費用の1/3(補助事業1件あたりの上限は5億円)	NEDO公募期間 3/31～6/10 (第1次) 8/1～8/15 (第2次)	なし	
	高度タクシープール		NEDO	NEDO	○	概ね30台以上の収容能力を有するタクシー乗り場	タクシープール関連機器(遠隔監視装置等)に係る費用の1/3(補助事業1件あたりの上限は5億円)		なし	

注) LEVO: 財団法人運輸低公害車普及機構

NEDO: 独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

補助対象事業	補助対象経費	補助金の額	補助金の額の決定
低公害車普及促進等対策費補助金	車両本体価格	低燃費LPGタクシーの導入にあつては、当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/2を乗じて得た額	次に掲げる額のうち、いずれか少ない額とする。 (1) 補助対象事業の実施に要した補助対象経費の実績額に基づく補助金の額 (2) 補助金交付決定額（交付決定額を変更した場合にあつては、当該変更後の額）

■タクシー事業に係る優遇税制

制度の名称等	税目	対象設備等	適用期限	特例措置の内容	備考
低公害車に係る自動車取得税の特別措置	自動車取得税	電気自動車、CNG自動車、ハイブリッド車	平成21年3月末	対象自動車の自動車取得税が2.7%軽減され、営業用の場合、0.3%。(ハイブリッド乗用車は1.8%軽減)	本則税率：自家用5% 営業用・軽自動車3%

■タクシー事業に係る財政投融資の特別金利

制度名	金融機関名	対象設備等	適用期限	特別金利の内容	備考
タクシー施設整備に係る財政投融資制度	中小企業金融公庫 国民生活金融公庫 (平成20年10月から日本政策金融公庫として統合)	リフト付きタクシー、スロープ付きタクシー	平成21年3月末	中小企業金融公庫：特別利率② 返済期間5～6年以内→1.60%、H20.8.18現在 国民生活金融公庫：特別金利B 返済期間5～6年以内→1.85%、H20.8.13現在	利率は、返済期間によって異なる

参 考 資 料

- | | |
|--------|-------------------|
| 参考資料 1 | 各都道府県協会の共同事業等の状況 |
| 参考資料 2 | ヨーロッパのタクシー規制（要約版） |
| 参考資料 3 | イタリアのタクシー事業規制 |
| 参考資料 4 | ヒアリング調査の実施状況 |

参考資料1 各都道府県協会の共同事業等の状況

社団法人北海道ハイヤー協会

- 共同配車
無線センターを設立し運用されている。
 - ・開始時期 昭和48年3月より順次設立
 - ・札幌市内 5団体（無線センター） 13社 1,197台
- チケット、クーポンの提携
道内、22地域（協同組合）において実施、それぞれ提携をしている。
 - ・227社・個人タクシー11団体 12,498台
- 乗務員教育
札幌ハイヤー協会では、参加会員の採用乗務員に対し教育を実施している。
 - ・昭和43年4月から実施
 - ・平成19年度 69社 963名が受講
- 乗り場の共同設置、管理
 - ・道内の都市部の駅等、主要な場所に390箇所設置
 - ・駐車台数 2,600台
 - ・管理は、所在するハイヤー協会で行っている。
- 厚生年金基金
 - ・昭和44年12月設立し、運用されている。
 - ・平成20年8月現在、79社 8,600人が加入
- 交通共済
 - ・昭和53年3月交通共済組合設立し、同4月から事業開始
 - ・平成20年4月現在 契約組合数93社
 - ・平成19年度共済掛金（対人・対物） 18,223万円
- タクシー運転代行
道内、2地区（札幌・帯広）において、実施。
 - ・札幌 昭和62年開始 現在、61社・5,306台で応役
平成19年度実績 16,883回
 - ・帯広 平成元年開始 現在、12社・455台で応役
平成19年度実績 10,366回

社団法人青森県タクシー協会

津軽配車センター協同組合
 大鱈交通(株)
 (有)川部交通
 (有)藤崎タクシー 計5社
 (株)浪岡タクシー
 (株)さくら交通

認可年月日
 平成20年4月14日

車両数
 79両

岩手県タクシー協会

- ・ LPG 共同購入について
胆江地区タクシー業協同組合 7 事業者
- ・ チケット・クーポンの提携について
盛岡地区タクシー業協同組合 昭和38年頃から共同チケットの取扱い開始
昭和54年頃からクーポン券の取扱い開始
18事業者 2個人団体
釜石地区タクシー業協同組合 昭和44年頃から共同チケットの取扱い開始
8事業者
一関地区タクシー業協同組合 昭和51年頃から共同チケットの取扱い開始
昭和55年頃からクーポン券の取扱い開始
7事業者
北上地区タクシー業協同組合 昭和48年頃から共同チケットの取扱い開始
平成12年頃からクーポン券の取扱い開始
11事業者
花巻地区タクシー業協同組合 昭和48年頃から共同チケットの取扱い
14事業者
胆江地区タクシー業協同組合 昭和40年頃から共同チケットの取扱い開始
平成 3年頃からクーポン券の取扱い開始
9事業者
- ・ 乗務員教育について
盛岡・釜石・一関・北上・花巻・胆江のタクシー業協同組合で年に1回、2～3日間で乗務員教育を行っている。乗務員の7～9割が参加している。
- ・ 乗場の共同設置・管理について
盛岡地区タクシー業協同組合では、駅・病院・デパート等に人員を配置し、乗場でのお客様への案内及び車両の整理等をしている。
- ・ 交通共済について
昭和50年に岩手県ハイタク交通共済協同組合設立、現在136事業者が加盟しており、交通事故の補償義務、ドライブレコーダーを導入し事故防止・安全運転推進に努めている。

社団法人宮城県タクシー協会

◎共同配車

- ・ 4組織が共同無線・配車を行っている。

(10社)

◎チケット、クーポンの提携

民間法人(タクシーチケット会社)を設立し、全事業者が加入し運営されている。(224社)

◎乗務員教育

教育については各支部で対応している。

- ・ グループ会社での実施。
- ・ 乗務員数の少ないところは2～3事業者が共同で教育している。
- ・ 支部全体で教育する。

◎乗場の共同管理

乗場の共同管理は仙台市内のみである。

- ・ 仙台駅西口に案内所を設け、共同管理している。
- ・ 仙台市内において深夜の繁華街で違法客待ちタクシーが横行し社会問題化したことから、繁華街のタクシー乗場に指導員を配置、整理している。(3ウェー方式)

◎交通共済

- ・ 仙台市内の事業者は個々に保険会社と契約している。
- ・ 郡部の事業者は交通共済を設立し、運営されている。

(118組合員)

秋田県ハイヤー協会

共同事業	事例など
共同配車	3組合 能代無線協同組合（運用開始：平成5年11月16日） 角館無線協同組合（運用開始：平成6年12月16日） 新生共同配車組合（運用開始：平成19年10月12日）
車両の共同購入	秋田県ハイヤー協同組合（昭和35年4月設立）で実施（事業開始：平成2年6月）。
LPGの共同購入	秋田ハイタク事業協同組合で実施。（設立認可：昭和48年2月3日、13組合員＝秋田市内事業者）
タクシー共通チケット	共通自動車乗車券の取扱いのために秋田市内タクシー事業者が、秋田ハイタク興業(株)を昭和47年10月に設立。 また、秋田市以外の各地区では、自社チケットを発行しているが他社でも乗車できることとなっている。（後日、事業者間で精算）
交通共済	秋田県ハイヤー交通共済協同組合を昭和48年6月に設立。 (98組合員)

山形県ハイヤー協会

- (1) LPGの共同購入
- ① 酒田池区ハイヤー事業協同組合
 - ・開始 昭和53年～
 - ・組合員数 4社
 - ・売上実績（19年度） 5,800万円
 - ・その他事業 4社共通チケットの集金業務（昭和47年～）
 - ② 鶴岡地区ハイヤー共同集金組合
別紙 事業概要調のとおり
- (2) 乗場の管理
- ① 山形地区ハイヤー協議会
 - ・JR山形駅タクシープールの維持管理
 - ・開始 平成14年7月1日～（山形新幹線開通）
 - ・参加事業者 法人11社（391両） 個タク84両
 - ・管理予算 300万円 ポーター関係予算 262万円
合計562万円
- (3) 交通共済
- ① 山形県ハイヤー交通共済協同組合
 - ・開始 昭和57年6月1日
 - ・加入組合員数 68社
 - ・対人（無制限）契約（20年3月末） 67社 886両
 - 対物（200万）契約（20年3月末） 57社 713両
 - ・事業資本 21,300万円
(19年度支払共済金 1,510万円)

団体の規模及び事業概況調

平成19年3月1日 現在

候補者氏名		柿崎 茂							
団体の名称	法的根拠	規模				事業内容	備考		
		組合員数	活動範囲	役・職員構成	年額予算				
鶴岡地区ハイヤー共同集 金組合 (事業開始) 昭和37年頃～	中小企業等 協同組合法 第27号	5	鶴岡市	代表理事 1名 非常勤 理事 4名 非常勤 監事 1名 非常勤	778千円	1.組合員の取扱う物品 (燃料)の共同購入 2.鶴岡市が行う、小中学 生の遠距離通学、身障 者等の輸送の一括契 約等 3.各社発行のタクシー チケットの交換業務 4.市内タクシー会社の 共通チケットの発行	理事長		

社団法人福島県タクシー協会

1. 乗務員教育

福島県タクシー協会 いわき支部

「タクシードライバー指導研究会」の開催

- ① 毎年7月に実施しており、10年程前から始まった。
いわき支部・26社（車両数480台）
- ② 例年、200人ほどの乗務員の参加（交番明けや公休者を対象）を得て、事故の未然防止とサービスの改善等について講演を受けている。
- ③ 講師
 - ・東北運輸局福島運輸支局・運輸企画専門官及び陸運技術専門官
 - ・いわき警察署
- ④ 資料
 - ・次第
 - ・講師依頼書
 - ・運輸支局講習会資料

タクシードライバー指導研修会

司会者 吉田善次

10時

一 開会式の言葉 副支部長 吉田武人

一 支部長挨拶 支部長 矢内 忠

一 福島県タクシ―協会会長挨拶

一 災害遺児チャリティ募金贈呈式

10時10～50分

一 講演

いわき東警察署生活安全課課長 渡邊邦雄様

10時50～11時

休憩

11時～12時

一 講演

福島運輸支局

運輸企画専門官 馬場真也様

陸運技術専門官 大崎憲之様

12時

一 質疑応答

一 御礼の挨拶

事故防止委員長 門馬弘宗

一 閉会の言葉 副支部長 中村昌弘

福タク協第14号
平成20年6月16日

東北運輸局福島運輸支局
支局長 高橋 博 殿

社団法人福島県タクシー協会
会 長 西 條 善 男
社団法人福島県タクシー協会
いわき支部長 矢内 忠

講師派遣のお願いについて

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素は当協会並びに支部の運営につきまして格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、私どもの社会的責任であります交通事故防止につきましては「安全運送第一」に厳しく事故防止に取り組んでいるところでございます。

当協会のいわき支部は、例年、貴支局から講師のご派遣をいただき全運転者対象に「事故防止とサービス向上講習会」を実施しております。

本年も150名規模で例年のおり計画しております。

公務ご多忙のところ誠に恐縮ですが本年も講師の派遣方お願い申し上げます。

敬具

記

1 日 時 平成20年7月14日(月) 11:00～12:00

2 場 所 パレスいわや いわき市鹿島町久保字梅田4-1
電話 0246-58-5555(代表)

3 講 演

(1)「運輸安全マネジメント」及び「利用者の苦情等」について
(11:00～11:30)

講 師 東北運輸局 福島運輸支局 運輸企画専門官

(2) タクシーの交通事故分析と防止対策について
(11:30～12:00)

講 師 東北運輸局 福島運輸支局 陸運技術専門官

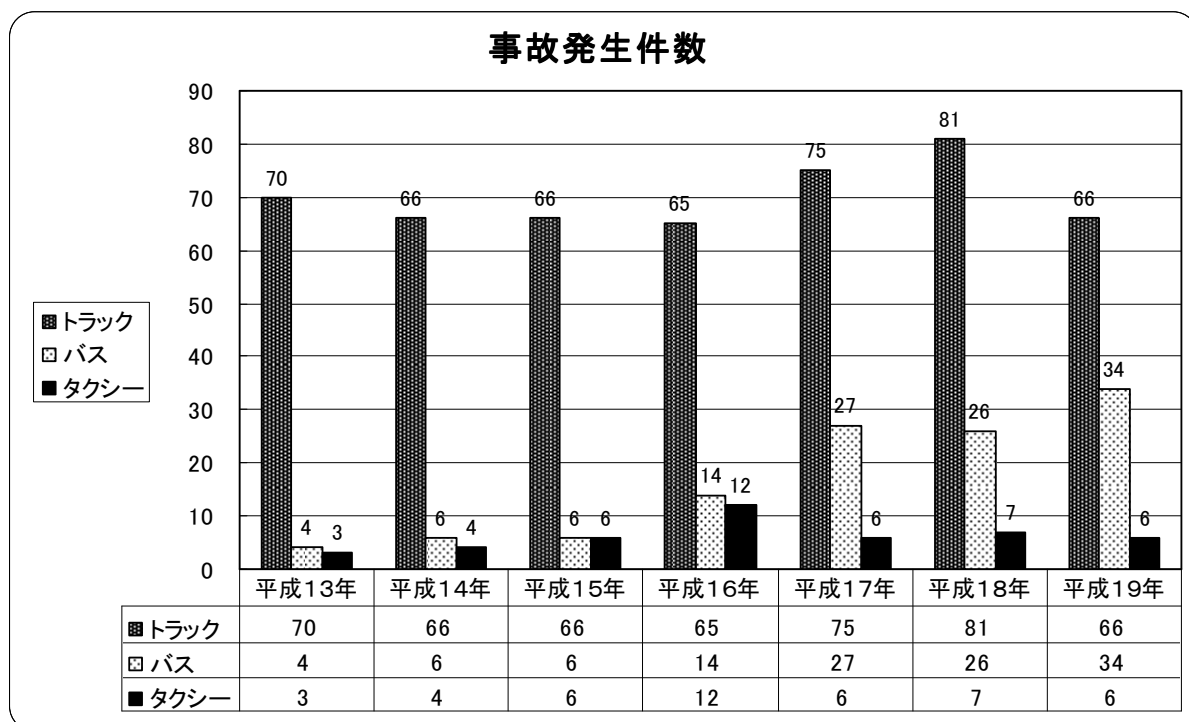
以上

重大事故の発生状況について

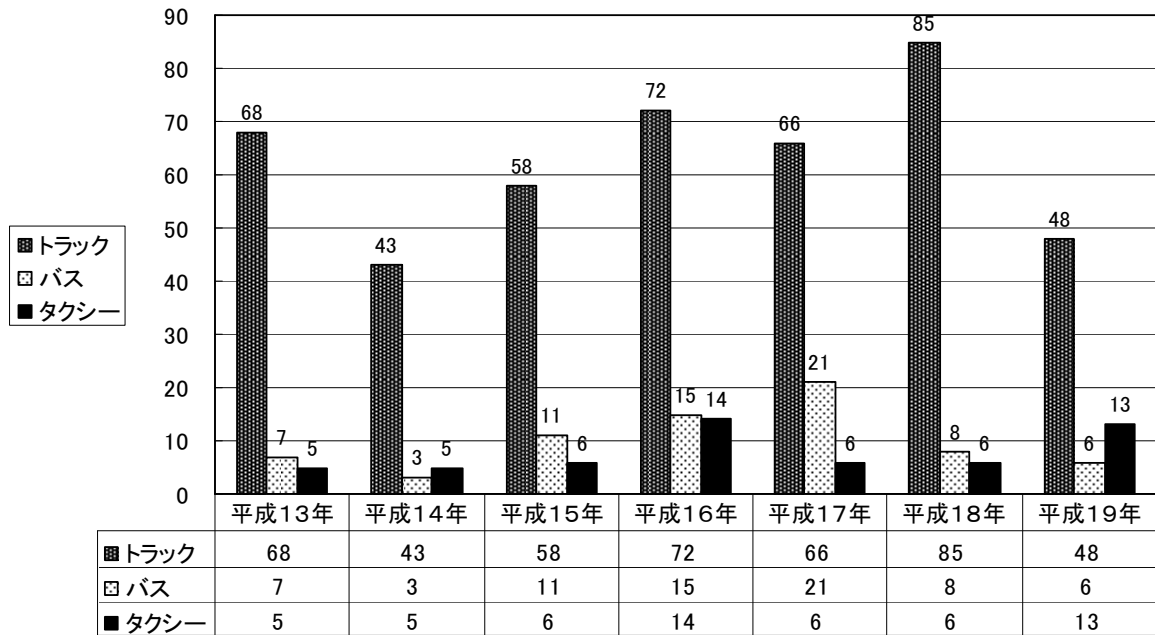
重大事故の発生状況の推移

福島運輸局

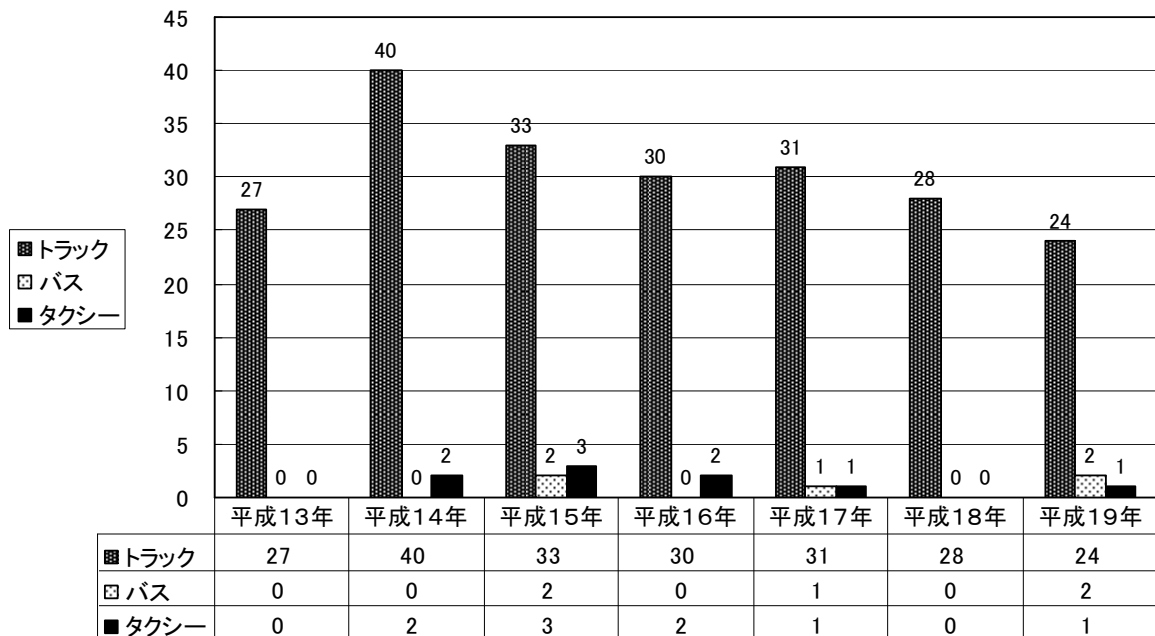
業態	種別	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
トラック	件数	70	66	66	65	75	81	66
	死者数	27	40	33	30	31	28	24
	負傷者数	68	43	58	72	66	85	48
バス	件数	4	6	6	14	27	26	34
	死者数	0	0	2	0	1	0	2
	負傷者数	7	3	11	15	21	8	8
タクシー	件数	3	4	6	12	6	7	6
	死者数	0	2	3	2	1	0	1
	負傷者数	5	5	6	14	6	6	13
合計	件数	103	77	78	91	108	114	106
	死者数	44	27	38	32	33	28	27
	負傷者数	121	80	75	101	93	99	67



負傷者数



死者数



平成 19 年重大事故発生状況

	1月		2月		3月		4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		合計		死傷者数									
	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	発生 件数	内 有責 数	死 者 数	内 有 責	重 傷 者 数	内 有 責	軽 症 者 数	内 有 責				
バス	転覆																																			
	転落																																			
	火災																																			
	衝突			1			1															1	1			3	1	2		2	1					
	車内			2	2							1	1													3	3			2	2	1	1			
	死傷																																			
	健康起因															1									1				1							
車両故障	1		2		1		3		1		1		2		1		4		3		4		4		27				1							
計	1		5	2	1		4		1		2	1	2		2		4		3		5	1	4		34	4	2		5	3	1	1				
ハイ・タク	転覆																																			
	転落						1																		1									2		
	火災	1	1																						1	1										
	衝突	1	1				1														1				3	1	1		4	1	6					
	車内																																			
	死傷	1	1																						1	1			1	1						
	健康起因																																			
車両故障																																				
計	3	3					2														1			6	3	1		5	2	8						
トラック	転覆	2	2									1	1	1	1								1	1	5	5					2	2				
	転落	1	1	1	1							1	1	1									2	1	6	4			1		2	1				
	火災			1		1																	1	1	3	1										
	衝突			2	2	6	2	2	1	3	2	5	2	6	2	2	2	1	2	1	1		7	3	38	16	17	4	19	10	19	14				
	死傷	2	2			1	1					2	2	2	2		1	1	1	1	2			11	9	7	6	5	4							
	健康起因																							2		2										
	車両故障																																			
計	5	5	4	3	8	3	2	1	3	2	8	4	10	6	3	1	3	2	3	2	4		13	6	66	35	24	10	26	14	23	17				
合計	転覆	2	2									1	1	1	1								1	1	5	5					2	2				
	転落	1	1	1	1			1				1	1	1									2	1	7	4			1		4	1				
	火災	1	1	1		1																	1	1	4	2										
	衝突	1	1	3	2	6	2	4	1	3	2	5	2	6	2	2		2	1	2	1	3	1	7	3	44	18	20	4	25	12	25	14			
	車内			2	2							1	1												3	3			2	2	1	1				
	死傷	3	3			1	1					2	2	2	2		1	1	1	1	2			12	10	7	6	6	5							
	健康起因														1									2					2							
車両故障	1		2		1		3		1		1		2		1		4		3		4		6		29											
総計	9	8	9	5	9	3	8	1	4	2	10	5	12	6	5	1	7	2	6	2	10	1	17	6	106	42	27	10	36	19	32	18				

福島県における最近の主なタクシーの重大事故

平成18年1月～平成19年12月

件数	発生日	事故種別	発生場所	事故原因	死傷者			事故概要
					死亡	重症	軽症	
1	平成18年2月7日	死傷	南会津郡下郷町	歩行者の飛び出し		1		対向車線で渋滞で停車していた大型トラックの陰から突然歩行者が飛び出してきたので、回避しようとしたが間に合わず接触し、当該歩行者が転倒して重症を負った。
2	平成18年4月24日	死傷	会津若松市	歩行者に対する不注意		1		夜間走行中、車道を歩いている歩行者を発見したので減速して通過しようとしたところ、歩行者が急に右に寄ってきたのでハンドルを右に切り回避したが、間に合わず接触し、歩行者が転倒して重症を負った。
3	平成18年9月20日	死傷	郡山市	歩行者の飛び出し		1		T字路の交差点を通過する際、右折専用線に停車していた車の間から歩行者が飛び出してきたので急制動するも間に合わず接触し、歩行者が転倒して重症を負った。
4	平成18年10月16日	死傷	郡山市	右折時の確認不適切		1		T字路の交差点を右折する際、対向車に気を取られ右側を確認せずに右折したために横断歩道を横断中の自転車の発見が遅れ当該自転車を跳ね、重症を負わせた。
5	平成18年10月29日	衝突	岩瀬郡鎮石町	相手車両の信号無視		1		黄信号の交差点に進入したところ、右側に停車していた大型トラックの陰から二輪車が赤信号を無視して交差点に進入してきたために衝突し、二輪車の運転者が重症を負った。
6	平成18年12月13日	死傷	福島市	自転車運転者の信号無視		1		青信号の交差点を通過する際、右側から赤信号を無視して横断してきた自転車と衝突し、自転車運転者が転倒して重症を負った。
7	平成19年1月3日	火災	会津若松市	配線コネクタ接触不良によるショート				乗客の送迎のため、エンジンをかけたまま車両を一旦離れているうち左ライト付近から出火して車両火災となった。
8	平成19年1月13日	衝突	二本松市	漫然運転、前方不注意		1		信号機のない交差点(相手側優先道路)で、右方から通過する車両の後方から原動機付自転車が走行してきたことに気づかずに発車したため衝突し、原動機付自転車の運転者に重症を負わせた。
9	平成19年1月14日	死傷	いわき市	漫然運転、前方不注意		1		漫然と運転していたため、右側から道路を横断してきた歩行者の発見が遅れ、当該歩行者を跳ね重症を負わせた。
10	平成19年4月5日	転落	郡山市	相手車両の不注意			2	信号機のない交差点を通過する際、右側から一旦停止を怠った車両に右側面後部に衝突され、反動で3m下の田に転落し、運転者と乗客が軽症を負った。
11	平成19年4月8日	衝突	須賀川市	相手車両の信号無視	1	2	1	乗客3名を乗せ交差点を通過する際、右方から赤信号を無視して交差点に進入してきた乗用車に側面に衝突され、運転手が死亡、乗客3名中2名が重症、1名が軽症を負った。なお、相手運転者は酒気帯び運転で、事故時には現場から逃走した。
12	平成19年11月20日	衝突	二本松市	相手車両の不注意		1	5	乗客4名を乗せ、つづら折りの上り坂を走行中、対向車がカーブを曲がりきれずにセンターラインを越えてきて回避する間もなく正面衝突し、相手運転者が重症、タクシーの運転者及び乗客4名が軽症を負った。
死傷者の合計					1	11	8	

自動車運送事業者の行政処分について

**あなたが、悪質違反がらみの死傷事故を惹き起こすと、
あなたの所属する営業所が、配置車両の多少に関わら
ず3日間以上の営業停止となります。**

1. 悪質違反とは・・・

- (ア) 飲酒運転及び酒気帯び運転
- (イ) 過労運転（居眠り運転）
- (ウ) 薬物等使用運転
- (エ) 無免許運転（大型自動車等の無資格運転を含む）
- (オ) 過積載運行
- (カ) 著しい最高速度違反
- (キ) 救護措置義務違反（轢き逃げ、当て逃げ）

2. 死傷事故とは・・・

死傷者又は重傷者（2週間以上の入院した者等）が発生した事故

3. 処分の内容

- (1) 上記1－(ア)～(カ)の悪質違反について、事業者が命じた又は容認したと認められた場合は、事故の有無に関わらず、当該違反を引き起こした運転者の所属する営業所を7日間の営業停止処分とする。
- (2) 上記1－(ア)～(エ)及び(カ)、(キ)の悪質違反を伴う重大事故を引き起こした場合であって、当該違反を防止するための指導・監督が不十分だと認められた場合は、当該違反を引き起こした運転者の所属する営業所を3日間の営業停止処分とする。

茨城県ハイヤー・タクシー協会

乗場の共同設置

1. 鹿島セントラルホテルのタクシーの乗場が狭いため、裏側の駐車場に共同プール設置し、ショットガン方式を行っている。

・開始時期 昭和60年実施 ・参加事業者 14社
 ・車両数 80両

2. 取手駅西口・東口で構内が狭いため、ショットガン方式を行っている。

取手駅西口

・開始時期 平成元年から ・参加事業者 11社
 ・車両数 160両

取手駅東口

・開始時期 平成元年から ・参加事業者 5社
 ・車両数 60両

社団法人栃木県タクシー協会

1. タクシーメーター検査場の設置・管理・運営

- 栃木県北地区タクシー協議会及び県南タクシーメーター検査場運営会

地区	開始年月日	参加事業者数	車両数	実績
県北	1970年代	18社	324台	244台
県南	平成12年4月	20社	326台	326台

2. チケットの発行

- 佐野地区タクシー協議会及び宇都宮タクシー事業者協議会

地区	開始年月日	参加事業者数	車両数	実績
佐野	昭和40年代	4社	84台	
宇都宮	昭和40年代	19社	747台	

3. 適性診断受診及び乗務員教育

- 栃木県北地区タクシー協議会・塩那地区タクシー協議会及び佐野地区タクシー協議会

地区	開始年月日	参加事業者数	車両数	実績
県北	2007. 2	7社	173台	138名(2年間)
塩那	2001. 1	12社		232名(3年間)
佐野	2005. 10	4社	84台	85名

4. タクシー乗場の共同設置・管理

- 栃木県北地区タクシー協議会において、4カ所設置

- ①JR 那須塩原駅(1983年、6社、168台)
 ②イオンスーパーSC(2008. 07、7社、173台)
 ③アウトレット那須(2008. 07、7社、173台)
 ④スーパービバ(2008. 09、7社、173台)

- 宇都宮タクシー事業者協議会

- ①栃木県庁、②JR 宇都宮駅東口、③JR 宇都宮駅西口、④宇都宮市役所
 開始時期不明 事業者数 19社 車両数 747台

群馬県ハイヤー協会

1. 矢島タクシー共同無線

- ・開始時期 平成20年8月
- ・参加事業者数 2社 (矢島タクシー・尾島自動車)
- ・車両数 67両

2. 館林無線タクシー共同配車センター

- ・開始時期 昭和61年1月
- ・参加事業者数 2社 (つつじ観光バス・多々良タクシー)
- ・車両数 58両

埼玉県タクシー協会

○共同配車センター (昭和62年4月より)

センター数 12 構成事業者数 28社 車両数 1,079両

○乗務員教育 (昭和52年10月より)

参加事業者 209社 延教育人数 14,500人

○乗場 (待機所) 大宮駅東口 (平成20年7月より) さいたま市管理

地区事業者数 13社 657両

社団法人東京乗用旅客自動車協会

○共同配車

無線協同組合及び企業グループ等にて無線配車センターを設立し、配車業務を行っている。

(例) 特別区武三地区 14団体

イーエム自交無線(協) (1, 052両)、共同無線タクシー(協) (1, 485両)、グリーンキャブ共同無線配車センター (1, 310両)、国際無線共同配車センター (3, 237両)、第一交通無線共同配車センター (244両)、大和共同無線配車センター (1, 234両)、チェッカーキャブ無線(協) (3, 463両)、中央無線タクシー(協) (2, 461両)、帝都無線共同配車センター (1, 287両)、東京私鉄自動車(協) (652両)、東京無線(協) (5, 441両)、東都タクシー無線(協) (1, 929両)、日本交通無線ハイタク共同配車センター (3, 672両)、日の丸無線タクシー共同配車センター (1, 482両)

○チケット・クーポン券の発行

- ・チケットの発行 各無線共同組合、無線配車センターを設立しているグループで実施している。また、グループ間相互で使用可能なチケットもある。
- ・クーポン券の発行 当協会にて実施している。

○乗務員教育

各無線協同組合にて研修業務を実施している。

○車両、燃料の共同購入

無線協同組合や無線協同組合と関連し共同購入をすすめるために設立した協同組合などで行っている。

○厚生年金基金

東京乗用旅客自動車厚生年金基金

- ・昭和42年6月設立
- ・加入事業者数169社、加入会員数23,588人(平成20年8月末現在)

○交通共済

東京ハイヤー・タクシー交通共済協同組合

- ・昭和47年3月設立
- ・加入事業者数214社(他県事業者を含む)
- ・対人・対物対象

社団法人神奈川県タクシー協会

○ 神奈川県ハイヤー・タクシー交通共済組合

交通共済事業については、神奈川県ハイヤー・タクシー交通共済協同組合において、昭和49年4月から東京陸運局長の認可を得て、事業を開始している。

現在、組合員数56社(2,912両)が加入し、最高限度額1名2億円、1事故20億円の共済事業を行うほか、ドライブレコーダーの導入や乗務員の適性診断等に対する助成や運行管理者講習会等を実施している。

山梨県タクシー協会

①共同配車

- ・甲府ハイヤー事業協同組合
 - 開始時期 昭和41年4月16日
 - 事業者数 7社
 - 車両数 86台
- ・第一交通甲府共同配車センター
 - 開始時期 平成2年2月19日
 - 事業者数 2社
 - 車両数 64台
- ・石和温泉郷タクシー共同配車センター
 - 開始時期 平成9年3月13日
 - 事業者数 2社
 - 車両数 21台
- ・東山梨共同配車センター
 - 開始時期 平成14年11月28日
 - 事業者数 2社
 - 車両数 14台

②チケットの提携

- ・甲府ハイヤー事業協同組合
 - 売上高 年間2,000万円

③乗務員教育

- ・甲府ハイヤー事業協同組合
 - 回数 年間2回
 - 人数 年間360人

新潟県ハイヤー・タクシー協会

名 称 有限会社タクシーセンター小千谷
開始時期 平成9年11月1日
参加会社数 2社
参加車両数 54台
事業内容 タクシー予約の共同受注、共同配車

名 称 長岡オートガス購入組合
開始時期 昭和59年5月
参加会社数 6社
事業内容 LPGの共同購入事業

名 称 タクシー共通事業株式会社
開始時期 平成18年7月1日
参加会社数 5社
事業内容 タクシー共通券販売収入集金業務

名 称 柳都タクシー共通券株式会社
開始時期 平成18年7月1日
参加会社数 7社
事業内容 タクシー共通券販売収入集金業務

名 称 新潟地域タクシー共通券株式会社
開始時期 平成18年7月1日
参加会社数 8社
事業内容 タクシー共通券販売収入集金業務

名 称 新潟駅構内タクシー組合
開始時期 昭和33年4月29日
参加会社数 27社
参加車両数 1,400台前後
事業内容 新潟駅に入るタクシーの営業活動に伴う車両管理及び
旅客の安全乗者の誘導作業等

名 称 新潟県ハイヤー交通共済協同組合
開始時期 昭和53年9月18日
参加会社数 102社
加入内容 対人共済加入2,055両 対物共済加入1,731両
事業内容 対人・対物共済事業及び事故防止活動の実施

富山県タクシー協会

◎共同配車

参加事業者	事業者名	車両数		開始時期
2社	昭和交通(株)	21両	合計 46両	S. 60年11月
	平和交通(株)	25両		
2社	桜井交通(株)	28両	合計 34両	H. 14年11月
	宇奈月交通(株)	6両		
3社	高岡交通(株)	104両	合計 121両	H. 17年2月
	(株)エフ・テイ	10両		
	立野交通(有)	7両		

◎車両の共同購入

下中タクシー事業協同組合 平成5年開始

参加事業者 15社

実績 平成19年度 9両

平成19年度 事業報告書

1. 共同購買事業

エンジンオイル、オイルエレメント等組合において購入し、組合員に供給するとともに、車輛の購入斡旋を行った。

品名	繰り越し在庫		期中仕入		期中売上		翌期繰り越し	
	数量	金額	数量	金額	数量	金額	数量	金額
エンジンオイル	0	0	4	116,760	4	125,160	0	0
オイルエレメント	0	0	110	70,400	110	93,500	0	0
エアフィルター			0	0	0	0		
計		0		187,160		218,860	0	0

*車輛斡旋

富山トヨタ	富山トヨペット	富山日産	富山マツダ	日産モーター	組合員
0 0	8 240,000	0 0	0 0	0 0	1 10,000
					小計
					9 250,000

2. 情報提供・意見交換会に関する事業

事務理事を招いて業界の現状、課題等の研修会議を開催、またタクシー料金改訂に伴う研修会議も開催し組合員それぞれの取り組み等相互の情報交換を行った。

◇研修会議	平成19年11月 2日	新川文化ホール	15名
◇研修会議	平成19年11月15日	ホテルアクア	11名
◇研修会議	平成19年12月 1日	新川文化ホール	12名
◇研修会議	平成18年 2月11日	グランミラージュ	12名

長野県タクシー協会

○長野地区タクシー事業協同組合

昭和 47 年 6 月 16 日設立 6 社 248 両
共同チケットによる集金業務開始
昭和 48 年 5 月 1 日オートガススタンド完了
5 月 3 日より開業
昭和 53 年 10 月には 12 社となる。498 両
平成 20 年 10 月 1 日加盟会社 11 社 534 両
平成 19 年度 集金額 519,654 千円
LP ガス販売量 3,685,000 ㍓
タクシー共同乗場 18 ヶ所

○タクシー近代化長野協同組合

開始時期（設立）平成 11 年 3 月 20 日
構成 長野市地区（一部）タクシー事業者
事業 GPS 共同配車（カーナビ、GPS データ配車方式）
利用実績 1 日配車回数 約 500 回

○上伊那液化ガス株式会社

設立 昭和 46 年
構成 上伊那地区タクシー事業者 12 社
事業 LP ガス共同仕入共同販売
利用実績 平成 19 年度
タクシー事業者 8 社 96 両 594,541 ㍓

○長野県タクシー協会 佐久支部

開始時期 共同配車 17 年 4 月より
参加事業者数 千曲ハイヤー、佐久ハイヤー2 社参加
車両数 千曲ハイヤー26 両「普通車」
佐久ハイヤー16 両「普通車」
佐久ハイヤー 1 両「ジャンボ」
実績 共同配車する事により、お客様からの依頼を待たせる事なく
配車できる。
人件費の節約が出来る。
千曲ハイヤー2 名、佐久ハイヤー1 名

○GPS 共同配車センター

開始時期（設立）平成 14 年 8 月 6 日
構成 諏訪、辰野地区（一部）タクシー事業者
事業 GPS 共同配車
利用実績 タクシー事業者（諏訪 2 社、辰野 1 社）3 社 90 両

松本地区タクシー協議会

○共通チケット発行集金業務の実施

開始時期 昭和 35 年 4 月
参加事業者 現在 7 社
車両数 現在 552 台
実績（扱い金額）平成 19 年 4 月～平成 20 年 3 月まで 3 億 962 万円

長野県タクシー協会

○信州大学病院入構プール駐車に関する契約及び運用

開始時期	平成 20 年 4 月 1 日
参加事業者数	8 社 2 個人タクシー団体
車両数	605 台
実績	団体契約・利用規約

J R 駅構内タクシー協議会

開始時期	平成 19 年 3 月
参加事業者数	8 社 2 団体
車両数	605 台
実績	松本駅東口・松本駅西口・北松本駅・南松本駅・平田駅・村井駅島内駅 各部会に依り協議会が一括駐車場賃貸契約を行い運用方法を定め実施している。

2. 塩尻地区タクシー協議会

開始時期	平成 19 年 3 月
参加事業者	3 社
車両数	88 社
実績	共通チケット・塩尻駅入構・イトーヨーカドー乗場について共同で運用している。

3. 上高地タクシー運営協議会

開始時期	平成 5 年 4 月
参加事業者数	9 社 1 団体
車両数	279 台
実績	上高地及び沢渡において共同配車・各費用負担及び分担

4. 白馬地区

開始時期	平成 17 年 12 月
参加事業者数	3 社長野 3 社
車両数	12 台
実績	相互乗り入れによる乗り合いタクシー、白馬⇄長野駅平成 19 年 12 月より 20 年 3 月運行回数 120 回運送人員 330 人

他デマンド乗合が該当する場合は安曇野市・大町市・白馬村で本運行・試験運行含めて複数会社が協議の上行っている。

長野県タクシー協会諏訪支部

1. 共同集金

事業協同組合発足	昭和 38 年 9 月
事業協同組合参加事業者数	8 社 (平成 19 年度)
事業協同組合参加車両数	847 台 (平成 19 年度)
事業協同組合年間取扱高	¥151,235,020 (平成 19 年度)

2. 共通チケット発行

昭和 38 年 9 月～	
事業協同組合参加事業者数	8 社 (平成 20 年度)
事業協同組合参加車両数	384 台 (平成 20 年度)
事業協同組合チケット契約数	1,600 件 (平成 20 年度)

3. 乗場の共同設置

諏訪市・茅野市・岡谷市・下諏訪町・富士見町に於いて合計 81 ヶ所

4. 乗務員集合教育

接客マナー・交通安全運動への取り組み 年 1～2 回

社団法人福井県タクシー協会

■観光タクシー（「駅から観タクン」）の実施

・概要

JR 福井駅で待機しているタクシーを利用して、比較的タクシーの空いている時間帯（9時～15時）に予め設定したルート別定額運賃により観光タクシーを運行するもの。

乗車券は JR 西日本の主な駅の緑の窓口で発売する。

・開始時期

平成19年12月1日

・参加事業者数

JR 福井駅構内で営業しているタクシー事業者全体（個人タクシー含む）

21事業者（個人タクシー協同組合2含む）

・実施主体

JR 西日本、福井県観光連盟、福井コンベンション協会、福井県タクシー協会福井支部

■県立病院のタクシー共同配車の実施

・概要

福井県立病院のタクシー配車について、福井市内のタクシー会社及び個人タクシー協同組合から県立病院乗入希望者を募り、その乗入希望者が「県立病院タクシー常駐所等使用会」を組織し共同配車を実施している。

・開始時期

平成19年4月1日

・参加事業者数

法人事業者8社

岐阜県タクシー協会

計画

開始時期 H21.3.1

参加事業者数 7社

車輛数 7両

計画

1.（東濃福祉輸送共同配車センターの設立）

2. 東濃 STS(株)の設立

東濃 STS 株式会社の事業計画案

東濃西部に拠点を置く 7 社のタクシー会社による新規タクシー会社の設立
3 市各市議会の予算確保承認後、平成 20 年 10 月新会社設立
平成 20 年 10 月から 12 月 会社活動開始、福祉輸送普及促進モデル事業申請
営業活動開始
社員求人活動開始
スタッフ研修開始
平成 20 年 12 月 介護事業者【訪問介護】取得 承認 21 年 1 月 指定予定
平成 21 年 3 月 東濃 STS 福祉輸送 運行開始
平成 21 年 4 月 東濃支援学校スクールバス 運行開始

業務の範囲

東濃西部 3 市 多治見市・土岐市・瑞浪市の STS 輸送

STS 輸送の定義を

移動制約者のうち定員定義より乗用範囲の介護タクシー・福祉タクシーと区分する。

介護タクシーは介護保険適用（乗降介助）による輸送と定義する。

福祉タクシーは 3 市運用の福祉タクシー券適用による輸送と高齢者の公共交通利用困難者の利用者等の輸送を福祉タクシーと定義する。

その他移動制約者として、身体障害者輸送・心身障害者輸送

岐阜県支援学校生徒輸送 東濃支援学校スクールバス事業（車輛管理請負業）

緊急通報システム事業

徘徊高齢者探索システム事業

福祉タクシー（リフト・ストレッチャー装備車輛）3 両

数年前より多治見市・土岐市・瑞浪市で行政側補助に依りスタートした輸送範囲

現在は土岐市に補助助成制度なし。

共同配車センター設立後 3 市共通補助制度の設立要請をする。

リフト車利用による予防介護メニューの創設【外出観光施設利用】

介護タクシー 介護保険適用による輸送 乗降介助適用移送

透析患者輸送で乗降介助適用移送

通常一般セダン車両輸送で 3 市福祉タクシー券適用輸送

高齢者輸送 介護認定者（1 から 5）要介護（1・2）でなく、障害者でなく、

行政支援者でなく、65 歳以上の年齢者

後期高齢者保険者 75 歳以上の高齢者

車両区分 福祉車両とセダン車両

運賃区分 大型車両と小型車両、（軽自動車は小型車両）と同様

商業組合静岡県タクシー協会

静岡県タクシー共通クーポン券

1. 開始時期

- ・静岡県タクシー協会の協会事業として平成7年5月22日より5%割引にて実施。
- ・発売金額は、3000円(3150円)、5000円(5250円)、10000円(10500円)の3種類。
- ・券片の種類は、50円、100円、500円の3種類。

2. 参加事業者数

協会加盟会社

3. 実績

別紙のとおり

新人乗務員教育

1. 開始時期

静岡県タクシー協会の協会事業として昭和51年より部会(東部・中部・西部・伊豆)ごとに毎年実施している。

2. 参加事業者数

協会加盟全社

3. 実績

(開始時) 昭和51年度実績	16回	811名
(昨年度) 平成19年度実績	6回	351名

*実績の減少は、新人乗務員の減少による。

静岡県タクシー協会富士支部

・リアウィンドウステッカー

富士市安全協会の要望により、タクシーのリアウィンドウに交通安全の啓蒙ステッカーを貼り付けた。

・平成19年8月9日より

・10社、22両

・60万円/年、タクシー協会に入金される

クーポン券の払い出一覧表（年度別）

単位（枚）

年度	H 7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
3,000 円券	3,436	1,257	1,690	1,785	1,524	1,142	829	985	1,002	915	760	994	879
5,000 円券	3,101	1,507	1,719	2,237	2,137	2,164	1,875	2,055	1,702	1,824	1,822	1,640	1,953
10,000 円券	4,315	4,149	4,522	6,126	7,794	9,375	9,515	10,185	10,221	9,980	9,325	9,231	10,587

愛知県タクシー協会

共同事業ではありませんが、「乗り物の（共同）設置・管理」は、鉄道駅前、大型ショッピング（スーパー）等のタクシー乗場で多数設置されています。

以上

名古屋タクシー協会

協会

- ・タクシー乗場の設置、管理（名古屋交通圏内協会運営乗場 94カ所）
- ・タクシークーポン（500円・1,000円券）の共通利用

協同組合

- ①つばめ交通協同組合
 - ②名古屋タクシー協同組合
 - ③明和タクシー協同組合
 - ④毎日タクシー協同組合
 - ⑤名古屋ハイタク協同組合
- } 別添
- ⑥国際交通協同組合 4社、共同配車
 - ⑦名鉄系 3社 共同配車、チケット提携 名古屋市内 35社

交通共済

- ①つばめグループ交通共済
 - ②名古屋ハイヤータクシー交通共済
- } 別添2

厚生年金基金

- 名古屋乗用自動車厚生年金基金 別添3

団体の名称	規			事業内容	事業内容
	法的根拠	組合員数	活動範囲		
つばめ交通共同組合 (昭和 40 年 4 月 1 日設立)	中小企業等協同組合法 第 3 条事業協同組合 (昭和 24 年 6 月 1 日法律 第 181 号)	23 団体	愛知県 三重県 岐阜県	1. 組合員の取扱う自動車及び部品等の共同購入並びに斡旋 2. 組合員の従業員の最低賃金に関する協定その他組合事業に関する協定 3. 組合員のために行う共通チケットの発行並びに事務整理 4. 組合員に対する事業資金の貸付(手形の割引を含む)及び組合員のためにするその借入 5. 商工組合中央金庫、中小企業金融公庫、国民金融公庫、銀行、相互銀行、信用金庫、信用協同組合に対する組合員の債務の保証または、これらの金融機関の委任をうけてする組合員に対するその債権の取立て	6. 組合員の経済的地位の改善のためにする団体協約の締結 7. 組合員の事業に関する経営および技術の改善向上または組合事業に関する知識の普及を図るための教育および情報の提供 8. 組合員福利厚生に関する事業 9. 組合員の事業に関する無線その他の共同施設 10. 組合員に対する運送の引受け及び配車に関する共同事務 11. 組合員のために行う共同計算事務 12. 前各号の事業に附帯する事業

団体名称	法的根拠	組合員数	地区	事業内容
名古屋タクシー協同組合 ・設立 昭和 44 年 4 月 30 日 ・出資金 215,450 千円 ・組合員資格 地区内に事業所を有するタクシー会社	中小企業等協同組合法	22 社	名古屋交通圏	・組合員の取扱う燃料(オートガス)、自動車の共同購入 ・組合員に対する事業資金の貸付及び組合員の為にするその借入 ・組合員の福利厚生に関する事業 ・組合員の事業に関する情報の提供 ・その他上記事業に付帯する事業

団体名称	法的根拠			事業内容
		組合員数	活動範囲	
昭和タクシー協同組合 (昭和 46 年 8 月 20 日設立)	中小企業等協同組合法 (昭和 24 年 7 月施行)	7 社	名古屋交通圏	1. 組合員の取扱う車両及び消耗品の共同購入 2. 組合員の事業に関する協定 3. 組合員に対する事業資金の貸付け及び組合員のためにするその借り入れ 4. 組合員の経済的地位の改善のためにする団体協約の締結 5. 組合員の福利厚生に関する事業 6. 組合員のためにする無線電波の共同使用の事業

名古屋市東区東外堀 8 番地

毎日タクシー協同組合

会社法人等番号 1899-05-004000

5 社

名 称	毎日タクシー協同組合
主たる事務所	名古屋市東区東外堀 8 番地
法人成立の年月日	昭和 50 年 8 月 12 日
目的等	事業 (1) 組合員の取扱う車両及び自動車用品、部品等自動車関係物資の共同購買。 (2) 組合員のためにする共同計算事務。 (3) 組合員のためにする旅客運送自動車定期点検ならびに分解整備事業。 (4) 組合員の事業に関する協定。 (5) 組合員に対する事業資金の貸付（手形割引を含む）及び組合員のためにするその借り入れ (6) 適正組合中央金庫、中小企業金融公庫、国民金融公庫、銀行、相互銀行、信用金庫、信用協同組合に対する組合員の債務の保証、またはこれらの金融機関の委任をうけてする組合員に対する債権の取立て。 (7) 組合員の経済的地位の改善のためにする団体協約の締結。 (8) 組合員の事業に関する経営及び技術の改善向上、または組合事業に関する知識の普及を図るための教育及び情報の提供。 (9) 組合員の福利厚生に関する事業。 (10) 組合員の事業に関する無線、その他の共同施設 (11) 組合員のためにする共同労務管理。 (12) 前各号の事業に付帯する事業。

名古屋ハイタク協同組合定款

加盟 10 社

（事 業）

第 7 条 本組合は、第 1 条の目的を達成するため、次の事業を行う。

- (1) 組合員の取扱う自動車、自動車用の燃料、自動車部品、タイヤ、無線機器等の共同購入。
- (2) 組合員の取扱う車両の共同修理。
- (3) 組合員のためにする無線電波の共同使用。
- (4) 組合員のためにする共同施設。
- (5) 組合員のためにする共通チケット事業。
- (6) 組合員のための交通災害基金及びこれに付帯する事業。
- (7) 組合員の事業に関する協定。
- (8) 組合員に対する事業資金の貸付（手形の割引を含む）及び、組合員のためにするその借入。
- (9) 商工組合中央金庫に対する組合員の債務の保証、またはこれらの金融機関の委任をうけてする組合員に対するその債権の取立。

団 体 の 名 称	規			事 業 内 容
	法 的 根 拠	組 合 員 数	活 動 範 囲	
つばめグループ交通共済 協同組合 (昭和52年3月1日設立)	中小企業等協同組合法 第3条事業協同組合	18団体	愛知県 三重県 岐阜県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 組合員のためにする自動車の所有、使用または管理に起因して発生する事故に対する損害を埋めるための交通共済事業 2. 交通事故に関する情報の提供と事故防止に資する安全教育等の資料の提供 3. 交通災害のための優良診療所病院の調査斡旋 4. 組合員と被害者間の示談等の斡旋 5. 組合員に対する事業資金貸付 6. 組合員に対する福利厚生に関すること 7. 前各号の事業に付帯する事業

団体名称	法的根拠	組合員数	地区	事業内容
名古屋ハイヤー・タクシー 交通共済協同組合 ・設立 昭和49年11月2日 ・出資金 6,020千円 ・組合員資格 地区内に事業所を有するタクシー会社	中小企業等協同組合法	17社	名古屋 交通圏	<ul style="list-style-type: none"> ・交通共済事業 <ol style="list-style-type: none"> ①交通事故(対人・対物)賠償金の査定と給付金の交付 ②ドライブレコーダーによる事故データの蓄積と乗務員研修の実施 ③運転適性診断の促進と診断料の助成、他 ・保険業務代理、代行事業 <ol style="list-style-type: none"> ①自賠償保険代理店業務 ②総合福祉団体定期保険業務 ・組合員に対する福利厚生事業

団 体 の 名 称	規			事 業 内 容
	法 的 根 拠	組 合 員 数	活 動 範 囲	
名古屋乗用自動車 厚生年金基金 (昭和 45 年 12 月 1 日 設立)	厚生年金保険 法(昭和 29 年 法律第 115 号) に基づく法人	加入事業所数 53 加入員数 4,167 人 年金受給者 4,672 人	名古屋市内に 所在するタクシ ー事業所の従 業員及びタク シー事業に関 連する事業所 並びに団体の 従業員を対象 とする	加入員の老齢・死亡又は退職に 関して年金・一時金を給付し、合 わせて加入員及び家族の生活の 安定に寄与し、福祉の向上を図る 具体的には 1. 退職年金・加算年金・退職一 時金・遺族一時金の支給 2. 福祉施設事業として健康増進 の事業、慶弔金品等の支給、 その他福祉事業

社団法人三重県旅客自動車協会

1. 乗務員教育

(1) 名鉄系列2社が新人乗務員の10日間の選任前教育期間のうち4日間は親会社の名鉄交通株式会社教育センターへ入校させて教育を実施している。

- ① 対象は新人教育ドライバー全員
- ② 名鉄交通株式会社教育センター
職業能力開発促進法に基づく「短期過程タクシー運転士課」の職業訓練認可校
- ③ 平成18年6月より開始

社団法人京都乗用自動車協会

○ タクシー乗り場の維持管理

京都タクシー業務センター(京都市域交通圏内の法人タクシー事業者・団体、個人タクシー事業者・団体で組織)において、当該地域内のタクシー乗り場の維持管理を行っている。

社団法人大阪タクシー協会

1. 共通乗車券

大阪タクシー共通乗車券運営協議会が発行する共通乗車券

大阪タクシー協会が中心となり個人タクシー協会など4団体2事業者を組織している

昨年実績(19年)は、6,332万円

事業開始 昭和62年11月

販売:大阪タクシー協会・百貨店1か所

2. 大阪福祉タクシー総合配車センター

実施主体 財団法人全国福祉輸送サービス協会近畿支局大阪支部

実施地域 大阪府下一円

配車センター事業所を設置し、障害者等移動制約者からの配車要請に対して

電子メール機能を活用し即時・予約の管理システムを構築した

実績は昨年12月から開始し10月末まで、延べ317日間475回

現在事業者は、正会員36社77両、準会員35社36両で配車担当している

3. 無線配車の共同事業

関西ハイタク事業協同組合

大阪タクシー交友会協同組合

大阪府タクシー事業協同組合

大阪タクシー親交会協同組合他により無線による共同事業が行われている

4. タクシーメーターの検査

大阪タクシー協会内部に南部メーター検査場運営委員会を作り、大阪府堺市に検査場を

建築し、大阪府計量検定所に出張して頂きメーターの検査を行っている

19年実績法人4,862台 個人1,194台

和歌山県タクシー協会

共同配車

- ・4社 170台
- ・3社 37台
- ・2社 38台
- ・2社 51台

乗場の共同設置、管理

- ・主要駅・病院等タクシーのりば

社団法人島根県旅客自動車協会

【松江地域】

- ・昭和35年～、4社、松江市内業者による事業協同組合の設立
(実績) 松江市内業者共通チケットの発行
- ・昭和56年～、14社、350両、「観光タクシー協議会の設立」
(実績) 市内観光施設に専用駐車場の設置
- ・平成元年～、14社、370両
(実績) 松江市内大型ショッピングセンター2ヶ所にタクシー乗場の設置
- ・平成14年～、14社、370両
(実績) 松江市内繁華街に夜間タクシーベイ設置(駅通り・東本町・寺町・白潟本町)
- ・平成14年～、15社、460両
(実績) 松江市内病院にタクシー乗り場の設置

【益田地域】

- ・昭和45年11月～、3社、77両
(実績) 益田地区タクシー協同組合として、チケット売上の集金業務及び益田赤十字病院の駐車場管理を行っている関係から3社のタクシーを常時駐車待機して病院出入りのお客様の足となっている。

社団法人岡山県タクシー協会

◎共同配車

名称	開始時期	参加事業者数	車両数
両備タクシーセンター	昭和57年7月1日	3社	455台
サン共同配車センター	昭和14年9月15日	3社	314台

◎チケット・クーポン提携(タクシー興業株式会社取扱)

名称	開始時期	参加事業者数	車両数
チケット	昭和37年3月15日	155社	3889台
メンバーズカード	平成10年4月1日	155社	3889台

◎乗り場の共同設置

名称	開始時期	参加事業者数	車両数
岡山駅構内タクシー共同営業所	昭和37年3月15日	25社	1529台
倉敷駅構内タクシー共同営業所	昭和29年1月	12社	282台

社団法人広島県タクシー協会

○LPG の共同購入

- ・広島エルピータクシー事業協同組合
開始時期：昭和 57 年 10 月
参加事業者数：54 社、車両数：約 2,500 両

○チケット、クーポンの提携

- ・タクシー共同チケット㈱ URL：<http://www.marukyo-ticket.co.jp/>
開始時期：昭和 45 年 12 月 24 日設立
参加事業者数：25 社、車両数：約 1,700 両
- ・都市タクシーサービスセンター
開始時期：昭和 33 年 10 月
参加事業者数：約 80 社、車両数：約 6,000 両（個タク含む。）

○乗務員教育

- ・広島県タクシー運転者登録センター
開始時期：平成 20 年 6 月 14 日（タク特法による。）
参加事業者数：広島支部会員 73 社（広島地域事業者：97 社）
実績：広島支部会員事業者は、タク特法による義務講習の他、雇用
の際に義務講習受講済者であっても、再度講習受講する。

○厚生年金基金

- ・広島県乗用自動車厚生年金基金
開始時期：昭和 46 年 7 月
参加事業者数：110 社、加入者数：5,094 名

社団法人山口県乗用自動車協会

[芸防地区タクシー協会]

(共同チケット)

- ・設立 昭和55年6月1日
- ・組織 任意団体
- ・事業区域 岩国市、玖珂郡、大竹市、二日市市一部
- ・会員数 15社
- ・車両数 378両（山口県309両、広島県69両）
- ・出資金 2,160千円
- ・経常収入 19年度 14,390千円

[岩国ショッピングタクシー協会]

(乗り場の共同設置)

- ・設立 平成17年5月26日
- ・会員数 12社
- ・設置場所 国道188号線大丸前
- ・駐車台数 1台分（至近の裏通りに待機駐車場10台分あり）
- ・登録車両数 100台（シールを交付し、貼付を義務付け）
- ・方式 乗り場に誘導員配置し、ボタン式によりタクシーを呼ぶ
- ・年間経費 2,192円
- ・設置場所 国道188号線とみや商店前
- ・駐車台数 2台（10m）
- ・乗り入れ 自由

[周南地区タクシー協同組合]

(共同チケット)

- ・設立 昭和40年4月
- ・組織 協同組合
- ・事業区域 光市、下松市、周南市、防府市
- ・組合員 18社
- ・車両 530～540両
- ・出資金 3,870千円
- ・事業収益 28,767千円

(共同購入)

- ・事業内容 タイヤ・バッテリーの共同購入、紹介、斡旋
- ・参加資格 出資組合員
- ・取扱量 約1,000千円

(金融事業)

- ・事業内容 ボーナス資金の融資（7月、12月）
- ・参加資格 出資組合員
- ・融資枠 7月 20,000千円、12月 20,000千円

[櫛タクシー総合センター]

(共同チケット)

- ・開始 昭和46年
- ・参加事業者 宇部地区7社、小野田地区3社、個人タクシーその他各地区のチケットセンターとのチケット交流あり
- ・実績 平成19年度売上額 約4億円（最盛期8億5千万円）

[宇部タクシー共同企業(株)]

(LPG の共同購入)

- ・開始 昭和57年7月
 - ・参加事業者 開始当初 6社
 - 現在 5社 150両
- ・実績 1スタンドを借り上げ、LPG を供給している

[(株)山口タクシーチケットセンター]

(共同チケット)

- ・開始 昭和51年
- ・参加事業者 13社
- ・車両数 306台

(タクシー代行運転)

- ・開始 昭和62年
- ・参加事業者 9社
- ・車両数 228台

(乗合観光タクシー)

- ・開始 平成18年
- ・参加事業者 8社
- ・車両数 200台

[下関タクシーチケットセンター有限会社]

(共同チケット)

- ・設立 昭和41年2月11日 (12社)、下関タクシーチケットセンター株式会社に組織変更 (7社)、下関タクシーチケットセンター有限会社に組織変更 (14社、現在12社)

(資本金等) 資本金365万円、73株、株主12社 (タクシー会社)

(業務内容) タクシー共通乗車券の販売及びその利用タクシー料金の集金並びに乗車タクシー会社への利用タクシー料金の配分

(業務実績) 利用タクシー料金年間約2億円

(役員) 取締役7人 (内1人代表取締役)、監査役2人

徳島県タクシー協会

○交通共済事業

昭和52年2月開始

平成19年度

75社 493両

共済掛金 ¥48,067,800-

配当金 ¥32,536,190-

平成20年度

74社 492両

¥47,793,600-

香川県タクシー協同組合

LPG の共同購入

高松ハイタク事業協同組合

昭和51年設立

加入時業者数 46社

車両数 976両

販売実績 L P G 734万L (平成20年4月1日、1㊦75円)

ガソリン 56万L

軽油 13万L

(平成19年度実績)

共同配車

高松無線タクシー協会

昭和58年設立

加入時業者数 5社

車両数 47両

内容・・配車依頼があった場合は、GPSで確認して近くのタクシーを配車。

組合費は車両数割りで徴収。

深夜共同配車

高松深夜共同配車センター

昭和50年設立

加入事業者数 6社

車両数 109両

内容・・深夜午前1時から6時までは、各社の車両効率をよくするために、専用電話

にて配車依頼を受けている。

乗場の設置、管理等

高松タクシー協会

加入時業者数 42社

車両数 867台

内容・・高松市内25ヶ所のタクシー乗り場を平成14年8月1日から全国に先駆けお客様がタクシーを選べる「選別乗車」を実施している。

また、高松駅及び高松空港には専属のポーターを配置してタクシー乗務員を指導している。

タクシー乗り場でトラブルを起こした乗務員及び所属会社に対して、乗場の入場制限を実施し、悪質乗務員は排除している。

高松市内のタクシー乗場における選択乗車と悪質乗務員排除について

1 導入の動機と目的

- (1) 香川県乗用自動車協同組合のスローガンである「くらしの中にタクシーを」を浸透させるとともに、規制緩和等環境変化に対応した業界のあり方を求めて、平成11年度に「活路開拓ビジョン調査事業」を実施。
- (2) 「乗せる側のルール」から「乗る側のルール」への転換
上記の調査事業でのお客様アンケート及び日常の利用者への苦情、意見等を重視
- (3) 低サービス評価からの脱皮と選択されることへの努力の必要性
業界のレベルアップと、どうすればお客様に選んでいただけるかの視点。
- (4) 悪質乗務員の業界からの排除
A社を辞め、すぐB社で雇用では、業界のレベルアップはできない。

2 選択乗車実施までの経緯及び運営

- (1) 意思決定から短期間で実施（業界内の結束の大切さ）
平成14年6月18日のブロック会（全体会議）で提案し、承認される。同日、直ちに「サービス向上委員会」を個人タクシー代表を含めた構成員7人で立ち上げる。同委員会で数回にわたり審議、8月1日実施にこぎつける。
選択乗車は**高松市内25カ所**の乗場で実施。
 - ①実施にあたって、法人タクシーと個人タクシーが協力してあたる。
 - ②高松駅前の乗務員代表10人（法人タクシー7人、個人タクシー3人）をサービス向上特別委員に委嘱し、制度の浸透を図ることとした。
- (2) 主要タクシー乗場における街頭指導の実施
8月1日から15日まで全法人事業者及び個人タクシー代表の出勤による街頭指導を実施
- (3) 関連する諸規定の整備
乗務員登録規則、統制委員会規程、高松駅構内タクシー運営委員会規則、高松空港タクシー運営委員会規則等の整備を行った。

3 評価及び今後の課題

- (1) 利用客及びマスコミ等の反響
概ね好評である。
- (2) 規程の厳格な運用と即応しやすい組織の整備
従来、規程があっても、適用がゆるかった。今後厳格な運用を図るとともに違反事業者に対して、迅速な対応が必要。

愛媛県ハイヤー・タクシー協会

(1) タクシー乗場の管理について (松山市内)

別紙のとおり

(2) チケット・クーポンの提携

(松山市) 松山共同集金(株)

設立・・・昭和44年3月7日

加盟会社数 49社

車両数 1,264両

(新居浜市・西条市)

新居地区旅客自動車協同組合

設立 昭和28年8月13日

加盟会社数 13社

車両数 220両

(今治市)

今治市タクシー事業協同組合

設立 昭和41年2月23日

加盟会社数 16社

車両数 190両

(四国中央市)

宇摩地区旅客自動車協同組合

設立 昭和45年4月2日

加盟会社数 5社

車両数 97両

松山市のタクシーベイ整備状況

平成14年7月現在

場所名 (住所)	所有者	供用開始	収容能力(配置車両数)	
			乗り入れ規制の状況等	
三越前 (一番町3-1)	建設省	S39.5.11.	三越百貨店北側の西から東へ9.5mの区間 (2台)	
			赤・黄・緑の3班に分け、1週間ごとに日曜日に交代	
千舟町 住友生命ビル前 (千舟町4-5-4)	松山市	S52.11.20.	ダイエー千舟店ミナミの交差点から東に20mの地点より東へ13.5mの区間	
			三越前と色分けは同じだが、1週間遅れ。	
国際交流センター前 (一番町4)	松山市	S54.1.1.	愛媛県国際交流センター前横断歩道より北に17mの地点より北へ10mの区間 (2台)	
山越 (本町7-4)	建設省	S54.10.21.	本町7丁目の交差点から南に30mの地点より北へ10mの区間 (2台)	
全日空前 (一番町3-2)	建設省	S54.11.18.	全日空前東より西へ10mの区間 (2台)	
			三越前と同じ	
フジグラン松山西側 (宮西1-2)	建設省	S59.3.7.	標識から標識までの28mの区間 (5台)	
県民文化会館東側 (道後町2-5-1)	建設省	S61.4.13.	北向き25mの区間 (5台)	
			南向き15mの区間 (3台)	

ターミナル・港・空港の整備状況

場所名 (住所)	所有者	供用開始	駐車場収容台数	乗場車両数
空港 (南吉田町)	運輸省	S35.3.30	120台	4台
			組合に加入事業者。「空港構内組合」伊予鉄30・空港15・個人組合5	
松山駅構内 (南江戸1-14)	JR 四国旅客鉄道株	S38.1.23	37台	4台
			松山駅で乗り入れ許可を受けた業者のみ。 16事業者414台	
松山市駅前 (湊町5-1)	松山市	S39.1.14 (S47.12.26.)	30台(312㎡)	2台
			タクシーベイの位置：市駅前横断歩道より東へ5.90mの地点から東に16.30mの区間	
松山観光港 (高浜町5)	松山市	S46.11.1.	29台(240㎡)	4台
			高浜の事業者。指定外車両は、乗り場4両目まで	
三津港 (三津1)	松山市	S46.11.1.	19台	3台
			伊予鉄①近鉄①新和⑥関西⑥県個人④市個人①	
市役所内 (二番町4-7)	松山市	S50.5.7. (H11.2.15.)	0台(14㎡)	2台
			市内の全事業者	

社団法人佐賀県バス・タクシー協会

1. 共同配車（計画配車の実施）

大規模大会開催時における計画配車の実施（協会発足時～）。

近年の実績は、

全国豊かな海づくり大会（H18）、全国高校総体（H19）

日本学校農業クラブ全国大会（H20）

2. 乗務員教育

マナーアップ研修会の実施

県観光連盟と共催により毎年実施（共催は H17～）。

協会加盟全社を対象とし、年 1 回程度開催

※共催以前は、協会単独又は県構内タクシー協会あるいは佐賀市
タクシー協会との共催により概ね毎年 1 回実施

3. 乗り場の共同設置、管理

協会が契約主体となり、現在 2 箇所のタクシー乗り場を管理。

①佐賀県庁 ②佐賀県立病院

乗入事業者は、ともに佐賀市タクシー協会加盟各社（22 社 487 両）と
し、計画配車により運用中

4. その他（物品等の共同購入・販売斡旋等）

協会で一括発注する等により、原価にて会員各社へ販売。

・交通安全のぼり旗、事故 0 マグネット、各種ステッカー等

・点字テープの作成及び販売

協会で作成し、原価にて会員各社へ販売。

社団法人長崎県タクシー協会

事業体名	開始年月日	事業者数	車両数	共同事業実績
長崎タクシー協会	S 52. 10. 20	38社	1,518台	タクシー乗り場の設置・運営・管理 (22箇所)
ラッキーグループ 無線共同配車組合	H 2. 4. 26	4社	256台	共同配車、共同購入(タイヤ・制服・ 備品等)旅行クーポン取扱い、乗務員 教育、車内広告、共同ホームページ
シティーキャブ長崎 事業協同組合	H 9. 11. 14	6社	256台	共同配車、共同購入(タイヤ・制服・ 備品等)新人乗務員教育、社内広告、 共同ホームページ
長崎無線タクシー 協同組合 (エースグループ)	S 61. 2. 17	4社	181台	共同配車、旅行クーポン取扱い
安全陸上輸送共同 組合 (安全グループ)	S 46. 3. 26	3社	63台	共同配車
元船光・日光無線 共同配車組合 (光・日光グループ)	S 61. 12. 2	2社	101台	共同配車 乗務員教育
平和タクシー グループ	H 12. 11. 27	3社	69台	共同配車
ブルーキャブ長崎 配車組合	H 7. 7. 23	3社	141台	共同配車
佐世保ラッキーグル ープ無線配車組合	H 7. 2. 13	3社	111台	共同配車
ブルーキャブ佐世保 配車組合	H 18. 6. 1	2社	107台	共同配車
島原半島地区自動車 協同組合	S 52. 7. 4	3社	34台	共同配車
富江無線共同配車 組合	H 元. 5. 9	2社	8台	共同配車

社団法人熊本県タクシー協会

熊本市タクシー協会（昭和 42 年設立、熊本交通圏法人 70 社、個人 4 団体加盟）

- ・ タクシー事業全般、タクシーの日の行事活動
- ・ 熊本交通圏の乗務員教育や、共通乗場の整備
- ・ 交通秩序の維持
- ・ 労務対策

熊本県タクシー交通共済協同組合（昭和 46 年設立、県内法人 91 社加盟）

- ・ タクシー車両の事故（対物、対人）、厚生共済

熊本市タクシー株式会社

（昭和 43 年設立、株主会員 65 社、準会員 12 社加盟）

- ・ 共同チケット事業
- ・ 他県との相互乗り入れ事業、クレジットカード会社と提携

熊本県タクシー事業協同組合（昭和 50 年設立、県内 123 社）

- ・ LP ガス販売事業 会員のみならず、個人事業者、LP ガス自動車に販売

社団法人大分県タクシー協会

・ チケットの提携

県下 5 地区でそれぞれチケットを使用していたが、平成 5 年 3 月から、県下どこでも使用できるように共通化した。

・ 乗場の共同設置

大分と別府の中心通りで、乗場を共同で設置して、関係事業者が当番制により運行している。

社団法人鹿児島県タクシー協会

・ タクシー乗場の管理

場 所	開始時期	事業者数	車両数	整理員数
鹿児島中央駅	昭和 23 年 3 月	35 社	581 両	1 名
山形屋	昭和 42 年 11 月	40 社	2,396 両	2 名
鴨池港	昭和 49 年 11 月	40 社	2,396 両	1 名
夜間天文館周辺	昭和 60 年 11 月	40 社	2,396 両	8 名

管理者 鹿児島市タクシー協会

社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会

1. 共同配車
共同無線
16社 320台
南部共同無線
13社 264台
糸満共同無線
2社 53台
中央共同無線
6社 110台
八重山共同無線
5社 82台
2. 車両の共同購入
不明
3. LPGの共同購入
沖縄乗用自動車事業協同組合
16社 320台
沖縄南部タクシー協同組合
13社 264台
糸満燃料
5社 167台
北谷オートガススタンド
6社 145台
普天間オートガススタンド
7社 157台
4. チケット・クーポンの提携
共同無線（チケットのみ）
16社 320台
5. 乗務員教育
不明
6. 乗場の共同設置、管理
不明
7. 厚生年金基金
不明
8. 交通共済
不明
9. 健康保険組合
不明
10. その他
当協会にて共通チケット・クーポン事業を実施
新任教育5日間講習を月に2回実施

参考資料2 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、オーストリア及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ス地方では近い将来、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)	都市部及び空港では順番待ちリストがあるが、農村部にはない。		(可) ¹⁶	不可	有	混在 ¹⁷	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 ¹⁸	可 ¹⁹	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) ²⁰	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 ²¹	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

¹⁶ 廃業するときに、ライセンサーは、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。
¹⁷ 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。
¹⁸ 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。
¹⁹ 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。
²⁰ 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。
²¹ 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、ノルウェー及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			○ ²⁷		Function as free fares
アイルランド		○ ²⁸	○		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。

²⁷ 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。

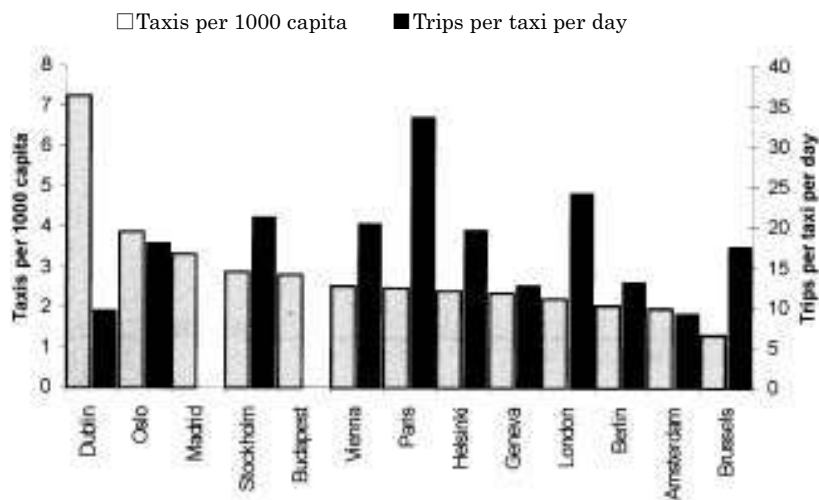
²⁸ 地方当局が固定運賃及び上限運賃に関する決定権を持っている。ダブリンでは固定運賃が適用されている。

(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

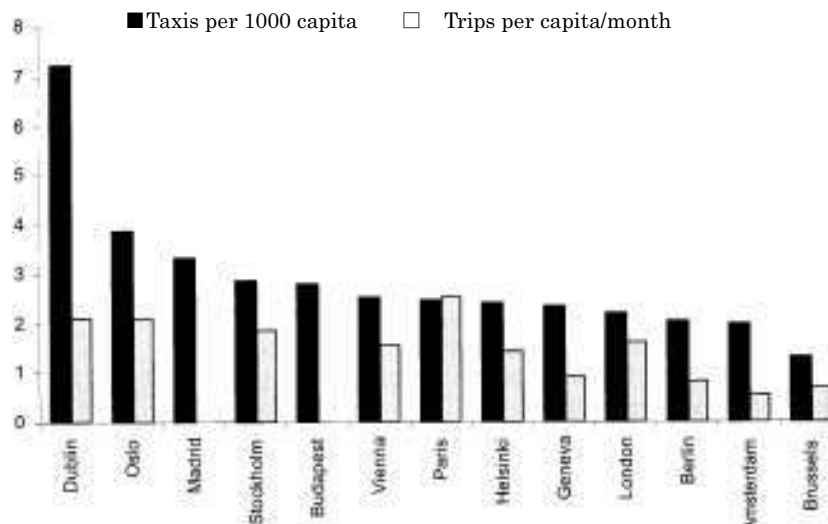


■参入障壁と需要

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。更に、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

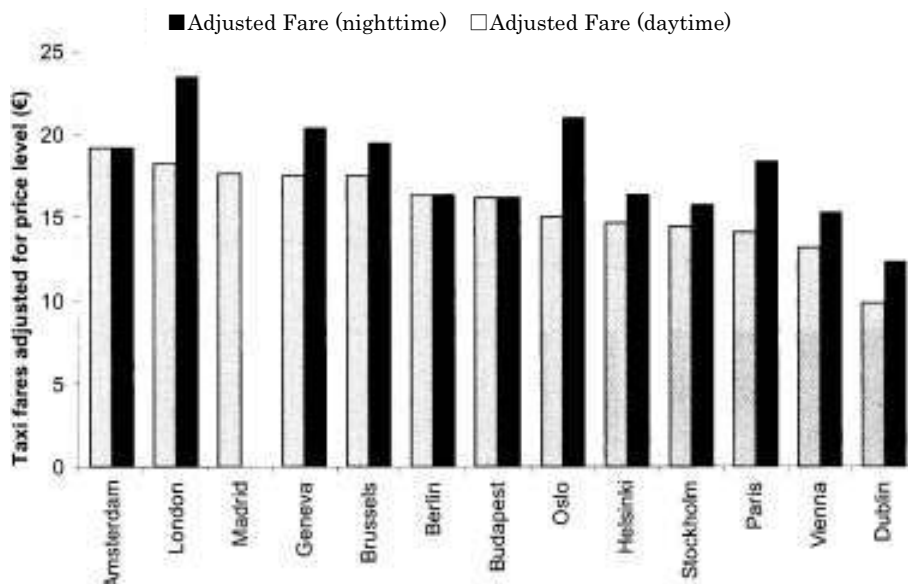


■タクシー運賃と運賃格差

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、オスロ及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&バーグラント (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。

ティールとバーランドは、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ランド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、ティールとバーランドは、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して主張している。

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及び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、規制緩和をもつ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3 イタリアのタクシー事業規制

(現地タクシー協会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。従って、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

参考資料4 ヒアリング調査の実施状況

調査対象	ヒアリング内容
チェッカー無線 (株)チェッカーキャブ 平成 20 年 8 月 21 日 (木)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主な事業内容 ・ 組合の沿革 ・ グループのメリット ・ 無線グループの可能性 等
東京無線協同組合 平成 20 年 8 月 25 日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主な事業内容 ・ 組合の沿革 ・ デジタル無線自動配車システムの導入・効果 ・ 無線グループの可能性 ・ 業界の近代化 等
A社 (宇都宮市) 平成 20 年 10 月 22 日 (水)	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー市場について ・ 新たな需要拡大策について ・ コンプライアンスについて ・ 需要構造の変化について ・ 共同化・協業化、規模のメリット等について ・ 経営の現状について ・ コミュニティタクシーへの取り組みについて ・ 減車の方策について ・ タクシー業界の将来について 等
B社 (さいたま市) 平成 20 年 10 月 22 日 (水)	
C社 (札幌市) 平成 20 年 11 月 14 日 (金)	
D社 (札幌市) 平成 20 年 11 月 14 日 (金)	

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

委員名簿

◎：委員長

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 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 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 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
第5回	平成20年7月30日(水) 10:00~12:00 自動車会館 会議室	(1) 今後の検討内容について (2) 意見交換 (3) その他
第6回	平成20年9月10日(水) 10:00~12:00 自動車会館 会議室	(1) 今後の検討内容について (2) 意見交換 (3) その他
第7回	平成20年11月21日(金) 16:00~18:30 ホテル ルポール麹町	(1) 提言案について (2) 意見交換 (3) その他