

参考資料

目次

I. 交通政策審議会関係	P 2
II. 一般的状況	P 4
III. 供給過剰関係	P 10
IV. 運賃関係	P 19
V. その他	P 24

I. 交通政策審議会関係

交通政策審議会「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」 これまでの審議状況等について

【2月8日 第1回WG】

◎タクシー事業の現状等について審議

【2月22日 第2回WG】

◎地域のタクシーの現状等について審議
(近畿運輸局長、九州運輸局長から説明)

【3月6日 第3回WG】

◎各地域の関係者からヒアリング

- ・加藤欽也 (社)北海道ハイヤー協会会長
昭和交通(株)代表取締役社長
はまなす交通(株)代表取締役社長
- ・栗崎康平 神奈中ハイヤー(株)取締役社長
- ・鈴木紳一 河北新報社報道部副部長兼論説委員会委員
- ・岸道康 山陽新聞社論説委員

【3月28日 第4回WG】

◎自治体関係者等からヒアリング

- ・泉田裕彦 新潟県知事
- ・梅原克彦 仙台市長
- ・天野清美 つばめ自動車(株)代表取締役社長

【4月15日 第5回WG】

◎これまでの議論と今後の論点について審議
◎論点1「需給の不均衡」について審議

【5月16日 第6回WG】

◎論点2「運賃規制のあり方」について審議

【6月17日 第7回WG】

◎論点3「安全性、サービスの質の確保等」について審議
◎論点4「運転者の労働条件の確保等」について審議

【7月3日 第8回WG】

◎中間的な整理

【9月4日 第9回WG】

◎「利用者のニーズに合致したサービスの提供」について審議
◎「悪質事業者対策」について審議

【9月30日 第10回WG】

◎「運賃規制のあり方」について審議

【10月23日 第11回WG】

◎「供給過剰対策」について審議

【11月13日 第12回WG】

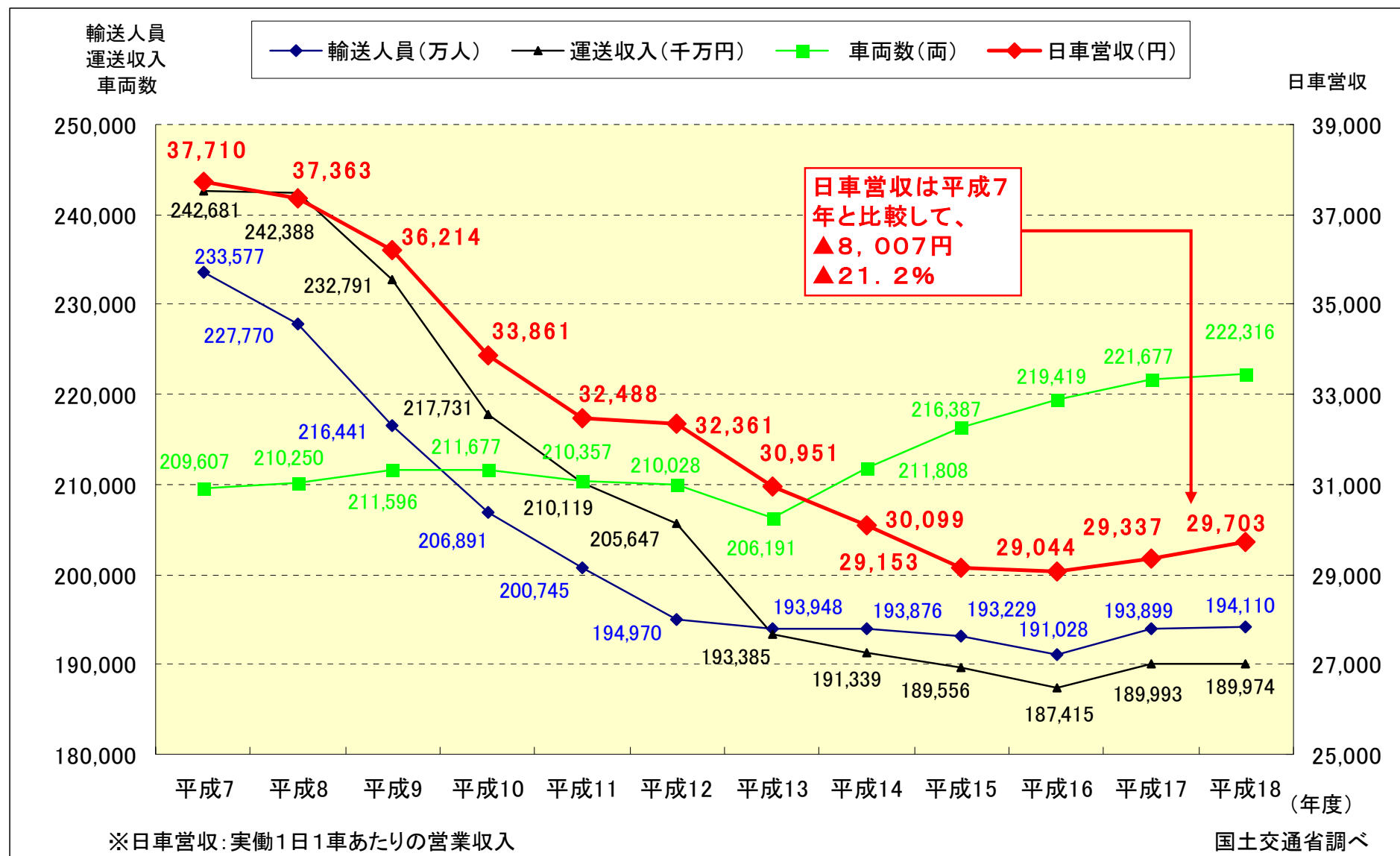
◎全般的審議

【12月5日 第13回WG】(予定)

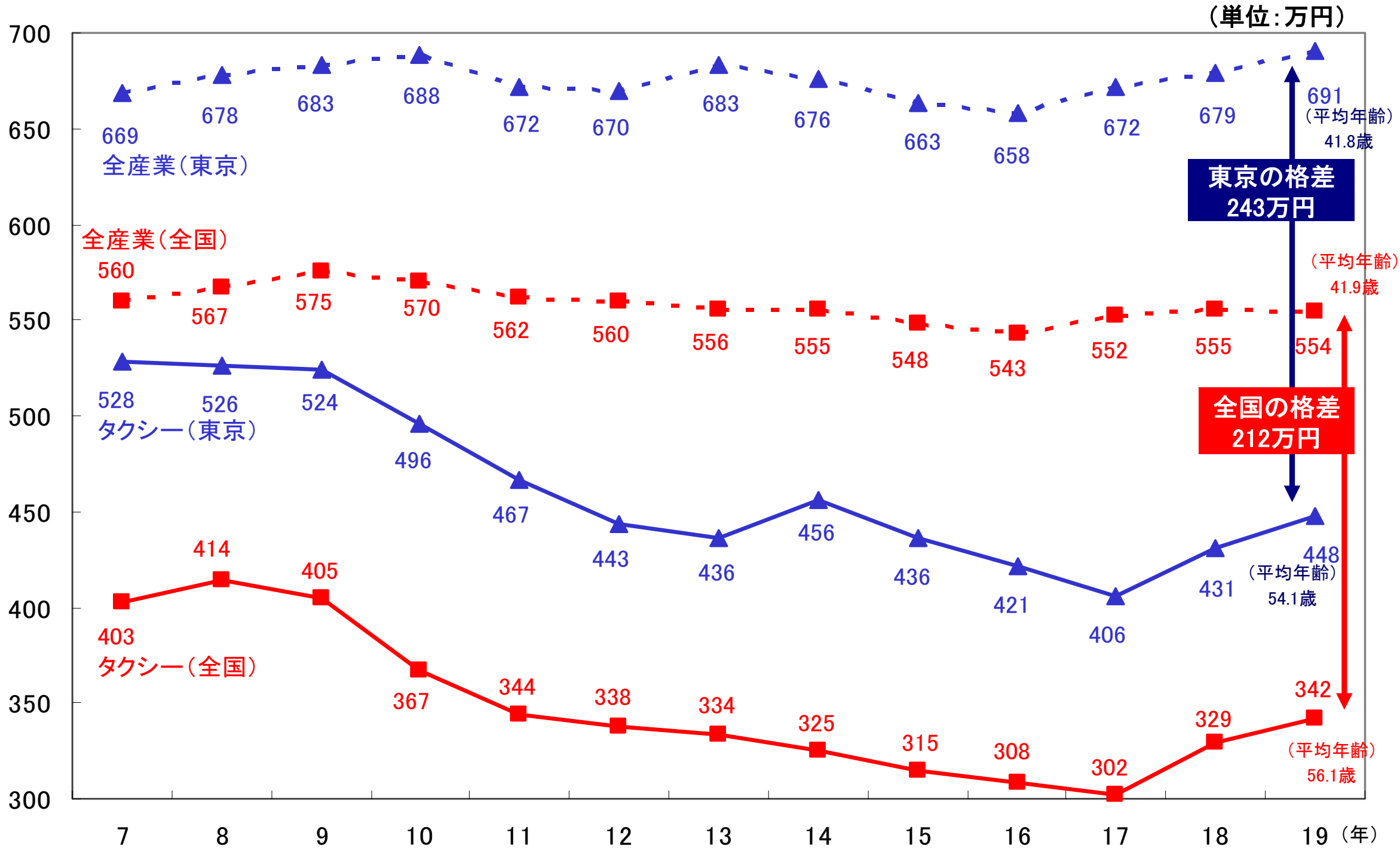
◎答申の審議

II. 一般的狀況

全国のタクシーにおける日車營收等の推移（法人）

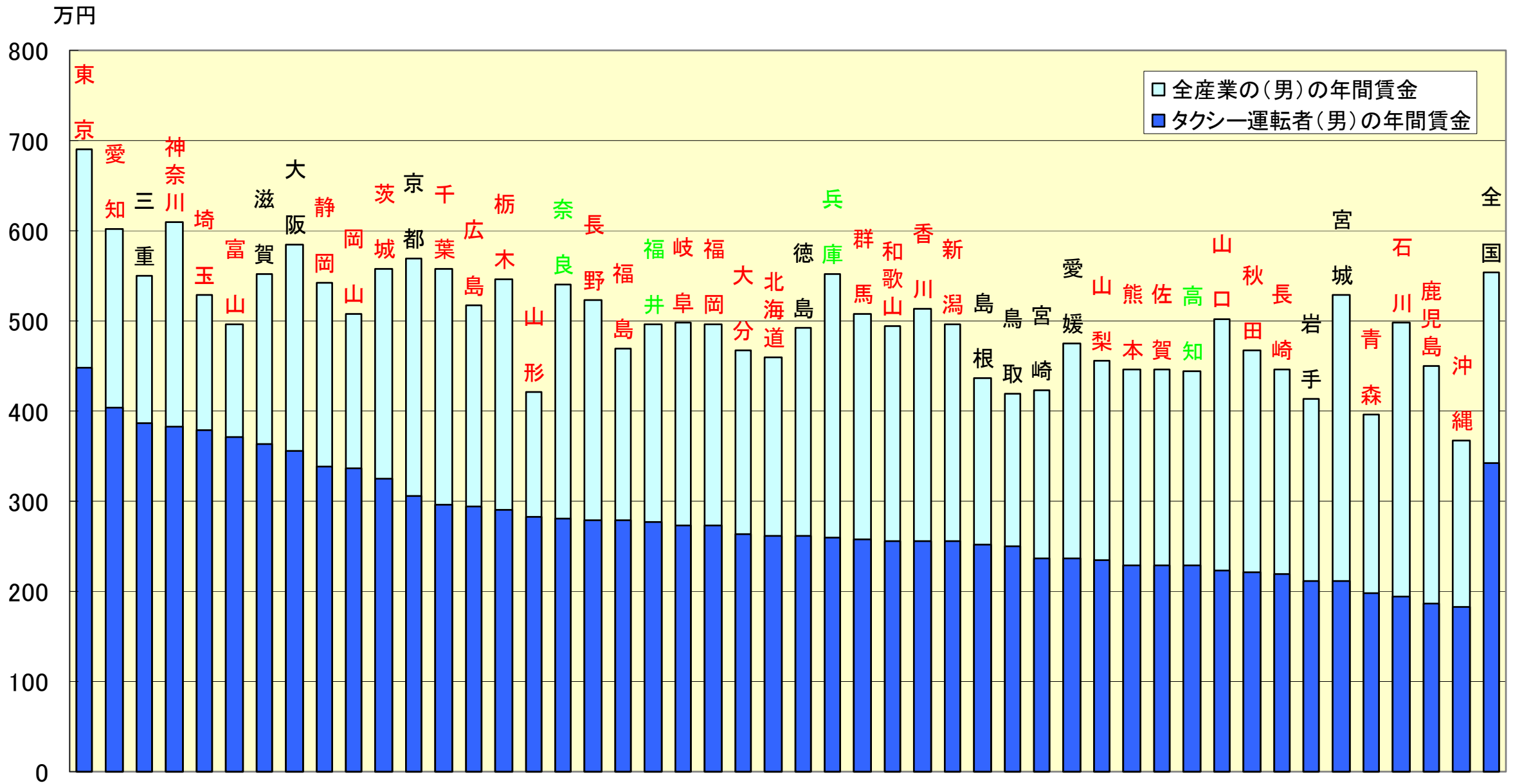


タクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金の推移



資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

平成19年 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）

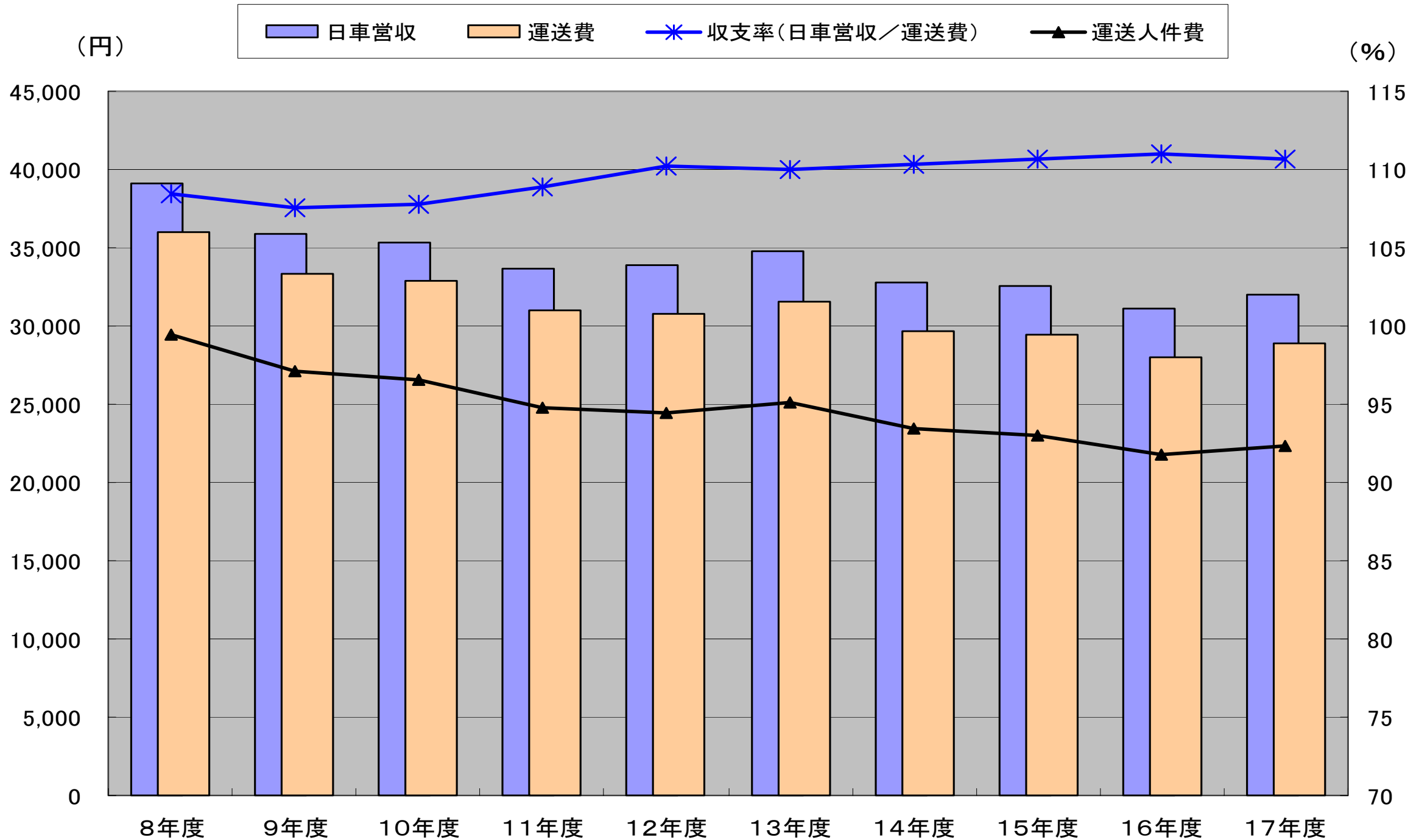


(注) 県庁所在地を含む運賃ブロックの運賃改定実施状況（平成20年10月30日現在）

赤文字・・・実施済み地区 緑文字・・・審査中又は申請中 黒文字・・・未実施地区

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

タクシー事業の経営指標の推移（実働車両1台当り）

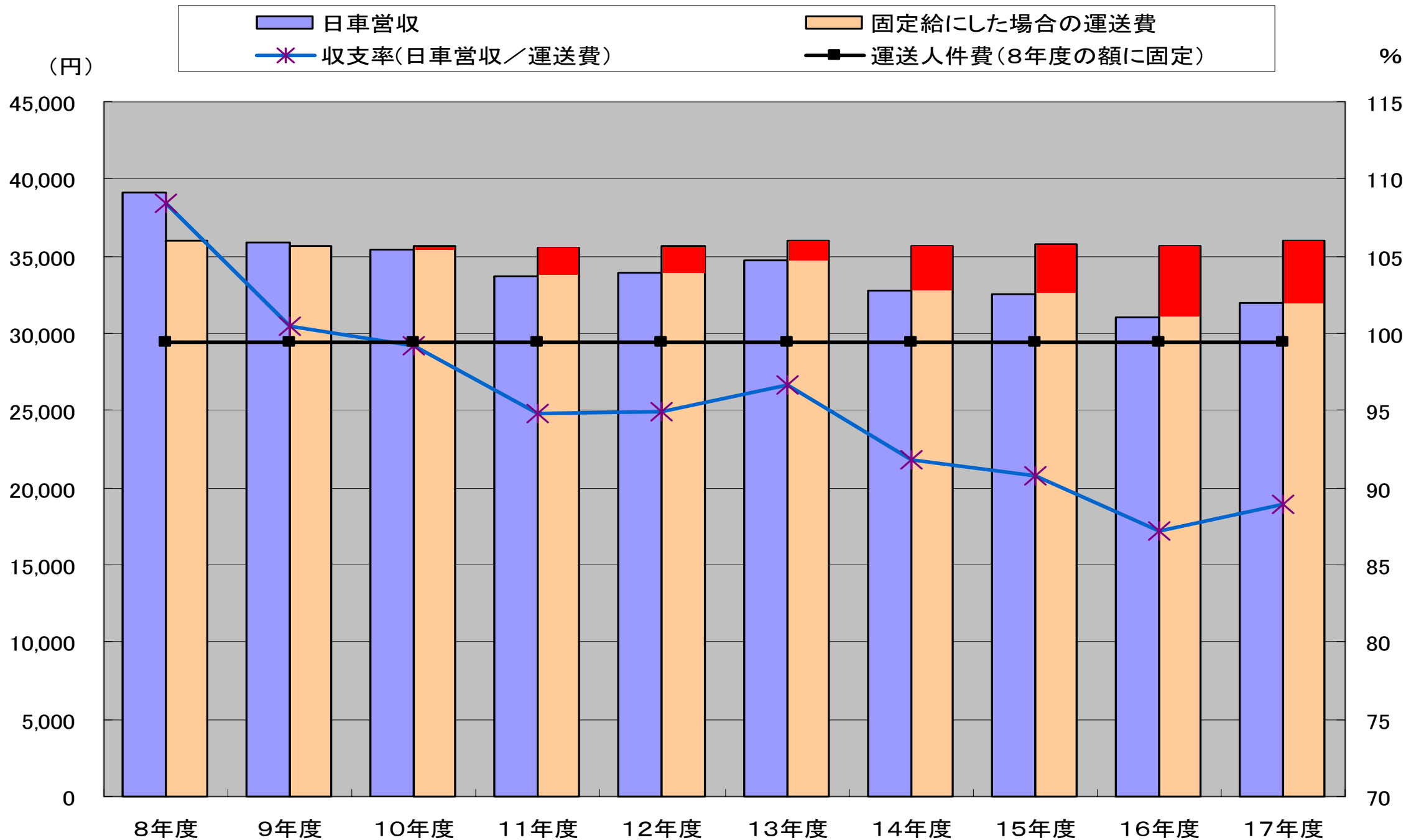


出典：自動車運送事業経営指標(国土交通省)

全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度～14年度は290社)

タクシー事業の経営指標の推移（実働車両1台当たり）

～人件費を平成8年度の金額に固定した場合～



参考：自動車運送事業経営指標(国土交通省)

全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度～14年度は290社)

Ⅲ. 供給過剩關係

営業区域ごとの需給関係の変化の状況

各営業区域における需給状況(日車実車キロ)の変化

(実在車両数300両以上の営業区域における13年度と18年度の対比)

日車実車キロ増減	営業区域数	
10%以上増加	9	
5～10%増加	6	
0～5%増加	17	増加計 32区域
0～5%減少	37	
5～10%減少	23	
10%以上減少	28	減少計 88区域
計	120	

日車実車キロ減少率上位15地域

営業区域名	総実車キロ増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キロ増減(%)
仙台市	-4.0	45.1	32.1	-27.3
青森交通圏	-26.0	3.4	-3.8	-23.0
長野交通圏	-15.0	16.0	8.0	-21.3
八戸交通圏	-13.0	4.4	6.9	-18.6
函館交通圏	-9.5	13.3	9.5	-17.3
高知交通圏	-16.6	4.3	0.8	-17.2
盛岡交通圏	-10.7	12.6	7.6	-17.0
長崎交通圏	-16.3	3.6	0.6	-16.8
大津市交通圏	-16.1	7.7	0.5	-16.5
福島交通圏	-15.1	5.2	1.5	-16.4
旭川交通圏	-13.7	5.2	3.1	-16.3
山形交通圏	-12.2	9.8	4.4	-15.9
弘前交通圏	-15.5	-4.9	0.0	-15.5
広島交通圏	-5.1	24.9	12.2	-15.4
札幌交通圏	-8.0	12.8	8.6	-15.3

日車実車キロ増加率上位15地域

営業区域名	総実車キロ増減(%)	実在車両増減(%)	実働車両増減(%)	日車実車キロ増減(%)
福山交通圏	14.3	2.0	-7.3	23.4
北勢交通圏(四日市市等)	20.7	9.7	-1.6	22.7
知多交通圏	46.2	39.3	22.0	19.9
西三河南部交通圏(安城市等)	18.7	4.4	3.7	14.4
東三河南部交通圏(豊橋市等)	9.8	-1.3	-4.0	14.4
浜松交通圏	7.5	-1.9	-5.1	13.4
南房交通圏(木更津市等)	10.4	1.0	-2.3	13.0
伊勢・志摩交通圏	-7.2	-18.3	-15.8	10.2
西三河北部交通圏(豊田市等)	13.2	15.1	2.9	10.0
名古屋交通圏	1.7	3.0	-5.7	7.8
東播磨交通圏(加古川市等)	-0.8	2.9	-6.9	6.5
美濃・可児交通圏	13.9	10.2	7.1	6.4
栃木県南交通圏(足利市等)	-5.1	-5.4	-10.2	5.7
埼玉県南東部交通圏(越谷市等)	-2.5	6.9	-7.4	5.3
市原交通圏	0.4	5.4	-4.4	5.1

(1) 供給過剰地域の例

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
札幌交通圏	需要	総実車キロ	194,485,691	172,242,787	158,498,173
		指数(H10=100)	100	89	81
	供給	延べ実在車両数	1,683,742	1,649,985	1,861,699
		指数(H10=100)	100	98	111
		延べ実働車両数	1,645,372	1,606,868	1,745,716
		指数(H10=100)	100	98	106

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
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

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
仙台市	需要	総実車キロ	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

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
高松交通圏	需要	総実車キロ	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

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
新潟交通圏	需要	総実車キロ	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

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福岡交通圏	需要	総実車キロ	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

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
大阪市域交通圏	需要	総実車キロ	398,227,543	360,176,839	380,278,967
		指数(H10=100)	100	90	95
	供給	延べ実在車両数	4,797,050	4,866,078	5,788,159
		指数(H10=100)	100	101	121
		延べ実働車両数	4,032,580	4,048,833	4,282,123
		指数(H10=100)	100	100	106

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
沖縄本島	需要	総実車キロ	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

(2) 規制緩和後に総実車キロが増加している地域の例

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福山交通圏	需要	総実車キロ	14,809,623	13,523,323	15,461,788
		指数(H10=100)	100	91	104
	供給	延べ実在車両数	275,575	279,084	284,595
		指数(H10=100)	100	101	103
		延べ実働車両数	233,666	232,089	215,072
		指数(H10=100)	100	99	92

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
浜松交通圏	需要	総実車キロ	24,086,342	23,271,575	25,022,322
		指数(H10=100)	100	97	104
	供給	延べ実在車両数	385,042	387,475	380,009
		指数(H10=100)	100	101	99
		延べ実働車両数	323,862	322,288	305,695
		指数(H10=100)	100	100	94

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
北勢交通圏 (四日市市等)	需要	総実車キロ	13,176,046	11,548,891	13,934,783
		指数(H10=100)	100	88	106
	供給	延べ実在車両数	219,183	215,388	236,188
		指数(H10=100)	100	98	108
		延べ実働車両数	179,483	176,716	173,837
		指数(H10=100)	100	98	97

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
南房交通圏 (木更津市等)	需要	総実車キロ	10,872,077	9,305,244	10,277,051
		指数(H10=100)	100	86	95
	供給	延べ実在車両数	197,189	187,588	189,480
		指数(H10=100)	100	95	96
		延べ実働車両数	149,932	141,025	137,795
		指数(H10=100)	100	94	92

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
東三河南部 交通圏 (豊橋市等)	需要	総実車キロ	11,688,711	10,641,515	11,680,190
		指数(H10=100)	100	91	100
	供給	延べ実在車両数	234,686	225,530	222,569
		指数(H10=100)	100	96	95
		延べ実働車両数	198,388	183,064	175,703
		指数(H10=100)	100	92	89

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
名古屋交通圏	需要	総実車キロ	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

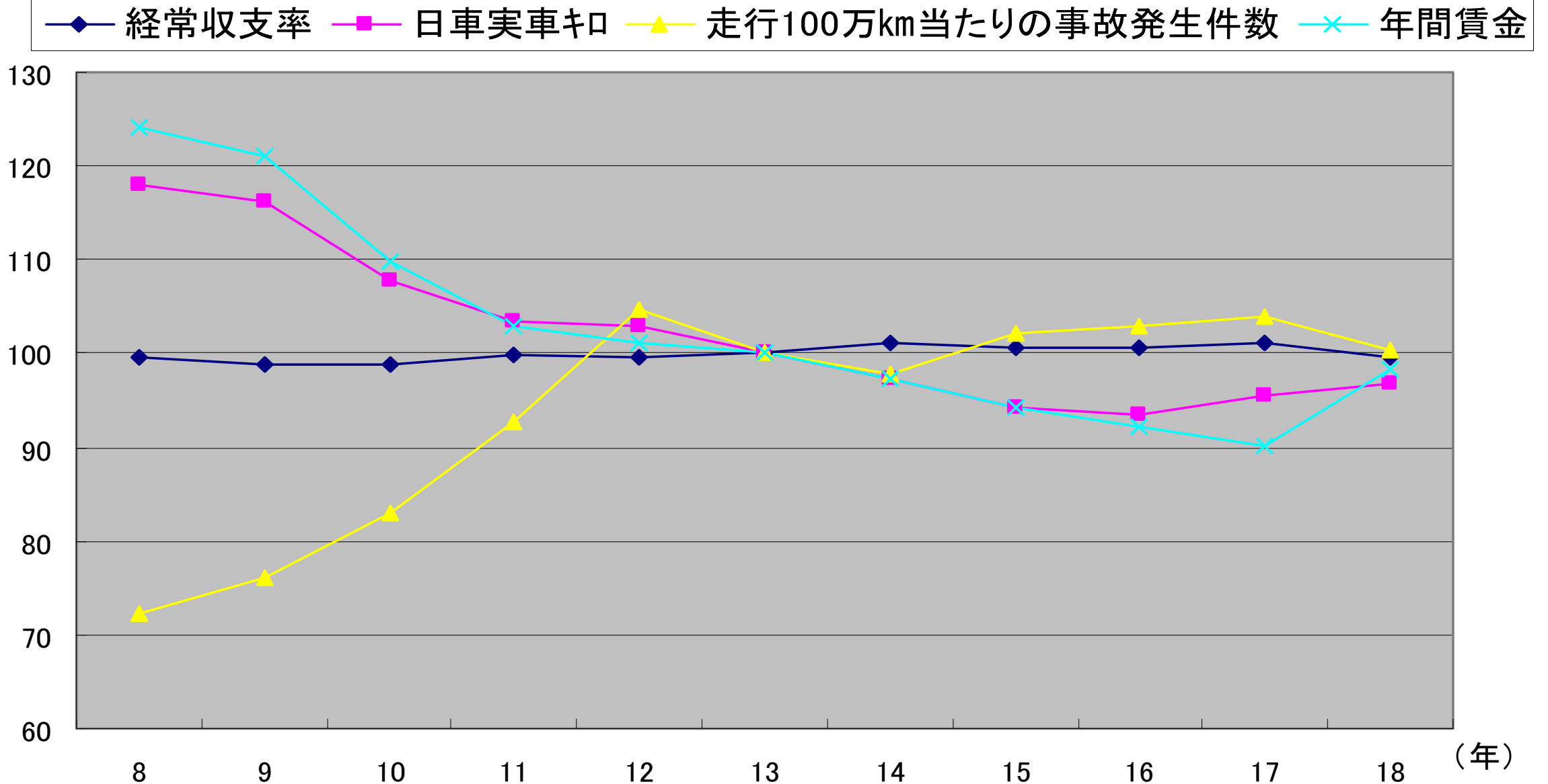
(3) 東京特別区・武三地区

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
特別区・武三 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

(4) 全国

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
全国	需要	総実車キロ	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	74,002,842	74,692,448	80,498,325
		指数(H10=100)	100	101	109
		延べ実働車両数	62,877,049	62,436,499	63,788,437
		指数(H10=100)	100	99	101

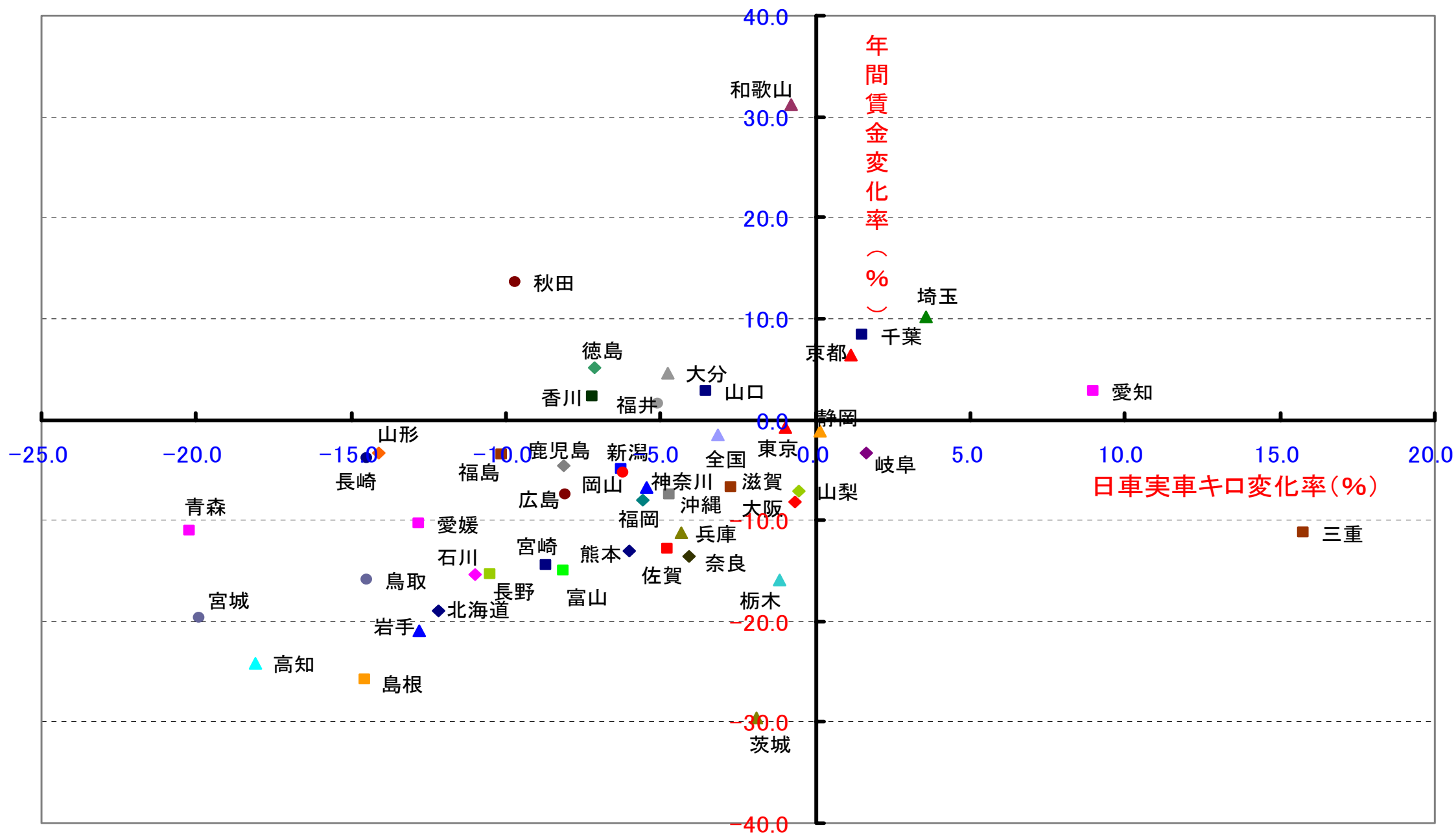
需給状況と事故件数・賃金等の関係



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

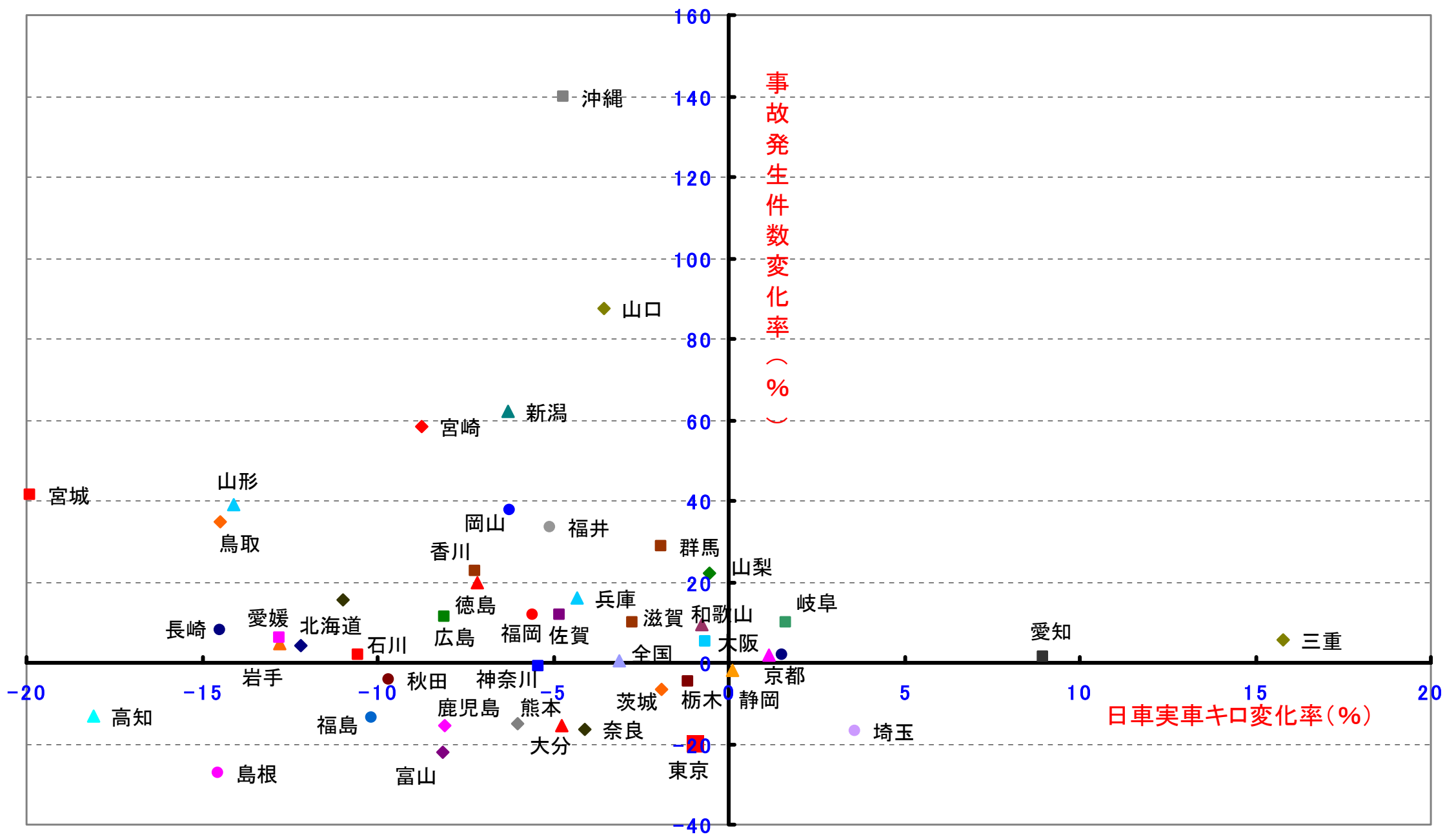
出典: 経常収支率については、国土交通省「自動車運送事業経営指標」(年度集計)
 事故発生件数については、警察庁「交通事故統計年報」(暦年集計)
 年間賃金については、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(暦年集計)
 日車実車キロについては、国土交通省調べ(年度集計)

規制緩和前後の年間賃金及び日車実車キロの変化（法人タクシー） （平成13年と平成18年の対比）



出典：年間賃金については、厚生労働省「賃金基本統計調査」による。（暦年集計）
日車実車キロについては、国土交通省調べ（年度集計）

規制緩和前後の事故発生件数及び日車実車キロの変化（法人タクシー） （平成13年と平成18年の対比）



出典：事故発生件数については、警察庁「交通事故統計年報」による（暦年集計）
日車実車キロについては、国土交通省調べ（年度集計）

特定地域への車両集中に伴う問題

仙台駅・国分町

■ 仙台駅前(名掛丁入口)



■ 国分町入り口付近(定禅寺通り)



仙台市では、規制緩和後タクシーが急増したため、一般のタクシー需要が少なくなる夜間は、国分町(仙台市中心部歓楽街)周辺にタクシー車両が集中し、二重、三重停車による客待ち行為が発生している。

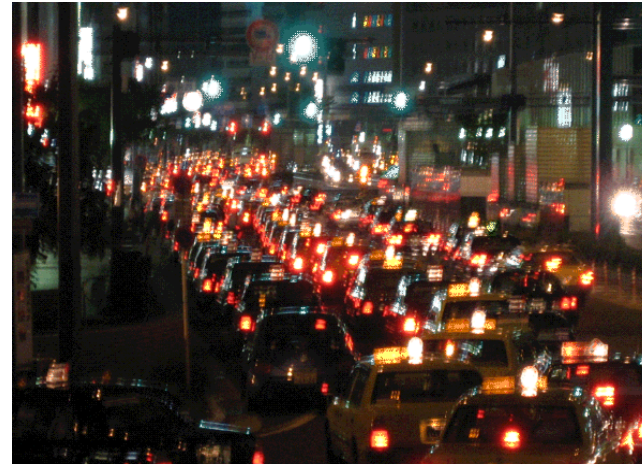
そのため、交通渋滞を引き起こし、路線バスや歩行者等の一般の交通の妨げとなっているばかりでなく、交通事故の多発や騒音、排ガスによる周辺環境の悪化が社会問題化している。

大阪駅

■ 大阪駅周辺(北新地)



■ 同上



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

千葉駅

■ ショットガンシステム開始前の千葉駅前の渋滞列



■ ショットガンシステム開始後の千葉駅前



千葉駅東口では、夜間においてタクシーの渋滞列(約2km)が慢性化していた(写真上)。

平成17年10月から千葉市役所駐車場を待機場とするショットガンシステムの実証実験を実施し(平成18年11月からはIT(1,300台のタクシー車両にスマートプレートを装着)を活用)、実証実験終了後の現在は人力による発券方式で運用しており、タクシーの渋滞列はほぼ解消されている(写真下)。

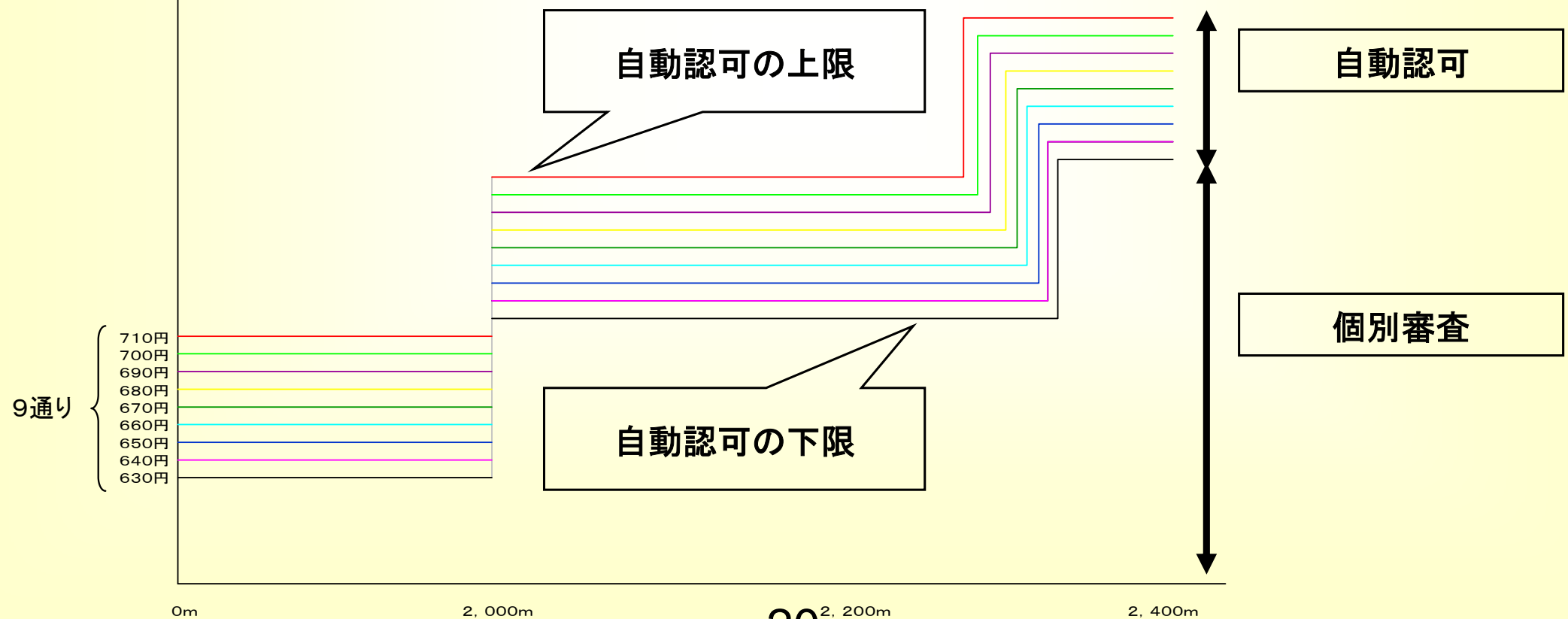
IV. 運賃関係

自動認可運賃制度の概要について

上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、地方運輸局長等が「自動認可運賃」として設定し(概ね9通りの運賃パターン)、事前に公示している。自動認可運賃の申請については、原価計算書等の添付を省略し速やかに認可する一方、自動認可の下限額を下回る運賃については、原価計算書等を添付させ不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査を行っている。

自動認可運賃制度は、初乗運賃の水準に応じた適切な加算距離・加算額を定めることにより、いわゆる「追い抜き運賃」の設定を防止する制度となっている。

【自動認可運賃のイメージ図】



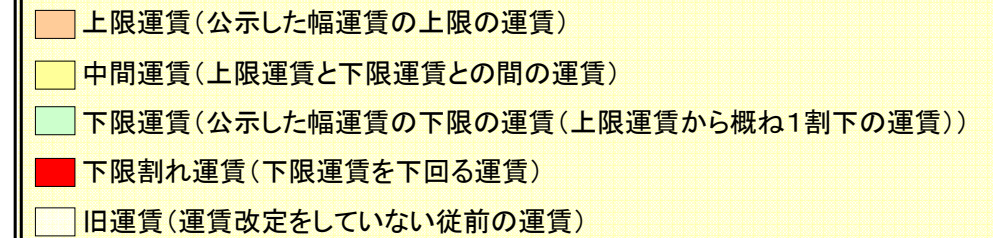
運賃の設定状況について

各地区における上限運賃の割合

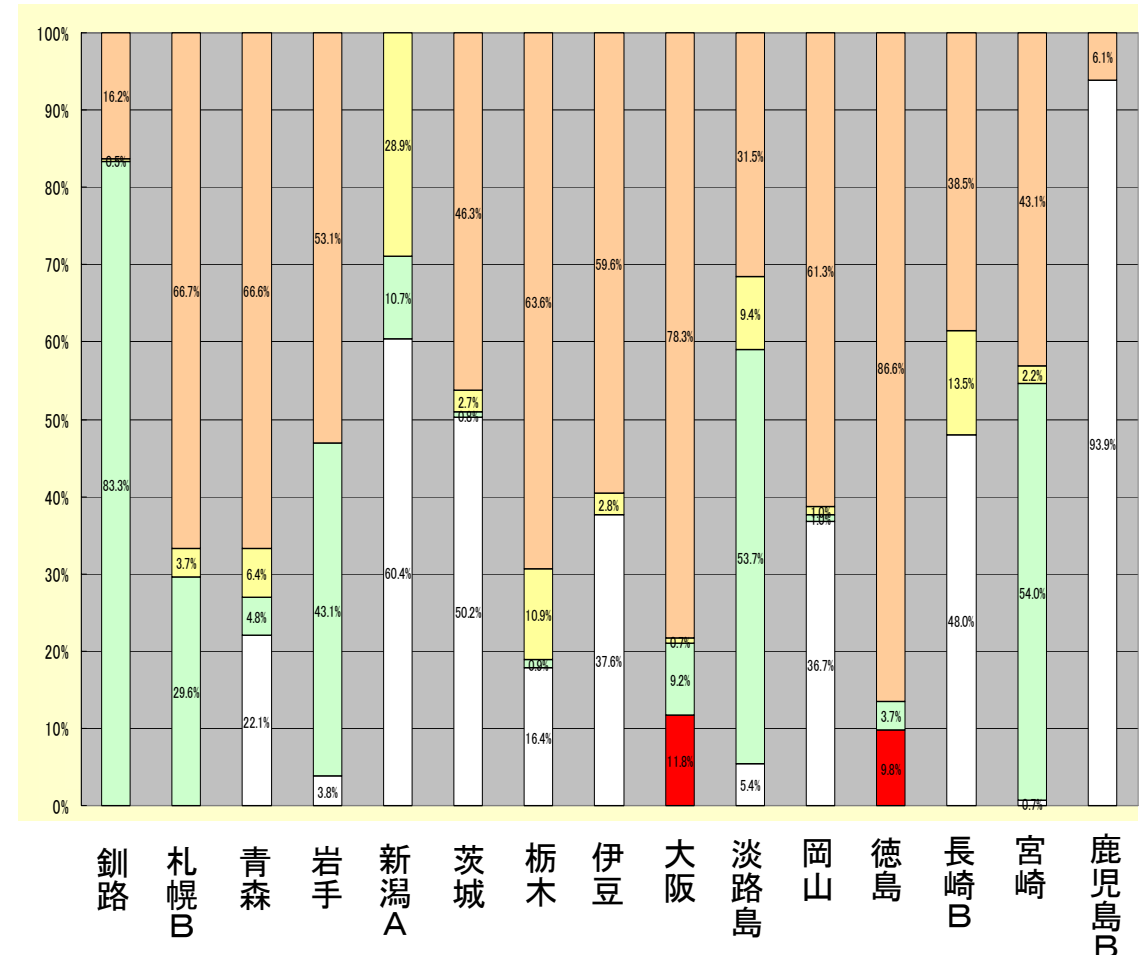
※20年9月～11月調査

100%	9地区
95%以上－100%未満	29地区
90%以上－95%未満	11地区
85%以上－90%未満	10地区
80%以上－85%未満	5地区
75%以上－80%未満	7地区
70%以上－75%未満	6地区
65%以上－70%未満	2地区
60%以上－65%未満	2地区
55%以上－60%未満	1地区
50%以上－55%未満	1地区
45%以上－50%未満	1地区
40%以上－45%未満	3地区
40%未満	5地区
計	92地区

運賃設定が多様化している主な地区



※20年9月～11月調査




タクシー運賃改定の処理状況について

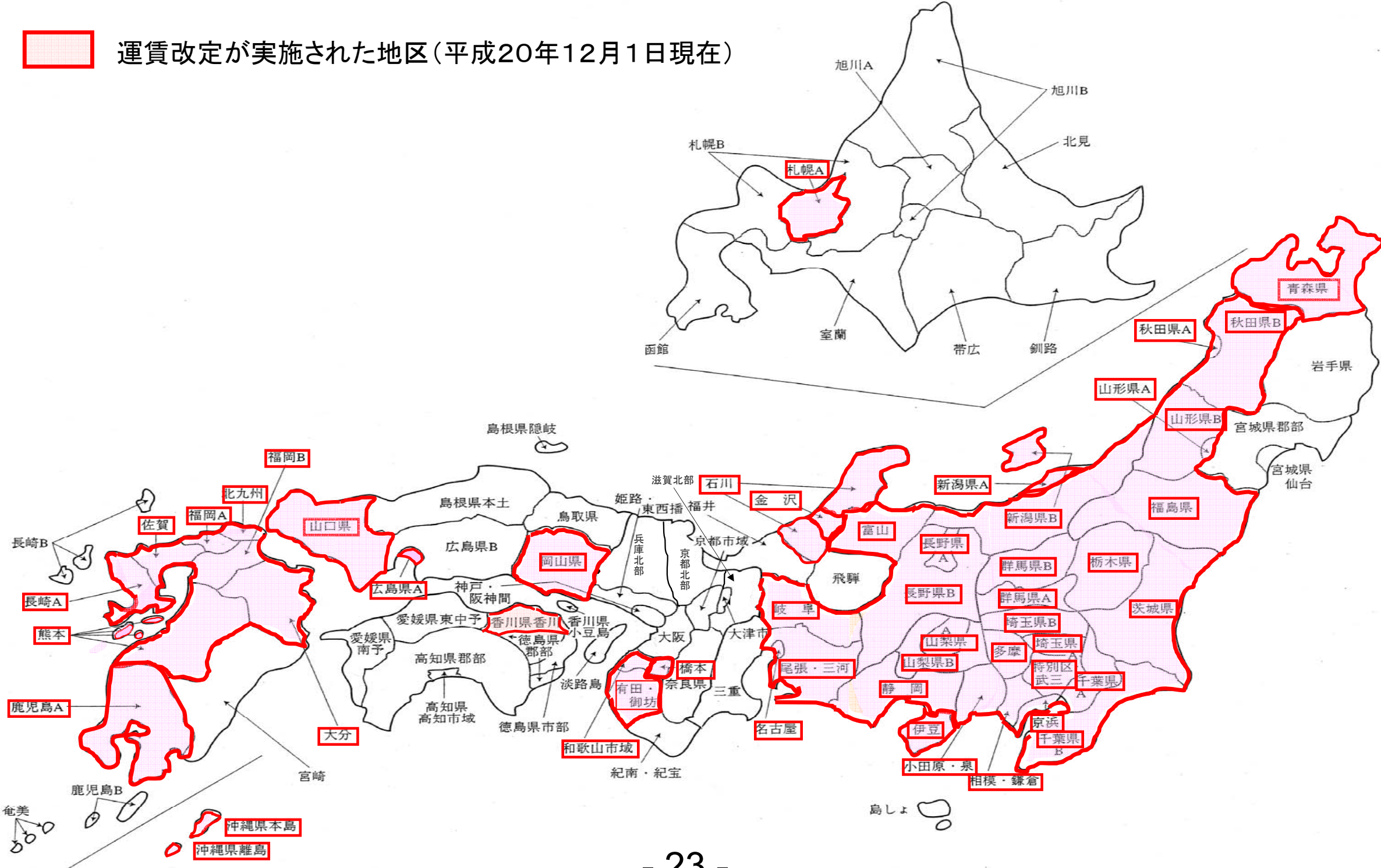
平成20年12月1日現在

区分	地区数	備考
認可済み	52 地区	物閣：東京特別・武三 協議：名古屋、東京多摩、京浜、静岡、広島A、福岡A、 埼玉A、千葉A、熊本、北九州、相模・鎌倉、 札幌A、岡山、新潟A、鹿児島A 連絡：長野A、長野B、大分、秋田A、秋田B、長崎A、 沖縄本島、和歌山市域、有田・御坊、新潟B、 富山、埼玉B、千葉B、香川、佐賀、福岡B、 泉・小田原、群馬A、群馬B、栃木、茨城、山梨A、 山梨B、尾張・三河、山形A、山形B、福島、岐阜 青森、伊豆、山口、金沢、石川、沖縄離島、橋本、 高知市域
審査中	8 地区	旭川B、旭川A、奈良県、神戸・阪神、宮城郡部、姫路東西 播、香川小豆島、函館
審査せず	2 地区	宮城仙台 ※ 申請から3か月間に申請率が7割に達しなかったもの。 三重 ※ 審査開始後、申請の取り下げにより7割を下回ったもの。
審査中断中	2 地区	帯広、福井
計	64 地区	

(注) 全国の運賃ブロックは計92地区

タクシーの運賃改定実施地区

 運賃改定が実施された地区(平成20年12月1日現在)



V. その他

行政処分の実績

タクシー事業者に対する行政処分実績

年度	監査 事業者数	行政処分等件数							
		許可 取消	事業 停止	車両使用停止			小計	勧告・警 告等	合計
				①件数	②延日車数	③1件当たり日車 数(②/①)			
H14	1,525	12	0	254	11,956	47.1	266	771	1,037
H15	1,874	3	0	427	20,475	48.0	430	947	1,377
H16	2,797	0	0	345	15,141	43.9	345	1,329	1,674
H17	2,958	1	0	435	18,040	41.5	436	533	969
H18	3,321	2	2	383	22,560	58.9	387	629	1,016
H19	3,459	1	1	470	29,340	62.4	472	541	1,013

注:個人タクシーを含む。

累積点数20点超の事業者数(タクシー)

累積点数	事業者数	累積点数	事業者数
21～30	39	51～60	0
31～40	14	61～70	0
41～50	3	71～80	1

(平成20年3月末現在)

タクシー事業に関する違法・不適切な事業運営の事例

○名義貸し行為の疑い

タクシー事業者には雇用される運転者を「個人事業主」に見立てることにより、社会保険及び雇用保険や消費税の負担を削減することなどを目的とした事業手法。

このような事業手法は、道路運送法第33条が禁じる名義貸し行為の疑いがあり運転者の管理等も適切に行われていない疑いがあり、利用者の安全及び利便の低下等が懸念される。

○社会保険及び労働保険の未加入、最低賃金違反

長期的な輸送需要の低迷、燃料費をはじめとする経費の高騰等の中、社会保険及び労働保険に加入しない事業者や最低賃金に違反する事業者が現れてきている。

上記のようなタクシー運転者の労働条件の悪化は、収入を確保するための長時間労働等を通じて、利用者の安全及び利便の低下の要因となる。また、事業者間の公平な競争条件の確保の観点からも問題。

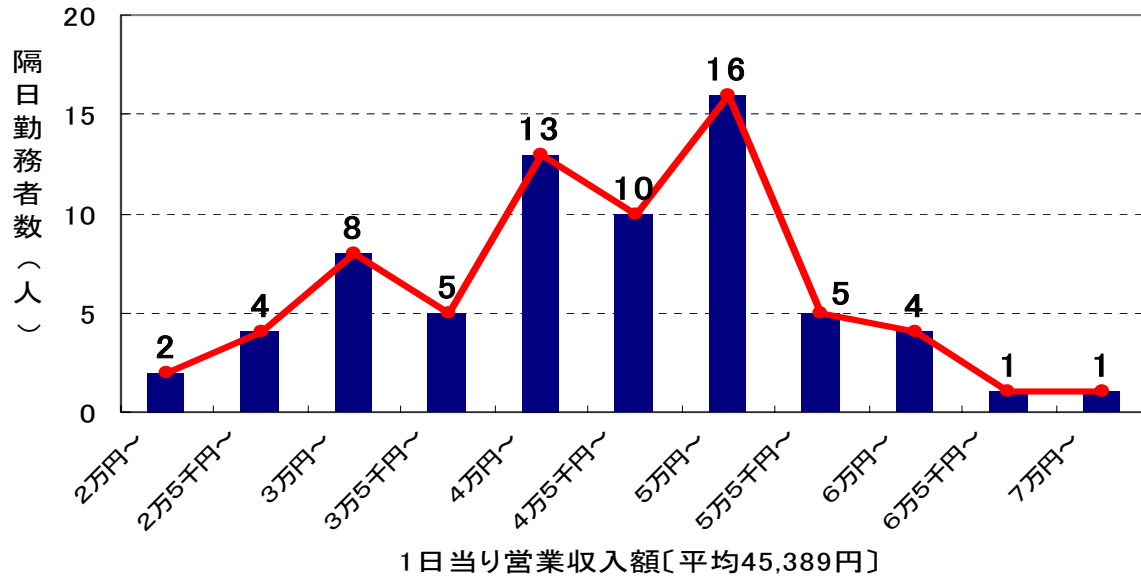
〈参考〉近畿運輸局調査 大阪市域交通圏 社会保険・労働保険加入状況調査 タクシー事業 社会保険等未加入率7.8%
厚生労働省調査 H19.6最低賃金の履行確保に係る一斉監督結果 タクシー事業 最低賃金違反率16.8%

○処分逃れ

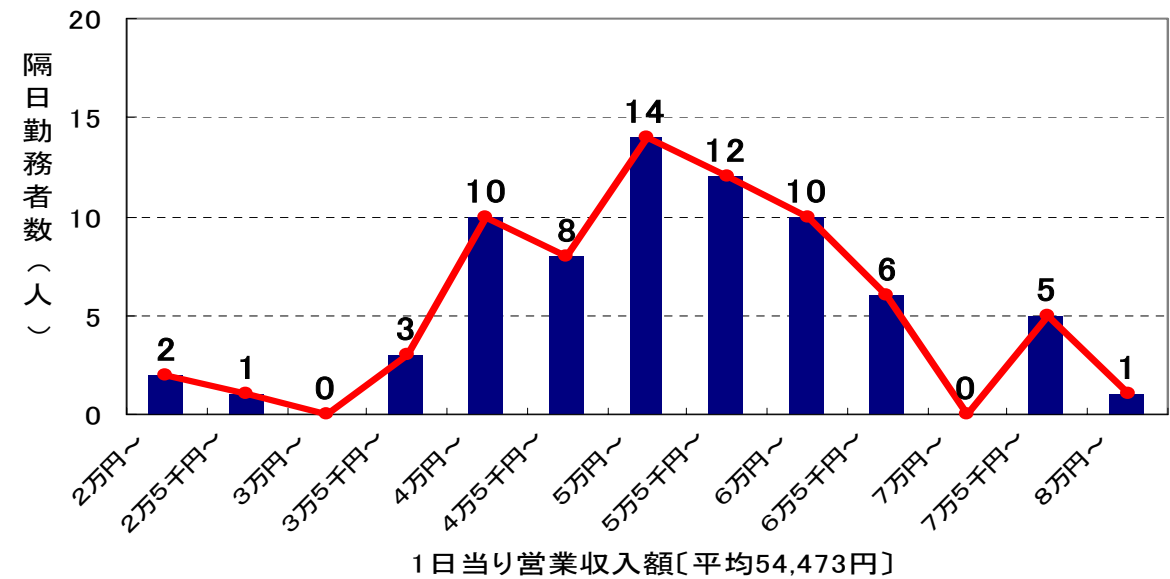
行政処分を予測した事業者が事業を廃止し、別会社に事業を移すことなどにより、受けるべき行政処分を逃れる手法。
このような手法は、真に悪質な事業者の退出がなされず、コンプライアンス意識のない事業者が輸送を行うことにより、利用者の安全及び利便の低下等が懸念される。

1日当り営業収入額別人数分布について（東京・隔日勤務者）

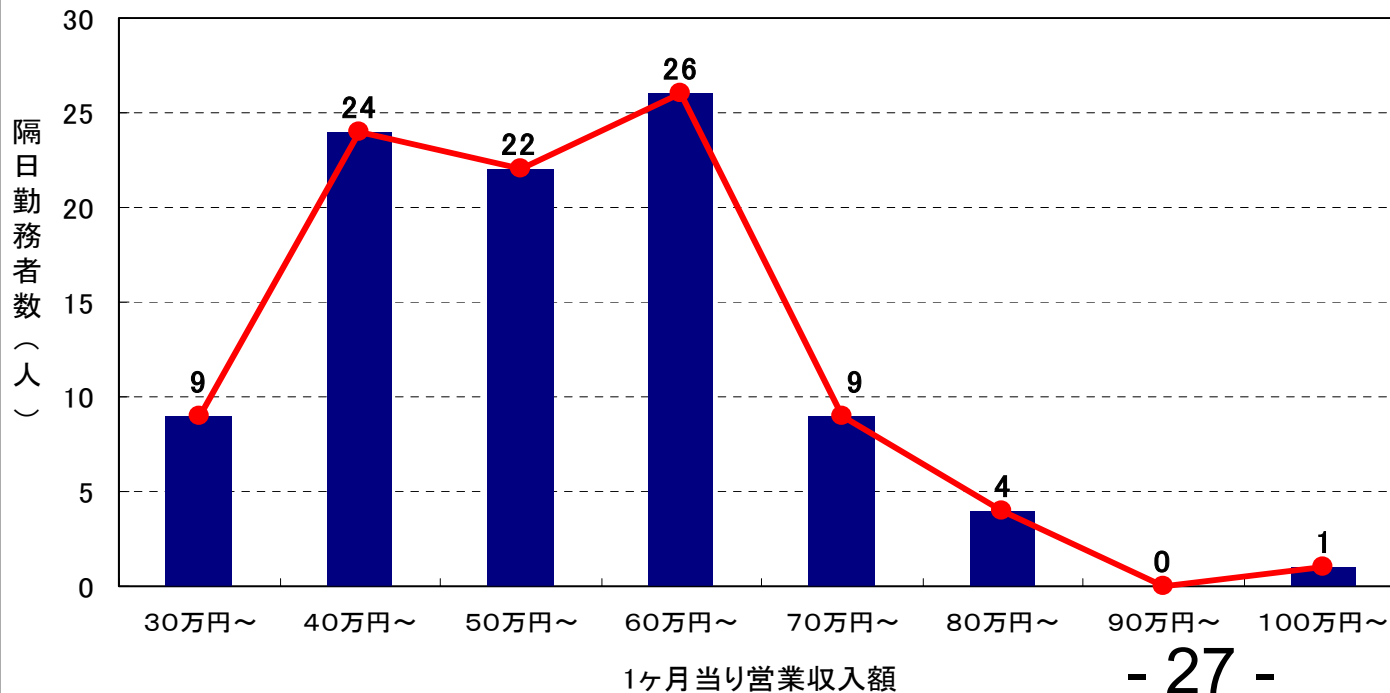
●1日当り営業収入額最低日(2008年1月15日)



●1日当り営業収入額最高日(2008年2月6日)



●1ヶ月当り営業収入額別人数分布(隔日勤務者:11乗務数のみ)



調査期間:2008年1月13日～2月11日
 調査対象:東京都内にある特定の事業者の特定の営業所

他法令の制度例 ～産業活力再生特別措置法の共同事業再編～

産業活力再生特別措置法の目的

企業の取り組む事業の再構築・再編を支援するために、金融支援を行うとともに、商法の手続きや税制の特例を講ずる。

共同事業再編について

供給過剰構造にある2以上の事業者が、共同して施設の相当程度の撤去、設備の相当程度の廃棄等を行い、過剰供給構造の解消を目指した事業活動で、当該2以上の事業者等に係る合併等の組織の再編成を伴うもの。

法の支援スキーム

経済産業大臣による基本指針の策定

過剰供給構造にある事業分野の基準に関する事項、共同事業再編による供給能力の減少に関する目標の設定に関する事項等を策定

2以上の事業者による共同事業再編計画の策定

共同事業再編による供給能力の減少の程度を示す指標等を記載した共同事業再編計画の策定

主務大臣による共同事業再編計画の認定

認定にあたっての公正取引委員会との関係

- ① 主務大臣は、共同事業再編計画の認定をしようとする場合において、必要があると認められるときは、申請書の写しを公取委に送付するとともに、共同事業再編のための措置が当該事業分野に及ぼす影響等に関して、意見を述べる。
- ② 公取委は送付を受けた際、必要があると認めるときは、当該共同事業再編計画に対し、意見を述べる。
- ③ 主務大臣と公取委は、認定を受けた共同事業再編計画に従って行われる行為が、認定後の経済情勢の変化により、事業者間の適正な競争関係を阻害し、一般消費者等の利益を不当に害するものとならないよう緊密に連絡する。

共同事業再編計画の認定による効果

- ① 法制度上の特例（会社法の特例、民法の特例）
- ② 金融支援（日本政策投資銀行の融資等）
- ③ 税制特例（特別償却、登録免許税・不動産取得税の特例等）