

# タクシー事業の現状について

---

## 全国のタクシー事業の規模

- ・ 車両台数 . . . . . 230,865両
- ・ 輸送人員 . . . . . 15億9,475万人
- ・ 営業収入 . . . . . 1兆6,775億円



### ○法人タクシー

- 事業者数 . . . . . 6,456者
- 車両台数 . . . . . 192,753両
- 運転者数 . . . . . 318,942名
- 輸送人員 . . . . . 14億9,767万人
- 営業収入 . . . . . 1兆5,347億円

### ○個人タクシー

- 事業者数 . . . . . 38,112事業者
- 車両台数 . . . . . 38,112両
- 輸送人員 . . . . . 9,708万人
- 営業収入 . . . . . 1,428億円

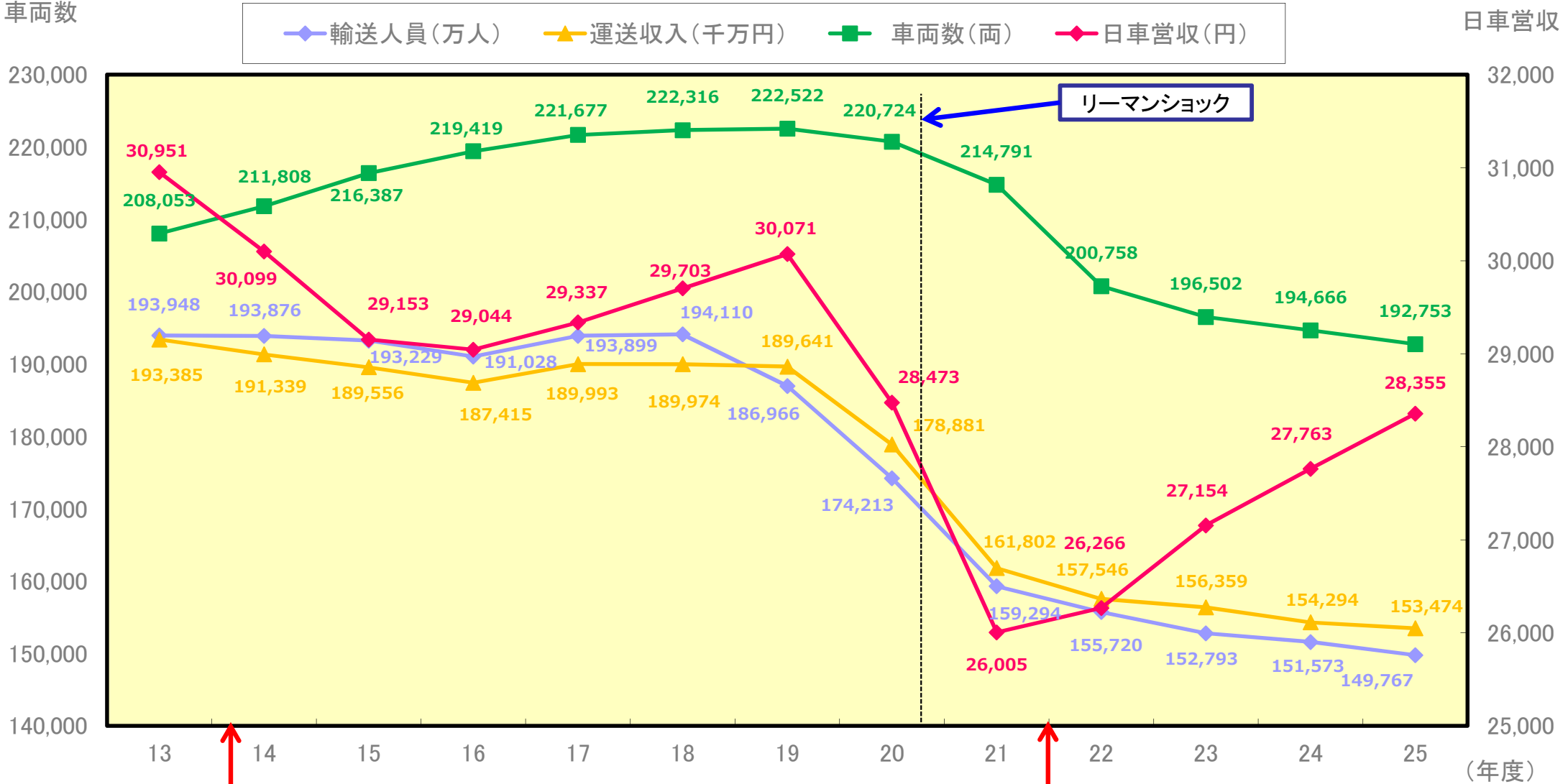
平成26年3月31日現在

国土交通省調べ ※ハイヤー及び福祉限定事業者を除く

# タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・特定地域（現：準特定地域）における適正化の取組み（減車）の結果、平成22年度以降日車営収が上昇。

輸送人員  
運送収入  
車両数



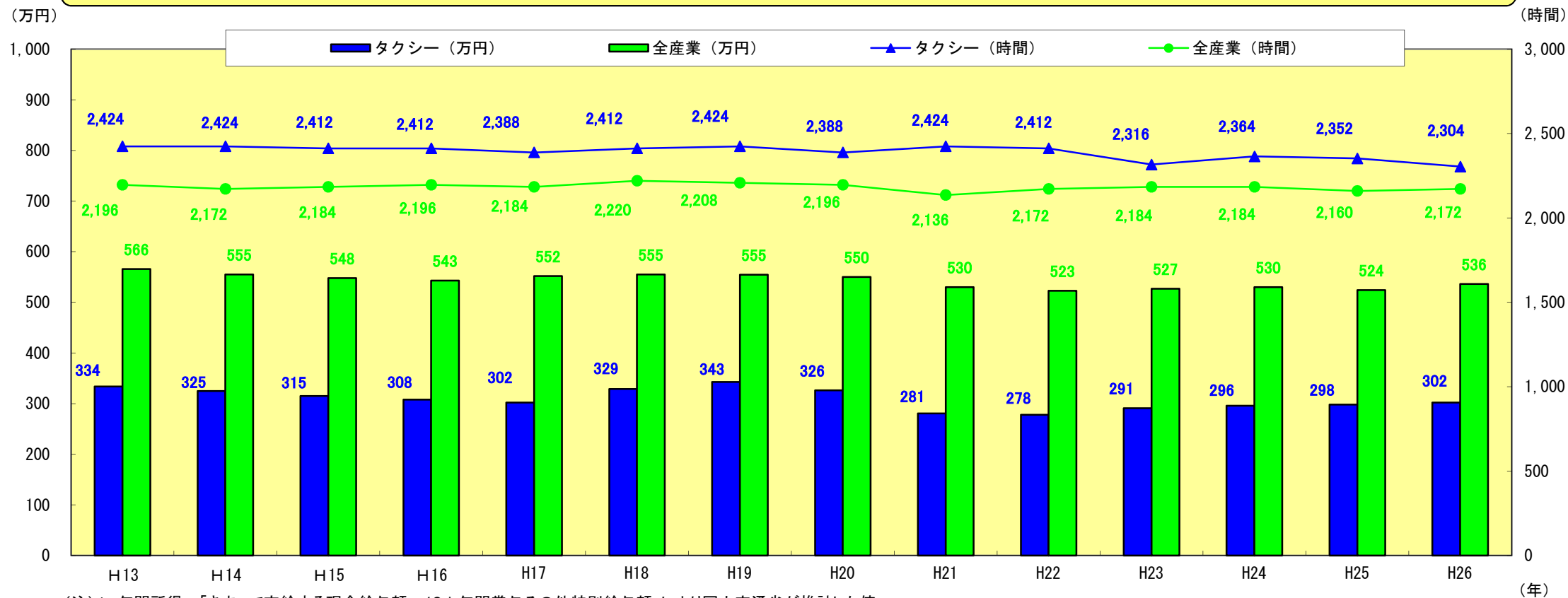
規制緩和(需給調整規制等)

※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

タクシー適正化・活性化法施行

# タクシー運転者と全産業労働者の年間所得等の推移（男性）

タクシー運転者の年間所得は全産業平均の約半分であるが、労働時間は全産業平均よりも長い。



(注) 1 年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与其他特別給与額」により国土交通省が推計した値

きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆動手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞与其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

2 労働時間＝「(所定内実労働時間数＋超過実労働時間数)×12」により国土交通省が推計した値

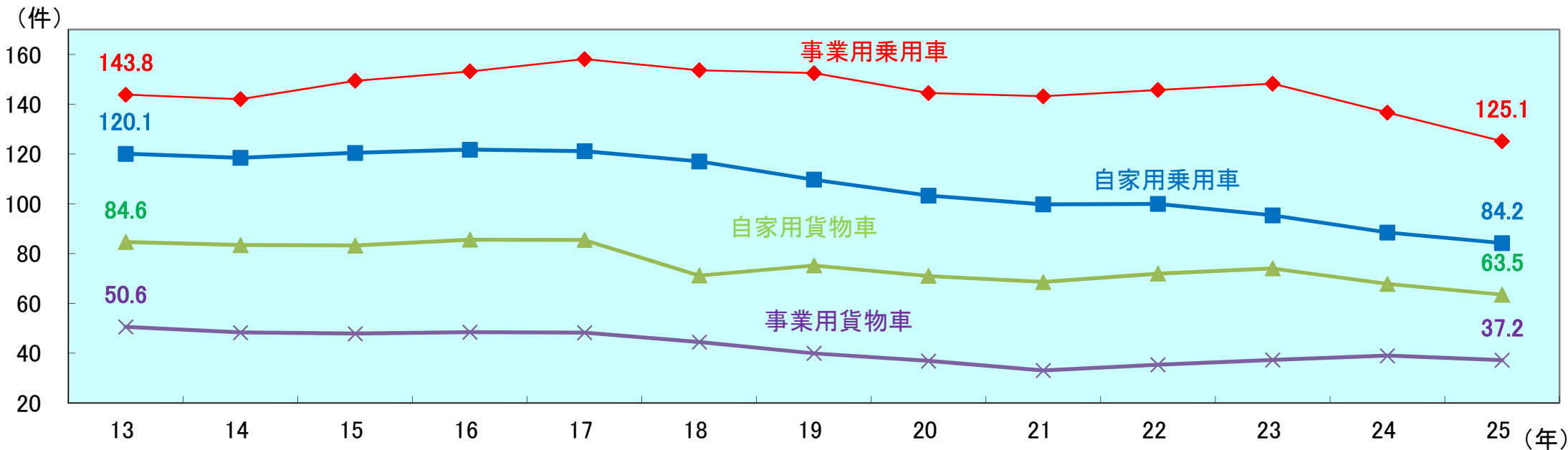
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

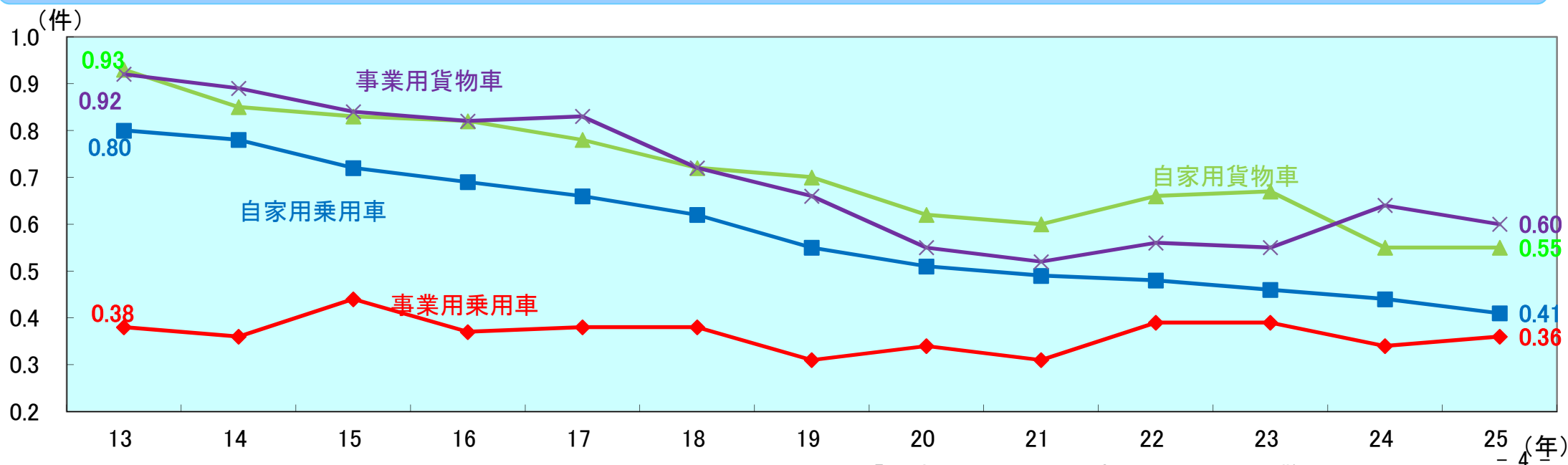
## タクシー運転者と全産業労働者の平均年齢の推移

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
タクシー	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3	56.1	56.8	56.2	56.8	57.0	57.6	58.4	58.7
全産業	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8	41.9	41.7	42.0	42.1	42.3	42.5	42.8	42.9

## 走行1億キロ当たりの交通事故件数の推移（第一当事者）



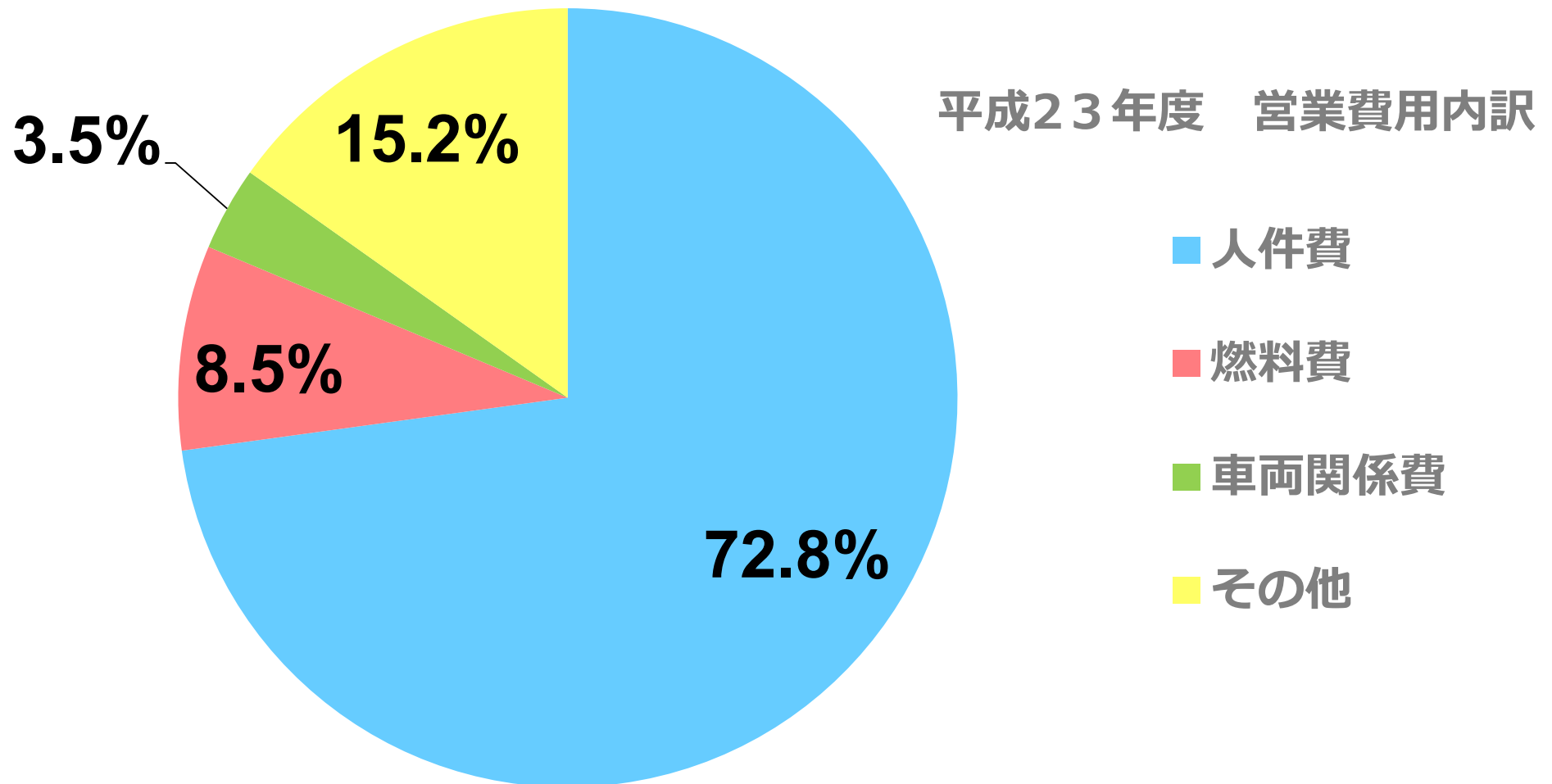
## 走行1億キロ当たり死亡事故件数の推移（第一当事者）



出典：「平成25年中の交通事故の発生状況（警察庁より）」

## タクシー事業の費用構成

- 営業費用のうち、人件費は70パーセント以上を占めている。
- 他方、車両の減価償却や修繕などの車両関係費は、全体の4パーセント弱であり、設備投資費用が低廉となっている。



# タクシー事業の特性と供給過剰の関係

流し営業が主流

事業に要する主なリソースは車両と運転者

利用者の選択可能性が低い

歩合賃金制  
(人件費は変動費)

設備投資費用が低廉

「運賃・参入・増車」について規制が緩和されると・・・

経営者の判断

運賃を値下げし、車両・運転者を増やして市場シェアを確保しようとする傾向

例) 規制緩和後のパターン

売上5万円/両 × 12両 = 60万円

↓ ↓  
売上4万円/両 × 15両 = 60万円

運転者の所得減

規制緩和の下で景気が低迷すると・・・

更なる運賃値下げ・増車の繰返し

更なる所得減

供給過剰

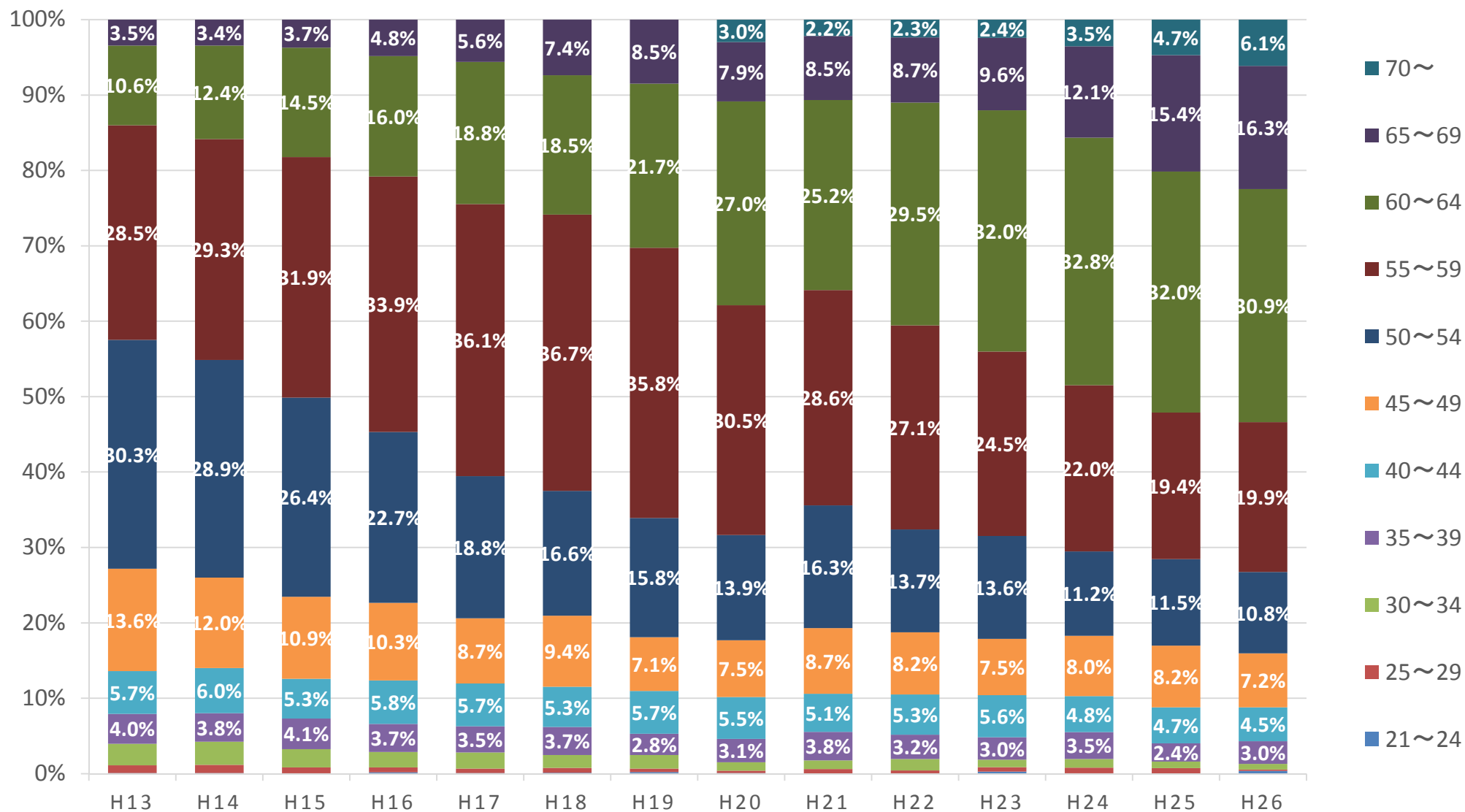
供給過剰の弊害

安全性の低下

サービス向上のインセンティブの低下

繁華街等の交通渋滞

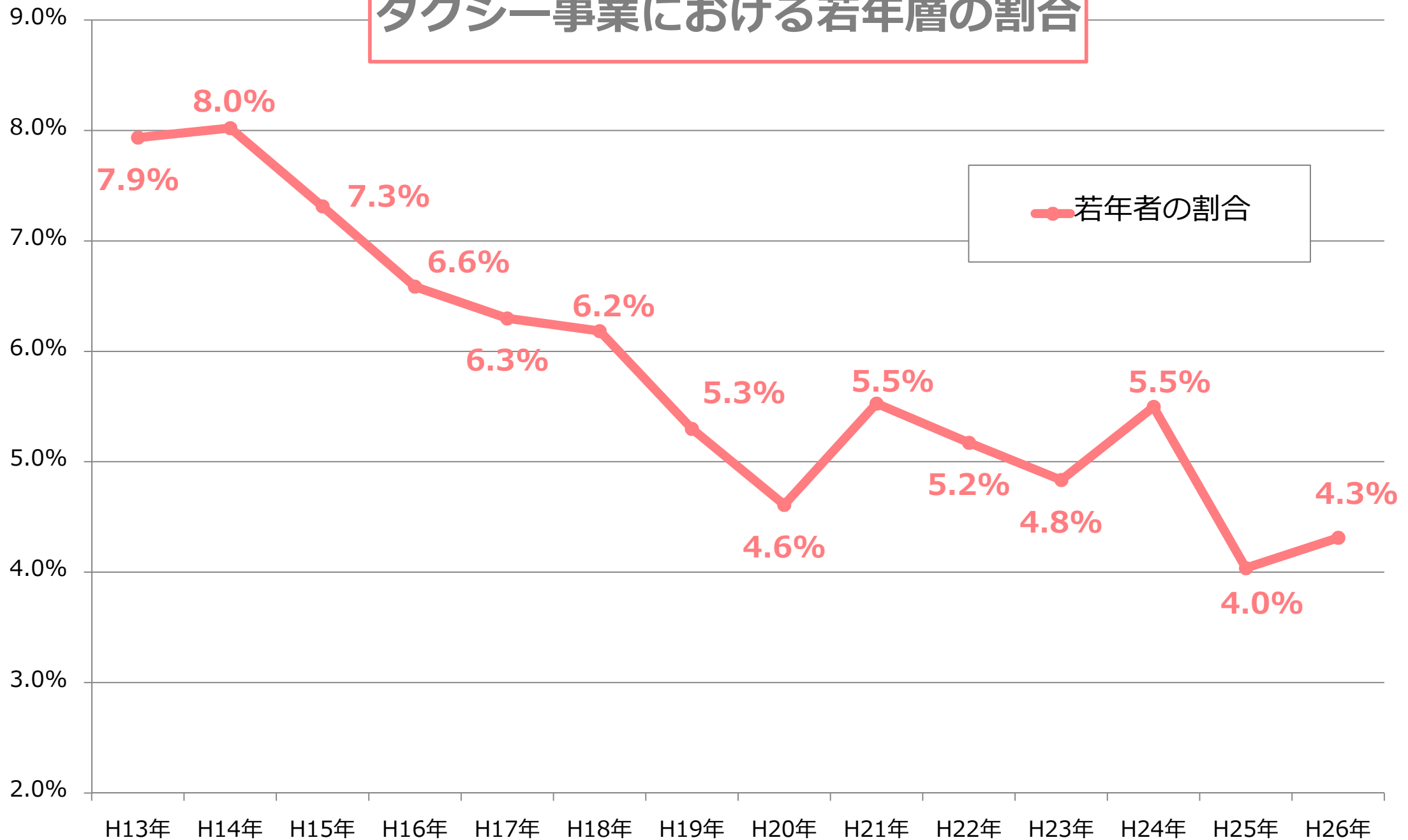
# タクシー運転者（男性）の年齢別構成比率の推移



注1) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成。  
 注2) 平成19年以前は年齢区分を65歳以上と70歳以上に区分していない。



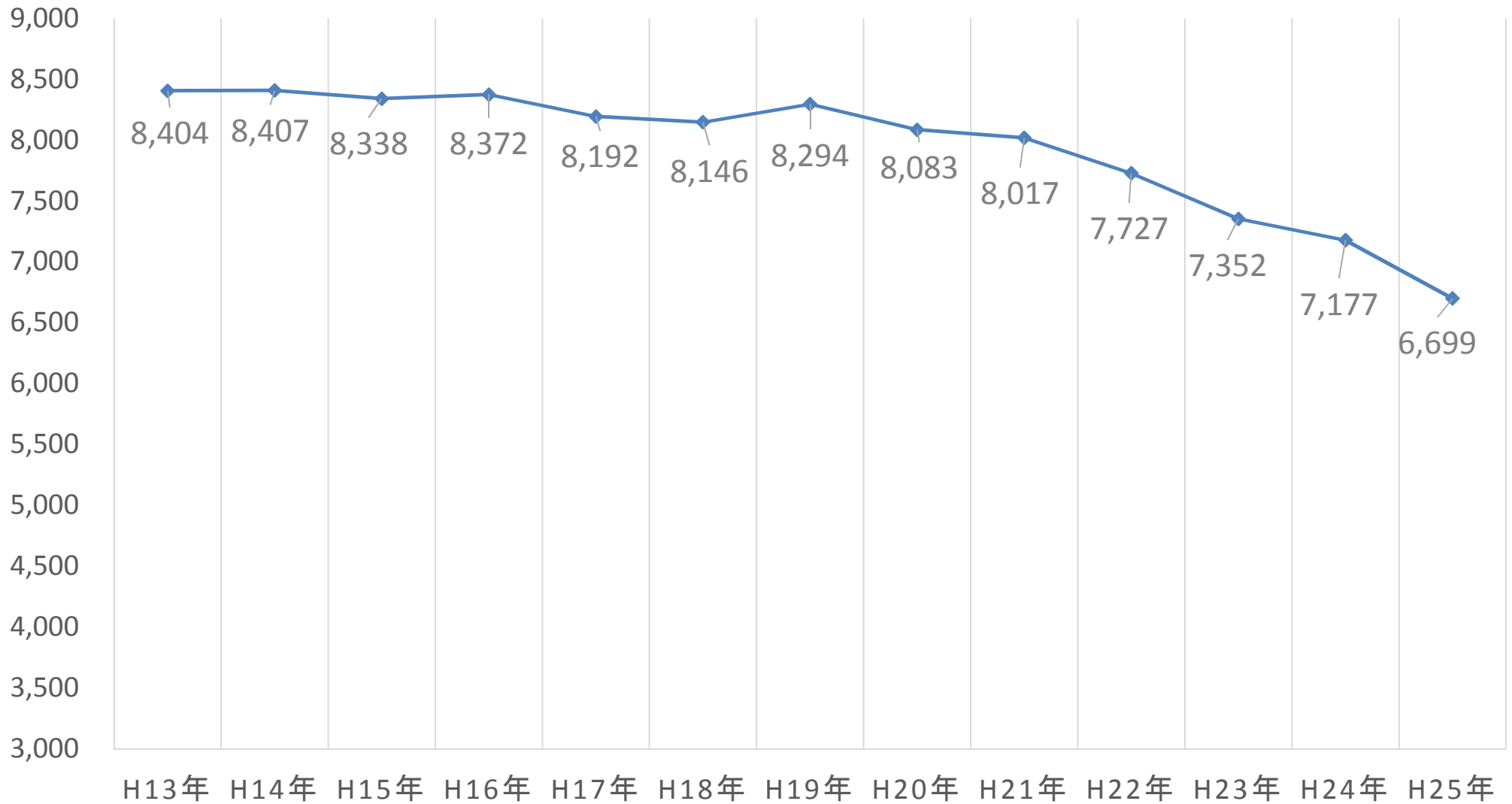
# タクシー事業における若年層の割合



注1) 当該データは「賃金構造基本統計調査(厚労省統計資料)」により、企業規模10人以上を対象とした統計である。

注2) 「若年層」とは、39歳までの者のことをいう。

## 女性運転者数の推移



注 1) 平成17年以降は調査対象事業者を会員事業者のみとしていることから、平成16年以前のデータと直接比較することはできない。  
注 2) 全国ハイヤー・タクシー連合会調べ。

# ドライバー業界における女性活躍の現状と取組

## ドライバー業界における女性活躍の現状と課題

- 女性比率がわずか2%程度であり、女性は殆ど皆無と**いい状況**。
- 平均年齢が高いだけでなく、40歳未満の若い運転者が少ないことが問題。例えば、40歳未満の運転者の割合はバスで1/5、大型トラックで1/4にとどまる。

## ドライバー業界の就業構造の現状

		バス	タクシー	トラック	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	13万人	34万人	84万人	-
	(女性比率)	1.4%	2.3%	2.4% <	42.8%
	平均年齢	48.3歳	58.3歳	46.2歳 >	42.0歳

## 要因

深夜・早朝や休日などの**不規則**な就業形態

バス・長距離トラックの**長時間**拘束

経営者が女性・若者を労働力とみておらず、**リクルート・労働環境の整備を怠ってきたこと**

## ドライバー業界における女性活用に向けた取組

(「自動車運送事業等における人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチームとりまとめ」抜粋(平成26年7月))

### 採用から定着まで一貫した取組

#### 【課題】

女性・若者を労働力とみておらず、リクルートや男女別施設の整備等が不十分。

#### 【具体的な取組】

- **女性・若者への戦略的なリクルート**
- **定着を促すための労働環境の改善**
  - ・ ワーク・ライフ・バランスの向上
  - ・ ES(従業員満足度)の向上 等
- **女性の活躍のための環境整備**
  - ・ トイレや更衣室等の男女別施設の整備
  - ・ 女性が働きやすい事業部門(路線バス等)の検討 等

### 「働き方」を変える抜本的な取組

#### 【課題】

不規則・長時間・力仕事などの過酷な労働環境により、女性・若者の新規就労がほとんどない状態。

#### 【具体的な取組】

- **中継輸送の導入による「働き方」改革**
  - ・ 一人の運転者が一つの行程を担うことが当然とされてきた「働き方」を改め、複数人で分担する「働き方」に変えることで、不規則・長時間労働を解消。
- **女性向け短時間勤務の導入による「働き方」改革**
  - ・ 男性を前提とした硬直的で長時間の「働き方」を改め、女性向け短時間勤務など柔軟な「働き方」に変える。

# タクシー事業の活性化に向けた取組み

## 専用乗り場の設置

EV・HVタクシー乗り場  
 : 東京1カ所、大阪3カ所  
 優良タクシー乗り場  
 : 東京13カ所  
 プレミアムタクシー乗り場  
 : 福岡2カ所

(優良タクシー乗り場)



## UDタクシーの導入促進

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進  
 ※導入補助、税制優遇措置あり

【認定車両】

- 日産：NV200バネットタクシー  
 導入状況：335社606両  
 (平成26年3月31日現在。全タク連調べ)
- トヨタ：JPN TAXI Concept  
 導入状況：平成29年導入予定



## 育児支援・妊婦応援タクシー

全国子育てタクシー協会（28都道府県）



(チャイルドシートを設置して送迎をおこなう子育てタクシードライバー)

○子育てタクシー

保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応。



○マタニティタクシー

事前登録をした妊婦のお客様に対し、陣痛等が始まった場合に専門の研修を受けた乗務員がかりつけの病院まで輸送。



## 定額運賃の設定



○東京都内から羽田空港の場合

ゾーン	6,500円
ゾーン	7,000円
ゾーン	8,000円
ゾーン	9,500円
ゾーン	11,500円

## 観光への取組み

札幌、東京、長野等で認定を受けたドライバーによる観光タクシーを実施



宮城県では認定を受けたドライバーによる震災語り部タクシーを実施



ラーメンタクシー（和歌山、福岡）、そばタクシー（長野県）といった地域の特産を活かした取組みを実施



## 過疎地の乗合タクシー

路線バスのない地域などで地方公共団体と連携し、住民の移動手段確保に貢献。



1. 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていることを関係者は認識し、高齢者、妊婦、障害者、訪日外国人等の幅広いニーズに的確に応えるとともに、創意工夫を凝らしてサービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことにより、需要の拡大を図ること。

12. 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。

13. 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。

16. 本法の施行後における施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を両院に報告すること。

17. 国土交通省は、本法の施行の状況等を検証し、関係法令に基づく諸施策について不断に検討を行うこと。

1. 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていることを関係者は認識し、運転者登録制度の拡充や旅客自動車運送事業適正化事業実施機関制度の導入等が行われることを踏まえ、引き続き運行の安全を徹底するとともに、サービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことを通じてサービス面での競争を活発に行い、利用者利便の一層の向上が図られるようにすること。
8. 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。
9. 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。
14. 本法の施行後における施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を本院に報告すること。