

調査

タクシー業界における減車の影響と効果

【目次】

- はじめに
- 1. 業界の現状
- 2. 規制緩和の影響
- 3. 減車への流れ
- 4. 長崎県内のタクシー減車への対応
- 5. 業界が抱える問題点
- 6. 減車をもたらす効果
- 7. 業界が取り組む活性化推進策
- おわりに

はじめに

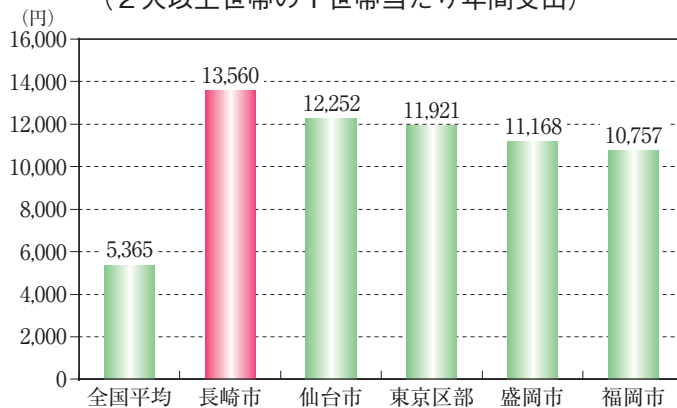
2009年の家計調査によると、長崎市は一世帯当りの年間のタクシー代（13,560円）が全国の県庁所在都市のなかで最も多く、8年連続第1位となっている。これは、長崎市には路線バスが運行できないような傾斜地が多く、お年寄りや体の不自由な方を中心にタクシーの利用頻度が高く、タクシーが公共交通機関として大きな役割を担っているからである。

しかし、タクシーの輸送効率を図る「実車率」（実車キロ／走行キロ 50%を下回ると効率が悪いとされている）については、長崎交通圏（長崎、長与、時津の3市町）では年々低下傾向にあり、2009年度は29%まで低下してきている。

タクシー業界は、2002年施行の改正道路運送法で国によるタクシー台数の需給調整が廃止され、免許事業から許可事業へ移行したほか、区域ごとの台数制限が撤廃され、新規参入や増車が認可制から届け出制になりほぼ自由化された。しかし規制緩和後は、台数の増加と不況による利用者数の減少により供給過剰状態となっている。このことが、運転者の極端な収入減や労働環境の悪化等をもたらしたことから、業界ではタクシーの減車が急務となっている。

このような現状を認識した上で事業者、利用者、運転者それぞれがよりよい方向へと進むため

家計調査にみる県庁所在市別の品目別ランキング
「タクシー代（円）」
（2人以上世帯の1世帯当たり年間支出）



長崎県統計課「ながさきの統計10年7月号」を基に当研究所にて作成

の環境づくりのためにはどのような解決策があるのだろうか。

本稿では、その一つの対策として、タクシー事業者側からみた、減車への取組みとその効果についてレポートする。

1. 業界の現状

タクシーの需要をみると、不況と利用者の減少を受け、長期的な減少トレンドから抜け出せておらず、運賃収入が低下し運転者の報酬も低下、地域によっては日常生活の維持もままならない状況もみられる。このため若年労働者からは敬遠されることになり、運転者の高齢化、職場定着率の低下等から慢性的な運転者不足となっている。

こうした状況は運転者・事業者双方に影響を与えており、運転者は社会的地位の低下から労働意欲が減退する一方、事業者の方も売上減少と運転者の採用コストの上昇から、投資意欲や運転者教育への意欲の減退につながっている。

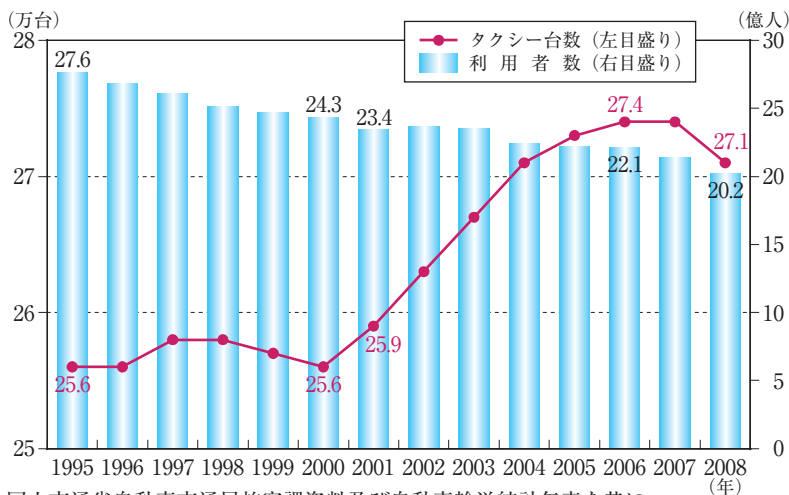
また、運転者の労働条件改善を目的として、全国各地でタクシー運賃の値上げが実施されたが、一部地域では運賃の値下げ競争が発生し、下限割れ運賃もみられる。

規制緩和後、タクシー業界は「質より量」への転換を図ることとなり、市場での自社のシェア拡大による利益確保には増車が最善の経営判断となったが、それが増車競争による事業者間のシェアの奪い合いにつながり現在の状況を生み出していることは否めない。

2. 規制緩和の影響

国の規制緩和策方針に沿って旧運輸省は、「タクシー台数の規制を緩和することにより、市場機能が働き、意欲のある新規参入者が参入してタクシーの質が向上するとともに運賃が下がりサービスが多様になり、タクシーの利用が促進される」との見解を示し、2002年2月1日から施行の改正道路運送法により、タクシー台数の需給調整を廃止

図表1 全国のタクシー台数と利用者数の推移



国土交通省自動車交通局旅客課資料及び自動車輸送統計年表を基に当研究所にて作成

するとともに、新規参入や増車を原則自由とした。

この結果、全国のタクシー台数は、規制緩和前の2001年度の25万9千台から、2006年度には27万4千台に達し、2008年度はやや減少したものの27万1千台へと01年度を1万2千台上回っている。この間、全国のタクシー利用者数は、23億4千万人から、20億2千万人へと3億2千万人の減少となった（図表1）。

また、運転者の年間所得については低下傾向を示しており、1995年の403万円が2009年には280万円に低下。これを全産業の労働者の年間所得（95年557万円、09年530万円）と比較すると、その格差は154万円から250万円に拡大している（図表2）。

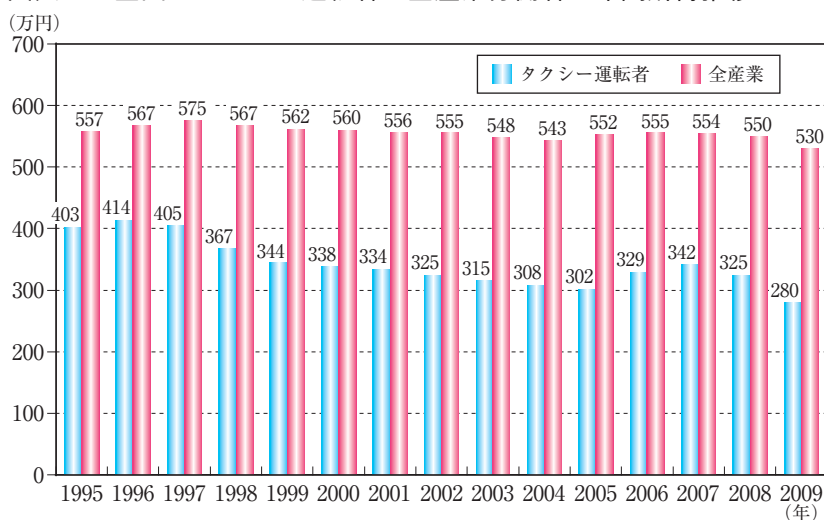
長崎県においても、2008年時点では全産業の労働者の年間所得464万円に対し、運転者の年間所得は248万円とその格差は216万円にもなっている（図表3）。

このように、タクシー台数が急増する一方利用者数は減少していることから供給過剰状態に陥っており、運転者の待遇悪化をもたらしていることがうかがえる。

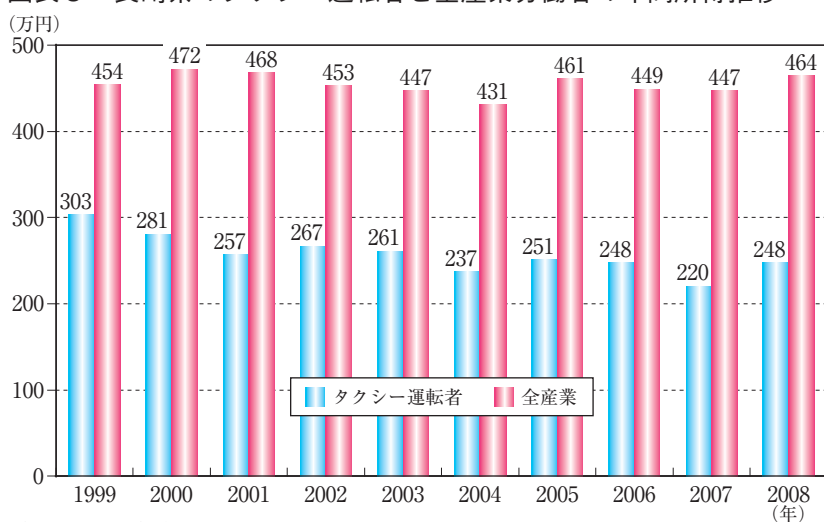
3. 減車への流れ

供給過剰という状況を踏まえ、2009年10月に施行されたのが地域を指定して減車も可能にする「特別措置法」（タクシー適正化・活性化法）（図表4）である。この法律では、まず国土交通大臣が「供給過剰の状況、タクシー1台当たりの収入の状況、法令違反、その他不適切な運営の状

図表2 全国のタクシー運転者と全産業労働者の年間所得推移



図表3 長崎県のタクシー運転者と全産業労働者の年間所得推移

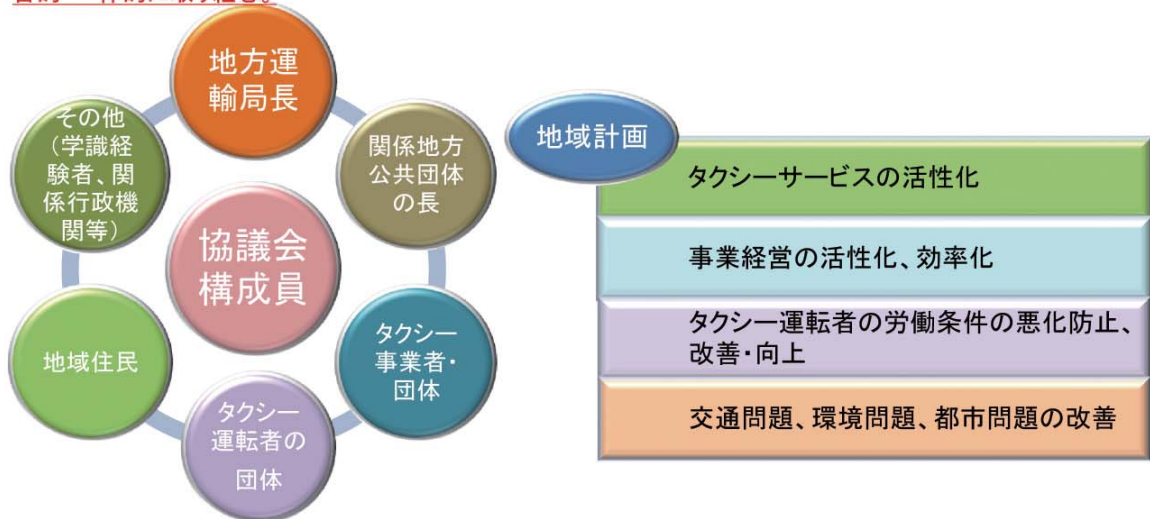


図表4 特別措置法（タクシー適正化・活性化法）の概略

特定地域における取組み

1、地域の協議会による取組み

- 地域計画の作成。
- 地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む。



2、タクシー事業者による取組み

- 特定事業計画の作成。(地域計画に即して作成)



特定地域における措置

- 新規参入要件を厳格化
- 増車を事前届出ではなく、許可制に
- 減車実施事業者に対する監査の特例
- 行政処分の特例

特別措置法（タクシー適正化・活性化法）を基に当研究所にて作成

況、タクシー運行による事故の発生状況等に照らして、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域」を特定地域（2010年4月1日現在全国153地域）として指定する。

指定された各地域では、地域の関係者（地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、タクシー運転者の団体、地域住民、学識経験者、関係行政機関等）による協議会を設け、事業再構築を目的とした「地域計画」をまとめる（図表5）。

「地域計画」の目標としては、タクシーサービスの活性化、事業経営の活性化・効率化、タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上、交通問題、環境問題、都市問題の改善等が掲げられている。こうした目標の達成の主要な手段として、供給過剰状態の解消が挙げられている。

今後、「地域計画」を着実に実現させることによって、タクシー供給過剰状態を解消しようという考えである。

図表5 長崎県内の地域計画（タクシーの役割、現況等を分析し踏まえた上での具体的な目標）

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり
・短時間でタクシーが利用できるようにデジタル無線、カーナビ等の導入・活用
・ユニバーサルデザイン車の導入
事業経営の活性化、効率化
・地域のニーズに応じた勤務態勢の確立
・物品、燃料等の共同購入による経費圧縮
タクシー運転者の労働条件の悪化防止、改善・向上
・有能な人材確保による安全、安心で良質なサービス提供により結果として賃金面で長崎県全産業の男性労働者との賃金格差、労働時間格差を可能な限り縮める
安全性の維持・向上
・交通事故削減のための目標設定 ○交通事故による死者数を毎年ゼロにする ○人傷事故件数を10年間で半減する
交通問題、都市問題の改善
・乗車待ちタクシー等による騒音、一般交通への支障の改善を図る
・歩行者の安全性に配慮する
観光都市に向けた取組み
長崎交通圏
・「龍馬伝」にあわせ龍馬ゆかりの地等を効率的に楽々観光可能な「タクさるく」のコースを策定し関係機関、団体と連携をとって龍馬観光を推進
・龍馬ゆかりの地、軌跡等が載っているパンフレットを作成してお客様へのサービスの充実を図る
佐世保市
・九十九島満喫コース他4コースを設定し観光の達人ドライバーを認定しパンフレットを配布
諫早市
・島原半島の玄関口である諫早駅を起点として、ジオパークと島原半島の名所旧跡・温泉とを連携させた観光ルートの開発
・観光案内のための乗員研修を実施し観光タクシーの積極的運用を図る
環境問題への貢献
・過剰供給状態解消による実車率の向上や効果的な配車による無駄な走行の削減を図る
・環境対応車（ハイブリット車、アイドリングストップ車）の導入によるCO ₂ 削減を図る

長崎交通圏・佐世保市地域・諫早市地域の地域計画より抜粋し当研究所で作成

4. 長崎県内のタクシー減車への対応

長崎県内においても長崎交通圏（長崎、長与、時津の3市町）、佐世保市地域、諫早市地域の

図表6 特定事業計画（地域計画を達成するために取り組むべき事項）

◎タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り

①タクシー事業の適正化に関する事項		〈実施主体〉	〈実施時期〉
特定事業	・サービス向上のための教育・研修の充実	①②③	短期
	・各社における地理教育の徹底	①	短期
	・短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び気軽な利用を呼びかける利用者へのPR	①②③	短期
	・ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成、配布	①②③	短期
②タクシー事業の活性化に関する事項			
特定事業	・顧客満足度調査の実施と改善状況の把握	①②③	短期
	・電子マネー、クレジットカード、ICカード等、決済器の導入	①	短期、中期
	・チャイルドシートの導入・ETCの導入・ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	①	短期
	・ハイグレード車の導入・ジャンボタクシーの導入・カーナビの導入	①	短期、中期
	・ユニバーサルデザイン車の導入促進	①	中期
	・福祉タクシー・介護タクシー・子育てタクシー・妊婦支援タクシーの運行	①	短期、中期
	・乗合タクシーの運行	①④⑤	中期
その他の事業	・タクシー類似行為の違法性、タクシー利用の促進についてのPR	①②⑤	短期、中期

◎事業経営の活性化、効率化

特定事業	・効率的な勤務体制による1両当たりの生産性の向上	①	中期
	・共同配車センターの設置	①	短期、中期
	・車両費用等の削減・部品や燃料などの共同購入推進による経費の圧縮	①	短期

◎タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上

特定事業	・賃金制度、労働条件の改善、見直し・有給休暇の計画的取得の推進	①	短期、中期
	・デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮・防犯カメラの導入	①	短期、中期
	・若年労働者の積極的な雇用の促進・仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実	①	短期、中期
	・健康診断の充実・防犯訓練の実施	①	短期
	・女性が働きやすい職場環境の整備	①	中期

◎安全性の維持、向上

特定事業	・映像記録型ドライブレコーダーの導入・デジタルタコグラフの導入	①	短期、中期
	・ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等を活用した事故防止教育の実施	①	短期、中期
	・運輸安全マネジメント講習の受講・安全運転講習会の受講	①	短期
	・緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育	①②	短期、中期

◎交通問題、都市問題の改善

①タクシー事業の適正化に関する事項			
特定事業	・タクシー乗り場等の街頭指導の推進	①②③	短期
	・タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底	①	短期
その他の事業	・供給過剰状態の解消に向けた社会実験の実施	①②	中期
	・ショットガン方式の導入とタクシープールを実施するための課題の検討	①②③④⑤⑥	中期
②タクシー事業の活性化に関する事項			
特定事業	・タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	①②③	短期
その他の事業	・自治体実施する交通渋滞等関係施策と実施主体への積極的協力	①②③④	短期

◎観光都市に向けた取組み

特定事業	・観光タクシーの運行・観光タクシー乗務員教養の推進・接客サービス講習会の実施	①	短期
その他の事業	・新しい観光ルート「タクさるく」の着実な推進	①②③⑦	短期

◎環境問題への貢献

特定事業	・ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進	①	短期、中期
	・アイドリングストップ車の導入・後付アイドリングストップ装置の導入	①	短期、中期
	・アイドリングストップ運動の推進	①	短期
その他の事業	・低公害車タクシー普及に関する自治体等への働きかけ	①②	中期

〈実施主体〉タクシー事業者①、タクシー協会②、個人タクシー組合③、自治体④、運輸局⑤、警察⑥、コンベンション協会⑦

〈実施時期〉短期・・・1年以内 中期・・・平成24年9月30日まで

(注) その他の事業における「実施主体等」とは、実施主体並びに協力者を意味し、協力者とは、事業の実施を支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては、個別の事業ごとに協議するものとする。

長崎交通圏の特定事業計画より抜粋し当研究所で作成

3地域が2009年10月に特定地域に指定された。2010年3月、各地域ごとにタクシー適正化・活性化協議会が設置され、タクシー台数の適正化などに取り組む「地域計画」と地域計画の目標を達成するために行う「特定事業計画」がそれぞれ策定された（図表6）。

「地域計画」に賛同するタクシー事業者が、単独または共同して行おうとする特定事業については「特定事業計画」の各項目から選択し2010年6月末までに九州運輸局へ申請済みである。認定後は、記載された実施期間に速やかに計画を遂行することになる。「特定事業計画」は、タクシーの供給過剰対策に集中的に取り組むため、複数の事業者が共同して事業譲渡や合併、減車などを定めることも認めており、必要に応じて公正取引委員会と調整し、独占禁止法に抵触しないよう備えることとしている。また、特定地域では、増車を国土交通大臣の認可制にするなど法律での再規制も定めている。

5. 業界が抱える問題点

「適正」車両数と各地域の車両数との差

こうした流れのなか、九州運輸局よりタクシーの「適正と考えられる車両数」が示された。「適正と考えられる車両数」については、それぞれの特定地域のタクシー実働率（延べ実働車両数／延べ実在車両数）を90%および85%とした場合の2案を提示。

長崎交通圏においては、約1,060台（実働率90%）・約1,130台（同85%）、佐世保市地域が、約440台（同90%）・約470台（同85%）、諫早市地域が、約140台（同90%）・約150台（同85%）のそれぞれ2案が提示された。

一方、各地域の2009年9月30日現在の車両数は、長崎交通圏1,418台、佐世保市地域555台、諫早市地域186台であり「適正と考えられる車両数」とは、長崎交通圏で288～358台、佐世保市地域で85～115台、諫早市地域で36～46台と大幅な差が認められる（図表7）。

図表7 九州運輸局より提示の「適正と考えられる車両数」と2009/9末時点の車両台数差

	2009/9末時点 タクシー台数	適正と考えられる タクシー台数 (実働率85%の場合)	2009/9末時点 タクシー台数との 台数差	適正と考えられる タクシー台数 (実働率90%の場合)	2009/9末時点 タクシー台数との 台数差
長崎交通圏	1,418台	1,130台	288台	1,060台	358台
佐世保市地域	555台	470台	85台	440台	115台
諫早市地域	186台	150台	36台	140台	46台
合計	2,159台	1,750台	409台	1,640台	519台

適正と考えられる車両数については、九州運輸局の提示台数。
長崎交通圏・佐世保市地域・諫早市地域の地域計画より抜粋し当研究所で作成

業界の体質

タクシー事業者には、台数を増やせば売上、シェアが伸びるという意識が過去から強く、台数

を増やすための投資額もそれほど大きくないことから事業者の増車意欲が旺盛で、供給過剰に陥りやすいという体質がある。輸送需要が減退するなかでは、供給過剰によりタクシー事業者の収益基盤悪化、車両1台当たり利益率の低下、およびタクシー車両による道路混雑（交通問題、環境問題、都市問題等々）が懸念される。

また、運賃原価のうち人件費が約8割を占めており、運賃を下げた場合に見込んだだけの需要が増えないと、減収のかなりの部分が歩合制賃金である運転者にハネ返ることになり、長時間労働や過労運転を招いている。

営業面では、いわゆる「流し」や「辻待ち」営業では利用者がタクシーを選別できず、多くは一回限りの利用を前提とすること、かつ、タクシーに乗車するまでサービスの良し悪しが分からないため、質の悪い事業者が淘汰されないまま供給過剰状況となり市場が衰退していく可能性もある。

また、代行運転業者の増加、病院等における福祉（ケア）輸送の増加も業界にとっては脅威となっている。

6. 減車をもたらす効果

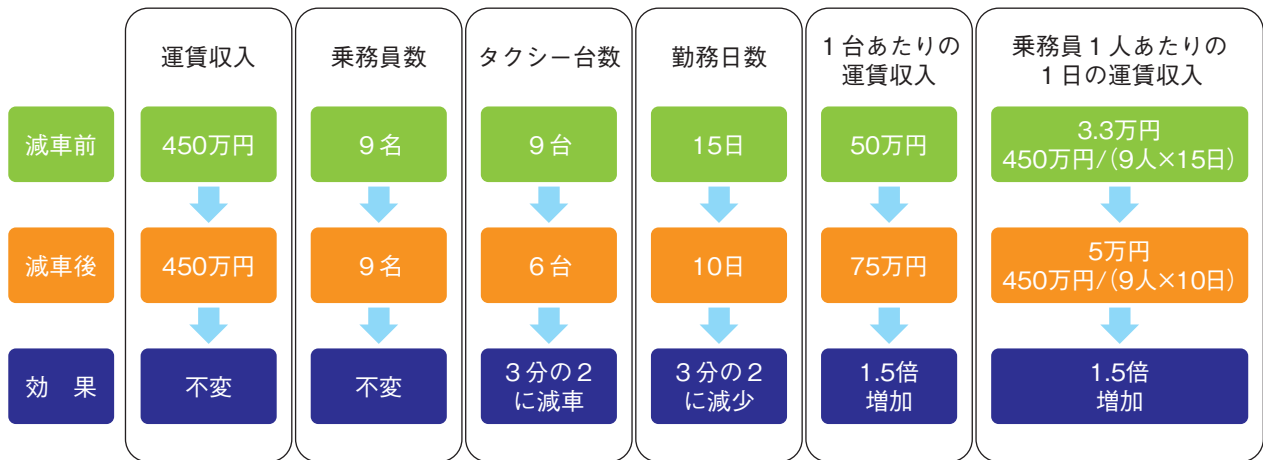
タクシー減車の実現によりもたらされる効果をまとめてみると次のようなことが挙げられる。第1に、2002年の規制緩和で激化した利用客の奪い合いを沈静化させ、運転者の待遇改善や業界の活性化を図るなどの効果が期待できる。第2に、減車による供給過剰状態解消により、乗客を求めて空車走行を重ね、長時間の客待ちでアイドリングをつづける車両も減少する。その結果、タクシーから排出されるCO₂は必然的に減少することにつながる。

収入面の効果

ここで、タクシー減車と運転者の雇用、収入の関係を考えてみよう。理論上、供給過剰が全体の1/3と仮定すると、その分のタクシーを減車した場合（実働率は不変と仮定）、街中を走るタクシーは2/3（供給過剰状態であるので供給不足にはならない）となる。運収総額がかわらなければ、運転者の勤務体制は、月15日の勤務とした場合、減車に対応して2/3の月10日の勤務で賄えることになり、1回当たりの売上については1.5倍となり運転者は休暇が増え月収は変わらないということになる。また、運転者については高齢率が高いため今後自然減となり、最終的には運転者が2/3に減少して勤務体制が月15日に戻ったとき運転者の月収は1.5倍となる（図表8）。

事業者にとっては、会社の収入は変わらず、減車した分の固定費と新たな運転者の採用コスト

図表8 タクシー減車による効果



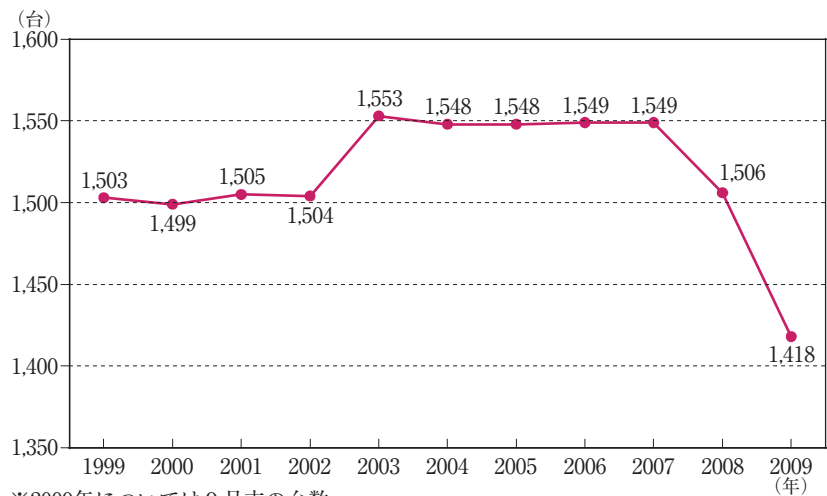
当研究所で作成

が削減できる。収益性が上がりタクシー利用者に運賃の値上げを求めることなく、運転者の雇用の維持および月収のアップも見込めるとされる。

長崎交通圏の取組み

長崎交通圏では、現在各事業者が2008年7月時点の車両台数を基準として2010年12月までに10%減車するという自主目標をたてて取り組んでいる。ヒヤリングによると、各社一様に減車が順調に進んでおり、2008年7月時点の車両台数1,524台から2010年6月末現在1,408台へと116台減

図表9 長崎交通圏におけるタクシー台数の推移



※2009年については9月末の台数
長崎県タクシー協会の資料を基に当研究所にて作成

(7.6%減)となっている。その効果として車両1台当たりの運賃収入は増加傾向にあり、長崎交通圏全体では6月末時点で運賃収入は前年同月比101.5%となっているとのことであった。

福岡市タクシー協議会による実証実験

福岡市タクシー協議会が今年4月に行った実証実験によると、加盟する約100社が毎週月曜日のみ、各社が保有する計4,785台のうち約30%を休車し、3,412台(4日間平均)を稼働させた。結果は、1日の総走行距離に対する実車走行距離の割合を示す「実車率」が、前年の月曜日平均

と比べ1.7ポイント改善の33.5%に上昇、1台当たりの実車回数も同3.8回増の平均25.2回に上昇、前年同月の月曜日平均比で1台当たりの平均営業収入は約14%も増加といった成果がみられ、減車の効果が得られたとの結論を出している。

7. 業界が取り組む活性化推進策

長崎交通圏では、減車の推進と併行して業界を活性化するための、様々な取り組みを行っている。例えば、タクシーチケット購入者（5,000円以上）に対し抽選でハワイ旅行が当たるサービス、身体障害者や高齢者のニーズにあわせ車イスや寝台のまま乗車することが出来る福祉タクシーの導入を進めているほか、行政とタイアップし乗合タクシー事業として公共交通機関でカバーされていない十善寺地区、矢の平地区、住吉から三原地区、住吉から西北地区、城山地区等への地区サポートの充実を図っている。さらに観光タクシー事業としてNHK大河ドラマ「龍馬伝」のロケ地等を案内する「タクさるく」事業により観光客の誘致も積極的に行っており、「龍馬伝」の長崎編の放送も7月よりスタートしていることから、今後運賃収入の増加が期待される。

また、将来的には、ハウステンボスにおける「カジノ特区」の設立による外国人観光客の誘致、

一般タクシー

流し、駅待ち及び無線等により利用者の対応をするタクシー



個人タクシー

優秀適格者のみ許可され、高水準のサービスを提供するタクシー



乗合タクシー

乗合バス等では対応が困難な地域や時間帯等において足の確保を行うタクシー・デマンドタクシー等



観光タクシー

定まっている観光ルートを決めて低運賃にて周遊することができるタクシー



福祉タクシー

身体障害者及び高齢者等のニーズにあわせ、車イスや寝台のまま乗ることができるタクシー



長崎市タクシー協会資料より

九州新幹線長崎ルート開通による観光客の誘致によって、運賃収入の増加を目指している。

因みに、鹿児島県については、NHK大河ドラマ「篤姫」効果と新幹線開通により、タクシー運転者の年収は、業界で九州一となっているとのことであり、観光客取り込みの重要性がうかがえる。

おわりに

国土交通省は減車推進のバックアップとして、減車を行った事業者に対して、安全面の監査の免除、事業許可取り消しや営業停止といった行政処分の罰則の軽減等の新ルールを定めているが、事業者からは、減車と安全管理は別問題との意見が出ており、減車推進への呼び水とはなっていないのが現状である。

タクシー減車を進める上で、最優先で考えねばならないのは従業員の雇用の確保であり、減車の影響による従業員の解雇などの事態を招かないように行政による減車推進の有効な対策を早急に確立することが望まれる。また、減車したとしても需要が伸びずに営業実績が上がらなければ、給与水準の向上は期待できない。タクシー会社は、歩合制賃金が浸透しているため、歩合給と固定給のバランスのとれた給与体系に再構築する等、抜本的に見直す措置が必要である。労使双方が知恵を絞ってよりよい方向へと導くことが求められる。

今後、業界が取り組むべきことは、単なる供給過剰への対策だけではなく、タクシーが地域の交通機関として果たすべき役割をふまえ、各事業者の「特定事業計画」に定められている「良質なサービスが選ばれる環境作り」、「交通問題、都市問題の改善」、「観光都市へ向けた取組み」および「環境問題への貢献」等を実現し、バスや鉄道などと連携した総合交通ネットワークとしての機能向上に業界が足並みをそろえて取り組むことであり、それが今後の活性化の鍵となろう。

(永山 真)