
タクシー業

平成 14 年に新規参入・増車の規制緩和が行われたが、需要の弱含み傾向が続く中での規制緩和であったため、事業者間競争は激化した。大阪地区では、上限運賃の引上げは 9 年 4 月以降、行われていないが、長距離割引等のサービスを拡大する事業者は増えており、全体として、各社の営業収入は低下傾向をたどった。営業収入は 18、19 年には景気回復もあってやや持ち直したが、20 年春頃より再びかげりがみられている。

業界の概要

当業界は、標準産業分類では「一般乗用旅客自動車運送業」、陸運統計等では「ハイヤー・タクシー業」とされているが、ここでは国土交通省で一般に表記されているとおり、ハイヤーを含めて「タクシー業」とした。ハイヤーとタクシーの違いは、前者が車庫等で待機し、配車要請を受けて、時間又は日数の貸切契約で利用されるのに対して、後者は駅等のタクシー乗り場、無線、流しで客を獲得し、メーター（走行距離及び時間）によって料金を請求する。ただし、ハイヤーは全車両の約 1 % と少ないため、以下、タクシーについてみていく。

事業者は、法人タクシーと個人タクシーに分けられ、個人タクシーは 1 事業者 1 車両であるが、法人タクシーは営業地区によって最低保有車両数が決められている（大阪市等は 10 両以上）。

大阪府内の業界をみると、19 年 3 月末で、法人タクシーは事業者数 792（対全国比 6.5%）、車両数 18,875（同 8.3%）、個人タクシーは事業者数（車両数も同じ）4,406（同 9.7%）となっている（国土交通省『陸運統

計要覧』)。また、法人タクシーの営業収入は18年度で1,492億円(対全国比7.8%)である(国土交通省近畿運輸局資料)。

法人タクシーの場合、1車両を2人強の運転者が使用するが、15～16年に増車した企業が多かったことや、その一方で、運転者不足を補充できない企業もあり、1車両を2人弱～1人強で使う例もみられる。

運転者の乗務形態には、隔日出勤と毎日出勤がある。一般に前者は1乗務21時間(早朝～翌日未明)、後者は同13時間(早朝～夕方又は夕方～翌日未明)という例が多い。タクシーに対する需要が比較的大きい時間帯は、市街地では夕方～翌日未明で、23時～5時は割増料金となることや、長距離客も少なくないため、力を入れている運転者もみられる。

規制緩和の推移

当業界は過去には運輸省(現国土交通省)によって、同一地域同一運賃の設定や、新規参入・増車の規制による需給調整が行われていた。しかし、9年より規制緩和が実施され、まず、ゾーン運賃制が導入された。これは、上限運賃は認可制であるが、上限からマイナス10%(下限運賃)までのゾーンは自動認可されるものである。また、下限より低い運賃も企業経営や運転者の労働条件に問題がなければ認められる。

さらに、14年には新規参入・増車の規制が緩和されたため、法人タクシーは全国的に新規参入と増車が目立った。一方、個人タクシーは、運賃の設定は法人タクシーと同様に緩和されたが、新規参入面での規制緩和は行われず、厳しい条件が維持されたため、全国的に減少傾向をたどっている。

運賃の多様化

大阪地区における上限運賃の引上げは元年～9年は隔年に行われてきたが、9年4月以降は現在まで行われていない。その一方で、事業者間競争を背景として運賃の多様化が進んだ。中型車の初乗り（2km）運賃をみると、全車両の8割弱は上限運賃である660円に設定しているが、1割強はゾーン運賃（650～590円）、1割弱は下限割れ運賃（580～500円）に設定している。さらに、初乗りを超える加算運賃の設定方法、長距離割引（5千円超5割引等）、深夜早朝割増の割増率の引下げにより、多様な運賃が設定されることとなった。

上限運賃の改定は、運賃ブロック内の法人事業者の全車両数の70%を超える申請によって審査が開始される。神戸・阪神地区や奈良地区では7月より審査が開始されているが、大阪地区では過当競争もあってこうした動きはみられない。ただし、下限割れ運賃をゾーン運賃まで引き上げる例や、ゾーン運賃を上限運賃まで引き上げる例はみられている。

営業収入は本年春頃より再びかげり

大阪府内法人タクシーの1日1車当りの営業収入の推移をみると、元年度～8年度は4万円台、9年度～14年度は3万円台、15年度以降は2万円台と低下傾向にある。なお、低下の背景には、先述の通り、1車両当りの運転者数が減り、車両の稼働率が低下していることも影響している。15年度以降でみると、1日1車当り営業収入は16年度の28.9千円が18年度には29.6千円と景気回復等もあってやや持ち直している。19年度値は未公表であるが、ヒアリングによればさらに回復したようである。

ただし、20年春頃よりは再びかげりがみられる。ビ

ビジネス関連では、昼間のチケット客の利用はおおむね横ばいであるが、それ以外は減少しており、とくに、夜間の利用客の落ち込みが大きい。

このほか、高齢者の通院等のための利用は、より一層控えられているが、後期高齢者医療制度も影響しているようである。

こうした中、主要駅のタクシー乗り場や繁華街の周辺道路での客待ちタクシーの滞留は昨年より目立っているとされる。なお、JR新大阪駅への進入路での客待ちタクシーの渋滞問題では、本年6月より毎週木曜と金曜にタクシーの乗り入れ規制が開始された（車両ナンバーの偶数・奇数で規制される）。

収益は厳しい

タクシーの利用を控える動きや、運賃の引き上げが困難である中、近年は燃料費の上昇が収益を圧迫している。燃料は液化石油ガス（LPG）であるが、LPGの大阪地区店頭価格は、19年9月の78円/ℓから20年9月には98円/ℓに上昇している。なお、一部の個人タクシーではガソリン車もみられるが、ガソリン価格上昇の影響が大きい。

投資は一服

上位企業では、タクシー専用車両の新モデル発売を契機に新車両への入れ替えを行う企業がみられる。また、下取りされた中古車両は中小規模の事業者や地方都市の事業者へ売却される例がみられる。一般には使用年数5～6年で車両が入れ替えられているが、近年、その期間を延長している企業も多い。また、運転者不足から増車を見合わせている企業もみられる。

情報化関連では、無線配車について、GPS-AVM（全地球測位システムを利用した車両位置等自動表

示)の導入が進み、大阪府内法人タクシー車両の約35%はこのシステムに対応している。このほか、料金受取りの際の電子マネー決済への対応等も進んでいるが、情報化投資はほぼ一巡し、一服している。

タクシーに関連したサービスへの取組

業界では、運転代行、介護タクシー、子育てタクシー（例えば親に代わって保育所へ幼児を迎えに行く）等のサービスへの取組もみられる。いずれも、潜在需要はあるものの、利用者の消費節約志向から需要面では厳しい。なお、介護タクシーは介護保険の適用が制限されたこともあり、各社の取組は慎重である。

運転者の確保難と高齢化

運転者の確保難が最大の経営課題となっている。各社とも採用後の普通第二種運転免許の取得支援や、研修期間中の給与支払い等を行っているが、応募者は少ない。こうした中、ほとんどの企業は運転者の定年延長や定年後の再雇用を行っている。すなわち、62、63歳の定年を近年、1、2年延長するとともに、定年後も最高で75歳まで嘱託の運転者として雇用する例がみられる。

ここで、本年6月末における大阪府内タクシー運転者（法人、個人）28,703人の年齢構成をみておけば、50歳未満13.3%、50～60歳未満33.2%、60歳以上53.5%となっている（財大阪タクシーセンター資料）。

運転者の給与は、過去には固定給と歩合給から構成されていたが、近年は歩合給のみの企業が多い。タクシー運転者の平均給与は運輸業の中では低いですが、需要の弱含みや、過当競争により運賃の値上げが困難なことに加えて、高い割合を占める60歳以上の運転者が低い給与に甘んじていることも影響している。

規制緩和は見直しの方向へ

本年初めより国土交通省の交通政策審議会において、当業界の規制緩和の見直しに関わる法改正に向けた議論が進められている。現段階では、「緊急調整地域」「特別監視地域」「特定特別監視地域」の期間限定の地域指定措置によって、新規参入・増車が抑制されている。全国 644 営業区域のうち新規参入・増車が禁止される「緊急調整地域」に指定されているのは、現在、仙台市 1 区域であるが、供給過剰の兆候のある「特別監視地域」には 537 区域、運転者の労働条件悪化が懸念される「特定特別監視地域」に 109 区域が、それぞれ指定されている。大阪府は全 7 区域のうち 6 区域が「特別監視地域」に、5 区域が「特定特別監視地域」に、それぞれ指定されている。

今後の見通し

車両の供給過剰や過当競争が続く中で、需要は弱含みとなっており、営業収入は当面、低下していくことが予想される。長期的にみると、新規参入や増車の規制緩和が見直しされる情勢となっており、また、高い割合を占める高齢運転者の引退も進むことから、供給過剰は緩和されていく見通しである。

(松岡 信明)

大阪府内タクシー事業者数及び車両数
(各年度末現在)

	法人タクシー		個人タクシー
	事業者数	車両数	
平成13年度	179	16,258	4,853
14年度	247	16,782	4,770
15年度	393	17,442	4,720
16年度	535	18,173	4,655
17年度	685	18,693	4,519
18年度	792	18,875	4,406

資料：国土交通省『陸運統計要覧』各年版
(注)個人タクシーは1事業者1車両。

大阪府内法人タクシーの営業収入

	総営業収入 (百万円)	1日1車当り (円)
平成13年度	152,354	32,395
14年度	148,677	30,780
15年度	145,008	29,483
16年度	146,154	28,927
17年度	147,160	29,280
18年度	149,292	29,620

資料：国土交通省近畿運輸局