

一般社団法人

東京都個人タクシー協会 会報

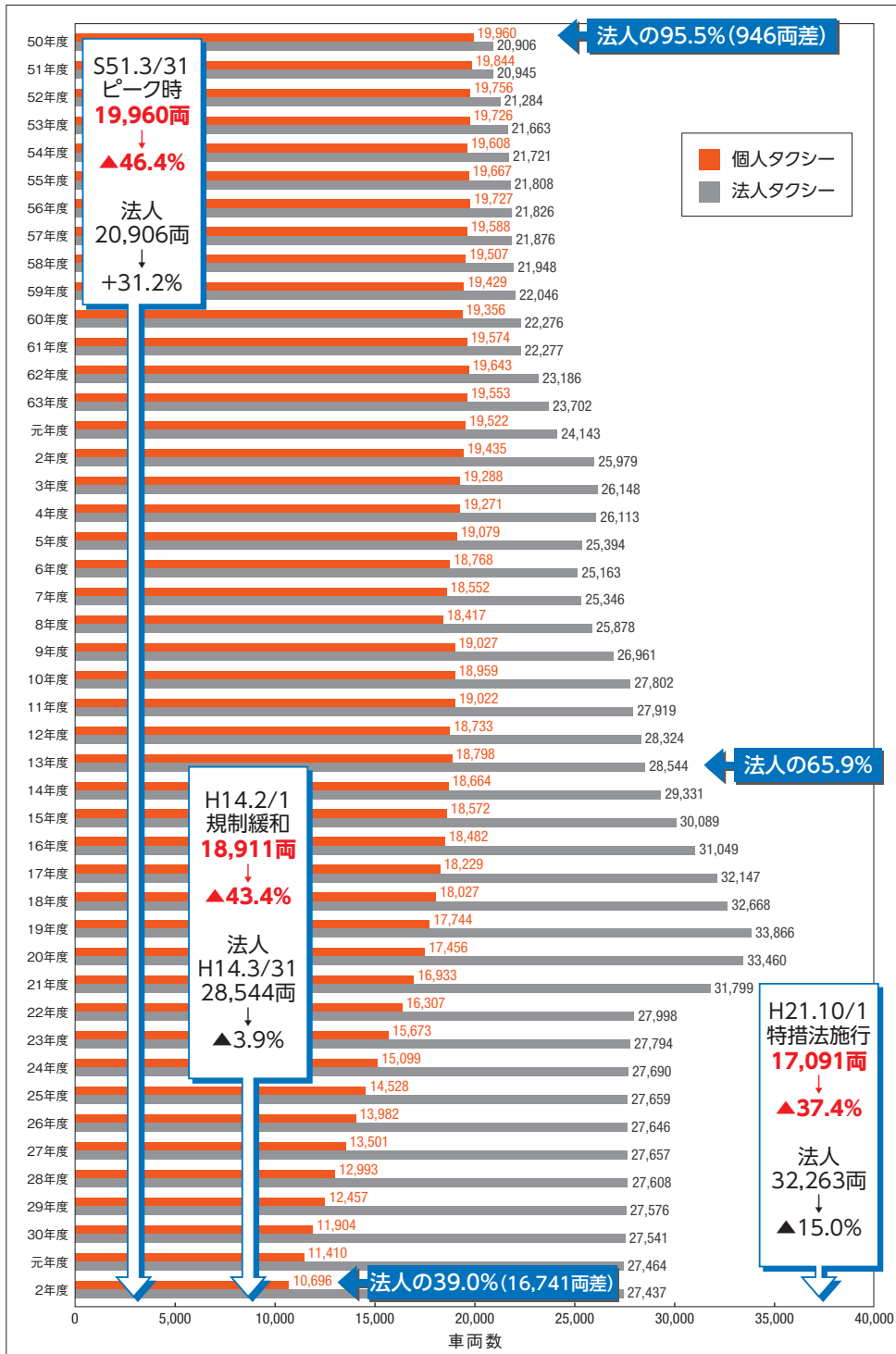
特集号

事業者数激減問題に 全員で立ち向かおう!

乗って安心 個人タクシー

タクシー車両数の推移 (東京特別区・武三地区:年度末現在)

関東運輸局調べ



なぜ個人タクシーだけが減るのか? || 個タク独自の適正車両数明示を要望 ||

業界の存亡すら危ぶまれる今、「個タク台数枠の設定とは、準特定地域における個タクの下限車両数を設定すること」と定義付け、タクシー特措法の運用上の矛盾是正を要望し

ています。実現するためには幹部だけでなく個タク事業者や職員一人ひとりが内容を熟知し、説得力を持って他人に伝えられるよう、業界をあげて取り組まなければなりません。

都内個人タクシー現況

(令和3年8月1日現在)

許可事業者数 10,928名

(前月比 -42名)

(特別区、武三10,539名

北多摩147名 南多摩242名)

傘下事業者数 10,574名

(前月比 -47名)

(特別区、武三10,189名

北多摩144名 南多摩241名)

※集計方法は運輸行政と異なります。

止まらない

個人タクシー事業者数の激減状態

令和2年度の一年間で、東京特別区・武三地区で714名もの許可事業者数が、我々の個人タクシー業界から減少してしまいました。業種業態を問わずコロナ禍の厳しい環境下にあるとはいえ、過去最大となる事業者数の減少です。昭和50年度末の個人タクシーピーク時には19,960両（法人タクシーの95.5%）あり、法人タクシーとの差は946両でしたが、令和2年度末の個人タクシーは10,696両（法人タクシーの39.0%）と約半減（46.4%減）しており、法人タクシーとは16,741両の差がついております。このままでは来年に一人人を割り込むことは確実にあり、健全な組織運営の維持は言うに及ばず、個人タクシー事業そのものの存亡にも関わる正しく危機的状況であります。

平成14年2月1日にタクシーの需給調整廃止という規制緩和が実施され、法人タクシー車両数が急増しました。一方、個人タクシーにおいては運転経歴等の審査基準がより厳しい内容に改正されたため、以降、事業者数の減少が続いています。

その後、規制緩和により増え過ぎた法

人タクシー車両数を解消するため、平成21年10月1日にタクシー特措法が施行され、地域における輸送需要に対応すべく供給輸送力の削減が行われた結果、法人タクシー車両数は一定程度減少しま

したが、平成23年度以降は減少がストップし、実質的に増加可能車両数（新規許可枠）が出ない状況が続いています。事業者の死亡等自然減がある個人タクシーにおいては、廃業希望者全員を譲渡譲受に結び付けることも不可能であり、毎年600両程度の減少が止まることなく続いている状況です。現在、新規許可が実質ない我々にとって、唯一の対応策は譲渡譲受のみで、譲渡譲受申請を増やして少しでも事業者の減少スピードを抑える以外に術はありません。これもでも事前試験制度や死亡後譲渡制度の導入など事業者数激減に対する措置も講じられてはおりますが、そもそも譲渡譲受のみでは失われていく事業者数の減少スピードを遅らせることは出来てはおりか、事業者数の減少を止めることすらできないのです。

早期実現に向けて

具体案を提示へ

最悪な状況を迎える前に、個人タクシー業界の存亡を掛け、例えば、一定数の減少分を補充する等の措置を講じて頂けるよう行政に要請を続けてきました

が、平成29年4月12日に開催された自民党の「個人タクシーを応援する議員連盟」の第3回総会での自動車局長挨拶の中で、「2011年から2015年まで全国の個人タクシーの減少率は17.2%。同じ期間の法人タクシーの減少率は11.5%で、タクシーの数を減らすことへの貢献は法人に比べて明らかにあ」とした上で「どういった形で個人タクシーの新規許可ができるか真剣に検討したい。高齢化を止めて若い血を入れることに使って頂けるならあり得る。法人業界との調整や特措法の趣旨といった点でも今後相談し、対応できるようにしたい。」との見解が示されております。しかしながら、令和3年3月31日開催の第11回総会でも個人タクシーの減少や法人・個人の適正な割合について言及があり、行政側からも「個人タクシーをどうしていくかは大きな課題。社会情勢も踏まえ検討したい。」との見解が示されましたが、依然として新規許可の復活あるいは一定枠の確保については、具体

策が示されていないばかりか検討の俎上にすら上がっておりません。

個人タクシー業界の将来を少しでも明るいものにするため、当方からも具体案を示し、早期実現に向けて取り組んでいきたいと考えます。

個人タクシーだけ

事業者数減少が止まらない原因

改めて前頁の表を見ますと、タクシー特措法施行日平成21年10月1日時点における法人32,263両、個人17,091両の車両数に対し、直近の令和2年度末の数値（法人27,437両、個人10,696両）を対比すると、法人が▲15.0%の削減に止まっているのに対し、個人は実に▲37.4%も削減されているのです。

タクシー特措法による【特定地域】においては、法人・個人それぞれの適正車両数（上限・下限）が毎年公示されます。個人の数値は、法人車両数の乖離率を使用し、個人に当てはめて算定されます。特定地域計画では、適正車両数の上限値まで供給輸送力の削減を行うことになっており、当然のことながら、法人の削減率と個人の削減率はそれぞれ異なっております。

一方で、東京特別区・武三地区が指定されている【準特定地域】においては、法人のみの数値により算定された適正車両数が毎年公示されますが、これには個人車両数の増減は一切考慮されておらず、法人実在車両数が下限値（必要車両数）を下回った際にのみ、その分が増加可能車両数となり、毎年需給状況の判断結果として公示されております。

従って、準特定地域においては、法人車両数が減少して下限値を下回った場合のみ、個人にはその4分の1が新規許可枠として配分されることになっており、個人車両数だけがいくら減少しても、まったく考慮されません。平成23年度以降、法人車両数がほとんど減少していない状況において、個人タクシーがいくら減少しても、増加可能車両数の▲（マイナス）が続いていることが、現在の個人タクシー事業者数の減少が止まらない原因です。この状況は、法人・個人間、特定地域・準特定地域間の矛盾点であると同時に、適正に需給状況判断がなされていないと言わざるを得ません。

個人タクシー独自の 適正車両数明示を要望へ

特定地域及び準特定地域の指定下に

おいて、タクシー事業を運営していくうえで指針となる「特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方について」（ガイドライン）では、特定地域計画の作成の項目で『地域の実情に応じて協議会の合意により定める保有車両数ごとのタクシー事業者の区分（大手事業者、中小事業者等）を設定し、当該区分や個人タクシー事業者のカテゴリーに応じて、一律又は一律でない削減率による減車や営業方法の制限となるよう設定するものとする。』と記載されており、準特定地域における「適正と考えられる車両数」及び「需給状況の判断結果」の算定に当たって、法人タクシーとは別枠で個人タクシーとしての「適正車両数」及び「需給状況の判断結果」を示すことについては何ら問題ないと考えられます。

従って、我々個人タクシーは次の3つの通達「準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置等の実施について」、「準特定地域における適正と考えられる車両数について」、「準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果について」を改正していただいたうえで、【準特定地域】に

おいても、【特定地域】における算出方法に準拠した方法により、法人タクシー、個人タクシーそれぞれの適正車両数（上限・下限）を明示し、各々が下限を下回った場合に増加可能車両数（新規許可枠）が発生するよう「個人タクシー独自の適正車両数明示」を要望していきたいと考えます。

行政及び世論へ

強く強く求めていく姿勢を

要望内容の具体的な例として、準特定地域に指定されている東京特別区・武三地区における令和2年度のタクシー適正車両数を試算してみますと、タクシー特措法施行時に特定地域として指定されてからの継続しての準特定地域であることから、施行日である平成21年10月1日を指定日として、法人車両数は32、263両に対して適正車両数（下限）23、863両は乖離率26・0%であることから、この乖離率を使用して個人タクシーに当てはめると、個人タクシーは指定日現在の17、091両に乖離率26・0%分を差し引くと、適正車両数（下限）は12、648両と算出されます。

従って、需給状況の判断結果としては、令和元年度末の車両数と比較して、

法人タクシーの増加可能車両数▲4、280両に対し、個人タクシーの増加可能車両数は1、238両と算出されることとなります。

つまり、個人タクシーは1、238両不足しているということになります。

以上の、個人タクシー業界が直面している状況を、全事業者及び待遇悪化や失職に一番直結する協同組合等団体職員全員が認識として共有し、一致協力して行動していくことが大切だと考えます。また、自民党の個人タクシーを応援する議員連盟の方々などをはじめ、ご支援下さる全ての方々のバックアップを仰ぎながら、行政及び世論へ強く訴えかけていくことが急務だと考えます。

不適正営業集計表 （街頭営業適正化指導規程）

※令和3年6月は不適正営業の事案がありませんでした。

計報 *7月

氏名	所属団体	享年	病名
今井 雅義	（東個協）足立第二	66	食道癌
佐々木宗秀	（東個協）北	65	胃癌
松本 光二	（都営協）四〇	84	肝細胞癌

ご冥福をお祈り申し上げます

準特定地域における個人タクシーの適正車両数 明示について(要望案)

特定地域においては、法人個人それぞれの適正車両数が毎年公示されており、個人の数値は、法人車両数の乖離率を使用して、個人に当てはめて算定されています。

特定地域計画では、適正車両数の上限値まで供給輸送力の削減を行うことになっており、当然のことながら、法人個人それぞれ異なる削減率となっています。

準特定地域においては、法人のみの数値により算定された適正車両数(上限・下限)が毎年公示されますが、これは個人車両数の増減は一切考慮されておらず、法人実在車両数が下限値(必要車両数)を下回った際に、その分が増加可能車両数となり、毎年需給状況の判断結果として公示されています。

従って、準特定地域においては、法人車両数が減少して下限値を下回った場合にのみ、個人にはその4分の1が新規許可枠として配分されることになっており、個人車両数だけがいくら減少しても、まったく考慮されていない状況は、法人・個人間、特定地域・準特定地域間の矛盾点であると同時に、適正に需給状況判断がなされていないと言わざるを得ません。

つきましては、準特定地域においても、特定地域と同様の方法により法人個人それぞれの適正車両数(上限・下限)を明示していただくとともに、法人個人それぞれにおいて下限を下回った場合に増加可能車両数が発生するように、次の3本の通達を改正していただきたい。

- ・準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置等の実施について
- ・準特定地域における適正と考えられる車両数について
- ・準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果について

なお、特定地域においては、特定地域指定日現在の車両数を基準に乖離率を求めておりますが、ガイドラインに「各タクシー事業者における旧法の施行の日(平成21年10月1日)以降に実施した減車及び休車の実績を勘案するものとする。なお、特定地域協議会の判断において、旧法の施行の日以前に実施した減車の実績を含め設定することも差し支えないものとする。」とある主旨に鑑み、東京都特別区・武三交通圏においては、旧法に基づく特定地域から継続しての現在、準特定地域であることから、旧法の施行日現在の車両数を基準に乖離率を求めることとされたい。

これにより、特定地域における算出方法に準拠した準特定地域における個人タクシーの適正車両数及び増加可能車両数は、以下のとおり試算されます。

【特定地域における算出方法に準拠した準特定地域における個人タクシーの試算】

準特定地域における適正車両数(令和2年度)

1. 法人タクシー

都道府県	営業区域(交通圏)	適正車両数(両)		指定日現在の車両数※1	指定日現在の車両数と適正車両数(上限)との乖離率(%)	指定日現在の車両数と適正車両数(下限)との乖離率(%)
		上限	下限			
東京都	特別区・武三	26,845	23,863	32,263	16.8%	26.0%

2. 個人タクシー

都道府県	営業区域(交通圏)	適正車両数(両)		指定日現在の車両数※1	指定日現在の車両数と適正車両数(上限)との乖離率(%)	指定日現在の車両数と適正車両数(下限)との乖離率(%)
		上限	下限			
東京都	特別区・武三	14,220	12,648	17,091	16.8%	26.0%

※1…東京都特別区・武三交通圏の指定日は平成21年10月1日(旧タクシー特措法施行日)

令和2年度における需給状況の判断結果

1. 法人タクシー

都道府県	営業区域(交通圏)	必要車両数(両)	令和元年度末車両数(両)	増加可能車両数(両)
東京都	特別区・武三	23,863	28,143	▲4,280

2. 個人タクシー

都道府県	営業区域(交通圏)	必要車両数(両)	令和元年度末車両数(両)	増加可能車両数(両)
東京都	特別区・武三	12,648	11,410	1,238