資料1

適正車両数の算定方法について（第1回協議会補足資料）

例）実車率31．99％を適用した場合の適正車両数297台の算出方法

＜手順1＞需要量（＝21年度推計総実車キロ）の算出

「需要量」は、実際に客を乗せて運送した（＝実際に需要に応えている状態）全てのタクシーの1年間の距離の累計（総実車キロ）の数値を使用して算出する。

算出にあたっては、平成20年度の実績値に対前年度比を乗じ、平成21年度推計値を算出する。

需要量　＝平成20年度の実績年度の総実車キロ×20年度の総実車キロの対前年度比

↳平成19年度総実車キロ

7，812，448　＝　8，728，485　×（8，728，485　÷　9，751，931）

＜手順2＞適正と考えられる車両数（適正車両数）の算出

1日あたりの推計平均実在車両数（実際に保有している車両数）を算定。すなわちこの数値が必要（適正）な車両数ということになる。

需要量÷（過去5年間の平均総走行キロ×平成17年度実車率実績値／過去5年間の平均延実働車両数）÷365日÷実働率（90％固定）＝適正車両数

7，812，448÷　79．99　÷　365　÷　0．9　＝　297

※1　　について・・・過去5年間における1日1車あたり平均実車キロ（過去5年間において1日1車あたりどのくらいの需要に応じたか）を算定している。

$$\frac{\text{過去5年間の平均総走行キロ×平成17年度実車率実績値}}{\text{過去5年間の平均延実働車両数}} = \frac{34,215,797 \times 0.3199}{136,833} = 79.99$$

※2　需要量（1年間の全てのタクシーの総実車キロ）　7，812，448・・・①

1日1車あたりの実車キロ　79．99・・・②

1年間に必要な実働車両数　（①÷②）　97，668・・・③

1日に必要な実働車両数　（③÷365）　267．58・・・④

実在車両数【適正車両数】　（④÷実働率（0．9））　297

（参考）

実働率　＝　延実働車両数　÷　延実在車両数　×　100

実車率　＝　実車キロ　÷　走行キロ　×　100

資料2

適正と考えられる車両数における効果等（1日1車あたりの営業収入への影響）

昨年12月11日に開催した第1回協議会において、以下のとおり小樽市における適正車両数について提示した。

①297両（実車率が過去5年間で最も高率だった平成17年度実績値（31．99％）より算出）
②313両（過去5年間における実車率の各年度実績値の平均値（30．38％）より算出）
③336両（直近の実績年度である平成20年度の実車率の実績値（28．25％）より算出）
（参考）平成21年11月末現在の小樽市内車両数　：　426両

適正車両数にしたときの1日1車あたりの営業収入推計額の算出について

※20年度実績をベースにし、仮に20年度において適正車両数が達成されていたものと仮定して算出

1日1車両あたりの営業収入推計額＝20年度営業収入実績値①÷適正車両の時の実働車両数②
②適正車両数の場合の実働車両数＝適正車両数×365×実働率（90%）

①平成20年度における営業収入（実績値）　3,115,606,000　円

②適正車両数の場合の実働車両数算出

適正車両数の場合の実働車両数＝適正車両数×365×実働率（90%）

	実車率	適正車両数	適正車両数の場合の実働車両数
案1	31.99%	297両	97,565
案2	30.38%	313両	102,821
案3	28.25%	336両	110,376

…②

※数値は第1回協議会資料より。

◎1日1車あたりの営業収入推計額の算出

1日1車あたりの営業収入推計額＝20年度営業収入実績値①÷適正車両の時の実働車両数②

	平成20年度営業収入①	適正車両数の場合の実働車両数②	日車営収推計額（円）
案1	3,115,606,000	97,565	31,934
案2		102,821	30,301
案3		110,376	28,227

（参考）平成20年度における1日1車両あたりの営業収入（実績値）：24，559円

資料3

北海道労働局資料

資料4－1　タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

・4－1－①　平成10年度
・4－1－②　平成15年度
・4－1－③　平成20年度

資料4－2　タクシー運転者の年間給与額の推移（全国）

資料4－3　タクシー運転者の年間総実労働時間の推移（全国）

資料4－4　自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移

・4－4－①　全国
・4－4－②　北海道

資料4－5　労働基準法等の概要

平成10年度　タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間(都道府県別)

	賃金(千円)			労働時間（時間）		
	タクシー運転者(男性)	全産業労働者(男性)	タクシーと全産業の差	タクシー運転者(男性)	全産業労働者(男性)	タクシーと全産業の差
全国	3,672	5,697	▲ 2,025	2,424	2,196	228
北海道	3,176	4,925	▲ 1,749	2,388	2,232	156
青森	2,678	4,250	▲ 1,572	2,580	2,220	360
岩手	2,689	4,409	▲ 1,720	2,556	2,172	384
宮城	3,203	5,230	▲ 2,027	2,208	2,196	12
秋田	2,677	4,363	▲ 1,686	2,328	2,208	120
山形	3,496	4,474	▲ 978	2,628	2,220	408
福島	2,213	4,919	▲ 2,706	2,676	2,196	480
茨城	3,403	5,638	▲ 2,235	2,328	2,184	144
栃木	3,541	5,538	▲ 1,997	2,544	2,220	324
群馬	3,420	5,390	▲ 1,970	2,580	2,232	348
埼玉	3,854	5,559	▲ 1,705	2,232	2,196	36
千葉	3,120	5,722	▲ 2,602	2,160	2,172	▲ 12
東京	4,961	6,882	▲ 1,921	2,544	2,124	420
神奈川	2,765	6,275	▲ 3,510	2,232	2,196	36
新潟	3,424	4,818	▲ 1,394	2,580	2,232	348
富山	4,313	5,243	▲ 930	2,556	2,184	372
石川	3,613	5,089	▲ 1,476	2,052	2,232	▲ 180
福井	3,212	5,154	▲ 1,942	2,232	2,184	48
山梨	3,387	5,350	▲ 1,963	2,700	2,232	468
長野	3,216	5,306	▲ 2,090	2,604	2,208	396
岐阜	3,649	5,236	▲ 1,587	2,748	2,244	504
静岡	3,668	5,484	▲ 1,816	2,436	2,220	216
愛知	4,051	5,954	▲ 1,903	2,376	2,208	168
三重	3,483	5,486	▲ 2,003	2,748	2,196	552
滋賀	3,699	5,598	▲ 1,899	2,904	2,172	732
京都	3,361	5,800	▲ 2,439	2,232	2,172	60
大阪	3,800	6,196	▲ 2,396	2,352	2,160	192
兵庫	3,421	5,834	▲ 2,413	2,304	2,172	132
奈良	3,686	5,586	▲ 1,900	2,736	2,220	516
和歌山	2,589	5,157	▲ 2,568	2,256	2,244	12
鳥取	2,819	4,688	▲ 1,869	2,340	2,184	156
島根	3,175	4,483	▲ 1,308	2,712	2,220	492
岡山	3,713	5,248	▲ 1,535	2,472	2,196	276
広島	3,489	5,514	▲ 2,025	2,316	2,220	96
山口	2,879	5,175	▲ 2,296	2,352	2,220	132
徳島	2,767	5,082	▲ 2,315	2,568	2,244	324
香川	3,376	5,162	▲ 1,786	2,652	2,220	432
愛媛	3,073	4,952	▲ 1,879	2,328	2,232	96
高知	2,904	4,633	▲ 1,729	2,400	2,220	180
福岡	3,257	5,414	▲ 2,157	2,424	2,196	228
佐賀	2,813	4,583	▲ 1,770	2,616	2,256	360
長崎	3,050	4,684	▲ 1,634	2,376	2,220	156
熊本	2,513	4,696	▲ 2,183	2,472	2,208	264
大分	2,859	4,854	▲ 1,995	2,652	2,232	420
宮崎	2,373	4,523	▲ 2,150	2,904	2,244	660
鹿児島	2,477	4,440	▲ 1,963	2,904	2,220	684
沖縄	2,146	3,964	▲ 1,818	2,136	2,220	▲ 84

平成10年賃金構造基本統計調査報告より推計
（年間賃金＝調査時（平成10年6月）における「きまって支給する現金支給額」×12カ月＋年間賞与その他特別給与額
労働時間＝調査時（平成10年6月）における「所定内実労働時間数」＋「超過実労働時間数」×12カ月）

平成15年度　タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間(都道府県別)

	賃金(千円)			労働時間（時間）			
	タクシー運転者（男性）	全産業労働者（男性）	タクシーと全産業の差	タクシー運転者（男性）	全産業労働者（男性）	タクシーと全産業の差	
全国	3,148	5,478	▲ 2,330	2,412	2,184	228	
北海道	2,875	4,663	▲ 1,788	2,352	2,232	120	
青森	2,263	4,041	▲ 1,778	2,736	2,232	504	
岩手	2,348	4,153	▲ 1,805	2,580	2,220	360	
宮城	2,384	4,982	▲ 2,598	2,232	2,184	48	
秋田	2,170	4,179	▲ 2,009	2,364	2,196	168	
山形	2,766	4,149	▲ 1,383	2,664	2,196	468	
福島	2,317	4,630	▲ 2,313	2,280	2,196	84	
茨城	3,078	5,425	▲ 2,347	2,604	2,172	432	
栃木	2,918	5,297	▲ 2,379	2,448	2,232	216	
群馬	2,356	5,223	▲ 2,867	2,604	2,220	384	
埼玉	3,151	5,330	▲ 2,179	2,184	2,196	▲ 12	
千葉	3,109	5,584	▲ 2,475	2,664	2,196	468	
東京	4,362	6,633	▲ 2,271	2,424	2,124	300	
神奈川	3,639	5,986	▲ 2,347	2,436	2,184	252	
新潟	2,628	4,444	▲ 1,816	2,520	2,244	276	
富山	3,788	4,787	▲ 999	2,520	2,244	276	
石川	2,560	4,880	▲ 2,320	2,316	2,244	72	
福井	3,179	4,929	▲ 1,750	2,640	2,208	432	
山梨	3,220	5,293	▲ 2,073	2,364	2,220	144	※H14
長野	2,940	4,991	▲ 2,051	2,592	2,220	372	
岐阜	3,029	4,998	▲ 1,969	2,628	2,256	372	
静岡	3,396	5,457	▲ 2,061	2,688	2,220	468	
愛知	3,436	5,841	▲ 2,405	2,340	2,220	120	
三重	2,946	5,476	▲ 2,530	2,640	2,208	—	
滋賀	3,076	5,455	▲ 2,379	2,400	2,184	—	
京都	2,745	5,455	▲ 2,710	2,196	2,196	0	
大阪	3,130	5,825	▲ 2,695	2,256	2,160	96	
兵庫	2,918	5,539	▲ 2,621	2,220	2,208	12	
奈良	3,471	5,292	▲ 1,821	2,976	2,232	744	
和歌山	2,360	4,961	▲ 2,601	2,220	2,220	0	
鳥取	2,362	4,527	▲ 2,165	2,304	2,196	108	
島根	2,257	4,312	▲ 2,055	2,544	2,208	336	
岡山	2,625	4,941	▲ 2,316	2,340	2,208	132	
広島	3,087	5,295	▲ 2,208	2,508	2,208	300	
山口	2,731	4,848	▲ 2,117	2,280	2,184	96	
徳島	2,147	5,098	▲ 2,951	2,508	2,172	336	
香川	2,730	4,800	▲ 2,070	2,784	2,184	600	
愛媛	2,635	4,710	▲ 2,075	2,388	2,196	192	
高知	2,461	4,570	▲ 2,109	2,652	2,208	444	
福岡	2,810	5,202	▲ 2,392	2,292	2,196	96	
佐賀	2,165	4,515	▲ 2,350	2,448	2,208	240	
長崎	2,611	4,474	▲ 1,863	2,472	2,244	228	
熊本	2,202	4,697	▲ 2,495	2,736	2,196	540	
大分	2,292	4,514	▲ 2,222	2,724	2,196	528	
宮崎	2,286	4,239	▲ 1,953	2,748	2,196	552	
鹿児島	2,302	4,394	▲ 2,092	2,904	2,208	696	
沖縄	1,897	3,861	▲ 1,964	2,004	2,184	▲ 180	

平成15年賃金構造基本統計調査報告より推計

（年間賃金＝調査時（平成15年6月）における「きまって支給する現金支給額」×12カ月＋年間賞与その他特別給与額等

労働時間＝調査時（平成15年6月）における「所定内実労働時間数」＋「超過実労働時間数」×12カ月）

平成20年度　タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間(都道府県別)

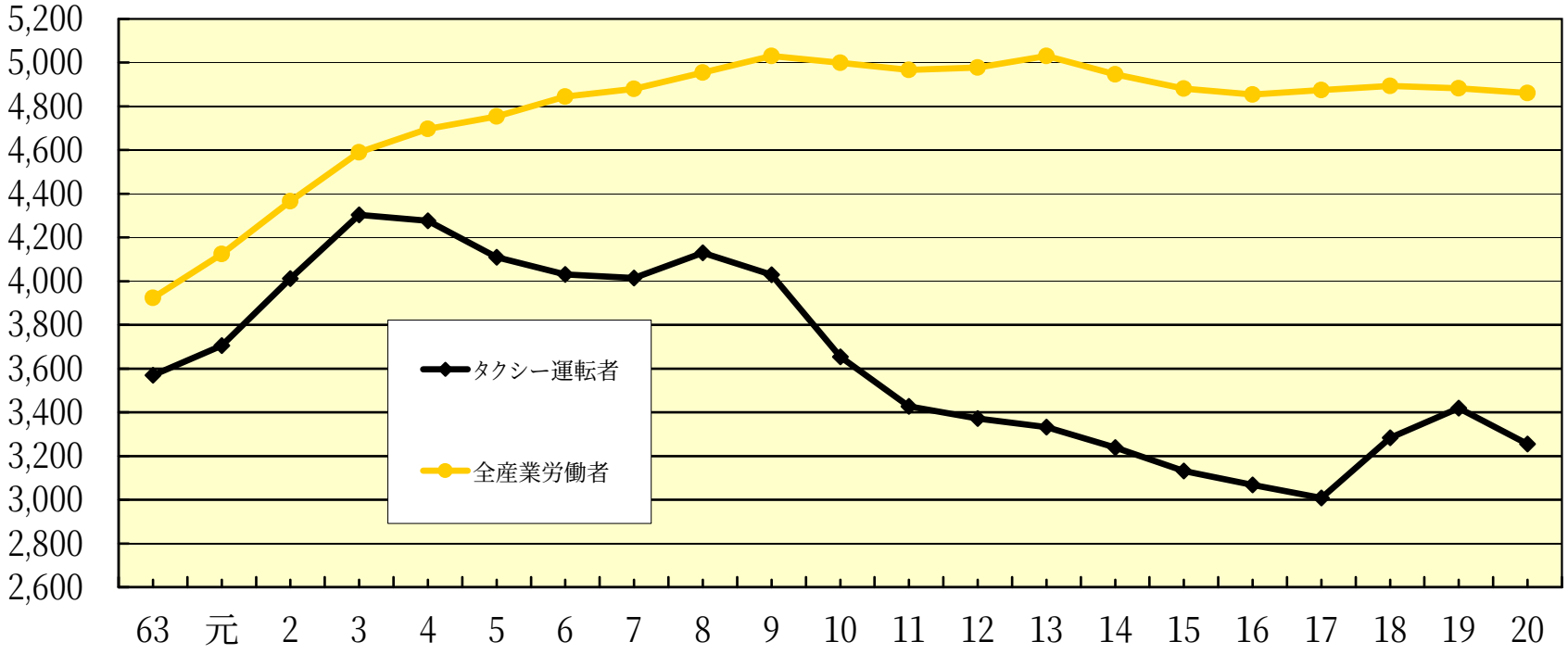
	賃金(千円)			労働時間（時間）			
	タクシー運転者（男性）	全産業労働者（男性）	タクシーと全産業の差	タクシー運転者（男性）	全産業労働者（男性）	タクシーと全産業の差	
全国	3,263	5,504	▲ 2,241	2,388	2,196	192	
北海道	2,135	4,880	▲ 2,745	2,244	2,208	36	
青森	2,042	4,145	▲ 2,103	2,304	2,172	132	
岩手	1,749	4,068	▲ 2,319	2,448	2,184	264	
宮城	2,659	4,987	▲ 2,328	2,400	2,184	216	
秋田	1,866	4,078	▲ 2,212	2,268	2,148	120	
山形	2,585	4,204	▲ 1,619	2,676	2,196	480	
福島	1,798	4,678	▲ 2,880	1,956	2,208	▲ 252	
茨城	3,189	5,735	▲ 2,546	2,076	2,160	▲ 84	
栃木	2,964	5,409	▲ 2,445	2,352	2,232	120	
群馬	2,537	5,019	▲ 2,482	2,640	2,220	420	
埼玉	3,539	5,312	▲ 1,773	2,244	2,196	48	
千葉	2,943	5,458	▲ 2,515	2,364	2,172	192	
東京	4,360	6,692	▲ 2,332	2,460	2,124	336	
神奈川	3,542	6,128	▲ 2,586	2,316	2,172	144	
新潟	2,587	4,505	▲ 1,918	2,412	2,232	180	
富山	3,834	4,850	▲ 1,016	2,688	2,244	444	
石川	2,340	4,830	▲ 2,490	2,148	2,256	▲ 108	
福井	2,468	4,996	▲ 2,528	2,448	2,232	216	
山梨	2,581	5,098	▲ 2,517	2,400	2,256	144	
長野	2,907	4,898	▲ 1,991	2,436	2,196	240	
岐阜	3,272	4,952	▲ 1,680	2,688	2,256	432	
静岡	3,173	5,405	▲ 2,232	2,508	2,232	276	
愛知	3,431	5,913	▲ 2,482	2,028	2,220	▲ 192	
三重	3,865	5,428	▲ 1,563	3,024	2,220	804	※H19
滋賀	3,626	5,473	▲ 1,847	2,556	2,220	336	※H19
京都	2,974	5,439	▲ 2,465	3,144	2,220	924	
大阪	3,504	5,932	▲ 2,428	2,220	2,160	60	
兵庫	2,473	5,383	▲ 2,910	2,880	2,220	660	
奈良	3,119	5,428	▲ 2,309	2,268	2,220	48	
和歌山	2,650	5,010	▲ 2,360	2,220	2,244	▲ 24	
鳥取	2,245	4,284	▲ 2,039	2,376	2,196	180	
島根	2,694	4,440	▲ 1,746	2,424	2,196	228	
岡山	3,147	5,061	▲ 1,914	2,424	2,244	180	
広島	3,086	5,356	▲ 2,270	2,292	2,232	60	
山口	2,676	4,914	▲ 2,238	2,808	2,232	576	
徳島	2,576	5,113	▲ 2,537	3,144	2,196	948	
香川	2,127	4,896	▲ 2,769	2,424	2,232	192	
愛媛	2,519	4,679	▲ 2,160	2,100	2,220	▲ 120	
高知	2,137	4,348	▲ 2,211	2,832	2,184	648	
福岡	3,468	5,063	▲ 1,595	2,328	2,184	144	
佐賀	2,472	4,474	▲ 2,002	2,460	2,232	228	
長崎	2,480	4,644	▲ 2,164	2,448	2,016	432	
熊本	2,241	4,449	▲ 2,208	2,268	2,196	72	
大分	2,463	4,653	▲ 2,190	2,640	2,208	432	
宮崎	2,188	4,276	▲ 2,088	2,868	2,244	624	
鹿児島	2,198	4,530	▲ 2,332	2,136	2,160	▲ 24	
沖縄	1,925	3,640	▲ 1,715	2,112	2,184	▲ 72	

平成20年賃金構造基本統計調査報告より推計

（年間賃金＝調査時（平成20年6月）における「きまって支給する現金支給額」×12カ月＋年間賞与その他特別給与額

労働時間＝調査時（平成20年6月）における「所定内実労働時間数」＋「超過実労働時間数」×12カ月）

タクシー運転者の年間給与額の推移 (全国)



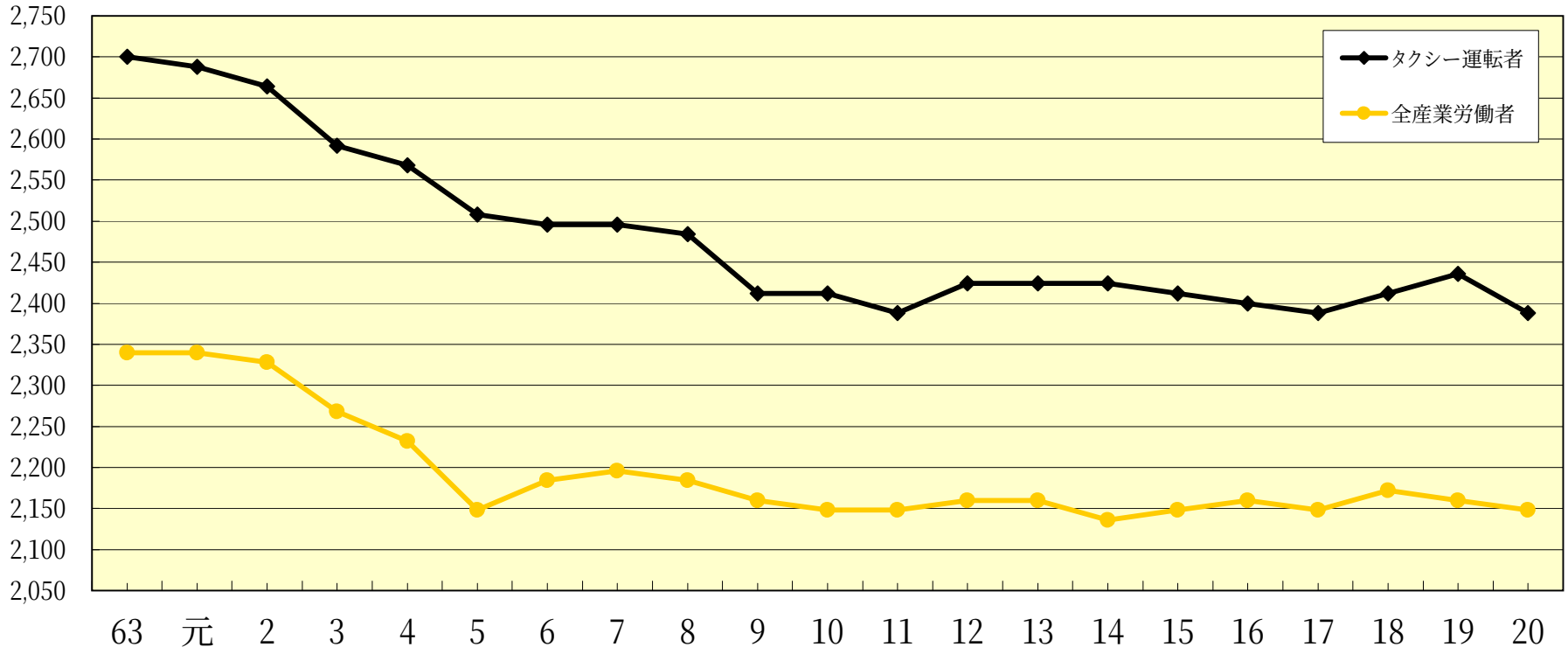
(単位:千円)

年	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
タクシー運転者	3,570	3,706	4,012	4,303	4,277	4,110	4,031	4,015	4,130	4,030	3,654	3,428	3,372	3,333	3,239	3,132	3,068	3,008	3,284	3,419	3,255
全産業労働者	3,924	4,125	4,366	4,589	4,697	4,754	4,844	4,880	4,955	5,031	4,999	4,967	4,978	5,030	4,946	4,881	4,854	4,875	4,893	4,883	4,861

○タクシー運転者平均年齢:56.7歳 (平成20年)
○全産業労働者平均年齢:40.9歳 (平成20年)

資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」から推計

タクシー運転者の年間総実労働時間の推移 (全国)



(単位:時間)

年	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
タクシー運転者	2,700	2,688	2,664	2,592	2,568	2,508	2,496	2,496	2,484	2,412	2,412	2,388	2,424	2,424	2,424	2,412	2,400	2,388	2,412	2,436	2,388
全産業労働者	2,340	2,340	2,328	2,268	2,232	2,148	2,184	2,196	2,184	2,160	2,148	2,148	2,160	2,160	2,136	2,148	2,160	2,148	2,172	2,160	2,148

○タクシー運転者平均年齢:56.7歳 (平成20年)
○全産業労働者平均年齢:40.9歳 (平成20年)

資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」から推計

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（全国）

区分		監督実施事業場数 労働基準関係法令違反事業場数 改善基準告示違反事業場数		
		平成１８年	平成１９年	平成２０年
トラック関係	一般貨物	2,642 2,079 (78.7) 1,578 (59.7)	2,483 1,979 (79.7) 1,538 (61.9)	2,470 2,013 (81.5) 1,596 (64.6)
	特定貨物	150 107 (71.3) 66 (44.0)	126 97 (77.0) 54 (42.9)	111 89 (80.2) 60 (54.1)
	小計	2,792 2,186 (78.3) 1,644 (58.9)	2,609 2,076 (79.6) 1,592 (61.0)	2,581 2,102 (81.4) 1,656 (64.2)
バス業		166 105 (63.3) 91 (54.8)	252 207 (82.1) 165 (65.5)	324 259 (79.9) 196 (60.5)
ハイヤー・タクシー業		932 784 (84.1) 493 (52.9)	712 611 (85.8) 384 (53.9)	667 588 (88.2) 370 (55.5)
その他		413 313 (75.8) 147 (35.6)	385 290 (75.3) 149 (38.7)	353 276 (78.2) 141 (39.9)
合計		4,303 3,388 (78.7) 2,375 (55.2)	3,958 3,184 (80.4) 2,290 (57.9)	3,925 3,225 (82.2) 2,363 (60.2)

（注）　各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、（　）内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合（%）及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合（%）である。

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（北海道）

区　分	監督実施事業場数 労働基準関係法令違反事業場数 改善基準告示違反事業場数		
	平成１８年	平成１９年	平成２０年
道路貨物運送業	160 134 (83.8) 97 (60.6)	146 122 (83.6) 99 (67.8)	147 128 (87.1) 104 (70.7)
ハイヤー・タクシー業	41 38 (92.7) 22 (53.7)	33 27 (81.8) 12 (36.4)	43 34 (79.1) 19 (44.2)
その他	15 13 (86.7) 4 (26.7)	37 36 (97.3) 26 (70.3)	34 30 (88.2) 17 (50.0)
合計	216 185 (85.6) 123 (56.9)	216 185 (85.6) 137 (63.4)	224 192 (85.7) 140 (62.5)

（注）　各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、（　）内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合（%）及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合（%）である。

労働基準法等の概要

賃金に関する労働基準法の規定

賃金が確実に、また、労働者の生活を保障するに足りる程度に、労働者の手中に支払われることを確保するため、以下の規定が設けられている。

① 賃金の支払（第24条）
賃金の支払方法について、通貨払い・直接払い・全額払い・毎月払い・一定期日払いを規定

② 非常時払（第25条）
労働者の突発的な出費に対する支払期日前における既往の賃金の支払を規定

③ 休業手当（第26条）
使用者の責めによる休業の場合における労働者の生活を保障するための休業手当の支払を規定

④ 出来高払いの保障給（第27条）
出来高払制の労働者について、労働時間に応じ一定額の賃金を保障しなければならないことを規定

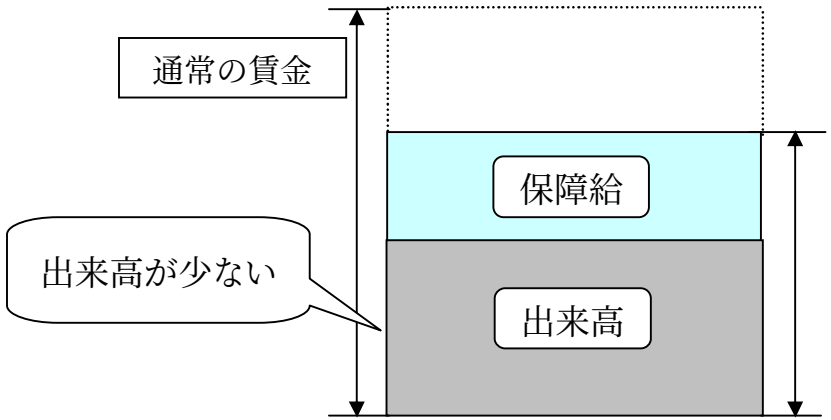
⑤ 賃金額の最低基準（第28条）
賃金額の最低基準については、最低賃金法の定めるところによることを規定

最低賃金とは

使用者は、最低賃金の適用を受ける労働者に対し、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならない（最低賃金法第4条第1項）

出来高払制の保障給に関する規定(労基法第２７条)

出来高払制による場合



通常の実収賃金とあまりへだたらない程度の収入が確保されるようにする。

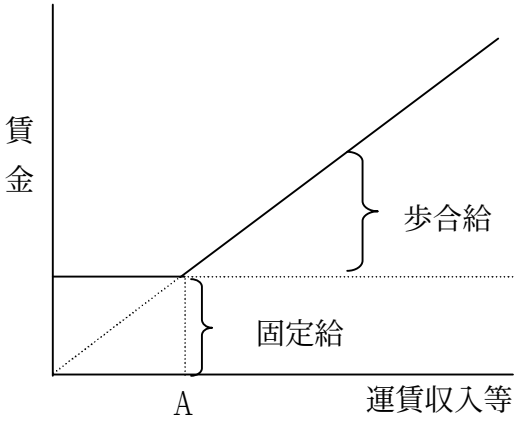
使用者に、労働時間に応じた一定額の賃金を保障義務

自動車運転者についての通達(平成元年基発第９３号)

- 歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の６割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとすること。
- 歩合給制度のうち「累進歩合制度」は廃止するものとすること。

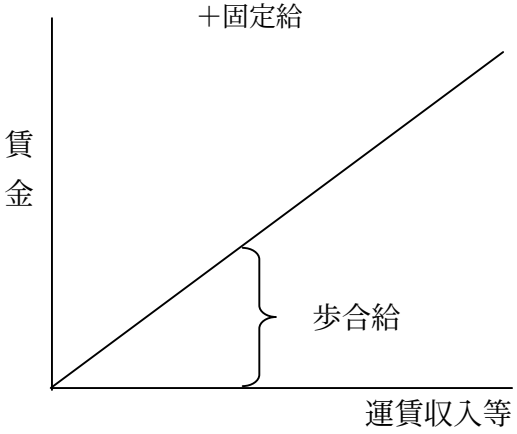
歩合給制と最低賃金との関係

歩合給制の一例



運賃収入等がA以下の場合
賃金 ＝ 固定給

運賃収入等がAを超えた場合
賃金 ＝ 運賃収入等×歩率（一定）
＋固定給



賃金 ＝ 運賃収入等×歩率（一定）

タクシー運転者の賃金制度が歩合給制の場合であっても、賃金額を1時間当たりに換算した金額※1が、都道府県ごとに定められた最低賃金額※2を下回ることはできない。

※1 出来高払制その他の請負制（歩合給制）によって定められた賃金については、当該賃金算定期間（賃金締切日がある場合には、賃金締切期間。以下同じ）において出来高払制その他の請負制（歩合給制）によって計算された賃金の総額を、当該賃金算定期間において出来高払制その他の請負制（歩合給制）によって労働した総労働時間数で除した金額（最低賃金法施行規則第3条第1項第5号）

※2 例：東京791円、広島692円、福岡680円、沖縄629円（平成21年度）

ハイヤー・タクシー業における最低賃金法の違反率（平成20年）
16.1%（全業種2.8%）

「累進歩合制度」について

➢ 「累進歩合制度」については、労働者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあることから、通達（平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」）に基づき廃止するよう指導を行っている。

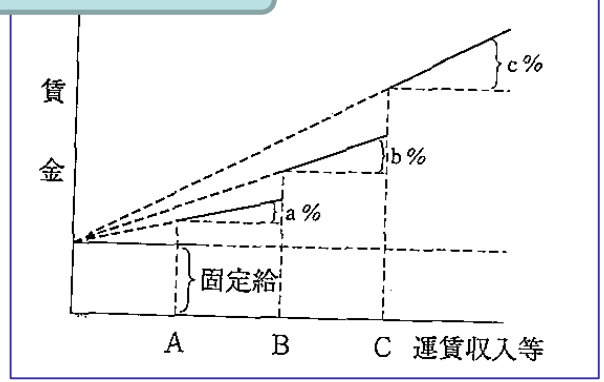
「累進歩合制度」として禁止している賃金制度

① 「累進歩合給」・・・ 水揚高等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減する制度（※1）

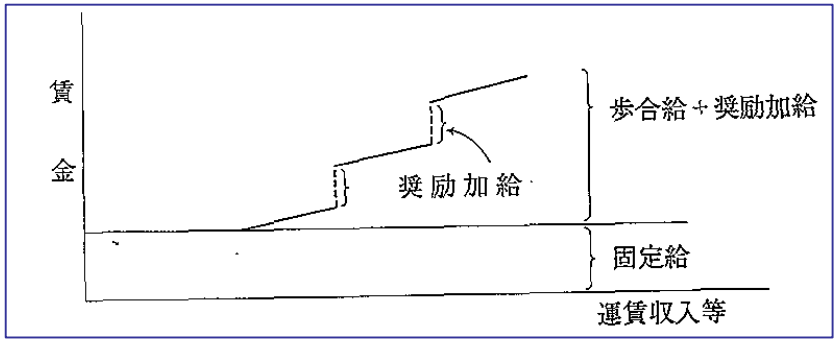
② 「トップ賞」・・・・・・・ 水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高を達成した者のみに支給する制度

③ 「奨励加給」・・・・・・ 水揚高を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達するごとに一定額の加算を行う制度（※2）

※1 累進歩合給

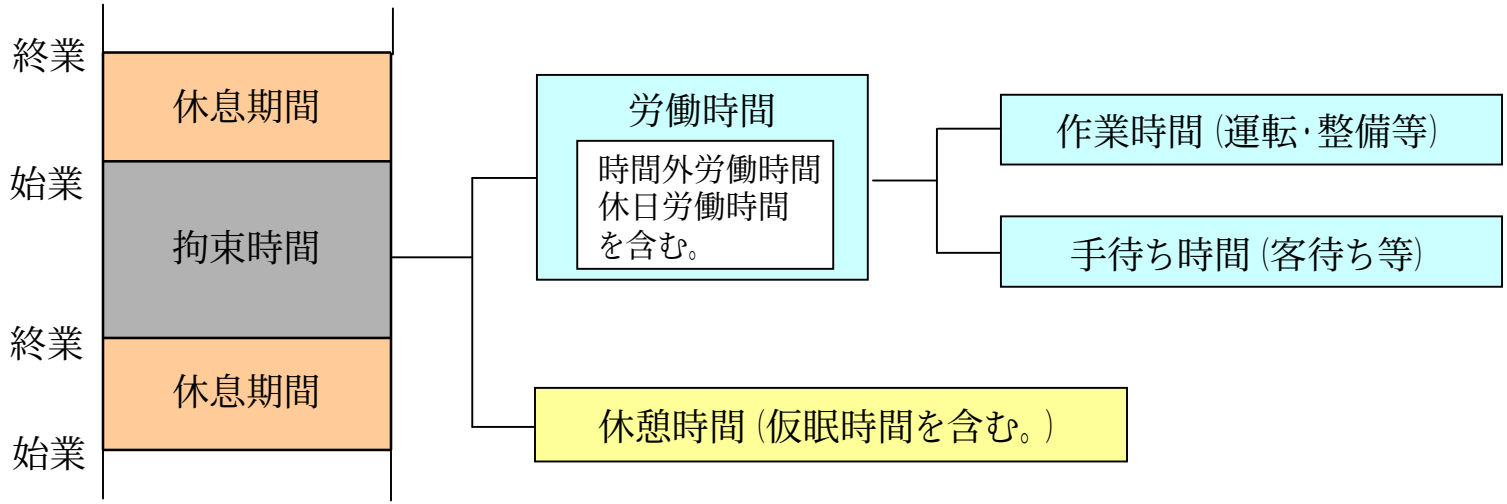


※2 奨励加給



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容

○ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）は、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るための拘束時間、休息期間等の基準を定めている。



○ 改善基準の概要〔タクシー関係〕（抄）

1　拘束時間（始業から終業までの時間）

日勤勤務のタクシー運転者	隔日勤務のタクシー運転者
１か月　299時間 １　日　原則　１３時間 （最大　１６時間）	１か月　262時間 ２暦日　原則　２１時間

2　休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）

日勤勤務のタクシー運転者	隔日勤務のタクシー運転者
継続８時間以上	継続20時間以上

3　休日労働　　２週間に１回

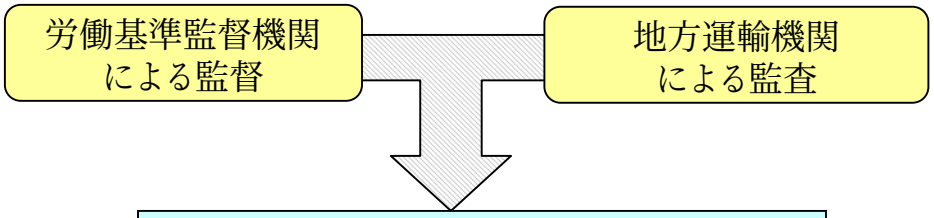
タクシー運転者に関する労働条件確保改善対策について

1　監督指導の実施

タクシー運転者の労働条件の確保･改善を図るため、タクシー事業者に対し重点的に監督指導を実施している。
監督指導において、労働基準関係法令違反が認められた場合には、その是正を指導するなど必要な措置を講じている。
また、重大･悪質な事案については、司法処分を行うなど厳正に対処している。

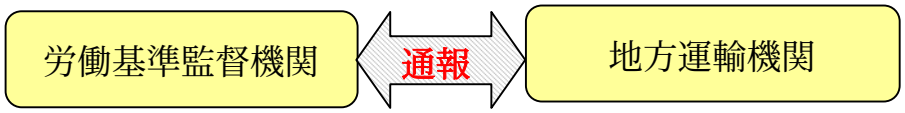
2　国土交通省との連携強化

(1)　合同監督･監査の実施（平成18年4月より実施）



双方が有する監督や監査に係る権限について、より効果的な指導を行うため、合同で実施。

(2)　相互通報制度の運用



相互通報の対象は、労働基準法、最低賃金法、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準違反。

ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(全国、平成２０年)

1　労働基準関係法令の違反状況

1.監督実施事業場数	労働基準関係法令の違反事業場数	主要違反事項		
		労働時間	休　日	割増賃金
667 (100.0)	588 (88.2)	375 (56.2)	54 (8.1)	189 (28.3)

(注)　1　「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。
　　2　「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。
　　3　（　）内は、監督実施事業場数に対する割合（%）である。

2　改善基準告示の違反状況

監督実施事業場数	改善基準告示違反事業場数	改善基準告示違反事項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
667 (100.0)	370 (55.5)	247 (37.0)	280 (42.0)	118 (17.7)	55 (8.2)

(注)　1　「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。
　　2　「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
　　3　（　）内は、監督実施事業場数に対する割合（%）である。

ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(北海道、平成２０年)

1　労働基準関係法令の違反状況

監督実施事業場数	労働基準関係法令の違反事業場数	主要違反事項		
		労働時間	休日	割増賃金
43 (100.0)	34 (79.1)	20 (46.5)	3 (7.0)	19 (44.2)

(注)　1　「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。
　　2　「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。
　　3　(　)内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

2　改善基準告示の違反状況

監督実施事業場数	改善基準告示違反事業場数	改善基準告示違反事項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
43 (100.0)	19 (44.2)	14 (32.6)	18 (41.9)	5 (11.6)	3 (7.0)

(注)　1　「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。
　　2　「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
　　3　(　)内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

資料4

小樽市　タクシー事業適正化・活性化協議会　地域計画骨子素案

Ⅰ　タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

1．小樽市におけるタクシーの公共交通機関としての位置づけ・役割

(1) タクシーは、鉄道・バスとともにわが国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。

(2) タクシーは、次のような優れた特性を有している。
- 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる。
- 面的に移動できるため、機動性があり移動の自由度が高い。
- 深夜など時間を選ばずに、いつでも、また、誰でも利用できる　等

これらの特性を活かし、定められた路線と時間において一度に多くの利用者に輸送サービスを提供する鉄道やバスとともに、地域住民の日常生活やビジネス、あるいは、観光で訪れる旅行者にとって欠かすことのできない重要な公共交通機関となっている。

(3) 特に、流し、営業所受けなどの営業形態による年中無休の２４時間営業体制により、他の公共交通機関が対応していない深夜・早朝の時間帯においては、主たる公共交通機関として地域の住民生活などに欠かすことのできない重要な役割を果たしている。

(4) 小樽市における平成２０年度のタクシーの輸送人員は、５，２６０千人となっており、輸送人員１３,８５６千人の路線バスとともに市民の重要な移動手段の一翼を担っている。

(5) 小樽市においては、高齢化が進行する一方で、山坂の多い地形であることから、高齢者にとってはタクシーが日常的な移動手段となっているほか、買い物の代行や病院の順番取りなどの「便利屋タクシー」といったサービスを提供し、高齢者の日常生活に寄与している。
また、２４時間営業を行う特性を活かし、「子供１１０番」、「ＳＯＳ防犯タクシー」を実施するなど、安全・安心なまちづくりにも大きな役割を果たしている。

(6) 小樽市において、タクシーが地域公共交通機関としてこのような重要な役割を果たしていくためには、タクシーの機能を安定的に維持、活性化していくことが必要である。

2．タクシー事業の現況

(1) タクシー需要の減少
小樽市における法人タクシーの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、平成元年度をピークとして大きく減少し、規制緩和時の平成１３年度からも減少している。今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と考えられる。

・輸送人員
平成　元年度　１２，３６７千人　平成１３年度　７，２９８千人
平成２０年度　　５，２６０千人
(対元年度▲５７．５%、対１３年度▲２７．９%)

(2) タクシー事業者及び車両数の推移
① 輸送人員が減少している一方で、平成１４年２月需給調整を廃止する規制緩和が行われたが、法人事業者数、タクシー車両数とも大きな変化はなく推移している。

・法人事業者数・車両数
平成　元年度末　　９事業者４３０両　（個人タクシー１０５両）
平成１３年度末　　１０事業者４３３両　（個人タクシー１１０両）
平成２０年度末　　９事業者４２１両　（個人タクシー１０４両）

②　平成２１年１２月１１日の第１回協議会において、北海道運輸局札幌運輸支局から適正と考えられる車両数として３つのケースが示されているところであるが、平成２１年１１月末現在の車両数４２６両とは大幅な差が認められる。

・適正と考えられる車両数
実車率　３１．９９％　　約２９７両
実車率　３０．３８％　　約３１３両
実車率　２８．２５％　　約３３６両

(3) 輸送実績の悪化
①　小樽市では、(2)①のとおり供給されるタクシー車両数はほぼ変化がない一方、(1)のとおりタクシー利用者は大きく減少している結果、次のとおり法人タクシーの輸送実績（１日１車当たりの実車走行キロ・運送収入）は悪化しており、年間営業収入は、最近１０年間においても連続して減少し、直近でも営業収入の減少は著しい。

・法人タクシー１日１車当たりの実車走行キロ及び運送収入
平成　元年度　　１３０．１キロ　／　３６，４００円
平成１３年度　　８０．８キロ　／　３０，１７３円
平成２０年度　　６８．８キロ　／　２４，５５９円　　（運輸支局資料）

・直近総運輸収入
平成２０年１０～１２月　８０３，８５３千円
平成２１年１０～１２月　７２６，９９６千円（対前年同月▲９．６％）

②　標準的なタクシー事業者の収支状況は、燃料（ＬＰＧ）価格の高騰や安全対策等の経費の増大等により年々悪化傾向にある。

（参考）ＬＰＧ価格（年度平均価格）の推移
平成１３年度　　５７．２円／リットル
平成２０年度　　８５．０円／リットル
（平成２１年５月８日付資源エネルギー庁石油流通課発表「最近のＬＰＧ価格の動向について」）

③　このように、タクシー事業を取り巻く経営環境は大変厳しい状況にあり、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通機関としての機能が一層低下することが懸念される。

(4) 運転者の労働条件の低下
①　運転者の平均年収は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、輸送需要の減少により賃金の低下を招いている。

平成１３年度　２３４万円
平成２０年度　２０２万円　（▲２２万円）

②　また、北海道における全産業の男子労働者の平均賃金との格差は大きく、現状の賃金水準では運転者の日常生活の維持もままならない状況にもなっている。特に、出費の多い子育て世代などの若年層がタクシー業界に就職しづらい状況となっており、運転者の高齢化を招く大きな要因となっている。

２０年度における全産業平均賃金　　年額４８８万円
タクシー運転者　　年額２１３万円
（厚生労働省賃金構造基本統計調査）

(5)　運転者の高齢化

①　小樽市のタクシー運転者の平均年齢は５７．６歳と、北海道における全産業の男子労働者の平均年齢４２．７歳に比べて、約１４．９歳も高く、運転者の高齢化が進行している状況となっている。

②　低賃金と長時間労働などにより、若年層からの新規労働者の就業は敬遠されている一方、タクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい状況となっている。

(6) 供給過剰に伴う社会的影響と地域公共交通機関としての機能低下

小樽市においては、ハイヤー協会や事業者の自助努力により客待ち違法駐車や交通事故については減少傾向にあるが、最近２０年間で需要は半分以下に落ち込んでいるなかで車両数はほぼ横ばいで推移していることから、供給過剰の状態にあり、今後もこの状態が続いた場合、限られた利用客の奪い合いなどにより、今回の特措法で指摘され、他地区で生じている不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加、違法客待ち駐車による交通障害などの問題の発生が懸念される。

・タクシーの駐停車違反に関する１１０番通報
　平成１９年　　約３２０件
　平成２０年　　約２６０件　　(北海道警察本部地域部通信指令課調)

・タクシーの交通事故発生件数
　平成１９年　　１７４件
　平成２０年　　１５６件　　(北海道運輸局札幌運輸支局調)
　※交通事故とは、道路交通法第７２条第１項の交通事故をいう。

(7) 小樽市におけるタクシー業界の取組み

人口の減少やマイカーの普及、長引く経済不況の影響を受け、タクシー需要は年々減少傾向にある。しかし、１．において述べたように地域の重要な移動手段として地域の公共交通を担う責任と使命があり、厳しい経営環境にあっても利用者の増加や利便性の向上を目指した取組み、さらには、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを行ってきた。

①　利用者利便の向上への取組み
・病院、商店などへの配車センター直通電話の設置
・自動料金収受システム（ＥＴＣ）の導入を促進し、割引制度を活用した利用者負担の軽減
・禁煙タクシーの導入促進
・ＧＰＳの導入による配車時間の短縮
・クレジットカード決済可能車両の導入促進
・移動制約者等への対応としての福祉タクシー（バリアフリー法に対応したリフト式車両を含む)、介護タクシーの導入促進　　等

②　地域社会の安全・安心への取組み
・犯罪発生等緊急事態への備え（こども１１０番）
・体調不良等高齢者への救援（高齢者１１０番）
・徘徊高齢者捜索などＳＯＳ防犯タクシーの実施
・買物代行などを行うタクシー救援事業（便利屋タクシー）
・市と連携した冬期凍結路面への滑り止め（砂）の散布
・地域美化への取り組みとしてのゴミ拾い
・地域児童の安全意識向上のための新入学児童街頭指導　　等

③　交通安全、事故防止のための取り組み
・的確な事故分析及び安全運転意識向上に資するドライブレコーダーの導入
・違法客待ちや交通渋滞などを防止するためのタクシー乗り場の整備　　等

④　運転者の労働条件の改善、違法行為の撲滅に向けての取組み
・ハイヤー協会の理事会や指導委員会におけるダンピング防止など法令違反防止の徹底

・適性診断結果に基づく運転者個別管理の徹底
・タコグラフの活用による厳格な労働時間の管理　　等

⑤ その他の取組み
・小樽観光大学の講習受講による案内人認定制度を活用した観光サービスの向上
・違法な客待ち駐停車に対する指導活動の強化　　等

(8) まとめ
小樽市におけるタクシー事業については、需要の低迷と供給の過剰、運転者の労働環境の悪化などの問題があり、交通事故や違法客待ちの増加が懸念されるなかでタクシー業界としてもさまざまな努力をしてきたところであるが、タクシーが地域公共交通機関としての役割を十分に果たし、かつ、事業をさらに適正化・活性化させていくには、さらなる創意工夫と需要喚起の方策を講じていくことが必要と考えられる。
そのためには、まず事業運営を適正に、かつ安定して行える体制を築いていく必要がある。

3．取組みの方向性

上記２．の各項目を受け、今後タクシー業界としては、以下の点に十分留意して事業を展開する必要がある。

(1) 安全・安心で良質なサービスの提供

① タクシーは、地域住民に対してドア・ツー・ドアの便利なサービスをいつでも、どこでも提供できるという特性を活かし利便性の高いサービスを提供するとともに、観光都市である小樽市において、観光基盤を支える産業として大きく期待される公共交通機関として、今後とも「安全・安心で良質なサービス」を提供していく必要がある。

② タクシーが「安全・安心で良質なサービス」を利用者に継続的に提供していくためには、安全輸送の確保とともに、事業者自らが積極的に新規需要の開拓に務め、利用者に対する接客マナーをはじめとしたサービス向上への更なる取組みを持続的に行っていくことが必要である。

(2) 魅力ある労働環境の整備
タクシーがよりよいサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成がなにより重要であることから、タクシー運転者の労働条件の改善と、タクシー乗務経験のない新規就業者に対して丁寧かつきめ細かい教育を実施する環境の整備が必要である。

(3) 社会的要請への対応
タクシー事業者は、CO_2の削減による環境問題への対応、高齢化社会に対応した福祉輸送の充実、地域社会の安全・安心への取組みとしての防犯対策の強化、交通安全への貢献、タクシーの違法駐停車を原因とする交通渋滞問題への対応等の社会的な要請に対する責務を果たしていくことが必要である。

(4) 健全な事業経営の確保
タクシー事業者が、上記(1)～(3)に取り組むためには、需給バランスのとれた事業運営を構築していくことが重要であることから、その実現のため供給過剰状態の解消に向けた取組みを行う必要がある。また、各タクシー事業者が自らの事業実態を踏まえ、適正な人件費水準のもとで、適正原価に適正利潤を加えた運送原価を償う運賃設定を行うことも必要である。

Ⅱ　地域計画の目標

1．タクシーサービスの活性化

(1)　地域公共交通機関であるタクシーに求められるサービスは、「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そのため、タクシー事業者間で適切に連携する一方、接客対応、車両の更新などサービスレベルの向上については事業者間での競争原理を働かせ、利用者の満足度を高めることを目標とする。特に、基本的な接客サービスについては、さらなる向上を目指すこととする。

(2)　新たな需要喚起については、高齢化社会の中、バリアフリー法の趣旨に沿った対応として、高齢者、障害者が利用しやすいタクシーサービスの提供に向けた取組みを行うものとする。具体的には、福祉車両の導入促進、バリアフリーに対応するための乗務員教育などにより、サービスレベルの向上を図ることとする。

(3)　小樽市の主要産業である観光への対応として、タクシー業界として観光施策に積極的に協力し、観光都市小樽の充実を目指すとともに、タクシー事業面では魅力的な観光周遊ルートの設定、乗務員の観光知識の習得、小樽観光大学の講習受講による案内人認定証取得の促進等により、観光タクシーサービスの充実を図ることとする。

2．事業経営の適正化、効率化

(1)　タクシーが、公共交通機関としての社会的な責任を果たし、良質なタクシーサービスを利用者に提供するとともに、輸送の安全に対する投資を継続するためには、安定的な経営環境を構築することが重要である。従って、各事業者がタクシー需要の掘り起こしに向けた取組みを強化するとともに、タクシー需要に見合った供給体制に事業を再構築することとする。

(2)　タクシー事業者は、道路運送法その他の関係法令を遵守した事業経営を行うとともに、運転者への指導・教育の強化、車両の適切な運用・管理を行うこととし、１両あたりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努めることとする。

3．タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、労働関係法令等の遵守はもとより、賃金に関し、北海道の全産業男子労働者平均に可能な限り近付けることを目標とする。

4．タクシー事業の構造的要因への対応

利用者によるタクシーの選択可能性の向上を図るため、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度の創設（法人タクシー）、活用（個人タクシー）や乗り場の活用など、利用者が良質なタクシーサービスを提供する事業者や運転者を選択できる環境を整備することとする。

5．交通問題、環境問題、都市問題の改善

現在生じている違法客待ちタクシーによる交通障害等の問題を改善し、一般交通への影響の排除と歩行者の安全性に配慮した客待ち環境を目指すこととする。

６．供給抑制

(1)　現在の諸問題は､小樽市のタクシーが供給過剰であることが原因であることは否めない。12月11日の第１回協議会において、北海道運輸局札幌運輸支局が示した適正と考えられる車両数は、３つのケースの実車率により、２９７両（実車率３１．９９％)、３１３両（実車率３０．３８％）､３３６両（実車率２８．２５％）であり、この車両数は平成２１年１１月３０日現在の車両数とは大幅に差が認められる。従って、小樽市の各タクシー事業者は、それぞれの保有台数に鑑み、適正台数を目指すこととする。

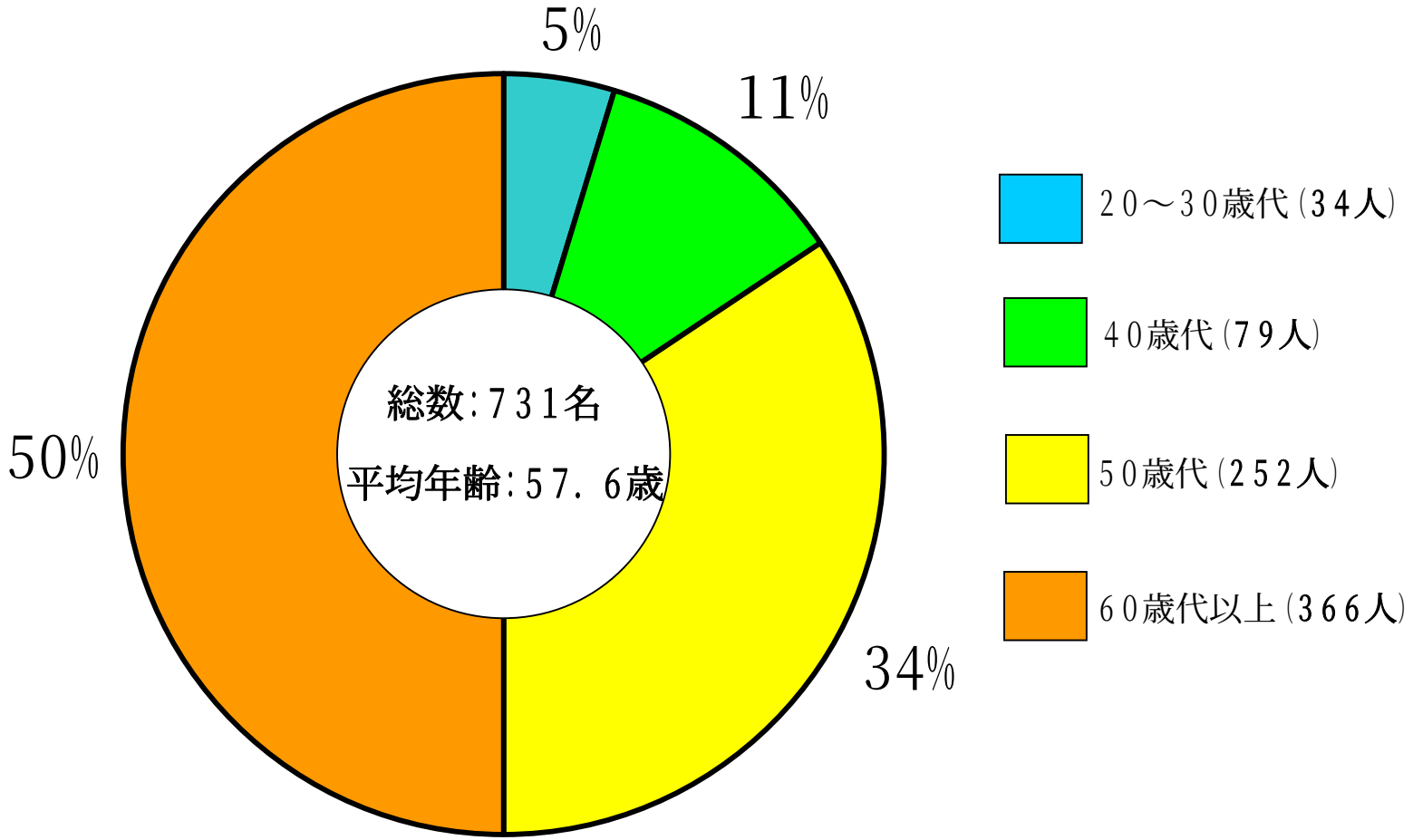
(2)　各タクシー事業者が、適正台数を目指した取組みを行う際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意することとする。

７．過度な運賃競争への対策

(1)　各タクシー事業者が適正な人件費水準のもとで、適正原価に適正利潤を加えた運送原価を償う運賃設定が行われることを目標とする。

(2)　各種割引制度の設定については、割引による減収を含んだ収支が相償うことを前提として、利用者にわかりやすいものとなるよう各事業者が留意することとする。

小樽市における年代別タクシー乗務員数について



（平成２２年１月現在　小樽ハイヤー協会調べ）

小樽

タクシー最大3割減

適正化協　運輸支局が台数提案

10月のタクシー事業適正化・活性化特別措置法の施行を受け、タクシー減車などを検討する「小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会」が11日発足し、市内で初会合を開いた。札幌運輸支局は最大で3割減車する案を提示したほか、法人各社の運賃が「自動認可運賃」を下回る現状について、適正かどうか調査する考えを示した。

小樽ハイヤー協会や市、関係団体などから約30人が出席。動向が注目されていた協会未加盟のミドリ小型ハイヤー、小樽北交ハイヤーの大手2社も委員として参加した。

小樽のタクシーは11月末現在で法人426台、個人103台。同支局は小樽の法人タクシーの近年の輸送実績や運転手の年収の推移などのデータを元に、法人タクシーの適正台数を297～336台と算定し、3パターンの減車台数を提示した。最大で30・3%、最小で21・1%の減車になる計算だ。

これに対し、各委員からは、「供給過剰の現状は事実」「適正な運賃について、協議会でも議論すべきだ」などの声が上がった。11月に増車したばかりのミドリ小型ハイヤーと小樽北交ハイヤーからはこの日、個別意見は出なかったという。

協議会は今後、年度内に2回の会合を開き、減車台数や適正な運賃などを盛り込んだ地域計画の策定を目指す。減車などについての強制力はない。

（米林千晴）

21.12.17　読売新聞　〔後志版33面〕

「タクシー90～129台減を」

道運輸局試算　小樽、適正化へ始動

小樽市内のタクシー事業の適正化や運転手の労働条件改善などを話し合う「小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会」の第1回会合が開かれ、北海道運輸局が「適正と考えられるタクシー台数」として、336台、313台、297台の三つの算定を示した。市内の法人タクシー台数426に対し、90～129台の減車を求める試算となった。

2002年2月に行われた規制緩和で、全国的にタクシー台数が増える一方、不況による利用客の減少でタクシー業界の経営環境が悪化している。

小樽市内では、法人タクシーの01年度における延べ実在車両数、輸送人員を100とした場合、08年度の指数はそれぞれ93、72。タクシー台数はほぼ横ばい状態だが、利用者が大きく減っている。また、運転手の平均年収は233万円（01年度）から209万（08年度）に落ち込み、厳しい労働環境にある。

同協議会では、タクシー業界のほか、労組や消費者の代表ら14人が委員となって地域計画を作成し、事業の適性化・活性化に取り組む。道運輸局札幌運輸支局によると、来年3月までにさらに会合を2回開いて、地域計画を作りたいとしている。

小樽市内で法人タクシーの初乗り料金は470円（小型）と、自動認可運賃（500～530円）の下限を下回っている。地域計画では、運賃体系や減車問題についても何らかの言及がなされるものとみられる。