

# 中国・四国・九州地方のタクシー産業の現状 －規制緩和と賃金及び就業構造－

研究員 草刈 いづみ

## 1. はじめに

ネットワーク産業の自由化が進み、金融・航空・電話・電力・ガスなどが次々と公的規制緩和の対象となってきた。国内でも、日本電信電話公社の民営化、国鉄の民営化、タクシー台数制限の撤廃、貨物自動車運送業への新規参入条件緩和、バス運送事業への新規参入条件緩和、郵便事業の民間開放、労働者派遣事業、医薬品の部外品化、指定管理者制度による行政サービスの外資開放などの規制緩和が実施されてきている。

このなかでタクシーの需給調整規制の廃止（改正道路運送法）は2002年5月に施行されたが、新規参入・既存事業者の増車がおこなわれた地域もあった。供給が過剰になると、1台あたりの営業収入の減少を乗務時間の延長で補うことが常態化し、過労運転やサービスの低下が問題となりはじめたため、2009年には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及び活性化に関する特別措置法<sup>1</sup>が施行された。供給過剰により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として指定し、改善を図ることを目的としている。

一方、タクシー産業においては利用客の減少も課題の一つである。特に大都市以外では規制緩和時に台数や営業収入に一時的な変化が見られたとしても、それ以外に需要の減少がタクシー産業に影響を及ぼす大きな要素の一つである。

本稿では、統計データをもとに中国・四国・九州地区の16の県におけるタクシー産業の変遷について規制緩和前後の流れを概観した<sup>2</sup>。

## 2. タクシー運転者と車両数の推移

全国の法人と個人のタクシー事業者数の推移を図1に、タクシー運転手の数の推移を図2に示す。図1を見ると、個人タクシーの数にはほとんど変わりがないが、法人タクシーの数については2002年以降、徐々に増加していることが分かる。また、図2のタクシー運転手の数の推移をみると、2002年から2003年にかけて増加している。これについて中四国、九州の管内の車両数は2002年にはすでに増加しており、特に鳥取、島根、岡山、愛媛、福岡、長崎、熊本、宮崎の8県で著しい（図3-1・図3-2）。その後、岡山、広島、愛媛、福岡を除く13の県ではいったん増加した台数が減少していき、最近20年の各県の最低台数を下回るか近い数字で落ち着いている（図4-1・図4-2）。

<sup>1</sup> 平成21年法律第64号 [平成21年6月26日公布]

<sup>2</sup> 2011.6.28開催のハイヤー・タクシーフォーラム（米子市）においても同資料を使用した。

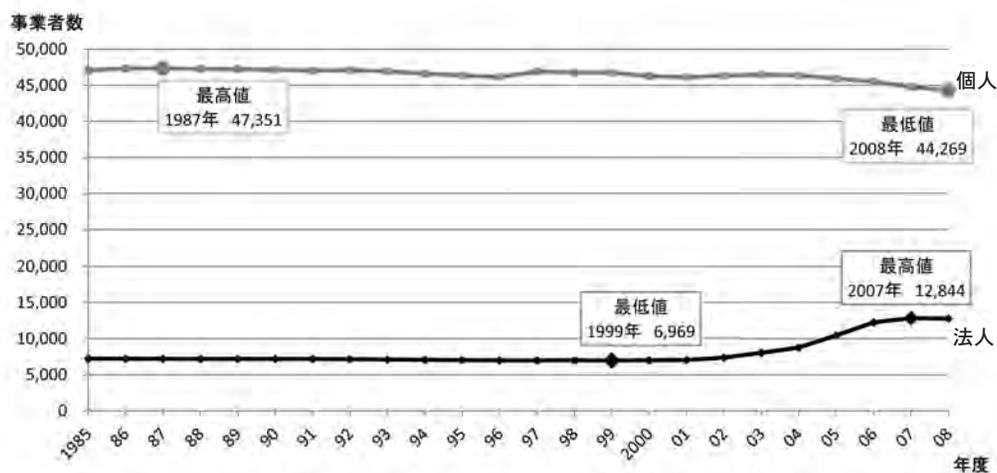


図1 タクシー事業者数の推移(法人・個人)  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」「交通関連統計資料集」

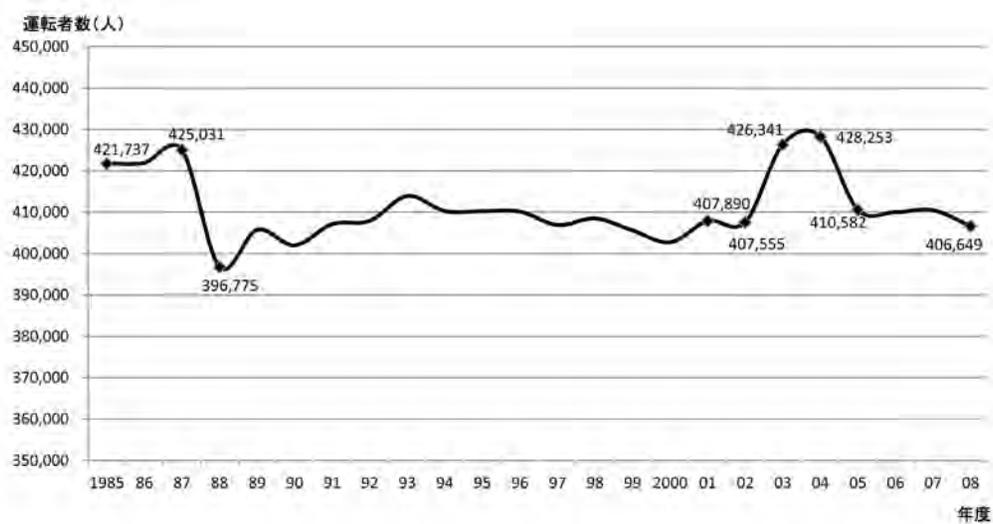


図2 法人及び個人タクシー運転者数の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」「交通関連統計資料集」

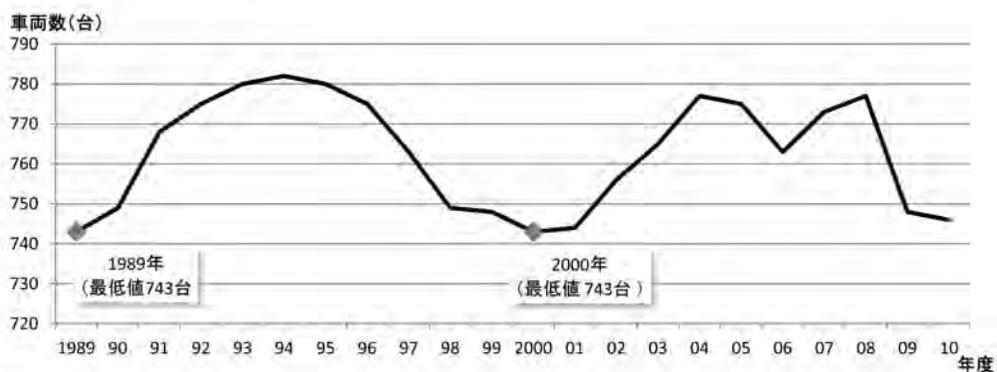


図3-1 鳥取県におけるタクシー車両数の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」

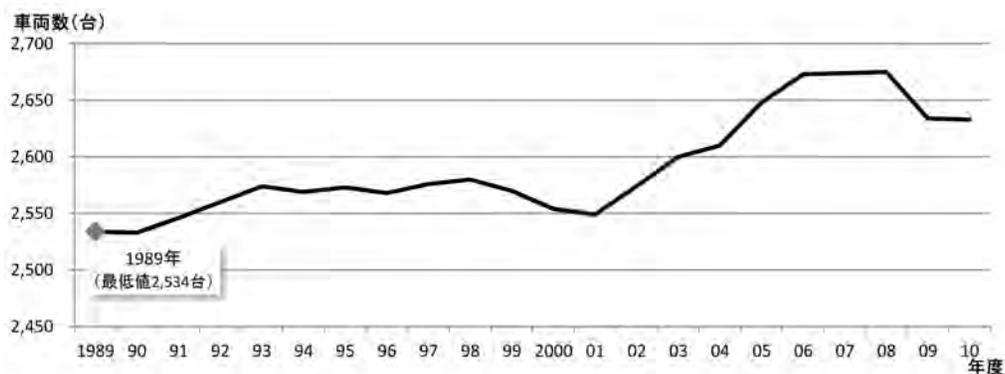


図 3 - 2 愛媛県におけるタクシー車両数の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」

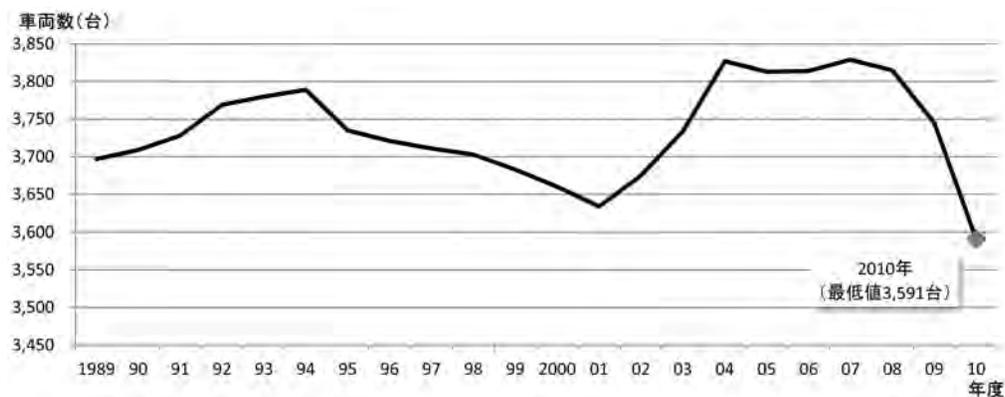


図 4 - 1 長崎県におけるタクシー車両数の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」

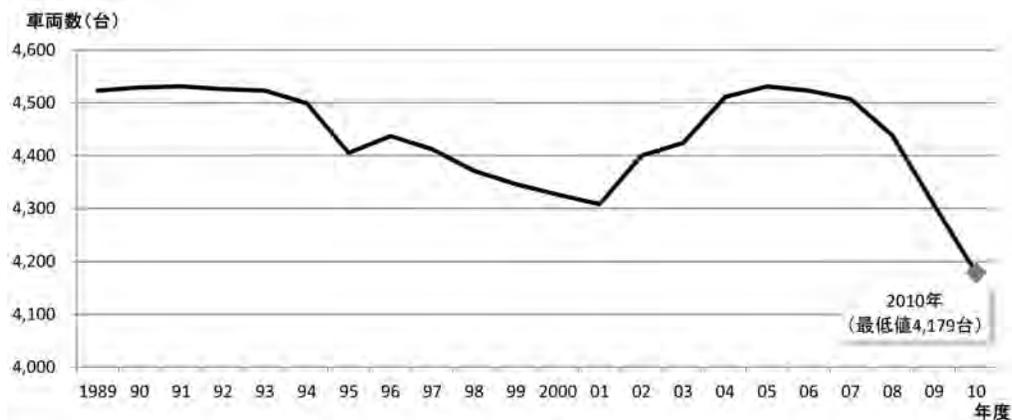


図 4 - 2 熊本県におけるタクシー車両数の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」

### 3. 運転者あたりの輸送人員の推移と賃金

全国における運転者一人あたり輸送人員のピークは昭和63年（1988年）であり、以後おおむね減少を続けている（図5）。2008年の運転者一人あたりのタクシー輸送人員は4,979人でピーク時の6割に落ち込んだ。タクシー運転者の賃金体系は、およそA型（固定給の割合が高い）、B型（歩合給中心）、AB型（歩合給中心・賞与あり・退職金なし）（表1参照）の3種類に分類されるが、A型の給与形態を取り入れているところは少なく、多くがAB型かB型である。つまり売上が賃金に反映する部分が多い給与形態である。輸送人員の減少は給与に直結する（図5-2）。16県におけるタクシー運転者の1時間あたり賃金の推移をみると岡山、広島（図6-1・6-2）以外は全国平均とほぼ同水準（鳥取、愛媛、長崎、福岡）か低い（図6-3）。

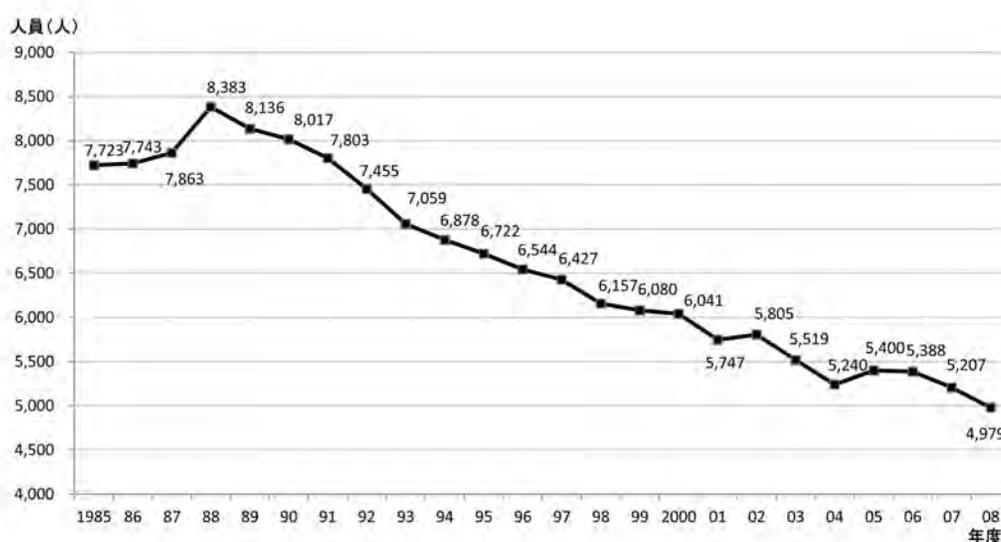


図5-1 運転者あたりのタクシー輸送人員の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」「交通関連統計資料集」

表1 タクシー運転手の給与形態

AB型	* 基本的に歩合給（売上から必要経費を差し引いた額）で賞与がある * 月給（歩合給）から所与部分を積み立てて、賞与として支給する
A型	* 給与の一部が固定給で、賞与がある * 固定給+歩合給+賞与
B型	* 完全歩合給 給与は月の売上額×歩合率である

出所) 国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会資料より作成。

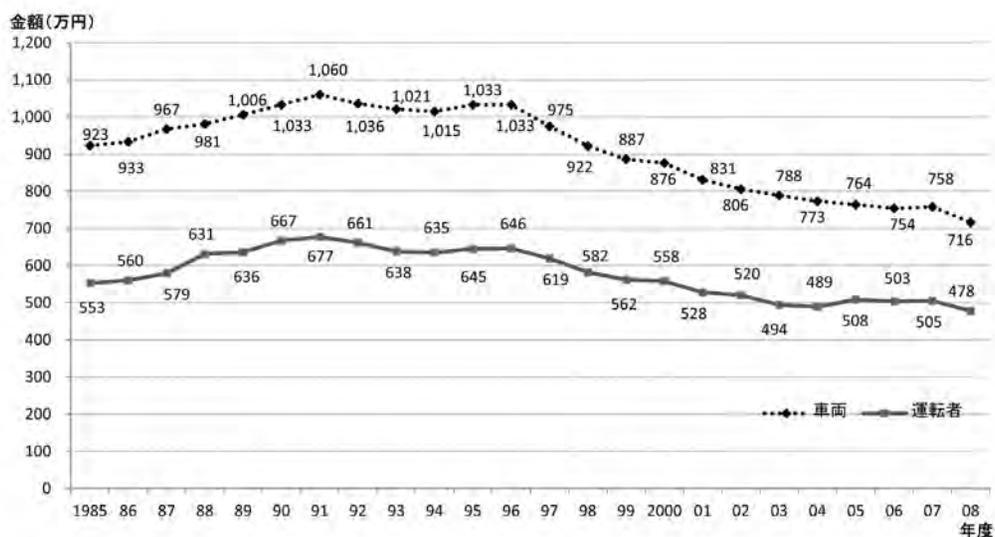


図5-2 車両あたり・運転者あたりのタクシー営業収入の推移  
出所) 国土交通省「陸運統計要覧」「交通関連統計資料集」

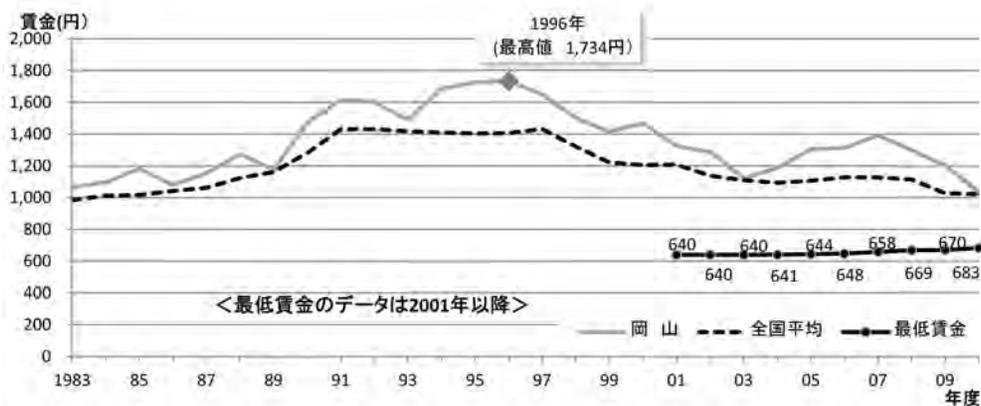


図6-1 岡山県のタクシー運転者の1時間あたり賃金の推移  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

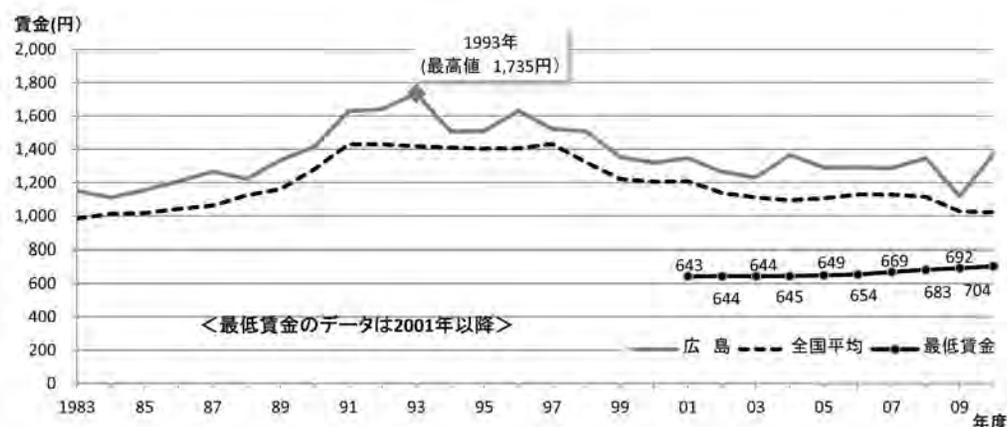


図6-2 広島県のタクシー運転者の1時間あたり賃金の推移  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

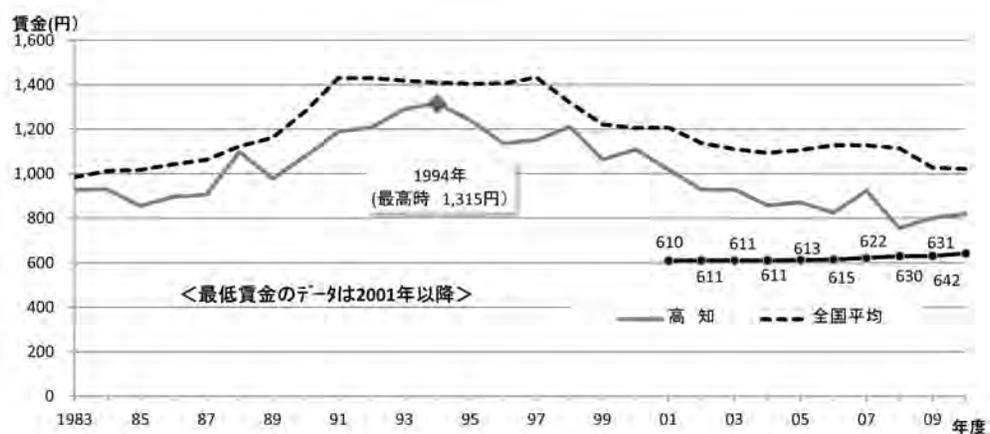


図6-3 高知県のタクシー運転者の1時間あたり賃金の推移  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

このことについて、2009年のタクシー運転手の1時間あたり賃金の格差を男子常用労働者の平均賃金と比較すると、タクシー労働者の1時間あたり平均賃金は半分以下(図7)であり、県ごとの平均は人口の多い都市を抱える県では比較的高い傾向にあるものの、おおむね全国平均より低い値となっている。また年間賃金合計額についても同様に男子常用労働者の賃金合計の半分以下(図8)となっている。

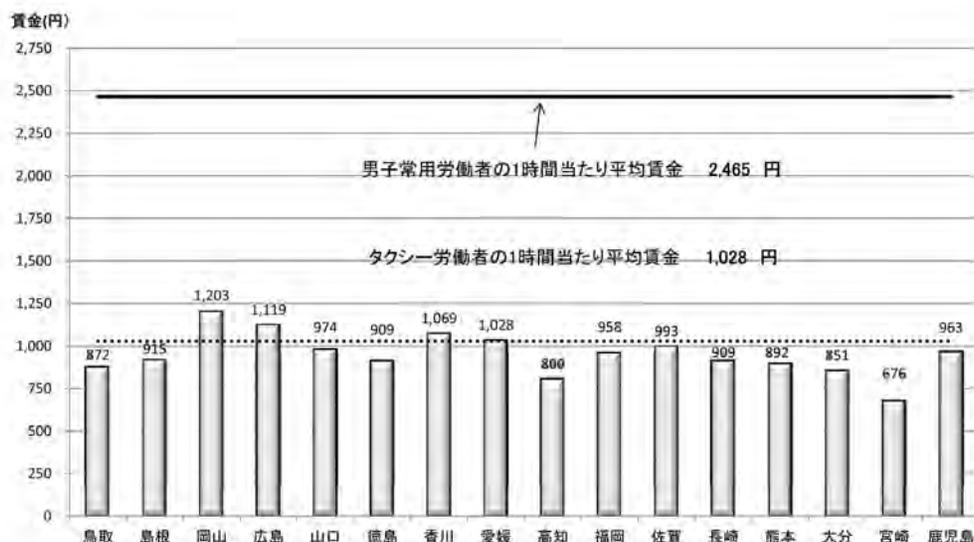


図7 タクシー運転者の1時間あたり賃金格差(2009)  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」



図8 タクシー運転者の年間賃金合計額(2009)  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

#### 4. タクシー運転手の年齢及び勤続年数

2009年のタクシー運転手の平均年齢及び勤続年数を図9-1、9-2に示す。中四国及び九州の16県におけるタクシー運転手の平均年齢は57.5歳であり、平均勤続年数は9.6年であった。

高齢化が進み、勤続年数が短いことが特徴である。高齢化の背景には給与が低いことも関係している。若い後継者が家庭を持ち、家族の生活を支えるには現在の給与水準では困難であるため、若年層の就業が定着しない。また、タクシー乗務で得られる給与を年金収入等で補える高年齢層の運転手も存在している。

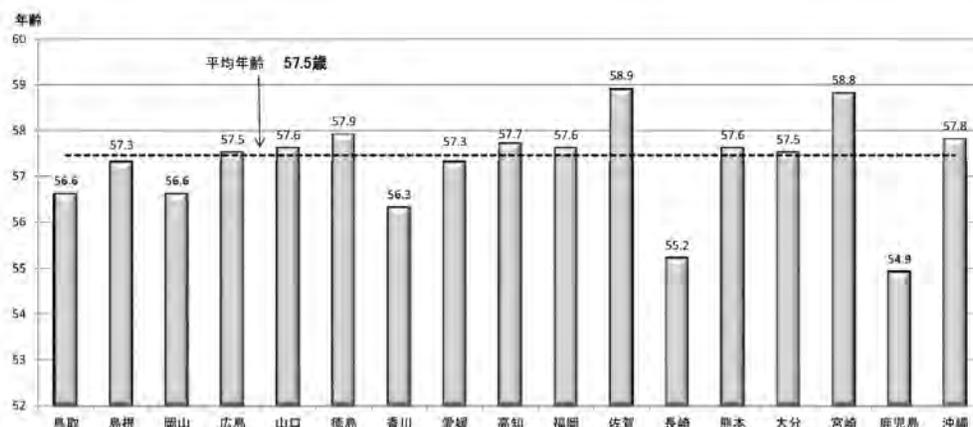


図9-1 タクシー運転者の平均年齢 (2009)  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

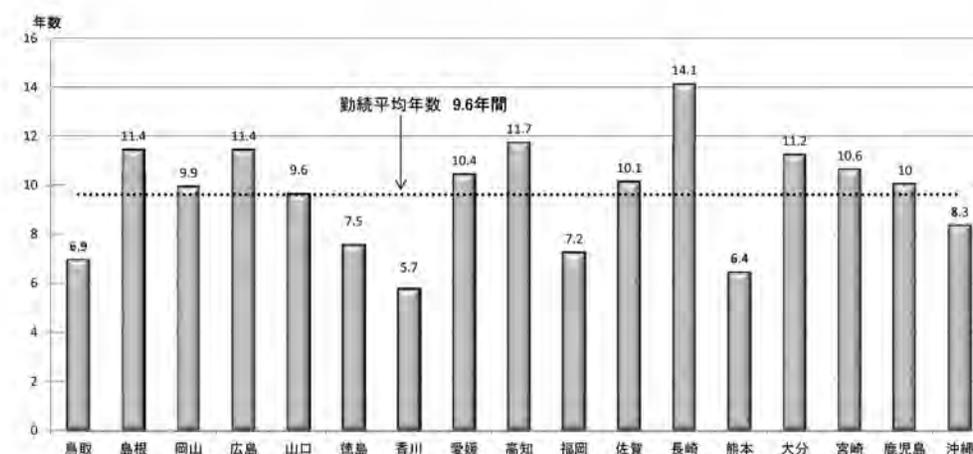


図9-2 タクシー運転者の平均勤続年数 (2009)  
出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

## 5. おわりに

調査では、中四国・九州地区におけるタクシー産業について規制緩和と前後して車両台数が増加した地域があったものの、近年はほぼ、規制緩和前かそれ以前の状態に落ち着きつつあることが判った。特に大都市を抱える地域では車両数が増加しても年間賃金及び時間当たり賃金において全国平均並みの水準を保つことが可能であった。

今後は、各県の人口や、人口密度、有効求人倍率等と車両台数及び運転者数の関係、65歳以上の高齢ドライバーの割合と勤続年数などさまざまな項目を組み合わせることで地域の特性や相違についての調査を進めていきたいと考える。

## 参考文献

- 寺村 武 (1967) 「ハイヤー・タクシー業における運転手の労働時間」 『北海道労働研究』 (101) 1-34
- 金良 清一 (1969) 「ハイヤー・タクシー労働者の実態－賃金・労働時間の分析とたたかいの方向」 『旬刊賃金と社会保障』 (485) 10-26
- 平井都士夫 (1993) 「政府規制とハイヤー・タクシー業」 『名城商学』 第42巻第4号 1993年3月 135-158
- 杉下 文夫 (2000) 「深刻な賃金水準低下と格差拡大－格差是正とタクシー政策転換を求めて」 『月刊労働組合』 2000年4月号 36-41
- 川村 雅則 (2005) 「不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態(Ⅱ)」 『クルマ社会を問いなおす』 第41号 2005年10月 12-15
- 川村 雅則 (2008) 「タクシー産業の確かな再生を」 『クルマ社会を問いなおす』 第53号 2008年10月 20-22
- 川村 雅則 (2008) 「貧困と言う問題をめぐって」 『クルマ社会を問いなおす』 第51号(2008年4月) 18-20
- 松下 末宏 (2009) 「規制緩和以降のタクシー・観光バスの実態と金融危機以降の反貧困の取り組み」 『民主法律』 第54回[民主法律協会]総会特集号 2009年8月 101-104