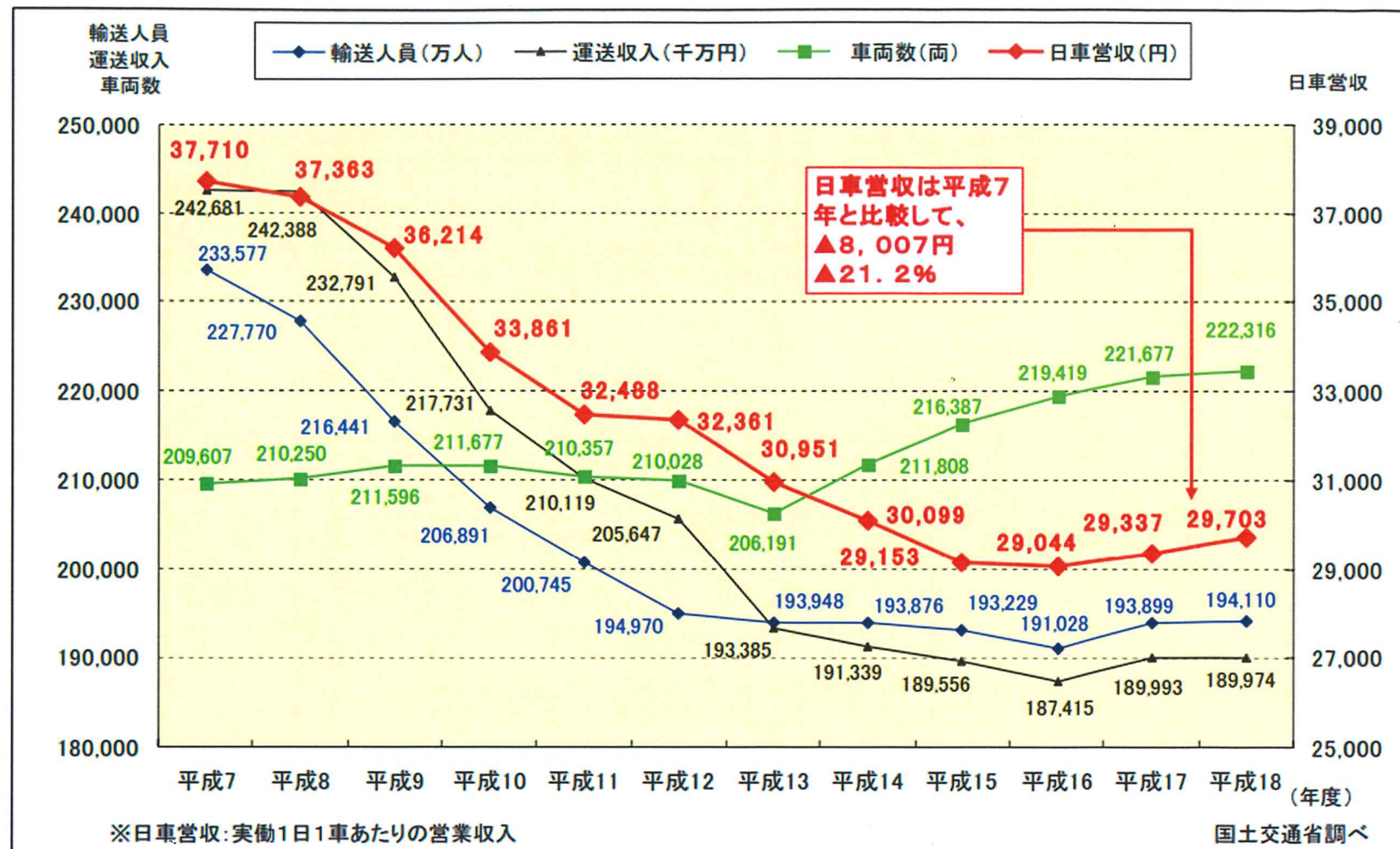
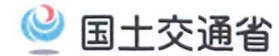


全国のタクシーにおける日車營收等の推移（法人）



タクシー事業の現状



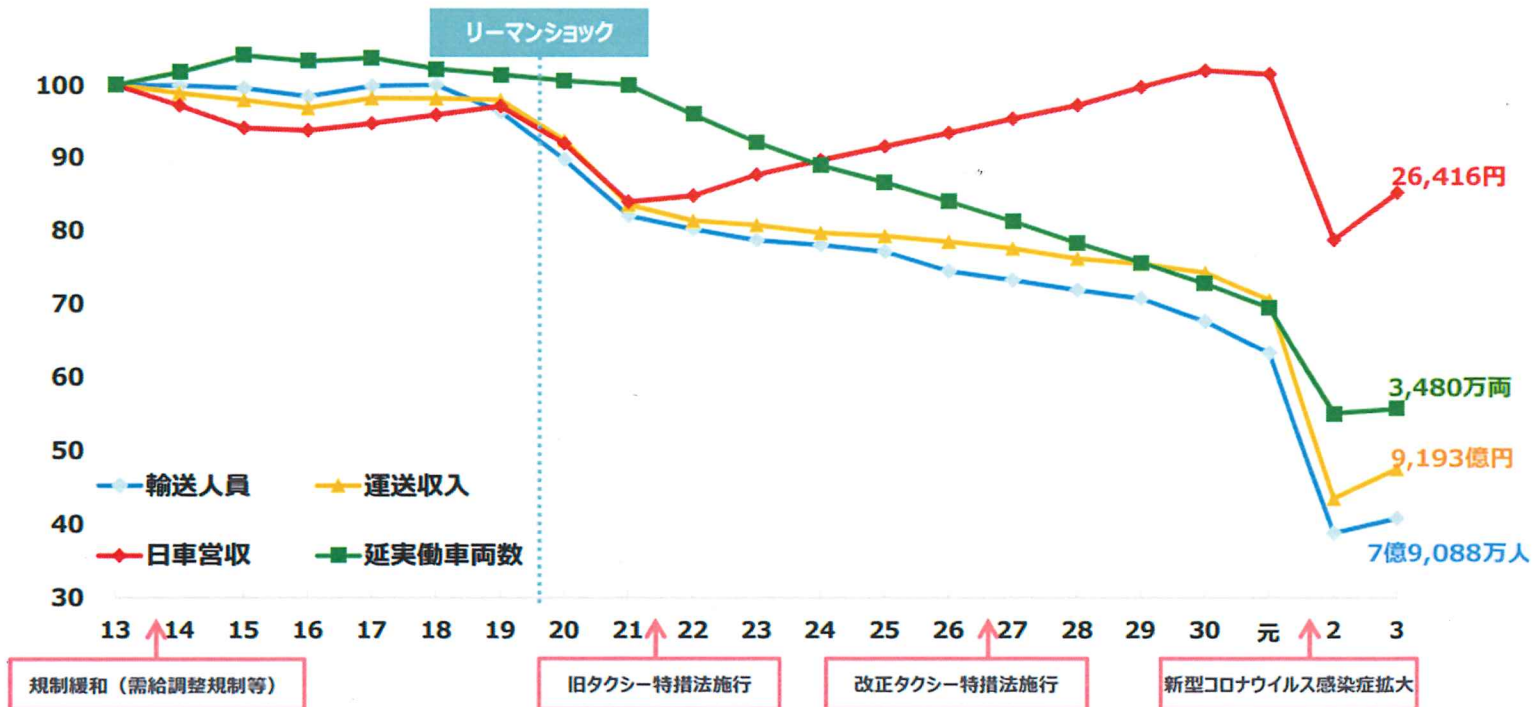
【輸送人員】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**令和3年度には7億9,088万人。ピーク時から約59%減少。**

【運送収入】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**令和3年度には9,193億円。ピーク時から約52%減少。**

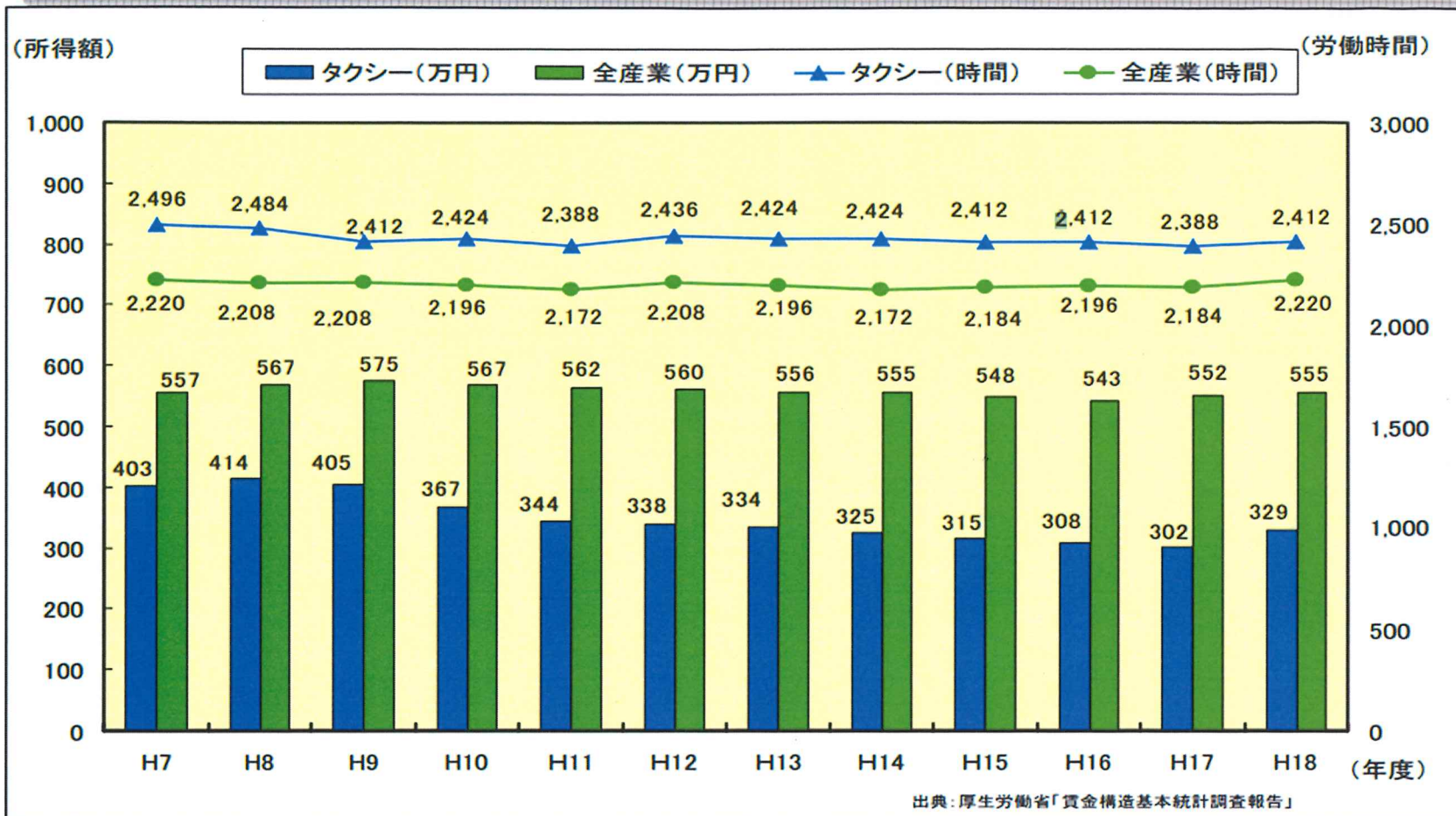
【延べ実働車両数※】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**令和3年度には、3,480万両。ピーク時から約46%減少。**

【日車営収（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円以降減少傾向。平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**令和3年度は2万6,416円。コロナ前の令和元年度より約16%減少。**

※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数



タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移（男性）



タクシー運転手と全産業労働者の平均年齢の推移（年度）

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
タクシー	50.5	50.8	51.3	51.7	52.0	52.3	52.9	53.2	53.8	54.2	54.9	55.3
全産業	40.1	40.3	40.5	40.4	40.6	40.8	40.9	41.1	41.2	41.3	41.6	41.8

全国主要都市の需給指標の推移

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
札幌交通圏	需要	総実車キロ	194,485,691	172,242,787	158,498,173
		指数(H10=100)	100	89	81
	供給	延べ実在車両数	1,683,742	1,649,985	1,861,699
		指数(H10=100)	100	98	111
		延べ実働車両数	1,645,372	1,606,868	1,745,716
	指数(H10=100)	100	98	106	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
仙台市	需要	総実車キロ	70,334,205	63,891,074	61,346,616
		指数(H10=100)	100	91	87
	供給	延べ実在車両数	725,957	736,067	1,068,289
		指数(H10=100)	100	101	147
		延べ実働車両数	655,048	674,673	891,265
	指数(H10=100)	100	103	136	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
新潟交通圏	需要	総実車キロ	38,089,405	32,584,152	27,167,368
		指数(H10=100)	100	86	71
	供給	延べ実在車両数	487,200	483,735	473,895
		指数(H10=100)	100	99	97
		延べ実働車両数	420,991	416,084	379,993
	指数(H10=100)	100	99	90	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
特別区・武三地区交通圏	需要	総実車キロ	1,120,197,521	1,099,340,209	1,168,012,266
		指数(H10=100)	100	98	104
	供給	延べ実在車両数	9,759,409	10,183,305	11,795,992
		指数(H10=100)	100	104	121
		延べ実働車両数	8,463,047	8,662,821	9,310,066
	指数(H10=100)	100	102	110	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
名古屋交通圏	需要	総実車キロ	175,753,936	159,922,608	162,649,634
		指数(H10=100)	100	91	93
	供給	延べ実在車両数	2,469,879	2,489,191	2,564,704
		指数(H10=100)	100	101	104
		延べ実働車両数	2,167,904	2,134,658	2,013,570
	指数(H10=100)	100	98	93	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
大阪市域交通圏	需要	総実車キロ	398,227,543	360,176,839	380,278,967
		指数(H10=100)	100	90	95
	供給	延べ実在車両数	4,248,459	4,866,078	5,788,159
		指数(H10=100)	100	115	136
		延べ実働車両数	4,030,464	4,048,833	4,282,123
	指数(H10=100)	100	100	106	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
広島交通圏	需要	総実車キロ	91,733,507	85,218,551	80,840,054
		指数(H10=100)	100	93	88
	供給	延べ実在車両数	942,760	964,307	1,204,329
		指数(H10=100)	100	102	128
		延べ実働車両数	823,981	850,105	953,470
	指数(H10=100)	100	103	116	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
高松交通圏	需要	総実車キロ	24,348,119	20,072,594	18,029,468
		指数(H10=100)	100	82	74
	供給	延べ実在車両数	315,911	301,569	325,955
		指数(H10=100)	100	95	103
		延べ実働車両数	271,466	258,322	253,855
	指数(H10=100)	100	95	94	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
福岡交通圏	需要	総実車キロ	165,123,562	151,383,190	154,630,050
		指数(H10=100)	100	92	94
	供給	延べ実在車両数	1,522,413	1,529,573	1,818,818
		指数(H10=100)	100	100	119
		延べ実働車両数	1,413,750	1,419,948	1,613,117
	指数(H10=100)	100	100	114	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
沖縄本島	需要	総実車キロ	126,971,763	114,699,884	108,568,970
		指数(H10=100)	100	90	86
	供給	延べ実在車両数	1,210,913	1,230,440	1,312,319
		指数(H10=100)	100	102	108
		延べ実働車両数	1,116,014	1,132,098	1,107,229
	指数(H10=100)	100	101	99	

営業区域		輸送実績	H10年度	H13年度	H18年度
全国	需要	総実車キロ	5,822,219,050	5,376,430,943	5,290,415,421
		指数(H10=100)	100	92	91
	供給	延べ実在車両数	73,454,251	74,692,448	80,498,325
		指数(H10=100)	100	102	110
		延べ実働車両数	62,874,933	62,436,499	63,788,437
	指数(H10=100)	100	99	101	

	国名	ライドシェア禁止	備考
①	日本	禁止	福岡の実証実験に国交省が即時停止命令 (2015年5月)
②	イスラエル	禁止	テルアビブ地裁の違法判決 (2017年11月)
③	オーストリア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
④	ベルギー	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑤	デンマーク	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑥	フランス	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑦	ドイツ	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑧	ギリシャ	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑨	アイルランド	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑩	イタリア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑪	ルクセンブルク	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑫	オランダ	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑬	ポルトガル	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑭	スペイン	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑮	スウェーデン	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑯	フィンランド	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑰	チェコ	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑱	ハンガリー	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
⑲	ポーランド	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)

⑳	スロバキア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
㉑	スロベニア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
㉒	エストニア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
㉓	ラトビア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
㉔	リトアニア	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月)
㉕	英国	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月) 2020年2月より EU 未加盟
㉖	アイスランド	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月) EU 未加盟
㉗	ノルウェー	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月) EU 未加盟
㉘	スイス	禁止	欧州司法裁判所の判決 (2017年12月) EU 未加盟
㉙	韓国	禁止	旅客自動車運輸事業法の改正 (2019年8月)
㉚	トルコ	禁止	最高裁の違法判決 (2023年6月)
㉛	カナダ		
㉜	米国		
㉝	オーストラリア		
㉞	ニュージーランド		
㉟	メキシコ		
㊱	チリ		
㊲	コロンビア		
㊳	コスタリカ		

ライドシェアの制度および安心安全対策 — 豪州 NSW 州



ライドシェア導入の経緯

- 2012年以降、Uberが営業を開始。低品質に加え、競争不足やタクシーライセンスの価格高騰で運賃が高止まりしていた従来のタクシーには不満が多く、ライドシェアの利用が拡大
- 2016年、ライドシェアをハイヤーと位置付けて規制し、タクシーについてもライセンス制度を撤廃するなど、旅客運送事業規制を大規模に改革する新法を制定
- タクシーライセンスの価格下落などの補填として、政府はタクシー業界への財政支援を実施。財源は、タクシーおよびライドシェアの乗車ごとに乗客に課税

プラットフォーム事業者		【規制】ドアtoドア交通委員会の認可が必要 【規制】「予測できる危険を回避するために必要な措置をとる」というアウトカムベースの全般的な安全確保義務が課されている
運転手管理	資格/免許	【規制】下記の要件を満たした上で、上記交通委員会が発行する旅客運送ライセンス(PTLC)を取得。5～10年毎に更新が必要 【規制】交通委員会は、ライセンスを取得した全ドライバーのライセンス所持期間、健康状態、交通事故歴、犯罪歴などを記載したポータルを管理。プラットフォーム事業者は、運転手の登録時および定期的に同ポータルを確認する義務がある。
	運転技術	【規制】過去2年間のうち少なくとも累計12ヶ月間、制限のない運転免許を有していること 【規制/Uber】全般的な安全確保義務のもと、登録時の安全講習、危険運転をした運転手の排除等の措置を実施
	犯罪歴	【規制】一定の犯罪を犯した者は不適格
	健康状態	【規制】ライセンスの取得に、全国交通委員会の定める商業運転手の健康基準を満たすことが必要
車両整備		
車両条件		【規制】道路運送法に規定する安全基準を満たす車両を使用
車両点検		【規制】毎年車両点検を受ける

ライドシェアの制度および安心安全対策 — 豪州 NSW 州

運行管理	点呼	【規制/Uber】飲酒運転が確認された場合、一回でアカウントを永久停止する旨ガイドラインに明記。飲酒運転や居眠り運転が疑われる場合、乗客からUberへの通報を促し、危険運転をする運転手の排除に努めている。
	過労防止	【規制/Uber】安全確保のため、Uberは累計12時間稼働した運転手は8時間アプリを利用できないよう設定。登録時またその後一年おきに、過労防止に関する講習を実施し、さらに日・週単位で注意喚起
	運行記録	【Uber】乗降場所や走行経路などの記録を保持し、トラブル発生時などは事後的に検証可能
トラブル対応責任	接客品質	【規制】車内での禁煙、不快な振る舞いや快適性を妨げる行為の禁止などを規定 【Uber】ガイドライン及び運転手登録時の講習において、差別・ハラスメントなどの禁止事項をカバー 【Uber】相互評価システムを設け、運転手・乗客双方に不適切な言動を避けるよう誘導
	身体保護	【規制/Uber】ガイドラインで禁止される差別・暴力行為の通報が入った場合、アカウント停止などの措置をとる 【規制/Uber】Uberへの通報機能(24時間体制)、家族との位置情報共有機能などを提供 【規制/Uber】乗車中に長時間の停車が見られる、乗車が経路途中で終了した時などには、Uberが自動的に探知して状況を確認するメッセージを送信し、必要に応じて通報を促す機能を搭載
	トラブル対応	【Uber】サポートセンターにて、忘れ物対応や返金対応を実施。運転手・乗客間のトラブルが発生した場合、双方に事実確認を行い、当該運転手・乗客間のマッチング停止や、場合によってはアカウント停止も措置
	保険付保	【規制】運転手に5百万ドル以上の保険への加入義務、プラットフォーム事業者に保険付保の確認義務 【Uber】乗務員加入の保険を上回る補償や乗務員が保険未加入の場合などはUberが対人・対物補償を負担。また、運転手自身の特定の怪我、後遺症、死亡についてUberが一定額を補償。稼働中の怪我などで働けない場合、一日150ドルを30日まで支払う休業補償も備えている。

悪徳タクシー

ケース

- タクシー乗り場が混んでいたため、無資格営業と思われるタクシー（いわゆる「白タク」）の誘いに応じて乗車したところ、暗い路地に車を止められ、運転手に凶器で脅され、所持品すべてを奪われた。

- 流しのタクシーに乗ったところ、人通りの少ない場所に連れて行かれ、そこで運転手と結

正規のタクシー
を使おう



託した二人組の強盗に乗り込まれた。拳銃を突きつけられ所持品すべてを奪われた上、郊外の見知らぬ場所に置き去りにされた。



対策



必ずタクシー乗り場などから正規のタクシーを利用し、営業許可を受けていない白タクには絶対に乗らないようにしましょう。メーターが細工されているは無理やりATMに連れて行かれ、現金を引き出させられたり、性的暴行を受けるなど、タクシーに関する被害は世界中で発生しています。

海外旅行のトラブル回避マニュアル

海外安全虎の巻

2023

外務省

海外安全ホームページ
https://www.anzen.mofa.go.jp