

別 添

新しいタクシーのあり方検討会
中間とりまとめ

平成27年8月28日

目次

I. はじめに

II. タクシー事業を巡る現状

1. タクシーに求められる役割
2. タクシーを巡る諸課題とその要因

III. 今後講ずべき施策

1. タクシー需要の創出・拡大
 - (1) 増加する需要への対応による利用者の拡大
 - (2) 運賃設定の柔軟化による潜在需要の顕在化
 - (3) 社会貢献を通じた利用の促進
2. 人材の確保・育成
 - (1) 運転者のサービス向上を通じたイメージ改善
 - (2) 若年層・女性の採用の拡大
3. 経営基盤の強化
 - (1) 事業経営の効率化
 - (2) 制度面での対応

IV. タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

1. タクシー特措法の施行状況についてのフォローアップ
2. 全国的な活性化施策の展開

V. 終わりに

(参考資料1) 委員名簿

(参考資料2) これまでの検討過程

I. はじめに

タクシー事業については、平成14年に免許制を許可制とする等の道路運送法の大幅な制度改正がなされた。これにより、タクシー事業者間の競争が醸成され、サービスの多様化により利用者利便が向上するなど一定の効果があつた。一方、地域によってはタクシー車両が大幅に増加し、同時に発生していた需要の減少傾向と相まって、タクシー事業に大変厳しい経営環境をもたらすこととなった。こうした状況は、とりわけ賃金の低下を通じて運転者の労働環境の悪化を招き、タクシーの安全性や利便性を低下させ、利用者の利益が大きく損なわれているとの懸念が指摘されていた。こうした状況を受け、平成17年には交通政策審議会に「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」が設置され、平成18年7月の同小委員会報告書を受けて、輸送の安全と運転者の質の確保・向上を図るための運転者登録制度の対象地域が拡大された。

また、平成19年の東京地区のタクシー運賃の改定に際し、内閣府の「物価安定政策会議」及び政府の「物価問題に関する関係閣僚会議」において、タクシー事業に関して様々な問題提起がなされた。これを契機として、同年12月には国土交通大臣より交通政策審議会に対してタクシー事業を巡る諸問題について諮問がなされ、平成20年には交通政策審議会のもとに「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」が設置された。同年12月に出された答申において、今後講ずべき対策の一つとして「供給過剰進行地域における対策」が挙げられ、平成21年には「特定地域における一般乗用旅客運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（以下「タクシー特措法」という。）が策定されるに至った。この新たな制度は、道路運送法の規制緩和の方針は堅持しつつ、タクシー事業の供給過剰による問題が発生している地域を、期間を限定して指定し、当該地域においてはタクシー事業による自主的な車両の削減や需要の開拓の取組を促進することとしたものである。本制度の施行後、一定の供給輸送力の削減と運転者賃金の上昇が見られた。

しかしながら、平成20年秋に発生したリーマンショック等の影響によりタクシー需要の低迷は長期化・深刻化し、多くの地域で供給過剰が解消されないなど、当初の期待ほどの効果とはならなかった。このため、平成25年11月に成立した議員立法によりタクシー特措法が改正され、運転者の労働環境の改善やタクシーサービスの向上等を目的とし、供給輸送力を削減しなければ地域公共交通としての機能の十分な発揮が困難である地域については、期間を限定して事業の新規参入やタクシー車両の増加を禁止することとなった。同時に、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法も改正され、旅客自動車運送適正化事業実施機関による事業の適正化や運転者登録制度の拡大も実現することとなり、これら諸制度の適切な運用によるタクシー事業の改善が図られている。

一方、昨今の我が国の経済は緩やかな景気の回復が見られデフレ脱却に向け着実に前進しているものの、中小企業がほとんどのタクシー業界にあっては依然として厳しい経営環境が続いており、活性化に向けた事業者による主体的な取組が一層強く求められる。

こうした現状を受け、タクシー特措法の施行状況やその効果についてのフォローアップを行うため、タクシー事業を巡る諸課題及び今後の新しいタクシーのあり方について幅広く検

討する場として、本年1月、自動車局に「新しいタクシーのあり方検討会」及び本検討会に基づく2つのワーキンググループを設置することとし、これまで計7回の会議を開催した。その結果、タクシーに係る諸課題への対策として、現時点で必要と考えられるものは以下のとおりである。一定の方向性を得られたものについては速やかに実施に取りかかることとし、その他、更に議論を深掘りすべきとしたものについては引き続き本検討会もしくはワーキンググループ等において検討を継続することとする。

II. タクシー事業を巡る現状

1. タクシーに求められる役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の公共交通を形成する重要な交通機関であり、タクシー特措法においてもその位置づけが規定されている。特に、タクシーはドア・ツー・ドアの輸送サービスや夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能であり、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができる交通機関として、地域住民の生活利便の向上やビジネス・観光交流を支える基盤としての役割が求められている。

タクシーには、安全確保・環境保全のほか、マタニティタクシー・子育てタクシーなどの子育て世代向けサービス、ユニバーサルデザインの車両やハイグレード車、訪日外国人の更なる増加を見据えた外国語対応可能タクシー等、従来の2地点間の輸送にとどまらない付加価値を有するサービスの提供が求められている。また、高齢化社会の進展等の社会の変化に対応し、地域の公共交通機関としての安定的な維持が求められている。

さらに、タクシーは、住民の日常生活や経済活動に密着した産業であるが故に、都市部・地方部といった地域の特性によりその利用者や利用方法等が異なる。このため、実例を踏まえつつ、また、地域において地域公共交通網形成計画を策定する際にタクシーの役割についても議論の対象とする等により、地域特性を尊重したビジネスモデルを構築し、地方創生に寄与することが求められている。

2. タクシーを巡る諸課題とその要因¹

タクシー事業については、地域によって状況や程度は異なるものの、全国的な傾向として、平成14年2月の道路運送法の大幅な制度改正以降に車両数が増加し、平成21年のタクシー特措法策定以降、一定程度の供給量の削減が図られた。しかしながら、リーマンショック等の景気低迷、自家用車の普及、鉄道・バスなどの競合する交通手段の整備、他の交通機関と比較した場合の運賃・料金の割高感等の影響を受け、タクシー輸送人員の減少は長期化・深刻化している。

さらに、タクシー事業においては費用に占める人件費の割合が高く、かつ運転者の賃金が

¹ 年間所得及び平均年齢については、平成26年度厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。(年間所得については同調査の結果を基に国土交通省において推計。)

歩合制となっていることが大きな特色である。このため、前述のように輸送人員（需要）が減少局面にある場合も、車両数を増やして売上を確保しようとする結果、供給過剰となり、その状態が長期化しやすいとの事業特性がある。

タクシー事業の担い手に目を向けると、上記のようなタクシー事業の厳しい経営状況は、賃金の低下を通じて運転者の労働環境の悪化につながり、タクシー運転者の年間所得（302万円）は、全産業平均（536万円）より大きく下回る状況となっている。また、タクシー運転者という職業に対して、長時間労働や事故等の危険性などのネガティブなイメージ等があるため、男性運転者に偏るとともに（女性比率2.3%）、若年労働者の雇用が進まず、法人男性運転者の平均年齢は58.7歳（全産業平均42.9歳）と他産業に比して高齢化が進行している。

こうした状況においては、新たなマーケットの開拓等に積極的に取り組んでいくことが不可欠である。しかしながら、タクシー事業においては、従来型の2地点間輸送といった画一的なサービスの提供をはじめとして伝統的なビジネスモデルの性格が依然として色濃く残っており、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が進んでいない状況にある。

Ⅲ. 今後講ずべき施策

上記Ⅱ. で述べたような諸課題に対処し、地域で安全・安心なタクシーの機能を安定的に提供していくため、以下のとおり施策を講じていくことが必要である。

タクシー事業の活性化に向けた取組については、事業者自身の創意工夫によって実現することが基本である。一方、行政としても、事業者による取組が促進されるよう、関係省庁・自治体の施策と連携しつつ、公平な競争環境の整備、制度改正・創設を見据えたモデル事業・実証実験の実施等の支援について検討すべきである。

1. タクシー需要の創出・拡大

諸課題の要因の中で、最も基本的なものはタクシーの輸送人員の減少である。これに対処するためには、消費者に支持される魅力あるサービスを実現することにより、リピーターも新規顧客も獲得できるような、本質的な事業運営の基盤を整備することが重要である。特に、消費者ニーズが多様化する中では、個別のニーズに応えることのできるタクシーの強みを活かし、従来の単純な二地点間輸送にとどまらない付加価値を提供することが必要である。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（1）増加する需要への対応による利用者の拡大

①観光需要への対応

（基本的な考え方）

初めて日本を訪れる外国人観光客等にとって、空港から目的地までのタクシー運賃が予

め設定されていることは、タクシー利用に対する不安感を払拭するものであり、利用者利便の向上の観点から導入を促進すべきである。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や、近年の大型クルーズ船の日本寄港の増加を踏まえ、利用者と直接接することとなる運転者の外国語のスキルや国際的なコミュニケーションの能力の向上等、観光需要への対応を一層強化すべきである。

(具体的な対応策)

- ・ 空港等を発着地とする定額運賃タクシーの導入拡大を図るとともに、定額運賃の設定について、駅、空港施設における案内や、旅行雑誌等への広告の掲載を実施する等により、効果的な周知を図る。
- ・ 自治体や商工会議所の観光部門等と連携し、地域の観光振興に積極的に関わるとともに、検定・研修を通じた観光タクシードライバーの認定制度等を創設する。また、国内外からの訪問客の嗜好を踏まえ創意工夫を凝らした観光タクシーの普及や、外国語対応が可能なタクシーについての、訪日外国人にも分かりやすい表示等による積極的なPRを促進する。
- ・ 観光の拠点となる空港、駅等のタクシー乗り場の施設・運用について、施設管理者等の関係者とも協力して、専用乗り場の導入を含め改善策を検討し、継続的にフォローアップや見直しを行う。
- ・ 外国語研修の内容や、多言語翻訳機の機能について、実際の業務での有効性を検証しつつ、継続的に内容の充実を図るとともに、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、多言語翻訳機の機能向上や早期導入について積極的に協力を行う。
- ・ スマートフォンの配車アプリへのキャッシュレス機能の搭載や、カード端末の車内への設置等、クレジットカード決済が可能な環境を整備する。

②新たな技術・媒体を利用した配車アプリの効率化

(基本的な考え方)

ITの発展・普及に伴い、スマホ配車アプリを用いた配車が導入・普及されつつあるが、こうした効率的な配車はタクシー利用者にとって利便性向上につながるものである。また、キャッシュレス機能の付加や、利用者による運転者評価制度や選択性の向上は、タクシー利用の促進を図るものであり、導入を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・ 東京においてタクシー配車アプリ「スマホ de タックン」を導入する際に活用された、地域の共通配車アプリの整備に係る予算措置(エネルギー対策特別会計)を平成27年度も他の地域を対象として引き続き実施する等、サービス提供地域の拡大を図る。
- ・ 運転者評価機能、キャッシュレス機能の搭載、UDタクシー・ワゴンタクシー・ハイグレード車の選択機能の付加等によるアプリ機能の向上のほか、訪日外国人の嗜好を踏まえたアプリの導入、多言語対応化等を図る。(上記①参照)

(2) 運賃設定の柔軟化による潜在需要の顕在化

①初乗り距離短縮運賃の本格的普及

(基本的な考え方)

初乗り距離の短縮運賃については、近距離の移動についてタクシーの利用を躊躇する潜在的な需要の顕在化を図る上で有効であり、特に、高齢化が進展する中では、日常的な買い物や通院等の短距離移動についてニーズが一層高まるものと考えられる。このため、短距離移動の潜在需要が顕在化しやすいと考えられる地域を中心に、初乗り距離短縮運賃の導入を促進すべきである。

(具体的な対応策)

- ・初乗り距離短縮運賃については、近距離需要の増加等が期待される一方、営業収入の減少や運転者給与の減少等も懸念される。このため、初乗り距離短縮運賃の本格的普及に関心のある地域・事業者において期間などを限定した実証実験を行い、営業収入などへの影響について検証を行う。
- ・実証実験の結果を踏まえ、その効果が確認された場合、本格的な普及に向けた制度の柔軟化等の検討を行う。

②需要閑散時間帯の割引制度等

(基本的な考え方)

タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動を可能とする特性から、特に移動手段が限られる傾向にある地方部の高齢者等にとって利便性の高い交通機関であるものの、買い物時や通院時等の近距離の移動については、他の交通機関に比して割高感があるために利用を控えている場合もある。こうした昼間の需要閑散時間帯等の潜在的なニーズを捉えるべく、需要に応じた柔軟な運賃設定について検討すべきである。

(具体的な対応策)

- ・新たな割引制度の導入は、潜在需要の掘り起こしが期待される一方、営業収入の減少や運転者給与の減少等も懸念される。このため、本制度の導入に関心のある地域において、自治体との連携も図りつつ、事業者や期間を限定した実証実験を行い、営業収入などへの影響について検証を行う。
- ・実証実験の結果を踏まえ、その効果が確認された場合、全国展開を見据えた制度の創設に向けた検討を行う。

(3) 社会貢献を通じた利用の促進

①マタニティタクシー、子育てタクシーの普及

(基本的な考え方)

ドア・ツー・ドア輸送等のタクシーの特性が発揮されるサービスであり、共働き世帯の子育て支援や女性活躍の促進といった社会的意義の観点からも利用・評価されるべきものである。また、幼少期からタクシーを身近に感じてもらうことで将来的な需要喚起にもつながることから、全国的にさらなる普及を進めるとともに、質の確保を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・フォーラム、キャンペーン等の開催を通じて、マタニティタクシーや子育てタクシーサービスの意義や重要性について、利用者の認知度向上及びタクシー関係者の意識啓発を図る。
- ・タクシー事業者とNPO、自治体等関係者の意見交換会等を通じ、地域ニーズの把握や関係者間の情報共有について検討するため、関係者間のネットワークの構築を図る。
- ・地域毎に、マタニティタクシーや子育てタクシーに関するパンフレット等を作成し、市区町村の母子手帳交付窓口や産科のある医療機関、また、子ども預かり施設や学習塾等に配布する等により、妊産婦や子育て世代に対して陣痛時の病院への搬送や、子どもの保育園・習い事等の送迎にタクシーが便利であることを効果的に周知し、サービスの認知度向上に努める。
- ・マタニティタクシーや子育てタクシーについては、名称・水準・料金等の違いによる利用者への混乱を避けつつ、サービスの普及を図るべきである。このため、サービス提供に伴うトラブル事例や課題・問題点も把握・整理しつつ、利用者が安心して利用できるサービス内容・水準等を定めたガイドラインを作成する等、サービス内容・水準等の標準化を促進する。

②ユニバーサルデザイン（UD）タクシー、ユニバーサルドライバー（UD）研修の定着

（基本的な考え方）

UDタクシー車両の導入やUD研修の実施については、高齢者や障害者が暮らしやすい社会づくりの一環として、また、子ども連れの方、荷物の多い観光客等に対するサービスの向上のため、促進されるべきである。

（具体的な対応策）

- ・UDタクシーは従来普及しているタクシーと形状が異なることから、外見ではタクシーと判断されにくい状況があること、また運賃が割高であると誤解される傾向にあることから、イベント等で車両を展示するなど、利用者に対する認知度向上、効果的広報を行う。
- ・UDタクシーを用いたバリアフリー観光ツアーを実施するなど、地域におけるモデル的取組の試行を促進する。
- ・2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて更なる普及・定着を図るため、羽田空港等のタクシー乗り場におけるUDタクシーの専用レーンの設置等を進め、これを契機とした全国的なUDタクシーの利用環境の向上を図る。

③地域の安全・安心等への貢献

（基本的な考え方）

タクシーの面的な移動や機動性といった特性を活かした地域の防犯・防災等の取組は、タクシーの地域社会への貢献・イメージの改善、ひいては利用促進につながるものであり、実施・強化を図るべきである。

（具体的な対応策）

- ・自治体や警察と協力して、助けを必要とする子どもや高齢者の保護（「タクシーこども110番」、「タクシーパトロール」等）に努めるほか、不審者や災害発生現場の状況等に関してドライブレコーダーに記録された情報を関係機関に提供するなど活動の拡充を図る。
- ・東日本大震災等におけるタクシーの貢献を踏まえ、大規模災害時に被災情報の収集・伝達的手段としてタクシー無線を活用する新たな仕組みについて、実証実験の実施を検討する。
- ・タクシーに装備されたカーナビやドライブレコーダー等から得られる位置情報を活用し、渋滞・事故等の交通状況を提供する。

2. 人材の確保・育成

タクシーが公共交通機関の重要な構成要素の一つとして持続性を確保するためには、創意工夫を通じた事業の活性化を図る必要がある、この際重要となるのは事業を支える人材である。しかしながら、上記Ⅱ. で述べたような諸課題により、タクシー運転者という職業は、女性・若年層から職業として選ばれにくく、人材の多様化が進んでいない状況にある。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

（1）運転者のサービス向上を通じたイメージ改善

①研修制度の充実

（基本的な考え方）

運転者のスキル向上は、利用者利便を高める。特に、個別の顧客ニーズに対応できるタクシーならではの特性を活かした観光タクシー等のサービスを提供することは、運転者自身の評価・やりがいにも通じるものであり、促進すべきである。

（具体的な対応策）

- ・自治体や商工会議所の観光部門等と連携し、検定・研修を通じた観光タクシードライバーの認定制度を設けるなど、観光タクシーに対応可能なドライバーのスキル向上を図る。
- ・2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催も見据え、地域のタクシー協会や事業者において進められている運転者の外国語研修の更なる充実を図る。

②利用者による選択性の向上

（基本的な考え方）

利用者がタクシー（運転者）を選ぶことのできる環境は、運転者自らによるサービス向上のための創意工夫を促すものであり、また、優秀な人材を確保し、産業界内に留め置くためにも重要であると考えられる。さらに、外国語対応可能なタクシーやUDタクシーといった車種についても選択性を高めることは、個別ニーズに対応することのできるタクシーならではの特性を活かしたサービス向上の一環としても推進すべきである。

(具体的な対応策)

- ・スマホ配車アプリに運転者に対する評価機能を付加し、利用者から評価が得られることによるタクシー運転者のモチベーション向上を図る。
- ・タクシー運転者のスキル（観光・外国語・福祉等）に対する処遇面での評価や具体的な営業機会の拡大につながるような制度（優先乗り場の設置等）の普及を促進する。

(2) 若年層・女性の採用の拡大

①積極的な採用活動の実施

(基本的な考え方)

若年層・女性にとって、タクシー運転者という職業は長時間労働や事故等の危険性など、ネガティブなイメージを持たれがちである。しかしながら、他産業に比して柔軟な勤務形態を選べることが子育て世代の女性等にとって魅力となっていること等のポジティブな面についても積極的にPRすることにより、若い世代にとっても将来にわたって魅力ある職場として位置づけられるよう、取組を重ねていく必要がある。

(具体的な対応策)

- ・日頃から大学・高校等の就職活動に係る担当者等に対し、官民が協力して、タクシー運転者という職業についての情報提供を行う。
- ・新卒者等を念頭において、タクシー運転者のメリットや魅力、キャリアパスについての理解を促すため、就職イベント等の機会を積極的に活用し、実際に実務に従事している若年層・女性のタクシー運転者との意見交換会（ミニフォーラム）等を開催し、地域の公共交通を担う身近な役割としての意義をPRする。また、地元メディア等を通じて、地域の利用者に対してタクシー運転者の職業としてのメリットや魅力を訴え、認識の浸透を図る。
- ・広く国民一般に対してタクシー運転者のイメージ改善を図りつつ、若年層・女性を主な対象として職業としてのメリットや魅力をPRするためのフォーラム、キャンペーン等に参加する。
- ・タクシー運転者として活躍している若年層・女性について、例えば行政機関のホームページ等も活用して紹介し、職業としてのメリットや魅力、やりがい等について、新卒者やその家族も含め、広く国民一般の理解を促す。

②勤務・キャリア構築の環境改善・透明化

(基本的な考え方)

利用者に直接接している運転者が自らの仕事に対して「やりがい」を実感し、日々の業務に取り組むことは、利用者サービスの高い水準の確保にもつながる。このため、運転者のスキルに対する適切な評価や、キャリア構築の透明化を促進すべきである。

(具体的な対応策)

- ・高卒者を含む新卒者等の採用にあたっての障壁とその解決策について検討を継続する。
- ・新卒者等が、タクシー事業における勤務環境や、10年、20年勤続した場合の自身の

キャリアをイメージできるよう、長期勤続者を対象とした処遇、キャリア構築のための教育訓練制度等についての情報提供を行う。

- ・トイレや更衣室など事業所の施設面での勤務環境が若年層・女性の職業選択のネックとならないよう、その整備・充実・美化等、設備面の改善に積極的に取り組む。
- ・女性運転者が利用しやすく、駐車可能な休憩場所やトイレの場所についての情報提供を充実させる等、ノウハウの蓄積と活用による取組事例・成功事例を共有する。
- ・労働市場の変化を踏まえ、現在タクシー事業において普及している歩合給制や日勤・隔勤といった勤務体系にとらわれない、多様な働き方（固定給制・短時間勤務等）等、賃金に係る諸課題について検討を継続すべき。具体的には、労働条件の改善に係る過去の検討結果を踏まえつつ、賃金・勤務形態に係る先行事例の効果の分析やフォローアップ、IT技術を用いた勤務管理の有効性について検証を行い、他の試行事例の取組を促す。

3. 経営基盤の強化

タクシーを巡る諸課題の解決にあたっては、前述の需要の拡大及び運転者のサービス向上に加え、事業経営の効率化が必要である。しかしながら、タクシー事業においては、従来の手法を踏襲している場合が多く、先進的な事業運営の構築や経営体質の強化が十分進んでいない状況にあるため、マネジメントの変革により新たな収益源の確保や収益率の向上に取り組む必要がある。

また、経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、必要に応じて現代的な視点から速やかに見直しを図るべきであり、障壁や制約がある場合には、行政もその解決のための支援を積極的に行うべきである。

こうした現状を踏まえ、行政及び事業者・業界団体は、以下の取組を実施することが求められる。

(1) 事業経営の効率化

(基本的な考え方)

タクシー事業の展開にあたっては、訪日外国人旅行者の増加、高齢化・人口減少、ITの発展等の環境変化に迅速に適応して生産性を向上しつつ、事業経営の効率化を図るべきである。

(具体的な対応策)

- ・従来の経営手法にとらわれない経営体質の改善を図るため、マーケティング等により潜在的な顧客やニーズを把握し、その結果やデータの分析を踏まえた営業戦略の構築、事業展開を実施する。
- ・経営基盤の強化を図る観点から、施設の共同利用・物品の共同購入等の事業の協業化や、企業の集約化、関連周辺事業との連携による収益性の向上を推進する。特に人口減少が進行する地域においては、こうした社会変化に応じた需要予測を踏まえ、効率的な事業規模・形態について検討を進める。
- ・タクシー事業者が申請可能な助成制度等について、業界団体による情報共有や申請手

続き事務のサポート等により積極的な活用を図る。

- ・的確な財務・労務の管理等、マネジメントに係る意欲的な先進事例を収集し、新しい経営感覚を有する経営者の講演や有識者との意見交換などを行う経営者セミナーを開催する等により、リーダーとなる経営者層の育成を図る。
- ・訪日外国人旅行者への対応を始めとして、タクシー需要を創出・拡大することにより、実車率向上を通じた生産性向上を図る。
- ・タクシーが地域の重要な公共交通機関であることを踏まえ、積極的に各自治体の交通政策、子育て・女性活躍支援に係る施策、観光政策等と連携することにより、収益源の多様化を図る。

(2) 制度面での対応

①運賃制度に関する検討

(基本的な考え方)

燃油高騰時におけるタクシー事業への影響や、多様化する利用者ニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた柔軟な運賃設定を可能とするなど、運賃制度について検討を進めるべきである。

(具体的な対応策)

- ・事業経営の効率化等に資する運賃について、詳細に検討するための場を設置する。
 - ✓ 燃油高騰時の対策として、(ア)すでに航空・トラック業界において導入されている燃油サーチャージ制における課題、(イ)タクシー事業において燃油サーチャージ制を導入する場合の課題（海外での導入事例、日本で導入する場合の想定される具体的な手法、内閣府の「物価安定政策会議」における過去の議論の整理等）、(ウ)燃油サーチャージ制以外に考えられる対応策、を整理の上検討を進める。
 - ✓ タクシー事業者以外（旅行会社等）の負担による割引運賃の普及策やその課題について、公正な競争条件の確保の観点から、ガイドラインの設定なども含め検討する。
 - ✓ 初乗り距離短縮運賃の導入促進に向けた実証実験の具体的方法等について検討する。
 - ✓ 閑散時間帯の需要喚起のための割引運賃を含め、需要に応じた柔軟な運賃設定について、事業採算性や運転者の労働環境への影響などを含め検討する。

②その他、ボトルネックとなる制度の見直し

(基本的な考え方)

経営効率化を図る上でボトルネックとなる制度があれば、その制度の意義を改めて検討し、長期間にわたって存続している制度、運用、慣習などについては、社会情勢の変化を踏まえ、将来に向けた変更の視点から改めて検討を加えるべきである。

(具体的な対応策)

- ・営業区域については、旅客流動等の実態を考慮しつつ設定してきた経緯があるが、需給調整規制が行われていた当初からのものがほとんどであり、規制緩和（平成14年）後、市町村合併等が行われた場合においても、見直しはほとんど行われていない。この

ため、現在の営業区域が、事業者が営業を行う地理的な範囲として適切かどうか、旅客流動等の実態などを踏まえつつ見直しを行う。

- ・事業資産の有効活用の観点から、日中に出庫しているタクシー車両の駐車スペースを有料駐車場などとして活用することについて、その課題や対応策を検討するために実証実験を行う。

IV. タクシー適正化・活性化施策の評価・促進

タクシー事業においては、上記Ⅰ及びⅡ. で述べたとおり、地域により程度は異なるものの需要の長期的な低迷等により供給が過剰で経営が厳しい経営状況が続いている。こうした状況下においては、供給過剰や、それに基づく弊害が発生している地域においては、タクシー特措法に基づき、適正化と活性化の取組を両輪で進めることにより、供給過剰を解消し、運転者の労働環境の改善等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を図る必要がある。

しかしながら、タクシー特措法に基づく適正化の取組については、その効果の測定・評価手法が確立されていない。上記Ⅲ. で掲げた施策を含む活性化の取組についても、既に取り組を実施している先進的な地域・事業者は一部存在するものの、概してこうした事業者の取組に対する適切な評価がなされてこなかったこと等により、全国的な普及が進まない現状にある。

このため、以下のとおり、地域・事業者ごとの適正化・活性化の取組状況を定期的に把握・分析すること等を通じて、タクシーの安全性・利便性の向上を一層推進することとする。

1. タクシー特措法の施行状況についてのフォローアップ

現在、全国638の営業区域のうち、タクシー特措法に基づき、タクシー事業の供給過剰の状況がみられる地域として特定地域に指定されている地域が15地域、供給過剰のおそれがある地域として準特定地域に指定されている地域が138地域となっている。

これらの地域においては、従前よりタクシー事業の供給過剰解消に向けた取組を行ってきたところであり、タクシー運転者の賃金水準に関する指標である日車営収は全国ベースで近年増加に転じつつあるものの依然として厳しい状況にある。このため、これら地域においては、タクシー特措法の趣旨を踏まえ、適正化と併せて、活性化施策の一層の推進により利用者利便の向上や需要の創出を図ることが重要である。事業者の創意工夫による計画的な取組が進めば、サービスや安全性の向上等の成果を利用者が享受することになる。

また、平成26年のタクシー特措法改正時の附則において、「法律の施行後五年を経過した場合において、…実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずる」こととされている。さらに、衆参両院の附帯決議においては、同法の「施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を両院に報告すること」とされている。

したがって、特定地域・準特定地域の協議会において作成される地域計画やそれに基づく

事業者計画・活性化事業計画について、策定・実施状況を定期的に把握するとともに、輸送実績や営業報告に基づき、地域指定の効果についてフォローアップを行うこととする。

フォローアップに係る評価手法については、検討を継続した上で本検討会の最終とりまとめにおいて具体的に示すこととするが、活性化施策については、下記の方法によることを想定している。

- ▶ タクシーが地域の重要な公共交通機関の一つであることを踏まえ、また、地域の交通計画（地域公共交通網形成計画等）、まちづくり・都市計画との整合性を図る等の観点から、協議会への自治体や地域住民の積極的な参加を促す。
- ▶ 各地域の協議会は、地域計画を策定・改正する際は、活性化の取組について可能な限り具体的な目標値を設定する。（特に妊婦・子育てタクシーの導入車両数、UD研修受講者数、観光タクシー取組事業者数、観光タクシー対応ドライバー数、外国語講習受講者数については、全ての協議会において目標値を定める。）
- ▶ 協議会を原則として半年ごとに開催し、活性化の取組の進捗を点検し、目標達成率について把握する。また、特定地域に指定された地域及びその候補となった地域においては、継続的な利用者アンケートの実施・結果分析・アンケート内容の見直しを行うことにより、的確にタクシー利用状況やサービス満足度を把握する。
- ▶ これら活性化の取組状況や利用者アンケートの結果については、協議会構成員である学識経験者等による評価と併せて、各協会もしくは運輸局のHPにおいて公表することとする。

地方運輸局等は、事業の許認可を行う立場であることを踏まえて公平性を確保しつつも、協議会運営がより円滑に進められるよう、タクシー事業の現状や問題点の提示、各種データの提供等をはじめ、必要な意見・助言を述べ、可能な限り積極的に協議会の運営等に携わることとする。

また、制度の運用状況や効果等を見極め、経済情勢の動向等も踏まえた上で、タクシー特措法の制定及び今回の改正の趣旨に照らしつつ、特定地域の指定基準の見直しの議論を継続的に行うとともに、法の運用の改善等を検討する。

2. 全国的な活性化施策の展開

タクシー事業を巡る状況やタクシーに求められる役割は地域によって異なることから、それぞれの実情に応じた適切な活性化の取組が実施されるべきである。

一方、利用者ニーズの多様化や訪日外国人の増加、ITの浸透等を背景に、タクシー事業においては、マタニティタクシーや観光タクシー、スマホアプリを利用した配車のように、全国的に関心が高まりつつあるサービスも存在する。

このため、タクシー特措法に基づく特定地域・準特定地域として指定されていない地域においても、各地域それぞれのニーズを的確に把握し、対応すべきであり、各タクシー協会においては、地域における先進的な取組事例の収集と、そのホームページへの掲載等による全国への情報の発信、また、これらを実現するための体制を整備することが望ましい。

V. 終わりに

タクシーは、個別のニーズに柔軟に対応でき、人々の生活にとって身近で、社会経済活動に不可欠な輸送手段である。このため、本中間とりまとめで述べてきたように、利用者の安全・安心を確保しつつ、一方で高齢化、訪日外国人の増加等の社会変化を背景に生まれている新たなニーズをいかに捉え事業の活性化を図っていくか、また、地域を支える公共交通としてのタクシー事業の持続性を確保するためにどのように人材確保や経営効率化を図っていくかという観点から、不断の取組が求められる。

また、活性化の促進にあたっては、タクシー事業者や運転者による取組を積極的にPRすることも重要である。例えば、2020年のオリンピック・パラリンピック招致に向けたスピーチにおいて、日本のタクシーサービスが世界各都市と比較して高水準にあると紹介されたように、一部において高く評価をされている。しかしながら、行政・業界とも、このような我が国タクシーサービスの品質等についての情報発信を、これまで十分に行っていなかったのではないか。タクシーに対する国民の理解促進という観点からも、今後、タクシー事業の魅力を積極的に発掘・発信していくべきである。

さらに、自動車・自動車関連産業を取り巻く環境は、クルマの電動化やITとの統合、エネルギーや交通インフラといった社会システムの変化等により大きな転換点を迎えつつある。タクシー業界においても、従来の運用・慣習等にとらわれずに、新しい技術の利点を最大限に活用する等、この転換点を大きなビジネスチャンスとする積極的な姿勢が必要ではないだろうか。歴史が示すとおり、環境が大きく変化する際に生き残るのは、大きい者でも強い者でもなく、変化に柔軟に適応する者である。

(参考資料1) 委員名簿

検討会委員名簿

(敬称略、順不同)

(座長)	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
	太田 和博	専修大学商学部教授
	鎌田 耕一	東洋大学法学部教授
	水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
	河野 康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
	宇佐川邦子	(株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長
	楓 千里	(株)JTBパブリッシング 取締役 ノジュール事業担当
	栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
	児玉 平生	毎日新聞世論調査室委員
	橋本 佳与	読売新聞東京本社論説委員・編集委員
	富田 昌孝	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長
	木村 忠義	(一社)全国個人タクシー協会会長
	川鍋 一郎	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
	田中 敬子	すばる交通(株)取締役副社長
	今村 天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
(行政)		
	藤井 直樹	自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
	持永 秀毅	大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
	鶴田 浩久	自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)

人材確保・育成ワーキンググループ 委員等名簿

(敬称略、順不同)

(座長) 鎌田 耕一 東洋大学法学部教授
 水町勇一郎 東京大学社会科学研究所教授
 宇佐川邦子 (株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長
 楓 千里 (株)JTB パブリッシング 取締役 ノジュール事業担当
 児玉 平生 毎日新聞世論調査室委員

(オブザーバー)

川鍋 一朗 (一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
 田中 敬子 すばる交通(株)取締役副社長
 今村 天次 全国自動車交通労働組合総連合会書記長
 手水 辰也 全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
 松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会書記長

(行政)

安川 裕久 厚生労働省労働基準局監督課調査官
 (岩瀬 信也 厚生労働省労働基準局監督課調査官)
 藤井 直樹 自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
 持永 秀毅 大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
 鶴田 浩久 自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)

事業経営ワーキンググループ 委員等名簿

(敬称略、順不同)

(座長) 太田 和博 専修大学商学部教授
 水町勇一郎 東京大学社会科学研究所教授
 河野 康子 (一社)全国消費者団体連絡会事務局長
 栗原 博 日本商工会議所 流通・地域振興部長
 橋本 佳与 読売新聞東京本社論説委員・編集委員

(オブザーバー)

川鍋 一朗 (一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
 田中 敬子 すばる交通(株)取締役副社長
 今村 天次 全国自動車交通労働組合総連合会書記長
 手水 辰也 全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
 松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会書記長

(行政)

藤井 直樹 自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
 持永 秀毅 大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
 鶴田 浩久 自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)

(参考資料2) これまでの検討過程

<検討会>

- 第1回 平成27年1月28日
- ・タクシー事業の現状等について
 - ・今後の進め方
- 第2回 平成27年4月24日
- ・各WGの検討状況の報告
 - ・特措法の施行状況フォローアップ
 - ・論点整理
- 第3回 平成27年7月24日
- ・中間とりまとめ(案)についての審議

<人材確保・育成ワーキンググループ>

- 第1回 平成27年2月24日
- ・女性・若年層の人材確保・育成策
 - ・多様な勤務形態等のあり方
- 第2回 平成27年6月5日
- ・施策の方向性の検討

<事業経営ワーキンググループ>

- 第1回 平成27年3月24日
- ・タクシー事業経営の効率化
 - ・運賃制度のあり方(初乗り距離短縮運賃など)
 - ・燃油高騰時の対応
- 第2回 平成27年6月30日
- ・施策の方向性の検討