

タクシー革新プラン2016

～選ばれるタクシー～

平成28年4月1日

新しいタクシーのあり方検討会

【目次】

- I. はじめに
- II. タクシー事業を巡る現状
 - 1. 社会状況の変化とタクシー事業の概況
 - 2. タクシーの役割と事業革新の必要性
 - 3. タクシー事業関連制度
- III. タクシー新時代に向けた取組の方向性
 - 1. 「生産性の向上」
 - 2. 「サービスの向上」
 - 3. 「安全・安心の向上」
- IV. 「タクシー特措法」フォローアップについて
 - 1. 特措法の施行状況
 - 2. フォローアップの手法
- V. おわりに

【参考資料】

- ・『タクシー事業者による各種の取組事例集』

I. はじめに

タクシー事業については、平成14年の道路運送法改正時に、参入規制が免許制から許可制とされる等の制度変更がなされ、事業者間の競争環境が醸成されサービス多様化による利便性の向上等の効果がみられた。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、タクシー事業の経営環境は大変厳しいものとなった。それは、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、利用者の利益を大きく損なっているとの懸念が指摘されていた。

こうしたタクシー事業に関する様々な諸課題については、平成17年に設置された交通政策審議会「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」や、平成20年に設置された交通政策審議会「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」等において対策が検討された。その結果、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、また、供給過剰進行地域における対策としての「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」（平成21年法律第64号）（以下「タクシー特措法」）が策定された。

その後、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ものの、平成20年秋に発生したリーマンショックの影響等により、当初の期待ほどの効果とはならなかったため、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、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」、「道路運送法」（昭和26年法律第183号）、「タクシー業務適正化特別措置法」（昭和45年法律第75号）が改正された。

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いる。

このような状況を踏まえ、平成27年1月、国土交通省自動車局に設置された「新しいタクシーのあり方検討会」においては、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、本検討会及び検討会に基づく3つのワーキンググループにおいて幅広く検討を行ってきた。

タクシー事業に今後影響を与えうる要因としては、ITや自動運転技術の発展、人口減少・高齢化・外国人観光客の爆発的増加、さらには2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催等が想定される。タクシー事業は、こうした環境の変化を事業革新の好機と捉え、新時代を築く必要がある。

また、本年1月15日には、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号線において貸切バスが崖下に転落、10名以上が死亡するという痛ましい事故が発生した。このような事故は、国民の生命、身体及び財産を害するとともに、自動車運送事業そのものの社会的信頼を大きく失墜させるものであり、輸送の安全確保が、自動車運送事業者の最大の使命であることが再認識された。

本検討会の最終とりまとめにおいては、上記を踏まえ、「生産性の向上」、「サービス

の向上」、「安全・安心の向上」を3本柱として、事業者による主体的な取組及び国・自治体等による諸制度の適切な運用について方針をとりまとめることとした。

Ⅱ. タクシー事業を巡る現状

1. 社会状況の変化とタクシー事業の概況

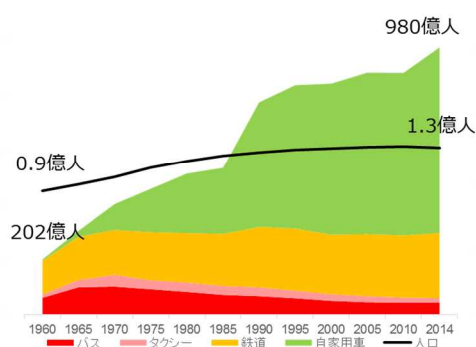
(タクシーの需要動向)

航空、鉄道、バス、タクシー、自家用車といった様々な輸送モードについて、1960年代以降の利用者数の推移を見てみると、その合計は、日本の人口の伸びを上回るペースで増加している。すなわち、国民1人当たりの移動回数は、年々増加していることがわかる。

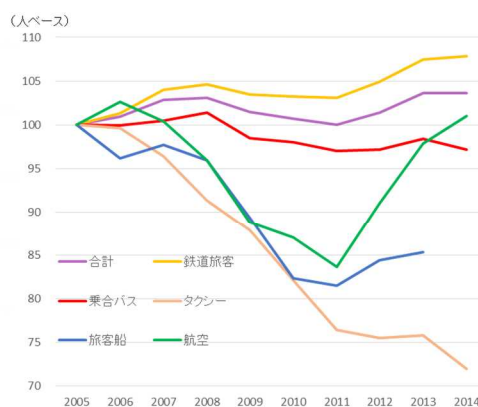
一方、タクシーの輸送実績に注目すると、長期に渡り低下傾向が続いている。特に最近10年間で2割以上の落ち込みが見られ、この減少幅は他のどの交通モードよりも大きい。また、タクシーの輸送実績の推移を、都市部と地方部で比較した場合も、傾向は同様となっている。

タクシーの輸送実績は、リーマンショック等の景気低迷による法人利用の減少、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ていると考えられる。

輸送モード別の年間利用者数と人口の推移



国内旅客輸送量の推移
(2005年度を100とした場合の動き)



都市圏・地方圏の輸送実績（実車キロ）の推移

	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成17年度	100	100	100	100
平成22年度	78	75	85	78
平成26年度	76	69	76	74

出典：輸送実績報告

また、より長期の視点で輸送実績の変化を予測する際に重要となるのは、人口動態である。我が国は人口減少・高齢化の局面にあり、今後50年間で、65歳以上の人口は3,400万人から400万人増加すると見込まれている。高齢化の進展について、都市部と地方部等で大きな違いは見られない。

一方、人々の外出率を見てみると、若年層の外出率が減少する中、高齢者の外出率は増加している。特に高齢になるほど、長距離の移動を伴う傾向が見られる。

都市圏・地方圏の高齢化の進展¹

	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成2年	10.1%	11.9%	11.2%	14.1%
平成22年	21.0%	22.7%	22.9%	25.1%
平成52年	35.0%	34.8%	36.2%	37.6%

出典：総務省「国勢調査」及び厚生労働省「人口動態統計」より国土交通省作成

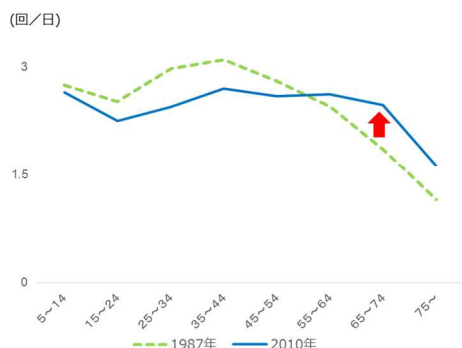
¹ 注1) 高齢者人口とは、65歳以上人口。

注2) 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

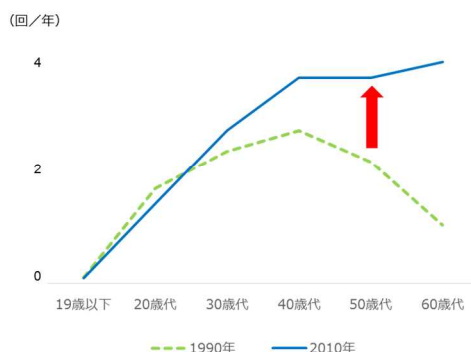
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

年齢別 1 人当たりトリップ数の変化



出典：国土交通省都市局「都市における人の動き」から同省自動車局作成

年齢別幹線旅客発生量の変化



出典：国土交通省総合政策局「全国幹線旅客流動調査」より同省自動車局作成

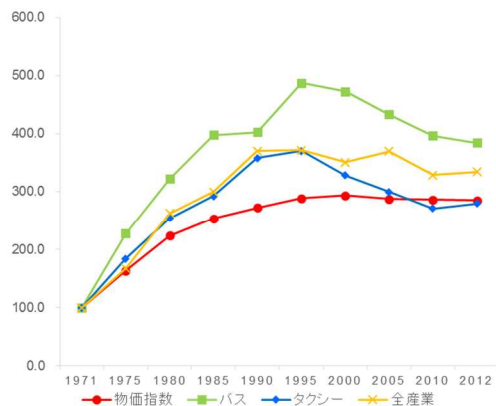
(タクシー事業における労働生産性)

タクシー事業における労働生産性について、営業収入及び賃金水準の観点から動向を見てみると、いずれも全産業平均を下回る傾向となっていることがわかる。

従業員一人1時間あたりの営業収入を、全産業、バス、タクシーと比較すると、バスでは全産業よりも伸びているものの、タクシーでは1990年代半ば以降減少し、消費者物価指数の伸びを下回っている。また、賃金水準は、バス・タクシーともに、1990年代半ばに減少に転じ、足下では微増しているが、全産業平均を下回っている。

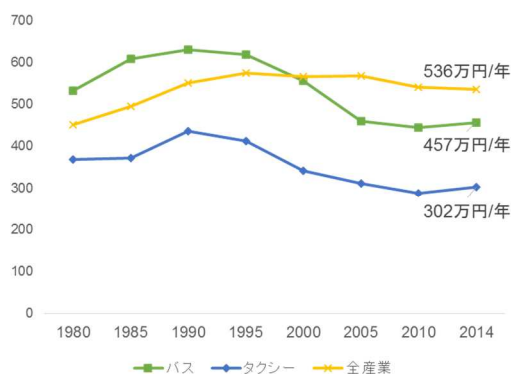
タクシー事業においては費用に占める人件費の割合が高く、かつ運転者の賃金が歩合制となっていることが大きな特色であるが、このため、輸送実績(需要)が減少局面にある場合も、車両数を増やして売上を確保しようとする結果、供給過剰となりその状態が長期化しやすい事業特性がある。

従業員一人あたりの営業収入の推移
(1971年を100とした指数)



出典：数字で見る自動車、法人企業統計年報、平成22年基準 消費者物価指数、賃金構造基本統計調査より国土交通省自動車局算出

バス・タクシーの従業員の賃金の推移



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省自動車局作成。(注：金額は消費者物価指数で現在価値化したもの)

(タクシー運転者の概況)

タクシー事業の担い手に目を向けると、前述のタクシー事業の厳しい経営状況は、タクシー運転者の年間所得²（平成 26 年：302 万円）を、全産業平均（同年：536 万円）より大きく引き下げる要因となっている。

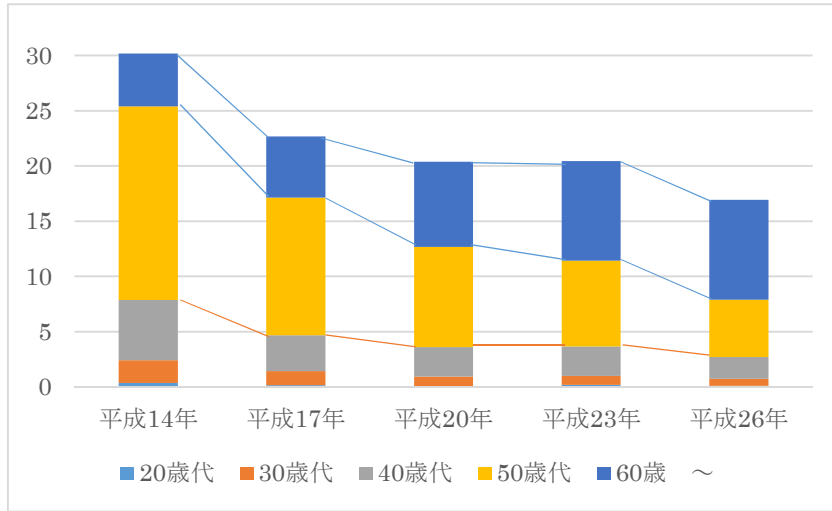
また、タクシー運転者の属性は男性に偏りが見られ（女性比率 2.5%³）、若年労働者の雇用が進みにくい現状にある。その結果、従前より全産業に比して従業員の平均年齢の高いタクシー事業において、男性運転者（法人）の平均年齢は 58.7 歳（平成 26 年）となっており、他産業（全産業平均 42.9 歳）に比して高齢化が進行している。

さらに、生産年齢人口の減少（7,100 万人から 2,300 万人）と相まって、運転者数は減少の一途をたどっている。

² 年間所得は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」をもとに国土交通省が推計。

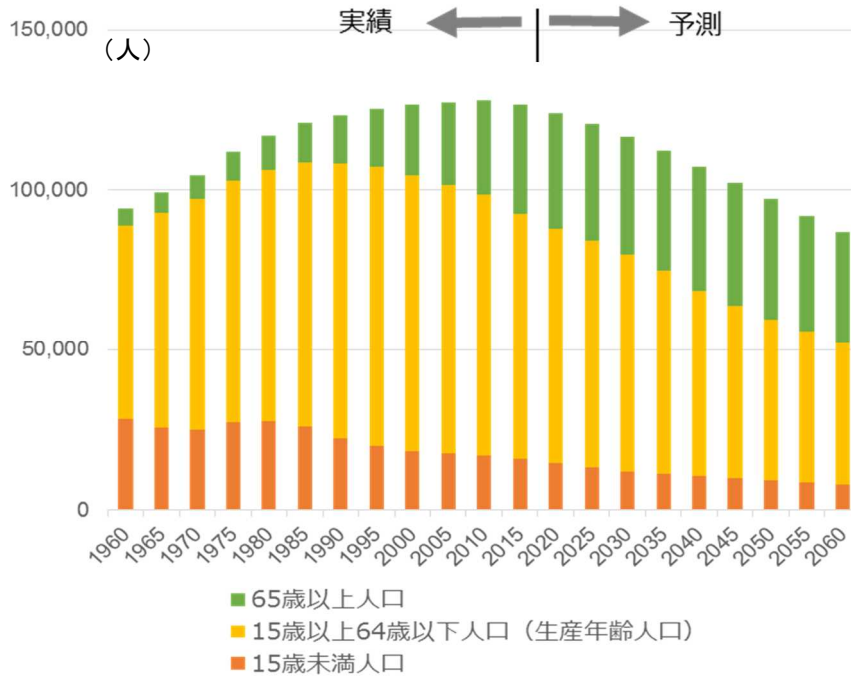
³ 全国ハイヤー・タクシー連合会調べ（平成 27 年）

タクシー運転者数と年齢構成の推移（法人・男性）



出典：賃金構造基本統計調査（厚労省統計資料）より国土交通省作成

我が国における人口構造の推移



出典：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（中位推計）より国土交通省作成

2. タクシーの役割と事業革新の必要性

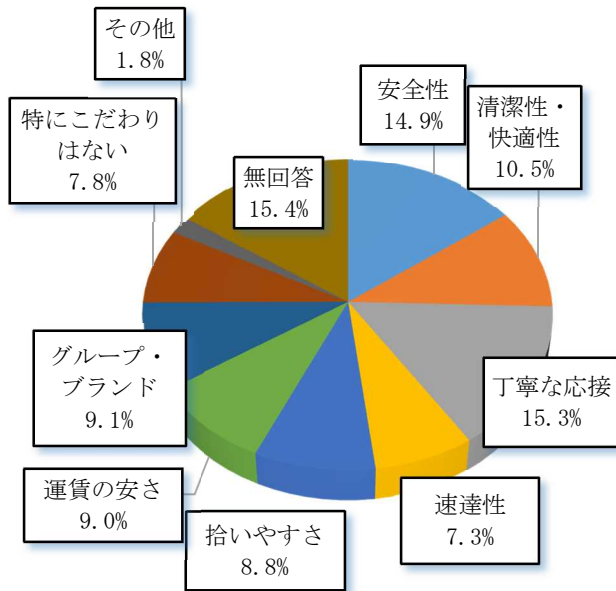
タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の公共交通を形成する、重要な交通機関である。特に、タクシーはドア・ツー・ドアの輸送サービスや夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能であり、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができる交通機関として、地域住民の生活利便の向上やビジネス・観光交流を支える基盤として、国民生活に欠かすことのできない役割を担っている。また、タクシーは、住民の日常生活や経済活動に密着した産業であるが故に、都市部・地方部といった地域の特性によりその利用者や利用方法等が異なる点も特徴として挙げられる。

国土交通省が実施した「タクシーに関するアンケート調査」（平成27年2月）⁴によると、全国的に、利用者はタクシーに対して「安全性」「丁寧な応接」「車内の清潔性・快適性」を求めていることがわかった。また、サービス内容に関しては、「子育てタクシー」、「マタニティタクシー」、「スマートフォンのアプリを活用した配車サービス」、「観光ガイドタクシー」が普及を望むサービスとして上位に挙げられていることがわかる。さらに、都市部と地方部に分けて着目すると、上記サービスに加えて、都市部では「安全・安心な輸送サービス」や「近距離の場合も利用しやすいタクシー」を求める声が多く、一方、地方部においては、バスの本数が少ない地域における輸送や、最寄りの鉄道駅・バス停までの輸送を担う乗合タクシーが強く求められていることがわかる。

前述のとおり、全国的にタクシー事業では依然として厳しい経営状況が見られる。このような状況が継続すれば、タクシー事業の経営基盤の悪化や、人口減少・高齢化の下での運転者不足が輸送サービスを滞らせ、経済活動・国民生活に支障を及ぼす可能性があり、これを未然に防ぐことは急務の課題である。このため、高齢化や人口減少、IT技術の発達といった環境の変化を踏まえつつ、上述のような地域ごとに異なる実情・ニーズに即したサービスを提供する等、タクシー事業においては、従来の2地点間の輸送から事業を革新し、安定的な輸送手段の維持・提供を図る必要がある。

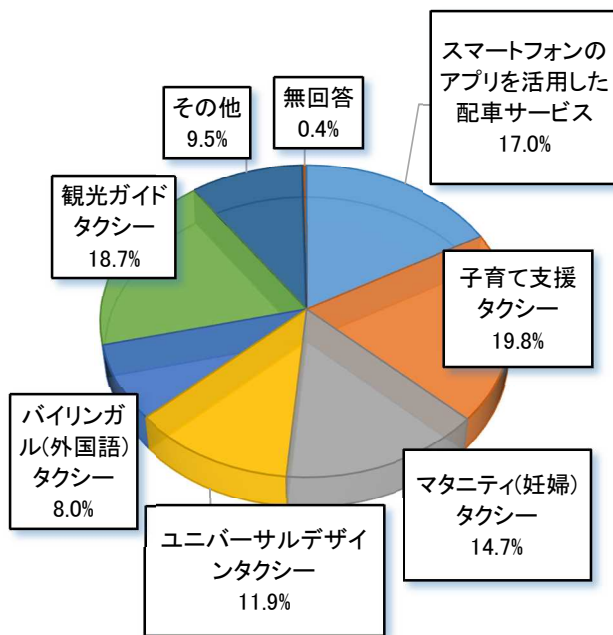
⁴ 「国土交通行政インターネットモニター」アンケート調査（平成27年2月実施）

問 タクシーを利用する際に重視する点



		回答数	割合
1	安全性	186	14.9%
2	車内の清潔性・快適性	131	10.5%
3	丁寧な応接	190	15.3%
4	速達性(目的地までの速さ)	91	7.3%
5	拾いやすさ	110	8.8%
6	運賃の安さ	112	9.0%
7	グループ・ブランド	113	9.1%
8	特にこだわりはない	97	7.8%
9	その他	23	1.8%
10	無回答	192	15.4%
計		1,245	100.0%

問 普及を望むタクシーサービス



		回答数	割合
1	スマートフォンのアプリを活用した配車サービス	313	17.0%
2	子育て支援タクシー	365	19.8%
3	マタニティタクシー	272	14.7%
4	ユニバーサルデザインタクシー	220	11.9%
5	バイリンガルタクシー	147	8.0%
6	観光ガイドタクシー	346	18.7%
7	その他	176	9.5%
8	無回答	7	0.4%
計		1,846	100.0%

3. タクシー事業関連制度

現在、タクシー関連制度として、全国の事業者、運転者を対象とする「交通政策基本法」（平成 25 年法律第 92 号）、「道路運送法」、「タクシー業務適正化特別措置法」が存在し、供給過剰の見られる都市部等において適用される制度として「タクシー特措法」、一方、過疎地等における交通再編において適用される「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年法律 59 号）が制定されている。タクシー事業を実施する際にはこれら関連制度を的確に理解、順守するとともに有効活用を図る必要がある。

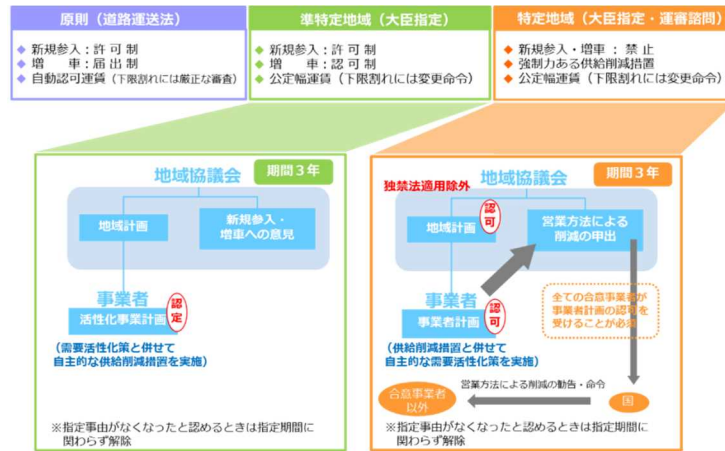
「交通政策基本法」は、地域にとって最適な交通ネットワークを実現するための枠組みづくりに関する政策の方向性を示すものとして策定された。同法には、基本理念として、「様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第 5 条）」や「連携等による施策の推進（第 6 条）」が定められており、以下の連携・協働を図ることが求められている。

- ・自動車、鉄道、船舶、航空機、自転車その他交通手段の選択に係るモード間競争、国民等の自由な選好を踏まえつつ、適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
- ・まちづくり、観光立国の実現などの観点を踏まえた、
 - 交通に関する施策間の連携
 - 交通に関する施策とその他の関連分野における施策との連携
 - 国、地方公共団体、民間事業者、住民などの関係者間の連携・協働

また、タクシー事業については、その根幹である事業許可制度等が「道路運送法」に規定されているほか、運転者の管理・監督に係る制度を定めた「タクシー業務適正化特別措置法」が存在する。タクシー事業者及びタクシー運転者は、これら制度に従い運行管理・車両整備管理等を適切に実施し、利用者に安全・安心で利便性の高い輸送サービスを提供することが求められている。

さらに、タクシー事業については、平成 14 年の道路運送法の大幅な改正以降、特に都市部において車両数が増加し、供給過剰の傾向やそれに基づく弊害が指摘された。こうした状況に対応するため、平成 21 年に「タクシー特措法」が策定され、平成 25 年 11 月に議員立法により改正された。本制度は、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、道路運送法の規制緩和の方針は堅持しつつ、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を、期間を限定して指定し、事業の新規参入やタクシー車両の増加を禁止すること等としたものである。現在、全国 638 の営業区域のうち、同法に基づき、供給過剰の状況がみられる地域として指定されている特定地域が 19 地域、供給過剰のおそれがある地域として指定されている準特定地域が 130 地域となっている。

タクシー特措法制度概要

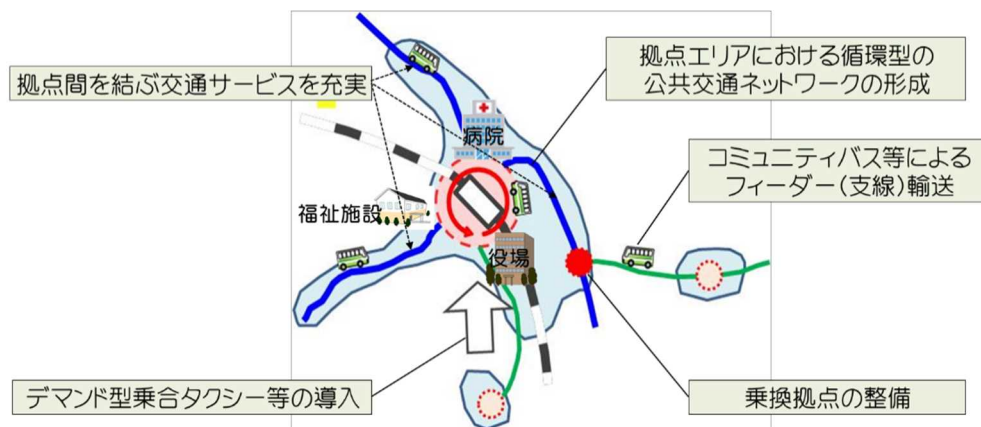


一方、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、地域公共交通に関する取組を具体的に推進するための枠組みとして制定されたものである。同法では、地方公共団体は、国が策定した基本方針に沿って、事業者と協議の上協議会を開催し、下記方針に従い地域公共交通網形成計画を策定し、実現することが求められている。

- ・コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築
- ・過疎地域等において、自治体を中心となり持続可能で効率的な交通網の整備

国は、この枠組みに基づく地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定を推進することとしており、これら計画に基づく地域公共交通ネットワークの再編を地域公共交通確保維持事業等の予算等、各種方策により支援することとしている。これまでに国土交通大臣に送付された地域公共交通網形成計画は全国で 67 計画、地域公共交通再編実施計画 3 計画（平成 28 年 2 月末現在）となっている。

地域公共交通再編のイメージ



Ⅲ. タクシー新時代に向けた取組の方向性

上記Ⅱ. で述べたとおり、今後の人口減少・高齢化の下で、地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。今後、自家用車に頼れない人々の足と、その利便性の確保は、地域の生活を守る上で不可欠の課題となることが想定され、地域公共交通としてのタクシーの機能を安定的に提供していくため、タクシー事業においては、「生産性向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の向上」の3つを柱としてタクシー新時代の実現に向けた取組を講じていくこととする。

これらの取組は、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が、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・自治体の施策との連携や公平な競争環境の整備等の支援を積極的に行うべきである。

1. 「生産性の向上」

「日本再興戦略 改訂 2015—未来への投資・生産性革命—」（平成 27 年 6 月閣議決定）では、改訂戦略における鍵となる施策として、サービス産業の生産性の向上が挙げられている。

タクシー事業においては、主として都市部において発生している供給過剰状態や、地方部において見られる絶対的な輸送量の減少の中で、それぞれ輸送サービスの効率性の向上、経営基盤の強化を図ることにより、輸送サービスの持続可能性を確保する必要がある。

〔（参考）『タクシー事業者による各種の取組事例集』
No. 1、No. 6、No. 13、No. 14、No. 18、No. 20、No. 21 等〕

（1）効率的な供給

I T の発展・普及に伴い、スマホ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の利便性向上のみならず、流し営業時の空車時間の縮減を通じ、事業経営の効率化にもつながるものである。また、タクシー事業を含む地域公共交通事業が、今後の急激な人口減少及び高齢者の増加に適切に対処するためには、自治体を中心として、地域全体を見渡した持続可能で効率的な交通網を整備し、輸送サービスの効率性を高めることが重要である。

< 具体的取組 >

- 「タクシー特措法」に基づく需給バランスの改善
 - ・ 特定地域 19 地域、準特定地域 130 地域（H28. 1 月末時点）
- I T の活用等による効率化
 - ・ 全国 69 事業者等、約 90, 000 両がスマホ配車に対応。（H27 年 9 月時点）

例) スマホ de タックン【東京】：12,000 両が対応。(H25～27 年度予算事業)

例) Taxi・Reader【大阪】：需要予測システムを開発、アプリを活用して乗務員へ情報提供。

▶ 地域交通ネットワークの再編（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」）

（2）収益の拡大

サービスに見合った運賃の設定による需要掘り起こしや、一定のルールの下での健全な競争の促進の観点から、付加的なサービスに応じた割増料金の設定や公定幅運賃設定方法の見直し等を行う。その他、車庫の空き時間など事業資産の有効活用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。

また、過疎地その他の交通不便地域において、地域住民の生活維持や観光客の移動に必要な輸送を確保するため、安全確保を前提とした上で、乗合タクシーの運行や自家用有償旅客運送の受託を含め、課題の解決に向けて、タクシー事業者は積極的に関係者の協働・連携を図る必要がある。

< 具体的取組 >

▶ サービスに見合った運賃・料金の設定 等

・ 付加サービスへの割増料金、閑散時間帯割引、公定幅運賃設定方法の見直し

▶ 車庫等、事業用資産の活用に向けた検討（H28 年中実証実験を実施予定）。

▶ 営業区域の見直し（旅客流動等の実態やニーズに応じた検討）

▶ 多様な事業展開、国・自治体施策との連携

・ 乗合タクシーの導入推進（994 事業者が乗合事業を実施）

・ 自家用有償運送の運行受託（248 事業者が市町村より受託）（H27. 3 月時点）

例) 上下分離方式の導入【島根】：第 3 セクターが車両や事務所等の資産を保有

例) 高齢者の足確保事業【愛知】：自治体との連携による運賃割引を実施。

例) 1000 円タクシー【鳥取】：自治体の支援により訪日観光客に割安な観光タクシーサービスを提供。

（3）人材の確保・育成

タクシーが重要な公共交通機関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活性化により生産性向上を図る必要があり、この際重要となるのは事業を支える人材である。このため、第一には、従業員それぞれの多様な働き方を実現する勤務・賃金形態等の労働環境の整備が求められる。そして、第二に、求職者に対する分かりやすい情報提供が重要である。多様な人材の確保に向けては、タクシー運転者という職業が、外国語や観光、福祉等の専門スキルが生かせるものであることや、育児・介護等とも両立可能なフレキシブルな勤務体系を組むことが可能なもので

あること等をPRすべきである。特に新卒者に対しては、職場情報の提供や、経営人材としてのキャリアパス等の提示が重要となる。

<具体的取組>

- 新卒・女性等、多様な人材の採用拡大
 - ・短時間勤務や固定給制度等の採用等（女性運転者数約7,000人（H27年3月））
 - ・分かりやすい職場情報の提供（H26年度新卒採用172人）
 - ・女性タクシー運転者の新規就労・活躍促進に関する調査（H27年度予算事業）
- 運転者のスキル向上
 - ・バリアフリー、観光、英語等に係るドライバー研修の実施
例）ユニバーサルドライバー研修修了者（全国）約14,000人（H27.3月時点）

2. 「サービスの向上」

利用者ニーズの多様化、ITの進展、訪日観光客の爆発的増加や、東京オリンピック・パラリンピックの開催等、環境の変化を踏まえ、タクシーサービスの高度化、国際化、多様化を図る必要がある。

（参考）『タクシー事業者による各種の取組事例集』
No. 3、No. 7、No. 8、No. 10、No. 11、No. 16、No. 17、No. 19、No. 27 等

（1）高度化

ITの発展は、従来のタクシー像を一変させうる。例えば、スマートフォンや自宅のインターホンによるタクシーの選択、乗車や目的地到達までの時間・運賃の予測通知、決済のキャッシュレス化、利用者による運転者評価等、高度でスマートな乗車体験が可能となる。ライドシェアの提案については、運行管理・車両整備管理等の事故予防や、万一の際の被害者対応といった運送責任を、自家用車のドライバーのみが負う形であり、安全・安心の確保の観点から問題があると言わざるを得ない。一方、そこでのIT活用には見るべきものがあり、利用者が望むサービスはタクシーにも取り込むという気概が問われるのではないかと。

<具体的取組>

- 配車から目的地到着までスマートなサービスの提供
 - ・アプリ等を活用した配車、到着時間・運賃予測の導入
 - ・利用者によるタクシーの選択性向上に係る調査（H28年度予算事業）
 - ・クレジットカード情報の事前登録による降車時の決済手続きの不要化
 - ・クレジットカード／電子マネー決済機の導入（全国44%/14%（H27年3月））
 - ・車内へのWi-fi接続器の設置

- 例) Wi-fi タクシー【岩手】：車内で ID・パスワード不要な無償 Wi-fi を提供
- UDタクシーの導入拡大（全国 690 両、東京 48 両（H27 年 3 月））

（2）国際化

2015 年の年間訪日外国人数は、対前年比 47%増の 1974 万人となっている。近年の大型クルーズ船の日本寄港の増加や、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、今後更に訪日外国人が増加することが見込まれる。訪日外国人の増加は、滞在人日ベース・交通消費額ベースで、人口増加と同等の効果であることも踏まえ、訪日外国人を対象としたサービスを強化するとともに、海外主要都市と比較した際の運賃の割高感を解消し、利用しやすいタクシー運賃とするため、初乗り運賃の見直し（短縮・引き下げ）を図る。

<具体的取組>

- 外国語対応の強化
 - ・語学研修の実施（東京：外国語研修受講者数 2.4%（H27 年 12 月））
 - 例) おもてなしレーン【東京】：外国語研修等修了者用待機レーン（羽田空港）
 - 例) フォリン・フレンドリータクシー【京都】：外国語対応タクシー専用乗り場（京都駅）
 - ・多言語翻訳機の導入：総務省、（独）情報通信研究機構と連携し開発・実用化を推進。鳥取で実証実験を開始（H27 年 11 月～）。
- タクシー運賃の割高感の解消（初乗り運賃の短縮・引下げ）
 - ・試験的導入（H28 年度予算事業）、東京 23 区における本格実施（H29 年 4 月）
- 訪日観光客が安心して利用できる定額運賃の設定
 - 例) 羽田空港発着：利用回数 H27 年 4～8 月 123,221 回（前年比 240%）

訪日外国人の人口増加（試算）

<p>1,000 万人の訪日外国人</p> <p style="margin-left: 100px;">= 35 万人の人口・・・滞在人日ベース</p> <p style="margin-left: 100px;">= 220 万人の人口・・・交通消費額ベース</p>

（3）多様化

タクシー事業については、人口減少・高齢化、訪日外国人の増加、IT の発展等の環境変化に迅速に適応し、従来の画一的な 2 地点間輸送サービスを越えた、各ターゲットに合わせたサービスを展開し、多様化するニーズに応える必要がある。また、地域特性を踏まえた乗合タクシー事業の実施等を通じて、地方創生に寄与することも期待される。

<具体的取組>

- 妊婦／子ども向けサービスの提供
 - ・マタニティタクシー（妊婦の7割が登録、2割が利用（推計））
 - 富裕層をターゲットとしたサービスの拡充
 - ・ハイヤーを用いた個人向けサービス（プライベートリムジン）の導入・拡大を検討
 - 地方創生に資するサービスの実施
 - ・自治体、観光関係団体、商工会議所等との連携による観光ガイド運転車の育成
 - ・地域のニーズに応じた乗合タクシーの運行

例）ユバールツリズム【神奈川】：UDタクシーを用いた工場夜景見学を実施。
 - 高齢者向け買い物支援サービス等、地域の総合移動支援
- 例）あんしんネットワーク事業【愛知】：地域住民の介護サービス等のニーズに対応。

3. 「安全・安心の向上」

地域の公共交通機関として、タクシー事業者は安全・安心な輸送サービスの提供のため不断の努力を行う必要がある。ライドシェア提案の問題点は上記2.（1）で述べたとおりだが、これを裏返して言うと、タクシー事業者には、引き続き、安全・安心という価値に磨きをかけ続けることが求められる。

〔（参考）『タクシー事業者による各種の取組事例集』
No. 2、No. 4、No. 5、No. 12、No. 25 等〕

（1）適切な評価・監査等による悪質事業者／運転者の排除

国及び業界団体等は、悪質な事業者や運転者への対策を講じることにより、違法・不適切な事業運営の排除を図る必要がある。

<具体的取組>

- 旅客自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導、監査当局との連携（東京において設置済み（H27年3月）。大阪において設置検討中。）
- 事業者評価制度の実施
 - ・東京・神奈川タクシーセンターにおいて優良タクシー制度を実施
- 運転車登録制度に基づく運転者の管理・監督
 - ・H27年10月登録制度の適用地域を指定地域（13地域）から全国拡大
- 乗務距離制限の見直し（H28年中に制限の設定方法について再検討）

（2）地域の安心の確保

タクシー事業者は、地域への貢献等を通じ、地域住民にとって身近で、安心して

タクシーを利用できる環境の醸成に努める。

< 具体的取組 >

- 自治体や警察等、関係者との密接な連携
 - ・地域のタクシーパトロールの実施
 - ・ドライブレコーダーで捉えた事件等発生時の映像の警察への提供
例)「タックン防犯情報システム」【東京】：搭載率(法人) 外/内 96/85%
 - ・防災レポートタクシー：大地震発生時等に、運転者が関係機関等に現場の状況について情報提供。
例) 防災レポート車【東京】：緊急電話搭載タクシーが現場の状況を東京都災害対策本部等に提供。

【東日本大震災時の対応】

(震災発生時)

- ・タクシーの機動性を活かし、医療スタッフや患者の搬送、支援物資の輸送を担当。
- ・断絶された電話通信に代わり、タクシー無線を利用して災害情報を提供。

(現在)

- ・「語り部タクシー」：大震災の被災地の現状を、乗客に見てもらうことで震災の風化を防ぎ、防災・減災への意識を高める。

IV. タクシー特措法フォローアップについて

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厳しい経営状況が続いている。このため、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、Ⅲ．で掲げた施策を含む活性化の取組についても、既に取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。

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。

このため、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等に基づき、地域指定の効果についてフォローアップを行い、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・利便性の一層の向上を図ることとする。

これにあたり、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。

フォローアップに係る評価手法等については、以下のとおりとする。

I 共通事項

- ① 対象地域
 - ・ 特定地域及び準特定地域
- ② 評価対象期間
 - ・ 4月1日～3月31日までの合計もしくは年度末時点
- ③ 公表時期
 - ・ 毎年8月頃を目途（H29年以降）
- ④ 公表の方法
 - ・ 地域のタクシー協会は、当該地域の計画に基づく適正化・活性化の取組状況（地域単位、事業者単位）についてホームページで公表
 - ・ 国土交通省は、全国の対象地域単位の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめホームページで公表

II フォローアップの内容

1 適正化事業について

(1) 減車と実働率（国土交通省において調査を実施）

調査対象：指定地域毎に全事業者

調査期間：4月1日～3月31日

調査項目：当該期間における減車台数・実働率

(2) 労働環境改善に向けた適正化の取組に係る評価指標

1) 労働環境改善に係る評価指標

① 特定地域等指定基準に基づく指標（輸送実績・営業報告に基づき国土交通省とりまとめ）

- ・ 日車営収の改善度
- ・ 実在車両数と適正車両数の乖離率の改善度
- ・ 実働実車率の改善度
- ・ 赤字事業者車両数シェアの改善度

② その他労働環境改善に係る指標

イ) 賃金の改善度

調査対象：指定地域毎に全事業者

調査期間：各年における3ヶ月間（2月～4月）

調査項目：総支給額、勤務回数、総労働時間 等

ロ) 運転者負担の解消割合

調査対象：指定地域毎に全事業者

調査期間：年度末時点

調査項目：カード手数料、無線使用料、カーナビ・GPS 使用料、制服・駐車場
代 等

ハ) 平均車齢の改善度

調査対象：指定地域毎に全事業者

調査期間：年度末時点

調査項目：平均車齢

ニ) キャリアパス明示・スキル評価の有無

調査対象：指定地域毎に全事業者

調査期間：年度末時点

調査項目：キャリアパスの明示、スキルアップのための研修制度、スキルに対
する処遇面での評価の有無 等

③ 労働環境改善に係る評価手法

・前年同期比の伸び率（改善度）をもって評価。

※②については、タクシー協会において協会加盟事業者の調査を実施し、6 月末ま
でに国土交通省に報告。協会加盟事業者以外については、運輸支局等において調
査。

2 活性化事業について

(1) 評価指標（目標値の設定）

以下の項目について、地域毎に目標値を設定する。

- ① 妊婦・子ども向けタクシー取組事業者数及び認定運転者数シェア
- ② UD 研修受講者数及び受講運転者数シェア
- ③ 観光タクシー取組事業者数・認定運転者数及び認定運転者数シェア
- ④ 外国語講習受講者数及び受講運転者数シェア
- ⑤ アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数シェア

また、地域の実情に応じて次の項目についても設定することが望ましい。さらに、
これら以外の項目について積極的に設定することを妨げない。

- ⑥ UD タクシーの導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑦ 環境対応車の導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑧ クレジットカード・電子マネー等導入事業者数及び導入車両数シェア

(2) 評価手法等

調査対象：指定地域毎に全事業者

調査期間：年度末時点

調査項目：上記①～⑤を基本

評価手法：前年同期比の伸び率をもって評価

※タクシー協会において協会加盟事業者の調査を実施し、協会加盟事業者以外については、運輸支局等において調査。

[進捗点検の方法]

- ・タクシー協会は、調査結果を協議会に報告する。
- ・協議会は、調査結果の検証と新たな目標を設定し 6 月末までに国土交通省に報告。
- ・新たな目標(項目の追加や目標値の見直し等)の設定においては、利用者アンケート等を活用し利用者の満足度を踏まえるなど、サービスの拡大と合わせ内容の充実についても見直しを検討する。

Ⅲ 新たな表彰制度の創設

- ・フォローアップを通じて、労働環境の改善度、利用者サービスに係る取組が顕著だった指定地域、また、活性化の取組が先駆的な事業者について、表彰制度を創設し表彰する。

V. おわりに

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、本検討会において議論をしてきたとおり、利用者の安全・安心を確保しつつ、一方で高齢化、人口減少、訪日外国人の急増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な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。

とくに、主に地方部における人口減少等を背景とする交通需要の減少局面においては、鉄道・バス・タクシー・自家用車等、様々な交通手段の適切な役割分担による効率的な交通ネットワークの形成が必要となっている。こうした状況においては、タクシー事業者にも、自治体等との連携の下、従来の運行形態のみならず乗合タクシー事業の運行等を引き受ける等の事業の多角化が求められている。地域密着型産業であるタクシー事業者にとって、住民のニーズに柔軟・的確に応え、地域の持続可能性を確保することは、事業の生産性向上の観点からも重要である。

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てつつある。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して自ら需要を創出する等の積極的な姿勢が必要ではないだろうか。中間とりまとめにも記したとおり、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。シェアリングエコノミーといった新たな潮流が生まれている中、タクシーを取り巻く環境が激変していることから、タクシー事業、政策ともにイノベーション（革新）が求められている。

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
佐々木達也	読売新聞東京本社編集委員兼調査研究本部主任研究員
(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)

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)

運賃制度に関するワーキンググループ 委員名簿

(敬称略、順不同)

(座長)	太田 和博	専修大学商学部教授
	寺田 一薫	東京海洋大学大学院海洋工学系教授
	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
	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
	佐藤 雅一	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員長
	木村 忠義	(一社)全国個人タクシー協会会長
	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
	持永 秀毅	大臣官房審議官
	鶴田 浩久	自動車局旅客課長

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

- 第4回 平成28年1月28日
 - ・最終とりまとめ（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

- 第3回 平成27年12月2日
 - ・求人側・求職側双方からの視点・課題
 - ・運転者の労働環境改善に向けた取組の評価手法

<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

<運賃制度に関するワーキンググループ>

- 第1回 平成27年10月23日
 - ・初乗り距離短縮運賃実証実験に向けた検討