

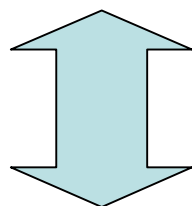
利用者によるタクシーの選択性の向上を目的とした

評価制度の骨子(案)

1. 評価制度を構築する上での問題点と対応(案)

評価制度を構築する上での問題点

- 全国で、一律の基準で実施することが望ましいが、適正化事業の行われていない地域では管理のための情報も人員も十分ではない
- 法令遵守、社内管理体制、接遇などについて、訪問審査やモニター調査を行うことが望ましいが、評価者の負担が大きい
- 運転者個人の評価が望ましいが、業務量が膨大になる恐れがある
- 現在すでに評価制度があり、さらに評価制度を増やすと利用者が混乱する恐れがある



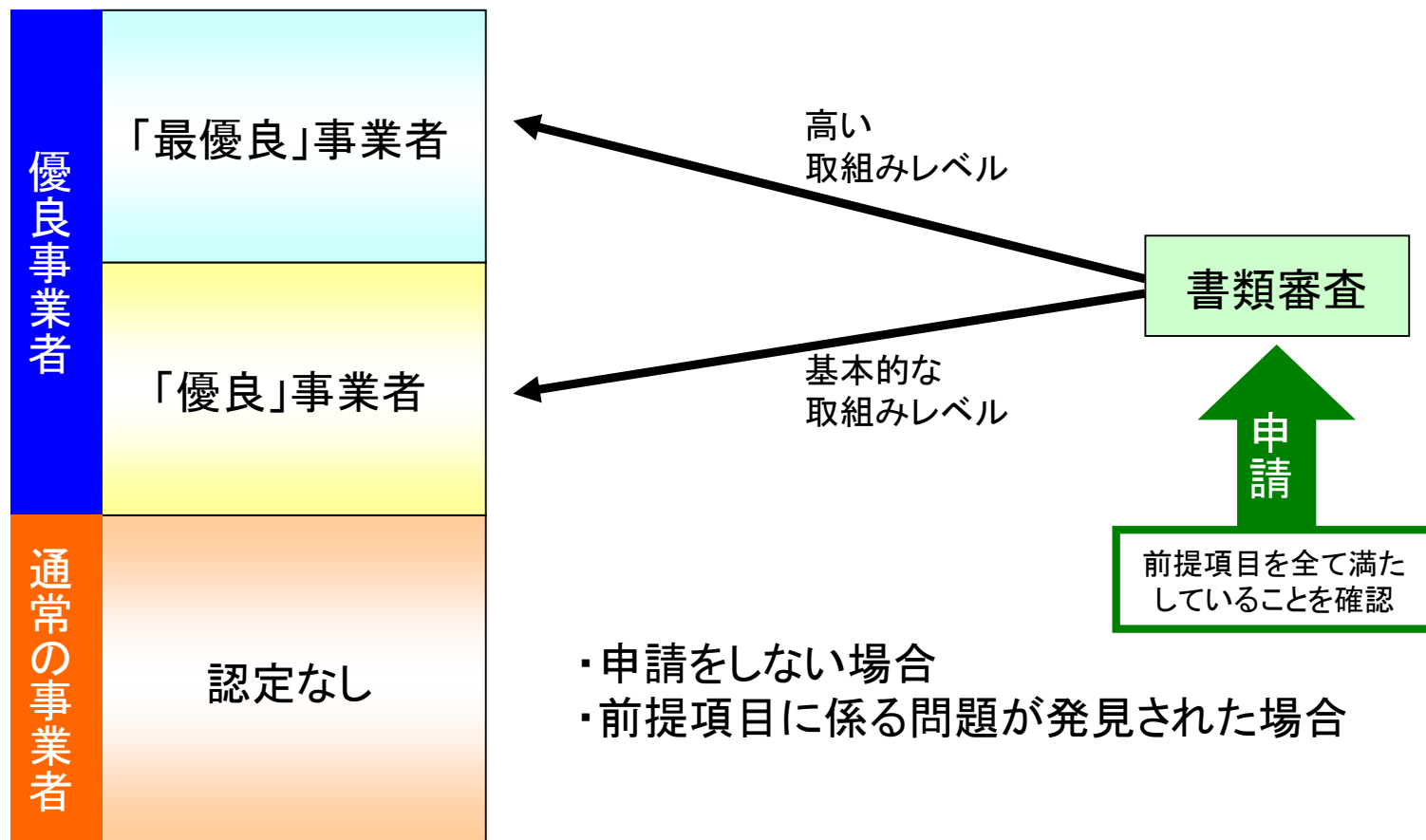
対応(案)

- 書類審査を中心とした簡易な制度とすることで、全国で実施可能にする
- 制度発足当初は、訪問審査やモニター調査を行わず、自己申告及び書類審査で評価を行う
- 運転者個人の評価は基準のみ決めた上で、事業者に一任する
- 現行制度はそのまま活用するが、評価の表示を統一する

2. 評価の実施方法

書類審査を中心とした簡易な制度とすることで、全国で実施可能にする

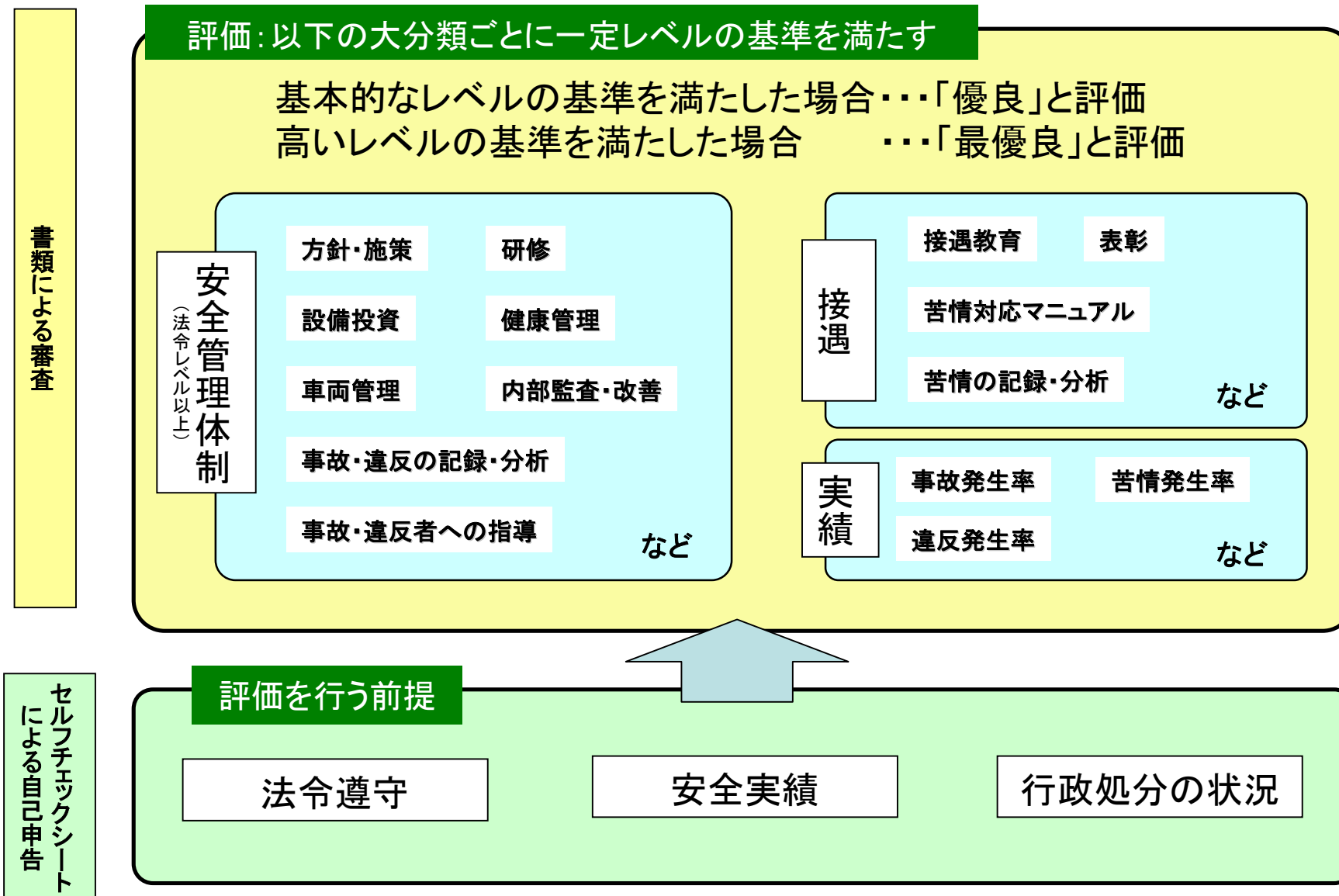
- 利用者利便向上の観点から、「全国での制度実施」の実現を最優先する
- 大都市圏以外でも実施可能なように、評価者の審査負担を減らすため、「最優良」「優良」の2段階とも、書類審査のみで評価を行う
(優良評価において、特に取り組みレベルの高い事業者を「最優良」として認定する)



※「最優良」や「優良」の呼称については、実際の制度設計時に、利用者へのわかりやすさ、表現の妥当性、現行制度との調整といった観点から具体的に検討する

3. 評価項目

制度発足当初は、訪問審査やモニター調査を行わず、自己申告及び書類審査で評価を行う



※具体的な前提項目及び評価項目については、資料3別紙1 及び 資料3別紙2 をご参照

4. 評価の単位

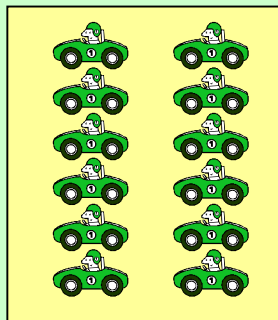
運転者個人の評価は基準のみ決めた上で、事業者に一任する



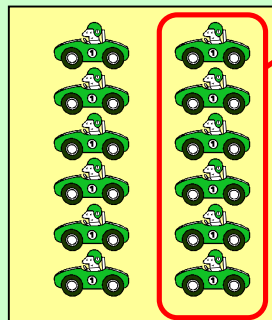
事業者単位の評価とした上で、法人事業者の評価にあたっては、優良と認定された**証票を貼付できる車両の割合**を審査結果に応じて定め、また、当該車両に**乗車できる乗務員の条件**も別途定める。

<例>

審査結果: 優良の事業者

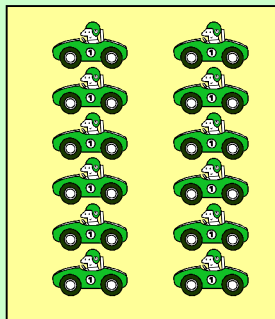


「5割」の車両に証票を貼付できる

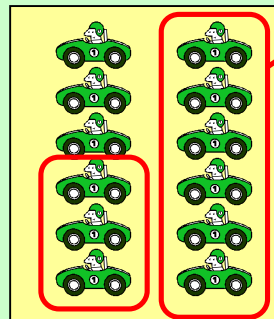


「優良」

審査結果: 最優良の事業者



「7割5分」の車両に証票を貼付できる



「最優良」

<乗務員の条件(例)>

一定期間以上無事故・無違反

5. 新たな評価制度の対象と既存の評価制度との関係

