

新しいタクシーのあり方検討会  
最終とりまとめ（案）

平成 28 年 1 月 28 日

## 【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

## 【別紙】（本編Ⅲ. 参考資料）

- ・『タクシー革新プラン 2016』
- ・『タクシー活性化事業 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）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「特定地域及び準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」）、「道路運送法」（昭和26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、こうしたイノベーションや環境の変化を、事業革新の好機と捉え、新時代を築く必要がある。このため、「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、以下第Ⅲ章で示す取組の方向性に沿った、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が求められる。

## 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

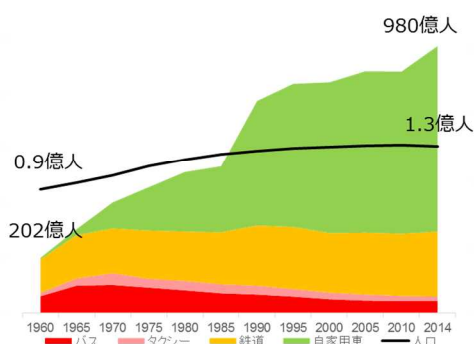
(タクシーの需要動向)

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。

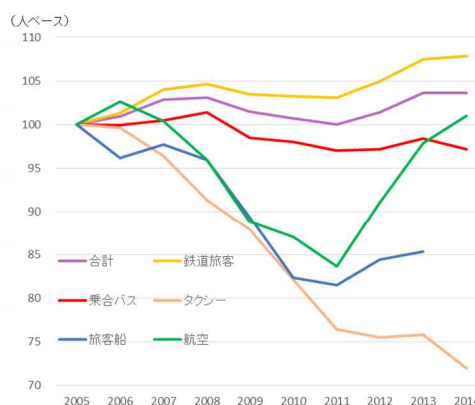
タクシーの輸送実績は、リーマンショック等の景気低迷による法人利用の減少、自家用車の普及、鉄道・バスなどの競合する交通手段の整備、他の交通機関と比較した場合の運賃・料金の割高感等の影響を受けていると考えられる。

輸送モード別の年間利用者数と人口の推移



出典：自動車輸送統計、数字でみる鉄道

国内旅客輸送料の推移  
(2005年度を100とした場合の動き)



出典：自動車輸送統計、鉄道輸送統計、海事レポート、航空輸送統計

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。

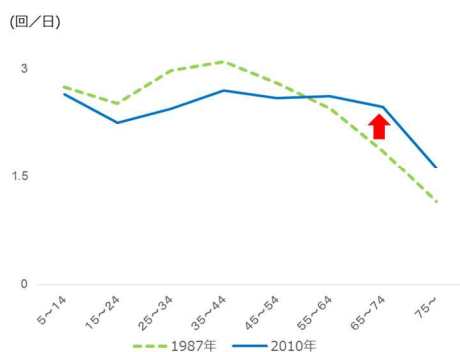
一方、人々の外出率を見てみると、若年層の外出率が減少する中、高齢者の外出率は増加している。特に高齢になるほど、長距離の移動を伴う傾向が見られる。

都市圏・地方圏の高齢化の進展<sup>1</sup>

	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%

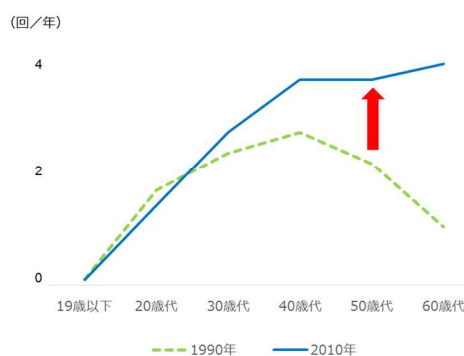
出典：総務省「国勢調査」及び厚生労働省「人口動態統計」より国土交通省作成

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

<sup>1</sup> 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

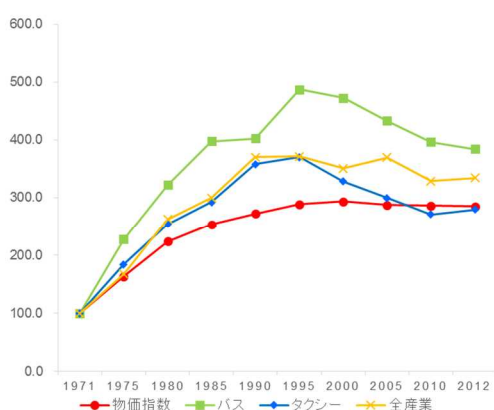
中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

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。

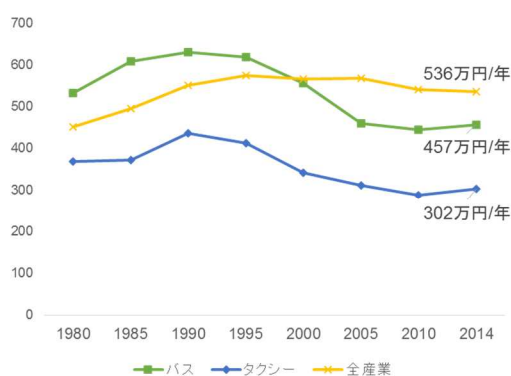
タクシー事業においては費用に占める人件費の割合が高く、かつ運転者の賃金が歩合制となっていることが大きな特色であるが、このため、輸送実績（需要）が減少局面にある場合も、車両数を増やして売上を確保しようとする結果、供給過剰となりその状態が長期化しやすい事業特性がある。

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<sup>2</sup>（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。

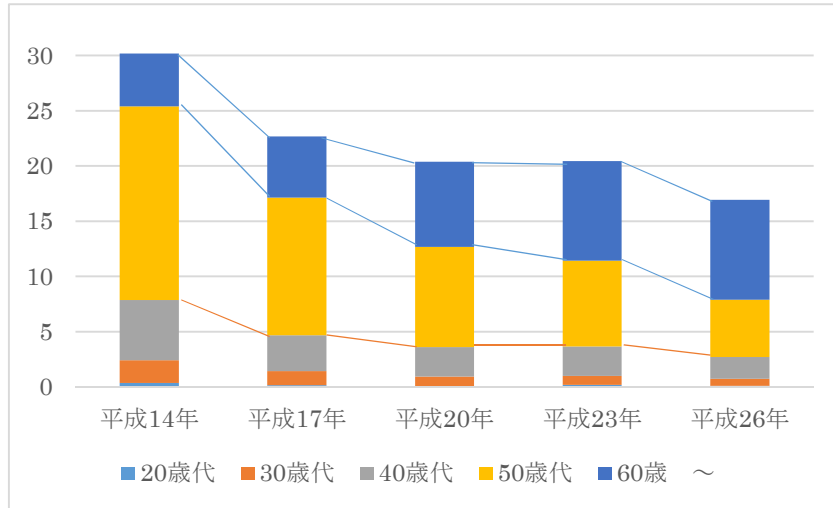
また、タクシー運転者の属性は男性に偏りが見られ（女性比率2.5%<sup>3</sup>）、若年労働者の雇用が進みにくい現状にある。その結果、従前より全産業に比して従業員の平均年齢の高いタクシー事業において、男性運転者（法人）の平均年齢は58.7歳（平成26年）となっており、他産業（全産業平均42.9歳）に比して高齢化が進行している。

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。

<sup>2</sup> 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。

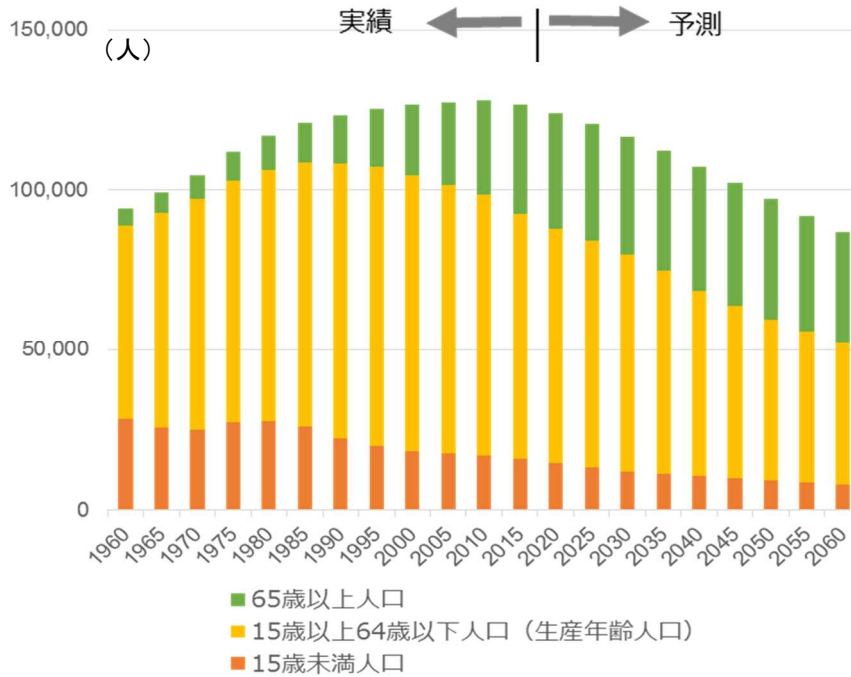
<sup>3</sup> 全国ハイヤー・タクシー連合会調べ（平成27年）

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）<sup>4</sup>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。

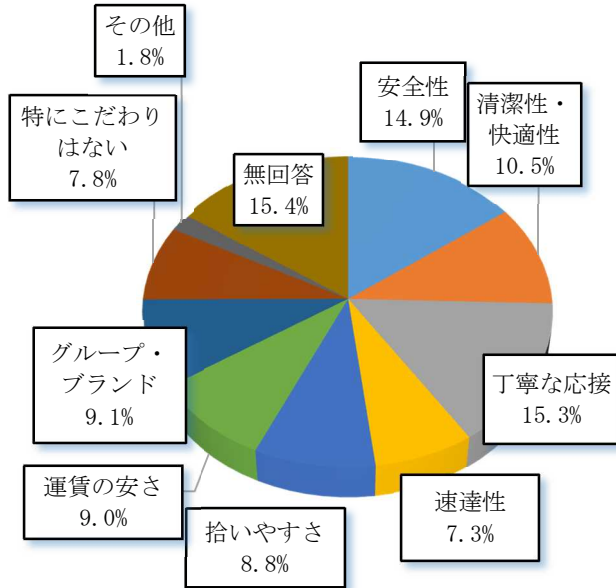
前述のとおり、全国的にタクシー事業では依然として厳しい経営状況が見られる。このような状況が継続すれば、タクシー事業の経営基盤の悪化や、人口減少・高齢化の下での運転者不足が輸送サービスを滞らせ、経済活動・国民生活に支障を及ぼす可能性があり、これを未然に防ぐことは急務の課題である。このため、高齢化や人口減少、IT技術の発達といった環境の変化を踏まえつつ、上述のような地域ごとに異なる実情・ニーズに即したサービスを提供する等、タクシー事業においては、従来の2地点間の輸送から事業を革新し、安定的な輸送手段の維持・提供を図る必要がある。

---

<sup>4</sup> 「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）

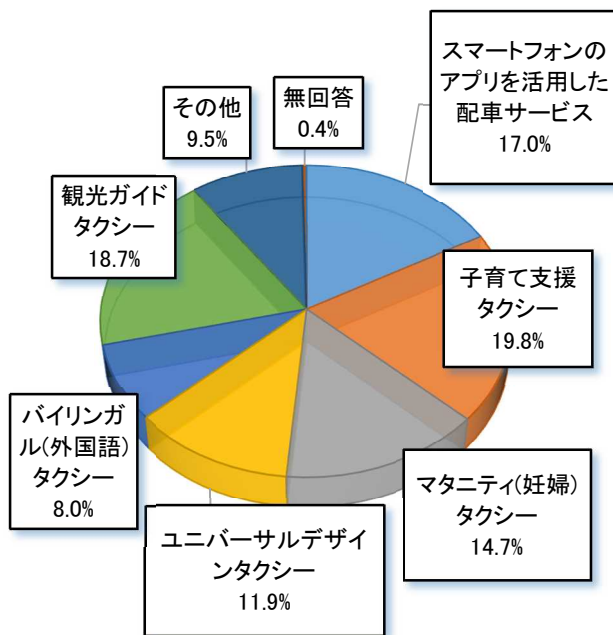


問 タクシーを利用する際に重視する点



		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。

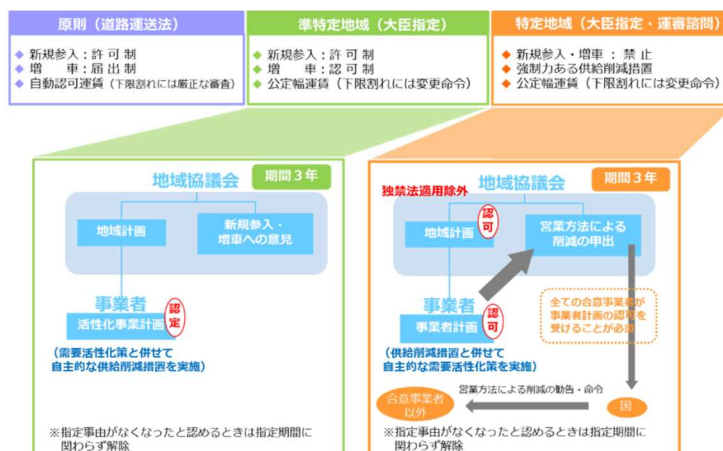
「交通政策基本法」は、地域にとって最適な交通ネットワークを実現するための枠組みづくりに関する政策の方向性を示すものとして策定された。同法には、基本理念として、「様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第 5 条）」や「連携等による施策の推進（第 6 条）」が定められており、以下の連携・協働を図ることが求められている。

- ・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

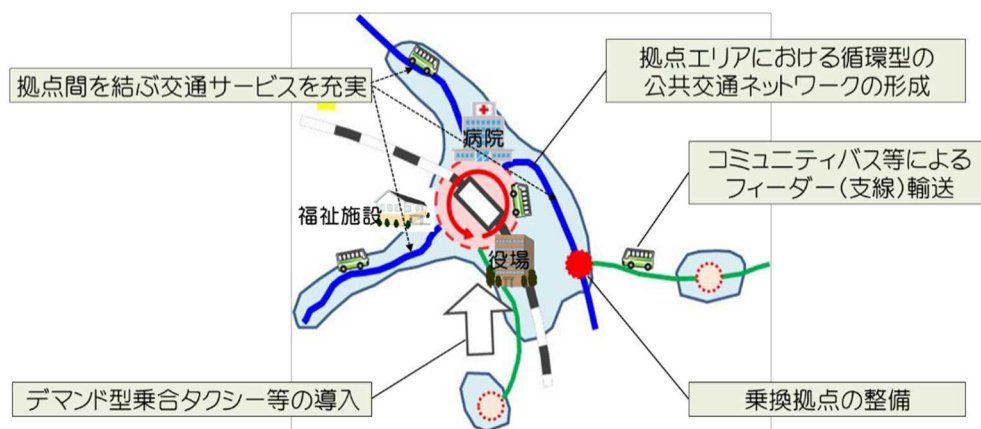


一方、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、地域公共交通に関する取組を具体的に推進するための枠組みとして制定されたものである。同法では、地方公共団体は、国が策定した基本方針に沿って、事業者と協議の上協議会を開催し、下記方針に従い地域公共交通網形成計画を策定し、実現することが求められている。

- ・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 61 計画、地域公共交通再編実施計画 2 計画（平成 27 年 12 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。（具体的な取組内容については、別紙『タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～』参照。）

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。

##### **（1）ドライバー一人あたりの生産性向上**

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、2. に後述する「サービスの向上」による需要喚起や、付加価値に応じた割増料金の設定、その他健全な競争を促進するための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。

- ・「タクシー特措法」に基づく需給バランスの改善
- ・新技術（アプリ配車等）の活用によるドライバー一人あたりの生産性の向上
- ・サービス・ニーズに見合った運賃・料金の設定による健全な競争の促進 等

##### **（2）ドライバー確保のための取組**

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、タクシー運転者という職業に対する長時間労働や事故の危険性といったネガティブなイメージの払拭等により、女性・若年層の雇用を増やし、人材の多様化を図る。

- ・運転者のサービス向上を通じたイメージ改善（研修制度の充実）
- ・積極的な採用活動の実施（若年層・女性の採用の拡大）
- ・勤務・キャリア構築の環境改善・透明化 等

### （3）地域公共交通の計画的再編

タクシーを含む地域公共交通にとって、今後の急激な人口減少及び高齢者の増加に適切に対処し、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であり、解決に向けては、関係者の協働・連携を図る。

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域交通ネットワークの再編
- ・自治体施策との連携、国等の支援制度の活用等による過疎地域等におけるタクシーサービスの持続性確保
- ・地域のニーズに応じた乗合タクシーの普及・促進
- ・タクシー運転者のスキルを活かした自家用有償運送の受託 等

## 2. 「サービスの向上」

利用者ニーズの多様化、IT 技術の進展、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、時代の流れを踏まえ、タクシーサービスの国際化、高度化、多様化を図る必要がある。

### （1）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、運賃の国際標準化等を図る。

- ・外国語対応タクシーの飛躍的拡大（運転者研修、多言語翻訳機、乗り場整備等）
- ・タクシー運賃の国際標準化（初乗短縮）

## 訪日外国人の人口増加（試算）

1,000 万人の訪日外国人

= 35 万人の人口・・・滞在人日ベース

= 220 万人の人口・・・交通消費額ベース

### （２）高度化

高齢化の進展を始めとする環境変化や I T 技術の発展の中で、従来のタクシーサービスにとどまらない、より付加価値を有するサービスに対する利用者のニーズが多く存在することを踏まえ、タクシーサービスの高度化を図る。

また、後述（３）のとおりタクシーサービスの多様化を進めた場合に発生しうる利用者の混乱を防ぎつつ、より利便性を高めるためには、利用者が望むタクシーを選択できる環境を整備する必要がある。併せて、選択性を高めることを通じて、利用者による評価が市場に反映される仕組みの構築を図る。

- ・タクシーのバリアフリー化（UD タクシー車両、高齢者／妊産婦／子どもを対象とした輸送サービス等）
- ・アプリの可能性の追求（利用者によるタクシー選択性向上の検討）
- ・クレジット／電子マネー決済器、Wi-fi 接続等の車内設備の高度化 等

### （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、I T 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、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。

- ・地方創生に資する観光サービスの実施等（観光ガイドの育成、観光施策との連携）
- ・高齢者向け買い物支援サービス等、地域の総合移動支援事業の充実
- ・富裕層をターゲットとした新たなサービス（次世代ハイヤー） 等

## 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。このため、各事業者は、毎日の運行管理、車両整備管理を徹底するとともに、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。

また、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。

- ・旅客自動車運送適正化事業実施機関による悪質事業者・運転者の排除（監査当局との連携）、運転者登録制度の拡充、事業者評価制度の充実
- ・乗務距離制限をはじめ、輸送の安全を確保するための運行管理の方法について再検討を実施
- ・安全面等の取組がタクシー事業者の評価に反映される仕組みについて検討
- ・関係者との密接な連携による地域のパトロール、災害対策への貢献等

#### 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。

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：指定地域毎に事業者全社

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：指定地域毎に協会加盟事業者全社

調査期間：各年における3ヶ月間（10月～12月）

※当該期間における賃金上位10者

調査項目：賃金総額、1出番あたり賃金、1時間あたり賃金

ロ) 運転者負担の解消割合

調査対象：指定地域毎に協会加盟事業者全社

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：指定地域毎に協会加盟事業者全社

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：指定地域毎に協会加盟事業者全社

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調査を実施し、イ) は3月末までに、ロ)  
～ニ) は6月末までに国土交通省に報告。

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：指定地域毎に協会加盟事業者全社

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

[進捗点検の方法]

- ・調査はタクシー協会において実施し、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する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。タクシー事業においても、変化に対応し、新しい価値を生むためイノベーション(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

### <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