

第1回事業経営ワーキンググループ 議事概要

日 時：平成27年3月24日（火）14：00～16：00

場 所：経済産業省別館10階 1031各省庁共用会議室

太田委員を座長とする旨各委員了承の後、寺田旅客課長より資料を説明。
その後、事業経営に当たっての論点に基づき、委員による意見交換が行われた。
主な発言は以下のとおり。

事業経営の効率化を考える場合、タクシー事業のビジネスモデル自体をしっかり押さえないといけない。地方と都市部におけるタクシー事業を、同じ効率化という視点で考えていいのか。

初乗り距離短縮運賃が導入されれば、今まで気を遣いながら乗っていた短距離の利用がしやすくなる。しかし、実際大阪で導入している事業者がいないということは、何か導入しにくい理由があるのか。

事業経営の効率化を考えるに当たって、都会と地方は全く違うということ、その中で都会は、流しと流し以外というのがあり、中長期的には分けて考えるべきである。

一方、地方は、タクシーの需要自体がないという状況に陥っており、何らかの集約が必要。タクシーというビジネスモデルに対する挑戦でもある。
効率化のための規制緩和として、タクシーの駐車場スペースを常に台数分確保しておかなければいけないのか。タクシーが外へ出ている間、時間貸しできれば多少なりとも改善する。

地方では、後継者がなく事業者数がどんどん減っている。そうした地域では、お年寄りの通院のため行政が乗合事業を始め、安く利用できるようにしている。ますますタクシーを利用しない人たちが増えてきており、後継者問題と合わせ事業を継続していくことが難しくなっている。

また、地元に残りタクシー運転者をやりたいという人がいない。二種免許取得にかかる3年間という縛りをもう少し短くすることで、地元で仕事をしたいと思っている人たちが就職できるようになる。実際は、都市部に出て行ってしまうという話を多々聞いている。

地方でのビジネスモデルとして、上下分離は可能なのか。タクシー車両や車庫を市役所とか町役場が持って、オペレーションだけを会社がやるということは可能なのか。

営業区域が狭すぎて困っているという実態はあるのか。そもそも営業区域は、どういう考え方で設定されているのか。

乗合タクシー、福祉介護タクシーというような地域社会に貢献できる新しいタクシーのスタイルというか、地域社会のあり方、地域交通のあり方とも関連してタクシーをどう位置付けていくかということも検討しないといけない。

地方の小規模事業者の企業統合を進めるためには、インセンティブが必要ではないか。地方

と都市部、都市部でも大手と中小はかなり違うということを考えていかないといけない。

景気のいい時は歩合制で良かったが、今ではある程度の基本給があって、歩合制プラスアルファでやっていかなければ、タクシー乗務員というのは成り立たない。12～13万円の給料で生活ができないという実態もしっかりわかってもらうためには、地方と都心という分け方は必要かもしれない。ただし、東京という地域で一つの決め事をしてしまうとそれは全国に波及するということが事実としてある。

タクシー業界にとってライバルは誰なのか。他モードなのか。それをちゃんと考えていかないと、需要を的確にキャッチすることはできないのではないかと。

地域公共交通の活性化や再生の中で、バスや鉄道は産業構造自体の変革を促すために色々な施策が打たれているが、その中にタクシーの姿がほとんど見えてこない。

自由化されれば、競争が活発になり多様なサービスが生まれ、利用者の利便性が高まる。タクシーが多様なサービスをし、優秀な運転者がいても、その運転者に出会う確率は非常に低い。消費者の選択と事業者の努力がマッチングしないといけない。努力をしていない人には退場してもらうための何らかの施策が必要ではないか。

タクシー運賃は、距離に合わせて上がるという方がわかりやすい。短い距離でも後ろめたくなく乗れるし、長い距離に乗ったときにはその対価を払うというのが、ごくごく常識的な形だと思う。

タクシーは、電車やバスと違って、自分だけをドアツードアで運んでくれる。運賃が高いのは当然であって、メリットは多々ある。これをどうやって差別化して運賃に反映させていくのか。運賃を見える化するというのが大事だと思う。

初乗り距離短縮運賃がなぜ普及しづらいのかということの研究すべきではないか。

また、タクシー運転者のイメージによって、タクシー全体に対するイメージも変わる。接客関係に対する苦情で、客が何に対して不満を感じ、何を訴えているのかをもっと分析し、それを改善することでサービスを向上していくという手立てもあるのではないかと。

燃油サーチャージは、何年かに一度ちゃんと運賃改定ができるような環境であれば、あまり大きな問題にはならない。

例えば、電気代が上がっても製造業者は、実際製品には価格転嫁できていない。経営努力して吸収するという話が一般的に聞かれるが、タクシーでは事業構造上吸収できないというか、変動燃料は吸収できないほど大きいものなのか。

タクシーについては、一定の運賃料金について規制をして、自由に変動できないようになっているという特殊事情があるが、一般的な製造業はそういうものがないので、コストに見合っただけで自分で価格設定できるという現状がある。

トラックや航空機には燃油サーチャージがあって、バスの運行に関しては、赤字部分について公的助成があったりするが、タクシーについては基本的にそういうシステムがない。これをどのように考えるかといった議論はある。