

論点整理（案）

これまでの検討会及びワーキンググループにおける議論等を踏まえた、現時点での論点については以下のとおり。

I 需要の創出・拡大に向けた活性化事業の促進

1. 幅広い利用者への対応

① マタニティタクシー、子育てタクシー

- ・ 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、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図るべきではないか。具体的にどのように取り組むべきか。
- ・ 多くの地域で実施されている中で、地域によっては取組みが遅れている理由は何か。
- ・ 実施済みの地域での課題は何か。さらなるサービスの充実は可能か。

② UDタクシー、UD研修

- ・ UDタクシーの導入に際し、支障となる課題は何か。福祉タクシーと同様に中長期的な目標を設定すべきではないか。
- ・ 利用者に対するUDタクシーの認知度向上をどのように図っていくか。（形状からタクシーと認知されにくい、運賃が高い印象を持たれる等の問題への対応。）
- ・ UD研修の地方部への普及が遅れている理由は何か。具体的にどう対応していくべきか。

③ 初乗り距離短縮運賃

- ・ 高齢化社会が進展する中で、短距離移動についての潜在需要の掘り起こしに有効ではないか。
- ・ 諸外国と比較して初乗運賃が高いとの指摘に応えることにもなるのではないか。
- ・ 一方で、事業者の営業収入や運転者の賃金への影響についてどう考えるか。
- ・ 現行制度でも初乗り距離短縮運賃が認められているが、なぜ十分に普及していないのか。減収等の懸念以外にも、現行制度では事業者の選択の余地が狭い等の理由があるのではないか。
- ・ 台数や期間を限定した試行により、効果と影響等を把握することができないか。

2. 新たな技術・媒体を利用した配車

- ・ スマホ配車の導入に際して支障となる課題は何か。
- ・ 都市部以外におけるスマホ配車の意義・必要性についてどのように考えるか。
- ・ 外国語対応や運転者評価等、配車アプリの更なる機能向上を図るべきではないか。
- ・ 地域の共通配車アプリについてどう位置づけるべきか。
- ・ スマホ配車について、タクシー事業者が行う場合と旅行業者が行う場合とで公正な競争条件を確保すべきではないか。とくに、割引クーポンの扱いについてどのように考えるべきか。

3. 東京オリンピック・パラリンピックの開催やインバウンド拡大への対応

① 定額タクシー・観光タクシー

- ・ 訪日外国人の拡大等に対応するため、空港や主要駅を発着地とするタクシーの定額運賃や観光タクシーの導入・普及を図るべきではないか。具体的にどのように取り組むべきか。
- ・ 地域によって、定額タクシーの普及や観光ドライバーの育成に対する取組が遅れている理由は何か。
- ・ 定額タクシーについて利用者に効果的に周知する方法等を工夫すべきではないか（旅行雑誌等への広告掲載や効果的な販売方法の検討等）。
- ・ 空港等の乗り場の改善等について具体的にどのように取り組んでいくべきか。

② 運転者への外国語講習や多言語翻訳機の導入

- ・ 外国語講習は有効に機能しているか。受講者の拡大や質の向上について具体的にどう取り組むべきか。
- ・ 多言語翻訳機の導入にあたって具体的にどのような課題とその対応策が考えられるか。

II 人材の確保・育成策

1. 若年層や女性の積極的採用

- ・ 若年層や女性にアピールすべきタクシー運転者の魅力とは何か。また、タクシー運転者としてどのようなキャリアパスを描くことができるか。
- ・ タクシー事業のイメージ向上のため、具体的にどのような広報活動を実施すべきか。また、営業所の施設整備・改修も、イメージ向上につながるのではないか。
- ・ 従来のタクシー運転者の勤務体系にとらわれない多様な働き方について検討すべきではないか。人材確保策として固定給は有効ではないか。

2. 運転者のモチベーションの向上・職場環境の改善
 - ・ 運転者が「やりがい」を実感し、意欲的に取り組むための方策としてどのようなものが考えられるか。運転者のスキル（観光・外国語・福祉等）を何らかの形で処遇に反映する等、評価の仕組みを構築することはできないか。
 - ・ 営業区域内の情報共有（休憩所・トイレの位置情報等）も、職員の働きやすい環境づくりに有効ではないか。
3. 事業者による積極的な取組の拡大
 - ・ 若年層や女性等の多様な人材の確保に取り組む事業者が一部に限定されている理由は何か。また、その対応策としてどのようなものが考えられるか。
 - ・ 人材確保・育成のための投資を躊躇する事業者に対して、効果的なインセンティブとなりうるものは何か。
 - ・ 若年層や女性の採用拡大による効果（他の運転者や事業所全体の意識改革等）についての認知向上を図るためどのような方策を取り得るか。

Ⅲ 事業経営の効率化

1. タクシー事業のあり方
 - ・ 地方において今後求められるタクシーのあり方とは何か。共同化、協業化についてどう考えるべきか。その他、乗合タクシー、少量貨物輸送や買い物代行についてどう対応していくか。
 - ・ 経営体質強化等のための効果的な経営効率化策として具体的に何が考えられるか。
2. 運賃制度のあり方
 - ・ 初乗り距離短縮運賃（前掲）
 - ・ スマホ配車における割引クーポン等についての公正な競争条件の確保（前掲）
 - ・ 地方部における閑散時間帯の需要喚起のための運賃割引などについてどう考えるべきか。
3. 燃油高騰時の対応
 - ・ コストに占める人件費の割合が大きく、燃料費の割合が小さいタクシー事業について、燃油サーチャージ制度は合理的か。
 - ・ メーター運賃と別に収受することについて利用者に混乱が生じないか。ハイブリッド車等の低燃費車の扱いをどうすべきか。
 - ・ 燃油サーチャージを収受しないこと等により過度の安値競争を招かないか。

- ・ 燃油サーチャージ以外にタクシーの燃油高騰対策としてどのような運賃制度や運用が考えられるか。

4. 営業区域の範囲

- ・ 現在の営業区域は実際の旅客流動に対応したものとなっているか。過度に細分化されたものとなっていないか。
- ・ 市町村合併の場合以外にも営業区域の設定について見直し等を行う必要はないか。

IV 改正タクシー特措法の施行状況のフォローアップ

- ・ 活性化の取組状況や効果等について客観的に把握し、評価する手法を整備すべきではないか。
- ・ 活性化の取組みを妨げる阻害要因や課題は何か。どのような対策が考えられるか。
- ・ 地域ごとに取組みに差が生じる原因は何か。好事例の全国展開をどう実現していくか。
- ・ 活性化の取組みを進捗させるためのインセンティブ付与についてどう考えるべきか。
- ・ 適正化の取組みによる効果等について具体的にどのようにフォローアップしていくか。