

第2回新しいタクシーのあり方検討会 議事メモ

日 時：平成27年4月24日（金）10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎第2号館 高層棟国土交通省第2会議室 B

各ワーキンググループからの検討結果の報告として、人材確保・育成 WG から鎌田委員、事業経営 WG から太田委員が説明。その後、（一社）全国子育てタクシー協会の及川会長及び中橋理事から取組内容について、総務省荻原研究推進室長から、多言語音声翻訳技術の現状について説明。事務局配付資料について、寺田旅客課長より説明。

委員の主な意見は以下のとおり。

利用者アンケート調査について、都市と地方、流しとそうでない地域をもう少し分けると、この中身がもう少し分かると思う。

子育てタクシーの運賃1割引というのは、割引分を事業者が負担しているのか、労働者が負担していることはないか。

子育て世代や高齢者の移動にかかる費用負担に対する助成制度みたいなものをしっかり作って頂くこと、この思いは事業者も労働組合も全く同じで、サービスを向上させていきたいと思っているので、是非実行して頂きたい。

利用者アンケート調査で、「タクシーを利用しますか」という質問に対し、「年に数回程度」「利用しない」が8割という事実を冷静に受け止めることが非常に重要だと思っている。この割合を少しでも減らしていくためのヒントが「今後あればいいと思うサービスはどのようなものか」という質問に対する自由回答欄に書いてある。

利用者ニーズが非常に多種多様であるにもかかわらず、タクシー事業が提供する制度などが非常に固定化している。子育てタクシーというのは非常にいい取組だと思うが、料金の問題というのがなかなか解決しない。航空業界の LCC や成田から都内までの千円バスとか、より利用者のニーズに応える形で移動手段のサービスを提供しているところから見ると、どういうふうを考えていくのがいいのかというのは、このアンケートを拝見していて非常に悩ましい。ニーズにマッチした移動やサービスを作っていくということと、価格の問題、労働条件の問題というのは、タクシー特措法で今後検討が深まっていくと思うが、事業者から見た事情と利用者側のニーズをうまくバランスさせていくことが重要だと、今までの議論を伺って感じた。

タクシーの活性化を考えると、地域の活性化と同じような問題を抱えていると感じる。旅行、観光に絡めたタクシー需要の拡大とか、あるいは高齢者、団塊の世代がこれから増えていく中で、特に地方は、自分で運転していた人たちが乗らなくなって、そういった人たちの需要が大きくなっていくと思う。

旅行者の観点からすると、タクシーというのは地域のガイド役（窓口）となる人たちでもある。

「予約」というのが、他の商品と違って機会損失がある。「今すぐ」と「予約」で事業者にとっての出せるコスト構造が少し違う。1つの会社に1つの運賃といったものを、車種ごとやサービスごとに細かく運賃を設定できるように緩和すると色々なやり方があると思う。

利用者アンケートで8割が年に数回以下しかタクシーを使わない訳なので、使ってみてくださいということで最初だけ無料でいいとか、そういった形でのスマートフォンでのクーポンとか、色々新しい技術も活用し、そしてもう少しニーズごとに絞った形にうまくすり寄っていく。お客様から運賃が高いと言われる割合をどんどん減らしていくというのは大事だと思う。

駐車場が余っている昼の間だけ、有料駐車場として貸し出していいとか、事業者のコスト構造を改善していけば、子育てとか、陣痛、社員教育、英語教育、総務省の Voice Tra など、前向きなものに使える。そうした新しい流れに対応し、新しい人材の獲得に投資するための方向付けをしてもらえると非常にいいと思う。

タクシー業界は、運賃に占める燃料費の割合がせいぜい8～9%、行っても10%。3割の航空とかに比べるとインパクトが弱い。適正利潤3%の中で、燃料費割合10%が3割上がると無くなってしまう。細かく調整できるような燃料サーチャージのようなものも含めて検討できないか。

観光面で、定額タクシーのタリフがまだまだわかりにくい。外国人旅行者に「高速道路料金は別」とか書いてあってもわからない。やはり料金体系はいかに透明化していくか、わかりやすくしていくかということが必要だと思う。

新幹線が伸び、これから色々な交通網も整備されている中で、二次交通というのが非常に大きな課題になっている。特に外国人旅行者に地方に行ってもらう意味では、二次交通としてのタクシーの役割、その中で柔軟な運用、もしかしたらシェアリングみたいなこ

とも出てくるかと思うが、その二次交通の整備のところに、是非とも焦点を当てて頂きたい。

旅行者の荷物に注目すると、空港はカートがあるが、JR 等鉄道を利用する大きな荷物を持った海外からの旅行者とタクシーをうまく結びつけるために、ポーター会社と一緒にするとか、タクシー側も何か知恵を出すこともできるのではないか。

安心・安全を担保していく中で、直接的なタクシー輸送を担っているのは運転者なので、働き方というのを含めて少なくとも誇りと生きがいを感じるような職業にしないでほしい。そういう仕組みをどう作り上げていくのか、仕事を通じてどう社会的に貢献していくのか。地域社会の中で本当にあって良かったというタクシーにしていくのが重要だと思う。

中間とりまとめでは、直ちに一定の方向性を出さなくてはいけない問題と、若干時間を掛けてもいいというものは、それなりに留意しながらやるということもある。

需要の拡大・創出といった場合に、タクシーのライバルが誰かということ意識した構成にするとよい。初乗り距離短縮でもライバルが誰かを意識した構成にして頂きたい。

改正タクシー特措法のフォローアップで、長期的にタクシーをどうするべきかというときに、それについては、結論は出さないけれども、論点だけは書いておいてほしい。例えば、多様なものに対応するために色々なサービスをやってほしいというのがあって、それについてはある程度競争を機能させ、その競争を機能させるために整備しなければいけないものを整理しておくことが重要である。一方で、地域公共交通としてタクシーはどうあるべきかを検討する中で、競争が機能しない分野では競争以外の問題解決策を考える必要がある。このため、競争分野と非競争分野というのを、長期的なタクシーのあり方として論点出しの5つ目の項目として考えておいた方がよい。

新規採用、若者の採用が一つポイントだと言われている、一方でこの業界では、いわゆる歩合給というのが主体となっている。新卒学生には分かりづらい仕組みになっているので、求人にあたって、労働条件、職場情報をわかりやすく提供するということが、非常に大切だと思っている。

活性化の取組について、すべての会社がすべてのことにおいて100%やっているというわけではないが、自分たちで取り組めるところを少しずつやり始めている。ただそれが、利用者に伝わっていないということで、宣伝という部分で非常に弱いものがある。

人材育成に関して、特に地方では非常に車両の数が少ない事業者が多いという中で、自分たちだけで育成をしていくというのが非常に難しい状況となっている。地方というだけでなく、人材育成にはお金と時間等もかかる。利用できる助成金というのがあるが、助成の仕組みが非常に分かりづらく、一般の事業者はそういったことを知らない人が多い。

女性の活用という点で、これからますます人手不足になっていく中で、例えば子育てタクシーを女性の本当にきめ細やかなサービスで担っていくことは、非常に利用者のニーズにマッチすると思う。

最近、LINE Pay の 1,000 円割引とかタクシーに乗って CM 動画を見ると割引クーポンがもらえるとかあるが、他業種と一緒にあって、そこと連動することによって、利用者から見ると最後は料金がお得になってくる。これを今後一つのあり方としてどう考えていくかというのは、一つの視点だと思う。

人材確保に関して、企業であったり業界の方は非常に新しい人を採りたいという意欲も高いし、変えていこうというのを感じるが、タクシー運転者があまりそんな感じになっていない。人を新たに受け入れていくときには、働いている人たちも自分が広告塔と一緒に採用していくんだ、受け入れるんだというものを共通認識化しないと活性化しないのではないかと感じる。