

第2回事業経営ワーキンググループ 議事概要

日 時：平成27年6月30日（火）16：00～18：00

場 所：中央合同庁舎第2号館 低層棟共用会議室2B

旅客課長より資料を説明。事業経営のあり方に関する具体的な取組（素案）を中心に議論がなされた。

委員からの主な発言は以下のとおり。

タクシー事業が今後、日本国内でしっかりと成立していくために事業経営において何が重要かというところが土台になっていて、それを事業者や国がしっかりと進めていけば、間違いなく現状から一歩先に進むという視点で全てのことを考えないといけない。

交通政策基本法の中で、タクシーの立ち位置を確認した方が話は分かりやすいのではないか。そういった視点から、インバウンド需要への対応で言えば、鉄道や自家用車など競合他社のことも想定した上でやっていくことと、連携してやっていくという視点を入れないと、書かれている内容だけでタクシー事業が一歩先に進んでいくというイメージがわからない。

タクシー事業者がそもそも持っているフローとストックを分析した方が、事業経営を考える上ではいいと思う。事業資産の有効活用を考えるのに、タクシー事業はそもそもどんなものを持っているのかというのが情報として必要だと思う。

タクシー事業者は、単年度又は3カ年といった経営計画を作っているのか。経営計画に基づいてやっているとして、自助努力の部分と国などの制度変更が必要になる部分とをクリアにしないと、事業経営という観点で見るときに、なかなか見えづらい。

マタニティタクシーや子育てタクシーは、まだまだ認知度が低い。また、それが一体どんなサービスを提供してくれるのかは、実際体験して、地域によって中身が全く違ったというのは少し残念な気がした。提供できるサービスの内容、水準等を定めたガイドラインを作成して、マタニティタクシーと言われればどういうものだと国民がすぐ想像付くような標準化は是非してほしい。

「新しいニーズへの対応」というタイトルではあるが、先進的な経営でなくても、そもそも企業として地域のためにどう貢献していくかということを反映させる必要があると思う。

タクシー事業の公的な役割、社会的役割というものが、ニーズの多様化や社会の複雑化の中で出てきているということが重要だと思う。その中で、UDタクシー、マタニティタクシー、子育てタクシーにしても、政策としてやるべきことの1つは、変な業者や変なサービスがあると安心して使えないので、安定した、安心できるサービス提供のためにガイドラインのようなルールを共通ルールとして国などが作って見守るということ。

目標値を設定すると書いてあるが、必ずしも全国各地で全部採算がとれる訳ではなく、採

算が取れない地域が出てくる中で、国などがどういうサポートをして、どこまでやるべきかということと同時に考える必要がある。自治体に任せるだけでなく、国としてどうするかという視点で、少子高齢化の対応や潜在需要の掘り起こしのところについては、少し書き加えてほしい。

目標値の設定は良いと思うが、それをどう達成していくかという手順とか、工程、作業がよく分からないので、課題を整理する必要があるのではないか。また、今では、内閣府の地域経済分析データ（RESAS）など色々な情報・分析システムができていると思う。それら数値や情報を、もっと地域で活用し、各地域のタクシー事業者等が自分たちで目標を定めやすいように、何らかの支援の仕方もあると思う。

営業区域については、例えばバスについては、特に外国人を対象とした観光バスについて、特例措置で営業区域の見直しが行われている。そういった特例も参考にしながら、営業区域の見直しについて、何らかの検討が必要ではないかと思う。

燃油サーチャージ制導入の実行可能性をどう見ているのか。飛行機であれば国民によく浸透しているが、タクシーではそれが共通理解になるのか。航空・トラック業界では既に導入されているが、例えば、海運や鉄道など、他の運輸事業者でそういう話はないのか。

タクシー運賃については、時間・距離、夜間は割増しになるというのは分かるが、それ以外のタクシー料金の決め方というのが、色々な要素が入っていて利用者に周知されていない。料金の不透明さが、タクシー利用に対して及び腰になるというところはある。

初乗り距離短縮運賃については、公共政策として安心して政策を一步一步進めるとか、実験的に試行していく中では、採算の取れる安定した事業ができる事業者や、試行実施によって歩合給等で労働者の労働環境や賃金等が減少することがないようにきちんと制度的担保をつけた事業者をまず認可して、そこから進めていくなど、少し政策的な工夫や努力をしながらやっていくという視点も必要だと思う。

初乗り距離短縮をするのであれば、全体でやった方が意外に乗ってくれるのではないかと思う。一部で実施すると、車を選べないのであまり意味がない。この日はタクシー初乗り半額になっているということを周知した上での実験でないという意味がない。

身分証等を提示した高齢者や身体障害者の方に、短縮運賃を適用する方法でやってみて、そういう人たちにどれだけニーズがあるのかというのが分かる。もしかすると地方ではニーズがあるかもしれない。

初乗り距離短縮だけで需要に結びつくとは思わない。タクシーが利用者や地域の中でどう見られていたか、イメージがどうだったか、まず、そのイメージの払拭から入らないとなかなか厳しいと思う。タクシーに乗ろうと思うインセンティブが初乗り短縮とは思えない。タクシーを選択できないということもある。そこは、今回提案されている色々なものとの複合的な組み合わせによって、タクシーに乗ろうという選択が働くようにしていかなければ

いのではないか。

スマホ配車サービスの機能向上の中で、消費者の選択は重要である。シェアの経済が定着するかどうかは分からないが、ICTの発達に対して、タクシー事業者は何らかの手を打っていないといけない。自分たちがこれまでやってきた価値観やサービスの中身ではない、全然違ったところで色々なものが進んでいく。タクシーは何を持って対抗していくのかというと、価格だけに特化するのではなく、違うものも組み合わせた形でタクシーの価値というものを提供していかないとだめだと思う。

社会貢献のところは、地域住民の方々に実感してもらうだけの話になっているが、社会全体という話もあるので、少し情報収集して書き加えた方がよい。

追加の論点として、都市と地方とは状況が違うということ、また、地方自治体にもっと主導性を持たせてタクシー政策を考えてもらうということ、を反映させてほしい。「関係者の役割分担」として、関係者の中には、地方自治体、バス事業者、タクシー乗り場の管理者、協議会などもあるので、関係者の範囲を少し具体的に書いて、地方自治体にもう少し関与してもらい、その地域においてタクシーを公共交通機関としてどう位置付けたいのかを真剣に考えてもらいたい。