

これまでの主な意見

平成27年1月に本検討会を立ち上げ、また、その下に専門的分野について検討を行う2つのワーキンググループを設置した。これまで、本検討会を3回、人材確保・育成ワーキンググループ及び事業経営ワーキンググループをそれぞれ2回開催した。以下については、これまでの検討会等での主な意見をまとめた。

〔第1回新しいタクシーのあり方検討会（H27.1.28）〕

- 若年層をタクシー運転者として採用し定着させていくためには、他業種と比較して悪いと誤解されている点を解消すること。タクシー運転者がどんな喜びを感じて働いているかが見えることが大切。
- 利用者は、マタニティタクシーなどでリピーターになり、安心できる運転者に任せたいと思っている。そのためにも運転者の顔が見えるサービスに変えていくべき。例えば、スマホ配車サービスと連携し、運転者を評価できるシステムを構築し、リピート化しやすい仕組みを作る。運転者のやりがいにもなる。
- 地方では、利用できる交通手段が少なく、日常的にタクシーの姿を見かけない。供給過剰だと言われる地域の問題と、タクシーの数が少なく、地域公共交通として問題を抱えている地方の問題は、分けて考えるべき。
- 東京などの都市部と地方部とで、タクシー事業というビジネスモデル自体をどう捉えていくかという根本的な問題の解決が必要。都市部においては自助努力が可能であるが、地方部ではそれが難しい。
- 諸外国のように、流しを行っているタクシーを利用する場合と、無線等により配車されたタクシーを利用する場合とで、活性化の取組みや規制を分けて考えるべき。

〔第1回人材確保・育成WG（H27.2.24）〕

- 事業者は、新卒採用者が今の制度のまま、10年、20年勤続した場合に、報酬がどれくらい伸びる可能性があり、全体としての今後のキャリア展開をどう考えているか。
- タクシーは観光面において重要な要素であり、日本のイメージを上げるためにも重要。観光の知識や語学ができるといった付加価値のある運転者が、付加価値に見合う収入を得られる仕組みがあり、そのことがきちんと広報されることで、人材が集まるという循環ができ上がる。

- もっとタクシーを選べるようになれば、頑張れる人の実車率が上がり、収入も増え好循環になる。自分の努力が報われる仕組み、例えば、観光案内や介護ができるといったスキルがプラスアルファされることで、サービスの付加価値がすごく変わってくる。これを利用者に分かるようにして、呼びたい人を呼びたいときに呼べるようにすべき。
- 人材確保において大切なのはイメージであり、新卒採用の運転者にとって魅力ある職場として評価してもらえるような何か新しいイメージを作っていく必要がある。

〔第1回事業経営WG (H27.3.24)〕

- 事業経営の効率化を考えるにあたって、都会と地方のビジネスモデル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。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。
- タクシーの駐車スペースを常に台数分確保しておくことなく、タクシーが外へ出ている間は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、二種免許取得にかかる3年間の縛りをもう少し短くすることにより、地元で仕事をしたいと思っている若者が就職できるようになる。
- 乗合タクシー、福祉介護タクシーなど地域社会に貢献できる新しいタクシーのスタイルをどう位置付けていくか検討すべき。
- 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。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ければいけない。
- タクシー業界にとってライバルは誰かということをしっかり考えていかなければ、需要を的確に把握することはできない。地域公共交通の活性化・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。
- 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。
- 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。

〔第2回新しいタクシーのあり方検討会（H27.4.24）〕

- 利用者ニーズが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が非常に固定化している。事業者から見た事情（価格・労働条件の問題）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。
- 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、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ことで、利用者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ことは大事。
- 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・陣痛タクシー、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。
- 定額タクシーの料金がわかりにくい。外国人旅行者に「高速道路料金は別」と書いてあってもわからない。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。
- 外国人旅行者に地方を訪れてもらうためには、二次交通としてのタクシーの役割、柔軟な運用を考えるべき。
- 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。
- 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。競争分野と非競争分野を、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。

- 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。
- 人材育成に関して、特に地方では非常に車両台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のが非常に難しい状況。地方というだけではなく、人材育成にはお金と時間等もかかる。利用できる助成金があるが、助成の仕組みが非常に分かりづらい。
- 人材確保に関して、企業や業界の人は新しい人を採用したいという意欲も高く、変えていこうというものを感じるが、タクシー運転者は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、受け入れる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。

〔第2回人材確保・育成WG (H27.6.5)〕

- 経済的な理由で免許が取れないとするならば、事業者側や行政において、二種免許を取らせるということだけでなく、普通免許の取得からサポートしてあげるという覚悟がないと、人材確保はなかなか難しい。それができると非常にいい人材が入ってくる可能性はある。
- タクシー業界は、職場環境、勤務形態などが全く分からない。また、キャリアアップなど将来が見通せない。色々な観点で透明性を上げていくべき。
- 新卒者への対応として、職場環境、労働条件などを明らかにする必要がある。例えば、業界で新卒者を対象とした企業説明会を開催する場合、それに参加する企業はどこでもいいというわけではなく、透明性を持った企業が参加する仕組みとすべき。
- 企業説明会にどの会社に来てどういう説明をするかというのは基本的に会社側の責任だが、主催する側の責任というものもある。業界関係、行政も含めて、とりわけ新卒者の受け入れあたっては非常に大切なこと。
- 職業選択においては、他の業界がやっていることと比較されるので、給与システムや勤務形態についてわかりやすい制度を導入すること。そうしないと他の業界に勝てない。
- 会社説明会の開催にあたっては、いくつかの条件に合致する会社に限定する。職場見学を順番に回ってやるというやり方もある。

〔第2回事業経営WG（H27.6.30）〕

- インバウンド需要への対応として、鉄道や自家用車など競合他社も想定した上で連携してやっていくという視点を入れないと、タクシー事業が一步先に進んでいくというイメージがわからない。
- 自助努力が必要な部分と国などの制度変更が必要になる部分とを明確にしないと、事業経営という観点で見るときになかなか見えづらい。
- 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。
- タクシー事業の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。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は、変な業者や変なサービスがあると安心して利用できないので、安定した、安心できるサービス提供のためのガイドラインを共通ルールとして国などが作って見守るということ。
- 目標値の設定にあたっては、必ずしも全国各地で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、国等がどのようなサポートをして、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と。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。
- タクシー運賃については、時間・距離、夜間割増し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。

- 身分証等を提示した高齢者や身体障害者を対象に短縮運賃を適用してみてもどうか。そういう人たちにどれだけニーズがあるかが分かる。もしかすると地方ではニーズがあるかもしれない。
- タクシーに乗ろうと思うインセンティブが初乗り距離短縮とは思えない。タクシーが利用者や地域の中でどう見られていたか、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。タクシーを選択できないということも一因。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けない。
- タクシーの社会貢献については、地域住民に実感してもらっただけの内容ではなく、社会全体としての話もあるので、少し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、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。