

# ライドシェアや働き方改革についての意見が相次ぐ 国土交通省とタクシー事業活性化について意見交換



## 第1回 法制委員会開催

説明をする齋藤調整官（奥のテーブル右から2人目）。齋藤調整官の左隣が神谷委員長

**日** 本自動車会議所は平成29年12月12日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成29年度第1回法制委員会（委員長＝神谷俊広・全国ハイヤー・タクシー連合会理事長）を開催した。

当委員会は、本年年初からの初乗り運賃引き下げ、8月からの事前確定運賃実証実験、来年度の定期券実証実験（予定）や、公共交通網の維持が難しくなっている過疎地域でバスやタクシーが荷物を運び、貨物車が客を乗せる貨客混載の規制緩和が9月よりスタートするなど、旅客自動車運送事業のサービス活性化に向けた取り組みが進められており、当取り組みについては、自動車業界としても関心の深い分野であることから開催した。

国土交通省自動車局旅客課タクシー事業活性化調整官の齋藤永能氏から「タクシー事業を取り巻く最近の情勢」について説明を受け、出席委員から、ライドシェア関連について、「日本では、今後配車アプリの戦いになるのではないか」、働き方改革について、「就業者の所得を向上させていく仕組みづくりが大切」との意見が出されるなど活発な意見交換がなされた。

### 【説明概要】

#### 1. タクシー事業の現状と改正タクシー特措法のポイント

まずはじめに、タクシー事業の現状について説明したい。タクシーの輸送人員は、平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。平成28年度には13億9,621万人でピーク時から約28%減少。運送収入は、平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。平成28年度には1兆4,753億円でピーク時から約24%減少。延べ実働車両数※は、平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。平成28年には、4,897万両でピーク時から約25%減少。1日1両あたりの営業収入は、平成13年度の3万951円

をピークに、平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、平成28年度は3万125円で平成13年度の数値の近くまで回復した。

※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数

タクシー事業は過去多くの地域で供給過剰が進行してきた。改正タクシー特措法は、タクシーの供給過剰を解消し、健全なタクシー事業が行われることを推進させ、また併せて、タクシー事業の適正化・活性化を図り、輸送の安全の確保や利用者利便をさらに向上させることを目的としている。ポイントは以下の5点。

- ① 道路運送法に基づく「新規参入は許可制、増車は届出制」という規制緩和の原則は維持しつつ、供給過剰対策が必要な地域について、特定地域と準特定地域の2本立ての制度を創設。
- ② 特定地域については、新規参入・増車は禁止。
- ③ 同地域では、認可を受けた特定地域計画に基づく供給過剰対策の取り組みに関する独占禁止法の適用除外。
- ④ 一定の場合には、供給輸送力を削減しない事業者に対して、営業方法の制限に関する勧告・命令が可能。
- ⑤ 特定地域及び準特定地域において公定幅運賃制度を創設。

この仕組みの最大の特徴は、特定地域において新規参入と増車を禁止するとともに、一定の場合、強制力のある方法による供給力削減の制度が導入されたことである。特定地域は、全国で27地域が指定され、法人タクシーの車両数ベースでみると、全国の約33%を占める。準特定地域は、全国で114地域が指定され、同様に車両数ベースでみると、全国の約46%を占めている。これらの地域の多くで、現在、適正化・活性化に係る様々な取組が行われているところ。

## 2. 働き方改革

タクシーの労働環境について、タクシー運転者と全産業労働者を比較すると、年間労働時間は、平成21年度の2,424時間をピークに、平成28年度には2,316時間に減少したものの、全産業平均との比較では、約1.07倍となっている。年間所得は、平成19年度の343万円をピークに、平成22年には278万円まで減少。それ以降上昇に転じ、平成28年度には332万円となっているが、全産業平均の約6割の水準にとどまっている。平均年齢は、上昇傾向にあり、平成28年度には58.9歳、全産業平均よりも約16歳高く、高齢化が進行している。また、女性運転者の比率は、平成28年度で2.5%となっており、高齢の男性運転手が担い手の中心となっている。こうしたタクシー業界の実情を踏まえた上で、現在政府が取り組んでいる「働き方改革」の実現に向けて、タクシー業界がどのように取り組んでいくべきかをお話したい。「働き方改革」については、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを主目的として、関係省庁連絡会議が組織されている。本年8月には、トラック・バス・タクシーの働き方改革として、「直ちに取り組む施策」がとりまとめられた。タクシーに関係する部分を以下に紹介する。

<長時間労働是正のための環境整備>

○たくさん運んで、しっかり稼ぐ

- ・配車アプリ、スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス

○誰でも働きやすい職場づくり

- ・女性が働きやすい職場環境の整備など

<長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化>

○働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請

- ・事業者団体に対し、策定・実施を要請

○行政処分の強化

- ・行政処分の処分量定の引上げ

## 3. タクシーサービスの進化

全国ハイヤー・タクシー連合会では、28年10月、「今後新たに取り組む事項」である11項目がとりまとめられた。その中のいくつかを以下に紹介する。

○初乗り距離短縮運賃

今年の1月から実施されている東京では、全体の運送回数が約7%、全体の営業収入が約3%増加。

○事前確定運賃

本年8月～10月にかけて実証実験を行った。利用者アンケートでは、約7割の方が「また利用したい」と回答

され、最も多かった理由として「値段が決まっていて安心であること」が挙げられた。今後、本格制度化に向けて検討する。

○相乗りタクシー：年明けから東京で実証実験を予定。

○定額（乗り放題）タクシー

平成30年度予算概算要求中であり、予算が確保でき次第、実証実験を予定。

○需要に応じた変動迎車料金

平成30年度概算要求中であり、予算が確保でき次第、実証実験を予定。

こうした新しいサービスの提供により、多様化するニーズに的確に対応していくことが必要と認識。

## 4. 白タクの動向・訪日外国人向けサービスの向上

最後に最近とりわけ問題になっている訪日中国人向け白タク行為への対応について説明する。現在、主要国際空港や沖縄などの観光地において、在住中国人による訪日中国人への白タク行為が横行しているが、安全・安心の確保の観点から問題がある。日本における白タク行為は道路運送法違反であり、警察庁、法務省、観光庁などと連携し、各地域において対策を実施している。本年6月には沖縄で、10月には大阪で中国人6名が逮捕されるなど、成果もあがってきている。今後も対策を強化していく予定。

白タク対策と併せて、訪日外国人向けタクシーサービス向上に向けた取組も重要。例えば、母国と同じタクシー・ハイヤーを利用するための環境づくりとして、日本の配車アプリの多言語化・海外のタクシー配車アプリとの連携強化、言葉の不安・決済の不安解消のための取組として、外国語接遇ができるドライバーの採用促進や決済対応車の見える化などである。

## 5. 最後に

タクシーは大きく変わろうとしている。国土交通省としても、業界と一丸となって各種の取り組みを進めている。皆様も是非タクシーを利用いただき、各種の取組を実際に感じていただけるとありがたい。

講演後、意見交換に移り、出席委員から、ライドシェア関連について、「ウーバーは、日本では青ナンバーでの展開を考えているようだ。今後海外の配車アプリと日本の配車アプリの戦いになるのではないか」、また働き方改革について、「就業者の所得を向上させていく仕組みづくりが大切」、インバウンド需要増加に関連しては、「多言語翻訳システムの導入が必要不可欠」などの意見が述べられるなど、活発な意見交換が行われ、委員会は閉会となった。