

## 大阪におけるタクシーの適正化・活性化の論点について

### 1. 基本的な事項について

#### (1) 大阪におけるタクシーの位置付け・役割

- ・ タクシーは、タクシー新法において地域公共交通機関としての位置付けが明確化されたところ、それにふさわしい役割を果たすべきではないか。
- ・ この場合、地域公共交通機関として、
  - ア. 何よりも安全・安心を最優先にしたサービスが望まれるのではないか。
  - イ. 大阪ではバス、鉄道網が発達しているが、これらと相まった形で、基本的な移動手段としての役割が期待されるのではないか。
  - ウ. 特に、機動性、移動の自由度、ドア・トゥ・ドア輸送というバス・鉄道にはない特徴をもつ移動手段として、いつでも、どこでも、誰でも目的地を告げるだけで利用できる、きめ細やかなサービスの提供が期待され、また、その責任（＝供給責任）があるのではないか。
  - エ. また、いわゆる「乗合」形態ではなく、「貸切」形態のサービスであるという特徴を生かし、少子高齢化社会への対応や観光振興の推進といった観点を含め、利用者及び地域の多様なニーズに対応したサービスの提供が期待されるのではないか。

#### (2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

現状について、以下のような認識でよいか。

- ・ 大阪では、輸送需要はバブル崩壊後の低迷状態が続いており、その急激な回復が期待しにくい状況にある一方で、輸送需要と供給車両数のバランスを取っていた需給調整規制が平成 14 年に撤廃された後は、車両数が大幅に増加してきた状況にある。事業者団体による自主的な減車の取組も見られるものの、現在の車両数は、近畿運輸局が提示した適正と考えられる車両数とは相当の乖離が生じている\*。
  - \*大阪市域交通圏の例：
    - 21 年 9 月末現在の車両数 15,697 両
    - 運輸局が提示した車両数 12,000～13,500 両
- ・ 地域全体のタクシーの輸送実績（実車走行キロ、日車営収など）は減少し、実車率、実働率ともに低下している。また、大阪は、他の地域と比べ運賃競争が激しい地域となっている。
  - \*実車走行キロ：タクシーが旅客を乗せて走行する距離
  - 日車営収：1 台のタクシーが 1 日に得る収入
  - 実車率：タクシーの走行距離のうち、旅客を乗せて走行している距離の割合
  - 実働率：事業者の保有するタクシーのうち、実際に稼働しているものの割合

- ・ 大阪では、非常に運賃競争が激しくなっており、初乗り運賃が 660 円から 500 円まで 8 種類存在しているほか、遠距離割引も大半の事業者が導入している状況にある。また、燃料費が 16 年から 20 年にかけて 1.6 倍に高騰し、コスト面の負担が増大した。
- ・ これらの状況により、事業者の経営状況は悪化しており、20 年度の標準的事業者の平均の経常収支は赤字となっている。
- ・ 運転者の労働環境は悪化している。平均賃金は減少傾向にあり、最低賃金割れの事例もみられる。また、過当労働の傾向も顕著であり、労働法規違反も多く発生している。こうした状況では、運転者の生活はままならず安心して仕事に取り組めない、結果として利用者の安全・安心の確保にも支障がでかねないとの指摘も聞かれる。
- ・ 運転者の平均年齢は約 60 歳となっており、高齢化の進展が著しい状況にある。こうした状況について、タクシーサービスの低下に繋がるなどの指摘もあるほか、タクシーサービスが将来にわたって持続的に提供されなくなるおそれがあるとの意見もある。
- ・ 事業者の違法・不適切な事業運営が多く見られる。特に、労働法規違反を含め、過労運転に繋がるおそれのある違反が多く、安全性を損なうおそれが懸念される。
- ・ タクシーによる都市交通への影響も発生している。例えば、大阪市内の繁華街、枚方市駅といった鉄道駅周辺などにおいて、タクシー車両が乗場・待機スペース以外の道路上で待機するなど、一般車両の通行に支障が出かねない状況となっている。
- ・ 利用者サービスについては、一定の改善はみられるものの、地理不案内、近距離利用がしにくい、乗車拒否、不当料金請求、接客態度などについて、依然として利用者からは問題視する声が聞かれる。こうした問題は、利用者の多くが乗場や流しのタクシーを利用する傾向にある中で、利用者にとってタクシーに関する情報が不足していることも相まって、サービス水準により利用者がタクシーを選択しにくい状況にあることも一因と推測される。
- ・ こうした状況において、事業者や事業者団体は、様々な取組を進めているが、現段階では上記のようなタクシーの諸問題の抜本的な解決には至っておらず、タクシーの適正化・活性化のために、関係者が協力して更なる取組を進めることが必要不可欠となっている。

**取組の方向性について、以下のような考え方を取るべきではないか。**

- ・ 供給過剰の状況について解消していくとともに、過度な運賃競争について対策を講じていくこと、違法・不適切な事業運営を是正していくことにより、

- ・ 事業者の経営環境及び運転者の労働環境の改善を図るとともに、都市交通問題の解消を図る。
- ・ 併せて、利用者に対するサービスの質の向上を図るとともに、サービス水準によりタクシーを選択しやすい環境を構築する。
- ・ これらの措置を着実かつ迅速に進めることにより、サービスの提供主体である事業者及び運転者にとっても、また、利用者及び地域にとっても地域公共交通機関としてのタクシーの機能の回復・向上によるメリットを主観的・客観的に実感できるものとする。
- ・ その際、取組の方向性及び具体の取組方策とその効果について、タクシーの現状と問題点と併せ、わかりやすく透明性を確保しつつ利用者・地域に情報を提供し、理解を求めていくことが重要である。

## **2. 適正化・活性化の目標について**

### **(1) タクシーサービスの活性化**

- ・ 提供されるタクシーサービスの質を向上させること、また、利用者が良質なサービスを選択しやすくなることにより、タクシーサービスに対する利用者の満足度の向上を目指すことを目標としてはどうか。

### **(2) 事業経営の活性化、効率化**

- ・ タクシーサービスが将来にわたって利用者や地域のニーズに応えることができる状況となることを目指すこととしてはどうか。
- ・ 具体的には、事業者が事業継続に必要な適正な利潤を確保しうるような環境整備を図るほか、事業者は、事業再構築、実働率の向上等による経営効率化、コンプライアンスの徹底等を推進することを目標としてはどうか。

### **(3) 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上**

- ・ 過労運転の防止の徹底を図りつつ、タクシー事業の適正化・活性化を通じ賃金水準を向上させること等により、運転者が誇りをもって働ける、また、若年層にとっても魅力ある労働環境の構築を目指すことを目標としてはどうか。

### **(4) 安全性の確保**

- ・ コンプライアンスの徹底による過労運転の防止の徹底等により、事故件数の減少を目指すことを目標としてはどうか。

#### (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善

- ・ 交通問題については、タクシーが原因となる交通渋滞、通行障害の解消を目指すことを目標としてはどうか。
- ・ 環境問題については、環境にやさしい車両の導入を進めることを目標としてはどうか。具体的には、ハイブリッド車や低燃費LPG車の導入を促進するとともに、大阪府が推進するEVタウン構想に積極的に協力し、電気タクシーの導入を図ることを目標としてはどうか。
- ・ 都市問題については、タクシーが地域公共交通機関の一つであることを認識し、鉄道、バス等他の地域公共交通機関と連携した地域の総合交通ネットワークの構築、街づくり・都市政策等と一体となったタクシーサービスの構築を目指すことを目標としてはどうか。

#### (6) 供給輸送力の抑制

- ・ 運輸局が提示した適正と考えられる車両数にかんがみれば、現状において供給過剰の状況にあることは明らかである（1.(2)参照）。こうした状況を踏まえ、関係者は、この供給過剰の状況の解消に向け努力することを目標としてはどうか。

#### (7) 過度な運賃競争への対策

- ・ タクシー新法に関する国会議論や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会の場等において、過度な運賃競争が運転者の労働環境の悪化を招きひいては輸送の安全を損なうおそれがある等、過度な運賃競争対策の必要性について議論がなされたことを踏まえ、安全・安心の確保が最優先されるべきとの考えに立ちつつ、運賃問題について適切な対応がとられることを協議会として注視することとしてはどうか。

### 3. 具体的な取組について

- ・ 1.の現状、2.の目標を踏まえ、様々な施策を講じるべきではないか。

「様々な施策」の例（大阪タクシー協会の構造改善計画より例示）

- (1) タクシーサービスの活性化
  - ・ 接客サービスの向上
  - ・ 乗務員教育・研修の充実（バリアフリー対応を含む。）
  - ・ 情報提供の充実（乗場における情報提供等）
  - ・ 事業者評価制度の実施の検討
- (2) 事業経営の活性化、効率化
  - ・ 自主的な事業適正化対策の指導促進
  - ・ 違法行為排除運動の強化（不法行為現認、街頭指導の徹底）
  - ・ 悪質運転者への対策強化
- (3) 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
  - ・ 過労運転防止の徹底
  - ・ 運転者の賃金改善
  - ・ 健康診断の充実及びその活用
  - ・ 福利厚生施設の充実
  - ・ 自動日報処理システム等の導入による運転者負担の軽減
  - ・ 防犯カメラの設置推進
  - ・ 駐車場の整備
- (4) 安全性の確保
  - ・ デジタルタコメーターの導入促進
  - ・ 対策ソフトによる運転者教育
- (5) 交通問題・環境問題・都市問題の改善
  - ・ 違法行為排除運動の強化（再掲）
  - ・ タクシー乗場の整備及び施設改善
  - ・ 駐車場の整備（再掲）
  - ・ 環境にやさしい車両の導入促進
  - ・ 停車中のアイドリングストップの徹底
  - ・ グリーン経営認証取得の促進
  - ・ 地域貢献策の拡大（子供 110 番等）
- (6) 輸送需要の新たな開拓
  - ・ 早朝予約の積極受注への取組
  - ・ 精神障害者割引制度の導入
  - ・ 福祉タクシー、子育てタクシー等の促進
  - ・ 観光タクシーの充実
  - ・ タクシー利用のPR活動の充実
  - ・ 利用者の意識調査の実施
  - ・ 少子高齢化社会の進展を踏まえた更なる利用促進策の検討