

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
ご説明資料
(2023/11/30)

タクシーに係る規制改革要望に際して

- イコールフットイングが達成されるようにタクシー制度の規制改革がなされることを強く要望いたします。

タクシーに係る規制改革要望

1. 二種免許教習の効率化
2. 二種免許取得期間の短縮
3. 法定10日間研修の半減
4. 二種免許試験の多言語化及び特定技能1号へのタクシー乗務員の追加
5. 地理試験の廃止

規制改革要望 1) 二種免許教習の効率化

実際に直近(数年以内)に二種免許教習を受講した者10名以上にヒアリングを行いました。



二種免許教習の効率化

【ヒアリングの声】

- 教習所内実技研修(8コマ)は、1種免許を持って3年も普通に路上で運転している人にとってはほぼ意味がないと思います。必要なのは特殊な技能(鋭角等)と見極めの2コマのみ(下の図の黄色)。
- 実技のシュミレーターは10年前の機器を使っていたりしており、アップデートできる動画のほうが効果が高い。シュミレーターは学科の動画に統合すれば十分。
- 学科についてはほぼ全ての研修時間で後半は動画を見せられました。それであれば、オンラインで事前学習や1.5倍速などにすれば半分の時間で済むと思います。

赤枠は不要と思われるコマ（全40コマ中20コマ）

教習科目 普通二種AT免許（AT車に限る）
指導員

教習開始日 令和5年10月19日
卒業予定日 令和5年10月27日

	1時限 08:20~	2時限 09:20~	3時限 10:20~	4時限 11:20~	5時限 12:20~	6時限 13:20~	7時限 14:20~	8時限 15:20~	9時限 16:20~	10時限 17:30~	11時限 18:30~	12時限 19:30~
10 / 19 木		Ⅱ入		Ⅱ適		学科Ⅱ①		1-1 ATⅡ場内	学科Ⅱ②	1-2 ATⅡ場内	学科Ⅱ③	1-3 ATⅡ場内
20 金								学科Ⅱ④	学科Ⅱ⑤	1-4 ATⅡ場内	1-5 ATⅡ場内	
21 土	1-6 ATⅡ場内	学科Ⅱ⑥	学科Ⅱ⑦	1-7 普Ⅱシム1		1-8 ATⅡ場み						
22 日			2-1 ATⅡ路上	2-2 ATⅡ路上		学科Ⅱ⑮	学科Ⅱ⑯					
23 月		2-3 ATⅡ路上	応Ⅰ	応Ⅰ-2		応Ⅱ	応Ⅱ-2	応Ⅱ-3	応Ⅱ-4	2-4 ATⅡ路上	2-5 ATⅡ路上	
24 火			2-6 ATⅡ旅客			学科Ⅱ⑰	学科Ⅱ⑱		2-7 普Ⅱシ2-1			
25 水						学科Ⅱ⑲	2-8 ATⅡ観察	2-9 ATⅡセット	学科Ⅱ⑳		2-10 普Ⅱシ2-2	
26 木		2-11 ATⅡ路上	2-12 普Ⅱシ2-3				2-13 ATⅡ路み					
27 金	卒業検定	卒業検定	卒業検定	卒業検定								

(参考) 教習所で聞かれた声

(教官)

所内実技研修を8時間やらないとい
けないことになってるんだけど、そ
んなにやることないんだよな。

(教官)

時間を使わないといけない。時
間を潰すのが大変・・・

(生徒)

二種免許が教えられる教官の数
が少なすぎて予約が取れないの
で、40コマを詰めれば4日でで
きるのに8日必要

規制改革要望 2) 二種免許取得期間の短縮

- 二種免許の取得に際しては技能教習（実技）は21時限の修了が必要です。
- その際、1日の技能教習時限の上限があり（1日3時限）、講習を入れてはいけない卒業検定の日を合わせると最低でも8日間必要です。
- 1日の技能教習時限の上限を4時限に増やし、また、卒業検定の日にも講習可能にすることで、6日間での取得が可能となります。
- また学科のe-learning化やオンライン受験等の学習環境の効率化も対策となりえます。
- 「規制改革要望 1) 二種免許教習の効率化」と合わせると、6日から3日に短縮が可能となります
- これらにより、2種免許の早期の取得に繋がり、タクシー乗務員の採用拡大につながると考えられます。

普通二種免許取得期間についての提案事項

目的	ドライバー不足解消に向けた育成(二種免許取得)期間の短縮
内容	指定教習所における1日の技能教習時限の上限を変更

- ・普通二種取得の際、道路交通法施行規則第三十三条、一、別表第四により、必要な教習時限数が定められている。(普通免許所持の場合、必要な技能教習時限は21時限)
- ・また同じ道路交通法施行規則第三十三条、5、一、ヨにより、一日の教習時間が定められている。

(引用) 教習を受ける者一人に対する一日の教習時間は、三時限～(中略)～を超えないこと(一日に三時限の教習を行う場合は、連続して三時限の教習を行わないこと。

ただし、～(中略)～普通二種免許に関わる**応用走行**を行う場合及び複数教習または運転シミュレーターによる教習を二時限行う場合にはこの限りではない。)

*応用走行 = 2段階の意

<普通免許所持の場合>

現行	1段階 3時限(2時間連続後休憩要)
	2段階 3時限(3時間連続OK)

改定案	1段階 4時限(2時間連続後休憩要)
	2段階 4時限(3時間連続OK)

期間	計8日間 教習7日間 + 卒業検定1日
----	-------------------------------

期間	計6日間 教習6日間 + 卒業検定
----	-----------------------------

<出典>

・1日の教習時限数

「道路交通関係法令集 道路交通法施行規則。
(別表第四)(第三十三条関係)

P. 544

1日あたりの教習時限数の制限

(府令33・v・1・ヨ)道路交通法施行規則33
別紙1参照

<現行>

時限	1時限	2時限	3時限	4時限	5時限	6時限	7時限	8時限	9時限
1日目	適性検査	学科1	所内1-1 実車	所内1-2 実車	昼休み	所内1-3 実車	学科2		
2日目	学科3	所内1-4 実車	所内1-5 実車	学科4	昼休み	所内1-6 実車	学科5		
3日目	所内1-7 シミュ 複数可能	所内1-8 実車 みきわめ	学科6	学科7	昼休み	路上2-1 実車	学科10		
4日目	路上危シ 2-2	路上コメ 2-3	学科セ8	路上9シ 2-4	昼休み	学科9	学科11	学科12	
5日目	効果測定	学科13	路上2-5	路上12シ 2-6	昼休み	路上経路 2-7	効果測定	応急1	応急1
6日目	応急2	応急2	応急2	応急2	昼休み	路上12シ 2-8	路上特項 2-9	路上技能 2-10	
7日目	路上技能 2-11	路上技能 2-12	路上技能 2-13						

<改定案>

時限	1時限	2時限	3時限	4時限	5時限	6時限	7時限	8時限	9時限
1日目	適性検査	学科1	所内1-1 実車	所内1-2 実車	昼休み	所内1-3 実車	所内1-4 実車	学科2	学科3
2日目	学科4	所内1-5 実車	所内1-6 実車	学科5	昼休み	所内1-7 シミュ 複数可能	所内1-8 実車 みきわめ	学科6	学科7
3日目	路上2-1 実車	学科9	学科10	学科11	昼休み	路上危シ 2-2	路上コメ 2-3	学科セ8	路上9シ 2-4
4日目	学科セ12	学科13	路上2-5 実車	路上12シ 2-6	昼休み	路上経路 2-7	路上12シ 2-8	応急1	応急1
5日目	応急2	応急2	応急2	応急2	昼休み	路上特項 2-9	路上技能 2-10	効果測定	路上技能 2-11
6日目	路上技能 2-12	路上技能 2-13 みきわめ	検定準備	昼休み	卒業検定				

規制改革要望 3) 法定10日間研修の半減

- 道路運送法により、タクシーの乗務員になるためには、二種免許の取得に加え10日間の法定研修が全国一律に課せられています。
- 10日のうち4日は、タクシー業務適正化法に基づき、タクシーセンター等により、タクシー乗務員に必要な登録証の取得のための研修が義務付けられています。
- この2つの研修内容は重なっている部分が多くあります（遵法・安全・地理など）
- これらを統合することにより、研修効果は同じまま、道路運送法の法定研修期間「10日間」を「5日間」に短縮できます。

規制改革要望 4) 地理試験の廃止

- 「地理試験」は、昭和45年に制定されたタクシー業務適正化特別措置法第48条、同法施行規則第39条および同法施行規定第5条に基づくものです。
- これは50年余りが経過した現在、カーナビやアプリ等が浸透した現代には適さない試験であり、乗務員が絶対的に不足している現状で乗務員確保の障壁となるものとして廃止を求めています。
- 合格率が6割から7割で、不合格となれば追加試験でさらに日数延長となります。この難解な地理試験の廃止が実現することで、乗務員になるための実日数や乗務員になるハードルが大きく下がる印象を与えるだけでなく、現在新規乗務員の養成を行っていない（二種免許の既存保有者しか採用していない）タクシー事業者が採用の枠を広げる効果が見込まれます。
- なお、地理試験が廃止されたとしても、地理を知らない乗務員はタクシーサービスの品質の観点で課題となるため、対象エリアの地理についてはタクシー事業者においてしっかり教育がなされるようにしてまいりたい。

地理試験過去問題 No.2

問題 1

次の幹線道路名および交差点名を、別紙の幹線道路・交差点図の中からさがし、その番号または記号を解答用紙に記入しなさい。

【 幹 線 道 路 名 】			
(1)	葛西橋通り	(6)	湾岸道路
(2)	桜田通り	(7)	中杉通り
(3)	奥戸街道	(8)	靖国通り
(4)	自由通り	(9)	永代通り
(5)	第二京浜	(10)	春日通り

【交 差 点 名】	
(11)	満願寺前交差点
(12)	亀戸駅前交差点
(13)	中目黒立体交差交差点
(14)	木場五丁目交差点
(15)	江北陸橋下交差点

問題 2

次の施設等を、別紙の施設関連図の中からさがし、その番号を解答用紙に記入しなさい。

【 施 設 等 】			
(1)	築地本願寺	(6)	東京都現代美術館
(2)	新橋演舞場	(7)	明治座
(3)	東京慈恵会医科大学附属病院	(8)	ホテルイースト21東京
(4)	三越日本橋本店	(9)	銀座キャピタルホテル新館
(5)	日本テレビ	(10)	高島屋東京店(日本橋店)

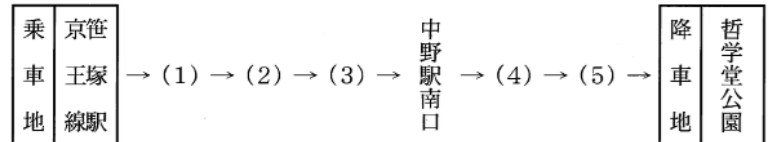
問題 3

次の市又は区にある町名を右記の解答群の中から選び、その記号を解答用紙に記入しなさい。

【市・区名】	【解 答 群】	町 名
(1) 板橋区	ア. 住吉	カ. 水南道
(2) 足立区	イ. 野崎	キ. 南
(3) 目黒区	ウ. 六三	
(4) 品川区	エ. 三豊	吉崎町園町
(5) 三鷹市	オ.	

問題 4

次の『乗車地』から『降車地』までの、最短経路で経由する交差点名を下記解答群の中から順番に選び、その記号を解答用紙に記入しなさい。



【 解 答 群 (交 差 点 名) 】			
ア. 寿橋	イ. 新井	ウ. 杉山公園	エ. 西永福
オ. 新井五差路	カ. 方南町交差点	キ. 南台	

問題 5

次の施設・建物等がある近くの駅と、その施設・建物等が所在する市・区名を右記のA群およびB群の中からそれぞれ選び、その記号を解答用紙に記入しなさい。

【施設・建物等】	【A 群】 駅	【B 群】市・区名
(1) 東京武道館	ア 神保町駅	A 台東区
(2) 学士会館	イ 綾瀬駅	B 千代田区
(3) 国連大学院	ウ 恵比寿駅	C 渋谷区
(4) 厚生中央病院	エ 上野駅	D 目黒区
(5) 東京文化会館	オ 表参道駅	E 足立区

規制改革による乗務員勤務までのスケジュールの変化

＜現行＞
25日

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
1	2	3	4	5	6	7
入社式	研修（品質）	研修（違法）	研修（安全）	研修（地理）	教習所	公休
8	9	10	11	12	13	14
教習所	教習所	教習所	教習所	教習所	卒検	公休
15	16	17	18	19	20	21
タクシー センター研修	タクシー センター研修	タクシー センター研修	タクシー センター研修	学科試験 (二種取得)	公休	公休
22	23	24	25	26	27	28
NASVA 銀座研修	同乗指導	現場配属	運転者 選任日			

＜改革後＞
8日

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
1	2	3	4	5	6	7
入社式 研修（品質等）	教習所	教習所	教習所 卒検	研修 (安全等)	公休	公休
8	9	10	11	12	13	14
タクシー センター研修	タクセンUD NASVA	同乗指導	運転者 選任日	勤務	公休	公休
15	16	17	18	19	20	21
勤務	勤務	勤務	勤務	勤務	公休	公休
22	23	24	25	26	27	28
勤務	勤務	勤務	勤務			

赤字：道路運送法に定められた研修（10日間）

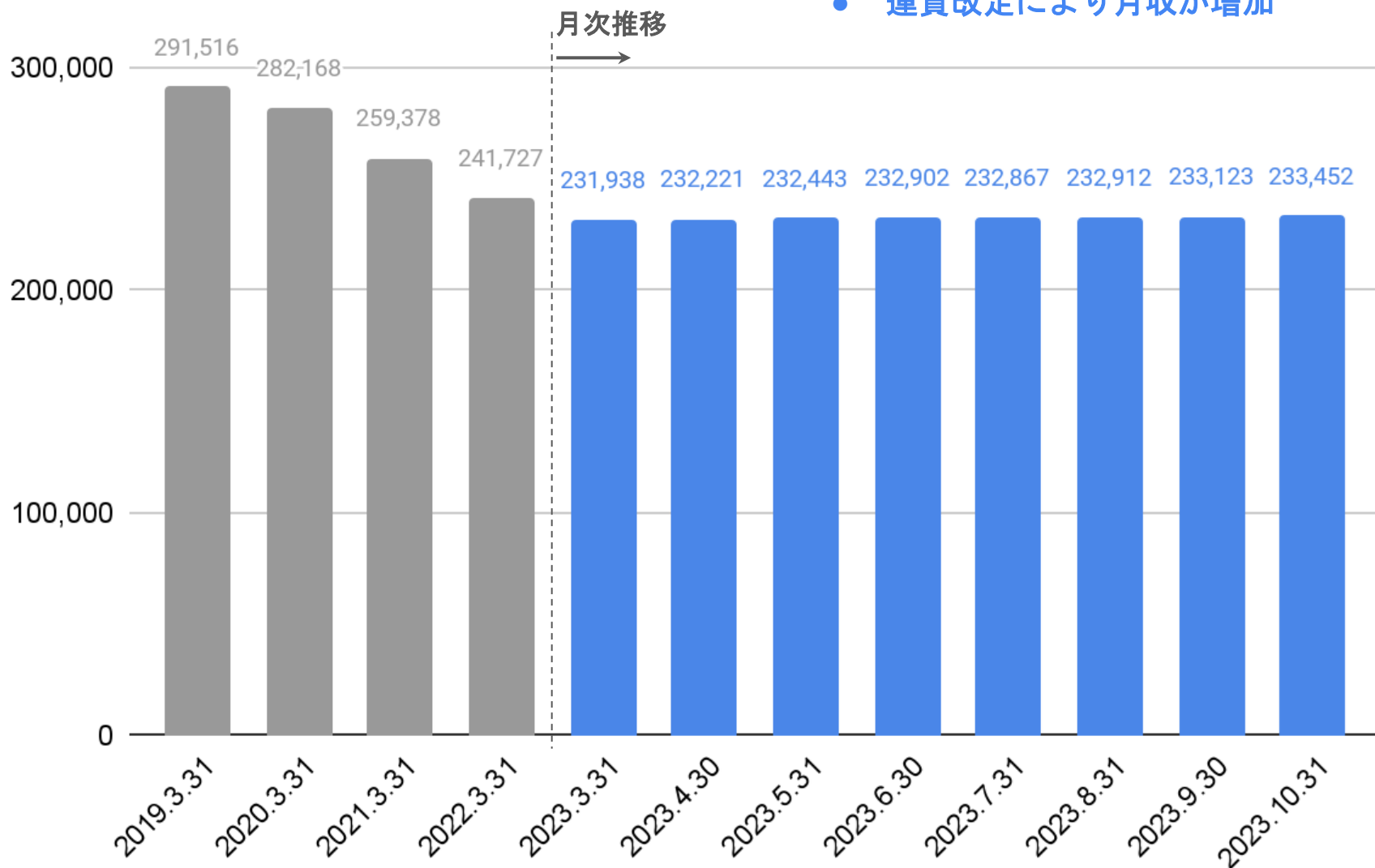
青字：二種免許取得のための教習所研修（8日間）

規制改革要望 5) 二種免許試験の多言語化と特定技能1号へのタクシー乗務員の追加

- 現在、二種免許試験は日本語のみで行われております。
- タクシー乗務員の希望者には日常会話は問題ない外国人も多くいますが、試験が日本語のみで行われていることが大きな障壁となり、外国人乗務員の数が極めて限定的となっています。
- よって、二種免許試験を多言語化することで、外国人にも門戸を開き、採用市場の拡大を図ることで、供給不足が解消できると考えてます。
- 加えて、特定技能1号の「特定産業分野」にタクシー乗務員を追加することを要望します。これにより、182万人いると言われている外国人労働者から多くの担い手増加が期待できます。

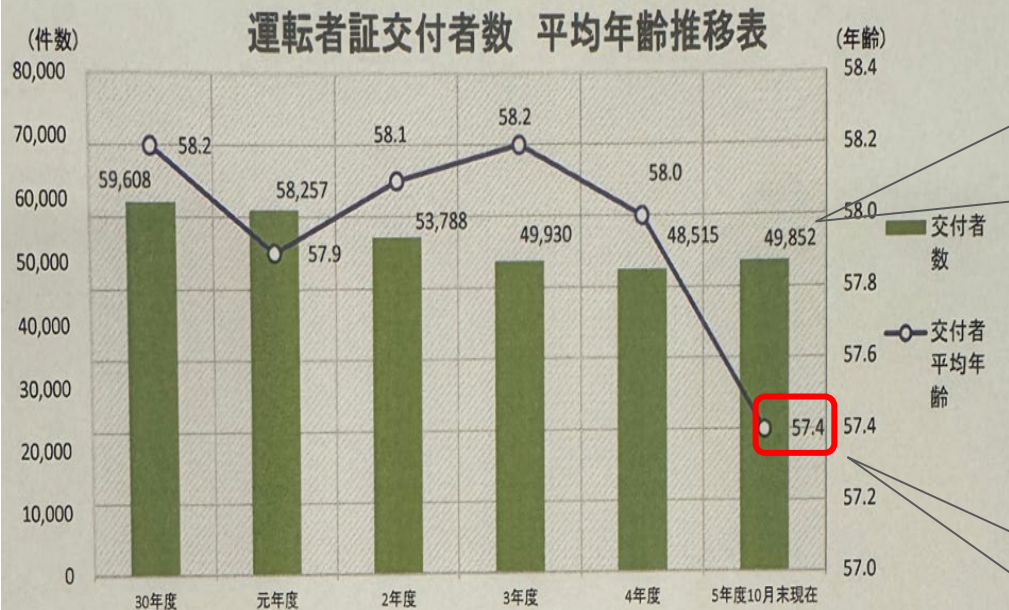
タクシー乗務員は増え始めてます

- 今年3月で底打ち
- 運賃改定により月収が増加



タクシー乗務員

東京A
(23区・武蔵野・三鷹)



増えてます！
11/24現在
50,092人

月平均+197人
(11月は+240人)

平均57.4才！



新人は
平均43.2才！

神奈川A (都市部)

神奈川でも増え始め、
11月20日の運賃改定で
更に加速します！

平均60.9才

運転者数増減一覧

神奈川県 R5年
A

R6年

年月	4月末	5月末	6月末	7月末	8月末	9月末	10月末	11月末	12月末	1月末	2月末	3月末
運転者証 総交付数	10,011	9,982	10,018	10,012	10,014	10,052	10,099					
交付数	106	130	135	97	136	150	166					
返納数	127	159	99	103	134	112	119					
増 減	▲ 21	▲ 29	36	▲ 6	2	38	47					

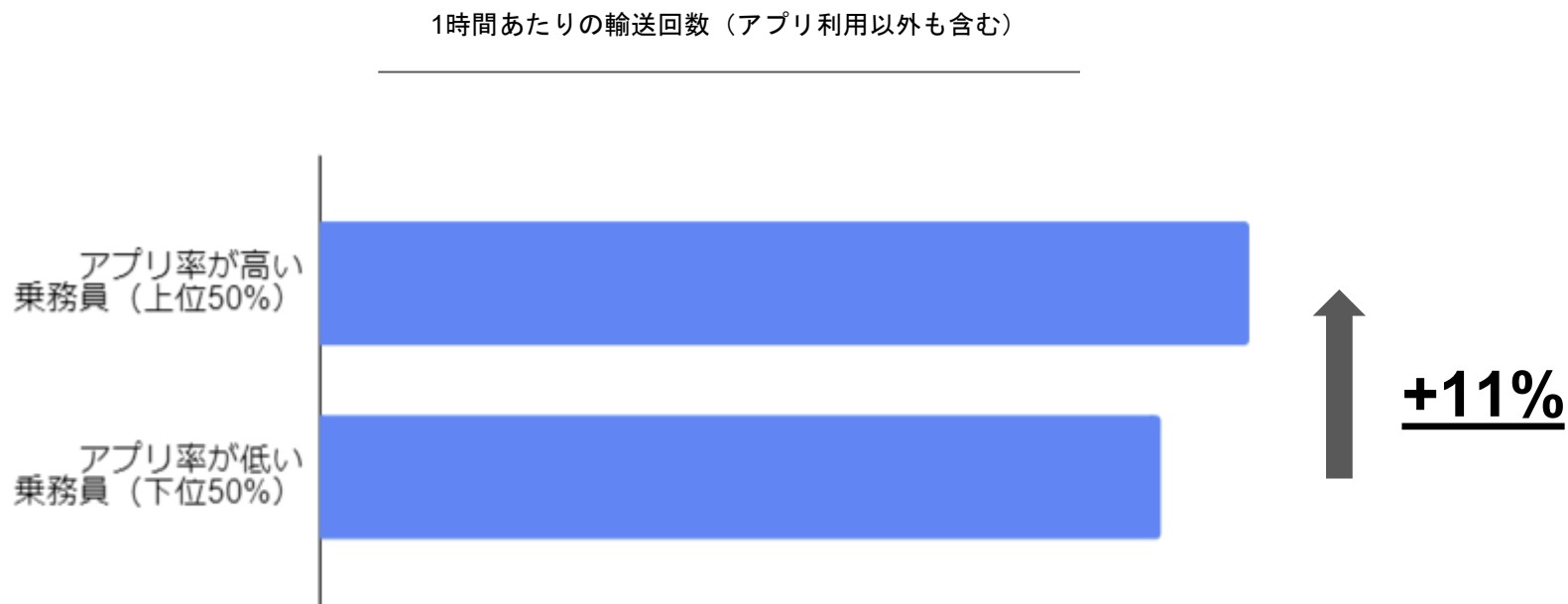
R5年3月末 10,032 (運転者証交付数)

一般財団法人 神奈川タクシーセンター
令和5年10月末現在

		25歳未満	30歳未満	35歳未満	40歳未満	45歳未満	50歳未満	55歳未満	60歳未満	65歳未満	70歳未満	75歳未満	80歳未満	85歳未満	90歳未満	90歳以上	合計	平均年齢
シ	男性	105	160	183	202	344	555	1,074	1,356	1,499	1,437	1,717	889	159	6	0	9,686	61.3歳
	女性	20	19	19	19	19	44	74	82	42	38	32	5	0	0	0	413	52.6歳
	合計	125	179	202	221	363	599	1,148	1,438	1,541	1,475	1,749	894	159	6	0	10,099	60.9歳
構成比		1.24%	1.77%	2.00%	2.19%	3.59%	5.93%	11.37%	14.24%	15.26%	14.61%	17.32%	8.85%	1.57%	0.06%	0.00%	100.00%	—

◆参考：アプリの活用による生産性向上

乗務員の輸送回数に占めるアプリ利用の割合が、上位50%、下位50%の乗務員を比較すると、1時間あたりの輸送回数に11%の差があり、アプリ利用により生産性は向上すると言えます。



雇用問題の議論が圧倒的に不足

林座長の前回総括にありました通り、**ワーキングプア増加に関する議論がなされていません**。日本ではギグワーカーが大量発生した社会を目指してはいないはずです。

以下のような海外事例を勘案して議論すべきと考えます。

・賃金過少払い

米東部ニューヨーク州では、米ライドシェア大手2社ウーバーテクノロジーズとリフトが州内の運転手に賃金を過少に支払っていたとされる問題を巡り、2社が合計で3億2800万ドル（約490億円）の和解金支払いに合意したと発表した。（[2023年11月3日日本経済新聞報道](#)より）

・アルゴリズムによる労務管理の不公平性

英国のUberドライバーらがアプリから「不正行為」を通知された後に自動的に解雇され、反論する機会を与えられなかった。アルゴリズムを用いた解雇が、GDPR(EU一般データ保護規則)に違反していることから訴訟に発展。（[2020年10月27日Forbes報道](#)より）

・タクシー運転手への打撃

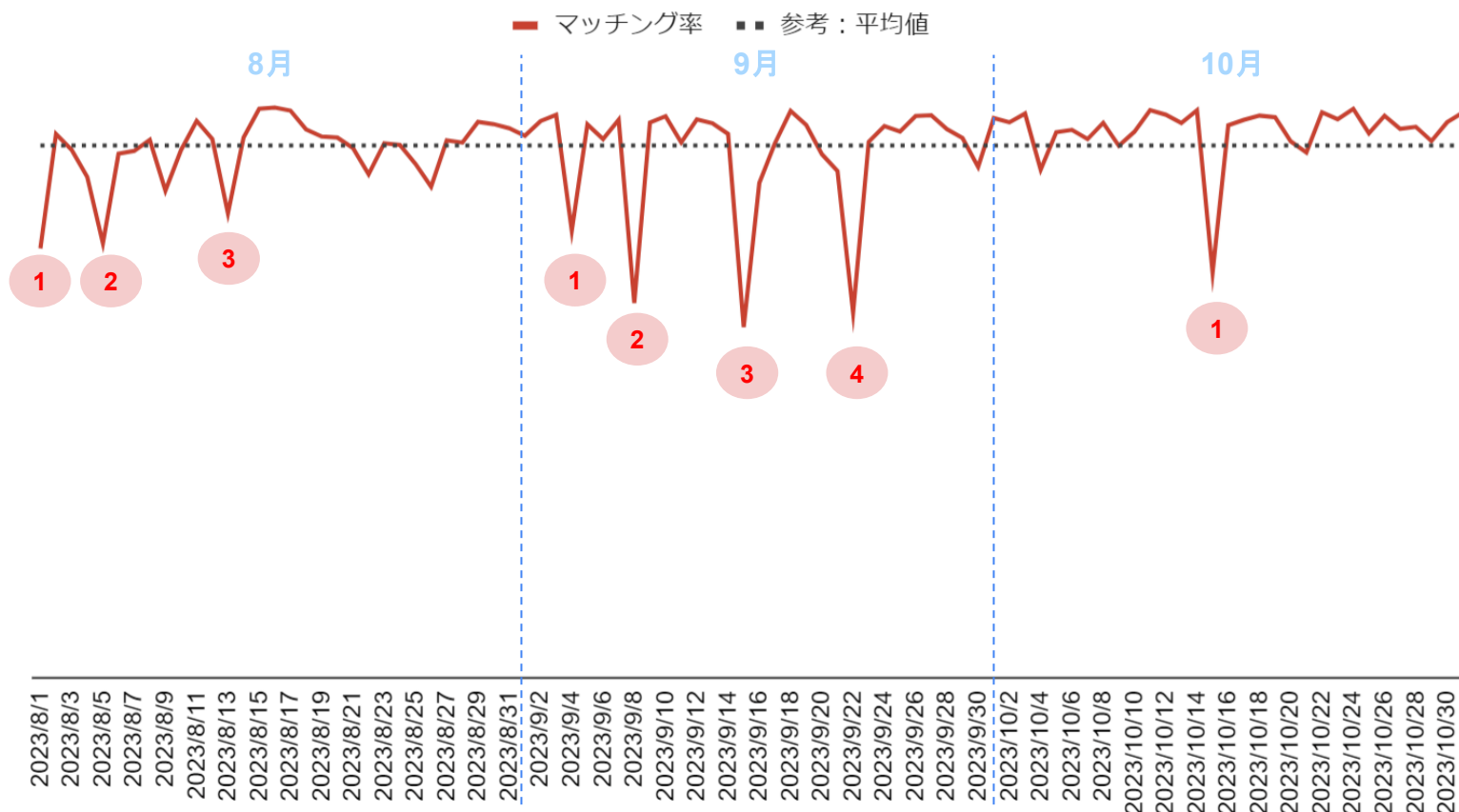
米国ではライドシェアの台頭によるNYのタクシー運転手の自殺が7カ月で6人に上った。ニューヨーク市街を走る輸送車両は1万2600台だったが、現在では8万台に増加。1ヶ月に2000台という急増を受け、タクシー運転手は生計が立たなくなった。（[2018年6月18日Bloomberg報道](#)より）

参考：現状のタクシーアプリにおける配車依頼とマッチング率の傾向

都市部（類型3）では極端な供給不足とまでは言えないと捉えております

- 供給不足と言える日は月に数回程度

都市部の直近3ヶ月のマッチング率



参考：東京23区のタクシーマッチング率ヒートマップ (10月平均実績)

前回資料 p31再掲

局所的にはマッチング率が下がる場所がありますが、多くの場所では良好な水準を保っています

○ 駅から離れた住宅地や港湾部などで不足傾向

□ ターミナル駅周辺などの局所的な不足

□ 世田谷区など住居専用地域が多く地価も高いエリアは営業所設置が難しいため不足している

