

# タクシー事業の規制改革について

2021年2月22日

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会

東京オリンピックに向け、初乗短縮・新型UD車両(JPN-TAXI)・アプリ配車・キャッシュレス決済など、「**タクシーの進化**」を実現してきました。



全国6,000社・23万台のタクシーに乗った32万人の「エッセンシャルワーカー」が、法令を遵守し、汗を流して運行管理・整備管理に尽力し、今日も公共交通網を維持しています。



始業前点呼  
21/1/22  
日本交通千住営業所

更なるタクシーの「進化」を実現し、消費者の利便性向上と事業者の負担軽減を目指したく、タクシーの規制改革案を3点提案いたします。

## 1. ITリモート点呼の拡大について

### (1) 現 状

- 運行管理者による運転者に対する点呼は、営業所において**原則対面で実施**されています。
- 運行管理者が不足傾向にあり、特に近年の乗務員不足と試験難易度アップによりその傾向が強まっています。
- 一部優良事業者に限り、「**営業所と離れた車庫間**」でのITリモート点呼も可能となっているが、普通は営業所に車庫が併設されているため、現状では活用が進んでいない状況です。

### (2) 要 望（概要）

- 一つの法人における「**営業所と営業所間**」でのITリモート点呼も可能とすることで、不足している運行管理者の効率的配置と新型コロナ対策を同時に促進できるようにして頂きたいです。

現行のタクシメーターは、物理的な実測値（車速パルス/車軸の回転）を元に走行距離と時間の併用により正確にタクシー運賃を計算し、消費者の信頼を得てきました。



## 2. ソフトメーターの導入について

### (1) 現 状

- 現行のタクシメーターは、初期投資(20万円)の他に、年に1度車両を専門の施設に移動してタイヤの転がりを調査する装置検査(約5,000円)を受けるなど、正確性の担保のために**大きな費用や運用上の負担**がかかっています。
- 運賃改定や新たなサービス導入時には、その都度、全ての車両で物理的にメーター改修をする作業と費用(2万円)が発生し、**柔軟な運賃や料金のボトルネック**になっています。

### (2) 要 望 (概要)

- **ソフトメーターの導入**により、初期投資の低減、装置検査や運賃改定時の物理的作業・費用負担を軽減頂きたいです。
- 現行と同じレベルで利用者からの信頼を得られるような**メーターの正確性を担保する仕組み**を構築頂きたいです。
- ソフトメーターの開発・導入に際しては、タクシー事業者はもとよりメーター開発会社やアプリ運営会社との綿密な議論・連携とともに、**コロナ禍の状況も十分に鑑み**つつ進めて頂きたいです。

### 3. ダイナミック・プライシングの導入について

#### (1) 現 状

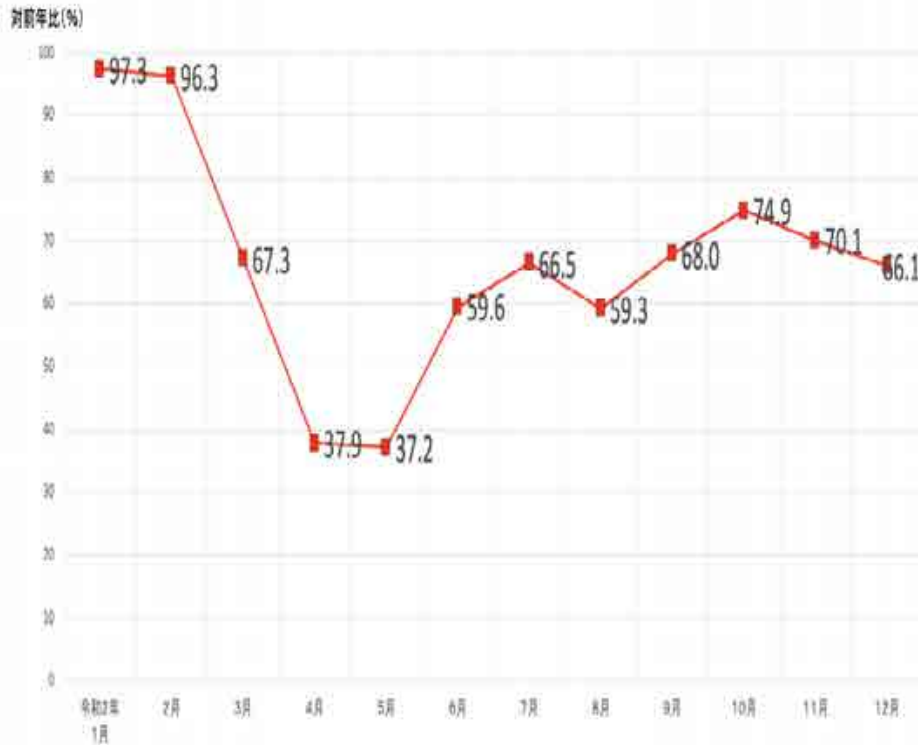
- ダイナミック・プライシングは、需給に応じた価格設定（閑散時には割安に繁忙時には割高に）により、**新たな顧客層の開拓と、タクシー事業の生産性向上**に寄与する可能性があります。
- 昨年11月末に「変動迎車料金」の制度を創設いただいたところであり、現在、各事業者で実施に向けて検討を進めているところです。

#### (2) 要 望（概要）

- まず変動迎車料金についての実施状況を十分検証して頂きたいです。
- 電車やバス同様の**公共交通機関**として、アプリを利用できない高齢者や経済的弱者への配慮など、**利用者の納得の得られる範囲**を見極める必要があります。
- 検討・導入に際しては、タクシー事業者はもとよりメーター開発会社やアプリ運営会社との綿密な議論・連携とともに、**コロナ禍の状況も十分に鑑み**つつ進めて頂きたいです。
- 特に、「働き方改革」が進みつつあるタクシー運転手の**労働条件の悪化に繋がらない様に配慮**する必要があります。

コロナ禍によりタクシー売上は4割減、タクシー乗務員の給料も年360万円から4割減、つまり**年収216万円・月給18万円・手取り15万円ない生活**を強いられています。

コロナ禍によるタクシー売上の推移（前年比%）



タクシー乗務員の平均年収の推移

