

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
ご説明資料
(2023/11/28)

【ご依頼事項 2】

p29-31,33,40について、縦軸のマッチング率の開示をいただくことは可能ですか。

- **大変申し訳ございませんが、高度に営業機密性の高い情報であるため、開示が難しいデータとなります。**

【ご依頼事項3】

p24 観光地・インバウンドにおけるハイシーズン需要に対して「タクシー総需要に与える影響は小さい」と記載をいただいておりますが、「訪日外国人旅行者の8割が訪問先上位10都道府県に集中」することにより特定地域での供給不足が起きることが課題と認識しています。観光需要の影響度合いを正確に見るために地域別のタクシー利用回数データがあれば開示いただけますでしょうか。
(* 統計調査のページ (<http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=575&a=15>) を拝見しましたが都道府県別のデータを見つけることができませんでした。)

- **フォルダ 01_年間輸送回数_過去3年_都道府県別** をご参照ください。
- タクシーの利用回数について、法人タクシーの利用回数については統計がございますが、個人タクシーの回数については統計がございません。これについて、それぞれの車両数及び車両当たりの稼働乗務員数の平均から個人タクシーの利用回数を推計しております。
- なお、2019年度～2021年度については新型コロナの影響による行動制限期間となりますので、輸送回数は極端に減少しております。また、直近については2021年度までしか統計データはございません。

【ご依頼事項 4】

以下の関連データについてもご提供いただけますか。

- ・タクシー乗務員数の過去10年間における推移、都道府県別
- ・タクシー乗務員数の新規登録者数の過去10年間における推移、都道府県別
- ・タクシー乗務員数の退職者数の過去10年間における推移、都道府県別
- ・年齢別のドライバー数(直近)、都道府県別
- ・平均退職者年齢(都道府県別)

- ご依頼のデータについてはフォルダ内にある下記データをご参照ください。
 - 02_タクシー乗務員数_運転者証新規交付数、返納数および交付総数_過去10年_都道府県別
 - 03_タクシー乗務員数_年代別_直近_都道府県別
- なお、65歳以上の乗務員については年金を受けながらの乗務となるため、稼働が1/2～2/3と
なっております。よって、労働時間ベースでは65歳以上の実質的な乗務員数は65歳未満の乗
務員数の1/2～2/3とみなすべきと考えております。
- 平均退職者年齢については、集計可能なデータがございません。

【ご依頼事項 5-①】

今年は乗務員数が増加しているとのことでしたが(東京では新規900人、退職700人のご発言)、その原因及びそのトレンドが今後も続く理由をどのように考えているかご教示ください。

以下の理由による**乗務員の月収増加**や**労働環境の改善**が**大きな後押し**となり、**新規乗務員の増加と退職の抑制につながっている**と考えております。

1. **乗務員の月収増加(賃金アップ)**

- a. **人流の回復**: コロナ禍の行動制限が2023年3月より解除され、街なかの人流の増加に伴いタクシー需要が回復したことで実車数が増えたこと
- b. **生産性の向上**: タクシーアプリの普及と活用により生産性が向上し、同じ勤務時間でより多くの実車に対応できるようになったこと
- c. **運賃改定による値上げ**: 運賃改定および迎車料の改定により、1乗車あたりの単価が増加したこと

2. **労働環境の改善(乗務員の安全の向上)**

- a. **乗務員証の刷新**: 8月1日よりプライバシーに配慮した新乗務員証に。車内における氏名・生年月日・顔写真の掲示が廃止
- b. **車内防犯カメラ・車内ドライブレコーダーの普及と告知の強化**: 防犯カメラ導入率は87.4%※
「防犯カメラ作動中」のステッカーや電光表示により犯罪やトラブルを抑止
- c. **”カスハラ”対策**: 東京を中心に、運送約款に「カスタマーハラスメント」を追加する改定の動き

現役の乗務員がより働きやすくなることはもちろん、外から見た「稼げない」「働きづらい」というマイナスイメージの低減にもつながっていると考えられます。

【ご依頼事項 5-②】

今年は乗務員数が増加しているとのことでしたが(東京では新規900人、退職700人のご発言)、その原因及びそのトレンドが今後も続く理由をどのように考えているかご教示ください。

以下の事項が今後もトレンドを継続させると考えています。

- **運賃改定**

- 首都圏の埼玉県・神奈川県・千葉県・多摩地域において1月20日に運賃改定が実施されたため、12月以降の同地域における乗務員の月収増加および乗務員採用への後押しとなります

- **アプリによる生産性の向上**

- さらなる月収増につながります。特に、地方・過疎地においてはアプリの普及率・利用率がまだまだ低いため、伸びしろが見込まれます。

- **パートタイム雇用の拡大など働き方の柔軟化の推進**

- これまで「中高年・男性」に偏っていた採用の間口が女性、若者、副業人材、外国人へと広がります。特に固定給によるパートタイム乗務は採用増につながることが実例からも見込まれます。

- **規制緩和による採用ハードルの撤廃**

- 先般から要望している下記の規制緩和が速やかに実施されることで、乗務員募集のハードルが下がり、転職応募者や新卒採用者の増加、そして現在未経験者採用や乗務員教育を行っていないタクシー事業者が新規採用に取り組むことにもつながると考えております。
 - 難関な地理試験の廃止
 - 二種免許の取得期間短縮
 - 二種免許試験の多言語化
 - 条件を限定した二種免許種別の新設
 - 特定技能1号対象分野への追加

【ご依頼事項 6】

貴会によれば、タクシーの車両台数は法人で177,367台、個人で29,649台となっています(R2の数値)。一方、運転手の数は、今年、全国で23万1938人になったと報道されています。人数だけ見れば十分に運転手はいるように見えますが、運転手が足りず、営業に回せていない車がどの程度あるか、把握できているでしょうか。

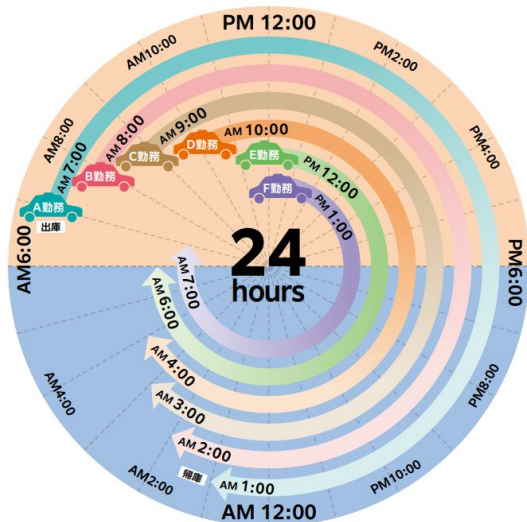
- 前提として、利用者のニーズに柔軟に対応するべく年中無休・深夜早朝に至るまでタクシー車両をフルに稼働させるためには、**1台のタクシーに対して2人～2.5人の乗務員(隔日勤務の場合)が必要であることをご理解ください。**(参考:下図)
- ご依頼の『営業に回せていない車』の固有の車両数についてはデータがございませんが、延実在車両数および延実働車両数といった数値がございます。
- 上記から算出される実働率※は、直近で5～7割であり、地域によって差があります。またここ数年はコロナ禍の行動制限の影響を受けているため、それ以前の稼働状況も考慮する必要があります。

法人タクシーの営業体制

法人タクシーは、ABCDEFの6つの時差運行を主体に1台につき約2.5人の乗務員による交替勤務によって、年中無休深夜早朝にわたるいかなる利用者の需要にも応じた営業体制をとっています。

※上記A～F勤務の他に、G(PM2時出庫～AM8時帰庫)、H(PM3時出庫～AM9時帰庫)、I(PM4時出庫～AM10時帰庫)等の勤務体系をとっている車両が若干あります。

令和5年3月31日現在 東タク協調



※実働率 = 延実働車両数 / 延実在車両数
延実働車両数 = 実働日数 × 事業用車両数
延実在車両数 = 実在日数 × 事業用車両数

【ご依頼事項 7】

R4の二種免許保有者数は775,934人(中型+普通)。現在、タクシーの運転手をしている人(2023年で23万人)の3倍以上の人が免許を保有しています。その全員が継続的に運転手をするつもりはないのかもしれませんが、パートタイムであれば運転手をしていても良いという人が相当数いるはず。このような人々をタクシー会社のパートタイム副業ドライバーとして登録しておき、タクシーが足りない地域や時間帯に、タクシー会社の運営する無線やアプリでの連絡に基づき、自家用車で有償旅客行為をできるようにしたら良いと考えますがどうでしょうか。すなわち、タクシー会社が運営する、二種免許保有者によるライドシェア(自家用車による有償旅客)という形態、方法についてどのように考えますか。

- 現在でも、2種免許をお持ちの方であればパートタイムで副業でタクシー会社で乗務員として勤務することは可能です。
- 実際に一部のタクシー事業者では、2種免許をお持ちの方を対象にパートタイムドライバーを副業も可能という形で実際に運行も行っております。アプリ専用車両を用いている事例もございます。



2023年3月からの稼働
都内1事業所(アプリ専用車両28台)
パートタイム乗務員 60名以上の
採用・乗務につながっている

- ・原則週3回、1回5時間から可
- ・時給制(1500円/h)
- ・副業やWワーク可能

パートタイム乗務員の例



3年前までタクシーに乗務していたがコロナ禍で収入が激減し退職。時給で収入が安定することを魅力に感じ応募。現在は後輩乗務員の教育係も担当

50代女性
9:00-18:00/週5回

現在大学4年生で大学院へ進学予定。アプリ専用で行き先が指定された注文のみのため、地理に詳しくなくても安心して乗務できることが魅力と語る

20代男性
9:30-18:30/週2回

スーパーの鮮魚店のパートを掛けもち。元々運転が好きで家族は当初反対していたが、アプリ注文のみ、短時間という点で応援してくれた

50代女性
6:00-12:00/週2回

【ご依頼事項 8】

「ニセコモデル」について、タクシー事業者及びドライバーが、地方自治体等から受け入れている補助金・支援金等の種類・金額について、ご教示ください。これらは、本来であればタクシー事業者が負担する経費と考えられますが、これについてご見解をご教示ください。

- 「ニセコモデル」においては、ニセコ町、倶知安町の2町から合計で最大予算として9,249,900円を計上いただいております。
- 本ニセコモデルについては、ニセコエリア特有の地域課題の解決のための事業であります。その中で、派遣ドライバーは移住ではなく、派遣であるため、本来の住所地との2拠点生活となり、家賃・光熱費等が二重負担となることから、滞在費用をドライバー本人や事業者が負うのではなく、連携協定に基づき自治体で負担していただいております。

【ご依頼事項 9】

2. 労働者としての運転手・ワーキングプア

○以前、タクシー会社と協力して地域交通の実証実験を行った際、日中限定かつ出来高制でなく時給制にしたところ、運転手をしてもらいたいという人が想定以上に集まり、驚いたことがあります。時給制かつパートタイム(副業含む)にしたら、もっと運転手をしたい人が増えるのではないかと思います、そのような試みは進んでいるのでしょうか。

- 一部のタクシー事業者におきましては、副業も可能な時給制・パートタイム勤務の乗務員による運行も行っております。

※参考URL 「アプリ専用車『GO Reserve』専用乗務員『GO Crew』が始動」

<https://www.nihon-kotsu-taxi.jp/news/230307/>

「横浜の三和交通、タクシー運転手に副業人材 実証実験」

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCC0243R0S3A101C200000/>

再掲

アプリ
専用車



2023年3月からの稼働

都内1事業所(アプリ専用車両28台)

パートタイム乗務員 60名以上の

採用・乗務につながっている

- ・原則週3回、1回5時間から可
- ・時給制(1500円/h)
- ・副業やWワーク可能

パートタイム乗務員の例



3年前までタクシーに乗務していたがコロナ禍で収入が激減し退職。時給で収入が安定することを魅力に感じ応募。現在は後輩乗務員の教育係も担当

50代女性
9:00-18:00/週5回

現在大学4年生で大学院へ進学予定。アプリ専用で行き先が指定された注文のみのため、地理に詳しくなくても安心して乗務できることが魅力と語る

20代男性
9:30-18:30/週2回

スーパーの鮮魚店のパートを掛けもち。元々運転が好きで家族は当初反対していたが、アプリ注文のみ、短時間という点で応援してくれた

50代女性
6:00-12:00/週2回

【ご依頼事項 10】

3. その他

○委員有志による「移動難民解消のための利用者起点の規制改革について(意見)」(令和5年 11 月 13 日)の現状認識と対策のそれぞれについて、貴会において問題と考える点があれば、その理由・エビデンスとともにお示ください。また、合意する点についても併せてお示ください。

- **まずは、制度の議論を行う際には、しっかりとデータに基づいた客観的な議論をお願いしたいと考えております。エリアの全体として足りてないのか、足りない時間はいつでどういう状況なのか、など客観的で冷静な議論をお願いしたいと考えております。**
- **また、タクシーには既に多くの規制が課せられており、その中で安全と雇用を優先しながら事業を行っております。イコールフットイングの観点も極めて重要だと考えております。**
- **更に、旅客運送に際しては、以下の2点が重要だと考えています。**
 - **ご利用いただく乗客の安全の確保**
 - **ワーキングプアを生み出さないための雇用の確保**
- **有志委員の皆さまからご提出いただいたご意見については、上記の点についての詳細が把握できないため、コメントは差し控えます。**