「準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用について」の
制定に関する意見募集に対していただいたご意見と国土交通省の考え方

〇パブリックコメント意見提出総数：136件

〇意見募集期間：令和６年12月20日（金）～令和６年１月19日（土）

〇とりまとめの都合上、内容を適宜要約させていただいております。

〇制定にかかる内容と直接の関係がないため掲載しなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせて頂きます。

| ご意見の概要 | | 国土交通省の考え方 |
|---|---|---|
| 賛成意見 | | |
| | 賛成である。（同意見42件）<br>〇理由（一例）<br>・「地域の足」「観光の足」不足解消につながる取り組みだから。<br>・タクシーが捕まりやすくなるなら利用者としては大歓迎だから。<br>・休車車両を動かせるタクシー会社が稼働させたほうが１台でも多く街中に移動手段が早く増えるのではないか。<br>・「お客様の利便性」向上のために無尽蔵の増車を許すことになれば廃業する事業者が出てきて、最終的には「お客様の利便性」が悪化することになる。まず行うべきは「未稼働枠の暫定活用」を行い地域のタクシー稼働率を上げることである。地域の足を確保するため一刻も早い稼働率向上が必要であるから、この施策は早期に実施すべきである。 | ご賛同いただきありがとうございます。 |
| 制度内容について | | |
| 対象地域 | 対象地域の具体的な選定基準が示されていない点が不明瞭である。また、対象地域は、未稼働車両が多い都市部だけでなく、地方部についても含めるべき。 | タクシー未稼働枠活用の対象地域は、都市部に限らず、未稼働車両数が一定数以上ある地域を対象としております。 |
| | 「地域の足」「観光の足」不足解消を目的とするのであれば、準特定地域を更に複数のエリアに分割して措置を講じる必要があり、現行案は不十分である。 | 今後の施策の参考とさせていただきます。 |

| | | |
|---|---|---|
| 公募 | 公募にあたっては事業者からの申出を含めるものとし、積極的に受け付けるべきである。 | タクシー未稼働枠活用の対象地域は、未稼働車両数が一定数以上ある地域としており、対象地域内の事業者から増車の認可申請を受け付けることとしております。 |
| 車両配分 | 「未稼働車両のうち一定の割合」を明確化し、かつ、できるだけ多くの車両を配分すべきである。 | 供給過剰とならないよう一定割合を限度としてタクシー未稼働枠の暫定活用を認めることとしております。 |
| | 車両の配分については１両ずつではなく、増車の意欲の強い事業者に多くの台数を配分すべきである。 | 地域実情を反映させられるよう、配分方法等の基準を明確にしていきます。 |
| | 車両の配分方法について、具体的な基準値を示すべきである。また、ドライバー数の基準については全国同条件ではなく、地域の実情に合った実数での判断を行う必要がある。例えば隔日勤務が主体の地域もあればそうではない地域もあり、同一の条件での判断で行うのは難しいのではないか。 | |
| | 保有しているタクシー車両数に対するタクシードライバー数の割合が一定基準以上の事業者に限って配分の申請を行うことが出来るとしているが、地域間での人員確保の難易度や事業者規模の違いを考慮した基準を追加で設けるべきである。 | 地域によってタクシー運転者の勤務形態や提供されるサービス態様はさまざまですが、可能な限り地域に必要な車両数を確保できるようにしていきます。 |
| | 都市部においては、一般タクシーは通常24時間運行するのに対し、ジャンボタクシーは昼のみの運行である。車両の配分にあたって、ジャンボタクシーの車両数及びドライバー数は除外すべき。 | |

| | | |
|---|---|---|
| | 「タクシードライバー数の割合」を算出する際に、他のドライバーと比べて乗務日数や乗務時間が著しく短い者については、例えば0.5人分等、業務実態に即した人数でカウントしてはどうか。 | |
| | 現状保有台数の稼働率が90%以上の会社に、未稼働車両の割振りを行うべき。 | 令和５年度の実働率が、営業区域における令和５年度の平均実働率を上回っている事業者に申請資格を認めることとしております。 |
| 期限 | 期限が１年程度は短いので延長すべきであり、３～５年程度が適切である。 | タクシー未稼働枠の暫定活用が与える効果について、供給の回復状況を検証しながら期間について決定させていただきます。 |
| | 当初予定の１年間は申請期間とし、そこで得た認可は恒久の枠にすべき。 | |
| | 期間限定での措置にとどまらず、制度改革をお願いしたい。 | |
| | 「１年程度の期限」とされているが、「１年」をどのような条件で延長または終了させるのか、終了後、事業者が配分された車両をどのように扱うべきか明確化するべき。 | |
| | 認可後の地域内タクシー市場の需給状況を定期的にモニタリングし、必要に応じて施策を柔軟に見直す仕組みを導入すべき。 | |
| その他 | 準特定地域協議会を開催のうえ（書面開催でなく）稼働状況を十分に精査すべきである。 | 法律に基づき準特定地域協議会への意見聴取が必要ですが、協議会の開催方式等については各協議会において判断されるものと承知しております。 |
| | 本制度の前提となる「タクシー未稼働車両」の定義が明確ではありません。タクシーの稼働率は低いものの、全ての車両を使用しているタクシー会社もあり、「未稼働車両」は存在しないと考えております。「未稼働」と判断される基準を明示いただきたい。 | 基準を明示するようにいたします。 |
| 反対意見 | | |
| | | |

| | |
|---|---|
| 実質の増車措置であり、特措法との関係上も拡大解釈をし過ぎており、一部の事業者のみを優遇する措置である。 | 今般のタクシー未稼働枠の暫定活用は、タクシーが地域の状況に応じて地域における輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするため、法律に基づき認可基準を定め、適切に認可を行うものです。 |
| 準特定地域において、車両を再配分することは法の趣旨に反する。 | |
| 「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進」を目的とした『改正タクシー適正化・活性化特別措置法』の本旨に背くものである。 | |
| 暫定活用というが、本格活用ありきではないか。現在の状況から稼働台数が足りないとも思えず、かつてタクシーの規制緩和による供給過多によって混乱するようにしか思えない。 | |
| 新規の暫定増車認可について、仮に１年の期限を付すとしても、事業者が増車した営業車両と車庫等の設備をわずか１年で唯々諾々と手放すことは考え難く、さらに新規雇用した乗務員を整理解雇することはできないため、実質的に恒久的な増車につながるおそれが高い。 | |
| 地域全体の未稼働車両数の多さ（稼働率の低さ）を理由として、稼働率の高い事業者に増車枠を認めるのであれば、稼働率の低い事業者に対し減車させる対抗措置が必要である。そもそも各運輸局が定めている各地域における適正車両台数との乖離率を見ても、未稼働枠がそれほど存在し得るとは言えない。地域全体の稼働率が高まった場合には、実在台数も実働台数も増加して供給過剰状態を生じることになる。 | |
| 未稼働枠の暫定活用の前に、このままタクシー乗務員増加に尽力し、稼働を増やしていくことが重要と考える。 | 地域に必要な車両数を緊急的に確保する観点から、未稼働枠の暫定活用を行うこととしております。 |

| | | |
|---|---|---|
| | 配分の基準において、タクシードライバーの待遇・賃金に対する配慮が全くない点は重大な問題である。 | タクシードライバーの労働環境については、引き続き注視してまいります。 |
| | 改正タクシー適正化・活性化特別措置法の成立時の、衆参両院の附帯決議「準特定地域における増車に係る事業計画変更の認可について、事業者の一台当たり増収実績（特定地域として指定されていた直近の期間に係るものも含む。）、雇用する運転者の賃金増の実績等をその基準として設定し、適切に運用すること。」に明確に反している。 | 今般のタクシー未稼働枠の暫定活用は、タクシーが地域の状況に応じて地域における輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための制度であることから、タクシー特措法に反しているとは考えておりません。 |
| | いたずらに乗務員数を増やすのではなく、NRSで足りない時期だけを補う方がよいと考えます。 | タクシードライバーの労働環境については、引き続き注視してまいります。 |
| | タクシーの増車は、供給過剰となってしまい、タクシー運転者の労働条件悪化に繋がる。その結果、タクシー運転者が減ってしまう可能性があるため、未稼働枠の暫定活用には反対である。（同意見11件） | タクシー未稼働枠の暫定活用が与える効果について、供給の回復状況を検証しながら期間等について決定させていただきます。 |