参考資料２－１

# 第１回タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会
# 議事次第

日時：令和６年８月６日（火）
１０：００～１１：４５
対面・ＷＥＢ併用会議

１．開会

挨拶

２．議事

（１）繁忙時間帯における多様な運賃・料金のあり方について

（２）生産性向上の取組を促す運賃・料金のあり方について

（３）その他

３．閉会

# タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化検討会

国土交通省
物流・自動車局
令和6年8月

# ライドシェアに係る動き

# 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の創設

国土交通省

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和６年３月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。

| | 月曜日 | 火曜日 | 水曜日 | 木曜日 | 金曜日 | 土曜日 | 日曜日 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ０時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 96% | 89% | 95% |
| １時 | 98% | 98% | 98% | 97% | 87% | 67% | 96% |
| ２時 | 98% | 99% | 98% | 99% | 93% | 66% | 97% |
| ３時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 70% | 97% |
| ４時 | 97% | 98% | 98% | 98% | 98% | 87% | 96% |
| ５時 | 97% | 97% | 97% | 98% | 96% | 95% | 92% |
| ６時 | 97% | 97% | 97% | 98% | 94% | 97% | 93% |
| ７時 | 88% | 91% | 94% | 94% | 91% | 98% | 96% |
| ８時 | 78% | 81% | 84% | 85% | 79% | 98% | 97% |
| ９時 | 85% | 85% | 90% | 88% | 85% | 97% | 95% |
| １０時 | 95% | 95% | 96% | 95% | 92% | 95% | 93% |
| １１時 | 97% | 97% | 97% | 97% | 93% | 94% | 89% |
| １２時 | 97% | 97% | 97% | 96% | 95% | 93% | 88% |
| １３時 | 97% | 98% | 97% | 97% | 97% | 94% | 91% |
| １４時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 96% | 94% |
| １５時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 96% | 95% |
| １６時 | 98% | 97% | 98% | 97% | 96% | 92% | 95% |
| １７時 | 95% | 93% | 94% | 92% | 87% | 85% | 92% |
| １８時 | 94% | 94% | 93% | 92% | 85% | 90% | 95% |
| １９時 | 97% | 97% | 97% | 97% | 95% | 93% | 95% |
| ２０時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 95% | 95% |
| ２１時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 96% | 96% |
| ２２時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 97% |
| ２３時 | 98% | 98% | 98% | 98% | 97% | 97% | 98% |

東京の例

## １．アプリデータに基づき不足車両数を算出し、自家用車活用事業を行う地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま（県南中央）、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）

## ２．大都市部以外の地域

1.以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

※金曜日・土曜日の16時台から翌５時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の５％を不足車両数とみなす
※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす
※当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

軽井沢町、金沢、富山、静岡、さいたま（県南東部）、志摩市、水戸、青森（８地域）
このほか、約40地域において実施に向けた準備がなされている。

# 規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定） 抜粋

国土交通省

１．革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大

（１）移動

３　自家用車活用事業の施策効果の測定等

Ｃ　国土交通省は、自家用車活用事業について、各地域における実施状況を踏まえつつ、現行法の範囲内において可能な限り柔軟に運用を行うとともに、バージョンアップを直ちに開始する。（中略）あわせて、**「担い手」及び「移動の足」の確保の双方の観点が実現されるよう、タクシーと自家用車活用事業に共通で適用される、新たなダイナミックプライシングなど、需要と供給に応じた柔軟な運賃・料金の在り方を検討する。**

# 「日本版ライドシェア」等のバージョンアップの推進

国土交通省

- 雨天時や酷暑、大規模イベント等の高需要期における車両供給量の拡大
- 貨客混載の導入
- 協議運賃の導入
- 大都市部以外の地域における制限緩和
（使用可能車両数、曜日、時間帯）
- タクシー配車のマッチング率の算定方法合理化
- 新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化の検討
- タクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進の検討

# 日本版ライドシェアの雨天時に対応したバージョンアップ

国土交通省

・日本版ライドシェアの運用を開始して以降、雨天時においては移動需要が大きくなる傾向が確認された。
・このため、1時間５㎜以上の降水量が予報される時間帯に、日本版ライドシェアの車両の使用を可能とする。

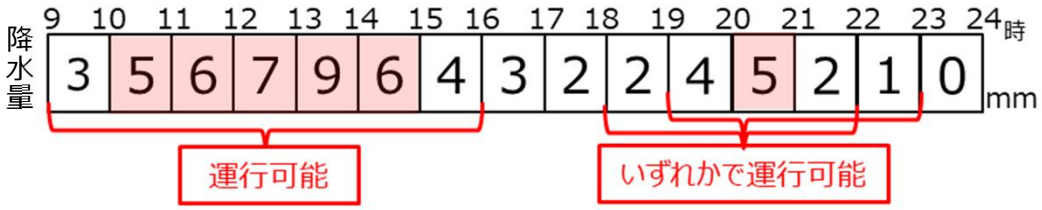
## 使用可能な時間について

①２４時間先までの降水量の予報が1時間５mm以上となった時間帯

②その前後１時間

においては、日本版ライドシェアの車両使用が可能。

※１回の使用可能時間が３時間以下となる場合には、当該時間帯の前後いずれか　1時間まで追加して使用が可能（計4時間まで）




## 使用可能な車両数について

【これまでは使用不可であった時間帯】
　各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大までを使用可能とする。

【これまでも使用可能であった時間帯】
　各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大の２倍までを使用可能とする。

## 対象の営業区域

大都市部（12地域）

以下の都市及びその周辺のエリア
（東京都特別区、横浜市・川崎市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市）

※他の地域については今後検討

# 日本版ライドシェアの酷暑に対応したバージョンアップ

国土交通省

・昨年の夏の平均気温は、統計開始以来最も高く、今年の夏も引き続き酷暑となる日が増えており、利用者の利便性向上の観点から、「移動の足」の確保が大変重要となっている。
・このため、酷暑が予想される日の気温が35℃以上予報されている時間帯に、日本版ライドシェアの車両の使用を可能とする。

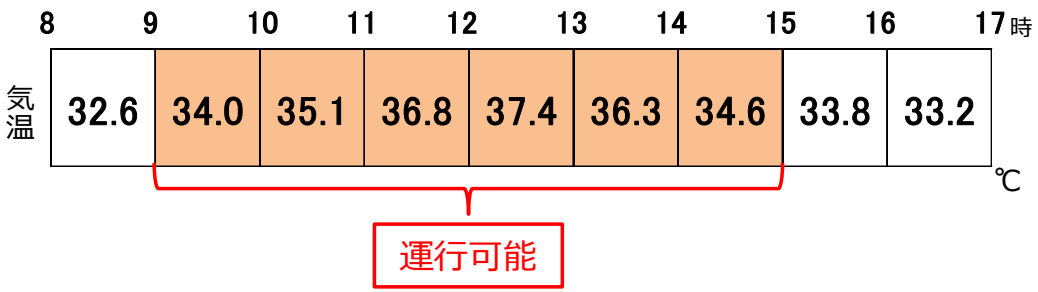
## 使用可能な時間について

①前々日の10時時点で気温の予報が35℃以上となった時間帯

②その前後１時間

においては、日本版ライドシェアの車両使用が可能。

※１回の使用可能時間が３時間以下となる場合には、当該時間帯の前後いずれか　1時間まで追加して使用が可能（計4時間まで）




## 使用可能な車両数について

【これまでは使用不可であった時間帯】
各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大までを使用可能とする。

【これまでも使用可能であった時間帯】
各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大の２倍までを使用可能とする。

## 対象の営業区域

大都市部（12地域）

以下の都市及びその周辺のエリア
（東京都特別区、横浜市・川崎市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市）

※他の地域については今後検討

# イベント開催時における輸送能力向上に係る方策

国土交通省

・一時的な移動需要の増加が見込まれるイベント開催時においては、タクシーの営業区域外運送制度や貸切バス及びタクシーによる一時的な乗合旅客運送制度が利用可能。

・４月から開始した日本版ライドシェアについても、イベント開催時において、使用可能時間帯及び車両数を拡大可能とする。

## 他地域のタクシーによる対応

**①道路運送法第２０条第２号に基づく、タクシーの営業区域外旅客運送制度**

（地域公共交通会議又は協議会により協議が整った場合に、タクシーが地域や期間を限定した上で、区域外旅客運送が可能となる制度。）

⇒**イベント対応時においても当該制度が利用可能である旨を明確化し利用を促進**。

## 日本版ライドシェアによる輸送対応

**②日本版ライドシェアの利用可能な時間帯等の拡大**

⇒日本版ライドシェアが導入されている地域において、イベント主催者又は開催地周辺自治体から要請書※が提出された場合、下記の通り柔軟な運用を可能とする。

使用可能時間帯：**一時的な需要の増加が見込まれる時間帯**

使用可能車両数：**要請書に記載されている不足車両数の範囲内**

※要請書には、イベント名、開催日時・期間、開催場所、車両の不足が見込まれる時間帯、不足車両数及び他の交通機関との分担率を踏まえた合理的な算出根拠を記載する。

なお、当該イベントの開催に際して、交通規制が実施される場合においては、イベント主催者又は開催地周辺自治体が管轄の警察署と調整する際に、開催地周辺において日本版ライドシェアの活用が行われる旨もあわせて情報共有し了知いただく。

# 【参考】国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

国土交通省

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置する。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

## 国土交通省「交通空白」解消本部

### 目的

○ **地域の足対策**
全国の**自治体**において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、**タクシー等**という）を**地域住民**が利用できる状態を目指す。

○ **観光の足対策**
**主要交通結節点**（主要駅、空港等）において、**タクシー等**を**来訪者**が利用できる状態を目指す。

### 構成員

| | |
|---|---|
| **本部長** | 国土交通大臣 |
| **本部長代行** | 副大臣及び大臣政務官 |
| **副本部長** | 事務次官、技監及び国土交通審議官 |
| **本部員** | 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等 |

※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

## 取組事項とスケジュール

**①日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体（約600※）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に**
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体

**②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に**

R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表

**③「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及**
R6.9 バージョンアップ 第１弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第２弾のとりまとめ （新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

# タクシー運賃

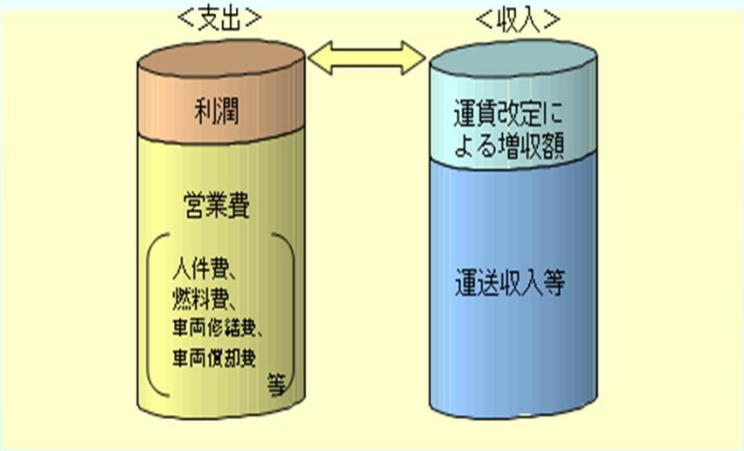
# 運賃幅の決定方式について

国土交通省

## 総括原価方式

タクシーの運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費（人件費、燃料費等）に適正な利潤を加えた**総括原価**を求め、**総収入**が**これと等しくするように運賃水準を決定**する「**総括原価方式**」が用いられている。

＜総括原価方式のイメージ図＞




## 運賃幅の設定について

**【上限運賃】**

上限運賃の設定については、運賃ブロック毎（全国１０１ブロック）に事業者の申請を受け付け、当該運賃ブロックの中で、標準的な経営状況にあると考えられる事業者（原価計算事業者：10～30者程度）の原価を基礎として平均原価を算出し、これに見合うように運賃水準が設定される。

**【下限運賃】**

原価計算事業者の中でも、他の事業者に比べ、特に“効率的な経営”を行った場合にも収支が償う水準の運賃という考え方で設定される。

具体的には、事業者間で原価の差異を認める項目について、原価計算対象事業者の中での最小値を採用する。

○差異を認める原価
（燃料油脂費、車両リース費、役員報酬費等）
→原価計算事業者の中での最小値を採用。

○差異を認めない原価
（運転者人件費、車両修繕費、保険料等）
→原価計算事業者の中での平均値を採用。

# タクシーの運賃制度について

国土交通省

■タクシーの運賃は、道路運送法に基づく国土交通大臣の認可事項となっている(注)。
■距離制運賃について、平成31年に事前確定運賃を、令和2年に一括定額運賃を、令和3年に相乗運賃を導入する等、運賃制度の柔軟化を進めている。

(注)供給過剰地域ではタクシー特措法が適用され、国土交通大臣が定める運賃の範囲内で運用する必要がある。

**基本運賃**

- 距離制運賃：旅客の乗車地点から後者地点までの実車走行距離に応じた運賃(初乗・加算)
  ※10km/h以下の運送に要した時間を加算距離に換算し、距離制メーターに併算する時間距離併用運賃も適用
- 時間制運賃：距離制運賃により難い運送(観光地の周遊、冠婚葬祭等)であって、営業所等で特約がある場合に適用される運賃
- 定額運賃
  - 施設及びエリアに係る定額運賃：特定の空港、鉄道駅等と一定のゾーンとの間の運送に適用
  - イベント定額運賃：イベントの開催期間中、特定の空港、鉄道駅等から開催場所に移動する旅客の運送に適用
  - 観光ルート別運賃：あらかじめ設定された観光ルートに沿った運送に適用
  - 一括定額運賃：定額で複数回のタクシーの利用券を一括して設定する運送に適用(定期券・回数券)　R2.11制度化
- 事前確定運賃：配車アプリ等を用いて乗車前に運賃額を確定する運賃。変動運賃(ダイナミックプライシング)も導入。　H31.4制度化　R5.7制度化

**その他**

- 相乗運賃：運送開始前に互いに同乗することを承諾する場合相乗りが可能であり、乗車距離に応じた運賃の按分を原則とする。　R3.11制度化
  (※)事前確定運賃の場合、最大2割の割増が可能
- 割増・割引運賃：深夜早朝割増、冬季割増、公共的割引(身体障害者割引等)、遠距離割引、営業的割引を設定することが可能。

**料金**

- 迎車回送料金：旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用。需要の増減に応じ迎車料金を変動させることも可能(変動迎車料金)。
- サービス指定予約料金割増
  - 時間指定配車料金：旅客の指定した時間に車両を配車する場合に適用(届出)
  - 車両指定配車料金：予約によりワゴン車等を配車する場合に適用(届出)

※その他：不当な差別的取扱いをするものではなく、かつ、旅客が利用することを困難にするおそれがないものである場合に設定可能

# 変動運賃（事前確定型変動運賃）の制度

国土交通省

## 新制度

■個々のタクシー利用に係るタクシー運賃について、需給に応じて柔軟に運賃を変動させることを可能とする運賃であり、かつ変動運賃の平均額が運賃幅に収まるような方法により算定される運賃制度。

## 導入条件

■各タクシー事業者の判断による個別申請に基づき導入することとする。

■事前確定型変動運賃を導入する場合には、配車アプリによりサービスを提供することとし、当該タクシー事業者の「事前確定運賃」は全て「事前確定型変動運賃」を適用することとする。

※タクシー利用における事前確定運賃の利用割合：0.18%（旅客課サンプル調べ）

■モニタリング期間中は、変動させた運賃の平均値が、総括原価により設定された運賃幅に収まる水準となっているかを確認するため、3ヶ月毎に実績を求める。

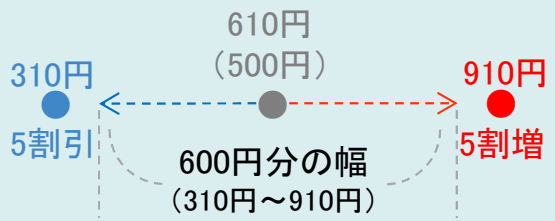
■総括原価により設定された運賃幅に収まる水準となっていない場合には、改善の検討を促した上、場合によっては事前確定型変動運賃の認可取り消し等もあり得る。

## 変動幅

■制度導入後6ヶ月のモニタリング期間は、右記の範囲内で設定することとする。

■事前確定運賃は、距離制運賃に時間係数（東京の場合は1.21）を乗じて算定することになっているため、初乗り500円の場合には、500×1.21≒610円　（1円単位四捨五入）

【東京・武三地区で初乗り500円を採用しているタクシー会社の場合】

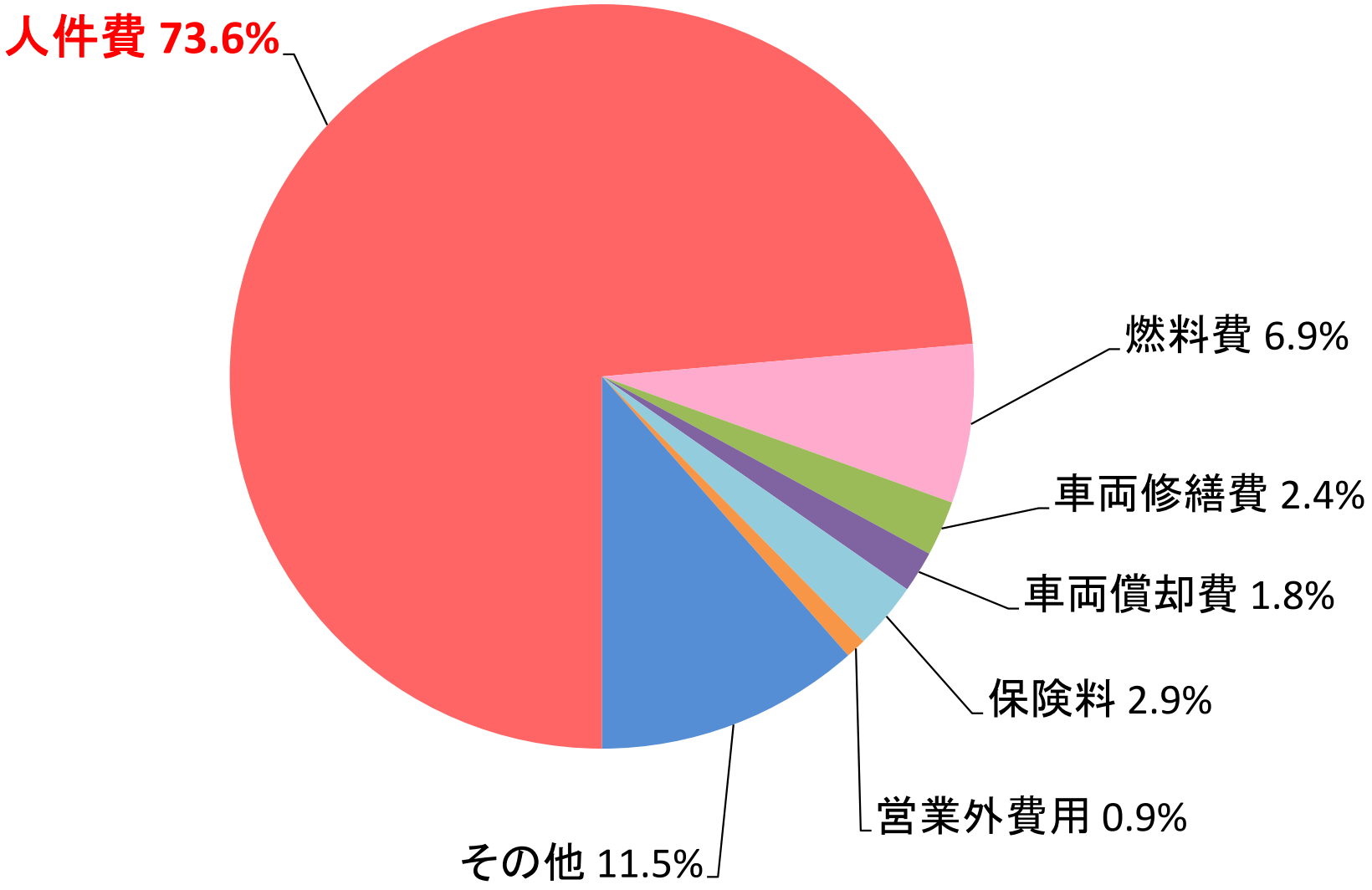



## 変動方法

■利用者の選択可能性・予見可能性が確保される場合には、以下のいずれの方法でも可とする。
- ・リアルタイムに変動運賃を決定（例：天候等による需給変動に応じて運賃を変動）
- ・事前に変動時間帯を決定（例：5時から10時までを割増、11時から15時までを割引で運用）

■ただし、導入する変動方法について、予め広く利用者へ通知することとする。

# タクシーの原価構成比



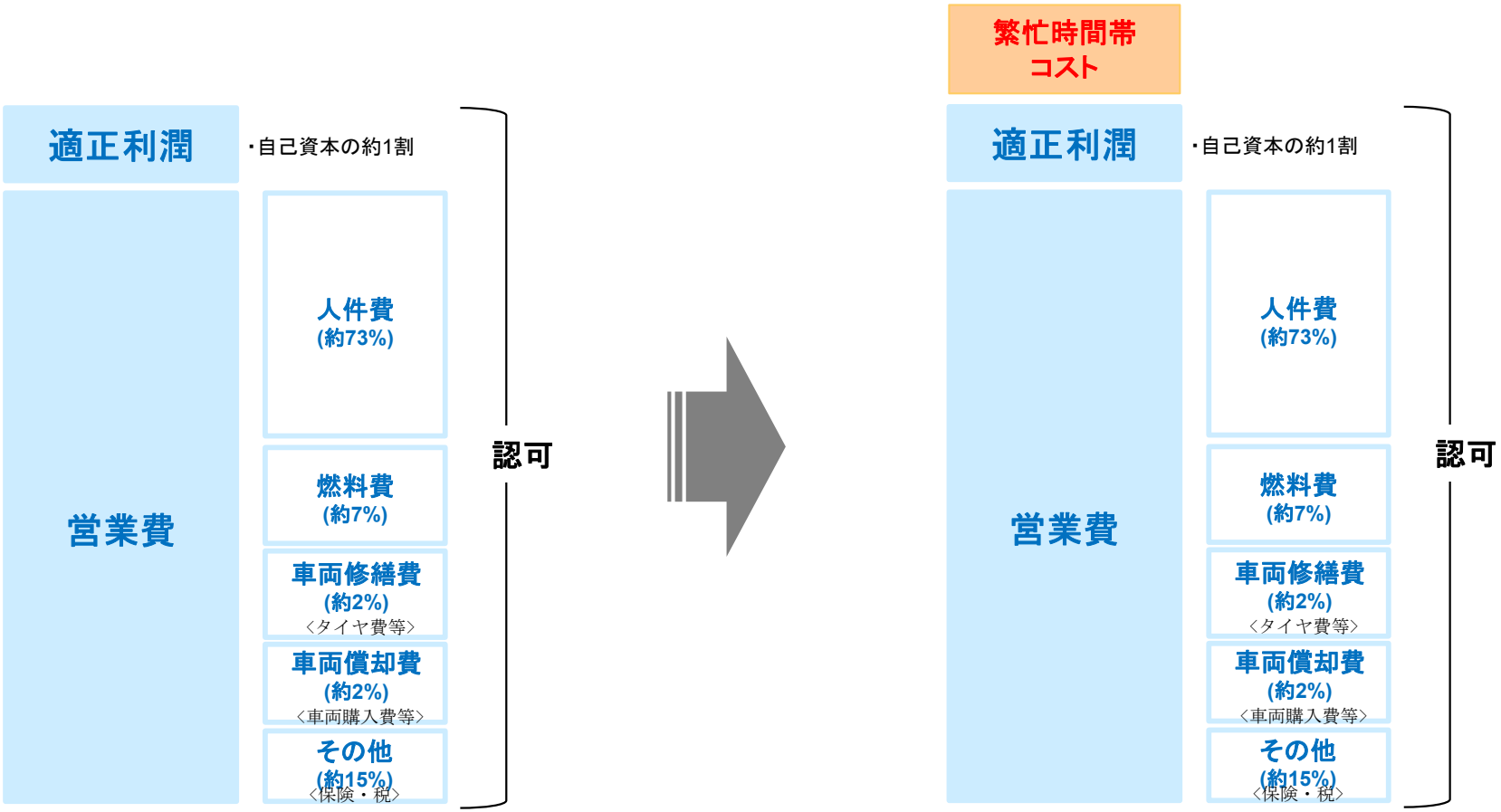

出典：ハイヤー・タクシー年鑑（平成27年度内訳）

# 論点整理

# 繁忙時間帯における多様な運賃・料金のあり方について

国土交通省

○ 繁忙時間帯における需要に応じた供給を実現するための運賃・料金のあり方をどのようにすべきか。
○ 公共料金との関係でどう考えるのか。

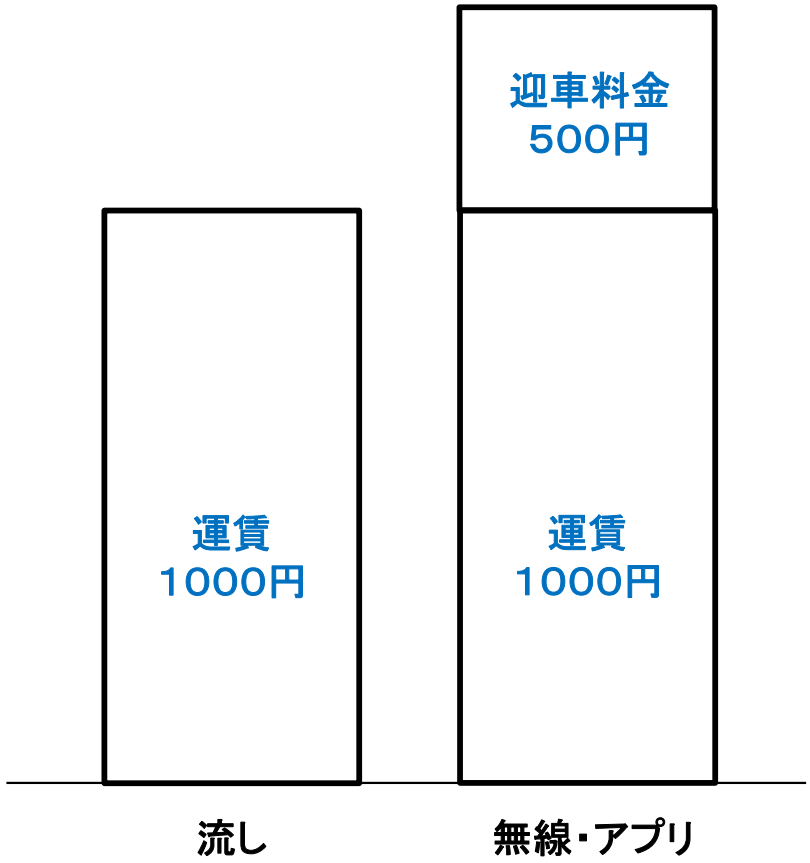


# アプリ導入などの生産性向上の取組を促す運賃・料金のあり方について

国土交通省

○タクシーの生産性や利便性を向上させるため、配車アプリが導入されているが、流しと比較して迎車料金がかかることとなっている。

○アプリ配車にかかる運賃・料金のあり方について検討が必要ではないか。



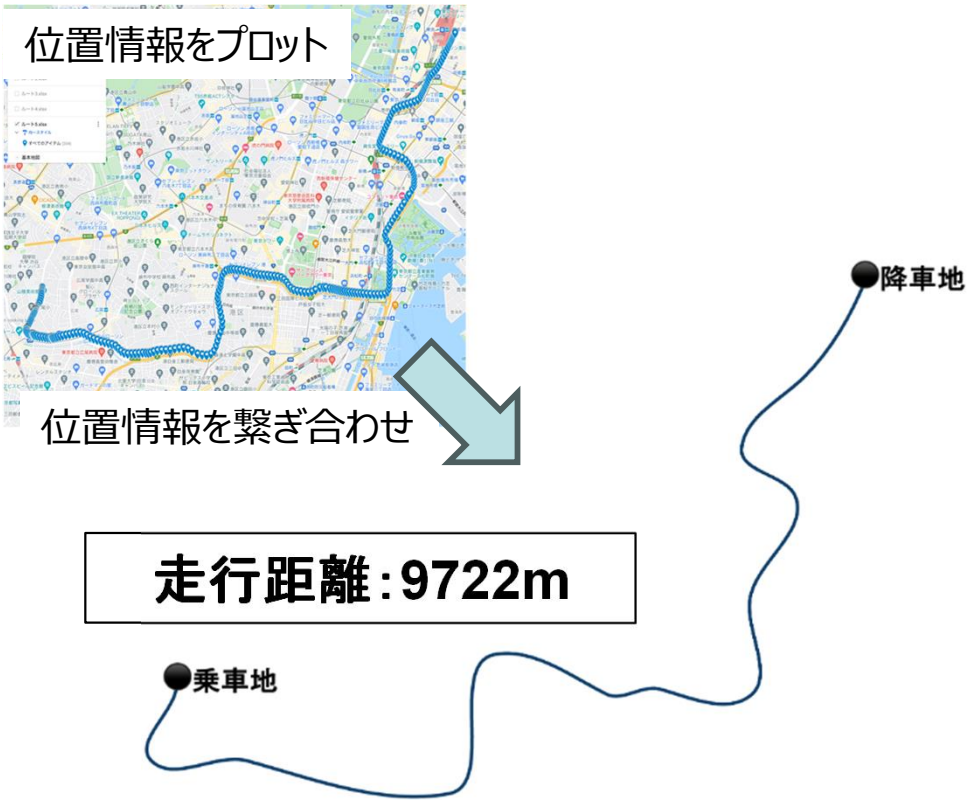
# ソフトメーターとは

国土交通省

- ソフトメーターとは、**位置情報の推移を用いて推定された走行距離より運賃を算出**（算出過程で一部車速パルスを用いることがある。）し、その結果を表示する機能を持つ**プログラム**。
- **汎用のタブレットにインストール**してタクシー車内に設置する（タクシー車両に設置されている既存のタブレットへのインストールも想定）　。

**＜ソフトメーターのイメージ＞**

**＜距離推定のイメージ＞**



# ソフトメーターの必要性



【ソフトメーター検討の経緯】

現行タクシーメーターは、計量法の「特定計量器」に該当し、１年に１度の検定により、距離計測等の精度を担保している一方、変動制運賃等利用者のニーズに応じた柔軟な運賃を算出するための設定が容易ではない面もあり、タクシー業界からは、車両の位置情報の推移等から運賃を算出する新たなタクシーメーターの導入に対する強い要望が寄せられていた。

国土交通省では、関係団体や関係省庁等のご協力も仰ぎながら、利用者から収受する運賃算出の正確性・信頼性の担保を原則として、日本産業規格（JIS）の制定を目指し、検討を進めてきた。

【ソフトメーターの早期実装に向けて】

国土交通省では、JIS化に向けた検討内容も活かしつつ、ソフトメーターの実装を目指した検討をスピードアップさせる。

具体的には、「国土交通省ソフトメーター認定制度検討会（仮称）」を８月に立ち上げ、一定の要件を備えたソフトメーターを国土交通省で認定する制度を構築し、運用を開始する。

# 今後のスケジュール（案）

国土交通省

想定しているスケジュール案は、以下のとおり。

| | R6<br>8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 |
|---|---|---|---|---|---|
| □国土交通省ソフトメーター認定制度検討会 | ●<br>（第1回） | ●<br>（第2回） | ●<br>（第3回） | | |
| □ソフトメーター認定に係る大臣告示案・通達案のパブリックコメント | | | | | ○<br>（公布施行） |
| □ソフトメーター認定申請開始 | | | | | |

※第１回検討会は、８月２２日（木）に開催（その後、毎月１回の開催を予定）
※ソフトメーターの認定申請後は、物流・自動車局旅客課において申請内容の審査を行い、認定要件を満たしていると認められる場合、速やかに認定する流れ

# 第２回タクシー及び日本版ライドシェアにおける
# 運賃・料金の多様化に関する検討会
# 議事次第

日時：令和６年１０月２３日(水)
１４：３０～１６：３０
対面・ＷＥＢ併用会議

１．開会

挨拶

２．議事

（１）事務局よりご説明

（２）意見交換

３．閉会

# ご説明資料

令和6年10月

# 第１回検討会における委員の皆さまからいただいたご意見

国土交通省

- 運賃の多様化やDXの進展は、消費者にとってプラス。
- 運賃制度の透明性が大切で、消費者が賢く使える制度がよい。
- タクシーが公共交通であるという点に留意して検討すべき。
- 同じ距離の運賃が通常より高くなる場合、クレームにつながりやすく、現場の負担が増えてしまう。

- タクシーは人件費割合が高いという特徴を踏まえて運賃・料金を検討すべき。
- 「移動の足」や「担い手」の確保には新たな費用がかかるので、新たな運賃・料金制度が必要。
- 繁忙の時間帯には必要なコスト分だけ上乗せするという考え方もある。

- ダイナミックプライシングは行動パターンの変化も促し合理的。
- 下限時に運送を担うドライバーの給与が減る問題がある。
- 安い時間帯に依頼を受けない可能性があり、ドライバーのモチベーションにも関わる。
- ダイナミックプライシングの導入に当たっては、目的と事業者・運転手・消費者それぞれにどのようなメリットがあるのか整理が必要。

- 迎車料金に関しては、同料金のかかるアプリ配車をドライバーが選んでしまう点が問題。

# 需要変動に対応するために要する追加的なコストの調査について

国土交通省

## サンプル調査

○　タクシー事業者に対して、需要変動に対応するために、追加的に発生するコストについて、以下の項目を調査。

【調査項目】

・需要変動に対応するために要する追加的なコストの内容・金額
・1年間のうち、需要変動への対応が追加的に必要となる（繁忙）時期

【調査結果】　※回答者数65者

| 需要対応に係るコスト | 金額（１事業者あたりの平均） |
|---|---|
| ドライバーの人件費（割増賃金、手当等） | 3,228,334円 |
| 運行管理、オペレーターの人件費 | 464,893円 |
| 採用コスト | 505,135円 |
| **計** | **4,198,362円** |

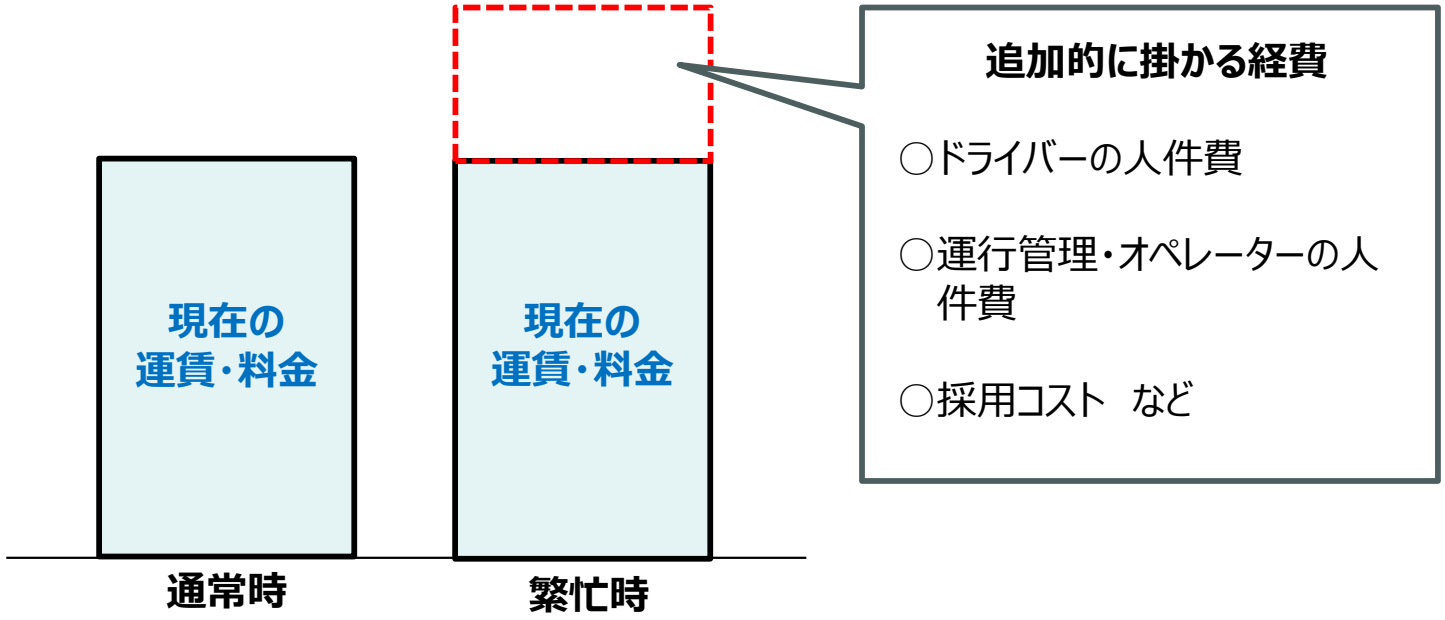
## １運行当たりのコスト（目安）

4,198,362円【1事業者あたりの繁忙期に係るコスト】÷ 31台【1事業者あたりの平均車両数】÷ 11回【1日当たりの平均運行回数】÷33日【1年間のうち、需要変動への対応が追加的に必要となる（繁忙）時期】

＝**373.08円【1運行当たりのコスト】**

# 需要変動に対応するための料金制度について（案）

国土交通省




## 論点

① 需要変動に対応する新たな料金制度を考えるべきではないか。

② 需要変動（需要が高くなる時期・曜日・時間帯等）の考え方は、地域実情によって様々と考えられるが、

⇒一律に決められることとすべきか。

⇒タクシー事業者ごと決められることとすべきか。

※この場合、透明性を確保等の観点から、時期・曜日・時間単位での申請や車両外部表示をさせる必要があるか。

③ 料金設定については、

⇒一律に設定できることとすべきか。

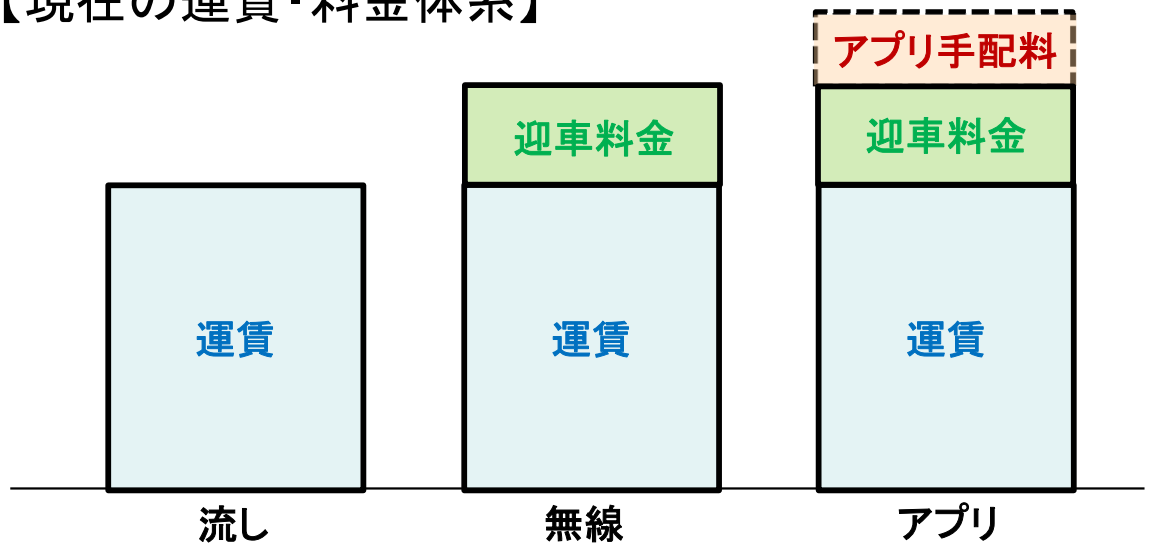
⇒タクシー事業者ごとの設定を行えるようにすべきか。

※この場合、利用者保護の観点から、一定の上限を設ける等配慮する必要があるか。

# DX・配車アプリに係る経費に対応する運賃・料金制度のあり方について

国土交通省

【現在の運賃・料金体系】




## 論点

① 無線配車に係る費用は、タクシー運賃算定時の原価要素となっているが、配車アプリの利用率が無線配車と同等になるエリア（※）では、配車アプリに係る費用も原価要素として捉えるべきではないか。
※次頁参照

② 配車アプリの手数料が、道路運送法の迎車料金と分かれていることついて、どのように考えるか。

③ ＤＸ促進の観点から、迎車や配車アプリにかかるコストに対応する料金制度を実証的に運用する場合に、流し車両を拾う利用者から当該料金を徴収することは、公平性の観点から問題がないか。

④ ③の料金を徴収する場合、アンケート等により、利用者受容できる運賃・料金水準を確認すべきではないか。

⑤ アプリ配車の普及状況を確認しつつ、継続的に検討すべきではないか。

# タクシー利用方法（流し、無線配車、アプリ配車）の割合

国土交通省

**東京（特別区・武三）**

| 配車割合（各事業者の平均） | | |
|---|---|---|
| 流し 70.72% | 無線配車 5.88% | アプリ配車 23.40% |

**秋田（秋田市）**

| 配車割合（各事業者の平均） | | |
|---|---|---|
| 流し 28.23% | 無線配車 66.77% | アプリ配車 5.00% |

※タクシー事業者に対して、「流し利用」、「電話配車による依頼（無線）」、「配車アプリによる依頼」のそれぞれの分担率について、サンプル調査を実施。

# ソフトメーター認定制度案（概要）

国土交通省

- **ソフトウェアの開発事業者等**は、距離計測等に係る**精度試験を実施**し、データとともに、**国に対して認定申請**を行う。また、**認定後**においても、**定期的にソフトウェアの精度担保に係る検査を実施**し、結果を**国に遅滞なく報告**する。
- **国**は、**申請内容を審査**し、認定要件を満たしていると認められる場合、**速やかに認定**を行う。また、**認定後**は、当該ソフトウェアが認定要件を満たしているかどうかを定期的に**チェック**し、**必要に応じて、改善措置の履行指示や認定取消等**を行う。

＜認定申請の流れ＞

**開発事業者等**

- ソフトウェア開発事業者
- ソフトウェア開発事業者との契約に基づき当該ソフトウェアを提供（販売、リース等）する者

- ソフトウェアが機能要件・性能要件（※）を満たしているかどうか、自ら試験を行い、データとともに国へ認定申請

テストコースやシミュレーターによる精度試験の実施

（真値に対する許容差）
※距離：-4%～0%
速度：±0.1%
時間：±1%

申請

国土交通省

**物流・自動車局 旅客課**

- 申請内容の審査・認定
- 認定結果の通知
- 認定結果のウェブサイトへの公表　等

認定後

＜認定後の対応＞

**開発事業者等**

- ソフトウェアが認定時の要件を満たしているかどうかについて、***定期的に、全車ベースで、国が設定する任意の期間について検査を実施***し、収集データとともに***国へ報告***
- 国からソフトウェアに関する**資料やデータの分析・提出を求められた際には、遅滞なく対応**

**物流・自動車局 旅客課**

- ソフトウェアの機能・性能等が認定時の要件に該当しない恐れがあると認める場合、開発事業者等に対し、蓄積された***過去の運行データ***の分析結果の提出を求め、***チェック***
- ソフトウェアが認定時の要件を満たさないことが明らかになった場合、開発事業者等に対し、ソフトウェアの***一時運用停止、改善措置の履行を指示***
- 改善がされない場合や改善措置内容が不適切と認められる場合、速やかに***認定取消***を実施

# 今後のスケジュール（案）

国土交通省

想定しているスケジュール案は、以下のとおり。

| | R6<br>8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 |
|---|---|---|---|---|---|
| □国土交通省ソフトメーター認定制度検討会 | ●<br>（第1回） | ●<br>（第2回） | ●<br>（第3回） | | |
| □ソフトメーター認定に係る大臣告示案・通達案のパブリックコメント | | | | | ○<br>（公布施行） |
| □ソフトメーター認定申請・審査・認定 | | | | | ★<br>（認定第1号） |

※第１回検討会は、８月２２日（木）に開催（その後、毎月１回の開催を予定）
※ソフトメーターの認定申請後は、物流・自動車局旅客課において申請内容の審査を行い、認定要件を満たしていると認められる場合、速やかに認定する流れ

国自旅第１００号
平成１３年１０月２６日

一部改正　平成１４年　４月１１日国自旅第　　８号
平成１４年　７月１６日国自旅第　　７８号
平成１６年　９月１６日国自旅第　　１４８号
平成１８年　９月２５日国自旅第　　１１３号
平成１８年１０月３１日国自旅第　　２０８号
平成２１年　９月２９日国自旅第　　１５５号
平成２２年　６月２１日国自旅第　　５０号
平成２６年　１月２４日国自旅第　　４０９号
平成３１年　４月２６日国自旅第　　３０号
令和　２年１１月３０日国自旅第　　３１３号
令和　３年１０月２９日国自旅第２９７号の３
令和　５年　６月２７日国自旅第　　６３号

各地方運輸局長
沖縄総合事務局長　殿

自動車交通局長

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金（ハイヤー及び福祉輸送サービスに係る別建運賃及び料金を除く。）に関する制度は、以下のとおりとする。

１．運賃

(1) 運賃の種類

運賃の種類は、次のとおりとする。

イ　距離制運賃（時間距離併用制運賃を含む。以下同じ。）

初乗運賃と加算運賃を定め、旅客の乗車地点から降車地点までの実車走行距離に応じた運賃。

ロ　時間制運賃

初乗運賃と加算運賃を定め、旅客の指定した場所に到着したときから旅客の運送を終了するまでの実拘束時間に応じた運賃。

ハ　定額運賃

①　施設及びエリアに係る定額運賃

特定の空港、鉄道駅、各種集客施設（公的医療機関、博物館、美術館、大規模テーマパーク（遊戯施設）等を含む。）等（以下「定額運賃適用施設」という。）と他の定額運賃適用施設との間又は定額運賃適用施設と一定のエリアとの間の運送を行う場合において、事前に定額を定めて運送の引受けを行う運賃。

② イベント定額運賃

イベントの開催期間中、駅、空港等特定の場所からイベントの開催場所との間の運送を行う場合において、事前に定額を定めて運送の引受けを行う運賃。

③ 観光ルート別運賃

観光地における主要施設（最寄駅、主要宿泊施設等）を拠点とした名所旧跡等を巡るルートに沿った運送を行う場合において、事前に定額を定めて運送の引受けを行う運賃。

④ 一括定額運賃

閑散時等の需要喚起を目的として、あらかじめ利用回数の上限、利用時間帯の制限、適用地点又はエリア、タクシーの利用権を行使する期限等の条件を設定し、当該条件に応じた価格を定め、定額で複数回のタクシーの利用権を一括して設定する運賃。

二 事前確定運賃

配車アプリ（スマートフォンやタブレット端末上でタクシーの配車依頼等を行うためのアプリケーションソフトウェア）等に搭載された電子地図（一般的に流通しており、地図情報が定期的に更新される仕組みを持ったものに限る。）を用いて、旅客が入力した乗車地点と降車地点との間の推計走行距離を基に距離制運賃に準じて別途定める方法により算定し、乗車前に運賃額を確定する運賃。

(2) 運賃の適用順位

運賃の適用順位は、原則として距離制運賃を適用することとするが、(4)に定めるところにより設定した時間制運賃を適用することができるものとする。

また、(5)に定めるところにより定額運賃を設定している場合は、定額運賃を適用することができるものとする。

なお、距離制運賃の適用を想定した運送を行おうとする場合において、旅客の求め又は同意（配車アプリ等の利用を通じた同意を含む。）があるときは、(6)に定めるところにより事前確定運賃を適用することができるものとする。

(3) 距離制運賃

イ 距離制運賃の適用方法

① 初乗距離は各運賃適用地域ごとに地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）が定める距離により設定するものとする。

② 加算運賃は、１メートル単位とし、１メートル未満の端数は四捨五入する。

③ 時間距離併用制運賃は、一定速度（限界速度といい、１０ｋｍ／Ｈを超えないものとする。）以下の走行速度になった場合の運送に要した時間を加算距離に換算し、距離制メーターに併算する。

④ 時間距離併用制運賃の加算距離相当時間に端数が生じた場合は、５秒単位に切り上げるものとする。

⑤ 二種類の初乗距離を設定し、現行の初乗距離を基本としつつ、事業者の意向により、これを短縮して設定されるもう一種類の初乗距離も設定できるものとする。この場合、もう一種類の初乗距離は、現行の初乗距離から、加算距離を一回分（ただし、地域の実情に応じて、複数回分とすることも

出来るものとする。）控除した距離で、地方運輸局長が定めるものにより設定するものとする。なお、当該距離に係る初乗運賃額は、控除した距離に相当する加算運賃額を控除した額で設定するものとする。

⑥　運賃の収受に当たっては、旅客の降車地点に停車後直ちにメーター器を「支払」の位置に操作し、その表示額による。

⑦　距離制運賃を設定する場合は、(4) の規定を適用して設定される時間制運賃も設定するものとする。

ロ　距離制運賃の割増

①　大型車及び特定大型車の割増率については、地域の実情にあわせて定めることができる。

②　深夜早朝割増は、原則午後10時以降午前５時までの間における運送に適用し、割増率は２割とする。

③　冬期割増は、地方運輸局長が指定する期間及び指定する地域の営業所に配置されている車両、又は当該地域を走行する車両に限り適用し、割増率は２割以内で当該地域の状況に応じて地方運輸局長が定める。

④　寝台割増は、寝台専用の固定した設備を有する車両に限り適用し、割増率は２割とする。

⑤　相乗り割増は、「一般乗用旅客自動車運送事業における相乗り旅客の運送の取扱いについて」（令和３年10月29日付け国自旅第297号）によるものとし、割増率は最大２割以内とする。

⑥　適用方法

(ｱ)　大型車割増、特定大型車割増及び相乗り割増以外の割増は、距離短縮方式とする。

(ｲ)　大型車割増及び特定大型車割増は、普通車の運賃額に割増相当額を加算する方式によることとし、当該合算額をメーター等に表示することとする。

(ｳ)　大型車割増、特定大型車割増及び相乗り割増以外の割増については、２以上の割増条件に該当する場合はいずれか高い率を適用し、割増の重複はできないものとする。

ハ　距離制運賃の割引（公共的割引）

①　身体障害者割引は、身体障害者福祉法による身体障害者手帳を所持している者に適用するものとし、割引率は１割とする。

②　知的障害者割引は、都道府県知事（政令指定都市にあっては、市長）の発行する知的障害者の療育手帳を所持している者に適用するものとし、割引率は１割とする。

③　①、②以外の法令等で対象が限定される者に対する福祉的な割引については、以下の(ｱ)～(ｳ)に掲げる者その他の対象者の種類ごとに、事業者の申請に基づき個別に設定するものとし、割引率は１割とする。

(ｱ)　精神障害者

精神保健及び精神障害者福祉法に規定する精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者

(ｲ)　被爆者

原子爆弾被爆者援護法に規定する被爆者健康手帳の交付を受けている者

(ｳ)　戦傷病者

戦傷病者特別援護法に規定する戦傷病者手帳の交付を受けている者

④　適用方法

(ｱ)　公共的割引は、メーター表示額から割引相当額を減じる方法による。

(ｲ)　公共的割引は、遠距離割引及び営業的割引と重複して適用するものとするが、公共的割引のうち、複数の割引条件に該当する場合は、いずれか高い率を適用し、割引の重複はできないものとする。

ニ　距離制運賃の割引（遠距離割引及び営業的割引）

①　遠距離割引及び営業的割引については、適正な原価に適正な利潤を加えたものであること、利用者間に不当に差別的な取扱いをするものでないこと及び他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないことが認められる場合であって、運転者の労働条件の確保が図られていると認められる場合に設定されるものとする。

②　遠距離割引は、一定のメーター表示額（基準額という。）に相当する距離を超える遠距離旅客に対し適用するものとし、割引は基準額を超える部分の額に一定割合を乗じた額を割り引く方法で行うものとする。

割引の方法については、利用者への分かりやすさを担保するため原則として、基準額及び割引率を逓増させる場合の区切りの額については１，０００円単位とし、割引率は１割単位とするものとする。

③　営業的割引は、クーポン券割引、利用回数・金額割引など主に需要喚起目的として設定される運賃の割引（公共的割引及び遠距離割引を除く。）とする。

④　適用方法

(ｱ)　遠距離割引は、メーター表示額から割引相当額を減じる方法による。

(ｲ)　営業的割引については、割引の形態に応じた方法で割り引きを行うものとする。

(ｳ)　遠距離割引及び営業的割引は、それぞれ重複して、又は、それぞれが公共的割引と重複して適用するものとする。

(4) 時間制運賃

イ　時間制運賃の適用方法

①　時間制運賃は、営業所（無線基地局を含む。以下同じ。）において時間制運賃によるあらかじめの特約がある場合に適用する。

②　時間制運賃は、初乗１時間、以後３０分単位とし、３０分未満の端数が生じた場合は切り上げるものとする。

ただし、事業者の申請に基づき、初乗３０分、以後１５分又は１０分単位とすることができるものとする。

③　時間制運賃は、５０円単位とし、５０円未満の端数は切り捨てるものとする。

④　当分の間、既に時間制運賃が導入されている運賃適用地域においては、「営業所等を出発し、旅客の運送を終了するまでの実拘束時間に応じた」かつ「３０分単位の」運賃を設定することができるものとする。

⑤　時間制運賃による契約の場合は、タクシーメーター器にカバーをし、前面に「貸切」表示をするものとする。

⑥　運送の引き受けを営業所においてのみ行う場合には、時間制運賃のみを設定することができるものとする。この場合にあっては、タクシーメータ

一器を取り付けないこととしても差し支えないものとする。
　ただし、個人タクシー事業者にあっては、その事業特性に鑑み、時間制運賃のみを設定することはできないものとする。

ロ　時間制運賃の割増

①　時間制運賃には、運賃の割増（大型車及び特定大型車を除く。）及び料金（待料金及び迎車回送料金に限る。）は適用しないものとする。

②　大型車及び特定大型車の割増率については、地域の実情にあわせて定めることができる。

③　割増は、普通車の運賃額に割増相当額を加算する方式によるものとする。

ハ　時間制運賃の割引

①　公共的割引

(3)ハの規定は、時間制運賃の公共的割引について準用する。

②　営業的割引

(ｱ)　(3)ニのうち、営業的割引に係る規定は、時間制運賃の営業的割引について準用する。

(ｲ)　割引の種類については、(ｱ) 及び以下に掲げるもののほか、事業者の申請に基づき設定することができるものとする。

ａ　特定時間帯割引

需要の少ない時間帯の利用に限定した運賃の割引。

ｂ　長時間割引

一定の時間を超える長時間の配車予約があった場合の運賃の割引。

③　適用方法

(ｱ)　①の割引は、イにより算出された時間制運賃額から割引相当額を減じる方法による。

(ｲ)　②の割引については、割引の形態に応じた方法で割り引きを行うものとする。

(ｳ)　①及び②（②(ｱ)において準用する(3)ハを含む。）の各区分の割引は重複して適用するものとするが、①及び②（②(ｱ)において準用する(3)ハを含む。）の同一区分内において複数の割引条件に該当する場合は、いずれか高い率を適用し、割引の重複はできないものとする。

(5) 定額運賃

イ　施設及びエリアに係る定額運賃

①　定額運賃適用施設と他の定額運賃適用施設との間又は定額運賃適用施設と一定のエリアとの間に行われる反復・継続的な運送であって、３，０００円、５，０００円等を目安として地域の実情に応じて地方運輸局長が定める額に相当する距離を超えるものについて設定できるものとする。

②　運賃の額は、当該定額運賃を定める定額運賃適用施設から他の適用施設又は一定のエリア内への最短経路による運送に適用される通常の距離制運賃（時間距離併用制運賃において時間加算を行わない距離制運賃をいい、遠距離割引を含むものとする。）の額によるものとする。

　この場合において、設定する運賃の額の単位は、１０円単位、５０円単位、１００円単位、５００円単位等とすることができるものとするが、端数処理に当たっては、利用者の不利にならないよう調整するものとする。

③　定額運賃適用施設は、事業者の申請に基づき設定することができること

とするが、恒常的に相当数の不特定多数の集客が見込まれる施設と認められるものとする。

④　定額運賃を適用する一定のエリアは、営業区域の単位として地方運輸局長が定めた区域の範囲を超えない範囲内において、営業区域、行政区画、道路、河川その他の明確な区分により設定するものとする。当該エリアは事業者の申請に基づき設定することとするが、地域の輸送実態その他の事情により地方運輸局長が別に定めるところによることができるものとする。

⑤　運賃以外で有料道路料金や駐車場料金等の実費が必要となる場合は、利用者が負担すべき実費の額等についてその内容をあらかじめ明示するものとする。

⑥　他の利用者との間で不当な差別的な取扱いや乗り場等で利用者の混乱が生じないよう乗り場を定める、乗車券方式による、予約方式による等利用者保護に十分な対策を講じるものとする。

⑦　定額運賃に運賃の割増又は運賃の割引を適用する場合は、割増や割引を適用した後の運賃を定額運賃として設定するものとする。

ロ　イベント定額運賃

①　イベントの開催期間中、駅、空港等特定の場所とイベントの開催場所との間の運送に適用する場合に設定できるものとする。

②　運賃の額は、イベント開催時において予想される最短経路による運行経路（初乗距離を超える運送距離であること。）に基づき計測した距離に対応した通常の距離制運賃によるものとする。

　この場合において、設定する運賃の額の単位は、１０円単位、５０円単位、１００円単位、５００円単位等とすることができるものとするが、端数処理に当たっては、利用者の不利にならないよう調整するものとする。

③　実施に当たり、イベント主催者等との連携、旅客への案内等の対応について、十分な方策を講じるものとする。

④　運賃以外で有料道路料金や駐車場料金等の実費が必要となる場合は、利用者が負担すべき実費の額等についてその内容をあらかじめ明示するものとする。

⑤　他の利用者との間で不当な差別的な取扱いや乗り場等で利用者の混乱が生じないよう乗り場を定める、乗車券方式による、予約方式による等利用者保護に十分な対策を講じるものとする。

⑥　イベント定額運賃に運賃の割増又は運賃の割引を適用する場合は、割増や割引を適用した後の運賃を定額運賃として設定するものとする。

ハ　観光ルート別運賃

観光ルート別運賃の設定については、「タクシーの観光地におけるルート別運賃制度の見直しについて」（平成８年６月２１日付け自旅第１０５号）によるものとする。

二　一括定額運賃

①　複数の適用地点又はエリアの間（一のエリア内を含む。）で行われる反復・継続的な運送需要に対して設定できるものとし、運送の申込みに対して円滑に対応するため実働車両数に比して過剰に利用権を販売することにならないよう一定期間あたりの販売数に上限を定めるものとする。

②　適用条件は、利用回数の上限、利用時間帯の制限、適用地点又はエリア、

タクシーの利用権を行使する期限等について、①の運送需要に応じて定めるものとする。

③　運賃の額は、①の運送需要及び②の条件を踏まえて、距離制運賃（割増及び遠距離割引を含むものとする。）に基づき、過去の実績等を参考に平均的な額を算出するものとする。なお、時間制運賃によることも差し支えない。

　この場合において、設定する運賃の額の単位は、１０円単位、５０円単位、１００円単位、５００円単位等とすることができるものとするが、端数処理に当たっては、利用者の不利にならないよう調整するものとする。

④　割引率を１割以下とする割引については、申請における原価計算書の提出を不要とする。

⑤　利用回数の上限を定めない乗り放題については、損失が発生した場合の地方公共団体等の第三者による補填が保証される場合又は実証実験の結果等により損失がない又は軽微であることが立証される場合に認めるものとする。この場合において、原価計算書の提出は不要とする。

　④以外の割引についても同様とする。

⑥　需給の逼迫により運送の申込みに対する円滑な配車が困難であると見込まれる地域又は時間帯においては、一括定額運賃は適用できないものとする。また、供給不足のおそれがあると地方運輸局長が判断する申請については、認可に１年以下の期限を付すこととする。

⑦　運賃以外で有料道路料金や駐車場料金等の実費が必要となる場合は、利用者が負担すべき実費の額等についてその内容をあらかじめ明示するものとする。

⑧　定期的に実施状況を管轄する地方運輸局長に報告することとする。

ホ　その他

　定額運賃を設定する場合は、運賃算定の基礎となる距離制運賃又は時間制運賃を設定するものとする。

(6) 事前確定運賃

　事前確定運賃（需給に応じて事前確定運賃を設定するものを含む。）の要件及び適用方法その他の取扱いについては、「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて」（平成３１年４月２６日付け国自旅第３１号）によることとする。

２．料金

(1) 料金の種類

　料金の種類は、待料金、迎車回送料金、サービス指定予約料金及びその他の料金とする。

(2) 料金の適用方法

イ　待料金

①　待料金は、旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する。

②　待料金の額は、加算運賃額とする。

ロ　迎車回送料金

　迎車回送料金は、旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に、

次のいずれかを適用するものとする。なお、当該料金の適用方法について、あらかじめ利用者に分かりやすい情報提供を行い、利用者保護に十分な対策を講じるものとする。

① １車両１回ごとの定額（一定距離まで無料とするもの、一定の距離に応じて段階的に料金を設定するもの及び需要に応じて料金を設定するものを含む。）

需要に応じて料金を設定する場合において、１回ごとの上限の額は、初乗運賃額又は認可済みの定額の迎車回送料金のうちいずれか低額な方（以下「基準料金額」という。）にその３倍増の額を加えた額までとすることとし、定額の場合の金額よりも高額となる場合には、配車対象となる車両の範囲を拡げるなどにより、配車能力を高めることとする。また、運送需要等を踏まえて一定期間における平均の迎車回送料金の額が基準料金額と一致するよう変動させるものとし、定期的に実施状況を管轄する地方運輸局長に報告することとする。

変動の仕組み（例：平日の〇時～〇時は〇円、それ以外は〇円など）についてあらかじめ事業者の営業所・ホームページ、車内、配車アプリ上等において利用者に分かりやすく周知するものとする

② 発車地点より実車扱い（タクシーメーター器を「迎車」の位置に操作すること）とし、初乗運賃額を限度とする。

ハ サービス指定予約料金

① サービス指定予約料金は、時間指定配車料金及び車両指定配車料金とする。

② 時間指定配車料金は、予約による旅客の指定した時間に車両を配車する場合に適用する。

③ 車両指定配車料金は、予約による旅客のワゴン車等の配車依頼に応じてワゴン車等を配車する場合に適用する。

④ サービス指定予約料金の額は、１車両１回ごとの定額とする。

ただし、「時間指定配車」かつ「車両指定配車」のいずれにも該当する場合は、②又は③により適用しうるいずれかの料金のうち高額の料金のみを収受するものとする。

ニ その他の料金

その他の料金は、不当な差別的取扱いをするものではなく、かつ、旅客が利用することを困難にするおそれがないものである場合に設定できるものとする。なお、介護料金等旅客の運送に直接伴うものではない料金は、当然のことながらこれに含まないものであり、認可も届出も不要である。

３．車種区分

車種は、特定大型車、大型車及び普通車の三区分（区分の基準は別表のとおりとする。）又は地方運輸局長が地域の実情に応じて定めた区分及び区分の基準によるものとする。

４．その他

「福祉輸送サービスを行う一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金について」（平成１８年９月２５日付け国自旅第１７０号）の記Ⅱ．１．②で例示するケア運賃については、事業者の申請に基づき、既に認可を受けている（認可を受

けようとしている場合を含む。以下同じ。）運賃を上限として一定の幅で運賃を設定することができるものとする。

この場合において、一定の幅で運賃を設定するに当たっては、既に認可を受けている運賃を上限（最高運賃）とし、適用する運賃の最低となる運賃を下限（最低運賃）として取り扱うものとする。

附則

(1)　改正後の規定は、平成１４年２月１日以降に申請のあったものから適用するものとする

(2)　１(3)ロ、２(2)イ・ロ、３については、次の運賃改定（需要構造、原価水準等を勘案して運賃改定手続をまとめて取り扱うことが合理的であると認められる地域として地方運輸局長が定める地域において普通車の最も高額の運賃よりも高い運賃を設定することをいう。以下同じ。）の時から適用し、それより前は従前の例による。ただし、地域の実情に応じ次の運賃改定の時より前から適用できるものとする。

附則（平成１６年９月１６日付け国自旅第１４８号改正）

(1)　改正後の規定は、平成１６年１０月１日以降に申請のあったものから適用する。ただし、３に係る改正については、次の運賃改定の時から適用し、それより前は従前の例による。

(2)　改正後の規定の適用の際現に大型車に区分されている車両であって、改正後の３の規定に基づき、次の運賃改定の時に普通車に区分されることとなるものについては、事業者の申請に基づき、改正前の直近下位の区分に該当するものとして運賃を設定することができるものとする。

附則（平成１８年９月２５日付け国自旅第１１３号改正）

改正後の規定は、平成１８年１０月１０日以降に申請のあったものから適用する。

ただし、３に係る改正については、次の運賃改定の時から適用し、それより前は従前の例による。

附則（平成１８年１０月３１日付け国自旅第２０８号改正）

(1)　改正後の規定は、平成１８年１２月１日以降に処分するものから適用する。

(2)　１(3)ロ、３については、次の運賃改定（需要構造、原価水準等を勘案して運賃改定手続をまとめて取り扱うことが合理的であると認められる地域として地方運輸局長が定める地域において普通車（普通車の車種区分がない地域においては地方運輸局長の定める区分による車種別）の最も高額の運賃よりも高い運賃を設定することをいう。以下同じ。）の時から適用し、それより前は従前の例による。

ただし、地域の実情に応じ次の運賃改定の時より前から適用できるものとする。

附則（平成２１年９月２９日付け国自旅第１５５号改正）

改正後の規定は、平成２１年１０月１日以降に処分するものから適用する。

附則（平成２２年６月２１日付け国自旅第５０号改正）

改正後の規定は、平成２２年７月１日から適用する。

附則（平成２６年１月２４日付け国自旅第４０９号）
改正後の規定は、平成２６年１月２７日から適用する。

附則（平成３１年４月２６日付け国自旅第３０号）
改正後の規定は、平成３１年４月２６日から適用する。

附則（令和２年１１月３０日付け国自旅第３１３号）
改正後の規定は、令和２年１１月３０日から適用する。

附則（令和３年１０月２９日付け国自旅第２９７号の３）
改正後の規定は、令和３年１１月１日から適用する。

附則（令和５年６月２７日付け国自旅第６３号）
改正後の規定は、令和５年７月１日から適用する。

（別表）

| 車種区分 | 自　動　車　の　大　き　さ　等 |
|---|---|
| 普　通　車 | 道路運送車両法施行規則第２条に定める普通自動車のうち排気量２リットル（ディーゼル機関を除く。）以下のもので乗車定員６名以下のもの及び同条に定める小型自動車で乗車定員６名以下のもの。<br>同条に定める普通自動車及び同条に定める小型自動車のうち身体障害者輸送車（患者輸送車、車椅子移動車）であって乗車定員６名以下のもの。<br>同条に定める軽自動車で運行時に寝台又は車椅子を固定することのできる設備を有する特種用途自動車。<br>同条に定める普通自動車、小型自動車、軽自動車のうち内燃機関を有しないもので乗車定員６名以下のもの。 |
| 大　型　車 | 道路運送車両法施行規則第２条に定める普通自動車のうち排気量２リットル（ディーゼル機関を除く。）を超えるもので乗車定員６名以下のもの。<br>身体障害者輸送車（患者輸送車、車椅子移動車）であって乗車定員７名以上のもの。 |
| 特定大型車 | 道路運送車両法施行規則第２条に定める普通自動車又は小型自動車のうち乗車定員７名以上のもの。<br>ただし、身体障害者輸送車（患者輸送車、車椅子移動車）及び内燃機関を有しない自動車を除く。 |

| 備　　考 | ディーゼル機関を搭載した自動車については、同一仕様（外寸、内装等）のガソリン車の車種区分を適用する。 |
|---|---|