

タクシーの利便性向上の取組について

令和 2 年 2 月
国土交通省自動車局

タクシー事業の現状

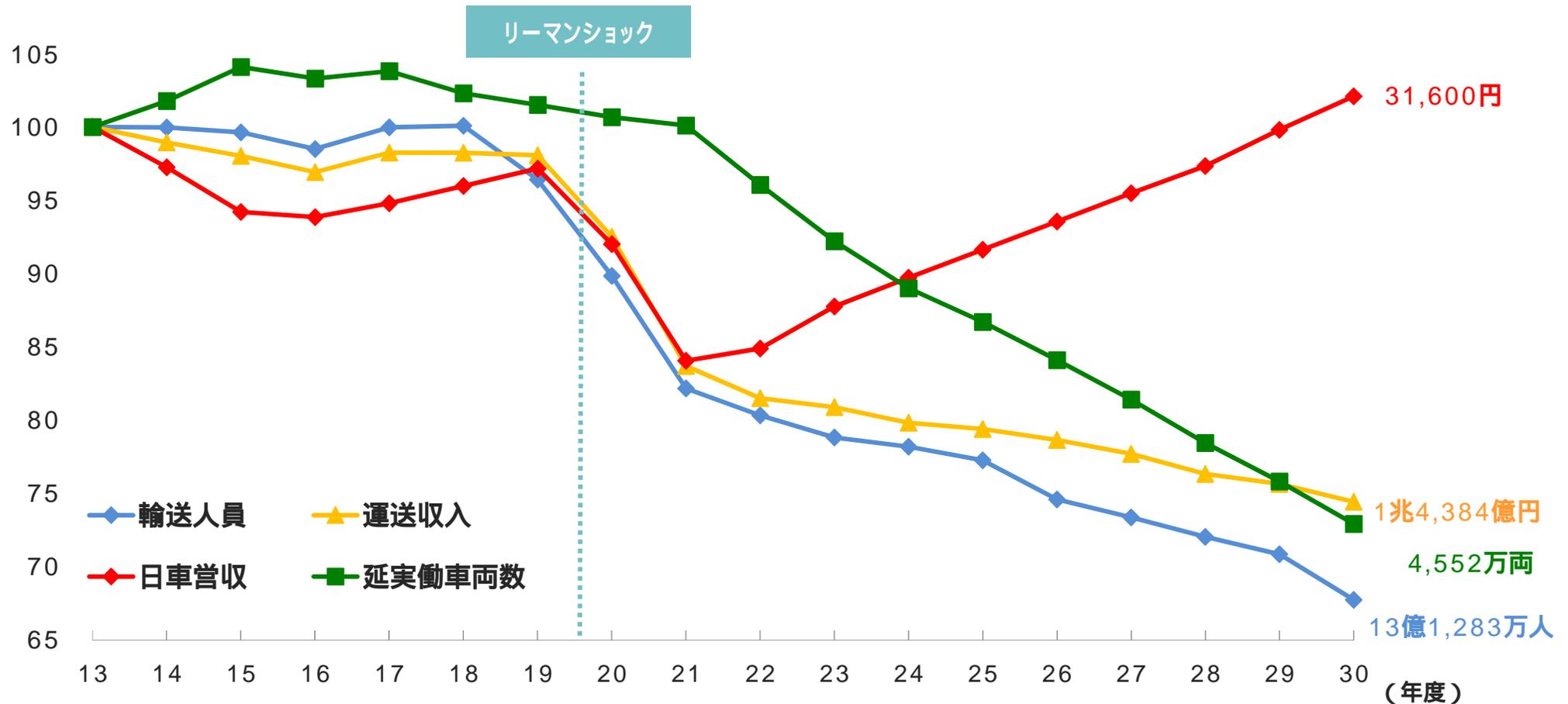
【**輸送人員**】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**平成30年度には13億1,283万人**。ピーク時から約32%減少。

【**運送収入**】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**平成30年度には1兆4,384億円**。ピーク時から約26%減少。

【**延べ実働車両数**】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**平成30年には、4,552万両**。ピーク時から約30%減少。

【**日車営収**（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円以降減少傾向。平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、**平成30年度は3万1,600円**。平成13年度の数値より増加。

1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数



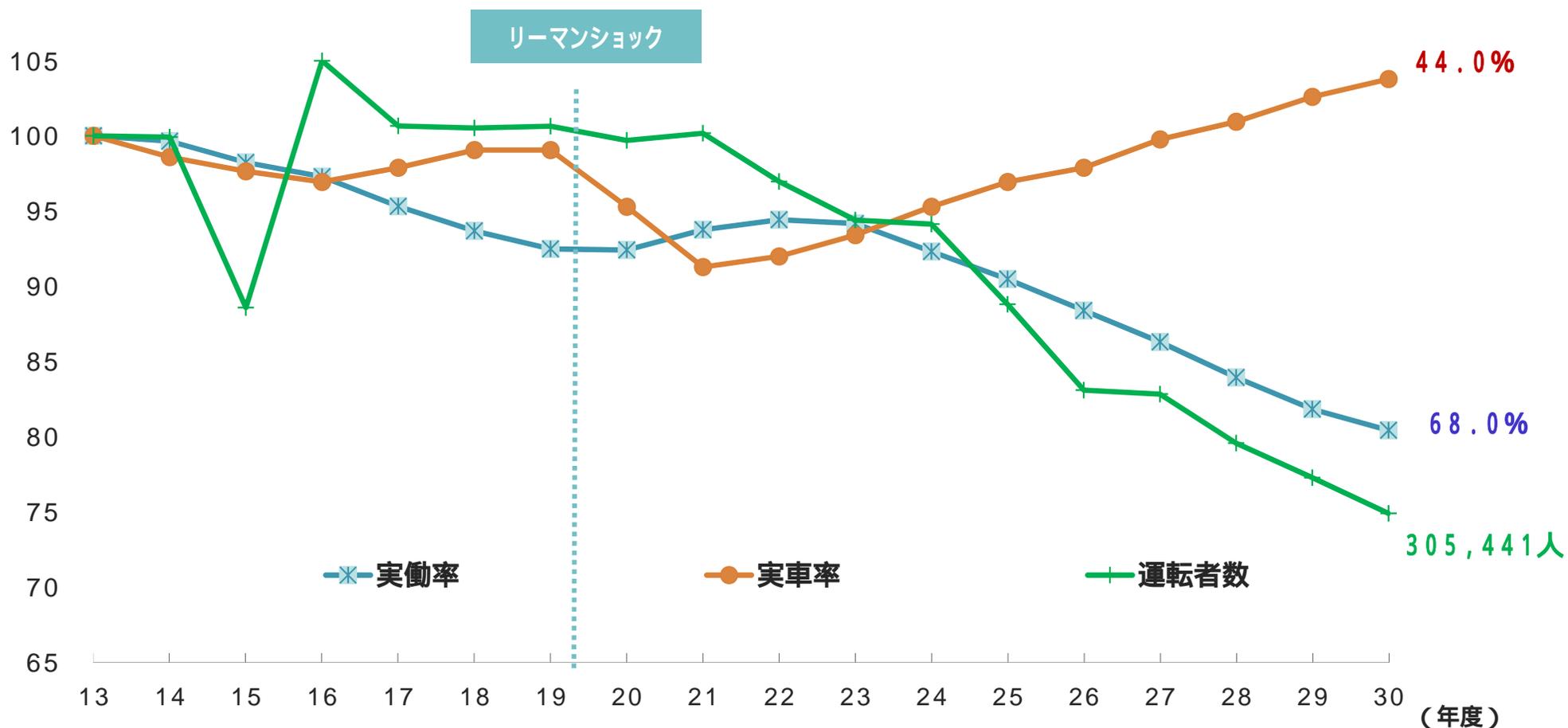
タクシー事業の現状

【実働率】平成13年度の84.6%をピークに減少傾向。平成30年度には68.0%。ピーク時から約20%減少。

【実車率】平成13～16年度及び平成19年～21年までは減少。平成22年度以降は増加傾向。平成30年度は44.0%。平成13年度の数値より増加。

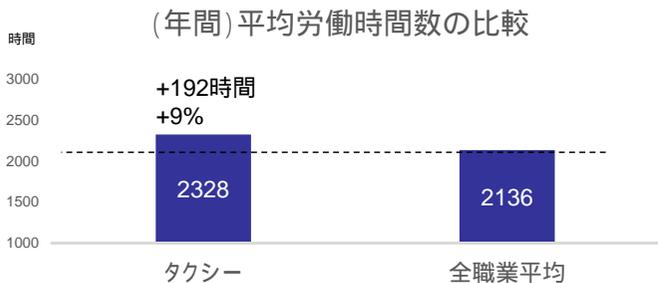
【運転者数】平成16年度の428,253人をピークに減少傾向。平成30年には305,441人。ピーク時から約29%減少。

運転者数の平成15年の急激な減少理由は不明

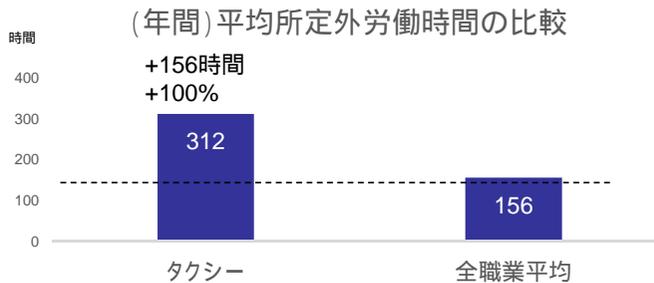


タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が9～21%長いにもかかわらず、年間賃金は6～29%低い状況。
 自動車運転の職業の有効求人倍率(平成30年)は2.98倍(全職業平均の約2倍)と運転者不足が深刻
 平成30年6月に働き方改革関連法が成立し、自動車の運転業務について、平成36年4月に、年960時間(=月平均80時間)以内の罰則付の時間外労働の上限規制が導入されることとなった。

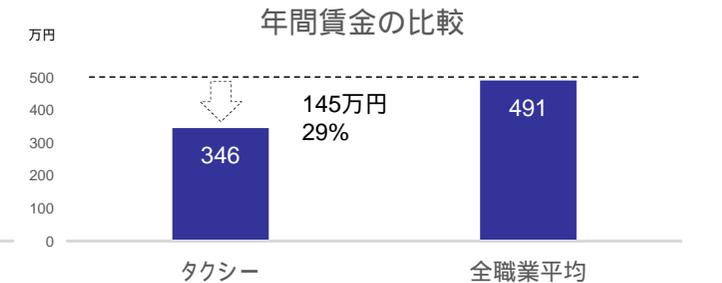
労働時間 全職業平均より
約9%長い。



所定外労働時間 全職業平均の
約2倍以上の長さ。



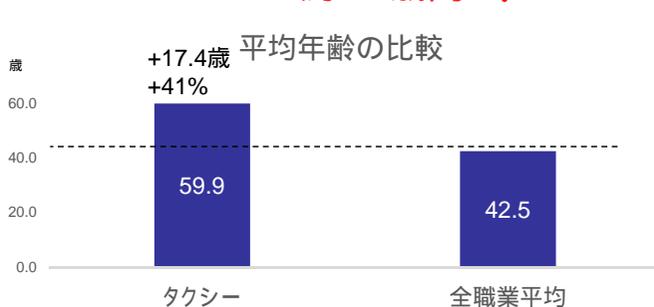
年間賃金 長い労働時間にも関わらず、約29%低い。



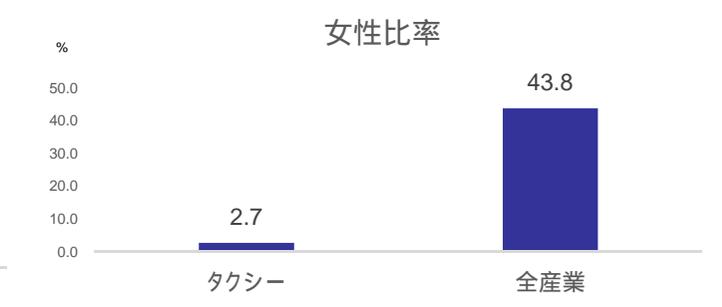
人手不足 人手不足が年々深刻化。
有効求人倍率は全職業平均の約2～3倍。



高齢化 全職業平均より
平均年齢が約17歳高い。



女性比率 女性比率は全職業平均の1割未満と低い。



(出典)厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

< 多様なニーズに応える新たなタクシーサービスの実現 >

規制改革の内容	実施時期
<p>2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。安全性の確保を前提にしつつ、利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめる。</p>	<p>平成30年度 検討開始・平成31年度 結論</p>

全国ハイヤー・タクシー連合会において、平成28年6月から、タクシーサービスの更なる高度化について検討を行い、10月に「今後新たに取り組む事項」を決定

国土交通省としても、タクシーの利便性・生産性の向上の観点から、実証実験の実施を通じたルールの整備など、支援を行っている

1. 初乗り距離短縮運賃

- 東京のタクシー初乗り運賃2km730円 約1km410円に【H29年1月30日～本格導入】
- 運送回数は、2km以下の利用者が20%増加するなど「ちょいのり」需要の創出。全体でも約7%増加。
- 運送収入は、全体で約4%増加。
- 名古屋市（H29.4～）、福井市（H29.10～）、京都市（H30.4～）など、東京以外の地域においても順次導入

2. 相乗り運賃（タクシーシェア）

- 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。割安にタクシー利用が可能に

3. 事前確定運賃

- 配車アプリで乗降車地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス。
- 渋滞やメーターを気にせず安心してタクシーを利用可能に。

4. ダイナミックプライシング：需要に応じた柔軟なタクシー料金の設定。

5. 定期運賃（乗り放題）タクシー：鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービス

6. 相互レーティング：配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価。優良ドライバーを選択できるように。

7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー：UDタクシーの導入促進【H32までに約28,000台】 新車両の発売開始

8. タクシー全面広告：車体への広告掲載場所規制の緩和【例：東京では条例により、4つドア・屋上のみ広告掲載可能】

9. 第2種免許緩和：車体・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（21歳以上、経験3年以上）の緩和。

10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス：高級車両・多言語対応・WiFi設備等ハイグレードなサービス。

11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）：過疎地域等における生活交通の確保。

「今後新たに取り組む事項」(追加9項目)

全国ハイヤー・タクシー連合会では、平成28年10月より、「今後新たに取り組む事項」(11項目)への取組が進められてきたが、2年以上が経過し、一定の進捗を見たことから、令和元年6月、新たに追加する9項目を決定(第111回総会において公表)

- 今後は、従来の11項目と合わせた計20項目について、さらなる取組を進めていく方針
- 国土交通省としても、その実現に向けて後押しをしていく

1. MaaSへの積極的参画

- 国、地方自治体、MaaSプラットフォームと連携し、各種実証実験等に積極的に参画

2. 自動運転技術の活用方策の検討

- 各種実証実験に参加するとともに、運賃等に関する制度のあり方の検討に参画

3. キャッシュレス決済の導入促進

- クレジットカード、ICカード、QRコード決済などについて、導入を改めて促進

4. 子育てを応援するタクシーの普及

- 「妊婦応援タクシー」や「育児支援タクシー」の取組を全国に普及するとともに、ニーズを踏まえて更なるサービス展開を検討

5. ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)・福祉タクシーの配車体制の構築

- 配車オペレーターの教育や、事業者間の連携体制の構築を図り、ニーズに応じたUDタクシーや福祉タクシーの迅速な配車を実現

6. 「運転者職場環境良好度認証」制度の普及促進

- 労働条件・労働環境の改善に取り組む事業者を求職者に「見える化」する仕組みの普及を促進し、働き方改革を着実に推進

7. 労働力確保対策の推進

- 女性ドライバー、若年ドライバーの採用拡大や定着・育成に取り組むとともに、外国人ドライバーの登用について議論

8. 大規模災害時における緊急輸送に関する地方自治体との協定等の締結の推進

- 全国全ての都道府県協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等を締結

9. タクシー産業の国内外へのアピールの推進

- 会員事業所をWEB検索できる「全国タクシーガイド」の充実を図るとともに、動画・広告等により日本のタクシーを国内外にPR

概要

- 経緯
 - 昨年4月に実証実験を踏まえたルールを策定
 - 過去の輸送実績を元に、低速走行時間を推計する「係数」を算定し、事前確定運賃額を決定する方法
 - 7月から認可申請の受付を開始
 - 10月11日に「係数」を地方運輸局が公示
 - 10月25日に第一号認可
 - 10月28日以降、準備が整った地域からサービス開始

- 実施地域：30地域（2月21日現在）
札幌、東京、横浜、長野、名古屋、大阪、京都、神戸等

- サービス開始地域：11地域（2月21日現在）
札幌、青森、東京、横浜、新潟、京都等

- 実施事業者等：約890社、約27,000両

< 東京都特別区・武三交通圏の係数の例 >

	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時
日	1.37	1.36	1.35	1.35	1.30	1.13	1.14	1.15	1.17	1.19	1.21	1.22
月	1.36	1.35	1.35	1.34	1.30	1.13	1.15	1.20	1.23	1.27	1.27	1.26
火	1.35	1.35	1.35	1.35	1.30	1.13	1.15	1.20	1.24	1.26	1.27	1.27
水	1.36	1.35	1.36	1.35	1.31	1.13	1.16	1.19	1.24	1.25	1.26	1.26
木	1.36	1.35	1.35	1.35	1.30	1.13	1.15	1.20	1.24	1.26	1.27	1.27
金	1.36	1.36	1.35	1.35	1.30	1.13	1.16	1.19	1.25	1.27	1.28	1.28
土	1.37	1.36	1.35	1.35	1.31	1.14	1.15	1.17	1.19	1.22	1.23	1.24

	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
日	1.22	1.22	1.23	1.23	1.24	1.23	1.21	1.20	1.19	1.21	1.38	1.37
月	1.24	1.26	1.27	1.27	1.27	1.29	1.27	1.22	1.19	1.22	1.38	1.37
火	1.25	1.26	1.27	1.28	1.27	1.29	1.28	1.23	1.20	1.22	1.39	1.38
水	1.25	1.26	1.27	1.28	1.28	1.30	1.28	1.23	1.20	1.22	1.39	1.38
木	1.25	1.26	1.27	1.28	1.28	1.30	1.28	1.23	1.20	1.23	1.40	1.38
金	1.27	1.28	1.29	1.30	1.30	1.32	1.31	1.26	1.22	1.25	1.41	1.40
土	1.24	1.24	1.24	1.25	1.26	1.27	1.25	1.22	1.20	1.22	1.40	1.39



（例）月曜日の15:15に東京駅から東京スカイツリーまで事前確定運賃でタクシーに乗車する場合

$$\text{初乗運賃} \quad \text{加算運賃} \quad \text{係数}$$

$$(420円 + 1,920円) \times 1.27 = 2,970円$$

距離運賃額を電子地図から算定

時間距離併用部分を含む運賃総額を推定

全申請事業者の土曜日・15時台の輸送データ1年分から

運賃総額 / 距離運賃総額

の計算により、係数を算出し、平均的な低速走行時間を推計

低速走行時間：時速10km以下の走行時間 785秒毎に80円（東京の場合）

目的

- 配車アプリを活用して、目的地が近い旅客同士をマッチングさせてタクシーを配車させ、1台のタクシーに複数の旅客が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービスを提供し、新たな顧客層の開拓を目指す。
- 1台のタクシーで複数の旅客を運送することにより、運送の効率化により生産性を向上し、持続的なサービス提供を目指す。

実証実験の内容

□ **期間**：平成30年1月22日 ~ 3月11日

□ **地域**：東京特別区・武蔵野市・三鷹市

アンケート調査結果

- 約7割の利用者が「運賃が安いと思う」
- 約7割の利用者が「また利用したい」
- 相乗りタクシーを利用する際に一番気になることとして、「同乗者とのトラブルに巻き込まれるのではないか」という回答が約5割と最も多かった

□ **規模**：2グループ15社（949両）

日本交通G：11社（300両）、大和自動車交通G：4社（649両）

利用実績：

申込み人数に
占める割合

相乗りタクシー利用人数	494人	男:369人 女:71人 不明:54人	(10%)
うち大和自動車交通	272人	男:239人 女:7人 不明:26人	(60%)
うち日本交通	222人	男:130人 女:64人 不明:28人	(5%)

< 実際の相乗り走行・計算イメージ >



変動迎車料金 (H30.10.1 ~ 11.30)

過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金

□ **期間** : 平成30年10月1日 ~ 11月30日

□ **地域** : 東京都中央区、港区

- ・大和自動車交通グループ : 643両
- ・国際自動車グループ : 1,844両
- 東京特別区、武蔵野市、三鷹市
- ・日本交通グループ : 4,527両

定額タクシー (H30.10.1 ~ 2.28)

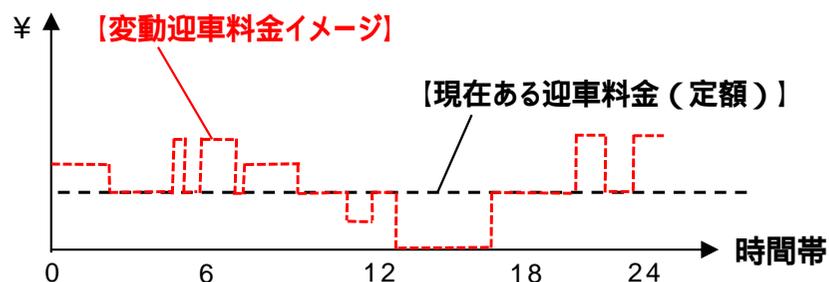
事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃

□ **期間** : 平成30年10月1日 ~ 平成31年2月28日

□ **地域** : 全国7地域

- ・北海道帯広市等
- ・神奈川県厚木市等
- ・福島県郡山市
- ・岡山県真庭市
- ・福島県白河市
- ・福岡県北九州市等
- ・東京都立川市等

サービス例 (大和自動車交通・国際自動車)
過去の輸送実績を基準として、リアルタイムの車両状況 (空車台数等) から繁閑状況を判定し、迎車料金価格を0円以上で段階的に変動。

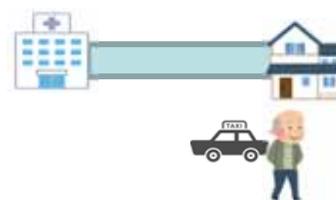


- ・閑散時間帯の潜在的な配車の需要
- ・混雑時間帯の優先的配車の需要 といったニーズに対応

令和元年度中にルールを整備を図る

サービス例 (十勝中央観光タクシー (北海道帯広市))

(従来3,000円)



1回あたり2,700円

- ・自宅、病院等を乗降車地に設定
- ・利用回数を設定
- ・定額運賃算出例

$$\text{想定運賃} 3,000\text{円} \times 20\text{回} \times 1\text{割引} = 54,000\text{円}$$

- ・運転免許を返納した高齢者の通院
- ・共働き夫婦の子ども通塾 といった各地域のニーズに対応

令和元年度中にルールを整備を図る

訪日中国人を始めとする訪日外国人のニーズに対応するため、母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり 言葉の不安解消 決済の不安解消 関係機関・団体と連携したプロモーション活動 に取り組むこととしている

国土交通省としても、観光先進国の実現に向けて、タクシー事業者の取組を後押ししていく

全国ハイヤー・
タクシー連合会

「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」概要

平成30年1月17日
決定

母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり

日本の配車アプリの多言語化の普及促進

• 日本の主要なタクシー配車アプリ・全国タクシーアプリ・らくらくタクシーアプリでは英語・中国語・韓国語に、モタクアプリでは英語・中国語に対応済み。また「スマホde タックン」がインバウンド用英語版「Tokyo Taxi Association-TAKKUN」をリリース。多言語化の更なる普及を図る。

海外タクシー配車アプリと日本の配車アプリ・タクシー事業者との連携

日本の主要な配車アプリ



ジャパンタクシー



MOV



S.RIDE



訪日外国人がスムーズに日本の
タクシーが利用可能に

情報セキュリティ対策を
しっかりと講じることが前提

海外の主要な配車アプリ



韓国配車アプリ最大手（カカオタクシー）
日本の配車アプリと相互利用開始
(2018.12～)



中国配車アプリ最大手（ディディ）
大阪等の22地域において日本のタク
シー会社と提携（2019年12月時点）



40カ国語以上対応
東京においてハイヤー配車業務提供中。
名古屋等の10地域において日本のタクシー
会社と提携（2019年12月時点）



タイ・マレーシア・シンガポール等東南
アジアで配車アプリ最大手
日本の配車アプリと相互利用開始
(2019.11～)

関係機関・団体と連携したプロモーション活動

訪日外国人に対するタクシーの利用・予約方法等のプロモーション活動
JNTOと連携した海外プロモーション活動
訪日外国人のニーズに対応した観光・周遊ルートの開発

言葉・決済の不安解消

言葉の不安解消

2019年度末までに外国語対応ドライバー1万人に

外国語で接遇できるドライバーの採用・養成促進

• 永住者・留学生や国際業務ビザを活用し、外国語に堪能なドライバーやインバウンド対応ドライバーの採用

外国人対応研修・認定制度の充実・拡大

• 諸外国の文化・習慣や挨拶とその対応等について研修

空港・主要駅での利用環境の向上

• 外国語接遇ドライバー専用乗り場・入構レーンの設置・拡充

多言語音声翻訳システムの導入

• VoiceTra（29言語）対応の音声翻訳システム等導入

決済の不安解消

2018年度末までに3大都市圏においてキャ
ッシュレス対応100%、2019年度までに地方部
で対応車両の普及率倍増を目指す。

キャッシュレス決済への対応

• クレジットカード、電子マネー・交通ICカード・
銀聯カード・Alipay・Wechatpay対応

外国語対応・キャッシュレス決済対応車両の見える化

• 対応車にステッカー表示（2018年度中検討）

[要件]

- UDタクシー等大容量ラゲージスペースな車両
- キャッシュレス決済対応
- 外国語接遇対応ドライバー乗務
- 多言語タブレット搭載



多言語対応決済タブレット



参考例



アクションプランの目標年を2020年7月から開催される東京オリンピック・パラリンピックまでとしていることから、取り組み可能な対策については2019年度中を目標に、できるだけ前倒しで実施。また、各協会・事業者は、それぞれの地域の実情等に応じて検討し、実施可能な対策について積極的な取り組みを図る。

海外配車アプリと国内タクシー事業者との連携を推進中

配車アプリ	連携タクシー事業者	地域
Uber	成長タクシー	青森
	仙台中央タクシー	仙台
	西条タクシー	郡山
	第一フジタクシー等	名古屋
	MKタクシー	京都
	未来都	大阪
	洲本観光タクシー等	兵庫(淡路島)
	第一交通等	広島
	土佐ハイヤー等	高知
	西日本タクシー等	福岡
	道南ハイヤー等	北海道
	北星交通等	青森
	DiDi	秋田梅田交通等
観光第一交通等	仙台	
中越交通等	新潟	
高崎第一交通等	群馬	
八千代タクシー等	千葉	
三共交通等	埼玉	
第一交通千住等	東京	
浜松タクシー等	静岡	
二葉タクシー等	愛知	
帝産京都自動車等	京都	
大阪第一交通等	大阪	
神戸相互タクシー等	兵庫	
琵琶湖タクシー等	滋賀	
和歌山第一交通等	和歌山	
中国タクシー等	広島	
下関第一交通等	山口	
福岡第一交通等	福岡、北九州	
亀の井タクシー等	大分	
みなとタクシー等	長崎	
宮崎第一交通等	宮崎	
沖東交通等	沖縄	

配車アプリ	連携タクシー事業者	地域
カカオタクシー	日本交通等	東京他
LINE TAXI		
Grab		
台湾大車隊	大和自動車交通等	東京

2020年1月20日時点



Uberとフジタクシーグループ（名古屋）の提携
（出所）Uber社HP

DiDi mobility Japan社プレスリリース

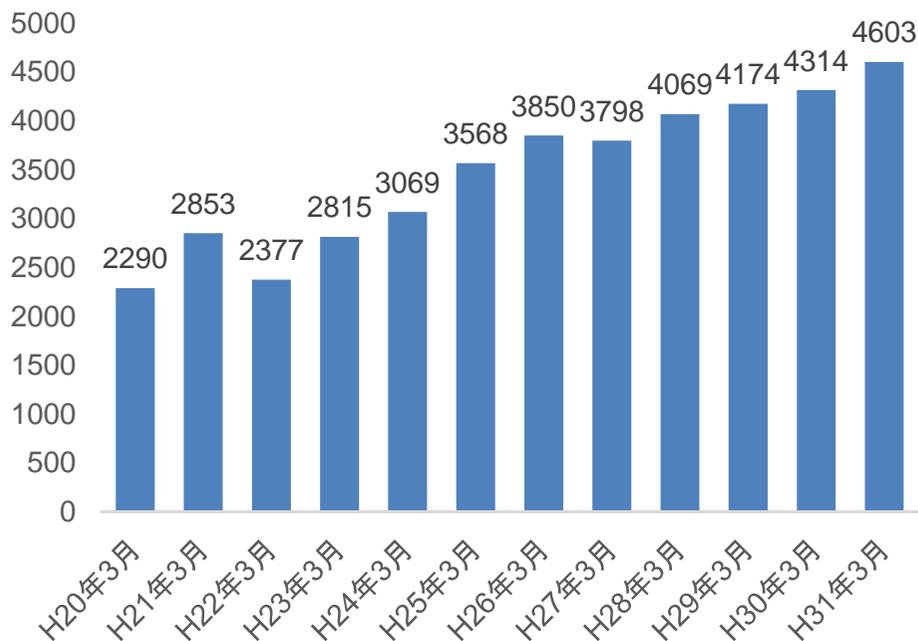
DiDiを大阪で利用した中国人ユーザーからは、「とても早く迎えに来てくれた。国内での配車とよく似ている。」
「メリットはアプリ内で自動的な翻訳ができ、Alipayによる決済もできること。」などの評価の声があった。
また、タクシーの乗務員からは、「DiDi配車による売上げは右肩上がり」との評価があった。

地方部において地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して乗合タクシーの運行を積極的に実施。

全国の乗合タクシー導入状況

H31年3月時点 4,603コース
(H20年3月から約2倍に増加)

乗合タクシー導入コース数



■ 系列 1



乗合タクシー事例集を活用し、タクシー事業者が自治体を訪問し導入を提案

乗り合いタクシーの事例

石川県加賀市 のりあい号の事例

- ・タクシー事業者（加賀第一交通）が乗合事業許可で運行。
- ・運行ダイヤの中から乗りたい便を予約。
- ・ジャンボタクシー車両で停留所と病院・スーパーなどの施設を毎日運行。
- ・1回500円。(H27年12月～)



のりあい号におけるIT技術の活用

- ・令和元年8月より、富士通との連携によりITを活用した予約管理システムを導入
以前は電話予約のみ
- ・1時間前予約から30分前予約に短縮
- ・加賀第一交通の予約受付等の業務工数が73%削減
- ・乗合率など、自治体の政策立案等に必要な情報もデータ化

高齢者のスマホ利用促進

- ・80代女性など高齢者のスマートフォン予約実績も確認
- ・携帯電話ショップと連携し、スマートフォンでの予約方法を高齢者に教える教室を開催。(令和2年12月6日より隔週で開催)

- グリーンスローモビリティ（通称：グリスロ）は、環境への負荷が少なく、狭い路地も運行が可能（時速20km以下の低速運行）で、地元の高齢者の足の確保や観光客の散策支援など、「新しいモビリティ」として期待されている移動手段。
- タクシーの営業運転は、広島県福山市鞆の浦地区の運行が全国初の事例（運行事業者：アサヒタクシー（株））。

グリスロ潮待ちタクシー事業の概要

運行開始時期：2019年4月19日（金）

利用料金：通常のタクシー運賃を適用

車両：ヤマハAR-05 1台（5人乗り）

利用方法：電話予約

- ・タクシー事業者と地方運輸局において利用者のニーズや地域交通機関の課題を把握
- ・従前は、安全性に欠点があるものとして、このような車両のタクシー事業への利用は認めてこなかったが、地域におけるニーズを踏まえ、地域における安全確保の枠組みにより安全性が担保される場合には、認め得る旨の解釈を国土交通省において明確化
- ・福山市においては、運用要領を策定し、運用地域の限定や道路管理者及び都道府県警察との協議プロセス、トラブルの報告、安全性の事後検証などを定めている



「モビリティについての検討項目」（金丸恭文議員 提出資料）の論点

1. 自家用有償旅客運送についての論点

- (1) 交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設
- (2) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化
- (3) 交通空白地の明確化
- (4) 広域的な取組の促進

2. タクシーの相乗り導入についての論点

「モビリティに関する国土交通省の取組」（石井国土交通大臣 提出資料）（抜粋）

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

< 施策の方向性 >

- 観光客も輸送対象として位置付け。
- 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

タクシーの相乗り導入

< 施策の方向性 >

- 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。

安倍内閣総理大臣 発言（抜粋）

モビリティは、Society5.0のうちで、重要な柱であり、自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要です。タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても、安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがあります。このため、タクシー事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化する法制度の整備を図ります。この運送は地域住民だけでなく、外国人観光客4,000万人時代も見据え、観光客も対象とします。また、タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入により、利用者が低廉な料金で移動することを可能とします。

自家用有償旅客運送

（交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設）

市町村が交通事業者（タクシー事業者等）に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

（観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化）

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

（交通空白地の明確化）

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

（広域的な取組の促進）

地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成）に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続きを簡素化する。

タクシーの相乗り導入

過疎化が進む地域において、大型バスの運行に対して補助金を支払うことは非効率であり、交通需要にフィットした移動サービスの最適化が必要である。

また、IT化が進んだ時代において、アプリを使った乗客のマッチングやリアルタイムの配車依頼に応じた最適なルート選定、キャッシュレスといったサービスの導入を進め、ビジネスモデルのデジタルトランスフォーメーションを図るべきである。

タクシーの相乗りの導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者にとっては生産性向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に導入を行う。具体的には、道路運送法上の通達等の整備を本年度中に図る。

（注）アプリによりマッチング、乗車距離（オンデマンドなルート選定）に応じた割り勘料金（事前確定）とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

開催概要

平成30年11月より「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を開催し、今後の地域公共交通政策のあり方について幅広く検討し、令和元年6月に提言をとりまとめ。

さらに、「成長戦略フォローアップ」（令和元年6月21日閣議決定）において、「地域交通について、多様な主体が連携・協働し、AIなどの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。」とされた。

こうしたことを踏まえ、昨年9月から5回に亘り交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催し、「地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方」、「道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方」、「MaaSの普及に向けた制度のあり方」などについて審議。本年1月29日に中間取りまとめ。

構成員

部会長 中村 文彦 横浜国立大学副学長・教授
 部会長代理 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
 委員 大串 葉子 椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
 鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
 原田 昇 東京大学大学院工学系研究科教授
 矢ヶ崎 紀子 東京女子大学現代教養学部教授
 臨時委員 石田 東生 筑波大学特命教授
 大井 尚司 大分大学経済学部門教授
 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
 大森 雅夫 岡山市長
 楠田 悦子 モビリティジャーナリスト
 小役丸 幸子 一般財団法人交通経済研究所調査研究センター主幹研究員
 清水 希容子 株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事役
 杉本 達治 福井県知事
 常石 博高 高知県田野町長
 土井 勉 一般社団法人グローバル交流推進機構理事長
 中道 久美子 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系特定准教授
 矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授
 山内 弘隆 一橋大学大学院経営管理研究科特任教授
 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

オブザーバー

出田 貴康 第三セクター鉄道等協議会会長
 (肥薩おれんじ鉄道株式会社 代表取締役社長)
 喜勢 陽一 東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役 総合企画本部長
 斉藤 薫 公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員長
 (遠州鉄道株式会社 取締役社長)
 田中 亮一郎 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
 地域交通委員会委員長
 (第一交通産業株式会社 代表取締役社長)
 堀家 久靖 一般社団法人日本旅客船協会理事長
 棕田 昌夫 一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・地方交通委員長
 (広島電鉄株式会社 代表取締役社長)

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 中間とりまとめ(抜粋)

3. 課題・テーマ(解決の方向性)と「地域交通のオーバーホール」の具体策

(3) 郊外・過疎地等における移動手段の確保

【具体策】タクシーの一層の活用

タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っているところ、乗合タクシーの導入円滑化に向けた環境整備や、過疎地域等において移動手段が十分でない場合の移動ニーズに対応できるよう制度の柔軟化を検討するべきである。

また、事前確定運賃や定額タクシーなど潜在需要の活性化につながる取組を進めることにより、生産性の向上につなげ、持続可能なサービスの提供の確保を図ることも重要である。

【具体策】自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化

自家用有償旅客運送については、現行の地域公共交通活性化再生法ではその位置づけが明らかになっていないが、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置づけることが重要である。

また、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減し、地域における協議を前提のもと、その実施の円滑化を促進することが重要である。

このため、交通事業者が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う交通事業者協力型自家用旅客運送制度(仮称)を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じるとともに、交通事業者が委託等を受けやすくなるよう委託環境を整備する必要がある。加えて、自家用有償旅客運送の実施にあたっては、協議プロセスを周知しているにも関わらず、関係者の全員同意が必須であるという誤解等もあり、地域に必要な旅客運送サービスを確保するという観点からの建設的な協議が行われにくいケースがみられるため、そのような事態が生じないように更なる周知及び明確化を行う必要がある。

また、インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性を高めるとともに、観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図るため、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化する必要がある。

輸送資源の総動員による移動手段の確保 (自家用有償旅客運送の実施の円滑化等)

交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設



観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化



(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

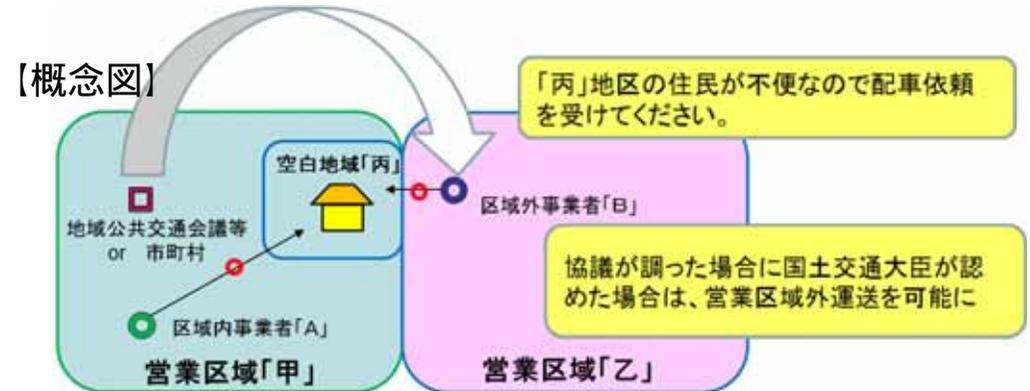
【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

タクシーの営業区域外運送の柔軟化

台風等の災害時や過疎地での夜間対応など、隣接市町村のタクシーの方が近い場合や24時間対応可能な場合など、地域や時間帯によって、営業区域を超えた移動ニーズへの対応が発生。

地域において必要であると認められた場合、一定の要件のもと、営業区域外運送を可能とする。



【参考事例：松江市】

松江市営業区域の事業者の営業所が遠く、隣接する境港市営業区域の事業者が運送する方が効率的なエリア

