

運輸審議会ご説明資料

平成30年4月3日
自動車局旅客課

1. タクシー事業の現状（全国）
2. 改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況
3. 仙台市
4. 秋田交通圏
5. 熊本交通圏
6. 〈参考〉タクシーサービスの進化
7. 〈参考〉働き方改革

タクシー事業の現状（全国）

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 （者）	6,702	35,150	41,852
車両数 （両）	188,792	35,150	223,942
輸送人員 （千人）	1,381,612	87,178	1,468,790
営業収入 （百万円）	1,475,280	124,186	1,599,466
運転者数 （人）	286,743	35,150	321,893

【平成28年度末】

タクシー事業の現状（全国）

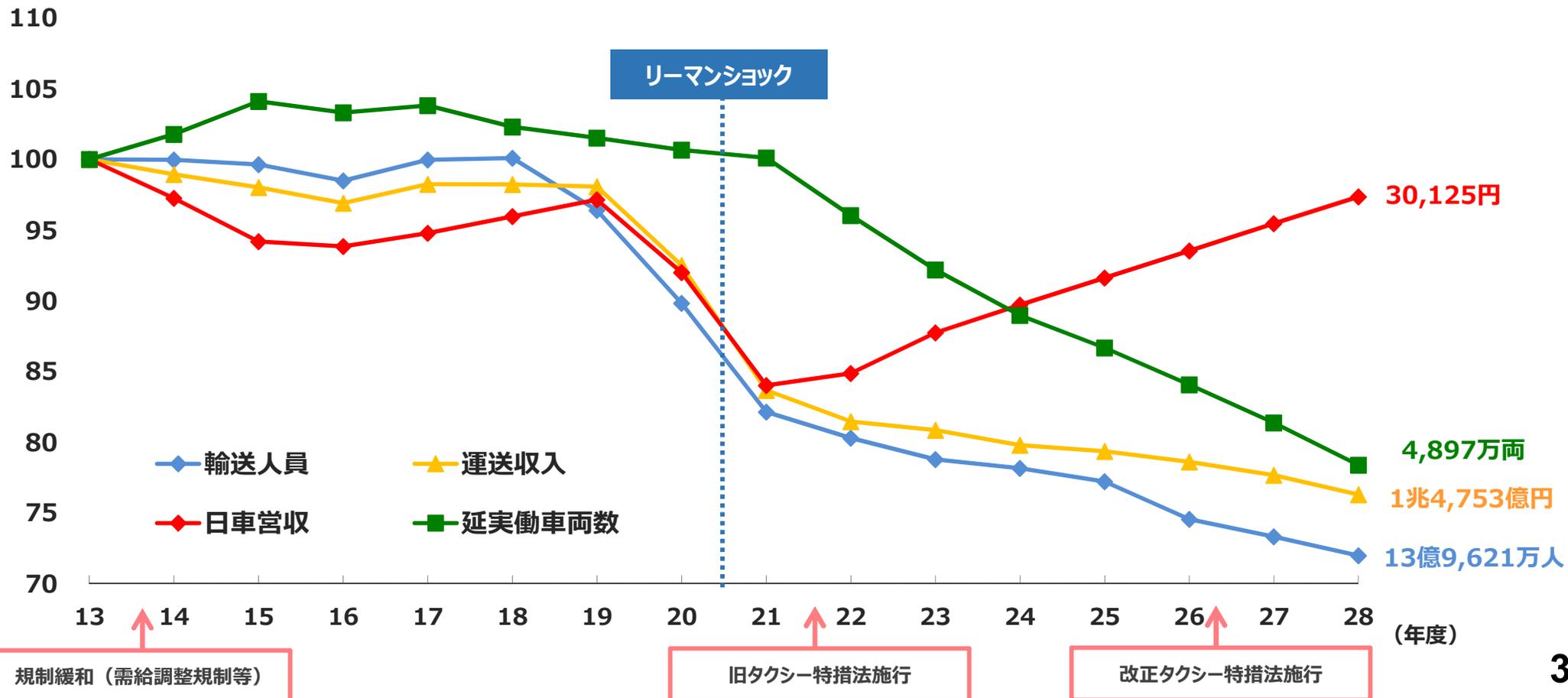
【**輸送人員**】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**平成28年度には13億9,621万人**。ピーク時から約28%減少。

【**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28年度には1兆4,753億円**。ピーク時から約24%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28年には、4,897万両**。ピーク時から約25%減少。

【**日車営収**（1日1車あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円をピークに、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、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**平成28年度は3万125円**。平成13年度の数値の近くまで回復。

※1日毎の営業のために稼働した車両数を1年間積み上げた車両数



1. タクシー事業の現状（全国）
2. **改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況**
3. 仙台市
4. 秋田交通圏
5. 熊本交通圏
6. 〈参考〉タクシーサービスの進化
7. 〈参考〉働き方改革

改正タクシー特措法のポイント

改正タクシー特措法 = 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に関する特別措置法（平成25年11月成立、平成26年1月施行）

- ① 道路運送法に基づく「新規参入は許可制、増車は届出制」という規制緩和の原則は維持しつつ、供給過剰対策が必要な地域について、**特定地域と準特定地域の二本立ての制度を創設**。
- ② **特定地域**については、**新規参入・増車は禁止**。
- ③ 認可を受けた特定地域計画に基づく供給過剰対策の取組に関する**独占禁止法の適用除外**。
- ④ 一定の場合には、供給輸送力を削減しない事業者に対して、**営業方法の制限に関する勧告・命令**が可能に。
- ⑤ 特定地域及び準特定地域において**公定幅運賃制度を創設**。

原則（道路運送法）

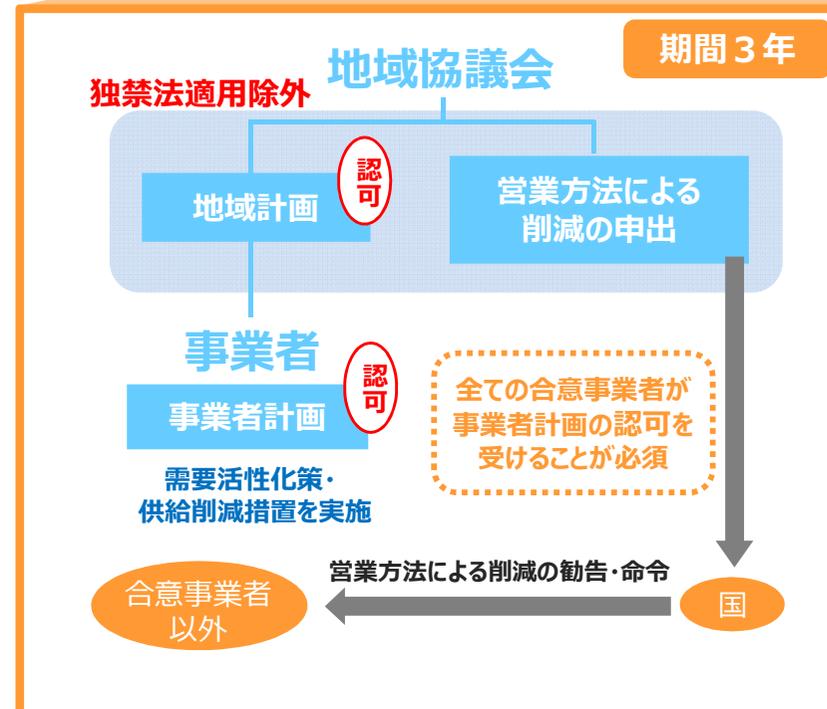
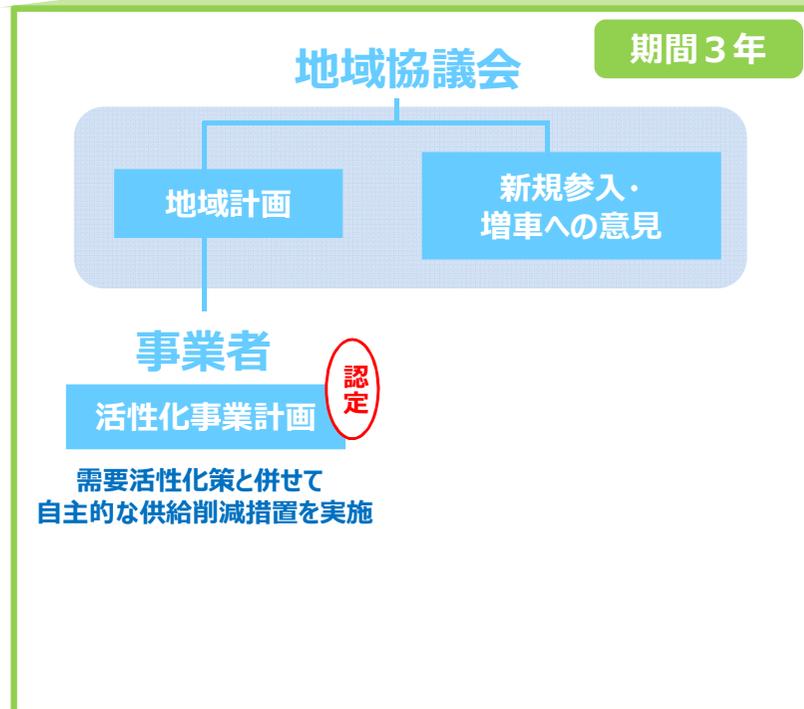
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）



特定地域の指定基準

以下の指標に該当する場合に特定地域として指定。ただし、日車営収が平成13年度より増加している場合には指定しない。

(1) 車両の稼働効率の指標 ⇒ 実働実車率(= 実働率×実車率)が平成13年度と比較して10%以上減少していること。

(2) 事業者の収支状況の指標 ⇒ 赤字事業者の車両数シェアが1/2以上であること、又は赤字事業者の車両数シェアが1/3以上であって、前年度と比較して10ポイント以上増加していること。

(3) 流し営業の指標 ⇒ 人口30万人以上の都市を含む営業区域であること。

(4) 地域の需要動向の指標 ⇒ 総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと。

① 運転者の賃金水準の指標 ⇒ 日車営収又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること。

(5) ② 事業運営の指標 ⇒ 走行100万キロ当たりの法令違反の件数の直近5年間の平均値が、全国の平均値を上回っていること。

③ 安全性の指標 ⇒ 走行100万キロ当たりの事故の発生件数の直近5年間の平均値が、全国の平均値を上回っていること。

※①～③いずれかに該当すること。

(6) 地域・利用者の意向の指標 ⇒ 利用者の意向も踏まえた上で協議会の同意を得ること。

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に関する特別措置法の施行状況及び効果について（概要）

- 平成25年11月、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に関する特別措置法の一部改正（改正タクシー特措法）において「本法の施行後における施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を両院に報告」することが決議（衆・参国土交通委員会）
- 改正タクシー特措法に基づく特定地域の指定の開始（平成27年）後の施行の状況及び効果についてとりまとめ

施行状況（地域指定の状況と取組の実施状況）

- 全国631の営業区域のうち、**特定地域27地域**
（うちH27指定地域：19地域 H28指定地域：8地域）
- 27の特定地域のうち
 - ・協議会において特定地域計画が議決されている地域：**22地域**
各地域の供給輸送力の削減目標（平均）：**10%**
 - ・特定地域計画の認可を受けている地域：**22地域**
 - ・全合意事業者が事業者計画の認可を受けている地域：**12地域**
- 各地域において、認可を受けた特定地域計画・事業者計画に基づき、適正化・活性化に取り組んでいるところ

特定地域

新規参入
増車禁止

地域協議会

認可
地域計画

独禁法適用除外

事業者

事業者計画

認可

需要活性化策・
供給輸送力の削減
を実施

- 全国631の営業区域のうち、準特定地域：114地域

施行後の各地域の状況・効果

(1) 適正化の状況

- 各特定地域において、地域指定時の適正車両数と実在車両数の乖離をおおむね解消することを目標（3%～0%）に適正化の取組を進めている

(2) 日車営収と賃金

- 各特定地域の日車営収（H26⇒H28年度）27地域中 **25地域で増**
- 各特定地域の時間当たり賃金（H26⇒H28年度） **25地域で増**
- **規制緩和前のH13年度とH28年度を比較すると、多くの地域で依然として低い水準となっており、労働条件の改善に向けて、引き続き特定地域計画に基づく適正化・活性化の取組を進める必要がある**

(3) 活性化に向けた取組

- 多様なニーズに的確に応え、サービスの高度化・高質化に積極的に取り組むことにより、需要拡大・労働条件の改善等を図るべく、活性化の取組を進めている

【具体例】 生産性・利便性向上（配車アプリの導入、キャッシュレス対応の促進）
多様なニーズへの対応（UDタクシー、マタニティ・子育て支援タクシーの導入）
地域交通を支える取組（乗合タクシーの運行、自家用有償運送の運行受託）
インバウンド対応（外国語研修の受講促進） 等

今後の方向性

- 各地域における特定地域計画・事業者計画に定められた適正化・活性化の取組等の着実な推進を通じて、タクシーが地域公共交通として、サービス水準を向上させ、利用者のニーズに的確に応えていくよう支援していく
- 観光先進国の実現に向けて、訪日外国人がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、訪日外国人向けのサービス向上のための取組を推進する
- 今後も定期的な施行状況等のフォローアップを行い、施策の進捗と効果を検証する

特定地域の状況（平成30年1月31日時点）

□現在、全国631の営業区域のうち、供給過剰の状況がみられる地域として指定されている**特定地域が27地域**（うち、**平成27年度指定地域19地域**、**平成28年度指定地域8地域**）法人・個人の車両数ベースでみると、特定地域は**全国の約35%**を占める。

□うち**22地域が特定地域計画を議決**し、うち、**22地域が特定地域計画の認可済み**。特定地域計画を議決済みの地域における**車両の削減率の目標は平均約10%**。うち**12地域で全合意事業者が事業者計画の認可**を受け、うち**5地域で全合意事業者が供給輸送力の削減を実施済み**

平成27年度指定地域

都道府県	営業区域	地域指定	特定地域 計画議決	特定地域 計画認可	指定日 車両数	計画実施後 車両数
北海道	札幌交通圏	H27.11.1	H29.02.28	H29.05.18	4,871	4,364
宮城	仙台市	H27.06.1	H28.11.25	H29.03.02	2,580	2,407
秋田	秋田交通圏	H27.06.1	H28.10.14	H29.01.30	590	521
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H28.10.21	H30.03.26	1,052	900
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.09.06	H28.12.02	712	590
石川	金沢交通圏	H27.08.1	H29.03.28	H29.06.22	1,324	1,238
神奈川	京浜交通圏	H27.08.1	H28.09.23	H28.12.16	6,894	6,444
大阪	大阪市域交通圏	H27.11.1	H29.05.08	H29.09.29	13,509	12,245
兵庫	神戸市域交通圏	H27.09.1	H29.08.10	H29.11.27	5,285	4,513
奈良	奈良市域交通圏	H27.07.1	未議決	-	366	-
広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.04.27	H29.07.26	3,165	2,873
岡山	倉敷交通圏	H27.08.1	未議決	-	688	-
福岡	福岡交通圏	H27.11.1	H28.10.19	H29.03.29	4,644	4,053
〃	北九州交通圏	H27.08.1	H29.01.27	H29.05.25	2,842	2,548
長崎	長崎交通圏	H27.08.1	H28.12.05	H29.03.29	1,292	1,103
宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.09.28	H29.12.13	1,038	965
熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.05.09	H29.09.11	1,941	1,740
大分	大分市	H27.07.1	H29.04.04	H29.06.30	841	708
鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H29.12.11	H30.02.16	1,813	1,424
		19地域	17地域	17地域		

平成28年度指定地域

都道府県	営業区域	地域指定	特定地域 計画議決	特定地域 計画認可	指定日 車両数	計画実施後 車両数
富山	富山交通圏	H28.7.1	未議決	-	437	-
東京	南多摩交通圏	H28.7.1	H29.03.29	H29.06.23	1,240	1,214
千葉	京葉交通圏	H28.7.1	H30.02.07	H30.03.27	1,514	1,473
〃	東葛交通圏	H28.7.1	未議決	-	1,087	-
〃	千葉交通圏	H28.7.1	H29.11.30	H30.02.16	1,363	1,118
埼玉	県南中央交通圏	H28.7.1	H29.07.21	H29.10.20	2,524	2,407
栃木	宇都宮交通圏	H28.7.1	H29.09.27	H29.12.01	844	657
福岡	久留米市	H28.7.1	未議決	-	615	-
		8地域	5地域	5地域		
		合計	27地域	22地域	22地域	

全合意事業者の事業者計画の認可済み
全合意事業者が供給輸送力の削減を実施済み

特定地域指定後の取組の流れ

特定地域の指定

- 指定基準に基づき指定

特定地域計画の作成

- 協議会において地域計画を作成

【合意の要件】

- 特定地域計画の作成に合意した者が保有する車両数が、当該特定地域内の総車両数の3分の2以上
- 大手事業者、中小事業者、個人事業者の 카테고리ごとに、特定地域計画の作成に合意した者が保有する車両数が、当該特定地域内の総車両数の過半数以上
- 地方公共団体の長及び構成員である関係行政機関の全て
- 事業者とは別に、関係行政機関を除く利用者代表等の構成員の過半数が合意

認可

事業者計画の作成

- 特定地域計画に基づき事業者計画を作成

認可

取組の実施

- 特定地域計画・事業者計画に基づき、適正化・活性化の取組を実施

平成27年に指定を受けた特定地域の状況

- 平成27年に指定を受けた**特定地域19地域**のうち、**17地域**が**特定地域計画の認可**を受けている。
- 特定地域の指定から特定地域計画の認可までの期間は、17地域の**平均で約23ヶ月**。

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	認可までの期間	都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	認可までの期間
北海道	札幌交通圏	H27.11.1	H29.05.18	約19ヶ月	広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.07.26	約25ヶ月
宮城	仙台市	H27.06.1	H29.03.02	約21ヶ月	岡山	倉敷交通圏	H27.08.1	未議決	-
秋田	秋田交通圏	H27.06.1	H29.01.30	約20ヶ月	福岡	福岡交通圏	H27.11.1	H29.03.29	約17ヶ月
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H30.03.26	約32ヶ月	〃	北九州交通圏	H27.08.1	H29.05.25	約22ヶ月
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.12.02	約16ヶ月	長崎	長崎交通圏	H27.08.1	H29.03.29	約20ヶ月
石川	金沢交通圏	H27.08.1	H29.06.22	約23ヶ月	宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.12.13	約28ヶ月
神奈川	京浜交通圏	H27.08.1	H28.12.16	約17ヶ月	熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.09.11	約27ヶ月
大阪	大阪市域交通圏	H27.11.1	H29.09.29	約23ヶ月	大分	大分市	H27.07.1	H29.06.30	約24ヶ月
兵庫	神戸市域交通圏	H27.09.1	H29.11.27	約28ヶ月	鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H30.02.16	約31ヶ月
奈良	奈良市域交通圏	H27.07.1	未議決	-	19地域		認可済17地域		平均約23ヶ月

特定地域の取扱いについて

□ **特措法の規定と制定時の議論を基本**としつつ、**指定地域の実態を踏まえて、指定期限の延長の取扱いに関する指針を策定**（平成30年3月16日）

基本的な考え方

- タクシーが供給過剰であり、事業の適正化・活性化を進めることが特に必要な地域を指定（法3条1項）
- 指定期間経過後も指定の必要があると認めるときは延長（法3条2項）
- 指定の事由がなくなった場合は、指定を解除（法3条3項）
 - **措置の実施により早期に供給過剰の解消が実現し、指定基準に該当しなくなった場合は指定を解除**（H25.11.6：衆国土交通委員会）

指定

変更なし

- 指定基準に該当する地域を指定。

● 特定地域計画の議決が行われていない地域

→延長を行わない

● 特定地域計画の議決が行われている地域

□ 指定を受けた年度から2年の年度において明らかになる輸送実績等に基づき、指定基準に該当している地域

- 3年間指定を延長する
- ただし、指定延長後、毎年度の輸送実績等に基づき、指定基準に該当しない場合は、当該輸送実績等が明らかになった年度末日に指定を解除する。

□ 上記以外の地域

- 指定期間中の取組の実施により事業環境が改善したかどうかを判断するため、指定を受けた年度から3年後の年度において集計される輸送実績等が明らかになる当該年度末日まで指定を延長する。

□ 地域の協議会の同意がない場合は、延長の手続きは行わない。

延長

延長の取扱い指針を策定

平成27年に指定を受けた特定地域の取扱い

□ 平成27年に指定を受けた特定地域については、指定期限の延長の取扱いに関する指針に基づき、以下のとおり取り扱うこととし、各地域の協議会において延長に同意された場合、順次運輸審議会の諮問を経て延長を行う。

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	取扱い(案)
北海道	札幌交通圏	H27.11.1	H29.05.18	延長 H30年度末まで
宮城	仙台市	H27.06.1	H29.03.02	延長 3年間
秋田	秋田交通圏	H27.06.1	H29.01.30	延長 3年間
新潟	新潟交通圏	H27.08.1	H30.03.26	延長 H30年度末まで
長野	長野交通圏	H27.08.1	H28.12.02	延長 3年間
石川	金沢交通圏	H27.08.1	H29.06.22	延長 H30年度末まで
神奈川	京浜交通圏	H27.08.1	H28.12.16	延長 3年間
大阪	大阪市域交通圏	H27.11.1	H29.09.29	延長 H30年度末まで
兵庫	神戸市域交通圏	H27.09.1	H29.11.27	延長 3年間
奈良	奈良市域交通圏	H27.07.1	未議決	延長しない

都道府県	営業区域	地域指定	地域計画認可	取扱い(案)
広島	広島交通圏	H27.07.1	H29.07.26	延長 H30年度末まで
岡山	倉敷交通圏	H27.08.1	未議決	延長しない
福岡	福岡交通圏	H27.11.1	H29.03.29	延長 H30年度末まで
〃	北九州交通圏	H27.08.1	H29.05.25	延長 3年間
長崎	長崎交通圏	H27.08.1	H29.03.29	延長 3年間
宮崎	宮崎交通圏	H27.08.1	H29.12.13	延長 H30年度末まで
熊本	熊本交通圏	H27.06.1	H29.09.11	延長 H30年度末まで
大分	大分市	H27.07.1	H29.06.30	延長 H30年度末まで
鹿児島	鹿児島市	H27.08.1	H30.02.16	延長 H30年度末まで

1. タクシー事業の現状（全国）
2. 改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況
- 3. 仙台市**
4. 秋田交通圏
5. 熊本交通圏
6. 〈参考〉タクシーサービスの進化
7. 〈参考〉働き方改革

仙台市：タクシー事業の現状①

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	53	634	687
車両数 (両)	2,444	634	3,078
輸送人員 (千人)	17,996	1,560	19,556
営業収入 (百万円)	17,066	1,691	18,757
運転者数 (人)	4,279	634	4,913

【平成28年度末】

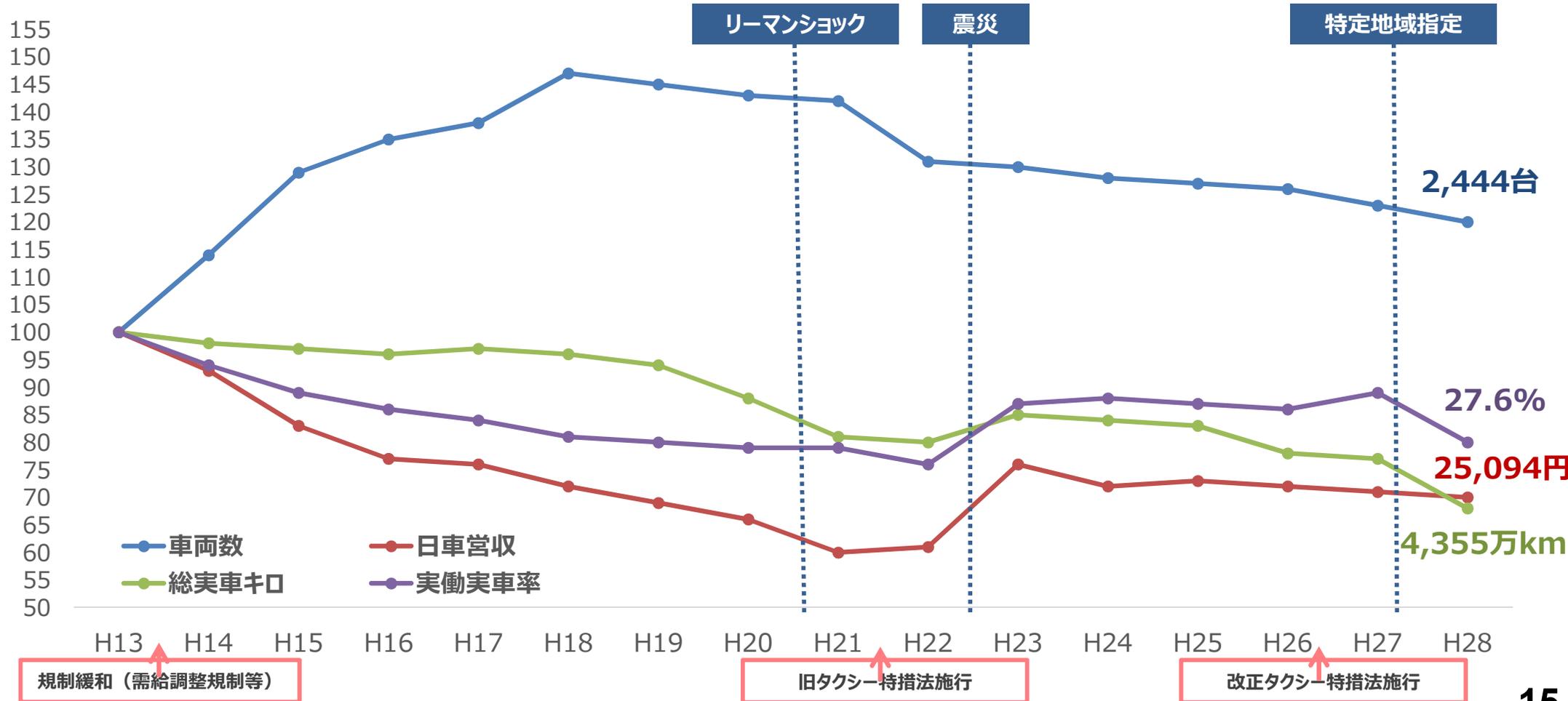
仙台市：タクシー事業の現状②

【車両数】平成18年度の3,003台（平成13年度比約1.5倍増）をピークに減少。平成28年度は2,444台。ピーク時から約19%減少。

【総実車キロ】平成13年度の6,389万キロをピークに減少。平成28年度は4,355万キロ。ピーク時から約32%減少。

【実働実車率】平成13年度の34.4%をピークに減少。平成28年度は27.6%。ピーク時から約20%減少。

【日車営収】平成13年度の35,887円をピークに平成21年度は21,353円まで減少。平成23年の震災による需要増があった後、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は25,734円。その後はほぼ横ばい状況にあり、平成28年度は25,094円。



仙台市：指定期限の延長の取扱い指針への適合状況

□ 仙台市交通圏については、平成28年度の輸送実績等は以下の通りであり、指定期限の取扱い指針に基づき、平成33年5月31日まで3年間指定を延長する候補地となり、平成30年3月23日、協議会において、指定期限の延長について同意がなされている。

特定地域計画の議決	● 平成28年11月25日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】34.4% 【H28】27.6% 【増減率】▲19.7%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【H27】57.5% 【H28】55.7% 【差】▲1.8ポイント	50%以上の割合	○
人口	● 仙台市：約108万人	30万人以上	○
総実車キロ	【H27】49,321,750km 【H28】43,556,748km 【増減率】▲11.7%	5%未満の増加率	○
日車営収	【H13】35,887円 【H28】25,094円 【増減率】▲30.1%	10%以上減少 (いずれか)	○
	日車実車キロ		
法令違反	【仙台市】0.0000件/100万キロ 【全国平均】0.0556件/100万キロ	平均超	×
事故	【仙台市】6.966件/100万キロ 【全国平均】7.572件/100万キロ	平均超	×
協議会の同意	● 平成30年3月23日	同意	○

口供給輸送力の削減目標と実施状況（平成30年1月末時点）

指定時車両数	適正車両数	適正車両数との乖離	目標車両数（削減率）	事業者計画認可率※1	事業者計画実施状況※2
2,580	2,392	7.3%	2,407 (6.7%)	100%	100% H29.9.12

※1：認可事業者数/合意事業者数

※2：事業者計画認可済み実施車両数/事業者計画認可済み計画車両数

被災地を巡る語り部タクシー

- 東日本大震災を風化させないため、宮城県タクシー協会仙台地区総支部において、運転手が「語り部」となって県内の沿岸部の被災状況を現地で解説する「語り部タクシー」を運行。
- 2012年10月開始。研修を受講し「語り部」認定を受けた支部加盟31社の運転手約180人が案内。
- ピーク時（平成25年度）1,851件。平成28年度は757件の運行。



復興支援センターの講師による座学研修



現地で復興支援センターの講師による研修



現地で利用者に解説するタクシー運転手

平成30年2月11日
宮城県震災復興本部
発行 広報紙
「NOW.IS」で掲載

- ・困難な「震災の伝承」
- ・語り部の苦悩に見える被災地の課題

被災状況を説明する運転手
【仙台市若林区荒浜】



資料写真を手に被災状況を説明する運転手さん、仙台市若林区荒浜

適正化
の取組

活性化
の取組

仙台市特定地域計画のポイント<活性化の取組>

運転免許自主返納者への割引制度導入

運転免許自主返納者 タクシー1割引き 仙台も

仙台市内のタクシー事業者で構成する県タクシー協会仙台地区総支部が25日から、運転免許証を自主返納した高齢者を対象に運賃の1割引きサービスを実施することを決め、20日に県警と覚書を締結した。県警は「運転が不安な高齢者が免許証を返納するきっかけになれば」と期待する。総支部などによると、サービスを始めるのは市内に本社を置く全

53社と市内の個人タクシー協会など3団体。自主返納者は県公安委員会交付の運転経歴証明書に乗車時に提示すれば、1割引きで利用できる。事業者の負担を考慮し、市内のタクシー運賃が引き上げられる25日からサービスを実施する

ことにした。県警本部で20日あった覚書締結式で、佐々木昌二総支部長は「事故の減少に少しでも貢献したい」とあいさつ。県警の青山運二交通部長は「自主返納者の足の確保への取り組みが、より活発になるき

っかけになってほしい」と感謝した。

市内を除く県内の事業者約12社は、2009年3月から同様の取り組みを行っており、今回のサービス開始で県内全域で実施されることになる。

県警によると、県内で昨年自主返納した65歳以上の高齢者は485人で、約半数の235人が仙台市外だった。

25日から 運賃優遇 県全域に

- 宮城県タクシー協会仙台地区総支部は、運転免許を自主返納した高齢者を対象に運賃の1割引きサービスを行うことを決定。
- 市内に本社を置く53事業者と市内の個人タクシー協会など3団体が実施する。(平成30年3月25日から適用)

観光タクシー

- 貸し切り観光案内：30分単位 2,800円
- 観光モデルコースの案内 A～Eの5コース90分～7時間
- ソフト面では、仙台地区総支部において、東京オリンピックを見据えて、平成30年3月宮城県と連携し、管理者向けと運転者向けに分けて外国人観光客「おもてなし」セミナーを開催。受講者数42人。

仙台観光マップに掲載し広報【発行：(公財)仙台観光国際協会】

- 観光タクシーモデルコース(仙台駅前起点)
 - Aコース 仙台市内早めぐり(2時間) 11,200円
 - Bコース 仙台市内早めぐり(3時間) 16,800円
 - Cコース 仙台市内と松島めぐり(7時間) 39,200円
 - D-①コース 仙台市内史跡めぐり(90分) 8,400円
 - D-②コース 仙台市内史跡めぐり(90分) 8,400円

乗合タクシーの導入

- 坪沼地区では運行していたバス会社が赤字路線を理由に当該地区より撤退し、その代替運行手段として乗合タクシーを導入することとなり、平成18年から仙台市と地域の4町内会、地元タクシー事業者が中心となり「坪沼乗合タクシー運営協議会」を設立し、乗合タクシーを運行。
- 協議会には地域のほぼ全世帯に当たる130世帯以上が加入し、自動、学生の通学を主とした地域住民の重要な移動手段として運行を行っている。

UDタクシー等の導入

- ユニバーサルドライバー
- 研修受講者数173人
- 12社16台(平成29年度末時点)
- ミニバン「シエンタ」のハイブリッド車 新型2台の導入(仙都タクシー)(平成29年3月河北新聞掲載)



- 平成29年7月仙台地区総支部会員会社がホンダからリースされた燃料電池車(FCV)2台をタクシー仕様に改装し、市内を運行。7月10日に県庁前で行った出発式。



1. タクシー事業の現状（全国）
2. 改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況
3. 仙台市
4. **秋田交通圏**
5. 熊本交通圏
6. 〈参考〉タクシーサービスの進化
7. 〈参考〉働き方改革

秋田交通圏：タクシー事業の現状①

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	16	65	81
車両数 (両)	551	65	616
輸送人員 (千人)	3,378	121	3,499
営業収入 (百万円)	3,267	165	3,432
運転者数 (人)	766	65	831

【平成28年度末】

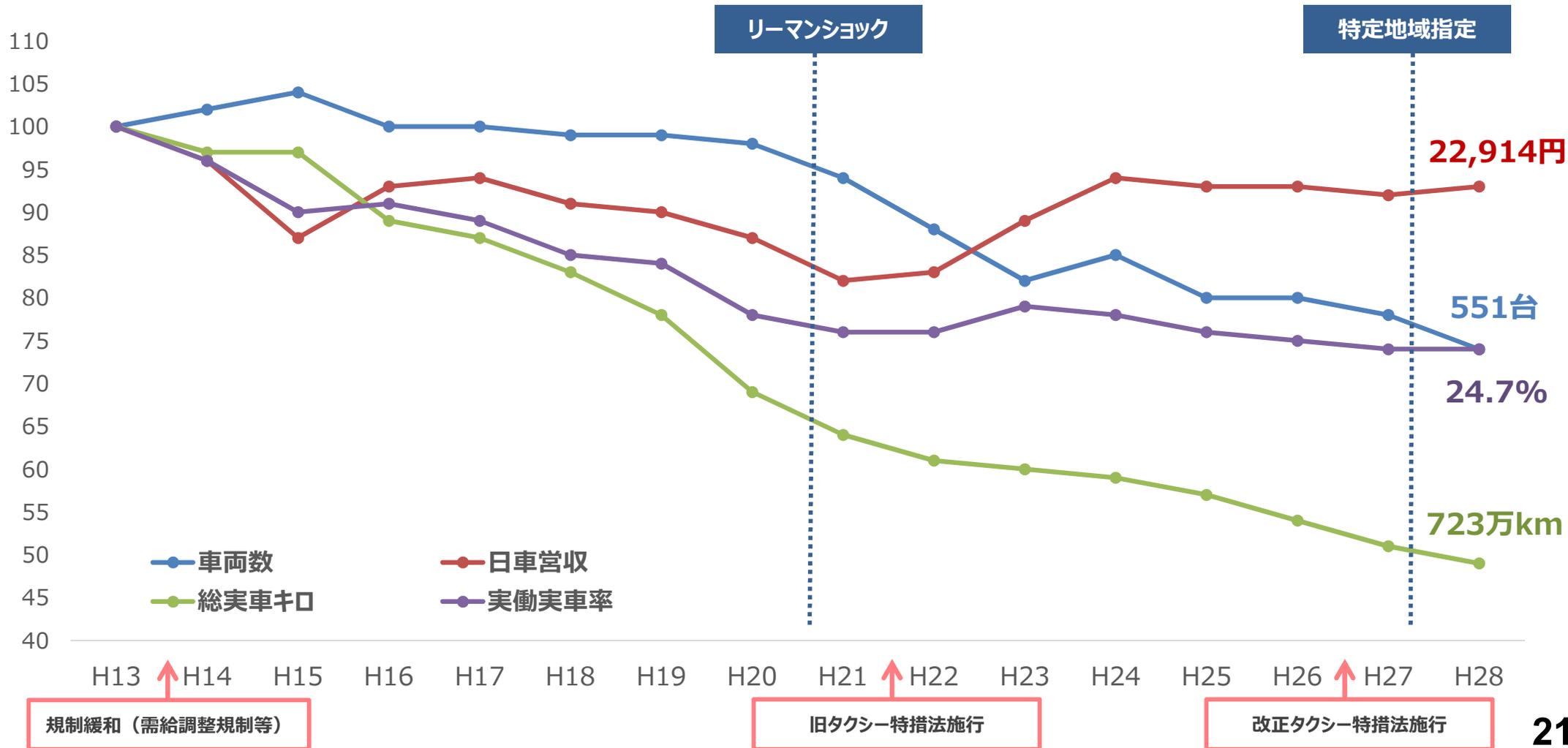
秋田交通圏：タクシー事業の現状②

【車両数】平成15年度の770台をピークに減少。平成28年度は551台。ピーク時から約28%減少。

【総実車キロ】平成13年度の1,466万キロをピークに減少。平成28年度は723万キロ。ピーク時から約51%減少。

【実働実車率】平成13年度の33.4%をピークに減少。平成28年度は24.7%。ピーク時から約26%減少。

【日車営収】平成13年度の24,662円をピークに平成21年度は20,231円まで減少。旧タクシー特措法施行以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は22,856円。その後はほぼ横ばい状況にあり、平成28年度は22,914円。



秋田交通圏：指定期限の延長の取扱い指針への適合状況

□ 秋田交通圏については、平成28年度の輸送実績等は以下の通りであり、指定期限の取扱い指針に基づき、平成33年5月31日まで3年間指定を延長する候補地となり、平成30年3月22日、協議会において、指定期限の延長について同意がなされている。

特定地域計画の議決	● 平成28年10月14日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】33.4% 【H28】24.7% 【増減率】▲26.1%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【H27】46.5% 【H28】63.9% 【差】17.4ポイント	50%以上の割合	○
人口	● 秋田市：約31万人	30万人以上	○
総実車キロ	【H27】7,530,396km 【H28】7,217,687km 【増減率】▲4.2%	5%未満の増加率	○
日車営収 日車実車キロ	【H13】24,662円 【H28】22,915円 【増減率】▲7.1%	10%以上減少 (いずれか)	○
	【H13】59.3km 【H28】50.6km 【増減率】▲14.6%		
法令違反	【秋田交通圏】0.0000件/100万キロ 【全国平均】0.0556件/100万キロ	平均超	×
事故	【秋田交通圏】7.337件/100万キロ 【全国平均】7.572件/100万キロ	平均超	×
協議会の同意	● 平成30年3月22日	同意	○

適正化
の取組

口供給輸送力の削減目標と実施状況（平成30年1月末時点）

指定時車両数	適正車両数	適正車両数との乖離	目標車両数 (削減率)	事業者計画 認可率※1	事業者計画 実施状況※2
590	518	12.2%	521 (11.7%)	100%	100% H29.5.12

※1：認可事業者数/合意事業者数

※2：事業者計画認可済み実施車両数/事業者計画認可済み計画車両数

クレジットカード・電子マネー対応・Wi-Fi提供

- NTTドコモの協力を得て車内に設置したスマートフォンが、料金情報を受け取り、決済アプリでクレジットカード・電子マネー決済、車内専用Wi-Fi提供
(H29年8月（電子マネーは10月）よりサービス開始)
- 地域住民の利用以外にも、訪日観光客やビジネス客の利便性向上が狙い（国際タクシー(株)）



秋田市鶴山の国際タクシー（高田和明社長）は先日、電子マネー決済に対応した車両の運行を始めた。同社によると、県内のタクシー会社は初。電子マネーを利用する買い物客らの需要を掘り起こし、集客増を目指す。

導入車両は、同社が所有する全57台のうち11台。運転手が携帯するスマートフォンに、乗客が電子マネーのカードをかざすことで決済できる仕組み。料金は通常のタクシーと変わらない。

国際タクシー（秋田市）

電子マネーで支払いOK

種類。今後さらに対応する種類を充実させる予定だ。

11日は、8月から無料の公衆無線LAN（Wi-Fi）（ワイファイ）の車内サービスを始め、クレジットカード決済にも対応している。同社によると、現段階で対応する電子マネーは、流通大手の「WAON（ワオン）」と、NTTドコモの「iD（アイディー）」の2つ。電子マネーの決済は、乗客の姿も受けられるという。

高田社長は「電子マネー対応車両の配車予約も受け付けている。今後も顧客の幅広いニーズに対応したい」と話した。（村田盛輔）

活性化
の取組

コンビニエンスストアと連携したタクシーの配車サービス導入

- 平成28年4月からサービス開始（通話料無料）
- 市内14店舗（ファミリーマート）に専用電話を設置。
- 地方におけるバス・鉄道路線の廃止、縮小や高齢化社会の進行にともなうドライバー人口の減少などの社会的背景を受け、日常の移動手段として期待されるタクシーを、コンビニエンスストアで呼び出すことができるサービス（国際タクシー(株)）



1. タクシー事業の現状（全国）
2. 改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況
3. 仙台市
4. 秋田交通圏
- 5. 熊本交通圏**
6. 〈参考〉タクシーサービスの進化
7. 〈参考〉働き方改革

熊本交通圏：タクシー事業の状況①

	法人タクシー	個人タクシー	合計
事業者数 (者)	61	374	435
車両数 (両)	1,905	374	2,279
輸送人員 (千人)	11,173	602	11,775
営業収入 (百万円)	12,207	954	13,161
運転者数 (人)	2,474	374	2,848

【平成28年度末】

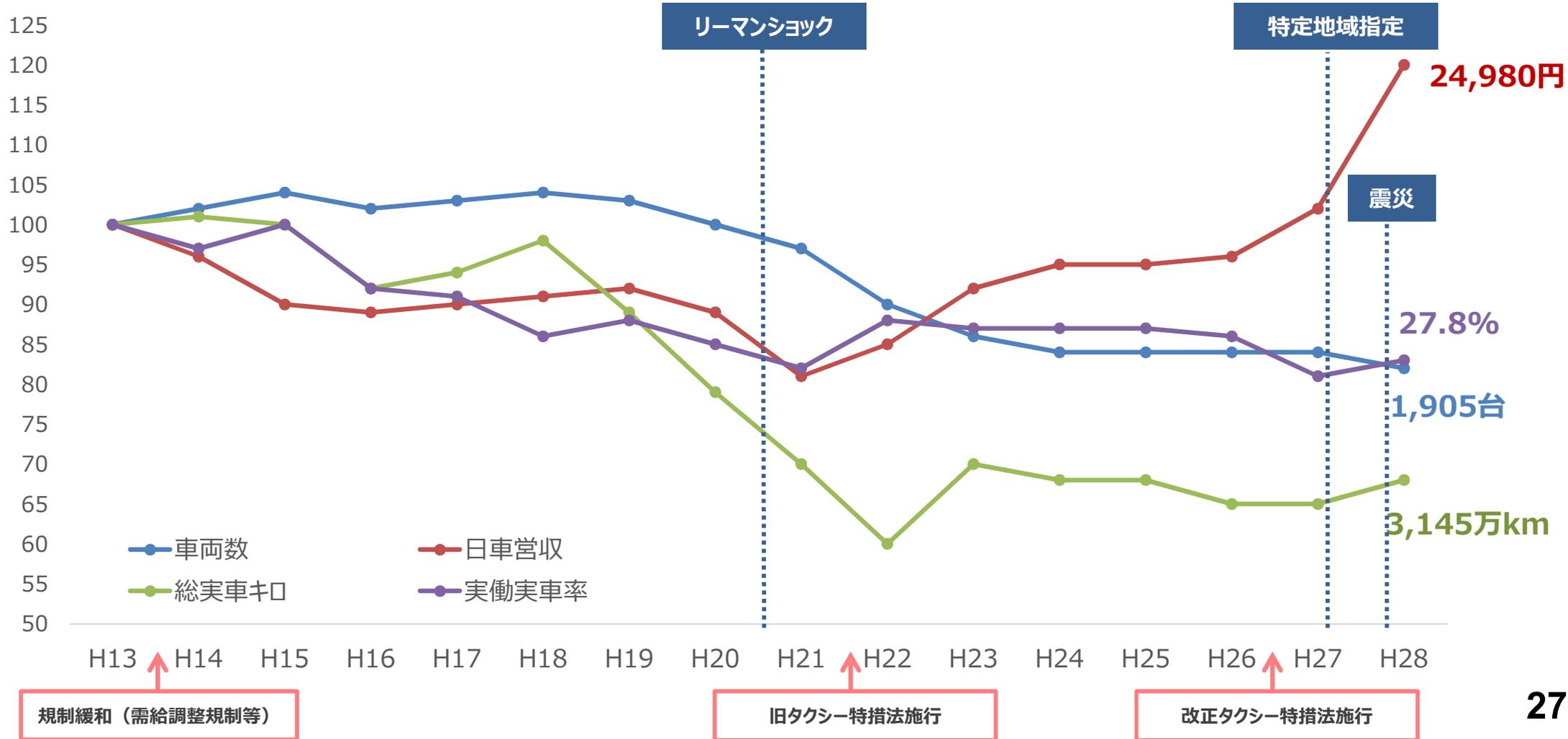
熊本交通圏：タクシー事業の状況②

【車両数】平成15年度の2,414台をピークに減少。平成28年度は1,905台。ピーク時から約21%減少。

【総実車キロ】平成14年度の4,631万キロをピークに減少。平成28年度は3,145万キロ。ピーク時から約32%減少。

【実働実車率】平成13年度の33.5%をピークに減少。平成28年度は27.8%。ピーク時から約17%減少。

【日車営収】平成13年度の20,847円から減少し、平成21年度は16,800円まで減少。旧タクシー特措法施行以降回復に転じ、平成27年度は21,261円、震災の需要増により、平成28年度は24,980円。



熊本交通圏：指定期限の延長の取扱い指針への適合状況

□ 熊本交通圏については、平成28年度の輸送実績等は以下の通りであり、指定期限の取扱い指針に基づき、平成31年3月31日まで指定を延長する候補地となり、平成30年3月19日、協議会において、指定期限の延長について同意がなされている。

特定地域計画の議決	● 平成29年5月9日	指定基準	該当状況
実働実車率	【H13】33.5% 【H28】27.8% 【増減率】▲16.9%	10%以上減少	○
赤字車両数シェア	【H27】52.5% 【H28】19.9% 【差】▲32.6ポイント	50%以上の割合	×
人口	● 熊本市：約73万人	30万人以上	○
総実車キロ	【H27】29,775,764km 【H28】31,451,468km 【増減率】5.6%	5%未満の増加率	×
日車営収 日車実車キロ	【H13】20,847円 【H28】24,980円 【増減率】19.8%	10%以上減少	×
	【H13】65.1km 【H28】64.4km 【増減率】▲1.1%	(いずれか)	
法令違反	【熊本交通圏】0.0120件/100万キロ 【全国平均】0.0556件/100万キロ	平均超	×
事故	【熊本交通圏】3.872件/100万キロ 【全国平均】7.572件/100万キロ	平均超	×
協議会の同意	● 平成30年3月19日	同意	○

口供給輸送力の削減目標と実施状況（平成30年1月末時点）

指定時車両数	適正車両数	適正車両数との乖離	目標車両数 (削減率)	事業者計画 認可率※1	事業者計画 実施状況※2
1,941	1,740	10.4%	1,740 (10.4%)	92%	95% H30.1.31

※1：認可事業者数/合意事業者数

※2：事業者計画認可済み実施車両数/事業者計画認可済み計画車両数

適正化
の取組

地方部における地域の足の確保に向けた取組①

熊本市は、市民、行政、公共交通事業者等が協働し、誰もが気軽におでかけできる「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を目指しているところ。公共交通空白・不便地域の対応として、路線定期や乗合タクシーを運行し、地域全体で築く・支える公共交通の実現を目指している。

1. 公共交通空白・不便地域の対応

- 地域の移動を確保する「コミュニティ交通」については、熊本市が「公共交通空白地」及び「公共交通不便地」を定義し、それぞれ行政・地域が主体となって、路線定期デマンドによる乗合タクシーを運行
- 地域がコミュニティ交通を導入する場合は、自分たちの力で移動手段を計画。経費は、地域が負担し、行政は一定部分を補助する。
- 地域のタクシー事業者（計23者）が運行を担当。

2. 利用促進

- 地域と協議しながら、利用促進を図るとともに、利用が著しく少ない路線については、ダイヤ改正や運行休止を行うフローを明確にすることにより、市民が公共交通を支える意識を醸成。
- 平成28年度の平均輸送人員は、平成26年度に比べ**70%アップ**（2,290人⇒3,915人）

- 交通不便地域において、地域住民主導により、利用者ニーズを踏まえた運行ルートの設定など地域に密着したコミュニティ交通の実現による不便地域解消に取り組んでいる
- 1回300円（H29年5月～）
- タクシー事業者1社が運行を担っている
- 利用状況は、月平均13人（H29年度）

熊本市北区龍田町 弓削乗合タクシー



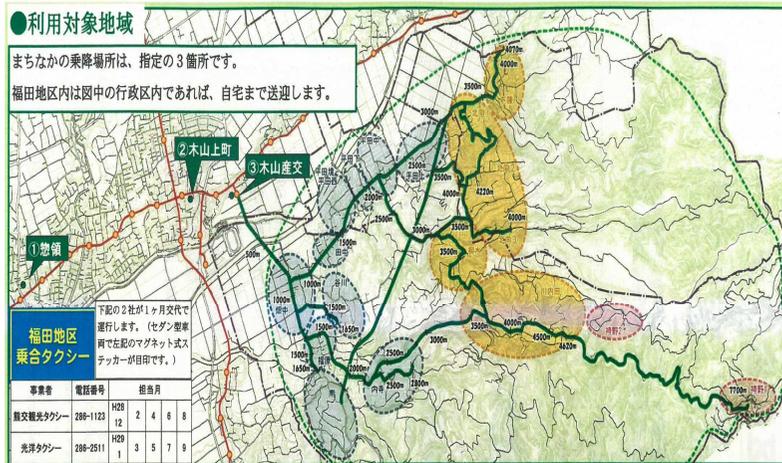
活性化
の取組

熊本交通圏 <活性化の取組>

地方部における地域の足の確保に向けた取組②

益城町 福田地区乗合タクシー

- 路線バスの廃止による不便地域の解消を目的として、平成24年から取り組んでいる。
- 平成28年4月に発生した熊本地震により、多くの利用者が町外の仮設住宅に移動したため利用者が激減し、一時運行をとりやめ。
(H27 1,442人⇒H28 228人)
- その後、以前から利用していた地域住民からの強い要望により、震災から7か月後の平成28年12月から運行を再開。
- 1回200円～600円
- タクシー事業者2社が連携して運行。



インバウンド対応

- 「外国人観光客等おもてなしプロジェクト」として、平成28年1月～3月にかけて、セミナーを計7回開催。



UDタクシー等の導入

- 平成30年2月、熊本県タクシー協会がUD研修実施機関として認定。
- 平成30年度より、2～3回/年の間隔でUD研修を実施する計画（1回当たり100人の参加予定）



- おしろタクシー:全車両16台をEV車に切り替え（全国で2例目）前方者との距離を保つサポート機能や自動駐車機能も備えており、高齢化が進むドライバーの負担軽減もねらい。
- 平成30年3月10日、熊本城において出発式。

おしろタクシーが導入した新型リーフのタクシーを見送る関係者ら＝8日、熊本市中央区

おしろタクシー（菊陽町）は、3月から車両全16台を電気自動車に切り替えた。グループの菊陽タクシーに続き、全国2例目の試み。16台はいずれも自動運転機能を搭載。二酸化炭素（CO₂）排出ゼロの環境性能を重視するとともに、燃料費の削減や高齢化が進むドライバーの負担軽減につなげたい考えだ。

導入したのは日産自動車の新型リーフ。一回の充電で400キロ走り、前方車との距離を保つサポートや自動駐車機能もあるという。充電器や工事費を含む事業費は約9千万円で、4分の1は国の補助を充てる。

8日は熊本市中央区の加藤神社で関係者約40人が出発式。おしろタクシーの込山浩憲社長（39）は「（5年前に初代リーフを導入した）菊陽タクシーの乗務員や乗客の評判が良く、全車導入を決めた。地方から全国のタクシーに広がってほしい」と話した。

4月12日に横浜市の日産本社でも式典があり、取り組みを全国にアピールするという。（川崎浩平）

1. タクシー事業の現状（全国）
2. 改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況
3. 仙台市
4. 秋田交通圏
5. 熊本交通圏
6. **〈参考〉タクシーサービスの進化**
7. 〈参考〉働き方改革

全国ハイヤー・タクシー連合会「今後新たに取り組む事項」

平成28年10月12日
正副会長会議了承

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月末～】
- 2km以下の利用者が20%増加するなど「ちよいのり」需要の創出。

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【H30年1月22日～3月11日実証実験】

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。【H29年8月7日～10月6日実証実験】 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。【変動迎車料金の実証実験：H30予算要求】

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【H30予算要求】

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【H29秋～】

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。

東京の410円タクシーの導入効果

- 初乗り410円導入後、東京のタクシー会社19者（※1）の11か月間の運送について、昨年同時期の運送と比較した結果、
 - 運送回数は、2km以下の利用者が約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。

※1:東京のタクシー会社19者の車両数：1,193両（地域の法人タクシー全車両数の約4%）

運送回数（1日1車あたり）

【第4四半期まで（1/30～12/31）の比較】

		導入後 11カ月間	昨年同時期	増減率
走行距離 2km以下	410円	2.0回	1.4回	42.9%
	490円	1.6回	1.2回	33.3%
	570円	1.8回	1.5回	20.0%
	650円	1.8回	1.7回	5.9%
	730円	1.8回	1.7回	5.9%
	小計	9.0回	7.5回	20.0%
走行距離 2.0km～6.5km		15.1回	14.8回	2.0%
走行距離 6.5km～		5.4回	5.3回	1.9%
運送回数		29.5回	27.6回	6.9%

【参考：11ヶ月間（2/1～12/31）の比較】（※2）

		本年2～12月	昨年2～12月	増減率
運送回数		30.2回	28.4回	6.3%

運送収入（1日1車あたり）

【第4四半期まで（1/30～12/31）の比較】

		導入後 11カ月間	昨年同時期	増減率
走行距離 2km以下		5,462円	5,545円	-1.5%
走行距離 2.0km～6.5km		20,059円	19,259円	4.2%
走行距離 6.5km以上		24,380円	23,160円	5.3%
運送収入		49,902円	47,964円	4.0%

【参考：11ヶ月間（2/1～12/31）の比較】（※2）

		本年2～12月	昨年2～12月	増減率
運送収入		51,338円	49,873円	2.9%

※2:上記19者から毎月速報値として収集している全体の回数及び収入であり、時間制運賃及び定額制運賃にて運送した回数及び収入を含んだもの。

主な運賃改定の申請等の状況（平成30年3月1日時点）

- 地域の総車両台数の7割を超える法人事業者から改定申請がなされた場合、運賃の変更手続きに入る。

【運賃改定実施済み】

- **東京特別区・武三地区** <実施日：平成29年1月30日>

初乗り730円（2.0km）⇒ 初乗り410円（1.052km）

- **名古屋地区（名古屋市）** <実施日：平成29年4月21日>

初乗り500円（1.264km）⇒ 初乗り450円（1.044km）

- **福井地区（福井市）** <実施日：平成29年10月11日>

初乗り<中型車> 660円（1.5km）

初乗り<小型車> 650円（1.5km）

⇒ 初乗り<普通車> 580円（1.2km）

- **京都地区（京都市）** <実施日：平成30年4月1日>

初乗り<中型車> 620円（1.7km）

初乗り<小型車> 610円（1.7km）

⇒ 初乗り<普通車> 450円（1.2km）

事前確定運賃の実証実験

目的

- 配車アプリを活用してタクシーに乗車する前に運賃が確定することにより、「渋滞や回り道等が生じて、値段が高くなるかもしれない」「到着するまでメーターを気にしなくてはいけない」というタクシー運賃に関する不安をなくし、タクシーを使いやすくする。
- 配車アプリの利便性を高め、普及を促進することにより、タクシーの空車走行を減らし、生産性の向上を目指す。

実証実験の内容

- 期間：平成29年8月7日（月）～10月6日（金）
- 地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市
- 参加事業者：44者（4グループ）4,648両
- 実証実験概要：
 - 事前確定運賃 = 配車アプリで入力された乗降車地の地図上の走行距離、予測所要時間等を踏まえて算出
 - 配車アプリで事前予約・配車依頼された3,000円以上の運送に限る
 - 渋滞や回り道等が生じても事前確定運賃額で確定
 - 利用者保護を図るため、事前確定運賃は以下を満たすよう算出
 - ✓ 事前確定運賃の総額とメーター運賃の総額との乖離が±2%以内
 - ✓ 事前確定運賃が距離運賃の1.3倍を超えないこと



日本交通グループ※1	4,170両
国際自動車グループ	320両
第一交通グループ※2	118両
大和自動車グループ	40両

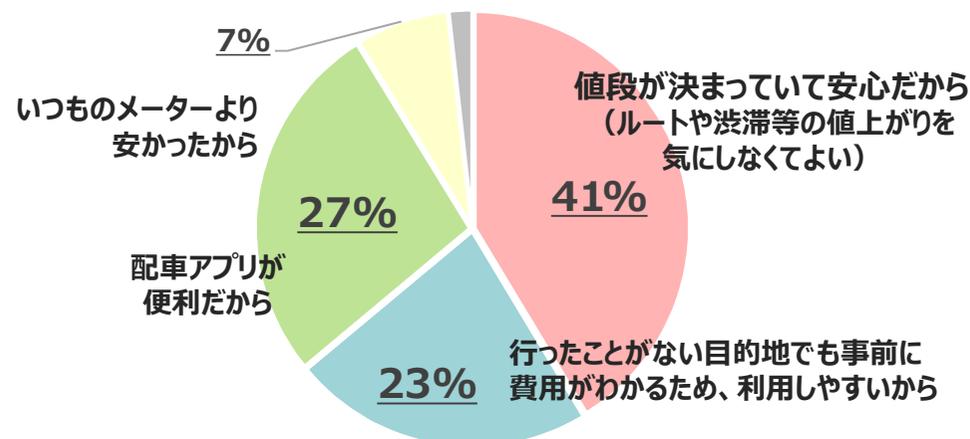
※1:日英中韓語 ※2:日英中語

走行距離：約6.5km
 所要時間：約40分
【事前確定運賃】
 運賃 2,730円
 迎車料金 410円
合計 3,140円

実証実験の結果概要

- 利用回数：7,879回
- 事前確定運賃総額とメーター運賃総額の乖離率：約0.6%
- アンケート調査
 - 約7割の利用者が「また利用したい」と回答
 - 最も多かった理由は「値段が決まっていて安心であること」
 - 20・30代の利用者割合約45%（昨年実施した410円タクシー実証実験は31%）配車アプリを活用した新サービスは若年層を中心に新たな顧客層への遡求する効果があると考えられる

また利用したい理由（複数回答可）



(n=185)

相乗りタクシー実証実験

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、運送の効率化による生産性の向上を目指す。

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
- 実証実験概要**：

- 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）

想定される利用シーン

- 終電後の深夜時間帯の帰宅
- 朝の通勤時間帯の利用
- イベント時の利用
- 空港へのアクセス
- 塾、病院への送迎 など

参加車両のステッカー
ロゴマーク



- 協力事業者が道路運送法第21条の乗合旅客運送許可を取得
- 旅客は配車アプリ上で乗降車地を設定し、配車アプリでマッチング
- 車両は乗車定員8名以下に限定。後部座席の中央席は使用しない
- 「相乗り基準運賃」= 総運行ルート上の推計距離 × (実車1キロあたりの運送収入額 × 1.2)
※実車1キロあたりの運送収入…通常時間帯 435円、22時～5時 450円
- 「相乗り運賃」(1人あたりの運賃)は、「相乗り基準運賃」を各旅客が単独利用した場合の推計走行距離で按分して算出
- 「相乗り運賃」は、各旅客が単独利用した場合の推計運賃を上回らないものとする
- 「相乗り運賃」の最低額は、タクシーの初乗り運賃額(410円)
- 協力タクシー事業者各社において運行開始後のキャンセル等があった場合のキャンセルポリシーを定める



○相乗り運賃算定の基準となる額：**11,490円** (タクシー推計運賃：9,140円)
※435円(日中1キロあたり運送収入)×22km(図のルートの総距離)×1.2

○利用者①の相乗り運賃：**6,190円** (単独利用の場合：**8,770円**)
※11,490円×(21km(新橋～三鷹))/(21km+18km(虎の門～吉祥寺))

注) 距離は各旅客が単独で利用した場合の最短距離

○利用者②の相乗り運賃：**5,310円** (単独利用の場合：**7,570円**)
※11,490円×(18km/(21km+18km))

注) 有料道路料金は除く

平成30年度予算案

③ タクシーサービスの革新

【予算額： 30百万円】

■ドライバーの労働環境改善のため、新しいサービスの導入により利用者利便を向上させ、需要喚起を図るとともに、配車アプリを活用したタクシーの運行効率化により生産性向上を図る。

定額（乗り放題）タクシー

□鉄道の定期券のように、対象者・エリア・時間帯を限定した定額タクシーの実証実験・調査を実施。制度化に向けた検討を行う。

高齢者の通院・買い物



ビジネス



子供の学校・塾等の送迎

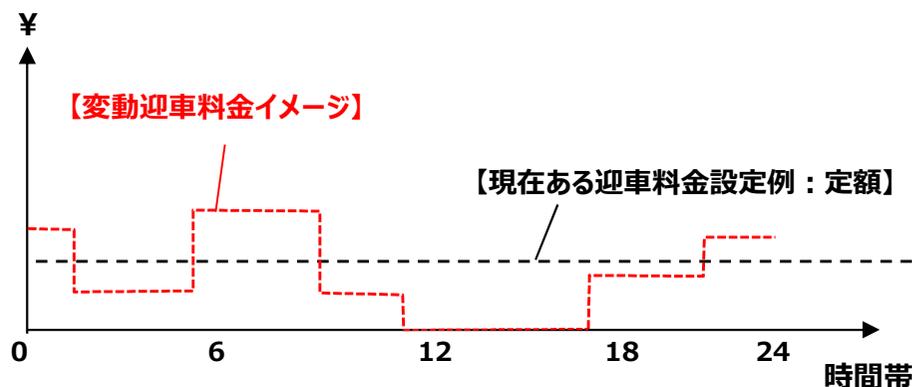


通勤



需要に応じた変動迎車料金

□タクシーを配車依頼した際にかかる迎車料金について、配車アプリ等を活用し、繁忙時間帯と閑散時間帯で変動する迎車料金の実証実験・調査を実施。制度化に向けた検討を行う。



効果

割安にタクシーを利用できることによる利便性向上・需要の喚起

効果

繁忙時間帯の労働環境改善・納得感のある料金設定、利便性向上

UDタクシーの導入促進について

○「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日改定）

・福祉タクシー（UDタクシー含む）平成32年度までに約28,000台【平成28年度末15,128台（うちUDタクシー1,048台）】

○「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日策定）

・東京23区でのUDタクシーの拡充（2020年に25% 2030年に75%）【東京都2017年3月末時点0.2%】



■ 国の補助制度

UDタクシーの車両価格の1/3（上限60万円/台）

■ 地方公共団体の補助制度

- 北海道札幌市（上限30万円/台）
- 北海道旭川市（上限10万円/台）
- 北海道苫小牧市（上限10万円/台）
- 東京都（上限60万円/台）
- 神奈川県横浜市（上限12万円/台）
- 神奈川県川崎市（上限20万円/台）
- 埼玉県さいたま市（上限37万5千円/台）
- 千葉県（上限60万円/台）
（国の補助を受けていない場合は、上限70万円/台）
- 富山県（上限50万円/台）

■ 平成30年度予算 政府予算案額 （平成29年度補正予算）

- 地域公共交通確保維持改善事業
209億円の内数（25億円の内数）
- 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業
96億円の内数（50億円の内数）

- 愛知県名古屋市（上限20万円/台）
- 愛知県豊田市（上限30万円/台）
- 愛知県豊橋市（上限15万円/台）
- 静岡県（上限10万円/台）
 - ・静岡市（上限60万円/台）
 - ・掛川市（上限5万円/台）
 - ・浜松市（上限60万円/台）
- 岐阜県郡上市（上限20万円/台）
- 島根県隠岐の島町（上限60万円/台）

■ 平成30年度税制改正要望

- バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置
（初回分の免税）3年間の延長要望



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、①母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり ②言葉の不安解消 ③決済の不安解消 ④関係機関・団体と連携したプロモーション活動

母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり

①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・LINE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。

②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



全国タクシー



モタク



スマホdeタックン



訪日外国人がスムーズに日本の
タクシーが利用可能に

海外の主要な配車アプリ



韓国配車アプリ最大手
日本の配車アプリと相互利用開始予定
(2018～)



中国配車アプリ最大手
日本のタクシー会社と提携予定
(2018～)



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。
・兵庫県淡路島でタクシー配車実証実験
予定 (実施時期未定)



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

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

①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

②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

③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

④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します。

①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

②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



関係機関・団体と連携したプロモーション活動

①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

②JNTOと連携した海外プロモーション活動

③訪日外国人のニーズに対応した観光・周遊ルートの開発

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。

1. タクシー事業の現状（全国）
2. 改正タクシー特措法のポイントと特定地域の指定状況
3. 仙台市
4. 秋田交通圏
5. 熊本交通圏
6. 〈参考〉タクシーサービスの進化
7. 〈参考〉働き方改革

自動車運送事業（トラック、タクシー、バス事業）の働き方改革

働き方改革の経緯

- 平成29年3月28日、総理、関係大臣、労使双方の代表者等の有識者議員から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制を導入することとされた。
- 自動車の運転業務についても、労働基準法の改正法施行の5年後に、年960時間（＝月平均80時間以内）の罰則付の上限規制を適用することとされている。

自動車運送事業における現状・課題

労働時間

平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。

（平成28年賃金構造基本統計調査）

賃金

年間賃金は、労働時間が長いにもかかわらず、全職業平均と比較して約1～3割低い。

（平成28年賃金構造基本統計調査）

運転者不足

運転者の有効求人倍率は、全職業平均（1.35）の約2倍（2.72）。人手不足が年々深刻化。

（平成29年一般職業紹介状況）

対応

- ◆ 「働き方改革実行計画」に基づき、平成29年6月に、関係省庁横断的な検討の場として「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」（議長：野上内閣官房副長官）が設置。当会議において、長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置に関する「行動計画」を策定・実施することとされた。
- ◆ 平成29年8月28日に開催された第2回関係省庁連絡会議において、平成29・30年度に取り組む施策などを盛り込んだ「直ちに取り組む施策」がとりまとめられた。
- ◆ 平成30年2月20日に開催された第3回関係省庁連絡会議において、「直ちに取り組む施策」の進捗状況が報告され、「行動計画」の策定方針を決定。
- ◆ 今後、さらに検討を進め、今年春頃を目処に「行動計画」を策定・公表。

「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」の概要

開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議を開催する。

検討の視点

1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

2. 多様な人材の確保・育成

- ・力仕事・泊まり勤務等からの解放
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正収受 等

構成

議長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
議長代理：牧野 たかお 国土交通副大臣
副議長：古谷 一之 内閣官房副長官補（内政）
構成員：内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
警察庁交通局長
財務省大臣官房総括審議官
厚生労働省労働基準局長
農林水産省食料産業局長
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
国土交通省自動車局長
環境省地球環境局長

スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等
8月28日 第2回 当面の対応方針として「直ちに
取り組む施策」を取りまとめ
平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、行動計画の策定方針
※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちにに取り組む施策」の概要

～長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル～

～クルマの仕事の生産性&職の魅力を高める63施策～

H29.8.28関係省庁
連絡会議取りまとめ

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」(平成29年3月)策定以降の
新規施策
「※」を付した施策は強化施策

自動車運送事業は、長時間労働の状況にある一方、荷待ち時間、宅配の再配達等に大きな効率化余地が存在。

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力に推進。**

I. 長時間労働是正のための環境整備

① 労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ～様々なムダの解消～

【警、農、国、環】

「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆

「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆

「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※

「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ 【経、国、環】

ダブル連結トラックの導入促進☆

配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆

トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化 【厚、国】

ICTを活用した運行管理の効率化☆

② 多様な人材の確保・育成

◎力仕事・泊まり勤務等からの解放 【経、国、環】

荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、

SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり 【厚、国】

女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす 【警、厚】

第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③ 取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保 【厚、農、経、国】

荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正收受 【国】

荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策☆

貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

◎働き方改革の実現に向けた

アクションプランの策定の要請 ☆ 【国】

事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇 ☆ 【国】

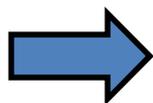
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化 ☆ 【国】

過労防止関連違反等に係る

行政処分の処分量定の引上げ



- 平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度・運用の見直しの検討を加速
- 今後、さらに検討を進め、平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表