

(参考資料)

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）

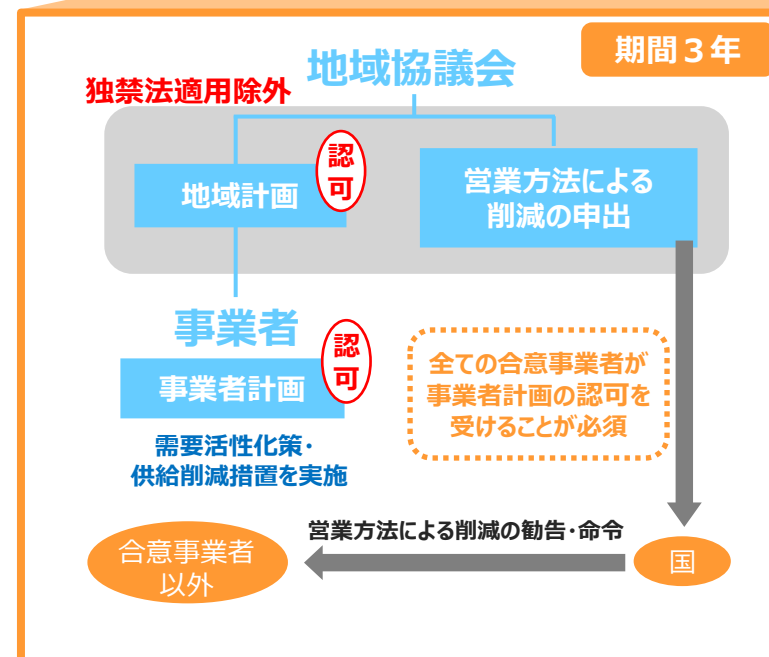
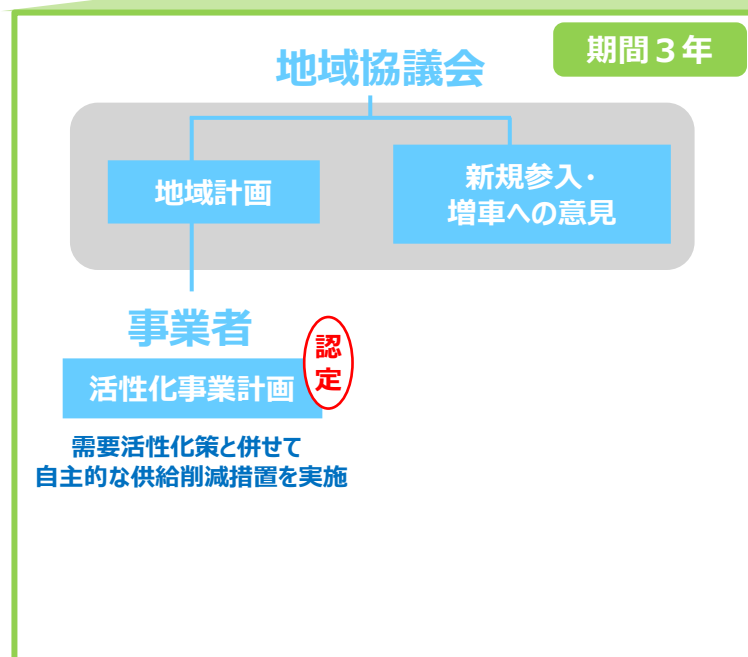
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制※
- ◆ 増車：認可制※
- ※ 供給過剰とならないものであるかどうか等を審査
- ◆ 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）



- 配車アプリ等に搭載された電子地図を用いて、旅客が入力した乗車地点と降車地点の推計走行距離を基に算出した運賃を収受する事前確定運賃を創設。
- これにより、観光客を始めとした旅客は、渋滞や回り道等を気にすることなく、安心してタクシーを利用することが可能となる。

〔利用イメージ〕

【サービス例】

- ・ 東京駅からスカイツリーまでの推定走行距離6.5kmを基に運賃(3,140円)を算出して表示



〔導入事例〕

○東京

- ・ 法人194社で導入
(東京の全法人のうち約12%が導入)
- ・ 推定走行距離に距離制運賃を算出し、1.21を乗じることで(時速10km以下の走行時間分の加算額に相当)、事前確定運賃を算出

○その他(上記以外に32地域138社で導入)

※R5.6.1時点

タクシーの相乗りサービスについて

タクシーの相乗りサービスとは、【配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス】のことであり、このサービス提供を可能にすることにより、タクシーの利便性が増し、タクシー需要の拡大に繋がることが期待される。

※令和6年2月現在11地域15事業者にて導入

【概要】

- タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）を使った相乗りサービスを利用することが可能となる。
- 旅客同士がお互いに相乗りする人数や経路を把握できるよう、運送開始前に旅客をマッチングさせる必要がある。
- 運送開始後に不特定の者が乗車することは、バス（一般乗合旅客自動車運送事業）となるため、認められない。

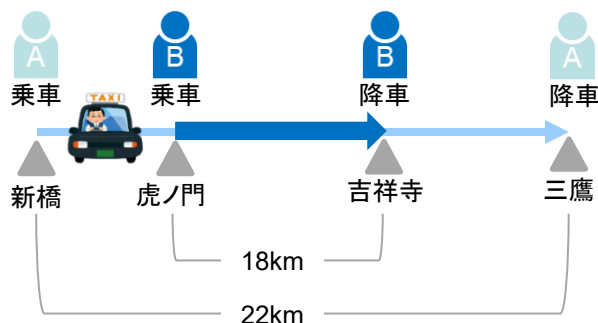
【運賃】

- 運賃は、乗車距離に応じた按分を基本とする。
- 誤乗車のトラブル防止等の負担（本人確認）分の費用として、国交大臣の認可があれば、最大2割の割増運賃を設定することができる。
- また、事業者の判断で既存制度の定額運賃（定期券・回数券・運送ごとの一定額の運賃）を併用することもできる。

【留意事項】

- 感染防止シートの設置、旅客同士が隣り合わない座席指定など、必要な感染対策を実施。
- サービスについての苦情など、実施状況をモニタリングし、必要に応じて適宜見直すこととする。

（参考：利用イメージ例）



$$\text{①運賃合計} \quad 9,680\text{円} \quad (\text{22kmのタク運賃}) \quad \times \quad 1.2 \quad (\text{相乗割増}) \quad = \quad 1\text{万}1,616\text{円}$$

$$\text{②Aの運賃} \quad 1\text{万}1,616\text{円} \quad \times \quad \frac{22\text{km (A距離)}}{22\text{km (A距離)} + 18\text{km (B距離)}} \quad = \quad \boxed{6,390\text{円}}$$

Aが一人の場合の運賃(9,680円)より割安

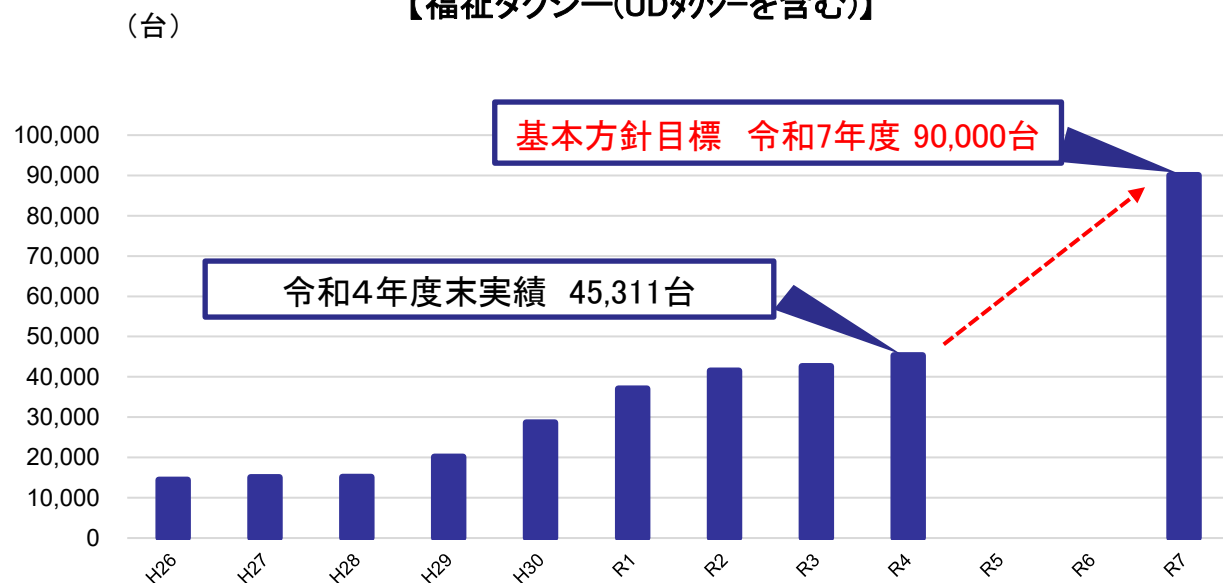
$$\text{③Bの運賃} \quad 1\text{万}1,616\text{円} \quad \times \quad \frac{18\text{km (B距離)}}{22\text{km (A距離)} + 18\text{km (B距離)}} \quad = \quad \boxed{5,230\text{円}}$$

Bが一人の場合の運賃(7,950円)より割安

バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針(告示)」^(※)の目標 及び バリアフリー車両の導入推移

※バリアフリー法第3条:主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針を定めるものとする。

【福祉タクシー(UDタクシーを含む)】



年度末	台数
H26	14,644
H27	15,026
H28	15,128
H29	20,113
H30	28,602
R1	37,064
R2	41,464
R3	42,622
R4	45,311

<福祉タクシー車両の例>

リフト付き(セレナ)



回転シート車(コンフォート)



UDタクシー



- タクシーの供給が需要に追いつかないエリア・時間帯が生じていることに鑑みて、以下の対策を緊急的に実施する。
- 引き続き、その他の施策も関係者と調整しながら進める。

1. タクシーの供給力の徹底的な回復に向けた取組

- 女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進
- 新規採用や2種免許取得の支援、2種免許保有者へのPR
- 配車アプリの複数導入・タブレット統合の促進
- 富裕層向けタクシー・ハイヤーの導入の促進
- 事業者間における運行管理共同化の早期実施
- 地方部でのタクシー営業所維持のための設備・台数要件の緩和
- 個人タクシー運転者が地域交通に貢献できる制度の創設



配車アプリ

2. 自家用有償（全国700団体）の徹底的な活用に向けた取組

- 運賃の見直し（「タクシーの約1/2→約8割」として運転者の適正報酬を確保）
- 事業者協力型自家用有償の協力類型の追加
- 自家用有償への配車アプリの導入の促進



自家用有償旅客運送

3. タクシー不足が指摘されている観光地域の対策

- 複数のタクシー事業者が連携して行う乗合タクシーの運行（京都）
- タクシー乗り場の混雑解消のためのポーターの配置（東京駅、京都駅）
- 他の営業区域からの応援による繁忙期対策（ニセコ）
- 主として観光客が利用する乗合バス路線（観光地直行型バス）の創設（京都）



京都駅～金閣寺間の
乗合タクシー