

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

- 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%

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

東京の例

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。

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の実現されるよう、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。**

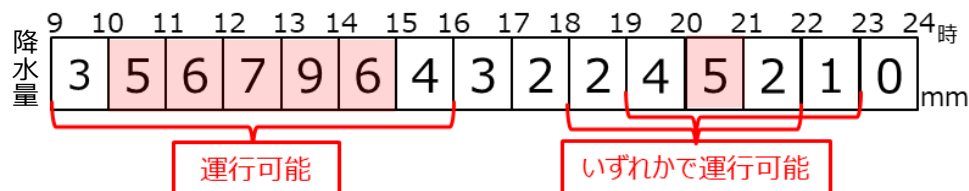
- 雨天時や酷暑、大規模イベント等の高需要期における車両供給量の拡大
- 貨客混載の導入
- 協議運賃の導入
- 大都市部以外の地域における制限緩和
(使用可能車両数、曜日、時間帯)
- タクシー配車のマッチング率の算定方法合理化
- 新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化の検討
- タクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進の検討

- ・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 mm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

- ① 2 4 時間先までの降水量の予報が1時間 5 mm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

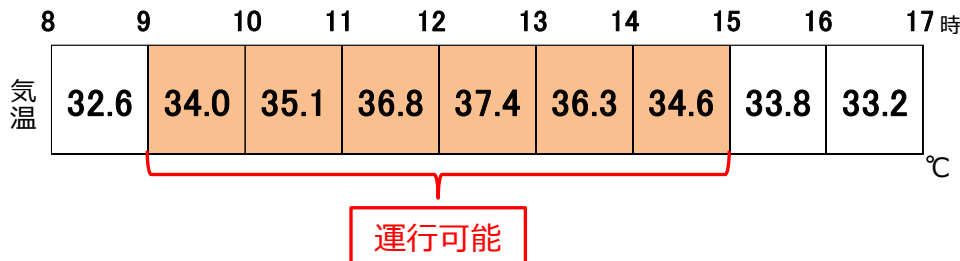
東京都特別区、横浜市・川崎市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市

※他の地域については今後検討

- ・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

- ・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知いただく。

- 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）

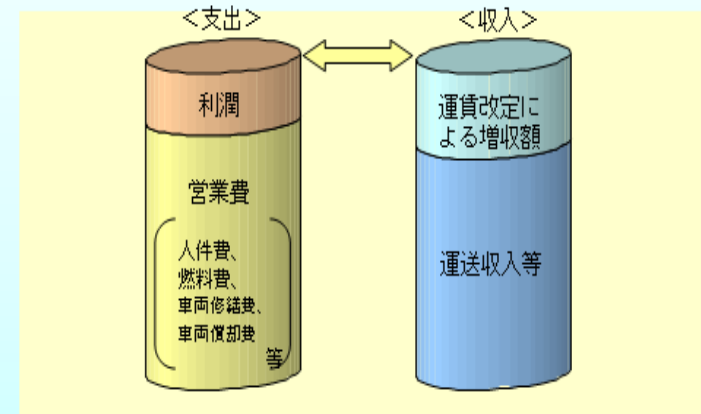
※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

タクシー運賃

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】

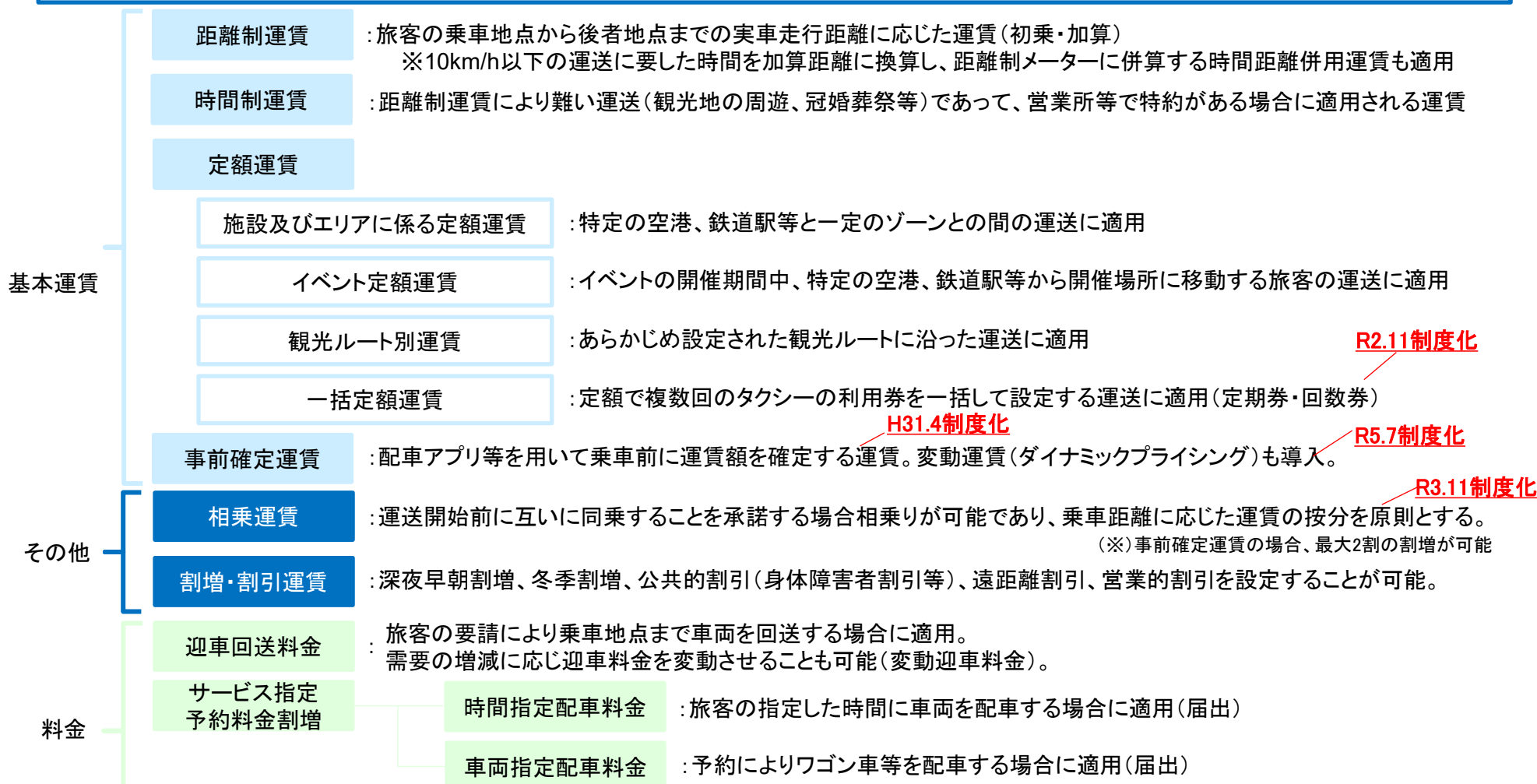
原価計算事業者の中でも、他の事業者に比べ、特に“効率的な経営”を行った場合にも収支が償う水準の運賃という考え方で設定される。

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。



※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

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。

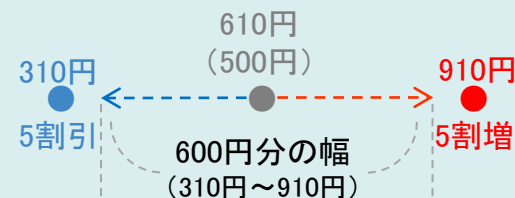
※タクシー利用における事前確定運賃の利用割合：0.18%（旅客課サンプル調べ）

- 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

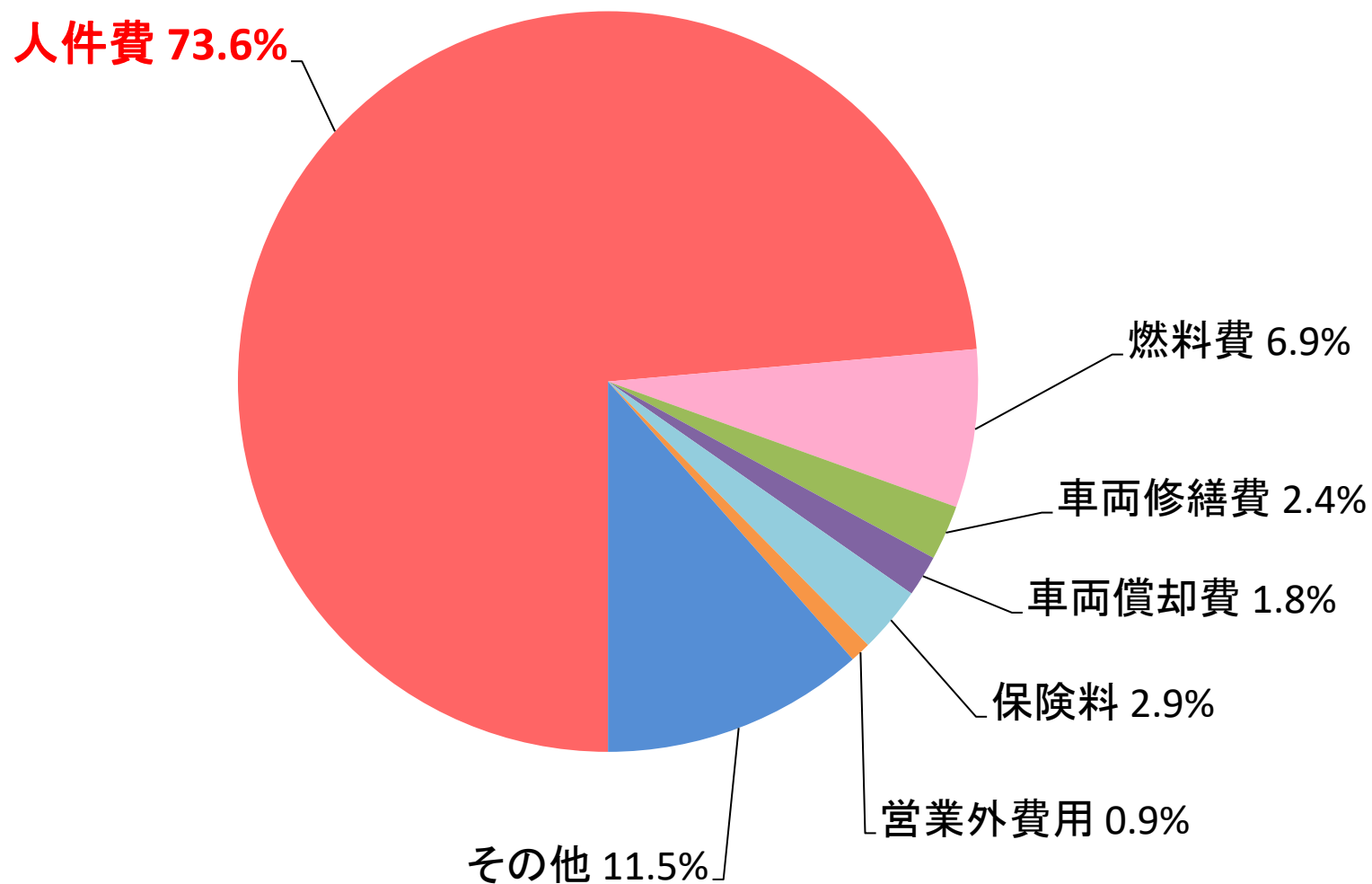
- 制度導入後6ヶ月のモニタリング期間は、右記の範囲内で設定することとする。
- 事前確定運賃は、距離制運賃に時間係数（東京の場合は1.21）を乗じて算定することになっているため、初乗り500円の場合には、 $500 \times 1.21 \div 610$ 円（1円単位四捨五入）

【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。

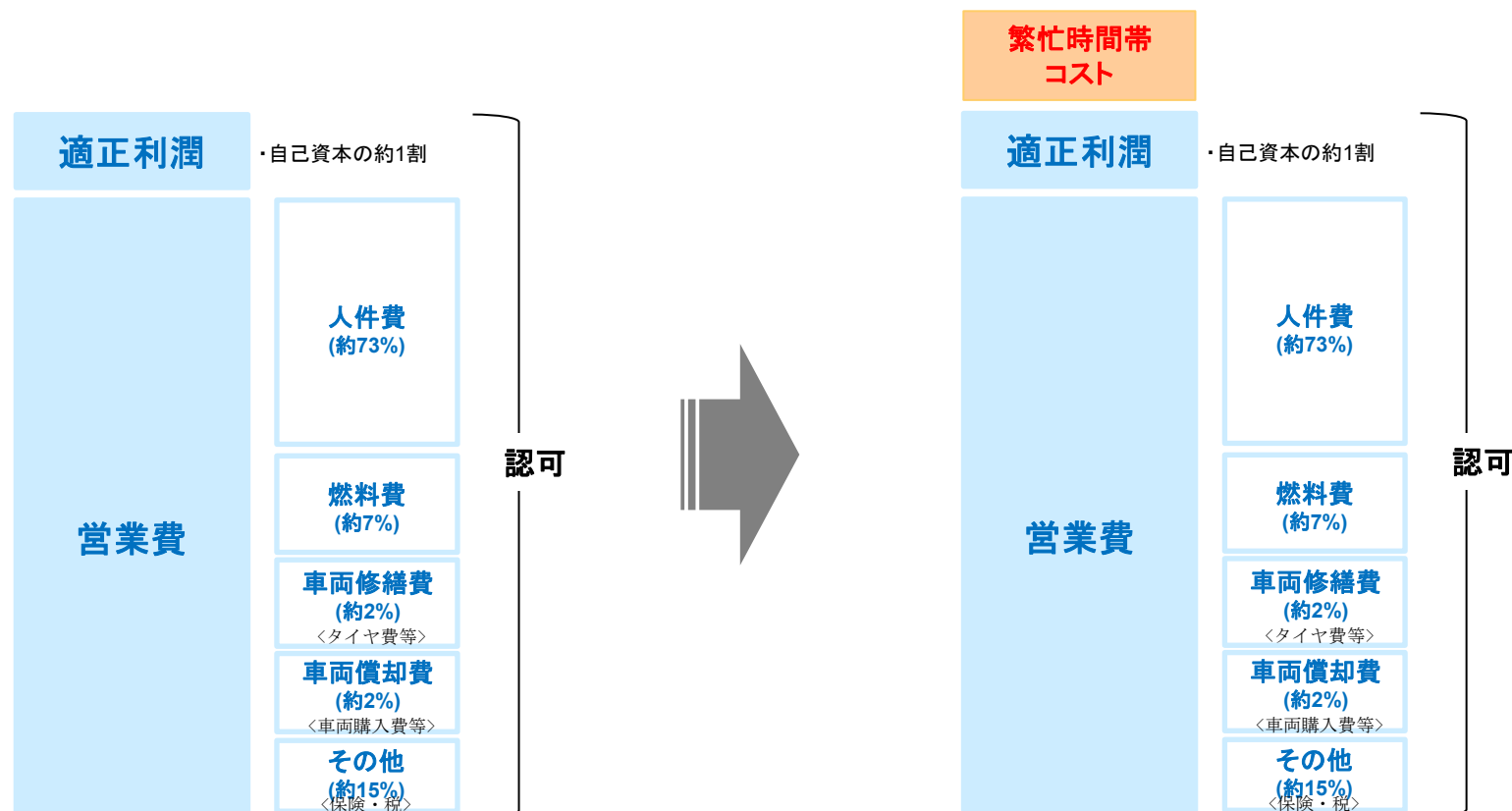


出典：ハイヤー・タクシー年鑑（平成27年度内訳）

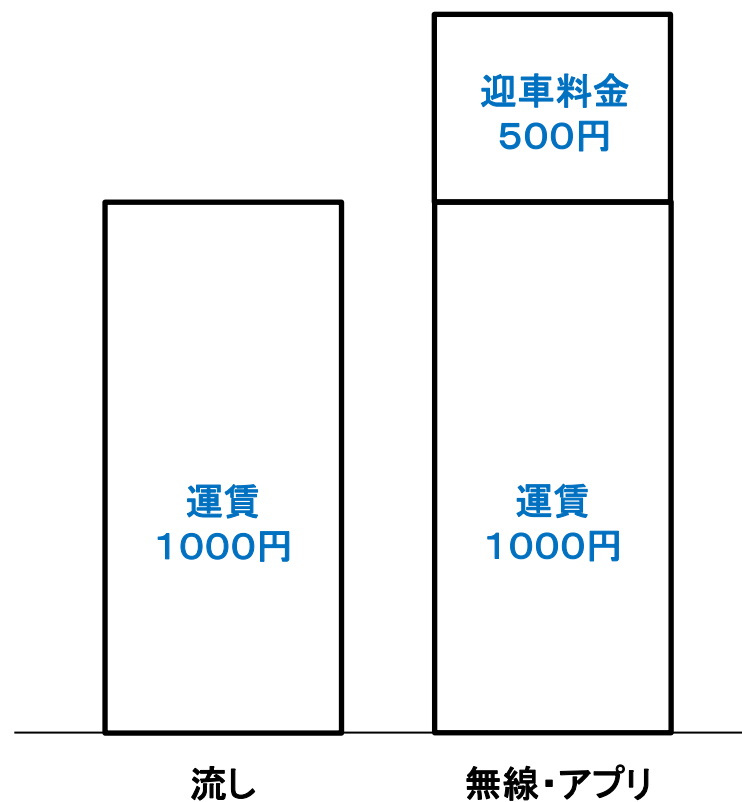
論点整理

繁忙時間帯における多様な運賃・料金のあり方について

- 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。



- 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、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>



走行距離: 9722m

乗車地

降車地

【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。

想定しているスケジュール案は、以下のとおり。

	R6				
	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	● (第1回)	● (第2回)	● (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					○ (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