

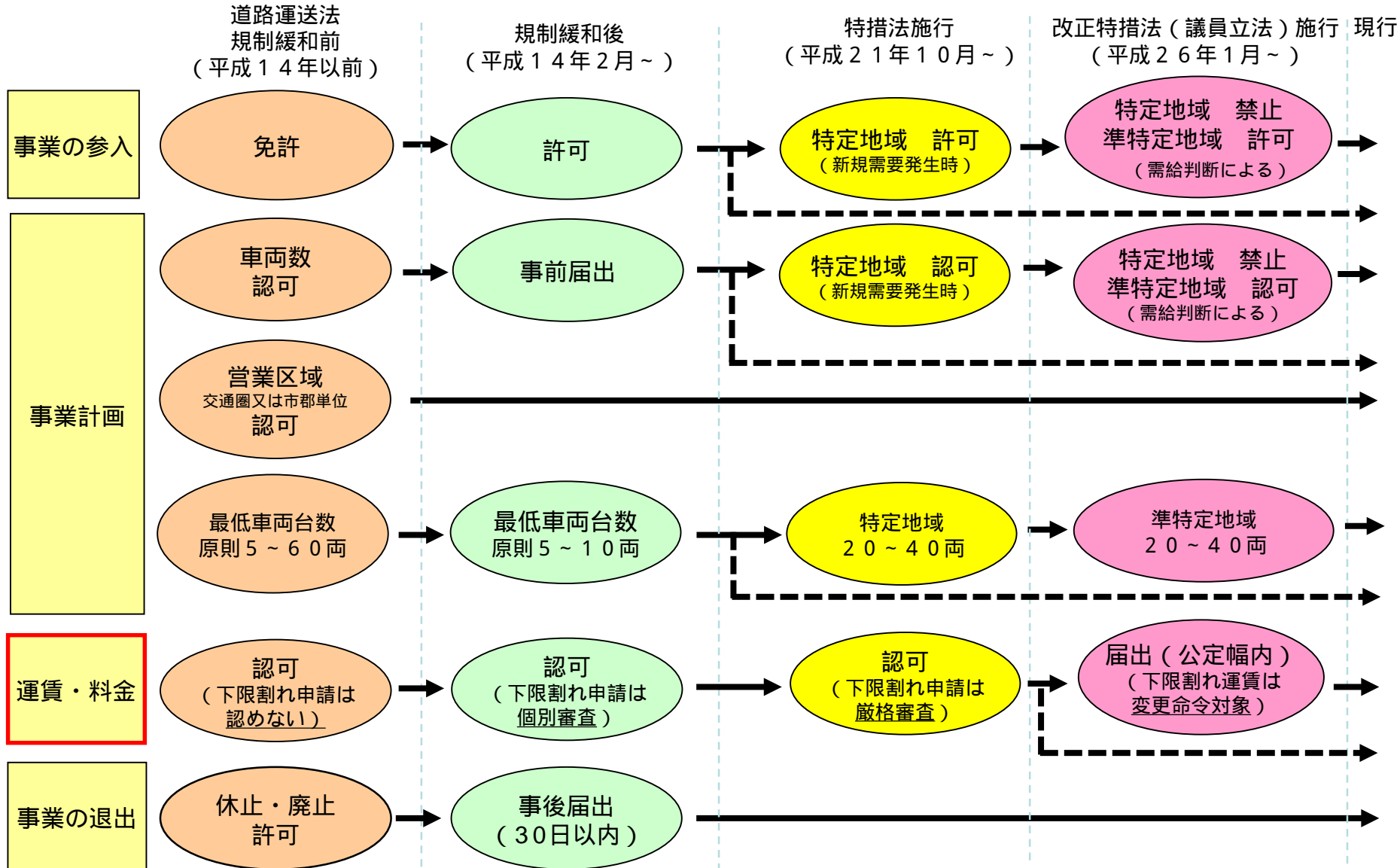
東京のタクシー運賃組替えについて

国土交通省 自動車局
平成28年11月

- . タクシー運賃制度について
- . タクシー事業の現状について
- . 運賃組替えについて

タクシー事業に関する事業規制の推移

(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)



注1：平成9年度より幅運賃制度を導入。一部料金については届出制。

注2：---▶ は特措法の適用地域外

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21年法律第64号)(抄)

(運賃の範囲の指定)

第十六条 国土交通大臣は、第三条第一項又は第三条の二第一項の規定により特定地域又は準特定地域を指定した場合には、当該特定地域又は準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、**当該協議会の意見を聴いて**、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の**運賃**(国土交通省令で定める運賃を除く。以下同じ。)の**範囲を指定**し、当該運賃の範囲を、その適用の日の国土交通省令で定める日数前までに、公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定により指定する運賃の範囲は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 能率的な経営を行う標準的な一般乗用旅客自動車運送事業者が行う一般乗用旅客自動車運送事業に係る適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を標準とすること。

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

三 道路運送法第九条第六項第三号に規定する一般旅客自動車運送事業者の間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

3 (略)

公定幅運賃の範囲は、基本運賃について指定。

(運賃の届出等)

第十六条の四 第十六条第一項の規定により運賃の範囲が公表された特定地域又は準特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者は、当該運賃の範囲の適用後に当該特定地域又は準特定地域において行う一般乗用旅客自動車運送事業に係る**旅客の運賃**を定め、あらかじめ、**国土交通大臣に届け出**なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の運賃は、当該特定地域又は準特定地域について**第十六条第一項の規定により指定された運賃の範囲内で定めなければならない。**

3 **国土交通大臣**は、第一項の規定により届け出られた運賃が、前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般乗用旅客自動車運送事業者に対し、期間を定めてその**運賃を変更すべきことを命ずることができる。**

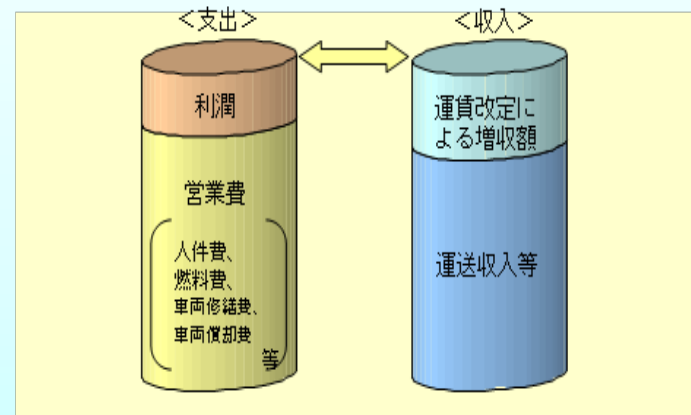
4 ~ 9 (略)

運賃幅の決定方式について

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98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。

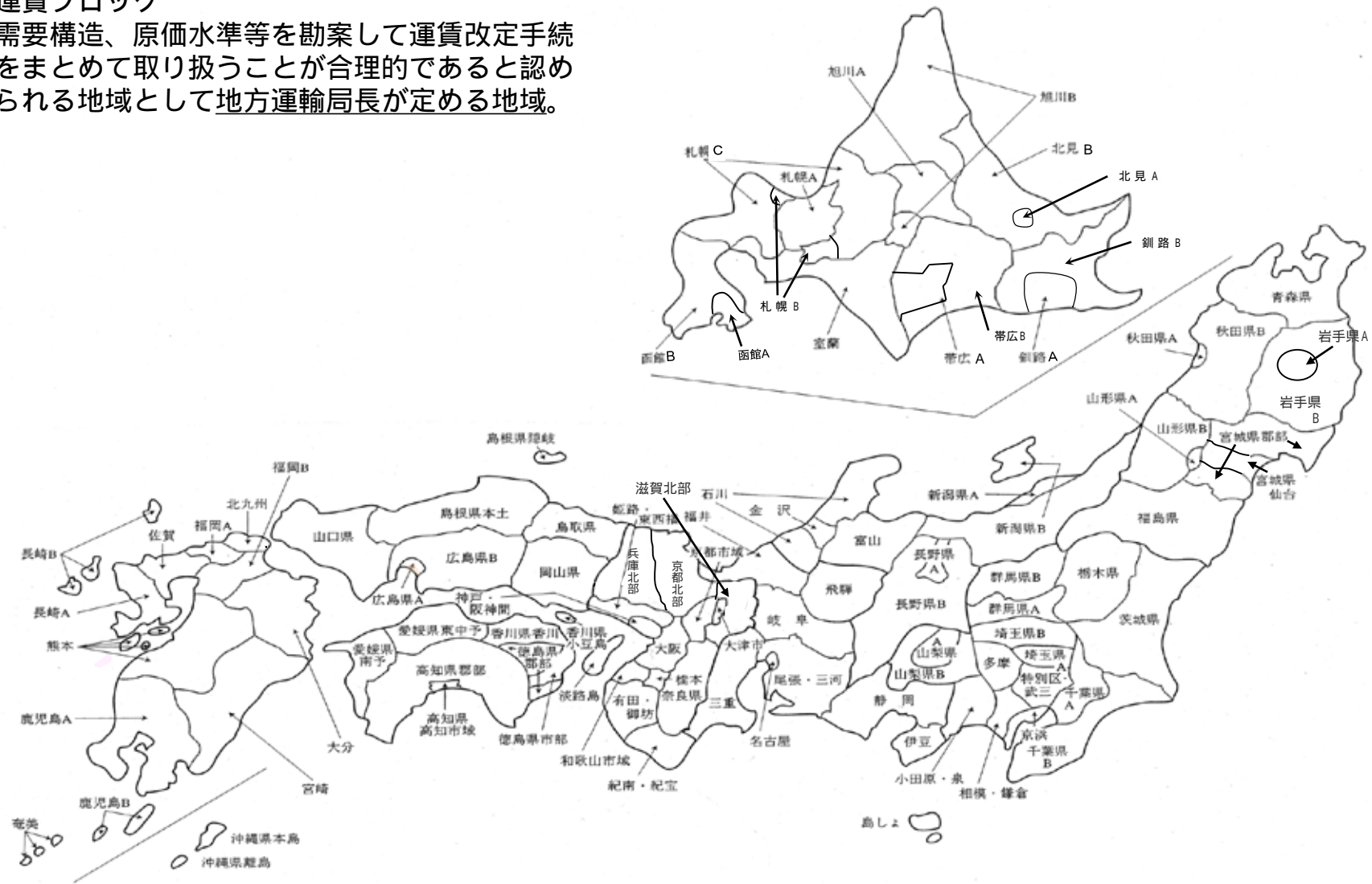
具体的には、事業者間で原価の差異を認める項目について、原価計算対象事業者の中での最小値を採用する。

- 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。

運賃ブロック一覧(全98地区)

運賃ブロック

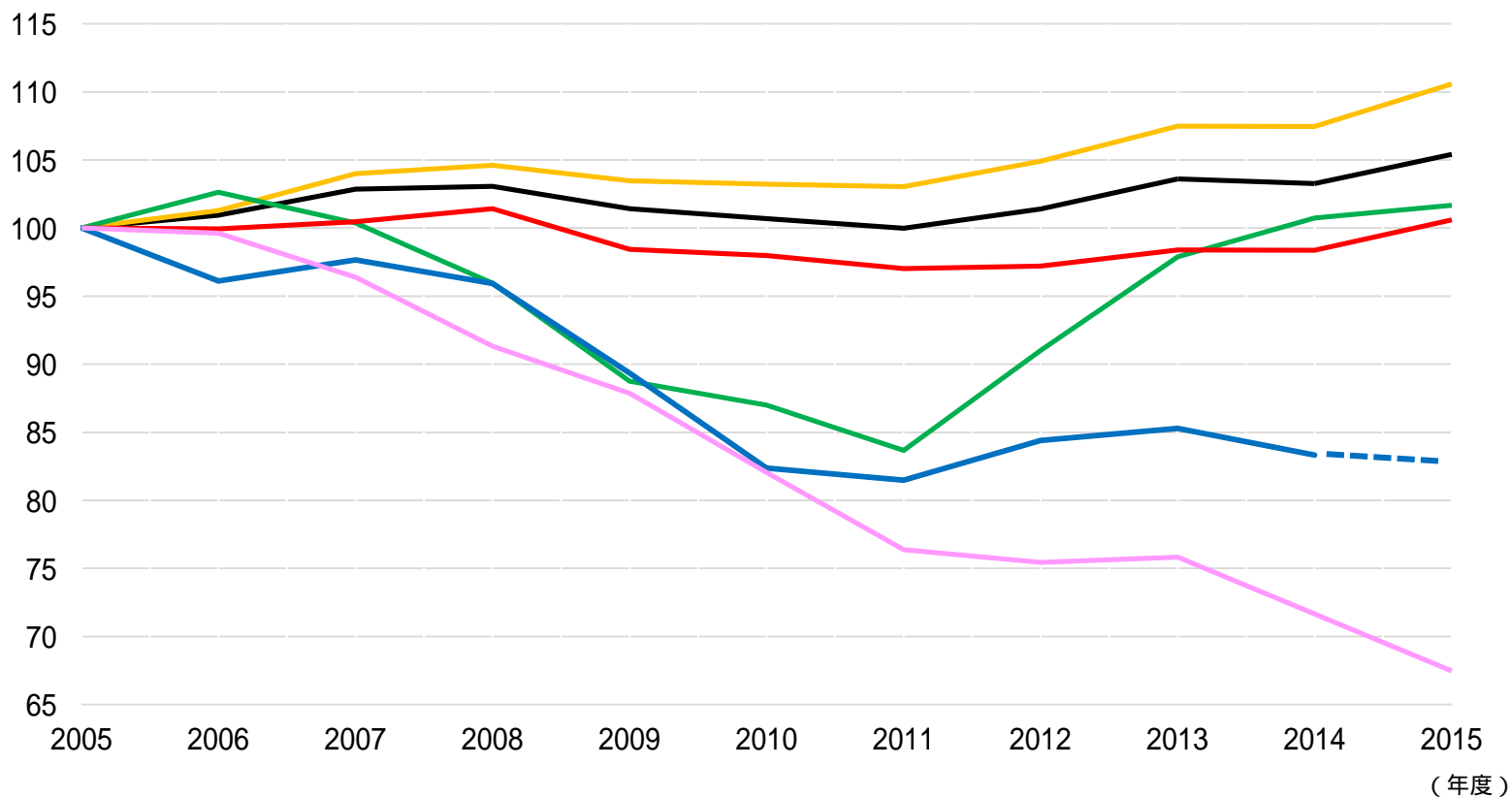
需要構造、原価水準等を勘案して運賃改定手続をまとめて取り扱うことが合理的であると認められる地域として地方運輸局長が定める地域。



- . タクシー運賃制度について
- . **タクシー事業の現状について**
- . 運賃組替えについて

この10年間の国内旅客輸送量を輸送モード別に見ると、タクシーは減少傾向が継続。

(人ベース)



— 合計 — 鉄道 — 航空 — 乗合バス — 旅客船 — タクシー

2005年度を100とした場合の動き

「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」(議長：内閣総理大臣)において新たな観光ビジョンを策定。

公共交通利用環境の革新

公共交通利用環境の革新に向け、以下の取組を実施。

・世界水準のタクシーサービスの充実

東京23区でのタクシー初乗り運賃の引下げ(2017年度初めに実施を目指す)

東京23区でのUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの拡充(2020年に25%、2030年に75%)

プライベートリムジンの全都道府県への導入

「明日の日本を支える観光ビジョン」(本文)より抜粋

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議 構成員

議長	安倍 晋三	内閣総理大臣
副議長	菅 義偉	内閣官房長官
	石井 啓一	国土交通大臣
構成員	麻生 太郎	副総理 兼 財務大臣
	石破 茂	地方創生担当大臣
	加藤 勝信	一億総活躍担当大臣
	高市 早苗	総務大臣
	岩城 光英	法務大臣
	岸田 文雄	外務大臣
	塩崎 恭久	厚生労働大臣
	林 幹雄	経済産業大臣

(有識者)

石井 至	石井兄弟社(旅行ガイド出版社)社長
井上 慎一	Peach Aviation株式会社代表取締役CEO
大西 雅之	鶴雅グループ代表
小田 真弓	旅館 加賀屋 女将
唐池 恒二	九州旅客鉄道(株)会長
デービット・アトキンソン	小西美術工藝社社長
李 容淑	関西国際大学客員教授

現状と課題

タクシー事業の経営基盤の強化・安定的な輸送手段の確保を図るためには、人口減少や高齢化、訪日外国人の急増、IT技術の発達といった環境の変化を踏まえつつ、地域の特性・利用者ニーズに即したサービスを提供する等により、従来の事業を革新する必要。これを踏まえ、平成27年1月から「新しいタクシーのあり方検討会」において議論を重ね、今後の取組をとりまとめた。

タクシー革新に向けた取組

1. 生産性の向上

- (1) 効率的な供給 「タクシー特措法」に基づく需給バランスの改善 等
- (2) 収益の拡大 価値ある付加サービスに対する適正な料金の設定 等
- (3) 人材の確保・育成 新卒・女性等、多様な人材の採用拡大 等

2. サービスの向上

- (1) 高度化 ITを活用した運転者評価、降車時の決済手続きフリーの実現 等
- (2) 国際化 初乗り運賃の短縮・引下げの実施 等
- (3) 多様化 観光タクシーの充実・プライベートリムジンの導入 等

3. 安全・安心の向上

- (1) 悪質事業者・運転者の排除 監査機能の強化、運転者登録制度の拡大 等
- (2) 地域の安心の確保 自治体や警察等、関係者との密接な連携 等

適正化・活性化の着実な推進

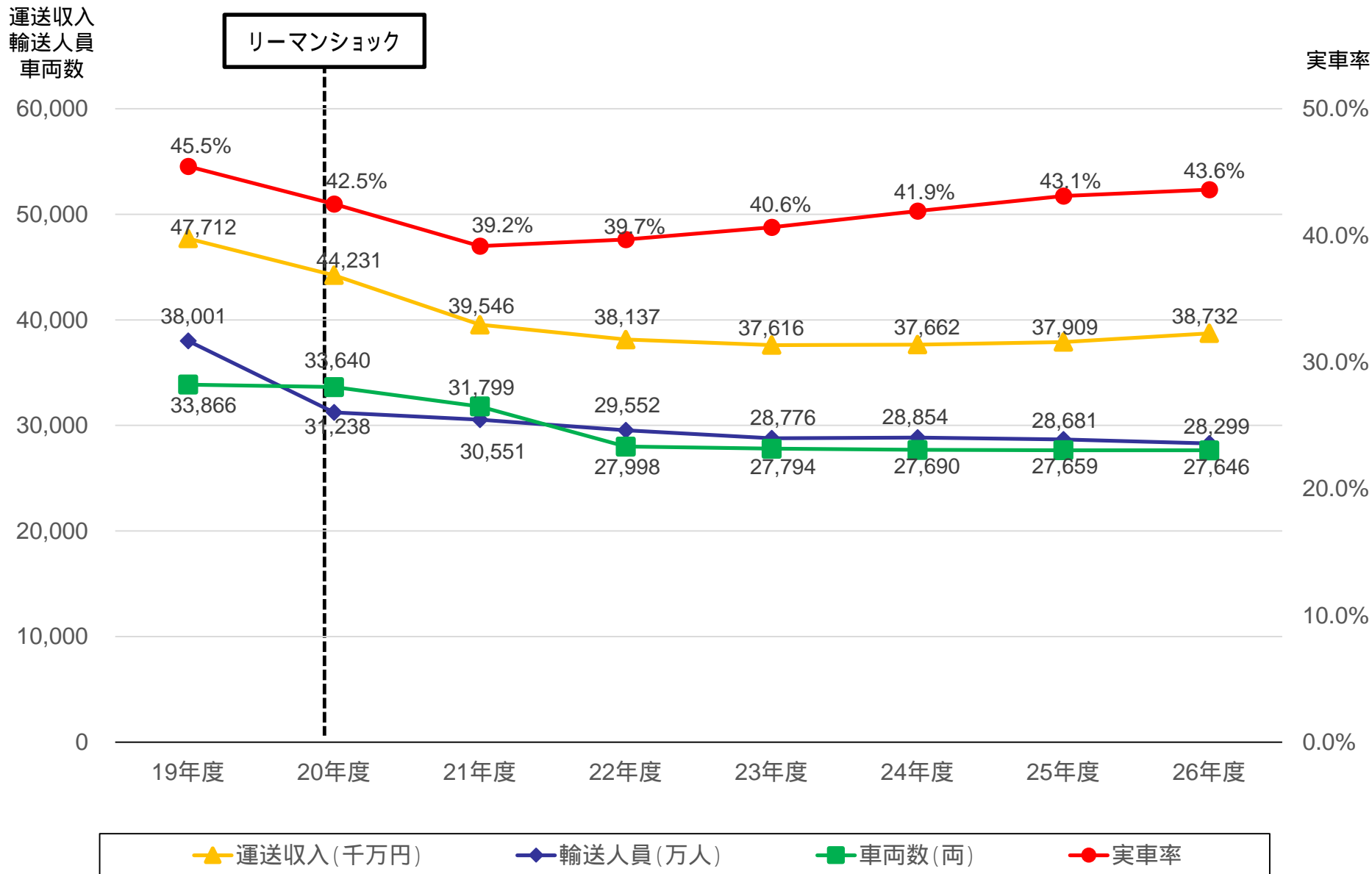
タクシー特措法のフォローアップ

- (1) 適正化：賃金（労働分配率、時間あたり支給額）、平均車齢等の改善状況 **見える化**
- (2) 活性化：バリアフリー、外国語、スマホ配車等への対応状況 **(毎年度公表)**

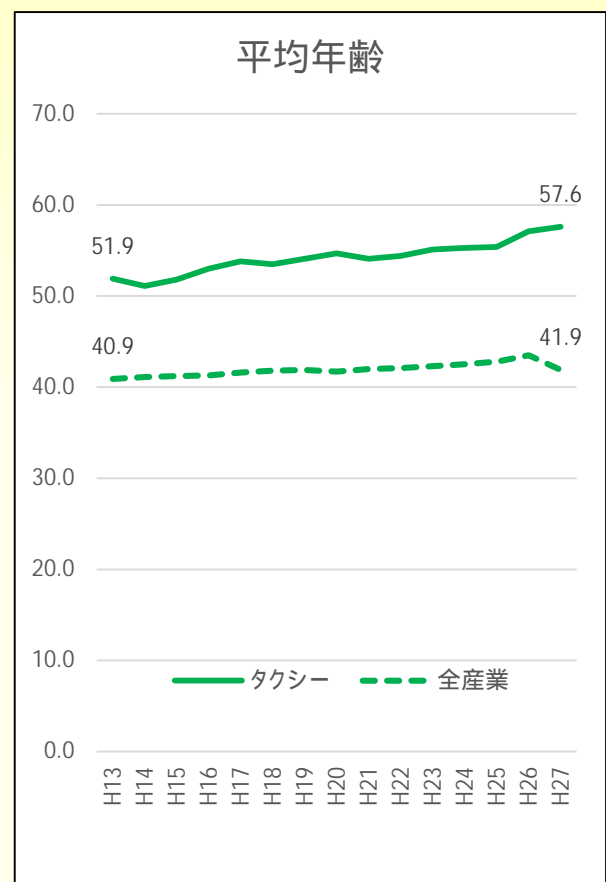
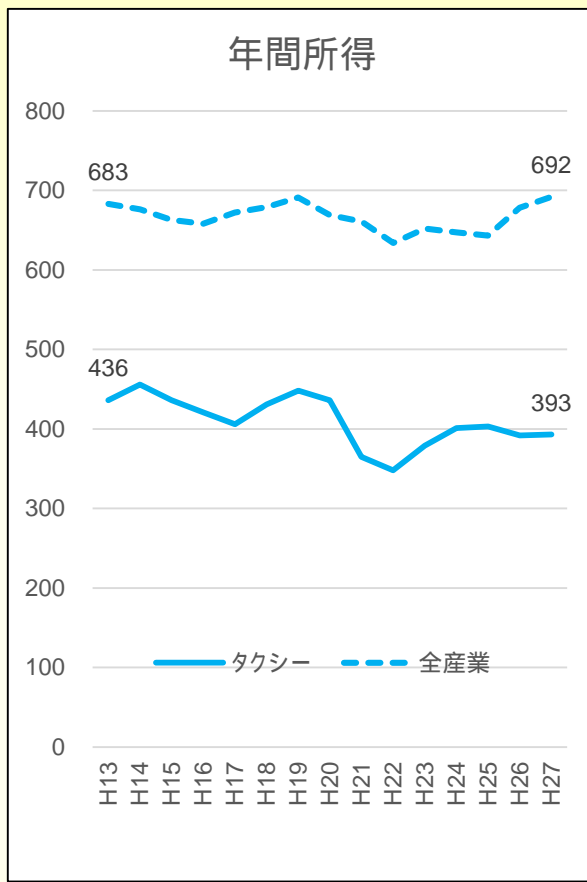
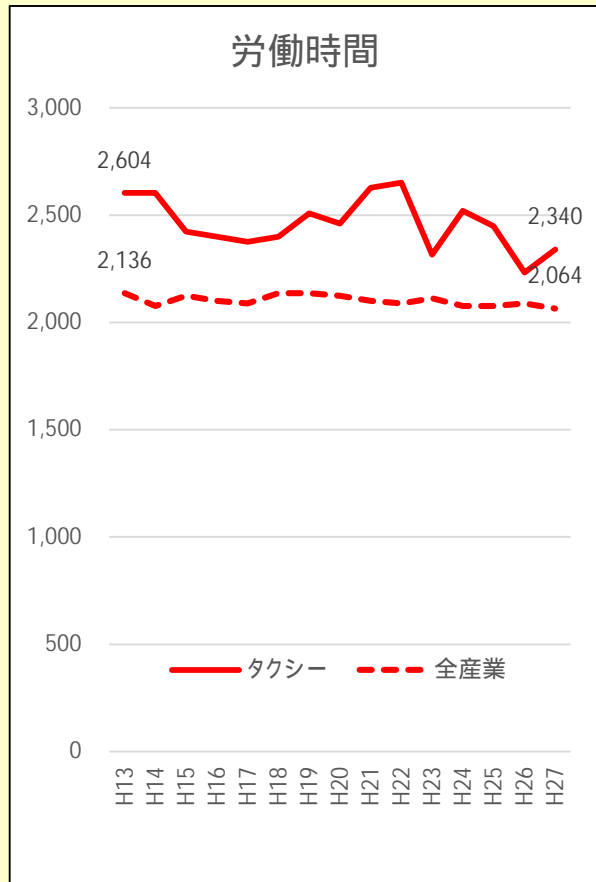
「新しいタクシーのあり方検討会」委員 (敬称略、順不同)

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授【座長】	栗原 博 日本商工会議所 流通・地域振興部長	今村 天次 全国自動車交通労働組合総連合会書記長
太田 和博 専修大学商学部教授	児玉 平生 毎日新聞世論調査室委員	手水 辰也 全国交通運輸労働組合総連合会ハイタク部会事務局長
鎌田 耕一 東洋大学法学部教授	佐々木 達也 読売新聞東京本社編集委員兼調査研究本部主任研究員	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会書記長
水町 勇一郎 東京大学社会科学研究所教授	富田 昌孝 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長	藤井 直樹 自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
河野 康子 (一社)全国消費者団体連絡会事務局長	木村 忠義 (一社)全国個人タクシー協会会長	持永 秀毅 大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
宇佐川 邦子 (株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンターセンター長	川鍋 一朗 (一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長	鶴田 浩久 自動車局旅客課長 (寺田 吉道 自動車局旅客課長)
楓 千里 (株)JTBパブリッシング取締役 ノジュール事業担当	田中 敬子 すばる交通(株)取締役副社長	

東京のタクシー輸送実績(法人事業者データ)



タクシー運転者と全産業労働者との比較(東京)



資料: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

(注1) 年間所得 = 「きまって支給する現金給与額 × 12 + 年間賞與其他特別給与額」により国土交通省が推計した値

きまって支給する現金給与額 = 各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆動手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞與其他特別給与額 = 調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

(注2) 労働時間 = 「(所定内実労働時間数 + 超過実労働時間数) × 12」により国土交通省が推計した値

所定内実労働時間数 = 事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数 = 事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

(注3) 調査対象は、10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所。

東京の収支状況について

仮に現時点で、運賃改定を行うこととした場合に、前回（平成19年度）運賃改定時の原価計算事業者28者の実績値を基に試算すると、運賃値上げとなる。

		平成27年度 実績値 (千円)	平成29年度 試算値 (千円)	
収 益	運送収入	26,148,834	26,074,389	
	運送雑収	28,986	28,986	
	営業外収入	776,793	776,793	
	合計	26,954,613	26,880,168	
運 送 原 価	運送費	人件費	19,068,246	20,417,253
		燃料油脂費	2,177,947	2,197,956
		車両修繕費	366,098	367,636
		車両償却費	468,885	468,885
		その他運送費	2,285,684	2,314,910
		小計	24,366,860	25,766,640
原 価	一般管理費	2,628,431	2,665,116	
	営業外費用	207,271	207,271	
	小計	27,202,562	28,639,026	
	適正利潤	1,276,012	1,230,277	
合計		28,478,574	29,869,303	
収支差		1,523,960	2,989,135	
所要増収率		-	11.46%	

現行運賃を値上げする場合、初乗り運賃は810円(2km)になる。

運送収入・原価の査定方法について

合理化要素

非効率な経営を行う事業者を排除

実車率を高く査定することにより、査定上の総走行キロを抑制し、より効率的な経営を求めている。

実績年度実働率と95%を和半することにより、査定上の延実在車両数を抑制し、より効率的な経営を求めている。



総走行キロあたりの各原価項目

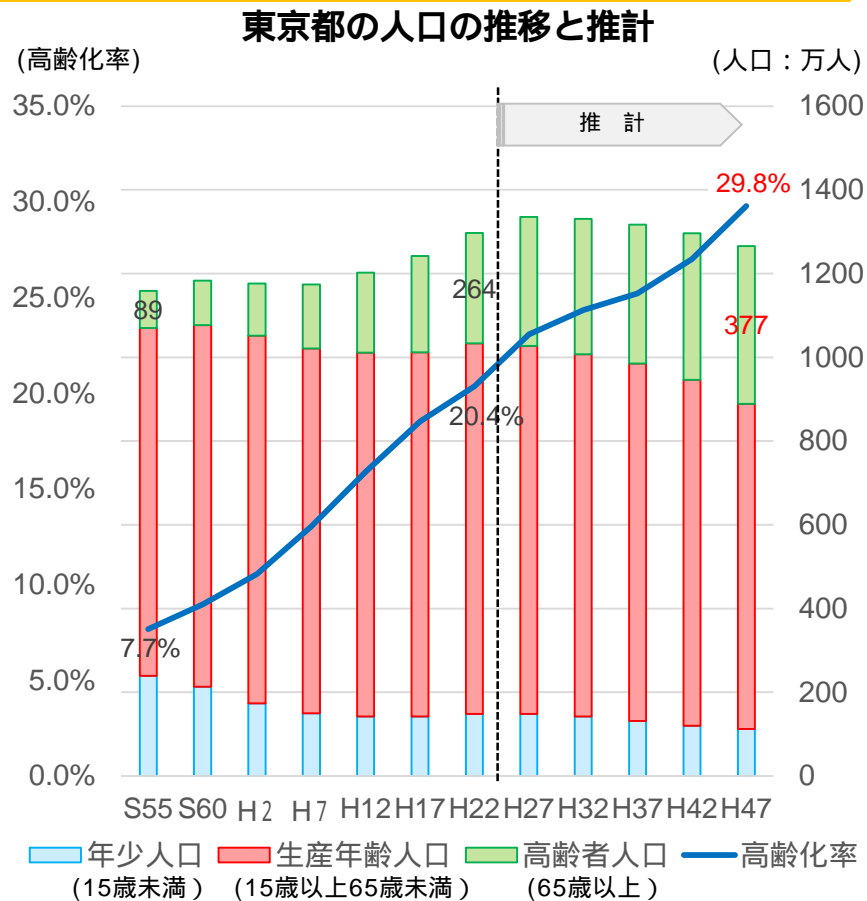
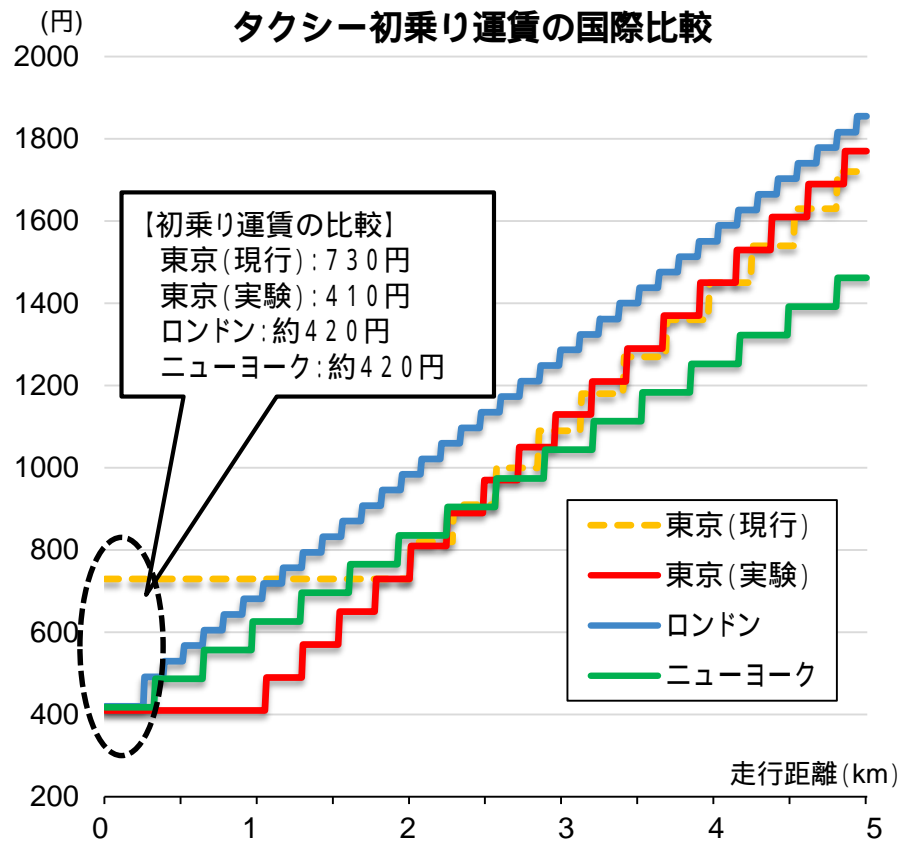
		平成17年度	平成20年度 (A)	平成27年度		
				(B)	20年度との比 (B/A)	20年度との差 (A-B)
運 送 費 原 価	運転者人件費	127.0	126.3	131.4	104.1%	5.1
	燃料油脂費	9.9	12.7	15.0	118.1%	2.3
	車両修繕費	2.6	2.1	2.5	117.9%	0.4
	車両償却費	3.7	3.6	3.2	89.1%	-0.4
	その他運送費	11.2	11.5	15.8	136.8%	4.2
	一般管理費	17.9	17.2	18.1	105.2%	0.9
	営業外費用	1.9	1.8	1.4	81.6%	-0.3
	適正利潤	5.6	6.6	8.8	134.0%	2.2
合 計		179.9	181.8	196.3	108.0%	14.5
(参考) 総走行キロ		244,751,806	214,356,403	145,099,870	67.7%	-69,256,533

- . タクシー運賃制度について
- . タクシー事業の現状について
- . **運賃組替えについて**

タクシー初乗り運賃の引下げについて

背景

国際的な主要都市間と同程度の運賃を実現し、増加する訪日外国人のニーズに応える。
 増加する高齢者をはじめとする短距離需要の喚起を図る。
 タクシー初乗り運賃の引下げを行う。



注: 1ドル=116円、1ポンド=172円で試算(直近2年間の平均為替レート)

高齢者の居住安定確保プラン(東京都都市整備局HP)資料より作成

東京の運賃組替え申請について

申請概要

申請受付期間

平成28年4月5日～7月4日

申請地域

東京都特別区、武蔵野市、三鷹市

申請率

約84.3%（当該地区の法人車両数に対する割合）
 当該地区の法人事業者の総車両台数は27,657両。

申請事業者

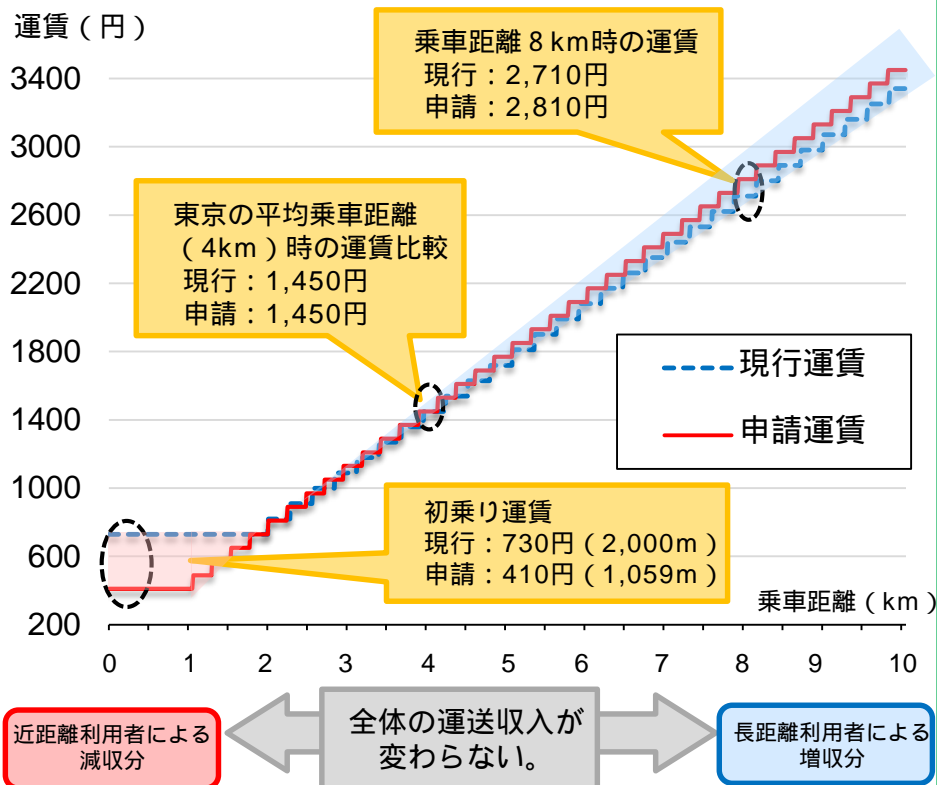
日本交通、東京無線、大和、日の丸、国際自動車、
 帝都、チェッカーの各グループ
 当該地区の法人事業業者数342者中265者

主な申請内容

初乗り 410 円(1,059m) 等
 加算 80 円(237m) 等

東京の現行運賃は、初乗り730円（2000m）、
 加算90円（280m）

申請運賃のイメージ



審査のポイント

タクシーの初乗り運賃の引下げを運賃改定をせずに実現するために、従来の運賃改定申請とは異なる新たな制度（通達）を創設（平成28年3月）。

初乗り運賃の引下げにより、近距離利用者による運送収入については一定の減収が見込まれることから、それが中長距離利用者の運賃引上げによってカバーされ、全体の運送収入が変わらないものとなる運賃を新たに設定する。

普通車の場合

	現行運賃 (上限運賃)	新運賃 (上限運賃)
初乗り距離	2.0 km	1.052km
初乗り運賃	730円	410円
加算距離	280m	237m
加算運賃	90円	80円
時間距離併用制運賃	時速10km以下 105秒毎に90円	時速10km以下 90秒毎に80円

新運賃による運送収入は、申請事業者の中から選定した20者による運行データ（約946万回）から算定。

運行データ：平成27年度実績

	実績年度 (27年度)	新運賃による 運送収入試算	増減率
運送回数	9,462,783回	9,462,783回	100.00%
運送収入	16,148,460千円	16,141,712千円	99.96%

運賃見直しによる需要増減を踏まえた運送収入について以下のとおり試算。

	27年度実績	価格弾力性 = 0.7		価格弾力性 = 1.0	
		改定運賃による試算	増減率	改定運賃による試算	増減率
運送回数	9,462,783 回	9,751,304 回	103.1%	9,874,938 回	104.36%
運送収入	16,148,460 千円	16,045,882 千円	99.4%	16,004,412 千円	99.11%

価格弾力性 = 「1.0」及び「0.7」については、内閣府による「タクシー事業に係る価格変動及び価格弾力性に関する調査分析事業」(平成20年3月)による調査結果を参考。

(参考) タクシー初乗り運賃の見直しに係る実証実験

概要

初乗り運賃の引下げについて広く周知を図るとともに、短距離のタクシー需要の顕在化について検証するため、初乗り410円タクシーに係る実証実験を実施。

内容

期間

平成28年8月5日～9月15日の約6週間

場所

専用乗り場

新橋駅、浅草、新宿駅、東大病院(4カ所)

規模

実証実験に参加する事業者23社から40両を選定

調査方法

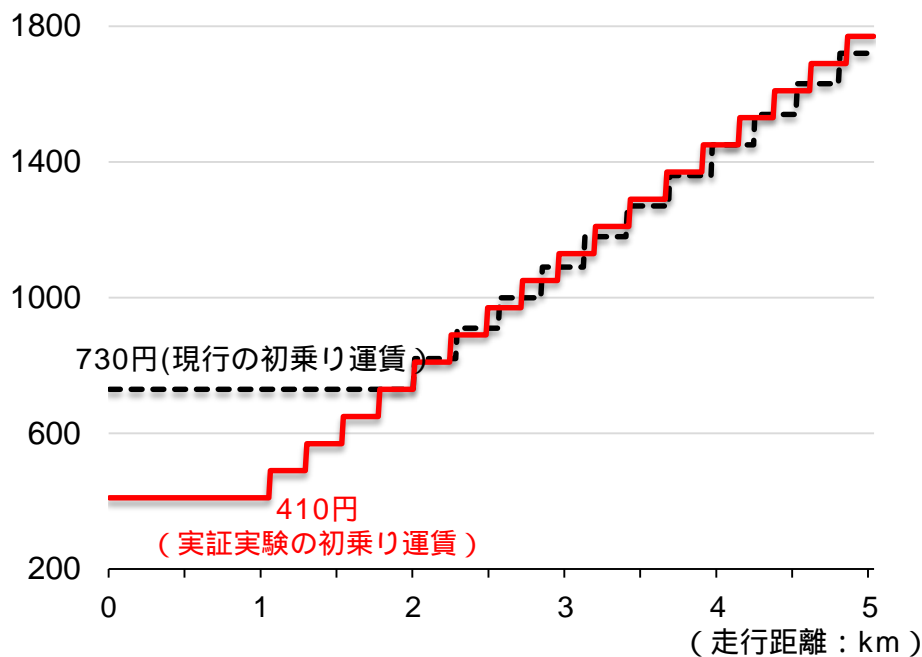
利用者に対し、タクシー利用の実態や実証実験参加に係る感想等について、アンケートを実施。

実証実験の運賃

初乗り運賃：410円(1,059m)

加算運賃：80円(237m)

(運賃：円)



(参考) タクシー初乗り410円の実証実験結果

主なアンケート結果【回答者数10,368人（日本人回答者10,201人、外国人回答者167人）】

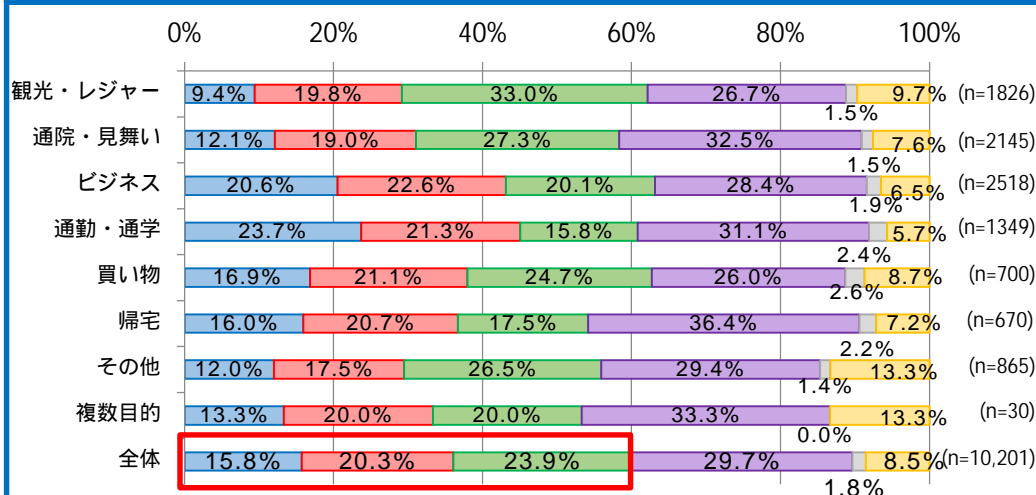
○日本人利用者の約6割が、410円タクシーになれば利用回数が増えると回答した。

○回答結果を平均すると、410円タクシーの導入により、タクシーの利用回数が月4.8回から月7.0回、約46%増加するとの結果が得られた。

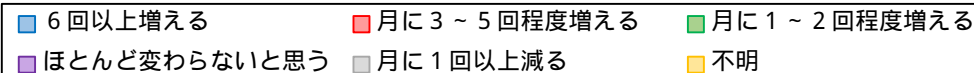
○また、外国人利用者の約8割が、410円タクシーは「安価」又は「適当」と回答した。

410円タクシーに関する利用意向調査（目的別）

日本人（回答者10,201人）

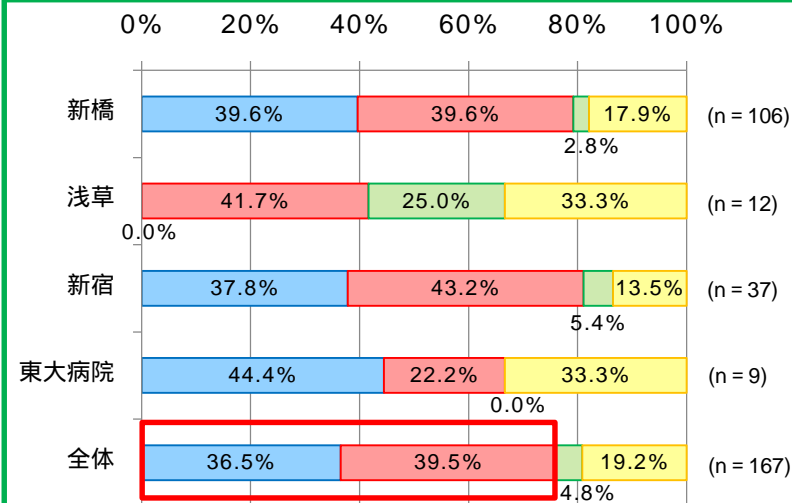


日本人の約6割が、利用回数が増えると回答

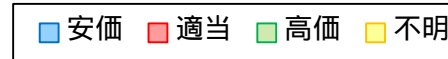


410円タクシーに関する価値観調査

外国人（回答者167人）



外国人の約8割が、「安価」又は「適当」と回答

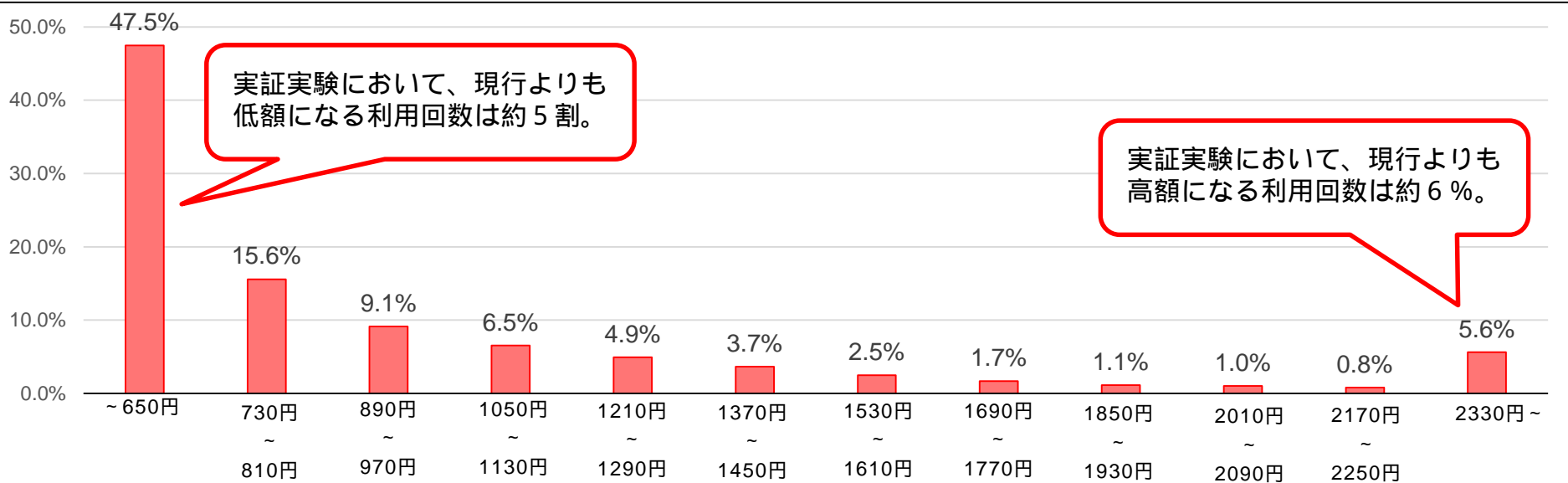


410円タクシー導入による利用回数の増加

日本人（回答者10,201人）

現在平均利用回数	410円タクシーによる平均利用増加数	410円タクシー導入後平均利用回数
4.8回/月	+2.2回/月 (+45.8%)	7.0回/月

実証実験における利用金額別回数割合



平成27年度実績について新運賃を適用して算出した場合の利用金額別割合

