

海外配車アプリの普及状況

○ 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	
	DiDi	道南ハイヤー等	北海道
		北星交通等	青森
秋田梅田交通等		秋田	
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



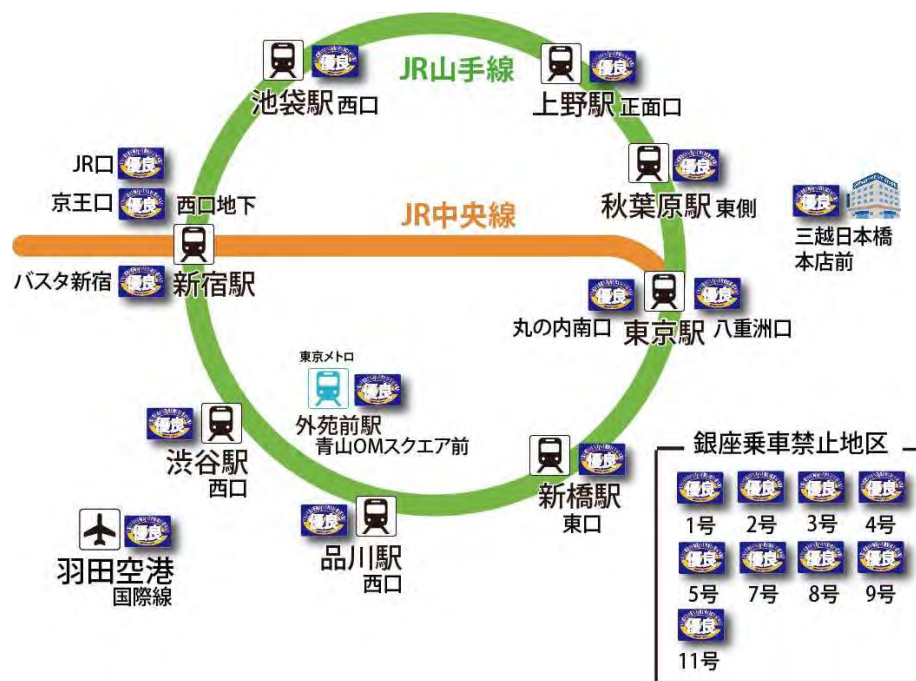
Uberとフジタクシーグループ(名古屋)の提携
(出所) Uber社HP

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配車による売上は右肩上がり」との評価があった。

優良タクシー乗り場の設置、優良事業者・運転者の評価制度

優良タクシー乗り場については、輸送の安全・サービスの両面において一定の基準・評価を受けた運転者（下表参照）のみが入構できるタクシー乗り場であり、公益財団法人東京タクシーセンターが管理運営しているタクシー乗り場。利用者が優良なタクシーを容易に選択することが可能となることで、利用者利便の更なる向上が期待される。



優良タクシー乗り場マップ

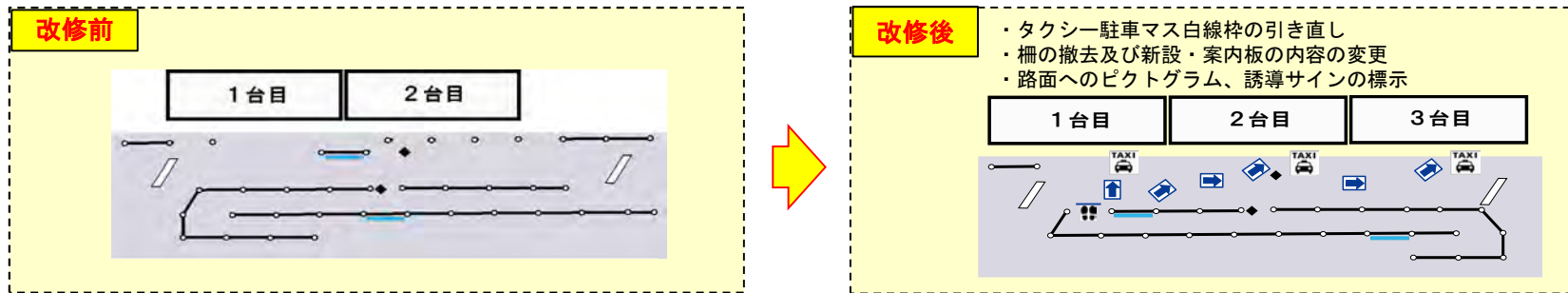
※この他、運賃組替え実施以降、6箇所の新規乗り場等が設置されている

優良事業者であることを証する表示をダッシュボード上に掲出した法人タクシー車両。	タクシーセンターの優良運転者表彰を受賞した運転者で、優良運転者章を表示する法人タクシー・個人タクシー車両。	優良個人タクシー事業者認定制度の最高位「マスター（みつ星）」であることを表示する個人タクシー車両。

	地区	乗り場名	運用開始日	
①	新橋	新橋駅東口前	平成20年3月6日	
②	東京駅	東京駅丸の内北口前	平成24年11月5日	
③		東京駅八重洲口前	平成28年2月1日	
④	秋葉原	秋葉原駅東側	平成27年6月1日	
⑤	上野	上野駅正面口	平成23年2月1日	
⑥	池袋	池袋駅西口前	平成22年12月1日	
⑦	新宿	新宿駅西口地下（JR口）	平成21年8月5日	
⑧		新宿駅西口地下（京王口）		
⑨		バスタ新宿		平成28年10月3日
⑩	渋谷	渋谷駅西口前	平成23年2月1日	
⑪	品川	品川駅西口前（高輪口）	平成26年1月20日	
⑫	青山	青山OMスクエア前	平成27年6月1日	
⑬	羽田空港	羽田空港国際線（定額運賃専用）	平成26年1月20日	
⑭	銀座	銀座1号（GINZA9 1号館）	平成22年12月1日	
⑮		銀座2号（DKビル前）	平成29年4月24日	
⑯		銀座3号（東急プラザ前）	平成31年2月1日	
⑰		銀座4号（ニュートウキョウ前）	平成21年11月30日	
⑱		銀座5号（銀座コリドー通り）	平成31年2月1日	
⑲		銀座7号（ワシントン靴店前）	平成31年2月1日	
⑳		銀座8号（ヤマハホール前）	平成28年10月3日	
㉑		銀座9号（野村證券前）	平成29年4月24日	
㉒		銀座11号（銀座西6丁目）	平成21年11月30日	
㉓		日本橋	三越日本橋本店前	平成28年2月1日

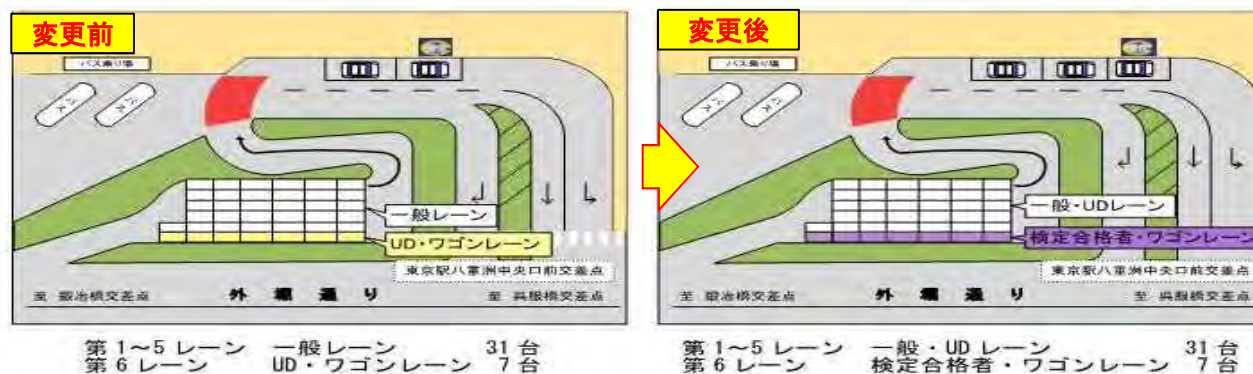
【東京駅八重洲口前タクシー乗り場の改善】

- 東京駅八重洲口前タクシー乗り場は訪日外国人旅行者の増加によるタクシー利用待ち旅客の混雑が発生。
- 「東京オリンピック・パラリンピック」開催を控え、今後も増大する訪日外国人旅行者へ対応するため、施設改修を実施し、**「3台同時乗車」の運用を開始**。（平成30年12月3日運用開始）



【東京駅八重洲口前タクシープールの運用改善】

- 訪日外国人旅客に対する更なるホスピタリティの資質向上と大きな手荷物旅客への利便性向上のため、「英語検定合格者・ワゴンレーン」を新設しタクシープールの運用改善を実施。（平成30年12月3日運用開始）



※英語検定合格者レーンへの入構は、ECD (English Certified Driver) 認定章を車体に貼付することが条件



東京

TSTiE(タスティー)ドライバー認定

東京ハイヤー・タクシー協会は平成27年より、英語による観光案内が可能なドライバーをTSTiEドライバーとして認定。

●認定条件

1. 東京シティガイド検定への合格及びUD研修の修了
2. 東京観光タクシードライバー認定研修の終了
3. TOEIC600点程度のスキルを有すること
4. 観光英語対応ドライバー認定プログラムへの合格(20時間の研修+スピーチテスト)

●認定者数

24人(令和2年1月時点)



外国人旅客接客研修・外国人旅客接客英語検定

東京タクシーセンターは平成27年より、訪日外国人に対する接客向上のため外国人旅客接客研修を開始。また、平成29年からは、当該研修の成果を検証するため外国人旅客接客英語検定を開始し、合格者をECD(English Certified Driver)として認定。

●研修の内容

初級・中級: 発音練習、ロールプレイング演習 等
上級: 営業会話の応用、緊急時対応 等

●検定の条件・内容

- ・上記研修の上級及びUD研修を終了した者が受講可能
- ・挨拶・自己紹介及び外国人旅客を想定したロールプレイングによって、接客態度や英語能力を評価

●認定者数

500人(令和2年1月時点)

●専用レーン

研修を修了した者は、羽田空港の専用のレーンに入構が可能



大阪

大阪インターナショナルタクシー創設委員会は、平成27年より英語で大阪の観光案内ができる運転者をインターナショナルビジターズタクシードライバーとして認定。

●認定条件

外国語や観光に係る研修を終了し、講師の審査により以下が確認できること

- ①英検2級程度の能力を有し、日常会話が可能であること
- ②大阪の観光について「なにわなんでも大阪検定」3級合格者以上または同等の知識を有する者

●認定者数

約172人(令和2年1月時点)



京都

国土交通省、京都市、業界が連携し、平成29年より、外国語接客が可能なタクシー及び運転者フォーリンフレンドリータクシーとして認定し、専用乗り場を京都駅に設置。

●認定条件

乗務員: 外国語及び接客研修を受講
車両: 大型スーツケースを2個以上搭載可能、各種クレジットカード及び交通系ICカードが利用可能

●認定者数

乗務員: 182人(令和2年1月時点)
車両: 105台(令和2年1月時点)



— 生き残るために、やるなら、今！ —

【平成30年3月決定】

働き方改革の実現に向けたアクションプランの目標

時間外労働の上限規制について

- ・ 年960時間を超える事業者割合
(月平均 80時間超えに相当)



- ・ 猶予期間の3年目 … 20%以内
- ・ 猶予期間の4年目 … 10%以内
- ・ 猶予期間の最終年 … ゼロ

- ・ 月60時間超え時間外労働の割増賃金率が50%以上となることを踏まえ、できる限り早期に年720時間(月60時間)以内となるよう努める

アクションプランの目標達成のために取り組むべき事項

- 労働基準法等関係法令及び改善基準の遵守(遵守状況の確認)
- 生産性の向上に向けた11項目にわたる活性化策「今後新たに取り組む事項」の取組等
- 若者の採用、女性ドライバー応援企業認定制度の普及、働きやすさ・魅力の紹介
- 生産性の向上や運転者の確保・育成等への各種支援措置等の要望
- 業務の繁閑に応じた勤務シフトや変形労働時間制等の検討
- 減収につながらない労働時間の短縮 = 生産性の向上
[休憩時間][手待時間][点呼前後の作業時間]の明確化・短縮
- 個々の運転者の家庭事情や身体状況等に配慮した勤務時間制度の設定
意思疎通の強化、労使一体となった取組
- 安全な車両、施設・設備の誰もが働きやすい職場環境等の整備
- 年5日以上 of 年次有給休暇の取得(全員が取得できる態勢づくり) 等

【平成30年6月策定】

個人タクシー業界が今後取り組む事項

全国平均

「選ばれる個人タクシー」を 目指した取り組み	利便性向上	<ol style="list-style-type: none"> 2020年までに次の目標を達成する <ol style="list-style-type: none"> ①配車アプリで呼べる車両を46%にする ②配車アプリで車種の選択ができるようにする ③クレジットカード決済ができる車両を78%にする ④多言語対応車（翻訳アプリ等）を61%にする ⑤観光タクシーを17%にする 法人タクシー業界が新たに取り組む11項目のうち、個人タクシーで取り組める事項は連携を図る
	安心の確保	<ol style="list-style-type: none"> 高齢ドライバーから若手ドライバーへの譲渡譲受のマッチング支援 <ol style="list-style-type: none"> ①譲渡譲受率を向上させる ②廃業後のサポート 等 ASV機能装着車両の導入率を29%にする ユニバーサルドライバーを38%にする 地方自治体と災害時の緊急輸送業務等に関する協定の締結を促進する
若返りに 向けた リクルート 活動		<ol style="list-style-type: none"> 法人タクシーと連携した採用活動 <ol style="list-style-type: none"> ①法人の新卒採用時から個人タクシーになるためのキャリアパスを提示 個人タクシー業界での採用活動 <ol style="list-style-type: none"> ①地域ごとの事前試験受験サポート、個人事業主となる際のサポート 等

(参考資料)

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）

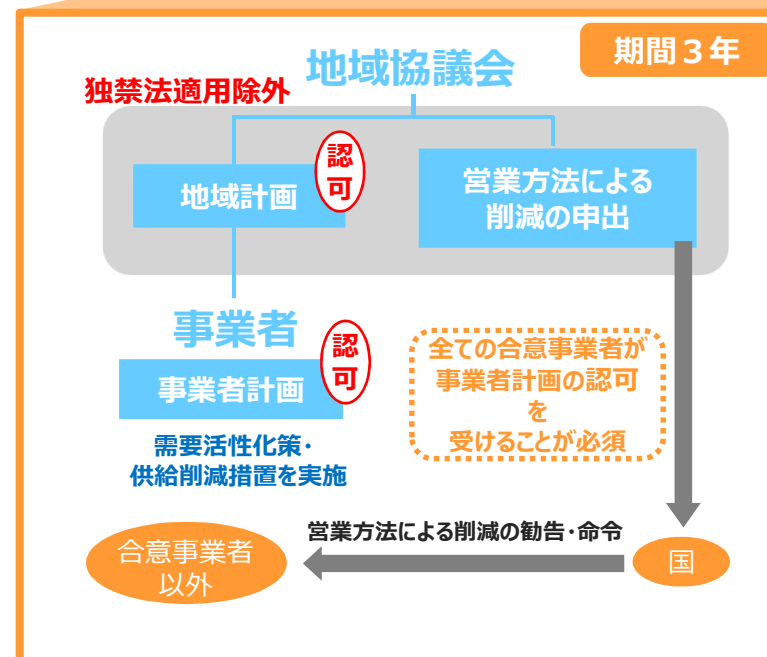
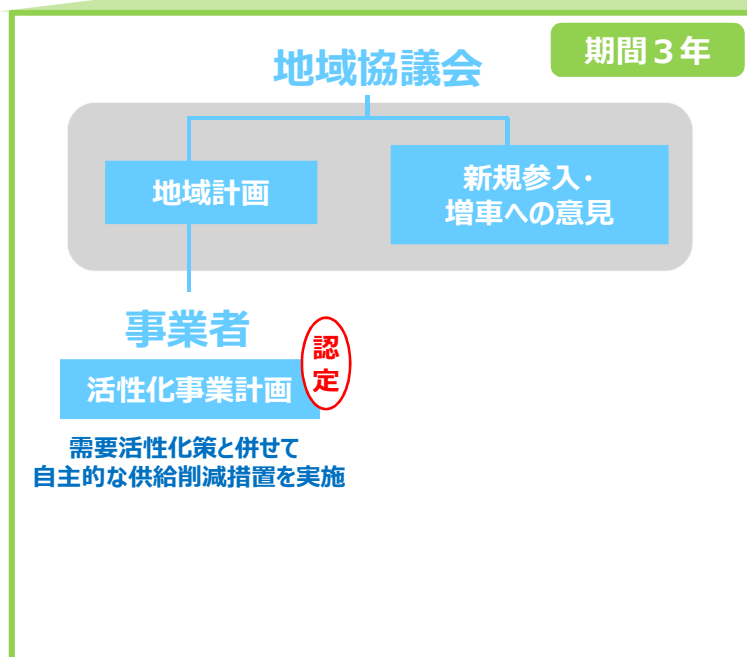
- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制※
- ◆ 増車：認可制※
※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）
〔※幅の中で届出〕

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）
〔※幅の中で届出〕



- それぞれの運賃ブロック毎に、上限から下限まで、初乗り運賃10円刻みの運賃幅を設定
- 各事業者は、幅の中から「初乗り運賃、加算運賃、時間距離併用制運賃」をセットで選択し、届出又は認可を受ける
- 運賃改定においては、幅そのものを見直す（その後、各事業者が届出又は認可を受け直す）

○東京特別区・武三地区の現行運賃（令和元年10月1日～）の例

	初乗り運賃 (1.052km)	加算運賃	時間距離併用制運賃 (時速10km/時以下)
上限運賃	420円	233mごと 80円	85秒ごと 80円
B運賃	410円	239mごと 80円	90秒ごと 80円
C運賃	400円	245mごと 80円	90秒ごと 80円
下限運賃	390円	251mごと 80円	90秒ごと 80円

例えば、事業者が、
 上限運賃：初乗り運賃(420円)、加算運賃(80円/233m)、時間距離併用制運賃(80円/85秒)
 を選択し、届出又は認可を受ける

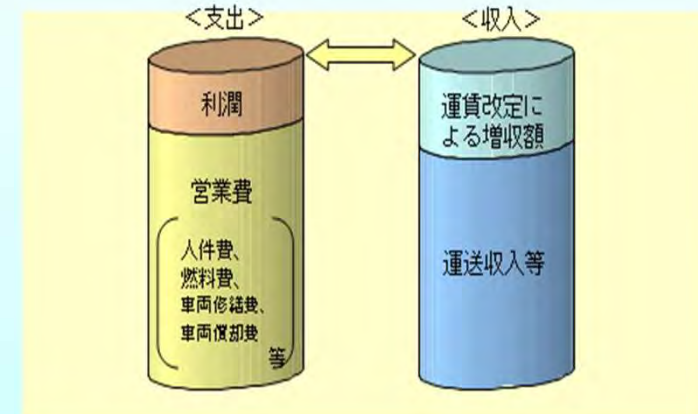
(参考：初乗り距離の経緯)

- ・我が国では1912年にタクシー運行が開始。当初よりタクシーメーターを装着しており、運賃体系は初乗り1マイル60銭、加算0.5マイルごと10銭。
- ・その後、東京市内全域を1円で利用可能な「円タク」が不況期における一種のダンピング運賃として登場し、運賃が一時期混乱。
- ・1938年、商工省がタクシーメーターを特殊度器に指定し、東京の全タクシーにメーターが設置。当該メーターを用いたタクシー運賃の初乗りは、2km30銭に設定され、以後、初乗り距離が2kmの期間が長く続いた。

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99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。

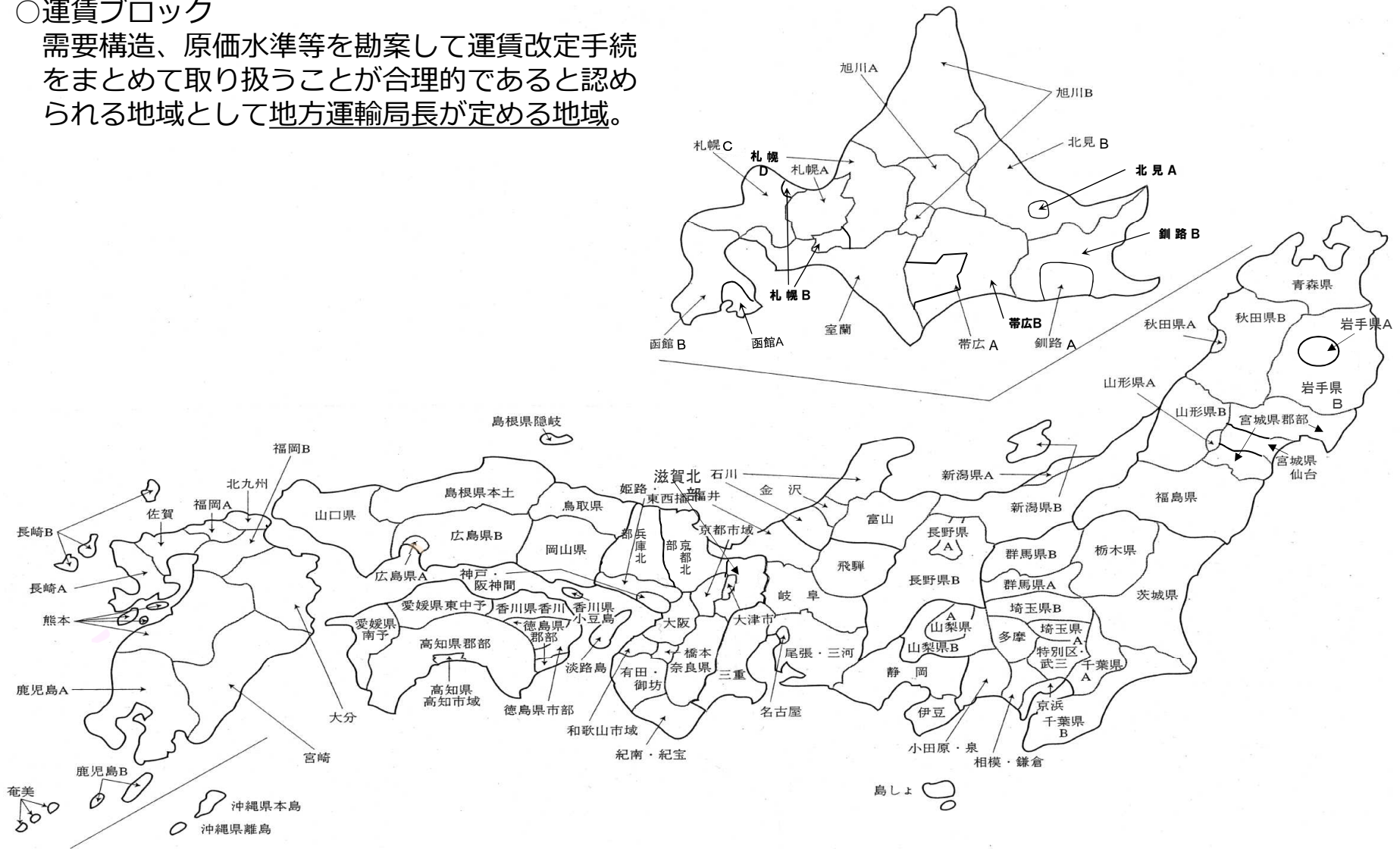
具体的には、事業者間で原価の差異を認める項目について、原価計算対象事業者の中での最小値を採用する。

- 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99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。



事業者が運賃改定を申請(要請)

3ヶ月以内に運賃ブロック内の法人全車両数の7割の申請(要請)があった場合に手続きを開始

標準能率事業者を選定 (※通常、ブロック内法人事業者の半数程度)

標準能率事業者の実績年度の収支平均が赤字になる場合に審査を開始

(※) 実働率が低い者や生産性の低い者など、能率的経営を行う標準的事業者と認められないものを算定対象から排除

原価計算対象事業者を選定し、審査 (※10~30社程度)

地域の関係者による協議会の意見を聴取した上で、輸送原価等から所要増収率を算定し改定率を決定

(※) 収入額の算定にあたっては、実車率や実働率が一定の基準に満たない場合、効率的な経営の水準に補正

自動認可運賃幅又は公定幅を公示

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

実績年度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。



(参考)距離帯別の初乗り距離短縮運賃の導入効果(1年目) 国土交通省

- 初乗り410円導入後、東京のタクシー会社19者(※)の1年目の運送について、導入前1年間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「ちよいのり」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。

※:東京のタクシー会社19者の車両数:1,200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)

		導入後(※1) 1年目	導入前(※2) 1年間	増減率
走行距離 2 km 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	14.7回	2.7%
走行距離 6.5km以上		5.4回	5.3回	1.9%
運送回数		29.5回	27.5回	7.3%

運送収入(1日1車あたり)

		導入後 1年目	導入前 1年間	増減率
走行距離 2 km以下		5,453円	5,528円	-1.4%
走行距離 2.0km~6.5km		20,023円	19,205円	4.3%
走行距離 6.5km以上		24,277円	23,041円	5.4%
運送収入		49,753円	47,774円	4.1%

(※1) 平成29年1月30日~平成30年1月31日

(※2) 平成28年1月30日~平成29年1月29日

(参考) 距離帯別の初乗り距離短縮運賃の導入効果(2年目) 国土交通省

- 初乗り410円導入後、東京のタクシー会社19者(※)の2年目の運送について、導入前1年間の運送と比較した結果、
 - 運送回数は、2km以下の利用者が約16%増加するなど「ちよいのり」需要の創出。全体でも約6%増加。
 - 運送収入は、全体で約5%増加。

※:東京のタクシー会社19者の車両数:1,206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)

		導入後(※1) 2年目	導入前(※2) 1年間	増減率
走行距離 2 km 以下	410円	2.0回	1.4回	42.9%
	490円	1.5回	1.2回	25.0%
	570円	1.7回	1.5回	13.3%
	650円	1.8回	1.7回	5.9%
	730円	1.7回	1.7回	-
	小計	8.7回	7.5回	16.0%
走行距離 2.0km~6.5km		14.9回	14.7回	1.4%
走行距離 6.5km以上		5.4回	5.3回	1.9%
運送回数		29.0回	27.5回	5.5%

運送収入(1日1車あたり)

		導入後 2年目	導入前 1年間	増減率
走行距離 2 km以下		5,432円	5,528円	-1.7%
走行距離 2.0km~6.5km		19,914円	19,205円	3.7%
走行距離 6.5km以上		24,650円	23,041円	7.0%
運送収入		49,996円	47,774円	4.7%

(※1) 平成30年2月1日~平成31年1月31日

(※2) 平成28年1月30日~平成29年1月29日

- ・平成30年度実績値は、運賃見直しに伴う需要増減（価格弾力性）を踏まえた新運賃による運送収入試算の運送回数・運送収入を下回っている。

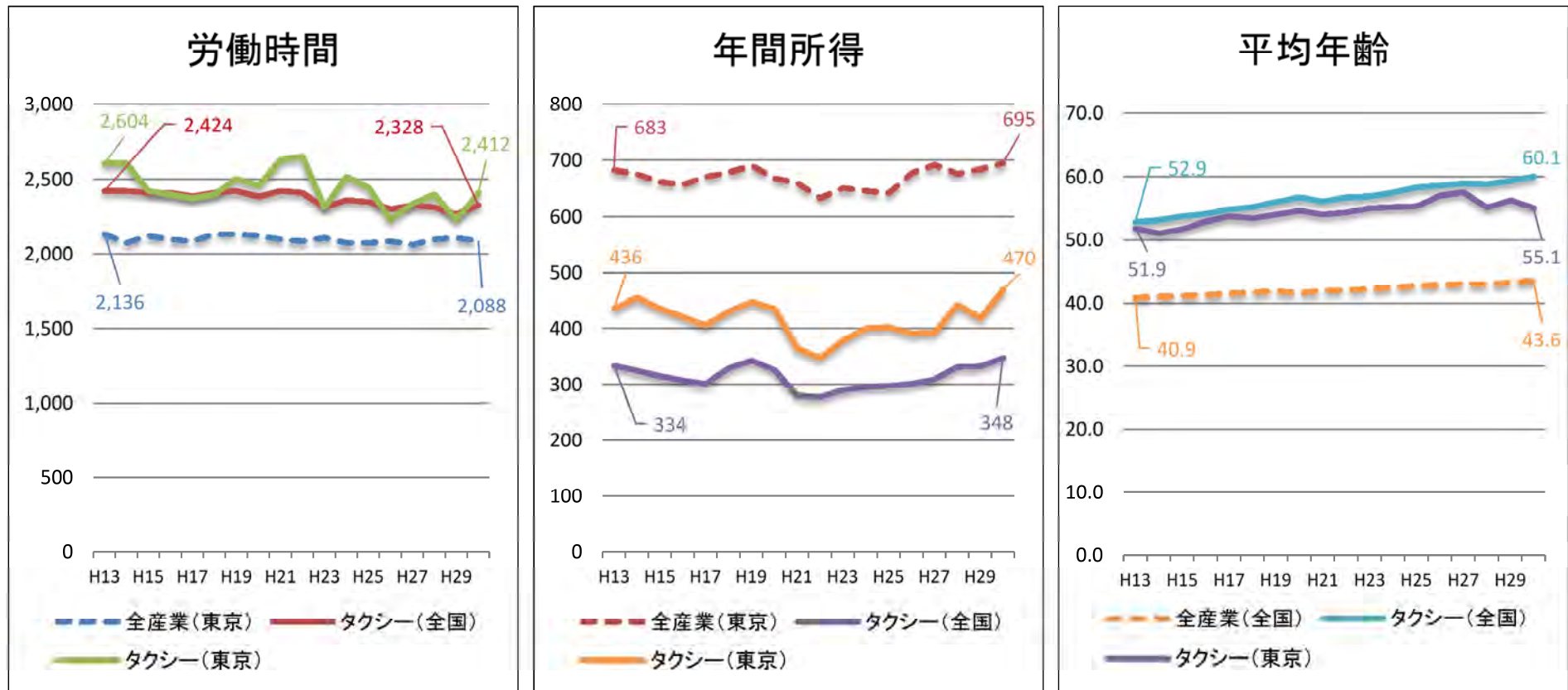
	27年度実績	価格弾力性 = 0.7		価格弾力性 = 1.0		30年度実績
		改定運賃による試算	増減率	改定運賃による試算	増減率	
運送回数	9,462,783回	9,751,304回	103.1%	9,874,938回	104.36%	9,284,002回
運送収入	16,148,460千円	16,045,882千円	99.4%	16,004,412千円	99.11%	15,667,641千円

2016.11.2 公共料金等専門調査会資料

※1: 価格弾力性とは、価格の変動によって、商品の需要や供給が変化する度合いを示す数値。この値が1より大きいと「弾力性が大きい」といい、1より小さいと「弾力性が小さい」という。価格弾力性が小さい場合は、価格を変更してもほとんど需要は変化しないが、逆に大きい場合は、価格が変わると需要が大きく変化するとされている。

※2: 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)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＝事業所の就業規則等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＝事業所の就業規則等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

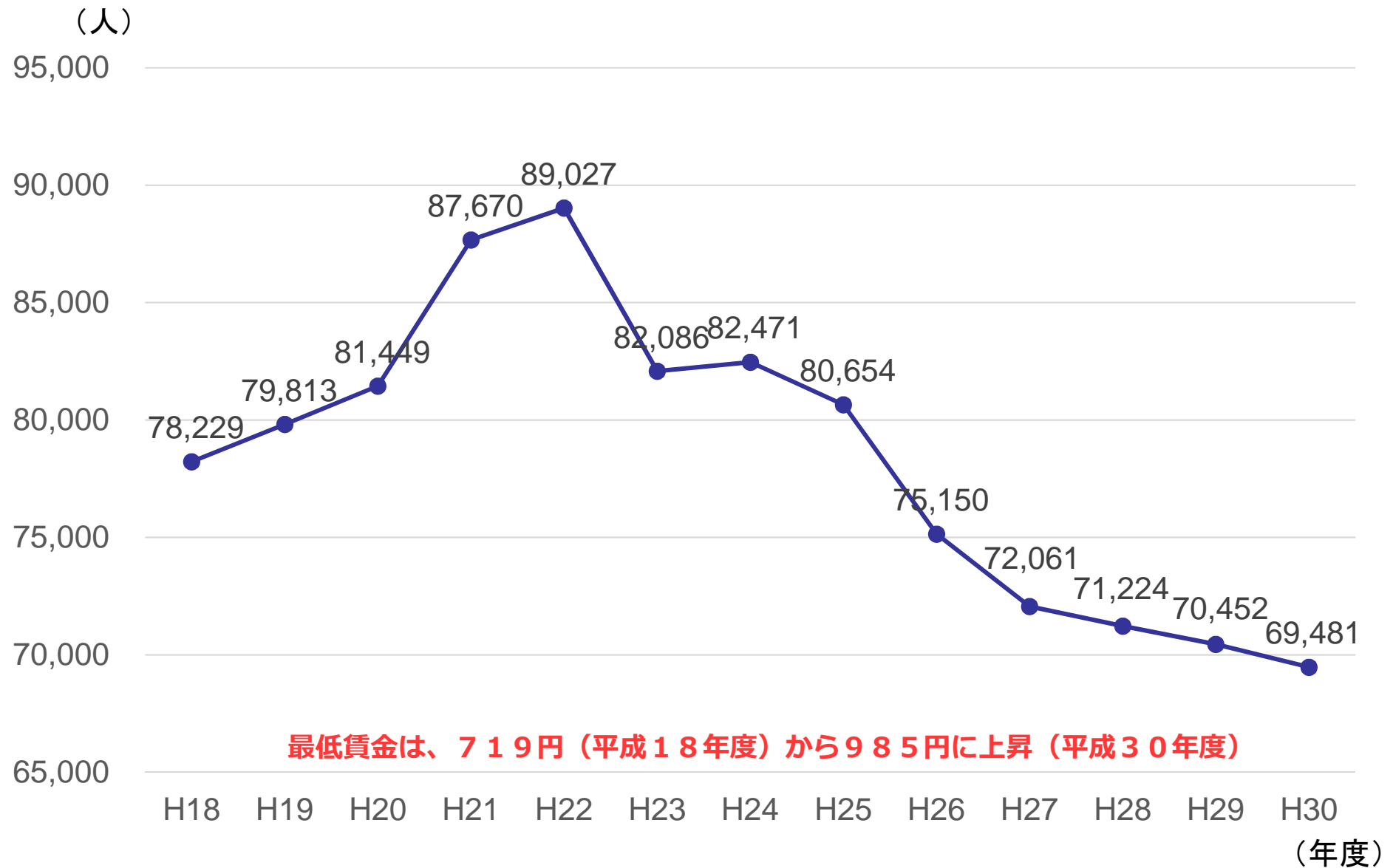
(注2)年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」により国土交通省が推計した値

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、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞与その他特別給与額＝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。

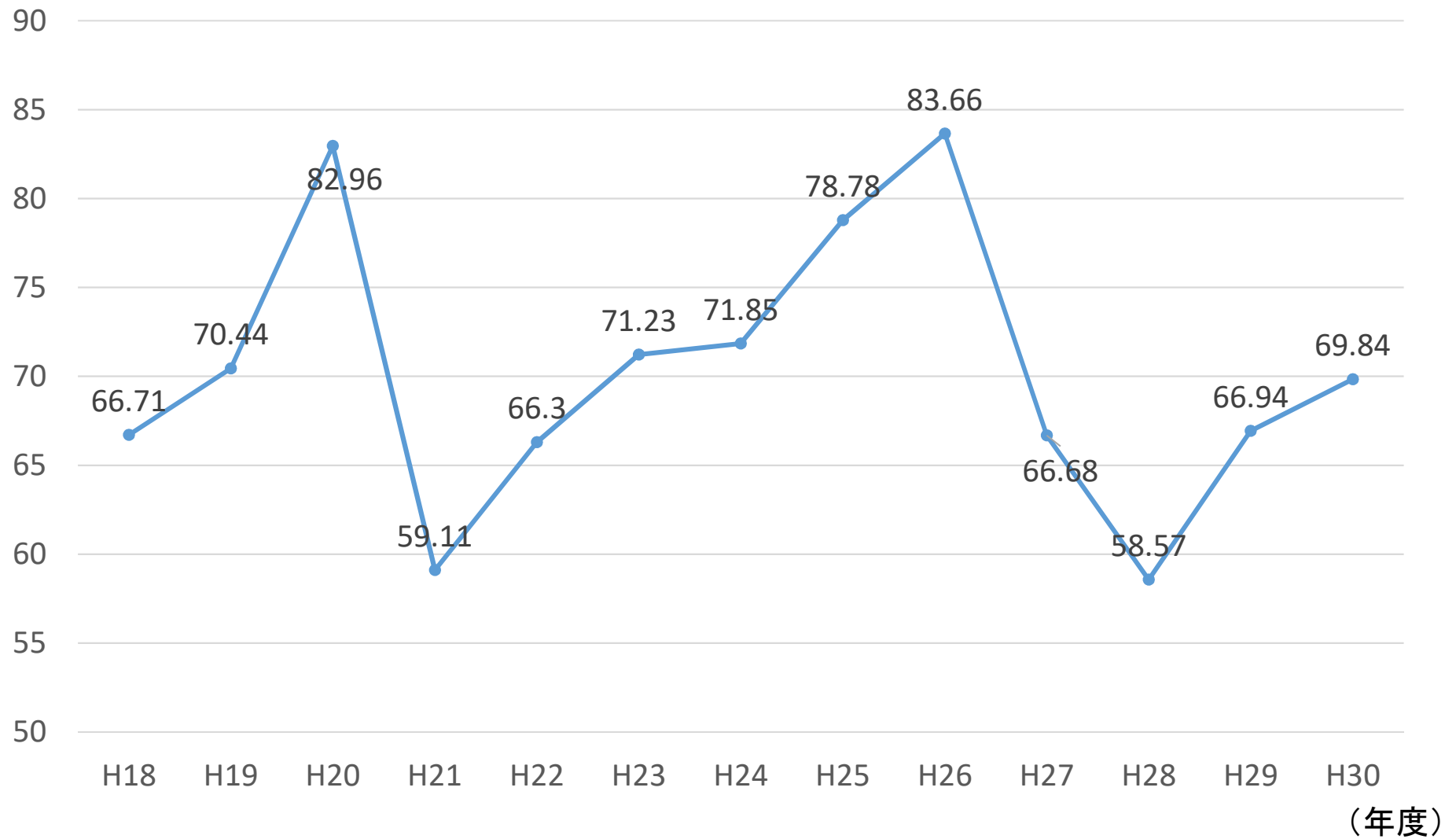
(参考) 運転者数の推移(東京・法人事業者)



※各年度末時点
※ハイヤー・年鑑より作成

(参考) LPG価格の推移

(円/リットル)



出典:東京ハイヤータクシー協会調べ