

# 一般乗用旅客自動車運送事業(東京都特別区・武三地区)の運賃組替えに係る効果検証について

---

国土交通省 自動車局

令和2年11月16日

# 1. 前回(1/31)からの追加のご説明

# 運賃組替え前後の経営状況と労働環境の把握

## 運賃組替え前後の経営状況の変化

- タクシーの経営状況については、P. 4 のとおり、運賃組替え後、適正利潤込み経常収支率は持ち直してきていますが、前回本運賃改定実施前の水準は下回っております。コロナの影響はP. 5 をご覧ください。
- タクシー事業者に状況を確認したところ、運賃組替えによる効果と紐づけることは難しいですが、運賃組替え後、収支が改善し、輸送回数や1日1車当たりの運送収入等が増加している者がおります。  
(A社⇒適正利潤込み経常収支率 H28:90%→H29:92%、B社⇒輸送回数 約1.5万回増/年、日車運収 約3,000円増)

## 運賃組替え前後の労働環境の変化

- タクシーの労働環境については、P. 7 のとおり、運賃組替え後、年間所得は上昇してきていますが、直近の平成30年度において、全産業比で225万円低い水準です。また、労働時間については全産業比で年間324時間長く、平均年齢については全産業比で11.5歳高い状況です。
- タクシー事業者に状況を確認したところ、「運賃組替え当初は売上の減少を懸念する運転者もいたが、短距離利用者が増えたことにより売上(給与)が増加し、運転者の労働意欲が向上した」との声がありました。また、勤務時間の増減等はなく、労働環境の悪化は見られません。

## 運賃組替え前後のタクシーサービスの質や安全性の変化

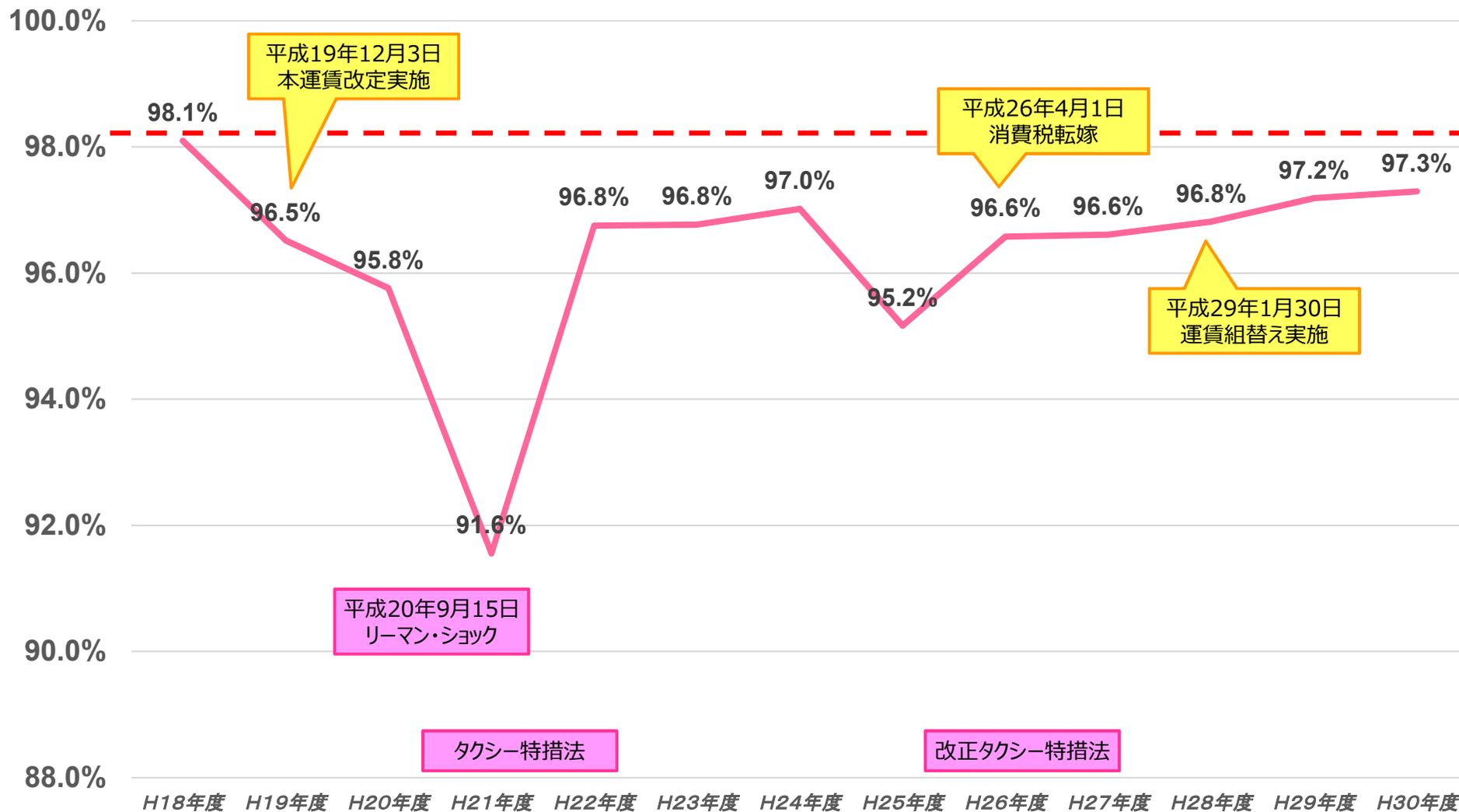
- タクシー事業者に状況を確認したところ、利用者からは、当初の予想どおり、「(短距離利用者) 運賃が安くなって良かった」「(長距離利用者) 運賃が高くなった」との声がありましたが、乗り控えはなく概ね受け入れられている状況にあります。また、運転者の労働環境の改善が、タクシーサービスの質の向上に寄与しているものと考えられます。
- 事故件数は、全体数では運賃組替え前後でほぼ横ばいであり、安全性が低下している状況にはないと考えられます。また、車両の安全性向上・運転者の意欲向上等により事故を減少させている事業者もおります。

※引き続き、事業者の監督を行い、実施状況を注視していくこととします。

# タクシーの経営状況(経常収支率の推移)

2020.1.31 公共料金等専門調査会資料

適正利潤込み経常収支率は、平成20年9月15日に発生したリーマン・ショックにより平成21年度に底を打ち、その後持ち直しているところであるが、100%を上回る年度はなく、直近の実績も前回本運賃改定実施前の水準を下回っている。



※原価計算対象事業者(27者)の数値

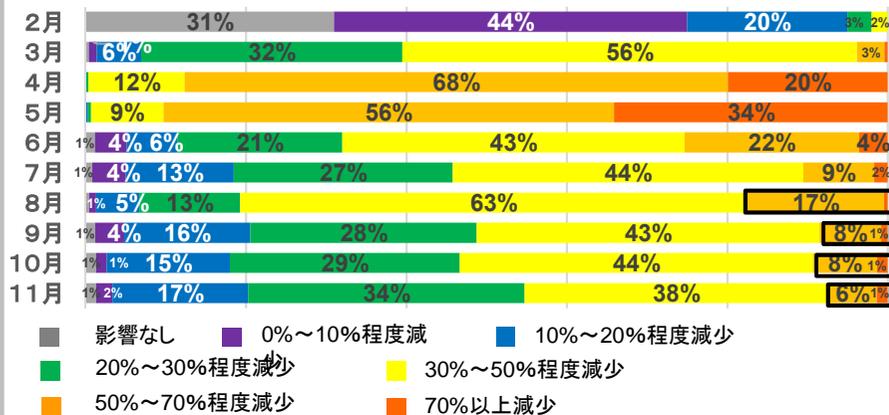
— 適正利潤込み経常収支率 (%)

○9月においては、運送収入が50%以上減の事業者が前月の17%から9%に、輸送人員が前月の42%減から32%減となるなど、前月から若干改善している状況。

○一方で、10月以降は運送収入が50%以上減の事業者が前月と変わらず9%となる見通しであり、引き続き厳しい状況が継続する見込み。

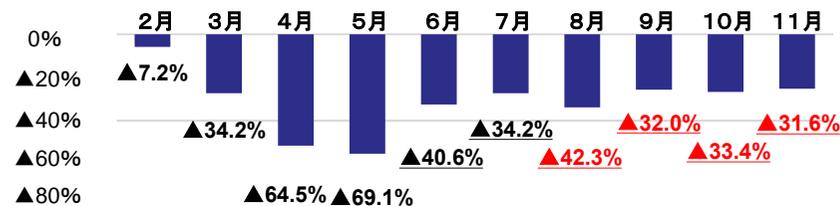
○支援制度については、資金繰り支援を98%の事業者が活用しており、97%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を81%の事業者が活用しており、70%の事業者が給付済み。

## ○運送収入（前年同月比）（10・11月は見込み）（回答：235者）



タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）  
 ⇒前年の収入約1,218億円のうち、約3割の約365億円が減少  
 （業界全体の売上金額と、9月の減少率から推計）

## ○輸送人員（前年同月比）（10・11月は見込み）（回答：235者）

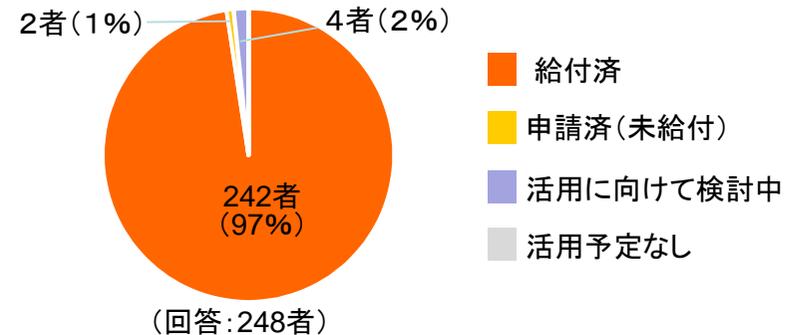


※調査方法：タクシー事業者255者に対して業界団体を通して影響を調査。調査時期：9月末時点での状況を調査

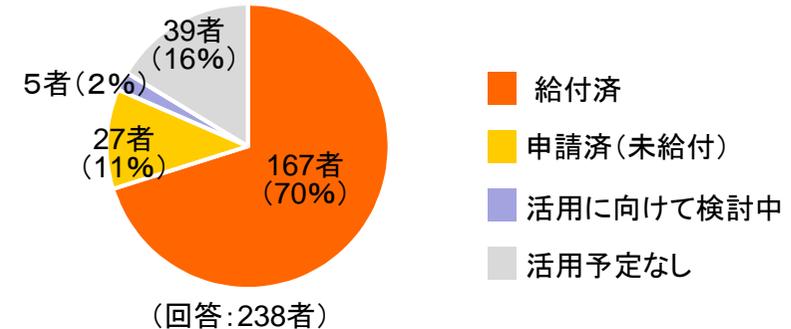
## ○支援の活用状況

### 【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



### 【雇用調整助成金】



## 感染症対策

- 感染症対策支援(1次補正 約178億円の内数)  
防菌シート及びタクシーデリバリーの保温保冷装置の導入費用の支援
- 感染症対策支援(2次補正 約138億円の内数)  
乗合タクシーの車内の抗菌・抗ウイルス対策、運転席仕切りカーテン、密度に配慮した運行費用の支援

## 事業継続支援

- 雇用調整助成金の特例措置(令和2年4月1日～9月30日※12月末までの延長が決定)  
助成率: 中小企業4/5(10/10)、大企業2/3(3/4)、上限額15,000円、申請手続の簡素化  
※括弧内は解雇を行わない場合等の助成率
- 資金繰り支援の強化
  - ・日本政策金融公庫、商工組合中央金庫による最大6億円までの運転資金及び設備資金の支援
  - ・特別利子補給制度の併用により、限度額2億円まで3年間は実質無利子
- 持続化給付金: 中小企業等で売上が減少している事業者を対象に法人200万円、個人事業者100万円
- 家賃支援給付金: 中小企業等を対象に法人50万円、個人25万円
- 公租公課の猶予等: 法人税の猶予、自動車税の猶予・延滞税免除、社会保険料の猶予・延滞金免除 等
- タクシーデリバリー: 食料・飲料のタクシーデリバリーについて貨物自動車運送事業法の許可を受けて運送できるよう措置

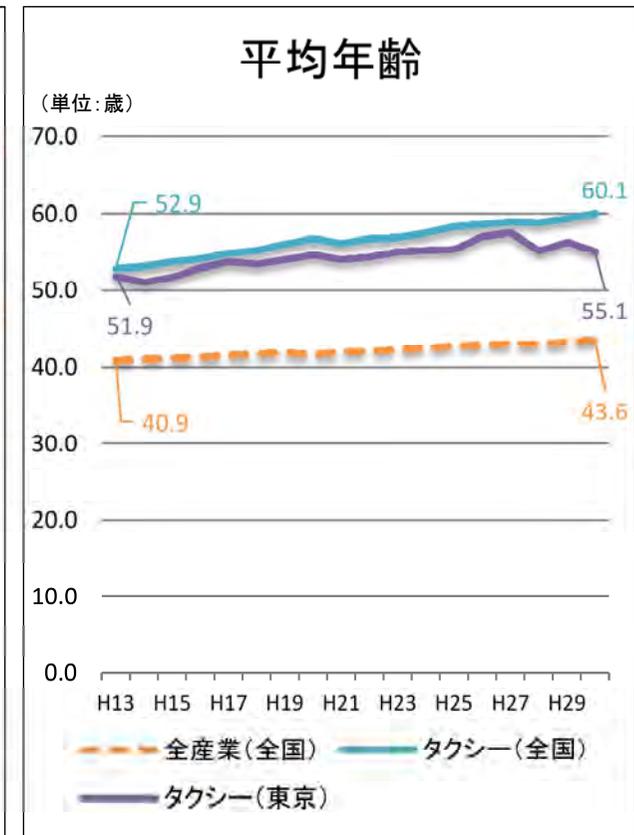
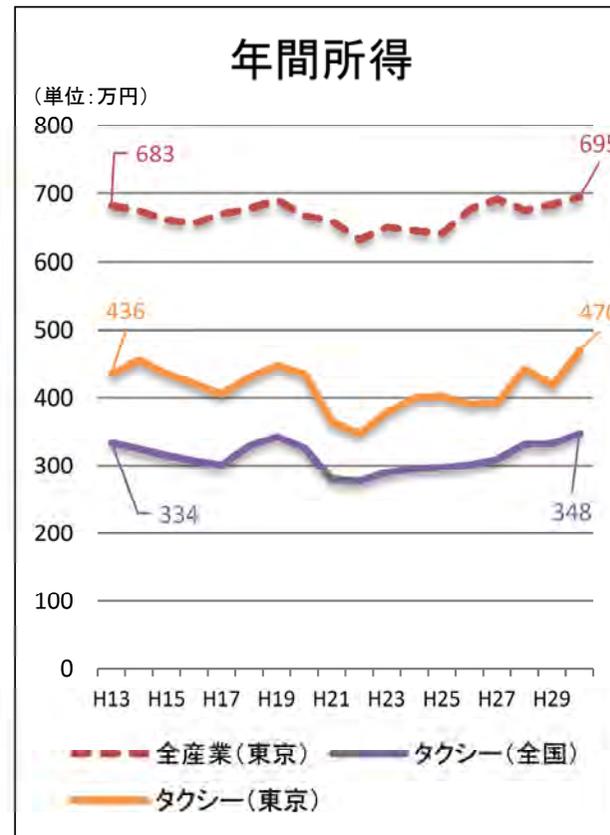
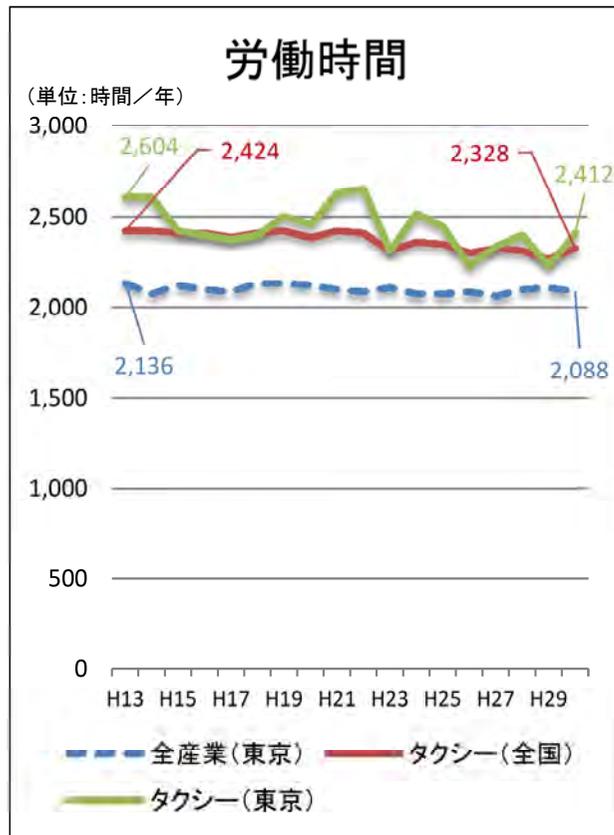
## 需要喚起

- GoToキャンペーンによる需要喚起: 地域共通クーポンの対象化

## その他

- 地方創生臨時交付金: 運輸局において、自治体による事業者の支援が行われるよう働きかけ等を実施
- 道路運送法の手続の柔軟化: 非稼働車両の維持コスト抑制等を図るため臨時休車の特例措置

# 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、精皆動手当、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。

## 国土交通省の対応

- 本省、関東運輸局においてプレスリリース等
- 事業者団体等に対して、運賃組替えの実施にあたっての留意点を通達により明示（①利用者に対する周知徹底（新聞、ホームページ、リーフレット、立看板、ポスター等）、②トラブル防止のための乗務員教育・街頭指導の実施、③利用者アンケートの実施等）

## 事業者団体等の対応

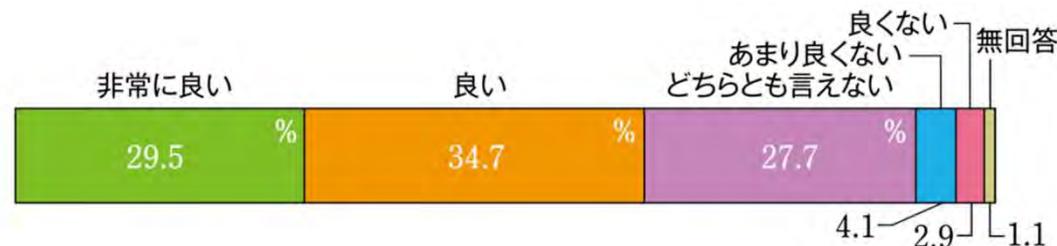
- 事業者団体、事業者においてプレスリリース等
- 車内・車外に実施内容を掲示
- 乗り場において、利用者に対してリーフレット等を配布
- ドライバー用Q&Aにより社内教育を実施
- 実施直後に街頭指導を実施



(リーフレット)

こうした対応により、組替え導入後の利用者アンケートでは一定の評価が得られている  
特に、主婦や学生から高い評価が得られている

問：初乗り410円タクシーの取組みについてどのように思うか？



# 消費者意見の反映

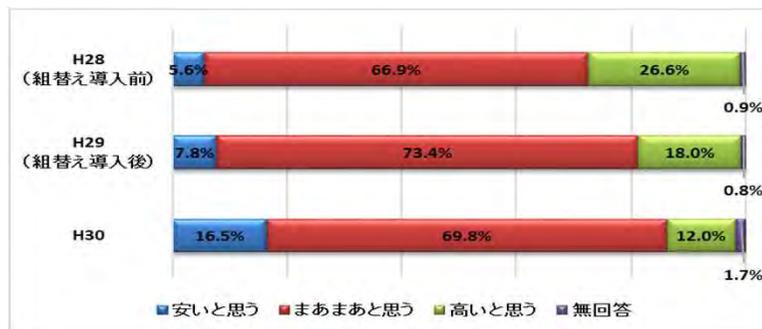
## 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会

- 2014年2月18日設立。年1回開催。
- 東京都、タクシー事業者、労働組合、**地域住民（消費者）**、学識経験者等で構成。
- 運賃組替え申請時は2016年8月12日に開催。
- 消費者から「初乗り運賃の低額化は望ましい」、「チョイ乗り需要が増えたらいいと思う」などの意見。

### 運賃組替えの導入後も消費者のニーズを把握

#### 【運賃水準】

問：現行のタクシー運賃は、「ドア ツー ドア の特性」を考えた時、運賃水準についてどのようにお考えか？



※「安いと思う」が年々増加傾向。

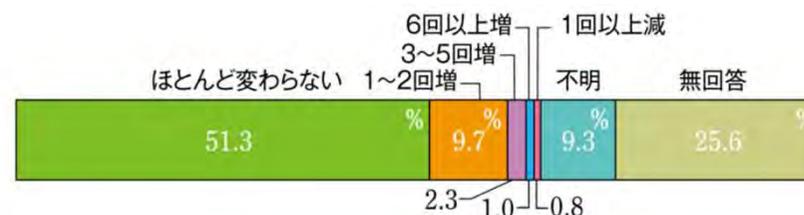
#### 【その他意見(抜粋)】

- ・以前はタクシーに1人で乗るのはこわいし高いと思っていたが、410円になり、疲れている帰り道は気軽に使っている。さわやかな運転手も多くてこわいという印象も消えた。
- ・初乗り料金が410円になったことをはじめ、顧客のニーズに対応しようという業界の意志を感じとることができる。ただ、こういった高水準はサービスを保ち続けるには運転者の苦勞が忍ばれる。ドライバーの労働環境の改善にも目を向けて欲しい。
- ・初乗り料金が安くなったので、ある程度乗車料金が分かる範囲では以前より気軽にタクシー利用するようになった。
- ・駅から自宅が近いので、荷物が重い時、初乗り410円は大変助かっているが、担当によってはあからさまに嫌な顔をされる。

「平成28～30年度 タクシーに関するアンケート調査結果」 (東京ハイヤー・タクシー協会)

#### 【利用状況】

問：初乗り410円タクシーと以前の初乗り730円タクシーの利用頻度を比較してどのように変化したか？



※特に、帰宅や買い物に際しての利用が増加している

## 各科目の概要及び傾向、効率化の努力(例)

科目	主な内容
運送収入	タクシー運賃、迎車料金等
運送雑収	広告料等
営業外収入	預貯金利息、車両売却益等
人件費	給与、手当、賞与、退職金、福利厚生費等
燃料油脂費	LPG代、エンジンオイル代等
車両修繕費	タイヤチューブ費、外注修繕費等
車両償却費	車両の減価償却費
その他運送費	保険料、税金、アプリ手数料等
一般管理費	本社人件費、税金等
営業外費用	借入金支払利息、車両売却損等
適正利潤	次式により算定 タクシー換算自己資本 ×資本利子率(0.1)÷(1-法人税等税率)

### 【各科目の傾向】

- 運送収入については、総実車走行キロ(旅客が乗車して走行した距離)との相対関係にある。
- 人件費については、歩合制中心の賃金体系であるため、運送収入(総実車走行キロ)との相対関係にある。
- 燃料油脂費、車両修繕費については、総走行キロとの相対関係にあるが、燃料費は、LPG価格の変動や燃費効率の高い車両導入の影響も受ける。
- 車両償却費については、車両数の増減や買替により変動する。JPN TAXIの導入により、平成30年度はH27年度比 約10%増。  
(H30年度までに142台導入、全体の約7%)
- その他科目については、総走行キロや総実車走行キロの影響を受けずに、各事業者の経営手法により差が生じる。

### 【効率化の努力(例)】

- 燃料油脂費については、旧車両の約半分の燃費であるJPN TAXIを導入し、費用を節減。
- 配車アプリの導入により、効率的な配車を実現(ムダ走りの削減による燃料費の節減)。一部の事業者においては、事前確定運賃による新たなタクシーサービスを開始。

# 収益及び運送原価の推移①

(千円、対前年度比)		平成18年度 実績値 (前回改定直前)	平成19年度 実績値 (前回改定)	平成20年度 実績値 (前回改定直後)	平成21年度 実績値				
収 益	運 送 収 入	33,500,105	32,563,310	97%	29,961,153	92%	26,404,652	88%	
	運 送 雑 収	5,557	21,195	380%	32,995	156%	17,641	53%	
	営 業 外 収 入	851,113	678,115	80%	650,019	96%	776,305	119%	
	<b>合 計</b>	<b>34,356,795</b>	<b>33,262,620</b>	<b>97%</b>	<b>30,644,167</b>	<b>92%</b>	<b>27,198,598</b>	<b>89%</b>	
運 送 原 価	運 送 費	人 件 費	24,674,820	24,142,410	98%	22,058,768	91%	19,715,651	89%
		燃料油脂費	2,128,748	2,282,873	107%	2,204,186	97%	1,784,877	81%
		車両修繕費	344,035	313,071	91%	345,648	110%	340,044	98%
		車両償却費	672,833	721,308	107%	711,359	99%	496,329	70%
		その他運送費	2,356,290	2,302,646	98%	2,179,772	95%	2,254,827	103%
		小 計	30,176,726	29,762,308	99%	27,499,733	92%	24,591,728	89%
	一般管理費	3,363,806	3,413,506	101%	3,185,033	93%	3,054,614	96%	
	営業外費用	283,339	256,219	90%	265,626	104%	273,173	103%	
	小 計	33,823,871	33,432,033	99%	30,950,392	93%	27,919,515	90%	
	適正利潤	1,244,551	1,110,492	89%	1,184,332	107%	1,131,805	96%	
	<b>合 計</b>	<b>35,068,422</b>	<b>34,542,525</b>	<b>99%</b>	<b>32,134,724</b>	<b>93%</b>	<b>29,051,320</b>	<b>90%</b>	
	<b>収 支</b>		<b>△ 711,627</b>	<b>△ 1,279,905</b>	<b>-</b>	<b>△ 1,490,557</b>	<b>-</b>	<b>△ 1,852,722</b>	<b>-</b>
<b>収支率</b>		<b>2.12%</b>	<b>3.93%</b>	<b>-</b>	<b>4.97%</b>	<b>-</b>	<b>7.02%</b>	<b>-</b>	
<b>総走行キロ</b>		<b>190,765,666</b>	<b>183,180,479</b>	<b>96%</b>	<b>175,120,481</b>	<b>96%</b>	<b>168,587,907</b>	<b>96%</b>	
<b>総実車キロ</b>		<b>86,273,921</b>	<b>82,199,654</b>	<b>95%</b>	<b>72,080,319</b>	<b>88%</b>	<b>64,179,419</b>	<b>89%</b>	

※原価計算対象事業者(28者)の数値

※平成19年12月3日本運賃改定実施、平成29年1月30日運賃組替え実施

## 収益及び運送原価の推移②

(千円、対前年度比)		平成22年度 実績値		平成23年度 実績値		平成24年度 実績値		平成25年度 実績値		
収 益	運 送 収 入	26,062,592	99%	25,722,685	99%	26,016,556	101%	25,890,449	100%	
	運 送 雑 収	39,461	224%	23,180	59%	29,881	129%	21,632	72%	
	営 業 外 収 入	737,562	95%	717,112	97%	735,989	103%	1,958,066	266%	
	<b>合 計</b>	<b>26,839,615</b>	<b>99%</b>	<b>26,462,977</b>	<b>99%</b>	<b>26,782,426</b>	<b>101%</b>	<b>27,870,147</b>	<b>104%</b>	
運 送 原 価	運 送 費	人 件 費	18,890,288	96%	18,482,818	98%	18,688,395	101%	18,755,408	100%
		燃料油脂費	1,923,576	108%	1,930,087	100%	1,918,608	99%	2,066,361	108%
		車両修繕費	334,707	98%	359,024	107%	330,746	92%	349,855	106%
		車両償却費	345,035	70%	363,668	105%	452,227	124%	523,194	116%
		その他運送費	2,135,631	95%	2,150,471	101%	2,239,407	104%	2,262,728	101%
		小 計	23,629,237	96%	23,286,068	99%	23,629,383	101%	23,957,546	101%
	一般管理費	2,769,851	91%	2,645,601	96%	2,652,517	100%	2,769,860	104%	
	営業外費用	258,844	95%	253,515	98%	252,292	100%	536,083	212%	
	小 計	26,657,932	95%	26,185,184	98%	26,534,192	101%	27,263,489	103%	
	適正利潤	1,149,146	102%	1,188,420	103%	1,111,435	94%	1,183,220	106%	
	<b>合 計</b>	<b>27,807,078</b>	<b>96%</b>	<b>27,373,604</b>	<b>98%</b>	<b>27,645,627</b>	<b>101%</b>	<b>28,446,709</b>	<b>103%</b>	
	<b>収 支</b>		<b>△ 967,463</b>	<b>-</b>	<b>△ 910,627</b>	<b>-</b>	<b>△ 863,201</b>	<b>-</b>	<b>△ 576,562</b>	<b>-</b>
<b>収支率</b>		<b>3.71%</b>	<b>-</b>	<b>3.54%</b>	<b>-</b>	<b>3.32%</b>	<b>-</b>	<b>2.23%</b>	<b>-</b>	
<b>総走行キロ</b>		<b>160,307,895</b>	<b>95%</b>	<b>155,348,182</b>	<b>97%</b>	<b>151,165,590</b>	<b>97%</b>	<b>147,072,896</b>	<b>97%</b>	
<b>総実車キロ</b>		<b>61,854,942</b>	<b>96%</b>	<b>61,623,600</b>	<b>100%</b>	<b>62,000,965</b>	<b>101%</b>	<b>61,840,643</b>	<b>100%</b>	

※原価計算対象事業者(28者)の数値

※平成19年12月3日本運賃改定実施、平成29年1月30日運賃組替え実施

# 収益及び運送原価の推移③

(千円、対前年度比)		平成26年度 実績値		平成27年度 実績値 (組替え申請時の実績年度)		平成28年度 実績値		平成29年度 実績値 (組替え実施年度)		
収 益	運 送 収 入	25,680,122	99%	26,148,834	102%	25,057,829	96%	25,915,783	103%	
	運 送 雑 収	16,797	78%	28,986	173%	66,372	229%	23,205	35%	
	営 業 外 収 入	602,248	31%	776,793	129%	590,397	76%	692,363	117%	
	<b>合 計</b>	<b>26,299,167</b>	<b>94%</b>	<b>26,954,613</b>	<b>102%</b>	<b>25,714,598</b>	<b>95%</b>	<b>26,631,171</b>	<b>104%</b>	
運 送 原 価	運 送 費	人 件 費	18,618,607	99%	19,068,246	102%	18,254,868	96%	18,783,990	103%
		燃料油脂費	1,874,938	91%	2,177,947	116%	1,270,640	58%	1,439,026	113%
		車両修繕費	309,559	88%	366,098	118%	344,158	94%	376,567	109%
		車両償却費	484,202	93%	468,885	97%	511,544	109%	626,481	122%
		その他運送費	2,225,912	98%	2,285,684	103%	2,323,026	102%	2,344,755	101%
		小 計	23,513,218	98%	24,366,860	104%	22,704,236	93%	23,570,819	104%
	一般管理費	2,454,572	89%	2,628,431	107%	2,668,608	102%	2,543,612	95%	
	営業外費用	187,928	35%	207,271	110%	214,216	103%	228,851	107%	
	小 計	26,155,718	96%	27,202,562	104%	25,587,060	94%	26,343,282	103%	
	適正利潤	1,171,936	99%	1,276,012	109%	1,073,564	84%	1,152,096	107%	
	<b>合 計</b>	<b>27,327,654</b>	<b>96%</b>	<b>28,478,574</b>	<b>104%</b>	<b>26,660,624</b>	<b>94%</b>	<b>27,495,378</b>	<b>103%</b>	
	<b>収 支</b>		<b>△ 1,028,487</b>	<b>-</b>	<b>△ 1,523,960</b>	<b>-</b>	<b>△ 946,026</b>	<b>-</b>	<b>△ 864,207</b>	<b>-</b>
<b>収支率</b>		<b>4.00%</b>	<b>-</b>	<b>5.83%</b>	<b>-</b>	<b>3.78%</b>	<b>-</b>	<b>3.33%</b>	<b>-</b>	
<b>総走行キロ</b>		<b>144,814,700</b>	<b>98%</b>	<b>145,099,870</b>	<b>100%</b>	<b>137,575,071</b>	<b>95%</b>	<b>133,589,461</b>	<b>97%</b>	
<b>総実車キロ</b>		<b>61,713,823</b>	<b>100%</b>	<b>63,310,539</b>	<b>103%</b>	<b>61,153,384</b>	<b>97%</b>	<b>60,885,530</b>	<b>100%</b>	

※原価計算対象事業者(28者)の数値

※平成19年12月3日本運賃改定実施、平成29年1月30日運賃組替え実施

## 収益及び運送原価の推移④

(千円、対前年度比)		平成30年度 実績値		H30/H18	
収 益	運 送 収 入	25,557,920	99%	76%	
	運 送 雑 収	19,879	86%	356%	
	営 業 外 収 入	626,280	90%	74%	
	<b>合 計</b>	<b>26,204,079</b>	<b>98%</b>	<b>76%</b>	
運 送 原 価	運 送 費	人 件 費	18,392,788	98%	75%
		燃料油脂費	1,381,564	96%	65%
		車両修繕費	372,910	99%	108%
		車両償却費	516,262	82%	77%
		その他運送費	2,298,032	98%	98%
		小 計	22,961,556	97%	76%
	一般管理費	2,547,702	100%	76%	
	営業外費用	290,269	127%	102%	
	小 計	25,799,527	98%	76%	
	適正利潤	1,165,824	101%	94%	
	<b>合 計</b>	<b>26,965,351</b>	<b>98%</b>	<b>77%</b>	
	<b>収 支</b>		<b>△ 761,272</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>収支率</b>		<b>2.98%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>総走行キロ</b>		<b>132,379,845</b>	<b>99%</b>	<b>69%</b>	
<b>総実車キロ</b>		<b>60,892,909</b>	<b>100%</b>	<b>71%</b>	

※原価計算対象事業者(28者)の数値

※平成19年12月3日本運賃改定実施、平成29年1月30日運賃組替え実施

平成29年の運賃組替え時の試算において、運送収入の平均減少率や運賃組替えによる需要変動を考慮することとらなかった理由・背景

運送収入の平均増減率や運賃組替えによる需要変動について、仮に審査基準に反映させる場合の具体的なイメージ

- 運賃組替えは、運賃値上げとならないよう運送収入を一定に保ちつつ、利用者の乗車距離により即した運賃とするものであり、現行制度上の試算においては、直近の実績年度に対して、①運送収入・②運送回数・③コストが変わらない(収入と運送原価がバランスしている)と仮定した上で、運賃組替え後の運賃体系を設定しております。
- 一方、通常の運賃改定手続き（総括原価方式）においては、運送収入の平均減少率や需要変動（以下「トレンド」という。）を考慮することで上記①～③が変わる(収入と運送原価がバランスしなくなる)ことから、収入・運送原価がバランスするよう運賃値上げに必要な所要額を算定しております。
- 以上より、運賃組替え時において、トレンドを考慮する場合には、当時のタクシー事業者の経営環境を踏まえれば、運賃の値上げと併せて実施することになります。
- したがって、平成29年の運賃組替えは、タクシーをより利用しやすい運賃体系とするために、トレンドを考慮しない取扱いとしたところです。

### 時間距離併用制運賃等の付随する運賃制度について、見直しの要否の検討等の対応状況

- 時間距離併用制運賃等の付随する運賃制度については、利用者や事業者等の意見等を踏まえ、必要に応じて見直してまいります。

### 幅運賃制度等、タクシーの運賃設定に係る制度全般についての消費者の更なる理解向上に向けた取組の状況

- 幅運賃制度等、タクシーの運賃設定に係る制度全般については、国土交通省・運輸局のHPに制度通達や公示運賃を掲載するとともに、運賃改定や運賃組替え時には上限から下限までの運賃を含め、消費者の理解向上に繋がるよう、情報提供しております。
- また、「タクシー事業の情報提供ガイドライン」により、事業者団体においても、運賃に係る積極的な情報公開を行うことを求めています。
- 引き続き、消費者の更なる理解向上が図られるよう、情報提供に努めてまいります。

### 新たなサービスについて、消費者の混乱・高齢者等の使いにくさへの配慮の状況

- 新たなサービスを導入する際には、たとえば、事前確定運賃では配車アプリ以外による実施も許容しているところであり、今後導入されるサービスにおいても、消費者が利用の際に混乱したり高齢者等が使いにくくなるようなことがないよう、制度の設計や運用に際しては十分配慮してまいります。

## 羽田空港 定額タクシー

定額運賃表 Fixed Fare Chart 정액 운임표 固定費用表				定額運賃	深夜早朝割増適用定額運賃	障害者割引適用定額運賃	深夜早朝割増及び障害者割引適用定額運賃
適用ゾーン Service Zone 적용지역 適用区域				定額運賃	深夜早朝割増適用定額運賃	障害者割引適用定額運賃	深夜早朝割増及び障害者割引適用定額運賃
日本語	English (英語)	한국어 (韓国語)	中國語 (中国語)	定額運賃 Fixed Fare 정액운임 固定費用	深夜早朝割増適用定額運賃 Fixed fare applicable to late night and early morning premiums 대중후포 할인 적용 정액운임 夜間早運賃、早朝割増適用の固定費用	障害者割引適用定額運賃 Fixed fare applicable to discounts for the disabled 장애인 할인 적용 정액운임 障害者割引適用の固定費用	深夜早朝割増及び障害者割引適用定額運賃 Fixed fare applicable to late night/early morning premiums and discounts for the disabled 대중후포 할인 적용 정액운임 夜間早運賃、早朝割増適用及び 장애인 할인 적용의 고정운임
江戸川区	Edogawa-ku	에도가와구	江戸川区	¥7,100	¥8,500	¥6,300	¥7,600
台東区	Taito-ku	다이토구	台東区	¥7,300	¥8,700	¥6,500	¥7,800
墨田区	Sumida-ku	스미다구	墨田区	¥7,300	¥8,700	¥6,500	¥7,800
文京区	Bunkyo-ku	분쿄구	文京区	¥7,400	¥8,900	¥6,600	¥8,000
千代田区	Chiyoda-ku	지요다구	千代田区	¥6,100	¥7,200	¥5,400	¥6,400
新宿区	Shinjuku-ku	신주쿠구	新宿区	¥7,300	¥8,600	¥6,500	¥7,700
渋谷区	Shibuya-ku	시부야구	涩谷区	¥6,800	¥8,100	¥6,100	¥7,200
足立区	Adachi-ku	아다치구	足立区	¥9,000	¥10,600	¥8,100	¥9,500
葛飾区	Katsushika-ku	가츠시카구	葛飾区	¥9,200	¥10,800	¥8,200	¥9,700
荒川区	Arakawa-ku	아라카와구	荒川区	¥8,400	¥9,900	¥7,500	¥8,900
北区	Kita-ku	기타구	北区	¥9,000	¥10,500	¥8,100	¥9,400
豊島区	Toshima-ku	도시마구	丰岛区	¥9,100	¥10,700	¥8,100	¥9,600
中野区	Nakano-ku	나카노구	中野区	¥8,000	¥9,400	¥7,200	¥8,400
杉並区	Suginami-ku	스기나미구	杉并区	¥8,700	¥10,200	¥7,800	¥9,100
世田谷区	Setagaya-ku	세타가야구	世田谷区	¥7,100	¥8,500	¥6,300	¥7,600
板橋区	Itabashi-ku	이타바시구	板桥区	¥10,000	¥11,700	¥9,000	¥10,500
練馬区	Nerima-ku	네리마구	练马区	¥10,400	¥12,200	¥9,300	¥10,900
武蔵野市	Musashino-shi	무사시노시	武蔵野市	¥11,300	¥13,300	¥10,100	¥11,900
三鷹市	Mitaka-shi	미타카시	三鷹市	¥10,700	¥12,700	¥9,600	¥11,400

## 利用状況

年度	羽田空港		
	輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	税込運送収入 (千円)
H28	366,060	543,926	2,614,016
H29	421,477	618,220	3,090,972
H30	421,624	605,280	3,096,004

※その他、成田空港やTDR等を結ぶ定額タクシーが運行されている。

# 一括定額運賃の導入

事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃

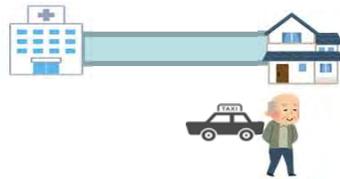
## 実証実験の内容

□ 期間：平成30年10月1日  
～ 平成31年2月28日

□ 地域：全国7地域

○ サービス例（十勝中央観光タクシー  
（北海道帯広市））

（従来3,000円）



1回あたり2,700円

- 自宅、病院等を乗降車地に設定
- 利用回数を設定
- 定額運賃算出例

想定運賃3,000円  
× 20回 × 1割引  
= 54,000円

6 中国

実施地域	真庭市
事業者	フクモタクシー
車両数	3両
利用者	透析患者
利用方式	2地点間
利用時間	5:00~22:00
販売単位	5回

7 九州

実施地域	北九州市、中間市及び遠賀郡
事業者	第一交通産業グループ
車両数	562両
利用者	高齢者
利用方式	2地点間
利用時間	7:00~18:00
販売単位	11回

2 東北

実施地域	郡山市
事業者	郡山観光交通
車両数	39両
利用者	高齢者
利用方式	指定地域内乗降
利用時間	平日6:00~21:00
販売単位	乗り放題又は10回



1 北海道

実施地域	帯広市及び周辺6町村
事業者	十勝中央観光タクシー
車両数	67両
利用者	高齢者、子供
利用方式	2地点間
利用時間	24時間
販売単位	20回

3 東北

実施地域	白河市
事業者	白河観光交通
車両数	34両
利用者	高齢者
利用方式	2地点間（寄り道可）
利用時間	平日6:00~21:00
販売単位	3回



5 関東

実施地域	厚木市及び伊勢原市
事業者	神奈中タクシーHD
車両数	217両
利用者	高齢者
利用方式	3地点間
利用時間	9:00~16:00
販売単位	20回



4 関東

実施地域	立川市、昭島市及び西東京市一部
事業者	大和自動車交通グループ
車両数	93両
利用者	高齢者
利用方式	2地点間
利用時間	8:00~20:00又は9:00~21:00
販売単位	11回



・運転免許を返納した高齢者の通院といった各地域のニーズに対応

本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み

# タクシーの事前確定運賃

## 実証実験について

### 実験概要

- 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
  - ※日本交通G：4,170両、国際自動車G：320両
  - 第一交通G：118両、大和自動車G：40両

### 実験結果

- 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
  - 20・30代の利用者割合約45%
 ⇒若年層を中心に新たな顧客層へ訴求する効果



## 本格導入について

### 概要

- これまでの状況：平成31年4月に実証実験を踏まえたルールを策定
  - ※過去の輸送実績を元に、低速走行時間を推計する「係数」を算定し、事前確定運賃額を決定する方法
  - 令和元年7月から認可申請の受付を開始
  - ：同年10月11日に「係数」を地方運輸局が公示
  - ：同年10月25日に第一号認可
  - ：同年10月28日以降、準備が整った地域からサービス開始
- 実施地域：30地域（令和2年9月7日現在）
  - ※札幌、東京、横浜、長野、名古屋、大阪、京都、神戸など
- 実施事業者等：約3,800者、約36,000両

（例）月曜日の15:15に東京駅から東京スカイツリーまで事前確定運賃でタクシーに乗車する場合

初乗運賃	加算運賃	係数	
(420円 + 1,920円)	×	1.27	= 2,970円

距離運賃額を電子地図から算定

時間距離併用部分を含む運賃総額を推定

# 東京のタクシー運賃(普通車)比較表及び届出状況

## ○運賃組替え前運賃 (～平成29年1月29日)

	初乗り運賃 (2.0km)	加算運賃	時間距離併用制運賃 (時速10km/時以下)	届出状況 (全339社)
上限運賃	730円	280mごと 90円	105秒ごと 90円	336社
B運賃	720円	284mごと 90円	105秒ごと 90円	0社
C運賃	710円	288mごと 90円	105秒ごと 90円	0社
下限運賃	700円	292mごと 90円	105秒ごと 90円	3社

## ○運賃組替え後運賃 (平成29年1月30日～)

	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)	届出状況 (全331社)
上限運賃	410円	237mごと 80円	90秒ごと 80円	328社
B運賃	400円	243mごと 80円	90秒ごと 80円	2社
C運賃	390円	249mごと 80円	90秒ごと 80円	0社
下限運賃	380円	256mごと 80円	95秒ごと 80円	1社

## ○現行運賃 (令和元年10月1日～)

	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)	届出状況 (全323社)
上限運賃	420円	233mごと 80円	85秒ごと 80円	321社
B運賃	410円	239mごと 80円	90秒ごと 80円	1社
C運賃	400円	245mごと 80円	90秒ごと 80円	0社
下限運賃	390円	251mごと 80円	90秒ごと 80円	1社