

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

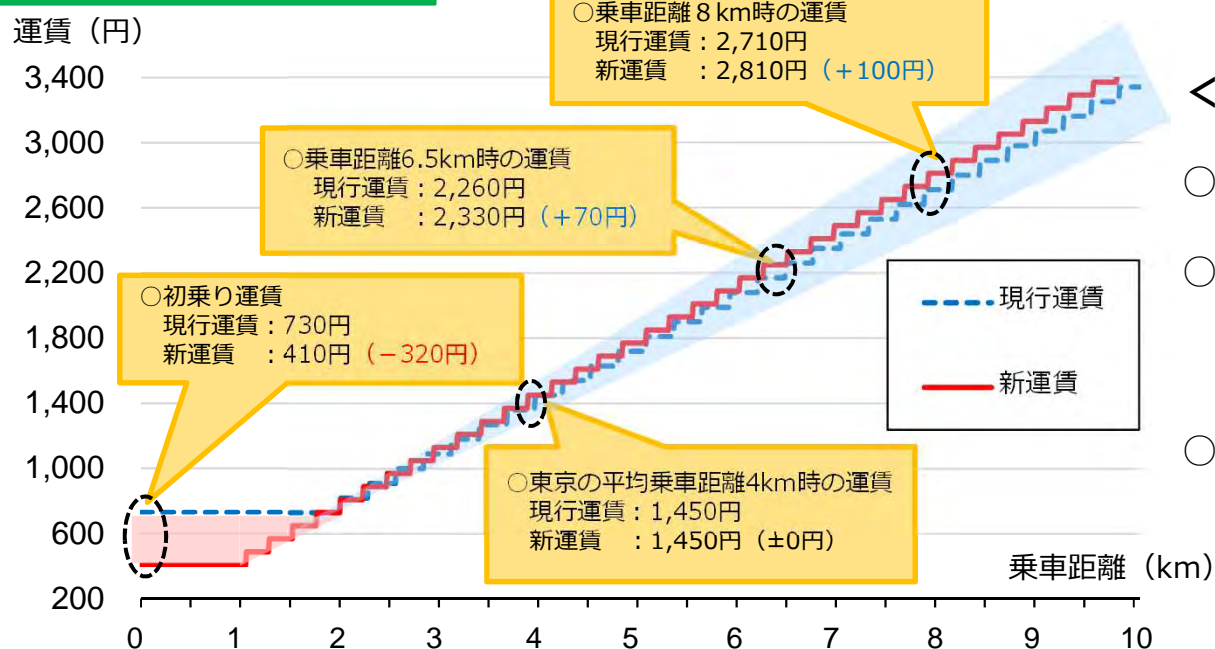
国土交通省 自動車局

令和2年1月31日

1. 初乗り距離短縮運賃の効果検証

- 平成28年4月から7月にかけて、東京のタクシー初乗り運賃の引下げに係る改定申請がなされ、国土交通省において運賃改定の審査を実施。
- 国土交通省の審査結果について、消費者庁との協議、内閣府消費者委員会での審議等を経て、物価問題に関する関係閣僚会議の了承を得た後、平成28年12月20日に新運賃を公表。
- 新運賃によるタクシーは平成29年1月30日より利用可能。

新運賃のイメージ



<新運賃の概要>

- 約2 kmまでの運賃は引下げ。
- 約2 kmから約6.5 kmまでの運賃は引下げになる部分と引上げになる部分がある。
- 約6.5 km以上の運賃は引上げ。

近距離利用者による
減収分

全体の運送収入が
変わらない。

長距離利用者による
増収分

東京のタクシー運賃(普通車)比較表

○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)
上限運賃	730円	280mごと 90円	105秒ごと 90円
B運賃	720円	284mごと 90円	105秒ごと 90円
C運賃	710円	288mごと 90円	105秒ごと 90円
下限運賃	700円	292mごと 90円	105秒ごと 90円

○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)
上限運賃	410円	237mごと 80円	90秒ごと 80円
B運賃	400円	243mごと 80円	90秒ごと 80円
C運賃	390円	249mごと 80円	90秒ごと 80円
下限運賃	380円	256mごと 80円	95秒ごと 80円

○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)
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

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？



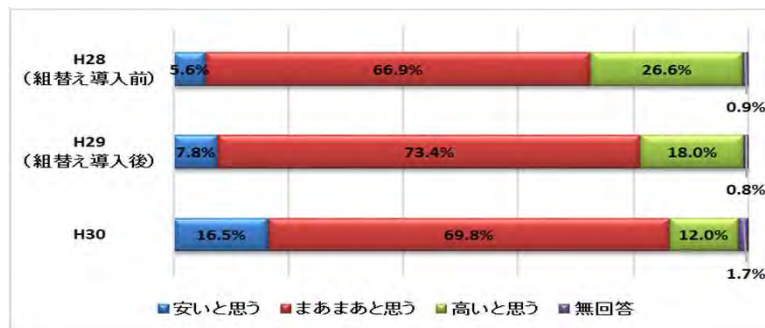
東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会

- 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。

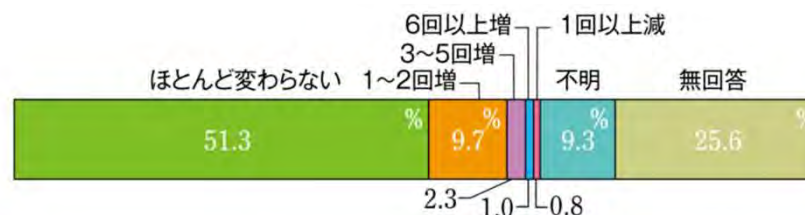
【その他意見(抜粋)】

- ・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労が忍ばれる。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

平成29年時点における運賃組替えの方法

- 平成29年の運賃組替え時には、通常の運賃改定の手続きとは異なり、距離毎の運送回数が実績年度（平成27年度）と変わらないものと仮定した。
- それにより、距離あたりの運送収入とコストが変わらないものとして運賃額を設定することとし、運賃組替えの申請にあたって原価計算書の提出を不要とした。

①改定後の運賃収入の仮定： 距離毎の運送回数が変わらないものと仮定し、増減収がないよう運賃体系を設定

申請事業者の中から選定した20者による運行データ（平成27年度実績・約946万回）から算定

	実績年度 (27年度)	新運賃による 運送収入試算	想定 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%

②改定後の支出（コスト）の仮定： 収支差がないものと仮定

③運賃改定の手続きの省略：

- ①・②の仮定に基づき、原価計算書の提出を不要とした

平成28年12月20日 物価問題に関する関係閣僚会議において、「政府は、運賃組替え後3年以内に、事業者の運賃収入の状況や運賃の妥当性、運賃組替えの手続等について、丁寧な事後検証を行う」こととなり、ポイントとして、以下の3点が挙げられる。

(1) 事業者の運送収入の状況

⇒ 運賃組替え時において、運送回数が変わらず、運送収入も増減しないものと試算しており、その試算方法が妥当なものであったかどうかを確認

(2) 運賃の妥当性

⇒ 中長距離走行時に改定前よりも割高になることが不必要な値上げとならないことを確認するため、前回改定時からのコスト低下がないかを確認

⇒ 運賃組替えによって、収支がプラスになっていないかどうかを確認

(3) 運賃組替えの手続

⇒ 運賃組替え時は、原価計算書の提出を省略しており、その手続きが妥当なものであったかどうかを確認

運賃組替え時の収支状況の試算においては、原価計算書ではなく、毎年度の営業報告書・輸送実績報告書を用いた簡略な試算方法を採用した。

①運送収入、車両修繕費、その他運送費、一般管理費

⇒ 過去5年間のトレンドを踏まえるところ、直近の実績（平成27年度）を据置。

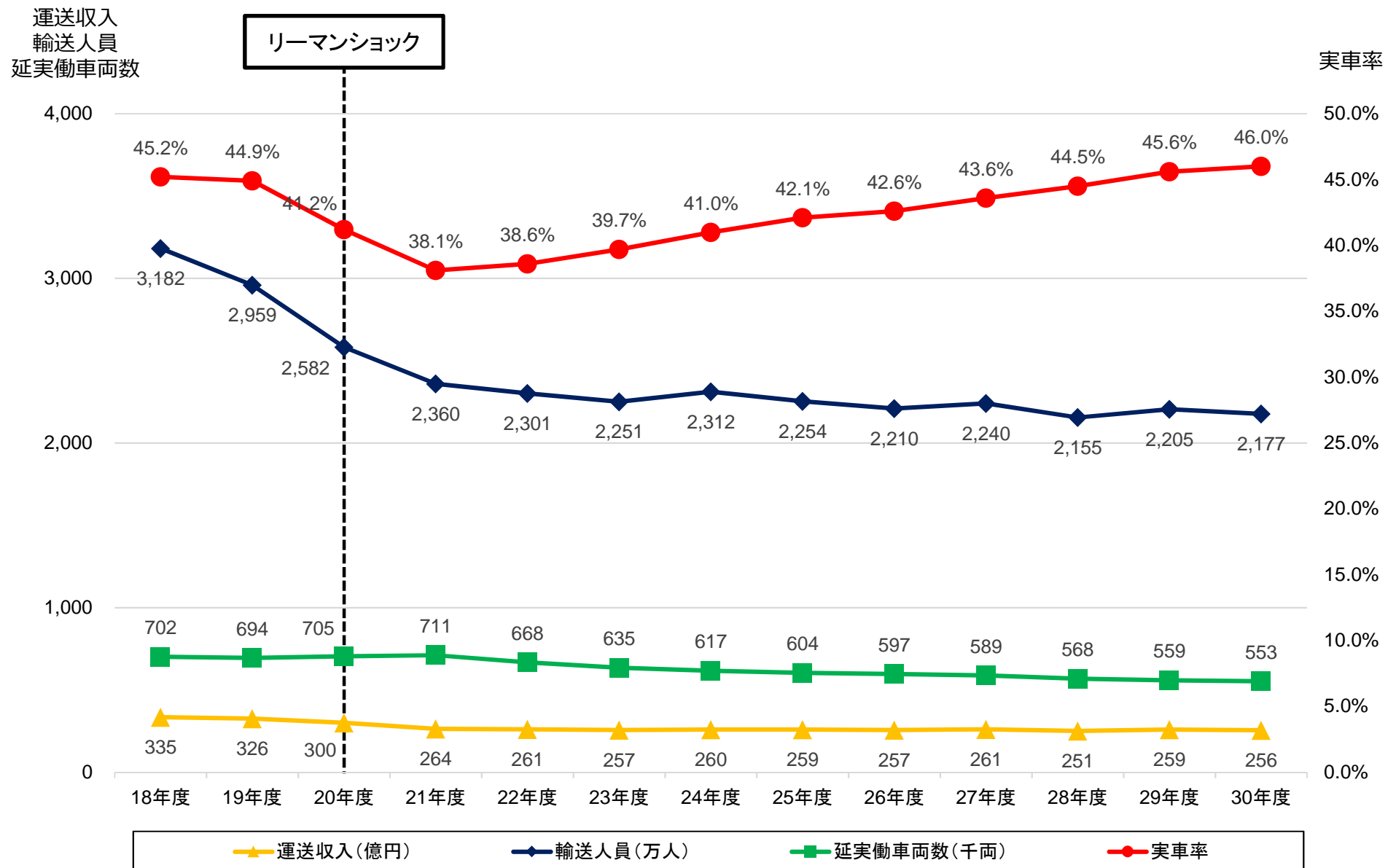
②燃料費

⇒ 燃料別の価格・燃費から燃料毎に算定するところ、燃料毎の内訳が分からないため、燃料油脂費全体の実績値にデフレーターを乗じて試算。

③車両償却費、営業外費用

⇒ 最近における現金購入金額及び実績平均使用期間等が分からないため、直近の実績（平成27年度）を据置。

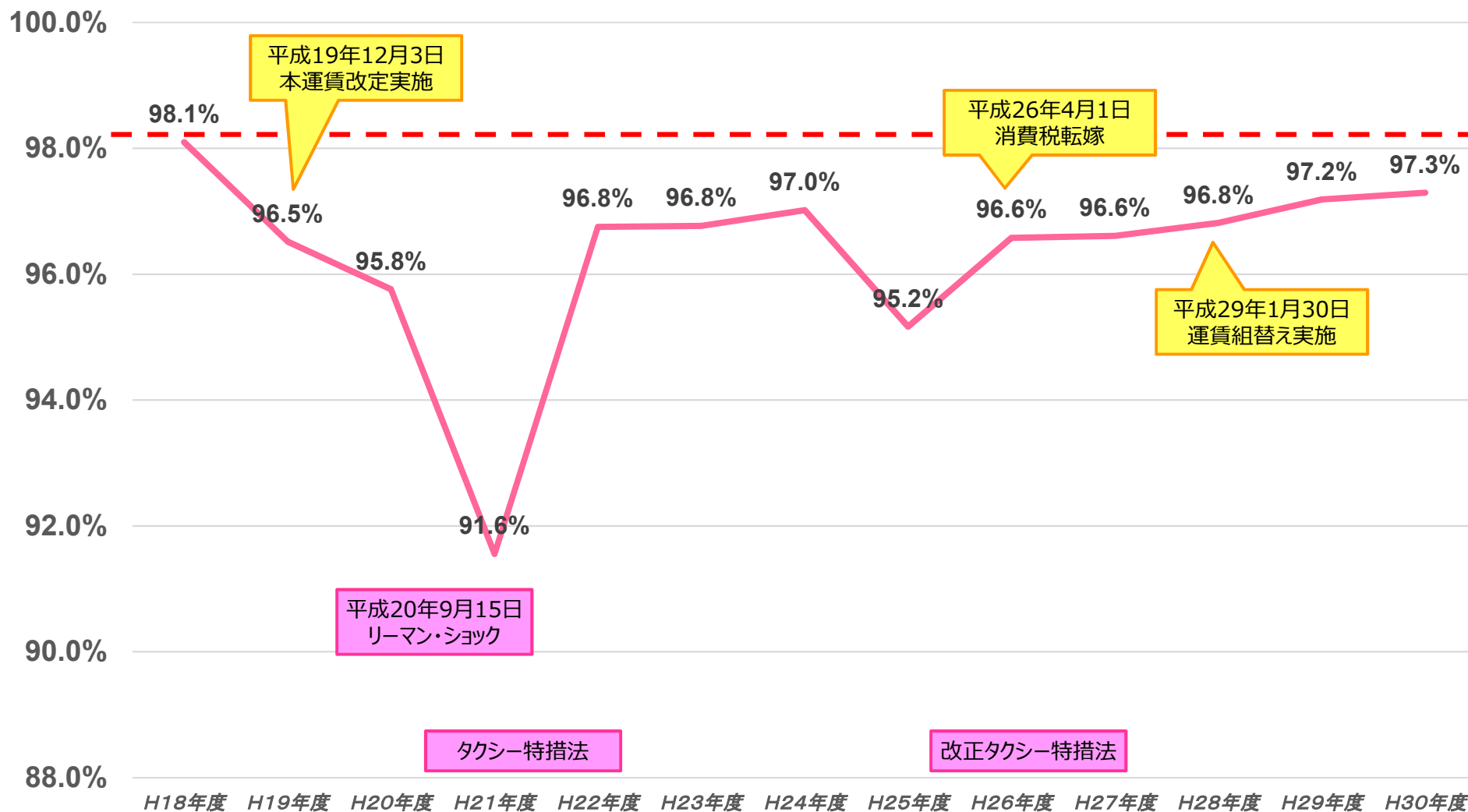
東京のタクシー輸送実績(法人事業者データ)



※原価計算対象事業者の数値

タクシーの経営状況(経常収支率の推移)

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の数値

— 適正利潤込み経常収支率(%)

- ・ 運送回数が変わらず、運送収入も増減しないものとした仮定の妥当性を確認することが必要
- ・ 平成30年度実績値では、新運賃による運送収入試算の運送回数・運送収入を下回った
- ・ 仮定と異なる結果が見られたが、運送収入の実績増減率は、平成18～30年度実績を基に算出した運送収入の平均減少率(約2%)と同等程度である

	実績値 (平成27年度)	新運賃による 運送収入試算	想定 増減率	実績値 (平成30年度)	実績 増減率
運送回数	9,462,783回	9,462,783回	100.00%	9,284,002回	98.11%
運送収入	16,148,460千円	16,141,712千円	99.96%	15,667,641千円	97.06%

検証ポイントにかかる考察②-1

平成19年度に本運賃改定を実施し収支の均衡を図っているところであるが、直近（平成30年度）の総走行キロあたりコストは、前回改定後実績（平成20年度）と比べて上回っている。（コスト高）

○原価計算対象事業者の総走行キロあたりの各原価項目・構成比 (単位：円)

		平成18年度 (前回改定直前)		平成20年度 (前回改定直後)		平成27年度 (組替え申請時の 実績年度)		平成28年度		平成29年度 (組替え実施 年度)		平成30年度	
		金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
運 送 原 価	運転者人件費	129.6	71%	126.3	70%	131.4	67%	136.0	69%	140.8	68%	138.8	68%
	燃料油脂費	11.3	6%	12.7	7%	15.0	8%	9.4	5%	10.8	5%	10.4	5%
	車両修繕費	2.0	1%	2.1	1%	2.5	1%	2.6	1%	2.7	1%	2.7	1%
	車両償却費	3.1	2%	3.6	2%	3.2	2%	3.7	2%	3.5	2%	4.0	2%
	その他運送費	12.6	7%	11.5	6%	15.8	8%	16.6	8%	17.6	9%	16.3	8%
	一般管理費	16.5	9%	17.2	9%	18.1	9%	20.2	10%	19.7	10%	20.2	10%
	営業外費用	1.5	1%	1.8	1%	1.4	1%	1.6	1%	1.7	1%	2.1	1%
	適正利潤	6.3	3%	6.6	4%	8.8	4%	8.1	4%	9.0	4%	9.2	5%
合 計		182.9	100%	181.8	100%	196.3	100%	198.4	100%	205.8	100%	203.7	100%
(参考) 総走行キロ		240,077,536		214,356,403		145,099,870		130,606,377		127,191,471		125,877,274	

※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

検証ポイントにかかる考察②-2

平成29年度実績値の収支は、組替え実施年度の平成29年度試算値（簡易な総括原価方式）より小さくなったものの、収支がマイナスの状況は変わらない。（平成30年度も同様）

(千円)		平成18年度 実績値 (前回改定直前)	平成27年度 実績値 (組替え申請時の実績年度)	平成29年度 試算値 (組替え実施年度)	平成29年度 実績値 (組替え実施年度)	平成30年度 実績値
【2016.11.2 公共料金等専門調査会資料】						
収 益	運 送 収 入	33,500,105	26,148,834	26,074,389	25,915,783	25,557,920
	運 送 雑 収	5,557	28,986	28,986	23,205	19,879
	営業外収入	851,113	776,793	776,793	692,363	626,280
	合 計	34,356,795	26,954,613	26,880,168	26,631,171	26,204,079
運 送 原 価	人 件 費	24,674,820	19,068,246	20,417,253	18,783,990	18,392,788
	燃料油脂費	2,128,748	2,177,947	2,197,956	1,439,026	1,381,564
	運 送 車 両 修 繕 費	344,035	366,098	367,636	376,567	372,910
	車 両 償 却 費	672,833	468,885	468,885	626,481	516,262
	その他運送費	2,356,290	2,285,684	2,314,910	2,344,755	2,298,032
	小 計	30,176,726	24,366,860	25,766,640	23,570,819	22,961,556
	一般管理費	3,363,806	2,628,431	2,665,116	2,543,612	2,547,702
	営業外費用	283,339	207,271	207,271	228,851	290,269
	小 計	33,823,871	27,202,562	28,639,026	26,343,282	25,799,527
	適正利潤	1,244,551	1,276,012	1,230,277	1,152,096	1,165,824
合 計	35,068,422	28,478,574	29,869,303	27,495,378	26,965,351	
収 支	△ 711,627	△ 1,523,960	△ 2,989,135	△ 864,207	△ 761,272	
収支率	2.12%	5.83%	11.46%	3.33%	2.98%	

※単位：千円、原価計算対象事業者の数値 ※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

検証ポイントにかかる考察結果をまとめると、以下のとおりである。

(1) 事業者の運送収入の状況

- ⇒ P.10の考察①より、直近の平成30年度実績の運送回数・運送収入は、新運賃設定時の運送収入試算の運送回数・運送収入を下回り、仮定と異なる結果が見られた。
- ただし、運送収入の実績増減率(97.06%)は、平成18～30年度実績を基に算出した運送収入の平均減少率(約2%)と同等程度であり、運賃組替え時の試算方法は問題ないものと考えられる。

(2) 運賃の妥当性

- ⇒ P.11の考察②-1より、直近(平成30年度)のコストは、前回改定直後の平成20年度のコストを上回っていること
- ⇒ P.12の考察②-2より、平成29年度実績値において、収支は改善したものの、引き続き収支がマイナスの状況は変わらないことから、現行の運賃は問題ないものと考えられる。

(3) 運賃組替えの手続

- ⇒ 上記(1)及び(2)の考察結果より、運賃組替え時の原価計算書の提出を省略した手続きについて、問題ないものと考えられる。

2. タクシーの進化に向けた取組み等

- 全国ハイヤー・タクシー連合会において、平成28年6月から、タクシーサービスの更なる高度化について検討を行い、10月に「今後新たに取り組む事項」を決定
- 国土交通省としても、タクシーの利便性・生産性の向上の観点から、実証実験の実施を通じたルールの整備など、支援を行っている

1. 初乗り距離短縮運賃

- 東京のタクシー初乗り運賃2km730円→約1km410円に【H29年1月30日～本格導入】
- 運送回数は、2km以下の利用者が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。
- 名古屋市（H29.4～）、福井市（H29.10～）、京都市（H30.4～）でも順次導入。
- 京都市においては、従前と比較して初乗り距離未滿の運送回数が2%増加し、「ちよいのり」需要の創出。

2. 相乗り運賃（タクシーシェア）

- 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。割安にタクシー利用が可能に【**H30年1月22日～3月11日実証実験**】

3. 事前確定運賃

- 配車アプリで乗降車地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス。渋滞やメーターを気にせず安心してタクシーを利用可能に。【**令和元年10月28日～本格導入**】

4. ダイナミックプライシング：需要に応じた柔軟なタクシー料金の設定。【**H30年10月1日～11月30日（変動迎車料金）実証実験**】

5. 定期運賃（乗り放題）タクシー：鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービス【**H30年10月1日～2月28日実証実験**】

6. 相互レーティング：配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価。優良ドライバーを選択できるように。

7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー：UDタクシーの導入促進【H32までに約44,000台】新車両の発売開始【**H29秋～**】

8. タクシー全面広告：車体への広告掲載場所規制の緩和【例：東京では条例により、4つドア・屋上のみ広告掲載可能】

9. 第2種免許緩和：車体・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（21歳以上、経験3年以上）の緩和。

10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス：高級車両・多言語対応・WiFi設備等ハイグレードなサービス。

11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）：過疎地域等における生活交通の確保。

- 全国ハイヤー・タクシー連合会では、平成28年10月より、「今後新たに取り組む事項」(11項目)への取組が進められてきたが、2年以上が経過し、一定の進捗を見たことから、今般、新たに追加する9項目を決定(第111回総会において公表)
- 今後は、従来の11項目と合わせた計20項目について、さらなる取組を進めていく方針
- 国土交通省としても、その実現に向けて後押しをしていく

1. MaaSへの積極的参画

- － 国、地方自治体、MaaSプラットフォームと連携し、各種実証実験等に積極的に参画

2. 自動運転技術の活用方策の検討

- － 各種実証実験に参加するとともに、運賃等に関する制度のあり方の検討に参画

3. キャッシュレス決済の導入促進

- － クレジットカード、ICカード、QRコード決済などについて、導入を改めて促進

4. 子育てを応援するタクシーの普及

- － 「妊婦応援タクシー」や「育児支援タクシー」の取組を全国に普及するとともに、ニーズを踏まえて更なるサービス展開を検討

5. ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)・福祉タクシーの配車体制の構築

- － 配車オペレーターの教育や、事業者間の連携体制の構築を図り、ニーズに応じたUDタクシーや福祉タクシーの迅速な配車を実現

6. 「運転者職場環境良好度認証」制度の普及促進

- － 労働条件・労働環境の改善に取り組む事業者を求職者に「見える化」する仕組みの普及を促進し、働き方改革を着実に推進

7. 労働力確保対策の推進

- － 女性ドライバー、若年ドライバーの採用拡大や定着・育成に取り組むとともに、外国人ドライバーの登用について議論

8. 大規模災害時における緊急輸送に関する地方自治体との協定等の締結の推進

- － 全国全ての都道府県協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等を締結

9. タクシー産業の国内外へのアピールの推進

- － 会員事業所をWEB検索できる「全国タクシーガイド」の充実を図るとともに、動画・広告等により日本のタクシーを国内外にPR

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：本年4月にルールを策定
 - ※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
 - 7月から認可申請の受付を開始
 - ：10月11日以降、「係数」を各地方運輸局が公示
 - ：10月25日以降、認可
 - ：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：29地域（12月2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250社、約24,000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

相乗りタクシー実証実験

目的

- 配車アプリを活用して、目的地が近い旅客同士をマッチングさせてタクシーを配車させ、1台のタクシーに複数の旅客が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービスを提供し、新たな顧客層の開拓を目指す。
- 1台のタクシーで複数の旅客を運送することにより、運送の効率化による生産性の向上を目指す。

実証実験の内容

- 期間：平成30年1月22日 ～ 3月11日
- 規模：2グループ15社（949両）
 - ※日本交通G：11社（300両）、大和自動車交通G：4社（649両）
- 地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市

□ 利用実績： 相乗り成約率は約1割

申込み人数に
占める割合

申込み人数	5,036人	男:3653人 女:1123人 不明:260人
利用人数	494人	男:369人 女:71人 (10%) 不明:54人

参加車両のステッカー
ロゴマーク



アンケート調査結果

- 約7割の利用者が「運賃が安いと思う」
- 約7割の利用者が「また利用したい」
- 相乗りタクシーを利用する際に一番気になることとして、「同乗者とのトラブルに巻き込まれるのではないか」という回答が約5割と最も多かった



令和元年度中にルールの整備を図る。

変動迎車料金・定額タクシー実証実験【H30年度】

変動迎車料金 (H30.10.1~11.30)

過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金

□期間：平成30年10月1日 ~ 11月30日

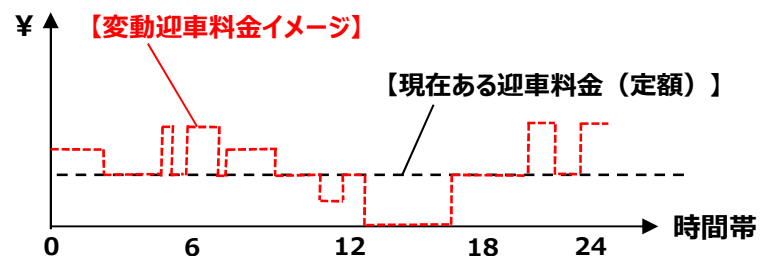
□地域：①東京都中央区、港区

- ・大和自動車交通グループ：643両
- ・国際自動車グループ：1,844両

②東京特別区、武蔵野市、三鷹市

- ・日本交通グループ：4,527両

○サービス例（大和自動車交通・国際自動車）
過去の輸送実績を基準として、リアルタイムの車両状況（空車台数等）から繁閑状況を判定し、迎車料金価格を0円以上で段階的に変動。



- ・閑散時間帯の潜在的な配車の需要
- ・混雑時間帯の優先的配車の需要 といったニーズに対応

令和元年度中にルールを整備を図る。

定額タクシー (H30.10.1~2.28)

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

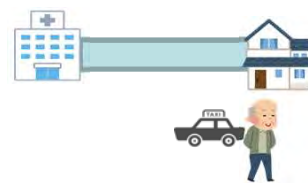
□期間：平成30年10月1日 ~ 平成31年2月28日

□地域：全国7地域

- ・北海道帯広市等
- ・神奈川県厚木市等
- ・福島県郡山市
- ・岡山県真庭市
- ・福島県白河市
- ・福岡県北九州市等
- ・東京都立川市等

○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

$$\text{想定運賃}3,000\text{円} \times 20\text{回} \times 1\text{割引} = 54,000\text{円}$$

- ・運転免許を返納した高齢者の通院
- ・共働き夫婦の子どもの通塾 といった各地域のニーズに対応

令和元年度中にルールを整備を図る。

○「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日改定）

・福祉タクシー（UDタクシー含む）令和2年度までに約44,000台【平成30年度末28,602台】

○「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日策定）

・東京23区でのUDタクシーの拡充（2020年に25% 2030年に75%）【東京都2017年3月末時点0.2%】



■ 国の補助制度

UDタクシーの車両価格の1/3（上限60万円/台）

■ 地方公共団体の補助制度

- 北海道札幌市（上限30万円/台）
- 北海道旭川市（上限10万円/台）
- 宮城県仙台市（上限20万円/台）
- 東京都（上限60万円/台）
- 神奈川県（上限15万円/台）
 - ・横浜市（上限12万円/台）
 - ・川崎市（上限20万円/台）
 - ・横須賀市（上限15万円/台）
 - ・相模原市（上限10万円/台）
- 埼玉県さいたま市（上限30万円/台）
- 千葉県（上限60万円/台）

（国の補助を受けていない場合は、上限70万円/台）
- 栃木県（上限30万円/台）
 - ・県内市町（上限30万円/台）
- 新潟県柏崎市（上限5万円/台）
- 長野県（上限60万円/台）
- 富山県（上限50万円/台）

■ 平成31年度税制改正

- バリアフリー車両に係る自動車取得税の特例措置
2年間の延長（自動車取得税の廃止後は、
自動車税の環境性能割の特例措置として措置）
- 愛知県（上限10万円/台）
 - ・名古屋市（上限20万円/台）
 - ・豊田市（上限30万円/台）
 - ・豊橋市（上限15万円/台）
 - ・刈谷市（上限30万円/台）
 - ・西尾市（上限10万円/台）
 - ・岡崎市（上限30万円/台）
 - ・知立市（上限15万円/台）
 - ・安城市（上限30万円/台）
- 静岡県（上限10万円/台）
 - ・静岡市（上限60万円/台）
 - ・掛川市（上限5万円/台）
 - ・浜松市（上限60万円/台）
 - ・熱海市（上限10万円/台）
 - ・三島市（上限5万円/台）
 - ・裾野市（上限60万円/台）
 - ・御殿場市（上限5万円/台）
- 岐阜県岐阜市（上限20万円/台）
- 岐阜県郡上市（上限20万円/台）
- 岐阜県高山市（上限10万円/台）
- 兵庫県明石市（上限30万円/台）
- 広島県府中市（上限10万円/台）
- 福岡県福岡市（上限20万円/台）
- 佐賀県（上限30万円/台）

■ 平成31年度予算（ ）は平成30年度補正予算

- 地域公共交通確保維持改善事業
220億円の内数（34億円の内数）
- 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業
55億円の内数
- 公共交通利用環境の革新等
55億円の内数



訪日外国人への対応

- 訪日中国人を始めとする訪日外国人のニーズに対応するため、①母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり ②言葉の不安解消 ③決済の不安解消 ④関係機関・団体と連携したプロモーション活動 に取り組んでいる
- 国土交通省としても、観光先進国の実現に向けて、タクシー事業者の取組を後押し

全国ハイヤー・
タクシー連合会

「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」概要

平成30年1月17日
決定

母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり

①日本の配車アプリの多言語化の普及促進

- 日本の主要なタクシー配車アプリ・ジャパンタクシーアプリ・らくらくタクシーアプリでは英語・中国語・韓国語に、モタクアプリでは英語・中国語に対応済み。また「スマホdeタックン」がインバウンド用英語版「Tokyo Taxi Association-TAKKUN」をリリース。多言語化の更なる普及を図る。

②海外タクシー配車アプリと日本の配車アプリ・タクシー事業者との連携

日本の主要な配車アプリ



ジャパンタクシー



モタク



スマホdeタックン

海外の主要な配車アプリ



韓国配車アプリ最大手
(カカオタクシー)



中国配車アプリ最大手
(ディディ)



40カ国語以上対応

Uber



タイ・マレーシア・シンガポール等東南アジアで配車アプリ最大手



訪日外国人がスムーズに日本のタクシーが利用可能に

※ 情報セキュリティ対策をしっかりと講じることが前提

関係機関・団体と連携したプロモーション活動

- ①訪日外国人に対するタクシーの利用・予約方法等のプロモーション活動
- ②JNTOと連携した海外プロモーション活動
- ③訪日外国人のニーズに対応した観光・周遊ルートの開発

言葉・決済の不安解消

言葉の不安解消

2019年度末までに外国語対応ドライバー1万人に

①外国語で接遇できるドライバーの採用・養成促進

- 永住者・留学生や国際業務ビザを活用し、外国語に堪能なドライバーやインバウンド対応ドライバーの採用

②外国人対応研修・認定制度の充実・拡大

- 諸外国の文化・習慣や挨拶とその対応等について研修

③空港・主要駅での利用環境の向上

- 外国語接遇ドライバー専用乗り場・入構レーンの設置・拡充

④多言語音声翻訳システムの導入

- VoiceTra（29言語）対応の音声翻訳システム等導入

決済の不安解消

2018年度末までに3大都市圏においてキャッシュレス対応100%、2019年度末までに地方部
で対応車両の普及率倍増を目指す。

①キャッシュレス決済への対応

- クレジットカード、電子マネー・交通ICカード・銀聯カード・Alipay・Wechatpay対応

②外国語対応・キャッシュレス決済対応車両の見える化

- 対応車にステッカー表示（2018年度中検討）

【要件】

- UDタクシー等大容量ラゲージスペースな車両
- キャッシュレス決済対応
- 外国語接遇対応ドライバー乗務
- 多言語タブレット搭載



多言語対応決済タブレット



参考例



アクションプランの目標年を2020年7月から開催される東京オリンピック・パラリンピックまでとしていることから、取り組み可能な対策については2019年度中を目標に、できるだけ前倒しで実施。また、各協会・事業者は、それぞれの地域の実情等に応じて検討し、実施可能な対策について積極的な取り組みを図る。

JapanTaxi
(日本交通他)
47都道府県
63,000台
うち、東京都内は約12,000台 ※1



※1 出所：JapanTaxiアプリHP

MOV (DeNA)
(東京・神奈川)
9,500台
うち、東京都内は
約4,000台 ※2



※2 出所：DeNAプレス発表資料

S.RIDE
(みんなのタクシー、SONY)
(都内5社)
約10,000台 ※3



※3 出所：みんなのタクシーに問い合わせ

※4 グリーンキャブ、チェッカーキャブは
今後提供開始予定

上記の配車アプリにより、東京都内の法人タクシー車両約30,000両のうち、**8割以上(約26,000両)**をカバー

※なお、配車アプリを活用している事業者には、迎車料金の無料等の事例あり。