

2. タクシーの進化に向けた取組み等

(1月31日資料のうち、時点更新したものを添付)

資料箇所		時点更新前	時点更新後
P.23	相乗りタクシー実証実験	令和元年度中にルールの整備を図る。	本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み
P.24	変動迎車料金・定額タクシー実証実験	令和元年度中にルールの整備を図る。	本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み
P.25	UDタクシーの導入促進について	地方公共団体の補助制度等を修正	
P.26	海外配車アプリの普及状況	2020年1月20日時点の状況	2020年7月3日時点の状況

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 不明:54人
		(10%)

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



本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み

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

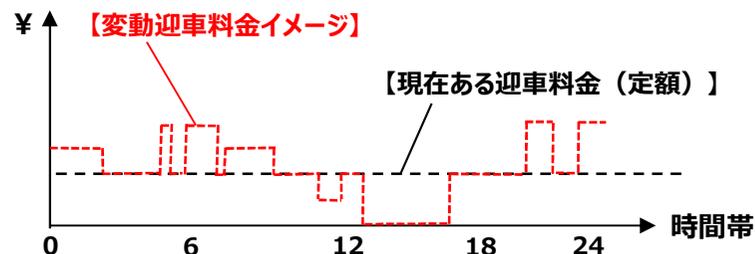
□地域：①東京都中央区、港区

- ・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

本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み

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

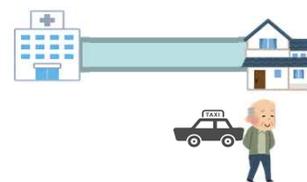
□期間：平成30年10月1日 ~ 平成31年2月28日

□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

想定運賃3,000円

× 20回 × 1割引

= 54,000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通塾 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

UDタクシーの導入促進について

目 標

- 「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%】



JAPAN TAXI
(トヨタ製)



NV200
(日産製)

支援メニュー

① 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）

※ 補助要件:実車を用いた研修の年2回以上の実施

（参考1）令和2年度予算（括弧内は令和元年度補正予算）

- 地域公共交通確保維持改善事業
204億円の内数（49億円の内数）
- 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業
54億円の内数
- 公共交通利用環境の革新等
44億円の内数

（参考2）補助実績（令和元年度）：約1,600台（約10億円）

②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の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

③地方公共団体の補助制度（54地域）

- 札幌市（上限30万円／台）○名古屋市（上限20万円／台）
- 仙台市（上限20万円／台）○大阪市（上限30万円／台）
- 東京都（上限60万円／台）○福岡市（上限20万円／台）

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	
	東京エムケイ等	東京	
	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、福山	
	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
		観光第一交通等	仙台
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	
メトロ自動車等		神奈川	
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	
中国タクシー等		広島	
福岡第一交通等		福岡、北九州	
沖東交通等	沖縄		
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



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。

※2020年7月3日時点

(参考資料)

(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

2020.1.31 公共料金等専門調査会資料

- 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

2020.1.31 公共料金等専門調査会資料

- 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%

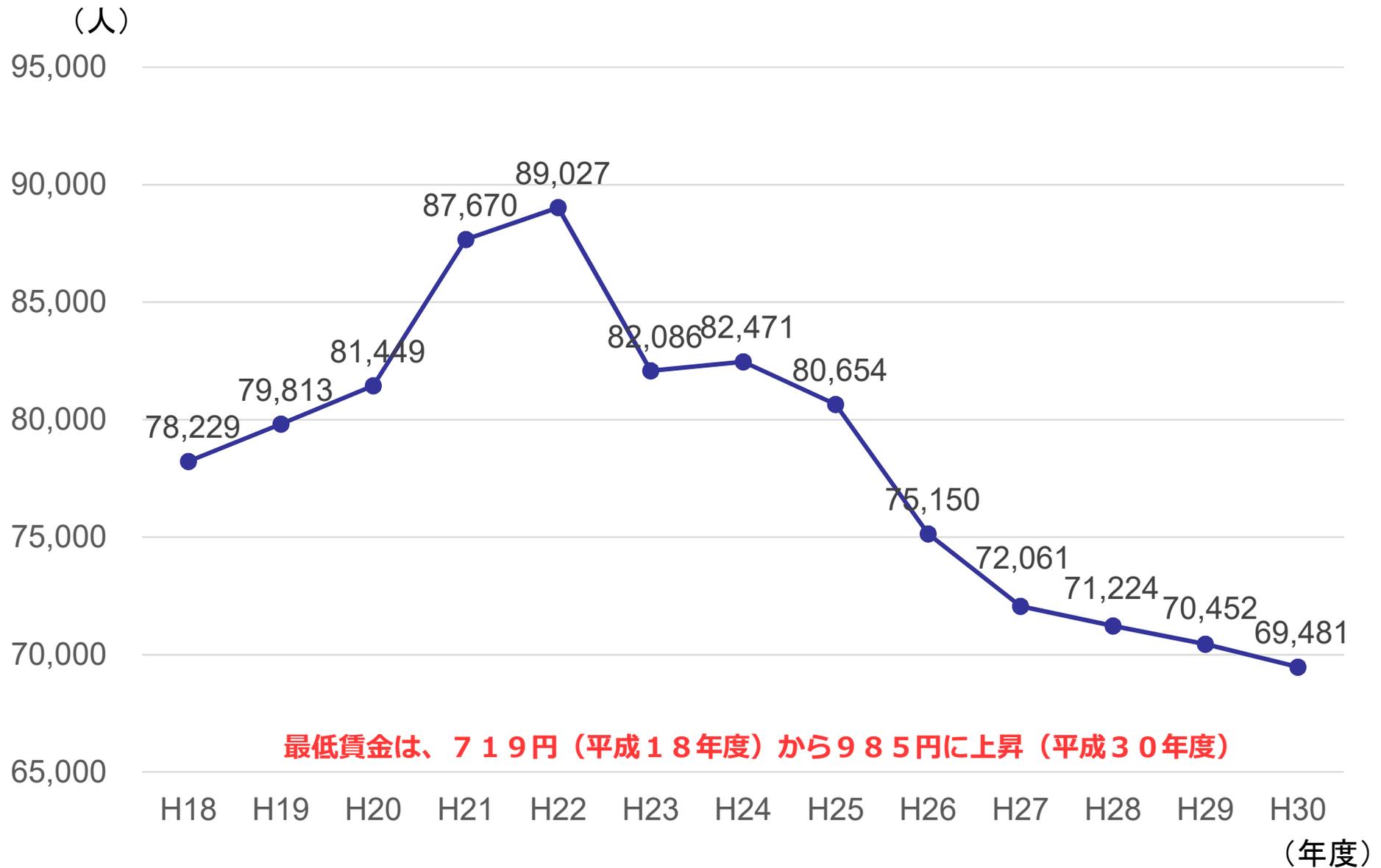
運送収入(1日1車あたり)

		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

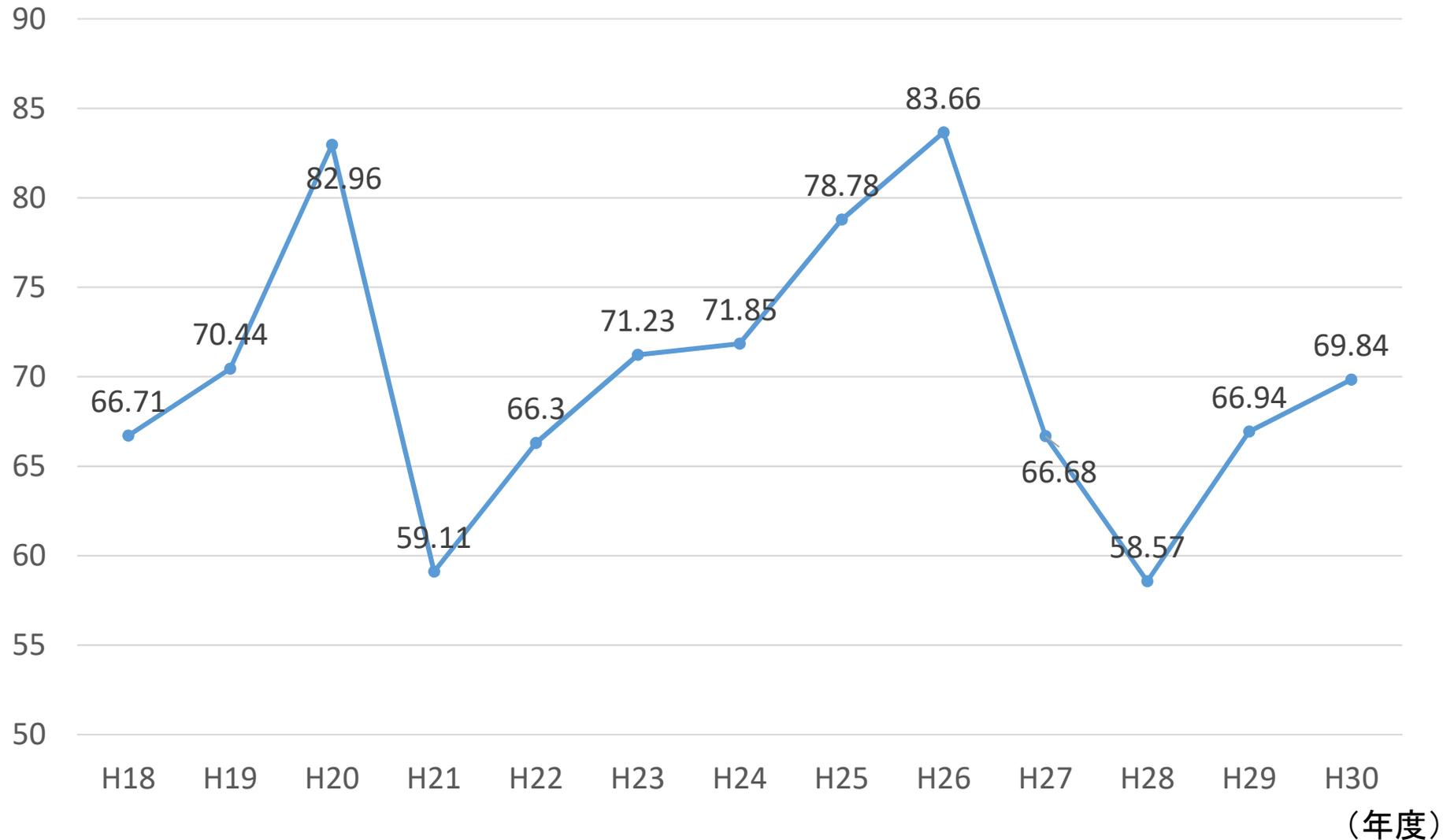
(参考) 運転者数の推移(東京・法人事業者)



※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