

東京のタクシー運賃改定について

国土交通省 物流・自動車局

令和8年1月

1. タクシー運賃制度

タクシーの運賃について

- 運賃ブロック(全国69地域)ごとに一定の運賃幅を国土交通省が設定。
- 各事業者は、運賃幅の中から採用する運賃を決定。
- 運賃幅自体を見直す「運賃改定」は、事業者からの申請に応じて実施。

〔具体例〕東京都特別区・武三地区の運賃幅(普通車)

① 現行の運賃幅 (事業者は、以下A～D運賃のいずれかから採用する運賃を決定)

	距離制運賃		時間距離併用制 (時速10km以下に時間分加算)
	初乗運賃(1.096km)	加算運賃	
A運賃(上限)	500円	255m 100円	1分35秒 100円
B運賃	490円	260m 100円	1分35秒 100円
C運賃	480円	266m 100円	1分40秒 100円
D運賃(下限)	470円	271m 100円	1分40秒 100円

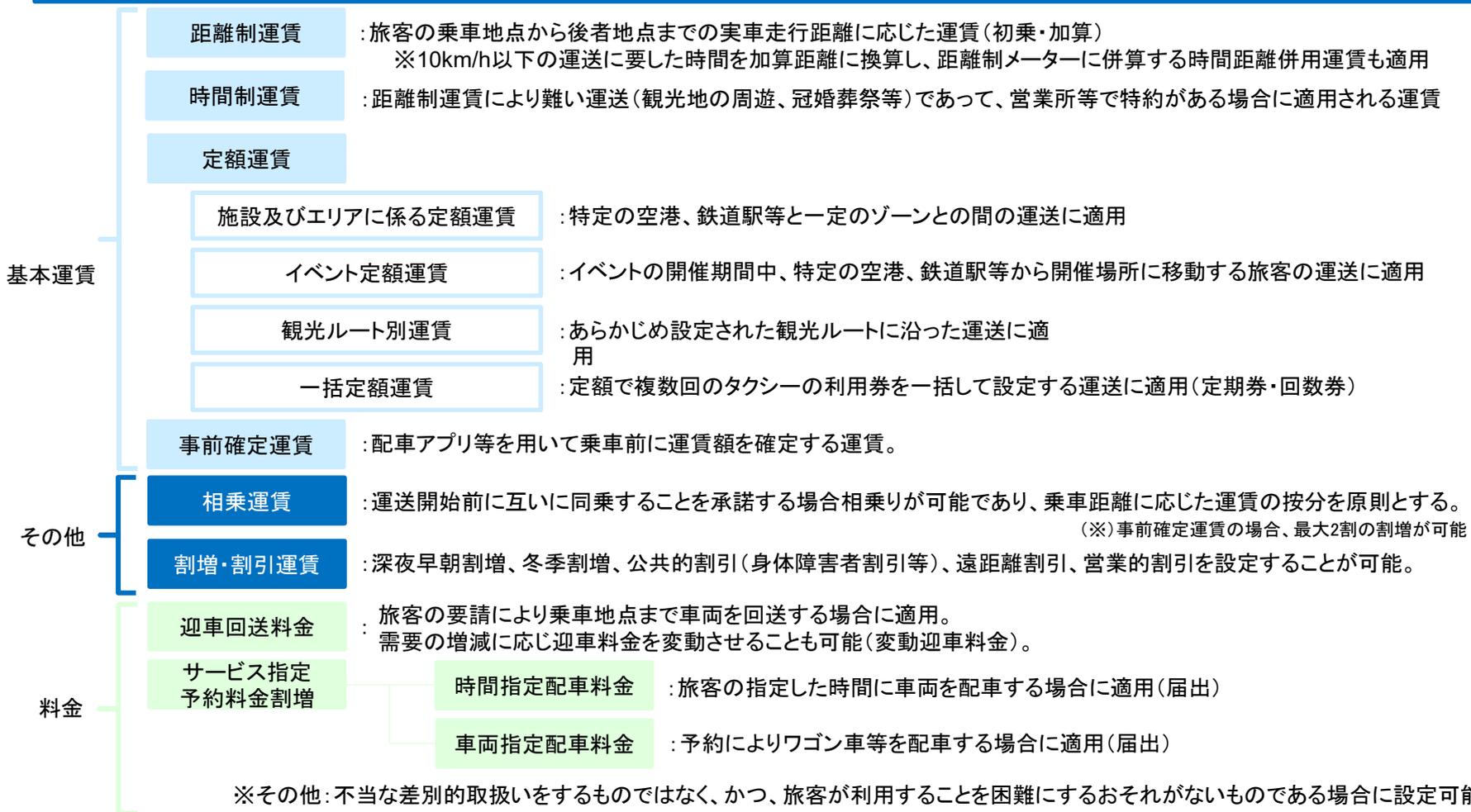
(※) 下限未満の運賃は、タクシー特措法上、国土交通省に指定された地域では認められない。

② これまでの運賃幅の変遷

平成2年	520円 (運賃改定: 改定率9.6%)	平成21年	710円～680円 (特措法施行による下限見直し)
平成4年	600円 (運賃改定: 改定率12.3%)	平成26年	730円～700円 (消費税5%→8%)
平成7年	650円 (運賃改定: 改定率9.4%)	平成29年	410円～380円 (初乗距離2km→1.052km)
平成9年	660円～590円 (幅運賃導入・消費税3%→5%)	令和元年	420円～390円 (消費税8%→10%)
平成19年	710円～630円 (運賃改定: 改定率7.2%)	令和4年	500円～470円 (運賃改定: 改定率14.24%)

- タクシーの運賃は、道路運送法に基づく国土交通大臣の認可事項となっている(注)。
- 距離制運賃について、平成31年に事前確定運賃を、令和2年に一括定額運賃を、令和3年に相乗運賃を導入する等、運賃制度の柔軟化を進めている。

(注) 供給過剰地域ではタクシー特措法が適用され、国土交通大臣が定める運賃の範囲内で運用する必要がある。



① 事業者が運賃改定を申請

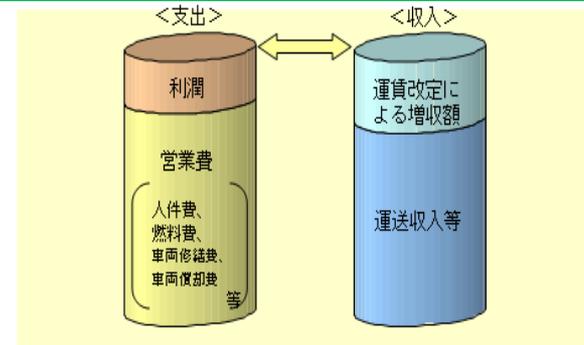
- 最初の申請から3ヶ月以内に、運賃ブロック内の法人全車両数の5割の申請があった場合に②以降の手続を開始（申請が5割に達した段階で3ヶ月を待たずに審査開始）
（参考）今回の運賃改定については、約9割が申請

② 標準能率事業者の収支が赤字であるかの審査

- 運賃ブロックの法人から、標準能率事業者（※）を抽出し（全体の5割）、その実績年度の収支平均が赤字である場合に③以降の手続を開始
（※）原価、サービス、効率性が標準的な事業者のこと。

③ 運賃改定率を算定

- 標準能率事業者から、保有車両数等に偏りが出ないよう原価計算対象事業者を抽出し（30者※）、その経営に必要な営業費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なる運賃改定率を算出。
※東京の事業者数は合計306者
- なお、特定地域・準特定地域である場合には（東京都特別区・武三地区は後者に該当）、地方公共団体、タクシー事業者、労働組合、消費者団体及び学識経験者からなる協議会に意見聴取が必要。



④ 消費者庁に協議／消費者委員会及び物価問題に関する関係閣僚会議に付議

- 100万人以上の都市に係る場合は消費者庁協議が必要。また、一定の場合には（東京都特別区のタクシー事業者に関係する場合等）、消費者委員会及び物価問題に関する関係閣僚会議付議が必要。

⑤ 公定幅運賃を公示／その1月後に施行

- 運賃改定実施済の地域・・・21地域
- 運賃改定公示中の地域・・・3地域
- 運賃改定審査中もしくは申請中の地域・・・35地域

2. 消費者のサービス利便性の確保・向上

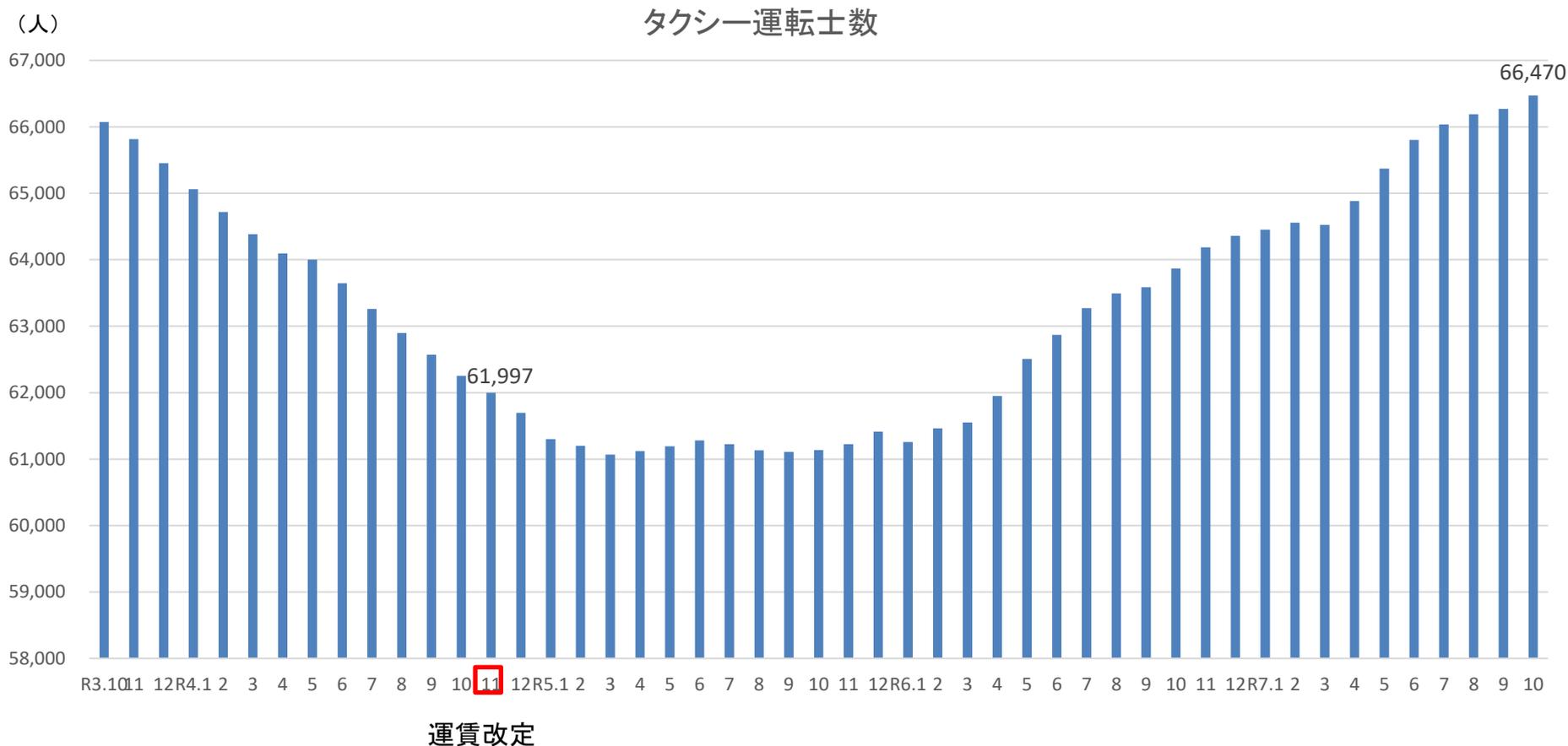
タクシー運転士増加による供給の改善

■ 令和4年の運賃改定により、東京のタクシー運転士は増加を続け、その結果タクシーが配車されやすい状態になっており、旅客の利便が大きく向上している。

※ タクシー運転士 R4.11月(前回改定時): 61,997人 → R7.10月: 66,470人 (4,473人増)

※ 平均年齢: 55.6歳、全国平均: 63.3歳

※ タクシーのマッチング率(車両手配数/利用者からの申込数)について、R5と比べ、R7においては約9割の時間帯で改善



ユニバーサルデザインタクシーの普及について

- バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針(告示)」において、各都道府県における総車両数の約25%をUDタクシーとすることを目標としている。
- 東京都においては、約2万台(導入率約65%)となっている。

次世代タクシー JPN TAXI (ジャパntaxi) とは

JPN TAXIは、法人タクシーの72% 東京で約20,000台 導入を達成しました。

さらに25,000台 法人タクシーの90% 導入を目指します!

平成29(2017)年10月にデビューしましたタクシー専用新型車両JPN TAXI(ジャパntaxi)は、日本を象徴するジャパンブルー「深藍」を車体色とし、UD(ユニバーサルデザイン)車両として、高齢の方や車椅子をご利用の方、外国人旅行者など、誰もが快適に乗り降りできます。JPN TAXIは安全・安心そして便利な次世代タクシーとして東京の街を走っています。ぜひご利用ください。東京都においては2016年度より継続してUD(ユニバーサルデザイン)タクシー導入支援として、購入1台あたり最大100万円の補助をしていただいています。

次世代タクシー最新情報「NEWS & INFORMATION」ページ <http://info-taxi-tokyo.or.jp/>

UD(ユニバーサルデザイン)タクシーや外国語対応、スマホ配車システムなど、次世代に向けたハード・ソフト両面の充実を目指しています。

ユニバーサルドライバー研修(UD研修)

高齢者やお身体の不自由な利用者とのコミュニケーション、車椅子の取り扱いや乗降時の介助方法などについて実施される研修で、(一財)全国福祉輸送サービス協会が実施しています。平成26(2014)年4月1日からは(公財)東京タクシーセンターでの乗務員になるために必要な講習にも組み込まれています。

ユニバーサルドライバー研修
修了者用車外ステッカー

車椅子耐荷重
200kg

車椅子耐荷重
300kg



トヨタ自動車製HPより提供

大型電動車椅子等の重量に対応するため、車椅子乗車用のスロープ耐荷重が強化されました。

次世代タクシーの登場!



「Waymo」提供(後)東京交通新聞社



「クラウンFCV」(トヨタ自動車)

2025年4月10日に、アメリカの自動運転タクシー車両「Waymo(ウェイモ)」が日本で初公開。運転手の労働力不足解決のために日本でも自動運転の実証実験がスタートしています。

東京ハイヤー・タクシー協会では、脱炭素化に向けトヨタ自動車と東京都が導入を働きかけている水素を動力源とする水素タクシーを2025年～27年にかけて導入を予定しています。



もちろん異なる種類のタクシーも活躍中!

◆ UD研修 修了者推移(東京)



令和7年3月31日現在 (一財)全国福祉輸送サービス協会調べ

レベル1 (スロープ耐荷重 : 300kg)

トヨタ JPN TAXI
R2/1/14 認定



国の支援措置

	レベル準1	レベル1	レベル2
購入補助	車両本体価格の1/3 (上限40万円)	車両本体価格の1/3 (上限60万円)	車両本体価格の1/3 (上限60万円)
税制支援	自動車重量税、自動車税(環境性能割)の減免 (ただしエコカー減税あり)		

レベル準1 (スロープ耐荷重 : 200kg)

トヨタ シエンタ
R6/4/15 認定



トヨタ ノア/ヴォクシー
R6/5/22 認定



日産 セレナ
R6/7/10 認定



日産 NV200バネット
R6/7/10 認定



ホンダ ステップワゴン
R6/11/20 認定



子育てタクシー分野における取組み

- 子育て家庭の多様なニーズに対応した一般タクシーと同水準のサービスが受けられるよう、全国規模で定期的な講習、研究や情報交換等の取組を進めるべく、平成18年6月、(一社)全国子育てタクシー協会が設立。
- 同協会の令和6年度末時点における会員事業者数は123社、認定運転士数は1,795名。
- 子育てタクシー運転士の認定、運転士向け研修などによる専門運転士のスキルアップ等の実施。



運転士養成講座

子育てタクシーに必要な知識にかかる講義、子育てママの体験、またチャイルドシートの装着訓練などの実施により、お子さんやその保護者、また妊婦の方に、より安全・安心に利用いただけるよう知識・能力の習得を図る
(研修時間:7時間)



看護師と連携した取組み

「小児救急看護認定看護師」(小児プライマリケア認定看護師)の方に、子育てタクシー協会が主催する運転士養成講座に講師として来てもらうなど、実際に病院で勤めている看護師と連携

子育てタクシーの役割

- ・陣痛時や緊急時、事前に登録した情報を基に研修を受けた認定運転士がお迎えにあがり、迅速に指定の病院へ運送
- ・通院や検診、お出かけ時、目的地までの運送に加え、ベビーカーや荷物の積み下ろしの補助 等



陣痛タクシー(マタニティ・タクシー/妊婦対応)

「いざ産院へ」のとき、24時間いつでも駆けつけます。

事前にお客様の情報を登録いただくことで、24時間365日いざというときに素早く確実に病院へ向かうことが可能で、タクシーに乗ってからの乗務員への乗車内も不要です。



キッズタクシー(育児支援)

顔なじみのドライバーだから、お子様の送迎に安心です。キッズ担当の顔なじみの精鋭乗務員、料金後払い対応により、お子様だけの乗車を可能にします。主に学校、塾、ご自宅間の送迎に人気です。また、新生児・乳幼児をお連れの場合にも周囲を気にすることなく、ゆったりと安心してご乗車いただけます。



「子育てタクシー」とは…

一般社団法人全国子育てタクシー協会が提供する、子育て家庭の送迎をサポートするサービスです。荷物が多くなりがちな乳幼児を連れた外出のサポート、保育園や学童保育所、塾などに保護者の代行としてのお迎え、陣痛時のスムーズな送迎など、全国子育てタクシー協会の研修を受けた専任のドライバーが乗務する、お子様やその保護者、また妊娠中の方に優しいタクシーです。



(一社)東京ハイヤー・タクシー協会「東京のタクシー2025」から国土交通省が抜粋

女性が活躍できる業界への転換

タクシー運転士に対する固定観念

- ・長時間労働／勤務時間の調整が難しそう
(子どもの行事等に合わせた休暇を取りたい)
- ・福利厚生がよくなさそう
- ・年配男性が多く、女性が少ない

目指すイメージ

- ・パートタイム勤務等、柔軟なシフト設定が可能
- ・スキルを活かしたサービス提供が求められている
(子育て・マタニティタクシー、観光タクシー等)
- ・一部タクシー事業者では保育所と連携
- ・女性運転士を応援する企業が増加

女性ドライバー応援企業認定制度

- 認定事業者を国土交通省HPで紹介
- 認定事業者に対して、勧誘パンフ・キャラクター※の使用権を提供
- 認定基準
 - ①雇用目標：女性運転士の雇用目標を設定していること
 - ②労働環境：女性運転士を含め、従業員が働きやすい施設・勤務形態の整備等に取り組んでいること、または整備に向けた目標が明確であること
 - ③情報提供：労働環境に係る情報（勤務形態、福利厚生等）を公表していること
- 認定状況
 - ・平成28年6月～令和7年6月現在：**879社**



タクシー事業者の取り組み事例

- 認定事業者879社については、順次、女性雇用の拡大に向け取り組んでいるところ。
- 女性運転士の比率は、平成28年に認定制度を創設以降、約2.9%増加(全国平均)

A社

- 女性ドライバー応援企業認定日
平成28年6月
- 女性比率(認定日→令和7年6月末時点)
9.4% →14.6%(+5.2%)

<男性用トイレのみ> <女性専用トイレの設置>



B社

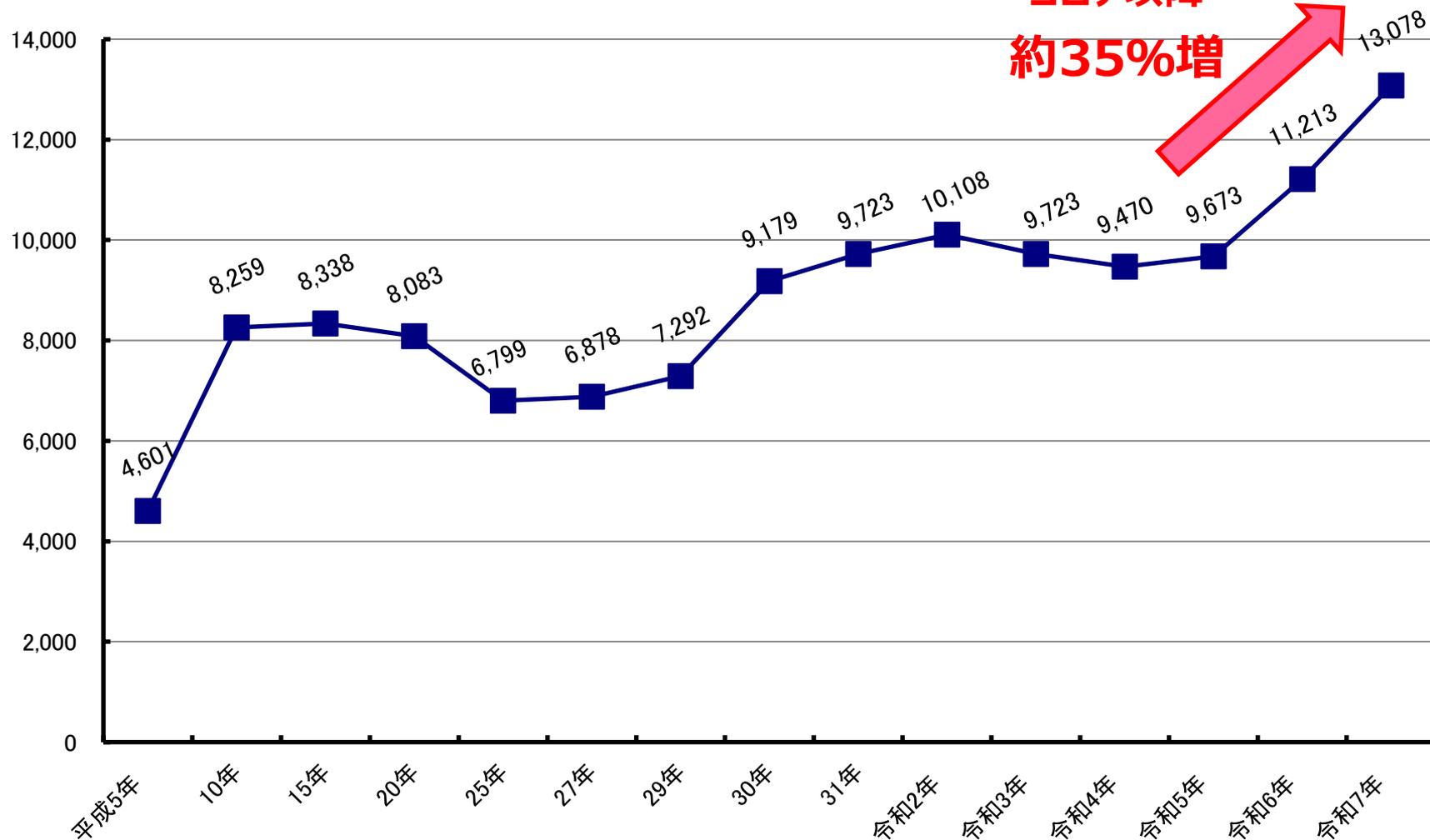
- 女性ドライバー応援企業認定日
平成28年6月
- 女性比率(認定日→令和7年6月末時点)
7.1% →9.6%(+2.5%)

<女性用更衣室の設置> <女性用ロッカーの設置>



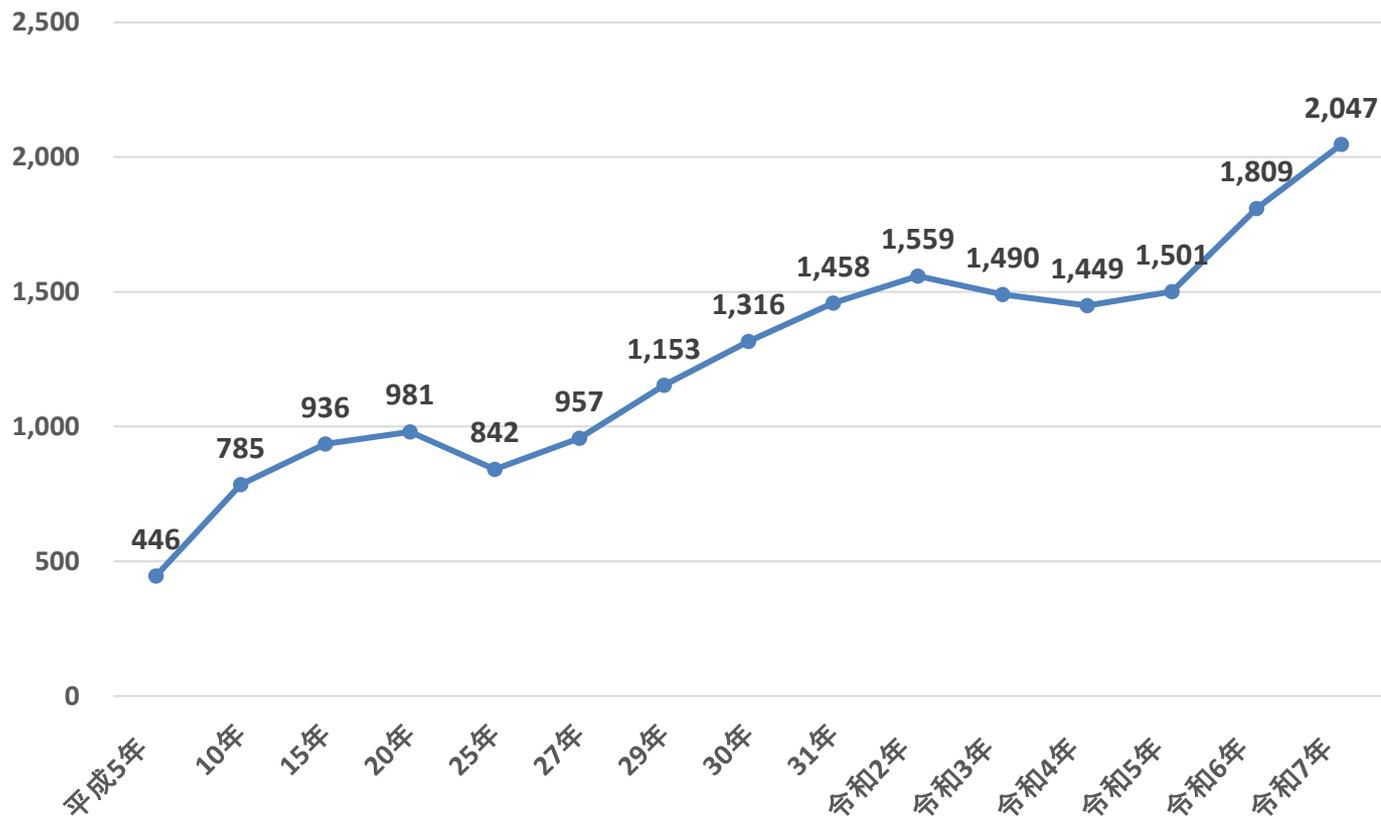
女性運転士数の推移(全国)

女性運転士数(人)



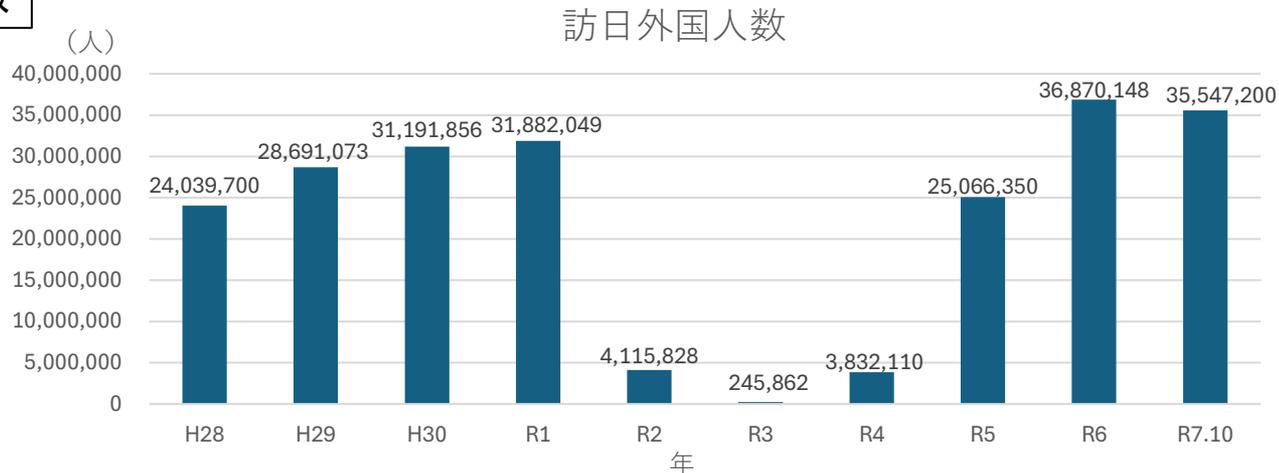
女性運転士数(人)

女性運転士の推移(東京)



東京観光タクシーについて

訪日外国人数



東京観光タクシードライバー認定要件



東京シティガイド検定

東京の魅力を自信を持って紹介できる人材を育成することを目的とし、東京が全国に先駆けて実施している制度

東京観光タクシードライバー認定研修

専用テキスト・DVDを使い、観光タクシー運転士に必要な基本的サービスや知識、言葉づかいや身だしなみなど、講義・ロールプレイングで行う研修

駐車場等の優遇

東京観光タクシー営業時のロゴマグネット貼付、認定証提示により、以下の施設において優遇。

- 東京タワー・・・駐車場無料
- 東京スカイツリー・・・駐車場2時間無料
- 皇居・・・観光タクシー専用駐車場を確保(1回1,000円)
- 都庁・・・優先駐車場に駐車可能、駐車場1時間無料

訪日外国人観光旅客のための取組み

- 東京の法人タクシーは、訪日外国人観光旅客の利便性向上のため、スマートフォンアプリによる配車サービスや、多言語対応タブレット端末の導入を行っている。

訪日外国人のお客様も便利な東京のタクシー。

スマートフォンアプリによる配車サービス

スマートフォンの配車アプリは、GPS機能により依頼者の居場所を確認し、その場所までタクシーを呼ぶことができる便利なサービスです。その手軽さ、確実さで年々利用者が増加しています。

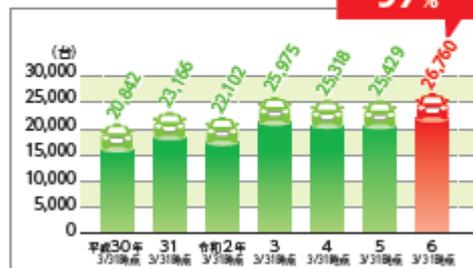


多言語対応タブレット端末の導入

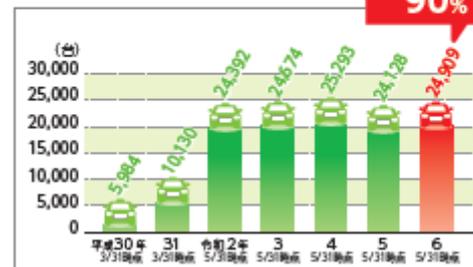
多言語対応タブレット、二次元コードを用いた決済機能など車載機器の充実により、行き先伝達と決済時の言葉の障壁をなくすことで、よりスムーズなタクシー乗務員と訪日外国人のお客様とのやり取りを可能にしています。今後ますます「おもてなし」の気持ちを込めたグローバルなタクシーサービスを展開していきます。



スマートフォンアプリによる配車可能な車両数



スマートフォン、タブレット画面表示による決済対応端末設置車両数



(一社)東京ハイヤー・タクシー協会「東京のタクシー2025」から国土交通省が抜粋

訪日外国人観光旅客のための取組み

- (一社)東京ハイヤー・タクシー協会において、「TSTiE(タスティー)ドライバー」認定制度を創設し、認定を受けた運転士が、訪日外国人観光旅客に対し、英語での観光案内を行っている。
- また、(公財)東京タクシーセンターにおいて、訪日外国人観光旅客への接遇向上のため、外国人旅客接遇研修及び外国人旅客接遇英語検定を実施している。

英語でガイドができる観光ドライバーの育成を目指します！

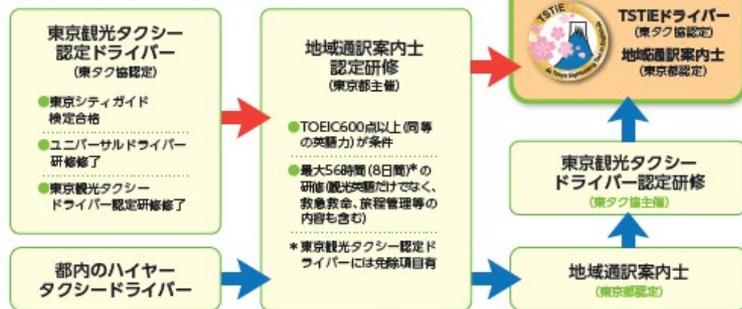
TSTiE(タスティー)ドライバー認定制度

日本語による観光の認定制度に続き、英語による観光ドライバーの研修・認定制度「TSTiEドライバー」が平成27(2015)年にスタートしました。
これは増加する外国人旅行者の多様化する需要に対応すべく、英語での観光案内をドライバーが直接お客様に行うものです。
平成28(2016)年度からは東京都において「地域通訳案内士」の認定制度が始まり、研修内容が同等である事から、要件を満たしたドライバーをTSTiEとして認定しています。



TSTiEドライバー認定ロゴマーク
"Tokyo Sightseeing Taxi in English"
を略して "TSTiE"

◆ TSTiEドライバー認定の条件



◆ TSTiEドライバーのメリット

ドライバーがガイドを兼ねることから、**費用もおさえることができ**、通訳ガイドが同乗しない分、より多くのお客様がご乗車いただけます。



17,649人(法人16,885人、個人764人)のドライバー 法人タクシードライバーの約3割 が海外からのお客様に対する良好な環境づくりを進めています。

外国語対応タクシー(ホスピタリティタクシー)の運行

◆ 外国人旅客接遇研修

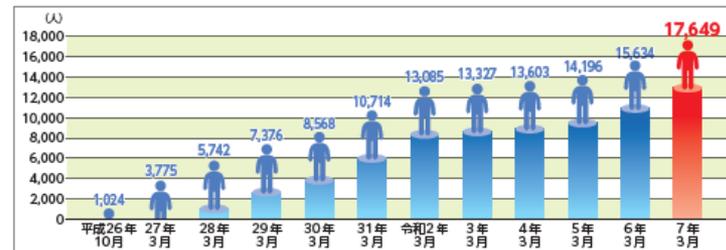
(公財)東京タクシーセンターにおいて実施するロールプレイングを取り入れた研修は、外国人の習慣やタクシー営業に必要な基本的な会話等を知る、接遇向上を目的とした内容となります。初級から上級、EXCELLENT観光コースとレベルに応じて受講可能で、いずれかの研修受講で、ホスピタリティタクシーとして認定されます。



この表示板が目印



◆ ホスピタリティタクシー乗務員数の推移



令和7年3月31日現在 (公財)東京タクシーセンター調べ

◆ 外国人旅客接遇英語検定の実施

(公財)東京タクシーセンターでは前記「外国人旅客接遇研修」修了者のより一層の接遇向上を図ることを目的とした「外国人旅客接遇英語検定」を実施しています。同検定合格者は外国人旅客からの質問、緊急時の対応など英語でコミュニケーションがとれるとともに、バリアフリー対応に関する知識・実技なども習得しています。



3. 東京都特別区・武三地区の運賃改定

東京の運賃改定の内容について

- 東京中心部(東京都特別区・武三(武蔵野市・三鷹市)地区)の運賃については、国が公示する運賃幅の範囲内に届出されることとなっている。
- 国は区域内の半数以上の事業者からの申請を受け、標準的な事業者(約30者)の標準原価を算定し、公示運賃を決定。

●改定率 10.14%

	距離制運賃		時間距離併用制 (時速10km以下に時間分加算)
	初乗運賃	加算運賃	
現行運賃	500円/1.096km	100円/255m	1分35秒 100円
改定運賃	500円/1.0km	100円/232m	1分25秒 100円

●改定の理由

ユーザーの利便性を高めるための投資(約2%)、賃金アップなど運転士の労働環境改善(約7%)、燃料費高騰(約1%)等に伴う費用増を考慮。

●改定後の運賃について、乗車距離に応じた試算

<1km>

(例)東京駅～日本橋
 現行 500円
 改定 500円(+0円)

<4.6km(東京の平均乗車距離)>

(例)東京駅～浅草寺
 現行 1,900円
 改定 2,100円(+200円)

<10km>

(例)東京駅～お台場
 現行 4,000円
 改定 4,400円(+400円)

考え方

- 運送収入が増加している場合であっても、人件費や物価等費用がそれを上回る水準で増加している状況
- 特に、タクシー事業における費用の約7割を占める人件費が大きく上昇している傾向（最低賃金の推移については、23ページを参照）
- 道路運送法では、「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」とされているが、令和6年度の収支率は97.5%となっており、現行の運賃水準ではこれをまかなえていないことになる。
- 具体の算定根拠は次のページ

所要増収率の算定根拠【特別区・武三地区】

原価計算対象事業者 30社

(単位:千円)

年度 項目	令和6年度 実績		平年度 査定		平年度 改定後	
	金額	構成比	運賃改定前	構成比	運賃改定後	構成比
運送収入	42,763,227	97.5%	48,089,633	97.8%	52,968,025	98.0%
運送雑収	151,363	0.4%	151,363	0.3%	151,363	0.3%
営業外収益	931,217	2.1%	931,217	1.9%	931,217	1.7%
計	43,845,807	100.0%	49,172,213	100.0%	54,050,605	100.0%
人件費計	32,774,585	72.9%	40,002,672	74.0%	40,002,672	74.0%
運転者人件費	31,058,951	69.1%	38,240,709	70.8%	38,240,709	70.8%
その他人件費	1,715,634	3.8%	1,761,963	3.3%	1,761,963	3.3%
燃料油脂費	1,471,686	3.3%	2,014,309	3.7%	2,014,309	3.7%
車両修繕費	535,721	1.2%	645,500	1.2%	645,500	1.2%
車両償却費	651,078	1.5%	776,074	1.4%	776,074	1.4%
その他運送費	4,143,800	9.2%	4,817,965	8.9%	4,817,965	8.9%
一般管理費	3,788,779	8.4%	4,174,147	7.7%	4,174,147	7.7%
営業外費用	232,980	0.5%	243,070	0.5%	243,070	0.5%
小計	43,598,629	96.9%	52,673,737	97.5%	52,673,737	97.5%
適正利潤	1,376,868	3.1%	1,376,868	2.6%	1,376,868	2.6%
運送原価(計)	44,975,497	100.0%	54,050,605	100.0%	54,050,605	100.0%
利潤込収支差	△ 1,129,690		△ 4,878,392		0	
利潤込収支率	97.49%		90.97%		100.00%	
所要増収額			4,878,392			
所要増収率(改定率)			10.14%			

原価計算対象事業者(30者)の詳細について

○事業者数割合、車両数割合について

車両規模	事業者数	車両数	事業者数割合	車両数割合	(参考)特別区・武三交通圏全体	
					事業者数割合	車両数割合
1～50	8	314	26.7%	11.2%	29.5%	9.7%
51～100	13	884	43.3%	31.6%	42.7%	32.9%
101～150	4	463	13.3%	16.6%	14.2%	17.8%
151～200	2	338	6.7%	12.1%	6.9%	12.7%
201～	3	798	10.0%	28.5%	6.6%	26.9%
合計	30	2,797	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

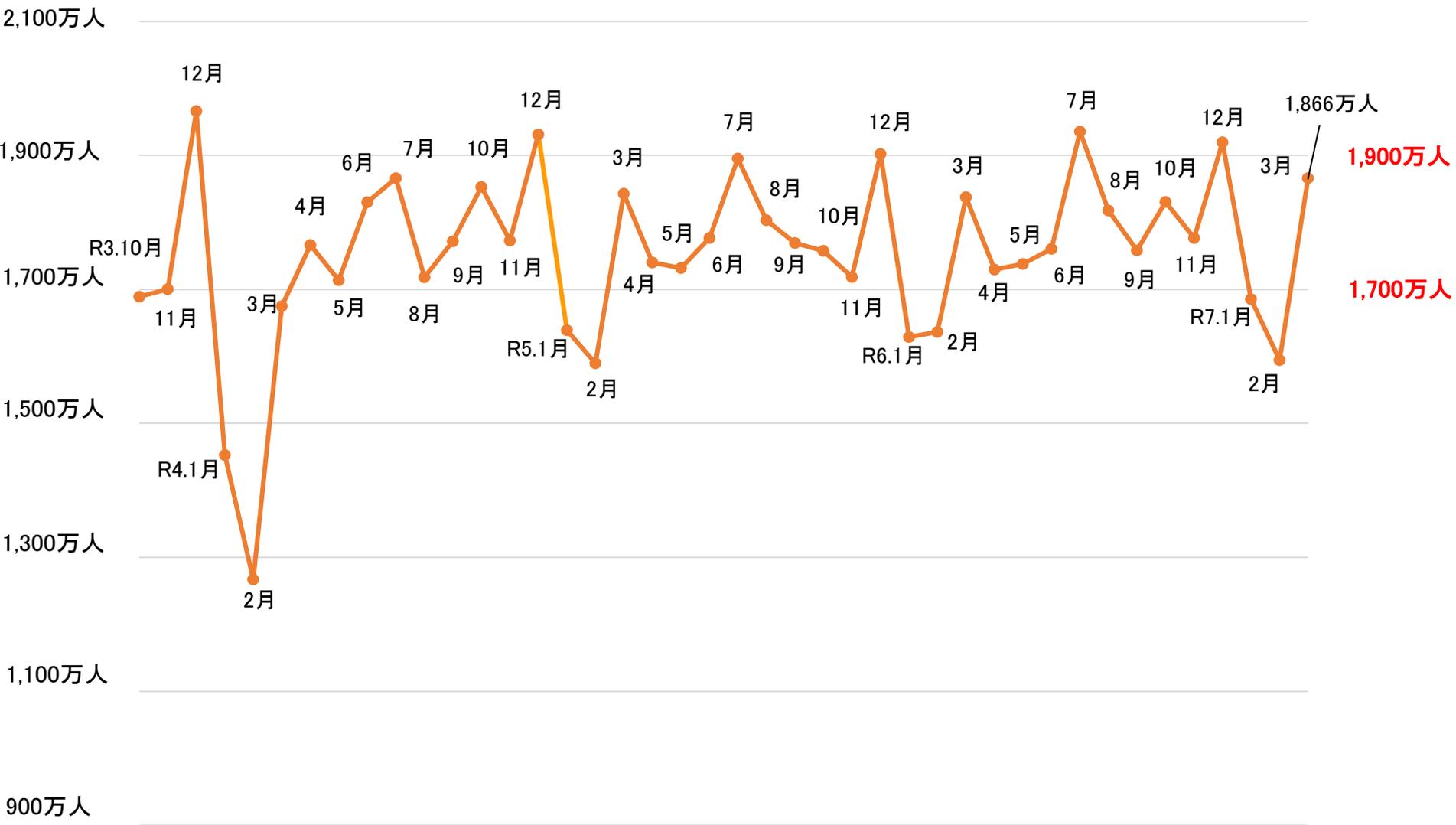
○燃料別車種の割合について

LPG	ガソリン	電気	水素	合計
2,719台 (97.2%)	45台 (1.6%)	32台 (1.1%)	1台 (0.1%)	2,797台

輸送人員の推移

(人)

特別区・武三地区における輸送人員の推移



東京都最低賃金額

