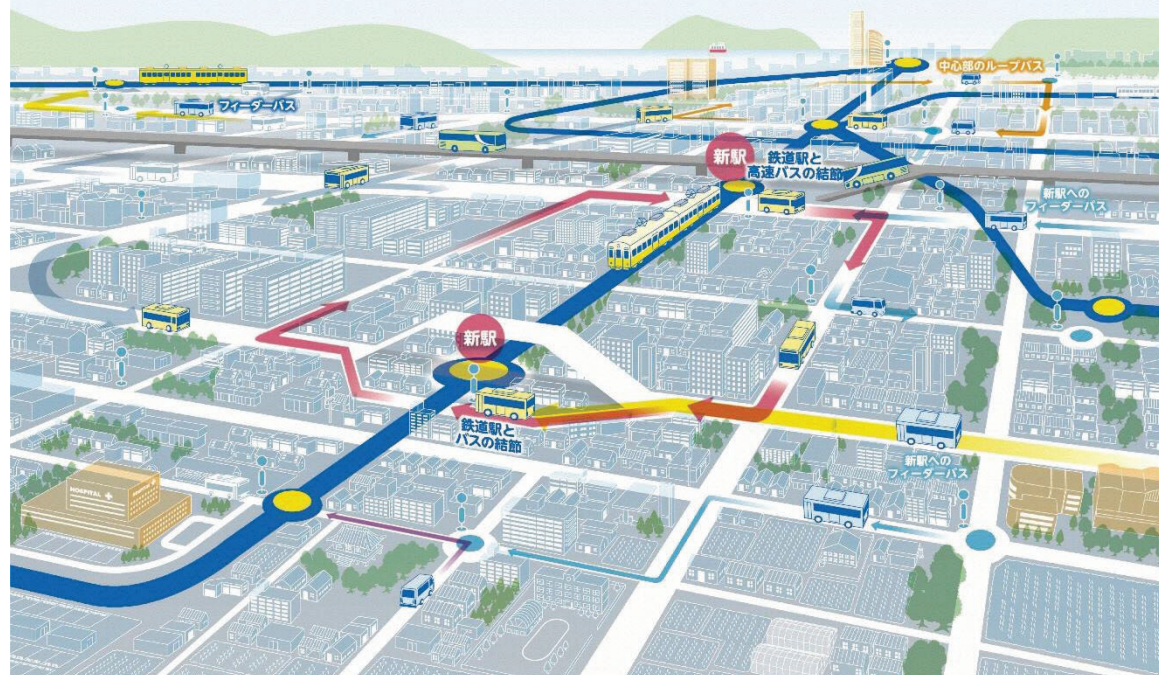


タクシーによる新たな公共交通サービス実現のための 道路運送法に関する規制改革

新たな運送サービス「バタクス」の提案の背景

持続性の高い公共交通ネットワークの再構築を目指して



既存ストックを活用した再構築モデル

鉄道

- 交通結節拠点整備

バス

- バス路線再編

ICカードによるソフト施策

- 鉄道・バスの乗継ぎに係る運賃や時間的抵抗を軽減するソフト施策

施策をパッケージ化し推進

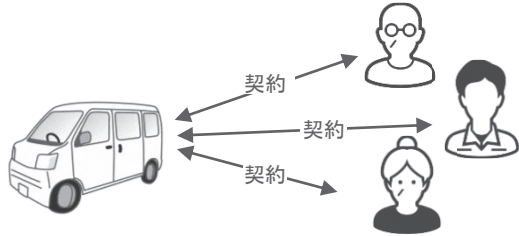
ハード・ソフト両面の施策により、持続性の高い公共交通ネットワークとして再構築すべく、一定のサービス水準の維持とともに、需要に合わせた供給の最適化に取り組んできた。

ただし… 既存の運送サービスだけでは、需要が少ないエリアの対応が困難

需要に合わせた供給の最適化に向け、「隙間」を埋める運送サービスの提供

タクシーを活用した、新たな運送サービスが必要

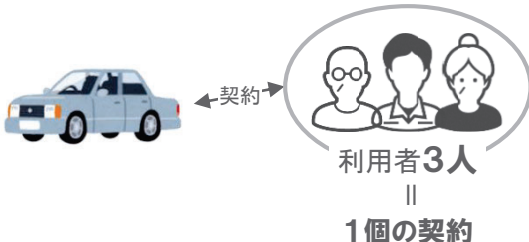
デマンド型運送サービス（一般乗合）の道路運法上の課題

モード	乗合タクシー
道路運送法上の種類	一般 乗合 旅客自動車運送事業（第3条第1号イ） ● 自動車を使用して乗合いの旅客を運送
事業者と利用者の契約関係	乗り合わせ＝1 対 複数 で個別契約 ● 料金があらかじめ設定されている 
運賃設定	● 地域公共交通会議において運賃等の協議 ● 合意すれば届出（第9条第4項）
乗り合わせ、変動運賃	関係者の合意ができれば・・・ ■ 乗り合わせ 可能 ■ 変動運賃 可能
課題	■ 一般乗合（乗合タクシー）では借り上げでの委託 ➡ 需要に関わらず、一定のリソースの確保と費用が発生 ■ 公共交通であること ➡ 低廉な運賃であることを求められ、需給に応じた運賃設定が難しい



需要が少ないエリアへの導入は難しい

デマンド型運送サービス（一般乗用）の道路運送法上の課題

モード	タクシー
道路運送法上の種類	一般乗用旅客自動車運送事業（第3条第1項ハ） ● 1個の契約により11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送
事業者と利用者の契約関係	1 対 複数 でグループ契約 ○ 複数で乗り、最後の人が清算 × 複数で乗り、個別で精算  利用者3人 1個の契約
運賃設定	事業者が運賃を定め、認可を受ける（法第9条の3第1, 3項）
乗り合わせ、変動運賃	■ 乗り合わせ 不可 ■ 変動運賃 迎車料金のみ可能 〔自動車交通局通達（R2.11.27） 変動迎車料金の導入〕 「一般乗用での変動運賃の活用と相乗り解禁」に対する国土交通省の回答 ➢ タクシーへの旅客の乗合については、道路運送法上の乗合許可を受けることによって、協議で合意した運賃により、柔軟に対応することが可能 ➢ 相乗りタクシー（事前にマッチングした旅客が相乗りする制度）については、新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めているところであり、導入時期を調整中であるため、今後これを活用いただくことも可能
課題	■ 乗り合わせ、変動運賃ともに困難 ■ （他の運送サービスと比較すると）運賃が高く、需要が少ないエリアでは使われない



需要が少ないエリアへの導入は難しい

新たな運送サービスと、その実現のための規制改革の提案

- 一般乗合(乗合タクシー)、一般乗用(タクシー)とも、需要が少ないエリアでの導入に課題あり
- これまでタクシービジネスは競争の中で成長してきた分野で、共通のルール設定には抵抗あり

➡ **タクシーを活用した、新たな運送サービスが必要**

タクシーにおける**変動運賃**と**相乗り**を併用した運送サービスの実現

モード	一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)
サービス	需用の少ない公共交通空白地に、通常運賃より割り引いた運賃設定 ＋ 変動運賃の設定(天候、時間による割引)
地域の支え方	事業者は運送サービス提供、自治体は乗車に対するインセンティブ設定 ● 相乗り、他の運送サービスへの乗り継ぎ
規制改革対象法令等	■ 道路運送法第9条4項 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調ったときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。 ■ 道路運送法第9条の3 一般乗用旅客自動車運送事業を営む者は、旅客の運賃及び料金を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。 一般乗合(乗合タクシー)では、法第9条4項の協議運賃の設定等により、提案事項の実施が一部可能だが、一般乗用(タクシー)については、提案事項は実施できない。

従来モデル

タクシー業界



車両運用



借り上げ

一般乗合(乗合タクシー)

行政やNPOによる社会課題
解決を目指した供給

安い運賃で
乗車



乗合による運送サービスを担保
するため、リソースが固定される



多くのリソースが必要になり、
取られる手段は利用促進だが...

行動変容まで至るのは
難しく、持続性は困難

一般乗合(乗合タクシー)と 一般乗用(タクシー)

- 事業種別ごとに許可が分
かれていることから、車両
運用や運賃設定が異なる

一般乗用(タクシー)

民間によるビジネスモデル

一定の運賃を
支払って乗車



人口減、高齢化による利用者ニーズの変化に
より、需要の先細り

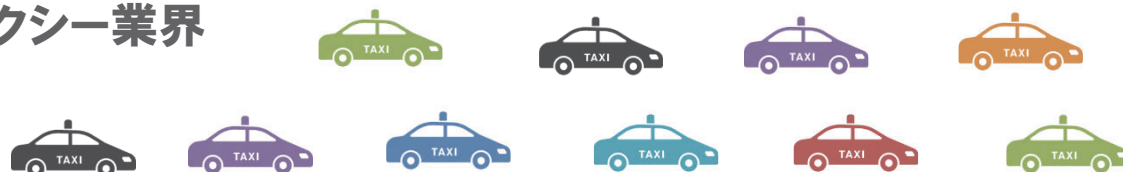


減車の検討を余儀なくされるが...

業界全体で答えを出せる環境にない

提案モデル【バタクス】

タクシー業界



バタクスの運賃



従来のタクシー運賃



一般乗用(タクシー)の運賃フレーム

タクシービジネスの車両運用の中で生まれる低コストなサービス提供のチャンスを作るため、一元的な運賃制度の下、変動させることが必要

新しい運送サービスに賛同した会社から参入していくことで
リスクを負わずチャレンジできる仕組みとし、
車両運用を一元管理していくことで、マネタイズを目指す

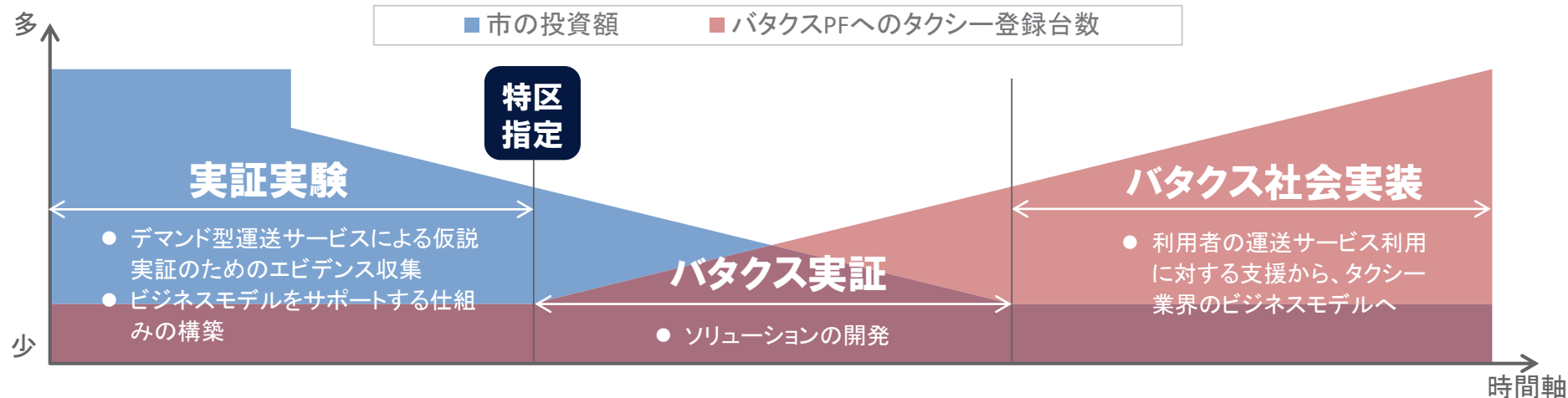
規制改革の提案のポイント

- 一般乗合(乗合タクシー)と一般乗用(タクシー)は事業の種別が違うことから、許可申請について各々の手続きが発生し、時間と労力が余分にかかるとともに、プラットフォームの一元化に繋がらないため、一般乗合(乗合タクシー)ではマネタイズが困難。
- 一般乗用(タクシー)における運賃は「運賃」と「料金」で構成されており、国が導入しているタクシーの新たな料金サービスは、料金部分の変動のみであるため、変動幅が小さく、利用者が少ないエリアにおいては需要の変化に繋がらないなどの課題がある。なお、変動運賃の導入によって、モード間、事業者間のバランスが崩れるリスクにも考慮すべき。



**一般乗合(乗合タクシー)における協議運賃の設定(道路運送法第9条4項)
について、一般乗用(タクシー)にも展開**

ロードマップ【行政とタクシー業界の役割】



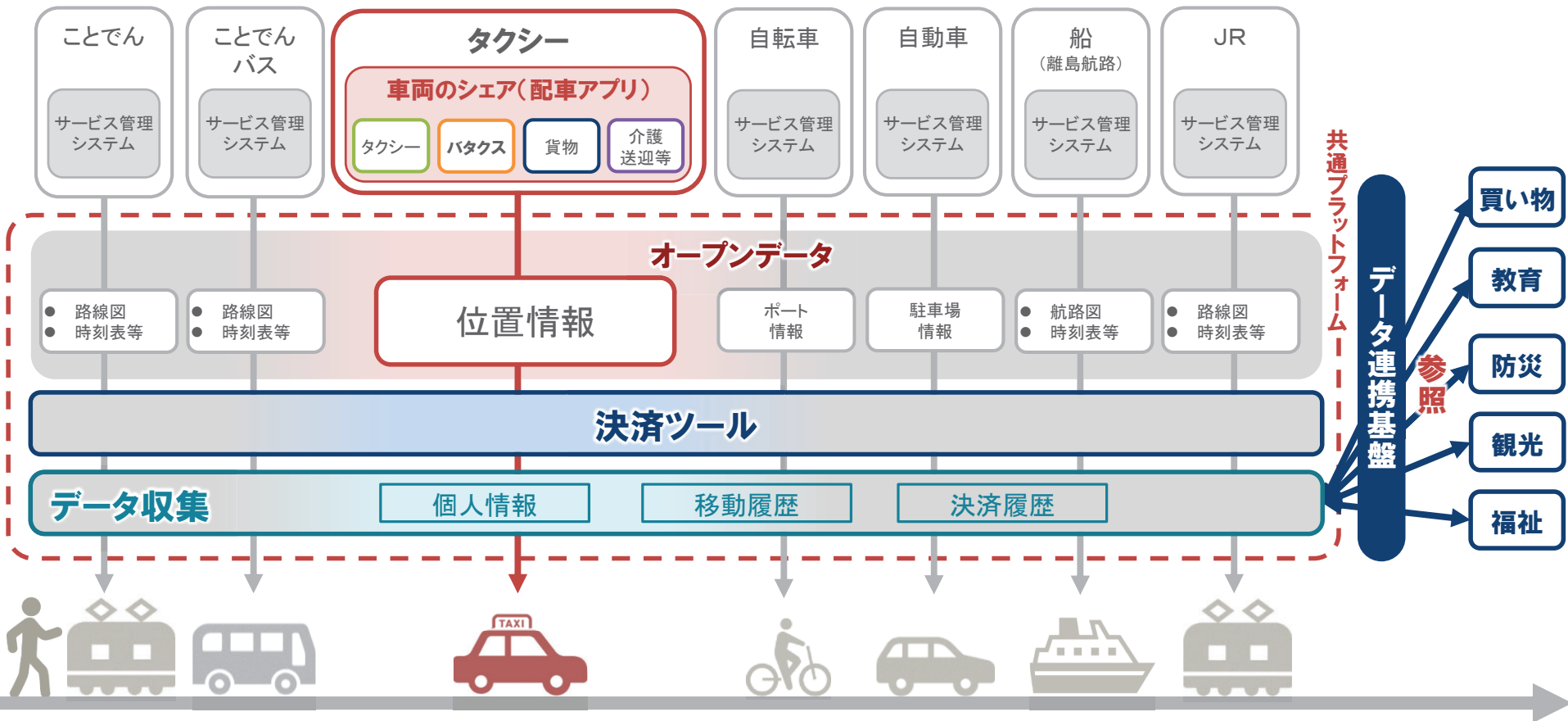
STEP1 ー導入ー	STEP2 ーサービスの確立ー	STEP3 ーマネタイズー
公共交通空白地のバス →一般乗合(乗合タクシー)へ バタクス配車手法の確立	エリア型デマンド運行 複数タクシー会社の参入 ソリューションの開発	PFへの登録車両増へ タクシー事業派生でも市域の大半 を支えられる車両台数の登録
現行法規上でのデマンド型運送 サービスに対して支援	共同会社による運営に対して支援	利用者の運送サービス利用に対 して支援

官民連携による、タクシーの段階的なプラットフォーム構築モデル

運送サービス全体における「バタクス」の位置付け

バタクスの位置付け

運送サービス全体を統合し、最適化を図っていくため、最後の重要なピースとして、「バタクス」(タクシーを活用した新たな運送サービス)を位置付け。



コンシェルジュ for モビリティ(MaaS)に繋がる仕組みへ

ユースケース

バタクス実装により、
他の交通機関や、医療、買い物などと連携したサービスの提供が可能に

手軽で便利なタクシー予約！ 条件次第でお得な料金に！

ユースケース

通院

タクシーが安い時間に、
病院を予約しましょう。
和子さんも行かないかしら？

あら、昭子さん。昭子さんが
病院の間、私はスーパー
で買い物しましょ



タクシーの安い時間(オフピーク)に移動ができる

子どもの 送り迎え



仕事が忙しいのに、子どもの習い事の
送り迎えがあっとうしょう
公共交通は無いけど、安全に行って欲
しいからタクシーを呼ぶしかない



- 病院を予約をすると、時間に合わせて行き方候補があがる
- 乗りたい条件でタクシーを予約

和子さんと
お話したいから
知らない人と同乗しない
予約をしましょ



翔太君のママから、一緒に
タクシーに乗らないかの
お誘い。助かるー！



仏生山駅までタクシーで、そこから電車の組み
合わせ。知らない人との同乗は心配なので、
サッカーのチームメイトを、お誘いしてみる



- 当日一緒に相乗り
- お互いの用を済ませ、時間を
合わせレストランで談笑



公共交通機関を乗り継ぐこと
で割引発生。タクシーを安全
かつ、お得に利用