

# 国家戦略特区ワーキンググループ ご説明資料

国土交通省自動車局  
令和3年9月30日

## ご提案の概要

高松市からは、①タクシーにおいても、バスのように不特定の旅客が乗り合うとともに、②その運賃を変動させるためにタクシーに協議運賃制<sup>(注)</sup>を導入することについて、ご提案があったものと承知。

### (提案の背景)

- 高松市は、タクシーで旅客が乗り合う場合には、バスの許可を別途受ける必要があることは理解しているが、以下の負担が発生するため、実態上困難との認識であると承知。
  - ① タクシーに加えて、バスの許可を別途受ける手続き自体が負担。
  - ② バスの許可を別途受けた場合でも、バスの許可を受けた車両を柔軟にタクシーとして活用できない。
- 高松市は、タクシーの運賃には変動が認められていないとの認識であると承知。

(注) 協議運賃制とは、地域公共交通会議で協議が調った運賃を採用することができる制度であり、バスには導入済。

## 国交省の見解

- タクシーでも、地域公共交通会議で協議が調えば、バスの許可を簡易に取得することが可能。
- この場合、バス・タクシーの両方の用途で車両を柔軟に運用することが可能であるほか、バスに導入されている協議運賃制を活用することで、柔軟に運賃を設定することが可能(変動することも可能)。

(補足) なお、タクシーの運賃の変動については、公共交通機関の役割を果たすことができるよう、利用者が受け入れられない高額な運賃となったり、事前に利用者が支払う運賃がわからないまま変動しないよう、条件を設定する必要があるため、まずは、本年10月から実証実験を行うことで、運用上の課題を抽出し、今後の制度化に向けた検討の材料とすべく検討を進めているところ。

**乗合タクシー(定員10人以下)**※の実施にあたっては、**地域公共交通会議において協議**が調った後に、実際の運行を担う事業者が一般乗合旅客自動車運送事業の**区域運行等の許可**を受ける必要がある。

※交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客運送事業者に委託して運送を行うものうち、乗車定員10人以下の車両を用いるもの。

## 地域公共交通会議 (道路運送法施行規則第9条の3)



【主宰者】 市区町村(複数市区町村共同、都道府県も可)

【構成員】 住民又は旅客の代表、旅客自動車運送事業者又はその団体、地方運輸局長又は支局長、労働組合(運転者が組織する団体)、道路管理者、都道府県警察、(必要に応じ)学識経験者 等

【協議事項】 ・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃等について協議。  
必要に応じて地域の交通計画を策定  
・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明

## 主な緩和事項

- 車両の乗車定員緩和(10人以下でも可)
- 上限運賃認可 → 届出(協議)運賃
- 最低車両数の緩和
- 公安委員会への意見照会の省略等
- 標準処理期間の短縮(3ヶ月→2ヶ月)

合 意

## 乗合運行の許可 (道路運送法第4条)



## (参考)地域のニーズに対応した運行形態の区分

緑ナンバー

路線定期運行

路線不定期運行

### 区域運行

大型(11人以上)  
デマンドバス



小型(10人以下)  
デマンドタクシー  
(乗合タクシー)



白ナンバー

自家用有償旅客運送

交通空白地有償運送  
福祉有償運送



## (参考2) 相乗りタクシーについて

～利用者の利便向上のため、MaaSにも資する3つの新サービスを実施～

### ① 一括定額運賃（定期券／回数券方式）：令和2年11月30日施行

#### 【概要】

○タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う制度。

#### 【利用者の利便向上】

- 通勤や通院など、継続利用に便利。一括清算により割安になることが期待。
- 他の交通モードと連携した観光用フリーパスなども推進。

### ② 相乗りタクシー：感染状況を踏まえて施行日を調整

#### 【概要】

○配車アプリを通じ、目的地の近い旅客がマッチングし、タクシーに相乗りする制度。

#### 【利用者の利便向上】

○複数人で運賃を割勘することにより、ドアtoドアで割安に移動することが可能。

### ③ 変動迎車料金：令和2年11月30日施行

#### 【概要】

- 需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる制度。
- トータルでは、固定迎車料金と変わらないよう変動させることが条件。

#### 【利用者の利便向上】

- 閑散期には、割安に迎車することが可能。
- 繁忙期には、割高になるが、迎車の必要度が高い人に配車されやすくなる。

# (参考3) タクシーの事前確定型変動運賃の実証実験について

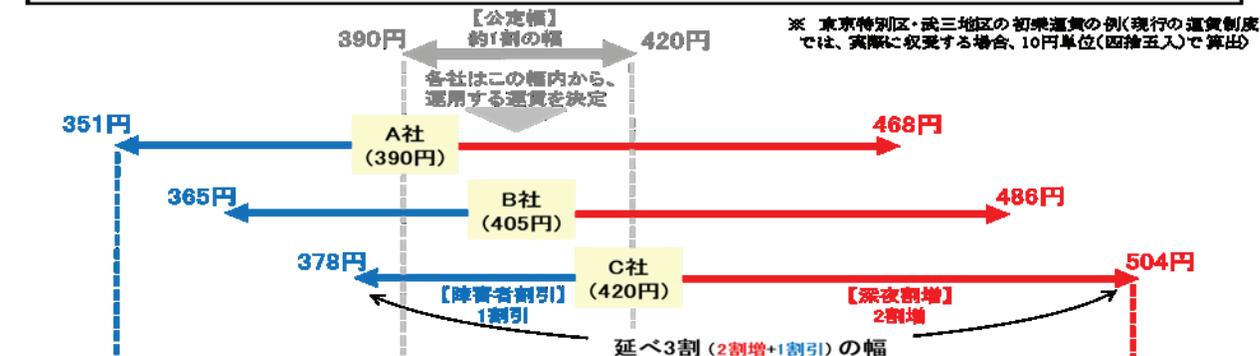
本年10~11月実施

## (1) 運賃の変動方法及び運賃幅

- 天候や最寄りのイベント等の需給に応じて、各社の創意工夫により運賃を変動させることとする（変動要件は要公表）。なお、リアルタイムでの変動のほか、予め設定したとおりに運用する変動方法により運賃を収受することも可能とする。
- 変動運賃は、配車アプリを通じて、乗客がタクシーに乗車する前に確定することとし（事前確定運賃の一環として運用）、流し営業では利用できないこととする。
- 変動運賃の幅は、公定幅の上限から2割増した額と、公定幅の下限から1割引した額の範囲内とする（下記図の場合、351円～504円に相当）。その上で、変動運賃に対し、深夜割増や障害者割引等を別途上乘せできるものとする。

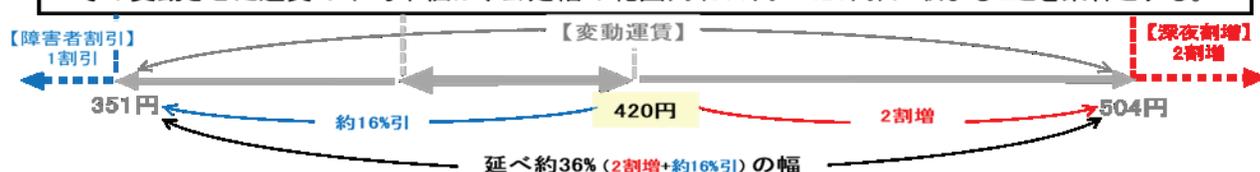
### 【1. 現行の運賃制度】

○ 各タクシー会社は、公定幅の範囲内(390円～420円)で運用する運賃を決定し、更に、当該運賃に2割増・1割引することができる。



### 【2. 実証実験する事前確定型変動運賃】

○ 現行制度下で各タクシー会社が取り得る最大・最小の範囲内(351円～504円)で運賃を変動させ、その変動させた運賃の平均単価が、公定幅の範囲内(390円～420円)に収まることを条件とする。



## (2) 運用条件

- 変動運賃の平均単価が、公定幅の範囲内となるよう変動方法を設定すること（事前確定型変動運賃による需要喚起によって、総収入が増加することは問題ない）。実証実験期間中は、おおむね2週間ごとに状況を精査し、当該条件を満たさない場合は変動方法を変更することとする。