

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正案及び「タクシーの相乗りの導入について（案）」について

令和2年3月
国土交通省
自動車局旅客課

1. 背 景

成長戦略フォローアップ（令和元年六月二十一日閣議決定）において、「潜在需要を掘り起こすサブスクリプション（定額制サービス）やダイナミックプライシング（料金変動制）に向け、定額タクシー運賃やタクシーの迎車料金について検討していく。」とされている。

また、一般乗用旅客自動車運送事業における旅客の「相乗り」について、成長戦略実行計画（令和元年六月二十一日閣議決定）において、「タクシーの相乗りの導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者にとっては生産性向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗り（略称「シェアタク」）について、地域や要件の限定はかけずに一般的に導入を行う。具体的には、道路運送法上の通達等の整備を本年度中に図る。」とされている。

上記を踏まえ、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」を一部改正するとともに、「タクシーの相乗りの導入について」を制定することとする。

2. 概 要

○「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正案

（1）「一括定額運賃」を以下のとおり定義する。

閑散時等の需要喚起を目的として、あらかじめ利用回数の上限、利用時間帯の制限、適用地点又はエリア、タクシーの利用権を行使する期限等の条件を設定し、当該条件に応じた価格を定め、定額で複数回のタクシーの利用権を一括して設定する運賃。

（2）「一括定額運賃」については、以下のとおり運用する。

- ① 複数の適用地点又はエリアの間（一のエリア内を含む。）で行われる反復・継続的な運送需要に対して設定できるものとし、運送の申込みに対して円滑に対応するため実働車両数に比して過剰に利用権を販売することにならないよう一定期間あたりの販売数に上限を定めるものとする。
- ② 適用条件は、利用回数の上限、利用時間帯の制限、適用地点又はエ

リア、タクシーの利用権を行使する期限等について、①の運送需要に応じて定めるものとする。

- ③ 運賃の額は、①の運送需要及び②の条件を踏まえて、距離制運賃（割増及び遠距離割引を含むものとする。）に基づき、過去の実績等を参考に平均的な額を算出するものとする。なお、時間制運賃によることも差し支えない。

この場合において、設定する運賃の額の単位は、10円単位、50円単位、100円単位、500円単位等とすることができるものとするが、端数処理に当たっては、利用者の不利にならないよう調整するものとする。

- ④ 割引率を1割以下とする割引については、申請における原価計算書の提出を不要とする。
- ⑤ 利用回数の上限を定めない乗り放題については、損失が発生した場合の地方公共団体等の第三者による補填が保証される場合又は実証実験の結果等により損失がない又は軽微であることが立証される場合に認めるものとする。この場合において、原価計算書の提出は不要とする。④以外の割引についても同様とする。
- ⑥ 需給の逼迫により運送の申込みに対する円滑な配車が困難であると見込まれる地域又は時間帯においては、一括定額運賃は適用できないものとする。また、供給不足のおそれがあると地方運輸局長が判断する申請については、認可に1年以下の期限を付すこととする。
- ⑦ 運賃以外で有料道路料金や駐車場料金等の実費が必要となる場合は、利用者が負担すべき実費の額等についてその内容をあらかじめ明示するものとする。

(3) 需要に応じて料金を設定する「変動迎車料金」を位置付け、以下のとおり運用する。

- ① 1回ごとの上限の額は初乗運賃額又は認可済みの定額の迎車回送料金を基準額とし、そのうちいずれか低額な方にその3倍増の額を加えた額までとすることとし、定額の場合の金額よりも高額となる場合には、配車対象となる車両の範囲を拡げるなどにより、配車能力を高めることとする。
- ② 金額の設定は、過去の実績等を参考として基準額による想定料金収入の総額と申請料金収入の総額は一致するよう金額を設定するものとし、定期的に収支の状況を地方運輸局長に報告することとする。
- ③ 変動の仕組み（例：平日の〇時～〇時は〇円、それ以外は〇円など）についてあらかじめ事業者の営業所・ホームページ、車内、配車アプリ上において利用者に分かりやすく周知するものとする。

(4) その他所要の措置を講じる。

○「タクシーの相乗りの導入について（案）」

(1) 乗合旅客運送の許可の要否

道路運送法においては、一般乗用旅客自動車運送事業者が「乗合旅客」を運送する場合には、同法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業の許可又は同法第21条の許可を受けることが必要である。

他方、これらの許可を受けず一般乗用旅客自動車運送事業として行う相乗りについては、公費負担により運行が維持されることの少ない一般乗合旅客自動車運送事業と比べ、タクシー運賃の収入を前提とした受益者負担による持続的な事業運営を可能としつつ、旅客にとっては「割り勘」による割安な小口輸送サービスが提供されるというメリットがある。

自動車運転免許を返納する高齢者の増加などの社会情勢を踏まえ、地域の実情に応じた移動手段が確保されるよう多様な選択肢を提供することは重要であり、一般乗用旅客自動車運送事業のメリットを生かした相乗りの実施が円滑化されるよう、「乗合旅客」の運送に該当しないことを明確化する。

(2) タクシーの相乗りの範囲

「乗合旅客」の運送を担う一般乗合旅客自動車運送事業者には、不特定多数の旅客についての運送引受義務が課されるとともに、日常交通を担うに相応しい運賃規制が適用されている。

一方、運送開始前に特定の各旅客の同乗について互いに承諾した一団の旅客であって、費用負担、事故時の補償などについて公正な条件の下で運送に係る契約（配車アプリ事業者等との間で締結する運送等サービスの提供に係る契約を含む。）を共同して締結する者の運送については、運送途中に不特定の旅客が乗車しないことを前提とするものであり、「乗合旅客」の運送に該当しないものとして道路運送法を運用する。なお、「旅客」とは、実際に乗車する者のことであり一般乗用旅客自動車運送事業者との直接の運送契約の締結者でない者を含む。また、ここでいう「運送」とは同乗する最初の旅客の乗車から最後の旅客の降車までの一連の行為をいい、運送契約の単位と必ずしも一致しない。

(3) 相乗り運賃

(2)の公正な条件による費用負担については、運賃は距離制運賃（時間距離併用制運賃を含む。）を原則とし、各旅客間の費用負担額は、運送者又は配車アプリ事業者等の取りまとめによる乗車距離に応じた按分を基本とするが、座席指定の対価など合理的な範囲において按分の比率が増減しても差し支えない。配車アプリ事業者等が車両を

時間制運賃により貸し切り、旅客に運送等サービスを提供する場合においても、旅客の負担額はこれに準じるものとする。

また、運賃を事前確定運賃とし、旅客の負担額を乗車前に明示する場合においては、相乗り運送を行う一般乗用旅客自動車運送事業者は、予め認可を受けることにより、相乗りに係る運転者の負担や（４）のトラブル防止措置に係る負担等を考慮し運賃の割増を適用することができる。この場合において、割増率は最大２割までとする。

（４）留意事項

タクシーの相乗りの実施に際しては、以下の点に留意するものとする。

- ① タクシーの車内が乗合バスよりも狭小であることに配慮し、相乗り運送を行う一般乗用旅客自動車運送事業者及びマッチングを行う配車アプリ事業者は、異性同士の旅客の同乗等を各旅客が許容するかなどを予め確認することが望ましい。
- ② 乗降車地がそれぞれの旅客毎に異なることがあり得るが、相乗りのマッチングを行う者は、運送ルートや乗降車地を設定しようとする利用者に対し、他の旅客に自宅や勤務先等の所在地を知られるプライバシーのリスクがあることを予め利用者に注意喚起するものとする。
- ③ 運送者は、誤乗車などのトラブル防止のため、乗車しようとする旅客が乗車予定の特定された旅客本人であることを乗車時に確認することとする。この場合において、ID 番号による確認やマッチングしたスマートフォン画面の提示などによることで差し支えなく、必ずしも氏名を伝達することを要しない。
- ④ 配車アプリ事業者等が車両を時間制運賃により貸し切り、旅客に運送等サービスを提供する等の場合において、当該地域における路線定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業との整合性に留意するものとする。
- ⑤ 運送者は、以上の事項に留意して旅客や配車アプリ事業者の間のトラブルの防止に努めるものとし、特段の注意を払わなかったことにより旅客の利便を阻害する事実がある場合には、道路運送法第 31 条の規定による事業改善の命令の対象となる。
- ⑥ いわゆる都市型ハイヤーを用いて相乗りを行う場合には、同乗する旅客の最短の乗車時間が 2 時間未満となるときは、タクシーと競合する運送行為であるため、道路運送法第 15 条違反となる。

3. 今後のスケジュール（予定）

公布・施行 令和 2 年夏頃目途