

第1回運賃制度に関するワーキンググループ 議事概要

日時：平成27年10月23日（金）14：00～16：00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟国土交通省第1会議室

第1回の開催にあたり、持永審議官より挨拶の後、各委員を紹介。本ワーキンググループの検討事項、検討事項のうち初乗り距離短縮運賃実証実験に向けた検討、今後のスケジュールについて、鶴田旅客課長より資料説明。【資料4】初乗り1km340円タクシーについては、(一社)東京ハイヤー・タクシー協会の西澤経営委員長より、【資料5】初乗り距離短縮運賃のためのデータ収集と実態調査については、佐藤委員より説明。

委員の主な意見は以下のとおり。

スマホアプリについて、タクシー会社がやっているアプリだとクーポンを出せなくて、ほかのアプリだとできるというのは明らかな競争上の不平等があるのではないか。このことは以前から話しているので、ここに書いてあることだけが論点ではないと思う。検討事項1の(2)は、需給に合わせた柔軟な料金設定であるべき。閑散時間帯の需要喚起のための割引運賃の対としては、繁忙時間帯の優先的な配車の割り当て、さらには繁忙時割増運賃の議論がある。

顧客の情報がスマホを通じてわかっているという状況で、タクシー会社側がそれについてどう対応するか。スマホアプリを利用した配車について、迎車料金を上げる、下げるといった話も含めて、柔軟な料金をどこまで認めるか、スマホを利用した配車についての料金体系のあり方などを含めて議論するということか。

運賃WGの中で、利用者ニーズに応えるために積極的に色々やりたいと思っているが、それが割引の話ばかり進んでしまい、割増しの話は議論だけといった感じを受ける。タクシー事業のやり方として、公共交通というものを前提としながらも、需給に応じた最適なプライシングを目指すべきであり、割引の方ばかり議論するのは不公平だと思う。スマホアプリに関しては、迎車料金徴収の有無だけが課題なわけではなく、スマホアプリだからこそできる多様な料金の導入を検討してはどうか。

「スマホアプリを利用した配車について、迎車料金を徴収する必要があるか」については、削除することとする。

初乗り短縮を議論する上においては、そこで働く労働者の賃金も考える必要がある。収入が下がってしまったときに誰がそれを守るのか。初乗り短縮がどうこうではないが、タクシー業界として固定給というものがある程度あれば、収入が下がっても労働者側が事業者側に協力していくという努力もできるかもしれない。

本ワーキンググループでは、既に法で決められていることや運賃ブロックといった今ある枠組みには言及せず、運賃と料金に限定して議論するのか、射程の範囲を教えてください。

発言の前に議論の枠はあまり絞りたくないと思っている。

検討事項3（1）のスマホアプリ配車について、現在配車は無線機やIP無線を使ったりしている。固定電話からの配車依頼は東京でもたくさんある。スマホで注文した人だけのことを議論するのではなくて、それ以外の方法によるものについても議論を進めて頂きたい。

利用者を事業者側が特定化できるような状況になりつつあり、割引もできるし、割増も個別に可能だということから、検討事項3のところは少し広めに議論できるようにしてはどうか。

以前、ワーキンググループにおいて営業区域についても議論した。運賃とも関わる部分が結構あるように思うが、この場では議論しないのか。

今の運賃から下げれば割引で、上は割増ということではなくて、もう少し柔軟にあり得べき姿を描いた上で考えるというくらいは必要かなと思う。利用喚起のためには部分的割引が必要だと思うが、営業割引でも統一するものと自由にやるものと2つあると思うので、

特に後者の方をはっきりさせるということが重要だと思う。

労働者、経営者、利用者、3者の立場を考えながら、どうあるべきかについて議論することを確認し、検討項目の文言と範囲は多少修正するとして、大まかに分けて4つの項目で議論させていただくことでよいか。(異議なし)

特定地域、準特定地域で初乗り距離短縮をするのであれば、そのような公定幅運賃を設定するのが望ましいのではないか。一部地域のように、数回前倒しできますといった「できる方式」では成功しない。

全社初乗り短縮の方が知見が得られるのか、あるいは、確かに平成9年のケースはうまくいかなかったにしても、半分とか7割くらいが初乗り短縮していて、両方走っている方がいい実験になるのかという考え方はあると思う。

今回のタクシーの初乗り短縮を捉えると、資料5の3ページで、1.2kmのところで利用者がたくさんいるので、その手前のどこかで割り引かないと、需要喚起効果、増収効果が期待できないのではないか。資料3の中の、1回、2回の初乗り短縮をしてもあまり意味がなくて、もっと短距離のところで端数がかからないような運賃にした方が効果がありそうな感じがする。

資料2の9ページを見ると、利用者側から見たときに、ロンドンやニューヨークのように段階的に上がっていくのが一番合理的な料金設定で、日本の2kmまで乗る前提で、途中から上がっていく方が変だと思う。実態調査で、営業回数の割合でいうと、全体の約4分の1強が2km乗っていない。平均すると1.2kmしか乗っていない。800メートル分は乗っていないので、払わなくてもいいお金を払っているというのが消費者の実感としてある。

18年前の初乗り340円タクシーについて、利用状況のところで「340円タクシーの利用経験がない、見たことがない、たまたま来たので利用した」となっている。4%で果たしてほんとうに消費者に浸透して、結果が1km340円でやったことの評価までつながったのか。消費者が知らないあまり実験には役に立たないと思うので、実施する事業者の密度を上げてこのデータを上手に使った方がいいと思う。

2 ページ（実証実験の論点）に規模、期間について書いているが、まさしく期間については、周知期間というか、始めてから実際に知れ渡るまでどのような宣伝をするかということも含めて、非常に重要だと思う。規模は、数%という規模では全くだめだと思っていて、半分以上、選ばなくても2台に1台はあるくらいでないと選択性が効かない。本当にやるのであれば、全社やるべきだと思う。

前回だめだった理由は、数%の事業者しかやらなかったからであり、また全社でやらなければ同じことが現場で起きてくると思う。公道幅運賃の中で、そこに集約して全社が取り組むという方向でぜひ進めていきたいと思う。

初乗り短縮運賃を設定するのであれば、地域性も加味しつつ爾後の運賃を上げるとか、バランスをとっていただきたい。

首都高が均一料金から距離別にしたときと同じように、下げるところがあれば上げるところがなければいけないので、リバランシングするのは前提。リバランスをする前提で利用実態は地域によって違うので、短縮しなくても短い距離を乗る人がいないということであれば短縮しなくてもよく、そこは地域ごとに決めること。

受益に応じた負担をさせることが一番需要が大きくなるだろう。そういう意味で初乗りを少し下げていくのは正しいが、全体として採算が割れるようだと問題なので、受益に応じた負担の中で、1 km 当たりの水準は適切に調整しながら、受益に応じず高くなっているところは下げるという発想であれば、全体の需要はおそらく伸びるはずなので、そこをうまく調整するというための知見を今回得たいと思っている。

例えば、営業区域の一部とか、どこか特定の乗車場所を指定するという事は可能か。

ドライバーの収入もあるので、その収入保障をするか、もしくは、必ずそこに行ったらその営業をなささいという強制力を持たせてやらないと、そこに行ったら短距離の人しか乗らないというのがわかっていれば誰も行かなくなってしまうので、そういうことをクリ

アできるようなことを考えないと実験としては成功しない。

実証実験に使う車のメーターや運賃設定を全車両が短縮したものでやるというのは難しいのではないかと。むしろ今のメーターで2km以内の初乗りの利用者がどのくらいいるのかを割り出すことでいいのではないかと。これで何回か爾後分下げていったときに減収率が出てくるので、それをどうするかという議論を行うのが良いのではないかと。

地方で30万・40万都市といっても東京とは比べものにならない。その地域の運営と東京の運営というのは基本的に違う。実験をどのくらいの期間やるということが明記されていないので、もし半年やって減収になったときに、もとに戻せる環境になっているのか、なっていないのかということも大変怖いことだと思っている。また、やる場所によってはものすごく影響を残してしまう可能性もある。

地方で実験するというよりは、東京で実験するというのが基本的な流れだと思う。東京以外のところと東京は大分違うので、逆に言うと、地方でやっても東京でどうなるかわからない。それを最大限予測するために実証実験という流れになっているので、ある程度わかりたいことを明確にして、実証実験なので2～3カ月というイメージではないかと。また、会社単位で実施し、乗り場を指定するという方法もある。

運賃制度の8ページに、効果として近距離需要の増加や高齢者、身障者の利便性の向上、課題として営業収入の減少が書かれているが、特定地域、準特定地域で既に初乗り短縮を実施している地域において、この効果や課題についてまとめたデータ等はあるのか。

水道料金のように国内で10倍くらい差があるなど、生活に必需しているものですら料金差があるので、タクシーは地域交通だからといって、タクシーだけ全国一律でなければいけないという理由はない。色々なバリエーションがあるとは思いますが、初乗り距離短縮の話なので、それが利用者にとっても、事業者にとっても、労働者にとっても、いい改正であるように制度設計したいわけであり、そのための実証実験を行いたいので、正確なデータがとれるようにしてほしい。

既に初乗り短縮をやっている事業者のデータがあれば非常に参考になると思うが、やっている事業者数は少ないと思う。

現在、初乗り距離2kmというのは関東と大阪ぐらいであり、その他地域の距離はもっと短いのが現状である。その他地域でこれを進めていこうというのは、現在の経営状況を鑑みると、大変な状況ではないかと思われる。一方、世界の大都市と東京の比較の中で、東京の事業者としては、需要喚起とか、割安感とかという点で、訪日外国人をもっと呼び込むべく頑張らないといけないとも思っている。

運賃制度を考えるにあたって、競争が機能するところでは競争しなければいけないが、運賃で競争するということがどういう意味を持っているのか、よく考えないといけない。