

## 第2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28年3月9日（水）16：00～18：00

場所：中央合同庁舎3号館8階国際会議室

藤井局長より挨拶の後、3つの議題「公定幅運賃の設定方法の見直し」、「初乗り運賃の見直しに係る実証実験」、「閑散時間帯割引の実証実験」について、鶴田旅客課長より資料説明。それぞれに対する委員の主な意見は以下のとおり。

### 【公定幅運賃の設定方法の見直し関係】

下限割れ事業者の運賃について、公定幅の下限を下げることによって飲み込んでしまえば問題は解決するということか。新たに計算し直してもなお下限割れが発生した場合、変更命令をかけなくてはいけないというような事例は発生しないのか。

「変更命令をすることができる」ということは、命令しないこともできるということになるかもしれないが、實際上、従来の制度のように個別審査をしてダンピングにならないようにするためには、きちんと公正な人件費の確保と公正な処遇をし、安全性が確保されているのであれば、健全な経営として認めれば良い気がする。事案毎に変更命令する・しないということを審査・判断することはできないのか。

個別審査を行っていた時は、そこで政策的な判断ができたにもかかわらず、今回、個別審査ができないという時に下限を下げってしまった場合、そこに過当競争というか経営の体力がちゃんとしていないところが、その広げた幅のところに入ってきて、結局、中途半端に終わってしまわないよう、少し整理する必要がある。

「差異を認める原価」について、燃料油脂費はまだしも他のものは年度によって不安定であり、ゼロになる可能性や意図的にゼロにすることもできる。それに対する安定性みたいなものは何か確保されているのか。

「見直し対象地域以外の地域において、今後、新たに公定幅運賃を設定する場合は、見

直し後の設定方法を採用する。」は、運賃改定時にこの新しいやり方をやっていくということになると思うが、そうすると、今の運賃改定は7割ルールというのがあり、仮に運賃改定申請が7割しか集まらなかった場合、残り3割は下限割れ事業者の部類に入ってくる。1社くらいであればさほど影響はないが、3割もいた場合問題があるのではないか。消費税改定の場合も同様の問題が考えられるので、今後整理してほしい。

「差異を認める原価」の最小値の考え方について、原価の計上の仕方には色々バリエーション・手法があるので、単純に最小値を採用して大丈夫なのか。手法を公式的に決めて最低を自動的にするというよりは、もう少し中身を見た制度にしてほしい。

「差異を認める原価」について、単に帳簿で出してくる会計上の原価ではなく合理的な原価でなければならない。そういう意味では、事業として継続できる合理的な原価とは何なのかという原則に基づいて、必要であれば精査して頂きたい。

公定幅運賃が導入されたことによって、運転者の労働環境は良くなったのか、サービスや運転の質は向上したのかなど、目的の達成について確認しているのか。

タクシーが公共交通を担っている中で、運賃は、消費者を守るための上限運賃であり、事業者を守るための下限運賃という、このルールは納得できる。しかし、今回の対応によって、公定幅の下限が広がった場合、価格の持つ訴求力は消費者にとって結構大きいので、そこに集中した時に果たして本来守るべき安全面や労働環境、経営というものがどうなっていくのか、見通しを教えてください。

安い料金でやっている地域で、自分たちの事業が成り立たなくなるような苦しい位置に下げさせないように、そこをしっかりとって頂くことを要望する。

#### 【初乗り運賃の見直しに係る実証実験関係】

実証実験で乗り場を限定するということであれば、1kmが一体どこまでなのかある程度目安が分かるように示すことによって、より興味を持ってもらえるのではないかと。

さらに、次の段階として、観光集積地における初乗り短縮の調査をすると良いと思う。

実証実験によって出た数字を何と比較するのか。その会社の全体的な平均と比べて、テスト車でやったものとの関係でどうなるのかということに注目せざるを得ないが、どう考えているのか。

実験すべきは乗務員の年収がその期間下がったかどうかではなく、これが世の中にインパクトを与えて需要喚起になるかどうかということがポイントだと思う。2km以内のお客様がこれに乗ったことによって、今まで乗ったものより安く行けた、もしくはそれによって今まで控えていたけれども乗るようになったなど、そういった需要喚起の方を測定する必要があるのではないか。

場所の選定は大事だと思う。例えば、主要な駅から病院まで1.7kmだとか、もしくは病院でやってもいいかもしれない。少子高齢化なので、病院から主要ターミナル駅まで1.2km以内にあるところや、そういう考えの方が結果が出やすいというか、見やすいのではないか。

データの取り方として、特定の乗り場でやるということになると、はじめからそこに行けば安い短距離のタクシーを利用できるということで、利用者はそれを目的とする。本来であれば、地域全体が2か月とかある一定期間実施した方が分かりやすい。

乗車場所で、目的が買い物なのか、通院なのかが分かるというのは一つのメリットなので、乗車場所が特定されることについては賛成。

特定の場所でやるということであれば、今までタクシーを使っていたかどうかが一番重要で、使っていない人がわざわざ使うためにその乗り場に来て病院に行っているとか、買い物に行っているとか、家に帰っているとか、新たな需要がそこにあるかどうかということが検証されると思う。

アンケート調査を必ず行い、もともと乗るつもりだったのか、目的地はどこなのか等に分かるように設計することが大切。また、特定の乗り場として病院は、本来必要な人は皆タクシーに乗っているはずなので、あまり需要を喚起することにならない気がする。どう

いうところがいいか知恵を出して考えてほしい。

減収になるとか増収になるとかではなく、やる意味があるのかなのかというところを探るといのが一番重要。バスから乗り換えてもらえるとか、今まで使っていない人が使おうと思うのか、そういう意味が本当にあるのかということが検証できることが重要だと思う。

今回の提案は、お客様の立場になった時にどういう提案ができるかということタクシー事業者が真剣に考えているのだということで、すごく有効だと思っている。今回の実証実験はどういう意味があるのかというと、選択の多様性の1つの方策の提供だと思っている。

実証実験の実施に当たっては、プレスリリースをしっかりと行い本来の意義を周知するとともに、参加する事業者自身も取組の意味を十分理解した上で、アンケートをお願いする際も意気込みを心から伝えられるよう、事業者間でコンセンサスを取った形でスタートしてほしい。

プレスリリースに当たっては、事業者向けだけではなく利用者の方にも、タクシー業界はこういうことに取り組んでいるということを入れてほしい。

実証実験を行うに当たって、メーターの交換や運転者の理解を得なければいけないといった話を聞くが、実際にはどのような準備や負担があるのか。

調査を行う場合に、乗った人の属性、例えば、高齢者なのか子ども連れなのか、目的地はどこなのかなど、どこまで調べるのか。

実験をやるとすれば、短距離利用の多い乗り場を決めて集中的にやっていく方がよい。そうすることで、今まで以上の利用があると思う。

もう一つは、専用乗り場にせず、そこに短縮している車と短縮していない車を一緒に並ばせ、客が短縮の方をどのくらい選んで乗っていくかの違いを見ることで、需要の掘り起

こしがどのくらいなのかデータ又は指数が取れるのではないか。しかしこの場合、運転者の減収分が補償される必要がある。

例えば、新宿駅西口乗り場をタクシーセンターの協力を得て、2か月は全部初乗り短縮にするとかすれば、データがある程度取れると思う。もし、短縮の車とそうでない車が混在するようであれば、乗り場を二つに分けた方がよい。

乗り場を決めることで、PR効果が相当出てくると思う。参加台数がマックス1,000台ということだが、東京で1,000台の車両が散らばった時にお客さんが出会えるかということ、そんなに多くない気がする。

利用者アンケートをうまく取らないと動向がつかめないと思う。目的地到着後の下車時にアンケートをお願いするのはかなり難しいので、できれば乗車中にアンケートを取りたい。やり方は色々あると思うが、運転手が口頭で質問してそれを録音し、後で音声処理で記録し整理するというのも考えてもらえないか。「後ではがきを出してください」と言っても戻って来なかったり、降りる時にお願いしますと言っても急いでいるからと断られるので、方法についてはしっかり検討してほしい。

#### 【閑散時間帯割引の実証実験関係】

閑散時間帯にタクシーの運賃が安くなっているから皆さん乗ってくださいと言うだけではなかなか浸透しない。地方公共団体と連携して、家に引きこもりがちの方がより活動することによって健康が維持できるということとセットで組み立てないと、運賃だけではちょっと厳しいという印象。この取組が広がれば、この時間帯だけの固定給の女性ドライバーや、乗務員の仕事の仕方も創出できるのではないか。

行政のコストを考えると、空のコミュニティバスを動かしているのがいいのか、それともタクシーが参入してドア・ツー・ドアの移動を担っていくのがいいのか。高齢化社会の中で、できればこの時間に外出したいと思っているけれども、なかなか手段がないということを見ると、地域の協議会、まちづくりの協議会などにもっと積極的に関わっていき、今そこでどういう交通手段が用意されているのかということも考えつつ、上手に居場所を

確保していくことが大事。その時に初めてこの運賃を下げるというのが選択肢の中で非常に訴求ポイントとして効いてくるというイメージを持っている。

実態として、曜日毎にどのくらい配車しているのか。これを考えた上で実験をやらないと、期待するような結果が得られないのではないか。閑散時間帯に限られた台数でフル稼働できていればよいが、それができていない状況の中で安くすれば乗ってくれるだろうと思っても、果たしてそうなるのか。

水戸のケースだと10時から16時が閑散ということだが、例えば病院の外来の時間とかは病院や町によって違うので、いくつかの町で導入するとか、この時間帯に何か色々バリエーションがあるといい実験になると思う。

需要自体を喚起していくことが重要。地方公共団体のまちづくり当局や福祉当局等と相談して、継続的に外に出ましよう運動のようなものと絡める形でやっていくことが不可欠かもしれない。これも利用者のアンケートをしっかりと取らないといけない。また、今回、供給体制が実験の中でどのように変わってくるのかについて、対応を変えずにやるというのも一つ答としてあるし、そこのところは供給側がどういう工夫をしたかというのもしっかりと情報収集する必要がある。

運賃と福祉2つのことを同時にやってしまうと、どちらの効果か分からなくなってしまうので、純粋にタクシーの運賃だけで実験するというケースを含んでほしい。

タクシーを利用してもらうには、市町村の会議にもっと事業者・労働側が参加し、その地域の実情に合わせたサービスについて協力したいと考えている。

今回実験をする場合に地方公共団体のコミットメントが非常に有効だということは分かっている。確かに運賃だけの効果を見たいというのものもあるが、相乗効果がなければいけないということもあるので、時間差をつけて調査するとか色々工夫をして、こうすれば有効だということが分かるような形の調査が設計できたらいいと思う。

## 【その他】

軽井沢のバスの事故の件で貸切バスと旅行業の問題がかなり出ていて、タクシー・ハイヤーと旅行会社の関係も全く同じような関係になっており、認可運賃を無視したパッケージ商品というものができる可能性があり、実際にそういったものが今でもあると認識している。下限割れ運賃で旅行業者とバス会社が契約しないようにというようなことが今整理されていると思うが、同じような整理をタクシー・ハイヤーと旅行業の間でもして頂きたい。

閑散期に運賃を下げるという話があるならば、繁忙期は上げるという議論があっても良い。公共交通機関として順番に乗せなければならないという原則とぶつかってしまうが、需要が逼迫する時に優先的に配車できるようにしても良いのではないか。

また、先決め運賃の検討を追加してもらえないか。例えば、運賃検索で大体の運賃を決められると思うので、そうすれば羽田定額運賃のように、客もイライラせず運転手もハラハラしない。

2005年5月に国土交通省がタクシー運賃の多様化ということで、いわゆる割引運賃問題を含めてずっと105くらいあったと思う。現時点において、例えば割引と言っていたものの何が残っているのかというのをはっきりさせてほしい。