

タクシーにおける事前確定型変動運賃の制度化に関する検討会 (第1回)

日 時：令和4年7月19日（火）10：00～

場 所：中央合同庁舎2号館 共用会議室（一）

※オンラインによる参加も可能

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議題

○検討会の設置目的・検討課題について（国土交通省説明）

3. 意見交換

4. 閉会

委員名簿

(学識経験者)

- 山内 弘隆 (一財) 運輸総合研究所所長
加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科教授
森川 博之 東京大学大学院工学系研究科教授

(消費者団体)

- 三谷 和央 (一社) 全国消費者団体連絡会事務局次長

(労働組合)

- 溝上 泰央 全国自動車交通労働組合連合会中央執行委員長

(タクシー業界団体)

- 佐藤 雅一 (一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員会委員長
西澤 明洋 (一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員会副委員長
○印は座長 (敬称略、順不同)

(オブザーバー：配車アプリ企業)

- 山本 彰祐 (株)Mobility Technologies ビジネス企画部長
山中 志郎 Uber Japan(株) モビリティ事業ゼネラルマネージャー
(敬称略、順不同)

※事務局

国土交通省自動車局旅客課

第1回

タクシーにおける事前確定型変動運賃の制度化に関する検討会

説 明 資 料

令和4年7月19日
国土交通省

検討会の設置背景

- 平成28年10月、全国ハイヤー・タクシー連合会が「今後新たに取り組む事項」の一つとして「ダイナミックプライシング」(需要に応じた柔軟なタクシー料金の設定)を決定。国土交通省において、平成30年10月に『変動迎車料金』の実証実験を行い、令和2年11月にはこれに係る制度を整備した。
- 迎車料金に続いて、運賃の変動制の導入に関しては、令和3年6月に閣議決定された規制改革実施計画において、「変動運賃制度の在り方について検討を進める」との内容が盛り込まれたことを踏まえ、令和3年10月～12月にかけて『事前確定型変動運賃』の実証実験を行ったところ。
- 今般、実証実験の結果に基づき、利用者ニーズや事業への影響等の運用上の課題を整理しつつ、公共交通として容認される変動運賃に関する制度の在り方について、関係者を入れた検討会を設置して、検討を行うこととしたい。

(参考) タクシー運賃・料金の変動制に関する閣議決定等

○成長戦略フォローアップ(令和元年6月21日閣議決定)(抄)

3. モビリティ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

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。

○規制改革実施計画(令和3年6月18日閣議決定)(抄)

(4) タクシーの利便性向上【b: 令和3年検討開始、結論を得次第速やかに措置】

b 国土交通省は、変動運賃制度の在り方について検討を進める。その際、海外の実態調査や実車による実証、利用者の意向把握等を丁寧に行う。また、地域・曜日・時間帯・天候等、様々なケースにおける需給やマッチングデータ等を取得し、配車アプリ事業者等の参画も得てエビデンスに基づく議論を行う。加えて、公共交通機関として利用者の理解が得られる、妥当な変動幅となるよう留意する。

○当面の規制改革の実施事項(令和3年12月22日規制改革推進会議決定)(抄)

オ タクシーの利便性向上【b: 引き続き令和4年度検討、結論を得次第速やかに措置】

b 変動運賃制度の在り方について、令和3年10月から12月にかけて行った実証実験で抽出された利用者ニーズや事業への影響等の運用上の課題へ対応し、タクシーの利用者やタクシー事業者の声に十分に配慮しつつ引き続き検討を進め、結論を得る。なお、検討に当たっては、公共交通機関に求められる妥当性に引き続き配慮するとともに、利用者の利便性向上やサービスの担い手であるタクシー運転者の持続的かつ安定的な確保につながる制度となるよう留意する。2

タクシーにおける配車アプリの普及

- スマートフォン等を通じてタクシーを配車するアプリ(配車アプリ)の普及が進展している。
- 配車アプリの普及によって、簡便な方法による迅速な配車、運転者評価を通じたサービス水準の向上、事前確定運賃・相乗りタクシーといった新たなサービスの導入等、タクシーの更なる進化が期待される。

配車アプリによる配車形態(イメージ)

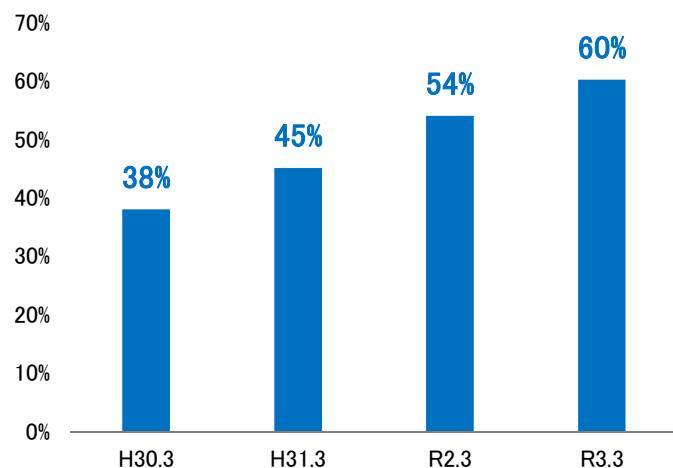


主な配車アプリの一覧

配車アプリ	提供企業
DiDi	DiDiモビリティジャパン(株)
GO	(株)Mobility Technologies
S.RIDE	S.RIDE(株)
Uber	Uber Japan(株)

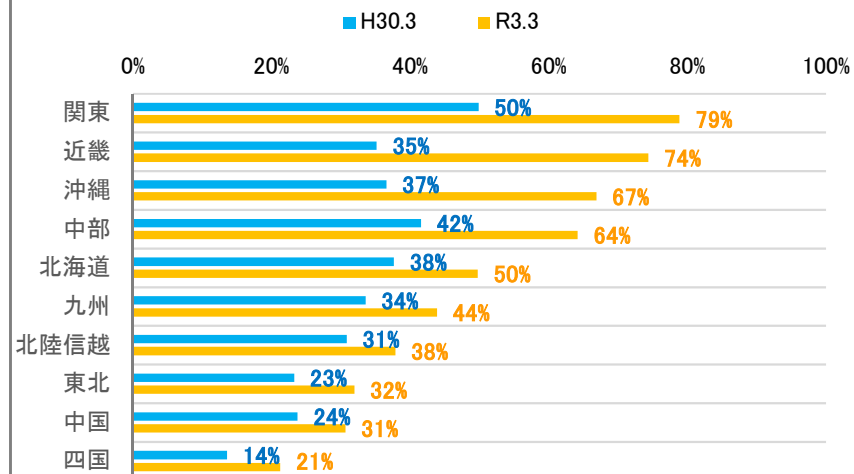
注)アルファベット順

配車アプリにより配車可能な車両数の割合(全国)



注)法人タクシーのみ。全国ハイヤー・タクシー連合会調べ

配車アプリにより配車可能な車両数の割合(地域別)



注)法人タクシーのみ。全国ハイヤー・タクシー連合会調べ

タクシーにおける変動運賃の導入による効果

期待される効果

- 短期的には、閑散時間帯に低価格となることで、タクシー利用の掘り起こしが期待され、また、繁忙時間帯に高価格となることで、タクシー利用の必要性が高い旅客のニーズを満たすことが可能となる。
- 中・長期的には、価格メカニズムを通じて需給バランスが改善し、効率的な配車の実現とタクシーの生産性向上が期待される。

懸念される効果

- 独占・寡占状態にあるエリア・時間では、高価格帯に張り付いてしまい、利用者の利便性が損なわれるおそれがある。
- 競争状態にあるエリア・時間では、低価格帯に張り付いてしまい、安全性を担保するために必要な最低限の運賃収入を得られなくなるおそれがある。

事前確定型変動運賃の実証実験の内容（令和3年10～12月に実施）

- 事前確定型変動運賃とは、乗車前に確定する運賃を、需給に応じ、一定の条件下で変動するもの。
- 今般の実証実験により、運用上の課題を抽出することで、今後の制度化に向けた検討の材料とする。

1. 実証実験の参画企業(2グループ)

① 株式会社Mobility Technologies

【提供方法】 配車アプリ（GO）

【日 時】 令和3年10月11日（月）～11月30日（火）

【場 所】 東京都特別区、武蔵野市及び三鷹市

【事業者】 タクシー事業者5社（約8100両）

【変動方法】 事前に変動時間帯及び変動幅を決定

- ・ 割増：平日5時～9時59分に上限運賃の1割増
- ・ 割引：11時～14時59分に上限運賃の1割引

② Uber Japan株式会社

【提供方法】 配車アプリ（Uber）

【日 時】 令和3年11月4日（木）～12月15日（水）

【場 所】 東京都特別区（北区、板橋区及び練馬区を除く）

【事業者】 タクシー事業者12社（約1000両）

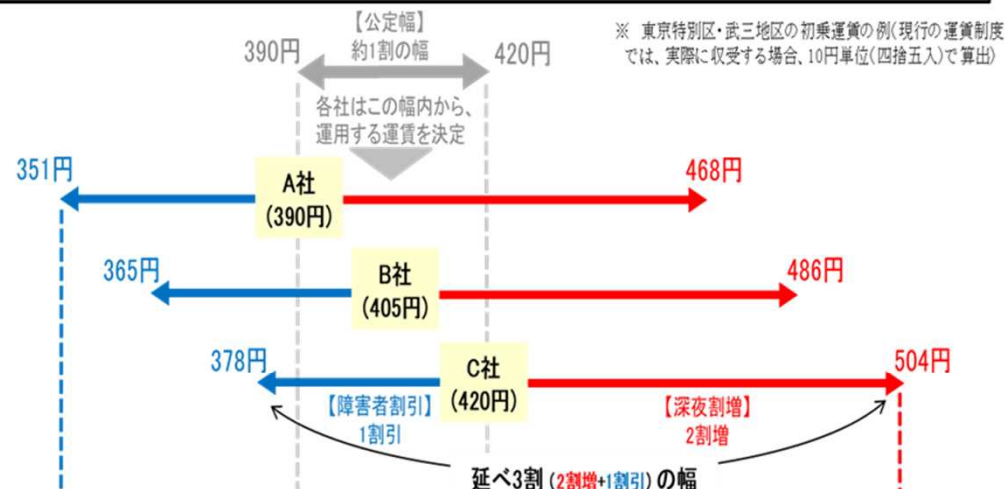
【変動方法】 リアルタイムに変動時間帯及び変動幅を決定

- ・ 上限運賃の2割増から下限運賃の1割引まで

2. 実証実験の概要

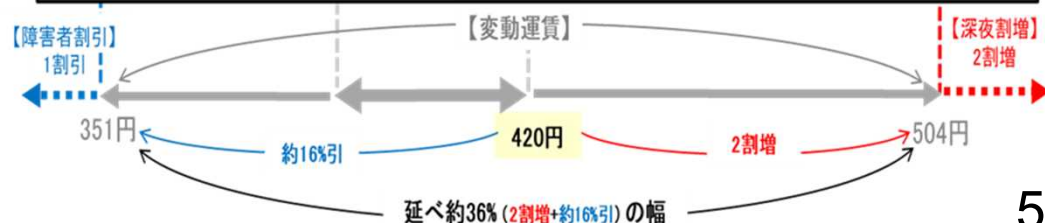
【1. 現行の運賃制度】

○ 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】

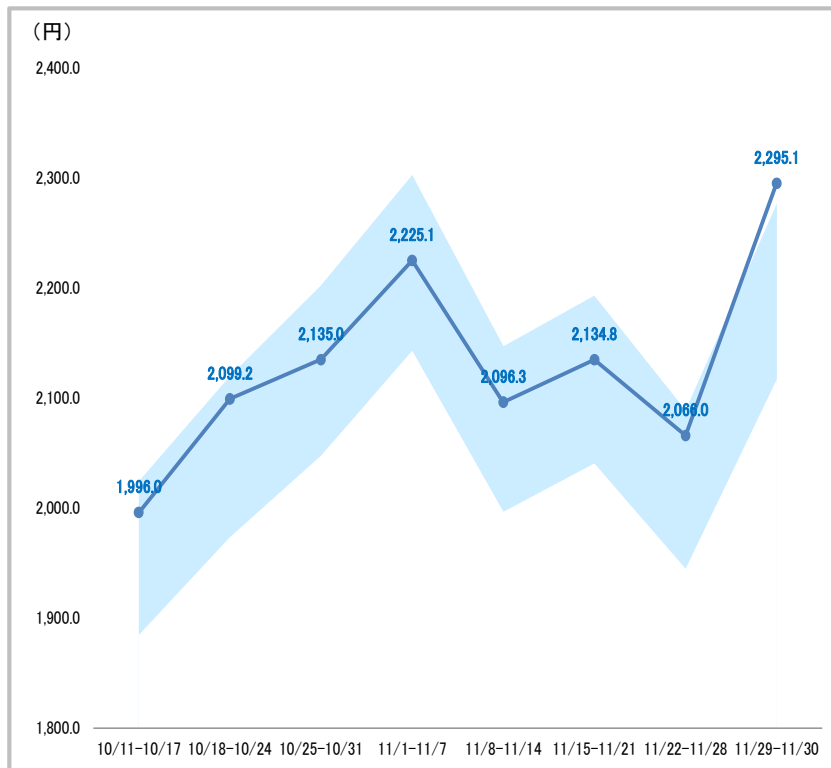
○ 現行制度下で各タクシー会社を取り得る最大・最小の範囲内（351円～504円）で運賃を変動させ、その変動させた運賃の平均単価が、公定幅の範囲内（390円～420円）に収まることを条件とする。



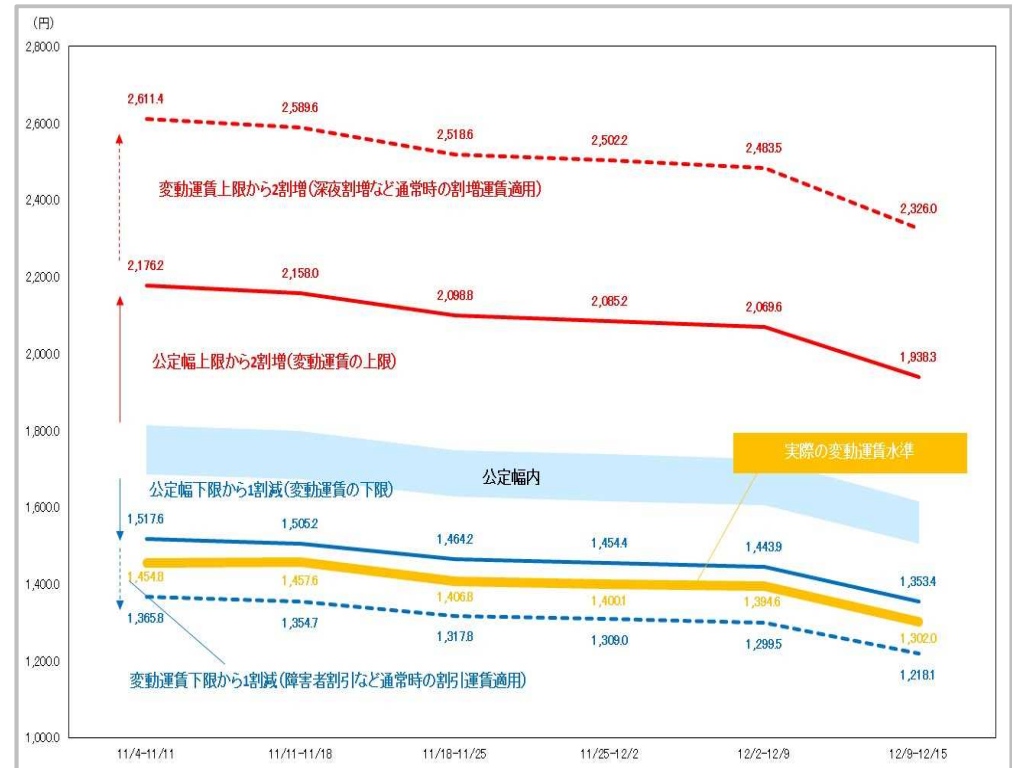
事前確定型変動運賃の実証実験の結果①(変動運賃の水準)

- MoT(事前に変動幅・変動時間帯を決定)の変動運賃の平均は、公定幅内に収まった。
- Uber(リアルタイムに変動幅・変動時間帯を決定)の変動運賃の平均は、公定幅の下限を下回った。(注)

[図①]MoTにおける1運送あたり運賃



[図②]Uberにおける1運送あたり運賃



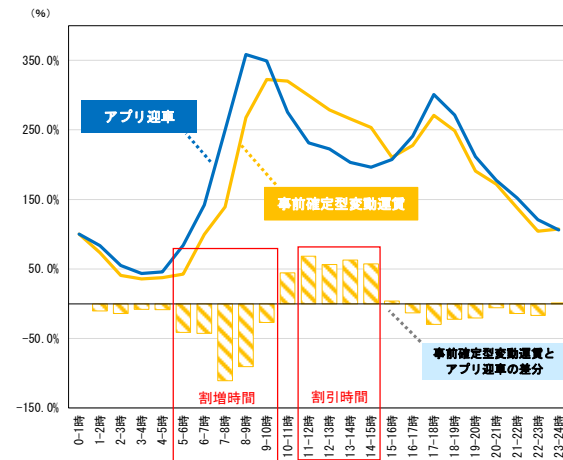
(注) 変動運賃の下限を下回った理由は、事前確定運賃の制度上、加算運賃(233mごと80円)については、加算距離(233m)に到達するまでの走行距離の場合であっても、加算運賃は繰り上げて算出すべきところを(250mの場合160円で算出)、繰り下げて算出してしまったことが原因である(250mの場合80円で算出)。今般の実証実験では、Uberで初めて事前確定運賃を試験的に導入し、国土交通省による調整も不十分であったため、上記の原因により差異が生じてしまったことから、今後の制度化に当たっては、この点を留意する必要がある。

事前確定型変動運賃の実証実験の結果②(運送回数・運送収入)

- 実証実験期間中の『アプリ迎車』(事前確定運賃ではなく、アプリを通じて配車のみを依頼する形態)と『事前確定型変動運賃』の運送回数・運送収入の時間帯別推移を比較した。
- MoTでは、割増時間帯は運送収入が減少する一方で、割引時間帯は運送収入が増加した(図③)。
- Uberでは、オフピーク時間帯(昼頃)を中心に、運送収入が増加した(図④参照)。

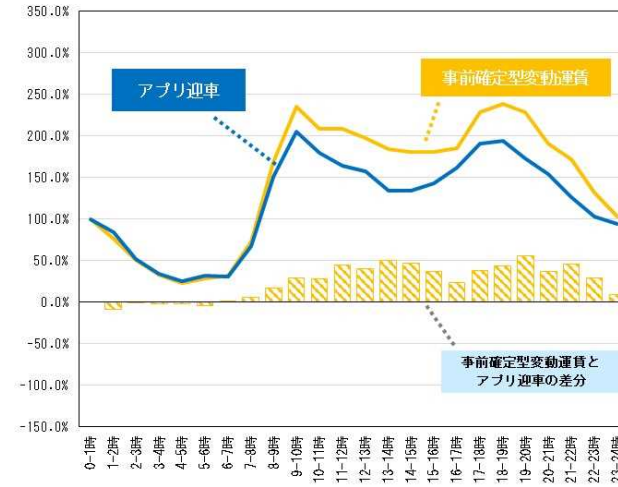
〔図①〕MoTにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送回数の推移

※ 0-1時の運行回数を100%とした場合の時間帯別の運送収入の割合



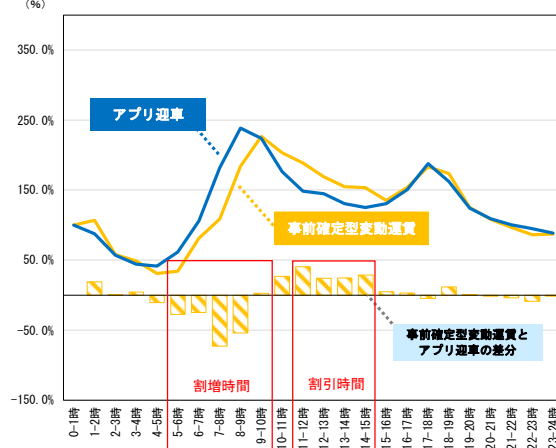
〔図②〕Uberにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送回数の推移

※ 0-1時の運行回数を100%とした場合の時間帯別の運送収入の割合



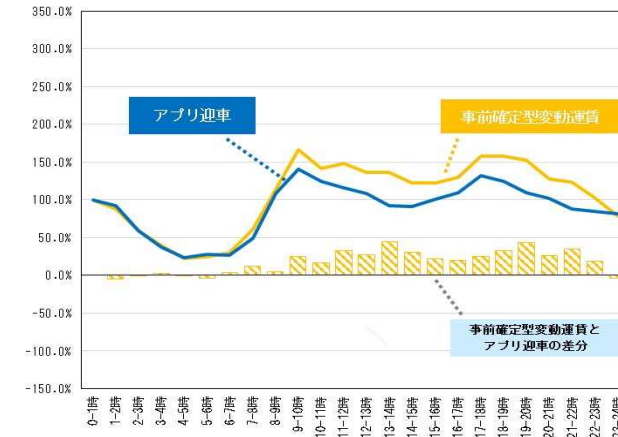
〔図③〕MoTにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送収入の推移

※ 0-1時の運行回数を100%とした場合の時間帯別の運送収入の割合



〔図④〕Uberにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送収入の推移

※ 0-1時の運行回数を100%とした場合の時間帯別の運送収入の割合

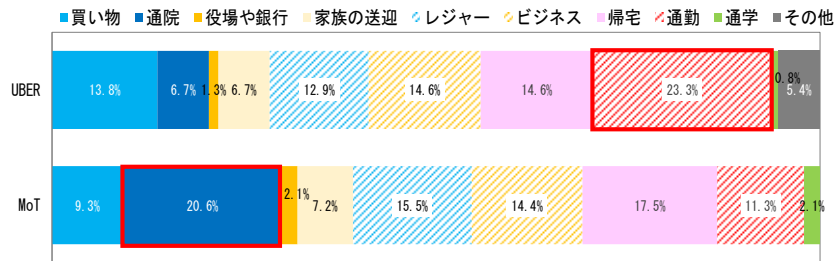


事前確定型変動運賃の実証実験の結果③(利用者アンケート)

- 事前確定型変動運賃の利用目的は通院から通勤まで多岐にわたる。(図①)
- 「高い」と感じたのに利用した理由は「試したい」「すぐに配車されと思った」が多い。(図②)
- 「安い」と感じた利用者の一部は、安くない場合は利用しなかったと答えている。(図③)
- 再度変動運賃を利用したいと答えた旅客が多い。(図④)

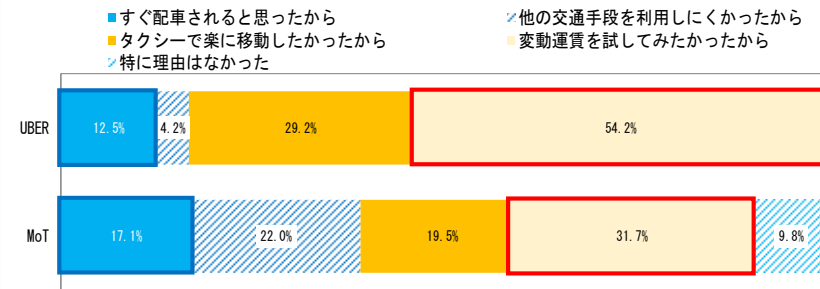
〔図①〕事前確定型変動運賃を利用した際の外出目的

問 今回タクシーをご利用になった際の外出目的は何でしたか。最も近いものを1つだけお答えください。



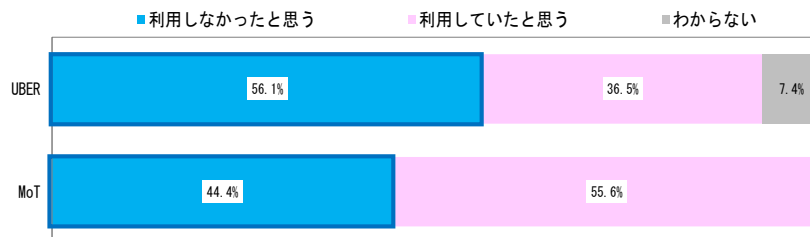
〔図②〕利用した運賃を「高い」と感じた者における利用した理由

問 高いと感じたにも関わらずご利用いただいた理由は何ですか。最も近いものを1つだけお答えください。



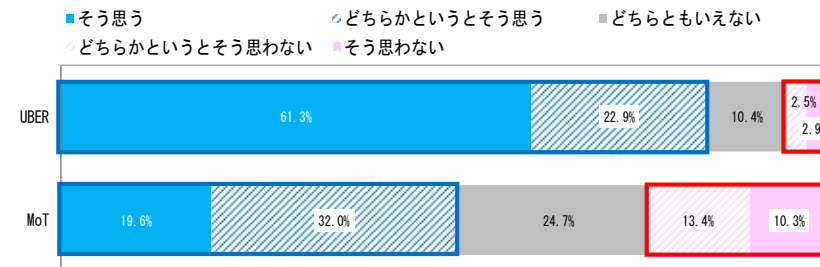
〔図③〕利用した運賃を「安い」と感じた者における安くない場合の利用希望

問 安くなかった場合は、タクシーを利用しなかったと思いますか。



〔図④〕変動運賃の再度の利用希望

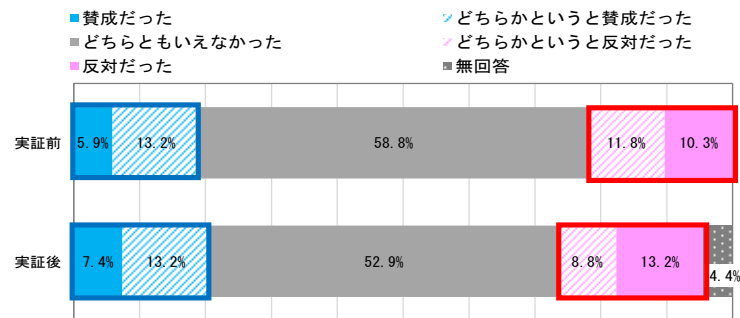
問 変動運賃のタクシーを、また利用したいと思いますか。



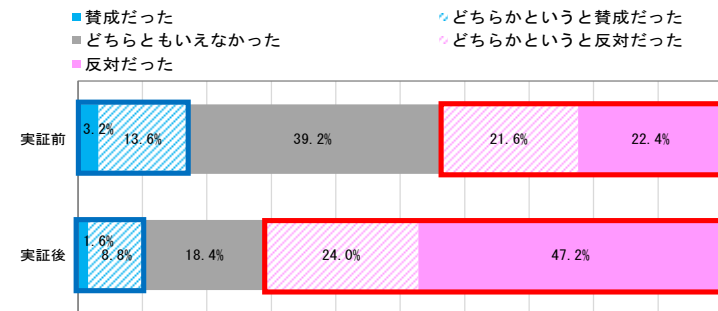
事前確定型変動運賃の実証実験の結果④(運転者アンケート)

- MoTでは実証前後で賛否が変わっていないが(図①)、Uberでは実証後に反対の割合が増加した(図②)。
- これは、Uberでは運転者が運送収入の増加を感じづらかったことが背景にあると考えられる。(図③)

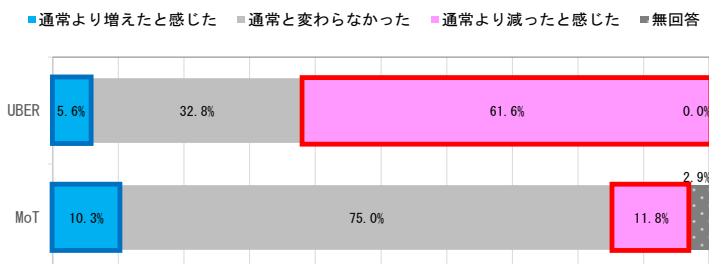
〔図①〕実証実験の前後における事前確定型変動運賃への賛否(MoT)



〔図②〕実証実験の前後における事前確定型変動運賃への賛否(Uber)



〔図③〕売上の実感(MoT・Uber)



旅客運送分野における変動運賃の採用例

【航空（定期国内線）】

○事前届出制

（メリット）

- ・空席予約数、予約タイミング等に応じた多様なサービスの登場。

（デメリット）

- ・多客期の運賃水準が高騰する傾向になる。
- ・非競争路線における運賃水準が高めに設定されやすい。

羽田－小松（石川県）便

【ANA】2021/10/31～2022/1/5搭乗分

普通運賃 23,600円～29,300円
 特定便運賃※1 12,200円～26,800円
 特定便運賃3 10,700円～22,700円
 特定便運賃21 9,400円～22,400円
 特定便運賃28 8,300円～20,400円
 特定便運賃45 8,000円～18,600円
 特定便運賃55 7,500円～18,600円
 特定便運賃75 7,200円～16,800円
 ※搭乗日までの日数によって価格が変動

【貸切バス・高速乗合バス】

○事前届出制

（メリット）

- ・季節による繁閑があることから、需給に応じた柔軟な価格設定が可能。

（デメリット）

- ・繁忙期の運賃水準が上昇する傾向にある。
- ・競合他社が存在しない地域における運賃水準が高めに設定されやすい。

【貸切バス】A社東京駅出発 大型バスの例（～53人まで）
 （2022年1月現在）※空車状況等によっても変動

	平日	土日・祝日
3月～11月	66,000円～	71,500円～
12月～2月	63,800円～	69,300円～

【高速バス】東京発金沢行
 （都内B社）

通常発売 9,600円～12,000円
 閑散期割引（最高） 9,000円～11,250円
 閑散期割引（最安） 2,520円～3,150円
 空席予測連動（最安） 1,600円～2,000円

（都内C社）

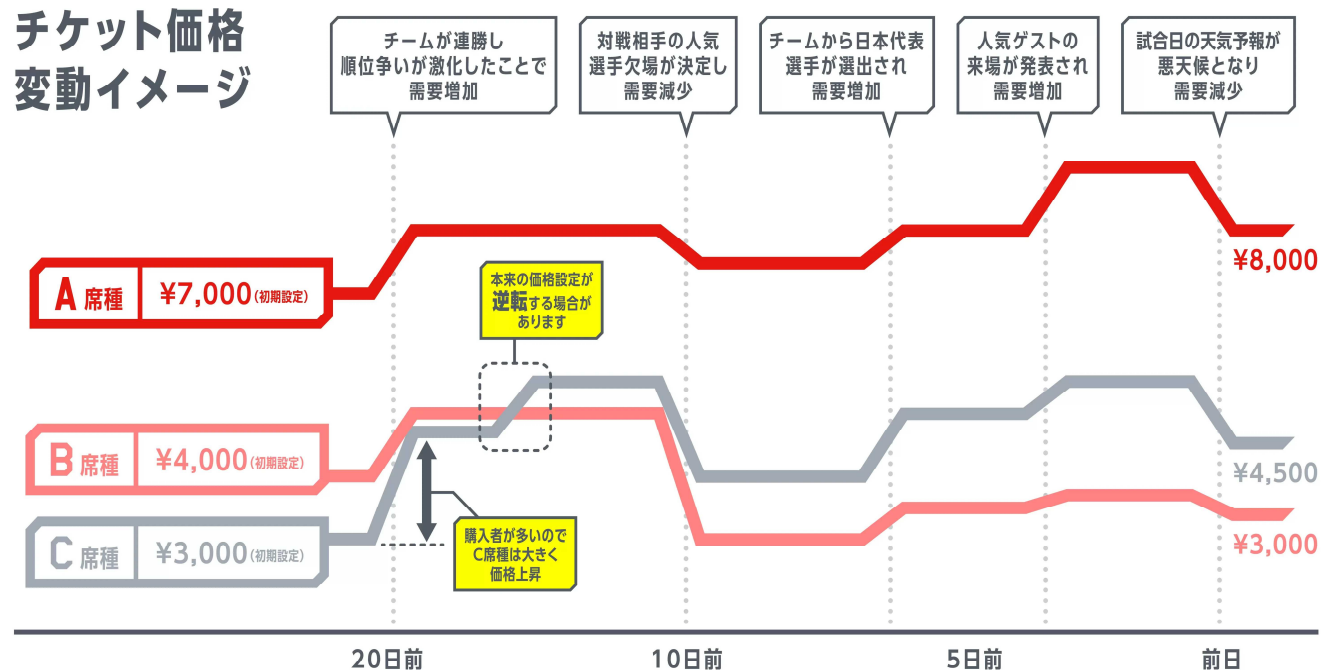
閑散期割引（最高） 8,000円～10,000円
 閑散期割引（最安） 3,600円～4,500円
 間際割※ 2,000円～9,000円

※空席率と予約時点に応じ変動

非交通分野における変動運賃の採用例

〔千葉ジェッツ(バスケットチーム)の例〕 同チームHPより抜粋

ダイナミックプライシングとは、試合日程、席種、市況、天候、個人の嗜好などに関するビッグデータ分析を基に試合ごとの需要予測を行い、需要に応じてチケット価格を変更して『適正価格』で販売する仕組みです。これを行うことでブースターの皆さまの多様な観戦スタイルにお応えでき、不当な転売行為への抑止も期待されます。価格設定については、過去のチケット販売実績と販売期間中の販売推移を基にダイナミックプラス株式会社独自の価格算出技術を活用し行われます。



今後の検討日程について

- 令和4年7月19日 ・第1回（検討会の設置目的・検討課題の説明）
- 9月27日 ・第2回（昨年度実施された実証実験の結果説明、他分野事例の紹介、意見交換）
- 11月 ・第3回（制度化に向けた論点整理）
- 令和5年1月 ・第4回（とりまとめ案の検討）
- 2月～ ・とりまとめ内容を踏まえて、制度化案のパブリックコメント(P)