

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3回)

日 時：令和4年12月16日（金）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

○事前確定型変動運賃の制度設計について

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3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12月16日

国 土 交 通 省

変動運賃の導入により想定される効果

	メリット	デメリット(懸念点)
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ●「高くてもすぐに乗りたい」、「安いなら乗ろう」というニーズを満たすことができる 	<ul style="list-style-type: none"> ●選択肢が変動運賃のみの場合、割増された運賃での利用を強いられるおそれ(特に、交通の代替手段のない過疎地の利用者、高齢者などの交通弱者)
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●需給に応じた効率的な配車が可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> ●割安時のみ利用されてしまい、運送収入が減少するおそれ(運賃が高い時間帯は流しを利用されてしまうおそれ)
タクシー運転者	<ul style="list-style-type: none"> ●新たな利用者の取り込みが可能となり、運送収入の増加が期待できる 	
アプリ事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●自社のアプリが普及することにより収入の増加が期待できる 	—

制度設計の考え方

大枠の考え方

①法制度面

- 総括原価方式（事業経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくするように運賃水準を決定）に基づき国により設定された運賃幅の中から運賃を適用
- 利用者に対し、不当な差別的取り扱いを行わないこと

②運用面

- 利用者に混乱をきたさないよう、わかりやすい制度とすること

●①・②が担保されるのであれば、

- ・**変動幅は柔軟に設定することが可能**ではないか
- ・「事前確定型変動運賃」は、配車アプリを前提として利用者の意思により選択され、利用者の選択可能性・予見可能性が確保されるため、**変動方法(リアルタイムによる変動/時間帯による変動)も柔軟な設定が可能**ではないか

懸念事項(検討会における意見・指摘)

- 地域によっては、時間帯等によって流しの車両を捕まえられない、通常のアプリ迎車での配車ができないという状況が生じ、割増された運賃での利用を強いられるおそれがある。
- 選択肢がある＝流しや通常のアプリ迎車も併存することになるため、割安時のみ変動運賃が利用され、運送収入が減少するおそれがある。



上記の懸念事項については、①の状況が担保されているかを事後的に確認する等、導入条件に一定の要件を課すことで抑制可能であるため、変動幅や変動方法は柔軟に認めることとしてはどうか。

事前確定型変動運賃の制度(案)

前ページの「制度設計の考え方」を踏まえ、制度導入後6ヶ月間をモニタリング期間として、まずは下記の方法により事前確定型変動運賃を導入してはどうか。(その後、実施状況に応じて見直しを検討)

導入条件

- 現行の割増・割引運賃同様、各タクシー事業者の判断による個別申請に基づき導入することとする。
- 事前確定型変動運賃を導入する場合には、配車アプリによりサービスを提供することとし、当該タクシー事業者の「事前確定運賃」は全て「事前確定型変動運賃」を適用することとする。(同一事業者において、通常の事前確定運賃と変動する事前確定運賃が両立してしまうと利用者に混乱をきたすおそれがあるため)

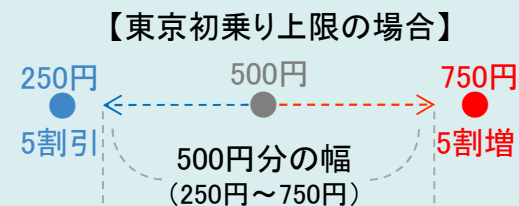
※タクシー利用における事前確定運賃の利用割合：0.18% (旅客課サンプル調べ)

総括原価

- 変動させた運賃の平均値が、総括原価により設定された運賃幅に収まる水準となっているかを確認するため、3ヶ月毎に実績を求める。
- 実績の確認に当たっては、認可時の原価計算のみで確認する場合、運用上、割安のみでの運用も可能となってしまう、運転者の収入減に繋がるおそれがあるため、事後的に確認することとする。
- 総括原価により設定された運賃幅に収まる水準となっていない場合には、事前確定型変動運賃の認可取り消し等を行う。

変動幅

- 制度導入後6ヶ月のモニタリング期間は、右記の範囲内で設定することとする。



変動方法

- 利用者の選択可能性・予見可能性が確保される場合には、以下のいずれの方法でも可とする。
 - ・リアルタイムに変動運賃・変動時間帯を決定 (例: 天候等の需給変動に応じて変動)
 - ・事前に変動時間帯を決定 (例: 5時から10時までを割増、11時から15時までを割引で運用)
- ただし、導入する変動方法について、予め広く利用者へ通知することとする。

事前確定型変動運賃の実証実験の目的と結果（令和3年10～12月に実施）

目的

- 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、需給に応じて一定の幅内で運賃を変動させることができるか、変動させる場合の運賃水準や変動運賃の効果・影響を検証することを目的として実証実験を実施。

検証の内容とその結果

- 運賃水準について、公定幅の上限運賃及び下限運賃で収受したと仮定して算出した金額の幅内に変動運賃が収まっているかを検証。
 - ➡ 予め割増と割引の時間帯を設定していたMoTの変動運賃の平均は公定幅内に収まったものの、リアルタイムで変動させていたUberの変動運賃の平均は公定幅内に収められず、リアルタイムでの変動運賃を幅内に収めることは、予め割増と割引の時間帯を設定する場合よりも工夫が必要であることが確認できた。
- 変動運賃の効果について、変動運賃を適用している期間とそうでない期間の事前確定運賃を単純に比較することは、季節トレンドに差が生じ、困難であるため、「アプリ迎車」（事前確定運賃ではなく、配車のみを依頼する形態）と「事前確定運賃」の推移を比較することで、同一期間内の異なるサービスの傾向を把握し、変動運賃の効果を検証。
 - ➡ アプリ迎車に比して、
 - ・MoTでは、割増時間帯は運送収入が減少傾向となった一方で、割引時間帯は運送収入が増加傾向
 - ・Uberでは、オフピーク時間帯（昼頃）を中心に運送収入が増加傾向となり、割増時間帯の乗車回数を増やす方が重要であることが確認できた。

変動運賃を導入したことによるメリット（割引時間帯である閑散時間帯の運送回数や運送収入の増加）や導入に当たった懸念点（変動運賃が公定幅運賃の幅内に収まっているかの確認が重要など）が確認できた。

【参考】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）

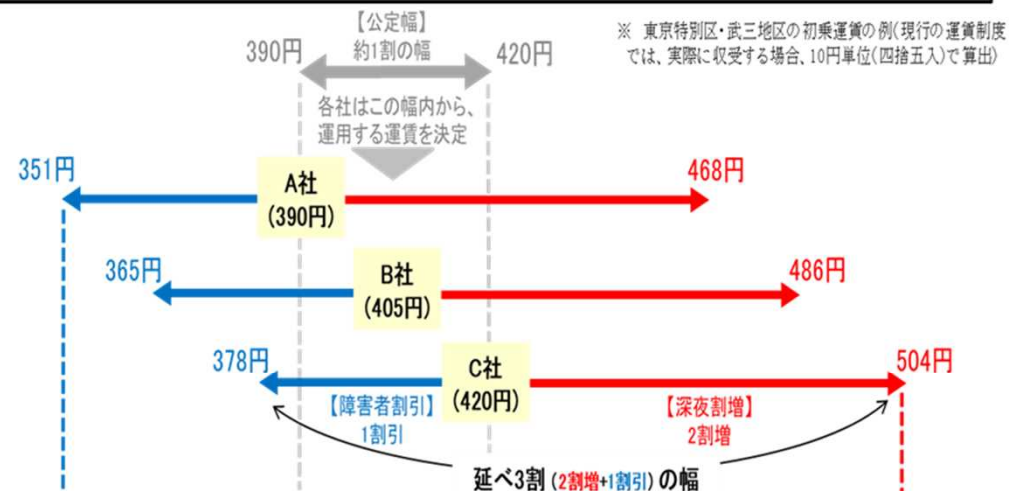
【変動方法】 リアルタイムに変動時間帯及び変動幅を決定

- ・ 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

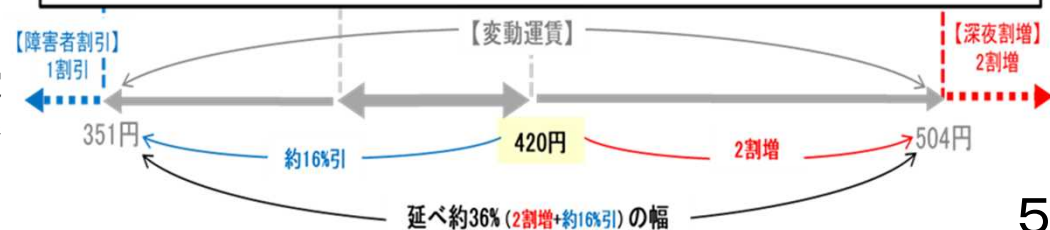
【1. 現行の運賃制度】

- 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】

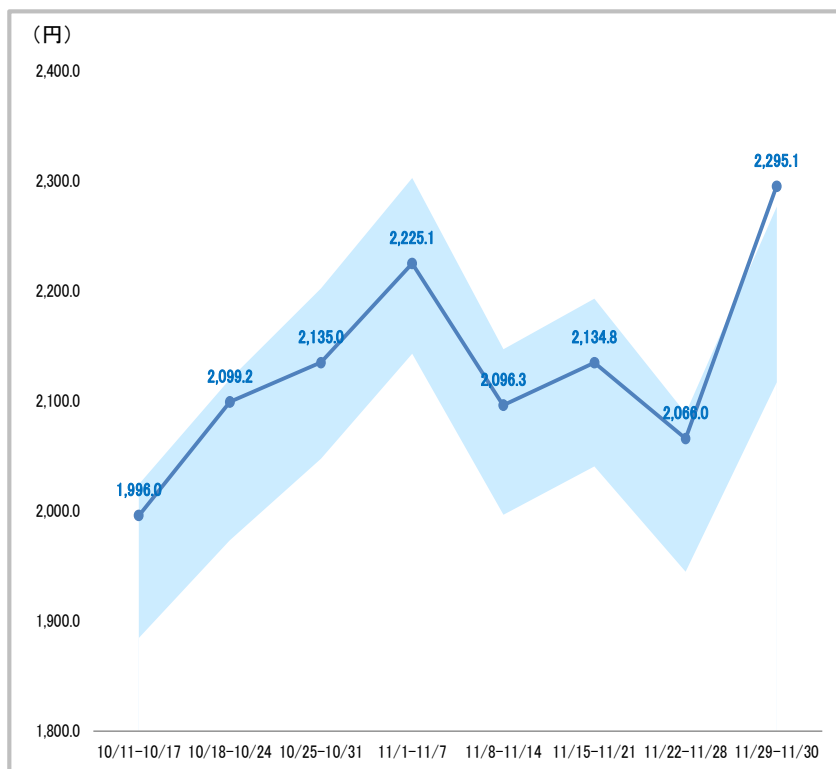
- 現行制度下で各タクシー会社を取り得る最大・最小の範囲内（351円～504円）で運賃を変動させ、その変動させた運賃の平均単価が、公定幅の範囲内（390円～420円）に収まることを条件とする。



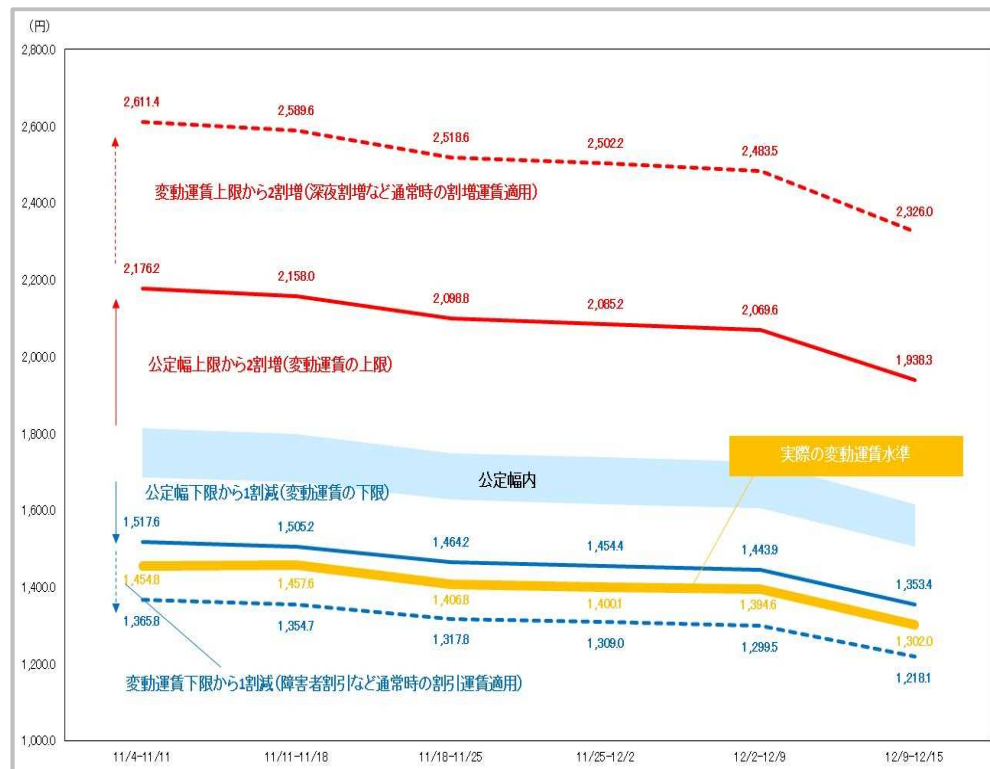
【参考】事前確定型変動運賃の実証実験の結果①(変動運賃の水準)

- 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



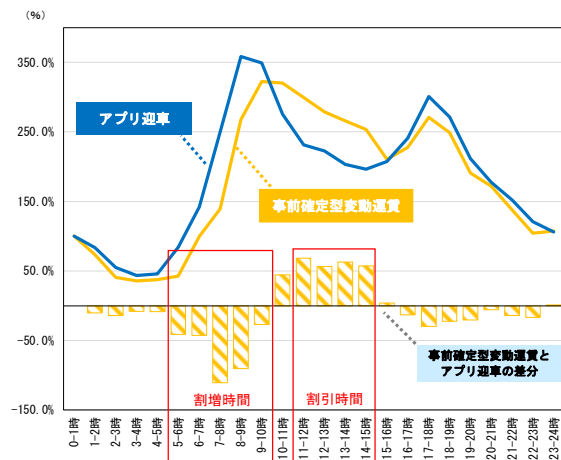
(注) 変動運賃の下限を下回った理由は、事前確定運賃の制度上、加算運賃(233mごと80円)については、加算距離(233m)に到達するまでの走行距離の場合であっても、加算運賃は繰り上げて算出すべきところを(250mの場合160円で算出)、繰り下げて算出してしまったことが原因である(250mの場合80円で算出)。今般の実証実験では、Uberで初めて事前確定運賃を試験的に導入し、国土交通省による調整も不十分であったため、上記の原因により差異が生じてしまったことから、今後の制度化に当たっては、この点を留意する必要がある。

【参考】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)。

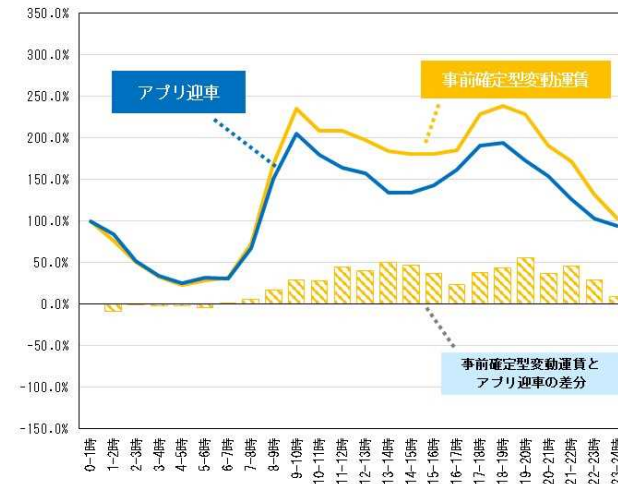
〔図①〕MoTにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送回数の推移

※ 0-1時の運送回数を100%とした場合の時間帯別の運送回数の割合



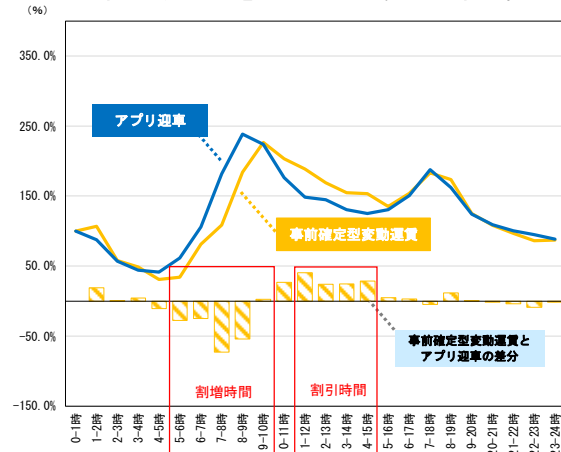
〔図②〕Uberにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送回数の推移

※ 0-1時の運送回数を100%とした場合の時間帯別の運送回数の割合



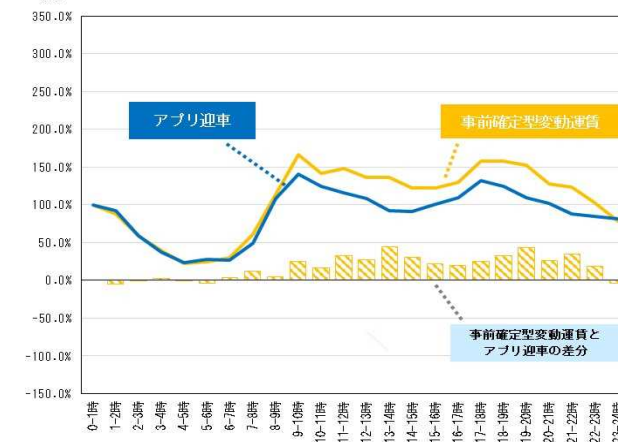
〔図③〕MoTにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送収入の推移

※ 0-1時の運送収入を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時の運送収入を100%とした場合の時間帯別の運送収入の割合

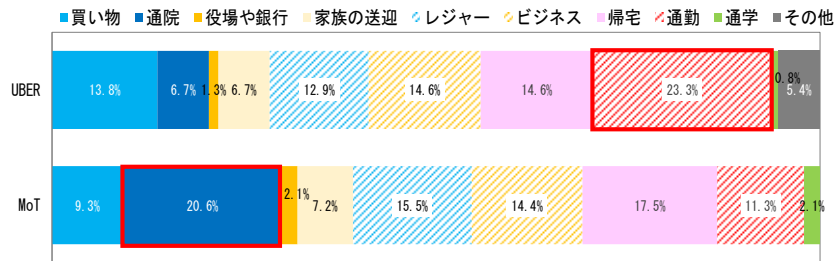


【参考】事前確定型変動運賃の実証実験の結果③(利用者アンケート)

- 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)

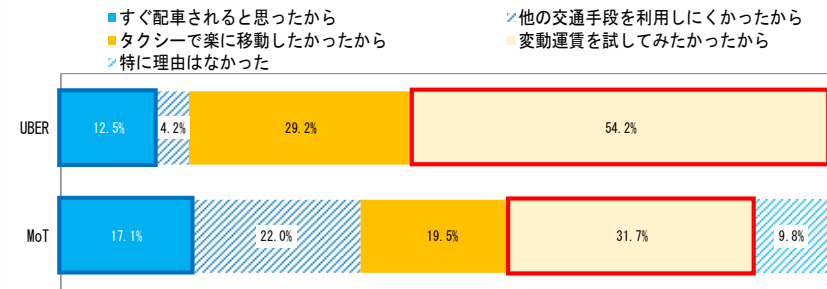
〔図①〕事前確定型変動運賃を利用した際の外出目的

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。



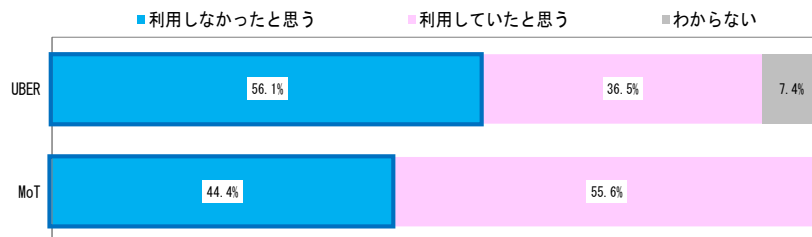
〔図②〕利用した運賃を「高い」と感じた者における利用した理由

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。



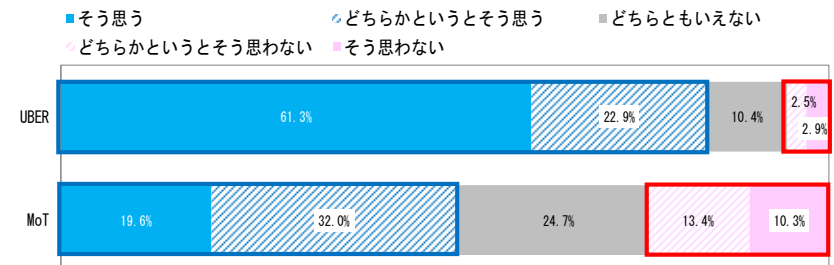
〔図③〕利用した運賃を「安い」と感じた者における安くない場合の利用希望

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

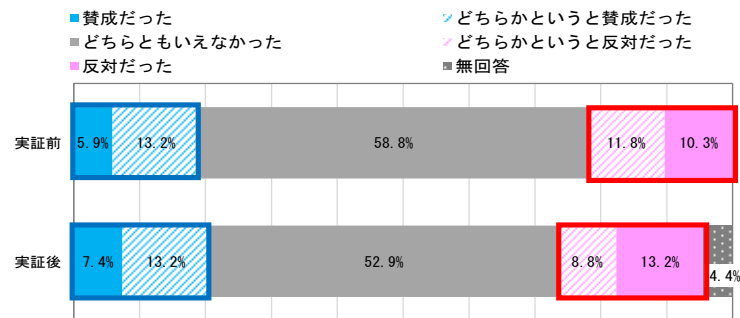
問 変動運賃のタクシーを、また利用したいと思いますか。



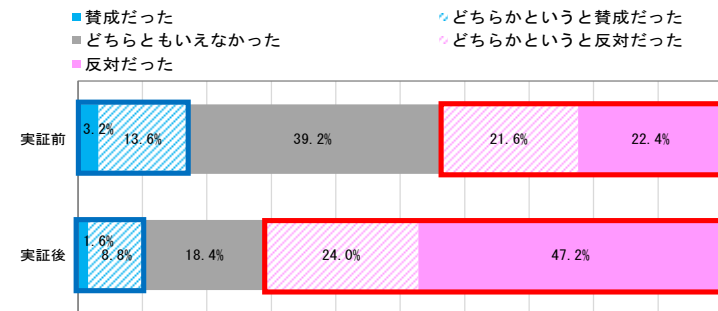
【参考】事前確定型変動運賃の実証実験の結果④（運転者アンケート）

- 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)

