

# 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

## とりまとめ

令和5年3月  
国土交通省自動車局旅客課

## 目次

|                    |    |
|--------------------|----|
| 1. 制度化に向けた検討の目的・経緯 | 1  |
| 2. 制度案             | 3  |
| 2－1. 制度設計の考え方      | 3  |
| 2－2. 導入要件等         | 3  |
| 3. スケジュール          | 5  |
| 参考資料               | 6  |
| 実証実験の概要            | 6  |
| 実証実験の結果            | 7  |
| 検討会の設置             | 10 |
| 検討会の開催状況           | 10 |

## 1. 制度化に向けた検討の目的・経緯

タクシー運賃については、現行制度上、原則として国土交通省が定めた運賃幅の範囲内で各事業者が適用運賃を設定しており、当該運賃に対して、障害者割引や深夜早朝割増等を行うことで運賃を増減させることは可能であるが、需給に応じて柔軟に運賃を変動させて減額・増額をすることはできない制度となっている。

そのような状況において、「もう少し安い運賃でタクシーを利用したい」、「少し運賃が高くてもタクシーが捕まえばいい時間帯に早くタクシーを捕まえたい」といった利用者のニーズに応え、潜在需要を掘り起こす新たな選択肢として、需給に応じた柔軟なタクシー運賃や料金（ダイナミックプライシング）の設定について、平成28年10月に、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」の一つとして決定し、タクシー業界及び国土交通省の連携の下、制度導入に向けた検討を進めることとなった。

これを受け、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月に制度化したが、運賃への変動制の導入についても「規制改革実施計画」（令和3年6月閣議決定）【参考1】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月から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である。

さらに、「規制改革実施計画」（令和4年6月閣議決定）【参考2】において、「令和3年10月から12月にかけて行った実証実験の結果に基づき、利用者ニーズや運用上の課題への対応について検討し結論を得た上で、できるものから措置する」とされたことを踏まえ、実証実験の結果も踏まえ、利用者ニーズや事業への影響等、運用上の課題を整理しつつ、公共交通機関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、タクシー事業者をはじめ、学識経験者や消費者代表、タクシー運転者代表を構成員とする検討会を設置し、検討を行ってきたところであり、制度案のとりまとめを行った。

## 【参考 1】

### 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について

#### (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。

## 【参考 2】

### 規制改革実施計画 (令和4年6月7日 閣議決定)

#### II 実施事項

##### 5. 個別分野の取組

##### <スタートアップ・イノベーション>

##### (7)DXを通じたタクシーの利便性向上

##### <規制改革の内容>

a 国土交通省は、ソフトメーターの導入に当たって、令和3年10月から11月にかけて行った実証実験の結果に基づき、ソフトメーターの規格策定に必要となる事項について、「ソフトメーターの導入に向けた検討会」等で指摘された課題等を含め、検討する。その際、ソフトメーターが具備すべき機能やその活用に関しては、利用者から運賃を収受するに当たって十分な正確性を確保することを前提として、ソフトメーターの導入を通じてタクシー事業全体のDX化が進められるよう、配車アプリ事業者等の参画も得て検討を進めていくこととし、検討の結果を踏まえて、速やかにソフトメーターの規格を決定し、措置する。

b 国土交通省は、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の結果に基づき、利用者ニーズや運用上の課題への対応について検討し結論を得た上で、できるものから措置する。なお、その検討に当たっては、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、利用者や事業者の声に十分に配慮しつつ制度設計を行う。

【a, b: 令和4年度検討・結論、結論を得次第速やかに措置】

## 2. 制度案

### 【2－1. 制度設計の考え方】

タクシー運賃については、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）により、原則として、国が設定した運賃幅の中から運賃を適用すること、利用者に対して不当な差別的取り扱いを行わないことが求められ、また、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も求められる。

この点、事前確定型変動運賃の制度化にあたっては、総括原価方式により算出された運賃の範囲内で実施されることなどが担保されていれば、運賃の変動幅については柔軟に設定することが可能であると考えられる。また、既に制度化されている事前確定運賃と同様、配車アプリによる利用を前提とした制度とすれば、利用者の意思により事前確定型変動運賃を利用するか否かを選択することが可能となり、利用者の選択可能性・予見可能性が確保されるため、その変動方法（リアルタイムによる変動／あらかじめ定めた時間帯や曜日による変動）についても柔軟に設定することが可能であると考えられる。

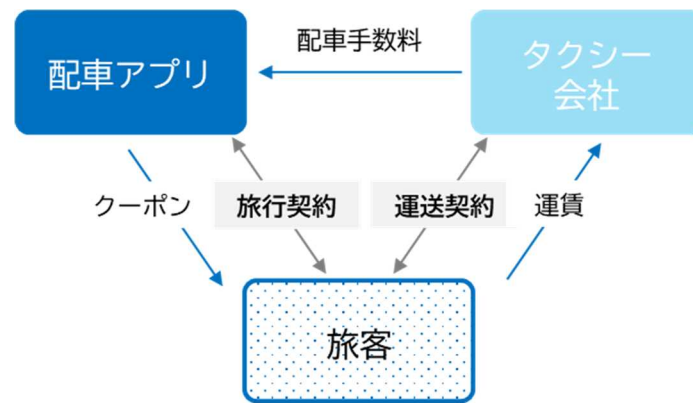
なお、事前確定型変動運賃を導入することによる懸念事項として、地域や時間帯によっては需要が供給を上回り、流しの車両を捕まえられない、通常のアプリ等による迎車依頼では配車ができないといった状況が生じ、割増された運賃での利用を強いられる、流しや通常のアプリ配車も併存することになるため、割安時のみ事前確定型変動運賃が利用され、運送収入が減少するといったことが考えられるが、一定の期間内の総収入の平均が総括原価方式により算出された運賃の範囲内に収まっているか否かを事後的に確認するなど、導入に一定の要件を課すことにより抑制することが可能であると考えられる。また、事前確定型変動運賃制度の導入前には想定していなかった課題等が生じるおそれもあるが、モニタリング期間を設定し、その結果を踏まえて改善するなど、運用しながら必要な見直しを行っていくことも重要であると考えられる。

### 【2－2. 導入要件等】

上述の「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することとする。（その後の取扱いは、モニタリング期間の結果を踏まえて見直しを検討する。）

（新制度）

- 個々のタクシー利用に係るタクシー運賃について、配車アプリ等を通じ、需給に応じて柔軟に運賃を変動させることを可能とする運賃であり、かつ変動運賃の平均額が運賃幅に収まる水準となるような方法により算定される運賃制度。



#### (導入条件)

- 各タクシー事業者の判断による個別の認可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。
- モニタリング期間中は、変動させた運賃の平均額が、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。
- 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、改善の検討を促した上、どうしても改善されない場合には事前確定型変動運賃の認可取り消しもあり得る。
- 本制度の導入にあたり、新たに運転者負担をさせるような慣行が確認された場合には、配車アプリ事業者やタクシー事業者に改善を求める。また、本制度の導入にあたり、運用の細部は配車アプリ事業者とタクシー事業者の契約により決定されることとなるが、いずれか一方の優位性が顕著となった場合に問題が生じ得るため、本制度導入後であっても引き続き状況を注視し、状況に応じて国土交通省が主体的に所要の検討等を行う必要がある。

#### (変動幅)

- 6ヶ月のモニタリング期間は、下記の変動幅の範囲内（上下5割）で設定することとする。

【東京・武三地区で初乗り500円を採用しているタクシー会社の場合】



事前確定運賃は、距離制運賃に時間係数(東京の場合は1.21)を乗じて算定することになっているため、初乗り500円の場合には、 $500 \times 1.21 \div 610$ 円 (1円単位四捨五入)

(変動方法)

■変動させる方法は、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を決定（例：天候等による需給変動に応じて運賃を変動）
- ・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、導入する変動方法や配車アプリ等で提供する運賃の種類、運賃の算定内訳等について、予め広く利用者へ周知するとともに、配車アプリの画面上等でわかりやすく表示することとする。

### **3. スケジュール**

今後の予定は以下のとおり。

令和5年3月：国交省において本とりまとめを公表  
改正通達案についてパブリックコメントを実施

4月以降：パブリックコメントの結果を踏まえ、速やかに制度施行  
(改正通達の公布・実施)

## 参考資料

### <実証実験の概要>

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ないか、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、下記事業者の参画の下、実証実験を実施した。

なお、変動運賃は、配車アプリを通じて、乗客がタクシーに乗車する前に確定することとし（事前確定運賃の一環として運用）、流し営業では利用できないこととした。また、変動運賃の幅は、公定幅の上限から2割増した額と、公定幅の下限から1割引した額の範囲内とする。その上で、変動運賃に対し、深夜割増や障害者割引等を別途上乗せできるものとした。【参考3】

#### 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 UberJapan 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

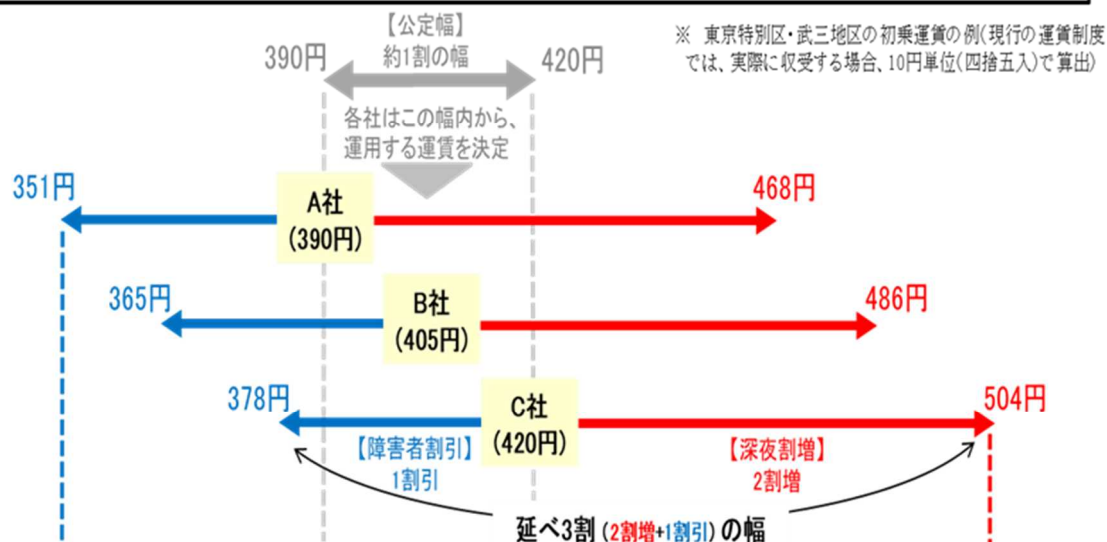
- ・ 上限運賃の2割増から下限運賃の1割引まで



### 【参考 3】

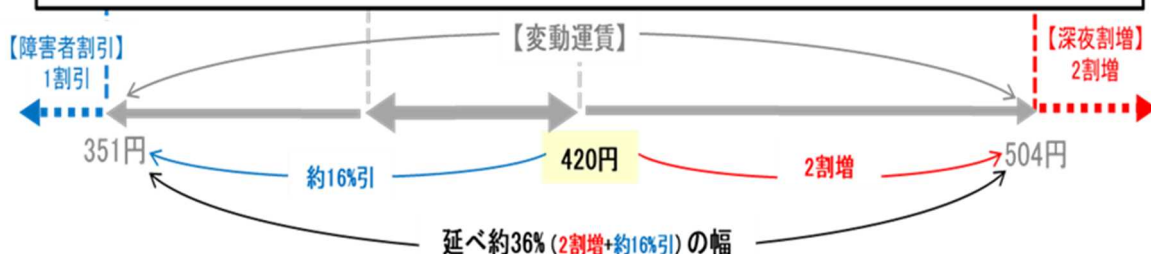
#### 【1. 現行の運賃制度】

○ 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。



### < 実証実験の結果 >

実証実験を通じて、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）や導入に当たっての懸念点（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）が確認できたところ、具体的には以下のとおり。

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した。

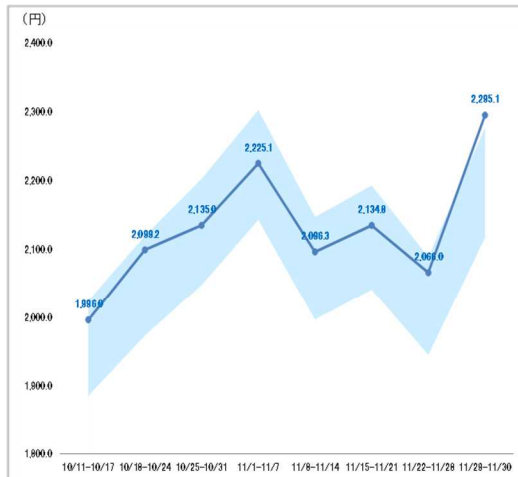
予め割増と割引の時間帯を設定していた MoT の変動運賃の平均は公定幅内に収まったものの、リアルタイムで変動させていた Uber の変動運賃の平均は公定幅内に収められず、リアルタイムでの変動運賃を幅内に収めることは、予め割増と割引の時間帯を設定する場合よりも工夫が必要であることが確認できた。【参考 4】

## 【参考 4】

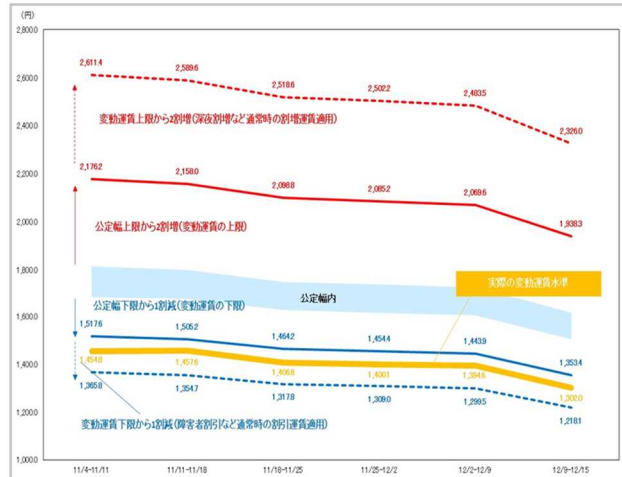
### 【参考】事前確定型変動運賃の実証実験の結果①(変動運賃の水準)

- 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)。今後の実証実験では、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。

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、「アプリ迎春」(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した。

その結果、アプリ迎春に比して、

- ・ 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策が重要であることが確認できた。

## 【参考 5】

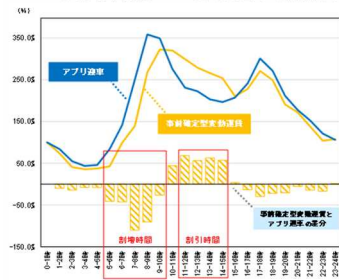
## 【参考5】

### 【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)。

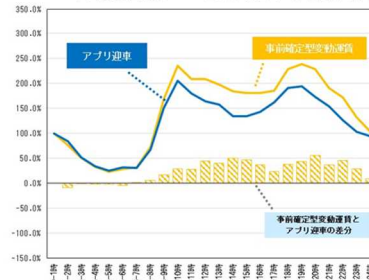
〔図①〕MoTにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送回数の推移

※ 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



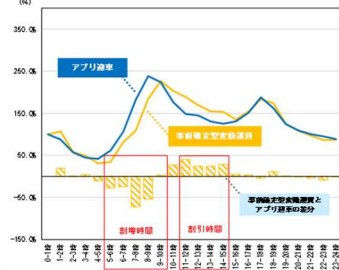
〔図②〕Uberにおけるアプリ迎車及び事前確定運賃の運送回数の推移

※ 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



## ＜検討会の設置＞

令和3年10月～12月にかけて事前確定型変動運賃（ダイナミックプライシング）の実証実験を行ったが、「規制改革実施計画」（令和4年6月閣議決定）において、「令和3年10月から12月にかけて行った実証実験の結果に基づき、利用者ニーズや運用上の課題への対応について検討し結論を得た上で、できるものから措置する」とされたことを踏まえ、令和4年度において、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、公共交通機関として容認される変動運賃制度の在り方について関係者で議論するための検討会を設置し、具体的な制度設計に向けた検討を進めてきた。

（検討会名称） 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

（委員）（敬称略・順不同、○印は座長）

（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 |

（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   |

## ＜検討会の開催状況＞

令和4年度において計4回開催

第1回：令和4年 7月19日開催（検討会の設置目的・検討課題の説明）

第2回：令和4年 9月27日開催（実証実験参加事業者から実験結果説明、  
他分野事例の紹介）

第3回：令和4年12月16日開催（制度化に向けた論点整理）

第4回：令和5年 3月 7日開催（とりまとめ案の検討）