

第1回タクシー及び日本版ライドシェアにおける 運賃・料金の多様化に関する検討会（概要）

○河野委員（（一財）日本消費者協会 理事）

- ・現状のタクシー事業とその一部として導入された日本版ライドシェアは、事業構造が複雑で、ダイナミックプライシングの導入が何を解決するのか明示してほしい。
- ・ダイナミックプライシングは、事業者・運転手・消費者それぞれにどのようなメリットがあるのか不明。
- ・どのような条件で運賃・料金が加算されるかわかりやすい整理が必要、同時に運賃・料金が減額される場合があるのかについても検討してほしい。

○小幡委員（日本大学大学院法務研究科教授）

- ・ダイナミックプライシングは皆が乗りたい時間帯は高く、すいている時間帯は安いので、行動パターンの変化も促し合理的。
- ・運賃制度の透明性が大切で、タクシーの公共性は維持しつつ、消費者が賢く使える制度がよい。

○加藤委員（東京大学大学院工学系研究科教授）

- ・運賃改定によるタクシー不足の解消、運賃の多様化やDXの進展は、消費者にとってプラス。
- ・運賃制度を多様化する目的は何かを明らかにする必要がある。
- ・迎車料金に関しては、同料金のかかるアプリ配車をドライバーが選んでしまうという点が問題。
- ・ダイナミックプライシングが導入されている航空分野との比較やタクシーが公共交通であるという観点も重要。

○溝上委員（全国自動車交通労働組合連合会中央執行委員長）

- ・高くなりがちな事前確定運賃の方が安心という声があり、消費者目線の重要性を感じる。
- ・ダイナミックプライシングの導入は公共交通にそぐわないと思うが、需給による収入の増減分は、配車アプリ事業者がリスクを取ることでどうするか。
- ・ダイナミックプライシングの結果、同じ距離の運賃が通常より高くなる場合には、クレームにつながりやすく、現場の負担が増えてしまうという点も考慮すべき。

○佐藤委員（（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員会委員長）

- ・繁忙時間帯により多くの人に働いてもらうには、人件費など新たな費用が必要になる。新たな仕組みを作って繁忙の時間帯には必要なコスト分だけ上乗せするという考え方もある。
- ・「移動の足」や「担い手」の確保には新たな費用がかかるので、新たな運賃・料金制度が必要になると考える。

○西澤委員（（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員会副委員長）

- ・公定幅に入る現状のダイナミックプライシングは、歩合給だと下限時にしか運送できなかったドライバーは歩合給が減るので制度上の問題もある。安い時間帯に依頼を受けない可能性もあり、ドライバーのモチベーションにも関わる。

○清水委員（島根大学材料エネルギー学部教授）

- ・タクシーは緊急性が高い時に利用され、人件費割合が高い特徴がある。この特徴を踏まえて運賃・料金を検討すべき。
 - ・配車アプリのマッチング率の差は供給側・需要側どちらの問題なのか。
- （以上）

※座長は山内弘隆氏（一橋大学名誉教授）