

ご説明資料

2024年12月25日

資料1. タクシーの運賃制度に対する各主体の考え方について

タクシーの運賃制度に対する各主体の考え方について①

タクシー事業者

- 営業収入を増やし経営基盤を安定させるため、運賃はしっかり収受したい。
- 増収分を原資としてドライバーの処遇改善やキャッシュレス決済の普及など、必要な設備投資に回すことができる。
- 一方で、運賃を高く設定しすぎてしまうと、却って実車率が低下し、減収するおそれがある。

タクシー運転手

- 歩合給のため、運賃（単価）と利用回数のバランスが自身の収入に直接影響する。
- 自由な運賃設定で値下げが続けば過当競争を招くこととなり、長時間労働につながりやすい。
- また、割り当てられるシフトによって運賃の水準が異なることは、ドライバー間の不公平を生じさせる。

利用者

- 基本的に、運賃は低ければ低いほうが良い。
- ただし、運賃が低くなりすぎると、タクシー事業者の安全コストに影響し、交通事故の可能性が高まるおそれがある。
- また、運賃制度は利用者にとってわかりやすい方が良い。
- 事業者または時間帯によって運賃が異なる場合、混乱や不公平が生じるおそれがある。
- 一方、優良乗務員の手配や特別な車両の配車といった付加価値のあるサービスについては、運賃が異なったとしても、一部の利用者からニーズがある。

タクシーの運賃制度に対する各主体の考え方について②

地域

- 移動の足を確保するため、必要最低限の供給輸送力が必要。
- 住民に対しては安価な運賃が設定されていることが望ましいが、地域旅客運送サービスを持続的に運営するためには必要なコストを利用者に転嫁する考え方が必要。
- 運賃を低くしすぎると自治体からの補助金（税金）という形で、住民の負担を増やすことになる。
- 運送収入のみで収支を均衡させるのではなく、地域の多様な主体（ホテル・レストラン等）からの副収入についても検討することが必要。

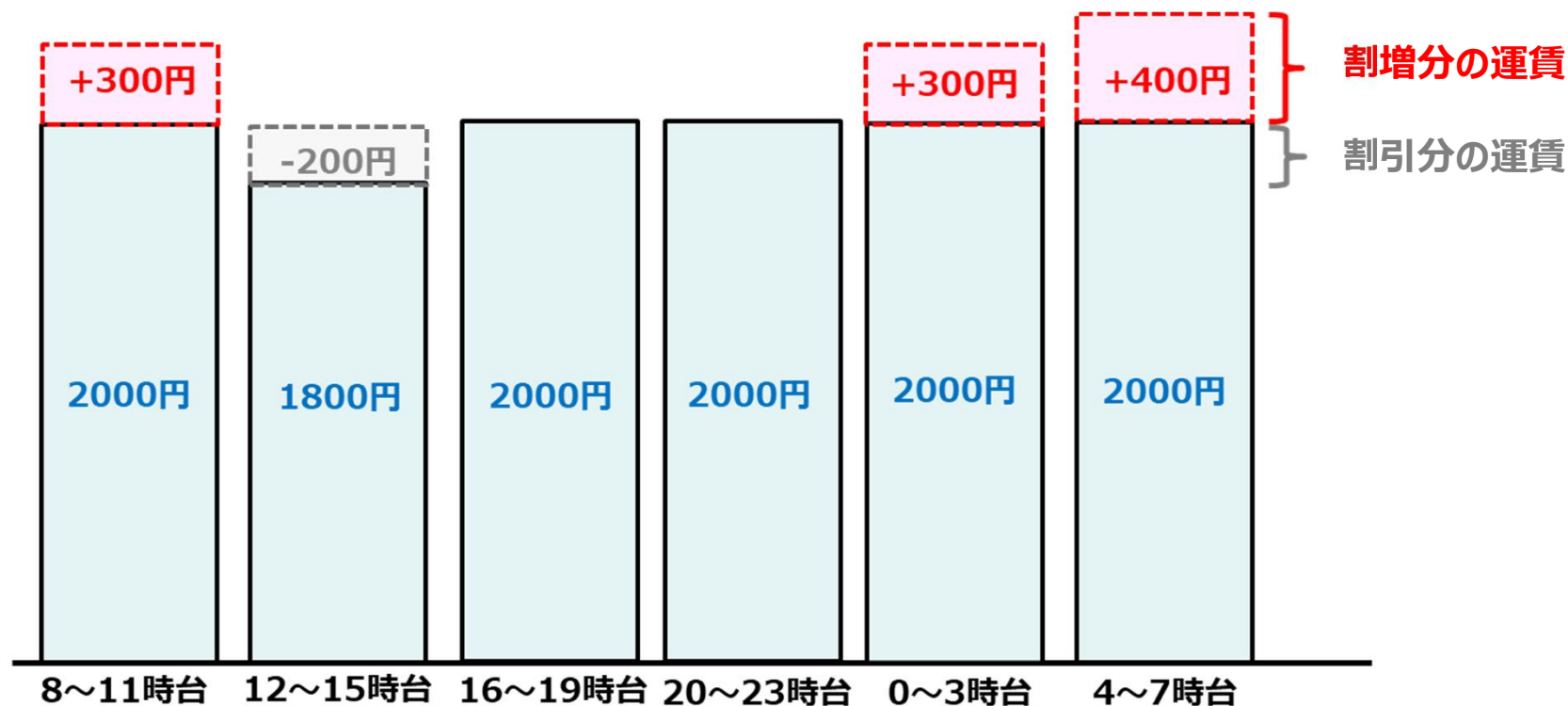
配車システム事業者

- システム事業者の収入は、従量課金であるため契約しているタクシー事業者の稼働率や実車率を高くすることが必要。
- そのため、運賃を高くしすぎることにより、利用回数が減少することはマイナスに働く。
- 優良乗務員の手配や特別な車両の配車といった付加価値のあるサービスを提供することにより、配車システム事業者としての収入も増やすことも考えられる。

資料2. 論点整理

パターン1

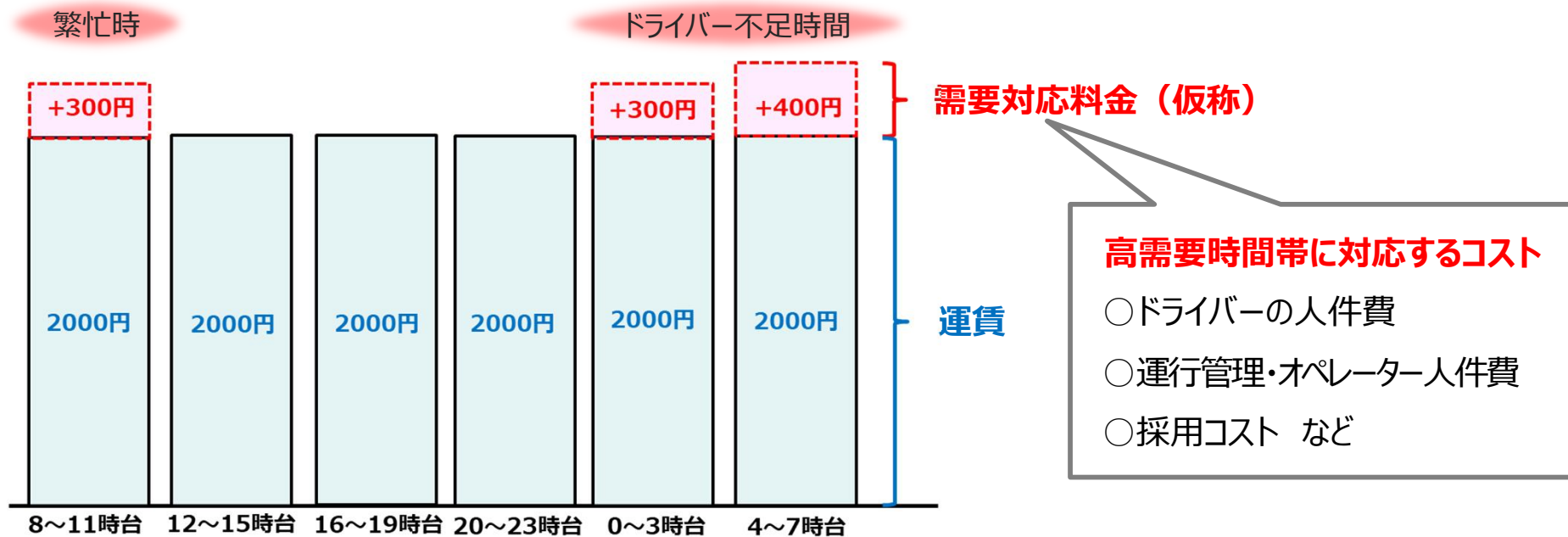
- 運賃制度として、割増時間帯運賃、割引時間帯運賃を導入する。
- 需要変動に対応するために掛かるコストを加味して、運賃ブロックごとの運賃改定により設定する。
 - 地域ごと同一のダイナミックプライシングとなる。



- 同一地域で同様の運賃となり、利用者にとっては分かりやすい運賃形態となる。
- ダイナミックプライシングの柔軟性には欠ける。
- 各事業者の創意工夫・営業努力は反映されにくい。
- 割引時間帯のシフトのドライバーの売上が減少する恐れがある。

パターン2

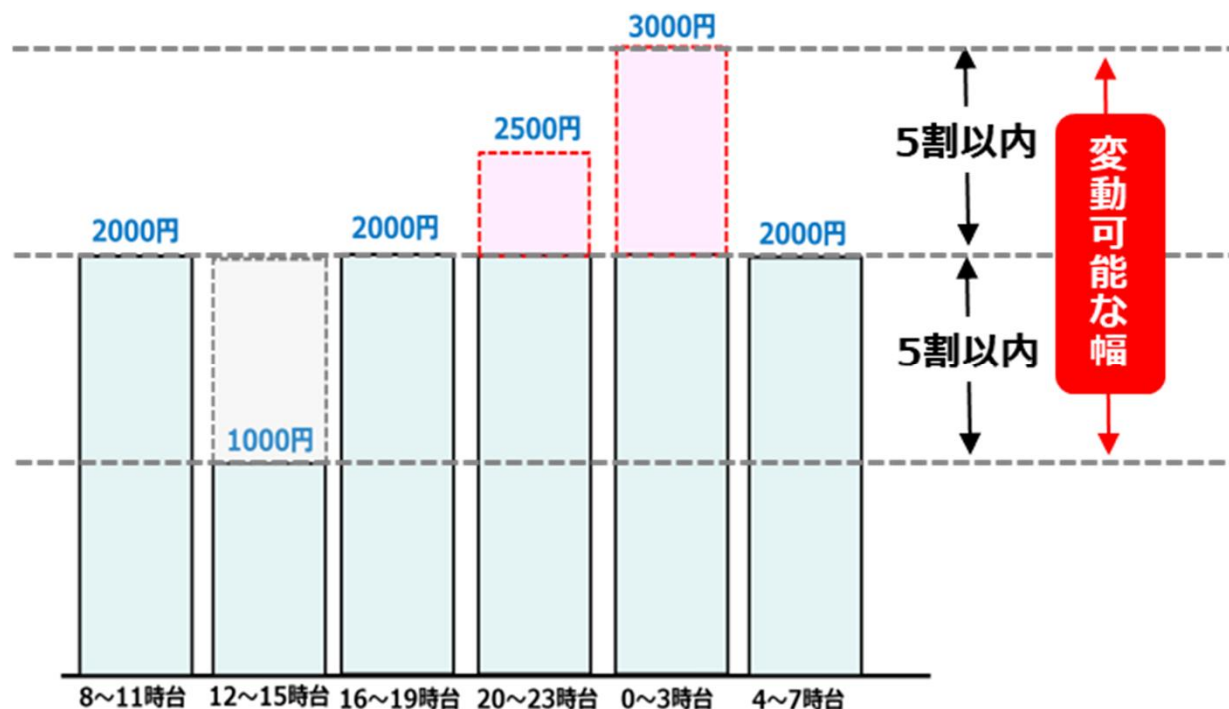
- 事業者の個別に導入する料金制度として、**需要対応料金を導入**する。
- 高需要時間帯に対応するために掛かるコストを加味して、**時間帯及び金額を明示**した上で料金の**認可申請により設定**する。
- **個々の事業者ごとに異なるダイナミックプライシング**となる。



- 変動料金の時間帯や金額の車両掲示等を義務付けても、**利用者にとってのわかりやすさが課題**となる。
- 一方で、**利用者にとってのわかりやすさを確保する観点**から、こうした料金はアプリ利用による配車の場合に限ったものとすることもあり得るのではないかな。
- **各事業者ごとの柔軟な設定が可能**となる。
- 高需要時間帯に対するための**コスト (追加人件費等) を適切に転嫁**できる。
- 基本運賃は下がらないため、**シフトによるドライバーの影響は比較的小さい**。

パターン3

- 現行制度を進化させ、通常時の運賃の上下5割以内でより柔軟な運賃設定を可能とする。
- ダイナミックプライシングを実施する車両は、利用者にとってわかりやすい運賃設定を可能とする観点から、アプリによる配車に限ったものとする。



アプリの活用により、同一地域同一時間帯でも様々な運賃が設定されることとなるダイナミックプライシングが可能となる。

⇒アプリによる配車に限った運用とする。

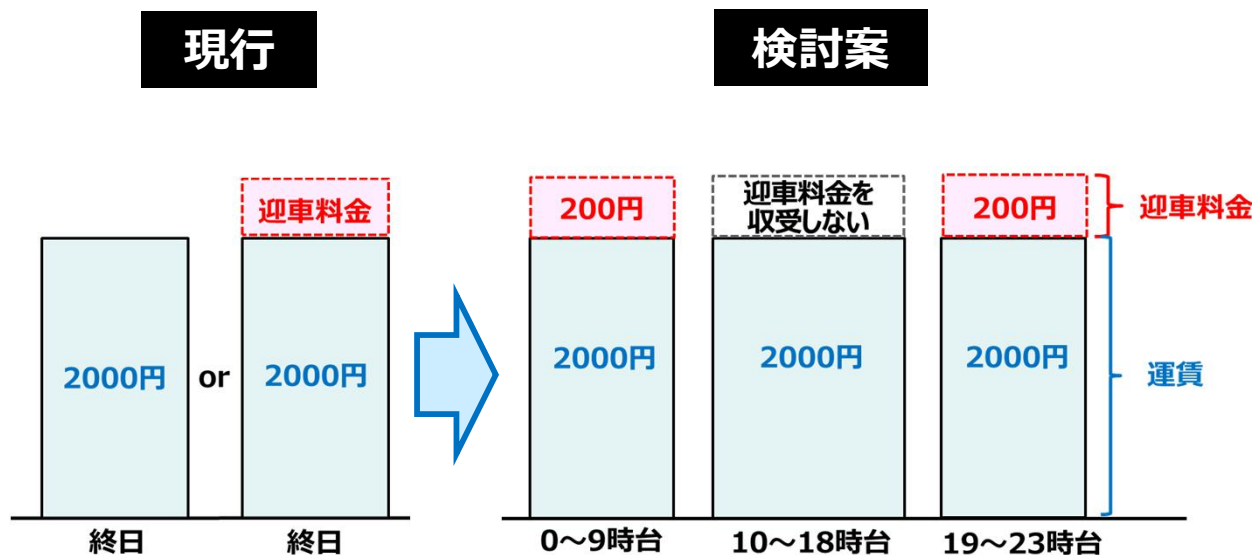
(※東京のアプリ配車の割合：約2割)

- 各事業者ごとの柔軟な設定が可能となる。
- 割引時間帯のシフトのドライバーの売上が減少する恐れがある。
- ソフトメーターの普及により、こうした柔軟な運賃設定（変更）が可能。
- 自由な運賃設定で値下げが続けば過当競争を招くこととなり、長時間労働につながりやすく、タクシー事業者の安全コストに影響するおそれがあることに留意。

先行的な事例(検討中のもの)

- **迎車料金**について、繁忙時間帯のコストを吸収するため、**時間帯に応じて差を設ける**ことが必要との意見があるところ。
- **既存の料金制度**においてもダイナミックプライシングを実現する手法であり、**先行的な取組**として実施することは有効。

(例：迎車料金について、朝、夕～深夜は収受し、日中は収受しない)



- 朝・日中・夕～深夜におけるコストを踏まえ、迎車料金を柔軟に決定できる料金制度。
- 迎車の注文が殺到する時間の配車作業コストを適切に料金に転嫁。
- 閑散時間帯に追加料金を設定しないことにより、利用者の負担を必要以上に増やさない。

確認・分析すべき事項

- 迎車料金を時間帯で変動させることを利用者・社会がどの程度受容できるか。
- 料金の変動することについて、利用者を混乱させるようなことはないか。
- 繁忙時間帯における配車等の追加コストを適切に転嫁できるか。

資料4. 今後のスケジュール

今後のスケジュールについて

令和6年
12月25日

第3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

令和7年

春頃

先行的な事例

実施？

モニタリング

夏頃

検証

パターン1～3

本日のご議論を踏まえた
具体案の検討

