

タクシー手配に係るプラットフォームに対する 規律の在り方案について

令和7年3月17日

国土交通省

物流・自動車局旅客課

運賃・料金の多様化に関する検討会の概要について

※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

繁忙時間帯における需要に応じた供給の実現やタクシー及び日本版ライドシェアの生産性、利便性向上を目的とした運賃・料金制度実現のため、これまで検討会を3回開催したところ。

開催状況

R6.8.6 第1回検討会

- 繁忙時間帯における多様な運賃・料金のあり方
- 生産性向上の取組を促す運賃・料金のあり方

R6.10.23 第2回検討会

- 需要変動への対応に要する追加的なコストの調査
- タクシー利用方法の割合

R6.12.25 第3回検討会

- タクシーの運賃制度に対する各主体の考え方
- 論点整理

委員等名簿 (◎は座長)

小幡 純子	日本大学大学院法務研究科教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
河野 康子	(一財)日本消費者協会理事
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
清水 希容子	島根大学材料エネルギー学部教授
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
溝上 泰夫	全国自動車交通労働組合連合会 中央執行委員長
森川 博之	東京大学大学院工学系研究科教授
◎山内 弘隆	一橋大学名誉教授

- ・配車アプリ事業者の中には優先配車手数料を取っている者もいるが、タクシー事業者やドライバーの収入にならないうえ、かなり高額なものもあり、問題ではないか。
- ・配車アプリ事業者が収受するアプリ配車手数料が際限なく高くないようにすべきではないか。
- ・配車アプリで呼ぶ場合に割高になるという理解は消費者にはほとんどない。
- ・アプリ配車手数料については、現状、料金とは別枠で収受する事業者もあり、まずは道路運送法の料金として収受させることが必要ではないか。
- ・都心と地方、或いは地域によって、アプリ配車率が大きく違う現状もあるため、アプリ料金を運賃制度に導入するにはやや時期尚早ではないか。

【参考】タクシー利用方法（流し、無線配車、アプリ配車）の割合

東京（特別区・武三）

配車割合（各事業者の平均）		
流し 70.72%	無線配車 5.88%	アプリ配車 23.40%

秋田（秋田市）

配車割合（各事業者の平均）		
流し 28.23%	無線配車 66.77%	アプリ配車 5.00%

配車アプリ利用時の手数料等について(例)

根拠法	支払者	料金種別	A社	B社	C社	D社
道路運送法	利用者	料金（迎車料金等）	数百円程度			
旅行業法	利用者	配車手数料 （100円程度） ※アプリ上でタクシーを配車するのにかかる費用	○ （エリアによる）	/	○ （エリアによる）	/
		優先配車手数料 （300円～1,000円程度） ※例：配車依頼の1セッションが長くなり、配車成功率が上がる仕組み	○		○	
		プレミアム （500円～1,000円程度） ※大型・高級車両を手配するのにかかる費用	○ （エリアによる）		○ （エリアによる）	
		その他 （優良乗務員手配料、予約料金、キャンセル料金等）	予約料金 300円～1,000円程度 ※一部設定していない事業者あり キャンセル料金 500円程度			
	事業者	手数料	数十円／件 売り上げの数%			

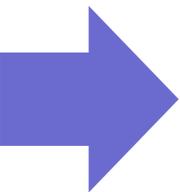
タクシー事業におけるタクシー事業者及びアプリ事業者の役割

道路運送法の目的・義務	タクシー事業者の役割	配車アプリ事業者の役割
<p>輸送の安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行管理 車両整備管理 事故対応 ⋮ 	<ul style="list-style-type: none"> ・点呼 ・従業員への指導・監督 等 ・車両の点検 ・保険加入 	
<p>利用者利益の保護、利便増進</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃・料金等 約款の作成・掲示 苦情処理 配車 ⋮ 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃・料金の設定 ※適正な原価に適正な利潤を加えたもの ・コールセンターによる手配 	<ul style="list-style-type: none"> ・配車アプリによる手配
		<p>➡ 検討の対象</p>

タクシーの運賃及び料金に係る今後の方向性(案)について

- 現状、配車アプリにかかる手数料については、旅行業法が適用されており、道路運送法の運賃・料金規制の対象外となっている。
- タクシーが公共交通機関として果たす役割に鑑みれば、利用者から見て道路運送法の運賃・料金（迎車料金）との区別がわかりにくいような手数料については、道路運送法の運賃・料金規制の対象することも検討すべきではないか。
- 他方で、特別車両や優良乗務員の有無などタクシー事業者によって異なるサービスの提供について、個々の利用者が十分に情報を有していない場合に、これらの情報（どのタクシー事業者がどのような付加サービスを提供可能か）を広く把握しているアプリ事業者が、利用者のニーズに合わせてこうしたサービスをワンストップでマッチングさせることは、旅行商品そのものにとらえることが相応しく、道路運送法の規制の対象外と考えることが適当ではないか。

今後の方向性（案）



自動運転タクシーにおいては配車アプリが必須となることや都市部を中心に配車アプリによる手配が徐々に増加していくことも踏まえると、自動運転も含めたタクシーの運賃・料金制度と配車アプリに係る手数料との関係を整理し、制度的に対応することが必要。