

一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の  
運賃組替え案に関する公共料金等専門調査会意見(案)

平成 年 月 日  
消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会公共料金等専門調査会は、平成 28 年 11 月 1 日付で消費者庁より付議を受けた、東京都特別区及び武三地区における一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー」という。）の国土交通省による運賃組替え案について検討した。運賃組替え案の内容は以下の通り。

	現行運賃 (上限運賃)	新運賃案 (上限運賃)
初乗り距離	2.0km	1.052km
初乗り運賃	730 円	410 円
加算距離	280m	237m
加算運賃	90 円	80 円
時間距離併用制運賃	時速 10km 以下 105 秒毎に 90 円	時速 10km 以下 90 秒毎に 80 円

(注) 普通車の場合

公共料金等専門調査会は、11 月 2 日に国土交通省及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会から、11 月 9 日に学識経験者及び消費者団体からヒアリングし、調査審議を行った。その結果を踏まえた、上記運賃組替え案に関する専門調査会の意見は以下の通り。

## 1. 結論

今回の運賃組替え案で示された改定の方角性については、2. の中で示す理由により評価したい。ただし、組替え案の実施に当たっては、国土交通省において丁寧な事後の検証等を実施されたい。また、消費者利益の増進を一層図る観点から、3. に示す留意事項に関する対応についても事業者と協力して併せて検討をされたい。

公共料金等専門調査会は、しかるべき時期に、国土交通省による対応状況等についてのヒアリングを含め、運賃組替え後の状況の検証を行うこととしたい。

## 2. 結論に至る理由及び課題

### (理由)

今回の運賃組替え案は、国土交通省の説明によれば、人口の高齢化や訪日外国人の増加等に伴い、短距離でのタクシー利用の需要拡大が見込まれることから、こうした需要を取り込むため、国際的水準よりも高い現行の初乗り運賃を引き下げることとする一方、一定距離以上の利用について現行よりも運賃が高くなる値上げ部分があるものの、試算上、運送収入全体が現状を上回らないため、収入増加を目的とする運賃改定ではないとのことであった。我が国のタクシー市場は、長年にわたり利用者の減少傾向が続くなど厳しい経営環境下であり、ITを活用したライドシェア等の新たなサービスが世界的に台頭する中で、タクシーが公共交通としての役割を果たしていくためには、新たな需要の開拓等を通じ、これまで取り込んでいなかった消費者のニーズをかなえていく必要がある。また、現行の運賃体系については、長い間の慣行に基づくもので必ずしも合理的な運賃体系ではないとの指摘もなされており、現行の初乗り運賃は国際的に見ても標準的とは言えないことから、これを正していく方向の変更は基本的には推進すべき取組と考えられる。

### (課題)

タクシー運賃の改定を行う場合、本来であれば総括原価方式の考え方に基づき原価の精査を行う必要があるが、今回は、収入増加を目的としない運賃組替えであるとして、これを省略している。しかしながら、国土交通省から提示された運送収入の試算値は、必ずしも今回のような大幅な運賃体系の変更を前提としたきめ細かな推計に基づくものではなく、簡便な手法に基づくものであり、収益が従前の運賃体系の場合と比較して中立的であるという根拠については、十分に明らかとはなっていない。

このため、国土交通省は、事後的に、事業者の運送収入の状況をフォローすることにより、運送収入の試算が適切であったかを検証するとともに、事業者による原価計算書の提出を省略した今回の手続きが妥当なものであったかを検証する必要がある。その上で、今回のような運賃組替えという形式の手続き自体についても見直しの検討を行い、必要に応じ、総括原価方式の考え方に基づき原価の精査を行う手続きへの一本化を図るべきである。

また、少なくとも、今後、運賃変更手続きの妥当性の判断がより明確に可能となるよう、国土交通省においては、運賃変更に伴う運送収入の増減に関する試算の手法の向上を図るべきである。

併せて、今回の運賃変更について、国土交通省は、一定の期間の後に事後検

証を行うべきである。その際、初乗り運賃や加算運賃の妥当性を再検討するとともに、時間距離併用制運賃等の付随する運賃制度についても、現代の交通事情に適合したものであるかという観点から、必要に応じて見直すべきである。

### 3．留意事項

#### 【運賃組替えに関する丁寧な周知】

タクシー運賃は、利用後に事後的に確定する性質のものであるため、利用者が事前にタクシーの利用の是非を適切に判断するためには、運賃の予測可能性が高いものでなくてはならない。また、運賃の予測可能性の向上は、タクシーの利用促進にもつながるものである。

このため、新運賃の導入に当たっては、十分な広報活動により、運賃体系について消費者への丁寧な周知を図るべきである。特に、一定距離以上乗車した場合、運賃は現行運賃より高くなる可能性があることや、時間距離併用制運賃における加算時間が現行より短くなることについては、消費者に確実に理解される必要がある。

#### 【アベイラビリティ(利用しやすさ)の確保】

初乗り運賃の引き下げに伴う短距離利用の需要の増加により、実車率が現状より高まる可能性があるが、その結果、路上でタクシーがつかまりにくくなったり、駅前等のタクシー乗り場での待ち時間が増加したりする状況が発生していないか注意深く見守り、必要に応じ対策を講じるべきである。

#### 【サービス利便性の向上】

利用者が、現行より運賃が安くなる近距離の利用であることが見込まれることを理由に、タクシーに乗車しにくくなったりしないよう、近距離利用者が乗車する際の運転手のマナー維持等に対して十分な対応策を講じるべきである。

スマートフォンアプリによる配車システムの普及や、事前確定運賃の導入等、新たなサービスの積極的な展開を進めるべきである。ただし、新たなサービスを導入する際には、消費者が利用の際に混乱したり、高齢者等が使いにくくなるようなことがないよう、十分な配慮を行うべきである。

通院に利用する高齢者等、現行より運賃が高くなる場合でも引き続きタクシーを利用する必要がある利用者にとって、負担額の増加を抑制出来るよう、事業者間の競争等を通じて、迎車料金の割引等のサービスが充実することが

望ましい。

荷物の多い乗客や、高齢者、障がい者等がタクシーを利用しやすくなるよう、ユニバーサルデザイン車両の普及等、タクシー車両の改善を進めるべきである。

駅前等でのタクシーへの乗車を円滑にするため、既存のタクシー乗り場の利便性向上や新規の乗り場の設置を進めるべきである。

#### 【持続可能な経営環境のための取組】

運賃組替えの結果、仮に、短距離輸送による収入の減少や、長距離利用者の減少等の影響が大きくなり、事業者の経営を圧迫するような状況が広がった場合、運転手の賃金水準が低下し、それがタクシーのサービスの質や安全性に悪影響を及ぼすおそれもある。また、タクシー事業者が適正な利潤を確保出来なければ、サービス改善に向けた投資も進まない。こうしたことから、事業者の経営状況や運転手の賃金水準については、事後的な監視を十分に行う必要がある。

さらに、運賃規制全般について、消費者の利益となるような柔軟な運賃設定を事業者が工夫して行うことを必要以上に妨げるような硬直的な仕組みとなっていないか、今後更に検証する必要がある。

( 以 上 )