

**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**

平成 28 年 12 月 6 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については、方向性としては理解出来るものの、2. に述べる通り、中長距離（概ね 4 km 以上）運賃の値上げを伴うことの必要性については必ずしも明白ではないため、組替え案の実施に当たっては、国土交通省において、丁寧な事後の検証や、負担が増加する中長距離利用者への対応等を行うことが必要である。また、消費者利益の増進を一層図る観点から、国土交通省は 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実施すべきである。

公共料金等専門調査会は、検証に必要なデータ等が整った段階で、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

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。

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とのことであり、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く、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との指摘もなされていることから、これを正していく方向性については理解出来る。

しかしながら、本件タクシー運賃組替え案は、初乗り運賃を値下げする一方で、中長距離（概ね4 km以上）運賃の値上げを伴う内容である。初乗り運賃の値下げは、上記の観点から望ましいものの、他方で、中長距離運賃値上げの必要性は必ずしも明白ではない。まず、値上げが妥当であるためには、総括原価方式の考え方にに基づき、事業コストに適正利潤を加えた額の範囲内で値上げがなされることが必要である¹。

仮に組替えにおける値下げが運送収入の減収をもたらす場合でも、これを相殺する限度の値上げ（運送収入増減中立運賃変更）が無条件に許されるわけではない。なぜなら、前回のタクシー運賃改定時（平成19年）から相当な期間が経過しているため、この間に事業コストが低下している可能性があり、この場合には、コストの減少によって運送収入の減少を相殺出来るので、値上げの必要がないからである。

本件運賃組替え案においては、簡略な方法で、運送収入の増加がないことが推定されている。他方、前回改定時からのコスト低下がないことは、厳密には検証されていない。このため、不必要な値上げがなされるおそれもあるので、国土交通省は以下の措置を講じる必要がある。

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こと。

運賃組替え後、適切な時期に、運賃組替えの収入増減への影響を調査し適切な措置をとること。

併せて、前回改定時からのコストの低下がないことを確認し、説明すること。

¹ 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に基づき、原価の精査を行った上で、適正な利潤を含めた総括原価と総収入が均衡することを確認するプロセスが必要となるが、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。

なお、これらの措置を行った上で、国土交通省は、初乗り運賃や加算運賃の妥当性の再検討を行うとともに、併せて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。また、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についても検証する必要がある。

中長距離運賃の値上げは、高齢者や病院通院者など、利用の必需性が高い一方、経済的負担能力の乏しい利用者に不利益を与えることになる。その影響に配慮し必要な措置を検討するべきである。

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、概ね4 km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。また、幅運賃制度等、タクシーの運賃設定に係る制度全般についても、消費者の更なる理解向上を図るべきである。

(サービス利便性の確保・向上)

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。

利用者が、現行より運賃が安くなる短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にするなど、短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。

タクシーの配車サービスについて、事業者間の競争等を通じて、迎車料金の割引等が行われることが望ましい。また、中長距離利用者の負担額の増加を抑制する観点からは、前述の迎車料金の割引とともに、配車サービス利用者への中長距離割引等のサービスが充実することが望ましい。

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に、十分な配慮を行うべきである。

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。

深夜や早朝等、他の交通機関を利用出来ない時間帯において、運転手のシフト体系等に起因するタクシーの供給不足が顕著とならないよう、必要な対策を講じるべきである。

優良なタクシー事業者や運転手等の選定を推進するとともに、消費者がタクシーを利用する際、自らのニーズに応じたより良いサービスを行うタクシーを選択しやすくなるよう、事業者、運転手やサービスに関する情報提供を強化すべきである。

(消費者の意見の反映)

タクシーの利便性向上に向けて、例えば地域協議会等の場において、消費者の意見を聴取し、反映させる仕組みを更に充実させるべきである。

(持続可能な経営環境のための取組)

今回の運賃変更について、国土交通省は、事業者の経営状況にどのような影響があるか監視しつつ、一定の期間の後に事後検証を行うべきである。ただし、非効率な経営を行っている事業者や、サービスの質が十分でない事業者が市場からの退出を余儀なくされることは避けられないことであり、需給バランスの適正化にもつながることなので、これを妨げるべきではない。

国土交通省は、タクシーのサービスの質や安全性が低下したり、タクシー運転手の賃金水準や勤務時間等の労働環境が悪化したりすることのないよう、継続的に事業者の監視を行い、必要に応じ対策を講じるべきである。

さらに、消費者の利益となるような、より柔軟な運賃設定を事業者が工夫して行うことが可能となるよう、運賃規制全般について不断の見直しを行うべきである。

(以 上)