

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」及び「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて」の一部改正案に関するパブリックコメント結果概要

- 実施期間：令和 5 年 3 月 31 日（金）～4 月 29 日（土）
- 告知方法：電子政府の総合窓口のホームページ
- 意見提出方法：電子メール、FAX 及び郵便
- 意見数：13 の個人及び団体から 22 件

	改正案に対する意見	意見に対する考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「なお改善されない場合には事前確定型変動運賃の認可取り消しを行うことも可能とする。」とあるが、そもそも道路運送法には、運賃の認可を取り消すことができる条文がないのではないか。 ・ 鉄道運賃等にダイナミックプライシングを導入するとは異なり、タクシーの場合これを導入すると、運転手の収入額の変動に直結することになるのではないか。制度自体の導入を再考すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路運送法第31条に基づく業務改善命令を検討したいと思います。ただし、運賃認可の取り消しを行うことも可能であると考えております。 ・ そのような懸念を担保するため、変動運賃の平均額が運賃幅に収まるような方法により運賃を算定することを要件としているところです。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「変動運賃の平均額が運賃幅に収まること」という条件を除外することはできないか検討して頂きたい。 <p>(理由)</p> <p>変動運賃により事業者の総売上が増加する場合、平均額を運賃幅内に収める必要は無いと考える。需要が低い時間の運賃を下げることで需要増となり、総売上の増加が見込めるのであれば、定期的なモニタリングで条件の除外について検討が必要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな需要を取り込むことによる総売上の増加は本制度において期待されております。他方、何ら要件を付すことなく、常時割増の運賃を設定することで総売上を増加させることを認める場合、交通手段の乏しい地域の利用者に更なる負担がかかるおそれがあることから、本要件を除外することは考えておりません。
3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事前確定運賃」については、病院の患者様の送迎など、決まったコースで決まった曜日に決まった時間で送迎する場合には良い制度であると思います。高齢化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事前確定運賃は既に制度化されており、地域の実情やニーズに応じて、各事業者の判断により導入されております。

社会の現代のタクシー事業に於いて、需要の多い高齢者・障害者がタクシーを使う場合、病院など出先の行き帰りの途中、買い物など用を足す利用者が殆どで、事前に距離から運賃を確定されると、買い物など待ち時間が運賃に反映されず、会社としては稼ぎが減収となってしまう、距離計算のみの事前確定運賃であると、乗務員の時間当たりの労働時間が計上されず、本地域での導入は難しいと考えられます。

- ・ また、「需要に応じた柔軟なタクシー運賃（ダイナミックプライシング）」については、会社にとっても、利用者にとっても、比較的需要の少ない時間帯に利用すると繁忙期よりもお得になる（需要増の時間帯は料金上乘せ）と、お客様の時間帯利用分散にもなり、乗務員数が少ない現状で、時間で集中するお客様の利用も分散し、需要の多い時期、時間帯料金を変動させることで、乗務員にとってもやる気がでて良いと思います。航空機のように、燃油料金上乘せ（燃油サーチャージ）制度もあると、燃油価格が高騰している現代において、燃油価格が日々変動している中、燃油価格が料金に即、反映されてよい。航空機のように、料金がインターネット上で分かり、その時間帯料金を消費者がネット上で選び、インターネット上（アプリ）で支払いできるようになれば良いようにも思います。

- ・ 燃油価格をリアルタイムで反映できるのか、また、変動運賃の平均額を運賃幅に適切に収めることができるのかという論点がありますが、適用される変動運賃については、アプリ上で利用者にわかりやすく表示することを要件としております。アプリ上での支払い可否は、アプリ毎に異なるものと考えております。

	<ul style="list-style-type: none"> 料金の大半を占める、燃料価格も高騰し、他の経常費、人件費等も高騰する中、現状の「総括原価方式＝原価が総収入と等しくなるよう定める」であると利潤が料金に反映されず、現状のタクシー事業においての会社独自の独立採算の運営下での事業継続は困難を極める現状にあり、企業ボランティアの状態にあるように思います。福祉や訪問者などになくってはならない、公共交通として、市民の利便性を向上させるには、自治体の運営助成も含めての検討が今後、最重要課題となると思います。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの運賃改定においては、適正利潤を見込んで算定しております。ご意見については、今後の検討にあたり参考とさせていただきます。
4	<ul style="list-style-type: none"> 運賃・料金に関して、景気の変動や燃料の高騰により柔軟に変動する様にするべき。 <p>(理由)</p> <p>急激な景気の変化や燃料の高騰など経費の変化があった時でも、現在、数か月～1年くらいのタイムラグがあり、その間の会社負担が大変大きい。電力、ガス又航空機のサーチャージ等、幅があれば対応しやすくなる。個別な会社の対応ではなく、地域情勢にあったものを希望。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今般の事前確定型変動運賃は、サービスの新たな選択肢として、現行の運賃制度（総括原価方式）において設定された運賃（事前確定運賃）をベースに、需給に応じて運賃を変動させることを可能とする制度となります。いただいたご意見は、運賃制度そのものに対するご意見として、今後の検討にあたり参考とさせていただきます。
5	<ul style="list-style-type: none"> 流し営業が可能な都市部においては、利用者が随時安 	<ul style="list-style-type: none"> そのような懸念を担保するため、変動運賃の平均額が

	<p>価なタクシーを選択することが可能（5割増しの時は流し、5割引きの時は変動運賃）となり、この場合、通常営業時よりも収入が低下する事象が発生することが懸念される。また、歩合制を賃金体系とするタクシーにあつては、運送収入の低下はドライバーの賃金低下に直結することから、変動運賃適用時にあつても一定水準の運送収入を担保できる仕組みを検討していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度における運賃水準の範囲については、上限と下限の間に収まっているかどうかにより判断するとしているが、各社は公示された幅の中の一つを選択し公定幅運賃として届出を行い、その選択した運賃によって運送を行っている現状を踏まえ、意図的なダンピングを防止する観点からも、現行届出している運賃をベースとした水準としていただきたい。 ・ 運賃水準を満たさない場合の行政における対応について、意図的にダンピングを行うような状況が確認された場合には、速やかに認可取り消しを行うとともに、取消しを受けた事業者に対しては、再実施にあたっては何らかの制限を設けていただきたい。 	<p>運賃幅に収まるような方法により運賃を算定することを要件としているところです。また、本制度は、新たな選択肢を設けたものであり、実際に導入するかどうかは各事業者の経営判断によるものであることから、それにより結果的に減収となってしまった場合の補填については、労使間で決められるものと考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上限と下限は総括原価の範囲で設定されている運賃幅であることから、本制度における運賃水準の範囲については、上限と下限の間に収まっているかどうかにより判断することといたします。 ・ 今後の検討を否定するものではございませんが、現時点で再実施まで見込んだ制限を設けることは考えておりません。
6	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①事前確定型変動運賃が個々の運転者の賃金低下につながらぬよう、十分な対応を検討されたい。例えば「一 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者の賃金低下につながらないように、変動運賃の平均額が運賃幅に収まるような方法により運賃を算定す

般乗用旅客自動車運送事業者が事前確定型変動運賃を導入する際、配車アプリ事業者や一般乗用旅客自動車運送事業者は、運転者の賃金に与える影響について配慮することが必要であり、影響の軽減措置を取らなくてはならない」といった文言を通達に追記されたい。

・ ②事前確定型変動運賃がダンピングの手段とならぬよう、厳正に対応されたい。

ることを要件としているところです。また、「全く不十分」との指摘をいただいておりますが、新たに運転者負担をさせるような慣行が確認された場合には、配車アプリ事業者やタクシー事業者に改善を求めることとしております。本制度は、サービスが多様化していく中で、タクシーにおいても新たなサービスの選択肢を設けたものであり、実際に導入するかどうかは各事業者の経営判断によるものです。新たな需要喚起につながり総売り上げが増加する可能性や地域や変動条件を限定することで割増時でも利用が増加する可能性もあると考えております。結果的に減収となってしまった場合の補填等の仕組み、変動運賃導入に伴う賃金体系については、労使間で決められるものと考えております

・ 全国で最初に事前確定型変動運賃の認可を受けた事業者が運用を開始してから6ヶ月間をモニタリング期間とし、当該モニタリング結果を踏まえ、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずることとしており、制度の運用に当たっては、新たな需要喚起と運転者の労働環境の悪化防止の双方を注視しつつ、適正な運用につとめてまいります。

- ・ ③旅行業法に基づいて自由に設定できてしまう配車アプリの料金と、タクシー運賃の整合性について整理されたい。

(理由)

① の理由

「事前確定型変動運賃の制度化に関する検討会」においても溝上泰央委員（交運労協ハイタク部会部会長、全自交労連中央執行委員長）が「とにかく乗務員にしわ寄せがこないように」と、発言しておりますが、働く者の立場として最大の懸念は賃金への影響です。

通達改正案には「新たに運転者負担をさせるような慣行が確認された場合には、配車アプリ事業者やタクシー事業者に改善を求めることとする」との文言がありますが、これだけでは全く不十分です。その理由は新たな運転者負担制度を設けずとも、現行の賃金制度のままダイナミックプライシングを導入すれば、個々の運転者の賃金に著しい不平等を生じることになるからです。

現在、タクシー運転者の大半が歩合制を主体とする賃金で雇用されています。それは、あくまでも同一の運賃で営業を行うことを前提とした賃金制度であり最大5割増～5

- ・ タクシー運賃の在り方自体に関する論点であり、事前確定型変動運賃の制度化に係る検討の範疇を超えた論点となるため、いただいたご意見については今後の検討課題として参考とさせていただきます。

割引の幅で運賃が変動することになれば、同じ時間だけ働いて、同じ回数と距離を輸送した乗務員同士であっても、偶然によって著しい賃金格差を生じることとなります。どれだけ真面目に乗務しても、不当に賃金が安くなるのであれば勤労意欲を削ぐことは間違いありません。

この問題については、検討会の中で経営側委員からも指摘がありました。さらに山内弘隆座長より「変動運賃を行うならば、これまでのような歩合給とは違う賃金にすべき」との示唆があったことも重要です。

そもそも、配車アプリを運営する旅行業者（プラットフォーム）が運賃の変動に伴う増収・減収を吸収し、タクシー事業者には通常の運賃額を支払う仕組みであれば、賃金に関する問題は生じません。しかも、こういった方法はすでに行われています。

一方、今回の制度では、タクシー事業者と運転者に変動運賃の増収・減収の影響が直接反映されるため、運転者の賃金について、通常運賃を基にした歩合給計算を行うか、固定額とするといった対策が必要となります。その対策を行わなければ、ただでさえ深刻な乗務員不足に拍車をかけることとなりかねません。

こういった対策には、就業規則の改定を含む労使での協議が必要となり、個社ごとに対策をゆだねる形では不徹底になることが避けられません。貴省におかれましては変動

型運賃の導入によって乗務員の賃金に悪影響が出ないように対応をお願いいたします。溝上委員が検討会で申し上げた通り、「中途半端な形で制度を始めれば、改善されるまでに現場が泣く」こととなります。

②の理由

変動運賃が結果的に運賃のダンピングにつながらないように、今回の制度設計においては、変動運賃の平均が通常運賃の幅の中に収まるよう制限を設けられたことには感謝します。

一方でいまだ、ダンピングの懸念は残ります。

例えば、変動運賃の平均値が幅を逸脱していた際に、国交省としてタクシー事業者に対しては指導や運賃認可の取り消しという手段を取り得るとしても、実質的に変動運賃の詳細を決める配車アプリ会社に対しては指導の権限がないこと▽同じ配車アプリに登録しているタクシー事業者でも、偶然や地域の特性によりA社は幅の中に収まったがB社は幅を超えたといった場合に実効性ある指導・改善が可能かどうか▽平均値に収まっているかどうかを判断するための必要なデータの提供を配車アプリ会社が拒んだ場合にどうするのか、といった課題が生じることは想像に難くありません。

また検討会で経営側委員から指摘があったことですが、

東京・特別区武三地区のように主要運賃が公定幅の上限に張り付いている地域では幅の平均が実際の運賃を下回るといふ課題もあります。

さらにいえば、モニタリング期間の6か月を超えた後に、変動運賃の実績がブラックボックス化し、無法地帯とならないかも懸念されます。

③の理由

②で上げた懸念の多くは、配車アプリを運営する企業が、旅行業者として登録しており、国土交通省自動車局の管轄外にあることを背景としています。

検討会で溝上委員が指摘したように、すでに配車アプリ運営企業はクーポンを使った料金の割り引きや、優先配車のための割り増し料金など、実質的にダイナミックプライシングと呼べることを旅行業者として行っている実態があります。しかし、このスキームにはなんの規制もなく、野放し状態となっています。

国交省自動車局に規制・指導する権限がないまま、アプリ配車が拡大し続けていることこそ問題の根幹ではないでしょうか。いくら旅行業者が設定する料金とはいえ、実態として公共交通であるタクシーを利用するための対価である以上、なんの規制もないという現状は問題と言わざるをえません。

	<p>検討会では山内座長より「アプリ料金とタクシー運賃の関係をきちんと整理する必要がある。働いている者のデメリットになってはいけない」との発言があったかと思いますが、この問題について横断的で抜本的な制度の再構築が必要です。</p> <p>その際は、貸切バス業界での反省を生かし、価格決定権を旅行会社（アプリ会社）が握ってタクシー事業者が下請けになることを避け、運転者の賃金・労働条件悪化を招かないよう、論点整理をお願いいたします。</p>	
7	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーの事前確定型変動運賃（ダイナミックプライシング）の制度導入は、運賃の概念やタクシーの公共性を壊し、利用者の公平・利便性を著しく損なうだけでなく、タクシー運転者の賃金・労働条件を低下させることになる。 <p>（理由）</p> <p>1. 電車などの事故発生時（終電後も影響が及ぶ）、他に移動の選択肢がない状況でタクシー運賃が最大5割高く変動する状況が発生する。また、雨天時などタクシー需要が増加すると運賃が変動することになるので、病院や介護施設などにタクシーを利用する高齢者や障がい者にとっては、タクシーがつかまりにくくなるなど、特定の旅客に対</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度は、変動運賃の平均額が運賃幅に収まるような方法により運賃を算定することを要件としているため、制度として総括原価の考えは担保されており、運転者の賃金・労働条件を低下させるものとは考えておりません。また、流しでの運用は認めておらず、利用者の選択性、予見性が担保されていることから、利用者の公平・利便性を著しく損なうとは考えておりません。なお、本制度は、タクシー事業の活性化のため、多様なサービスの一つとして新たな選択肢を設けたものであり、実際に導入するかどうかは各事業者の経営判断によるものとなります。

し不当な差別的扱いを容認する運賃制度といえ、制度導入の目的とする潜在需要を掘り起こすものとはなり得ない。

変動運賃自体、選択可能性も予見可能性もなく、スマートフォンの利用が得意でない利用者にとっては、はじめから疎外されることになり、利便性を大きく損なうことになる。

2. 様々な勤務シフトで働くタクシー労働者にとっては、変動運賃の影響による営業収入は平均化（通常運賃プラス割引時だけ働くケースも出てくる）しない。これまで深夜大口割引、5000円以上5割引など実施してきたが、いずれも需要の喚起にはつながらず、タクシー労働者の賃金低下に直接影響を与えてきた。

航空、鉄道、バスのような大量輸送機関で働く労働者と違い、タクシー労働者は、運賃が大きく割引になった場合、歩合給制賃金であることから賃金低下に直結し、労働環境改善にも逆行する。

3. 変動運賃は、総括原価方式を適用するタクシー運賃の概念を大きく変えたとともに、変動幅の上下5割を認めることになると、既存の運賃制度を崩壊させ、自由運賃への流れをつくることになる。

また、タクシー運賃の決定権を優位的な立場のアプリ事

	<p>業者が担うことになり、安心・安全を担保する健全なタクシー事業の持続安定性を阻害する。</p> <p>変動運賃の制度導入は、タクシー利用者にも、労働者にも、業界にも何ら利益をもたらさない。</p>	
8	<ul style="list-style-type: none"> （課題1）今回の事前確定型変動運賃は、既存の事前確定運賃をベースとしている。しかし現状の事前確定運賃は、お客様から人気が無くあまり使われていない。その理由の一つとして「高速道路や幹線道路を走行する率が高くなる長距離の利用において、計算式の構造によりメーター運賃よりも割高になってしまう」という問題が考えられる。この問題を解決せずに事前確定型変動運賃を導入しても、結局あまり使われず、せつかく事業者が費用を掛けて導入しても無駄になってしまう可能性がある。（解決1）運賃の変動要因を「需給」だけに限定せず、「日時・曜日・距離・走行ルート・混雑状況」なども加えて良いとすれば、元々の事前確定運賃の問題（長距離で割高になる）を事業者側の工夫で解決できる余地が生まれる。これにより、事前確定型変動運賃がお客様に支持され、事業者の費用負担に見合った業界の活性化に繋がる。なおこの場合であっても、「変動運賃の平均額が運賃幅に収まること」という制限があるので、全体的な運賃水準は一定幅に収まる。 	<ul style="list-style-type: none"> 今般の事前確定型変動運賃は、サービスの新たな選択肢として、現行の運賃制度（総括原価方式）において設定された運賃（事前確定運賃）をベースに、需給に応じて運賃を変動させることを可能とする制度となります。いただいたご意見は、運賃制度そのものに対するご意見として、今後の検討にあたり参考とさせていただきます。

	<ul style="list-style-type: none"> （課題2）求められる運賃水準が、3カ月毎の集計で「上限運賃と下限運賃の範囲内に収めること」となっている。この場合、アプリ事業者は運賃水準の内部目標額を「上限運賃と下限運賃の中間」に設定せざるを得ない。そうすると、既に上限運賃を採用している事業者にとって、変動運賃は値下げを意味する事になってしまう。上限運賃は、標準的な経営状況にあると考えられる事業者の原価を基に設定されており、それよりも値下げになってしまうのは不自然。（解決2）求められる運賃水準を「既に届け出ている運賃を中心としてプラスマイナス5%に収めること」としたらどうか。なおプラスマイナス5%、つまり10%幅とするのは、現状の上限運賃と下限運賃の関係（上限運賃のマイナス約10%が下限運賃）から見て自然と思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 公示運賃幅の上限の額で運賃を設定しているタクシー事業者にとっては、運賃収入の総額を公示運賃幅の範囲内に収める必要があるため、減収となる事業者も生じる場合がありますが、これまでタクシー運賃が高額で利用を控えていた利用者が、閑散時間帯など運賃が安い時間帯に利用するようになるなど、新たな需要喚起に繋がれば、タクシー事業者の輸送人員が増え、総収入が増えることが考えられます。
9	<ul style="list-style-type: none"> アプリ導入による変動運賃の採用は、斬新的で大変良い事だと思います。都会部では採用が決まれば、スムーズに移行出来ると思いますが、地方では、スムーズに移行出来ないと思います。 （理由） 田川地区では、お客様の大半が高齢者でスマホを持っていない方がほとんどです。乗務員も高齢者が多く、PayPay等キャッシュレス決済採用時もトラブルが多発しました。 	<ul style="list-style-type: none"> 本制度は、タクシー事業の活性化のため、多様なサービスの一つとして新たな選択肢を設けたものであり、実際に導入するかどうかは、地域の実情やニーズを踏まえた各事業者の経営判断によるものとなりますので、移行は強制ではありません。導入にあたっては、各地方運輸局等にご相談いただきますようお願いいたします。

	<p>アプリ導入は、簡単明快なアプリを考慮してもらいたいです。また、移行の際、説明会等、十分な指導時間を設けてほしいです。</p>	
10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃制度について タクシー業のタクシー車輪の原価に係る経費削減を検討 (※事前確定運賃については特になし) <p>(理由)</p> <p>タクシー運賃については、従来より「総括原価方式」にて国土交通省が定めた運賃幅の範囲内で事業者が運賃を適用（選んで）営業しておりますが、原価の見直しが必要ではないかと考えています。例えばタクシー車輪の車検については一般ユーザーの車輪は2年毎に車検があるのに対してタクシー車輪は毎年実施しなくてはならない。また、3ヶ月点検も実施しなければならないとされております。車両性能が昔より格段に良くなっている現状では、車検・点検を延長する検討をすべきではないでしょうか。また、自賠責保険料も現状の収支を明確にして頂き、本来支払うべき強制保険金額が妥当かどうか十分検討していただきたいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ いただいたご意見は、運賃制度そのものに対するご意見として、今後の検討にあたり参考とさせていただきます。

<p>11</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ① 3ヶ月毎の実績の確認を速やかに実施するとともに、確認の結果、運賃水準（変動運賃の平均額が運賃幅に収まる水準）を満たさない場合における改善の検討の指示及び事前確定型変動運賃の認可取り消しについては、遅滞なく適切に処分していただきたい。 ・ ② モニタリング期間については、6ヶ月間の経過後においても、必要に応じて延長する等柔軟に対応いただきたい。 <p>(理由)</p> <p>①事前確定型変動運賃を用いて恣意的に運賃ダンピングを行う等、悪質なケースに適切にご対応いただきたいため。</p> <p>②タクシー市場に混乱を来すことのないよう本制度については国土交通省において丁寧なモニタリングを継続していただきたいため。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全国で最初に事前確定型変動運賃の認可を受けた事業者が運用を開始してから6ヶ月間をモニタリング期間とし、当該モニタリング結果を踏まえ、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずることとしており、制度の運用に当たっては、新たな需要喚起と運転者の労働環境の悪化防止の双方を注視しつつ、適正な運用につとめてまいります。 ・ 柔軟に対応してまいりたいと考えております。
<p>12</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各社に於いて事前確定型変動運賃のアルゴリズムを設定した場合、割引競争を助長するのではないか。そのことが認可運賃の原理に反しているのではないか。 <p>(理由)</p> <p>各社で事前確定型変動運賃のアルゴリズムを設定することで、時間差や日付で運賃差が起きることによってお客様</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度は、変動運賃の平均額が運賃幅に収まるような方法により運賃を算定することを要件としているため、制度として総括原価の考えは担保されており、割引競争を助長するものとは考えておりません。また、流しでの運用は認めておらず、利用者の選択性、予見性が担保されていることから、利用者の公平・利便性

	<p>が運賃の安いタクシー会社が選択し乗車することが引き割競争を助長し運賃水準を担保できるか疑問が残る。</p> <p>配車アプリ等で行うとあるが複数社が同じアプリを使っている場合は事前確定型変動運賃での運賃が5割増から5割引の範囲での設定としたとしても割増、割引の偏りをアプリ内で制御することが困難である。</p>	<p>を著しく損なうとは考えておりません。なお、本制度は、タクシー事業の活性化のため、多様なサービスの一つとして新たな選択肢を設けたものであり、実際に導入するかどうかは各事業者の経営判断によるものとなりますので、ご指摘のアプリの仕様も含め、可能な範囲で導入を検討していただくものと考えております。</p>
13	<ul style="list-style-type: none"> 半年間のモニタリング結果によって判断するとのことだが、何を基準に判断するのか、明示すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 制度導入前であり、初めての試みであるからこそモニタリング期間を設けているところであり、現時点で判断基準を明示することは困難ですが、変動期間の運賃水準のほか、導入事業者へのヒアリング等を通じて個別に判断してまいりたいと考えております。