

# タクシー運賃へのダイナミック・プライシング導入に反対する声明

2021年3月17日 自交総連

1. 政府の規制改革推進会議は2月22日に投資等ワーキンググループの会合をひらき、タクシーの利便性向上を議題に全国ハイヤー・タクシー連合会（全タク連）、国土交通省からヒアリングを実施した。国交省は、タクシー規制の見直しとして、①ソフトメーターの導入、②IT点呼の拡大、③ダイナミック・プライシング（変動運賃制）の導入、をあげ、①②については年内をめどに課題解決を図ったうえで制度設計をすすめる、③については令和3年に調査事業を実施して検討をすすめる制度設計を行うとの考え方を示した。全タク連も、同様の3項目についてプレゼンテーションをし、質問に答えた。

この結果、上記の3項目については、6月頃の規制改革推進会議の答申に盛り込まれ、政府の規制改革実施計画として閣議決定される可能性が高くなった。

これらの施策、とりわけダイナミック・プライシングは、タクシーの公共性を著しく損ない、運転者の労働条件を悪化させ、ひいては利便性・安全性にも悪影響をおよぼすものであり、自交総連は、その導入につよく反対するものである。

2. タクシーは、道路運送法を改悪しての規制緩和が2002年に実施されたが、事故の増加など混乱が生じ、その検証の結果、「市場の失敗」が指摘されて規制緩和の見直しが行われ、2009年にタクシー適正化・活性化特措法が制定されて、規制が一程度強化された歴史がある。

また、現在のコロナ危機に際して、規制緩和による過当競争でタクシー事業が脆弱化し、まったく余裕のない経営状態となっており、運転者の賃金も歩合給中心の賃金となっていることが、営業収入の激減という事態に対応できず、倒産や廃業の危機に瀕する被害を拡大しているという実態がある。

新自由主義による積年の規制緩和の被害があらわになり、本来ならばその反省をしなければならぬ時に、逆に、再び規制緩和をすすめようとし、業界や国交省にダイナミック・プライシングのような施策の実行を迫る規制改革推進会議の姿勢に対しつよく抗議するものである。

規制改革会議に規制緩和策の口実を与えることになったのは、全タク連が2016年に発表したタクシー活性化11項目の中に安易にダイナミック・プライシングを項目として入れていたことにも一因がある。

3. ソフトメーターの導入は、ダイナミック・プライシングと連動させて導入をはかろうというものである。GPS情報をもとに走行距離を計測するしくみで、その正確性に疑問があるうえ、新たな運賃・料金サービスの導入を促進するために利用

しようという意図での導入は認められない。

IT点呼の拡大は、離れた営業所間で、IT（インターネットの情報通信等）による点呼を認めようというものである。近年、運転者の高齢化もあり、運転中の脳出血など健康起因事故が続発し、タクシーの安全性に対する利用者の懸念が高まっている。現在は、対面点呼により、乗務する運転者の全身状況を確認して、健康状態などを確認しているものを、遠隔操作のITで十分に把握できるかどうかは疑問であり、利用者に安全を保障できないやり方を拙速に導入するべきではない。

4. ダイナミック・プライシングは、需要の繁閑に応じて運賃を変動させ、需要が多いときは高く、少ないときは安くするというものである。すでに昨年秋に迎車料金の変動制度が認められているが、運賃本体をも上下させる制度の実施が計画されている。

(1) ダイナミック・プライシングは、そもそもタクシー利用者から要望があって導入しようというものではない。

この運賃のしくみは、国交省が安全に問題があるから導入は認められないとするライドシェアで取り入れられているものである。ライドシェア大手のウーバーでは、悪天候で電車やバスが止まったり、事故や事件で一部の交通が遮断されたりして利用者が殺到するときに運賃が数倍に跳ね上がり、そのたびに利用者から抗議が続出している。悪評にもかかわらずウーバーがこのしくみをやめないのは、雇用関係にない（とウーバーは主張する）運転者を需要増大時に集めるためには運賃を上げて収入が増えるというインセンティブが必要だという理由によるもので、利用者の利便や希望とは何ら関係のないものである。

国交省は「これまでタクシーを利用していなかった層の需要を開拓」できる可能性があるなどと規制改革推進会議に報告しているが、あらたな需要が増えることは考えられない。なぜならばタクシーの需要は、移動する目的があって、それに付随して発生する需要だからである。ダイナミック・プライシングによって運賃が安くなる時期ができたとしても、その時に移動する目的もないのに安いからタクシーに乗ろうという需要が発生することはありえない。このことは、2002年の規制緩和の時にも、運賃値下げ競争が起きれば需要が拡大するなどといわれたが、まったくそうはならなかった事実からも実証済みである。

しかも、AIによる需要予測システムを導入している事業者も多く、需要に対する供給の偏りが予想され、混雑集中地域以外では、利用したい人が利用できないという被害が生じ、需要喚起には結びつかない。

(2) 利便がない一方で、タクシー利用者には重大な被害をおよぼす。

現在、タクシーを日常的に使っているのは、障がい者や高齢者が病院に通うという例が多い。バスや鉄道がなくなったり、使いづらくなかで、残された唯一の公共交通機関としてタクシーを頼りにしている人びとが、その通院時に運賃が高

くなる時期に当たってしまえば、否応なく余分な出費を強いられることになる。病院には予約があるので、運賃の安い時期を選んで乗ることもできない。

悪天候や事故の場合にタクシーを利用しようとするれば、高額な運賃を支払わざるを得ない。タクシーは、東日本大震災の直後に唯一稼働した公共交通機関であり、当時、家族の安否を確かめるために必死でタクシーを求めた利用者が多かった。そういう利用者に、いまは乗客が殺到しているから運賃を上げていますという納得が得られるだろうか。

一般の利用者にしても、現在、深夜割増運賃が適用されている時間帯に、さらに混雑時の割増が上乘せされれば、かなりの高額となり負担は大きく、「お金持ちしか乗れないタクシー」となりかねない。

- (3) タクシー労働者にとっても何ら利益はない。タクシー運転者の賃金は、ほぼすべてが歩合給なので、運賃収入の多寡に賃金が連動する。運賃が安く設定されている時期に乗客を乗せれば賃金が下がってしまう。国交省は、運賃が高くなる時期もありトータルでは変わらないというが、タクシー会社全体の総営業収入では平均化されたとしても、個々の運転者にとっても平均化されるという保障はない。

これまで深夜大口割引、5000円以上5割引や初乗り距離短縮運賃などが実施されてきたが、いずれも需要の喚起にはつながらず、運送収入の減収はタクシー労働者の賃金に影響を与えてきた。実施するのであれば、社会的水準の固定的賃金を保障したうえでなければ、そのしわ寄せは労働者が負うことになる。

しかも、乗客と直接に接する運転者は、運賃が上がったときに乗った乗客から苦情、不満をぶつけられることが想定され、その対応による精神的消耗は深刻になると考えられ、安全運転にも影響をおよぼしかねない。

ウーバーイーツでは、京都・福岡でダイナミック・プライシングが実施された結果、労働者の賃金が最低賃金を大幅に下回る状況になり、配達拒否や稼働をやめる配達員が相次ぎ、マッチングが機能しなくなり、利用者にも飲食店にも被害が及んでいるという報告もあり、このしくみの不合理は明らかである。

- (4) タクシー運賃は、道路運送法によって国が認可し、上限が定められている。適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることが規定され、運賃値上げの際には、厳密に原価が査定されて上限が決められる。この運賃認可制度は、2002年のタクシー規制緩和の際にも維持され、一定の幅の内の低額運賃が認められても、時期による変動や極端な値下げは抑えられてきた。

これはタクシー運賃が公共性の高いものであり、利用者が差別されることなく、不当に高額な運賃を強要されたり、ダンピングにより安全性に影響が出たりすることがないようにするためである。

しかるに、すでに認められている迎車料金の変動制度では、現行料金の4倍までという大幅な変動が認められ、しかも需要の変動に応じてリアルタイムで料金を変えることが認められている。運賃本体の変動制も同様に、リアルタイムで大

幅な運賃の変動が認められれば、その弊害は大きく、被害は拡大する。

会社ごとにダイナミック・プライシングが採用されると、一部にはダンピングを目的に制度を悪用する会社も現れかねず、地域的に不当競争が引き起こされることも考えられる。

これらは、利用者の利便、安全確保のために認可制にしている運賃制度の原則を掘り崩すものといわなければならない。

5. 以上のように、ダイナミック・プライシングは、タクシー利用者にも、労働者にも、業界にも、何ら利益がなく、害悪だけを生じさせるものである。安心・安全かつ安定的に人の移動を担うという公共交通の基本を投げ捨て、危険で公共性のないライドシェアのまねをする必要はどこにもなく、これを許せばライドシェア導入への道がひらかれかねない。

自交総連は、このような施策を認めるわけにはいかない。すでに導入されている変動迎車料金制度の廃止を含め、ダイナミック・プライシング導入計画の中止をつよく求め、反対運動を広げていくことを表明するものである。

以 上