



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第49号 2021年12月17日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

顧問弁護士によるダイナミック・プライシング（変動運賃制度）導入に反対する意見書ができあがり、国交省、全タク連、衆・参議院国土交通委員など、関係方面に郵送して、ライドシェア解禁につながりかねない危険な制度の問題点を明らかにし、世論を喚起することに活用していきます。

タクシーへのダイナミック・プライシング （変動運賃制度）導入に反対する意見書

2021年12月17日

自 交 総 連 本 部

自交総連本部顧問弁護士

弁護士 小賀坂 徹（馬車道法律事務所）

弁護士 菅 俊治（東京法律事務所）

弁護士 田辺 幸雄（江東総合法律事務所）

弁護士 林 治（代々木総合法律事務所）

はじめに

2021年2月22日、政府の規制改革推進会議・投資等ワーキンググループの会合で、タクシーの利便性向上のため

として、ダイナミック・プライシング（変動運賃制度）が取り上げられた。

ダイナミック・プライシングとは、

需要の多寡に応じてタクシー運賃を変動させ、需要が多いときには高くし、少ないときには安くしようというものである。この制度は、前年末に当時の河野太郎規制改革担当大臣がテレビ番組で、規制改革の一環としてタクシーに導入しようと考えていると発言したことで、にわかに浮上してきた。河野氏は、「雨が降るとタクシーに乗りたくない人が

もくじ

はじめに	1
1 利用者・労働者・事業者からみた問題点	2
2 法律上の問題点	4
(1) 運賃認可制度の乱暴な破壊	4
(2) 旅客の不当な差別	7
(3) ダンピング競争を引き起こすおそれ	7
(4) 通達による導入は許されない	8
3 公共交通の運賃のあり方——	
移動制約者には公的な運賃補助を	8
4 「日本版ライドシェア」導入につながる危険性	9
おわりに	12

増えるからタクシー料金を上げる」
「あんまり乗る人がいないときは下げる」として、「料金を変えることがもっと自由にできればタクシーの需要を喚起することができるのではないか、国土交通省も前向きに検討してくれようとしている」と述べて、導入に意欲をみせた。

これをうけて、2月のワーキンググループ会合には、国土交通省、全国ハイヤー・タクシー連合会（全タク連）が出席し、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・プライシングの導入、をすすめることを明らかにした。全タク連も、同様の3項目をタクシーの規制改革案として提案した。

この3点は、そのまま規制改革推進会議の答申に盛り込まれ、6月18日に規制改革実施計画として閣議決定された。計画では、ソフトメーター導入とIT点呼の拡大については「2021年結論・措置」とされ、変動運賃制度については「2021年検討開始、結論を得次第速やかに措置」されることとされた（答申では「ダイナミック・プライシング」という表記が「変動運賃制度」に変わっている）。国土交通省は10月

から12月にかけて、配車アプリ事業者2社（タクシー17事業者）の参加による事前確定型変動運賃の実証実験を行っている。

ダイナミック・プライシングは、利便性の向上や需要の喚起につながるとされているが、実際には需要の拡大など考えられず、タクシーの公共性を損ない、運転者の労働条件を悪化させ、利便性・安全性に悪影響をおよぼす。配車アプリにより運用されることで、タクシー事業の根幹ともいえる運賃の決定をタクシー事業者からアプリ事業者に手渡すことになり、タクシー事業がアプリ事業者の支配下に置かれることにもなりかねない。しかも、利用者保護、労働者保護のために道路運送法で厳格に定められたタクシー運賃の原則を掘り崩し、法の理念を失わせるものであり、さらには、ライドシェア導入に道をひらく危険性も考えられる。

自交総連は、顧問弁護士と共同して、ダイナミック・プライシングの問題点、危険性を明らかにし、とくに道路運送法上の規定との関連も詳しく検討し、本見解をまとめた。

このような不適切な施策が「規制改革」を名目に安易に導入されることのないように求めるものである。

1 利用者・労働者・事業者からみた問題点

(1) ダイナミック・プライシング導入の目的は、前述の河野大臣の発言に表れているとおり、タクシー需要の喚起とされている。しかし、ダイナミック・プライシングの導入によってタクシー需要が喚起されるとの検証は全くなされておらず、前述の河野大臣の発言をとってみても単なる印象や願望の域を出るものでなく、

実際は需要の喚起にはおよそ繋がるものではない。

(2) そもそも需給バランスがどのようにタクシー運賃に反映されるのかについてのアルゴリズムは明らかにされておらず、そのこと自体が問題であるが、需要の喚起という目的からすると、需要が落ちる時には運賃を

現在より下げることとし、需要が上がる時（荒天、災害、大規模イベントの開催）には運賃を現在より値上げするということになる。

- (3) 利用者にとっては、どんな事情があろうとも固定された運賃であることが安心してタクシーを利用する担保となっているのであり、それが損なわれることはタクシー利用の安心感を奪うことになり、却って利用を抑制する結果となる可能性が高い。特に需要が高まることが予想される時にタクシー運賃が高騰するということになれば、むしろ「乗り控え」を誘発し、本来の需要を削ぐことになりかねない。

他方、需要が見込めない時に運賃を下げて利用を促すという発想についても、まさに机上の空論というべきものである。なぜなら、そもそもタクシーの需要は、移動の目的に伴って発生するものであり、運賃が安いからといって移動の目的が喚起されるという関係にはないからである。仮に運賃の値下げによって、歩いて移動できる距離をタクシー利用につなげる効果があったとしても、値下げ幅には自ずと限界があるのであり、そのことによって大幅に需要が喚起されることにならないのは明らかであろう。

- (4) むしろ、利用者にとっては弊害が大きいといわざるを得ない。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際の利用が少なくない。バスや鉄道が使いつらいなかで、残された唯一の公共交通機関としてのタクシーを頼りにしている人々が、その通院時に荒

天等にあたってしまっても乗車をしないという選択はできないのであり、否応なく余分な出費を強いられることになる。同じ理由で、運賃の安い時を選んで乗車することもできない。

また視覚障がい者にとってもタクシーは重要な移動手段であるが、これらの者は自ら運賃を確認することができないのであり、変動する運賃は不安でしかないであろう。

一般の利用者であっても、荒天時や災害時の需要がひっ迫した際などに運賃を値上げすることは、まさに「足元を見られている」ということに外ならず、到底理解を得ることはできない。東日本大震災の直後、タクシーは唯一稼働した公共交通機関であり、当時家族の安否を確認するため必死でタクシーを求めた利用者が数多くいた。このような事に便乗してタクシー運賃を値上げすることになれば、タクシーに対する信頼は失墜し、ひいてはタクシー離れに繋がるであろう。また、こうした不満や苦情は直接には乗務員にぶつけられるのであり、乗務員の精神的負担も無視できない。

- (5) 航空料金などは、繁忙期と閑散期で料金設定が異なっているが、これは前もって定まったものである点で、乗客の予測可能性は担保されている。利用者が航空機を利用する時期を選択できる場合は、それを見越して時期を選ぶことも可能である。

しかしながら、ダイナミック・プライシングは、荒天時や災害時など予期せぬ事情によって運賃を変動させるものであり、乗客の予測可能性は全く担保されていない点において航空料金とは全く事情が異なってい

る。その意味で、タクシー料金のダイナミック・プライシングを航空料金の変動と同列に扱うことは誤った議論である。

- (6) こうした問題だらけのダイナミック・プライシングは、利用者からの要望で導入が検討されたものではない。

2021年5月11日の参議院国土交通委員会での武田良介参議院議員の「利用者側から導入して欲しいという要望があったのか」という質問に対して、祓川直也国土交通省自動車局長は「ダイナミック・プライシングをやってほしいという利用者の声はない」と明確に答弁している通りである。利用者も全く求めている制度の導入によって需要を喚起できるはずはないのは明らかであろう。このことの1点をとってみても、導入理由は破綻している。

- (7) ダイナミック・プライシングによって、運賃が変動するとしても、傾向としてはさらなる運賃の値下げに

つながる可能性が高い。現在のコロナ禍において、タクシーの利用者は大幅に減少しており、ここにさらに値下げをすれば運賃収入は大幅に減少することになる（値下げによって大幅な需要喚起につながらないことは先に述べた通りである）。

こうなると最悪の場合、ダンピング競争を生じさせ、タクシー労働者にとっても、事業者にとっても深刻な影響を与えることになる。

タクシー労働者の賃金は、ほぼすべてが歩合給なので運賃収入が減少すれば、直ちに賃金の下落に繋がる。これまで深夜大口割引、5000円以上5割引や初乗距離短縮運賃などが実施されたが、いずれも需要の喚起には直結せず、結果としてタクシー労働者にしわ寄せがいくこととなっている。前述の乗客とのトラブルなどの精神的負担も重大である。

運賃収入の低下は、労働者のみならず事業者にとっても深刻であり、経営基盤を揺るがすものになりかねないのである。

2 法律上の問題点

(1) 運賃認可制度の乱暴な破壊

① 道路運送法の運賃制度の仕組み

現在のタクシーの運賃認可制度は、道路運送法9条の3とこれに基づく諸通達などによって運用されている。

その第1の原則は、タクシーの運賃と料金が「能率的な経営の下におけ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」を基準に

決められることである（道運法9条の3第2項1号）。

適正原価には、タクシー労働者の人件費なども入るし、事業者の適正利潤も、一定の算式によって確保されている（国自旅101号自動車局長通達）。

その一方、一般利用者との関係では、「特定の旅客に対して不当な差別的取り扱いがないこと」や他の事業者との「不当な競争を引き起こされないこと」などを考慮して、運賃料金が定められている（道運法9条の3第2項2号、

3号)。

このようにタクシーの運賃・料金の決め方は、一見煩さにみえて、実際には利用者、事業者及びそこで働く労働者などの利害のバランスをとり、公共交通機関としての役割をタクシーが果たしていくための合理的なしくみになっている。

これに対して、現在取り沙汰されているダイナミック・プライシングは、時々刻々変動する「需給予測」に合わせて、タクシーの運賃・料金を決めようとする制度である。

これは現在の道路運送法の運賃・認可制度とは全く異質なものであり、その乱暴な破壊に他ならない。

② 鉄道などの公共交通機関の運賃制度

2020年版交通政策白書によると、2018年度の国内旅客運送の内訳は鉄道が81.0%、乗合バスが13.9%、タクシーが4.5%を占めている。

公共旅客輸送の8割以上を占める鉄道事業については、鉄道事業法が運賃・料金制度を定めている。そして、鉄道事業の運賃認可基準は、道路運送法と基本的に同一である。

鉄道の旅客運賃の認可は「.... 能率的な経営の下におけ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かどうかを審査して、これをしなければならない。」とされている(鉄道事業法16条2項)。

また、同条の5項では、旅客運賃・料金の認可について、道運法の場合と同様に不当差別の禁止、不当競争の防止が定められている。

鉄道に次ぐ公共輸送機関である乗合バスも、道路運送法9条2項が「国土

交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下におけ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かどうかを審査して、これをしなければならない。」とタクシーの場合と全く同一の認可基準で行われている、また、不当差別の禁止、不当競争の禁止についても同様である(9条6項)。

このように、日本の公共輸送を担う鉄道、乗合バス、タクシーはいずれも同一の運賃・料金の認可基準で運営されてきている。

そして、そのことによって何か不都合が生じているという事実はない。

③ ダイナミック・プライシングと現行の運賃制度の本質的違い

現在、タクシーにおいて「事前確定運賃」であるとか、「変動迎車料金」などの新しい仕組みが導入されている。しかし、こうした新規の運賃・料金制度はあくまで道路運送法の枠内の制度である。

タクシーの運賃および料金については、「運賃及び料金に関する制度について」(国自旅100号自動車局長通達)に定められている。

これによると、運賃は、基本的に距離制運賃と時間制運賃の併用であるが、適用順位としては距離制運賃が基本である。また、料金には、待ち料金、迎車・回送料金などがある。

「事前確定運賃」制度は、配車アプリとGPSの地図情報を利用して乗車時に運賃が確定する点では目新しいが、従来の距離制運賃に準ずるもので、時間制による運賃分を加算することができない点を距離制運賃に一定の係数をかけることで加算するものである。

この制度も必ずしも問題がないわけではないが、現在のところ「事前確定運賃に関する認可申請の取り扱いについて」（国自旅31号自動車局長通達）で、認可された距離制運賃に連動して統一係数が定められること、統一係数は認可日から1年単位であり、ダイナミック・プライシングのように不断に変動するものではないことなどから、国土交通省の規制が及んでいる点において、道路運送法に適合している。

また、変動制迎車料金については、もともとタクシーの料金制度自体が運賃と比較して認可届出が簡易に定められていること加えて、100号通達で、かなり詳細に要件が定められているのでこれも道運法上の制度としての性格を失わない。

これに対して、ダイナミック・プライシングは、道路運送法に基づく運賃・料金認可制度とは全く異質な要素を運賃の決定に持ち込もうとするものである。

④ 運賃決定における規制権限の喪失

ダイナミック・プライシングについては、「需要に応じて一定の幅の中で運賃が変動する」制度という以上の具体的な内容は示されていない。

しかし、ここでは時々刻々変動する需給予測というという要素が、タクシーの運賃・料金に決定的な役割を果たすことは間違いない。そしてこれに連動して「一定の幅の中」とはいえ、運賃・料金が絶えず変動するのである。

タクシーの運賃・料金の決め方は、鉄道、乗合バスなどの場合と同様に、国民の公共交通機関として有効に機能するかという目的に照らしてその妥当性が判断されるべきである。

この点で、「変動する需給予測」を運賃決定の基本要素とするダイナミック・プライシングは次のような問題点を含んでいる。

A. 利用者にとって運賃・料金の予測可能性がない。これは公共交通機関として致命的な欠陥であり、消費者保護の観点からも許されない問題点である。

B. 公共輸送機関の存立のための適切な規制権限の放棄である。

ダイナミック・プライシングでは、運賃を決める要素は時々刻々変動する「需要」である。

そして、これを日常的に管理するのは、監督官庁ではあり得ないであろう。

そうなると、幅運賃の大枠以外は、事業者と利用者の合意のみで決定される白タクの横行に等しい状態になる。

その結果、公共交通機関に対する国交省の規制権限が失われることになる

C. 適正原価と適正利潤が反映されない運賃であり違法である。

道路運送法の運賃認可制度は、労働者の人件費を含む適正原価を反映したものとなっている。ところが、ダイナミック・プライシングにおける運賃決定の要素には、変動する「需要」しかなく適正原価や適正利潤が反映される保障はない。

そうすると、これによって定められた運賃・料金は日常的に道路運送法との関係で違法状態になる可能性を含んでいる。

(2) 旅客の不当な差別

すでに述べたように道路運送法は「特定の旅客に対して不当な差別的取り扱いがないこと」（道運法9条の3第2項2号）を運賃・料金の認可基準としている。

これは公共輸送機関の性格上不可欠の規制である。

ところが、ダイナミック・プライシングが導入された場合には、例えば配車アプリの使用に不慣れな利用者がタクシー利用の機会を失ったり、あるいは利用できても予想外の高額な運賃を請求されるなどのトラブルが日常的に生じうる。

視覚障がい者など障がい者や高齢者にとって重要なことは安心・安全にタクシーが利用できることであり、目まぐるしく変動する運賃体系は不当な差別に当たる。

さらに、需要が高まった時には高額な運賃を負担できる者しかタクシーを利用できなくなる点で不当な差別そのものに他ならない。

(3) ダンピング競争を引き起こすおそれ

① タクシーの運賃は、「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないもの」（道路運送法9条の3第2項3号）とされ、公定幅運賃の下限を下回る運賃は、認可されないことになっている。

これは道路運送法1条が同法の目的について「道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、道路運送の利用者の利益を保

護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」と規定していることから、運賃のダンピングなど不公正競争を防止することで、道路運送事業全体の健全な発達をはかることがその趣旨と解される。

しかし、ダイナミック・プライシングにより運賃を下げることで、ダンピング競争を誘発することになりかねない。しかも、値下げ幅がどの程度になるのか、現在まで示されていない。

これでは、経営体力のある大規模なタクシー会社が運賃を不当に下げること、経営体力のない周辺の小規模なタクシー会社を淘汰し、その後寡占状態になったら運賃を下げずに上げることばかりするという事態も生じうる。

このような事態を生じさせることは、利用者の利益を害することになる。

② また、ダイナミック・プライシングにより運賃を下げた場合、運賃が公定幅運賃の下限を下回る可能性が生じうる。

これは都市部に比べてマイカーでの移動が多く、タクシー利用の需要の少ない地方では、恒常的に運賃が下がった状態で固定されてしまうことになりかねない。

その場合、タクシー会社は経営を維持するため、タクシー運転者の賃金を低下させる恐れがある。これは、タクシー労働者の長時間労働など引き起こし、タクシードライバーに過労状態で運転を続けることを強いることとなり利用者の安全性が確保されない事態を生じかねない。

(4) 通達による導入は許されない

国土交通省はダイナミック・プライシングの導入は通達で可能と主張している。しかし、タクシーの運賃を変更するには、国土交通大臣の認可を受けなければならない（道路運送法9条の3第1項）。

通達によってダイナミック・プライ

シングを導入できるとすることは、タクシー運賃を国土交通大臣の認可を経ずに変更できることになるため道路運送法9条の3第1項に反し違法な事態となる。

ダイナミック・プライシングを通達のみで導入できるとすることは、本来法改正が必要であるにもかかわらず、通達のみで国土交通省の規制権限を失わせることになるため、この点からも許されない。

3 公共交通の運賃のあり方——移動制約者には公的な運賃補助を

(1) タクシー運賃は、その公共性を担保するために道路運送法等によって厳しく管理されてきた。ダイナミック・プライシングは、その公共性に反する不適切な施策であることは、前述してきたとおりである。

一方で、現在の運賃制度が公共性や利便性を保つうえで必要十分であるとはいえない。その点でタクシーの運賃制度をよりよくしていくためには何が必要なのかを指摘しておきたい。

(2) タクシーの利用者は、モータリゼーションの進展にともない漸減傾向がつづき、1980年代には年間33億人を数えた輸送人員は2019年度には13億人と半分以下になっている。全体の需要が減るなかでも、タクシー以外に代替手段がなく、タクシーを頼りにしている利用者はたくさんいる。自分では自家用車を運転することが困難な、障がい者、要介護者、通院患者、妊産婦といった人たちに加え、急増している運転免許を返納した高齢者などの人々である。

これらの移動制約者についてタク

シーの果たす役割はたいへん大きい。それは、バス路線がない等で移動が困難になっている人、また障がい等によって他の交通機関が利用できない人に移動の自由を保障するという公共的な役割である。

ところが、移動制約者がタクシーを利用する際に一番の問題となるのが、タクシー運賃の高さである。タクシーは、バスなどの大量輸送機関と違って、マンツーマンで人を運ぶもので、運賃の原価は大半が運転者の人件費であり、人材確保・安全性担保の点からも、どうしても運賃はバスや鉄道と比べて高く、一定の水準にならざるを得ない。これでは、頻繁に利用する人ほど負担が大きくなってしまい、経済的理由からタクシーの利用を控えるという人も出てきてしまう。

(3) タクシーがその公共性を十分に発揮するためには、移動制約者については運賃を安くして利用しやすくすることが必要である。そのためには、国や地方自治体による公的な助成、運賃補助が必要となってくる。この

点で、現在の運賃制度は、原価で運賃を決めるという原則に基づいて決められており、移動制約者の利用については助成をするという観点が抜け落ちており、不十分といわざるを得ない。現在実施されている障がい者割引は、公共的割引として認可される事業者の内部補助による割引であって、公的な補助はまったく行われていない。

こうした点を改善して、公的な補助を充実させて、移動制約者が経済的な制約なく移動の自由を行使できるようにすることが求められる。そうであるこそ、タクシーの公共性が発揮され、利便性が増すことになる。

- (4) 公共交通に対する公的補助の必要性は、コロナ危機のなかで多くの公共交通事業が存続の危機にさらされている現状では、いっそう重要性を増している。

規制緩和による過当競争でタクシー事業が脆弱化し、余裕のない経営状態となっていることがコロナによる経営危機を増幅させている。着実

に進展する人口減少とも相まって、タクシー事業の維持・確保が困難となる地域が増加している。

このことは政府も認めるところで、2021年5月に閣議決定された、交通政策基本法にもとづく第2次交通政策基本計画では、これまでは「規制緩和を進めつつ、全国一律の制度に基づき、競争を基本とした効率的な交通システムの構築を進めてきた」が、「競争が成立しにくい分野では、人口減少等を背景として、交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加している」「交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う」とされた。

このような認識に立つのならば、ダイナミック・プライシングのような市場原理に基づく競争を基本とする運賃政策ではなく、運賃への公的補助の実現こそが求められているのである。

4 「日本版ライドシェア」導入につながる危険性

- (1) ダイナミック・プライシングの導入は、タクシー運賃という経営上重要な事項の決定権を、一定の限度が設けるとはいえ、タクシー事業者から「プラットフォーム事業者」に事実上譲渡することを意味する。具体的な価格決定は、プラットフォーム事業者が設計したアルゴリズムによってなされることになり、価格決定を左右する複数のパラメータをどのように考慮するかについてはブラッ

クボックス化される。タクシー事業者は自らが決めた価格ではなく、プラットフォーム事業者の決定した価格で運送を行う義務を負う立場になる。このことは、プラットフォーム事業者を旅客運送事業者と認識し、業法上の規制を及ぼすべき根拠ともなる。しかし、この本質的な問題についても、今般の経過の中で真剣に検討された形跡がない。

現実には、ダイナミック・プライ

シングの導入に先行して、プラットフォーム事業者がアプリを通じてタクシー事業者に旅客を紹介する業務提携が進んでいる。提携の規模はますます拡大していくと予想され、プラットフォーム事業者による顧客層の囲い込みが進めば、タクシー事業者の依存度が増すことになる。これと並行して、プラットフォーム事業者による運賃決定が拡大していけば、タクシー事業者とプラットフォーム事業者の主客が転倒し、タクシー事業者がプラットフォーム事業者の指示のもと旅客を運送する事実上の下請事業に成り下がることが懸念される。

仮にそうした事態になっても、プラットフォーム事業者は、自らはあくまでも顧客のマッチングや価格決定の一部を提携しているに過ぎず、旅客運送事業者としての責任を負う立場にはないと主張しつつあるであろう。タクシー事業者とプラットフォーム事業者との間の提携関係が、どのような法的構成でなされているかは明かされていないが、プラットフォーム事業者は旅客運送事業者としての責任を負わないまま、アプリやアルゴリズムの使用料を対価として受け取り続けることになる。これは、形を変えたライドシェアの亜種にほかならない。ライドシェアの解禁が許されないことは、国会においても確認されたことである。いわば「日本版ライドシェア」導入につながるダイナミック・プライシングの導入は許してはならない。

(2) 私たちは、かつて実施され、その後失敗が明らかになったタクシー事業の規制緩和の痛切な反省を思い起

こすべきである。

タクシー事業は、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、その直後から、交通事故の増加、運転者の労働条件の著しい悪化など幾多の混乱が生じ、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、規制が一定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、運転者の賃金激減、倒産や廃業などの被害を拡大しているという実態がある。

こうした実態から、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ない。その時に、逆に、ダイナミック・プライシングのような運賃規制の緩和を再びすすめるようとしている規制改革推進会議の姿勢は、歴史の教訓を無視したものといわざるを得ない。その要望に従い、道路運送法や規制緩和見直しの経緯にも反して、安易にダイナミック・プライシング導入を検討している国土交通省の姿勢も厳しく批判されなければならない。

(3) 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、国土交通省が、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も跳ね上がる「サージ・プライシング」というしくみを取り入れられており、運賃高騰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、ライドシェア特有の事情によるものである。

ライドシェアでは車両を運転している運転者は、「フリーランス」として扱われている。その労働者性が各国で法的な紛争に発展しているが、ウーバーなどのプラットフォーム企業は雇用関係がないと主張して徹底的に争っている。稼働時間帯を運転者の「自由」に委ねるとされている運転者を、需要増大時に多く稼働させ、輸送効率を高めるためには、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となる。ダイナミック・プライシングの採用は、もっぱらこうした理由によるもので、利用者の利便や要望とは何ら関係がない。

会社に雇用され、稼働時間は勤務ダイヤで決まっている日本の法人タクシーの運転者にとっては必要のない稼働へのインセンティブを、なぜ日本のタクシーに導入しようというのか。そこには、ダイナミック・プライシングのようなライドシェア的な仕組みを導入して、ライドシェアに対する親近感を高め、運賃規制を緩和し、ライドシェア導入に道筋をつける意図があるといわなければならない。

(4) ダイナミック・プライシングは、利用者が想定外の高額運賃に遭遇しないためとして、配車アプリを用いて事前確定運賃という形で提供されることになっており、「流し」や電話予約のタクシーでは設定されない。これが導入されれば、スマホを保有し配車アプリを活用できる人にとってはタクシーがつかまりやすくなる半面、そうでない人、とくに高齢者や障がい者にとっては、タクシーがつかまえにくくなるという問題が生じる。タクシーは需要が多く運賃が割高になっている地域に集中することになり、電話してもタクシーが出払っていて配車できないと断られることも想定される。

結果的に、配車アプリを使ってタクシーに乗るという利用の仕方が拡大し、一般的になっていくことになる。

すべて配車アプリにより運行されているライドシェアにとっては、配車アプリが普及し、一般化することは、ライドシェア導入の下地をつくり、ライドシェアへの抵抗感を薄れさせていく。こうしてライドシェアへの誘導という効果が発揮される。

(5) 規制改革推進会議で河野太郎規制改革担当相（当時）は、「外国でウーバーが出しているサービスと同じようなものを日本ではタクシーがやりますよということができれば、消費者にとっても同じサービスが国内で受けられるということになるでしょうから、ぜひこれをまず皮切りにして、ここでとどまることなく、利便性の向上と負担の軽減、そして、諸外国と同じような消費者への便益の提供を目指して、スピード感を持

ってやっていただきたいと思います」(2021年2月22日、規制改革推進会議第9回投資等ワーキンググループ議事概要)と述べている。

当のウーバー・ジャパンは、6月1日に報道陣へのプレゼンテーションを行い、国土交通省がダイナミック・プライシングの導入を検討していることを歓迎しつつ、同省が想定している上1割増し、下2割引とい

う変動の幅では効果が薄いとして「ダイナミック・プライシングが導入されることは大事だが、変動幅をもっと大きくしてもらいたい」(同社西村健吾政府渉外・公共政策部長)と注文を付けたと報道されている。

ウーバーが歓迎し、もっと変動幅を拡大せよと要求しているところに、ダイナミック・プライシング導入の本質的な意図が現れているのである。

おわりに

本意見書で詳述してきたように、ダイナミック・プライシングは、道路運送法に違反しているうえ、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。実際に、タクシー運賃についてダイナミック・プライシングを導入している国は海外にもひとつもない(2021年11月11日、自交総連の交渉での国交省の回答)。この運賃制度は、ライドシェアで実施されているだけであり、ライドシェアの導入を否定した日本で採用する理由はない。

国交省は、2021年10月から実施したダイナミック・プライシングの実証実験にあたって、変動の幅を上2割増し、下1割引きの範囲内として、平均が公定幅運賃の幅に収まるようにするので、利用者が極端に割高な運賃を適用されたり、適正原価から逸脱する運賃が出現することはないとしている。また、事前確定運賃制度で予約した利用者のみ適用し、すべてのタクシーで適用するわけではないので、望まない利用者がこの制度を押し付けられることはないとしている。

しかし、先般のウーバー・ジャパンのプレゼンテーションでいわれているように、制度がいったん導入された後で、変動の幅が拡大しない保証はどこにもない。現に、規制緩和で幅運賃制度が導入された際も、後から下限が引き下げられて、幅が拡大している。

しかも、ダイナミック・プライシングが適用されるタクシーと適用されないタクシーが存在することで、多重運賃が出現し混乱が生じるうえ、荒天時などにはタクシー車両はダイナミック・プライシングを適用されるアプリで予約した利用者のところに集中して、電話予約や駅の乗り場や流しを待つ利用者には捕まえることができなくなるという問題も生じる。

小手先の対応では解決しえない矛盾を含んでいるのがダイナミック・プライシングの本質であり、ライドシェア解禁への道にもつながりかねないダイナミック・プライシングを導入しないことを、改めてつよく求めるものである。

以上