

【電子版】



2023年 第15号 2023年 4月27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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



ダイナミック・プライシング導入反対

タクシーの公共性を著しく損なう 声明を発表

国土交通省は3月31日、ダイナミック・プライシング（変動運賃制度）を導入する方針を決めました。これをうけて自交総連は4月26日、同省が募集している「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へ意見を提出しました。（3ページ参照）

さらに27日には、「ダイナミック・プライシング導入に反対する声明」を発表しました。

自交総連は、導入を阻止する運動をすすめていきます。

ダイナミック・プライシング導入に反対する声明

2023年 4月 27日

全国自動車交通労働組合総連合会

（自 交 総 連）

自交総連は、ダイナミック・プライシング（変動運賃制度）が高齢者や障がい者等の交通弱者の利便・安全性にも悪影響を及ぼし、タクシーの公共性を著しく損なうとともに、タクシー運転者の労働条件を悪化させるものとして、以下の理由をあげ国土交通省の拙速な行政手法と制度導入に断固反対を表明する。

4月1日、「国土交通省が5月にもタクシー運賃を変動できる制度導入を決めた」とのマスコミ報道がなされた。この間、自交総連は同省に対して、実証実験の結果等データを含め公表し、検討状況も客観的に検証できるよう求めてきた。

当初、同省は「変動幅を2割増から1割引を想定している」と言及してきたが、今回公表された内容は上下5割の範囲という驚くべきものになっていた。

2021年にライドシェア大手のウーバー社が変動運賃について、「国交省が想定している2割増・1割引では効果がない、もっと大きな変動幅とするのが望ましい」と主張していたが、それを受け入れた内容といえる。

そもそもダイナミック・プライシングを導入する理由として、「もう少し安い運賃でタクシー利用したい」「少し運賃が高くてもタクシーが捕まえづらい時間帯に早くタクシーに乗りたい」といった利用者のニーズに応え、潜在需要を掘り起こす新しい選択肢として検討がなされてきたが、タクシーにおいては終電後や事故発生時など、他に選択肢がない状況で運賃が高く変動することになる。

さらに天候等による需要変動に応じて運賃が変動するということは、高齢者や障がい者にとって、病院通いなどで利用するタクシーを使いづらいものにするとともに、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利便性を損なうことになる。

国交省は、利用者の選択可能性、予見可能性を確保するため「事前確定運賃」で変動運賃を導入すると主張するが、変動運賃自体、選択可能性も予見可能性もなく、交通弱者等特定の旅客に対し不当な差別的扱いを禁じる道路運送法に悖る運賃制度である。また、現時点では「事前確定運賃」でしか運用できないが、今後、運用が拡大されることはこれまでの経緯に照らせば火を見るより明らかである。

地域公共交通は、誰もが等しく利用できる環境を国・国土交通省の責務で構築しなくてはならないのであり、今回の変動運賃導入は逆行する制度である。

以上

(提出した意見)

2023年4月26日

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当あて

「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

【意見】

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。

【意見の理由】

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、タクシーが使いにくくなるなど、特定の旅客に対し不当な差別的扱いを容認する運賃制度となり、制度導入の目的である潜在需要を掘り起こすものとはなり得ない。また、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るとともに、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。
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。