AUTOMOTIVE NEWSLETTER

2023 年 4 月号（Vol.18）

# タクシー運賃に係るダイナミック・プライシングの導入について

Ⅰ．導入の背景
Ⅱ．制度案の概要
Ⅲ．今後の課題

森・濱田松本法律事務所
弁護士　戸嶋 浩二
TEL. 03 5223 7789
koji.toshima@mhm-global.com
弁護士　佐藤 典仁
TEL. 03 6266 8717
norihito.sato@mhm-global.com
弁護士　秋田 顕精
TEL. 03 6213 8172
kensho.akita@mhm-global.com
弁護士　真下 敬太
TEL. 03 6266 8534
keita.mashita@mhm-global.com

## Ⅰ．導入の背景

2023 年 3 月 31 日、国土交通省は、タクシー運賃について、需要に応じて一定の幅の中で変動させるダイナミック・プライシングを導入するため、関連通達（「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[1]を開始しました（意見受付締切は 2023 年 4 月 29 日）。

タクシー運賃は、総括原価方式（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総括原価を求め、総収入がこれと等しくするように運賃水準を決定する方式）の下、原則として国土交通省が定めた運賃幅の範囲内で設定する必要があり、需給に応じて柔軟に運賃を変動させることは現行の制度下ではできません[2]。

他方で、「もう少し安い運賃でタクシーを利用したい」、「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を捕まえたい」といった利用者のニーズが存在することを踏まえ、「規制改革実施計画」（2022 年 6 月 7 日閣議決定）[3]において、ダイナミック・プライシングについて、「利用者ニーズや運用上の課題への対応について検討し結論を得た上で、できるものから措置する。」とされました。今般の通達改正は、この規制改革実施計画に対応したものといえます。

本号では、タクシー運賃に係るダイナミック・プライシング（事前確定型変動運賃）の制度案の概要について取り上げます。

[1] https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155230914&Mode=0
[2] なお、2021 年 11 月の通達改正により、迎車料金に限ってはダイナミック・プライシングが可能となっています（変動迎車料金）。
[3] https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/program/220607/01_program.pdf

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

## Ⅱ. 制度案の概要

タクシー運賃に係るダイナミック・プライシング（事前確定型変動運賃）の制度案の概要は下表のとおりです。ダイナミック・プライシング（事前確定型変動運賃）は、既に制度化されている事前確定運賃に含まれますが、これは、利用者の選択可能性、予測可能性を確保するため、乗車前に運賃が確定するものに限定してダイナミック・プライシングを導入したものです。

今後、パブリックコメントの結果を踏まえ、2023 年 5 月上旬の制度化が予定されています。

| | |
|---|---|
| **事前確定型変動運賃の定義** | • 既に制度化されている**「事前確定運賃」のうち、配車アプリ等を通じ、需給に応じて柔軟に運賃を変動させることを可能とする運賃であり、かつ変動運賃の平均額が総括原価方式による運賃幅に収まるような方法により算定される運賃**を**「事前確定型変動運賃」**と定義 |
| **適用方法** | • 各事業者の判断による個別の認可申請に基づき導入<br>• 導入する場合、「事前確定運賃」は全て「事前確定型変動運賃」を適用（両者の併用は不可）<br>• 変動運賃は、**通常の事前確定運賃の 5 割増から 5 割引の範囲内、かつ、10 円単位で設定**<br>例：東京 23 区で初乗り 500 円のタクシーの場合、610 円[4]の 5 割増から 5 割引の範囲（310 円～910 円）内で設定可<br>• 変動方法は、**以下のいずれの方法も可**<br>・**リアルタイムに**変動運賃を決定<br>例：天候等による需給変動に応じて運賃を変動<br>・**事前に**変動時間帯を決定<br>例：5 時～10 時を割増、11 時～15 時を割引で運用<br>• **変動方法や運賃の種類、運賃の内訳等**について、配車アプリの画面上等で**わかりやすく旅客に示す** |
| **審査方法** | • 変動方法や運賃水準の確認方法が適切か、アプリ表示画面等、旅客へ変動方法等を示す手段が旅客にとってわかりやすいものとなっているか等について確認<br>• 原価計算書の添付は不要 |
| **認可条件** | • 変動運賃の平均額が、総括原価方式による運賃幅に収まる水準となっているかを確認するため、**3 か月毎に実績を求める**<br>• 当該**水準を満たさない場合、改善の検討を指示**し、**なお改善されない場合**には事前確定型変動運賃の**認可取消しも可** |

[4] 事前確定運賃は、距離制運賃に時間係数（東京の場合は 1.21）を乗じて算定することとなっているため、初乗り 500 円の場合には 500×1.21≒610 円となります（1 円単位四捨五入）。

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

| | |
|---|---|
| **その他留意事項** | • 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 か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 |

## Ⅲ. 今後の課題

上記制度案においては、変動運賃の幅が「通常の事前確定運賃の 5 割増から 5 割引の範囲内」と広く設定されており、利用者ニーズに即した柔軟な運賃設定が期待されます。他方で、事前確定型運賃[5]として適用する必要がある、変動運賃の平均額が総括原価方式による運賃幅に収まっている必要がある等の制約があるほか、6 か月間のモニタリング期間が設定されている点には留意が必要です。これは、制度案を策定する前提となった有識者検討会における議論[6]を踏まえ、まずは現行制度を前提にダイナミック・プライシングの試験的な導入を図ったものと考えられます。「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」とされていることから、今後も引き続き注視が必要です。

## セミナー情報

- セミナー　『【オンラインセミナー】自動運転 L4 実装に向けたビジネスと法的対応～BOLDLY・ティアフォー～』
  - 開催日時　2023 年 4 月 21 日（金）14:00～16:30
  - 講師　佐藤 典仁
  - 主催　株式会社イード
  - URL　https://event.iid.co.jp/event/event15330/

## NEWS

- ニューヨークオフィス開設のお知らせ

  森・濱田松本法律事務所は、2023 年秋の業務開始を目指してニューヨークオフ

[5] タクシー利用における事前確定運賃の利用割合は 0.18%となっています（規制改革推進会議第 10 回スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ（2023 年 4 月 6 日）資料 3・12 頁）。

[6] 有識者検討会における主な意見として、「利用者にとって様々な選択肢は必要であり、新たなサービスを導入することにより市場を活性化していかなければならないが、タクシー運転者は歩合制賃金であり、運賃が変動することにより労働者の賃金も変動することとなるため、その点を念頭に議論いただきたい。」、「利用者にはアプリを使えないような方もいるため、利用者の選択肢が変動運賃のみに限られ、かつ高価格帯に張り付くということがないよう、公平性を担保する形で検討してほしい。また、IT や運賃制度に不慣れな利用者もいるため、消費者目線でのわかりやすさが重要である。」、「総括原価の考えを前提とする場合、変動させた運賃の平均額を公定幅の範囲内に収めることが必要となるため、定期的にフォローアップを行い、モニタリングしていくことが必要ではないか。」、「タクシー業界にとって変動運賃にどれだけ価値があるのかは今の時点でわからないし、時間もかかるだろうと思っているが、そのための第一歩として、まずはこの枠でやってみることが大切。走りながらブラッシュアップしていくのではないか。」等があったとされています（前掲注(5)・11 頁）。

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

ィスを開設する運びとなりましたので、お知らせいたします。

当事務所は、2002 年に森綜合法律事務所と濱田松本法律事務所との統合により設立され、現在約 720 名の弁護士（外国法弁護士を含む）がグループに所属する総合法律事務所です。日本国外においては、1998 年に、他の日本の法律事務所に先駆けて北京にオフィスを開設し、また、2017 年には、バンコクの大手法律事務所と経営統合するなど、クライアントの皆様から「選ばれる事務所（Firm of Choice）」となるという経営ビジョンの下、アジア地域において業容を拡大してまいりました。

一方、当事務所は長年、米州とアジアにまたがる取引や紛争案件については、各地の法律事務所と緊密に連携しながら助言を行ってまいりましたが、ニューヨークは、グローバル経済の中心地であるとともに、米州とアジアを結ぶ重要な拠点であることから、今般、アジア地域以外では初めてオフィスを開設することといたしました。当事務所は、ニューヨークオフィスを通じ、現地法律事務所やクライアントの皆様との連携をより強固なものとし、双方の地域にまたがる多種多様な法務需要に応じることのできる体制を充実させてまいります。

ニューヨークオフィスでは、当事務所の経営トップの一人であり、海外に幅広いネットワークを有する松村 祐土 弁護士が代表パートナーに就任するとともに、クロスボーダー案件に関し高い専門性、経験および実績を有するパートナーの加賀美 有人 弁護士および鈴木 信彦 弁護士が常駐いたします。加賀美弁護士はクロスボーダーの競争法案件や不正調査・危機管理対応・紛争案件に、鈴木弁護士はクロスボーダーM&A およびコーポレート業務に精通しています。

米州は、クライアントの皆様にとって重要な市場であり続けると同時に、法的にもひと際大きい市場の一つといえます。当事務所は、ニューヨークオフィスの開設を契機に、当事務所グループの全弁護士の総力を結集してさらなるリーガル・サービスの向上、国際業務の深化を目指してまいります。

（当事務所に関するお問い合せ）
森・濱田松本法律事務所　広報担当
mhm_info@mhm-global.com
03-6212-8330
www.mhmjapan.com

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.