



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第12号 2021年4月6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

ダイナミック・プライシング導入するな 内閣府・国交省からレク、共産党武田議員らと懇談

自交総連は4月2日、日本共産党の武田良介参議院議員の協力で、内閣府・国土交通省からダイナミック・プライシングなどの問題についてレクチャーを受け、その後コロナ問題なども含めて日本共産党国土交通部会と懇談を行いました。

国交省・内閣府のレクでは、昨年末に河野

規制改革担当大臣がテレビでダイナミック・プライシングをやると発言したのを契機に、利用者からの明確な要望などないのに、全タク連の活性化11項目に入っていたのを利用して規制改革推進会議で取り上げられたという状況が分かってきました。

国交省は、安全を担保しなければならない、利用者に不利にならないように声を聴かなければならないと強調しましたが、需要が増える根拠などについては明確な説明はありませんでした。

同席した武田議員も質問し、「ダイナミック・プライシングは法改正をしなくてもできる」「実証実験は手を挙げた企業でやる」という答えに、一部の企業だけの考えで簡単に強行されてしまうのではないかと懸念を示し、障がい者や消費者団体など利用者の声も聴き、他の野党にもよびかけて、反対運動を広げる必要があるとの意見を述べました。

日本共産党国土交通部会との懇談では、ダイナミック・プライシング阻止の課題とともに、コロナでタクシー・バスは大変な状況になっており、倒産や解雇も出てきているという現状を説明し、雇用調整助成金特例を改悪せず直ちに延長すること、休業支援金の改善、雇用の確保、PCR検査、ワクチンの優先接種、労働者と事業者への直接支援などを要請し、貸切バスの軽井沢事故以降の状況などについても意見を交わしました。武田議員から、自交労働者の厳しい状況に寄り添って、現状を打開するため国会でもがんばりたいとの決意が述べられました。

内閣府・国交省からレクを受ける自交総連の代表、(左手前)高城委員長、(その奥)武田参院議員＝4月2日、参議院議員会館



【2021. 4. 2 内閣府、国土交通省レクチャー】

出席者

内閣府 規制改革推進室中村隆之参事官補佐

国交省 自動車局旅客課村瀬崇史地域交通対策官、土肥祐二タクシー事業活性化調整官

組合側 高城委員長、舞弓・庭和田副委員長、菊池書記長、石野、中村、堀井、富松常執、日本共産党武田良介参議院議員、梶（かこい）秘書、吉井秘書

質 問 事 項	回 答 要 旨
<p>本年2月22日の規制改革推進会議投資等WGで議題となったダイナミック・プライシングに関し、議題となった経緯及び概要についてレクチャーを受けたい。</p> <p>——昨年暮れに河野大臣がテレビでダイナミック・プライシングを打ち出したことがきっかけではないか？</p>	<p>(内閣府) 全タク連が2016年に出した活性化11項目の中にダイナミック・プライシングが入っていたので、昨年から活性化の方策として審議で取り上げてきた。国交省と事前に合意を得た3項目、ソフトメーター、IT点呼、ダイナミック・プライシングについて、2月22日に全タク連と国交省に説明をしてもらった。</p> <p>河野太郎規制改革担当大臣も、タクシーの安全性・利便性を考慮したうえで、規制の見直しをしていくということを会議で述べたが、労働者の負担増につながるものは望んでいない。</p> <p>(国交省) この改革は、利用者・事業者・労働者、三方良しとなるようにやりたい。</p> <p>ソフトメーターは、正確性が担保できるのか議論していかなければならない。</p> <p>IT点呼は、コロナで密にならないよう感染防止にも有望なので、安全を損なわないように考えて制度設計をしていく。</p> <p>ダイナミック・プライシングは、公共交通機関の公共性を損なう形でやってはいけないと考えている。ウーバーで運賃が何倍にもなるのはおかしいと思っていて、それが日本になじむのか考えている。安値・高値で固定されないようにすべき、また、知らずに乗ったら高かったということのないように利用者の事前の合意が必要と考えている。海外でやっているものを日本に移植するのではなく、日本版にしたい。</p> <p>(内閣府) かねてから議論はされていたものだが、河野大臣がテレビ番組でダイナミック・プライシングに言及して、ご自分の考えを述べたことは承知している。それを受けてやるというわけではないが、そういう大臣の発言は考慮している。</p>

<p>——IT点呼は、遠隔操作の画面で、健康状態などが分かるのか？ 顔色や歩き方など全体を人が見て危険を事前に防いだ例もたくさんある。機械では無理だ。</p>	<p>規制改革は、できるところからデジタル化、IT活用をやるということで、物流が中心だが、現場を考えて安全を担保できるところはやるということだ。</p> <p>(国交省) 安全を担保しなければならないということは、みなさんと共有している。確かに対面も大切だが、機械の方がズルがきかないとか優れている点もある。ズルする人もいるので、善意に頼った制度設計は疑問で、プラスとマイナスを考えて、慎重にやる。</p> <p>新しい技術が万能ではないので、懸念される点は担当に伝えて、安全を踏まえた制度設計をしたい。</p>
<p>——問題点がたくさんあるが、規制改革会議の答申で書かれたら、年内とか期限内に進めていくということはないか？</p>	<p>(内閣府) 安全が担保できないとかで、できないものを無理にやれとは言わない。いまは検討中だが、拙速な検討を促すようなことはしない。</p> <p>(国交省) 内閣府から言われても、安全が守れないことはできないし、しない。</p>
<p>——ダイナミック・プライシングを導入してほしいという利用者からの要望があるのか？ 需要が増えるというのはどういう層が乗ると考えているのか？</p>	<p>(国交省) 飛行機やディズニーランドなどでダイナミック・プライシングが取り入れられていて、タクシーにも入れたらどうかという声はある。やるときは利用者に不利にならないように、利用者の声は絶対に聴かなければならないと考えている。</p> <p>安いところを狙って乗りたいという学生とか、多少高く払っても確実に移動したいという人はいるのではないか。</p>
<p>——ダイナミック・プライシングは法改正が必要なのか？ 実証実験はどうやってやるのか？</p>	<p>(国交省) 法改正はしないのでできる。</p> <p>実証実験は、タクシー事業者から手を挙げてもらって、事業者をしぼってやる。利用者からのアンケートもしなければならないと考えている。</p>

(参考)

◎河野太郎規制改革担当大臣のテレビでの発言

(2020年12月23日放送 フジテレビ「Live Newsイット！」)

河野規制改革相：「Uber」というライドシェアが最初に入ったときは規制がなかったが、段々と、ドライバーに最低賃金を保障しようとか、健康保険をつけよう、

運転時間の上限を定めるなどの規制が強まっている。それだったら、日本のタクシーは、安全性・清潔さや信頼性さが世界一とよく評価されているので、例えば日本のタクシーの負担軽減をしていく。日本のタクシーの選択の幅を広げていくと、どこかで、規制を強くするとタクシーの負担を軽減するのと同じサービスを提供できるようになるんじゃないのかなど。日本型のライドシェアがあってもいいんだろうというところからスタートした。

今は、タクシーのメーターは計量法に基づいて、料金をはかっていますから、朝から晩まで同じメーターですよ。例えば金曜日の夕方、雨が降るとタクシーに乗りたい人が増えて、台数が決まっているからタクシーが捕まらない。そういう時は、タクシー料金を上げる。あるいは、夜中の3時頃、あんまりタクシーに乗る人がいないだったら、その時間帯は下げる。そうしたら、乗っておこうかという人が出てくるかもしれない。そうやって需給に応じ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んじゃないかと思う。

タクシーはいま、朝の点呼を自分の事業所でやらないといけないことになっているが、ITで遠隔地でも点呼できるようにすればいいとか、それぞれの会社が運行責任者を置かなければいけないが、タクシー台数が少ない時は共同で運行責任者をおいて、その人が台数をみるようにしたらいいとか。そうしたらタクシー会社のコストも下がるので、色んなサービスを提供しやすくなると思う。

加藤キャスター：「天気」は一つの案ということか？

河野規制改革相：一つの案。需要と供給に応じて、時間帯というのもあれば、いろんなことが考えられるので、それをタクシー業界にも検討してもらいたいし、国交省でも非常に前向きに検討してくれようとしているので、きちっと進めていきたい。買い物帰りにちょっと乗るのも安ければ乗るかもしれないし、混んでいるときは高い料金でも急いでいけるかもしれないですから。

◎竹中平蔵氏のダイナミック・プライシングについての発言

(2021年3月12日放送 NHKラジオ第一「三宅民夫のマイあさ！」)

竹中平蔵氏 規制改革推進会議でこれから議論が出てくるのは、タクシーの問題だと思うのです。これから移動手段全体が重要になってくるわけですがけれども、多くの国では、いわゆるライドシェアが認められています。(中略)日本ではタクシー業界の強い反対もあって、これがすすんでいません。タクシーにはタクシーの事情があるわけで、それも理解できなくはないのですがけれども、やはり、タクシーにも新しいルールを入れていく必要があるのではないかとということで、ダイナミック・プライシングを導入しようという議論が、今後出てくると思います。

(中略)それはお客さんのためにもなるし、結果的にタクシー業界全体の売上も増えると思うんですね。実際、ライドシェアの会社はダイナミック・プライシングを当然のことながらやっているわけで、日本はいきなりライドシェアというのは難しいでしょうけれども、ダイナミック・プライシングを取り入れたらどうかという議論が今後出てくるし、私は重要なポイントになると思います。