

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