

タクシー等配車アプリに関する実態調査報告書

令和7年6月27日
公正取引委員会

調査の趣旨・背景

- 近年、タクシーの供給不足による移動の不便が生じており、国土交通省及び規制改革推進会議において、**全国の移動の足不足の解消に向けた議論や対策が講じられている。**
- **配車アプリは、タクシー等の供給不足の状況下で、限られたタクシー等を効率的に配分し、旅客の円滑な移動を実現する役割**を果たす。
- 他方、**配車アプリは、間接ネットワーク効果が働くデジタルプラットフォームの一種であることから、配車アプリサービス市場において独占・寡占に至り得るとともに、利用者との取引において交渉上優位な立場にもなり得る。**
- 配車アプリに関する取引やタクシー乗り場の入構及び乗車を公正かつ自由なものとし、**競争を促進する観点から調査を実施した。**

調査方法等

調査期間

令和6年10月～令和7年3月

調査方法

ヒアリング調査及びアンケート調査による。

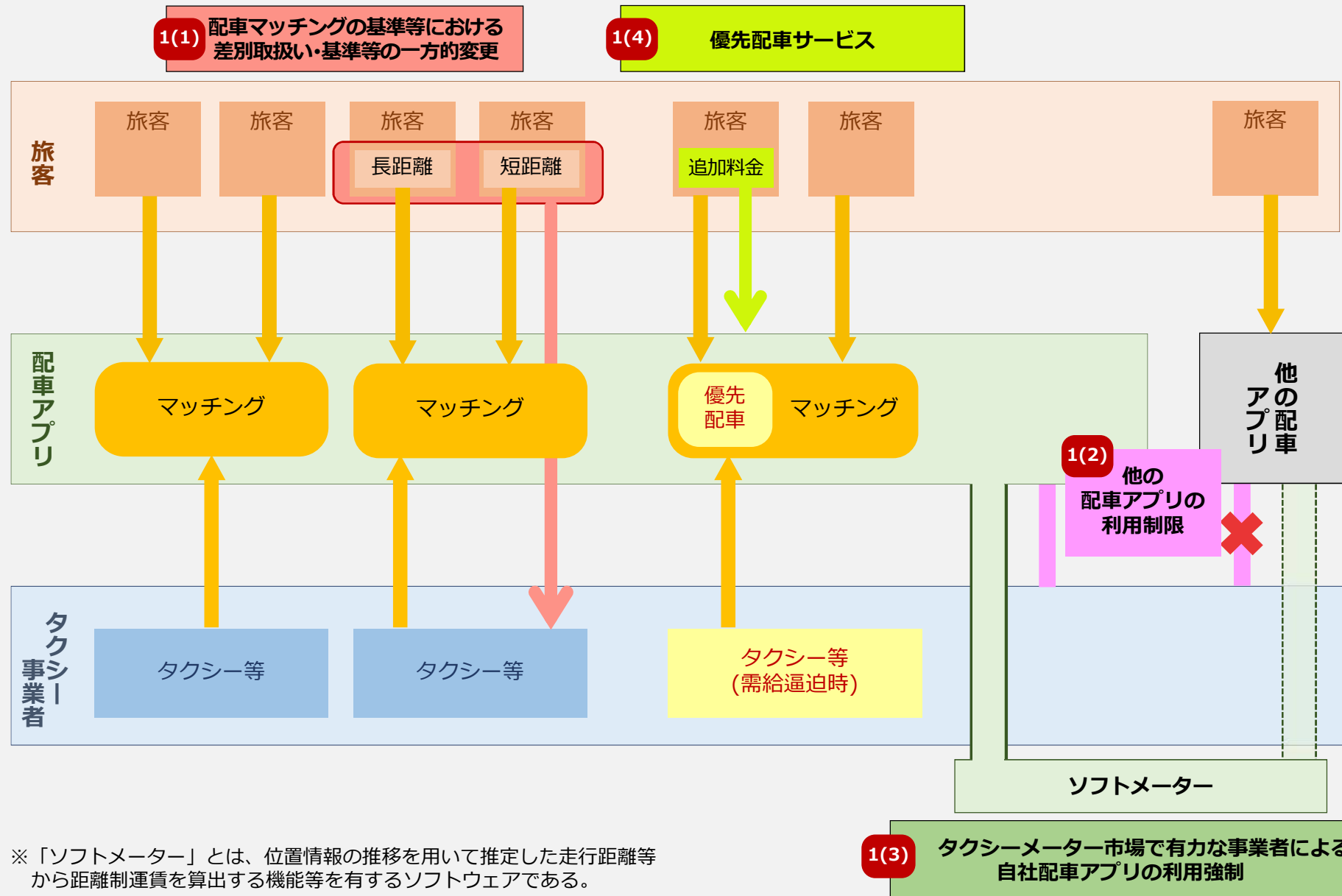
ヒアリング調査対象

属性	実施対象者数
配車アプリ事業者	5社
タクシー事業者及び タクシー事業者の事業協同組合	17者
タクシー事業者の団体	1団体
適正化事業実施機関	1機関
消費者団体	2団体
タクシーメーターの製造販売事業者	2社
鉄道事業者及び空港管理者	5社

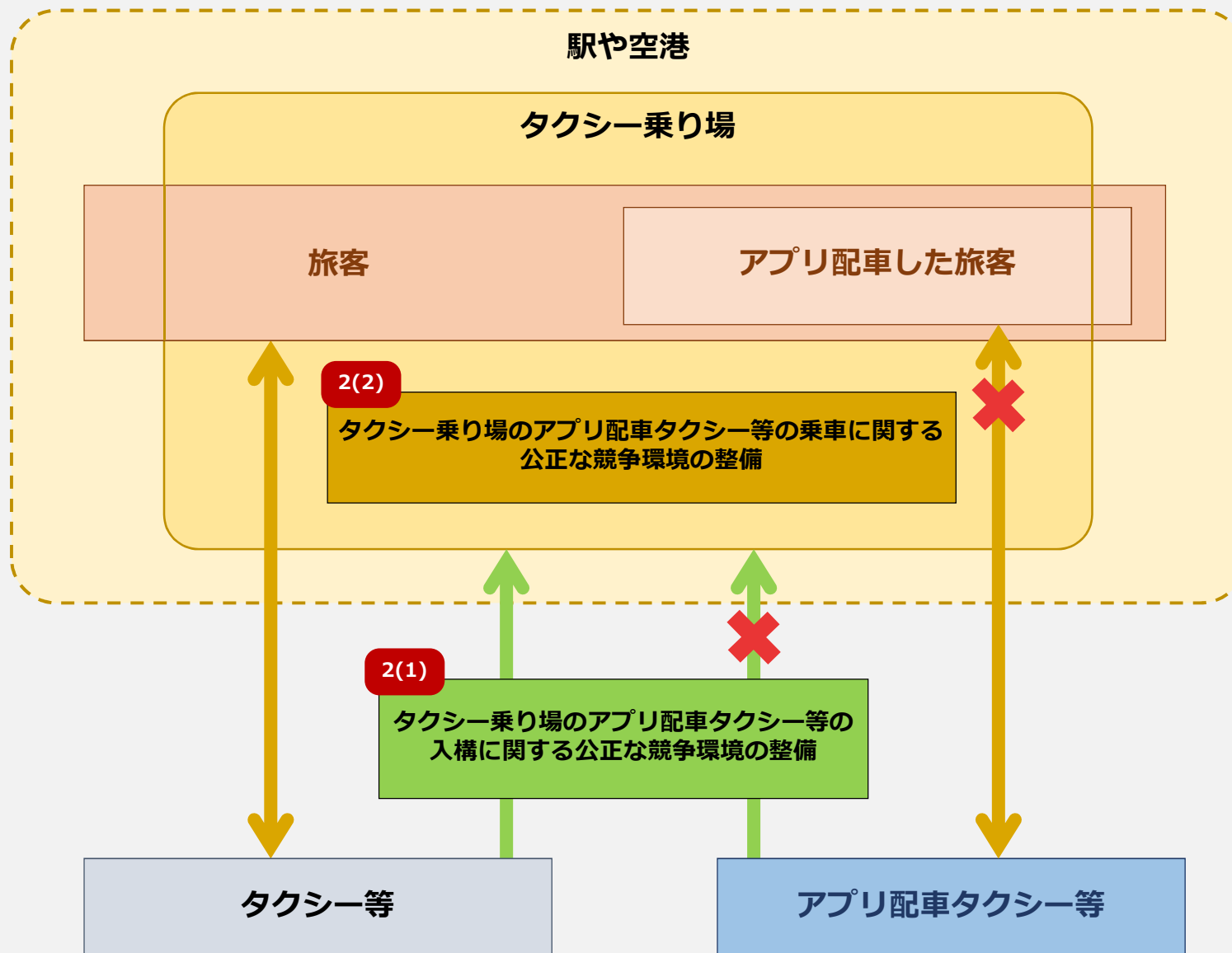
アンケート調査対象

属性	実施対象者数
地方公共団体	1,741団体 (回答数1,072団体)

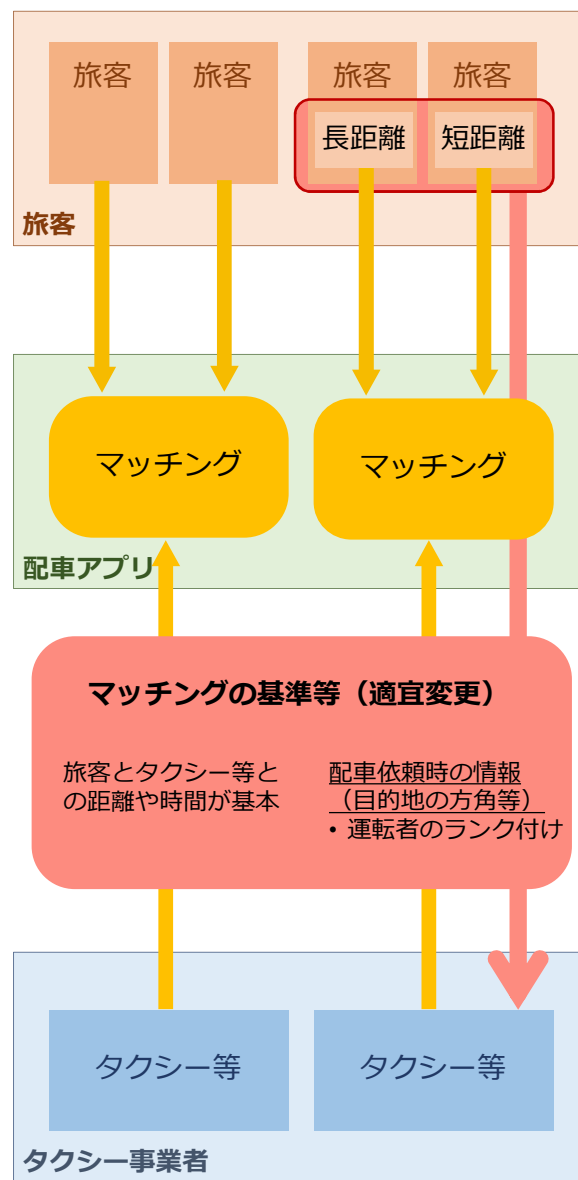
配車アプリに関する取引



タクシー乗り場の入構・乗車



1(1) 配車マッチングの基準等における差別取扱い・基準等の一方的変更（第5-1(1)）



現 状

- 旅客の配車依頼を受けて、配車アプリ事業者が、順次、最適な運転者に当該配車依頼を伝え、運転者がこれを承諾することで、旅客とタクシー事業者のタクシー等のマッチングが成立する。
- 配車アプリ上で旅客とタクシー事業者のタクシー等とをマッチングさせる基準（配車アルゴリズム等）に関し、いずれの配車アプリ事業者も、基本的には、旅客の指定する迎車地までの移動距離や時間を基準としている。その他の要素は、配車アプリ事業者間で異なり、タクシー運転者ごと又はタクシー事業者ごとの過去の配車実績、了解率等が基準の例として挙げられる。
- また、運転者への配車依頼時に配車アプリ事業者が運転者に伝える情報について、運転者に対して配車依頼の存在のみを示す配車アプリと、迎車地や目的地に関する情報を示す配車アプリが存在する。後者の配車アプリの場合、運転者を一定の基準でランク付けし、ランクの高い運転者には、目的地の方角や所要時間の見込みも伝える場合がある。
- 配車アプリ事業者やタクシー事業者によると、適宜、配車マッチングの基準等の変更がなされているとのことであった。

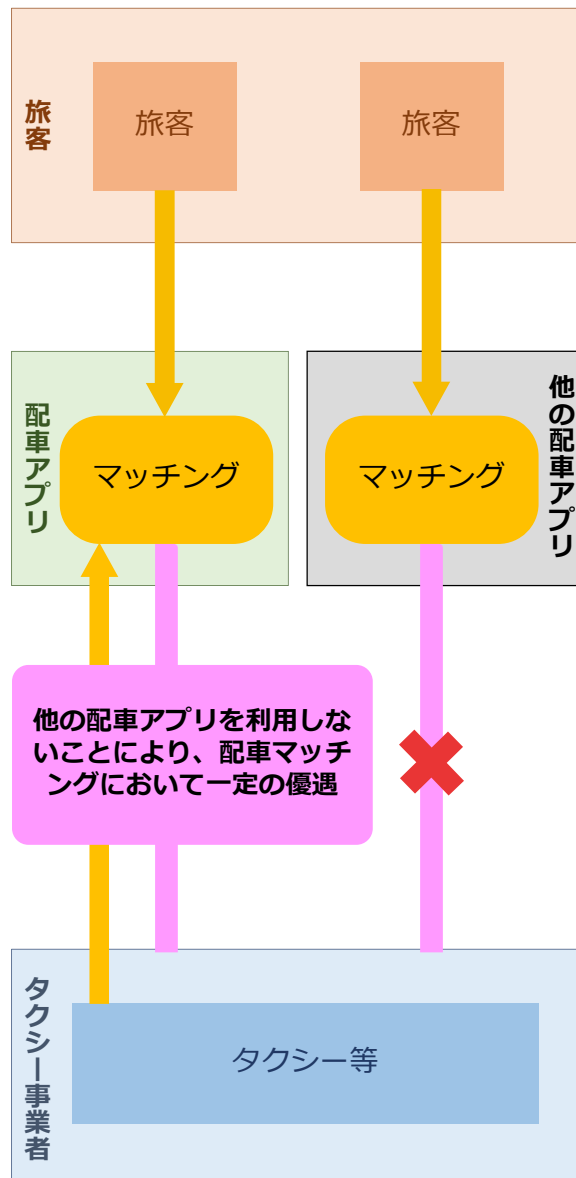
事業者からの意見

- ◆ 配車マッチングの明確な基準やルールについて説明を受けたことがない。
- ◆ タクシー事業者間での差別的な取扱いはしていないと言っているが、今後タクシー需要が減少するなどした際に、配車アプリ事業者が資本関係のあるタクシー事業者を優遇するのではないかと心配している。
- ◆ 配車マッチングの基準の変更が開始される際には、当社の意見を聞き入れる余地はなく、ほとんど一方的な通知だった。

独占禁止法及び競争政策上の考え方

- 市場における有力な事業者である配車アプリ事業者が恣意的に特定のタクシー事業者が有利又は不利になるように取り扱うことは、独占禁止法上問題となるおそれがある（取引条件等の差別取扱い等）。
- 配車アプリ事業者は、その取引の相手方であるタクシー事業者に対して優越的な地位にある場合には、配車マッチングの基準等の変更が、正常な商慣習に照らして不当に、タクシー事業者に不利益を及ぼす場合には、独占禁止法上問題となるおそれがある（優越的地位の濫用）。
- 配車マッチングの基準等は、配車アプリを利用するタクシー事業者の売上に大きな影響を及ぼし得るものであることから、配車アプリ事業者は、配車マッチングの基準等について明確化した上で、これをタクシー事業者側に十分に説明し透明性の維持向上を図るとともに、その基準等を変更する際には、タクシー事業者側に変更内容を事前に通知して十分に説明した上で、変更の通知から適用までの期間を十分に設けるなどの対応を採ることが望ましい。

1(2) 他の配車アプリの利用制限（第5-1(2)）



現 状

- 一部の配車アプリ事業者では、配車マッチングの際にタクシー事業者が**一定の優遇を受けるための条件**を定めている。

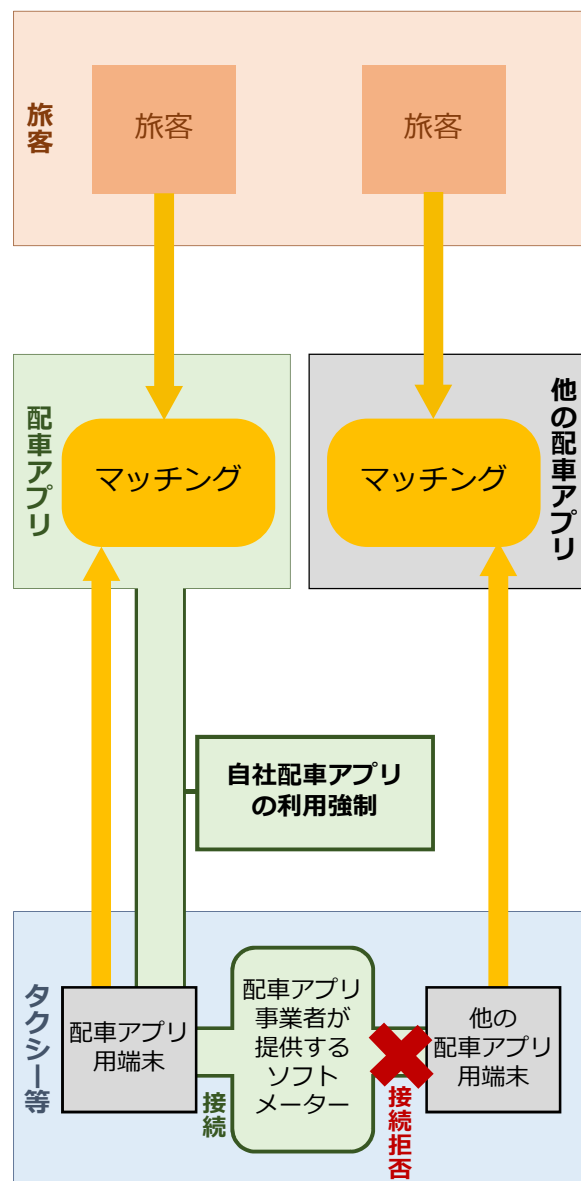
事業者からの意見

- ◆ ある配車アプリ事業者から取引先のタクシー事業者向けになされた通知において、**比較的単価の高い配車については、同社のアプリのみを利用するタクシー事業者に対してのみ配車を行う**との記載があったと聞く。

独占禁止法上の考え方

- 市場における有力な事業者である配車アプリ事業者が、配車アプリの利用者であるタクシー事業者に対し、配車マッチングの際に一定の優遇を受けるための条件として、**他の配車アプリを利用しないことを求めること等**により、**配車アプリサービスに係る新規参入者や既存の競争者の事業活動に悪影響が生じるおそれがある場合には、独占禁止法上問題となるおそれがある（排他条件付取引、拘束条件付取引等）**。

1(3) タクシーメーター市場で有力な事業者による自社配車アプリの利用強制（第5-1(3)）



現 状

- 既存のタクシーメーター（ハードメーター）と配車アプリ用端末とを接続させるタクシー事業者が複数存在する。この接続には、空車・迎車・実車等のステータスが自動で両機器において連携される、タクシー運賃等の配車アプリ用端末への誤入力が発生しないといったメリットがある。
- 今後、ソフトメーターの導入が加速することが見込まれる。
- 令和7年1月31日に、ソフトメーター制度が導入され、同年3月に認定が始まった。

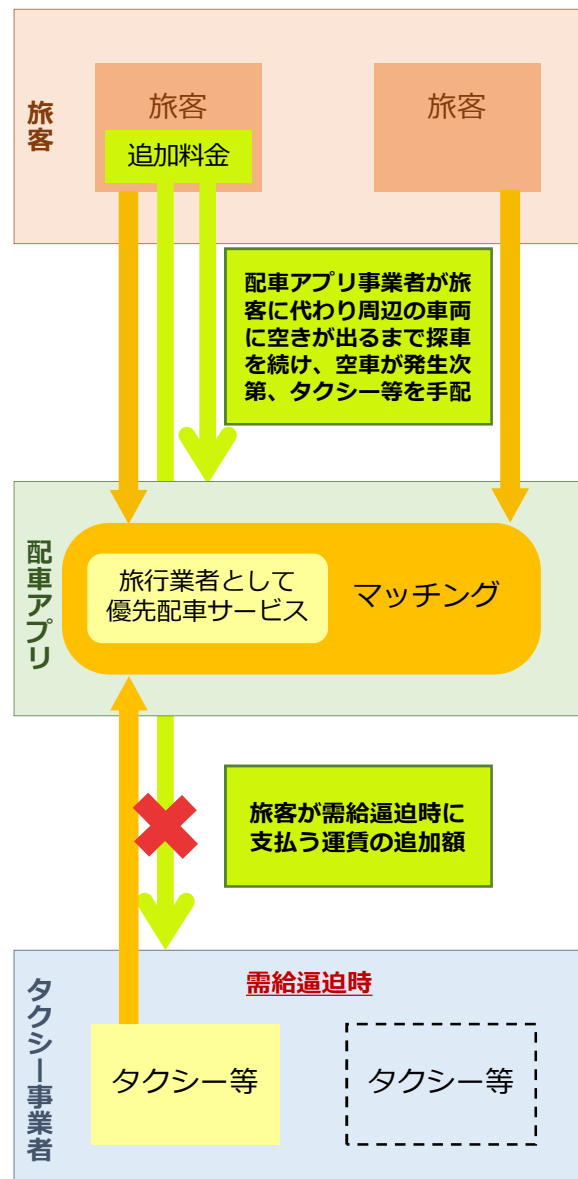
事業者からの意見

- ◆ 配車アプリ事業者がソフトメーターを提供し、それが広く普及した場合に、当該配車アプリ事業者が提供する配車アプリの利用が更に増える可能性がある。また、当該配車アプリ事業者が提供するソフトメーターに他の配車アプリ事業者の配車アプリを接続することが当該配車アプリ事業者によって拒否されないか心配している。

独占禁止法及び競争政策上の考え方

- タクシーメーターの市場において有力な事業者が、自身が提供するソフトメーターを利用する条件として、**自身が提供する配車アプリを併用すること又は他の配車アプリ事業者が提供する配車アプリを利用しないこと**をタクシー事業者に求めることにより、**他の配車アプリ事業者の事業活動に悪影響が生じるおそれがある場合には、独占禁止法上問題となるおそれがある（抱き合わせ販売等、排他条件付取引、拘束条件付取引等）**。
- 配車アプリ事業者間の公正な競争の確保の観点からは、**タクシー事業者が採用しようとするどの配車アプリでも、ソフトメーターと接続**できることが望ましい。
- タクシー事業者が**複数の配車アプリを採用**しようとする場合には、**複数の配車アプリがソフトメーターと接続**できることが望ましい。

1(4) 優先配車サービス（第5-1(4)）



現 状

- 優先配車サービスとは、旅行業者である配車アプリ事業者が**旅客に代わり周辺の車両に空きが出るまで探車を続け、空車が発生次第、当該サービスの利用者から順に車両を手配するサービス**であり、その性質上、タクシーの需給逼迫時に、旅客が利用する配車アプリ事業者のサービスである。

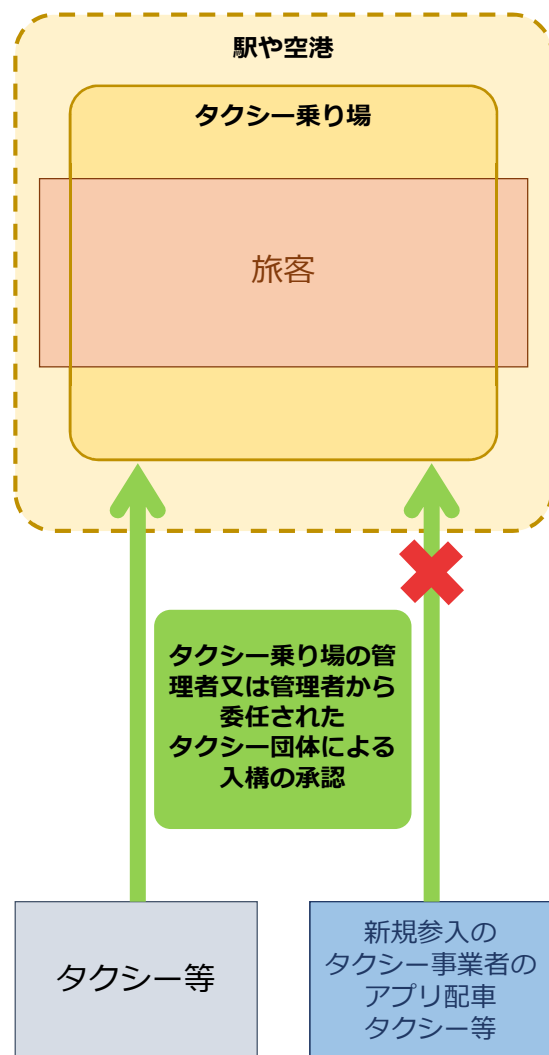
事業者からの意見

- ◆ 優先配車サービスの**手数料は全て配車アプリ事業者に入る**。タクシー等の需給逼迫時に旅客の優先配車サービスの利用に応じる形でタクシーの配車を行ったとしても、タクシー事業者への**恩恵は何もない**。優先配車サービスに係る配車の場合、運転者は旅客の所在地まで比較的長い距離を走ることが多いことから、優先配車サービスの手数料の一部は運転者に還元されるべきではないかと考える。

競争環境の基盤の確保の観点

- 旅客が需給逼迫時に支払う**追加額が、タクシー等の運賃等としてタクシー事業者を支払われること**になることは、タクシー事業者の収入の向上によるタクシーの供給量の増加につながるため、競争環境の基盤の確保及び旅客の利便性の確保の観点から望ましい。
- 引き続き、タクシー等の供給不足下において、旅客の移動需要を十分に満たされるような環境が確保されることが重要である。

2(1) タクシー乗り場のアプリ配車タクシー等の入構に関する公正な競争環境の整備（第5-2(1)）



現 状

- 地方公共団体に対してアンケート調査を行ったところ、1,333箇所のタクシー乗り場のうち、タクシーの入構について**地方公共団体等による承認が必要**となるタクシー乗り場は394箇所（29.6%）である。
- 入構に当たって承認が必要であるタクシー乗り場の中には、**タクシー乗り場の管理者がタクシー事業者から構成される事業者団体等（タクシー団体）に入構の承認の判断を事実上委ね**、当該タクシー団体が承認を行っている例がみられた（137箇所）。また、委任を受けたタクシー団体がタクシー事業者間の入構台数等についても管理している場合がある。

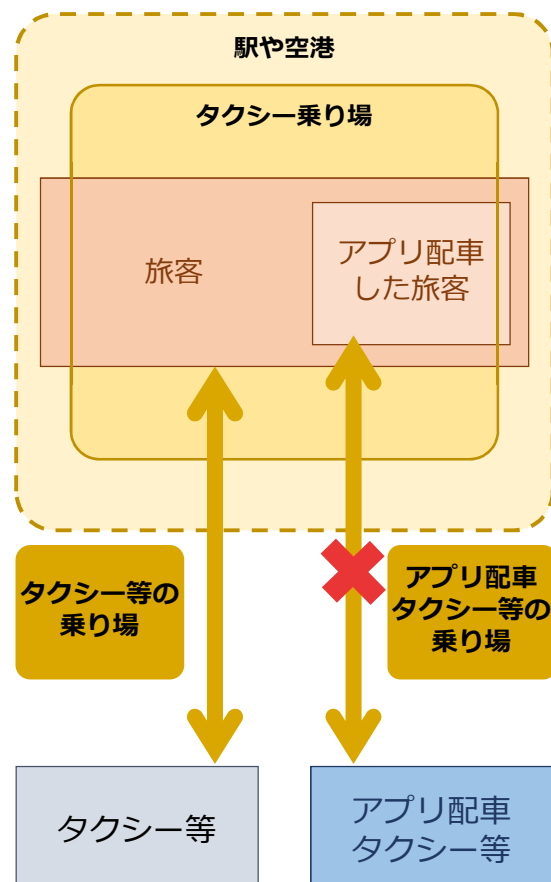
事業者からの意見

- ◆ 当社はタクシー協会の会員ではないところ、タクシー乗り場の入構を決定する同協会の会長である**タクシー事業者からタクシー乗り場への入構を断られた**。
- ◆ 昔からタクシー乗り場を利用している運転者がタクシー乗り場を仕切っており、タクシー乗り場に入構すると、当該**タクシー乗り場を利用しないように求めてくる**。

独占禁止法及び競争政策上の考え方

- タクシー乗り場の管理者が協議会等にこのような意思決定を事実上委ねている場合において、既にタクシー乗り場への入構が認められている**タクシー事業者が新規参入のタクシー事業者のアプリ配車タクシー等の入構を不当に妨害することは、独占禁止法上問題となるおそれがある（競争者に対する取引妨害等）**。
- タクシー乗り場の管理者（地方公共団体・鉄道事業者・空港管理者）は、一部のタクシー事業者にのみ入構を認める、又はタクシー事業者ごとの入構可能台数に一定の制限を設ける際には、**新規参入の阻害につながらないような基準を設定**するとともに、**タクシー事業者からの個別の申請に対して適切に対応**することが望ましい。

2(2) タクシー乗り場のアプリ配車タクシー等の乗車に関する公正な競争環境の整備（第5-2(2)）



現 状

- 多くの駅前広場では**アプリ配車タクシー等**が乗車可能であるが、**乗車不可である駅前広場も相当数存在**する（1,333箇所のタクシー乗り場のうち、配車アプリで手配したタクシーが乗車不可であるタクシー乗り場が235箇所（17.6%）。1,333箇所のタクシー乗り場のうち、日本版ライドシェアの車両が乗車不可であるタクシー乗り場が145箇所（10.9%）。）。
- 空港のタクシー乗り場等において、**旅客がアプリ配車タクシー等に乗車できる場合と、乗車できない場合がある。**

事業者からの意見

- ◆ 配車アプリでは**駅前までタクシーを配車できず不便**である。
- ◆ ある空港には、ハイヤーと予約タクシーの乗り場が設けられていないため、**タクシー乗り場でアプリ旅客の乗車を行うことができない。**

競争政策上の考え方

- 旅客の利便の向上の観点やアプリ配車タクシー等とそれ以外のタクシーの間の公正な競争条件の確保の観点からは、交通結節点等における管理者（地方公共団体・鉄道事業者・空港管理者）が、**旅客やアプリ配車タクシー等のタクシー事業者といった利用者のニーズを踏まえ、タクシー乗り場において旅客が、場所的制約の下でもできる限り円滑にアプリ配車タクシー等に乗車することを可能とするための所要の措置**を講じることが望ましい。

公正取引委員会の今後の取組

公正取引委員会としては、本報告書において示した**独占禁止法又は競争政策上の考え方**の関係事業者等への普及・啓発を行うことを通じ、**事業者間の公正かつ自由な競争の促進につながるような取組が進展**することを期待する。また、引き続き、**タクシー等配車アプリに関する取引等について注視**するとともに、今後、**独占禁止法上問題となる具体的な事例に接した場合には厳正に対処**していく。