

参考データ集

I 運賃に関する基礎資料

タクシー運賃の法令上の規定

○道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)(抄)

(一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条の三 一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及び料金(旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

一 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ものを超えないものであること。

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

三 他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

四 運賃及び料金が対距離制による場合であつて、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

3・4 (略)

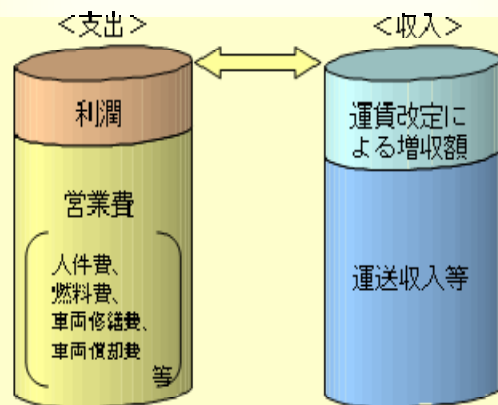
現在のタクシー運賃の決定方式について

1. タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費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「総括原価方式」が用いられている。

運用上、各運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに審査を開始する(いわゆる70%ルール)こととしている。審査に当たっては、標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより経営の合理化を促す制度となっている。

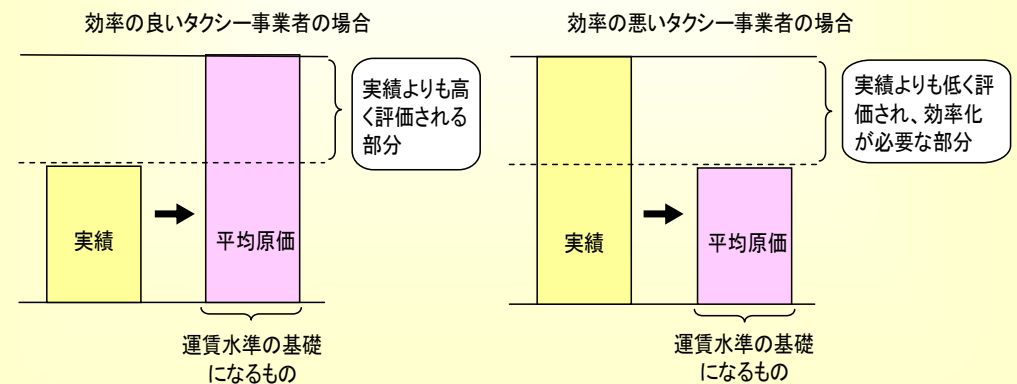
<総括原価方式のイメージ図>



2. 上限運賃の算定方法

タクシー運賃の上限運賃の設定にあつては、運賃ブロック毎に事業者の申請を受け、当該運賃ブロックの中で、能率的な経営を行っていない事業者を除いて、標準的な経営状況にあると考えられる事業者の原価を基礎として平均原価を算出し、これに見合うように運賃水準が設定される。

これにより、平均原価を下回る経営効率の良い事業者は、平均原価と実績額の差分が利潤となり経営効率化への動機付けを与えることとなる。一方、平均原価を上回る経営効率の悪い事業者は原価を低く抑えなければならないことになり、経営効率化を促す制度となっている。

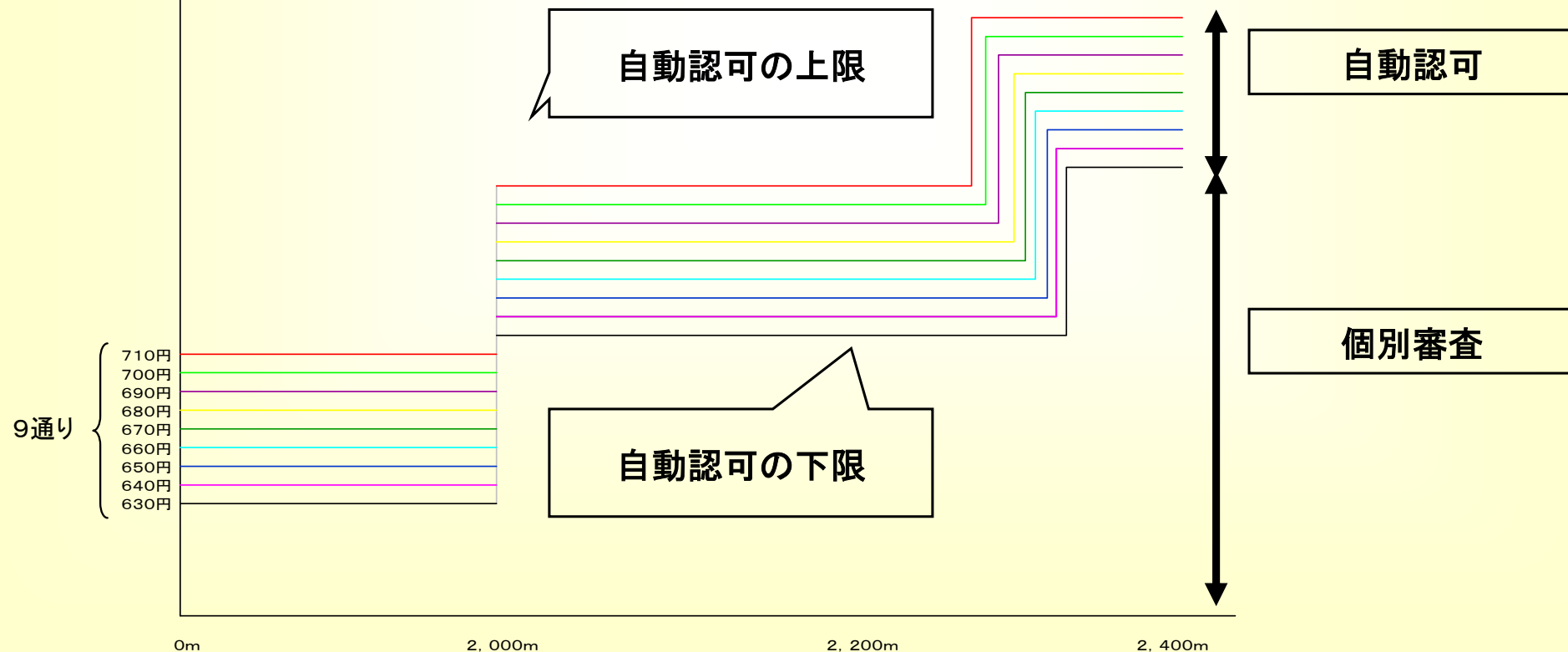


自動認可運賃制度の概要について

上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、地方運輸局長等が「自動認可運賃」として設定し(概ね9通りの運賃パターン)、事前に公示している。自動認可運賃の申請については、原価計算書等の添付を省略し速やかに認可する一方、自動認可の下限額を下回る運賃については、原価計算書等を添付させ不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査を行っている。

自動認可運賃制度は、初乗運賃の水準に応じた適切な加算距離・加算額を定めることにより、いわゆる「追い抜き運賃」の設定を防止する制度となっている。

【自動認可運賃のイメージ図】



具体的な運賃の設定方法（東京特別区・武三地区及び名古屋地区の例）

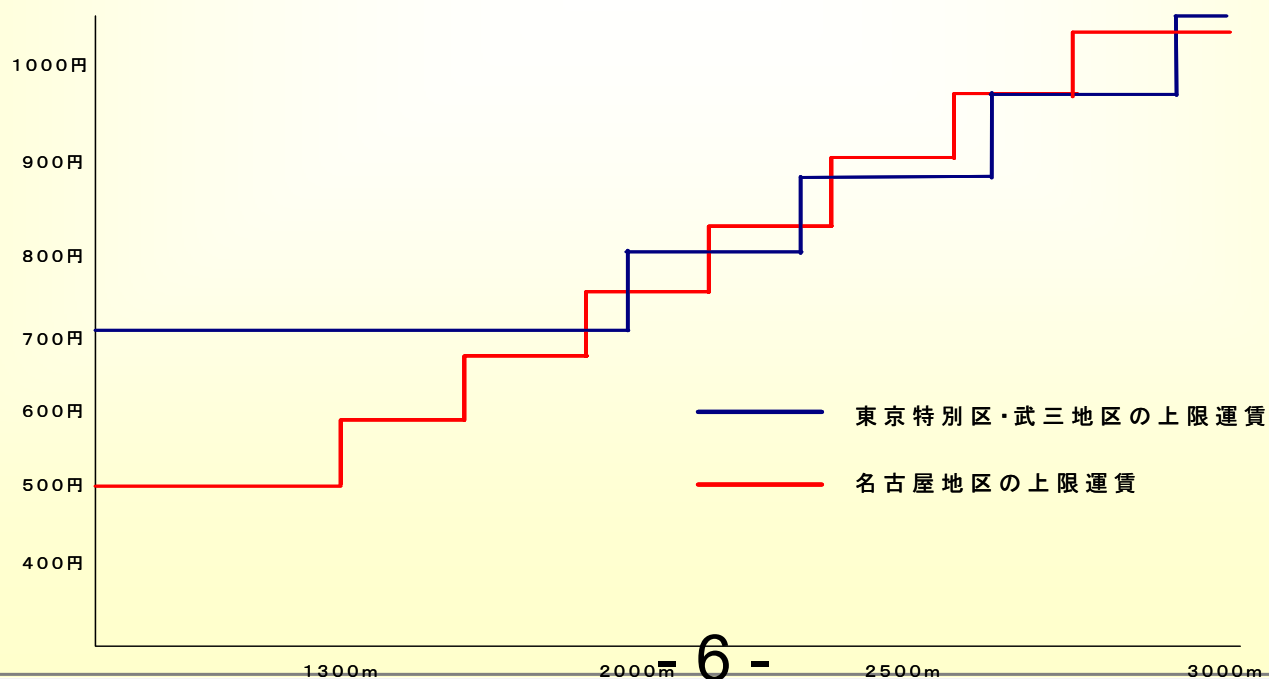
○東京特別区・武三地区の運賃額等（普通車上限）

- ・初乗運賃……………2kmまで 710円
- ・加算運賃……………288m毎 90円
- ・時間距離併用運賃……………1分45秒毎 90円
- ・深夜早朝割増……………22時から5時まで 2割増
- ・迎車回送料金……………定額制 0円～500円
- ・主な割引……………遠距離割引(9000円超1割引)
障害者割引

○名古屋地区の運賃額等（中型車上限）

- ・初乗運賃……………1.3kmまで 500円
- ・加算運賃……………253m毎 80円
- ・時間距離併用運賃……………1分35秒毎 80円
- ・深夜早朝割増……………22時から5時まで 2割増
- ・迎車回送料金……………定額制 200円
- ・主な割引……………遠距離割引(5000円超1割)
障害者割引、高齢者割引

○東京特別区・武三地区及び名古屋地区の上限運賃のイメージ図



タクシー運賃・料金体系



主な営業的割引の例

割引の名称	運賃ブロック	制度の概要
遠距離割引	大阪地区他28地区	一定の距離を超える遠距離旅客に対する割引。5000円超5割引等
妊婦割引	岩手県地区他5地区	母子健康手帳等を保持している者に対して1割引等。
乳幼児割引	香川県地区他7地区	義務教育就業前の乳幼児を連れている者に対して1割引等。
学生割引	京都地区他6地区	学生証等の交付を受けている者に対して1割引等。
往復割引	岡山県地区他3地区	往路において往復の運送を申し込んだ上で、往路、復路とも同一の区間を乗車した場合に、復路の運賃を1割引等。
きもの割引	京都市域地区	きもの(和装)を着用している者に対して1割引。
オフピーク割引	大阪地区	土・日・祝日の9時～17時の時間帯における時間制運賃による利用の場合に最大37.5%割引。
うどん割引	香川県地区	さぬきうどん店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を1割引。
ラーメン割引	福岡地区	ラーメン店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を3割引。
高齢者割引	新潟県地区他10地区	65歳以上の者で年齢を確認できる証明書等を提示した者に対して1割引等。
初乗り回数券割引	沖縄県地区	初乗り回数券を1割引で販売。
利用回数割引	山梨県地区他10地区	所定の乗車回数に達した場合に〇〇〇円の乗車券を発行等。
空港バス乗継割引	岐阜地区	空港高速バスの乗車券を提示した者に対して1割引。
インターネット予約割引	香川県地区	指定の登録サイトから予約した者に対して1割引。
運転免許証返納割引	埼玉県地区等5地区	運転免許証を返納した者で運転経歴証明書を提示した者に対して1割引等。
スキースクール受講者割引	岩手県地区	スキースクールの受講カードを提示した者に対して13%割引。
飲酒運転撲滅割引	鹿児島県地区	協力加盟店(飲食店)で5%の運賃割引チケットを発行。
仮設住宅割引	新潟県地区	中越沖地震により仮設住宅に入居している住民等に対して1割引(発着いずれかが仮設住宅)。
指定施設と一定ゾーンとの間の定額運賃	特別武三地区等15地区	成田国際空港と一定のゾーン間で定額運賃を設定。
イベント定額運賃	大分県地区等11地区	大分スポーツ公園総合競技場で開催されるサッカーの試合開催日に限り定額運賃を設定。

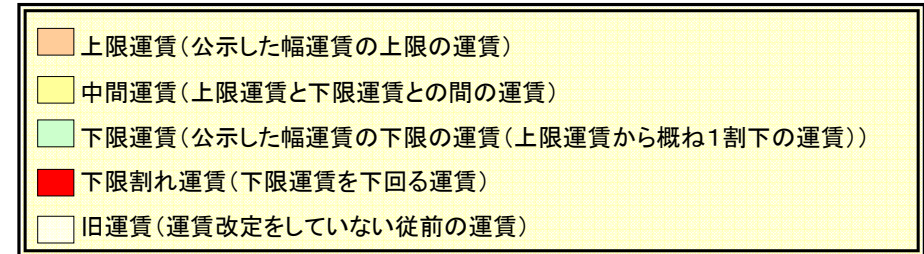
運賃の設定状況について

各地区における上限運賃の割合

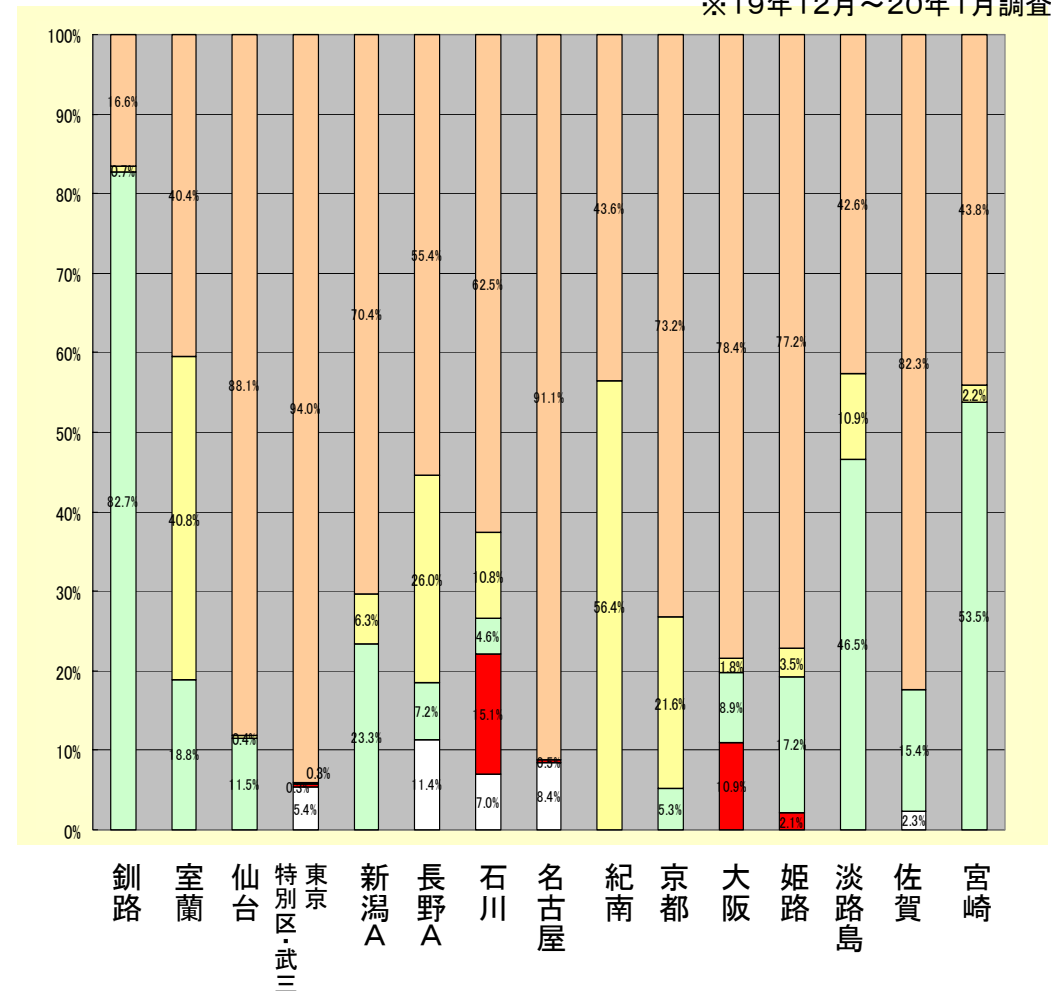
※19年12月～20年1月調査

100%	12地区
95%以上－100%未満	23地区
90%以上－95%未満	14地区
85%以上－90%未満	9地区
80%以上－85%未満	7地区
75%以上－80%未満	4地区
70%以上－75%未満	4地区
65%以上－70%未満	3地区
60%以上－65%未満	2地区
55%以上－60%未満	2地区
40%以上－45%未満	4地区
40%未満	6地区
計	90地区

運賃設定が多様化している主な地区

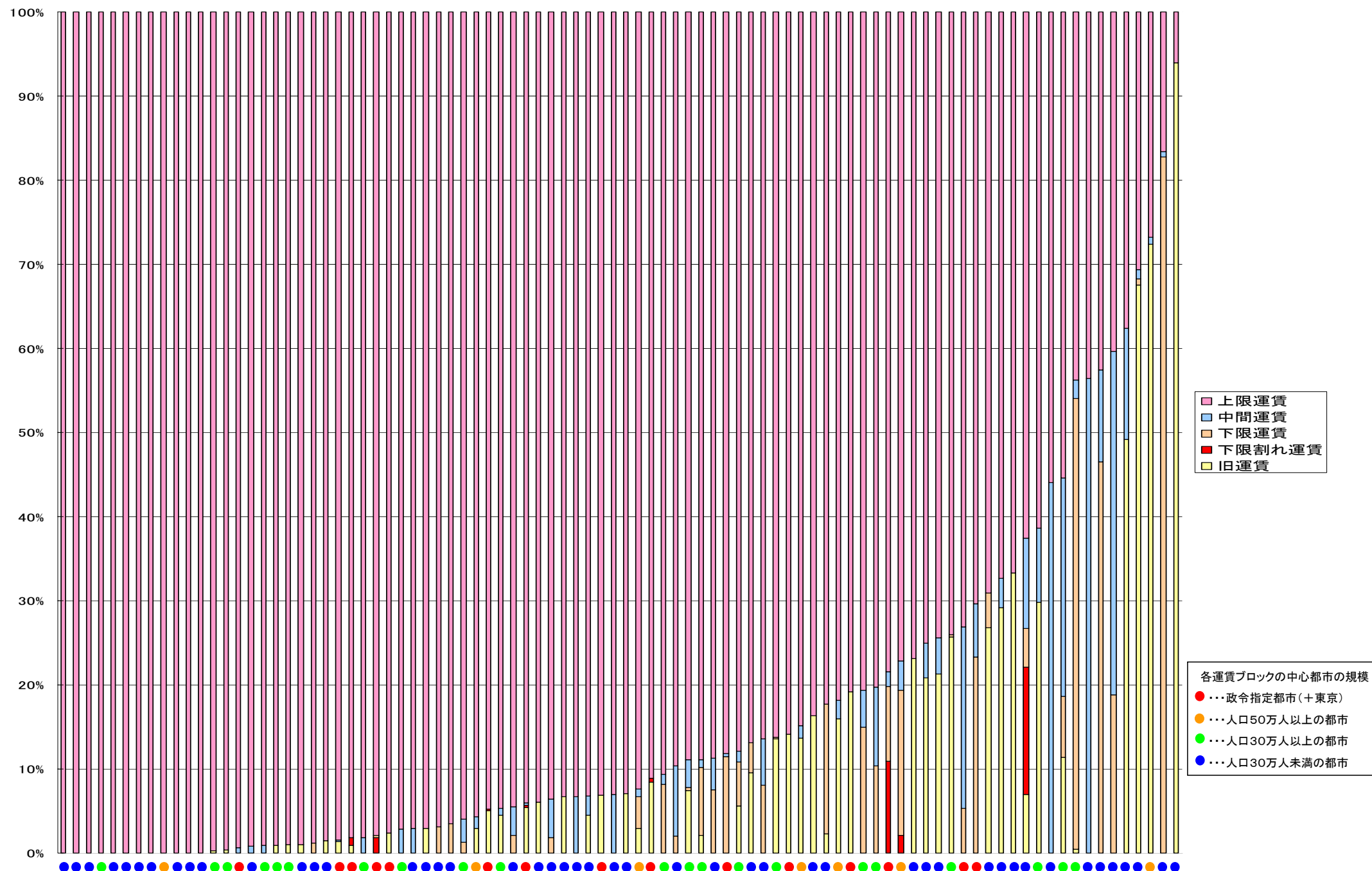


※19年12月～20年1月調査



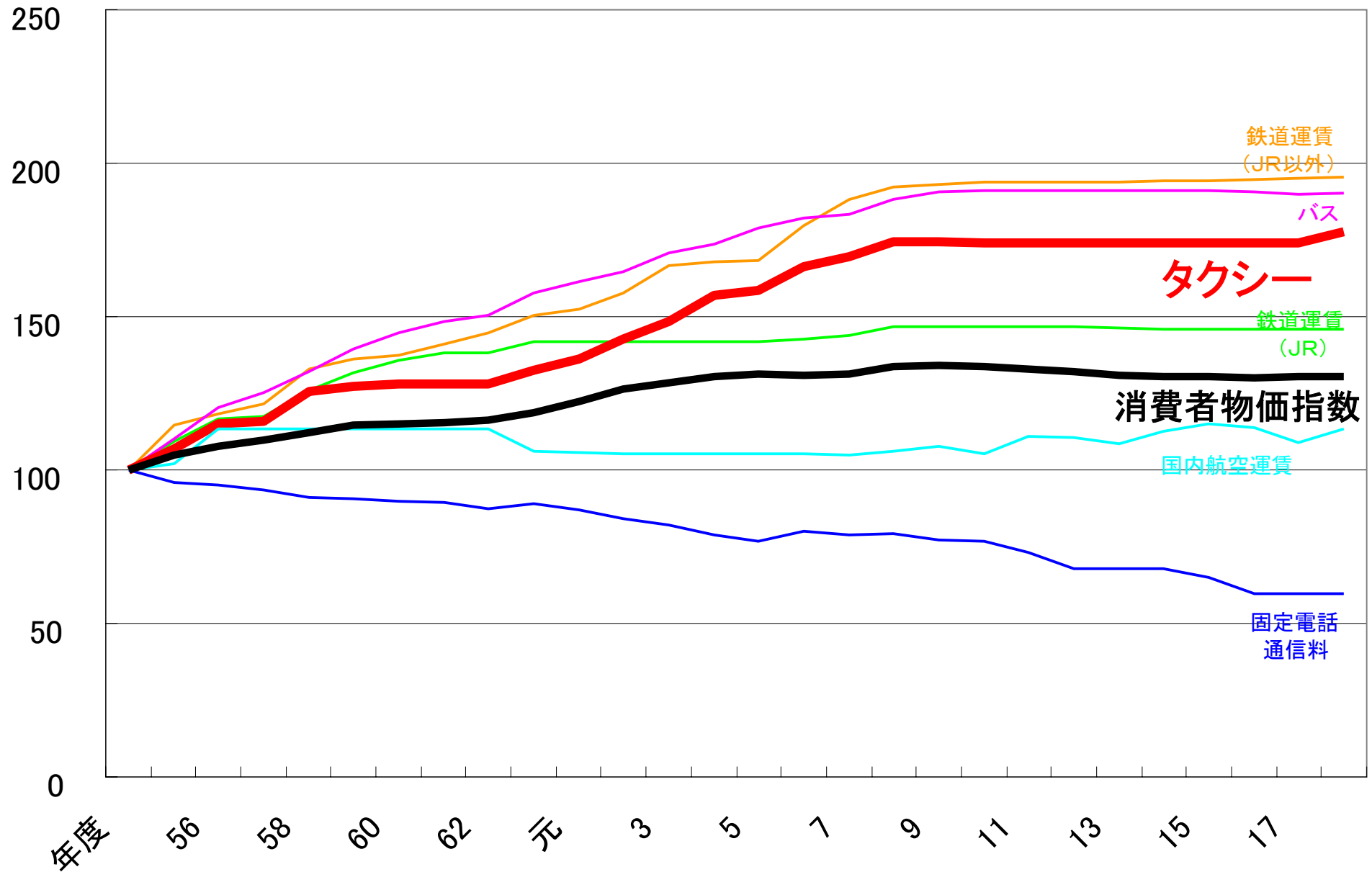
全国90運賃ブロックにおける運賃の設定状況について（法人）

※19年12月～20年1月調査



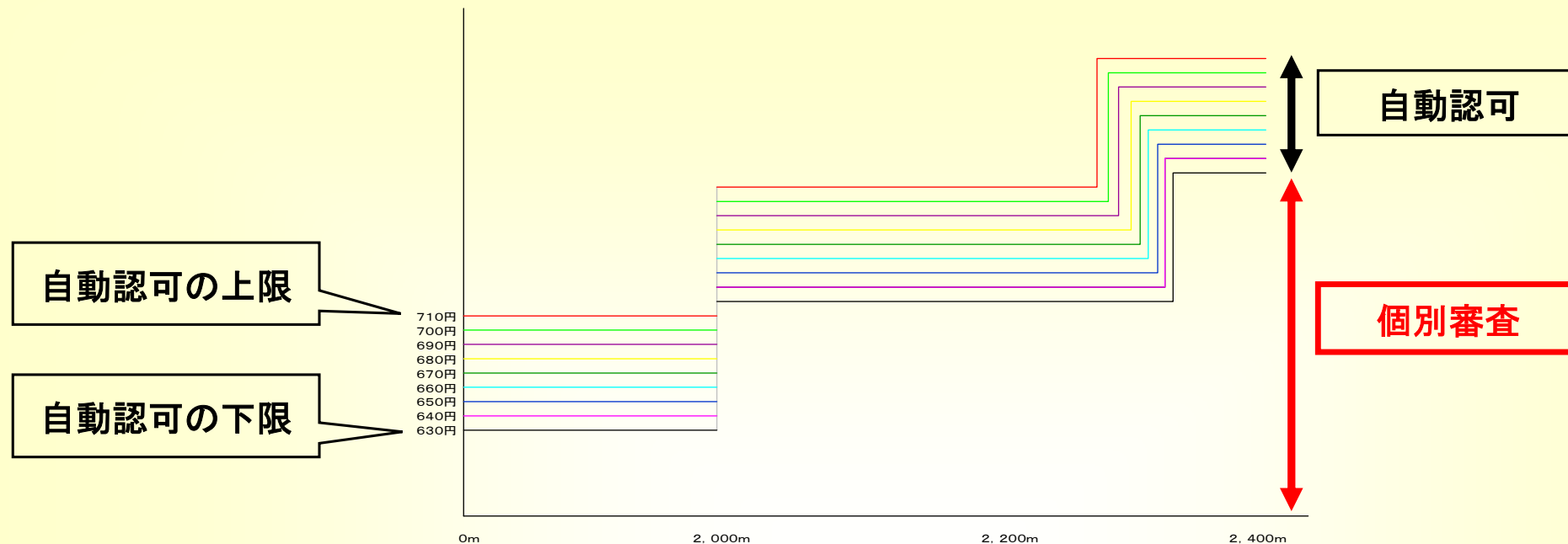
主な公共料金及び消費者物価指数の推移

昭和55年度=100とした場合の指数



Ⅱ 運賃の多様化について

下限割れ運賃に対する審査方針について



原価計算により、不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査することとしている(平成13年10月26日国自旅第101号通達)。

【審査方法】

・運賃の原価については、運賃改定(上限運賃の改定)と同様の算定方法で個別の事業者ごとに査定

・ただし、人件費を査定する際、

申請者の運転者1人当たり平均給与月額が、当該地域の原価計算対象事業者の運転者1人当たり平均給与月額の平均の額(以下「標準人件費」という。)の10%を超えて下回っているときは、

①労使間で当該申請について了解がある場合 又は

②過去2年間に労働基準法違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準違反が認定されていない場合は申請者の実績を用い、その他の場合には標準人件費を10%下回る額で人件費を査定することとしている。

・運賃の原価を査定した結果、平年度における収支率が100%を下回る場合には、不当な競争を引き起こすおそれがあるものとして認可しないこととしている。

(参考) 下限割れ運賃に対する審査について

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について 抜粋
(平成13年10月26日国自旅第101号通達)

第3 自動認可運賃に該当しない運賃申請の処理要領

申請運賃が当該運賃適用地域の自動認可運賃(第2 2(3)に掲げるものを含む。)に該当せず、かつ、運賃改定を伴わない運賃に係る申請については、以下のとおり処理する。

1 原価及び収入の算定

申請者において実績年度の原価及び収入をもとに、別紙2第2項から第8項(第6項中適正利潤は運賃原価から除外する。)により算定した(これによらない場合は、合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した)書類を作成の上申請書に添付して提出することを求めることとする。

地方運輸局長においては、この添付書類をもとに、平年度における申請者の原価及び収入を査定することとする。ただし、人件費については申請者の運転者1人当たり平均給与月額(福利厚生費を含む。以下同じ。)が原価計算対象事業者の運転者1人当たり平均給与月額の平均の額(以下「標準人件費」という。)の10%を超えて下回っているときは、

- (1) 労使間で当該申請について了解がある場合、又は
- (2) 過去2年間に労働基準法(昭和22年法律第49号)違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年労働省告示第7号)違反が認定されていない場合

は申請者の実績値を用い、その他の場合には標準人件費を10%下回る額で人件費を査定することとする。

2 運賃査定額の算定

上記1による査定を行った上で平年度における収支率が100%となる変更後の運賃額(以下「運賃査定額」という。)を算定することとする。ただし、運賃査定額が自動認可運賃となる場合にあっては申請額に最も近い自動認可運賃額をもって運賃査定額とすることとする。

3 申請に対する処分

(1) 申請額が運賃査定額以上である場合は申請額で認可することとする。また、申請額が運賃査定額に満たない場合は運賃査定額を申請者に通知し、通知後2週間以内に申請額を運賃査定額に変更することができることとする。変更申請がない場合は、当該申請による運賃を設定することによる労働条件への影響等についても審査の上、その適否を判断することとする。

(2) (略)

下限割れ運賃の状況について（法人）

徳島市部地区

○中型車

平成20年7月30日現在

	初乗運賃	加算運賃	設定事業者		割合 (車両数ベース)
A運賃(上限)	1.5km 550円	327m 80円	76 事業者	425 両	86.4%
B運賃	1.5km 540円	333m 80円	事業者	両	0.0%
C運賃	1.5km 530円	339m 80円	事業者	両	0.0%
D運賃	1.5km 520円	346m 80円	事業者	両	0.0%
E運賃	1.5km 510円	353m 80円	事業者	両	0.0%
F運賃	1.5km 500円	360m 80円	事業者	両	0.0%
G運賃(下限)	1.5km 490円	367m 80円	5 事業者	19 両	3.9%
下限未満	1.5km 320円	438m 60円	1 事業者	48 両	9.8%

石川地区

○小型車

平成20年8月29日現在

	初乗運賃	加算運賃	設定事業者		割合 (車両数ベース)
A運賃(上限)	1.5km 690円	252m 80円	34 事業者	372 両	81.6%
B運賃	1.5km 680円	256m 80円	事業者	両	0.0%
C運賃	1.5km 670円	260m 80円	1 事業者	15 両	3.3%
D運賃	1.5km 660円	263m 80円	事業者	両	0.0%
E運賃	1.5km 650円	268m 80円	1 事業者	20 両	4.4%
F運賃	1.5km 640円	272m 80円	事業者	両	0.0%
G運賃	1.5km 630円	276m 80円	事業者	両	0.0%
H運賃(下限)	1.5km 620円	280m 80円	事業者	両	0.0%
旧 A運賃(上限)	1.5km 630円	276m 80円	1 事業者	7 両	1.5%
旧 B運賃	1.5km 620円	282m 80円	4 事業者	5 両	1.1%
旧 H運賃(下限)	1.5km 560円	312m 80円	6 事業者	27 両	5.9%
旧運賃以前の運賃	1.5km 580円	338m 90円	3 事業者	10 両	2.2%

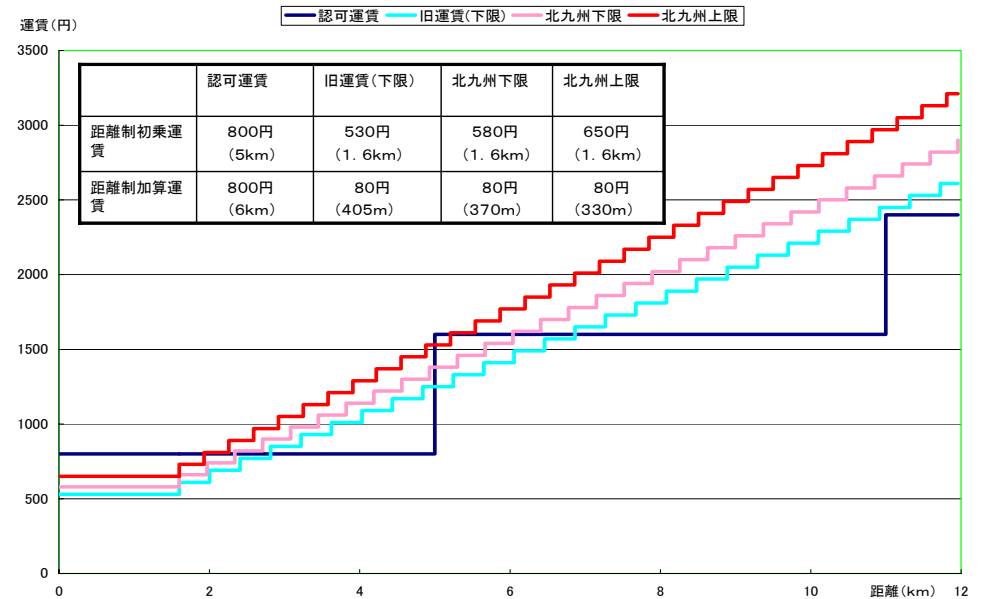
大阪地区

○中型車

平成20年7月31日現在

	初乗運賃	加算運賃	設定事業者		車両数比率
上限運賃	2km 660円	273m 80円	171 事業者	14,618 両	78.6%
B運賃	2km 650円	277m 80円	2 事業者	20 両	0.1%
C運賃	2km 640円	282m 80円	1 事業者	25 両	0.1%
D運賃	2km 630円	286m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
E運賃	2km 620円	291m 80円	1 事業者	50 両	0.3%
F運賃	2km 610円	295m 80円	2 事業者	41 両	0.2%
G運賃	2km 600円	300m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
下限運賃	2km 590円	306m 80円	13 事業者	1,717 両	9.2%
下限未満	2km 550円	328m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
下限未満	2km 540円	209m 50円	4 事業者	217 両	1.2%
下限未満	2km 540円	292m 70円	7 事業者	420 両	2.3%
下限未満	2km 500円	225m 50円	25 事業者	1,486 両	8.0%

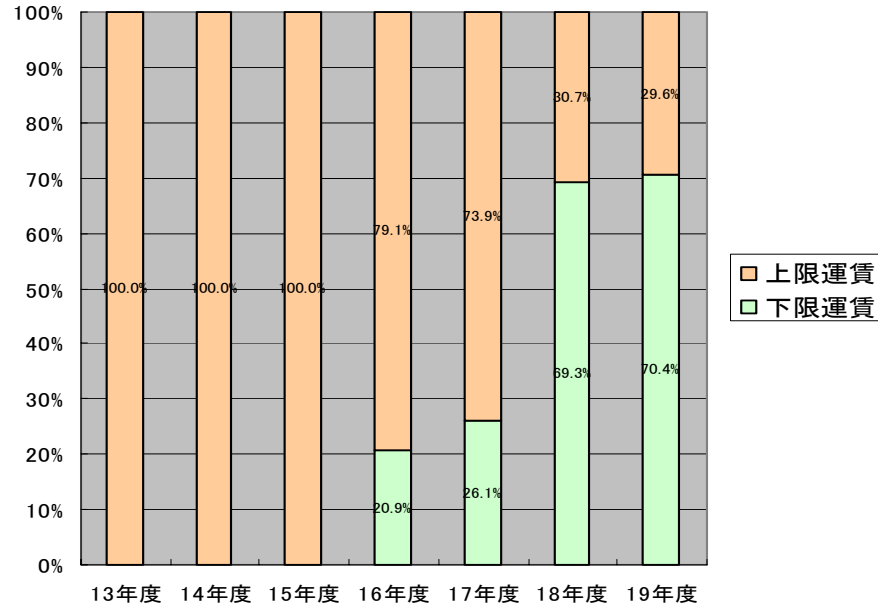
(参考)北九州地区



北九州地区のある事業者は、タクシー運賃より割安の運賃をハイヤー運賃として設定している。

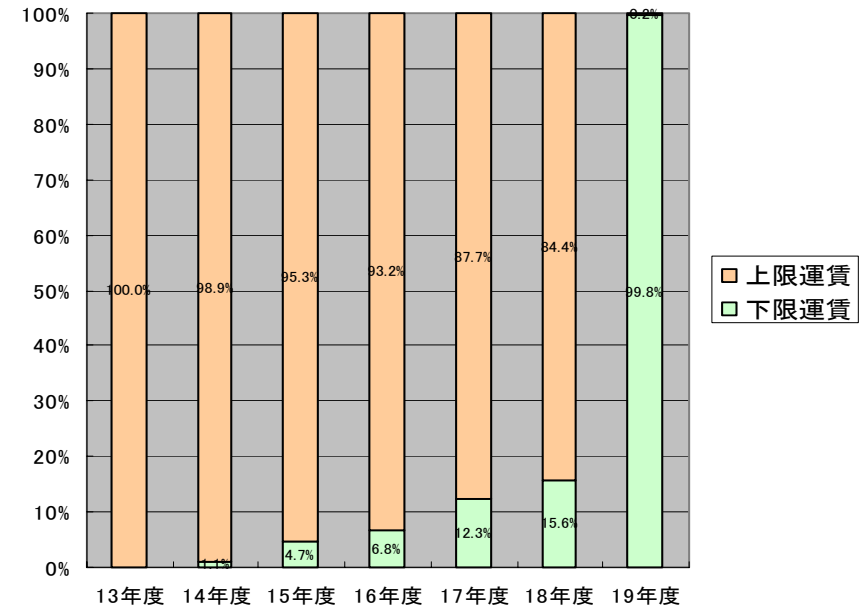
各交通圏における運賃設定の推移状況

宮崎交通圏

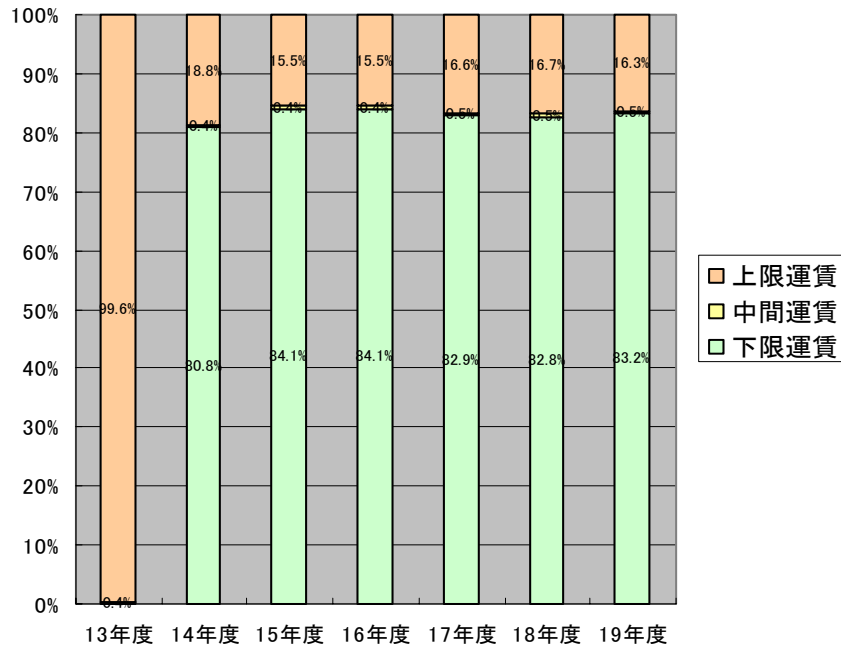


盛岡交通圏

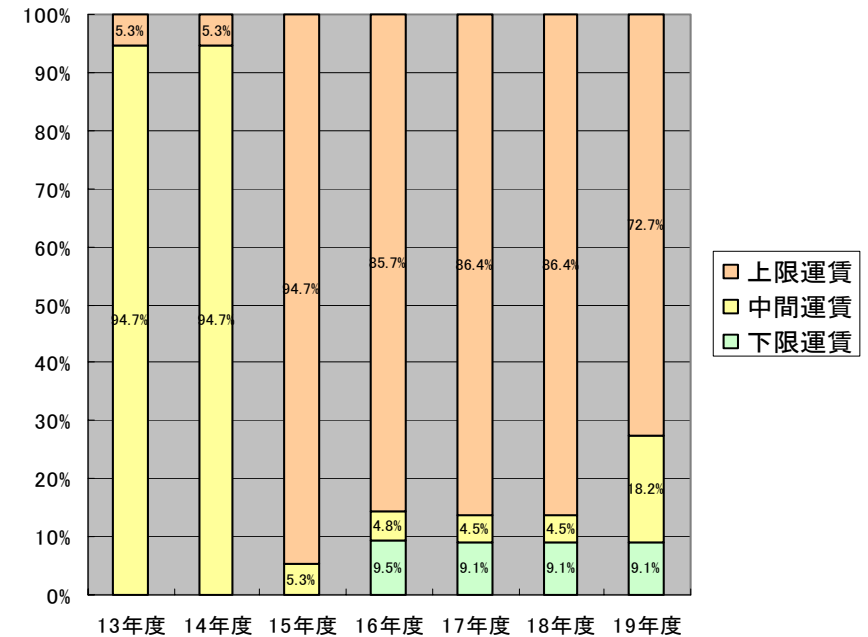
※車両数ベース



釧路交通圏



長野交通圏



規制緩和前後の運賃水準の変化率等について

都道府県	運賃ブロック	実車キロ当たり 運賃水準(円)		H13→H18の 運賃水準の 変化率	上限運賃以 外の割合 (%)※	下限割れ運 賃の割合 (%)※
		13	18			
北海道	札幌A	353	356	1.01	5.3%	0.2%
	札幌B	360	339	0.94	11.3%	0.0%
	旭川A	355	348	0.98	9.4%	0.0%
	旭川B	392	387	0.99	2.9%	0.0%
	函館地区	352	349	0.99	0.0%	0.0%
	室蘭地区	340	331	0.97	59.6%	0.0%
	釧路地区	357	321	0.90	83.4%	0.0%
	帯広地区	347	349	1.01	6.5%	0.0%
	北見地区	374	374	1.00	13.6%	0.0%
青森	青森県	332	333	1.00	0.9%	0.0%
岩手	岩手県	345	343	0.99	44.0%	0.0%
宮城	宮城県仙台地区	379	377	1.00	11.9%	0.0%
	宮城県郡部地区	324	335	1.03	3.1%	0.0%
福島	福島県	358	356	0.99	26.0%	0.0%
秋田	秋田県A地区	416	420	1.01	1.0%	0.0%
	秋田県B地区	411	416	1.01	30.9%	0.0%
山形	山形県A地区	375	378	1.01	2.9%	0.0%
	山形県B地区	369	370	1.00	25.5%	0.0%
新潟	新潟県A地区	347	351	1.01	29.6%	0.0%
	新潟県B地区	373	368	0.99	16.3%	0.0%
長野	長野県A地区	371	408	1.10	44.6%	0.0%
	長野県B地区	403	401	1.00	6.8%	0.0%
富山	富山地区	412	402	0.98	12.2%	0.0%
石川	金沢地区	377	363	0.96	19.4%	0.0%
	石川地区	368	347	0.94	37.5%	15.1%
東京	特別区・武三地区	404	401	0.99	6.0%	0.3%
	多摩地区	395	394	1.00	15.1%	0.0%
	島嶼地区	416	407	0.98	6.7%	0.0%
神奈川	京浜地区	387	388	1.00	1.7%	0.9%
	相模・鎌倉地区	385	386	1.00	4.3%	0.0%
	小田原地区	412	417	1.01	0.0%	0.0%
千葉	千葉県A地区	368	369	1.00	14.1%	0.0%
	千葉県B地区	342	343	1.00	25.0%	0.0%
埼玉	埼玉県A地区	380	377	0.99	0.6%	0.0%
	埼玉県B地区	342	340	0.99	6.1%	0.0%
群馬	群馬県A地区	348	345	0.99	23.1%	0.0%
	群馬県B地区	416	400	0.96	33.3%	0.0%
茨城	茨城県地区	346	348	1.01	69.4%	0.0%
栃木	栃木県地区	348	343	0.99	38.6%	0.0%
山梨	山梨県A地区	362	367	1.01	1.5%	0.0%
	山梨県B地区	384	388	1.01	7.1%	0.0%
愛知	名古屋地区	378	373	0.99	8.9%	0.5%
	尾張・三河地区	396	386	0.97	0.4%	0.0%
静岡	静岡地区	353	357	1.01	1.6%	0.0%
	伊豆地区	406	397	0.98	0.0%	0.0%
岐阜	岐阜地区	376	377	1.00	0.3%	0.0%
	飛騨地区	428	427	1.00	6.7%	0.0%

都道府県	運賃ブロック	実車キロ当たり 運賃水準(円)		H13→H18の 運賃水準の 変化率	上限運賃以 外の割合 (%)※	下限割れ運 賃の割合 (%)※
		13	18			
三重	三重地区	393	390	0.99	1.0%	0.0%
	紀宝地区	371	337	0.91	56.4%	0.0%
福井	福井地区	377	381	1.01	0.8%	0.0%
大阪	大阪地区	356	330	0.93	21.6%	10.9%
京都	京都市域地区	306	299	0.98	26.8%	0.0%
兵庫	神戸・阪神間地区	348	358	1.03	2.1%	1.8%
	姫路・東西播地区	376	373	0.99	22.8%	2.1%
	淡路島地区	340	320	0.94	57.4%	0.0%
奈良	奈良県地区	395	397	1.00	4.0%	0.0%
滋賀	大津市地区	363	366	1.01	2.8%	0.0%
	近畿北部地区	353	350	0.99	5.5%	0.0%
和歌山	和歌山市域地区	293	295	1.01	0.0%	0.0%
	橋本地区	356	354	0.99	0.0%	0.0%
	有田・御坊地区	240	245	1.02	0.0%	0.0%
	紀南地区	378	360	0.95	56.4%	0.0%
広島	広島県A地区	332	334	1.01	19.2%	0.0%
	広島県B地区	316	313	0.99	19.7%	0.0%
鳥取	鳥取県地区	329	354	1.07	1.2%	0.0%
島根	島根県本土地区	337	334	0.99	3.5%	0.0%
	島根県隠岐地区	335	338	1.01	0.0%	0.0%
岡山	岡山県地区	315	318	1.01	73.2%	0.0%
山口	山口県地区	326	329	1.01	10.4%	0.0%
香川	香川県香川地区	309	344	1.12	5.3%	0.0%
	香川県小豆島地区	380	378	1.00	0.0%	0.0%
徳島	徳島県市部地区	288	284	0.99	13.1%	0.0%
	徳島県郡部地区	326	329	1.01	7.0%	0.0%
愛媛	愛媛県東中予地区	315	317	1.01	0.0%	0.0%
	愛媛県南予地区	301	305	1.01	0.0%	0.0%
高知	高知県高知市域地区	320	322	1.00	1.8%	0.0%
	高知県郡部地区	292	335	1.15	0.0%	0.0%
福岡	福岡A	330	332	1.01	2.4%	0.0%
	北九州	328	328	1.00	6.9%	0.0%
	福岡B	324	325	1.00	11.1%	0.0%
佐賀	佐賀	313	314	1.00	17.7%	0.0%
長崎	長崎A	333	329	0.99	13.8%	0.0%
	長崎B	304	313	1.03	62.4%	0.0%
宮崎	宮崎	328	312	0.95	56.2%	0.0%
熊本	熊本	319	305	0.96	18.2%	0.0%
大分	大分	312	312	1.00	0.9%	0.0%
鹿児島	鹿児島A	321	329	1.02	7.7%	0.0%
	鹿児島B	292	298	1.02	93.9%	0.0%
	奄美	322	316	0.98	32.7%	0.0%
沖縄	沖縄本島地区	238	237	1.00	11.1%	0.0%
	沖縄離島地区	234	240	1.03	0.0%	0.0%
全国		361	358	0.99	—	—

※平成19年12月～平成20年1月調査

※「上限運賃以外の割合」「下限割れ運賃の割合」は車両数ベース

「不当廉売」に対する法的な考え方①

■独占禁止法による不当廉売の禁止

① 独占禁止法の規制の種類

I 私的独占の禁止

II 不当な取引制限(カルテル・入札談合)の禁止

III 不公正な取引方法の禁止

i 自由な競争が制限されるおそれのある行為(取引拒絶・差別価格・不当廉売等)

ii 競争手段そのものが公正とは言えないもの(ぎまんの方法・抱き合わせ販売等)

iii 自由な競争の基盤を侵害するおそれがあるような行為(優位的地位の濫用等)

→事業者が不公正な取引を用いた場合は、公正取引委員会は、当該行為の差止め、契約条項の削除等の措置を命ずることができる。

IV 企業結合の規制

② 独占禁止法及び公正取引委員会の一般指定上の「不当廉売」の定義

・独占禁止法第2条第9項

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為であつて、公正な競争を阻害するおそれがあるもののうち、公正取引委員会が指定するものをいう。

二 不当な対価をもつて取引すること。

・公正取引委員会の一般指定(昭和五十七年公正取引委員会告示第十五号)

(不当廉売)

6 正当な理由がないのに商品又は役務をその供給に要する費用を著しく下回る対価で継続して供給し、その他不当に商品又は役務を低い対価で供給し、他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれがあること。

「不当廉売」に対する法的な考え方②

■ 不当廉売についての考え方

(昭和五十九年公正取引委員会事務局発出「不当廉売に関する独占禁止法上の考え方」において、小売業における不当廉売の考え方について要点を整理。)

(不当廉売)

正当な理由がない(※3)のに商品又は役務をその供給に要する費用を著しく下回る対価で継続して供給し、その他不当に商品又は役務を低い対価で供給(※1)し、他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれがある(※2)こと。

※1 廉売の態様

ある程度継続的に総販売原価を著しく下回る価格で販売する行為

→総販売原価を著しく下回る価格＝採算を度外視した、コストを下回る価格(小売業においては、仕入れ価格を下回る価格)。他の商品の販売による利益その他の資金を投入するのでなければ、販売を継続させることができないような低価格。

※2 競争への影響

競争関係にある事業者の事業活動を困難にさせ、若しくは、将来的に困難にさせる蓋然性が認められること。廉売の競争への影響は、具体的には、行為者の事業の規模及び態様、廉売商品の数量、廉売期間、広告宣伝の状況、商品の特性等を勘案して、個別に判断される。

※3 正当な理由の存否

- 生鮮食品や季節商品など、販売最盛期を過ぎ、見切り販売をする必要があるとき
- 瑕疵のある商品を販売するとき

等は、正当な理由がある場合として、不当廉売にはあたらない。

「不当廉売」に対する法的な考え方③

■ 運輸事業関係の法律における「不当な競争を引き起こすおそれがある」についての考え方

① 道路運送法(第9条第6項第3号及び第9条の2第2項)

i 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 届け出た運賃等が一般乗合旅客自動車運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるものであるとき等が該当する。

なお、公正な競争を阻害するか否かについては、個別具体的な事例ごとに判断されるものであるが、基本的には届け出た運賃等について、原価を償うことが可能かどうか、路線の特性、その設定又は変更の意図、継続性及び届け出た運賃等が他の一般乗合旅客自動車運送事業者に与える影響の度合い等を勘案し、総合的に判断するものとする。

(一般乗合旅客自動車運送事業の実施運賃、協議運賃及び軽微運賃の届出並びに変更命令に関する処理要領(H13国自旅第129号))

ii 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 競合する他事業者を撤退させることを目的とした不当なダンピングを行うもの。

(一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について(H11国自旅第129号))

② 鉄道事業法(第16条第5項)

鉄道運送事業者事業の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 路線が競合する事業者間において、一方の事業者が他方の事業者を追い出すために、一時的追従できないような略奪的な水準の運賃を設定して事業採算性をなくし、当該他方の事業者を追い出して独占状態を確保するようなものであるとき等が該当する。(鉄道事業法想定問答)

③航空法(第105条第2項)

航空運送事業者の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 届け出された運賃又は料金が、本邦航空運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるものであるとき。

なお、公正な競争を阻害するか否かについては、個別具体的な事例ごとに判断されるものであるが、基本的には当該路線における路線の特性、当該本邦航空運送事業者の市場支配力、当該運賃又は料金の設定の意図、当該運賃又は料金の継続性、当該運賃又は料金の設定が他の本邦航空運送事業者に与える影響、当該路線におけるいわゆるマイルージ・プログラムに基づく無料航空券の影響度等を勘案し、総合的に判断する。

例えば、以下のような事例について、公正な競争を阻害するおそれがあると認められる場合は、問題となるおそれがある。

i 略奪的運賃又は料金

ア 当該路線においてプライスリーダーたる一定の市場支配力を有する本邦航空運送事業者の路線に他の本邦航空運送事業者が新たに参入し、価格競争を開始した場合において、市場支配力を有する本邦航空運送事業者が当該市場支配力の維持等を目的として、不当に運賃又は料金を引き下げる場合。

イ 当該市場の将来における市場支配力の獲得等を目的として、他の本邦航空運送事業者に対し、不当に運賃又は料金を引き下げる場合。

ii 不当な競争を引き起こすこととなるおそれのある差別的な運賃又は料金

包括旅行運賃について、他の本邦航空運送事業者のサービスを利用する旅行会社に対し、合理的かつ正当な理由なく、差別的な取扱いを行う場合であって、公正な競争を阻害するおそれがあるものと認められる場合。

(運賃及び料金の変更命令に係る取扱要領(H15国空事第480号))

「不当廉売」に対する法的な考え方④

■その他の法律における「不当な競争を引き起こすおそれがある」についての考え方

○電気通信事業法(第31条第2項第3号)

電気通信事業者の届け出た契約約款等が「他の電気通信事業者との間に不当な競争を引き起こすものであり、利用者の利益を阻害するものである」として、総務大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 当該料金の設定により、電気通信事業者間の公正な競争を阻害することとなる場合であり、その判断は、当該事業者の料金設定の意図や市場支配力、当該料金設定が競争事業者に与える効果等から総合的に実施。

(問題となるおそれのある事例)

i) 不当低料金

個別具体的な事例に応じて原価との関係を見る必要があるが、目安としては、市場価格を下回り、かつ原価を下回る料金については、問題となり得る。

ただし、当該料金の不当性の判断に際しては、例えば新サービスの立上時期にあたっては一時的にコスト割れとなっても公正競争阻害性があるとはいえない場合がある等、事業者の当該料金設定の意図、市場支配力等から総合的に判断することが必要。

ii) 不当な競争を引き起こす差別料金

例えば、以下のようなものについては、問題となり得る。

ア) 自社サービスへの乗り換えを促すため、競争事業者の利用者に対してのみ割引を行う料金。

イ) 競争事業者の業務区域のみを対象とした割引料金であって、コスト差、設備の準備期間等により合理的に説明できないもの

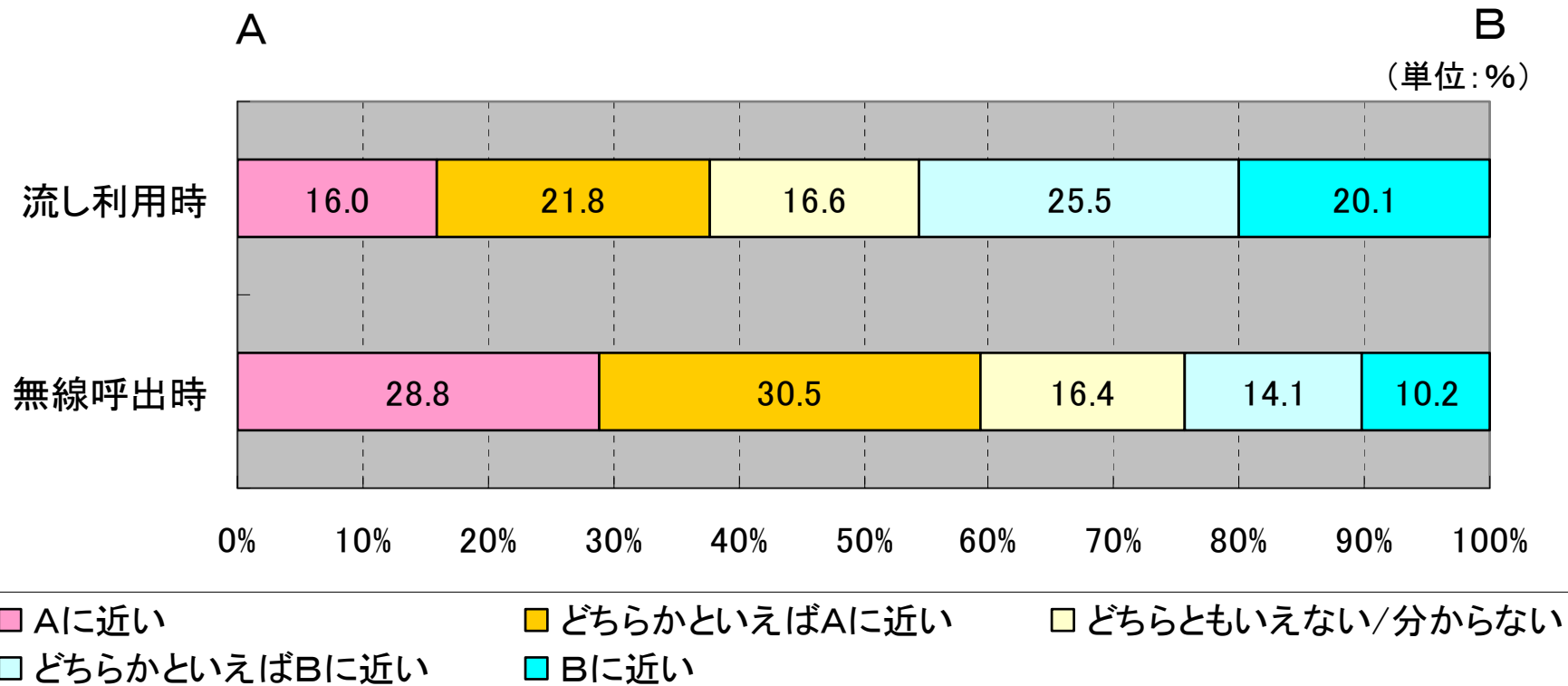
ウ) 異事業者間の合算割引において、市場支配力を有する事業者が特定の事業者とのみ行う合算割引
(「新たな料金制度の運用等の在り方に関する研究会」報告書より)

タクシー利用者アンケート

○同一地域同一運賃について

A: 同じ地域内で高い運賃と安い運賃のタクシーが混在して営業していた方がよい

B: 同じ地域内のタクシーはなるべく同一(ほぼ似たような)運賃で営業していた方がよい



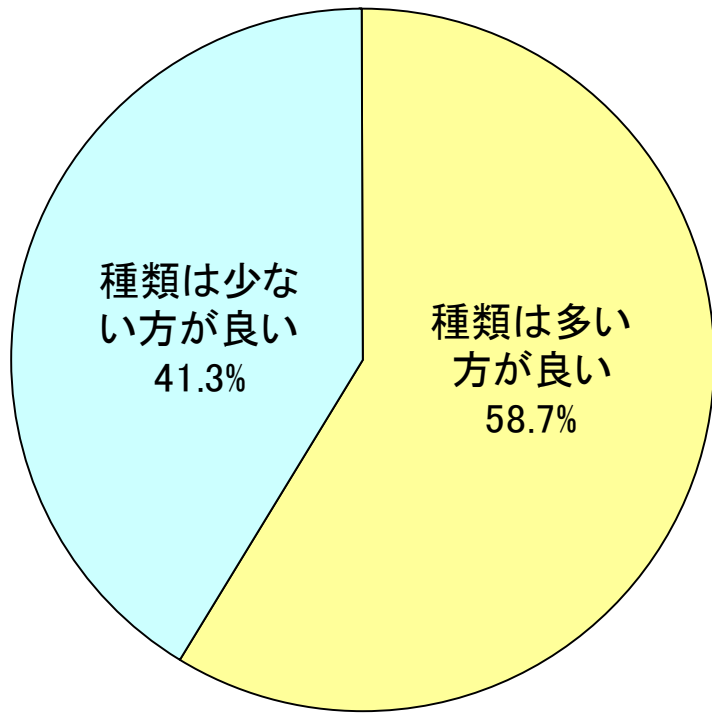
出典: タクシー問題懇談会による調査

調査対象... 東京都23区・武蔵野市・三鷹市居住の個人

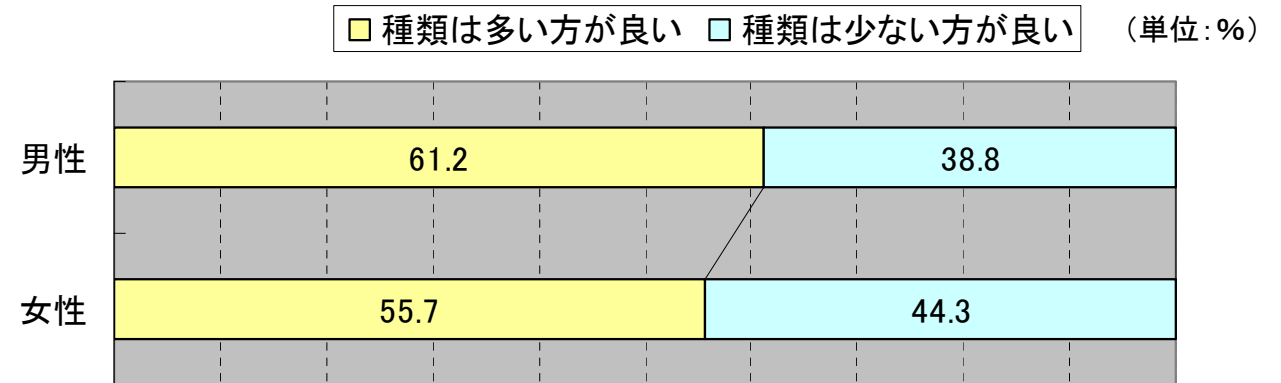
調査方法... インターネット調査

調査時期... 平成19年9月初旬 サンプル数... 1,000件

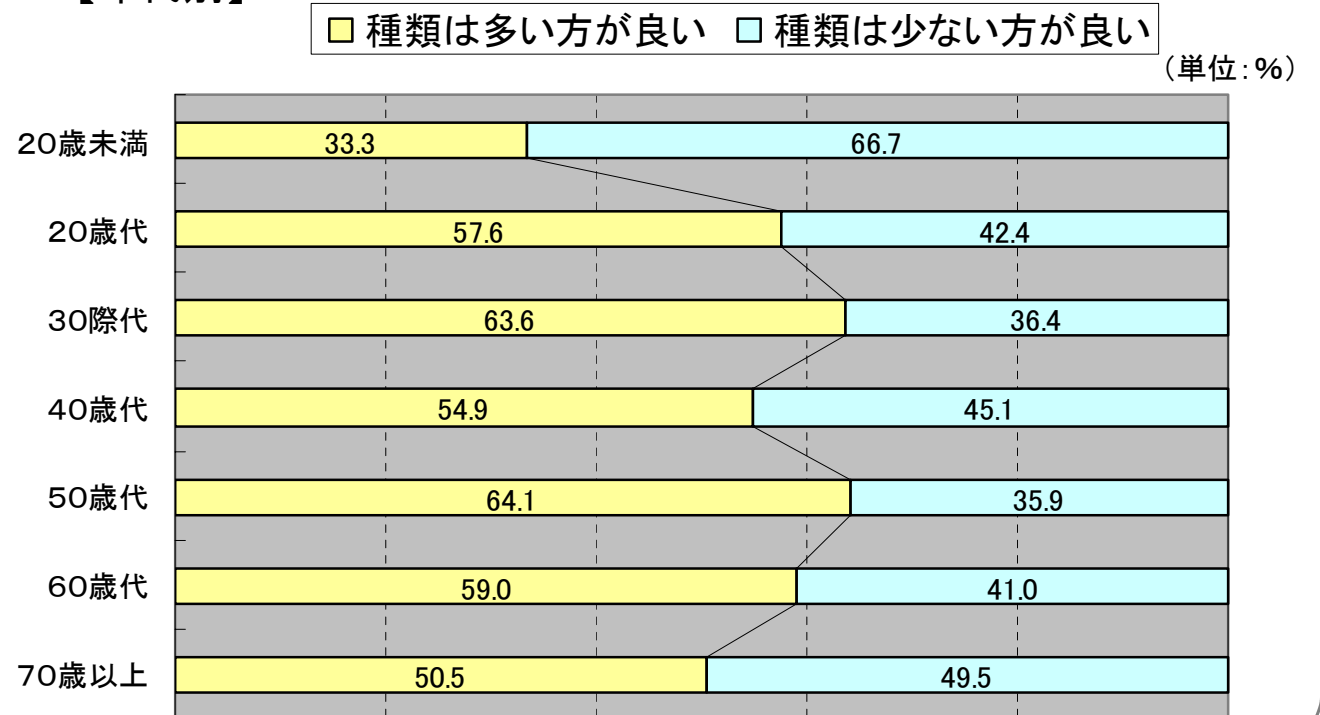
○多種類運賃について



【男女別】



【年代別】



出典:財団法人 東京タクシーセンター調査

調査対象...東京都23区・武蔵野市・三鷹市のタクシー利用者

調査方法...はがき配布・インターネット調査

調査時期...平成19年6月～8月 サンプル数...1,141件

Ⅲ 運賃決定(査定)方式について

主な公共料金の設定方式等について

設定方式	事業
総括原価方式	<ul style="list-style-type: none"> ・電気(一般家庭、商店等向け) ・都市ガス(一般家庭、商店等向け) ・鉄道(JR、大手民鉄、地下鉄) ・乗合バス ・タクシー ・水道 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="font-size: 2em;">}</div> <div style="text-align: center;"> <p>原燃料費調整 制度(※2)</p> </div> <div style="font-size: 2em;">}</div> <div style="text-align: right;"> <p>ヤードスティック査定 (※3)</p> </div> </div>
<p style="text-align: center;">上限価格方式 (プライスカップ方式)(※1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電気通信(NTT東西の基本料金、通話料金等)
事前届出制	<ul style="list-style-type: none"> ・国内航空

※1 原価の動きと切り離された物価上昇率から生産性向上率などを差し引いて料金改定率に上限を設定する方式。

※2 為替レートや原油価格等に左右される原燃料費の変動に応じて自動的に料金を調整する制度。

※3 各社の単価を水準(額の高低)、変化率(額の増減)で比較することで、一定の割合を減額査定し効率化努力を促すもの。

公共料金の設定方式について

公共料金の設定方式としては、主に「総括原価方式」と「プライスカップ方式」があるが、それぞれ以下のようなメリット・デメリットが指摘されている。

	総括原価方式	プライスカップ方式
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○効率的に事業が行われた場合に要する総費用に適正な事業報酬を加えたものが、総収入に見合うように料金設定を行う方式。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外生的な数字に基づき価格の上限を定めることにより、事業の効率化を促す価格設定方式。 ○例えば、料金の平均水準の変化率が、物価上昇率から当該事業の生産性向上率(X値)を控除すること等により設定される料金改定率の上限までの範囲内であれば、事業者は自由に料金改定できるというもの。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○料金算定の根拠が比較的分かりやすい。 ○事業者の過大な利益・損失を生じない。 ○消費者が過大な料金負担を負わない。 ○安全性・サービス向上のための設備投資、必要経費の支出への誘因が働く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○事業者には費用節減のインセンティブが働く。 ○総括原価方式に比べて運用が容易で規制コストが小さい。(ただし、X値の設定や方式の補完のための諸調整により、このメリットが失われることがある。) ○事業者に料金設定上のフレキシビリティが与えられることにより、効率的な料金体系が実現される。(ただし、市場間で差別的な価格が設定される恐れがある。)
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ○コスト削減の誘因が働かない。 ○原価に関する情報が事業者に偏っているため、適正な原価の判断が難しい。 ○査定コスト・申請コストが膨大、審査に時間がかかる。 ○物価上昇等の経済情勢の変化に応じた料金設定が困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ○当初の上限値やX値等の設定に技術的困難が伴う。 ○サービスの質の低下や投資誘因の減退が生じる恐れがある。(この補完のために方式が複雑化することがある。) ○事業者が複数の市場分野を有する場合に、市場間で差別的な価格が設定される恐れがある。 ○事業者に過大な利潤をもたらす恐れがある。

(参考) 電気通信分野におけるプライスカップ方式の概要

① プライスカップの制度趣旨

- ・ 第一種指定電気通信設備を用いて提供され、競争が十分に進展しておらず、かつ、利用者の利益に及ぼす影響が大きいサービスに対して料金水準の上限を設けることにより、事業者の経営効率化を促すとともに料金の低廉化の実現を目的として導入(平成12年10月適用開始)。

② プライスカップの対象

- ・ NTT東西が提供する音声伝送サービス(加入電話、ISDN、公衆電話に限る)及び専用サービス

③ プライスカップの設定方法

- ・ サービス区分(バスケット)内の料金を指数化し、一定の期間中の当該指数の上限を基準料金指数として規定。
- ・ 基準料金指数は、前適用期間の基準料金指数に生産性向上見込率を加味し、以下の式から求められる。

$$\text{基準料金指数} = \text{前期の基準料金指数} \times (1 + \text{消費者物価指数変動率} - \text{生産性向上見込率} + \text{外生的要因})$$

- ・ プライスカップの運用に当たっては、3年ごとに生産性向上見込率(X値)を設定し、当該X値を用いて基準料金指数を設定している。X値は、その適用期間の最終年度に収支が相償するように算定され、具体的には次の式で表される。

$$\text{収入} \times (1 + \text{消費者物価指数変動率} - X\text{値})^3 = \text{費用} + \text{適正報酬額} \cdot \text{利益対応税額}$$

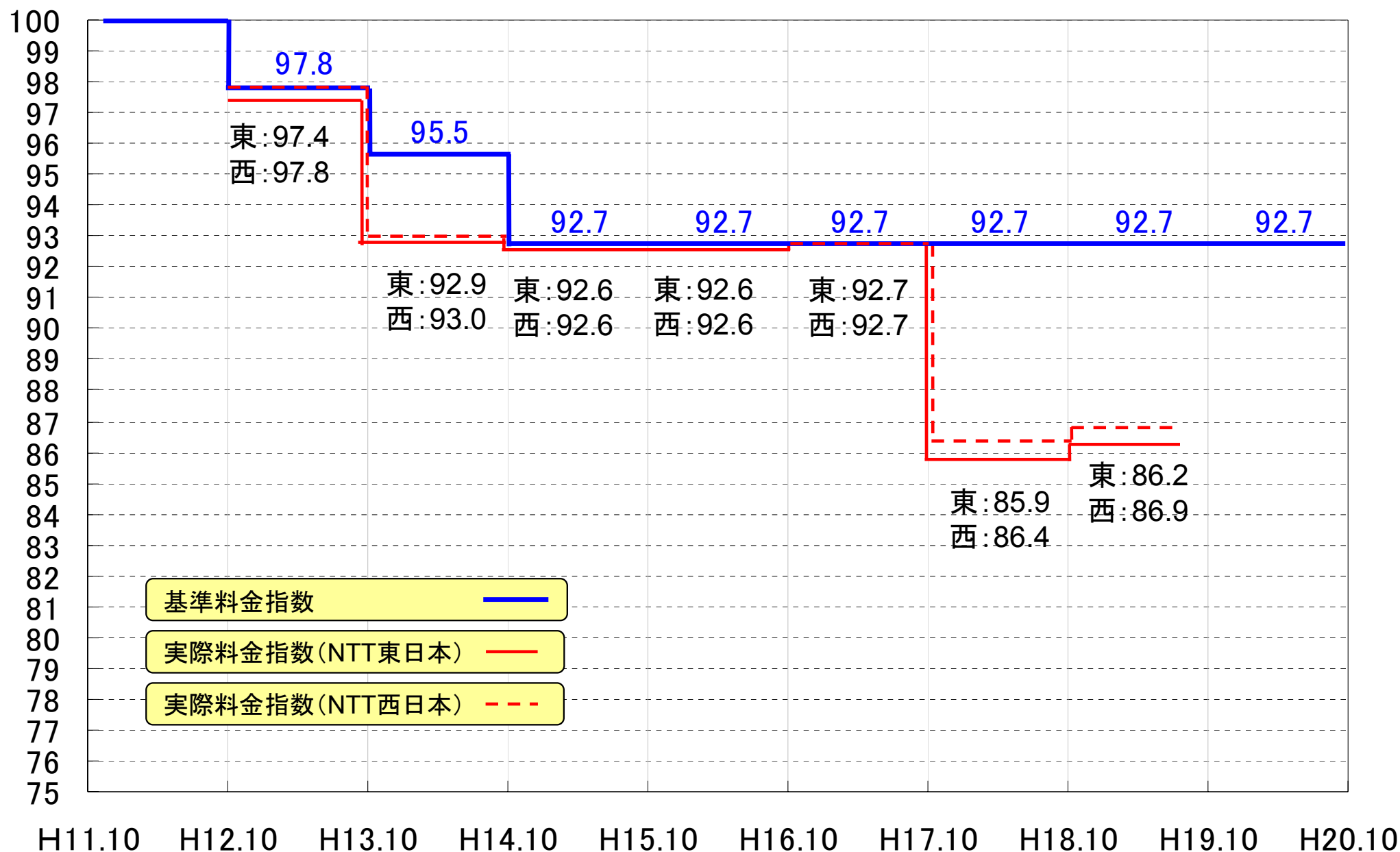
これを、左辺をX値として展開すれば展開すれば次のとおりであり、消費者物価指数変動率、費用、収入を予測することによりX値を算定。

$$X\text{値} = 1 + \text{消費者物価指数変動率} - \sqrt[3]{(\text{費用} + \text{適正報酬額} \cdot \text{利益対応税額}) \div \text{収入}}$$

④ プライスカップ対象サービスの料金設定

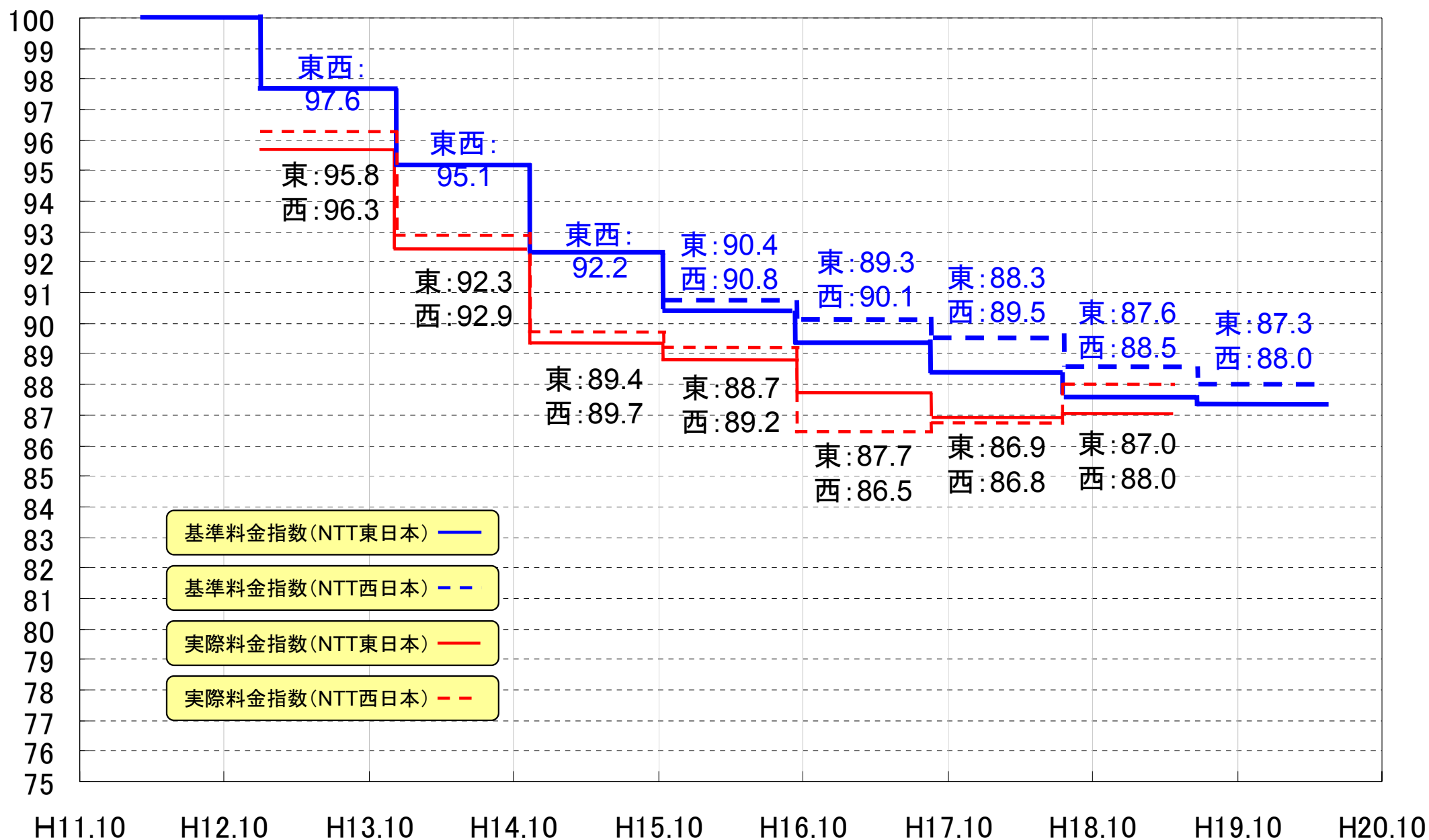
- ・ NTT東西の実際の料金指数が、バスケット毎に、基準料金指数を下回るものであれば個々の料金は届出で設定が可能。
- ・ 基準料金指数を超える料金の設定については、総務大臣の認可が必要。

(参考) 料金指数の推移【音声伝送バスケット（加入電話・ISDN・公衆電話）】



※実際料金指数は各期の10月1日時点のもの

(参考) 料金指数の推移【専用バスケット（高速デジタル伝送サービス利用料）】



※実際料金指数は各期の10月1日時点のもの

タクシーにプライスカップ方式を導入した場合の運賃設定イメージ

〔※前提;複数のサービス区分は設けない。(単一バスケットとする。)
生産性向上見込率(X値)は設定しない。(もしくは外生的要因(K項)と相殺する。〕

【設定の手順】

①各地方運輸局において、すべての運賃ブロック(全国90地区)ごとに、前年度の消費者物価指数(CPI)変動率をもとに、各運賃ブロックにおける運賃の指数(上限値)を設定し、これをすべてのタクシー事業者へ通知。

[上限値の例; 初年度 100、2年目 102.5、3年目 104 ……]

②設定された上限値をもとに、個々のタクシー事業者において、上限値の範囲内で具体的な適用運賃(初乗運賃、加算運賃等)を決定し、これを所管の地方運輸局へ届出。

※事業者ごとに自由な運賃構造が設定可能。

方面別、時間帯別等需要の繁閑等に応じた運賃設定が可能。

③地方運輸局において、個々の事業者から届け出られた適用運賃(届出運賃)が、運賃の指数(上限値)を超えていないかどうかをチェック。

※利用パターンの実績をもとに、届出運賃に基づく運賃収入の水準が上限値を超えていないかどうかを個別事業者ごとにチェックする。

④各タクシー事業者において、届出運賃を実施。

タクシー運賃の査定方法

原価計算対象事業者の選定

原価計算対象事業者について以下の算定

合理化要素

非効率な経営を行う事業者を排除
(別紙参照)

【輸送力の算定】

【平年度収支の算定】

実車走行キロ

(キロ当たり収入×実車キロ)

運送収入

÷ 実車率

実車走行キロ=過去5年の実績を基に推計

- ・実績年度実車率 > 基準実車率 (直近5年間平均) = 実績年度実車率
- ・基準実車率 > 実績年度実車率 = 実績年度実車率と基準実車率を和半

実車率を高く査定することにより、査定上の総走行キロを抑制し、より効率的な経営を求めている。

総走行キロ

(総走行キロ当り単価 × 総走行キロ)

燃料油脂費

÷ 実働日車走行キロ
(実績年度)

車両修繕費

単価アップ: (CPI+CGPI) / 2

延実働車両数

実働車両数伸び率が支給人員に影響

人件費

÷ 実働率

(実績年度実働率と95%を和半)

平均給与月額×支給延人員

・平均給与月額=実績年度平均給与月額

・支給延人員=前年支給延人員×実働車両数伸び率

実績年度実働率と95%を和半することにより、査定上の延実在車両数を抑制し、より効率的な経営を求めている。

延実在車両数

÷ 365

期中平均車両数

車両数伸び率が各経費に影響

車両償却費

車両価格×車両数×償却率

その他経費

- ・その他運送費
- ・一般管理費

総括原価方式による査定の実例【東京特別区・武三地区の例】

原価対象事業者 35社

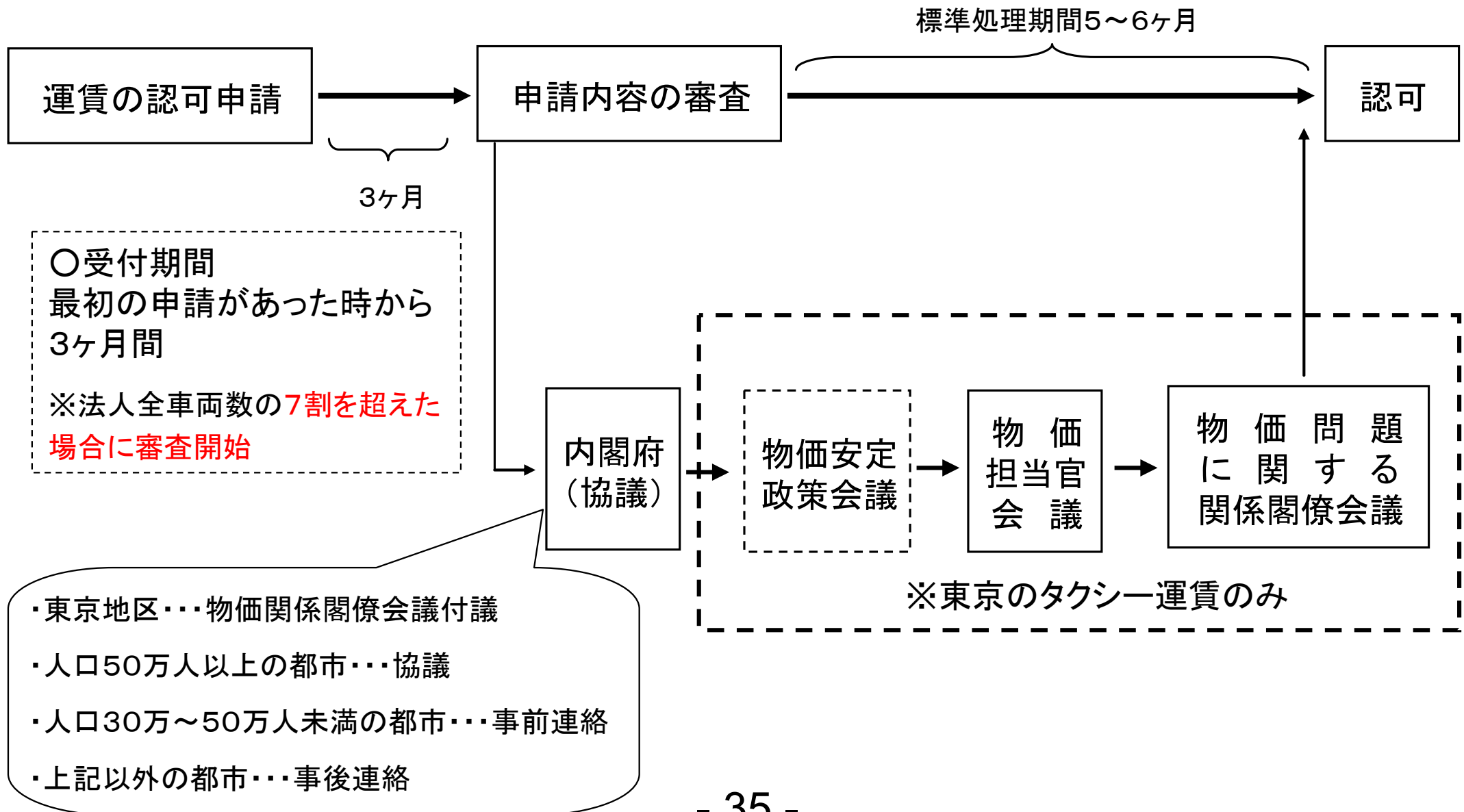
(単位:千円)

項目	17年度実績		19年度(平年度)①申請		19年度②査定		19年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	運賃改定前	構成比	運賃改定後	構成比
運送収入	42,346,855	98.05%	42,807,980	97.91%	A 42,346,855	98.05%	B 45,403,734	98.18%
運送雑収	9,857	0.02%	16,643	0.04%	9,857	0.02%	9,857	0.02%
営業外収益	833,154	1.93%	894,959	2.05%	833,154	1.93%	833,154	1.80%
計	43,189,866	100.00%	43,719,582	100.00%	43,189,866	100.00%	46,246,745	100.00%
人件費計	31,080,423	70.60%	38,753,942	74.99%	33,140,083	71.66%	33,140,083	71.66%
運転者人件費	29,758,778	67.60%			31,771,553	68.70%	31,771,553	68.70%
(うち福利厚生費事業者負担分)	(3,168,221)	(7.20%)			(3,261,512)	(7.05%)	(3,261,512)	(7.05%)
その他人件費	1,321,645	3.00%			1,368,530	2.96%	1,368,530	2.96%
燃料油脂費	2,420,950	5.50%	2,916,250	5.64%	2,951,664	6.38%	2,951,664	6.38%
車両修繕費	644,947	1.47%	566,365	1.10%	658,627	1.42%	658,627	1.42%
車両償却費	898,456	2.04%	856,274	1.66%	768,591	1.66%	768,591	1.66%
その他運送費	2,751,802	6.25%	2,816,816	5.45%	2,616,123	5.66%	2,616,123	5.66%
一般管理費	4,379,234	9.95%	4,075,779	7.89%	4,312,664	9.33%	4,312,664	9.33%
営業外費用	466,967	1.06%	487,262	0.94%	421,475	0.91%	421,475	0.91%
小計	42,642,779	96.87%	50,472,688	97.66%	44,869,227	97.02%	44,869,227	97.02%
適正利潤	1,377,518	3.13%	1,208,772	2.34%	1,377,518	2.98%	1,377,518	2.98%
運送原価	44,020,297	100.00%	51,681,460	100.00%	46,246,745	100.00%	46,246,745	100.00%
利潤込収支差	△ 830,431		△ 7,961,878		△ 3,056,879		0	
利潤込収支率	98.11%		84.59%		93.39%		100.00%	
所要増収額	830,431		7,961,878		3,056,879			
(所要)増収率	1.96%		18.60%		7.22%			

IV 運賃改定手続きについて

運賃改定手続きについて

タクシーの運賃は、原価・営業形態等が類似している区域をグルーピングした運賃ブロック毎(全国90ブロック)に設定されている。また、運賃ブロックごとの区分に応じて、内閣府への協議等の手続が必要となっている。



運賃改定の審査手順について

事業者認可申請

- ・最初の申請時から3ヶ月間受付
- ・法人全車両数の7割を超える申請があった場合に手続きを開始。
=いわゆる「70%ルール」(※)

標準能率事業者の選定

- 次の基準に該当する事業者を除外し、標準的な経営を行っている事業者を選定
- ・小規模又は零細事業者
 - ・3年以上存続していない事業者
 - ・平均車齢が特に高い事業者
 - ・事故を多発している事業者
 - ・年間実働率又は従業員1人当り営業収入が低水準の事業者
 - 等

運賃改定要否の判定

- ・標準能率事業者の実績年度又は実績年度の翌年度の収支が赤字となる場合、運賃改定の審査を開始

原価計算事業者の選定

- ・標準能率事業者の中から車両規模別に原価計算事業者を抽出

審査

原価計算事業者の数値に基づき審査

1. 輸送力及び輸送効率等の審査
2. 適正利潤を含めた輸送原価の算定
3. 運賃改定しない場合の収入見込額の算出
4. 2と3の比較により所要増収率の算出
5. 運賃改定率の決定

上限運賃の決定
自動認可運賃の公示

処分(認可)

※「70%ルール」の考え方

- ・適切に地域の標準的な原価を算定するためには、一定程度以上の事業者から申請を受け、その中から標準能率事業者等を選定する必要がある。
- ・利用者利便の確保の観点から、一定程度以上の事業者が、同時に運賃改定を行うことが望ましい。
- ・行政コストの観点から、膨大な数の事業者の申請を個別に審査することは困難。

別紙

(別紙)運賃改定申請に対する処理手続き

1. 地方運輸局長は、上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の運賃を自動認可運賃として設定し、公示。
2. 申請事業者は、公示後2週間以内に、当初申請額から自動認可運賃への変更申請が可能。
3. 当該変更申請を行った事業者に対しては、自動認可運賃として速やかに認可。
4. 変更申請を行わない事業者については、次のとおり当初申請を修正して認可。
 - ①申請の初乗運賃が上限運賃を上回っているとき → 上限運賃
 - ②申請の初乗運賃が自動認可運賃の範囲以内にあるとき → 申請の初乗運賃が自動認可運賃の初乗運賃と同じ自動認可運賃
5. 認可後、タクシーメータの入れ替え等の期間(1週間~1ヶ月)を経て、実施。

70%ルール及び幅運賃10%の根拠について

「70%」の根拠

運賃改定要否の検討開始の要件としては、従来「申請車両数が当該運賃ブロック全体車両数の50%を超えた場合(個人タクシーを含む)」となっていたが、個人タクシー事業者については、原価計算が不可能であり、運賃の査定のための原価算定も法人タクシー事業者について行わざるを得ないことから、法人事業者の申請車両数で判断することとした。その際、運賃改定の要否を法人事業者のみで判断することから、安易な運賃改定を回避し、運賃改定手続の厳格化を図るため、従来の50%要件を70%にしたところである。

「10%」の根拠

- 「同一地域同一運賃」当時、同調値上げをしない事業者の存在により、2重運賃が発生していた地区(名古屋地区、京都市域地区及び広島県地区等)の運賃格差が概ね10%程度であったこと。
- 2重運賃地区における低運賃事業者(平均原価運賃より約10%低い運賃の事業者)の実績をみると、概ね収支が償われていることから、この程度の格差であれば、能率的な経営が行われれば、「適正原価・適正利潤」を償うものであると推定できること。
- 2重運賃地区においては、競争の激化による安全性の低下、サービスの悪化等特段の弊害は発生していないこと。また、「適正原価・適正利潤を」償うものであれば、不当な競争を引き起こすこととなるおそれはないものと判断できること。
- 10%の幅であれば、多様な運賃体系の設定が可能となること。

運賃改定手続に係る公正取引委員会とのやりとり

タクシー運賃改定申請の方法について

(平成10年3月30日公正取引委員会調整課長及び国土交通省旅客課長覚書別添)

ゾーン運賃制の導入等に伴い、タクシー事業に係る運賃改定申請の方法については今後下記によることとし、事業者及び事業者団体を指導するものとする。

記

1. 基本方針

- (1) 事業者団体による一括申請は認めないものとし、各事業者が個別に運賃改定申請を行うものとする。
- (2) 事業者団体が、申請内容を決定したり、これに基づき申請(申請額の変更を含む。)するよう構成事業者に協力を要請、強要とすることや、運賃改定を希望しない事業者に対して申請を行うよう協力を要請、強要すること等、構成事業者の自由意思又は活動を不当に制限することのないよう事業者団体を指導するものとする。

2. 無線協同組合の無線事業に参加している法人事業者の取扱い

- (1) 無線による配車事業(以下「無線事業」という。)を共同して行うことを目的として設立され、少なくとも次の3条件をすべて満たし無線事業共同化の実態を備えると認められる中小企業等協同組合法上の事業協同組合(以下「無線協同組合」という。)が行う無線事業に参加している法人事業者は、公示されているゾーン運賃の一つを共同して選択し、個別に運賃改定申請(申請額の変更を含む。)することができるものとする。
 - ① 電波法に基づく無線局免許を無線協同組合が有し、当該組合として無線配車センターを設置していること。
 - ② 無線配車が無線協同組合を構成する事業者に対して公平に取り扱われていること。
 - ③ 無線配車を無線協同組合の無線配車センターで一元化して行っており、各構成事業者単独での無線配車を行っていないこと。ただし、当該事業区域において支配的な地位を占める無線協同組合については、この限りではない。
- (2) また、当該無線共同組合による無線事業に参加しなければ無線事業の継続が困難な場合に、他の組合員とは異なる運賃を選択しようとする組合員を当該無線協同組合がその無線事業から排除したり差別的に取り扱うことがないよう指導するものとする。

3. 個人タクシー事業者の取扱い

(1) 無線協同組合の組合員であって組合の無線事業に参加している事業者

上記2. 無線協同組合の無線事業に参加している法人事業者の取扱いと同様に、無線協同組合の組合員であって組合の無線事業に参加している事業者は、共同して公示されているゾーン運賃の一つを選択し、連名で申請(申請額の変更を含む。)することができるものとする。

なお、無線協同組合が備えているべき無線事業共同化の実態、支配的な地位を占める無線協同組合、他の組合員とは異なる運賃を選択しようとする組合員の取扱いに関する考え方は2. と同様である。

(2) 無線協同組合に加入していない事業者及び無線協同組合の組合員であって組合の無線事業に参加していない事業者

各事業者が公示されているゾーン運賃の一つを選択し、個別に申請(申請額の変更を含む。)することとする。

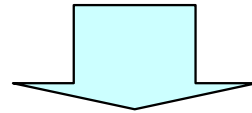
ただし、各事業者が個別に申請内容を決定することを前提に申請運賃を種類ごとに形式的に整理した上で、申請者の連名で申請(申請額の変更を含む。)することはできるものとする。

4. 任意団体が行い、又は事業者間の業務提携の形態で行われる無線事業における運賃改定の取扱いについては、当然のことながら独占禁止法上の問題について個別事案に即して判断されるものであり、問題がない場合には認められる。

運賃改定手続の変遷について

○平成5年10月以前(同一地域同一運賃・・・昭和30年、昭和48年自動車交通局通達等)

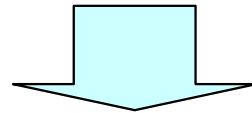
運賃改定手続の開始に関する基準 → 原則として、全ての事業者からの申請が前提



○平成5年10月以降(運賃の多様化)

運賃改定手続の開始時期の判断

- ・最初の申請があった時から2ヶ月又は3ヶ月の期間の間に申請を受け付ける。
- ・申請事業者の車両数の合計が当該運賃適用地域における全体車両数の5割を超えた場合、運賃改定手続を開始。〈車両数:個人タクシー含む〉



○平成10年3月以降

運賃改定手続の開始時期の判断

- ・最初の申請があった時から3ヶ月の期間の間に申請を受け付ける。
- ・申請があった法人事業者の車両数の合計が当該運賃適用地域における法人事業者全体車両数の7割を超えた場合に、運賃改定手続を開始。〈車両数:法人タクシーのみ〉

運賃ブロック一覧 (全92地区)

