

## VI 今後講ずべき対策

### 3. 運賃制度のあり方

タクシーの運賃制度のあり方については、別途、専門的、技術的な観点から検討を行うためのタスクフォースを設置し、そこで具体的な運賃制度のあり方についての検討を行った。

タスクフォースにおける検討結果については、基本的に是認できるものと考えられ、本答申においては、それを踏まえた運賃制度のあり方に関する基本的な考え方を以下のとおりとりまとめた。

#### (1) 運賃制度の基本的あり方

##### ① 基本認識

運賃の設定は、事業経営上最も基本的な事項の一つであり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重されるべきであるが、タクシーの地域公共交通としての重要な役割に鑑み、利用者の利益を保護するためには、運賃の上限に関する規制が必要である。

また、健全な運賃競争は、利用者の利益にかなうが、一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすく、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらすおそれがある。したがって、低額運賃に対しては、適切なチェックを行う必要がある。

また、その際、タクシーの公平かつ円滑な利用を可能とするため、初乗り運賃額、加算運賃額等の運賃構造に関するルールの設定も必要である。

以上を踏まえると、運賃の上限を定め、そこから適正な水準の幅を設定して、不当な競争を引き起こすおそれがないと考えられる幅に収まる運賃体系は自動認可とするとともに、こうした考え方にに基づき設定される幅の下限を下回る運賃は個別に認可することとし、不当な競争を引き起こすおそれがないかをチェックするという現行の仕組みは基本的に妥当であり、これを継続すべきである。

なお、運賃の上限の決定は、利用者の利益に直結し、また、極めて関心の高い事項であり、運賃改定手続についても、あわせて透明性の確保に努める必要がある。

また、上記のような前提のもと、事業者の創意工夫に基づく多様な運賃が存在することは、利用者が選択可能な状況においては、利用者利便にかなうものとの指摘がある一方、運賃の多様化が過度な運賃競争を惹起しているとの指摘もあり、それらの点に十分留意しつつ、運賃に係る利用者の選択性の向上を図ることが重要であると考えられる。

なお、本ワーキンググループの審議の中では、タクシー事業者間における健全なサービス競争を確保し、利用者が安心してタクシーを利用できるようにするためには、同一地域同一運賃を制度化することが望ましいとの意見があった。一方、利用者にとって、多様な運賃の存在もサービスの一つであり、適正な事業運営を行っている事業者の経営努力として、他の事業者よりも安い運賃を排除する理由はないとの意見も出された。この点に関しては、運賃に関する現状を踏まえれば、他の事業者より安い運賃で、かつ適正に事業を行っている者に対し、運賃を上げるよう強制することは、法的に困難であり、また、利用者の理解も得難いものと考えられる。

## ② 運賃決定方式について

我が国の公共料金の設定方式としては、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総括原価方式か、消費者物価指数（CPI）など外生的な数字に基づき価格の上限を定めるプライスカップ方式が採用されているが、プライスカップ方式をタクシー事業に適用することについては、人件費が一般的に費用の70%以上を占めるタクシーの運賃をCPIに連動させることの妥当性、CPIに連動して、毎年、小率で運賃を改定することの現実性などから、技術的にも実務的にも難しいものと考えられ、タクシー事業の運賃決定方式は、基本的には、現行の総括原価方式によることが適当と考えられる。

ただし、総括原価方式には、現実のコストを追認することとなりがちで、実車率の向上などの経営効率化のインセンティブが働きづらいという問題がある。このため、例えば、現実の実車率を追認するのではなく、適正実車率のような概念で、経営効率化のインセンティブが働き、より効率的、合理的な車両運用を促す方向で査定方法を見直す必要がある。

一方、タクシーの場合、主に歩合制賃金が採られているため、人件費の実績をそのまま適正コストとして設定したのでは、労働条件改善という政策的要請の達成が困難である。このため、適正人件費のような概念で、労働条件改善を促すための人件費に関するコスト査定を行う必要がある。

また、そのような査定による運賃改定の結果が、実際の運転者の賃金の改善に確実に反映されるような措置も合わせて講じるべきである。

運賃改定手続に係る現行のいわゆる「70%ルール」（運賃ブロックにおける法人事業者の全車両数の70%を超える申請があった場合に運賃改定の審査を開始する仕組み）については、事業者数等から集合的な処理をせざるを得ないタクシー事業の実態等に鑑み、やむを得ない運用と考えられる。ただし、「70%ルール」を背景として、事業者間での同調的な運賃引き上げ等を誘発しかねないとの指摘もあることから、中長期的に、これに代わり得る方法についても検討を行う必要がある。

## （2）過度な運賃競争への対策

健全な運賃競争は、利用者の利益にかなう。それにより全体の需要の増加がもたらされれば、タクシー事業や運転者にも有益である。したがって、適正な運賃競争自体は、望ましいものと考えられる。

こうした見地から、それぞれの地域において運賃の上限を下回っても不当な競争を引き起こすおそれがないと判断される運賃（下限運賃）までの幅に収まる運賃体系は、従来どおり自動認可によって認めることとすべきである。

しかしながら、こうして設定された下限運賃を下回る運賃（下限割れ運賃）については、労働条件の更なる悪化、事業の収益基盤の著しい悪化や、不当な競争を引き起こすおそれがあることが指摘されている。

このため、下限割れ運賃については、一律に禁止すべきとの意見もあるが、一方で、それが適正な原価で収支相償うものとして実施されるものであり、かつ、適正な経営が行われているとすれば、一律に利用者に不利益をもたらすものとしてこれを禁じることは難しいとも考えられる。

このため、下限割れ運賃を採用している事業者の経営実態を詳細に把握し、下限運賃の設定や下限割れ運賃の審査については、どのような場合に道路運送法に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかについて、ガイドライン等の形で明確化した上で、それに基づき、それぞれの地域において個々の運賃の適否を判断する必要がある。

また、それをもとに審査に当たってのチェック項目をマニュアル化するなどの体制を整え、審査の運用を行うべきである。