

タクシー運賃制度研究会 第1回会合【議事概要】

○日 時：平成21年4月1日（水）14：00～16：00
○場 所：中央合同庁舎2号館低層棟1階 共用会議室4

山内委員を座長に選任することについて一同了承。事務局より資料説明の後、意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

- これまでのタクシー運賃に関する判例では、同一地域内では各事業者のコストはほぼ同じようなものになると判示されているが、営業形態が異なればコスト構造も変わってくるのではないかと。
「クリームスキミング」は当初は悪い意味で使われていたが、規制緩和以降は事業者の創意工夫の結果ということで、良い意味に変わって来ている。
- 「居酒屋タクシー」のような特定の客を相手にする営業形態が公共交通機関と言えるか疑問である。不特定多数を相手にする一般タクシーと営業形態が違うものに同じ運賃規制を適用して良いものかどうか。
- タクシーの公共性を論じるときには、道路運送法でも規定されている引受義務をどのように解釈するかがポイントだと思う。
- 低額運賃は、結果的に労働時間を長くして運行しないと収入が確保できないのではないかと。タクシー事業の場合、各事業者間でコストに差異がないので、運賃を安くしたら、走行回数・距離及び労働時間を長くしないと成り立たないと思う。
- 低額運賃に対しては、人件費をどう査定するかが問題だと思う。人件費については、地域の平均人件費を踏まえて査定すれば、特に流し地域においては、下限割れ運賃は成り立たないのではないかと。
- 様々な割引によって実質的に下限割れ運賃になっているものもあり、これらも検討すべき。
- 同じような配車を行っていれば同じような運賃になるのは分かるが、独特の経営を行えば運賃も違って来るのではないかと。公共性の観点で議論があるかもしれないが、制度上禁止されていないのであれば、抑えられない。そう考えると運賃の多様化はやむを得ないのではないかと。
- 地方でのタクシーは、実際にはハイヤー的な感覚で利用されているという点も考慮すべきである。
- タクシーの運賃規制は、上限は、利用者の情報の非対称性で必要性を説明できる。下限は、運転者の労働条件の確保や事業の公共性という観点でどう説明するか、ということか。

以上