

タクシー運賃制度研究会 第2回会合【議事概要】

- 日 時：平成21年6月4日（木）14：00～16：00
- 場 所：中央合同庁舎3号館8階 国際会議室
- 出席者：別紙参照

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。

- 自動認可運賃の幅10%については、平成8年頃の数字を根拠としているが、当時は下限割れ運賃事業者はおらず、その後、規制緩和で様々な運賃が出てきた。このような状況の変化の中、現在でも全国一律10%でいいのか疑問である。
- 多くの事業者が下限運賃に張り付いている地域では、運転者の賃金は最低賃金まで落ちている。競争が働いているから良いというレベルでなくなっている。
- 低額運賃でそれなりの賃金が支払えるのは、最高乗務距離違反や月間の拘束時間をオーバーしたり、他の会社の客を奪い取っているからである。これは異常な事態。
- 下限割れ運賃を認めると、運賃が複雑となることから、消費者に混乱が生じるのではないか。
- 運転者の労働条件の確保は、利用者利便の確保に繋がる。下限運賃は、運転者の生活が確保できるレベルに設定されるべきであり、その上で、公正な競争を図るべきである。
- 資料の中で「全国一律10%という幅の設定方法は合理的とは言えない」とあるが、なぜ合理的と言えないのか、もう少し説明が必要ではないか。地域内で競わせるのであれば、人件費以外で何が効率性を図れる費目かを示すべきである。
ただ、そもそも自動認可運賃の下限の設定は行政の実務上の話だから、あまりギリギリ詰めなくてもよいのかもしれない。
- 論点の「低額運賃事業者に利用者が集中しがちとなり、・・・」の部分は、まさに競争の結果であり、低額運賃を否定する理由とはならず、これをダメとは言えないのではないか。こういう理屈ではなく、費用構造の部分で、例えば、走行距離が長すぎるとか、労働者に長時間労働を強いているとか言えないか。
- 運賃を査定する際の人件費について、その地区の平均値を用いるという考え方は、一つの方法である。
- トラックやバス事業は、コストに占める人件費の割合が3割程度なのに対し、タク

シー事業は7割である。他のコストも差が生じにくいだが、どこのコストで競争するかと言えば安全に対するコストである。公正な競争ができる幅はせいぜい5%程度。

- 「一般管理費」で会社ごとの差を認めないというのは、通常あまり理解できない。地域の平均値で算定するべき費目については、その理屈をしっかりと考える必要がある。
- 「自動認可運賃」の「上限」という言葉は理解できる。これ以上高い運賃は認めないということ。しかし「下限」という言葉は意味が違う。下限を下回る運賃も個別に認める場合があり、本当の意味での下限ではない。

以上