

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きている。
- 「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くるのではないかと。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、実際上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

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。

資料 4

- 「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