

タクシー事業に係る運賃制度について

I 自動認可運賃の“下限”設定の考え方について(案)

1. 「自動認可運賃」は、個別事業者の原価計算書類等を個別に審査せず、申請が出されれば自動的に認可することとしている運賃であるが、これは、本来、行政において、当該運賃が、道路運送法第9条の3第2項に定める運賃等の認可の基準に該当すると合理的に考えうる(注)ことから、このような運用を行っているもの。

(注)この点については、従来は、特に、道路運送法第9条の3第2項第3号の「不当な競争を引き起こすこととなるおそれがない」かどうか、という観点での運用を行ってきたところであるが、今般、道路運送法第9条の3第2項第1号の基準が改正されたことから、今後は、各運賃が「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」といえるかどうかという観点からの運用が必要となる。

2. すなわち、自動認可運賃については、行政として、
 - ① それを採用するすべての事業者について「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものであることを担保するに足る水準であること
 - ② 不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないと考えうるものであることが求められるものと考えられる。
3. 現行の運用では、自動認可運賃の幅は、全国一律で上限から10%となっているが、これは現行の幅運賃制度を導入した平成9年当時、地域によっては、現に10%程度の幅が存在し、それが、当時の経済社会情勢や需給バランスなどの諸条件の中で、労働条件の悪化やこれに伴うタクシーサービスの質の低下などの問題を特段生じていないという経緯を踏まえて設定したもの。

一方、現在、多くの事業者が自動認可運賃の下限を採用している地域における下限運賃採用事業者の収支状況を見ると、収支率が100%を下回っているケースが多く、現状から見れば、全国一律10%という幅の設定方法は、上記1. 2. で述べた「自動認可運賃」の趣旨に鑑みて必ずしも合理的なものとは言えないとも考えられる。

4. そもそも費用構造等に大きな差がないタクシー事業においては、全国一律10%という幅は、地域によっては過大となる場合もありうると考えられ、個々の事業者の実車率向上などの経営努力の有無にもよるが、地域によっては、このために運賃競争が激化し、歩合制賃金を背景として、長距離走行、長時間労働等の運転者の労働条件の悪化をはじめ地域全体のタクシー事業の疲弊を招くことが懸念される。
5. 以上を踏まえると、自動認可運賃として容認しうる幅は、地域やその時の経済社会情勢によって異なるので、地域の実情に即した幅を設定することが考えられる。
6. その際、自動認可運賃が、①「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものといえる水準であること、②「不当な競争を引き起こすこととなるおそれがない」と認められるものであることを担保するためには、各地域において標準的、能率的な経営を行う事業者の実績値に基づき下限運賃を設定することが考えられる。
7. 具体的には、自動認可運賃の上限は、各地域において標準的、能率的な経営を行っている複数事業者の合計の収支が償う水準の運賃という考え方で設定しているが、下限は、これらの事業者のうち最も効率的な経営を行った場合に収支が償う水準の運賃という考え方で設定することが考えられる。

8. この場合の“効率的な経営”の審査は、費目ごとに行うこととし、適正原価・適正利潤の確保、不当競争の防止の観点で、効率的な経営による差異を認めうる経費と、認めないこととする経費(すなわち地域の平均的な数値を固定値とする経費)を区分することが考えられる。

具体的には、

- ・労働条件の確保に必要な経費(運送費人件費)、
- ・安全等の確保に必要な経費(車両等修繕費、営業所・車庫等償却費、事故賠償費など)、
- ・公租公課(諸税、保険料)

については、差異を認めないこととすることが考えられる。

9. なお、適正利潤については、個々の事業者の乗用換算自己資本の状況に応じて決まることとなっているが、個々の事業者の沿革により事業者ごとに相当のばらつきがあり、その差異を自動認可運賃の幅の設定に反映させることは合理的でないことから、平均値を採用することが考えられる。

10. 上記8. 9. について、個別の費目ごとに分類すると別紙のような区分が考えられる。

11. 一方、タクシー適正化活性化法に基づく「特定地域」は、労働条件の悪化等の諸問題が深刻化している地域として指定される地域であり、過度な運賃競争への対策を含め諸問題の改善に向けた総合的な取り組みが必要とされる地域であることに鑑み、特定地域における下限運賃の設定に関しては、特別な取扱いを検討することが考えられる。

(別紙) 下限運賃の設定における原価の査定

原価項目・内訳・内容					事業者による差異の有無
営業費	運送費	人件費	運転者人件費	(給与、手当、法定福利・厚生費等)	×
			其他人件費	(運行管理者、整備管理者等)	×
			小計		
		燃料油脂費	燃料費・油脂費	(LPG、ガソリン、軽油)	○
		車両修繕費	車両修繕費	(主に所有車両に係る修繕費)	×
		車両償却費	車両償却費	(所有車両に係る償却費)	○
		その他運送費	その他償却費	(営業所、車庫等に係る償却費)	×
			その他修繕費	(営業所、車庫等に係る修繕費)	×
			諸税	(自動車税、自動車重量税、その他)	×
			保険料	(自賠責保険料、任意保険、その他)	×
			車両リース料	(事業用車両のリース料)	○
	その他		(事故賠償費、施設使用料、道路使用料等)	×	
	小計				
	一般管理費	人件費	役員報酬	(取締役、監査役報酬)	○
			その他	(役員以外の一般管理部門人件費)	×
		諸税	諸税	(事業税)	×
		その他経費	その他	(タセシ負担金、自賠責、教育実習費等)	×
小計					
営業外費用	営業外費用	金融費用	(借入金利息、支払手形利息等)	○	
		車両売却損	(事業用車両の売却による差損)	○	
		その他	(貸倒償却、雑支出等)	○	
	小計				
適正利潤					×

Ⅱ 今後の“下限割れ運賃”の審査に関する考え方について(案)

1. いわゆる“下限割れ運賃”については、従来は、当該運賃が「不当な競争を引き起こすこととなるおそれがない」かどうかという観点で個別に審査を行ってきたところであり、その具体的な運用として、原則として適正利潤を除いた収支率が100%以上であることを認可の基準としてきたところである。
2. 今般、道路運送法に規定するタクシー運賃等の認可に係る基準が改正されたことを受け、今後は、下限割れ運賃についても、他の運賃と同様、それが「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものであるかどうかを審査することが求められることとなる。
3. また、タクシー適正化活性化法案に対する国会の附帯決議において、下限割れ運賃に関して、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、その審査を厳格化する措置を講じるべきことが明記されている。
4. 以上の点を踏まえ、今後の下限割れ運賃の審査に当たっては、特に、それが「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものとなっているかどうかについて、個別の費目ごとに、輸送の安全、利用者の利益の保護等、道路運送法の目的を果たす上で不適切なものとなっていないかどうかという観点で、下記の考え方に基づき審査することが考えられる。

(1) 運送費人件費について

下限割れ運賃を採用している事業者における運転者一人当たり平均給与月額、地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者と比較して必ずしも低くはなく、むしろ一定の水準にある場合が多いが、一方で、運転者一人当たりの空車走行を含む総走行距離、労働時間が相当に長い傾向が見られる。すなわち、低運賃による単位走行距離当たりの収益性や(歩合制を背景にした)人件費水準の低さを長距離走行、長時間労働で補っているのが実態と考えられ、極端な場合には、これが最高乗務距離規制違反、労働時間規制違反等を誘発している場合もあると考えられる。

過重労働については違法不適切な事業運営への誘因を排し、運転者の労働条件を確保する観点からは、下限割れ運賃を採用する事業者の人件費については、単に当該事業者の申請人件費を前提として査定するのではなく、一定の基準の適切な人件費水準をベースに査定することも考えられ、例えば、以下のような基準を設けることが考えられる。

【案1】

現行の基準では、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が、地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の運転者1人当たり平均給与月額(標準人件費)の10%を超えて下回っているときも、①労使合意がある場合、②過去2年間労働基準法等の違反がない場合は、申請者の実績値を用いて査定しているが、例えば、10%を超えて下回っている場合は、一律に標準人件費を10%下回る額で査定する。

【案2】

現行の基準のように、運転者1人当たりの平均給与月額をもとに人件費を査定する方法では、長距離走行、長時間労働を前提とした高い給与のように、過重労働の

懸念がある人件費を適切に審査することが困難と考えられる。このため、単位走行距離当たりの人件費水準を一定レベルに確保することとし、地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の走行キロ当たり人件費に基づき査定する。

なお、この場合において、地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の人件費を下回るものについては、例えば、

- ① その乖離の程度が過重労働、違法不適切な経営を防止しうると認められる水準までは、その乖離を容認する
- ② 地域の平均的な実車率より一定程度実車率が高い事業者においては、そうした実車率向上に係る経営努力を加味した人件費の補正を行った上で、これを査定値とする

ことなどが考えられる。これらの点については、道路運送法第9条の3第2項第1号の基準に照らした適正な人件費となっているかどうか、また、同項第3号に照らして不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないかどうか、という観点での検討が必要と考えられる。

(2) 運送費人件費以外の費用について

下限運賃の設定と同様の考え方から、適正原価・適正利潤の確保、不当競争の防止の観点で、申請者の実績値を用いることを認めうる経費と、認めないこととする経費(すなわち地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の数値を採用する経費)を区分することが考えられる。

具体的には、下限運賃の設定の場合と同様、

- ・安全等の確保に必要な経費(車両等修繕費、営業所・車庫等償却費、事故賠償費など)

・公租公課(諸税、保険料)

については、申請者の実績値を用いるのではなく、原則として、当該経費に係る地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の走行キロ当たりの原価に基づき査定し、その他の経費については、申請者の実績値で査定することが考えられる。以上を個別費目ごとに区分すると別紙のとおりである。

(3) 適正利潤について

個別事業者ごとの事情によって決まるものであり、従来の基準にある以下の算定方法により個別に算定することが考えられる。

乗用換算自己資金 × 資本利子率(0.1) ÷ (1 - 法人税等税率)

(4) 「特定地域」における取扱い

タクシー適正化活性化法に基づく「特定地域」は、労働条件の悪化等の諸問題が深刻化している地域として指定される地域であり、過度な運賃競争への対策を含め諸問題の改善に向けた総合的な取組みが必要とされる地域であることに鑑み、特定地域における下限割れ運賃の審査、とりわけ運送費人件費の審査に関しては、特別な取扱いを検討することが考えられる。

5. 下限割れ運賃に係るその他の運用のあり方については、タクシー適正化活性化法案に対する国会の附帯決議等を踏まえ、以下のような点について検討を行うことが考えられる。

(1) 新規参入事業者が下限割れ運賃を申請した場合の対応

新規参入事業者については、実績値が存在しないことから、当該下限割れ運賃が当該事業者にとって「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものであるかどうかの審査を適切に行うことは困難とも考えられ、そのような申請があった場合にはこれを却下し、自動認可運賃を採用するよう指導すること。

(2) 下限割れ運賃を採用する事業者に対する監査等の実施

下限割れ運賃を採用している事業者に対して、当該運賃の認可後の需要への影響(増収効果)、運転者の労働条件の変化(賃金等)、収支率の変化、利用者、他事業者との混乱の有無等の検証を行うこと、このため、人件費、一般管理費、走行距離等必要な指標について定期的な報告を求めること。

また、これらの検証に基づき適切な対応を行うため、下限割れ運賃の認可については、引き続き、原則として1年間の期限を付すこと。

さらに、下限割れ運賃を採用している事業者については、下限割れ運賃を背景にした違法行為(労働基準法違反、最低賃金法違反、社会保険等未加入、道路交通法違反、改善基準告示違反等)が懸念されるところであり、重点的な監査を実施すること。

(3) 運賃据え置きによる実質的な下限割れ運賃への対応

運賃改定に際しては、運賃改定を実施しない(旧自動認可運賃のまま据え置く)ことにより、実質的に新自動認可運賃の下限割れとなっている事業者の存在が散見される場所であるが、こうした実質的な下限割れ運賃に対する監督を適切に実施するため、今後の運賃改定においては、自動認可運賃の認可の際、“その後の運賃改定の結果当該運賃が実質的に下限割れ運賃となればその時点で認可に1年の有効期限を付す”旨の条件を付すこと。

(4) 下限割れ運賃採用事業者の法令違反への対応

下限割れ運賃を採用する事業者については、低額な運賃を背景にした違法行為(労働基準法違反、最低賃金法違反、社会保険等未加入、道路交通法違反、改善基準告示違反等)が懸念される場所であり、下限割れ運賃の認可に際しては、これらの法令違反により車両停止以上の行政処分を受けた場合には、当該認可を取り消す旨の条件を付すこと。

(5) 個人タクシーの取扱い

個人タクシーについては、その事業運営のあり方が個々の事業者ごとに千差万別であり、法人タクシーと同様の考え方で下限割れ運賃の審査を行うことは困難とも考えられるが、個人タクシーは、法人タクシーを中心とした我が国のタクシーを巡る諸制度の中の特例的な存在であること、個人タクシーによる下限割れ運賃を無限定に認めることによる不当競争の惹起が懸念されること等に鑑み、当該地域の法人タクシーで認められた下限割れ運賃以外の下限割れ運賃は、個人タクシーに対して認めないこととすること。

(6) 最高乗務距離規制の指定地域の拡大

下限割れ運賃を採用している事業者においては、低運賃ゆえの単位走行距離当たりの収益性の低さを補うために、運転者の長距離走行を誘発する傾向が確認されるところであり、こうした傾向を抑止するため、現在は大都市部に限定されている乗務距離の最高限度の指定地域を拡大すること。

(7) 運行記録計の義務づけ指定地域の拡大等

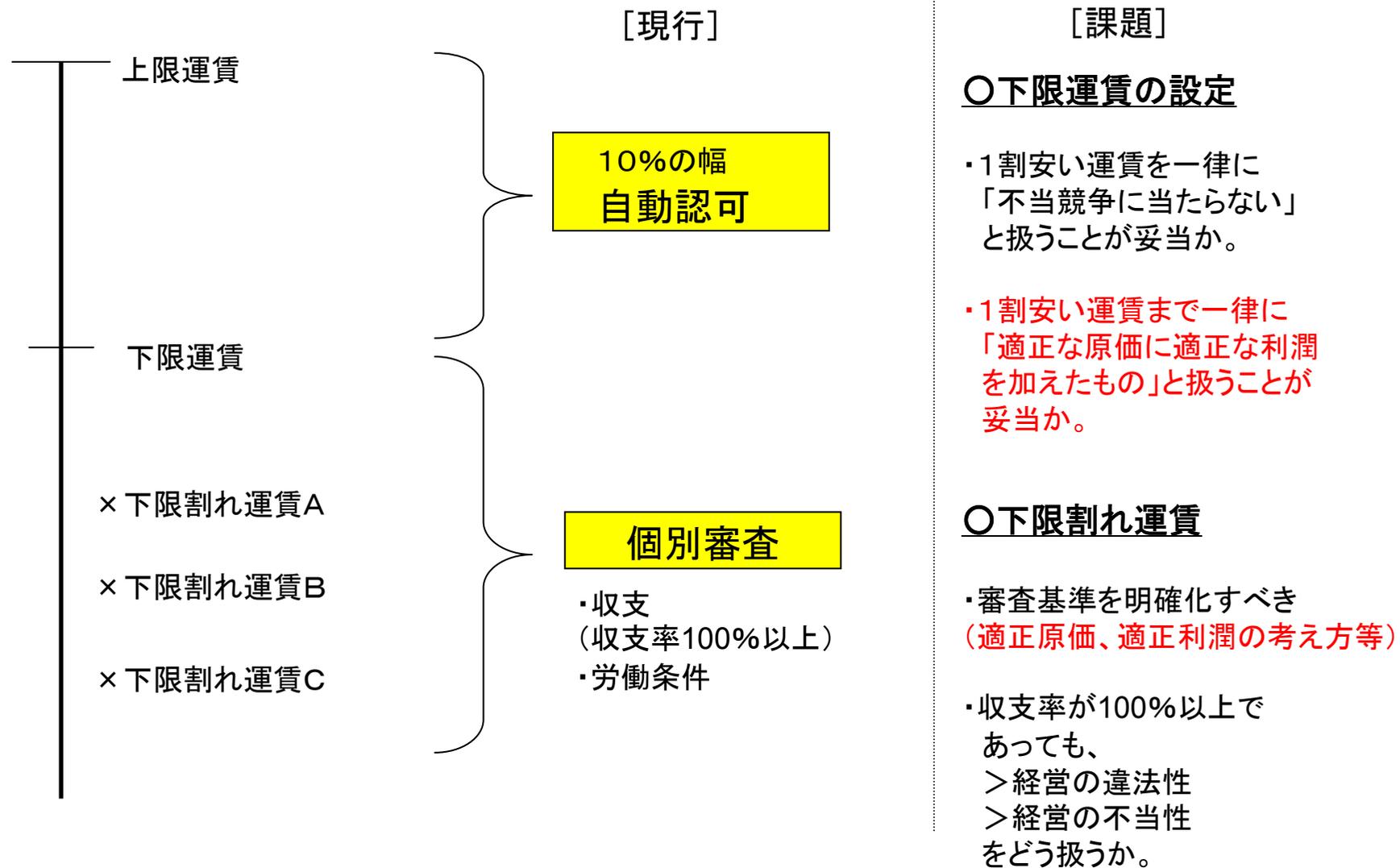
(2)による検証等を有効に行うためには、運行記録計による記録のチェックも重要と考えられ、運行記録計の義務づけ指定地域の拡大を検討すること。

また、義務づけ指定地域でない地域における下限割れ運賃採用事業者に対する義務づけの可能性を検討すること。

(別紙) 下限割れ運賃の審査における原価の査定

原価項目・内訳・内容					事業者による差異の有無
営業費	運送費	人件費	運転者人件費	(給与、手当、法定福利・厚生費等)	×
			其他人件費	(運行管理者、整備管理者等)	×
			小計		
		燃料油脂費	燃料費・油脂費	(LPG、ガソリン、軽油)	○
		車両修繕費	車両修繕費	(主に所有車両に係る修繕費)	×
		車両償却費	車両償却費	(所有車両に係る償却費)	○
		その他運送費	その他償却費	(営業所、車庫等に係る償却費)	×
			その他修繕費	(営業所、車庫等に係る修繕費)	×
			諸税	(自動車税、自動車重量税、その他)	×
			保険料	(自賠責保険料、任意保険、その他)	×
			車両リース料	(事業用車両のリース料)	○
	その他		(事故賠償費、施設使用料、道路使用料等)	×	
	小計				
	一般管理費	人件費	役員報酬	(取締役、監査役報酬)	○
			その他	(役員以外の一般管理部門人件費)	×
		諸税	諸税	(事業税)	×
		その他経費	その他	(タセ金負担金、自賠責、教育実習費等)	×
小計					
営業外費用	営業外費用	金融費用	(借入金利息、支払手形利息等)	○	
		車両売却損	(事業用車両の売却による差損)	○	
		その他	(貸倒償却、雑支出等)	○	
	小計				
適正利潤					×

タクシー運賃の審査に関する基本的な課題 (イメージ)



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）申請の認可に当たっては、初乗運賃と加算運賃の比率が当該運賃適用地域における上限運賃の比率と同等のものとなるような加算距離とすることとする。また、加算距離は、加算運賃額が自動認可運賃の加算額以下となるように設定することとする。

下限割れ運賃認可の際に付す条件について

下限割れ運賃の認可に際しては、運用上、下記の条件を付しているところ。

- ・ 運賃及び料金の実施期間は1年間とすること。
- ・ 運転者の労働条件の著しい低下につながらないように配慮すること。
- ・ 事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準(国土交通省告示第千六百七十五号)に抵触しないこと。
- ・ 一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に係る法令に抵触しないこと。
- ・ 輸送実績等について、運輸を開始した日から1年間について、暦月ごとにとりまとめ、道路運送法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則第3条に基づき報告すること。

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃原価の算定について

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6 原価の算定

1 運賃原価の範囲

運賃原価は、一般乗用旅客自動車運送事業の営業費（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、その他運送費及び一般管理費）、営業外費用及び適正利潤を合計した額とする。

2 要素別原価の算定

(1) 人件費

人件費は給与、退職金、厚生費の合計額とし、次式により算定する。

平均給与月額×支給延人員×(1+退職金支給率+厚生費支給率)

(算定基礎)

① 平均給与月額

平均給与月額とは、基準賃金、基準外賃金及び賞与（一時金を含む）の年間総額を1/12した額とする。

翌年度…実績の平均給与月額に翌年度春闘実績による増加分を加えた額とする。

平年度…翌年度の平均給与月額にデフレーターを乗じて算定した額とする。

② 支給延人員

輸送力増強を伴う場合の支給延べ人員は次式により算定したものとし、労働条件の改善（労働時間の短縮等）をする場合は、実施し又は実施することが確定している場合のみ運転者について人員増を認める。

最近年度実績支給延人員×(1+実働日車数の伸び率)

③ 退職金支給率

実績年度の給与総額に対する退職金の割合とする。

④ 厚生費支給率

実績年度の給与総額に対する厚生費の割合とする。

(2) 燃料油脂費

イ 燃料費

次式により算定する。

燃料別単位当り価格×(燃料別査定走行キロ÷燃料別単位当り総走行キロ)

(算定基礎)

① 単位当り価格…最近の平均購入価格とする。ただし、燃料税の増徴が確定している場合は、増税分を加算した額とする。

② 燃料別総走行キロ…最近事業年度の実績の比率による。 - 17 -

③ 単位当り走行キロ…最近事業年度の実績値による。

□ 油脂費

次式により算定する。

車キロ当り経費 × 査定総走行キロ

(算定基礎)

車キロ当り経費…実績値 × (1 + CPI)

(3) 車両修繕費(タイヤ・チューブ費を含む。)

次式により算定する。

車キロ当り経費 × 査定総走行キロ

(算定基礎)

車キロ当り経費…実績値 × (1 + (CPI + CGPI) / 2)

(4) 車両償却費

次式により算定する。

車両価格 × 車両数 × 償却率

(算定基礎)

① 車両価格…最近における現金購入価格による。

② 車両数…期中平均車両数による。

③ 償却率…償却率は次式により算定する。

$(1 - 0.1) \div$ 実績平均使用期間

(5) その他諸経費

イ その他償却費

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

□ その他修繕費

翌年度 = 実績額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

ハ 諸税

① 自動車税及び自動車重量税

1両当り税額 × 期中平均車両数

② その他

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

二 保険料

① 強制保険

1両当り保険料×期中平均車両数

② その他

翌年度＝実績額×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×期中平均車両数伸び率

ホ その他

① 交際費

実績額とする。ただし、非課税限度額を限度とする。

② 事故賠償費

翌年度＝実績額×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×期中平均車両数伸び率

③ その他

翌年度＝実績額×(1+CPI)×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×(1+CPI)×期中平均車両数伸び率

(6) 一般管理費

イ 人件費

運送費人件費の算定要領と同じ。ただし、役員給与月額の上昇率は運送費人件費の運転者の平均給与月額の上昇率の範囲内とし、また、輸送力増強に伴う人員増は原則として認めない。

ロ 諸税

① 事業税

次式により算定する。

実績年度適正利潤×申請地区事業税々率

② その他

翌年度＝実績額×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×期中平均車両数伸び率

ハ その他経費

① 交際費、寄付金

実績額とする。ただし、非課税限度額を限度とする。

② 固定資産償却費

翌年度＝実績額×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×期中平均車両数伸び率

③ その他

翌年度＝実績額×(1+CPI)×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×(1+CPI)×期中平均車両数伸び率

(7) 営業外費用

イ 金融費用

次式により算定する。

実績額+(所要資金－自己資金)×平均利率

(算定基礎)

① 所要資金

車両購入及び施設改善のために要する資金とする。

② 自己資金

減価償却費及び増資予定額(確定している場合のみ)とする。

ロ 車両売却損

次式により算定する。

(1両平均残存価格×代替車両数)－(1両平均売却価格×代替車両数)

(算定基礎)

① 1両平均残存価格…車両価格×0.1

② 1両平均売却価格…最近の実績による売却価格(下取り価格)

③ 代替車両数…期中平均車両数÷実績平均使用期間

ハ その他

翌年度＝実績額×期中平均車両数伸び率

平年度＝翌年度額×期中平均車両数伸び率

(8) 適正利潤

次式により算定する。

乗用換算自己資金×資本利子率(0.1)÷(1－法人税等税率)

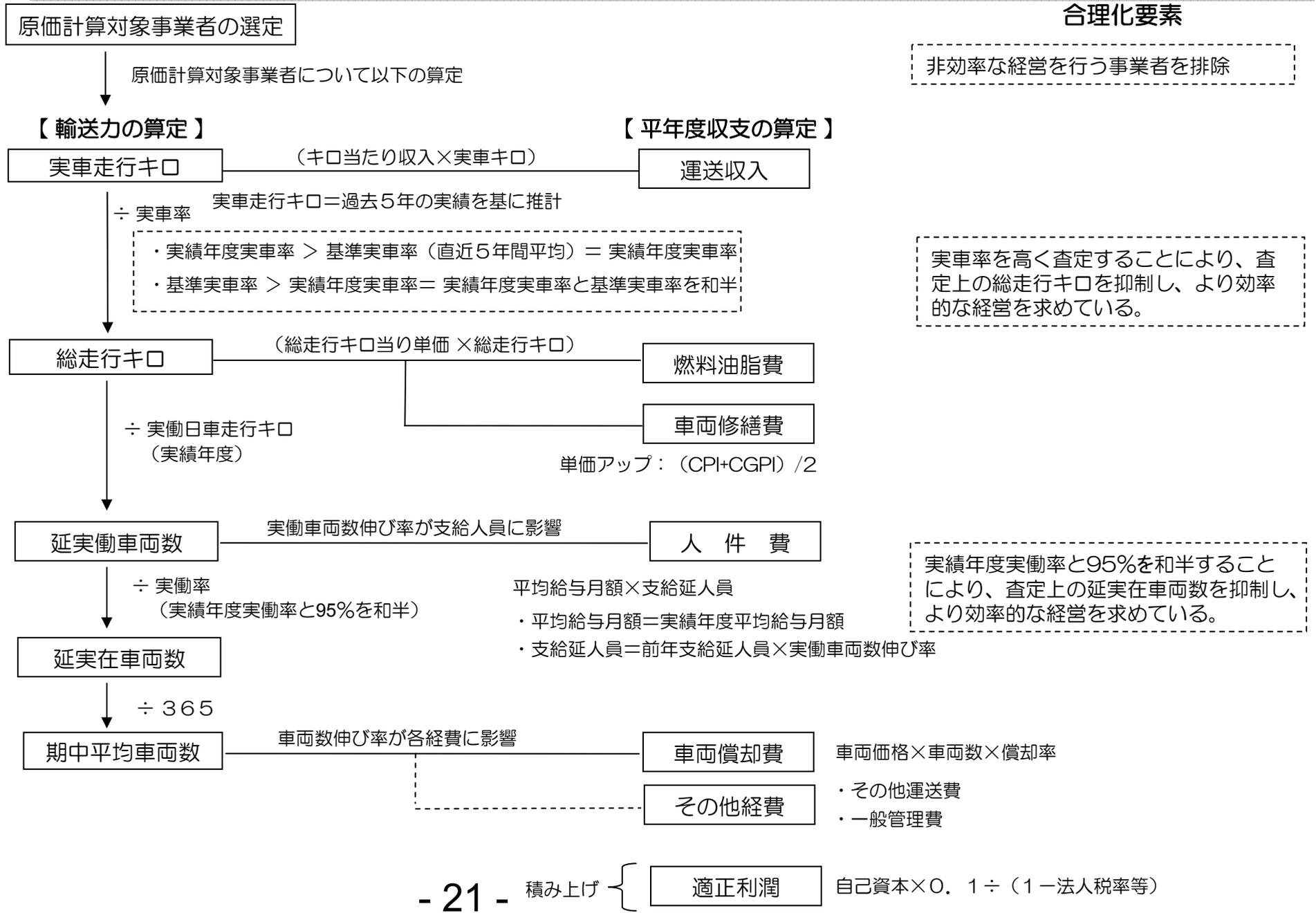
(算定基礎)

① 乗用換算自己資金…自己資本に全事業の固定資産に占める乗用事業用固定資産の比率を乗じて算出する。ただし、自己資本が欠損となっている場合は、乗用換算自己資本を基礎に算定する。

② 法人税等税率…法人税等税率は次式により算定する。

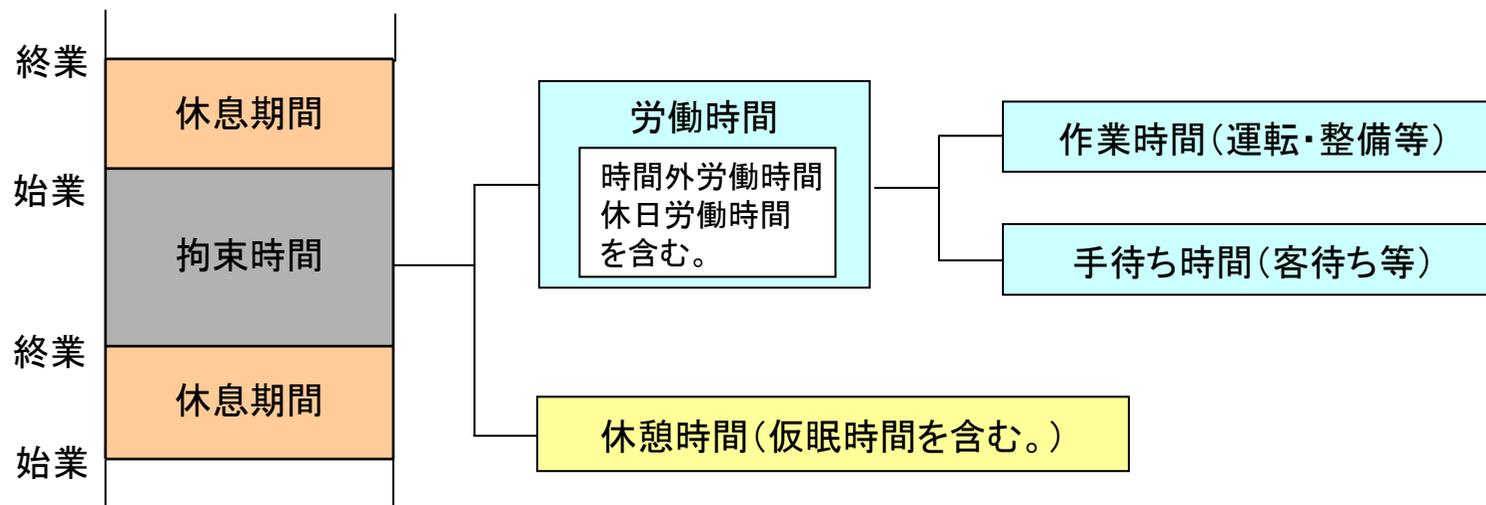
法人税々率＋{法人税々率×(都道府県民税率＋市町村税率)}

タクシー運賃の査定方法



(参考) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容

○ 「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)は、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るための拘束時間、休息期間等の基準を定めている。



○ 改善基準の概要[タクシー関係](抄)

1 拘束時間(始業から終業までの時間)

日勤勤務のタクシー運転者	
1か月	299時間
1日	原則 13時間 (最大 16時間)

隔日勤務のタクシー運転者	
1か月	262時間
2暦日	原則 21時間

2 休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)

日勤勤務のタクシー運転者	
継続8時間以上	

隔日勤務のタクシー運転者	
継続20時間以上	

3 休日労働 2週間に1回

(参考) 乗務距離の最高限度等について

○旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）（抄）

（乗務距離の最高限度等）

第二十二條 交通の状況を考慮して地方運輸局長が指定する地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者は、次項の規定により地方運輸局長が定める乗務距離の最高限度を超えて当該営業所に属する運転者を事業用自動車に乗務させてはならない。

2 前項の乗務距離の最高限度は、当該地域における道路及び交通の状況並びに輸送の状態に応じ、当該営業所に属する事業用自動車の運行の安全を阻害するおそれのないよう、地方運輸局長が定めるものとする。

3 地方運輸局長は、第一項の地域の指定をし、及び前項の乗務距離の最高限度を定めたときは、遅滞なく、その旨を公示しなければならない。

【設定理由】

流し営業中心の地域においては、歩合制賃金を背景として無理に営業収入を図るため、乗務距離を稼ごうとするあまり過労運転や最高速度違反が生じやすい状況となっていることから、このような事態が生じないように規制を設けたもの。

【数値の根拠】

最大走行可能時間（拘束時間と道路交通法を遵守した場合に、最大に走行することができる時間）及びタクシーの平均速度を基に算出。

【最高乗務距離一覧】

指定地域	最高乗務距離	指定地域	最高乗務距離
東京特別区・武三地区	365km	堺市	350km
横浜市	365km	神戸市	350km
川崎市	365km	芦屋市	350km
横須賀市	365km	西宮市	350km
京都市	365km	尼崎市	350km
大阪市	350km	明石市	350km
布施市	350km	福岡市	360km
守口市	350km		

(参考) 運行記録計による記録を義務づける地域の指定状況について

※平成20年12月1日現在

運輸局	営業区域	指定日	定める日 (実施日)	最高乗務 距離
北海道	(1)札幌市、江別市、石狩市(ただし、平成17年10月1日に編入された旧厚田村及び旧浜益村の区域を除く。)及び北広島市の区域 (2)小樽市の区域 (3)函館市(ただし、平成16年12月1日に編入された旧南茅部町の区域を除く。)及び北斗市の区域 (4)旭川市の区域 (5)室蘭市の区域 (6)苫小牧市の区域 (7)釧路市(ただし、平成17年10月11日に新設された釧路市における旧釧路市の区域に限る。)及び釧路町の区域 (8)帯広市の区域 (9)北見市(ただし、平成18年3月5日に新設された北見市における旧北見市及び旧端野町の区域に限る。)の区域	H18.12.20	H19.12.20	—
東北	仙台市	H18.12.22	H19.12.1	—
北陸信越	新潟交通圏(新潟A(新潟市のうち、平成17年3月21日合併前の新潟市及び平成17年3月21日に編入された旧豊栄市、旧蒲原郡亀田町の区域)、北蒲原郡聖籠町の区域)	H20.4.25	H21.4.1	—
関東	特別区・武三交通圏、京浜交通圏	H18.9.27	H18.10.1	365km
	東京:北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏 神奈川:県央交通圏、湘南交通圏 千葉:京葉交通圏 埼玉:県南西部交通圏(東松山市、坂戸市、鶴ヶ島市、入間郡越生町、比企郡滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町及び秩父郡東秩父村の区域を除く。)	H18.12.28	H19.12.27	—
中部	名古屋交通圏	H18.12.25	H19.12.1	—

運輸局	営業区域	指定日	定める日 (実施日)	最高乗務 距離
近畿	大阪:大阪市、豊中市、吹田市、守口市、門真市、東大阪市、八尾市、堺市(平成17年2月1日に編入された旧南河内郡美原町の区域を除く。) 京都:京都市(平成17年4月1日に編入された旧北桑田郡京北町の区域を除く。) 兵庫:神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市、明石市	H18.10.1	H18.10.1	350km
	大阪:池田市、箕面市、茨木市、高槻市、摂津市、三島郡、松原市、藤井寺市、柏原市、羽曳野市、伊丹市、宝塚市、川西市、川辺郡	H18.12.28	H19.12.28	—
	大阪:枚方市、寝屋川市、交野市、四条畷市、大東市	H20.5.1	H21.4.30	—
中国	広島交通圏(広島市(平成17年4月25日編入の旧佐伯郡湯来町の区域を除く。)、廿日市市(平成15年3月1日編入の旧佐伯郡佐伯町、吉和村及び平成17年11月3日編入の佐伯郡大野町、宮島町の区域を除く。)、安芸郡府中町、海田町、熊野町、坂町)	H18.12.4	H19.12.1	—
九州	福岡交通圏	H18.9.29	H18.10.1	360km

タクシー運賃に係る判示（抜粋）

1. 法は、同一地域においても、適正原価、適正利潤の原則に合致し、かつ、不当な競争を引き起こすおそれのない場合には、各タクシー事業者毎に異なる運賃を認可することを認めているのであって、同一地域、同一運賃の原則に反する運賃変更の認可申請であっても必ずしも、法8条2項1号及び4号に反するものではないと解すべきである。（昭和60年1月31日 大阪地裁判決 タクシー運賃値下げ申請却下処分取消請求事件）
2. 低額の運賃の設定を希望して行われた個別申請についての審査においては、利潤を適正な範囲内に制限すべきであるとの考慮とは逆に、適正原価維持を考慮して、運転者の労働条件低下からサービス面や安全上の問題を引き起こし、あるいは不当な価格競争を引き起こすおそれがないか検討する必要があることを否定できない。（平成6年12月13日 大阪高裁判決 損害賠償請求控訴事件）
3. 民間の競争を促進することにより、日本経済の活性化を図り、消費者に対するサービスの質を高める必要があることは否定できず、このような観点を考慮することなく、労働条件の確保及び不正競争の防止のみを重視することは、法の趣旨に反することになる。（平成6年12月13日 大阪高裁判決 損害賠償請求控訴事件）
4. 運賃の値上げを内容とする運賃変更の認可申請がされた場合において、変更に係る運賃の額が能率的な経営の下における適正な原価を償うことができないときは、たとえ値上げにより一定の利潤を得ることができるとしても、同号の基準に適合しないものと解すべきである。（平成11年7月19日 最高裁判決 損害賠償請求控訴事件）
5. 同号の基準は抽象的・概括的なものであり、基準に適合するか否かは、行政庁の専門技術的な知識経験と公益上の判断を必要とし、ある程度の裁量の要素があることを否定することはできない。（平成11年7月19日 最高裁判決 損害賠償請求控訴事件）
6. タクシー事業は運賃原価を構成する要素がほぼ共通と考えられる上、中でも人件費が原価の相当部分を占めるものであり、また、同じ地域では賃金水準や一般物価水準といった経済情勢はほぼ同じであると考えられるから、当該同一地域内では、同号にいう「能率的な経営の下における適正な原価」は各事業者にとってほぼ同じようなものになると考えられる。（平成11年7月19日 最高裁判決 損害賠償請求控訴事件）
7. タクシー事業者が平均原価方式により算定された額と異なる運賃額を内容とする運賃の設定又は変更の認可申請をした場合には、地方運輸局長は、当該申請について法9条2項1号の基準に適合しているか否かを提出書類に基づいて個別に審査判断すべきであることはいうまでもない。（平成11年7月19日 最高裁判決 損害賠償請求控訴事件）
8. 判断に際しては、利潤を適正な範囲内に制限すべき（換言すれば、超過利潤を生じない。）考慮とともに、適正原価を維持して、運転者の労働条件低下からサービス面や安全上の問題を引き起こし、或いは不当な価格競争を引き起こすおそれがないこと等を検討すべきである。（平成7年5月19日 大阪地裁判決 損害賠償請求事件）
9. 法は運賃の値上げ申請であっても、その値上げ率により適正な原価を償うことができないような低額なものであれば、同号に反するものとしてこれを認可しないことを、当然に予定しているものといえる。（平成9年9月25日 大阪高裁判決 損害賠償請求事件）
10. 運賃査定額に満たない運賃の申請が法9条の3第2項3号の基準に適合するか否かは、当該運賃査定額からのかい離の程度、当該申請運賃が当該申請者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合に必要とされる原価を下回るものか否か、下回るとすればその程度、当該申請者の運転者1人当たり平均給与月額と標準人件費とのかい離の程度に加えて、当該運賃適用地域の立地条件、規模、当該運賃適用地域における市場の構造、特性等、当該申請者の種別、企業規模、営業形態、運転者の賃金構造等、当該地域における需給事情、運転者の賃金水準、さらには一般的な経済情勢等を総合勘案した上、当該申請を認可することにより過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうこととなるような運賃の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれがあるか否かを社会通念に従って判断すべきである。（平成19年3月14日 大阪地裁判決 個人タクシー運賃値下げ申請却下処分取消請求事件）

タクシー運賃に係る判示

1. 昭和60年1月31日 大阪地裁判決 昭和58年(行ウ)49 タクシー運賃値下げ申請却下処分取消請求事件 判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

同一地域、同一運賃の原則により一斉に認可された運賃を12.66%値下げするとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)8条2項1号にいう「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」、同項4号にいう「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」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けたタクシー事業者が、却下処分の取消し等を求めた事案。

[判示]

同一地域、同一運賃の原則によれば、同一地域においては、各タクシー事業者のタクシー運賃をすべて同一にすることになるから、各タクシー事業者の経営内容に格差がある場合においても、経営内容の悪いタクシー事業者の運賃値上げを認可すれば、経営内容がよくて必ずしも運賃値上げの必要のないタクシー事業者の運賃値上げを認可することになるところ、このような扱いは、タクシー利用者(消費者)の利益を無視してタクシー事業者の保護のみを招く一種のカルテルであって、タクシー運賃の分野における公正な競争を実質的に否定するものというべきであるから、独禁法8条に違反する疑いがあるというべきであるし、経営内容のよいタクシー事業者の運賃値上げを認める点で、適正原価、適正利潤の原則を定めた法8条2項1号の趣旨にも反するものというべきである。

法は、同一地域においても、適正原価、適正利潤の原則に合致し、かつ、不当な競争を引き起こすおそれのない場合には、各タクシー事業者毎に異なった運賃を認可することを認めているのであって、同一地域、同一運賃の原則に反する運賃変更の認可申請であっても必ずしも、法8条2項1号及び4号に反するものではないと解すべきである。

如何なる場合にも、同一地域、同一運賃の原則をとらなければ、法8条2項1号、4号に抵触することになるものではない。却って同一地域、同一運賃の原則に反することになっても、地域によっては、当該運賃改定を申請した個々の事業者について、その申請による改定が、法8条2項1号に定める適正原価、適正利潤の要請に合致し、それが同項4号に定める他の事業者との間に不当な競争をひき起こすおそれのない場合であって、同項に定めるその他の基準に合致する限りは、特段の事由のない限り、当該申請にかかる運賃の変更を、各基準に基づき相当と認められる限度で認可すべきものと解すべきであるから、本件運賃申請について、他に特段の理由もないのに、その変更申請にかかる運賃が適正原価、適正利潤に合致し、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれのないものであるか否かの点や、その他法8条2項に定める基準に該当するか否かの点について、十分な調査を行わないまま、同一地域、同一運賃に反することを理由に本件申請を却下することは、法8条に違反して許されないものというべきである。

タクシー運賃に係る判示

2. 平成5年3月2日 大阪地裁判決 平成3年(ワ)5327 損害賠償請求事件

判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

他のタクシー事業者より運賃を安くした値上げをとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号にいう「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けたタクシー事業者らが、その却下処分の違法による損害賠償を求めた事案。

[判示]

消費税の転嫁を理由とする消費税額相当分の運賃値上げであっても、これはタクシー運賃の変更に当たり、また、事業者が国に納付すべき消費税は法9条2項1号の原価を構成するものであり、したがって、これが事業の適正な「利潤」に影響を及ぼすものであることはいうまでもなく、この意味において、近畿運輸局長が、本件値上げ認可申請の審査に当たって、法令に定めてある諸手続を踏み、また本件却下の理由として、法9条2項1号の要件がないとしたのは当然のことといえるのであるが、他方、消費税の趣旨を考えると、消費税転嫁の場合にも通常のタクシー運賃値上げの場合と全く同じ観点からこれを審査すべきであるとするのは、少なくとも当を欠くものといわざるを得ない。すなわち、消費税は「円滑かつ適正に転嫁する」とされているのであり、本件のように事業者が転嫁すべきものと決断し、申請してきた場合には、運輸局長は、法令に定めてある手続に則って審査した結果、不当違法な目的による値上げなど、転嫁が「円滑かつ適正」でないと思われるようなものでなく、「円滑かつ適正」に転嫁することを目的とするものであると認められる場合には、申請を認可すべきものであり、したがって、本件認可申請に対する審査も専らこの観点から行われるべきものである。

申請者らが本件申請書を提出したのに対し、近畿運輸局長は、運輸省が指導方針としている同一地域、同一運賃の原則に従って他社と同じ運賃額に値上げして欲しいとの考えから、本件申請者らに対し行政指導を行う必要があるとして、本件申請者から、この書面到達後10日以内に認可することを求めるとの書面を平成3年4月25日に受け取るまで申請を正式に受理せず、この書面により初めて本件申請者が近畿運輸局長の行政指導にしたがう意志のないことが明確になったとして、本件申請書提出から1ヶ月を経過した4月30日に本件申請を受理しているのであるが、近畿運輸局長が本件申請につき、申請者らに対し行政指導をしなければならない動機・必要性があったことを納得させるに足りる事情も認めることができないばかりでなく、申請者らが運輸局長の行政指導にしたがう意志のないことは、運輸局長が書面を受け取ったときより、かなり前の時点ですでに明確になっていたといえるのであり、近畿運輸局長は、4月30日ではなく、遅くとも4月初旬ごろには、本件申請を受理すべき状態にあったというべきである。

次に、平成3年5月27日、本件申請書に添付すべき書類が提出、差し替えられて以降、同年、7月19日までの間、近畿運輸局長がした手続(公示・聴聞)はおおむね適正に行われていると認められる。ただ、手続が終わってから同年9月12日の本件却下決定が出されるまで2ヶ月近くもかかっているのであるが、本件申請が消費税の転嫁を理由とするものであることを考えると、遅くとも同年8月始めごろまでには、本件申請について可否の判断をすることが可能であり、また、これをすべきであったというべきであり、本件却下決定までの日時は多きにすぎ、違法といわざるを得ない。

タクシー運賃に係る判示

3. 平成6年12月13日 大阪高裁判決 平成5年(ネ)730 損害賠償請求控訴事件〔原審〕平成3年(ワ)5327

判決内容:控訴を棄却する。(国側敗訴)

〔事案の概要〕

原判決(6.平成5年3月2日大阪地裁判決)を不服として近畿運輸局長が控訴、原判決の取消しを求めた事案。

〔判示〕

道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号は、一般旅客自動車運送事業者の運賃等の変更認可基準として、「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」と定めているところ、過剰利益防止の目的からの平均原価方式により設定され多数の事業者が一致して採用している運賃より低額の運賃の設定を希望して行われた個別申請についての審査においては、利潤を適正な範囲内に制限すべきであるとの考慮とは逆に、適正原価維持を考慮して、運転者の労働条件低下からサービス面や安全上の問題を引き起こし、あるいは不当な価格競争を引き起こすおそれがないか検討する必要があることを否定できない。

しかし、本来労働条件の確保は運賃政策のみにより実現すべきものではなく、主として使用者と労働組合との団体交渉の中で双方の努力により解決されるべきものであり、不当競争防止も法31条の事業改善命令の権限行使等のより直接的で有効適切と考えられる方法が準備されているのであって、運賃決定だけでこれらの危険を回避しようとするのは本来相当でなく、国民生活全体から見て法の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進する上で十分な合理性を欠く。すなわち、民間の競争を促進することにより、日本経済の活性化を図り、消費者に対するサービスの質を高める必要があることは否定できず、このような観点を考慮することなく、労働条件の確保及び不正競争の防止のみを重視することは、法の趣旨に反することになる。

一般に、低い運賃水準のため労働条件の低下または不正競争などの問題が発生している際に、平均原価方式による水準に達しないまでも値上げ申請がなされたときに、法9条2項1号の定める基準に達しないとしてこれを却下することは、事態を放置するのと同じであって、益々これらの問題解決は困難となるのに、低い運賃のまま放置して当該事業者が周囲との摩擦のため廃業に至り問題が解消するのを待つのでは、それが近い将来に実現可能とされるものではない限り背理である。まして、問題が現実には生じていないのに、平均原価方式による水準に達しない値上げ申請を同号の基準に達しないとして却下することは、事業者の経営努力を否定し経済の活性化を妨げることにつながるといわざるを得ない。更に、認可は補充行為であるから、法9条は、事業者の申請の範囲を超えて値上げ認可することを許さないものと解される。

したがって、このような申請がなされた場合、当該行政庁としては、現行運賃水準では能率的な経営の下における適正な原価を償うことができないと判断するときは、法9条2項1号を弾力的に解釈し、申請の値上げ運賃額が平均原価方式により設定されている運賃以下であっても、値上げによりいくらかでも利潤を生じるときには、適正利潤を含むものとして、特段の事情のない限り、事業者の申請を認可することが法の予定しているところということができる。

本件申請の却下処分^の適法性について検討すると、申請者らが現行運賃では能率的な経営の下における適正な原価を償うことができない事態に至っており、消費税の転嫁を図る経営上の必要があり、3%の値上げにより利潤を得ることができるのであるから、本件申請は法9条2項1号の基準に適用のものとみるべきであり、その他同項各号に定める基準にも適っていると認められるから、これを却下した本件処分は違法であるといわなければならない。

タクシー運賃に係る判示

4. 平成11年7月19日 最高裁判決 平成7年(オ)947 損害賠償請求控訴事件〔原審〕平成5年(ネ)730 判決内容: 原判決を破棄し、被上告人らの請求を棄却(国側勝訴)

〔事案の概要〕

原判決(7. 平成6年12月13日大阪高裁判決)に対し、近畿運輸局長が上告した事案。

〔判示〕

道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号は、運賃の設定及び変更の認可基準として「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」を定めているが、その趣旨は、一般旅客自動車運送事業の有する公共性ないし公益性にかんがみ、安定した事業経営の確立を図るとともに、利用者に対するサービスの低下を防止することを目的としたものと解するのが相当である。

同号の趣旨にかんがみると、運賃の値上げを内容とする運賃変更の認可申請がされた場合において、変更に係る運賃の額が能率的な経営の下における適正な原価を償うことができないときは、たとえ値上げにより一定の利潤を得ることができるとしても、同号の基準に適合しないものと解すべきである。そして、同号の基準は抽象的・概括的なものであり、基準に適合するか否かは、行政庁の専門技術的な知識経験と公益上の判断を必要とし、ある程度の裁量的要素があることを否定することはできない。

本件通達(昭和48年7月26日付け自旅第273号通達。)の定める運賃原価算定基準に示された原価計算の方法は、法9条2項1号の基準に適合するか否かの具体的基準として合理性を有するといえる。そして、タクシー事業は運賃原価を構成する要素がほぼ共通と考えられる上、その中でも人件費が原価の相当部分を占めるものであり、また、同じ地域では賃金水準や一般物価水準といった経済情勢はほぼ同じであると考えられるから、当該同一地域内では、同号にいう「能率的な経営の下における適正な原価」は各事業者にとってほぼ同じようなものになると考えられる。

したがって、平均原価方式に従って算定された額をもって当該同一地域内のタクシー事業者に対する運賃の設定又は変更の認可の基準とし、前記の額の変更後の運賃の額とする運賃変更の認可申請については、特段の事情のない限り同号の基準に適合しているものと判断することも、地方運輸局長の前記裁量権の行使として是認しうるところである。もっとも、タクシー事業者が平均原価方式により算定された額と異なる運賃額を内容とする運賃の設定又は変更の認可申請をした場合には、地方運輸局長は、当該申請について法9条2項1号の基準に適合しているか否かを提出書類に基づいて個別に審査判断すべきであることはいうまでもない。

事実関係によれば、近畿運輸局長が審査のために申請者らに対して原価計算の算定根拠等について説明を求めたにもかかわらず、申請者らは、運賃変更の理由は消費税の転嫁である旨陳述したのみで、原価計算の算定根拠等を明らかにしなかったというのであるから、近畿運輸局長において申請者らの提出した書類によっては申請者らの採用した原価計算の合理性について審査判断することができなかつたものといえる。そうであるとすれば、本件申請について、同号の基準に適合するか否かを判断するに足りるだけの資料の提出がないとして、本件却下決定をした近畿運輸局長の判断に、その裁量権を逸脱し、又はこれを濫用した違法はないといえるべきである。

タクシー運賃に係る判示

5. 平成7年5月19日 大阪地裁判決 平成5年(ワ)890 損害賠償請求事件 判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

他のタクシー事業者より運賃を安くした値上げをとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号にいう「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けたタクシー事業者らが、その却下処分の違法による損害賠償を求めた事案。

[判示]

法9条2項1号は、タクシー事業者の運賃等の変更認可基準として、「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」と定めている。この条項は、安全かつ良質なサービスの提供を維持、確保するために置かれた規定であるから、判断に際しては、利潤を適正な範囲内に制限すべき(換言すれば、超過利潤を生じない。)考慮とともに、適正原価を維持して、運転者の労働条件低下からサービス面や安全上の問題を引き起こし、或いは不当な価格競争を引き起こすおそれがないこと等を検討すべきである。

これを本件についてみると、本件申請者らは昭和61年の認可では適正運賃として認可されていること、昭和61年の運賃値上げ後は一度も値上げ申請をしていないこと、本件申請は運賃の消費税転嫁分3%の値上げであること、本件申請を行ったのは、既に消費税転嫁による値上げを実施していた同業他社がさらに平均11.1%の値上げを認可されたことにより運転者の賃金水準が上昇し、経営努力だけでは従来の営業収入を確保することができなくなったためであることが認められる。消費税の性格に鑑みれば、消費税を転嫁するために運賃を値上げすることは何ら不当ではないし、本件値上げ申請を認可することによって本件申請者らが超過利潤を得るとは認められない。

他のタクシー事業者との格差は、他のタクシー事業者の値上げ申請に際して本件申請者らが値上げ申請をしなかったことによって既に生じていたものであり、本件申請をすることによって新たに生じるものではなく(むしろ、格差は狭まる。)、申請者らの本件申請の理由は、運転者の賃金水準の上昇と消費税転嫁によって、現行の運賃では適正な原価を償うことができないから、消費税転嫁により、能率的な経営改善を図るというものであり、労働条件の低下や不当競争の問題が起こる可能性があると認められない。

近畿運輸局長において、申請者らが本件申請を認可された後の運賃によってもなお労働条件の低水準化や不正競争を図ろうとしているなど公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、法31条により、運賃値上げその他の事業の改善命令をすることによって対処すべきである。

以上によれば、本件申請は、法9条2項1号の基準に適うものとみるべきであり、その他同項各号に定める基準にも適っているものと認められるから、これを認可すべきであって、本件却下決定は違法である。

タクシー運賃に係る判示

6. 平成9年9月25日 大阪高裁判決 平成7年(ネ)1425 損害賠償請求事件 [原審]平成5年(ワ)890 判決内容: 原判決を取り消し、被控訴人らの請求を棄却(国側勝訴)

[事案の概要]

原判決(3. 平成7年5月19日大阪地裁判決)を不服として近畿運輸局長が控訴、原判決の取消しを求めた事案。

[判示]

道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号は、タクシー事業の公共性を尊重してその健全な発達を図るため、その運賃料金を、能率的な経営を基礎として適正な原価と適正な利潤を含めたものにすべきであると定め、過当競争による運転者の賃金ないし労働条件の劣悪化、不当な競争による国民のサービスの低下を、運賃の認可という手段により事前に防止しようとするものということができる。したがって、法は運賃の値上げ申請であっても、その値上げ率により適正な原価を償うことができないような低額なものであれば、同号に反するものとしてこれを認可しないことをも、当然に予定しているものといえる。

運賃認可規制は、労働条件の確保が主として労使の団体交渉のなかで双方の努力によって解決されるべきものであることは、所与の前提として定められ、消費税法や税制改革法の施行後も現にそのまま維持されているものである。

本件申請者らは、法31条の事業改善命令等の権限行使の、より直接的で有効適切な方法があると主張するけれども、これらは、「事業について公共の福祉を阻害している事実があると認める」とき、という厳しい要件の下に、他律的にでも改善を要する場合に行われる非常の手段であるところから、いずれも軽々に運賃規制の機能を代替することのできる規制手段であると認めることはできない。

もともと、規制手段が認可制であるため、申請に係る金額を超えて値上げ申請を認めることはできないものと解され、消費税の転嫁の早期実現という観点からは、若干問題であることは否めないところであるけれども、この点は、審査結果に基づく適切な示唆・指導等によって真実その転嫁を求める事業者の関係では、概ね解消することができる問題であると考えられるところである。

もとより、認可制による規制目的に適う運賃の額には、当然、個別の申請毎に相当程度の幅がありうるものと考えられるところ、申請にかかる変更運賃の額がその幅の中にあるか否かの判断は、専門的・技術的観点からする行政裁量に委ねられているものと解され、値上げ申請の主たる目的が消費税の転嫁にあるような場合に、その早期実現という観点からの政策的配慮によってその幅に若干の弾力性を持たせることもその中に含まれると解することはできるとしても、その幅の範囲の外にある申請については、認可しないのが原則であると解するほかはない。

本件却下処分は同一地域、同一運賃の原則に反するとしてなされたものではない。近畿運輸局長が、本件申請を処理すべく、その判断資料の提出・説明を求めたのに対して、これに応じようとしなかった申請者らの非協力的な態度により、判断するための前提となる事実を把握することができなかったところから、やむなく、法第9条2項1号に適合しないことを理由として却下したものであって、これを違法ということはできない。

タクシー運賃に係る判示

7. 平成11年7月19日 最高裁判決 平成9年(オ)2408 損害賠償請求事件 [原審]平成7年(ネ)1425
判決内容:上告を棄却(国側勝訴)

[事案の概要]

原判決(4. 平成9年9月25日大阪高裁判決)に対し、タクシー事業者らが上告した事案。

[判示]

原審の適法に確定した事実関係の下においては、所論の点に関する原審の判断は、正当として是認することができ、その過程に所論の違法はない。

タクシー運賃に係る判示

8. 平成19年3月14日 大阪地裁判決 平成17年(行ウ)68 個人タクシー運賃値下げ申請却下処分取消請求事件 判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

初乗運賃を480円などとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)9条の3第2項3号にいう「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」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けた個人タクシー事業者が、その却下処分の取消し等を求めた事案。

[判示]

法9条の3第2項3号にいう「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」とは、他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全の確保を損なうことになるような旅客の運賃及び料金の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれをいうものと解するのが相当であり、そのようなおそれのある運賃等に該当するか否かについては、当該運賃等が能率的な経営の下における適正な原価、すなわち、個々の一般旅客自動車運送事業者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合において必要とされる原価を下回るものであるか否かという観点のほか、当該事業者の市場の中での位置付け、当該運賃等を設定した意図等の諸事情を総合的に勘案して判断すべきである。そして、このような判断は、専門的、技術的な知識経験及び公益上の判断を必要とするものであるから、同号の基準に適合するか否かの判断については、運輸局長にある程度の裁量が認められるものと解される。

運賃等の審査基準公示それ自体は、法9条の3第2項各号の基準に適合するか否かを判断する基準として合理的といえることができるが、運賃査定額に満たない運賃の申請が法9条の3第2項3号の基準に適合するか否かは、当該運賃査定額からのかい離の程度、当該申請運賃が当該申請者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合に必要とされる原価を下回るものか否か、下回るとすればその程度、当該申請者の運転者1人当たり平均給与月額と標準人件費とのかい離の程度に加えて、当該運賃適用地域の立地条件、規模、当該運賃適用地域における市場の構造、特性等、当該申請者の種別、企業規模、営業形態、運転者の賃金構造等、当該地域における需給事情、運転者の賃金水準、さらには一般的な経済情勢等を総合勘案した上、当該申請を認可することにより過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれがあるか否かを社会通念に従って判断すべきである。

近畿運輸局長は、本件運賃認可申請につき、前記具体的なおそれがあるか否かを判断するに当たり、前記諸事情をしん酌せず、法9条の3第2項につき同運輸局長が定めた審査基準に従って査定した運賃認可申請に係る運賃額の平年度における収支率が運賃査定額を下回るものとなったことなどから、同項3号の基準に適合していないと判断し、却下処分をしたものであるから、同運輸局長の判断は、同号の基準適合性に係る判断の専門性、技術性及び公益性にかんがみてもなお、その裁量権の範囲を超え又はその濫用があったというほかはない。

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、一時的に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））

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）

独占禁止法における「不当廉売」の考え方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。

独占禁止法における「不当廉売」の考え方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
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。