

タクシー運賃制度研究会 第3回会合
議事概要

- 日 時：平成21年6月30日（火）10：30～12：30
- 場 所：中央合同庁舎3号館8階 自動車交通局第1・2会議室
- 出席者：別紙参照

（タクシー適正化活性化法、下限運賃の設定及び下限割れ運賃の審査方法等について国土交通省から説明）

- 車両償却費が事業者ごとに「差異有り」となっているが、車両は利用者の安全確保の面で大きな要素のひとつであり、差異があってはいけないのではないか。新規事業者の中には使い古された車両を使用しているものもあるが、法定耐用年数など何らかの制限を設けることはできないか。
- 資料6P7の【案1】は一つの考え方でよいと思う。現在は、労使合意といっても、労働組合の適格性に疑問があるものが多いのが実態で、その結果、10%を超えて下回っている人件費も容認されているのが問題。【案2】は、よりいい案だと思うが、②について、略奪的な運賃によって実車率を上げているのだとすれば、それを経営努力として補正するのはいかなるものか。
- 下限割れ運賃で、恒久認可されている事業者と期限を付されている事業者がいるが、制度的に矛盾がないか。
- 低額運賃は、長時間労働、長時間運転が問題の本質なのに、「実車率」という異質のものが出来ており、なじまない。長時間労働そのものを規制すべきである。一度「人件費」に落とすから苦しくなる。資料6P12の（6）最高乗務距離規制及び（7）運行記録計義務付けが本筋である。
- 最高乗務距離規制について、昔は隔勤の者が多かったが、最近は日勤の者が多い。日勤だと1日365キロも走れないので、日勤の者が増えると走行距離オーバーは出てこなくなる。最高乗務距離を決めるときは日勤の者も考慮して決めるべきである。下限割れ運賃事業者に運行記録計の設置を義務づけできないか。
- ガイドラインについては、分かりやすく、理解しやすいものとする必要があるのではないか。また、ガイドラインの作成に当たっては、透明性の確保が大切である。
- 自動認可運賃の下限を、効率的な経営を行った場合に収支が償う水準の運賃として設定するというのは理解できる。また、下限割れ運賃を個別に審査するというのも理解できる。

- 資料6P7【案1】の「一律に標準人件費の10%を下回る額で査定」については、法律上個別の原価をみることになっているので、解釈論として、厳しいのではないかと考えるが、一方、行政のギリギリの裁量の範囲かという気もする。
【案2】については、もろ手を挙げて賛成はできないが、趣旨は理解できる。こういう方法も仕方がないか。ただし、走行距離や労働時間を規制するのが本筋である。
- 資料6P10の5.(1)の「新規参入事業者は実績値が存在しないことから、審査を適切に行うことは困難」とあるが、行政庁が個別の審査をしないというのは法律上許されないのではないか。個別の審査ができないから自動認可運賃でやれというのはきついのではないか。
- タクシーの特殊性は、実際は原価割れだが、人件費にしわ寄せすることによって、結果として原価割れにならない点。
- 今日示された考え方に沿って、自動認可運賃の幅の設定、下限割れ運賃の審査などの実際の行政執行がどのようなものになるのか検証して頂きたい。

以上