

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、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

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と。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てきており、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と。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 6 P 1 0 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