

タクシー運賃制度研究会 第4回会合
議事概要

- 日 時：平成21年7月17日（金）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

（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）

- 下限割れ運賃の審査の際の人件費以外の費用の審査については、事業者が毎年提出することとなっている営業報告書をきちんと整理させれば、問題なく審査できるはずである。
- タクシー事業の人件費は全原価の75%を占めており、現在の運用のように、下限割れ運賃の審査において標準人件費を10%下回る額の人件費を認めると、それだけで7.5%の運賃の差が出てくる。人件費について10%の差を容認するのは、自動認可運賃幅の設定において、人件費額を地域の平均値で固定することと矛盾するのではないか。一律に標準人件費を当てはめる方がよいのではないか。
- タクシーや地方鉄道等での適正利潤の設定は、超過利潤を抑えるという発想ではなく、事業の安定性を確保するという観点で見ていると考えれば、現在の通達にあるような算定方法もありうるのではないかと思う。
- 新規参入事業者が下限割れ運賃を申請した場合の対応であるが、今回の資料では、自動認可運賃の採用を指導はするが審査を行う場合もあるとなっている。新規参入事業者の下限割れ運賃申請については、国会での法案審議の中でも問題が指摘されており、附帯決議にも、まず自動認可運賃の枠の中でやらせるようにと言われている。下限割れ運賃で新規参入してきた場合、不当な競争を作り出してしまうので、事前防止策として、まず自動認可運賃の枠の中でやらせるべきである。
- 新規参入事業者が下限割れ運賃を申請した場合に、適切に審査できないからといって自動認可運賃を採用するように指導することには疑問がある。公益事業の料金規制においては、将来の予測に基づいて料金認可をしてきているのであって、「新規参入事業者は査定の基礎となる実績値が存在しないことから、審査を適切に行うことが困難」としてしまうと、そもそも料金規制ができないということになってしまう。
- 現在検討している人件費の査定方法は、運転者の人件費を一定程度確保するための方法だと思うが、実際に運転者の待遇の改善に繋がっているかの担保はどこですか。きちんと運転者の労働条件の改善に繋がっているか検証すべきことをガイドラ

インに書くべきではないか。

- 運賃の割引を導入することによって、増収がどれくらいあったかを検証するべきである。割引は需要喚起を目的としたものという考え方を明記すべき。
- 「最も効率的な経営をした場合」における人件費を下限割れ運賃の審査の際の査定人件費とすることは、合理的とも考えられるが、それを標準人件費の10%を下回る額、又は、標準人件費とすることについては、今ひとつ説明が足りないのではないか。
- 人件費を削ってまで運賃を安くするのは、最も不公正なやり方であり、外国でも同様の考え方である。
- 運賃の多様化や、低額化によって需要は増えなかった。1社が値下げをすると他社も同調せざるを得なく、これにより地域全体の營收が低下し、運転者の賃金も低下することとなる。
タクシー事業の特殊性を考えると、人件費で事業者間に差を設けるべきではない。
- 「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」の審査の部分については、理論的には無いとは言えないが、現実のケースとしてありうるのか。
- 認可後の下限割れ運賃への対処、割引運賃への対応などを考えると、「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」の部分はガイドラインとして記載した方がいいのではないか。