

タクシー運賃の今後の審査のあり方について
(案)

平成21年〇月

タクシー運賃制度研究会

タクシー運賃の今後の審査のあり方について（案）

はじめに

平成20年12月の交通政策審議会答申（「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」）で指摘されたとおり、健全な運賃競争は、利用者の利益にかなうが、一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらすおそれがある。したがって、低額運賃に対しては、利用者の利益の保護の観点から適切なチェックを行う必要がある。

タクシーの運賃については、道路運送法第9条の3第2項の規定及びその具体的な運用基準を定めた各種通達に基づき審査を行っているところであるが、交通政策審議会答申においては、上述のような低額運賃に対する基本的な認識を踏まえ、「下限運賃を下回る運賃（下限割れ運賃）については、労働条件の更なる悪化、事業の収益基盤の著しい悪化や、不当な競争を引き起こすおそれがあることが指摘されている。…中略…このため、下限割れ運賃を採用している事業者の経営実態を詳細に把握し、下限運賃の設定や下限割れ運賃の審査については、どのような場合に道路運送法に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかについて、ガイドライン等の形で明確化した上で、それに基づき、それぞれの地域において個々の運賃の適否を判断する必要がある。」として、過度な運賃競争への対策の必要性が指摘された。

また、第171回国会において衆議院、参議院ともに全会一致にて可決、成立した「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年6月26日法律第64号。以下「タクシー適正化活性化法」という。）」の附則第5項に、道路運送法第9条の3第2項第1号の読替規定が置かれ、運賃等の認可の基準が、当分の間、これまでの「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること」から、「適正な原価に適正な利潤を加えたものであること」に改められることとなった。

さらに、同法案に対しては、過度な運賃競争への対策の必要性等に関する多岐にわたる附帯決議が付された。

こうした一連の経緯を踏まえ、本「タクシー運賃制度研究会」では、5回に渉る議論を行い、過度な低額運賃競争による安全性やサービスの質の低下を防止し、それにより利用者の利益を保護することを目的として、過度な運賃競争への対策のためのタクシー運賃の審査のあり方について 自動認可運賃の下限の設定、自動認可運賃の下限を下回る運賃の審査、今後の運用に当たっての留意点等に関する本報告書を取りまとめた。

I 自動認可運賃の下限の設定について

1. 自動認可運賃の考え方

道路運送法では、タクシー事業者の運賃等の設定は個別申請、個別認可によることが建前となっているが、それぞれの地域に膨大な数の事業者が存在するタクシー事業においては、すべての事業者の運賃を個別に審査し、その適否を個別に判断することは事実上困難であり、集合的に処理せざるを得ない面がある。このため、こうしたタクシー事業の実態を踏まえ、行政運用上の措置として、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運賃水準の上限と下限の幅等を、あらかじめ「自動認可運賃」として設定しているところである。この自動認可運賃は、本来、行政において、当該運賃が、個別事業者の審査を省略したとしても、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推認しうることから、このような運用を行っているものである。

すなわち、自動認可運賃は、

- 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 それを採用するすべての事業者について、不当な競争を引き起こすこととなるおそれが全くないと判断するに足る水準であることが求められるものと考えられる。

2. 現行の自動認可運賃の運用上の課題

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%程度の運賃の幅が存在し、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されたものである。

一方、現在の状況を見ると、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当該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%という自動認可運賃の幅の設定方法は、上記1. 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状況となっていると考えられる。

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%という自動認可運賃の幅は、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き、それがひいては利用者の利益を損なうことが懸念される。

3. 自動認可運賃の下限の設定のあり方

(1) 基本的考え方

以上を踏まえると、自動認可運賃として容認しうる幅は、地域やそのとき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適当と考えられる。

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自動認可運賃の下限を設定することが適当と考えられる。

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でも、他の事業者に比べ、特に“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適当である。

(2) 具体的な設定方法

(1)で述べた“効率的な経営”の審査は費目ごとに行うこととし、「適正な原価」及び「適正な利潤」の確保、「不当な競争」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を区分し、後者については、地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の平均値を固定値として用いることが適当である。

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・サービスの確保に必要な経費（車両等修繕費、営業所・車庫等償

却費など)

- ・ 公租公課等義務的経費（諸税、保険料、事故賠償費）

については、差異を認めないこととすることが適当である。

また、「適正利潤」については、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適当である。

以上について、個別の費目ごとに分類すると、別紙1のとおりである。

幅の算出に際しては、上で述べた考え方にに基づき分類した費目ごとに、走行キロ当たりの単価を算出し、その総合計について、上限運賃における走行キロ当たり単価の総合計との比率を求め、その差分を自動認可運賃の幅として設定することとする。なお、差異を認めた経費（地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者のうち、他の事業者に比べ特に低い額を採用することとした経費）については、その用いる額が合理的な数値となっているかどうか確認し、必要に応じて補正を行うことが適当である。

Ⅱ 自動認可運賃の下限を下回る運賃の審査について

1. 「下限割れ運賃」に対する審査の考え方

自動認可運賃の下限を下回る運賃（以下「下限割れ運賃」という。）の認可申請については、過度な低額運賃競争を引き起こし、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらすおそれがないかどうか等について、特に慎重な審査が必要である。このため、下限割れ運賃については、自動認可運賃に該当しないものとして、個別の申請ごとに、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適合するか否かを慎重に判断する必要がある。

この判断に際して、従来は、当該運賃が、主に同項第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」かどうかという基準を用いて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、通達に基づき、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。

今般、タクシー適正化活性化法の附則において道路運送法第9条の3第2項第1号の基準が読み替えられることとなったことを受け、今後の運用としては、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を審査することが求められることとなる。

2. 「適正な原価」及び「適正な利潤」の審査

下限割れ運賃について、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を審査するに当たっては、申請に係る原価について、個別の費目ごとに、それが輸送の安全、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、慎重に審査することが必要である。

(1) 運送費人件費の審査

下限割れ運賃については、低運賃による単位走行距離当たりの収益性の低さ、さらには、それに歩合制賃金という背景が加わったのり人件費水準の低さを、長距離走行、長時間労働で補う傾向が認められ、極端な場合には、これが最高乗務距離制限や労働時間規制の違反等を誘発している場合もあると考えられる。

過重労働ひ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運送費人件費の査定に当たっては、単に当該事業者の申請値を前提として査定するのではなく、一定の適切な人件費水準をベースとして査定することが適当である。ちなみに、昨年12月の交通政策審議会答申では、「タクシーの場合、主に歩合制賃金が採られているため、人件費の実績をそのまま適正コストとして設定したのでは、労働条件改善という政策的要請の達成が困難」とした上で、「このため、適正人件費のような概念で、労働条件改善を促すための人件費に関するコスト査定を行う必要がある」と指摘している。

具体的には、以下の基準によることが適当である。

○ 人件費の査定方法

タクシー事業においては、歩合制賃金という背景から、人件費が運送収入と連動した可変的なコストとなっており、収入が減少した場合でも、人件費が連動して減少することにより、事業者としての収支は相償うものとなりやすい傾向にある。このような特性を有するタクシー事業において、下限割れ運賃の審査に際して事業者の申請値に基づき人件費を査定することとした場合、人件費の水準が際限なく下がることを容認し、労働条件の悪化等を助長し、それが安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらすことが強く懸念される。

このため、現行の基準においても、人件費については、事業者の申請値を前提としつつも、標準人件費（地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の平均給与月額の前月の平均額）を10%下回る額を査定上の下限の目安とし、労使合意がある場合等一定の要件を満たした場合のみ、それをさらに下回る額によることを認めている。

交通政策審議会答申やタクシー適正化活性化法案に係る国会審議、多岐にわたる附帯決議の趣旨等を踏まえると、運転者の労働条件の悪化を防ぐために適正な人件費の査定を行うことが強い政策的要請となっているが、現行の基準は、標準人件費を下回る額を一定程度容認している点で、運転者の労働条件を下支えし、これ以上の悪化を防止するという観点では必ずしも十分な基準ではなく、上記のような政策的要請を実現する上では不十分と考えられる。このため、これに代わる何らかの適正な人件費水準に関する指標を設定し、それに基づき査定を行うことが適当と考えられる。

この点については、以下の3つの指標を用いることが考えられ、それぞれの指標について検討を行った。

- ①地域の標準的、能率的な事業者の走行キロ当たりの人件費単価の平均
； 流し営業、駅待ち、営業所受け等、事業者によってさまざまな営業形態がある中で、そうした違いを捨象して、一律に走行キロ当たり単価を用いて人件費を算出することは、必ずしも現実的とはいえない。
- ②地域の標準的、能率的な事業者の労働時間当たりの人件費単価の平均
； 申請内容が適正かどうかをチェックするためには、査定側において全運転者の一人一人の労働時間を正確に把握する必要があるが、膨大な行政コストを要し、現実的な方法とは考えられない。
- ③地域の標準的、能率的な事業者の平均給与月額（標準人件費）
； 長時間労働、長距離走行による高い給与のような形態を適切に査定することは困難であるものの、絶対的な人件費水準の確保は図られる。現行の査定においても用いている指標であり、制度の連続性が保たれる。

上記の3つの指標について総合的に検討した結果としては、③の指標によることが妥当と考えられ、事業者の申請値が標準人件費を下回っている場合は、標準人件費により査定することとすることが適当である。

なお、長時間労働、長距離走行のような実態に対しては、Ⅳで後述する最高乗務距離制限や運行記録計の義務づけ等の規制的手法による対策を講じることも必要である。

（2）運転者の労働条件の確保のための措置

（1）による人件費の査定は、事業者の実績等に基づく申請値とは異なる、いわば運転者の労働条件の確保という政策的要請に基づく仮想的なコスト査定である。このような政策判断に基づく運賃査定を行うことについて社会的な理解を得るためには、こうした査定が運転者の賃金水準の確保に確実に反映されるような措置を講じることも必要である。

このため、下限割れ運賃を認可する際には、国は、事業者に対し、運転者の労働条件の確保のために必要な措置を講じることや、然るべき時期に運転者の労働条件の確保の状況（賃金水準、歩合率等）を公表することを指導することが適当である。また、事業者による公表結果が、査定の趣旨を逸脱すると認められるときには、その事実関係の公表、必要な指導等を実施することも必要である。

(3) 運送費人件費以外の費用について

下限運賃の設定の場合と同様、「適正な原価」及び「適正な利潤」の確保、「不当な競争」の防止の観点から、申請事業者の申請値を前提に査定すべき経費と、申請値を前提とせず、地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者の平均値に基づき査定すべき経費を区分することが適当である。

具体的には、下限運賃の設定の場合と同様、

- ・安全・サービスの確保に必要な経費（車両等修繕費、営業所・車庫等償却費など）

- ・公租公課等義務的経費（諸税、保険料、事故賠償費）

については、申請事業者の申請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することが適当である。ただし、申請事業者の事業形態等に鑑みて、申請事業者の申請値を用いて査定することに十分な合理性が認められる場合には、申請値を用いることを妨げないものとする。

その他の経費については、申請事業者の申請値に基づいて査定することが適当である。

また、適正利潤については、個別事業者ごとの事情により決まるものであり、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適当である。

乗用換算自己資金×資本利子率（0.1）÷（1－法人税等税率）

以上について、個別の費目ごとに分類すると、別紙2のとおりである。

なお、申請事業者の申請値に基づき査定する場合には、申請値が、当該事業者の事業の実態を適切に反映した数値となっているかどうかについて、当該事業者の事業計画との照合、事業者からのヒアリング等を通じて十分に確認することが必要である。

3. 「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」の審査

(1) 基本的考え方

道路運送法第9条の3第2項第3号の基準については、従来、原則として収支率が100%以上であるかどうかをその具体的な判断基準として運用してきたところであるが、同号の基準は、もともと収支が相償うことのみを求める基準ではなく、タクシー事業の特性に鑑みて不当な競争を引き起こすこととなるおそれがある運賃は、収支が相償うかどうかにかかわら

ず、同号の基準に照らしてこれを認めないこととする場合もあると解するべきである。

例えば、特定の大口顧客を対象とした輸送サービス、特定の区間（都心から空港間等）に係る輸送サービスなど、一般のタクシー市場から一定程度独立した市場において、ある事業者が当該市場における運賃について採算を度外視した水準まで引き下げ、他の事業者を当該市場から放逐しようとすることは、たとえ当該事業者のタクシー事業全体としての収支が相償っていたとしても、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがある運賃として、これを認めない場合があると考えられる。

また、以下のような場合の運賃についても、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあると認められる場合もありうるものと考えられる。

[例]

あるタクシー事業者の運賃が、地域の平均的な運賃と比べて低額なものである場合に、当該地域の市場の特性や、運転者の賃金が歩合制主体であることといったタクシー事業の構造的要因から、地域のタクシー事業が以下のような状態に陥るおそれがある場合。

- ① 競争関係にある他の多くの事業者が当該運賃に同調せざるをえない状況におかれ、多くの事業者が当該低額運賃に同調した結果、当該事業者を含め、運転者の労働条件を維持しようとする場合には採算割れの事業者の続出を招き、これを避けるために地域全体として運転者の労働条件の悪化、サービス水準、安全性の低下等を招くおそれがある場合
- ② 地域の利用者の多くが他の事業者から当該事業者に移り、当該事業者の収益性は確保される一方で、他の事業者は、運転者の労働条件を維持しようとする場合には採算割れの事業者の続出を招き、これを避けるためにこれらの事業者の運転者の労働条件の悪化、サービス水準、安全性の低下等を招くおそれがある場合

(2) 「不当な競争」の判断基準

(1) で述べた例示に当てはまるか否かは、個別の事案に応じ、以下の点を勘案しながら総合的に判断することが必要である。

・当該地域における事業者のシェア

；シェアが大きければ、他の事業者に与える影響が大きく、他事業者の同調を招きやすいと考えられる。

- ・当該地域における流し営業の比率
 - ；流し営業の比率が低い地域においては、利用者が運賃によりタクシーを選択する余地が大きく、利用者の転移を招きやすいと考えられる。
- ・当該地域における運転者の賃金体系の特徴
 - ；運転者の賃金が歩合制主体であれば、運賃引き下げのリスクは運転者に転嫁しやすく、他事業者の同調を招きやすいと考えられる。

(3) 現に実施中の下限割れ運賃への対応

現に実施中の下限割れ運賃については、交通政策審議会の答申において、「下限割れ運賃を採用している事業者の経営実態を詳細に把握」する必要性が指摘されているとともに、タクシー適正化活性化法案の国会審議においても、附帯決議として「人件費、一般管理費、走行距離等、必要な指標につき定期的に報告を求め、その事業運営につき適切なチェックを行うこと」が指摘されている。したがって、まずは、そうした対応を適切に行うことが必要である。

さらに、(1)の例示で述べたような事態が生じていると認められる場合の対応としては、それが旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認められる場合には、道路運送法第31条に基づく事業改善命令により、当該下限割れ運賃の変更を命ずることが考えられる。

なお、旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認められる場合に該当するか否かの認定については、当該運賃を認可した時点からの経済社会情勢の変化の状況などを勘案し、当該運賃を実施し続けることが利用者の保護を著しく欠く事態を招いていないかどうかなどについて総合的に判断することが必要である。

Ⅲ 運賃の割引の審査について

1. 基本的な考え方

タクシー事業においては、歩合制主体の賃金体系を背景として、運賃の水準が運転者の賃金水準に直結する構造となっている。したがって、運賃の割引の審査についても、ⅠやⅡで述べてきた基本的な運賃の審査の考え方と同様に、過度な低額運賃競争による安全性やサービスの質の低下やそれによる利用者への不利益を防止する観点から、運転者の労働条件に及ぼす影響に十分に留意しながら、慎重にその適否を判断する必要がある。

2. 審査に当たっての具体的な考え方

運賃の割引については、従来より、不当な競争を引き起こすおそれがないかどうかや不当に差別的なものでないか等について審査することとしてきたところであるが、今般の道路運送法に規定する運賃等の認可の基準の改正により、割引運賃を実施した後も、当該事業者の運賃収入が、全体として、「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものであることという要件を満たしていることが求められることとなる。これは、運賃の割引は基本的に需要喚起を目的として行われるものであり、割引を実施する場合には、それに見合った需要の拡大が図られるべきことを意味するものとも考えられる。

こうしたことを踏まえ、運賃の割引の申請については、今後は、利用者間に不当に差別的な取扱いをするものでないか、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないかについて審査するとともに、下限割れ運賃の審査に係る考え方を援用しつつ、割引運賃を実施した後の当該事業者の運賃収入が、全体として「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審査を行うことが適当である。

IV タクシー運賃の審査に係るその他の運用のあり方

昨年12月の交通政策審議会の答申、タクシー適正化活性化法案に係る国会審議及び附帯決議、本研究会における議論等を踏まえ、タクシー運賃の審査に係る今後の具体的運用指針を定めるに当たっては、以下の点につき検討を進め、必要な措置を講じることが適当であると考えます。

(1) 最高乗務距離制限の指定地域の拡大等

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所であり、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が適当である。

特に、最高乗務距離の設定に当たっては、近年のタクシー運転者の勤務形態を踏まえた距離を設定することが必要である。

(2) 運行記録計の義務づけに係る指定地域の拡大等

(3) で述べ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に係る指定地域の拡大を検討することが適当である。

また、義務づけがなされていない地域においても、下限割れ運賃採用事業者に対しては運行記録計の導入を指導する必要がある。

(3) 下限割れ運賃を採用する事業者等に対する事後チェックの強化

下限割れ運賃を採用している事業者（運賃改定時に運賃を据え置いたことにより実質的に下限割れ運賃となっている旧自動認可運賃の採用事業者等を含む）に対しては、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（賃金等）の変化、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が必要である。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、毎月、定期的な報告を求めることが適当である。

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が適当である。

さらに、下限割れ運賃を採用している事業者（運賃改定時に運賃を据え

置いたことにより実質的に下限割れ運賃となっている旧自動認可運賃の採用事業者等を含む）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が適当である。

（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）が懸念されるところであり、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ことがある旨の条件を付すことが適当である。

（５）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、査定の基礎となる実績値が存在しないことから、下限割れ運賃が道路運送法第9条の3第2項の基準に適合するかどうかの審査を適切に行う観点からは、自動認可運賃による実績を積んだ上で下限割れ運賃の適否を判断することが望ましく、新規参入事業者による下限割れ運賃の申請があった場合には、当該事業者に対し、少なくとも1年間は自動認可運賃を採用することを指導することが適当である。

仮に審査を行う場合においては、類似した事業を行っている事業者の実績値、同一地域で申請運賃を実施している事業者の実績値をもとに慎重に査定することとする。

（６）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、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、実質的に新たな自動認可運賃の下限を下回る運賃となっている事業者の存在が散見されるところであるが、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、（３）で述べた措置を講ずるほか、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」旨及び下限割れ運賃と同様に取り扱う旨の条件を付すことが適当である。

(7) 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であるが、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に係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は認めないこととすることが適当である。

(8) 運転者の労働条件の確保のための措置

一昨年以降全国的に行われた運賃改定に際しては、運転者の労働条件の改善を図ることが改定の主な目的であることに鑑み、国が運賃改定を認可するに際し、事業者等に対し運転者の労働条件の確保のために必要な措置を講じることや、然るべき時期に運転者の労働条件の確保の状況を公表することを指導してきたところである。

この点については、Ⅱ 2. (2) において、下限割れ運賃の審査に際して同様の措置を講ずべきことを述べたところであるが、下限割れ運賃の審査に限らず、今後の運賃改定においても、運転者の労働条件の改善を図ることを目的とするものについては、同様の措置を講ずることが適当である。

おわりに

この報告書は、本研究会における議論の成果を踏まえ、過度な運賃競争への対策として必要と考えられるタクシー運賃の審査のあり方についての基本的な考え方を示したものである。

今後、国土交通省において本報告書を踏まえた具体的な運用指針が策定され、早期に実施されることが強く期待される。

タクシーの運賃を巡る現状は、昨年12月の交通政策審議会答申でも明らかなどおり、地域によっては過度な運賃競争により、地域全体としてタクシー事業の更なる疲弊を招き、運転者の労働条件の悪化を深刻化させ、それが利用者の利益を損ねる事態を招いているなど、安定的な制度運用がなされているとは言い難い状況にある。

タクシー事業を巡る諸問題が深刻化する中で、過度な運賃競争への対策を適切に講じることは、供給過剰進行地域への対策とともに、交通政策審議会答申で示された今後早急に講ずべき重要な対策の一つであり、タクシー適正化活性化法の適切な運用とともに、本報告書で示されたタクシー運賃の審査の考え方が現場において適切に運用されることにより、各地域の重要な公共交通機関であるタクシー事業が適正化、活性化されることを強く願うものである。

(別紙1) 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)	×
			その他人件費	(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					×

(別紙2) 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)	×
			その他人件費	(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					×

タクシー運賃制度研究会 委員等名簿

座長	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
委員	海野 良美	(社) 全国個人タクシー協会専務理事
〃	坂本 克己	(社) 全国乗用自動車連合会副会長 ・(社) 大阪タクシー協会会長
〃	舟田 正之	立教大学法学部教授
〃	待鳥 康博	全国自動車交通労働組合連合会書記長
〃	丸山 淳一	読売新聞東京本社論説委員
〃	三浦 宏喜	(社) 全国乗用自動車連合会副会長 (経営委員長)

(敬称略、五十音順)

(行政)

小滝 晃	総合政策局安心生活政策課長
(森下 憲樹	(第4回会合まで)
石崎 仁志	自動車交通局旅客課長
(奥田 哲也	(第4回会合まで)
榊野 龍二	自動車交通局長 (オブザーバー)
(本田 勝	(第4回会合まで)
稲葉 一雄	自動車交通局審議官 (オブザーバー)

タクシー運賃制度研究会の検討経過

平成21年4月1日（水） 第1回会合

- ・タクシー事業に係る運賃制度について
- ・今後の進め方

6月4日（木） 第2回会合

- ・下限運賃の設定等について

6月30日（火） 第3回会合

- ・下限運賃の設定、下限割れ運賃の審査方法等について

7月17日（金） 第4回会合

- ・下限運賃の設定、下限割れ運賃の審査方法等について

7月31日（金） 第5回会合

- ・「タクシー運賃の今後の審査のあり方について（案）」について