

## 交通政策審議会答申（平成20年12月18日）（抜粋）

## VI 今後講ずべき対策

## 3. 運賃制度のあり方

## (2) 過度な運賃競争への対策

健全な運賃競争は、利用者の利益にかなう。それにより全体の需要の増加がもたらされれば、タクシー事業や運転者にも有益である。したがって、適正な運賃競争自体は、望ましいものと考えられる。

こうした見地から、それぞれの地域において運賃の上限を下回っても不当な競争を引き起こすおそれがないと判断される運賃（下限運賃）までの幅に収まる運賃体系は、従来どおり自動認可によって認めることとすべきである。

しかしながら、こうして設定された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。

このため、下限割れ運賃については、一律に禁止すべきとの意見もあるが、一方で、それが適正な原価で収支相償うものとして実施されるものであり、かつ、適正な経営が行われているとすれば、一律に利用者に不利益をもたらすものとしてこれを禁じることは難しいとも考えられる。

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。

また、それをもとに審査に当たってのチェック項目をマニュアル化するなどの体制を整え、審査の運用を行うべきである。