

タクシー事業に係る運賃制度について

I 基礎資料

タクシー運賃の道路運送法上の規定

○道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)(抄)

(一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条の三 一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及び料金(旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

一 能率的な経営の下における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。

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

三 他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

四 運賃及び料金が対距離制による場合であつて、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

3・4 (略)

タクシー運賃認可基準の推移

I 昭和26年:道路運送法制定時の認可基準

(運賃及び料金の認可)

第八条 自動車運送事業者は、旅客又は貨物の運賃その他運輸に関する料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつて、これをしなければならない。

- 一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤含むものであること。
- 二 特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。
- 三 旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。
- 四 他の自動車運送事業者との間に不当な競争をひきおこすこととなるおそれないものであること。

3 (略)

II 昭和28年:道路運送法改正後の認可基準

(運賃及び料金の認可)

第八条 自動車運送事業者は、旅客又は貨物の運賃その他運輸に関する料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつて、これをしなければならない。

- 一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤含むものであること。
- 二 特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。
- 三 旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。
- 四 他の自動車運送事業者との間に不当な競争をひきおこすこととなるおそれないものであること。

五 運賃及び料金が対距離制による場合であつて、運輸大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

3 (略)

III 平成12年:道路運送法改正後の認可基準

=現行規定

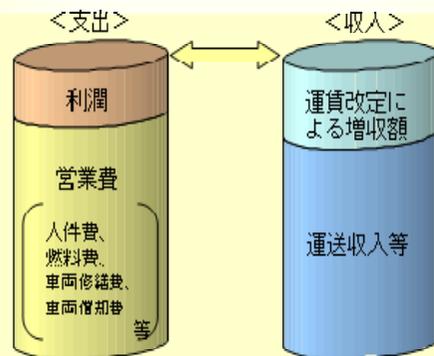
現在のタクシー運賃の決定方式について

1. タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくするように運賃水準を決定する「総括原価方式」が用いられている。

運用上、各運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに審査を開始する(いわゆる70%ルール)こととしている。審査に当たっては、標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより経営の合理化を促す制度となっている。

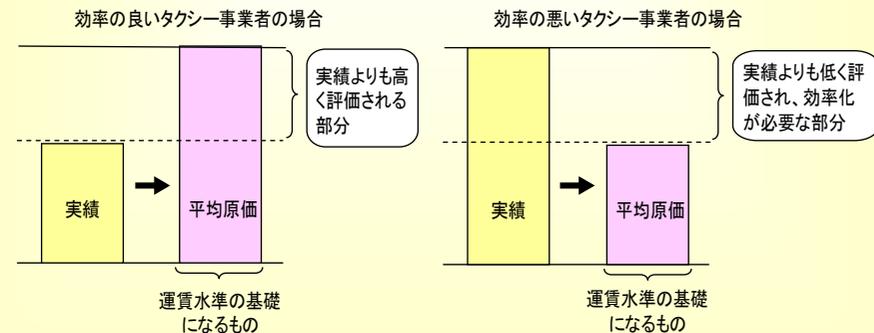
<総括原価方式のイメージ図>



2. 上限運賃の算定方法

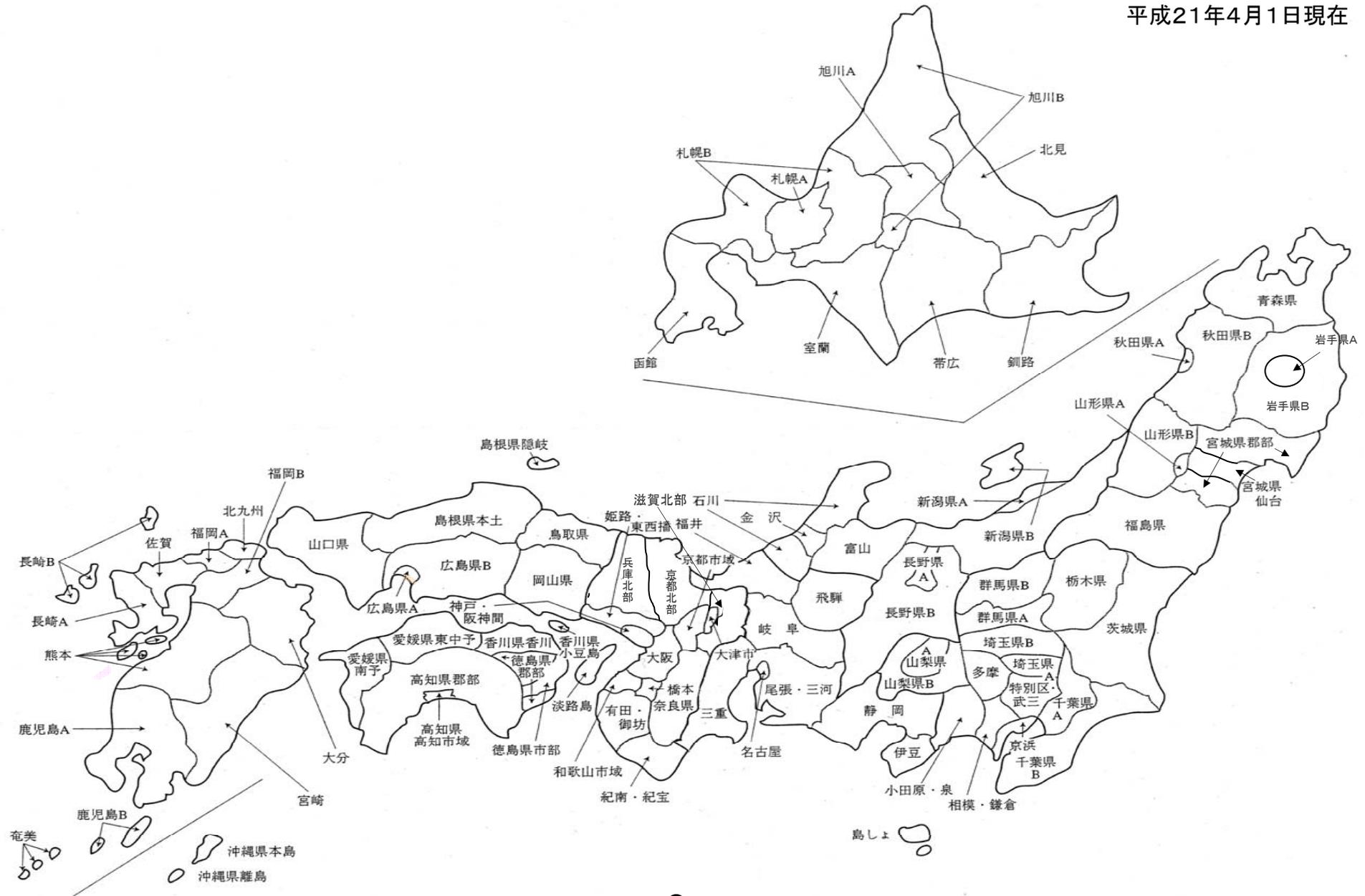
タクシー運賃の上限運賃の設定にあつては、運賃ブロック毎に事業者の申請を受け、当該運賃ブロックの中で、能率的な経営を行っていない事業者を除いて、標準的な経営状況にあると考えられる事業者の原価を基礎として平均原価を算出し、これに見合うように運賃水準が設定される。

これにより、平均原価を下回る経営効率の良い事業者は、平均原価と実績額の差分が利潤となり経営効率化への動機付けを与えることとなる。一方、平均原価を上回る経営効率の悪い事業者は原価を低く抑えなければならぬことになり、経営効率化を促す制度となっている



運賃ブロック一覧（全93地区）

平成21年4月1日現在



運賃改定の審査手順について

事業者認可申請

- ・最初の申請時から3ヶ月間受付
- ・法人全車両数の7割を超える申請があった場合に手続きを開始。
=いわゆる「70%ルール」(※)

標準能率事業者の選定

- 次の基準に該当する事業者を除外し、標準的な経営を行っている事業者を選定
- ・小規模又は零細事業者
 - ・3年以上存続していない事業者
 - ・平均車齢が特に高い事業者
 - ・事故を多発している事業者
 - ・年間実働率又は従業員1人当り営業収入が低水準の事業者 等

運賃改定要否の判定

- ・標準能率事業者の実績年度又は実績年度の翌年度の収支が赤字となる場合、運賃改定の審査を開始

原価計算事業者の選定

- ・標準能率事業者の中から車両規模別に原価計算事業者を抽出

審査

- 原価計算事業者の数値に基づき審査
1. 輸送力及び輸送効率等の審査
 2. 適正利潤を含めた輸送原価の算定
 3. 運賃改定しない場合の収入見込額の算出
 4. 2と3の比較により所要増収率の算出
 5. 運賃改定率の決定

上限運賃の決定
自動認可運賃の公示

処分(認可)

※「70%ルール」の考え方

- ・適切に地域の標準的な原価を算定するためには、一定程度以上の事業者から申請を受け、その中から標準能率事業者等を選定する必要がある。
- ・利用者利便の確保の観点から、一定程度以上の事業者が、同時に運賃改定を行うことが望ましい。
- ・行政コストの観点から、膨大な数の事業者の申請を個別に審査することは困難。

別紙

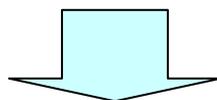
(別紙)運賃改定申請に対する処理手続き

1. 地方運輸局長は、上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の運賃を自動認可運賃として設定し、公示。
2. 申請事業者は、公示後2週間以内に、当初申請額から自動認可運賃への変更申請が可能。
3. 当該変更申請を行った事業者に対しては、自動認可運賃として速やかに認可。
4. 変更申請を行わない事業者については、次のとおり当初申請を修正して認可。
 - ①申請の初乗運賃が上限運賃を上回っているとき → 上限運賃
 - ②申請の初乗運賃が自動認可運賃の範囲以内にあるとき → 申請の初乗運賃が自動認可運賃の初乗運賃と同じ自動認可運賃
5. 認可後、タクシーメータの入れ替え等の期間(1週間~1ヶ月)を経て、実施。

運賃改定手続の変遷について

○平成5年10月以前(同一地域同一運賃・・・昭和30年、昭和48年自動車交通局通達等)

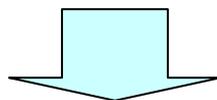
運賃改定手続の開始に関する基準 → 原則として、全ての事業者からの申請が前提



○平成5年10月以降(運賃の多様化)

運賃改定手続の開始時期の判断

- ・最初の申請があった時から2ヶ月又は3ヶ月の期間の間に申請を受け付ける。
- ・申請事業者の車両数の合計が当該運賃適用地域における全体車両数の5割を超えた場合、運賃改定手続を開始。〈車両数:個人タクシー含む〉



○平成10年3月以降

運賃改定手続の開始時期の判断

- ・最初の申請があった時から3ヶ月の期間の間に申請を受け付ける。
- ・申請があった法人事業者の車両数の合計が当該運賃適用地域における法人事業者全体車両数の7割を超えた場合に、運賃改定手続を開始。〈車両数:法人タクシーのみ〉

運賃改定手続に係る公正取引委員会とのやりとり

タクシー運賃改定申請の方法について

(平成10年3月30日公正取引委員会調整課長及び国土交通省旅客課長覚書別添)

ゾーン運賃制の導入等に伴い、タクシー事業に係る運賃改定申請の方法については今後下記によることとし、事業者及び事業者団体を指導するものとする。

記

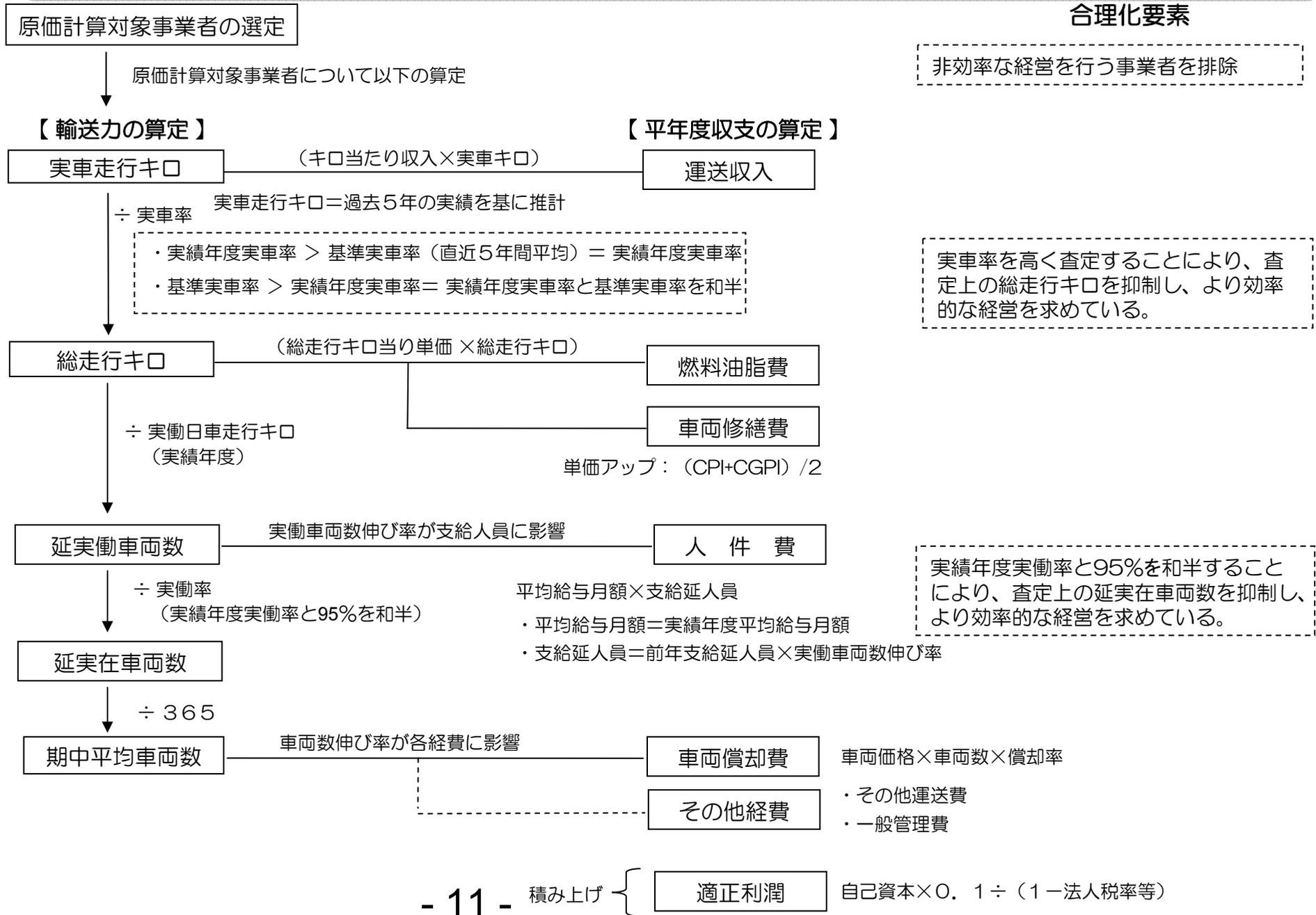
1. 基本方針

(1) 事業者団体による一括申請は認めないものとし、各事業者が個別に運賃改定申請を行うものとする。

(2) 事業者団体が、申請内容を決定したり、これに基づき申請(申請額の変更を含む。)するよう構成事業者に協力を要請、強要することや、運賃改定を希望しない事業者に対して申請を行うよう協力を要請、強要すること等、構成事業者の自由意思又は活動を不当に制限することのないよう事業者団体を指導するものとする。

2・3 (略)

タクシー運賃の査定方法



総括原価方式による査定の実例【東京特別区・武三地区の例】

原価対象事業者 35社

(単位:千円)

項目	17年度実績		19年度(平年度)①申請		19年度②査定		19年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	運賃改定前	構成比	運賃改定後	構成比
運送収入	42,346,855	98.05%	42,807,980	97.91%	A 42,346,855	98.05%	B 45,403,734	98.18%
運送雑収	9,857	0.02%	16,643	0.04%	9,857	0.02%	9,857	0.02%
営業外収益	833,154	1.93%	894,959	2.05%	833,154	1.93%	833,154	1.80%
計	43,189,866	100.00%	43,719,582	100.00%	43,189,866	100.00%	46,246,745	100.00%
人件費計	31,080,423	70.60%	38,753,942	74.99%	33,140,083	71.66%	33,140,083	71.66%
運転者人件費	29,758,778	67.60%			31,771,553	68.70%	31,771,553	68.70%
(うち福利厚生費事業者負担分)	(3,168,221)	(7.20%)			(3,261,512)	(7.05%)	(3,261,512)	(7.05%)
その他人件費	1,321,645	3.00%			1,368,530	2.96%	1,368,530	2.96%
燃料油脂費	2,420,950	5.50%	2,916,250	5.64%	2,951,664	6.38%	2,951,664	6.38%
車両修繕費	644,947	1.47%	566,365	1.10%	658,627	1.42%	658,627	1.42%
車両償却費	898,456	2.04%	856,274	1.66%	768,591	1.66%	768,591	1.66%
その他運送費	2,751,802	6.25%	2,816,816	5.45%	2,616,123	5.66%	2,616,123	5.66%
一般管理費	4,379,234	9.95%	4,075,779	7.89%	4,312,664	9.33%	4,312,664	9.33%
営業外費用	466,967	1.06%	487,262	0.94%	421,475	0.91%	421,475	0.91%
小計	42,642,779	96.87%	50,472,688	97.66%	44,869,227	97.02%	44,869,227	97.02%
適正利潤	1,377,518	3.13%	1,208,772	2.34%	1,377,518	2.98%	1,377,518	2.98%
運送原価	44,020,297	100.00%	51,681,460	100.00%	46,246,745	100.00%	46,246,745	100.00%
利潤込収支差	△ 830,431		△ 7,961,878		△ 3,056,879		0	
利潤込収支率	98.11%		84.59%		93.39%		100.00%	
所要増収額	830,431		7,961,878		3,056,879			
(所要)増収率	1.96%		18.60%		7.22%			

タクシー運賃・料金体系



主な営業的割引の例

(平成21年1月末現在)

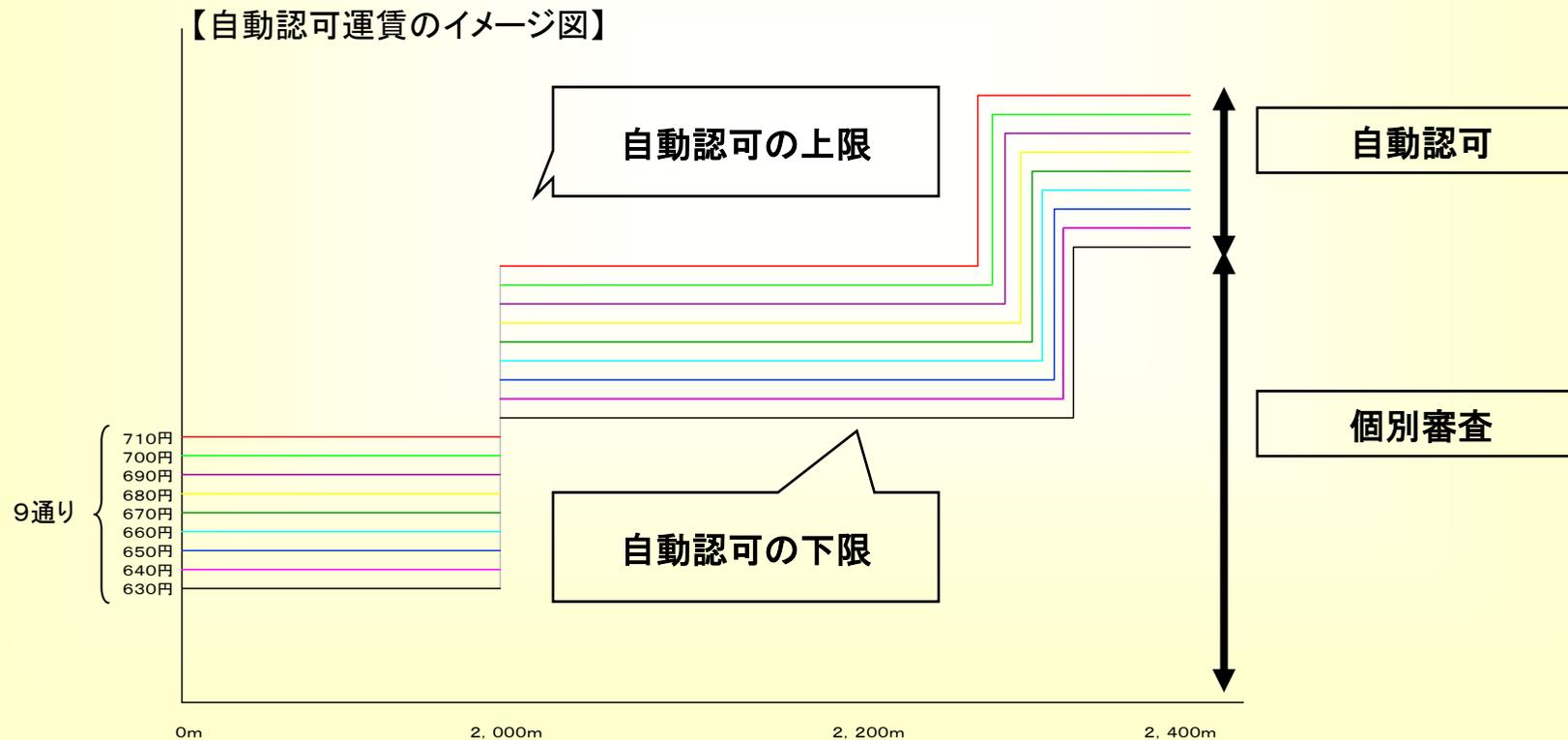
割引の名称	運賃ブロック	制度の概要
遠距離割引	大阪地区他27地区	一定の距離を超える遠距離旅客に対する割引。5000円超5割引等
妊婦割引	岩手県地区他6地区	母子健康手帳等を保持している者に対して1割引等。
乳幼児割引	香川県地区他6地区	義務教育就業前の乳幼児を連れている者に対して1割引等。
学生割引	京都地区他9地区	学生証等の交付を受けている者に対して1割引等。
往復割引	岡山県地区他7地区	往路において往復の運送を申し込んだ上で、往路、復路とも同一の区間を乗車した場合に、復路の運賃を1割引等。
きもの割引	京都市域地区他1地区	きもの(和装)を着用している者に対して1割引。
オフピーク割引	大阪地区	土・日・祝日の9時～17時の時間帯における時間制運賃による利用の場合に最大37.5%割引。
うどん割引	香川県地区	さぬきうどん店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を1割引。
ラーメン割引	福岡地区	ラーメン店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を3割引。
高齢者割引	新潟県地区他16地区	65歳以上の者で年齢を確認できる証明書等を提示した者に対して1割引等。
初乗り回数券割引	沖縄県地区他1地区	初乗り回数券を1割引で販売。
利用回数割引	山梨県地区他24地区	所定の乗車回数に達した場合に〇〇〇円の乗車券を発行等。
インターネット予約割引	香川県地区	指定の登録サイトから予約した者に対して1割引。
運転免許証返納割引	埼玉県地区等16地区	運転免許証を返納した者で運転経歴証明書を提示した者に対して1割引等。
スキースクール受講者割引	岩手県地区	スキースクールの受講カードを提示した者に対して13%割引。
飲酒運転撲滅割引	鹿児島県地区他1地区	協力加盟店(飲食店)で5%の運賃割引チケットを発行。
仮設住宅割引	新潟県地区	中越沖地震により仮設住宅に入居している住民等に対して1割引(発着いずれかが仮設住宅)。
指定施設と一定ゾーンとの間の定額運賃	特別武三地区等	成田国際空港と一定のゾーン間で定額運賃を設定。
イベント定額運賃	大分県地区等12地区	大分スポーツ公園総合競技場で開催されるサッカーの試合開催日に限り定額運賃を設定。

Ⅱ 自動認可運賃制度、下限割れ 運賃等について

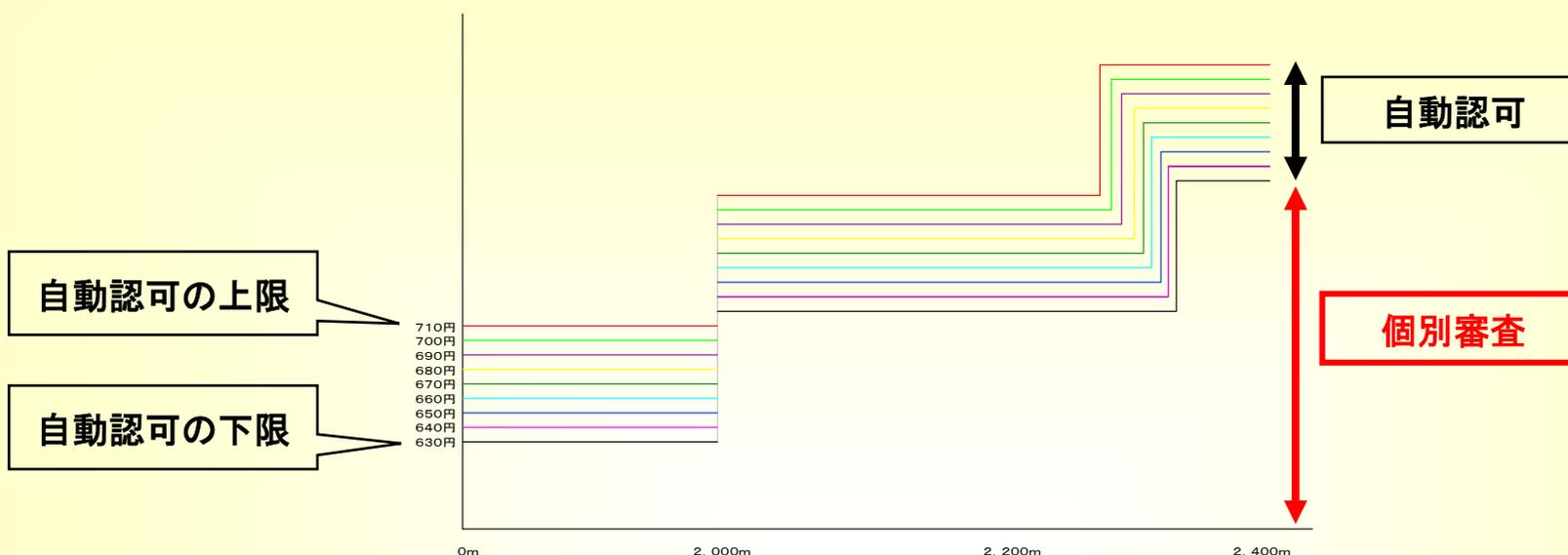
自動認可運賃制度の概要について

上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、地方運輸局長等が「自動認可運賃」として設定し(概ね9通りの運賃パターン)、事前に公示している。自動認可運賃の申請については、原価計算書等の添付を省略し速やかに認可する一方、自動認可の下限額を下回る運賃については、原価計算書等を添付させ不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査を行っている。

自動認可運賃制度は、初乗運賃の水準に応じた適切な加算距離・加算額を定めることにより、いわゆる「追い抜き運賃」の設定を防止する制度となっている。



下限割れ運賃に対する審査方針について



原価計算により、不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査することとしている(平成13年10月26日国自旅第101号通達)。

【審査方法】

- ・運賃の原価については、運賃改定(上限運賃の改定)と同様の算定方法で個別の事業者ごとに査定
- ・ただし、人件費を査定する際、

申請者の運転者1人当たり平均給与月額が、当該地域の原価計算対象事業者の運転者1人当たり平均給与月額の平均の額(以下「標準人件費」という。)の10%を超えて下回っているときは、

- ①労使間で当該申請について了解がある場合 又は
- ②過去2年間に労働基準法違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準違反が認定されていない場合は申請者の実績を用い、その他の場合には標準人件費を10%下回る額で人件費を査定することとしている。

- ・運賃の原価を査定した結果、平年度における収支率が100%を下回る場合には、不当な競争を引き起こすおそれがあるものとして認可しないこととしている。

下限割れ運賃に対する審査について

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について（抜粋）
（平成13年10月26日国自旅第101号通達）

第3 自動認可運賃に該当しない運賃申請の処理要領

申請運賃が当該運賃適用地域の自動認可運賃（第2 2(3)に掲げるものを含む。）に該当せず、かつ、運賃改定を伴わない運賃に係る申請については、以下のとおり処理する。

1 原価及び収入の算定

申請者において実績年度の原価及び収入をもとに、別紙2第2項から第8項（第6項中適正利潤は運賃原価から除外する。）により算定した（これによらない場合は、合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）書類を作成の上申請書に添付して提出することを求めることとする。

地方運輸局長においては、この添付書類をもとに、平年度における申請者の原価及び収入を査定することとする。ただし、人件費については申請者の運転者1人当たり平均給与月額（福利厚生費を含む。以下同じ。）が原価計算対象事業者の運転者1人当たり平均給与月額の平均の額（以下「標準人件費」という。）の10%を超えて下回っているときは、

（1）労使間で当該申請について了解がある場合、又は

（2）過去2年間に労働基準法（昭和22年法律第49号）違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）違反が認定されていない場合

は申請者の実績値を用い、その他の場合には標準人件費を10%下回る額で人件費を査定することとする。

2 運賃査定額の算定

上記1による査定を行った上で平年度における収支率が100%となる変更後の運賃額（以下「運賃査定額」という。）を算定することとする。ただし、運賃査定額が自動認可運賃となる場合にあっては申請額に最も近い自動認可運賃額をもって運賃査定額とすることとする。

3 申請に対する処分

（1）申請額が運賃査定額以上である場合は申請額で認可することとする。また、申請額が運賃査定額に満たない場合は運賃査定額を申請者に通知し、通知後2週間以内に申請額を運賃査定額に変更することができることとする。変更申請がない場合は、当該申請による運賃を設定することによる労働条件への影響等についても審査の上、その適否を判断することとする。

（2）申請の認可に当たっては、初乗運賃と加算運賃の比率が当該運賃適用地域における上限運賃の比率と同等のものとなるような加算距離とすることとする。また、加算距離は、加算運賃額が自動認可運賃の加算額以下となるように設定することとする。

下限割れ運賃認可の際に付す条件について

下限割れ運賃の認可に際しては、運用上、下記の条件を付しているところ。

- ・ 運賃及び料金の実施期間は1年間とすること。
- ・ 運転者の労働条件の著しい低下につながらないように配慮すること。
- ・ 事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準(国土交通省告示第千六百七十五号)に抵触しないこと。
- ・ 一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に係る法令に抵触しないこと。
- ・ 輸送実績等について、運輸を開始した日から1年間について、暦月ごとにとりまとめ、道路運送法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則第3条に基づき報告すること。

運賃認可に係る運用通達の推移について

○一般乗用旅客自動車運送事業の監理について(抜粋) (昭和30年7月23日自動車交通局長通達)

昨今における一般乗用旅客自動車運送事業界は、経済界全般の不況を反映して、幾多の困難な諸問題を包蔵するに到ったが、先般、数次の曲折を経たのち一応の落ち着を見た東京都内における同事業の運賃問題も、偏に、このような困難な情勢を打開せんとして惹起された顕著な一事例と見られる。かかる現象はそれぞれの地域的な特殊事業に由来するところが多いと考えられるが、全国的に相関連する根本的な問題の伏在することも推測されるので、管下の一般乗用旅客自動車運送事業の監理に当たっては、特に問題の所在を明確にし、適確なる判断のもとに、時機を得た処理を行うよう留意されたい。

なお、前述の東京都内における運賃問題の解決に当りなされた種々の報道につき、誤解のないよう、念のため、本省において同問題の最終調停に際して示された処理方の骨子を記載するから同事業の指導育成の参考とされたい。

記

東京都内一般乗用旅客自動車運送事業運賃問題処理方(骨子)

一、同一経済地帯における適正運賃制度に基く同一運賃の保持。

不当競争を排除し、同一経済地帯における適正運賃制度に基く同一運賃を確保する。

二～十 (略)

【参考】昭和30年頃の東京のタクシー運賃について

○ 国産車の愛護及び新車購入競争の防止等のために、中型国産車のみの運賃を値下げ(80円→70円)する申請を国が認めたことに対して、値下げ反対事業者が国を相手に訴訟を提起。訴訟自体は却下されたが、その後、値下げ反対事業者が集団的に運賃ダンピングを行使し、最終的には、大型車100円、中型外国車及び30年式以降の中型国産車を80円、29年式以前の中型国産車、30年式以降の小型国産車及び小型外国車を70円、29年式以前の小型国産車を60円にする4本建ての運賃制とした。

大型 100円		中型 80円		小型 70円	
車種	台数(両)	車種	台数(両)	車種	台数(両)
シボレー	787	トヨベツト	2,859	ダットサン	1,143
フォード	448	プリンス	297	ルノー	1,582
プリムス	364	オースチン	787	オオタ	451
その他	1,231	フォルクスワーゲ	464	その他	298
		コンサル	203		
		オペル	269		
		プジョー	169		
		その他	1,095		
計	2,830	計	6,143	計	3,474



100円:大型車
80円:中型外国車、30年式以降の中型国産車
70円:29年式以前の中型国産車、30年式以降の小型国産車、小型外国車
60円:29年式以前の小型国産車

○一般乗用旅客自動車運送事業の運賃改定要否の検討基準及び運賃原価算定基準について(抜粋)
(昭和48年7月26日自動車局長依命通達)

1 運賃改定要否の判定

別紙(1)一般乗用旅客自動車運送事業の運賃改定要否の検討基準による。

別紙(1)

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃改定要否の検討基準

1 地域区分の基準

陸運局長が同一運賃を適用する事業区域として定めた地域(運賃適用地域)を単位とする。

2 以下(略)

○運賃料金の多様化、需給調整の運用の緩和その他タクシー事業についての今後の行政方針について(抜粋)
(平成5年10月6日自動車交通局長通達)

1. 東京、大阪における規制緩和措置等

(1) 対象地域等

運賃料金の多様化及び需給調整の運用の緩和については、当面、タクシー近代化センターが既に設置されている東京地域及び大阪地域(以下「規制緩和地域」という。)において実施することとする。実施に当たって必要となる事項については、関係地方運輸局において定めること。

(i) 運賃料金の多様化

- ① 規制緩和地域における運賃については従来の平均原価に基づき設定する方式に加え、この方式による申請を行わない者がいる場合にはこれを認めるとともに、この方式による運賃より安い運賃を設定することを希望する者(平均原価運賃以下の運賃となる改定率の申請及び値下げ申請を行う者)がいる場合には具体的内容に応じ判断すること。また、料金については、利用者の選択が働く限り創意工夫を生かした事業者ごとの料金を設定できることとする。

(注) 規制緩和地域以外の地域においては、従来の方針に則り対処することとする。これによれない特段の事情が生じた場合においては、上記の措置に準じた取扱いをすることとするが、本省と連絡を密にとつたうえ対処すること。

○ゾーン運賃制の導入等タクシー運賃の規制緩和措置について(抜粋)
(平成9年2月21日自動車交通局長通達)

タクシー事業者が運賃の設定をより弾力的に行えるようにするため、平成9年度から下記のとおりゾーン運賃制度等の規制緩和措置を導入する。各地方運輸局等においては、本件取扱について必要な公示を行うとともに、緩和措置の内容、趣旨について事業者に周知し、円滑な導入に努められたい。なお、準備が整い次第、消費税率改定に伴う運賃改定の認可後、当該認可運賃を前提に本制度を導入することとし、遅くとも新規免許申請に先立って本年6月中には必要な措置を終えること。

1. ゾーン運賃制の導入

(1) 現行運賃(消費税率改定後)を前提としたゾーン運賃制

- ・ 各地方運輸局等は、消費税率改定及び地方消費税の導入に伴う運賃改定に基づき算定した運賃額を上限とし、この上限運賃額から10%下回る運賃額を下限とするゾーンを設定し、事前に公示する。その際、利用者の選択を容易にし、かつ、利用者が自らの運賃額の高低を判別し易くする観点から、初乗運賃額の高低に連動して加算運賃が設定される運賃設定ルールを導入する。
- ・ ゾーンの設定及び処理基準については別紙による。
- ・ 事業者が公示されたゾーン内の運賃を申請した場合は、各地方運輸局等は公示されたゾーン運賃の一つであることを確認し、原価計算等を求めることなく直ちにこれを認可する。また、ゾーン内の運賃の変更申請は、随時行えるものとする。

(別紙) 現行運賃を前提としたゾーン運賃の設定及び処理基準

1. ゾーン運賃の設定方法

(1) 距離制運賃

① 上限運賃

消費税の転嫁を目的とした運賃改定に基づき算定した運賃額を上限運賃とする。

② 下限運賃

上限運賃の初乗運賃額に90%を乗じた額(端数は10円単位に切り上げた額とする。)を下限運賃の初乗運賃とする。

③ ゾーン内運賃の設定

上限運賃と下限運賃の範囲内において、10円単位で初乗運賃額を設定する。

2. 車種ごとのゾーン設定

大型車、中型車、小型車ごとにゾーン運賃を設定する。なお、特定大型車についての設定は、各地方運輸局等の判断による。

3. ゾーン運賃の公表

各地方運輸局等は、1. によりゾーン運賃を設定したときは、速やかにこれを公示する。 - 23 -

幅運賃10%の根拠について

「10%」の根拠

- 「同一地域同一運賃」当時、同調値上げをしない事業者の存在により、2重運賃が発生していた地区（名古屋地区、京都市域地区及び広島県地区等）の運賃格差が概ね10%程度であったこと。
- 2重運賃地区における低運賃事業者（平均原価運賃より約10%低い運賃の事業者）の実績をみると、概ね収支が償われていることから、この程度の格差であれば、能率的な経営が行われれば、「適正原価・適正利潤」を償うものと推定できること。
- 2重運賃地区においては、競争の激化による安全性の低下、サービスの悪化等特段の弊害は発生していないこと。また、「適正原価・適正利潤」を償うものであれば、不当な競争を引き起こすこととなるおそれはないものと判断できること。
- 10%の幅であれば、多様な運賃体系の設定が可能となること。

二重運賃の状況について（平成8年当時）

運賃ブロック名	事業者名	発生時期	運賃格差	車両数(両)		
北海道A	江別ハイヤー(株)	H5.6.22	-9.1%	26		
青森B	(有)田代観光タクシー	H5.12.21	-9.9%	2		
	(有)佐井観光タクシー			2		
山形B	(有)羽黒中央交通	H7.4.6	-7.5%	3		
秋田B	(資)大湯タクシー	H7.4.19	-7.2%	4		
長野B	木曾おんたけ名鉄タクシー(株)	H7.4.19	-7.2%	48		
	木曾交通(株)			11		
	南木曾観光タクシー(株)			11		
東京都特別区・武三地区	個人タクシー 1名	H4.4.24	-18.3%	1		
	個人タクシー 7名	H7.3.18	-8.6%	7		
神奈川県横浜	個人タクシー 1名	H7.3.18	-8.4%	1		
群馬A	西毛交通(有)	H7.6.24	-8.1%	4		
茨城県	土浦自動車(株)		-8.1%	8		
千葉県A	(株)千葉観光		-8.2%	43		
千葉県B	(株)千葉観光		-8.1%	23		
栃木県	大山タクシー(有)		-8.1%	32		
山梨県A	(有)三交タクシー		-8.1%	3		
山梨県B	(有)富士五湖ハイヤー		-8.0%	5		
	(有)中富タクシー			4		
名古屋	フジタクシー		H8.5.15	-6.8%	507	
	個人タクシー532名				532	
北陸B	港観光タクシー	S61.6.11	-18.4%	10		
京都市域	エムケイ(株)	H5.11.18	-7.4%	451		
大阪府	三菱タクシー(株)	H5.7.3	-18.0%	229		
	新三菱タクシー(株)			114		
	三菱交通(株)			95		
	新三菱交通(株)			121		
	三菱興業(株)			93		
	クラウンタクシー(株)			134		
	個人タクシー3名			3		
	個人タクシー478名			H7.12.20	-8.4%	478
	兵庫県淡路島			淡路中央タクシー(株)	H8.7.6	-7.7%
三原タクシー		3				

運賃ブロック名	事業者名	発生時期	運賃格差	車両数(両)		
広島県A	日の丸タクシー(株)	H7.6.8	-7.2%	13		
広島県B	(有)室尾観光タクシー他 28社	H7.6.8	-7.2%	497		
	個人タクシー163社			163		
	田島タクシー(有)			6		
	荒川清治			7		
	日の丸タクシー(株)			2		
山口県	個人タクシー1名	H7.6.15	-7.1%	1		
徳島市部	(有)金比羅タクシー	S52.12.10	-49.6%	8		
徳島郡部	(有)高德タクシー	H7.12.28	-7.1%	11		
高知郡部	(有)宇佐観光ハイヤー	H7.12.28	-7.4%	11		
	(有)高岡ハイヤー			6		
愛媛県東・中予地区	(有)奥元タクシー	H7.7.24	-7.8%	2		
九州A 福岡	(有)つくしの交通	H7.5.20	-7.3%	20		
	個人タクシー2名			2		
九州A 北九州	個人タクシー9名	H7.5.20	-7.0%	9		
九州B 福岡	大善寺オオクマタクシー	H7.6.24	-7.0%	6		
	中央交通(株)			21		
	富士タクシー(株)			22		
	宝観光タクシー(有)			16		
	(有)瀧田タクシー			18		
	個人タクシー3名			3		
宮崎	個人タクシー1名	H2.12.13	-23.2%	1		
	個人タクシー1名	H7.6.24	-7.0%	1		
鹿児島	大和交通(株)	H7.6.24	-7.0%	33		
九州C 福岡	大善寺オオクマタクシー	H7.6.24	-7.0%	6		
佐賀	(有)中央タクシー			4		
	(有)高原タクシー			11		
長崎	(株)マユミ			27		
	相互交通(株)			9		
	(有)太陽タクシー			7		
	個人タクシー2名			H4.12.15	-15.4%	2
	個人タクシー4名			H7.6.24	-7.0%	4
九州D 長崎	鷹島タクシー(有)	H7.10.7	-6.7%	2		
	(有)安房タクシー			8		
鹿児島	屋久島交通タクシー(株)	H7.10.7	-6.7%	23		
	(有)まつばんだ交通タクシー			12		

※京都市域地区のエムケイ(株)は運賃値下げ申請によるもの。他は運賃改定に同調しなかったため生じたもの。

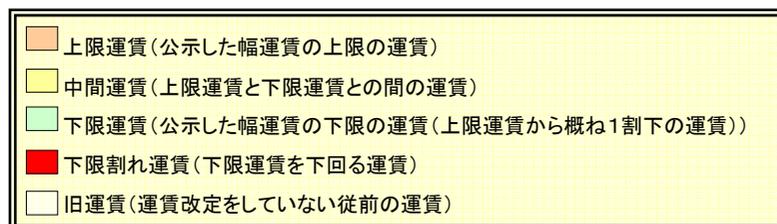
運賃の設定状況について

各地区における上限運賃の割合

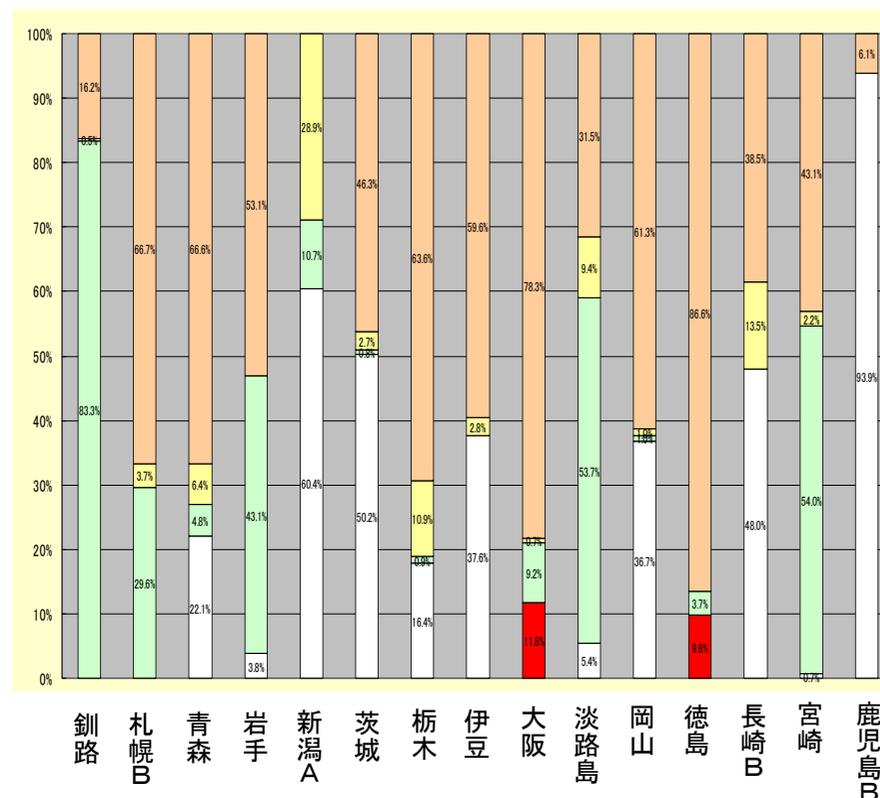
※20年9月～11月調査

100%	9地区
95%以上－100%未満	29地区
90%以上－95%未満	12地区
85%以上－90%未満	9地区
80%以上－85%未満	5地区
75%以上－80%未満	7地区
70%以上－75%未満	6地区
65%以上－70%未満	2地区
60%以上－65%未満	2地区
55%以上－60%未満	1地区
50%以上－55%未満	1地区
45%以上－50%未満	1地区
40%以上－45%未満	3地区
40%未満	5地区
計	92地区

運賃設定が多様化している主な地区



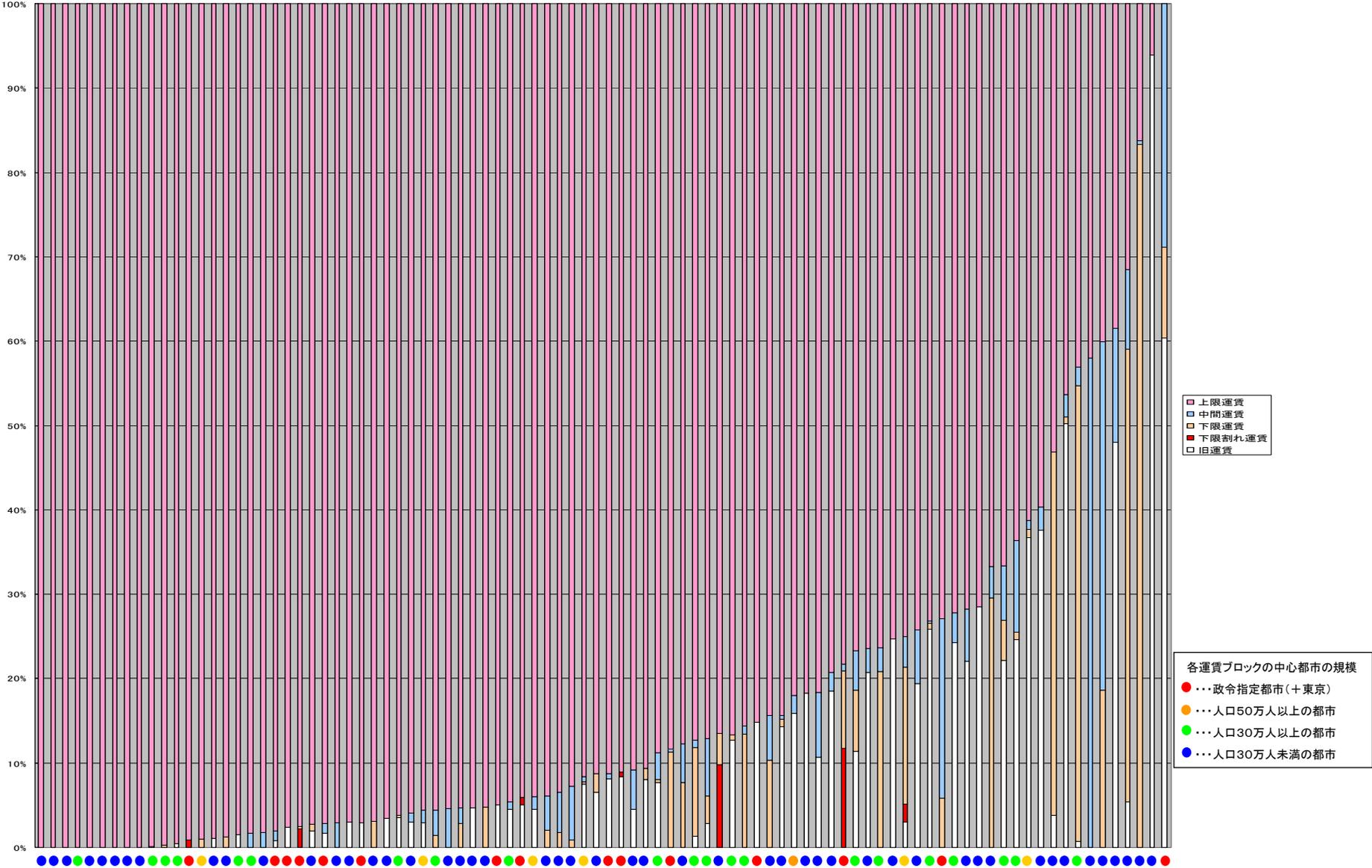
※20年9月～11月調査



(注)各地区の主要な車種における割合

全国92運賃ブロックにおける運賃の設定状況について（法人）

※20年9月～11月調査



各地区における運賃設定状況について

(※20年9月～11月調査)

	自動認可運賃の範囲内(下限運賃以上)			旧運賃(旧々運賃等) =積み残し運賃		下限割れ認可運賃 (積み残し運賃は含まない)
	上限運賃	中間運賃	下限運賃	初乗運賃の賃率が現行の自動認可運賃の枠内	初乗運賃の賃率が現行の自動認可運賃の枠外	
札幌A地区	94.1%	0.0%	0.0%	3.9%	1.1%	0.9%
札幌B地区	66.7%	3.7%	29.6%	0.0%	0.0%	0.0%
旭川A地区	85.6%	1.0%	13.4%	0.0%	0.0%	0.0%
旭川B地区	97.1%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
函館地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
室蘭地区	40.1%	41.3%	18.6%	0.0%	0.0%	0.0%
釧路地区	16.2%	0.5%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%
帯広地区	93.5%	4.7%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%
北見地区	84.4%	5.3%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%
青森県	66.6%	6.4%	4.8%	21.3%	0.8%	0.0%
岩手県	53.1%	0.0%	43.1%	3.8%	0.0%	0.0%
宮城県仙台地区	88.3%	0.4%	11.3%	0	0.0%	0.0%
宮城県郡部地区	90.7%	0.0%	1.4%	8.0%	0.0%	0.0%
福島県	73.2%	0.2%	0.7%	0.0%	25.9%	0.0%
秋田県A地区	98.5%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%
秋田県B地区	75.3%	0.0%	0.0%	24.7%	0.0%	0.0%
山形県A地区	95.9%	1.1%	0.0%	1.1%	1.9%	0.0%
山形県B地区	76.4%	2.9%	0.0%	16.3%	4.4%	0.0%
特別区・武三地区	97.2%	1.1%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%
多摩地区	94.0%	1.5%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%
島しょ地区	91.3%	0.0%	2.2%	6.5%	0.0%	0.0%
京浜地区	99.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
相模・鎌倉地区	95.6%	1.5%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%
小田原地区・泉地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
埼玉県A地区	97.6%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%
埼玉県B地区	96.9%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%
群馬県A地区	81.7%	0.0%	0.0%	13.3%	5.0%	0.0%
群馬県B地区	71.4%	0.0%	0.0%	7.1%	21.4%	0.0%
千葉県A地区	91.3%	0.6%	0.0%	7.5%	0.6%	0.0%
千葉県B地区	79.3%	2.2%	0.0%	18.5%	0.0%	0.0%

	自動認可運賃の範囲内(下限運賃以上)			旧運賃(旧々運賃等) =積み残し運賃		下限割れ認可運賃 (積み残し運賃は含まない)
	上限運賃	中間運賃	下限運賃	初乗運賃の賃率が現 行の自動認可運賃の 枠内	初乗運賃の賃率が 現行の自動認可運 賃の枠外	
茨城県地区	46.3%	2.7%	0.8%	47.1%	3.1%	0.0%
栃木県地区	63.6%	10.9%	0.9%	15.5%	9.1%	0.0%
山梨県A地区	97.0%	0.0%	0.0%	1.5%	1.5%	0.0%
山梨県B地区	96.6%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	0.0%
新潟県A地区	0.0%	28.9%	10.7%	0.0%	60.4%	0.0%
新潟県B地区	84.3%	0.4%	0.9%	5.6%	8.7%	0.0%
金沢地区	72.2%	3.5%	0.0%	12.3%	12.0%	0.0%
石川地区	81.6%	7.7%	0.0%	2.6%	8.1%	0.0%
富山地区	96.2%	0.0%	0.3%	0.0%	3.5%	0.0%
長野県A地区	76.6%	4.7%	7.2%	11.4%	0.0%	0.0%
長野県B地区	90.8%	4.7%	0.0%	3.2%	1.3%	0.0%
名古屋地区	91.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.4%	0.5%
尾張・三河地区	99.9%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
静岡地区	98.0%	1.2%	0.0%	0.5%	0.3%	0.0%
伊豆地区	59.6%	2.8%	0.0%	34.4%	3.2%	0.0%
岐阜地区	99.7%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
飛騨地区	95.4%	4.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
三重地区	98.9%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%
福井地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大阪地区	78.3%	0.7%	9.2%	0.0%	0.0%	11.8%
京都市域地区	72.9%	21.3%	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%
京都北部地区	98.2%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
神戸・阪神間地区	97.5%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	2.2%
姫路・東西播地区	75.1%	3.6%	16.3%	3.0%	0.0%	2.1%
淡路島地区	31.5%	9.4%	53.7%	5.4%	0.0%	0.0%
兵庫県北部地区	87.7%	4.6%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%
奈良県地区	95.6%	3.1%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%
大津市地区	76.4%	2.8%	20.9%	0.0%	0.0%	0.0%
滋賀県北部地区	94.0%	4.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%

	自動認可運賃の範囲内(下限運賃以上)			旧運賃(旧々運賃等) =積み残し運賃		下限割れ認可運賃 (積み残し運賃は含まない)
	上限運賃	中間運賃	下限運賃	初乗運賃の賃率が現行の自動認可運賃の枠内	初乗運賃の賃率が現行の自動認可運賃の枠外	
和歌山市域地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
有田・御坊地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
橋本地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
紀南地区・紀宝地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
広島県A地区	85.2%	0.0%	0.0%	12.7%	2.2%	0.0%
広島県B地区	87.0%	6.8%	3.3%	2.2%	0.7%	0.0%
鳥取県地区	98.8%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%
島根県本土地区	95.3%	1.9%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%
島根県隠岐地区	42.0%	58.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
岡山県地区	61.3%	1.0%	1.0%	36.7%	0.0%	0.0%
山口県地区	74.2%	6.4%	0.0%	19.4%	0.0%	0.0%
香川県香川地区	94.6%	0.9%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%
香川県小豆島地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
徳島県市部地区	86.6%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	9.8%
徳島県郡部地区	92.8%	6.3%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%
愛媛県東中予地区	99.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%
愛媛県南予地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高知県高知市域地区	98.3%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高知県郡部地区	95.2%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%
福岡A地区	97.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.6%	0.0%
北九州地区	95.0%	0.0%	0.0%	3.1%	1.9%	0.0%
福岡B地区	88.8%	3.2%	0.3%	4.3%	3.4%	0.0%
佐賀地区	97.4%	0.0%	0.8%	0.0%	1.9%	0.0%
長崎A地区	86.6%	0.0%	0.6%	0.0%	12.7%	0.0%
長崎B地区	38.5%	13.5%	0.0%	48.0%	0.0%	0.0%
熊本地区	82.0%	2.1%	0.0%	0.0%	15.9%	0.0%
大分地区	99.6%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%
宮崎地区	43.1%	2.2%	54.0%	0.7%	0.0%	0.0%
鹿児島A地区	91.6%	0.6%	0.3%	5.9%	1.6%	0.0%
鹿児島B地区	6.1%	0.0%	0.0%	93.9%	0.0%	0.0%
奄美地区	71.8%	6.1%	0.0%	22.1%	0.0%	0.0%
沖縄県本島地区	87.4%	0.9%	10.5%	1.3%	0.0%	0.0%
沖縄県離島地区	95.3%	0.0%	0.0%	4.7%	0.0%	0.0%

※各地区主要車種における割合(関東地区は事業者数割合)
 ※法人タクシーのみ(個人タクシー含まない)

下限割れ運賃の状況について（法人）

徳島市部地区

○中型車

平成20年10月30日現在

	初乗運賃	加算運賃	設定事業者		車両数比率
A運賃(上限)	1.5km 550円	327m 80円	76 事業者	426 両	86.6%
B運賃	1.5km 540円	333m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
C運賃	1.5km 530円	339m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
D運賃	1.5km 520円	346m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
E運賃	1.5km 510円	353m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
F運賃	1.5km 500円	360m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
G運賃(下限)	1.5km 490円	367m 80円	5 事業者	18 両	3.7%
下限未満	1.5km 320円	438m 60円	1 事業者	48 両	9.8%

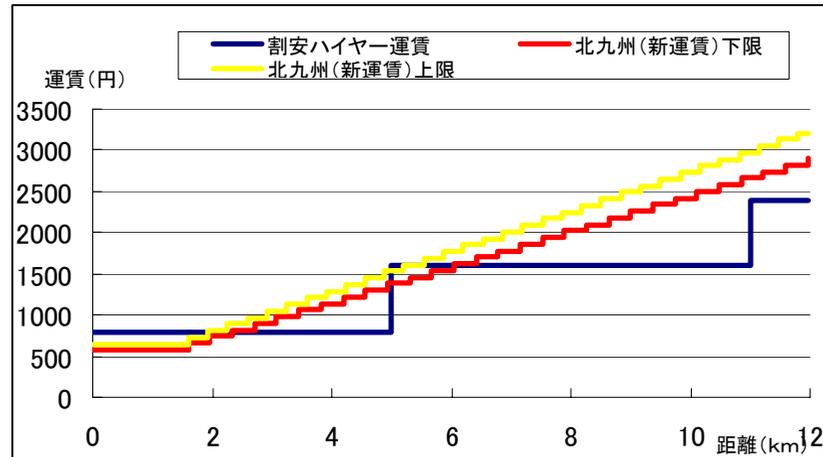
大阪地区

○中型車

平成20年9月30日現在

	初乗運賃	加算運賃	設定事業者		車両数比率
上限運賃	2km 660円	273m 80円	169 事業者	14,598 両	78.3%
B運賃	2km 650円	277m 80円	2 事業者	20 両	0.1%
C運賃	2km 640円	282m 80円	1 事業者	25 両	0.1%
D運賃	2km 630円	286m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
E運賃	2km 620円	291m 80円	1 事業者	52 両	0.3%
F運賃	2km 610円	295m 80円	2 事業者	41 両	0.2%
G運賃	2km 600円	300m 80円	0 事業者	0 両	0.0%
下限運賃	2km 590円	306m 80円	14 事業者	1,709 両	9.2%
下限未満	2km 540円	209m 50円	4 事業者	231 両	1.2%
下限未満	2km 540円	292m 70円	7 事業者	420 両	2.3%
下限未満	2km 500円	225m 50円	25 事業者	1,544 両	8.3%

(参考)北九州地区

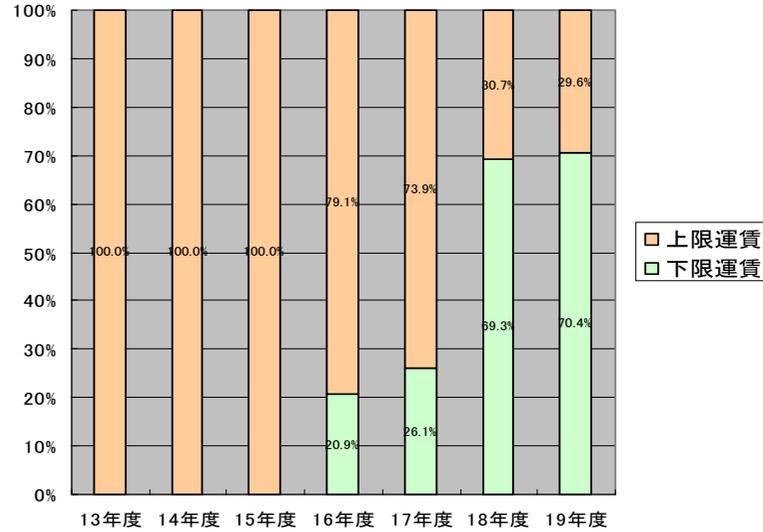


	割安ハイヤー運賃	北九州上限	北九州下限
初乗運賃	800円 (5km)	650円 (1.6km)	580円 (1.6km)
加算運賃	800円 (6km)	80円 (330m)	80円 (370m)

北九州地区のある事業者は、タクシー運賃より割安の運賃をハイヤー運賃として設定している。

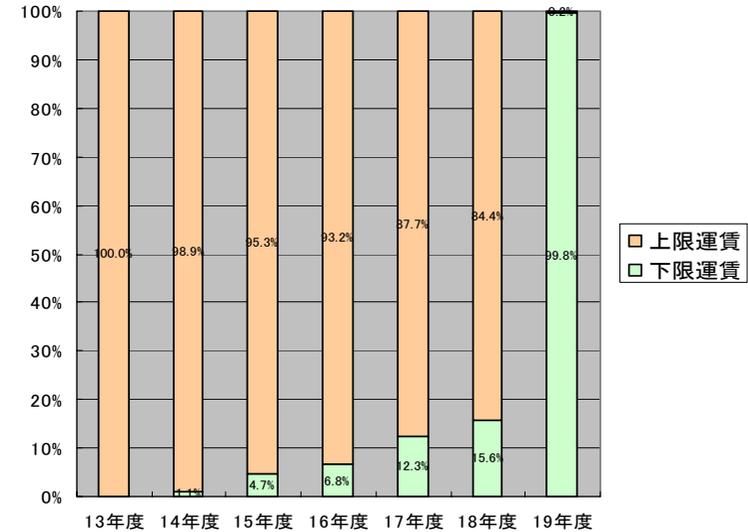
各交通圏における運賃設定の推移状況について

宮崎交通圏

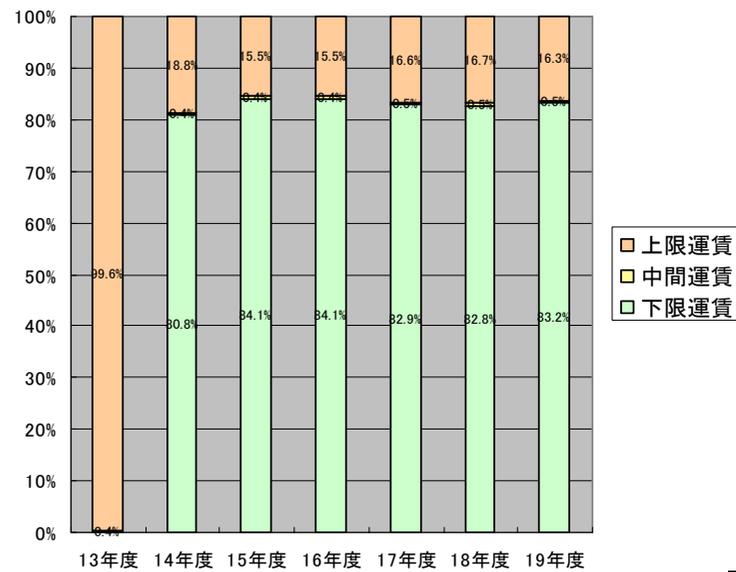


盛岡交通圏

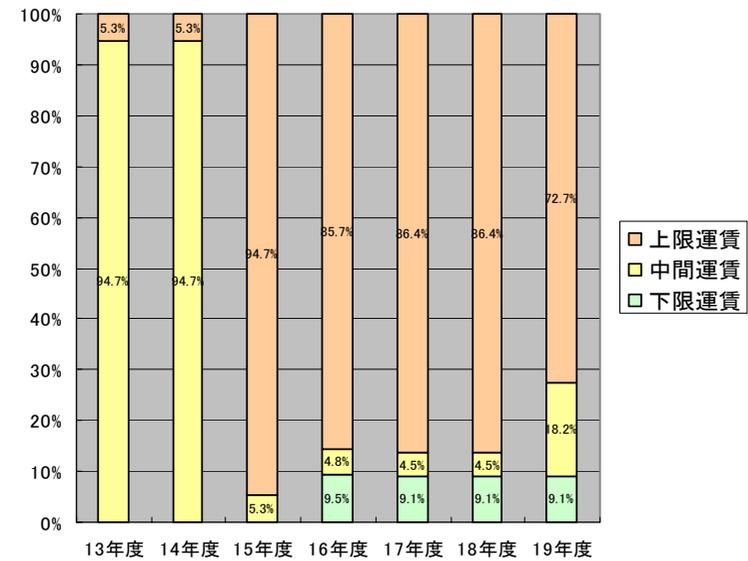
※車両数ベース



釧路交通圏



長野交通圏



規制緩和前後の運賃水準の変化率等について

都道府県	運賃ブロック	実車キロ当たり 運賃水準(円)		H13→H18の 運賃水準の 変化率	上限運賃以 外の割合 (%)※	下限割れ運 賃の割合 (%)※
		13	18			
北海道	札幌A	353	356	1.01	5.3%	0.2%
	札幌B	360	339	0.94	11.3%	0.0%
	旭川A	355	348	0.98	9.4%	0.0%
	旭川B	392	387	0.99	2.9%	0.0%
	函館地区	352	349	0.99	0.0%	0.0%
	室蘭地区	340	331	0.97	59.6%	0.0%
	釧路地区	357	321	0.90	83.4%	0.0%
	帯広地区	347	349	1.01	6.5%	0.0%
	北見地区	374	374	1.00	13.6%	0.0%
青森	青森県	332	333	1.00	0.9%	0.0%
岩手	岩手県	345	343	0.99	44.0%	0.0%
宮城	宮城県仙台地区	379	377	1.00	11.9%	0.0%
	宮城県郡部地区	324	335	1.03	3.1%	0.0%
福島	福島県	358	356	0.99	26.0%	0.0%
秋田	秋田県A地区	416	420	1.01	1.0%	0.0%
	秋田県B地区	411	416	1.01	30.9%	0.0%
山形	山形県A地区	375	378	1.01	2.9%	0.0%
	山形県B地区	369	370	1.00	25.5%	0.0%
新潟	新潟県A地区	347	351	1.01	29.6%	0.0%
	新潟県B地区	373	368	0.99	16.3%	0.0%
長野	長野県A地区	371	408	1.10	44.6%	0.0%
	長野県B地区	403	401	1.00	6.8%	0.0%
富山	富山地区	412	402	0.98	12.2%	0.0%
石川	金沢地区	377	363	0.96	19.4%	0.0%
	石川地区	368	347	0.94	37.5%	15.1%
東京	特別区・武三地区	404	401	0.99	6.0%	0.3%
	多摩地区	395	394	1.00	15.1%	0.0%
	島嶼地区	416	407	0.98	6.7%	0.0%
神奈川	京浜地区	387	388	1.00	1.7%	0.9%
	相模・鎌倉地区	385	386	1.00	4.3%	0.0%
	小田原地区	412	417	1.01	0.0%	0.0%
千葉	千葉県A地区	368	369	1.00	14.1%	0.0%
	千葉県B地区	342	343	1.00	25.0%	0.0%
埼玉	埼玉県A地区	380	377	0.99	0.6%	0.0%
	埼玉県B地区	342	340	0.99	6.1%	0.0%
群馬	群馬県A地区	348	345	0.99	23.1%	0.0%
	群馬県B地区	416	400	0.96	33.3%	0.0%
茨城	茨城県地区	346	348	1.01	69.4%	0.0%
栃木	栃木県地区	348	343	0.99	38.6%	0.0%
山梨	山梨県A地区	362	367	1.01	1.5%	0.0%
	山梨県B地区	384	388	1.01	7.1%	0.0%
愛知	名古屋地区	378	373	0.99	8.9%	0.5%
	尾張・三河地区	396	386	0.97	0.4%	0.0%
静岡	静岡地区	353	357	1.01	1.6%	0.0%
	伊豆地区	406	397	0.98	0.0%	0.0%
岐阜	岐阜地区	376	377	1.00	0.3%	0.0%
	飛騨地区	428	427	1.00	6.7%	0.0%

都道府県	運賃ブロック	実車キロ当たり 運賃水準(円)		H13→H18の 運賃水準の 変化率	上限運賃以 外の割合 (%)※	下限割れ運 賃の割合 (%)※
		13	18			
三重	三重地区	393	390	0.99	1.0%	0.0%
	紀宝地区	371	337	0.91	56.4%	0.0%
福井	福井地区	377	381	1.01	0.8%	0.0%
大阪	大阪地区	356	330	0.93	21.6%	10.9%
京都	京都市域地区	306	299	0.98	26.8%	0.0%
	神戸・阪神間地区	348	358	1.03	2.1%	1.8%
	姫路・東西播地区	376	373	0.99	22.8%	2.1%
兵庫	淡路島地区	340	320	0.94	57.4%	0.0%
	奈良	奈良県地区	395	397	1.00	4.0%
滋賀	大津市地区	363	366	1.01	2.8%	0.0%
	近畿北部地区	353	350	0.99	5.5%	0.0%
和歌山	和歌山市域地区	293	295	1.01	0.0%	0.0%
	橋本地区	356	354	0.99	0.0%	0.0%
	有田・御坊地区	240	245	1.02	0.0%	0.0%
	紀南地区	378	360	0.95	56.4%	0.0%
広島	広島県A地区	332	334	1.01	19.2%	0.0%
	広島県B地区	316	313	0.99	19.7%	0.0%
鳥取	鳥取県地区	329	354	1.07	1.2%	0.0%
島根	島根県本土地区	337	334	0.99	3.5%	0.0%
	島根県隠岐地区	335	338	1.01	0.0%	0.0%
岡山	岡山県地区	315	318	1.01	73.2%	0.0%
山口	山口県地区	326	329	1.01	10.4%	0.0%
香川	香川県香川地区	309	344	1.12	5.3%	0.0%
	香川県小豆島地区	380	378	1.00	0.0%	0.0%
徳島	徳島県市部地区	288	284	0.99	13.1%	0.0%
	徳島県郡部地区	326	329	1.01	7.0%	0.0%
愛媛	愛媛県東予地区	315	317	1.01	0.0%	0.0%
	愛媛県南予地区	301	305	1.01	0.0%	0.0%
高知	高知県高知市域地区	320	322	1.00	1.8%	0.0%
	高知県郡部地区	292	335	1.15	0.0%	0.0%
福岡	福岡A	330	332	1.01	2.4%	0.0%
	北九州	328	328	1.00	6.9%	0.0%
	福岡B	324	325	1.00	11.1%	0.0%
佐賀	佐賀	313	314	1.00	17.7%	0.0%
長崎	長崎A	333	329	0.99	13.8%	0.0%
	長崎B	304	313	1.03	62.4%	0.0%
宮崎	宮崎	328	312	0.95	56.2%	0.0%
熊本	熊本	319	305	0.96	18.2%	0.0%
大分	大分	312	312	1.00	0.9%	0.0%
鹿児島	鹿児島A	321	329	1.02	7.7%	0.0%
	鹿児島B	292	298	1.02	93.9%	0.0%
	奄美	322	316	0.98	32.7%	0.0%
沖縄	沖縄本島地区	238	237	1.00	11.1%	0.0%
	沖縄離島地区	234	240	1.03	0.0%	0.0%
全国		361	358	0.99	—	—

※平成19年12月～平成20年1月調査

※「上限運賃以外の割合」「下限割れ運賃の割合」は車両数ベース

事業者属性別の違反状況等について

調査対象：全国主要10地域における平成18年度実績

(札幌交通圏、仙台市、特別区・武三交通圏、新潟交通圏、名古屋交通圏、大阪市域交通圏、広島交通圏、高松交通圏、福岡交通圏、沖縄本島)

	全事業者	新規事業者 ^{※1}	低額運賃事業者 ^{※2}	小規模事業者 ^{※3}	急激な増車を ^{※4} 実施した事業者	※1～※4のいずれにも 該当しない事業者
調査対象事業者数	1,152	237	130	205	91	716
18年度末車両数	78,579	11,587	6,310	2,734	6,177	58,532
延べ監査件数	595	170	75	54	71	357
監査10件当たり						
行政処分件数	3.71	4.00	4.40	2.96	4.08	3.56
警告・勧告等件数	3.88	3.59	3.20	5.56	4.08	4.01
過労・最賃関係通報件数 ^{※5}	0.89	1.41	0.67	0.93	1.97	0.70
社会保険等関係通報件数 ^{※5}	0.18	0.00	0.00	0.93	0.00	0.17
車両100両当たり						
事故件数	52.06	47.53	15.29	19.13	66.70	55.78
重大事故件数	0.18	0.16	0.16	0.15	0.21	0.19
苦情件数	2.20	2.99	3.30	4.21	2.53	2.01
タクセンランク制度 ^{※6} 優良事業者比率	60.1%	39.4%	33.3%	31.6%	41.4%	69.3%
タクセンランク制度 Cランク事業者比率	10.2%	17.2%	44.4%	13.2%	24.1%	6.0%
平均車齢(大阪の例) ^{※7}	5年6か月	6年2か月	6年1か月	7年10か月	4年11か月	5年4か月

※1 「新規事業者」とは、平成14年2月の規制緩和以降に参入した事業者。

※2 「低額運賃事業者」とは、平成20年3月末において、上限運賃以外の運賃を適用している事業者。

※3 「小規模事業者」とは、平成20年3月末において、原則一般タクシーの車両数20両以下の事業者。

※4 「急激な増車を実施した事業者」とは、原則平成18年度末車両数が平成13年度末車両数と比べて2倍以上となった事業者。

※5 「通報件数」とは、運輸局から関係行政機関に通報を行った件数。

※6 「優良事業者」とは、東京タクシーセンターの平成18年度法人事業者ランク評価において、AAランク及びAランクの事業者。

※7 「平均車齢」とは、平成18年度末現在の一般タクシー全車両の新車新規登録から経過した年数の平均。

大阪における低額運賃事業者と全事業者の輸送実績の比較

○低額運賃事業者の輸送実績(初乗500円かつ5,000円超5割引)

年 度	延実在 車両数 (両)	延実働 車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	実働1日1車当				
					走行 [※] (km)	実車 [※] (km)	回数 (回)	人員 (人)	運送収入 (円)
16年度	90,548	67,669	74.73%	44.68%	259.8	116.1	16.2	26.2	29,693
17年度	180,065	129,567	71.96%	45.23%	242.0	109.4	14.7	22.3	28,031
18年度	290,700	199,407	68.60%	46.42%	241.2	112.0	15.1	21.9	28,871
19年度	400,372	272,525	68.07%	47.10%	239.1	112.6	15.2	22.1	29,179

(H16年度 6社、H17年度 11社、H18年度 13社、H19年度 25社)

○全事業者輸送実績

年 度	延実在 車両数 (両)	延実働 車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	実働1日1車当				
					走行 [※] (km)	実車 [※] (km)	回数 (回)	人員 (人)	運送収入 (円)
16年度	6,393,979	5,052,511	79.02%	39.46%	220.0	86.8	18.5	25.3	28,927
17年度	6,581,444	5,026,069	76.37%	42.29%	208.0	88.0	18.5	25.9	29,280
18年度	6,760,826	5,040,272	74.55%	42.95%	209.0	89.8	18.9	26.3	29,620
19年度	6,740,115	4,935,872	73.23%	43.59%	209.3	91.2	19.5	27.5	30,153

タクシー事業者の形態別の乗務状況傾向について

A社 自動認可運賃内 1車2人と思われる		B社 自動認可運賃内 1車2人と思われる		C社 自動認可運賃内 1車2人と思われる		D社 下限割れ運賃 1車1人と思われる		E社 下限割れ運賃 1車1人と思われる	
3時台	2人	3時台		3時台		3時台		3時台	
4時台	6人	4時台		4時台		4時台		4時台	
5時台	8人	5時台	1人	5時台		5時台		5時台	
6時台	12人	6時台	15人	6時台	1人	6時台		6時台	
7時台	14人	7時台	10人	7時台	1人	7時台		7時台	
8時台		8時台	13人	8時台	2人	8時台		8時台	
9時台	1人	9時台	5人	9時台		9時台		9時台	
10時台	3人	10時台	4人	10時台	1人	10時台		10時台	
11時台		11時台	2人	11時台		11時台		11時台	
12時台	8人	12時台		12時台		12時台		12時台	
13時台	9人	13時台		13時台		13時台		13時台	
14時台	1人	14時台		14時台	2人	14時台		14時台	
15時台		15時台		15時台	4人	15時台		15時台	
16時台	5人	16時台	3人	16時台	1人	16時台		16時台	
17時台	18人	17時台	12人	17時台	1人	17時台	3人	17時台	
18時台		18時台	9人	18時台		18時台	4人	18時台	
19時台		19時台		19時台		19時台	7人	19時台	
20時台		20時台	3人	20時台		20時台	7人	20時台	2人
21時台		21時台		21時台		21時台	1人	21時台	3人
22時台		22時台		22時台	1人	22時台	2人	22時台	
23時台		23時台		23時台		23時台		23時台	1人
24時台		24時台		24時台		24時台		24時台	
合計	87人	合計	77人	合計	14人	合計	24人	合計	6人
平成18年6月(火)		平成18年7月(火)		平成18年10月(金)		平成18年6月(金)		平成18年7月(木)	

※1 H18年度の監査時に把握した点呼簿を元にした資料

※2 運転者の人数は、監査により確認した点呼簿に記載のあったものであり、必ずしも事業者の全運転者数を示すものではない

※3 C社・D社・E社では週の内1～2日の出勤となっている者もいる

「不当廉売」に対する法的な考え方①

■独占禁止法による不当廉売の禁止

① 独占禁止法の規制の種類

I 私的独占の禁止

II 不当な取引制限（カルテル・入札談合）の禁止

III 不公正な取引方法の禁止

i 自由な競争が制限されるおそれのある行為（取引拒絶・差別価格・不当廉売等）

ii 競争手段そのものが公正とは言えないもの（ぎまんの方法・抱き合わせ販売等）

iii 自由な競争の基盤を侵害するおそれがあるような行為（優位的地位の濫用等）

→ 事業者が不公正な取引を用いた場合は、公正取引委員会は、当該行為の差止め、契約条項の削除等の措置を命ずることができる。

IV 企業結合の規制

② 独占禁止法及び公正取引委員会の一般指定上の「不当廉売」の定義

・独占禁止法第2条第9項

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為であつて、公正な競争を阻害するおそれがあるもののうち、公正取引委員会が指定するものをいう。

二 不当な対価をもつて取引すること。

・公正取引委員会の一般指定（昭和五十七年公正取引委員会告示第十五号）

（不当廉売）

6 正当な理由がないのに商品又は役務をその供給に要する費用を著しく下回る対価で継続して供給し、その他不当に商品又は役務を低い対価で供給し、他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれがあること。

「不当廉売」に対する法的な考え方②

■ 不当廉売についての考え方

(昭和五十九年公正取引委員会事務局発出「不当廉売に関する独占禁止法上の考え方」において、小売業における不当廉売の考え方 について要点を整理。)

(不当廉売)

正当な理由がない(※3)のに商品又は役務をその供給に要する費用を著しく下回る対価で継続して供給し、その他不当に商品又は役務を低い対価で供給(※1)し、他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれがある(※2)こと。

※1 廉売の態様

ある程度継続的に総販売原価を著しく下回る価格で販売する行為

○総販売原価を著しく下回る価格＝採算を度外視した、コストを下回る価格（小売業においては、仕入れ価格を下回る価格）。他の商品の販売による利益その他の資金を投入するの
なければ、販売を継続させることができないような低価格。

※2 競争への影響

競争関係にある事業者の事業活動を困難にさせ、若しくは、将来的に困難にさせる蓋然性が認められること。廉売の競争への影響は、具体的には、行為者の事業の規模及び態様、廉売商品の数量、廉売期間、広告宣伝の状況、商品の特性等を勘案して、個別に判断される。

※3 正当な理由の存否

○生鮮食品や季節商品など、販売最盛期を過ぎ、見切り販売をする必要があるとき
○瑕疵のある商品を販売するとき

等は、正当な理由がある場合として、不当廉売にはあたらない。

「不当廉売」に対する法的な考え方③

■運輸事業関係の法律における「不当な競争を引き起こすおそれがある」についての考え方

①道路運送法（第9条第6項第3号及び第9条の2第2項）

- i 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 届け出た運賃等が一般乗合旅客自動車運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるものであるとき等が該当する。

なお、公正な競争を阻害するか否かについては、個別具体的な事例ごとに判断されるものであるが、基本的には届け出た運賃等について、原価を償うことが可能かどうか、路線の特性、その設定又は変更の意図、継続性及び届け出た運賃等が他の一般乗合旅客自動車運送事業者に与える影響の度合い等を勘案し、総合的に判断するものとする。

（一般乗合旅客自動車運送事業の実施運賃、協議運賃及び軽微運賃の届出並びに変更命令に関する処理要領（H13国自旅第129号））

- ii 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 競合する他事業者を撤退させることを目的とした不当なダンピングを行うもの。

（一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について（H11国自旅第129号））

②鉄道事業法（第16条第5項）

鉄道運送事業者事業の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 路線が競合する事業者間において、一方の事業者が他方の事業者を追い出すために、一時的に追従できないような略奪的な水準の運賃を設定して事業採算性をなくし、当該他方の事業者を追い出して独占状態を確保するようなものであるとき等が該当する。（鉄道事業法想定問答）

③航空法（第105条第2項）

航空運送事業者の運賃・料金が「不当な競争を引き起こすおそれがある」ものとして、国土交通大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 届け出された運賃又は料金が、本邦航空運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるものであるとき。

なお、公正な競争を阻害するか否かについては、個別具体的な事例ごとに判断されるものであるが、基本的には当該路線における路線の特性、当該本邦航空運送事業者の市場支配力、当該運賃又は料金の設定の意図、当該運賃又は料金の継続性、当該運賃又は料金の設定が他の本邦航空運送事業者に与える影響、当該路線におけるいわゆるマイルージ・プログラムに基づく無料航空券の影響度等を勘案し、総合的に判断する。

例えば、以下のような事例について、公正な競争を阻害するおそれがあると認められる場合は、問題となるおそれがある。

i 略奪的運賃又は料金

ア 当該路線においてプライスリーダーたる一定の市場支配力を有する本邦航空運送事業者の路線に他の本邦航空運送事業者が新たに参入し、価格競争を開始した場合において、市場支配力を有する本邦航空運送事業者が当該市場支配力の維持等を目的として、不当に運賃又は料金を引き下げる場合。

イ 当該市場の将来における市場支配力の獲得等を目的として、他の本邦航空運送事業者に対し、不当に運賃又は料金を引き下げる場合。

ii 不当な競争を引き起こすこととなるおそれのある差別的な運賃又は料金

包括旅行運賃について、他の本邦航空運送事業者のサービスを利用する旅行会社に対し、合理的かつ正当な理由なく、差別的な取扱いを行う場合であって、公正な競争を阻害するおそれがあるものと認められる場合。（運賃及び料金の変更命令に係る取扱要領（H15国空事第480号））

「不当廉売」に対する法的な考え方④

■その他の法律における「不当な競争を引き起こすおそれがある」についての考え方

○電気通信事業法（第31条第2項第3号）

電気通信事業者の届け出た契約約款等が「他の電気通信事業者との間に不当な競争を引き起こすものであり、利用者の利益を阻害するものである」として、総務大臣の変更命令の対象となる場合。

→ 当該料金の設定により、電気通信事業者間の公正な競争を阻害することとなる場合であり、その判断は、当該事業者の料金設定の意図や市場支配力、当該料金設定が競争事業者に与える効果等から総合的に実施。

（問題となるおそれのある事例）

i) 不当低料金

個別具体的な事例に応じて原価との関係を見る必要があるが、目安としては、市場価格を下回り、かつ原価を下回る料金については、問題となり得る。

ただし、当該料金の不当性の判断に際しては、例えば新サービスの立上時期にあたっては一時的にコスト割れとなっても公正競争阻害性があるとはいえない場合がある等、事業者の当該料金設定の意図、市場支配力等から総合的に判断することが必要。

ii) 不当な競争を引き起こす差別料金

例えば、以下のようなものについては、問題となり得る。

- ア) 自社サービスへの乗り換えを促すため、競争事業者の利用者に対してのみ割引を行う料金。
- イ) 競争事業者の業務区域のみを対象とした割引料金であって、コスト差、設備の準備期間等により合理的に説明できないもの
- ウ) 異事業者間の合算割引において、市場支配力を有する事業者が特定の事業者とのみ行う合算割引

（「新たな料金制度の運用等の在り方に関する研究会」報告書より）

タクシー運賃に係る判示

	事件番号	判決日	事件名	判示	裁判内容
1	大阪地方裁判所 昭和58年(行ウ)49	S60.1.31	タクシー運賃値下げ申請却下処分 取消請求事件	他社より低い運賃等の変更認可申請に対し、運輸省の行政方針である同一地域、同一運賃の原則に反することを理由として、近畿運輸局長のした却下処分が、右原則は、タクシー運賃の分野における公正な競争を実質的に否定し、適正原価、適正利潤の原則を定めた道路運送法8条2項1号の趣旨にも反するものであり、右原則に反する認可の申請であっても必ずしも同項1号、4号に反するものではないのに、同項各号所定の基準を満たすか否かについて十分調査をしないままされたもので、裁量の範囲を著しく逸脱した違法があるとして、却下が取り消された。	原告の請求を認容 (国側敗訴) 国側控訴 (H1.1.14和解)
2	大阪地方裁判 平成3年(ワ)5327	H5.3.2	損害賠償 請求事件	消費税転嫁を理由とする他社より低い運賃等の変更認可申請に対し、道路運送法9条2項1号の基準に適合しないことを理由として、近畿運輸局長のした却下処分が、運輸省が指導方針としている同一地域、同一運賃の原則に従って他社と同じ運賃額にするよう行政指導等を行うために申請の受理を遅らせた点及び聴聞から本件却下決定までの期間が長すぎた点が違法であるとして、申請者らの損害賠償請求が認められた。	原告の請求を認容 (国側敗訴) 国側控訴
3	大阪高等裁判所 平成5年(ネ)730 (2.の控訴審)	H6.12.13	損害賠償 請求事件	消費税転嫁を理由とする他社より低い運賃等の変更認可申請に対し、道路運送法9条2項1号の基準に適合しないことを理由として、近畿運輸局長のした却下処分が、申請者らが現行運賃では能率的な経営の下における適正な原価を償うことができない事態に至っていて、消費税の転嫁を図る経営上の必要があり、3%の値上げにより利潤を得ることができるのであるから、本件申請は道路運送法9条2項1号その他同項各号の基準に適合していると認められ、これを却下した違法があるとして、申請者らの損害賠償請求が認められた。	国の控訴を棄却 (国側敗訴) 国側上告
4	最高裁判所 平成7年(オ)947 (3.の上告)	H11.7.19	損害賠償 請求事件	道路運送法9条2項1号の基準に適合しないことを理由として、近畿運輸局長のした却下処分は、同業他社に対してした認可に係る運賃の額に達しないものであることのみを理由として直ちに本件却下決定をしたのではなく、申請者らから道路運送法9条2項1号の基準に適合するか否かを判断するに足りるだけの資料の提出がないとして行われたものであるから、その裁量権を逸脱し、又はこれを濫用した違法はないとして、原判決が破棄された。	国の上告を認容 (国側勝訴)

タクシー運賃に係る判示

	事件番号	判決日	事件名	判示	裁判内容
5	大阪地方裁判所 平成5年(ワ)890	H7.5.19	損害賠償請求 事件	消費税転嫁を理由とする他社より低い運賃等の変更認可申請に対し、道路運送法9条2項1号の基準に適合しないことを理由として、近畿運輸局長のした却下処分が、本件申請を認可することによって、申請者らが超過利潤を得るとは認められず、労働条件の低下や不当競争問題が起こる可能性があるとも認められないから、本件申請は、法9条2項1号の基準に適用のとみるべきであり、これを却下した違法があるとして、申請者らの損害賠償請求が認められた。	原告の請求を 認容 (国側敗訴) 国側控訴
6	大阪高等裁判所 平成7年(ネ)1425 (5.の控訴審)	H9.9.25	損害賠償請求 事件	消費税転嫁を理由とする他社より低い運賃等の変更認可申請に対し、道路運送法9条2項1号の基準に適合しないことを理由として、近畿運輸局長のした却下処分が、同一地域同一運賃の原則に反するとしてなされたものではなく、判断資料の提出・説明に応じようとしなかった申請者らの非協力的な態度により、判断の前提となる事実を把握することができなかつたところからなされたものであって、これを違法ということはできないとして、原判決が取り消された。	国の控訴を 認容 (国側勝訴) 申請者ら上告
7	最高裁判所 平成9年(オ)2407 (6.の上告)	H11.7.19	損害賠償請求 事件	原審の適法に確定した事実関係の下においては、所論の点に関する原審の判断は是認することができ、その過程に所論の違法はないとして、上告が棄却された。	被上告人の 上告を棄却 (国側勝訴)
8	大阪地方裁判所 平成17年(行ウ)68	H19.3.14	個人タクシー運賃 値下げ申請却下 処分取消請求事件	初乗運賃を480円などとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請に対し、道路運送法9条の3第2項3号の基準に適合しないことを理由として、近畿運輸局長のした却下処分が、同項3号の基準について判断するにあたり、必要とされる諸事情を斟酌せず、収支率が運賃査定額を下回るものとなったことなどから、同項3号の基準に適合していないと判断し、却下処分をしたものであるから、同運輸局長の判断は、同号の基準適合性に係る判断の専門性、技術性及び公益性にかんがみてもなお、その裁量権の範囲を超え又はその濫用があったというほかはないとして、却下が取り消された。	原告の請求を 認容 (国側敗訴)

タクシー運賃に係る判示

1. 昭和60年1月31日 大阪地裁判決 昭和58年(行ウ)49 タクシー運賃値下げ申請却下処分取消請求事件 判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

同一地域、同一運賃の原則により一斉に認可された運賃を12.66%値下げするとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)8条2項1号にいう「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」、同項4号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けたタクシー事業者が、却下処分の取消し等を求めた事案。

[判示]

同一地域、同一運賃の原則によれば、同一地域においては、各タクシー事業者のタクシー運賃をすべて同一にすることになるから、各タクシー事業者の経営内容に格差がある場合においても、経営内容の悪いタクシー事業者の運賃値上げを認可すれば、経営内容がよくて必ずしも運賃値上げの必要のないタクシー事業者の運賃値上げを認可することになるところ、このような扱いは、タクシー利用者(消費者)の利益を無視してタクシー事業者の保護のみを招く一種のカルテルであって、タクシー運賃の分野における公正な競争を実質的に否定するものというべきであるから、独禁法8条に違反する疑いがあるというべきであるし、経営内容のよいタクシー事業者の運賃値上げを認める点で、適正原価、適正利潤の原則を定めた法8条2項1号の趣旨にも反するものというべきである。

法は、同一地域においても、適正原価、適正利潤の原則に合致し、かつ、不当な競争を引き起こすおそれのない場合には、各タクシー事業者毎に異なった運賃を認可することを認めているのであって、同一地域、同一運賃の原則に反する運賃変更の認可申請であっても必ずしも、法8条2項1号及び4号に反するものではないと解すべきである。

如何なる場合にも、同一地域、同一運賃の原則をとらなければ、法8条2項1号、4号に抵触することになるものではない。却って同一地域、同一運賃の原則に反することになっても、地域によっては、当該運賃改定を申請した個々の事業者について、その申請による改定が、法8条2項1号に定める適正原価、適正利潤の要請に合致し、それが同項4号に定める他の事業者との間に不当な競争をひき起こすおそれのない場合であって、同項に定めるその他の基準に合致する限りは、特段の事由のない限り、当該申請にかかる運賃の変更を、各基準に基づき相当と認められる限度で認可すべきものと解すべきであるから、本件運賃申請について、他に特段の理由もないのに、その変更申請にかかる運賃が適正原価、適正利潤に合致し、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれのないものであるか否かの点や、その他法8条2項に定める基準に該当するか否かの点について、十分な調査を行わないまま、同一地域、同一運賃に反することを理由に本件申請を却下することは、法8条に違反して許されないものというべきである。

タクシー運賃に係る判示

2. 平成5年3月2日 大阪地裁判決 平成3年(ワ)5327 損害賠償請求事件

判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

他のタクシー事業者より運賃を安くした値上げをとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号にいう「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けたタクシー事業者らが、その却下処分の違法による損害賠償を求めた事案。

[判示]

消費税の転嫁を理由とする消費税額相当分の運賃値上げであっても、これはタクシー運賃の変更に当たり、また、事業者が国に納付すべき消費税は法9条2項1号の原価を構成するものであり、したがって、これが事業の適正な「利潤」に影響を及ぼすものであることはいうまでもなく、この意味において、近畿運輸局長が、本件値上げ認可申請の審査に当たって、法令に定めてある諸手続を踏み、また本件却下の理由として、法9条2項1号の要件がないとしたのは当然のことといえるのであるが、他方、消費税の趣旨を考えると、消費税転嫁の場合にも通常のタクシー運賃値上げの場合と全く同じ観点からこれを審査すべきであるとするのは、少なくとも当を欠くものといわざるを得ない。すなわち、消費税は「円滑かつ適正に転嫁する」とされているのであり、本件のように事業者が転嫁すべきものと決断し、申請してきた場合には、運輸局長は、法令に定めてある手続に則って審査した結果、不当違法な目的による値上げなど、転嫁が「円滑かつ適正」でないと思われるようなものでなく、「円滑かつ適正」に転嫁することを目的とするものであると認められる場合には、申請を認可すべきものであり、したがって、本件認可申請に対する審査も専らこの観点から行われるべきものである。

申請者らが本件申請書を提出したのに対し、近畿運輸局長は、運輸省が指導方針としている同一地域、同一運賃の原則に従って他社と同じ運賃額に値上げして欲しいとの考えから、本件申請者らに対し行政指導を行う必要があるとして、本件申請者から、この書面到達後10日以内に認可することを求めるとの書面を平成3年4月25日に受け取るまで申請を正式に受理せず、この書面により初めて本件申請者が近畿運輸局長の行政指導にしたがう意志のないことが明確になったとして、本件申請書提出から1ヶ月を経過した4月30日に本件申請を受理しているのであるが、近畿運輸局長が本件申請につき、申請者らに対し行政指導をしなければならない動機・必要性があったことを納得させるに足りる事情も認めることができないばかりでなく、申請者らが運輸局長の行政指導にしたがう意志のないことは、運輸局長が書面を受け取ったときより、かなり前の時点ですでに明確になっていたといえるのであり、近畿運輸局長は、4月30日ではなく、遅くとも4月初旬ごろには、本件申請を受理すべき状態にあったというべきである。

次に、平成3年5月27日、本件申請書に添付すべき書類が提出、差し替えられて以降、同年、7月19日までの間、近畿運輸局長がした手続(公示・聴聞)はおおむね適正に行われていると認められる。ただ、手続が終わってから同年9月12日の本件却下決定が出されるまで2ヶ月近くもかかっているのであるが、本件申請が消費税の転嫁を理由とするものであることを考えると、遅くとも同年8月始めごろまでには、本件申請について可否の判断をすることが可能であり、また、これをすべきであったというべきであり、本件却下決定までの日時は多きにすぎ、違法といわざるを得ない。

タクシー運賃に係る判示

3. 平成6年12月13日 大阪高裁判決 平成5年(ネ)730 損害賠償請求控訴事件〔原審〕平成3年(ワ)5327

判決内容:控訴を棄却する。(国側敗訴)

〔事案の概要〕

原判決(6.平成5年3月2日大阪地裁判決)を不服として近畿運輸局長が控訴、原判決の取消しを求めた事案。

〔判示〕

道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号は、一般旅客自動車運送事業者の運賃等の変更認可基準として、「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」と定めているところ、過剰利益防止の目的からの平均原価方式により設定され多数の事業者が一致して採用している運賃より低額の運賃の設定を希望して行われた個別申請についての審査においては、利潤を適正な範囲内に制限すべきであるとの考慮とは逆に、適正原価維持を考慮して、運転者の労働条件低下からサービス面や安全上の問題を引き起こし、あるいは不当な価格競争を引き起こすおそれがないか検討する必要があることを否定できない。

しかし、本来労働条件の確保は運賃政策のみにより実現すべきものではなく、主として使用者と労働組合との団体交渉の中で双方の努力により解決されるべきものであり、不当競争防止も法31条の事業改善命令の権限行使等のより直接的で有効適切と考えられる方法が準備されているのであって、運賃決定だけでこれらの危険を回避しようとするのは本来相当でなく、国民生活全体から見て法の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進する上で十分な合理性を欠く。すなわち、民間の競争を促進することにより、日本経済の活性化を図り、消費者に対するサービスの質を高める必要があることは否定できず、このような観点を考慮することなく、労働条件の確保及び不正競争の防止のみを重視することは、法の趣旨に反することになる。

一般に、低い運賃水準のため労働条件の低下または不正競争などの問題が発生している際に、平均原価方式による水準に達しないまでも値上げ申請がなされたときに、法9条2項1号の定める基準に達しないとしてこれを却下することは、事態を放置するのと同じであって、益々これらの問題解決は困難となるのに、低い運賃のまま放置して当該事業者が周囲との摩擦のため廃業に至り問題が解消するのを待つのでは、それが近い将来に実現可能とされるものではない限り背理である。まして、問題が現実には生じていないのに、平均原価方式による水準に達しない値上げ申請を同号の基準に達しないとして却下することは、事業者の経営努力を否定し経済の活性化を妨げることにつながるといわざるを得ない。更に、認可は補充行為であるから、法9条は、事業者の申請の範囲を超えて値上げ認可することを許さないものと解される。

したがって、このような申請がなされた場合、当該行政庁としては、現行運賃水準では能率的な経営の下における適正な原価を償うことができないと判断するときは、法9条2項1号を弾力的に解釈し、申請の値上げ運賃額が平均原価方式により設定されている運賃以下であっても、値上げによりいくらかでも利潤を生じるときには、適正利潤を含むものとして、特段の事情のない限り、事業者の申請を認可することが法の予定しているところということができる。

本件申請の却下処分^の適法性について検討すると、申請者らが現行運賃では能率的な経営の下における適正な原価を償うことができない事態に至っており、消費税の転嫁を図る経営上の必要があり、3%の値上げにより利潤を得ることができるのであるから、本件申請は法9条2項1号の基準に適用のものとみるべきであり、その他同項各号に定める基準にも適っていると認められるから、これを却下した本件処分は違法であるといわなければならない。

タクシー運賃に係る判示

4. 平成11年7月19日 最高裁判決 平成7年(オ)947 損害賠償請求控訴事件〔原審〕平成5年(ネ)730 判決内容: 原判決を破棄し、被上告人らの請求を棄却(国側勝訴)

〔事案の概要〕

原判決(7. 平成6年12月13日大阪高裁判決)に対し、近畿運輸局長が上告した事案。

〔判示〕

道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号は、運賃の設定及び変更の認可基準として「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」を定めているが、その趣旨は、一般旅客自動車運送事業の有する公共性ないし公益性にかんがみ、安定した事業経営の確立を図るとともに、利用者に対するサービスの低下を防止することを目的としたものと解するのが相当である。

同号の趣旨にかんがみると、運賃の値上げを内容とする運賃変更の認可申請がされた場合において、変更に係る運賃の額が能率的な経営の下における適正な原価を償うことができないときは、たとえ値上げにより一定の利潤を得ることができるとしても、同号の基準に適合しないものと解すべきである。そして、同号の基準は抽象的・概括的なものであり、基準に適合するか否かは、行政庁の専門技術的な知識経験と公益上の判断を必要とし、ある程度の裁量的要素があることを否定することはできない。

本件通達(昭和48年7月26日付け自旅第273号通達。)の定める運賃原価算定基準に示された原価計算の方法は、法9条2項1号の基準に適合するか否かの具体的基準として合理性を有するといえる。そして、タクシー事業は運賃原価を構成する要素がほぼ共通と考えられる上、その中でも人件費が原価の相当部分を占めるものであり、また、同じ地域では賃金水準や一般物価水準といった経済情勢はほぼ同じであると考えられるから、当該同一地域内では、同号にいう「能率的な経営の下における適正な原価」は各事業者にとってほぼ同じようなものになると考えられる。

したがって、平均原価方式に従って算定された額をもって当該同一地域内のタクシー事業者に対する運賃の設定又は変更の認可の基準とし、前記の額の変更後の運賃の額とする運賃変更の認可申請については、特段の事情のない限り同号の基準に適合しているものと判断することも、地方運輸局長の前記裁量権の行使として是認しうるところである。もっとも、タクシー事業者が平均原価方式により算定された額と異なる運賃額を内容とする運賃の設定又は変更の認可申請をした場合には、地方運輸局長は、当該申請について法9条2項1号の基準に適合しているか否かを提出書類に基づいて個別に審査判断すべきであることはいうまでもない。

事実関係によれば、近畿運輸局長が審査のために申請者らに対して原価計算の算定根拠等について説明を求めたにもかかわらず、申請者らは、運賃変更の理由は消費税の転嫁である旨陳述したのみで、原価計算の算定根拠等を明らかにしなかったというのであるから、近畿運輸局長において申請者らの提出した書類によっては申請者らの採用した原価計算の合理性について審査判断することができなかつたものといえることができる。そうであるとすれば、本件申請について、同号の基準に適合するか否かを判断するに足りるだけの資料の提出がないとして、本件却下決定をした近畿運輸局長の判断に、その裁量権を逸脱し、又はこれを濫用した違法はないといえるべきである。

タクシー運賃に係る判示

5. 平成7年5月19日 大阪地裁判決 平成5年(ワ)890 損害賠償請求事件 判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

他のタクシー事業者より運賃を安くした値上げをとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号にいう「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けたタクシー事業者らが、その却下処分の違法による損害賠償を求めた事案。

[判示]

法9条2項1号は、タクシー事業者の運賃等の変更認可基準として、「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」と定めている。この条項は、安全かつ良質なサービスの提供を維持、確保するために置かれた規定であるから、判断に際しては、利潤を適正な範囲内に制限すべき(換言すれば、超過利潤を生じない。)考慮とともに、適正原価を維持して、運転者の労働条件低下からサービス面や安全上の問題を引き起こし、或いは不当な価格競争を引き起こすおそれがないこと等を検討すべきである。

これを本件についてみると、本件申請者らは昭和61年の認可では適正運賃として認可されていること、昭和61年の運賃値上げ後は一度も値上げ申請をしていないこと、本件申請は運賃の消費税転嫁分3%の値上げであること、本件申請を行ったのは、既に消費税転嫁による値上げを実施していた同業他社がさらに平均11.1%の値上げを認可されたことにより運転者の賃金水準が上昇し、経営努力だけでは従来の営業収入を確保することができなくなったためであることが認められる。消費税の性格に鑑みれば、消費税を転嫁するために運賃を値上げすることは何ら不当ではないし、本件値上げ申請を認可することによって本件申請者らが超過利潤を得るとは認められない。

他のタクシー事業者との格差は、他のタクシー事業者の値上げ申請に際して本件申請者らが値上げ申請をしなかったことによって既に生じていたものであり、本件申請をすることによって新たに生じるものではなく(むしろ、格差は狭まる。)、申請者らの本件申請の理由は、運転者の賃金水準の上昇と消費税転嫁によって、現行の運賃では適正な原価を償うことができないから、消費税転嫁により、能率的な経営改善を図るというものであり、労働条件の低下や不当競争の問題が起こる可能性があると認められない。

近畿運輸局長において、申請者らが本件申請を認可された後の運賃によってもなお労働条件の低水準化や不正競争を図ろうとしているなど公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、法31条により、運賃値上げその他の事業の改善命令をすることによって対処すべきである。

以上によれば、本件申請は、法9条2項1号の基準に適うものとみるべきであり、その他同項各号に定める基準にも適っているものと認められるから、これを認可すべきであって、本件却下決定は違法である。

タクシー運賃に係る判示

6. 平成9年9月25日 大阪高裁判決 平成7年(ネ)1425 損害賠償請求事件 [原審]平成5年(ワ)890 判決内容: 原判決を取り消し、被控訴人らの請求を棄却(国側勝訴)

[事案の概要]

原判決(3. 平成7年5月19日大阪地裁判決)を不服として近畿運輸局長が控訴、原判決の取消しを求めた事案。

[判示]

道路運送法(以下「法」という。)9条2項1号は、タクシー事業の公共性を尊重してその健全な発達を図るため、その運賃料金を、能率的な経営を基礎として適正な原価と適正な利潤を含めたものにすべきであると定め、過当競争による運転者の賃金ないし労働条件の劣悪化、不当な競争による国民のサービスの低下を、運賃の認可という手段により事前に防止しようとするものということができる。したがって、法は運賃の値上げ申請であっても、その値上げ率により適正な原価を償うことができないような低額なものであれば、同号に反するものとしてこれを認可しないことをも、当然に予定しているものといえる。

運賃認可規制は、労働条件の確保が主として労使の団体交渉のなかで双方の努力によって解決されるべきものであることは、所与の前提として定められ、消費税法や税制改革法の施行後も現にそのまま維持されているものである。

本件申請者らは、法31条の事業改善命令等の権限行使の、より直接的で有効適切な方法があると主張するけれども、これらは、「事業について公共の福祉を阻害している事実があると認める」とき、という厳しい要件の下に、他律的にでも改善を要する場合に行われる非常の手段であるところから、いずれも軽々に運賃規制の機能を代替することのできる規制手段であると認めることはできない。

もつとも、規制手段が認可制であるため、申請に係る金額を超えて値上げ申請を認めることはできないものと解され、消費税の転嫁の早期実現という観点からは、若干問題であることは否めないところであるけれども、この点は、審査結果に基づく適切な示唆・指導等によって真実その転嫁を求める事業者の関係では、概ね解消することができる問題であると考えられるところである。

もとより、認可制による規制目的に適う運賃の額には、当然、個別の申請毎に相当程度の幅がありうるものと考えられるところ、申請にかかる変更運賃の額がその幅の中にあるか否かの判断は、専門的・技術的観点からする行政裁量に委ねられているものと解され、値上げ申請の主たる目的が消費税の転嫁にあるような場合に、その早期実現という観点からの政策的配慮によってその幅に若干の弾力性を持たせることもその中に含まれると解することはできるとしても、その幅の範囲の外にある申請については、認可しないのが原則であると解するほかはない。

本件却下処分は同一地域、同一運賃の原則に反するとしてなされたものではない。近畿運輸局長が、本件申請を処理すべく、その判断資料の提出・説明を求めたのに対して、これに応じようとしなかった申請者らの非協力的な態度により、判断するための前提となる事実を把握することができなかったところから、やむなく、法第9条2項1号に適合しないことを理由として却下したものであって、これを違法ということはできない。

タクシー運賃に係る判示

7. 平成11年7月19日 最高裁判決 平成9年(オ)2407 損害賠償請求事件 [原審]平成7年(ネ)1425
判決内容:上告を棄却(国側勝訴)

[事案の概要]

原判決(4. 平成9年9月25日大阪高裁判決)に対し、タクシー事業者らが上告した事案。

[判示]

原審の適法に確定した事実関係の下においては、所論の点に関する原審の判断は、正当として是認することができ、その過程に所論の違法はない。

タクシー運賃に係る判示

8. 平成19年3月14日 大阪地裁判決 平成17年(行ウ)68 個人タクシー運賃値下げ申請却下処分取消請求事件 判決内容:原告の請求を認容(国側敗訴)

[事案の概要]

初乗運賃を480円などとするタクシー事業に係る運賃等の変更認可申請をしたが、近畿運輸局長からその運賃等の変更は道路運送法(以下「法」という。)9条の3第2項3号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」の基準に適合しないとして上記申請を却下する旨の処分を受けた個人タクシー事業者が、その却下処分の取消し等を求めた事案。

[判示]

法9条の3第2項3号にいう「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」とは、他の一般旅客自動車運送事業者との間において過労運転の常態化等により輸送の安全の確保を損なうことになるような旅客の運賃及び料金の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれをいうものと解するのが相当であり、そのようなおそれのある運賃等に該当するか否かについては、当該運賃等が能率的な経営の下における適正な原価、すなわち、個々の一般旅客自動車運送事業者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合において必要とされる原価を下回るものであるか否かという観点のほか、当該事業者の市場の中での位置付け、当該運賃等を設定した意図等の諸事情を総合的に勘案して判断すべきである。そして、このような判断は、専門的、技術的な知識経験及び公益上の判断を必要とするものであるから、同号の基準に適合するか否かの判断については、運輸局長にある程度の裁量が認められるものと解される。

運賃等の審査基準公示それ自体は、法9条の3第2項各号の基準に適合するか否かを判断する基準として合理的といえることができるが、運賃査定額に満たない運賃の申請が法9条の3第2項3号の基準に適合するか否かは、当該運賃査定額からのかい離の程度、当該申請運賃が当該申請者がその事業を運営するのに十分な能率を発揮して合理的な経営をしている場合に必要とされる原価を下回るものか否か、下回るとすればその程度、当該申請者の運転者1人当たり平均給与月額と標準人件費とのかい離の程度に加えて、当該運賃適用地域の立地条件、規模、当該運賃適用地域における市場の構造、特性等、当該申請者の種別、企業規模、営業形態、運転者の賃金構造等、当該地域における需給事情、運転者の賃金水準、さらには一般的な経済情勢等を総合勘案した上、当該申請を認可することにより過労運転の常態化等により輸送の安全を損なうことになるような運賃の不当な値下げ競争を引き起こす具体的なおそれがあるか否かを社会通念に従って判断すべきである。

近畿運輸局長は、本件運賃認可申請につき、前記具体的なおそれがあるか否かを判断するに当たり、前記諸事情をしん酌せず、法9条の3第2項につき同運輸局長が定めた審査基準に従って査定した運賃認可申請に係る運賃額の平年度における収支率が運賃査定額を下回るものとなったことなどから、同項3号の基準に適合していないと判断し、却下処分をしたものであるから、同運輸局長の判断は、同号の基準適合性に係る判断の専門性、技術性及び公益性にかんがみてもなお、その裁量権の範囲を超え又はその濫用があったというほかはない。