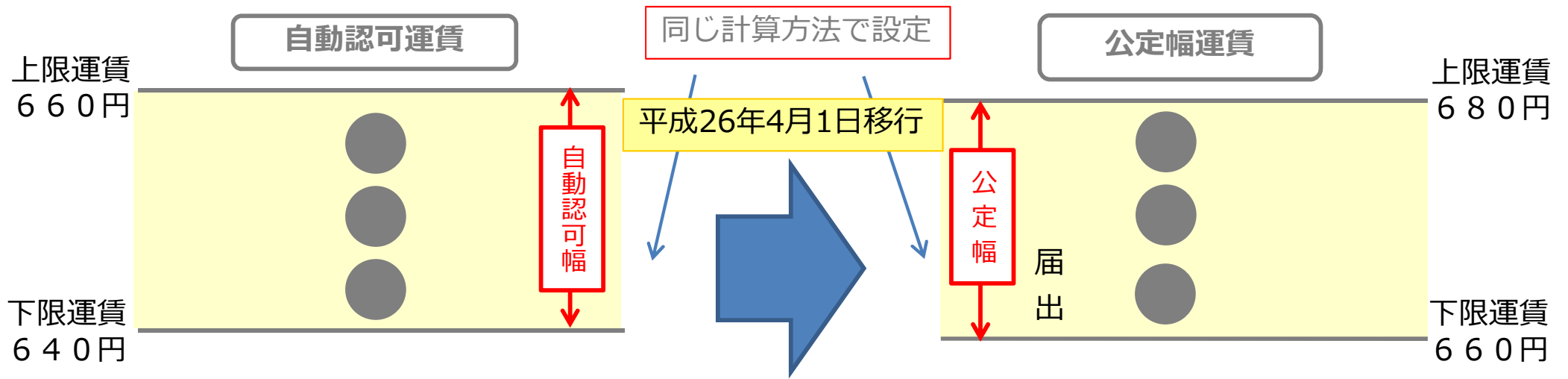


## 公定幅運賃の設定方法の見直しについて

# 公定幅運賃制度について

運賃幅の下限を下回る運賃については、従来個別認可の対象とされていたが、平成26年1月のタクシー特措法改正により、運賃変更命令の対象となった。

## ○大阪市域交通圏の場合（中型車）



下限割れ運賃 ●

● 下限割れ運賃

※自動認可運賃に消費税増税分を転嫁してスライド

個別審査の上、  
黒字なら ○（認可）  
赤字なら ×（却下）

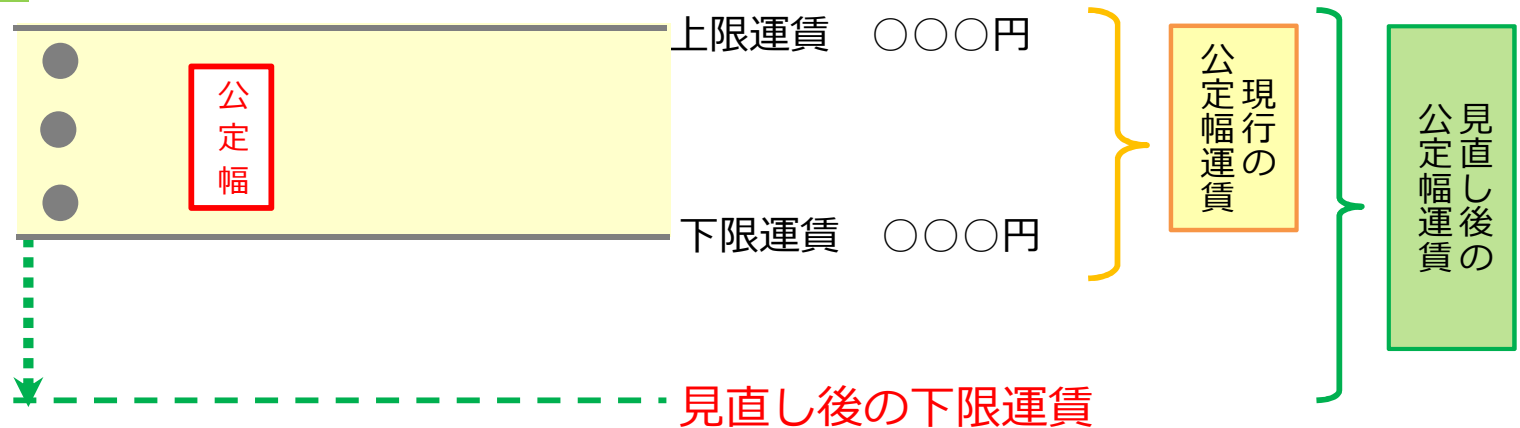
変更命令の対象

# 公定幅運賃の設定方法の見直しについて

## 今後の方針

- 公定幅運賃制度は、タクシー供給過剰地域において過度な運賃競争を是正することを目的として導入。
- その結果、改正タクシー特措法の施行以降、下限割れのタクシー車両数は徐々に減少（4.5%→0.9%）しており、新制度が定着してきたところ。
- こうした状況等を踏まえ、今後、公定幅運賃の範囲の設定方法等について見直しを行う。

## 幅の見直しイメージ



● A社 △△△円

従前において、下限割れ運賃で営業を認められていた事業者の経営実態等を考慮して、幅の見直しを検討する。

## 見直し方針（案）

公定幅運賃の設定方法について、以下の方法により見直しを行う。

(1) 見直し対象地域

- ・標準的な運賃と異なるものを設定している事業者（下限割れ事業者）が存在する地域を想定。

(2) 上限運賃

- ・上限運賃については、見直した場合に値上げになることを防ぐ観点から、現状の運賃を据置き。

(3) 下限運賃

- ・下限運賃の設定方法については、標準的な運賃と異なるものを設定している事業者の経営実態（最新の運送原価）も考慮しながら再設定を行う。

# 公定幅運賃の具体的な見直し方法

## 運賃幅の設定

### ○上限運賃

標準的な経営状況にあると考えられる事業者（原価計算対象事業者）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（従前通り）。

### ○下限運賃

原価計算対象事業者の中に標準的な運賃と異なるものを設定している事業者（下限割れ事業者）を加え、その中で特に“効率的な経営”を行った場合にも収支が償う水準の運賃という考え方で設定を行う。

## 原価計算対象事業者

原価計算対象事業者の選定にあたっては、過去の運賃改定申請者であって、以下の基準に該当する者を除外している。

### ○原価標準基準

- ・個人タクシー及び小規模事業者（5両以下）
- ・標準的な運賃と異なるものを設定している事業者等

### ○サービス標準基準

- ・タクシーサービスが著しく不良な事業者
- ・安全運行を怠り、事故を多発している事業者等

### ○効率性基準

- ・地域の中で実働率の水準が低い事業者
- ・地域の中で生産性の水準が低い事業者等

下限運賃の設定に当たっては、原価計算事業者に「標準的な運賃と異なるものを設定している事業者」を加えるよう、見直しを行う。

## 下限運賃の原価

下限運賃については、事業者間で原価の差異を認める項目（最小値を採用する項目）を限定して設定を行っている。

### （差異を認めない原価）

- ・運転者人件費
- ・車両修繕費
- ・諸税
- ・保険料等

### （差異を認める原価）

- ・燃料油脂費
- ・車両償却費
- ・役員報酬費
- ・営業外費用

原価計算事業者の中で  
平均値を採用する原価

原価計算事業者の中で  
最小値を採用する原価

## 今後のスケジュール（予定）

- 平成28年3月下旬頃
  - ・設定方法の見直しに係るパブコメ開始（30日間）
  
- 平成28年4月下旬頃
  - ・設定方法の見直し（通達改正）
  - ・新制度に基づく公定幅運賃を計算
  
- 平成28年5月以降
  - タクシー特措法に基づき、協議会に対して意見聴取
  
- 平成28年夏頃
  - ・新公定幅運賃を公示
  - ・見直し後の公定幅運賃の実施