

# タクシー運賃の今後の審査のあり方について（概要）

## I. 自動認可運賃の下限の設定について

- 自動認可運賃の幅を全国一律で上限から10%とする現行の運用は、現状から見れば、自動認可運賃の趣旨に鑑みて必ずしも合理的とは言えない。
- 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。
- 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であり、具体的には、各地域において標準的、能率的な経営を行う複数の事業者のうち、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。
- この場合の「効率的な経営」の審査は費目ごとに行うこととし、効率的経営による差異を認める経費（燃料油脂費、車両償却費等）と認めない経費（運転者人件費、車両修繕費等）を区分し、後者は地域の標準的、能率的な経営を行う事業者の平均値を固定値として用いることが適当。

## II. 自動認可運賃の下限を下回る運賃（下限割れ運賃）の審査について

### 1. 「適正な原価」及び「適正な利潤」の審査

- 道路運送法の運賃等の認可の基準が改正されたことを踏まえ、下限割れ運賃の審査に当たっては、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、その審査に当たっては、申請に係る原価について、個別の費目ごとに慎重な審査が必要。

#### **(1) 運送費人件費の審査**

- 過重労働等への誘因を排し、運転者の労働条件を確保する観点からは、人件費の査定に当たっては、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。
- 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額）を10%下回る額を査定上の目安とする現行の基準は、標準人件費を下回る額を一定程度容認している点で、タクシー運転者の労働条件確保という政策的要請の実現のためには不十分。
- 現行の基準に代えて、標準人件費を査定上の下限とし、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。
- あわせて、下限割れ運賃の認可に際しては、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を公表すること等を指導することが適当。

#### **(2) 運送費人件費以外の費用の審査**

- 事業者の申請値を前提に査定すべき経費（燃料油脂費、車両償却費等）と、原則として地域の標準的、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（車両修繕費等）を区分することが適当。

## 2. 「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」の審査

- 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、道路運送法第9条の3第2項第3号の基準に照らしてこれを認めない場合もあると解すべき。
- 例えば、特定の大口顧客を対象とした輸送サービス等、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、採算を度外視した運賃を設定し、他の事業者を市場から放逐しようとすることは、当該事業者のタクシー事業全体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とされる場合がある。
- また、あるタクシー事業者が地域の平均的な運賃より低額な運賃を設定した場合に、競争関係にある他の事業者がそれに同調し、その結果、地域全体として採算割れの事業者の続出、運転者の労働条件の悪化、安全性の低下等を招くおそれがある場合などについても、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得る。こうした例示に当てはまるか否かは、個別の事案に応じ、事業者のシェア、流し営業の比率、運転者の賃金体系等を勘案しながら総合的に判断することが必要。
- 現に実施中の下限割れ運賃において上記例示のような事態が生じている場合は、事業改善命令により運賃の変更を命ずることも考えられる。

## Ⅲ. 運賃の割引の審査について

- 道路運送法の運賃等の認可の基準が改正されたことを踏まえ、運賃の割引を実施した後も、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が求められることとなる。
- 下限割れ運賃の審査に係る考え方を適用しつつ、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。

## Ⅳ. タクシー運賃の審査に係るその他の運用のあり方

- 過重労働のおそれのある長距離走行を抑止するため、乗務距離の最高限度の指定地域を拡大することが適当。また、近年のタクシー運転者の勤務形態を踏まえた最高乗務距離を設定することが必要。
- 下限割れ運賃による事業の状況等の検証等を有効に行うため、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。また、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ことが必要。
- 下限割れ運賃を採用している事業者等に対しては、人件費、一般管理費、走行距離等について定期的な報告を求めるとともに、重点的な監査を実施することが適当。
- 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。
- 下限割れ運賃の認可に際しては、低額運賃を背景にした法令違反により一定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。
- 新規参入事業者が下限割れ運賃を申請した場合には、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。
- 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」旨の条件を付すことのほか、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することが適当。
- 個人タクシーについては、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認めないこととするのが適当。