

【論点2】

運賃規制はいかにあるべきか

- ・運賃規制の必要性
- ・運賃水準の決定方式

I 現在のタクシーの運賃規制の仕組み と実態について

タクシー運賃の法令上の規定

○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)

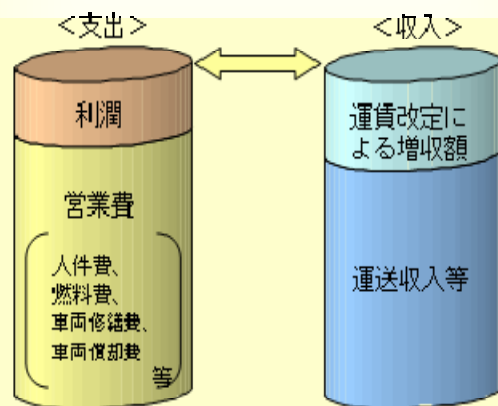
現在のタクシー運賃の決定方式について

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。

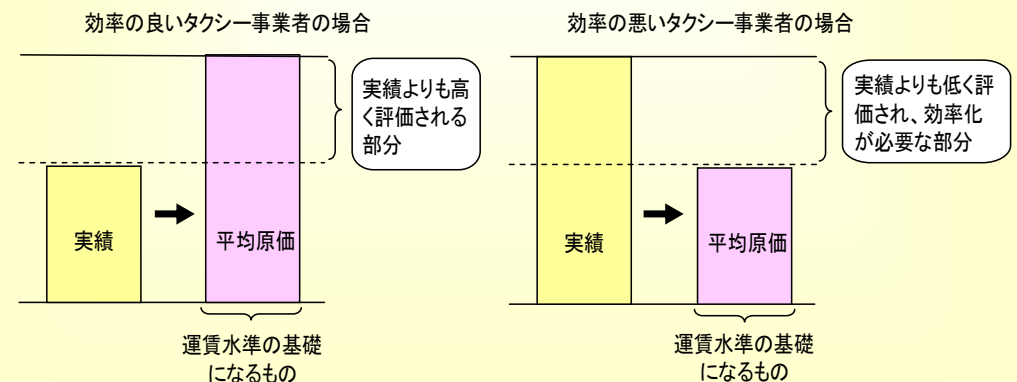
<総括原価方式のイメージ図>



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ないことになり、経営効率化を促す制度となっている。



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。

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)

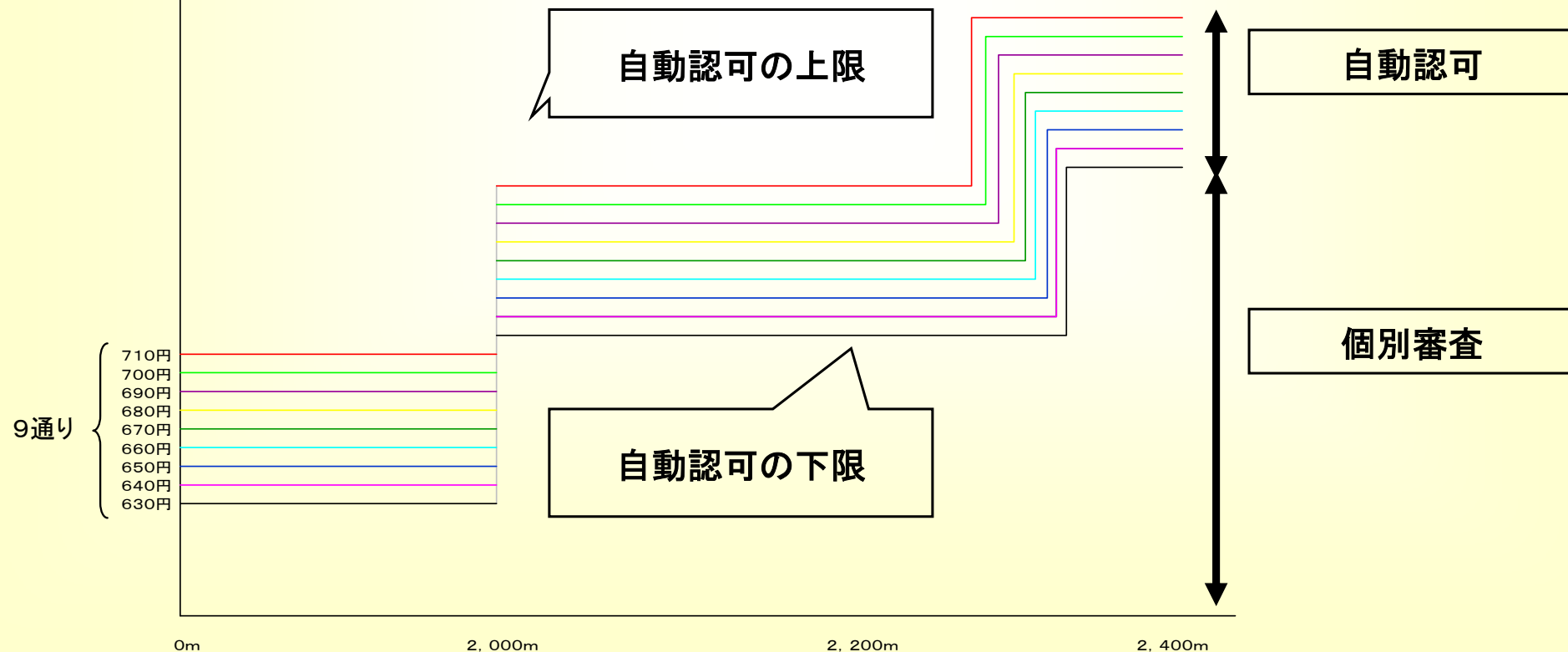
項目	17年度実績		19年度(平年度)①申請		19年度②査定		19年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	運賃改定前	構成比	運賃改定後	構成比
運送収入	42,346,855	98.05%	42,807,980	97.91%	A 42,346,855	98.05%	B 45,403,734	98.18%
運送雑収	9,857	0.02%	16,643	0.04%	9,857	0.02%	9,857	0.02%
営業外収益	833,154	1.93%	894,959	2.05%	833,154	1.93%	833,154	1.80%
計	43,189,866	100.00%	43,719,582	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%			

自動認可運賃制度の概要について

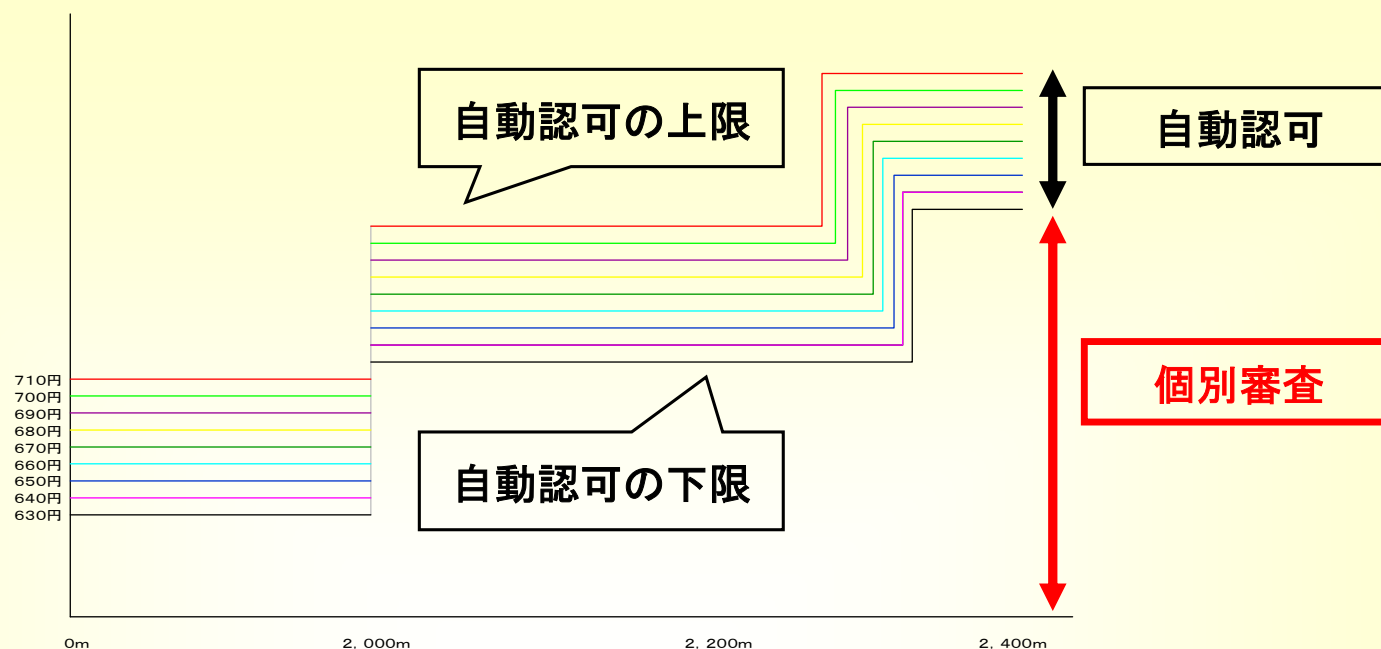
上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、地方運輸局長等が「自動認可運賃」として設定し(概ね9通りの運賃パターン)、事前に公示している。自動認可運賃の申請については、原価計算書等の添付を省略し速やかに認可する一方、自動認可の下限額を下回る運賃については、原価計算書等を添付させ不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査を行っている。

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。

【自動認可運賃のイメージ図】



下限割れ運賃に対する審査方針について



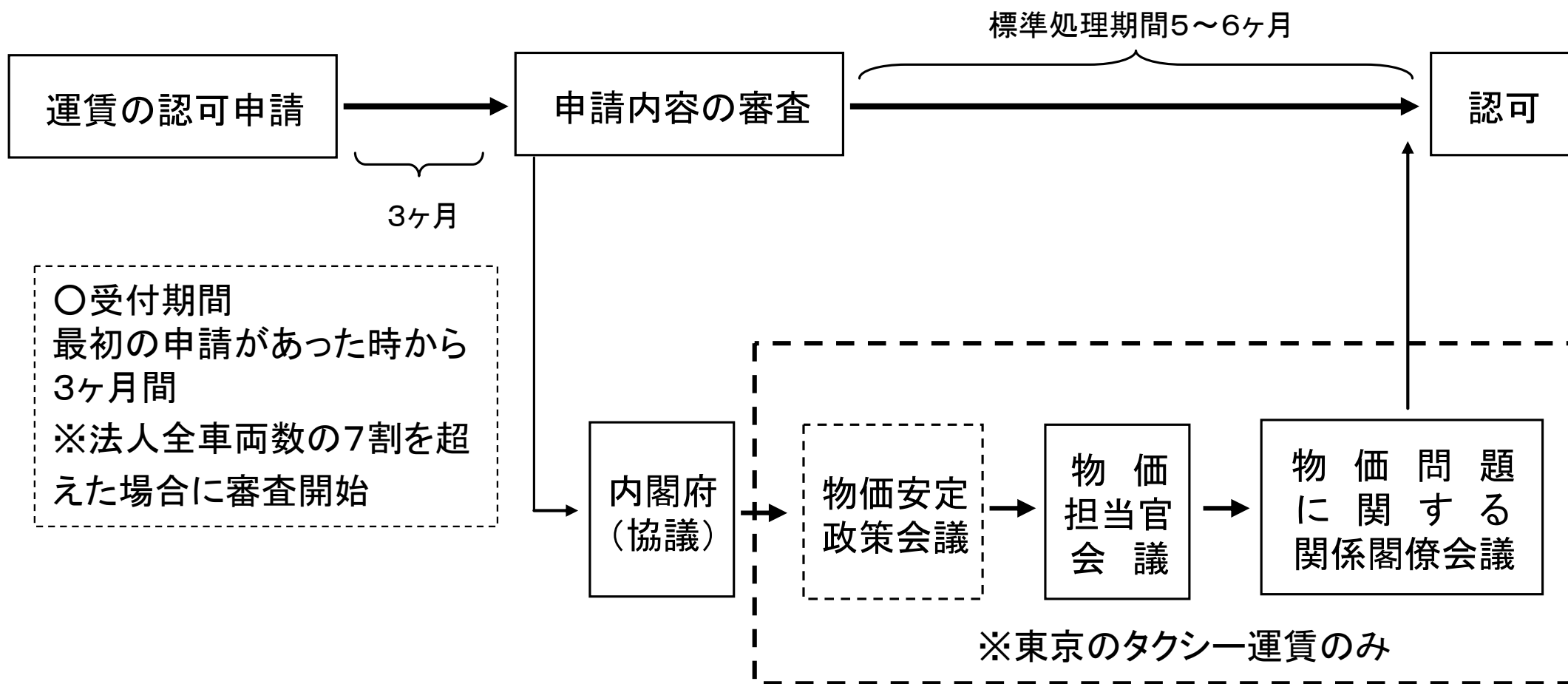
原価計算により、不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査することとしている(平成13年10月26日国自旅第101号通達)。

【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原価計算対象事業者の運転者1人当たり平均給与額の平均の額(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。

運賃改定手続きについて

タクシーの運賃は、原価・営業形態等が類似している区域をグルーピングした運賃ブロック毎(全国90ブロック)に設定されている。また、運賃ブロックごとの区分に応じて、内閣府への協議等の手続が必要となっている。



物価問題に関する関係閣僚会議における了承事項 (東京地区タクシーの上限運賃改定について)

平成19年10月18日
物価問題に関する関係閣僚会議

東京地区タクシーの運賃改定については、申請者の経営状況、燃料価格急騰等の影響、タクシー運転者の労働条件、物価・国民生活への影響等に関し、2回にわたる物価安定政策会議の開催による意見の聴取等を通じて慎重に検討を進めてきたが、別紙のとおり上限運賃の改定を認めることとし、あわせて、下記の方針により対処するものとする。

記

1. 政府は、良質かつ効率的なタクシー輸送を確保するため、事業者及び同団体に対し次の事項について強力的に指導する。
 - (1) 一層の経営効率化等に努めるとともに、サービスの向上により、一層の利用者利便の増進と輸送効率の向上を図る。
 - (2) タクシー運転者の労働条件の改善を図り、良質な労働力の確保に努める。
 - (3) 運転者への教育の徹底等により、輸送の安全性向上を図る。
 - (4) 高齢化社会の進展、国際観光需要の高まりなど社会環境の変化を踏まえ、地域のニーズに応える多様なサービスの提供に努める。
 - (5) 利用者に対して、サービス内容や運賃の種類等の情報提供の一層の充実に努めるとともに、改定する事業者については改定後の運賃料金について周知徹底を図る。また、上記(1)～(4)の事項に係る取組みに関して情報公開を行う。
2. 政府は、事業者及び同団体に対し、タクシーサービスの質を維持するためにタクシー運転者の賃金の改善のためのコストを賄うという今回の運賃改定の趣旨に鑑み、収入の増加に応じて、これを的確に賃金の増加に反映させることにより、タクシー運転者の労働条件を確実に改善するとともに、その実績を公表するよう強力的に指導し、運賃改定の趣旨を逸脱すると認められるときは、その事実関係を公表するとともに、必要な指導等を行う。
3. 政府は、更に効果的かつ直接的な安全規制を実施するとともに、監査・行政処分等の事後チェックの更なる充実・強化を図り、タクシー事業の安全確保、タクシー運転者の労働条件の確保・改善を図る。
4. 政府は、規制緩和の効果を消費者に一層還元し、また、タクシー事業の更なる発展を目指す方向で、以下の論点について早急に検討を進める。
 - (1) 総括原価方式の見直し、上限運賃規制そのもの見直し、サービスの多様化、利用者への情報提供の充実など、自由な競争の中で経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるようにする方策
 - (2) サービスの質の確保、不良事業者の退出促進、タクシー運転者の賃金の確保等の観点から、経営の変革を促し、市場の構造を変える方策

東京地区タクシーの上限運賃改定の概要

1. 運賃・料金

	現行運賃			申請運賃			改定運賃		
	区分	初乗	加算	区分	初乗	加算	区分	初乗	加算
改定率 (平均)	—			18.7%			7.2%		
距離制	中型車	2.0km — 660円	274m — 80円	普通車	2.0km — 750~810円 (このほか、現行の中型車・小型車の申請もある。)	238~276m — 80~90円	普通車	2.0km — 710円	288m — 90円
	小型車	2.0km — 640円	290m — 80円						
時間距離 併用運賃	中型車	時速10km以下の走行時間について 1分40秒までごとに 80円		普通車	時速10km以下の走行時間について 1分30秒~1分40秒までごとに 80~100円 (このほか、現行の中型車・小型車の申請もある。)		普通車	時速10km以下の走行時間について 1分45秒までごとに 90円	
	小型車	時速10km以下の走行時間について 1分45秒までごとに 80円							
時間制	中型車	初乗 1時間まで 4,380円	普通車	初乗 30分~1時間まで 2,570~5,300円 加算 10分~30分までごとに 650~2,530円 (このほか、現行の中型車・小型車の申請もある。)		普通車	初乗 1時間まで 4,550円 加算 30分までごとに 2,050円		
	小型車	初乗 1時間まで 4,070円							加算 30分までごとに 1,830円
深夜・早朝 割増	23時から5時まで 3割増			22時から5時まで 2割増			22時から5時まで 2割増		

2. 実施予定日 平成19年12月3日

3. 前回改定実施年月日 平成9年4月1日(消費税単純転嫁)

平成7年3月18日(実質改定)

具体的な運賃の設定方法（東京特別区・武三地区及び名古屋地区の例）

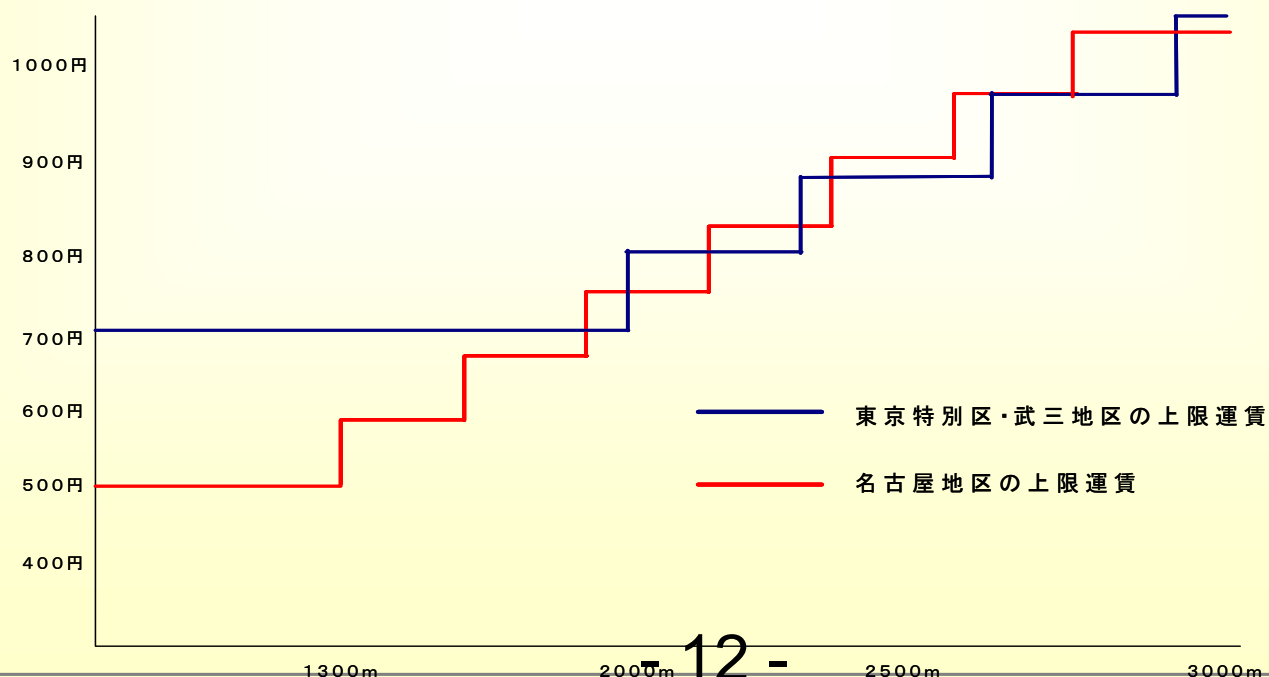
○東京特別区・武三地区の運賃額等（普通車上限）

- ・初乗運賃……………2kmまで 710円
- ・加算運賃……………288m毎 90円
- ・時間距離併用運賃……………1分45秒毎 90円
- ・深夜早朝割増……………22時から5時まで 2割増
- ・迎車回送料金……………定額制 0円～500円
- ・主な割引……………遠距離割引(9000円超1割引)
障害者割引

○名古屋地区の運賃額等（中型車上限）

- ・初乗運賃……………1.3kmまで 500円
- ・加算運賃……………253m毎 80円
- ・時間距離併用運賃……………1分35秒毎 80円
- ・深夜早朝割増……………22時から5時まで 2割増
- ・迎車回送料金……………定額制 200円
- ・主な割引……………遠距離割引(5000円超1割)
障害者割引、高齢者割引

○東京特別区・武三地区及び名古屋地区の上限運賃のイメージ図



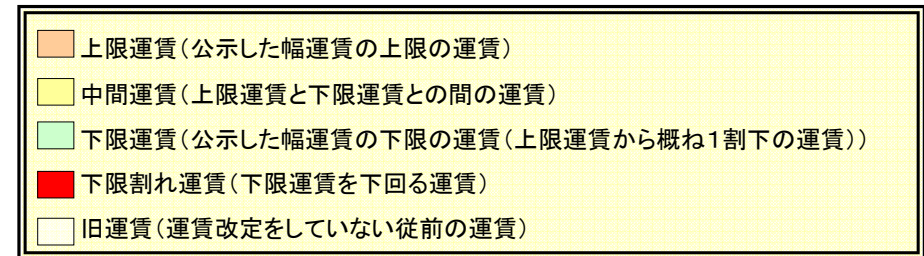
運賃の設定状況について

各地区における上限運賃の割合

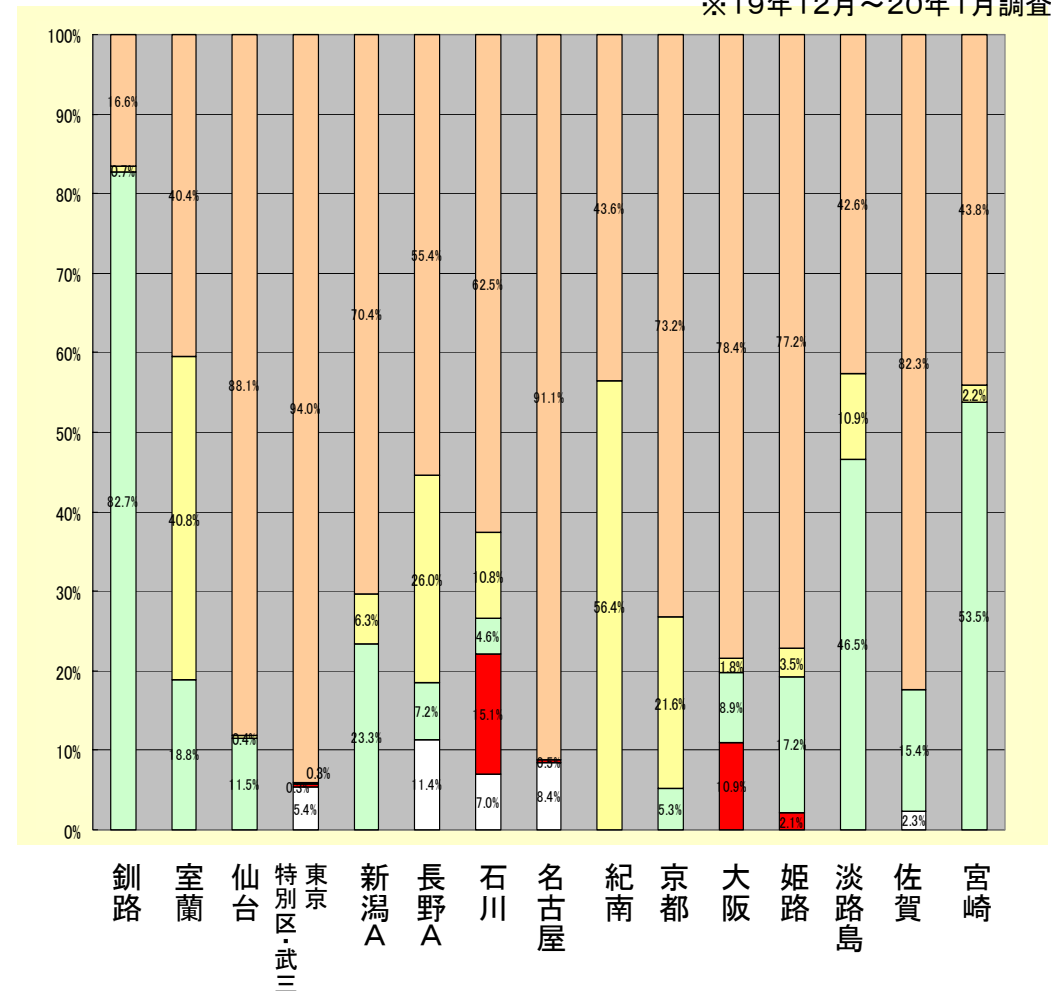
※19年12月～20年1月調査

100%	12地区
95%以上－100%未満	23地区
90%以上－95%未満	14地区
85%以上－90%未満	9地区
80%以上－85%未満	7地区
75%以上－80%未満	4地区
70%以上－75%未満	4地区
65%以上－70%未満	3地区
60%以上－65%未満	2地区
55%以上－60%未満	2地区
40%以上－45%未満	4地区
40%未満	6地区
計	90地区

運賃設定が多様化している主な地区

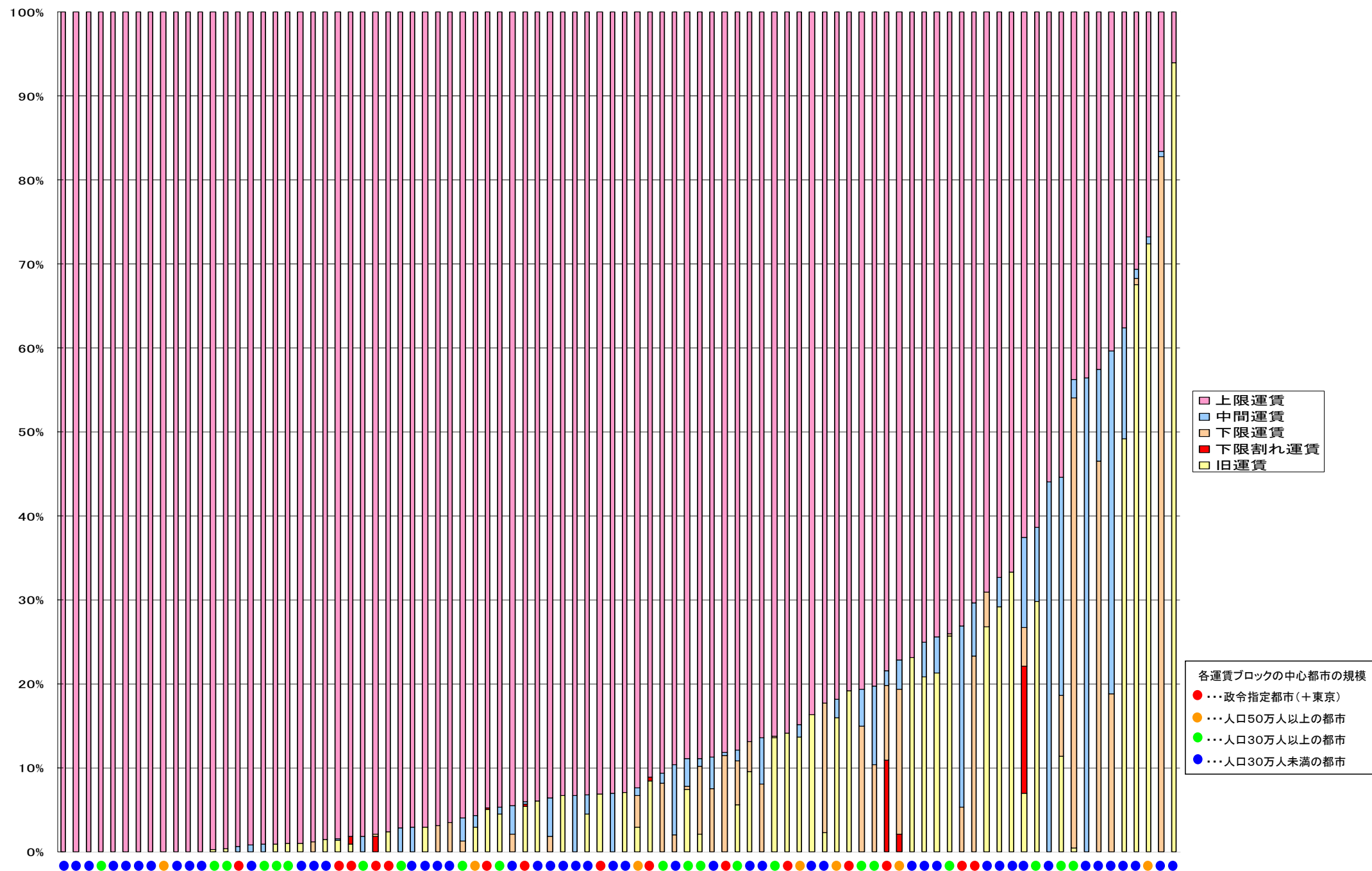


※19年12月～20年1月調査



全国90運賃ブロックにおける運賃の設定状況について（法人）

※19年12月～20年1月調査

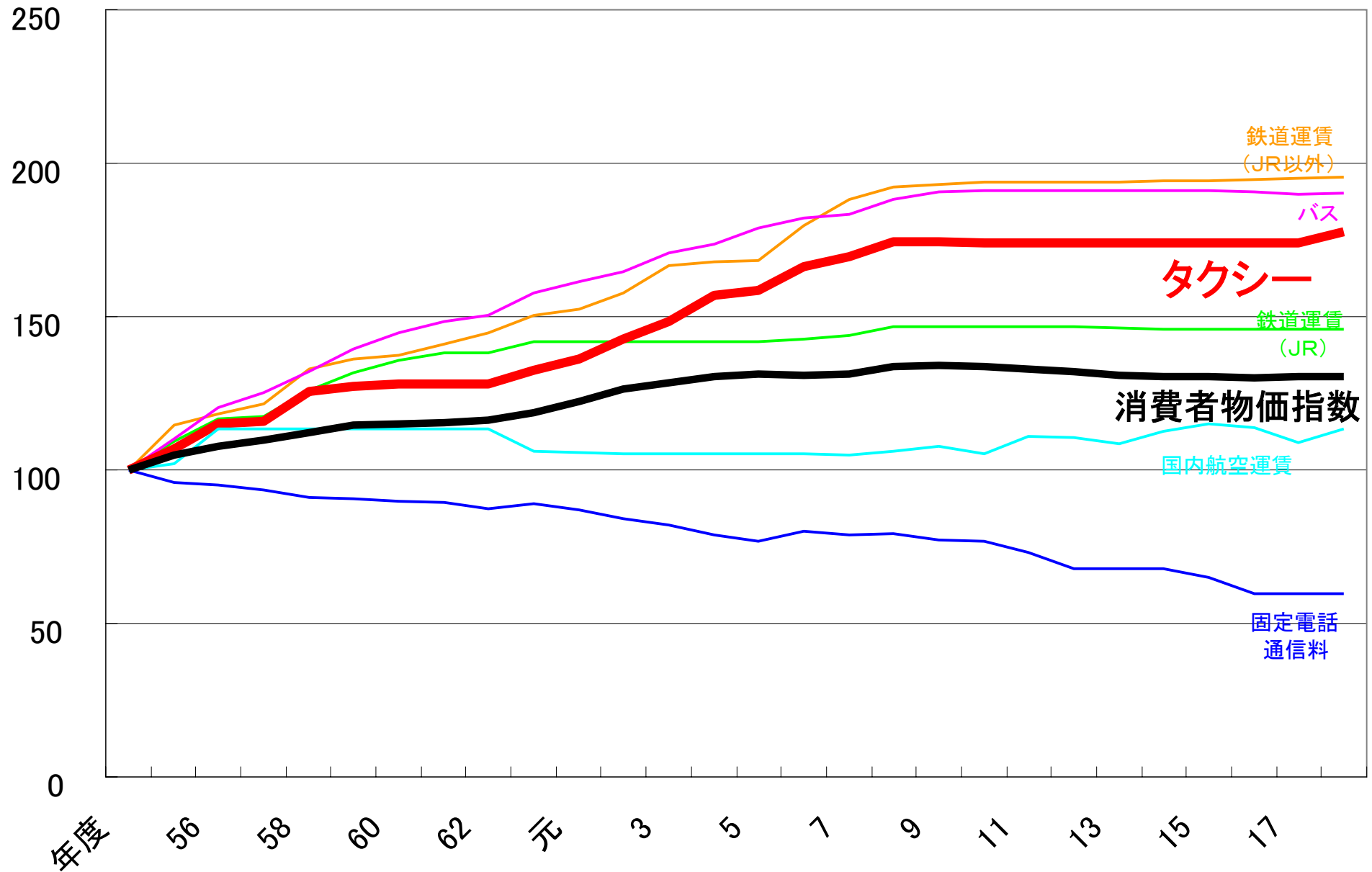


主な営業的割引の例

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28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5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7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6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3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	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10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	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10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。
空港バス乗継割引	岐阜地区	空港高速バスの乗車券を提示した者に対して1割引。
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5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	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15地区	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11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。

主な公共料金及び消費者物価指数の推移

昭和55年度=100とした場合の指数



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%
兵庫	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%
	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%	0.0%
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

Ⅱ タクシーにおける運賃規制の必要性 等について

運賃規制の必要性に関する主な考え方

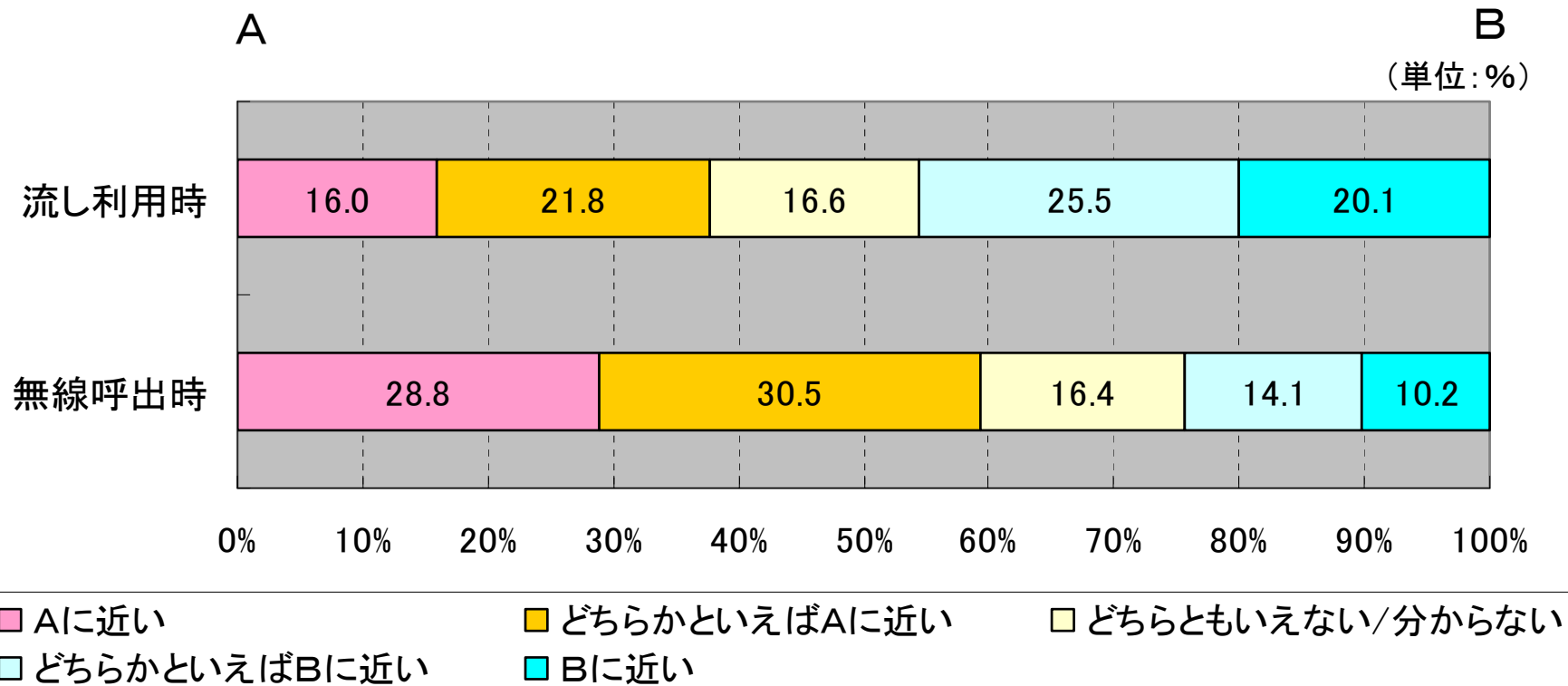
		規制が必要との考え方	規制は不要との考え方
運賃構造		<p>初乗り、加算の距離や額、時間の要素の働き方が会社ごとに異なっている場合、最終的にどの運賃が安いのか、利用者は分からない。初乗り額を見て安いと思って乗ったら、結果として高かった、という事態が生じるため、「追い抜き禁止」など、一定のルールが必要。電話呼び出しでも、必要なときに呼ぶ、という利用形態の場合、複雑な運賃の比較は困難。</p>	<p>初乗り額や距離、一定距離の場合の運賃額等の表示を義務付けることにより、利用者が必要な情報を得ることができる。電話呼び出しの場合は、予め運賃の比較も可能であり、利用者が情報収集し、最も適した運賃を選択すればよい。</p>
運賃水準	同一地域同一運賃	<p>流し利用の場合、利用者は、次に、何分待てば、どのような運賃の車両が来るのか、知ることができず、最初に来た車両を選択せざるを得ない場合が多い。 乗り場利用の場合、順番に乗らざるを得ず、高い運賃だからといって見送ることは、困難な場合が多い。 このような状況では、利用者が運賃を選択することは事実上極めて困難であり、利用者が安心して利用できるように運賃水準を統一すべき。</p>	<p>流し利用であっても、運賃額を明確に表示させるなど、利用者に分かりやすい仕組みを作れば、まったく選択できないわけではない。待ち時間等を経験的に知ることもでき、運賃競争が機能する余地はある。 乗り場利用の場合も、運賃の種別ごとに乗り場を分ければ選択は可能である。 不当に運賃が高い車両は見送ればよいのであって、著しく利用者保護に欠けることとはならない。</p>
	上限規制	<p>上記のような事情があるため、運賃競争は機能しにくい面があり、運賃水準が高くなる可能性が高いほか、不当に高い運賃の車両を利用せざるを得なくなることも考えられるため、利用者保護の観点から、上限は規制すべき。ただ、その上で、競争により低廉な運賃が提供されることは利用者に望ましいことであり、安い運賃を禁止する必要はない。</p>	
	下限規制	<p>過剰な運賃競争が行われた場合には、労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすい。特に、タクシーは、費用の70%以上を人件費が占める労働集約型産業であり、他の費用の大半は燃料費等の直接的な経費であること、また、賃金は歩合制が多く、売上げが直ちに運転者の収入に影響することから、労働条件の低下が生じやすく、安全性やサービスの質にも影響を及ぼす。このため、運賃の下限については厳格な規制が必要である。</p>	

タクシー利用者アンケート

○同一地域同一運賃について

A: 同じ地域内で高い運賃と安い運賃のタクシーが混在して営業していた方がよい

B: 同じ地域内のタクシーはなるべく同一(ほぼ似たような)運賃で営業していた方がよい



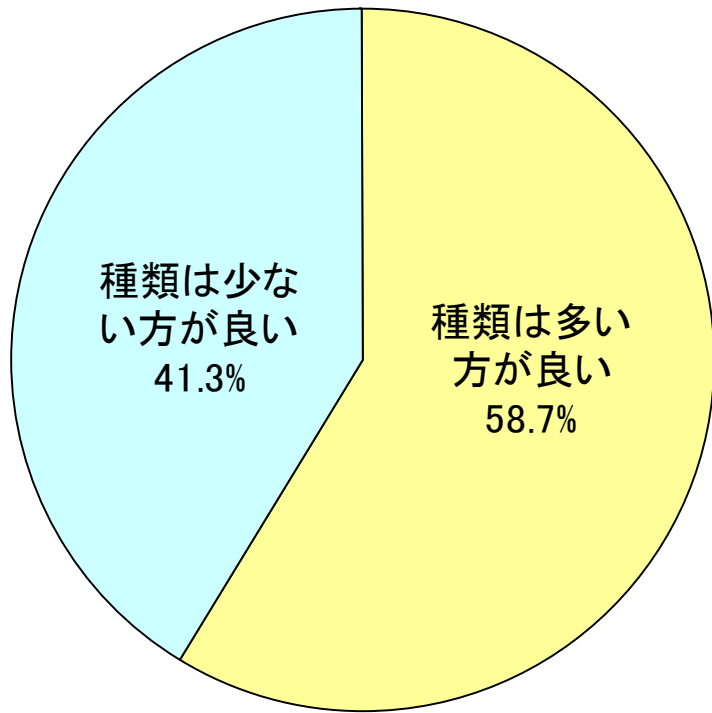
出典: タクシー問題懇談会による調査

調査対象... 東京都23区・武蔵野市・三鷹市居住の個人

調査方法... インターネット調査

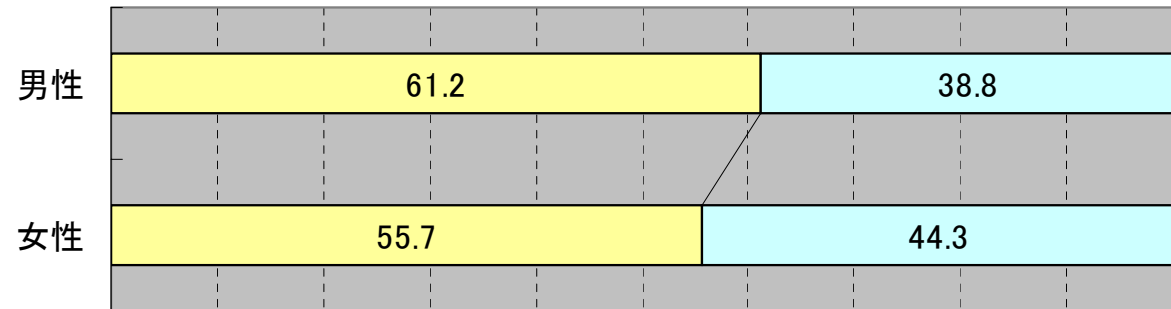
調査時期... 平成19年9月初旬 サンプル数... 1,000件

○多種類運賃について



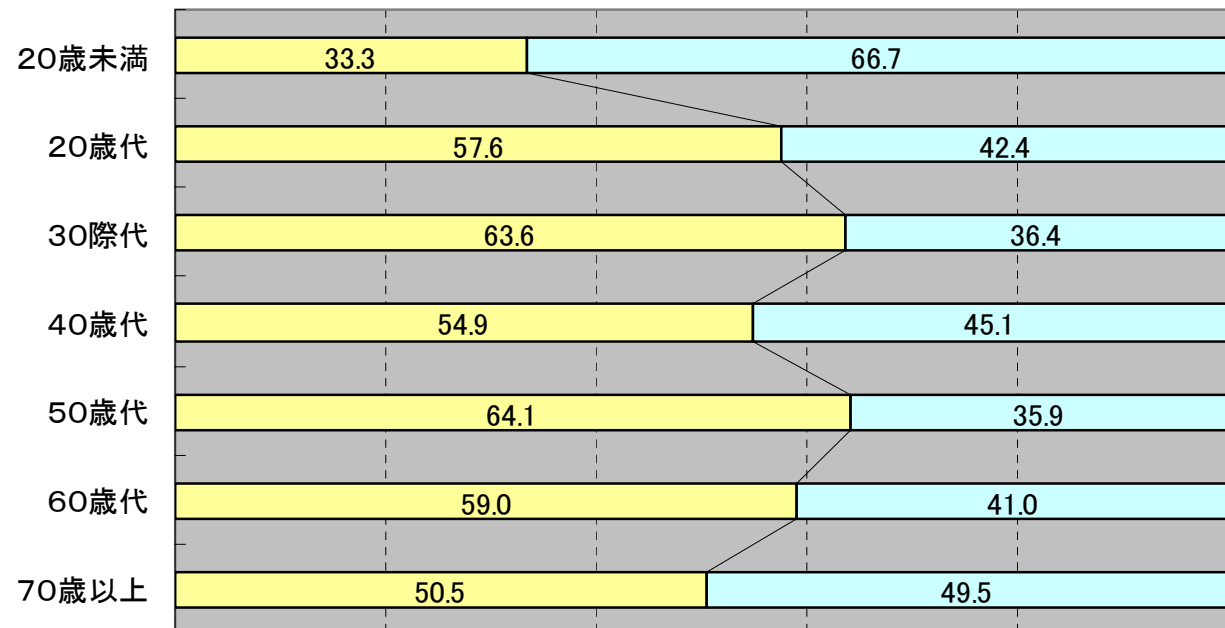
【男女別】

□ 種類は多い方が良い □ 種類は少ない方が良い (単位: %)



【年代別】

□ 種類は多い方が良い □ 種類は少ない方が良い (単位: %)



出典:財団法人 東京タクシーセンター調査

調査対象...東京都23区・武蔵野市・三鷹市のタクシー利用者

調査方法...はがき配布・インターネット調査

調査時期...平成19年6月～8月 サンプル数...1,141件

現行のタクシー運賃の査定方式に対する主な指摘

- 費用の増加や利潤を見込んだ査定であるため、経営者に甘い結果となっているのではないか。
- 多くの地域で運賃が上限に貼り付いており、行政が公示した上限運賃が、事実上、各社の指標になっているのではないか。
- 運賃水準や運賃構造に関する規制の運用が硬直的で、運賃やサービスの多様化を妨げているのではないか。
- 直近の実績に基づく原価を基本とした現行の総括原価方式においては、賃金の低下が続く状況下では、人件費の低下を追認するような査定にならないか（人件費の上昇を見込んだ改定が困難ではないか）。
- タクシーにおいては、人件費が費用の70%以上を占めるなど、費用構造等に大きな差がないにもかかわらず、自動認可運賃として10%の幅を設定しているため、地域によっては過剰な運賃競争が生じているのではないか。

○いわゆる「下限割れ運賃」の申請について、不当競争を引き起こすおそれがあるにもかかわらず、安易に認可していないか。また、下限割れ運賃に対する審査基準が曖昧で、行政の恣意的な判断となっていないか。

○いわゆる「70%ルール」のために、個々の事業者にとって運賃改定を行いたくても行えないケースがあるが、これは個別申請・認可という法制度と矛盾しているのではないか。

○いわゆる「70%ルール」は、運賃改定における業界の同調的価格引き上げ行為(カルテル)を誘発することにならないか。

○現行の運賃改定手続は、地域の意向を反映させる仕組みとなっていないのではないか。

Ⅲ 他の公共料金における規制等について

主な公共料金の設定方式等について

設定方式	事業
総括原価方式	<ul style="list-style-type: none"> ・電気(一般家庭、商店等向け) ・都市ガス(一般家庭、商店等向け) ・鉄道(JR、大手民鉄、地下鉄) ・乗合バス ・タクシー ・水道 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="font-size: 2em;">}</div> <div style="text-align: center;"> <p>原燃料費調整 制度(※2)</p> </div> <div style="font-size: 2em;">}</div> <div style="text-align: center;"> <p>ヤードスティック査定 (※3)</p> </div> </div>
<p style="text-align: center;">上限価格方式 (プライスカップ方式)(※1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電気通信(NTT東西の基本料金、通話料金等)
事前届出制	<ul style="list-style-type: none"> ・国内航空

※1 原価の動きと切り離された物価上昇率から生産性向上率などを差し引いて料金改定率に上限を設定する方式。

※2 為替レートや原油価格等に左右される原燃料費の変動に応じて自動的に料金を調整する制度。

※3 各社の単価を水準(額の高低)、変化率(額の増減)で比較することで、一定の割合を減額査定し効率化努力を促すもの。

公共料金の設定方式について

公共料金の設定方式としては、主に「総括原価方式」と「プライスカップ方式」があるが、それぞれ以下のようなメリット・デメリットが指摘されている。

	総括原価方式	プライスカップ方式
概要	○効率的に事業が行われた場合に要する総費用に適正な事業報酬を加えたものが、総収入に見合うように料金設定を行う方式。	○外生的な数字に基づき価格の上限を定めることにより、事業の効率化を促す価格設定方式。 ○例えば、料金の平均水準の変化率が、物価上昇率から当該事業の生産性向上率(X値)を控除すること等により設定される料金改定率の上限までの範囲内であれば、事業者は自由に料金改定できるというもの。
メリット	○料金算定の根拠が比較的分かりやすい。 ○事業者の過大な利益・損失を生じない。 ○消費者が過大な料金負担を負わない。 ○安全性・サービス向上のための設備投資、必要経費の支出への誘因が働く。	○事業者には費用節減のインセンティブが働く。 ○総括原価方式に比べて運用が容易で規制コストが小さい。(ただし、X値の設定や方式の補完のための諸調整により、このメリットが失われることがある。) ○事業者に料金設定上のフレキシビリティが与えられることにより、効率的な料金体系が実現される。(ただし、市場間で差別的な価格が設定される恐れがある。)
デメリット	○コスト削減の誘因が働かない。 ○原価に関する情報が事業者に偏っているため、適正な原価の判断が難しい。 ○査定コスト・申請コストが膨大、審査に時間がかかる。 ○物価上昇等の経済情勢の変化に応じた料金設定が困難。	○当初の上限値やX値等の設定に技術的困難が伴う。 ○サービスの質の低下や投資誘因の減退が生じる恐れがある。(この補完のために方式が複雑化することがある。) ○事業者が複数の市場分野を有する場合に、市場間で差別的な価格が設定される恐れがある。 ○事業者に過大な利潤をもたらす恐れがある。

(参考) 電気通信分野におけるプライスカップ方式の概要

① プライスカップの制度趣旨

- ・ 第一種指定電気通信設備を用いて提供され、競争が十分に進展しておらず、かつ、利用者の利益に及ぼす影響が大きいサービスに対して料金水準の上限を設けることにより、事業者の経営効率化を促すとともに料金の低廉化の実現を目的として導入(平成12年10月適用開始)。

② プライスカップの対象

- ・ NTT東西が提供する音声伝送サービス(加入電話、ISDN、公衆電話に限る)及び専用サービス

③ プライスカップの設定方法

- ・ サービス区分(バスケット)内の料金を指数化し、一定の期間中の当該指数の上限を基準料金指数として規定。
- ・ 基準料金指数は、前適用期間の基準料金指数に生産性向上見込率を加味し、以下の式から求められる。

$$\text{基準料金指数} = \text{前期の基準料金指数} \times (1 + \text{消費者物価指数変動率} - \text{生産性向上見込率} + \text{外生的要因})$$

- ・ プライスカップの運用に当たっては、3年ごとに生産性向上見込率(X値)を設定し、当該X値を用いて基準料金指数を設定している。X値は、その適用期間の最終年度に収支が相償するように算定され、具体的には次の式で表される。

$$\text{収入} \times (1 + \text{消費者物価指数変動率} - X\text{値})^3 = \text{費用} + \text{適正報酬額} \cdot \text{利益対応税額}$$

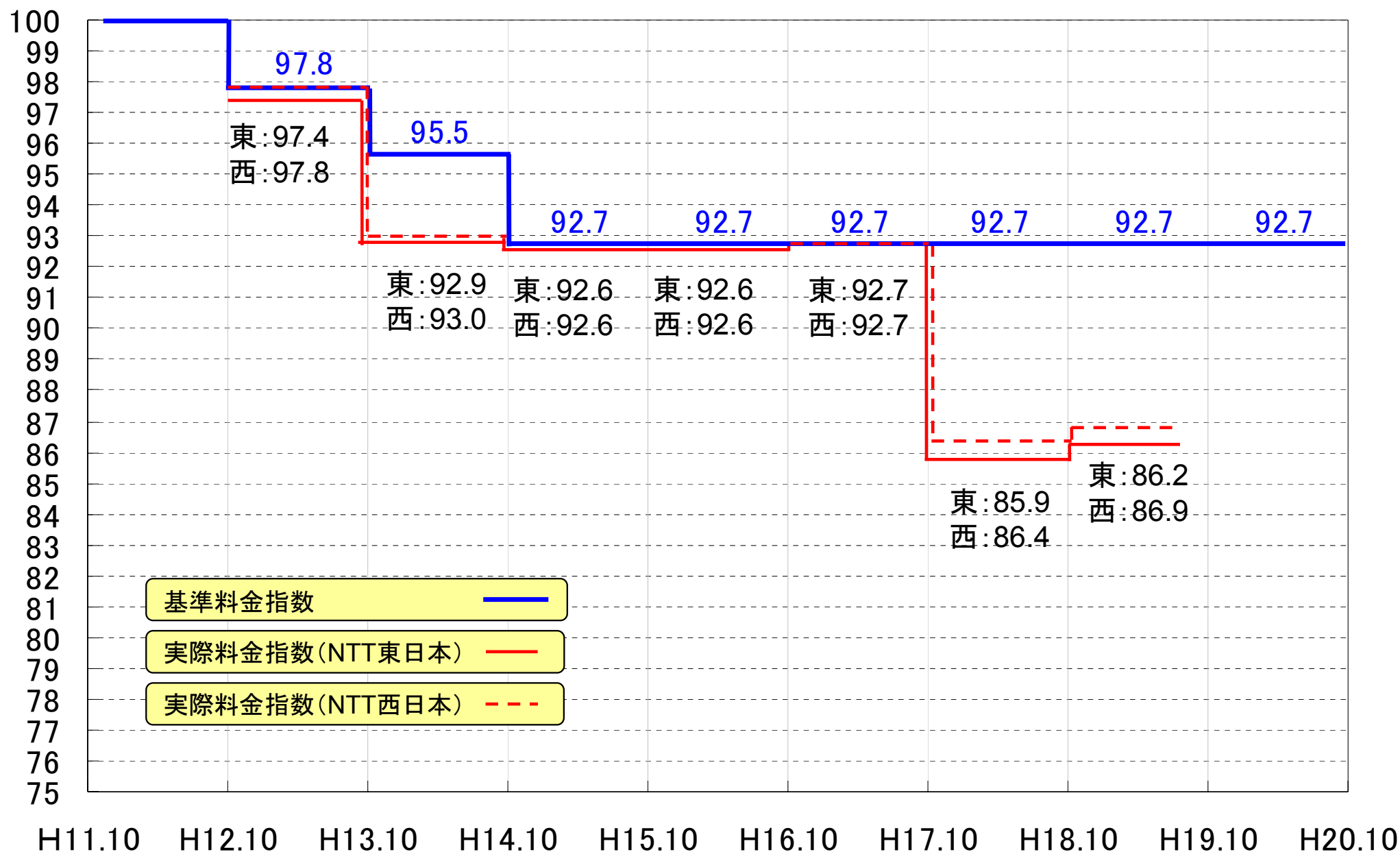
これを、左辺をX値として展開すれば展開すれば次のとおりであり、消費者物価指数変動率、費用、収入を予測することによりX値を算定。

$$X\text{値} = 1 + \text{消費者物価指数変動率} - \sqrt[3]{(\text{費用} + \text{適正報酬額} \cdot \text{利益対応税額}) \div \text{収入}}$$

④ プライスカップ対象サービスの料金設定

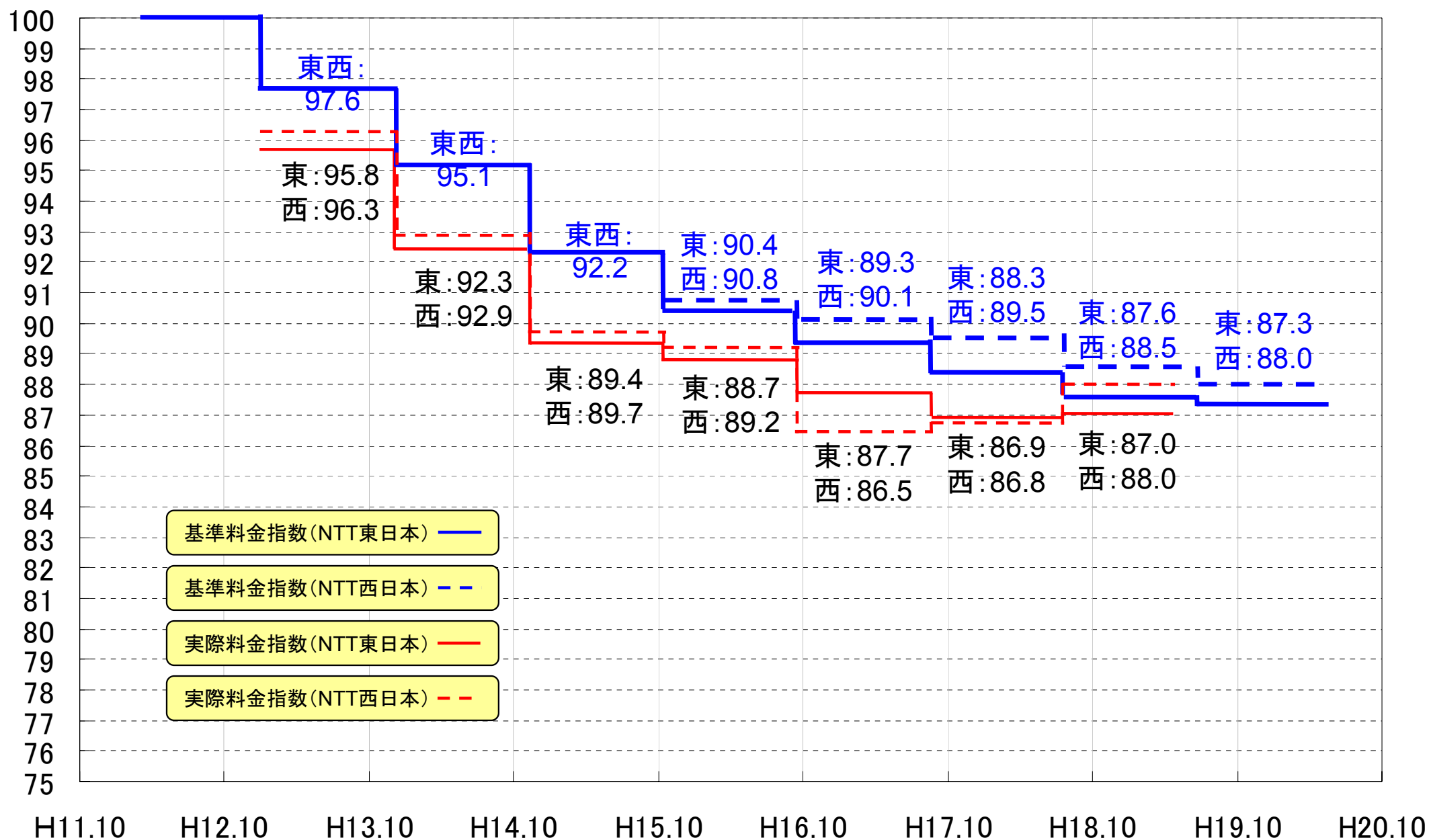
- ・ NTT東西の実際の料金指数が、バスケット毎に、基準料金指数を下回るものであれば個々の料金は届出で設定が可能。
- ・ 基準料金指数を超える料金の設定については、総務大臣の認可が必要。

(参考) 料金指数の推移【音声伝送バスケット（加入電話・ISDN・公衆電話）】



※実際料金指数は各期の10月1日時点のもの

(参考) 料金指数の推移【専用バスケット（高速デジタル伝送サービス利用料）】



※実際料金指数は各期の10月1日時点のもの

諸外国のタクシー運賃制度

	アメリカ(ニューヨーク)	イギリス	フランス	ドイツ
運賃規制	固定運賃制	上限運賃制	上限運賃制	固定運賃制
運賃 ※平成18年 11月調査	2km 5.64ドル (約664円) 5km 9.78ドル (約1,152円) ※1ドル=約117.8円	(ロンドン) 2km 4.84ポンド (約1,102円) 5km 9.02ポンド (約2,054円) ※1ポンド=約227.7円	(パリ) 2km 5.72ユーロ (約879円) 5km 6.44ユーロ (約990円) ※1ユーロ=153.7円	(フランクフルト) 2km 5.72ユーロ (約879円) 5km 10.3ユーロ (約1,691円) ※1ユーロ=153.7円
	ニュージーランド	スウェーデン	オランダ	日本(東京)
運賃規制	運賃水準に関する規制なし (ただし、協会加入事業者は同じ運賃構造の導入が必要)	運賃規制水準に関する規制なし (ただし、運賃情報に関する厳格な規制がある)	上限運賃制	上限運賃制
運賃	—	—	—	2km 710円 5km 1,700円