

## 2018年仙台市タクシー運賃改定の検証

2018.5.10 菊池和彦（自交総連書記長）

### 1. 異常に低い改定率、情報公開資料で検証

2018（平成30）年1月16日に東北運輸局より公示された仙台市のタクシー運賃改定では、改定率（値上げ率）が2.62%と過去に例がないほど低いものとなった。

近年のタクシー運賃改定の改定率は、例えば2017年3月公示の名古屋7.36%、同年9月公示の福井11.18%、2018年3月公示の京都8.17%などとなっており、運賃改定の新方式が適用された2007年以降に実施された運賃改定のうち、最も改定率が低かったのは2015年11月公示の岡山4.4%で、次いで2008年11月公示の和歌山市域4.9%であるが、この2か所以外はすべて6%を超えている（車種区分統合による改定を除く）。

運賃改定は、タクシー運転者にとっては運送収入が増えて歩合給がアップする最大の機会であり、事業者による運賃改定の申請も運転者の労働条件改善を最大の理由として行われる。しかし改定率が2.62%では、値上げによる乗客の逸走も考えればほとんど増収が期待できず、したがって労働条件も改善しない。運賃改定の目的が果たされないということになる。

仙台市の異常に低い改定率を受けて、自交総連宮城地連では2018年1月25日と2月22日に東北運輸局交渉を行い、2回目の交渉には自交総連本部も参加した。交渉で局側は、運賃改定の計算は国交省通達どおりに行っていて誤りはないとし、計算の過程や各社の申請原価の公開は拒否した。このため宮城地連が情報公開法に基づき行政文書開示請求を行い、4月3日に収支実績及び推定収支に関する資料の一部（286ページ）が開示された。

開示された資料は、運賃改定申請にかかる原価計算対象事業者の名称や申請原価等は黒塗りで非開示となっているが、推定収支を計算する過程の原数値等についてはかなりの部分が判明することになった。この資料にもとづき、仙台市の運賃改定の計算過程を検証し、今後の対応策を提起したい。

### 2. タクシー運賃改定の手順、概要

タクシー運賃は、公共交通機関の運賃として、道路運送法に基づく認可事項であり、その改定（公示運賃の上限の改定）には厳密な手順が定められている。

基本的な考え方は、事業者が経営を維持するための収支を償うに足る範囲で運賃改定（値上げ）を認めるということで、7割以上の事業者から申請があった場合に改定が行われる。改定率の計算は、標準的な事業者10～30社を原価計算事業者として選定し、その事業者の原価について実績年度（申請した年の前年度の実績）、翌

年度（実績年度の翌年度）、平年度（実績年度の翌々年度）を推計、一方、直近5年間の輸送実績から現行運賃のままとした場合の平年度の運送収入を推計する。平年度における収入と原価の収支差を埋める分だけ増収となるように値上げが認められ、平年度の運送収入に対する増収分の割合が増収率すなわち改定率となる。

こうした手順は、以下の二つの通達で定められている。

- ① 平成13(2001).10.26 国自旅第101号「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」（以下、「処理方針通達」という）
- ② 平成19(2007).3.28 国自旅第325号「一般タクシー事業における今般の運賃改定申請の審査等の取扱いについて」（以下、「325号通達」という）

処理方針通達が基本となる通達で、この別紙2に「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃原価収入算定・処分基準」が詳しく定められている。この通達に基づき運賃改定作業が行われてきたところ、2007年にタクシー規制緩和後初めての運賃改定がほぼ10年ぶりに行われることになった際に325号通達が出され、処理方針通達が一部改正されることとなった。これは、タクシー運転者の賃金が歩合給中心の体系に移行し、処理方針通達の人件費算定方法（春闘の賃金改定率で将来の予測をする方式）が実態に合わなくなっており、運転者の労働条件改善を主要な理由として行われる運賃改定を審査するには、「実績における運送収入に対する運転者人件費の割合を維持したうえで健全な経営が成立する水準の運賃を設定するという考え方に立って」（325号通達）新たな計算方法が示されたものである。

すなわち、「タクシーサービスの質を維持するためには運転者の労働条件につき一定の水準を確保することが必要である」（325号通達）ことから、確実に運転者の賃金改善がなされるように、運賃改定によって増えることになる賃金（歩合給）を予め見込んで改定後の原価とみなして、人件費を上乗せ査定することによって、従来の計算方式に比べて、改定率も高くなるようにしたのである。

運賃改定が運転者の労働条件改善のために行われるということに配慮したもので、積極的な意義をもつ改正であった。この325号通達の趣旨からみても、今回の仙台の運賃改定率の低さは異常といわざるを得ないものである。

### 3. 改定率が低くなった要因

運賃改定の計算の手順からわかるように、改定率が低くなるというのは、平年度における収支差（いわゆる「赤字」、ただし原価に適正利潤を含む）が少ないために、それを埋める増収も少なくすみ、改定率が低くなったということである。

その要因として、二つのことが指摘できる。

- ① 実績年度の収支率が98.94%、すなわち「赤字」が1.06%と、もともとかなり少なかったこと。

- ② 原価の大部分を占める運転者人件費の推計が実績と比べてマイナスとなっていること。

この2点について詳しく分析する。

### (1) 実績年度の「赤字」が少ない

改定率を決める平年度の「赤字」には実績年度の「赤字」が含まれており、それが少なければ平年度の「赤字」も少なくなり、その分、改定率は圧縮される。

近時の他地区の運賃改定をみると、実績年度の収支率は、2017年3月公示の名古屋96.00%、同年9月公示の福井94.44%、2018年3月公示の京都96.02%で、「赤字」はそれぞれ4.00%、5.56%、3.98%であり、これが改定率にも反映されている。仙台市の1.06%というのはきわめて低い。

これほど低くなっている要因は、開示された資料のうち、原価計算会社の原価についてはすべて黒塗りとなっているので、詳しく理由を知ることができない。

規制緩和後、ほとんどのタクシー事業者は、過当競争のなかで経営の維持をはかるために、完全歩合給への移行を含め人件費の圧縮に努め、東日本大震災後の復興需要が急反動で減少したこともあり、いっそうの経費削減を行ってきた。年々、運送収入が減少するという事業実態からすれば金融機関からの借り入れは困難であり、「赤字」は出したくても出せないという状況であった。運転者の労働条件にしわ寄せをして「赤字」を少なくしていることが、結果として改定率の低さにつながったことになる。

運賃改定を申請した事業者は、普段から運転者の労働条件改善に積極的にとりこんでいれば、その分、実績の「赤字」幅が大きくなって、結果的に改定率もより高くなっていたはずであることを教訓とするべきである。

### (2) 運転者人件費のマイナス査定

運転者人件費は原価の6割以上を占めるもので、この査定が、実績よりマイナスとなっていることは、最大の問題点である。

運転者人件費の算定は、325号通達で以下のように定められている。

「運転者人件費の算定は、下記の式による。(中略)

平均給与月額×支給延人員×(1+退職金支給率+厚生費支給率)

#### ① 平均給与月額

翌年度…実績年度の平均給与月額に翌年度における運転者一人当たり運送収入伸び率を乗じた額

平年度…翌年度の平均給与月額に平年度における運転者一人当たり運送収入伸び率を乗じた額

② 支給延人員、退職金支給率及び厚生費支給率  
処理方針通達別紙2による算定と同じ。」

このうち、退職金支給率と厚生費支給率は合わせても1.5%程度であり、大勢に影響はない。問題は平均給与月額と支給延人員である。

① 平均給与月額の査定

平均給与月額（一人当たり）は、開示資料によれば次のように算定されている。

	平均給与月額	(前年度比増減)
実績年度	190,864	
翌年度	190,788	-76、-0.04%
平年度	190,788	0、0%

翌年度において減っているのは、運転者一人当たり運送収入が以下のとおり減っていることに対応したものである。

	運送収入	運転者数	一人当たり 運送収入	(前年度比増減)
実績年度	5,472,669,000	15,500	353,075.42	
翌年度	5,276,374,064	14,950	352,934.72	99.96% (-0.04%)
平年度	5,276,374,064	14,950	352,934.72	100% (0%)

325号通達の平均給与月額の算定方法に従って、運転者一人当たり運送収入が0.04%減ったので、給与も0.04%減らしたということであるが、運転者の給与が実績より減少するという算定には疑問が生じる。

325号通達の趣旨は、一人当たり運送収入が増えていく場合には、それにしたがって増えた給与を原価に組み入れて計算するというものである。運送収入が減少する場合に、それをそのまま運転者給与も減少するとみなすべきだろうか。

325号通達は、「運転者の労働条件につき一定の水準を確保することが必要である」として出されたものである。また、2009年に施行されたタクシー特措法は、規制緩和による供給過剰によって運転者の労働条件が低下し、安全にも支障が出ていることから、運転者の労働条件の向上等を主要な目的として特定地域（旧）を定め、仙台市も指定された。2014年に施行された改正タクシー特措法でも、その主旨は引き継がれ仙台市は特定地域（新）に指定されている。こうした経過を考えれば、運転者の給与が減少することは本来想定されていない事態である。一人当たり運送収入が増加している場合には、その伸び率を乗じて給与も増えるとしていいが、減少している場合には、給与は連動して減少するとせず、実績と変らないものとみなす査

定がなされるべきである。

## ② 支給延人員の査定

支給延人員は、処理方針通達別紙2で次のように算定すると定められている。

「輸送力増強を伴う場合の支給延人員は次式により算定したものとし、労働条件の改善（労働時間の短縮等）をする場合は、実施し又は実施することが確定している場合のみ運転者について人員増を認める。

最近年度実績支給延人員×（1+実働日車数の伸び率）」

これにもとづき、開示資料では次のように計算している。

	延実働日車数	(伸び率)
実績年度	218,082.00	
翌年度	210,348.51	96.45% (-3.55%)
平年度	210,348.51	100% ( 0%)

	支給延人員
最近年度実績	15,500
翌年度	$15,500 \times (1 - 0.0355) = 14,950$
平年度	$15,500 \times (1 + 0) = 14,950$

つまり、実働日車数が減るので、それに比例して支給延人員も減り、実績年度15,500人だったのが平年度には14,950人になるという査定である。

処理方針通達別紙2に記載された計算式通りの計算であるが、これは通達の趣旨に沿うものといえるだろうか。通達では「輸送力増強を伴う場合の支給延人員は…」と限定がされているように、増車により必要な運転者が増える場合と労働時間の短縮によって必要な運転者が増える場合にのみ支給延人員の増加を認めるというのが趣旨である

人員増に限定を設けているのは、人員増を認めれば、その分賃金支給総額が増え、平年度の「赤字」も増えるので改定率が高くなるどころ、無限定に人員増を認めて改定率が高くなることは避けなければならず、増車か時短か確実な要因がない限りは人員増を認めないというのが基本的な考えである。

問題は、今回の仙台市のように、減車により延実働日車数が減少すると想定されるときにもこの考え方を適用して、運転者数がそのまま減少すると査定しているのかどうかである。

仙台市における平均車両数（原価計算会社のもの）は、開示資料によれば、次のようになっている。

	平均車両数	(前年度比増減)	
平成24(2012)年度	731.93		
25(2013)年度	732.23		
26(2014)年度	671.67		
27(2015)年度	705.35		
実績年度	715.96		(28(2016)年度)
翌年度	690.59	-3.54%	(29(2017)年度)
平年度	644.09	-6.73%	(30(2018)年度)

実績年度から2年後には10%程度の減車が想定されているわけだが、この減車は、タクシー特措法、同改正法により仙台市が特定地域（旧・新とも）に指定され、規制緩和後に増えすぎたタクシーを適正化するために減らすものである。

2009年に施行されたタクシー特措法は、その基本方針で、「運転者の労働条件の改善・向上」をうたい、同法にもとづく事業再構築（減車）に当たっては、「運転者の労働条件の悪化は、輸送の安全性やサービスの低下の要因となり、ひいては利用者利便を損なうおそれがある」ので、「運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当に変更することのないようにしなければならない」と定めている。

「地位を不当に害し」とは減車によって運転者の首切りをしてはならないとの意味であり、「労働条件を不当に変更する」とは賃金を下げてはならないという意味である。

このように、車両を減らしても運転者の首を切ってはならないと規定されているのに、タクシー特措法により政策的に減車がされるに際し、車両数（延実働日車数）に比例して運転者数も減少すると査定することには大いに疑問がある。

実情からみても、現在でも、車両数に対し運転者数は圧倒的に少なく、多くの車両が車庫で眠るか、1台当たりの担当運転者数を2人から1人にするなどして非効率的な運行がされているのが実態である。車両数が減っても、運転者数を減らす必要はない。

したがって、労働条件改善のために減車がされる場合には、支給延人員は平年度においても変わらないという査定を行うべきであり、それは処理方針通達別紙2の趣旨とも矛盾しないはずである。

#### 4. 運転者人件費をマイナスとしない場合の試算

上記の査定に基づいて、平年度の運転者人件費は以下のように計算されている。実績年度と比較すると、325号通達で行うこととされている上乗せの調整前で-3.5%、調整後でも-1.0%の減少である。

	実績年度	平 年 度		
		上乗せ前*	上乗せ後*	上乗せ額*
運転者人件費 (実績比増減率)	3,420,042,000	3,300,060,132 -3.5%	3,385,709,436 -1.0%	85,649,304

\* 「上乗せ」というのは、325号通達で運転者人件費算出後に「所要増収額×実績年度歩合率」を加えるとされている上乗せ調整のこと

そこで、仮に運転者人件費をマイナスとしなかったならば、改定率はどうなるかを試算してみる。平均給与月額を減らさず、支給延人員についても減らさずに平年度の原価を試算したものが別表1である。東北運輸局により公示された実際の収支実績及び推定収支（別表2）と変っている部分を太字にしてある。

比較すればわかるように、30年度②査定（平年度）の部分で運転者人件費を減らさずに（社会保険料の値上げにより厚生費が増えるので、わずかに増額になる）計算すると運送原価が増え、収支差は138,433から261,203に増加、収支率が97.49%から95.37%に拡大する。この収支差を埋めて0になるように改定率が決まるので、改定率は4.95%（収支差÷運送収入）になる。実際の改定率2.62%の倍近くになり、運転者人件費をマイナスに査定したことの影響の大きさがよくわかる。

実績年度の「赤字」がもっと大きければ、改定率はさらに高くなったはずである。

この試算でわかるように、運転者人件費をマイナスに査定していなければ、改定率は、さほど異常に低い数値にはならない。本来は、このような査定がされてしかるべきであったはずである。

## 5. 運転者人件費算定方法の改正

検証の結果から、325号通達と処理方針通達については、タクシー特措法によって政策的な減車、運転者の労働条件改善の方策が行われている現状に合わせて、次のように変更することが必要である。

- ① 325号通達の運転者人件費の算定について、平均給与月額の算定方法を、運転者一人当たり運送収入伸び率がプラスである場合は現行通りとし、マイナスである場合は実績から変更なしと査定する。
- ② 処理方針通達別紙2の人件費の算定について、支給延人員（運転者）の算定方法を、実働日車数の伸び率がプラスである場合は現行通りとし、マイナスである場合は実績から変更なしと査定する。

こうした変更により、325号通達を発出した意義が現状に合わせて活かされ、運転者の労働条件改善に資する運賃改定が行われるようにすべきである。

別表1 (試算) 仙台市タクシー事業の収支実績及び推定収支 (原価計算対象事業者13社)

2018/1/16 公示

2018/2/25 実施

(金額の単位は千円)

	28年度実績		30年度②査定		30年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
運送収入	5,472,669	98.08%	5,276,374	98.01%	<b>5,537,577</b>	98.10%
運送雑収	1,450	0.03%	1,450	0.03%	1,450	0.03%
営業外収益	105,714	1.89%	105,714	1.96%	105,714	1.87%
計	5,579,833	100.00%	5,383,538	100.00%	<b>5,644,741</b>	100.00%
人件費	3,633,768	64.43%	<b>3,717,530</b>	65.86%	<b>3,717,530</b>	65.86%
運転者人件費	3,420,042	60.64%	<b>3,508,479</b>	62.15%	<b>3,508,479</b>	62.15%
(うち福利厚生費事業者負担分)	33,930	0.60%	<b>34,022</b>	0.60%	<b>34,022</b>	0.60%
その他人件費	213,726	3.79%	209,051	3.70%	209,051	3.70%
燃料油脂費	417,165	7.40%	406,823	7.21%	406,823	7.21%
車両修繕費	117,119	2.08%	114,967	2.04%	114,967	2.04%
車両償却費	83,562	1.48%	106,625	1.89%	106,625	1.89%
自動車リース費	69,543	1.23%	62,567	1.11%	62,567	1.11%
その他運送費	401,996	7.13%	362,408	6.42%	362,408	6.42%
一般管理費	692,225	12.27%	646,539	11.45%	646,539	11.45%
営業外費用	24,632	0.44%	27,824	0.49%	27,824	0.49%
小計	5,440,012	96.46%	<b>5,445,283</b>	96.47%	<b>5,445,283</b>	96.47%
適正利潤	199,458	3.54%	199,458	3.53%	199,458	3.53%
運送原価	5,639,470	100.00%	<b>5,644,741</b>	100.00%	<b>5,644,741</b>	100.00%
収支差(利潤込)	-59,637		<b>-261,203</b>		0	
収支率(同)	98.94%		<b>95.37%</b>		100.00%	
所要増収額	59,637		<b>261,203</b>			
(所要)増収率	1.09%		<b>4.95%</b>			

別表2 仙台市タクシー事業の収支実績及び推定収支 (原価計算対象事業者13社)

2018/1/16 公示

2018/2/25 実施

(金額の単位は千円)

	28年度実績		30年度②査定		30年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
運送収入	5,472,669	98.08%	5,276,374	98.01%	5,414,807	98.06%
運送雑収	1,450	0.03%	1,450	0.03%	1,450	0.03%
営業外収益	105,714	1.89%	105,714	1.96%	105,714	1.91%
計	5,579,833	100.00%	5,383,538	100.00%	5,521,971	100.00%
人件費	3,633,768	64.43%	3,594,760	65.10%	3,594,760	65.10%
運転者人件費	3,420,042	60.64%	3,385,709	61.31%	3,385,709	61.31%
(うち福利厚生費事業者負担分)	33,930	0.60%	32,801	0.59%	32,801	0.59%
その他人件費	213,726	3.79%	209,051	3.79%	209,051	3.79%
燃料油脂費	417,165	7.40%	406,823	7.37%	406,823	7.37%
車両修繕費	117,119	2.08%	114,967	2.08%	114,967	2.08%
車両償却費	83,562	1.48%	106,625	1.93%	106,625	1.93%
自動車リース料	69,543	1.23%	62,567	1.13%	62,567	1.13%
その他運送費	401,996	7.13%	362,408	6.56%	362,408	6.56%
一般管理費	692,225	12.27%	646,539	11.71%	646,539	11.71%
営業外費用	24,632	0.44%	27,824	0.50%	27,824	0.50%
小計	5,440,012	96.46%	5,322,513	96.39%	5,322,513	96.39%
適正利潤	199,458	3.54%	199,458	3.61%	199,458	3.61%
運送原価	5,639,470	100.00%	5,521,971	100.00%	5,521,971	100.00%
収支差(利潤込)	-59,637		-138,433		0	
収支率(同)	98.94%		<b>97.49%</b>		100.00%	
所要増収額	59,637		138,433			
(所要)増収率	1.09%		2.62%			

以上