

# タクシーの運賃に係る 情報公開の実施状況等について



国土交通省

平成25年3月4日

自動車局旅客課

## タクシー運賃に関する制度

### タクシー運賃：認可制（道路運送法第9条の3）

#### 【運賃認可の主な審査基準】

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であること。  
適正な運賃水準の幅として、上限と下限を厳正に審査  
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。  
他の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こと。

### 自動認可運賃制度

道路運送法では、タクシー事業者の運賃等の設定は個別申請、個別認可によることとなっているが、それぞれの地域に膨大な数の事業者が存在するタクシー事業においては、すべての事業者の運賃を個別に審査し、その適否を個別に判断することは事実上困難であり、集合的に処理せざるを得ない。



このため、行政運用上の措置として、個別事業者の原価計算書類等を個別に審査せず、車両数7割以上の事業者からの申請があった場合に、これらを審査して、自動的に認可する運賃水準の上限と下限の幅を、「自動認可運賃」として設定している。

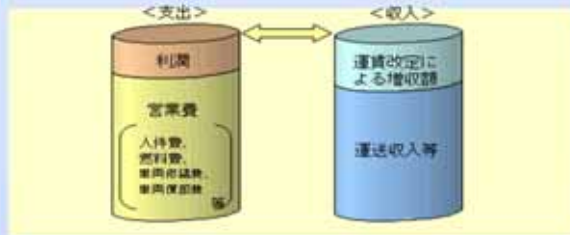
（一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について（H13.10.26国自旅第101号））

# 自動認可運賃（運賃の水準・内容の説明）

## 1. 総括原価方式

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」を用いている。

< 総括原価方式のイメージ図 >



### 【原価として認める費用項目】

- ・人件費 ・燃料油脂費 ・車両修繕費 ・車両償却費
- ・その他諸経費(その他償却費、その他修繕費、諸税、保険料等)
- ・一般管理費(人件費、諸税等)
- ・営業外費用(金融費用、車両償却費等) ・適正利潤

## 2. 自動認可運賃の上限

自動認可運賃の上限の設定にあっては、運賃ブロック毎(全国93ブロック)に事業者の申請を受け、当該運賃ブロックの中で、標準的な経営状況にあると考えられる事業者(以下「原価計算対象事業者」という。)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上限運賃を設定している。

## 3. 自動認可運賃の下限(タクシー適正化活性化法施行後)

原価計算対象事業者のうち、他の事業者に比べ、特に“効率的な経営”を行った事業者の収支が償う水準の運賃という考え方で下限運賃を設定している。

具体的には、「適正な原価」及び「適正な利潤」の確保、「不当な競争」の防止の観点から、効率的な経営による差異を認める経費と、認めない経費を区分し、については、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を固定値として用いる。

### 【 効率的な経営による差異を認める経費】

- ・燃料費
- ・役員報酬
- ・金融費用 等

### 【 効率的な経営による差異を認めない経費】

- ・労働条件の確保に必要な経費(人件費)
- ・安全・サービスの確保に必要な経費(車両修繕費 等)
- ・公租公課等義務的経費(諸税、保険料、事故賠償費)

## 経営の効率化による差異を認める費目と認めない費目の一覧

原価項目・内訳・内容					事業者による差異の有無
営業費	運送費	人件費	運転者人件費	(給与、手当、法定福利・厚生費等)	×
			その他人件費	(運行管理者、整備管理者等)	×
			小 計		
		燃料油脂費	燃料費・油脂費	(LPG、ガソリン、軽油)	
		車両修繕費	車両修繕費	(主に所有車両に係る修繕費)	×
		車両償却費	車両償却費	(所有車両に係る償却費)	
		その他運送費	その他償却費	(営業所、車庫等に係る償却費)	×
			その他修繕費	(営業所、車庫等に係る修繕費)	×
			諸税	(自動車税、自動車重量税、その他)	×
			保険料	(自賠責保険料、任意保険、その他)	×
	車両リース料		(事業用車両のリース料)		
	その他		(事故賠償費、施設使用料、道路使用料等)	×	
	小 計				
	一般管理費	人件費	役員報酬	(取締役、監査役報酬)	
			その他	(役員以外の一般管理部門人件費)	×
		諸税	諸税	(事業税)	×
その他経費		その他	(タケン負担金、自賠責、教育実習費等)	×	
小 計					
営業外費用	営業外費用	金融費用	(借入金利息、支払手形利息等)		
		車両売却損	(事業用車両の売却による差損)		
		その他	(貸倒償却、雑支出等)		
		小 計			
適正利潤					×

# タクシー事業の情報公開の実施状況

## 情報公開ガイドライン

運賃改定手続・内容の透明性を高めるため、「タクシー事業の情報提供ガイドライン」を策定し、国土交通省及び事業者団体において、以下の情報を公表しているところ。

### 【国土交通省】

#### 基礎的な情報提供

- ・ 運賃料金の審査基準、標準処理期間
- ・ 行政の苦情に関する問い合わせ先

#### 運賃改定時の情報提供

- ・ 運賃改定の申請の概要
- ・ 原価計算対象事業者の平均原価
- ・ 運賃改定後の経営内容等

### 【事業者団体】

#### 基礎的な情報提供

- ・ 運賃料金のメニュー、金額の一覧
- ・ 運賃料金、サービス等に関する問い合わせ先
- ・ 苦情に関する問い合わせ先

#### 運賃改定時の情報提供

- ・ 運賃改定の申請の概要、運賃改定率
- ・ 現行運賃額と申請額との比較表
- ・ 収支の実績
- ・ 経営合理化の状況
- ・ 運賃料金の多様化の内容(割引の内容等)

## 運賃改定の審査手続きにおける消費者の参画

事業者認可申請

〔 ・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。 〕

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 〕

運賃改定要否の判断

〔 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 〕

原価計算対象事業者の選定

申請事案の公示

〔 **利害関係人からの意見の聴取(道路運送法第89条)**  
・利害関係人には消費者団体の代表者も含まれる。  
・聴取の申請は公示の日から10日。  
・意見聴取のみならず、質疑応答の機会も確保。 〕

**利害関係人からの意見聴取**

審 査

自動認可運賃の公示

運賃変更の認可

改定運賃の実施

【事業者団体】

運賃改定時には、事業者団体が**民間公聴会**を主催し、消費者団体等と意見交換を行っている。

## 運賃の妥当性の事後的・継続的検証

### 運賃の妥当性の事後的・継続的検証

認可時に認可の根拠となる原価計算対象事業者の平均原価(人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費等)を公表。

事後的な検証として以下を事業者団体において実施。

- ・賃金水準等の労働条件の改善状況の公表
- ・合理化計画の実施状況の公表

### 運賃変更命令

上記の事後的・継続的検証を通じて、認可を行った運賃の上限がその後の社会経済状況の変動により利用者保護を著しく欠く高いものとなった場合等、旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があるときは、道路運送法第31条に基づく運賃の変更命令を発動することを想定。

## 経営の効率化の促進

### 経営の効率化の促進

**原価計算対象事業者の選定**にあたり、対象地域の**年間平均実働率と生産性**(従業員1人当たりの営業収入)の**水準が上位の事業者から選定**し、また、**特に効率的な経営を実施している事業者の原価水準で自動認可運賃の下限を設定**することにより、経営効率化の度合いを運賃に反映。

**予算による補助**を活用しながら、**配車効率化を推進するデジタル式GPS - AVMシステムの普及**や、**燃費を向上させるハイブリッド自動車の普及**を推進。

平成21年に特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律(「特措法」)を施行し、**遊休車両の減車等の経営の効率化を推進**。

### 高齢者等に対する情報提供

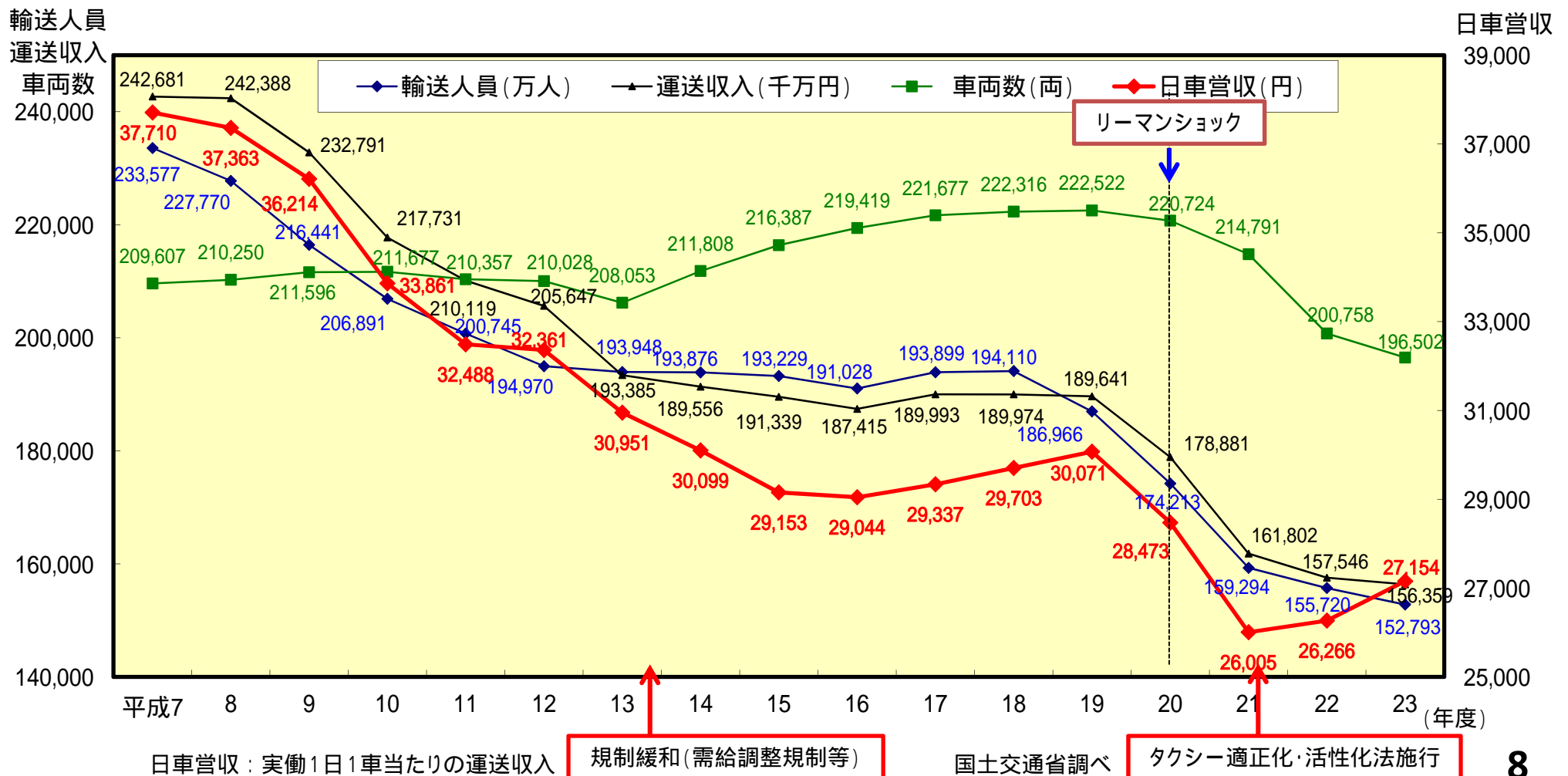
情報公開ガイドラインにおいて、事業者団体における情報提供として、運賃等の問い合わせ先を明示することで、高齢者、障害者等に対する割引運賃等の案内をするとともに、事業者団体や各事業者のホームページや営業所において割引運賃等を案内している。



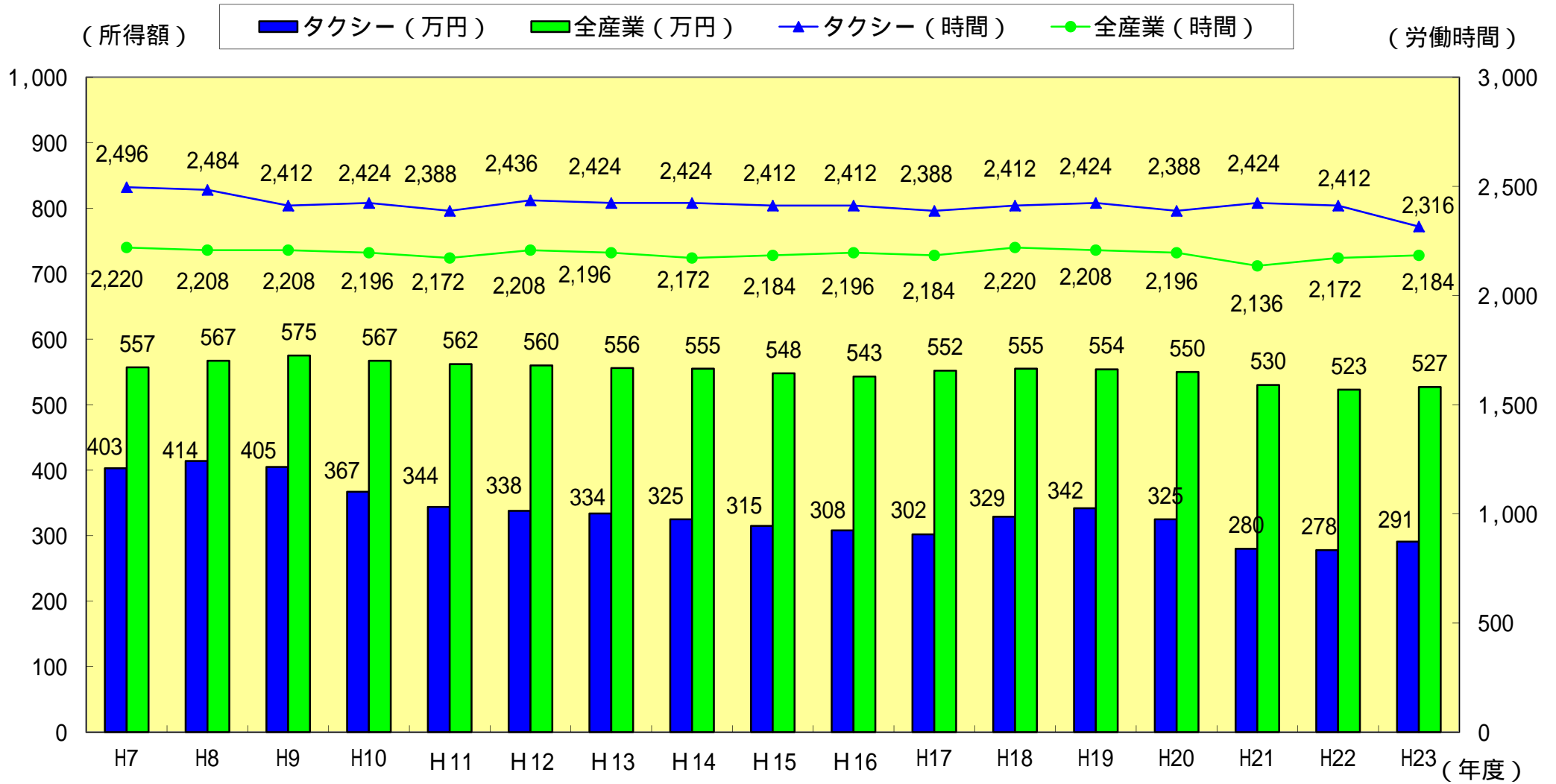
## タクシー事業の経営の効率化の実施状況（今後の課題）

特措法の施行後、減車が進み、タクシー車両1台当たりの一日の売上げ（日車営収）は上昇傾向。しかしながら、リーマンショック後の景気の低迷による需要の激減で、特措法が当初想定したほどの収入の回復には至っていない。

今後も人口減少社会において需要の回復が望めないことを考えると、さらなる経営の効率化により運賃水準を引き下げることが容易ではなく、引き続きタクシー事業の経営状況を注視していく必要がある。



# タクシー運転者と全産業労働者の年間所得等の推移（男性）



収益性比率

項目	年度	地域等																		合計		
		大都市									中核都市			中小都市			その他地域			合計		
		1～50			51～100			101以上														
経常収支率		19	20	21	19	20	21	19	20	21	19	20	21	19	20	21	19	20	21	19	20	21
		99.20	98.20	98.55	100.21	98.34	99.91	98.66	98.03	95.70	100.40	98.69	99.81	101.01	99.33	100.72	99.46	98.04	98.78	99.77	98.39	98.68

# タクシー適正化・活性化法の概要（H21.10.1施行）

## 1. 特定地域における取組み

**特定地域の指定（原則3年）**：供給過剰の進行等により地域公共交通としての機能を発揮できていない地域（全国157地域）。

**地域計画の作成**：協議会にて地域の関係者（ ）が総合的・一体的に取組み、地域の実情に即した地域計画を作成。

**特定事業計画の作成・減車の推進**：タクシー事業者が減車を含めた特定事業計画を作成し、実施。

上記取組みを支援するため、新規参入・増車要件を厳格化。

地方運輸局長、関係地方公共団体長、地域住民、タクシー事業者・団体、タクシー運転者団体、その他（学識経験者、警察庁、厚生労働省）

## 2. 運賃の適正化に向けた取組み

衆議院における修正で追加

運賃料金の認可基準について、当分の間、

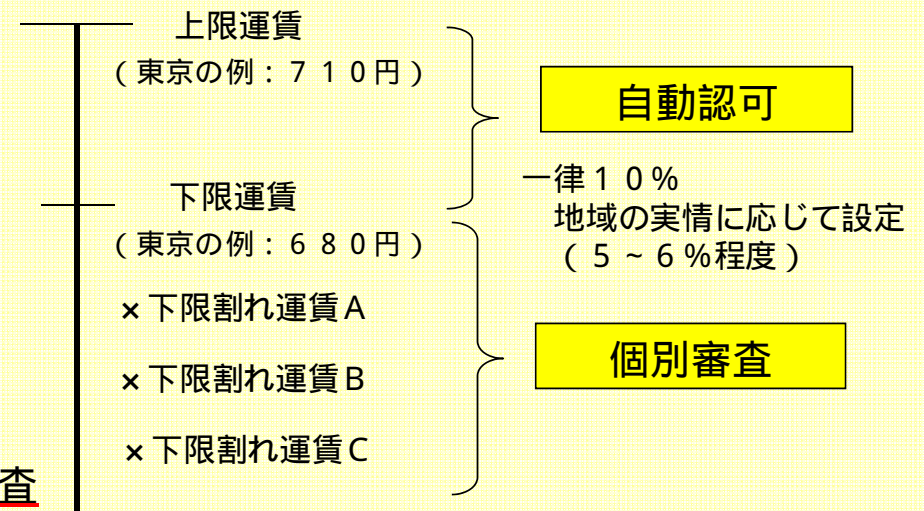
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」



「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」と読み替え。

これに基づき、

- ・ 自動認可運賃の幅を縮小
- ・ 自動認可運賃を下回る運賃(下限割れ運賃)の厳正な審査を実施



## タクシー事業の情報提供ガイドライン

### 第1 事業者団体における情報提供

次の項目により積極的に情報公開を行うこととする。なお、具体的内容等は情報公開の趣旨に沿うよう創意工夫のうえ実施するものとする。

#### (1) 利用者に対する基礎的な情報提供

- ① 運賃ブロックごとの運賃料金のメニュー、金額の一覧
- ② 運賃料金、サービス等に関する問い合わせ先の明示
- ③ サービス等の苦情に関する問い合わせ先の明示

#### (2) 運賃改定申請時及び実施時の情報提供

(運賃改定申請時)

- ① 申請の内容（申請理由、申請の概要、運賃改定率、申請・現行運賃額比較表）
- ② 収支の実績年度及び平年度の推定（平年度の需要見通しを含む。）
- ③ これまでの経営合理化の状況、今後の取組み
- ④ 運賃料金の多様化の内容（新たな制度、営業割引の内容）

(運賃改定実施時)

- ① 運賃改定の内容（改定の概要、改定率、現行・改定運賃額比較表）
- ② 新たに設定する運賃料金の内容
- ③ 主要区間の新旧運賃料金比較表
- ④ 今後の合理化計画の内容
- ⑤ 今後のサービス向上策の内容

#### (3) 運賃改定のフォローアップ（定期的に公表）

- ① 合理化計画の実施状況
- ② サービス向上策の実施状況

#### (4) その他

- ① 民間公聴会（関係事業者団体が主催する消費者団体等の関係者との懇談会）の定期的開催
- ② その他葉書、モニター等による利用者意見の把握

### 第2 国土交通省における情報提供

#### (1) 基礎的な情報提供

- ① 運賃改定の審査基準、標準処理期間
- ② 行政の苦情に関する問い合わせ先の明示

#### (2) 運賃改定申請時及び認可時の情報提供

(運賃改定申請時)

- ① 申請の内容（申請日、申請者名、申請の概要）
- ② その他特に必要な事項

(運賃改定認可時)

- ① 認可の内容
  - ② 上限運賃改定に当たっては、原価計算対象事業者の平均原価
  - ③ その他運賃改定認可に併せて事業者団体に要請した事項
- (3) 運賃改定のフォローアップ（定期的に公表）
- ① 運賃改定後の経営内容等

### 第3 情報提供の方法

#### (1) 事業者団体

リーフレット等の車内配布、広報誌及びテレビ・新聞等マスメディアを通じた公表、インターネットによる情報発信、利用者窓口

## 改定運賃額の算出要領

改定運賃額の算出は、次のとおり行うこととする。

また、時間制加算運賃については、時間制初乗運賃に準じて行うこととする。

### 1. 距離制運賃及び時間制運賃の初乗運賃の算出

#### (1) 上限運賃の算出

改定前の上限運賃額に所要増収率を乗じた額（端数は10円単位に四捨五入した額）を改定上限運賃値上額とする。

#### (2) 距離制運賃の初乗運賃増収率

初乗運賃値上率は次式により算出する。

$$\text{初乗運賃値上率} = \text{改定上限運賃値上額} \div \text{改定前の上限運賃額}$$

初乗運賃増収率は次式により算出する。

$$\text{初乗運賃増収率} = \text{初乗運賃値上率} \times \text{距離制運賃及び時間制運賃の実績年度収入に占める初乗運賃収入構成比}$$

### 2. 距離制運賃の上限加算運賃の算出

#### (1) 加算運賃の所要増収率は次式により算出する。

$$\text{加算運賃所要増収率} = (\text{所要増収率} - \text{初乗運賃増収率}) \div \text{加算運賃の収入構成比}$$

#### (2) 上限加算運賃距離の算出

加算距離の算定は改定後の加算運賃額を設定の上、次式により算出した距離を上限運賃とする。

$$\text{加算距離} = \text{現行の加算運賃の距離} \div (1 + \text{加算運賃所要増収率}) \times \text{改定後の加算運賃額} \div \text{改定前の加算運賃額}$$

### 附則

平成14年2月1日以降最初の運賃改定において現行の中型車及び小型車を普通車として同一に取り扱うことに伴う運賃の調整の方法については、別に定めるものとする。

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

第1 原価計算対象事業者の選定

- 1 原価計算対象事業者は、運賃適用地域の事業者のうち運賃改定要否の判断基準により選定した標準能率事業者の中から、次により抽出することとする。
  - (1) 車両規模別にそれぞれ50%を抽出する。
  - (2) 上記(1)の抽出にあたっては、各運賃額別、車両数規模別に申請事業者全体に対する車両数比率を算出し、その比率をもって事業者を抽出する。
  - (3) 抽出事業者数の最低は10社とし、30社を超える場合は30社を限度とすることができるものとする。
- 2 原価計算事業者の抽出にあたっては、抽出事業者の実績加重平均収支率が標準能率事業者の実績加重平均収支率を下回らないように抽出するものとする。

第2 原価計算の方法

原価計算は、原価計算期間の原価対象部門にかかる運賃原価を原価要素の分類に従って算定する。

要素別原価は、税抜き方式によることとする。

第3 原価計算期間は、次の3年度とし、運賃率は平年度の原価に基づき算定する。

実績年度・・・最近の実績年度1年間

翌年度・・・実績年度の翌年度1年間

平年度・・・実績年度の翌々年度1年間

第4 関連する収益及び費用の配分基準

他の事業を兼営する事業者の関連収益及び費用は、別添1の基準によって配分するものとする。

第5 輸送力及び輸送効率等の算定

過去5年間の実績の推移及び将来における合理的な予測を基礎に算定する。

ただし、平年度に使用する実車率については次のとおり取扱うものとする。

- ① 実績年度実車率が運賃適用地域の直近5ヶ年の加重平均実車率（以下「基準実車率」という。）を上回る場合には実績年度実車率をもって算定を行うものとする。
- ② 実績年度実車率が基準実車率を下回る場合には実績年度実車率と基準実車率を和半した数値をもって算定を行うものとする。

第6 原価の算定

- 1 運賃原価の範囲

運賃原価は、一般乗用旅客自動車運送事業の営業費（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、その他運送費及び一般管理費）、営業外費用及び適正利潤を合計した額とする。

## 2 要素別原価の算定

### (1) 人件費

人件費は給与、退職金、厚生費の合計額とし、次式により算定する。

平均給与月額 × 支給延人員 × (1 + 退職金支給率 + 厚生費支給率)

(算定基礎)

#### ① 平均給与月額

平均給与月額とは、基準賃金、基準外賃金及び賞与（一時金を含む）の年間総額を1 / 12した額とする。

翌年度・・・実績の平均給与月額に翌年度春闘実績による増加分を加えた額とする。

平年度・・・翌年度の平均給与月額にデフレーターを乗じて算定した額とする。

#### ② 支給延人員

輸送力増強を伴う場合の支給延べ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)

#### ③ 退職金支給率

実績年度の給与総額に対する退職金の割合とする。

#### ④ 厚生費支給率

実績年度の給与総額に対する厚生費の割合とする。

### (2) 燃料油脂費

#### イ 燃料費

次式により算定する。

燃料別単位当り価格 × (燃料別査定走行キロ ÷ 燃料別単位当り総走行キロ)

(算定基礎)

① 単位当り価格・・・最近の平均購入価格とする。ただし、燃料税の増徴が確定している場合は、増税分を加算した額とする。

② 燃料別総走行キロ・・・最近事業年度の実績の比率による。

③ 単位当り走行キロ・・・最近事業年度の実績値による。

#### ロ 油脂費

次式により算定する。

車キロ当り経費 × 査定総走行キロ

(算定基礎)

車キロ当り経費・・・実績値 × (1 + CPI)

### (3) 車両修繕費（タイヤ・チューブ費を含む。）

次式により算定する。



車キロ当り経費 × 査定総走行キロ

(算定基礎)

車キロ当り経費・・・実績値 × (1 + (CPI + CGPI) / 2)

(4) 車両償却費

次式により算定する。

車両価格 × 車両数 × 償却率

(算定基礎)

① 車両価格・・・最近における現金購入価格による。

② 車両数・・・期中平均車両数による。

③ 償却率・・・償却率は次式により算定する。

(1 - 0.1) ÷ 実績平均使用期間

(5) その他諸経費

イ その他償却費

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

ロ その他修繕費

翌年度 = 実績額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

ハ 諸税

① 自動車税及び自動車重量税

1両当り税額 × 期中平均車両数

② その他

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

ニ 保険料

① 強制保険

1両当り保険料 × 期中平均車両数

② その他

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

ホ その他

① 交際費

実績額とする。ただし、非課税限度額を限度とする。

② 事故賠償費

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

③ その他

翌年度 = 実績額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

(6) 一般管理費

イ 人件費

運送費人件費の算定要領と同じ。ただし、役員給与月額の上昇率は運送費人件費の運転者の平均給与月額の上昇率の範囲内とし、また、輸送力増強に伴う人員増は原則として認めない。

ロ 諸税

① 事業税

次式により算定する。

実績年度適正利潤 × 申請地区事業税々率

② その他

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

ハ その他経費

① 交際費、寄付金

実績額とする。ただし、非課税限度額を限度とする。

② 固定資産償却費

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

③ その他

翌年度 = 実績額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × (1 + CPI) × 期中平均車両数伸び率

(7) 営業外費用

イ 金融費用

次式により算定する。

実績額 + (所要資金 - 自己資金) × 平均利率

(算定基礎)

① 所要資金

車両購入及び施設改善のために要する資金とする。

② 自己資金

減価償却費及び増資予定額（確定している場合のみ）とする。

ロ 車両売却損

次式により算定する。

(1両平均残存価格 × 代替車両数) - (1両平均売却価格 × 代替車両数)

(算定基礎)

① 1両平均残存価格・・・車両価格 × 0.1

② 1両平均売却価格・・・最近の実績による売却価格（下取り価格）

③ 代替車両数・・・期中平均車両数 ÷ 実績平均使用期間

ハ その他

翌年度 = 実績額 × 期中平均車両数伸び率

平年度 = 翌年度額 × 期中平均車両数伸び率

(8) 適正利潤

次式により算定する。

乗用換算自己資金 × 資本利子率 (0.1) ÷ (1 - 法人税等税率)

(算定基礎)

① 乗用換算自己資金・・・自己資本に全事業の固定資産に占める乗用事業用固定資産の比率を乗じて算出する。ただし、自己資本が欠損となっている場合は、乗用換算自己資本を基礎に算定する。

② 法人税等税率・・・法人税等税率は次式により算定する。

法人税々率 + {法人税々率 × (都道府県民税率 + 市町村税率)}

## 第7 運賃改定しない場合の収入算定

### 1 運送収入

次式により算定する。

車キロ当り収入 × 査定実車走行キロ

(算定基礎)

車キロ当り収入・・・実績年度車キロ当り収入

### 2 運送雑収

実績年度運送雑収とする。

### 3 営業外収益

実績年度営業外収益とする。

## 第8 所要増収率の算定

次式により算定する。

(運賃原価 - (運送雑収 + 営業外収益)) / 運送収入 - 1

## 第9 運賃改定率の算定

運賃改定率は、原価計算の結果に基づく所要増収率と等しくなるよう算定する。なお、制度変更及び料金等の変更により増収効果が伴う場合には所要の修正を行うものとする。

## 第10 処分基準

上記第9項により算定した運賃改定率により、別添2の算出要領を用いて算出した運賃額をもって認可する。

(別紙4)  
国自旅第325号  
平成19年3月28日

各地方運輸局長 }  
                          } 殿  
沖縄総合事務局長 }

自動車交通局長

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

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃改定申請の審査における運賃原価及び所要増収率の算定については、「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」（平成13年10月26日付け国自旅第101号。以下「処理方針通達」という。）別紙2により行うこととしているが、今般の運賃改定申請（平成17年度又は18年度を実績年度とする申請）に係る審査については、下記の通り取り扱うものとする。

なお、本件については、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び社団法人全国個人タクシー協会会長あて別添のとおり通知したので、申し添える。

記

#### 1. 人件費及び所要増収額の算定

今般の運賃改定申請に係る審査を行う中、タクシー運転者の賃金体系が、従来にも増して歩合給中心の体系に移行し、処理方針通達における人件費の算定方法（毎年度の春闘で賃金の改定がなされることを前提とする考え方）は、必ずしも実態に即していない状況となっていることが確認された。一方、今般の運賃改定申請においては、運転者の労働条件の改善が主要な理由のひとつとして挙げられているところである。

こうした状況を踏まえつつ、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ことを勘案し、今般の運賃改定申請に係る審査においては、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、運転者人件費及び所要増収額の算定については、処理方針通達別紙2にかかわらず、原則として以下の方法による。

(1) 運転者人件費の算定

運転者人件費の算定は、下記の式によることとする。また、平年度の運転者人件費については、下記の算定式により得られた額に所要増収額に実績年度歩合率を乗じた額を加えた額とする。

平均給与月額×支給延人員×(1+退職金支給率+厚生費支給率)…(A)

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。

(2) 所要増収額の算定

所要増収額 = 単純不足額 ÷ (1 - 実績年度歩合率)

① 単純不足額…運賃原価－収入

② 実績年度歩合率…実績年度の運転者人件費（厚生費を除く。）  
÷ 実績年度の運送収入

(注) ①の平年度の運賃原価を算定する際の人件費については、上記(1)  
中(A)の額を用いるものとする。

2. 上限運賃及び自動認可運賃の公示に伴う措置

上記1. に述べた今般の運賃改定の趣旨にかんがみ、運賃改定後においては、各事業者において、確実に労働条件の改善を図ることが必要である。このため、各地方運輸局長は、上限運賃及び自動認可運賃の公示に当たり、以下の事項を事業者団体に指導するものとする。

- ① 運賃改定実施後において、今回の上限運賃設定に係る査定の考え方に則って、各事業者において、適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること。
- ② 運賃改定の認可後、運転者の労働条件改善についての考え方を利用者に対して積極的に表明するとともに、運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること。その際、賃金水準のみならず、実質的な労働者負担の軽減や手当て類の創設等これに関連して講じた措置についても併せて公表すること。

なお、各地方運輸局長においては、公示の際に、広く査定の考え方や内容を開示するとともに、事業者団体における労働条件の改善状況の公表の結果が、運賃改定の趣旨を逸脱すると認められるときには、その事実関係を公表するとともに、必要な指導等を行うこととする。

### 3. 自動認可運賃の設定方法

自動認可運賃の設定方法について、運賃適用地域毎で地方運輸局長が次の各方法によって行うことが利用者利便の向上の観点から合理的と判断した場合には、それぞれ当該各方法により行うことができるものとする。

#### (1) 車種別の自動認可運賃の設定

特定大型車及び大型車の運賃額について、普通車運賃額の割増相当額とせずに、それぞれ処理方針通達別紙3により自動認可運賃を設定する。

#### (2) 自動認可運賃の設定方法

自動認可運賃を設定する際、各車種区分間で初乗運賃額が同額となる場合の加算距離・運賃額について、原則、下位の車種区分で算定された加算距離・運賃額に合わせるなど、統一して設定する。