

異 議 書

2023年1月20日

関東運輸局長 新田 慎二 殿

日本労働評議会

中央執行委員長 長谷川 清輝

当組合は、令和4年10月11日付関東運輸局長公示（関自旅二第1175号の3）に定める公定幅運賃の範囲内でないことを理由として、関東運輸局がロイヤルリムジン株式会社及び株式会社ジャパンプレミアム東京に対して、運賃変更命令、事業停止命令、事業許可取消処分、輸送施設の使用停止処分等いかなる処分もしないことを求める。

まず、第一に、この度の14%タクシー料金大幅値上げは国民の生活感覚とずれている。第2に、ロイヤルリムジン及びジャパンプレミアムは、乗務員労働者の生活に支障をきたすことなく料金据え置きで充分健全経営ができるとしている。第3に、それにもかかわらず、なぜ当局と大手企業の一部が主導して一方的な大幅値上げを決めたのか。第4に、今回の大幅値上げに従わない企業には「行政指導」、「行政処分」の制裁を加え、事業ができないように処分される危惧が大いにある。このような国家による押し付けは労働者、国民の生活権利を守る上からも許されるべきではない。

昨年12月22日には、貴局からロイヤルリムジン株式会社及び株式会社ジャパンプレミアム東京に対して、すでに1回指導が成されているが、この問題についてはロイヤルリムジン株式会社及び株式会社ジャパンプレミアム東京が東京地方裁判所に差止訴訟の本訴提起、仮の差止めの申立を行っており、裁判で当該処分の違法性が争われている。裁判所が貴局の行政行為が違法であると判

断する可能性もあり得る状況の中で行政処分を先行させることは、貴局にとっても無用のリスクを背負うことになる。司法判断を待ってから行政処分を行使する方が、貴局にとっても望ましい方策である。

上記理由から、当労働組合は、貴局に行政処分を控えるように求めるものであるが、以下で、さらに詳細な理由を述べる。

1 急激な改定率

過去の例と対比しても、今回の14.24%という改訂は、近年にない大幅な改定率である。このような大幅値上げは近時の諸物価高騰に苦しんでいる国民の生活感覚とずれており、労働者・生活者の権利を守る日本労働評議会として認めることは出来ない。

タクシー大手企業が中心となって14%の値上げを求めていたが、関係者は「10%とれば御の字」と言っていたところ、要請通りの値上げが認められ、「まさか14%も取れるとは思わなかった」というのが、値上げを求めていた当事者が発言していた内容であった。このように、タクシー大手企業の意向で、タクシー料金が決まり、値上げせずとも経営できると考えるタクシー事業者に対して値上げを強制する事態となっている。

2 消費者への分かりやすく丁寧な説明がない

消費者委員会公共料金等専門調査会の議事録を見ても、値上げしなくても営業を継続できるという事業者の意見が斟酌された形跡はない。すなわち、値上げを要請する事業者の意見ばかりのみを取り上げ、現在の価格のまま営業を継続したいという事業者の意見を聞かずに、新公定幅運賃を決定したといえる。

3 値上げを結論付けるための根拠が十分には示されていない

本件公示を決定する過程でも、このような値上げをしなければ、適正な営業ができなくなる、と結論付けるための根拠は十分に示されていない。

経緯としては、タクシー企業が値上げのお願いをして、行政が動いたという

ものであり、空車率を減らす等の創意工夫をせずに競争を避けたい企業の思惑を反映したに過ぎない。この意味で、新公定幅運賃の下限以下の価格で営業を継続したいと考えているタクシー事業者の利益を不当に侵害しているのであり、上限のみならず下限をも引き上げたことには、考慮すべき事項について考慮を尽くしていない。

4. 大幅値上げの不合理

(1) 営収の変動にかかる考慮がない

ア 最近では、タクシー事業者の営収は伸びている。2020年以降、新型コロナウイルス感染拡大によるタクシー利用者が減少していた時期もあったが、現在では、コロナ前と同じ水準にタクシー利用客数が回復している。

他方で、コロナ禍においてタクシー乗務員の数が減少したため、東京都特別区・武三交通圏においても、現在ではタクシーの台数が足りない供給不足状態に陥っており、1台当たりの営収は高収益となっている。

イ また、所要増収率の算定根拠では、コロナ前の平成31年実績と、時期不明の運送収入等の「査定」をして、所要増収率を出している。しかし、令和4年実績は、タクシー利用客の回復に伴い相当に回復し、令和4年後半に向けてさらに増収傾向にある。

そうであれば、本来、令和4年が終了した時点で令和4年後半の「査定」を行い、営収の変動を考慮して所要増収率を出すべきであるが、このような最近の営収の変動を考慮せずに所要増収率が算定されている。

ウ このように、公定幅運賃を決定する判断過程において、近時の営収の増加や、又、今後も営収が増加の傾向であることが考慮されていない。

(2) 燃料油脂費の変動の考慮が十分には成されていない

ア 14.24%を導き出した所要増収率の算出根拠では、燃料油脂費が「平成31年実績」で1,476,672(千円)、3.9%となっていたのが、「査定」では、2,804,316(千円)、6.6%となっている。

イ この点に関連し、所要増収率について、第66回消費者委員会の議事録つまり査定の数値は、平成31年(2019年)を基として、原価についてトレンドを加味し、「最新の価格」(第66回消費者委員会公共料金等専門調査会が開催された日は令和4年8月31日)に置き換えた数値になっている。

しかし、近時、タクシー車両の燃費がよくなっている。タクシー主力車種のメーカーカタログ記載の燃費を比較すると、従来のトヨタクラウンが9.8km/Lであったのに対し、近時導入が進んでいるトヨタ・ジャパンタクシーでは19.4km/Lとなっており、燃費が劇的に良くなっている。

ウ このように、所要増収率については、燃料単価のみにスポットを当てて倍近く計上する一方で、平成31年よりも助成金により大幅に導入が進んでいるハイブリット車で燃費は倍以上になっている点を無視している。

エ 今回の公定幅運賃の改定は、燃費の向上を考慮せずに、燃料油脂費の原価だけに着目している。

燃費の向上に着目せず、燃料油脂費の上昇を過大に見積もってなされた本件値上げの根拠には合理的理由がない。

(3) 標準事業者の選定が不合理である

ア 今回の公定幅運賃の改定に当たっては、30社の原価対象事業者を選定したうえで査定した所要増収率を根拠に、14.24%という数値が決められた。

イ しかし、一般社団法人ハイヤー・タクシー協会が出している資料によると、平成31年1月から12月までのデータで、原価計算対象事業者の日車営収(稼働平均)は、東京都特別区・武三交通圏における全事業者の日車営収(稼働平均)よりも、月あたりおよそ2000円程度下回っている。

同資料の原価計算対象事業者は、15年前の運賃改定時に選ばれた事業者であるため、今回の公定幅運賃の改定に際して選ばれた原価計算事業者

30社とは異なるが、15年前の運賃改定時に選ばれた原価対象事業者は、平均よりも収益性の低い企業であった。

ウ 原価対象事業者の選定にあたり、平均よりも収益性の低い事業者を選定するのは不合理である。収益性の良い企業は、安い運賃でも支障が出ないのだから、公定幅運賃の下限を決定するに際しては、収益性が平均以上の事業者を、いかに少なくとも平均的な事業者を、原価対象事業者として選定すべきである。

ところが、今回の公定幅運賃の改定に当たっては、原価対象事業者の収益性が平均以上であるかについて検討された形跡がなく、原価対象事業者の選定過程が不透明である。所要増収率を算出する際に参照する原価対象事業者の選定過程について、適正さが担保されないまま、14.24%もの増収が必要であると判断されたのであり、この判断過程には瑕疵がある。

(なお、今回の公定幅運賃の改定に際して、大手タクシー企業が14%の値上げを求めていたという背景がある。)

(4) 小括

以上より、本件大幅値上げの決定は、考慮されるべき事項が考慮されておらず、考慮してはならない事項を考慮している不合理な決定であると言わざるを得ない。

5. 労働環境の改善と運賃値上げの関連性

(1) 今回の公定幅運賃の値上げの根拠として、労働者の待遇改善があげられている。しかし、運賃を値上げしなければ労働者の待遇改善を図ることができないというものではない。

タクシー乗務員の収入は基本的に歩合制であるから、値上げによって日車営収が低下すれば、タクシー乗務員の給与も低下する。値上げをして乗り控えにより利用客が減少した場合には、値上げしない方がタクシー乗務員の労働環境が良い可能性もある。

(2) 令和4年10月の時点において、値上げをしなくても、東京都特別区・武三交通圏における日車営収が非常に高い状況になっている。値上げによって利用客が減少して日車営収が低くなれば、タクシー乗務員の給与も減るのだから、値上げすれば乗務員の労働環境が良くなるというものではない。

すなわち、運賃値上げと労働環境の改善は直結しない。

そもそも労働者の待遇改善は、労働法の規律や事業者の経営努力によって図られるべきものであって、消費者が支払う運賃の値上げで労働者の待遇改善を図るべきものではない。今回の値上げは、労働者の声によるものというより、タクシー事業者の経営者が主張した結果のものである。日本労働評議会は、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらが運賃を値上げしないと判断したことを支持している。タクシーサービスを改善して利用客を増やすことで営収が上がり、労働者の待遇も着実に改善されるのである。

よって、公定幅運賃の下限を引き上げなければ労働者の待遇を改善することができないというものではない。

ロイヤルリムジンが今回届け出た従来と同様の運賃は、特措法が規制しようとしている過度の値下げにはあたらない。

また、今回の公定幅運賃の改定は、近時の営収の増大傾向などを考慮していない。下限を引き上げなければ労働者の待遇改善を図ることができないわけではないことからして、本件公示による公定幅運賃のうち、少なくともその下限の設定には合理的な根拠がなく、公定幅運賃の下限割れを理由にしたロイヤルリムジンへの行政指導には問題がある。

6. 協議会における審議の形骸化

(1) 協議会の意見を聴く手続の必要性

ア 特措法16条1項において、公定幅運賃の変更の際には、協議会の意見を聴くことが要件とされており、協議会の意見を聴く手続が履践されていなければ、手続に瑕疵があることになる。

この点について、協議会の意見を重視することにした特措法の趣旨からすれば、形式的な手続を経たのみで、協議会からの意見聴取手続が取られなかった以上、公定幅運賃の変更手続に瑕疵があったというべきである。

イ ロイヤルリムジンは、協議会のメンバーになっているが、対面で意見を出す機会は与えられず、協議会からの意見聴取手続が取られなかった。

この意見を聴く手続が履践されなかった公定幅運賃の変更手続には瑕疵があった。

(2) 協議会設置要綱の違反

ア 東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱第5条14項は、「協議会は原則として公開とする」と規定し、同15条は、「協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする」と規定しており、対面の場で口頭かつ公開で議論することが予定されている。

イ しかし、今回の公定幅運賃の値上げにあたっては、重要な地域協議会の開催が書面開催とされたのであり(令和4年5月9日付け、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会、プレスリリース)、実質的な議論はなされなかった。

このようなことを考えると、地域協議会の意見を聴くという手続が取られたとは言えない。

地域協議会を通じて、値上げを求める各事業者の個別意見が出されたとはいえ、それは、個別事業者の意見をそのまま羅列したもので、議論を経た上での意見(地域協議会としての意見)が出されたものではない。よって、地域協議会の意見が聴かれたとはいえない。

ウ また、東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱第

5条16項は、「本項は、平成26年2月18日開催の第1回・東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会で新設されたものであるが、平成30年11月19日の第6回東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会を最後に、それより後には対面で開催されたことが一度もない。

公定幅運賃の改定という重要な議題についても、意見があれば出すようにとの通知文が来たのみである。過去に対面で協議会を開催したところ、中堅事業者、個人タクシー、消費者団体や同労組合などから2時間以上も活発な意見が提出されて紛糾したことが何度かあったために、書面協議を可能にする改正がなされたようであるが、5条16項は「やむを得ない事由により協議会の開催が困難な場合」に書面協議を認めているのであり、コロナ禍でもオンライン開催は可能である以上、協議会を対面で開催しない「やむを得ない事由」があったとはいえない(なお、例えば本件値上げについて討議した消費者委員会は、オンライン併用で開催されていた)。

よって、本件では協議会の要綱で定めている「書面協議」の開催要件を欠いていたのであり、この意味でも手続の瑕疵がある。

エ 以上のように、本件公定幅運賃の決定は、地域協議会での議論という重要な過程が無視されており、公定幅運賃というタクシー利用者に広く影響を及ぼす問題が、実質的には大グループ企業の一存で決まってしまう実態が作られている。

新公定幅運賃が決定されるにあたって、協議会が機能しおらず、ロイヤルリムジンのような事業者の意見を聴く手続が十分にとられていなかったのであり、手続が履践されていない違法がある。

7、 ロイヤルリムジンの個別事情を審査していないこと

- (1) そもそも特措法16条の4第3項は、国土交通大臣は、届出運賃が、公定幅にないと認めるときは、「その運賃を変更すべきことを命ずることが

できる」と規定しており、公定幅運賃の下限割れ事業者に対して、必ず運賃変更命令を課すよう行政庁に義務づけているわけではない。

公定幅運賃制度が営業の自由に対する本質的かつ強度の例外規制であることを踏まえ、かつ特措法の目的と運賃変更命令の趣旨に鑑みれば、個々の事案ごとに、当該タクシー事業者の個別事情を個別に審査して、適切に行使されねばならない。

- (2) 裁判例には、たとえば福岡高裁決定平成27年1月9日（パンダ高決）では、運賃変更命令の発令にあたっては、「**特措法の立法事実を前提とした同法の目的及び相手方のタクシー事業の実情を考慮し、相手方の事業が特措法の規制対象である過度の値下げに該当するか否かを検討しなければならない**」ものであると判示している。

営業の自由に対する重大な侵害である運賃変更命令を、個々の事業者の個別事情を捨象し一律に必ず発令しなければならないとする処分基準は、そもそも違法であり、かかる基準に基づいて運賃変更命令がされるとすれば、当該命令は違法である。

- (3) ロイヤルリムジンの業態と実績は、例えば「**過度の値下げ競争、すなわち、運転者の給料や安全確保のための経費を犠牲にする意図の下にされ、又は結果としてこれらの費用を削減するに至る程に無計画にされる、度を越えた運賃**」（上記パンダ地判）ではないのであって、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらの業態と実績に鑑みれば、運賃変更命令が許されない事案であり、本件処分を含む不利益処分がされるとすれば、それは 運賃変更命令にかかる裁量権の逸脱濫用の違法がある。

ア ロイヤルリムジンらの業態申立人らは、予約送迎に重点を置いており、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらの營收は、予約送迎による部分が大きい。そして、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらには、リピート客が多く、そのサービスの質から、次々に予約の依頼が入るという特徴がある。

ジャパンプレミアムは、全車両を予約送迎に対応できる車両にしている。

ロイヤルリムジンは、43台のうち10台が予約送迎に対応できる車両であり、残りの車両33台は流し営業に使用している車両である。予約送迎に対応できる車両は、高級車(アルファード)であるが、流し営業に使用しているロイヤルリムジンの車両33台も、順次アルファードに切り替えていき、予約送迎に対応できるようにしていく予定である。予約送迎に対応できる車両は、予約が入った時には予約送迎を行い、予約が入らない時には流し営業を行っている。

イ 一般的なタクシーの場合、空車時に乗客を見つける技術に各乗務員で巧拙があるため、また、各乗務員の意欲にも差があるため、また、乗せた乗客がタクシーを利用する距離の長短があるため、日車営収は車両ごとに異なる。そのため、歩合給であるタクシー乗務員の給与は、ばらつきが出ることになる。

しかし、予約送迎を主としたロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらの事業の場合、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらが(雇用主が)取引先の企業等からの予約をとっているため、乗務員の能力や意欲によって各乗務員の収入が下がるというものではない。ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらは、高級車の使用や従業員教育によって他社とのサービスを差別化し、その結果、サービスの質を顧客から評価されている。ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムらの提供している輸送サービスは、高級車(アルファード)を使用していることに加え、予約送迎対応の乗務員によるドアサービス、制服、言葉遣いなど、サービスが高品質であることから、リピーターが多く、また、利用距離と利用時間が長いため、客単価が高い。

たとえば、企業が重要人物を空港まで送迎する場合や、不動産業者が物件案内を行う場合等に、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムのタクシーが選ばれる。また、ホテルの宿泊客がタクシーを呼ぶ場合、ホテルの係員がロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムのタクシーを指名して呼

ぶ。ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムの輸送サービスは高品質であるがゆえに、リピーターが多いのであり、会社の企業努力によって空車率を減らし、同じ時間で高収益を上げることができるのである。

また、売掛契約を締結し、料金を後払いにしている企業等も存在する。ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムのサービスを利用する各企業は、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムと売掛契約を締結することで、移動のたびに精算する必要がなくなり、一定のサービスが保証された車両を利用できる安心感が得られ、かつ、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムも安定した収入基盤が得られることになる。

ウ しかるに、今回の公定幅運賃の改定は、旧態依然とした流しのタクシーの営業形態を念頭に置いたものである。つまり、会社が企業努力をするのではなくて、その日の売り上げを各乗務員任せにする営業形態を念頭に置いて行われたものである。事業にとって極めて重要な「顧客をとる」という部分を、乗務員任せにしている会社の売り上げが苦しくなったからという理由で、各事業者一斉にサービスの値段を上げましょう、というのが今回の公定幅運賃の値上げである。サービスの質を上げて固定ファンを獲得するなど、高い収益性(高い実車率)を追求すれば、新公定幅運賃の下限未満の運賃(旧公定幅運賃の上限)でも支障は生じない。

また、国によって料金を変更されてしまうのは、タクシー事業者にとって、取引先(いつも呼んでくれる企業、ホテル、固定客)の理解を容易に得られるとはいえない。ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムのサービスを利用している企業・固定客等は、「今まで、この料金だったから利用してきたが、今回から値上がりするので、別の輸送サービスを選ぼう」と考える可能性があり、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムはそれを危惧するから、容易に運賃の値上げに応じることはできないのである。

エ ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムの個別事情(値上げせずとも収益性を維持できるという事情)を考慮せずになされたのが、今回の公定幅

運賃の改定である。少なくとも、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムとの関係では、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムが届け出た運賃の金額は、輸送の安全等を確保できなくなるような不当に安い金額ではない。その点を考慮せずに、ロイヤルリムジン・ジャパンプレミアムに対して運賃変更命令等を行うことは、裁量権の逸脱濫用である。

以上