

「時間制運賃の再考」を 地域の実情に応じた改定が必要

貞包 健一氏 (ほほえみグループ代表取締役) 第6/12回

前回、タクシーの貸切運賃を設定する際に、時間制運賃という選択肢もありますが、私はこの時間制運賃に疑問を持っている——と述べました。タクシー事業にとって、距離制運賃は事業の根幹を成すものですが、時間制運賃も運用次第によっては武器となる運賃であり、とても大事なものだと思っております。それなのに、時間制運賃は運賃改定の度に、距離制運賃の付録みたいに扱われ、何の議論もなく決められることに昔から違和感を抱いていました。

私は、時間制運賃は労働時間の対価としての水準で決められるべきものと考えています。ところが、地域別最低賃金と比較しても有意な関係性は認められません。下記に、主な地域の比較表を示します。

地区	時間制運賃(普通車)		地域別最低賃金(令和6年8月)
	最初の30分	以後30分毎	
東京都特別区・武三地区	2680円※	2450円	1113円
札幌A地区	3540円	3540円	960円
長野A地区	4300円	4300円	948円
北九州地区	2310円	2310円	941円

(※東京都特別区・武三地区は、最初の60分5360円)

例えば、観光タクシー3時間の運賃は、東京で1万5160円、長野で2万5800円となります。労働対価としての運賃と考えると、おかしいと考えるのは私だけでしょうか？なぜ、こうなっているのかというと、時間制運賃の当初の決め方によると思われる。弊社に残っている昭和51年4月26日自旅第115号通達によると、時間制運賃について下記の記載があります。

・時間制運賃は、距離制運賃を基礎とし次式により、算出設定するものとする。

$$\text{時間制運賃(30分単位)} = (20\text{キロの距離制運賃}) / 2$$

よって、時間制運賃の当初の算出方法は、1時間あたりの走行距離(上記の場合20キロ)から距離制運賃で算出したものと考えられます。1時間あたりの走行距離は、地域によって異なっており、一般的に都市部では平均旅行速度が小さいので、20キロ以下に設定していた可能性があると考えています。現在の時間制運賃を基に、距離制運賃で走行距離を逆算すると、次のようになります。

東京：約13キロ、札幌A：約22キロ、長野A：約21キロ、北九州：約14キロ。

以上のことから、時間制運賃は、距離制運賃を基礎として、

1時間に走行する距離から算出していたことがわかります。よって、上記の表に示したように、労働時間の対価水準と大きくかけ離れたものになっています。私は、最低賃金も異なる地域の実情に応じた時間制運賃に改めるべきものと以前から申し上げています。

時間制運賃を運用する場合の問題は、もうひとつあります。それは、時間を計算する最初の地点と終了の地点が曖昧な点です。現在の運賃適用方(北九州の場合)は、下記の通りです。

- 1) 距離制による運賃の算定は、旅客の乗車地点から降車地点までの運送について行う。
- 2) 時間制による時間の算定は、営業所等を旅客の要求により発車したときから旅客の運送を終わるまでの時間による。

距離制運賃には、乗車と降車地点というはっきりとわかりやすい表現になっていますが、時間制運賃では「運送を終わるまで」と降車までなのか、帰庫までなのかははっきりとしません。以前、長距離の運賃を時間制で宣伝したタクシー会社があり、その際は降車までの時間で距離制よりもかなり安い運賃を表示していました。

時間制運賃を労働の対価として考えるのであれば、「出庫から帰庫まで」が妥当であり、距離制運賃の延長として考えるのであれば乗車から降車までとすることもありえます。しかし、高速道路を通過して移動する場合は、時間制運賃の算出方法(例えば時速20キロ相当)から考えると、実態と大きくかけ離れてしまうこととなります。昭和36年時点の「貸切運賃の適用方」には、はっきりと「車庫・営業所又は駐車場を発車したときから旅客の運送を終わって車庫・営業所又は駐車場に到着するまでの時間による」と記載してありました。

最後になりますが、タクシー事業の総合的な発展のためには、時間制運賃はしっかりと議論して改めるべきものと思います。国交省にて「タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会」が始まりましたが、長い間研究している事業者の意見も聞いて欲しいものです。

