

個人タクシー試験対策

# 個タク法令教科書[第3版]

増補部分

令和元年10月31日（令和元年12月10日 一部追加）

**AIMOTO**

## 個タク法令教科書[第3版]増補部分その1

個タク法令教科書[第3版] 28頁8行目から33頁16行目までの記述を大幅に加筆しましたので、これを反映して以下のとおり変更いたします ([第3版 増補版]で反映済み)。

### 2 運賃料金の認可と届出

〔運賃料金の認可と届出〕 お役所からタクシー事業の許可を受けて事業を開始するとしても、運賃や料金は、各事業者が自由に設定できるものではありません。運賃を幾らにするか、また、待料金や迎車回送料金など、どのような料金を設定し、それらを幾らにするかなどについて、原則として、お役所のお墨付きを受けておかなければなりません (道運9の3I、道運施規10の3)。このお墨付きを認可といいます。タクシー事業は許認可事業ですから色々とお役所に認めてもらわなければならないことが多いのです。

ただし、①「朝6時に来てね」などと指定する時間指定配車料金と、②「ワゴン車で来てね」などと指定する車両指定配車料金の二つの料金については、「旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さい」料金 (道運9の3I、道運施規10の4I) すなわち軽微料金なので、認可ではなくあらかじめ届出をしておけばよいことになっています (道運9の3III、道運施規10の4II)。この二つの料金は、運賃料金制度においては「サービス指定予約料金」と呼ばれています。

〔運賃料金の認可申請書〕 運賃および料金は、設定する場合はもちろん変更しようとする場合も、お墨付き (認可) を受けたり届出をすることが必要です。お墨付き (認可) をもらう場合には、「運賃及び料金設定 (変更) 認可申請書」を提出します (道運施規10の3I)。この認可申請書には一定の事項を記載する必要があります、変更認可申請のときは「変更を必要とする理由」を記載する必要があります (道運施規10の3I④)。これに対し、設定認可申請のときは理由を記載する必要はありませんので注意しましょう。

[運賃料金の認可申請書の添付書類] 運賃料金の認可申請書には、原価計算書その他運賃および料金の額の算出の基礎を記載した書類を添付します（道運施規10の3II）。これらの書類により、ポッタクリの運賃やダンピングなどの運賃になっていないかが判断されるわけです。

ただし、申請する運賃および料金がお役所（地方運輸局長）が原価計算書等の書類の添付の必要がないと認める場合として公示したものに該当するときは、原価計算書等の一部または全部の添付を省略することができます（道運施規10の3III）。この公示したものを自動認可運賃といいます。

### 3 自動認可運賃と公定幅運賃

[自動認可運賃] 自動認可運賃（道運施規10の3III）は、上限運賃と下限運賃とが約10%の幅で公示されます。例えば、東京都の特別区・武三地区における普通車の距離制運賃の自動認可運賃は、次のように公示されることとなります。

初乗運賃(1.052km)	加算運賃	時間距離併用制
A (上限運賃) 420円	233m 80円	1分25秒 80円
B 運賃 410円	239m 80円	1分30秒 80円
C 運賃 400円	245m 80円	1分30秒 80円
下限運賃 390円	251m 80円	1分30秒 80円

自動認可運賃に該当する運賃および料金の認可申請について原価計算書等の書類の添付の省略が認められるのは、お役所が自ら原価および収入の算定を行って認可基準（道運9の3II）を満たすように設定した運賃等（処理方針4(1)・3(2)）だからです（なお、自動認可運賃の設定方法（処理方針別紙3）参照）。

このように、申請する運賃および料金が自動認可運賃に該当するときは、原価計算書等の一部または全部の添付を省略できますが、お役所からお墨付き（認可）を受ける必要があることに変わりはありませんので注意しましょう。

【◀参考▶公定幅運賃】 個人タクシー法令試験の範囲に含まれていないのですが、「特定地域及び準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特別措置法」という法律があります。タクシー特措法とかタクシー適正化・活性化特別措置法と略されています。このタクシー適正化・活性化特別措置法では特定地域や準特定地域について定めており、これらの地域には、タクシーが多すぎる地域（供給過剰な地域）が指定されます。

特定地域や準特定地域に指定された地域では、事業者は減車に取り組みなくてはなりません。これは事業者の収入や運転者の賃金が減ってしまうというリスク（①）があるのですが、それに加えて、運賃値下げ競争が行われるようになってしまった場合には、やはり事業者の収入や運転者の賃金が減るという第2のリスク（②）が生じ、二重に収入や賃金が減ってしまうというリスク（①+②）が生じてしまいます。そうすると、減車が進まなくなってしまうおそれがあります。

そこで、運賃値下げ競争が起こらないようにして減車を進めるために、自動認可運賃ではなく公定幅運賃という制度が使われることになっています。

減車 = 収入等が減少するリスク①

運賃値下げ競争 = 収入等が減少するリスク② ← 二重のリスクを防止 = 公定幅運賃

公定幅運賃においては、運賃値下げ競争が生じることとなる下限割れ運賃について、指導や勧告を経た上で運賃の変更命令が出されることになっています。これにより、運賃値下げ競争による事業者の減収等を防ぐことができ、減車の促進が期待できるのです。

【◀参考▶自動認可運賃と公定幅運賃の異同】 自動認可運賃の自動認可幅と公定幅運賃の公定幅とは、同じ基準で決定されるので同じ幅です。

しかし、自動認可運賃は「認可」制であるのに対し、公定幅運賃は「届出」制であるという点と、公定幅運賃には変更命令が認められている点が異なります。

タクシー適正化・活性化特別措置法による公定幅運賃は試験範囲ではないため、大阪市域交通圏や東京の特別区武三交通圏のように特定地域や準特定地域

に指定された地域であっても、公定幅運賃による「届出」ではなく、道路運送法の原則どおり自動認可運賃の「認可」で解答する必要があります。

そのため、特定地域や準特定地域に指定された地域では、その指定が解除されるまで自動認可運賃についての出題はされないのではないかと考えられます。

#### 4 運賃改定手続（運賃料金認可処理方針）

運賃改定手続や運賃料金のお墨付き（認可）の処理手続等については、「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について」という通達（略して「運賃料金認可処理方針」）が規定しています。

【同一地域同一運賃制度とゾーン運賃制度】 タクシーの運賃は、かつては同一地域同一運賃制度が採用されていましたが、1997年（平成9年）の通達によってゾーン運賃制度が採用されることとなりました。ゾーン運賃制度の下では、一定の方式により設定された上限運賃と下限運賃の約10%の幅（ゾーン）において、事業者が運賃を選択できるようになっています。このゾーン（自動認可運賃の自動認可幅・公定幅運賃の公定幅）の上限運賃を超える運賃を設定する場合は運賃改定ということができます。

【運賃改定とは】 運賃改定申請については、運賃適用地域ごとに行うこととされています（処理方針1）。運賃改定とは、運賃適用地域において普通車の最も高額な運賃よりも高い運賃を設定することをいいます（処理方針1。普通車の車種区分がない地域においては地方運輸局長が定める区分による車種別（同））。

現在認可を受けている運賃よりも高い運賃へ変更することとは異なりますので注意しましょう。例えば、普通車に認可されている運賃が自動認可運賃のみで、A（上限運賃）：420円、B：410円、C：400円、下限運賃：390円とした場合、現在認可を受けているBからAへと変更する場合は、現在認可を受けている運賃よりも高い運賃へ変更することになりますが、普通車の最も高額な運賃であるA（上限運賃）への変更であって、それよりも高い運賃を設定するものではありませんから、運賃改定に当たりません。普通車の自動認可運賃の上限運賃を上回る運賃を設定する場合は運賃改定に当たるのです。

運賃適用地域とは、需要構造、原価水準等を勘案して運賃改定手続をまとめて取り扱うことが合理的であると認められる地域として地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。）が定める地域をいいます（処理方針1）。

〔運賃改定手続の開始〕 運賃改定はその運賃適用地域のゾーン運賃の上限を上げるものですから、個々の事業者の申請によって直ちに運賃改定手続が開始されるわけではありません。すなわち、運賃改定手続については、運賃適用地域ごとに、原則として最初の申請があったときから3ヶ月の期間の間に申請を受け付けることとし、申請率が7割以上となった場合に、開始することとされています（処理方針2。平成19年改正前は7割を「超える」でした。）。

申請率とは、当該運賃適用地域における法人事業者全体車両数に占める申請があった法人事業者の車両数の合計の割合をいいます（処理方針2(1)）。例えば、法人事業者全体車両数が1万台の地域において、A社（3000台）、B社（3000台）、C社（1000台）が申請をすれば、申請率は7割以上となります。個人タクシー事業者は蚊帳の外で、運賃改定手続により新たに定められた自動認可運賃の中から運賃を選択して認可申請をすることとなります。

なお、運賃改定に係る申請を行った場合に、その事業者は、その旨を営業所や事業用自動車内に掲示する必要はありません。

〔運賃改定が行われない場合（自動認可運賃を超える運賃の認可処理）〕

- (1) 運賃改定申請がされても申請率が7割に達しなければ運賃改定手続は開始されませんので、運賃改定は行われません（申請率が7割に達しない場合）。
- (2) また、申請の取下げにより申請率が7割を下回った場合は、手続が一時的に中断され、その後3ヶ月の期間内に申請率が7割以上になれば手続が再開されますが、3ヶ月の期間内に申請率が7割以上とならなかったときは手続が中止されます（処理方針2(2)）。手続が中止されれば運賃改定は行われません（運賃改定手続が中止された場合）。
- (3) さらに、申請率が7割以上あって運賃改定手続が開始されると、運賃改定を行う必要があるか否か（運賃改定の要否）が判断されます（処理方針3(1)）。その結果、運賃改定を行う必要がないと判断されたならば運賃改定は行われません（運賃改定を行う必要がない場合）。

これらの運賃改定が行われなかった場合（(1)(2)(3)）の申請については、現行の自動認可運賃に照らして判断されることとなりますので、「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」（道運9の3Ⅱ①）を超えるポッタクリの運賃となり、申請事業者について、却下処分がされることとなります（処理方針2(3)・3(3)）。

【上限運賃の算出と運賃原価の範囲】 運賃改定手続が開始され、運賃改定の要否の判定により、運賃改定を行う必要がないと判断される場合を除いては、原価および収入の算定が行われ（処理方針3(2)・別添2）、上限運賃が算出されます。タクシーの上限運賃については、タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業）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」（総括原価＝総収入）が用いられています。

これに認められる運賃原価は、タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業）の営業費（①人件費、②燃料油脂費、③車両修繕費、④車両償却費、⑤その他の運送費および⑥一般管理費）、⑦営業外費用および⑧適正利潤を合計した額とされています（処理方針3(2)・別紙2第6）。営業費の6項目と営業外費用に適正利潤を加えて全部で8項目です。問題を解く際は項目数を数えて8項目あるか、特に適正利潤が入っているかをチェックしましょう。適正利潤が入っていない原価を基に、総収入がこの原価と等しくするように運賃を決定してしまうと、全然儲かりません。

【自動認可運賃の設定と公示、自動認可運賃に該当する運賃の認可処理】 原価および収入の算定が行われ（処理方針3(2)・別添2）、上限運賃が算出されると、この上限運賃の初乗運賃額から一定の方式（処理方針別紙3）により算出される初乗運賃額を下限とする範囲内の初乗運賃額とこれに対応した加算距離・加算運賃額について、一定の方式（処理方針別紙3）により設定される運賃が自動認可運賃として設定されます。そして、運賃の認可申請に当たって原価計算書等の添付の必要がないと認める場合として、事前に公示されます（処理方針4(1)、道運施規10の3Ⅲ）。

この公示された自動認可運賃に該当する運賃の認可申請については、申請の公示が省略されるとともに、標準処理期間によることなく速やかに処理が行われます（処理方針4(1)）。そして、個別に審査されることはなく自動的にお墨付き（認可）を受けることができます（処理方針4(1)(3)・別紙4第2.2）。

【自動認可運賃の下限割れ運賃の認可処理】 自動認可運賃に該当しない下限割れの運賃および料金の認可申請の場合は、道路運送法第9条の3第2項により、①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、②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、③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ものであること、④運賃料金が対距離制による場合であって、お役所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について、個別に審査されることとなります（処理方針4(2)）。

※ 「…適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」という文言は、「超えなければOK」ですから上限のみを制限していますが、附則第2項によって「…適正な原価に適正な利潤を加えたもの」と読み替えがされています。これは、自動認可運賃の下限幅を縮小し、下限割れ運賃の厳正な審査を実施するためです。

下限割れの運賃について個別に厳正な審査をした結果、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」がありダンピングなどの運賃と判断されれば却下処分がされます。しかし、ダンピングなどの運賃に当たらなければお墨付き（認可）を受けることができます（処理方針4(2)(3)・別紙4第2.2(2)・別紙4第3）。ただし、個人タクシー事業者が自動認可運賃を下回る運賃を設定しようとする場合、既存の法人タクシー事業者に認可されている最低の運賃を下回る運賃は認めないこととされています（処理方針別紙4第4.4）。

この場合、申請のお墨付き（認可）に当たっては、①初乗運賃と加算運賃の比率がその運賃適用地域における上限運賃の比率と同等のものとなるような加算距離とすることとし、また、②加算距離は、加算運賃額が自動認可運賃の加算運賃額以下となるように設定することとされています（処理方針4(3)・別紙4第3.3(3)）。例えば、下限割れの初乗運賃380円の申請では、①上限運賃の初乗運賃420円と加算運賃80円の比率と同等の比率となる加算距離とし、②この加算距離は加算運賃額が80円以下となるように設定する必要があります。



## 個タク法令教科書[第3版]増補部分その2

個タク法令教科書[第3版]を以下のとおり変更いたします（[第3版増補版]で反映済み）。

45頁下10行目（記述の追加）： 同じ内容 → ほぼ同じ内容

47頁1行目（記述の変更）： [旅客に対する責任] → [事業者の責任に関する事項]

47頁2行目（記述の変更）： また → そこで

47頁4行目（記述の変更）： そこで → これらの事項は

47頁5行目（記述の変更）： 規定して → 規定されて

54頁下11行目（参照条文の追加）：（道運3①ハ） →（道運3①ハ、道運施規3の2）

54頁下4行目（記述の変更）： 自動車運送事業というのは一歩間違えると大変な惨事を引き起こしてしまうものです。そこで、道路運送法や運輸規則には輸送の安全に関する規定や事故に関する規定が数多く置かれています。本項と次項ではこれらを順に学習します。併せて自動車事故報告規則についても学習します。



[輸送の安全性の向上] 自動車運送事業というのは一歩間違えると大変な惨事を引き起こしてしまうものです。そこで、道路運送法では、一般旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならないと規定されています（道運22）。

62頁11行目（文末に次の文を追加）：➡ 輸送の安全にかかわる情報の公表については運輸規則第47条の7で規定されています。

97頁6行目（次の〔輸送の安全にかかわる情報の公表〕中の文の前後に文を追加）：〔輸送の安全にかかわる情報の公表〕 タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）は、毎事業年度の経過後100日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全にかかわる情報であつてお役所（国土交通大臣）が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければなりません（運規47の7 I 前段）。



〔輸送の安全にかかわる情報の公表〕 タクシー事業者（一般旅客自動車運送事業者）は、国土交通省令で定めるところによって、輸送の安全を確保するために講じた措置や、講じようとする措置など、国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を、公表しなければなりません（道運29の3）。そこで、運輸規則は、次のように定めています。

タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）は、毎事業年度の経過後100日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全にかかわる情報であつてお役所（国土交通大臣）が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければなりません（運規47の7 I 前段）。この場合、タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）は、お役所（国土交通大臣）が告示で定めるところにより、遅滞なく、その内容をお役所（国土交通大臣）に報告しなければなりません（運規47の7 I 後段）。

## 個タク法令教科書[第3版]増補部分その3

個タク法令教科書[第3版]を以下のとおり変更いたします（[第3版増補版2刷]で反映済み）。

104頁（第3版増補版106頁）15行目（文末に次の文を追加）：➡ また、拒否要件通達においては運送の引受けまたは継続の拒絶ができる場合として回送板を掲出しているときに挙げられており、燃料等の補給の必要があるときも回送中である旨を表示しなければならないと規定しています（拒否要件通達I3）。

## 個タク法令教科書[第3版]訂正1

個タク法令教科書[第3版]を以下のとおり訂正いたします（[第3版増補版2刷]で反映済み）。

17頁13・17・19行目、127頁（第3版増補版129頁）下10・下7行目： 警告表示板 ➡ 警告反射板

27頁下7行目： 自らの確 ➡ 自ら適確

43頁12行目（第3版増補版45頁6行目）： 種受引責免損他 ➡ 種取引責免損他

## 個タク法令教科書[第3版]訂正2

個タク法令教科書[第3版]を以下のとおり訂正いたします（[第3版増補版3刷]で反映済み）。

目次v頁下13行目、12頁下1行目、85頁（第3版増補版87頁）下5・下1行目、86頁（第3版増補版88頁）1行目、92頁（第3版増補版94頁）下3行目： 領収書 ➡ 領収証

個人タクシー試験対策 個タク法令教科書[第3版]増補部分

発行日 令和元年10月31日 第3版増補部分  
令和元年12月10日 第3版増補部分第4刷  
著者 aimoto  
(<https://ss1.xrea.com/daiichij.s17.xrea.com/>)  
発行者 同上  
印刷 製本直送.com/他