

1. タクシーの運賃改定による運賃の変動が需要と供給に及ぼす影響分析

(1) タクシー事業に対する影響分析

- 東京、栃木、大阪、長野では、平成7～9年度に運賃改定を行っているが、それ以降、平成18年度まで運賃改定を行っていない。
- 平成7～9年度の運賃改定の翌年度の輸送回数等の輸送実績の変化をみると、減少している年がある一方、増加している年もあり、輸送回数等の減少が必ずしも運賃改定に起因しているとは断定することはできない。
- タイプの異なる4地区において、運賃改定による価格弾力性の地区ごとの相違は見られない。
- 規制が緩和された平成14年度以降、東京や大阪の輸送回数や輸送人員等の輸送実績が増加傾向であり、特に大阪の事業者数が急増している。

1) 調査対象運賃ブロックの選定

タクシーの運賃は、運賃ブロック（全国93ブロック）ごとに設定されている。本調査では全国の運賃ブロックを運賃競合地域と運賃非競合地域、流し地域と非流し地域に分類し、このうち4つの運賃ブロックを選定し、各ブロックの価格弾力性を計算する。以下により調査対象運賃ブロックとして、東京特別区・武三地区、大阪地区、栃木地区及び長野県A地区を選定した。

① 運賃競合地域と運賃非競合地域の定義

運賃競合地域 : 10%以上の事業者が上限運賃より低い運賃で営業している地域

運賃非競合地域 : 10%未満の事業者が上限運賃より低い運賃で営業している地域

② 流し地域と非流し地域の定義

流し地域 : 運賃ブロックの母都市が政令都市である地域

非流し地域 : 運賃ブロックの母都市が政令都市以外である地域

③ 選定地区

東京特別区・武三地区 : 運賃非競合 流し地域

大阪地区 : 運賃競合 流し地域

栃木地区 : 運賃非競合 非流し地域

長野県A地区 : 運賃競合 非流し地域

表 調査対象運賃ブロック（**四角囲い**が調査対象）

| | | 運賃非競合 地域 | 運賃競合地域 | | |
|-------|---------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|---|------------------|
| | | | 上限運賃と 下限運賃に 二極化 | 上限運賃と 下限運賃の範囲 でバラツキあり | 下限運賃以下 の事業者あり |
| 流し地域 | 政令指定都市 (平均流し率 43.2%) | 東京特別区 ・ 武三地区 | | 京都市域地区 | 大阪地区 |
| 非流し地域 | 人口 30 万人以上 の都市 (平均流し率 27.8%) | 栃木地区 | | 新潟県 A 地区 長野県 A 地区 金沢地区 宮崎地区 | 姫路・東西播地区 |
| | その他の都市 (平均流し率 11.3%) | | 釧路地区 岩手県地区 | 室蘭地区 新潟県 B 地区 紀南地区 淡路島地区 広島県 B 地区 | 石川地区 |

出典)「平均流し率」国土交通省調べ、平成 18 年 6 月
参考)「自動認可運賃の状況について」国土交通省

表 運賃競合地域（10%以上の事業者が上限運賃より低い運賃で営業している運賃ブロック）
（網掛けが調査対象）

| | 初乗上限 運賃 | 運賃設定別の構成比 | | | | 母都市の人口 |
|------------|------------|-----------|----------------|-------|-------------|--------------------|
| | | 上限運賃 | 上限と下限 の中間運賃 | 下限運賃 | 下限以下の 運賃 | |
| 釧路 | 530 円 | 17.2% | 0% | 82.2% | 0% | 釧路市 181,516 人 |
| 室蘭 | 530 円 | 41.8% | 39.3% | 18.9% | 0% | 苫小牧市 172,758 人 |
| 岩手県 | 580 円 | 56.0% | 0% | 44.0% | 0% | 盛岡市 287,192 人 |
| 新潟県 A | 610 円 | 77.3% | 2.3% | 14.1% | 0% | 新潟市 785,134 人 |
| 新潟県 B | 660 円 | 83.0% | 10.0% | 7.0% | 0% | 長岡市 236,344 人 |
| 長野県 A | 710 円 | 56.0% | 36.8% | 7.3% | 0% | 長野市 378,512 人 |
| 金沢 | 630 円 | 80.7% | 4.5% | 14.9% | 0% | 金沢市 454,607 人 |
| 石川 | 630 円 | 61.6% | 18.2% | 5.0% | 15.2% | 白山市 109,450 人 |
| 大阪 | 660 円 | 78.7% | 1.6% | 3.0% | 16.7% | 大阪市 2,628,811 人 |
| 京都市域 | 640 円 | 73.4% | 21.3% | 5.3% | 0% | 京都市 1,474,811 人 |
| 姫路・ 東西播 | 630 円 | 78.1% | 3.5% | 17.0% | 1.4% | 姫路市 482,304 人 |
| 紀南 | 550 円 | 43.7% | 56.3% | 0% | 0% | 田辺市 82,499 人 |
| 淡路島 | 550 円 | 35.9% | 9.1% | 54.9% | 0% | 南あわじ市 52,283 人 |
| 広島県 B | 560 円 | 75.3% | 6.4% | 15.4% | 0% | 廿日市市 87,144 人 |
| 宮崎 | 560 円 | 43.8% | 2.8% | 53.5% | 0% | 宮崎市 310,123 人 |

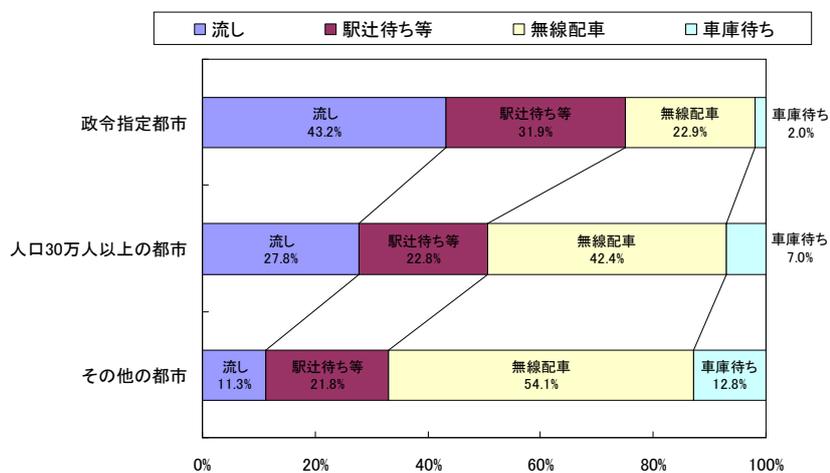


図 人口規模別の乗車類型

出典) 国土交通省資料

2) 実績データの整理

調査対象運賃ブロックの実績データを収集整理し、輸送・経営実態の分析及び運賃改定時の需要変動の分析を行うことにより、マクロ的な動きを把握する。

① 運賃の推移

調査対象運賃ブロックの認可運賃の最近の推移を以下に示す。

東京特別区・武三地区と栃木地区の認可運賃の推移は概ね同じである。大阪地区は平成9年の運賃改定までは東京特別区・武三地区と概ね同じであったが、それ以降は運賃改定されていない。

長野県A地区は、東京特別区・武三地区及び栃木地区と概ね同じ時期に運賃改定されている。同地区の運賃水準は他地区と比べて高い。

○東京特別区・武三地区

| 認可年月日 | 実施年月日 | 初乗運賃 | 加算運賃 | 改定率 |
|------------|------------|------------|----------|-------|
| H4. 4. 24 | H4. 5. 26 | 2.0Km 600円 | 347m 90円 | 12.3% |
| H7. 2. 21 | H7. 3. 18 | 2.0Km 650円 | 280m 80円 | 9.4% |
| H9. 3. 10 | H9. 4. 1 | 2.0Km 660円 | 274m 80円 | 1.9% |
| H19. 11. 2 | H19. 12. 3 | 2.0Km 710円 | 288m 90円 | 7.2% |

○栃木地区

| 認可年月日 | 実施年月日 | 初乗運賃 | 加算運賃 | 改定率 |
|-------------|-------------|------------|----------|-------|
| H4. 10. 9 | H4. 11. 1 | 2.0Km 600円 | 349m 90円 | 13.4% |
| H7. 6. 13 | H7. 6. 24 | 2.0Km 650円 | 284m 80円 | 8.8% |
| H19. 11. 30 | H19. 12. 10 | 2.0Km 710円 | 289m 90円 | 7.9% |

○大阪地区

| 認可年月日 | 実施年月日 | 初乗運賃 | 加算運賃 | 改定率 |
|------------|------------|------------|----------|-------|
| H5. 6. 25 | H5. 7. 3 | 2.0Km 600円 | 343m 90円 | 11.7% |
| H7. 12. 11 | H7. 12. 20 | 2.0Km 650円 | 278m 80円 | 9.2% |
| H9. 3. 14 | H9. 4. 1 | 2.0Km 660円 | 273m 80円 | 1.8% |

○長野県A地区

| 認可年月日 | 実施年月日 | 初乗運賃 | 加算運賃 | 改定率 |
|------------|------------|------------|-----------|-------|
| H5. 11. 29 | H5. 12. 7 | 1.5Km 600円 | 336m 100円 | 11.9% |
| H8. 4. 11 | H8. 4. 19 | 1.5Km 640円 | 278m 90円 | 8.5% |
| H19. 4. 20 | H19. 4. 27 | 1.5Km 710円 | 294m 100円 | 10.6% |

出典) 国土交通省資料

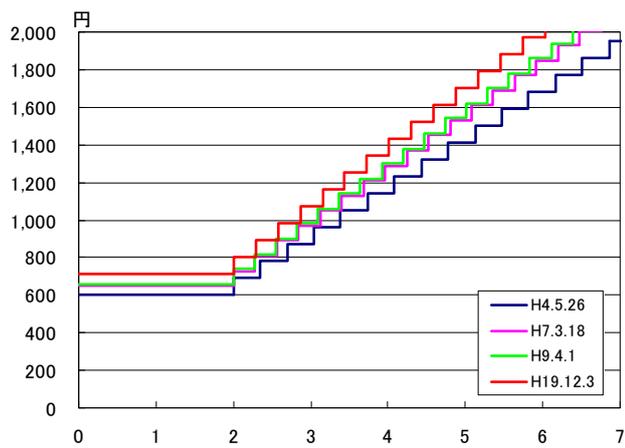


図 東京特別区・武三地区

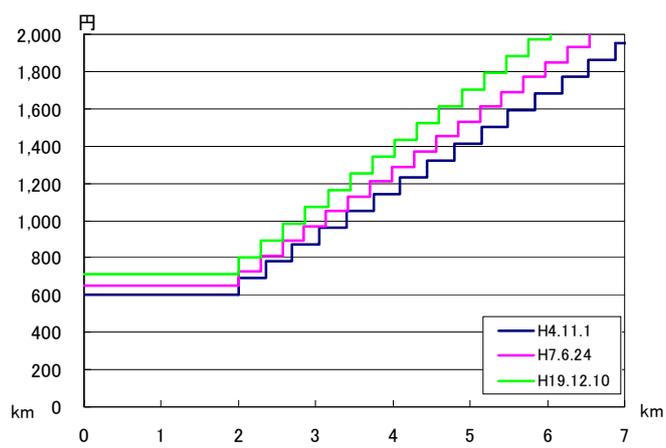


図 栃木地区

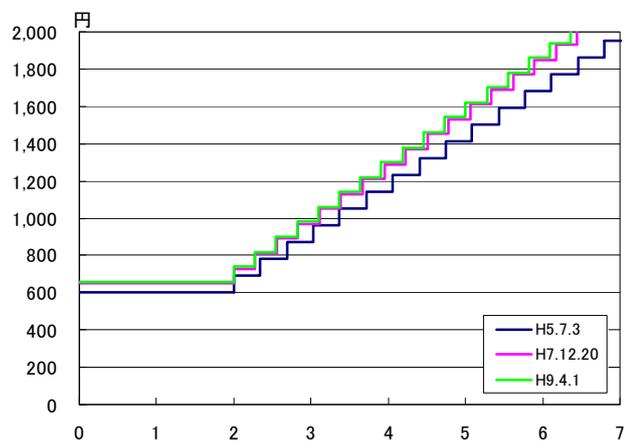


図 大阪地区

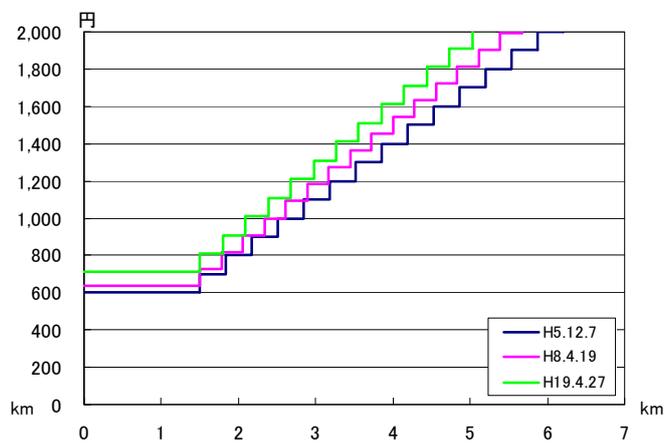


図 長野県A地区

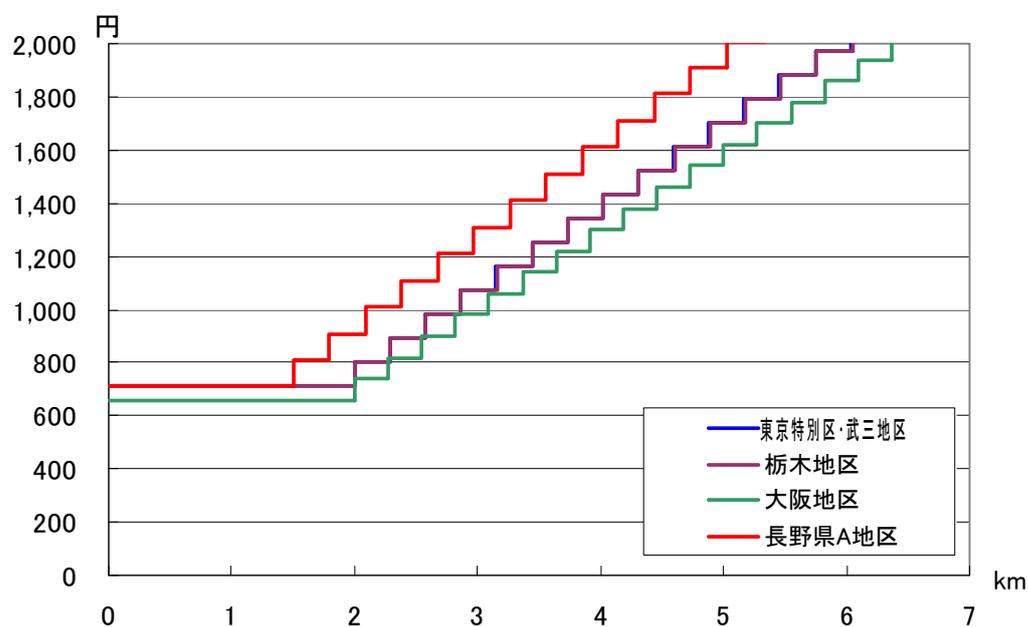


図 各地区の現行認可運賃

表 各地区の現行認可運賃

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|-------|------------|-------------|----------|------------|
| 実施年月日 | H19. 12. 3 | H19. 12. 10 | H9. 4. 1 | H19. 4. 27 |
| 初乗運賃 | 710 円 | 710 円 | 660 円 | 710 円 |
| 初乗距離 | 2. 0Km | 2. 0Km | 2. 0Km | 1. 5Km |
| 加算運賃 | 90 円 | 90 円 | 80 円 | 100 円 |
| 加算距離 | 288m | 289m | 273m | 294m |

出典) 国土交通省資料

② 輸送実績等の推移

i) 総輸送回数

近年の傾向を見ると、東京特別区・武三地区は増加傾向、その他はほぼ横ばい傾向である。

運賃改定による総輸送回数の変化は特定できない。

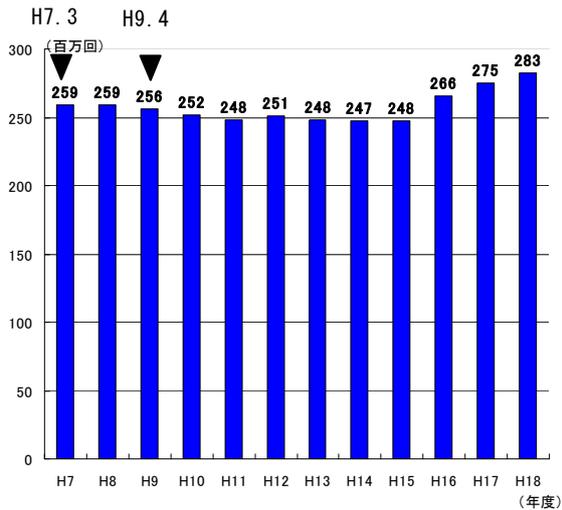


図 東京特別区・武三地区

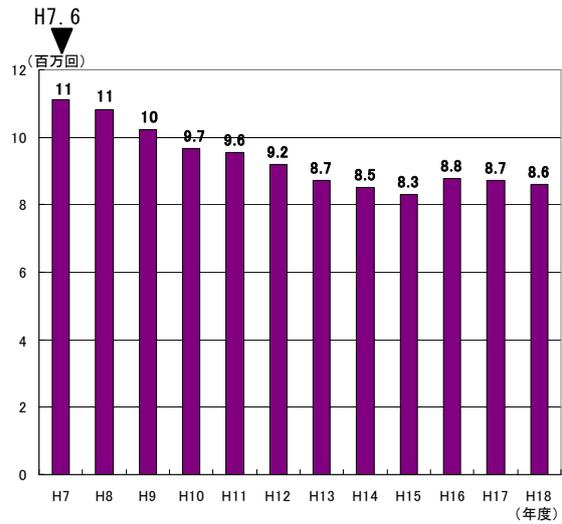


図 栃木地区

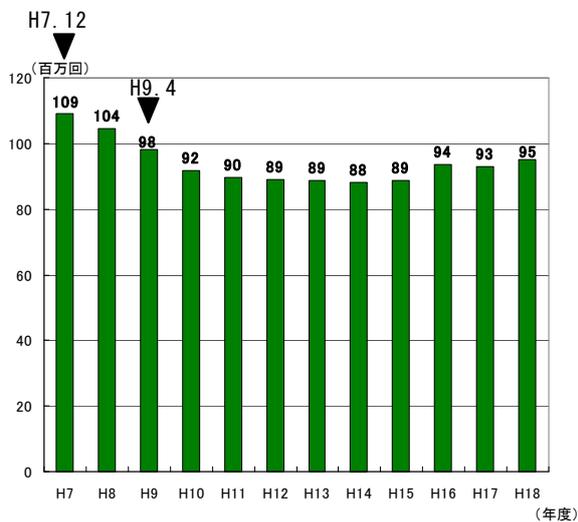


図 大阪地区

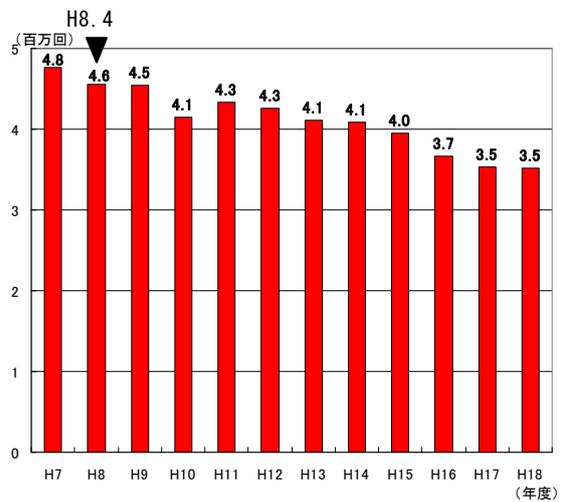


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

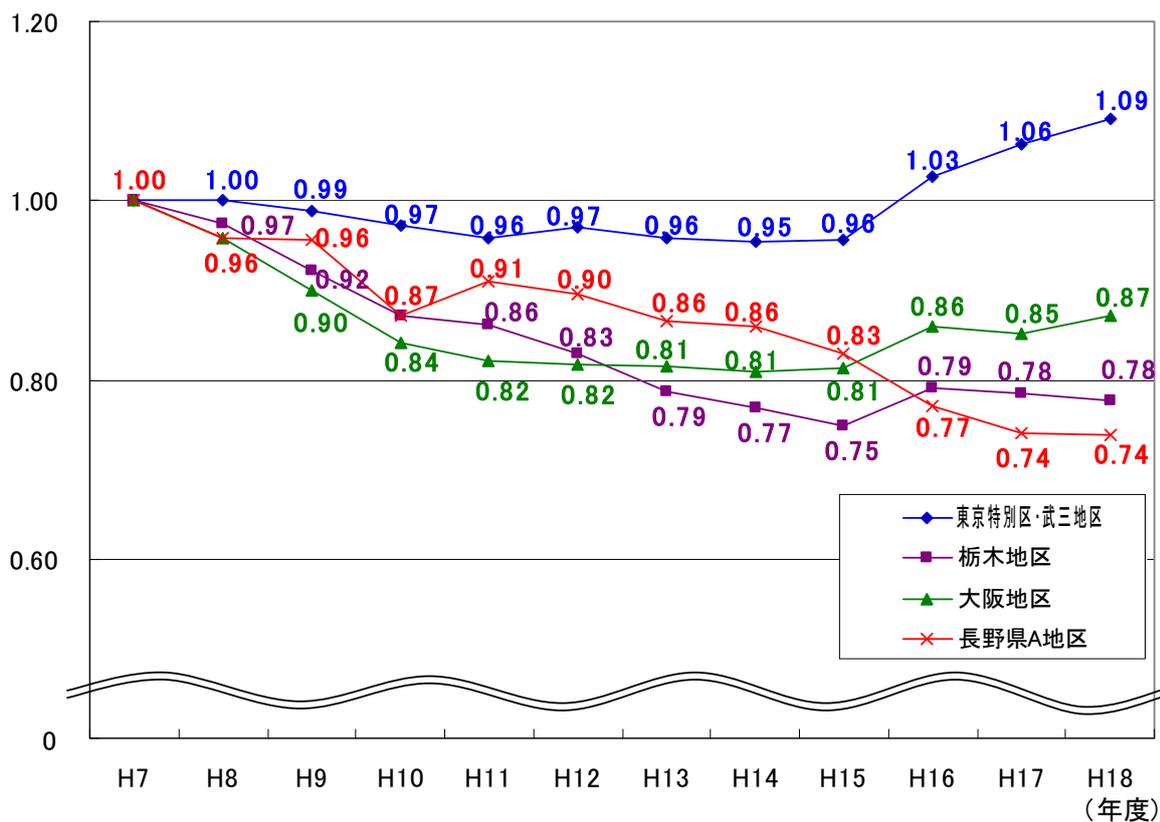


図 総輸送回数の推移（H7年度を1.00とする）

表 H18年度の総輸送回数

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|--------|------------|------|------|--------|
| H7年度比 | 1.09 | 0.78 | 0.87 | 0.74 |
| H14年度比 | 1.14 | 1.01 | 1.08 | 0.86 |

ii) 総走行キロ

近年の傾向を見ると、輸送回数と同様に東京特別区・武三地区は増加傾向、その他は若干の変動はあるもののほぼ横ばい傾向である。

運賃改定による総走行キロの変化は特定できない。

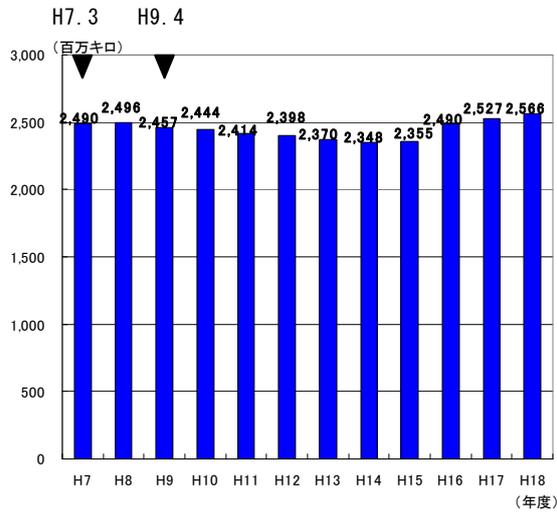


図 東京特別区・武三地区

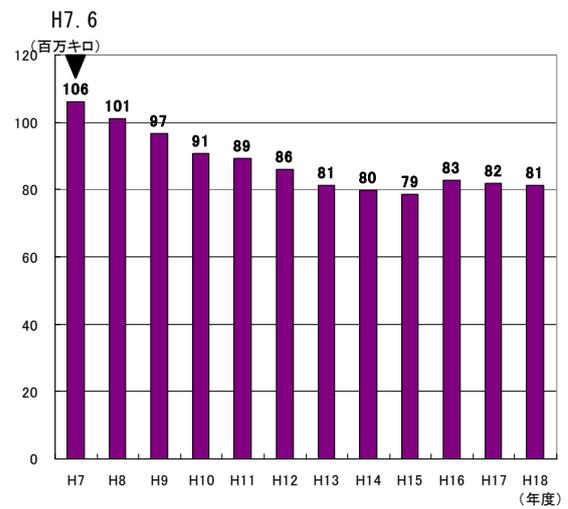


図 栃木地区

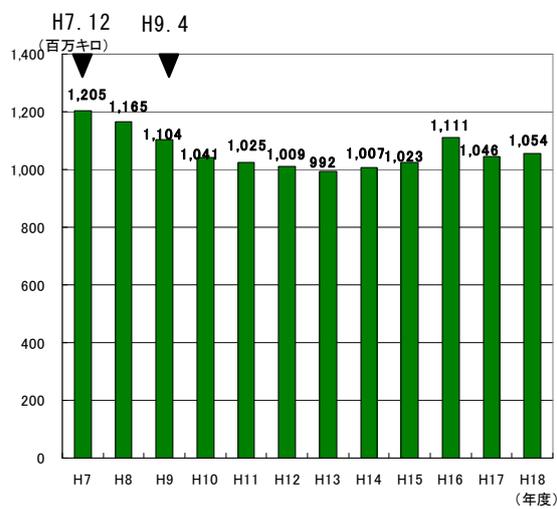


図 大阪地区

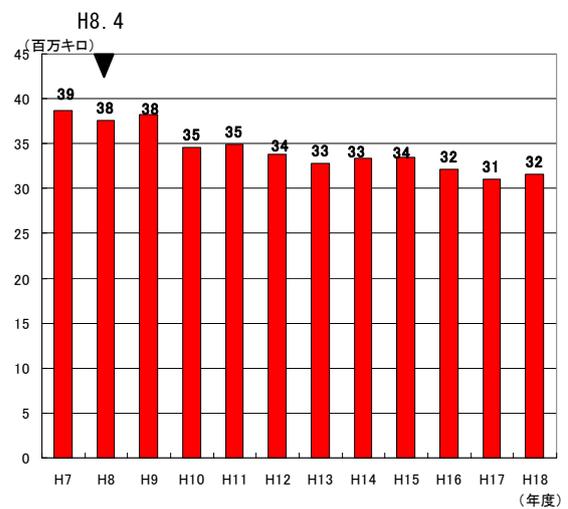


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

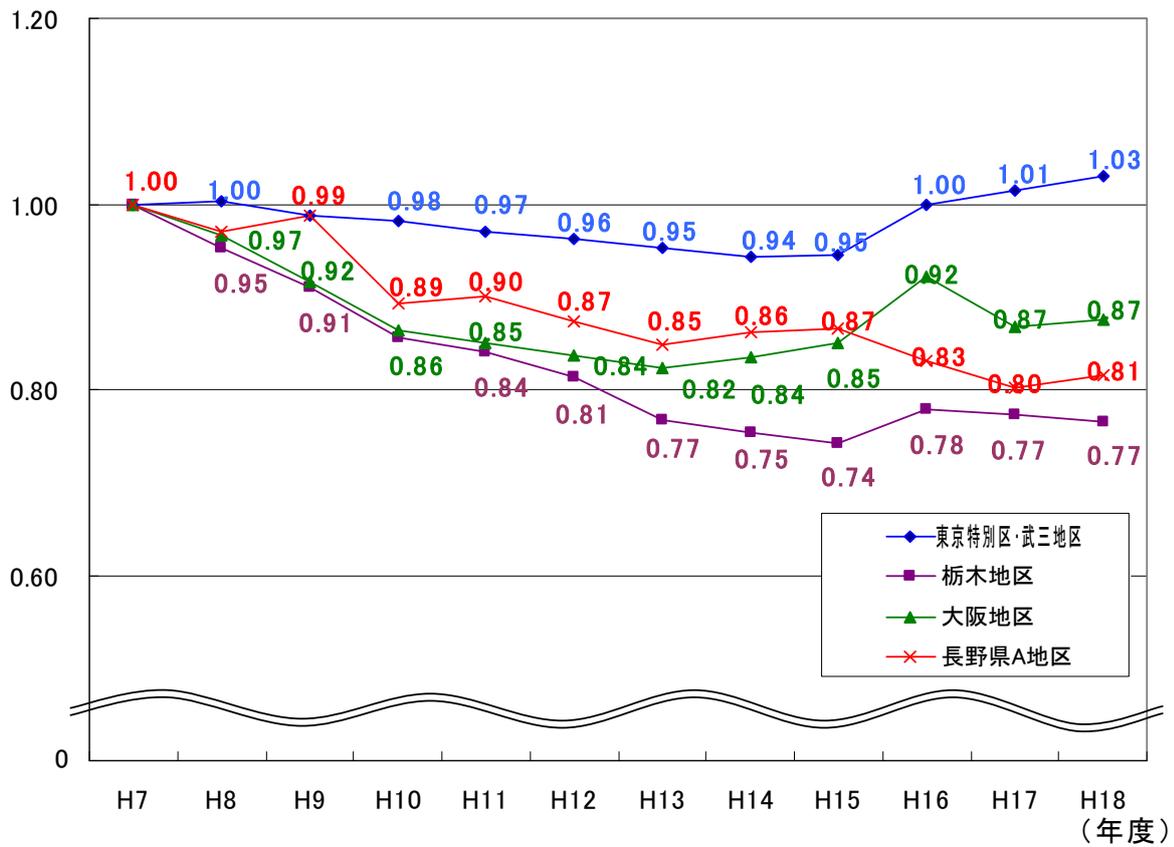


図 総走行キロの推移（H7年度を1.00とする）

表 H18年度の総走行キロ

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|--------|------------|------|------|--------|
| H7年度比 | 1.03 | 0.77 | 0.87 | 0.81 |
| H14年度比 | 1.09 | 1.02 | 1.05 | 0.95 |

iii) 総実車キロ

近年の傾向を見ると、東京特別区・武三地区は増加傾向、大阪地区は緩やかな増加傾向、長野県A地区、栃木地区はほぼ横ばい傾向である。

運賃改定による総実車キロの変化は特定できない。

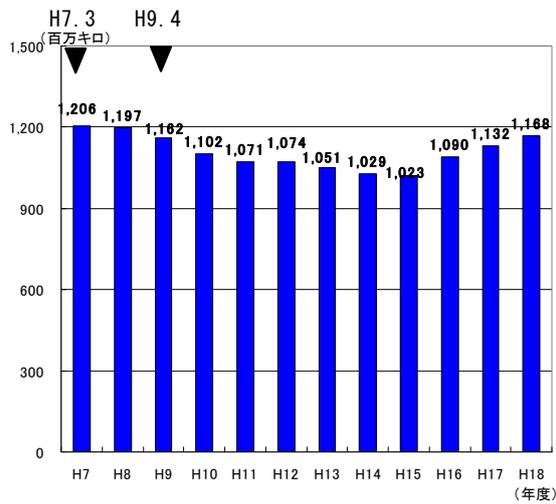


図 東京特別区・武三地区

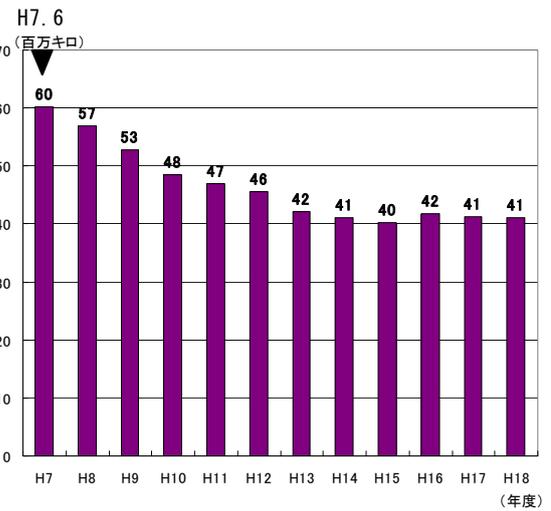


図 栃木地区

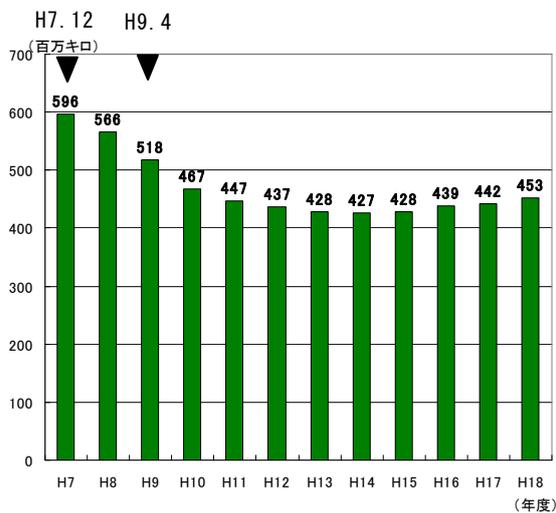


図 大阪地区

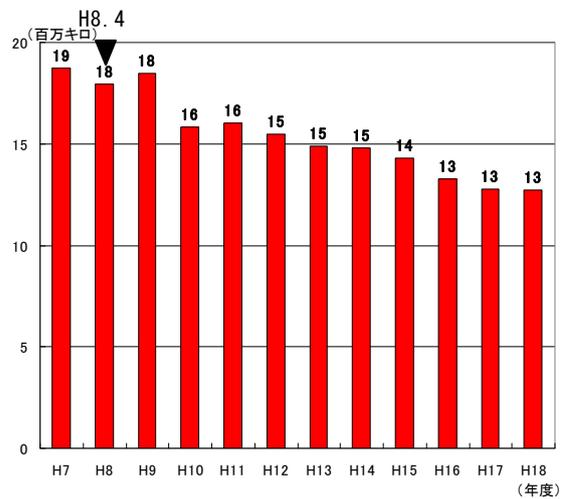


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

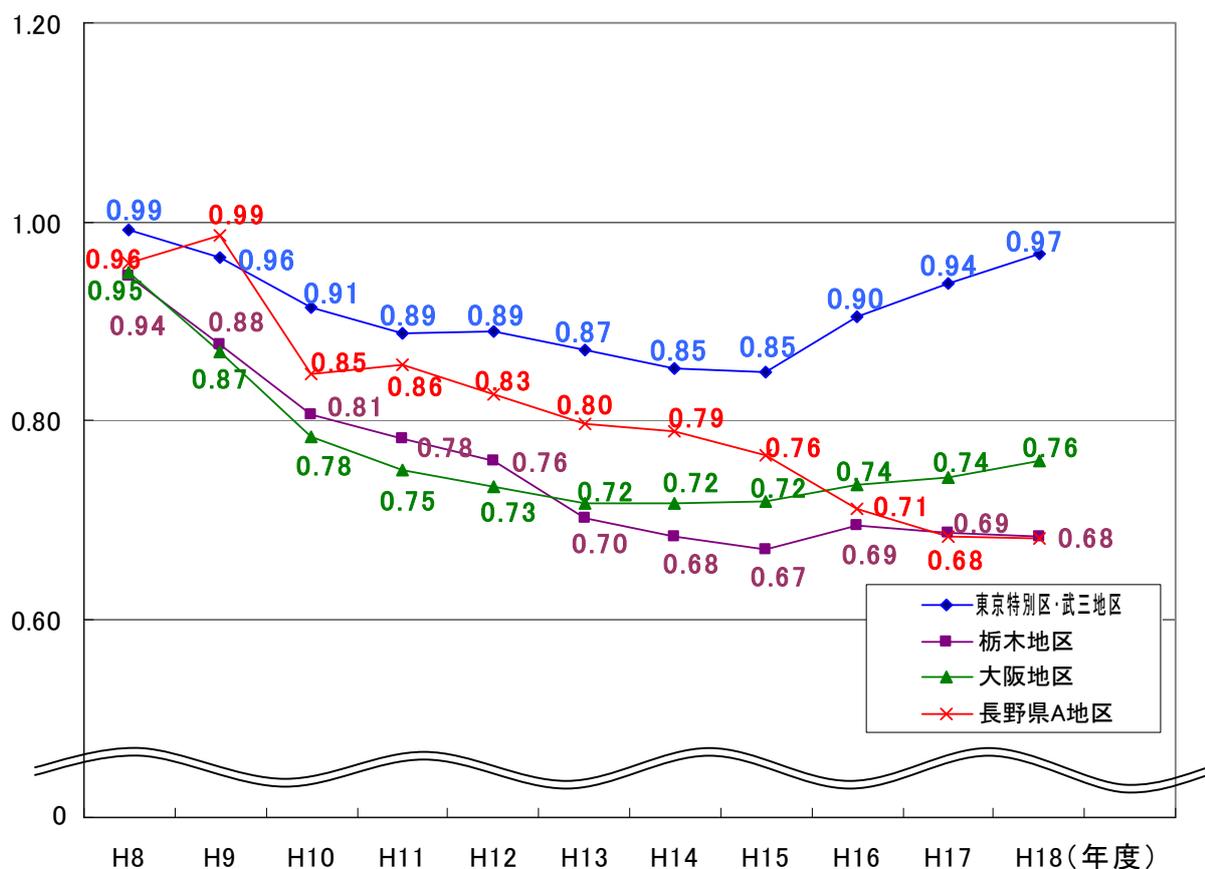


図 総実車キロの推移（H7年度を1.00とする）

表 H18年度の総実車キロ

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|--------|------------|------|------|--------|
| H7年度比 | 0.97 | 0.68 | 0.76 | 0.68 |
| H14年度比 | 1.14 | 1.00 | 1.06 | 0.86 |

iv) 総輸送人員

近年の傾向を見ると、総実車キロと同様に、東京特別区・武三地区は増加傾向、大阪地区は緩やかな増加傾向、長野県A地区、栃木地区はほぼ横ばい傾向である。
 運賃改定による総輸送人員の変化は特定できない。

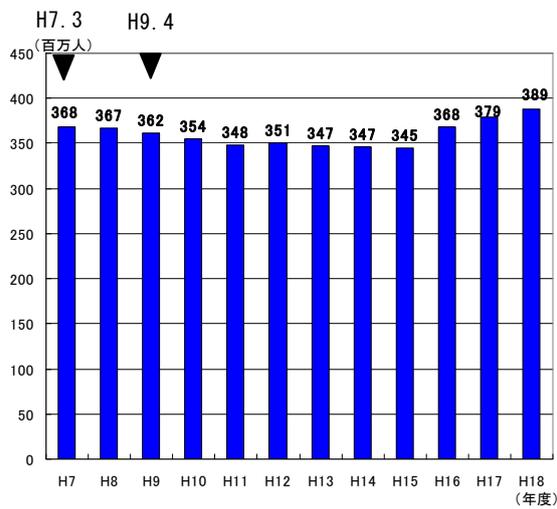


図 東京特別区・武三地区

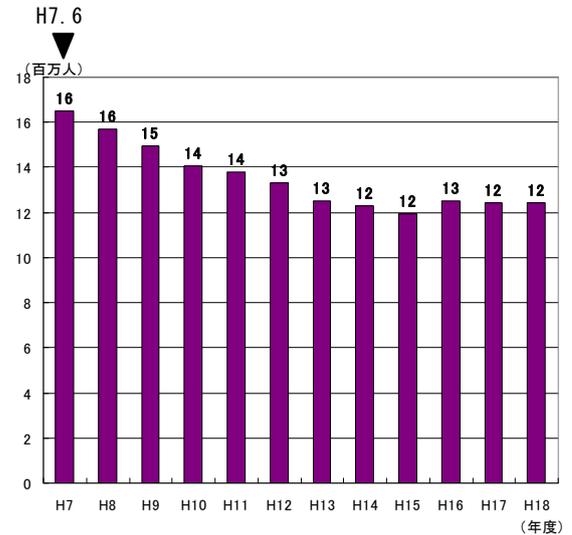


図 栃木地区

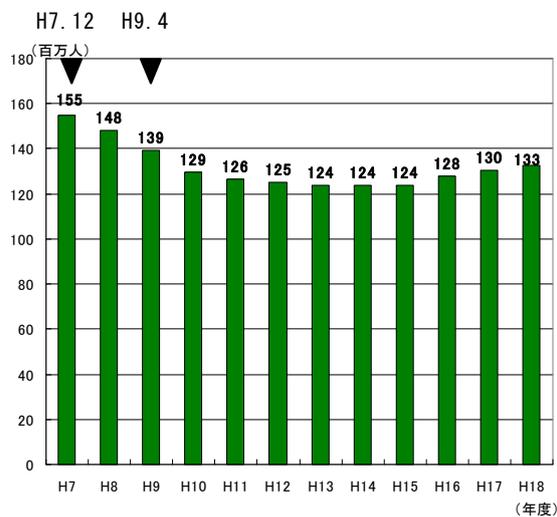


図 大阪地区

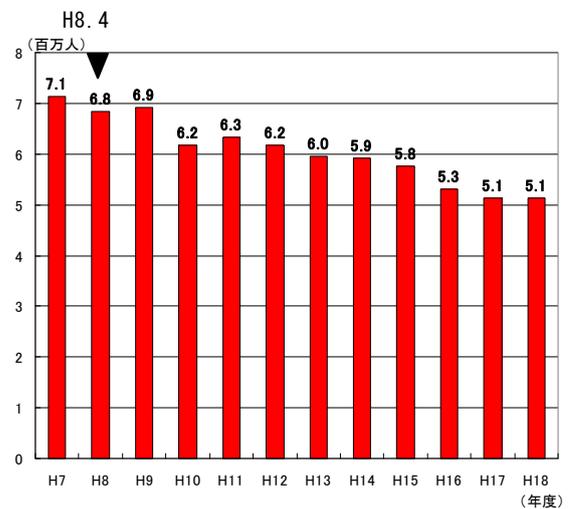


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

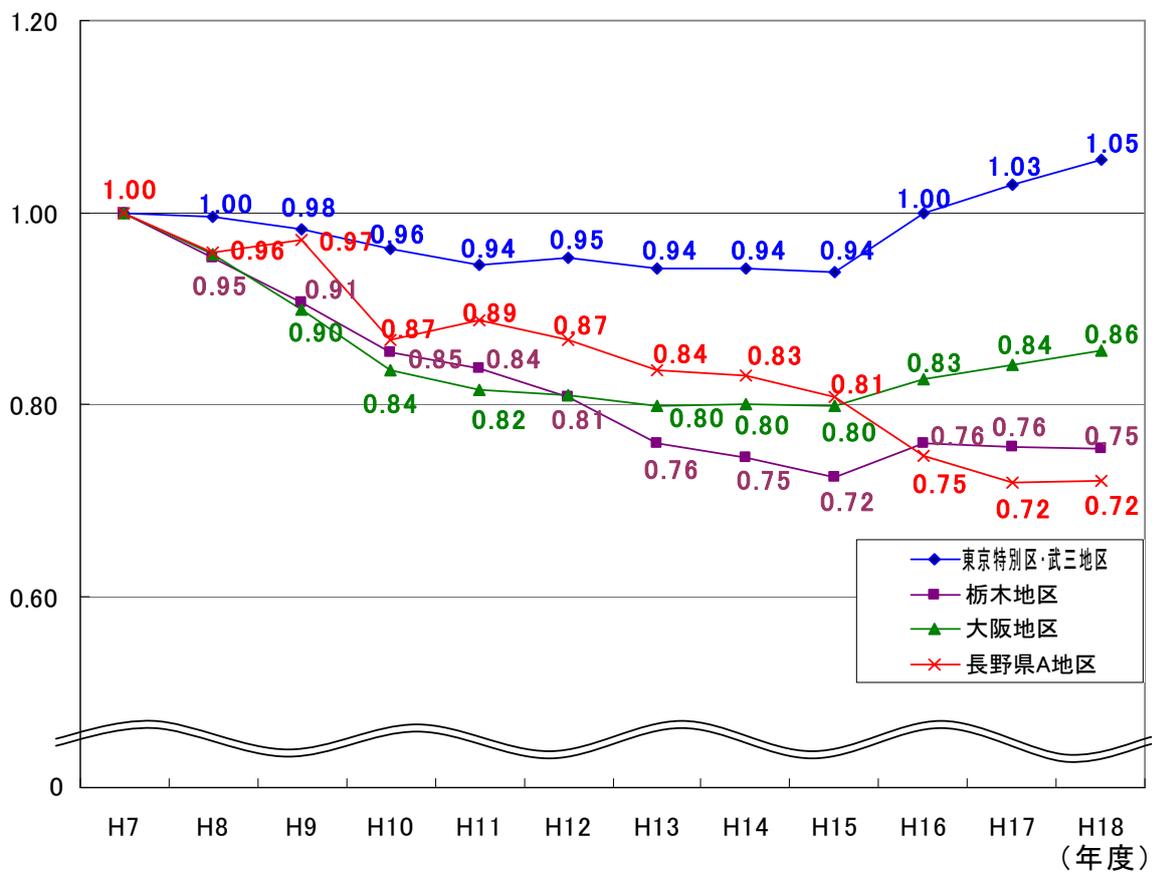


図 総輸送人員の推移（H7年度を1.00とする）

表 H18年度の総輸送人員

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|--------|------------|------|------|--------|
| H7年度比 | 1.05 | 0.75 | 0.86 | 0.72 |
| H14年度比 | 1.12 | 1.01 | 1.07 | 0.87 |

v) 総営業収入

近年の傾向を見ると、総実車キロと同様に、東京特別区・武三地区は増加傾向、大阪地区は緩やかな増加傾向、長野県A地区、栃木地区はほぼ横ばい傾向である。運賃改定による総営業収入の変化は特定できない。

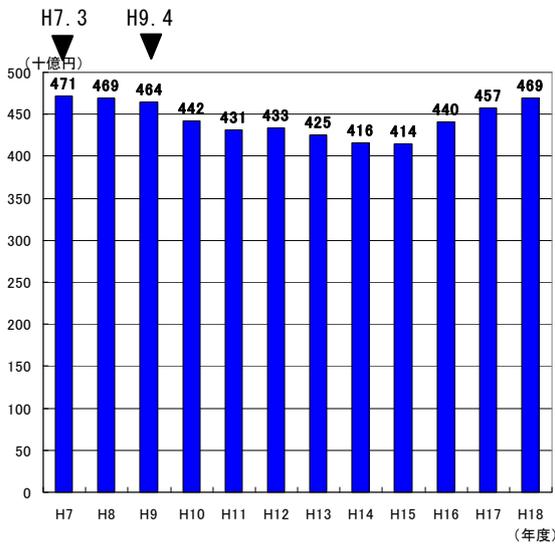


図 東京特別区・武三地区

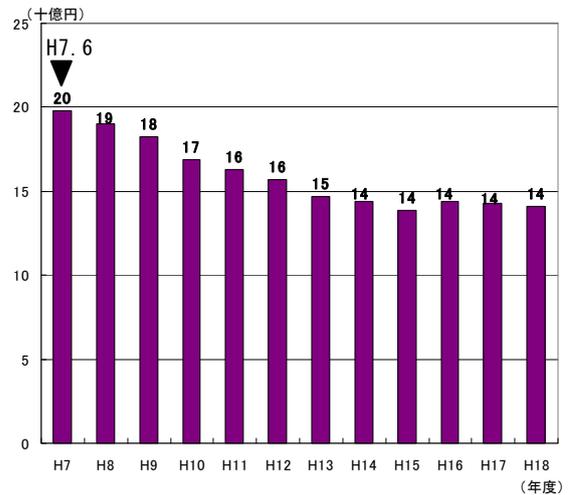


図 栃木地区

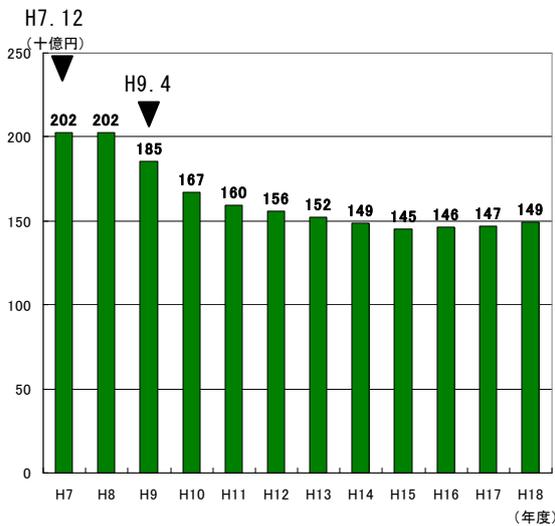


図 大阪地区

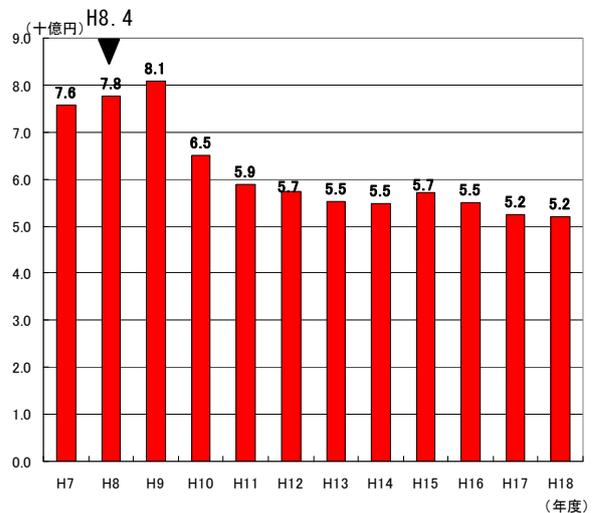


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

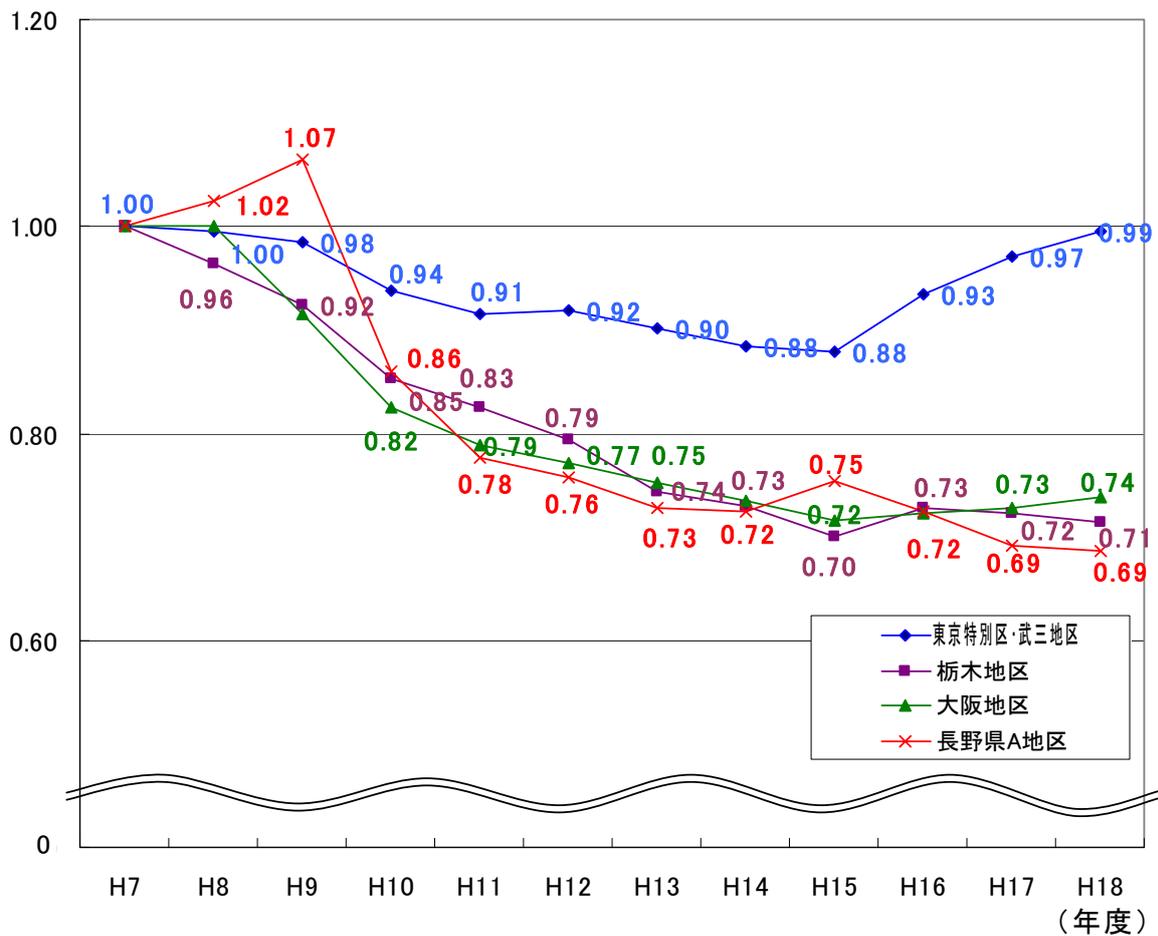


図 総営業収入の推移 (H7年度を1.00とする)

表 H18年度の総営業収入

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|--------|------------|------|------|--------|
| H7年度比 | 0.99 | 0.71 | 0.74 | 0.69 |
| H14年度比 | 1.13 | 0.98 | 1.00 | 0.95 |

vi) 事業者数

規制緩和以降、大阪の事業者が急激に増加している。東京特別区・武三地区は、増加傾向である。

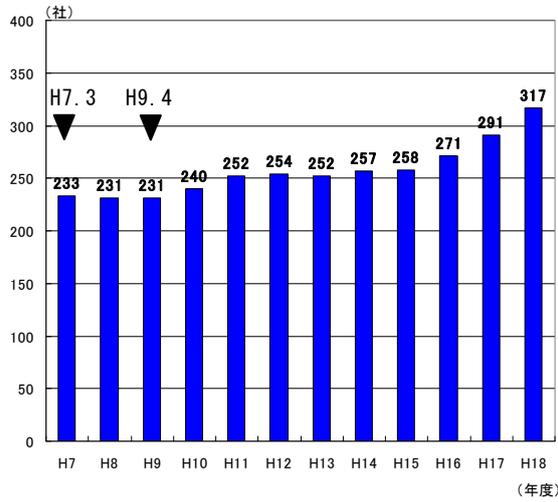


図 東京特別区・武三地区

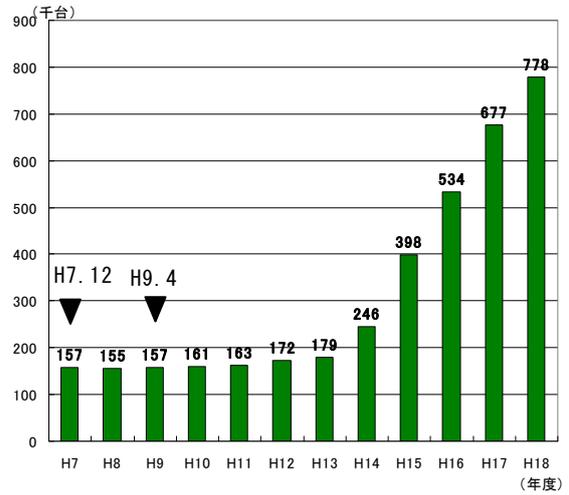


図 大阪地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

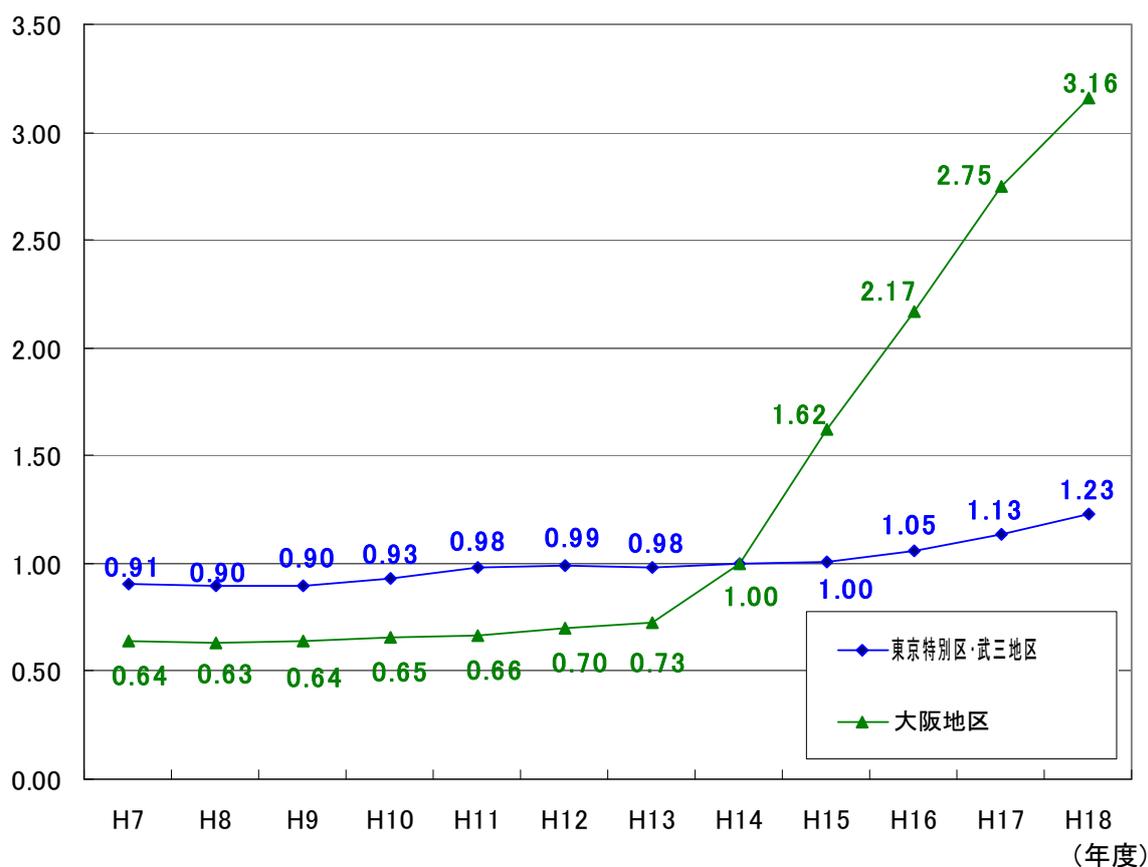


図 事業者数の推移 (H14年度を1.00とする)

表 H18年度の事業者数

| | 東京特別区・武三地区 | 大阪地区 |
|--------|------------|------|
| H7年度比 | 1.36 | 4.96 |
| H14年度比 | 1.23 | 3.16 |

vii) 車両台数

近年の傾向を見ると、東京特別区・武三地区、大阪地区及び長野県A地区では増加傾向、栃木地区はほぼ横ばい傾向である。

運賃改定による車両台数の変化は特定できない。

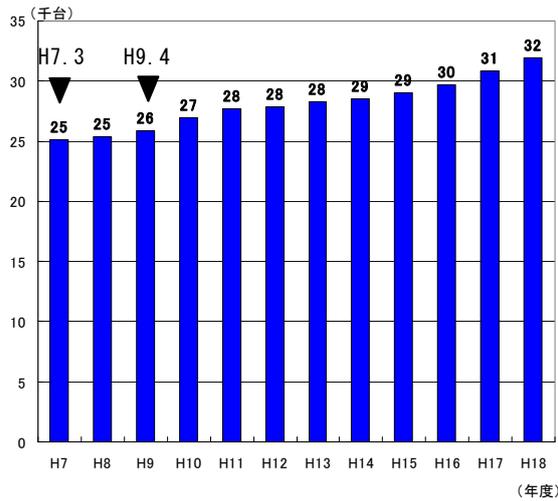


図 東京特別区・武三地区

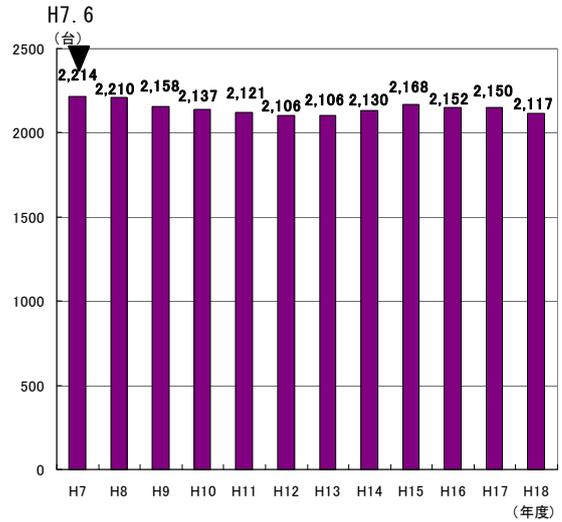


図 栃木地区

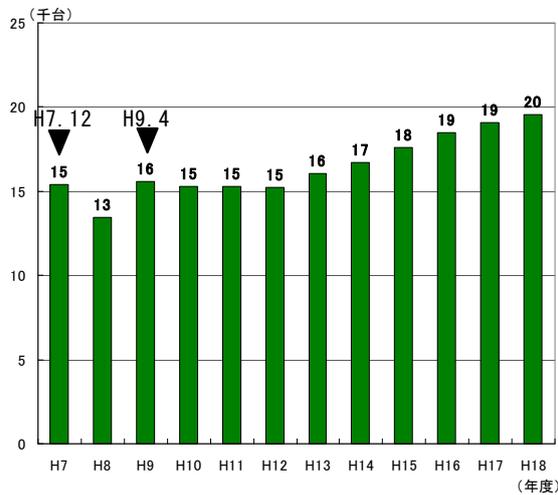


図 大阪地区

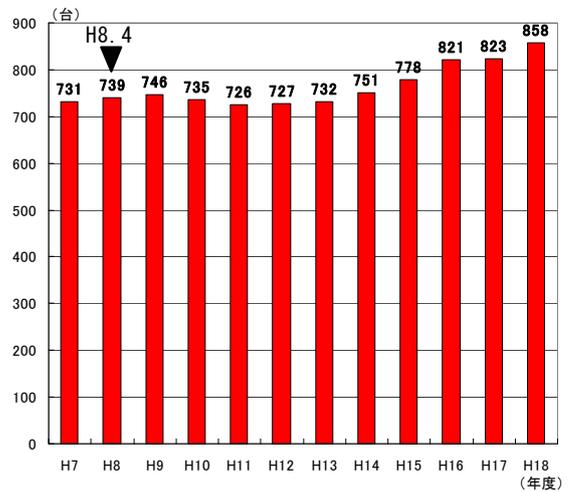


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

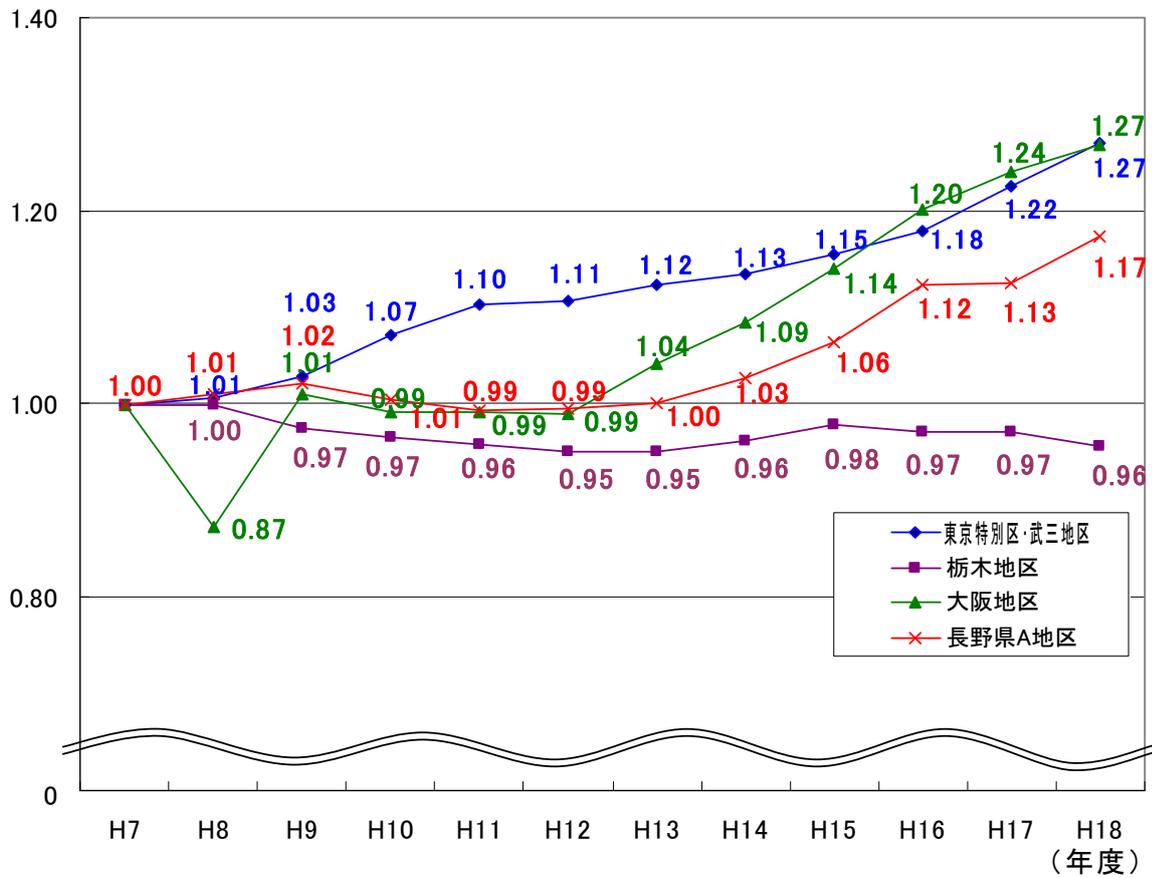


図 車両台数の推移 (H7 年度を 1.00 とする)

表 H18 年度の車両台数の推移

| | 東京特別区・武三地区 | 栃木地区 | 大阪地区 | 長野県A地区 |
|---------|------------|------|------|--------|
| H7 年度比 | 1.27 | 0.96 | 1.27 | 1.17 |
| H14 年度比 | 1.12 | 0.99 | 1.17 | 1.14 |

viii) 運転者数総数

近年の傾向を見ると、東京特別区・武三地区では若干の増加傾向、長野県A地区では横ばいである。

運賃改定による運転者数総数の変化は特定できない。

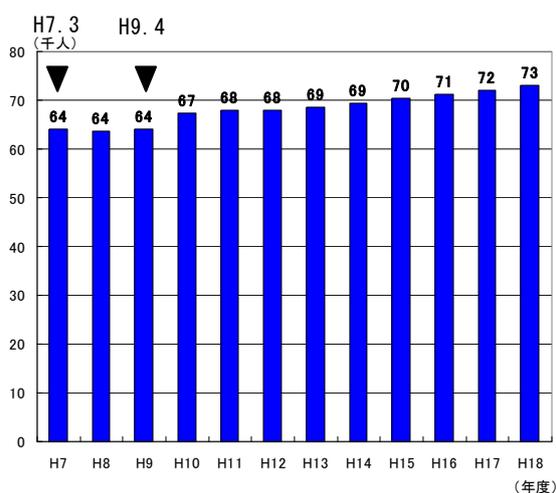


図 東京特別区・武三地区

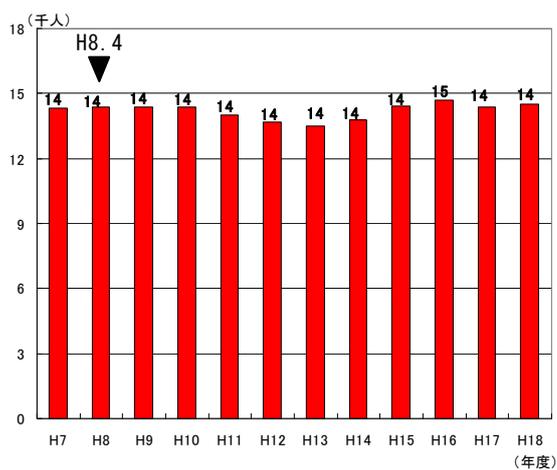


図 長野県A地区

注) ▼ : 運賃改定

出典) 国土交通省資料

表 H18年度の運転者数総数

| | 東京特別区・武三地区 | 長野県A地区 |
|--------|------------|--------|
| H7年度比 | 1.14 | 1.01 |
| H14年度比 | 1.05 | 1.05 |

ix) 運転者の年齢階層

東京特別区・武三地区及び大阪地区では年々若年者層の割合が低下し、高齢者層が増加している。

特に大阪地区では運転者の70%以上が55歳以上となっており、運転者の高齢化が進んでいる。

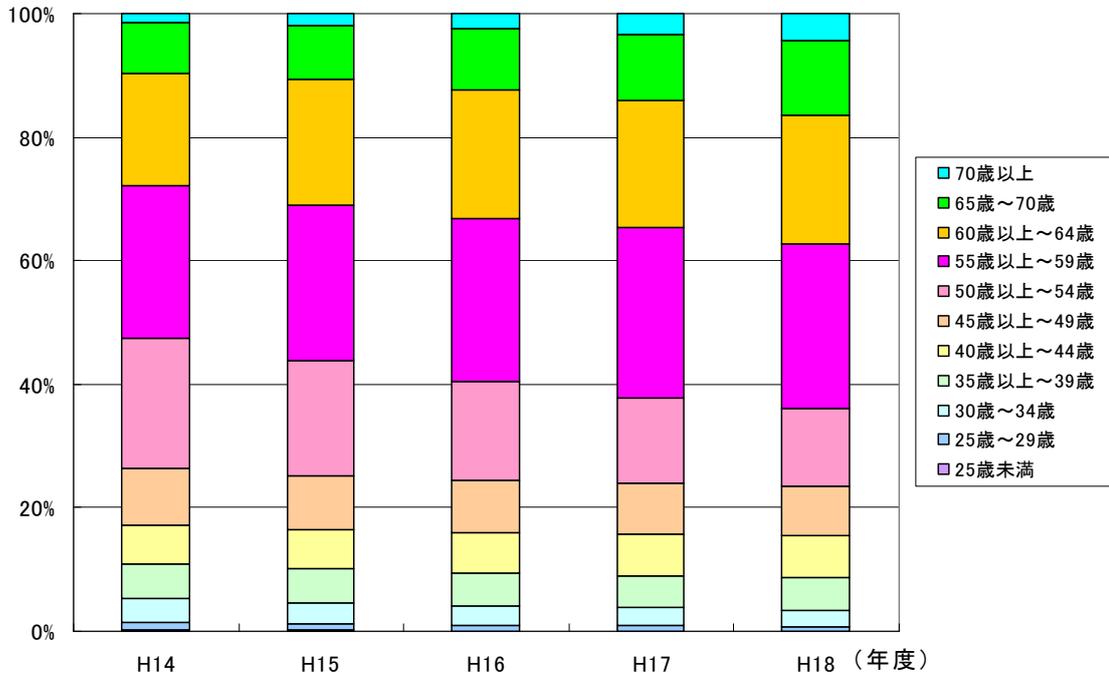


図 東京特別区・武三地区

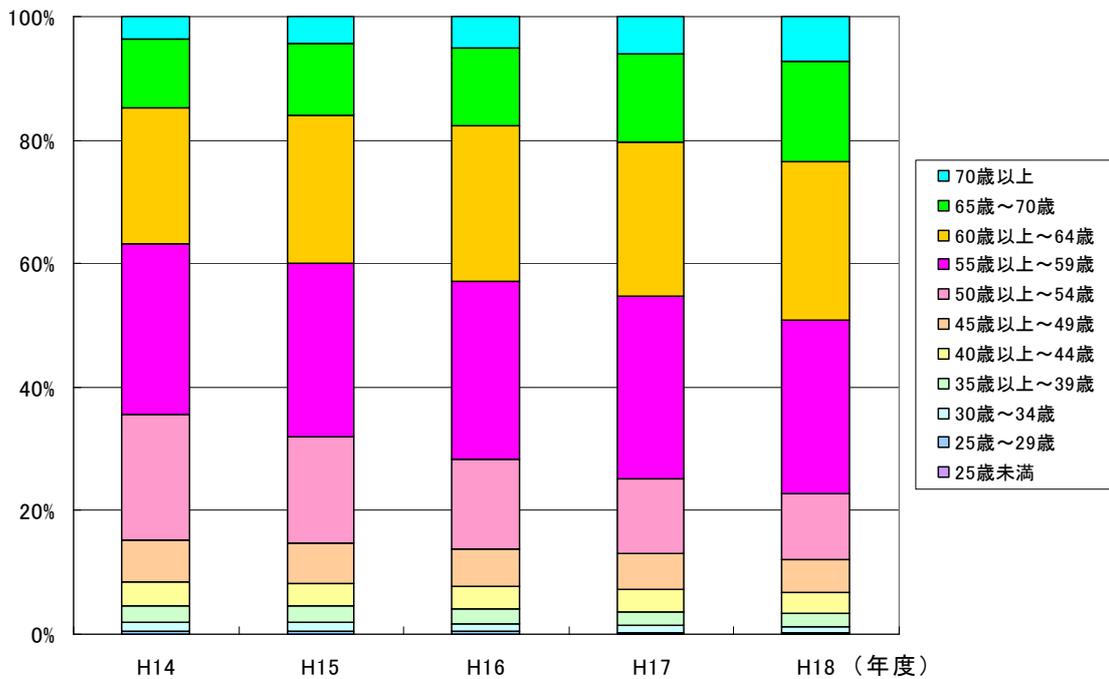


図 大阪地区

出典) 国土交通省資料

③ 営業効率性

i) 単位当たり乗車キロ

地区別の輸送 1 回当たり乗車キロ及び乗客 1 人当たり乗車キロを以下に示す。
いずれの地区も年々減少傾向にあったが、最近は下げ止まりである。

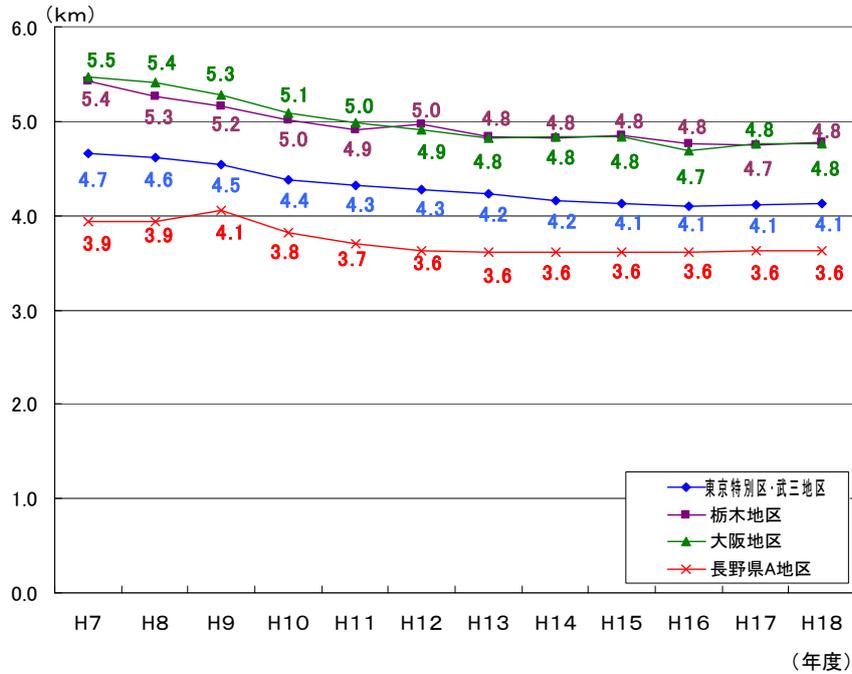


図 輸送 1 回当たり乗車キロ

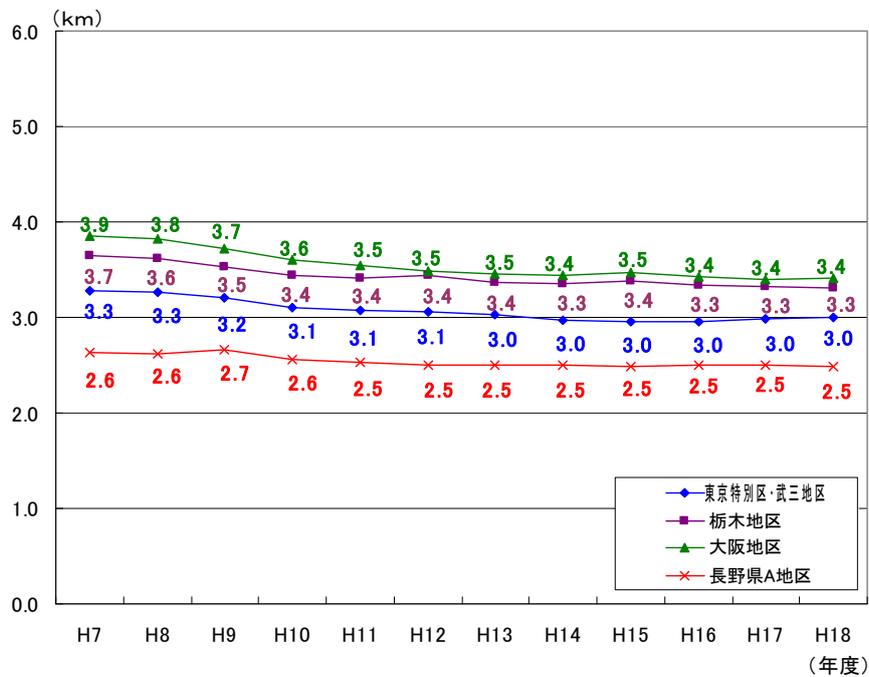


図 乗客 1 人当たり乗車キロ

出典) 国土交通省資料

ii) 単位当たり営業収入

地区別の乗客1人当たり営業収入、乗車キロ当たり営業収入及び走行キロ当たり営業収入を以下に示す。

非競合地域である東京特別区・武三地区及び栃木地区は、年による大きな変動は見られない。

大阪地区では、乗客1人当たり営業収入が年々減少している。

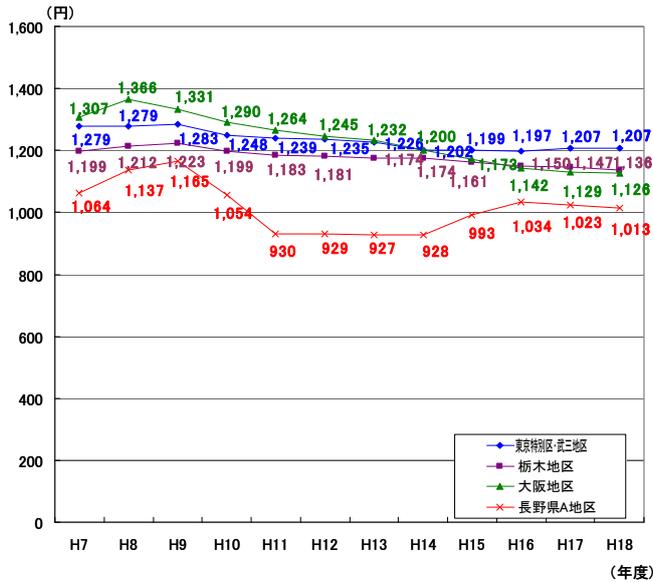


図 乗客1人当たり営業収入

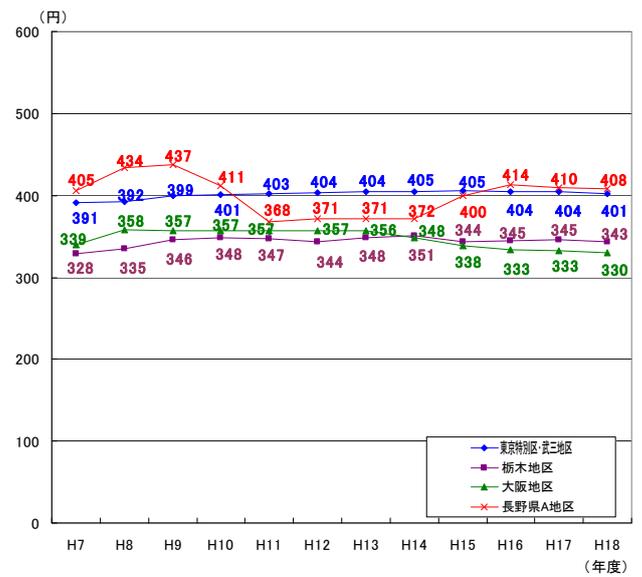


図 乗車キロ当たり営業収入

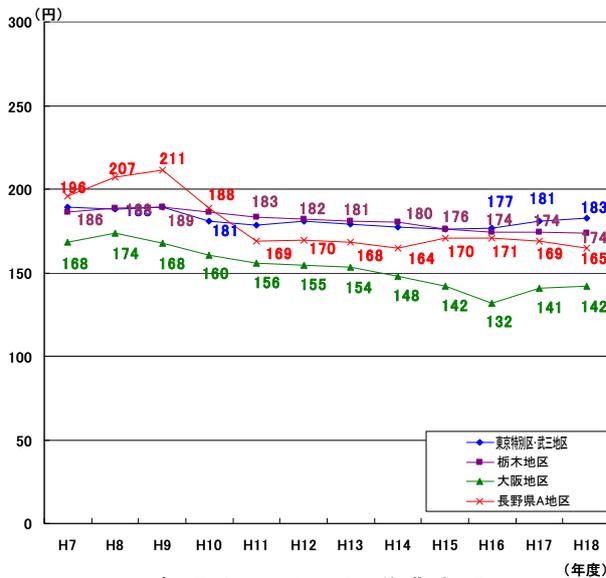


図 走行キロ当たり営業収入

出典) 国土交通省資料