

タクシー事業に係る運賃制度について
(前回会議(H21.4.1)配布分)

タクシー運賃の道路運送法上の規定

○道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)(抄)

(一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条の三 一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及び料金(旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

一 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。

二 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。

三 他の一般旅客自動車運送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。

四 運賃及び料金が対距離制による場合であつて、国土交通大臣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。

3・4 (略)

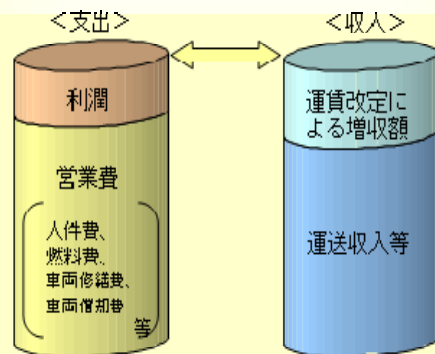
現在のタクシー運賃の決定方式について

1. タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、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」が用いられている。

運用上、各運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに審査を開始する(いわゆる70%ルール)こととしている。審査に当たっては、標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより経営の合理化を促す制度となっている。

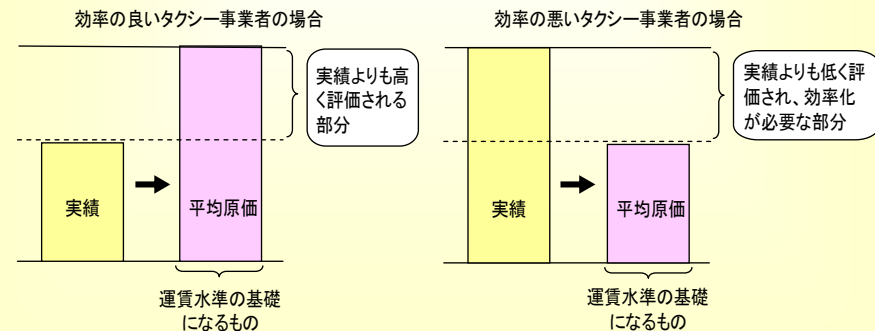
<総括原価方式のイメージ図>



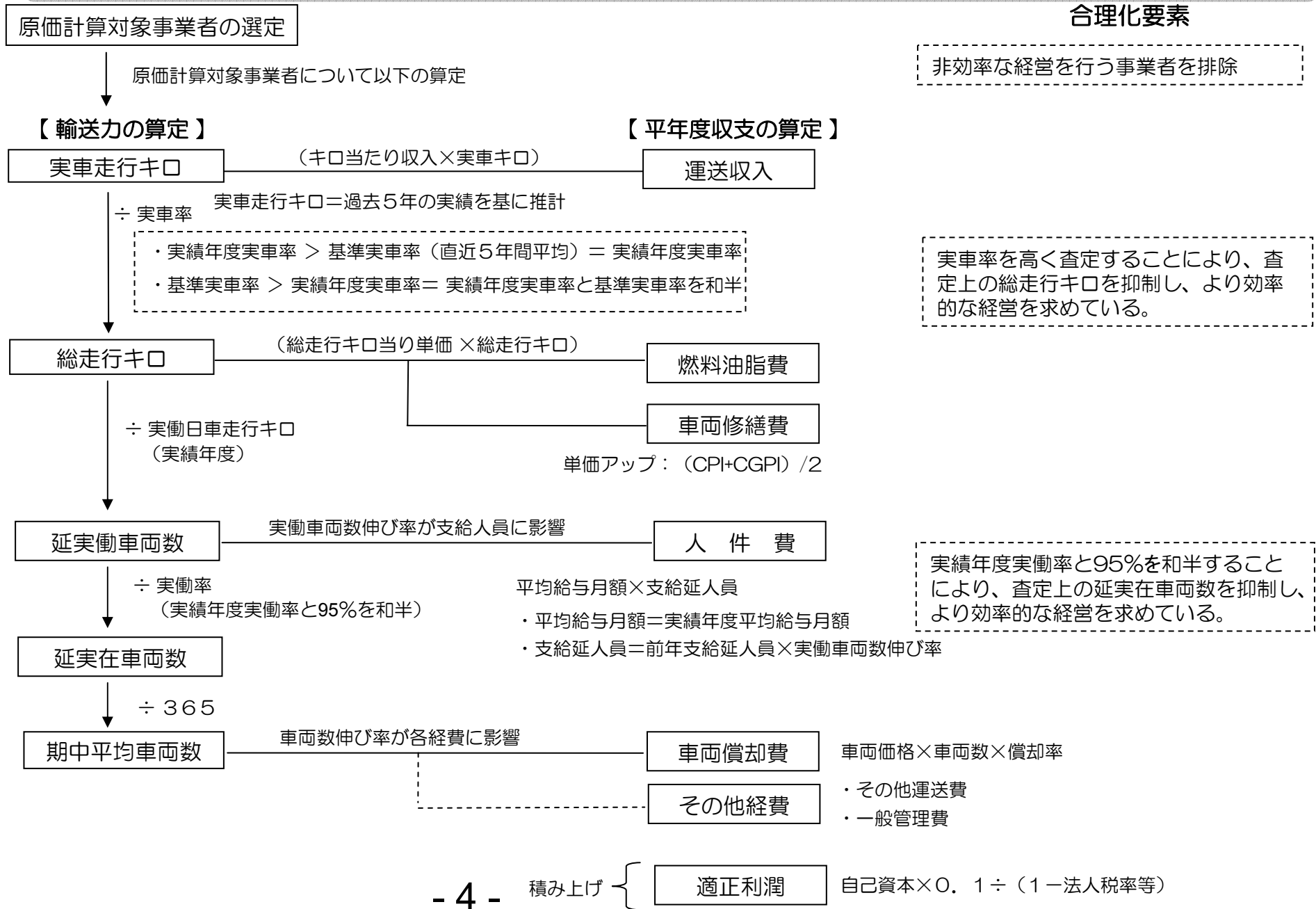
2. 上限運賃の算定方法

タクシー運賃の上限運賃の設定にあつては、運賃ブロック毎に事業者の申請を受け、当該運賃ブロックの中で、能率的な経営を行っていない事業者を除いて、標準的な経営状況にあると考えられる事業者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運賃水準が設定される。

これにより、平均原価を下回る経営効率の良い事業者は、平均原価と実績額の差分が利潤となり経営効率化への動機付けを与えることとなる。一方、平均原価を上回る経営効率の悪い事業者は原価を低く抑えなければならぬことになり、経営効率化を促す制度となっている



タクシー運賃の査定方法



合理化要素

非効率な経営を行う事業者を排除

実車率を高く査定することにより、査定上の総走行キロを抑制し、より効率的な経営を求めている。

実績年度実働率と95%を和半することにより、査定上の延実在車両数を抑制し、より効率的な経営を求めている。

総括原価方式による査定の実例【東京特別区・武三地区の例】

原価対象事業者 35社

(単位:千円)

項目	17年度実績		19年度(平年度)①申請		19年度②査定		19年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	運賃改定前	構成比	運賃改定後	構成比
運送収入	42,346,855	98.05%	42,807,980	97.91%	A 42,346,855	98.05%	B 45,403,734	98.18%
運送雑収	9,857	0.02%	16,643	0.04%	9,857	0.02%	9,857	0.02%
営業外収益	833,154	1.93%	894,959	2.05%	833,154	1.93%	833,154	1.80%
計	43,189,866	100.00%	43,719,582	100.00%	43,189,866	100.00%	46,246,745	100.00%
人件費計	31,080,423	70.60%	38,753,942	74.99%	33,140,083	71.66%	33,140,083	71.66%
運転者人件費	29,758,778	67.60%			31,771,553	68.70%	31,771,553	68.70%
(うち福利厚生費事業者負担分)	(3,168,221)	(7.20%)			(3,261,512)	(7.05%)	(3,261,512)	(7.05%)
その他人件費	1,321,645	3.00%			1,368,530	2.96%	1,368,530	2.96%
燃料油脂費	2,420,950	5.50%	2,916,250	5.64%	2,951,664	6.38%	2,951,664	6.38%
車両修繕費	644,947	1.47%	566,365	1.10%	658,627	1.42%	658,627	1.42%
車両償却費	898,456	2.04%	856,274	1.66%	768,591	1.66%	768,591	1.66%
その他運送費	2,751,802	6.25%	2,816,816	5.45%	2,616,123	5.66%	2,616,123	5.66%
一般管理費	4,379,234	9.95%	4,075,779	7.89%	4,312,664	9.33%	4,312,664	9.33%
営業外費用	466,967	1.06%	487,262	0.94%	421,475	0.91%	421,475	0.91%
小計	42,642,779	96.87%	50,472,688	97.66%	44,869,227	97.02%	44,869,227	97.02%
適正利潤	1,377,518	3.13%	1,208,772	2.34%	1,377,518	2.98%	1,377,518	2.98%
運送原価	44,020,297	100.00%	51,681,460	100.00%	46,246,745	100.00%	46,246,745	100.00%
利潤込収支差	△ 830,431		△ 7,961,878		△ 3,056,879		0	
利潤込収支率	98.11%		84.59%		93.39%		100.00%	
所要増収額	830,431		7,961,878		3,056,879			
(所要)増収率	1.96%		18.60%		7.22%			

タクシー運賃・料金体系



主な営業的割引の例

(平成21年1月末現在)

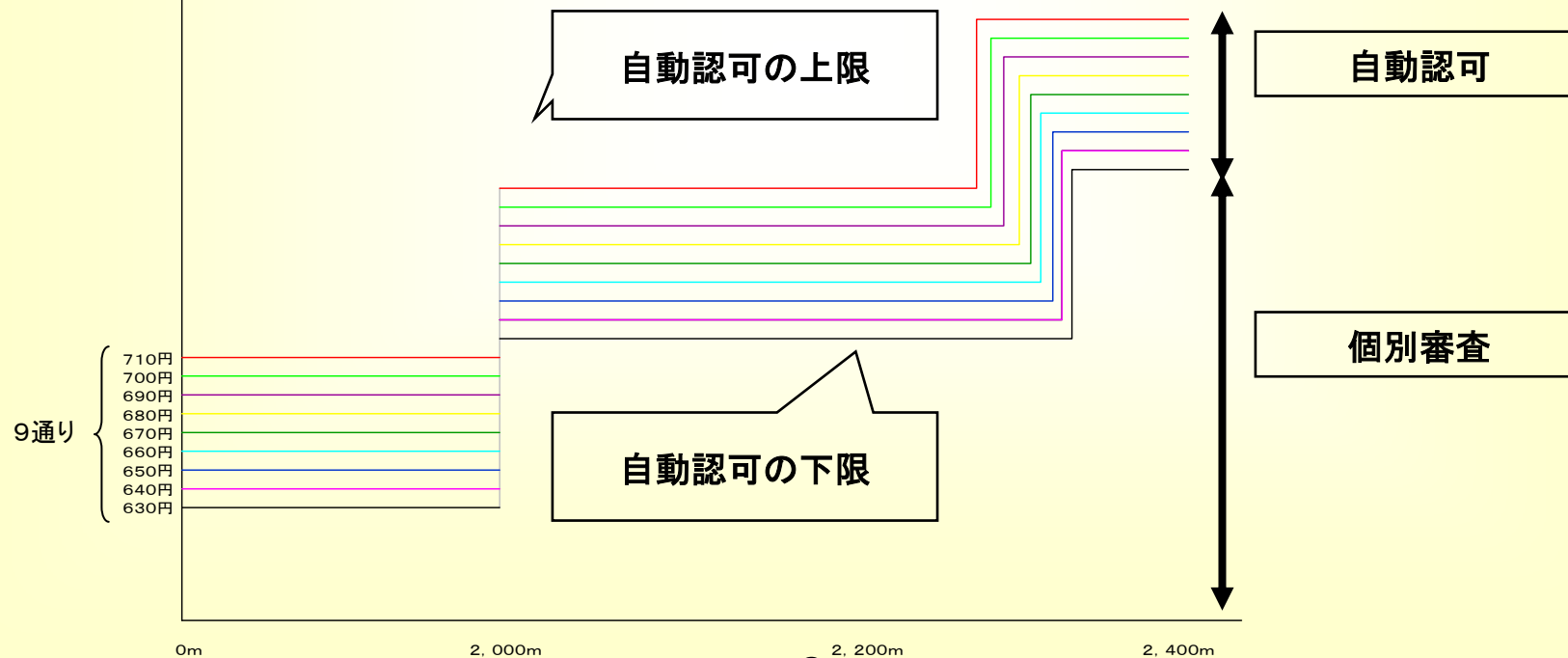
割引の名称	運賃ブロック	制度の概要
遠距離割引	大阪地区他27地区	一定の距離を超える遠距離旅客に対する割引。5000円超5割引等
妊婦割引	岩手県地区他6地区	母子健康手帳等を保持している者に対して1割引等。
乳幼児割引	香川県地区他6地区	義務教育就業前の乳幼児を連れている者に対して1割引等。
学生割引	京都地区他9地区	学生証等の交付を受けている者に対して1割引等。
往復割引	岡山県地区他7地区	往路において往復の運送を申し込んだ上で、往路、復路とも同一の区間を乗車した場合に、復路の運賃を1割引等。
きもの割引	京都市域地区他1地区	きもの(和装)を着用している者に対して1割引。
オフピーク割引	大阪地区	土・日・祝日の9時～17時の時間帯における時間制運賃による利用の場合に最大37.5%割引。
うどん割引	香川県地区	さぬきうどん店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を1割引。
ラーメン割引	福岡地区	ラーメン店巡りを目的とする利用の場合に時間制運賃を3割引。
高齢者割引	新潟県地区他16地区	65歳以上の者で年齢を確認できる証明書等を提示した者に対して1割引等。
初乗り回数券割引	沖縄県地区他1地区	初乗り回数券を1割引で販売。
利用回数割引	山梨県地区他24地区	所定の乗車回数に達した場合に〇〇〇円の乗車券を発行等。
インターネット予約割引	香川県地区	指定の登録サイトから予約した者に対して1割引。
運転免許証返納割引	埼玉県地区等16地区	運転免許証を返納した者で運転経歴証明書を提示した者に対して1割引等。
スキースクール受講者割引	岩手県地区	スキースクールの受講カードを提示した者に対して13%割引。
飲酒運転撲滅割引	鹿児島県地区他1地区	協力加盟店(飲食店)で5%の運賃割引チケットを発行。
仮設住宅割引	新潟県地区	中越沖地震により仮設住宅に入居している住民等に対して1割引(発着いずれかが仮設住宅)。
指定施設と一定ゾーンとの間の定額運賃	特別武三地区等	成田国際空港と一定のゾーン間で定額運賃を設定。
イベント定額運賃	大分県地区等12地区	大分スポーツ公園総合競技場で開催されるサッカーの試合開催日に限り定額運賃を設定。

自動認可運賃制度の概要について

上限運賃と下限運賃(上限運賃から約10%)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、地方運輸局長等が「自動認可運賃」として設定し(概ね9通りの運賃パターン)、事前に公示している。自動認可運賃の申請については、原価計算書等の添付を省略し速やかに認可する一方、自動認可の下限額を下回る運賃については、原価計算書等を添付させ不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査を行っている。

自動認可運賃制度は、初乗運賃の水準に応じた適切な加算距離・加算額を定めることにより、いわゆる「追い抜き運賃」の設定を防止する制度となっている。

【自動認可運賃のイメージ図】



下限割れ運賃に対する審査について

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（抜粋）
（平成13年10月26日国自旅第101号通達）

第3 自動認可運賃に該当しない運賃申請の処理要領

申請運賃が当該運賃適用地域の自動認可運賃（第2 2(3)に掲げるものを含む。）に該当せず、かつ、運賃改定を伴わない運賃に係る申請については、以下のとおり処理する。

1 原価及び収入の算定

申請者において実績年度の原価及び収入をもとに、別紙2第2項から第8項（第6項中適正利潤は運賃原価から除外する。）により算定した（これによらない場合は、合理的な理由を付した上でこれに準じた形で算定した）書類を作成の上申請書に添付して提出することを求めることとする。

地方運輸局長においては、この添付書類をもとに、平年度における申請者の原価及び収入を査定することとする。ただし、人件費については申請者の運転者1人当たり平均給与月額（福利厚生費を含む。以下同じ。）が原価計算対象事業者の運転者1人当たり平均給与月額の平均の額（以下「標準人件費」という。）の10%を超えて下回っているときは、

（1）労使間で当該申請について了解がある場合、又は

（2）過去2年間に労働基準法（昭和22年法律第49号）違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）違反が認定されていない場合

は申請者の実績値を用い、その他の場合には標準人件費を10%下回る額で人件費を査定することとする。

2 運賃査定額の算定

上記1による査定を行った上で平年度における収支率が100%となる変更後の運賃額（以下「運賃査定額」という。）を算定することとする。ただし、運賃査定額が自動認可運賃となる場合にあっては申請額に最も近い自動認可運賃額をもって運賃査定額とすることとする。

3 申請に対する処分

（1）申請額が運賃査定額以上である場合は申請額で認可することとする。また、申請額が運賃査定額に満たない場合は運賃査定額を申請者に通知し、通知後2週間以内に申請額を運賃査定額に変更することができることとする。変更申請がない場合は、当該申請による運賃を設定することによる労働条件への影響等についても審査の上、その適否を判断することとする。

（2）申請の認可に当たっては、初乗運賃と加算運賃の比率が当該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する。また、加算距離は、加算運賃額が自動認可運賃の加算額以下となるように設定することとする。

下限割れ運賃認可の際に付す条件について

下限割れ運賃の認可に際しては、運用上、下記の条件を付しているところ。

- ・ 運賃及び料金の実施期間は1年間とすること。
- ・ 運転者の労働条件の著しい低下につながらないように配慮すること。
- ・ 事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準(国土交通省告示第千六百七十五号)に抵触しないこと。
- ・ 一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に係る法令に抵触しないこと。
- ・ 輸送実績等について、運輸を開始した日から1年間について、暦月ごとにとりまとめ、道路運送法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則第3条に基づき報告すること。

幅運賃10%の根拠について

「10%」の根拠

- 「同一地域同一運賃」当時、同調値上げをしない事業者の存在により、2重運賃が発生していた地区（名古屋地区、京都市域地区及び広島県地区等）の運賃格差が概ね10%程度であったこと。
- 2重運賃地区における低運賃事業者（平均原価運賃より約10%低い運賃の事業者）の実績をみると、概ね収支が償われていることから、この程度の格差であれば、能率的な経営が行われれば、「適正原価・適正利潤」を償うものと推定できること。
- 2重運賃地区においては、競争の激化による安全性の低下、サービスの悪化等特段の弊害は発生していないこと。また、「適正原価・適正利潤」を償うものであれば、不当な競争を引き起こすこととなるおそれはないものと判断できること。
- 10%の幅であれば、多様な運賃体系の設定が可能となること。

二重運賃の状況について（平成8年当時）

運賃ブロック名	事業者名	発生時期	運賃格差	車両数(両)		
北海道A	江別ハイヤー(株)	H5.6.22	-9.1%	26		
青森B	(有)田代観光タクシー	H5.12.21	-9.9%	2		
	(有)佐井観光タクシー			2		
山形B	(有)羽黒中央交通	H7.4.6	-7.5%	3		
秋田B	(資)大湯タクシー	H7.4.19	-7.2%	4		
長野B	木曾おんたけ名鉄タクシー(株)	H7.4.19	-7.2%	48		
	木曾交通(株)			11		
	南木曾観光タクシー(株)			11		
東京都特別区・武三地区	個人タクシー 1名	H4.4.24	-18.3%	1		
	個人タクシー 7名	H7.3.18	-8.6%	7		
神奈川県横浜	個人タクシー 1名	H7.3.18	-8.4%	1		
群馬A	西毛交通(有)	H7.6.24	-8.1%	4		
茨城県	土浦自動車(株)		-8.1%	8		
千葉県A	(株)千葉観光		-8.2%	43		
千葉県B	(株)千葉観光		-8.1%	23		
栃木県	大山タクシー(有)		-8.1%	32		
山梨県A	(有)三交タクシー		-8.1%	3		
山梨県B	(有)富士五湖ハイヤー		-8.0%	5		
	(有)中富タクシー			4		
名古屋	フジタクシー		H8.5.15	-6.8%	507	
	個人タクシー532名				532	
北陸B	港観光タクシー	S61.6.11	-18.4%	10		
京都市域	エムケイ(株)	H5.11.18	-7.4%	451		
大阪府	三菱タクシー(株)	H5.7.3	-18.0%	229		
	新三菱タクシー(株)			114		
	三菱交通(株)			95		
	新三菱交通(株)			121		
	三菱興業(株)			93		
	クラウンタクシー(株)			134		
	個人タクシー3名			3		
	個人タクシー478名			H7.12.20	-8.4%	478
	兵庫県淡路島			淡路中央タクシー(株)	H8.7.6	-7.7%
三原タクシー		3				

運賃ブロック名	事業者名	発生時期	運賃格差	車両数(両)		
広島県A	日の丸タクシー(株)	H7.6.8	-7.2%	13		
広島県B	(有)室尾観光タクシー他 28社	H7.6.8	-7.2%	497		
	個人タクシー163社			163		
	田島タクシー(有)			6		
	荒川清治			7		
	日の丸タクシー(株)			2		
山口県	個人タクシー1名	H7.6.15	-7.1%	1		
徳島市部	(有)金比羅タクシー	S52.12.10	-49.6%	8		
徳島郡部	(有)高德タクシー	H7.12.28	-7.1%	11		
高知郡部	(有)宇佐観光ハイヤー	H7.12.28	-7.4%	11		
	(有)高岡ハイヤー			6		
愛媛県東・中予地区	(有)奥元タクシー	H7.7.24	-7.8%	2		
九州A 福岡	(有)つくしの交通	H7.5.20	-7.3%	20		
	個人タクシー2名			2		
九州A 北九州	個人タクシー9名	H7.5.20	-7.0%	9		
九州B 福岡	大善寺オオクマタクシー	H7.6.24	-7.0%	6		
	中央交通(株)			21		
	富士タクシー(株)			22		
	宝観光タクシー(有)			16		
	(有)瀧田タクシー			18		
	個人タクシー3名			3		
宮崎	個人タクシー1名	H2.12.13	-23.2%	1		
	個人タクシー1名	H7.6.24	-7.0%	1		
鹿児島	大和交通(株)	H7.6.24	-7.0%	33		
九州C 福岡	大善寺オオクマタクシー	H7.6.24	-7.0%	6		
佐賀	(有)中央タクシー			4		
	(有)高原タクシー			11		
長崎	(株)マユミ			27		
	相互交通(株)			9		
	(有)太陽タクシー			7		
	個人タクシー2名			H4.12.15	-15.4%	2
	個人タクシー4名			H7.6.24	-7.0%	4
九州D 長崎	鷹島タクシー(有)	H7.10.7	-6.7%	2		
	(有)安房タクシー			8		
鹿児島	屋久島交通タクシー(株)	H7.10.7	-6.7%	23		
	(有)まつばんだ交通タクシー			12		

※京都市域地区のエムケイ(株)は運賃値下げ申請によるもの。他は運賃改定に同調しなかったため生じたもの。

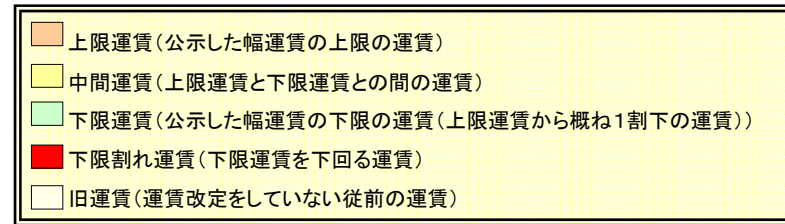
運賃の設定状況について

各地区における上限運賃の割合

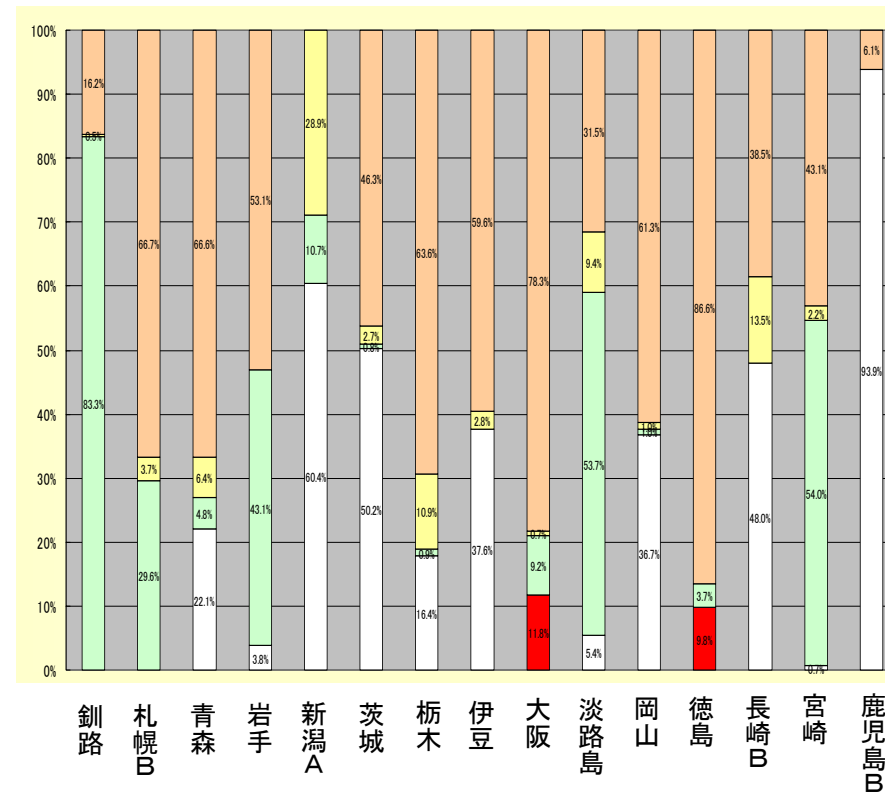
※20年9月～11月調査

100%	9地区
95%以上－100%未満	29地区
90%以上－95%未満	12地区
85%以上－90%未満	9地区
80%以上－85%未満	5地区
75%以上－80%未満	7地区
70%以上－75%未満	6地区
65%以上－70%未満	2地区
60%以上－65%未満	2地区
55%以上－60%未満	1地区
50%以上－55%未満	1地区
45%以上－50%未満	1地区
40%以上－45%未満	3地区
40%未満	5地区
計	92地区

運賃設定が多様化している主な地区



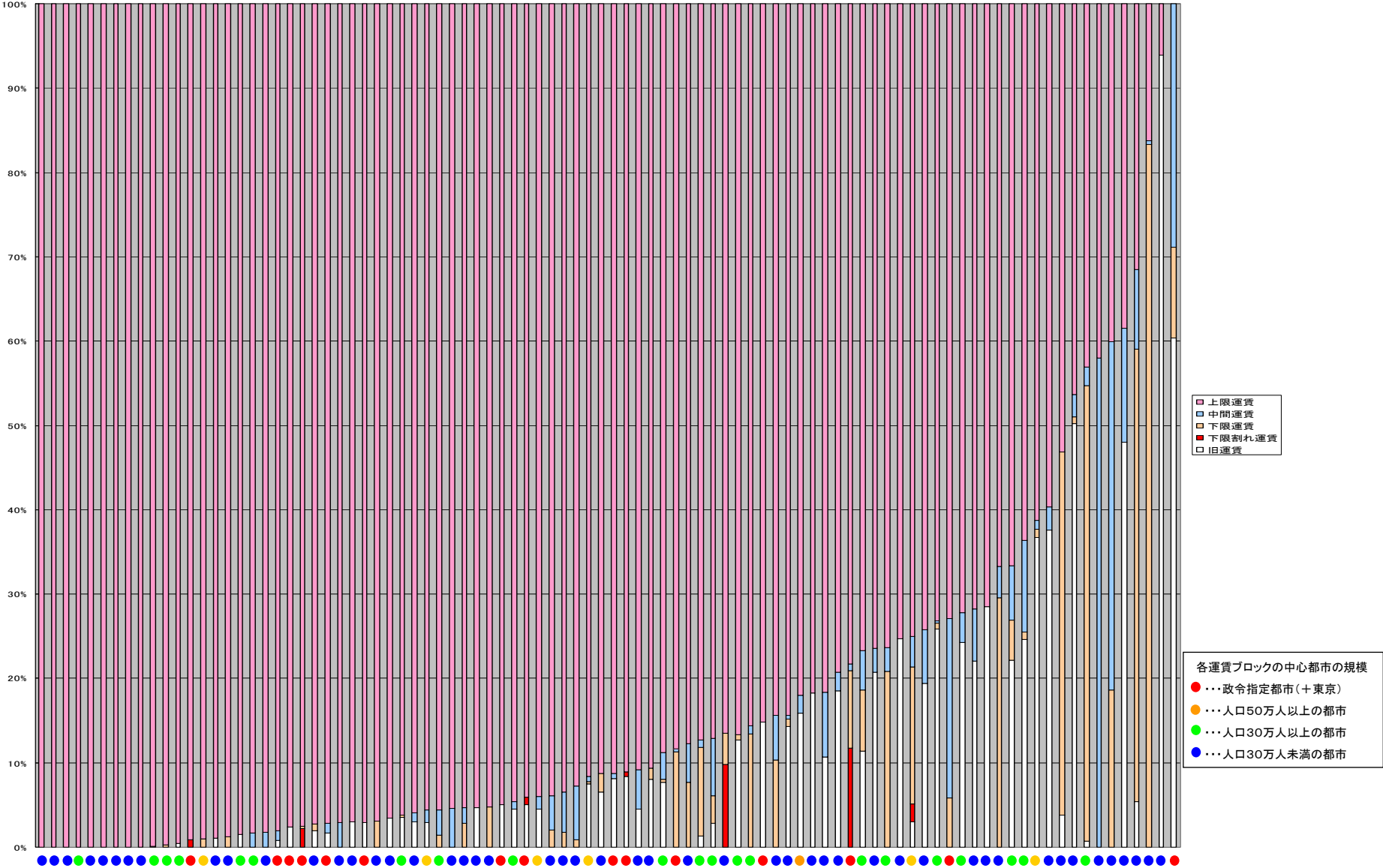
※20年9月～11月調査



(注)各地区の主要な車種における割合

全国92運賃ブロックにおける運賃の設定状況について（法人）

※20年9月～11月調査



各地区における運賃設定状況について

(※20年9月～11月調査)

	自動認可運賃の範囲内(下限運賃以上)			旧運賃(旧々運賃等) ＝積み残し運賃		下限割れ認可運賃 (積み残し運賃は含まない)
	上限運賃	中間運賃	下限運賃	初乗運賃の賃率が現 行の自動認可運賃の 枠内	初乗運賃の賃率が 現行の自動認可運 賃の枠外	
札幌A地区	94.1%	0.0%	0.0%	3.9%	1.1%	0.9%
札幌B地区	66.7%	3.7%	29.6%	0.0%	0.0%	0.0%
旭川A地区	85.6%	1.0%	13.4%	0.0%	0.0%	0.0%
旭川B地区	97.1%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
函館地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
室蘭地区	40.1%	41.3%	18.6%	0.0%	0.0%	0.0%
釧路地区	16.2%	0.5%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%
帯広地区	93.5%	4.7%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%
北見地区	84.4%	5.3%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%
青森県	66.6%	6.4%	4.8%	21.3%	0.8%	0.0%
岩手県	53.1%	0.0%	43.1%	3.8%	0.0%	0.0%
宮城県仙台地区	88.3%	0.4%	11.3%	0	0.0%	0.0%
宮城県郡部地区	90.7%	0.0%	1.4%	8.0%	0.0%	0.0%
福島県	73.2%	0.2%	0.7%	0.0%	25.9%	0.0%
秋田県A地区	98.5%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%
秋田県B地区	75.3%	0.0%	0.0%	24.7%	0.0%	0.0%
山形県A地区	95.9%	1.1%	0.0%	1.1%	1.9%	0.0%
山形県B地区	76.4%	2.9%	0.0%	16.3%	4.4%	0.0%
特別区・武三地区	97.2%	1.1%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%
多摩地区	94.0%	1.5%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%
島しょ地区	91.3%	0.0%	2.2%	6.5%	0.0%	0.0%
京浜地区	99.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
相模・鎌倉地区	95.6%	1.5%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%
小田原地区・泉地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
埼玉県A地区	97.6%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%
埼玉県B地区	96.9%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%
群馬県A地区	81.7%	0.0%	0.0%	13.3%	5.0%	0.0%
群馬県B地区	71.4%	0.0%	0.0%	7.1%	21.4%	0.0%
千葉県A地区	91.3%	0.6%	0.0%	7.5%	0.6%	0.0%
千葉県B地区	79.3%	2.2%	0.0%	18.5%	0.0%	0.0%

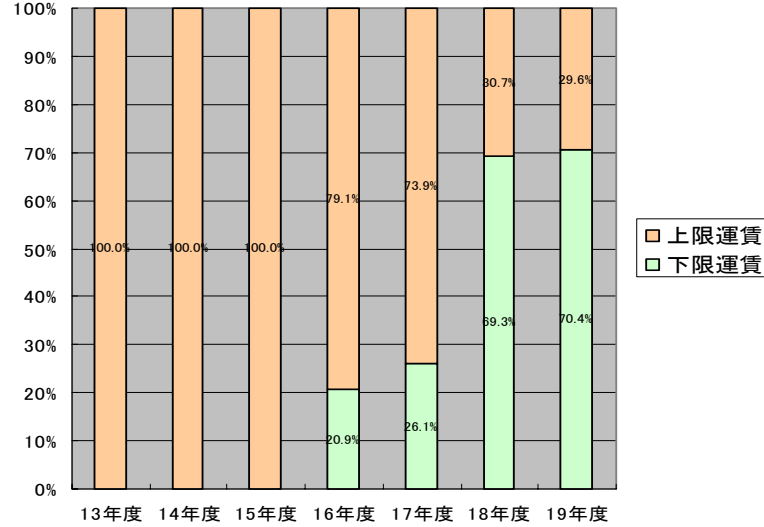
	自動認可運賃の範囲内(下限運賃以上)			旧運賃(旧々運賃等) ＝積み残し運賃		下限割れ認可運賃 (積み残し運賃は含まない)
	上限運賃	中間運賃	下限運賃	初乗運賃の賃率が現 行の自動認可運賃の 枠内	初乗運賃の賃率が 現行の自動認可運 賃の枠外	
茨城県地区	46.3%	2.7%	0.8%	47.1%	3.1%	0.0%
栃木県地区	63.6%	10.9%	0.9%	15.5%	9.1%	0.0%
山梨県A地区	97.0%	0.0%	0.0%	1.5%	1.5%	0.0%
山梨県B地区	96.6%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	0.0%
新潟県A地区	0.0%	28.9%	10.7%	0.0%	60.4%	0.0%
新潟県B地区	84.3%	0.4%	0.9%	5.6%	8.7%	0.0%
金沢地区	72.2%	3.5%	0.0%	12.3%	12.0%	0.0%
石川地区	81.6%	7.7%	0.0%	2.6%	8.1%	0.0%
富山地区	96.2%	0.0%	0.3%	0.0%	3.5%	0.0%
長野県A地区	76.6%	4.7%	7.2%	11.4%	0.0%	0.0%
長野県B地区	90.8%	4.7%	0.0%	3.2%	1.3%	0.0%
名古屋地区	91.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.4%	0.5%
尾張・三河地区	99.9%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
静岡地区	98.0%	1.2%	0.0%	0.5%	0.3%	0.0%
伊豆地区	59.6%	2.8%	0.0%	34.4%	3.2%	0.0%
岐阜地区	99.7%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
飛騨地区	95.4%	4.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
三重地区	98.9%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%
福井地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
大阪地区	78.3%	0.7%	9.2%	0.0%	0.0%	11.8%
京都市域地区	72.9%	21.3%	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%
京都北部地区	98.2%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
神戸・阪神間地区	97.5%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	2.2%
姫路・東西播地区	75.1%	3.6%	16.3%	3.0%	0.0%	2.1%
淡路島地区	31.5%	9.4%	53.7%	5.4%	0.0%	0.0%
兵庫県北部地区	87.7%	4.6%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%
奈良県地区	95.6%	3.1%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%
大津市地区	76.4%	2.8%	20.9%	0.0%	0.0%	0.0%
滋賀県北部地区	94.0%	4.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%

	自動認可運賃の範囲内(下限運賃以上)			旧運賃(旧々運賃等) =積み残し運賃		下限割れ認可運賃 (積み残し運賃は含まない)
	上限運賃	中間運賃	下限運賃	初乗運賃の賃率が現行の自動認可運賃の枠内	初乗運賃の賃率が現行の自動認可運賃の枠外	
和歌山市域地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
有田・御坊地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
橋本地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
紀南地区・紀宝地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
広島県A地区	85.2%	0.0%	0.0%	12.7%	2.2%	0.0%
広島県B地区	87.0%	6.8%	3.3%	2.2%	0.7%	0.0%
鳥取県地区	98.8%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%
島根県本土地区	95.3%	1.9%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%
島根県隠岐地区	42.0%	58.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
岡山県地区	61.3%	1.0%	1.0%	36.7%	0.0%	0.0%
山口県地区	74.2%	6.4%	0.0%	19.4%	0.0%	0.0%
香川県香川地区	94.6%	0.9%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%
香川県小豆島地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
徳島県市部地区	86.6%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	9.8%
徳島県郡部地区	92.8%	6.3%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%
愛媛県東中予地区	99.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%
愛媛県南予地区	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高知県高知市域地区	98.3%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高知県郡部地区	95.2%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%
福岡A地区	97.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.6%	0.0%
北九州地区	95.0%	0.0%	0.0%	3.1%	1.9%	0.0%
福岡B地区	88.8%	3.2%	0.3%	4.3%	3.4%	0.0%
佐賀地区	97.4%	0.0%	0.8%	0.0%	1.9%	0.0%
長崎A地区	86.6%	0.0%	0.6%	0.0%	12.7%	0.0%
長崎B地区	38.5%	13.5%	0.0%	48.0%	0.0%	0.0%
熊本地区	82.0%	2.1%	0.0%	0.0%	15.9%	0.0%
大分地区	99.6%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%
宮崎地区	43.1%	2.2%	54.0%	0.7%	0.0%	0.0%
鹿児島A地区	91.6%	0.6%	0.3%	5.9%	1.6%	0.0%
鹿児島B地区	6.1%	0.0%	0.0%	93.9%	0.0%	0.0%
奄美地区	71.8%	6.1%	0.0%	22.1%	0.0%	0.0%
沖縄県本島地区	87.4%	0.9%	10.5%	1.3%	0.0%	0.0%
沖縄県離島地区	95.3%	0.0%	0.0%	4.7%	0.0%	0.0%

※各地区主要車種における割合(関東地区は事業者数割合)
 ※法人タクシーのみ(個人タクシー含まない)

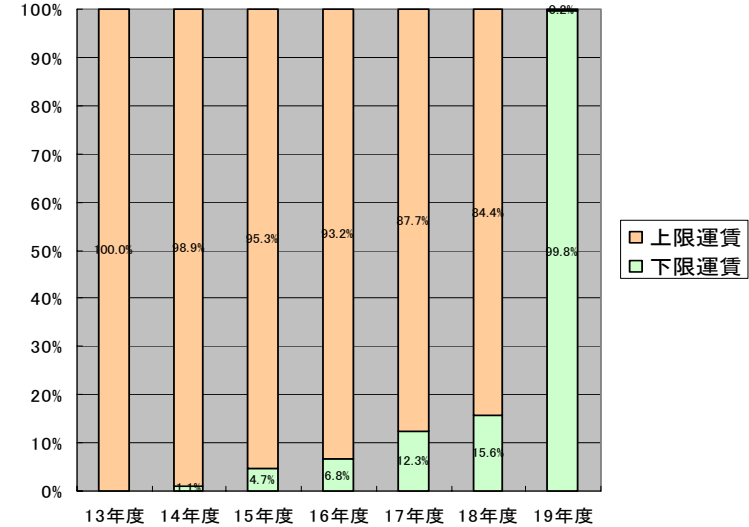
各交通圏における運賃設定の推移状況について

宮崎交通圏

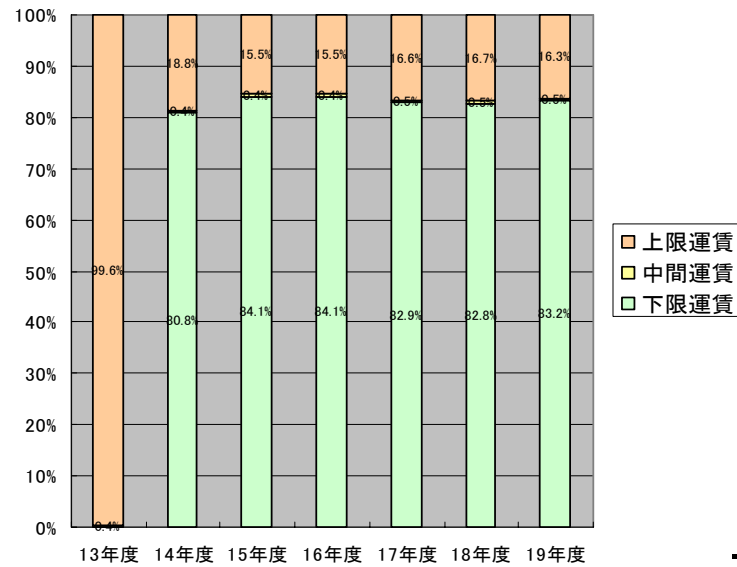


盛岡交通圏

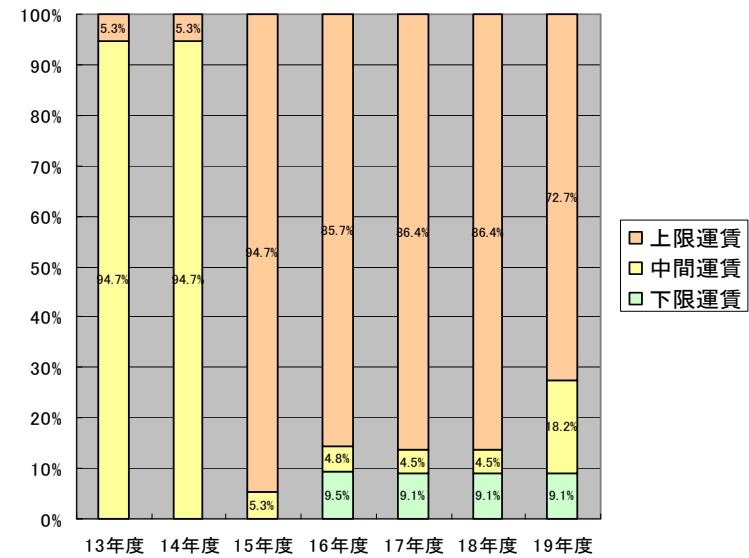
※車両数ベース



釧路交通圏



長野交通圏



規制緩和前後の運賃水準の変化率等について

都道府県	運賃ブロック	実車キロ当たり 運賃水準(円)		H13→H18の 運賃水準の 変化率	上限運賃以 外の割合 (%)※	下限割れ運 賃の割合 (%)※
		13	18			
北海道	札幌A	353	356	1.01	5.3%	0.2%
	札幌B	360	339	0.94	11.3%	0.0%
	旭川A	355	348	0.98	9.4%	0.0%
	旭川B	392	387	0.99	2.9%	0.0%
	函館地区	352	349	0.99	0.0%	0.0%
	室蘭地区	340	331	0.97	59.6%	0.0%
	釧路地区	357	321	0.90	83.4%	0.0%
	帯広地区	347	349	1.01	6.5%	0.0%
	北見地区	374	374	1.00	13.6%	0.0%
青森	青森県	332	333	1.00	0.9%	0.0%
岩手	岩手県	345	343	0.99	44.0%	0.0%
宮城	宮城県仙台地区	379	377	1.00	11.9%	0.0%
	宮城県郡部地区	324	335	1.03	3.1%	0.0%
福島	福島県	358	356	0.99	26.0%	0.0%
秋田	秋田県A地区	416	420	1.01	1.0%	0.0%
	秋田県B地区	411	416	1.01	30.9%	0.0%
山形	山形県A地区	375	378	1.01	2.9%	0.0%
	山形県B地区	369	370	1.00	25.5%	0.0%
新潟	新潟県A地区	347	351	1.01	29.6%	0.0%
	新潟県B地区	373	368	0.99	16.3%	0.0%
長野	長野県A地区	371	408	1.10	44.6%	0.0%
	長野県B地区	403	401	1.00	6.8%	0.0%
富山	富山地区	412	402	0.98	12.2%	0.0%
石川	金沢地区	377	363	0.96	19.4%	0.0%
	石川地区	368	347	0.94	37.5%	15.1%
東京	特別区・武三地区	404	401	0.99	6.0%	0.3%
	多摩地区	395	394	1.00	15.1%	0.0%
	島嶼地区	416	407	0.98	6.7%	0.0%
神奈川	京浜地区	387	388	1.00	1.7%	0.9%
	相模・鎌倉地区	385	386	1.00	4.3%	0.0%
	小田原地区	412	417	1.01	0.0%	0.0%
千葉	千葉県A地区	368	369	1.00	14.1%	0.0%
	千葉県B地区	342	343	1.00	25.0%	0.0%
埼玉	埼玉県A地区	380	377	0.99	0.6%	0.0%
	埼玉県B地区	342	340	0.99	6.1%	0.0%
群馬	群馬県A地区	348	345	0.99	23.1%	0.0%
	群馬県B地区	416	400	0.96	33.3%	0.0%
茨城	茨城県地区	346	348	1.01	69.4%	0.0%
栃木	栃木県地区	348	343	0.99	38.6%	0.0%
山梨	山梨県A地区	362	367	1.01	1.5%	0.0%
	山梨県B地区	384	388	1.01	7.1%	0.0%
愛知	名古屋地区	378	373	0.99	8.9%	0.5%
	尾張・三河地区	396	386	0.97	0.4%	0.0%
静岡	静岡地区	353	357	1.01	1.6%	0.0%
	伊豆地区	406	397	0.98	0.0%	0.0%
岐阜	岐阜地区	376	377	1.00	0.3%	0.0%
	飛騨地区	428	427	1.00	6.7%	0.0%

都道府県	運賃ブロック	実車キロ当たり 運賃水準(円)		H13→H18の 運賃水準の 変化率	上限運賃以 外の割合 (%)※	下限割れ運 賃の割合 (%)※
		13	18			
三重	三重地区	393	390	0.99	1.0%	0.0%
	紀宝地区	371	337	0.91	56.4%	0.0%
福井	福井地区	377	381	1.01	0.8%	0.0%
大阪	大阪地区	356	330	0.93	21.6%	10.9%
京都	京都市域地区	306	299	0.98	26.8%	0.0%
	神戸・阪神間地区	348	358	1.03	2.1%	1.8%
	姫路・東西播地区	376	373	0.99	22.8%	2.1%
兵庫	淡路島地区	340	320	0.94	57.4%	0.0%
	奈良	奈良県地区	395	397	1.00	4.0%
滋賀	大津市地区	363	366	1.01	2.8%	0.0%
	近畿北部地区	353	350	0.99	5.5%	0.0%
和歌山	和歌山市域地区	293	295	1.01	0.0%	0.0%
	橋本地区	356	354	0.99	0.0%	0.0%
	有田・御坊地区	240	245	1.02	0.0%	0.0%
	紀南地区	378	360	0.95	56.4%	0.0%
広島	広島県A地区	332	334	1.01	19.2%	0.0%
	広島県B地区	316	313	0.99	19.7%	0.0%
鳥取	鳥取県地区	329	354	1.07	1.2%	0.0%
島根	島根県本土地区	337	334	0.99	3.5%	0.0%
	島根県隠岐地区	335	338	1.01	0.0%	0.0%
岡山	岡山県地区	315	318	1.01	73.2%	0.0%
山口	山口県地区	326	329	1.01	10.4%	0.0%
香川	香川県香川地区	309	344	1.12	5.3%	0.0%
	香川県小豆島地区	380	378	1.00	0.0%	0.0%
徳島	徳島県市部地区	288	284	0.99	13.1%	0.0%
	徳島県郡部地区	326	329	1.01	7.0%	0.0%
愛媛	愛媛県東予地区	315	317	1.01	0.0%	0.0%
	愛媛県南予地区	301	305	1.01	0.0%	0.0%
高知	高知県高知市域地区	320	322	1.00	1.8%	0.0%
	高知県郡部地区	292	335	1.15	0.0%	0.0%
福岡	福岡A	330	332	1.01	2.4%	0.0%
	北九州	328	328	1.00	6.9%	0.0%
	福岡B	324	325	1.00	11.1%	0.0%
佐賀	佐賀	313	314	1.00	17.7%	0.0%
長崎	長崎A	333	329	0.99	13.8%	0.0%
	長崎B	304	313	1.03	62.4%	0.0%
宮崎	宮崎	328	312	0.95	56.2%	0.0%
熊本	熊本	319	305	0.96	18.2%	0.0%
大分	大分	312	312	1.00	0.9%	0.0%
鹿児島	鹿児島A	321	329	1.02	7.7%	0.0%
	鹿児島B	292	298	1.02	93.9%	0.0%
	奄美	322	316	0.98	32.7%	0.0%
沖縄	沖縄本島地区	238	237	1.00	11.1%	0.0%
	沖縄離島地区	234	240	1.03	0.0%	0.0%
全国		361	358	0.99	—	—

※平成19年12月～平成20年1月調査

※「上限運賃以外の割合」「下限割れ運賃の割合」は車両数ベース

事業者属性別の違反状況等について

調査対象：全国主要10地域における平成18年度実績

(札幌交通圏、仙台市、特別区・武三交通圏、新潟交通圏、名古屋交通圏、大阪市域交通圏、広島交通圏、高松交通圏、福岡交通圏、沖縄本島)

	全事業者	新規事業者 ^{※1}	低額運賃事業者 ^{※2}	小規模事業者 ^{※3}	急激な増車を ^{※4} 実施した事業者	※1～※4のいずれにも 該当しない事業者
調査対象事業者数	1,152	237	130	205	91	716
18年度末車両数	78,579	11,587	6,310	2,734	6,177	58,532
延べ監査件数	595	170	75	54	71	357
監査10件当たり						
行政処分件数	3.71	4.00	4.40	2.96	4.08	3.56
警告・勧告等件数	3.88	3.59	3.20	5.56	4.08	4.01
過労・最賃関係通報件数 ^{※5}	0.89	1.41	0.67	0.93	1.97	0.70
社会保険等関係通報件数 ^{※5}	0.18	0.00	0.00	0.93	0.00	0.17
車両100両当たり						
事故件数	52.06	47.53	15.29	19.13	66.70	55.78
重大事故件数	0.18	0.16	0.16	0.15	0.21	0.19
苦情件数	2.20	2.99	3.30	4.21	2.53	2.01
タクセンランク制度 ^{※6} 優良事業者比率	60.1%	39.4%	33.3%	31.6%	41.4%	69.3%
タクセンランク制度 Cランク事業者比率	10.2%	17.2%	44.4%	13.2%	24.1%	6.0%
平均車齢(大阪の例) ^{※7}	5年6か月	6年2か月	6年1か月	7年10か月	4年11か月	5年4か月

※1 「新規事業者」とは、平成14年2月の規制緩和以降に参入した事業者。

※2 「低額運賃事業者」とは、平成20年3月末において、上限運賃以外の運賃を適用している事業者。

※3 「小規模事業者」とは、平成20年3月末において、原則一般タクシーの車両数20両以下の事業者。

※4 「急激な増車を実施した事業者」とは、原則平成18年度末車両数が平成13年度末車両数と比べて2倍以上となった事業者。

※5 「通報件数」とは、運輸局から関係行政機関に通報を行った件数。

※6 「優良事業者」とは、東京タクシーセンターの平成18年度法人事業者ランク評価において、AAランク及びAランクの事業者。

※7 「平均車齢」とは、平成18年度末現在の一般タクシー全車両の新車新規登録から経過した年数の平均。

大阪における低額運賃事業者と全事業者の輸送実績の比較

○低額運賃事業者の輸送実績(初乗500円かつ5,000円超5割引)

年 度	延実在 車両数 (両)	延実働 車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	実働1日1車当				
					走行 [※] (km)	実車 [※] (km)	回数 (回)	人員 (人)	運送収入 (円)
16年度	90,548	67,669	74.73%	44.68%	259.8	116.1	16.2	26.2	29,693
17年度	180,065	129,567	71.96%	45.23%	242.0	109.4	14.7	22.3	28,031
18年度	290,700	199,407	68.60%	46.42%	241.2	112.0	15.1	21.9	28,871
19年度	400,372	272,525	68.07%	47.10%	239.1	112.6	15.2	22.1	29,179

(H16年度 6社、H17年度 11社、H18年度 13社、H19年度 25社)

○全事業者輸送実績

年 度	延実在 車両数 (両)	延実働 車両数 (両)	実働率 (%)	実車率 (%)	実働1日1車当				
					走行 [※] (km)	実車 [※] (km)	回数 (回)	人員 (人)	運送収入 (円)
16年度	6,393,979	5,052,511	79.02%	39.46%	220.0	86.8	18.5	25.3	28,927
17年度	6,581,444	5,026,069	76.37%	42.29%	208.0	88.0	18.5	25.9	29,280
18年度	6,760,826	5,040,272	74.55%	42.95%	209.0	89.8	18.9	26.3	29,620
19年度	6,740,115	4,935,872	73.23%	43.59%	209.3	91.2	19.5	27.5	30,153

タクシー事業者の形態別の乗務状況傾向について

A社 自動認可運賃内 1車2人と思われる		B社 自動認可運賃内 1車2人と思われる		C社 自動認可運賃内 1車2人と思われる		D社 下限割れ運賃 1車1人と思われる		E社 下限割れ運賃 1車1人と思われる	
3時台	2人	3時台		3時台		3時台		3時台	
4時台	6人	4時台		4時台		4時台		4時台	
5時台	8人	5時台	1人	5時台		5時台		5時台	
6時台	12人	6時台	15人	6時台	1人	6時台		6時台	
7時台	14人	7時台	10人	7時台	1人	7時台		7時台	
8時台		8時台	13人	8時台	2人	8時台		8時台	
9時台	1人	9時台	5人	9時台		9時台		9時台	
10時台	3人	10時台	4人	10時台	1人	10時台		10時台	
11時台		11時台	2人	11時台		11時台		11時台	
12時台	8人	12時台		12時台		12時台		12時台	
13時台	9人	13時台		13時台		13時台		13時台	
14時台	1人	14時台		14時台	2人	14時台		14時台	
15時台		15時台		15時台	4人	15時台		15時台	
16時台	5人	16時台	3人	16時台	1人	16時台		16時台	
17時台	18人	17時台	12人	17時台	1人	17時台	3人	17時台	
18時台		18時台	9人	18時台		18時台	4人	18時台	
19時台		19時台		19時台		19時台	7人	19時台	
20時台		20時台	3人	20時台		20時台	7人	20時台	2人
21時台		21時台		21時台		21時台	1人	21時台	3人
22時台		22時台		22時台	1人	22時台	2人	22時台	
23時台		23時台		23時台		23時台		23時台	1人
24時台		24時台		24時台		24時台		24時台	
合計	87人	合計	77人	合計	14人	合計	24人	合計	6人
平成18年6月(火)		平成18年7月(火)		平成18年10月(金)		平成18年6月(金)		平成18年7月(木)	

※1 H18年度の監査時に把握した点呼簿を元にした資料

※2 運転者の人数は、監査により確認した点呼簿に記載のあったものであり、必ずしも事業者の全運転者数を示すものではない

※3 C社・D社・E社では週の内1～2日の出勤となっている者もある