

運賃制度に関するワーキンググループでの議論

■ 平成27年10月23日（金）に第1回運賃制度に関するワーキンググループを開催し、本ワーキンググループにおける検討事項について確認した。

第1回ワーキンググループでは、初乗り距離短縮運賃の導入促進に向けた議論を行い、東京ハイヤー・タクシー協会の西澤経営委員長より「初乗り1km340円タクシーについて」、全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員長であり当ワーキンググループの委員でもある佐藤委員より「初乗り距離短縮運賃のためのデータ収集と実態調査について」説明頂いた。

□「初乗り1km340円タクシー」の報告

- ・ 今から18年前、平成9年に東京特別区・武三交通圏で始まった初乗り1km340円タクシーについて説明。
- ・ 電車やバスの利用者の選択肢にタクシーを加えたい、利用者にとってタクシーを乗りやすいものとして利用者層を広げたいという思いから、16社1,890両でスタート。
- ・ 340円タクシーは、当該交通圏の車両数全体の4%しか走っていなかった。「来ない」「乗り場がない」という声が出ていた。一度利用した方からは評判が良かった。
- ・ 結果として、距離短縮による減収分を補えるだけの活性化にはならず、少しずつ事業者数が減り5年で全車両が通常運賃に戻った、

□「初乗り距離短縮運賃のためのデータ収集と実態調査」の報告

- ・ 東京ハイヤー・タクシー協会において、平成26年10月から11月の2ヶ月間、矢崎総業（メーター会社）の協力を得て、タクシーの営業データを収集。大手、準大手、無線協組などや、地域性も考慮した形で22事業所2,667台、営業回数で約285万件のデータを収集。
- ・ 東京特別区・武三地域において、時間帯別とエリア別の分析を行った。時間帯別は、朝5時から昼1時まで、昼1時から夜10時まで、夜10時から翌朝5時までの3つに分けて調査。エリア別は、主に住宅地エリアで営業している車、主に都心エリアで営業している車という考え方で整理。住宅地で60%以上実車走行している車（住宅地エリア）とそれ以外（都心エリア）で区別。
- ・ 全体の営業回数に占める初乗り比率は27%。営業収入に計算し直すと、全体の11.3%ということがわかった。
- ・ 初乗り距離利用者の平均乗車距離は1.41km。これは時間距離併用によるものなので、実際に距離だけで測ると約1.2km。
- ・ 時間帯別の初乗りの割合は、深夜帯は少なく、朝、昼間が非常に多い。それから、都心エリアよりも住宅地エリアで主に営業している車の方が初乗りの回数が多い。

□委員の主な意見

- ・初乗り距離短縮を議論する場合、そこで働く労働者の賃金も考える必要がある。収入が下がってしまったときに誰がそれを補償するのか。
- ・特定地域、準特定地域で初乗り距離短縮をするのであれば、公定幅運賃を設定して行うのが望ましい。一部地域のように、数回前倒しできますといった「できる方式」では成功しない。
- ・全社で初乗り距離短縮する方が知見が得られるのか、あるいは、半分や7割くらいにして、両方走らせてみる方がいい実験になるという考え方はある。
- ・初乗り距離利用者の利用距離分布を見ると、1.2 kmのところにとくさんいるので、その手前のどこかで割り引かないと、需要喚起効果、増収効果が期待できないのではないかと。1回、2回の初乗り距離短縮をしてもあまり意味がなくて、もっと短距離のところでは端数が見つからないような運賃にした方が効果があると思う。
- ・利用者側から見たときに、ロンドンやニューヨークのように段階的に上がっていく方が一番合理的な料金設定で、日本のような2 kmまで乗る前提で、途中から上がっていく方が変だと思う。
- ・実態調査では、営業回数の割合で全体の約4分の1強が2 km乗っておらず、平均すると1.2 kmしか乗っていない。800m分は払わなくてもいいお金を払っているというのが消費者の実感としてある。
- ・実施車両数4%で果たしてほんとうに消費者に浸透して、結果が1 km 340円でやったことの評価までつながったのか。消費者が知らないとあまり実験には役に立たないと思うので、実施する事業者の密度を上げてこのデータを上手に使った方がいいと思う。
- ・首都高が均一料金から距離別にしたときと同じように、下げるところがあれば上げるところがなければいけないので、リバランスするのが前提。
- ・受益に応じた負担をさせることが一番需要を大きくさせるだろう。そういう意味で初乗り距離を少し下げていくのは正しいが、全体として採算が割れるようだと問題なので、受益に応じた負担の中で、1 km当たりの水準は適切に調整しながら、受益に応じず高くなっているところは下げるという発想であれば、全体の需要はおそらく伸びるはずなので、そこをうまく調整するというための知見を得たい。
- ・ドライバーの収入補償をするか、もしくは、必ずそこに行ったらその営業をしなさいという強制力を持たせてやらないと、短距離の人しか乗らないというのがわかっていけば誰も行かなくなってしまうので、そういうことをクリアできるようなことを考えないと実験としては成功しない。
- ・実証実験では、わかりたいことを明確にして、実験期間は2~3カ月というイメージ。また、会社単位で実施し、乗り場を指定するという方法もある。
- ・初乗り距離短縮が利用者にとっても、事業者にとっても、労働者にとっても、いい改正であるように制度設計したいので、正確なデータがとれるようにしてほしい。
- ・現在、初乗り距離2 kmというのは関東と大阪くらいであり、その他の地域はもっと短いのが現状。その他の地域でこれを進めるのは、現在の経営状況を鑑みると難しい。
- ・運賃制度を考えるにあたって、競争が機能するところでは競争しなければいけないが、運賃で競争するということがどういう意味を持っているのか、よく考えないといけない。

実態調査のデータ収集方法

- 収集期間 2014年10月1日～11月30日

- 検証方法

矢崎総業開発の検証システム（バージョン2）を使用。
大手、準大手、各無線協組など幅広い事業所を地域も考慮した2,667台/22事業所より提供された約285万営業回数のデジタデータを基に実態調査をした。

なお、2014年12月1日～2015年8月31日までのデータも収集されており、順次調査可能なデータに変換作業を行っている最中である。

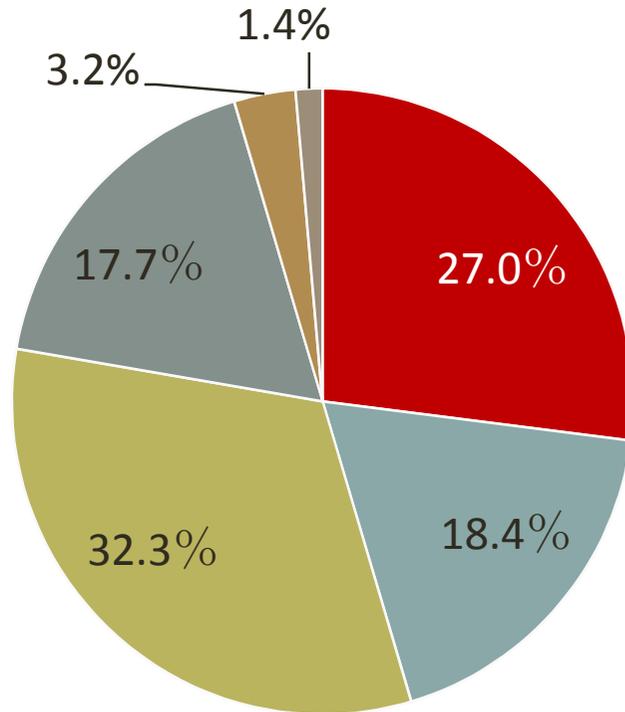
- カテゴリの分類方法

1. 営業時間帯 05:00-12:59 / 13:00-21:59 / 22:00-04:59
2. 営業区域
 - A) 全区域 東京特別区武三地区にて乗車（下記B+C）
 - B) 住宅地エリア 足立、葛飾、江東、江戸川、墨田、大田、杉並、世田谷、練馬、板橋三鷹、武蔵野で実車になった営業回数が1勤務で60%以上あった車両を対象
 - C) 都心エリア 全区域から(B)を除いた車両を対象

実態調査結果①

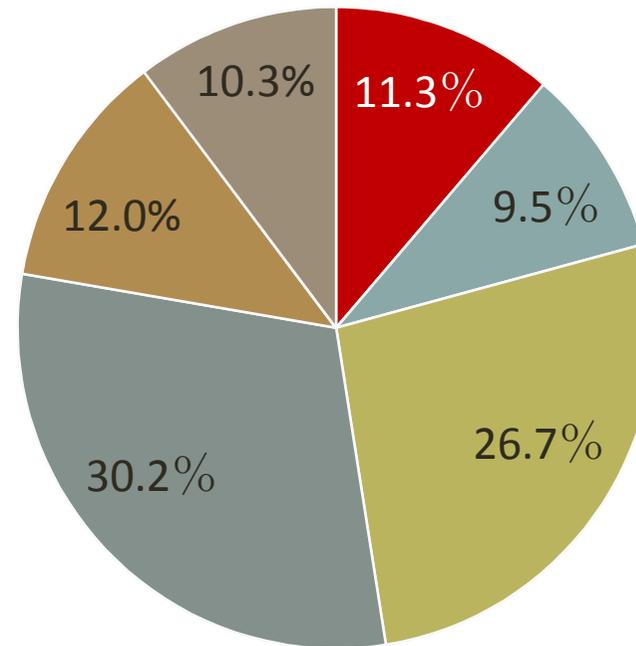
- ・営業回数に占める初乗り比率27%に対し売上比は11%強。
- ・2千円以上の回数比は約22%に対し売上比は50%以上。

営業回数割合



- 初乗割合
- 1000円超え2000円以内割合
- 5000円超え9000円以内割合

税込営収割合

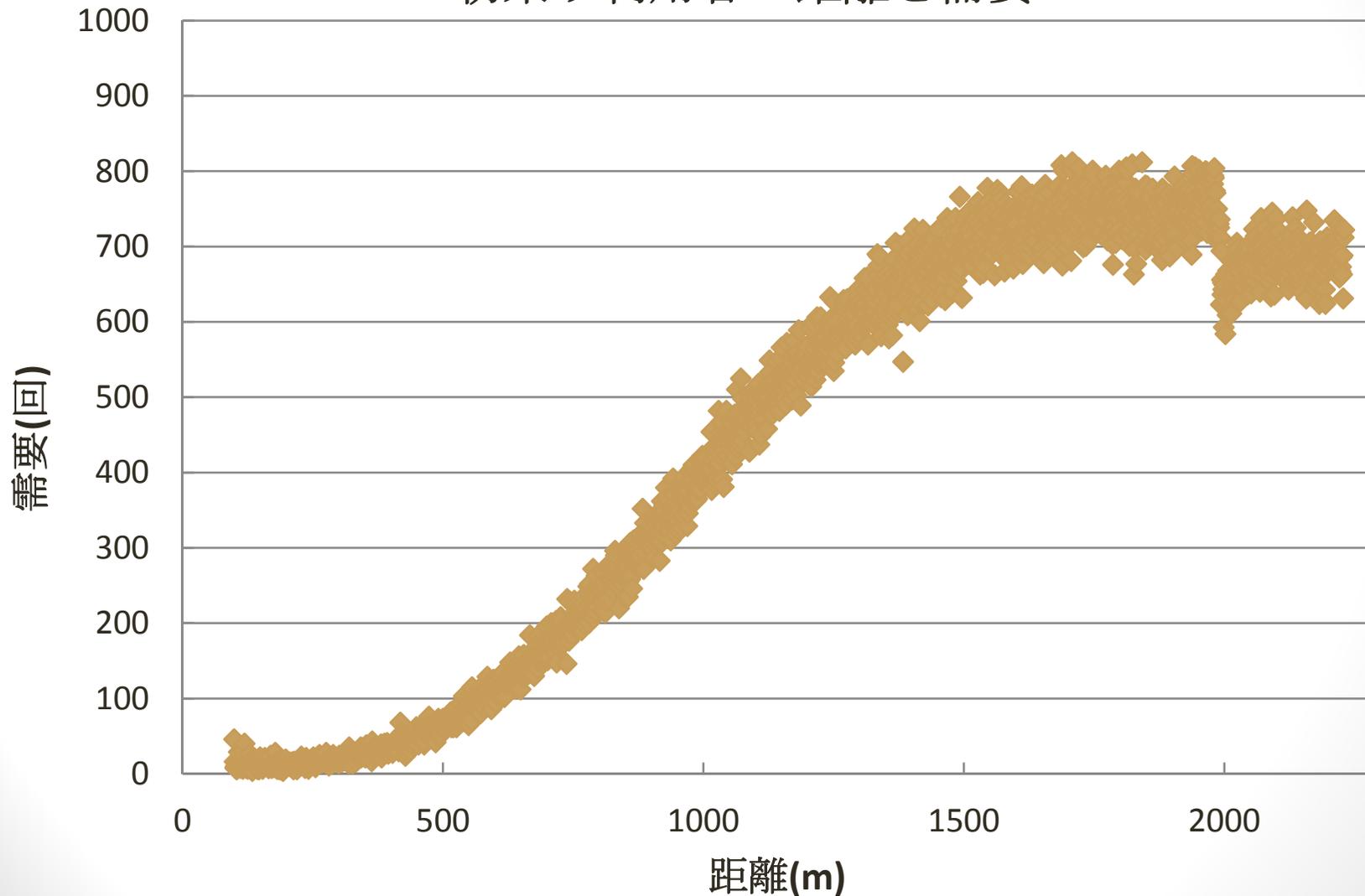


- 初乗超え1000円以内割合
- 2000円超え5000円以内割合
- 上記5つを除いた割合

実態調査結果②

- ・初乗り利用者の平均乗車距離（距離時間併用）は1.41km。
- ・所謂「乗り捨て」分は無視できないボリュームである。

初乗り利用者の距離と需要



実態調査結果③

- ・住宅地の初乗り割合は高く、その分減収率も高い。
- ・減収面での地域格差は明白。
- ・全域共通し昼間の初乗り割合高いため減収率も高い。

		時間帯											
総初乗り回数：	769,338	5:00-12:59			13:00-21:59			22:00-4:59			合計		
		全体回数	初乗り回数	割合	全体回数	初乗り回数	割合	全体回数	初乗り回数	割合	全体回数	初乗り回数	割合
エリア	住宅地 (B)	173,360	58,998	34.03 %	241,541	86,255	35.71 %	128,511	27,622	21.49 %	543,412	172,875	31.81 %
	都心 (C)	709,855	214,451	30.21 %	1,055,448	302,472	28.66 %	542,070	79,540	14.67 %	2,307,373	596,463	25.85 %
	全区域 (A)	883,215	273,449	30.96 %	1,296,989	388,727	29.97 %	670,581	107,162	15.98 %	2,850,785	769,338	26.99 %

※住宅地エリア：足立、葛飾、江東、江戸川、墨田、大田、杉並、世田谷、練馬、板橋、練馬、三鷹、武蔵野で実車になった営業回数が1勤務で60%以上あった車両を対象。
 ※都心エリア：全区域から住宅地エリアを除外した区域
 ※100m以下の回数は除外