

## 初乗り 1km 340円タクシーについて

340円タクシーが導入される一年前（平成8年）、行革委・規制緩和小委員会が「規制緩和に関する論点」を公開し、運輸省（翌年12月国土交通省へ統合）もタクシーの当面の規制緩和処置を発表し、規制緩和の波は確実にタクシー業界へも押し寄せていた。

また、国内経済は平成4年より「失われた20年」と称されたようにバブル景気崩壊後の長期的な経済低迷期にあり、同年（平成8年）12月には翌年4月より消費税5%に引き上げが決定されデフレの進行やリストラ、就職難などが顕在化し、景気への不安感は日に日に増していった。

一方、東京のタクシー業界では、未曾有の規制緩和にソフトランディングしようとする意向が強い中、「タクシー業界は護送船団」という批判への防衛策と景気動向への危機感から「340円タクシー」を導入しようとする有志事業者がタクシー問題懇談会（任意団体、通称「タクシー業界シンクタンク」）加盟事業者より現れ、保守的なタクシー業界に一石投じ、マスコミを騒がた。

そして、翌年（平成9年）4月には都内タクシー事業者16社1,890台で「340円タクシー」はスタートした。「340円タクシー」のコンセプトは、下記3点に集約される。

- 電車、バスの利用者の選択肢にタクシーを加える。
- 利用者にとってタクシーを乗りやすくし、利用者層を広げる。
- 東京のタクシー運賃をグローバルスタンダードにする。

また、導入に際し労働組合からの猛反発はあったが、事業者は導入の意義を上記3点に加え、タクシー乗務員が気持ちよく近距離利用者へ対応することの重要性を説き、最終的には、労働組合も事業者同様の危機感を持っていたからこそ合意に至った。

開始から5年目を迎えるころ、経済環境は悪化の一途を辿っており、タクシー利用者の減少にも歯止めが掛からず、「340円タクシー」を導入した多くの事業者は一定の目的は達成したという手応えと同時に、距離単価の減少に耐え切れず、撤退していった。

具体的な導入効果としては、下記の通りとなった。

- **調査対象事業者** : 日の丸交通株式会社 (649 台)
- **調査期間①** : 平成9年4月8日(火)～14日(月)
- **660円以下の回数** : 台当り7.9回(31.3回)⇒8.4回(31.1回)
- **調査期間②** : 平成9年4月1日(火)～30日(水)
- **台当り減収額** : △1,230円(減収率△2.05%/実働平均60,037円)
- **調査期間③** : 平成9年4月～9月
- **各営業指標 原計比較** : 台当り売上、実車率ともに原計事業者に劣後  
(前年比ベース)

総評として、都内4万5千台のタクシー車両の内、1,890両(4.2%)による距離短縮運賃の導入が、総需要に変化を与えたかどうかは確認できない。しかし、導入事業者によるデータでは、近距離の利用者は確実に増えたものの、出番当りの営業回数を押し上げるほどの期待したインパクトはなかった為、結果1,230円の減収に繋がっている。よって、一部の事業者での導入は、利用者心理を刺激し、利用者の裾野を広げることには至らないという事実は否めない。

《660円以下の利用状況》

日時	4月8日(火)		4月9日(水)		4月10日(木)		4月11日(金)		4月12日(土)		4月13日(日)		4月14日(月)		平均	
	総回数	台当り	総回数	台当り	総回数	台当り	総回数	台当り	総回数	台当り	総回数	台当り	総回数	台当り	総回数	台当り
実働台数	690.0		689.5		692.0		695.0		533.5		372.0		694		623.7	
340円	862	1.2	964	1.4	859	1.2	887	1.3	777	1.5	621	1.7	907	1.3	840	1.4
420円	860	1.2	868	1.3	938	1.4	898	1.3	815	1.5	598	1.6	855	1.2	833	1.4
500円	1,135	1.6	1,119	1.6	1,193	1.7	1,142	1.6	974	1.8	797	2.1	1,097	1.6	1,065	1.7
580円	1,278	1.9	1,235	1.8	1,267	1.8	1,268	1.8	1,118	2.1	883	2.4	1,278	1.8	1,190	1.9
660円	1,265	1.8	1,292	1.9	1,295	1.9	1,337	1.9	1,114	2.1	866	2.3	1,187	1.7	1,194	1.9
合計	5,400	7.8	5,478	7.9	5,552	8.1	5,532	8.0	4,798	9.0	3,765	10.1	5,324	7.7	5,121	8.4
総回数	21,032	30.5	20,777	30.1	21,484	31.2	22,315	32.1	17,200	32.2	13,416	36.1	19,674	28.3	19,414	31.1
比率		25.7%		26.4%		25.8%		24.8%		27.9%		28.1%		27.1%		26.9%

「平成8年度」

実働台数	664.0		664.5		664.5		666.5		543.0		334.0		665.5		600.3	
650円	5,098	7.7	4,949	7.4	5,279	7.9	5,068	7.6	4,130	7.6	2,947	8.8	5,281	7.9	4,679	7.9
総回数	20,441	30.8	20,315	30.6	21,373	32.2	21,754	32.6	16,417	30.2	10,680	32.0	20,410	30.7	18,770	31.3
比率		25.0%		24.4%		24.7%		23.3%		25.2%		27.6%		25.9%		25.1%

**【平均營收】**

	日の丸交通		原計35社	
	日の丸(8年)	日の丸(9年)	原計(8年)	原計(9年)
4月	59,155	60,037	58,438	59,325
5月	57,679	59,029	56,458	58,126
6月	59,582	61,356	58,660	60,186
7月	62,214	62,088	61,130	61,481
8月	54,938	54,963	54,738	56,021
9月	58,583	58,865	57,219	58,070
平均	58,692	59,390	57,774	58,868

**平均營收の前年度比較**

	日の丸交通		原計35社	
	日の丸(8年)	日の丸(9年)	原計(8年)	原計(9年)
4月	1.000	1.015	1.000	1.015
5月	1.000	1.023	1.000	1.030
6月	1.000	1.030	1.000	1.026
7月	1.000	0.998	1.000	1.006
8月	1.000	1.000	1.000	1.023
9月	1.000	1.005	1.000	1.015
平均	1.000	1.012	1.000	1.019

**【走行キロ】**

	日の丸交通		原計35社	
	平成8年	平成9年	平成8年	平成9年
4月	321.5	325.2	310.2	311.2
5月	317.3	322.7	306.0	308.6
6月	318.3	325.5	308.5	309.5
7月	320.0	322.4	308.8	308.5
8月	304.6	307.9	298.8	300.9
9月	311.5	317.5	301.8	302.4
平均	315.5	320.2	305.7	306.9

**平均走行キロの前年度比較**

	日の丸交通		原計35社	
	日の丸(8年)	日の丸(9年)	原計(8年)	原計(9年)
4月	1.000	1.011	1.000	1.003
5月	1.000	1.017	1.000	1.008
6月	1.000	1.022	1.000	1.000
7月	1.000	1.007	1.000	0.974
8月	1.000	1.011	1.000	1.012
9月	1.000	1.019	1.000	1.017
平均	1.000	1.015	1.000	1.004

**【実車キロ】**

	日の丸交通		原計35社	
	平成8年	平成9年	平成8年	平成9年
4月	154.3	153.7	148.2	147.9
5月	147.9	151.1	143.4	145.0
6月	152.4	156.6	148.6	149.6
7月	157.6	157.5	153.4	151.7
8月	139.5	140.7	138.7	139.5
9月	149.0	149.8	144.3	143.6
平均	150.1	151.6	146.1	146.2

**平均実車キロの前年度比較**

	日の丸交通		原計35社	
	日の丸(8年)	日の丸(9年)	原計(8年)	原計(9年)
4月	1.000	0.996	1.000	0.998
5月	1.000	1.022	1.000	1.011
6月	1.000	1.028	1.000	1.007
7月	1.000	0.999	1.000	0.989
8月	1.000	1.009	1.000	1.006
9月	1.000	1.005	1.000	0.995
平均	1.000	1.010	1.000	1.001

**【実車率】**

	日の丸交通		原計35社	
	平成8年	平成9年	平成8年	平成9年
4月	48.5	47.2	47.8	47.5
5月	46.1	46.8	46.9	47.0
6月	47.8	48.1	48.2	48.4
7月	49.2	48.8	49.7	49.2
8月	45.8	45.7	46.4	46.4
9月	47.6	47.2	47.8	47.5
平均	47.5	47.3	47.8	47.7

**実車率の前年度比較**

	日の丸交通		原計35社	
	日の丸(8年)	日の丸(9年)	原計(8年)	原計(9年)
4月	1.000	0.975	1.000	0.994
5月	1.000	1.014	1.000	1.002
6月	1.000	1.006	1.000	1.004
7月	1.000	0.993	1.000	0.990
8月	1.000	0.998	1.000	1.000
9月	1.000	0.991	1.000	0.994
平均	1.000	0.996	1.000	0.998

**【回数】**

	日の丸交通		原計35社	
	平成8年	平成9年	平成8年	平成9年
4月	31.4	33.5	33.4	33.6
5月	30.2	31.4	32.6	33.2
6月	31.0	32.2	33.4	34.3
7月	32.6	32.9	35.2	35.1
8月	32.6	30.2	32.1	32.9
9月	30.6	31.2	33.0	33.4
平均	31.4	31.9	33.3	33.8

**平均回数の前年度比較**

	日の丸交通		原計35社	
	日の丸(8年)	日の丸(9年)	原計(8年)	原計(9年)
4月	1.000	1.069	1.000	1.006
5月	1.000	1.041	1.000	1.018
6月	1.000	1.038	1.000	1.027
7月	1.000	1.009	1.000	0.997
8月	1.000	0.925	1.000	1.025
9月	1.000	1.019	1.000	1.012
平均	1.000	1.016	1.000	1.015

## 初乗り 1 K タクシー 連絡協議会 1 年の歩み

### 【平成 8 年】

- 9月26日 タクシー問題懇談会が東旅協に新運賃制度（初乗距離短縮）について提言
- 12月 運輸省、「今後の運輸行政における需給調整の取り扱いについて」の通達（タクシー需給調整の廃止）を発表

### 【平成 9 年】

- 2月21日 運輸省自動車交通局長が、「ゾーン運賃制の導入等運賃の規制緩和措置について」を通達、初乗距離短縮タクシーが実現可能に。
- 2月24日 新運賃改定申請受付開始
- 2月27日 初乗り距離短縮運賃申請会社合同会議
- 3月 4日 東京タクシー近代化センター・モニター会議
- 3月 5日 東京指定地域内におけるタクシー乗り場対策協議会（議長 笹本清二）  
・運賃多重化に伴う乗り場の運営方法について他
- 3月13日 初乗距離短縮タクシー実施会社労使を対象に説明会開催  
初乗り 1 K タクシー 連絡協議会発足
- 3月14日 東京陸運支局、東京 2 3 区武三地区で 1 6 社に初乗り料金 3 4 0 円認可
- 3月28日 「規制緩和推進計画の再改定」閣議決定
- 3月31日 初乗り 1 K タクシー 連絡協議会・東京無線グループ、流し方研究会
- 4月 1日 3 4 0 円タクシー稼働開始  
・明治公園で出陣式  
・自動車パレードと駅頭宣伝
- 4月 9日 運輸省、運輸政策審議会に「交通運輸における需給調整規制廃止にむけて必要となる環境整備方策について」の諮問
- 4月11日 初乗り 1 K タクシー 連絡協議会・東京無線グループ街頭指導（新宿・渋谷・池袋・中野・各駅）
- 4月21日 4 月度定例会  
・3 4 0 円タクシー輸送実績と今後の課題
- 5月 8日 3 4 0 円タクシー流し方研究会（各社乗務員と意見交換）  
・区域・路線集中方式の研究 他
- 5月26日 5 月度定例会  
・3 4 0 円タクシーの効果的の営業方法について 他
- 6月 1日 初乗り 1 K タクシー 連絡協議会の会報発行開始
- 6月16日 6 月度定例会  
・行政・協会等へ専用乗り場陳情の件 他
- 6月20日 運輸省等に「初乗距離短縮タクシー専用乗り場設置に関する陳情書」提出
- 7月 4日 東旅協・第 2 回アドバイザー会議開催

- ・340タクシーへの要望相次ぐ
- 7月16日 川上関運局長が近距離タクシー専用乗り場の是非を近センに依頼
- 7月24日 7月度定例会議
  - ・東旅協アドバイザー会議の報告と340円タクシー今後の展開について 他
- 8月20日 8月度定例会議
  - ・「ここまで行けます」(660円以内で行ける距離)地図の件 他
  - ・納涼会
- 9月10日 「ここまで行けます」地図、340円タクシー全車装着
- 9月20日 9月度定例会
  - ・近距離タクシー乗り場の件 他
- 10月15日 10月度定例会
  - 近距離タクシー乗り場PRキャンペーンの件 他
- 10月29日 初乗り1Kタクシー連絡協議会・東京無線グループ会議
  - ・新宿駅・近距離タクシー乗り場への計画配車の件 他
- 10月30日 「新宿西口近距離タクシー乗り場の新設のご案内」文書を西新宿周辺ホテル及び病院などに送付
- 11月 4日 新橋駅及び新宿駅に近距離タクシー乗り場設置
- 11月 4日
- ～ 11日 新橋・新宿近距離乗り場PRキャンペーン実施
- 11月12日 11月度定例会
  - ・近距離タクシー乗り場の問題点について 他
  - ・キャンペーン御苦労さん会
- 11月下旬 運輸省等に「近距離タクシー乗り場運営に関する要望書」提出
- 12月8日 12月度定例会議
  - ・340円タクシー専用乗り場の行政及び協議会要請の件 他
- 12月中旬 運輸省に「初乗距離短縮タクシー専用乗り場設置に関する要望書」提出
- 【平成10年】
- 1月21日 1月度定例会
  - ・業界各社への初乗り距離短縮タクシー導入案内の件 他
- 1月27日 初乗り距離短縮タクシー導入案内文書を各事業者に送付
- 2月20日 2月度定例会
  - ・近距離タクシー乗り場の実態について
  - ・初乗距離短縮タクシー全国大会の件 他
- 3月17日 運輸政策審議会第3回タクシー小委員会が、初乗り距離短縮タクシー事業者を代表した日の丸交通(株)富田社長からヒアリング
- 3月24日 3月度定例会
  - ・全国初乗距離短縮タクシーサミットの件 他
- 4月 7日 全国初乗り距離短縮タクシーサミット開催



## 利用者の期待にこたえる知恵を惜しまず

利用者の期待を一身に受けて走り出した初乗り短縮タクシーも、2ヶ月経過しました。

この間、テレビ局や新聞社など、マスコミが340円タクシーを追いつけ、大きく報道しました。

その論調は「自らの意志で利用者サービスを開始し、北海道から九州まで全国的に波及している」と好意的な評価で一致しています。

反面、利用者から「待ってもこない、乗り場にもいない」と不満の声が相次ぎました。初乗り1Kタクシー連絡協議会は、「利用したいお客様に、できる限り乗車していただくのが使命」と考えています。

そこで、「協議会」は都内事業区域の中で340円タクシーの流し車両が比較的多い区域を重点エリアに指定し、さらにその区域に車両を集中させていく方針を決定しました。

そうすることによって、その区域の利用者に「340円タクシー」は少し待てば乗れる」という認識が浸透し、営業回数に還元されることが見込まれるからです。

また、現在、「協議会」は乗務員と利用者から要望の強い主要駅の340円タク専用乗り場について、行政及び乗り場委員会に設置要請書を提出し、その実現に向けて働きかけを行うとともに、民間の専用乗り場の設置依頼など、利用者利便と乗務員の営業効率を一致させる方向で奮闘しています。

消費者の強い要請を受けて発足した1キロタクシー。

その消費者がいま、私達に熱い声援をおくってくれています。

昭和62年以降減少し続けてきたタクシー利用客（別表）に、再びタクシーを利用していただけると、それだけが私達の願いです。

私達の活躍がタクシー産業の活性化をうながす、と言い切っても決して言い過ぎではありません。

