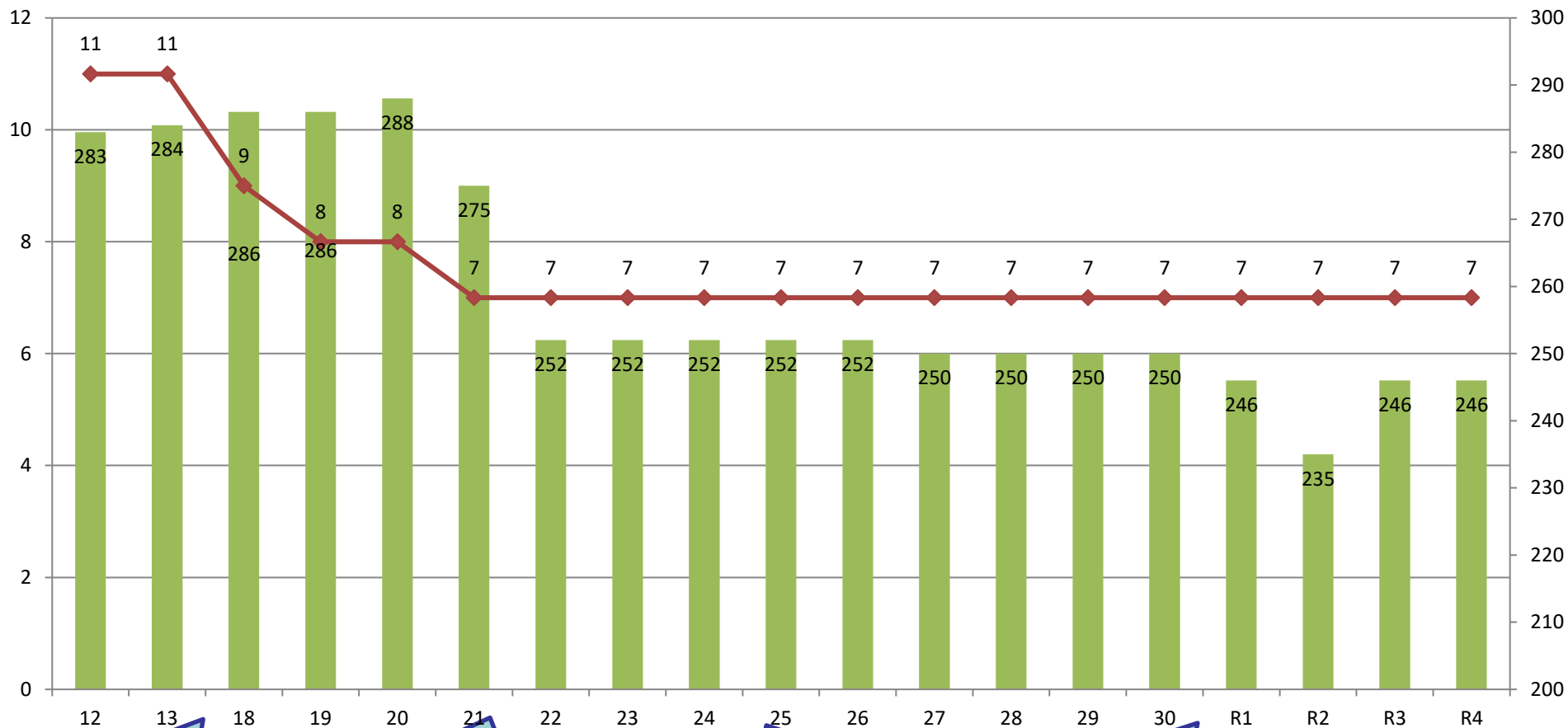


尾張西部交通圏における輸送実績の推移

事業者数・車両数の推移

■ 車両数 ◆ 事業者数



規制緩和(H14.2)

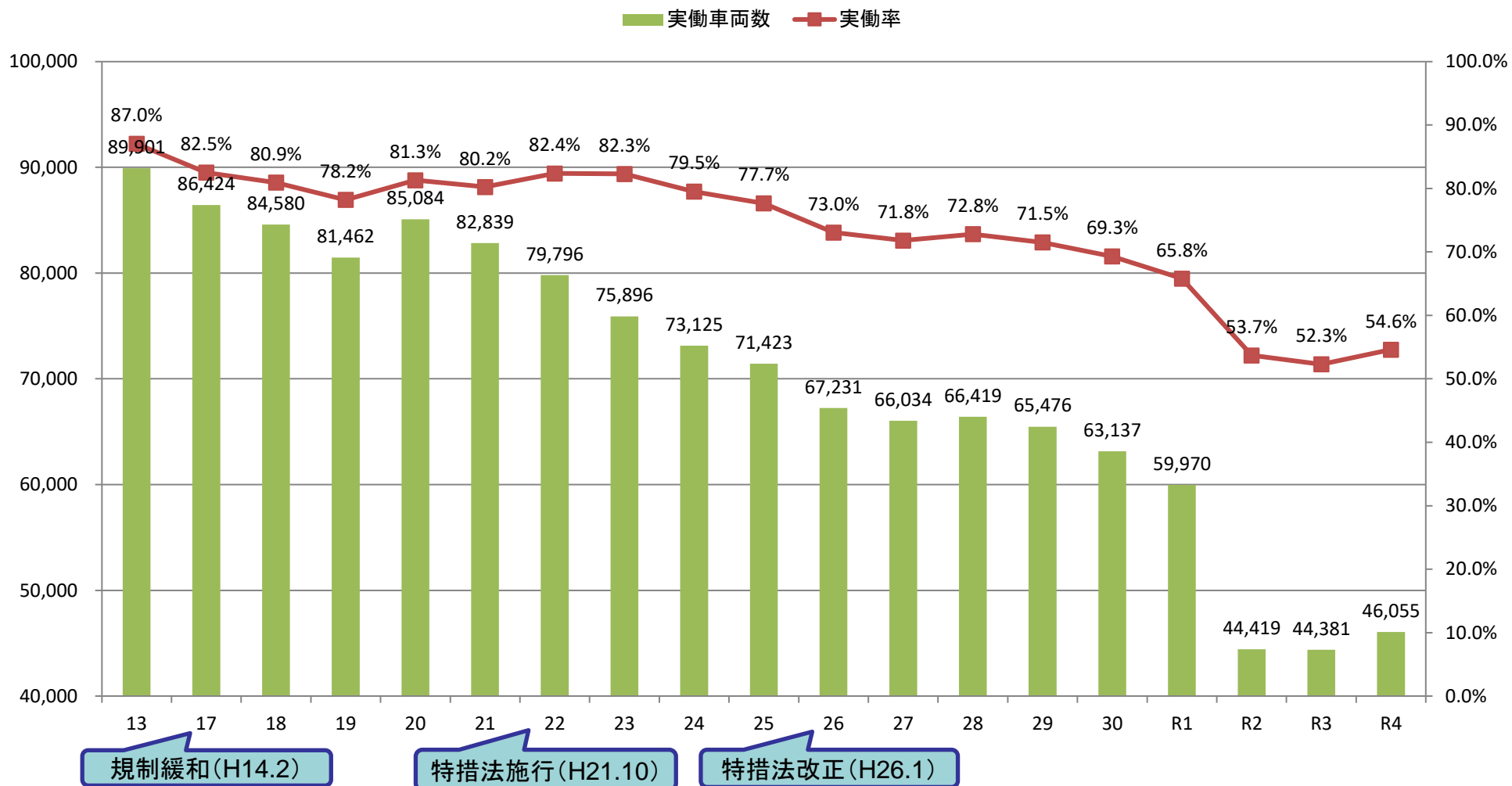
特措法施行(H21.10)

特措法改正(H26.1)

コロナウイルス(R2.1)

- ◆事業者数はしばらく横ばいであったが、特措法施行後は参入規制により1者減少している。
- ◆車両数は規制緩和により増加したが、特措法施行後は一貫して減少している状況。

実働率・実働車両数の推移

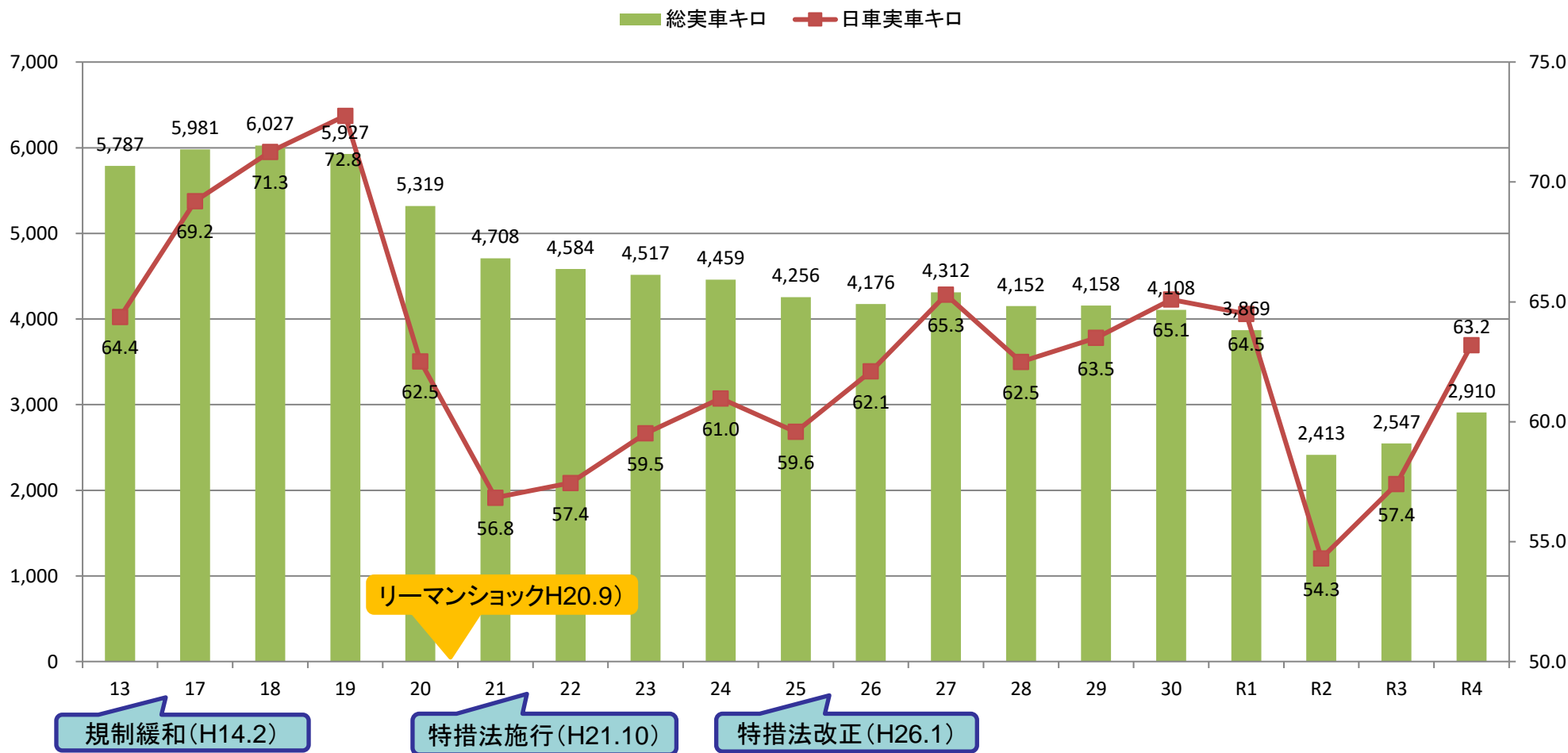


実働率・・・タクシーの稼働率を表す指標。

実働車両数・・・年間に稼働したのべ車両数。総供給量を表す指標の一つ。

- ◆実働率は規制緩和により落ち込み、その後特措法施行により一時的に回復したが、近年下落している状況。
- ◆実働車両数(総供給量)は規制緩和後増減を繰り返していたが、特措法施行後は減少傾向。
- ◆実働率・実働車両数ともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、R2年度より大きく下落している。

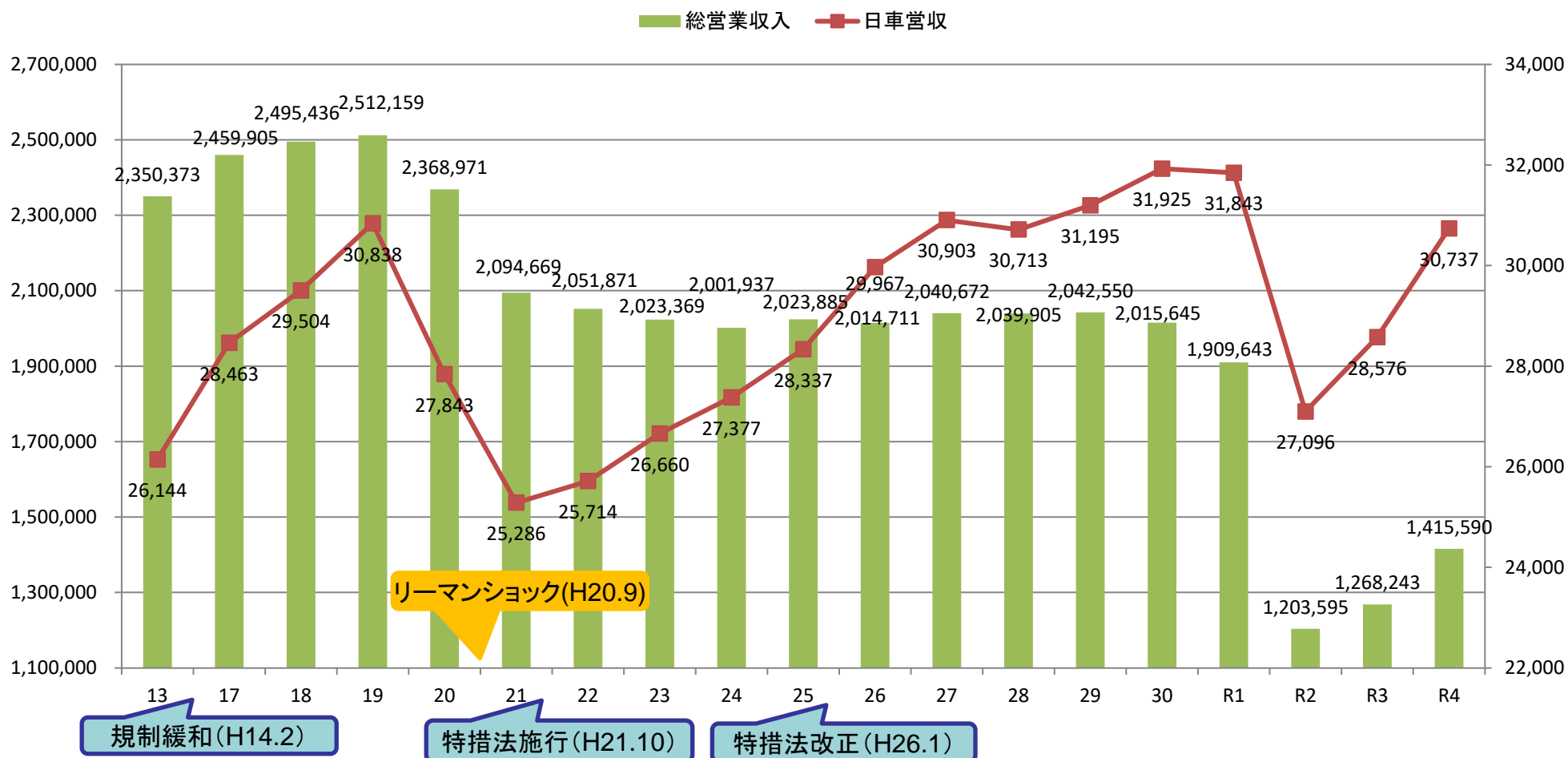
日車実車キロ・総実車キロの推移



日車実車キロ・・・1日1車両あたりの実車キロ。 総実車キロ・・・タクシーが実際に人を乗せて走った距離の総数。総需要量を表す指標の一つ。

◆日車実車キロ、総実車キロ(総需要量)ともに、規制緩和後もしばらく増加傾向にあったが、リーマンショック等の影響もあり、H20年度以降は急激に下落。その後、特措法施行により落ち込みに歯止めがかかり、近年は総実車キロはほぼ横ばい、日車実車キロは回復傾向であったが、R2年度より新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく落ち込んでいる。

日車營收・總營業收入の推移



日車營收・・・1日1車両あたりの営業収入。 総営業収入・・・タクシー事業にかかる売上の総額。

- ◆ 総営業収入は、規制緩和後も増加傾向にあったが、H20.9のリーマンショックにより下落。その後、ほぼ横ばいであったが、R2年度より新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んでいる。
- ◆ 日車營收は、特措法施行前は総営業収入と連動した動きをみせていたが、減休車の取組の効果もあり、1車あたりの営業収入は大きく向上していた。しかし、R2年度より新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んでいる。