

ハイヤー需要減少下におけるタクシー交通の運用に関する考察

日本無線株式会社 正会員 ○塚田 悟之
日本大学理工学部 フェロー 高田 邦道

1. はじめに

地球環境問題などを背景に、自家用車依存社会からの脱皮が求められている。この実現には、バスや鉄道などの異種公共交通機関を一つの公共交通システムとして構築し、自家用車と遜色ないモビリティを提供しながら、自家用車需要を公共交通へ転移させる必要がある。そしてこのとき、タクシー交通の存在は極めて重要と考えられる。しかし、わが国のタクシー交通は運賃が高く、しかも、企業活動を支える営利事業として成長してきたため、企業の経費節減が強まる中、タクシー需要は減少の一途を辿り、事業として存続そのものが危ぶまれている。

そこで本稿では、このような立場にあるタクシー交通をどう運用していくべきかを考察した。特に、タクシー事業者から入手した運転日報の分析を通し、営業効率の優れた法人向けハイヤーと比較したうえで、公共交通システムとしてのタクシー交通の役割をみながら、その運用のあり方を論じている。

2. タクシー市場における新たな動き

タクシー事業は、公共交通事業に分類され、参入や価格規制などによる行政介入が行われてきたにもかかわらず、バス事業のような財政的支援などがなく、独立採算で公共サービスを提供してきた¹⁾。そのため、利用客減少による減収を運賃値上げで補わざるをえず、高騰した運賃が一般大衆のタクシー離れを招くとともに、利用客層を社用族化させ、タクシー市場は景気変動の影響を受けやすい体質に変えられたわけである²⁾。その結果、企業の経費節減が強まる昨今、利用客は減少し、中でも、法人向けハイヤー需要で顕著となっている。ハイヤーは、企業と事業者が時間極めや距離極めで契約を結び、専属車両として利用できるため、企業幹部の送迎などの他、企業活動を支える業務交通として使われてきた。しかし、タクシーよりも高く設定されたハイヤーの運賃は、企業の経費節減の対象となり易く、その利用

を遠ざけた。減収を余儀なくされた事業者は、少しでも長距離利用客の期待できる法人需要に的を絞って、タクシーでハイヤー並みのサービスを提供し始めている。すなわち、タクシー交通のハイヤー化が進み、タクシー本来の特性である鉄道端末を主体とした近距離輸送サービスの利用を難しくさせている。

3. 運転日報とその提供事業者

運転日報とは、事業者が運転手の日常乗務の実態を把握し、過労の防止や労務管理の適正化を図るために活用する業務資料であり、運転手個々に記入義務が課せられた運行記録である¹⁾。ここには、総営業収入、実車距離（利用客を乗せて走行した距離）、総走行距離、営業回数、営業形態（無線か否か）、乗降車地点と時刻、1乗車毎の運賃、などが記入されている。本稿では、千葉県船橋市内にあるタクシー事業者（以下、A社）より2001年11月12日（月）からの10日間、全車両分についての運転日報を提供頂いた。なお、A社はタクシー車両39台の他、ハイヤー車両を8台保有している。

4. 輸送実績からみたタクシーとハイヤーの差異

表1は、A社のタクシーとハイヤーの輸送実績を1日1車両当たりについて比較した結果である。営業収入差は1,211円であり、両者に大きな違いはみられない。しかし、ハイヤーは、出庫から入庫までの労働時間でタクシーより10時間20分短く、輸送効率の目安となる実車率でも24.3%上回り、営業効率面で極めて優れていることが読み取れる。実際、A社のハイヤー利用客（N=79）の82.3%が自宅と会社の往復をはじめ、会社から空港あるいは大規模鉄道駅の往復に使っており、総走行距離に占める空車走

表1 タクシーとハイヤーの輸送実績

	走行距離 (Km)	実車距離 (Km)	実車率 (%)	営業収入 (円)	労働時間
タクシー	199.6	100.4	50.3	38,182	19:16
ハイヤー	118.3	88.2	74.6	36,971	8:56

注1)「実車率」とは、走行距離に対する実車距離の割合である。

注2) タクシーの初乗運賃は660円/2.0km、加算運賃は80円/285mである。

注3) ハイヤーの初乗運賃は2000円/5.0km、加算運賃は800円/640mである。

キーワード 公共交通システム，タクシー交通，公共交通事業，ハイヤー

連絡先 〒181-8510 三鷹市下連雀5-1-1 日本無線株式会社 Tel 0422-45-9337 Fax 0422-45-9840

行距離が短く済むことから、ハイヤーが効率的な輸送を実現できるわけである。ここに、ハイヤーが利潤最大化を最終目的とする事業者にとっての理想的なサービス提供形態となっており、逆に、タクシーの輸送効率が極めて低いことをみることができる。

5．公共交通システム一手段としての実態

利用客の乗車から降車までの1移動を1トリップとし、タクシー車両のトリップ数を算出すると、10日間では6,887に上る。このうち、鉄道駅を起点あるいは終点とするトリップ（以下、駅トリップ）の割合は70.0%であり、鉄道の補完交通として強く機能していることが読み取れる。しかしながら、この駅トリップの内訳を図1にみると、駅からのイグレストリップが84.3%であるのに対し、駅へのアクセストリップは15.7%と不均衡状態にあり、両トリップ数が同数となるような効率的な輸送を実現できていないことがわかる。この結果は、イグレストリップの88.2%が船橋市内最大の乗降客数を誇る船橋駅を起点とし、アクセストリップの83.4%が電話呼び出しであることから、多くの車両が需要発生確率の高い鉄道駅などの特定地域に集中したため、車両の極端に少ない地域をもたらし、鉄道駅へのタクシー利用を難しくさせていることを意味していよう。

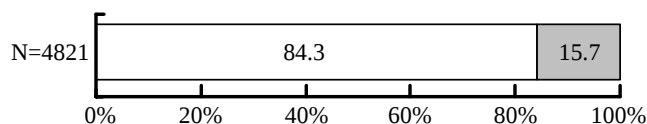


図1 駅トリップの内訳

6．営業成績の異なる運転手の行動比較

A社の全タクシー運転手（N=93）の中から常に営業収入の高い運転手6名（以下、優運転手群）と、常に営業収入の低い運転手6名（以下、劣運転手群）を抽出した。表2は両運転手群の1日1車両当たりの輸送実績を比較した結果である。両運転手群の労働時間はほぼ等しく、営業回数の差も2回であるにもかかわらず、営業収入差に16,734円の開きがある。

両運転手群の駅トリップ割合を算出すると、優運転手群が49.1%であるのに対し、劣運転手群は73.2%を占めている。また、この内訳を図2にみると、劣運転手群は、イグレストリップとアクセストリップの差が優運転手群の48.0%を大きく下回り、駅へのアクセスを含めた鉄道端末としての働きを強く担っていることがわかる。したがって、これらの結果は、

ただ単にタクシー本来の特性である鉄道端末を主体とした近距離輸送を忠実に担うだけでは、営業収入を高められないことを意味しており、労働時間を延ばさずに、近距離輸送で同じ営業収入を確保していくためには、営業回数を増やしていく他にないことを物語っていよう。しかし実際、両運転手群の1トリップ毎の運賃額を累加曲線図で比較すると、優運転手群は、50パーセンタイル値で劣運転手群より355円高い1,377円となり、85パーセンタイル値で1,021円高い2,282円となっている。要するに、営業収入を高めることに駆り立てられている運転手には、タクシーが本来担うべき短距離輸送の場で営業回数を増やし、営業収入を高めていこうという考えはなく、あくまでも一営業毎に距離を稼ごうと長距離輸送を担っているのが現実のところである。

表2 優運転手群と劣運転手群の輸送実績

	走行距離 (Km)	実車距離 (Km)	実車率 (%)	無線率 (%)	営業収入 (円)	営業回数 (回)	労働 時間
優運転手群	254.2	135.0	53.1	37.3	49,388	22	19:21
劣運転手群	171.0	86.4	50.5	39.7	32,654	20	19:40

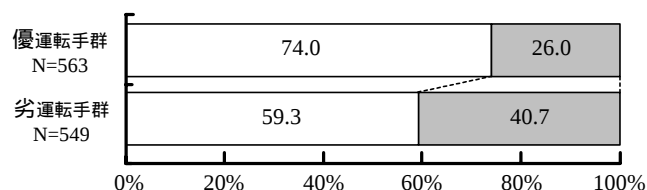


図2 優運転手群と劣運転手群の駅トリップ内訳

7．まとめ

本稿では、衰退危機にあるタクシー交通を法人向けハイヤーと比較し、その輸送効率をみたうえで、公共交通システムとしての役割を把握しながら、

需要発生確率の高い鉄道駅への過度な車両集中が車両の極端に少ない地域をもたらし、鉄道駅へのアクセス利用を難しくさせていること

営業回数を高めさえすれば、短距離輸送で営業収入を十分に確保できるにもかかわらず、実際、運転手は長距離輸送を理想としていることという2つの運用上の問題を明らかにした。これらの改善には、鉄道端末を主体とした近距離輸送というタクシー交通本来の能力を活かす形で、その利用を促す仕組みなどを整備し、個人需要の喚起を目指した取り組みが必要となろう。

参考文献

- 1) 塚田悟之・高田邦道：規制緩和による競争市場でのタクシー交通の運用条件，土木計画学研究・講演集，No.25，pp.647-650，2002.
- 2) 佐竹義昌：大都市におけるタクシー需要市場の動向，都市問題研究，No.285，pp.29-40，1974.