

# 中部地方におけるタクシー事業者の現状把握

福本 雅之<sup>1</sup>・山崎 基浩<sup>2</sup>・樋口 恵一<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 公益財団法人豊田都市交通研究所（〒471-0024 愛知県豊田市元城町3-17）

E-mail:fukumoto@ttri.or.jp

<sup>2</sup>正会員 公益財団法人豊田都市交通研究所（〒471-0024 愛知県豊田市元城町3-17）

E-mail:yamazaki@ttri.or.jp

<sup>3</sup>正会員 公益財団法人豊田都市交通研究所（〒471-0024 愛知県豊田市元城町3-17）

E-mail:higuchi@ttri.or.jp

近年、デマンド交通のようにバスよりも小型の車両を用い、ドアトゥドアに近いサービスを行う交通システムを導入する市町村が増えており、その担い手がタクシー事業者であることも多い。一方で、タクシー事業者を取り巻く環境は厳しく、地方においてはコミュニティバスやデマンド交通に利用者を奪われたり、経営者やドライバーの高齢化によって廃業を余儀なくされたりする例も増えている。本研究では、中部地方（愛知・岐阜・三重・静岡・福井）の5県のタクシー協会加盟事業者を対象に、そのサービス展開の現状と、経営者の意識について把握するためにアンケート調査を行った。その結果、事業者の経営努力の取り組み、自治体の交通施策・会議への参画状況、地域の交通課題の認識状況など、タクシー事業者の実態が明らかにされる。

**Key Words : Taxi, Local Public Transport, Taxi Companies**

## 1. はじめに

近年、デマンド交通のようにバスとタクシーの中間的な交通システムを導入する市町村が増えており、その委託先としてタクシー事業者が選ばれることが多くなっている。このことは地方部のタクシー事業者にとって新たなビジネスを生み出している反面、タクシー事業自体との競合によって利用者数が減少するという状況も生じている。また、地方部においてはタクシー事業者の経営状況は苦しく、経営者やドライバーの高齢化も進んでいることもあり、事業の継続を断念する事業者も見られるようになってきている。

24時間365日、ドアトゥドアの移動を提供するタクシーは、深夜や病気・ケガのとき、また、自家用車を運転できない高齢者や障がい者にとって必要不可欠な移動手段であるが、近い将来、地方部においてはその供給が継続できない可能性も考えられる。地方におけるタクシーの消滅は地域社会にとって著しい損失と考えられるが、これに対して有効な対策は、国や市町村によっては行われていないのが現状である。

一方で、先に述べたデマンド交通やコミュニティバス、過疎地有償運送、福祉有償運送などといった市町村がかわる移動手段提供施策が広く行われるようになってき

ており、その検討過程においてタクシー事業との競合がしばしば問題となる。このことを逆説的に考えると、地域における移動手段提供施策において、タクシーやタクシー事業者を活用する可能性があるとも考えられる。

タクシー事業者が持つ、車両や人材、予約配車システムを活用することで、地方における移動手段提供を行うことは、市町村の交通課題を解決するだけでなく、タクシー事業者の新たなビジネスを生み出すことにもつながり、ひいては地方部におけるタクシーサービスを持続可能なものとするにもつながる。

本研究ではこうした問題意識の元、タクシーを地域公共交通として活用するための検討を行う基礎資料を収集すべく、タクシー事業者の実態を把握するためのアンケート調査を実施した。

## 2. アンケート調査の概要

中部地方（愛知県・岐阜県・三重県・静岡県・福井県）に所在するタクシー協会加盟社全社を対象として、事業者の規模、営業施策、市町村の交通施策への関与、経営者の考えなどを調査するためのアンケートを実施した。調査期間は2013年10月25日～11月15日であり、配布は郵送、回収は郵送もしくはファックスによった。アンケート

表-1 アンケート調査項目

調査項目	内容
(1) 事業の概要	
保有車両数	一般タクシー、ジャンボタクシー、福祉タクシーの保有台数
輸送に関する指標	年間実車キロ、年間輸送人員、年間運送収入
兼業の状況	兼業の有無、兼業有りの場合の事業内容
自主的な取り組みの状況	サービス向上策、コスト削減策、安全性向上策の内容
(2) 市町村等の交通政策への関与	
市町村の施策への関与	会議への参加状況、コミュニティバス等の受託状況、関与の際の問題点
(3) 経営者の意識	
今後の事業の展望	事業拡大、事業縮小、廃業等の意向
経営努力の状況	稼働率向上策、ドライバー確保策についての考え
交通課題の認識状況	地域の交通課題の認識、解決策のアイデア
その他	運輸行政、市町村に対する意見

表-2 回収状況

協会名	配布数	回収数	回収率
愛知	57	34	54.8%
岐阜	58	14	24.1%
三重	53	22	39.3%
静岡	118	34	28.8%
福井	49	14	28.6%
名古屋	69	38	45.2%
合計	404	156	38.6%

ト調査項目を表-1に、回収状況を表-2にそれぞれ示す。

### 3. アンケート調査結果

#### (1) 事業の概要

アンケートに回答した事業者の保有車両台数を図-1に示す。名古屋地区においては保有台数51～100台の事業者が最も多い。三重県においては保有台数10台以下の事業者が最も多い。全体では、11～30台の事業者が最も多くなっている。なお、全国の状況<sup>1)</sup>では10台以下の事業者が約66%を占めているが、本調査の結果では25%にとどまっていることから、中部地方のタクシー事業者は比較的規模が大きいといえる。

これらの事業者がタクシー専業であるかどうかについて質問した結果を図-2に示す。全体で見ると、タクシー専業の事業者と兼業を行っている事業者の数は、およそ半々である。ただし、静岡ではタクシー専業の事業者が多くを占めるのに対し、福井では兼業を実施している事

0% 20% 40% 60% 80% 100%

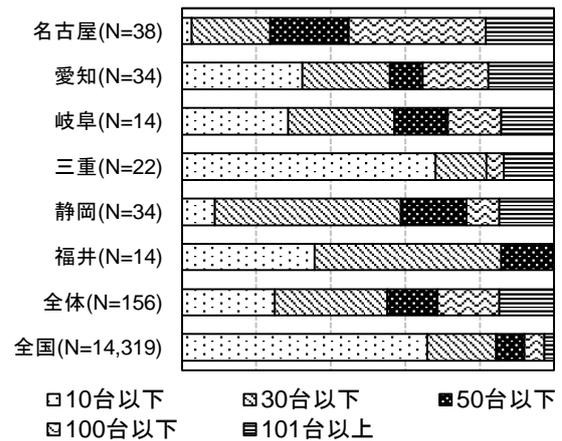


図-1 保有台数の状況

0% 20% 40% 60% 80% 100%

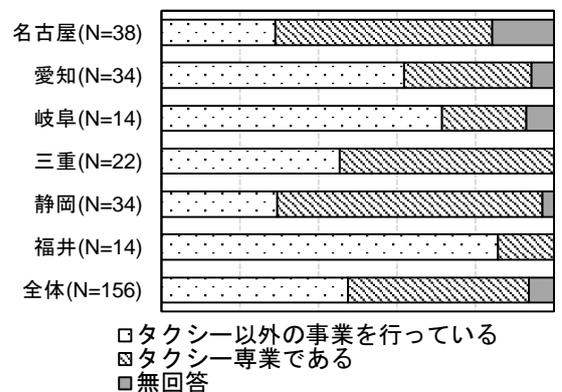


図-2 兼業の状況

業者が多くを占めるなど、地域によって差があることがわかる。なお、主な兼業の内容としては、貸切バス、乗合バス、運転代行などである。

#### (2) 市町村等の交通政策への関与

市町村の設置する交通に関する検討会議への参加状況の回答を図-3に示す。地域公共交通会議や活性化再生法定協議会へは、岐阜、福井、愛知では5割を超える事業者が参加している。一方、三重は参加割合が低く、かつ、会議が設置されているかどうか知らないという回答の割合も高いため、地域公共交通に関心の薄い事業者が多いことが窺える。

市町村のコミュニティバスや乗合タクシーの受託状況についての回答を図-4示す。福井では8割近い事業者が受託しており、次いで岐阜の5割、愛知の4割強となっている。

市町村と関わる際に苦慮している点があるかどうかを質問した回答を図-5に示す。岐阜、福井で苦慮していることがあると回答した事業者が多い。それらの多くは、窓口や担当がわかりにくいというものであった。

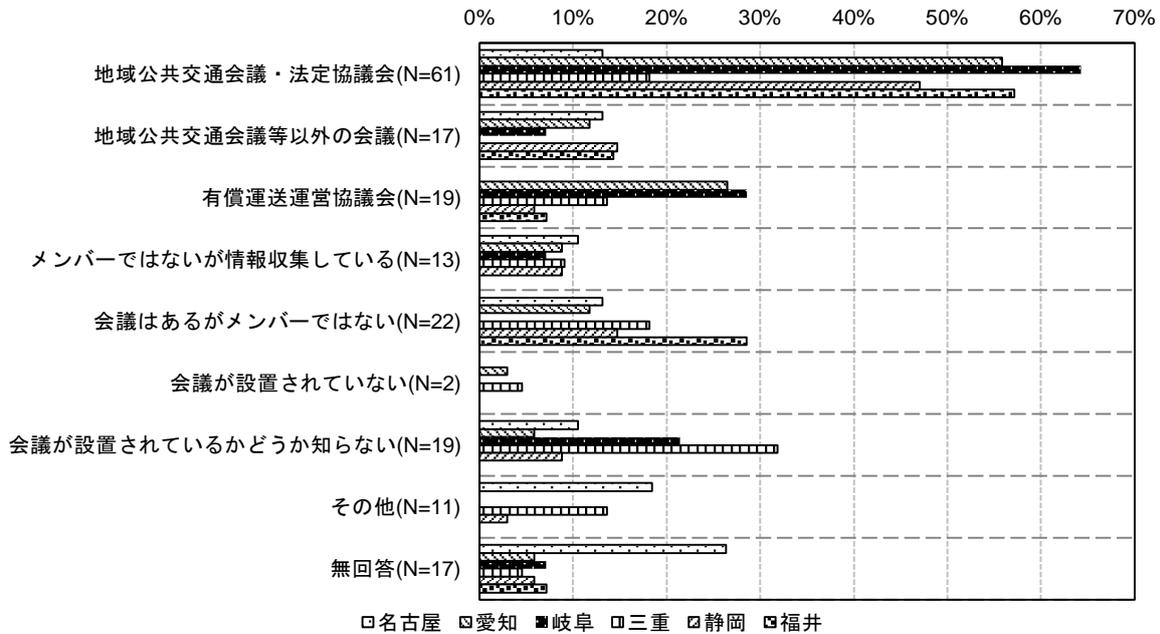


図3 市町村の設置する交通に関する検討会議への参加状況（複数回答あり）

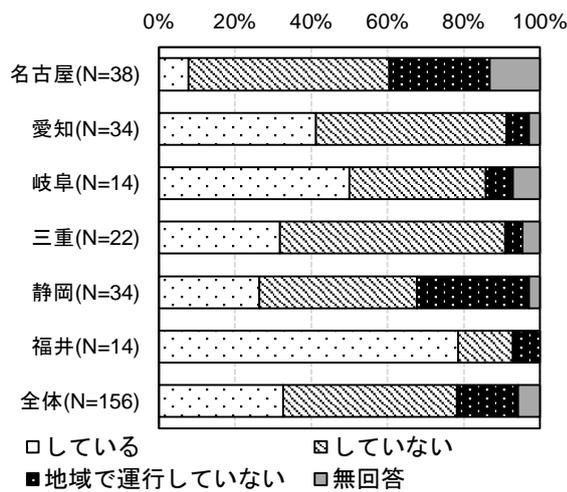


図4 コミュニティバスや乗合タクシーの受託状況

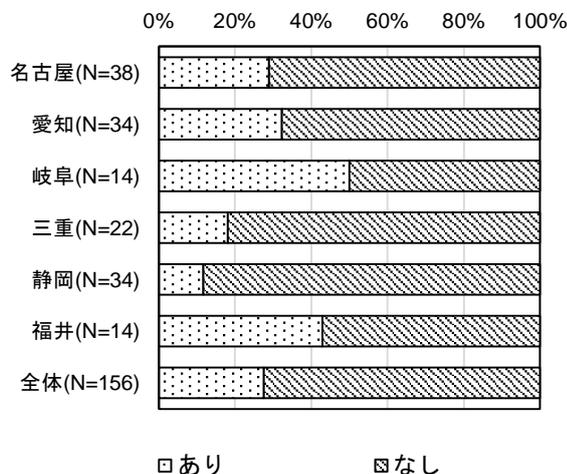


図5 市町村との関係で苦慮している点の有無

### (3) 経営者の意識

タクシー事業者の経営者に対して、今後の事業の展望について質問した回答結果を図-6に示す。最も多いのは「事業の多角化は考えていない」という回答であり、いずれの地域においても4割前後を占めている。一方で、岐阜ではデマンド交通の受託の意思が35%以上見られるほか、愛知においてもコミュニティバス・デマンド交通の受託の意向が多く見られる。

「現在の事業を縮小したい」、「5年から10年のうちに営業をやめたい」という回答は10%前後見られ、三重・静岡・福井においてその傾向が強い。

また、経営者に対して地域の交通課題に関する認識の有無について質問した回答結果を図-7に示す。5割程度の事業者が地域の交通課題に関する認識を持っている。

地域的には、福井・岐阜・愛知で認識ありという回答が多く、三重において少ない状況である。具体的な内容としては、高齢者の移動の問題や、コミュニティバス・デマンド交通との競合などの回答が見られた。

地域の交通課題を認識しているという事業者のうち、地域の交通課題について解決のアイデアがあるかどうかを設問した回答結果を図-8に示す。何らかのアイデアがあるという回答は5割程度にとどまっており、問題を認識してはいあるものの、解決策は持ち合わせていないという事業者が半数近く存在することがわかる。

## 4 まとめと今後の課題

中部地方のタクシー事業者を対象としたアンケート調査を通じて、1)中部地方のタクシー事業者の規模は比較

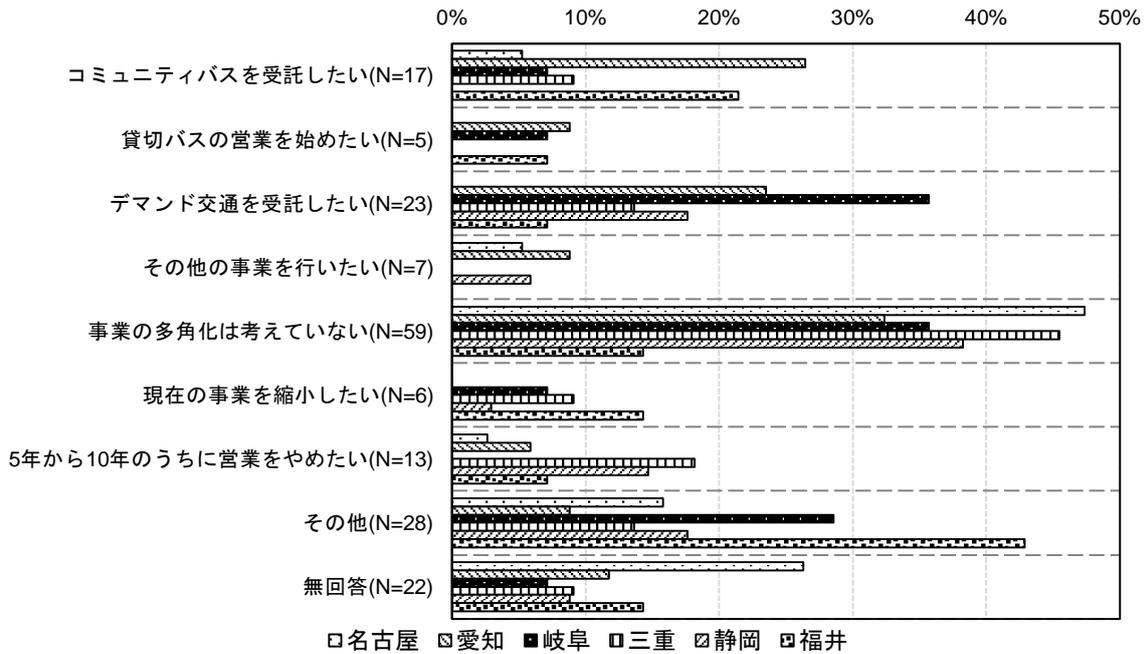


図-6 経営者の今後の事業展望への意識（複数回答あり）

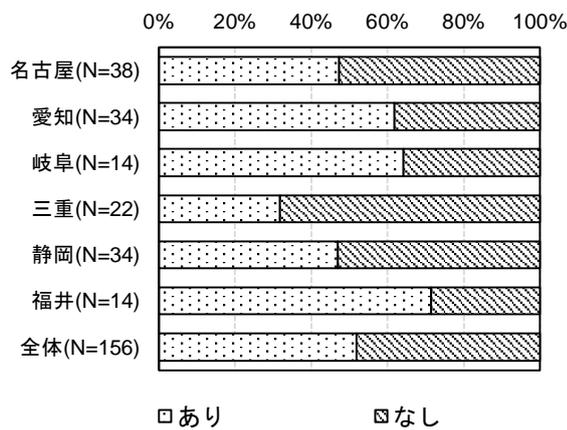


図-7 地域の交通課題の認識の有無

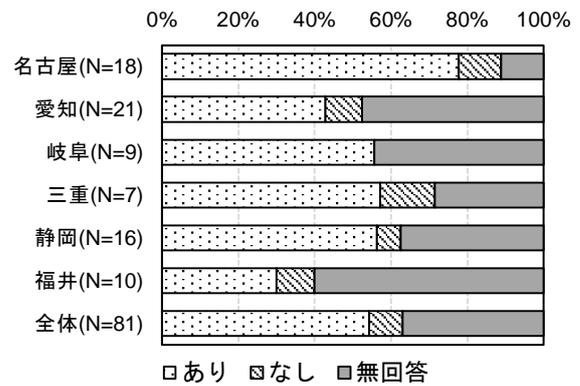


図-8 地域の交通課題解決のアイデアの有無

的大きいこと、2)市町村の交通政策への関与には地域差があり、愛知・岐阜・福井においては参画している事業者が多い反面、三重の事業者はあまり参画していないこと、3)今後、事業を拡大する意向を持つ経営者は少ないが、4)コミュニティバスやデマンド交通の受託の意思を持つ経営者は一定数いること、一方で、5)今後事業を縮小したいとか営業をやめたいと考える経営者もある程度存在すること、などが明らかになった。

回答の傾向に地域差が生じているのは、地域特性のみならず、事業者の規模による影響も存在すると考えられることから、今後、タクシー事業者の状況について事業者の規模や経営者の意識別などの詳細な分析を実施するとともに、その結果を踏まえながらタクシーを公共交通

として活用する方策について検討することを予定している。

**謝辞：**本研究の実施にあたり、国土交通省中部運輸局旅客第二課および愛知県タクシー協会、岐阜県タクシー協会、三重県タクシー協会、静岡県タクシー協会、福井県タクシー協会、名古屋タクシー協会の協力を得た。ここに記して謝意を表す。

**参考文献**

- 1) 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 Web サイトより平成 23 年 3 月末現在  
<http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=112&a=9>

(2014. 4. 22 受付)

The Actual State of Taxi Companies in the Chubu Region

Masayuki FUKUMOTO, Motohiro YAMAZAKI, Keiichi HIGUCHI