

タクシ-の事業環境と経営者の意識 に関する分析

福本 雅之¹・山崎 基浩²・樋口 恵一³

¹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

²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

³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

中部地方を対象として、クラスター分析を用いてタクシ-の営業許可の範囲である交通圏を分類し、事業環境が事業者の規模と関係があるかどうかについて分析する。次に、アンケート調査を用いてタクシ-事業者の経営者の意識を調査し、これが事業環境と関係しているかどうかについて分析する。その結果、1)事業者の規模は事業環境と関係があり、事業環境が厳しいほど小規模な事業者が多い傾向にあること、2)兼業の有無については、厳しい事業環境をカバーするために兼業を行う傾向が伺えること、3)経営者の意識と事業環境の関係はあまり見られないこと、4)経営者の意識は交通政策への関与状況に関係があること、がそれぞれ示される。

Key Words : *Taxi, Local Public Transport, Business Environment*

1. はじめに

24時間365日、ドアトゥドアの移動を提供するタクシ-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。

また、各地で導入が進むデマ-ド交通やコミュニティバスの運行を受託しているタクシ-事業者も多く、今後は地域公共交通の担い手としての役割も期待される。

しかしながら、長期的な需要の落ち込みと規制緩和後の車両数増加の結果、運転者の労働環境が悪化し、安全性への影響が懸念されるなど、タクシ-を取り巻く環境には問題も多い。

このような状況に対して、車両数の適正化、労働条件の改善、利用者サービスの向上を目指して、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の改正（改正タクシ-特措法）が行われた。同法に基づき、国は特定地域・準特定地域を指定して新規参入を規制する一方で、協議会による減車に取り組むなどして、地域の状況に応じた適正なタクシ-の供給が行われることを目指している。

これまでも改正前のタクシ-特措法に基づき、協議会

による議論が行われてきた。しかしながら、協議会での議論は減車を主目的としたものであり、地域の状況がタクシ-台数やタクシ-事業者の経営者の考え方にどのような影響を与えているかといった点についてはあまり考慮されてきていない。

そこで本稿では、クラスター分析を用いて各交通圏の事業環境を分類し、これが事業者の規模と関係があるかどうかについて分析する。次に、アンケート調査を用いてタクシ-事業者の経営者の意識を調査し、これが事業環境と関係があるかどうかについて分析する。

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-協会加盟社全社（404社）を対象として、事業者の規模、兼業の有無、市町村の交通施策への関与、地域の交通課題の認識、経営者の事業展望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・ファックスによる。回収率は地域差があるものの全体で38.6%（156社）であった。なお、本アンケートの単純集計結果については既報¹⁾を参照されたい。

表-1 クラスターの分類および各クラスターの平均値

クラスター	人口 (人)	年間観光客数 (人)	1日あたり駅乗 降客数 (人/日)	交通圏 の数	特徴
多需要型	534,920.3	17,046,432.4	149,922.4	8	人口規模が最大
観光需要型	528,672.3	24,144,332.7	164,101.3	3	人口規模が大きく、観光客数が最大
中需要型	396,911.5	8,963,414.5	83,143.8	14	いずれの指標も中間的
少需要型	59,321.9	1,686,461.1	11,297.3	20	いずれの指標も最小
平均	280,190.6	8,178,255.1	68,480.9		

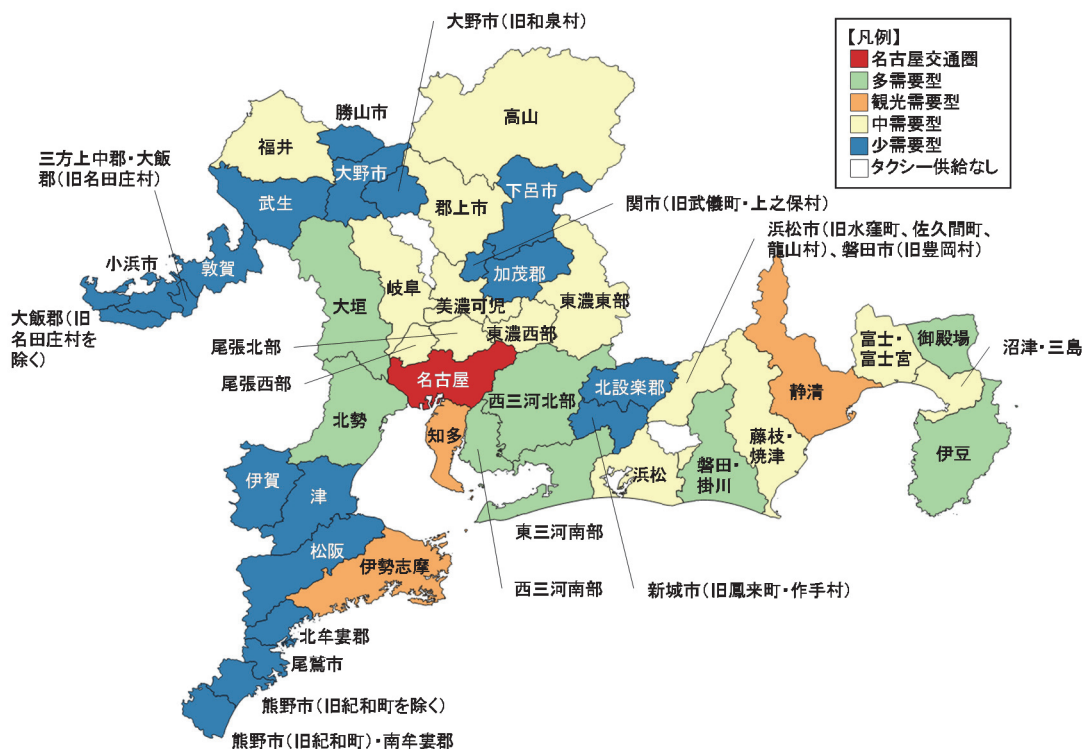


図-1 地域分類の結果

3. 事業環境と事業者規模の関係分析

タクシーの利用者数の多寡は、地域の人口や観光地の集客力、主要鉄道駅の乗降客数などの影響を受けていると考え、これらを「事業環境」と定義して分析を行う。

(1) 事業環境の分類

アンケート対象地域である中部地方は、名古屋都市圏のように人口200万人を越える都市から中山間過疎地域まで多様な地域を含んでいる。このため、タクシーの経営環境が地域によって大きく異なると想定される。

そこで、タクシーの営業許可の単位である「交通圏」ごとの事業環境の違いを表現すべく、ワード法による階層型クラスター分析を実施した。なお、名古屋交通圏については他の交通圏と比較して規模が極端に大きいため、クラスター分析の対象とはしていない。

クラスター分析の説明変数としては、交通圏の人口（平成22年度国勢調査値）、交通圏内の観光入り込み客数（平成24年値）²⁻⁶⁾、交通圏内の駅の1日あたり乗降客

数⁷⁾を用いた。これらの説明変数を用いた理由は、タクシーの需要が居住者数のみならず、地域への来訪者数や鉄道駅からの端末利用に依存すると考えたためである。

クラスター分析の結果、中部地方の各交通圏の事業環境は4つのクラスターに分類できた。それぞれのクラスター平均値から各クラスターの特徴を把握した結果を表-1に示す。多需要型は、人口規模が最も大きく、潜在的な需要が多いと考えられ、事業環境として良好であるといえる。観光需要型は、人口規模も大きいと観光客数が多いため、良好な事業環境といえる。中需要型は、平均に最も近く、標準的な事業環境といえる。少需要型は、いずれの指標も小さく、厳しい事業環境といえる。

これら4類型に名古屋交通圏を合わせ、図-1に示すように合計5つの事業環境を設定し、交通圏を分類した。

(2) 各事業環境におけるタクシー事業者の状況

事業環境がタクシー事業者の規模に影響を与えているかどうかを確認する。事業者の規模はアンケートにより得られた各社の総保有台数を用い、全国ハイヤー・タクシー連合会⁸⁾の区分に準じて一定の台数毎に区分した。

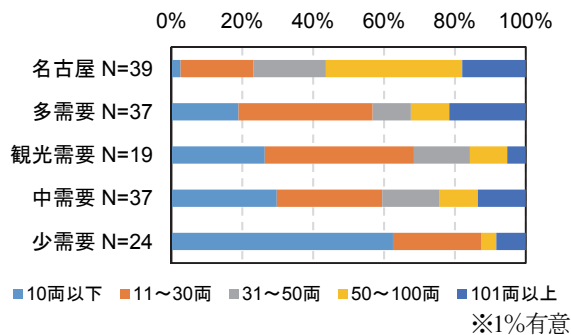


図-2 事業環境別の事業者の規模 (台数)

表-2 事業環境別の事業者規模 (台数) の状況

	平均	最大	最小	標準偏差
名古屋	71.2	232	6	8.51
多需要型	72.3	441	5	17.0
観光需要型	33.9	192	3	10.0
中需要型	44.7	200	1	8.89
少需要型	28.0	306	1	13.1

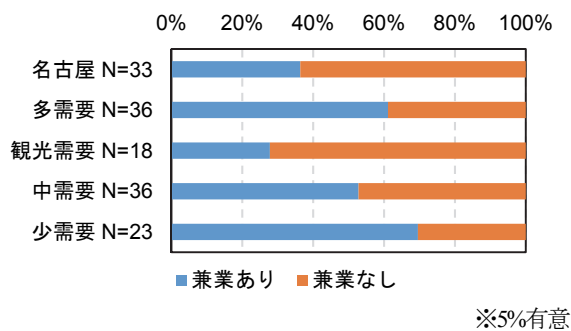


図-3 事業環境別兼業の有無

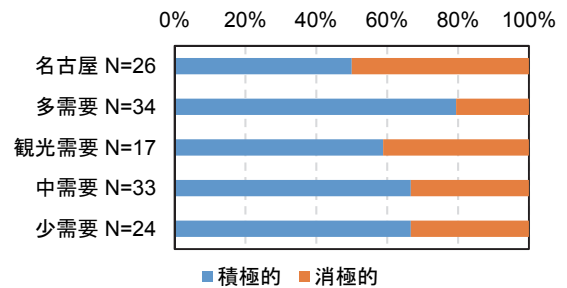


図-4 事業環境別市町村の交通政策への関与

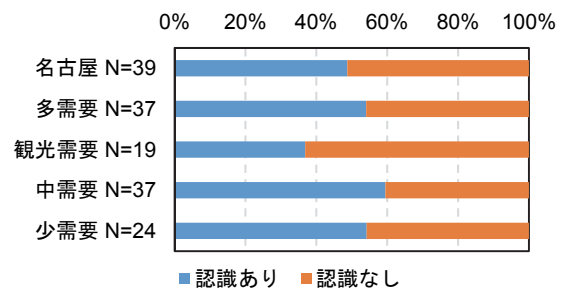


図-5 事業環境別地域の交通課題の認識状況

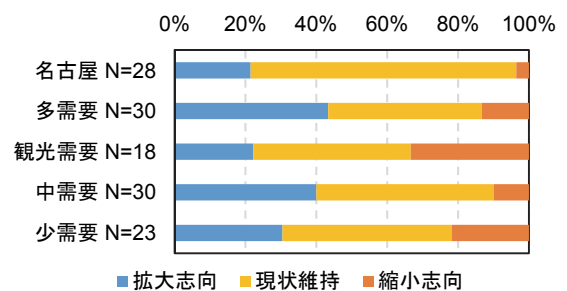


図-6 事業環境別今後の事業展望

事業環境別に各社の規模を集計した結果を図-2に、各事業環境における事業者の平均値等の指標を表-2に示す。少需要型に分類される交通圏では、30両以下の小規模事業者が9割程度を占めている。一方、名古屋交通圏においては50両を超える大規模事業者が5割以上を占めている。また、観光需要型に分類される交通圏においては、車両数が101両を超えるような大規模な事業者は少なく、中堅事業者が多いという特徴が見て取れる。

次に、事業環境別に兼業の有無を集計した結果を図-3に示す。名古屋交通圏、観光需要型の地域においてはタクシー専業の事業者が多い。需要が多いためタクシー専業でも事業が成立するためであると推察される。

一方、中需要型、少需要型はタクシー以外の事業を行っている割合が高くなっていることから、需要が少ない厳しい事業環境の中で、副業収入を得ようとしていることが伺える。多需要型の地域で兼業が多いのは、事業者間の競争が激しく、タクシー以外の収入を得ようとしているためだと推察される。

4. 事業環境と経営者の意識の関係分析

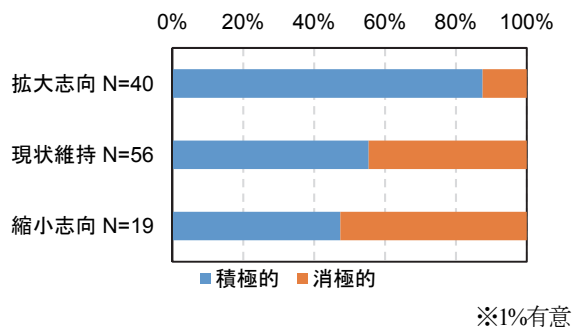
アンケート調査においては、タクシー事業者の経営者に対して、市町村の交通政策への関与の状況、地域の交通課題の認識状況、今後の事業の展望といった意識を設問している。これらの意識が、事業環境と関係があるかどうかについて分析する。

(1) 市町村の交通政策への関与について

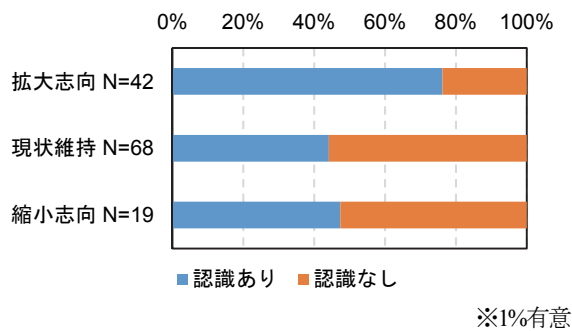
市町村の設置する地域公共交通会議などの会議に参加していたり、傍聴して情報収集をしている事業者を「交通政策への関与が積極的な事業者」、そうではない事業者を「交通政策への関与に消極的な事業者」と分類し、事業環境別に集計した結果を図-4に示す。多需要型に積極的な事業者が多く見られるものの、事業環境の違いによる統計的な有意差は見られなかった。

(2) 地域の交通課題の認識状況について

地域の交通課題について認識しているか否かを質問し、何らかの回答した事業者を「交通課題の認識あり」、回答しなかった事業者を「交通課題の認識なし」と分類し、



※1%有意
図-7 事業展望と市町村の交通政策への関与の関係



※1%有意
図-8 事業展望と地域の交通課題の認識状況の関係

事業環境別に集計した結果を図-5に示す。観光需要型において認識の割合が低くなっているものの、事業環境の違いによる統計的な有意差は見られなかった。

(3) 今後の事業展望について

経営者が今後、事業を拡大する意向を持つか否かを、「拡大志向」「現状維持」「縮小志向」の3つに分類し、事業環境別に集計した結果を図-6に示す。名古屋交通圏において現状維持の割合が高いものの、事業環境の違いによる統計的な有意差は見られなかった。

5. 事業展望と交通政策への関与の関係分析

前章における分析の結果、交通政策への関与、交通課題の認識状況、今後の事業展望については、事業環境の影響は小さく、むしろ経営者がどのような考えを持っているかに依存していると考えられる。そこで、経営者の事業展望と市町村の交通政策への関与の状況についてクロス集計を行った結果を図-7に、事業展望と地域の課題の認識についてクロス集計を行った結果を図-8にそれぞれ示す。

事業の拡大意向を持つ経営者のいる事業者ほど、交通政策への関与に積極的であること、地域の課題を認識している傾向にあることが分かる。

6. まとめ

本研究では、中部地方を対象にタクシー事業者を取り巻く事業環境と事業者の経営者の意識について分析した。その結果得られた知見を以下に列挙する。

1. 事業者の規模を示す保有台数は事業環境と関係があり、事業環境が厳しいほど小規模な事業者が多い傾向にある
2. 兼業の有無については、厳しい事業環境をカバーするために兼業を行う傾向が伺える
3. 経営者の意識には事業環境との関係はあまり見られない
4. 経営者の事業展望と、交通政策への関与、地域の交通課題の認識状況には関係があり、拡大志向の事業者ほど政策の関与や交通課題の認識をしている

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) 福本雅之・山崎基浩・樋口恵一：中部地方におけるタクシー事業者の現状把握、土木計画学研究・講演集、Vol.49、CD-ROM(124)、2014
 - 2) 愛知県：平成24年愛知県観光レクリエーション利用者統計、<http://www.pref.aichi.jp/0000062959.html> (2014.7.30.閲覧)
 - 3) 岐阜県：平成24年岐阜県観光入込客統計調査、<http://www.pref.gifu.lg.jp/kanko-bussan/shiru/kanko-tokei/24kekka.html> (2014.7.30.閲覧)
 - 4) 三重県：観光レクリエーション入込客推計、<http://www.pref.mie.lg.jp/D1KANKO/toukei/index.htm> (2014.7.30.閲覧)
 - 5) 静岡県：平成24年度市町別形態別観光交流客数、<http://toukei.pref.shizuoka.jp/kankouseisakuka/h24doukou/toukei8.html> (2014.7.30.閲覧)
 - 6) 福井県：福井県観光客入込数（推計）、<http://www.pref.fukui.lg.jp/doc/kankou/fukuiken-kankoukyakusu.html> (2014.7.30.閲覧)
 - 7) 出店戦略情報局 全国駅データベース：<http://storestrategy.jp/> (2014.7.30.閲覧)
 - 8) 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会ウェブサイト、<http://www.taxi-japan.or.jp/> (2014.7.30.閲覧)
- (2014.8.1.受付)

An Analysis of Business Environment of Taxi and Consciousness of Taxi Company Managers

Masayuki FUKUMOTO, Motohiro YAMAZAKI, Keiichi HIGUCHI