

中部地方におけるタクシー事業の実態分析

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

タクシー特措法に基づいて各地でタクシー協議会が開催され、タクシーの適正化・活性化の取り組みが始まっているが、タクシーに関するデータの蓄積や分析はこれまであまり行われていないため、定量的なデータに基づいた議論が行えない。このような状況では、各地域の実態に応じたタクシーの活性化策の検討は不可能である。一方で、タクシー協会や各事業者などが保有しているものの、これまで十分な分析を行っていないデータは存在しており、これらを分析することでタクシーの活性化策を検討することは可能と考えられる。本研究では、タクシー協会を通じて入手した交通圏単位のデータを用いて、中部地方のタクシー事業の実態を分析し、各地におけるタクシーを活用した交通施策に関する議論の土台となる分析の視点を提供することを目的とする。

Key Words : Taxi, Territory of Taxi Business, Public Transport Policy

1. はじめに

2002年に道路運送法が改正され、タクシーの需給調整規制緩和が行われた。これによって多くの地域においてタクシーが増車された一方、長期的な需要の減少は変わらなかったため、各地でタクシーの供給過剰と、それに伴う乗務員の待遇の悪化や安全性の低下といった問題が生じた。

この状況を改善するために、2009年には「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（タクシー特措法）」が施行された。これに基づき、特定地域として指定された各地域において協議会が設置され、そこで作成される地域計画に基づいて、協議会参加事業者による減車（適正化）の取り組みと、利用拡大（活性化）の取り組みが行われてきた。中部地方（愛知・岐阜・三重・静岡・福井）においても、29交通圏のうち、25の交通圏が特定地域に指定され、協議会が設置された。

これは減車などに一定の成果を挙げたが、より一層の供給過剰対策や利便性向上への取り組みが必要であるとして、2013年にタクシー特措法の改正が行われ、引き続きタクシーの適正化・活性化に関する取り組みが行われている^{1) 2)}。

しかしながら、これまでの協議会における議論は個別の交通圏に即した議論が必ずしも行われてきたわけではない。多くの交通圏においては、車両数を国の示した適正車両数に近づけ、需給バランスを取るための減車の取り組みを行ってきたが、活性化に関する取り組みは十分に行われてきていない。また、減車の取り組みについても、国の示す適正車両数に近づける努力が行われて来ているが、地域の需要状況などに応じた取り組みが行われてきたとは言いがたい。

今後、タクシーの適正化のみならず、活性化の取り組みを行っていくためには、各地域のタクシー事業が置かれている状況に応じた取り組みを行うことが必要である。

そこで本研究では、中部地方のタクシー協会（名古屋、愛知、岐阜、三重、静岡、福井）を通じて入手したデータのうち、タクシーの収益状況を表す日車営収と他の指標との関係を中心に検討し、中部地方におけるタクシー事業の実態を明らかにすることを目的とする。

2. データの概要

入手したデータは、各タクシー協会に加盟している各社の2013年度の実績値を交通圏単位で集計したものであ

る。このデータをもとに交通圏別にタクシー事業の状況を把握する。交通圏の設定されていない地域については分析対象としていない。

3. 実働率と日車營收の関係

(1) 実働率と日車營收から見た交通圏の分類

中部地方の交通圏について、実働率と実働車1車1日当運送収入（以下、日車營收）から、中部地方全体の平均値を基準として4つのカテゴリーに分類したものを図-1および表-1に示す（データは全て2013年実績値）。図中の丸囲み数字は以下の番号と対応する。

実働率とは、タクシー事業者が保有している車両のうち、実際に営業を行っている車両の割合（稼働率）である。実働率を上げるためには、乗務員を確保する必要がある。経営者にとっては、この割合が高ければ、保有している車両が有効に活用されていることになる。

日車營收とは、実働している営業車両1台あたりの1日分の売り上げである。タクシー乗務員の給料は歩合制もしくは歩合制が併用されていることが多いため、これが高くなるほど乗務員の得られる収入も多くなる。また、経営者から見れば、日車營收が多いほど、少ない車両で効率的に売り上げを多く確保できることになる。

中部地方の実働率の平均値は75.0%、日車營收の平均値は26,230円（交通圏の設定されている区域のみで算出）であった。

実働率と日車營收の間の相関係数は0.69であり、ある程度の相関が見られる。これは、収入を確保しやすい地域ほど、乗務員が集まりやすいということを表していると解釈できる。

①実働率、日車營收とも高い交通圏

車両の稼働状況が良く、1台あたりの売り上げの状況も良いことから、経営者にとって良好な状況の交通圏と言える。また、乗務員にとっても収入が確保しやすい状

況にある。

②実働率は低いが、日車營收が高い交通圏

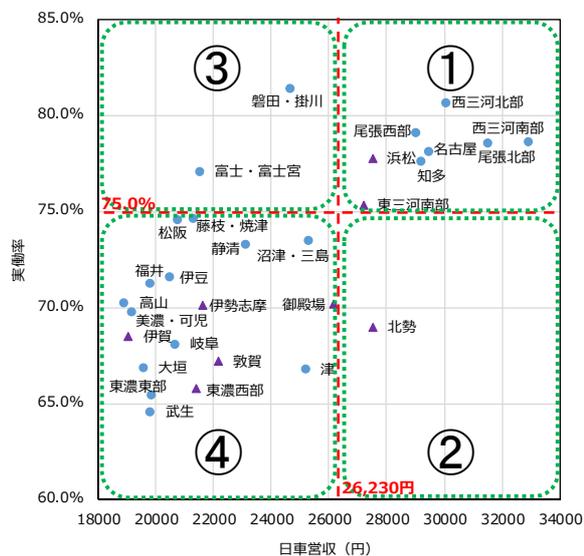
車両の稼働状況は良いとは言えないが、少ない車両であっても1台あたりの売り上げの状況が良いため、経営者・乗務員双方にとって比較的良好な状況にあると言える。経営者にとっては、減車によるコスト削減のメリットが最も現れやすい状況にあり、減車によってより良好な①のカテゴリーに移行できる可能性が高い。

③実働率が高いが日車營收が低い交通圏

車両の稼働状況は良いため、経営者にとっては比較的良好な環境だが、乗務員にとっては収入面での魅力が乏しいと言える。

乗務員が車両数に対して供給過剰気味であると言え、このカテゴリーに属する状況が続くと、乗務員がより収入を得やすい地域（①もしくは②のカテゴリーに属する地域）に移動する可能性がある。

④実働率、日車營收とも低い交通圏



【凡例】
● 準特定地域に指定されている交通圏
▲ 準特定地域に指定されていない交通圏
図-1 実働率と日車營收の関係

表-1 各カテゴリーの平均値と分類された交通圏

カテゴリー	実働率 (平均)	日車營收 (平均)	交通圏
①	78.0%	28,976円	名古屋、西三河北部、西三河南部、尾張北部、尾張西部、知多、▲東三河南部、▲浜松
②	68.6%	26,682円	▲北勢
③	75.7%	21,344円	磐田・掛川、富士・富士宮
④	70.0%	21,043円	藤枝・焼津、松阪、沼津・三島、静清、岐阜、大垣、美濃・可児、東濃東部、高山、伊豆、福井、武生、津、▲御殿場、▲敦賀、▲東濃西部、▲伊勢志摩、▲伊賀
中部平均	75.0%	26,230円	名古屋交通圏を含む29交通圏の平均

▲は準特定地域に指定されていない交通圏

表-2 準特定地域指定の状況（丸囲み数字は図-1の番号に対応 ※2015年4月20日現在）

		現タクシー特措法			
		準特定地域に指定		準特定地域に指定されず	
旧タクシー特措法	特定地域に指定	①	名古屋、西三河北部、西三河南部、尾張北部、尾張西部、知多	①	東三河南部、浜松
		②	津	②	北勢
		③	富士・富士宮、藤枝・焼津、松阪、磐田・掛川	③	
		④	静岡、沼津・三島、岐阜、大垣、美濃・可児、東濃東部、高山、伊豆、福井、武生	④	東濃西部
	特定地域に指定されず	①		①	
		②		②	
		③		③	
		④		④	敦賀、伊勢志摩、伊賀、御殿場

車両の稼働状況、1台あたりの売り上げ共に低く、経営者・乗務員双方にとって厳しい環境にあると言える。長期的に対策を取らなかった場合、乗務員不足や事業者の廃業といった問題が生じると懸念される。

(2) 準特定地域の指定との関係

上述の通り、中部地方の29交通圏のうち、25交通圏は改正前のタクシー特措法に基づく特定地域に指定されており、このうち減車によって日車営収の改善が見られるとされた4交通圏（東三河南部、浜松、東濃西部、北勢）を除く21の交通圏は引き続き準特定地域に指定されている（表-2）。

前節における検討結果から、③・④に属する交通圏においては、減車等の取り組みによって日車営収を増やす取り組みが必要だと考えられるが、東濃西部交通圏、敦賀交通圏、伊勢志摩交通圏、伊賀交通圏、御殿場交通圏は準特定地域に指定されていないため、政策的な取り組みが行われづらい状況だと言える。

4. 日車営収と他の指標の関係

各交通圏における日車営収と地域の特性を表す指標やその他利用を表す指標との関係について検討する。

(1) 日車営収と人口密度の関係

各交通圏の人口密度（2013年10月1日現在の人口を面積で除して算出）と日車営収の関係を図-2に示す。人口密度が高い地域であるほど日車営収も高くなる傾向にあることが伺える。両者の相関係数は0.69であり正の相関が認められた。

(2) 日車営収と自動車保有状況の関係

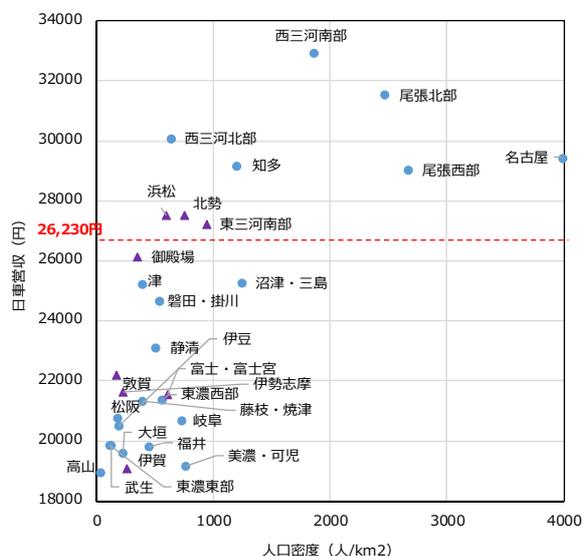
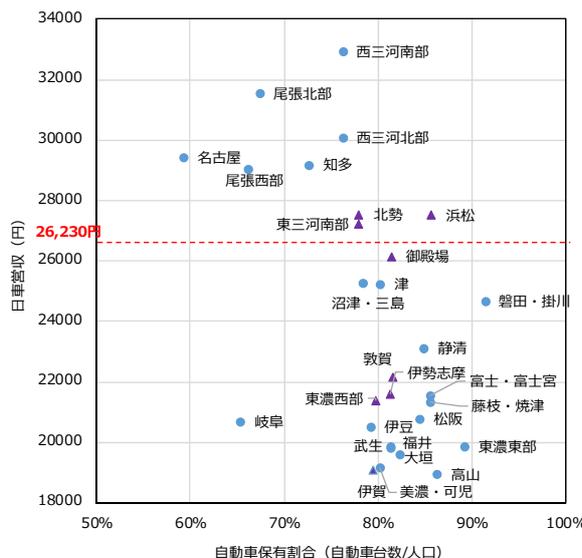


図-2 日車営収と人口密度の関係



【凡例】
 ● 準特定地域に指定されている交通圏
 ▲ 準特定地域に指定されていない交通圏
 図-3 日車営収と自動車保有割合の関係

各交通圏における自動車登録台数（各県統計書より2013年3月31日現在）ただし、静岡県は2013年4月1日現在）を人口（2013年10月1日現在）で除して「自動車保有割合」を算出し、日車営収との関係を表したものを図-3に示す。両者の相関係数は-0.52であり、自動車保有割合が増えるほど、日車営収が減少するという関係が見られる。

(3) 人口密度と自動車保有状況と日車営収の関係についての考察

自動車保有割合と人口密度の相関係数は-0.80であったことから、人口密度の高い地域においては自動車保有割合が低く、タクシーの日車営収が高くなることが窺える。このことから、他の公共交通機関同様、人口密度が高く、自動車利用の少ない地域においてタクシーの収益が大きくなる傾向が読み取れる。

(4) 日車営収と人口1人あたりタクシー利用回数の関係

交通圏ごとに年間の総輸送人員（2013年実績値）を人口（2013年10月1日現在）で除して「人口1人あたり年間タクシー利用回数」を算出し、日車営収との関係を表したものを図-4に示す。両者の相関係数は-0.22であり、人口1人あたりタクシー利用回数と日車営収にはあまり関係がない。

このことから、タクシーの利用回数の多寡と収入は直接結びついていないことがわかる。これはタクシーの収入が距離によって変化することが影響しているためである。すなわち、短距離多頻度の移動を担っている地域においては、運行回数の割に収入が上がりにくい状況が生じていると考えられる。図-5に交通圏別の実働車1車1回あたり運送収入を示す。人口1人あたりのタクシー利用回数が最も多いにも関わらず、日車営収が低い伊豆交通圏は、1回あたりの運送収入も最も低いことから、短距離の利用が反復する利用が多いことが窺える。

5. まとめ

本稿では、日車営収と他の指標の関係性について検討した。今後、さらに検討を行い、タクシーの利用に影響を及ぼす要素について検討を深め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

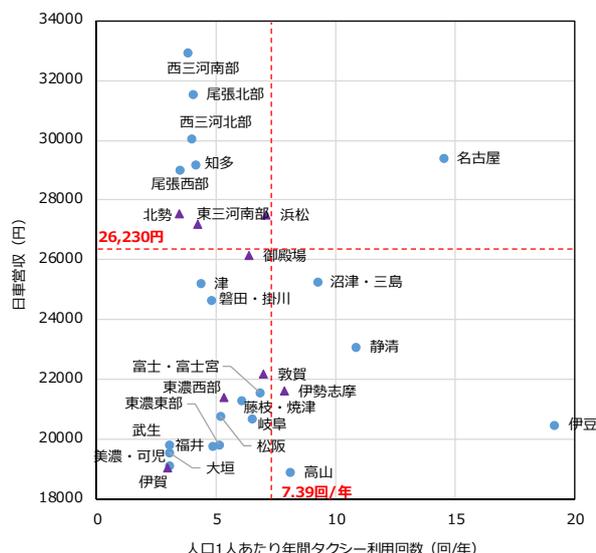


図-4 日車営収と人口1人あたりタクシー利用回数の関係

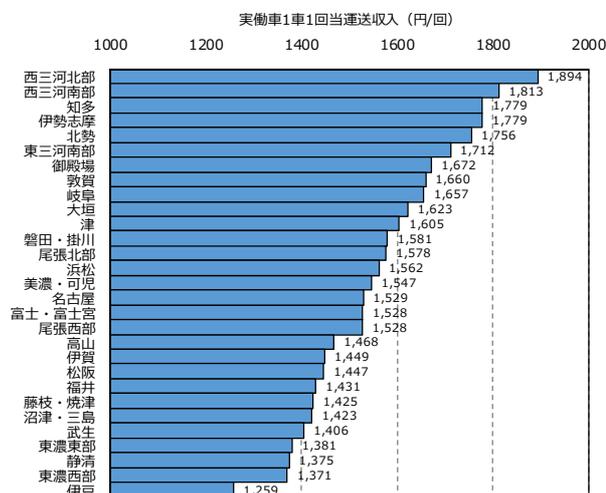


図-5 交通圏別実働車1車1回あたり運送収入

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る。

参考文献

- 1) 瓦林康人：議員立法で成立した改正タクシー特措法等の概要について、運輸政策研究、Vol.17、No.2、pp.40-43、2014。
- 2) 加藤博和：公共交通として位置付けられたタクシーが果たすべき社会的役割、土木計画学研究・講演集、Vol.49、CD-ROM(128)、2014。

(2015.4.24 受付)

An Analysis of Actual Situation of Taxi Business in Chubu Region

Masayuki FUKUMOTO, Motohiro YAMAZAKI, Keiichi HIGUCHI