

# タクシー適正車両措置の影響を考慮した利用促進策に関する基礎的研究

## ー長野交通圏特定地域指定を対象としてー

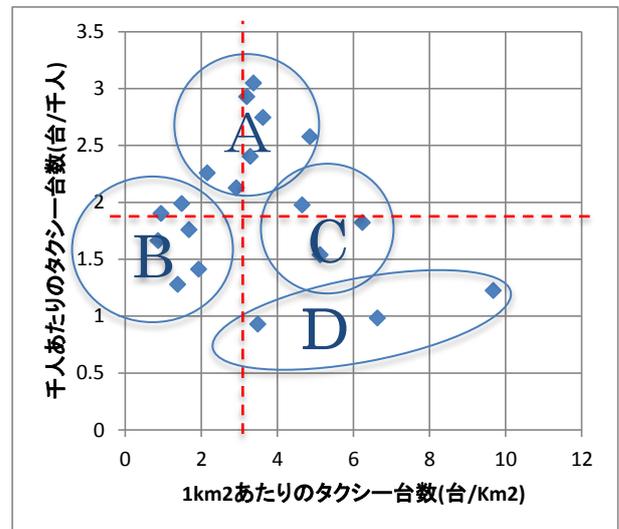
長野工業高等専門学校 学生会員 高梨 遥 長野工業高等専門学校 正会員 轟 直希  
長野工業高等専門学校 正会員 柳沢 吉保 金沢大学大学院 フェロー 高山 純一

### 1. はじめに

様々な形態がある公共交通体系の中でも、一人のドライバーが少数の乗客を運ぶタクシーは、収益や労働条件など様々な不安定さを抱えている。そのような中、事業者として売上を確保するためには、車両数を増加させることで1台あたりの収益の少なさを補てんすれば良いとする考えのもと、平成14年の道路運送法改正による規制緩和で増車が加速した。しかし、日本経済の落ち込みとともにタクシー利用の需要は減少し続け、タクシー業界は供給過剰に見舞われた。これにより、運転者の労働条件はさらに悪化、運転手の新規就業希望者も減少し、運転手の平均年齢は約50歳以上という状況になりつつあるとともに、安全性やサービス面の質の低下をもたらすという負の連鎖に陥っている。この現状を改善するため、タクシー事業者への規制を強化し、車両数の減車を進めて適正な車両数を目指す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（以下、タクシー特措法）が、平成26年1月末に改正された。

本研究で対象とする長野交通圏は、タクシーが増加する一方で利用者は減少傾向にあり、事業者の経営を圧迫している状況を打開するため、タクシー特措法において、特定地域に指定されることとなった。平成27年現在、法人タクシー20社、個人タクシー67台、登録台数785台であるが、適正台数は、545から613台となっており、今後さらに減車が求められる状況にある。今後、減車措置を進めていくのと同時に、タクシーを利用する人を増やすことも大切な解決手段の一つであると言える。減車と利用促進の双方が効果を上げたとき、バランスを良好な状態に押し上げることができると考えられる。

タクシー特措法改正について井出は<sup>1)</sup>、タクシー事業の健全性を高めるためには、労働基準法や最低賃金法の遵守状況を厳しく監査するような社会的規制を行うべきであるとしている。また、規制緩和後にサービスが多様化したことによる利用者が増えたことも認められており、タクシー業界の健全な発展を目指すには、新



※大阪市域は1km<sup>2</sup>あたりの台数が23.6台、1人あたりの台数が5.0台のため外れ値として除外、点線（赤）は中央値を示す。

群	地域
A	鹿児島、長崎、久留米、北九州、仙台、広島、熊本
B	長野、倉敷、新潟、金沢、札幌、大分
C	福岡、千葉、神戸
D	京浜、京葉、東葛

図-1 特定地域指定交通圏の車両密度の関係図

たな需要を開拓すべく事業者自ら経営努力をすべきであると結論づけている。これまで、タクシー業界のおかれた状況を分析するに留まっていたが、本研究では、タクシー特措法によって特定地域の指定を受けた交通圏を対象に、タクシーの利用特性を把握するとともに、特定地域指定の交通圏の特性を分析する。さらに利用促進の取り組みとして、今後どのようなサービスに対して潜在需要を顕在化させる可能性があるのか、タクシー利用者等に向けた調査をもとに明らかにすることを目的としている。

### 2. 特定地域におけるタクシー密度の関係

タクシー特措法により特定地域指定を受けた29交通圏の営業範囲、人口等を整理して傾向を分析した。紙面の都合上、各交通圏の車両密度を圏域内人口と圏域面積より算出した結果を図-1に示す。

図-1より、車両密度の分布を4群に分けて、現状の課題を考察する。なお、千人あたりのタクシー台数（圏域人口による車両密度）を縦軸、1km<sup>2</sup>あたりのタクシー台数（圏域面積による車両密度）を横軸に示す。

表-1 減車要因の強度分析

説明変数	標準偏回帰係数 ( ) 内はt値
車両台数 (台)	241.233 (3.290)
実働実車率 (実車キロ/総走行キロ)	-91.268 (0.897)
実働実車減少率【H13 から H25】 (%)	37.324 (0.552)
日車営業収入 (円)	-38.057 (0.542)
日車実車キロ (キロ)	-7.342 (0.101)
赤字事業者車両数割合 (%)	55.141 (2.035)
政令都市ダミー	7.664 (0.181)
定数項	175.530 (3.582)
決定係数	0.715

A 群は圏域面積による車両密度が低く、圏域人口による車両密度はやや高い。千人あたりタクシー台数は2 台以上となっており、需要以上のタクシーが存在している過剰供給のケースが考えられる。一方で、千人あたり2 台以上で存続できているということは、本群に該当する交通圏のタクシー利用率が高い可能性も考えられる。

B 群は圏域面積による車両密度がA 群より高く、圏域人口による車両密度も低い。そもそも需要が大きいケースも考えられるが、車両密度が低いにも関わらずタクシー事業が成り立たない状況下では、利用促進策の導入による需要喚起によって、利用率を向上させることが重要であると考えられる。長野交通圏はB 群に属するが、現状において車両密度が少ない状況で減車を進めることは、さらなる車両密度の低下を招き、利用者の利便性を大幅に損なう可能性がある点に留意する必要がある。

C 群は圏域面積による車両密度がやや高く、圏域人口による車両密度はB群とほぼ同じような位置にある。圏域面積による車両密度が高いことから、域内には多くの車両が存在し、居住者以外の需要もある程度見込まれる地域と考えられる。

D 群は、圏域人口による車両密度が非常に低い。一方で圏域面積による車両密度が高い傾向で表われていることから、利用者にとっては多くのタクシーが運行されておりタクシーを利用しやすい環境にあると考えられる。しかしながら、圏域人口による車両密度が非常に低いことから、タクシー運行が生活交通以外の需要に大きく依存している地域である傾向がより強い地域であると考えられる。また、大都市圏においては、交通手段の選択肢が多いため、圏域人口による車両密度が低い傾向を示しているとも言えよう。

### 3. 特定地域指定に関わる要因の強度分析

特定地域指定された交通圏では、減車数の具体的な目標値を設定<sup>2)</sup>している。そこで、どのような要因が減車数決定に強い影響を及ぼしているのかを明らかにするため、目的変数に減車数、説明変数を特定地域指定要件とする回帰モデルにて検証した。なお、変数間の比較を行うため、各変数は標準化している。その結果を表-1 に示す。なお、実働実車率とは、タクシー総走行キロに対する利用者が乗車している走行キロの比

率のことを言う。実働実車減少率とは、基準年（平成13 年）の値に対して、対象年（平成25 年）までに減少した割合を示す。日車営業収入とは、タクシー1 台の1 日の収入のことで、日車実車キロとは、1 日に旅客を運送するキロ数のことである。赤字事業者車両数割合とは、合計台数のうち営業収支率が100%を下回る事業者が該当営業区域内の営業所に配置する合計台数が占める割合のことである。

表-1 より、減車要因として影響度の強い要因としては、圏域内の「車両台数」が最も多く、次いで「赤字事業者車両数割合」が続く。タクシー車両台数が多く、その結果として赤字事業者車両数割合が低下し、タクシー事業を圧迫化している現状が確認できた。それと同時に利用促進策の重要性が読み取れる。また、政令指定都市ダミーの符号が正で出ていることから、大都市ほど減車数が多い傾向を示している。

### 4. まとめ・今後の課題

タクシーの利用特性を圏域人口と圏域面積からなる車両密度で表し、交通圏によって利用特性が異なることが明らかとなった。また、特定地域指定された交通圏の減車要因としては、交通圏内の車両台数や赤字事業者車両数割合が大きく起因していることが明らかとなった。現在、タクシーに対する意識、また利用促進策による需要の変化を明らかにするために長野交通圏のタクシー利用者を対象とした調査を実施中である。今後は、本調査結果も合わせて、利用促進策を模索していく。

<参考文献>

- 1) 井出秀樹：タクシー事業における規制緩和から再規制，三田商学研究。Vol. 55, No. 5(2012. 12), p41-56
- 2) 国土交通省運輸審議会審議室：一般乗用車旅客自動車運送事業(タクシー)に係る特定地域の指定(長野交通圏など)事案に関する答申について，2015. 7