

タクシー適正車両措置の影響を考慮した利用促進策の検討 —長野交通圏特定地域指定を対象として—

長野工業高等専門学校 学生会員 江島 紘基
長野工業高等専門学校 正会員 轟 直希

東日本旅客鉄道(株) 高梨 遥
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

公共交通の一つであるタクシーは、ドアツードアであり、移動場所や時間帯に制約されない移動手段であるが、会社やドライバーの収益や労働条件などにおいて様々な不安定さを抱えている業界である。

平成 14 年に施行された道路運送法改正では、規制が緩和されたことでタクシー台数の増車が加速した。しかし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。このような状況を改善するため、規制を強化し、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 21 年に施行された。これによりタクシー台数は減少が始まっている。

本研究で対象とする長野交通圏では、タクシーの台数が適正台数よりも多く、利用者は減少傾向にある。平成 27 年において、タクシー登録台数は合計 785 台であるものの、適正台数は 545～613 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。このため、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。この状況を改善するため、今後減車措置を進めていくのと同時に、タクシーの利用促進を図っていく必要がある。新たなサービスについて安部は、タクシーの利用が少ない時間帯において、地域のニーズに応える新たなビジネスモデルとしての展開が期待されると結論づけている。そのため本研究では、タクシー利用者に行った調査を踏まえ、新たな需要を創り出して利用促進を図るのに必要な利用促進策を導入できるように検討していくことを目的としている。

2. 長野交通圏における利用者調査概要

平成 27 年に行った長野交通圏のタクシー利用者に対するアンケートの概要を表-1 に示す。本調査は、タクシーの乗客にドライバーが配布し、後日郵送で回収する方法をとった。

表-1 アンケート調査の概要

配布対象	長野交通圏タクシー利用者
配布期間	平成 27 年 12 月
配布部数	3000 部
回収部数	333 部(回収率 11.1%)
平均年齢	58.3 歳
調査内容	個人属性 タクシー利用に関する項目 利用の際に重視する内容 新たな利用促進策に関する利用意向 等

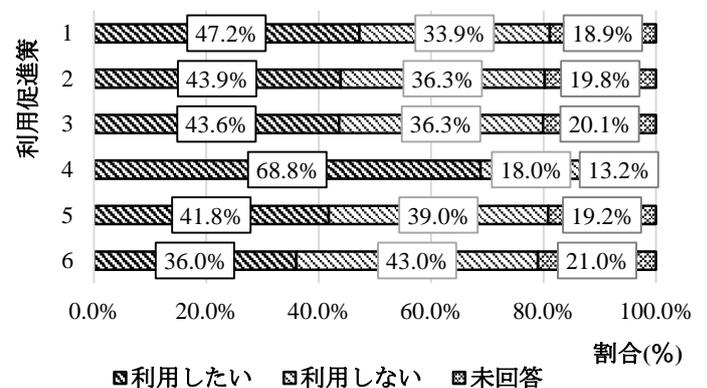


図-1 新たな利用促進策に関する利用意向

3. 利用促進策の検討

利用促進策に対する利用意向を図-1 示す。1 は子供 110 番タクシー、2 は子育て支援タクシー、3 はマタニティータクシー、4 は福祉タクシー、5 は観光ガイドタクシー、6 は外国人対応タクシーである。本研究ではこれら 6 つの利用促進策を新たなサービスとしてその妥当性について検証する。

図-1 より、福祉タクシーの利用意向が一番高いことがわかる。これは、タクシー利用者に 60 歳以上が多かったことや、利用目的として通院が多かったことが要因として考えられる。また、高齢化社会において必要と考える人が多かったことにもよると推測される。なお、観光ガイドタクシーと外国人対応タクシーの二つについては、調査対象者に観光客や外国人が少なく、この結果の妥当性は低いとみられるため、あくまで利用者が想定した意向である。

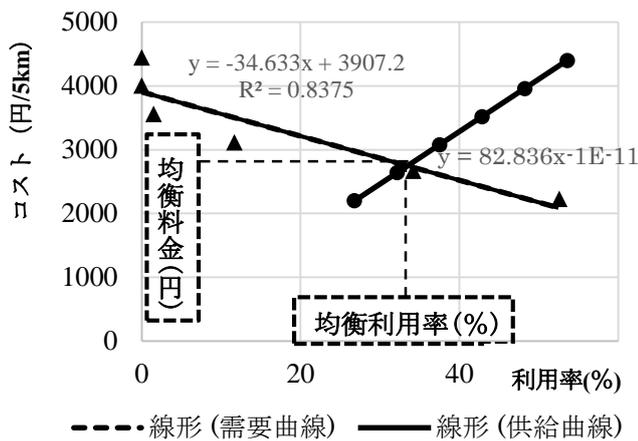


図-2 マタニティータクシー需要供給曲線

4. 利用促進策の適正料金

利用促進策を導入するために明らかにすべきことの一つにサービスの料金がある。このサービスの料金は、需要供給曲線から算出する(図-2 参照)。需要曲線は、アンケート結果の利用意向にもとづき、現料金から増額するにつれて利用者数はどう変化するかを示す。供給曲線は、事業者にとっては運賃が増加するとき、それと同じ割合で運行コストが増加すると仮定し、平成 27 年の長野県の全公共交通利用者に占めるタクシー利用率をもととしてそれがどう変化するかを示す。これら 2 つの曲線同士を重ね合わせ、交わった点を均衡点とし、均衡点における料金及び利用率を求める。この曲線を 6 つの各サービスについて描き、それぞれサービスの均衡料金を算出する。なお、どちらの曲線も、縦軸を 5km の料金、横軸をタクシー利用率とする。料金については、長野交通圏における 5km の料金とする。

各利用促進策の均衡料金を表-2 に示す。均衡料金は基準料金の約 2 割増から約 4 割増の範囲にあるものの、サービスによって異なるということがわかる。供給曲線はサービスによって変更していないため、今回の想定では利用意向が高いサービスであるほど均衡料金が高くなることが考えられるが、今回の結果はそのようにはならなかった。特に福祉タクシーでは、利用意向が一番高かったが、均衡料金は参考を除いた 4 つのサービスの中では最低であった。これは、タクシーはバスや鉄道に比べ料金が高いが、サービス導入でさらに料金を上げることに對しての抵抗があると感じる人が年金生活である高齢者の方の中には特に多かったことによると考えられる。すなわち、サービス自体は使い

表-2 各利用促進策の適正料金(5km)

利用促進策	均衡価格(円)	均衡利用率(%)
子供 110 番タクシー	2950	35.6
子育て支援タクシー	2880	34.8
マタニティータクシー	2760	33.3
福祉タクシー	2720	32.8
※以下参考		
観光ガイドタクシー	2650	32.0
外国人対応タクシー	2760	33.3

※長野交通圏 5 km 料金：2220 円(H.28.11 時点、長野タクシー協会)

たいと考える人は多いが、料金に関しては、現料金でも高いと感じている人が多いということが言える。その他 3 つのサービスについては、利用意向が高いサービスであるほど均衡料金が高いという結果になった。

今後料金については、今回求めた均衡料金をもとに、結果の料金であればどのようなサービスができるかなどの打ち合わせを業者との間で必要となってくる。それらを行うことにより、利用者にもタクシー業者にも有益となるような適正料金としていく。

5. まとめ

以上に示した通り、これまでの研究で利用促進策に対する利用意向及び各サービスの均衡価格が明らかとなった。これらは、利用促進策を導入する際に必要となってくるものである。これに加え、利用促進策を導入するためには、対象地域におけるタクシーの利用実態や、その地区の特徴などを明らかにする必要がある。具体的には、タクシーの利用実態では、地区ごとの需要の実態を把握し、平日、土日祝日、時間別、目的別ではどう変化しているのかを明らかにしていく。また、地区の特色では、対象地域の地区ごとの人口や年齢層、交通網などの現状を明らかにしていく。これらの結果を用い、それぞれを総合的に判断することでどの地区にどのような利用促進策が必要かを明らかにしていき、導入できるよう検討していく。

<参考文献>

- 1) 安部誠治：規制緩和後のタクシー事業の課題と新ビジネスへの展望—仙台地区における課題解決に向けて—,宮城大学事業構想学部紀要.No.12(2009),pp,133-140
- 2) 国土交通省運輸審査会審理室：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