

過疎地域における中小タクシー事業者の実態と課題に関する研究

徳島大学大学院 学生会員 ○AYIGULI AINI
 徳島大学大学院 正 会 員 山中 英生
 徳島大学大学院 正 会 員 尾野 薫
 徳島大学 学生会員 間島 仁樹

1. はじめに

過疎地域で交通手段を持たない高齢者等の生活のためにモビリティの確保が課題となっている。このため、平成 18 年の道路運送法の改正で、地域住民の生活維持に必要な輸送をバスやタクシー事業によっては提供されない場合に自家用車を用いて有償で運送できる「自家用有償旅客運送制度」の創設などが行われた。公共交通空白地において住民等の移動手段を確保するために市町村、NPO 法人等が自家用車を使用して、営利を目的としない妥当な範囲内の有償で輸送を行っているが、この制度はタクシー事業者が存在していない地域に限定されている。また、過疎地域の乗り合いデマンドサービスの効率の低さも指摘されている。

このため、多くの市町村では、高齢者、免許不保持者など交通不便者を設定して、タクシーの料金の一部を補助する制度（タクシーチケット）が行われており、こうした交通困難者の通院などのモビリティの確保を進めている¹⁾。今後、高齢者が分散して居住する過疎地域では、こうした個別輸送のニーズはますます増加する可能性が高いといえる。しかし、タクシーによる個別輸送サービスの問題として、タクシー運賃の高さによる抵抗や利用者の減少によりタクシー事業者の存続が困難となっていることが挙げられる。

筆者らは、過疎地域における中小タクシー事業者が抱える課題について、西日本地域の中小事業者への調査をもとに分析した²⁾。本研究はこの研究に引き続き、東日本の中小タクシー事業者への調査を追加して、過疎地域における高齢者のタクシー利用・タクシー補助制度・地方中小タクシー事業者の実態と課題を確認するとともに、事業の持続可能性について検討することを目的としている。

2. 調査方法

2019 年は東日本（北海道、東北地方、関東地方、中部地方）の過疎地域にある中小タクシー事業者（『全国ハイヤー・タクシー名鑑』参照して保有車両数 3-10 台を抽出）590 社を対象に紙面調査票を郵送送付・郵送回収で 178 票を収集した。2018 年の調査（西日本地域同内容の抽出、対象 450 社回収 176 票）を加え、合計 354 票を分析対象とした。回収率は東日本 32%、西日本 39%となっている。

3. アンケート調査の分析結果

アンケート回答によると事業者の実際の保有台数の内訳は 1～4 台は 37%、5～7 台は 33%、8 台以上は 30%であった。以下ではこの 3 区分で回答の比較を行った。

ドライバーの確保状況について図 1 に示す。60%から 98%が確保の困難を指摘しており、規模が大きくなるほど、ドライバーの増員と若返りを求めている。また、雇用が困難な理由について賃金の低さや、勤務時間の長さや不規則さ等があり、タクシー事業者の労働条件が問題であるという

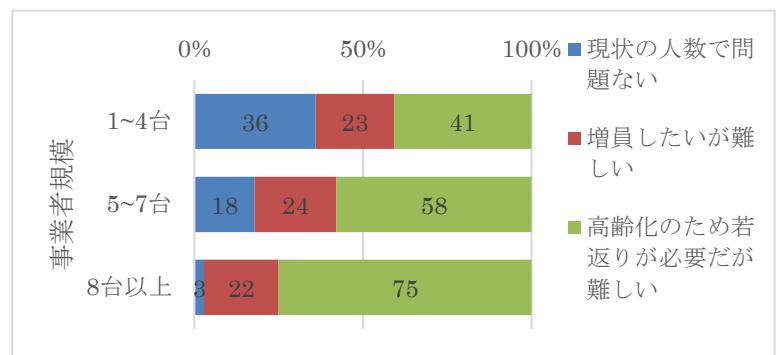


図 1 ドライバーの確保について

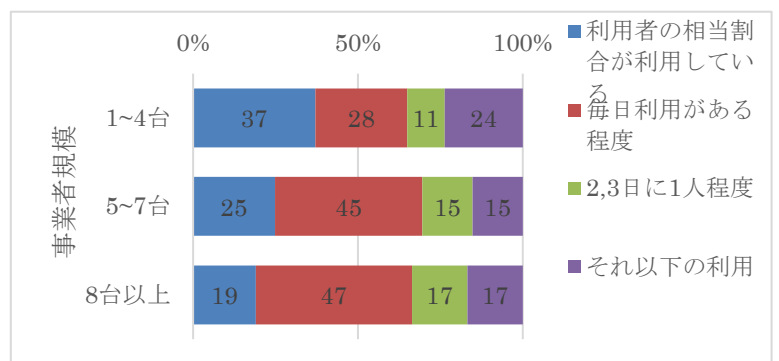


図 2 タクシーチケットの利用程度

意見が多く見られた。

タクシー補助チケットの利用程度について図2に示す。1～4台の事業者では、約40%が利用者の相当な割合を占めていると回答している。また、毎日利用があると回答したものも合わせると約60～70%になる。このことから、タクシー補助チケットは中小タクシー事業者の経営上も重要な制度であるといえる。

予約・配車業務の状況について図3に示す。事業者規模が大きくなると、24時間体制で行う割合がやや高いが、時間を限って行われている割合が高くなっている。なお、事業者規模が小さいと、配車を従業員ではなく経営者や家族で賄っている割合が大きくなっており、経営者の大きな負担がうかがえる。また、配車業務を複数事業者合同・外部委託で配車を行う事業者はほとんどなかった。

今後の利用者の見通しについての結果を図4に示す。全ての事業字母で、約90%が利用者が減少する見通しであると回答して

いる。維持・増加と回答した事業者の中には、経営統合により増加という事例があったが、他方から見ると2つの事業者が1つになるということなので、総数が増加するとは必ずしもいえない。また、事業者の規模に関わらず、経営の厳しさは同じであり、約40%の事業者が、事業継続が困難であるとしている。

4. 今後の持続可能性と研究課題

過疎地域の中小タクシー事業者の中で規模が大きくなるにつれ、取り組もうと考えている業務が多い。また、現在ではほとんど取り組みが行われていない分野においても、将来的には検討したいという意見が見られた。特に、福祉タクシー・介護タクシーは、現在実施している事業者の割合は低かったが、今後さらに高齢化が進むと考えられるため、検討が必要であるという回答が半数程度を占めた。若手の新規ドライバーの確保、人口減少・高齢化による利用者の減少による利益の減少が重要な課題となっている。一方で、配車業務による負担が極めて大きいという回答は少数であった。これは、利用者が限られていること、タクシー利用の頻度も少ないことが考えられ、タクシー台数が多く利用者が限られない地域で有効であることが明らかになった。

今後は、タクシーチケット配布者の拡大による利用者増大、市町村や他の公共交通機関との連携、地域の需要に応じて事業を行うことが必要であると考え。また、多くの事業者で、ドライバーの不足や高齢化が問題となっているため、事業者の存続にはドライバーの確保が欠かせない。例えば、自家用有償運送制度へタクシー事業者が参入して、ボランティアドライバーを活用するなどの展開もが考えられるが、今後、利用者や自治体の意見等を聞いたうえで、検討していく必要があると考える。

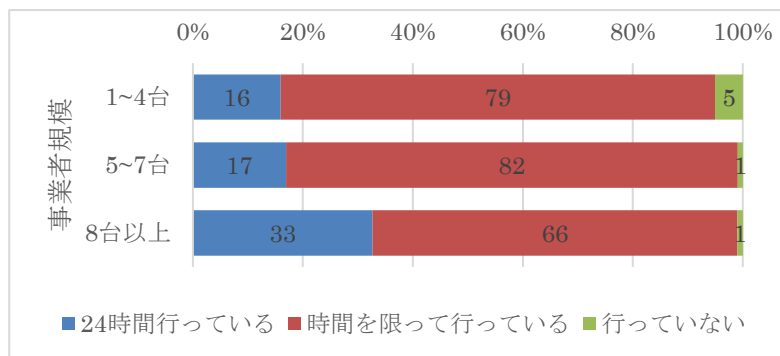


図3 予約・配車業務の状況

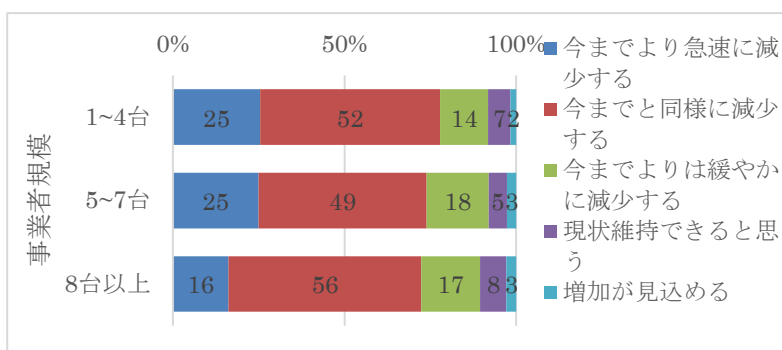


図4 利用者数の今後の見通し

参考文献 1) 偉士大恵美・山中英生・真田純子：土木学会論文集 D3（土木計画学），Vol.69，No.5（土木計画学研究・論文集第30巻），2013

2) AYIGULI AINI、山中英生、島田奈実：過疎地域における中小タクシー事業者の実態と課題に関する研究、土木学会四国支部第25回技術研究発表会、IV-23、2019.6