

タクシー事業の実態と 新たな輸送サービス

(公財) 豊田都市交通研究所 主任研究員 福本雅之

2014/12/15 まちべん

1

タクシーの地域交通の果たす役割

24時間・365日・ドアトゥドア

鉄道・バスでは不可能なサービス：
深夜や病気・ケガなどへのきめ細かい対応
自家用車を運転できない高齢者や障がい者

一方で

地方では乗客の減少、経営者・ドライバーの高齢化による
厳しい経営・廃業相次ぐ

時間的・空間的に移動が大幅に制約される
状況が生じつつある

コミュニティバスやデマンド交通に比べ、タクシーの研究は
少ない

TTRI

2014/12/15 まちべん

2

実は何もわからないタクシー

タクシーに関する研究は国内外ともにほとんどない

- ・ タクシーに関するデータはタクシー協会や国が出している粗い統計のみ
- ・ 各地域におけるタクシーのあり方などは協議が不十分
- ・ 市町村はタクシーのことを考えていないところがほとんど

実態を捉える必要性

TTRI

2014/12/15 まちべん

3

コンテンツ

タクシーの供給状況把握

タクシー事業者へのアンケート調査

事業環境とタクシー事業者の意識の関係分析

新たなサービスの方向性検討

TTRI

2014/12/15 まちべん

4

中部地方におけるタクシーの供給状況

タクシーを使った地域公共交通施策の実施

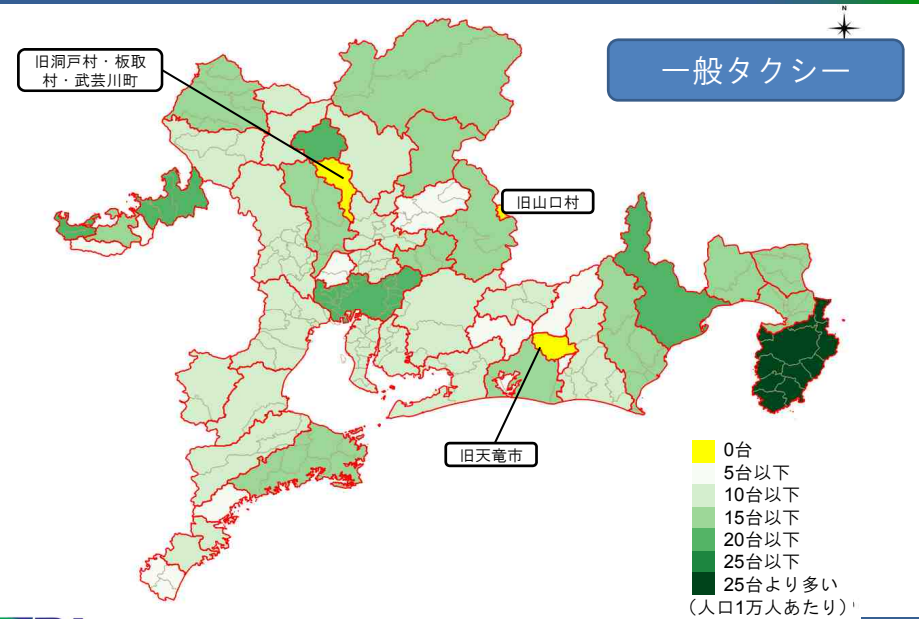
そもそも

タクシーはどの町でも
供給されているのか??

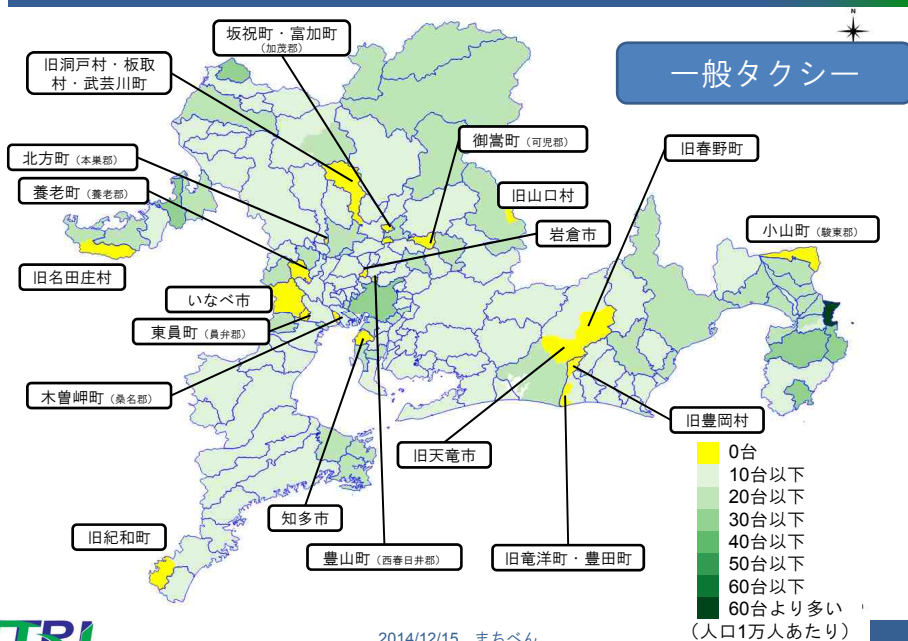


営業許可の単位である「交通圏」
より細かい単位である「市郡」
での供給状況を確認
(Powered by 中部運輸局)

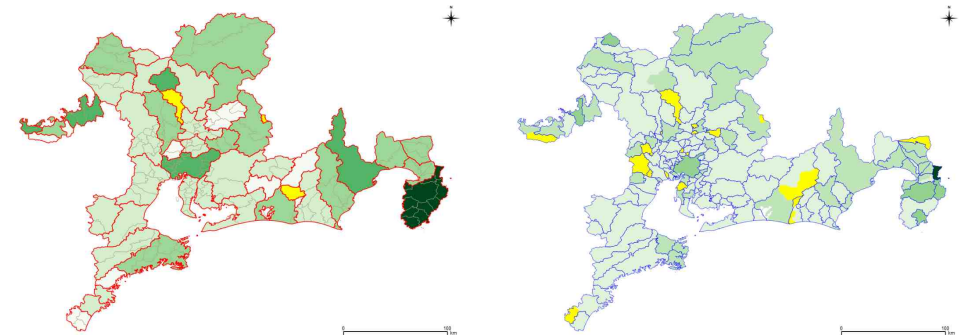
交通圏別タクシー供給状況



市郡別タクシー供給状況



タクシー供給状況の小括

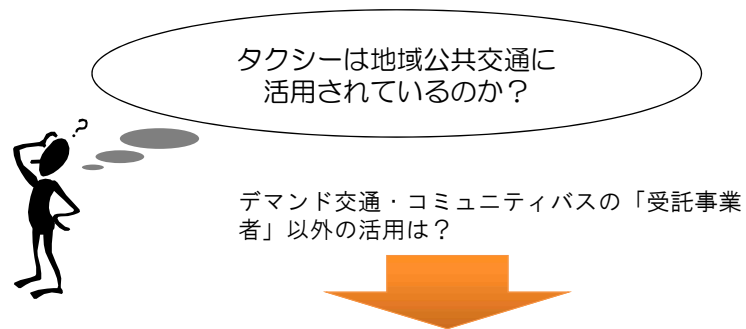


タクシー空白地域は、旧天竜市、旧洞戸村・板取村・武芸川町、旧山口市
ただし、それ以外にも実質的に空白となっている地域が存在



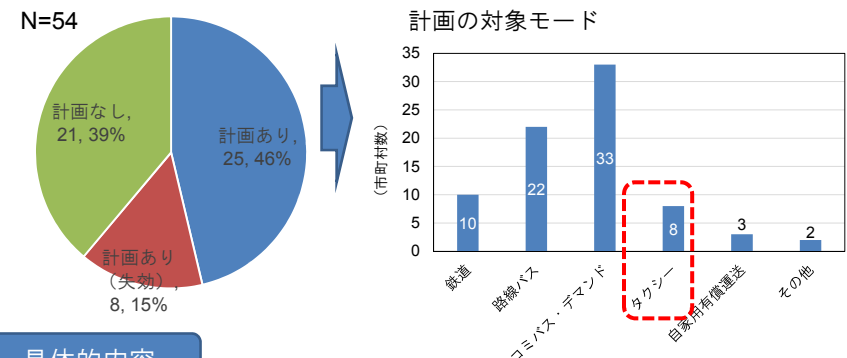
過疎地域以外では地域公共交通施策にタクシーを活用できる可能性

市町村の交通施策におけるタクシーの活用状況



愛知県内の全市町村の公共交通関連計画をローラー作戦

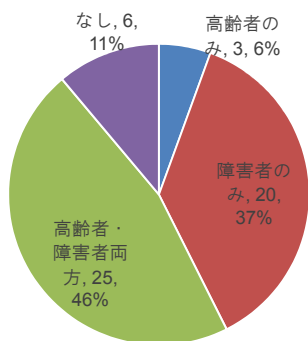
公共交通計画の有無（愛知）



具体的内容

市町村名	内容
北設楽郡 (設楽町、東栄町、豊根村)	タクシー、移送サービスによるバスの補完
東海市	運輸連合の検討へのタクシー事業者の参画、駅広整備（タクシーバース）
豊橋市	タクシー乗り場の整備
豊山町	移動制約者へのタクシー活用の検討
清須市	移動制約者へのタクシー料金助成
西尾市	UDタクシーの導入

タクシーチケットの配布



タクシーチケット配布なし
あま市、海部郡大治町、丹羽郡大口町、北設楽郡設楽町・東栄町・豊根村

タクシーチケット配布は広く実施

ただし

公共交通政策とは整合が取られていない

研究の目的

タクシーを地域公共交通として活用するために、タクシーのポテンシャルを把握

➡ 中部地方のタクシー事業者（タクシー協会加盟社）に対して実態把握のためのアンケートを実施

調査項目	内容
(1) 事業の概要	
保有車両数	一般タクシー、ジャンボタクシー、福祉タクシーの保有台数
輸送に関する指標	年間実車キロ、年間輸送人員、年間運送収入
兼業の状況	兼業の有無、兼業有りの場合の事業内容
自主的な取り組みの状況	サービス向上策、コスト削減策、安全性向上策の内容
(2) 市町村等の交通政策への関与	
市町村の施策への関与	会議への参加状況、コミュニティバス等の受託状況、関与の際の問題点
(3) 経営者の意識	
今後の事業の展望	事業拡大、事業縮小、廃業等の意向
経営努力の状況	稼働率向上策、ドライバー確保策についての考え
交通課題の認識状況	地域の交通課題の認識、解決策のアイデア
その他	運輸行政、市町村に対する意見

配布・回収状況

調査対象：中部5県のタクシー協会加盟404社
調査期間：2013年10月25日～11月15日
郵送配布、郵送もしくはファックスで回収

回収状況

協会	配布数	回収数	回収率
愛知	57	34	54.8%
岐阜	58	14	24.1%
三重	53	22	39.3%
静岡	118	34	28.8%
福井	49	14	28.6%
名古屋	69	38	45.2%
合計	404	156	38.6%

クラスター分析の説明変数

タクシーの事業環境を表す変数の設定

説明変数	選定理由	出典
人口	総需要規模を表現	平成22年度国勢調査
駅・バス停密度	公共交通の充実度合いを表現（タクシーは鉄道・バスの補完的手段）	国土数値情報の駅・バス停データを域内で集約
飲食店密度	飲酒の機会、観光地といった非日常的移動を表現	平成24年経済センサス活動調査を面積で除する
事業所密度	地域における企業活動を表現	平成24年経済センサス活動調査を面積で除する

集計単位：交通圏

「飲酒時、深夜、出張等商用、他に適当な交通手段がない場合」といったタクシーを利用する環境を想定し、これらを表現しうるデータを設定

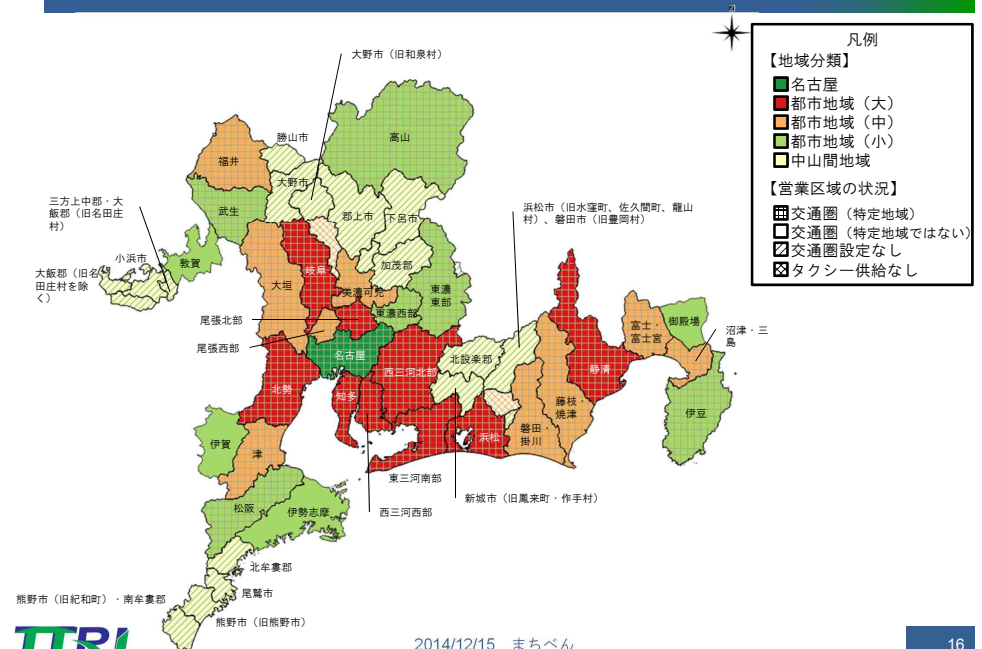
※名古屋交通圏はいずれの指標も極端に大きく、「流し地域」であるため、クラスター分析からは除外

クラスター分析による交通圏の分類

	規模	人口(H22)	駅・バス停密度	飲食店密度	事業所密度
[参考]名古屋	／	3,141,740	3.915	25.154	173.683
都市地域(大)	9	741,475	1.450	4.849	41.787
都市地域(中)	9	430,156	1.565	3.918	33.502
都市地域(小)	10	173,614	0.806	1.146	10.176
中山間地域	19	22,018	0.523	0.394	4.049

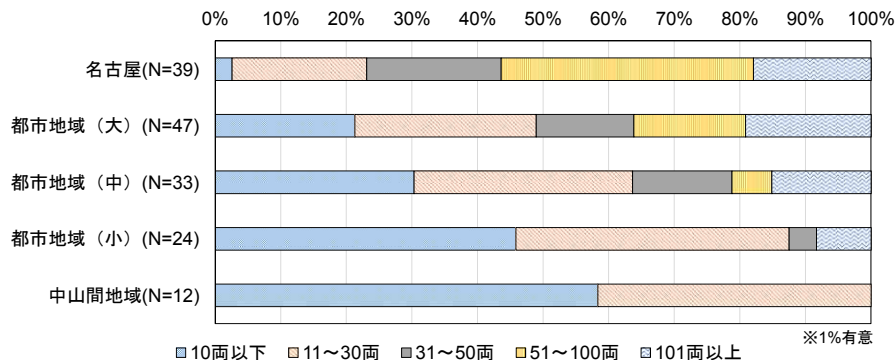
名古屋＞都市地域(大)＞都市地域(中)＞都市地域(小)＞中山間地域の順に需要規模が少なくなる

クラスター分析による交通圏の分類



各事業環境におけるタクシー事業者の状況

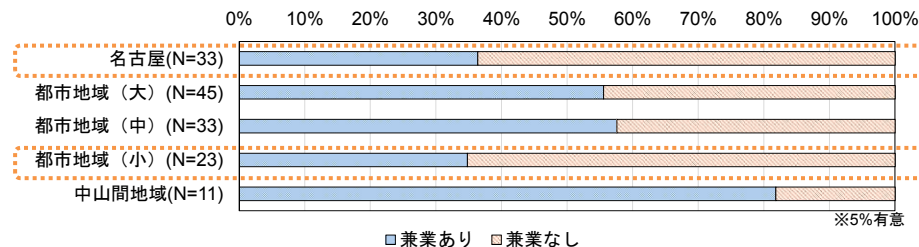
環境別事業者規模



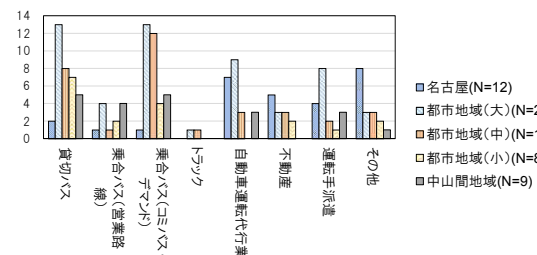
事業環境が良好であるほど、事業者の規模は大きい傾向

各事業環境におけるタクシー事業者の状況

環境別兼業の有無



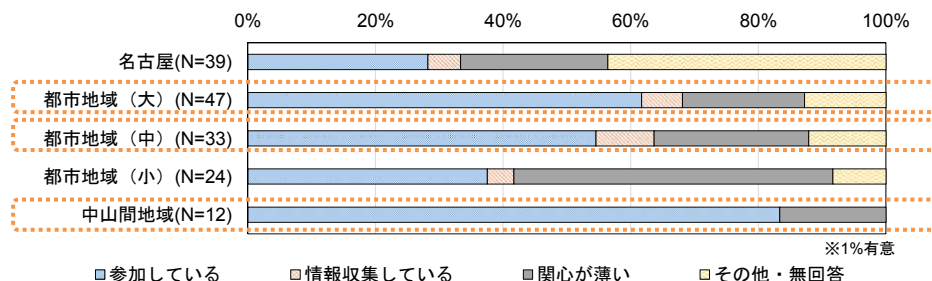
一般乗用以外の兼業内容(複数回答)



名古屋、都市地域(小)では兼業なしの事業者の割合が高い

名古屋ではその他・不動産が目立つ
都市地域(大)・(中)では
コミバス・デマンドの運行が目立つ

事業環境別市町村の交通政策への関与状況

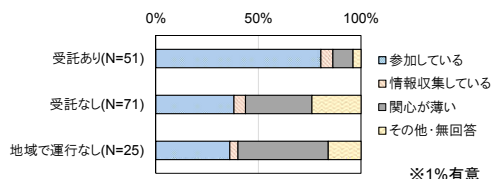


※参加している：公共交通会議などの法定会議への参画

情報収集している：上記会議に参画していないが傍聴等情報収集

関心が薄い：上記会議のメンバーではない、もしくは会議の設置を知らない

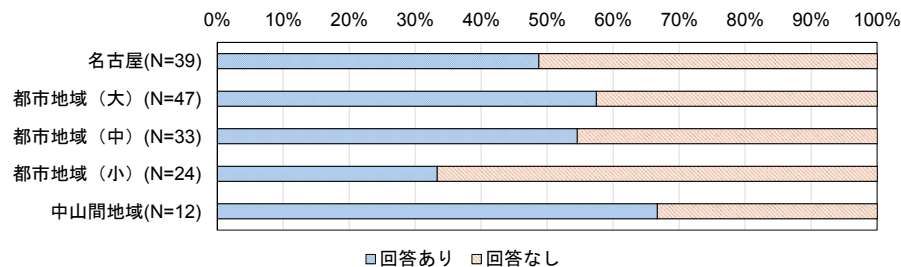
会議への参画とコミバスの受託の関係



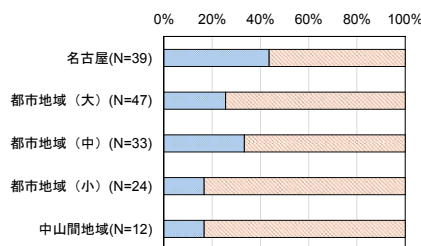
都市地域(大)、都市地域(中)、中山間地域において、参画や情報収集の割合が高い

※コミバス受託の場合は意識に関わらず参画している場合もあり得る

事業環境別地域の交通課題の認識状況



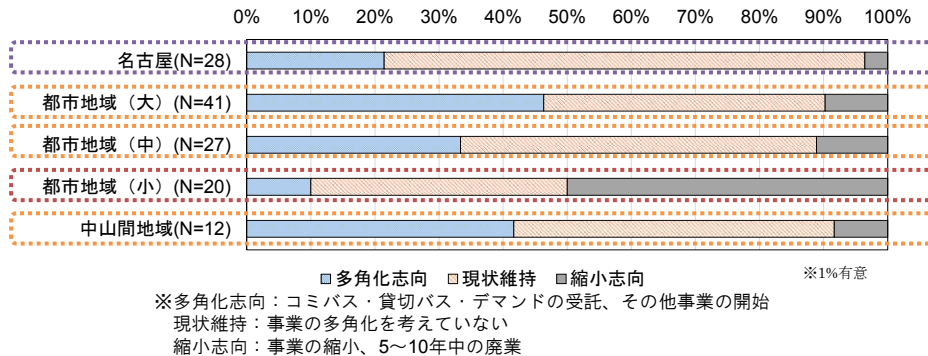
地域の交通課題解決のアイデアの有無



地域の交通課題の認識に事業環境による明確な差異はない

※地域の交通課題を解決するためのアイデアは事業環境を問わず持たない事業者が過半数

事業環境別今後の事業展望

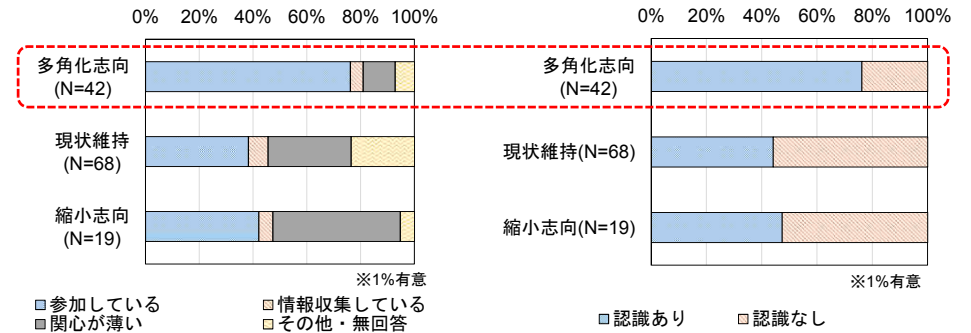


都市地域（大）、（中）、中山間地域：
多角化の意思を持つ経営者の割合高い

名古屋：現状維持の意思を持つ経営者が多い

都市地域（小）：縮小の意思を持つ経営者が多い

経営者の意識と他の指標の関係

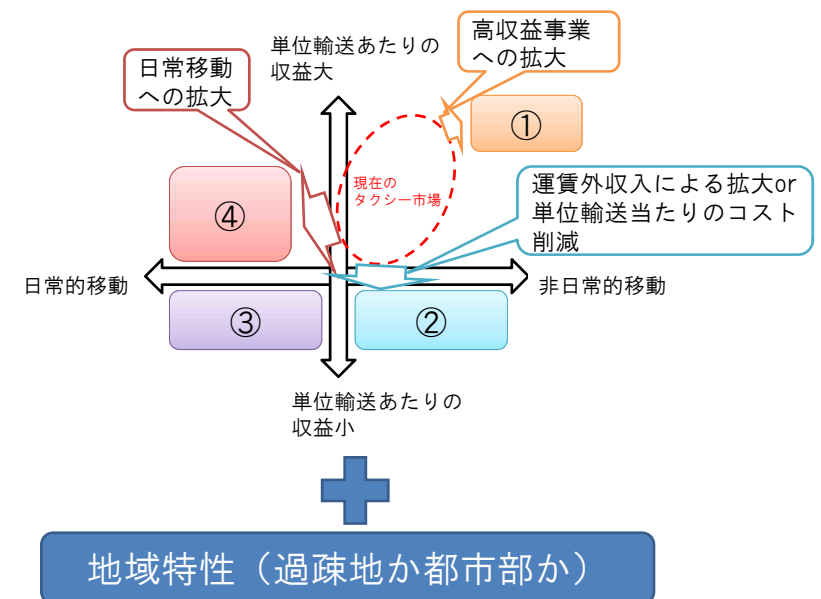


事業の多角化の意向を持つ経営者のいる事業者
→ 交通政策への関与に積極的、地域の課題を認識

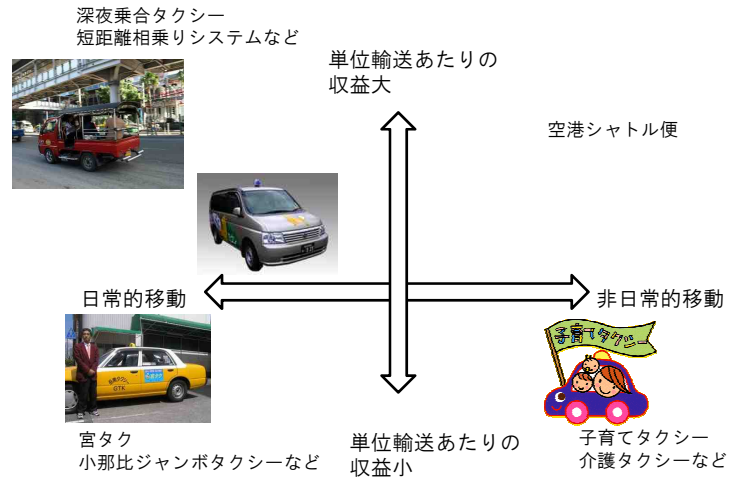
分析のまとめ

1. 保有台数（事業者の規模）は事業環境と関係あり
事業環境が厳しいほど小規模な事業者が多い
2. 市町村の交通政策：名古屋、都市地域（小）において関心が薄い
コミュニティバス等の受託と関係？
3. 事業環境と交通課題の認識状況には関係性があまりない
事業環境と今後の事業展望には関係あり
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あり
拡大志向の事業者ほど政策の関与や交通課題を認識

新たなサービスの方向性検討



新たなサービスの萌芽的事例



萌芽的事例を一般化するための仕組み

→制度的課題、財政的支援のあり方、商売として成り立つか？