

第IV部門

タクシー事業の事業継続に向けた活性化への意向把握に関する研究

大阪大学工学部

学生員 ○田中 舜也

大阪大学大学院工学研究科

正会員 猪井 博登

1. 研究の背景・目的

近年、タクシーの活性化が一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会(以下、全タク連)で重要視されている。タクシーは規制緩和による新規参入が引き起こした供給過多、運賃値下げ競争、さらには自動車普及によるタクシー需要の低下よりタクシー事業の収益性が低下している。収益性の低下からタクシー事業の事業継続が問題視されている。事業継続性が低下することはバスや鉄道にはない細かな需要に対応できるといった特徴を有するタクシーを日本の交通から失うこととなる。タクシー事業の撤退を防ぐために事業継続性を向上させるため事業の活性化が必要であると考えられている。そこで、タクシー事業の活性化を図るため全タク連は複数の活性化策を2016年に提案し取りまとめた。しかしこれらの案は強制的ではなく各事業で可能な項目の検討を行うようにと記されているため、事業者の意向によっては実施しない活性化策も存在する。本研究ではタクシー事業者の活性化策への意向を把握し、活性化策の実施可能性を明らかにすることを目的とする。また、把握した意向をもとに活性化策の実施可能性が向上する方法を考察する。

2. アンケート調査の実施

本研究では活性化策の実施可能性を明らかにするため、事業者の活性化策への意向を把握する。そのためにタクシー事業者に向けたアンケート調査を行った。調査内容は活性化に対する意向として(1)活性化策の内容が理解可能か(理解度)、(2)活性化策が実施可能であるか(実施可能性)、(3)活性化策を実施した場合、事業継続に効果があるか(効果への期待)を尋ねた。また事業者の意向には事業実態が影響すると考えられるため、事業実態についても尋ねている。調査は2016年12月中旬から2017年1月上旬に行い、兵庫県のタクシー事業者を対象としており、配布した214社の内、

回収率は34.6%となっている。

4. 事業者の営業実態の把握

営業実態について調査した結果の内事業の収益性と活性化対策として行っていることについての質問から活性化への意向を把握した。収益性に関して十分な利益を得ている(4.4%)が非常に少なく、収益性は高くないが継続は可能(67.6%)、収益性が低く継続の自信がない(27.9%)と収益性が高くないことが分かる。しかし活性化策対策を行っているか尋ねたところ特に行っていない事業者が58.2%となっており、収益性の低さに対して対策を行っていないことが分かる。このことから事業者の活性化への意識が低い、もしくは収益性が低いいため活性化策が行えないことが考えられる。

5. 事業者の活性化への意向の把握

アンケート調査において各活性化策で尋ねた(1)理解度(2)実施可能性(3)効果への期待をそれぞれ百分率で表して活性化策同士で割合を比較する。割合の比較によって活性化への意向を把握する。

(1)理解度について

サービスの提供やイメージの付きやすい策は理解度が比較的理解度が高く、運賃や営業方法に影響のある活性化策は低かった。全体的には事業者への理解は行き渡っていない。

(2)実施可能性(3)効果への期待について

実施可能である、効果に期待していると回答した事業者はそれぞれ少ない。しかし理解度が高いほど実施可能な事業者が多かった。しかし第2種免許緩和は最も理解度が高い策より低い結果であったが、実施可能性、効果に期待がともに高かった。その原因として実施できない理由は経験年数が少ないドライバーが増えることが不安であるが80.8%である。このことから理解度の向上には経験年数の引き下げを再考する必要があると考えられる。また期待する効果としてドライバーの増加(91.5%)、高齢化のイメージの払拭

Shunya TANAKA, Hiroto INOI

tanaka.shunya@civil.eng.osaka-u.ac.jp

(61.7%)が挙げられ、ドライバー不足・ドライバーの高年齢化への関心が高いと考えられる。

6. 活性化策の実施可能性と実施率向上の方法について

回答事業者を{実施可能・不可能}×{効果に期待・期待しない}の計4グループに分ける。それぞれのグループの特徴を捉え、各活性化策のグループの割合を比較することで、実施可能性・実施率向上の方法を考察する。

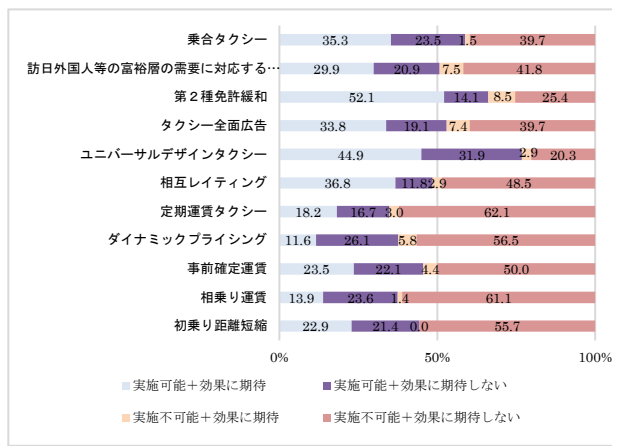


図-1 活性化策のグループ比率

i) 「実施可能」+「効果に期待」のグループが多い活性化策

第2種免許緩和・ユニバーサルデザインタクシー・相互レーティング・乗合タクシーは実施可能性が高いと考えられる。

ii) 「実施可能」+「効果に期待しない」のグループが多い活性化策

ユニバーサルデザインタクシー・乗合タクシーは対象が限定的なので潜在需要の発掘が必要であると考えられる。ダイナミックプライシング・相乗り運賃は理解されにくい複雑なシステムなので乗務員・乗客の双方に説明・啓発が必要である。

iii) 「実施不可能」+「効果に期待」のグループが多い活性化策

第2種免許緩和は年数の再考を行う。このグループは営業が厳しい可能性がある。よってタクシー全面広告・訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービスは費用が掛かるため金銭的補助が必要である。また後者は潜在需要の発掘も必要である。

iv) 「実施不可能」+「効果に期待しない」のグループが多い活性化策

実施意向がないグループである。初乗り距離短縮・相乗り運賃・定期運賃タクシーで多くこれらは理解度も低かったため理解のできる内容・効果を再考し啓発する必要がある。

7. 結論

本研究では新しい活性化策へのタクシー事業者の意向を把握しその実施可能性、実施率の向上方法を考察した。活性化策への意向から現状では理解度・実施可能性・効果への期待がともに低かったことから現状での実施は厳しいと考えられる。この中でも実施可能性が高いものは第2種免許緩和・ユニバーサルデザイン・相互レーティング・乗合タクシーであった。また ii)グループには潜在需要の発掘、乗務員と乗客への説明・啓発、iii)グループには金銭的補助、潜在需要の発掘、iv)グループには内容・効果の再考と啓発を行うことで i)のグループが増加し実施可能な事業者が増加すると考えられる。

参考文献

1. 加藤博和: 公共交通として位置づけられたタクシーが果たすべき社会的役割, http://www.urban.env.nagoya-u.ac.jp/sustain/paper/2014/jiyu/14j_kato1.pdf (アクセス日:2017/1/24)
2. 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー協会:統計調査, 輸送人員及び営業収入の推移, <http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=575&a=15> (アクセス日:2017/1/25)
3. 川村雅則:規制緩和下のタクシー労働, 開発論集 第82号, 2008
4. 全タク連ライドシェア問題対策特別委員会:タクシー業界の取り組みについて(案)I.今後新たに取り組む事項について