

成果報告書の要約

助成番号 第 51-2 号
 助成研究名 地方部のタクシー事業における「非流し」「非駅待ち」のビジネススキームに関する
 助成期間 平成 26 年 7 月 ~ 平成 28 年 2 月 (20 ヶ月間)
 所属 国立大学法人
 福島大学経済経営学類
 氏名 吉田 樹

キーワード
 タクシー 回数券 定額制 外出

(研究目的)
 近年、デマンド交通(DRT)の導入事例が増加しているが、単位時間あたりの乗合効率が低いケースもあり、一般のタクシーを活用したモビリティを提供する方が合理的な場合もあり得る(下表)。タクシーの事業制度は、「流し」「駅待ち」など利用者に選択性の低いビジネスを想定しているが、地方部では電話予約による「非流し」の営業が中心である。そのため、本来、利用者の選択性が高いはずの市場で、安全を阻害しない範囲で多様な運賃体系を設定することで、「生活交通」としてのタクシーの選択可能性を拡げるのではないかと考えられる。

そこで、本研究では、埼玉県秩父地域で実施された「回数券タクシー」実証実験を事例として、人口希薄地域における生活交通としてのタクシーの選択可能性を向上させるために、運賃の割引や定額制の設定がどのように寄与し得るのかを明らかにする。加えて、タクシーの供給サイドに着目した分析を行い、多様な運賃の設定がタクシー需要の増進や事業に与える影響などについて検討する。

(研究手順)
 本研究は、主として3つの観点から検討した。第一に、「回数券タクシー」が使用された全てのトリップで運賃メーターを稼働させ、通常のタクシー運賃と「回数券タクシー」の券面運賃を比較し、その特徴を明らかにした。第二に、タクシー産業の規制緩和(2002年)以降、2014年に施行された「タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法」(改正適正化・活性化法)に至るまでの運賃・料金規制をレビューし、各時点における特徴的な運賃体系を事例とともに整理した。第三に、「回数券タクシー」の利用会員(モニター)を対象としたアンケート調査を二回(中間時、実験終了後)実施し、「回数券タクシー」の利用シーンや日常の活動実態、他の交通手段からの転換状況やアクセシビリティの変化について計測した。

(研究成果) **表 本プロジェクトで期待されるモデルと「流し」「駅待ち」との比較**

本研究では、埼玉県秩父地域における「回数券タクシー」実証実験を事例に、生活交通としてのタクシーの選択可能性を向上させるために、運賃の割引や定額制の設定がどのように寄与し得るのかを分析した。その結果、タクシーが廉価かつ定額で利用できるようになったことで、送迎に頼らない外出が可能になることや自家用車の運転を控え、タクシーが移動手段として選択されるようになることが分かった。また、日常の外出に関して身体的困難があり、それが買物などの活動に影響している層が「回数券タクシー」の高頻度利用者には多く含まれていたが、これらの層の外出意欲や外出頻度が高まるなど、外出機会を増進する効果をもたらしていることが明らかになった。

| 「流し」モデル | 「駅待ち」モデル | 本プロジェクトのモデル |
|---|---|--|
| | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ◆回送途中に他の乗客を乗せることで実車率を向上させるビジネスモデル ◆人口密度の高い都市部で成立するが、秩父地域のような地方都市には馴染みにくい | <ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道駅・病院～目的地の往復を主とする運用形態 ◆地方部で行われる標準的な姿であるが、回送距離が長くなる。また、次の乗客までの待機時間が長いため実車率が低くなる | <ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道駅や病院での待機時間が短縮されるとともに、回送距離の減少による実車率の向上が期待される |

一方で、「回数券タクシー」による運賃割引や定額制の導入で、タクシーの輸送回数や稼働率の向上が図られることも示されたが、他のタクシー事業者や他の交通手段に与える影響などは、今後深めていかなければならない課題である。また、運賃の割引率と需要への感度について分析した結果、適正と考えられる割引率の範囲を推定することができたが、現行の「回数券タクシー」の割引率は、それよりも高水準であることから、事業化を検討するにあたり課題となることが分かった。