

中間報告書

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実証研究
 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
 中間報告の期間 助成決定から平成 28 年 2 月までの研究

1. 研究の進捗状況

わが国における地域公共交通の輸送人員が減少を続けてきたなかで、近年では、デマンド交通(DRT)の導入事例が増加している。しかし、DRTの停留所や経路、スケジュールの自由度を増すほど、単位時間あたりの乗合効率が低下し、財政負担が過大になるケースもある。また、こうした自由度の高いデマンド交通は、タクシーに類似した運行形態となる一方、公的支援により低廉な運賃で運行されることが多いため、タクシーの事業経営に深刻な影響を与えた事例もある。

一般にタクシーの事業制度は、「流し」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」の営業が中心であり、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柔軟な運賃体系を設定することで市場を活性化できる可能性がある。そこで、本研究では、埼玉県秩父地域定住自立圏で実証実験が行われている「回数券タクシー」をケーススタディとして、タクシー産業の活性化と人口希薄地域におけるアクセシビリティ確保の両立は可能であることを示すことが目的である。

研究初年度となる平成26年度は、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(後述)。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実施中であり、「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ている。

2. これまでに得られた成果

平成26年3月に開始した埼玉県秩父圏域における「回数券タクシー」実証実験は、平成27年1月末日時点で計317トリップ(実数としては30組)の利用があった。「回数券タクシー」は、秩父市内の鉄道駅や大型小売店、病院に定められた7地点と自宅など登録された住所との間で利用することができる。券面の料金は、登録された住所から最も遠い地点までのタクシー運賃(距離制運賃)の半額(100円未満切り上げ)で計算され、すべての目的地へ同じ料金で利用可能である。

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

「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

平成27年1月未までの売上は42万2,400円であり、メーター運賃(78万6,940円)に対する割合は、53.4%となった。1乗車あたりのメーター運賃の平均は2,482円であり、平成25年度の秩父交通圏(5社)における平均値(1,722円=埼玉県乗用自動車協会調べ)と比較して大きくなった。このことから、「回数券タクシー」の利用者は、通常のタクシー利用者と比較して長距離を利用する傾向にあり、上表に示した「本プロジェクトのモデル」として想定した近距離の利用による実車率の向上は図られていないことになり、課題の一つである。一方で、秩父交通圏では、平成25年度の実働率が57.4%と低水準であり、タクシー会社が車両を

保有していても、実際に稼働していない車両や時間帯が多く存在している。こうしたなかで「回数券タクシー」の利用に供した車両では実働1日あたり1,586円の収入があり、秩父交通圏における日車収入18,599円(平成25年度)の8.5%に相当する。同交通圏における実働1日あたりの輸送回数は10.8回(平成25年度)と少ないことから、「回数券タクシー」により比較的長距離の利用があった車両であっても、他の配車に対応できず利益の逸失が生じる状況にはない。また、「回数券タクシー」利用者の72.2%(229トリップ)が片道のみを利用しており、通常のタクシーを含む、他の交通手段を組み合わせで移動していた。そのため、「回数券タクシー」需要の大半が通常のタクシー需要から転換したものであるという状況にはなく、一定の稼働率向上と増収効果を認めることができる。また、利用モニターの属性は、高齢者が半数程度を占めるものの、地方部のDRTに見られる後期高齢者が過半を占める状況にはなく、年齢層が幅広いことも特徴として挙げられる。現在、利用モニターに対するアンケート調査を実施しており、アクセシビリティの増進効果や交通手段の転換に関する詳細な分析は、今後の課題としたい。

3. 今後の見込み

研究2年目となる平成27年度は、「回数券タクシー」の実証実験を平成27年12月末まで継続させ、初年度で課題となった近距離需要の取り込みによる実車率向上の可能性について検討するほか、引き続き、メーター運賃との比較や、モニターへのアンケート調査を実施し、「非流し」「非駅待ち」のビジネススキームが成立する条件(フィージビリティ)と「流し」「駅待ち」との市場の違いについて考察する。また、初年度に実施予定であった、類似事例の調査を行い、「回数券タクシー」との違いについて明らかにする。最後に、これらの検討結果を踏まえ、報告書を作成する。