

内外交差点

インバウンド需要の取り込みが課題 今後のタクシー市場の見通しについて

岩城 秀行氏（行政書士） 第12/12回

このコラムを依頼されてから1年。本当に1年があったという間に過ぎるなと感じます。よく言われるのは、年齢が高くなればなるほど1年という時間が自分の生きてきた期間に対して、相対的に短くなるからだというものです。私も今年で62歳になります。「光陰矢の如し」…この言葉を実感する年齢になってしまったということでありましょう。

日本国内で新型コロナウイルスの感染が初めて確認されてから5年が経過しました。私自身は、先ほど述べた年齢のせいか、「もう5年たってしまったのか」という感じがしております。また、今の大阪の街中の賑わいはあの時のことを忘れたようも見えます。しかし、タクシー・ハイヤーの事業者の皆様、乗務員の皆様には、大変ご苦労があったことを考えると、このことを心に刻んで忘れずにいようと思うところであります。

その新型コロナですが、流行が拡大し、行動制限がとられ、タクシー市場は大打撃を受けました。現在は行動制限が解除され、円安による追い風もありインバウンド需要が増加し、コロナ前の市場水準に戻ってきている感じがしているところです。ただ、あくまでインバウンド需要に助けられている面が高いのが現状であることは、読者の皆様もすでに知るところではないかと思います。一方で現下の物価高。例えば「令和の米騒動」、コメの値段が倍増から始まってすべての物価が高騰し、不動産価格も都市部を中心に上昇していて、実質所得を押し下げの中で内需が高まっているとは言えない状況。これが今後も続いて内需を押し下げることが予想されています。また、そのような要因がなくても日本の人口減少とともに内需が低下するという基礎的要因を持っていること。このような状況下で、タクシー市場が今後、どうなっていくのかを考えたい。

インバウンドに関しては期待できる要因が高いと思われます。国際空港評議会（ACI）が発表する世界空港交通予測（World Airport Traffic Forecasts）のデータによると、2024年末までに国

際線の旅客輸送人員は40億人と2019年の水準にまで回復し、2042年には倍増すると予測されています。また、2023年から2042年の間の

国際線旅客増加率は年平均成長率4.3%（先進国は3.2%、新興国・発展途上国は5.4%）で、2042年から2052年の間は同3.6%ともされており、こちらも2024年から2042年の間にほぼ倍増、国際線旅客数は87億人に達すると予想されています。

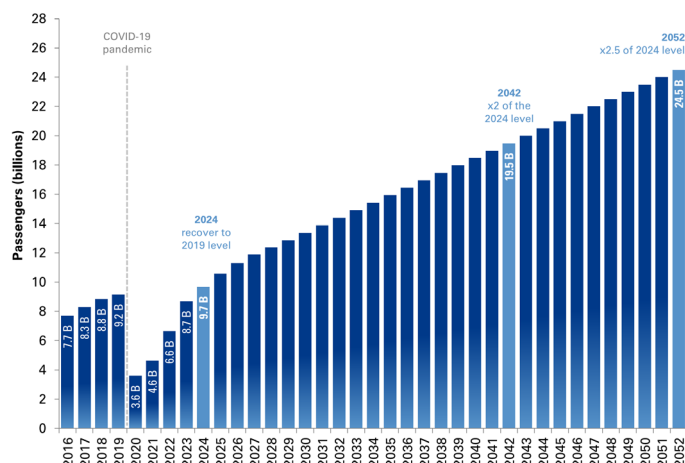
このようなデータを見れば、来日外国人の移動手段として、タクシー・ハイヤーへの需要はあると見てよく、この需要を取り込まない限り、タクシー需要の増加はないといっても過言ではないでしょうか。インバウンド需要をいかにして、タクシー、ハイヤーの需要に取り込むかが今現在も今後も課題になっていくことは間違いないと思っています。

一方、内需は高齢化、労働人口の減少、物価高騰による実質所得の低下と良いところがないのが現状です。これに対して、残念ながらハイヤー・タクシー市場としてなすすべがありませんが、いままで進めてきたアプリ活用などのDX化をさらに進め、都市部では需給調整弁として、地方部では供給確保のため、NRSを活用することくらいでしょうか。

もっと、深くお話ししたいところですが、紙面にも限りがありますので、ここで筆をおくことにしたいと思います。この1年、短い間でしたが、ご愛読有り難うございました。



Long-term global passenger traffic forecast 2016–2052



* ACIの示す国際線旅客輸送人員の増加率