

## 内外交差点

# 供給と需要のコスト意識のズレ ギャップを自ら埋められぬのが根本的問題

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第8/12回

「タクシー料金が高いとおっしゃるが間違っている。国の認可を受けた適正料金だ」

20年ほど前、国の会議に出るようになって間もない頃、タクシー経営者の委員から会議中に怒られたことを今もよく覚えている。私は単に、自分の財布の中身でタクシー利用はできなかったからそう発言したのだった。そして大変恐縮だが、いまだにタクシーにはめったに乗らない。しかし、そんな私が、現状では全国平均なのである。

令和4年度(2022年度)、全国のタクシー輸送人員は人口当たり7.7人、営業収入は人口当たり9920円と計算された(コロナ直前の令和元年度はこれより輸送人員が3割、営業収入が2割高かった)。2カ月に1回ほどしかタクシーに乗っていないことになる。この全国平均値が、私の年間利用回数・支払額と同レベルである。もっと社交的な方、豊かな方、時間に追われている方、あるいは移動が大変と感じる方だと、平均以上になっているのだろう。なお、平成元年度(1989年度)の人口当たりタクシー輸送人員は25人であり、そこから35年で3分の1以下に下落した。減少は徐々に進んだが、乗客はどこに行ってしまったのだろうか? ちなみに乗合バスは1カ月に2回、鉄道は2日に1回である。

私は歩くのは苦にならず、自転車で通勤し、出張では鉄道・バスを乗りこなし、地方部へは自家用車も利用する(ちなみに運転は大好き)。深夜まで仕事しているので自主的に飲みに行く機会は皆無である。タクシーはクレジットカードを使えば利用できるものの、予想される料金額を考えると躊躇する。そしてもう1つ、わざわざ1人の乗務員さんが私1人を運んでいただけなのが贅沢だと感じる。

実際、乗務員不足の中でそれは贅沢である。そして、総括原価方式で決定した「経費+適正利潤を賄える収入が得られる」タクシー料金は、供給側にとっては適正、いや、まだまだ足りない額であっても、需要側は多くが高いと感じるのである。このギャップを自ら埋められないことが、タクシー事業の根本的問題だと私は認識している。サクッと移動したいだけなので、過大なサービスはいらない、それよりも安くならないのか? そこに大きなニーズがあり、コミュニティバス、オンデマンド乗合交通、そして

ライドシェアが生まれたのだが、これらに対してタクシー業界は基本的に受け身のままで来た。

私は昔から、タクシーを贅沢と感じるか否か、すなわちハイヤー的なものと、公共交通として気軽に乗れるものとの分けていくことが必要と考えてきた。そして今、後者にあたるものとして導入が進んでいるのがオンデマンド乗合交通である。乗客当たりの経費を下げるために、ある程度的人数が乗り合うように工夫するのである。無理に乗り合わせようとすると不便になるが、乗り合わなければ高いままなので、ネット予約とAIによる配車・ルート作成、そしてコールバックやダイナミックプライシングを用いてなるべく乗り合うようにする。

日本でオンデマンド乗合交通は、非効率で低サービスな定時定路線乗合バスの代替として導入が進んできた。しかし多くは、注文の時間や場所があまりにもバラバラなため、高価なAIをもってしても乗合がつくれず、一般タクシー同然の運行になっている。タクシー同然なら便利であり、かつタクシーより割安ならば当然注文が増えるが、経費はどんどん増え、車両や乗務員が対応できなくなり、注文を断るようになって利用できない人の不満が高まる。無理やり乗り合わせようとすればタクシーに比べ利便性が下がり、やはり不満が高まる。結局は行き詰まり、しかしその時バスやタクシーは消滅してしまっている。このような顛末は、先に導入したところで次々に起こっているが、失敗例はあまり外には伝わらないので、みな次々に同じ落とし穴に向かっていく——という状況が日本中で現在進行中である。これに対してタクシー事業は何をなすべきか?

超高齢社会に突入し、ラストワンマイル(最後の1.6キロ)どころかファーストクォーターマイル(出足の0.4キロ)が踏み出せない人がたくさんいる今の時代、タクシーは移動の担い手としてもっと前に出てきてもよさそうなのに、なぜ世間の目がオンデマンド乗合交通やライドシェアに行ってしまうのか? 個別輸送ならば利用者のニーズを熟知していると思いきや、それを活かして地域が求めるサービスを利用者が購入できる価格で提供することを検討する体制が全くできていないからではないか? ニーズに応えられないなら市場には残れないが、その結果、地域自体が住めないところになってしまっただけではない。タクシー事業の変革がどうしても必要である。

