

## これからのタクシー戦略

～高齢者対応だけでは～

東北大学助教授 徳永 幸之

地方部においては、運転免許を持たない高齢者や福祉移送サービスに活路を求めているタクシー事業者も多いことと思われる。これは高齢化社会を迎え、また生活圏が広域化しモータリゼーションが進んだ今日においては正しい戦術であろう。しかし、高齢化対応だけでは近い将来行き詰まる可能性があることを指摘しておきたい。

### 地方部でのタク需要

地方部においては、広い駐車場を求めて病院や商業施設等が郊外に移転し、従来のバス路線では住民の多様化する移動ニーズに応えられず、利用者の減少に伴う減便や撤退によってバスは益々使えないものとなり、バスの分担率は1%を割る状況にある。そのような状況において、運転免許を持たない高齢者などがタクシーを利用してくれるかと言えば、残念ながら家族の送迎などに頼っているのが現状である。ただし、近い将来、独居世帯になってしまうなど送迎を頼みづらい環境に置かれる人や、

加齢や病気などにより運転能力に問題が生じ、運転を断念する人も増加するものと思われ、タクシー事業者としてこれらの需要を取り込む努力は必要である。

### 免許非保有者の減少

その一方で、長期的には人口減少以上に車を使えない人が減少していくことを認識しておかなければならない。これまでの地方部の多くは、少子高齢化によって全体の人口が減少していても高齢者の人口は増加し、その中の運転免許を持たない人も増加してきた。しかし、高齢人口の増加ももはや陰りが見え始めてきている。また、これから高齢者は女性でもほとんどが運転免許を持ち、車を運転してきた人たちであり、これまで高齢者と同様にタクシーを利用してもらえるとは到底思えない。実際に宮城県北部の町村において65歳以上の人口と免許非保有者数を予測してみたところ、高齢人口は2005年で頭打ちとなり、2020年以降は減少に転じ、免

許非保有者は既に2000年をピークに減少し、2020年にはピーク時の約半分、に減少するものと推計された。

### 地方部を追う都市部

このような現象は地方部だけの問題ではない。都市部においても住民の移動ニーズの広域化と公共交通がそれに応えられなくなった状況は同じである。女性高齢者の免許保有率もまだ地方部ほど高くないものの、人口30万の都市は10年前の10万人以下の都市を、人口100万の都市は10年前の30万人の都市を追いかける形で女性高齢者の免許保有率は上昇している。2002年の仙台都市圏の調査では、女性高齢者の免許保有率が20年前の男性高齢者の保有率に追いついた格好となっており、この20年間の男性高齢者の免許保有率上昇と同様に、今後20年間は女性高齢者の免許保有率は上昇するものと思われる。

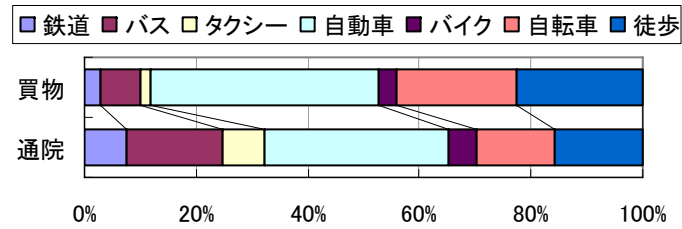
ただし、都市部では核家族化が進んでいることから、短期的には送迎が頼めない高齢免許非保有者が増加するものと思われる。特に、開発から2、30年経過した団地では、通勤・通学需要の減少に伴ってバスサービスの低下が深刻な

団地も多く、このような公共交通空白地帯は地方部以上に急速に広がる恐れがあり、このような地区ではバスに変わる公共交通として乗合タクシーやデマンド対応など、タクシー事業者に期待されるものが大きくなると思われる。

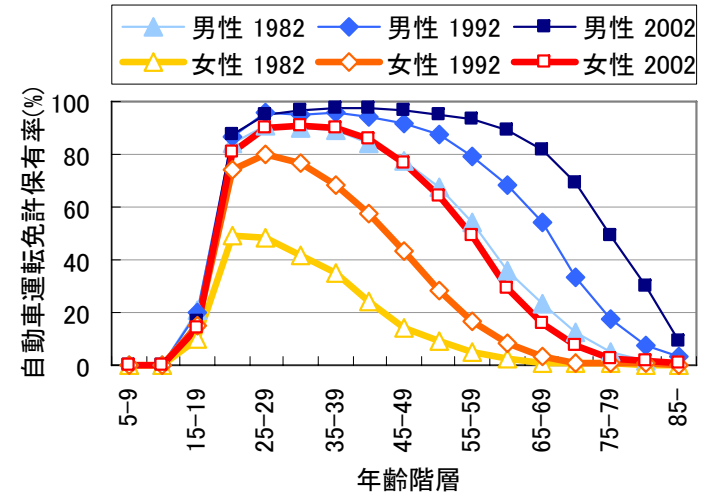
### 長期的視点を考慮に

地方部、都市部ともに1970年代以降タクシー需要の減少が続く中、現在の主たる利用者である高齢者に対応した車両やサービスなどを充実させていくことは短期的な戦術として必要である。しかし、長期的には高齢者の利用も減少する恐れがあることを今から覚悟しておかなければならない。

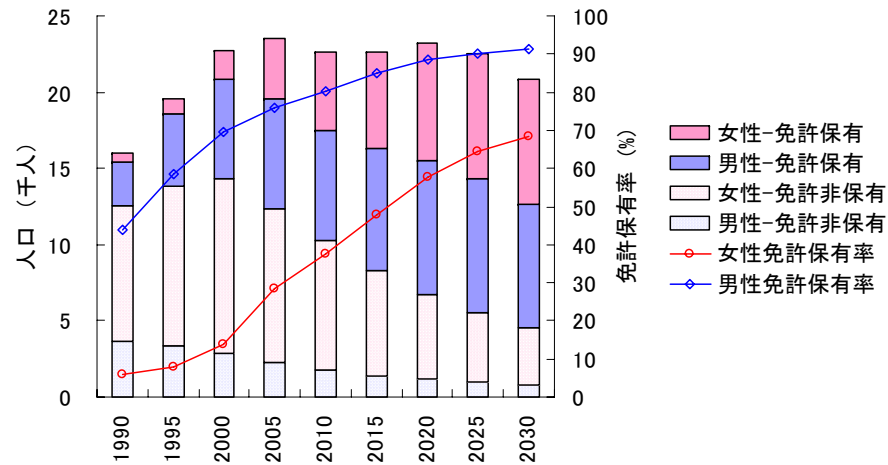
その一方で、運転に不安を持つ人は年齢に関係なく2割程度いるというデータもあることから、若い人を含めてこのような人々の需要を開拓することが長期的に安定したタクシー需要を確保するために重要な戦略になると思われる。そのためには、単に価格だけでなく、安全面の問題や環境問題なども含めて、地域社会にとって必要な移動サービスとしてタクシーが担うべき役割を考えていく必要がある。



車を運転しない人の手段 (花巻都市圏 1999)



仙台都市圏における免許保有率の推移



宮城県栗原地区 65 歳以上人口と免許保有率の予測