

地域のタクシー事業者は、地域住民の生活交通を維持するため、乗合タクシーの運行に積極的に取り組んでいる。また、各タクシー協会では、協会役員等が自治体を訪問して乗合タクシー導入についての提案等を行う「自治体訪問活動」に積極的に取り組んでいる。その取組を更に強化するため、平成30年度から地方運輸局から支援を得て自治体訪問活動等を行い、それを通じて把握した地域が抱える課題を集約・整理するとともに地域交通サポート計画を策定し、課題の解決に向けたタクシー事業者として貢献できる取組を計画的に進めていく。

これまでの取組

- H28乗合タクシー4,174コース、11,943両
 <H20からコース数1.8倍、車両数1.5倍>
- 乗合タクシー事例集の作成
 <H28.2第1版、H28.10第2版、H29.10第3版>
- 各県協会役員・支部長等が約1,700自治体を訪問し、乗合タクシーの提案を実施
 <各版毎に計3巡実施>
- 自治体との連絡体制を構築



乗合タクシー導入事例73

橋ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」（大阪府河内長野市）

河内長野市が持続可能な公共交通の確保を基本方針とした「河内長野市公共交通のあり方」を策定し、協働による地域主体の公共交通の確保や公共交通空白・不足地域の解消に取り組む中で、「急坂が多く遠がいたためバスが通れない」「高齢化が進んできた」等の課題を抱えていた橋ヶ丘地域において、地域・事業者、市との連携による乗合タクシーを平成28年11月から導入。高齢者と生活に必要不可欠な買物・通院等の施設が集中する駅前との間を巡回している。

【運行状況】

- ①運行主体 タクシー事業者1社(淡路第一交通㈱)
- ②定額 300円/回
- ③運行形態 18便/日、8時30分～18時50分
 駅(南海高野線 三日月町駅)と橋ヶ丘地区の10停留所(内1か所は乗車のみ)を巡回
- ④運行車両 ジャンボタクシー(1台、事業者所有)
- ⑤取組の特長等

●事業者、地域の住民、河内長野市が一体となり、タウンウォッチングを行い、ルート、停留所位置等の選定を共同で行った。

●収支率は約8割で、赤字部分は市が補助を行っている。



取組のポイント

- 自治体内に「公共交通対策委員会」を設置し、PRのほりの作成・設置や定期的な協会の開催等に取り組むなど、住民の方の「地域の交通は地域が守る」という意識が非常に高い。
- 事業者においても、協賛会への参加や便利な田舎車の発行、利用促進のためのフェッショの配布等、積極的に取り組んでいる。

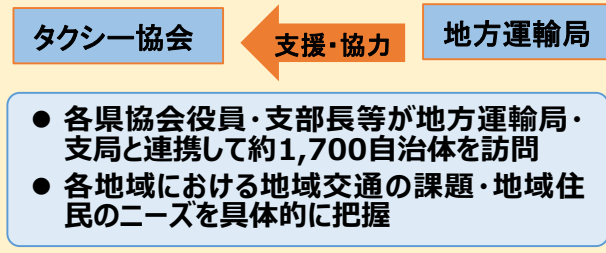
※自治体：河内長野市福祉センター長 藤原 隆雄氏(075-821-1111)

H30年度取組

全タク連

- 乗合タクシーの事例集第4版作成(9月)
- 各協会が行う地域交通サポート計画に関する国土交通省の支援依頼(9月)

タクシー協会



全タク連

- 各協会が取りまとめた課題・取組みを集約・整理
- 集約・整理した内容を国土交通省本省・地方運輸局に情報共有するとともにサポートに向けた連携を図る

タクシー協会

- 地域の具体的な課題・ニーズを整理

H31年度以降取組

全タク連

- 集約・整理した内容と併せて国土交通省における地域交通に関する検討内容を各協会にフィードバック
- 各協会の行う計画の着実な実施への支援

タクシー協会

- 地域交通の課題解決に向け、ICTの積極的な活用などを通じてタクシー事業者が貢献できる取組をとりまとめ
- 地域交通サポート計画を策定し、自治体に提案
- 地方運輸局支援・協力を得ての自治体訪問活動の継続実施
- 地方運輸局のサポートを受け、PDCAサイクルに沿って計画の着実な取組を実施



自治体訪問活動など地域の関係者との意見交換で把握した
主なニーズと課題について

1. 自治体訪問活動等の進捗状況（平成31年1月11日現在において報告を受けたもの。）

訪問自治体数

訪問自治体数合計

691市町村

うち、地域公共交通会議等

418協議会

2. 主な課題・ニーズ等

① 地域の抱えるニーズ・課題の例

- ・開発から年数が経過した郊外部のニュータウンではマイカーが主体であるものの、高齢化の進展が著しく、自動車を運転しない移動制約者の移動の足も必要であり、そうした一部の需要に対応した乗合タクシーが期待される。
- ・道路が狭い、坂がきついなどの地形上の制約から路線バスの運行が難しい地域があり、商店街での買い物の移動手段の確保についてタクシーが利用されているが、割安に利用できないか。
- ・観光産業に力を入れているが、路線バスの便数も少なく、2次交通が不便であるということから市を訪れる観光客のほとんどがレンタカーやマイカーを利用した観光であり、市内の交通渋滞等の原因ともなっている。
- ・商店では複数の IC カードに対応できる端末が増えてきた。是非タクシーでも、様々な決済方法が利用できるよう対応してもらいたい。
- ・夜間に病院への送迎を頼めるタクシー事業者が居ない。隣接市町村の24時間営業のタクシーの営業所の方が近いのだが、営業区域が異なるため頼めない。事実上の交通空白地だがどうにかならないか。
- ・市内唯一のタクシー事業者が営業所を畳んだ。隣接市町村の事業者が配車はしてくれるが、時間がかかる。市内の繁華街への影響も大きい。経済的にも打撃であり、将来の衰退に繋がらないか不安。
- ・狭路・急坂の多い地域やガソリンスタンドのない離島などの地域振興や生活交通の手段として、安全が確保できる条件で、グリーンスローモビリティがタクシーに使えないか。
- ・電話でタクシーを呼んでも中々配車してもらえない。車両数に比してドライバーが少ないようだが、効率的に配車して少ないドライバーでも多くの旅客を運べないか。

② タクシーが貢献するにあたっての課題

- ・乗合タクシーの実施に向けて、乗合事業の許可申請に係る法令試験の受験が必要であり、高齢な経営者にとって過大な負担がかけられている。また、「一般乗用」の資格しか保有しない運行管理者が多く、乗合の運行管理資格も兼ねる「旅客」の運行管理者の資格を取得する必要がある。
- ・零細事業者にとっては、少額といえども一般乗合旅客運送事業の登録免許税が負担と感ずる。
- ・営業区域外から配車の要望があるが、現行制度上、営業区域外からの配車には応じることが認められない。
- ・地方部では、タクシードライバーの高齢化や後継者不在等でタクシー事業の継続そのものが困難となっており、地域毎の事細かなニーズに応える余力がなく、若手や女性がド

ライバーとして就業しやすい環境が必要であり、パートタイムや固定給など工夫も講じているところであるが、第二種免許の取得要件緩和など制度的なサポートも必要。

- 自治体により乗合タクシーに対する認識に温度差がある。また、未だにタクシーを地域公共交通として認識していない自治体担当者も散見される。
- 地域公共交通会議自体が未設置の自治体がある。また、設置はされているがタクシー事業者が会議メンバーに選出されていない場合もある。
- 地元タクシー事業者に事前に相談・協議もないまま、地域公共交通会議等が開催され自家有償運送ありきで議論が進んでしまうことがある。
- 中山間地などの過疎地域においては、適切な交通サービスを維持するコストと、利用者個人の負担の限界が見合わない場合が大層を占める。地域交通を支えるためには自治体による適切な財政支援が不可欠であるが、財政難を理由に補助金の削減・打ち切り等が各地で行われている。
- 自治体からの補助は、収支差額補填（赤字補填）であることがほとんどであるが、赤字補填では、事業者等の努力により利用者が増え、収入が増えると補助金額が減らされてしまうなど、事業者の努力にインセンティブが働かない。

3. ICTを活用した先進的取組事例

(1) 配車アプリの普及促進

効率的な配車により生産性を向上させるほか、相乗タクシーなど新たなサービスの導入にも不可欠なインフラとなっている。

(参考)

- 現在の普及状況（平成30年9月現在、全タク連調べ）
JapanTaxi、みんなのタクシー、MOV、Uber、DiDi 等 104アプリ
- スマホアプリによる配車可能車両数；（平成30年4月現在、全タク連調べ）
アプリ導入事業者 約1,000事業者、導入車両 約6万4千台

(2) 小規模事業者向けクラウド型タクシー配車システム・コールセンターサービス

徳島県に所在する小規模タクシー会社の20代若手社長が、ITを積極的に経営に取り入れ、経営再建に成功。タクシー業界全体の課題をコールセンター業務と考え、2016年にIT企業・電脳交通社を立ち上げ、クラウド型のタクシー配車システムを開発。

同社の配車システムでは、クラウド上で車両の情報を一括管理することによりタクシー事業者の配車業務を効率化し、タクシー車両に取り付けたタブレット上の地図情報等により運行をサポートする。

タクシー事業者は、それぞれの事情にあわせ、配車業務をアウトソーシングすることにより経営コストを削減することができる。

タクシーの配車業務は、無線配車が主流で、無線の基地局がカバーするエリア内のタクシーにしか、配車指示を出すことができず、営業範囲が限られている。一方、同社の配車システムは、IP技術を使用しているため、場所の制限なく配車指示を出すことができる。また、GPSを使ってタクシー全車両の位置情報を確認することができるので、迎車依頼の旅客に対し、最適な車両をマッチングすることができる。さらに、タクシー車両に設置されたタブレットへ、迎車依頼のお客様情報を送ることができ、ドライバーは正確かつ最適なルートでお客様を迎えに行くことができる。

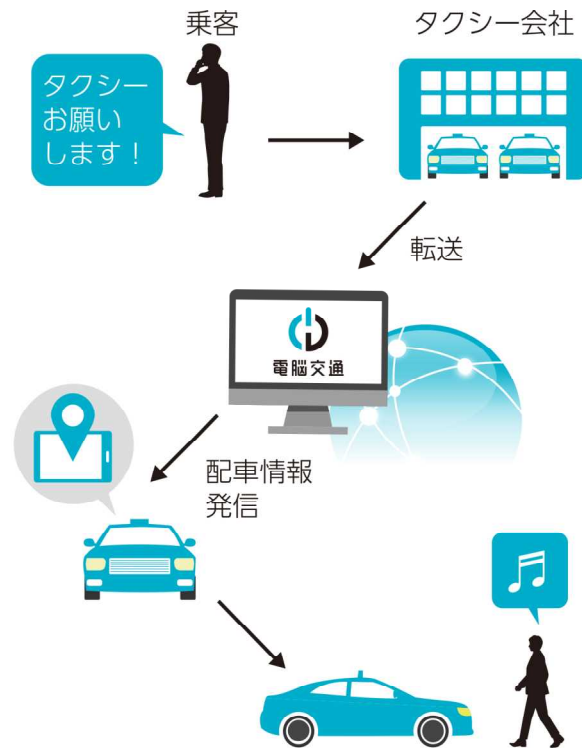
現在、同システムを利用するタクシー会社が順調に増えており、徳島のほか、岡山、福岡にもコールセンターを開設し、10都府県で展開している。

電話番号の 変更なし！

タクシー会社様の電話番号は変わることなく、従来の電話番号のままご利用いただけます。

日本初！クラウド型 タクシーコールセンター サービス

専用アプリがインストールされたタブレット端末をタクシーに設置することで、コールセンターから送られてくる情報により正確かつ最適な配車業務を行うことができます。



いつでも どこでも動態管理！

電腦交通の動態管理システムを導入することで、時と場所に縛られない自由な動態管理を行えます。

最寄りの タクシーを配車！

コールセンターの正確かつ最適な配車指示により、迅速で顧客満足度の高いサービスが行えます。

(株) 電腦交通提供資料から引用