

平成25年11月

# 新しい地域交通体系の構築に向けて

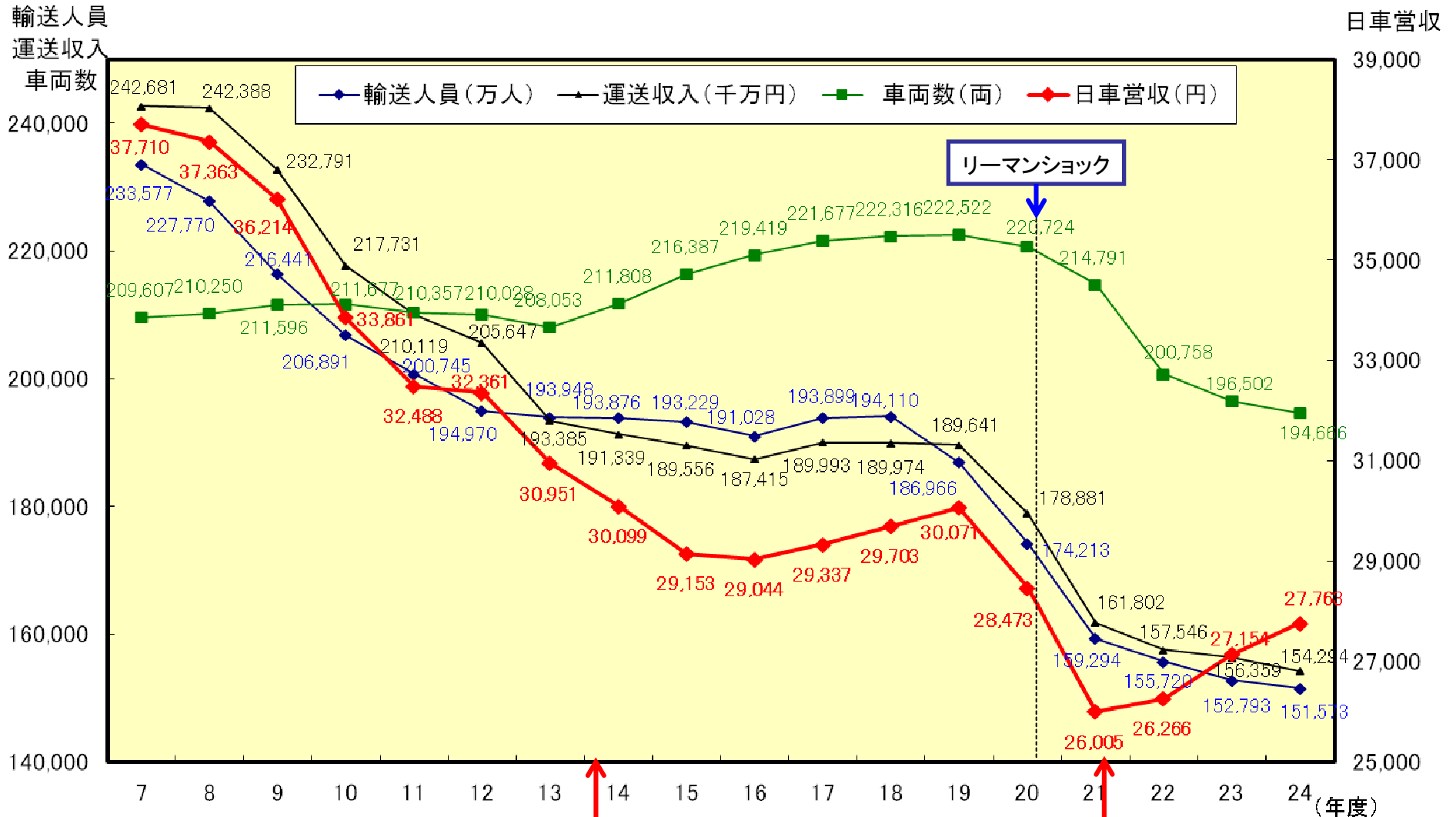
## ～ タクシーがつなぐ人の輪 地域の輪 ～



全国ハイヤー・タクシー連合会  
副会長兼地域交通委員長  
第一交通産業株式会社代表取締役社長  
田中 亮一郎

# 1. 法人タクシー事業の現状

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・特定地域における適正化の取組み(減車)の結果、平成22年度以降日車営収が上昇。



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収 規制緩和(需給調整規制等) 国土交通省調べ タクシー適正化・活性化法施行

## 2. 少子高齢社会に向けたタクシー業界の取り組み

### (1) 乗合タクシー

一人当たりの定額運賃で、定員まで相乗りが可能。  
「過疎型」では、バスの便が無い地域等にお住まいの方々の移動手段の確保に貢献。  
路線方式(定期、不定期)と区域運行方式(前日までの予約に対応して自宅等までタクシーが迎えに来るオンデマンド)がある。

路線バスのない地域や時間帯に対応した**過疎型** → 2,738コース

マイカーが利用できない移動困難な高齢者などの通院等お出かけ支援に対応する**福祉型** → 39コース

地域の観光スポットを効率よく周遊する**観光型** → 213コース

空港と周辺市町村を結ぶ**空港型** → 330コース



このほか、「都市型」等を含め、

全国で3,568コース、10,548台

(平成25年3月末現在・国土交通省調べ)

都道府県別乗合タクシーの現状

平成25年3月31日現在

運輸局	都道府県	コース数								配置車両数								事業者数									
		団地	過疎	都市	空港	観光	福祉	その他	計	団地	過疎	都市	空港	観光	福祉	その他	計	団地	過疎	都市	空港	観光	福祉	その他	計		
北海道	北海道	1	24	2		2	8	1	38	27	92	4		2	33	43	201	1	14	1		2	3	2	23		
東北	青森県		18		4	32		4	58		47		161	148		201	557		8		3	4		7	22		
	岩手県		48		6	2		1	57		138		22	6		3	169		22		5	1		1	29		
	宮城県		79		1	1			9	90		67		4	3	135	209		29		1	2		17	49		
	秋田県		118			99	108		16	341		267		167	173		54	661		35		15	19		8	77	
	山形県		122			9	13			144		269		160	35			464		28		11	3			42	
	福島県		117			31	7	2	1	158		155		66	16	2	2	241		36		15	3	1	1	56	
関東	茨城県		33					1	22	56		120			1	59	180		50				1	24	75		
	栃木県		27	1			1			29		75	5		20		100		34	1		1			36		
	群馬県		60			2	3			65		26		6	43		75		8			1	6		15		
	埼玉県	2	20	2				1		25	3	36	4			8	51	3	18	2				1	24		
	千葉県	6	30			2			9	47	9	54		9		38	110	2	16						8	26	
	東京都	2	2	6			1	1		12	8	5	12		3	1	29	2	4	2	1	1	1		1	11	
	神奈川県	1	5					1		7	29	12				1	42	3	4					1		8	
	山梨県		15				2		17		37			25			62		13				7		20		
北陸信越	新潟県		14			11		5	4	34		22		30		127	74	253		4		3		5	8	20	
	富山県		15			2		1		18		23		6		1	30		4		1			1	6		
	長野県		114			5	4		2	125		249		193	114		6	562		38		3	5		1	47	
	石川県		7			9	1	1		18		12		31	2	1	46		2		7	1	1		11		
中部	福井県		60	2		2	1			65		119	4	3	2		128		17	1	1	1			20		
	岐阜県	2	36				1	2		41	2	139			1	1	143	1	10				1	1	13		
	静岡県		42							42		116					116		20						20		
	愛知県		133			37			2	14	186		206		18		45	54	323		18		3		1	2	24
	三重県	2	20			1	1			24	1	76		1	73			151	1	9		1	3		14		
近畿	滋賀県		40			1			1	42		205		10		2	217		7		1				1	9	
	京都府		1			9	3			13		4		1,753	864		2,621		1		2	1			4		
	大阪府									-							-									-	
	兵庫県		22			3				25		50		34			84		16		2				18		
	奈良県		8							8		35					35		9						9		
	和歌山県		13							13		33					33		5						5		
中国	鳥取県		21			1			2	24		17		8		11	36		5		4				2	11	
	島根県		88			1	1	7		97		63		4	5	21	93		19		1	5	4		29		
	岡山県	4	122			1	1			128	13	465		12	20		510	1	33		1	2			37		
	広島県	9	179			1	3			192	9	167		3	5		184	3	55		1	2			61		
	山口県	1	32	15	10	6				64	4	36	51	82	78		251	1	14	9	6	9			39		
四国	徳島県		60							60		10					10		6						6		
	香川県		143	1	19	4	1			168		24	2	26	20	6	78		14	2	2	3	1		22		
	愛媛県		12	22	3	2				39		20	21	11	3		55		9	5	3	1			18		
	高知県		16			2				18		40		14			54		14		2				16		
九州	福岡県		123	1	38		3	4		169		122	4	112		15	15	268		36	1	19		3	2	61	
	佐賀県		57	18	13			1		89		56	16	59		5	136		9	3	12				1	25	
	長崎県		21	27	6	1				55		62	17	6	2		87		14	9	6	1			30		
	熊本県		177	19	1	12			3	212		406	16	1	57		56	536		56	4	1	4			4	69
	大分県		227						3	230		147				16	163		47					3		50	
	宮崎県		68	1					7	76		54	1			6	61		14	1					4	19	
	鹿児島県		149						149		133						133		42						42		
沖縄	沖縄県								-								-								-		
全国		30	2,738	117	330	213	39	101	3,568	105	4,511	157	3,012	1,720	279	764	10,548	18	866	41	134	88	28	93	1,268		

## 乗合タクシー導入事例①

### いいだ愛のりタクシー（長野県飯田市）

運行主体：タクシー事業者7社

運行路線：竜東線、三穂線、川路線、かざこし線  
 上市田線、遠山地域、平岡線、  
 遠山郷高校通学支援線

※事前予約制（1時間前の予約）

・飯田市から人件費や燃料費等の諸費用の補助により地域の住民の町への通院・買い物等の足として貢献

### （遠山地域運行事例）

運行主体（有）天竜観光タクシー

運賃：

下栗の里 ← 8km → 旧上村上町 300円（片道）

下栗の里 ← 18km → 旧南信濃村和田 890円（片道）

・遠山地域では、須沢線、上島線、上村線、下栗線、八重河内線を運行

・上村地区唯一のタクシー事業者  
 （ジャンボタクシー2台、普通車1台保有）





## 乗合タクシー導入事例②

電話で予約バス（乗合タクシー）  
（岐阜県可児市、美濃加茂市、御嵩町）

事業主体：各自治体

運行主体：可児タクシー(株)他1社

運行路線：可児地区7路線、美濃加茂地区1路線

御嵩地区2路線

・タクシー車両を使用するが、高齢者等への分かりやすさのため、名称は「電話で予約バス」とした。

・タクシー会社のノウハウを活かし、デマンドタクシー配車システムを開発した。

・(公財)岐阜県産経センター 事業可能性評価A受賞  
(公財)全国中小企業取引振興協会  
都道府県協会情報優良化企業表彰受賞

(可児市今渡・川合・土田地区デマンド運行事例)

運行開始年月日：平成22年4月～

運賃：1回300円

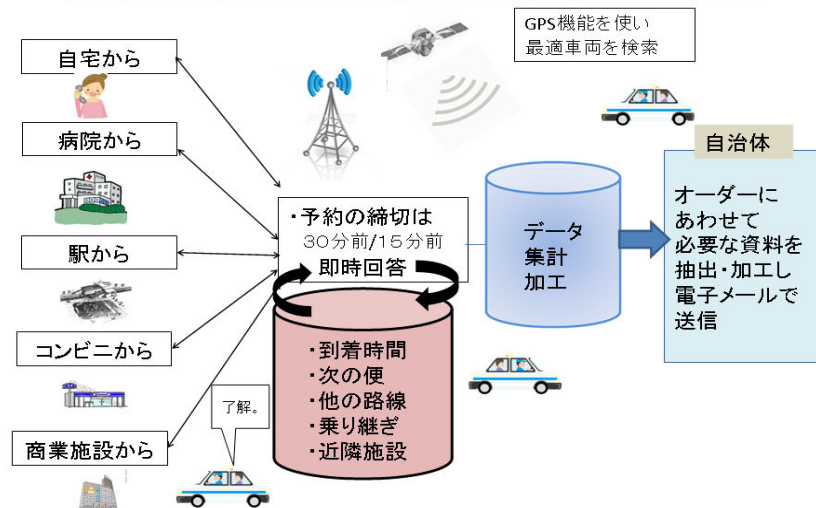
※事前予約制(30分前の予約で事前登録なし)

・2路線76の停留所を設置。

・市が運営するコミュニティバスと比べ、補助金は1/2、利用者は2.8倍(24年度実績・可児市調べ)



### 当社のデマンドタクシー配車システム



## 乗合タクシー導入事例③

### 北九州空港乗合タクシー (福岡県北九州市)

運行主体: タクシー事業者7社

運行開始年月日: 平成18年3月～

運賃: 右図参照

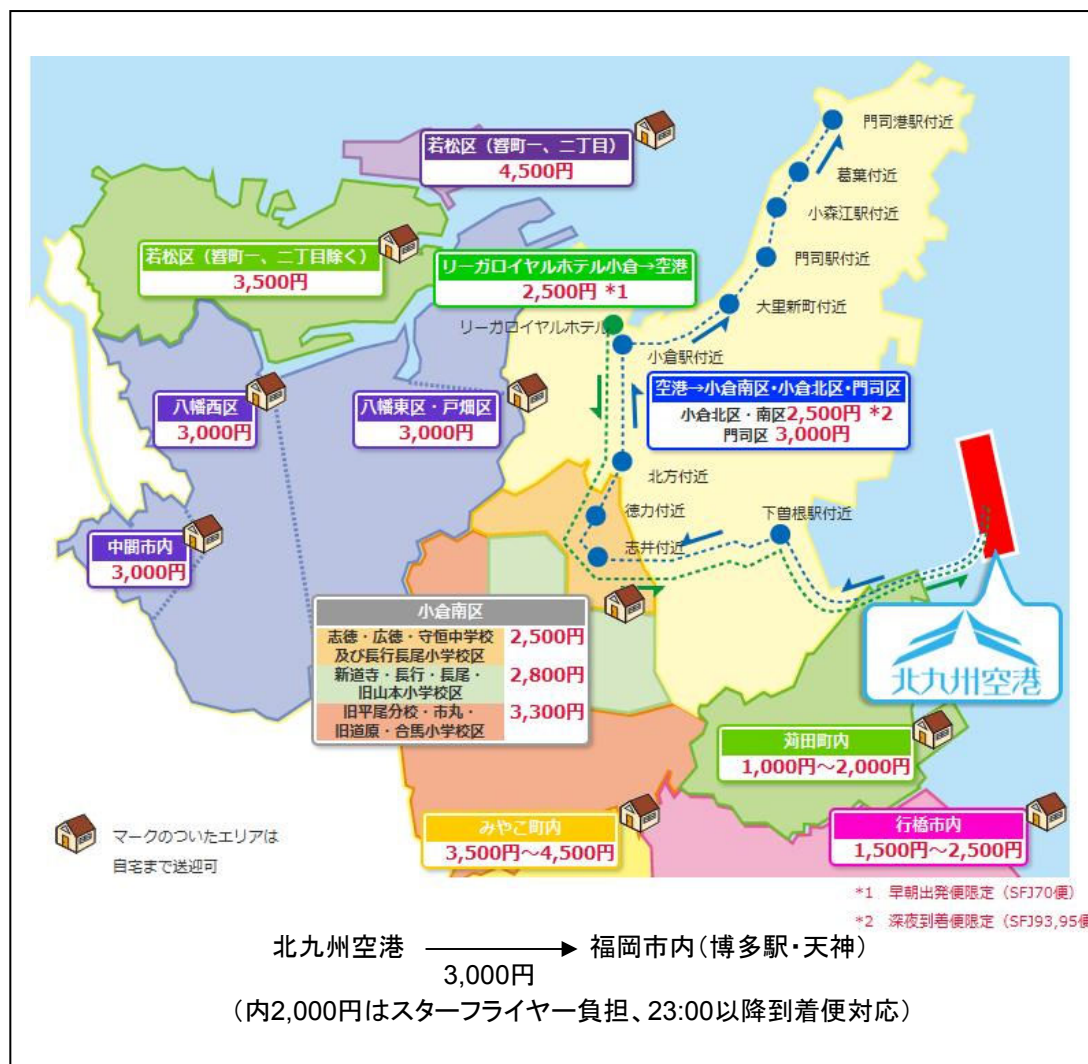
※事前予約制

・空港と八幡西区、若松区との区間を運行していた路線バスの撤退による公共交通空白地域についての北九州市からの支援要請に対応。

・連絡バスの無い早朝・深夜の時間帯の足の確保に貢献。

・運行7社による北九州空港乗合タクシー推進協議会を結成。

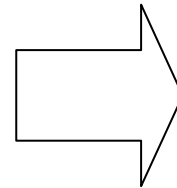
・地区によっては自宅まで送迎が可能。



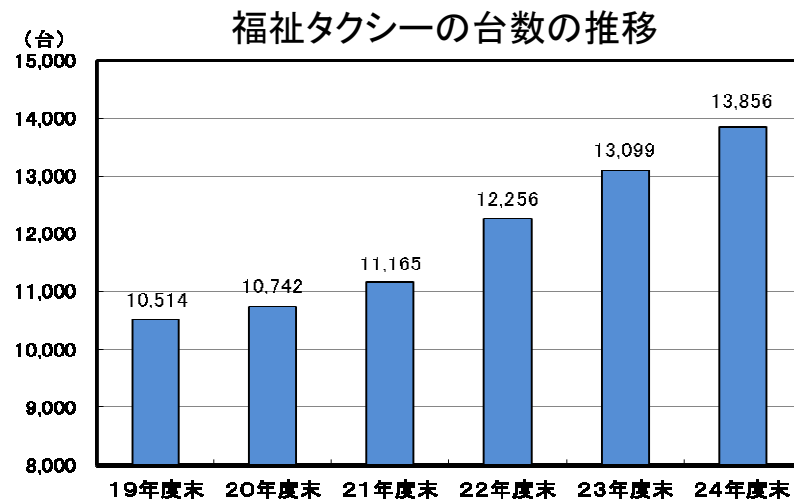
## (2) 福祉タクシー等

### ① 車両の導入

・ユニバーサルデザインタクシー	451台
(24年度末・全タク連調べ)	
・福祉タクシー	13,856台
(24年度末・国土交通省調べ)	
合計14,307台	



「32年度末までに約28,000台」  
の目標に向け、導入を促進



国土交通省による認定を受けたユニバーサルデザインタクシー  
日産NV200バネットタクシー



## ②乗務員教育

### (例)ユニバーサルドライバー研修

健常者のみならず高齢者や障がい者等の移動制約者のお客様の特性を理解し的確に対応するため、全福協及び全タク連がユニバーサルドライバー研修のカリキュラムを開発。23年10月より、タクシー協会、無線協同組合、タクシー事業者により実施。

全福協及び全タク連が組織する研修推進実行委員会は、本年1月18日、国土交通省のバリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞。

実施機関 47団体

受講者数 5,053名 (25年9月末現在)



## ③福祉タクシー共同配車センター

福祉タクシーを活用した共同配車センターが、東京都、大阪府、岐阜県東濃地区、京都市で運営。

前日までの予約により、ヘルパー等の教育を受けた運転者が移動制約者の方の外出をサポート。



### (3) その他の取組み

#### ① 妊婦応援タクシー

・事前登録をした妊婦のお客様に対し、陣痛等が始まった場合に専門の研修を受けた乗務員がかりつけの病院まで輸送

※ 陣痛タクシー(東京都、熊本県等)、ゆりかごタクシー(滋賀県)等



#### ② 育児支援タクシー

・保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応

・お子様だけの乗車も可能

※ 子育てタクシー(27都道府県)、ねりまキッズ安心タクシー(東京都練馬区)等



#### ③ 救援・救急タクシー

・高齢者や体の不自由な方々に対し、携帯電話等を活用した緊急通報制度により、緊急事態の場合には、近くを走行する運転者をご自宅に急行

※ あんしん倶楽部(岩手県)、あんしんネットワーク(愛知県)等

#### ④ スマートフォンによる配車

・スマートフォンのアプリによる配車サービスが拡大

・スマートフォンのGPS機能により乗車位置を把握し、効率的な配車が可能

※ 全国タクシー配車、東京無線アプリ、モタク等



#### ⑤ タクシー代行

・飲酒をされたお客様を2名の乗務員でお迎えにあがり、お客様をタクシー輸送するとともに、お客様の車を陸送

・飲酒運転の防止に貢献

※ 32道県で実施



#### ⑥ 便利タクシー

・時間の余裕がない方や外出が困難な方に、病院の予約や買い物代行、書類の受け渡しなど必要なときに必要なサービスを提供。

#### ⑦ タクシーコンシェルジュの設置

・JR博多駅、福岡空港、宮崎空港において、一定の多言語対応ができるタクシーコンシェルジュを配置し、外国人客にタクシーの乗車、運賃、観光地等の案内を実施。

※ 博多駅、福岡空港、宮崎空港

#### ⑧ 観光タクシー

・事前に予約をいただいたお客様を時間制運賃やルート別運賃でご案内

・観光ガイドに相応しい運転者を養成・認定する制度の拡大

※ 全国各地で実施



### 3. 新しい地域交通体系構築に係る提言

コンパクトな地域づくりにおける「公共交通」は大量輸送機関偏重からその発想を転換させる必要がある。ドアトゥドアの輸送を担うタクシー事業は、これからの公共交通機関の中核を担うもの。



このような認識の下、下記の事項を提言する。

#### (1) 自治体特に基礎自治体たる市町村の役割の重要性

どのような住民がどこに居住し、どのような課題やモビリティに関するニーズが存在するのか、また今後、どのように地域をつくるべきか、それを把握しているのは、住民に一番近い自治体である市町村である。

市町村がデータやアンケート、実証運行を踏まえて、どのようなモビリティが地域に存在するかを把握し、協議会でのネットワーク構築のための議論の基礎を提供するべきである。そのための支援を県や国は惜しむべきではない。

#### (2) 地域交通サービスを決定する「協議会」の重要性の確立

(1)で把握されたモビリティを踏まえて、ダイヤや運賃などのサービス水準を、自治体、地域住民、関係事業者などが参加する「協議会」で決定するとともに、当該地域の輸送サービスを安定的に維持する観点から、助成措置も含めて収支が相償うような認可運賃水準相当額を収受可能となるよう、協議会で決定した内容を3年～5年、国や自治体も含め関係者は遵守する仕組みとすべきである。新たな課題が発生すれば、協議会で再度、検討して決めていくべきである。

### (3) 地域交通ネットワーク形成のための支援

地域交通とくに中山間地など過疎地においては、ネットワークにおける適切なサービス水準を維持するコストと個人の負担限界が見合わないケースがほとんどであると考えられ、そのギャップを埋める公的資金の導入が必要となる。その際、サービス水準や利用度の検証は定期的に行われるべきである。

また、収支差額補助だけでなく、例えば複数のタクシー事業者が共同で無線を導入する際に、市町村の防災無線との共同開発を行い、大規模災害時の対応やタクシー事業者が地域貢献として行っている巡回パトロールに役立てる等、両者にメリットとなる支援の方策についても検討していただきたい。

### (4) 地域交通ネットワーク形成における地元事業者への配慮

地域交通ネットワークの形成は、地元のバス、タクシー事業者に十分参入する機会が与えられるべきである。地元事業者は、厳格な安全管理と輸送引受の義務を負い、かつご当局の厳しい監査の下に責任を持って事業を営む輸送サービスのプロであると同時に、当該地域の構成員として地元の雇用、経済に貢献しているものである。

様々なサービス展開を企画する場合、まず自家用有償旅客運送の利用を検討するのではなく、その前に地元のバス、タクシー事業者に声がかかる仕組みとしていただきたい。