

地域公共交通としてのタクシー活用

丹呉 允 / 国土交通省航空局

山中 慎一 / 中国運輸局

宮地 岳志・岡田 あかね / 株式会社バイタルリード

背景

コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーに代わる新たな移動手段として「タクシー」に着目し、高齢者や運転免許非保有者に対する「タクシー助成制度」を公共交通施策として導入する自治体が増加。

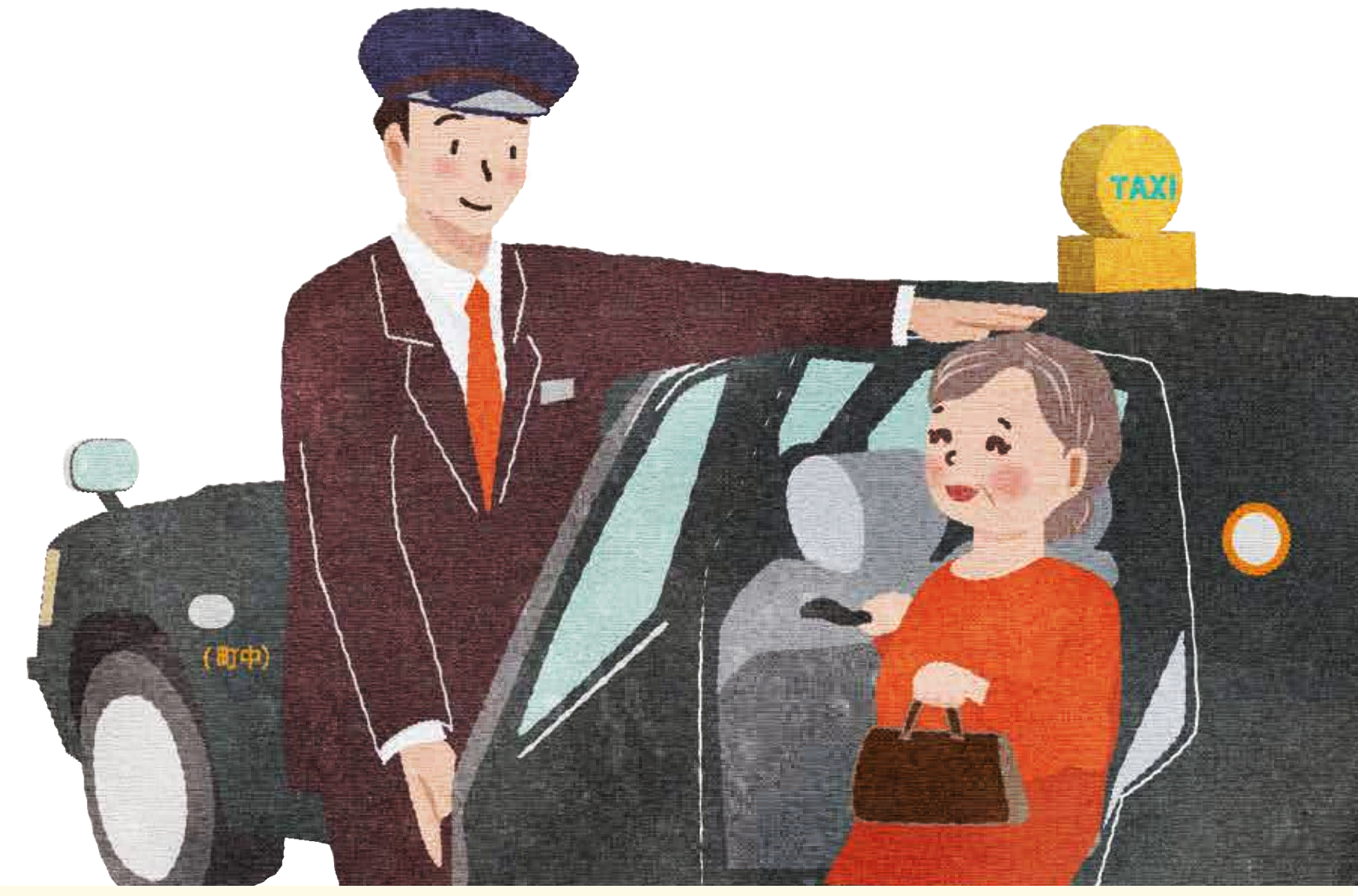
概要

実態把握

- ①中国管内の自治体アンケート
- ②事例研究 神石高原町(広島県)/美作市(岡山県)
- ③タクシー助成利用者アンケート

タクシー助成制度の導入を検討するプロセスを作成

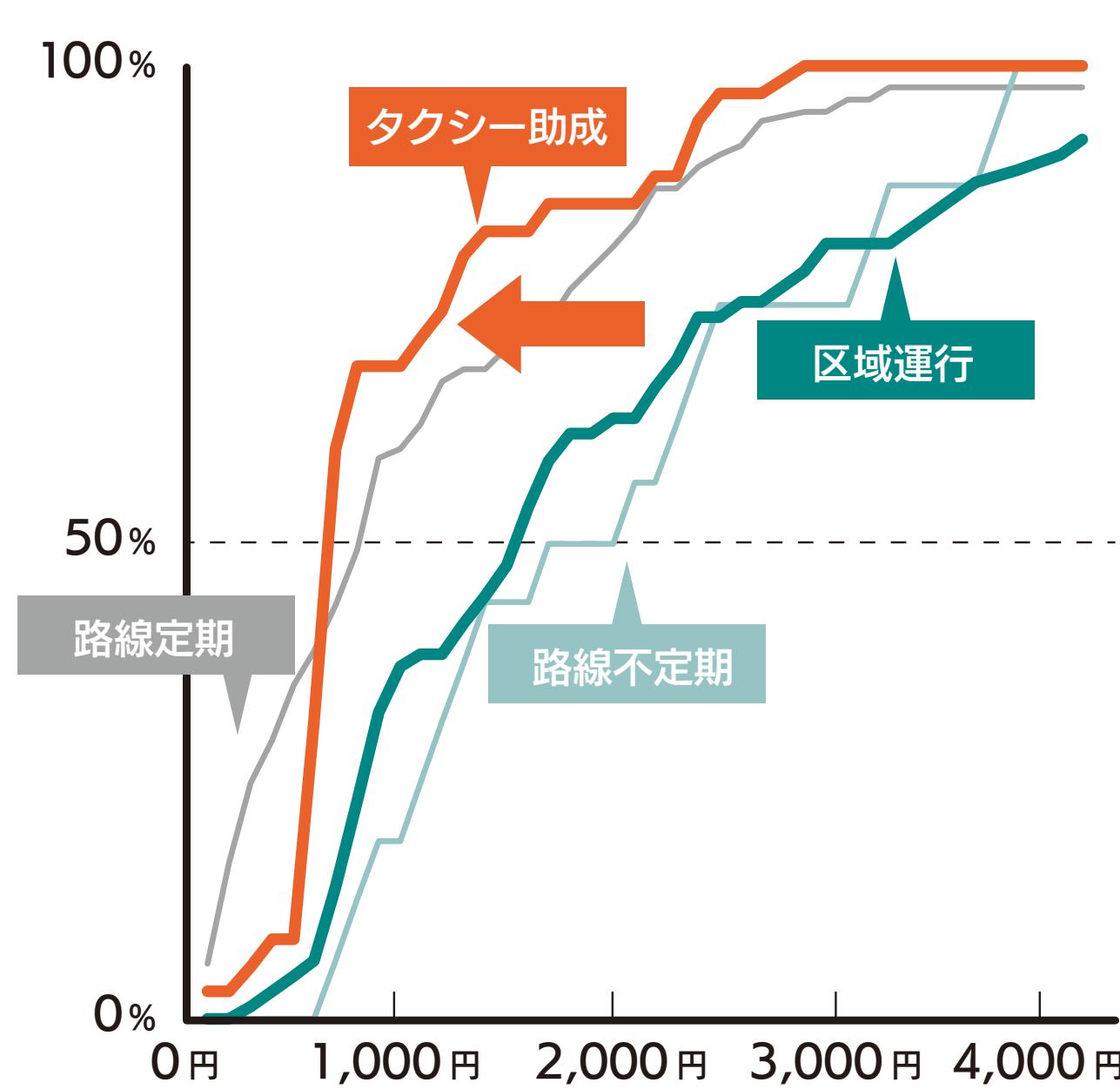
具体的な手法をまとめ自治体向けパンフを作成・配布



タクシー助成事業導入の効果

(1) 乗客1人当たりの財政支出の適正化

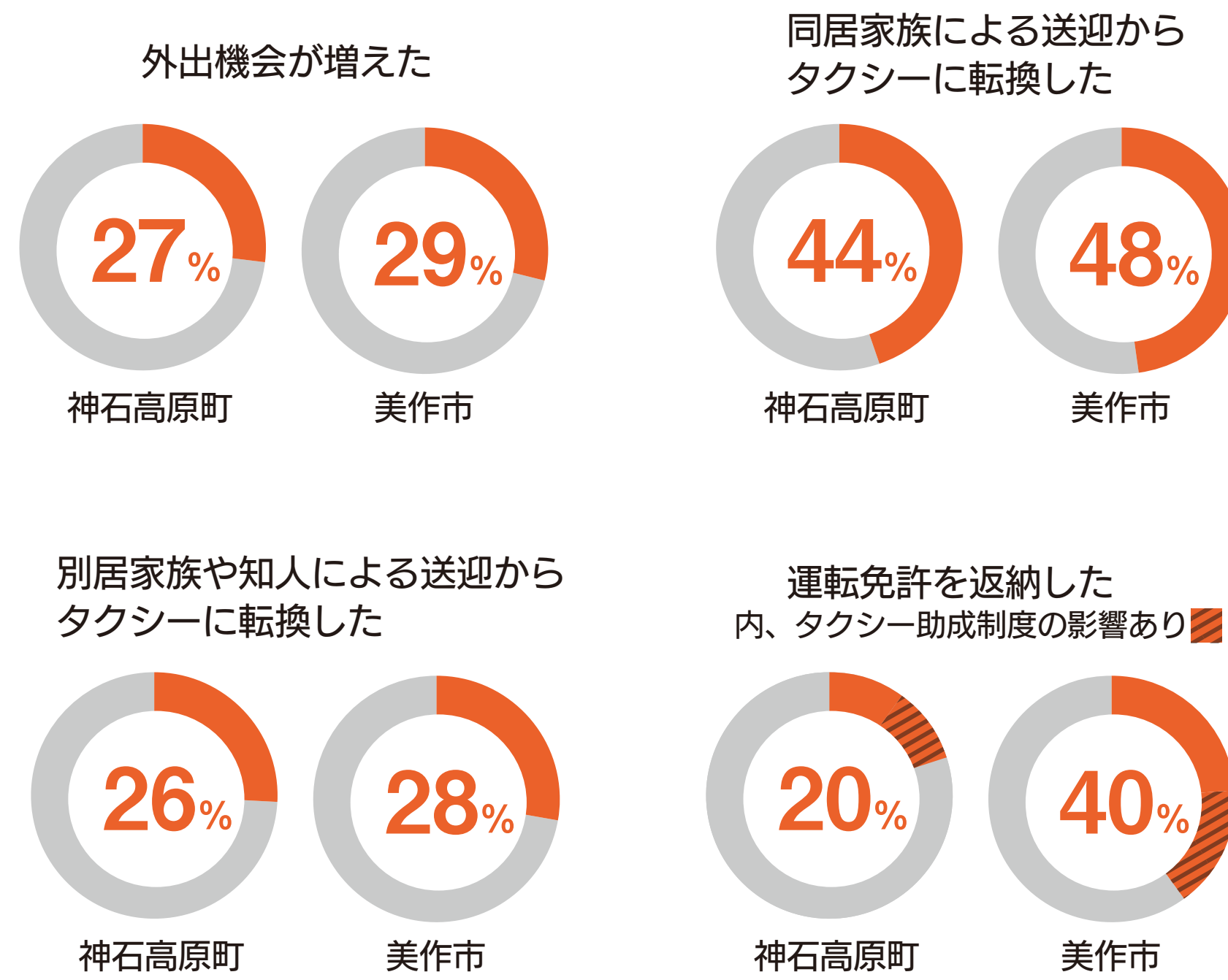
乗客1人当たりの財政支出を比較すると、区域運行の財政支出が最も高く、運行効率が低い。以前は、路線定期運行が非効率となり、より効率的な区域運行へ移行するパターンが多く見られたが、現在は、区域運行が非効率となっている傾向がある。



出典:中国運輸局 中国運輸局管内のフィーダー補助対象となる移動手段 ※タクシー助成は1乗車1人として計算

(2) 利用者の生活スタイルの向上

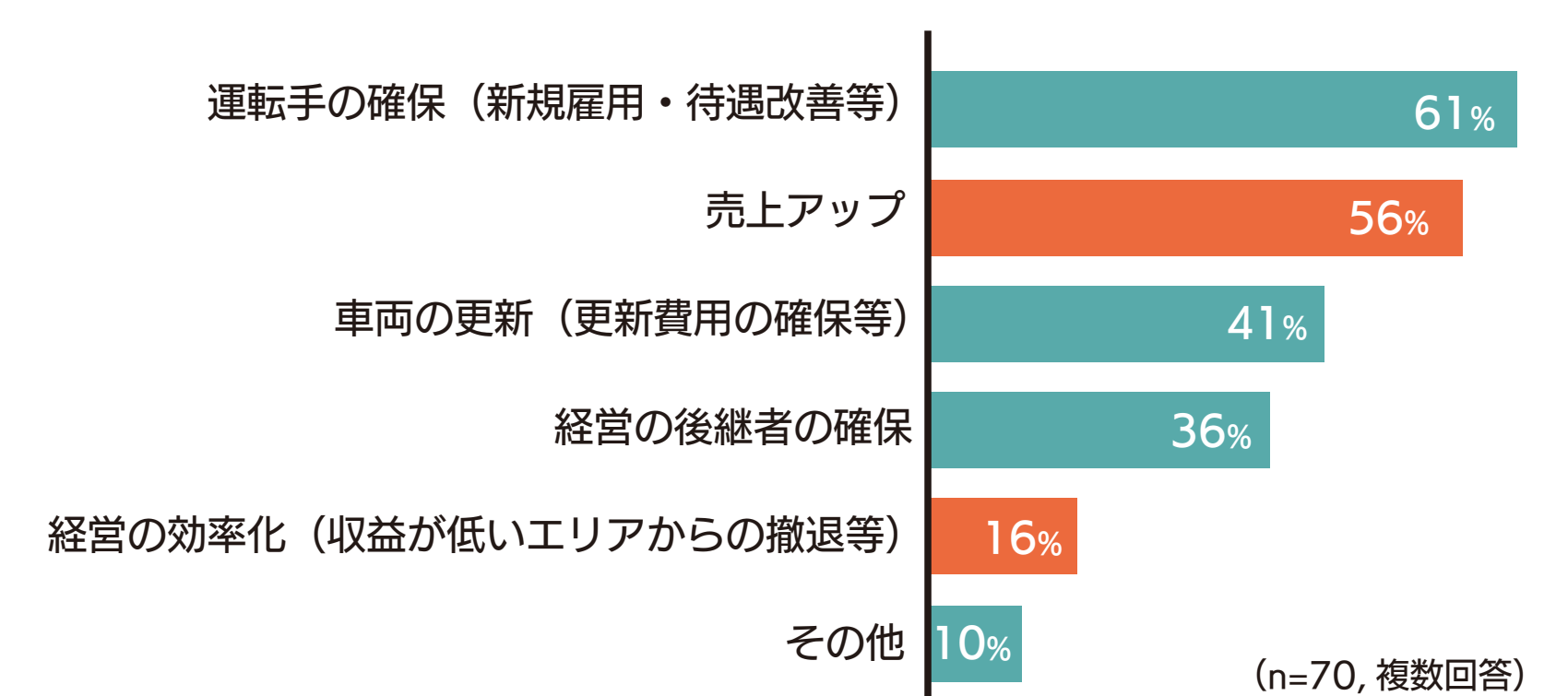
タクシー助成制度は、ドアツードアサービスのため、利用者の身体的負担は他の公共交通手段よりも極めて小さい。利用想定者が経済的な負担を過度に感じずに外出できるサービスレベルに設定できれば、高い評価を得られる。



出典:神石高原町・美作市のタクシー助成制度対象者を対象にしたアンケート調査(中国運輸局/2019年) グラフはいずれも助成制度登録者に対する割合

(3) タクシー事業者の経営安定化

タクシー事業継続に関する課題として「売上アップ」、「収益性が低いエリアからの撤退等」が挙げられ、タクシー事業者の経営安定化が移動手段確保の重要な要素の1つであることが示唆される。



出典:タクシー事業者を対象としたアンケート(島根県/2019年)

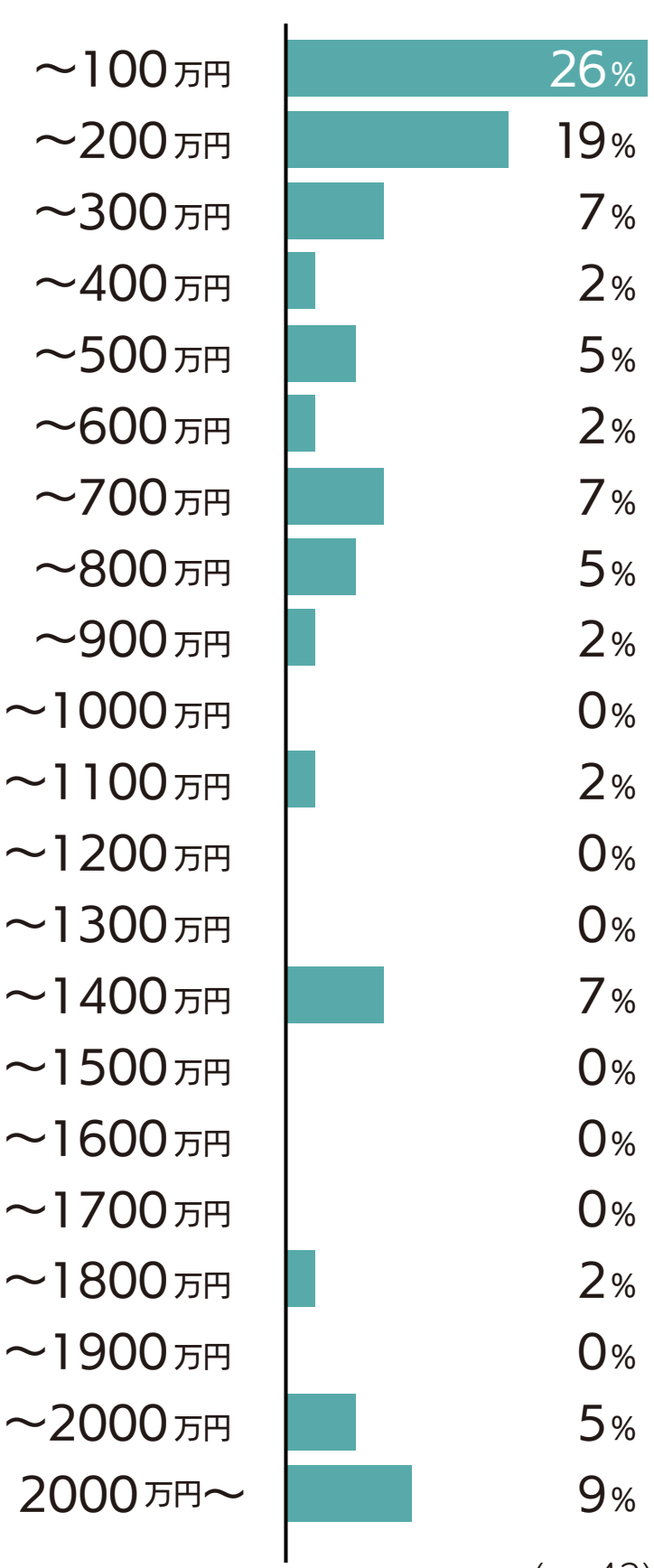
項目	導入前後比較	導入前(2016年度)	導入後(2017年度)
乗客数	96%	23人	22人
総走行距離	198%	456,710km	903,008km
実車距離	166%	262,157km	434,387km
乗客回数	147%	21,017回	30,943回
乗客人員	137%	31,644人	43,432人

出典:中国運輸局 神石高原町のタクシー事業者の合計値を示す。乗客数は経営業経過に伴う待遇の改善や神石高原町が導入する二種免許取得支援制度の活用により、2018年度に24人まで増加

タクシー助成事業導入の課題

(1) 財源確保

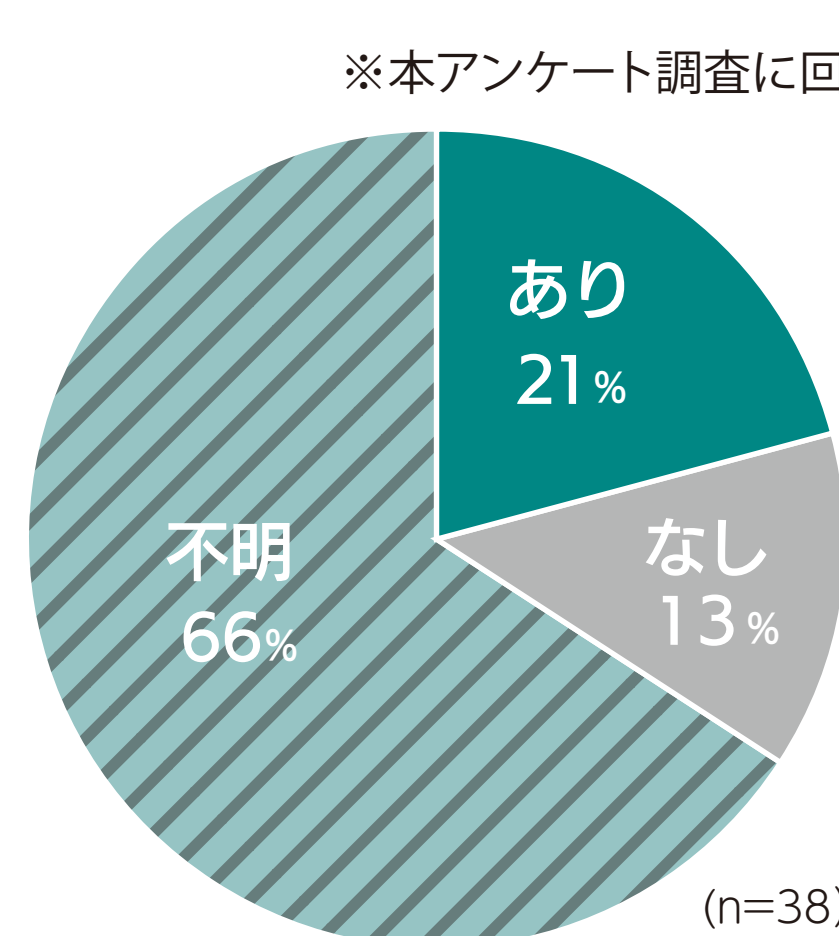
既にタクシー助成制度を導入している自治体※の56%が「財源確保」を挙げている。他の公共交通手段の維持確保と比較すると相対的には高額ではないが、利用者数が増加すると助成額も増加するという制度上の特性も自治体の課題意識に影響していると思われる。



出典:中国運輸局 自治体におけるタクシー助成制度に関する調査

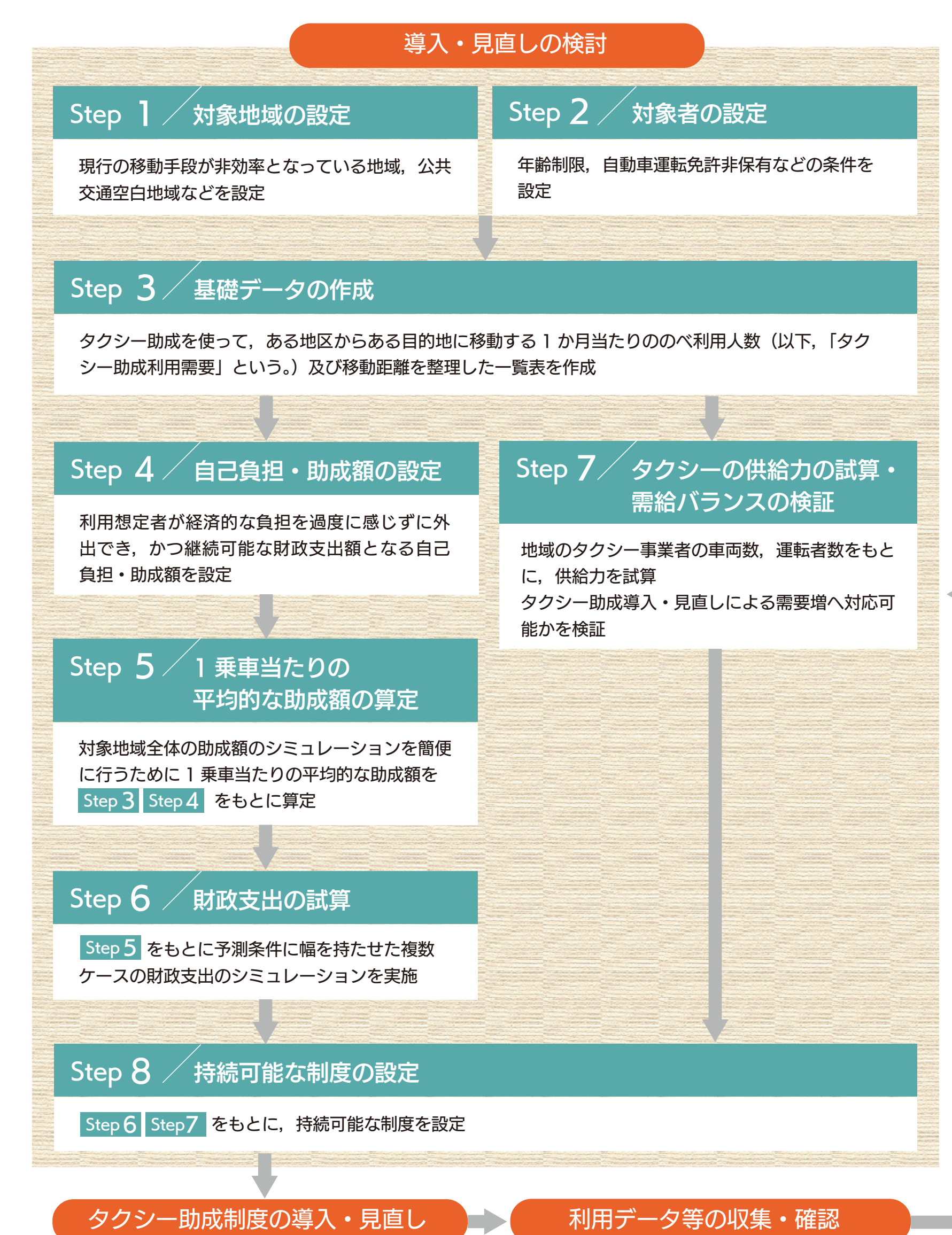
(2) タクシーの需給バランス

既にタクシー助成制度を導入している自治体※の31%が「需給バランス」を挙げ、実際、21%の自治体が「30分以上のタクシーの待ち時間が発生」していると回答し、需給バランスが問題として顕在化している。一方、66%の自治体は「不明」と回答しており、そもそも需給バランスを十分に把握できていないという現状もうかがえる。



出典:中国運輸局 自治体におけるタクシー助成制度に関する調査

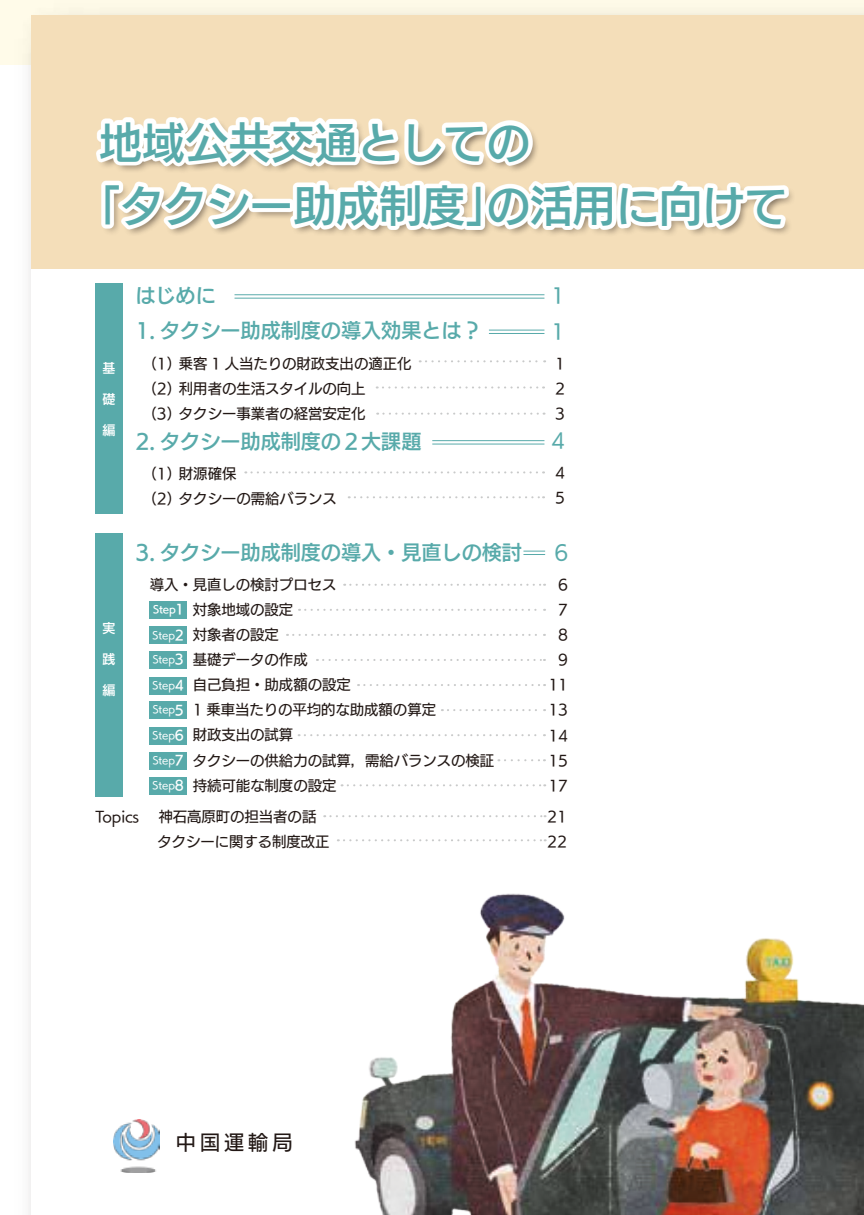
導入・見直しのプロセス



今後の活用に向けて

各自治体からの問い合わせもあり、公共交通としてのタクシーに注目が集まっていると感じる。ドアツードアで移動できるタクシーは、利用者にとって体の負担が非常に少なく、適正な制度設定をすれば自治体の財政負担軽減や、タクシー事業者の収益増にもつながることが期待されるが、他の公共交通とともに地域の状況に応じた検討が必要である。

パンフレットは中国運輸局のHPから https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_00503.html



具体的な手法はパンフレットでご覧ください!