

■公共交通体系におけるタクシーの利活用に関する基礎調査〔調査概要〕

1. 調査の背景と目的

〔調査の背景〕

○“タクシーも地域公共交通の一部である”という共通認識は広がりつつあるものの、通常のタクシー事業が地域公共交通体系の中に明確に位置付けられているケースは稀（地域公共交通会議などには乗合タクシー等の運行主体としての参画が主）

○現状の“狭義”の公共交通の枠組みの中では、移動需要が薄いエリアの移動手段の選択肢としては事実上『デマンド交通』の“一択”（過大な財政負担が発生しているケースや、“使い勝手”が悪いため利用が極端に低迷するケースなどが散見）

○福祉などの観点からタクシーを日常生活の最低限の手段として活用しているケースも見られるが、実態の把握が不十分

○急速に人口減少・高齢化が進展する九州の状況を見ると、地域によってはデマンド交通よりもタクシーを“上手に”利活用することが合理的な状況も想定

○タクシー利活用に関する情報が不足していることや、地域公共交通体系の中での位置づけが不明確であることなどから、公共交通の一端として考えにくい状況

持続可能な公共交通体系の構築に向けては、タクシーも含めたより幅広い枠組みの中で総合的・合理的な取り組みを進めていくことが必要

〔調査の目的〕

- 九州管内の各自治体で実施されているタクシー利用補助などの利活用の取り組みについて網羅的に情報収集
- 地域公共交通体系の中にタクシーを位置づけ、「共助」「公助」の仕組みの中で活用していくことの課題や可能性を検討

2. 調査手法（概要）

1. 市町村アンケート調査の実施

○九州管内の全市町村（計233市町村）を対象に、アンケート調査を実施

市町村アンケート調査での把握内容

①タクシー利活用の実施状況

- ・タクシー利活用の有無
- ・タクシー利活用の概要、導入の経緯
- ・タクシー利活用の問題 など

②タクシー利活用の可能性

- ・タクシー利活用の可能性の有無
- ・タクシー利活用の目的（既存公共交通の問題点等）
- ・想定されるタクシー利活用方法・懸念事項等 など

2. タクシー利活用に関する現状把握

- 市町村アンケート調査結果を分析し、タクシー利活用の現状を整理
- 代表的な事例について「市町村ヒアリング調査」を実施し、施策の詳細や問題点などを把握・整理

3. タクシー利活用の可能性の検討

- 市町村アンケート調査結果を分析し、タクシーを利活用することによる対応が想定される既存公共交通の問題点等やタクシー利活用を考える上での課題・留意事項等を整理
- 代表的な事例について「市町村ヒアリング調査」を実施し、課題等の詳細やタクシー利活用の可能性、制約条件などを把握・整理

4. タクシーの利活用に向けた課題等の整理

- タクシー利活用の現状・問題点や、タクシー利活用の可能性などを踏まえて、公共交通体系の中でタクシーの利活用を考える上での課題や留意事項等を整理
- タクシー利活用施策の導入に際しての考え方を検討

3. 調査結果の概要

①九州管内のタクシー利活用の現状等

〔タクシー利活用の現状〕

- アンケート調査に回答した201市町村のうち、30市町村（約15%）でタクシー利活用施策を実施（施策数は35）
- 施策は対象者の要件により、以下の4つに分類できる

タクシー利活用施策の分類

分類	概要
①年齢など個人属性等のみを要件とする施策 《14施策》	○年齢や運転免許・自家用車の有無など、個人や世帯の状況のみを要件とする施策（「高齢者福祉」などの観点を主眼としているものと考えられる施策） ※一部、目的地を限定しているケースあり
②居住地の地理的な要件も考慮した施策 《11施策》	○公共交通が利用できないエリアなどの居住者に限定した施策（公共交通空白地域等における移動手段の確保を主眼としているものと考えられる施策） ※多くのケースでは、あわせて年齢等の個人属性に関する要件も設定
③特定の目的による移動のみを対象とする施策 《7施策》	○通学や介護予防事業の拠点までの送迎などに特化した施策（教育・福祉などの特定分野で必要となる移動への対応を主眼としている施策）
④その他《3施策》	○上記①～③に該当しない施策、および、分類が困難な施策

○なお、上記の①では②に比べて要件が厳しく、助成水準も低く設定されているケースが目立つ

対象者要件・助成内容の違い（一般的な例）

分類	対象者の要件※	助成内容	
		助成金額	助成回数
①年齢など個人属性等のみを要件とする施策	75歳以上の高齢者を対象	500円/回	24回/年
②居住地の地理的な要件も考慮した施策	65歳または70歳以上の高齢者を対象	前後	48回/年

※このほか、自家用車や自動車運転免許の有無、所得などの要件を設定しているケースなども見られる。

〔タクシー利活用の主な問題点等〕

- 年齢以外の条件を設定しないなど、対象者の要件が緩やかであることや、タクシー利用1回ごとに必ずしも利用者の自己負担が発生しない助成方法（利用距離に関わらず初乗り運賃相当を助成するケース等）などが、多くの対象者の利用（申請）につながり、多大な財政負担や事務手続きの負担などの問題を引き起こしている可能性がある。
- 多大な財政負担が発生しているケースでは、標準的な助成内容となっているにも関わらず助成券の交付枚数が多く、乗合での運行を検討する余地がある可能性も考えられる。
- また、助成内容によっては他エリアで運行する他の公共交通機関との間で利用者負担の公平性の問題が生じているケースがあるほか、利用促進上の問題や施策の持続性に関する懸念などが見られる。
- 小中学校への「通学」、介護予防事業への「送迎」それぞれについて、「多大な財政負担が発生している」ケースが1施策ずつ見られ、特に介護予防事業拠点までの「送迎」については、財政負担が非常に大きくなっている。
- また、介護予防事業への「送迎」では、「多大な財政負担が発生している」ことに加え、介護予防事業拠点までの送迎に対して利用料金を徴収していることなどにより「事務手続きの負担」も問題となっている。
- 地区コミュニティ等が主体となった取り組みを支援する施策では、活用する地区が増える場合の財政負担増大を懸念する意見があがっている。

〔「その他」の施策の具体例〕

●地区コミュニティ等が主体となった取り組みを支援

- ・地区コミュニティ協議会がタクシー事業者に運行を委託し、原則として当該地区内でデマンド交通を運行
- ・利用料金は一定額とし、タクシーメーターとの料金の差額は地区コミュニティ協議会が負担、市は地区コミュニティ協議会の負担額の1/2（上限100万円/年）を補助

●その他

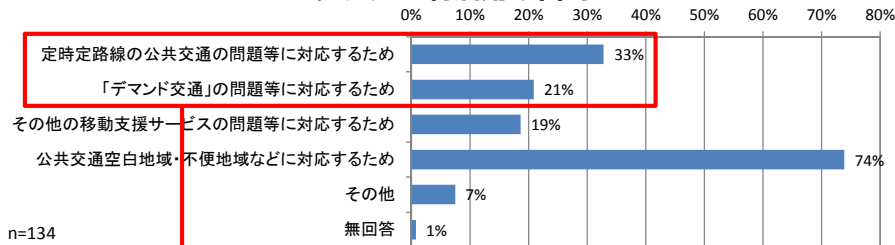
- ・満70歳以上で世帯に自家用車がない市民を対象に、相乗りでの利用を基本とする無料のタクシーを運行

②タクシー利活用の可能性等

〔タクシー利活用の可能性〕

- アンケート調査に回答した201市町村のうち、134市町村（約2/3）がタクシー利活用について「興味・関心がある」「利活用する可能性も考えられる」と回答
- タクシー利活用の目的としては、「公共交通空白地域・不便地域などに対応するため」が突出

タクシー利活用の目的



〔既存公共交通の問題点等〕

区分	既存公共交通の問題点等
定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> ○運行本数が少なく、ダイヤ上の制約により対応できるニーズが限定されることなどが要因となって利用が低迷、結果として運行効率が低下し、過大な財政負担の問題につながっているケースが多いものと考えられる。 ○また、ルート・乗降場所が固定されており、バス停等が遠いために利用できないエリアがあり、また、移動可能な目的地も限定されるなど、利用者ニーズに対応した路線設定になっていない状況も見られる。 ○そのほか、少ない車両で広いエリアをカバーする必要があるため冗長な路線設定となり、運行効率が低下しているケースや、公共交通空白地域に対応するため公共交通サービスを導入したものの、利用が低迷し過大な財政負担が発生しているケースなども見られる。
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンド交通については、事前の予約が必要であることが利便性を阻害する大きな要因となっており、そもそも需要が少ないエリアを対象としていることもあって、利用の低迷につながっているケースが多いものと考えられる。 ○さらに、利用の低迷が乗合率の低下を引き起こし、運行の効率性が低い状況となっている。なお、利用者数が増加しているにも関わらず乗合率は向上せず、運行回数だけが増加しているケースも見られる。 ○また、路線バス等の水準にあわせた比較的低額な運賃設定となっているため、利用・乗合率の低迷と相まって財政負担の増大につながっているケースなどが見られる。

〔タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等〕

- 運行本数が少ないことが問題となっているケースが多いものの、利用も低迷していることから、増便などにより利便性向上を図っていくことは考えにくい。
- また、車両（台数・サイズ）や道路状況の関係で、周辺エリアの乗り入れなどによる新たな需要の獲得も困難であると考えられるケースも見られることから、デマンド交通への運行形態の変更も視野に改善を図っていくことが想定される。
- なお、特に、広いエリアを少ない車両・便で幅広くカバーするために冗長な路線設定となっているケースなどについては、区間によっては需要が限定的である可能性があり、定時定路線で運行する区間、デマンド交通に置き換える区間などを区分した上で、特に需要が少ない（そもそも乗合が発生するほど需要がない）区間についてはタクシーの利活用も検討する余地があるものと考えられる。
- 公共交通空白地域に新たにサービスを導入したケースについては、そもそも定時定路線の公共交通サービスの導入が妥当だったのか、などといった点も含めた抜本的な検討が必要であると考えられる。

- 運行ルートやダイヤなどを設定することは、本来的には「乗合率」を高めるための取り組みであると考えられるものの、これが逆に利用の低迷を招き、乗合率が高まらない“ジレンマ”が生じている状況が伺える。
- そもそも乗合が発生するほどの需要がないエリアや、地形的な制約などにより乗合率を高める工夫が難しい（乗合率を高めようとすると運行効率が著しく低下する等）ケースなどでは、タクシーの利活用も検討する余地があるものと考えられる。
- 仮にタクシーを利活用する場合、ドアtoドアで移動可能である（目的地等を制限する場合は除く）こと、時間の制約を受けにくいこと、事前予約が不要であることなどにより、利用者の利便性が大幅に向上するため、利用者に相応の負担を求めることで財政負担の増大を抑制できる可能性もある。
- なお、いわゆる「フルデマンド方式」のデマンド交通などでは、予約が“早い者勝ち”となり、本当に必要な対象者が利用できないケースが発生することも懸念されるが、タクシーを利活用する場合、対象者の要件によって助成内容等に差をつけるなど、より必要性が高い利用者を手厚く支援することなども考えられる。

③タクシーの利活用に向けた課題等

〔タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等（総括）〕

●タクシー利活用施策を導入した場合には、「乗合」の公共交通への転換は難しいことに留意することが必要

タクシー利活用施策は、利用者の利便性が通常の「乗合」の公共交通に比べて非常に高い状況が目立つことから、一度導入すると、特に予約が必要な「デマンド交通」への転換に対して利用者の合意を得ることは難しい。

●タクシー利活用施策と既存公共交通のバランスに留意することが必要

タクシー利活用施策は、特に運行頻度が顕著に低い路線バス・コミュニティバスや、予約が必要なデマンド交通に比べると利用者の利便性が相対的に高くなる可能性があるため、一部の地域や一部の対象者等に限定して導入する場合には公平性の問題が生じる懸念がある。

●対象者の要件と助成内容のバランスに留意することが必要

多くの対象者に手厚い助成等を実施した場合、財政負担の増大は避けられないが、一方で対象者を極端に限定した場合には必要な人に助成等がいきわたらない可能性がある。

●公平性なども考慮しつつ適正な自己負担額を設定することが必要

仮にタクシー料金のうち「一定額」を助成する場合、移動の目的地となる市街地等が近い利用者はほとんど自己負担なくタクシーが利用できる一方で、遠い利用者には多大な自己負担が発生するなど、公平性の問題が発生する可能性がある。また、低額の自己負担でタクシーが利用できる場合などには、他の公共交通の運賃との公平性も問題になる可能性が高い。

●「乗合」の公共交通とタクシー利活用のメリット・デメリットを十分に考慮することが必要

『「乗合」の公共交通』・『タクシー利活用』それぞれには様々なメリット・デメリットがあることから、地域の特性などを勘案しながら十分な比較検討を行う必要がある。

●タクシー利活用施策を導入することで移動需要の顕在化につながる可能性が高いことに留意することが必要

タクシー利活用施策を導入することで、時間的制約や予約の煩わしさなどといった既存公共交通の制約がはずれた場合、これまでは公共交通を利用していなかった居住者等も利用者になってくる可能性が高い。

●既存公共交通との連携が困難な可能性があることに留意することが必要

タクシー利活用施策は、助成水準の多寡に関わらず目的地までドアtoドアで移動の移動に利用されるケースが目立つ。

●地域のタクシー事業者の状況にも留意することが必要

市町村内のタクシー事業者が少ない、あるいは、地域内にタクシー事業者・営業所が存在しない場合には、利活用施策を導入しても対応が困難な可能性もある。

〔タクシー利活用施策の導入に際しての考え方（案）〕

○課題・留意事項等を踏まえると、タクシー利活用施策の導入に際しては、以下のような手順で検討を進めていくことが考えられる。

①まずは「乗合」の公共交通での対応の可能性を考える。

- タクシー利活用は、いわば「不可逆的」な施策であり、一度導入すると「乗合」の公共交通に転換することは困難な場合が多い。
- 前述の通り、タクシー利活用には様々なデメリットもあることから、まずは「乗合」の公共交通で対応できないか、可能性を考えることが重要である。

②特定エリアを対象としたタクシー利活用を検討する。

- 「乗合」の公共交通での対応が困難な場合には、まずは公共交通空白地域、あるいは問題への対応が必要な既存公共交通の運行エリアに限定した利活用施策を検討することが考えられる。
- エリアの設定方法としては、具体的な範囲を指定する方法や、最寄り駅・バス停からの距離で限定する方法などが考えられる。

③市町村域全体を対象としたタクシーの利活用を検討する。

- 公平性や福祉の観点などから、地域を限定した利活用施策の導入が困難な場合には、市町村域全体を対象とした利活用施策を検討する必要がある。この場合、一般的には特定エリアを対象とした利活用施策に比べて対象者の要件が厳しく、助成回数についても特定エリアを対象とする場合よりも少なく設定しているケースが多い。
- なお、市町村域全体を対象とする場合、対象者が多くなる可能性があることから、財政負担の観点からも対象者要件や助成内容を慎重に検討することが重要になる。
- また、市町村内全体を対象としてタクシーを利活用する場合でも、既存公共交通の利便性や市街地等からの距離に応じていくつかの地区に区分し、対象者要件や助成額・助成回数などに差をつけることなども考えられる。