

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

報 告 書

〔公表版〕

平成28年3月

九州運輸局 交通政策部 交通企画課

[目 次]

1. 調査概要	1
1-1 調査の背景と目的	1
1-2 調査の流れ	2
2. タクシー利活用に関する事例の収集・整理	3
2-1 タクシー利活用に関する事例の収集	4
2-2 収集事例の整理	7
3. 市町村アンケート調査の実施	9
3-1 調査計画の立案	9
3-2 市町村アンケート調査の実施	11
4. 九州管内におけるタクシー利活用に関する現状把握	12
4-1 市町村アンケート調査結果の分析	12
4-2 タクシー利活用の現状・問題点等の整理	18
4-3 市町村ヒアリング調査の実施	19
5. タクシーの利活用に向けたモデルスタディの実施	21
5-1 市町村アンケート調査結果の分析	21
5-2 既存公共交通の課題等の整理	29
5-3 市町村ヒアリング調査の実施	30
5-4 タクシー利活用に向けたモデルスタディ	31
6. タクシーの利活用に向けた課題等の整理	32
6-1 タクシーの利活用を考える上での課題・留意事項等の整理（総括）	32
6-2 公共交通としてのタクシー利活用の考え方（案）の検討	36

1. 調査概要

1-1 調査の背景と目的

1-1-1 調査の背景

地域公共交通会議などには、交通事業者としてタクシー事業者やタクシー協会などが参画することが一般的となっており、“タクシーも地域公共交通の一部である”との共通認識は形成されつつあるものの、実態としては乗合タクシーなどの運行主体としての役割が主であり、通常のタクシー事業そのものが地域公共交通体系の中に明確に位置づけられているケースは多くない状況である。

九州管内においては、既に多くの自治体で予約型乗合タクシーなどのデマンド交通が導入されている。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での移動手段の選択肢としては事実上“デマンド交通”の一択となっているのが実情であり、今後も導入を検討する自治体は増加していくものと考えられるが、中には運行を継続するために市町村が過大な財政負担を行うなど継続性に懸念が生じているケースや、“使い勝手”が悪いため極端に利用が低迷しているケースなども見られる。

一方で、自治体の中には福祉などの観点から「タクシーチケット」等を配布することで、タクシーを日常生活の最低限の移動手段として活用しているケースも散見されるが、公共交通施策として明確に位置づけられている例は稀であることもあって、十分に実態が把握されていない状況である。

九州管内の市町村では、一部の例外を除き急速に人口減少・高齢化が進む状況となっていることなどを踏まえると、需要が小さいためデマンド交通でも持続的な対応が困難なケースや、仮にデマンド交通を導入しても利便性などの問題（利用者ニーズとの乖離等）から有効に活用されないケースなどが増加していくものと考えられ、地域によってはデマンド交通の導入よりも、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される。

しかしながら、現状では、前述の通りタクシーの利活用に関する情報（事例）が不足していることに加え、地域公共交通体系の中での位置づけが不明確であるため、公共交通の一端として考えにくい状況となっている。

以上のようなことを踏まえると、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になってくるものと考えられる。

1-1-2 調査目的

以上のような背景を踏まえ、本調査では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を行うとともに、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可能性や課題を検討することを目的とした。

1-2 調査の流れ

本調査は以下に示す流れで実施した。

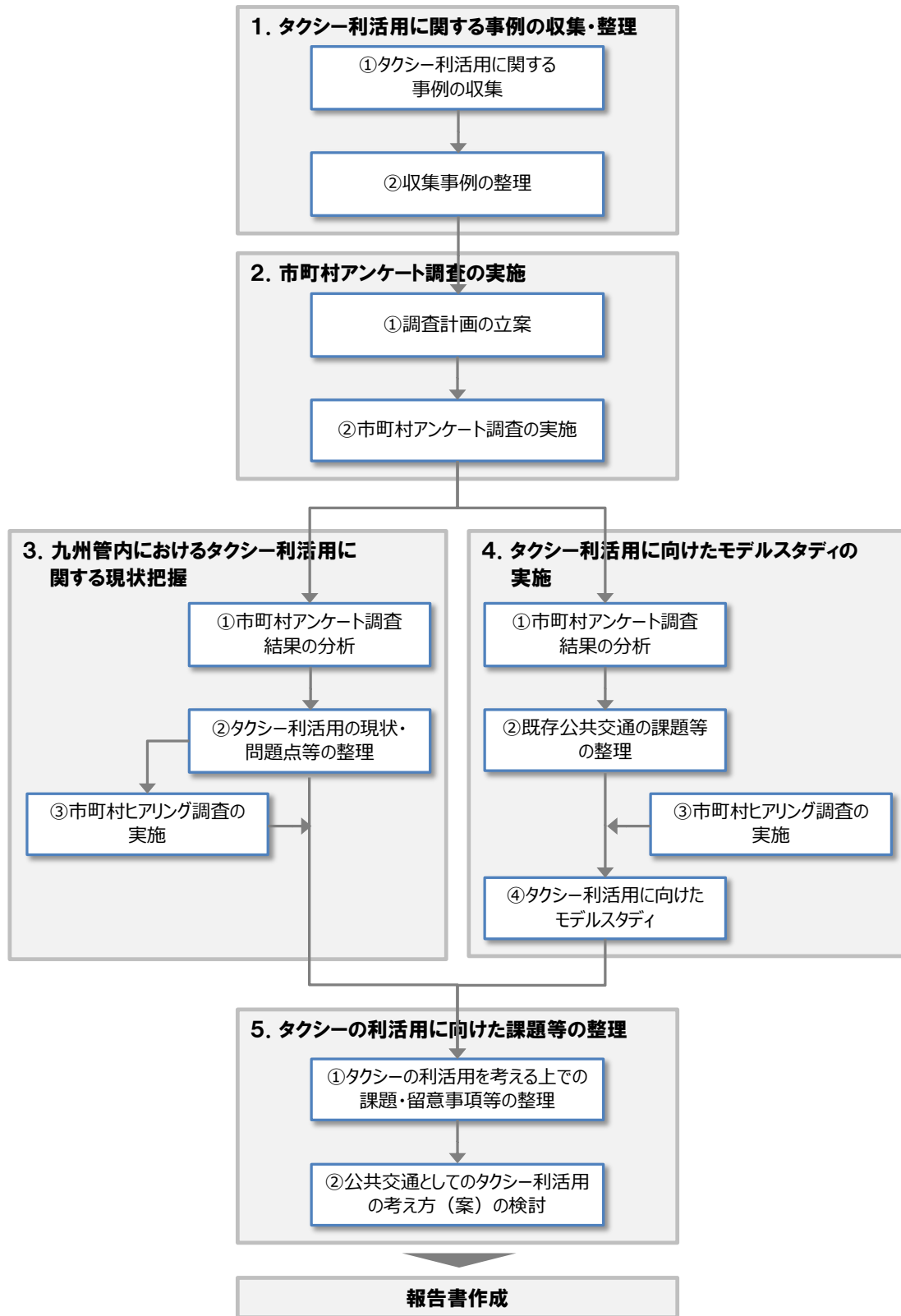


図 調査フロー

2. タクシー利活用に関する事例の収集・整理

3.で実施する市町村アンケート調査において、タクシー利活用等の現状を的確に把握するための設問や選択肢を検討する基礎資料とすることを目的として、まずは全国を対象として幅広く類似事例を収集・整理することで、タクシー利活用施策の概略を把握した。

なお、ここでは、Web による情報収集を基本とした。事例の中には収集可能な情報が限られ、「助成事業実施要綱」などの例規を参考に整理しているものもあるため、現時点での実施状況や具体的な運用内容等が把握できていないものも含まれている。

【事例収集・整理の目的】

- タクシーの利活用は施策の自由度が高いこともあって様々なケースが想定されるとともに、障害者限定のサービスなど“公共交通”として捉えることがないものも混在していることも想定される。
- このため、的確かつ網羅的な情報収集に向けては2-2で実施する市町村アンケート調査の設問などを工夫する必要があると考えられるが、適切な設問設定等の検討材料となるタクシー利活用の取り組みに関する情報が十分ではない。
- このため、まずは全国を対象として幅広く事例を収集・整理することでタクシー利活用施策の概略を把握し、アンケート調査の内容検討等に活用する。

なお、本調査は地域公共交通体系の中でタクシーを利活用することを念頭に検討を行うものであることから、ここでは、心身障害者や介護保険制度における要介護・要支援認定者等、利用にあたって特別な介助を必要とする人のみを対象とした施策については対象から除外した。

（心身障害者等とあわせて一般高齢者も対象としているものについては除外しない。）

また、高齢者の運転免許返納を促進するためのインセンティブとして運転免許を返納した年度のみタクシーチケットを交付するなどの一時的な対応策についても対象から除外した。

【心身障害者などのみを対象とした例】

- 介護保険制度において要介護又は要支援と認定
- 身体障害者手帳 1～3 級
- 療育手帳 A・B
- 精神障害者保健福祉手帳 1～3 級 など

2-1 タクシー利活用に関する事例の収集

ここでは、Web により以下に示す 35 の事例を収集し、その概要を整理した。

表 タクシーの利活用に関する収集事例の概要

No.	都道府県	市町村	施策の名称	概 要	参考 URL
1	北海道	苫前町	にここタクシー運行事業	定額の自己負担で町内の移動にタクシーを利用できるタクシー利用登録書を発行	http://www.town.tomamae.lg.jp/reiki/reiki_honbun/a125RG00000561.html http://www.town.tomamae.lg.jp/section/kikakushinko/oa5p850000000ak2-att/oa5p850000000amn.pdf
2	山形県	遊佐町	交通弱者対策事業 (タクシー料金補助)	町内 自動車運転免許、自動車を保有していない人に対して、タクシー料金の一部を助成	http://www.town.yuza.yamagata.jp/ou/kyoiku/gakuji/753a306e516c51714ea4901a4f537cfb5909308f308a307e3059.pdf
				町外 自動車運転免許、自動車を保有していない人に対して、本町と酒田市間の移動に利用するタクシー料金の一部を助成	http://www.town.yuza.yamagata.jp/web_data/reiki_int/reiki_honbun/c442RG00000752.html
3	茨城県	つくば市	高齢者タクシー利用料金助成事業	外出に不便をきたしている高齢者に対して、タクシー初乗り料金相当額を助成	http://www1.g-reiki.net/tsukuba/reiki_honbun/e019RG00000850.html
4	茨城県	稲敷市	タクシー利用券(地域交通利用補助事業)	自動車の利用ができない方に対してタクシー料金の一部を助成	http://www.city.inashiki.lg.jp/page/page000714.html
5	茨城県	大子町	タクシー利用助成事業	外出に不便をきたしている高齢者等に対してタクシー料金の 2 分の 1 を助成	http://www.town.daigo.ibaraki.jp/page/page000915.html http://www.town.daigo.ibaraki.jp/data/doc/1410310086_doc_12_1.pdf
6	茨城県	北茨城市	地域交通利用券(高齢者タクシー券)	外出に不便をきたしている高齢者に対して、タクシー料金の一部を助成	http://www.city.kitaibaraki.lg.jp/docs/2015031900036/ http://www.city.kitaibaraki.lg.jp/docs/2015041600018/files/2013_03.pdf
7	群馬県	下仁田市	タクシー券交付事業	町内の公共交通の利用不便地帯に在宅する高齢者等にタクシー利用券を交付	http://www.town.shimonita.lg.jp/hukushi/m01/m04/m04/04.html http://www.town.shimonita.lg.jp/html/reiki_int/reiki_honbun/e238RG00000637.html
8	群馬県	伊勢崎市	高齢者タクシー利用料金の助成	外出に不便をきたしている高齢者に対してタクシー料金の一部を助成	http://www.city.isesaki.lg.jp/www/contents/1364971111607/files/6.pdf
9	埼玉県	皆野町	高齢者外出支援タクシー料金助成事業(お出かけタクシー)	外出のための手段の確保が困難な地域に居住する高齢者に対して、タクシー利用料金の半額相当を助成	http://www.town.minano.saitama.jp/section/hukushi/1257/ http://www.town.minano.saitama.jp/reiki_int/reiki_honbun/e361RG00000692.html
10	埼玉県	美里町	公共交通(タクシー)利用料金補助事業	自動車の利用ができない方に対してタクシー利用券を交付	http://town.saitama-misato.lg.jp/life/trans/taxi.html
11	千葉県	南房総市	高齢者外出支援タクシー利用助成事業	市内に在住の高齢者(65 歳以上)がタクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成	http://www.city.minamiboso.chiba.jp/0000002028.html

No.	都道府県	市町村	施策の名称	概 要	参考 URL
12	山梨県	韮崎市	高齢者タクシー利用助成事業	公共交通機関空白地域に居住する高齢者が利用するタクシーの利用料金の一部を助成	http://www3.e-reikinet.jp/nirasaki/d1w_reiki/426902220005000000MH/426902220005000000MH/426902220005000000MH.html
13	長野県	御代田町	タクシー利用助成事業	市内に居住する高齢者に対して、1500 円割安でタクシーを利用することができる助成券を販売	http://www.town.miyota.nagano.jp/seikatsu_kankyo/koutsu/1220080732_1262.html http://www.town.miyota.nagano.jp/data/kikakuzaisei/kisoku.doc http://www.town.miyota.nagano.jp/data/kikakuzaisei/qa.doc
14	長野県	松川町	ひまわり乗車券	重度心身障がい者及びひとり暮らし高齢者等に対して、タクシー料金の支払いに利用できる乗車券を支給	http://www.matsukawa-town.jp/cms-sypher/open_imgs/info/0000013089.pdf http://www.matsukawa-town.jp/oldweb/reiki/reiki_int/reiki_honbun/au10006141.html
15	長野県	小布施町	タクシー利用助成券	家で暮らす高齢者や重度の心身障害に対して、タクシーを利用するときに使える利用助成券を交付	http://www.town.obuse.nagano.jp/soshiki/6/taxi-hojo.html
16	長野県	小諸市	高齢者タクシー利用助成事業	バス停が遠い、車を運転しない等、移動手段がない高齢者に対してタクシー乗車料金の一部を助成	http://www.city.komoro.lg.jp/doc/2014022502297/
17	静岡県	裾野市	高齢者バス・タクシー利用助成事業	すそのーる（循環型路線バス）の運行区域外に住む希望する高齢者に対して、市内を運行する路線バスとタクシーで利用できる利用助成券を配布	http://www.city.susono.shizuoka.jp/life/hw/koureisya-bustaxi.php
18	静岡県	清水町	外出支援サービス事業	居宅と指定先の社会福祉施設又は医療機関等への送迎に要するタクシー基本料金を助成	http://www.town.shimizu.shizuoka.jp/fukushi/fukushi00021.html http://www.town.shimizu.shizuoka.jp/yakuba/d1w_reiki/414902500017000000MH/414902500017000000MH_j.html
19	静岡県	函南町	福祉タクシー利用券	障害者及び高齢者が利用するタクシー、バス及び鉄道の利用料金の一部を助成	http://www.town.kannami.shizuoka.jp/faq/kenko/faq_taxiticket.html http://www3.e-reikinet.jp/kannami/d1w_reiki/404902500010000000MH/404902500010000000MH.html
20	静岡県	御前崎市	福祉タクシー券	在宅の高齢者等に対して、福祉タクシー利用料金割引乗車券を交付	http://www.city.omaezaki.shizuoka.jp/Jourei/act/frame/frame110000281.htm
21	静岡県	浜松市	高齢者や障害者のためのバス券・タクシー利用券等交付	高齢者に対して、遠鉄バス・電車共通カード・タクシー利用券・天竜浜名湖鉄道乗車券・鍼灸マッサージ券・秋葉バスカード・ガソリン券・地域バス券のいずれかひとつを交付	http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/kourei/welfare/elderly/ikigai/ticket.html
22	愛知県	阿久比町	高齢者タクシー料金助成	高齢者に対して、タクシー料金の一部（基本料金）を助成	http://www.town.agui.lg.jp/contents_detail.php?co=kak&frmId=414
23	愛知県	北名古屋 市	高齢者タクシー料金助成事業	高齢者が通院、買物など日常生活における移動手段としてタクシーを利用する場合において、そのタクシー料金の一部を助成	http://www.city.kitanagoya.lg.jp/profile/reiki_int/reiki_honbun/r363RG00000777.html
24	愛知県	蒲郡市	高齢者割引タクシー制度	高齢者に対して、タクシー利用料金の 3 割を割引するに高齢者割引タクシーチケットを交付	http://www.city.gamagori.lg.jp/unit/kotsu/koreishatakushi.html

No.	都道府県	市町村	施策の名称	概 要	参考 URL
25	兵庫県	宝塚市	高齢者バス・タクシー運賃助成	高齢者に対して市内の路線バスの回数券購入、市が指定するタクシー乗車、どちらにも使用できる運賃助成券を交付	http://www.city.takarazuka.hyogo.jp/kenkofukushi/kenko/1000599.html
26	奈良県	安堵町	地域公共交通タクシー助成	コミュニティバスが運行していない地域と町内の公共施設の間の移動でタクシーを利用した場合の運賃の一部を助成	http://www.town.ando.nara.jp/contents_detail.php?frmId=574
27	鳥取県	日野町	タクシー利用者補助金	バス停から遠い地域の高齢者等のタクシー料金の一部を助成	http://www.town.hino.tottori.jp/item/31703.htm http://www.town.hino.tottori.jp/reiki/reiki_honbun/k022RG00000528.html
28	山口県	山口市	グループタクシー	交通不便地域に居住する高齢者に対して、タクシー料金の一部を助成する利用券を交付 利用券は 1 回の乗車につき 1 人 1 枚使用可能で、乗り合えば乗り合うほどお得	http://www.city.yamaguchi.lg.jp/cms-sypher/www/service/detail.jsp?id=3467 http://www.city.yamaguchi.lg.jp/cms-sypher/open_imgs/service/0000023047.pdf
29	徳島県	神山町	高齢者等タクシー利用助成（のらんでサービス）	高齢者等に対して、タクシー料金の一部を助成する助成券を販売	http://www.town.kamiyama.lg.jp/office/business-information/kenkouhukushi/%E9%AB%98%E9%BD%A2%E8%80%85%E7%AD%89%E3%82%BF%E3%82%AF%E3%82%B7%E3%83%BC%E5%88%A9%E7%94%A8%E5%8A%A9%E6%88%90%E3%81%AB%E3%81%A4%E3%81%84%E3%81%A6
30	徳島県	三好市	辺地地区等タクシー利用者助成	交通の便が著しく悪い地区（最寄りのバス停からの距離が 1km 以上の地区：辺地地区）に居住する高齢者が、タクシーを利用するとき、その料金の一部を助成	http://www2.city-miyoshi.jp/reiki/reiki_honbun/r257RG00000723.html http://www2.city-miyoshi.jp/reiki/reiki_honbun/r257RG00000732.html
31	愛媛県	西条市	高齢者タクシー利用助成事業	在宅の高齢者に対して、タクシー利用料金の一部（基本料金相当額）を助成	https://www.city.saijo.ehime.jp/reiki_int/reiki_honbun/r039RG00000596.html
32	高知県	北川村	タクシーチケット交付事業	村営バスの路線縮小を行った区間の沿線に居住している方に対してタクシー料金の一部を助成	http://www.kitagawamura.jp/life/dtl.php?hdnKey=530
33	高知県	室戸市	中山間地域高齢者等タクシー利用助成事業	公共交通機関のない中山間地域の在宅の高齢者及び障がい者がタクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成	http://www.city.muroto.kochi.jp/reiki_int/reiki_honbun/o303RG00000923.html http://www.city.muroto.kochi.jp/hp/k0101/kouhou/2013/2506/54710.pdf
34	福岡県	北九州市	高齢者フリーパス（三ヶ森タクシー）	高齢者に対して、あらかじめ希望した運賃の範囲で、どこでも何回でも利用できる乗車券を販売	http://www.hohoemi-gr.com/taxi/fare.html#id02
35	宮崎県	椎葉村	高齢者及び障がい者タクシー利用補助事業	公共交通機関の利用が困難な高齢者及び障がい者がタクシーを利用した場合に乗車料の一部を助成	http://www1.vill.toho.fukuoka.jp/reiki/reiki_honbun/r158RG00000425.html

2-2 収集事例の整理

2-2-1 事例整理の視点

ここでは、以下の視点に基づいて、収集事例の整理を行った。

表 事例整理の視点

視 点	概 要
①対象者	○タクシー利活用施策の対象者を整理 例) 年齢による制限、居住地による制限、所得水準による制限 など
②運行形態	○タクシーを利活用する場合の発着地などの制限を整理 例) 制限なし(通常のタクシーと同等)、目的地を固定、エリアを制限 など
③他の公共交通との関係	○既存の他の公共交通との関係を整理 例) 運賃体系(共通乗車券、乗り継ぎ割引等)、乗り継ぎポイントなどの設定、競合回避策の有無 など
④費用負担	○タクシーを利活用する場合の利用者・行政の費用負担を整理 例) 利用者の負担額、行政による費用負担額・費用負担の方法(メーター運賃との差額を負担、事前の取り決めによる負担等) など
⑤利用の上限	○利用回数などの上限を整理 例) 年あたりの利用回数を制限、年あたりの利用券発行枚数を制限 など
⑥「相乗り」の取り扱い	○複数の利用者が同一車両に相乗りした場合の取り扱いについて整理 例) 相乗りの場合の利用者負担のルール、相乗りを促進するための施策 など
⑦その他利用に対する制限	○その他、タクシー利活用施策を利用する場合の制限事項を整理 例) 遊興目的での利用は不可 など
⑧その他	○タクシー利活用施策を導入した背景や、これまでの経緯などを整理 例) デマンド交通を導入したものの利用者が極めて少なかったためタクシー利活用に転換、路線バス等の廃止にともなう救済措置としてタクシーを利活用 など

2-2-2 タクシー利活用施策の概略

収集した事例から、前述した事例整理の視点ごとにタクシー利活用施策の概略を整理した。

表 タクシー利活用施策の概略

視 点	概 略
①対象者	○多くの事例では一定年齢以上の高齢者等を幅広く対象としているが、自家用車利用の可否などで対象を絞り込んでいる事例や、公共交通の利用が不便・困難な地域に居住していることを条件としている事例も見られる。 ○また、一部では年齢制限なく特定エリアの居住者などを対象とするケースも見られる。
②運行形態	○ほとんどの事例ではドア to ドアの通常のタクシーと同様、発着地や経路の制限を設けない運行を基本としているが、一部で目的地を公共施設などに制限している事例が見られる。
③他の公共交通との関係	○他の公共交通との乗り継ぎなどを念頭に置いているケースは少ないが、タクシー助成対象輸送区間を自宅からバス停までに限定している事例が見られる。 ○また、タクシーだけではなく、バス・鉄道でも利用できる共通の助成券などを交付している事例も見られる。
④費用負担	○乗車 1 回につき定額もしくは一定割合を助成するケースが目立つほか、基本料金相当額を助成するケースや、逆に基本料金等の一定金額を自己負担としてそれを上回る部分を助成するケースも見られる。 ○助成する金額や割合については一律とするケースが多いが、居住地区や最寄駅・バス停からの距離などに応じて助成額に差をつけているケースも見られる。 ○そのほか、助成の上限額（助成券の上限枚数）のみを設定し、その範囲であれば自己負担を求めないケースや、助成額を上乗せした額面の利用券等を自己負担分の支払いと引き換えに交付（販売）するケースなども見られる。 ○なお、多くの事例では助成・割引額を行政が負担しているが、割引額の一部をタクシー事業者が負担しているケースも見られる。
⑤利用の上限	○ほとんどの事例では年間の利用回数等に限を設けているが、年 10 回程度から年 100 回程度まで、上限の範囲は差異が大きい。また、年間の助成総額で制限を設けているケースや、居住する地区ごとに交付枚数を定めているケースも見られる。 ○そのほか、同一世帯の複数の対象者がいる場合には 2 人目以降の上限を抑制しているケースが見られるほか、利用に上限を設けず、助成券がなくなった場合はその都度申請可能となっているケースも見られる。
⑥「相乗り」の取り扱い	○対象者同士の「相乗り」に関する規定等を明記しているケースは多くないが、「相乗り」した場合には 1 人 1 枚ずつの助成券等を利用可能にする（「相乗り」するほうが 1 人で利用するよりも得になる）ことで、複数の対象者による利用を促進しているケースなども見られる。
⑦その他利用に対する制限	○そのほか、遊興目的での利用を不可とするケースや、当該市町村内の移動のみを助成対象とするなどの制限を設けているケースが見られる。 ○また、コミュニティバス・乗合タクシーが運行していない曜日・時間帯や、昼間時間帯のみに利用を限定しているケースも見られる。
⑧その他	○バス路線の縮小による影響エリアへの対応策として導入されたケースが見られるほか、コミュニティバス等を導入する際に公共交通空白地域として取り残されるエリアへの対応策として導入されたケースも見られる。

3. 市町村アンケート調査の実施

3-1 調査計画の立案

3-1-1 調査の目的

本調査では、市町村アンケート調査をはじめ、ヒアリング調査・モデルスタディなどを通じて以下の4つの事項について検討を行っていくことが想定されることから、市町村アンケート調査ではこれらの事項の検討に向けた“基礎的な情報収集”を行うことを目的とした。

表 本調査での検討事項

①九州管内におけるタクシー利活用の現状を把握	※九州管内のタクシー利活用に係る事例を収集・整理
②タクシー利活用の条件等の検討	○どのような状況であれば（どのような条件が整っていれば）タクシー利活用が選択肢となり得るか？ ○タクシーの利活用を考える際に、どのような要素（地域特性等）を考慮する必要があるか？
③地域特性等に応じた利活用形態の検討	○地域特性等に応じて、タクシーをどのような形態で利活用していくことが考えられるか？
④タクシーを利活用する際の留意事項・クリアすべき課題の検討	○タクシーの利活用を考える場合、どのようなことに留意する必要があるのか？どのような課題をクリアする必要があるのか？

表 市町村アンケート調査の目的

目的①： 九州管内におけるタクシー利活用の概要や導入の背景、運営上の工夫、問題点などを把握	○九州管内におけるタクシー利活用の事例を収集・整理するとともに、利活用の形態等の検討に向けた基礎的な情報を収集 ○背景や運営・利用状況、運営上の工夫、問題点などから、利活用の条件や利活用する際の留意事項等の検討に向けた基礎的な情報を収集
目的②： 既存公共交通の問題点やタクシー利活用への転換の可能性、転換を考える上での課題等を把握	○既存公共交通の問題点やタクシー利活用への転換の可能性などから、利活用の条件等検討に向けた基礎的な情報を収集 ○タクシー利活用への転換を考える上での課題などから、利活用の形態や利活用する際の留意事項等の検討に向けた基礎的な情報を収集
目的③： 公共交通空白地域等への対応策としてのタクシーを利活用することの可能性や留意事項等を把握	○タクシー利活用の可能性などから、利活用の条件等の検討に向けた基礎的な情報を収集 ○留意事項・課題などから、利活用の形態や利活用する際の留意事項等の検討に向けた基礎的な情報を収集

3-1-2 調査計画の立案

市町村アンケート調査の目的を踏まえ、調査全体の流れおよび留意点を検討・整理し、調査票を作成した。

なお、「タクシー利活用施策」の概要等を把握するためには相当数の設問が必要であり、一方で利活用施策を実施している市町村はそれほど多くないものと考えられることから、「タクシー利活用施策」の概要等に関する設問については別紙（利活用施策を実施していない市町村は回答不要）とし、2種類の調査票に分割することで回答負担の軽減を図った。

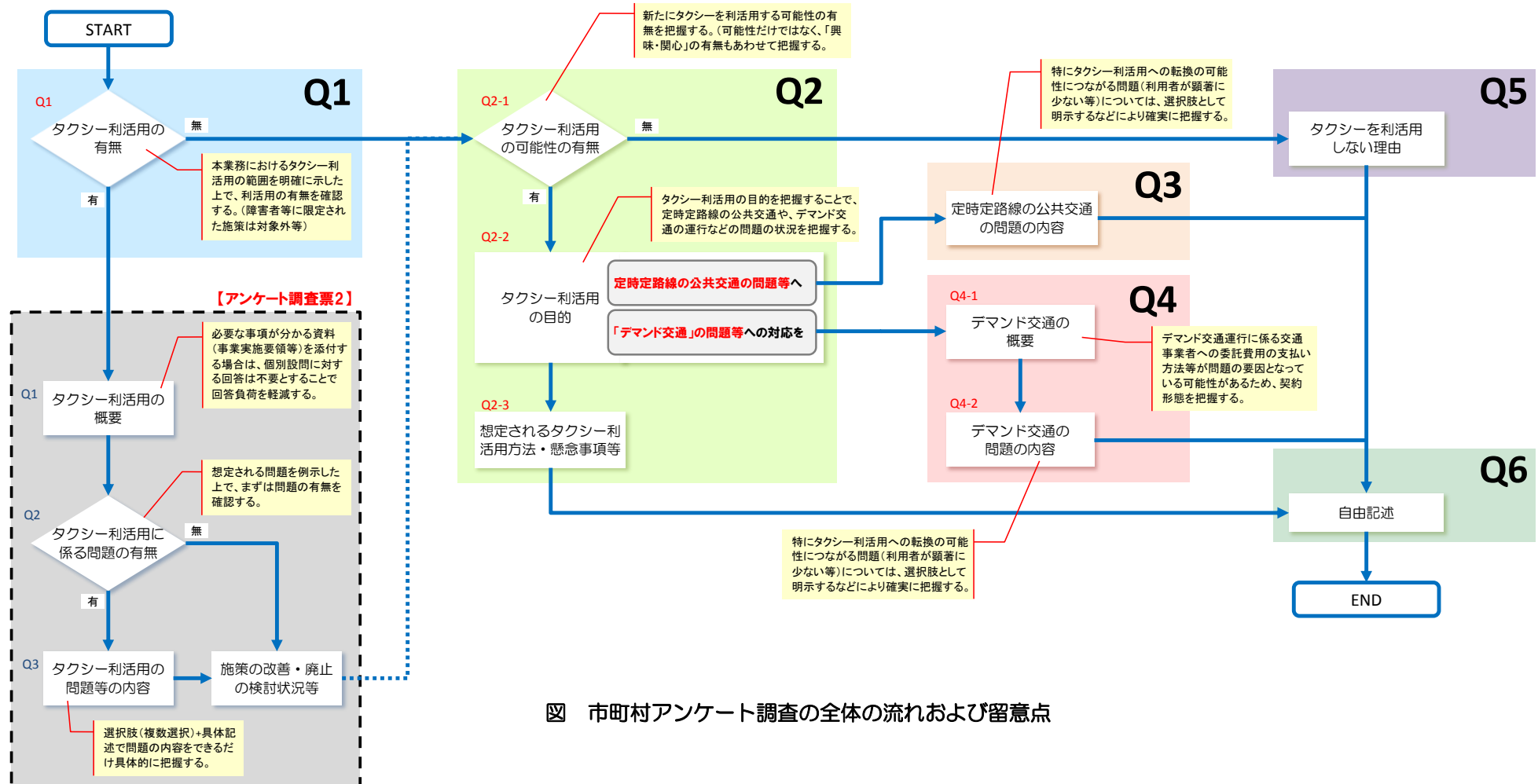


図 市町村アンケート調査の全体の流れおよび留意点

3-2 市町村アンケート調査の実施

3-2-1 調査の実施概要

○調査は、平成 27 年 9 月 24 日に九州運輸局交通企画課よりメールにて各市町村（計 233 市町村）の公共交通担当者に配布し、メールにより回収した。

3-2-2 回収状況

○平成 27 年 10 月 13 日を回収締切として設定、最終的には同年 11 月 5 日までに計 201 市町村から回答を得た。（回収率 86.3%）

○なお、県別の回収率は以下の通りとなっている。

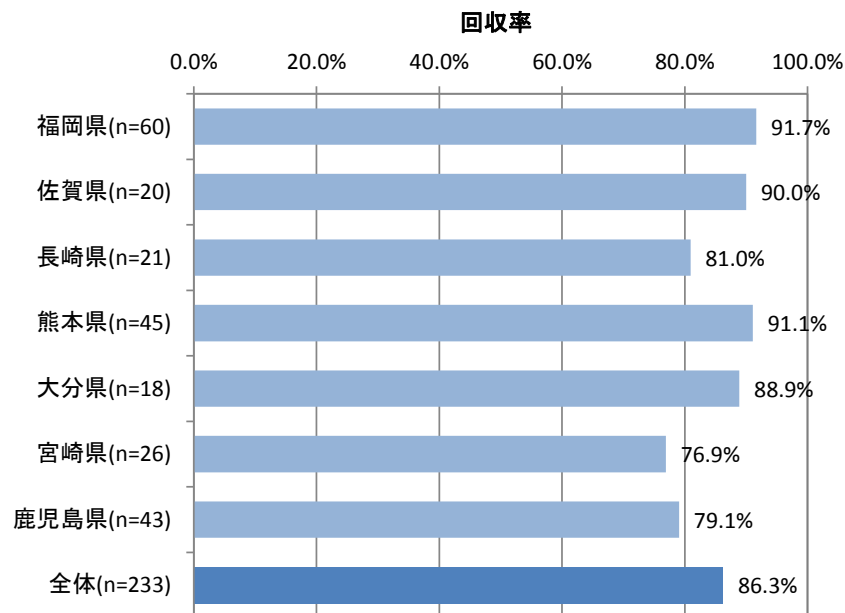


図 県別回収率

4. 九州管内におけるタクシー利活用に関する現状把握

3.で実施した九州管内の市町村を対象としたアンケート調査結果を分析するとともに、タクシー利活用施策を実施している市町村（3市町村）を対象にヒアリング調査を実施し、タクシーを利活用した移動手段確保の取り組みに関する現状及び問題点等を把握・整理した。

4-1 市町村アンケート調査結果の分析

4-1-1 タクシー利活用施策の実施状況

○回答を得た 201 市町村のうち、タクシー利活用施策を実施している市町村は約 15%にあたる 30 市町村であり、複数の利活用施策を実施している市町村も見られるため、施策数は計 35 施策となった。

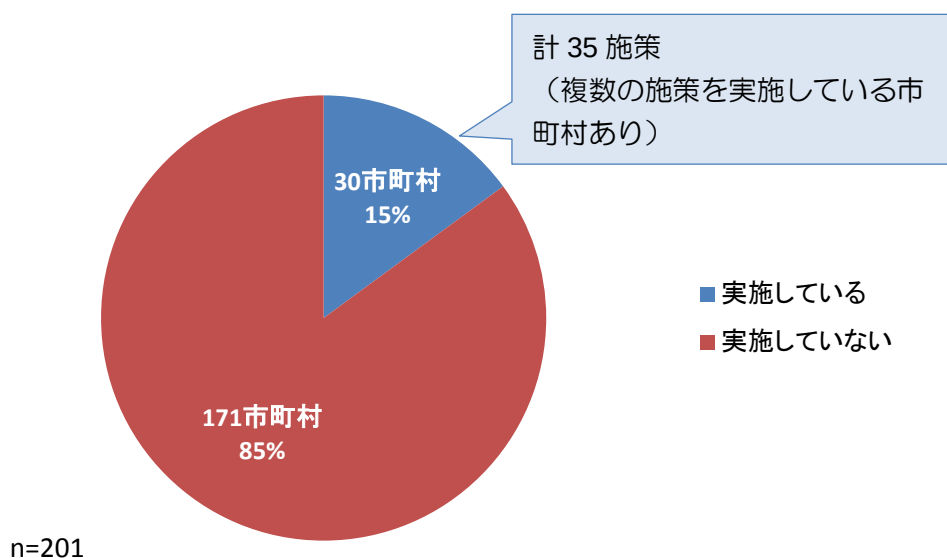


図 タクシー利活用施策の実施状況

4-1-2 タクシー利活用施策の実施目的

○タクシー利活用施策の実施目的としては、「公共交通が利用できない・利用しにくい地域における移動手段の確保」が最も多く、2/3 がこれに該当する。

○また、あわせて、多くの市町村では、高齢者等や交通弱者の日常生活や移動を支援することを目的としている。

○なお、「その他」については、いずれも小中学校等への通学手段に関する回答となっている。

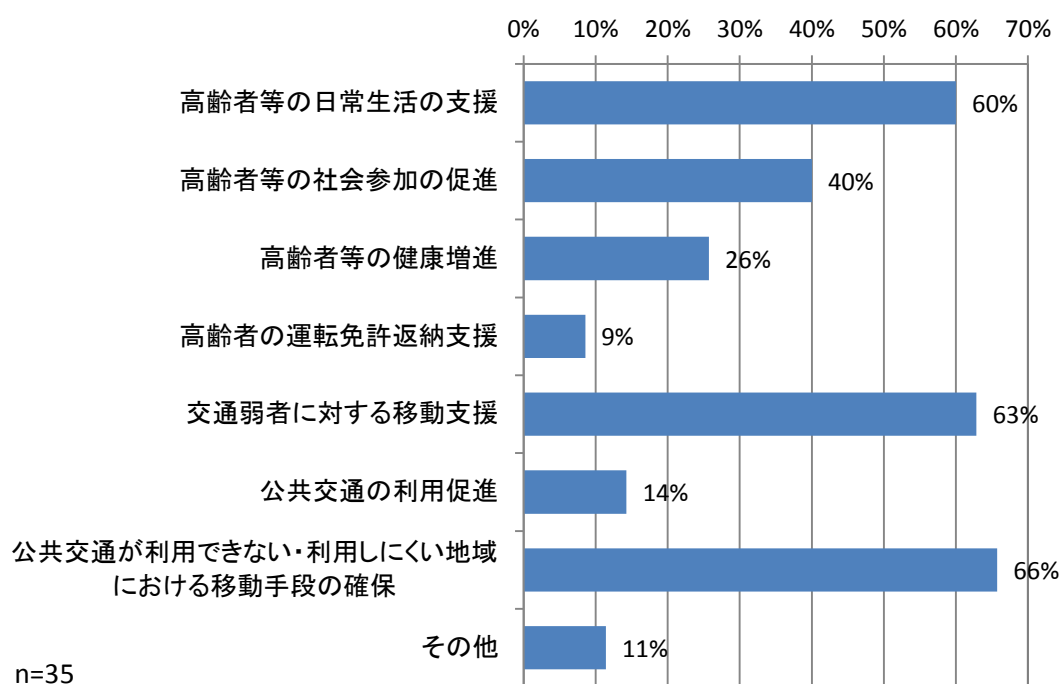


図 タクシー利活用施策の実施目的

〔タクシー利活用施策の実施目的：その他〕

- 通学が遠距離なる児童生徒の支援
- 学校の統廃合等により遠距離通学を行う児童・生徒・園児の保護者に対する通学費負担の軽減
- 統廃合した小中学校の児童生徒の通学手段の確保
- 市街地等から小規模校へ特認通学生として通学する児童の通学手段の確保

4-1-3 タクシー利活用施策の区分

〇市町村アンケート調査で把握されたタクシー利活用施策は、対象者の要件などにより大きく以下の4つに区分できこのうち、「①年齢などの個人属性等のみを要件とする施策」「②居住地の地理的な要件も考慮した施策」の2区分に該当する施策が比較的多い。

表 タクシー利活用施策の区分

区 分	概 要	備 考
①年齢など個人属性等のみを要件とする施策	〇年齢や運転免許・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	〇一部、目的地を限定しているケースも見られる。
②居住地の地理的な要件も考慮した施策	〇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	〇多くの市町村ではあわせて年齢等の個人属性に関する要件も設定している。
③特定の目的による移動のみを対象とする施策	〇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 ※福祉・教育など、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その他の施策	〇上記①～③に該当しない施策、および、区分が困難な施策	

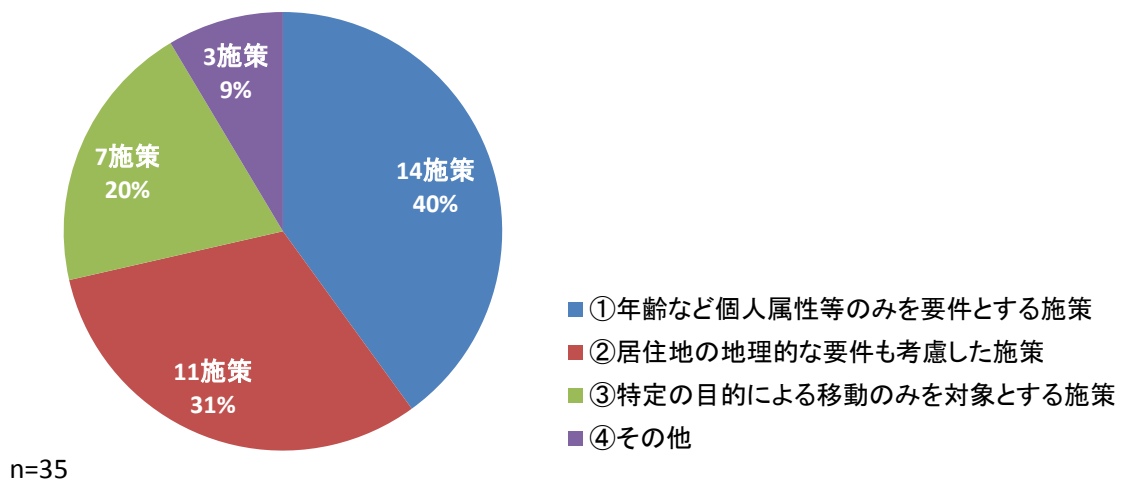


図 タクシー利活用施策の区分

なお、「④その他の施策」としては以下のようなものが見られた。

表 「その他の施策」の概要

区 分	施策の概要
地区コミュニティ等が主体となった取り組みを支援	○校区コミュニティ等が運営主体となってタクシー会社と契約を締結し、地域の交通弱者を輸送 ○利用対象者の年齢などの条件や、利用者負担などは地域において決定、実際のタクシー料金と利用者負担金の差額は地域が負担 ○市は地域に対して年額 20 万円を上限に補助
その他	○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 ○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 ○一部の地区では運行路線を設定、その他の地区については各地区の起点発車時刻のみを設定（路線設定なし） ○運行は原則として各地区内、また、公共施設・医療施設等の特定の施設や事前に申請した目的地までの移動に限定 ○ただし、水曜日のみ地区間も利用可能

4-1-4 タクシー利活用施策導入の経緯

- タクシー利活用施策の導入経緯としては、高齢者等の社会参加や生活支援、公共交通空白地域における移動手段の確保などの回答が大部分となっているが、路線バスの廃止にともない代替手段として導入されたケースや、乗合タクシーの運行を開始したがそれでも補えない地域を対象にタクシー利活用施策を導入したケースなども見られる。
- なお、路線バス廃止への対応や、公共交通空白地域への移動支援サービスの提供など、そもそもは特定の地域等への対応を主眼とする中で、結果的に地理的な条件を考慮せず年齢などの個人属性等のみを要件とする施策を導入しているケースも見られる。

表 タクシー利活用施策導入の経緯（一部抜粋）

施策の区分	導入の経緯
①年齢など個人属性等のみを要件とする施策	○路線バスの廃止にともない新たな公共交通の検討に着手、当初は乗合タクシー方式の導入を計画したが、地理的条件やバス路線の状況等から合理的な路線設定が困難で、効果や利便性に疑問が生じたことにより断念、タクシー利用券の助成方式に方針を転換し導入に至る
	○公共交通空白地域への移動支援サービス提供の要望を受けてコミュニティバスの導入を目指し、平成 24～26 年度に実証実験運行を行ったが、乗車人数は少なかった（1 便あたり 1 人）
	○市の地勢上、コミュニティバスやデマンド交通の運行は非常に不効率になることが予想されたため、どこに住んでいても利用できるタクシーを活用した交通空白地対策として、タクシー利用助成を選択
	○公共交通空白地域への移動支援サービス提供の要望が強いものの、デマンド交通では運行が非常に不効率になることが懸念されたためタクシーを活用
②居住地の地理的な要件も考慮した施策	○合併前の福祉事業を継続して実施、合併後、生活の交通手段としてコミュニティバスの導入も検討したが、タクシー助成を継続するとの結論に至る
	○公共交通空白地域への移動支援サービス提供の要望が強いものの、デマンド交通では運行が非常に非効率になることが懸念されたためタクシーを利活用
	○公共交通空白地域・交通弱者のために乗合タクシー運行事業を開始したが、それでも補えない地域の方々のためにグループタクシー利用促進事業を導入
④その他の施策	○路線バスが廃止されたため、代替の移動手段として導入

4-1-5 タクシー利活用の問題点等の概要

○タクシー利活用の問題点としては、他の選択肢に該当しない「その他」を除けば、「多大な財政負担が発生している」が計7施策と最も多い。なお、「他の公共交通との競合が発生している」という回答は皆無となっている。

○タクシー利活用の区分別に見ると、「①年齢など個人属性等のみを要件とする施策」では、多くの選択肢に回答が寄せられる一方で、「②居住地の地理的な要件も考慮した施策」や「④その他の施策」では「その他」に回答が集中している。

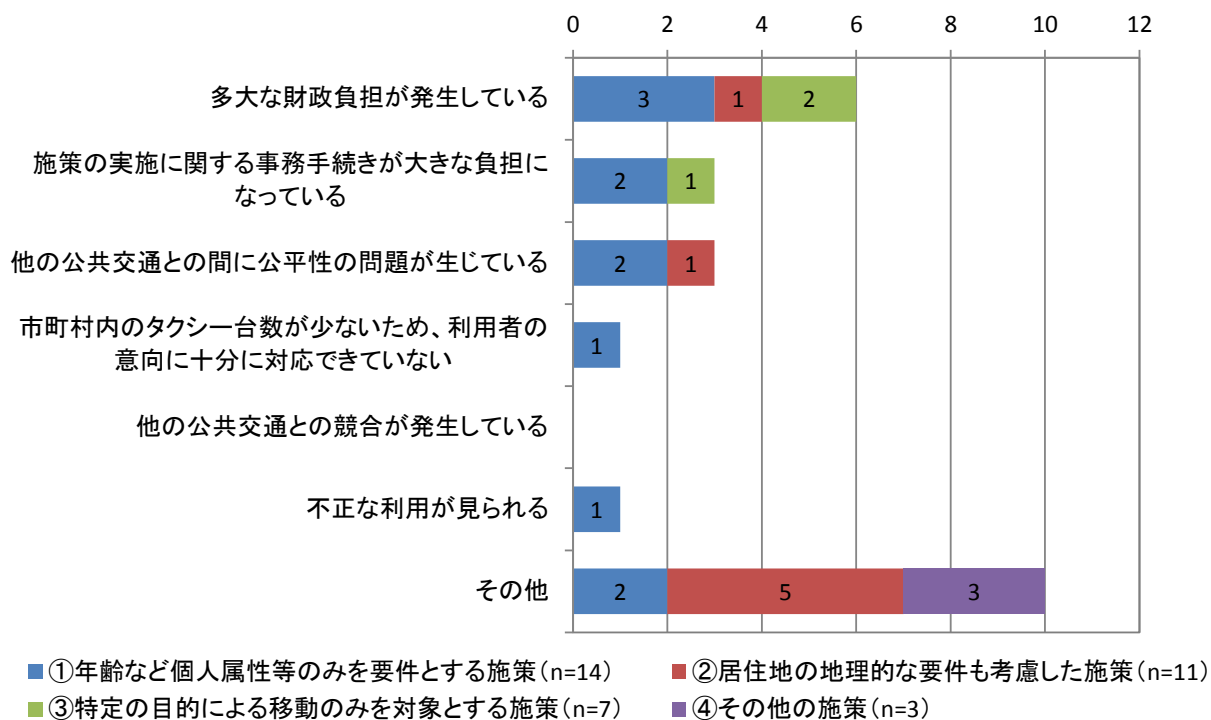


図 タクシー利活用の問題点

4-2 タクシー利活用の現状・問題点等の整理

〇市町村アンケート調査の結果より、タクシー利活用施策の「区分」ごとに現状・問題点等の概要を整理した。

表 タクシー利活用の現状・問題点等

区 分	施策の概要	要件・制限等	問題点等	備 考
①年齢などの個人属性等のみを要件とする施策	〇年齢など個人属性等のみを要件とする施策は、いずれもタクシー等の利用料金を市町村が助成するものとなっている。助成内容としてはタクシーを1回利用することに一定金額を助成する施策が多く、1回あたりの助成金額は500円前後となっているケースが目立つ。 〇また、年間の助成上限回数は24回/年が大半を占め、月1回(2往復)程度の助成となっている。	〇一部を除き、高齢者のみを対象とした施策となっており、所得水準や自動車運転免許がない、自家用車を保有していない、といった条件を設定しているケースも目立つ。 〇年齢については、75歳以上の後期高齢者のみを対象としている施策が多く、地域によって対象年齢が異なる施策や運転免許の交付を受けていない場合に限って16～64歳も対象とする施策も見られる。	〇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。	〇町中心部からの距離に応じて町域全体を第1指定地域～第3指定地域までの3つに区分し、助成対象者や助成内容(1回のタクシー利用につき1枚使用可能な乗車券の金額および交付枚数)に差異を設けているケースが見られる。
②居住地の地理的な要件も考慮した施策	〇居住地の地理的な要件も考慮した施策についても、全ての施策がタクシー等の利用料金を市町村が助成するものとなっており、タクシーを1回利用することに500円前後を助成する施策が目立つが、一方で、1回あたりの自己負担額を固定し、残額を市町村が助成するケースなども見られる。 〇また、年間の助成上限回数は48回/年となっているものが多く、年齢など個人属性等のみを要件とする施策に比べて手厚い助成が行われていることが同えるほか、移動支援の必要性が高く、かつ、対象者が限定されているケースでは利用回数の上限を設定していないケースなども見られる。 〇多くの施策では、利用区間や移動目的地を最寄りの駅・バス停までや公共施設等までに限定している。	〇高齢者のみを対象としている施策が大部分を占めており、対象年齢は65歳以上または70歳以上としている施策が目立つ。 〇居住地については、最寄りのバス停・駅等からの距離により制限している施策が多く、また、年齢・居住地のほかにも、運転免許・自家用車の有無などに加え、世帯構成なども含めてより詳細な要件設定を行っているケースも見られる。	〇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。 〇また、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。	〇公共交通空白地域を含む「小学校区」単位のコミュニティ組織による申請・利用者登録が必要で、校区単位で助成額に上限を設定しているケースが見られる。 〇全員が対象者の要件を満たす3人以上のグループでの申請が必要なケースが見られる。
③特定の目的による移動のみを対象とする施策	〇特定の目的による移動のみを対象とする施策としては、小中学校等への「通学」、および、「介護予防事業」等への送迎を目的としているものに大別され、ほとんどは「相乗り」を基本としたものとなっている。 〇なお、利用料金等については、ほとんどの施策が無料(あるいはタクシー料金の全額を助成)となっているが、利用料を徴収している施策も見られる。 〇「介護予防事業」等への送迎については、二次予防事業の参加者を対象としているケースが見られ、仮に路線バスなどの既存公共交通があっても身体的に利用が困難な状況を想定したものとなっている可能性も考えられる。	〇該当する小中学生等や、介護予防事業参加者のみに限定した施策となっている。	〇小中学校への「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。 〇また、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。	
④その他の施策	〇その他、地区コミュニティ等が主体となってタクシー利活用を実施する場合に市町村が費用等の一部を負担して支援する施策や、運行エリアや路線・発車時刻などを設定した上で予約に応じて相乗り・無料で運行する施策が見られる。 〇なお、後者については、利用者から料金を徴収しないこと、対象者を70歳以上に限定していることを除けば、一般的な「デマンド交通」(定時定路線型・区域運行型)とほぼ同一のものとなっている。	〇地区コミュニティ等が主体となった取り組みでは、利用対象者の年齢などの条件を地区において決定することとしているケースと、年齢等の制限を特に設けていないケースが見られる。 〇相乗り・無料で運行する施策については、70歳以上で世帯に自家用車がない市民を対象としている。また、運行は基本的に各地区内、また、公共施設・医療施設等の特定施設や事前に申請した目的地までの移動に限定しているが、毎週水曜日のみ地区間の移動も可能となっている。	〇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。	

4-3 市町村ヒアリング調査の実施

市町村アンケート調査結果を踏まえ、タクシー利活用に関する制度を導入している市町村を対象として、より詳細な内容や導入の背景、問題点などを把握するためのヒアリング調査を実施した。

4-3-1 対象市町村の抽出

市町村アンケート調査で把握されたタクシー利活用施策の問題点や、導入の経緯などを踏まえ、以下の2つの視点から市町村ヒアリング調査対象市町村を抽出するとともに、各市町村の施策の概要等を踏まえてヒアリング調査での把握・検討内容等を整理した。

表 対象市町村抽出の視点

視点1	●タクシー利活用施策の問題点を深掘りし、その背景や改善の可能性などを把握することで、タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等を検討するための基礎資料を収集する。 ・特に、標準的な助成内容等になっているにも関わらず、多大な財政負担が問題となっているケースに着目、財政負担増大の要因や、タクシー利活用施策を継続する背景（乗合などへの転換を行わない理由）などを把握することを想定
視点2	●タクシー利活用施策を導入した経緯に着目、コミュニティバスや乗合タクシーではなく、タクシー利活用施策を選択した背景などを把握することで、タクシー利活用のあり方等を検討するための基礎資料を収集する。 ・「乗合」ではなくタクシー利活用施策を選択した背景などを把握することを想定 ・また、該当するケースでは、対象地域を絞った施策を導入した市町村がある一方で、地域を絞らず年齢など個人属性等のみを要件とする施策を導入した市町村も見られることから、その背景（選択理由）などを把握することを想定

表 ヒアリング調査対象市町村および把握・検討内容等

	市町村	施策の概要等	把握・検討内容等
視点1	熊本県 天草市	○対象者の居住地域を限定しており、かつ、助成内容も標準的なものであるにも関わらず多大な財政負担が問題となっている。 ○助成対象者が多く、かつ、助成券の利用率も高いことなどを考えると、乗合での運行を検討する余地も考えられるが、タクシー利活用施策を継続している。	○多大な財政負担が発生している要因や、あえてタクシー利活用を継続している理由を把握することで、「乗合」とタクシー利活用施策との線引き・役割分担などの考え方や、タクシー利活用施策を導入する上での課題・留意事項などを検討
視点2	宮崎県 綾町	○公共交通空白地域への移動支援サービスの導入に際し、コミュニティバスやデマンド交通では運行が非効率になることが懸念されたため、<u>対象地域を限定しない</u>タクシー利活用施策を導入している。	○デマンド交通等の運行が非効率となる要因（地形的制約の状況等）や、対象地域の限定に関する考え方などを把握し、タクシー利活用施策のあり方などを検討
	鹿児島県 阿久根市	○公共交通空白地域等に対応するため乗合タクシーを導入したが、それでも補えない地域を対象にタクシー利活用施策を導入している。	○乗合タクシーの運行エリアに関する考え方などを把握することで、「乗合」とタクシー利活用施策との線引き・役割分担などの考え方を検討

4-3-2 ヒアリング調査の実施

対象市町村に対してヒアリング調査を実施するとともに、調査結果を踏まえて、タクシー利活用を考える上での課題や留意事項等を検討・整理した。

表 ヒアリング調査結果の概要等

市町村	把握・検討内容	調査結果概要	タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等
熊本県 天草市	○多大な財政負担が発生している要因や、あえてタクシー利活用を継続している理由を把握することで、「乗合」とタクシー利活用施策との線引き・役割分担などの考え方や、タクシー利活用施策を導入する上での課題・留意事項などを検討	【多大な財政負担が発生している要因】 ○旧倉岳町・天草町・河浦町（3町）で実施していた施策を市町合併にともない市全域に拡大している。 ○対象となるエリアにおける高齢者人口の増加に加え、ロコミ等による周知で定着化が図られていることなどが多大な財政負担が発生する要因になっている。 【あえてタクシー利活用を継続している理由】 ○デマンド交通について半年間の試験運行を実施したが利用が僅かであったため本格運行には移行していない。 ○タクシーを利用する際に初乗り料金を助成する「助成券」を交付しているが、対象エリアからの主な外出先となっている牛深港周辺へはタクシーの初乗り料金で行ける距離であるため実質無料でタクシーが利用できる。また、4枚/月・人の助成券交付限度があるものの、1枚で複数人が相乗りして利用している状況が見られ、実質的にはいつでも助成券を利用して外出できる状況となっており、タクシー利活用施策の利便性が高いため、事前予約が必要・時間的な制約があるデマンド交通への転換は困難な状況となっている。 ○デマンド交通等に移行したとしても利用者が僅かであることが想定されることから、乗合事業に投入する資金が効率的に使われないよりも、住民に移動費用に確実に充当できているタクシー利活用施策のほうが効果的な予算の使い方であると考えており、また、当面は高齢者の増加・運転免許返納者の増加に伴って財政負担の増加が見込まれるものの、平成32年をピークに高齢者数が減少傾向に転じる推計もあるため、財政負担も頭打ちになるのではないかと考えている。 【その他】 ○路線バスの運行本数が減少しており、1日1往復しかない地域からは、実質的には路線バスを使えないため公共交通空白地域として認定してもらいたい、との要望があがっている。	○高齢者を対象としたタクシー利活用施策では、高齢者人口の増加にともない、タクシー利活用施策に要する財政負担額も自然増となる。 ○実質的には“好きな時に”、自己負担なく“好きなだけ”利用できる状況で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ため、一度タクシー利活用施策を導入すると、「乗合」の公共交通、とりわけ「デマンド交通」への転換に対して利用者の理解を得ることが難しく、仮に転換した場合でも利用が極端に低迷することが懸念される。 ○また、自己負担がないことでタクシー利活用施策が“最大限”利用されやすい状況となり、結果的に財政負担の増大につながっているものと推察される。 ○定時定路線の路線バスが運行していても運行頻度が1便/日と少ないなど利便性が低いエリアがある一方で、タクシー利活用施策の利便性が相対的に高いような状況では、サービス水準のバランスが崩れ、公平性の問題が生じる懸念がある。 ○「乗合」の公共交通を運行する場合には利用者の有無に関わらず費用が発生する場合もあり、財政負担額が全て利用者の移動のための費用に充当されない可能性がある一方で、タクシー利活用施策の場合には全額が確実に移動の費用に充当される。
宮崎県 綾町	○デマンド交通等の運行が非効率となる要因（地形的制約の状況等）や、対象地域の限定に関する考え方などを把握し、タクシー利活用施策のあり方などを検討	【デマンド交通等の運行が非効率となる要因】 ○複数の利用者が「乗り合う」ような、常時利用する需要が見込めないため、デマンド交通等の運行は効率的ではないと考えている。これまでコミュニティバスやデマンド交通の導入も検討してきた経緯はあるが、上記のような理由から自然消滅した形になっている。 【対象地域の限定に関する考え方】 ○当初は路線バスが利用できない「僻地」を対象として施策を導入したが、その後、町内のバス路線の一部廃止にともない影響を受けた沿線エリアに対象地域を拡大している。さらにその後、町中心部周辺でも起伏が大きく高齢者の路線バス利用が困難なケースも見られることから、地域からの要望なども踏まえて町中心部も含めた町全域に対象エリアを拡大している。 ○公平性の確保、町の財政負担の増大抑制、必要性が高い地域への手厚い対応などの観点から、地域によって対象者要件や助成額等に差をつけており、また、1回あたりの助成額については町外への消費の流出を抑制することを念頭に設定している。実際、出発地・目的地のいずれかが町内であれば良いが、町外への移動に利用されることはほとんどない。 【その他】 ○対象者が相乗りした場合は、それぞれの助成券が使用することで利用者負担を軽減することが可能であるため、特に町中心部から遠い「僻地」からの利用者は相乗りで利用するケースが目立つ。 ○町内にはタクシー事業者が1社、車両数も数台程度であるため、観光客がタクシーを利用する観光シーズンなどは、住民が利用する際の待ち時間が長くなることがある。	○市町村全域を対象としてタクシーを利活用する場合でも、地域の特性などに応じて対象者の要件や助成額などに差をつけることで、公平性を確保しながら必要性が高い地域に手厚く対応するとともに、財政負担の増大も抑制することが可能であると考えられる。 ○過度に大きい助成額を設定した場合、自市町村外への移動に利用されやすい状況となり、結果的に消費（購買力）等が他市町村に流出することで、地域経済に影響を与えることも懸念される。 ○タクシー事業者の状況によっては、車両の台数が不足し、タクシー利活用施策を導入しても対応が困難である可能性も考えられる。
鹿児島県 阿久根市	○乗合タクシーの運行エリアに関する考え方などを把握することで、「乗合」とタクシー利活用施策との線引き・役割分担などの考え方を検討	【乗合タクシーの運行エリアの考え方】 ○公共交通空白地域へは乗合タクシーで対応することを基本として考えており、道路状況の関係でバス車両の乗り入れが困難なエリアや、バス車両で運行するほどの需要が見込めないエリアを対象として乗合タクシーを運行している。一方で、タクシー利活用については、路線バスを運行しているものの、バス停から1km圏外にも居住者が見られるようなケースを想定している。 ○乗合タクシーは路線バスを補完するものとして位置付けているため、最寄りのバス停までの運行を基本としている。地区内に目的地となる施設等が立地している地区では比較的利用が多い一方で、地区内に目的地がなく路線バスに乗り継ぐ必要がある地区については利用が著しく低迷している。 ○タクシーの利活用についても最寄りバス停までの料金を考慮した助成額を設定しているが、最寄りバス停でバスに乗り継ぐ利用者はほとんどいない状況（自己負担して目的地まで直接移動）であり、一部の地区では乗合タクシーからタクシー利活用への転換を要望する意見も見られる。 【その他】 ○山口市を参考に、3人以上のグループで申請する「グループタクシー」という形で実施しているが、周知が不十分であることもあって申請者は25人程度と低迷している。距離要件の緩和（最寄りバス停から1km以上⇒500m）なども検討しているが、市の内部には高齢者全般を幅広く対象とした「福祉タクシー助成券交付」を導入すべきとの意見も強いため、距離要件を緩和してもグループタクシーの利用が増えなければ制度を大幅に転換することも考えられる。ただしその場合、年齢要件（65歳以上）や助成水準を維持することは困難であり、見直しが必要であると考えている。	○タクシーを利活用する場合、最寄りバス停等までの料金等を考慮した助成額を設定した場合でも、自己負担して目的地まで直接移動するような利用が発生し、バス等へ乗り継ぐような利用はされにくいいため、既存公共交通との連携が困難になること、場合によっては既存公共交通との競合が発生する可能性があることが懸念される。 ○デマンド交通が運行していても、最寄りバス停などで乗り継ぎが必要になるなど利便性が低いエリアがある一方で、タクシー利活用施策の利便性が相対的に高いような状況では、サービス水準のバランスが崩れ、公平性の問題が生じる懸念がある。 ○居住地の地理的要件を設定しないなど、対象者の要件を緩和する場合、助成水準を抑制しない限り財政負担が大幅に増大することが懸念される。

5. タクシーの利活用に向けたモデルスタディの実施

3.で実施した九州管内の市町村を対象としたアンケート調査結果を分析することで、タクシー利活用により対応することが想定される既存公共交通の課題等を把握し、代表的な事例（3市町村）を対象にヒアリング調査を実施しつつ、タクシー利活用に向けたモデルスタディを実施した。

5-1 市町村アンケート調査結果の分析

5-1-1 タクシー利活用の可能性

○アンケートに回答した 201 市町村のうち、今後のタクシー利活用施策導入の可能性について、約 2/3 にあたる 134 市町村が「興味・関心はある」「利活用する可能性も考えられる」と回答している。

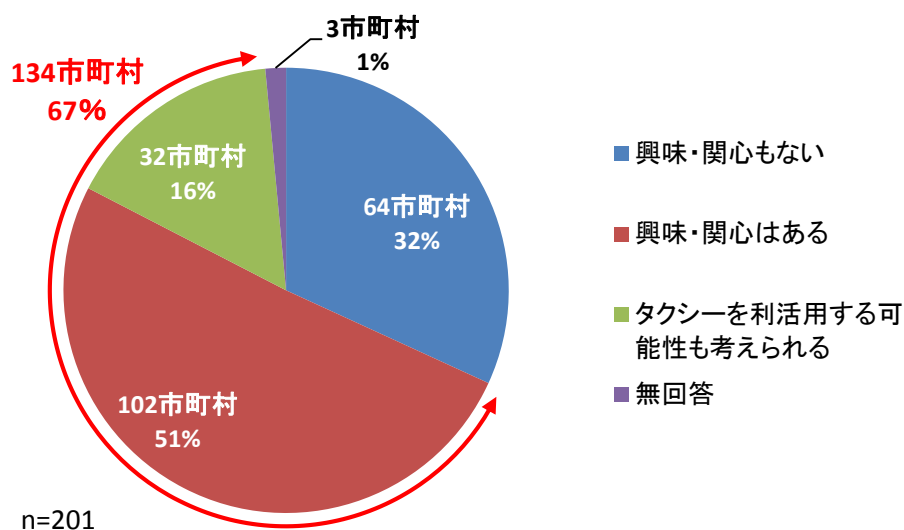


図 タクシー利活用施策導入の可能性

5-1-2 タクシー利活用の目的

○タクシー利活用の目的では、3/4 程度が「公共交通空白地域・不便地域などに対応するため」と回答しており、突出している。

○また、「定時定路線の公共交通の問題等に対応するため」という回答が 1/3、「デマンド交通」の問題等に対応するため」という回答も 2 割程度見られる。

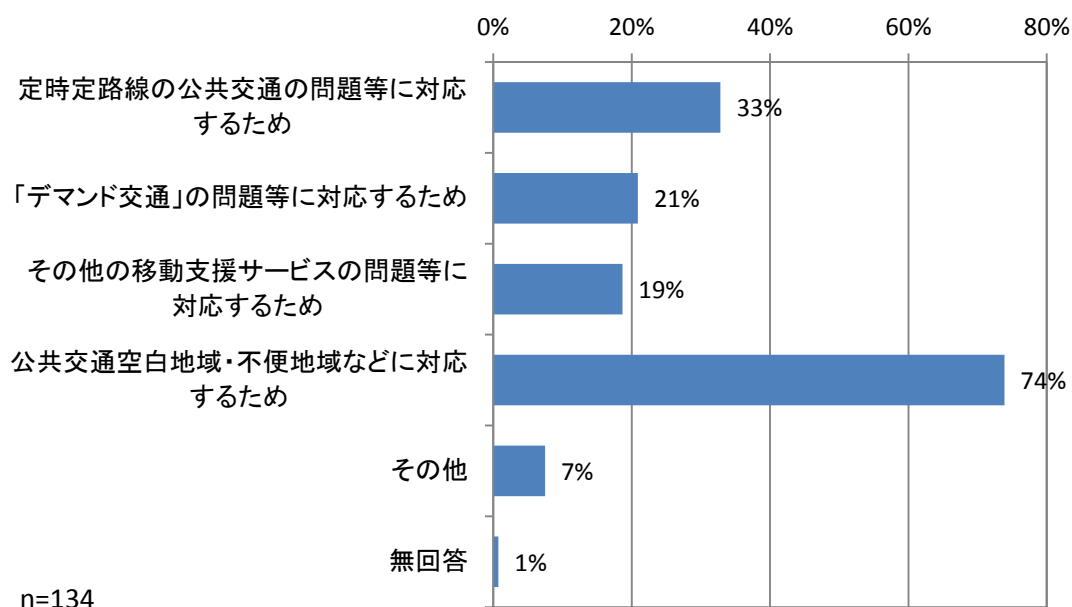


図 タクシー利活用の目的

〔タクシー利活用の目的：その他〕

- コミュニティバスを利用できない人を対象
- 市バスとして自主運行しており、予算の関係上、実施するか否かは別として、現路線の廃止やデマンドの導入時や交通空白地帯での新規路線導入があった場合などは、市内タクシー事業者と協力することで、結果的に安価となることが考えられる場合において、実施する可能性がないとは言えないと考える。
- 高齢者ドライバーの事故を未然に防ぎ、高齢者の交通手段の確保対策のため
- 住民の共助によるタクシーの乗り合わせ（相乗り）の促進
- 高齢者の外出支援を対象としたタクシーの利活用
- 路線バス、乗合タクシー等を導入するまではないが、なんらか公共交通の側面から対応が必要な場合。
- 既存公共交通機関との接続等に対応するため
- 現時点では、具体的な検討まで至っておりません。
- 統廃合した小中学校の児童生徒の通学用として利用
- 買い物支援施策

5-1-3 期待される効果と懸念事項

- タクシー利活用により期待される効果としては「利用者の利便性向上」が突出、利活用の目的別に見ても大きな傾向の違いはなく、「財政負担の軽減」を期待する回答は多くない。
- 一方で、タクシー利活用を考える場合の懸念事項としては、「市町村の財政負担が増大」が突出しており、タクシー利活用施策に対しては、財政負担の増大を抑制しつつ、利用者の利便性向上を図っていくことが期待されていることが伺える。
- また、他の公共交通への影響を懸念する回答も目立ち、他の公共交通機関との公平性の確保や競合回避などにも配慮することも重要視されている。

1) 期待される効果

- タクシー利活用により期待される効果としては、ほとんどの市町村が「利用者の利便性向上」をあげており、一方で「財政負担の軽減」については 1 割強にとどまっている。

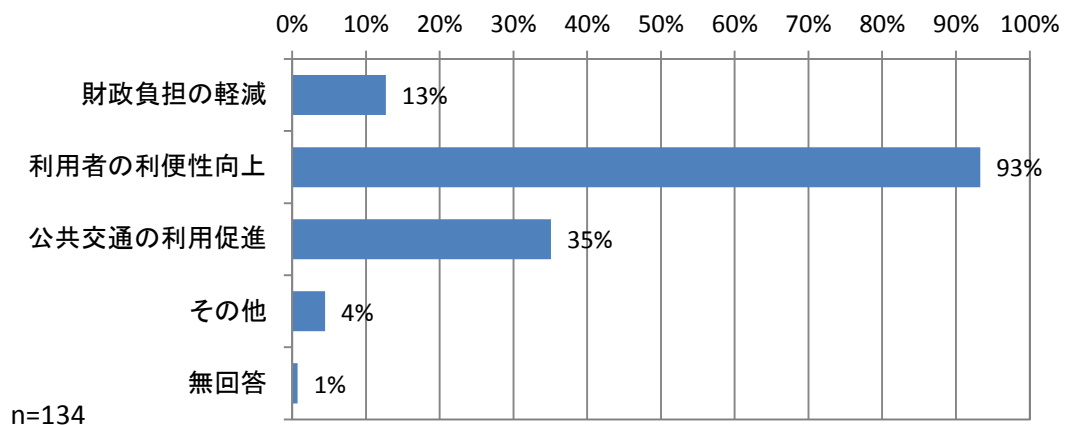


図 タクシーを利活用した場合に期待される効果

〔タクシーを利活用した場合に期待される効果：その他〕

- 新たに新規路線を運行する場合、また、利用者減少により形態を見直す場合において、タクシー利活用の場合が財政負担に繋がる場合が考えられる。また、主要路線までの繋ぎとして利用すれば、利便性の向上とバスの利用促進、タクシー事業者支援としての役割も期待出来る
- 地域内コミュニティの形成・強化、タクシー利用者の負担軽減
- 乗合タクシー等を導入した場合と比較すると、各種事務量が大幅に軽減されることが考えられる。乗合タクシーの導入により、既存のタクシー事業が減収しているという課題にも対応できると考えられる。
- 事故防止（高齢運転者が多いので相乗り等の危険もあり）
- 高齢者の外出促進による社会教育活動への参画や健康長寿の推進、市街地の活性化等
- 高齢者等の外出機会の創出、タクシー事業の活性化

○なお、期待される効果を「タクシー利活用の目的」別で見ると、「定時定路線の公共交通の問題等に対応するため」「デマンド交通の問題等に対応するため」といった、既存の公共交通の改善を目的としている場合でも、「利用者の利便性向上」が突出している状況となっており、「財政負担の軽減」の回答割合は2割程度にとどまっている。

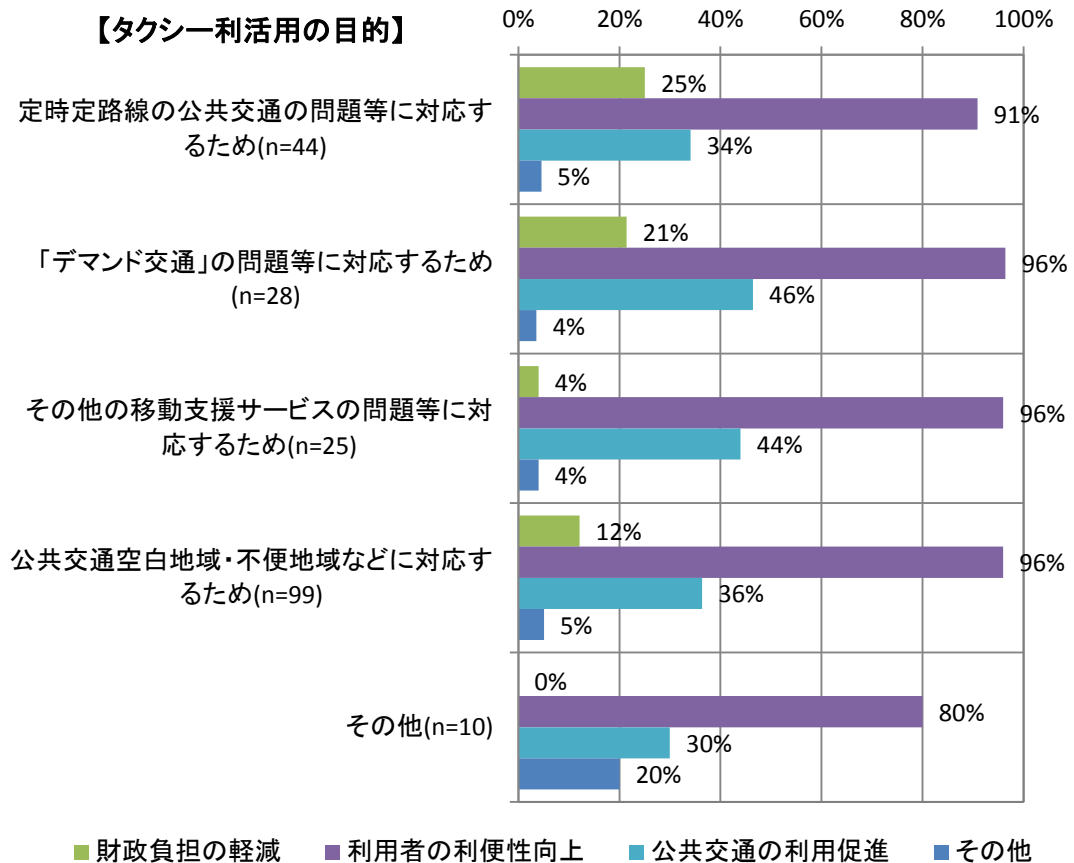


図 タクシーを利活用した場合に期待される効果（利活用の目的別）

2) タクシー利活用を考える上での懸念事項

○一方で、タクシー利活用を考える上で懸念される事項としては、8割以上が「市町村の財政負担が増大する」と回答、また、「他の公共交通との間に公平性の問題が生じる」「他の公共交通に悪影響を与える」といった既存の公共交通への影響を懸念する回答が目立つほか、「市町村の事務手続きの負担が増加・煩雑化する」という回答も4割となっている。

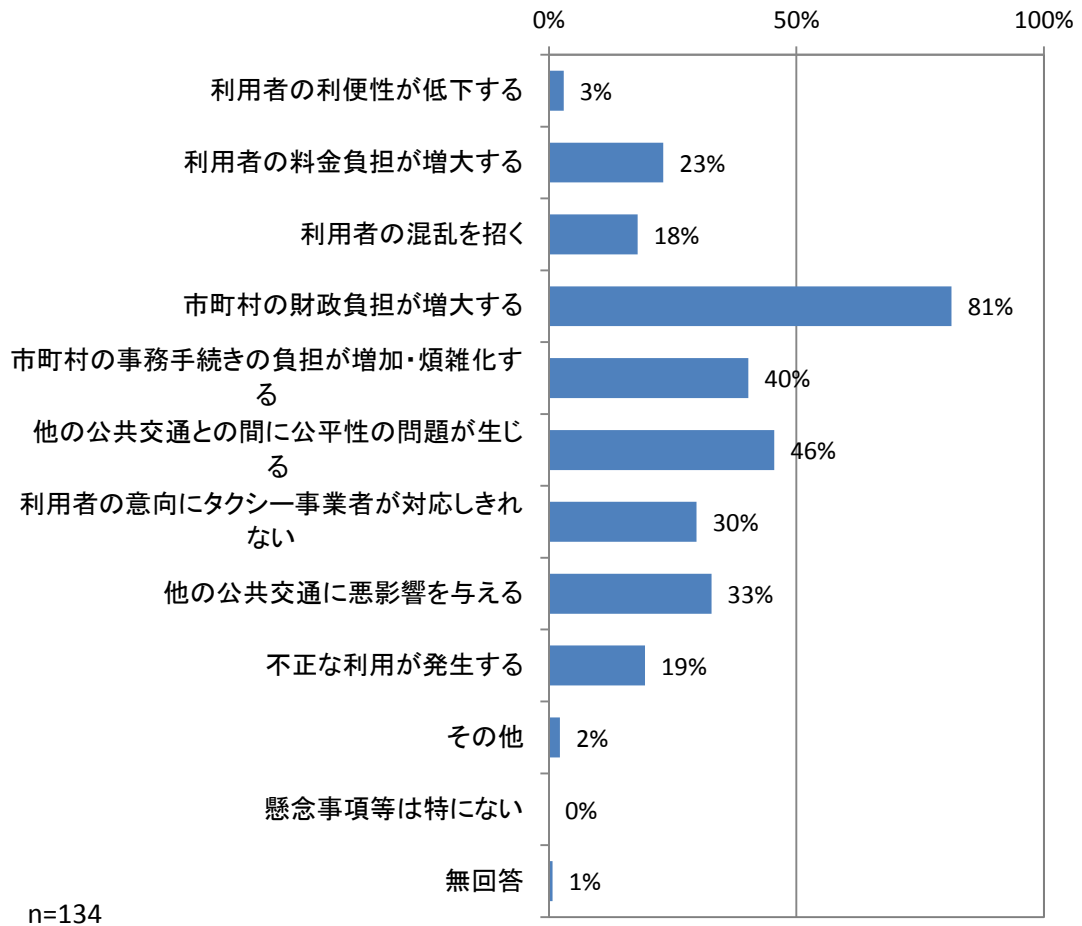


図 タクシー利活用を考える上での懸念事項

〔タクシー利活用を考える上での懸念事項：その他〕

- 既存の事業者の理解を得られるか懸念される。
- タクシー事業者の事務手続きの負担が増加・煩雑化する。

○タクシー利活用について「現時点ではタクシーの利活用は考えにくいし、興味・関心もない」と回答した市町村の「利活用が考えにくい理由」についても概ね同様の傾向を示しており、市町村の財政負担増大を懸念する意見が多数となっている。

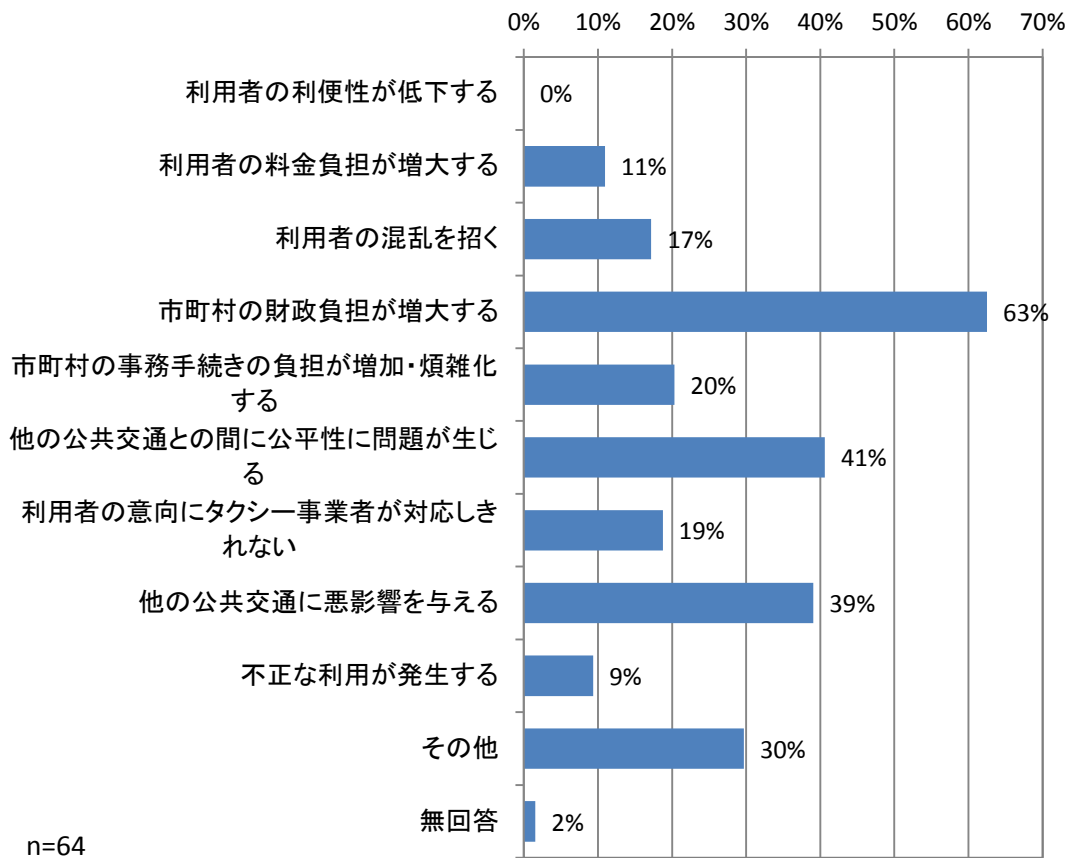


図 タクシーの利活用が考えにくい理由

〔タクシーの利活用が考えにくい理由：その他〕

- 本市においては、既存の公共交通ネットワークと合わせて、乗合事業による生活交通確保の取り組みを進めているため。
- タクシー事業を実施するメリットがないため。
- 市域内は路線バス、コミュニティバスが充実しており、タクシー利活用を要する地域特性は低い
- 現在は、ふれあいバス（無料）を町内に走らせており、H24 年度にルート改正を行って以降、利用者は年々増えているため、新たにタクシーの活用等は考えにくい。
- 福祉バスの利活用で対応しているため。
- デマンド交通を導入しており、対応できているため。
- タクシーの利活用については、今回調査対象外となっているデマンド乗合タクシーのみを検討しているため。
- まずは、既存の公共交通機関の利用及び運行の促進に取り組む予定。
- 利用者が少ないと考えられるため
- 本町では、路線バスから乗合タクシーへ移行したばかりである為。まずは乗合タクシーの利用促進を考えなければならない
- 村のタクシーは 1 社 1 台のみであり、村全域に定時定路線のコミュニティバスが走っているため、現在のところタクシーの利活用は考えにくい。
- タクシー事業者もなく、現在事業を行う見込みがないため
- 交通不便地域にはコミュニティバスの運行を行っており、現在までに増便、ルート改正等を行い、コミュニティバスが地域に定着しつつある。運行はタクシー協会に委託を行う事で、タクシー会社の振興にも寄与し、且つ地域交通会議の中でも理解が得られている。また、コミュニティバスに関し車両購入費や広報費等でこれまで多大な費用や時間を費やしており現時点でタクシー利活用の考えは無い。
- コミュニティバス等を運行しており現時点での利活用は考えていない。
- 「のりあいタクシー(予約制)」と市バス運行を市の事業として事業者に依頼して行っているため
- 現時点では、特定の手段に限ることなく、幅広く検討を行っているところである。
- タクシーを呼べない地域があり、不平等になるため

5-1-4 想定されるタクシー利活用の方法等

○想定されるタクシー利活用の方法としては、「最寄り駅・バス停まで」や「特定の目的地まで」、あるいは、「特定エリア内」の移動に「タクシーを利用した場合の料金の一部を助成」することに対する回答が多くなっている。

○一方で、目的地やエリアなどについて「特に条件を定めず」に助成する方法に対しても一定程度の回答が見られ、既存の定時定路線の公共交通や「デマンド交通」の問題等に対応することを目的とする市町村についてもそれぞれ 2 割以上の回答割合を示している。

○タクシー利活用の方法としては、「最寄り駅・バス停等まで」あるいは「特定の目的地まで」タクシーを利用した場合の料金の一部を助成することに対する回答が目立つほか、「特定エリア内の移動にタクシーを利用した場合の料金の一部を助成」することに対する回答も比較的多い。

○一方で、「特に条件等は定めずに、タクシーを利用した場合の料金の一部を助成」という回答も 2 割程度となっている。

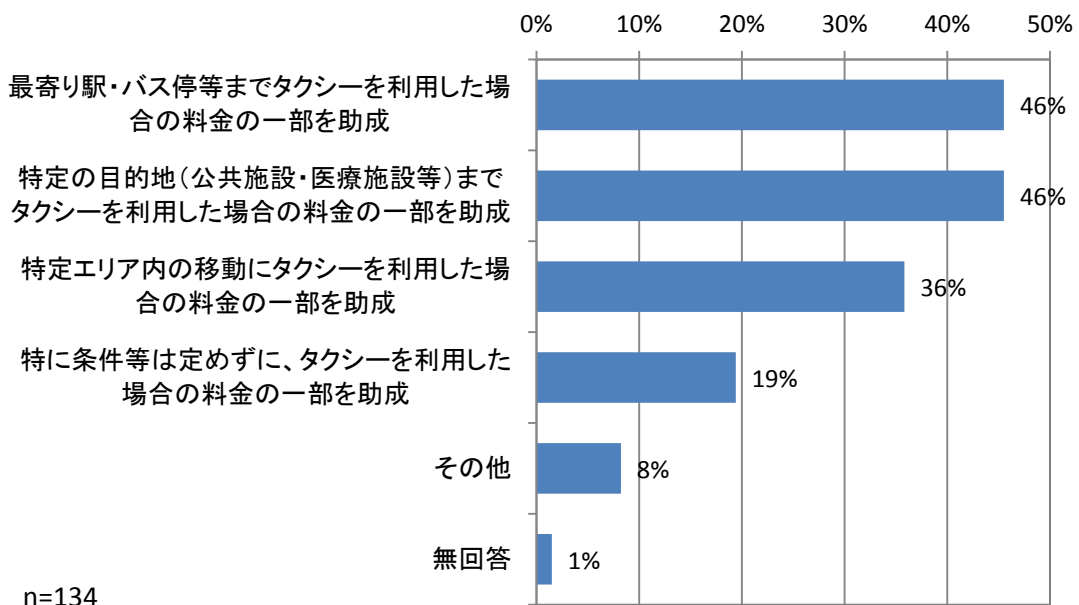


図 想定されるタクシー利活用の方法

〔想定されるタクシー利活用の方法：その他〕

- 地域活動の拠点から最寄り駅・バス停等までタクシーを利用した場合に、地域がタクシー事業者と貸切契約等を締結し、運賃は地域利用者の年会費及び従量制利用料（1 乗車幾ら）による運営スキーム。（行政からの運賃助成は基本的には考えていない）
- 条件等を定め、タクシーを利用した場合の料金の一部を助成
- 地域内の乗り合わせ（相乗り）希望者でのルール作成等の側面支援
- タクシー料金の一部助成について、利用条件を定めず、利用対象者を制限。
- 特定の事業を実施する目的地まで、自力で移動できない場合のタクシー利用料のうち、1 往復 300 円の自己負担以外を助成
- 商業施設で一定額以上の買い物をした際、X00 円のタクシー割引券を交付

5-2 既存公共交通の課題等の整理

○市町村アンケート調査の結果より、定時定路線・デマンド交通の区分ごとに既存公共交通の問題点や、タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等を検討・整理した。

表 既存公共交通の問題点・課題等

区分	既存公共交通の問題点等	タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等
定時定路線	○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いるため、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、旧式の車両を使用しているため高齢者の乗降が困難なケース、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。	○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。
デマンド交通	○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状況が見られるほか、予約に応じた運行であるため定時性が確保できず、他の公共交通との円滑な乗り継ぎが困難になっているケースや、また、他の公共交通の補完的な役割で運行している場合、目的地まで直接行くことができない（乗り継ぎが必要となる）ケースなどが見られる。	○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う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。

5-3 市町村ヒアリング調査の実施

既存公共交通の運行等に課題を抱えている市町村を対象として、課題のより詳細な内容やタクシー利活用の可能性などを把握し、モデルスタディの実施に向けた情報等を収集するためのヒアリング調査を実施した。

5-3-1 対象市町村の抽出

市町村アンケート調査で把握された既存公共交通の問題等を踏まえ、以下の3つの視点からヒアリング調査対象市町村を抽出するとともに、各市町村の既存公共交通の問題点等を踏まえてヒアリング調査での把握内容・モデルスタディイメージを検討・整理した。

表 対象市町村抽出の視点

視点1	● 定時定路線の公共交通の問題等への対応を目的としてタクシーを利活用することを想定、特に、タクシー利活用を検討する余地があると考えられる市町村を対象に、既存公共交通の運行状況や利用状況、地域特性などを把握し、モデルスタディを実施する。 ・ 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に着目し、運行効率が低い定時定路線の既存公共交通に代わってタクシーを利活用することの可能性や課題・留意事項等を検討することを想定
視点2	● デマンド交通の問題等への対応を目的としてタクシーを利活用することを想定、特に、乗合率の低迷が運行の効率性低下につながっている市町村を対象に、デマンド交通の運行状況や利用状況、乗合率を高める工夫が難しい要因などを把握し、モデルスタディを実施する。 ・ デマンド交通の中でも、タクシーを利活用する場合と運行形態が類似する「区域運行型（ドア to ドア型）」や、定路線型の中でも利用者が増加しているにも関わらず乗合率が向上せず、運行の効率性が低いケースなどについて、デマンド型の既存公共交通に代わってタクシーを利活用することの可能性や課題・留意事項等を検討することを想定
視点3	● 公共交通空白地域への対応を目的としてタクシーを利活用することを想定、公共交通空白地域に公共交通サービスを導入した市町村を対象に、公共交通サービス導入の経緯や地域特性などを把握し、モデルスタディを実施する。 ・ 公共交通サービスを導入したものの利用が低迷しているケースに着目、タクシーの利活用により公共交通空白地域に対応することの可能性や課題・留意事項等を検討することを想定。

表 ヒアリング調査対象市町村およびモデルスタディでの検討イメージ

	市町村	問題点等の概要	モデルスタディでの検討イメージ
視点1	佐賀県 小城市 定時定路線	○ 運行日数及び運行回数が少ないため利便性が低い。 ○ 少ない車両でほぼ市内全域をカバーしているため、時間がかかるなど運行効率が低い。	○ 既存公共交通の運行状況・利用状況や問題点、運行効率が低い要因などを把握し、定時定路線の既存公共交通に代わってタクシーの利活用を考える場合の制約条件・可能性や課題・留意事項などを検討・整理
視点2	A県 B市 デマンド交通	○ 広範囲のエリアをカバーするデマンド交通では、乗合率を高めることのみに捕らわれると所要時間や運行距離が増え、運行効率が低下する。 ○ 利用者の増加、乗合率の低さ、利用者負担額が低額であることにより、財政負担が増加している。	○ デマンド交通の運行状況・利用状況や問題点、地域の特性、乗合率を高めることが困難な要因などを把握した上で、デマンド型の既存公共交通に代わってタクシーの利活用を考える場合の制約条件・可能性や課題・留意事項などを検討・整理
視点3	熊本県 水俣市 定時定路線	○ 遠隔地の交通空白地域を補うため運行を行っており、赤字負担が大きい。 ○ 元々公共交通が運行されていなかった空白地域であるため、サービスを提供しても自家用車からの転換が図られていない。	○ 公共交通空白地域への対応として定時定路線を選択した背景や問題点などを把握するとともに、地域の特性などを踏まえて、公共交通空白地域への対応にタクシーを利活用することの制約条件・可能性や課題・留意事項などを検討・整理

5-4 タクシー利活用に向けたモデルスタディ

対象市町村に対してヒアリング調査を実施し、問題点の概要や制約条件等を整理するとともに、タクシー利活用を考える上での課題や留意事項等を検討・整理した。

表 タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等（モデルスタディ）

市町村	問題点の概要等	制約条件等	タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等
佐賀県 小城市	○市民の日常の生活圏に依じて、合併前の旧町内の拠点と集落とのアクセスを確保するように巡回バスの路線を設定、さらに、旧町間の移動を確保する広域循環バスを運行している。 ○このうち、三日月町・牛津町の一部の路線では、日当たりの利用者数が2人程度、収支率も10%程度と顕著に利用が低迷している。 ○利用低迷の要因としては、運行日数・運行回数が少ないことが考えられるが、車両台数は限られており、今後の利用者増加も想定されにくい。そのため、車両を増やしてサービス向上を図ることは難しい。 ○三日月町の巡回バスについてはデマンド交通への転換も検討したものの、現状の予算額を上回る費用が発生する見込みであったため現行のまま運行している。また、巡回バスをデマンド交通に変更することで地域間の不公平感が生じることも懸念されるため、利用が少ないからと言って安易に変更することはできない。	○現状でも財政負担が厳しく、タクシーを利活用することで財政負担が増大するのであれば導入は難しい。 ○合併以前は各旧町で無料の福祉バスを運行していた経緯もあって、現在の運賃(200円均一)についても不満の声が上がっていることから、タクシー利活用の導入により利用者の負担が増加することは回避したい。 ○一部の地域でタクシーを利活用する場合には、地域間のサービス格差が生じる懸念があり、導入する基準を設けるなどの工夫が必要となってくる。 ○現在の公共交通は誰でも利用できるものであるが、タクシー利活用の場合には年齢や所得など利用者を限定することになる可能性が高く、たまの利用ではあるが若い人たちへの影響が懸念される。	○一部の地域のみでタクシーを利活用する場合、地域間の利便性等に関する格差が生じ、公平性が問題になる可能性があるため、導入する基準を明確に定めるなどの工夫が必要となる。 ○タクシー利活用施策を導入する場合、既存公共交通に比べて自己負担額が増大する可能性があり、利用者の理解が得られない可能性がある。 ○また、導入に際しては、財政負担などとの兼ね合いから、高齢者などに対象者を限定することが想定されることから、要件に合致しない利用者への影響が懸念される。
A県 B市	○市内4地域から市街地区域を結ぶ区域運行型（ドア to ドア型）のデマンド交通を運行している。 ○山間部で利用が増えてきている地区も見られるが、谷筋ごとに予約があった場合には、1台で運行すると所要時間が長くなったり、運行距離が長くなり経費が増大したりするため、複数台で運行せざるを得ず相乗りができない状況である。 ○実態としては民間タクシーと変わらないサービスを提供する形になっており、利用者の増加が財政負担の増大につながっている。	○タクシーを利活用する場合の助成金額の設定は、デマンド交通の利用が定着してきていることもあって、利用者の自己負担額に配慮する必要があるが、デマンド交通と同等程度の自己負担額となるような助成金額を設定した場合には財政負担の抑制にはつながらない。むしろ現システムのほうが財政負担額を抑えられる可能性もあると考えられる。なお、デマンド交通は路線バスの廃止代替交通という位置づけもあって、路線バスの運賃を基準とした料金設定になっている。 ○ドア to ドア型デマンドの運行で財政負担が増大している現状の課題を踏まえると、仮にタクシー利活用を考えるとすれば「最寄り駅・バス停までの利用に限定」「特定の目的地への移動に限定」といった形でサービス水準を抑制する必要があると考えている。	○路線バスの廃止代替などとして導入された乗合タクシーなどでは、利用料金が路線バス運賃を基準として設定されているなど、現状では利用料金が低く抑えられているケースがあり、仮にタクシー利活用施策への転換を行う場合、自己負担額の設定が問題となることが懸念される。（現状に比べて自己負担が大きく増大することは利用者の理解が得られにくい） ○財政負担の抑制を念頭にタクシー利活用施策の導入する場合には、「最寄り駅・バス停までの利用に限定」「特定の目的地への移動に限定」など、何らかの形でサービス水準を抑制することを考えることも必要になる可能性がある。
熊本県 水俣市	○公共交通空白地域の解消を目的として定時定路線の乗合タクシーを8路線導入しているが、うち3路線で利用低迷・効率性低下が問題となっている。 ○利用が低迷する3路線とも週1日・1.5便/日、年間で50日程度運行しているものの、利用者は10数人/年と顕著に利用が低迷、それぞれの路線で2人程度の高齢者が年間に何回か利用する、といった状況で、利用者一人当たりの財政負担額も数万円と非常に大きくなっている。	○市内には公共交通空白地域が残されており、仮にタクシー利活用施策を導入（乗合タクシーから転換）する場合には、公共交通空白地域についてもあわせて対応していくことを考える必要がある。また、現在、バスや乗合タクシーが運行しているエリアでも、利用者の中にはバス等を廃止してタクシー利活用を望む人も出てくる可能性があるため、合意形成が難しいと考えられる。 ○利用が低迷する乗合タクシー3路線は、いずれも沿線に市営団地の立地が見られるなど、比較的人口が集積したエリアになっていることから、タクシーを利活用する場合、対象者がどの程度多くなるのか分からず、財政負担の大幅な増大が懸念される。 ○タクシーを利活用する場合、全額が市の単費となる。現状では国費（フィーダー系統）による補助があることに加え、特交措置も受けられることから、市の内部では補助をもらうのをやめて単費でやる、というのは受け入れられにくい。一人当たりの財政負担額は大きいですが、総額としてはそれぞれの路線で年間数十万円程度にとどまっているため喫緊の課題とはなっていない。	○特に市街地内やその周辺など、比較的人口が集積し、日常の移動距離もそれほど長くないエリアでは、「乗合」の公共交通の利用が低迷している場合でも、タクシー利活用施策を導入した場合には利用者が大幅に増加することが懸念される。 ○既存公共交通をタクシー利活用施策に転換する場合、該当エリアだけではなく、市町村内の公共交通空白地域を含めた対応など、地域全体のバランスに配慮した検討が求められる。 ○また、他地域の既存公共交通の運行頻度が低い場合などには、タクシー利活用施策の導入によりサービス水準のバランスが崩れ、公平性が問題になる可能性がある。

6. タクシーの利活用に向けた課題等の整理

タクシー利活用に関する現状・問題点等や、モデルスタディの結果などを踏まえ、タクシーの利活用を考える上での課題・留意事項等を総括・整理するとともに、地域の公共交通としてのタクシー利活用の基本的な考え方（案）を検討した。

6-1 タクシーの利活用を考える上での課題・留意事項等の整理（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

- タクシーの利活用は、時間的な制約が緩やかで、「デマンド交通」のような事前予約も必要ないことに加えて、複数での相乗りを認めている場合などには対象者同士が相乗りすることで助成券使用枚数が抑えられ、実質的には“好きな時に好きなだけ利用できる”ケースも見られるなど、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。
- このため、一度タクシー利活用施策を導入すると、「乗合」の公共交通、とりわけ「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が難しいと考えられ、実際にタクシー利活用施策を導入している市町村でも、「デマンド交通」の導入に向けた試験運行を実施したものの利用がほとんどなかったため本格運行への移行を断念したケースなどが見られる。
- 以上のことから、まずは「乗合」での対応の可能性を十分に検討し、タクシー利活用の必要性等を慎重に見極めた上で、導入を考える必要がある。

●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、前述の通り利用者の利便性が高いことから、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。
- 運行頻度が顕著に低い路線バス・コミュニティバスや、デマンド交通の運行エリアを対象外とした場合、既存公共交通を廃止してタクシー利活用を要望する意見などが出るなど、合意形成が難しくなる可能性もあり、実際にタクシー利活用施策を導入している市町村でも、利便性が高くないデマンド交通運行エリアの居住者から、デマンド交通の廃止・タクシー利活用施策への転換を望む意見が寄せられているケースが見られる。
- このため、タクシー利活用施策と既存公共交通のサービス水準のバランスに留意しつつ、必要に応じてタクシーを利活用する場合の目的地などに何らかの制限を加えることなどにより、他エリア等との公平性を確保することなども考える必要がある。

●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、一方で対象者を過度に限定することで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もあることから、移動支援の必要性や財政負担などを考慮しながら対象者の要件と助成内容のバランスに留意しつつ、利活用の内容を検討していくことが必要である。
- タクシー利活用施策は、一定の年齢以上の高齢者を対象としているケースが目立つが、今後当面は高齢者数が増加していくものと想定され、実際に高齢者の増加により財政負担の問題が顕在化している市町村も見られることから、これにともない財政負担も増大していく可

能性が高いことにも留意が必要である。

- なお、タクシー利用 1 回あたりの助成額が過大に設定された場合、長い距離をタクシーで移動しても自己負担額が低く抑えられるため、自市町村外への移動が過度に促進され、結果的に消費等が他市町村へ流出することで、地域経済等にマイナスの影響を与える可能性があることにも留意する必要がある。

●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、自己負担なし、あるいは、低額の自己負担でタクシーが利用できるような状況が生じた場合などには、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。
- このため、タクシー利活用を導入する際には、利用者相互の公平性や他の公共交通との公平性なども考慮しながら、適正な自己負担額を設定する必要がある。
- また、例えば、ほとんどの目的地まで初乗り運賃でタクシーが利用できるエリアを対象に初乗り運賃相当額を助成しているなど、実質的に自己負担なしでタクシーが利用できる状況になっている市町村の例では、多大な財政負担が発生する傾向が顕著であり、財政負担の観点から見ても適正な自己負担額を設定することが重要になると考えられる。
- なお、自己負担額については大きく以下の 3 つの考え方が見られ、地域の特性等に応じて適切な考え方に基づいて負担額を検討することが重要になる。

表 自己負担の考え方

自己負担の考え方	利 点	欠 点
タクシー利用料金のうち一定額を助成	○利用状況等に関わらず市町村の財政負担の上限は変わらない。 など	○市街地等からの距離により自己負担が大きく変わるため、対象者によって利用距離が大きく変わる場合などには公平性が問題になる可能性がある。 など
タクシー利用料金のうち一定割合を助成	○移動距離に応じて自己負担が異なるため、受益者負担の原則に則った助成となり、公平性が高い。 ○利用距離に応じて自己負担が増減するため、適正な利用が期待される。 など	○利用状況等によって市町村の財政負担が増大する可能性がある。 など
タクシー利用料金のうち一定額を自己負担（残額を助成）	○全ての対象者が同額で目的地まで移動することができるため公平性が比較的高い。 など	○移動距離に関係なく同額の自己負担となるため、受益者負担の原則を逸脱する可能性がある。 ○長距離を利用した場合でも自己負担が変わらないため、“モラルハザード”が発生する可能性がある。 ○利用状況等によって市町村の財政負担が増大する可能性がある。 など

●「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』と『タクシー利活用』を比較すると、施策の実施主体となる市町村等の視点からはそれぞれ以下のようなメリット・デメリットがあると考えられることから、地域の特性などを勘案しながら十分な比較検討を行った上で、タクシー利活用の妥当性等を検討することが必要である。

表 「乗合」の公共交通とタクシー利活用の比較

		メリット	デメリット
「乗合」の公共交通	定時定路線	○誰でも利用することが可能である。 ○一定の要件を満たせば、国の補助などを受けることができる。 ○利用が低迷した場合などにタクシー利活用に転換することは比較的容易である。 ○比較的低額の自己負担で移動することが可能である。	○利用者の個別ニーズにきめ細かく対応することが困難である。（利用者が公共交通にあわせて行動することが必要） ○利用の有無に関わらず運行される（運行経費が発生する）ため、利用が少ない場合は投入された資金が全て直接的に住民等の移動のために充当されるわけではない。 など
	デマンド交通	○利用者の増加が財政負担の抑制につながる。（デマンド交通については例外あり） など	○事前予約が必要となる。（予約の煩わしさが要因となって利用が低迷する可能性がある） ○「乗合」が発生しない場合には運行効率が低下する。 など
タクシー利活用		○時間的制約がなく、事前予約が必要ないなど、利用者の利便性が比較的高い。（個別ニーズへの対応が可能） ○移動支援の必要性などに応じて、対象者の要件（年齢等）や助成内容等を柔軟に設定することが可能である。 ○投入された資金が全て直接的に住民等の移動のための費用に充当される。 など	○一度導入すると「乗合」の公共交通への転換は困難である。 ○「乗合」の公共交通に比べて利用者の自己負担が大きくなる可能性がある。 ○利用者の増加が財政負担の増加に直結する。 ○現状では国の補助などの支援策がない。 など

●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

- 定時定路線や「デマンド交通」では、時間的な制約を受けることや運行日・運行便数が制限されること、予約の煩わしさなどが要因となって利用が低迷しているケースが目立つことから、タクシー利活用施策を導入することで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。
- このため、特に定時定路線や「デマンド交通」の利用低迷・運行効率低下への対応策としてタクシーの利活用を考える場合、利活用施策の導入により移動需要が顕在化し、利用者が大きく増大する可能性があることに留意する必要がある。
- とりわけ、目的地となる施設等が集積する市街地やその周辺については、居住人口が多く、かつ、目的地までの距離が近い（タクシーを利用しても料金負担がそれほど大きくない）ため現状でもタクシーを利用している人が相当程度存在する可能性があり、タクシー利活用施策を導入することで多大な財政負担が発生することが懸念される。
- なお、このような状況に対しては、仮に初乗り運賃相当の自己負担を基本としたタクシー利活用施策を導入した上で、市街地まで初乗り運賃でアクセス可能なエリアは対象外とするなどの工夫が考えられる。

●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

- 居住地の地理的要件などを設けている施策の中には、最寄り駅・バス停までタクシーを利用し、既存の公共交通に乗り継いで目的地へと移動するような利活用を想定して助成額などを設定しているケースが見られるが、乗り継ぎ利用は多くなく、目的地までドア to ドアで移動している実態も見られる。
- このため、既存公共交通を補完する位置づけで特定エリアを対象としたタクシー利活用施策を導入する場合でも、既存公共交通との連携が困難となり、結果的にタクシー利活用と既存公共交通が競合する可能性もあることに留意する必要がある。
- 助成額等での制限の効果は限定的である可能性があることから、場合によっては目的地を最寄り駅・バス停に制限することなども考える必要がある。

●地域のタクシー事業者の状況にも留意することが必要

- タクシーを利活用している市町村の中には、タクシー事業者が少なく、限られた台数で対応しているため、観光シーズンなどには車両が不足するケースも見られる。また、地域内にタクシー事業者や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ことから、事前に地域のタクシー事業者の状況を確認し、協議・調整を行うことが重要になると考えられる。

6-2 公共交通としてのタクシー利活用の考え方（案）の検討

以上の課題・留意事項を踏まえると、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。

表 「乗合」の公共交通での対応の可能性検討イメージ

●公共交通空白地域等への対応	○定時定路線・「デマンド交通」といった「乗合」の公共交通を新規に導入する、あるいは、周辺地域を運行している既存の公共交通の迂回乗り入れなどの見直しを行うことで対応することを検討
●既存の公共交通の問題等への対応	○運行の効率化（需要に応じたサービス水準の適正化等）や、ニーズにあわせた利便性向上策の実施、運行システムの見直しなどによる問題への対応を検討 ○必要に応じて、周辺地域の公共交通も含めたネットワークの再編などにより対応することを検討

②特定のエリアを対象としたタクシーの利活用を検討する。

○「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。

○なお、特定エリアを対象としたタクシー利活用施策を考える場合には、以下のような点に十分に留意する必要がある。

表 特定エリアを対象としたタクシー利活用施策を考える場合の留意点

●他地域の既存公共交通との利便性のバランスに配慮する必要がある。
・当該エリアで導入するタクシー利活用施策の利便性が他地域の既存公共交通に比べて高い場合、既存公共交通運行エリアでも路線の廃止・利活用施策の導入を要望する意見が出てくる可能性があることから、他地域の既存公共交通との利便性（自己負担額や助成の上限回数等）のバランスに配慮する必要がある。
●既存公共交通への影響などに配慮する必要がある。
・タクシー利活用施策を導入した場合、施策の意図に反して既存の公共交通との競合が発生する可能性もあることから、必要に応じて目的地の制限などについても考えてみる必要がある。
●想定を上回る利用者数の増加（移動需要の顕在化）が懸念される。
・特に既存公共交通の代替としてタクシー利活用施策を導入する場合には、既存公共交通を大幅に上回る利用が発生する可能性があることに留意する必要がある。

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。

表 対象者要件・助成内容の違い（一般的な例）

	対象者の要件※	助成内容	
		助成金額	助成回数
特定エリアを対象とした利活用	○65 歳または 70 歳以上の高齢者を対象	500 円/回前後	48 回/年
市町村域全体を対象とした利活用	○75 歳以上の高齢者を対象		24 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も見られる。

- 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、市町村域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で、財政負担の抑制・公平性の向上を図るとともに、より必要性が高い対象者に手厚い支援を行うことも考えられる。

参考事例：宮崎県綾町 「綾町高年者等タクシー利用料金助成事業」

宮崎県綾町では、路線バスが運行しているエリアも含めた町域全体を対象としてタクシー利活用施策を実施しているが、中心部からの距離に応じて町域を3つの「指定地域」に区分し、対象者の年齢等の要件や1回あたりの助成額・年間の助成回数に差をつけることで、移動支援の必要性が高い地域にはより手厚い支援を実施している。

表 地域区分ごとの対象者要件・助成額等

地域区分	対象者要件	助成額等（上限）
第1指定地域	70 歳以上の者	840 円/回、48 回/年
第2指定地域	75 歳以上の者	560 円/回、48 回/年
第3指定地域	75 歳以上で自動車運転免許を有しない者	560 円/回、24 回/年