

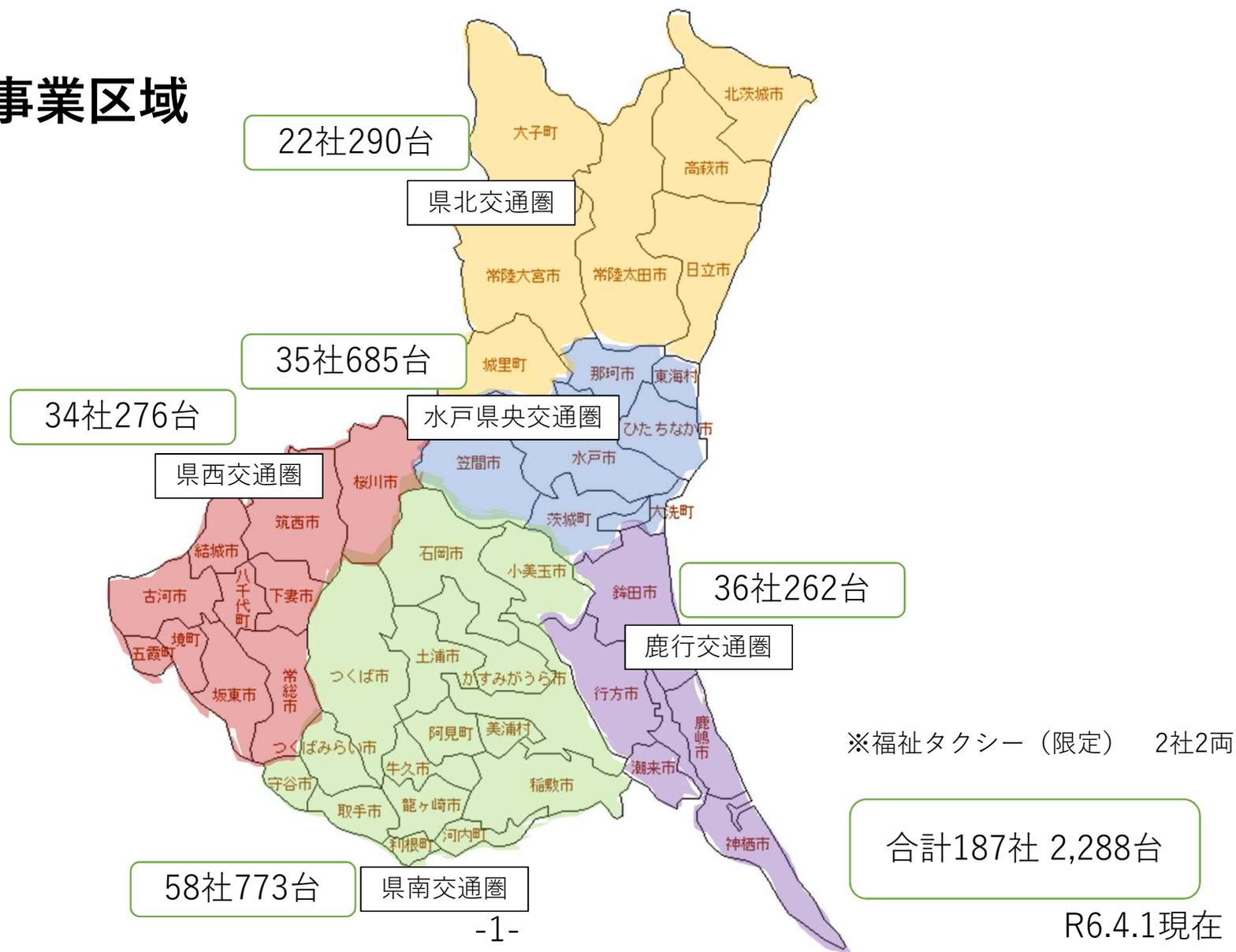
茨城県のタクシーを巡る現状と課題

茨城県議会 6月18日調査特別委員会資料



(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会
会長 出野 清秀

茨城県内の事業区域



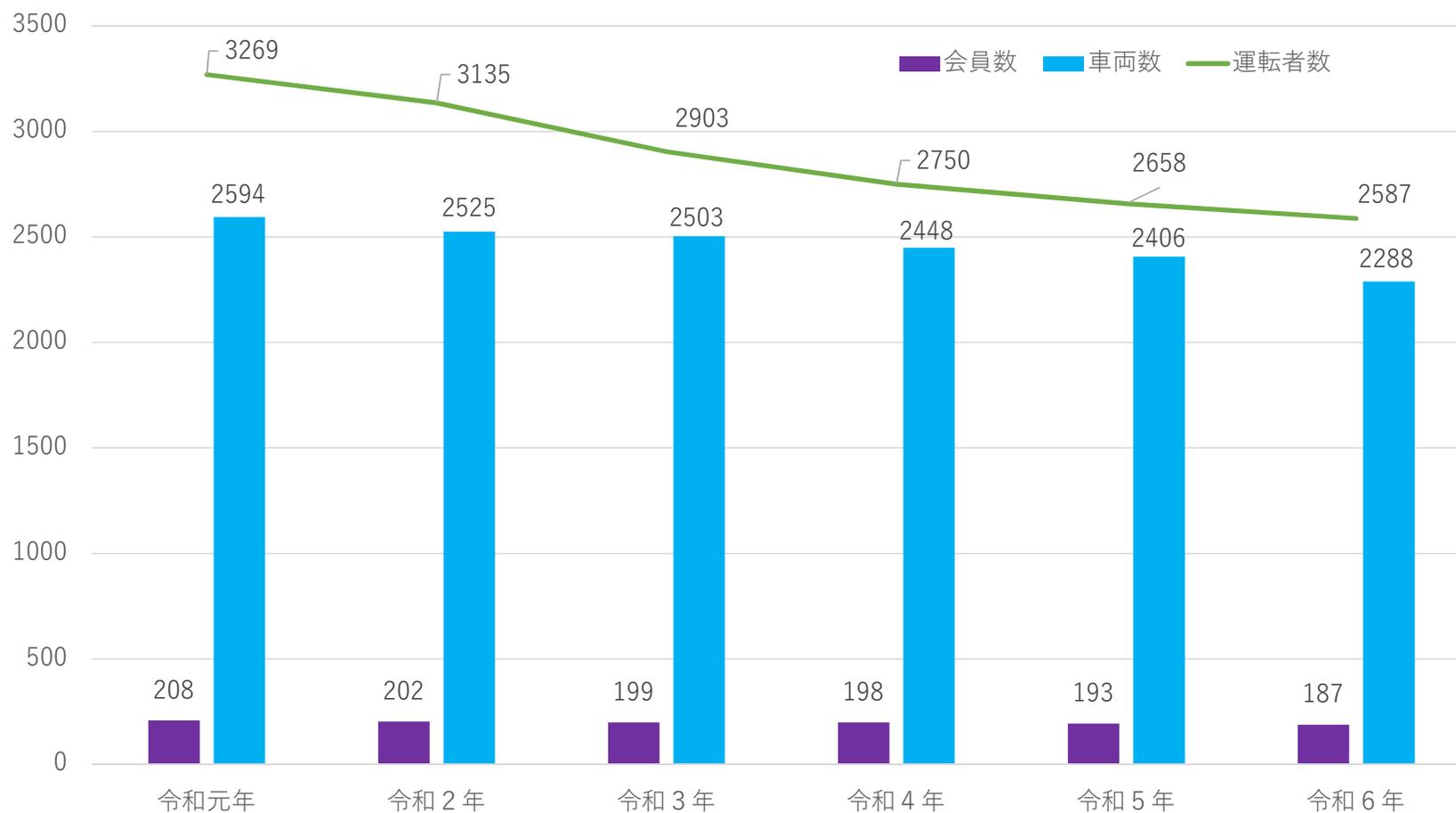
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会

設立年度 平成25年 4月 1日

会員数 187社(R6.4.1現在) …… R1.4.1現在 208社(▲21)

- 県内のドライバー数はコロナ禍前の3,269人から2,587人へ減少(R6.5.1現在)▲682人(20.9%減)
- 全国のドライバー数はコロナ禍前の291,516人から234,653人へ減少(R6.4.1現在)▲56,863人(19.5%減)
- タクシードライバーはコロナ禍の際、他業種に転職したり、或いは高齢者の中には辞めて年金生活に専念したり、一方で、タクシー事業者の休廃業や合併等が相まって深刻なタクシー不足の状況となっている

茨城県内におけるタクシー業界の状況



タクシードライバーに係る研修等々について

- 定期的な健康診断…年 1 回以上（深夜勤務の場合は半年に 1 回以上）
- 適正診断
 - 初任診断…新雇用の運転手が就業開始 1 ヶ月前に受診
 - 適齢診断…**65**歳以上の運転手は**3**年に**1**度受診
75歳以上の運転手は**1**年に**1**回受診
 - 特定診断Ⅰ…交通事故を起こした者が受ける講義
 - 特定診断Ⅱ…死亡事故や重傷事故を起こした運転手が受ける講義

タクシードライバーに係る研修等々について

- 日々、運行管理者を中心に始業時に点呼が行われ、アルコールチェックや疲労や体調不良はないか否かのチェックを行っている
- 日々、始業時に車両点検を行い、整備管理者は3ヶ月毎の点検、1年毎の車検を行っている
- 安全や接客の研修を随時行っている

以上、安全・安心に多くの費用と時間を掛けている

運賃改定について

- 令和5年9月19日には約16年振りの運賃改定を実施
その背景にはコロナ禍による減収はもとより、長引く原油価格の高騰の高止まり、それに伴う相次ぐ物価上昇と値上げラッシュに対応するためであった
- 普通車の運賃は、初乗り 2km 740円、加算運賃 277m 90円から
// 初乗り1.1km500円、加算運賃 256m 100円へと改定された

運賃改定後は、コロナ禍の収束により人流が戻り、増収効果を感じられるようになった

ところが……

喜ぶのも束の間、ライドシェア導入の動きが活発化するようになった！

ライドシェア導入の経緯について

1. 昨年8月の菅前総理の「インバウンドを含め観光需要が復活する中、コロナ禍で運転手が減少し観光地等でタクシー供給が不足している状況に鑑み、ライドシェア解禁について検討すべき」との発言を機に一気に導入へ向けて進展があった
2. 昨年秋の臨時国会で岸田首相が歴代の首相で初めて所信表明にライドシェアについて言及
3. デジタル行財政会議の下に置かれた規制改革推進会議の地域産業活性化WGにて議論された
4. 同WGでは昨年12月に下記の間答申が示された
 - (1)自治体等による自家用有償旅客運送の制度改善
 - (2)タクシーが不足している地域、時期、時間帯において、不足分についてタクシー会社が地域の自家用車・一般ドライバーの活用を可能とする(自家用車活用事業＝日本版ライドシェア)…実施済
 - (3)タクシー会社以外の事業者によるライドシェア事業に係る法制度の議論
 - (1)と(2)による各地の移動難民解消の状況を可能な限りデータで検証しつつ、本年6月に向けて議論
5. 地域産業活性化WGは11月に開催されるも12月に中間答申が示され、本年6月に最終答申を出すことになっているが、4月から開始されたタクシー会社による日本版ライドシェアの検証を、僅か2、3ヶ月で済ませるのは結論ありきであり、あまりにも拙速である

ライドシェアのデメリット

- 責任の所在が曖昧であり、お客様の安全が脅かされる
 - 反社の人が入る可能性がある
 - 海外での事件事故がそのまま起きる危険性がある
 - 定期整備点検をしない車両による事故の可能性もある
 - 体調が悪かったり、過労や睡眠不足でもチェックがされない
- ドライバーの雇用が不安定になる
- ギグワーカーが増え、低賃金労働を固定化させてしまう
- 特定の地域でバスやタクシーが消滅する等の恐れがある

参考動画 「ライドシェアとは何か？」

<https://youtu.be/oxJJI9D9xMs>



○第4条

第4条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

【参考】

第3条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
 - イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

○第78条

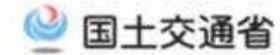
第78条 自家用車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

【国土交通省令で定める者】

一般社団法人又は一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、労働者協同組合、法人格を有しない社団

自家用有償旅客運送制度の改革（道路運送法第78条第2号関係）



●自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施しやすさを向上

ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	➢「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「 <u>時間帯による空白</u> 」の概念も取り込む	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	➢実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	年内
○観光地における輸送力が不足している	➢観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	➢「対価」の目安を <u>タクシー運賃の「約8割」</u> とする ➢一定のダイナミックプライシングを導入する ➢自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	年内 年度内 6月まで
○地域公共交通会議等における調整が困難	➢「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、 <u>一定期間内に結論</u> が出ない場合には首長が判断できるよう見直し	6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	➢ <u>運行区域を柔軟に設定</u> することを促すよう見直し	6月まで

一括定額運賃の概要

《一括定額運賃の概要》

- 閑散時間帯に限定→一括定額運賃制度の下に運行（最初の半年は要実証実験）
 - 閑散時間帯は地域によって異なる
- 事業形態は乗合ではなく、あくまでも乗用（タクシー）…友人との乗り合わせは可
- デマンド交通と比べて、市の財政負担が大きく軽減される→持続可能な公共交通の実現
 - 過去に、かすみがうら市で9年間デマンドを続けて2億円の赤字になったので止めると表明している
 - 《参考》年間費用つくば市デマンド1億6千万円、水戸市水都タクシー4千万円
- 利用者が増えれば増えるほど市の負担は軽減されていく（費用対効果）
 - デマンドのようにシステム導入費用、オペレーター（人件費）代、メンテナンス費用等は一切発生しない
- 市全体だけではなく、市の一部（交通空白地域）に限定して導入することも可能
- 年齢制限を設けることが可能→デマンド交通は原則、誰でも乗せなければならない
 - これにより利用者数から予算を逆算することが可能
- 片道1000円（一括定額運賃）は住民に分かりやすい（タクシーを安く利用できる）ので利用しやすい
 - 利用者は電話で「1000円タクシーお願いします」と言うだけでOK
 - 市役所においても、事前登録などを必要とせず、事務方の負担は生じない
- 事業主体は自治体、運行主体は事業者と役割を明確に分けている

	デマンド交通	1000円タクシー
初期経費	初め、システム機器を導入	従来の無線を利用するため これら諸経費を必要としません
ランニングコスト	オペレーターの人件費 機器のメンテナンス費用	
運賃	1回 〇〇〇円を徴収	片道1000円を徴収
予算	1回の運賃が少額のため 収支率が低くなります	利用が増えると支払い予定分 から利用者×@1000が軽減されます
事業形態	乗合	タクシー

交通空白地域における一括定額運賃の導入（茨城県水戸市）

水戸市の中心部の公共交通は、鉄道やバス、タクシーがあり充実しているが、その周囲は交通空白地域となっており、この解消が水戸市において長年の課題のひとつであった。

そこで、水戸市ではこの交通空白区域を11地区に分割し、9:00から16:00までの閑散時間帯に特化して、タクシーの市内片道1000円（地区内だけなら500円）による運行を導入した。実証実験を経て、令和3年4月から一括定額運賃の制度化の下で本格運行を開始している。



【運行状況】

- ・運行車両：市がタクシー会社から7台を借り上げる。
- ・運行時間帯：平日の9時～16時（閑散時間帯）。（一部地区では土曜運行も有）
- ・運賃：市内片道1000円（地区内だけなら500円）
- ・対象利用者：各交通空白地域の市民。通常のタクシーと同様に電話による予約となる。
- ・運行エリア：①国田・柳河地区、②大場地区、③妻里・山根地区、④上大野・下大野地区、⑤鯉淵地区、⑥酒門地区、⑦飯富地区の11地区
（R4.10.1より「1000円タクシー」から「水都（すいっと）タクシー」の愛称に変更）
- ・運行形態：一般乗用旅客自動車運送事業（乗合ではない）

【運行委託】

- ・運行委託：市が協会の選定したタクシー事業者7社と契約する。
※事業主体は水戸市で、運行主体はタクシー事業者

【運行経費】

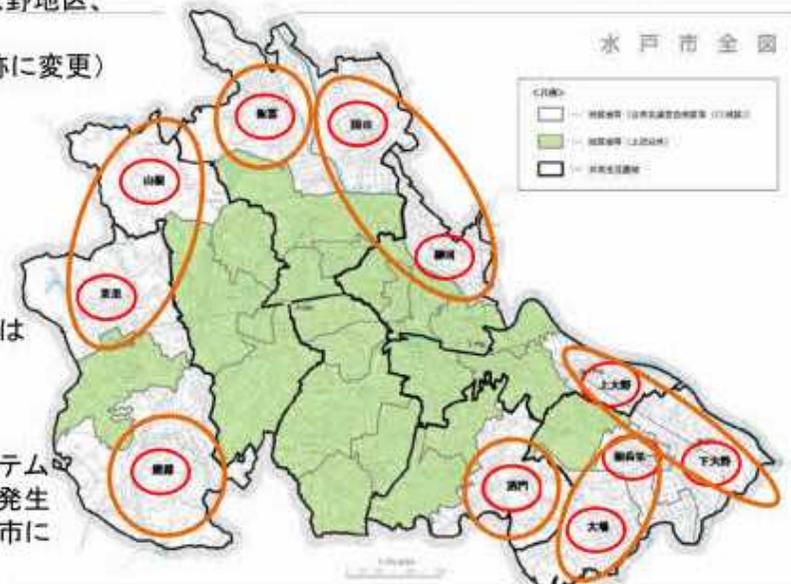
- ・市は1台につき1日24,360円で車両を貸切るも、利用者負担分（@1,000）については相殺している。（1日10回の運行があれば、市の支払いは14,360円で済む）

【効果等】

- ・タクシーに本来、備え付けてある無線を利用することから、デマンドのようなシステム導入費用や、メンテナンス費用及びオペレーター人件費等のランニングコストは発生しない。さらには、利用者が増えれば増えるほど、市の支払は軽減されるため、市にとっては特に財政面で持続可能な公共交通を実現している。

これまでの地域公共交通におけるタクシーの役割では、デマンド交通とタクシー券による対応が主流であったが、新たなる選択肢として一括定額運賃（1000円タクシー）が加わったことから、各市町村の地域公共交通会議にて周知・検討をお願いしたい。

【参考】 <https://youtu.be/wer4jRp60is>



照会先：水戸市市長公室交通政策課
電話 029-291-3804

ご清聴ありがとうございました

一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会

会長 出野 清秀

くらしの足

デマンド受託苦に

タク事業者が廃業

長野県タク協、全事業者に実態調査

はばたけ！ 「小さな交通」

-54-

長野県内で自治体のデマンドタクシーを請け負うタクシースターの撤退が相次いでいる。昨年12月末には東御市のデマンド交通「とうみレッツ号」の運行委託会社3社のうち1社のカクマハイヤー(小林義忠社長、8台)が受託などを苦に廃業。長野県タクシースター協会



廃業したカクマハイヤーの車庫。社長自ら乗務し深夜の需要にも対応していた(長野県東御市)

(山谷恭博会長)が業界にて受託している。そのうちデマンド運行の適正な委託料確保を呼び掛けた矢先だった。県内77市町で加盟事業者の70%がデマンド運行に関わっている同協会は「タクシースターのない市町村の姿を考えたことがあるだろうか。持続可能な乗合タクシーの運行のために契約条件を改善すべきだ」と訴えている。

東御市はしなの鉄道田中駅、滋野駅を中心に人口約3万人の地域。市内全域で運行する「とうみレッツ号」は2006年にスタート。市内を5エリアに分け、地域のタクシースター3社で分担し

2エリアを担当してきた。「当時、デマンドのためにワゴン車を2台購入し、新たに貸切バス許可、乗合許可も取得し準備した。市の委託料借り上げ料は1時間2800円で貸切バス運賃(時間制)の下限以下だが、県内の相場が2000円(1時間)と聞き安定了した仕事だからと受託した」と小林社長(58)は話す。委託料は見直しもされたが3000円に届かなかった。

1時間2800円では乗務員の賃金が払えず、小林社長と妻が二重免許を取った。主に2人で運行を担った。「デマンド開始後すぐ、一般タクシースターの売上は3割落ち回復しない。自社の営業エリアで1乗車3000円のデマンドが見えない。仕事はある。でももう疲れ果てた」と小林社長は心情を吐露した。小林社長夫婦は平日、朝6時からハンドルを握り、昼間はデマンド、夕方から深夜営業をやり、そのカバリーもしていた。土日も休みなく働いた。「高齢の嘱託乗

り、いつそ追い詰められたい。人気上昇したワイナリー巡りに需要増を期待するも市がワイナリー周遊バスを開始し土日の観光需要に打撃。自治体への信頼も薄れた」と苦しい胸の内を打ち明ける。

「仕事はある、でも疲れ果てた」
廃業を決定したのは昨年夏。市はAI技術を活用し5エリアを統合、市内どこでも1乗車で移動できるなどの大胆な見直しを決定した。今年から実施する。昨年策定された地域公共交通計画に基づくもので利便性の向上により今後10年で利用者を倍増させ、デマンドの収支率を9.6%から20%に上げる計画だ。

「1回3000円で市内どこでも行けるなら一般タクシースターはもういらない。AIの最適配車」で休憩もとらずに走り回らされた。タクシースターとしての未来が見えない。仕事はある。でももう疲れ果てた」と小林社長は心情を吐露した。小林社長夫婦は平日、朝6時からハンドルを握り、昼間はデマンド、夕方から深夜営業をやり、そのカバリーもしていた。土日も休みなく働いた。「高齢の嘱託乗

り、いつそ追い詰められたい。人気上昇したワイナリー巡りに需要増を期待するも市がワイナリー周遊バスを開始し土日の観光需要に打撃。自治体への信頼も薄れた」と苦しい胸の内を打ち明ける。

月32時から同18時に減っている。さらに、バブル期には92%程度だったタクシースターの稼働率がコロナ前で85%程度、今は60%台だ。燃費向上と稼働率低下を合わせる。今後、オートガスの総需要は最盛期の30%まで減るとみている。

「スタンドの撤退はどれくらい進むのか。村田 2002年度の100カ所が2022年度には63カ所。2026年には40カ所くらいまで減るおそれがある。しかも陸送や検査コストの増大が経営難に

関連産業

嫁進まず



「増大する陸送費や検査費用が価格転嫁(マージンアップ)できていない」と訴える村田社長(19日、東京・目黒区)

「増大する陸送費や検査費用が価格転嫁(マージンアップ)できていない」と訴える村田社長(19日、東京・目黒区)

「増大する陸送費や検査費用が価格転嫁(マージンアップ)できていない」と訴える村田社長(19日、東京・目黒区)

「増大する陸送費や検査費用が価格転嫁(マージンアップ)できていない」と訴える村田社長(19日、東京・目黒区)

「増大する陸送費や検査費用が価格転嫁(マージンアップ)できていない」と訴える村田社長(19日、東京・目黒区)

府中市コミバス20周年

記念ラッピング、高校生がデザイン



「ちゅうバス」20周年ラッピングバス

東京・府中市のコミュニティバス「ちゅうバス」が昨年12月1日で運行開始から20周年を迎え、記念ラッピングを施した車両が街中を走っている。

デザインは市内にある明星高等学校の生徒が担当。同校はSDG教育を推進しており、持続可能な運行

や脱炭素化がキーワードになる。運賃は小学生以上100円、未就学児は無料。22年度は約194万人の利用があった。昨年11月末には累計利用者数が3500万人に達した。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

市都市整備部計画課は「少子高齢化や担い手不足など地域公共交通は課題を抱えるが、20年間市民の皆様に親しまわれてきたちゅうバスをこれからもより多くの方に利用してもらいたい。今後、路線バスも含めバスネットワークの再編に取り組み予定もあり、将来に渡って長く継続できる形にしていきたい」と話す。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

「ちゅうバス」は2003年に運行を開始。府中の「中」とネズミのように機敏で小回りがきくイメージから名付けられた。5路線7ルートで30分間隔で運行している。ラッピングバスはここのちゅうバスを走らせている。

から23日に東京・墨田区のホテルト東京で第33回セミナーを開催する。AI(人工知能)による配車計画の自動化、成盤システム開発、交通事業者向けの業務改善コンサルティングなどを展開するREA(東京・中央区)の坂田敬一郎社長の講演が行われる。他の講師による講演も予定されている。空

きがある場合は非会員の参加も対応する。問い合わせは事務局・野田、Eメールe-mail:shown@marke-jin.comまで。

日本のタクシ業界の発展に貢献します。