

過疎地域におけるタクシー補助制度の 特徴とあり方

偉士大 恵美¹・山中 英生²・真田 純子³

¹学生会員 工修 徳島大学大学院 先端技術科学教育部 知的力学システム工学専攻

²正会員 工博 徳島大学大学院 ソシオテクノサイエンス研究部
教授(徳島県南常三島町2-1, TEL:088-656-7350)

³正会員 工博 徳島大学大学院 ソシオテクノサイエンス研究部
助教(徳島県南常三島町2-1, TEL:088-656-7350)

デマンドバスやデマンドタクシーなどによって、生活交通の確保を図る施策が広まっているが、需要の少ない地域や山間部などの人口が粗な地域でも、移動手段を持たない高齢者、独居者などの家族支援を受けられない層が少なからず存在しており、より効率性が高く、利用者の利便性を考慮したサービスが必要となってきた。このため、交通弱者に対する移動手段の維持策として、タクシー料金の一部を補助する制度が行われている。

本研究では、こうしたタクシー補助制度を導入している自治体の取り組みについて、その特徴や課題を明らかにすることを目的としている。このため、運営者へのヒアリングにより特徴を把握するとともに、デマンドタクシーや福祉タクシー補助と、対象者範囲、運送実績、公費負担などの比較を行った。その結果、高齢者タクシー補助は福祉タクシー補助に比べて、助成額や交付枚数が少ない、対象者や登録者1人当たりの支出額が少ないなど、といった傾向にあることが明らかとなった。

Key Words :taxi fare subsidy scheme, rural areas, transportation services, demand taxi, taxi ticket

1. はじめに

平成 14 年バス事業の参入撤退に関する規制緩和が実施され¹⁾、過疎地域では民間路線バスの撤退が相次ぎ、市町村が地域の生活交通を担うため、デマンド型乗合タクシーやコミュニティバスなどを導入する事例が多くなっている。しかし、デマンド型乗合タクシーなどが運行されていない、または運行ルートから外れている地域の交通弱者の人々は、その恩恵を受けることができない。また、人口が少なく、居住密度の低い山間地などでは、デマンド型タクシーでも効率性が低く、公的負担が大きくなる傾向が見られる。

このため、交通弱者の移動手段を維持する政策として、高齢者などにタクシー券を配布するなど、タクシー料金の一部を補助する制度（以下、タクシー補助制度）を導入する市町村が見られ、今後普及する可能性も見られる。

そこで、本研究では、実施されているタクシー補助制度の現状を把握し、タクシー補助制度の特徴、課題を明らかにすることを目的としている。

2. 既存研究と本研究の目的

既存研究では、デマンド乗合タクシーやコミュニティバスなどに関する研究は多いものの、タクシー券やタクシー補助に関する研究はほとんど見られない。

その中で、早川²⁾は、2004年10月時点での非在来型輸送サービスについてシステムの比較を行い、人口6,000人以上ではデマンド型乗合タクシーであるが、6,000人以下では、タクシー事業者が存在しない場合には自家用有償輸送を検討するケースが多くなる。しかし、タクシー事業者が存在する場合は、岡山県備中町では「福祉移送サービス」として自家用車による有償輸送を導入するケースや、長野県根羽村の乗合タクシーを運行するケースが見られるとしており、タクシーの活用を前提としたケースが考えられると述べている。

同じく早川³⁾は、路線バスの廃止に伴って高齢者に対してタクシー補助を導入した群馬県館林市（人口約 7.8 万）と長野県大町市（同 2.9 万）を取り上げている。これらの都市では、タクシー券の配布によって高齢者の移

動は十分確保されると思われたが、自治体負担、利用者負担が増加し、バスの方が効率が良い可能性が高いことが示され、結局バスを復活していることを示している。ただし、早川は高齢者の中には、バス停へのアクセスが困難な者もいるため、タクシー券制度の存続にも一定の意義があるとしている。

一方、デマンド型乗合タクシーについて、森山³⁾は、予約がないと運行しないため、経済的と思われるが、実際は運転者を待機させる必要があり、大きな経費削減が見込めない事例が多いこと、高齢者にとって予約の障壁は大きく、利用を抑制する要因となっていることなどの課題が指摘されている。

このように、タクシー補助についても、地域の状況に応じた適切な導入が重要と考えられる。

そこで、本研究では、過疎地域の高齢者タクシー補助制度のあり方を検討するため、実施事例の実態を把握するとともに、対象者の範囲、補助金、利用者負担面等について、都市型でも実施されている福祉タクシー補助や、デマンド乗合タクシー等との比較を行う。そして、高齢者タクシー補助制度の特徴と課題を明らかにすることを目的としている。

3. タクシー補助制度の特徴

(1) タクシー補助制度の分析対象と調査方法

まず、本研究では、多様なタクシー補助制度の実態を分析した。ネット上で、「高齢者タクシー」、「タクシー利用助成制度」などのキーワードで検索した結果、対象者の条件が、年齢条件のみの制度（以下、高齢者タクシー補助）、障害者手帳・介護保険等の福祉条件の制度（以下、福祉タクシー補助）、両者を統合した制度（以下、高齢者・福祉タクシー補助）の3タイプが存在した。同じ対象者条件で事業を行っている場合は、人口規模が小さい市町村を調査対象として選定することとして、表-1に示すように、高齢者タクシー補助15市町村、福祉タクシー補助9市町村とする。高齢者・福祉タクシー補助12市町村を選定した。

表-1 調査対象としたタクシー補助制度の事例

高齢者型 (15)	静岡県浜松市、山口県山口市、兵庫県たつの市、愛知県蒲郡市、熊本県玉名市、静岡県裾野市、新潟県糸魚川市、愛知県愛知郡東郷町、茨城県下妻市、愛知県知多郡阿久比町、茨城県猿島郡境町、長野県北佐久郡御代田町、山形県北村山郡大石田町、徳島県三好市
福祉型 (9)	兵庫県神戸市、埼玉県所沢市、東京都小平市、東京都東村山市、栃木県足利市、福島県喜多方市、岡山県真庭市、神奈川県足柄下郡箱根町、埼玉県比企郡ときがわ町
高齢者・福祉統合型 (12)	香川県高松市、愛知県一宮市、大阪府茨木市、宮城県栗原市、静岡県御前崎市、兵庫県美方郡香美町、鳥取県八頭町、長野県北佐久郡御代田町、群馬県北群馬郡榛東村、山口県玖珂郡和木町、北海道上川郡上川町、鳥取県日野郡日野町

これらの市町村について、補助制度による平成22年度の実績データを担当課に依頼して入手するとともに、高齢者タクシー制度の15市町村については、電話等で担当者にヒアリングを行った。以下では、これらの調査から特徴を整理する。ただし、市町村によってはいくつかの項目についてデータがない場合、入手できない場合、回答を得られなかった場合がある。

(2) 高齢者タクシー制度の導入の経緯

ヒアリングで高齢者タクシー補助制度を導入経緯として多く挙げられていたのは、「廃止された公共交通の代替策」（6市町村）、「交通困窮者の移動手段の確保」（3市町村）であった。その中で、浜松市では「高齢者の公共交通の無料優待の拡大」が経緯としていた。昭和49年の市営バスの高齢者等への無料乗車券の交付が始まり、当初はバスのみ利用券だったが、券種の追加等見直しを経て、高齢者へのタクシー補助を含む「高齢者社会参加促進事業」として実施されている。

タクシー補助制度に期待される役割は、「移動手段・バスの運行されていない地域への配慮」（3市町村）と「バスの補完事業」（2市町村）であった。その他にも、「高齢者の社会参加の促進」「生活交通の確保」といった視点もみられた。

導入時に、デマンド交通との比較を行った市町村からは、「デマンド地区の負担、管理の問題が難しい」、「ランニングコストが高額」、「大きな投資が必要となるにもかかわらず、利用者数が少なく効果も少ない」、「人的体制や経費の面で導入が難しい」といった意見もあった。すなわち、高齢者タクシー補助制度は、公共交通による移動手段がない人たちへの救済処置の場合が多く、デマンド交通よりも比較的安価と見なされている。

(3) 対象者の人口比率と年齢条件

対象市町村の人口に対するタクシー補助対象者の割合を算定した結果を図-1に示す。対象者の人口割合の平均でみると、高齢者・福祉タクシー補助が約13%、高齢

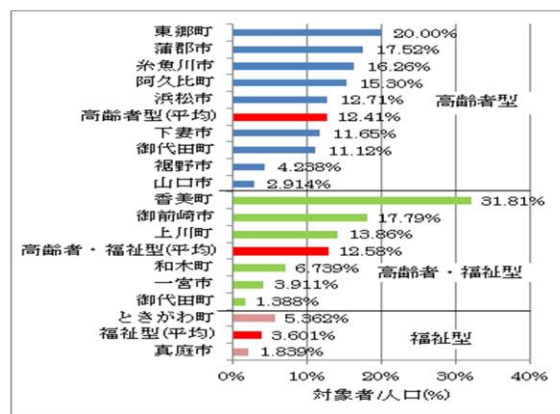


図-1 人口に対する対象者の割合

者タクシー補助で約11%，福祉タクシー補助の場合は約4%と小さくなっている。最も対象者の割合が大きい香美町では、年齢65歳以上または、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、介護保険の条件のいれかを満たす人となっている。この香美町の除く高齢者・福祉タクシー補助では、高齢者タクシー補助の場合と同程度の人口比率である。

高齢者タクシー補助の年齢条件については、65歳以上が4市町村、70歳以上が8市町村、75歳以上が3市町村と、70歳以上の例が多くなっている。設定している理由には、「65歳以上は車を運転しない年代」（伊勢崎市）。「65歳以上はまだ自分で移動できる方が多い」（蒲郡市・阿久比町）、「70歳以上は自家用車を所有していない、運転できない年齢層である」（大石田町）、「75歳以上になると公共交通機関が利用しづらく、移動手段がないと考えられる」（東郷町）、などであった。

一方、「市内を巡回するコミュニティバスは70歳以上が無料であり、それと同等とした」とする裾野市のように他の公共交通との公平性への配慮も見られた。

表-2 高齢者タクシー補助制度の助成額，交付枚数

グループ	市町村	助成額(1枚・1回)		交付・利用上限(1/年)
		定額	変動	
65歳以上対象型(定額)	伊勢崎市	400		48(申請月)
	たつの市	500		30
65歳以上対象型(変動)	山口市		300・500(距離)	60
	三好市		5割(運賃)	96
70歳以上対象型(定額)	浜松市	500		12
	裾野市	100		10
	糸魚川市	500		8
	阿久比町	初乗り運賃		30
	境町	600		60
	大石田町	560		24
70歳以上対象型(変動)	蒲郡市		3割(運賃)	100
	御代田町		最大900(運賃)	20・30(年齢)
75歳以上対象型(定額)	下妻市	初乗り運賃		12(申請月)
	東郷町	500		24
75歳以上対象型(変動)	玉名市		1割(運賃)	制限なし

表-3 福祉タクシー補助制度の助成額，交付枚数

グループ	市町村	助成額(1枚・1回)		交付・利用上限(1/年)
		定額	変動	
助成額定額型	神戸市	500		72(申請月)
	小平市	500		108・216(手帳)
	足利市	500		60(申請月)
	喜多方市	500		72(申請月)
	真庭市	500		72
	箱根町	500		78・156(手帳)
	ときがわ町	初乗り運賃		36
助成額変動型	所沢市		最大710・1500(券)	72・48・24(手帳)
	東村山市		一月最大3000(運賃)	3(1回につき4カ月分)

(4) 助成方式と助成割合

タクシー補助制度の事例の大半がチケットを配付もしくは購入させるチケット方式を用いて、使用回数の制限を設けている。大半の事例でタクシー券は無料で交付されているが、一部では使用時に必要な証明書の発行を有料としている事例や、タクシー券を購入する方式を導入している市町村もある。高齢者タクシー補助の境町、福祉タクシー補助の東村山市、高齢者・福祉タクシー補助の八頭町(平成22年度まで)のみがチケット方式でなく、後日に市町村へ申請する等といった方式を用いている。高齢者の10%割引を行っている玉名市の事例は、タクシー会社の自主事業で乗客の年齢確認方式で、使用回数の制限はない。

助成額、交付枚数を表-2,3,4に示す。定額型とは1回当たりの補助額一定のもの、変動型は運賃や距離等により人によって補助額が変わるものである。また、年間の助成額と交付枚数の最大値、最小値、平均値を補助タイプ別に算定した結果を図-2,3に示す。なお、対象者によ

表-4 高齢者・福祉タクシー補助制度の助成額，交付枚数

グループ	市町村	助成額(1枚・1回)		交付・利用上限(1/年)
		定額	変動	
65歳以上対象型(定額)	茨木市	500		48
	粟原市	初乗り運賃		48
	和木町	初乗り運賃		20
65歳以上対象型(変動)	高松市		610・550(高齢者・障害者)	15
	香美町		75%(運賃)	10
	八頭町		約7割(運賃)	100(申請月)
	日野町		4割(運賃)	28
70歳未満対象型(変動)	御代田町		最大900(運賃)	30(申請月)
70歳以上対象型(定額)	榛東村	初乗り運賃		60
75歳以上対象型(定額)	御前崎市	500		36
	上川町	400		6
90歳以上対象型(定額)	一宮市	初乗り運賃		30

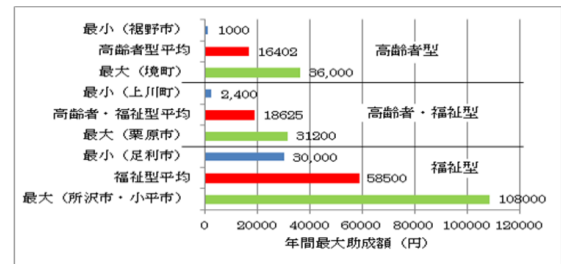


図-2 各制度における年間最大助成額の最大と最小の事例と平均

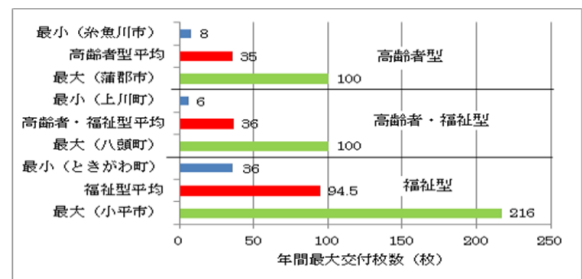


図-3 各制度における年間最大交付枚数の最大と最小の事例と平均

って助成額が異なる場合（山口市）は、高い値とした。基本料金助成の場合で基本料金がわからない市町村などは算定から除外した。助成がタクシー運賃の3割として変動している蒲郡市も除外した。交付枚数においても同様である。

利用者1人当たり助成では、福祉タクシー補助の全ての事例で年間30,000円以上となっている一方で、高齢者タクシー補助、高齢者・福祉タクシー補助では、年間30,000円以上の事例は計3件のみである。平均値でも福祉タクシー補助の助成額が大きく、その他の制度と約40,000円程度の差が見られるが、高齢者タクシー補助と高齢者・福祉タクシー補助は比較的近い値となっている。

交付枚数についても、福祉タクシー補助の大半が利用者1人に年間60枚以上交付している一方で、他のタイプでは、年60枚以上交付の事例は計5件のみである。平均値でも、福祉タクシー補助の交付枚数が多く、他の2タイプと約60枚程度の差があるが、高齢者・福祉タクシー補助と高齢者タクシー補助は比較的近い値である。

交付枚数や助成額の設定方法に関しては、高齢者タクシー補助の交付枚数では「外出を確保するため」（3市町村）「必要な通院用」（2市町村）などで、助成額については「タクシーの初乗り運賃相当分」（5市町村）が最多数であった。また、「他の公共交通や政策と同じ金額」という他の施策との公平性を配慮している事例も2市町村あった。

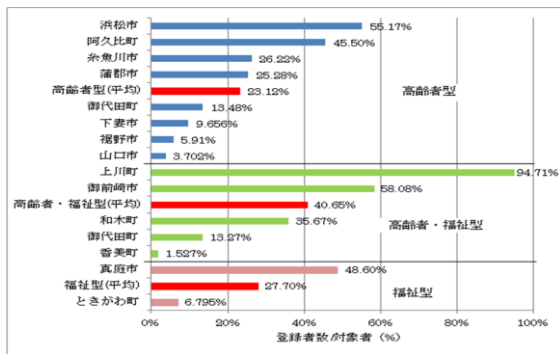


図4 対象者に対する登録者の割合

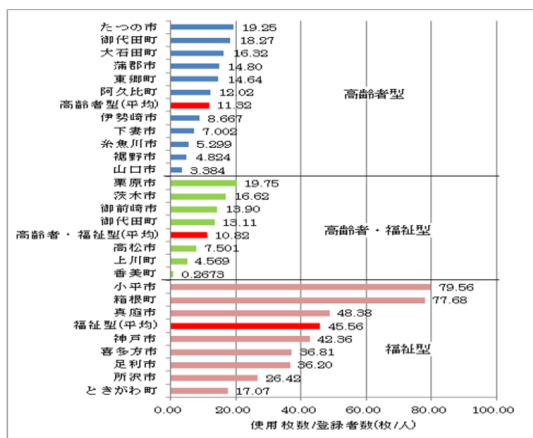


図5 登録者1人当たりの使用枚数

(5) 登録・交付・使用の状況

対象者に対する登録者数の割合について比較した結果を図4に示す。対象者数を把握していない、できない市町村は除外しており、制度が登録制ではない市町村は、利用人数を用いている。平均値でみると、登録者割合は高齢者・福祉タクシー補助制度で大きい傾向が見られるが、対象者の人口比率が最大の香美町は対象者約6,000人に対して利用者は約100人と少なくなっている。登録者1人当たりのチケットの交付枚数を図5に示す。やはり、福祉タクシー補助制度で多く、高齢者・福祉タクシー補助と高齢者タクシー補助は交付枚数でも比較的近い傾向が見える。

図5は登録者1人当たりの使用枚数を示している。福祉型では一人当たり平均で45枚、最大で79枚と大きい。高齢者・福祉型、高齢者型では、平均で10~11枚、最大でも20枚程度である。

交付枚数に対する使用枚数の割合（使用率）と登録者1人当たりの交付枚数を比較した結果が図6,7,8である。

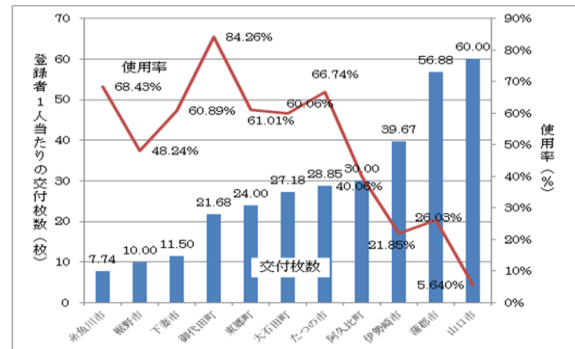


図6 高齢者型の登録者1人当たりの交付枚数と使用率

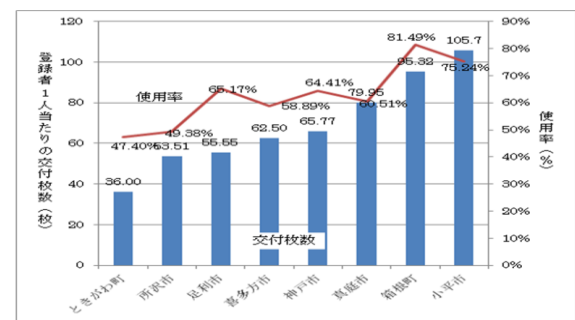


図7 福祉型の登録者1人当たりの交付枚数と使用率

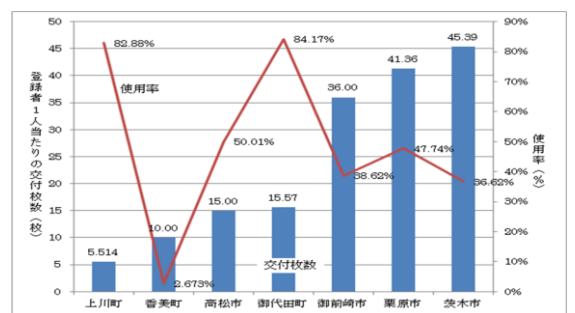


図8 高齢者・福祉型の登録者1人当たりの交付枚数と使用率

福祉タクシー補助では利用率の差が小さく、利用率の平均約 63%と高い。これに対して、高齢者タクシー補助、高齢者・福祉タクシー補助では差が大きく、それぞれ平均で約 52%、約 46%と低い。ただし、香美町を除くと、交付枚数が少ない市町村の方が使用率が高い傾向にある。

(6) 市町村の支出

対象者1人当たりの市町村支出額を図-9に、登録者1人当たりの市町村支出額を図-10に示す。利用者1人当たりの支出額は、福祉タクシー補助で平均で20,000円で最大40,000円と高くなっているが、高齢者タクシー補助では、平均7,000円、最大でも19,000円と小さく、統合型の場合も平均9,000円と、むしろ高齢者タクシー補助に近い低い額に納まっている。

(7) 制度に対する評価

ヒアリングによると10市町村で評価は「良好・便利」と回答があり、3市町村は「利用者が年々増加している」としている。利用者の要望として、指摘が多いのは「利用枚数や交付枚数の増加」と「利用できる範囲の

拡大」で、共に5市町村が挙げている。

役所内での評価では「有効と考えられ継続すべき事業」として評価している例が8市町村と多くあったが、逆に「バスの利用を増やしたい」（裾野市）「代替策として福祉バスを検討中」（大石田町）といったバスサービスの拡充を指摘している市町村も見られた。なお、全ての市町村で不正使用やその他の問題は特にないと回答であった。

タクシー利用の場合、利用者の負担はバスに比べると高額になるが、その軽減につながる相乗りについて確認したところ、具体的な活動している市町村は少なく、2市町村のみであった。具体的には「申請の際の説明」「Q&A等のプリントの配付」となっている。そのうちの山口市は、もともと一般タクシーを共同利用する仕組みとして高齢者タクシー補助制度を導入しており、むしろ推奨している。

(8) タクシー補助制度の特徴

表-5と6に3タイプのタクシー補助制度の特徴をまとめた。高齢者・福祉タクシー補助は福祉型よりも高齢者タクシー補助と類似した助成内容となっている。サービス内容を薄くして対象を拡大している様子が見られる。

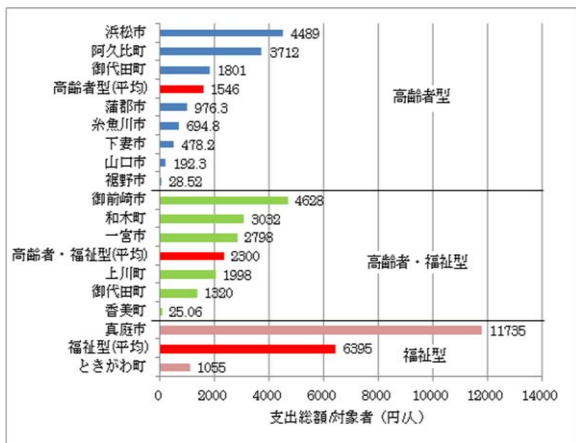


図-9 対象者1人当たりの市町村の支出額

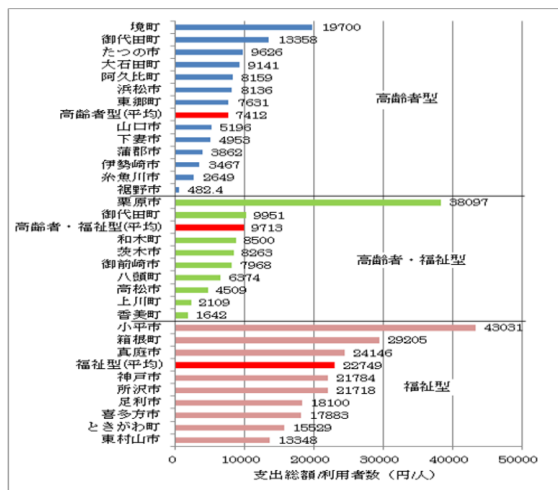


図-10 利用者1人当たりの市町村の支出額

表-5 タクシー補助制度の比較

	高齢者	高齢者・福祉	福祉
年間助成額	少ない	少ない	多い
年間交付枚数	少ない	少ない	多い
人口に対する対象者の範囲	広い	広い	狭い
対象者に対する登録者の割合	少ない	多い	少ない
登録者1人に対する交付枚数	少ない	少ない	多い
対象者1人当たりの交付枚数	少ない	少ない	多い
登録者1人当たりの実際の使用枚数	少ない	少ない	多い
利用率	約52%	約46%	約63%
対象者1人当たりの支出額	少ない	少ない	多い
登録者1人当たりの支出額	少ない	少ない	多い

表-6 タクシー補助制度の特徴

	高齢者	高齢者・福祉	福祉
主な目的	・高齢者の外出支援 ・移動手段の確保	・高齢者や障害者の外出支援 ・移動手段の確保	・障害者の移動支援 ・経済的支援
システム	・助成額、交付枚数が少ない ・対象者の範囲は広い	・助成額、交付枚数が少ない ・対象者の範囲は広い	・助成額、交付枚数が多い ・対象者の範囲は狭い
交付状況	・対象者は多いが登録者が少ない ・登録者1人に対する交付枚数が少ない	・対象者も登録者も多い ・登録者1人に対する交付枚数が少ない	・対象者も登録者も少ない ・登録者1人に対する交付枚数が多い
使用状況	・対象者1人当たりの交付枚数も登録者1人当たりの使用枚数も少ない ・約半数が使用されている	・対象者1人当たりの交付枚数も登録者1人当たりの使用枚数も少ない ・約半数が使用されている	・対象者1人当たりの交付枚数も登録者1人当たりの使用枚数も多い ・約6割が使用されている
市の支出額	・対象者1人当たりの支出額も実際の登録者1人当たりの支出額も少ない	・対象者1人当たりの支出額も実際の登録者1人当たりの支出額も少ない	・対象者1人当たりの支出額も実際の登録者1人当たりの支出額も多い

4. タクシー補助とデマンド交通との比較

(1) 比較対象の船底と分析方法

次に、交通不便地域や中山間地域で運行されているデマンド交通とタクシー補助制度との比較を行った。なお、デマンド交通は「全国の地域交通活性化先進事例集」⁹から中山間地域や交通不便地域で運行されている表-7の事例を対象として選定した。

高齢者タクシー補助制度は、市町村の人口規模が10万人以上の事例は都市型とし、10万人以下の事例は小需要型として、浜松市、伊勢崎市、山口市を都市型、その他の事例は小需要型とした。人口、サービスの対象人口、利用者数、市町村支出額、について市町村の担当課からデータを得た。なお、利用者数とは、タクシー補助制度の場合は登録者数、デマンド交通の場合は乗車人数を指している。なお、玉名市のタクシー事業者自主事業は除外した。菊池市あいのりタクシーのうち、平成23年度開始の旭志東部地域線は含まれていない。

(2) 人口に対する対象者・利用者の割合

図-11は人口に対する対象者の割合を示している。当然ながら対象者割合はデマンド交通で大きく、平均で26%となっているのに比較して、タクシー補助制度では3%から20%程度である。ただし、デマンド交通でも藤木おたっしゅ号、友愛とろっこ便のように、他に公共輸送が運行されており、運行サービスの範囲が小さくなっ

表-7 比較対象としたデマンド交通の事例

市町村	デマンド交通事例
山口県山口市	藤木おたっしゅ号
岩手県花巻市	石鳥谷地域乗合タクシー(花巻市)
熊本県菊池市	菊池市あいのりタクシー
広島県安芸高田市	お太助ワゴン、もやい便、友愛とろっこ便
香川県まんのう町	まんのう町あいあいタクシー
広島県安芸太田町	あなたく

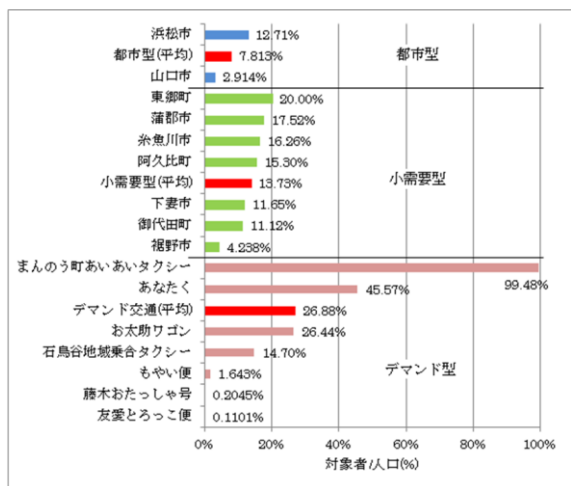


図-11 人口に対する対象者の割合

ているため、市町村人口に対する比率は極めて小さくなっている事例も見られる。

図-12は人口当たりの利用者を比較したものである。この場合もデマンド交通で大きく、平均で0.6回/人である。タクシー補助制度は対象者の範囲が狭いため、必然的に利用者数も少なくなる。また、デマンド交通は使用回数制限がないため、利用頻度も高くなる結果に關係していると考えられる。

図-13は対象者数あたりの利用者数を示している。デマンド交通は、運行地域内に住む人なら誰でも使えて使用回数制限がないため、平均で一人当たり年7.3回の利用が見られるが、タクシー補助では、平均で0.2回/人と小さくなっている。ただし、登録が必要な石鳥谷地域乗合タクシー、まんのう町あいあいタクシーは他のデマンド交通の事例に比べて小さく、0.6,0.4回/人程度となっている。

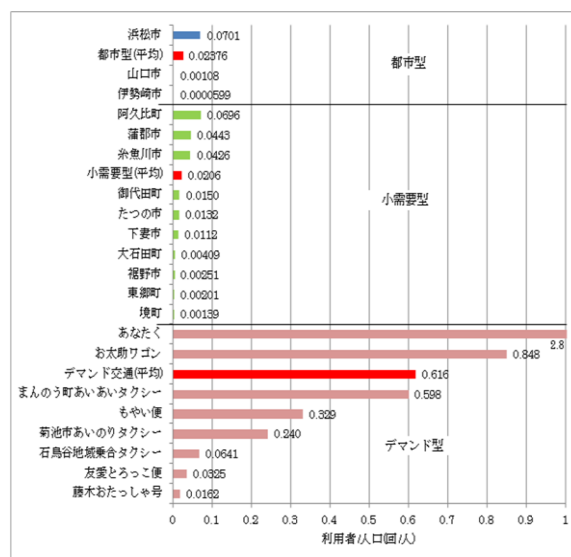


図-12 人口に対する利用者の割合

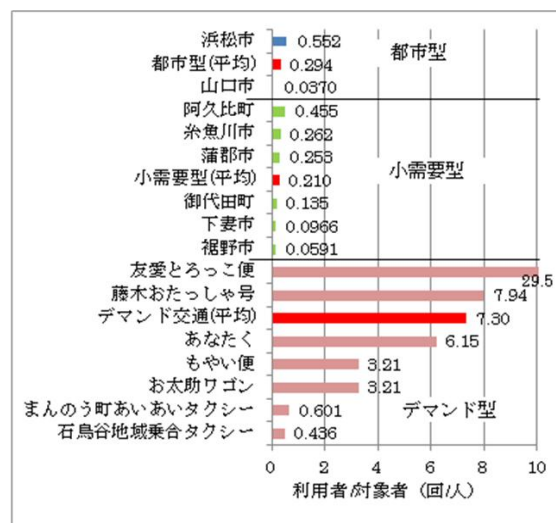


図-13 対象者に対する利用者の割合

(3) 市町村の支出額

人口当たりの市町村支出額を算定した結果を図-14に示す。各サービスに対する人口1人当たりの市町村の支出額は、デマンド交通では平均1,200円程度と高くなっているが、事例による差も大きく、最大では7,000円を超える事例もある。一方、高齢者タクシー補助も人口1人当たり支出額は0.2円から570円までと差は大きいですが、デマンド交通ほどの高額の実例は見られない。

図-15の対象者一人当たりに対する支出額でも、デマンド交通で平均18,000円、70,000円を超える事例があるのに対して、高齢者タクシー補助では、対象者一人当たりで28円から4,500円までとデマンド交通ほどの高額の事例は見られない。

次に図-16は、タクシー補助制度の利用者一人に対する支出額と、デマンド交通の利用1回当たりの各市町村の支出額を示している。このような比較で見ると、タクシー補助制度の支出がデマンド型よりも大きくなる。

(4) 比較のまとめ

タクシー補助制度とデマンド交通を比較した結果を表-8に示す。デマンド交通は対象者の範囲が基本的に運行地域内に住む人ならば誰でも使えるとタクシー補助制度に比べて広く、使用制限がなく、同じ人が何度も使用できるため、人口や対象者に対する利用者の割合も大きい。

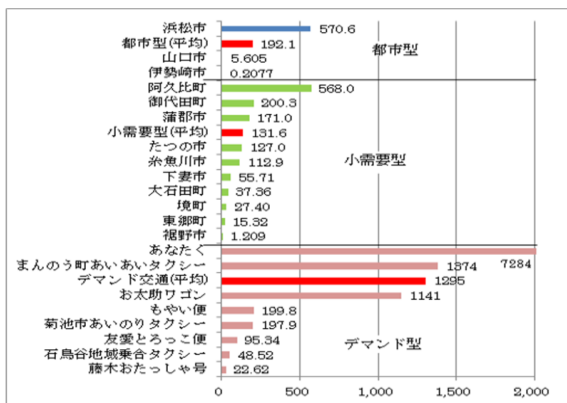


図-14 人口1人当たりの市町村の支出額

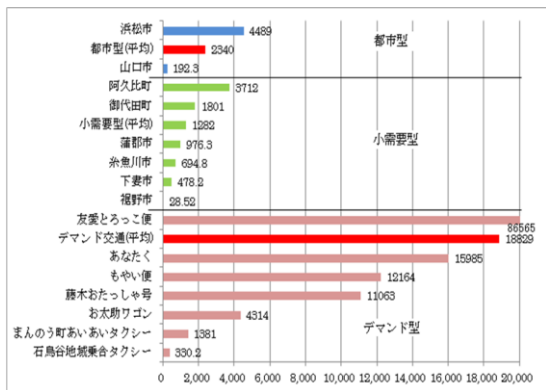


図-15 対象者1人当たりの市町村の支出総額

一方、高齢者タクシー補助制度は、年齢条件等によって対象者の範囲が限定されているため、デマンド交通よりも利用者自身が少なく、対象者の範囲も人口や対象者に対する利用者の割合も小さくなっている。また、利用者一人当たりの支出額、人口一人当たり支出額でデマンド交通に比べてタクシー補助制度は助成額が少なくなっている。ただし利用者1人当たりの支出額はタクシー補助制度の方が大きい。つまり、市町村としては、タクシー料金補助制度は対象者を限定できれば、比較的低コストで実施することができる。なお、都市型と小需要型のタクシー補助制度には大きな違い等は見られなかった。

5. まとめ

本研究の分析結果を以下に示す。

高齢者タクシー補助は以下のような特徴を有している。

- ・登録者1名への年間助成額は平均約16,400円
- ・登録者1名への交付枚数は平均で約35枚
- ・人口に対する対象者の割合は平均で約12%
- ・対象者に対する登録者の割合は平均で約23%
- ・対象者1人当たりの支出額は平均で約1,500円
- ・登録者1人当たりの支出額は平均で約7,400円

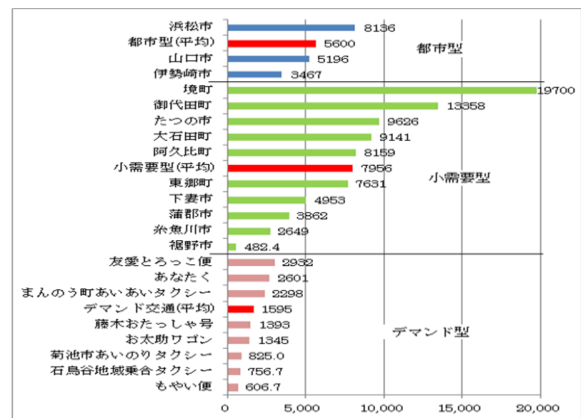


図-16 利用者1人当たり(1回当たり)の市町村の支出総額

表-8 データ分析の結果

	小需要型タクシー補助制度	都市型タクシー補助制度	デマンド交通
対象者の範囲	狭い	狭い	広い
利用者の割合	小さい	小さい	大きい
人口1人当たりの市町村の支出額	小さい	小さい	大きい
対象者1人当たりの市町村の支出額	小さい	小さい	大きい
利用者1人(1回)当たりの市町村の支出額	大きい	大きい	小さい
1回当たりの助成額	小さい	小さい	大きい
1回当たりの助成額	小さい		大きい

高齢者タクシー補助は、福祉タクシー補助に比べて、助成額や交付枚数が少なく、対象者の範囲は広いが登録者は少ない、対象者や登録者1人当たりの支出額が少ないという傾向にあることが明らかになった。高齢者と福祉を統合している制度も、こうした高齢者タクシー補助と同じような傾向にあることが明らかになった。

なお、タクシー補助では、交付枚数を制限しているが、実際の使用枚数は交付されたタクシー券の約半数程度しか使用されておらず、年間の使用実績は自治体が想定している必要回数よりも少なくなっている。これは自己負担額が大きいためと考えられる。

高齢者タクシー補助制度の多くは交通路線の廃止による交通弱者の移動手段の確保を目的としていたが、バスの補完や交通弱者の移動確保のための施策の一環として位置づける事例も見られている。また、タクシー補助制度は、助成内容や制度を実施する市町村の人口規模、地形状況、交通状況等にもよるが、デマンド交通に比べて、低コストで実施されていると言える。このため、評価の面でも、利用者、役所共に良好で、特に大きな問題も起きていない。

6. 今後の課題

今後は、利用者の意見、タクシー事業者の意見等を踏

まえて、あり方を検討していく必要があると考える。また、タクシー補助制度とデマンド交通で比較を行ったが、過疎地域における小量型公共輸送には、その他にも自家用車を使った有償輸送等が存在し、こうした輸送との比較も必要と考えられる。

参考文献

- 1) 宇佐美誠史・元田良孝：コミュニティバス 市町村などが運営する生活交通の実態と課題， pp 巻末5-8， 交通工学研究会， 2008.
- 2) 藤山浩：高齢化が進む中山間地域における公共交通マネジメントの方向性， pp62-71， 運輸調査局， 2009
- 3) 森山昌幸：過疎・高齢化が進む中山間地域の生活と公共交通， pp25-29， 日本住宅協会， 2010
- 4) 早川伸二：地方交通における非在来型輸送サービスの展開に関する調査研究， pp1-184， 日本交通政策研究会， 2005
- 5) 早川伸二：高齢者タクシー券配布制度によって住民の足は確保されるか？—群馬県館林市と長野県大町市における事例研究—， pp105-118， 公益事業学会， 2005
- 6) 羽生次郎：全国の地域交通活性化先進事例集， pp23-26， pp163-174， pp177-180， pp195-196， 財団法人運輸政策研究機構， 2011

(2012.5.6受付)

A STUDY ON CHARACTERISTICS AND POLICY OF TAXI FARE SUBSIDY SCHEME In RURAL AREAS

Megumi Ishio, Hideo Yamanaka and Junko Sanada