

# 上下分離方式による 一般乗用タクシーの運行継続手法

森山 昌幸<sup>1</sup>・内藤 雅義<sup>2</sup>・山本 淳<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 (株)バイタルリード (〒693-0001 島根県出雲市今市町396-1)

E-mail: moriyama\_m@vitallead.co.jp

<sup>2</sup>非会員 津和野町役場 つわの暮らし推進課 (〒699-8501 島根県鹿足郡津和野町日原54-25)

E-mail: sunao-yamamoto@town.tsuwano.lg.jp (代表)

地域公共交通の一翼を担う一般乗用タクシーは、近年売り上げが激減している。とりわけ、地方部の過疎地域では、企業の景況悪化、人口減少、乗合輸送サービスの向上といった様々な要因から、その経営は極めて厳しい状況にある。島根県の代表的観光地を有する津和野町においては、上記要因に加えて観光客の減少から、1社だけ残った事業者が撤退を表明した。これに対して、3セクが資産を保有し、民間事業者が運行する上下分離方式による運行継続を行っている。

本稿では、津和野町の上下分離方式を紹介するとともに、今後の地方タクシー事業者の維持存続に向けた行政の役割について考察する。

**Key Words :** two-tiered system, local taxi operation

## 1. はじめに

交通政策基本法の施行後、全国各地の多くの自治体が地域公共交通網形成計画や独自の公共交通計画を策定している。これら計画は、地域公共交通全般を対象にするものであるが、ほとんどの計画内容に一般乗用タクシーに関する施策が記載されていない状況である。路線バスや乗合タクシーなどの乗合サービスは、行政による補助などによる支援が一般化しているのに対して、一般乗用タクシーは民間の企業活動と位置付けられており、公共の支援策は適さないと思なされている。

自動車を利用できない高齢者等の移動手段として路線バス等の乗合サービスと同様に重要な一般乗用タクシーが置かれている事業環境は、非常に厳しく売上高が激減しているのが現状である。地方部のタクシー売上減少の要因としては、以下の事項があげられる。

- 企業の経営悪化により、タクシー利用そのものの利用が削減されているとともに、企業の支店の統合によって、地方部から大口の利用客である大手企業自体が減少した。
- 人口減少が進み顧客自体の数が減少するとともに、高齢化率の増大によって従来のヘビーユーザーが外出できなくなった。さらに、自動車を利用できる高

齢者が増加した。

- 自治体が主導するコミュニティバスなど安価に利用できる乗合交通の充実が広がっており、一般乗用タクシーと競合している状況にある。

島根県津和野町においては、このような要因に加えて観光客数の減少による影響が一般乗用タクシーの事業環境悪化に拍車をかけている状況であった。そのため、1社だけ残っていた事業者が平成27年3月に撤退し、第3セクターが資産を保有し、民間タクシー事業者が運行する上限分離方式によって地域住民の移動手段を確保している。

本研究では、津和野町のタクシー事業環境と既存タクシー事業者撤退の経緯を示すとともに、行政が関与して第3セクターと民間タクシー事業者の役割分担による上下分離方式の背景及び具体的な運営方法を紹介する。また、タクシー事業者の売上増加に向けた行政による支援策に関しても紹介する。さらに、厳しい経営状況が続く地方部の一般乗用タクシー事業者の維持存続に向けて、今後の行政の役割に関しても論じる。

## 2. 津和野町のタクシー事業環境と撤退の経緯

## (1) 津和野町におけるタクシー事業環境

島根県津和野町は、山口県と接する島根県の最西端に位置している。総面積が307km<sup>2</sup>、その内90%を山林が占めており、平坦地は少なく高津川やその支流に農地や集落が点在している。人口は平成26年3月末現在8,097人で、このうち津和野地域は3,722人となっている。町の総人口は平成11年から平成26年までの15年間で約2,400人（約23%）減少している。また、津和野町は、合併前の津和野地区と日原地区に大きく分けられ、津和野地区の高齢化率は46.9%と町全体の高齢化率43.8%よりも高い状況である。人口減少による利用者の減少、さらなる高齢化率の増加に伴って外出ができなくなる高齢者の増加による利用者減少が顕著である。

津和野地域は島根県内有数の観光地であり、歴史的な文化遺産と豊かな自然に恵まれた城下町であることから、「山陰の小京都」と呼ばれている。山口県山口市や萩市とセットで、昭和50年代半ばには多くの観光客が来訪していたが、近年では平成21年の約103万人をピークに減少しており平成25年では77万人を下回っている。また、平成25年7月の豪雨災害により、SLやまぐち号が運行するJR山口線が被災し、平成26年8月まで津和野駅から山口側が運休したことにより、この間のJRを利用した観光客の減少が避けられないものであった。津和野地域では、観光客も多きな収入源であり、観光客の減少が売上減少に拍車をかけた要因である。

津和野町における乗合交通サービスは、幹線道路を4条路線が運行し、山間地域への支線部分を町営バス（79条）がきめ細かな運行を行っている。また、定密な集落分布である山間地域では、区域運行のデマンド型乗合タクシーが運行している。これら行政が関与する乗合交通サービスは、運賃が200円～300円と安価で利用可能であり、これらサービスによって一般乗用タクシーの利用者減少の大きな要因の一つとなっている。

## (2) タクシー事業者撤退の経緯

津和野町のタクシー事業者は、津和野地区、日原地区に各1社ずつの2社が一般乗用タクシーの運行を行っている。このうち津和野地区を運行するタクシー事業者が、平成26年春に同年7月末での撤退を表明した。その理由としては、上述のような売上減少に加えて、町内で唯一の燃料の液化石油ガス（LPG）を供給する業者が平成27年3月末での供給停止を決めたためである。

津和野町は、8月から翌年3月までの赤字補填を抛出することで、翌年3月までの運行継続を求めた。

従来 of 運行事業者の保有車両は、ジャンボタクシー1両、中型タクシー6両、小型2両、合計9両を保有していた。観光利用があることと、萩・石見空港と津和野間を連絡するデマンド型乗合タクシーを運行していたため、

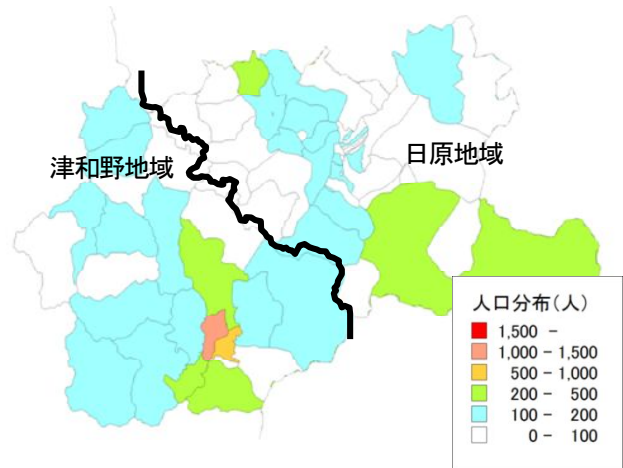


図-1 津和野町の人口分布

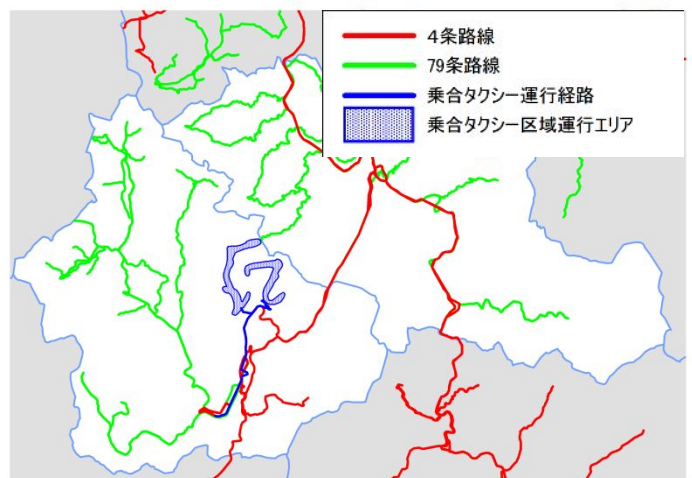


図-2 津和野町の人口分布

ジャンボタクシー車両は、必ず必要な状況である。また、従業員数は、乗務員9名、運行管理者を含む事務所勤務者3名（昼夜）の合計12名が勤務していた。乗務員の年齢は40代～60代であり、基本的に地元からの雇用であった。営業時間は、7時～25時であるが、地域住民の利用は、通院や買物の時間帯である8時～10時に集中するとともに、飲酒目的の18時～25時に需要がある状況であった。飲食店からは、26時までの運行を要望されているが、この対応は赤字額の増大につながり、夜のまちの賑わいにタクシー事業者のみに負担を強いる構造に課題があった。

営業圏域である津和野地域の人口が約3,722人（内高齢者約1,747人）と少ない人口規模の中での事業展開であった。しかしながら、当該地域は島根県有数の観光地であり、多くの来訪者がある際には、大きな売り上げが見込めた。そのため、近年の観光来訪者の減少が事業環境を悪化させたとともに、JR山口線の被災による公共交通による来訪者の減少が大きく影響し撤退を余儀なくさせた。

## 2. 上下分離方式による運行の経緯と事業計画

### (1) 一般乗用タクシーの上限分離方式

津和野町では、タクシー事業撤退の意向を受けて、代替となるタクシー事業者を近隣事業者を中心に打診を図ったが、厳しい事業環境の中で運行意志のある会社は皆無であった。地域住民の生活と観光客の移動手段を確保するために、車両や事務所機能等を町が保有し、運行を民間事業者が行う上下分離方式を検討を行った。

町が車両を保有し他の自治体までの運行を行う際には、地方自治法第244条の3（公の施設の区域外設置及び他の団体の公の施設の利用）に基づいた手続きが必要となる。一般的な79条路線バスが市町村間を広域に運行する際には、この手続きがとられている。一般乗用タクシーは路線バスと異なり目的地が定まっておらず、場合によっては非常に離れた自治体への運行の可能性がある。そのため、上記の自治体間での手続きを行うことは困難であり、市町村有償運送のような町の資産保有による運行は断念した。

このことから、「道の駅津和野温泉なごみの里」を運営している第3セクター株式会社津和野が車両や事務所（土地、建物）等の資産を保有し、民間のタクシー事業者に有償で貸与して運行を行う方式を採用した。

### (2) 具体的な事業計画の策定

一般乗用タクシーの上下分離方式の具体的な事業計画の手順と内容を以下に示す。

#### ① 必要となる人員体制の決定

当該地域での一般乗用タクシーの市場に適した体制で事業を行うことが不可欠であり、以下の手順で計画を作成した。

はじめに、既存事業者のヒアリング調査等から現在の売上高を仮定した。次に、JR山口線の復旧による観光需要の割増と減車することによる機会損失から補正を行い、新たな運行体制での需要を予測した。

必要となる人員体制は、需要予測結果から年間売上高に見合った人数配置とし、結果的に運行管理2人、乗務員5名の体制を想定した。また、営業時間を7時～22時に短縮し、この体制での交番を仮定することで、車両数を決定した。津和野町では観光対応が重要であり、ジャンボタクシーの保有も不可欠であると考え、小型車両（プリウス）4両、ジャンボタクシー1両とした。

### (3) 必要となる設備と保有資産

一般乗用タクシー運行に際して、必要となる設備を抽出し、第3セクターが保有する資産を検討した。

第3セクターが保有する資産としては、車両（PHVプリウス4両、ジャンボタクシー1両）、事務室・車庫（既

存事業者の資産を購入。建物改修を実施）、タクシー無線とした。

土地と建物の購入経費も必要であることから、事業開始にあたってのイニシャルコストは、非常に多額な経費が必要となった。これらの償却費と運行事業者の借入料による今後の町の負担額のシミュレーションを行い、業者選定のプロポーザルにおける参考資料とした。

運行事業者が保有する設備は、上記以外の一般乗用タクシー事業の実施にあたって必要となるもの全てであり、事務所設備（什器、電話、PC、プリンター、コピー機、アルコールチェッカー等）と営業用設備（制服、タイヤ（ノーマル・スタッドレス）、車両用シート、行燈、社名シール、書類等）があげられる。

### (4) 事業費と損益のシミュレーション

前項で計画した事業規模に応じた事業費を資産し、今後の一般乗用タクシー事業者への支援策を検討するための基礎資料とした。

事業費の算出にあたっては、直接算出する費目と会計事務所の経営指標（売上高に対する各費目の構成比）を参考にして計算を行った。

厳しい事業環境の中では、シミュレーション結果からは赤字経営を避けられないため、付加的サービスを生み出すために今後の行政による支援策の必要性が議論された。

## 3. 上下分離方式による事業の展開

### (1) 運行事業者の選定

第3セクターから資産を借り入れて運行事業を実施するタクシー事業者の選定は、公募型プロポーザル方式によって実施した。結果として、広島県でバス事業とタクシー事業を行っている事業者が選定された。当該事業者は、島根県内での事業展開は初めてのことであり、ゼロからの人員確保が必要であった。基本的に、地元からの雇用を検討し、撤退する既存事業者の乗務員の再雇用で運行事業を行っている。

### (2) 新たな事業者による運行

プロポーザルで第3セクターから資産を借入し、運行を行う事業者は、今後の津和野町でのタクシー事業を継続的に実施するために、様々な試みを行っている。

一般乗用タクシー事業を継続的に進めるためには、地域住民のタクシーを地域に残すために支援する気持ちを醸成する必要がある。

そのため、新たなタクシーの愛称を住民に公募して決定することとした。公募の結果、まちなかの水路に数多

くの鯉が泳ぐ津和野町と広島カープのまちのタクシー会社であることなどの理由から「KoiKoiタクシー」が選ばれ命名された。

今後は行政として一般乗用タクシーの支援策を進めることが重要であり、津和野町では出産と子育て支援の一環として、妊産婦が通院のためタクシーを利用した場合の運賃助成を行うことを検討している。これは、妊産婦本人の通院または妊産婦が養育する1歳未満の子どもの通院の付き添いを目的としたタクシーに対し、運賃の9割を行政が負担するものであり、中山間地域の子育て支援策として非常に効果が高いと思われる。

今後も観光振興策や地域の生活支援対策を通じて、持続可能なタクシー事業環境を創る支援策を展開する予定である。

#### 4. おわりに

本研究では、事業環境が悪化し事業継続自体が厳しい状況にある地方部の一般乗用タクシーの今後のあり方を検討する基礎資料として、第3セクターによる上下分離方式を紹介した。

従来一般乗用タクシーは地域公共交通の一翼を担っているにも関わらず、民間企業の営利活動として捉えられ、行政や住民の支援が受けられていない状況であった。しかしながら、民間事業者の撤退に伴う措置としての上下分離方式では、初期費用に多額の経費がかかることが明らかになった。

これは民間企業が自助努力で事業を継続しているうちに、行政や地域住民が何らかの支援をする方が、効率的であるともいえる。そのため、今後の地域公共交通計画においては、一般乗用タクシーを加えて、このサービスを維持するしくみを検討することが重要である。

一般乗用タクシーの撤退は、津和野町のような事業環

境の悪化に伴う経営継続の断念だけでなく、長年このような状況の中で若年ドライバーや後継者がいないことも大きな要因である。今後は、地域から一般乗用タクシーが無くなる地域が増加すると考えられる。これらの対応として津和野町が実施した上下分離方式が一つの解決策である。

ただし、上下分離方式だけではなく持続可能な事業環境を構築するためには、行政や地域住民の支援が不可欠である。また、運行する事業者も、地域と一体となって利用してもらえるタクシー事業を推進する必要がある。



写-1 新たなタクシー車両

### A Two-Tiered System of Local Taxi Operation

Masayuki MORIYAMA, Masayushi NAITO and Sunao YAMAMOTO