

タクシーがつなぐ 人の輪 地域の輪

2010年5月17日

第11回 交通基本法検討会

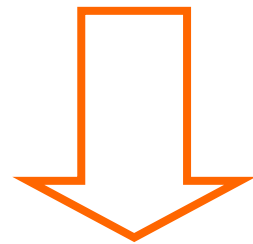
毎日タクシー株式会社 代表取締役

三浦宏喜

((社)全国乗用自動車連合会 副会長)

1 個別輸送、面的輸送に対応できる唯一の交通機関が「タクシー」

- 移動の権利を保障するためには、点と点を結ぶ大量輸送機関だけでは不十分であり、出発点から最終目的地までを結ぶ全体の移動に着目すべき
- タクシーは、移動の目的地まで安全・安心・快適・確実に到達できる交通手段



「公共交通機関」たるタクシーについて、その意義・位置づけを明確にすべき

2 地域公共交通であるタクシーの維持・活性化

必要なとき 目的地まで 多様なサービス

ビジネス利用、荷物の持運び、旅行者、緊急時、深夜早朝も含めた24時間対応等々多種多様なニーズに対応

マイカーの利用 困難者に不可欠 なサービス

介護・福祉タクシー
育児支援タクシー
便利タクシー など

過疎地乗合タクシー
457社 2,153台
(H21.3末)

地域生活を支える 多様な機能

緊急通報
子ども110番
防災レポートタクシー
はいかい者SOSネットワーク
認知症サポーター活動
捜査協力
(ドライブレコーダー活用)

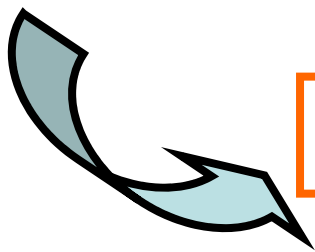
⇒ **公共交通機関の存在なくして移動の権利は保障されない。従って、タクシーを含む公共交通機関が事業継続できる環境整備が不可欠**

- 「公助」支援は公共交通機関の維持充実を目的に、関係省庁間の整合性のある制度を
- 業態にかかわらず輸送サービスの安全確保義務は同等に

○タクシーのユニバーサルデザイン化

誰もが利用しやすい、みんなに優しい新しいタクシー車両の導入が必要との認識

- 低い採算性 ⇒ 一般タクシー車両より高い導入コストの軽減施策
- 低い市場性 ⇒ 自家用車両に比べ販売市場規模が小さいタクシー車両の開発に対する支援
- 低い運用効率 ⇒ 一般セダン車両に加え、一定割合の導入を図る場合、所要のインセンティブ



国の積極的な支援が不可欠

3 環境に優しい交通体系のためには

タクシーを含めた公共交通機関に注目した施策が不可欠

(現状) 京都議定書目標達成見込み。2008年タクシーのCO₂排出は90年比で△18%

- ・ タクシーの87%がNO_xやPM排出が少ないLPG燃料
- ・ ハイブリッド車、電気自動車の導入に取り組んでいる。

1. 自家用車からの公共交通機関への利用転換のための交通規制や経済的誘因に賛成。
タクシーについて、鉄道・バス等と同じ公共交通機関として取扱うことを明確にすべき

例: タクシーの共同利用、実車タクシーのバスレーン走行、
市街地の一定区域への自家用車乗り入れ禁止など、

2. タクシー事業に対する環境対策の推進も必要

○ハイブリッド車、電気自動車の導入補助

公共交通機関への優先補助

○LPGハイブリッド車の開発促進

 環境に優しい交通体系の実現へ

4 交通網の充実

・・・交通結節点へのアクセス改善

「誰にとっても住んでよし、訪れてよし」の地域とするには、

⇒大量輸送機関のみでは不十分であり、これと結節して機能する個別輸送(タクシー)との連携強化が必要不可欠

この点を考慮したアクセス改善により、はじめて目的が達成される。

○交通結節点における移動全体のバリアフリー化

○必要な乗り換え情報、移動情報の提供

例：空港、鉄道駅の乗り継ぎ移動を考慮した、バス停・タクシー乗り場を含む全体的なバリアフリー化