

タクシー 北海道

光星タクシー有限公司  
三浦 克朗（代表取締役）

この事案に関しては、当社が自主的に考え実行したものではなく、行政の将来への方策の一環として考えられたものに対して、タクシー会社として協力、実施しているものです。

### 地域交通事業者の取り組み

#### (愛のりタクシー 会員制乗合タクシーについて)

#### 伊達市の概況

明治2年仙台伊達藩の支藩、亘理伊達家は戊辰戦争で官軍に対抗したため領地を奪われた。同年8月、領主伊達邦成は北海道胆振国有珠郡の支配を命ぜられると、以後11年間に2,800余名の領民が海を渡り、開拓を行い、難渋乗り越え現在の基礎を作った。

当市は、噴火湾に入り込む暖流の影響から、夏が快適なのは勿論のこと、寒くて長い冬を押しつけて早春と晩秋が陣取り、降雪量も少なく、「北の湘南」と呼ばれている。

人口推移は、道内の地方都市が毎年人口減になっているのに対し、珍しい事であるが毎年微増を続けている。当市には大きな企業もなく、若者の就職先も多くない。従って若者は流出するが、住み生活するための自然環境が良いことを知った退職者、高齢者が移住しているからである。

昨今、伊達市における高齢者の交通手段は、自分で運転している自家用自動車である。この背景には、住宅地が市中心部に少なく、周辺地域に求めなければならない状況において、バス停・駅等が少ないため、バス停・駅まで長い距離を歩かなくてはならないことや、バスの本数が1日3便程度と少ない事などが影響していると考えられる。又高齢化が進行する状況下で、今後自家用車の運転が困難となる人も増加することが想定されるため、自家用車のみでは、生活の足を確保できなくなる。

伊達市は市外の方々の移住を推進している。道外の方々は、自家用車を持っておらず、

その方々の移動手段も必要と考えられる。

このような状況に対応するため「ウエルシーランド構想」を行政が考えた。その1つの柱である高齢者の足の確保、すなわち「ライフモビリティ事業」を具現化するため、平成15年9月から10月までの2ヶ月間及び平成16年1月21日から3月20日までの2ヶ月間、テスト運行を行った。

少しその概要を記すと、

利用者側：A・B・C3地区で行う。

予約時間 7:00～17:00の予約受付であり、2台での稼働のため、配車が最大30分程度前後する可能性がある。

料金は同一及び隣接地区500円、2地区移動1,000円の2種類。

事業者側：サービス提供の特徴として、料金の低減化のため相乗り（複数の利用者が同じ車両に同時に乗りあう）という形態をとるが、「ドア to ドア」のタクシーと同様の移送サービスを行う。

多くの方の相乗りが出来るようワゴン車 2台を導入、固定した乗務員（コンシェルジェの概念）により運行された。ここから「愛のり」の名称が由来した。

#### テストの結果

1. 会員数が思ったより伸びなかった。
2. 相乗りになる回数は少なかった
3. 相乗りになる人数も少なかった（Max4人）
4. 会員になられた方の話を伺うと、

見知らぬ人と一緒に乗りたくない

タクシーより安いので利用した

バスより高いので利用しない

等の意見があった。

5. 今回会員数を増やすため、街中の各商店のサービスとして割引がなされたが、利用者は安くなった料金の上に更に店の割引が加わった結果となっている。

テスト結果から、現在の利用者の2～3倍の利用がないと損益分岐点に達しない。

実用化するためには、利用者運賃で賄えない部分に対し、「行政よりの補助が、ある程度の

期間必要と思われる。」との話をした。

この時点で、「行政からの補填は一切出来ない」と言われたので、ライモビ事業は立ち消えになったと思われた。

その後、平成 17 年 1 月ライモビ事業の主管が伊達市から伊達商工会議所に移動する。その会議の席上、行政からの補助はできない。タクシー事業者として協力できるか否かだけを確認される。もしタクシー事業者が協力を拒否すれば、ライモビ事業を行う新規参入事業者を用意できる雰囲気であった。もしそうなれば、タクシー会社の存続が困難に成ると考え、労働組合を説得し納得してもらった上で、企業防衛の観点から苦渋の決断を行い市内業者 2 社（伊達市内のタクシー事業者は 2 社）で引き受けることとなった。

### ライフモビリティ実施要領

対象者 商工会議所に会員登録をした、60 歳以上の方（但し、自分でタクシーの乗降が出来る方）

#### 運行サービス内容

運行区域：伊達市内（大滝区を除く）

指定場所から目的地まで（タクシーと同様）

運行日：月～金（土日祝祭日を除く）

運行時間：午前 8：30～午後 5：00

受付：前日に受付センターへ電話予約

受付時間：午前 9：00～午後 4：00

料金：伊達市を 9 ブロックに分け、同一及び隣接地区 500 円  
1 ブロック増す毎に 500 円アップ（Max 2,500 円）

【ブロック図】

		関内 B			
	上長和	関内 A			
有 珠	長 和	中 央	東	稀 府	黄 金

伊達市からの補助が考えられない以上、本業のタクシー事業への赤字の影響を最小限にす

るため、経費削減を図り赤字額を縮小しなければならないので、種々の点を了解してもらう。

### 1. 経費減少策

- ・「愛のり」専用車両を導入しない

専用乗務員を置くだけの需要が無いと思われる

専用と一般車両の乗り替り時間の削減

「愛のり」が終了すれば、直ちに一般車両として稼働できる

専用車両の車検、整備費、租税公課、保険料、減価償却費等の削減

従って、現在2社が保有するタクシー車両(ウインドーサインに「愛のり」の表示する)を利用する。9月以降はドアにマグネットによる「愛のり」の表示も行う。(室蘭運輸支局了解事項)

- ・主として嘱託乗務員に担当させる(光星タクシーだけ)

### 2. 相乗りの増加策

乗車希望時間に、プラスマイナス10分の幅を持たせる

当面、2社が一日交代で運転する

### 3ヶ月運行した結果

会員登録者の利用状況(2月末現在)

0回	1回~10回	11回~20回	21回以上
76%	22%	1%	1%

- ・会員数 当初の予定1,000名を越えて1,100人程になったが、「愛のり」の新規お客様は増加していない
- ・相乗り率は10%以下で、今後更に対策を考えなければならない

「愛のり」利用者が増加しない原因を考えると、

- ・「愛のり」を本当に必要としている人が少ないのでは?  
会員にはなったが、差し迫って必要としていない  
3月までは、会員証作成費が無料のため会員になった
- ・現在自家用車保有者は、車検時に考慮するかもしれないが、自家用車を直ぐには手放したく無い。

- ・ 緊急時、いつ必要になるか判らない
- ・ 「愛のり」は 24 時間ではない
- ・ 自分は交通ルールを守り、安全運転を行っているので事故の心配は無い
- ・ 道路上の車両数が都会ほど多くなく、高齢者のマイペース運転が許される
- ・ 市の中心部でも駐車場所があり、又最悪青空駐車も可能

( 都会のような駐車場探しは無く、駐車料金不要 )

- ・ 家族の誰かに同乗するので
- ・ 実際利用し、相乗りになった。知らない人と一緒はイヤ。
- ・ バスより料金が高い

等が考えられる。

#### 今後の問題点

1. 会員の拡大が必要だが、従来タクシー利用者が「ライモビ」利用者に代われば、本業のタクシー事業の先細りになる可能性が高い( 諸刃の剣 )。
2. 会員拡大のため市内の店舗等の割引を考えているが、「愛のり」を実施しているタクシー事業者への補助に充てるべきでは。
3. 「ライモビ」に関する赤字を、いつまで事業者が甘受できるか。
4. 何年後かに「赤字が増大し止めたい」と事業者が言った時、「ライモビ」利用者、伊達商工会議所はどのような反応をするか。