

タクシー 東北

第一観光バス株式会社

( 株式会社二ツ井観光タクシー )

中嶋 日吉 ( 代表取締役 )

## 『少子高齢化・人口減少時代に向けた交通事業者としての取組』

弊社は、秋田県の県北地域、世界遺産「白神山地」の麓でタクシーを中心に貸切バスと乗合バスを営む交通事業者です。少子高齢化・人口減少時代に向けた弊社なりの事業展開を述べさせていただきます。

### 1. 送迎支援 - 「児童半額タクシー」

近年、少子化が進む中、安心して子供を生み育てるためには、何らかの「子育て支援」が必要と思いますが、弊社では交通事業者の「子育て支援」として、学校や塾などの送迎支援を行っております。

この送迎支援を始めたきっかけは、昨年5月に地元で起きた事件でした。母親が小学生の自分の娘と近所の男の子を殺害した「秋田児童連続殺人事件」。当時マスコミでも大きく取り上げられ、毎日のようにワイドショーを賑わせていたあの事件です。この事件は、下校途中の凶悪な犯行であったため、事件後小学校への登下校は、徒歩での通学から父兄による車での通学へと変わりました。しかし、車での通学は、父兄にとって大きな負担になりました。当地域においては、小中学生の子供を持つ親の多くが共稼ぎで核家族です。朝の登校は、通勤時間帯と重なるので比較的容易ですが、重ならない下校時は大変です。ましてや兄弟が複数いれば、下校時間もバラバラで学校を何度も行き来しなければなりません。このような状況を目の当たりにしていた私は、子供の送迎に最も適しているのは、ドア・ツウ・ドアのタクシーであると確信し、地元のタクシー会社として「児童半額タクシー」を運行することにしました。

「児童半額タクシー」は、父兄が子供の通学に付き添えない時に利用しやすい様、経済的負担を少なくする事はもとより、安心・安全な通学タクシーを目的としました。また、その運行形態は、父兄から子供を向かえに行くよう依頼がきた時、次の要領で行います。

乗客が子供（複数の相乗りでも可）だけである事の確認。

子供の氏名・学年・クラス名・送迎先（自宅や塾など）と父兄の連絡先を聞く。

タクシーが子供を向かえに行く旨、父兄から学校へ直接連絡（不審者と間違えられないため）してもらおう。

学校で子供を乗せ送迎先へ送り届けた後、父兄へ無事到着の報告をする。

子供にお金を持たせないため、運賃は後日精算とする。

「児童半額タクシー」を運行し始めた当初、少なからず反響がありました。実際に子供が被害者となった事件の地域の父兄や毎日夜遅くまで塾に通う子供を持つ親、幼稚園の送迎に苦労しているお母さんなど都市部、地方関係なく自分の地域にもこんなタクシーがあ

ればと言う声がほとんどでした。しかし、今のままではこの取組みは普及しません。半額では採算が取れないからです。弊社の「児童半額タクシー」の利用は、月に十数回程度です。この程度なら不採算でも影響は少なく、たいした問題はありません。反面、都市部のように多くの需要が見込まれるところはそうはいきません。半額の負担が企業に重く押し掛かってくるからです。もし、この企業負担の半額の内の 2 割か 3 割を地元の自治体なりが助成してくれれば、この取組みも広がるのではないのでしょうか。

安全を金で買う時代と言う人もいますが、全国的に子供が犯罪に巻き込まれる事件が増加している昨今、安心して子供を生み育てるための「子育て支援」の一つとして、このような取組みも必要ではないのでしょうか。

## 2. 高齢化への取組み

### (1) 女性運転手

次に高齢化について当地域でのタクシーの取組みについて幾つか述べたいと思います。

弊社の子会社に「運転手は全員女性」というタクシー会社があります。13 台のタクシーに 13 人の女性ドライバーの会社です。このような会社を興した理由は、関連会社に在籍していた女性ドライバーの評判が極めて良く、特にお年寄りから好感を待たれていたためでした。当地域でのタクシーの需要は、お年寄りの通院や買い物が主体で、ビジネス客や夜の酔客は都市部のように多くはありません。必然的に高齢者に支持される企業でなくては生き残れません。一般的に女性タクシー運転手は、ソフトな対応と愛想の良さで高齢者、特にご夫人方から好評のようです。従来、運転手という職業は男性優位でしたが、タクシーを運送業ではなくサービス業とした場合、女性に向く職業となるのではないのでしょうか。少子高齢化はそのまま労働人口の減少につながります。運転手不足の解消というよりも少子高齢化時代のタクシードライバーは、女性の活躍の場として多いに期待が持てるのではないのでしょうか。

### (2) 「寝台タクシー」

高齢者が増えると、「福祉車両」の出動が増加しますが、弊社での福祉車両「寝台タクシー」の導入方法を紹介します。

7 年前、テレビで「都内の救急車の出動回数の半分はタクシー代わりに使用されていた」というニュースを見ました。毎年のように出るニュースです。これを見て、私は逆にタクシーの需要が半分あると思い救急車の導入を検討しました。地元の消防署の協力を得て、廃車予定の救急車を譲り受けタクシー仕様に改造し、「寝台タクシー」を作り上げました。費用は約 30 万円ほどでした。運行してみると様々な利活用がありました。入院・退院・転



院。中でも多かったのが、救急車だとサイレンが鳴り、ご近所に恥ずかしい。「サイレンの鳴らない救急車」を利用したいという依頼でした。高齢化が進むほどこのような需要は増加すると思われませんが、地方においては、都市部ほどの需要は望めず、費用対効果の点で、新車は厳しいと思います。そんな場合「救急車の再利用」は有効です。救急車は、良く手入れされているため、弊社の場合、7年たった今でも現役で活躍しております。

### (3) 無人駅の利用

過疎化が進む地方において、ローカル線に乗ると、無人駅の多さが目に付きますが、この無人駅の利用法をご紹介します。弊社では、2年前までJR五能線の沢目駅近くにタクシーの小さな営業所を構えておりました。築50年の廃屋に近い建物で、解体を余儀なくされていましたが、費用対効果を考えると新築もできず、さりとて営業所の廃止は地域の利便性を著しく損なうため悩んでおりました。そんな時、沢目駅の駅舎に注目しました。無人駅だったからです。調査すると無人駅のほとんどは、JR所有ではなく地元自治体（沢目駅は、峰浜村所有）の所有であることがわかりました。早速、村役場へ行き交渉。月5,000円の家賃で賃貸契を結び、無人駅をタクシー会社の営業所として蘇らせたのです。無人駅の利活用は様々な効果を生み出しました。村の中心である駅が有人になることにより、第一に防犯体制が整い、女性や子供が深夜でも安心して利用できる駅になりました。第二にタクシーの運転手が常駐することにより観光案内所の役目を果たせるようになりました。第三に冬にストーブが入り暖かい駅になりました。この地域でローカル線を利用するのは、車の運転ができない高齢者と子供がほとんどなので、地域住民からは大変喜ばれました。また、弊社としても新築費用が浮き、年間の家賃6万円は、それまでの固定資産税相当額なので持ち出しは0となり大変助かりました。無人駅の活用は、弊社と利用者、地域住民にとって大変良い結果となりました。

### 3. 路線バス

最後に路線バスについて述べさせていただきます。

路線バスは、地方に限らず都市部でも縮小・撤退が進んでおります。採算を重視すれば企業である以上しかたがないのですが、生活に密着した路線バスが無くなれば、一番困るのは特定の交通手段を持たない高齢者や子供たちです。弊社は本来、貸切バス事業者ですが、現在当地域において、行政や地域から要請された全ての廃止代替路線を引き受け維持存続させております。

弊社は廃止代替路線を運行するに当たり、それまでのやり方と少し違うやり方で始めました。例えば、地方で路線バスを利用しているのは、主に高齢者や子供たちです。利用目的も通院や通学が多いので病院や学校が休みの土日祭日を思い切って運休にしました。苦情はありませんでした。また、運休にした土日祭日は、貸切バスとして観光や送迎に利用しました。これは、車両を路線バスと貸切バスで共有する事により稼働率を上げ、効率良く

運行するだけでなく、路線バス用の車両を用意する必要がないため、新たな出費をおさえる効果もありました。ダイヤ編成においては、学校の登下校の時間を優先させスクールバスの機能を持たせました。これにより、行政はスクールバスの運行費用が浮き、弊社は通学定期代が収入となりました。高齢者の利用にも配慮しました。郊外ではフリー乗降にし、路線上であればどこでも乗り降りできるようにしました。田舎では、バス停間の距離が長いのでこれは足腰の弱い高齢者には特に喜ばれました。

このように弊社の路線バスは、廃止を免れてただ維持存続されているのではなく、利用者と事業者が両立するよう考え運行しております。しかし、ひとつだけ心配なのが、車両の共有です。昨年10月の道路運送法の改定で、貸切で行っていた乗合も全て一般乗合になったため、大型バス・中型バスに関しては、路線用の車両が義務付けられるということです。廃止代替は、上記のような工夫をして、路線の存続に勤めています。特定の交通手段を持たない高齢者の足を守るためにも廃止代替は例外として認めていただきたいと思います。

弊社は、今後も少子高齢化・人口減少時代に向け、バスに近いタクシー、タクシーに近いバスを目指していきます。