

第16回横浜市交通政策推進協議会

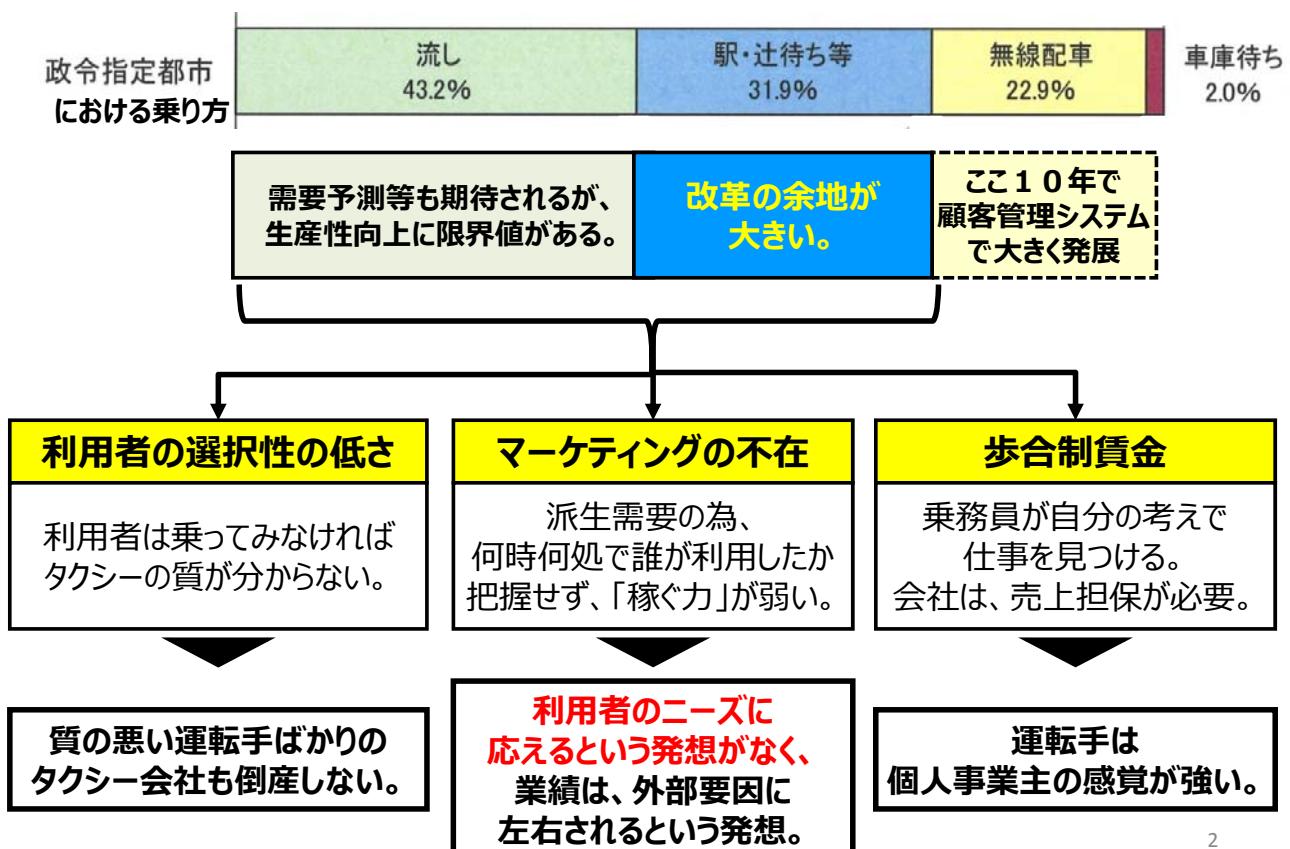
タクシーが気軽に使え、 外出機会を創る為にできること



2017年3月30日
神奈川県タクシー協会横浜支部

1

タクシーの乗り方とのその特徴



2

現在のタクシー業界の根本的問題とその処方箋



①仕事の扱い手

- ・ドライバーの減少及び高齢化
- ・不健康による稼働悪化
- ・若者の自動車離れの進行

③運賃・料金

- ・高すぎると感じる初乗運賃
- ・後決まり運賃による不安
- ・柔軟性に乏しい運賃制度

②安全の確保

- ・採用のハードルが大きく低下
- ・企業収益悪化→低賃金
- ・安全投資の削減（教育、設備）
- ・社会的規制の強化（事務作業）

④利用しにくさ

- ・瞬間需要に対して応えらず。
→欲しい時に来ない、断られる。
- ・配車アプリは足並み揃わず、
エリアが限られる。

処方箋

仕事の魅力を再発見
社会にPRし、ドライバーを確保し、収益改善

「コミュニケーション」
「地域力」をキーワードに使い易さの追求

3

郊外部のタクシーに期待される役割は大きくなるばかり

付加価値サービス

基本的な役割

事業特性を活かした機能

**高齢者
障がい者**
-買い物支援
-通院通所
-墓参り等

子育て対応

外国人対応

観光
-名所
-地元穴場

個別輸送の 公共交通機関

自分の為に

- すぐ拾える。
- すぐ呼べる。

**365日
24時間稼働**

安全・安心

防犯機能

- ドライブレコーダー
- 振込め詐欺抑止

学校教育

- 交通安全教室
- バリアフリー教室

災害時の支援

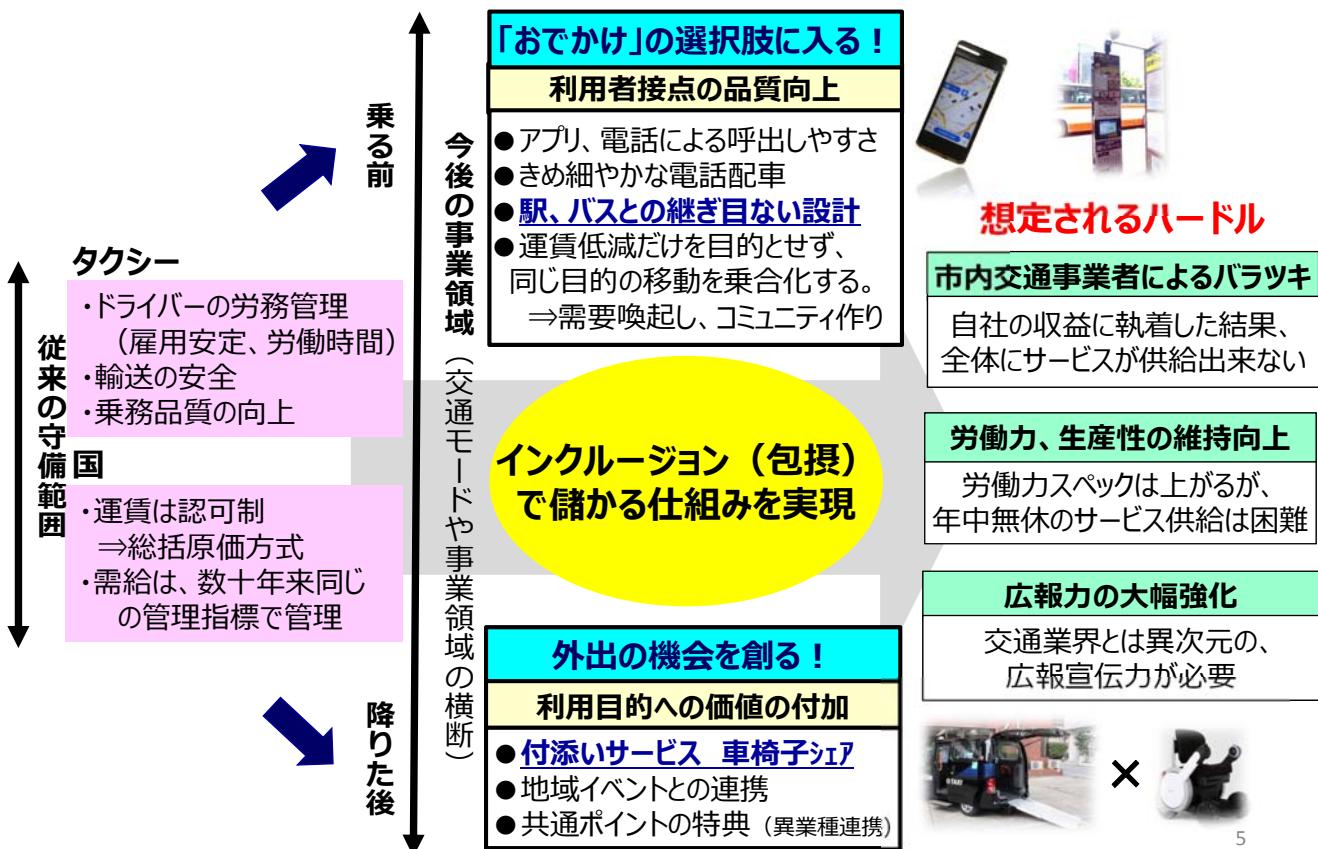
- 避難場所対応
- 電源供給

渋滞情報の提供

地域インフラ

4

タクシーによる地域交通の最適化イメージ



5

利用者目線でない設計のタクシー乗り場（その1）



- 乗り場の設計は、まずスペース等の既得権益の配分の議論に終始する。
⇒利便性を向上させる主体が不在。
- 瞬間的に変わるタクシーの需給変動に耐え切れない。
⇒人が行列をなしたり、タクシーが行列をなしたりする。

6

利用者目線でないタクシー乗り場（その2）



- ユニバーサルデザインは、車両と乗務員の教育と、インフラ整備のセット。
⇒タクシー事業者に、まちづくりに加担しているという意識を醸成する必要大！

7

交通モード横断型（！？）の待機場所（その3）



- いずれもバス会社のご好意に甘えた非公式のタクシー待機所で、
アンタッチャブルな領域であり、バリアフリーに向けた改善が難しい。
⇒設計次第で、全く新しいモデルの公式乗り場が出来るのでは？
- 利用者にとっては、日常なので、「そんなものだ。」くらいにしか感じない。
かと言って、タクシー会社から動くと単なる営業拡大と捉えられがち。
※東急日吉駅で、駅員に「タクシー乗り場はどこですか？」と聞いたら、
「分かりません。」という返事。（利用者モニターの声）

8

情報発信をするタクシー乗り場へ



民間 × 民間 = あっさりと設置

●乗り場問題は、断じて些細な問題ではなく、改革余地が非常に大きい。

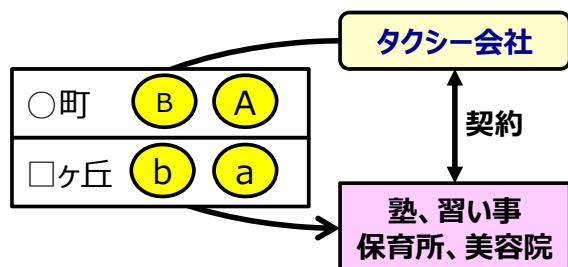
タクシーと利用者の位置情報が通信出来る乗り場が出来れば、利用価値は極めて大きい！（利用者モニターの声）

9

外出機会を作るモデル例（シチュエーション提案）

メニュー 1

複数家庭で相乗り
月払い、定期配車
塾等サービス代+
送迎サービス料



メニュー 2

買い物支援、代行
+商店街特典
+タクシー運賃・料金
買い物代金+手数料



メニュー 3

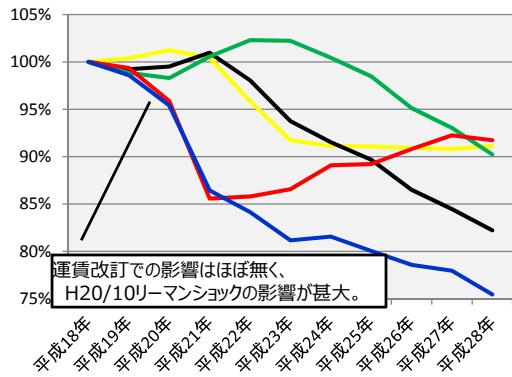
ドアtoドアで、
自由気ままな行程
宿泊費、食事代その他
+タクシー運賃・料金
+手数料



10

(参考) 横浜市内のタクシー営業実態

年 (平成)	市内保有台数		平均稼働		稼働率		稼働平均		売上(千円)	
	(普通車)	増減	台数	増減		増減	売上(円)	増減		増減
18年	5,257	100	4,500	100	86	100	41,551	100	68,254,339	100
19年	5,277	100	4,466	99	85	99	41,285	99	67,293,639	99
20年	5,322	101	4,478	100	84	98	39,835	96	65,121,383	95
21年	5,279	100	4,544	101	86	101	35,554	86	58,990,657	86
22年	5,040	96	4,413	98	88	102	35,647	86	57,437,770	84
23年	4,822	92	4,219	94	88	102	35,967	87	55,398,193	81
24年	4,790	91	4,119	92	86	100	37,014	89	55,668,617	82
25年	4,787	91	4,036	90	84	98	37,071	89	54,632,058	80
26年	4,779	91	3,893	86	81	95	37,729	91	53,631,168	79
27年	4,774	91	3,801	84	80	93	38,329	92	53,212,578	78
28年	4,790	91	3,700	82	77	90	38,114	92	51,503,862	75



市内保有台数
(普通車)
平均
稼働台数
稼働率
稼働平均
売上(円)
売上(千円)

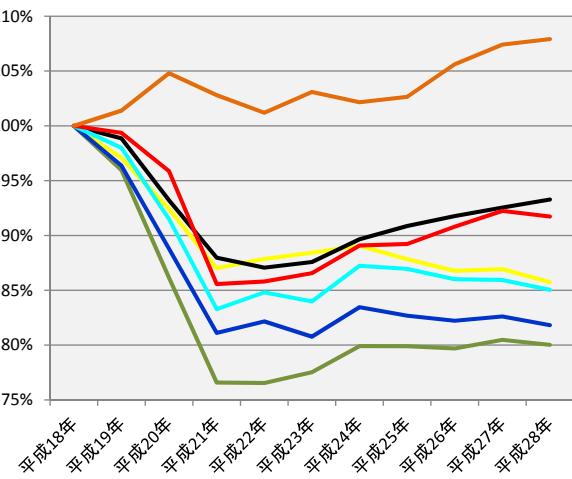
■総売上が、25%減少をしている。
 ・平均の延稼働台数が減少 (▲18%)
 ・稼働平均売上の減少 (▲8%)
 ⇒総売上の減少の最大の要因は、
 顧客ニーズが減少している事ではなく、
 タクシー車両が営業していない事。
 顧客需要を、乗務員不足で賄えていない。

※数字は、特大、大型、福祉車両除き

11

(参考) 横浜市内のタクシーの1稼働内容

年 (平成)	稼働平均 走行キロ		稼働平均 実車キロ		実車率		稼働平均 輸送人員		稼働平均 営業回数		稼働平均 売上(円)		平均単価 (円)	
	増減		増減		増減		増減		増減		増減		増減	
18年	242	100	107	100	44	100	42	100	31	100	41,551	100	1,349	100
19年	235	97	103	96	44	99	40	96	30	98	41,285	99	1,368	101
20年	224	92	92	86	41	93	37	89	28	91	39,835	96	1,414	105
21年	211	87	82	77	39	88	34	81	26	83	35,554	86	1,387	103
22年	213	88	82	77	38	87	34	82	26	85	35,647	86	1,365	101
23年	214	88	83	78	39	88	34	81	26	84	35,967	87	1,391	103
24年	216	89	85	80	40	90	35	83	27	87	37,014	89	1,378	102
25年	213	88	85	80	40	91	35	83	27	87	37,071	89	1,385	103
26年	210	87	85	80	40	92	34	82	26	86	37,729	91	1,425	106
27年	211	87	86	80	41	93	35	83	26	86	38,329	92	1,449	107
28年	208	86	86	80	41	93	34	82	26	85	38,114	92	1,456	108



稼働平均
走行キロ
稼働平均
実車キロ
実車率
稼働当たり
輸送人員
稼働平均
営業回数
稼働平均
売上(円)
平均単価
(円)

■稼働平均の売上が8%減少。
 ・1稼働当たりのお客様を乗せる回数や
 人員数の減少 (▲15~18%)
 ・1回当たり平均単価の増加 (+8%)

**●稼働時間の要素が無い為、正確な
 分析は難しい。** (残業時間短縮や短時間
 乗務員の増加により平均営業回数が減少?)
●平均単価の増加は、4%は運賃値上げ
 によるものだが、更に4%増加している。
 (無線呼出のニーズが増加⇒迎車料金
 の為と考えられる?)

12