

タクシーを活用した実証実験の取組について

1. 現状・基本的な考え方
2. 輸送形態による整理
3. 実証実験（案）について
4. 実証実験の候補地区の考え方
5. 候補地区での取組状況
6. 策の展開イメージ

令和4年9月5日

令和4年度第2回 地域公共交通会議 資料

横浜市都市整備局都市交通課

1. 現状・基本的な考え方

【横浜都市交通計画より抜粋（横浜市の政策目標や施策の方向性）】

政策目標 1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

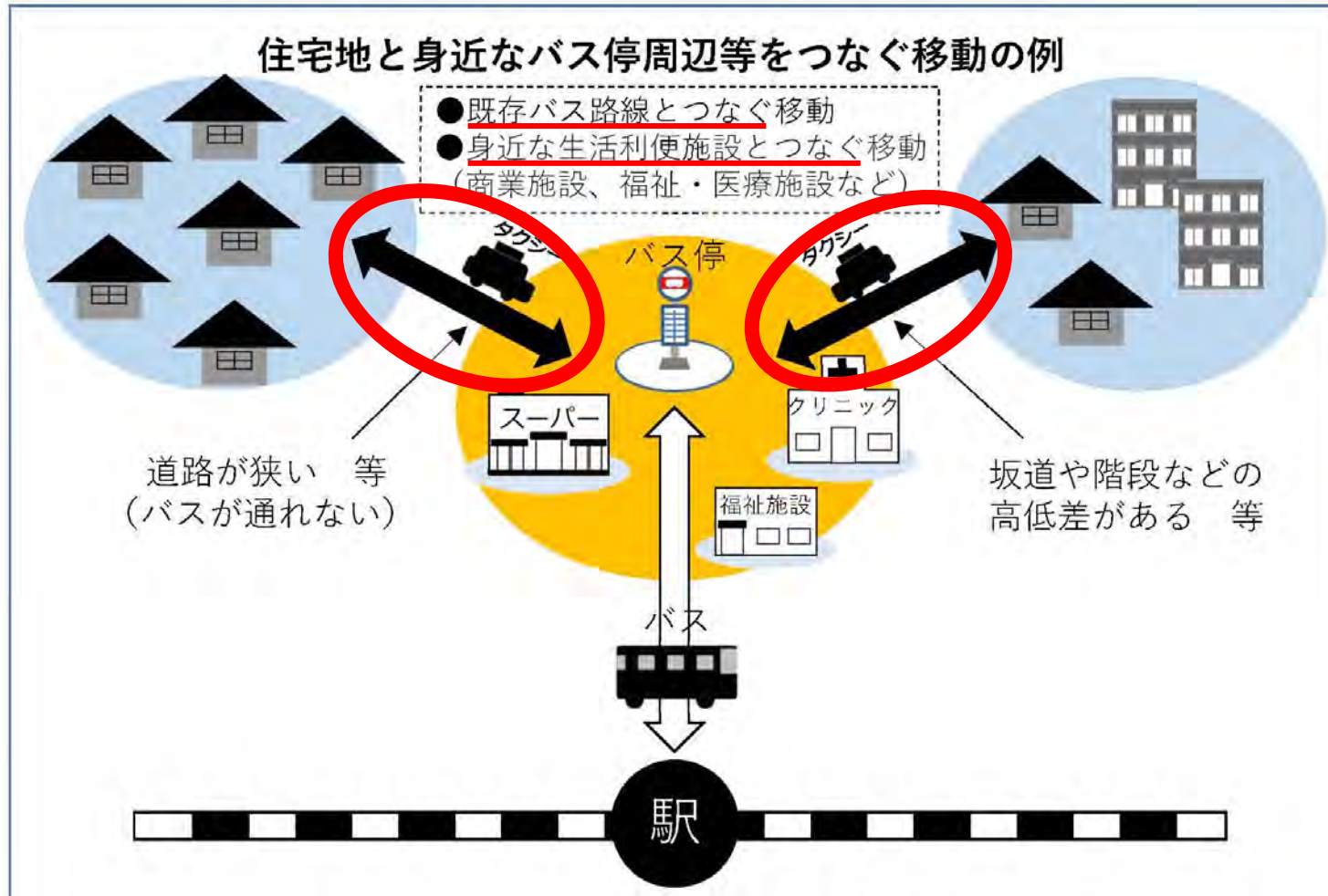
医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、現行の外出支援施策に加え、ドア・ツー・ドアの移動が可能なタクシーの利便性向上を進めます。

<施策の方向 1－2 タクシーサービスの活性化>

・タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動や24時間対応が可能な公共交通機関であり、利用者の目的に応じたきめ細かいサービスを提供できます。一方、鉄道やバスと比較して運賃が高いことや、目的地に到着するまで運賃が確定しないこと、利用したい時に必ずしも利用できるとは限らないことなど、タクシーサービスが抱える様々な課題も存在しています。

1. 現状・基本的な考え方

【タクシー活用（相乗り）の考え方】

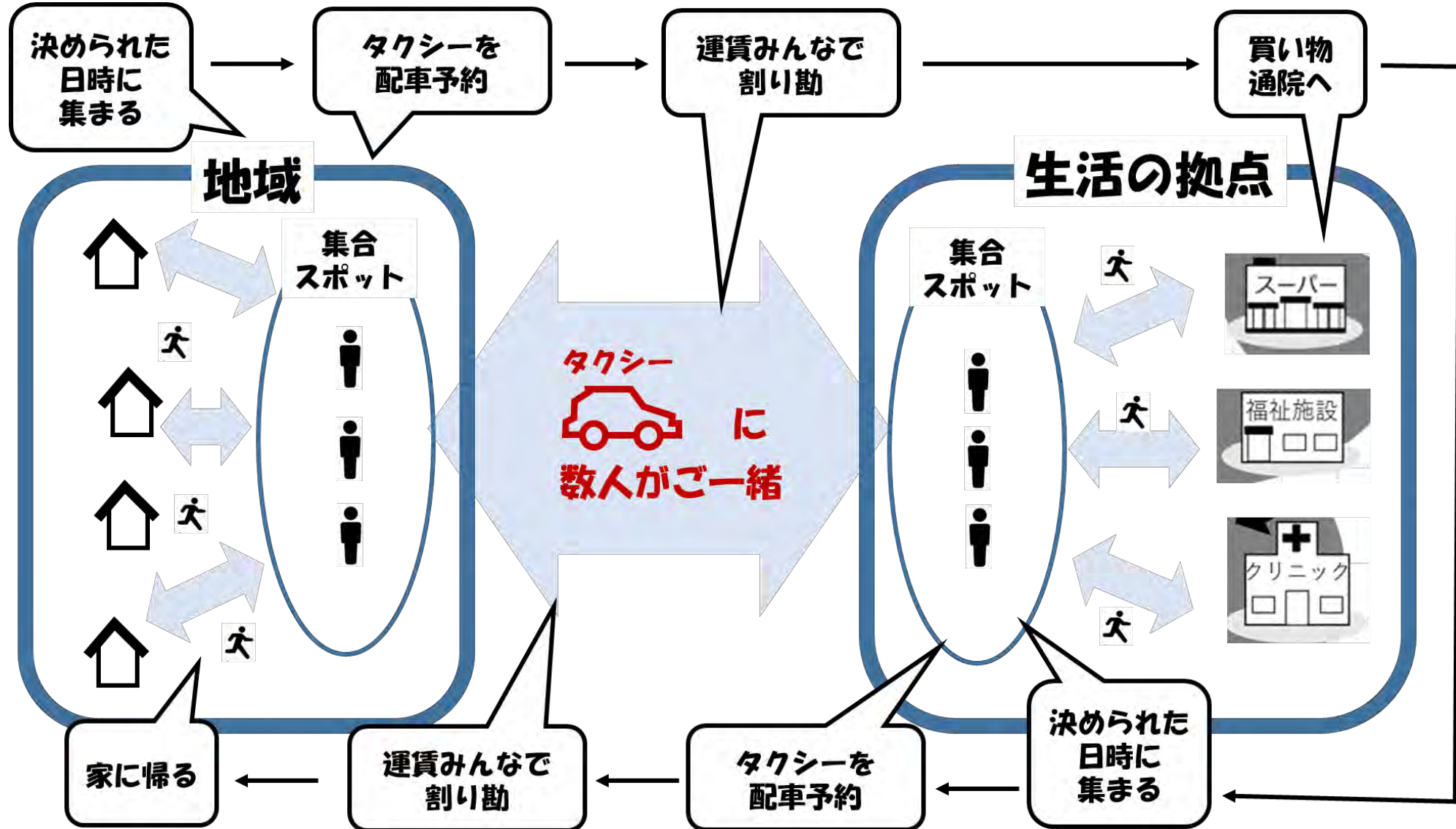


【主なターゲット】

- 高齢者
 - ・ 日中の移動
(買い物、通院等)
 - ・ 高齢者の趣味、
娯楽の移動を支援
⇒ 基本的に1人で移動や
外出できる方が対象
- 子育て世代
 - ・ 日中の移動
(買い物、通院等)
 - ・ 保育施設、学習塾
等への移動

1. 現状・基本的な考え方

【タクシー活用（相乗り）のイメージ】



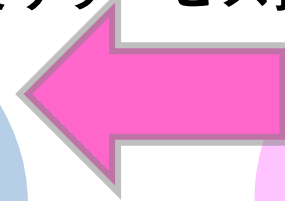
1. 現状・基本的な考え方

【各主体の役割とそれぞれのねらい】

市民・町内会等

- ・ 交通利便性の向上
(外出しやすいタクシーサービスの享受)
- ・ 地域コミュニティの醸成・活性化
- ・ 地域の価値向上

相乗りサービス提供



サービス活性化



会員への周知
(利用促進、運賃)

タクシー事業者

- ・ 潜在需要の掘り起こし・固定客獲得
- ・ 新たなビジネスモデルの構築
- ・ 企業イメージ・社会的信用の向上

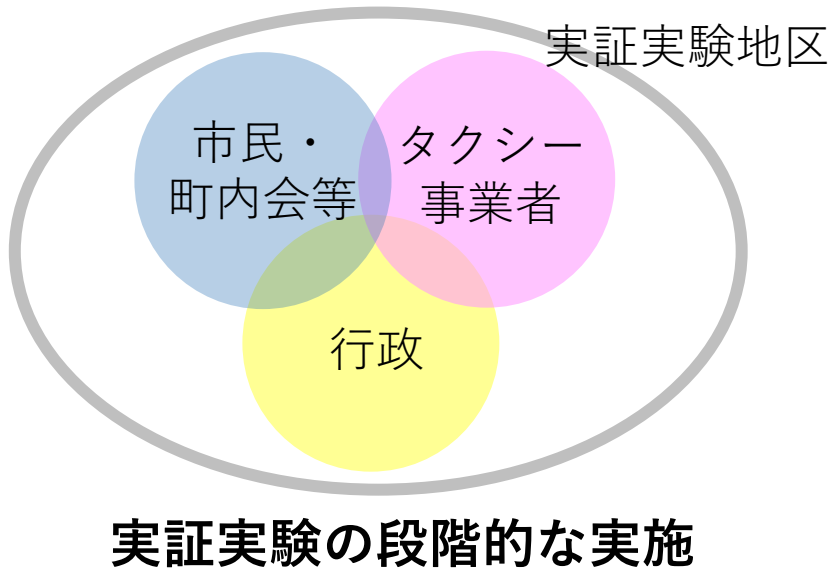
実証実験の総合調整

行政

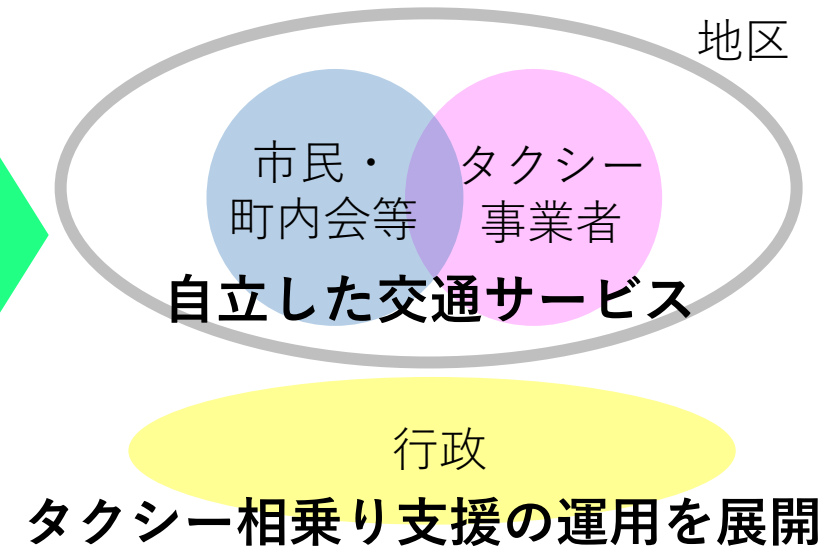
- ・ 地域課題の解決
- ・ 交通施策の充実、市域展開

1. 現状・基本的な考え方

【ビジョン】

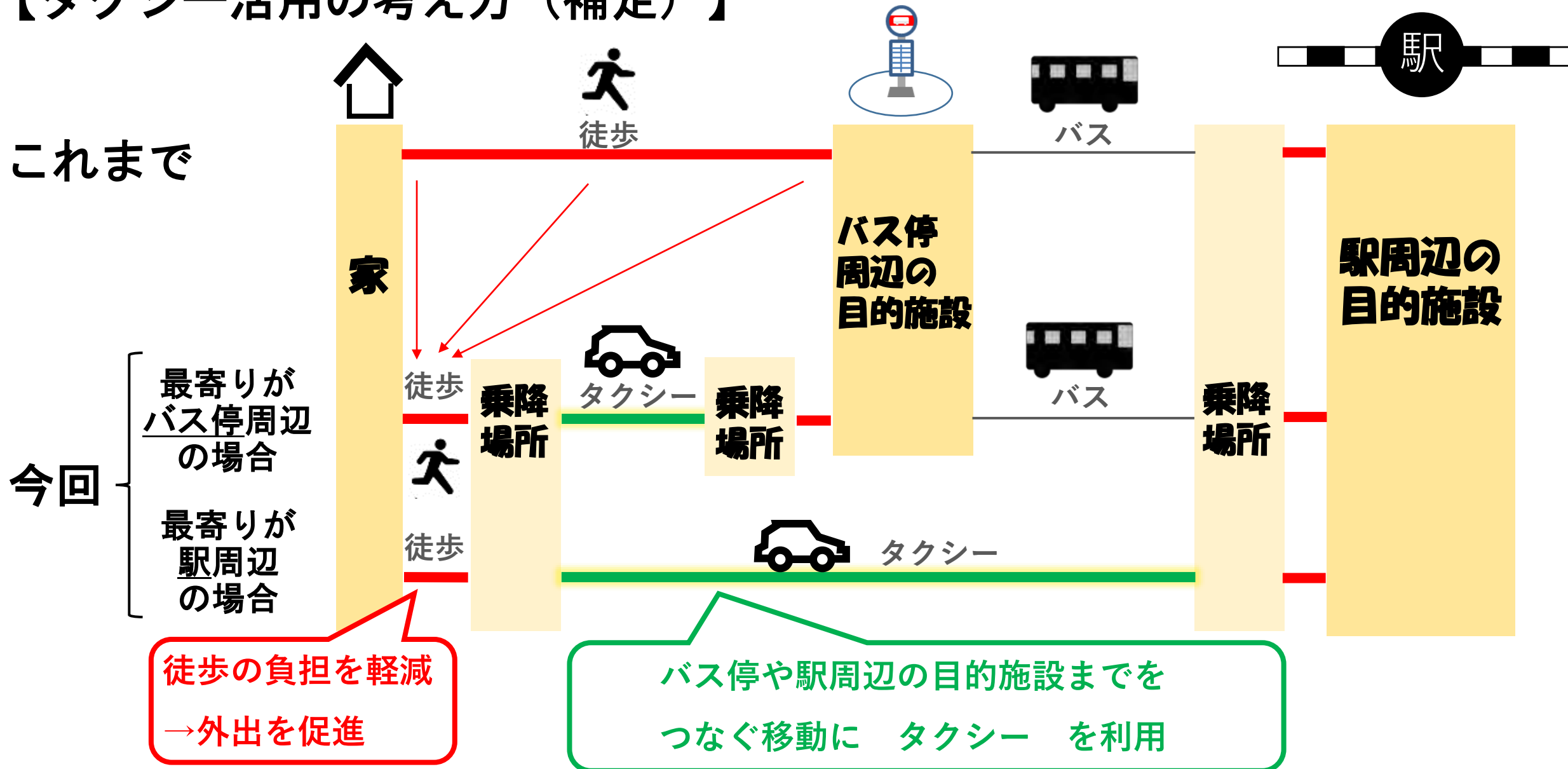


将来ビジョン
地域と共に支え成長する
相乗りタクシーサービス

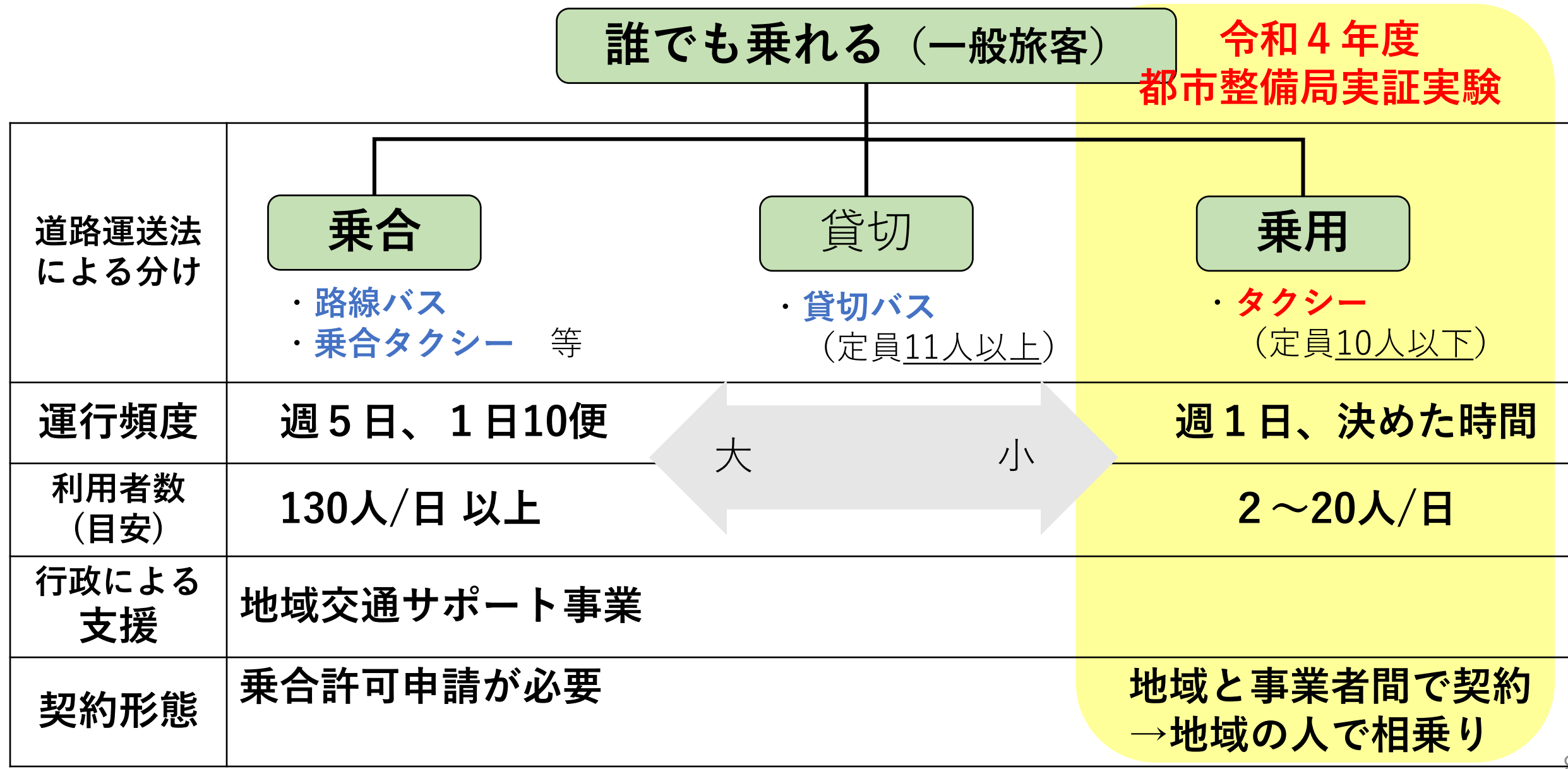


1. 現状・基本的な考え方

【タクシー活用の考え方（補足）】



2. 輸送形態による整理



2. 輸送形態による整理

【タクシーも、地域交通を確保するための様々な手段の一つ】

地域交通を確保するための様々な手段

乗合
バス

検討の種類	車種	各種データ※	利用者数の目安
道路運送法による事業許可を得た交通事業者（緑ナンバー）による運行の検討 道路幅等の状況に応じて、車両を検討します。 乗合交通として一定の需要が見込めることが必要です。	大・中型 	①5.5m ②9～11m、 2.3～2.5m ③約6万円/日	250人/日～
	小型 	①5.1m ②7m、2.1m ③約6万円/日	
	ワゴン型 	①4.3m ②5.4m、1.9m ③約4万円/日	130人/日～

交通事業者による運行が難しい…

道路運送法による事業許可を要しない方法による運行の検討 小規模需要に対応するため、地域の共助や民間と連携した地域の移動手段の確保を検討します。	ボランティアバス 	地域の共助により、移動手段を確保 地域のボランティアがバスの運営・運行を実施	10～20人/日～
	地域貢献送迎バス 	商業施設等が運行する送迎バスの空席を活用 協力いただける企業がバスを運行	

乗用
タクシー



地域の方同士で
タクシーを相乗り

利用者数の目安
2～20人/日

※ ①走行するために必要な最小道路幅員の目安 ②バスの長さ、幅の目安 ③運行経費の目安

3. 実証実験（案）について

【課題①】 相乗りのマッチング・予約管理方法を具体化

<現状のタクシーサービスの課題>

- ・ 運賃負荷
- ・ 料金変動
- ・ 不確実性

**「相乗りサービス」の導入により
タクシーの利便性向上を目指す**

<相乗りの課題>

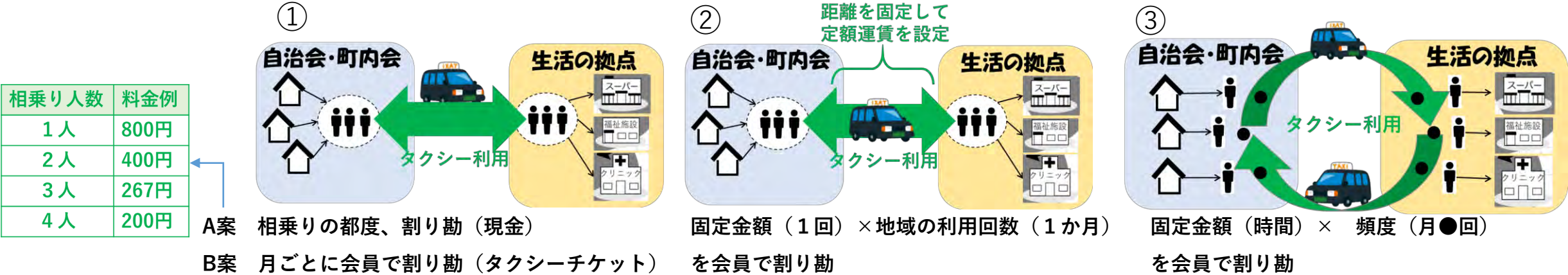
- A. 外出目的が多様な中で、日時をどう絞っていくのか
(地域の需要時間帯 & 事業者の供給可能な時間帯のマッチング)
- B. 相乗りを成立させるために、予約管理をどうするか

行政による
コーディネート
⇒具体化

3. 実証実験（案）について

【課題②】 相乗りの運賃形態（案）を具体化

運賃形態	① メーター運賃 を 利用者が割り勘	② 一括定額運賃 で 料金を固定 し 利用者が割り勘	③ 時間制運賃 で 料金を固定 し 利用者が割り勘
想定ケース	<u>個々の細かな移動目的</u> （買い物、通院、おでかけなど） に応じて、 <u>利用日時の複数設定が可能</u>		<u>地域の代表的な移動目的</u> （買い物のみなど）で絞り、 <u>地域全体で利用日時の集約が必要</u>
運用の例	火曜日 10時 3～4人 11時 3～4人 木曜日 10時 3～4人 金曜日 10時 3～4人		火曜日 10～12時 12～16人



3. 実証実験（案）について

【進め方】

STEP1

- 地域の実態・ニーズを把握
- 相乗りサービスの価値を把握
- 予約管理方法の検証

誰が、どの移動シーンで困っているのか？
サービスにどのような価値があるのか？
どのようにマッチングできるのか？

STEP2

- 運賃形態を模索
(時間制運賃や一括定額運賃等)
- 持続可能性を高める取組
(住民の認知度向上、意識醸成)
- 予約管理方法の改善

地域に合った運賃形態は？
予約管理方法をどう改善するか？
地域の中で価値を高める、広める方法は？

STEP3

- 自立し持続する交通サービス
 - 市域展開が可能な地域支援
- 下記を具体化
- ・ 相乗り方法の選択肢
 - ・ 情報発信方法（周知啓発）
 - ・ 予約管理方法（マッチング）

3. 実証実験（案）について

【予約管理方法の改善に向けた考え方（案）】

Step1「予約管理方法の検証」を踏まえ、

★予約管理の簡素化、マッチング率の向上に必要な手段・方法を具体化

例えば、LINEなど既に普及・定着しているアプリの活用など

- 視点① 電話で予約を受けた場合に、地域 or 事業者が簡単にとりまとめが可能なツール
※誰もがオンタイムで予約状況を確認できる
- 視点② 誰でも簡単に予約が可能なツール（電話ではなく、アプリ等での予約）
※電話予約の受付負荷も縮小。また、電話予約による不確実さの解消（時間、行先など）
- 視点③ 届けたい対象へ確実に届く情報発信が可能 また 口コミ的に広がる情報伝達が可能
※地域内の周知・啓発力の向上（モビリティマネジメントも含める）

4. 実証実験の候補地区の考え方

【候補の考え方】

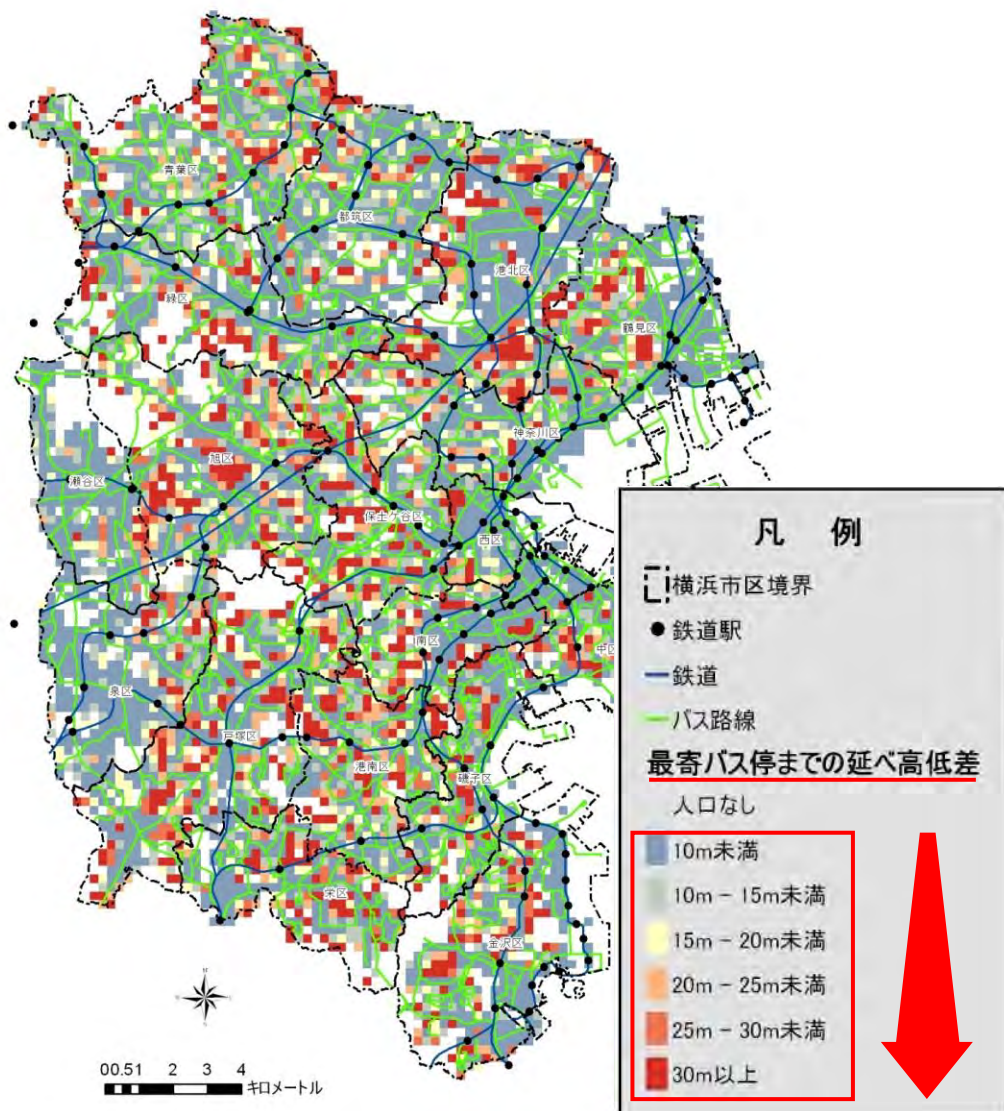
- ・ 乗合事業の事業採算に満たない需要であるが、地域が喫緊の課題と捉えている地域
- ・ 乗合事業以外の移動手段の確保に取り組む意向がある地域

【把握の仕方】

- ①過去に地域交通サポート事業で検討したが、乗合事業での実現が困難となった地域
- ②主に高齢者を対象とした移動手段の検討に取り組んでいる、あるいは取り組んだが検討の支援が必要な地域

4. 実証実験の候補地区の考え方

【最寄りバス停までの延べ高低差】



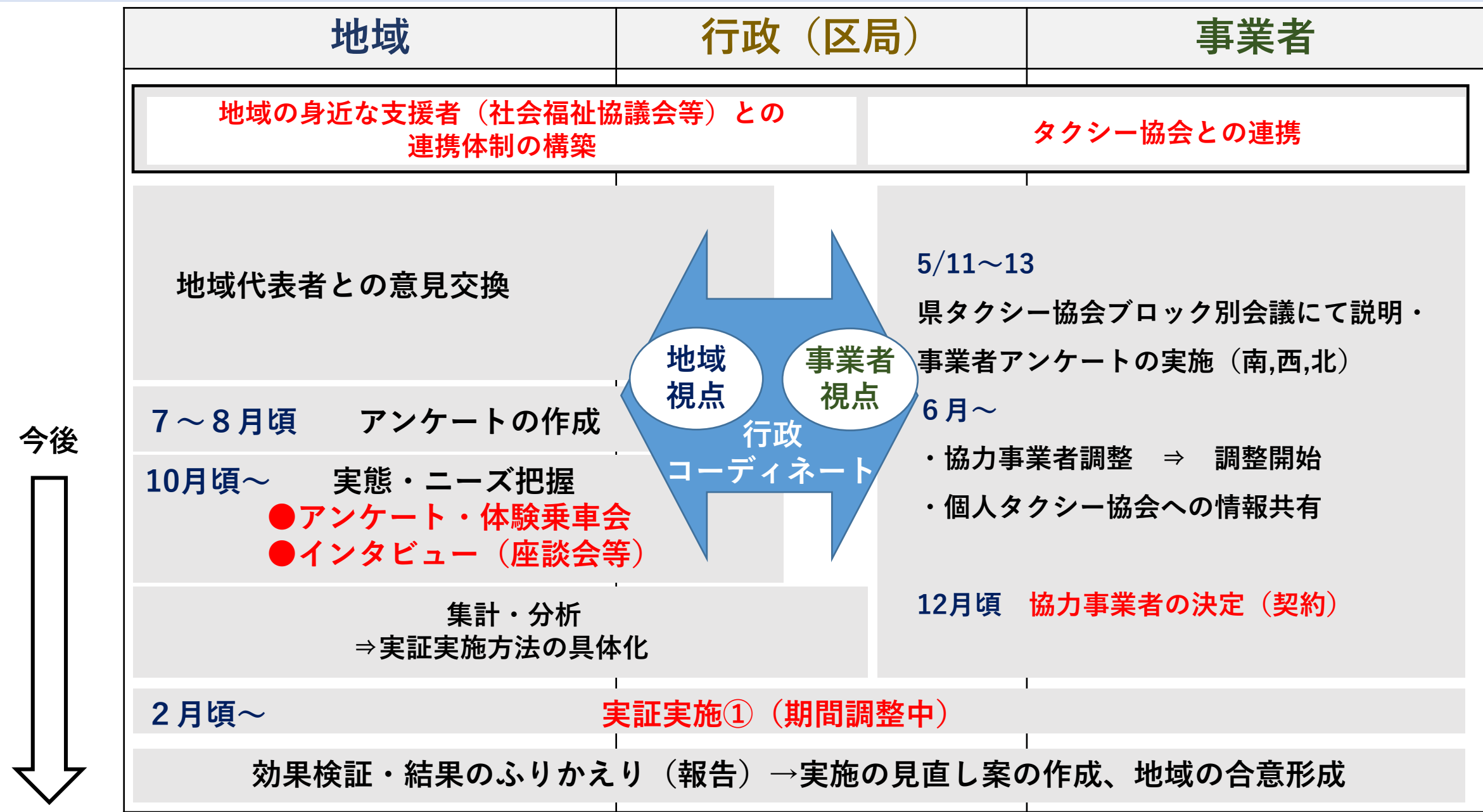
= 最寄バス停までの
徒歩移動の負荷が大きい地域

→ 今回施策の適用の必要性が
大きいと考えられる地域

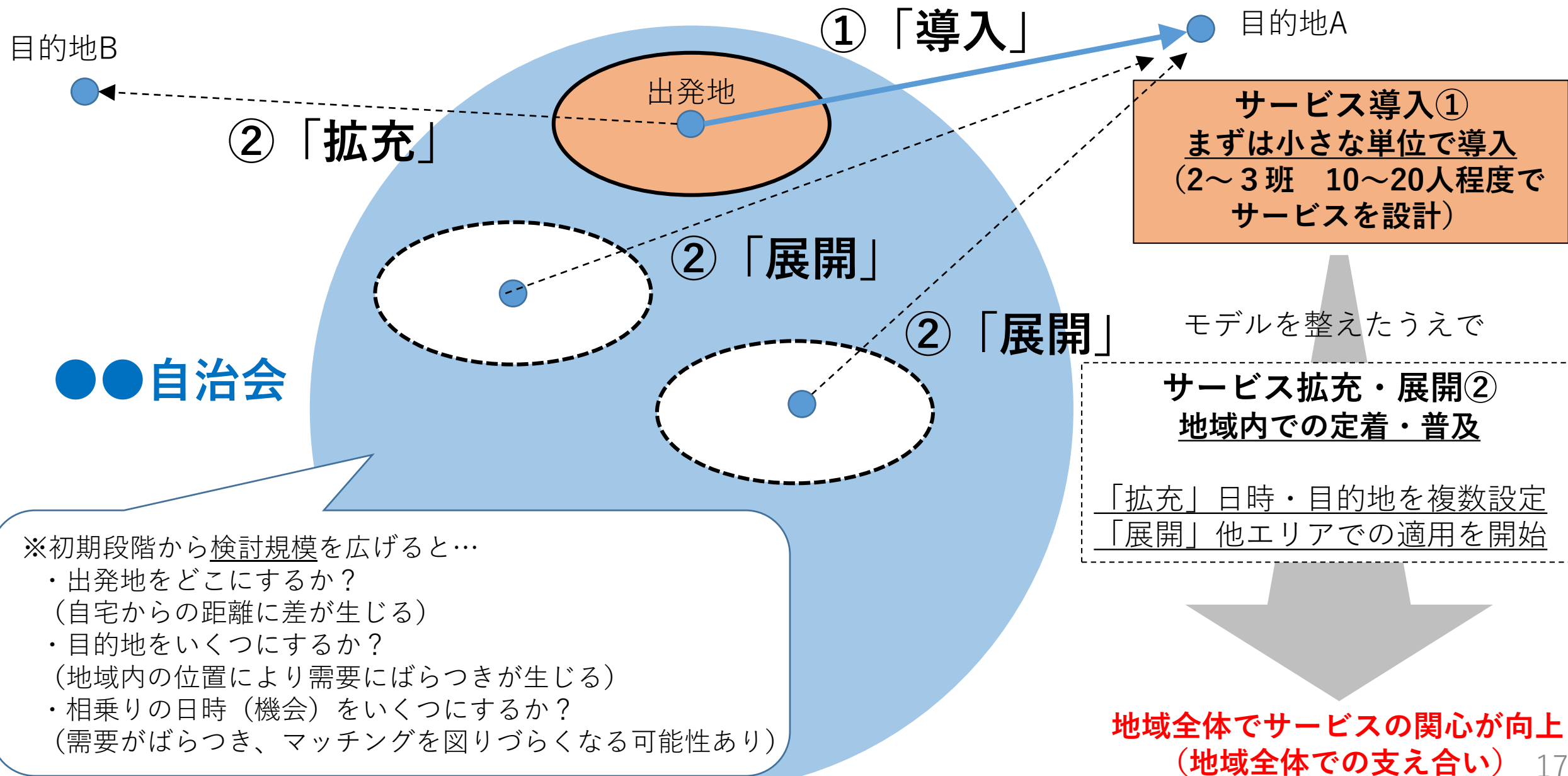
→ 市内各地に多く存在

負担大

5. 候補地区での取り組み状況（スケジュールイメージ）



5. 候補地区での取り組み状況（展開のイメージ）



6. 策の展開イメージ（市域展開）

【イメージ】

小さな取組からの市域展開

①施策が
地域に根付く

②他の地域への
横展開

③施策規模の
拡大

④隣接地域での
連携

**実証実験
(令和4年度)**

- ①施策が地域に根付く
- ②他の地域への横展開
- ③施策規模の拡大
- ④隣接地域での連携

タクシーサービス利用の活性化