

## 現 状

- 既存のタクシー事業者にとって採算が取れるエリアと採算が取れないエリアがある。
- 市民(利用者)にとっては利用したくてもできないエリアがある。

## 対 応

- タクシー事業者が対応できる範囲は、タクシー事業者が対応
- それ以外は、自家用有償制度の登録ドライバーが対応

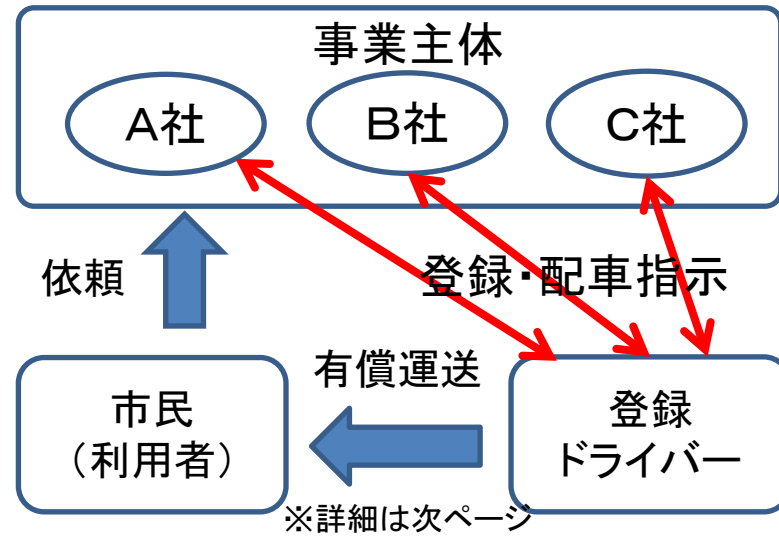
タクシー事業者が実施主体となり、各件ごとに自社ドライバーか自家用有償登録ドライバーのいずれかで対応するか判断を行い、ドライバーの手配をすることが最も合理的である。

しかし、現行法では株式会社は自家用有償旅客運送制度の事業主体にはなれないため、タクシー事業者が関係する新たな運営母体の設立を検討。

## 効 果

- 既存タクシー事業者が自家用有償制度を活用できれば、市内全域をカバーできるようになる。新たな需要の掘り起しとなり、事業規模の拡大が見込める。
- 市民(利用者)にとっては、一定の資格者がドライバーであり、従来の住民同士の運送に比べ、安全性が向上する。
- 単なる移送に留まらず、高齢者等の生活支援に繋がる。

## スキーム(案)

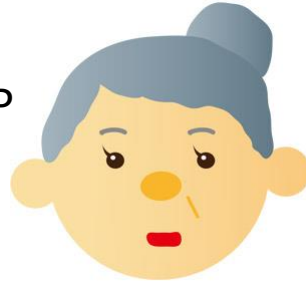


## 課題・検討事項

- 事業実施主体の組織・運営方法
- 運行エリア等の設定
- 料金の設定(距離の設定と買い物の所要時間は如何に)
- 決済方法(後日請求書発行かカード決済か)
- 事業主体とドライバーの収入割合(2:8?)
- ドライバーの待機状態等の確認(アプリ?)
- 安全性の確保(資格と各チェック体制)
- 保険加入や所有権等の対応(事業主体の過失割合や保険対応時の所有権の所在について)
- 費用(ドライブレコーダー、カード読み取り機、アルコールチェッカーほか)

# 事業スキームのイメージ

利用者  
◆利便性UP



①電話等で依頼  
(将来はスマホ等)

④支払は請求書の発行  
もしくはクレジットカード

④支払

③お迎え・移動

- 地域によっては迅速な対応
- 〃 移動距離が少なく廉価
- バス利用に比べ複数の目的地に対応が可能

ドライバーは  
10名~20名程度を確保



事業者  
◆事業拡大

⑤委託料振込

②連絡(手配)

登録ドライバー  
◆副収入

## 安全性の確保策

- ・登録ドライバーは第2種運転免許資格がある、若しくは国土交通省が指定する講習を受講した者
- ・運行前には、テレビ電話システム等を活用し、アルコールチェック等を行う
- ・登録ドライバーには定期的に車両点検を義務化
- ・万が一の事故に対応するため、対人対物は無制限の保険に加入

# 運行エリアのイメージ

## 養父市域

自家用自動車運行エリア



出発地



目的地



タクシー事業者カバーエリア



出発地

出発地

目的地

出発地

目的地

目的地



- 旧町単位(旧4町)で、実施主体が認める10~20名程度の登録ドライバーを確保
- 単なる移送ではなく、生活支援的な要素もある。