

津堅島における 自家用有償旅客運送の実施について

令和6年度第1回 うるま市地域公共交通会議

有償化の手法

運行方法の整理

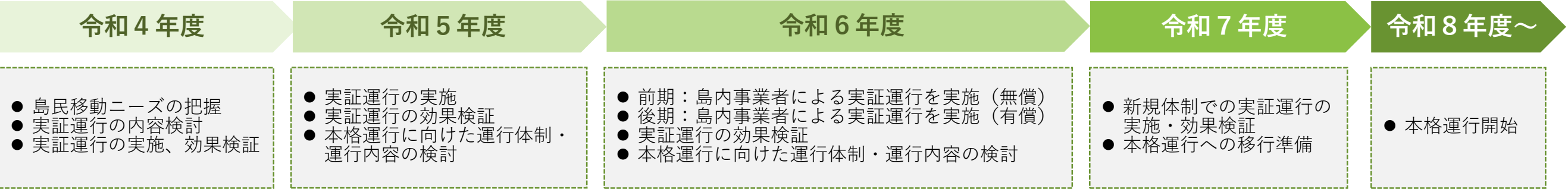
- 運送の対価として運賃を受け取る場合は「道路運送事業」に該当するため、道路運送法に基づく運行方法の整理が必要である。
- 島内に交通事業者が存在せず、第4条事業の実施が困難であることから、交通空白地として自家用有償旅客運送を視野に運行方法の選択肢を検討する。
- 事業の実現性や収益性などを総合的に勘案すると、**自家用有償運送による乗合タクシー型及び貸切タクシー型が有力**と考えられる。

	①路線バス	②乗合タクシー	③タクシー	④貸切	⑤路線バス型 （自家用有償運送）	⑥乗合タクシー型 （自家用有償運送）	⑦貸切タクシー型 （自家用有償運送）
道路運送法上の位置づけ	第4条	第4条	第4条	第4条	第78条	第78条	第78条
事業の種別	一般乗合旅客運送事業 （路線定期運行）	一般乗合旅客運送事業 （区域運行）	一般乗用旅客運送事業	一般貸切旅客運送事業	自家用有償旅客運送 （路線定期運行）	自家用有償旅客運送 （区域運行）	自家用有償旅客運送 （路線不定期運行）
運賃に関する基準	法第5条に基づき申請 一般的には、 ・対キロ制 ・均一制 ・ゾーン制 等で設定	法第5条に基づき申請 一般的には、 ・均一制 ・ゾーン制 等で設定	法第9条に基づき申請 沖総局により設定する 上限額の範囲内で基本的 に設定 ・距離制 ・時間制 等で設定	法第9条の二に基づき 申請 下限値の設定はあるが、 上限値は無い	法第78条に基づき申請 「タクシーの運賃の約 8割を目安に設定」と されている ・距離制 ・定額制 等で設定	法第78条に基づき申請 「タクシーの運賃の約 8割を目安に設定」と されている ・時間制 ・定額制 等で設定	法第78条に基づき申請 「タクシーの運賃の約 8割を目安に設定」と されている ・時間制 ・定額制 等で設定
島民利用の区別	割引運賃等を設定すること で区別可能	割引運賃等を設定すること で区別可能	割引運賃等を設定すること で区別可能	割引運賃等を設定すること で区別可能だが、用途として 適するとは言えない	割引運賃等を設定すること で区別可能	割引運賃等を設定すること で区別可能	割引運賃等を設定すること で区別可能
運営主体に関する制約	道路運送事業者であること	道路運送事業者であること	道路運送事業者であること	道路運送事業者であること	道路運送事業者である必要は無い （企業は不可）	道路運送事業者である必要は無い （企業は不可）	道路運送事業者である必要は無い （企業は不可）
運行管理者の有無	運行管理者資格が必須	運行管理者資格が必須	運行管理者資格が必須※ ※個人タクシーは不要	運行管理者資格が必須※ ※個人タクシーは不要	運行管理者の選任が必要 （資格は不要）	運行管理者の選任が必要 （資格は不要）	運行管理者の選任が必要 （資格は不要）
運転者の制約	二種免許が必要	二種免許が必要	二種免許が必要	二種免許が必要	二種免許の保有または講習の受講が必要	二種免許の保有または講習の受講が必要	二種免許の保有または講習の受講が必要
事業の実現性	▲ 道路運送事業者の参入 または組成が必要であり、 早期実現は困難	▲ 道路運送事業者の参入 または組成が必要であり、 早期実現は困難	▲ 道路運送事業者の参入 または組成が必要であり、 早期実現は困難	▲ 道路運送事業者の参入 または組成が必要であり、 早期実現は困難	○ 現在の島内事業者等による 組織の組成は必要だが、 手続きは比較的容易	○ 現在の島内事業者等による 組織の組成は必要だが、 手続きは比較的容易	○ 現在の島内事業者等による 組織の組成は必要だが、 手続きは比較的容易
収益性	▲ 島内環境では安価な運賃 設定が基本となり、利用者 数が多くても収益性は 上がりにくい	◎ 路線バスよりもやや高い 運賃設定が一般的。乗合 率が高まることで運行効 率性を高められる	○ およそ全ての利用が初乗 り運賃に収まるが、運賃 が高くなることで利用者 に敬遠される可能性	◎ 観光案内等と組合せるこ とで柔軟な運賃設定が可 能となり、来訪者等から 高い収益性が期待できる	▲ 島内環境では安価な運賃 設定が基本となり、利用 者数が多くても収益性は 上がりにくい	◎ 路線バスよりもやや高い 運賃設定が一般的。乗合 率が高まることで収益性 を高められる	◎ 観光ルート等を設定し、 別運賃とすることで主に 観光客向けに比較的高い 収益性が期待できる
先行地域等	福山市グリスロバス		(福山市潮待ちタクシー)	福山市潮待ちタクシー	三豊市粟島グリーンスローモビリティ		

令和6年度自家用有償旅客運送による実証内容①

自家用有償旅客運送運行の目的と方針

- 目的
- 令和 6 年度後期においては、「有償運送による収入源の確保」と「島内事業者による自立的な運営体制への移行推進」を目的として実証運行を行う。
- 方針
- 2台運行体制の定着とともに、タクシー型を希望する意見が多くなっており、島民の半数以上がタクシー型の運行を希望している
 - タクシー型の方がバス型よりも利用者数が多く、タクシー型の方が運行効率性が高い
 - 上記に加え、運賃設定やサービスの柔軟性を高めることが可能なことから**タクシー型2台での運行**とする



実証期間

- 令和 6 年 1 2 月 1 日 ～ 令和 7 年 2 月 1 6 日まで ※令和 7 年 2 月 1 7 日から次の実証開始までの間、最低限の自家用有償旅客運送を継続予定

運行体制・運行内容

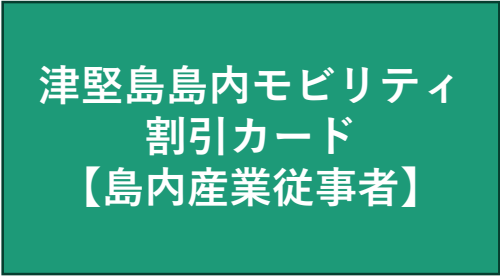
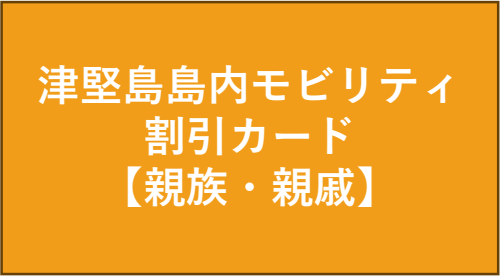
- 1台は電話予約によるタクシー型とし、もう1台は港での待機を基本として航路利用者を送迎する（いわゆる「流し」的）
- また、**時間貸運賃を設定し、貸切による島内周遊等の需要を模索**する
- 需要集中時は2台で連絡を取り合い、利用者ニーズに可能な限り対応することとする

	運行方法	運賃設定	予約・乗車方法	車両	運行時間帯	運行事業者
	①乗合タクシー型 （フルデマンド方式） および ③貸切タクシー型	①乗合：300円/人 ※島民等割引あり ③貸切：5,400円/1.5時間	①電話予約 ③貸切：電話予約可	AR-07 ※CV-8納車後は一部日程で車両を変更	9：00～18：00 ③貸切可能枠 10時、13～14時	シークルーズ ・島民利用が多く、利用に不便をかけないためにシークルーズでの運行を継続
	②乗合タクシー型 （フルデマンド方式） および ③貸切タクシー型	②乗合：300円/人 ※島民等割引あり ③貸切：5,400円/1.5時間	②基本的に港で待機し、 航路利用者を送迎 （①と協働し運行） ③貸切：電話予約可	AR-07 ※CV-8納車後は一部日程で車両を変更	8：00～17：00 ③貸切可能枠 10時、13～14時	神谷荘 ・宿泊事業との連携を考慮し、神谷荘の運行で貸切利用のニーズを模索

運賃設定・運賃收受方法

1. 乗合タクシー型

- 1乗車**1人あたり300円を基本運賃**に設定
- **島民および親族・親戚、島内産業従事者は無料とする**
- 親族・親戚、島内産業従事者は割引カードを発行し、対象者を識別



区分	運賃	備考
基本運賃 (1人1回あたり)	300円	中学生以上有料
小人運賃	150円	小学生
未就学児	無料	
島民運賃	無料	沖縄県離島住民割引カードで確認
島民親戚運賃	無料	割引カードを発行し、島民を通じ配布
島内産業従事者	無料	割引カードを発行し、島内企業を通じ配布 公共工事等による一時的な従事者は有料

＜金額設定について＞

- 沖縄県のタクシー初乗り運賃が600円（～1.75km）であり、津堅島が南北約2.3kmで集落は港周辺に集中しているため概ね初乗り運賃範囲内に含まれることから、300円/回は約5割の運賃設定。（8割の場合、480円/回）
- 県内では、南城市の乗合タクシーが300円/回の設定となっている
- 来訪者による費用負担に対する島内事業者の意見や、自立的な運行を進めるための適正な運賃負担を検討した結果、300円/回の運賃を採用した

2. 貸切タクシー型

- 1台**1.5時間あたり5,400円**とする
- 人数は定員まで無制限とし、人数により運賃は変動しない
- 島民等の運賃割引は設定せず、島民利用や島民の紹介による利用でも有料とする
- **周遊ルートをあらかじめ設定し、ドライバーによる解説・案内を実施**

区分	運賃	備考
基本運賃 (1.5時間あたり)	5,400円	1.5時間を超過する度に加算 ※1.5時間を基本とする
小人運賃	-	設定なし
未就学児	-	設定なし
島民運賃	-	設定なし
島民親戚運賃	-	設定なし
島内産業従事者	-	設定なし

＜金額設定について＞

- 沖縄県のタクシー時間貸し運賃が2,250円（～30分）であり、8割の場合：1,800円/30分、5割の場合：1,125円/30分となる
- 現在、島内の観光事業者が島内周遊型の観光案内を実施する場合、最低90分は必要であるとの意見を踏まえ、貸切時の所要時間を1.5時間に設定
- タクシーの8割水準で1.5時間の場合、5,400円/1.5時間・台となる。