

# 令和7年度 第1回 高松市総合都市交通計画推進協議会

バタクス定時運行の実証事業終了後の方向性について

令和7年5月30日（金）

# バタクスの考え方

## 従来モデル(乗合事業)

### リソース固定型

リソースを整備するモデルの限界

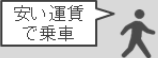
タクシー業界



借り上げ

一般乗合(乗合タクシー)

社会課題の解決を目指した供給



- サービス担保のため、リソースが固定
- 利用促進による行動変容は難しく持続性に疑問

一般乗用(タクシー)

民間によるビジネスモデル



- 需要の先細り
- 業界全体で答えを出せる環境にない

乗車の有無に関わらず費用が発生

## バタクスモデル(シェアリングエコノミー)

### 供給最適化型

既存のリソースの中で  
マネタイズする仕組みが必要

タクシー業界



バタクス運賃



従来のタクシー運賃



一般乗用(タクシー)の運賃フレーム

- 既存ビジネスモデルの中で可能な、低コストなサービス提供の仕組み

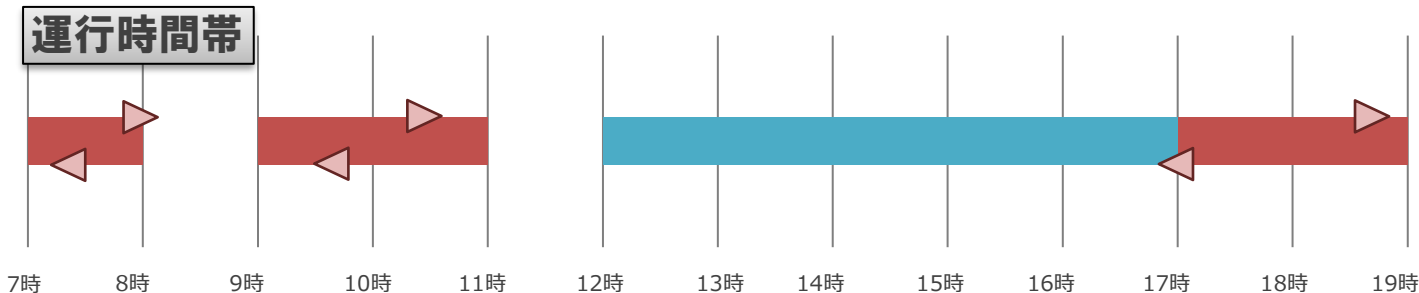
需用に合わせた弾力的な供給が可能

バタクスモデル:

一般乗用として運行することで利用が少なくても、安価に供給できる交通モード

# バタクス実証事業

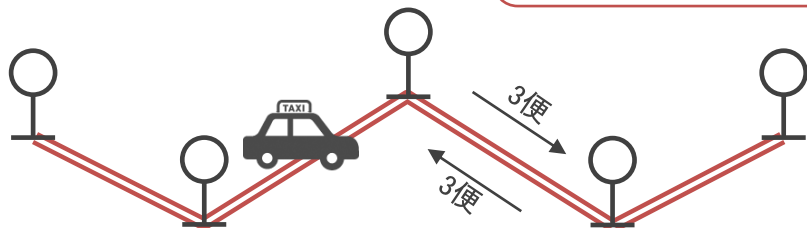
## 現在の運行形態



### 定時運行

決まったルート、ダイヤで運行。

令和7年7月11日  
実証事業期間終了



- ルート、停留所、ダイヤ固定
- 200円定額運賃
- 乗合せ可能(4人まで)
- 平日 6便
- セダン型

路線の起終点間の距離分のタクシー運賃から、運賃を控除した額を、**市が全額、運行した分だけ負担**

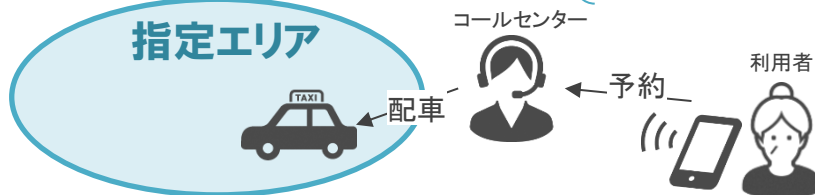


### 区域運行

令和7年1月14日からエリアを一部拡大し、社会実装へ移行

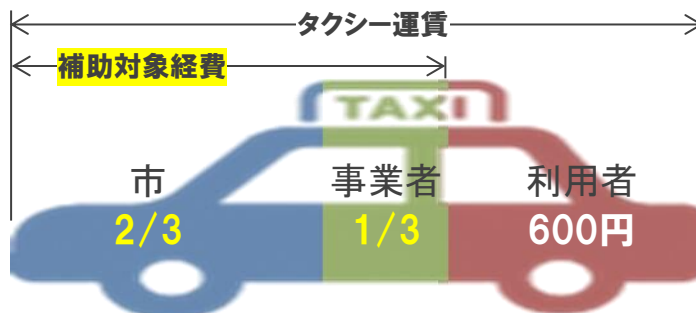
時間・エリア限定でのドアtoドア運行。前日までの電話予約により配車。

#### 指定エリア

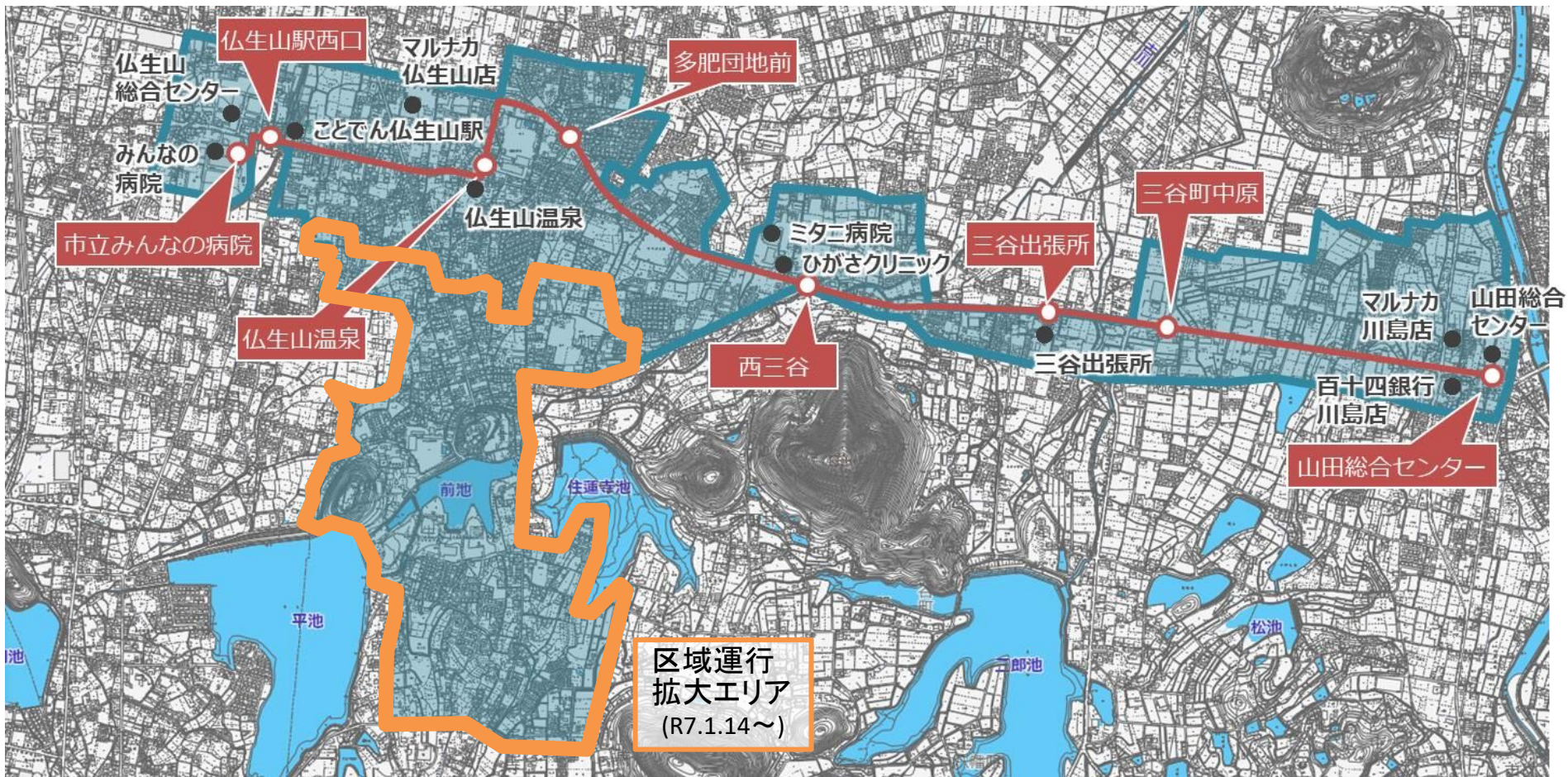


- 12時～17時限定、エリア限定
- 600円定額運賃
- 同一目的地・時間帯であれば乗合せ可能(4人まで)
- 事前予約制
- セダン型

運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除した額を**市2/3、事業者1/3で、運行した分だけ負担**



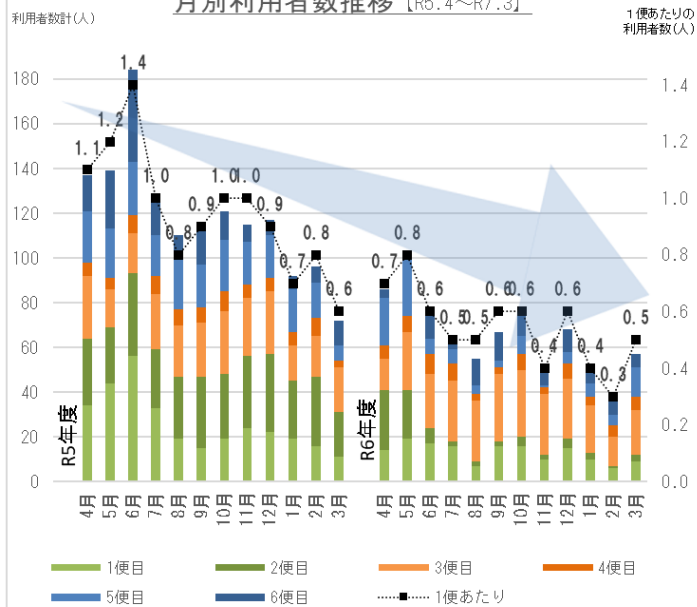
# バタクス実証事業



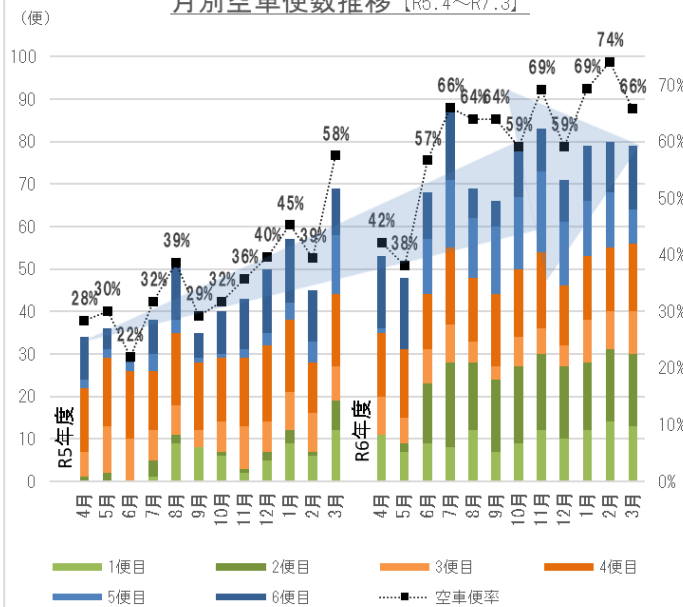
# バタクスの運行状況

## 定時運行実績

月別利用者数推移【R5.4～R7.3】



月別空車便数推移【R5.4～R7.3】



利用者1人あたりの補助額推移【R5.4～R7.3】



## 区域運行実績

区域運行実績推移【R5.4～R7.3】



## 参考

### 仏生山川島線(路線バス)

現状	補助スキーム	欠損額の9/20上限補助	欠損額※1	R1 5,359,791円 R2 5,008,003円	年間利用者数	5,483人 2,914人	移動コスト	978円 1,719円
	便数	18便/日(土・日・祝及び12/29～1/3は運休)						
	運賃	距離制運賃 170円～240円						

1人当たり移動コスト

**1,348円**※2

※2 欠損額÷年間利用者数

【R1,2実績平均】

※1 欠損額:補助額+事業者負担額

# 【参考】タクシー業界の動向（日本版ライドシェアの許可取得[ R6. 11. 1 ]）

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。



	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

出展：  
国土交通省資料

高松交通圏において運行する曜日・時間帯  
(四国運輸局指定)

- ①金曜日・土曜日の16時台～翌5時台
- ②月曜日～金曜日の6時～14時

高松交通圏の許可事業者数と許可台数

- ①22社22営業所34台
- ②23社23営業所32台

平日の午前や休日前の  
午後から深夜にかけて、  
「タクシー不足」

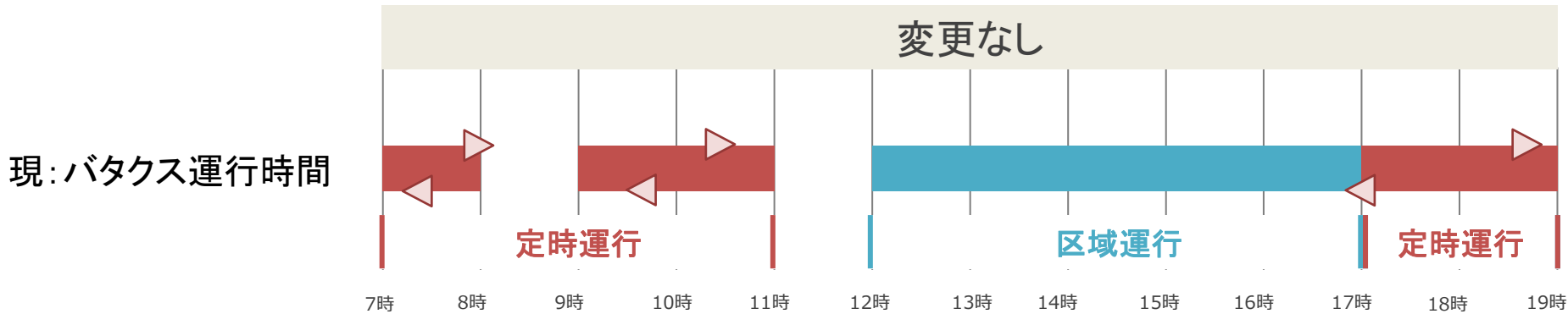
## 定時運行実証事業の結果から見えた課題

- 乗合事業として継続できるほどの**需要がない**。
- 1人当たりにかかる**移動コストが高い**。
- 事業者にかかる負担が大きい**(タクシーの運転手不足)**。

課題を踏まえ、今後の方向性について検討

# 検討内容 — 一般乗合旅客自動車運送事業として現状と同等の運行 —

## ○パターン1: 一般乗合旅客自動車運送事業として現状と同様の運行



現在と  
同様の運行を  
するには

現在、道路運送法第二十一条の許可により、  
一般乗用旅客自動車運送事業者(タクシー事業者)  
において、乗合旅客の運送が可能となっている。  
(許可期間: 令和7年7月11日まで)

現在の運行方法は、  
一般乗合旅客自動車運送事業となるため、  
許可期間終了後は、事業者による  
**許可の取得**が必要

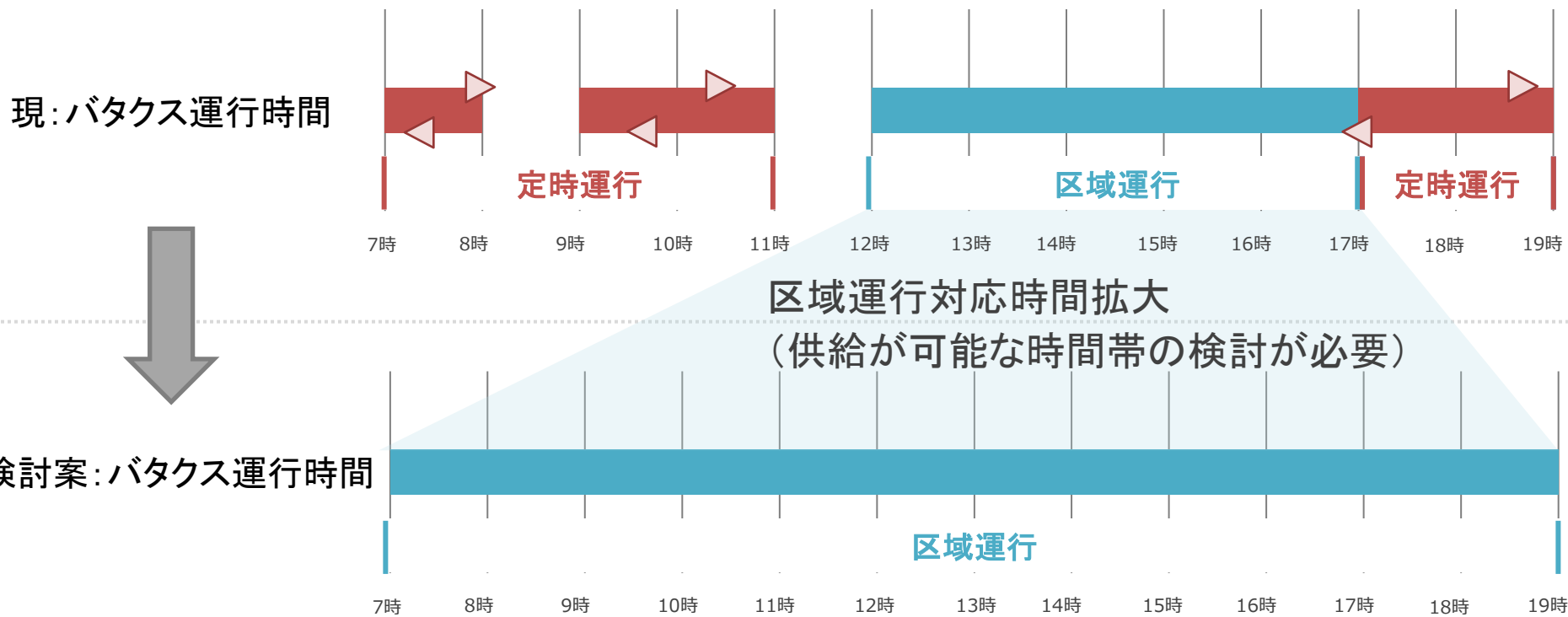
さらに、利用者1人当たりに対しては高いコストをかけるまま、、

### 事業者への聞き取り状況

- **許可を取得してまで、定時運行を続けることは難しい**
- 運行のために、発時間の前から待機する必要があり、1時間半ぐらい拘束されてしまい、歩合制の給料形態では負担でしかない。
- 人件費、燃料費の高騰から現状の補助額でも厳しい状況である。実情的な運行経費を考えると正直、もっと補助額を増やしてほしいぐらいである。
- 通常のタクシー事業の方が稼げる。正直、撤退したい。

# 検討内容 - 区域運行対応時間の拡大 -

## ○パターン2: 区域運行対応時間の拡大



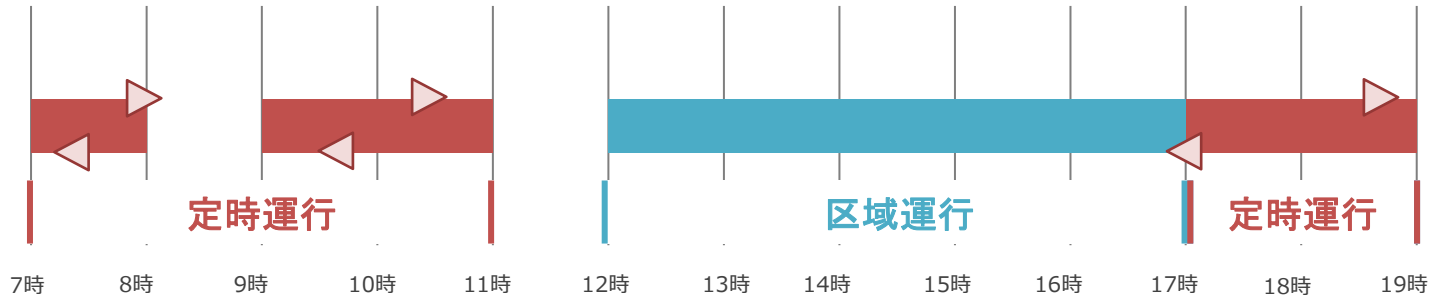
### 事業者への聞き取り状況

- 午前中及び夕方以降は、通常でも車両が足りておらず、バタクス新規需要に対しての対応が難しい。
- 対応時間拡大は、既存利用者がバタクス利用に流れることになり、負担割(利用料を差引いた額の1/3負担)が割に合わない。

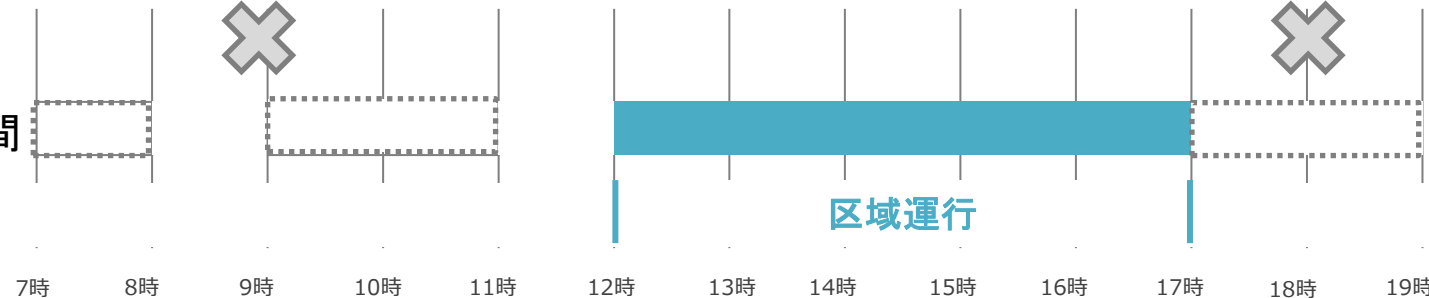
# 検討内容 - 区域運行のみ継続 -

## ○パターン3: 区域運行のみ継続

現: バタクス運行時間



検討案: バタクス運行時間



## 事業者への聞き取り状況

- 地域の足を守っていきたい思いはあるが、厳しい状況である。
- 対応時間拡大は、既存利用者がバタクス利用に流れることになり、負担割(利用料を差引いた額の1/3負担)が割に合わない。

## 需要視点

- 非効率であり、最適な運行サービスとはいえない。
- アンケート調査等により、利用者の声を参考にされたい。
- タクシー需要が区域運行エリア内の需要であるかどうか確認が必要

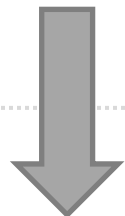
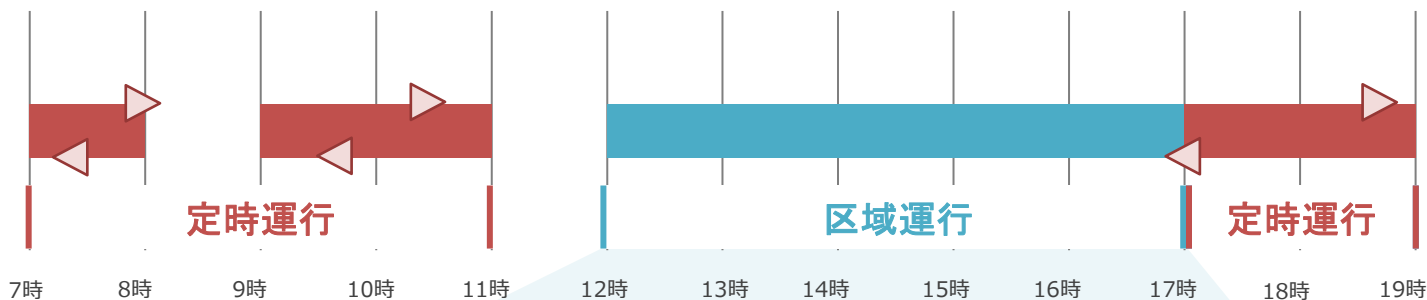
## 供給視点

- 注文された需要に対して、しっかり供給をしていくことが必要だが、空車の便数が多く、運転手のモチベーションが低下している。
- 小規模である事業者にとって、繁忙時間に台数を割くことは負担
- 事前予約ではなく、即時予約による対応が利便性向上につながるが事業者との調整が必要
- 朝夕における通常のタクシー需要はあるものの、それに見合った運行サービスが供給されていない。
- 朝夕の繁忙時間帯においては、台数を多く保有しているタクシー事業者の協力を得ていくことも考えられる。
- 利用者に対して周知を継続的に行うことが必要

# 今後の方向性

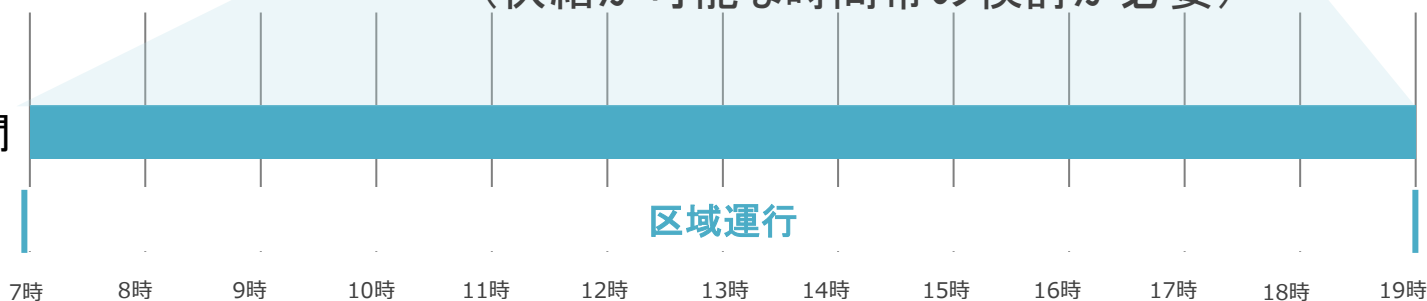
定時運行の実証事業は終了し、パターン②の実現可能性について検討を進める

現：バタクス運行時間



区域運行対応時間拡大  
(供給が可能な時間帯の検討が必要)

検討案：バタクス運行時間

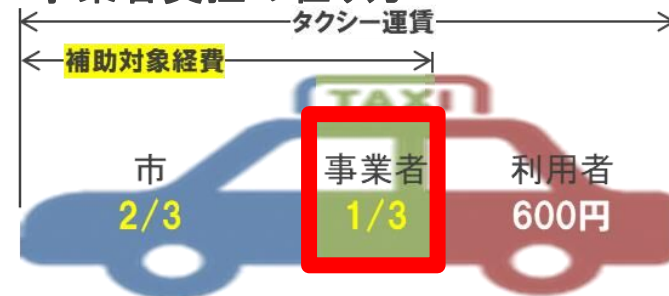


## ○ 予算を伴わない検討・調整事項

- ・アンケート調査による利用者の需要確認
- ・供給可能なタクシー台数の確認

## ○ 予算を伴う検討・調整事項

- ・事業者負担の在り方



# スケジュール

