

# I . 特定事業計画の進捗状況

# 1 . 特定事業計画認定申請・認定状況（総括表）

H24.9.30現在

| 法人タクシー     |        |        |                 |                 |          | 個人タクシー |        |        |       |
|------------|--------|--------|-----------------|-----------------|----------|--------|--------|--------|-------|
| 特定事業計画認定申請 |        |        | 事業再構築           |                 |          | 対象事業者数 | 申請事業者数 | 認定事業者数 |       |
| 対象事業者数     | 申請事業者数 | 認定事業者数 | 単独による事業再構築認定事業者 | 共同による事業再構築認定事業者 | 減車・休車車両数 |        |        |        |       |
|            |        |        |                 |                 | 減車       | 休車     |        |        |       |
| 64         | 63     | 63     | 49              | 1(3)            | 410      | 16     | 1,312  | 1,306  | 1,306 |

| 基準車両数 | H21.9.30現在の車両数 | H21.10.1～H22.4.11までの減車車両数 | H22.4.12(特定事業計画受付開始日)現在の車両数 | 事業再構築による減車・休車数 | H22.4.12以降の事業再構築によらない減車数 | 事業再構築による減車・休車実施後の車両数 | 基準車両数からの減車車両数 | 基準車両数からの減車率    | 事業再構築による減休車数の基準車両数に対する減車率 |
|-------|----------------|---------------------------|-----------------------------|----------------|--------------------------|----------------------|---------------|----------------|---------------------------|
| 5,349 | 5,411          | 73                        | 5,338                       | 426<br>(422)   | 78<br>(60)               | 4,834<br>(4,856)     | 515<br>(493)  | 9.6%<br>(9.2%) | 8.0%<br>(7.9%)            |

( )内は前回資料時提示車両数

## 2. 特定事業の事業別認定状況

1 / 2

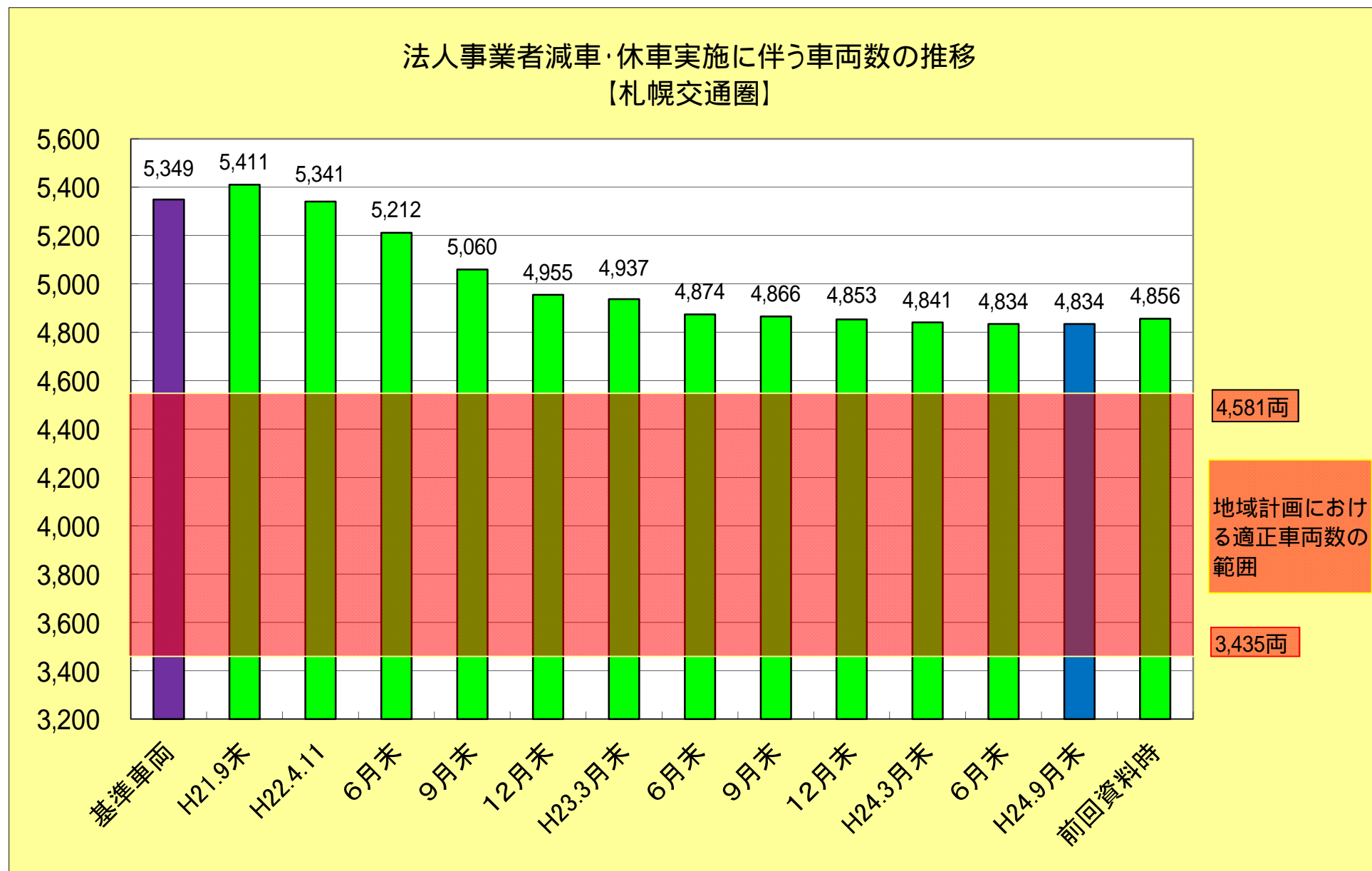
### 法人事業者

| 特定事業の種別 |  | 認定件数<br>(重複有) |
|---------|--|---------------|
| 1       | サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用                        | 11            |
| 1       | サービス向上のための教育・研修の実施                               | 8             |
| 1       | 地理教育の徹底  | 4             |
| 1       | 短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのPR     | 6             |
| 1       | 介護タクシーの運行  | 1             |
| 1       | 子育て支援タクシーの運行                                     | 2             |
| 1       | チャイルドシートの導入                                      | 1             |
| 1       | 妊婦支援タクシーの運行                                      | 1             |
| 1       | 観光タクシー乗務員認定制度の導入                                 | 3             |
| 1       | 事業者における自社Webサイトの開設                               | 2             |
| 2       | 日勤勤務(1車1人)から隔日勤務への転換等による効率性の向上とこれに伴う1両あたりの生産性の向上 | 1             |
| 2       | デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車                     | 2             |
| 2       | 車両費用等の削減   | 2             |
| 3       | デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮                  | 12            |
| 3       | 日勤勤務(1車1人)から隔日勤務への転換等による長時間労働の短縮                 | 3             |
| 3       | 嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入                              | 2             |
| 3       | 健康診断等の充実   | 1             |
| 3       | 防犯訓練の実施  | 2             |
| 3       | 防犯カメラ等の導入  | 1             |
| 5       | 主要地下鉄駅周辺、繁華街、大型スーパー等における混雑地域における違法駐停車の防止策の構築と徹底  | 3             |
| 5       | タクシー乗り場及び周辺における美化の促進                             | 1             |
| 5       | ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進                            | 2             |
| 5       | アイドリングストップ運動の推進                                  | 40            |
| 5       | グリーン経営認証の取得                                      | 2             |
| 5       | エコドライブの推進  | 4             |
| 5       | 安全プラン2009の目標値達成に向けての取り組みの推進                      | 8             |
| 5       | ドライブレコーダーを活用した安全運転の徹底・事故分析                       | 14            |
| 計       |  | 139           |

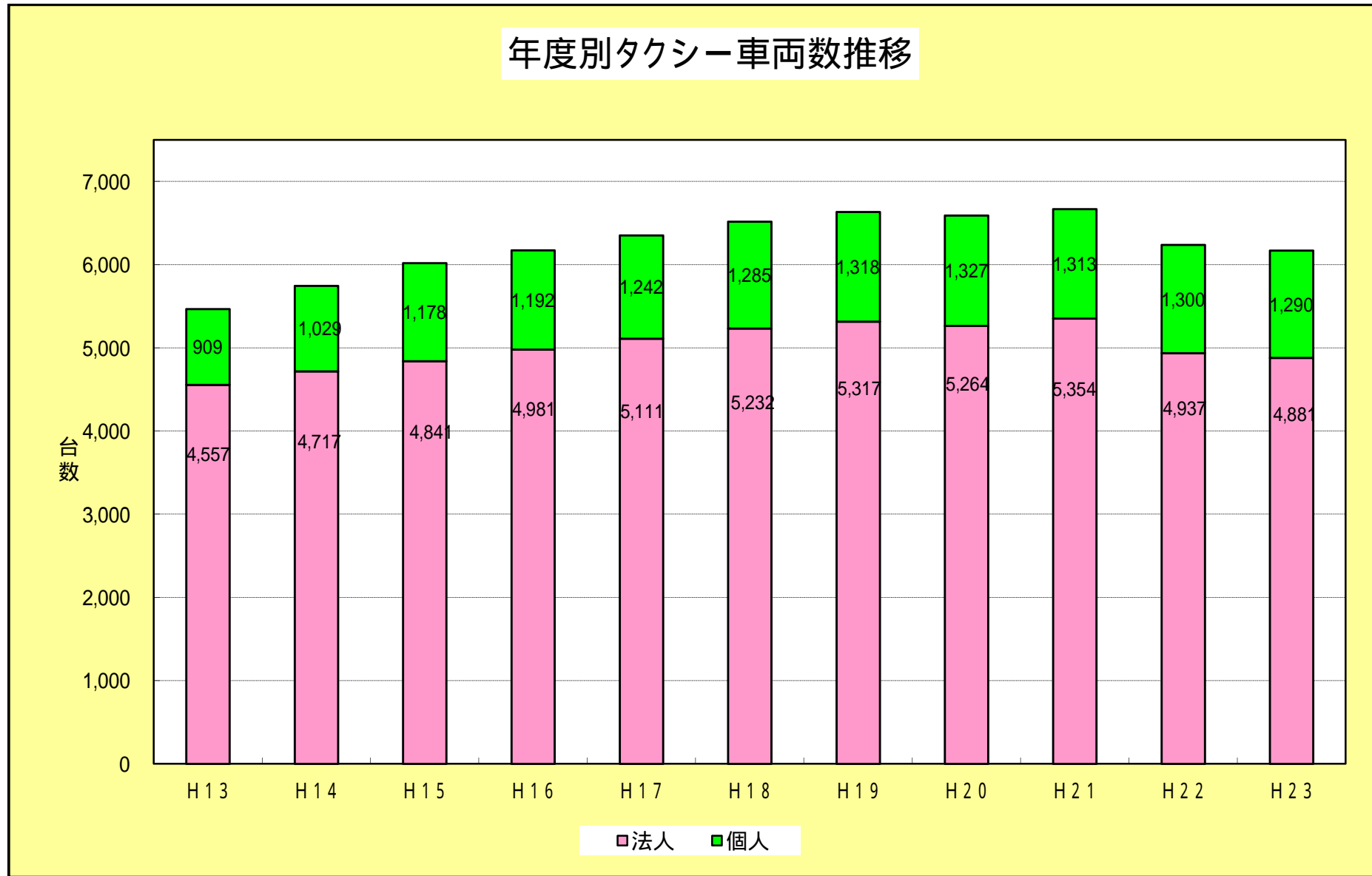
## 個人事業者

| 特定事業の種別  | 認定件数<br>(重複有) |
|--|---------------|
| 1 短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのPR | 1,321         |
| 1 ETCの導入                                       | 6             |
| 1 カーナビの導入                                      | 10            |
| 1 子育て支援タクシーの運行                                 | 26            |
| 1 妊婦支援タクシーの運行                                  | 7             |
| 1 ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進                          | 1             |
| 1 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入                   | 8             |
| 2 車両費用等の削減                                     | 129           |
| 4 タクシー事業者・運転者ランク評価制度の導入及び利用者へのPR活動             | 89            |
| 5 タクシー乗り場及び周辺における美化の促進                         | 64            |
| 5 ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進                        | 6             |
| 5 後付けアイドリングストップ装置の導入                           | 1             |
| 5 アイドリングストップ運動の推進                              | 462           |
| 5 エコドライブの推進                                    | 827           |
| 計  | 2,957         |

### 3. 事業再構築(減・休車)の進捗状況



## 4. 規制緩和後の車両数の状況



5 . 特定事業計画認定申請・認定状況（事業者別）

H 2 4 . 9 . 3 0 現在

| 番号 | ハイ・タク<br>グループ区分 | 特定事業計画認定申請 |          |          |            |                | 事業再構築 |    |        |    | 保有車両数      |                |            |            |          | 増減率 | 備考     |     |
|----|-----------------|------------|----------|----------|------------|----------------|-------|----|--------|----|------------|----------------|------------|------------|----------|-----|--------|-----|
|    |                 | 申請年月日      | 認定年月日    | 認定<br>番号 | 特 定<br>事業数 | 特定事業最<br>終実施時期 | 単独    | 共同 | 減休車車両数 |    | 基 準<br>車両数 | H21.9.30<br>時点 | 申請時<br>車両数 | 認定後<br>減車数 | 再構<br>築後 |     |        | 増減数 |
|    |                 |            |          |          |            |                |       |    | 減車     | 休車 |            |                |            |            |          |     |        |     |
| 1  | A               | H22.4.22   | H22.4.28 | 77       | 2          | H22.5          |       |    | 40     |    | 400        | 400            | 400        |            | 360      | -40 | -10.0% |     |
| 2  |                 | H22.4.22   | H22.4.28 | 74       | 2          | H22.5          |       |    | 34     |    | 331        | 331            | 331        |            | 297      | -34 | -10.3% |     |
| 3  | B               | H22.4.16   | H22.4.26 | 64       | 2          | H23.3          |       |    |        |    | 90         | 100            | 100        | 20         | 80       | -10 | -11.1% |     |
| 4  |                 | H22.4.16   | H22.4.26 | 65       | 2          | H23.3          |       |    | 13     |    | 259        | 189            | 189        | -56        | 232      | -27 | -10.4% |     |
| 5  |                 | H22.4.16   | H22.4.26 | 62       | 2          | H23.3          |       |    | 4      |    | 0          | 60             | 60         | 56         | 0        | 0   |        |     |
| 6  |                 | H22.4.16   | H22.4.26 | 63       | 2          | H23.3          |       |    | 10     |    | 98         | 98             | 98         |            | 88       | -10 | -10.2% |     |
| 7  |                 | H22.4.27   | H22.5.13 | 113      | 2          | H23.3          |       |    | 7      |    | 86         | 64             | 64         | -20        | 77       | -9  | -10.5% |     |
| 8  |                 | H22.4.16   | H22.4.26 | 61       | 2          | H23.3          |       |    | 11     |    | 93         | 102            | 102        | 8          | 83       | -10 | -10.8% |     |
| 9  |                 | H22.4.23   | H22.4.28 | 79       | 2          | H23.3          |       |    | 5      |    | 51         | 42             | 42         | -8         | 45       | -6  | -11.8% |     |
| 10 | C               | H22.4.30   | H22.5.24 | 162      | 2          | H22.7          |       |    | 18     |    | 260        | 246            | 240        | -12        | 234      | -26 | -10.0% |     |
| 11 |                 | H22.4.30   | H22.5.19 | 148      | 2          | H22.7          |       |    | 3      |    | 174        | 116            | 115        | -44        | 156      | -18 | -10.3% |     |
| 12 |                 | H22.4.30   | H22.5.24 | 161      | 2          | H22.7          |       |    | 0      |    | 0          | 62             | 62         | 62         | 0        | 0   |        |     |
| 13 | D               | H22.4.27   | H22.5.13 | 103      | 2          | H22.7          |       |    | 9      |    | 140        | 135            | 135        |            | 126      | -14 | -10.0% |     |
| 14 |                 | H22.4.22   | H22.4.28 | 76       | 2          | H22.7          |       |    | 11     |    | 119        | 118            | 118        |            | 107      | -12 | -10.1% |     |
| 15 |                 | H22.4.28   | H22.5.13 | 123      | 3          | H22.5          |       |    | 4      |    | 54         | 52             | 52         |            | 48       | -6  | -11.1% |     |
| 16 |                 | H22.4.27   | H22.5.13 | 104      | 3          | H22.7          |       |    | 2      |    | 20         | 20             | 20         |            | 18       | -2  | -10.0% |     |
| 17 | E               | H22.4.20   | H22.4.26 | 66       | 2          | H22.4          |       |    | 5      |    | 70         | 50             | 50         | -18        | 63       | -7  | -10.0% |     |
| 18 |                 | H22.5.11   | H22.5.24 | 167      | 2          | H22.7          |       |    | 2      |    | 0          | 20             | 20         | 18         | 0        | 0   |        |     |
| 19 | F               | H22.4.28   | H22.5.24 | 154      | 4          | H22.7          |       |    | 6      |    | 85         | 85             | 82         |            | 76       | -9  | -10.6% |     |
| 20 |                 | H22.4.28   | H22.5.24 | 155      | 4          | H22.7          |       |    |        |    | 64         | 64             | 57         |            | 57       | -7  | -10.9% |     |
| 21 | G               | H22.5.6    | H22.6.22 | 43       | 3          | H22.9          |       |    | 7      | 2  | 129        | 129            | 129        |            | 120      | -9  | -7.0%  |     |
| 22 |                 | H22.5.6    | H22.6.22 | 43       | 3          | H22.9          |       |    | 8      | 2  | 231        | 140            | 140        | -73        | 203      | -28 | -12.1% |     |
| 23 |                 | H22.5.6    | H22.6.22 | 43       | 3          | H22.9          |       |    | 3      | 10 | 50         | 50             | 50         |            | 37       | -13 | -26.0% |     |
| 24 | H               | H22.4.12   | H22.4.23 | 49       | 6          | H23.2          |       |    | 7      |    | 83         | 81             | 81         |            | 74       | -9  | -10.8% |     |
| 25 |                 | H22.4.12   | H22.4.23 | 50       | 6          | H23.2          |       |    | 4      |    | 45         | 44             | 44         |            | 40       | -5  | -11.1% |     |

| 番号 | ハイ・タク<br>グループ区分 | 特定事業計画認定申請 |          |          |            |                | 事業再構築 |    |        |    | 保有車両数      |                |            |            |          | 増減率 | 備考     |     |
|----|-----------------|------------|----------|----------|------------|----------------|-------|----|--------|----|------------|----------------|------------|------------|----------|-----|--------|-----|
|    |                 | 申請年月日      | 認定年月日    | 認定<br>番号 | 特 定<br>事業数 | 特定事業最<br>終実施時期 | 単独    | 共同 | 減休車車両数 |    | 基 準<br>車両数 | H21.9.30<br>時点 | 申請時<br>車両数 | 認定後<br>減車数 | 再構<br>築後 |     |        | 増減数 |
|    |                 |            |          |          |            |                |       |    | 減車     | 休車 |            |                |            |            |          |     |        |     |
| 26 | I               | H22.4.30   | H22.5.24 | 158      | 2          | H22.8          |       |    | 11     |    | 103        | 103            | 103        |            | 92       | -11 | -10.7% |     |
| 27 |                 | H22.4.30   | H22.5.24 | 159      | 2          | H22.8          |       |    | 7      |    | 70         | 70             | 70         |            | 63       | -7  | -10.0% |     |
| 28 |                 | H22.6.16   | H22.6.25 | 343      | 1          | H22.8          |       |    | 21     |    | 206        | 206            | 206        |            | 185      | -21 | -10.2% |     |
| 29 |                 | H22.4.21   | H22.4.28 | 75       | 2          | H22.5          |       |    | 11     |    | 214        | 203            | 203        |            | 192      | -22 | -10.3% |     |
| 30 |                 | H22.4.19   | H22.5.13 | 98       | 2          | H23.2          |       |    | 8      |    | 111        | 107            | 107        |            | 99       | -12 | -10.8% |     |
| 31 |                 | H22.5.6    | H22.5.13 | 122      | 3          | H22.6          |       |    | 10     |    | 0          | 91             | 91         | 81         | 0        | 0   |        |     |
| 32 |                 | H22.4.15   | H22.5.13 | 97       | 1          | H22.6          |       |    | 13     |    | 130        | 130            | 130        |            | 117      | -13 | -10.0% |     |
| 33 |                 | H22.5.11   | H22.5.24 | 164      | 2          | H22.7          |       |    | 8      |    | 75         | 75             | 75         |            | 67       | -8  | -10.7% |     |
| 34 |                 | H22.5.7    | H22.5.24 | 163      | 1          | H22.6          |       |    |        |    | 47         | 74             | 61         |            | 61       | 14  | 29.8%  |     |
| 35 |                 | H22.6.3    | H22.6.21 | 324      | 4          | H22.10         |       |    | 8      |    | 73         | 73             | 73         |            | 65       | -8  | -11.0% |     |
| 36 |                 | H22.4.23   | H22.4.28 | 78       | 2          | H22.11         |       |    | 11     |    | 111        | 110            | 110        |            | 99       | -12 | -10.8% |     |
| 37 |                 | H22.4.26   | H22.5.13 | 99       | 2          | H22.7          |       |    | 5      |    | 107        | 101            | 101        |            | 96       | -11 | -10.3% |     |
| 38 |                 | H22.4.16   | H22.5.13 | 96       | 2          | H22.8          |       |    | 3      |    | 60         | 57             | 57         |            | 54       | -6  | -10.0% |     |
| 39 |                 | H22.5.12   | H22.5.24 | 169      | 1          | H22.12         |       |    | 5      |    | 50         | 50             | 50         |            | 45       | -5  | -10.0% |     |
| 40 |                 | H22.4.30   | H22.5.24 | 157      | 1          | H22.7          |       |    | 6      |    | 57         | 57             | 57         |            | 51       | -6  | -10.5% |     |
| 41 |                 | H22.4.28   | H22.5.13 | 102      | 1          | H22.7          |       |    | 4      |    | 63         | 60             | 60         |            | 56       | -7  | -11.1% |     |
| 42 |                 | H22.4.30   | H22.5.24 | 160      | 1          | H22.7          |       |    | 5      |    | 50         | 50             | 50         |            | 45       | -5  | -10.0% |     |
| 43 |                 | H22.4.30   | H22.5.13 | 114      | 1          | H22.5          |       |    | 7      |    | 79         | 78             | 78         |            | 71       | -8  | -10.1% |     |
| 44 |                 | H22.4.30   | H22.5.17 | 142      | 1          | H22.5          |       |    |        |    | 50         | 50             | 50         |            | 50       | 0   | 0.0%   |     |
| 45 |                 | H22.4.28   | H22.5.6  | 86       | 1          | H22.5          |       |    | 5      |    | 45         | 45             | 45         |            | 40       | -5  | -11.1% |     |
| 46 |                 | H22.6.16   | H22.7.6  | 355      | 1          | H22.7          |       |    | 3      |    | 35         | 34             | 34         |            | 31       | -4  | -11.4% |     |
| 47 |                 | H22.4.30   | H22.5.24 | 156      | 1          | H22.6          |       |    |        |    | 22         | 25             | 25         | 6          | 19       | -3  | -13.6% |     |
| 48 |                 | H22.7.12   | H22.8.11 | 424      | 1          | H22.10         |       |    |        |    | 18         | 5              | 5          | -11        | 16       | -2  | -11.1% |     |
| 49 |                 | H22.7.15   | H22.8.11 | 425      | 3          | H22.10         |       |    |        |    | 49         | 49             | 49         | 1          | 48       | -1  | -2.0%  |     |
| 50 |                 | H22.4.27   | H22.5.13 | 106      | 1          | H23.11         |       |    | 10     |    | 70         | 95             | 95         |            | 85       | 15  | 21.4%  |     |



| 番号 | ハイ・タク<br>グループ区分 | 特定事業計画認定申請 |          |          |            |                | 事業再構築 |     |        |    | 保有車両数      |                |            |            |          | 増減率     | 備考      |     |
|----|-----------------|------------|----------|----------|------------|----------------|-------|-----|--------|----|------------|----------------|------------|------------|----------|---------|---------|-----|
|    |                 | 申請年月日      | 認定年月日    | 認定<br>番号 | 特 定<br>事業数 | 特定事業最<br>終実施時期 | 単 独   | 共 同 | 減休車車両数 |    | 基 準<br>車両数 | H21.9.30<br>時点 | 申請時<br>車両数 | 認定後<br>減車数 | 再構<br>築後 |         |         | 増減数 |
|    |                 |            |          |          |            |                |       |     | 減車     | 休車 |            |                |            |            |          |         |         |     |
| 51 |                 | H22.4.28   | H22.5.13 | 105      | 1          | H22.11         |       |     |        |    | 50         | 50             | 50         |            | 50       | 0       | 0.0%    |     |
| 52 |                 | H22.5.25   | H22.6.21 | 327      | 2          | H22.10         |       |     | 1      |    | 0          | 13             | 12         | 11         | 0        | 0       |         |     |
| 53 |                 | H22.4.30   | H22.5.17 | 143      | 1          | H22.5          |       |     | 4      |    | 39         | 39             | 39         |            | 35       | -4      | -10.3%  |     |
| 54 |                 | H22.7.6    | H22.7.9  | 365      | 1          | H22.8          |       |     | 2      | 2  | 52         | 42             | 42         | 38         | 0        | -52     | -100.0% |     |
| 55 |                 | H22.5.11   | H22.5.24 | 168      | 1          | H22.6          |       |     | 2      |    | 109        | 100            | 100        |            | 98       | -11     | -10.1%  |     |
| 56 |                 | H22.5.12   | H22.5.24 | 166      | 1          | H22.6          |       |     | 5      |    | 24         | 30             | 26         |            | 21       | -3      | -12.5%  |     |
| 57 |                 |            |          |          |            |                |       |     |        | 15 | 12         | 0              |            | 0          | -15      | -100.0% |         |     |
| 58 |                 | H22.7.9    | H22.7.20 | 372      | 2          | H22.7          |       |     | 3      |    | 20         | 20             | 20         |            | 17       | -3      | -15.0%  |     |
| 59 |                 | H22.7.8    | H22.7.20 | 371      | 9          | H22.11         |       |     |        |    | 40         | 125            | 100        |            | 100      | 60      | 150.0%  |     |
| 60 |                 | H22.4.28   | H22.5.26 | 179      | 1          | H22.6          |       |     | 1      |    | 42         | 38             | 38         |            | 37       | -5      | -11.9%  |     |
| 61 |                 | H22.7.12   | H22.7.20 | 373      | 1          | H22.9          |       |     |        |    | 22         | 27             | 27         |            | 27       | 5       | 22.7%   |     |
| 62 |                 | H22.4.14   | H22.5.13 | 94       | 3          | H22.7          |       |     | 1      |    | 19         | 19             | 19         |            | 18       | -1      | -5.3%   |     |
| 63 |                 | H22.5.17   | H22.6.10 | 276      | 1          | H22.9          |       |     | 17     |    | 70         | 80             | 80         |            | 63       | -7      | -10.0%  |     |
| 64 |                 | H22.7.15   | H22.8.11 | 426      | 1          | H22.9          |       |     |        |    | 20         | 20             | 19         | 19         | 0        | -20     | -100.0% |     |
| 法人 | 対象 64社          | 63         | 63       |          |            |                | 49    | 1   | 410    | 16 | 5,349      | 5,411          | 5,338      | 78         | 4,834    | -515    | -9.6%   |     |

注1 「基準車両数」は、平成20年7月11日と平成19年11月20日（特定特別監視地域の指定日）現在におけるタクシー車両の合計数が多い方の数値

注2 「21」、「22」及び「23」は共同事業再構築を含む特定事業計画として認定。

注3 備考の「」は、前回協議会以降、減車車両数を増加させた事業者。

注4 薄赤色セルは、休止事業者。

## 6 . 減車非協力事業者に対する措置（北海道運輸局）

### 1 . 事業再構築に係るヒアリング実施

減車に対する会社の意向を聴取

第1期 平成22年11月29日～12月8日 . . . 11社

第2期 平成23年3月10日～3月11日 . . . 4社

第3期（2回目）平成23年4月26日～5月16日 . . . 10社

### 2 . 特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査の実施

収益基盤の改善及び運転者の労働条件の改善・向上等の状況確認のための報告の義務付け及び調査

第1回目 平成23年 6月17日報告書提出指示 . . . 9社

第2回目 平成23年12月26日報告書提出指示 . . . 9社

### 3 . 行政処分日車数の加重措置（一定の違反に限る）

A 特別監視地域に指定後、新規許可等を受けた事業者 . . . . . 3 . 5倍

B 監査時車両数を基準車両数よりも増加させている事業者 . . . . . 3 . 5倍

C 監査時車両数が基準車両数以下で

（1）基準車両数の5%以上を減少させていない事業者 . . . . . 2倍

（2）平成21年10月1日以降に基準車両数の5%以上を減少させている事業者 1 . 5倍

（3）平成21年9月30日までに基準車両数の5%以上を減少させている事業者 1倍

### 4 . 今後の行政措置

引き続き「2 . 特定地域におけるタクシー事業者の経営状況等に関する調査」を実施する。

## 7. 法人タクシー輸送実績の推移

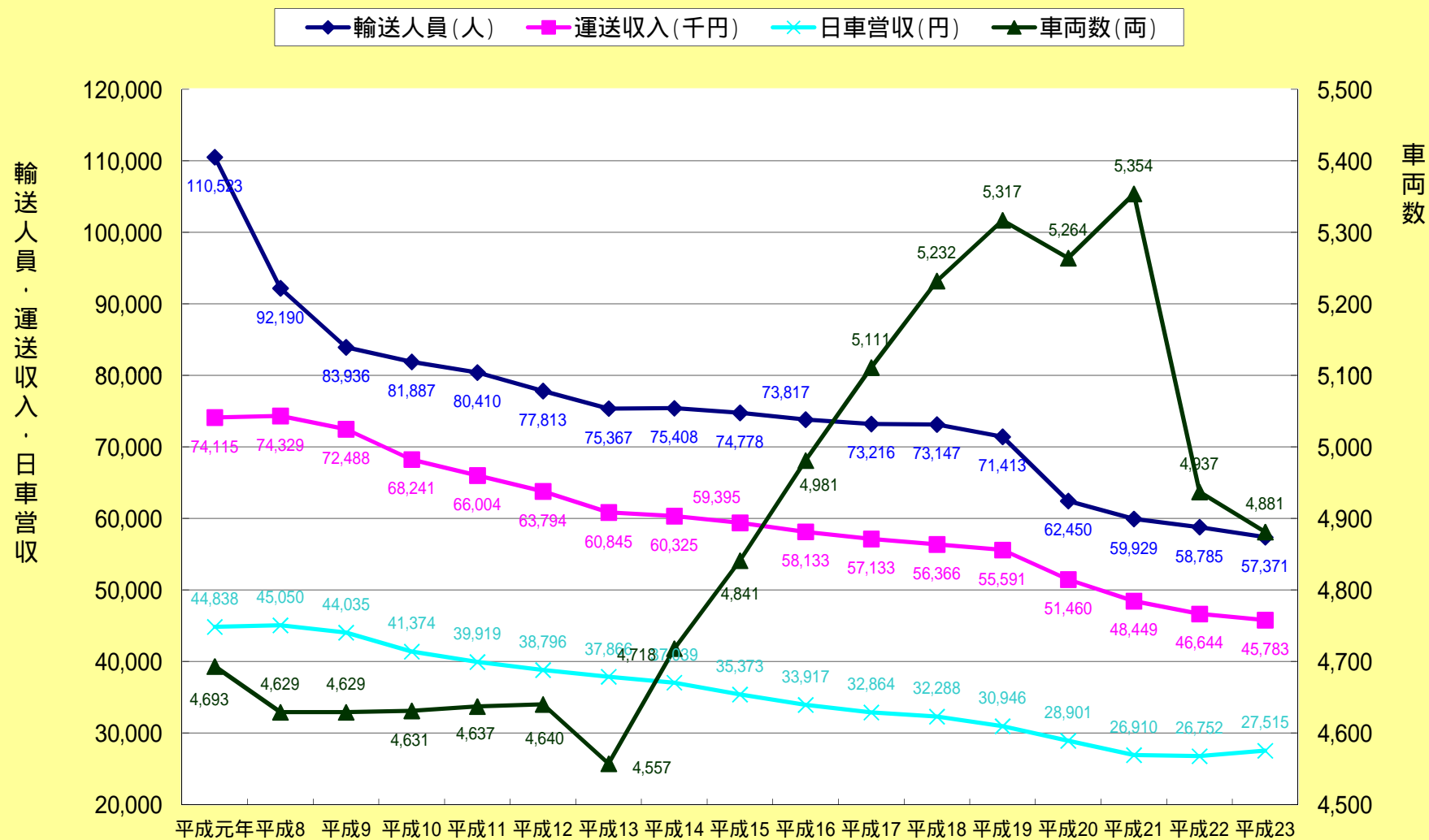
1 / 2

札幌交通圏

| 年度    | 延実在車両数<br>(両)               | 延実働車両数<br>(両)               | 実働率<br>(%) | 実車キロ                         |            |                        | 輸送回数                        |                       | 運送収入                        |                         |
|-------|-----------------------------|-----------------------------|------------|------------------------------|------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------|
|       |                             |                             |            | 実車キロ(km)                     | 実車率<br>(%) | 1日1車<br>当り(km)         | 輸送回数(回)                     | 1日1車<br>当り(回)         | 運送収入(千円)                    | 1日1車<br>当り(円)           |
| 昭和60年 | 1,668,253                   | 1,646,735                   | 98.7       | 245,108,898                  | 42.7       | 148.8                  | 66,443,874                  | 40.3                  | 64,769,702                  | 39,332                  |
| 平成元年  | (100)<br>1,692,189          | (100)<br>1,652,965          | 97.7       | (100)<br>282,776,940         | 47.1       | (100)<br>171.1         | (100)<br>74,146,576         | (100)<br>44.9         | (100)<br>74,115,148         | (100)<br>44,838         |
| 平成8年  | 1,688,412                   | 1,649,949                   | 97.7       | 227,742,571                  | 42.0       | 138.0                  | 61,521,794                  | 37.3                  | 74,329,631                  | 45,050                  |
| 平成9年  | 1,689,585                   | 1,646,152                   | 97.4       | 208,531,680                  | 39.9       | 126.7                  | 56,985,738                  | 34.6                  | 72,488,064                  | 44,035                  |
| 平成10年 | 1,689,582                   | 1,649,391                   | 97.6       | 194,569,690                  | 38.4       | 118.0                  | 54,629,466                  | 33.1                  | 68,241,101                  | 41,374                  |
| 平成11年 | 1,695,035                   | 1,653,450                   | 97.5       | 187,408,763                  | 37.4       | 113.3                  | 53,760,525                  | 32.5                  | 66,004,367                  | 39,919                  |
| 平成12年 | 1,692,265                   | 1,644,340                   | 97.2       | 180,009,290                  | 37.0       | 109.5                  | 52,533,926                  | 31.9                  | 63,794,350                  | 38,796                  |
| 平成13年 | (98)<br>(100)<br>1,649,985  | (97)<br>(100)<br>1,606,868  | 97.4       | (61)<br>(100)<br>172,242,787 | 36.1       | (63)<br>(100)<br>107.2 | (69)<br>(100)<br>50,840,706 | (70)<br>(100)<br>31.6 | (82)<br>(100)<br>60,845,977 | (84)<br>(100)<br>37,866 |
| 平成14年 | 1,675,146                   | 1,628,718                   | 97.2       | 171,101,119                  | 35.9       | 105.1                  | 50,953,122                  | 31.3                  | 60,325,852                  | 37,039                  |
| 平成15年 | 1,739,228                   | 1,679,111                   | 96.5       | 168,364,258                  | 35.1       | 100.3                  | 50,394,023                  | 30.0                  | 59,395,410                  | 35,373                  |
| 平成16年 | 1,790,914                   | 1,714,008                   | 95.7       | 163,130,080                  | 34.8       | 95.2                   | 49,798,473                  | 29.1                  | 58,133,678                  | 33,917                  |
| 平成17年 | 1,838,838                   | 1,738,479                   | 94.5       | 162,171,711                  | 34.5       | 93.3                   | 49,329,752                  | 28.4                  | 57,133,771                  | 32,864                  |
| 平成18年 | 1,861,699                   | 1,745,716                   | 93.8       | 158,498,173                  | 34.2       | 90.8                   | 49,266,868                  | 28.2                  | 56,366,014                  | 32,288                  |
| 平成19年 | 1,930,602                   | 1,796,436                   | 93.1       | 152,798,110                  | 33.5       | 85.1                   | 47,554,428                  | 26.5                  | 55,591,971                  | 30,946                  |
| 平成20年 | 1,923,001                   | 1,780,570                   | 92.6       | 134,250,435                  | 30.9       | 75.4                   | 42,545,496                  | 23.9                  | 51,460,512                  | 28,901                  |
| 平成21年 | 1,926,226                   | 1,794,818                   | 93.2       | 125,649,860                  | 29.4       | 70.0                   | 40,729,091                  | 22.7                  | 48,448,692                  | 26,994                  |
| 平成22年 | 1,846,563                   | 1,743,561                   | 94.4       | 121,249,276                  | 30.0       | 69.5                   | 39,554,393                  | 22.7                  | 46,643,584                  | 26,752                  |
| 平成23年 | (104)<br>(107)<br>1,764,416 | (101)<br>(104)<br>1,663,969 | 94.3       | (42)<br>(69)<br>118,747,403  | 30.9       | (42)<br>(67)<br>71.4   | (52)<br>(76)<br>38,778,248  | (52)<br>(74)<br>23.3  | (62)<br>(75)<br>45,783,413  | (61)<br>(73)<br>27,515  |
| 対前年比  | 95.6%                       | 95.4%                       | 99.9%      | 97.9%                        | 103.0%     | 102.6%                 | 98.0%                       | 102.7%                | 98.2%                       | 102.9%                  |

平成13年度より福祉限定事業者を除く

## 札幌交通圏の日車營收等の推移(法人タクシー)



平成13年度より福祉限定事業者を除く

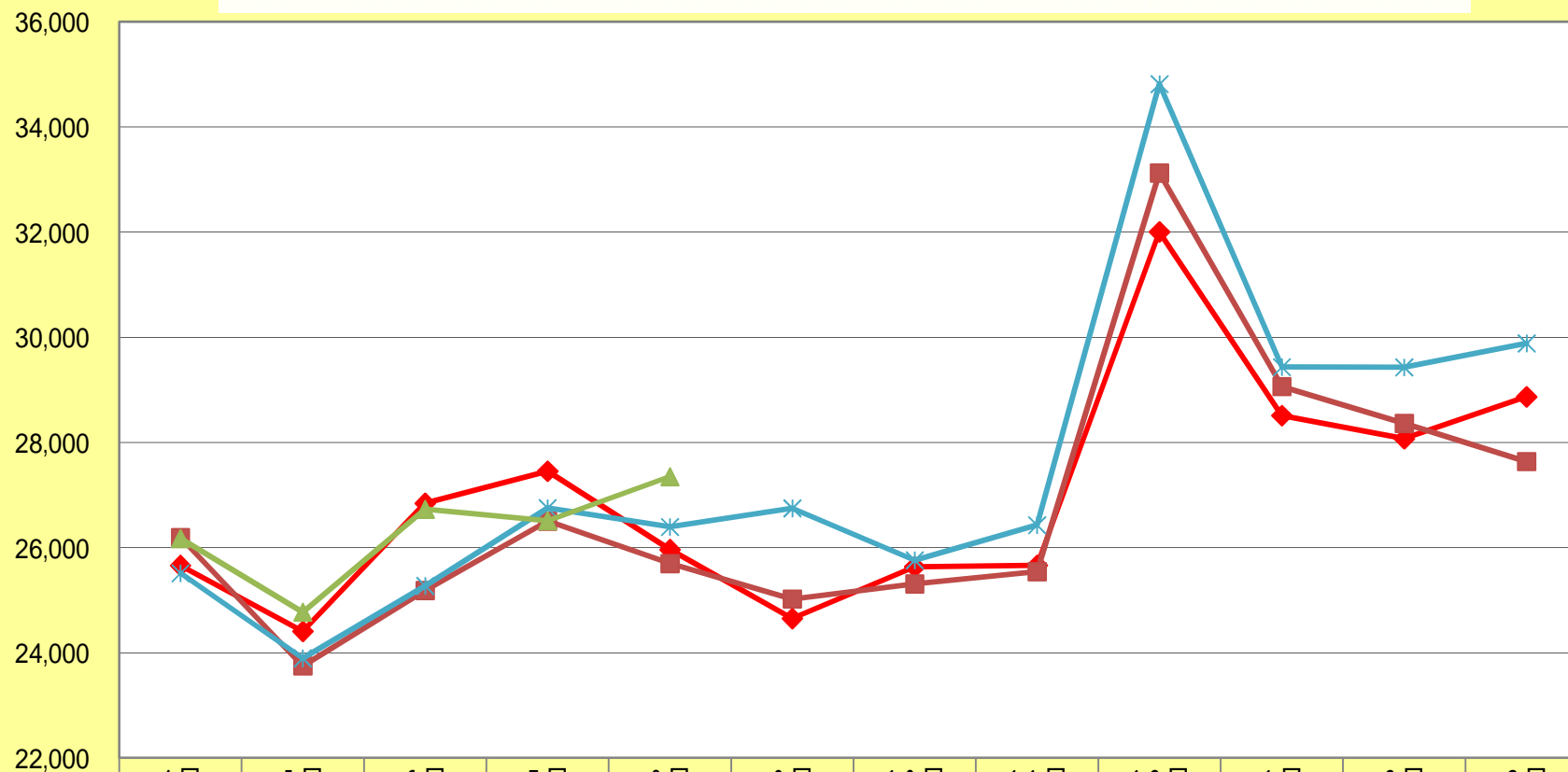
## 8. 法人タクシー月別輸送実績の推移等【札幌交通圏】

|    |      | 延実在車両数<br>(日車) | 延実働車両数<br>(日車) | 実働率     | 走行キロ<br>(km) | 実車キロ<br>(km) | 実車率     | 運送回数<br>(回) | 輸送人員<br>(人) | 営業収入<br>(千円) | 実働日車当たり      |              |             |             |             |
|----|------|----------------|----------------|---------|--------------|--------------|---------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
|    |      |                |                |         |              |              |         |             |             |              | 走行キロ<br>(km) | 実車キロ<br>(km) | 運送回数<br>(回) | 輸送人員<br>(人) | 営業収入<br>(円) |
| 4月 | 21年度 | 156,112        | 146,435        | 93.8%   | 35,786,770   | 9,752,379    | 27.3%   | 3,161,149   | 4,664,853   | 3,757,036    | 244.4        | 66.6         | 21.6        | 31.9        | 25,657      |
|    | 22年度 | 160,390        | 149,285        | 93.1%   | 35,680,561   | 10,152,365   | 28.5%   | 3,323,464   | 4,855,880   | 3,910,373    | 239.0        | 68.0         | 22.3        | 32.5        | 26,194      |
|    | 23年度 | 146,407        | 140,121        | 95.7%   | 33,415,214   | 9,324,909    | 27.9%   | 3,047,077   | 4,478,673   | 3,574,769    | 238.5        | 66.5         | 21.7        | 32.0        | 25,512      |
|    | 24年度 | 144,403        | 135,137        | 93.6%   | 30,986,115   | 9,181,554    | 29.6%   | 3,049,564   | 4,502,026   | 3,537,273    | 229.3        | 67.9         | 22.6        | 33.3        | 26,175      |
|    | 前年比  | 98.6%          | 96.4%          | -2.1%   | 92.7%        | 98.5%        | 1.7%    | 100.1%      | 100.5%      | 99.0%        | 96.1%        | 102.1%       | 104.1%      | 104.1%      | 102.6%      |
| 5月 | 21年度 | 162,524        | 149,875        | 92.2%   | 35,899,668   | 9,549,848    | 26.6%   | 3,071,689   | 4,525,618   | 3,658,174    | 239.5        | 63.7         | 20.5        | 30.2        | 24,408      |
|    | 22年度 | 163,997        | 150,759        | 91.9%   | 34,619,924   | 9,405,581    | 27.2%   | 3,031,087   | 4,491,981   | 3,580,576    | 229.6        | 62.4         | 20.1        | 29.8        | 23,750      |
|    | 23年度 | 150,964        | 141,776        | 93.9%   | 32,691,957   | 8,855,023    | 27.1%   | 2,913,645   | 4,357,961   | 3,387,682    | 230.6        | 62.5         | 20.6        | 30.7        | 23,895      |
|    | 24年度 | 148,952        | 137,985        | 92.6%   | 31,090,459   | 8,923,002    | 28.7%   | 3,143,619   | 4,266,499   | 3,418,292    | 225.3        | 64.7         | 22.8        | 30.9        | 24,773      |
|    | 前年比  | 98.7%          | 97.3%          | -1.3%   | 95.1%        | 100.8%       | 1.6%    | 107.9%      | 97.9%       | 100.9%       | 97.7%        | 103.5%       | 110.7%      | 100.7%      | 103.7%      |
| 6月 | 21年度 | 156,490        | 147,465        | 94.2%   | 35,975,151   | 10,135,004   | 28.2%   | 3,304,427   | 4,867,767   | 3,958,374    | 244.0        | 68.7         | 22.4        | 33.0        | 26,843      |
|    | 22年度 | 156,895        | 147,803        | 94.2%   | 34,461,021   | 9,791,221    | 28.4%   | 3,114,253   | 4,605,699   | 3,722,446    | 233.2        | 66.2         | 21.1        | 31.2        | 25,185      |
|    | 23年度 | 146,260        | 139,423        | 95.3%   | 32,530,287   | 9,234,161    | 28.4%   | 2,960,716   | 4,388,057   | 3,523,541    | 233.3        | 66.2         | 21.2        | 31.5        | 25,272      |
|    | 24年度 | 144,942        | 135,503        | 93.5%   | 31,224,939   | 9,494,972    | 30.4%   | 3,036,445   | 4,731,971   | 3,622,310    | 230.4        | 70.1         | 22.4        | 34.9        | 26,732      |
|    | 前年比  | 99.1%          | 97.2%          | -1.8%   | 96.0%        | 102.8%       | 2.0%    | 102.6%      | 107.8%      | 102.8%       | 98.8%        | 105.9%       | 105.7%      | 110.8%      | 105.8%      |
| 7月 | 21年度 | 161,854        | 152,581        | 94.3%   | 37,622,398   | 10,859,553   | 28.9%   | 3,466,814   | 5,107,460   | 4,188,755    | 246.6        | 71.2         | 22.7        | 33.5        | 27,453      |
|    | 22年度 | 158,833        | 150,617        | 94.8%   | 35,692,988   | 10,451,538   | 29.3%   | 3,315,681   | 4,935,405   | 3,992,085    | 237.0        | 69.4         | 22.0        | 32.8        | 26,505      |
|    | 23年度 | 150,870        | 142,915        | 94.7%   | 33,602,567   | 10,050,982   | 29.9%   | 3,173,653   | 4,657,005   | 3,823,305    | 235.1        | 70.3         | 22.2        | 32.6        | 26,752      |
|    | 24年度 | 149,878        | 138,615        | 92.5%   | 31,567,873   | 9,663,707    | 30.6%   | 3,052,467   | 4,528,422   | 3,674,852    | 227.7        | 69.7         | 22.0        | 32.7        | 26,511      |
|    | 前年比  | 99.3%          | 97.0%          | -2.2%   | 93.9%        | 96.1%        | 0.7%    | 96.2%       | 97.2%       | 96.1%        | 96.9%        | 99.1%        | 99.1%       | 100.3%      | 99.1%       |
| 8月 | 21年度 | 162,967        | 151,683        | 93.1%   | 36,247,727   | 10,334,384   | 28.5%   | 3,258,326   | 4,844,524   | 3,937,917    | 239.0        | 68.1         | 21.5        | 31.9        | 25,961      |
|    | 22年度 | 157,395        | 148,343        | 94.2%   | 34,108,971   | 10,005,809   | 29.3%   | 3,178,421   | 4,754,803   | 3,812,048    | 229.9        | 67.5         | 21.4        | 32.1        | 25,698      |
|    | 23年度 | 150,444        | 141,204        | 93.9%   | 32,636,636   | 9,785,847    | 30.0%   | 3,102,202   | 4,694,062   | 3,726,802    | 231.1        | 69.3         | 22.0        | 33.2        | 26,393      |
|    | 24年度 | 149,725        | 137,930        | 92.1%   | 31,339,723   | 9,907,945    | 31.6%   | 3,137,418   | 4,663,950   | 3,772,511    | 227.2        | 71.8         | 22.7        | 33.8        | 27,351      |
|    | 前年比  | 99.5%          | 97.7%          | -1.7%   | 96.0%        | 101.2%       | 1.6%    | 101.1%      | 99.4%       | 101.2%       | 98.3%        | 103.6%       | 103.2%      | 101.8%      | 103.6%      |
| 9月 | 21年度 | 158,041        | 146,748        | 92.9%   | 34,609,176   | 9,495,974    | 27.4%   | 3,081,555   | 4,433,669   | 3,617,579    | 235.8        | 64.7         | 21.0        | 30.2        | 24,652      |
|    | 22年度 | 151,463        | 143,966        | 95.1%   | 33,182,935   | 9,444,331    | 28.5%   | 3,019,054   | 4,530,842   | 3,602,529    | 230.5        | 65.6         | 21.0        | 31.5        | 25,023      |
|    | 23年度 | 143,577        | 135,113        | 94.1%   | 31,436,354   | 9,458,048    | 30.1%   | 3,043,728   | 4,367,387   | 3,614,044    | 232.7        | 70.0         | 22.5        | 32.3        | 26,748      |
|    | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|    | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |

|     |      | 延実在車両数<br>(日車) | 延実働車両数<br>(日車) | 実働率     | 走行キロ<br>(km) | 実車キロ<br>(km) | 実車率     | 運送回数<br>(回) | 輸送人員<br>(人) | 営業収入<br>(千円) | 実働日車当たり      |              |             |             |             |
|-----|------|----------------|----------------|---------|--------------|--------------|---------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
|     |      |                |                |         |              |              |         |             |             |              | 走行キロ<br>(km) | 実車キロ<br>(km) | 運送回数<br>(回) | 輸送人員<br>(人) | 営業収入<br>(円) |
|     |      |                |                |         |              |              |         |             |             |              |              |              |             |             |             |
| 10月 | 21年度 | 163,399        | 153,517        | 94.0%   | 36,793,801   | 10,396,771   | 28.3%   | 3,377,729   | 4,837,274   | 3,935,442    | 239.7        | 67.7         | 22.0        | 31.5        | 25,635      |
|     | 22年度 | 155,255        | 147,734        | 95.2%   | 34,163,466   | 9,832,813    | 28.8%   | 3,149,206   | 4,660,313   | 3,739,361    | 231.2        | 66.6         | 21.3        | 31.5        | 25,311      |
|     | 23年度 | 148,049        | 139,513        | 94.2%   | 32,005,432   | 9,396,286    | 29.4%   | 3,041,788   | 4,541,547   | 3,593,777    | 229.4        | 67.4         | 21.8        | 32.6        | 25,759      |
|     | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|     | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
| 11月 | 21年度 | 159,275        | 148,218        | 93.1%   | 35,164,082   | 9,920,861    | 28.2%   | 3,187,394   | 4,717,021   | 3,803,724    | 237.2        | 66.9         | 21.5        | 31.8        | 25,663      |
|     | 22年度 | 148,806        | 142,049        | 95.5%   | 33,085,142   | 9,527,045    | 28.8%   | 3,109,179   | 4,569,333   | 3,628,428    | 232.9        | 67.1         | 21.9        | 32.2        | 25,543      |
|     | 23年度 | 143,449        | 135,801        | 94.7%   | 31,223,522   | 9,352,126    | 30.0%   | 3,033,540   | 4,451,267   | 3,588,830    | 229.9        | 68.9         | 22.3        | 32.8        | 26,427      |
|     | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|     | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
| 12月 | 21年度 | 164,901        | 154,538        | 93.7%   | 38,450,007   | 12,844,637   | 33.4%   | 4,062,765   | 6,054,199   | 4,946,031    | 248.8        | 83.1         | 26.3        | 39.2        | 32,005      |
|     | 22年度 | 152,304        | 145,489        | 95.5%   | 35,945,903   | 12,412,347   | 34.1%   | 4,093,113   | 6,049,526   | 4,819,116    | 247.1        | 85.3         | 28.1        | 41.6        | 33,124      |
|     | 23年度 | 147,942        | 140,288        | 94.8%   | 33,603,387   | 12,481,231   | 37.1%   | 4,074,317   | 6,043,986   | 4,884,292    | 239.5        | 89.0         | 29.0        | 43.1        | 34,816      |
|     | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|     | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
| 1月  | 21年度 | 165,386        | 150,834        | 91.2%   | 33,603,870   | 10,977,103   | 32.7%   | 3,622,152   | 5,356,186   | 4,300,552    | 222.8        | 72.8         | 24.0        | 35.5        | 28,512      |
|     | 22年度 | 152,291        | 142,041        | 93.3%   | 30,627,440   | 10,416,777   | 34.0%   | 3,492,694   | 5,210,896   | 4,128,110    | 215.6        | 73.3         | 24.6        | 36.7        | 29,063      |
|     | 23年度 | 147,684        | 136,030        | 92.1%   | 29,545,770   | 10,197,543   | 34.5%   | 3,425,381   | 5,047,044   | 4,003,905    | 217.2        | 75.0         | 25.2        | 37.1        | 29,434      |
|     | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|     | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
| 2月  | 21年度 | 149,809        | 139,076        | 92.8%   | 31,064,381   | 9,945,573    | 32.0%   | 3,358,911   | 4,976,475   | 3,903,966    | 223.4        | 71.5         | 24.2        | 35.8        | 28,071      |
|     | 22年度 | 137,771        | 131,153        | 95.2%   | 29,410,220   | 9,457,578    | 32.2%   | 3,300,636   | 4,999,777   | 3,719,945    | 224.2        | 72.1         | 25.2        | 38.1        | 28,363      |
|     | 23年度 | 139,777        | 131,322        | 94.0%   | 28,911,780   | 9,829,907    | 34.0%   | 3,366,596   | 5,019,622   | 3,864,724    | 220.2        | 74.9         | 25.6        | 38.2        | 29,429      |
|     | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|     | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
| 3月  | 21年度 | 165,468        | 153,848        | 93.0%   | 36,590,410   | 11,437,773   | 31.3%   | 3,776,180   | 5,544,629   | 4,441,142    | 237.8        | 74.3         | 24.5        | 36.0        | 28,867      |
|     | 22年度 | 151,163        | 144,322        | 95.5%   | 33,504,937   | 10,351,871   | 30.9%   | 3,427,605   | 5,120,678   | 3,988,567    | 232.2        | 71.7         | 23.7        | 35.5        | 27,637      |
|     | 23年度 | 148,993        | 140,463        | 94.3%   | 32,838,585   | 10,781,340   | 32.8%   | 3,595,605   | 5,324,327   | 4,197,741    | 233.8        | 76.8         | 25.6        | 37.9        | 29,885      |
|     | 24年度 |                |                | #DIV/0! |              |              | #DIV/0! |             |             |              | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |
|     | 前年比  | 0.0%           | 0.0%           | #DIV/0! | 0.0%         | 0.0%         | #DIV/0! | 0.0%        | 0.0%        | 0.0%         | #DIV/0!      | #DIV/0!      | #DIV/0!     | #DIV/0!     | #DIV/0!     |

## 実働日車当り営業収入の推移

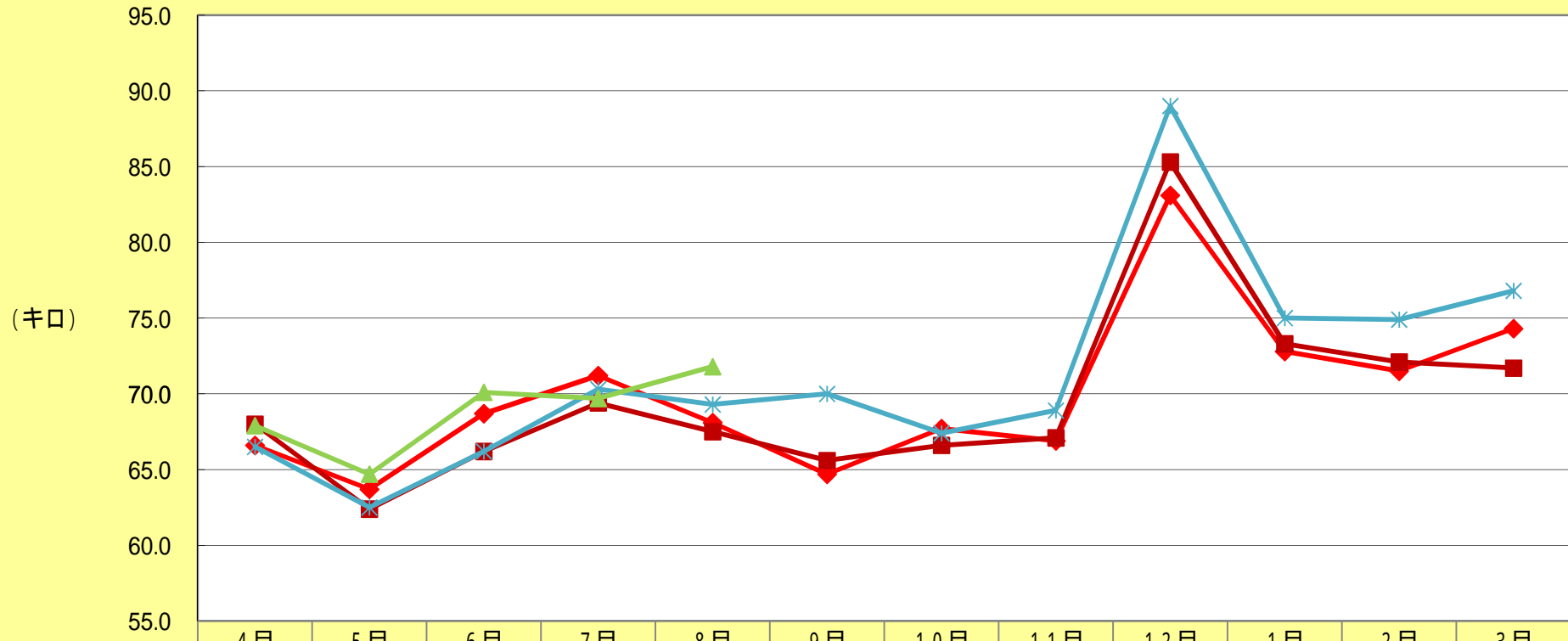
◆ H 2 1 年度営業収入   ■ H 2 2 年度営業収入   \* H 2 3 年度営業収入   ▲ H 2 4 年度営業収入



|                | 4月     | 5月     | 6月     | 7月     | 8月     | 9月     | 10月    | 11月    | 12月    | 1月     | 2月     | 3月     |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ◆ H 2 1 年度営業収入 | 25,657 | 24,408 | 26,843 | 27,453 | 25,961 | 24,652 | 25,635 | 25,663 | 32,005 | 28,512 | 28,071 | 28,867 |
| ■ H 2 2 年度営業収入 | 26,194 | 23,750 | 25,185 | 26,505 | 25,698 | 25,023 | 25,311 | 25,543 | 33,124 | 29,063 | 28,363 | 27,637 |
| * H 2 3 年度営業収入 | 25,512 | 23,895 | 25,272 | 26,752 | 26,393 | 26,748 | 25,759 | 26,427 | 34,816 | 29,434 | 29,429 | 29,885 |
| ▲ H 2 4 年度営業収入 | 26,175 | 24,773 | 26,732 | 26,511 | 27,351 |        |        |        |        |        |        |        |

## 実働日車当り実車キ口の推移

◆ H21年度実車キ口   
 ■ H22年度実車キ口   
 ✱ H23年度実車キ口   
 ▲ H24年度実車キ口



|           | 4月   | 5月   | 6月   | 7月   | 8月   | 9月   | 10月  | 11月  | 12月  | 1月   | 2月   | 3月   |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| H21年度実車キ口 | 66.6 | 63.7 | 68.7 | 71.2 | 68.1 | 64.7 | 67.7 | 66.9 | 83.1 | 72.8 | 71.5 | 74.3 |
| H22年度実車キ口 | 68.0 | 62.4 | 66.2 | 69.4 | 67.5 | 65.6 | 66.6 | 67.1 | 85.3 | 73.3 | 72.1 | 71.7 |
| H23年度実車キ口 | 66.5 | 62.5 | 66.2 | 70.3 | 69.3 | 70.0 | 67.4 | 68.9 | 89.0 | 75.0 | 74.9 | 76.8 |
| H24年度実車キ口 | 67.9 | 64.7 | 70.1 | 69.7 | 71.8 |      |      |      |      |      |      |      |



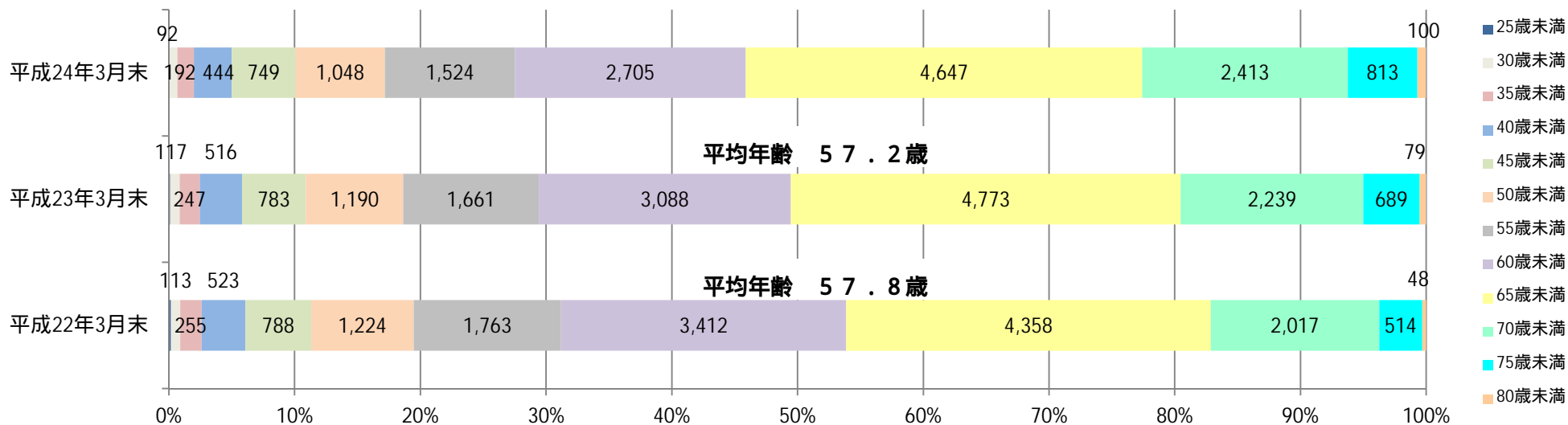
# ・ タクシー事業適正化及び 活性化に向けた取組状況

# 法人タクシー タクシー運転者の年齢構成の推移（札幌交通圏）

平成22年から比較すると年々60歳以上の乗務員が増えてきており、高齢化が進んでいる状況下にある。  
特に55歳から59歳までの年齢層が増えてきているのが顕著にわかる。

## 登録者数

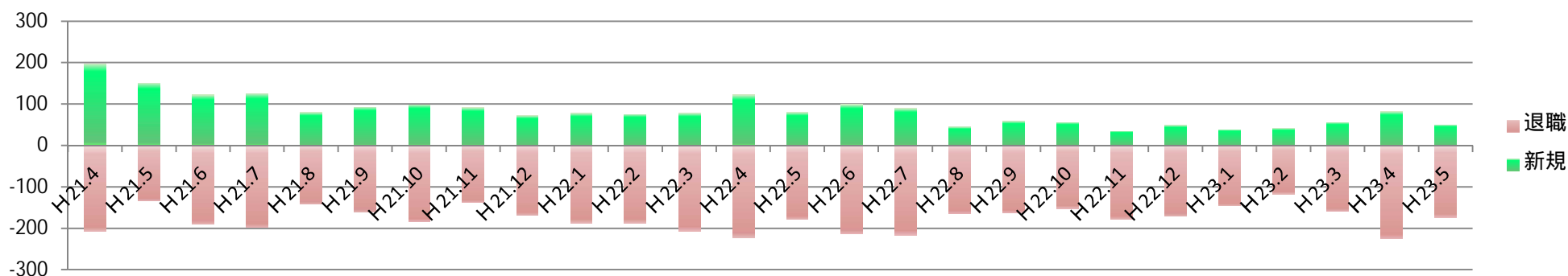
|          | 25歳未満 | 30歳未満 | 35歳未満 | 40歳未満 | 45歳未満 | 50歳未満 | 55歳未満 | 60歳未満 | 65歳未満 | 70歳未満 | 75歳未満 | 80歳未満 | 85歳未満 | 90歳未満 | 90歳以上 | 合計     |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 平成22年3月末 | 24    | 113   | 255   | 523   | 788   | 1,224 | 1,763 | 3,412 | 4,358 | 2,017 | 514   | 48    | 0     | 0     | 0     | 15,039 |
| 平成23年3月末 | 16    | 117   | 247   | 516   | 783   | 1,190 | 1,661 | 3,088 | 4,773 | 2,239 | 689   | 79    | 2     | 0     | 0     | 15,400 |
| 平成24年3月末 | 8     | 92    | 192   | 444   | 749   | 1,048 | 1,524 | 2,705 | 4,647 | 2,413 | 813   | 100   | 4     | 0     | 0     | 14,739 |



## タクシー運転者の最近の状況（新規・退職）（札幌交通圏）

乗務員の新規採用数は年々月を追うごとに減少してきている状況にあり、各社の乗務員不足が懸念される。  
一方、退職者数は年度ごとの総数ではあまり変化がみられない状況である。

|    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |       |       |       |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 年月 | H21.4 | H21.5 | H21.6 | H21.7 | H21.8 | H21.9 | H21.10 | H21.11 | H21.12 | H22.1 | H22.2 | H22.3 |
| 新規 | 197   | 151   | 123   | 125   | 80    | 93    | 98     | 92     | 72     | 78    | 75    | 78    |
| 退職 | 207   | 134   | 190   | 198   | 141   | 161   | 184    | 138    | 168    | 187   | 187   | 206   |
| 年月 | H22.4 | H22.5 | H22.6 | H22.7 | H22.8 | H22.9 | H22.10 | H22.11 | H22.12 | H23.1 | H23.2 | H23.3 |
| 新規 | 122   | 80    | 99    | 89    | 45    | 59    | 55     | 34     | 49     | 38    | 41    | 55    |
| 退職 | 222   | 178   | 213   | 216   | 165   | 163   | 152    | 178    | 171    | 146   | 117   | 159   |
| 年月 | H23.4 | H23.5 | H23.6 | H23.7 | H23.8 | H23.9 | H23.10 | H23.11 | H23.12 | H24.1 | H24.2 | H24.3 |
| 新規 | 82    | 50    | 63    | 57    | 55    | 43    | 36     | 36     | 37     | 26    | 44    | 56    |
| 退職 | 225   | 173   | 190   | 134   | 394   | 156   | 136    | 131    | 142    | 140   | 132   | 143   |
| 年月 | H24.4 | H24.5 | H24.6 | H24.7 | H24.8 | H24.9 | H24.10 | H24.11 | H24.12 | H25.1 | H25.2 | H25.3 |
| 新規 | 79    | 49    |       |       |       |       |        |        |        |       |       |       |
| 退職 | 138   | 154   |       |       |       |       |        |        |        |       |       |       |

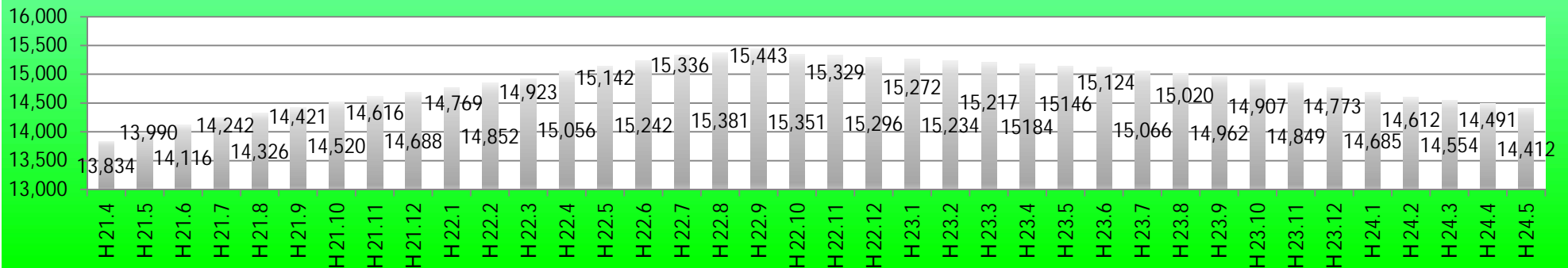


## タクシー運転者の登録者数の推移（札幌交通圏）

平成22年9月までは登録者数が増加傾向にあったが、平成22年10月以降は徐々に減少傾向にある。  
札幌交通圏で平成22年4月より各社が自主減車を行ったため減少していきいていると考えられる。

|      |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年月   | H21.4  | H21.5  | H21.6  | H21.7  | H21.8  | H21.9  | H21.10 | H21.11 | H21.12 | H22.1  | H22.2  | H22.3  |
| 登録者数 | 13,834 | 13,990 | 14,116 | 14,242 | 14,326 | 14,421 | 14,520 | 14,616 | 14,688 | 14,769 | 14,852 | 14,923 |
| 年月   | H22.4  | H22.5  | H22.6  | H22.7  | H22.8  | H22.9  | H22.10 | H22.11 | H22.12 | H23.1  | H23.2  | H23.3  |
| 登録者数 | 15,056 | 15,142 | 15,242 | 15,336 | 15,381 | 15,443 | 15,351 | 15,329 | 15,296 | 15,272 | 15,234 | 15,217 |
| 年月   | H23.4  | H23.5  | H23.6  | H23.7  | H23.8  | H23.9  | H23.10 | H23.11 | H23.12 | H24.1  | H24.2  | H24.3  |
| 登録者数 | 15,184 | 15,146 | 15,124 | 15,066 | 15,020 | 14,962 | 14,907 | 14,849 | 14,773 | 14,685 | 14,612 | 14,554 |
| 年月   | H24.4  | H24.5  | H24.6  | H24.7  | H24.8  | H24.9  | H24.10 | H24.11 | H24.12 | H25.1  | H25.2  | H25.3  |
| 登録者数 | 14,491 | 14,412 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |

登録者数

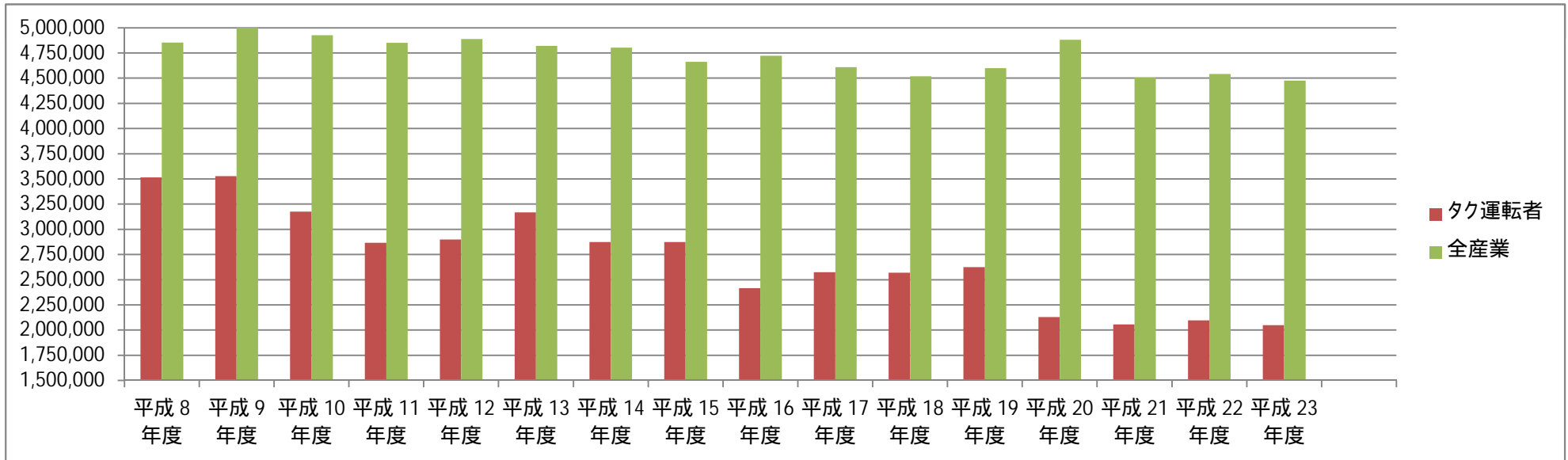


# タクシー運転者の給与の推移（北海道全体）

厚生労働省  
賃金構造基本統計調査報告

タクシー運転手の平均年収(北海道)

|       | 平成8年      | 平成9年      | 平成10年     | 平成11年     | 平成12年     | 平成13年     | 平成14年     | 平成15年     | 平成16年     | 平成17年     | 平成18年     |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| タク運転者 | 3,514,400 | 3,527,700 | 3,176,300 | 2,865,700 | 2,900,000 | 3,169,100 | 2,874,400 | 2,874,500 | 2,416,300 | 2,575,600 | 2,569,400 |
| 全産業   | 4,851,900 | 5,035,100 | 4,925,000 | 4,851,400 | 4,887,900 | 4,821,200 | 4,802,000 | 4,662,800 | 4,722,200 | 4,609,200 | 4,518,600 |
|       | 平成19年     | 平成20年     | 平成21年     | 平成22年     | 平成23年     |           |           |           |           |           |           |
| タク運転者 | 2,624,700 | 2,129,900 | 2,055,600 | 2,096,900 | 2,050,100 |           |           |           |           |           |           |
| 全産業   | 4,599,300 | 4,880,000 | 4,506,300 | 4,540,700 | 4,476,700 |           |           |           |           |           |           |



# 違法駐車を適正化するための協会の取り組み

## すすきの地区の違法駐車対策



### ペナルティ制度 (平成18年6月)

交差点内駐車・横断歩道上駐車 指導員現認  
会社はペナルティとして違約金を払う

### 監視カメラの導入 (平成19年4月)

22時～翌朝5時まで  
カメラ設置台数 7台

### 監視カメラによるペナルティ制度 (平成23年4月)

交差点内駐車・横断歩道上駐車  
カメラにより3分間以上を確認した場合 違約金

## JR札幌駅北口の違法駐車対策

### 空車タクの進入禁止区域 指定(平成11年11月)

指定時間 : 7時～24時  
指定区間 : 北8西4～北7西5交差点の間他2区

### 乗り場・待機場の変更 (平成19年12月)

乗り場 : 中型のりば廃止・普通車4台待機可能

### 監視カメラの導入 (平成20年10月)

9時～24時まで  
カメラ設置台数 2台

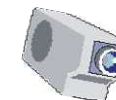
## 麻生5丁目道銀前の違法駐車対策

### 監視カメラの導入 (平成24年2月)

8時半～24時半まで  
カメラ設置台数 1台

### 監視カメラによるペナルティ制度 (平成24年4月)

客待ち駐停車・Uターンして客を乗せる行為など  
カメラにより確認した場合又は現指導員の現認 違約金



# 北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度の現況について

北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度 「通称 夢大地北海道ガイドタクシー」  
接遇マナー・観光知識に関する専門的な研修を受け、厳しい筆記試験に合格して「観光知識」と「おもてなしの心」を備えた  
タクシー乗務員が安心・安全・快適に観光施設などをご案内する観光タクシーです。  
ご利用の際は、認定機構事務局に事前に電話をいただくか、札幌市内の各ホテル・観光施設に置いてあるパンフレット  
乗務員名簿等によりお客様が直接認定乗務員を手配することが可能です。



平成23年4月 初期生  
176名の認定乗務員が誕生

平成24年4月 2期生  
92名の認定乗務員が誕生

平成25年10月 3期生  
360名以上の受験申込みが  
あり認定を目指している

認定資格はレベルアップしていくことができます。(グリーン・シルバー・ゴールド)  
経験年数や指定の検定に合格した認定乗務員がレベルアップ試験に合格することによりス  
テップアップしていくことが可能です。  
近日中には、シルバーの認定乗務員が数名誕生することになっております。



## 今後の展望と課題

今後は当初予定していた札幌交通圏の乗務員約12,000名の中から1,000名程度の認定乗務員を誕生させる目標に向け努力していく。  
現在、「夢大地北海道ガイドタクシー認定制度」は札幌市が先行して行っているが今後は小樽、千歳、函館、旭川、十勝など全道に普及させていくことが使命である。  
問題はこれまで札幌市の補助金で運営してきた認定制度を維持していくための運営費用を今後どのように賄っていくかが課題である。

# ユニバーサルデザインタクシー導入の取り組みについて

## 国土交通省

移動等円滑化の促進に関する基本方針において移動等円滑化の目標が定められているノンステップバスの基準等を定める告示(平成24年国土交通省告示第257号)第4条第1項の規定に基づき、及び一般乗用旅客自動車運送事業に係るユニバーサルデザインタクシーについて、その普及を促進するとともに、さらに優れたユニバーサルデザインタクシー車両の開発を促進することを目指した「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発報告書」(平成23年6月国土交通省自動車交通局)の趣旨に基づき、標準仕様ユニバーサルデザインタクシーを国が認定する制度を創設し、これにより標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの普及等を図ることとする。



地域公共交通確保維持改善事業費補助金(バリアフリー化設備等整備事業の補助制度)事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。福祉タクシーの導入(車両購入・改造)  
一般乗用旅客自動車 これらの者に運車両を貸与する者  
補助率1/3

国内初のユニバーサルデザインタクシー、日産 NV200パネット



## 生活交通ネットワーク計画を策定するための地域協議会の設置

札幌運輸支局が主催する札幌地区タクシー協議会をH24.10.24日に開催  
計画書を策定する協議会として  
タクシー協議会の中に分科会を新たに設けること決定した。  
今後は札幌運輸支局管内のタクシー事業者が補助金を利用して福祉タクシー  
ユニバーサルデザインタクシーを導入する場合はこの協議会に諮ることになる。

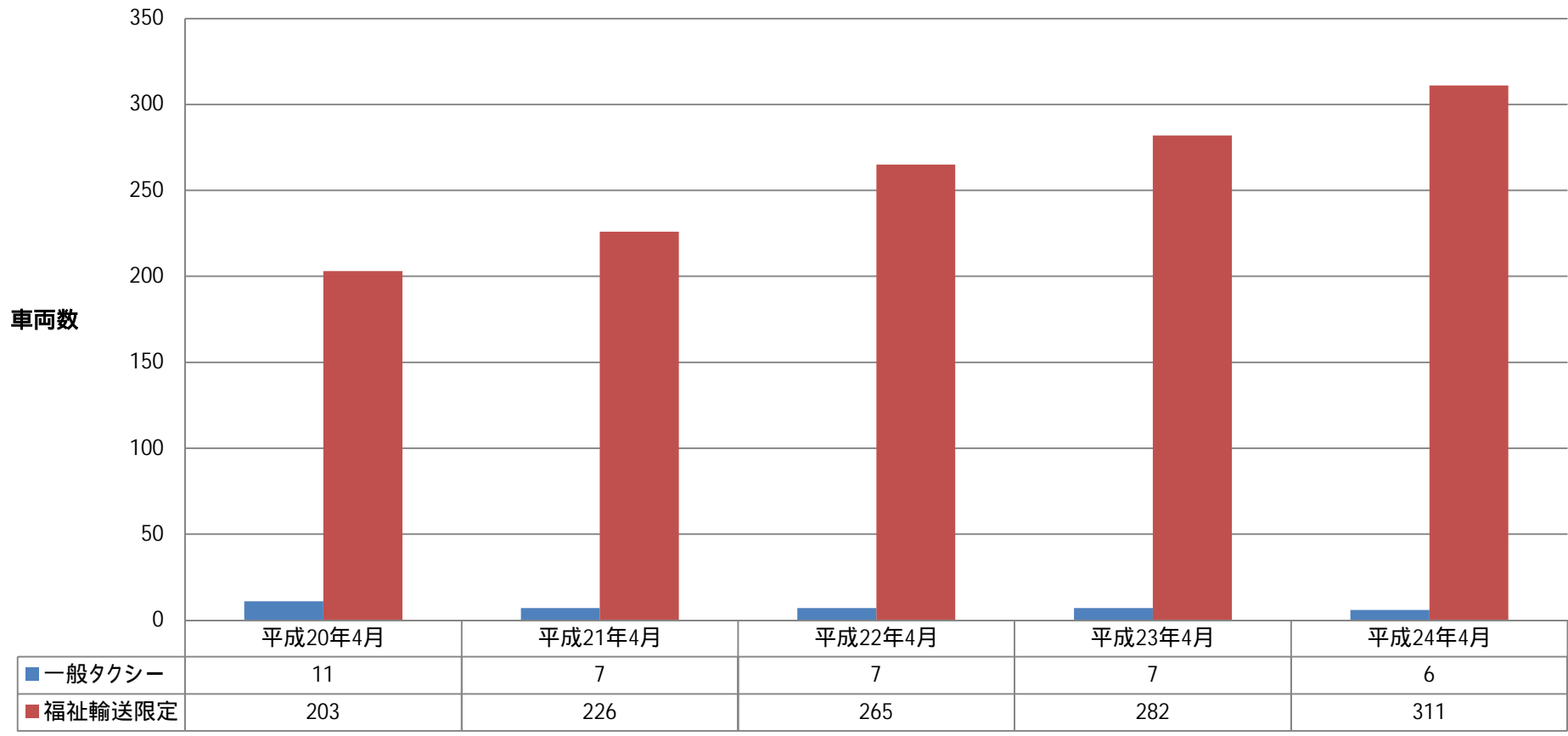
ユニバーサルデザインタクシーの導入(平成24年10月現在)  
札幌交通圏 1事業者 1両 個タク 5両

福祉タクシーの導入(平成24年10月現在)  
札幌交通圏 6事業者 23両(福祉輸送限定会員2社含む)

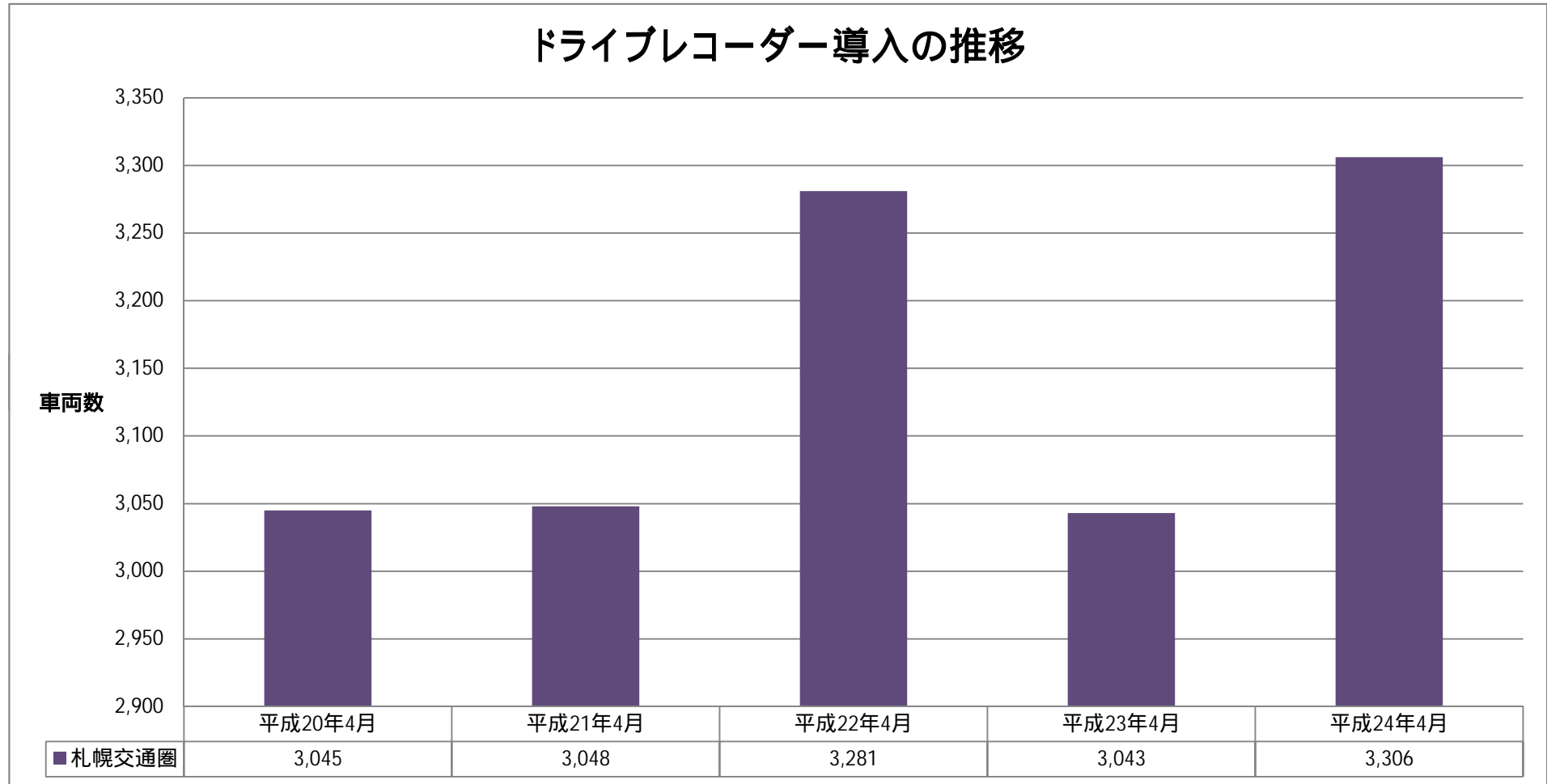


# 一般タクシー事業者の福祉タクシーと福祉輸送限定タクシーの導入状況

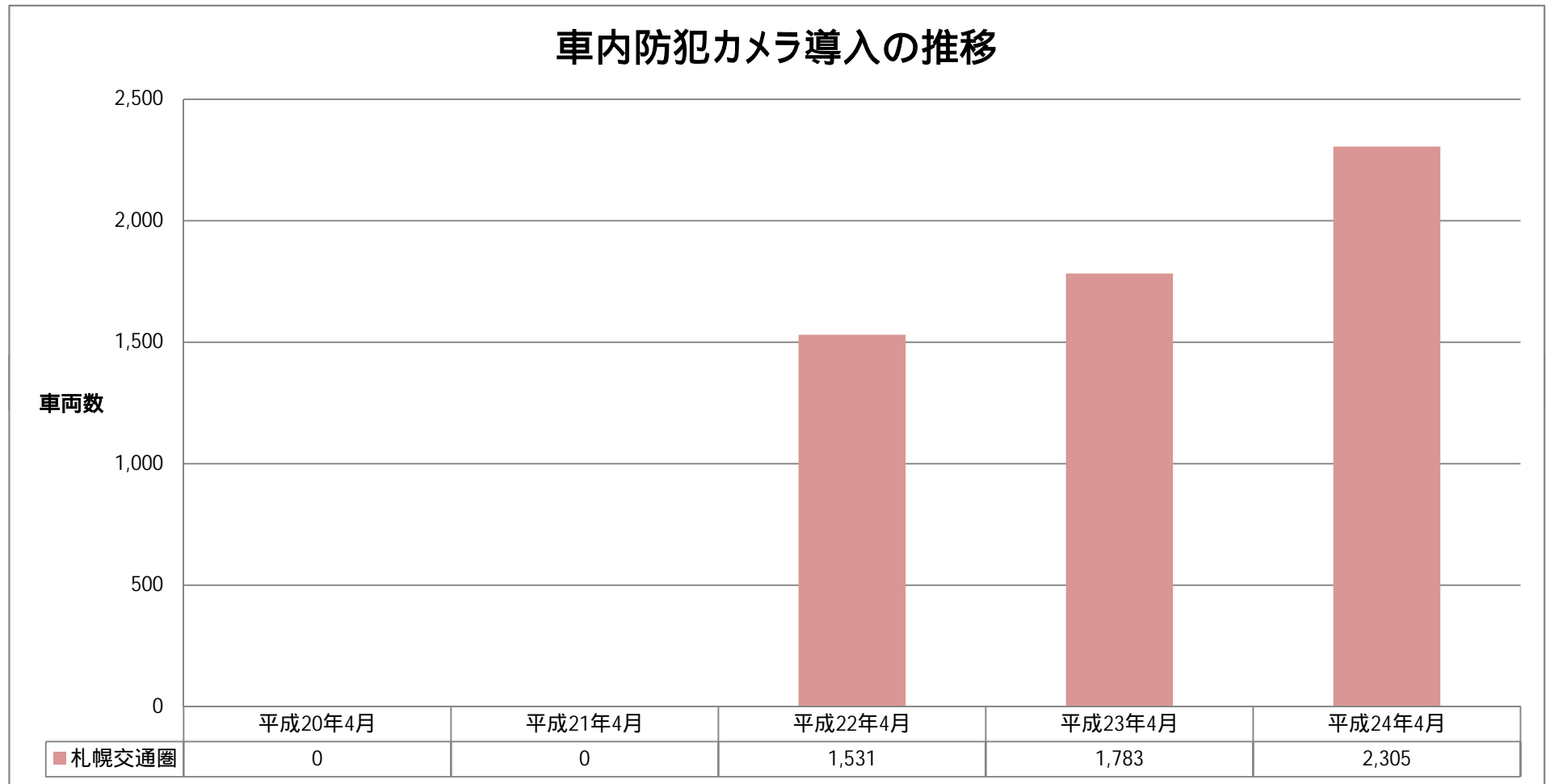
## 一般福祉タクシーと福祉輸送限定タクシーの推移



## 札幌交通圏 ドライブレコーダーの導入状況

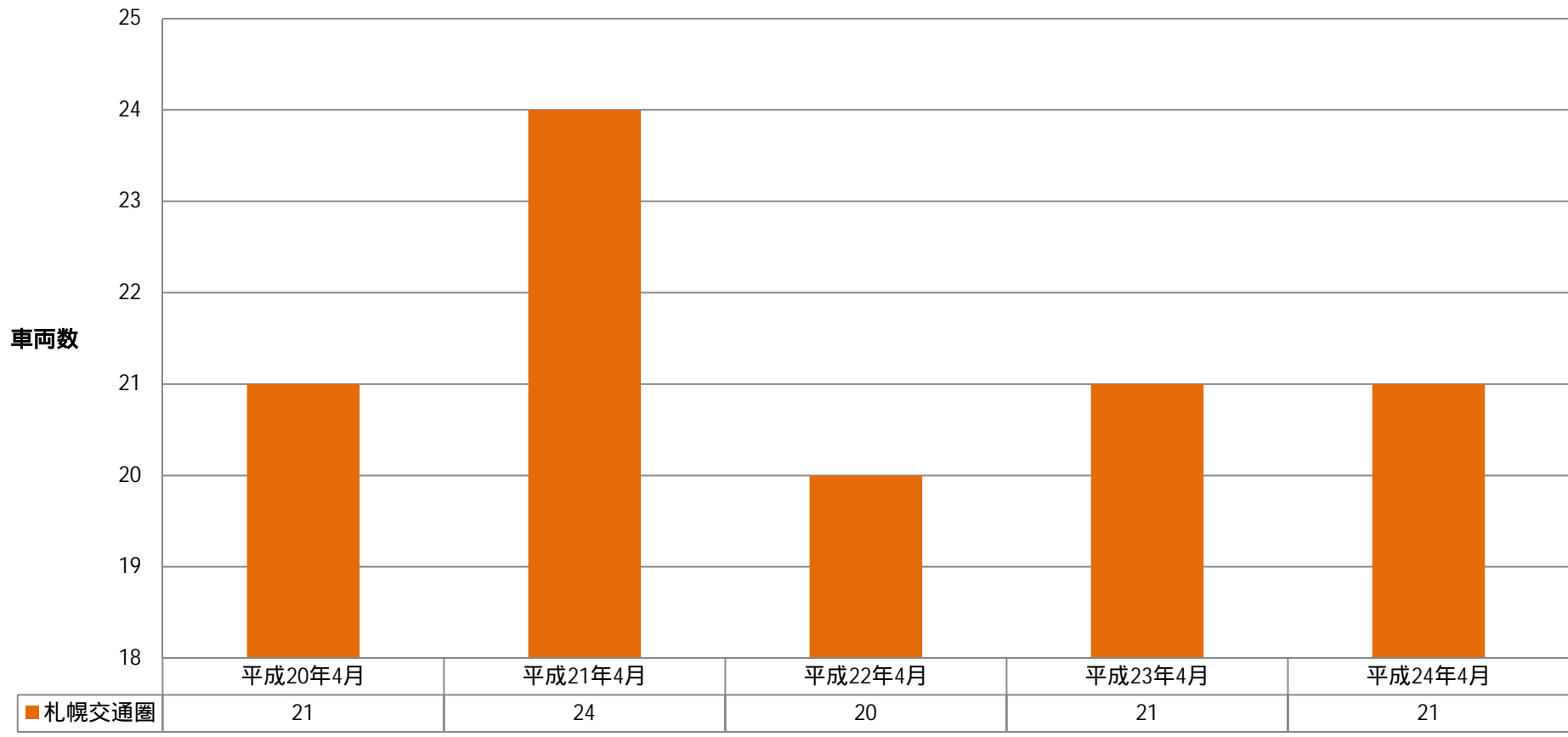


## 札幌交通圏 車内防犯カメラの導入状況



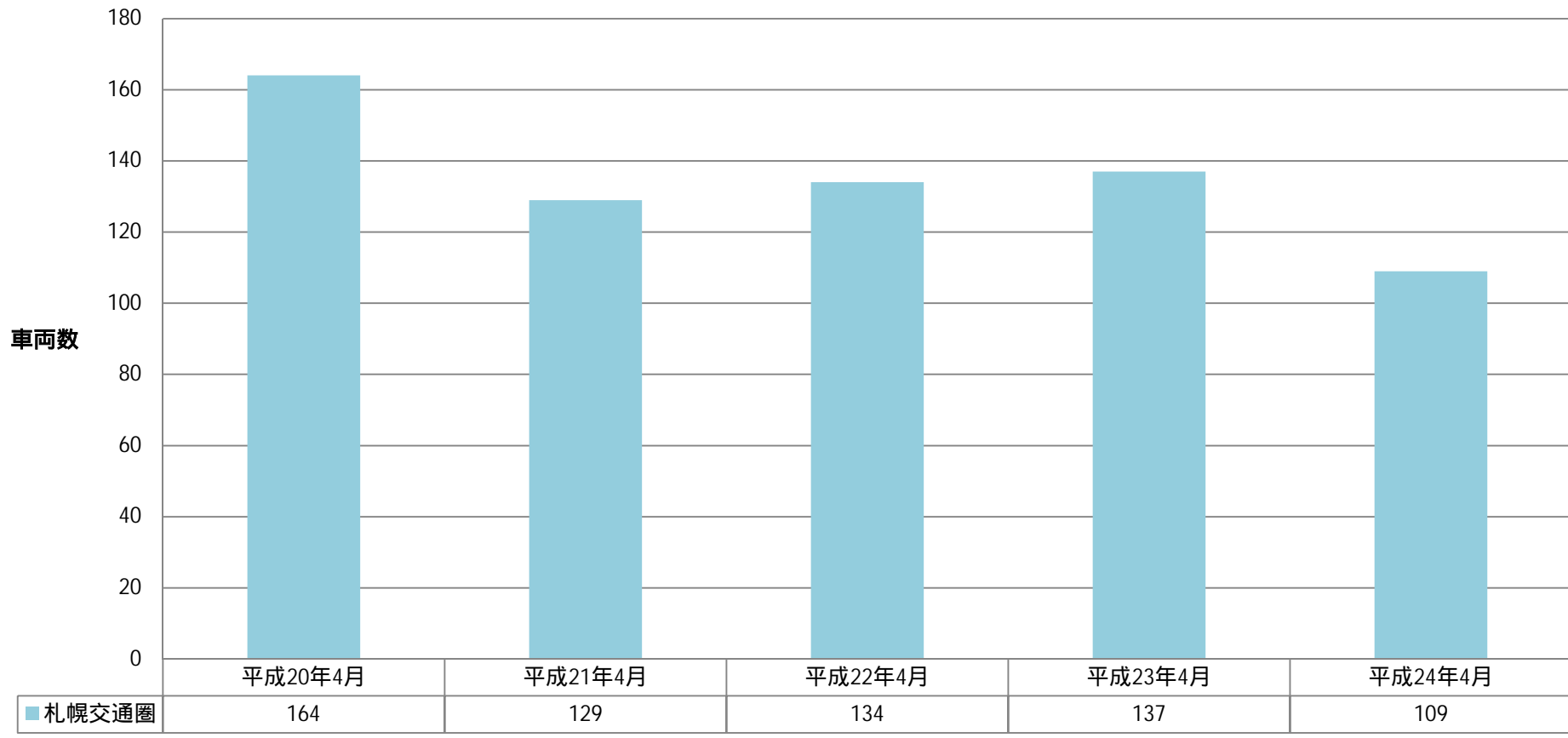
# 札幌交通圏 後部座席回転シート(ウェルキャブ)の導入状況

## 後部座席回転シート導入の推移

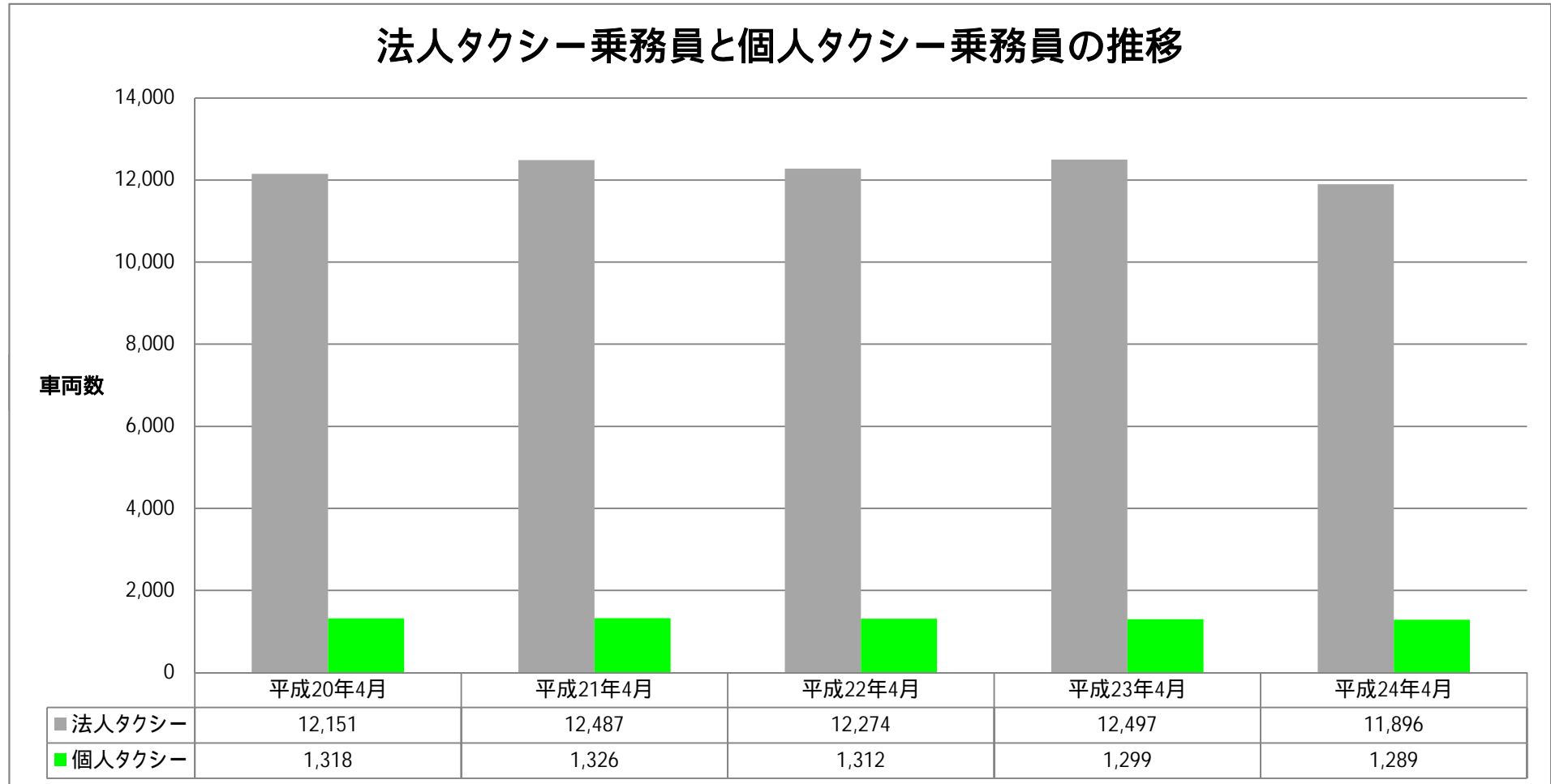


## 札幌交通圏 介護ヘルパー取得乗務員の導入状況

### 介護ヘルパー取得乗務員の導入の推移



## 法人タクシー乗務員と個人タクシー乗務員の推移



# ・今後の活性化に向けた 取組の提案

- 1 . 「利便性向上」の取組
- 2 . 「イメージ向上」の取組
- 3 . 「利用促進キャンペーン」との連携

# 1.1 「利便性向上」の取組(その1)

## 「指差し会話集」の改善

タクシーに特化した会話集の一例 (愛知県産業労働部観光交流課作成のものから引用)

おもてなしのお手伝い  
**指差し会話集** タクシー編

● 韓国語 ● 中国語(繁体字) ● 中国語(简体字) ● 英語

外国人語に不自由なためこのシートを利用してお話させていただきます

- 외국어를 잘 모르기 때문에 이 카드를 사용하여 말씀 드려겠습니다.
- 由於外語不通，請讓我用這張牌跟您說話。
- 由于外語不通，請讓我用這張牌跟您說話。
- I don't speak foreign languages well, so I'd like to use these cards to communicate with you.

目的地の名称か住所を教えてください

- 목적지 명칭이나 주소를 보여 주시겠습니까?
- 能給我看一下目的地的名稱或地址。
- 能給我看一下目的地的名稱或地址。
- Please show me the name or the address of the place you'd like to go to.

お支払いは日本円をお願いします

- 지불은 일본 엔으로 해 주십시오.
- 請用日圓支付。
- 請用日元支付。
- Please pay in Japanese yen.

到着致しました。料金はメーターをご覧ください

- 도착했습니다. 요금은 미터기를 보십시오.
- 到了。車費請看計程器。
- 到了。車費請看計程器。
- This is your destination. Please pay the fare shown on the meter.

お忘れ物はないですか？ ご乗車ありがとうございました

- 잊은 물건은 없으십니까? 승차해 주셔서 감사합니다.
- 請不要忘記東西。謝謝您乘坐。
- 請不要忘記東西。謝謝您乘坐。
- Please don't forget anything. Take care and have a nice day!

渋滞しているため、ルートをかえてもよろしいでしょうか？

- 차가 밀립니다. 다른 길로 가도 괜찮겠습니까?
- 由於交通堵塞，可以走別的路嗎？
- 由于交通堵塞，可以走別的路嗎？
- Would you mind if I use a different route because of traffic congestion?

時間短縮のため、有料道路を使用しますか？

- 시간 단축을 위해, 유료도로를 사용하시겠습니까?
- 為了縮短時間，可以走收費公路嗎？
- 為了縮短時間，可以走收費公路嗎？
- Would you like to use a toll road to save the time?

追加料金になる場合

- 추가 요금이 되는 경우
- 增收費用的時候
- 增收費用的時候
- Additional Fare

夜...時から翌朝...時までのご乗車

- 밤...시부터 다음날 아침...시까지
- 晚上...點到次晨...點上車
- 晚上...點到次晨...點上車
- From...P.M. to...A.M.

別料金がかかる場合

- 별도 요금이 드는 경우
- 另外收費的時候
- 另外收費的時候
- Extra Fee

有料道路を使う

- 유료도로를 사용하시겠습니까?
- 使用收費公路時
- 使用收費公路時
- The use of a toll road

有料道路料金が実費で別途必要

- 유료도로 요금을 디터기에 표시된 요금과는 별도로 지불하셔야 합니다.
- 因為收費公路的費用由司機暫時負擔，所以還要另外收取。
- 因為收費公路的費用由司機暫時負擔，所以還要另外收取。
- You will be required to pay the actual toll

お迎えに来てもらった

- 전송인 호출해서 이받습니다.
- 車子來接您的時候
- 車子來接您的時候
- Calling to have a taxi pick you up

別...円が必要

- 별도로...엔을 지불하셔야 합니다.
- 另外收...日圓
- 另外收...日元
- An extra...yen is required.

目的地までの料金はおよそ...円くらいです

- 목적지까지의 요금은 약...엔 정도입니다.
- 到目的地的車費大概需要...日圓
- 到目的地的車費大概需要...日元
- It costs about...yen to get to your destination.

目的地までの所要時間はおよそ...分くらいです

- 목적지까지의 소요 시간은 약...분 정도입니다.
- 到目的地的車程需要...分鐘
- 到目的地的車程需要...分鐘
- It takes about...minutes to get to your destination.

クレジットカードも利用できます

- 신용카드도 이용하실 수 있습니다.
- 可以接收信用卡
- 可以接收信用卡
- We also accept credit cards.

ただし海外発行のカードは使えない場合もあります

- \* 다만, 해외 발행 카드는 사용하지할 수 없는 경우도 있습니다.
- \* 但在海外發行的卡，有時不能用。
- \* 但在海外發行的卡，有時不能用。
- \* with the exception of some credit cards issued outside of Japan.

トラブルが発生しました

- 트러블이 발생했습니다.
- 發生了故障車
- 發生了故障車
- There is something wrong with the car.

少々お待ちください

- 잠시만 기다려 주십시오.
- 請稍等一下
- 請稍等一下
- Just a moment, please.

別のタクシーにお乗り換えください

- 다른 택시로 갈아타 주십시오.
- 請坐別的出租車
- 請坐別的出租車
- Please take another taxi.



## 1.2 「利便性向上」の取組(その2)

### 「スマホ配車」の普及促進

#### 【利用者のメリット】

- ・的確な迎車
- ・待ち時間の圧縮

#### 【事業者のメリット】

- ・的確な配車
- ・空走距離の圧縮
- ・需要予測
- ・利用者の囲い込み

スマホ配車の一例 (日本交通株のHPから引用)



## 1.3 「利便性向上」の取組(その3)

### 「交通弱者」対策におけるタクシーのサポート



#### 「買物難民」の外出支援

- ・バス等が撤退した地域において、高齢者等の交通弱者が「買物難民」となっている。
- ・日常の足としては、ドアツードアの利便性の高さから「タクシーが最適な手段」となり得る。



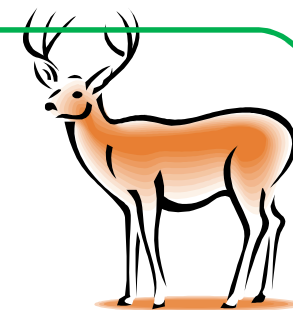
#### 「児童・学童」送迎の代替

- ・保育園や学習塾へ通う児童・学童の送迎は、家族が負担しているケースが多い。
- ・家族の負担が大きい、との声がある。
- ・施設近辺において渋滞の原因になるとの指摘がある。



#### 「熊」等野生動物出没時の児童等輸送の支援

- ・熊等の野生動物の出没が頻発した場合、児童の通学等に支障が生じるケースも多い。
- ・緊急事態の際、外出を支援する役割が期待できる。



# 1.4 「利便性向上」の取組(その4)

## バス代替としての「乗合タクシー」

既存バス路線の一部を乗合タクシーに置き換えた一例  
(釧路市阿寒地区の事例)

平成22年12月1日(水)から  
布伏内線が廃止され、新バス路線「阿寒本町線」とのりあいタクシーによる運行となります。

「阿寒病院」バス停でバスと接続

ご利用には事前の利用登録が必要です

### のりあいタクシーとは?

|        |    |           |            |    |
|--------|----|-----------|------------|----|
| 市立病院行き | バス | 「阿寒病院」で接続 | タクシー       | 自宅 |
| バス区間   |    |           | のりあいタクシー区間 |    |

- 従来の布伏内線料金と同額です
- 従来同様、バス停で乗り降り
- ダイヤは多少変更します
- 事前の予約が必要です
- 玄関先まで送迎します
- バスの発着に合わせたダイヤです

高齢者生活の支援サービス「生活の足の確保」の一例  
(伊達市内(大滝区を除く)愛のリタクシーの事例)

### 愛のリタクシーの概要

- ・運行日 月曜日から土曜日(祝日を除く)
- ・運行時刻 午前8時から午後6時
- ・会員対象 60歳以上の自分で乗降できる方
- ・予約して乗車(当日の予約は1時間前まで)
- ・午前中に割安の定時便を運行(ジャンボタクシー)
- ・使用車両 既存のタクシー車両(乗合運行表示で区別)
- ・運賃 市内を9地区に区分し、  
同一地区または隣接地区への移動は500円。  
以下、移動する地区が1地区遠くなるごとに500円を加算

### 予約と運行のイメージ

|    |     |     |     |    |    |   |    |    |
|----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|
| 有珠 | 上長和 | 関内B | 関内A | 長和 | 中央 | 東 | 稲府 | 黄金 |
|----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|

- ・事業主体: 伊達商工会議所
- ・運営業者: 光星タクシー有限公司 株式会社伊達ハイヤー

## 1.4 「利便性向上」の取組(その5)

### 「観光ルート別運賃」の充実

- 現在、札幌交通圏では、主要な観光施設を結んだ「ルート別運賃」が、夏に5ルート、冬に2ルート、の合計7種類設定されている。
- きめ細かなルート設定を行うことで、利便性が向上。
- 特に、冬の観光ではタクシーによる移動が便利で安心。

#### 「観光ルート別運賃」とは

観光地における主要施設(最寄駅、主要宿泊施設等)を拠点とした名所旧跡等を巡るルートに沿った運送を行う場合において、事前に定額を定めて運送の引受を行う運賃。



(さっぽろ広域観光圏推進協議会HPから引用)

## 2.1 「イメージ向上」の取組(その1)

### 業界自ら取り組む「優良事業者認証認定制度」

他の自動車運送事業において取り組まれている認証認定制度の事例

#### 貨物自動車運送事業法における例（Gマーク制度）

(公社)全日本トラック協会が貨物自動車運送事業者からの申請を受け、安全性の基準による審査を行う。基準を満たした優良な事業所は公表され、利用者が事業者を選ぶ際の参考となる。(平成15年7月スタート)

平成23年度現在:北海道は355事業所が認定(全国7,347事業所)



#### 貸切バス安全性評価認定制度

(公社)日本バス協会が貸切自動車運送事業者からの申請を受け、安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行う。認定を受けた事業所は公表され、利用者や旅行会社が事業者を選ぶ際の参考となる。(平成23年8月スタート)

平成24年10月1日現在:北海道は30事業所が認定(全国368事業所)



#### 優良個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）

(社)全国個人タクシー協会が事業者からの申請を受け、「マスター認定委員会」が審査を行う。基準を満たした優良な事業所は公表され、利用者が事業者を選ぶ際の参考となる。(平成10年12月スタート)

平成23年12月1日現在:北海道は1,404名が認定(全国18,504名)



### 【参考】北海道運輸局優良事業者等利用促進キャンペーン

アドレス <http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/press/presspdf/H24/2411/241105syougyou.pdf>

## 2.2 「イメージ向上」の取組(その2)

### 「北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度」の充実

#### 北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度「通称 夢大地北海道ガイドタクシー」

平成23年4月 初期生  
176名の認定乗務員が誕生

平成24年4月 2期生  
92名の認定乗務員が誕生

平成25年10月 3期生  
360名以上の受験申込みが  
あり認定を目指している



「優良事業者に限る」との選定基準を追加

## 2.3 「イメージ向上」の取組(その3)

### ISO39001(道路交通安全マネジメント国際規格)認証取得の推進

#### ISO39001の概要

ISO39001は交通事故による死傷者を減らすことを目的に、企業や組織が取り組むべきマネジメントシステムの要求事項を定めた国際規格。導入することで道路交通安全の取組の明確な目標やアクションプランを作り、マネジメントシステムとしてPDCAサイクルにより継続的に改善できる。  
(2012年10月1日発行)

#### ISO39001の特徴

国際規格(International Standard)であり、取得は企業意思による任意制度。

適用範囲は企業自らが決定(全部又は特定の支店等)。

PDCAサイクルにおける計画段階(P)から明示的にリスク対応が要求されている。  
3年ごとの更新性。

#### ISO39001の対象組織

幅広く道路交通安全に影響を与える組織すべて

自動車運送事業者(青ナンバー)【ハイヤー・タクシー、バス、トラック】

自家用自動車運送事業者(白ナンバー)

救急医療機関      道路管理者      企業各社      官公庁      等

### 3.1「利用促進キャンペーン」との連携(その1)

#### 「公共交通利用で道産酒類のある豊かなライフスタイル」キャンペーンとの連携

#### 公共交通利用で道産酒類のある豊かなライフスタイルを実現するプロジェクト



【第1弾】「飲むなら乗ろう、乗ったら飲もう！鉄道、バス、タクシーで道産ワインと道産食材を楽しむ豊かな生活を！」

#### 【目的】

道内ではビール・日本酒・ウィスキー・ワイン・果実酒等各種の酒類が生産されております。酒類の生産は北海道における基幹産業である農業の6次産業化に関わることもある。また、酒類は生活に潤いをもたらすだけでなく、それらの生産現場は体験や学びの機会になり、観光振興においては有力な武器となる。さらに酒類を自宅以外で楽しむためには、自家用車ではなく鉄道、バス、タクシーを利用するため、公共交通の利用促進にもつながる。

そこで、【プロジェクトの第一弾】として、一定種類以上の道産ワインの常備など一定の基準を満たし、プロジェクト協力団体等の推薦を得た飲食店の情報について、グルメ情報サイトを運営する(株)ぐるなびのサイト上で紹介する企画を実施する。これにより、道産ワインと道産食材の消費拡大並びに公共交通の利用促進を図るとともに、ワイナリーツアーの一層の振興と道産ワインのある豊かな北海道ライフスタイルの普及を目指す。

第1回推進会議(平成24年5月23日)

24団体36名出席



#### WEBサイト掲載基準

顧客の求めに応じ、提供できる状態で、北海道産ワインを10種類以上店内に常備していること。

北海道産ワインとは、道産ぶどう100%、道内醸造。

料理メニューの過半数は、主に道産食材を使用していること。

アクセス方法として、鉄道、バス、タクシーでの移動方法を明記していること。

鉄道、バス、タクシーを利用するワインツアーの普及等に協力すること。

北海道らしい豊かなライフスタイルを感じさせる店内であること。

#### WEBサイト立ち上げ

平成24年8月30日



#### 北海道新聞でプロジェクトを紹介

平成24年9月6日



アドレス→<http://pr.gnavi.co.jp/promo/hokkaidosan-wine/>



## 3.2 「利用促進キャンペーン」との連携(その2)



北海道ロングステイ 船に乗って知り尽くそう！  
北海道旅行のロングステイ化を推進するため「船旅」の魅力アピール

フェリーや遊覧船における旅客輸送については、旅行形態が変化したことや長引く景気低迷等により、慢性的な落ち込み状態となっており、各船舶運航事業者も様々な取り組みを行っているが、大幅な旅客の増加には結びついていない現状である。

このような中、旅客の増加を図るには、「船旅」の魅力を積極的にアピールし、利用を促進していくことが必要なことから、船舶運航事業者のみならず交通関係者、旅行関係団体、事業関係団体、メディアなどの各関係者が一同に会し、これまでとは違う視点で「船旅」について意見交換することで、非日常を味わうことができる「船旅」の魅力をも再認識し利用促進に繋げることを目的とする。



第1回懇談会(h24,5,16)  
27団体等

### 事業内容

#### ポータルサイトの設置

船旅のための関連情報を提供

- ・交通アクセス ・天気・服装指数
- ・体験観光 ・北海道の基本情報 ・泊まる
- ・暮らし ・北海道の野生を見る
- ・道・ドライブ情報 ・醸造所・ワイナリー
- ・旅行業者情報 ・観光情報

#### コンテストの実施

船旅の楽しい体験などを募集し新たな魅力の掘り起こしを目指す

- ・フォトコンテスト ・エッセイコンテスト



北海道ロングステイ 船に乗って知りつくそう！！  
**フォト・エッセイコンテスト**

主催：北海道運輸局・北海道旅客船協会「北海道における船旅促進連携懇談会」  
後援：旭光観光北海道支社

あなたが体験した「船旅」の、思い出が詰まった1枚を募集します。  
「船旅」に、また行きたくなる1枚  
「船旅」に、行ってみたいくなる1枚  
「船旅」を、語りたくなる1枚  
「船旅」で、新たな発見の1枚  
「船旅」で、見直した風景の1枚

「北海道の船旅」に関わるエッセイを募集します。 A4サイズ程度  
あなたの、船旅の思い出、船旅での発見を教えてください。  
北海道内で運航している観光船、離島航路、北海道本州間を運航しているフェリーなどを利用した「船旅」の際の体験談などのエッセイで、1200字以内のもの

フォトコンテスト・エッセイコンテストともに、優秀な作品には、フェリーペア乗船券、観光船ペア乗船券等をセットでプレゼントします。  
第1回締切日は、平成25年3月31日です。  
詳しくは、下記のホームページでご確認ください。

<http://www.ho-ships.jp/hokkaido-longstay/>  
「北海道旅客船協会 船旅」で検索してください。  
<http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunya/betsu/kaibun/index.html>  
「北海道運輸局 海運に関すること」で検索してください。

応募先及び問い合わせ先  
〒080-0042 札幌市中央区六通西10丁目 札幌第2合同庁舎(7階)  
北海道運輸局海平航開拓 旅客・船舶課兼課  
「北海道の船旅」フォトコンテスト/エッセイコンテスト受付係  
TEL: 011-280-1011 FAX: 011-280-1021  
メール: hok-kaishinkou@hkt.mlit.go.jp

北海道旅客船協会のアドレス <http://www.ho-ships.jp/hokkaido-longstay/>