

# 第2回【準特定地域】 帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

## 議 事 次 第

平成29年2月28日（火）

13:30~15:00

北海道運輸局帯広運輸支局2階会議室

### 1. 開会

### 2. 会長代理挨拶

### 3. 議題

#### （1）会長選出

#### （2）会長挨拶

#### （3）座長選出

#### （4）事務局長指名

#### （5）議事

①協議会設置要綱の一部改正について

②活性化事業計画の進捗状況について

③準特定地域計画の一部改正について

④「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の  
適正化及び活性化に関する特別措置法」に係るフォローアップ最近  
のタクシー事業の動向について

⑤その他

### 4. 閉会

## 帯広交通圏タクシー適正化・活性化協議会 構成員名簿

平成29年2月28日現在

	所 属	協議会構成員
1	北見工業大学	教授 高橋 清
2	十勝地区ハイヤー協会	会長 佐藤 淳一
3	十勝地区ハイヤー協会	経営労務委員長 小林 善之
4	(協)帯広個人タクシー協会	理事長 松倉 盛吉
5	エイシン運輸(有)	代表取締役 桑島 信一
6	北海道釧路方面帯広警察署	交通第一課長 谷地田 勇
7	帯広労働基準監督署	監督課長 若山 育夫
8	(一社)帯広消費者協会	専務理事 小笹 勅雄
9	全自交帯広地域協議会	議長 柴田 芳宏
10	帯広市	商工観光部商業まちづくり担当調整監 吉田 誠

計10名

# 資料1

## 帯広交通圏タクシー事業 適正化・活性化協議会設置要綱

制 定:平成25年12月16日

一部改正:平成25年 1月28日

一部改正:平成26年 1月24日

一部改正:平成26年 2月20日

一部改正:平成29年 2月28日

### (目的)

第1条 帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会(以下「協議会」という。)は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号。以下「法」という。)の規定に基づき、帯広交通圏(準特定地域)の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー事業」という。)の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる準特定地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

### (定義)

第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。

2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。

3 この要綱において「タクシー協会等」とは、タクシー事業者の組織する団体をいう。

4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。

### (実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

(1) 準特定地域計画の作成

(2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整

① 準特定地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該

## 事業の関係者の招集

- ② 準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請
- ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定地域計画の実施に係る連絡調整

## (3) 協議会の運営方法

### (協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とする。

#### 1 法第8条第1項に掲げる者

- (1) 帯広市長又はその指名する者
- (2) タクシー事業者等
- (3) 労働組合等
- (4) 地域住民代表
- (5) 一般社団法人帯広消費者協会会長又はその指名する者
- (6) 学識経験者
- (7) 帯広労働基準監督署長又はその指名する者
- (8) 北海道釧路方面帯広警察署長又はその指名する者
- (9) その他協議会が必要と認める者

2 協議会は、前項の(1)～(5)に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項(6)～(9)に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は、会長又は事務局長に申し出をするものとする。

ただし、第5条第12項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会開催日の10日前までに申し出があった者について、当該協議会の構成員として参画できるものとする。

4 協議会の構成員の把握は会長又は事務局長が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

### (協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。

3 会長の任期は平成32年3月31日までとする。

4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

5 協議会に事務局長をおき、会長が指名する。

6 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。

7 事務局長の任期は平成32年3月31日までとする。

8 協議会には、議事の円滑な進行を図るため、協議会の構成員の中から座長をおくことができる。

9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。

(1) 会長、座長の選出を議決する場合 第4条第1項に掲げる協議会の構成員の区分ごとに1個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。

(2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 帯広市長が合意していること。

② 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

④ 労働組合等として参加している構成員が合意していること。

⑤ 地域住民代表として参加している構成員の過半数が合意していること。

⑥ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。

(3) 準特定地域計画の作成を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① ②①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。

② 準特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者が準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該準特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

③ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。

④ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員(関係行政機関を除く。)の過半数が合意していること。

⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

① 会長が合意していること。

② 会長以外の構成員の過半数が合意していること。

10 協議会は、適宜開催することとする。

11 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとするが、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。

12 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の20日前までにその旨を公表するものとする。

13 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

14 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

15 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催するいとまのない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「10日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第12項中の「20日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の議決

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

# 活性化事業計画の進捗状況

# 1. 活性化事業計画認定申請・認定状況(総括表)

H29. 1. 31現在

法人タクシー					個人タクシー				
活性化事業計画認定申請			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			
15	14	14	9	0	29	0	66	63	63

※第1回協議会以降、法人タクシー3者・個人タクシー8者が廃止・合併・譲渡した。

旧法基準車両数	H21.9.30 現在の車両数	H21.10.1 ~ H22.5.7 までの減車車両数	H22.5.7(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	H22.5.7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
479	454	1	453	29	41	383	96	20%	6.05%

新法基準車両数	H26.1.26 現在の車両数			事業再構築による減車・休車数	H26.1.26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
395	395			0	12	383	12	3%	0.00%



## 2. 活性化事業の事業別認定状況

### 法人事業者

H29. 1. 31現在

活性化事業の種別	認定件数 (重複有)
<del>(1) 短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのPR</del>	<del>1</del>
<del>(1) 禁煙車の導入</del>	<del>15</del>
<del>(1) サービス向上のための教育・研修の実施</del>	<del>1</del>
(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	3
<del>(3) 健康診断等の充実</del>	<del>1</del>
(3) 防犯訓練の実施	1
(5) アイドリングストップ運動の推進	5
<del>(5) エコドライブの推進</del>	<del>5</del>
計	9

### 個人事業者

活性化事業の種別	認定件数 (重複有)
<del>(1) 短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのPR</del>	<del>18</del>
(1) 子育て支援タクシーの運行	1
(2) 車両費用等の削減	5
<del>(5) タクシー乗り場及び周辺における美化の促進</del>	<del>8</del>
(5) アイドリングストップ運動の推進	9
<del>(5) エコドライブの推進</del>	<del>28</del>
計	15

### 3. 数字で見るタクシー輸送実績等の推移(法人タクシー)

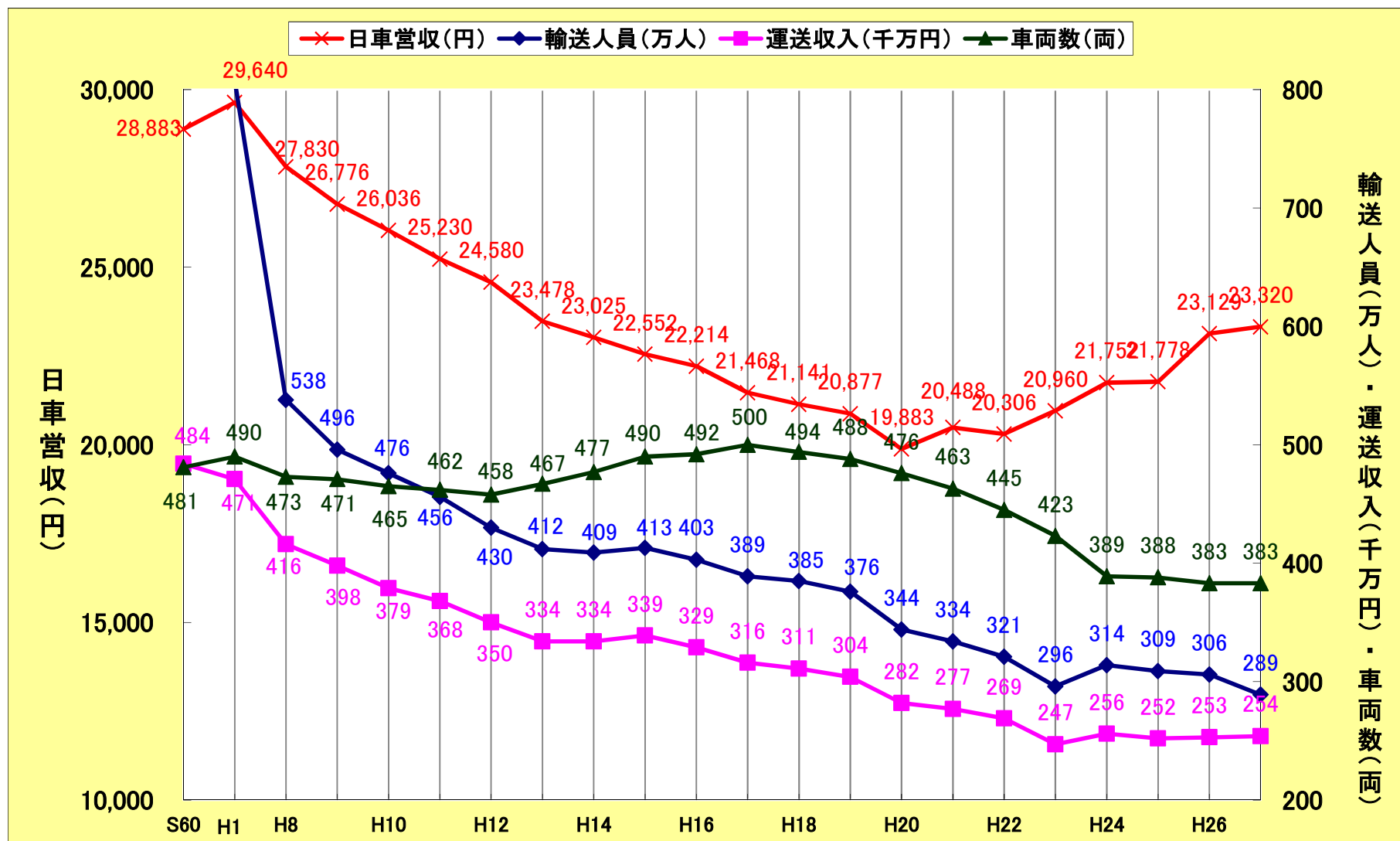
#### 帯広交通圏

年度	延実在車両数 (両)	延実働車両数 (両)	実働率 (%)	実車キロ			輸送回数		運送収入		(参考) 初乗り運賃(円)
				実車キロ(km)	実車率 (%)	1日1車 当り(km)	輸送回数(回)	1日1車 当り(回)	運送収入(千円)	1日1車 当り(円)	
昭和60年	175,002	167,603	95.8	17,722,360	36.7	105.7	6,209,755	37.1	4,841,042	28,884	390
平成元年	(100) 178,650	(100) 158,754	88.9	(100) 17,363,501	40.0	(100) 109.4	(100) 5,927,676	(100) 37.3	(100) 4,705,524	(100) 29,640	400
平成8年	173,300	149,602	86.3	12,768,189	38.7	85.3	4,048,373	27.1	4,163,444	27,830	480
平成9年	171,852	148,693	86.5	11,452,020	36.7	77.0	3,683,090	24.8	3,981,546	26,777	530
平成10年	170,210	145,671	85.6	10,861,858	36.0	74.6	3,526,010	24.2	3,792,758	26,036	530
平成11年	169,865	145,923	85.9	10,553,236	36.2	72.3	3,416,487	23.4	3,681,770	25,231	530
平成12年	167,273	142,563	85.2	9,978,843	35.9	70.0	3,253,835	22.8	3,504,243	24,580	530
平成13年	(93) (100) 166,612	(90) (100) 142,185	85.3	(55) (100) 9,567,302	35.1	(62) (100) 67.3	(52) (100) 3,083,543	(58) (100) 21.7	(71) (100) 3,338,224	(79) (100) 23,478	530
平成14年	171,584	144,914	84.5	9,506,601	34.5	65.6	3,061,766	21.1	3,336,612	23,025	530
平成15年	177,436	150,172	84.6	9,655,697	33.8	64.3	3,086,891	20.6	3,386,605	22,552	530
平成16年	179,351	148,168	82.6	9,371,296	33.5	63.2	3,014,741	20.3	3,291,405	22,214	530
平成17年	180,365	147,373	81.7	9,006,191	32.4	61.1	2,913,807	19.8	3,163,917	21,469	530
平成18年	182,096	146,950	80.7	8,832,658	31.8	60.1	2,889,781	19.7	3,106,608	21,141	530
平成19年	179,900	145,449	80.8	8,649,275	32.1	59.5	2,808,494	19.3	3,036,574	20,877	530
平成20年	177,058	141,745	80.1	7,987,347	31.7	56.4	2,600,145	18.3	2,818,334	19,883	530
平成21年	(96) (103) 170,787	(85) (95) 135,144	79.1	(45) (83) 7,897,401	32.3	(53) (87) 58.4	(43) (83) 2,556,784	(51) (87) 18.9	(59) (83) 2,768,850	(69) (87) 20,488	530
平成22年	(94) (101) 167,552	(83) (93) 132,426	79.0	(44) (81) 7,760,900	32.4	(53) (87) 58.6	(42) (81) 2,502,463	(51) (87) 18.9	(57) (81) 2,689,107	(69) (86) 20,306	530
平成23年	(87) (90) 149,687	(74) (83) 118,060	78.9	(41) (75) 7,205,811	32.9	(56) (91) 61.0	(39) (75) 2,323,062	(53) (91) 19.7	(53) (74) 2,474,514	(71) (89) 20,960	530
平成24年	(87) (98) 147,302	(74) (83) 117,658	79.9	(44) (80) 7,650,882	35.1	(59) (97) 65.0	(42) (80) 2,473,662	(56) (97) 21.0	(54) (77) 2,559,322	(73) (93) 21,752	530
平成25年	(86) (88) 146,234	(73) (81) 115,805	79.2	(43) (78) 7,476,144	34.7	(59) (96) 64.6	(41) (79) 2,432,894	(56) (97) 21.0	(54) (76) 2,522,000	(73) (93) 21,778	530
平成26年	(83) (84) 139,482	(69) (77) 109,561	78.5	(42) (76) 7,303,232	35.4	(61) (99) 66.7	(39) (76) 2,340,164	(57) (99) 21.4	(54) (76) 2,534,000	(78) (99) 23,129	530
平成27年	(84) (88) 140,178	(69) (76) 108,748	77.6	(42) (76) 7,311,689	36.5	(61) (100) 67.2	(39) (74) 2,290,702	(57) (97) 21.1	(54) (76) 2,536,000	(77) (99) 23,320	530

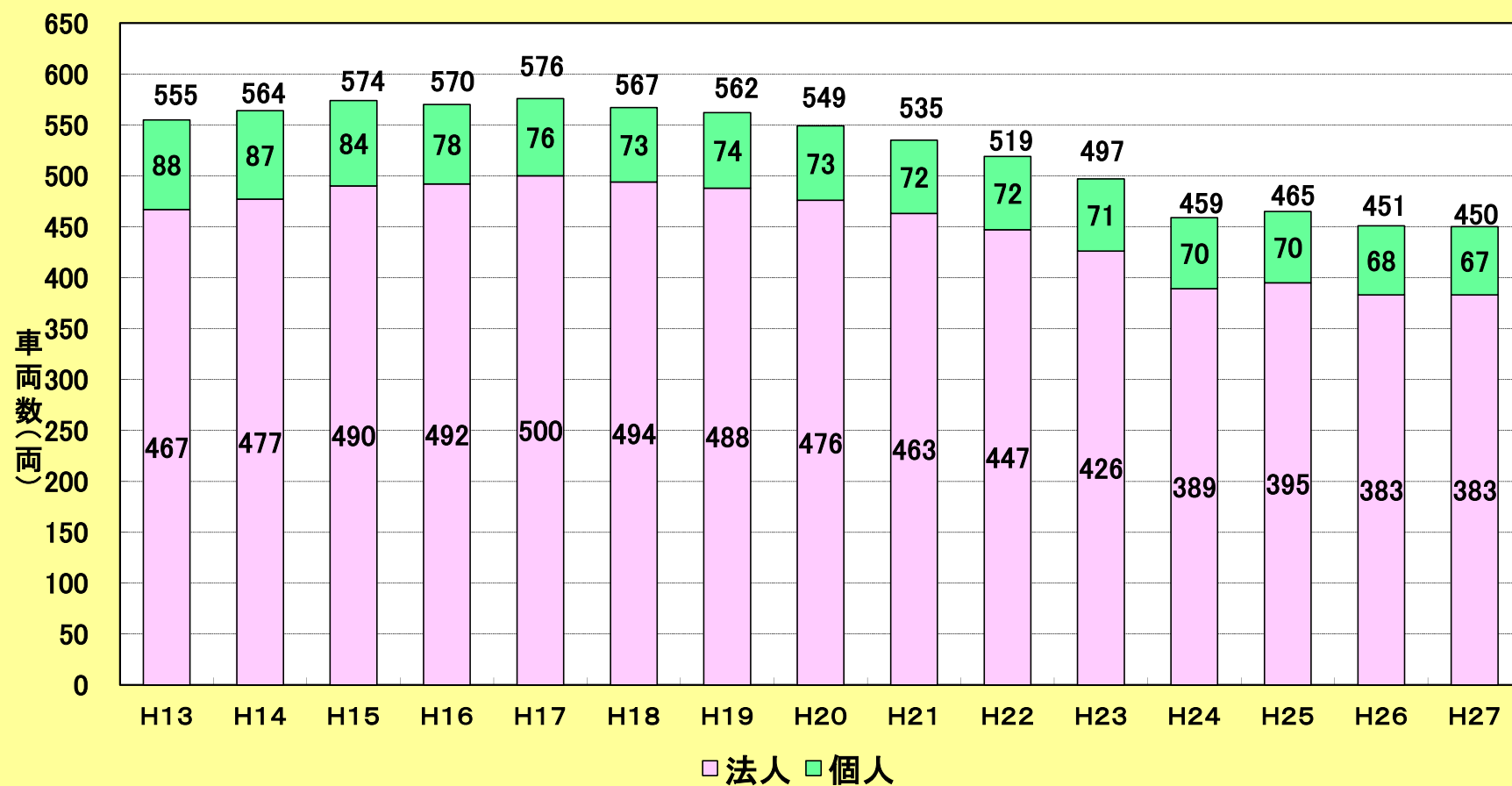
タクシー事業者全保有車両の実績(福祉限定事業者を除く)

(参考)初乗り運賃は平均的な事業者の小型車の初乗り運賃

## 4. グラフで見るタクシー輸送実績等の推移(法人タクシー)

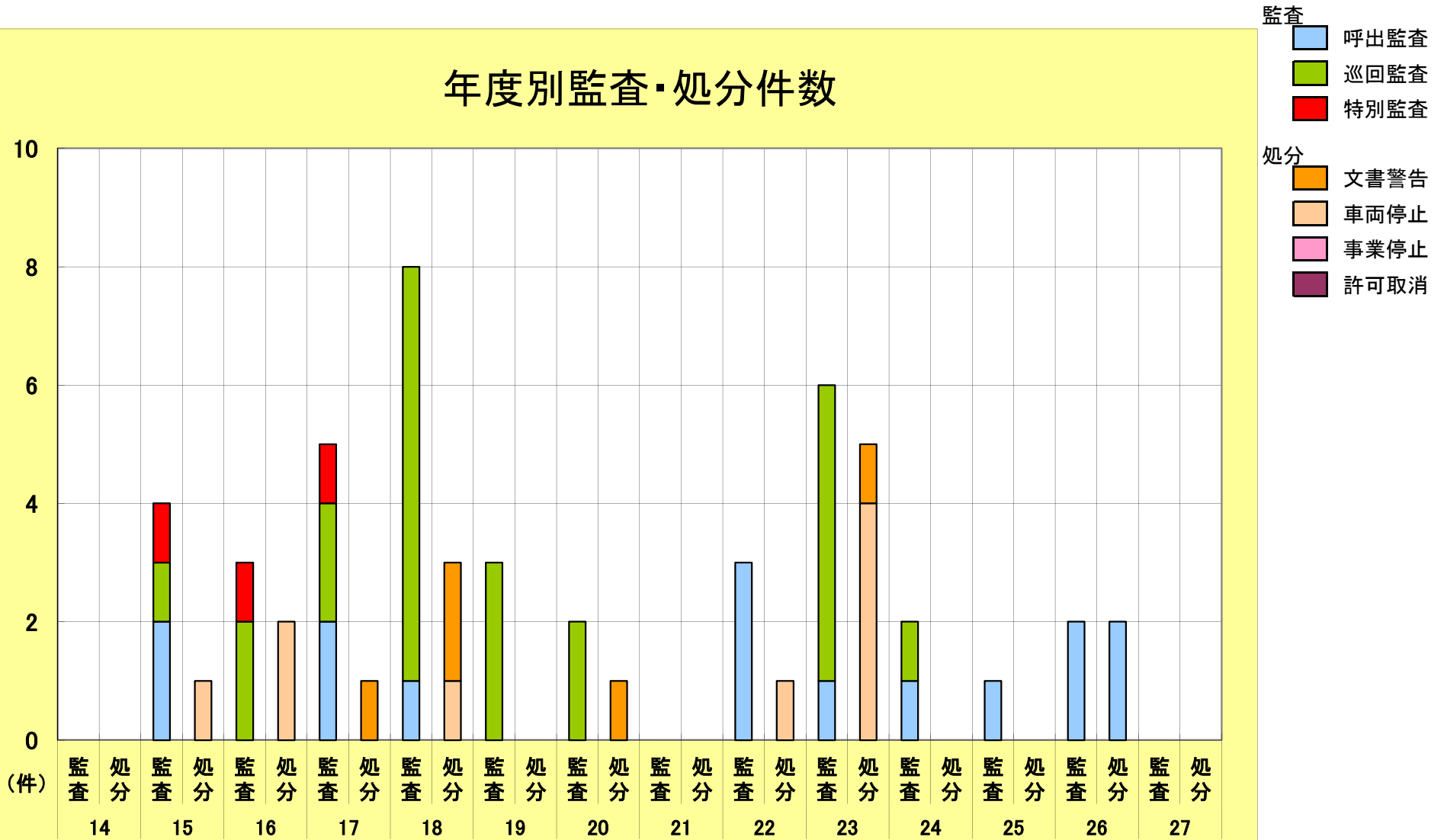


## 5. 年度別タクシー車両数の推移(法人・個人)



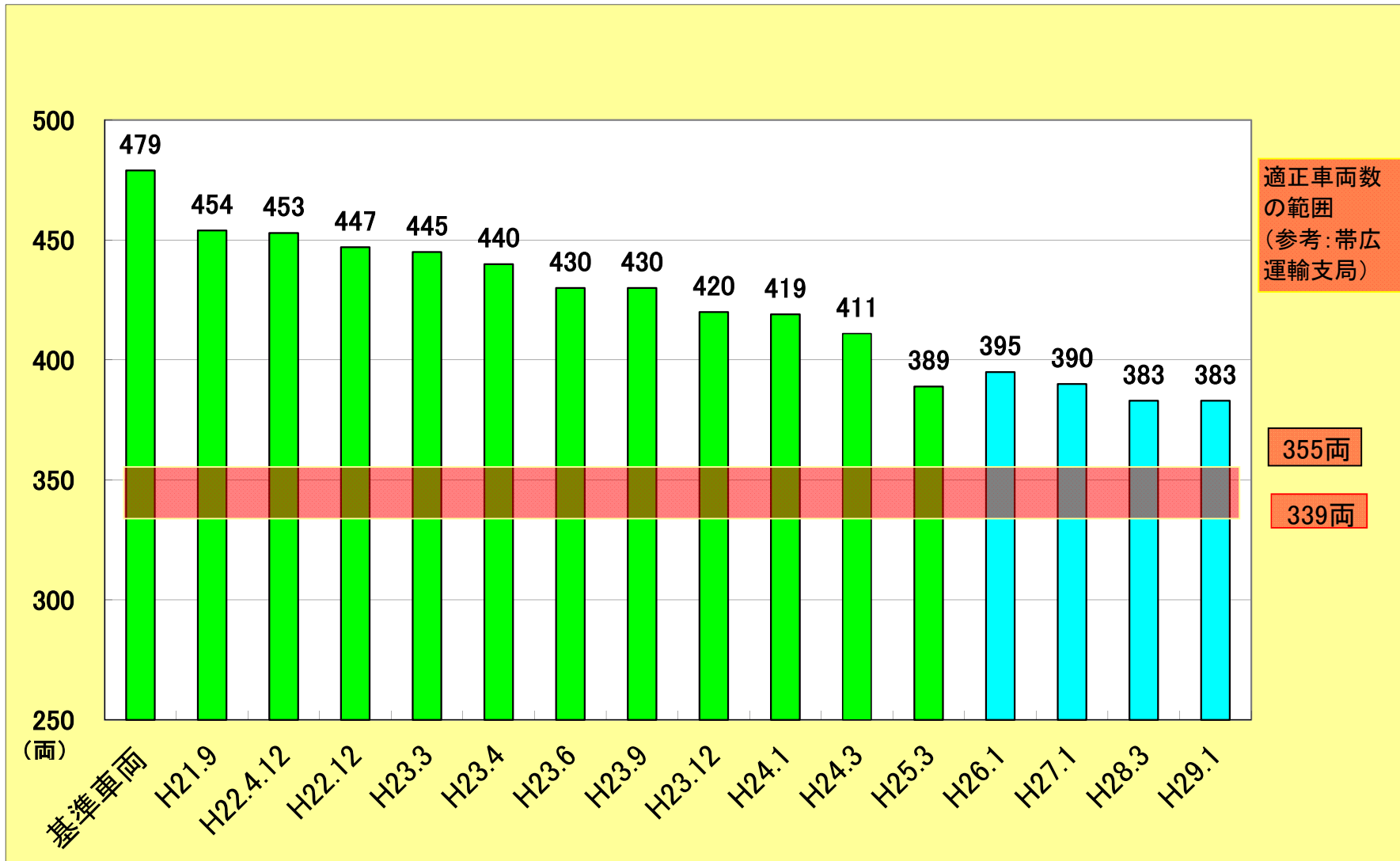
## 6. 帯広交通圏 ・ タクシー事業者への監査実施状況等

### 年度別監査・処分件数



# 事業再構築の進捗状況

# 1. 法人事業者における減車実施に伴う車両数の推移

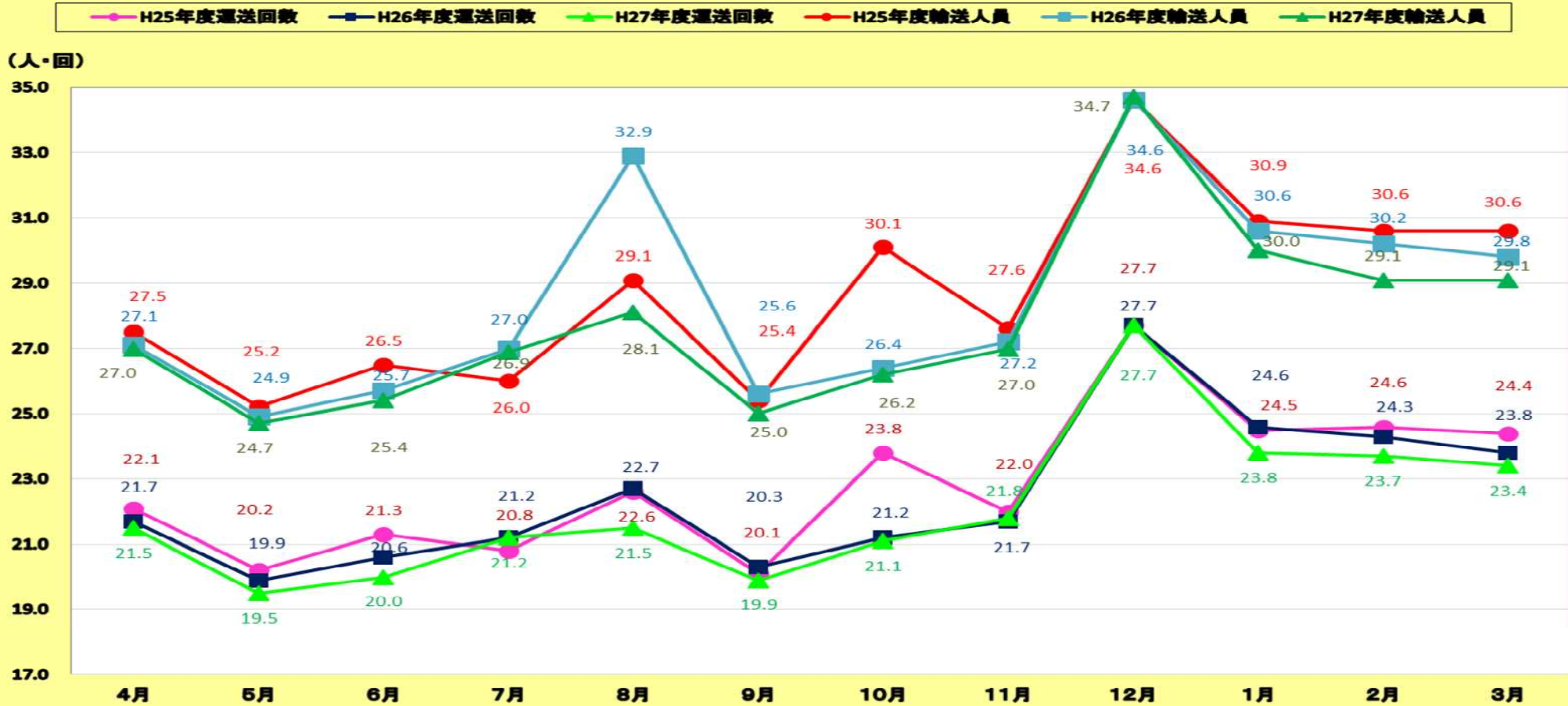






### 3. 実働日車当たりの運送回数・輸送人員の推移

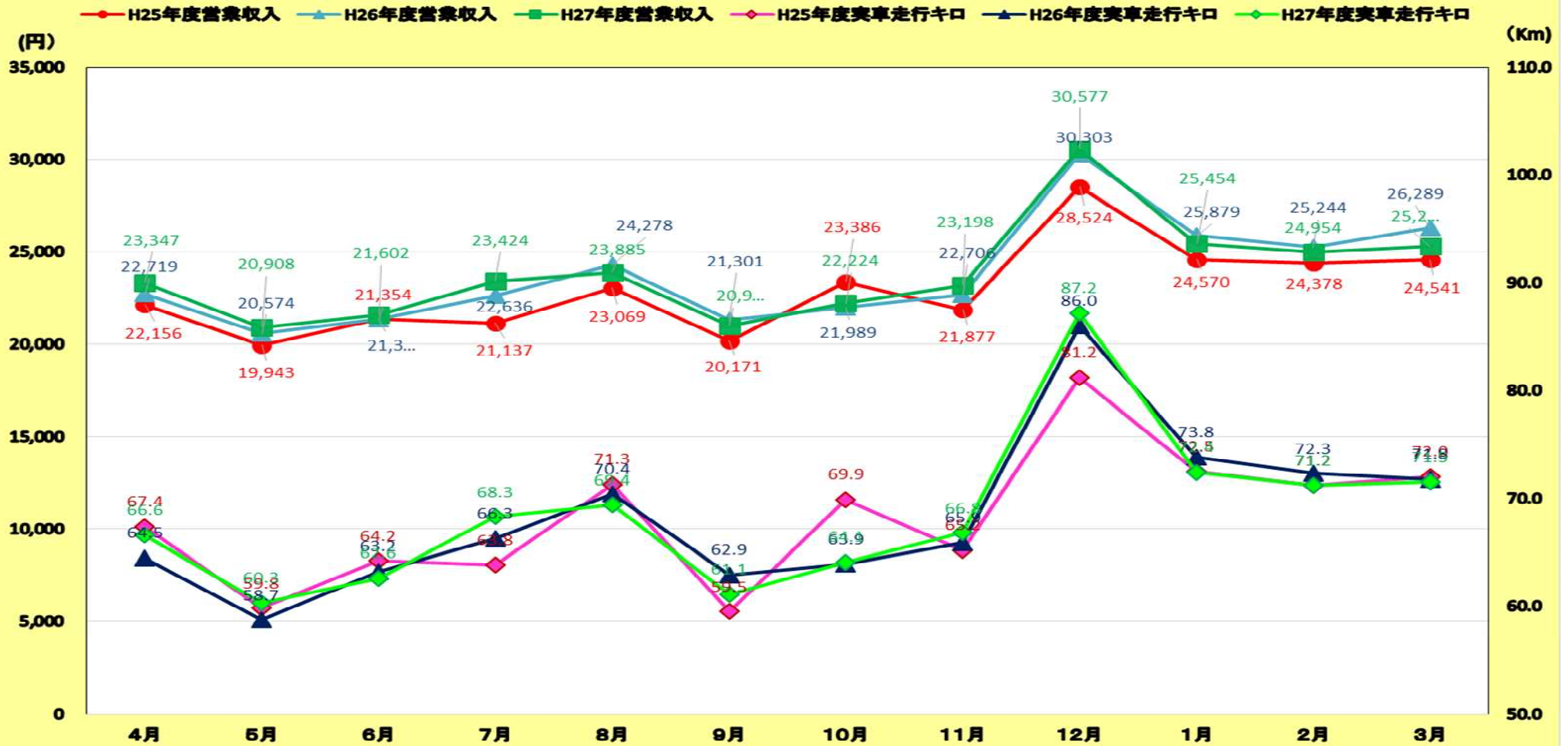
実働日車当たり運送回数・輸送人員の推移(帯広交通圏)



※帯広地区ハイヤー協会データを元に作成

## 4. 実働日車当たりの実車キロと営業収入の推移

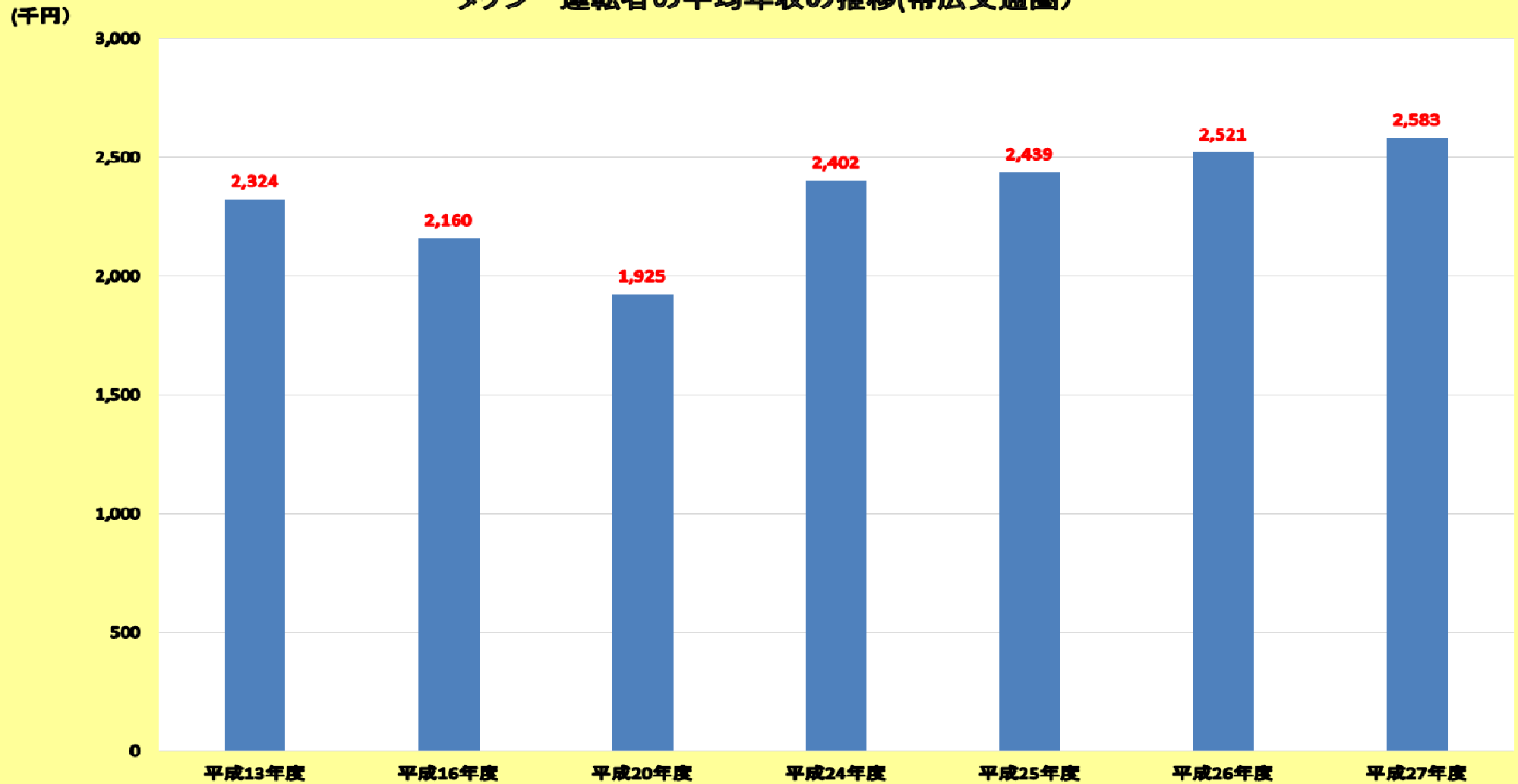
実働日車当たりの実車キロと営業収入の推移(帯広交通圏)



※帯広地区ハイヤー協会データを元に作成

## 5. 乗務員の平均年収の推移

タクシー運転者の平均年収の推移(帯広交通圏)



※事業報告書を元に作成

# 地域計画における活性化事業等の 一覧(参考)

# 1. 地域計画における活性化事業・その他事業の一覧(帯広交通圏)

活性化事業・その他事業の概要	実施主体	実施時期
(1) タクシーサービスの活性化		
【活性化事業】		
○ サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用	事業者、法人協会、個人協会	短期
<del>○ サービス向上のための教育・研修の実施</del>	<del>事業者、個人協会</del>	<del>短期</del>
<del>○ 地理教育の徹底</del>	<del>事業者</del>	<del>短期</del>
<del>○ 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</del>	<del>事業者、法人協会、個人協会</del>	<del>短期</del>
○ ETCの導入	事業者	短期
○ カーナビの導入	事業者	短期・中期
○ ユニバーサルデザイン車両の導入	事業者	中期
○ 福祉タクシーの運行	事業者	短期・中期
○ 介護タクシーの運行	事業者	短期・中期
○ 子育て支援タクシーの運行	事業者	短期・中期
○ チャイルドシートの導入	事業者	短期・中期
○ 妊婦支援タクシーの運行	事業者	短期・中期
<del>○ ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進</del>	<del>事業者</del>	<del>短期</del>
○ 観光タクシー乗務員認定制度(仮称)の導入	事業者、法人協会、個人協会	中期
○ 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入	事業者	短期・中期
○ 事業者における自社Webサイトの開設	事業者	短期・中期
<del>○ 禁煙車の導入</del>	<del>事業者</del>	<del>短期</del>
【その他事業】		
<del>○ 情報提供などのためのHPの開設、Webサイトの構築</del>	<del>法人協会</del>	<del>短期・中期</del>
<del>○ バス・タクシーによる新商品の企画造成</del>	<del>バス、ハイキー協会</del>	<del>短期・中期</del>
<del>○ 一次交通との連携</del>	<del>バス、ハイキー協会</del>	<del>短期</del>
<del>○ 二次交通に関する窓口一本化</del>	<del>バス、ハイキー協会</del>	<del>短期・中期</del>
<del>○ 乗り継ぎ案内の連携、総合かつ円滑化</del>	<del>バス、ハイキー協会</del>	<del>短期・中期</del>
<del>○ 新たな観光ルートの研究開発、提供</del>	<del>バス、ハイキー協会</del>	<del>短期・中期</del>

活性化事業・その他事業の概要		実施主体	実施時期
(2) 事業経営の活性化、効率化			
【活性化事業】			
○ 効率的な勤務シフトへの転換など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	事業者	短期	
<del>○ デジタル式GPS=AVMの導入とそれを活用した効率的配車</del>	<del>事業者</del>	<del>短期・中期</del>	
○ 共同配車システムの推進	事業者	短期・中期	
○ 車両費用等の削減	事業者	短期	
○ 部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮	事業者	短期	
【その他事業】			
○ 市場調査、マーケティング等による需要構造分析	法人協会	短期・中期	
<del>○ ニューサービスに関する要望受付窓口の設置</del>	<del>法人協会</del>	<del>短期</del>	
<del>○ 事前的なアクセス情報の発信による観光客誘致</del>	<del>バス、ハイヤー協会</del>	<del>短期・中期</del>	
<del>○ 観光、宿泊関連機関との連携によるスポット需要の掘り起こし</del>	<del>バス、ハイヤー協会</del>	<del>短期</del>	
<del>○ 自家用車、レンタカーから路線バス・タクシーへのモデルシフト推進</del>	<del>バス、ハイヤー協会</del>	<del>中期</del>	
(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上			
【活性化事業】			
○ 賃金制度・乗務員負担制度の見直し	事業者、法人協会	短期・中期	
○ 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	事業者	短期・中期	
<del>○ 効率的な勤務シフトへの転換等による長時間労働の短縮</del>	<del>事業者</del>	<del>短期</del>	
<del>○ 嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入</del>	<del>事業者</del>	<del>短期・中期</del>	
<del>○ 若年労働者の積極的な雇用の促進</del>	<del>事業者</del>	<del>短期・中期</del>	
<del>○ 健康診断等の充実</del>	<del>事業者</del>	<del>短期</del>	
○ 防犯訓練の実施	事業者	短期	
○ 防犯カメラ等の導入	事業者	短期・中期	

活性化事業・その他事業の概要		実施主体	実施時期
<del>(4) タクシ=事業の構造的要因への対応</del>			
<del>【その他事業】</del>			
<del>○ タクシ=乗り場の整備・拡充</del>		<del>自治体、法人協会、個人協会</del>	<del>短期・中期</del>
(4) 交通問題、環境問題、都市問題の改善			
【活性化事業】			
<del>○ 主要なタクシー乗り場等の街頭指導の促進</del>		<del>事業者、法人協会、個人協会</del>	<del>短期・中期</del>
<del>○ 帯広駅周辺、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</del>		<del>事業者、法人協会、運輸局</del>	<del>短期・中期</del>
<del>○ タクシ=乗り場及び周辺における美化の促進</del>		<del>事業者、法人協会、個人協会</del>	<del>短期</del>
○ ハイブリット車、EV車等低公害車の導入促進		事業者	短期・中期
○ アイドリングストップ車の導入		事業者	短期・中期
○ 後付けアイドリングストップ装置の導入		事業者	短期・中期
○ アイドリングストップ運動の推進		事業者	短期・中期
○ グリーン経営認証の取得		事業者	短期・中期
<del>○ エコドライブの推進</del>		<del>事業者</del>	<del>短期・中期</del>
○ 安全プラン2009の目標値達成に向けての取り組みの推進		事業者、法人協会、個人協会、運輸局	短期
○ NASVAネットの活用促進		事業者	短期・中期
○ 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		事業者	短期・中期
【その他事業】			
○ タクシープールの整備		法人協会、個人協会、自治体、運輸局	短期・中期
○ 自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力		法人協会、事業者、自治体、運輸局	短期

# 資料 3

平成 22 年 3 月 18 日

追加 平成 25 年 2 月 28 日

修正 平成 29 年 2 月 28 日

## 帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画

### I タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

#### 1. 帯広交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ① 帯広交通圏におけるタクシーは、十勝の中核都市帯広市とその周辺町村である芽室町、音更町、幕別町(旧忠類村を除く。)、池田町、中札内村、更別村(圏内人口 2.7 万 2 千人) において、一定の路線と時間に輸送サービスを提供するいわば線的な大量輸送機関である JR やバスに対し、個々の利用者のニーズに応じ機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担当し、特に他の公共交通機関の輸送が終了する深夜、早朝の時間帯においては主たる公共交通機関として、地域住民の生活に欠かせない輸送機関となっている。
- ② 帯広交通圏においては、平成 27 年度には 1 日あたり 7 千 9 百人 をタクシーが輸送し、住民の移動手段の重要な一翼を担っている。
- ③ 帯広交通圏におけるタクシーの営業形態は、流し営業及び駅、繁華街での付け待ち営業が主体となっており、24 時間、帯広市とその周辺町村の生活やビジネスを支える移動手段となっている。

#### 2. タクシー事業の現況

##### (1) タクシー需要の減少

帯広交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、規制緩和前の平成 13 年度 と比べても減少しており、今後ともしばらくは輸送人員の回復は難しい状況と思われる。

平成 13 年度 4 1 2 万人

平成 20 年度 3 4 4 万人 (約 16.5% の減少)

平成 27 年度 2 8 9 万人 (約 29.9% の減少)

帯広交通圏では圏内人口は規制緩和前と比較しほぼ横ばいだが、軽自動車、二輪を含めた総自動車数は増加傾向にある。



平成13年度 219,937両（旧忠類村を除く）

平成20年度 228,803両（旧忠類村を含む）

平成27年度 241,144両（旧忠類村を含む）

また、運転代行業も規制緩和以降増加傾向にあったが、平成21年度をピークにして、その後減少している。

平成17年度 23事業者 118両

平成21年度 36事業者 162両

平成27年度 33事業者 115両

## (2) 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ① 平成14年2月の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」の施行による需給調整規制の廃止を契機として、帯広交通圏においては新規参入事業者の増加及び既存事業者も含めた増車が行われてきた。

平成13年度末の帯広交通圏における法人タクシー事業者数及び車両数は15事業者、464両であったのに対して、平成20年7月11日（特定特別監視地域として、増車抑制対策を実施）現在では、17事業者、479両と、事業者数で13.3%、車両数で3.2%増加した。なお、特定特別監視地域の指定とともに、業界内で減車に向けた自主的な取組が行われ、平成21年9月30日までに25両の減車が行われ、更に平成22年4月12日までに1両の減車が行われたところである。

その後、特定事業計画による事業再構築認定事業者により29両の減車が行われ、事業再構築によらない減車も平成29年1月31日までに41両が行われた。

一方、帯広交通圏の個人タクシーの事業者数については、平成13年度末で88事業者（88両）であったものが、平成28年3月末では67事業者となっている。（運輸支局資料）

- ② 平成28年8月1日付け北海道運輸局公示第33号で示された帯広交通圏における適正と考えられる車両数は、上限が355両、下限が339両であり、平成28年3月末現在の車両数383両と比べ、大幅な差が認められる。

## (3) 収益基盤の悪化

- ① 帯広交通圏においては、供給されるタクシー車両数は若干増加した一方で、需要すなわちタクシー利用者が減少した結果、タクシーを取り巻く経営環境は大変厳しい状況となっている。

・法人タクシーの1日1車当たりの実車走行キロ、運送収入（税込み）及び年間の実車率（運輸支局資料）

平成13年度	67.3km	/	23,478円	/	35.1%
平成20年度	56.4km	/	19,883円	/	31.7%
平成27年度	67.2km	/	23,320円	/	36.5%

また、年間運送収入は平成13年度の規制緩和以降、平成16年度から5年間連続で減少しており、タクシーを取り巻く経営環境は大変厳しい状況となっている。(運輸支局資料)

- ② 帯広交通圏のタクシー事業者の収支状況は、運送収入が減少する一方で、燃料(LPG)価格の高騰や安全対策等の経費の増大等により年々悪化傾向にあり、今後も収支状況が改善されなければタクシー事業の経営は益々厳しくなり、タクシーの地域公共交通機関としての機能が一層低下することが懸念される。

・法人タクシーの収支状況(運輸支局資料)

平成20年度	16社中	9社が赤字
平成27年度	15社中	10社が赤字

(4) 運転者の労働条件の低下

タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、帯広交通圏のタクシー運転者の平均年収は、規制緩和前の平成13年度には230万円を超えていたが、平成20年度には193万円まで低下している。その後は減車や活性化事業の効果もあり、平成27年度には258万円となっている。しかし、北海道における全産業の男子労働者の平均賃金との格差で見ると、平成27年における全産業平均賃金の年額45.7万円には満たない賃金となっている。(厚生労働省賃金構造基本統計調査)

(5) 運転者の高齢化

- ① 平成27年の帯広市内11社北海道内のタクシー運転者(男)の平均年齢は60.6歳と、北海道における全産業の男子労働者の平均年齢44.5歳に比べて、約16歳も高く、運転者の高齢化が進行している状況となっている。(厚生労働省賃金構造基本統計調査)

- ② 低賃金であるため、若年の新規労働者の入職は減少している一方、タクシー労働者の多くは高齢者で成り立っているため、他業種への転職も難しい状況となっている。

(6) 帯広交通圏におけるタクシー業界の取組み

マイカーの増加や長引く経済不況の波を受け、タクシー需要は年々減少傾向にある。しかし、鉄道やバスなどの大量公共交通機関が運行する時間帯は限られ、それを補填する交通機関として、さらには、24時間くまなく市中を走行するタクシーは防犯や

高齢者、体の不自由な方々の重要な足として、地域の公共交通という責任・使命がある。不況だからと手をこまねいているのではなく、利用者の増加や利便性の向上を目指した取組みや、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを展開してきた。

タクシーサービスの充実・向上という点では、移動制約者等の移動手段としての福祉タクシー（バリアフリー法に対応したリフト式車両を含む）、介護タクシーの導入の促進を図っている。最近の傾向として、電子マネーやIDを活用した決済器の導入なども検討しているところである。

地域社会の安全・安心への取組みとして、こども110番、SOS防犯タクシー、タクシーパトロール、防災レポートタクシー、火災予防（通報協力）タクシー等の推進を図っているが、特に昨夏から頻繁に発生した「ひったくり」事件や強盗事件などへの抑止力、事件の早期解決協力として、ドライブレコーダーを活用しての防犯協定を北海道警察釧路方面本部と締結（平成21年10月）したところである。

運行の効率化、環境対策としては、アイドリングストップの推進、デジタルGPS-AVM機器の導入による配車時間・空車走行距離の短縮、ハイブリッド車などの低公害車の導入、グリーン経営認証取得の推進、インフルエンザやノロウイルス、O157などへの対応として、頻繁な車内消毒の実施などの取組みも推進している。

安全対策としては、「運輸安全マネジメント」の徹底、運転者適性診断の受診促進、NASVA ネットの活用促進、シートベルト着用の徹底、ドライブレコーダーの導入による安全運転の徹底・事故分析などによって改善に務めてきたところである。

また、運転者の労働条件改善は重要な課題であり、労働時間の短縮、健康や安全対策の強化、賃金制度の研究、乗務員負担制度の見直しなどについて、労働団体と意見交換を推進することとしている。

このほか、タクシー乗り場の整備、「観光タクシー乗務員認定制度（仮称）」の導入の検討、不法駐車に対する監視活動の強化、「親しみやすく、安心して乗れるタクシー」を目指しての運転者教育、車イスなどの使用方法やその体験実習、ケア輸送推進のための取組みも積極的に推進しているところである。

#### (7)新たな顧客を開拓する二次交通の充実に向けた取組み

広大な十勝平野には、多くの観光名所・人気スポットが散在しており、それぞれを結ぶ移動手段は、マイカー・レンタカーなどの自家用車が中心となっている。

近年、この帯広・十勝地域は、とちかち帯広空港のダブルトラッキング化や道東自動車道の道央圏が直結するなど、鉄道とあわせて一次交通（都市間の交通）のインフラ整備が急速に進み、その機能を十二分に果たしており、今後、益々観光需要の増加が見込まれる状況となっている。

ただ、これらの一次交通にアクセスすべき二次交通（中心地から目的地などへの交通）

としてのバス・タクシーの連携が必ずしも十分な体制にはなっていないのが現状であり、観光需要等に応えるための連携が急務となっている。

この体制を構築するために、十勝地区バス協会と十勝地区ハイヤー協会は「二次交通協議会（仮称）十勝圏二次交通活性化推進協議会」を立ち上げ、管内における二次交通の整備と情報発信などを共同で行うことで合意しており、タクシーにおいては帯広交通圏のタクシーがその中心的な役割を担うことになる。

これにより、観光客はもとより地域住民の利便性を向上させ、管内における観光客の流入増加と移動人口の増加という新たな需要を喚起させ、事業の活性化を図ろうというものである。

#### (8) まとめ

このように、帯広交通圏におけるタクシー事業が直面する需要の低下と供給過剰、それに伴う運転者の労働環境の悪化、違法駐車が増加など様々な問題が顕在化するなかで、タクシー業界としてもさまざまな努力をしてきたところであり、さらなる創意工夫と需要を喚起する新たなサービスの創設等が必要と考えられるが、タクシーが地域公共交通機関としての役割を十分に果たすためには、まずは供給過剰を解消することが肝要と思われる。

### 3. 取組みの方向性

#### (1) 安全・安心で良質なサービスの提供

- ① 十勝の中核都市である帯広市とその周辺町村における面的な移動サービスを担う公共交通機関として、また北海道の主要産業の一つである観光に関しても大きな機能が期待されるタクシーには、今後とも「安全・安心で良質なサービス」の提供が強く求められている。
- ② タクシーが「安全・安心で良質なサービス」を利用者に継続的に提供していくためには、安全輸送の確保とともに、事業者自らが積極的に新規需要の開拓に務め、利用者に対する接客を始めとしたサービス向上に向けた更なる取組みを持続的に行っていくことが必要である。

#### (2) 魅力ある労働環境の整備

タクシーがよりよいサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成がなにより重要であることから、タクシー運転者の労働条件の改善と入職者に対する養成を行う環境を整備することが必要である。

#### (3) 社会的要請への対応

タクシー事業者が、CO<sub>2</sub>の削減による環境問題への対応、高齢化社会に対応した福祉輸送の充実、地域社会の安全・安心への取組みとしての防犯対策の強化、タクシーの駐停車を原因とする交通渋滞問題への対応等の社会的な要請に対する責務を果た

していくことが必要である。

#### (4) 健全な事業経営の確保

タクシー事業者が、上記(1)～(3)に取り組むためには、収支バランスのとれた事業経営を構築していくことが重要であることから、供給過剰状態の解消に向けた取組みを行う必要がある。

## II 準特定地域計画の目標

### 1. タクシーサービスの活性化

- ① 地域公共交通機関であるタクシーに求められているサービスは、「安全・安心で良質なサービス」を提供することである。そのため、タクシー事業者間で適切な連携、共同事業を実施する一方、接客、車両の更新などサービスレベルの向上については事業者間での競争原理を働かせ、利用者の満足度を高めることを目標とする。
- ② 新たな需要喚起については、高齢化社会、バリアフリー法の趣旨に沿った対応として、高齢者、障害者が利用しやすいタクシーサービスの提供に向けた取組みを行うものとする。具体的には、ユニバーサルデザイン車両の導入、バリアフリーに対応するための乗務員教育などにより、サービスレベルの向上を図るものとする。
- ③ 道内の主要産業と位置付けられる観光への対応として、魅力的な観光周遊ルートの設定、乗務員の観光知識の習得、観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入等により、タクシーによる周遊観光サービスの高度化を図る。

### 2. 事業経営の活性化、効率化

- ① タクシーが、公共交通機関としての社会的な責任を果たし、良質なタクシーサービスを利用者に提供するとともに、輸送の安全に対する投資を継続するためには、安定的な経営環境を構築することが重要である。従って、各事業者がタクシー需要の掘り起こしに向けた取組みを強化するとともに、事業経営を効率化することとする。
- ② タクシー事業者は、道路運送法その他の関係法令を遵守した事業経営を行うとともに、運転者、車両の適切な運用、管理を行うこととする。具体的には、適切な勤務シフトの構築等による効率的な車両運用により、1両あたりの生産性を向上させることとする。

### 3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー事業者は、労働関係法令等の遵守はもとより、タクシー運転者の賃金を北海道の全産業男子労働者平均に可能な限り近付けることを目標とする。当面、適正な供給体制への見直しにより、平均年収を、規制緩和前の平成13年度実績に引き上げることを目標とする。

#### 4. 交通問題、環境問題、都市問題の改善

現在、帯広市中心部などで生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞・違法駐停車等の問題を改善し、一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全確保を目指す。

#### 5. 供給抑制

- ① 現在の諸問題は、帯広交通圏のタクシーが供給過剰であることが原因であることは否めない。

平成28年8月1日付け北海道運輸局公示第33号で示された帯広交通圏における適正と考えられる車両数である上限の355両、下限の339両と、平成28年3月末現在の車両数383両との比較では7.3%～11.5%の乖離があるところである。

従って、帯広交通圏の各タクシー事業者は、適正台数を目指した取組みが必要である。

- ② 各タクシー事業者が、適正台数を目指した取組みを行う際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意する必要がある。

#### 6. 過度な運賃競争への対策

- ① 各タクシー事業者は、道路運送法第9条の3第2項各号の趣旨を踏まえ、適切に対応するものとする。
- ② 各種割引制度の設定については、割引による減収を含んだ収支が相償うことを前提として、利用者にわかりやすいものとなるよう各事業者が留意する必要がある。

### Ⅲ **準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項**

#### 1. **活性化事業及びその他の事業に関する項目**

Ⅱに掲げた目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき**活性化**事業及びその他の関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を以下に列記する。

**活性化**事業に関しては、当該**準特定**地域計画の作成に合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独でまたは共同して行おうとする**活性化**事業を、以下の各項目から積極的に選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が、実施時期を勘案して事業を行うものとする。

また、**活性化**事業がより多くの事業者によって取り組まれるとともに、目標の早期達成を図るため、**活性化**事業を実施するタクシー事業者を支援する方策を関係者間で



検討することが必要である。

なお、各項目の予定する実施期間のうち、短期については1年以内、中期については、指定期間内を目途として取り組むこととする。

## (1) タクシーサービスの活性化

### 【活性化事業】

○サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

~~○サービス向上のための教育・研修の実施~~

~~実施主体：タクシー事業者、個人協会~~

~~実施時期：短期~~

~~○地理教育の徹底~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期~~

~~○短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのPR~~

~~実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会~~

~~実施時期：短期~~

○ETCの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ユニバーサルデザイン車両の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

~~○ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期~~

○観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：中期

○電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○事業者における自社 Web サイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

~~○禁煙車の導入~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期~~

~~【その他の事業】~~

~~○情報提供などのための Web サイトの構築~~

~~実施主体：法人協会~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○バス・タクシーによる新商品を企画造成する~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○一次交通との連携を図る~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期~~

~~○二次交通に関する窓口を一本化する~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○乗継案内を連携し総合かつ円滑化する~~



~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○新たなアクセスルートを研究開発し提供する~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期・中期~~

## (2) 事業経営の活性化、効率化

### 【活性化事業】

○効率的な勤務シフトへの転換など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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

~~○デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期・中期~~

○共同配車システムの推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

### 【その他の事業】

○市場調査、マーケティング等による需給構造分析

実施主体：法人協会

実施時期：短期・中期

~~○ニューサービスに関する要望受付窓口の設置~~

~~実施主体：法人協会~~

~~実施時期：短期~~

~~○事前的なアクセス情報を発信し観光客誘致を図る~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○観光、宿泊関連機関と連携しスポット需要の掘り起こしを図る~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：短期~~

~~○自家用車、レンタカーから路線バス・タクシーへのモデルシフトを推進する~~

~~実施主体：バス、ハイヤー協会~~

~~実施時期：中期~~

### (3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

#### **【活性化事業】**

○賃金制度・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者・法人協会

実施時期：短期・中期

○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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

~~○効率的な勤務シフトへの転換等による長時間労働の短縮~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期~~

~~○嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○若年労働者の積極的な雇用の促進~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期・中期~~

~~○健康診断等の充実~~

~~実施主体：タクシー事業者~~

~~実施時期：短期~~

○防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○防犯カメラ等の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

### ~~(4) タクシー事業の構造的要因への対応~~

#### ~~【その他の事業】~~

~~○タクシー乗り場の整備・拡充~~

~~実施主体：自治体、法人協会~~

実施時期：短期・中期

(4)交通問題、環境問題、都市問題の改善

【活性化事業】

○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期・中期

○帯広駅周辺、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抑止策の構築と徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会、運輸支局

実施時期：短期・中期

○タクシー乗り場および周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○ハイブリッド車、EV車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○後付けアイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○エコドライブの推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○安全プラン2009の目標値達成に向けての取り組みの推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸支局

実施時期：短期

○NASVA ネットの活用促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

【その他の事業】

○タクシープールの整備

実施主体：法人協会、個人協会、自治体、運輸支局

実施時期：短期・中期

○自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力

実施主体：法人協会、タクシー事業者、自治体、運輸支局

実施時期：短期

2. **活性化**事業計画を進めるにあたって留意すべき事項

タクシーが公共交通機関としての機能を十分発揮し、「Ⅱ **準特定**地域計画の目標」に掲げた各目標を着実に達成するためには、帯広交通圏のタクシー供給過剰を解消していくことが必要である。

「特定地域**及び準特定地域**における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」第11条に規定する「**活性化**事業計画」には、同条第3項において**活性化**事業と相まって「事業再構築（事業の譲渡又は譲受、法人の合併または分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）」について定めることができることとされている。

また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、**準特定**地域計画に位置付けられた**活性化**事業の実施と相まってタクシー事業の**活性化の推進**に資するものであり、**活性化**事業の効果を高めるのに有効であると判断された場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利便が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」と示されているところである。

このような、同法及び基本方針の趣旨を踏まえ、帯広交通圏のタクシー事業者は**活性化**事業及び供給輸送力の減少について積極的に検討し、これらを進めることが必要不可欠である。

なお、タクシー事業者がこれら事業に取り組む際には、協議会構成員のみならず、

関係行政機関、団体等の協力も必要不可欠である。

そのために、国は一般乗用旅客自動車運送事業の事業者等が行う適正化及び活性化に関する取組みのために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言、その他の支援を行うことが求められる。併せて、タクシー事業の適正化を推進するため、厳格な監査、処分その他の必要な措置を実施するとともに、これらの改善がなされているかの確認を的確に実施することが必要である。

これらの関係行政機関、団体等が本準特定地域計画の趣旨を十分理解し必要な行動を行うことについて、本協議会として協力を要請するものである。

以 上



北自旅二第327号  
平成29年2月7日

一般社団法人北海道ハイヤー協会会長 殿



「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に係るフォローアップについて（依頼）

日頃より、国土交通行政につきまして、ご協力とご理解を賜りありがとうございます。

標記については、平成26年の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成21年法律第64号）改正時の附則及び衆参両院の附帯決議により、適正化・活性化の取組状況についてフォローアップを行うこととされております。

このため、平成28年4月に策定した「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」においては、特定地域・準特定地域（以下、「特定地域等」という。）における地域指定の効果について、具体的な項目を定め、改善度や目標達成度を通じて地域・事業者の取組を評価し、その結果を公表することとしています。

ついては、貴協会におかれましては、傘下会員について、別添の要領に基づき別紙報告書により報告していただきますようお願い致します。

北海道運輸局長 殿

自動車局長

(公印省略)

「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に係るフォローアップについて（調査依頼）

平成26年の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成21年法律第64号）改正時の附則及び衆参両院の附帯決議により、適正化・活性化の取組状況についてフォローアップを行うこととされている。

このため、平成28年4月に策定した「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」においては、特定地域・準特定地域（以下、「特定地域等」という。）における地域指定の効果について、具体的な項目を定め、改善度や目標達成度を通じて地域・事業者の取組を評価し、その結果を公表することとしている。

については、今後下記要領に基づき調査することとしたので、管内運輸支局等に周知されたい。

なお、本件については、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会あて、別添のとおり通知したので申し添える。

## 記

### I 共通事項

- ① 調査対象：特定地域等の全事業者
- ② 調査対象期間：毎年4月1日～3月31日までの間、もしくは年度末時点（「賃金の改善度」については、別に定める期間）
- ③ 報告期限：本省あて毎年6月末日
- ④ 公表時期：毎年8月（平成29年度以降）
- ⑤ 公表の方法：地域のタクシー協会は、特定地域等の計画に基づく適正化・活性化の取組状況（地域単位、事業者単位）をホームページで公表。国土交通省は、全国の対象地域単位の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめ、ホームページで公表。

国自旅第266号  
平成28年12月27日

各地方運輸局長 殿  
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長  
(公印省略)

「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に係るフォローアップについて（調査依頼）

平成26年の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成21年法律第64号）改正時の附則及び衆参両院の附帯決議により、適正化・活性化の取組状況についてフォローアップを行うこととされている。

このため、平成28年4月に策定した「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」においては、特定地域・準特定地域（以下、「特定地域等」という。）における地域指定の効果について、具体的な項目を定め、改善度や目標達成度を通じて地域・事業者の取組を評価し、その結果を公表することとしている。

については、今後下記要領に基づき調査することとしたので、管内運輸支局等に周知されたい。

なお、本件については、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会あて、別添のとおり通知したので申し添える。

## 記

### I 共通事項

- ① 調査対象：特定地域等の全事業者
- ② 調査対象期間：毎年4月1日～3月31日までの間、もしくは年度末時点（「賃金の改善度」については、別に定める期間）
- ③ 報告期限：本省あて毎年6月末日
- ④ 公表時期：毎年8月（平成29年度以降）
- ⑤ 公表の方法：地域のタクシー協会は、特定地域等の計画に基づく適正化・活性化の取組状況（地域単位、事業者単位）をホームページで公表。国土交通省は、全国の対象地域単位の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめ、ホームページで公表。



## II フォローアップの内容

### 1 適正化事業について

#### (1) 減車、休車、営業方法の制限、実働率の状況

調査対象期間：4月1日～3月31日

調査項目：当該期間における減車等台数・実働率

※輸送実績報告書に基づき、集計の上報告すること。

#### (2) 労働環境改善に向けた取組状況

##### ① 特定地域等指定基準に基づく指標

調査対象期間：4月1日～3月31日

調査項目：

- ・日車営収の改善度
- ・実在車両数と適正車両数の乖離率の改善度
- ・実働実車率の改善度
- ・赤字事業者車両数シェアの改善度

※輸送実績報告書・事業報告書に基づき、集計の上報告すること。

##### ② 賃金の改善度

調査対象期間：2月～4月の3ヶ月間

調査項目：運転者給与支払総額、運転者総労働時間、総売上 等

※別紙様式1により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

##### ③ 運転者負担の解消割合

調査対象期間：年度末時点

調査項目：カード手数料、無線使用料、カーナビ・GPS使用料、制服代、黒タク乗務料、  
戻送時の高速料金、公共的割引料金 等

※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

##### ④ 平均車齢の改善度

調査対象期間：年度末時点

調査項目：平均車齢

※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

##### ⑤ キャリアパスの明示・スキル評価の有無

調査対象期間：4月1日～3月31日

調査項目：キャリアパスの明示、スキルアップのための研修制度、スキルに対する処遇面  
での評価の有無、採用者数、採用者平均年齢、離職者の平均勤続年数 等

※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

## 2 活性化事業について

### (1) 評価指標

調査対象期間：年度末時点  
調査項目：以下の項目毎に目標値の設定を前提

- ① 妊婦・子ども向けタクシー取組事業者数及び認定運転者数シェア
- ② UD 研修受講者数及び受講運転者数シェア
- ③ 観光タクシー取組事業者数・認定運転者数及び認定運転者数シェア
- ④ 外国語講習受講者数及び受講運転者数シェア
- ⑤ アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数シェア

以下、設定することが望ましい項目

- ⑥ UD タクシーの導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑦ 環境対応車の導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑧ 先進安全自動車（ASV）導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑨ クレジットカード・電子マネー等導入事業者数及び導入車両数シェア

※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

### (2) 計画的な活性化の促進

各協議会は、活性化の取組を計画的に進めるため、項目毎に目標値を設定し、調査結果の検証と新たな目標を設定し、6月末までに国土交通省に報告する。なお、本報告は地域計画へ反映したものの提出をもって代えることができることとする。

新たな目標（項目の追加、目標値の見直し等）の設定においては、利用者アンケート等を活用し利用者の満足度を踏まえるなど、サービスの拡大と合わせ内容の充実についても見直しを検討する。

協議会の存する地域のタクシー協会は、新たな目標の設定等に関する協議会の開催に際し、時間的余裕を持って調査結果を協議会に報告する。

## 3 評価手法

### (1) 地域の取組に対する評価

- ・ 1 (2)、2 (1) の各項目について、対前年同期比の伸び率（改善度）をもって評価する。
- ・ 全国における特定地域等の平均値に対する各特定地域等の値を比較し評価する。

### (2) 個別事業者の取組に対する評価

- ・ 1 (2)、2 (1) の各項目について、対前年同期比の伸び率（改善度）をもって評価する。
- ・ 地域の平均値に対する各事業者の値を比較し評価する。

#### 4 公表の内容・方法

##### (1) 地域のタクシー協会の場合

- ・地域のタクシー協会は、国土交通省の集計結果をもとに、管内の状況について特定地域等毎に公表する。
- ・(2)により優良事業者としての評価を受けた事業者の実績を公表する。

##### (2) 国土交通省の場合

- ・国土交通省は、1 (1)、(2)、2 (1)の各項目について、全国の平均値とともに、特定地域等毎に地域の平均値を公表する。なお、本調査の実施にあたり協力が得られなかった事業者があった場合は、当該地域における協力が得られなかった事業者数を合わせて公表する。
- ・全ての項目において、地域の平均値を上回り、取組事項が先進的であるなど、総合的に判断して、優良である事業者を公表することとする。

#### 5 その他

本調査は、行政処分及び監査を行うことを目的として実施するものではない。

別添

国自旅第266号の2  
平成28年12月27日

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に係るフォローアップについて（調査依頼）

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達したので、その旨了知されるとともに、傘下会員に対し、調査協力について周知されたい。