

帯広交通圏タクシー事業  
適正化・活性化協議会設置要綱(案)

制定平成 年 月 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(特定地域)の関係者の自主的な取組を中心として、当該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) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整

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

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

に掲げるもののほか、協議会が必要と認める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、次に掲げる者とする。

#### 1 法第8条第1項に掲げる者

- (1) 北海道運輸局長又はその指名する者
- (2) 帯広市長又はその指名する者
- (3) 十勝地区ハイヤー協会会長及び経営労務委員長
- (4) 協同組合帯広個人タクシー協会理事長
- (5) タクシー事業者(タクシー協会等に所属している者を除く。)
- (6) 全国自動車交通労働組合連合会(全自交)北海道地方連合会帯広地域協議会を代表する者
- (7) 社団法人帯広消費者協会会長又はその指名する者

#### 2 法第8条第2項に掲げる者

- (1) 帯広労働基準監督署長又はその指名する者
- (2) 北海道釧路方面帯広警察署長又はその指名する者

#### (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。
- 4 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 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24年9月30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 法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成

員の種別ごとに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。

北海道運輸局長が合意していること。

帯広市長が合意していること。

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。

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。

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。

帯広消費者協会会長が合意していること。

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) 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。

- (2) 及び から までに掲げる要件を満たしていること。

地域計画の作成に合意したタクシー事業者が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。

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。

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。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち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。

会長が合意していること。

会長以外の構成員の過半数が合意していること。

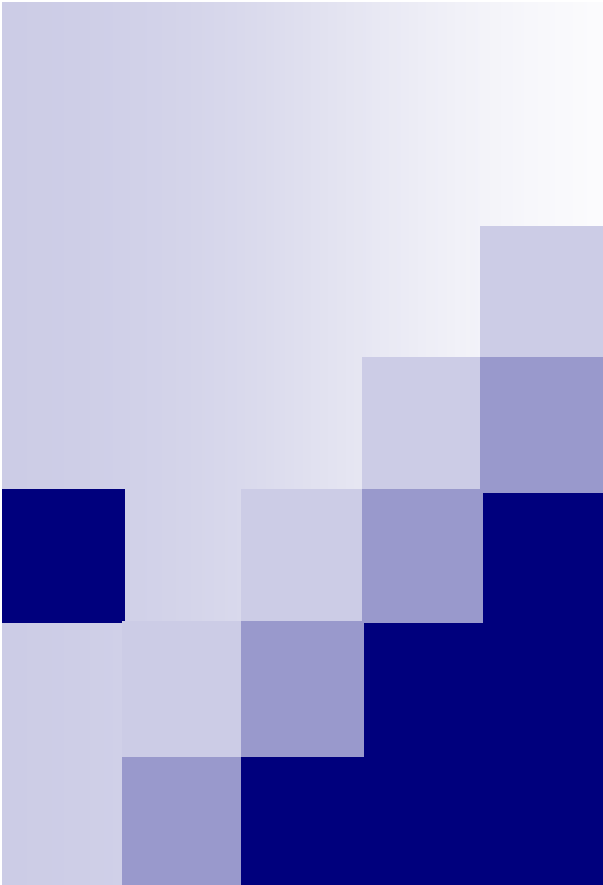
10 協議会は、地域計画の作成までは必要に応じて、作成後は定期的を開催することとする。

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。

- 12 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。
- 13 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。

(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。



帯広交通圏  
タクシー事業適正化・活性化  
協議会(第1回)

帯広交通圏タクシー事業  
適正化・活性化協議会事務局  
平成21年12月16日

資料2 「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」について	P 1
制定の背景・目的	
特措法の概要	
協議会について	
地域計画について	
特定事業について	
資料3 タクシー事業の概要	P 7
タクシー事業について	
タクシー事業に関する現行制度の概要	
タクシー運賃の設定方法について	
資料4 帯広交通圏におけるタクシー事業の現況	P 10
資料5 帯広交通圏におけるタクシー業界の取組	P 22
資料6 帯広交通圏における適正と考えられる車両数	P 27
資料7 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基本 方針について	

# 「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」について

## 制定の背景・目的

タクシーは、鉄道、バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関

しかしながら、長期的にタクシー需要が減少傾向にあるなかで、タクシー車両が増加

平成14年2月のタクシー事業の規制緩和  
参入規制の撤廃 過剰な輸送力増加  
運賃規制の緩和 過度な運賃競争

- ・ タクシー事業の収益基盤の悪化
- ・ 違法・不適切な事業運営の横行
- ・ 利用者サービスが不十分
- ・ 運転者の労働条件の悪化
- ・ 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

タクシーが、地域公共交通機関としての機能を十分に発揮することが困難な状況

交通政策審議会答申  
「タクシー事業を巡る諸  
問題への対策について  
(平成20年12月18日)」

利用者のニーズに合致したサービスの提供 利用者によるタクシーの選択性の向上等  
悪質事業者等への対策 行政処分の強化、運転者登録制度の厳格な運用等  
運賃制度のあり方 自動認可運賃の幅の見直し、下限割れ運賃認可審査の厳格化等

供給過剰進行地域  
における対策

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(特措法)の制定  
(21年10月1日施行)



## 特措法の概要

### 特定地域の指定等

国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できていない地域を特定地域として指定……道内では札幌交通圏ほか7地域を指定

### 特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者等は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業者の適正化及び活性化を推進するための計画(地域計画)を作成することができる。

地域計画で定めるべき事項

- ・ タクシー事業者の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
- ・ 地域計画の目標
- ・ 地域計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体

### 特定事業計画の作成

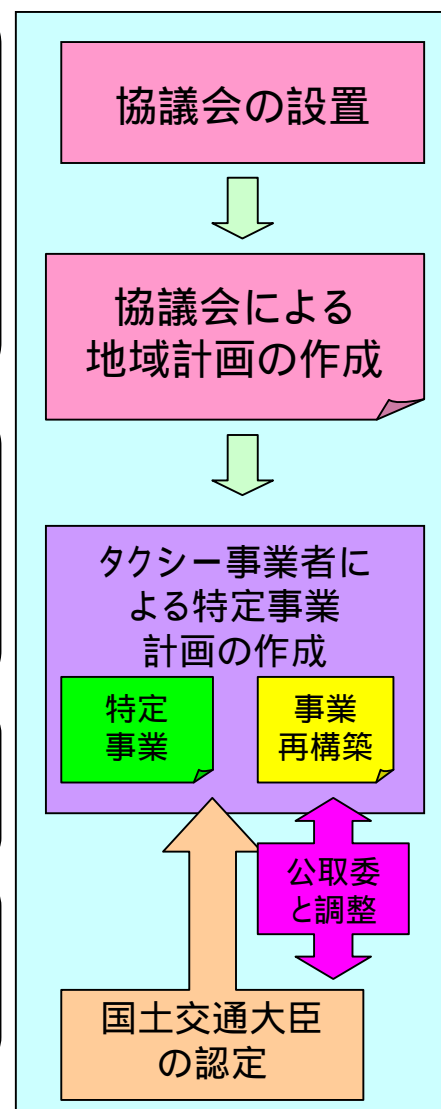
特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、地域計画に即してタクシー事業者の適正化及び活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための計画(特定事業計画)を作成し、国土交通大臣の認可を受けることができる。  
特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(事業再構築)について定めることができる。

### 特定地域における道路運送法の特例

特定地域において増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けることが必要。

### その他

道路運送法に規定するタクシーの運賃及び料金の認可基準のうち「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」とあるのを、当分の間、「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」とする。(全国で適用される措置)



## 協議会について

### 基本的な考え方

- ・ 協議会は、地域計画の作成主体となるものであり、計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化を推進する上での中心的な役割を担うもの。
- ・ 地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共通の認識の下、タクシー事業の適正化・活性化に関する取組を総合的かつ一体的に取り組んでいくことを期待。

### 構成員

- ・ 地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、地域住民のほか、必要に応じて他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等を構成員に含めることが望ましい。
- ・ 協議事項に係る関係行政機関(都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など)の参画を得ることも重要。

### (参考)特措法(抄)

#### 第7条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

#### 第8条

特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整その他当該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の推進に関し必要な協議を行うための協議会(以下単に「協議会」という。)を組織することができる。

- 2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。
  - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
  - 二 学識経験を有する者
  - 三 その他協議会が必要と認める者

## 地域計画について

### 基本的な考え方

- ・ 地域計画は、特定地域における公共交通機関としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組みを定めるもの。
- ・ 地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組みを定めることが必要。
- ・ 特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通機関としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度の運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

### 地域計画に記載する事項について

#### 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

- ・ 協議会における関係者間の共通認識に資するものとして、地域におけるタクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載。
- ・ タクシー事業を巡る現状分析・取組の方向性を定める際には、地方運輸局長が提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要。

#### 地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定。

- タクシーサービスの活性化
- 事業経営の活性化、効率化
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- タクシー事業の構造的要因への対応
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- 供給抑制
- 過度な運賃競争への対策

### 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

- ・ 地域計画には、法令に違反せず、法及び基本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。
- ・ 次の観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事項を適切に設定することが望ましい。

輸送需要に対応した合理的な運営  
法令の遵守の確保  
輸送サービスの質の向上  
輸送需要の開拓

(参考)特措法(抄)

#### 第9条

協議会は基本方針に基づき、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を推進するための計画(以下「地域計画」という。)を作成することができる。

- 2 地域計画は、次に掲げる事項について定めることとする。
  - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
  - 二 地域計画の目標
  - 三 前号の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項
  - 四 前三号に掲げるもののほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

## 特定事業について

### 特定事業の具体例

利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供

ニーズに応じたタクシーの検索が可能なWEBサイトの開設、事業者評価ランク制の創設 等

情報通信技術の活用による運行の管理の高度化

GPS - AVMシステムを活用した配車、タクシー乗場情報提供システムを活用した効率的配車 等

利用者の利便の増進に資する乗り場の設置及び運営

優良タクシー乗り場の整備、距離別乗場の整備 等

適正な運行の確保に資する装置等の導入

デジタルタコグラフの導入、映像記録型ドライブレコーダーの導入 等

運転者等に対する講習等の実施

基本法令講習の実施、街頭指導の実施 等

利用者からの苦情、問合せ等に迅速かつ適切に対応するための体制の整備

苦情、要望受付の専用窓口の設置、遺失物照会のためのWEBサイト設置 等

他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化に資する措置の実施

駅前乗り場の整備、鉄道、バス等のダイヤに対応した駅前等への計画配車の実施 等

タクシーの集中による駅前、繁華街等の渋滞解消措置の実施

ショットガン方式の導入、ナンバープレートによる乗入れ規制の導入 等

タクシー事業活動に伴う環境負荷の低減

低公害車の導入、アイドリングストップ装置の導入 等

運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実、AT車の導入 等

利用者の需要に応じたサービスの提供

大型車両の導入、電子マネー、クレジットカード決済機の導入 等

利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施

介護タクシー、観光タクシーの運行 等

輸送需要に関する調査の実施

アンケート調査、モニター調査の実施 等

# タクシー事業の概要

## タクシー事業について

タクシーは、鉄道・バスとともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、

- ・ 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる。
- ・ 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い。
- ・ 深夜でも利用できるなど、利用時間を選ばず、いつでも、誰でも利用できる。

といった、優れた特性を生かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することが可能であることから、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資するものである。

また、タクシーは、高齢化の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割を大いに期待されるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割なども期待されている。

ハイヤーは、営業所を拠点に電話で予約を受けたり、会社の専属契約により配車する方式をいい、一般的には黒塗りの高級車が多いが、ワンボックスカーやミニバンも存在する。北海道内では札幌交通圏のみハイヤーの営業がなされている。

### 一般タクシー

流し、駅待ち、無線予約等により利用者に輸送サービスを提供するタクシー



### 観光タクシー

予め決められた観光ルートを低運賃にて周遊する輸送サービスを提供するタクシー

### 乗合タクシー

乗合バスでは対応が困難な深夜時間帯、過疎地域などにおいて、住民の足の確保を目的とした輸送サービスを提供するタクシー



### 個人タクシー

一定の資格を有する運転者に、個人営業を許可したタクシー



### 福祉タクシー

身体障害者、高齢者等のニーズに合わせ、車椅子や寝台のまま乗車することができるタクシー



### ハイヤー

営業所のみで運送の引受けを行うもの。一般的には企業等が一定期間専属で契約して利用する。



# タクシー事業に関する現行制度の概要

## 参入面等(下線は札幌交通圏等の特定地域の場合)

新規参入(営業区域ごとの許可)

- ・ 輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫、休憩・仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・ 事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・ 欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと。

事業計画の変更(営業区域の拡大 認可、増車 認可(特定地域以外は事前届出)、減車 事前届出)

## 運賃面

認可制(運用として上限規制)

- ・ 能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること(総括原価主義)。
- ・ 特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- ・ 他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。

## 事業運営面

### 組織体制

- ・ 運行管理者の選任
- ・ 整備管理者の選任
- ・ 運輸安全マネジメントの実施

### 運転者

- ・ 運転者の選任に当たっての諸規制(研修の義務付けなど)

### 運行

- ・ 点呼の義務付け
- ・ 運転者の拘束時間の制限
- ・ 運行記録計による速度等の記録の義務付け

### 輸送サービス

- ・ 運送約款(認可制・標準約款制)
- ・ 区域外輸送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客輸送の禁止)

## 運送引受義務

タクシー事業者は、一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

## タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

札幌交通圏等の同法に基づく指定地域では、地理試験に合格するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシー運転者として乗務させてはならない。帯広交通圏は該当しない。



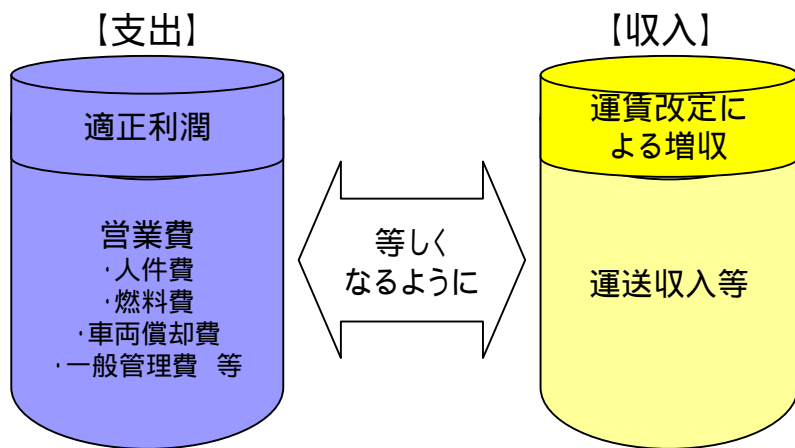
# タクシー運賃の設定方法について

## 1. タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくなるように運賃水準を決定する「総括原価方式」が採用されている。

運用上、それぞれの運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに、運賃改定の審査を開始することとしている。

審査にあたっては、当該ブロック内で標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより、ブロック内の各事業者の経営努力を促す制度となっている。



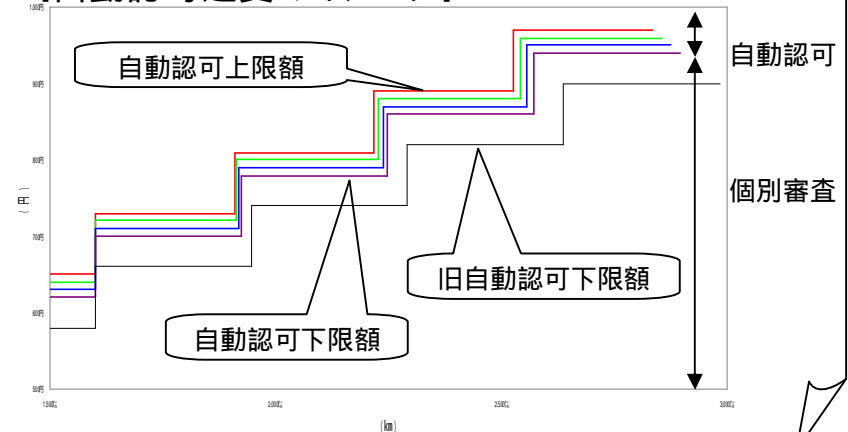
## 2. 自動認可運賃制度の概要

上限運賃と下限運賃(北海道C地区においては、上限運賃から約5.7%の幅)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、北海道運輸局長が自動認可運賃として設定し、予め公示している。

自動認可運賃の申請があった場合は、原価計算書等の添付を省略し、速やかに認可することとしている。

なお、自動認可運賃の下限を下回る運賃申請については、原価計算書の審査等により、適正利潤を含む収支が相償うか、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないか等を個別に審査することとしている。

### 【自動認可運賃のイメージ】



# 帯広交通圏における タクシー事業の現況

## 帯広交通圏について

タクシーの参入許可は営業区域ごとに許可することとされており、現在、道内で55の区域が定められている。

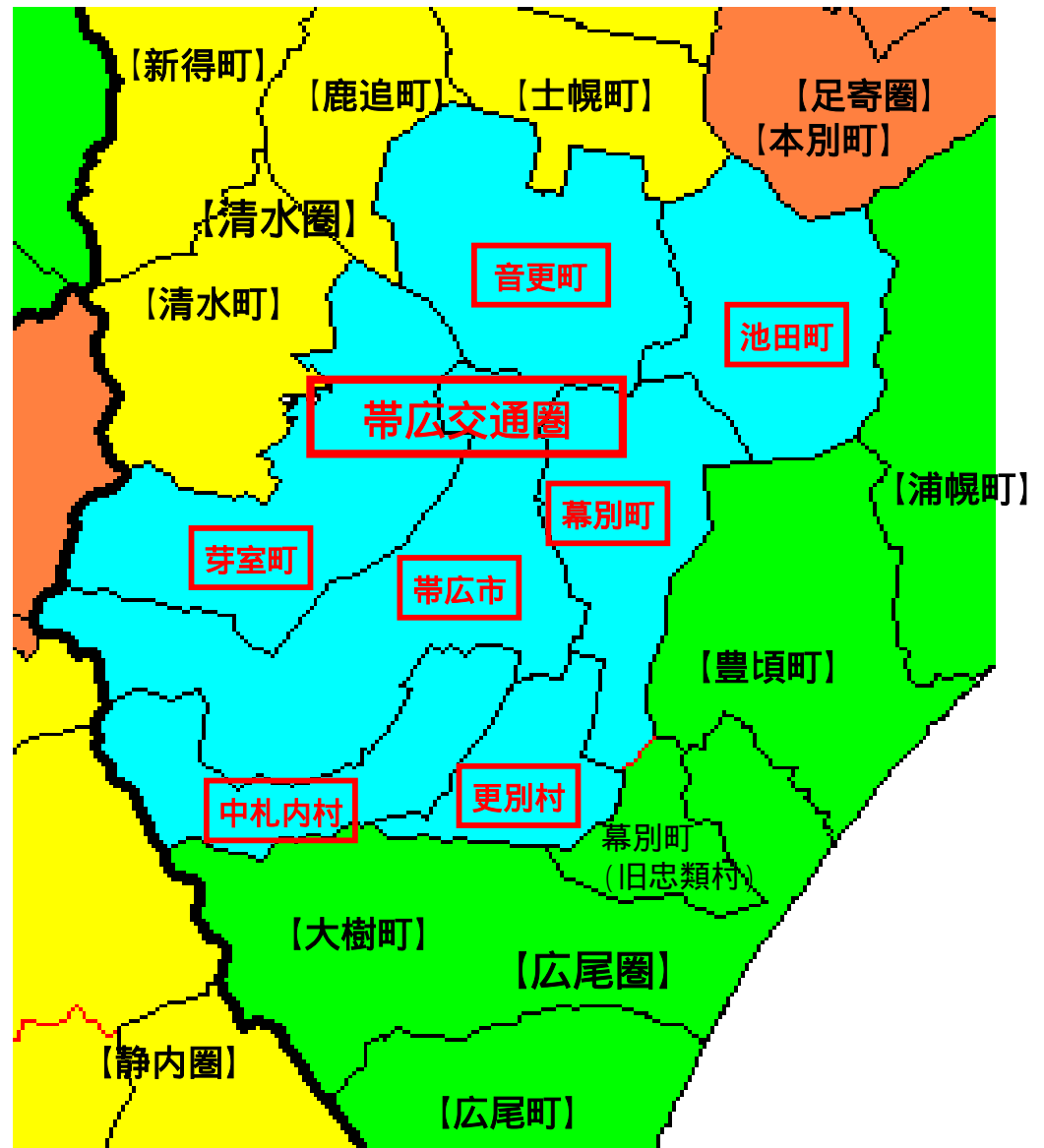
また、運賃改定は、運賃ブロックごとに認可することとされており、現在、道内で5のブロックが定められている。

特定地域に指定された帯広交通圏は

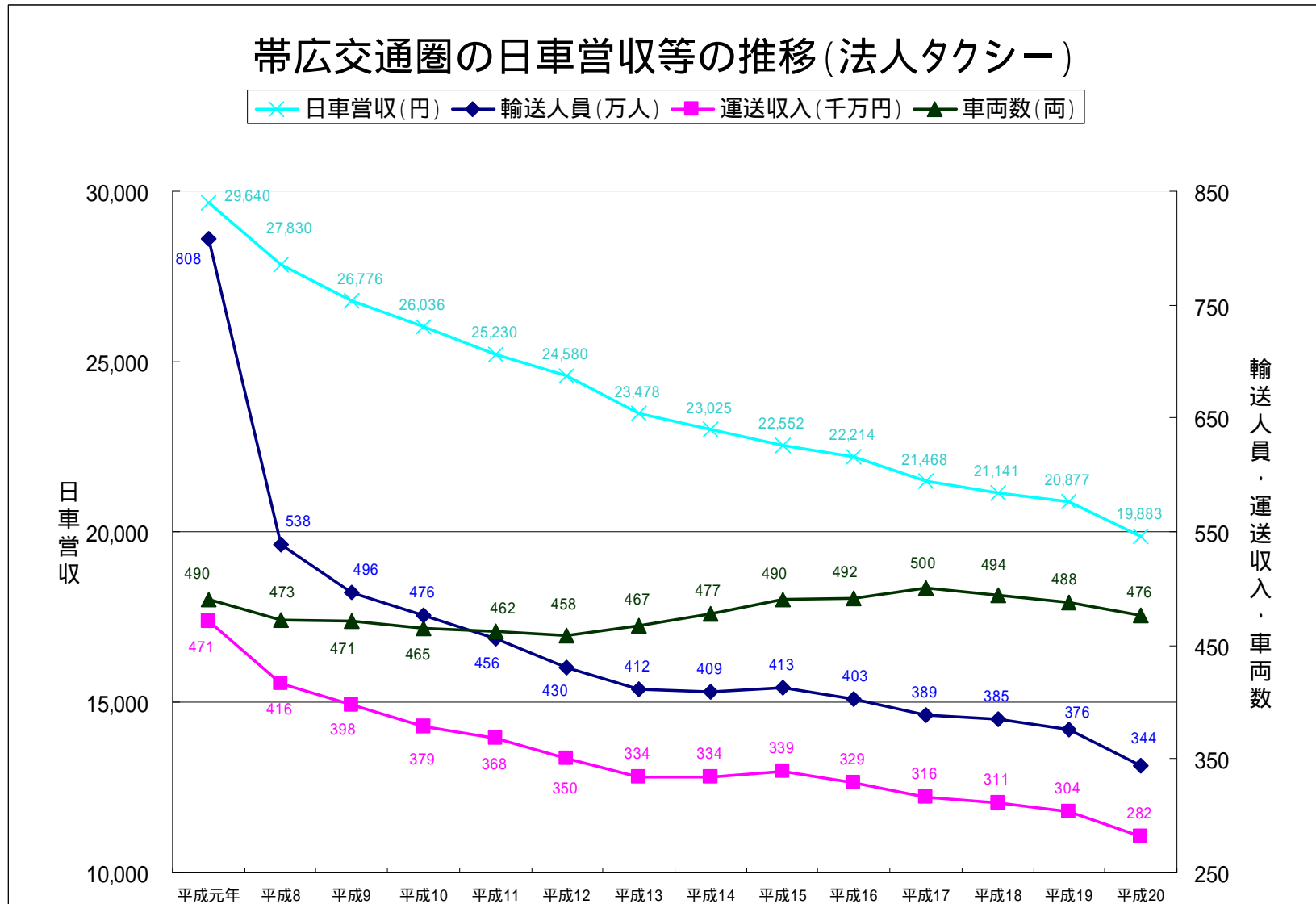
帯広市、音更町、芽室町  
幕別町(ただし、平成18年2月6日に編入された旧忠類村の区域を除く。)

中札内村、更別村、池田町  
となっている。

なお、帯広交通圏の運賃ブロックは、「北海道C地区」が帯広市、音更町、芽室町、幕別町、池田町の1市4町。「北海道D地区」が中札内村、更別村の2村。と、2つの運賃ブロックで構成されている。



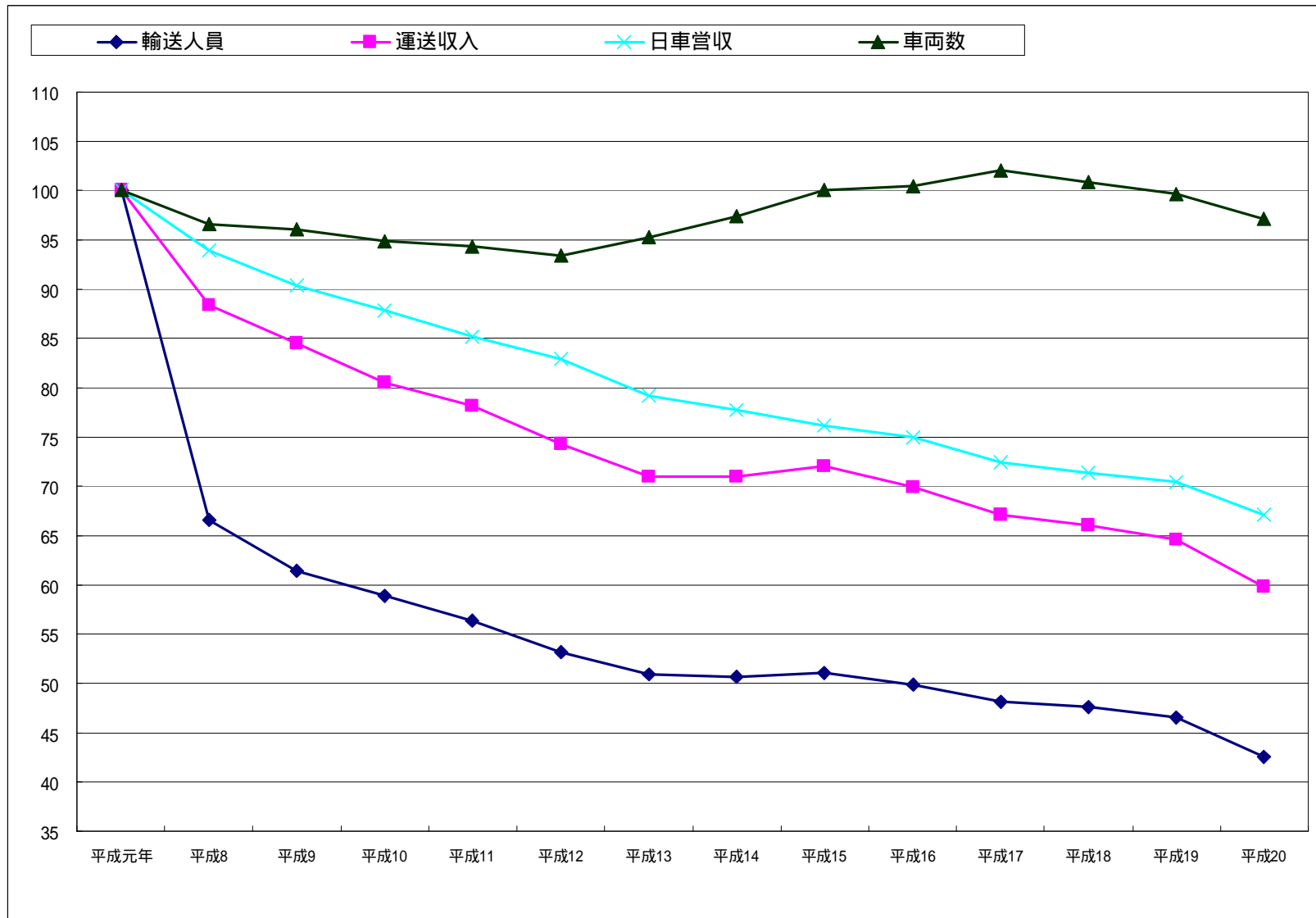
# 帯広交通圏の日車営収等の推移(法人タクシー)



平成13年度より福祉限定事業者を除く。

# 帯広交通圏タクシー事業者数等の推移

(平成元年 = 100)



平成13年度より福祉限定事業者を除く。

## 帯広交通圏タクシー輸送実績の推移(法人タクシー)

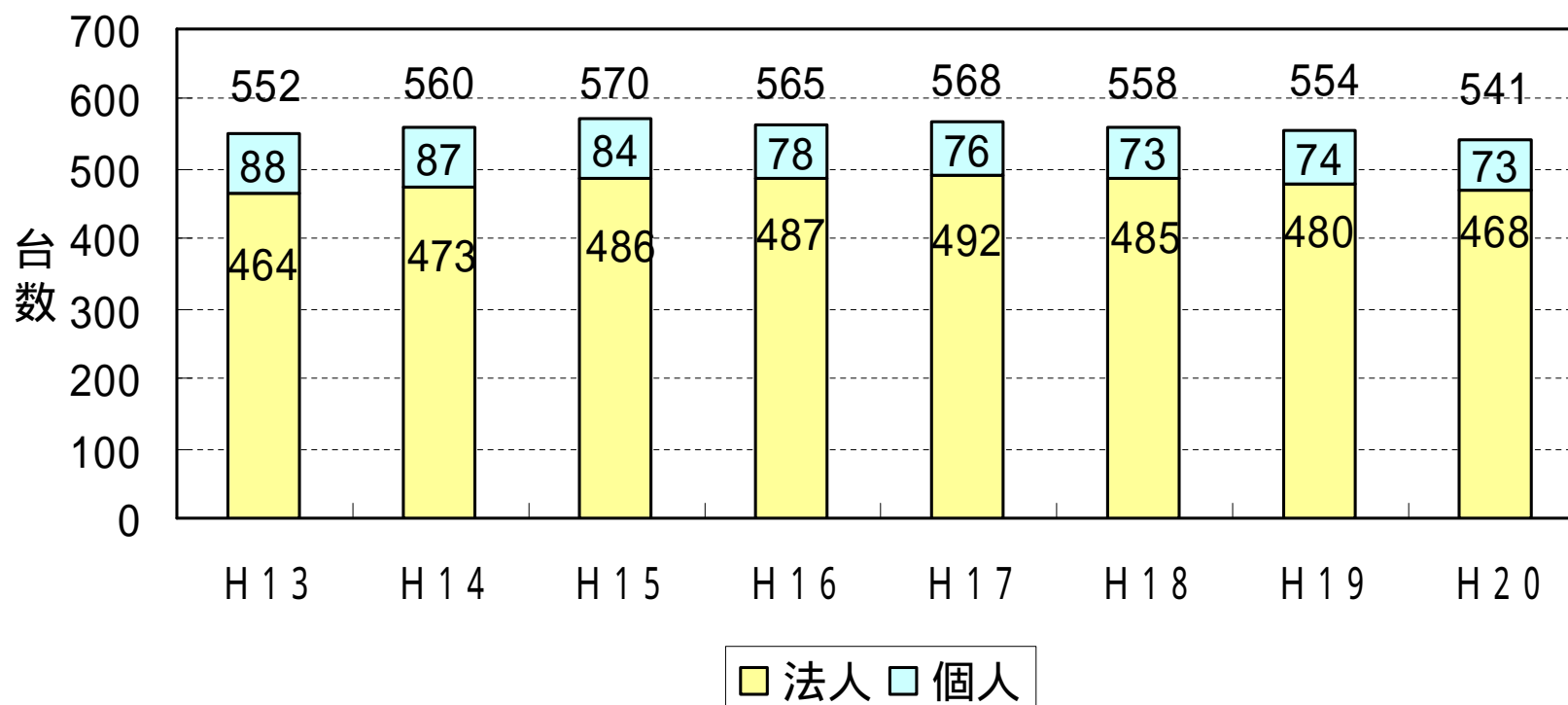
年度	延実在車両数 (両)	延実働車両数 (両)	実働率 (%)	実車キロ			輸送回数		運送収入	
				実車キロ(km)	実車率 (%)	1日1車 当り(km)	輸送回数(回)	1日1車 当り(回)	運送収入(千円)	1日1車 当り(円)
昭和60年	175,002	167,603	95.8	17,722,360	36.7	105.7	6,209,755	37.1	4,841,042	28,884
平成元年	(100) 178,650	(100) 158,754	88.9	(100) 17,363,501	40.0	(100) 109.4	(100) 5,927,676	(100) 37.3	(100) 4,705,524	(100) 29,640
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
平成20年	(99) (106) 177,058	(89) (100) 141,745	80.1	(46) (83) 7,987,347	31.7	(52) (84) 56.4	(44) (84) 2,600,145	(49) (85) 18.3	(60) (84) 2,818,334	(67) (85) 19,883

平成13年度より福祉限定事業者を除く。

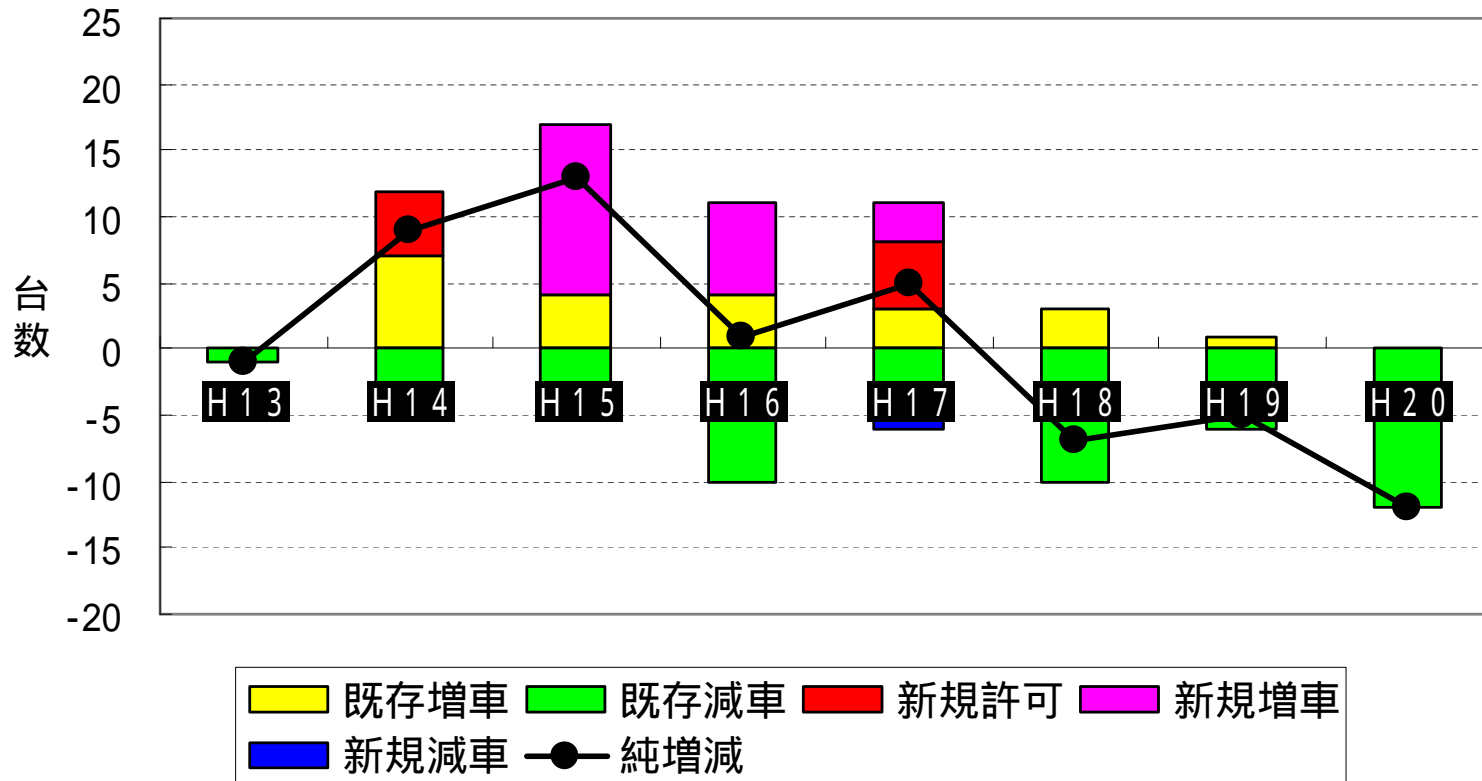
法人タクシー

規制緩和後はH17年の492両がピーク。H18年からは減少に転じた。

## 年度別車両数推移



増減車状況



規制緩和後の新規参入  
 2社(福祉限定から参入1社含)計10両  
 その後増車22両  
 既存事業者の純増減(減29両)

既存事業者 ~ 平成14年2月の規制緩和前に  
 事業免許を受けた事業者  
 新規事業者 ~ 平成14年2月の規制緩和以降  
 に事業許可を受けた事業者

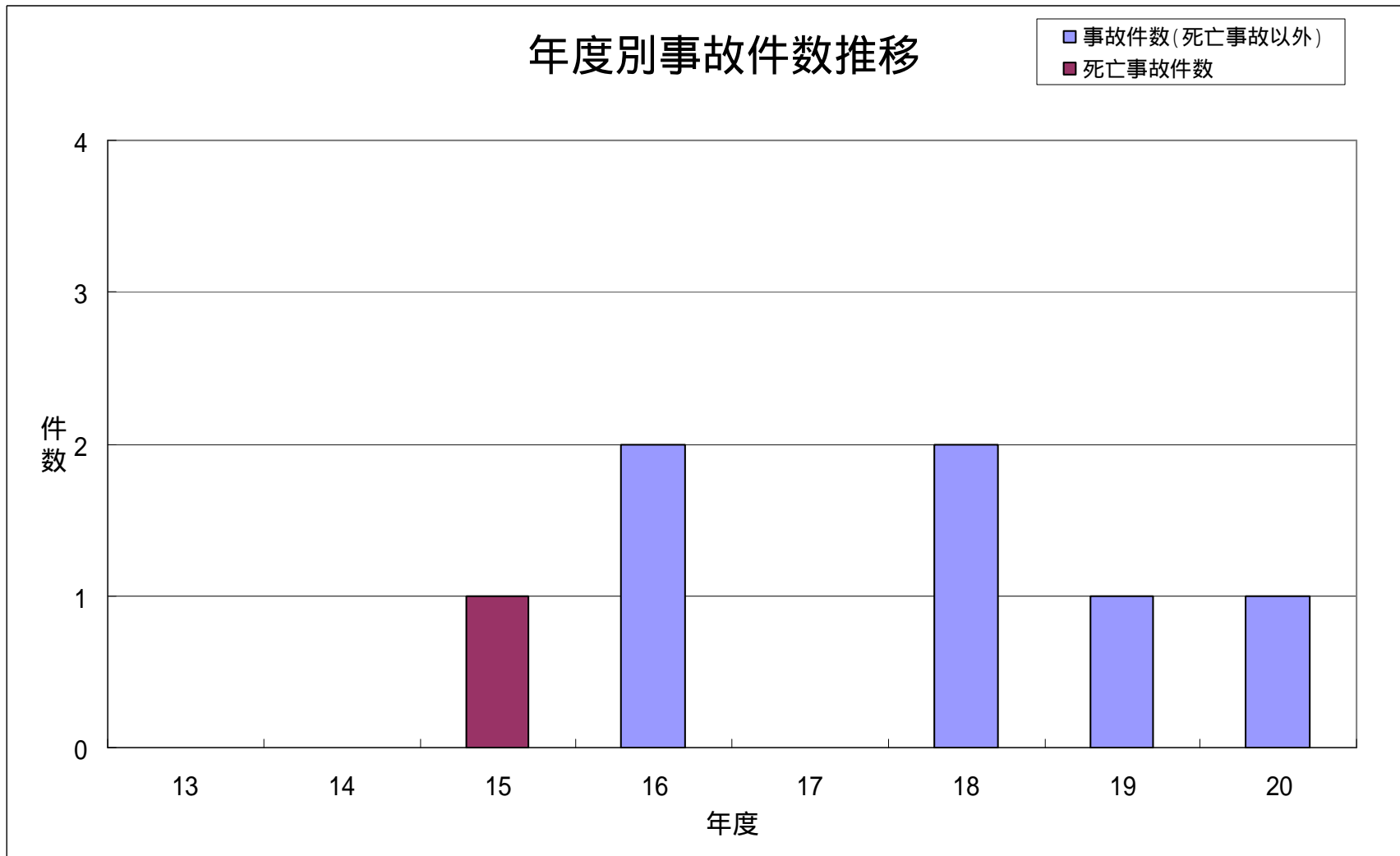


## 帯広交通圏の需給指標

		年度				
		平成元年	平成9年	平成13年	平成16年	平成20年
需要	総実車キ口	17,363,501	11,452,020	9,567,302	9,371,296	7,987,347
	指数(H1 = 100)	100	66	55	54	46
供給	延実在車両数	178,650	171,852	166,612	179,351	177,058
	指数(H1 = 100)	100	96	93	100	99
	延実働車両数	158,754	148,693	142,563	148,168	141,745
	指数(H1 = 100)	100	94	90	93	89

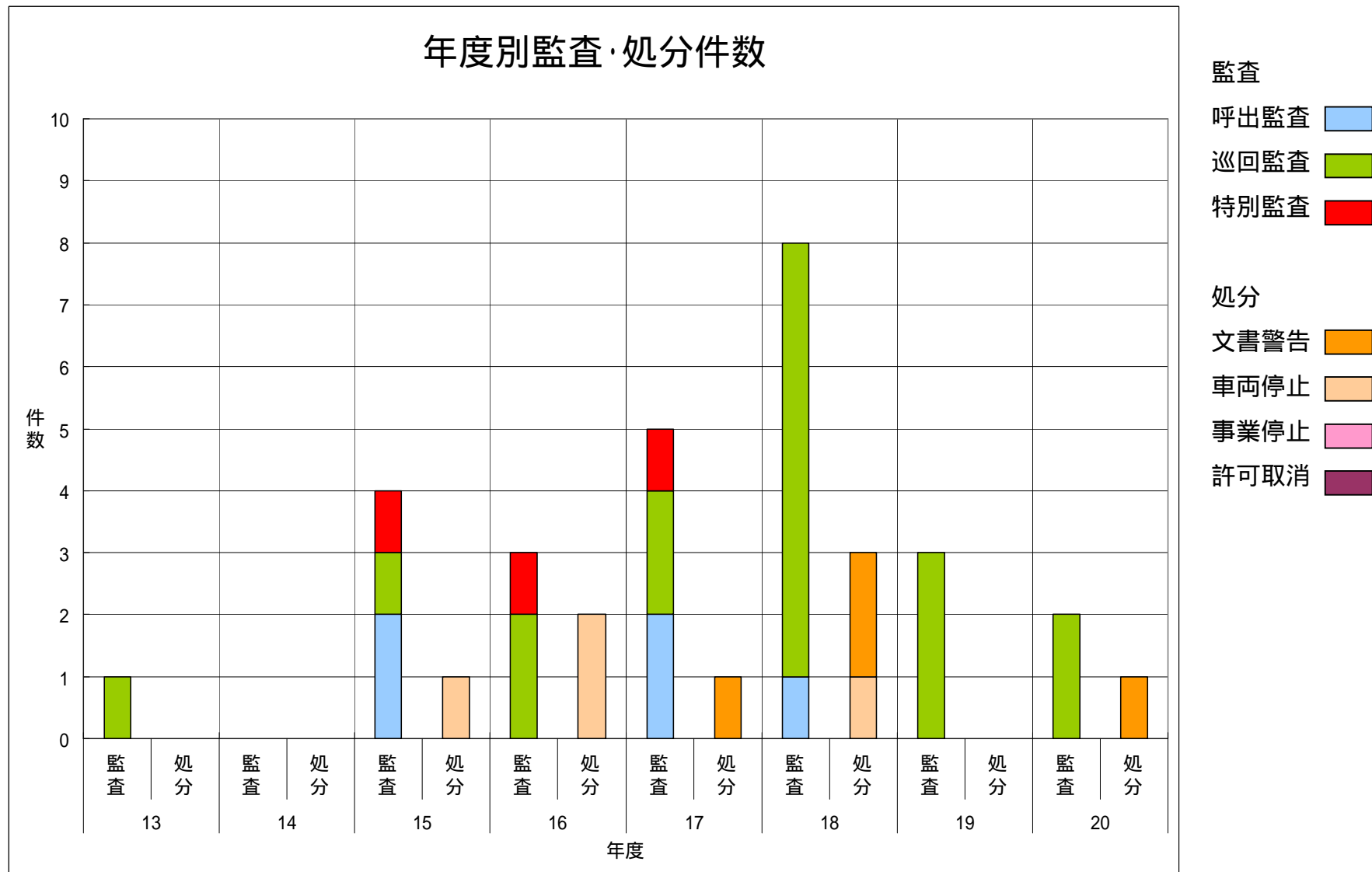
平成13年度以降は福祉限定事業者を除く。

## タクシー事業の年度別事故件数推移(帯広交通圏)



自動車事故報告規則により報告がなされた事業者が第一当事者となった事故である。

# タクシー事業の年度別監査・処分件数



事業停止及び許可取消の実績はなし。

## 帯広交通圏タクシー運賃状況

### 帯広交通圏のタクシー運賃の現状(小型車)

初乗運賃における自動認可運賃及び下限割れ運賃(法人)

運賃種類	初乗運賃		加算運賃		設定事業者		車両比率
北海道C地区自動認可 上限運賃	1.4km	530円	314 <small>円</small>	80円	15事業者	387両	94.85
北海道C地区自動認可(下限割れ)(H21.9.30まで自動認可E運賃)	1.4km	490円	340 <small>円</small>	80円	1事業者	19両	4.66
北海道D地区自動認可 B運賃	1.4km	520円	321 <small>円</small>	80円	1事業者	2両	0.49
合計	1.4km				17事業者	408両	100.00

車両数は平成21年11月末現在の小型車の届出車両数。  
運賃額は小型車による。

### 遠距離割引(法人)

運賃種類	事業者数	車両数
7,000円超え1割引	12事業者	226両
5,000円超え5割引	5事業者	182両
合計	17事業者	408両

個人タクシーについては、平成5年認可運賃(初乗480円)及び平成9年免税事業者認可運賃=自動認可運賃(B運賃(初乗り520円))の設定があり、遠距離割引については、7,000円超え1割引及び設定なしとなっている。

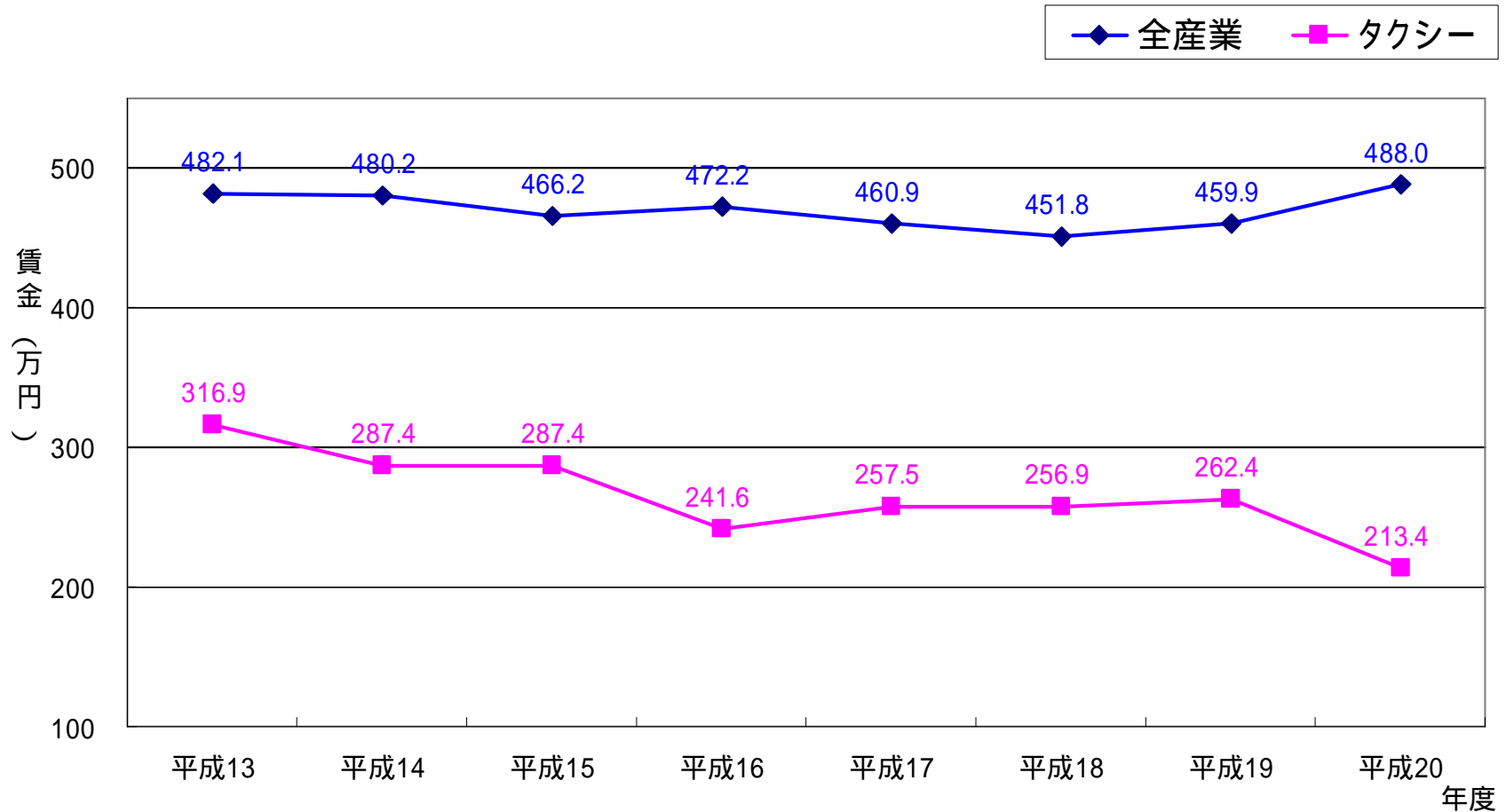
### 帯広交通圏の運賃改定の変遷(北海道C地区)

	初乗運賃	加算運賃	備考
平成5年7月27日認可(全車種認可)	1.4km 480円	382 <small>円</small> 90円	(小型車)
平成9年3月13日認可(全車種認可・遠距離割引導入)	1.4km 530円	314 <small>円</small> 80円	(小型車)課税事業者
	1.4km 520円	320 <small>円</small> 80円	(小型車)免税事業者
平成9年4月15日北海道運輸局公示第21号(ゾーン運賃の設定)	平成9年3月13日認可運賃を上限に設定 (距離制運賃について下限運賃は上限運賃(初乗運賃)の90%で算出等) 該当車種のみ認可		
平成14年1月23日北海道運輸局公示第61号(自動認可運賃の設定)	初乗運賃1.4km530円(上限)~470円(下限)の範囲で設定		
平成21年10月1日自動認可運賃の下限引上げ	初乗運賃1.4km530円(上限)~500円(下限)の範囲で設定		

運賃額は小型車による。

# 北海道の労働者の賃金推移

## 北海道におけるタクシー労働者と全産業男子労働者の賃金推移比較



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による(年間賃金を算出)

# 帯広交通圏タクシーの運転者給与

## 平均給与月額・年収換算

(単位:円)

月額・年収		年度	平成13年度	平成16年度	平成20年度	平成20年度収支状況(事業者数)		
						黒字	赤字	不明
全体	平均給与月額	単純平均	1 200,937	2 182,812	3 166,678	7	9	1
		加重平均	193,639	180,029	161,286			
	年収換算	単純平均	2,411,244	2,193,744	2,000,136			
		加重平均	2,323,668	2,160,348	1,935,432			

1 事業報告書提出の14事業者から算出。 2 同15事業者から算出。 3 同14事業者から算出。

注1:給与額は、人件費(運転者に係る給与・手当及び賞与の合計額)÷支払延人数により算出。

注2:単純平均は各社の平均給与の合計額÷会社数、加重平均は全社人件費÷全社支払延人数により算出。

注3:平成13,16,20年度事業報告書より作成。

# 帯広交通圏におけるタクシー業界の取り組み

十勝地区ハイヤー協会

## 特定特別監視地域におけるタクシー事業の構造改善計画

十勝地区ハイヤー協会

「特定特別監視地域等において試行的に実施する増車抑制対策等の措置について」の通達に基づき、帯広交通圏の利用者サービス向上、需要の喚起策掘り起こしなどを下記のとおり推進する。スケジュールとしては、短期(即実施できるもの、1年以内に実施できるもの)、中期(1年～3年)長期(3年以上)の三段階とし、適宜、検証していくものとする。

### 記

#### ・利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項

マイカーの増加及び一般運転代行の増加等により需要が減少しており、需要喚起策を講じることが重要な課題となっている。また、少子・高齢化社会になり、ドア・ツウ・ドアのサービスを提供できるタクシーの役割が高く評価されており、これに伴って新しいサービスを求める声も大きいことから、地方公共団体、法定協議会などの支援を得つつ、個々の事業者で対応することが困難な場合は、共同化、協業化による対応も検討していく。

1. タクシーサービスの充実・向上  
サービスの提供・充実等
  - ・禁煙車の導入(帯広交通圏においては、平成19年10月1日から準禁煙を実施中)  
(短期)
  - ・利用者の視点にたった運賃・料金制度の見直しを検討する。
    - \*原則的には同一地域同一運賃を基本とする。その中で、
      - 観光ルート運賃(時間制運賃を活用)の設定により利用を増進する。(短期)
      - 定額運賃制度を活用して利用促進をはかる。(短期)
  - ・地域密着型生活支援サービスとして、乗合タクシー、ケア輸送を推進する。(中期)
  - ・移動制約者等の移手段として、福祉タクシー、介護タクシー、観光タクシーなどを推進する。(短・中期)
  - ・救急・救援タクシーの推進。(中期)
  - ・飲酒運転防止の観点からタクシー代行の拡大・充実を図る。(短期)
  - ・便利タクシーを推進する。(短期)
  - ・地域社会の安全・安心への貢献として、こども110番、SOS防犯タクシー、子育て支援タクシーなどを推進する。(短期)



- ・地域社会と連携し、タクシーパトロール、防災リポートタクシー、防犯タクシー等を推進する。(短期)

## 2. タクシー利用の利便性向上のために

- ・タクシーの利便性向上のために鉄道、バス等との乗り継ぎの円滑化を要望する。(中・長期)
- ・デジタル GPS - AVM 機器の導入による配車時間・空車走行距離の縮減を図る。(長期)
- ・タクシー乗り場の整備、交通渋滞や緊急車出動の妨げになるような不法駐車の新滅を図る。(短期)
- ・多様化するニーズに対応するためタクシー車両のグレードアップ、環境にやさしい車両の導入を進める。(代替等状況に応じて推進)
- ・バリアフリー法に対応したリフト式福祉タクシーの導入を図る。(長期)
- ・点字シールの表示等、障害のある利用者の利便向上を図る。(短・中期)
- ・電子マネー、クレジットカード決済器の導入を図る(長期)

## 3. サービス向上のための研修等

- (ア) 運転者のマナー向上、関係法令の知識習得のための研修会を開催する。(短・中期)
- (イ) 観光タクシーとして、地域の案内役としての知識の習得、ホスピタリティ精神の確立のための講習会を開催する。(短・中期)
- (ウ) 高齢化社会に欠くことのできないケア輸送に必要な知識・技術習得のため「ケア輸送サービス従事者研修」を開催する。(短・中期)
- (エ) 新任乗務員の資質を確保するため協会において新任教育を実施する。(短・中期)

## 4. 利用者への情報提供の充実

利用者等にタクシー事業の実態を理解してもらうため、タクシー事業の概要、安全・安心・快適なサービス、運賃等の情報についてホームページの開設を行い広報に努める。

- (ア) 協会・事業者による広報の充実、ホームページの活用を行う。(短・中期)
- (イ) 利用者・報道機関等と定例的にコミュニケーションを図る。(短期)
- (ウ) タクシーの日の社会貢献の活動状況などを広報する。(短・中期)
- (エ) 乗合タクシー、観光タクシー等についてのパンフレットの作成、広報を行う。(短・中期)
- (オ) タクシー営業類似行為の撲滅のため関係機関と連携しながら取り締まりの強化と広報活動を行う。(適宜)

5. タクシー乗り場の整備

- (ア) タクシー乗り場の活用促進と不法駐車撲滅のため、率先して整備、指導を行う。(短・中期)
- (イ) 安全のため公的な整備、拡充を要望する。(長期)
- (ウ) 法定協議会等(タクシー協議会を含む。)の場を活用して、地方公共団体に乗り場整備の要望を行い地域住民の声も反映させていく。(短・中期)

6. 苦情処理体制の充実・整備

- (ア) 事業者個々の苦情処理体制の充実・整備のためそれぞれのケースに応じた対応策の検討を行う。(短期)
- (イ) 協会のホームページ等を活用して苦情・忘れ物等の対応を検討する。(中期)

7. 地域交通の向上のための公的支援の要望

少子・高齢化社会の到来に伴う地域公共交通の確保のためにタクシーは不可欠な公共交通機関であることから、地方公共団体等と連携をとり、事業継続のための公的支援を要望していく。(適宜)

8. 運行の効率化・環境対策等

経営の安定化、地球温暖化の防止対策からタクシーの運行の効率化、環境対策を図ることは最重要な課題であり、引き続き次の対策を進める。

- (ア) 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を図る。(長期)
- (イ) グリーン経営認証取得の促進を図る。(短・中期)
- (ウ) ハイブリッド車などの低公害車の導入を図る。(中・長期)
- (エ) LPG ハイブリッド車の開発、新しい燃料の開発などについて、メーカー、関係機関に要望する。(適宜)
- (オ) アイドリングストップなどエコドライブの推進を強化する。(短期)

9. 安全対策として

- (ア) 運輸安全マネジメントの徹底を図るため講習会を開催する。(適宜)
- (イ) 安全運転講習会を開催する。(短・中期)
- (ウ) 運行管理者制度、整備管理者制度の講習会を開催する。(短・中期)
- (エ) 運転者適正診断の受診促進、NASVA ネットの活用促進を図る。(短・中期)
- (オ) シートベルトの着用を推進する。(短期)
- (カ) ドライブレコーダーの導入による安全運転の徹底を図る。(短・中期)

- (キ) 車内防犯カメラ等の導入。(中・長期)
- (ク) デジタルタコメーターの導入による走行速度の管理、長時間労働のチェックを行う。(中・長期)
- (ケ) 飲酒運転防止の観点からアルコール検知器の導入、タクシー代行の活用を図る。(短期)
- (コ) 繁華街、駅等において街頭指導を行う。(適宜)

## ・ 運転者の労働条件の改善に関する事項

タクシー乗務員の年間賃金は全産業男性労働者のそれと比較して約 6 割という低い実態にあり、健全な業界とするためには思い切った方法での改善が必要である。さらには、高齢化が進行し、事故防止の観点からも乗務員の健康管理が重要であることを踏まえ、次の対策を講じる。

なお、これらの対策の推進にあっては、乗務員の協力を得るとともに、その円滑な推進を図るための意見交換を積極的に行う。

### 1. 労働時間の短縮

各事業者において、タコグラフの活用等により運行管理の徹底を図ると共にシフト交番等を見直し、労働時間の短縮を行う。(短期)

### 2. 賃金制度の改善

各事業者において、賃金制度の改善を研究する。(適宜)

### 3. 定年制の延長(中・長期)

高齢化社会の到来を踏まえ、各事業者において定年の延長もしくは雇用延長制度の導入を図るとともに、その円滑な定着を図るため協会において講習会等を開催する。

### 4. 乗務員の安全及び健康の確保等

各事業者において、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入を図り、乗務員の安全を確保する。(適宜)

乗務員の高齢化を踏まえ、各事業者において健診項目の充実を図り、乗務員の健康を確保する。(適宜)

快適な職場環境を整備するため、仮眠室、休養室、食堂などの福利厚生施設の充実を図る。(長期)

### 5. その他

各事業者において、洗車機の導入、AT 車への変更、領収書自動発行機の導入等を図り、労働者の負担の軽減を図る。(適宜)

労働団体と定期的に話し合いの場を持ち、労働条件の改善のための需要喚起策の検討、違法行為等の撲滅などについて意見交換する。(短期)

．違法・不適切な経営の排除に関する事項

- 1．タクシー事業の経営上、各種法令違反が生じやすい事例（過度の長時間労働、最低賃金違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理、名義貸しによる経営、車両の整備不良、悪質な客引き交渉やダンピングの撲滅等）について法令順守のために講習会やキャンペーンを実施する。（適宜）
- 2．繁華街、駅等における街頭指導の強化。（適宜）
- 3．タクシー事業の健全経営を脅かすタクシー営業類似行為の撲滅のため関係機関に取り締まりの要望を行うとともに、関係機関へ告発する。（適宜）

．その他必要と認められる事項

- 1．適正な車両台数の積算及び減車の必要性についての説明会、勉強会を開催する。（短期）
- 2．規制緩和によって車両台数が増え、そのことによって運転者の賃金を含めた労働条件改善等がままならない現状を打破するため、事業規模、実働率を勘案して減車を促進する。（短期）
- 3．ハイブリッド車等環境に優しい車両の導入を促進する。（適宜）
- 4．「タクシーの日」の行事を社会貢献事業と位置づけ、さらに地域との連携を図る。（適宜）

以 上

# 帯広交通圏における 適正と考えられる車両数

北海道運輸局帯広運輸支局

## 適正と考えられる車両数の算定について

- 需要量の算定  
次式により推定。

$$\begin{aligned} & \text{需要量} \\ & = \text{平成20年度の実績年度の総実車キロ} \times \text{20年度の総実車キロの対前年度比} \end{aligned}$$

- 適正と考えられる車両数の算定  
次式により行う。

$$\begin{aligned} & \text{適正と考えられる車両数} \\ & = \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{実車率}(\%) \div \text{過去5年間の平均延実働車両数}) \\ & \quad \div 365 \div \text{実働率}(90\%) \end{aligned}$$

※実車率については「30%」「帯広交通圏の平成13年度実績値(35.07%)」及び「40%」を適用してそれぞれ算出

①実車率「30%」を適用した場合	算定結果	402両
②実車率「平成13年度実績値(35.07%)」を適用した場合	算定結果	344両
③実車率「40%」を適用した場合	算定結果	301両

### <参 考>

平成20年7月11日現在の車両数 479両

平成21年9月30日現在の車両数 454両

※福祉タクシー事業者の車両、一般タクシー事業者の福祉タクシー車両、及び個人タクシーの車両を除く。