

資料 1

(改正案)

北見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21年12月16日

(目的)

第1条 北見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、北見交通圏（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

① 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 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れらの指名する者
- (2) 北見市長又はそれらの指名する者
- (3) 北見市ハイヤー組合理事
- (4) 北見個人タクシー協同組合理事長
- (5) タクシー事業者（北見市ハイヤー組合等に所属している者を除く。）
- (6) 北海道交通北見労働組合を代表する者
- (7) 北見金星自動車労働組合を代表する者
- (8) 北見商工会議所会頭又はそれらの指名する者
- (9) 北見観光協会長又はそれらの指名する者

2 法第8条第2項に掲げる者

- (1) 学識経験を有する者、大学教授などの学識経験者
- (2) 北海道労働局北見労働基準監督署長又はその指名する者
- (5) 北海道北見方面北見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12月15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12月15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。
 - ① 北海道運輸局長が合意していること。
 - ② 北見市長が合意していること。
 - 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。
 - ④ 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。
 - ⑤ 労働組合等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 北見商工会議所会頭が合意していること。
 - ⑦ 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。
 - ① (2)①②及び④から⑥までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 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。
 - 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、地域計画の作成までは2ヶ月ごとを目安として、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。

この要綱の改正(第4条協議会の構成員の追加について)は、第2回北見交通圏タクシー事業業適正化・活性化協議会の開催日（平成22年2月10日）から適用する。

(素案)

北見交通圏タクシー適正化・活性化協議会 地域計画骨子

1. 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

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(「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」
平成21年9月29日付国土交通省告示第1036号の抜粋)

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に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である。

(1) 北見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) 北見交通圏におけるタクシーは、年間197万人の輸送を担い、面的移動が可能であることに由来する機動性や自由度があり、24時間交代勤務制に由来する時間的な自由度（制約の少なさ）、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的なサービスを提供する輸送機関としての特性がある。タクシーは夜間早朝など他交通機関が見込めない時間帯においても、その機能が必要とされる重要なサービスで、例えば、終バスが終わった後の移動手段、また、高齢者・障害者等の重要な移動手段として、生活に欠かせない公共交通機関であり、大量交通機関である他の公共交通の補完的立場にもあり、今後も重要な役割を担うものである。

(2) タクシー事業の現況

1) タクシー需要の減少

北見交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前平成13年度が年間259万人から平成20年度では年間197万人となり約25%減少している。

北見交通圏のタクシー利用者減少の理由として考えられることは、次のとおりである。

- ① バス・タクシー利用者が、女性の免許保有者が増加したことが原因で自家用車への送迎にシフトした。
 - ② 繁華街利用者・残業後の帰宅等のタクシー利用が、職場内禁酒など規律が厳しくなったため減少した。
 - ③ タクシーを利用して北見駅前で買い物をしていた者（駐車場が狭いためタクシー利用が多かった。）が、郊外に大型駐車場付の店舗ができたことが原因で、マイカーを利用するようになった。
 - ④ 数名のグループで通学に利用していた高校生が、所持金不足のためか利用が減少した。
 - ⑤ タクシーを利用していた大学生が、北見市内の大学が閉鎖されたために少なくなり、利用減となった。
 - ⑥ 飲食店従業員が、繁華街でタクシーチケットを利用しなくなった。
- 今後も輸送人員の大幅な回復は難しい。

2) 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

北見交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「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」施行による需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加（2者）及び既存事業者による車両数を増加（21両）させているが、一方、既存事業者1社は、経営方針に基づいた減車を実施しており、車両数については、新規参入にがかったものの、横ばいとなっている。平成21年12月16日の第1回協議会において、北海道運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実車率をそれぞれ29.88%、31.67%、30.81%としたときの車両数（159両～164両）について示されているところであるが、タクシー特措法施行日直前の平成21年9月30日現在の車両数（192両）とは数十両の差が認められる。

3) 輸送実績の悪化

北見交通圏では、供給されるタクシー車両数が横ばい状況である一方で、タクシー利用者が大幅に減少している結果、法人タクシー1日1車当たりの実行キロは平成13年度と比べ平成20年度では78.8kmから56.5kmへ、実車率は31.7%から29.9%へ、実働率は93.4%から90.3%へ、いずれも減少する実態となっている。

このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下することが懸念される。

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、北海道のタクシー運転者の平均年収の格差は年々拡がり、北海道の全産業平均に比べ200万円以上下回る状況にあり、タクシー乗務の対価のみでは最低賃

金を割り込むレベルにあると言われており、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

5) 運転者の高齢化

タクシー乗務員の業界は、「賃金が低いなど労働環境が低下しているという現実の中で、魅力的な職場ではなくなった。」という認識などから若年層の新規労働者の応募は年に一人いるかないか程度で、営業所に応募の張り紙をしてもそれをみて来る人はまづいない状況にある。こういった現況から若手の入職は減少している。高齢化及び年金と併用して労働している者の勤務時間は、昼間5時間程度しかないなどを原因とした事業の縮小化を招くことが課題となっている。

6) タクシー事業に関わる交通問題

タクシー事業における交通事故件数は、平成21年には15件発生しているが、全てが軽傷事故であり、相対的に件数は減少している。

タクシー事業者に対する苦情では、ここ数年減少傾向にあり、繁華街の違法駐停車や長時間の客待ちなど、他の交通の妨げとなる事案についてはほとんどない。しかし、福祉限定タクシーなどを本来乗車できない旅客が利用しているという違法実態が、見受けられるという情報もあり、適正化が望まれる。

7) 北見交通圏のタクシー業界の取組み

タクシー業界では、これまでも、金曜日の繁忙日に全車を稼働させ、暇な日、時間帯には休車で経営効率化を目指す取組みを推進してきた。一部の事業者は18年度まで隔日勤務を主体に経営してきたが、それ以降は日勤と夜専門が主で稼働し、事業の効率化を図っている。

北見交通圏においては、タクシー子ども110番の導入、不審車両手配、未帰宅者捜査協力救援事業、運転代行など幅広い分野で様々な取組みを実施している。

8) まとめ

上述のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としても多様な努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状の経営環境下では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

(3) 取組みの方向性

(1)(2)において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定するものとする。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する、公共交通機関としての自覚を持ち、社会的責務を果たす

べく、積極的な取組みを進めるものとする。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、バス事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請するものとする。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

- タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
- 事業経営の活性化、効率化
- 観光需要を引込む取組み
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- 交通問題の改善
- 安全性の維持・向上
- 供給過剰状態の解消

2. 地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、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することが望ましい。

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

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることが必要である。そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施する。

新たな需要の喚起を呼び込むために1)北見交通圏における全車を対象とした禁煙タクシーの導入2)高齢化社会におけるバリアフリー対応の運転者教育3)北見中心商店街に所在するスーパーマーケット（サービスセンター「北2条西2丁目」）での買い物客を対象にしたタクシー乗り場(マイカーが駐停車できるスペースの一部を利用)の検討について具体化を目標とする。

(2) 事業経営の活性化、効率化

事業経営の活性化・効率化を図るためには、「長期に渡る旅客需要の減少が続き、新規需要の展望が見いだせない現状」において、各社の事業効率性の向上も重要な課題である。効率的な事業運営のためにどうすべきか検討することが重要である。

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、タクシー需要に見合った供給体制に事業を再構築する。

活性化は、タクシーだけで解決しようとしても進まないことは多く、「北見観光協会、北見市、北見商工会議所など」も巻き込んで意見交換会を定期的に展開していくことを目標とする。

(3) 観光需要を引込む取組み

観光需要を引込むためにはタクシーが観光にいかに関わっているかを整理することが必要である。タクシーは個別輸送機関であり、駅等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、観光旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者の観光旅行者には大きな利便を提供することが可能である。観光旅行者はJRの駅前などで戸惑うことも多く、観光案内に対応できるドライバーを求めている。そのためには、観光旅行者をタクシーに呼び込む対策を講じることが必要である。1) 北見観光協会が主催している北見の観光テキスト講習会にドライバーを参加させるなどして観光に係るドライバー教育及び指導をする。2) 新たな需要を取り込むためには旅行開始前に情報を収集することが必要であり、北見観光協会、北見市と連携して観光旅行者への情報提供を実施する。以上を目標とする。

(4) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者の労働条件を現状より悪化することを防止するためには、事業者、事業者団体、労働者の代表のみならず、国や地域の関係者も含めてそれぞれの立場から法定労働条件の遵守について必要な対応を図る。最低賃金法遵守等の労働条件の改善・向上を目指す。この結果、賃金がアップすることで、若者を中心とした有能な人材の確保が可能となり、職場の活性化が図られ安全・安心で良質なサービスの提供を行なうことが可能となる。

具体的には、輸送需要の開拓などによりタクシー事業の活性化を図り収益基盤の安定化を図ったうえで、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ように改善・向上に努めることを目標とする。

(5) 交通問題の改善

タクシー類似行為（白タク行為）は、タクシー事業者に与える影響が大きいことから運輸支局、警察、ハイヤー組合との間で「情報交換・合同街頭指導」を実施し、その排除に努めることを目標とする。

(6) 安全性の維持・向上

安全性の維持・向上を目指すためには、不断の努力を行うことが重要であり、安全・安

心はタクシーサービスの根幹である。これを担うのが運転者であり、そのレベルアップを図るためには、「自動車事故対策機構の実施する適性診断」を積極的に活用、各種の研修会を実施するとともに、会社をあげて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備することを目標とする。

さらに北見交通圏の関係者が一体となって、北海道運輸局の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とする。

(7) 供給過剰状態の解消

現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。北見交通圏では、12月16日の第1回協議会において北海道運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実車率により、159両～164両であり、これに基づく21年9月30日現在の車両数とは数十台の差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、輸送需要の開拓を行うとともに、この供給過剰な状態の解消に努めるよう検討することを目標にする。

なお、各タクシー事業者が適性台数を目指した取組みを行なう際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意する必要がある。

3. 「2. の各目標」に対する「短期的施策、中長期的施策と実施主体」について

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供

- ① 北見交通圏における全車を対象とした禁煙タクシーの導入（短期的施策）

実施主体：タクシー事業者

- ② 高齢化社会におけるバリアフリー対応の運転者教育（中長期的施策）

実施主体：タクシー事業者

- ③ 北見中心商店街に所在するスーパーマーケット（サービスセンター「北2条西2丁目」）での買い物客を対象にしたタクシー乗り場(マイカーが駐停車できるスペースの一部を利用)の検討についての具体化（中長期的施策）

実施主体：北見警察署、北見市、北見商工会議所、北見市ハイヤー組合、北見運輸支局

(2) 事業経営の活性化、効率化

「北見観光協会・北見市・北見商工会議所など」も巻き込んで`意見交換会を定期的開催
(中長期的施策)

実施主体：タクシー協議会

(3) 観光需要を引込む取組み

- ① 観光に係るドライバー教育及び指導（短期的施策）

実施主体：タクシー事業者

- ② 北見観光協会、北見市と連携して観光旅行者への情報提供（中長期的施策）

実施主体：北見観光協会、北見市、北見市ハイヤー組合

(4) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者の賃金を、北海道の全産業男子労働者平均に近付ける。（中長期的施策）

実施主体：タクシー事業者

(5) 交通問題の改善

タクシー類似行為（白タク行為）の排除（短期的施策）

実施主体：北見警察署、北見運輸支局、北見市ハイヤー組合

(6) 安全性の維持・向上

「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策の取組

(中長期的施策)

実施主体：タクシー事業者

(7) 供給過剰状態の解消

問題の改善に向け、輸送需要の開拓を行い、供給過剰な状態の解消に努めるよう検討
(中長期的施策)

実施主体：タクシー事業者

*短期的施策の短期とは1年以内を目安とする。

*中長期的施策の中長期とは指定期間以内を目安とする。

4. 地域計画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

(基本方針の抜粋)

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

三 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

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び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及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4まで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業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

2. の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

以上