

札幌交通圏 特定地域計画書

「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」

平成二十九年二月二十八日

札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

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

(1) 札幌交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割と責務

札幌交通圏におけるタクシーは、道都札幌市とそのベッドタウンである石狩市（編入前の旧厚田村、旧浜益村を除く。）、江別市、北広島市（圏内人口218万人）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や地下鉄、バスに対し、個々の利用者のニーズに応じて機動性の高いドア・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。

平成27年度においては、全交通機関の輸送人員の約14.2%にあたる一日あたり約15万人の輸送を担っている。

札幌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、交代制勤務の年中無休の営業体制により、24時間、札幌市とその周辺都市の生活やビジネスを支える移動手段として、今後も重要な役割を担うものである。

(2) 札幌交通圏におけるタクシー事業の現況

① タクシー需要の減少

札幌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年度の約7,913万人と比べ、平成27年度には約5,300万人と、約33%減少している。

昨今の経済政策等により、北海道地域の景気は緩やかに回復している状況であるが、タクシー業界においては、そうした景気の回復が実感できるまでには至っていない現状にある。

② 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

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、札幌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年度末の札幌交通圏における法人タクシー事業者数及び車両数は61事業者4,708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）時点では、64事業者5,349両と、事業者数で4.9%、車両数で13.6%増加している。

平成21年10月1日（旧特定地域指定時）以降、業界内で10%程度の自主的な減車等に取り組み、平成27年11月1日現在で54事業者4,871両となっている。

一方、個人タクシーの事業者数については、平成13年度末で909事業者（909両）であったものが、平成27年11月1日現在では1,244事業者（1,244両）で36%の増加となっている。

平成28年12月26日付けで北海道運輸局長が適正と考えられる車両数について、上限値と下限値を示したところであるが、自主減車を行った経緯を踏まえても、現状の車両数と大幅な差が認められるところである。

③収益基盤の悪化

札幌交通圏においては、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、需要すなわちタクシー利用者が減少した結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは、平成13年度と比較して、平成27年度では294kmから210kmへ、実車率は36.4%から35.8%へ、実働率は97.2%から85.7%へと、いずれも低下しており、タクシー1日1車あたりの運送収入（税込み。以下同じ。）も37,823円から28,875円へと、実に23.7%も低下している。

特に実働率の低下は著しく、97.2%から85.7%へと約12ポイントも落ち込み、単純計算では仮に事業者が100両保有しているタクシーのうち、毎日15両が稼働していないという状況で、車庫で遊休車両として眠っているという計算になる。

（札幌ハイヤー協会調べ）

また、年間総運送収入は規制緩和以降14年間連続で減少しており、標準的な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、運転者不足や安全対策等の経費の増大により年々悪化傾向にある。

このように、タクシー事業の経営は非常に厳しく、収支状況が改善されなければ、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。

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、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300万円を超えていたが、平成27年度には232万円まで低下している。また、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は、27年度における全産業平均賃金が年額457万円であるのに対し、タクシー運転者は全産業の49%程度の賃金となっている。（厚生労働省賃金構造基本統計調査）

平成19年12月には、運転者の労働条件の向上等のため札幌交通圏の運賃改定を行ったが、賃金の改善の効果が現れるには至っておらず、タクシー運転者にとって、現状の賃金水準では生活の維持もままならない状況となっている。

⑤運転者の高齢化

タクシー運転者の平均年齢は60歳を超えており、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15歳以上も高く、運転者の高齢化が進行している状況となっている。また、労働時間についても、全産業平均が月間182時間であるのに対して、タクシー運転者は190時間と長くなっている。(厚生労働省賃金構造基本統計調査)

低賃金と長時間労働であるため、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供給過剰に伴う社会的影響等

札幌交通圏におけるタクシーが関係した交通事故(タクシーが第一当事者となったもので、自動車事故報告規則に定められた死亡又は重傷者の生じた事故)は、平成22年度(23件)から25年度(18件)にかけて減少傾向であったが、26年度から増加に転じ、27年度は29件の事故が発生している。

タクシーに対する苦情の件数については、平成20年度以降、運転者登録制度が導入され、講習の義務化等で運転者の質の向上を図ったことにより、平成22～23年度には年間800件程度で推移していたものが、平成27年度については600件弱と減少している。

しかしながら、依然として走行妨害、接客態度に対する苦情件数が多い状況にある。

⑦札幌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、JR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、それを補填する公共交通機関として、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、禁煙車の導入(平成20年7月1日)、観光ルート別運賃の設定、新千歳空港間の定額運賃の導入、ETCの導入を促進し割引制度を活用した利用者負担の軽減、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やユニバーサル・デザインタクシーの導入を図っている。また、訪日外国人観光客へのおもてなしの一貫としての指差し会話集の配布、スマホの翻訳アプリを活用する導入も推し進めている。

最近はクレジット決済器のほか、交通系 IC カード Suica (JR 東日本)、kitaca (JR 北海道)、ショッピング系 IC カード WAON 等の電子マネーに対応した決済器を導入しているところも増えてきている。

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、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と締結 (平成 21 年 8 月)、札幌市と「不法投棄監視協力車」として締結したところである。

運行の効率化、環境対策としては、エコドライブ体験講習の実施や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、また、次世代タクシーとしてトヨタ新型車両「ジャパンタクシー」の LPG ハイブリッド車の導入、燃料電池車 (FCV) の導入促進、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、事業用自動車総合安全プラン 2009 の事故削減目標の取り組み、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・事故分析などとともに、JR 札幌駅前通の交通混雑を、タクシープールへの入構規制や監視カメラの活用などによって改善に努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、ストレスチェック制度の導入、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、乗務員の接客マナーや観光知識を向上させるために平成 22 年度より「夢大地北海道ガイドタクシー」の導入実施、悪質な客引きや違法駐停車に対する監視活動の強化、近距離輸送を含め「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・マイカー対策として「マイカーよりタクシーが経済的！」のリーフレットを作成した取組みなど積極的に推進しているところである。

⑧まとめ

このように、札幌交通圏におけるタクシー事業が直面する需要の低迷と供給過剰、それに伴う運転者の労働環境の悪化、違法駐停車の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) 取組の方向性

①安全・安心で良質なサービスの提供

北海道の中心都市である札幌市とその周辺都市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。

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努め、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

タクシーがより良いサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成が何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女性ドライバーなど新規雇用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、CO2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。

2. 特定地域計画の目標

(1) タクシーサービスの活性化

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。

新たな需要喚起については、妊婦応援タクシー・子育て支援タクシーのほか、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。

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、新たな定額運賃の設定、「夢大地北海道ガイドタクシー」の促進など乗務員の観光知識の習得、訪日外国人旅行客の対応など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

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。

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、運転者及び車両の適切な運用、管理を行い、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、最低賃金の引き上げを考慮しつつ、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づ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、平均年収を平成13年度実績である300万円程度まで引き上げることを目標とする。

(4) タクシー事業の構造的要因への対応

利用者によるタクシーの選択可能性の向上を図るため、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度の創設（法人タクシー）、既に創設されている優良個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）の活用や優良乗り場の設置など、可能な限り利用者が良質なタクシーサービスを提供する事業者や運転者を選択できる環境を整備する。

(5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善

現在、札幌駅南口、すすきの、地下鉄麻生駅前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、一般交通への影響の排除と歩行者の安全確保を目指す。

主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーに

よる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、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。

3.供給輸送力の削減

(1)札幌交通圏において削減すべきタクシー事業の供給輸送力

①削減すべき供給輸送力

平成28年12月26日付けで北海道運輸局長が公示した適正と考えられる車両数は、法人タクシーにおいて、上限値4,361両、下限値3,945両となっており、特定地域に指定された平成27年11月1日現在の車両数4,871両と上限値との乖離率は10.5%である。

また、個人タクシーにおいては、上限値1,113両、下限値1,007両であり、特定地域指定日現在の車両数1,244両と上限値との乖離率は10.5%となっている。

したがって、札幌交通圏における削減すべき供給輸送力については、特定地域指定日現在の車両数から法人タクシーにあつては10.5%に至らない車両数、個人タクシーにあつては10.5%に至らない車両数を削減すべき供給輸送力として取り組むこととする。

ア：法人タクシーの削減率及び削減車両数

各事業者の保有車両数が、平成19年11月20日(特定特別監視地域指定時)、平成20年7月11日(特定特別監視地域指定時)、平成27年11月1日(特定地域指定時)のいずれかの日において、最も多い時点の車両数を各事業者の「基準車両数」とする。

その基準車両数の合計である札幌交通圏の基準車両5,390両と適正と考えられる車両の上限4,361両との乖離率19%を削減率とし、4,364両を目標車両数とする。

平成21年10月1日以降、各事業者の減車への自主的取り組みにより、平成27年11月1日には4,871両となっているため、507両を実質的な削減目標として取り組むこととする。

イ：法人タクシー事業者の削減率及び削減車両数

平成21年10月1日(旧特定地域指定時)以降、各事業者は約10%程度の自主減車を積極的に進めたところである。

各事業者が過去に自主的に取り組んだ削減数を踏まえ、各事業者の「基準車両数」に①アの削減率を乗じた数値(小数点以下切り捨て)を各事業者の「基準

車両数」から差し引き、削減の「目標車両数」とする。

次に、平成27年11月1日（特定地域指定時）の保有車両数から、上記「目標車両数」を差し引いた後の車両数を各事業者の実質的な削減車両数とする。なお、各グループ系列については、グループ全体として削減車両数を算出し、一体となって取り組むこととする。

<削減車両数の例>

平成19年11月20日	100両（基準車両数）
平成27年11月1日	90両
平成21年以降の自主減車数	10両

$$100両 \times 19\% = 19両（削減車両数）$$

$$100両 - 19両 = 81両$$

$$90両 - 81両 = 9両（実質的な削減車両数）$$

ウ：個人タクシー事業者の削減車両数

個人タクシーにあつては、平成27年11月1日の特定地域指定時の車両数1,244両（延実在454,060日車）と適正と考えられる車両数の上限値1,113両（延実在406,245日車）との乖離は、47,815日車であることから、1人（車）あたり年間38.4日（47,815日車÷1,244人）の休車が必要となる。

しかしながら、個人タクシー事業者は、平成28年11月末現在1,237両（延実在451,505日車）と減少し、乖離は45,260日車、1人（車）あたり年間36.5日（45,260日車÷1,237人）が必要な休車となる。また、個人タクシーは、許可条件で「月に2日以上定期休日を定める」とされているため、定期休日24日（2日×12ヶ月）を除いた年間12.5日（36.5日-24日）を稼働制限日として、月あたり1日（12.5日÷12ヶ月=1.04≒1）の休車を実施する。

（2）札幌交通圏において行うべきタクシー事業の供給輸送力削減の方法

①法人タクシー

供給輸送力削減の方法については、各事業者の判断により、事業者計画の認可前に行う道路運送法による「減車」、事業者計画の認可後に行う「減車」及び平成26年1月27日付け北海道運輸局公示第80号「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基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」第2により、全日・同一の車両について「営業方法の

制限」とする。

協議会事務局は、「減車」及び「営業方法の制限」が特定地域計画に基づき適正に行われているか、北海道運輸局と相互確認を行うこととする。

②個人タクシー

個人タクシーは、定められた休業日（2日）をこれまでより1日増やすことにより3日の休車とし、営業方法の制限により削減を行うこととする

加算される1日の休車の取扱いについては、個人タクシー事業者団体は、稼働した輸送実績を毎月把握して、休業日が増えたことの確認作業を行い、確実に管理する。

③供給輸送力削減の実施時期

特定地域計画に合意した法人及び個人タクシー事業者は、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の趣旨及び特定地域の指定期間等を踏まえ、事業者計画の認可後速やかに実施するものとする。

(3) 札幌交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシー事業の供給輸送力及び削減の方法

札幌交通圏に営業所を有する法人及び個人タクシー事業者は、3.(1)①に規定した削減すべき供給輸送力に向け、3.(2)①及び②に規定した削減方法により、実施時期までに供給輸送力の削減を実施することとする。

4. 特定地域計画の目標を達成するために定める活性化措置及び実施主体に関する事項

(1) 札幌交通圏におけるタクシー事業の活性化策について

地域公共交通機関としてタクシーに求められているのは「安心・安全」な輸送と「良質な接客サービス」を提供することである。

そのためには、タクシー事業者、事業者団体、労働組合等が適切に連携してタクシーサービスを向上させて利用者利便を図ることが大切である。

新たな需要喚起としては訪日外国人対応や観光客に対する観光タクシーの充実、普及が著しいスマートフォンによる配車、高齢化社会に対応するユニバーサルデザイン車両の導入などサービスレベルの向上を図るものとする。

運転者の高齢化・乗務員不足を解消するため、若年層や女性ドライバーが業界で働ける労働環境を整備していくことが必要である。

活性化を実施する場合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り、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及び輸送需要の開拓など特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業が適切に行われなければならない。

下記の各項目の予定実施期間は、短期については1年以内、中期については指定期間内の3年を目途とし、長期については3年以上として取り組むこととする。

今回、特定地域協議会の中で、タクシー事業の適正化及び活性化を図るための地域計画書を作成する上で、特に下記の活性化策についてはタクシー業界全体で重点的かつ早急に取り組み、タクシー事業のイメージアップを図るものとする。

- ① 妊婦応援・子育て支援タクシーの運行普及
- ② 女性タクシー乗務員を雇用するための環境整備
- ③ ハイヤー協会内に将来のタクシー事業活性化を探るビジョン研究会を立ち上げる。

▲タクシーサービスの活性化▲

○タクシー乗務員の道交法など法令遵守・接客マナー向上のための教育・研修の実施

実施主体：法人タクシー事業者・個人タクシー協会

実施期間：短期

○超高齢化社会・障がい者等に対応できる乗務員の教育

実施主体：法人タクシー事業者・個人タクシー協会

実施期間：短期

○タクシー乗務員の地理教育・健康管理の再教育

実施主体：法人タクシー事業者・個人タクシー協会

実施期間：短期

○観光向けタクシー乗務員の再教育

実施主体：法人タクシー事業者・個人タクシー協会

実施期間：短期

○妊婦応援・子育て支援タクシーの運行普及

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：短期

○電話による配車以外の FAX 対応又はスマートフォン配車アプリの導入

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：長期

○訪日旅行外国人に対する翻訳アプリの導入

実施主体：法人・個人タクシー事業者 個人タクシー協会

実施期間：中期

○観光外国人向け指さし会話集の作成

実施主体：札幌ハイヤー協会 個人タクシー協会

実施期間：短期

○外国人向け日本のタクシー紹介パンフレットの作成

実施主体：札幌ハイヤー協会 個人タクシー協会

実施期間：短期

○タクシー車内でのWI-FI環境の設置

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：中期

○ユニバーサルデザインタクシーの導入・ユニバーサルドライバー研修講座の実施

実施主体：法人・個人タクシー事業者 札幌ハイヤー協会

実施期間：中期

○クレジットカード・交通系ICカード・電子マネー決済端末の導入

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：中期

○貨客混載の対応・便利タクシーのPR活動

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：中期

○観光ルート別運賃の見直し

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：短期

○禁煙タクシーの徹底・再強化

実施主体：札幌ハイヤー協会・個人タクシー協会

実施期間：短期

▲タクシー運転者の労働条件の改善・向上▲

○タクシー運転者高齢化に対する年齢制限の導入

実施主体：法人タクシー事業者 個人タクシー協会

実施期間：中期

○二種免許取得の緩和及び若年層労働者の雇用促進

実施主体：法人タクシー事業者

実施期間：長期

○女性ドライバーを雇用するための環境整備

実施主体：法人タクシー事業者

実施期間：短期

○女性ドライバー専用乗り場・専用レーンの設置

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：短期

○事業所内又はハイヤー協会内に託児所の設置

実施主体：法人事業者 札幌ハイヤー協会

実施時期：長期

▲地域交通の改善・交通環境問題▲

○災害時における緊急輸送等（札幌市と協定 H27.8.26）

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：短期

○災害時等に備えて車内に防災グッズを装備

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施時期：中期

○子供見守り防犯タクシーの普及

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：中期

○スクールバス・送迎バスの代替輸送

実施主体：法人・個人タクシー事業者

実施期間：長期

○横断歩道上・主要駅周辺の違法駐車を抑止・取り締まり

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：短期

○協会専従指導員の取り締まり権限の拡大

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：短期

▲タクシー業界の取り組みPR活動の強化▲

○協会のホームページの英語・中国語・韓国語で表示する

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：中期

○協会のホームページのリンク先を拡大する

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：中期

○協会のホームページで空車状況・女性ドライバーの紹介などのコーナー設置

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：中期

○協会の敷地内に看板を設置して業界の取り組みをPRする

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：中期

○今回のタクシー活性化策をパンフレットにして利用者にPRする

実施主体：札幌ハイヤー協会 個人タクシー協会

実施期間：短期

○観光タクシー利用者向け前売りチケット・クーポンの販売

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：中期

○「ミニさっぽろ」子供たちの職業体験の学習

実施主体：札幌ハイヤー協会

実施期間：短期

○後部座席のシートベルト着用の啓発

実施主体：札幌ハイヤー協会 個人タクシー協会

▲その他に考えられるタクシー事業活性化検討策▲

○ミニバンタイプのタクシー車両の導入

○冬道対策として4WDのタクシー車両の導入

○ペット同伴タクシーの普及

○優良ドライバー専用のり場の設置

○カーナビの普及

○通勤専用又は深夜相乗りタクシーの導入

○地域内定期券タクシーの導入

○高齢者免許返納割引

○特定曜日・時間割引運賃

○外国人観光客対応が可能な乗務員のステッカー貼付

○女性ドライバーが乗務しているとわかるステッカーの貼付

○乗務員・従業員の健康危機管理及び近隣住民の危機のため社内にAEDの装備

○車両又は早朝予約指定料金の設定