

旭川交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画

平成22年3月16日

## 目 次

### 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) 地域におけるタクシーの公共交通機関としての役割

(2) タクシー事業の現況・取組みの方向性

### 2. 地域計画の目標

(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) 安全・安心の確保

(5) 交通問題、環境問題、都市問題等の改善

(6) 供給抑制

(7) 過度な運賃競争への対策

### 3. 地域計画の目標を達成するために行う事業に関する事項

## 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) 地域におけるタクシーの公共交通機関としての役割

#### 1) タクシーの位置づけ・役割

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である。

特に、次のような優れた特性を活かして、ひとりひとり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でき、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公共交通機関である。

- ① 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
- ② 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる 等

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、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。

特に、今秋、新旭川駅の開業を控え、年間約680万人（内約280万人は旭山動物園）の観光需要を抱える旭川市域においては、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高いものと思われる。タクシーを利用する旅客にとっては、運転者の印象が当地そのものの印象とも密接に関係することから、タクシーが地域のイメージの構築に大きく関わっているものと考えられ、その責任の重さは極めて大きいものがある。

このような地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みて、我が国の地域社会の活力を維持していくためには、それぞれの地域において、タクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要である。

### (2) タクシー事業の現況・取組みの方向性

#### 1) 旭川交通圏を取り巻く状況

##### ① タクシー需要の減少

旭川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962万人と比べ、平成20年度は728万人と約24%減少している。特に、平成20年秋の金融危機を発端とした世界同時不況もあるが、ここ数年は需要の減少が続いており、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。

## ②規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

平成14年2月の道路運送法改正により、新規事業の開始や増車等に係る参入規制が撤廃された。こうした状況を背景として、旭川交通圏においては、規制緩和後から平成18年度末までに、新規事業者が1社、車両増加数が40台にのぼるなど、当該地域における供給力は増加したものの、平成19年度以降は減少に転じている状況にある。

### 【平成13年度→平成20年度の推移】

- ・法人タクシー事業者数 14社→14社  
※14社中、1社が規制緩和後の新規事業者（1社は廃業）
- ・法人タクシー車両台数 900台→815台（-9.5%）

## ③規制緩和後の輸送実績の推移

規制緩和後、長引く景気の低迷により、車両数が並行している一方で、輸送人員などの輸送需要の減少には歯止めがかからない状況にある。このため、タクシー車両の稼働率（実働率）は低下を続け、1日1車あたりの営業収入は過去7年間に約20%減少する結果となっている。

### 【平成13年度→平成20年度の推移】

- ・1日1車あたりの総走行キロ 232km→202km（-12.9%）
- ・輸送人員 962万人→728万人（-24.3%）
- ・1日1車あたりの営業収入 24,044円→19,060円（-20.7%）
- ・総実車キロ 38,979,297キロ→16,296,943キロ（-58.2%）
- ・実車率（総走行キロに占める実車キロの割合） 29.2%→27.4%（-6.2%）

## ④タクシー運転者の労働環境

タクシー1日1車あたりの営業収入の減少等により、歩合制を主体とした賃金体系の中、運転者一人当たりの賃金は低下する傾向にあり、旭川交通圏のタクシー運転者の平均収入は、規制緩和前の平成13年度には約216万円であったが、平成20年度には約175万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、平成20年度における全産業平均賃金が年額488万円であるのに対し、タクシー運転者においては半分にも満たない賃金となっている。また、低賃金と長時間労働を背景に、若年労働者の参入が乏しくなるなど運転者の平均年齢は年々上昇する傾向にあり、他業種への転職も難しい状況になっている。（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より）

- ・ 平成20年度 年間所得差約275万円  
(北海道全産業労働者平均488万円、北海道タクシー運転者平均213万円)
- ・ 旭川交通圏 タクシー運転者給与年間差約40.5万円  
(平成13年度平均約215.8万円、平成20年度平均約175.3万円)
- ・ 平成21年12月現在 旭川交通圏タクシー運転者  
平均年齢 (58.4歳)

⑤旭川交通圏における運賃の認可状況 (小型車のみ)

- ・ 旭川交通圏における全車両数のほとんどは、平成21年5月に認可を受けた、旧自動認可運賃の下限 (小型車初乗運賃490円) を採用している。
- ・ このことから、旭川交通圏における全車両数のほとんどは、平成21年10月に公示された新自動認可運賃の下限 (小型車初乗運賃530円) 割れとなっており、今後、各事業者の事業運営状況を調査していくこととなっている。

2) 旭川交通圏におけるタクシー車両数

- ・ 適正と考えられる車両数 (第1回協議会資料より)  
636両 ~ 763両
- ・ 平成21年10月31日現在の車両数  
850両

※適正と考えられる車両数

タクシー適正化・活性化法基本方針において、「国は、地域の関係者が行うタクシー事業の適正化・活性化に関する取り組みに必要な情報提供等に努めることとし、特に、地方運輸局長は、特定地域において適正と考えられる車両数を算出し、協議会に提示する。」こととされている。

3) 旭川交通圏におけるタクシー業界の取組み

タクシー業界では、これまでも利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを展開してきた。

旭川交通圏においては、無線タクシーのデジタル化の推進、低燃費LPGタクシー車両の導入、エコドライブの推進等による環境問題への対

応、労働環境の向上（防犯対策の推進）、社会的要請の禁煙化の実現、身体障がい者割引きの導入、110番協力タクシー・SOS防犯タクシー・タクシーパトロール等の導入、新型インフルエンザ対策など幅広い分野で様々な取り組みを実施してきた。

また、個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様な取り組みを行っており、個人タクシーとして独自にマスターズ制度を実施している。

#### 4) まとめ

このように、旭川交通圏におけるタクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題やサービスレベルの低下等のさまざまな問題（第1回協議会資料参照）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、さらなる創意工夫と需要を喚起するための新たなサービスの創設等が必要と考えられるが、まずは供給過剰を解消することが必要であると思われる。

#### 5) 取り組みの方向性

旭川交通圏における上述の状況を踏まえ、当該地域のタクシー事業の適正化、活性化を図るための目標を次のとおり定める。

- (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) 安全・安心の確保
- (5) 交通問題、環境問題、都市問題等の改善
- (6) 供給抑制
- (7) 過度な運賃競争への対策

## 2. 地域計画の目標

### (1) タクシーサービスの活性化

諸問題の要因の中で、最も基本的な要因であるタクシーの輸送人員の減少に対処するためには、消費者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である。そのためには、安全性、快適性、確実性などに係る利用者のタクシーに対するニーズに合致したサービスの提供を図ることを目標とする。

特に、年間約680万人の観光需要を抱える旭川市域においては、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高く、運転者の接遇態度、おもてなしの精神（ホスピタリティー）の向上はもとより、観光に関する幅広い知識やそれを利用者に伝える技術の習得等を図ることが求められる。具体的には、運転者講習や観光ドライバー制度の充実を図ることにより、質の高い観光ガイド運転手が持続的に旭川交通圏内において養成される仕組みを構築することが求められる。

また、障がい者等の移動制約者を目的地まで適確に運ぶことは、ドアツードアの輸送に優れるタクシーにとって真に求められる輸送サービスのひとつである。このことは、障がい者や高齢者に対するハード・ソフト面の充実や近年、全国的に広がりを見せている子育てタクシー（就労中の親の代わりに子供を目的地まで輸送するサービス）などに対する場合も同様と考えられる。タクシー事業者は地域社会の要請を十分汲み取る努力と、新しい需要、要請に対応する質の高い輸送サービスの向上を目指した活性化策を実施するものとする。

また、バス路線が存在しない地域においては、相対的にタクシーに求められる公共交通としての役割は高いことから、地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、タクシー車両を用いた乗合行為の検討を行うなど、従来のタクシーやバス運行では対応できない需要、要請に対する取り組みを展開するものとする。

なお、現在、国土交通省では「利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会」（座長 山内弘隆・一橋大学院商学研究科教授）において、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価方法等（ランク制など）について議論されているところであり、今後、本委員会の報告を踏まえた対策を取ることを検討していく。

## (2) 事業経営の活性化、効率化

他都市同様に、旭川交通圏においても長期にわたる旅客需要の減少が続き、新規需要への展望が見いだせない状況下においては、各社の事業効率性の向上も重要な課題の一つである。

効率的な事業運営のためには、車輛関係費用の削減や保有車両の稼働率の向上もさることながら、車両以外の設備（営業所、車庫等）や管理体制そのものの効率化も視野に入れる必要がある。タクシー事業者においては、事業用施設、資材の共用化や共同配車体制の構築、グループ企業間における整備管理の一元化など、複数の企業間による協業化や、企業の合併、譲渡譲受の可能性について検討していくこととする。

## (3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

運転者の労働条件の悪化防止については、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、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こととする。

当面、適正な供給体制への見直しにより、平均年収を約280万円程度に引き上げることを目標とする。

なお、現在、国土交通省では「タクシー賃金システム等懇談会」（座長 山内弘隆・一橋大学院商学研究科教授）において、タクシー運転手の賃金制度等のあり方について議論されているところであり、今後、本懇談会の報告を踏まえた対策を取ることを目標とする。

## (4) 安全・安心の確保

公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。

国土交通省では、事業用自動車による死亡事故・人身事故の半減、飲酒運転ゼロを目差すべく、国、事業者個々が実施すべき施策をとりまとめた「事業用自動車総合安全プラン2009」を昨年10月に策定したところであり、旭川交通圏においても、当該目標を達成すべく各タクシー事業者が安全対策に取り組むことはもちろんのこと、行政機関等関係者が不断の取り組みを実施する。



【参考】平成21年度中 旭川交通圏タクシー関係事故件数等

- ・ 人身事故件数 68件（死者数0名）
- ・ 飲酒・酒気帯び運転等件数 0件

※人身事故発生件数、死者数は道警資料。飲酒・酒気帯び運転等は、公安委員会からの法令通知による。

## （５）交通問題、環境問題、都市問題等の改善

多数のタクシー車両が繁華街や駅周辺に集中することにより、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保に支障が生じるおそれがあり、また、観光都市である旭川市域の景観の悪化など、都市政策、観光政策にも悪影響を及ぼすことになりかねない。

特に、3・6街周辺における違法客待ちの実態については、そこが駐停車禁止地区であることもあり、交通事故の要因ともなっている。本件に関しては、これまでも警察による取締や運輸支局による事業者監査等による適正化策が講じられてきたところであり、引き続き関係行政機関は取り組みを継続することとする。一方で、本件は一義的には個々の事業者が遵法意識を高く持ち、事業者自らが適正化しない限り解決には至らないものと考えられる。今後、3・6街周辺における違法客待ち行為撲滅を徹底するため、協議会構成員以外の事業者も含め、タクシー事業者が自ら実行する仕組みを構築するものとし、関係機関はその合意形成に向けた取り組みを推進することとする。

また、環境問題に目を向ければ、政府は温室効果ガスについて、1990年比で2020年までにCO<sub>2</sub>排出量を25%削減することを目指すことを表明している。こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

併せて、公共交通機関としての利便性向上のため、バスレーンへの実車タクシーの乗り入れが図られるよう関係機関との取り組みを行う。

## （６）供給抑制

旭川交通圏では、12月17日に行われた第1回地域協議会において、旭川運輸支局が公表した適正と考えられる車両数は、636両～763両であり、これに基づくと、平成20年7月11日通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数（858両）や、10月31日現在の車両数（850両）とは大幅な差が認められるところである。

関係者は、都市交通問題や地球環境問題、労働条件の悪化等、供給過剰状態が招く諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰状態の解消に努めることとする。タクシー事業者は、自主的に自社の車両数の見直し等、事業再構築についても検討し、特定事業を進めることとする。

ただし、供給力の抑制はタクシー運転者の雇用面にも影響することから、勤務体系の見直しや合理的な配車管理等を通じ、運転者雇用が可能な限り守られることが求められる。

### (7) 過度な運賃競争への対策

健全な運賃競争は、消費者の利益にかなう一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすく、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらす恐れがある

このため、各タクシー事業者が道路運送法第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。

また、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、利用者に分かりやすいものとなるように留意する必要がある。なお、低廉な運賃を採用する事業者については、事業運営状況等を調査するなどの対策が必要と考えられる。

### 3. 地域計画の目標を達成するために行う事業に関する事項

#### (1) 特定事業及びその他の事業に関する項目

2. に掲げた地域計画の目標を達成、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特定事業及びその他関係機関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。

特定事業に関しては、当該地域計画の作成に合意した協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同で行おうとする特定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なるものが、実施時期を勘案して事業を行うものとする。

また、特定事業がより多くの事業者によって取組まれるとともに、早期の目標達成を図るため、特定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

##### 【特定事業】

##### ○ 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、ハイヤー協会、個人タクシー協会

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、ハイヤー協会、個人タクシー協会

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

##### ○ 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
- 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証制度（仮称）の導入  
実施主体： タクシー事業者、ハイヤー協会、個人タクシー協会  
実施時期： 短期・中期
- 電子マネー・クレジットカード・ICカード決済器等の導入  
実施主体： タクシー事業者  
実施時期： 短期・中期
- 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

【その他の事業】

- 情報提供等のためのHPの開設、Webサイトの構築  
実施主体： タクシー事業者、ハイヤー協会  
実施時期： 短期

## ②事業経営の活性化、効率化

### 【特定事業】

- 日勤勤務（1人1車）から隔日勤務への転換などによる効率性の向上とこれに伴う1両当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
- 部品や燃料等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

## ③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

### 【特定事業】

- 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、ハイヤー協会  
実施時期： 短期・中期
- デジタルタコグラフ等の活用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
- 日勤勤務（1人1車）から隔日勤務への転換などによる長時間労働の改善  
実施主体： タクシー事業者  
実施時期： 短期
- 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

#### ④安全・安心の確保

##### 【特定事業】

- ランク評価制度の利用者へのPR活動
  - 実施主体： タクシー事業者、ハイヤー協会、個人タクシー協会
  - 実施時期： 短期・中期
- 優良運転者推薦制度の促進
  - 実施主体： タクシー事業者、個人タクシー協会
  - 実施時期： 短期

#### ⑤交通問題、環境問題、都市問題等の改善

##### 【特定事業】

- 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、ハイヤー協会、個人タクシー協会
  - 実施時期： 短期
- 渋滞対策等のための違法駐停車の排除
  - 実施主体： タクシー事業者、ハイヤー協会、個人タクシー協会
  - 実施時期： 短期・中期
- タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
  - 実施主体： タクシー事業者、ハイヤー協会、個人タクシー協会
  - 実施時期： 短期・中期
- ハイブリット車、EV車等の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
- 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
- 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組みの推進
  - 実施主体： タクシー事業者、ハイヤー協会、個人タクシー協会
  - 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】

- タクシー乗り場の整備・拡充
  - 実施主体： 旭川市、ハイヤー協会等
  - 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： タクシー事業者、ハイヤー協会、道警旭川方面本部、旭川市
  - 実施時期： 短期・中期

## (2) 特定事業計画を進めるにあたっての留意すべき事項

タクシーが公共交通機関としての機能を十分に発揮し、「2. 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、旭川交通圏のタクシーの供給過剰を解消していくことが必要である。

「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「特定事業計画」には、同条第3項において特定事業と相まって「事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、その他経営の合理化に資する措置）」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、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定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、旭川交通圏のタクシー事業者は、特定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り組みのために必要となる情報の収集、整理、分析並びに助言、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。

さらに、地域協議会は、目標達成状況について検証・評価を行うとともに、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。