

旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定 平成21年12月17日

(目的)

第1条 旭川交通圏タクシー特定地域協議会(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、旭川交通圏(以下「特定地域」という。)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(以下「タクシー」という。)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「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及び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。
5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

(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) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

協議会の運営方法

に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(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) 北海道運輸局長またはその指名する者

(2) 関係地方公共団体の長

旭川市長またはその指名する者

(3) タクシー事業者等

社団法人旭川地区ハイヤー協会 会長

旭川地方個人タクシー協同組合 理事長

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。)

(4) 労働組合等

全国自動車交通労働組合連合会北海道地方連合会旭川地域を代表する者

全国自動車交通労働組合総連合会北海道地方連合会旭川地域を代表する者

(5) 地域住民

旭川消費者協会 会長またはその指名する者

2 法第8条第2項に掲げる者

(1) 学識経験者

学校法人旭川大学保健福祉学部教授 白戸 一秀

(2) その他協議会が必要と認める者

北海道警察旭川方面本部長またはその指名する者

北海道労働局旭川労働基準監督署長またはその指名する者

(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11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11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) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員の種別毎に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。

北海道運輸局長またはその指名する者が合意していること。

旭川市長またはその指名する者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の過半数が合意していること。

地域住民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。

法第8条第2項各号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項各号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項各号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、地域計画作成後も定期的に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。

旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱の一部変更提案

(協議会に運営)

第5条13項

次の文言を追加する。

ただし、タクシー事業者にあつては、その法人の業務を執行する常勤の役員とする。

- 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。ただし、タクシー事業者にあつては、その法人の業務を執行する常勤の役員とする。

適正と考えられる車両数における効果等

平成21年12月17日の第1回旭川交通圏タクシー特定地域協議会において、平成13年度実績値(29.17%)、30%、35%の3パターンの実車率数値で試算し、適正と考えられる車両数の3ケースを示したところである。

この3パターンによって計算した車両数における運送収入等の試算結果等は以下のとおりであるが、参考として案4(実車率40%)を計上する。

総営業収入推計値の算出

A. 平成20年度キロあたり営業収入

平成20年度キロあたり営業収入 = 平成20年度営業収入 ÷ 平成20年度総実車キロ

平成20年度 営業収入	平成20年度 実車キロ	平成20年度キロ あたり営業収入
5,612,344,000	16,296,943	344.38

B. 需要量(平成23年度推計値)

平成19・20年度の実績は以下の通り。

年度	実車キロ	対前年度比
19	17,377,563	
20	16,296,943	93.8%

需要量 = 対象年度実車キロ × 対象年度実車キロの対前年度比

年度	需要量(推計値)	対前年度比
21	15,283,521	93.8%
22	14,519,345	95.0%
23	14,519,345	100.0%

平成21年度は平成20年度の対前年度比と同率で試算。

平成22年度は対前年度比95%、平成23年度は対前年度比100%で試算。

C. 総営業収入推計値(税抜)

総営業収入推計値 = 平成20年度キロあたり営業収入 × 需要量(平成23年度推計値)

平成20年度キロ あたり営業収入	需要量	総営業収入 推計値	総営業収入 推計値(税抜)
344.38	14,519,345	5,000,172,031	4,762,068,601 …

運転者給与算出のため、税抜額を使用する。

適正車両数の場合の実働車両数算出

適正車両数の場合の実働車両数 = 適正車両数 × 365 × 実働率(90%)

	実車率	適正車両数	適正車両数の場合の実働車両数
案1	29.17%	763両	250,646
案2	30%	742両	243,747
案3	35%	636両	208,926
案4	40%	556両	182,646

数値は第1回協議会資料より。案1は実車率が平成13年度実績値の際の適正車両数。

税抜日車営収の算出

税抜日車営収 = 総営業収入推計値 ÷ 適正車両の時の実働車両数

	総営業収入推計値(税抜)	適正車両数の場合の実働車両数	税抜日車営収(推計値)
案1	4,763,006,955	250,646	19,003
案2		243,747	19,541
案3		208,926	22,798
案4		182,646	26,078

運転者給与の算出

運転者給与(1車2人としたとき)

案	税抜日車営収(推計値)	税抜日車営収 ÷ 2 (1)	歩率(2)	乗務数(3)	運転者給与
案1	19,003	9,502	0.5547	276	1,454,653
案2	19,541	9,771			1,495,836
案3	22,798	11,399			1,745,155
案4	26,078	13,039			1,996,234

運転者給与(隔日勤務としたとき)

案	税抜日車営収(推計値)	歩率	乗務数(4)	運転者給与
案1	19,003	0.5547	156	1,644,390
案2	19,541			1,690,945
案3	22,798			1,972,784
案4	26,078			2,256,613

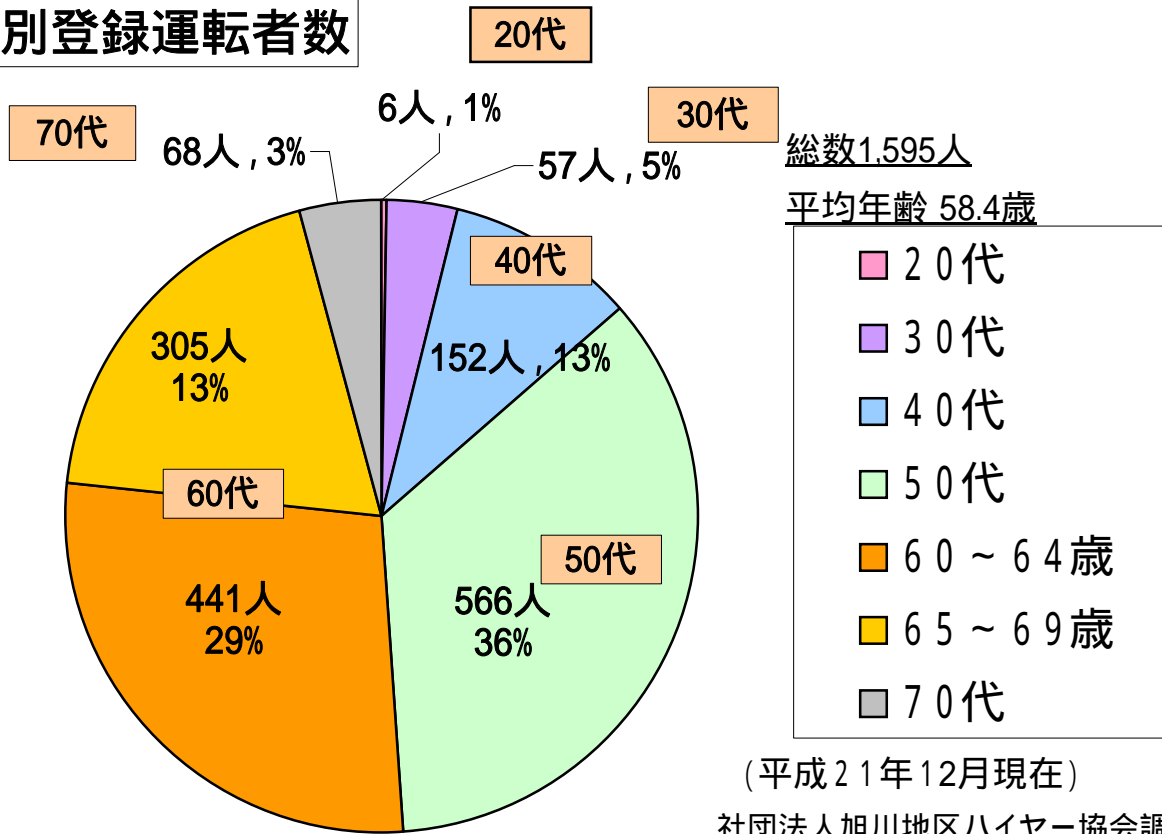
- 1車2人として算出するため、日車営収を2で除す。
- 札幌ハイヤー協会資料より、運賃改定実施事業者の平成20年度1～6月平均から算出。
- 日勤1ヶ月23乗務とし、12ヶ月勤務した場合の乗務数。
- 隔日勤務として算出するため、1ヶ月13乗務、12ヶ月勤務した場合の乗務数。

年齢別登録運転者数

年代	人数(人)
20代	6
30代	57
40代	152
50代	566
60～64歳	441
65～69歳	305
70代	68
合計	1595

(平成21年12月現在)

年代別登録運転者数



(平成21年12月現在)

社団法人旭川地区ハイヤー協会調べ

旭川交通圏のタクシー事業者の運転者給与について(保有車両数別)

資料2 - 2

(単位:円)

保有車両数		年度	平成20年度 (824両)
		全体	(月収)
(年収)	1,752,752		

(単位:円)

実車率 29.17% 平成13年度実績値(763 両)
155,740
1,892,880

(単位:円)

実車率 30.00% (742両)
162,205
1,946,452

(単位:円)

実車率 35.00% (636両)
189,239
2,270,861

(単位:円)

保有車両数		年度	平成23年度の需要量 推定 (824両)
		全体	(月収)
(年収)	1,575,724		

(単位:円)

実車率 40.00% (556両)
216,467
2,597,604

注1: 上段は平均給与月額、下段は年額に換算したものである。

注2: 平成20年度事業報告書より作成したもの。車両数は平成20年度末現在のものである。

注3: 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したものである。

注4: 平成23年度の需要量推定は、平成20年度比を89.9%と仮定したものである。(H17 H20の3年間比89.9%を根拠とした。)

参考: 旭川交通圏の人件費総額…3,146,733,000円(平成20年度事業報告より)

特定事業計画における事業再構築の実施のために必要となる特例措置の実施について

1．特例制度の趣旨

特定地域における供給過剰の解消のためには、減車が基本であることを踏まえつつも、更なる供給量の削減を図ることが必要である。

このため、一般乗用旅客自動車運送事業者が、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。）第11条の一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の減少（以下「供給輸送力減少」という。）を記載した認定特定事業計画について、法第13条第2項のみなし届出の取扱い、「特定地域の指定及び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の推進のために監督上必要となる措置の実施について（平成21年9月29日付け国自旅第151号。以下「特定地域措置通達」という。）」の特例等を規定することとする。

2．定義

本制度において使用する用語は、法及び特定地域措置通達において使用する用語の例による。

供給輸送力減少の方法は、次に掲げるものとする。

- 一 減車 特定地域において、当該特定地域内の営業所に配置する事業用自動車（一般タクシー車両に限る。以下同じ。）の合計数を減少させる事業計画の変更（次号に規定するものを除く。）
- 二 休車 特定地域において、当該特定地域内の営業所に配置する事業用自動車の合計数を減少させる事業計画の変更であって、前号に規定する減車と併せて実施することにより、法第15条第1項の規定により読み替えて適用する道路運送法第15条第1項の事業用自動車の合計数を増加させる事業計画の変更認可の基準の特例を設けるもの（4.の要件に適合するものに限る。）

3．減車実施の方法

認定特定事業計画に基づき実施する減車については、認定申請書に減車の時期が具体的に記載された事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書が添付されている場合には、法第13条第2項の規定に基づく道路運送法第15条第3項の届出をしたものとみなす。

それ以外の場合には、減車の時期が具体化した時点において同項の届出を行わなければならない（みなし届出の適用以外は道路運送法の減車に同じ。）

4．休車実施の要件

地方運輸局長は、次に掲げる要件に適合する供給輸送力減少を休車として取り扱うこととし、7．に規定する特例を適用するものとする。

(1) 事業再構築として以下の要件を踏まえて地域の実情に応じて地方運輸局長が定めるものに適合する法第11条による特定事業計画の認定を受けていること。

一 休車期間 1年以上（ただし、地方運輸局長が期間を定めた場合はその期間以上）であること。

二 休車車両数 当該一般乗用旅客自動車運送事業者の基準車両数からの減車車両数と同数を限度とすること。

三 実施予定時期 特定地域の指定期間内に実施するものであって、それぞれの実施予定時期における当該一般乗用旅客自動車運送事業者の基準車両数からの減車車両数と同数を限度とすること。

(2) その他地域の実情に応じて地方運輸局長が定める要件に適合していること。

5．休車実施の方法

認定特定事業計画に基づき実施する休車については、認定申請書に休車期間、休車車両数及び実施時期が具体的に記載された事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書（認定特定事業計画に基づき4．の要件への適合を確認できるものに限る。）が添付されている場合には、法第13条第2項の規定に基づく道路運送法第15条第3項の届出をしたものとみなす。

それ以外の場合には、休車の時期が決定した時点において休車期間、休車車両数及び実施時期を記載した事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書（認定特定事業計画に基づき4．の要件への適合を確認できるものであって、届出の時点で法第14条による特定事業計画の認定の取消しを受けていないものに限る。）を提出しなければならない。

届出（みなし届出を含む。）に基づき休車を実施する際には、遅滞なく、休車車両数に相当する事業用自動車の抹消登録等使用権原を消滅させる手続をしなければならない。

6．休車解除時期及び休車解除割合

特定地域における直近の四半期の実車率、日車実車キロ又は日車営収のうち地方運輸局長が定めるものが平成13年度の水準に達したとき（ただし、地方運輸局長がこれと異なる指標を定めた場合はその指標に達したとき）は、休車実施事業者ごとに当該休車実施車両数の三分の一（ただし、地方運輸局長がこれと異なる割合を定めた場合はその割合）（以下「休車解除割合」という。）の休車解除が可能である旨を地方運輸局長は公示するものとする。

上記休車解除以後については、当該解除後において、直近の四半期の実車率、日車

実車キロ又は日車営収のうち地方運輸局長が定めるものが平成13年度の水準に達したときは、地方運輸局長は休車解除割合（三分の一）を追加し、これを公示するものとする。

なお、地方運輸局長が休車期間経過後に休車解除時期及び休車解除割合を定めるとなく休車解除を行うことが特に必要と認め、これを公示した場合は、上記に関わらず、7.の要件に基づき休車解除を実施することができる。

7. 休車解除の要件

地方運輸局長は、休車実施事業者が行う事業用自動車の合計数の増加の認可の申請に対しては、次に掲げる要件に適合するものに限り認可を行う。その際には、特定地域措置通達 3.(1)の規定を適用しないものとする。

- (1) 認定特定事業計画に定めた休車期間を経過していること。
- (2) 自動車その他の輸送施設の使用の停止以上の処分を受けている場合は、当該処分期間を満了していること。
- (3) 地方運輸局長が公示した休車解除割合の範囲内であること。
- (4) その他地域の実情に応じて地方運輸局が定める要件に適合していること。

なお、休車解除については、「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(平成19年11月20日付け国自旅第208号)」のとおり、基準車両数内の休車解除であることから、増車監査等の対象とはならない。

8. その他

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施行規則（平成21年国土交通省令第58号）第5条に規定する事業用自動車の使用の停止については、供給輸送力減少のための減車及び休車と別途、これを実施することを妨げない。

特定地域措置通達 3.の監査の特例及び「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(平成21年9月29日付け国自安第60号・国自旅第128号・国自整第54号)」別表の処分の加重の適用については、休車による供給輸送力減少は基準車両数からの減少として取り扱わない。

認定事業者（以下「親会社」という。）が他の一般乗用旅客自動車運送事業者（以下「完全子会社」という。）を完全子会社化し、当該完全子会社の一般乗用旅客自動車運送事業を廃業した場合にあっては、当該完全子会社の基準車両数を当該親会社の基準車両数に加える。

附則

1. この通達は、平成22年1月25日から施行する。

資料 4

旭川交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画（案）

平成 22 年 2 月 9 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。

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

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。

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%）

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%）

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)

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、運転者の接客態度、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。

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CO₂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。

(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。

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

E T C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

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

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

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

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

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

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

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

エコドライブコンテストの実施

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

N A S V A 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」に規定する「特定事業計画」には、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。

同法の主旨を踏まえ、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、地域協議会は、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し、協議会構成員のみならず、関係行政機関、団体等に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

さらに、地域協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。