

# 旭川交通圏における特定事業計画の 進捗状況等について

# 特定事業計画（事業再構築）の申請状況

区分	地域	特定事業計画認定申請				事業再構築				保有車両数					増減率
		対象事業者数	申請事業者数	未申請事業者数	認定事業者数	単独	共同	減休車両数		基準 車両数	H21.9.30 時点	申請時 車両数	再構築後	増減数	
								減車	休車						
法人	旭川交通圏	14	14	0	13	10 (11)		50 (56)	0	858	890	846	796 (790)	-62 (-68)	-7.2% (-7.9%)
個人		200	200	0	200										

※ H22. 11. 22 現在  
括弧内は、特定事業計画認定申請中の1事業者を含む。

※ 認定を受けた特定事業計画が完了している事業者  
法人： 11事業者  
個人： 198事業者

## 特定地域名：旭川交通圏

○ 特定事業計画提出状況	特定事業計画申請事業者数	14 者
(平成22年11月22日現在)	うち(共同)事業再構築を含むもの	11 者
① 基準車両数		858 両
② 平成21年9月末現在車両数		890 両
③ 平成21年10月1日～平成22年4月27日までの道路運送法による減車		44 両
④ 特定事業計画受付開始年月日		平成22年4月28日
⑤ 平成22年4月28日現在車両数		846 両
⑥ 事業再構築による減車・休車数		50 両 (56 両)
うち減車数		50 両 (56 両)
うち休車数		0 両
⑦ 事業再構築(減車・休車)実施後の車両数		796 両 (790 両)

### 【参考】

適正車両数	636 両	～	763 両
平成22年4月28日以降の事業再構築によらない減車数			0 両

※ 括弧内は、特定事業計画認定申請中の1事業者を含む。

## 認定特定事業計画一覧（法人）

No	項目	内容	事業者数 (重複あり)
1	地域計画3.(1)① タクシーサービスの活性化	自社Webサイトの開設	1
2	地域計画3.(1)① タクシーサービスの活性化	地理教育の徹底	3
3	地域計画3.(1)③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上	防犯カメラ等の導入	1
4	地域計画3.(1)③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上	デジタルタコグラフ等の活用による労働時間の短縮	2
5	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	アイドリングストップ車の導入	1
6	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	アイドリングストップ運動の推進	11 (12)
7	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	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	2
8	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	エコドライブの推進	1

※ 括弧内は、特定事業計画認定申請中の1事業者を含む。

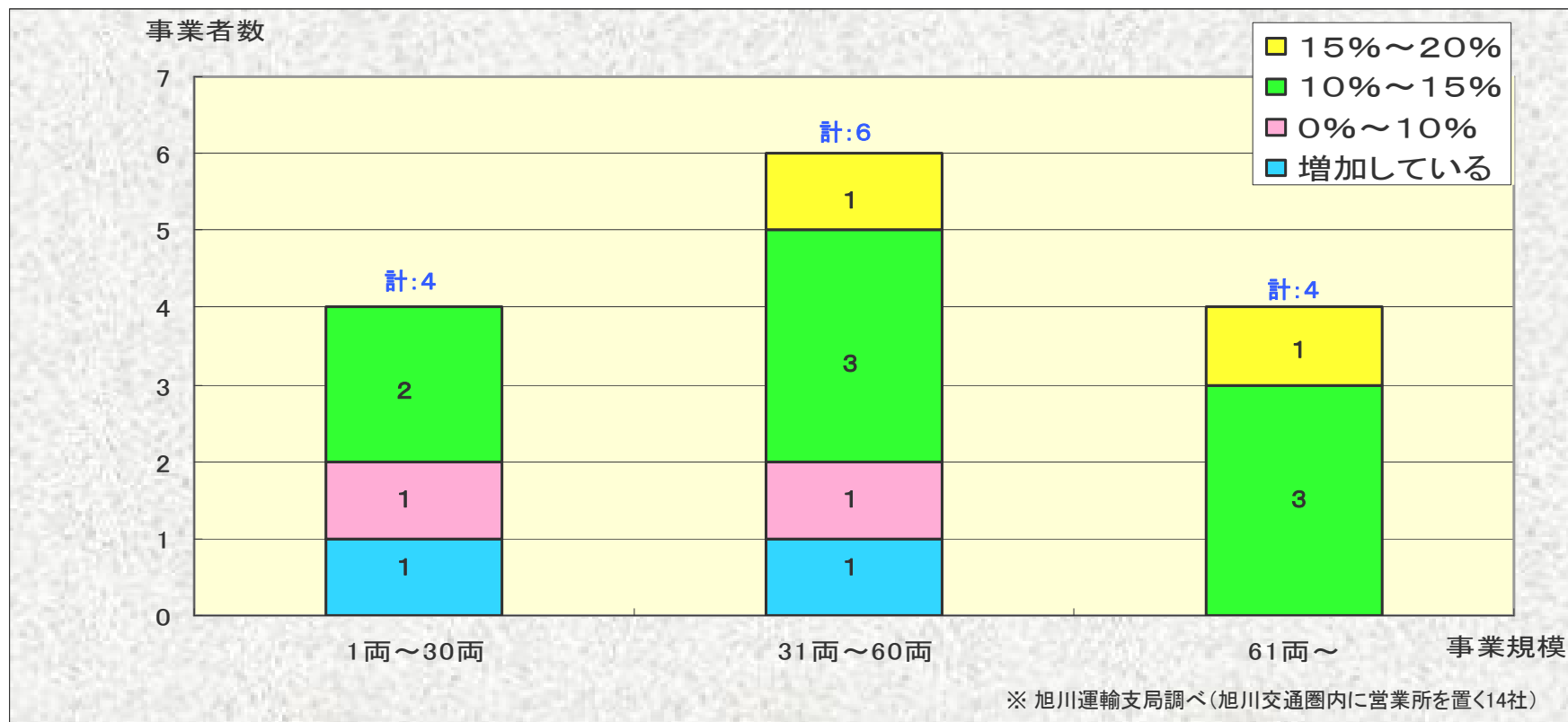
## 認定特定事業計画一覧（個人）

No	項 目	内 容	事業者数 (重複あり)
1	地域計画3.(1)② 事業経営の活性化、効率化	車両費用等の削減	1
2	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	エコドライブの推進	199
3	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	196
4	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	アイドリングストップ運動の推進	2
5	地域計画3.(1)⑤ 交通問題、環境問題、都市問題等の改善	安全プラン2009の目標値達成に向けての取組みの推進	1

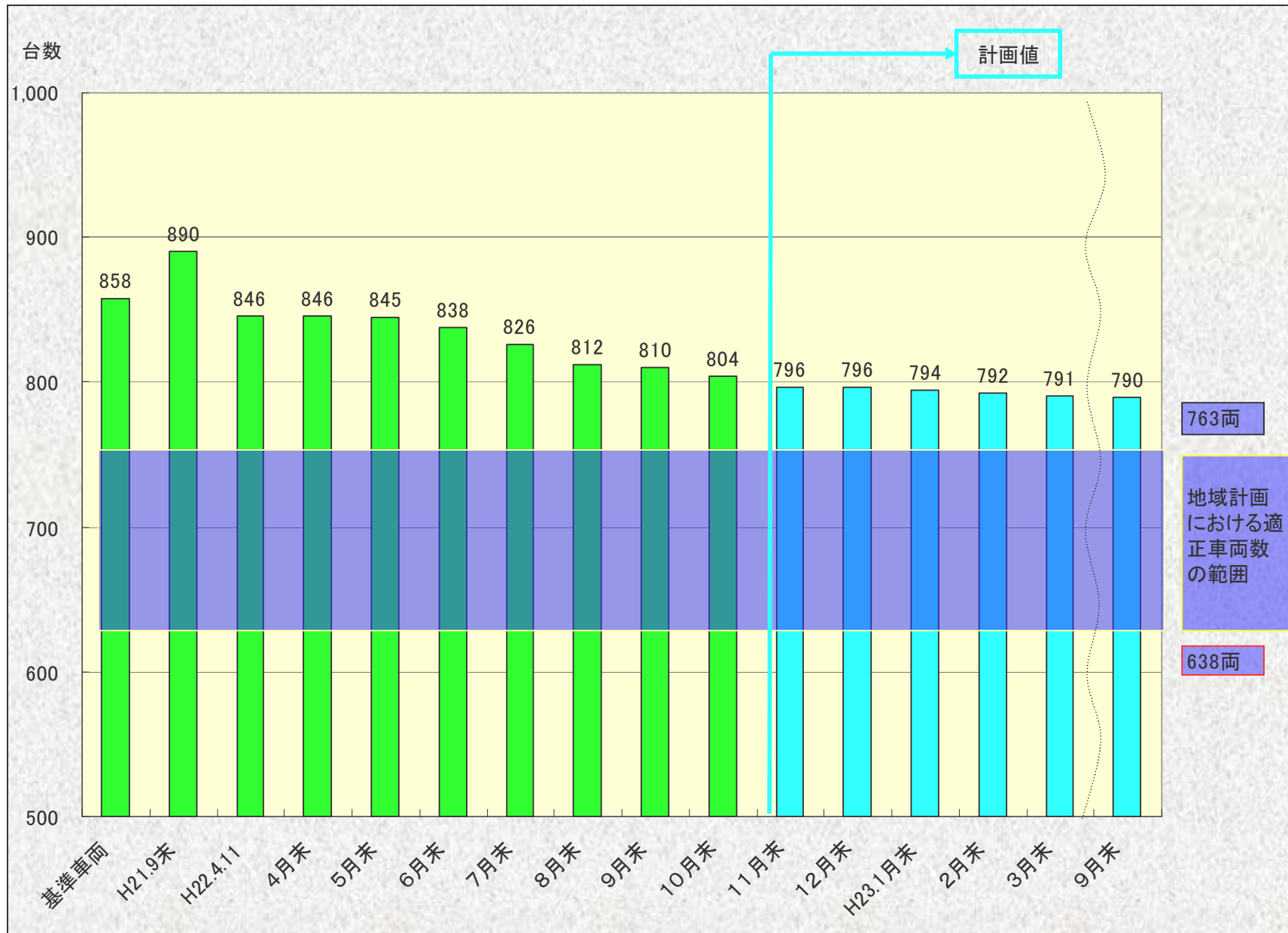
# 事業規模別にみた事業用自動車の増減状況（法人）

削減率	事業規模			計(事業者数)
	1両～30両	31両～60両	61両～	
増加している	1	1		2
0%～10%	1	1		2
10%～15%	2	3	3	8
15%～20%		1	1	2
計(事業者数)	4	6	4	14

事業規模別に特定事業計画の認定状況を見ると、事業規模が大きくなるにつれて事業用自動車の削減率が高くなっている。

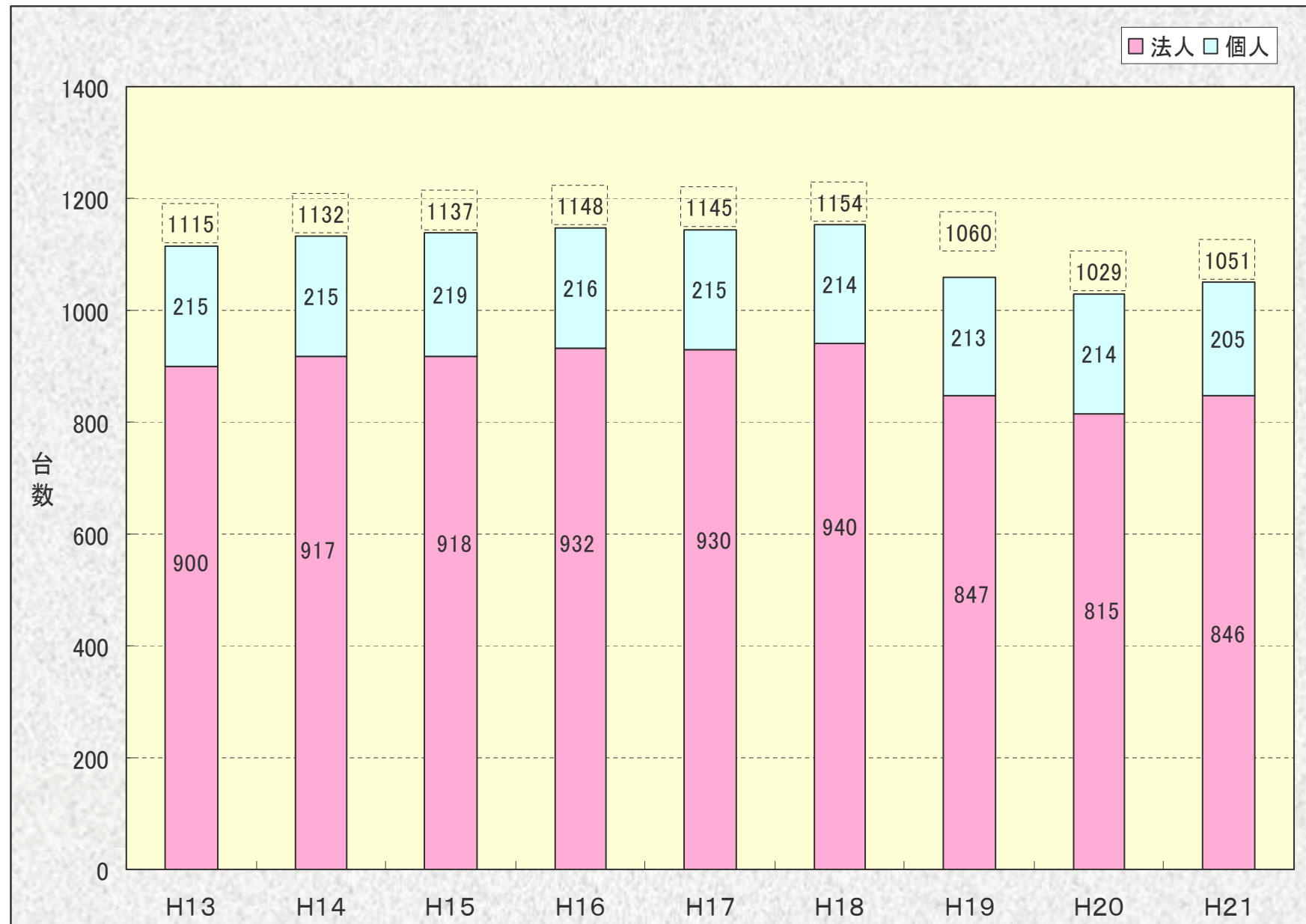


# 事業再構築【減車・休車】の進捗状況（法人）



※ 旭川運輸支局調べ(旭川交通圏内に営業所を置く14社)

# 規制緩和後の事業用自動車数の推移



※ 旭川運輸支局調べ(法人は、旭川交通圏内に営業所を置く14社)



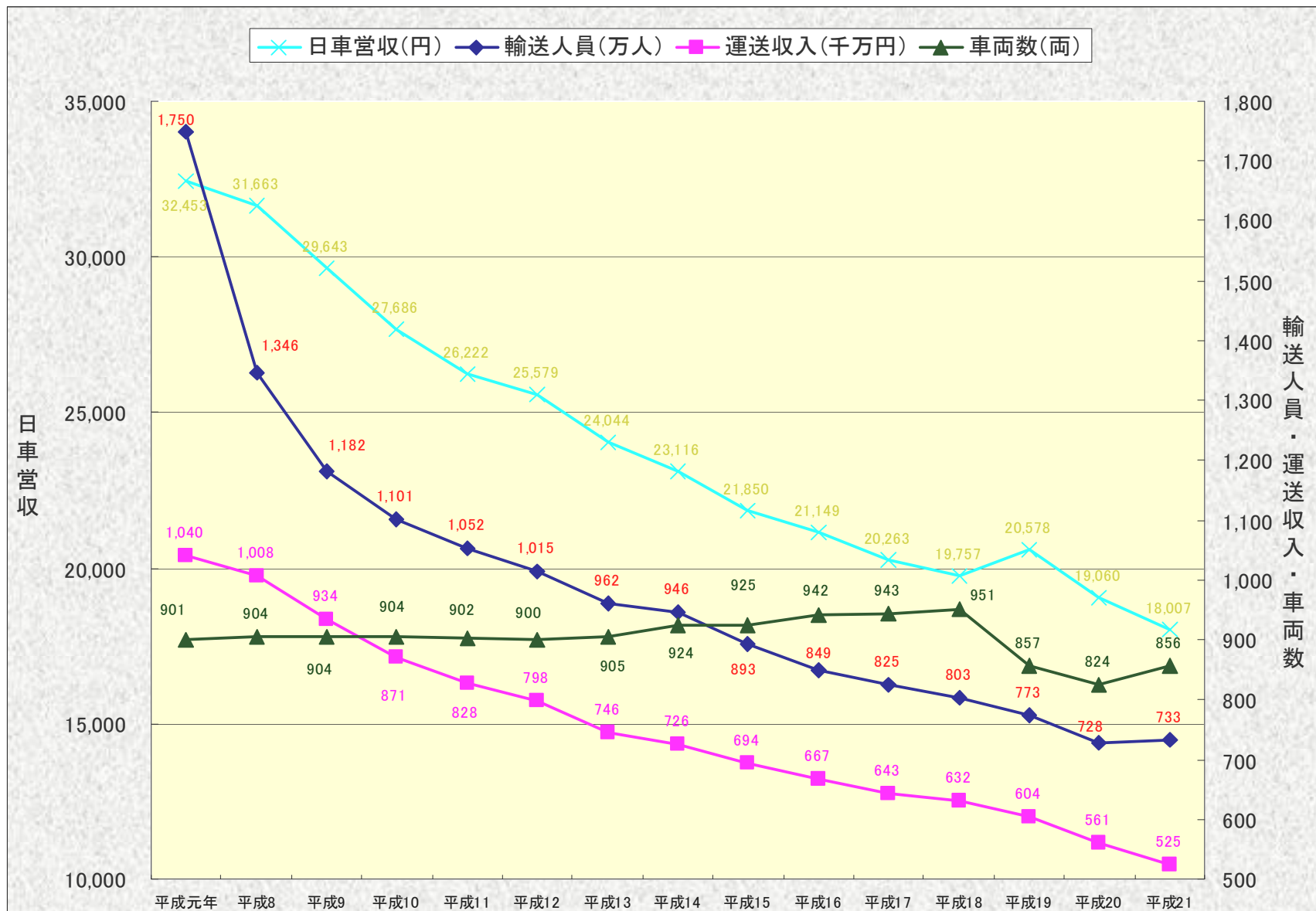
# 輸送実績の推移（法人）

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	321,110	319,844	99.6	36,463,589	33.3	114.0	12,084,263	37.8	9,915,444	31,001
平成元年	(100) 328,435	(100) 320,475	97.6	(100) 38,979,297	36.8	(100) 121.6	(100) 12,539,075	(100) 39.1	(100) 10,400,645	(100) 32,454
平成8年	330,275	318,365	96.4	30,380,365	35.4	95.4	9,643,282	30.3	10,080,505	31,663
平成9年	330,287	315,042	95.4	26,590,608	32.8	84.4	8,439,891	26.8	9,339,089	29,644
平成10年	329,926	314,437	95.3	24,670,101	31.8	78.5	7,911,208	25.2	8,705,595	27,686
平成11年	330,487	315,839	95.6	23,481,033	30.8	74.3	7,579,646	24.0	8,282,148	26,223
平成12年	328,777	311,998	94.9	22,534,440	30.7	72.2	7,335,133	23.5	7,980,620	25,579
平成13年	(100) (100) 327,602	(97) (100) 310,086	94.7	(54) (100) 20,977,254	29.2	(56) (100) 67.6	(54) (100) 6,827,996	(56) (100) 22.0	(72) (100) 7,455,755	(74) (100) 24,044
平成14年	334,267	314,066	94.0	20,461,262	28.6	65.1	6,612,351	21.1	7,259,834	23,116
平成15年	339,146	317,441	93.6	19,516,535	27.8	61.5	6,337,157	20.0	6,936,039	21,850
平成16年	339,630	315,268	92.8	18,716,651	27.6	59.4	6,086,692	19.3	6,667,563	21,149
平成17年	345,152	317,434	92.0	18,129,169	27.2	57.1	5,895,770	18.6	6,432,391	20,264
平成18年	344,493	319,741	92.8	18,095,728	27.7	56.6	5,674,013	17.7	6,317,138	19,757
平成19年	316,527	293,744	92.8	17,377,563	27.8	59.2	5,471,801	18.6	6,044,581	20,578
平成20年	314,104	294,455	93.7	16,296,943	27.4	55.3	5,057,220	17.2	5,612,344	19,060
平成21年	(96) (96) 314,258	(91) (94) 291,503	(95) (98) 92.8	(42) (78) 16,460,650	(77) (97) 28.2	(46) (83) 56.5	(41) (76) 5,190,279	(46) (81) 17.8	(50) (70) 5,249,223	(55) (75) 18,007

平成13年度より福祉限定事業者を除く

※ 旭川運輸支局調べ(旭川交通圏内に営業所を置く14社)

# 日車營收等の推移（法人）



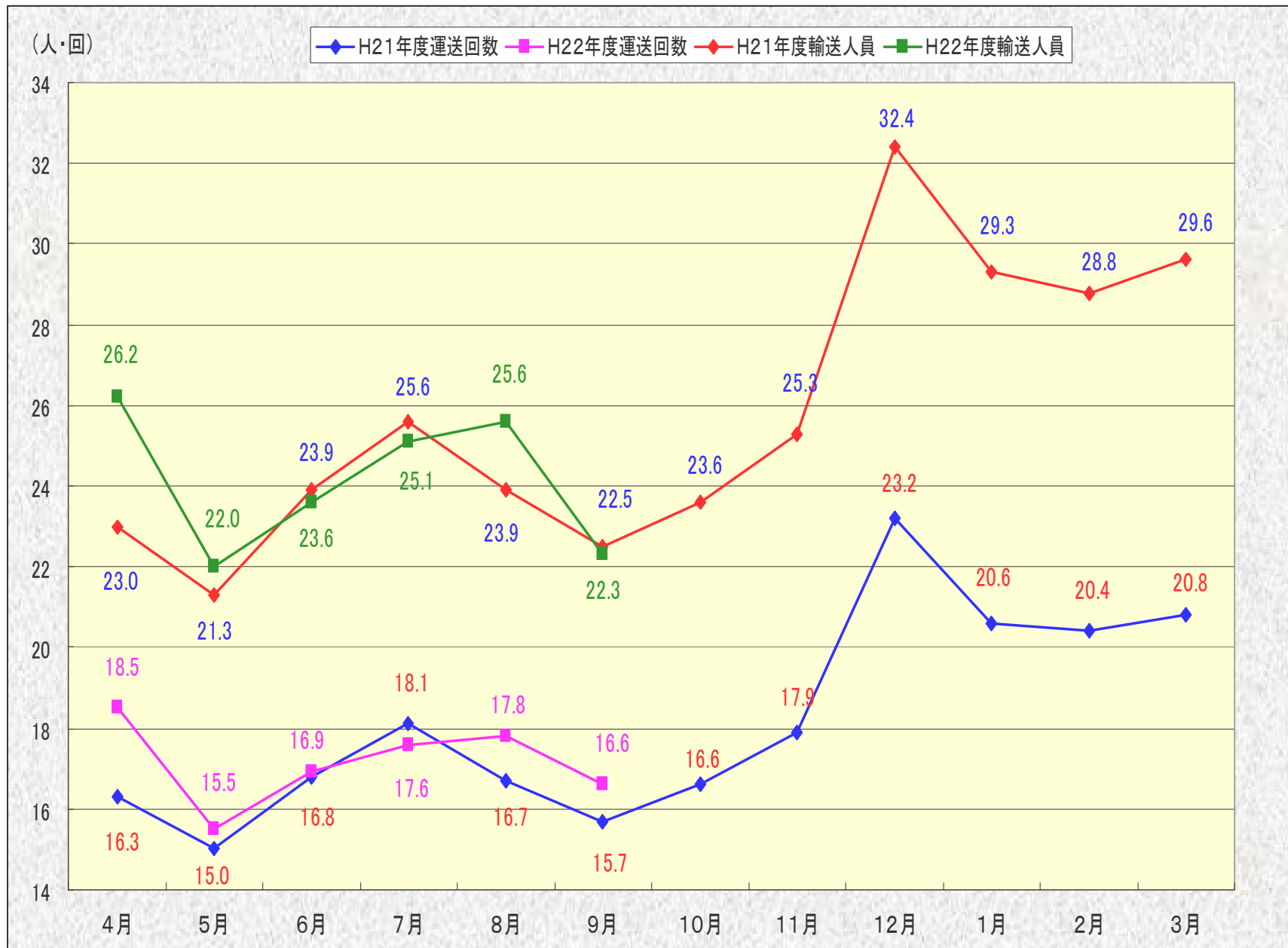
※ 旭川運輸支局調べ(旭川交通圏内に営業所を置く14社)

# 月別輸送実績の推移（法人）

		延実在 車両数 (日車)	延実働 車両数 (日車)	実働率	走行キロ (km)	実車キロ (km)	実車率	運送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	実働日車当たり				
											走行キロ (km)	実車キロ (km)	運送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (円)
4月	21年度	21,520	20,546	95.5%	4,320,108	1,029,512	23.8%	334,748	473,008	367,275	210.3	50.1	16.3	23.0	17,876
	22年度	21,810	20,570	94.3%	4,187,243	1,146,210	27.4%	381,457	538,925	372,439	203.6	55.7	18.5	26.2	18,106
	前年比	101.3%	100.1%		96.9%	111.3%		114.0%	113.9%	101.4%	96.8%	111.2%	113.5%	113.9%	101.3%
5月	21年度	22,210	21,091	95.0%	4,154,110	985,336	23.7%	317,324	450,176	332,012	197.0	46.7	15.0	21.3	15,742
	22年度	22,519	21,132	93.8%	3,941,287	998,884	25.3%	328,150	465,011	324,090	186.5	47.3	15.5	22.0	15,336
	前年比	101.4%	100.2%		94.9%	101.4%		103.4%	103.3%	97.6%	94.7%	101.3%	103.3%	103.3%	97.4%
6月	21年度	21,630	20,603	95.3%	4,271,266	1,098,522	25.7%	345,341	492,730	352,941	207.3	53.3	16.8	23.9	17,131
	22年度	21,618	20,487	94.8%	3,985,046	1,072,397	26.9%	345,394	483,420	345,632	194.5	52.3	16.9	23.6	16,871
	前年比	99.9%	99.4%		93.3%	97.6%		100.0%	98.1%	97.9%	93.8%	98.1%	100.6%	98.7%	98.5%
7月	21年度	22,351	21,339	95.5%	4,526,620	1,242,392	27.4%	385,238	546,681	399,479	212.1	58.2	18.1	25.6	18,721
	22年度	22,064	21,033	95.3%	4,228,323	1,193,841	28.2%	370,470	527,476	383,131	201.0	56.8	17.6	25.1	18,216
	前年比	98.7%	98.6%		93.4%	96.1%		96.2%	96.5%	95.9%	94.8%	97.6%	97.2%	98.0%	97.3%
8月	21年度	22,399	21,328	95.2%	4,322,920	1,152,498	26.7%	355,636	510,592	368,301	202.7	54.0	16.7	23.9	17,268
	22年度	21,711	20,496	94.4%	4,110,277	1,171,581	28.5%	364,418	525,419	375,918	200.5	57.2	17.8	25.6	18,341
	前年比	96.9%	96.1%		95.1%	101.7%		102.5%	102.9%	102.1%	98.9%	105.9%	106.6%	107.1%	106.2%
9月	21年度	21,753	20,791	95.6%	4,115,999	1,058,194	25.7%	327,395	466,800	337,351	198.0	50.9	15.7	22.5	16,226
	22年度	20,765	19,650	94.6%	3,837,562	1,018,988	26.6%	327,008	457,054	325,727	195.3	51.9	16.6	23.3	16,576
	前年比	95.5%	94.5%		93.2%	96.3%		99.9%	97.9%	96.6%	98.6%	102.0%	105.7%	103.6%	102.2%
10月	21年度	22,488	21,470	95.5%	4,335,400	1,106,907	25.5%	357,168	506,660	356,905	201.9	51.6	16.6	23.6	16,623
	22年度														
	前年比														
11月	21年度	21,872	20,720	94.7%	4,187,686	1,127,543	26.9%	371,587	525,181	365,184	202.1	54.4	17.9	25.3	17,625
	22年度														
	前年比														
12月	21年度	22,636	21,557	95.2%	4,683,628	1,550,178	33.1%	499,159	699,249	504,274	217.3	71.9	23.2	32.4	23,393
	22年度														
	前年比														
1月	21年度	22,602	21,281	94.2%	4,213,017	1,340,365	31.8%	437,576	622,693	434,974	198.0	63.0	20.6	29.3	20,440
	22年度														
	前年比														
2月	21年度	20,412	19,375	94.9%	3,806,840	1,168,596	30.7%	394,348	558,286	383,372	196.5	60.3	20.4	28.8	19,787
	22年度														
	前年比														
3月	21年度	22,537	21,240	94.2%	4,363,287	1,330,741	30.5%	442,769	628,078	432,765	205.4	62.7	20.8	29.6	20,375
	22年度														
	前年比														
計	21年度	242,780	230,738	95.0%	47,029,615	13,092,262	27.8%	4,222,948	5,987,404	4,281,892	203.8	56.7	18.3	25.9	18,557
	22年度	108,869	102,881	94.5%	20,304,692	5,529,504	27.2%	1,771,503	2,513,885	1,781,305	197.4	53.7	17.2	24.4	17,314
											96.9%	94.7%	94.0%	94.2%	93.3%

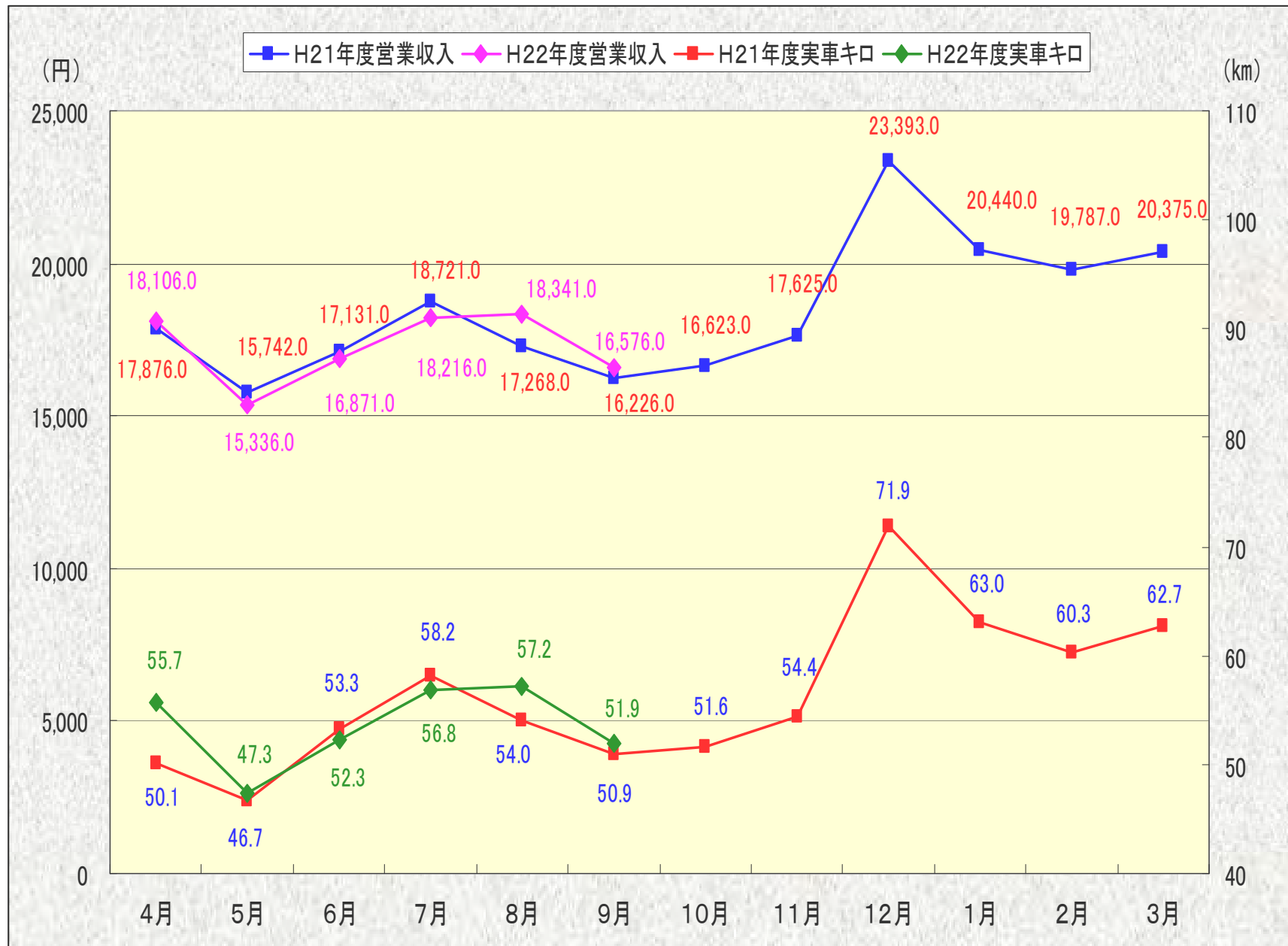
※ 社団法人旭川地区ハイヤー協会資料に基づき旭川運輸支局が作成(協会加盟10社の合計)

# 実働日車当たりの運送回数・輸送人員の推移（法人）



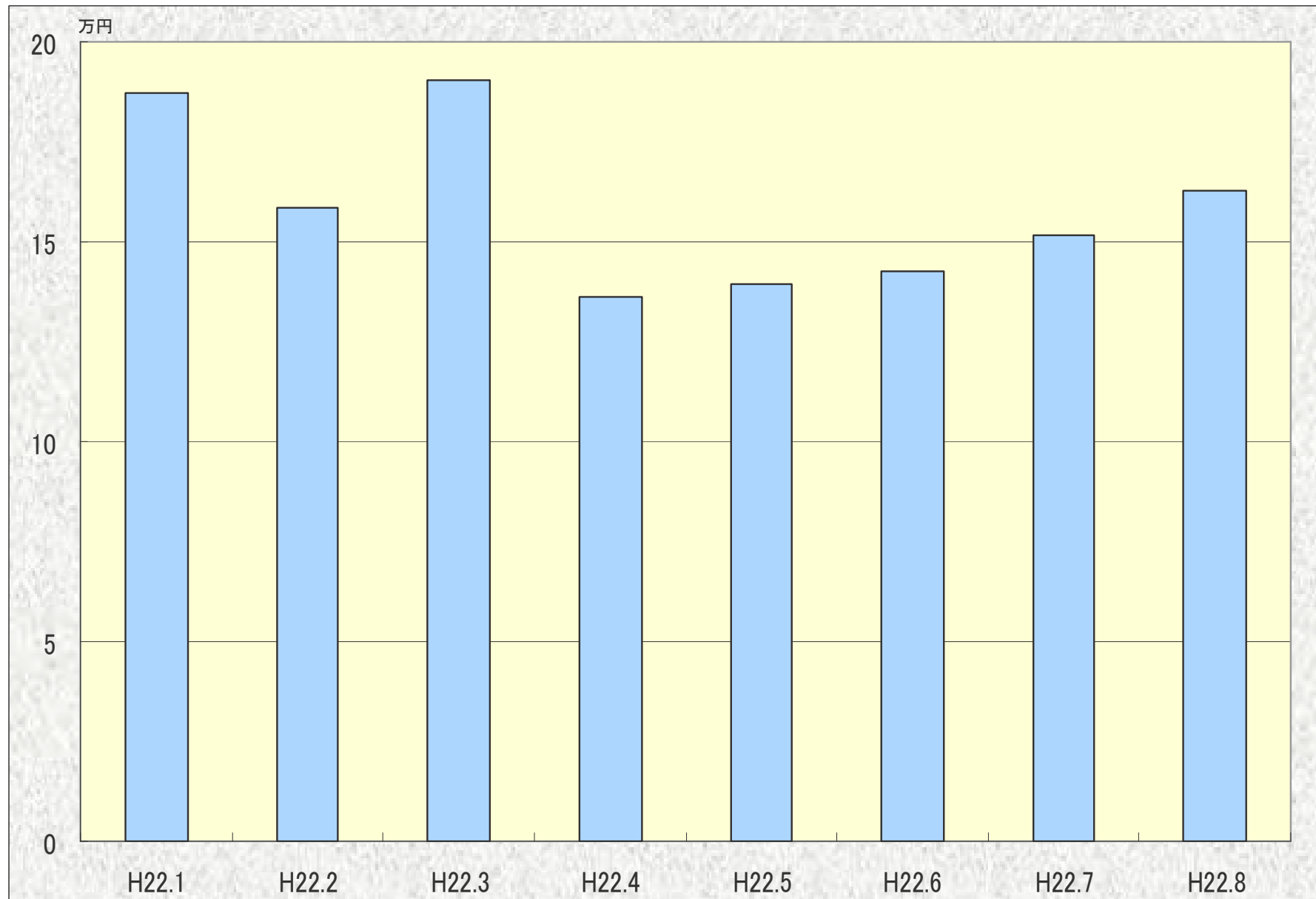
※ 社団法人旭川地区ハイヤー協会資料に基づき旭川運輸支局が作成(協会加盟10社の合計)

# 実働日車当たりの実車キロ・営業収入の推移（法人）



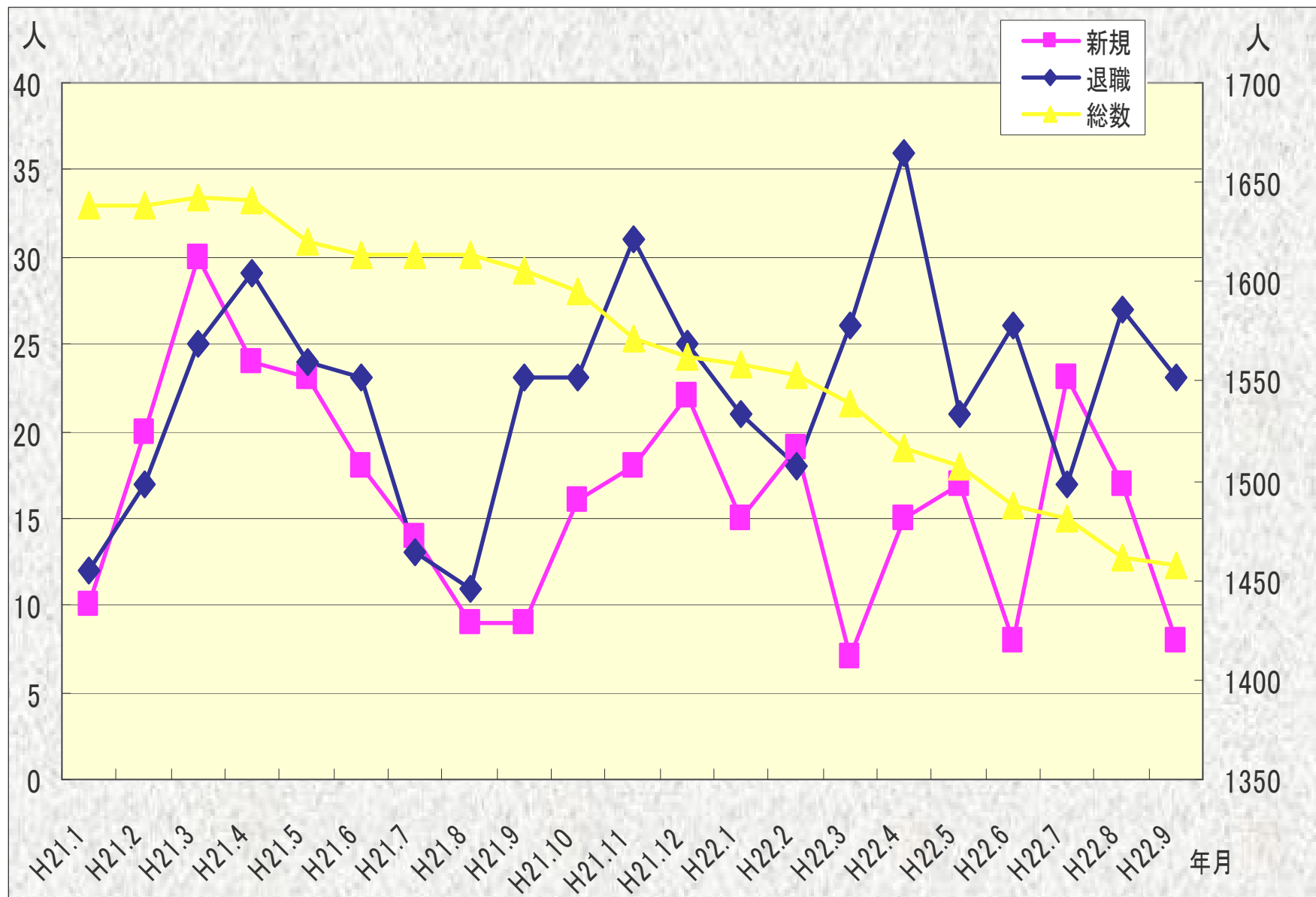
※ 社団法人旭川地区ハイヤー協会資料に基づき旭川運輸支局が作成(協会加盟10社の合計)

## タクシー乗務員の賃金推移（法人）



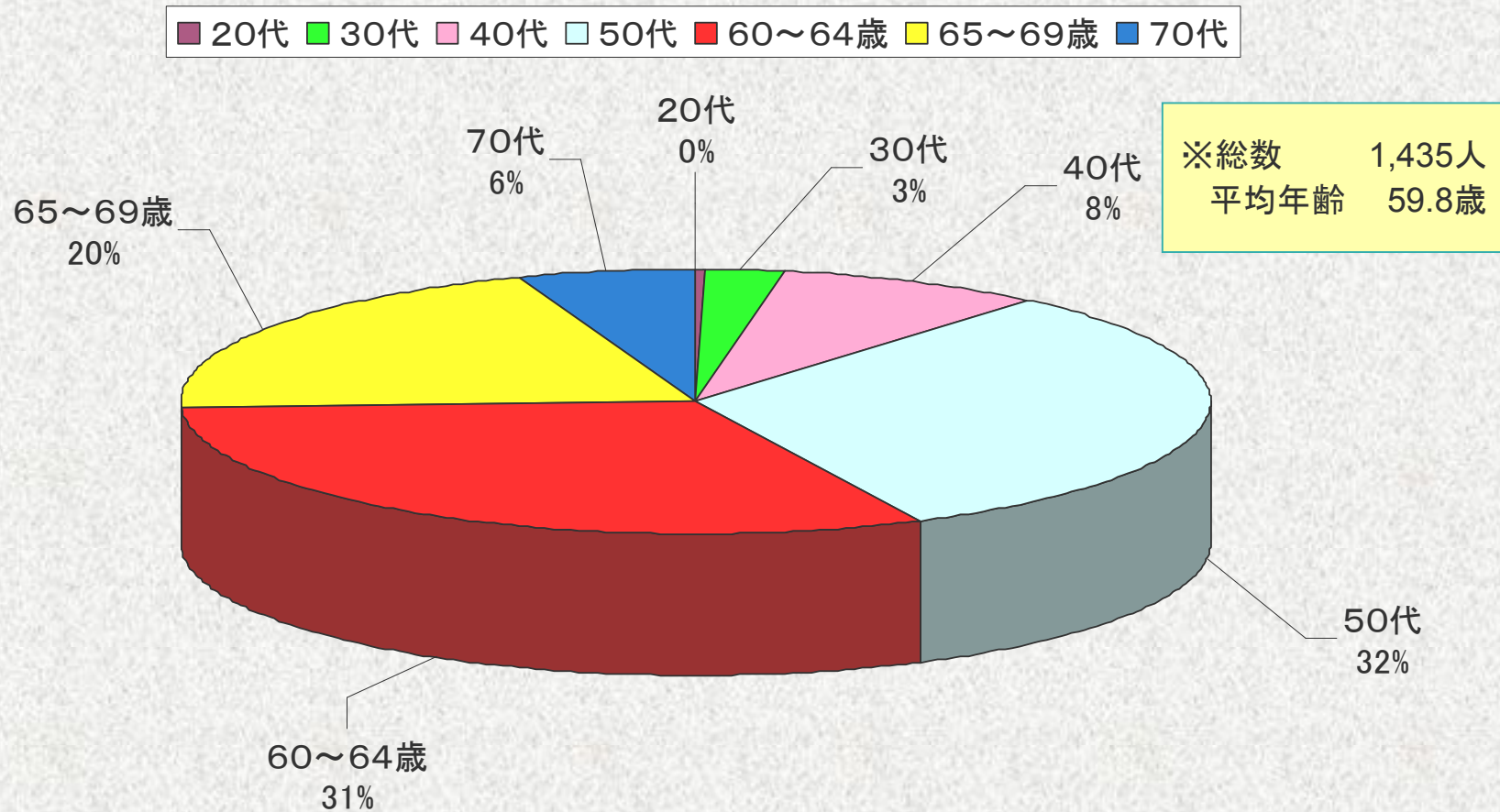
※ 旭川運輸支局調べ(下限割れ報告に基づき作成)

# タクシー乗務員の採用・退職状況（法人）



## 年齢別のタクシー乗務員数（法人）

20代	30代	40代	50代	60～64歳	65～69歳	70代	合計(人)
3	38	117	456	449	292	80	1,435



※平成22年9月末現在

※社団法人旭川地区ハイヤー協会資料に基づき旭川運輸支局が作成(協会加盟12社の合計)



# 特定事業計画に基づく取組み状況等 について

# 特定事業計画に基づく取組み状況等

No	特定事業	実施主体	実施時期	対応状況・進捗状況	備考
1	地理教育の徹底	・タクシー会社(3社)	平成22年6月～ 平成22年7月～	<p>最短距離で実車できるよう指導教育を徹底したことにより、対前年比(7～9月)1.09%実車率が向上。</p> <p>全車簡易的ナビゲーションシステムを搭載、また、地図による指導教育の徹底を図ったことにより、運行時間の短縮につながっている。</p> <p>地理教育の徹底により、効率的な配車を推進中。</p>	
2	デジタルタコグラフ等の活用による労働時間の短縮	・タクシー会社(2社)	平成22年5月～ 平成22年6月～	<p>デジタル式タコグラフの活用により、スピード走行における事故防止の徹底、労働時間の短縮等に効果があったものと思う。事故件数は対前年比(5～10月)15%程度減少した。労働時間短縮は、最大拘束時間に於ける時間短縮に活用できた。</p> <p>デジタル式タコグラフを活用した運行管理を通じて、乗務員に対してきめ細かい指導を行い、無駄な客待ち等を軽減させるとともに、減車により実車率の向上を図った。しかし、減車効果を上回る経済の衰退と価格競争等により、はっきりとした効果はみえていない。</p>	
3	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	・タクシー会社(2社)	平成22年7月～	<p>ドライブレコーダーの解析と、適性診断を活用し、安全運転のための指導教育を行っている。事故発生者に対してドライブレコーダーを活用した事故の分析を行い、再発防止を図っている。</p> <p>【結果】 対前年比(7～10月)50%事故件数が減少した。(1社)</p>	
4	防犯カメラ等の導入	・タクシー会社(1社)	平成22年5月～	<p>全車に防犯カメラを設置し、案内ステッカーを貼ることで、お客様にも周知され、犯罪やトラブル抑止の効果があったと思われる。</p>	

No	特定事業	実施主体	実施時期	対応状況・進捗状況	備考
5	アイドリングストップ運動の推進	・タクシー会社(11社)	平成22年5月～ 平成22年6月～ 平成22年7月～	<p>全乗務員を対象に点呼・非番集会等に於いてアイドリングストップの徹底を図った。また、1社においては、簡易ナビゲーション導入による最短ルート検索により運行の効率化を図った。</p> <p>【結果】 徐々に浸透してはいるものの、猛暑等の影響もあり、数字としての効果は見えていない。(4社) 5月以降7台の減車を実施するとともに、アイドリングストップ運動を徹底するも、本年夏の猛暑等も影響し、保持キロについては顕著な効果は出なかった。燃料消費量については、5%削減となったが、LPG単価が外的要因により値上がりし、燃料費の削減には至らなかった。 具体的な効果は期待通りではないが、対前年比(5～10月)燃料1L当たり0.12キロ保持キロが延びた。 対前年比(7～10月)2%の燃料削減効果があった。(2社) 対前年比(7～9月)1.01%の燃料削減効果があった。 猛暑の影響で9月までは効果を上げることができなかったが、10月は対前年比1L当たり1.7%保持キロを上げることができた。</p>	
6	アイドリングストップ車の導入	・タクシー会社(1社)	平成22年6月～	<p>アイドリングストップ機能装備車(コンフォート)を導入し、CO2削減への貢献、燃料費削減による収益率の向上を図った。</p> <p>【結果】 燃料費は、対前年比(7～9月)1.3%減少した。</p>	
7	エコドライブの推進	・タクシー会社(1社)	平成22年5月～	<p>タコグラフ・メーター器の分析ソフトによるグラフを活用した事故防止教育の実施、運行管理の徹底を図るとともに乗務員にきめ細かい指導を行い、無駄な客待ち等を軽減させ、実車率の向上と事故及び事故費の減少による経営の効率化を図った。</p> <p>【結果】 事故件数、事故費は削減の効果が現れ、かつ減車効果もあり、実車率は対前年比(5～10月)0.85ポイント向上した。</p>	

No	特定事業	実施主体	実施時期	対応状況・進捗状況	備考
8	タクシー乗り場及び周辺における美化の推進	・個人タクシー事業者	平成22年9月～	<p>各乗り場及びモータープールに待機している組合員は積極的に美化の推進に取組み、特に空港、駅乗り場、周辺の美化も含めて、組合及び組合員が一体となって取り組んでいる。</p> <p>これにより、タクシー乗り場、待機所周辺における利用環境がこれまで以上に向上している。</p>	旭川地区個人タクシー協同組合と共同で実施
9	エコドライブの推進	・個人タクシー事業者	平成22年9月～	<p>燃料費及び排出ガスを削減し大気汚染物質排出量低減のため、加減速の少ない運転、エアコン使用の節約、アイドリングストップ、適切な暖気運転等に取り組んでいる。</p> <p>これにより、排出ガスが削減され、大気汚染防止に少なからず役立っている。</p>	
10	自社Webサイトの開設	・旭川北交ハイヤー(株)	平成22年10月～	<p>平成22年10月10日に、自社Webサイトの開設を完了し、主に観光客への周知に力を入れている。</p> <p>これに伴い、乗務員に対しては、旭川市内名所及び近郊名所をお客様にご満足いただけるご案内ができるよう、観光教育を実施している。</p> <p>今後は、春夏秋冬季節ごとの情報を収集して細やかな教育を考えている。</p>	

【個人タクシーにおける特定事業の実施状況】



# 特定事業計画未申請事業者への 対応について

# 特定事業計画未申請事業者への対応

## ◆ 協議会の構成員でない事業者の地域計画への合意の手続きについて(平成22年1月5日付け事務連絡)

### 1. タクシー協会等に所属する事業者であって、当該協会等に議決を委任していないもの

協議会に係る委任状又は作成済の地域計画に係る合意書を当該事業者から当該タクシー協会等に提出することをもって、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員として取り扱って差し支えない(ガイドライン4(5))。

### 2. タクシー協会等に所属していない事業者

作成済の地域計画に係る合意書を当該事業者から協議会の構成員であるタクシー協会等を経由して協議会の会長に提出することをもって、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員として取り扱って差し支えない(ガイドライン4(5)の原則の例外)。

## ◆ タクシー適正化・活性化法に係る事業者への対応方針(22. 2)

### ① 地域計画に合意していない事業者(協議会への未参加を含む。)

地方運輸局又は運輸支局においては、地域計画作成後、協議会として法第10条第2項に基づく要請を行うよう措置し、その後、必要に応じて、当該特定地域の地域計画に対する考え方について、地域計画に合意していない事業者(協議会への未参加を含む。)からヒアリングを実施すること。

ヒアリングの結果、法第10条第2項に基づき実施した要請の趣旨に反していると認められるときは、当該事業者に対して、協議会として、適切な要請を再度行うよう措置する。

### ② 地域計画に合意した事業者であって特定事業計画の未提出者

地方運輸局又は運輸支局において、必要に応じて合意した事業計画の実施方法について当該事業者からヒアリングを実施すること。ヒアリングの結果、法第10条第1項に反していると認められるときは、当該事業者に対して適切な指導を行うこと。

### ③ 特定事業計画の申請事業者

協議会において、特定事業計画(事業再構築を含む。)の取り組み状況等について把握、分析を行うとともに、地域計画に定めた目標の達成状況について評価を行い、必要に応じて、事業者(構成員)に対して適切な対応を検討する。

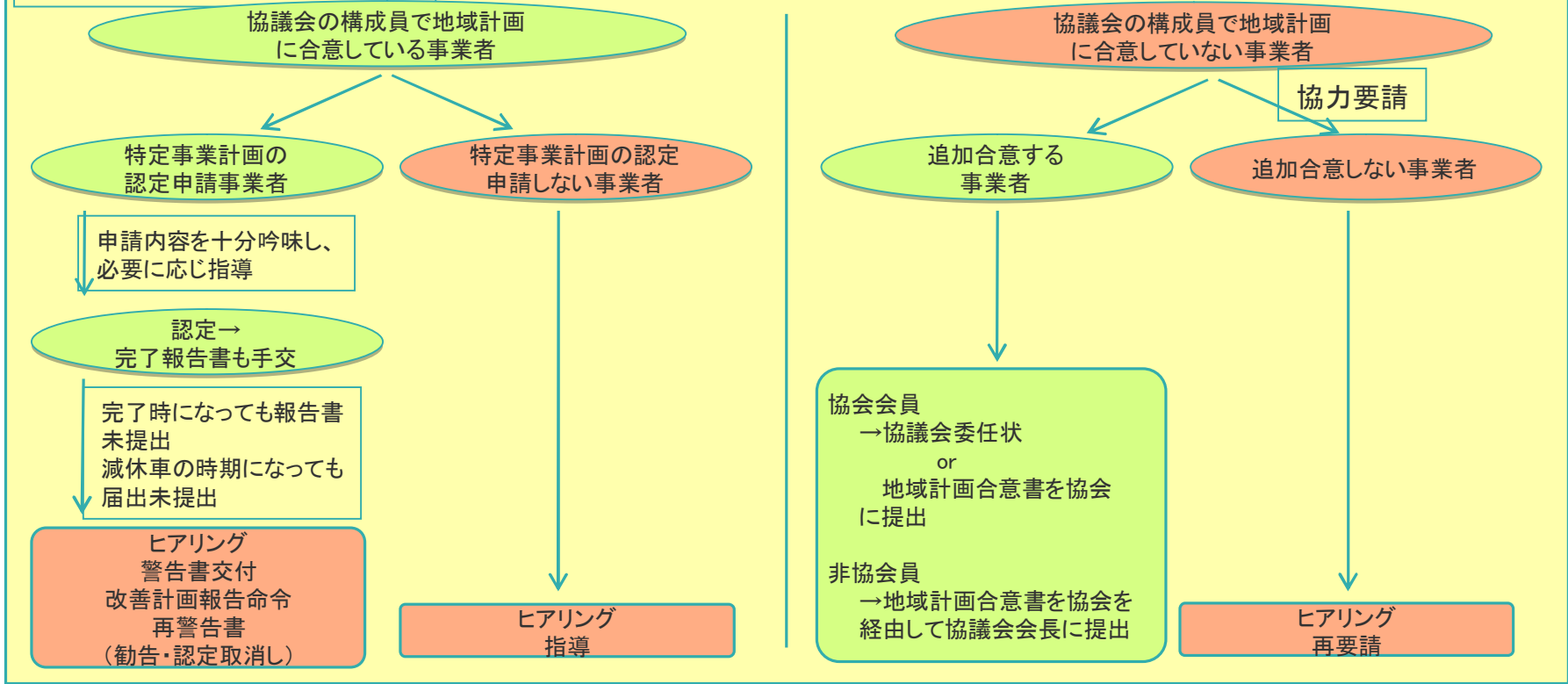
### ④ 認定計画未実施の認定事業者

地方運輸局又は運輸支局において、認定計画の実施状況及び実施方針をヒアリングし、改善方針が確認できない場合は、警告書を交付し、法第17条に基づく改善計画の報告命令を行うこと。

改善計画の内容が不十分な場合は再警告書を交付し、再報告命令を行うこと。

以上の措置の結果、十分な改善が担保できない場合においては、認定要領3に基づく勧告、認定取消及び特定事業計画の変更指示を行うこと。

**【事業者に対する対応方針】**



**旭川運輸支局における対応**

- ・平成22年6月以降、旭川運輸支局から未申請事業者に対し、電話等により認定申請の意思確認を開始。
- 【結果】平成22年11月22日現在、法人タクシー及び個人タクシーいずれも、協会所属・無所属に拘わらず、全ての事業者が申請済みであり、法人1事業者を除く全ての事業者が認定済みとなっている。

協会無所属(法人)事業者数	協会無所属(個人)事業者数	ヒアリング実施事業者数	未申請事業者数
2	4	6	0



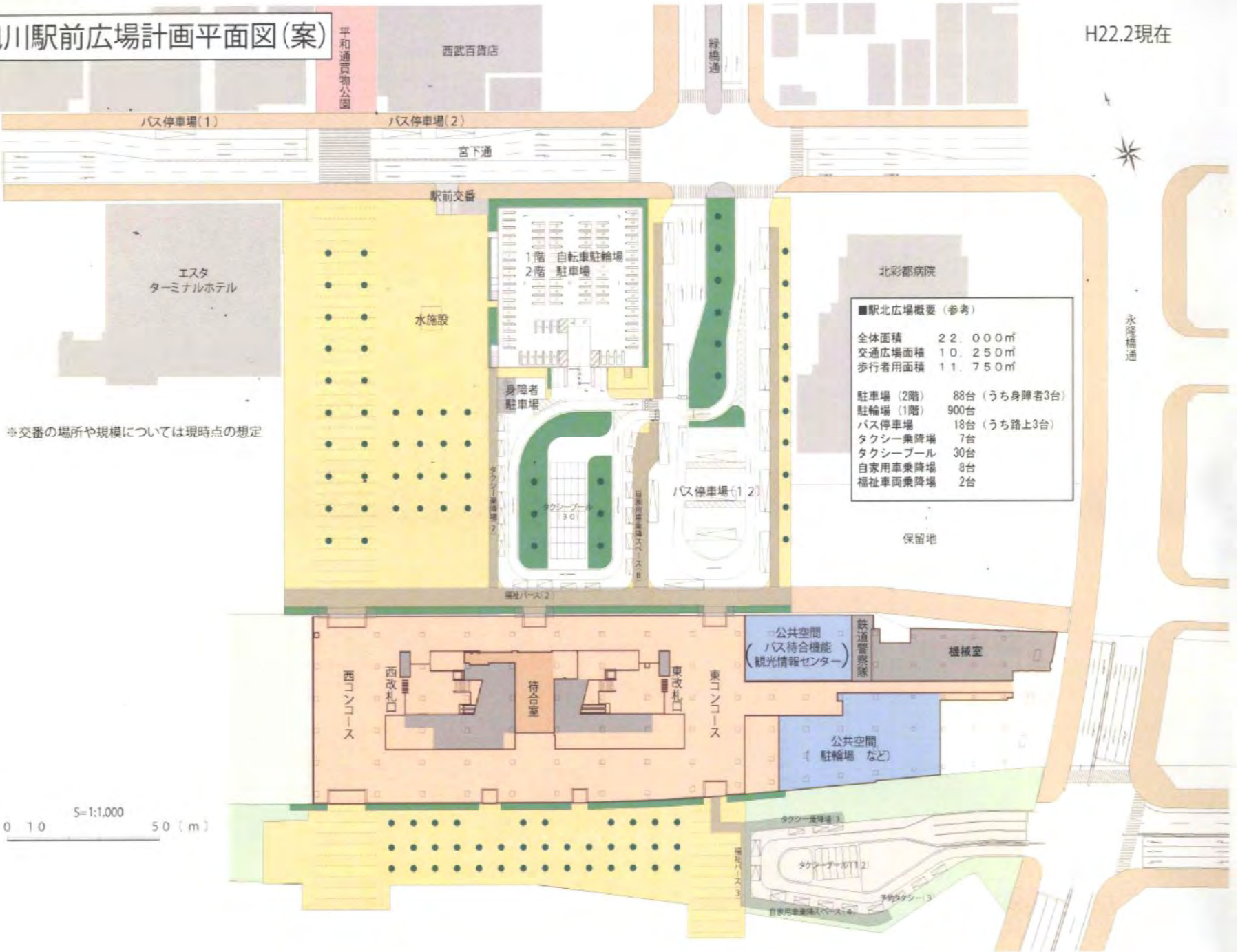
# 今後のタクシー事業の適正化及び 活性化の推進について

## 旭川市の取組みについて（駅前広場乗り入れ関係）

地域計画3.(1)⑤その他の事業	実施主体	実施時期	対応状況・進捗状況	備考
タクシー乗り場の整備・拡充 (駅前広場の整備)	旭川市	平成23年度 工事着手 平成25年度 工事完成予定	<p>新しい駅前広場は旭川駅の北側と南側にそれぞれ整備します。</p> <p>○駅北側の広場 ・タクシープール 30台 ・タクシー乗降場 7箇所(乗4、降3)</p> <p>○駅南側の広場 ・タクシープール 12台 ・タクシー乗降場 3箇所(乗2、降1) ・予約タクシー 3箇所</p>	左記の内容については、H19年～H20年で開催した「旭川駅前広場交通事業者会議」での協議のとおりです。(最終H20.9.8)

# 旭川駅前広場計画平面図(案)

H22.2現在



■駅北広場概要 (参考)

全体面積	22,000㎡
交通広場面積	10,250㎡
歩行者用面積	11,750㎡
駐車場 (2階)	88台 (うち身障者3台)
駐輪場 (1階)	900台
バス停車場	18台 (うち路上3台)
タクシー乗降場	7台
タクシープール	30台
自家用車乗降場	8台
福祉車両乗降場	2台

※交番の場所や規模については現時点の想定

0 10 50 [m] S=1:1,000

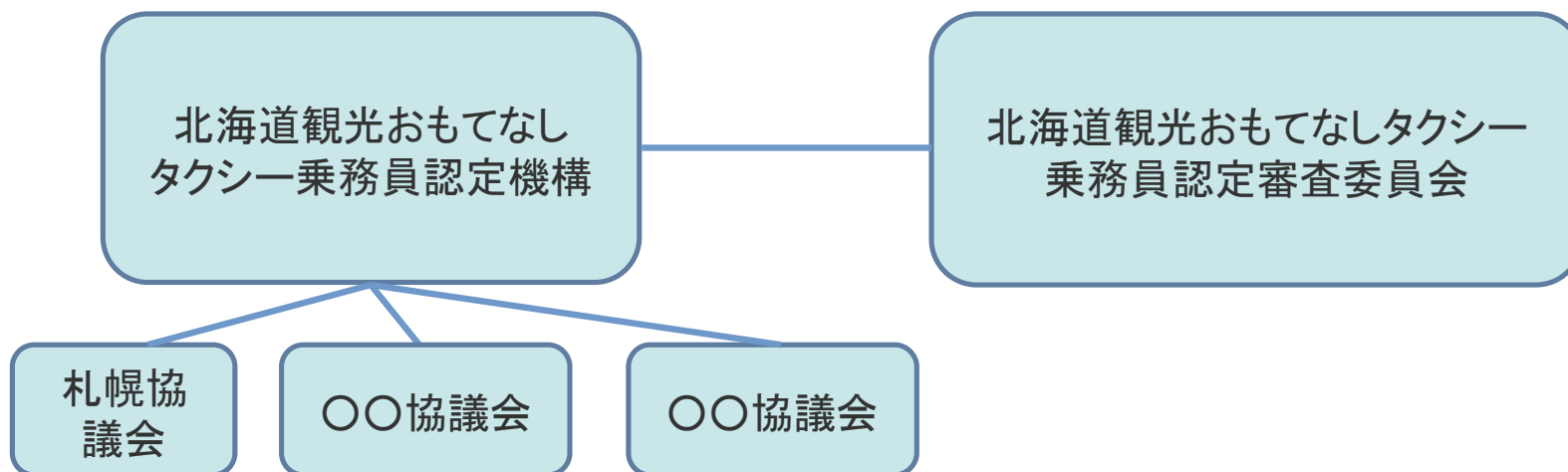
# 北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度の取り組みについて(1)

## < 目的 >

北海道のタクシー事業は、長引く景気低迷による影響を受け非常にきびしい状況にある。  
また、北海道産業の中核である観光事業も、団体型旅行から家族や友人同士の個人型旅行へ変容を遂げその対応に追われている。  
そこで「北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度」を導入することにより、観光客のニーズに応えられる「おもてなしの心」と「観光知識」を備えたタクシー乗務員を認定し、より質の高いサービスを提供することで、北海道の観光振興とタクシー事業の活性化を図ることを目的として取り組む。

## < 認定制度の導入経緯 >

北海道運輸局では、平成21年度「公共交通活性化総合プログラム」を活用して導入について調査・検討を行う。  
結果、平成22年度以降に北海道において導入することを決定して、道都「札幌」をモデルとして、制度の試行的な導入をすることとした。  
平成22年度は、(社)北海道観光振興機構が中心となり北海道ハイヤー協会・札幌市など関係機関と連携して、制度導入に向けた検討を行ってきた。  
平成22年9月9日には認定制度を実施する組織として、「北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定機構」と「札幌協議会」を発足してこの制度がスタートした。



# 北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度の取り組みについて(2)

## 愛称 「夢大地北海道ガイドタクシー」

### 1 「夢大地北海道ガイドタクシー」とは?

観光客のコースに応えられる、「おもてなしの心」と「観光知識」を備えたタクシー乗務員を「観光おもてなしタクシー乗務員」と認定し、より質の高いサービスを提供することで、北海道の観光振興とタクシー事業の活性化を図ることを目的とした制度です。



### 2 資格は3段階のレベルがあります。

- グリーン** 一般の乗務員が有する普通・観光案内より、さらに、接遇研修の受講・観光知識試験の受験により優れたおもてなしの心の習得・観光知識を有しており、お客様からの要望に応じた着払い出来る乗務員
- シルバー** グリーンを取得したのみ、観光おもてなしタクシー乗務員としての3年間の経験、または、今以上の幅広い地域の観光知識の習得及び北海道全体の観光知識を有している乗務員
- ゴールド** シルバーを取得したのみ、観光おもてなしタクシー乗務員としての3年間の経験を要す。また、指導者としての後進の育成の役割も担うなど、より専門性の高い知識を有している乗務員

### 3 応募条件

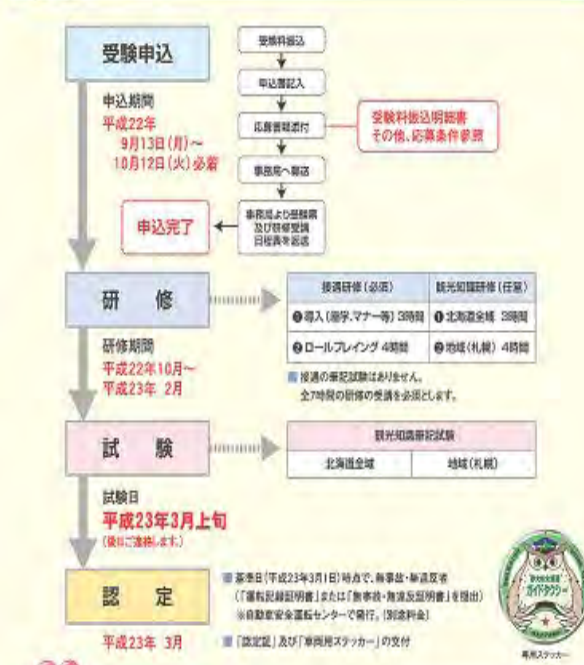
- 乗務員歴は問いません。
- 法人タクシー乗務員は(社)札幌ハイヤー協会、個人タクシー事業者は所属する協会から推薦を受けた方→推薦書の提出が必要
- 札幌シティガイド認定取得者は、地域(札幌)の観光知識の筆記試験免除→合格証のコピーの提出が必要
- 北海道観光マスター認定取得者は北海道全体の観光知識の筆記試験免除→合格証のコピーの提出が必要
- 申込日より起算して過去1年間無事故・無違反者であること。

### 4 受験・研修・認定にかかる費用

科目	今年度				英年度以降(予定金額)		
	研修料	テキスト料	受験料	認定料	研修料	テキスト料	受験料
北海道全体の観光知識	0円	0円	0円		1,000円	2,300円	1,500円
地域の観光知識(札幌)	0円	0円	0円	2,000円	1,000円	1,890円	1,500円
接遇	0円	0円			2,000円	0円	
合計				2,000円			14,190円

※研修料、テキスト料及び受験料は今年度限り全額無料となります。

### 5 申込から認定までの流れ

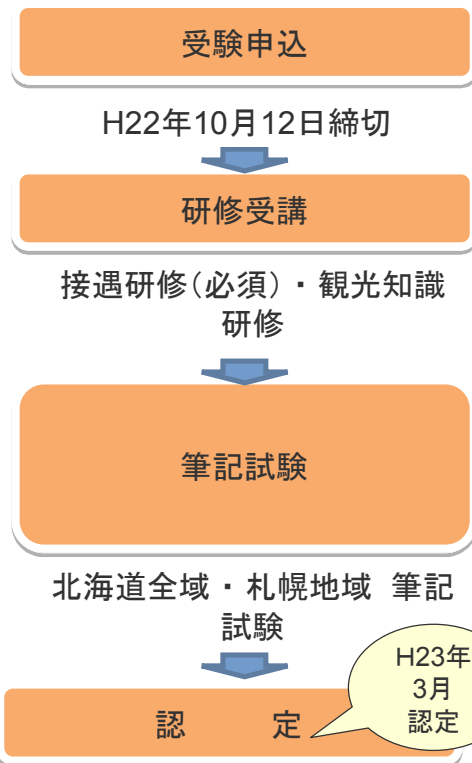


### 6 乗務員に認定されると...

- バンフレットやホームページ等に経歴が掲載され、PRに利用できます。
- 観光施設(指定施設)における入場料が免除されます。
- 札幌市内に「夢大地北海道ガイドタクシー」優先乗り場の設置を検討しています。

### 7 特記事項

- 交通違反を犯したり利用者の苦情が寄せられたりした乗務員については、認定審査委員会において認定を取消す場合があります。



## 北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度の取り組みについて(3)

平成22年度  
受験申込数

1004人（法人・個人乗務員）

法人・個人全乗務員のうち  
7.7%の乗務員が挑戦する！

更新制度  
3年毎  
研修受講  
2,000円

レベルアップ  
基本各3年の経験  
初級 グリーン  
中級 シルバー  
上級 ゴールド

認定費用負担  
初年度 2,000円  
次年度以降 14,190円

乗務員に認定されると

パンフレット・ホームページ等に顔写真が掲載、PRに利用されます。

観光施設(指定施設)における入場料が免除されます。

札幌市内に優先のりばの設置を検討中

# NPO法人からの要請

22.9.25

北海道新聞

(朝刊)

## ケア輸送 現状維持を

旭川の  
NPOの  
タクシー減車で要望書

旭川でタクシー減車の議論が進む中、NPO法人「通院・外出支援センターたいせつ」（岩本美津枝理事長）など10団体が22日、タクシーで患者や障がい者の通院を助けるケア輸送について、現状維持を求める要望書と1,609人分の署名を、北海道運輸局旭川運輸支局に提出した。写真

ケア輸送は現在、旭タクシー（旭川）が実施しており、1万5千人以上が会員登録し、



多い日は1日で千人以上が使っている。一方、旭川交通圏タクシー特定地域協議会は、旭川

市と近郊で営業するタクシー台数の減車を推進している。

この日、岩本理事長は旭川運輸支局の高橋秋彦首席運輸企画専門官に要望書を手渡し、具体的なやりとりは非公開だったが、旭川運輸支局は、ケア輸送の利用実態を把握していないとしながらも、「協議会の場で必要性を伝えたい」と話した。

岩本理事長は「高齢化が進む中、利用者は増えている。安易に減車をしないでほしい」と強調した。

（田島工幸）

# 今後の協議会の進め方について



# 今後の協議会の進め方について

- ・本年4月以降各事業者による特定事業計画等の取り組みが行われている。
- ・効果等については、今後の推移を見守る必要があるものと思料される。
- ・本協議会で発言のあった意見等については、論点ごとに事務局において整理し、フォローアップが必要な事項、協議会において議論が必要な事項等個別課題として整理し、次回の協議会以降において随時議題として協議。
- ・今後の協議会開催スケジュールは、次のとおり。

実施内容・スケジュール											
22/11月	12月	23/1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;">                     タクシー事業者による地域計画に基づく、特定事業の個別(共同)認定申請                 </div>											
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;">                     個別課題の整理、検討資料の提供、個別課題の検討等                 </div>											
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 60px; text-align: center;">                         第4回 協議会  11/24                     </div>								<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 100px; text-align: center; background-color: #e0f0ff;">                         フォローアップ 協議会の開催                     </div>			
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px; margin-left: auto; margin-right: auto;">                         ・協議会による特定事業の認定申請状況及び認定事業者に係る特定事業実施状況並びに特定地域の輸送実績推移の確認等                          ・個別課題の協議                     </div>											

# 旭川交通圏タクシー特定地域協議会 地域計画（抄）

## 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事項

#### 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
- ・ サービス向上のための教育・研修の実施
- ・ 地理教育の徹底
- ・ ETCの導入
- ・ カーナビの導入
- ・ ユニバーサルデザイン車両の導入
- ・ 福祉タクシーの運行
- ・ 介護タクシーの運行
- ・ 子育て支援タクシーの運行
- ・ チャイルドシートの導入
- ・ 妊婦支援タクシーの運行
- ・ ケア輸送サービス従事者研修の受講促進
- ・ 観光タクシー乗務員認証制度（仮称）の導入
- ・ 電子マネー・クレジットカード・ICカード決済器等の導入
- ・ 自社Webサイトの開設

##### 【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

#### 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
- ・ デジタル式GPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車
- ・ 共同配車システムの推進
- ・ 車両費用等の削減
- ・ 部品や燃料等の共同購入の推進による経費の圧縮

#### 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
- ・ デジタルタコグラフ等の活用による労働時間の短縮
- ・ 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
- ・ 若年労働者の積極的な雇用の促進
- ・ 健康診断等の充実
- ・ 防犯訓練の実施
- ・ 防犯カメラ等の導入

#### 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
- ・ 優良運転者推薦制度の促進

#### 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
- ・ 渋滞対策等のための違法駐停車の排除
- ・ タクシー乗り場及び周辺における美化の推進
- ・ ハイブリット車、EV車等の低公害車の導入促進
- ・ アイドリングストップ車の導入
- ・ 後付けアイドリングストップ装置の導入
- ・ アイドリングストップ運動の推進
- ・ グリーン経営認証の取得
- ・ エコドライブの推進
- ・ 安全プラン2009の目標値達成に向けての取組みの推進
- ・ NASVAネットの活用促進
- ・ 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

##### 【その他の事業】

- ・ タクシー乗り場の整備・拡充
- ・ 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