

「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」に基づく小樽市地域計画

平成 2 2 年 3 月 1 9 日

小樽市タクシー事業適正化・活性化協議会

## 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. 小樽市におけるタクシーの公共交通機関としての位置づけ・役割

(1) タクシーは、鉄道・バスとともにわが国の地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。

(2) タクシーは、次のような優れた特性を有している。

- ・ 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。
- ・ 面的に移動できるため、機動性があり移動の自由度が高い。
- ・ 深夜など時間を選ばずに、いつでも、また、誰でも利用できる 等

これらの特性を活かし、定められた路線と時間において一度に多くの利用者に輸送サービスを提供する鉄道やバスとともに、地域住民の日常生活やビジネス、あるいは、観光で訪れる旅行者にとって欠かすことのできない重要な公共交通機関となっている。

(3) 特に、流し、営業所受けなどの営業形態による年中無休の24時間営業体制により、他の公共交通機関が対応していない深夜・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の住民生活などに重要な役割を果たしている。

(4) 小樽市における平成20年度のタクシーの輸送人員は、5,260千人となっており、輸送人員13,856千人の路線バスとともに市民の重要な移動手段の一翼を担っている。  
(札幌運輸支局調)

(5) 小樽市においては、高齢化が進行する一方で、山坂の多い地形であることから、高齢者にとってはタクシーが日常的な移動手段となっているほか、買い物代行や病院の順番取りなどの「便利屋タクシー」といったサービスを提供し、高齢者の日常生活に寄与している。

また、24時間営業を行う特性を活かし、「子供110番」、「SOS防犯タクシー」を実施するなど、安全・安心なまちづくりにも大きな役割を果たしている。

(6) 引き続き、タクシーが地域公共交通機関としてこのような重要な役割を果たしていくためには、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

(1) タクシー需要の減少

小樽市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、平成元年度をピークとして大きく減少し、規制緩和時の平成13年度と比べても減少している。今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況と考えられる。

・ 輸送人員

平成元年度 12,367千人

平成13年度 7,298千人

平成20年度 5,260千人

(対元年度 57.5%、対13年度 27.9%) (札幌運輸支局資料)

(2) タクシー事業者及び車両数の推移

輸送人員が減少している一方で、平成14年2月需給調整を廃止する規制緩和が行われたが、法人事業者数、タクシー車両数とも大きな変化はなく推移している。

・法人事業者数・車両数

平成元年度末	9事業者	430両	(個人タクシー105両)
平成13年度末	10事業者	433両	(個人タクシー110両)
平成20年度末	9事業者	421両	(個人タクシー104両)(札幌運輸支局資料)

平成21年12月11日の第1回協議会において、北海道運輸局札幌運輸支局から適正と考えられる車両数として3つのケースが示されたところであるが、平成21年11月末現在の車両数426両とは大幅な差が認められる。

・適正と考えられる車両数

実車率	31.99%	約 297両
実車率	30.38%	約 313両
実車率	28.25%	約 336両

(3) 輸送実績の悪化

小樽市では、(2) のとおり供給されるタクシー車両数はほぼ変化がない一方、(1) のとおりタクシー利用者は大きく減少した結果、法人タクシーの輸送実績(1日1車当たりの実車走行キロ・運送収入)は悪化しており、また、年間営業収入は、最近10年間に於いても連続して減少し、直近でも営業収入の減少は著しい。

・法人タクシー1日1車当たりの実車走行キロ及び運送収入

平成元年度	130.1キロ	/	36,400円
平成13年度	80.8キロ	/	30,173円
平成20年度	68.8キロ	/	24,559円

(札幌運輸支局調)

・直近営業収入

平成20年10～12月	803,853千円
平成21年10～12月	726,996千円(対前年同月 9.6%)

(小樽ハイヤー協会調)

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、燃料(LPG)価格の高騰や安全対策等の経費の増大等により年々悪化傾向にある。

・燃料(LPG)価格の比較

平成13年度	57.2円/リットル
平成20年度	85.0円/リットル

(平成21年5月8日付資源エネルギー庁石油流通課発表「最近のLPG価格の動向について」)

このように、タクシー事業を取り巻く経営環境は大変厳しい状況にあり、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

輸送需要の減少によるタクシー 1 日 1 車当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、平均年収は減少している。

・小樽のタクシー運転者の平均年収

平成13年度 234万円

平成20年度 202万円 ( 22万円 )

(札幌運輸支局調)

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大きく、現状の賃金水準では運転者の日常生活の維持もままならない状況にもなっている。特に、出費の多い子育て世代などの若年層がタクシー業界に就職しづらい状況となっており、運転者の高齢化を招く大きな要因となっている。

・北海道における男子労働者との平均年収比較(平成20年度)

全産業平均賃金 年額488万円

タクシー運転者 年額213万円

(厚生労働省賃金構造基本統計調査)

(5) 運転者の高齢化

小樽市のタクシー運転者の平均年齢は57.6歳であり、北海道における全産業の男子労働者の平均年齢42.7歳に比べて、約14.9歳も高く、運転者の高齢化が進行している状況となっている。(小樽ハイヤー協会調・厚生労働省賃金構造基本統計調査)

低賃金と長時間労働などにより、若年層からの新規労働者の就業は敬遠されている一方、タクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業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と地域公共交通機関としての機能低下

小樽市においては、ハイヤー協会や事業者の自助努力により客待ち違法駐車や交通事故については減少傾向にあるが、最近20年間で需要は半分以下に落ち込んでいる中で、車両数はほぼ横ばいで推移していることから、供給過剰の状態にあり、今後もこの状態が続いた場合、限られた利用客の奪い合いなどにより、今回の「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(以下、特別措置法という。)」で指摘され、他地区で生じている不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加、違法客待ち駐車による交通障害などの問題の発生が懸念される。

・タクシーの駐停車違反に関する110番通報

平成19年 約320件

平成20年 約260件

(北海道警察本部地域部通信指令課調)

・タクシーの交通事故発生件数

平成19年 174件

平成20年 156件

(札幌運輸支局調)

交通事故とは、道路交通法第72条第1項の交通事故をいう。

(7) 小樽市におけるタクシー業界の取組み

人口の減少、マイカーの普及や長引く経済不況の影響を受け、タクシー需要は年々減少傾向にある。しかし、1.において述べたように地域の重要な移動手段として地域の公共交通を担う責任と使命があり、厳しい経営環境にあっても利用者の増加や利便性の向上を目指した取組み、さらには、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向

上への取組みを行ってきた。

#### 利用者利便の向上への取組み

- ・病院、商店などへの配車センター直通電話の設置
- ・自動料金収受システム（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
- ・禁煙タクシーの導入促進
- ・GPSの導入による配車時間の短縮
- ・クレジットカード決済可能車両の導入促進
- ・移動制約者等への対応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促進 等

#### 地域社会の安全・安心への取組み

- ・犯罪発生等緊急事態への備え（こども110番）
- ・体調不良等高齢者への救援（高齢者110番）
- ・徘徊高齢者捜索などSOS防犯タクシーの実施
- ・買物代行などを行うタクシー救援事業（便利屋タクシー）
- ・市と連携した冬期凍結路面への滑り止め（砂）の散布
- ・地域美化への取組みとしてのゴミ拾い
- ・地域児童の安全意識向上のための新入学児童街頭指導 等

#### 交通安全、事故防止のための取組み

- ・的確な事故分析及び安全運転意識向上に資するドライブレコーダーの導入
- ・違法客待ちや交通渋滞などを防止するためのタクシー乗り場の整備 等

#### 運転者の労働条件の改善、違法行為の撲滅に向けての取組み

- ・ハイヤー協会の理事会や指導委員会におけるダンピング防止など法令違反防止の徹底
- ・適性診断結果に基づく運転者個別管理の徹底
- ・タコグラフの活用による厳格な労働時間の管理 等

#### その他の取組み

- ・小樽観光大学の講習受講による案内人認定制度を活用した観光サービスの向上
- ・違法な客待ち駐停車に対する指導活動の強化 等

### (8) まとめ

このように、小樽市におけるタクシー事業については、直面する需要の低迷と供給の過剰、それに伴う運転者の労働環境の悪化などの問題があり、交通事故や違法客待ちの増加が懸念される中で、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し、かつ、事業をさらに適正化・活性化させていくには、さらなる創意工夫と需要喚起の方策を講じていくことが必要と考えられる。

そのためには、まず事業運営を適正に、かつ安定して行える体制を築いていく必要がある。

### 3. 取組みの方向性

上記2.の各項目を受け、今後タクシー業界としては、以下の点に十分留意して事業

を展開する必要がある。

なお、小樽市においてタクシー事業の適正化・活性化を推進する上で、個人タクシー事業者についても果たす役割は重要であることから、法人業界と協同して取り組むことが必要である。

#### (1) 安全・安心で良質なサービスの提供

タクシーは、地域住民に対してドア・ツー・ドアの便利なサービスをいつでも、どこでも提供できるという特性を活かし利便性の高いサービスを提供するとともに、小樽市の観光基盤を支える産業として大きく期待される公共交通機関であり、今後とも「安全・安心で良質なサービス」を提供していくことが必要である。

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、輸送の安全確保とともに、事業者自らが積極的に新規需要の開拓に務め、利用者に対する接客マナーを始めとしたサービス向上への更なる取り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

タクシーがよりよいサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成がなに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タクシー乗務経験のない新規就業者に対して丁寧かつきめ細かい教育を実施する環境を整備していくことが必要である。

#### (3) 社会的要請への対応

タクシー事業者は、CO<sub>2</sub>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・安心のための防犯対策への取り組みの強化、交通安全への貢献、タクシーの違法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、需給バランスのとれた事業運営を構築していくことが重要であることから、その実現のため供給過剰状態の解消に向けた取り組みを行う必要がある。また、過度な運賃競争への対策として、事業者自らが労働条件の更なる悪化、事業の経営基盤の著しい悪化や不当競争を引き起こす恐れがないよう適切な対応をすることも必要である。

## 地域計画の目標

### 1. タクシーサービスの活性化

- (1) 地域公共交通機関であるタクシーに求められるサービスは、「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。そのため、タクシー事業者間で適切に連携する一方、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。特に、基本的な接客サービスについては、さらなる向上を目指すこととする。
- (2) 新たな需要喚起については、高齢化社会の中、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り組みを行うものとする。具体的には、福祉車両の導入促進、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こととする。
- (3) 小樽市の主要産業の一つである観光への対応として、タクシー業界として地域の観光施策に積極的に協力し、観光都市小樽の充実を目指すとともに、タクシー事業面では魅力的な観光周遊ルートの設定、乗務員の観光知識の習得、小樽観光大学の講習受講による案内人認定証取得の促進等により、観光サービスの充実を図ることとする。

### 2. 事業経営の適正化、効率化

- (1) 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り組みを強化するとともに、事業経営の効率化を図ることとする。
- (2) 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、車両の適切な運用・管理を行うことで、1両あたりの生産性の向上を目指すこととする。また、車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努めることとする。

### 3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- (1) タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、労働関係法令等の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、北海道の全産業男子労働者平均に可能な限り近付けることとする。
- (2) 当面、適正な供給体制への見直しなどにより、1日1車当りの運送収入の向上を目指すこととする。

### 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（マスタース制度）の活用、乗り場の活用などにより、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が選択できる環境を整備することとする。

## 5. 交通問題、環境問題、都市問題の改善

- (1) 現在生じている違法客待ちタクシーによる交通障害等の問題を改善し、一般交通への影響の排除と歩行者の安全確保を目指すこととする。
- (2) 日本全体のCO<sub>2</sub>排出量の約2割を占める運輸部門は、自動車によるものが約9割を占めることから、タクシー事業においても低公害車の導入やエコドライブの推進等によりCO<sub>2</sub>削減に努めることとする。

## 6. 供給抑制

- (1) 現在の諸問題は、小樽市のタクシーが供給過剰であることが原因であることは否めない。平成21年12月11日の第1回協議会において、北海道運輸局札幌運輸支局が示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、297両（実車率31.99%）、313両（実車率30.38%）、336両（実車率28.25%）であり、この車両数は平成21年11月30日現在の車両数426両とは大幅に差が認められるところである。従って、各タクシー事業者は、供給が過剰な状態の解消に努めることとする。
- (2) 各タクシー事業者が、適正台数を目指した取組みを行う際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意することとする。

## 7. 過度な運賃競争への対策

- (1) 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、各タクシー事業者は、道路運送法第9条の3第2項各号の趣旨を踏まえ、適切に対応することとする。
- (2) 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、利用者にわかりやすいものとなるよう各事業者が留意することとする。



## 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

### 1. 特定事業及びその他の事業に関する項目

に掲げた目標を達成、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の関係者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をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独でまたは共同して行おうとする事業を、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された者が、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り組まれるとともに、目標の早期達成を図るため、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】

接客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、個人組合

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

安全運転講習会の実施

実施主体：タクシー事業者、個人組合

実施時期：短期

短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び利用者へのPR

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人組合

実施時期：短期

タクシーの救援事業（買物代行等）の拡大、周知

実施主体：タクシー事業者、個人組合

実施時期：短期

禁煙タクシーの導入

実施主体：タクシー事業者、個人組合

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

福祉車両の導入

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
- 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
- ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進
  - 実施主体：タクシー事業者
  - 実施時期：短期
- 小樽観光大学の講習受講による案内人認定証取得の促進
  - 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人組合、観光協会
  - 実施時期：短期
- 観光周遊ルートのPR
  - 実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人組合、観光協会
  - 実施時期：短期
- クレジットカード決済器の導入
  - 実施主体：タクシー事業者
  - 実施時期：短期・中期
- 事業者における自社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】

- タクシーサービスに関する情報提供
  - 実施主体：法人協会
  - 実施時期：短期、中期

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

- 運転者、車両の適切な運用・管理を行い、これに伴う1両あ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
- 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
- 部品や燃料など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

【その他の事業】

- アンケート等による需給構造分析
  - 実施主体：法人協会
  - 実施時期：短期
- ニューサービスに関する要望受付窓口の設置
  - 実施主体：法人協会
  - 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・法人協会

実施時期：短期・中期

タコグラフの活用など運行管理の徹底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

新規就労者への教育環境の整備

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・中期

## タクシー事業の構造的要因への対応

### 【特定事業】

タクシー事業者・運転者ランク評価制度の導入及び利用者へのPR活動

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人組合、運輸支局

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：法人協会、自治体

実施時期：短期・中期

## 交通問題、環境問題、都市問題の改善

### 【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、法人協会、個人組合

実施時期：短期

違法駐停車の抑止策の構築と徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会、運輸支局

実施時期：短期

タクシー乗り場および周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人組合

実施時期：短期

低公害車の導入等の促進

実施主体：タクシー事業者

- 実施時期：短期・中期  
ラ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  
安全プラン2009の目標値達成に向けての取り組みの推進  
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人組合、運輸支局  
実施時期：短期  
運転者適性診断の活用促進  
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  
こども110番など社会貢献活動の拡充  
実施主体：タクシー事業者  
実施時期：短期

#### 【その他の事業】

- 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：法人協会、タクシー事業者、自治体、運輸支局  
実施時期：短期  
自治体等が実施する観光関係施策への積極的協力  
実施主体：法人協会、タクシー事業者、自治体、観光協会  
実施時期：短期

## 2. 特定事業計画を進めるにあたって留意すべき事項

タクシーが公共交通機関としての機能を十分発揮し、「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、小樽市のタクシー供給過剰を解消していくことが必要である。

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、法人の合併または分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）」について定めることができることとされている。

また、特別措置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、特別措置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、特別措置法及び基本方針の趣旨を踏まえ、小樽市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、特定事業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、効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分など必要な措置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。