

函館交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定 平成 年 月 日

（目的）

第 1 条 函館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、函館交通圏（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用いる。
 3 この要綱において「タクシー協会等」とは、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。

（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) 協議会の運営方法

（協議会の構成員）

第 4 条 協議会の構成員は、以下(1)から(7)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成 24 年 9 月 30 日までとする。

（注）(1)～(5)は、法第 8 条第 1 項に規定する構成員、(6)(7)は、同第 2 項に規定する構成員。

- (1) 北海道運輸局長又はその指名する者
- (2) 関係地方公共団体の長
 - 北海道知事又はその指名する者

- 函館市長又はその指名する者
北斗市長又はその指名する者
七飯町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
社団法人函館地区ハイヤー協会会長
函館個人タクシー協同組合理事長
- (4) 労働組合等
全国自動車交通労働組合連合会函館地域協議会を代表する者
全国自動車交通労働組合総連合会函館地区協議会を代表する者
- (5) 地域住民
函館商工会議所会頭又はその指名する者
函館消費者協会会長
- (6) 函館労働基準監督署長又はその指名する者
- (7) 北海道警察函館方面本部長又はその指名する者

(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 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 4 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。
- 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9月30日までとする。
- 8 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) 会長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成員の種別ごとに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。

北海道運輸局長が合意していること。

協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。

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。

(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、地域計画策定後も定期的を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。

「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」について

制定の背景・目的

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

しかしながら、長期的にタクシー需要が減少傾向にあるなかで、タクシー車両が増加

平成14年2月のタクシー事業の規制緩和
参入規制の撤廃 過剰な輸送力増加
運賃規制の緩和 過度な運賃競争

- ・ タクシー事業の収益基盤の悪化
- ・ 違法・不適切な事業運営の横行
- ・ 利用者サービスが不十分
- ・ 運転者の労働条件の悪化
- ・ 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

タクシーが、地域公共交通機関としての機能を十分に発揮することが困難な状況

交通政策審議会答申
「タクシー事業を巡る諸
問題への対策について
(平成20年12月18日)」

利用者のニーズに合致したサービスの提供 利用者によるタクシーの選択性の向上等
悪質事業者等への対策 行政処分の強化、運転者登録制度の厳格な運用等
運賃制度のあり方 自動認可運賃の幅の見直し、下限割れ運賃認可審査の厳格化等

供給過剰進行地域
における対策

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(特措法)の制定
(21年10月1日施行)

特措法の概要

特定地域の指定等

国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できていない地域を特定地域として指定……道内では函館交通圏ほか7地域を指定

特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者等は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業者の適正化及び活性化を推進するための計画(地域計画)を作成することができる。

地域計画で定めるべき事項

- ・ タクシー事業者の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
- ・ 地域計画の目標
- ・ 地域計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体

特定事業計画の作成

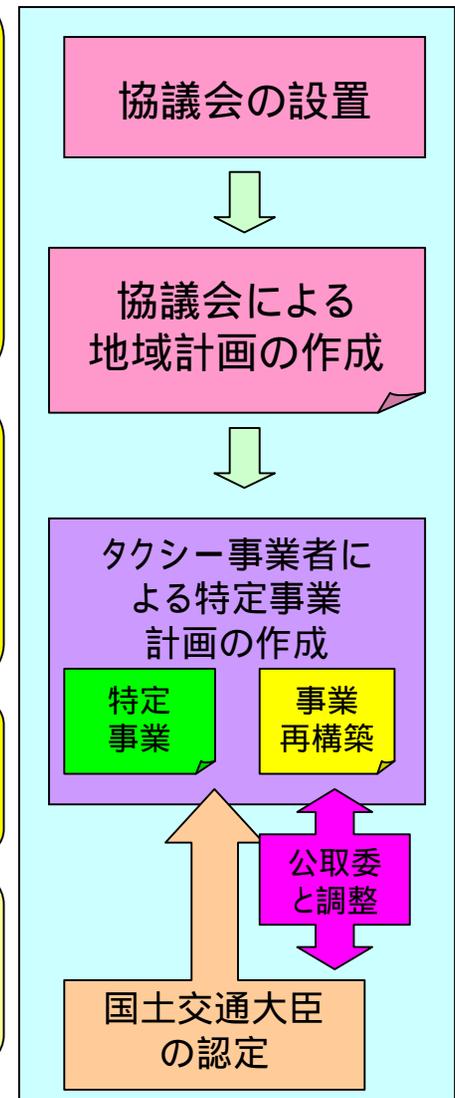
特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、地域計画に即してタクシー事業者の適正化及び活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための計画(特定事業計画)を作成し、国土交通大臣の認可を受けることができる。特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(事業再構築)について定めることができる。

特定地域における道路運送法の特例

特定地域において増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けることが必要。

その他

道路運送法に規定するタクシーの運賃及び料金の認可基準のうち「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」とあるのを、当分の間、「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」とする。(全国で適用される措置)



協議会について

基本的な考え方

- ・ 協議会は、地域計画の作成主体となるものであり、計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化を推進する上での中心的な役割を担うもの。
- ・ 地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共通の認識の下、タクシー事業の適正化・活性化に関する取組を総合的かつ一体的に取り組んでいくことを期待。

構成員

- ・ 地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、地域住民のほか、必要に応じて他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等を構成員に含めることが望ましい。
- ・ 協議事項に係る関係行政機関(都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など)の参画を得ることも重要。

(参考)特措法(抄)

第7条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

第8条

特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整その他当該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の推進に関し必要な協議を行うための協議会(以下単に「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。

- 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
- 二 学識経験を有する者
- 三 その他協議会が必要と認める者

地域計画について

基本的な考え方

- ・ 地域計画は、特定地域における公共交通機関としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組みを定めるもの。
- ・ 地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組みを定めることが必要。
- ・ 特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通機関としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度の運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

地域計画に記載する事項について

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

- ・ 協議会における関係者間の共通認識に資するものとして、地域におけるタクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載。
- ・ タクシー事業を巡る現状分析・取組の方向性を定める際には、地方運輸局長が提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要。

地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定。

- タクシーサービスの活性化
- 事業経営の活性化、効率化
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- タクシー事業の構造的要因への対応
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- 供給抑制
- 過度な運賃競争への対策

特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

- ・ 地域計画には、法令に違反せず、法及び基本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。
- ・ 次の観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事項を適切に設定することが望ましい。

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
輸送需要の開拓

(参考)特措法(抄)

第9条

協議会は基本方針に基づき、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を推進するための計画(以下「地域計画」という。)を作成することができる。

- 2 地域計画は、次に掲げる事項について定めることとする。
 - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
 - 二 地域計画の目標
 - 三 前号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
 - 四 前三号に掲げるもののほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

特定事業について

特定事業の具体例

利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供

ニーズに応じたタクシーの検索が可能なWEBサイトの開設、事業者評価ランク制の創設 等

情報通信技術の活用による運行の管理の高度化

GPS - AVMシステムを活用した配車、タクシー乗場情報提供システムを活用した効率的配車 等

利用者の利便の増進に資する乗り場の設置及び運営

優良タクシー乗り場の整備、距離別乗場の整備 等

適正な運行の確保に資する装置等の導入

デジタルタコグラフの導入、映像記録型ドライブレコーダーの導入 等

運転者等に対する講習等の実施

基本法令講習の実施、街頭指導の実施 等

利用者からの苦情、問合せ等に迅速かつ適切に対応するための体制の整備

苦情、要望受付の専用窓口の設置、遺失物照会のためのWEBサイト設置 等

他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化に資する措置の実施

駅前乗り場の整備、鉄道、バス等のダイヤに対応した駅前等への計画配車の実施 等

タクシーの集中による駅前、繁華街等の渋滞解消措置の実施

ショットガン方式の導入、ナンバープレートによる乗入れ規制の導入 等

タクシー事業活動に伴う環境負荷の低減

低公害車の導入、アイドリングストップ装置の導入 等

運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実、AT車の導入 等

利用者の需要に応じたサービスの提供

大型車両の導入、電子マネー、クレジットカード決済機の導入 等

利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施

介護タクシー、観光タクシーの運行 等

輸送需要に関する調査の実施

アンケート調査、モニター調査の実施 等

タクシー事業の概要

タクシー事業について

タクシーは、鉄道・バスとともに、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り、

- ・ 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。
- ・ 深夜でも利用できるなど、利用時間を選ばず、いつでも、誰でも利用できる。

といった、優れた特性を生かして、一人一人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可能であることから、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ものである。

また、タクシーは、高齢化の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割を大いに期待されるとともに、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。

ハイヤーは、営業所を拠点に電話で予約を受けたり、会社の専属契約により配車する方式をいい、一般的には黒塗りの高級車が多いが、ワンボックスカーやミニバンも存在する。北海道内では札幌交通圏のみハイヤーの営業がなされている。

一般タクシー

流し、駅待ち、無線予約等により利用者に輸送サービスを提供するタクシー



観光タクシー

予め決められた観光ルートを低運賃にて周遊する輸送サービスを提供するタクシー

乗合タクシー

乗合バスでは対応が困難な深夜時間帯、過疎地域などにおいて、住民の足の確保を目的とした輸送サービスを提供するタクシー



個人タクシー

一定の資格を有する運転者に、個人営業を許可したタクシー



福祉タクシー

身体障害者、高齢者等のニーズに合わせ、車椅子や寝台のまま乗車することができるタクシー



ハイヤー

営業所のみで運送の引受けを行うもの。一般的には企業等が一定期間専属で契約して利用する。



タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等(下線は函館交通圏等の特定地域の場合)

新規参入(営業区域ごとの許可)

- ・ 輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫、休憩・仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・ 事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・ 欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと。

事業計画の変更(営業区域の拡大 認可、増車 認可(特定地域以外は事前届出)、減車 事前届出)

運賃面

認可制(運用として上限規制)

- ・ 能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること(総括原価主義)。
- ・ 特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- ・ 他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。

事業運営面

組織体制

- ・ 運行管理者の選任
- ・ 整備管理者の選任
- ・ 運輸安全マネジメントの実施

運転者

- ・ 運転者の選任に当たっての諸規制(研修の義務付けなど)

運行

- ・ 点呼の義務付け
- ・ 運転者の拘束時間の制限
- ・ 運行記録計による速度等の記録の義務付け

輸送サービス

- ・ 運送約款(認可制・標準約款制)
- ・ 区域外輸送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客輸送の禁止)

運送引受義務

タクシー事業者は、一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

大都市圏を中心とした同法に基づく指定地域では、地理試験に合格するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシー運転者として乗務させてはならない。(北海道では札幌交通圏が指定されている。)

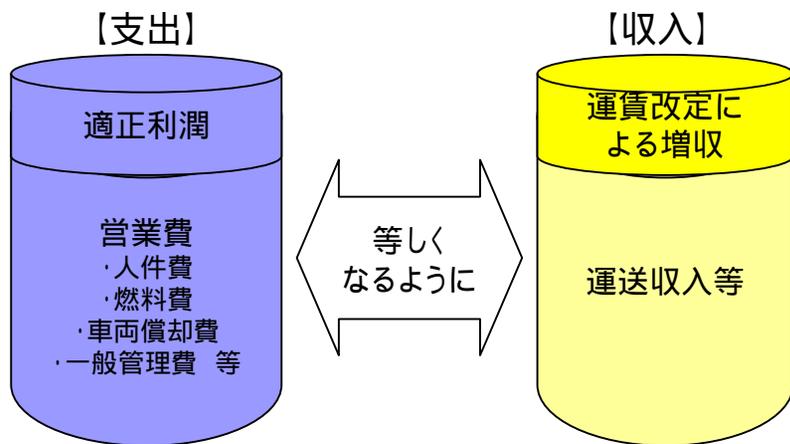
タクシー運賃の設定方法について

1. タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくなるように運賃水準を決定する「総括原価方式」が採用されている。

運用上、それぞれの運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに、運賃改定の審査を開始することとしている。

審査にあたっては、当該ブロック内で標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより、ブロック内の各事業者の経営努力を促す制度となっている。



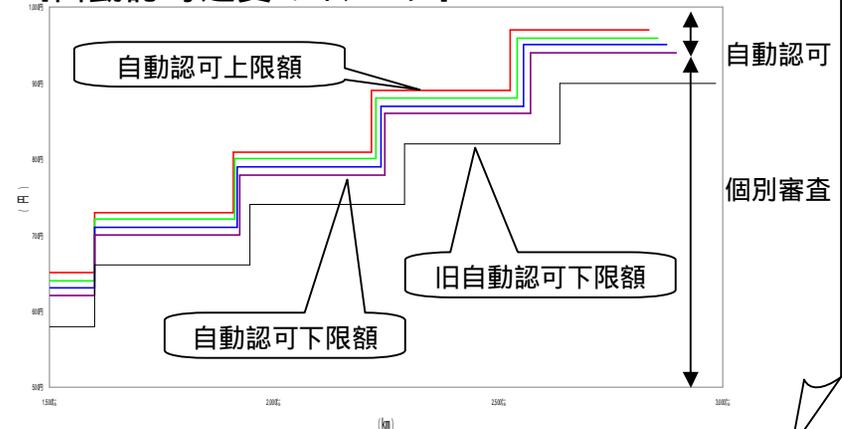
2. 自動認可運賃制度の概要

上限運賃と下限運賃(北海道C地区においては、上限運賃から約5.7%の幅)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、北海道運輸局長が自動認可運賃として設定し、予め公示している。

自動認可運賃の申請があった場合は、原価計算書等の添付を省略し、速やかに認可することとしている。

なお、自動認可運賃の下限を下回る運賃申請については、原価計算書の審査等により、適正利潤を含む収支が相償うか、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないか等を個別に審査することとしている。

【自動認可運賃のイメージ】



函館交通圏における タクシー事業の現況

函館交通圏について

タクシーの参入許可は営業区域ごとに許可することとされており、現在、道内で55の区域が定められている。

また、運賃改定は、運賃ブロックごとに認可することとされており、現在、道内で5のブロックが定められている。

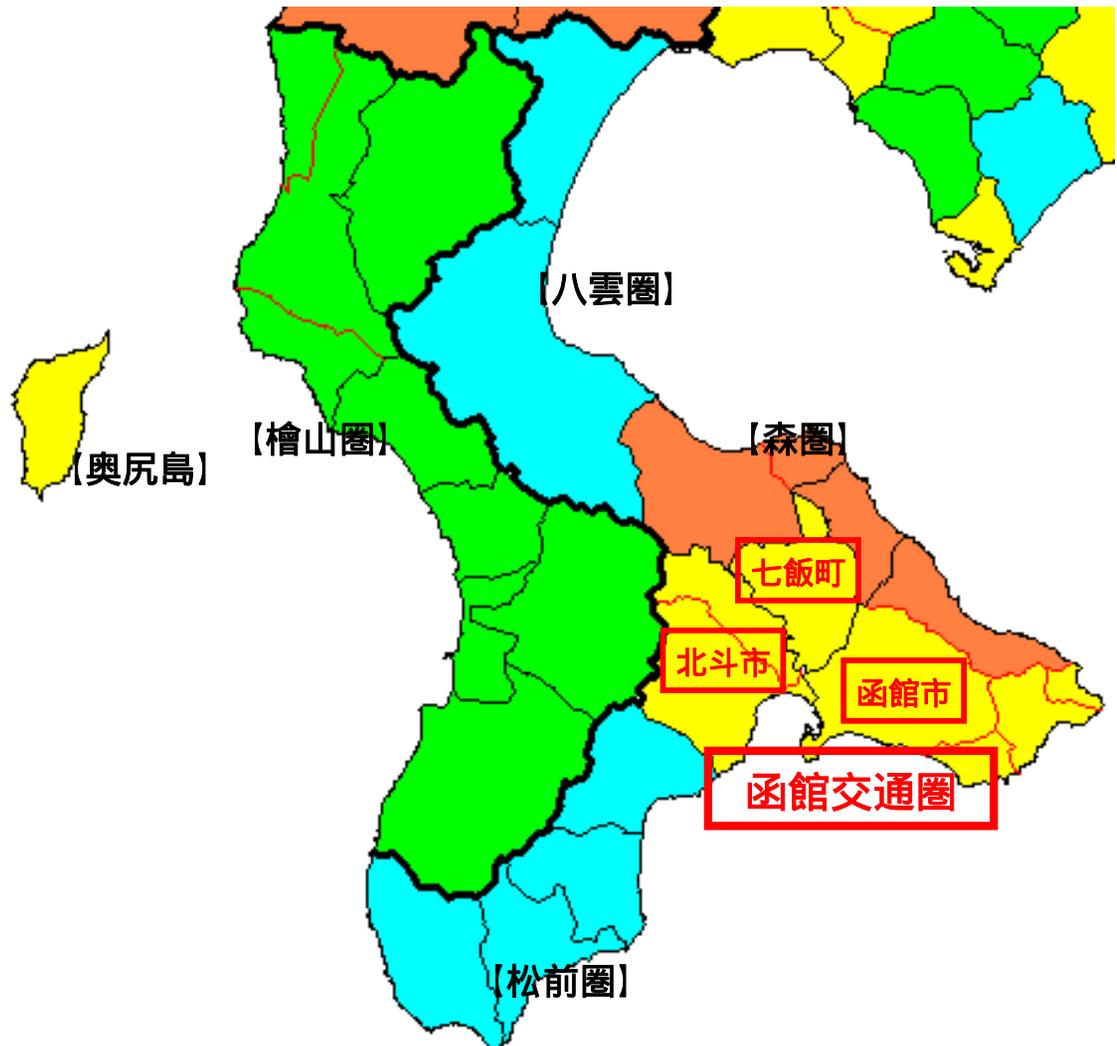
特定地域に指定された函館交通圏は

函館市(ただし、平成16年12月1日に編入された旧南茅部町の区域を除く。)

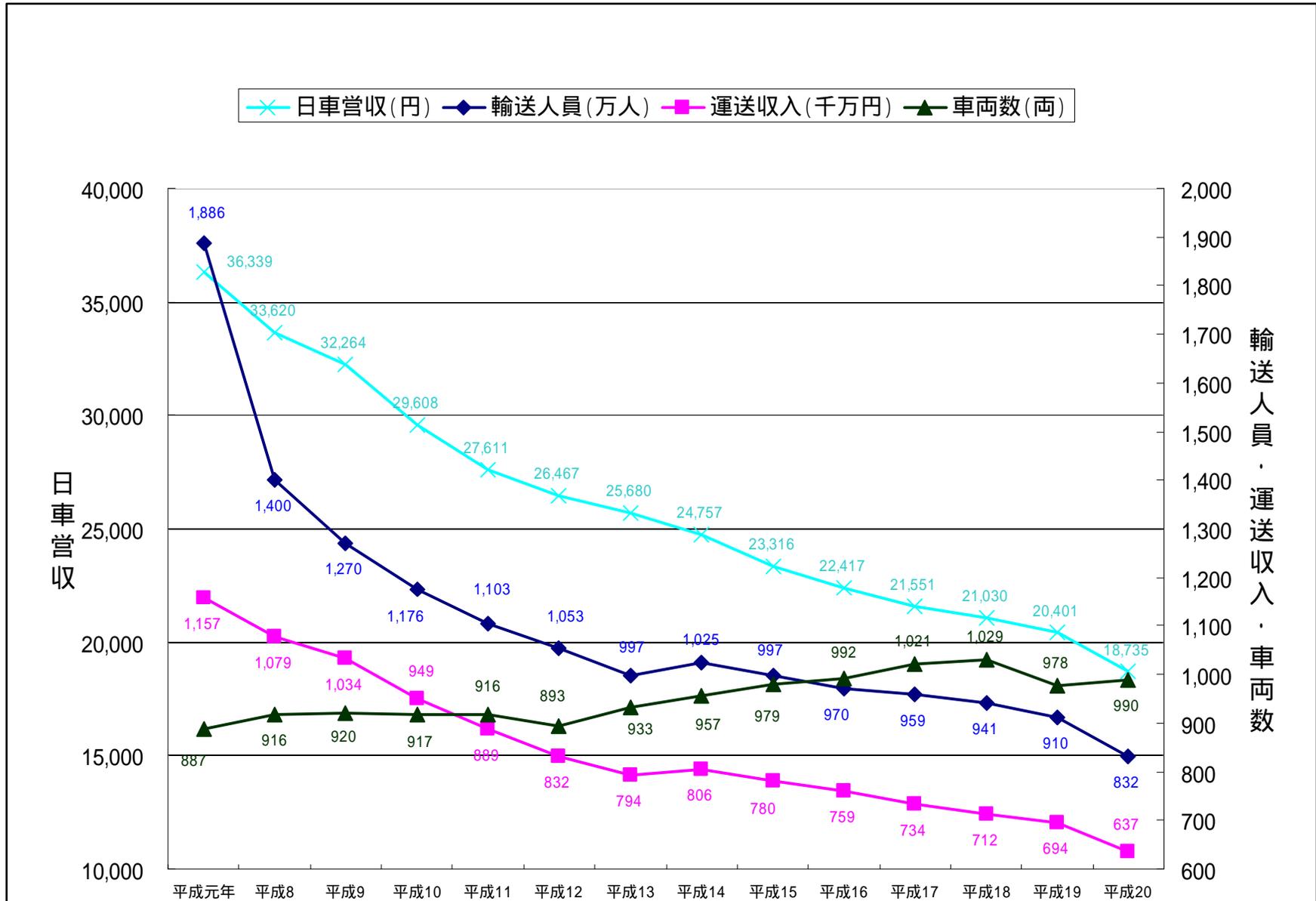
北斗市
七飯町

となっている。

なお、函館交通圏の運賃ブロックは、「北海道C地区」として、函館交通圏と同一の区域である。



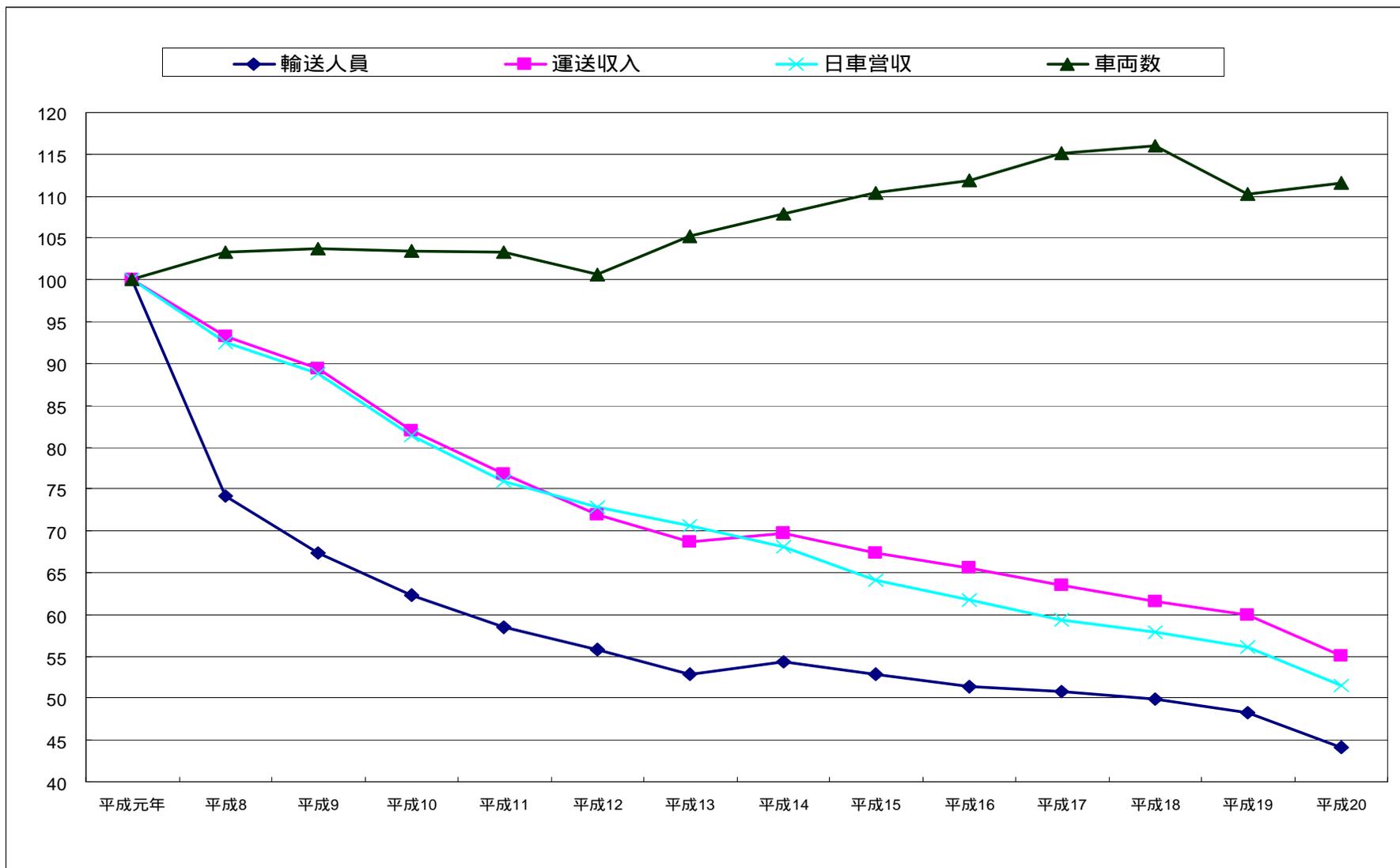
函館交通圏の日車營收等の推移(法人タクシー)



平成13年度より福祉限定事業者を除く。

函館交通圏タクシー事業者数等の推移

(平成元年 = 100)



平成13年度より福祉限定事業者を除く。

函館交通圏タクシー輸送実績の推移(法人タクシー)

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	318,280	317,158	99.6	39,558,099	38.5	124.7	11,658,239	36.8	10,643,104	33,558
平成元年	(100) 322,175	(100) 318,346	98.8	(100) 43,137,871	43.4	(100) 135.5	(100) 12,149,778	(100) 38.2	(100) 11,568,692	(100) 36,340
平成8年	334,896	320,820	95.8	32,799,032	39.1	102.2	9,197,255	28.7	10,785,812	33,620
平成9年	335,558	320,446	95.5	29,531,443	37.4	92.2	8,312,212	25.9	10,338,827	32,264
平成10年	335,260	320,588	95.6	27,104,134	35.5	84.5	7,700,514	24.0	9,491,985	29,608
平成11年	335,991	321,858	95.8	25,459,689	33.3	79.1	7,268,920	22.6	8,886,805	27,611
平成12年	326,780	314,216	96.2	23,694,660	32.4	75.4	6,967,205	22.2	8,316,290	26,467
平成13年	(101) (100) 324,171	(97) (100) 309,050	95.3	(52) (100) 22,591,727	31.6	(54) (100) 73.1	(54) (100) 6,575,097	(56) (100) 21.3	(69) (100) 7,936,458	(71) (100) 25,680
平成14年	342,170	325,531	95.1	22,935,694	30.6	70.5	6,756,257	20.8	8,059,306	24,757
平成15年	350,210	334,328	95.5	22,169,603	29.3	66.3	6,577,922	19.7	7,795,250	23,316
平成16年	356,520	338,492	94.9	21,449,932	28.6	63.4	6,457,377	19.1	7,587,994	22,417
平成17年	364,092	341,374	93.8	20,845,768	28.6	61.1	6,394,806	18.7	7,357,105	21,551
平成18年	367,309	338,519	92.2	20,454,537	28.0	60.4	6,244,851	18.4	7,119,013	21,030
平成19年	371,426	340,097	91.6	19,787,271	28.1	58.2	6,073,592	17.9	6,938,414	20,401
平成20年	(114) (113) 366,877	(107) (110) 340,039	92.7	(41) (79) 17,902,151	27.0	(39) (72) 52.6	(46) (85) 5,578,683	(43) (77) 16.4	(55) (80) 6,370,499	(52) (73) 18,735

平成13年度より福祉限定事業者を除く。

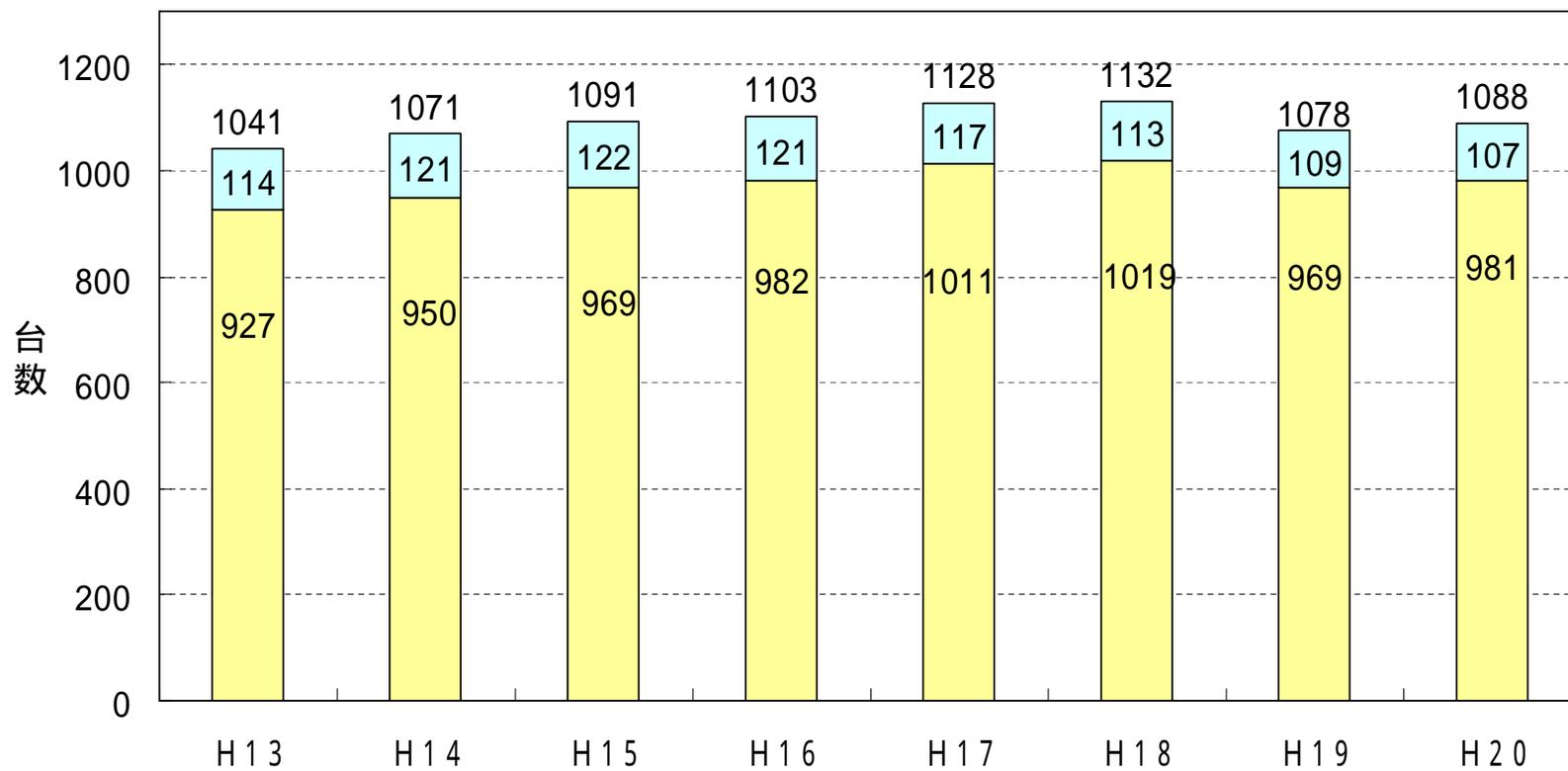
規制緩和後の車両数の状況

函館交通圏

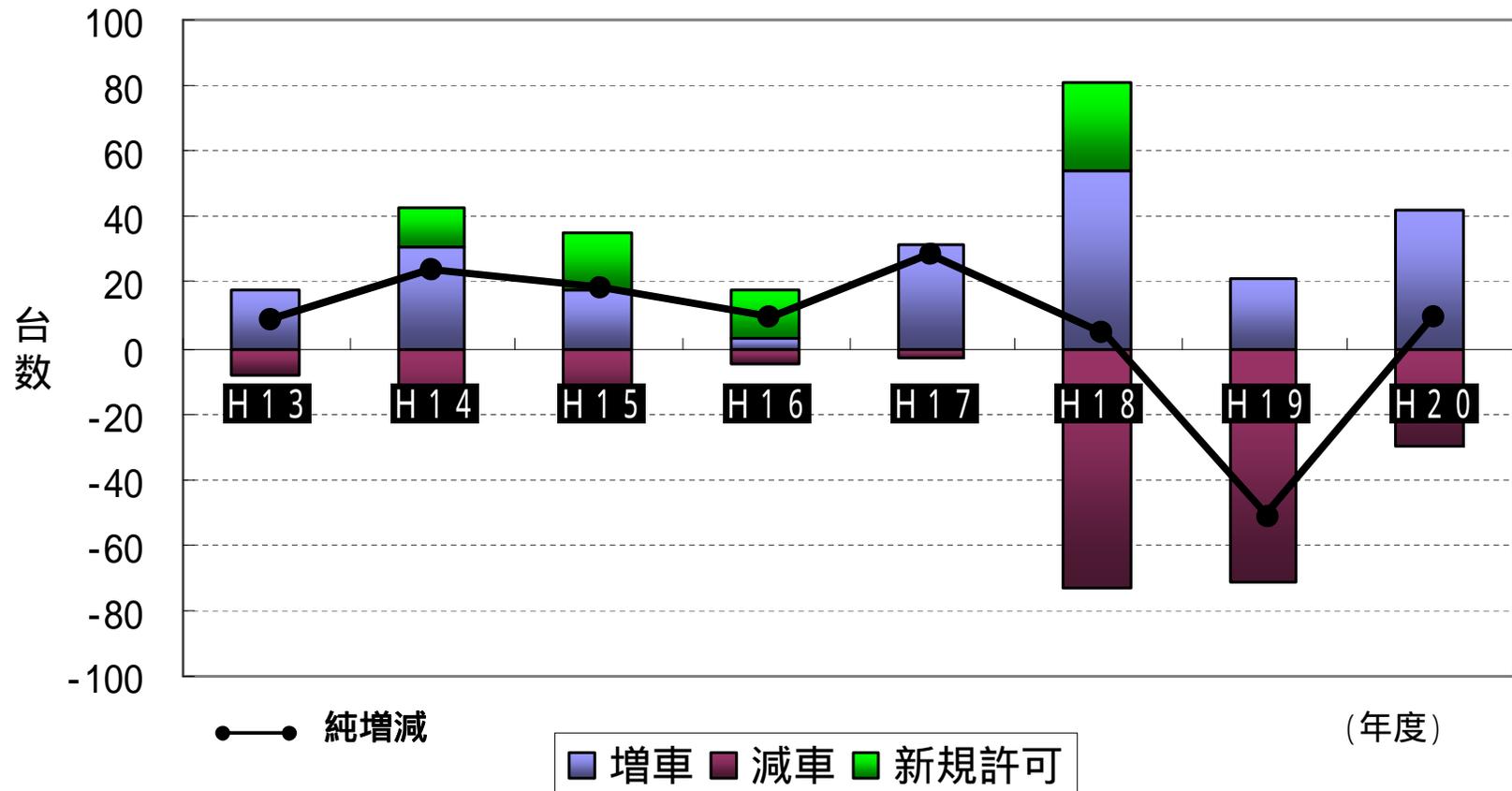
年度別車両数推移

法人 個人

法人タクシー
規制緩和後、徐々に増加し、H20には約5.8%増加(+54両)
H18の1,019両がピーク



増減車状況



函館交通圏の需給指標の推移

		年度				
		平成元年	平成9年	平成13年	平成16年	平成20年
需要	総実車キ口	43,137,871	29,531,433	22,591,727	21,449,932	17,902,151
	指数(H1 = 100)	100	68	52	50	41
供給	延実在車両数	322,175	335,558	324,171	356,520	366,877
	指数(H1 = 100)	100	104	101	111	114
	延実働車両数	318,346	320,446	309,050	338,492	340,039
	指数(H1 = 100)	100	101	97	106	107

平成13年度以降は福祉限定事業者を除く。

タクシー事業の年度別監査・処分件数及び事故件数

監査・処分件数

年度	13	14	15	16	17	18	19	20
監査								
呼出監査			1			4	5	1
巡回監査	4	3	3	5	6	5	12	11
計	4	3	4	5	6	9	17	12

年度	13	14	15	16	17	18	19	20
処分								
車両停止		3	2	4	3	1	6	2
文書警告	1		2		3	4	8	6
計	1	3	4	4	6	5	14	8

事業停止及び許可取消の実績はなし。

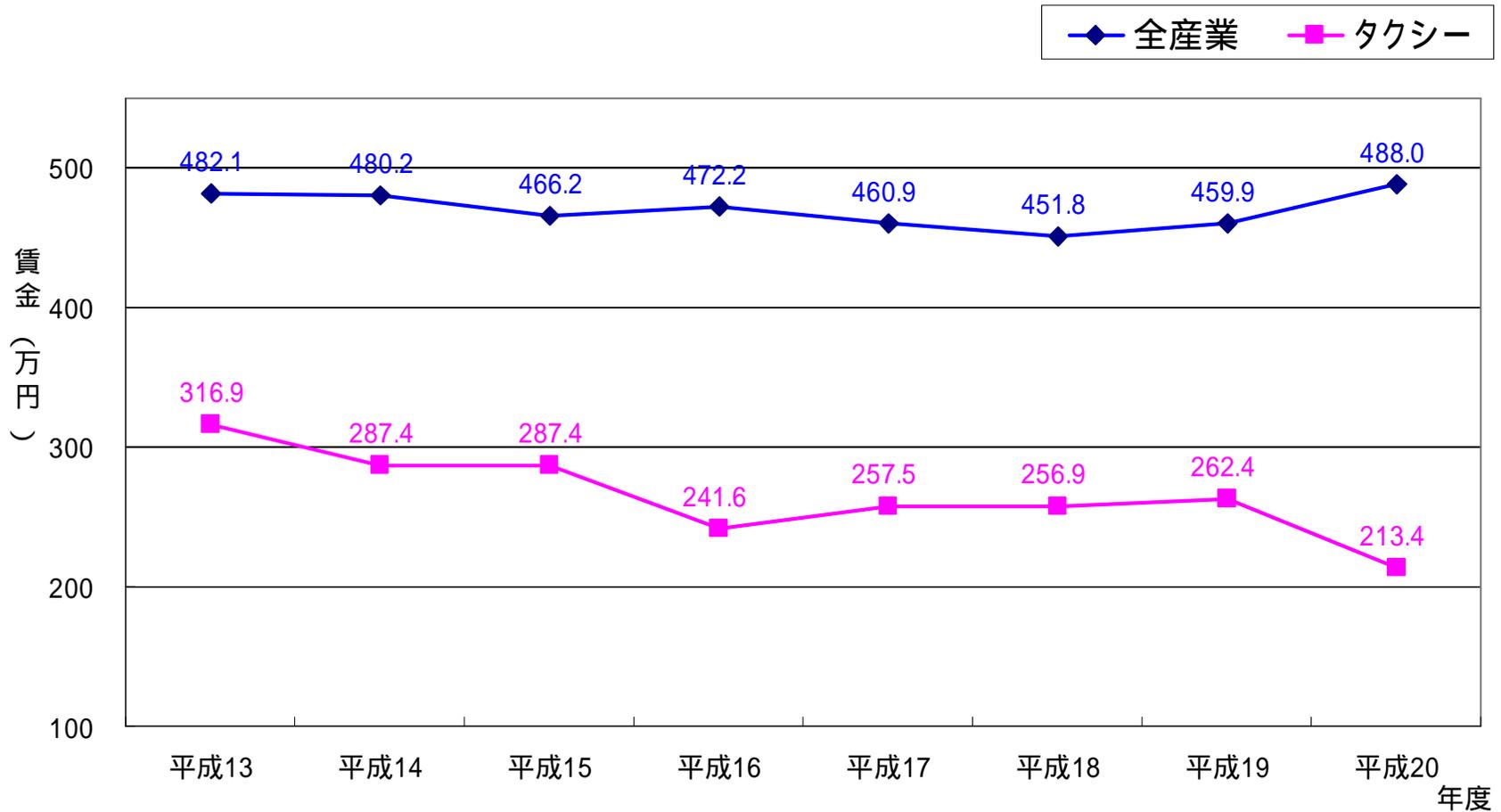
事故件数

年度	13	14	15	16	17	18	19	20
事故件数	3	7	7	6	1	3	4	4
内、死亡事故	1	0	1	1	1	1	2	

自動車事故報告規則により報告がなされた事業者が第一当事者となった事故である。

北海道の労働者の賃金推移

北海道におけるタクシー労働者と全産業男子労働者の賃金推移比較



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による(年間賃金を算出)

函館交通圏タクシーの運転者給与

1. 参入年別

(単位:円)

年度	平成13年度	平成16年度	平成20年度	平成20年度収支 状況(事業者数)		
				黒字	赤字	不明
H14.2以降 参入事業者	-	148,262 ¹	144,156 ²	3	4	0
		1,779,144	1,729,872			
既存事業者	182,924	165,150	147,244	6	10	0
	2,195,088	1,981,800	1,766,928			
全体	182,924	163,274	146,577	9	14	0
	2,195,088	1,959,288	1,758,924			

1 事業報告書提出の2事業者から算出。

2 事業報告書提出の4事業者から算出。

注1:上段は平均給与月額、下段は年収に換算したものである。

注2:平成13,16,20年度事業報告書より作成。

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。

函館交通圏タクシー運賃状況

函館交通圏のタクシー運賃の現状(小型車)

初乗運賃における自動認可運賃(法人)

運賃種類	初乗運賃		加算運賃		設定事業者	
北海道C地区自動認可 上限運賃	1.4 ^千 円	530円	314 ^千 円	80円	23事業者	911両

車両数及び運賃額は小型車による。

遠距離割引(法人)

運賃種類	事業者数	車両数
7,000円超え1割引	23事業者	911両

個人タクシーについては、平成5年運賃を初め、ゾーン運賃、自動認可運賃等、各種運賃の設定があり、遠距離割引については設定なしの事業者もあります。

函館交通圏の運賃改定の変遷

	初乗運賃		加算運賃		備考
平成5年7月27日認可(全車種認可)	1.4 ^千 円	480円	382 ^千 円	90円	(小型車)
平成9年3月13日認可(全車種認可・遠距離割引導入)	1.4 ^千 円	530円	314 ^千 円	80円	(小型車)
平成9年4月15日北海道運輸局公示第21号(ゾーン運賃の設定)	平成9年3月13日認可運賃を上限に設定 (距離制運賃について下限運賃は上限運賃(初乗運賃)の90%で算出等)				
平成14年1月23日北海道運輸局公示第61号 (自動認可運賃の設定)	ゾーン運賃の一部を変更 上記北海道C地区運賃のとおり。				
平成21年10月1日自動認可運賃の下限引上げ	次頁のとおり				

北海道C地区 自動認可運賃・料金表 (平成14年1月23日北海道運輸局公示第61号)

1. 課税事業者

(1) 特定大型車

平成21年10月1日下限運賃引上げ後

平成21年10月1日足切部分

	距離制運賃				時間制運賃	
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	640円	3.02m 110円	1分5.0秒 110円	1分5.0秒 110円	3,770円	3,770円
B 運賃	630円	3.07m 110円	1分5.5秒 110円	1分5.5秒 110円	3,720円	3,720円
C 運賃	620円	3.12m 110円	1分5.5秒 110円	1分5.5秒 110円	3,660円	3,660円
D 運賃	610円	3.17m 110円	1分5.5秒 110円	1分5.5秒 110円	3,600円	3,600円
E 運賃	600円	3.22m 110円	2分0.0秒 110円	2分0.0秒 110円	3,540円	3,540円
F 運賃	590円	3.28m 110円	2分0.0秒 110円	2分0.0秒 110円	3,480円	3,480円
G 運賃	580円	3.33m 110円	2分0.0秒 110円	2分0.0秒 110円	3,420円	3,420円
下限 運賃	570円	3.40m 110円	2分0.5秒 110円	2分0.5秒 110円	3,350円	3,350円

(2) 大型車

	距離制運賃				時間制運賃	
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	610円	2.77m 100円	1分4.0秒 100円	1分4.0秒 100円	3,720円	3,720円
B 運賃	600円	2.82m 100円	1分4.5秒 100円	1分4.5秒 100円	3,660円	3,660円
C 運賃	590円	2.86m 100円	1分4.5秒 100円	1分4.5秒 100円	3,600円	3,600円
D 運賃	580円	2.91m 100円	1分4.5秒 100円	1分4.5秒 100円	3,540円	3,540円
E 運賃	570円	2.96m 100円	1分5.0秒 100円	1分5.0秒 100円	3,480円	3,480円
F 運賃	560円	3.02m 100円	1分5.0秒 100円	1分5.0秒 100円	3,420円	3,420円
G 運賃	550円	3.07m 100円	1分5.5秒 100円	1分5.5秒 100円	3,360円	3,360円
下限 運賃	540円	3.14m 100円	1分5.5秒 100円	1分5.5秒 100円	3,290円	3,290円

(3) 中型車

	距離制運賃				時間制運賃	
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	550円	2.83m 90円	1分4.5秒 90円	1分4.5秒 90円	3,260円	3,260円
B 運賃	540円	2.88m 90円	1分4.5秒 90円	1分4.5秒 90円	3,200円	3,200円
C 運賃	530円	2.94m 90円	1分5.0秒 90円	1分5.0秒 90円	3,150円	3,150円
D 運賃	520円	2.99m 90円	1分5.0秒 90円	1分5.0秒 90円	3,090円	3,090円
E 運賃	510円	3.05m 90円	1分5.0秒 90円	1分5.0秒 90円	3,030円	3,030円
F 運賃	500円	3.11m 90円	1分5.5秒 90円	1分5.5秒 90円	2,970円	2,970円
下限 運賃	490円	3.18m 90円	1分5.5秒 90円	1分5.5秒 90円	2,910円	2,910円

(4) 小型車

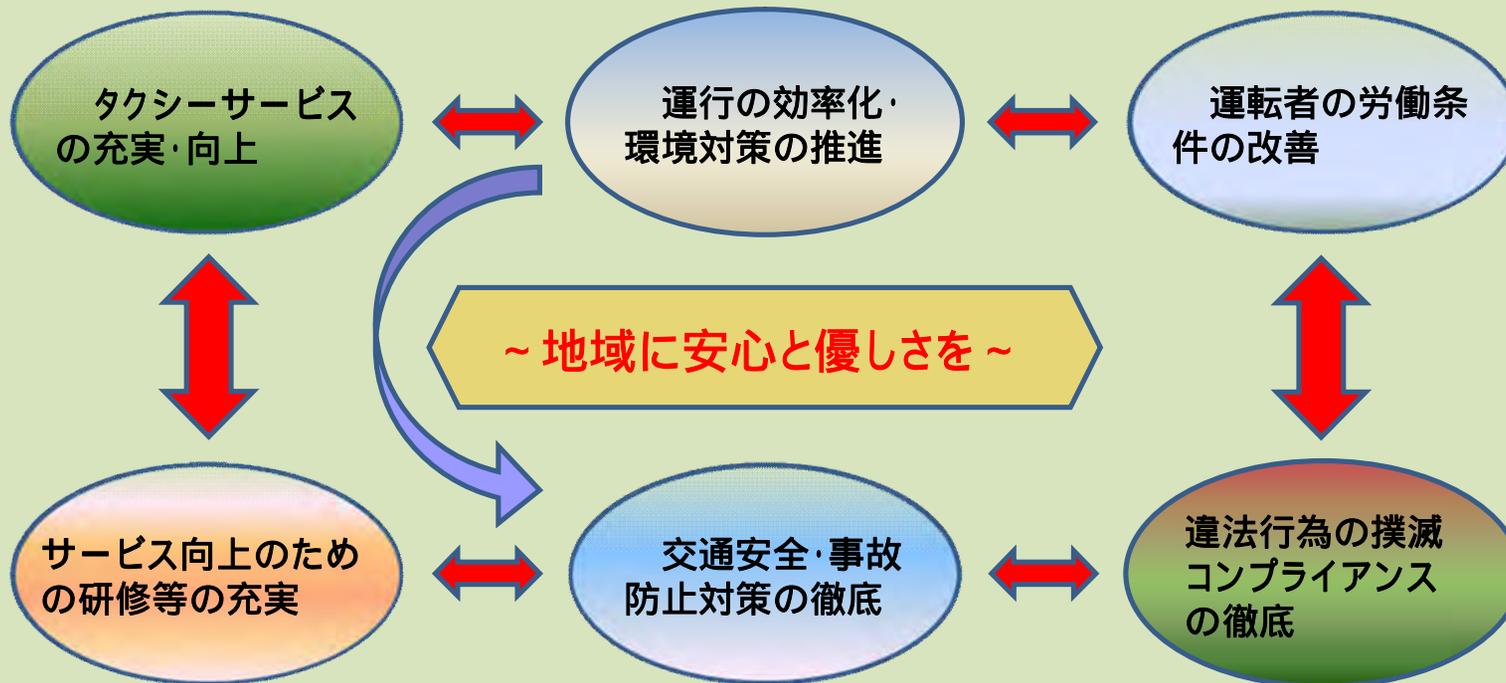
	距離制運賃				時間制運賃	
	初乗運賃 (1.4km迄)	加算運賃	時間距離併用運賃	待料金	初乗運賃 (3.0分迄)	加算運賃 (3.0分ごと)
上限 運賃	530円	3.14m 80円	1分5.5秒 80円	1分5.5秒 80円	2,650円	2,650円
B 運賃	520円	3.20m 80円	2分0.0秒 80円	2分0.0秒 80円	2,600円	2,600円
C 運賃	510円	3.26m 80円	2分0.0秒 80円	2分0.0秒 80円	2,550円	2,550円
D 運賃	500円	3.33m 80円	2分0.0秒 80円	2分0.0秒 80円	2,500円	2,500円
E 運賃	490円	3.40m 80円	2分0.5秒 80円	2分0.5秒 80円	2,450円	2,450円
F 運賃	480円	3.47m 80円	2分0.5秒 80円	2分0.5秒 80円	2,400円	2,400円
下限 運賃	470円	3.54m 80円	2分1.0秒 80円	2分1.0秒 80円	2,350円	2,350円

函館交通圏におけるタクシー業界の取り組み

社団法人
函館地区ハイヤー協会

1. 利用者サービスの改善による需要喚起に関する事項

マイカーの増加、長期的な経済の低迷から需要が減少しており、需要喚起策を講じることが重要な課題となっている。また、少子・高齢化社会になっており、ドア・ツウ・ドアのサービスを提供できるタクシーの役割が高く評価されて、新しいサービスを求める声も大きい。



タクシーサービスの充実・向上

地域に密着した利用しやすいタクシーを目指して

24時間、市内くまなく走りまわるタクシーの機動性を活用して、子どもたちを守り、コンビニなどのパトロール、ドライブレコーダー等の活用によって、犯罪の抑止、事件早期解決のため警察や地域と密接な連携を図り、お年寄り、子供、女性、体の不自由な方々にも安心してタクシーが利用できる地域公共交通としての使命を担う。

サービスの提供・充実

地域に安心を

- ・こども110番タクシー
- ・SOS防犯タクシーの導入
- ・地域タクシーパトロール
- ・車内防犯カメラの設置
- ・ドライブレコーダーを活用した防犯協力



みんなに優しく

- ・福祉タクシーの導入促進
- ・介護タクシーの充実
- ・深夜乗合タクシーの運行
- ・便利タクシー
- ・「タクシーの日」のキャンペーンなどで社会奉仕事業
- ・点字シールの表示

地域の公共交通として体の不自由な方やお年寄り、女性の方々が安心して乗れるタクシーに

サービス向上のための研修等の充実

- ・外国人観光客に対応できるよう「指差し会話集」の活用
- ・苦情処理体制の充実・強化
- ・接客マナーの向上・研修の充実
- ・ケア輸送に必要な知識・技術の習得
- ・忘れ物等の迅速な対応

国際都市、観光都市の一員としておもてなしの心を大切にし、知識・技術の習得に努め、親しみやすいタクシーとして地域に溶け込む。

運行の効率化・環境対策の推進

無線のデジタル化やGPSを利用した配車システムにより、効率の良い配車体制の確立や環境に優しい低公害車の導入、グリーン経営の認証取得によって事業所全体で環境改善のアイデアや効率化の実践等を行う。



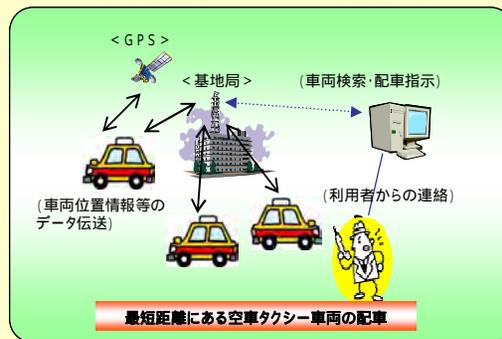
デジタル式GPS - AVMシステムの普及事業について

デジタル式GPS - AVMシステムの導入により、
タクシー事業者の省エネ対策を推進

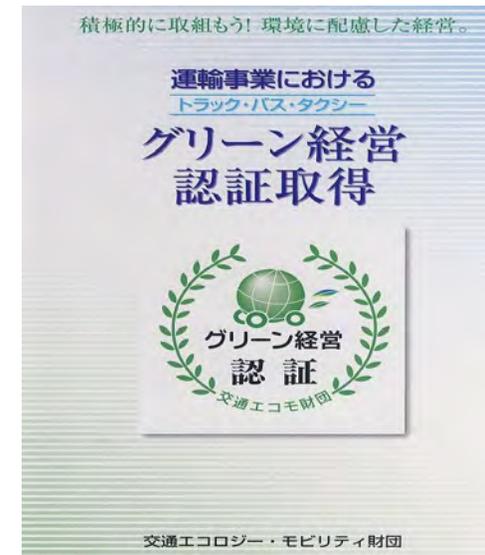
概要

客の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするデジタル式GPS - AVMシステムを普及させるため、システム関連機器導入費用の一部を補助し、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図る。

<デジタル式GPS - AVMシステム>



- ・デジタル式GPS - AVMシステムの普及事業
- ・低公害車の導入促進
- ・グリーン経営認証の取得
- ・アイドリングストップの励行
- ・エコドライブ体験講習会の実施



交通安全・事故防止対策の徹底

年々減少するタクシー利用者に比して、函館交通圏のタクシー車両は約1,050両と需給のバランスを逸している。このため、違法駐車や交差点での不法な客待ちによる交通渋滞などが大きな社会問題となっており、交通事故の要因ともなっていることから、指導員等による更なる指導強化を図り、違法行為の撲滅、事故防止対策等を徹底する。

- ・タクシーパトロールの強化
- ・指導員による監視活動の強化
- ・飲酒運転撲滅のため代行運転の実施
- ・タクシー乗り場の整備、利用者への啓発
- ・安全マネジメントの徹底
- ・NASVAネットの活用

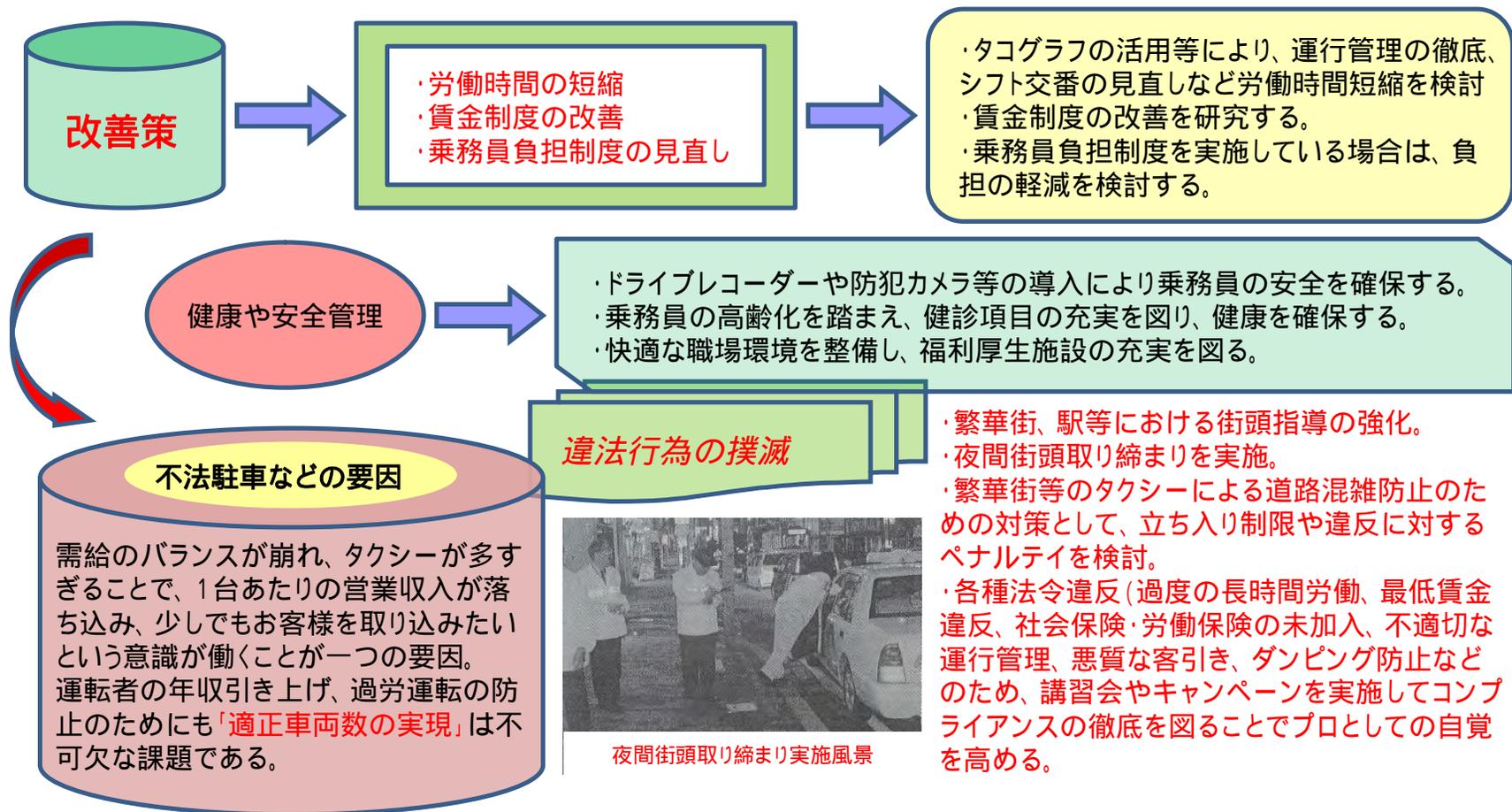


・ドライブレコーダーの搭載により事故分析が容易になり、安全運転が向上。事故も搭載車の場合には減少している。



運転者の労働条件の改善、違法行為の撲滅

タクシー乗務員の労働実態は長時間労働にあり、多くの事業場において法令違反が指摘されている。また、年間賃金は全産業男性労働者のそれと比較して約6割という低い水準にあり、健全な業界とするためには、思いきった方法での改善が必要である。さらには、高齢化が進行し、事故防止の観点からも乗務員の健康管理も重要な課題である。



2. 事業の共同化・協業化の推進、公共交通の使命を担うために

タクシーは、バスや鉄道の補完のみならず、ドア・ツウ・ドアの利便性・機動性から、高齢者、体の不自由な方なども手軽に利用できる重要な「公共交通機関」である。このため、一事業者で出来ない取り組みも、共同化・協業化によつてのサービスの提供、地域での奉仕事業、交通安全運動や防犯活動など、組織的な取り組みは業界としての大きな使命であり、その責任は大きい。また、公共交通機関としての認知度が低いため、市電・バスのみで実施している各種事業について、タクシーも参画させて頂くべく函館市に要望書を提出する等、タクシーが公共交通機関であると認知して頂くための努力をしている。(第一弾として、新年初売りに併せた無料ジャンボタクシーの運行決定)



平成21年1月1日から函館運輸支局管内の全車全面禁煙を実施



札幌タクシークーポン券の取扱い (平成22年4月1日から予定)



共通チケット



はこだて得スペシャルチケットへの参画 (平成22年4月1日から予定)

苦情受理件数の内容 (社)函館地区ハイヤー協会

	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	合 計
接客態度	3	1	1	4	2	11
乗車拒否	1	2	2	2		7
乱暴運転	1	6	3	4	2	16
誘客行為	5	3	2	3	1	14
違法駐車	18	12	2	7	2	41
迂回走行		1	1			2
その他	5	8	2	1	2	18
年 計	33	33	13	21	9	109

忘れ物受理件数の内容 (社)函館地区ハイヤー協会

	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	合 計
現金	102	113	133	132	122	602
貴重品	96	105	93	93	66	453
傘	76	78	47	61	48	310
携帯電話	230	230	249	235	203	1,147
カギ	172	162	152	121	126	733
衣類	36	30	44	32	36	178
その他	478	443	444	392	395	2,152
年 計	1,190	1,161	1,162	1,066	996	5,575

函館交通圏における 適正と考えられる車両数

適正と考えられる車両数の算定について

需要量の算定

次式により推定。

需要量

$$= \text{平成20年度の実績年度の総実車キロ} \times \text{平成20年度の総実車キロの対前年度比}$$

適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

適正と考えられる車両数

$$= \text{需要量} \div (\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{実車率}(\quad) \div \text{過去5年間の平均延実働車両数}) \\ \div 365 \div \text{実働率}(90\%)$$

実車率については「30%」、「函館交通圏の平成13年度実績値(31.64%)」及び「35%」を適用してそれぞれ算出

実車率「30%」を適用した場合	算定結果	780両
実車率「平成13年度実績値」を適用した場合	算定結果	740両
実車率「35%」を適用した場合	算定結果	669両

参考

平成19年11月20日現在の車両数	1,031両
平成21年9月30日現在の車両数	953両

国土交通省告示第千三十六号

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（平成二十一年法律第六十四号）第四条第一項の規定に基づき、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基本方針を次のように定める。

平成二十一年九月二十九日

国土交通大臣 前原 誠司

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基本方針

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義

一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）は、鉄道・バス等とともに我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。特に、タクシーは、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や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、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、一人一人の利用

者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。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も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）を巡っては、長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、地域によっては収益基盤の悪化や運轉者の労働条件の悪化が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。そうした地域においては、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者の利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっている。

我が国の地域社会におけるタクシーの役割の重要性にかんがみれば、こうした諸問題が発生している地域において、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの地域公

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の取組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

2 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標

1のとおり、地域によって状況や程度は異なるものの、特定地域においては一般に、次の(1)から(5)のような問題が生じている。

(1) タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多く地域で年々減少し、運送収入も減少している一方で、運送経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

(2) タクシー運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて低い水準となっている。

また、タクシー運転者の労働時間についても、他産業の平均を大きく上回る状況が続いている。特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなっており、

り、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

(3) 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

(4) 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が繁華街や鉄道駅等に集中する結果、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という観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な空車走行等による燃料消費は、環境問題への対処という視点からも問題である。

(5) 利用者サービスが不十分

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるとの指摘がある中で運賃が上昇するなど、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。また、接客態度が不良、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘も多い。

これらの問題はタクシーが我が国の地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、それぞれの地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、こうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、それぞれの地域においてタクシー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していくことを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法律（以下「法」という。）に基づく施策の目標とする。

二 地域計画の作成に関する基本的な事項

1 協議会

(1) 基本的な考え方

協議会は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定める地域計画の策定主体となるものであり、また、当該地域計画の実施に係る各関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上での中心的な役割を担うものである。このため、協議会にはタクシーに係る有する地域の多様な関係者が積極的に参画し、当該地域におけるタクシー

の位置付けやタクシーに期待される役割について総合的に検討を行うとともに、これに基づく取組の必要性についての認識を共有し、タクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を総合的かつ一体的に推進していくことが期待される。

(2) 構成員

協議会の構成員については、法第八条第一項に規定する地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者及びその組織する団体、タクシー運転者の組織する団体並びに地域住民のほか、必要に応じて関係する公共交通事業者、商業施設の管理者、地元企業等の多様な主体の参画を得るとともに、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、学識経験者等のタクシー事業の適正化及び活性化について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。また、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該地域を管轄する都道府県公安委員会など、関係行政機関の参画を得ることも重要である。

なお、法第九条第三項において、協議会が作成する地域計画の成立要件として、地域計画の作成に

合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならぬことが規定されているところであるが、地域計画の実効性をより高める観点からは、過半数にとどまらず、できる限り多くのタクシー事業者が協議会に参画することが望ましい。

(3) 留意事項

協議会の運営に当たっては、協議会における運営の透明性、公平性、実効性及び効率性を確保する観点から、協議会における意思決定の方法、議決結果の公表方法等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

また、地域における関係者の負担軽減と協議会の運営の効率化、他の計画との整合性の確保を図るため、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）に基づく地域公共交通会議又は運営協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）に基づく協議会等の地域の交通に関する協議会が設置されている場合には、これらの協議会と本法に基づく協議会とを合同で開催する等の連携を図ることが期待される。

2 地域計画

(1) 基本的な考え方

地域計画は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものである。タクシー事業を巡る状況やタクシーに対するニーズは、それぞれの地域によって多種多様であることから、地域計画は地域の実情に応じて作成されるべきであり、協議会において、地域における輸送のニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、地域計画の作成に当たってはそれらに的確に対応した取組を定めることが必要である。とりわけ、特定地域は、供給過剰の進行や過度な運賃競争により、タクシー事業の収益基盤の悪化やこれに伴うタクシー運転者の労働条件の悪化が進行し、結果としてタクシーの安全性・利便性が低下しているとともに、違法駐車等により地域における円滑な交通にも支障が生じているなど地域公共交通としてのタクシーの機能が低下している地域であることに留意し、地域計画を策定するに当たっては、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

地域計画の作成については、地域の自主性を尊重するものであるから、地域計画の具体的な内容は、関係法令に違反せず、法及び本方針に定める事項から逸脱しない範囲内において、地域の判断に委ねられるものであるが、一1及び2のタクシー事業の適正化及び活性化の意義及び目標を踏まえ、地域計画の作成に当たっては十分に協議会で協議しなければならない。

また、地域計画に定められた取組の実施主体とされた協議会の構成員は、各々が地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進する上で重要な役割を担っていることを十分に自覚し、責任をもってこれを実行することが重要である。

(2) 記載事項に関する留意事項

一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たつての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組の方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

地域計画の目標

地域計画の目標には、 の特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、 の基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

イ タクシーサービスの活性化

ロ 事業経営の活性化、効率化

ハ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

二 タクシー事業の構造的要因への対応

ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善

ヘ 供給抑制

ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

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

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

(3) その他の留意事項

成立要件

地域計画は、当該地域の地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものであり、その実効性

を確保する観点から、法第九条第三項の規定に基づき、地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならない。

都市計画等との調和

法第九条第四項の規定に基づき、地域計画は、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一項の地域公共交通総合連携計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項の基本構想に即したものでなければならない。

事後評価

協議会は、地域計画が作成された後も、地域におけるタクシー事業の現状について把握、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、地域計画の見直しを行うことが望ましい。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、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ることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令の遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシ―運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシ―事業者が常にタクシ―運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシ―事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシ―に求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

四 その他一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な事項

1 事業再構築

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―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る場合には、タクシ―事業者は積極的に事業再構築に取り組みことが望ましい。特に、地域におけるタクシ―の需給バランス

入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益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。

なお、減車等の事業再構築は、多くの場合タクシー事業者の組織再編等を伴うこととなるが、タクシーサービスの直接の提供主体であるタクシー運転者の労働条件の悪化は、輸送の安全性やサービスの低下の要因となり、ひいては利用者利便を損なうおそれがあることに留意し、事業再構築の実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当に変更することのないようにしなければならぬ。

2 一般乗用旅客自動車運送事業者及びこれらの者の組織する団体の役割

タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体は、タクシーが地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、タクシー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

特に、タクシー事業者においては、タクシー事業の適正化及び活性化は第一義的にはタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、法人事業者であるか個人事業者であるかを問わず、積極的に協議会に参画するとともに、地域計画に定められた事業の推進に努めるものとする。

また、タクシー事業者の組織する団体は、当該地域のタクシー事業の適正化及び活性化の必要性等に関するタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会における協議等に際し、タクシー事業者間をはじめとする地域の関係者間の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努めるものとする。

3 国の役割

(1) 情報の提供等

国は、特定地域においてタクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体その他の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めるものとする。特に、地方運輸局長にあっては、特定地域において適正と考えられる車両数を算定し、その参加する協議会に提示するものとする。

(2) 事後確認と事前確認の強化

国は、特定地域の関係者が行うタクシー事業の適正化及び活性化に関する取組を側面から支援するため、関係する機関が連携して監査の充実・強化を図り、タクシー事業者に対して効率的かつ効果的に監査・指導を実施するとともに、行政処分に係る基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、行政処分の実効性の確保、法令違反行為の確実な捕捉等行政処分の強化を行うものとする。

さらに、新規の事業許可及び事業用自動車の数を増加させる事業計画の変更認可については、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、これらの許認可処分について処分基準を厳格化するとともに、審査に当たっては現地確認を徹底するなど審査の厳格化を図るものとする。

(3) 資金の確保等

国は、特定地域のタクシー事業者等が行うタクシー事業の適正化及び活性化のための取組を支援するため、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保、融通又はそのあつせんその他の援助に努めるものとする。

4 地方公共団体の役割

地方公共団体は、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、特定地域におけるタクシーの位置付けを明確化し、他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしてのタクシーの機能の向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映させることができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

5 地域住民その他の関係者の役割

地域住民は、特定地域におけるタクシー事業を適正化及び活性化するために必要な利用者からの視点を協議会における協議に反映させることができるよう、主体的に協議会に参画することに加え、タクシーの地域における多様な役割に関して理解を深め、日常的にタクシーを利用する際においても、タクシー事業者が行う輸送需要の把握のための取組等に積極的に協力することが期待される。

また、他の公共交通事業者、地元企業、病院、観光事業者等の関連事業者が協議会に参画した場合は、タクシー事業の適正化及び活性化の効果的な推進を図るため、当該関連事業者の事業とタクシー事業を連携させた取組を実現するよう努めることとし、特に他の公共交通事業者においては、タクシーとの

連携により総合交通ネットワークの機能が向上するよう努めるものとする。