

## 函館交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

制定 平成 21 年 1 2 月 1 8 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 6 4 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いう。
  - 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。

# 北海道労働局資料

資料2 - 1 タクシー運転者(男性)の年間賃金及び労働時間  
(都道府県別)

- ・2 - 1 - 平成10年度
- ・2 - 1 - 平成15年度
- ・2 - 1 - 平成20年度

資料2 - 2 タクシー運転者の年間給与額の推移(全国)

資料2 - 3 タクシー運転者の年間総実労働時間の推移(全国)

資料2 - 4 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係  
法令違反・改善基準告示違反の年別推移

- ・2 - 4 - 全国
- ・2 - 4 - 北海道

資料2 - 5 労働基準法等の概要

平成10年度 タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

	賃金(千円)			労働時間(時間)		
	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差
全 国	3,672	5,697	2,025	2,424	2,196	228
北 海 道	3,176	4,925	1,749	2,388	2,232	156
青 森	2,678	4,250	1,572	2,580	2,220	360
岩 手	2,689	4,409	1,720	2,556	2,172	384
宮 城	3,203	5,230	2,027	2,208	2,196	12
秋 田	2,677	4,363	1,686	2,328	2,208	120
山 形	3,496	4,474	978	2,628	2,220	408
福 島	2,213	4,919	2,706	2,676	2,196	480
茨 城	3,403	5,638	2,235	2,328	2,184	144
栃 木	3,541	5,538	1,997	2,544	2,220	324
群 馬	3,420	5,390	1,970	2,580	2,232	348
埼 玉	3,854	5,559	1,705	2,232	2,196	36
千 葉	3,120	5,722	2,602	2,160	2,172	12
東 京	4,961	6,882	1,921	2,544	2,124	420
神 奈 川	2,765	6,275	3,510	2,232	2,196	36
新 潟	3,424	4,818	1,394	2,580	2,232	348
富 山	4,313	5,243	930	2,556	2,184	372
石 川	3,613	5,089	1,476	2,052	2,232	180
福 井	3,212	5,154	1,942	2,232	2,184	48
山 梨	3,387	5,350	1,963	2,700	2,232	468
長 野	3,216	5,306	2,090	2,604	2,208	396
岐 阜	3,649	5,236	1,587	2,748	2,244	504
静 岡	3,668	5,484	1,816	2,436	2,220	216
愛 知	4,051	5,954	1,903	2,376	2,208	168
三 重	3,483	5,486	2,003	2,748	2,196	552
滋 賀	3,699	5,598	1,899	2,904	2,172	732
京 都	3,361	5,800	2,439	2,232	2,172	60
大 阪	3,800	6,196	2,396	2,352	2,160	192
兵 庫	3,421	5,834	2,413	2,304	2,172	132
奈 良	3,686	5,586	1,900	2,736	2,220	516
和 歌 山	2,589	5,157	2,568	2,256	2,244	12
鳥 取	2,819	4,688	1,869	2,340	2,184	156
鳥 根	3,175	4,483	1,308	2,712	2,220	492
岡 山	3,713	5,248	1,535	2,472	2,196	276
広 島	3,489	5,514	2,025	2,316	2,220	96
山 口	2,879	5,175	2,296	2,352	2,220	132
徳 島	2,767	5,082	2,315	2,568	2,244	324
香 川	3,376	5,162	1,786	2,652	2,220	432
愛 媛	3,073	4,952	1,879	2,328	2,232	96
高 知	2,904	4,633	1,729	2,400	2,220	180
福 岡	3,257	5,414	2,157	2,424	2,196	228
佐 賀	2,813	4,583	1,770	2,616	2,256	360
長 崎	3,050	4,684	1,634	2,376	2,220	156
熊 本	2,513	4,696	2,183	2,472	2,208	264
大 分	2,859	4,854	1,995	2,652	2,232	420
宮 崎	2,373	4,523	2,150	2,904	2,244	660
鹿 児 島	2,477	4,440	1,963	2,904	2,220	684
沖 縄	2,146	3,964	1,818	2,136	2,220	84

平成10年賃金構造基本統計調査報告より推計

(年間賃金 = 調査時(平成10年6月)における「きまって支給する現金支給額」×12カ月 + 年間賞與其他特別給与額  
労働時間 = 調査時(平成10年6月)における「所定内実労働時間数」+「超過実労働時間数」×12カ月)

平成15年度 タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

	賃金(千円)			労働時間(時間)		
	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差
全 国	3,148	5,478	2,330	2,412	2,184	228
北 海 道	2,875	4,663	1,788	2,352	2,232	120
青 森	2,263	4,041	1,778	2,736	2,232	504
岩 手	2,348	4,153	1,805	2,580	2,220	360
宮 城	2,384	4,982	2,598	2,232	2,184	48
秋 田	2,170	4,179	2,009	2,364	2,196	168
山 形	2,766	4,149	1,383	2,664	2,196	468
福 島	2,317	4,630	2,313	2,280	2,196	84
茨 城	3,078	5,425	2,347	2,604	2,172	432
栃 木	2,918	5,297	2,379	2,448	2,232	216
群 馬	2,356	5,223	2,867	2,604	2,220	384
埼 玉	3,151	5,330	2,179	2,184	2,196	12
千 葉	3,109	5,584	2,475	2,664	2,196	468
東 京	4,362	6,633	2,271	2,424	2,124	300
神 奈 川	3,639	5,986	2,347	2,436	2,184	252
新 潟	2,628	4,444	1,816	2,520	2,244	276
富 山	3,788	4,787	999	2,520	2,244	276
石 川	2,560	4,880	2,320	2,316	2,244	72
福 井	3,179	4,929	1,750	2,640	2,208	432
山 梨	3,220	5,293	2,073	2,364	2,220	144
長 野	2,940	4,991	2,051	2,592	2,220	372
岐 阜	3,029	4,998	1,969	2,628	2,256	372
静 岡	3,396	5,457	2,061	2,688	2,220	468
愛 知	3,436	5,841	2,405	2,340	2,220	120
三 重	2,946	5,476	2,530	2,640	2,208	
滋 賀	3,076	5,455	2,379	2,400	2,184	
京 都	2,745	5,455	2,710	2,196	2,196	0
大 阪	3,130	5,825	2,695	2,256	2,160	96
兵 庫	2,918	5,539	2,621	2,220	2,208	12
奈 良	3,471	5,292	1,821	2,976	2,232	744
和 歌 山	2,360	4,961	2,601	2,220	2,220	0
鳥 取	2,362	4,527	2,165	2,304	2,196	108
島 根	2,257	4,312	2,055	2,544	2,208	336
岡 山	2,625	4,941	2,316	2,340	2,208	132
広 島	3,087	5,295	2,208	2,508	2,208	300
山 口	2,731	4,848	2,117	2,280	2,184	96
徳 島	2,147	5,098	2,951	2,508	2,172	336
香 川	2,730	4,800	2,070	2,784	2,184	600
愛 媛	2,635	4,710	2,075	2,388	2,196	192
高 知	2,461	4,570	2,109	2,652	2,208	444
福 岡	2,810	5,202	2,392	2,292	2,196	96
佐 賀	2,165	4,515	2,350	2,448	2,208	240
長 崎	2,611	4,474	1,863	2,472	2,244	228
熊 本	2,202	4,697	2,495	2,736	2,196	540
大 分	2,292	4,514	2,222	2,724	2,196	528
宮 崎	2,286	4,239	1,953	2,748	2,196	552
鹿 児 島	2,302	4,394	2,092	2,904	2,208	696
沖 縄	1,897	3,861	1,964	2,004	2,184	180

H14

平成15年賃金構造基本統計調査報告より推計

(年間賃金 = 調査時(平成15年6月)における「きまって支給する現金支給額」×12カ月 + 年間賞與其他特別給与額等  
労働時間 = 調査時(平成15年6月)における「所定内実労働時間数」+「超過実労働時間数」×12カ月)

平成20年度 タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

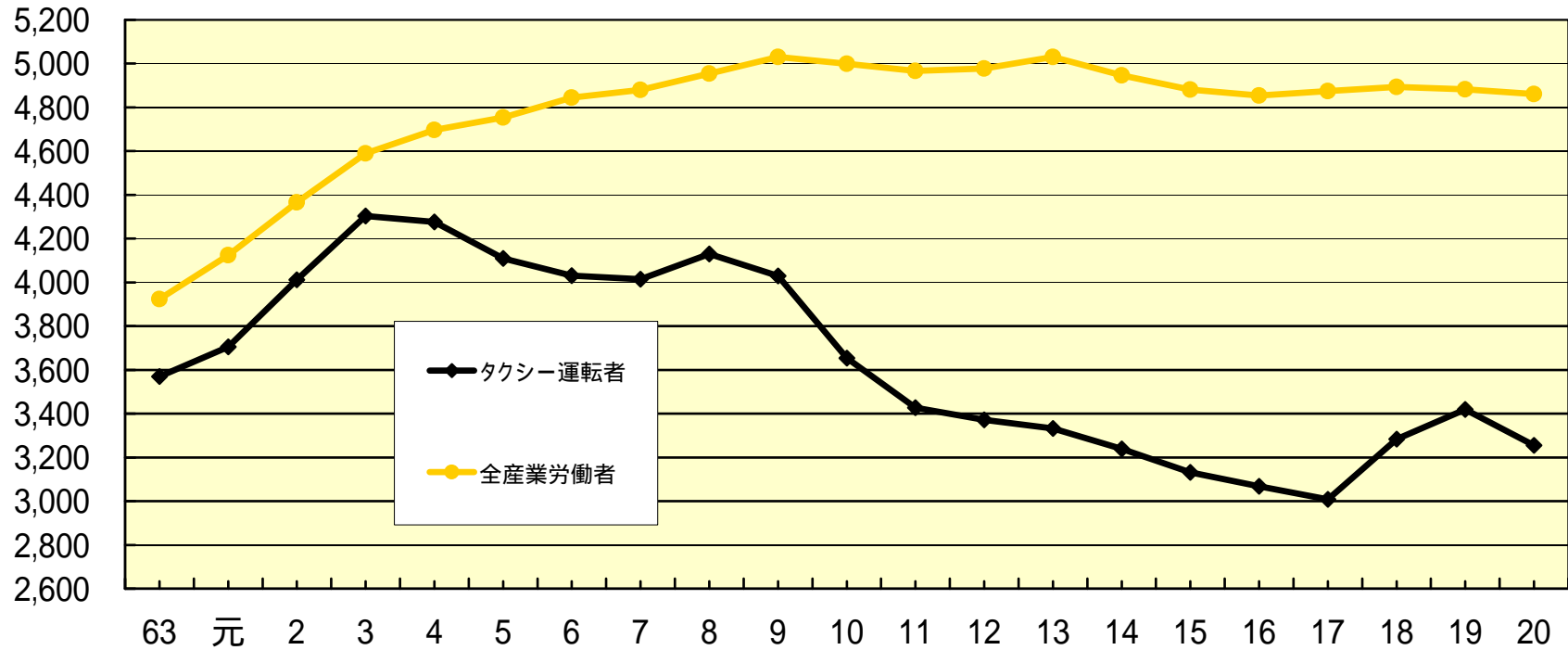
	賃金(千円)			労働時間(時間)		
	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差
全 国	3,263	5,504	2,241	2,388	2,196	192
北 海 道	2,135	4,880	2,745	2,244	2,208	36
青 森	2,042	4,145	2,103	2,304	2,172	132
岩 手	1,749	4,068	2,319	2,448	2,184	264
宮 城	2,659	4,987	2,328	2,400	2,184	216
秋 田	1,866	4,078	2,212	2,268	2,148	120
山 形	2,585	4,204	1,619	2,676	2,196	480
福 島	1,798	4,678	2,880	1,956	2,208	252
茨 城	3,189	5,735	2,546	2,076	2,160	84
栃 木	2,964	5,409	2,445	2,352	2,232	120
群 馬	2,537	5,019	2,482	2,640	2,220	420
埼 玉	3,539	5,312	1,773	2,244	2,196	48
千 葉	2,943	5,458	2,515	2,364	2,172	192
東 京	4,360	6,692	2,332	2,460	2,124	336
神 奈 川	3,542	6,128	2,586	2,316	2,172	144
新 潟	2,587	4,505	1,918	2,412	2,232	180
富 山	3,834	4,850	1,016	2,688	2,244	444
石 川	2,340	4,830	2,490	2,148	2,256	108
福 井	2,468	4,996	2,528	2,448	2,232	216
山 梨	2,581	5,098	2,517	2,400	2,256	144
長 野	2,907	4,898	1,991	2,436	2,196	240
岐 阜	3,272	4,952	1,680	2,688	2,256	432
静 岡	3,173	5,405	2,232	2,508	2,232	276
愛 知	3,431	5,913	2,482	2,028	2,220	192
三 重	3,865	5,428	1,563	3,024	2,220	804
滋 賀	3,626	5,473	1,847	2,556	2,220	336
京 都	2,974	5,439	2,465	3,144	2,220	924
大 阪	3,504	5,932	2,428	2,220	2,160	60
兵 庫	2,473	5,383	2,910	2,880	2,220	660
奈 良	3,119	5,428	2,309	2,268	2,220	48
和 歌 山	2,650	5,010	2,360	2,220	2,244	24
鳥 取	2,245	4,284	2,039	2,376	2,196	180
島 根	2,694	4,440	1,746	2,424	2,196	228
岡 山	3,147	5,061	1,914	2,424	2,244	180
広 島	3,086	5,356	2,270	2,292	2,232	60
山 口	2,676	4,914	2,238	2,808	2,232	576
徳 島	2,576	5,113	2,537	3,144	2,196	948
香 川	2,127	4,896	2,769	2,424	2,232	192
愛 媛	2,519	4,679	2,160	2,100	2,220	120
高 知	2,137	4,348	2,211	2,832	2,184	648
福 岡	3,468	5,063	1,595	2,328	2,184	144
佐 賀	2,472	4,474	2,002	2,460	2,232	228
長 崎	2,480	4,644	2,164	2,448	2,016	432
熊 本	2,241	4,449	2,208	2,268	2,196	72
大 分	2,463	4,653	2,190	2,640	2,208	432
宮 崎	2,188	4,276	2,088	2,868	2,244	624
鹿 児 島	2,198	4,530	2,332	2,136	2,160	24
沖 縄	1,925	3,640	1,715	2,112	2,184	72

H19  
H19

平成20年賃金構造基本統計調査報告より推計

(年間賃金=調査時(平成20年6月)における「きまって支給する現金支給額」×12カ月+年間賞與其他特別給与額  
労働時間=調査時(平成20年6月)における「所定内実労働時間数」+「超過実労働時間数」×12カ月)

## タクシー運転者の年間給与額の推移 (全国)



(単位:千円)

年	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
タクシー運転者	3,570	3,706	4,012	4,303	4,277	4,110	4,031	4,015	4,130	4,030	3,654	3,428	3,372	3,333	3,239	3,132	3,068	3,008	3,284	3,419	3,255
全産業労働者	3,924	4,125	4,366	4,589	4,697	4,754	4,844	4,880	4,955	5,031	4,999	4,967	4,978	5,030	4,946	4,881	4,854	4,875	4,893	4,883	4,861

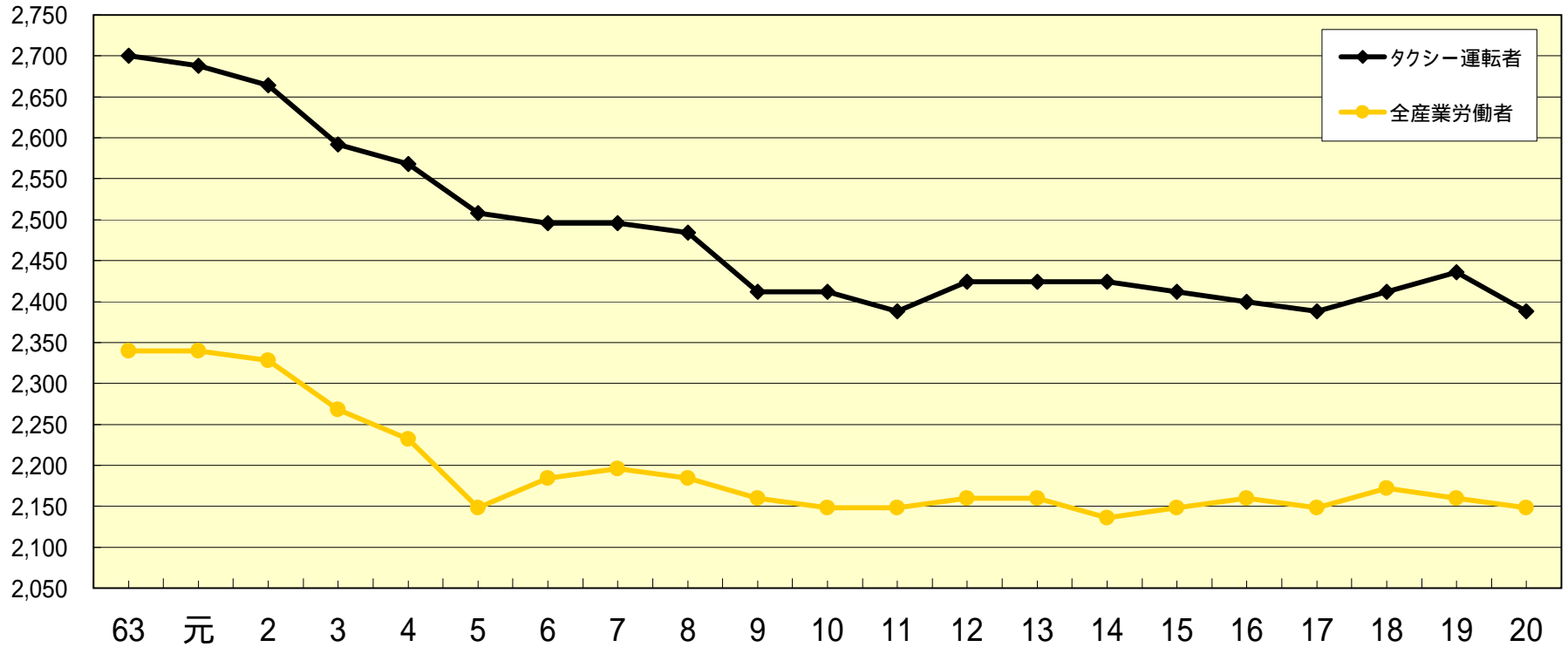
タクシー運転者平均年齢:56.7歳 (平成20年)

全産業労働者平均年齢:40.9歳 (平成20年)

資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」から推計



## タクシー運転者の年間総実労働時間の推移 (全国)



(単位:時間)

年	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
タクシー運転者	2,700	2,688	2,664	2,592	2,568	2,508	2,496	2,496	2,484	2,412	2,412	2,388	2,424	2,424	2,424	2,412	2,400	2,388	2,412	2,436	2,388
全産業労働者	2,340	2,340	2,328	2,268	2,232	2,148	2,184	2,196	2,184	2,160	2,148	2,148	2,160	2,160	2,136	2,148	2,160	2,148	2,172	2,160	2,148

タクシー運転者平均年齢:56.7歳 (平成20年)

全産業労働者平均年齢:40.9歳 (平成20年)

資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」から推計

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準  
関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（全国）

区 分		監 督 実 施 事 業 場 数 労 働 基 準 関 係 法 令 違 反 事 業 場 数 改 善 基 準 告 示 違 反 事 業 場 数		
		平成18年	平成19年	平成20年
トラック関係	一般貨物	2,642	2,483	2,470
		2,079 (78.7)	1,979 (79.7)	2,013 (81.5)
		1,578 (59.7)	1,538 (61.9)	1,596 (64.6)
	特定貨物	150	126	111
		107 (71.3)	97 (77.0)	89 (80.2)
		66 (44.0)	54 (42.9)	60 (54.1)
小 計	2,792	2,609	2,581	
	2,186 (78.3)	2,076 (79.6)	2,102 (81.4)	
	1,644 (58.9)	1,592 (61.0)	1,656 (64.2)	
バ ス 業	166	252	324	
	105 (63.3)	207 (82.1)	259 (79.9)	
	91 (54.8)	165 (65.5)	196 (60.5)	
ハイヤー・ タクシー業	932	712	667	
	784 (84.1)	611 (85.8)	588 (88.2)	
	493 (52.9)	384 (53.9)	370 (55.5)	
そ の 他	413	385	353	
	313 (75.8)	290 (75.3)	276 (78.2)	
	147 (35.6)	149 (38.7)	141 (39.9)	
合 計	4,303	3,958	3,925	
	3,388 (78.7)	3,184 (80.4)	3,225 (82.2)	
	2,375 (55.2)	2,290 (57.9)	2,363 (60.2)	

（注） 各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、（ ）内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合（％）及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合（％）である。

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準  
 関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（北海道）

区 分	監 督 実 施 事 業 場 数 労 働 基 準 関 係 法 令 違 反 事 業 場 数 改 善 基 準 告 示 違 反 事 業 場 数		
	平成18年	平成19年	平成20年
道路貨物運送業	160	146	147
	134 (83.8)	122 (83.6)	128 (87.1)
	97 (60.6)	99 (67.8)	104 (70.7)
ハイヤー・ タクシ-業	41	33	43
	38 (92.7)	27 (81.8)	34 (79.1)
	22 (53.7)	12 (36.4)	19 (44.2)
そ の 他	15	37	34
	13 (86.7)	36 (97.3)	30 (88.2)
	4 (26.7)	26 (70.3)	17 (50.0)
合 計	216	216	224
	185 (85.6)	185 (85.6)	192 (85.7)
	123 (56.9)	137 (63.4)	140 (62.5)

(注) 各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、( )内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合(%)及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合(%)である。

# 労働基準法等の概要

## 賃金に関する労働基準法の規定

賃金が確実に、また、労働者の生活を保障するに足りる程度に、労働者の手中に支払われることを確保するため、以下の規定が設けられている。

### 賃金の支払(第24条)

賃金の支払方法について、通貨払い・直接払い・全額払い・毎月払い・一定期日払いを規定

### 非常時払(第25条)

労働者の突発的な出費に対する支払期日前における既往の賃金の支払を規定

### 休業手当(第26条)

使用者の責めによる休業の場合における労働者の生活を保障するための休業手当の支払を規定

### 出来高払いの保障給(第27条)

出来高払制の労働者について、労働時間に応じ一定額の賃金を保障しなければならないことを規定

### 賃金額の最低基準(第28条)

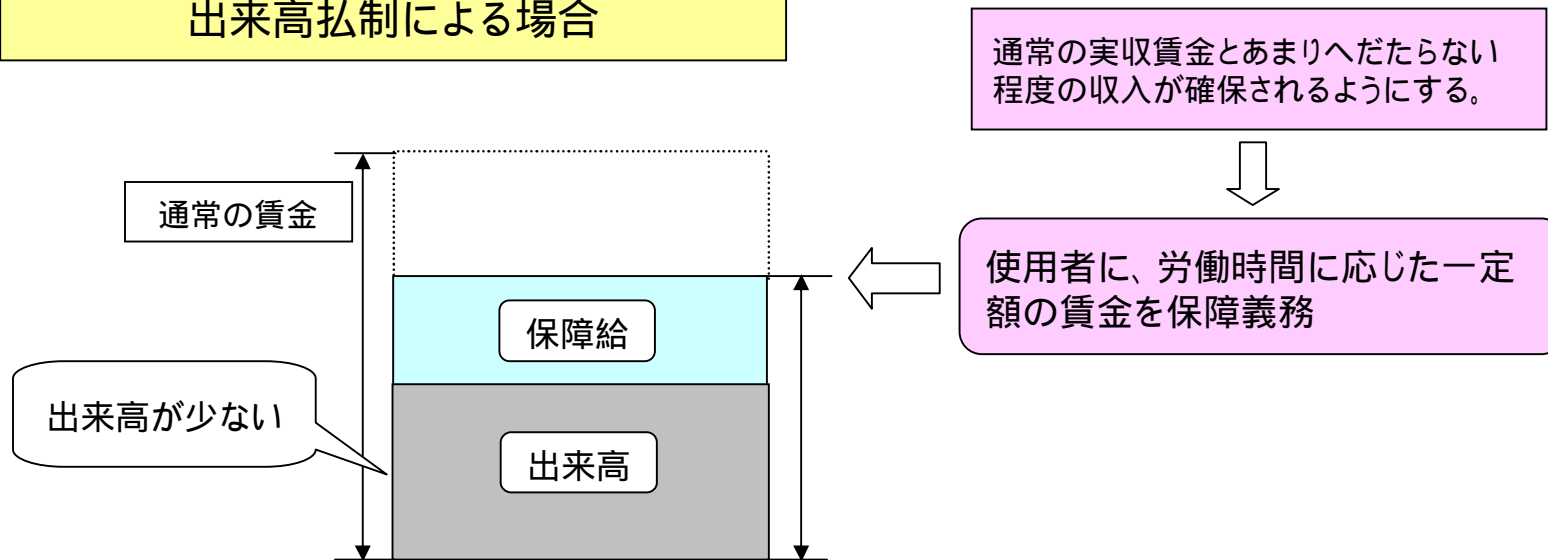
賃金額の最低基準については、最低賃金法の定めるところによることを規定

## 最低賃金とは

使用者は、最低賃金の適用を受ける労働者に対し、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならない(最低賃金法第4条第1項)

## 出来高払制の保障給に関する規定(労基法第27条)

### 出来高払制による場合

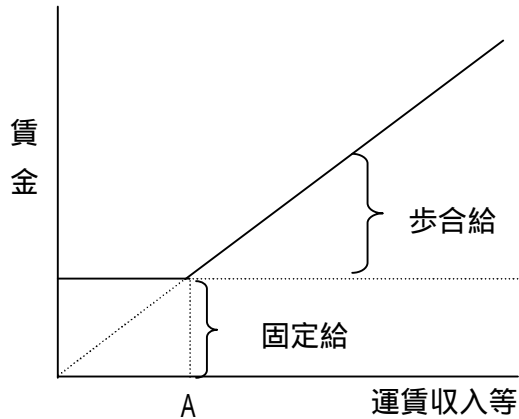


## 自動車運転者についての通達(平成元年基発第93号)

- 歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとすること。
- 歩合給制度のうち「累進歩合制度」は廃止するものとする。

# 歩合給制と最低賃金との関係

## 歩合給制の一例

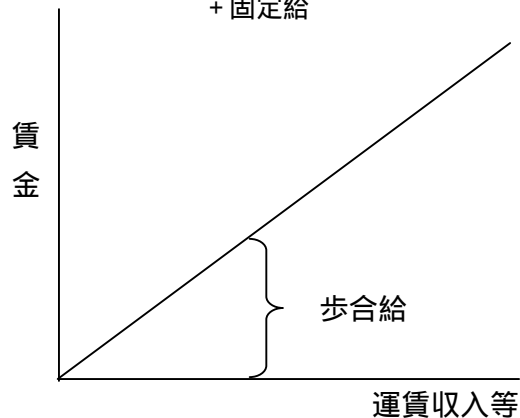


運賃収入等がA以下の場合

$$\text{賃金} = \text{固定給}$$

運賃収入等がAを超えた場合

$$\text{賃金} = \text{運賃収入等} \times \text{歩率(一定)} + \text{固定給}$$



$$\text{賃金} = \text{運賃収入等} \times \text{歩率(一定)}$$

タクシー運転者の賃金制度が歩合給制の場合であっても、賃金額を1時間あたりに換算した金額<sup>1</sup>が、都道府県ごとに定められた最低賃金額<sup>2</sup>を下回ることはできない。

1 出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって定められた賃金については、当該賃金算定期間(賃金締切日がある場合には、賃金締切期間。以下同じ)において出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって計算された賃金の総額を、当該賃金算定期間において出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって労働した総労働時間で除した金額(最低賃金法施行規則第3条第1項第5号)

2 例：東京791円、広島692円、福岡680円、沖縄629円(平成21年度)

ハイヤー・タクシー業における最低賃金法の違反率(平成20年)  
16.1%(全業種2.8%)

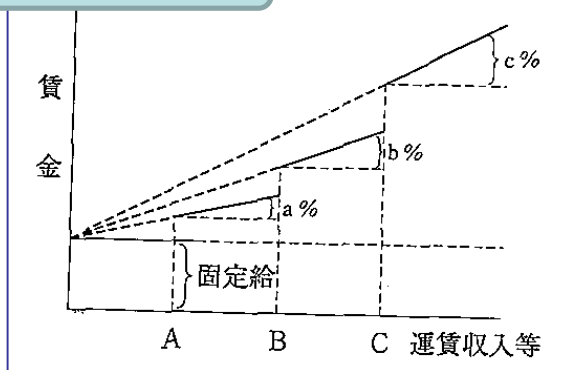
# 「累進歩合制度」について

➤ 「累進歩合制度」については、労働者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあることから、通達(平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」)に基づき廃止するよう指導を行っている。

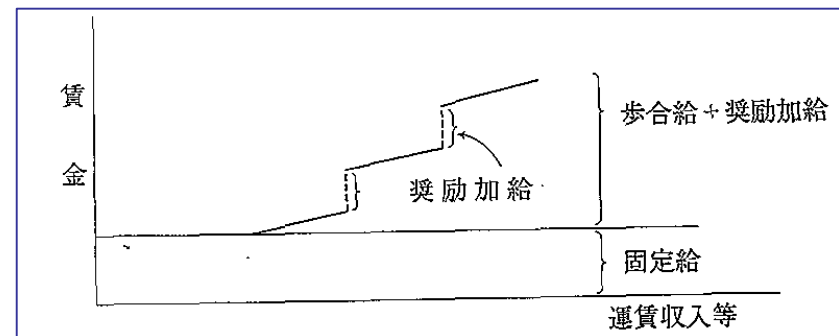
## 「累進歩合制度」として禁止している賃金制度

- 「累進歩合給」・・・ 水揚高等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減する制度( 1)
- 「トップ賞」・・・ 水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高を達成した者のみに支給する制度
- 「奨励加給」・・・ 水揚高を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達することにより一定額の加算を行う制度( 2)

### 1 累進歩合給



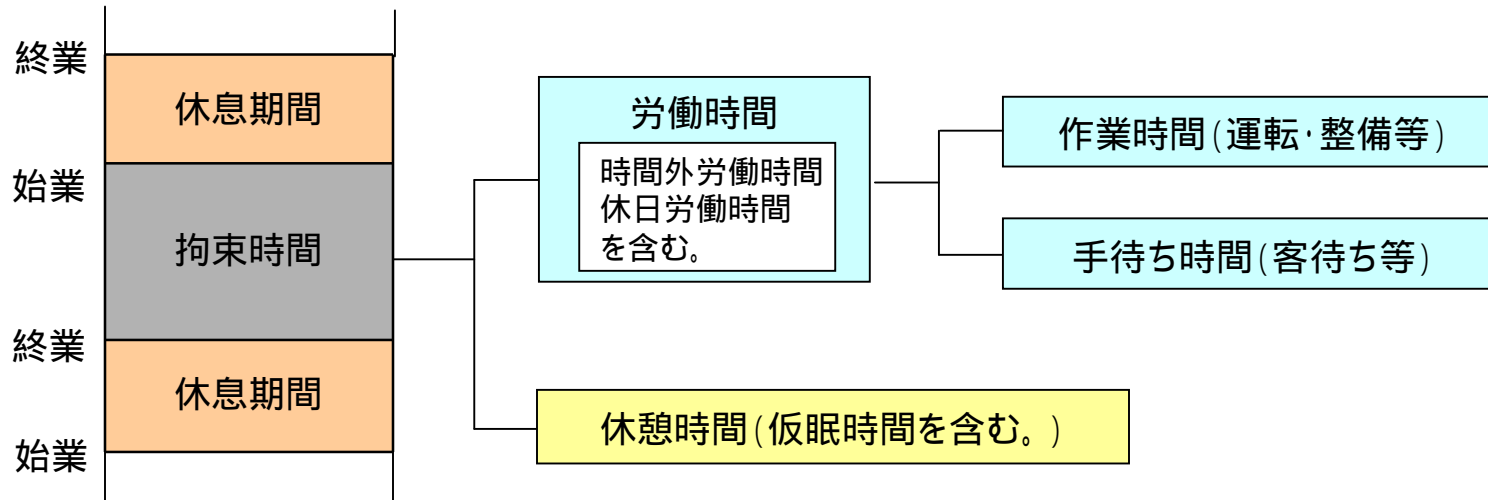
### 2 奨励加給





# 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)は、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るための拘束時間、休息期間等の基準を定めている。



改善基準の概要(タクシー関係)(抄)

## 1 拘束時間(始業から終業までの時間)

日勤勤務のタクシー運転者	
1か月	299時間
1日 原則	13時間
	(最大 16時間)

隔日勤務のタクシー運転者	
1か月	262時間
2暦日 原則	21時間

## 2 休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)

日勤勤務のタクシー運転者	
継続8時間以上	

隔日勤務のタクシー運転者	
継続20時間以上	

## 3 休日労働 2週間に1回

# タクシー運転者に関する労働条件確保改善対策について

## 1 監督指導の実施

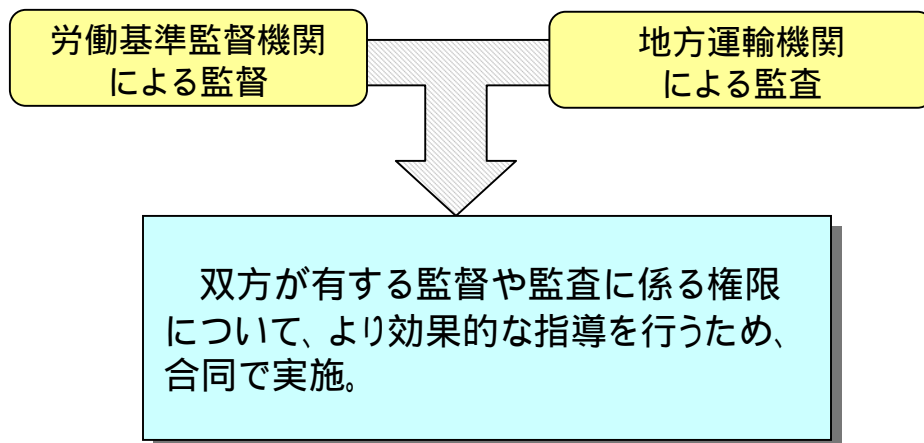
タクシー運転者の労働条件の確保・改善を図るため、タクシー事業者に対し重点的に監督指導を実施している。

監督指導において、労働基準関係法令違反が認められた場合には、その是正を指導するなど必要な措置を講じている。

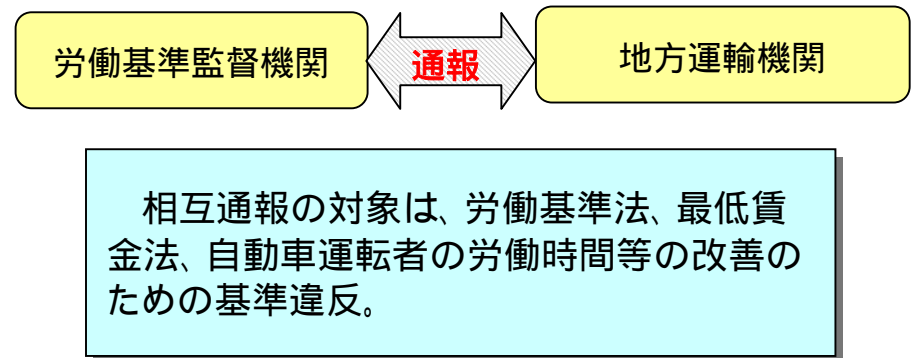
また、重大・悪質な事案については、司法処分を行うなど厳正に対処している。

## 2 国土交通省との連携強化

(1) 合同監督・監査の実施(平成18年4月より実施)



(2) 相互通報制度の運用



# ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(全国、平成20年)

## 1 労働基準関係法令の違反状況

1.監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 の違反事 業場数	主要違反事項		
		労働時間	休日	割増賃金
667 (100.0)	588 (88.2)	375 (56.2)	54 (8.1)	189 (28.3)

- (注) 1 「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。  
 2 「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。  
 3 ( )内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

## 2 改善基準告示の違反状況

監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
667 (100.0)	370 (55.5)	247 (37.0)	280 (42.0)	118 (17.7)	55 (8.2)

- (注) 1 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。  
 2 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。  
 3 ( )内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

# ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(北海道、平成20年)

## 1 労働基準関係法令の違反状況

監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 の違反事 業場数	主要違反事項		
		労働時間	休日	割増賃金
43	34	20	3	19
(100.0)	(79.1)	(46.5)	(7.0)	(44.2)

- (注) 1 「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。  
 2 「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。  
 3 ( )内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

## 2 改善基準告示の違反状況

監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
43	19	14	18	5	3
(100.0)	(44.2)	(32.6)	(41.9)	(11.6)	(7.0)

- (注) 1 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。  
 2 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。  
 3 ( )内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

## 函館交通圏タクシー特定地域協議会地域計画 素案

### 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

#### 適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

（「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」平成21年9月29日付け国土交通省告示第1036号抄）

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っ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み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み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。

#### 1. 函館交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

函館交通圏におけるタクシーは、道南の中心都市である函館市（編入前の旧南茅部町を除く。）と北斗市、七飯町において、一定の路線と時間に輸送サービスを提供するいわば線的な大量輸送機関であるJRや市電、バスに対し、個々の利用者のニーズに応じ、機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担当している。

また、深夜、早朝などの時間を選ばず、いつでも誰でもが利用できるという優れた特性を有しており、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。

特に函館交通圏においては、高齢化が進行する一方で、坂の多い地域もあることから、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、買物代行や薬の代理取得等の「便利屋タクシー」といったサービスも利用者に喜ばれている。

また、1日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、子供たちの安全を見守り、コンビニなどのパトロールを実施し、また、警察と連携を図りドライブレコーダー等を活用して犯罪抑止、事件早期解決に協力するなど、お年寄り、子供、女性、体の不自由な方々にも安心して利用できる地域公共交通機関としての使命を果している。

函館交通圏における、平成20年度の法人タクシーの輸送人員は、8,322千人

であり、路線バスの同7,876千人、市電の同6,378千人とともに、地域住民や旅行者の移動手段の重要な一翼を担っている。

## 2. タクシー事業の現況

### (1) タクシー需要の減少

函館交通圏における平成20年度の法人タクシーの輸送人員は8,322千人となっており、輸送人員が最も多かった平成元年度の18,864千人と比べると約56%減少し、規制緩和前の平成13年度の9,974千人と比べても約17%減少しており、長期的に減少傾向にある。

特に、平成20年秋の金融危機を発端とした世界同時不況により、平成21年10月の輸送人員は643千人と、前年同期比で約5.5%減少しており、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) 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

平成14年2月の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行による需給調整規制の廃止を契機として、函館交通圏においては新規参入事業者の増加及び既存事業者も含めた増車が行われてきた。

タクシー法人事業者数及び車両数は、平成14年2月の規制緩和時で18事業者、927両であったのに対し、平成20年度末では23事業者、981両と、車両数で5.8%増加した。

その後、一部事業者の減車に向けた自主的取組みが行われ、車両数は平成21年9月末では953両となった。(函館運輸支局資料)

平成21年12月18日開催の第1回協議会において、北海道運輸局函館運輸支局が適正と考えられる車両数として、平成21年9月末車両数953両と比較した3ケース〔実車率を30%、31.64%(平成13年度実績値)、35%と設定した場合の車両数として、それぞれ780両、740両、669両〕を示したところであるが、現状の車両数とは大幅な差が認められるところである。

### (3) 収益基盤の悪化

函館交通圏においては、タクシー需要が大きく減少している一方で、供給されるタクシー車両は増加した結果、法人タクシーの平成20年度の輸送実績を平成13年度と比較すると、実働1日1両当たりの走行キロは231kmから195kmへ、実車率は31.64%から27.04%へ、実働率は95.34%から92.68%へと、いずれも低下しており、実働1日1両当たりの運送収入(税込み。以下同じ。)も25,680円から18,735円へと27.0%低下している。

さらに、平成21年10月の実績では、実車率26.07%、実働率93.06%、実働1日1車当たりの運送収入17,829円と、輸送実績は一層悪化している。

また、全社の総年間運送収入は平成元年度をピークにほぼ毎年度減少しており、平

成20年度実績では、平成元年度と比べて45%、平成13年度と比べて20%それぞれ減少している。(函館運輸支局資料)

標準的な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、運送経費については、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年54.8円/リットルから平成20年84.7円/リットル)や安全対策等の経費の増大等により年々悪化傾向にあり、平成20年度の収支状況は、23事業者のうち14事業者が経常赤字を計上している。

さらに、平成21年度においても、4月～12月の総運送収入は対前年同期比で7%減の落込みとなっており、更なる収支悪化が見込まれる。

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、現下の収支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

タクシー1両当た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、函館交通圏のタクシー運転者の平均年収は、規制緩和前の平成13年度には220万円だったものが、平成20年度には176万円まで低下している。(函館運輸支局資料)

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、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、タクシー運転者は半分にも満たない213万円となっている。(厚生労働省賃金構造基本統計調査)

このことから、現状の賃金水準では、タクシー運転者の生活の維持がままならない状況となっていることが伺えるほか、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を作っており、次に述べる運転者の高齢化を招く大きな要因となっている。

#### (5) 運転者の高齢化

函館交通圏のタクシー運転者の平均年齢は57.3歳と、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、14.6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。

また、年間労働時間についても、全産業平均が2,208時間であるのに対して、北海道のタクシー運転者は2,244時間と長くなっている。(函館地区ハイヤー協会調査及び賃金構造基本統計調査)

低賃金と長時間労働などにより、若年層からの職業としてタクシー運転手となることが敬遠されている一方、タクシー労働者は高齢者が多く、他業種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

函館交通圏におけるタクシーが関係した交通事故(タクシーが第一当事者となったもので、自動車事故報告規則に定められた死亡又は重傷者の生じた事故)は、規制

緩和後増加傾向にはないものの、供給過剰によりタクシー需要の減少傾向に歯止めがかからず、限られた利用者の奪い合いなどにより、運転手の質の低下、事業者の法令遵守の欠如、交通問題の発生など憂慮すべき状況となっている。

また、以前から指摘をされている繁華街や観光スポットにおける違法駐車の実態は依然として改善が見られず、現在も多くの苦情が寄せられている状況にある。

#### (7) 函館交通圏におけるタクシー業界の取組み

マイカーの増加、長期的な経済の低迷から、タクシー需要が年々減少しており、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・高齢化社会を迎えて、ドア・ツー・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いるところである。

タクシーは地域住民の重要な移動手段として、地域の公共交通を担う使命と責任を負い、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や、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを展開してきた。

まず、利用者利便の向上への取組みとして、無線のデジタル化やGPSを利用した配車システムによる効率の良い配車体制の確立、禁煙タクシーの導入、深夜乗合タクシーの運行、移動制約者等への対応として福祉タクシー（バリアフリー法に対応したリフト式車両を含む）の導入、介護ヘルパーの養成、介護タクシーの充実などを図っている。

次に、地域の安全・安心への取組みとして、110番協力タクシー、SOS 救援タクシー、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北海道警察函館方面本部との防犯協定の締結、高齢者等への買物代行などを行うタクシー救援事業など地域社会へ貢献する取組みを実施している。

安全対策としては、交通安全、事故防止のための取組みとして、「運輸安全マネジメント」の徹底、NASVA ネットの活用、ハイヤー協会及び関係機関による街頭監視活動の強化により違法行為の撲滅、交通事故防止を図っている。

さらに、運転者の労働条件の改善及び違法行為の撲滅に向けて、タコグラフの活用による厳格な労働時間の管理、最低賃金違反やダンピングなどの法令違反防止のための講習会の実施、適性診断結果に基づく運転者個別管理の徹底などの取組みを行っているほか、運転者の高齢化対策として、健康管理や安全対策の充実強化にも取り組んでいる。

このほか、日本有数の観光都市である函館で事業を営む者として、お客様に対してホスピタリティ（おもてなしの心）の意識向上を図るため、毎年接遇研修を開催している。

#### (8) まとめ

このように、函館交通圏におけるタクシー事業が直面する需要の低迷と供給過剰、それに伴う運転者の労働環境の悪化、違法駐車が増加など様々な問題が顕在化する中



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り、さらなる創意工夫と需要喚起の方策が必要と考えられるが、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すためには、まずは供給過剰を解消することが肝要と思われる。

### 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していく必要がある。

#### (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、一大観光都市である函館市において、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として、今後とも「安全・安心で良質なサービス」の提供が強く求められている。

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、輸送の安全を確保するとともに、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を始めとしたサービス向上への更なる取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

タクシーがより良いサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成が何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入職者に対する充実した教育、養成を行う環境を整備することが必要である。

#### (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・安心への取り組みとしての防犯対策や交通安全への貢献、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、収支バランスのとれた事業経営を構築していくことが重要であることから、供給過剰の解消に向けた取組みを行う必要がある。

## 地域計画の目標

地域計画の目標（「基本方針」抄）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う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、適正化及び活性化の推進に関する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 タクシー労働者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ 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。

### 1. タクシーサービスの活性化

地域公共交通機関であるタクシーに求められているサービスは、「安全・安心で良質なサービス」を提供することである。そのため、タクシー事業者間で適切な連携、共同事業を実施する一方、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。

新たな需要喚起については、高齢化社会、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組みを行うものとする。具体的には、ユニバーサルデザイン車両の導入、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ものとする。

函館市の主要産業である観光への対応として、タクシー業界として観光施策に積極的に協力し観光都市函館を支えるとともに、タクシー事業面でも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及び接客マナーの向上、観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入等によりタクシーによる観光サービスの充実を図ることとする。

### 2. 事業経営の活性化、効率化

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組みを積極的に強化し活性化するとともに、事業経営の効率化を図ることと

する。

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、管理を行うこととする。

具体的には、隔日制又は1車2人制勤務による効率的な車両運用により、1両当たりの生産性を向上させることとする。

### 3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー事業者は労働関係法令等の遵守はもとより、タクシー運転者の労働条件の悪化を防止し、賃金、労働時間の条件に関し、北海道の全産業男子労働者平均に引き上げることを目標とする。

具体的には、賃金面では、平成20年度で北海道のタクシー運転者で年間275万円ある全産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

### 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）、活用（個人タクシー）や優良乗り場の設置など、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を選択できる環境を整備する。

### 5. 交通問題、環境問題、都市問題の改善

現在、函館駅前・大門地区、本町地区などで生じている乗車待ちタクシー等による違法駐停車等の問題を改善し、一般交通や歩行者の安全の確保及び地域の経済活動に配慮した改善策を推進する。

### 6. 供給抑制

現在の諸問題は、函館交通圏のタクシーが供給過剰にあることを原因であることは否めない。

平成21年12月18日の第1回協議会において、北海道運輸局函館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、780両（実車率30%）、740両（実車率31.64%）、669両（実車率35%）であり、この車両数は「特定特別監視地域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 最終改正 平成20年7月11日付け国自旅第148号）に基づく基準車両数1,031両と比べて24.3%～35.1%の乖離があるところである。また、平成21年9月30日現在の車両数953両とも大幅に差が認められるところである。

従って、関係者は、供給過剰な状態の解消に努めるべきである。

各タクシー事業者が、適正車両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必要がある。

#### 7. 過度な運賃競争への対策

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、適切に対応するものとする。

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必要がある。

## 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

「基本方針」抄

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。

### 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 タクシー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輸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ー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、タクシー事業者が常にタクシー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

タクシー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ー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。

### 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】

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、法人協会、個人組合

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、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

短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者への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

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の促進

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定制度（仮称）の導入

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

電子マネー、クレジットカード、IC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】

情報提供などのためのHPの開設、Webサイトの構築

実施主体：法人協会

実施時期：短期

事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

日勤勤務（1車1人）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

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】

市場調査、マーケティング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

デジタル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

日勤勤務（一車一人）から隔日勤務への転換等による長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入

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

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

【その他の事業】

タクシー乗り場の整備・拡充

実施主体：自治体、法人協会

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

函館駅前・大門地区、繁華街、大型スーパー等における混雑地域における違法駐車  
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、警察、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

ハイブリッド車、EV 車等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

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

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

#### 【その他の事業】

タクシープールの整備

実施主体：法人協会、個人組合、自治体、運輸支局

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：法人協会、タクシー事業者、自治体、運輸支局

実施時期：短期

優良タクシー乗り場の設置の検討

実施主体：法人協会、タクシー事業者、個人組合、自治体、運輸支局

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、函館交通圏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、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、函館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、検査、処分その他の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。

以 上

# 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 = 平成20年度の実績年度の総実車キロ × 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 次式により算定

適正と考えられる車両数

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

実車率については、以下の数値を使用して算出した。

30%

31.64% (平成13年度実績値)

35%

参考 平成元年度実績値 43.44% 平成20年度実績値 27.04%

実車率「30%」を適用した場合……………算定結果 780両

実車率「31.64%」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

## 適正車両数の算定方法について(第1回協議会補足資料)

例)実車率31.64%を適用した場合の適正車両数740両の算出方法

### <手順1> 需要量(=年間推計総実車キロ)の算出

「需要量」は、実際に客を乗せて運送した(=実際に需要に応えている状態)全てのタクシーの1年間の距離の累計(総実車キロ)の数値を使用して算出する。

算出にあたっては、直近年度(平成20年度)の実績値に対前年度比を乗じて、年間推計値を算出する。

$$\text{需要量} = \text{平成20年度の総実車キロ} \times (\text{平成20年度の総実車キロ} \div \text{平成19年度の総実車キロ})$$

$$16,196,625 = 17,902,151 \times (17,902,151 \div 19,787,271)$$

### <手順2> 適正と考えられる車両数(適正車両数)の算出

1日あたりの推計平均実在車両数(実際に保有している車両数)を算定。すなわちこの数値が必要(適正)な車両数ということになる。

$$\text{需要量} \div \frac{\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率実績値}}{\text{過去5年間の平均延実働車両数}} \div 365 \text{日} \div \text{実働率}(90\% \text{固定}) = \text{適正車両数}$$

$$16,196,625 \div 66.59 \div 365 \div 0.9 = 740$$

- 1 66.59 について・・・過去5年間における1日1車あたり平均走行キロを算出し、そのうち何キロ実車走行するのが適正かを算出している。

$$\frac{\text{過去5年間の平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率実績値}}{\text{過去5年間の平均延実働車両数}} = \frac{71,494,613 \times 0.3164}{339,704} = 66.59$$

2 需要量(1年間の全てのタクシーの総実車キロ)	16,196,625km	...
1日1車あたりの走行キロ(過去5年間平均)	210.46km	...
適正と考える実車率(平成13年度の実績値)	31.64%	...
1日1車あたりの適正と考える実車キロ( × )	66.59km	...
1年間に必要な実働車両数( ÷ )	243,229両	...
1日に必要な実働車両数( ÷ 365)	666.38両	...
実在車両数[適正車両数]( ÷ 実働率(0.9))	<b>740両</b>	

(参考)

$$\text{実働率} = \text{延実働車両数} \div \text{延実在車両数} \times 100$$

$$\text{実車率} = \text{実車キロ} \div \text{走行キロ} \times 100$$

函館運輸支局管内 実車率、運送収入とも低迷続き

# タクシー過剰 解消へ本腰

タクシー台数の過剰解消策を話し合う函館交通圏タクシー特定地域協議会が18日に発足する。10月に施行されたタクシー事業適正化・活性化特別措置法に基づく措置。協議会では、運転手の適正な待遇確保のためタクシーの適正台数や活性化策について検討する。  
(安本浩之)

## 地域協あす発足 適正台数検討へ

協議会は函館運輸支局、渡島支庁、函館地区ハイヤー協会、函館個人タクシー協同組合など12機関で構成。来年春をめどに適正台数や運賃などを盛り込んだ地域計画を策定する方針。道内では函館を8地域に協議会が設置される。函館運輸支局によると、2008年度末の函館交通圏(旧南茅部町を除く函館市、北斗市、七飯町)の法人タクシーは981台。実車率は98.1%。実車率は27%、1日あたり1万8735円。2002年2月の規制緩和

法人タクシーの実車率、運送収入はともに最低で、タクシーの台数過剰により、運送収入が減る傾向が顕著となっている。  
函館運輸支局は「供給過剰による弊害が出てきているので、解消策を話し合いたい」。

函館地区ハイヤー協会は「協議会では需要喚起策についても、斬新な意見が出てほしい」としている。

函館交通圏(旧南茅部町を除く函館市、北斗市、七飯町)の法人タクシー台数と運送収入の推移 ※いずれも数字は年度末

