

函館交通圏タクシー特定地域協議会地域計画

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. 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、移動制約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、事件の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たしている。

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。（函館運輸支局及び函館市交通局資料）

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、長期に渡り減少傾向にある。

特に、平成20年秋の金融危機を発端とした世界同時不況などの影響を受け、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。（函館地区ハイヤー協会調査）

(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。(函館運輸支局資料)

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、3ケース〔実車率を30%、31.64%(平成13年度実績値)、35%にしたときの車両数として、それぞれ780両、740両、669両〕を公表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。

(函館運輸支局資料)

(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。(函館運輸支局資料)

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。(函館地区ハイヤー協会調査)

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/ℓから平成20年84.7円/ℓ)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%の落込みとなっており、更なる収支悪化が見込まれる。(函館地区ハイヤー協会調査)

このように、タクシー事業の経営は非常に厳しく、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、運転者の賃金の低下を招き、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、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、タクシー運転者のそれは半分にも満たない賃金となっている。(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) 運転者の高齢化と長時間労働

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。(函館地区ハイヤー協会調査)

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。(賃金構造基本統計調査)

タクシー運転者の労働条件は低賃金と長時間労働であるため、若年の新規労働者の入職は減少している。一方、その多くは高齢者で成り立っており、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を生じた事故)は、規制緩和後増加傾向にはないものの、供給過剰によるタクシー需要の減少傾向には歯止めがかからず、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

マイカーの増加や長引く経済不況の波を受け、タクシー需要は年々減少傾向にある。一方、少子・高齢社会を迎えて、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、厳しい経営環境下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・合理化に加え、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た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る違法行為の撲滅、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、お客様に対するホスピタリティ（おもてなしの心）の意識向上を図るため、毎年接客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を喚起する新たなサービスの創設等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

(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努め、利用者に対する接客を始めとしたサービス向上に向けた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、CO2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・安心への取組みとしての防犯対策の強化、タクシーの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

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、障がい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については、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強化するとともに、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と、当面、平均年収を通常勤務者の場合で240万円程度に引き上げ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が主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公表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

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及び「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：中期

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等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：中期

【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、大型スーパー等周辺の混雑地域における違法駐車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

タクシー乗り場及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積極的に特定事業と相まった減車等の事業再構築についても検討し、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、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