

## 苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱(案)

制定平成 年 月 日

## (目的)

第1条 苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会(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、苫小牧交通圏(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、次に掲げる者とし、任期は平成24年9月30日までとする。

- 1 法第8条第1項に掲げる者
  - (1) 北海道運輸局室蘭運輸支局長

(2) 関係地方公共団体の長

苫小牧市長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

苫小牧地区新6社ハイヤー協会会長又はその指名する者

苫小牧タクシーチケットサービス代表又はその指名する者

苫小牧個人タクシー協同組合理事長又はその指名する者

タクシー事業者(タクシー協会等に所属している者を除く。)

(4) 労働組合等

北海道地方交通運輸産業労働組合協議会(交通労連)北海道総支部ハイタク部会を代表する者又はその指名する者

(5) 地域住民

苫小牧消費者協会会長又はその指名する者

2 法第8条第2項に掲げる者(構成員として加えることができる者)

(1) 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

(2) 学識経験を有する者

(3) その他協議会が必要と認める者

北海道札幌方面苫小牧警察署長又はその指名する者

北海道労働局苫小牧労働基準監督署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 協議会に事務局を設置する。

6 協議会には、議事の円滑な進行を図るため、協議会の構成員の中から座長をおくことができる。

7 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) 会長及び座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。

北海道運輸局室蘭運輸支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。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員(関係行政機関を除く。)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うち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(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、地域計画の作成後は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。

## 第1回

# 苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

平成21年12月22日(火)

於：苫小牧港湾合同庁舎会議室



## 目次

|   |      |
|---|------|
| 資料2 「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<br>関する特別措置法」について | P 1  |
| 制定の背景・目的  |      |
| 特措法の概要  |      |
| 協議会について   |      |
| 地域計画について  |      |
| 特定事業について  |      |
| 資料3 タクシー事業の概要   | P 8  |
| タクシー事業について  |      |
| タクシー事業に関する現行制度の概要                                     |      |
| タクシー運賃の設定方法について                                       |      |
| 資料4 苫小牧交通圏のタクシー事業の現況                                  | P 11 |
| 資料5 苫小牧交通圏の適正と考えられる車両数                                | P 18 |

# 「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……道内では札幌交通圏ほか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

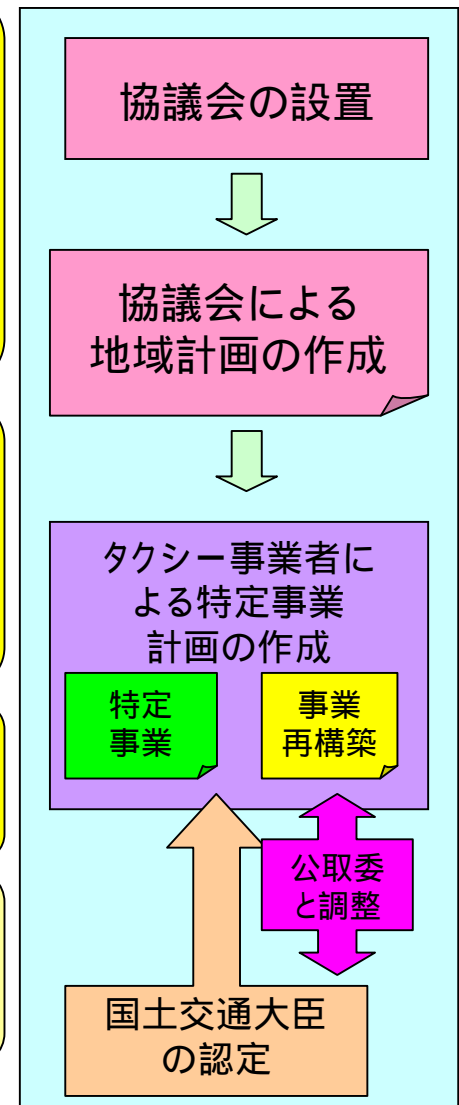
特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、地域計画に即してタクシー事業者の適正化及び活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための計画(特定事業計画)を作成し、国土交通大臣の認可を受けることができる。特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(事業再構築)について定めることができる。

## 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

## 地域計画に記載する事項について（続き）

### 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  
光ルートで低運賃  
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



# タクシー事業に関する現行制度の概要

## 参入面等(下線は苫小牧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。



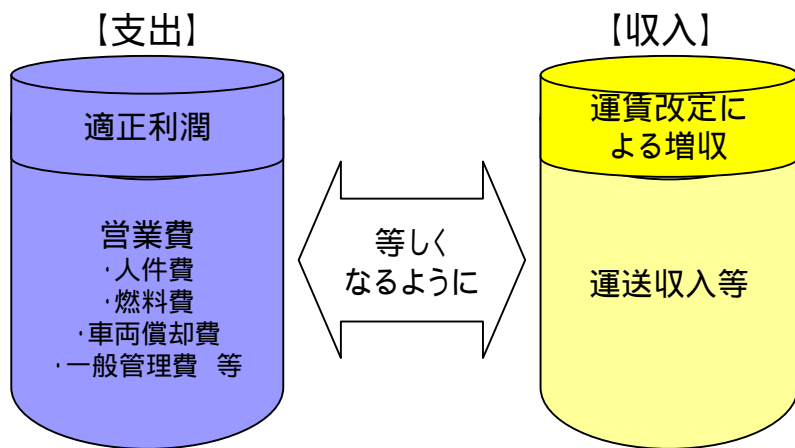
# タクシー運賃の設定方法について

## 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。



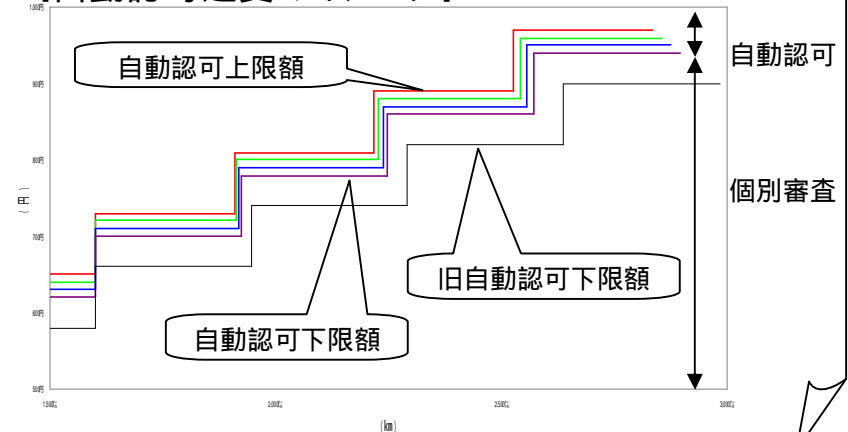
## 2. 自動認可運賃制度の概要

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5.5%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】



## 苫小牧交通圏について

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つのブロックが定められている。

### 【営業区域】

苫小牧交通圏 とは 苫小牧市及び白老町

### 【運賃ブロック】

北海道C地区

### 【事業者数】

法人：9事業者 個人：31事業者 (平成21年3月31日現在)

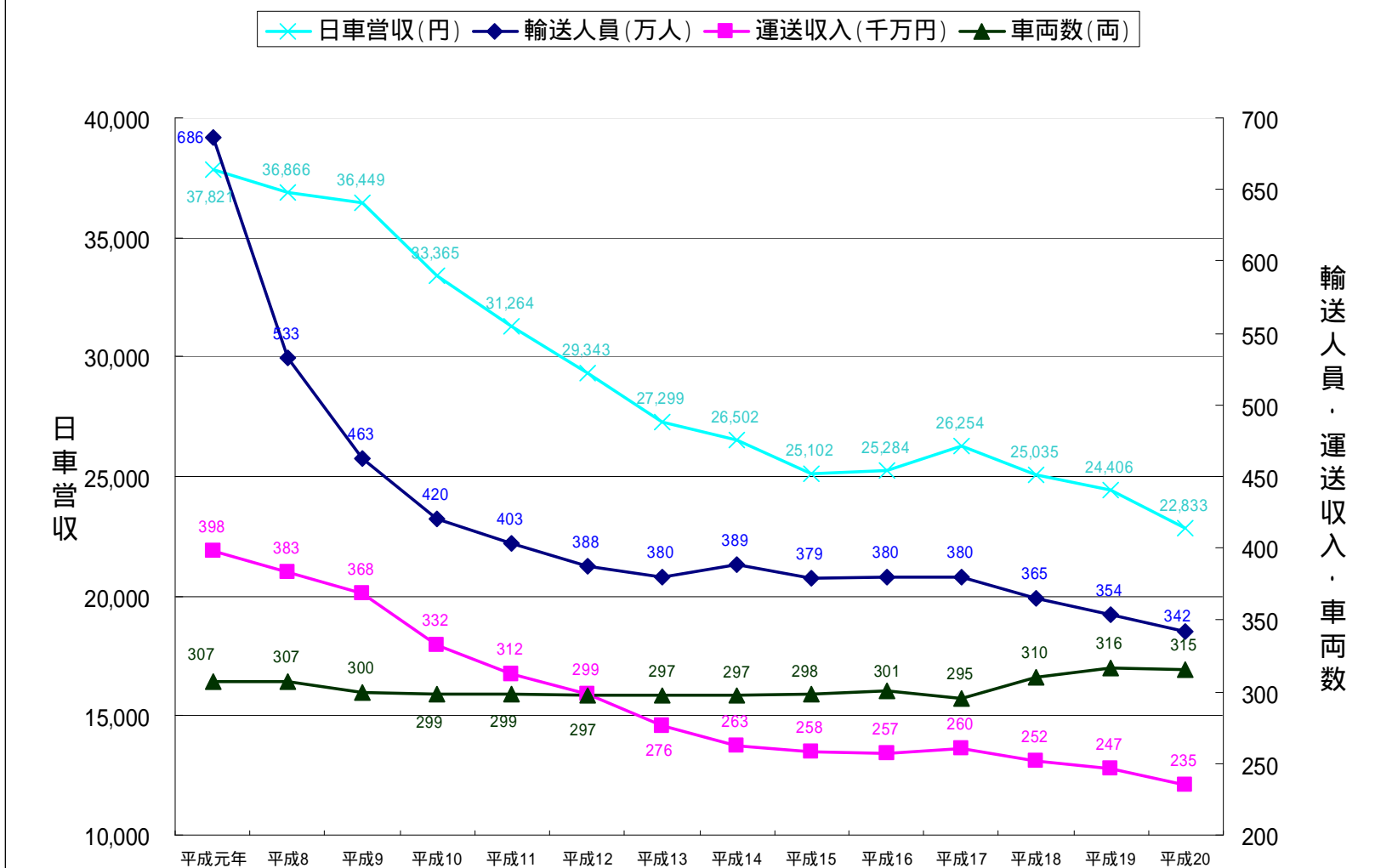
### 【車両台数数】

法人：315両 個人：31両 (平成21年3月31日現在)

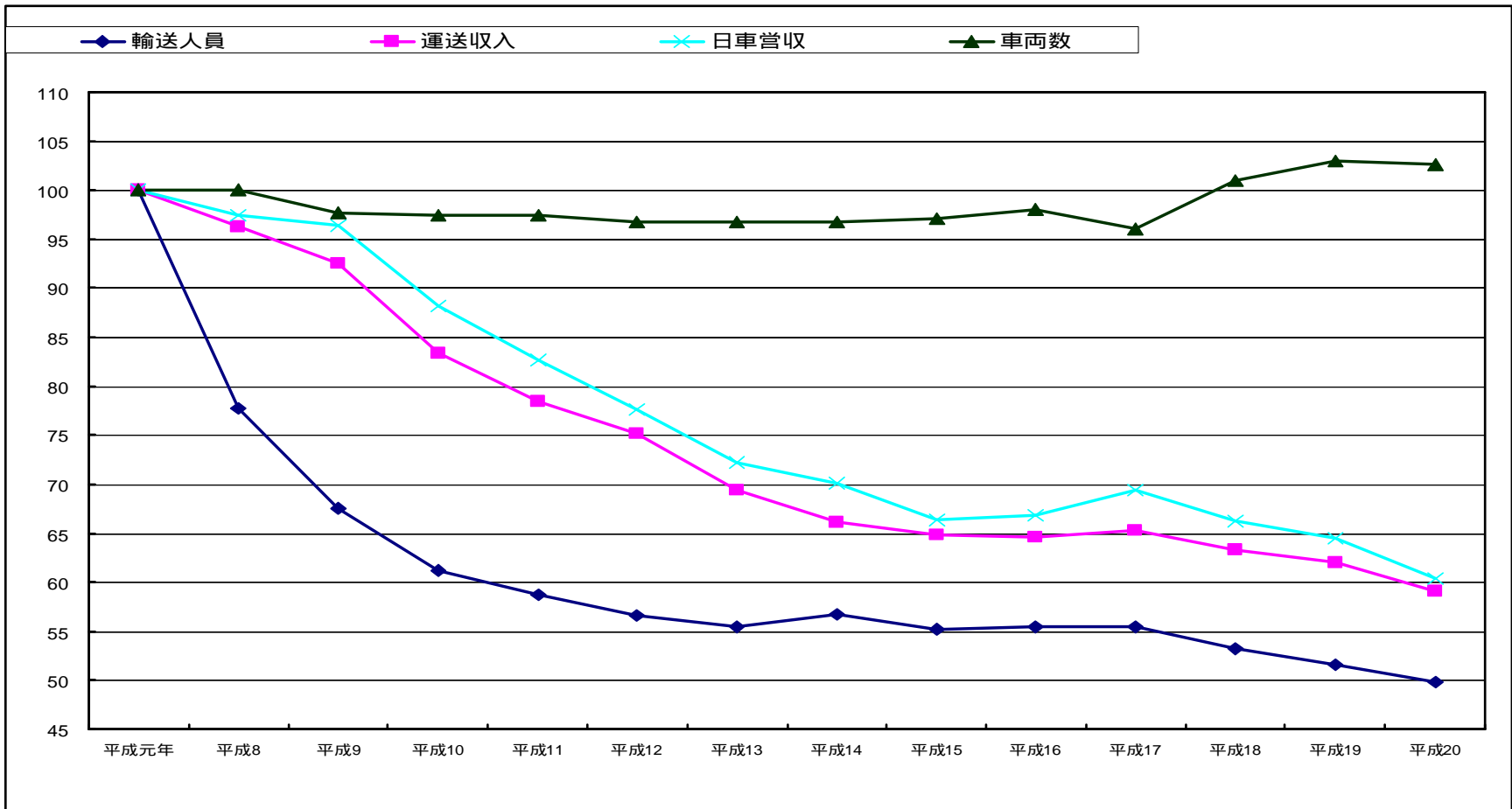


# 輸送実績の推移

## 苫小牧交通圏の日車營收等の推移(法人タクシー)



## 苫小牧交通圏におけるタクシーの事業者数等の推移 (H1 = 100)



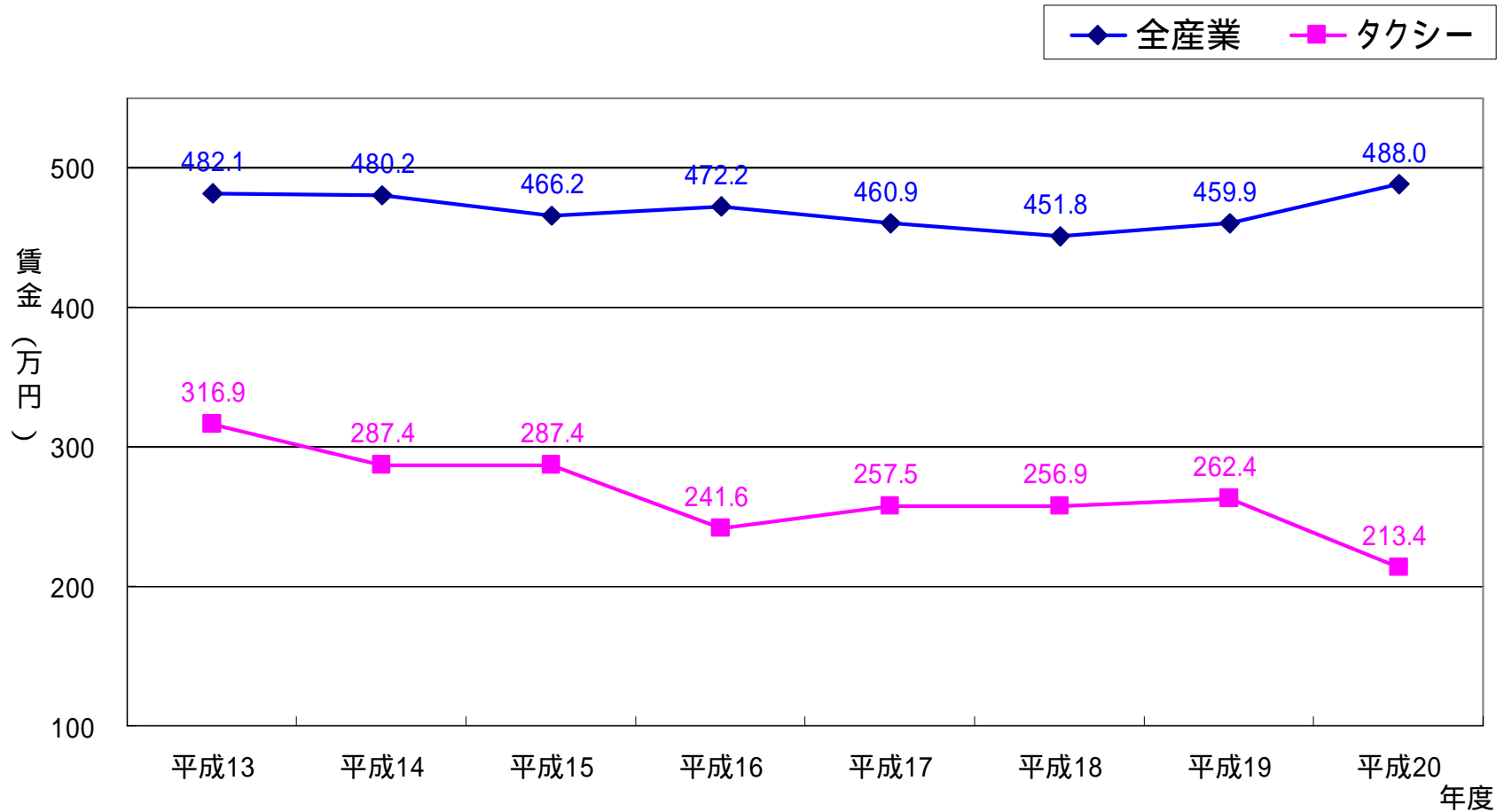
# 輸送実績の推移

## 苫小牧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<br>(両)             | 延実働車両数<br>(両)            | 実働率<br>(%) | 実車キロ                       |            |                       | 輸送回数                       |                       | 運送収入                       |                         |
|-------|---------------------------|--------------------------|------------|----------------------------|------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------------|
|       |                           |                          |            | 実車キロ(km)                   | 実車率<br>(%) | 1日1車<br>当り(km)        | 輸送回数(回)                    | 1日1車<br>当り(回)         | 運送収入(千円)                   | 1日1車<br>当り(円)           |
| 昭和60年 | 111,690                   | 108,310                  | 97.0       | 14,186,977                 | 35.0       | 131.0                 | 4,628,020                  | 42.7                  | 3,742,674                  | 34,555                  |
| 平成元年  | (100)<br>111,690          | (100)<br>105,213         | 94.2       | (100)<br>15,047,334        | 39.4       | (100)<br>143.0        | (100)<br>4,634,208         | (100)<br>44.0         | (100)<br>3,979,325         | (100)<br>37,822         |
| 平成8年  | 112,055                   | 104,004                  | 92.8       | 12,244,022                 | 37.0       | 117.7                 | 3,516,404                  | 33.8                  | 3,834,272                  | 36,867                  |
| 平成9年  | 110,646                   | 100,948                  | 91.2       | 11,068,955                 | 35.8       | 109.7                 | 3,183,871                  | 31.5                  | 3,679,466                  | 36,449                  |
| 平成10年 | 109,321                   | 99,552                   | 91.1       | 9,846,380                  | 33.7       | 98.9                  | 2,948,972                  | 29.6                  | 3,321,565                  | 33,365                  |
| 平成11年 | 109,406                   | 99,658                   | 91.1       | 9,126,536                  | 32.1       | 91.6                  | 2,765,377                  | 27.7                  | 3,115,722                  | 31,264                  |
| 平成12年 | 108,677                   | 101,909                  | 93.8       | 8,729,844                  | 31.0       | 85.7                  | 2,653,993                  | 26.0                  | 2,990,354                  | 29,343                  |
| 平成13年 | (97)<br>(100)<br>108,305  | (96)<br>(100)<br>101,237 | 93.5       | (57)<br>(100)<br>8,599,929 | 31.5       | (59)<br>(100)<br>84.9 | (56)<br>(100)<br>2,595,980 | (58)<br>(100)<br>25.6 | (69)<br>(100)<br>2,763,619 | (72)<br>(100)<br>27,299 |
| 平成14年 | 108,405                   | 99,329                   | 91.6       | 8,618,686                  | 32.2       | 86.8                  | 2,627,598                  | 26.5                  | 2,632,452                  | 26,502                  |
| 平成15年 | 108,915                   | 102,621                  | 94.2       | 8,314,005                  | 31.7       | 81.0                  | 2,546,956                  | 24.8                  | 2,576,001                  | 25,102                  |
| 平成16年 | 108,770                   | 101,619                  | 93.4       | 8,277,350                  | 31.4       | 81.5                  | 2,526,357                  | 24.9                  | 2,569,381                  | 25,284                  |
| 平成17年 | 110,394                   | 98,963                   | 89.6       | 8,397,800                  | 32.0       | 84.9                  | 2,529,708                  | 25.6                  | 2,598,249                  | 26,255                  |
| 平成18年 | 110,808                   | 100,573                  | 90.8       | 8,157,069                  | 32.7       | 81.1                  | 2,452,551                  | 24.4                  | 2,517,861                  | 25,035                  |
| 平成19年 | 114,178                   | 101,079                  | 88.5       | 8,006,112                  | 32.0       | 79.2                  | 2,374,384                  | 23.5                  | 2,466,887                  | 24,406                  |
| 平成20年 | (103)<br>(106)<br>115,303 | (98)<br>(102)<br>102,787 | 89.1       | (50)<br>(88)<br>7,542,718  | 30.6       | (51)<br>(86)<br>73.4  | (49)<br>(88)<br>2,286,601  | (51)<br>(87)<br>22.2  | (59)<br>(85)<br>2,346,898  | (60)<br>(84)<br>22,833  |

# 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

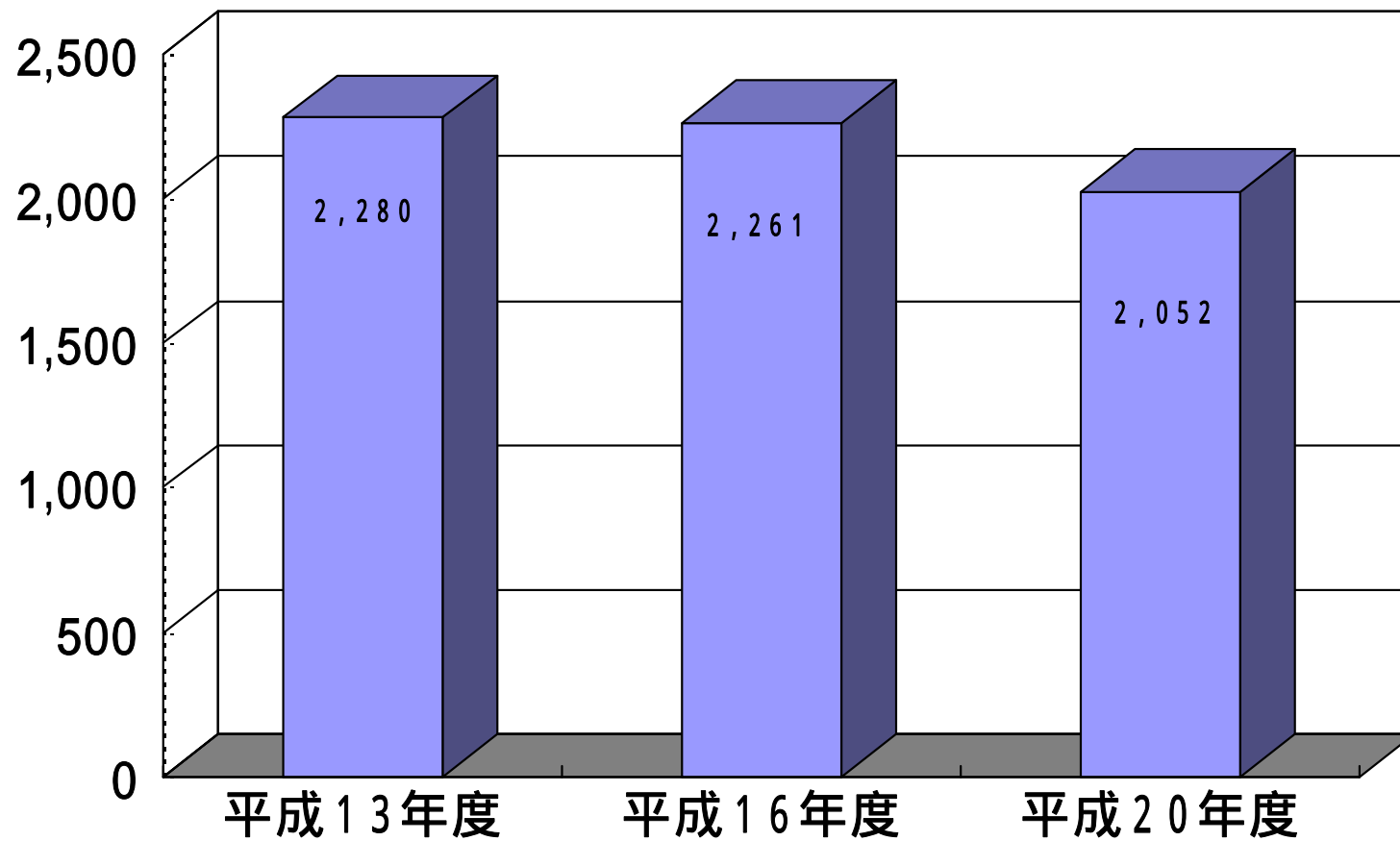


厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による(年間賃金を算出)

# 法人タクシー運転者の平均年収

苫小牧交通圏

(単位:千円)



## タクシー運賃の状況

### 苫小牧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及び下限割れ運賃(法人)

| 運賃種類                            | 初乗運賃                 |      | 加算運賃                 |     | 設定事業者 |      | 車両比率   |
|---------------------------------|----------------------|------|----------------------|-----|-------|------|--------|
| 北海道C地区自動認可 上限運賃                 | 1.4 <small>円</small> | 530円 | 314 <small>円</small> | 80円 | 2事業者  | 12両  | 3.96   |
| 北海道C地区自動認可(下限割れ)(H21.9.30までF運賃) | 1.4 <small>円</small> | 480円 | 347 <small>円</small> | 80円 | 7事業者  | 291両 | 96.04  |
| 合計                              |                      |      |                      |     | 9事業者  | 303両 | 100.00 |

車両数、運賃額は小型車による。(平成21年3月31日現在)

#### 遠距離割引(法人)

| 運賃種類        | 事業者数 | 車両数  |
|-------------|------|------|
| 5,000円超え3割引 | 1事業者 | 22両  |
| 7,000円超え1割引 | 8事業者 | 281両 |
| 合計          | 9事業者 | 303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、旧自動認可運賃、新自動認可運賃等各種運賃の設定がある。

### 苫小牧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6月14日認可(全車種認可)                    | 1.4 <small>円</small>  | 480円 | 382 <small>円</small> | 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 <small>円</small>  | 530円 | 314 <small>円</small> | 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<br>(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)<br>該当車種のみ認可 |      |                      |     |       |
| 平成14年1月23日北海道運輸局公示第61号<br>(自動認可運賃の設定) | 該当車種のみ認可<br>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                | 1.4 <small>円</small>  | 500円 | 333 <small>円</small> | 80円 | (小型車) |

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  
 = 需要量 ÷ (過去5年間の平均総走行キロ × 実車率( )  
 ÷ 過去5年間の平均延実働車両数) ÷ 365日 ÷ 実働率(90%)

実車率については、過去5年間における平均の実績値31.74%、過去5年間で最も高率だった平成18年度の実績値32.70%、及び35%を適用してそれぞれ算出



|                    |      |      |        |
|--------------------|------|------|--------|
| 実車率「31.74%」を適用した場合 | 算定結果 | 270両 | ( 42両) |
| 実車率「32.70%」を適用した場合 | 算定結果 | 262両 | ( 50両) |
| 実車率「35.00%」を適用した場合 | 算定結果 | 245両 | ( 67両) |

( )内は平成21年3月末現在の車両数312両(特種車両を除く)との比較値