

## 苫小牧交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画

### I 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. 苫小牧交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ① 苫小牧交通圏（苫小牧市及び白老町）のタクシーは、鉄道・バス等とともに地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。特に、「ドア・ツー・ドアの小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」、「深夜など時間を選ばず、いつでも、誰でも利用できる」などの優れた特性を有し、一人ひとりの利用者ニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、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重要な交通機関である。
- ② 苫小牧市は北海道の中心都市の札幌市、新千歳空港にほど近く、国の特定重要港湾を有し、北海道有数の工業都市、港湾都市として、更には、流通の拠点として北海道の中核都市となっており、また、ウトナイ湖、樽前山などの豊かな自然環境を有し、生活、ビジネス、観光等の交通モードとしてタクシーの重要性は極めて高い。
- ③ 苫小牧交通圏におけるタクシーの営業形態は、流し営業及び駅、繁華街での待ち営業が主体で、大多数の事業者が交代勤務による1車複数乗務制を採り、24時間、生活やビジネスを支える移動手段となっている。

#### 2. タクシー事業の現況

##### (1) タクシー需要の減少

- ① 苫小牧交通圏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、規制緩和前の平成13年度の380万人と比べ、平成20年度には342万人と約10%減少している。
- ② 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、今後も大幅な輸送人員の回復は難しい状況にある。

##### (2) 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の推移

- ① 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」の施行により需給調整規制が廃止となったが、苫小牧交通圏においては新規参入事業者の大幅な増加、また、既存事業者の大幅な増車はなかった。平成13年度末の苫小牧交通圏における法人タクシー事業者数及び車両数は9事業者、297台であったのに対して、平成20年7月11日（特定特別監視地域として、増車抑制対策を実施）現在では、9事業者、316台と事業者数は変わらないが、車両数で6.4%とわずかながら増加している。なお、特定特別監視地域の指定とともに、業界内で減車に向けた自主的な取組みが行われ、平成22年1月31日までに4社14台の減車が行われたところである。
- ② 平成21年12月22日の第1回協議会において、室蘭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31.74%、32.70%、35%にしたときの車両数として、それぞれ270両、262両、245両〕を示したところであるが、現状の車両数と大幅な差が認められるところである。

### (3) 収益基盤の悪化

- ① 苫小牧交通圏においては、供給されるタクシー車両数が微増の一方で、需要すなわちタクシー利用者が減少した結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは、平成13年度と比較して、平成20年度では84.9kmから73.4kmへ、実車率は31.5%から30.6%へ、実働率は93.5%から89.1%へと、いずれも低下しており、タクシー1日1車あたりの運送収入（税込み。以下同じ。）も27,299円から22,833円へと、16.4%低下している。

また、年間運送収入は平成13年度の規制緩和以降減少しており、タクシーを取り巻く経営環境は大変厳しい状況となっている。

- ② 標準的なタクシー事業者の収支状況は、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により年々悪化傾向にあり、更なる収支の悪化が見込まれる。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

- ① 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、苫小牧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年度の228万円から平成20年度には205万円まで低下している。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）

- ② このようにタクシー運転者にとって、現状の賃金水準では生活の維持もままならない状況となっている。

### (5) 運転者の高齢化

- ① タクシー運転者の平均年齢は札幌交通圏の場合、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歳も高い56.6歳となっており苫小牧交通圏においても同様の傾向と考えられる。また、労働時間についても、全産業平均が月間184時間であるのに対して、タクシー運転者は187時間と長くなっている。（運輸局資料及び賃金構造基本統計調査）

- ② 低賃金と長時間労働であることから、若年の新規労働者の入職は減少している一方、タクシー労働者の多くは高齢者で成り立っていることから、他業種への転職も難しい状況となっている。

### (6) 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。しかし、鉄道やバスなどの大量公共交通機関が運行する時間帯は限られ、それを補填する交通機関として、更には、24時間くまなく市中を走行するタク

シーは防犯予防、また、高齢者、体の不自由な方々の重要な足として、地域の公共交通という責任・使命がある。不況だからと手をこまねいているのではなく、利用者の増加や利便性の向上を目指した取り組みや、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り組みを展開してきた。

タクシーサービスの充実・向上という点では、移動制約者等の移動手段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の促進を図っている。また、海外からの観光客へのおもてなしの一貫としての指差し会話集や、コールセンターの活用も推し進めている。最近の傾向として、電子マネーや ID を活用した決済器の導入も検討しているところである。

地域社会の安全・安心への取り組みとして、こども 110 番、SOS 防犯タクシー、タクシーパトロール等の推進を図っているが、特に昨夏から頻繁に発生した「ひったくり」事件や強盗事件などへの抑止力、事件の早期解決協力として、ドライブレコーダーの活用を推進しているところである。

運行の効率化、環境対策としては、エコドライブ体験講習の実施やアイドリングストップの推進、デジタル GPS-AVM 機器の導入による配車時間・空車走行距離の短縮、ハイブリッド車などの低公害車の導入、LPG ハイブリッド車や新燃料の開発について関係機関への要望、グリーン経営認証取得の推進、インフルエンザやノロウイルス、O157 などへの対応として、頻繁な車内消毒の実施などの取り組みも推進している。

安全対策としては、「運輸安全マネジメント」の徹底、運転者適性診断の受診促進、NASVA ネットの活用促進、シートベルト着用の徹底、ドライブレコーダーの導入による安全運転の徹底・事故分析などによって事故防止を推進している。

このほか、「親しみやすく、安心して乗れるタクシー」を目指しての運転者教育、車イスなどの使用方法やその体験実習、ケア輸送推進のための取り組みも推進しているところである。

#### (7) まとめ

このように、苫小牧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など様々な問題が顕在化するなかで、タクシー業界としてもできる限りの努力をしているところであり、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. 取り組みの方向性

#### (1) 安全・安心で良質なサービスの提供

タクシーは、苫小牧交通圏における面的な移動サービスを担う公共交通機関として、「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。これを利用者に継続的に提供していくためには、安全輸送の確保とともに、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入職者に対する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

タクシー事業者が、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、全国的に進んでいるタクシーの禁煙化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、供給過剰状態の解消に向けた取組みを行う必要がある。

## II 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。
- ② 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り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。

### 2. 事業経営の活性化、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し、事業経営を効率化することとする。
- 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、管理を行うこととする。具体的には、隔日制勤務、1車2人制による効率的な車両運用により、1両あ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、労働基準法、最低賃金法その他の労働関係法令の遵守はもとより、「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）、「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」（平成元年3月1日付け基発第93号）等の規定を遵守し、タクシー運転者の賃金を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。また、労働時間においても他産業平均労働時間との格差を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、活用や優良乗り場の設置など、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

駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。

## 6. 供給抑制

- ① 現在の諸問題は、苫小牧交通圏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。昨年12月22日の第1回協議会において、室蘭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、270両（実車率31.74%）、262両（32.70%）、245両（35%）、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や、現在の車両数とは大幅に差が認められる。

したがって、苫小牧交通圏の各タクシー事業者は、供給過剰の解消を目指した取り組みが必要である。

- ② 各タクシー事業者が、供給過剰の解消を目指した取り組みを行う際には、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

- ① 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て、適切に対応するものとする。
- 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は留意する必要がある。

### Ⅲ 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

Ⅱ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。

#### ① タクシーサービスの活性化

##### 【特定事業】

##### ○禁煙タクシーの導入

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

##### ○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、個人協会

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、個人協会

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、個人協会

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

- 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
  - 電子マネー、クレジットカード I C 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
- ②事業経営の活性化、効率化
- 【特定事業】
  - タクシーチケットの企画統一化
    - 実施主体：タクシー事業者
    - 実施時期：短期



- 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

③ 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（1車1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
- ④ 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、個人協会、運輸局
    - 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、個人協会
    - 実施時期：中期
- ⑤ 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、個人協会
    - 実施時期：短期
  - 繁華街、大型スーパー等の混雑地域における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、警察、運輸局
    - 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、個人協会
    - 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、個人協会、運輸局  
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、個人協会、自治体、運輸局  
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、個人協会、自治体、運輸局  
実施時期：短期、中期

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、「Ⅱ 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、苫小牧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（事業の譲渡または譲受、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、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。

このように、同法及び基本方針の趣旨を踏まえ、苫小牧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。

そのためには、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、厳格な監査、処分その他の必要な措置を実施するとともに、これらの改善がなされているかの確認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