釧路交通圏タクシー特定地域協議会による地域計画

平成 22 年 3 月 18 日

目　　　　　次

1　タクシー事業の適正化・活性化に関する基本的な方針

1.1　基本方針
1.2　タクシーの役割
1.3　タクシー事業の現状

2　地域計画における目標

2.1　活性化の方策
2.2　適正化の方策

3　地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他事業と、その実施主体に関する事項

3.1　特定事業及びその他の事業に関する事項
3.2　特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

別表　「特定事業及びその他事業一覧」

1　タクシー事業の適正化・活性化に関する基本的な方針

1.1　基本方針

1.1.1　　目標

・　次の 1.2 に示すタクシーの役割を実現するために、1.3 に示すタクシー事業の現状を踏まえ、現在明らかになっている課題等を克服するため、以下に示す項目毎に具体的な目標を設定することとする。

a　活性化の方策
①　サービスの多様化
②　良質なサービスの提供と良質なサービスが選択される環境作り
③　安全性の向上
④　環境問題への対応
⑤　交通問題・都市問題への対応
⑥　地域交通体系における適切な地位の確保
⑦　観光立国への寄与
⑧　防災・防犯対策への協力

b　適正化の方策
⑨　労働条件の改善向上
⑩　事業経営の効率化
⑪　過度な運賃競争への対策
⑫　需要に見合った車両数の策定と実現

1.1.2　　取り組みの姿勢

・　上記 1.1.1 の各目標を実現するためには、各タクシー事業者が、不特定多数の利用者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する「公共交通」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすため、積極的に取り組むことが必要である。
・　また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。
・　このため、本協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うことと併せ、タクシー事業者を含む各関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促すものとする。
・　また、協議会に参加していない関係者（構成員以外の個人タクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、必要に応じ、本計画に定める目

標の実現に向け協力を要請するものとする。

・　さらに協議会は、必要に応じて本計画の見直しを行うものとする。

1.2　タクシーの役割

・　釧路交通圏における公共交通機関は、鉄道、バス及びタクシーが主なものとなっている。

・　この中におけるタクシーの位置付けと役割を明確にするためには、タクシーの特性に着目し、その長所を活かすことが肝要である。

・　タクシーを除く他の公共交通機関は線的な大量交通機関との特色を持っており、一方タクシーの特性は以下のとおりとなっている。

a　タクシーの特性

①　ドア・ツー・ドアの利便性

②　少人数個別輸送

③　面的移動が可能であることに由来する機動性や自由度

④　流し営業が主体で 24 時間交替勤務制に由来する時間的な自由度（制約の少なさ）

・　この特性を活かすそうするならば、以下のような適用場面が考えられる。

b　活用面

①　夜間早朝等、他交通機関の利用が見込めない時間帯における移動手段

②　悪天候や天災時等、他交通機関に支障が発生している場合の移動手段

③　障がい者や高齢者等、移動に制約がある者の移動手段

④　ビジネス業務等、時間的制約の大きい場面における移動手段

・　なお、タクシーの特性として「少人数個別輸送」を挙げたところであるが、タクシーによる輸送人員は年間で 493 万人に上っている。これは釧路駅における利用者数 63 万 7,700 人（平成 19 年度。JR釧路支社）を大きく上回り、路線バスの総輸送人員約 599 万人（平成 19 年度。釧路市内発着系統に限る。釧路運輸支局）に迫るものとなっている。輸送量の総量と言う点からは決して小さなものではなく、公共交通の体系においては重要な担い手の一つであることに留意する必要がある。

1.3　タクシー事業の現状

1.3.1　需要の減少

・　釧路交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向が続いている。

- 具体的には、規制緩和前の平成13年度と平成20年度を比べた場合、「輸送人員」（利用者数）で年間594万人（1日当たり1万6千人）から493万人（1日当たり1万3千人）へと19%程度の減少となっており、「実車キロ」（需要量）で13,149,711キロから10,833,862キロへと18%程度の減少となっている。
- 特に平成20年秋以降は世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、今後しばらくは輸送人員の大幅な回復は難しいものと思われる。

1.3.2 供給力適正化の遅れ

- 平成14年の規制緩和によりタクシー事業への新規参入は容易になり、大都市圏を中心に新規参入や大幅な増車が行われ、輸送供給力は大きく強化されている。また、この急速な供給力強化が現在のタクシーを巡る諸問題の原因と指摘されているところでもある。
- 一方、現在に至るまで、釧路交通圏においては新規参入や大幅な増車は行われていない。それどころか、事業者数と車両数は減少傾向にあると言える状態である。つまり、需要の減少に伴い供給力の調整が行われているとも言える状態である。
- しかしながら、実車率や1日当たりの営業収入は回復傾向になく、輸送人員や実車キロに現れている「需要規模」の縮小に見合っていないことが推測されるところである。

1.3.3 運賃競争の一般化

- 加えて、釧路交通圏においては運賃競争の進展が早く、道内では最も早く自動認可運賃の下限運賃を採用するに至っている。
- これにより、一層の収益低下がもたらされたとの声がタクシー事業者から多く聞こえる状況である。

1.3.4 長時間労働と低賃金

- 上記のような状況変化により様々な問題が明らかになって来ているが、特に乗務の長時間化と乗務員の低賃金化が指摘されている。
- 特に賃金に関しては、北海道におけるタクシー乗務員の賃金は、全産業平均賃金と比べた場合、200万円以上にまで拡大しているとの指摘がある。
- このため、平成19年12月に札幌交通圏において、運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったが、その後の需要減少により、現在ではその効果を確認することができない状況となっている。
- 現状の賃金水準では日常生活の維持もままならないとの意見もあり、全国的には最低賃金法に抵触し労働基準監督署によって是正勧告がなされた

事例もあり、タクシー乗務員の生活レベルの悪化が問題視されるに至っている。

1.3.5 新規就労者の減少と高齢化の進展

- 長時間労働と低賃金の問題が指摘されるに従い、新規就労者（特に若年労働者）の減少が顕著となっている。これにより、高齢化と乗務員総数の減少傾向が進んでいる。
- 事実、釧路交通圏のタクシー事業における乗務員の年齢構成を見ると、50 歳代が 40%、60 歳代が 43%となっており、これに 70 歳代の 3%を加えると実に 86%となっている。これは、釧路市の就業人口における高齢化率（50 歳代以上）が 39.8%（平成 20 年。釧路市統計書）であることと比べた場合、著しく高いものとなっている。
- ただ、翻っては、高齢労働者の受け皿となっている側面があり、一概に否定されるべきものではないとの意見もある。

1.3.6 機能の低下と「負のスパイラル」

- 乗務員の低賃金化等に代表される諸問題の発生と並行して、タクシーの本来持つ特性を生かし切れていない事態の発生も指摘されている。
- 幸いに釧路交通圏内では強く指摘される状況には至っていないが、大都市圏等の他地域では繁華街における違法駐車や長時間の客待ち等、他の交通の妨げとなる事態も発生しており、公共交通としての機能低下が指摘されている。
- また、そのような指摘によりタクシーのイメージが低下する事態を招いており、一層の利用者離れが進むとの「負のスパイラル」が危惧される。

1.3.7 自助努力

- 従来から、こども 110 番タクシーや防犯タクシー等、地域への密着を図ろうとする取り組みが続けられている。
- また、福祉タクシーや介護タクシーに取り組んでいる事業者もあり、交通弱者への対応を図る取り組みも進んでいる。
- 加えて、「安全・安心」の増進を目的とした設備投資を行っており、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフと言ったIT機器を利用した高度化にも取り組み始めている。
- しかし、残念なことに、これらの取り組みが需要の喚起と収入の上昇に必ずしも結びついているとは言えない状況であり、インセンティブとなり得ていないのが現状である。

1.3.8 現状のまとめ

- タクシー事業者を取り巻く環境が悪化する中、公共交通機関としての役割を果たすべくタクシー業界や各事業者としては様々な努力を重ねてきている。これは釧路交通圏においても同様である。
- しかしながら、更なる創意工夫を凝らし取り組んで行かなければ、利用者の理解は得られず利用の増加も望めないものと思われる。引き続き真摯な努力が望まれる。
- とは言え、現状のような需給がアンバランスで収益性の低下が目立つ状況では、適正な利潤の確保も困難であり状況の抜本的な好転は望み薄である。
- このため、適正な利潤を確保するためには需給の均衡を図ることが必要であり、利用者増を図るための活性化に加え、供給力の適正化による供給過剰の是正は不可欠な状況である。

2　地域計画における目標

2.1　活性化の方策

2.1.1 サービスの多様化

・　全国的には様々な取り組みが行われているが、釧路交通圏においては必ずしも幅広く取り組まれていないのが現状である。
・　そのため、利用者の潜在的な需要を汲み上げ切れていないおそれがある。
・　新規需要の掘り起こしのためにはサービスの多様化を図ることも重要であり、そのための潜在的需要の調査と具体的な施策の策定を目標とする。

2.1.2 良質なサービスの提供と良質なサービスが選択される環境作り

・　良質なサービスを提供することは公共交通機関として当然であるが、どれほど多様で良質なサービスを提供しようとも、それが選択される環境にないと有効性が評価されず、サービス提供の継続が期待できないこととなる。
・　そのための取り組みとして実例を挙げるならば、事業者や乗務員のサービス水準等に関する評価制度（事業者の格付けや優秀な乗務員の認定制度等）のような仕組みがある。これは既に取り組まれている例もあり一定の評価を受けているところでもある。
・　また、最近になって適用地域の拡大が図られた運転者登録制度も考えられる。
・　利用者の選択性を高めると言う点では、このような取り組みは釧路交通圏においても有効であると思われる。
・　また、利用環境を整備すると言う観点からは、利用者が一見して良質なタクシーを選ぶことができる「優良乗り場」の設置なども有効であると思われる。
・　これらの導入について検討を行うこととする。

2.1.3 安全性の向上

・　公共交通機関として「安全・安心で良質なサービス」を提供し続けるためには、安全性の向上に不断の努力を払わなければならないことは言うまでもないことであるが、ハード面とソフト面の双方から取り組むことが一層効果的であると思われる。
・　ハード面としては、安全性向上が見込めるような各種機器の導入が考えられる。
・　一方、ソフト面としては、「運輸安全マネジメント」に代表される「安全を継続的に向上させるための仕組みの導入」等が考えられる。

・ ついては、「事業用自動車総合安全プラン2009」（2009年発表。国土交通省）での目標を達成すべく、ハード・ソフトの両面からの取り組みを促進することとする。

2.1.4 環境問題への対応

・ 政府は、温室効果ガスの削減目標について、CO2 排出量 25%削減（1990年比で2020年までに）するとの目標を表明している。
・ 全国の総CO2排出量(平成18年度)のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうちの約9割を自動車が占めているとされている。更に、全自動車におけるタクシー（乗用LPG車）の占める割合は7%程度と言われており、この前提に立つならば、タクシーは総CO2排出量の約1.6%を排出している計算となる。
・ タクシー事業においても、温暖化対策等を始めとする環境問題への対応が求められており、対策を講じることが避けられない状況となっている。
・ こうしたことから、「供給過剰状態の解消により実車率の向上を図ること」「効率的配車により無駄な走行を削減すること」「環境対応車を積極的に導入することにより1台当たりの排出量を削減すること」等々の施策に取り組むことより、環境問題への貢献を図ることとする。

2.1.5 交通問題・都市問題への対応

・ 釧路交通圏内においては「交通問題・都市問題」が強く指摘される状況には至っていない。しかし、繁華街や大型商業施設等を中心に渋滞や違法駐車、違法客待ち等問題のある行為が指摘されることはあり、決して問題がない訳ではない。
・ 問題が深刻化し顕在化する前に対策を立てておくことは、予防的な観点からは望ましいことである。
・ そのため、問題の顕在化の可能性が高い箇所を洗い出すと共に、秩序再構築に向けた取り組みを推進することとする。

2.1.6 地域交通体系における適切な地位の確保

・ 先に述べたとおり、鉄道やバス等、他の公共交通機関との互恵関係や補完関係を明確にすることにより、地域の交通ネットワークにおけるタクシーの位置付けを明確にすることが求められる。
・ また、他の公共交通機関との連携を強め、自治体の都市政策や交通計画との整合性を高めることで、地域の交通ネットワークの機能向上に資することが求められる。
・ しかし、例えば、現在の自治体においては、公共交通機関としてタクシーを認識しているケースは多くないと思われる。

・　ついては、タクシーの特性と特長を明らかにし、地域公共交通のネットワークの完成度を高めるため、自治体を始めとする地域の関係者に対する働きかけを促進することとする。
・　併せて、都市計画等の進展により新たに発生する需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たして行くこととする。
・　更に、災害等による鉄道、バス等の交通障害発生時には、代替輸送機関として適切な役割を果たすこととする。

2.1.7 観光立国への寄与

・　現在、観光立国が国の重要施策となっており、それを受けての地域の取り組みも活発化している。
・　当然、タクシーの寄与も期待されており、どのような役割がふさわしいのかを明確にすることは重要である。
・　また、役割を明確にすることで、周知活動や具体的旅行商品の開発も可能となり、需要の掘り起こしが期待されるところである。
・　ついては、地域観光におけるタクシーの役割を明確化すると共に、新たな需要開拓を図ることとする。

2.1.8 防災・防犯対策への協力

・　タクシーは 365 日 24 時間、広い範囲を面的に走行するとの特徴がある。この点から、防犯等治安維持への寄与や地震等災害対策における協力が可能である。
・　事実、釧路交通圏においても、子供達の安全の向上を目指した「タクシーこども 110 番」制度や、「SOS防犯タクシー」「地域やコンビニのタクシーパトロール」等の取り組みが進んでおり、社会的貢献に取り組まれている。
・　引き続きこれらの取り組みを継続し、一層の地域連携を図ることとする。

2.2　適正化の方策

2.2.1 労働条件の改善と向上

・　タクシーの供給過剰を原因とすると思われる問題の内、重要なものはタクシー乗務員の低賃金問題である。
・　このため、労働条件の一層の悪化を防止すると共に、法定労働条件の遵守を担保するため、賃金や労働時間等の労働条件に関し改善を図ることを目標とする。
・　具体的には、賃金面において、200 万円以上とされているタクシー乗務員

と全産業平均賃金（全道）との格差（「平成 20 年度賃金構造基本統計調査」厚生労働省）を可能な限り縮めることとし、若年労働者が希望を持って働けるような賃金水準を目指すものとする。

- 併せて、労働時間の面においては、長時間労働の傾向を指摘されていることもあり、他産業との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

2.2.2 事業経営の効率化

- タクシー事業者が乗務員に適正な労働条件を提供し、また公共交通機関として社会的な責任を果たしつつ新たなサービス等への投資も可能とするためには、適正な利潤を確保する必要がある。このためには事業効率性の向上が重要な課題となる。
- このため、事業者は車両や乗務員の効率的な管理・運用に加え、施設設備や管理体制そのものの効率化を考えることも必要である。
- ついては、事業者として、「施設や設備、資材の共用化」や「共同配車」、「整備管理の共同化や一元化」等を検討することとする。
- 更に、複数の企業間の協業化や、合併や譲渡譲受等による事業者の集約の可能性等についても幅広く検討することとする。

2.2.3 過度な運賃競争への対応

- 運賃の体系に関しては、交通政策審議会や運賃問題研究会の検討を踏まえ、昨年 10 月に自動認可運賃の見直しが行われたところである。北海道においても幅運賃の見直しを行い、既に公示されているところである。
- 適正利潤の確保のためには適正な運賃であることも重要であり、適正な運賃では収支相償うことが前提となる。
- ついては、各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、適切に対応することとする。
- また、各種割引制度の設定についても、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。

2.2.4 需要に見合った車両数の策定と実現

- 先に述べたとおり、現在明らかになっている諸問題の根底には、タクシーの供給過剰の問題が存在することは否めないところである。
- 本協議会では、「適正と考えられる車両数」を複数例示したところであるが、現状（平成 21 年 9 月 30 日現在）の車両数と比べて 8%～31%程の差があり、供給過剰と考えられるところである。
- 事実、昨年度、釧路交通圏内においては 1 件の事業廃止が発生したが、これにより圏内各社の営業収入が増加したとのことであり、車両数の減少が

収益の増加に結びつくことが強く推定されるところである。

- したがって、諸般のタクシー問題の改善に向けては、この供給過剰な状態の解消が強く求められる。
- 事業者は、自主的に車両数の見直し等の事業再構築について検討し、特定事業を進めることとする。

2.2.5 雇用問題への配慮

- なお、供給過剰の解消を行おうとする場合にあっては、勤務体系の見直しや適切な配車管理等を通じ、既に雇用されているタクシー乗務員が職を失うことにつながらないよう配慮することが求められるところである。

3　地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他事業と、その実施主体に関する事項

3.1　特定事業及びその他の事業に関する事項

- 「2. 地域計画における目標」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を定めて取り組むこととされている。
- これら事業について、具体化した項目を別表のとおり列記する。
- 特定事業は、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、目標の早期達成が図られるために、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とする。
- 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。

3.2　特定事業計画を進めるに当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、「2. 地域計画における目標」に掲げた各目標を着実に達成するためには、釧路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。
- タクシー事業者は、同法及び基本方針の趣旨を踏まえ、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、取り組むことが必要不可欠である。
- また、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である。

- このため、タクシー類似行為等の問題が指摘されている運転代行や自家用有償運送等を含めて、関係行政機関や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こととする。
- また、国はタクシー事業者等が行う適正化及び活性化に関する取り組みを進める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も必要である。

別表　「特定事業及びその他事業一覧」

※ 以下に、特定事業とその他事業を列記する。
※ 特定事業は種別欄において「特」で表記する。同様にその他事業を「他」と表記することとする。
※ タクシー事業者を「事業者」、釧根地区ハイヤー協会を「法人協会」、釧路個人タクシー協同組合を「個人組合」、釧路市及び釧路町を「自治体」、北海道警察釧路方面本部を「警察」、釧路運輸支局を「支局」と略記することとする。

1　活性化の方策

1.1　タクシーサービスの多様化

種別	事　　　　　　　　　　項	実　施　主　体	実施時期
特	タクシーサービスに関するモニター調査	事業者、法人協会、個人組合	短期
特	電子マネー、クレジットカード、ICカード決済機器の導入	事業者	短期,中期
特	ユニバーサルデザイン車両の導入促進	事業者	中期
特	チャイルドシートの導入促進	事業者	短期
特	ケア輸送サービス従事者研修の受講促進	事業者	短期
特	福祉タクシーの運行	事業者	短期,中期
特	介護タクシーの運行	事業者	短期,中期
特	子育て支援タクシーの運行	事業者	短期,中期
特	妊婦支援タクシーの運行	事業者	短期,中期
特	救急・救難タクシーの推進	事業者	短期,中期
特	タクシー代行の拡大・充実	事業者	短期,中期
特	便利タクシーの推進	事業者	短期,中期
他	市場調査等による需給構造分析	法人協会	短期
他	新たなサービスの要望窓口の設置	法人協会	短期
他	運転免許を返納した者や高齢者の利用を促進する措置の拡充	全委員	短期,中期

1.2　良質なサービスの提供と良質なサービスが選択される環境作り

特	禁煙車の導入	事業者、法人協会、個人組合	短期,中期
特	点字シール等の障がい者利便性の向上	事業者、個人組合	短期,中期
特	サービス向上のための教育・研修の実施	事業者、個人組合	短期
特	地理教育の徹底	事業者	短期

特	短距離利用歓迎キャンペーン	事業者、法人協会、個人組合	短期
特	短距離利用歓迎教育の徹底	事業者、法人協会、個人組合	短期
特	カーナビの導入	事業者	短期,中期
特	WEBサイトの開設	事業者、法人協会、個人組合	短期,中期
特	広報活動の充実	事業者、法人協会、個人組合	短期,中期
特	苦情処理体制の充実	事業者、法人協会、個人組合	短期
他	タクシー事業者・運転者ランク評価制度の導入検討	事業者、法人協会、個人組合、支局	中期
他	優良タクシー乗り場設置の検討	法人協会、個人組合、事業者、支局、自治体	中期

1.3　安全性の向上

特	アルコールチェッカーの導入促進	事業者	短期
特	安全プラン 2009 の目標達成に向けた取り組みの推進	事業者、法人協会、個人組合、支局	中期
特	ドライブレコーダーを活用した運転者教育の充実と安全運転の徹底	事業者	短期
特	NASVAネットの活用促進	事業者	短期,中期
特	安全マネジメント講習会の開催	事業者、法人団体、個人組合	短期,中期
特	安全運転講習会の開催	事業者、法人団体、個人組合	短期,中期
特	運行管理・整備管理講習会の開催	事業者、法人団体、個人組合	短期,中期

1.4　環境問題への対応

特	タクシー乗り場及び周辺の美化運動	事業者、法人協会、個人組合	短期
特	ハイブリッド車等低公害車の導入促進	事業者	短期,中期
特	アイドリングストップ車の導入	事業者	短期,中期
特	後付けアイドリングストップ装置の導入	事業者	短期,中期
特	アイドリングストップ運動の推進	事業者	短期
特	エコドライブの推進	事業者	短期
特	グリーン経営認証の取得	事業者	短期,中期

1.5　交通問題・都市問題への対応

特	主要タクシー乗り場における街頭指導	事業者、法人協会、個人組合	短期
特	混雑地域における違法駐停車の抑止策の構築と徹底	事業者、法人協会、個人組合	短期
他	タクシー乗り場の整備と拡充	自治体、法人協会、警察	短期,中期

他	タクシープールの整備	法人協会、個人組合、自治体、支局、警察	短期,中期
他	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な取り組み	法人協会、事業者、支局、自治体、警察	短期,中期

1.6　地域交通体系における適切な地位の確保

他	本「釧路交通圏タクシー特定地域協議会」における継続的な検討	全委員	短期

1.7　観光立国への寄与

他	観光タクシー乗務員認定制度の導入	事業者、法人協会、個人組合	中期
他	法人協会内に観光部会（仮称）を新設	法人協会	短期

2　適正化の方策

2.1　労働条件の改善と向上

種別	事　　　　項	実　施　主　体	実施時期
特	賃金制度・乗務員負担制度の見直し	事業者	短期,中期
特	隔日勤務への転換による長時間労働の短縮	事業者	短期,中期
特	デジタルタコメーター等の機器の活用による、運行管理と時間管理の徹底	事業者	短期,中期
特	若年労働者の積極的な採用	事業者	短期
特	健康診断等の充実	事業者	短期
特	覚醒剤検査の継続と充実	事業者	短期,中期
特	防犯訓練の実施	事業者	短期
特	防犯カメラ等の導入	事業者	短期
特	職場環境の改善と福利厚生施設の充実	事業者	短期,中期
特	洗車機の導入	事業者	短期,中期
特	AT車への変更	事業者	短期,中期
特	領収書自動発行機の導入	事業者	短期,中期

2.2　経営の効率化

特	車両費用等の削減	事業者	短期
特	燃料等共同購入によるコスト削減	事業者	短期,中期
特	デジタルGPS-AVMの導入と活用	事業者	短期,中期
特	共同配車システムの構築	事業者	短期,中期