

北 見 交 通 圏 タ ク シ ー 事 業
適正化・活性化協議会設置要綱

平成21年12月16日 制 定
平成22年 2月10日一部改正
平成24年 1月27日一部改正
平成25年 2月14日一部改正
平成26年 1月23日一部改正
平成26年 2月19日一部改正
平成29年 1月19日一部改正

（目的）

第1条 北見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、特定地域及び準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、北見交通圏（準特定地域）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準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準特定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という。
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) 準特定地域計画の作成
- (2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 準特定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
 - ② 準特定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
 - ③ ①②に掲げるもののほか、協議会が必要と認める準特定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、次に掲げる者とする。

1 法第8条第1項に掲げる者

- (1) 北見市長又はそれらの指名する者
- (2) 北見市ハイヤー組合理事
- (3) 北見個人タクシー協同組合理事長
- (4) タクシー事業者（北見市ハイヤー組合等に所属している者を除く。）
- (5) 北海道交通北見労働組合を代表する者
- (6) 北見金星自動車労働組合を代表する者
- (7) 北見商工会議所会頭又はそれらの指名する者
- (8) 北見観光協会会長又はそれらの指名する者

2 法第8条第2項に掲げる者

- (1) 北見工業大学社会環境工学科教授 高橋清
- (2) 北海道労働局北見労働基準監督署長又はその指名する者
- (3) 北海道北見方面北見警察署長又はその指名する者

3 協議会は、第1項の(1)～(8)に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができるものとし、かつ、前項に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

4 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は、会長又は事務局長に申し出をするものとする。

ただし、第5条第12項の規定に基づき協議会の開催の公表があった場合には、協議会の開催日の10日前までに申し出があった者について、当該協議会に構成員として参画できるものとする。

5 協議会の構成員の把握は会長又は事務局長が行うものとし、協議会の場において一覧表形式等により示すものとする。

（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。

4 会長の任期は、平成32年1月26日までとする。

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32年1月26日までとする。

8 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。

9 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、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。

① 北見市長が合意していること。

② 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準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準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。

③ 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

クシー事業者が準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準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。

- ④ 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。
 - ⑤ 地域住民代表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。
 - ⑥ 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) 準特定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。
- ① ②①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画の作成に合意したタクシー事業者が準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、当該準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。
 - ③ 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 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。
 - ⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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。
- ① 会長が合意していること。
 - ② 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、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が、協議会開催の是非は会長が決めるものとする。
- 12 会長は、協議会を開催するに当たり、原則として協議会開催日の20日前までにその旨を公表するものとする。
- 13 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。

14 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。

15 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第4項中の「10日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第12項中の「20日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の議決

(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。

附 則（平成22年2月10日改正）

本改正は平成22年2月10日開催の第2回北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会より適用する。

附 則（平成24年1月27日改正）

本改正は平成24年1月27日開催の第5回北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会より適用する。

附 則（平成25年2月14日改正）

本改正は平成25年2月14日開催の第6回北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会より適用する。

附 則（平成26年1月23日改正）

本改正は平成26年1月23日より適用する。

附 則（平成26年2月14日改正）

本改正は平成２６年２月１９日開催の第１回北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会より適用する。

附 則（平成２９年１月１９日改正）

本改正は平成２９年１月１９日開催の第２回北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会より適用する。

資料Ⅱ

活性化事業計画 の進捗状況

1. 活性化事業計画認定申請・認定状況（総括表）

平成29年1月19日現在

法人タクシー							個人タクシー		
活性化事業計画認定申請			事業再構築				対象事業者数	申請事業者数	認定事業者数
対象事業者数	申請事業者数	認定事業者数	単独による事業再構築認定事業者	共同による事業再構築認定事業者	減車・休車車両数				
					減車	休車			
3	3	3	3	0	0	0	23	23	23

2. 準特定地域における基準車両（法人タクシー）

旧法基準車両数 (A)	H21. 9. 30 現在の車両数	H21. 10. 1 ～ H22. 5. 24 ま	H22. 5. 24 (特 定事業計画 受付開始	事業再構築 による減車 ・休車数 (B)	H22. 5. 25 以降の事業再 構築によら	事業再構築 による減車 ・休者実施 後の車両数	基準車両数 からの減車 車両数 (C)	基準車両数 からの減車 率 (C) ÷ (A)	事業再構築による減休車数の基準車両数に対する減車率 (B) ÷ (A)
191	192	0	192	21	0	171	20	10. 5%	11. 0%
新法基準車両数 (A)	H26. 1. 26現在 の車両数	H26. 1. 26～ 現在までの 減車車両数	H26. 1. 26 (活 性化事業計画 受付開始日) 現在車両数	事業再構築 による減車 ・休車数 (B)	H26. 1. 26 以降の事業再 構築によら	事業再構築 による減車 ・休者実施 後の車両数	基準車両数 からの減車 車両数 (C)	基準車両数 からの減車 率 (C) ÷ (A)	事業再構築による減休車数の基準車両数に対する減車率 (B) ÷ (A)
171	171	0	171	0	0	171	0	0. 0%	0. 0%

2. 活性化事業の事業別認定状況

平成29年1月19日現在

法人事業者

活性化事業の種別	認定件数 (重複有)
3 (1) ① 北見交通圏における全車を対象にした禁煙タクシーの導入	3
3 (1) ④ サービス向上のための教育・研修の実施	3
3 (1) ⑥ 地理教育の徹底	3
3 (1) ⑦ 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	3
3 (2) ⑤ デジタルGPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車	2
3 (3) ① 観光に係るドライバー教育及び指導	3
3 (6) ① 事業用自動車総合安全プラン2009における事故削減のための対策の取組み	1
計	18

個人事業者

活性化事業の種別	認定件数 (重複有)
3 (1) ① 北見交通圏における全車を対象にした禁煙タクシーの導入	23
3 (1) ⑦ 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	23
3 (3) ① 観光に係るドライバー教育及び指導	23
計	69

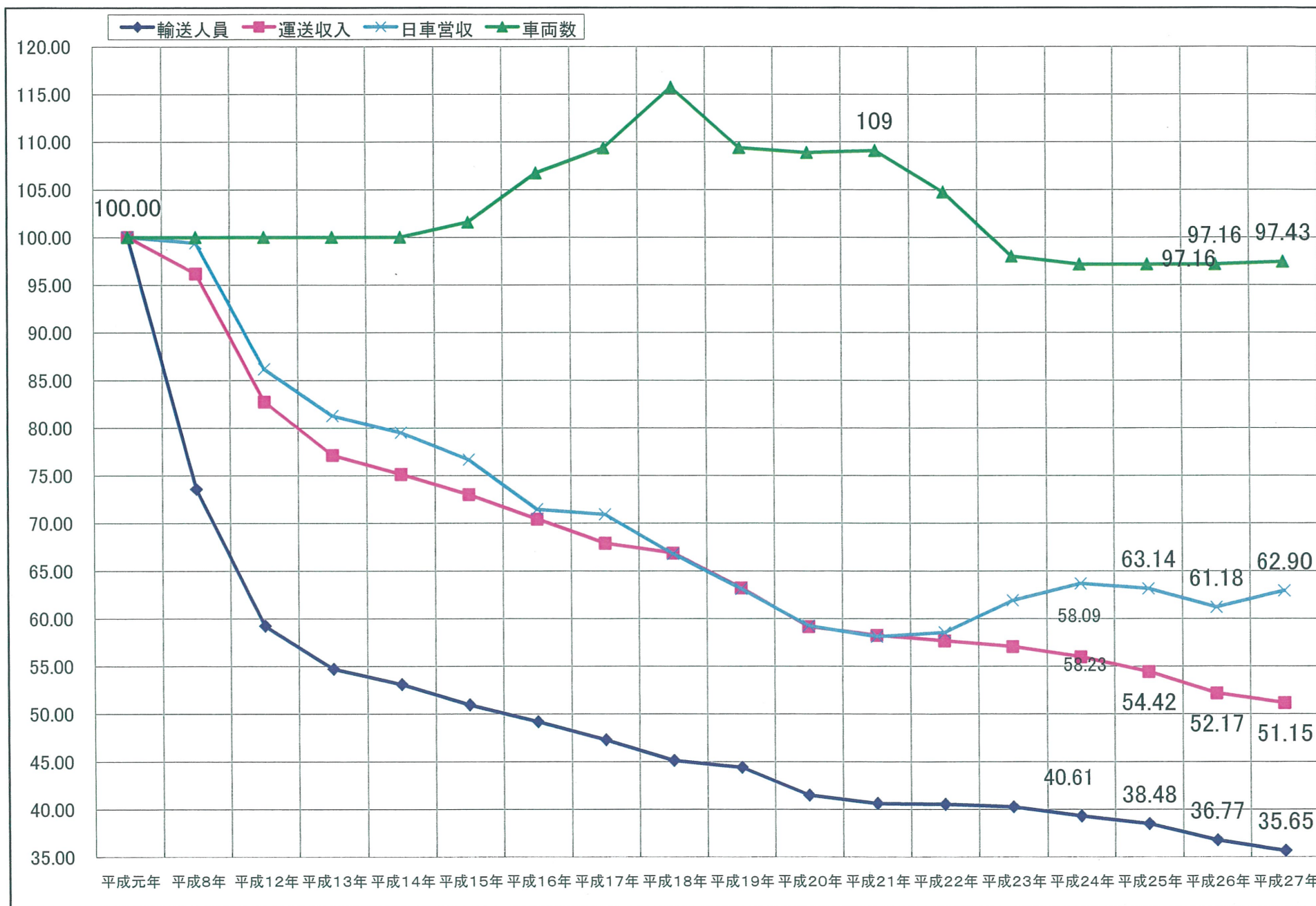
資料Ⅲ

事業再構築 の進捗状況

北見交通圏タクシー輸送実績の推移(年度・法人タクシー)

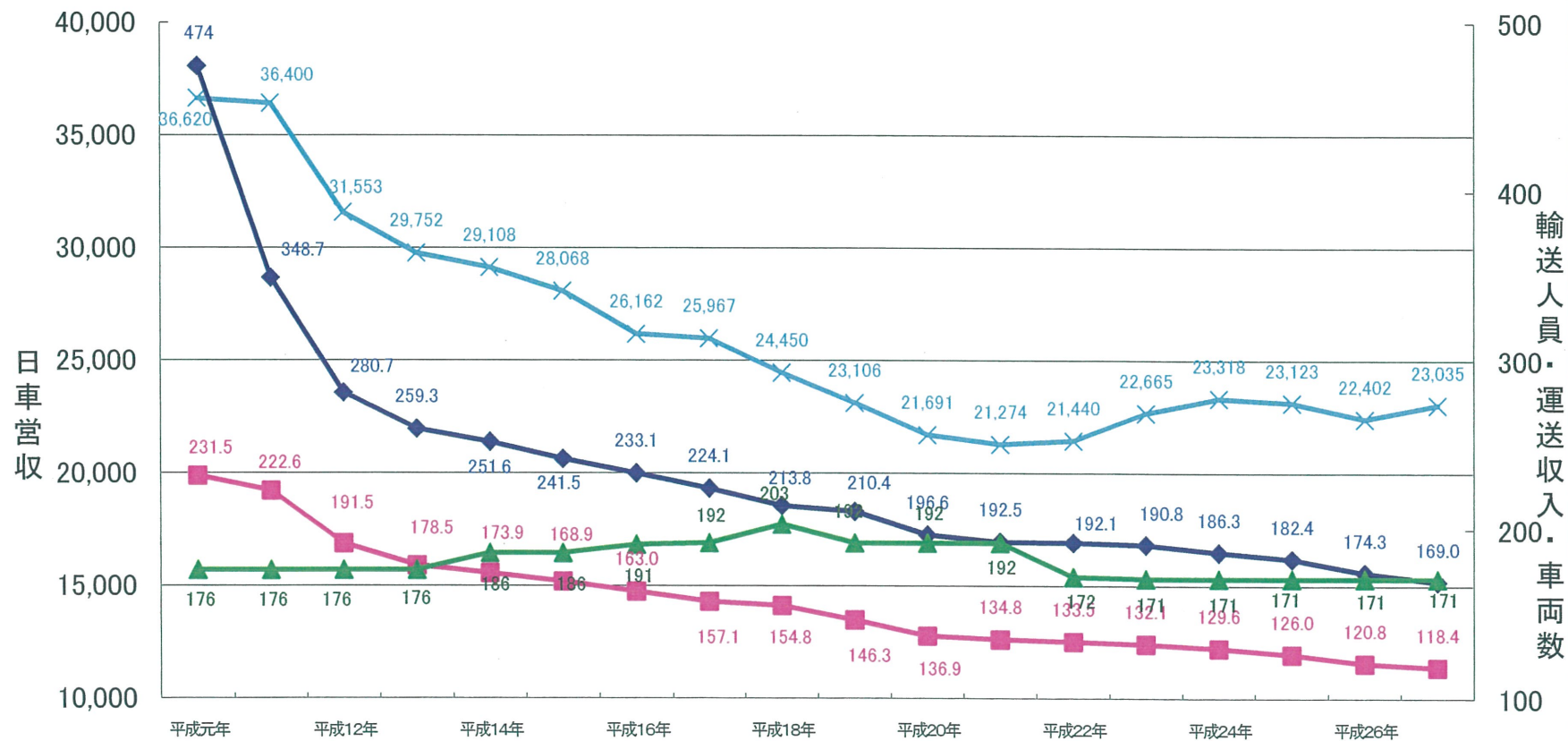
年度	延実在車両数 (両)	延実働車両数 (両)	実働率 (%)	実車キロ			輸送回数		運送収入		輸送人員 (千人)
				実車キロ(km)	実車率 (%)	1日1車 当り(km)	輸送回数(回)	1日1車 当り(回)	運送収入(千円)	1日1車 当り(円)	
昭和60年	63,875	63,646	99.6	7,748,193	35.3	121.7	3,534,305	55.5	2,270,257	35,670	4,776
平成元年	64,240	63,214	98.4	7,962,036	37.7	126.0	3,532,194	55.9	2,314,896	36,620	4,740
平成8年	64,240	61,165	95.2	6,356,527	37.2	103.9	2,691,758	44.0	2,226,378	36,400	3,487
平成12年	64,240	60,691	94.5	5,060,922	32.7	83.4	2,190,758	36.1	1,915,001	31,553	2,807
平成13年	64,240	60,001	93.4	4,727,142	31.7	78.8	2,034,000	33.9	1,785,173	29,752	2,593
平成14年	64,240	59,733	93.0	4,600,147	31.2	77.0	1,973,669	33.0	1,738,722	29,108	2,516
平成15年	65,246	60,193	92.3	4,459,098	30.9	74.1	1,892,230	31.4	1,689,472	28,068	2,415
平成16年	68,564	62,306	90.9	4,285,436	30.8	68.8	1,820,412	29.2	1,630,063	26,162	2,331
平成17年	70,259	60,519	86.1	4,122,457	31.4	68.1	1,757,560	29.0	1,571,496	25,967	2,241
平成18年	74,342	63,296	85.1	4,061,317	31.7	64.2	1,726,115	27.3	1,547,566	24,450	2,138
平成19年	70,272	63,326	90.1	3,822,855	30.2	60.4	1,638,486	25.9	1,463,214	23,106	2,104
平成20年	69,943	63,124	90.3	3,568,363	29.9	56.5	1,536,896	24.3	1,369,218	21,691	1,966
平成21年	70,080	63,361	90.4	3,517,818	30.3	55.5	1,503,290	23.7	1,347,951	21,274	1,925
平成22年	67,282	62,245	92.5	3,466,861	31.0	55.7	1,494,541	24.0	1,334,511	21,440	1,921
平成23年	62,947	58,268	92.6	3,434,385	32.2	58.9	1,488,088	25.5	1,320,667	22,665	1,908
平成24年	62,415	55,575	89.0	3,382,834	33.7	60.9	1,455,544	26.2	1,295,917	23,318	1,863
平成25年	62,415	54,479	87.3	3,311,176	34.1	60.8	1,425,313	26.2	1,259,698	23,123	1,824
平成26年	62,415	53,907	86.4	3,175,497	34.7	58.9	1,354,014	25.1	1,207,648	22,402	1,743
平成27年	62,586	51,404	82.1	3,105,461	36.4	60.4	1,318,195	25.6	1,184,071	23,035	1,690

北見交通圏におけるタクシーの事業用車両数等の推移(平成元年の数値=100)



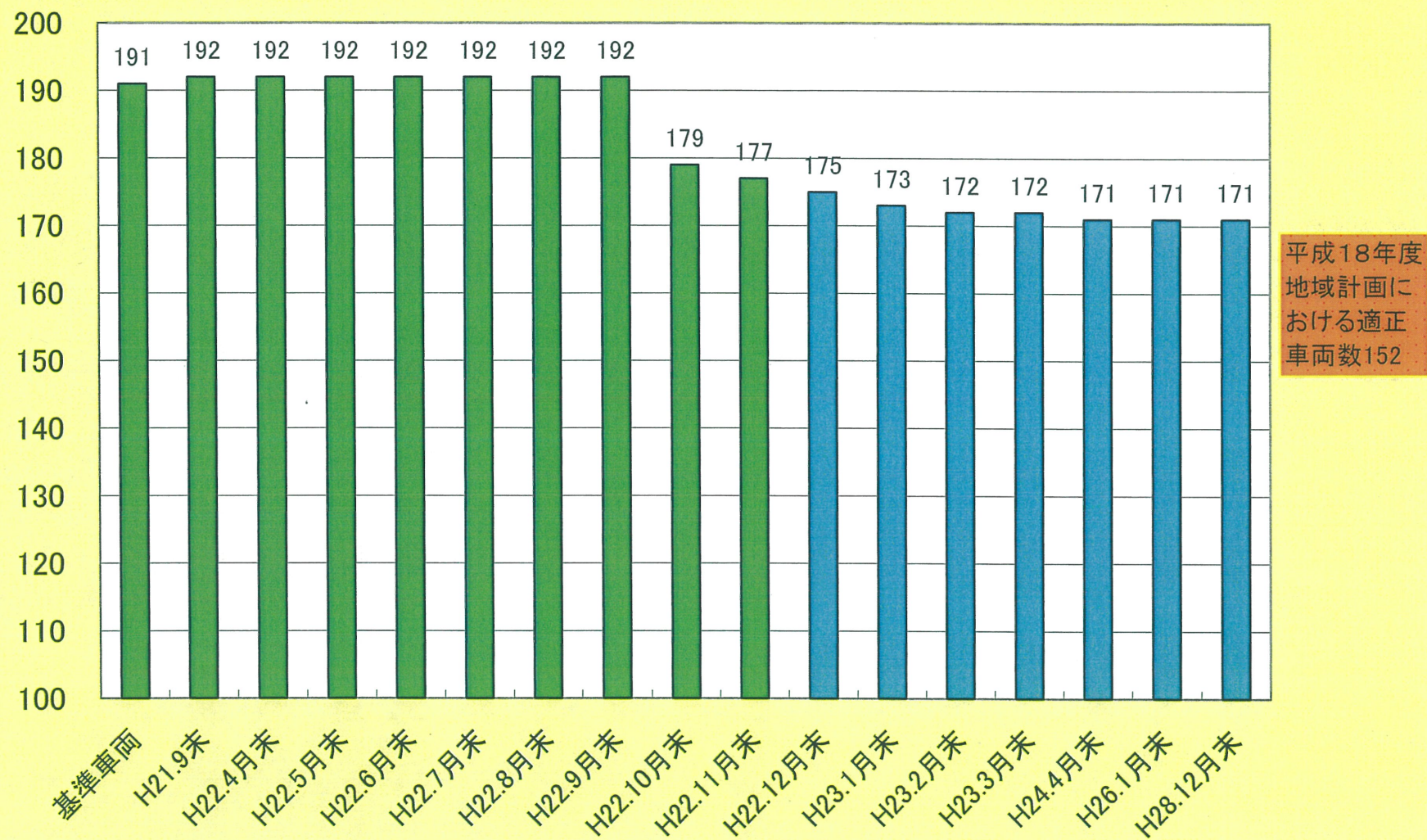
北見交通圏の日車營收等の推移(法人タクシー)

× 日車營收(円)
 ◆ 輸送人員(万人)
 ■ 運送収入(千万円)
 ▲ 車両数(両)



事業再構築(減車)の進捗状況

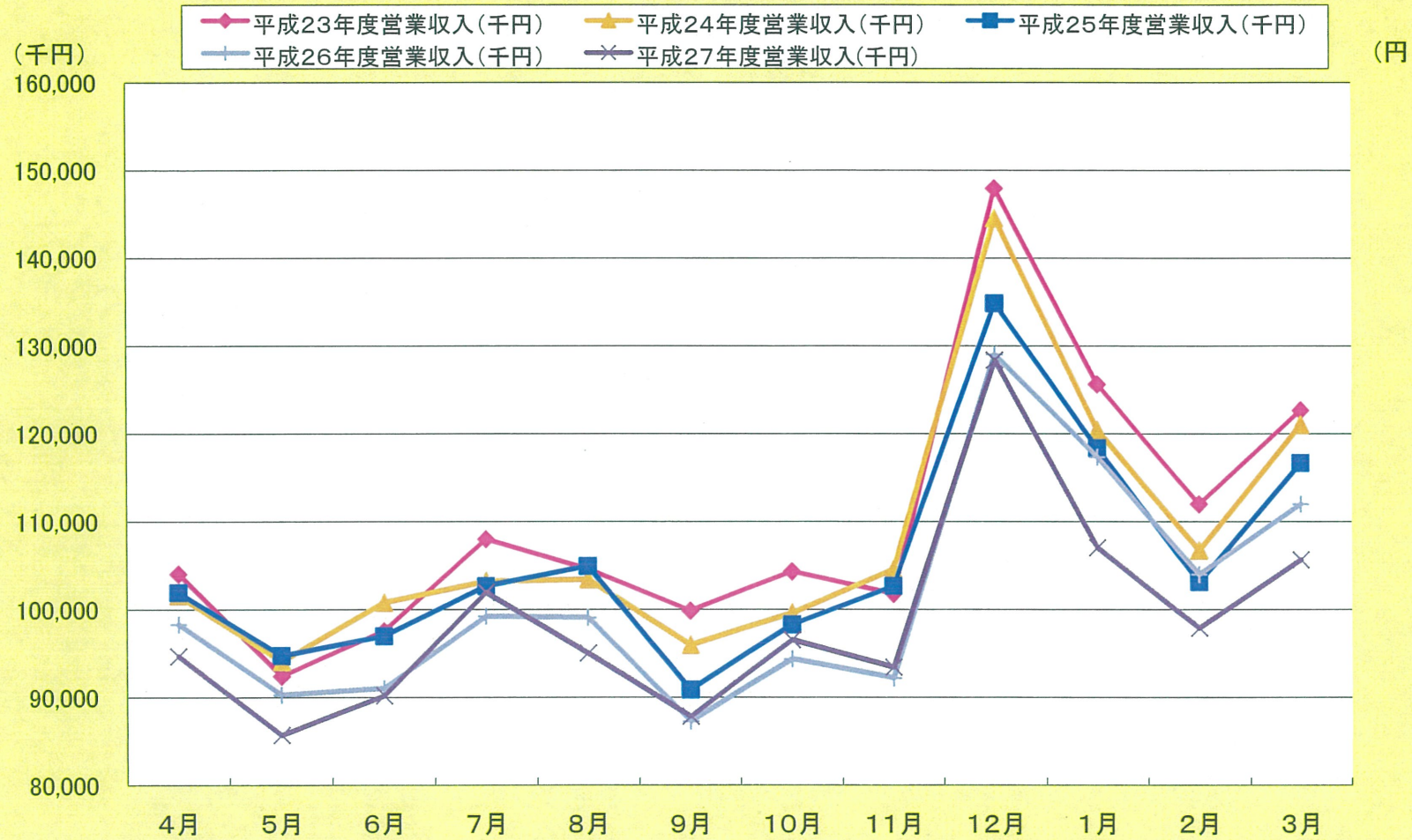
法人事業者減車実施に伴う車両数の推移



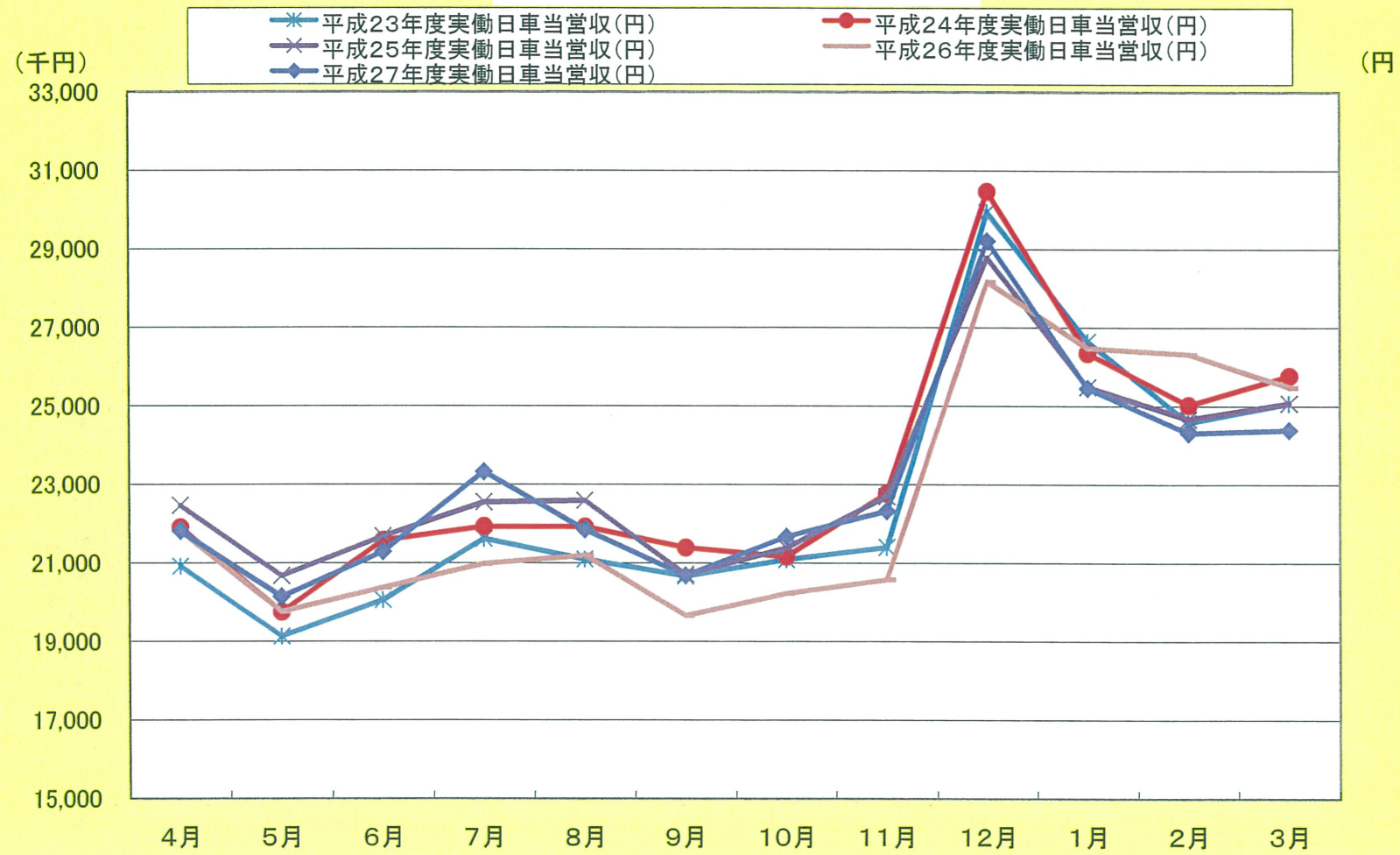
法人タクシー月別輸送実績の推移等【北見交通圏】(平成23年度～平成27年度)

		延実在 車両数 (日車)	延実働 車両数 (日車)	実働率	走行キロ (km)	実車キロ (km)	実車率	運送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	実働日車当たり				
											走行キロ (km)	実車キロ (km)	運送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (円)
4月	平成23年度	5,160	4,976	96.4%	928,552	268,888	29.0%	116,677	148,246	104,036	186.6	54.0	23.4	29.8	20,908
	平成24年度	5,130	4,639	90.4%	846,556	264,256	31.2%	115,141	145,732	101,578	182.5	57.0	24.8	31.4	21,897
	平成25年度	5,130	4,538	88.5%	818,857	263,441	32.2%	116,116	146,467	101,914	180.4	58.1	25.6	32.3	22,458
	平成26年度	5,130	4,508	87.9%	792,679	256,146	32.3%	110,832	141,030	98,305	175.8	56.8	24.6	31.3	21,807
	平成27年度	5,130	4,341	84.6%	719,209	247,856	34.5%	104,873	133,800	94,663	165.7	57.1	24.2	30.8	21,807
	前年比	100.0%	96.3%	-3.3%	90.7%	96.8%	2.1%	94.6%	94.9%	96.3%	94.3%	100.5%	98.4%	98.4%	100.0%
5月	平成23年度	5,327	4,830	90.7%	859,520	238,499	27.7%	105,111	133,628	92,402	178.0	49.4	21.8	27.7	19,131
	平成24年度	5,301	4,764	89.9%	831,303	243,585	29.3%	108,592	138,243	94,065	174.5	51.1	22.8	29.0	19,745
	平成25年度	5,301	4,584	86.5%	799,319	244,878	30.6%	108,705	138,048	94,738	174.4	53.4	23.7	30.1	20,667
	平成26年度	5,301	4,570	86.2%	766,952	235,511	30.7%	102,695	131,300	90,272	167.8	51.5	22.5	28.7	19,753
	平成27年度	5,301	4,255	80.3%	687,968	223,925	32.5%	96,733	125,736	85,692	161.7	52.6	22.7	29.6	20,139
	前年比	100.0%	96.2%	-5.9%	89.7%	95.1%	1.8%	94.2%	95.8%	94.9%	96.4%	102.1%	100.9%	103.1%	102.0%
6月	平成23年度	5,160	4,864	94.3%	865,396	253,104	29.2%	109,595	138,052	97,534	177.9	52.0	22.5	28.4	20,052
	平成24年度	5,130	4,673	91.1%	840,643	262,841	31.3%	112,397	141,897	100,779	179.9	56.2	24.1	30.4	21,566
	平成25年度	5,130	4,474	87.2%	784,317	252,573	32.2%	109,149	136,939	96,975	175.3	56.5	24.4	30.6	21,675
	平成26年度	5,130	4,468	87.1%	746,633	239,327	32.1%	102,127	129,971	91,008	167.1	53.6	22.9	29.1	20,369
	平成27年度	5,130	4,237	82.6%	695,948	235,716	33.9%	102,048	131,022	90,178	164.3	55.6	24.1	30.9	21,283
	前年比	100.0%	95.7%	-4.5%	93.2%	98.5%	1.8%	99.9%	100.8%	99.1%	98.3%	103.7%	105.2%	106.2%	104.5%
7月	平成23年度	5,332	4,997	93.7%	926,037	282,451	30.5%	120,060	155,509	107,985	185.3	56.5	24.0	31.1	21,610
	平成24年度	5,301	4,708	88.8%	859,057	269,844	31.4%	115,307	148,746	103,209	182.5	57.3	24.5	31.6	21,922
	平成25年度	5,301	4,554	85.9%	836,774	269,266	32.2%	114,248	145,980	102,660	183.7	59.1	25.1	32.1	22,543
	平成26年度	5,301	4,731	89.2%	802,630	261,951	32.6%	110,148	142,541	99,228	169.7	55.4	23.3	30.1	20,974
	平成27年度	5,301	4,372	82.5%	759,444	269,086	35.4%	112,342	150,835	101,944	173.7	61.5	25.7	34.5	23,317
	前年比	100.0%	96.7%	-6.8%	94.6%	102.7%	2.8%	102.0%	105.8%	102.7%	102.4%	111.0%	110.3%	114.6%	111.2%
8月	平成23年度	5,332	4,960	93.0%	896,797	273,750	30.5%	117,670	154,448	104,601	180.8	55.2	23.7	31.1	21,089
	平成24年度	5,301	4,721	89.1%	861,718	271,245	31.5%	116,031	151,452	103,434	182.5	57.5	24.6	32.1	21,909
	平成25年度	5,301	4,647	87.7%	839,621	275,458	32.8%	117,568	152,484	104,949	180.7	59.3	25.3	32.8	22,584
	平成26年度	5,301	4,677	88.2%	785,375	261,054	33.2%	110,948	144,706	99,090	167.9	55.8	23.7	30.9	21,187
	平成27年度	5,301	4,351	82.1%	721,784	251,436	34.8%	105,436	136,592	95,024	165.9	57.8	24.2	31.4	21,840
	前年比	100.0%	98.4%	-6.1%	91.9%	96.3%	1.6%	95.0%	94.4%	95.9%	98.8%	103.6%	102.1%	101.6%	103.1%
9月	平成23年度	5,160	4,833	93.7%	852,759	260,095	30.5%	113,593	143,774	99,849	176.4	53.8	23.5	29.7	20,660
	平成24年度	5,130	4,488	87.5%	806,867	251,528	31.2%	108,363	137,863	95,956	179.8	56.0	24.1	30.7	21,381
	平成25年度	5,130	4,391	85.6%	759,438	238,221	31.4%	103,602	132,337	90,899	173.0	54.3	23.6	30.1	20,701
	平成26年度	5,130	4,441	86.6%	724,712	229,708	31.7%	98,972	125,913	87,290	163.2	51.7	22.3	28.4	19,655
	平成27年度	5,130	4,248	82.8%	677,087	230,870	34.1%	98,490	128,622	87,828	159.4	54.3	23.2	30.3	20,675
	前年比	100.0%	97.8%	-3.8%	93.4%	100.5%	2.4%	99.5%	102.2%	100.6%	97.7%	105.0%	104.0%	106.7%	105.2%
10月	平成23年度	5,332	4,947	92.8%	875,151	272,027	31.1%	118,176	151,789	104,313	176.9	55.0	23.9	30.7	21,086
	平成24年度	5,301	4,708	88.8%	841,606	259,046	30.8%	113,622	145,285	99,606	178.8	55.0	24.1	30.9	21,157
	平成25年度	5,301	4,599	86.8%	813,160	259,033	31.9%	111,116	140,954	98,289	176.8	56.3	24.2	30.6	21,372
	平成26年度	5,301	4,667	88.0%	771,177	246,500	32.0%	107,732	135,728	94,365	165.2	52.8	23.1	29.1	20,220
	平成27年度	5,301	4,455	84.0%	738,463	253,449	34.3%	108,470	138,997	96,536	165.8	56.9	24.3	31.2	21,669
	前年比	100.0%	97.7%	-4.0%	95.8%	102.8%	2.4%	100.7%	102.4%	102.3%	100.4%	107.8%	105.2%	107.2%	107.2%
11月	平成23年度	5,160	4,756	92.2%	856,585	265,546	31.0%	115,652	147,455	101,773	180.1	55.8	24.3	31.0	21,399
	平成24年度	5,130	4,594	89.6%	839,331	272,224	32.4%	118,985	150,818	104,564	182.7	59.3	25.9	32.8	22,761
	平成25年度	5,130	4,525	88.2%	808,229	269,983	33.4%	115,511	148,298	102,666	178.6	59.7	25.5	32.8	22,689
	平成26年度	5,130	4,483	87.4%	760,737	242,007	31.8%	103,740	134,237	92,214	169.7	54.0	23.1	29.9	20,570
	平成27年度	5,130	4,185	81.6%	677,834	245,050	36.2%	105,206	133,929	93,413	162.0	58.6	25.1	32.0	22,321
	前年比	100.0%	98.5%	-5.8%	89.1%	101.3%	4.3%	101.4%	99.8%	101.3%	95.5%	108.5%	108.7%	107.0%	108.5%
12月	平成23年度	5,332	4,940	92.6%	1,000,943	384,762	38.4%	163,609	211,062	147,904	202.6	77.9	33.1</		

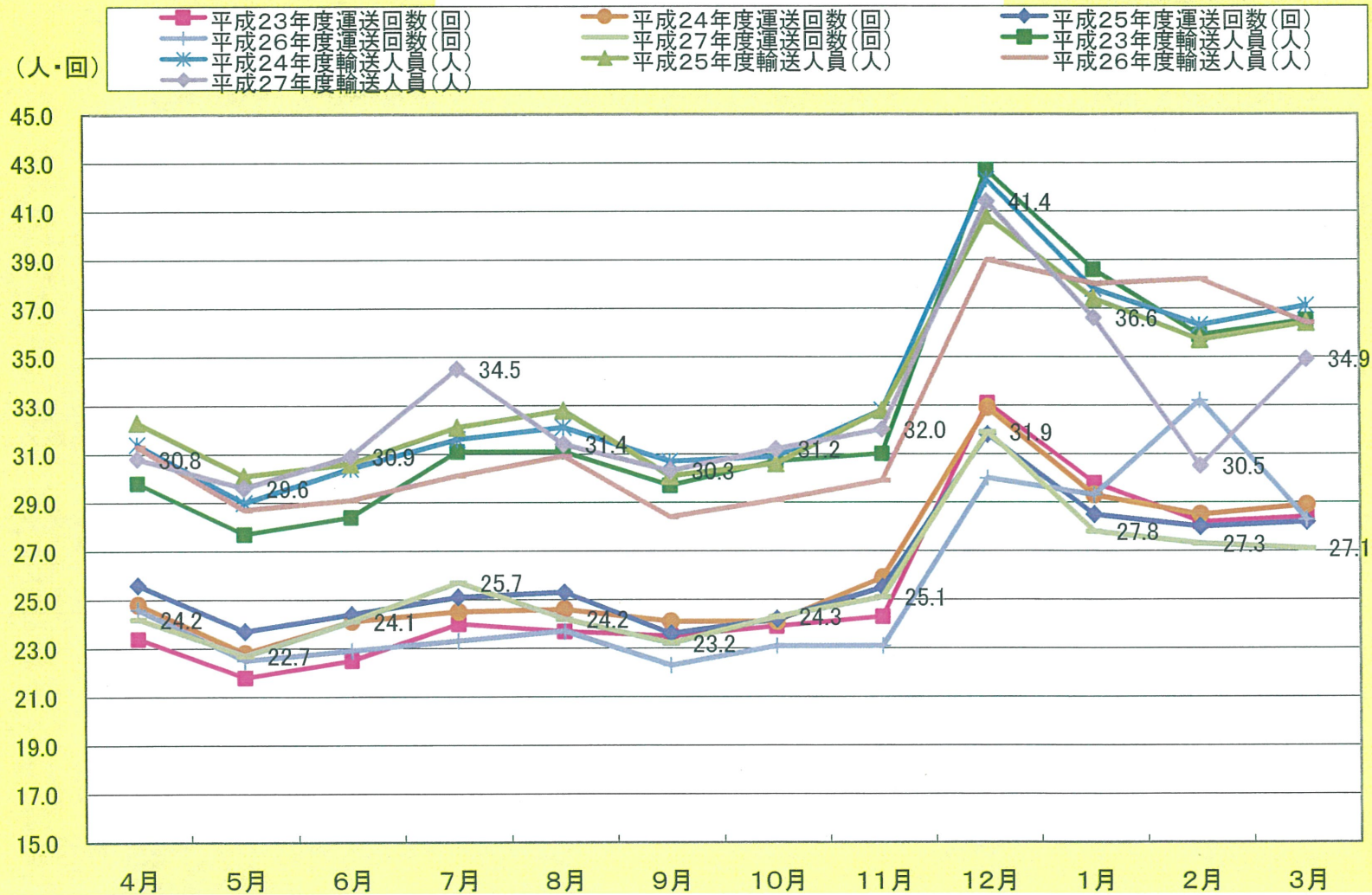
営業収入の推移



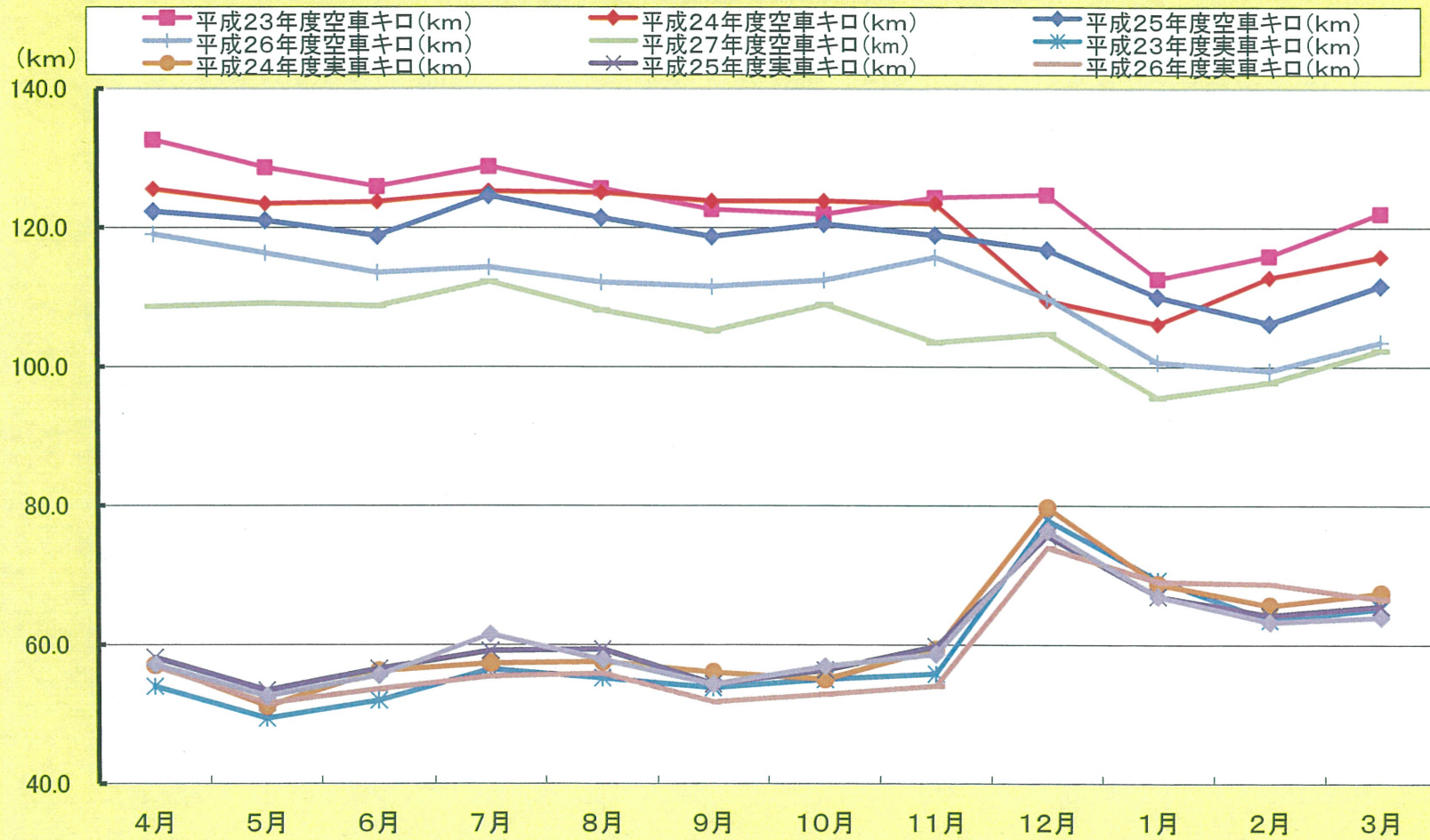
実働日車当り営業収入の推移



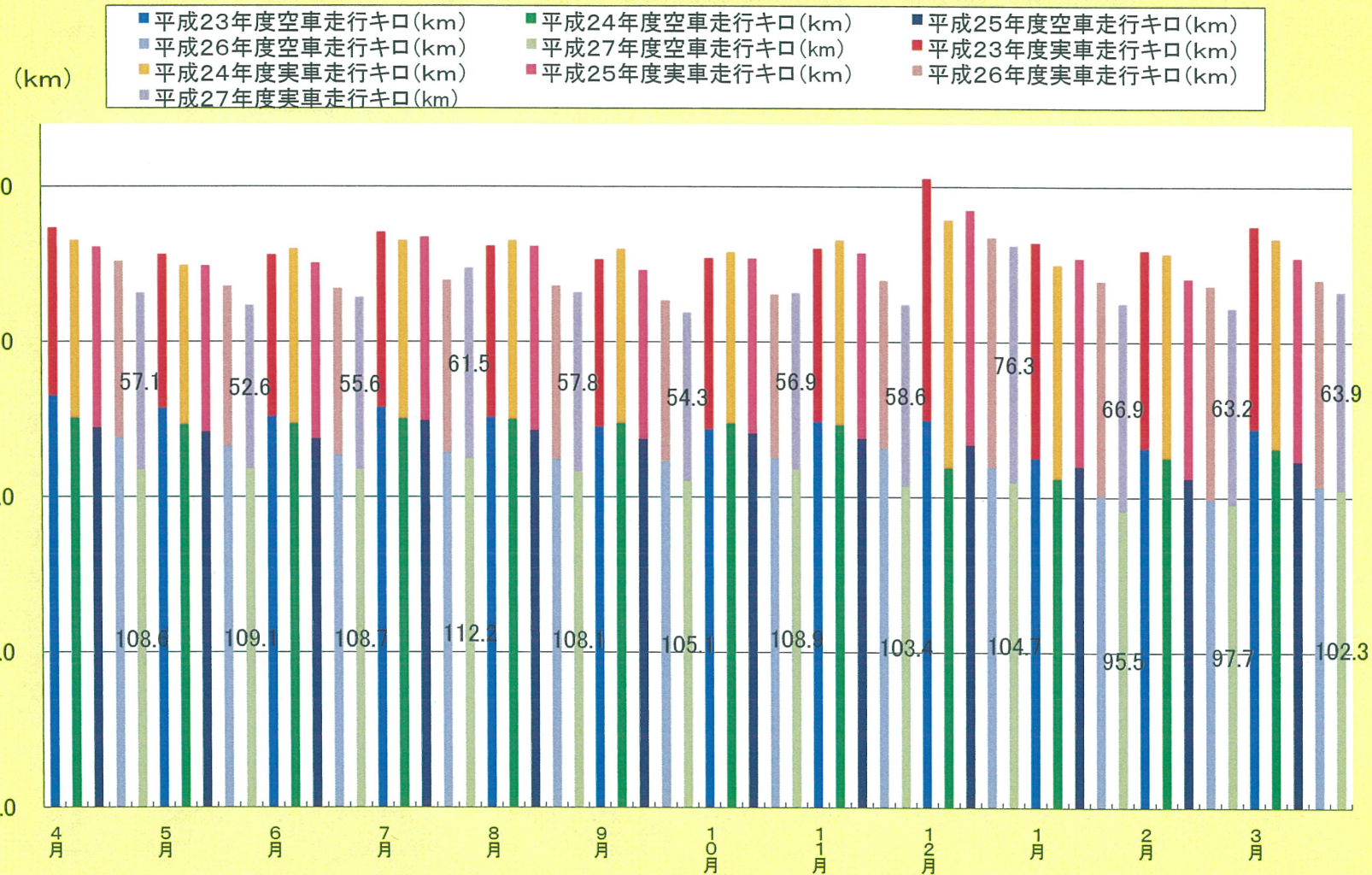
実働日車当り運送回数・輸送人員の推移



実働日車当り空車キロ・実車キロの推移



実働日車当り走行キロ等の推移



北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 準特定地域計画

平成29年1月19日

1. 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日付国土交通省告示第1036号の抜粋）

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、バス等の他の地域公共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）北見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) 北見交通圏におけるタクシーは、年間169万人の輸送を担い、面的移動が可能であることに由来する機動性や自由度があり、24時間交代勤務制に由来する時間的な自由度（制約の少なさ）、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的なサービスを提供する輸送機関としての特性がある。タクシーは夜間早朝など他交通機関が見込めない時間帯においても、その機能が必要とされる重要なサービスで、例えば、終バス後の移動手段、また、高齢者・障害者等の重要な移動手段として、生活に欠かせない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

（2）タクシー事業の現況

1) タクシー需要の減少

北見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にあり、規制緩和以前平成13年度が年間259万人であり、平成27年度は年間169万人となり約35%減少している。

北見交通圏のタクシー利用者減少の理由として考えられることは、大きく分けると次のとおりである。

① 景気の低迷

- ・数名のグループで通学に利用していた高校生のタクシー利用が減少した。
- ・仕事終了後の交流目的などで繁華街を利用していた者等が、繁華街を利用する機会の減少に伴い、タクシー利用が減少した。
- ・繁華街に勤務する飲食店従業員の「タクシーチケット利用減」により、タクシー利用者が減少した。

② マイカーの普及拡大

- ・「自動車運転免許」保有者が増加したため、マイカー利用に変わったことにより、バス・タクシーの利用が減少した。

③ 都市交通問題

- ・郊外に駐車場付の大型店舗が出来たことにより、タクシーを利用して北見駅前で買い物をしていた方々（駐車場が狭いためタクシー利用が多かった。）はマイカー利用による買い物に変わったため、タクシー利用が減少した。

④ 介護タクシーの増加

- ・介護タクシー事業者の増加、一部事業者の車両増車で通院利用者、その他利用者が減少したのは何かしらの因果関係があるかもしれない。

こうした状況のもとでは、今後も輸送人員の大幅な回復は困難と思われる。

2) 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の状況

北見交通圏におけるタクシー事業は、平成14年の「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撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加（2者・21両）があるが、一方、既存事業者1社は、経営方針に基づき平成18年に自主減車を実施しており、平成23年に新規参入した一事業者が既存事業者に譲渡し、3事業者171両で現在に至る。平成28年度における需給状況の判断結果（北海道運輸局長公示資料）は152両と19両の差が認められる。

3) 輸送実績の悪化

北見交通圏では、タクシー車両数が横ばい状況である一方で、タクシー利用者が大幅に減少している結果、法人タクシー1日1車当たりの実車キロは平成13年度と比べ、平成27年度では78.8kmから60.4kmへ、実車率は31.7%から36.4%へ（実働率減少のため）、実働率は93.4%から82.1%へ、減少している。

このように事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通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

輸送需要の減少により業界の「運送収入」は減少しているが乗務員数の減少（過去4年で312名から256名）のため「平均年収」は減少していない。しかし、北海道全産業平均410万円に対し、タクシー乗務員平均は280万円と依然厳しい状況である。

5) 運転者の高齢化

タクシー業界は、「賃金が低い」、「労働時間が長い」等労働環境が低下しているという現実の中で、「魅力的な職場ではなくなった。」という認識等から若年層の新規労働者の応募がほとんどなく、結果、「高齢者」、「年金受給者」を「定時制乗務員」として雇用している比率が益々高くなっている。

6) タクシー事業に係る適正化

タクシー事業者に対する苦情は、「繁華街の違法駐停車」や「長時間の違法客待ち」などについては、ここ数年減少傾向にある。

一方で、介護タクシーが適切に利用をされていないという情報も寄せられている。

7) 北見交通圏のタクシー業界の取組み

タクシー業界では、これまでに、金曜日・土曜日の繁忙時間帯に多くの車両を稼働させ、「閑散日、時間帯」には「休車」で経営効率化を目指す取組みを推進してきたが、乗務員不足のため、繁忙時間帯に「車両不足」で利用者に迷惑をかける時もある。事業者は少しでも「車両不足」を補うため、現在、ほとんどの乗務員が日勤と夜勤で稼働する体制をとり、一部の事業者はフレキシブルな勤務体制をとり乗務員個々の生活リズムに合わせた勤務体制をとっている。

北見交通圏においては、「タクシー子ども110番の導入」、「不審車両手配」、「未帰宅者捜査協力救援事業」、「タクシー運転代行」など幅広い分野で様々な取組みを実施している。

8) まとめ

上述のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、乗務員不足、それに伴う労働条件の悪化等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界として多様な努力をしてきたところではあるが、さらなる創意工夫と需要喚起の方策を講じ、事業運営を適正にまた、安定して行える体制を築いていく必要がある。

(3) 取組みの方向性

(1)(2)において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定するものとする。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の者に対して「安全・安心で良質なサービス」を提供する、公共交通機関としての自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めるものとする。

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。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、バス事業者、道路管理者等）に対しても、準特定地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請するものとする。

さらに協議会は、必要に応じて準特定地域計画の見直しを行うものとする。

- タクシーサービスの活性化と良質なサービスの提供
- 事業経営の活性化、効率化
- 観光需要を引込む取組み
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- タクシー事業に係る適性化
- 安全性の維持・向上

2. 準特定地域計画の目標

地域計画の目標（基本方針の抜粋）

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、準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。

- (1) タクシーサービスの活性化
- (2) 事業経営の活性化、効率化
- (3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- (4) タクシー事業の構造的要因への対応
- (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- (6) 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と良質なサービスの提供

タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすために「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることが必要である。そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図り、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施する。

新たな需要の喚起を呼び込むために、高齢化社会におけるバリアフリー対応の運転者教育、北見中心商店街での買い物客を対象にしたタクシー乗り場を新たに設けることを目標にする。

(2) 事業経営の活性化、効率化

事業経営の活性化・効率化を図るためには、「長期に渡る旅客需要の減少が続き、新規需要の展望が見いだせない現状」において、各社の事業効率性の向上も重要な課題である。

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、タクシー需要に見合った供給体制に事業を再構築する。

活性化は、タクシー事業者だけで解決しようとしても進まないことが多く、「北見観光協会、北見市、北見商工会議所」などと連携して「意見交換会」を定期的に展開していくことを目標とする。

(3) 観光需要を引込む取組み

観光需要を引込むためには、タクシーが観光にいかに関わっているかを整理することが必要である。タクシーは個別輸送機関であり、駅等から地理不案内な旅客を目的地までの確に案内することができ、観光旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を生かして、特に高齢者の観光旅行者には大きな利便を提供することが可能である。観光旅行者はJRの駅前などで戸惑うことも多く、観光案内に対応できるドライバーを求めている。そのためには、観光旅行者をタクシーに呼び込む対策を講じることが必要である。1)北見観光協会が主催している北見の観光テキスト講習会にドライバーを参加させるなどして観光に係るドライバー教育及び指導をする。2)新たな需要を取り込むためには旅行開始前に情報を収集することが必要であり、北見観光協会、北見市と連携して観光旅行者への情報提供を実施する。以上を目標とする。

(4) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー運転者の労働条件を現状より悪化することを防止するためには、事業者、事業者団体、労働者の代表のみならず、国や地域の関係者も含めてそれぞれの立場から法定労働条件の遵守について必要な対応を図る。最低賃金法遵守等の労働条件の改善・向上を目指す。賃金がアップすることで、若者を中心とした有能な人材の確保が可能となり、職場の活性化が図られ安全・安心で良質なサービスの提供を行なうことが可能となる。

具体的には、輸送需要の開拓などによりタクシー事業の活性化を図り収益基盤の安定化を図ったうえで、タクシー運転者の賃金を現状よりアップさせる事に努める。

(5) タクシー事業に係る適正化

タクシー類似行為（白タク行為）は、タクシー事業者に与える影響が大きいことから運輸支局、警察、ハイヤー組合との間で「情報交換・合同街頭指導」を実施し、その排除に努めることを目標とする。

(6) 安全性の維持・向上

安全性の維持・向上を目指すためには、不断の努力を行うことが重要であり、安全・安心はタクシーサービスの根幹である。これを担うのが運転者であり、そのレベルアップを図るためには、「自動車事故対策機構の実施する適性診断」を積極的に活用、各種の研修会を実施するとともに、会社をあげて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備することを目標とする。

さらに、北見交通圏の関係者が一体となって、北海道運輸局の「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減する事を目標とする。

抜粋

準特定地域の協議会の設置及び運営に関するガイドライン

準特定地域の協議会の目的

準特定地域の協議会（以下「協議会」という。）は地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整、その他当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業という。」）の適性化及び活性化を推進するに当たり必要となる事項の協議を行なうために設置するものとする。協議会は、準特定地域において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充分発揮できるようにすることは当然のこと、産業としての健全性、労働者の生活の確保、地域社会への貢献等の視野も含め、タクシーが全ての関係者にとって望ましい姿になるよう努めるものとする。

3. 「2. の各目標」を達成するために行なう活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

活性化事業及びその他の事業に関する項目

記2. 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活性化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。

活性化事業に関しては、当該準特定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、活性化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、中長期については、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と良質なサービスの提供

＜ 実現を早急に求められるもの＞

① 高齢化社会におけるバリアフリー対応の運転者教育（短期的的施策）

主な実施主体：タクシー事業者

- ② サービス向上のための教育・研修の実施(短期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ③ 北見中心商店街での買い物客を対象にしたタクシー乗り場を確保する。(マイカーが駐車できるスペースの一部を利用) (中期的施策)
実施主体：北見市、北見商工会議所、北見市ハイヤー組合、北見運輸支局
- ④ タクシー乗り場及び周辺における美化の推進 (短期的施策)
実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合
- ⑤ 地理教育の徹底 (短期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑥ 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 (短期的施策)
実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合

＜調整、資金調達などに時間が必要なもの＞

- ⑦ 情報提供などのためのHPの開設、webサイトの構築 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑧ サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合
- ⑨ カーナビの導入(中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑩ ユニバーサルデザイン車両(健常者も障害者も利用できる形の車)の導入
実施主体：タクシー事業者(中長期的施策)
- ⑪ 福祉タクシー(車いす専用車など)の運行 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑫ 介護タクシー(介護保険を適用)の運行 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑬ チャイルドシートタクシー (予約による運行) の導入 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑭ 女性ドライバーを主軸にし、「全運転者がやさしい運転」 (予約による運行) を目指す妊婦支援タクシーの運行 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑮ ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑯ 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑰ 子育て支援タクシー(通学、通塾、通園など送迎サービス)の運行 (中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑱ アプリ配車 (中長期的施策)

実施主体：タクシー事業者

(2) 事業経営の活性化、効率化

＜実現を早急に求められるもの＞

- ① 「北見観光協会・北見市・北見商工会議所など」も巻き込んだ意見交換会を定期的開催（短期的対策）

実施主体：タクシー協議会

＜調整、資金調達などに時間が必要なもの＞

- ② 共同配車システムの推進(中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ③ 車両費用などの削減(中長期的) 施策)
実施主体：タクシー事業者
- ④ 部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮(中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者
- ⑤ デジタルGPS-AVMの導入とそれを活用した効率的配車（中長期的施策）
主な実施主体：タクシー事業者

(3) 観光需要を引込む取組み

＜実現を早急に求められるもの＞

- ① 観光に係るドライバー教育及び指導（短期的施策）
実施主体：タクシー事業者、北見観光協会、北見市

＜関係者と協議が必要なもの＞

- ② 北見観光協会、北見市と連携して観光旅行者への情報提供（中長期的施策）
実施主体：北見観光協会、北見市、
- ③ 観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入(中長期的施策)
主な実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合

＜調整、資金調達などに時間が必要なもの＞

- ④ 観光需要に対応したワゴン車の導入(中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者、北見観光協会

(4) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

＜実現を早急に求められるもの＞

- ① 生活習慣病検診などを取り入れた健康診断の充実（短期的施策）
実施主体：タクシー事業者
- ② 防犯訓練、人命救助訓練（AEDの使用方法など）の実施（短期的施策）
実施主体：タクシー事業者

＜調整、資金調達などに時間が必要なもの＞

- ③ タクシー運転者の賃金の向上（中長期的施策）
実施主体：タクシー事業者
- ④ 若年労働者の積極的な雇用の促進（中長期的施策）
実施主体：タクシー事業者
- ⑤ 賃金制度、制度の見直し(中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合
- ⑥ 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(中長期的施策)
主な実施主体：タクシー事業者
- ⑦ 防犯カメラなどの導入(中長期的施策)
実施主体：タクシー事業者

（5） タクシー事業に係る適正化

＜実現を早急に求められるもの＞

- ① タクシー類似行為（白タク行為）の排除（短期的施策）
実施主体：北見市ハイヤー組合、北見運輸支局、北見警察署
- ② タクシー乗り場などの街頭指導の推進(短期的施策)
実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合

＜関係者と協議が必要なもの＞

- ③ 繁華街、大型スーパーなどにおける混雑地域での違法駐停車の抑止策の構築と徹底（中長期的施策）
実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合、北見運輸支局、北見警察署
- ④ 優良タクシー乗り場の設置の検討（中長期的施策）
実施主体：北見市タクシー組合、タクシー事業者、北見市、北見運輸支局

（6） 安全性の維持・向上

＜実現を早急に求められるもの＞

- ① 「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための対策の取組（短期的施策）
実施主体：タクシー事業者、ハイヤー組合、北見運輸支局

- ② NASVAネットの活用促進（中期的施策）
実施主体：タクシー事業者、ハイヤー組合
- ③ 自治体などが実施する交通安全対策への積極的協力（短期的施策）
主な実施主体：タクシー事業者、北見市ハイヤー組合、北見市、北見運輸支局
＜調整、資金調達などに時間が必要なもの＞
- ④ 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（中長期的施策）
実施主体：タクシー事業者

4. 準特定地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

(基本方針の抜粋)

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 活性化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 法令の遵守の確保

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 運送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運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。

2. の目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

以上

資料Ⅳ-2

北見交通圏法人タクシー乗務員平均年齢

乗務員年齢 ・ 勤務別乗務員数 平成28年12月 現在

49歳以下	28名
-------	-----

50歳～59歳	61名
---------	-----

60歳～64歳	75名
---------	-----

65歳以上	92名
-------	-----

平均年齢 60.4

合計	256名
----	------

隔日勤務者40時間	31名
-----------	-----

隔日勤務者30時間	11名
-----------	-----

昼勤務者40時間	51名
----------	-----

夜勤務者40時間	94名
----------	-----

昼勤務者30時間	50名
----------	-----

夜勤務者30時間	19名
----------	-----

合計	256名
----	------

平成28年12月27日

北海道運輸局長 殿

自動車局長
(公印省略)

「特定地域及び準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」に係るフォローアップについて（調査依頼）

平成26年の「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）改正時の附則及び衆参両院の附帯決議により、適正化・活性化の取組状況についてフォローアップを行うこととされている。

このため、平成28年4月に策定した「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」においては、特定地域・準特定地域（以下、「特定地域等」という。）における地域指定の効果について、具体的な項目を定め、改善度や目標達成度を通じて地域・事業者の取組を評価し、その結果を公表することとしている。

ついては、今後下記要領に基づき調査することとしたので、管内運輸支局等に周知されたい。

なお、本件については、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会あて、別添のとおり通知したので申し添える。

記

I 共通事項

- ① 調査対象：特定地域等の全事業者
- ② 調査対象期間：毎年4月1日～3月31日までの間、もしくは年度末時点（「賃金の改善度」については、別に定める期間）
- ③ 報告期限：本省あて毎年6月末日
- ④ 公表時期：毎年8月（平成29年度以降）
- ⑤ 公表の方法：地域のタクシー協会は、特定地域等の計画に基づく適正化・活性化の取組状況（地域単位、事業者単位）をホームページで公表。国土交通省は、全国の対象地域[※]の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめ、ホームページで公表。

国自旅第266号
平成28年12月27日

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長
(公印省略)

「特定地域及び準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」に係るフォローアップについて（調査依頼）

平成26年の「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）改正時の附則及び衆参両院の附帯決議により、適正化・活性化の取組状況についてフォローアップを行うこととされている。

このため、平成28年4月に策定した「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」においては、特定地域・準特定地域（以下、「特定地域等」という。）における地域指定の効果について、具体的な項目を定め、改善度や目標達成度を通じて地域・事業者の取組を評価し、その結果を公表することとしている。

ついては、今後下記要領に基づき調査することとしたので、管内運輸支局等に周知されたい。

なお、本件については、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会あて、別添のとおり通知したので申し添える。

記

I 共通事項

- ① 調査対象：特定地域等の全事業者
- ② 調査対象期間：毎年4月1日～3月31日までの間、もしくは年度末時点（「賃金の改善度」については、別に定める期間）
- ③ 報告期限：本省あて毎年6月末日
- ④ 公表時期：毎年8月（平成29年度以降）
- ⑤ 公表の方法：地域のタクシー協会は、特定地域等の計画に基づく適正化・活性化の取組状況（地域単位、事業者単位）をホームページで公表。国土交通省は、全国の対象地域単位の適正化・活性化フォローアップ結果をとりまとめ、ホームページで公表。

II フォローアップの内容

1 適正化事業について

(1) 減車、休車、営業方法の制限、実働率の状況

調査対象期間：4月1日～3月31日
調査項目：当該期間における減車等台数・実働率
※輸送実績報告書に基づき、集計の上報告すること。

(2) 労働環境改善に向けた取組状況

① 特定地域等指定基準に基づく指標

調査対象期間：4月1日～3月31日
調査項目：
・日車営収の改善度
・実在車両数と適正車両数の乖離率の改善度
・実働実車率の改善度
・赤字事業者車両数シェアの改善度
※輸送実績報告書・事業報告書に基づき、集計の上報告すること。

② 賃金の改善度

調査対象期間：2月～4月の3ヶ月間
調査項目：運転者給与支払総額、運転者総労働時間、総売上 等
※別紙様式1により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

③ 運転者負担の解消割合

調査対象期間：年度末時点
調査項目：カード手数料、無線使用料、カーナビ・GPS使用料、制服代、黒タク乗務料、
回送時の高速料金、公共的割引料金 等
※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

④ 平均車齢の改善度

調査対象期間：年度末時点
調査項目：平均車齢
※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

⑤ キャリアパスの明示・スキル評価の有無

調査対象期間：4月1日～3月31日
調査項目：キャリアパスの明示、スキルアップのための研修制度、スキルに対する処遇面での評価の有無、採用者数、採用者平均年齢、離職者の平均勤続年数 等

※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

2 活性化事業について

(1) 評価指標

調査対象期間：年度末時点

調査項目：以下の項目毎に目標値の設定を前提

- ① 妊婦・子ども向けタクシー取組事業者数及び認定運転者数シェア
- ② UD 研修受講者数及び受講運転者数シェア
- ③ 観光タクシー取組事業者数・認定運転者数及び認定運転者数シェア
- ④ 外国語講習受講者数及び受講運転者数シェア
- ⑤ アプリ配車の導入事業者数及び対応車両数シェア

以下、設定することが望ましい項目

- ⑥ UD タクシーの導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑦ 環境対応車の導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑧ 先進安全自動車（ASV）導入車両数及び導入車両数シェア
- ⑨ クレジットカード・電子マネー等導入事業者数及び導入車両数シェア

※別紙様式2により調査し、集計の上報告すること。タクシー協会加盟事業者については、タクシー協会において調査。協会加盟事業者以外は、運輸支局等において調査。

(2) 計画的な活性化の促進

各協議会は、活性化の取組を計画的に進めるため、項目毎に目標値を設定し、調査結果の検証と新たな目標を設定し、6月末までに国土交通省に報告する。なお、本報告は地域計画へ反映したものの提出をもって代えることができることとする。

新たな目標（項目の追加、目標値の見直し等）の設定においては、利用者アンケート等を活用し利用者の満足度を踏まえるなど、サービスの拡大と合わせ内容の充実についても見直しを検討する。

協議会の存する地域のタクシー協会は、新たな目標の設定等に関する協議会の開催に際し、時間的余裕を持って調査結果を協議会に報告する。

3 評価手法

(1) 地域の取組に対する評価

- ・ 1（2）、2（1）の各項目について、対前年同期比の伸び率（改善度）をもって評価する。
- ・ 全国における特定地域等の平均値に対する各特定地域等の値を比較し評価する。

(2) 個別事業者の取組に対する評価

- ・ 1（2）、2（1）の各項目について、対前年同期比の伸び率（改善度）をもって評価する。
- ・ 地域の平均値に対する各事業者の値を比較し評価する。

4 公表の内容・方法

(1) 地域のタクシー協会の場合

- ・地域のタクシー協会は、国土交通省の集計結果をもとに、管内の状況について特定地域等毎に公表する。
- ・(2) により優良事業者としての評価を受けた事業者の実績を公表する。

(2) 国土交通省の場合

- ・国土交通省は、1 (1)、(2)、2 (1) の各項目について、全国の平均値とともに、特定地域等毎に地域の平均値を公表する。なお、本調査の実施にあたり協力が得られなかった事業者があった場合は、当該地域における協力が得られなかった事業者数を合わせて公表する。
- ・全ての項目において、地域の平均値を上回り、取組事項が先進的であるなど、総合的に判断して、優良である事業者を公表することとする。

5 その他

本調査は、行政処分及び監査を行うことを目的として実施するものではない。

別 添

国自旅第266号の2

平成28年12月27日

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会会長 殿

国土交通省自動車局長

「特定地域及び準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」に係るフォローアップについて（調査依頼）

標記について、別添のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて通達したので、その旨了知されるとともに、傘下会員に対し、調査協力について周知されたい。