



平成22年3月31日

北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会の
地域計画の作成について

「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」に基づき、平成21年10月1日告示により特定地域に指定されました北見交通圏（北見市（旧留辺蘂町、常呂町除く）における北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会において、今般、同法に基づく「地域計画」が別添のとおり作成されましたのでお知らせします。

【問い合わせ先】

北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 事務局

北海道運輸局北見運輸支局首席運輸企画専門官 池上孝義 : 0157-24-7631

北見市ハイヤー組合 専務理事 東雲一好

平成22年3月31日

北見交通圏における地域計画の作成について

1. 概要

北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会においては、昨年12月以降3回にわたり協議会を開催し、タクシー事業の現況の分析、地域計画の作成に向けた検討を行い、各界から参加いただいた委員により活発な議論がされたところです。

本年3月23日(火)の第3回協議会において、協議会の参加委員全員の合意を得て地域計画が作成されました。

今後、この地域計画の作成を受け、北見交通圏のタクシー事業者は特定事業計画(減車・休車等の事業再構築を含む。)認定申請を国土交通省に対し行うことが可能となりますが、多くのタクシー事業者がタクシーの適正化・活性化のための計画を策定し、取り組むことを呼びかけるとともに、協議会において、その進捗状況についてフォローアップしていくこととしています。

2. 協議会について

(1) 構成員

委員

北海道運輸局北見運輸支局長	高橋 博之(会長)
北見市企画財政部次長	皆川 和雄
北見市ハイヤー組合理事	馬場 英司
北見市ハイヤー組合理事	末松 秀之
北見個人タクシー協同組合理事長	木戸口則幸
北海道交通北見労働組合執行委員長	堀田 修一
北見金星自動車労働組合執行委員長	三浦 文雄
北見商工会議所交通観光委員会委員長	戸田 龍一
北見工業大学社会環境工学科准教授	高橋 清(座長)
北海道労働局北見労働基準監督署長	小林 覚
北海道北見方面本部北見警察署交通課長	森 幸春
北見観光協会事務局長	高橋 良造
タクシー事業者((株)石川観光代表)	石川 剛
タクシー事業者((有)三輪観光代表)	山田カズ子

(2) 検討経緯

平成 2 1 年 1 2 月 1 6 日 第 1 回協議会 (設立等)

平成 2 2 年 2 月 1 0 日 第 2 回協議会 (地域計画骨子案の提示等)

平成 2 2 年 3 月 2 3 日 第 3 回協議会 (地域計画の決定等)

設立にあたり、設立準備会を設置

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)について (平成21年10月1日施行)

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
(タクシー適正化・活性化法)

国土交通大臣による特定地域の指定

特定地域・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮
できていない地域
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請する
ことが可能

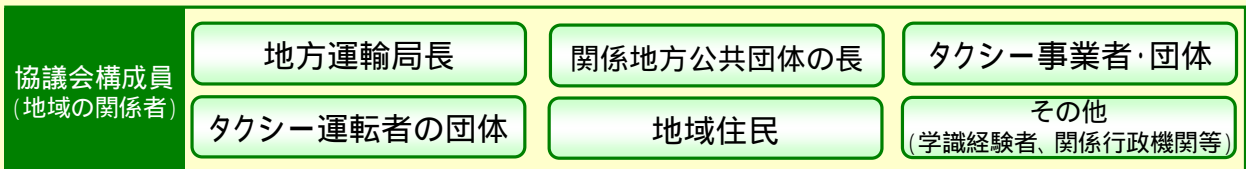
国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

特定地域における取組み

地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の
推進に向けて総合的・一体的に取り組む

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
交通問題、環境問題、都市問題の改善

など

具体例



〔乗り場の整備等による
利用者サービスの充実〕

国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な
資金の確保等に努める

タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)
を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定()を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

()国土交通大臣は、認定をする際、基本方針に照らし適切なものであること 特定事業
を確実に遂行するため適切なものであること 道路運送法の基準・独占禁止法と適合する
ことを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には**実施勧告**
道路運送法の手続きの特例

特定地域における措置

新規参入要件を厳格化
減車実施事業者に対する監査の特例

増車を事前届出ではなく、認可制に
行政処分の特例

全国で適用される措置

運賃料金の認可基準の改正
道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」

→ 「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

北見交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 地域計画

平成22年3月23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197万人の輸送を担い、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、終バスが終わった後の移動手段、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年度の年間259万人から平成20年度では年間197万人となり約25%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。

景気の低迷

- ・数名のグループによる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する方々の減少に伴い、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、タクシー利用が減少した。

マイカーの普及拡大

- ・自動車免許保有者が増加しマイカー利用に変わったことにより、バス・タクシー利用が減少した。

都市交通の変化

- ・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。
- ・北見市内の大学が閉鎖され大学生が減少したことにより、タクシー利用が減少した。

このような状況のもとでは、今後もタクシーの輸送人員の大幅な回復は難しいと思われる。

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、経営方針に基づいた減車を実施しており、車両数については、新規参入があったものの、横ばいとなっている。平成21年12月16日の第1回協議会において、北海道運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実車率をそれぞれ29.88%、31.67%、30.81%としたときの車両数（159両～164両））について示されているところであるが、タクシー特措法施行日直前の平成21年9月30日現在の車両数（192両）とは数十両の差が認められる。

3) 輸送実績の悪化

北見交通圏では、供給される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20年度では78.8kmから56.5kmへ、実車率は、31.7%から29.9%へ、実働率は、93.4%から90.3%へ、いずれも減少する実態となっている。

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

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、北海道のタクシー運転者の平均年収の格差は年々拡がり、北海道の全産業平均に比べ200万円以上下回る状況にあり、タクシー乗務の対価のみでは最低賃金を割り込むレベルにあると言われており、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。

5) 運転者の高齢化

タクシー乗務員の業界は、「賃金が低いなど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。」という認識などから若年層の新規労働者の応募は、年に一人いるかいないか程度で、営業所に応募の張り紙をしてもそれをみて来る人はまずいない状況にある。こういった現況から若手の入職は、減少している。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、高くなっていることが原因で事業の縮小化を招いており、課題となっている。

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客待ちなど、ここ数年減少傾向にある。

一方で福祉限定タクシーに健常者が旅客として乗車しているという情報もあり、適正化が望まれる。

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、これまでも、金曜日の繁忙日に全車を稼働させ、暇な日、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。一部の事業者は18年度まで隔日勤務を主体に経営してきたが、それ以降は日勤と夜専門が主で稼働し、事業の効率化を図っている。

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、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、供給の過剰、労働環境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も多様な努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状の経営環境下では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

(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、不特定多数の需要者に対して安全・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(バス事業者、道路管理者等)に対しても、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正化
安全性の維持・向上
供給過剰状態の解消

2. 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、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) 供給抑制
- (7) 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。

新たな需要を呼び込むために 1)北見交通圏における全車を対象とした禁煙タクシーの導入 2)高齢化社会におけるバリアフリー対応の運転者教育 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新たに設けることを目標にする。(マイカーが駐停車できるスペースの一部「北2条西2丁目」を利用)

(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ことを目標とする。

活性化は、タクシーだけで解決しようとしても進まないことは多く、「北見観光協会、北見市、北見商工会議所など」も参加した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必要がある。1)タクシー事業者と北見観光協会が、連携して行なう観光に係るドライバー教育及び指導（例えば、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）については、中長期的に継続して実施をする。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手に取り組みつつ、今後10年間で死者数、人身事故件数をともに半減することを目標とする。

(7) 供給過剰状態の解消

現在の諸問題の根幹として、タクシーの供給車両に対して輸送需要が低迷していることは否めない。北見交通圏では、21年12月16日の第1回協議会において北海道運輸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、159両～164両であり、これに基づく同年9月30日現在の車両数とは、数十台の差が認められるところである。したがって、関係者は、諸般のタクシー問題の改善に向け、8ページから11ページに明記した「短期的施策、中長期的施策」である輸送需要の開拓を行いつつ、この供給過剰な状態の解消に努めることを目標にする。

なお、各タクシー事業者が適正台数を目指した取組みを行なう際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意する必要がある。

(抜粋)

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

特定地域の協議会の目的

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。’)の適正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、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点も含め、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特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

特定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

北見交通圏における全車を対象とした禁煙タクシーの導入（短期的施策）

実施主体：タクシー事業者

バリアフリー対応の運転者教育（短期的施策）

実施主体：タクシー事業者

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（マイカーが駐停車できるスペースの一部「北2西2」を利用）（短期的施策）

実施主体：北見市ハイヤー組合、北見市、北見商工会議所、北見警察署、北見運輸支局

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

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

地理教育の徹底（短期的施策）

実施主体：タクシー事業者

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

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：北見市ハイヤー組合、北見観光協会

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：北見市ハイヤー組合
カーナビの導入（中長期的施策）
実施主体：タクシー事業者
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
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
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
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
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
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
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

（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

「北見観光協会・北見市・北見商工会議所など」も参加する意見交換会を定期的開催
（短期的施策）

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

乗合タクシー（学習塾に通学する生徒などを対象）の導入（中長期的施策）

実施主体：タクシー事業者

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

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

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）

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

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

関係者と協議が必要なもの

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：北見市ハイヤー組合、北見観光協会、北見市

観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入（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

調整、資金調達などに時間が必要なもの

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

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

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

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

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

賃金制度の見直し（中長期的施策）

実施主体：北見市ハイヤー組合

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）

実施主体：タクシー事業者

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

車内仕切りガラス板の設置（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

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、北見警察署、北見運輸支局

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

繁華街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、北見警察署、北見警察署

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：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

(6) 安全性の維持・向上

実現を早急に求められるもの

「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の取組
（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、北見運輸支局

NASVAネットの活用促進（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

自治体が発する交通安全対策への積極的協力（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、北見運輸支局

調整、資金調達などに時間が必要なもの

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