

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