

I . 特定事業計画・事業再構築 の進捗状況

1. 特定事業計画認定申請・認定状況（総括表）

平成26年1月26日現在

法人タクシー							個人タクシー		
特 定 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			
4	4	4	4	0	21	0	24	24	24

基準車両数 (A)	H21.9.30 現在の車両数	H21.10.1 ~ H22.5.24 までの減車車両数	H22.5.24(特定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)	H22.5.25以降の事業再構築によらない減車数	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%

2. 特定事業の事業別認定状況

平成26年1月26日現在

法人事業者

特定事業の種別	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	4
3 (1) ④ サービス向上のための教育・研修の実施	1
3 (1) ⑥ 地理教育の徹底	1
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	1
3 (3) ① 観光に係るドライバー教育及び指導	4
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	15

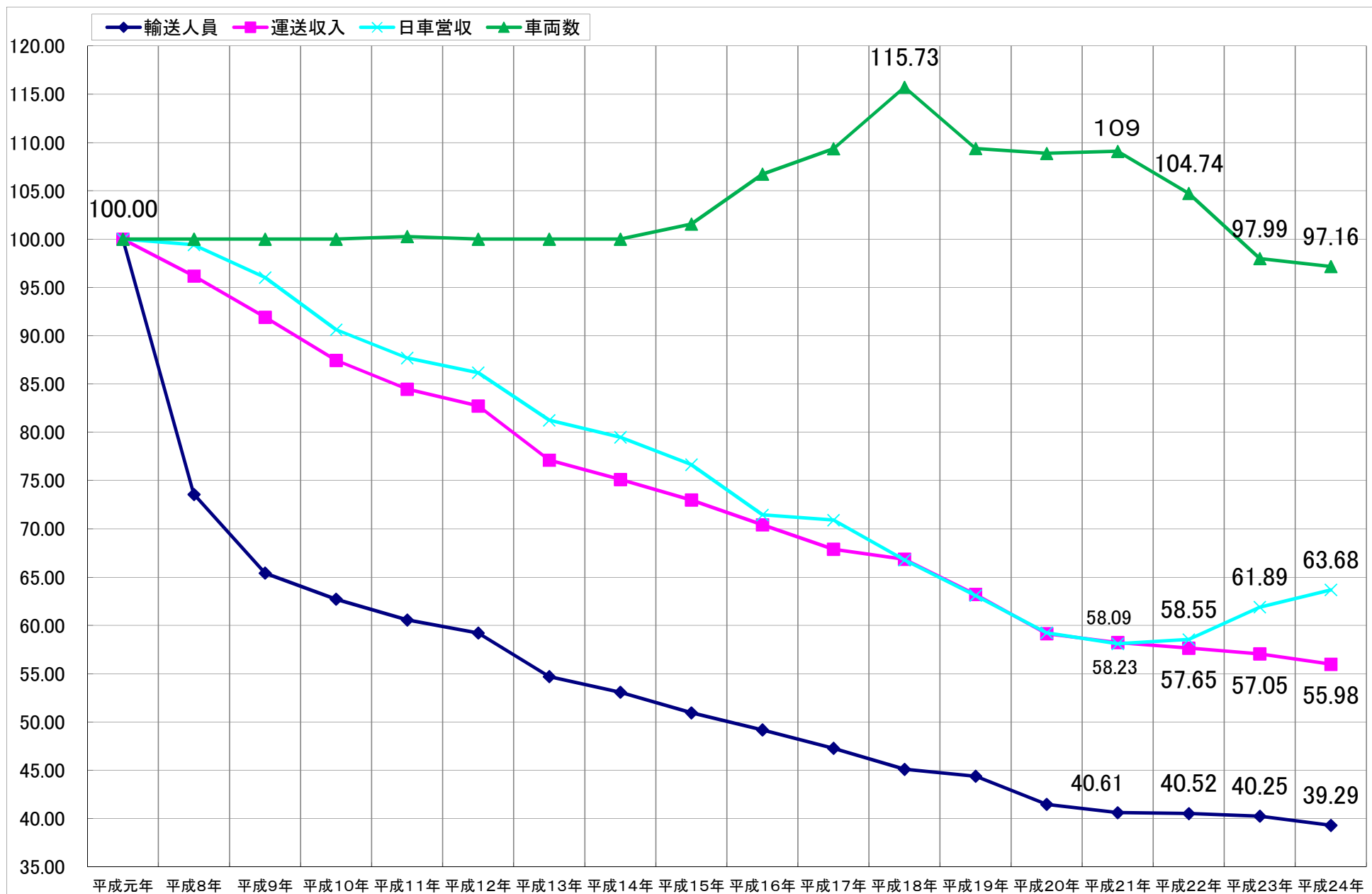
個人事業者

特定事業の種別	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	22
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	25
3 (3) ① 観光に係るドライバー教育及び指導	25
計	72

北見交通圏タクシー輸送実績の推移(年度・法人タクシー)

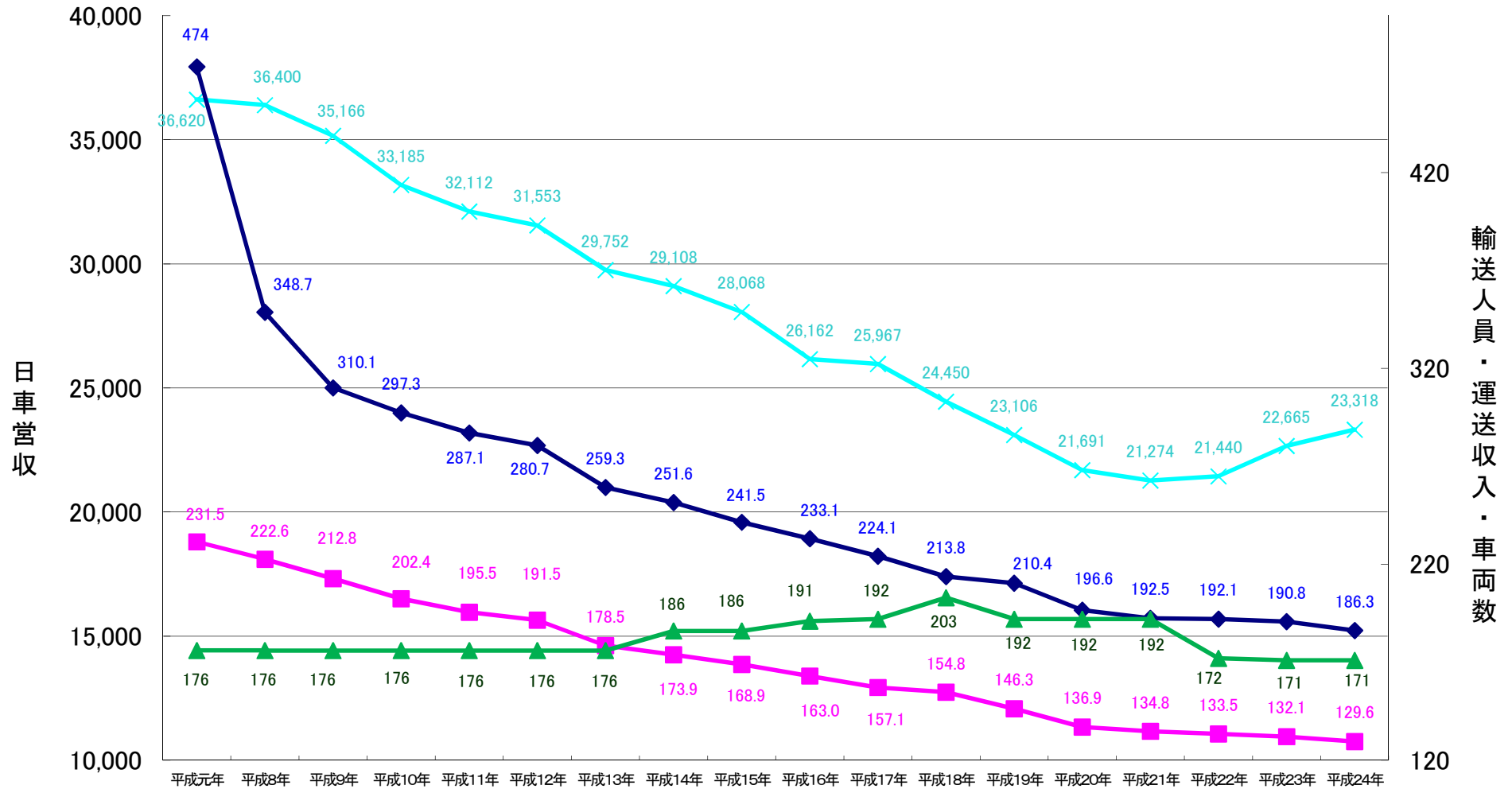
年度	延実在車両数 (両)	延実働車両数 (両)	実働率 (%)	実車キロ			輸送回数		運送収入		輸送人員 (千人)
				実車キロ(km)	実車率 (%)	1日1車 当り(km)	輸送回数(回)	1日1車 当り(回)	運送収入(千円)	1日1車 当り(円)	
昭和60年	63,875	63,646	99.6	7,748,193	35.3	121.7	3,534,305	55.5	2,270,257	35,670	4,776
平成元年	64,240	63,214	98.4	7,962,036	37.7	126.0	3,532,194	55.9	2,314,896	36,620	4,740
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9年	64,240	60,505	94.2	5,680,887	34.7	93.9	2,401,131	39.7	2,127,708	35,166	3,101
平成10年	64,240	61,001	95.0	5,382,022	33.4	88.2	2,300,039	37.7	2,024,298	33,185	2,973
平成11年	64,416	60,891	94.5	5,180,072	32.4	85.1	2,233,822	36.7	1,955,326	32,112	2,871
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

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)



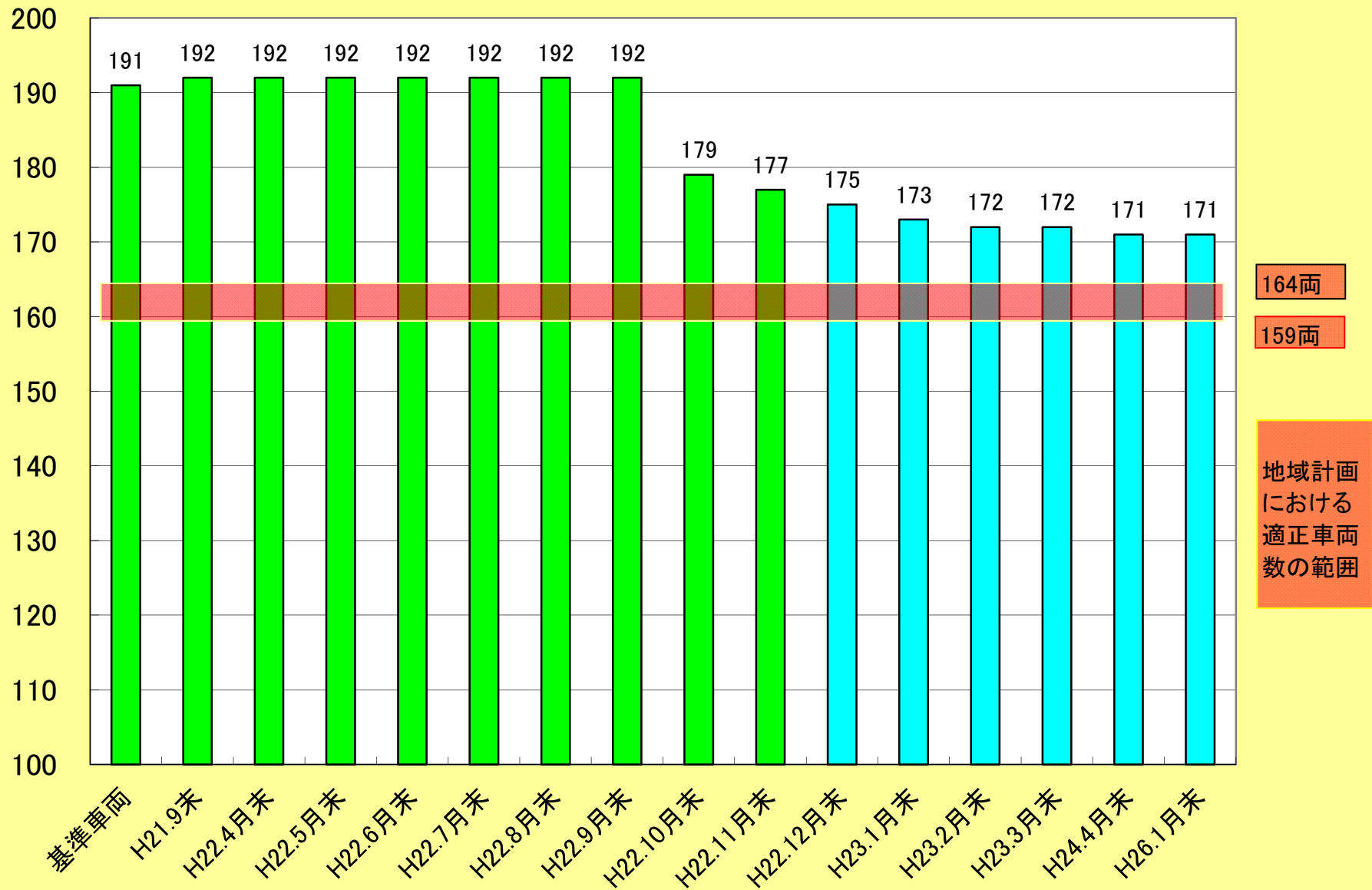
北見交通圏の日車營收等の推移(法人タクシー)

✕ 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

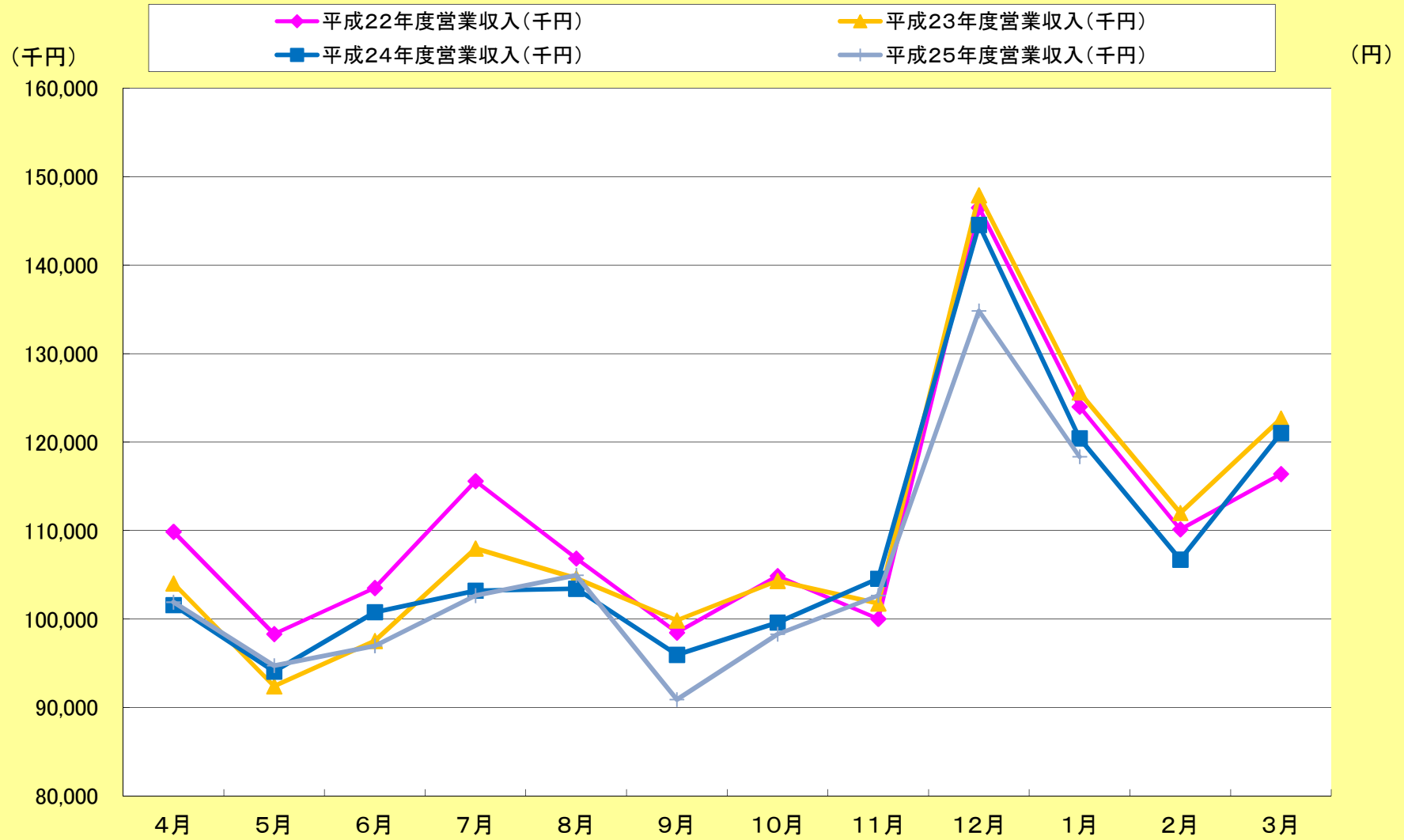
法人事業者減車実施に伴う車両数の推移



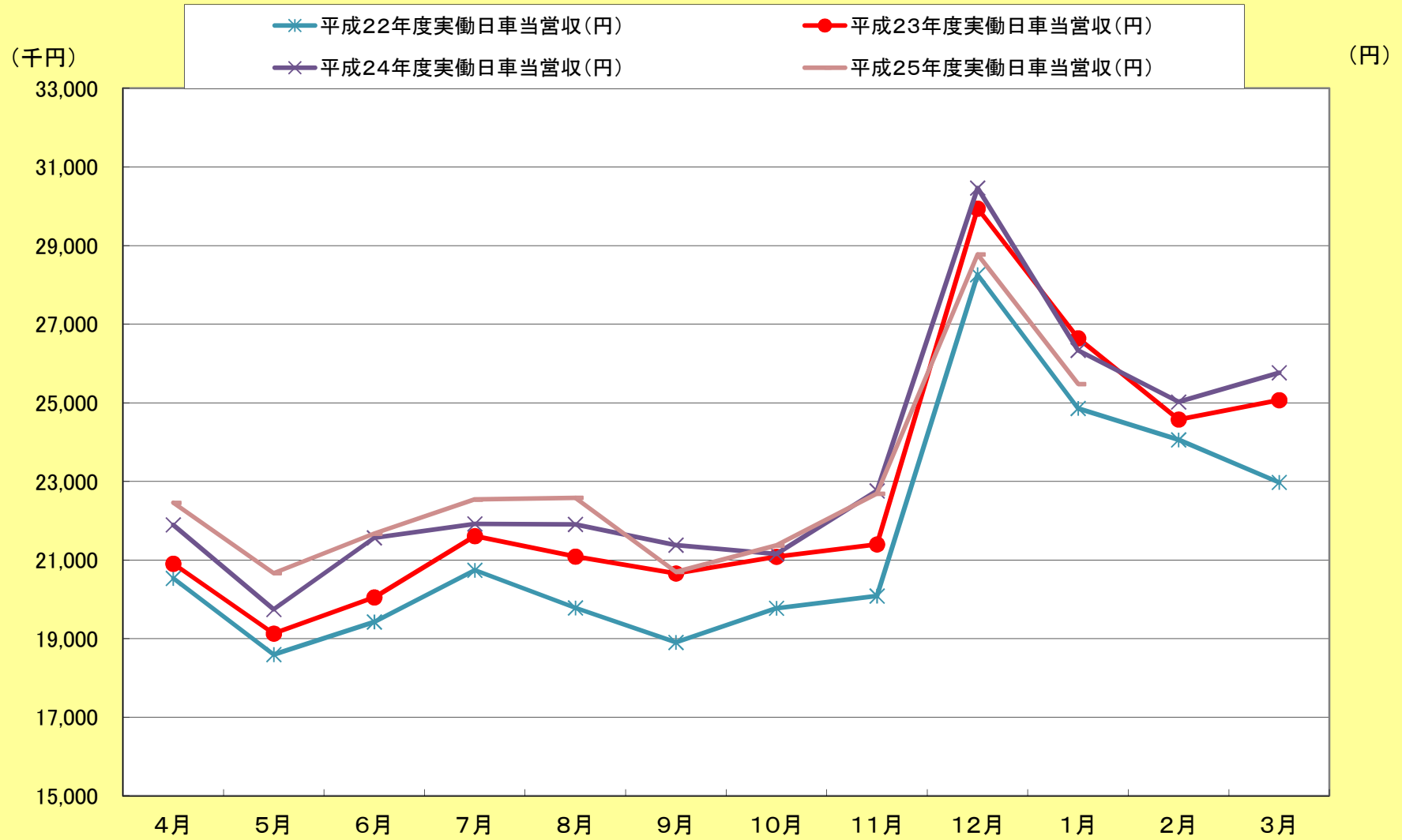
法人タクシー月別輸送実績の推移等【北見交通圏】(平成21年度～平成25年度)

		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	21年度	5,760	5,213	90.5%	991,258	279,376	28.2%	121,266	153,335	107,840	190.2	53.6	23.3	29.4	20,687
	22年度	5,760	5,350	92.9%	955,919	284,226	29.7%	123,419	158,553	109,865	178.7	53.1	23.1	29.6	20,536
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	97.8%	-2.0%	96.7%	99.7%	1.0%	100.8%	100.5%	100.3%	98.8%	101.9%	103.2%	102.9%	102.6%
5月	21年度	5,952	5,156	86.6%	938,028	256,040	27.3%	112,087	143,026	99,065	181.9	49.7	21.7	27.7	19,213
	22年度	5,952	5,286	88.8%	898,324	255,141	28.4%	110,864	141,656	98,306	169.9	48.3	21.0	26.8	18,597
	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
	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
	25年度	5,301	4,584	86.5%	799,320	244,878	30.6%	108,705	138,048	94,738	174.4	53.4	23.7	30.1	20,667
	前年比	100.0%	96.2%	-3.4%	96.2%	100.5%	1.3%	100.1%	99.9%	100.7%	99.9%	104.5%	103.9%	103.8%	104.7%
6月	21年度	5,760	5,183	90.0%	957,220	267,050	27.9%	115,324	146,213	102,476	184.7	51.5	22.3	28.2	19,771
	22年度	5,760	5,328	92.5%	924,977	270,048	29.2%	115,052	148,639	103,505	173.6	50.7	21.6	27.9	19,427
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	95.7%	-3.9%	93.3%	96.1%	0.9%	97.1%	96.5%	96.2%	97.4%	100.5%	101.2%	100.7%	100.5%
7月	21年度	5,952	5,378	90.4%	1,023,651	296,564	29.0%	123,369	161,338	113,267	190.3	55.1	22.9	30.0	21,061
	22年度	5,952	5,573	93.6%	997,907	300,728	30.1%	127,146	165,981	115,589	179.1	54.0	22.8	29.8	20,741
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	96.7%	-2.9%	97.4%	99.8%	0.8%	99.1%	98.1%	99.5%	100.7%	103.1%	102.4%	101.6%	102.8%
8月	21年度	5,952	5,362	90.1%	976,305	283,760	29.1%	116,666	150,587	107,415	182.1	52.9	21.8	28.1	20,033
	22年度	5,952	5,401	90.7%	928,748	278,848	30.0%	119,536	155,435	106,850	172.0	51.6	22.1	28.8	19,783
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	98.4%	-1.4%	97.4%	101.6%	1.3%	101.3%	100.7%	101.5%	99.0%	103.1%	102.8%	102.2%	103.1%
9月	21年度	5,760	5,148	89.4%	911,982	254,050	27.9%	108,527	139,073	97,087	177.2	49.3	21.1	27.0	18,859
	22年度	5,760	5,208	90.4%	884,963	256,782	29.0%	110,841	141,669	98,466	169.9	49.3	21.3	27.2	18,907
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	97.8%	-1.9%	94.1%	94.7%	0.2%	95.6%	96.0%	94.7%	96.2%	97.0%	97.9%	98.0%	96.8%
10月	21年度	5,952	5,461	91.8%	982,674	276,814	28.2%	120,104	152,347	106,313	179.9	50.7	22.0	27.9	19,468
	22年度	5,803	5,303	91.4%	940,764	273,249	29.0%	117,521	149,462	104,867	177.4	51.5	22.2	28.2	19,775
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	97.7%	-2.1%	96.6%	100.0%	1.1%	97.8%	97.0%	98.7%	98.9%	102.4%	100.4%	99.0%	101.0%
11月	21年度	5,760	5,210	90.5%	934,558	266,005	28.5%	116,093	146,978	102,325	179.4	51.1	22.3	28.2	19,640
	22年度	5,325	4,980	93.5%	904,568	259,282	28.7%	113,189	143,593	100,026	181.6	52.1	22.7	28.8	20,086
	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
	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
	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
	前年比	100.0%	98.5%	-1.3%	96.3%	99.2%	1.0%	97.1%	98.3%	98.2%	97.8%	100.7%	98.5%	100.0%	99.7%
12月	21年度	5,952	5,521	92.8%	1,096,282	376,520	34.3%	158,214	202,516	144,162	198.6	68.2	28.7	36.7	26,111
	22年度	5,455	5,184	95.0%	1,047,969	379,449	36.2%	161,613	207,573	146,500	202.2	73.2	31.2	40.0	28,260
	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	42.7	29,940
	24年度	5,301	4,745	89.5%	897,966	378,024	42.1%	156,082	200,866	144,548	189.2	79.7	32.9	42.3	30,463
	25年度	5,301	4,686	88.4%	901,730	354,185	39.3%	148,826	191,189	134,834	192.4	75.6	31.8	40.8	28,774
	前年比	100.0%	98.8%	-1.1%	100.4%	93.7%	-2.8%	95.4%	95.2%	93.3%	101.7%	94.9%	96.7%	96.5%	94.5%
1月	21年度	5,952	5,289	88.9%	926,519	337,071	36.4%	142,969	185,269	129,091	175.2	63.7	27.0	35.0	24,408
	22年度	5,395	4,988	92.5%	906,277	320,576	35.4%	138,642	178,990	123,998	181.7	64.3	27.8	35.9	24,859
	23年度	5,332	4,715	88.4%	857,509	326,941	38.1%	140,614	181,872	125,618	181.9	69.3	29.8	38.6	26,642
	24年度	5,301	4,573	86.3%	799,200	314,026	39.3%	134,020	172,669	120,435	174.8	68.7	29.3	37.8	26,336
	25年度	5,301	4,645	87.6%	821,777	310,910	37.8%	132,481	173,500	118,352	176.9	66.9	28.5	37.4	25,479
	前年比	100.0%	101.6%	1.4%	102.8%	99.0%	-1.5%	98.9%	100.5%	98.3%	101.2%	97.4%	97.3%	98.9%	96.7%
2月	21年度	5,376	4,866	90.5%	870,307	292,306	33.6%	127,841	163,847	112,862	178.9	60.1	26.3	33.7	23,194
	22年度	4,836	4,578	94.7%	831,589	285,096	34.3%	125,034	159,803	110,139	181.6	62.3	27.3	34.9	24,058
	23年度	4,988	4,557	91.4%	817,356	289,348	35.4%	128,501	163,486	111,996	179.4	63.5	28.2	35.9	24,577
	24年度	4,788	4,265	89.1%	760,983	279,715	36.8								

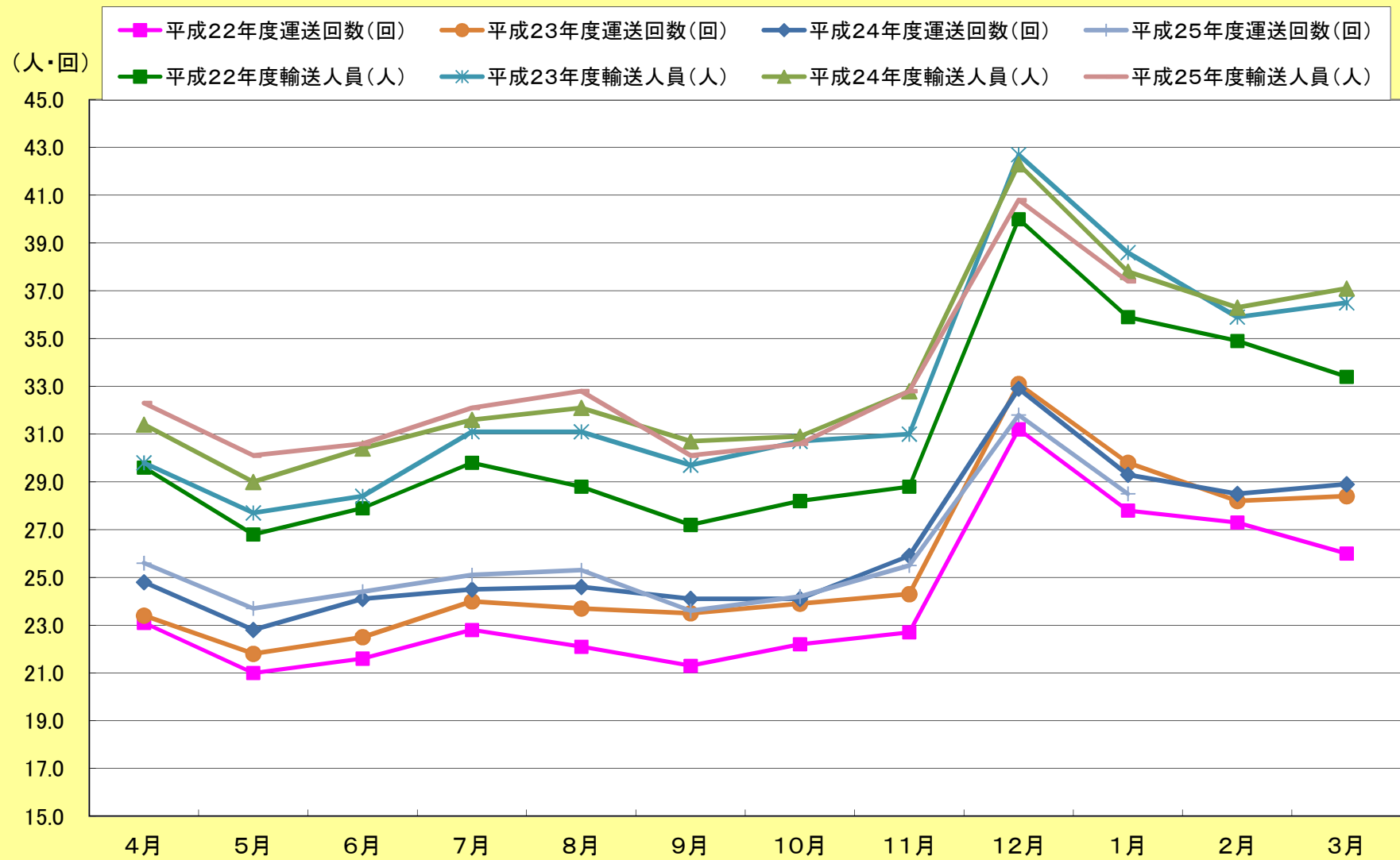
営業収入の推移



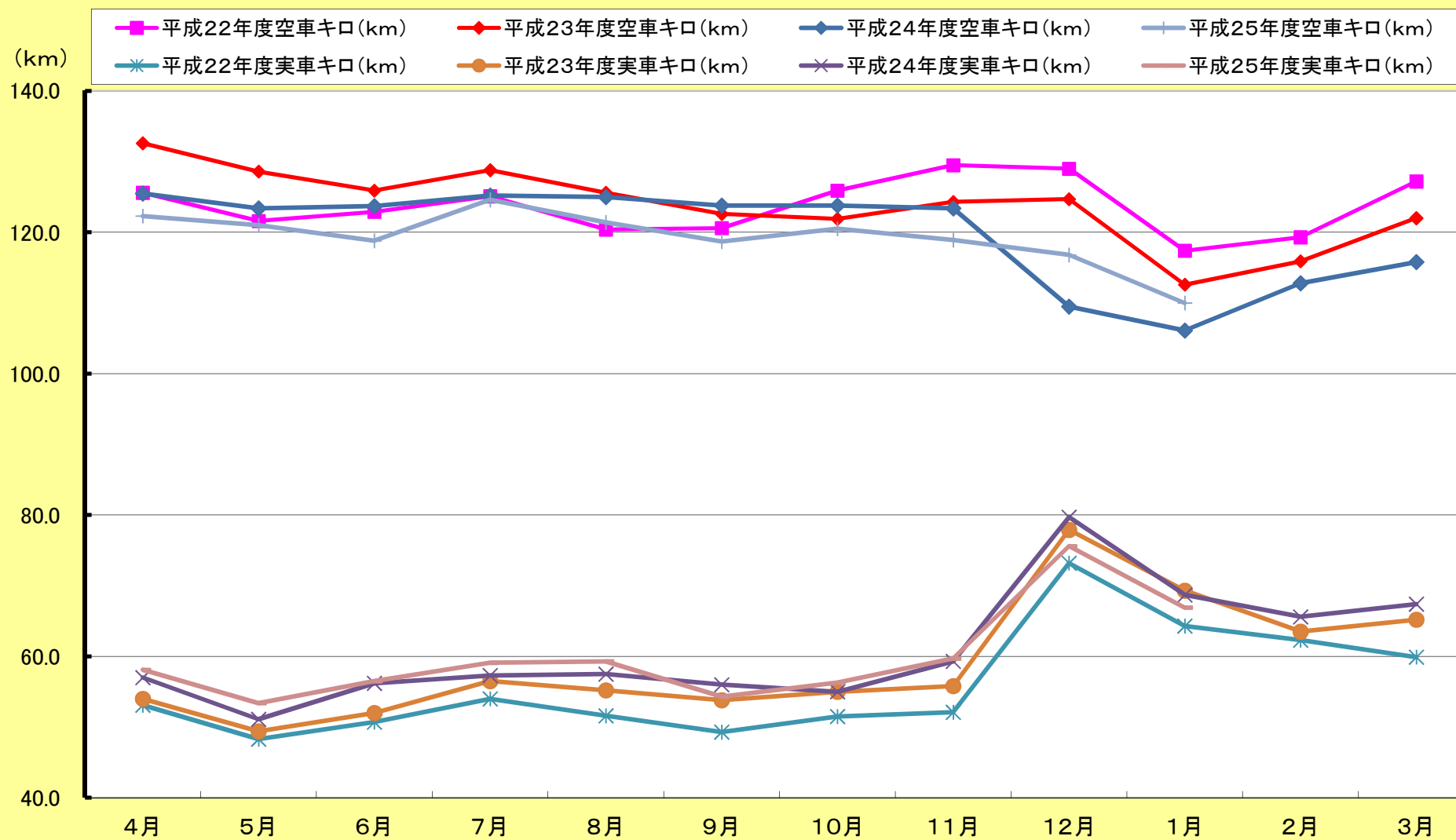
実働日車当り営業収入の推移



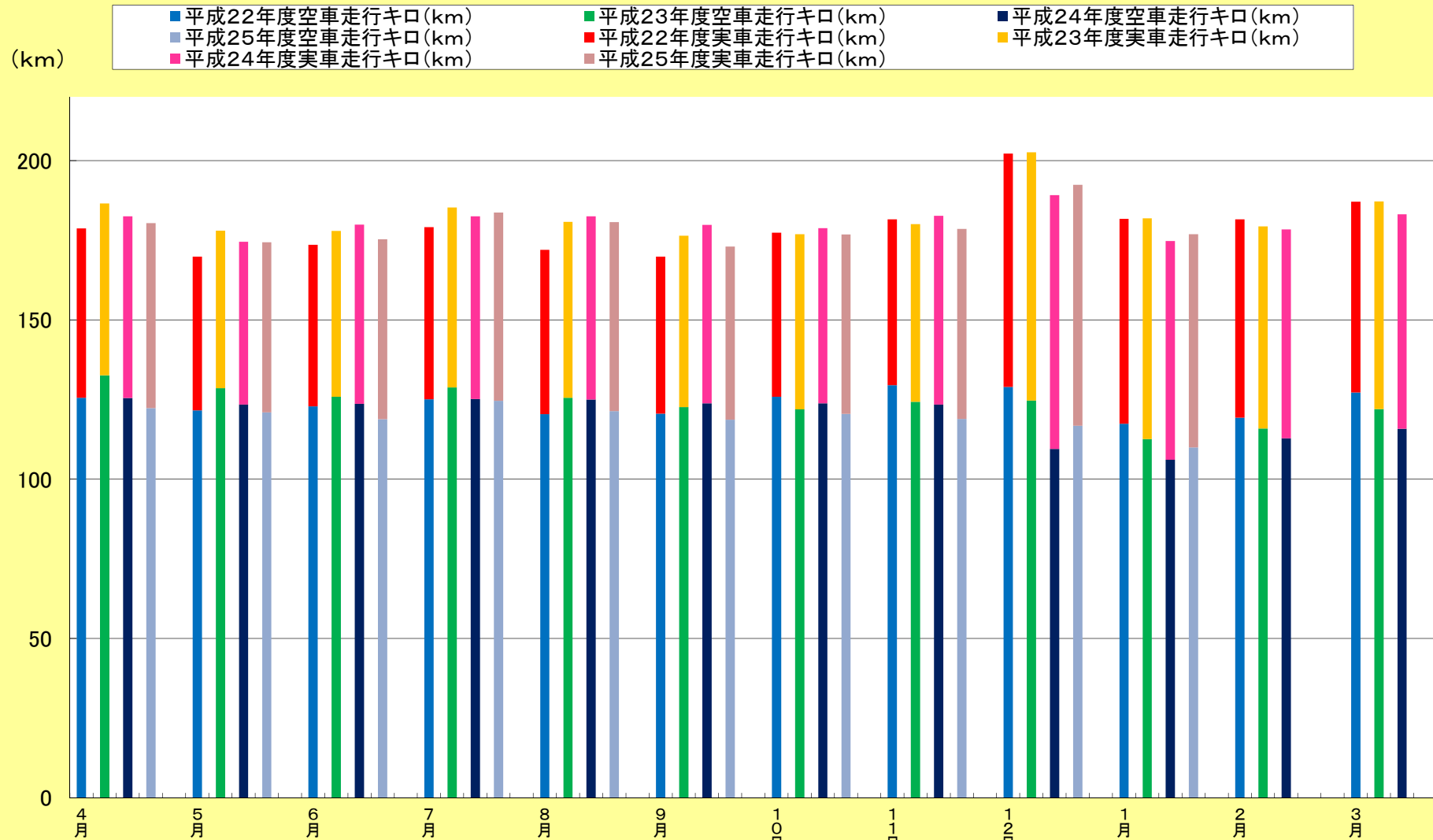
実働日車当り運送回数・輸送人員の推移



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



エコドライブ体験講習会アンケート結果

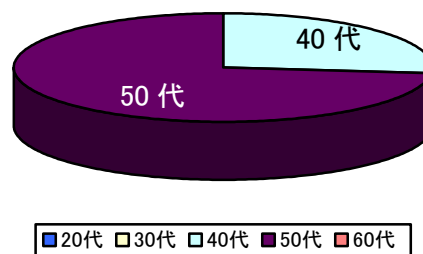
平成25年7月28日(日)

北見運転免許試験場

あなたご自身についてお聞きます。

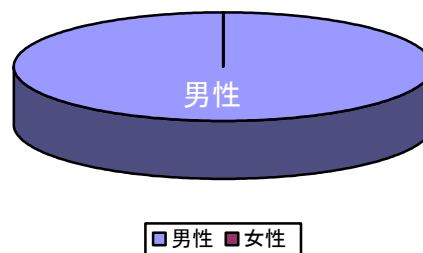
Q1 年齢

1.20代	0 人	0%
2.30代	0 人	0%
3.40代	4 人	27%
4.50代	11 人	73%
5.60代以上	0 人	0%



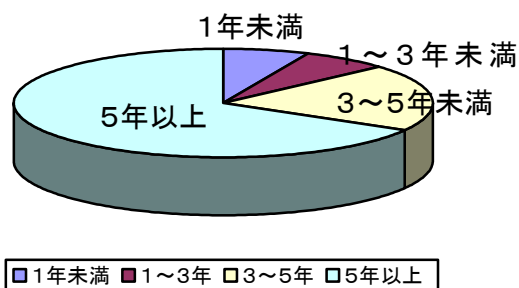
Q2 性別

1.男性	15 人	100%
2.女性	0 人	0%



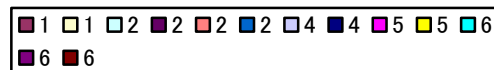
Q3 運行管理者等経験年数(管理者経験年数)

1.1年未満	1 人	7%
2.1年以上～3年未満	1 人	7%
3.3年以上～5年未満	3 人	20%
4.5年以上	10 人	66%



Q4 受講前に、ご自身としてエコドライブを何か実践していましたか？（複数回答可）

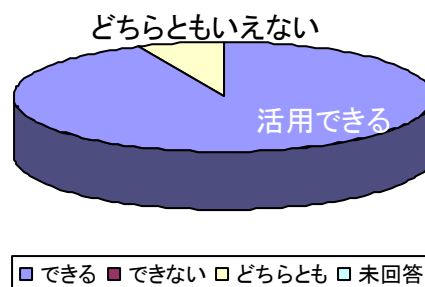
1.何も実践していない	5 人
2.ふんわりアクセル（発進時は一呼吸置いて徐々にアクセルを踏んで緩やかに発進）	6 人
3.加減速の少ない運転（交通の状況に応じて度変化の少ない運転	6 人
4.早めのアクセルオフ（下り坂や赤信号の手前で早めにアクセルをオフ）	6 人
5.エアコンの使用を抑えめに（設定温度をこまめに調整）	1 人
6.アイドリングストップ（待ち合わせ、積み卸しのための駐停車の際にはアイドリングストップ）	4 人
7.暖機運転は適切に（エンジンをかけたらすぐに出発）	2 人
8.道路交通情報の活用（渋滞や道路障害の情報チェック）	2 人
9.タイヤの空気圧をこまめにチェック（タイヤの空気圧を適正に保つ・確実な点検整備）	2 人
10.不要な荷物は積まずに走行（不要な荷物を下ろす）	5 人
11.空気抵抗を減らす（不要なキャリア、ルーフボックスは積まない）	4 人
12.駐車場所に注意（交通の妨げになる駐車は交通渋滞をもたらす）	2 人
13.交通手段の選択（近距離は自転車、徒歩で公共交通機関の活用）	1 人



本日の「エコドライブ体験講習会」の講義内容についてお聞きします。

Q5 講習会で受講体験したことは今後、乗務員の指導教育に活用できますか？

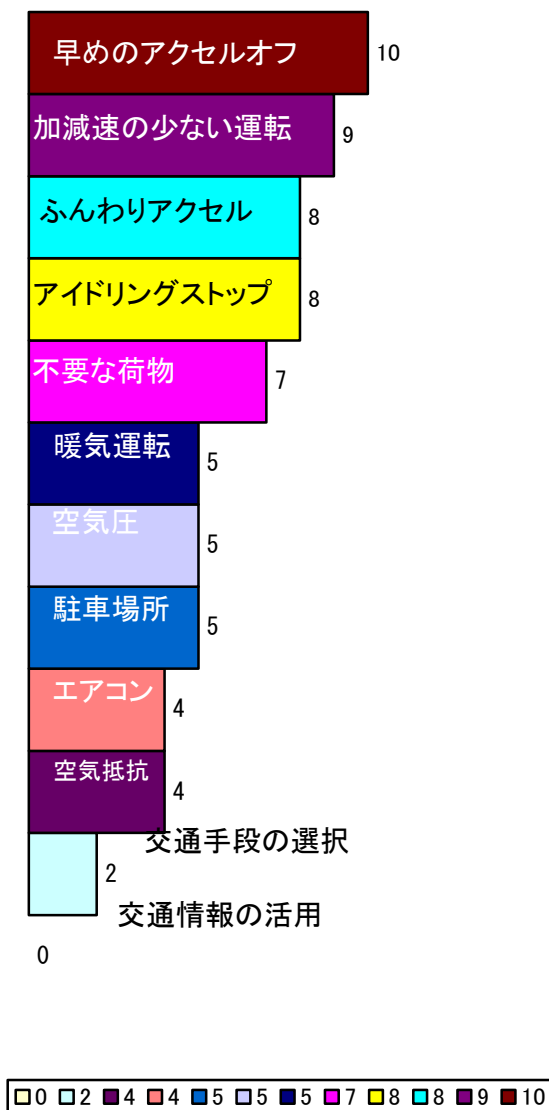
1.活用できる	14 人	93%
2.活用できない	0 人	0%
3.どちらともいえない	1 人	7%
4.未回答	0 人	0%



Q6 Q5 で「活用できる」と答えた方にお聞きます。

指導教育に活用できるエコドライブの取り組みはどのようなことでしたか？（複数回答可）

1.ふんわりアクセル（発進時は一呼吸置いて徐々にアクセルを踏んで緩やかに発進）	8 人
2.加減速の少ない運転（交通の状況に応じて速度変化の少ない運転）	9 人
3.早めのアクセルオフ（下り坂や赤信号の手前で早めにアクセルをオフ）	10 人
4.エアコンの使用を控えめに（設定温度をこまめに調整）	4 人
5.アイドリングストップ（待ち合わせ、積み卸しのための駐停車の際にはアイドリングストップ）	8 人
6 暖機運転は適切に（エンジンをかけたらすぐに出発）	5 人
7.道路交通情報の活用（渋滞や道路障害の情報チェック）	0 人
8.タイヤの空気圧をこまめにチェック（タイヤの空気圧を適正に保つ・確実な点検整備）	5 人
9.不要な荷物は積まずに走行（不要な荷物を下ろす）	7 人
10.空気抵抗を減らす（不要なキャリア、ルーフボックスは積まない）	4 人
11.駐車場所に注意（交通の妨げになる駐車は交通渋滞をもたらす）	5 人
12.交通手段の選択（近距離は自転車、徒歩で公共交通機関の活用）	2 人



Q7 Q5 で「活用できない」と答えた方にお聞きます。

活用できない理由は、具体的にどのようなことでしょうか？

回答者無し。

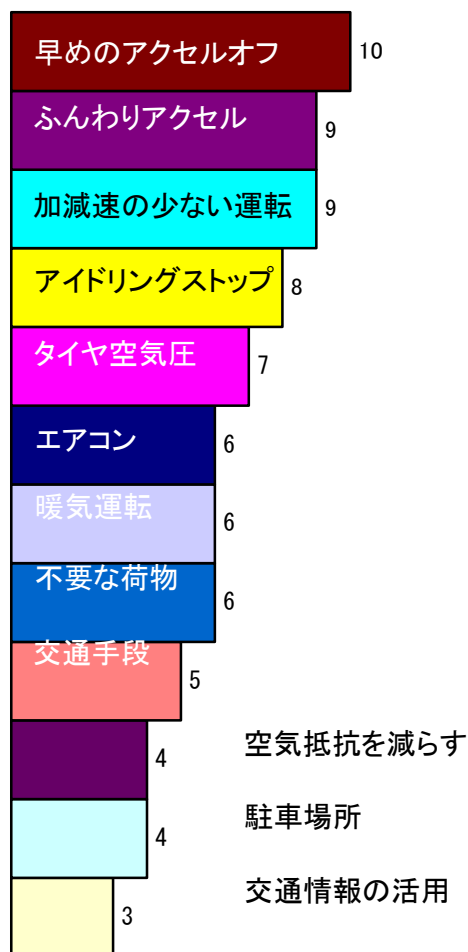
Q8 今後、ご自身として「エコドライブ」を行っていきますか？

1.行っていく	10 人	67%
2.行わない	0 人	0%
3.どちらともいえない	1 人	7%
4.未回答	4 人	26%

Q9 Q8 で「行っていく」と答えた方にお聞きします。

これからどのような「エコドライブ」に取り組もうと考えていますか？（複数回答可）

1.ふんわりアクセル（発進時は一呼吸置いて徐々にアクセルを踏んで緩やかに発進）	9 人
2.加減速の少ない運転（交通の状況に応じて速度変化の少ない運転）	9 人
3.早めのアクセルオフ（下り坂や赤信号の手前で早めにアクセルをオフ）	10 人
4.エアコンの使用を抑えめに（設定温度をこまめに調整）	6 人
5.アイドリングストップ（待ち合わせ、積み卸しのための駐停車の際にはアイドリングストップ）	8 人
6.暖機運転は適切に（エンジンをかけたらすぐに出発）	6 人
7.道路交通情報の活用（渋滞や道路障害の情報チェック）	3 人
8.タイヤの空気圧をこまめにチェック（タイヤの空気圧を適正に保つ・確実な点検整備）	7 人
9.不要な荷物は積まずに走行（不要な荷物を下ろす）	6 人
10.空気抵抗を減らす（不要なキャリア、ルーフボックスは積まない）	4 人
11.駐車場所に注意（交通の妨げになる駐車は交通渋滞をもたらす）	4 人
12.交通手段の選択（近距離は自転車、徒歩で公共交通機関の活用）	5 人



□ 3 □ 4 ■ 4 ■ 5 ■ 6 □ 6 ■ 6 ■ 7 ■ 8 ■ 9 ■ 9 ■ 10

Q10 Q8 で「行わない」と答えた方にお聞きします。

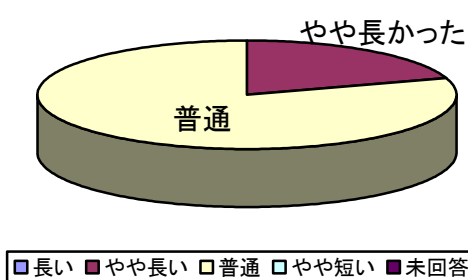
行わない理由は、具体的にどのようなことでしょうか？

回答者無し。

講習会の開催形式についてお聞きします。

Q11 講習会の時間の長さはいかがでしたか？

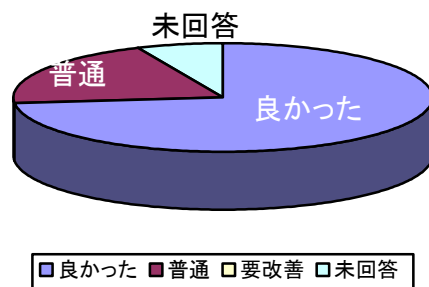
1.長かった	0 人	0%
2.やや長かった	3 人	20%
3.普通	12 人	80%
4.やや短かった	0 人	0%
5.未回答	0 人	7%



■ 長い ■ やや長い □ 普通 □ やや短い ■ 未回答

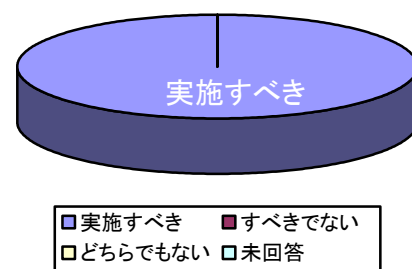
Q12 カリキュラムの構成についていかがでしたか。(実技走行、座学、ディスカッション)

1.良かった	11 人	73%
2.普通	3 人	20%
3.改善すべき	0 人	0%
4.未回答	1 人	7%



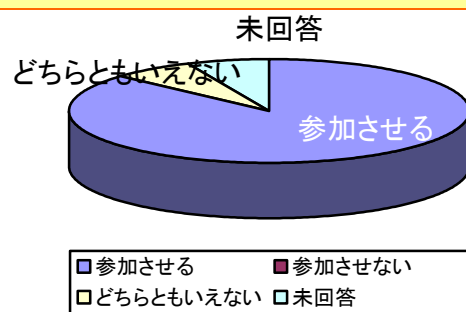
Q13 来年度も「エコドライブ体験講習会」を実施すべきと思いますか？

1.実施すべき	15 人	100%
2.実施すべきではない	0 人	0%
3.どちらともいえない	0 人	0%
4.未回答	0 人	0%



Q14 今後、乗務員対象「エコドライブ体験講習会(座学講義のみ)」を開催した場合に、貴社の乗務員を参加させますか？

1.参加させる	13 人	86%
2.参加させない	0 人	0%
3.どちらともいえない	1 人	7%
4.未回答	1 人	7%



Q15 その他、お気づきの点などございましたら、ご記入ください

- ・良い経験をさせていただきました。今後、エコドライブに心がけます。
 - ・エコドライブ講習会で、過信又、適正なドライブに依り、更なるエコに努めて行こうと再認識致しました。
- (以上、原文のまま掲載しました。)

 はじめませんか！エコドライブ！

「エコドライブ体験講習会」開催報告



北見運輸支局

1. 開催日時 平成25年7月28日（日曜日）8：50～12：00
2. 会 場 北見運転免許試験場（北見市大正141番地1）
1階第6教室（座学講習）、屋外コース（実車講習）
3. 主 催 北海道運輸局北見運輸支局
一般社団法人日本自動車連盟（JAF）北海道本部北見支部
北見交通圏タクシー事業適性化・活性化協議会
4. 協 力 一般社団法人日本自動車連盟（JAF）北海道本部
北海道警察（北見運転免許試験場）
5. 開催目的 運行管理者等指導者に直接エコドライブを体験していただき、実感した効果を乗務員の指導教育に活用することにより、運送事業者における地球温暖化対策・安全運行対策、安定経営対策のさらなる推進を図る。
6. 概 要 ハイヤー・タクシー事業の運行管理者等15名を対象に、①座学講習（エコドライブ実践術等の習得）、②実車講習（通常運転データ記録、エコドライブ走行実習、完熟走行データ記録）、③アドバイス（講習前後の燃費データ比較による）を行った。
7. プログラム

8：30～ 8：50～10：00 10：00～11：30 11：30～11：50 11：50～12：00	受付 開講、主催者挨拶、講習内容説明、インストラクター紹介 エコトレーニング（座学、実技走行） インストラクターから参加者へのアドバイス アンケート、閉講
--	---

8. 開催状況

①開講、ガイダンス

北見運輸支局の進行により講習会が開講されました。開催に当たり主催者を代表して北海道運輸局北見運輸支局福田支局長が挨拶を行い、その後、日本自動車連盟（JAF）北見支部の代表インストラクターから講習スケジュール等の説明が行われました。



主催者代表挨拶

② 1回目実車講習（事前走行、通常運転）

1階玄関前で準備運動を行った後、屋外コースに準備した自動車へ担当インストラクターと共に乗り込みました。車内で簡単な注意事項（制限速度及び一時停止厳守）を受けてから、燃費計を使用して通常運転（日常行っている運転）走行の燃費データを取得しました。



JAFインストラクターの紹介



最新の燃費計を使用

③座学講習（エコドライブ実践技術）

JAF札幌支部講師からエコドライブの実践技術について、DVD上映を交えての講習を受けました。

- ・エコドライブの基本は燃費向上を目指す
- ・4つの走行パターン（①発進②巡航③減速④停止）に応じたエコドライブを。
- ・発進はクリーブ現象を利用して一呼吸おいてからアクセルを徐々に踏み込む。



座学講習風景

- ・車間距離をとり、アクセルは一定で走行。（加減速の繰返しは燃料消費を増加）
- ・停止位置を予測して早めにアクセルオフ。（アクセルオフで燃料がカットされエンジンブレーキで減速）
- ・アイドリング時、毎秒0.2CC~0.3CCの燃料が消費されるので、5秒以上停止しているならアイドリングストップで燃料消費を減らせる。

その他運転以外の方策として

- ・エアコンの使用は燃費に大きな影響を与えるので、気持ちのいい季節はオフ。
- ・空気抵抗も以外に影響が大きい（使わないキャリアやルーフボックスは外す。高速走行時に窓を開けての走行も抵抗になる）。
- ・車の重量が増えると走行時の抵抗は比例して大きくなるので、不要な荷物は積まない。
- ・エコドライブは燃費向上を目的として行うが、交通全体の流れを阻害しないように、できる事をできる範囲で行うことが大切。

④ 2回目実車講習（エコドライブ実践走行）

始めに、担当インストラクターからシート位置やハンドル位置などのアドバイスを受けました。その後、座学講習で学んだことを意識しながら、練習走行に取り組みました。練習走行後に、燃費データ取得のための完熟走行（エコドライブを意識した走行）を行いました。



実践走行前の説明



エコドライブ実践走行

⑤アドバイス（結果診断）

通常運転（日常行っている運転）とエコドライブ運転の結果を比較した「結果診断書」を基にして、各車担当のインストラクターから受講者へ運転の仕方の個別アドバイスが行われました。



各車ごとに個別アドバイス

⑥アンケート、閉講

受講者の皆様に本講習会に関するアンケート記入に協力していただき講習会が終了しました。（結果は、別途作成のアンケート結果参照）

9. 燃費改善率

- ①平均改善率 15.1% (10.1km/L → 11.65km/L)
- ②最大改善率 32.2% (11.8km/L → 15.6km/L)
- ③最小改善率 -11.5% (12.2km/L → 10.8km/L)

（改善率がマイナスとなった理由としては、最初の燃費計測時に慎重になりすぎ逆にエコドライブ走行時にはコース等にも慣れて、日々の癖が出てしまったことが考えられます。）

《参考：前年度実施時改善率（札幌開催）》

- ①平均改善率 35.7% (9.9km/L → 13.5km/L)
- ②最大改善率 64.9% (9.4km/L → 15.5km/L)
- ③最小改善率 13.7% (9.5km/L → 10.8km/L)

10. 配付資料

- ①「誰でもできるECOセーフティーエコドライブ」：JAF提供
- ②「MAKE CAR GREEN」リーフレット：JAF提供
- ③「エコドライブ10のすすめ」リーフレット：JAF・運輸局提供

タクシー「サービス向上」「安心利用」 推進法について



国土交通省

自動車局旅客課

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

特措法

旧

新

原則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

期間3年

独禁法適用 協議会

地域計画

事業者

特定事業計画（認定）

（自主的な需要活性化策と併せて供給削減措置を実施）

※指定事由がなくなつたと認めるときは指定期間に関わらず解除

原則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年

独禁法適用除外 協議会

地域計画

営業方法による削減の申出

事業者

事業者計画（認可）

（自主的な需要活性化策と供給削減措置を実施）

全てのインサイダー事業者が事業者計画の認可を受けることが必須

営業方法による削減の勧告・命令

アウトサイダー事業者

国

※指定事由がなくなつたと認めるときは指定期間に関わらず解除

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年

独禁法適用 協議会

地域計画

新規参入・増車への意見

事業者

活性化事業計画（認定）

（自主的な需要活性化策と併せて供給削減措置を実施）

意見聴取

新規参入の許可増車の認可

事業者

国

※指定事由がなくなつたと認めるときは指定期間に関わらず解除

タク特法

全国

指定地域
（政令で指定）

特定指定地域
（政令で指定）

登録制
〔講習〕

登録制
〔試験〕

道路運送法

全国

指定地域
（告示で指定）

特定指定地域
（告示で指定）

登録制
〔講習〕

登録制
〔試験〕

登録制
〔試験〕

◆ 過労運転防止措置の義務付け

過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ

◆ 事業者に対する適正化事業の実施

貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

特定地域と準特定地域において講じられる措置

特定地域		準特定地域
任意	協議会設置	任意
認可制（2/3以上の同意要件あり） <u>特定地域計画</u> 必須記載事項 供給輸送力の削減に関する事項 任意記載事項 活性化措置に関する事項	協議会が作成する地域計画	認可・認定なし（1/2以上の同意要件あり） <u>準特定地域計画</u> 必須記載事項 活性化事業に関する事項
認可制（実施命令制度あり） <u>事業者計画</u> 必須記載事項 供給輸送力の削減に関する事項 活性化措置に関する事項 （特定地域計画において実施主体とされた事業者のみ）	事業者が作成する計画	任意（認定申請可・認定を受けた場合には実施勧告制度あり） <u>活性化事業計画</u> 必須記載事項 準特定地域に規定された活性化事業に関する事項
あり	独禁法適用除外	なし
あり	アウトサイダー事業者への営業方法の制限勧告・命令	なし
禁止	新規参入	許可制 ※供給過剰とならないかどうかの基準を追加
禁止	増車等	届出制→認可制 ※供給過剰とならないかどうか、収入状況・法令遵守の状況等の基準を追加
あり	公定幅運賃	あり（特定地域と同じ）

協議会ガイドラインのイメージ①（案）

協議会の構成員（案）

協議会の構成員は、次に掲げるものとする（括弧内は例）。

1. ○○都道府県知事・○○市町村長又はそれらの指名する者
2. タクシー事業者等（社団法人○○都道府県タクシー協会、○○株式会社）
3. 労働組合等（○○労働組合○○都道府県支部）
4. 地域住民の代表（○○自治会長又は○○商工会長）
5. 鉄道事業者、バス事業者等（○○株式会社）
6. 学識経験者（○○大学教授○○）
7. ○○都道府県労働局又は○○労働基準監督署
8. ○○都道府県公安委員会
9. （その他協議会が必要と認める者を列記）

特定地域計画に記載する供給削減パターン例（案）

地域毎の実情に応じ、以下のいずれかのパターンを参考として、協議会の合意により柔軟に定めることができる。

	大手事業者	中小事業者	個人事業者
パターン 1	最低保有車両数以上の事業者 X % <u>減車</u>	最低保有車両数以下の事業者・個人事業者 X %又はY %相当の <u>営業方法の制限</u>	
パターン 2	全ての事業者 一律 X %相当の <u>営業方法の制限</u>		
パターン 3	〇〇〇両以上の事業者 X % <u>減車</u>	〇〇両以上の事業者 Y % <u>減車</u>	最低保有車両数以下の事業者・個人事業者 X %又はZ %相当の <u>営業方法の制限</u>
パターン 4	〇〇〇両以上の事業者 X % <u>減車</u>	〇〇両以上の事業者 〇両の <u>減車</u> + Y % <u>営業方法の制限</u>	最低保有車両数以下の事業者・個人事業者 X %又はZ %相当の <u>営業方法の制限</u>

注）上記をベースとして現行特措法時の減車実績に応じ、減車又は営業方法の制限に係る割合を引き下げることができる。

協議会ガイドラインのイメージ②（案）

特定地域計画に関する合意の方法（案）

特定地域計画に関する合意の方法は、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

構

成

員

1. 関係地方公共団体の長が全て合意していること。
2. 計画の作成に合意したタクシー事業者が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2／3以上であること。
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. その他協議会の構成員が種別ごとに2／3以上が合意していること。
5. 構成員のうち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。

大
手
事
業
者

- 計画の作成に合意した大規模タクシー事業者（保有車両台数〇〇両以上）が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。

中
小
事
業
者

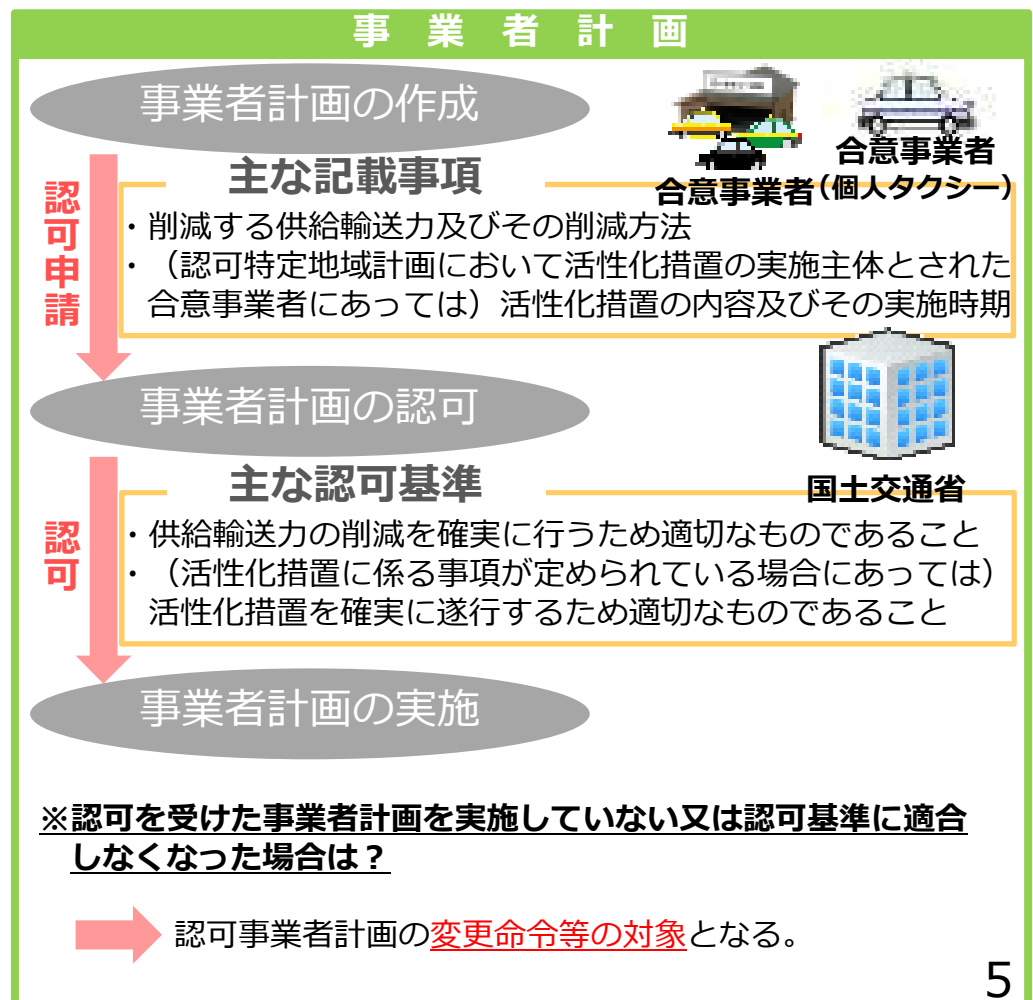
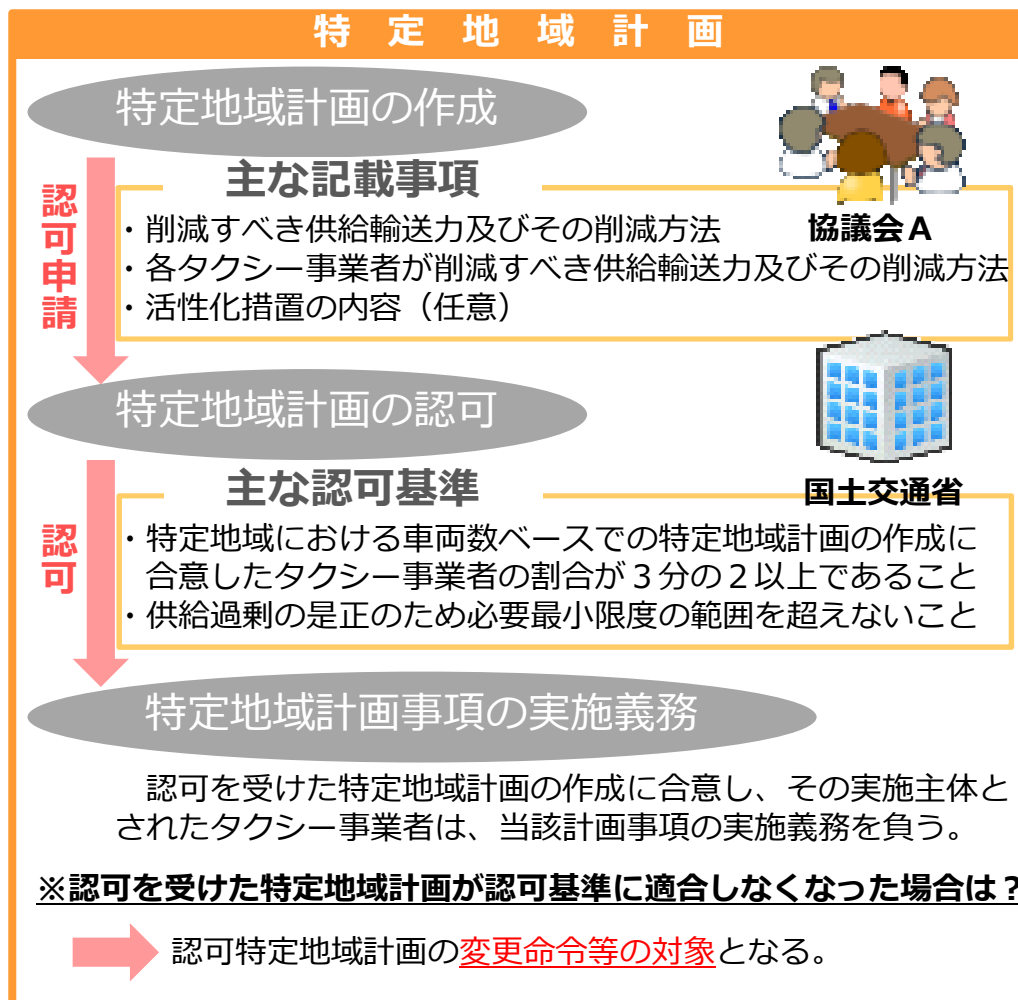
- 計画の作成に合意した中小規模タクシー事業者（保有車両台数〇〇両以下）が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

個
人
事
業
者

- 計画の作成に合意した個人タクシー事業者が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。

特定地域計画・事業者計画について

- 供給過剰の解消を図り、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、**協議会**に対し、当該特定地域において削減すべき供給輸送力及びその方法を定めた「特定地域計画」の作成を義務づけ（特定地域計画には活性化を推進するための「活性化措置」に関する事項を定めることが可能）
- 特定地域計画の作成に合意した事業者**に対し、各合意事業者が削減すべき供給輸送力及びその方法を定めた「事業者計画」の作成を義務づけ
- 国土交通大臣の認可を受けた特定地域計画及び当該計画に基づいてする行為は、**独占禁止法の適用除外**



営業方法の制限による供給輸送力の削減勧告・命令について

勧告が発動される場合

形式要件

- ◆認可特定地域計画に合意した全ての事業者が事業者計画の認可を受けた場合
- ◆認可特定地域計画を作成した協議会から申出があったとき

実質要件

- ◆認可特定地域計画に合意した事業者以外の事業者の事業活動により、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されている事態が存する場合
- ◆このような事態を放置しては一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することに支障が生ずると認めるとき

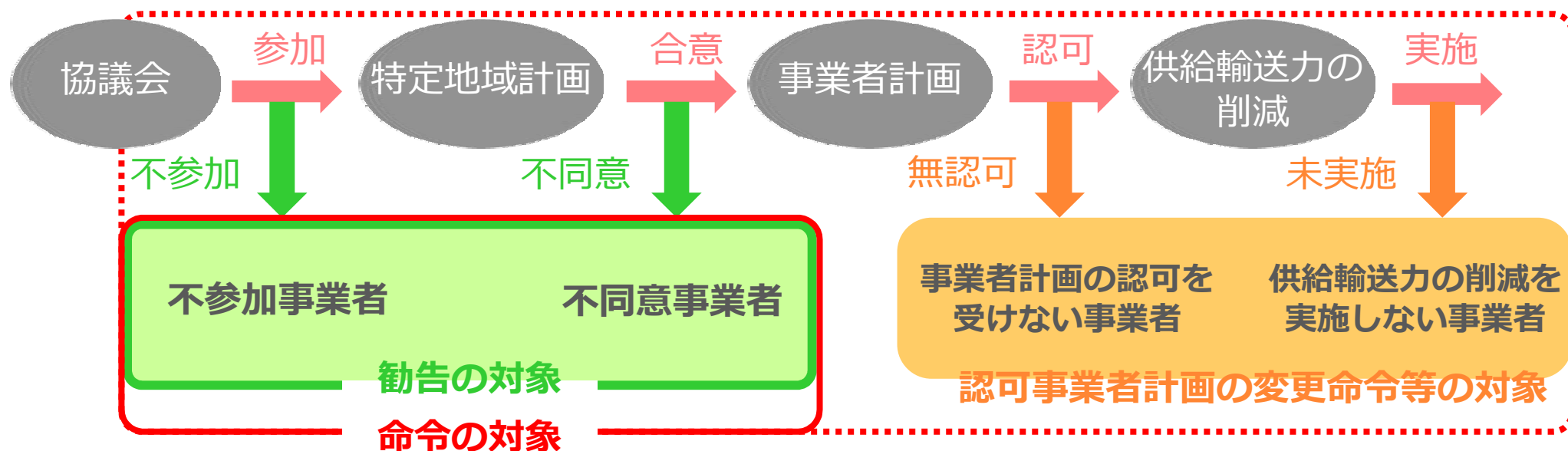
命令が発動される場合

形式要件

- ◆認可特定地域計画に合意した全ての事業者が事業者計画の認可を受けた場合
- ◆認可特定地域計画を作成した協議会から申出があったとき

実質要件

- ◆次のいずれかに該当する事態が存する場合
 - ①認可特定地域計画に合意した事業者以外の者の事業活動により一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されていること
 - ②認可特定地域計画に合意した事業者のみの供給輸送力の削減では、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化を推進できないこと
- ◆このような事態を放置しては一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能の発揮に著しい支障が生ずると認めるとき



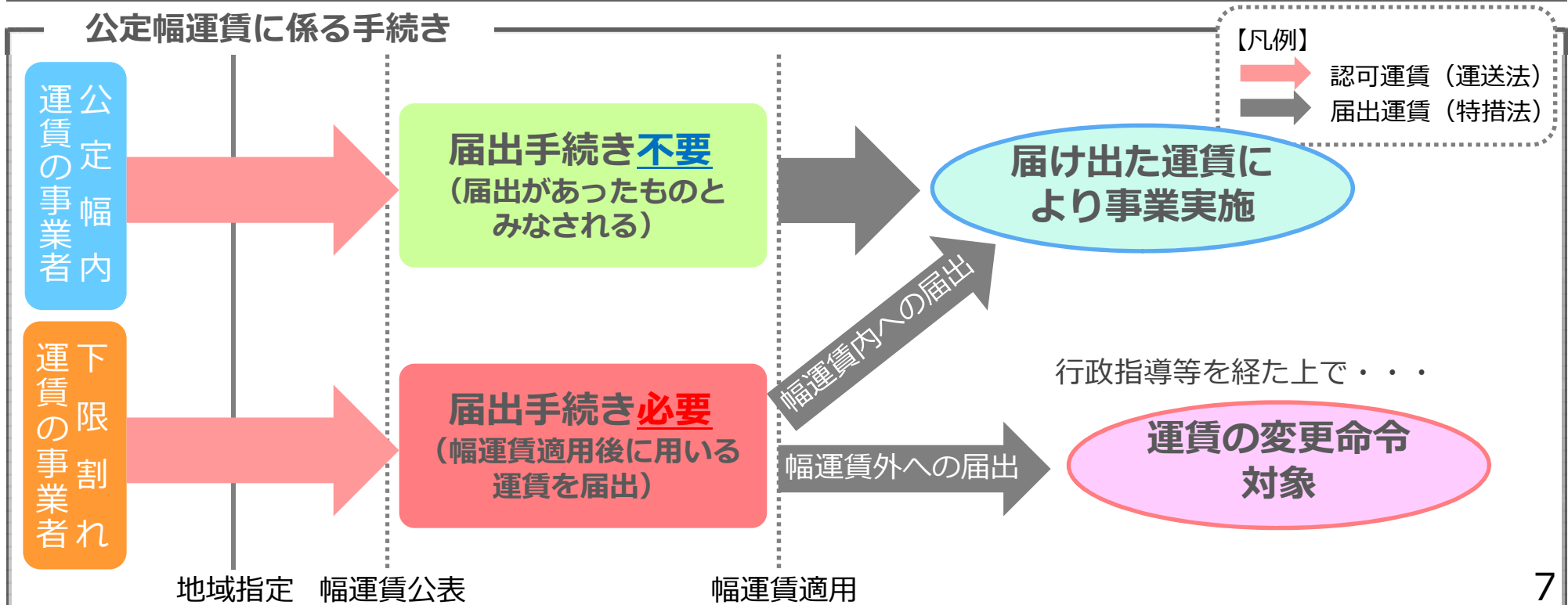
公定幅運賃制度について

- ・「公定幅運賃」の範囲は、地方運輸局長が、標準的な事業者のデータを基に算出し公表。
- ・「公定幅運賃」の範囲外である届出運賃は変更命令の対象。
- ・公定幅運賃制度の対象外となる運賃の認可に際しては、公定幅運賃制度との整合性を審査。

公定幅運賃の対象

- 基本運賃及びこれに準ずるものが対象。
- 総利用者数の二分の一以上の利用者が対象となり、かつ、公定幅運賃の範囲内にない割引運賃は、事実上基本運賃に当たるため、運賃の変更命令の対象。
- 定額運賃については、公定幅運賃により算定。
- いわゆる都市型ハイヤーを除くハイヤーに係る公定幅運賃については、タクシーの公定幅運賃の下限以上という公定幅運賃を設定。

公定幅運賃に係る手続き



独占禁止法の適用関係について（通知文書に記載する内容）

法律の関係条文

通知文書に記載する内容

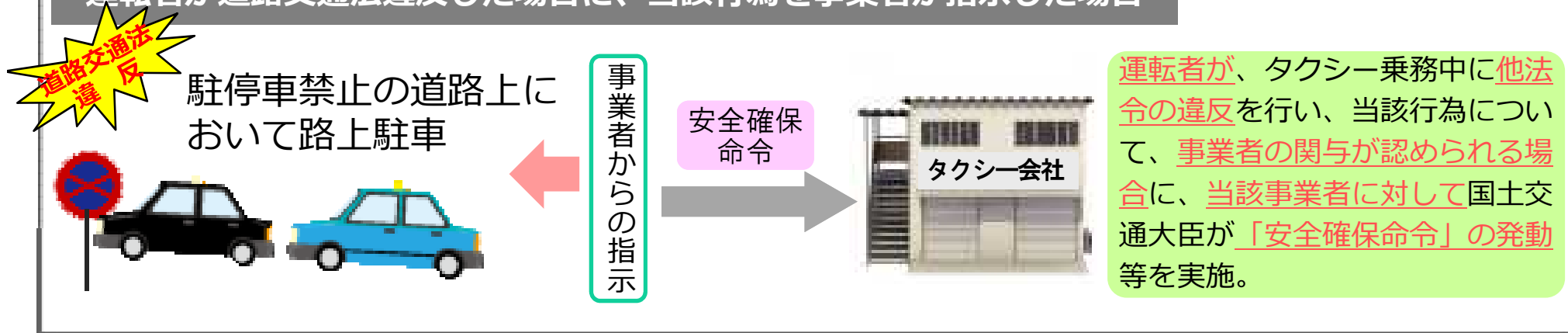
特 定 地 域	適用除外法 （特措法第8条の4第1項） 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律…の規定は、認可特定地域計画及び認可特定地域計画に基づいてする行為には、適用しない。 問題とならないと上 — 問題となる上 （特措法第8条の4第1項） ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、この限りではない。 一 不公正な取引方法を用いるとき 二 一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより旅客の利益を不当に害することとなるとき 三 第八条の六第四項の規定による公示があった後一月を経過したとき	以下の行為は、独占禁止法が適用されない。 ①認可特定地域計画に基づき、事業者が他の事業者と相談して、事業者計画を作成する行為 ②認可事業者計画に基づき、事業者が減車等の供給輸送力の削減を実施する行為 協議会に参加する事業者が特定地域計画を策定するにあたって減車等の供給輸送力の削減等について協議を行う行為は、独占禁止法上問題とならない。 以下の行為は、独占禁止法上問題となる。 ①減車を行わない事業者に共通乗車券の利用を拒絶する行為 ②過剰な減車を行うことにより、利用者を獲得しようとする事業者間の競争が実質的に制限された結果、例えば、深夜時間帯、特定の曜日などにおいてタクシーを利用することが著しく困難になる場合 ③事業者が他の事業者と相談して、認可特定地域計画に基づく内容とは異なる減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為
準 特 定 地 域	問題とならないと上 （特措法第11条第3項） 活性化事業計画には、活性化事業と相まって…譲渡又は譲受け…合併または分割、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減その他経営の合理化に資する措置として国土交通省令で定めるもの（以下「事業再構築」という。）…を定めることができる。 問題となる上	事業者がその自主的な判断に基づき、単独で活性化事業計画を作成し、減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為は、独占禁止法上問題とならない。 事業者が他の事業者と相談して、活性化事業計画を作成し、減車等の供給輸送力の削減等を実施する行為は、独占禁止法上問題となる。
公 定 幅 運 賃	問題とならないと上 （特措法第16条） 国土交通大臣は…協議会の意見を聴いて、…旅客の運賃…の範囲を指定し…公表しなければならない。 （特措法第16条の4第1項） …一般乗用旅客自動車運送事業者は…旅客の運賃を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。 問題となる上	以下の行為は、独占禁止法上問題とならない。 ①協議会として公定幅運賃に関する国土交通大臣への意見を取りまとめるために事業者が協議を行う行為 ②事業者が他の事業者と相談・連絡をすることなく、運賃の届出をする行為 事業者が他の事業者と連絡を取り合い共同して運賃を決定し、届出をする行為は、独占禁止法上問題となる。

その他改正事項について

- ・ 運転者が他法令に違反した場合において、当該違反行為がタクシー事業者の責に帰すべき理由があるときは、安全確保命令を発動。
- ・ 特措法に基づく供給輸送力の削減対象から、福祉タクシー及び都市型ハイヤーを除外。

輸送の安全を確保するための措置等

運転者が道路交通法違反した場合に、当該行為を事業者が指示した場合



都市型ハイヤー等について供給輸送力の削減対象からの除外

特措法に基づく供給輸送力の対象

特措法に基づく供給輸送力の対象から次の事業及び車両を除外。

- ① 福祉タクシーを使用して行う一般乗用旅客自動車運送事業及び専ら障害者等及びその付添人の運送の用に供する車両
- ② ハイヤーを使用して行う一般乗用旅客自動車運送事業のうち、契約形態等に照らしてタクシー事業と著しく異なる形態で行われるもの（都市型ハイヤー）及び専ら当該事業の用に供する車両

タクシー業務適正化特別措置法の改正について

平成27年10月1日施行

- ・タクシーの運転者登録制度を全国に拡大する。
- ・指定地域における登録は、一定の経歴又は輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験の合格を要件とし、指定地域以外の地域では、講習の受講のみで登録できることとする。

タクシー運転者登録制度の全国拡大

法人タクシーに対し、各地域ごとに設けられた原簿に登録を受けている者（登録運転者）以外の乗務禁止や登録タクシー運転者証の表示を義務づけるタクシー運転者登録制度を全国全ての地域において実施し、個人タクシーに対しては、個人タクシー事業者乗務証の表示を全国全ての地域において義務付け。

現在のタクシー運転者登録制度の対象（指定地域）

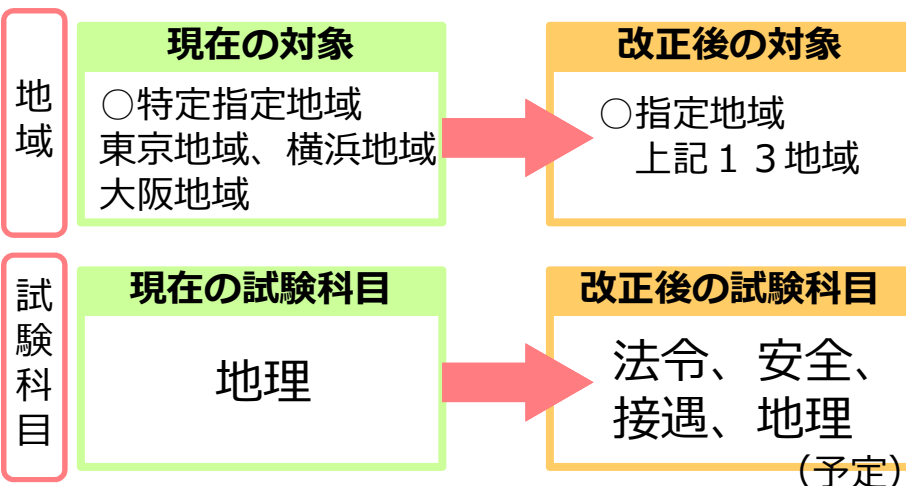
札幌地域、仙台地域、さいたま地域、千葉地域、東京地域、横浜地域、名古屋地域、京都地域、大阪地域、神戸地域、広島地域、北九州地域、福岡地域の13地域のみ

改正後においては…

全国において
実施

試験制度の見直し

試験制度について、試験を実施する地域及び試験科目を以下のとおり拡充する。



地域別の規制の適用

	運転者登録	講習	試験 運転経歴	適正化 機関	乗禁地区 指定
特定指定地域	○	○	○	○	○
指定地域	○	○	○	×	×
単位地域	○	○	×	×	×

…今回の法改正に伴い、新たな対応が必要な箇所

道路運送法の改正について

- ・ 運転者の過労運転防止のために、事業者に対して必要な措置を講ずることを法律上明確化。
- ・ 旅客自動車運送適正化事業を創設し、民間団体等による事業者への法令遵守に関する指導等を実施。

運転者の過労運転防止の明確化

輸送の安全確保のために運転者の過労運転防止は極めて重要であることから、事業者が必要な措置を講ずることを明記。

旅客自動車運送適正化事業の創設

違法行為を防止するため、民間団体等による事業者への指導等を行う事業

- ・ 道路運送法第43条の2により、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とした一般社団法人又は一般財団法人を「旅客自動車運送適正化事業実施機関」に指定

民間団体等の
自主的な活動

輸送の安全阻害行為の防止、法令遵守に関する指導等を通じ、旅客自動車運送に関する秩序の確立を図る

国土交通省地方運輸局・運輸支局

- (道路運送法第94条ほか)
- 事業者に対する報告聴取
 - 事業者に対する立入検査・質問聴取
 - 法令違反を行った事業者に対する行政処分・改善指導

監査担当職員：342名（平成25年度）

適正化事業実施機関

- (道路運送法第43条の3)
- 法令遵守に関する事業者への指導
 - 無許可営業防止のための啓発活動
 - 事業の秩序確立に向けた啓発・広報活動
 - 旅客からの苦情の処理
 - 行政機関への報告

指 定

連 携

協 力

附帯決議について①

需要拡大に向けた取組について

衆

議

院

1. 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていることを関係者は認識し、高齢者、妊婦、障害者、訪日外国人等の幅広いニーズに的確に応えるとともに、創意工夫を凝らしてサービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことにより、需要の拡大を図ること。

参

議

院

1. 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていることを関係者は認識し、運転者登録制度の拡充や旅客自動車運送事業適正化事業実施機関制度の導入等が行われることを踏まえ、引き続き運行の安全を徹底するとともに、サービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことを通じてサービス面での競争を活発に行い、利用者利便の一層の向上が図られるようにすること。

附帯決議について②

独占禁止法の適用除外について

衆

議

院

8. 国土交通省は、公正取引委員会の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律についての見解に基づき、改正後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に基づく行為として、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律上何が問題とならないとされるのか、また、何が問題となるのかについて明確になるよう、文書により周知を図ること。

参

議

院

6. 国土交通省は、公正取引委員会の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律についての見解に基づき、改正後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に基づく行為として、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律上何が問題とならないとされるのか、また、何が問題となるのかについて明確になるよう、文書により周知を図ること。

附帯決議について③

給与体系の見直し・過労運転の防止について

衆

12. 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。

議

13. 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。

院

参

8. 国土交通省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。

議

9. 一般乗用旅客自動車運送事業者が、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。

院

12. 本法の趣旨を踏まえ、タクシーの供給過剰対策、運転者の健康を守る観点等からの過労運転防止対策などの推進を図るため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化に努めること。

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

（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（特定地域）の関係者の自主的な取組を中心として、当該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をいう。
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) 地域計画の作成
- (2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整

- ① 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 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) 北海道運輸局長又はそれらの指名する者
- (2) 北見市長又はそれらの指名する者
- (3) 北見市ハイヤー組合理事
- (4) 北見個人タクシー協同組合理事長
- (5) 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。）
- (6) 北海道交通北見労働組合を代表する者
- (7) 北見金星自動車労働組合を代表する者
- (8) 北見タクシー労働組合を代表する者
- (9) 北見商工会議所会頭又はそれらの指名する者
- (10) 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) 学識経験を有する者、大学教授などの学識経験者
- (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
- (5) 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(2)～(10)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

議会開催日の5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27年9月30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27年9月30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 北海道運輸局長が合意していること。
 - ② 北見市長が合意していること。
 - ③ 設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が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 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

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。

⑤ 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。

⑥ 北見商工会議所会頭が合意していること。

⑦ 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) 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。

① ②①②及び④から⑥までに掲げる要件を満たしていること。

② 地域計画の作成に合意したタクシー事業者が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、地域計画の作成までは2ヶ月ごとを目安として、作成後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定するものとする。

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14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。

（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。