第６回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

兼　第１０回帯広地区タクシー協議会

議　事　次　第

平成２５年２月２８日（金）１４：００～
北海道運輸局帯広運輸支局　会議室

１．　開　　会

２．　議　　題

（１）　タクシー特別措置法の効果検証と特定地域再指定について

（２）　帯広交通圏における地域計画の進捗状況等について

（３）　タクシー事業活性化に向けた取り組みの状況について

（４）　帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画の変更について

３．　閉　　会

【資料】

資料１　帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱
資料２　タクシー特別措置法の効果検証と特定地域再指定
資料３　特定事業計画及び事業再構築の進捗状況
資料４　地域計画における特定事業の一覧
資料５　タクシー事業活性化に向けた取り組みの状況
資料６　帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画改正案

第6回帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会　委員出席者名簿

平成25年2月24日（金）
北海道運輸局帯広運輸支局

十勝地区ハイヤー協会会長	北村　安正	
十勝地区ハイヤー協会経営労務委員長	奥　昌憲	
協同組合帯広個人タクシー協会理事長	松倉　盛吉	
エイシン運輸有限会社代表取締役	桑島　信一	代理 松田欣雄
北海道釧路方面帯広警察署交通課 課長代理	栗山　文雄	
帯広労働基準監督署監督課長	徳本　勝則	
一般社団法人帯広消費者協会専務理事	大西　正和	
全国自動車交通労働組合連合会北海道地方連合会 帯広地域協議会議長	柴田　芳宏	
帯広市商工観光部商業まちづくり課長	金森　克仁	
北海道運輸局帯広運輸支局支局長	高久　孝三	

（順不同、敬称略）

資料1

帯 広 交 通 圏 タ ク シ ー 事 業
適正化・活性化協議会設置要綱

制定平成25年12月16日

改定平成25年 1月28日

（目的）

第1条　帯広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、帯広交通圏（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。

⑴　地域計画の作成

⑵　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

⑶　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

⑴　北海道運輸局長又はその指名する者

⑵　帯広市長又はその指名する者

⑶　十勝地区ハイヤー協会会長及び経営労務委員長

⑷　協同組合帯広個人タクシー協会理事長

⑸　タクシー事業者（タクシー協会等に所属している者を除く。）

⑹　全国自動車交通労働組合連合会（全自交）北海道地方連合会帯広地域協議会を代表する者

⑺　一般社団法人帯広消費者協会会長又はその指名する者

２　法第８条第２項に掲げる者

⑴　帯広労働基準監督署長又はその指名する者

⑵　北海道釧路方面帯広警察署長又はその指名する者

（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。

⑴　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。

⑵　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　帯広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が合意していること。

⑥　帯広消費者協会会長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。

⑶　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　⑵①②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。

⑷　⑴から⑶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必要に応じて、作成後は定期的に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。

12　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。

13　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。

資料2

タクシー適正化・活性化法の効果検証と特定地域再指定について

タクシー適正化・活性化法施行後の効果検証調査結果の概要

（特定地域のうち、各運輸支局の管轄内で最大規模の営業区域を1箇所ずつ、全国計53地域を対象とした）

○　需要の減少傾向に歯止めが掛かっていない中、減車の効果により、リーマンショック前の水準には回復していないものの、日車営収は改善傾向にある。

○　減車率が高いほど、実車率は改善する傾向にある。

○　減車により日車営収改善の効果がある。
（特定地域指定後、ほとんど減車を行っていない地域は日車営収回復せず。）

○　減車により、総営収の減少に拍車がかかる傾向はない。

○　日車営収の回復により、賃金にも好影響がある。

○　全産業平均・他産業と比べ、タクシー運転者の労働条件は未だ劣悪であり、更なる改善が必要。

○　利用者からの苦情、交通事故件数は、減少傾向にある。

○　活性化の取組みも進みつつある。

以上のとおり、タクシー適正化・活性化法に基づく取組みにより一定の効果が認められるが、特定地域での適正化・活性化の取組みを、引き続き維持していく必要がある。

特定地域一覧表

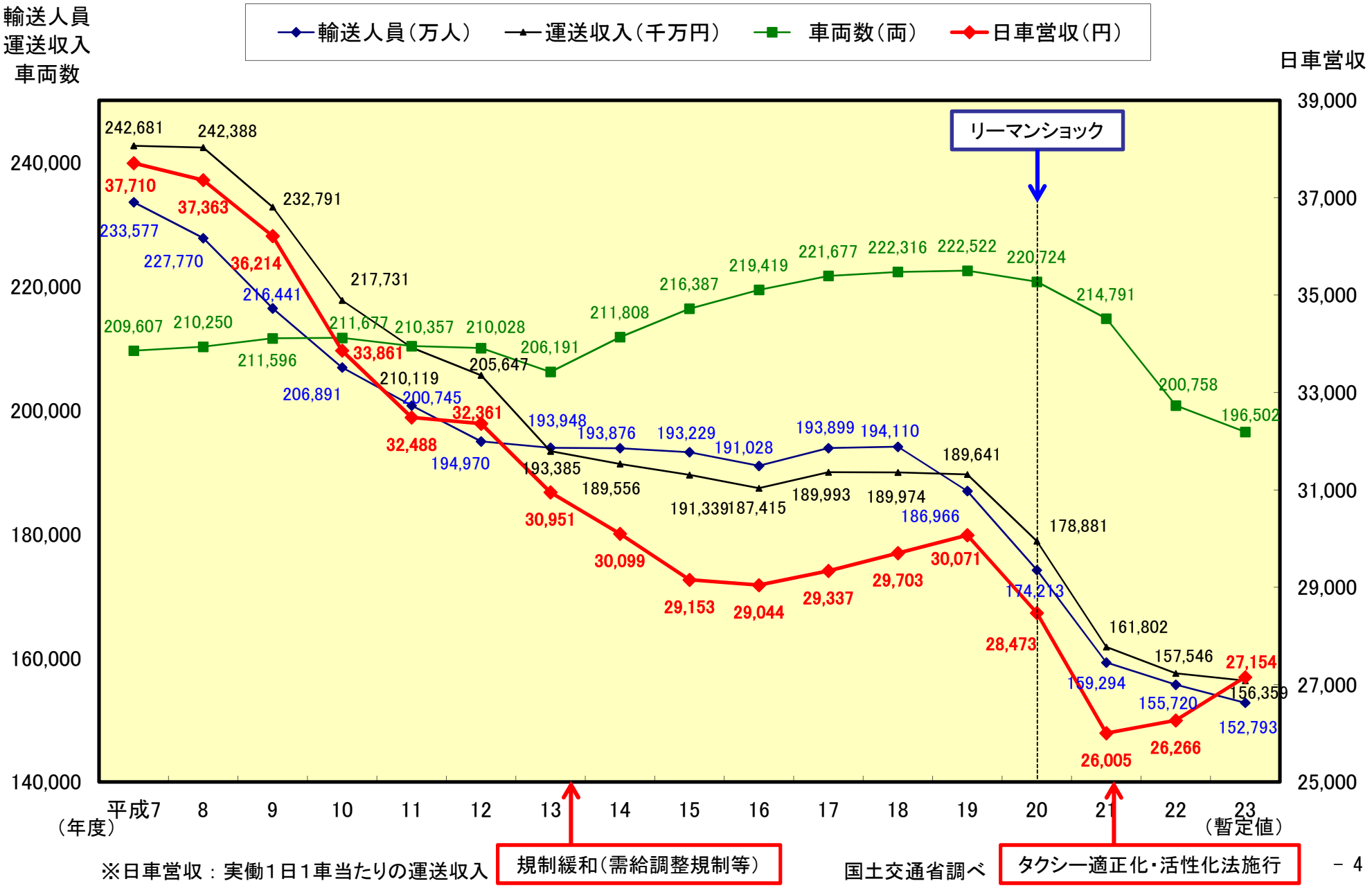
運輸局等	都道府県	特定地域 （157地域）
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、 苫小牧交通圏、釧路交通圏、帯広交通圏、北見交通圏
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏
	宮城	仙台市、石巻市
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
	秋田	秋田交通圏
	山形	山形交通圏
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、 西多摩交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、北総交通圏、 市原交通圏、南房交通圏
	埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏、 ※県南東部交通圏
	群馬	東毛交通圏
	群馬及び埼玉	中・西毛交通圏
	茨城	水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏、※県北交通圏
	栃木	宇都宮交通圏、県南交通圏、塩那交通圏
	山梨	甲府交通圏
北陸 信越	新潟	新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、新発田市A、 ※※柏崎市A
	富山	富山交通圏、高岡・氷見交通圏、※砺波市B・南砺市
	石川	金沢交通圏、南加賀交通圏
	長野	長野交通圏、松本交通圏、上田市A、飯田市A
中部	愛知	名古屋交通圏、知多交通圏、尾張北部交通圏、 尾張西部交通圏、西三河北部交通圏、西三河南部交通圏、 ※東三河南部交通圏
	静岡	静清交通圏、富士・富士宮交通圏、沼津・三島交通圏、 磐田・掛川交通圏、藤枝・焼津交通圏、伊豆交通圏、 ※浜松交通圏
	岐阜	岐阜交通圏、大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏、 ※※東濃西部交通圏、※※東濃東部交通圏
	三重	津交通圏、松阪交通圏、※北勢交通圏
	福井	福井交通圏、※※※武生交通圏

運輸局等	都道府県	特定地域 （157地域）
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、 泉州交通圏、※河南交通圏
	京都	京都市域交通圏
	兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏、東播磨交通圏
	奈良	奈良市域交通圏、※生駒交通圏、※中部交通圏
	滋賀	大津市域交通圏、湖南交通圏、中部交通圏、湖東交通圏
	和歌山	和歌山市域交通圏
中国	広島	広島交通圏、呉市A、東広島市、三原市、福山交通圏、 ※尾道市
	鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏、※倉吉交通圏
	島根	松江市、出雲市
	岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市
	山口	下関市、宇部市、山口市、周南市、防府市、岩国交通圏
四国	香川	高松交通圏、中讃交通圏
	徳島	徳島交通圏
	愛媛	松山交通圏、東予交通圏、今治交通圏
	高知	高知交通圏
九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、筑豊交通圏、大牟田市、 久留米市
	佐賀	佐賀市、唐津市
	長崎	長崎交通圏、佐世保市、諫早市
	熊本	熊本交通圏、八代交通圏
	大分	大分市、別府市
	宮崎	宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市
	鹿児島	川薩交通圏、鹿屋交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿児島市
沖縄	沖縄	沖縄本島

（全国の営業区域の総数　639地域）

※　　：平成22年4月1日指定地域 （ 11地域）
※※　：平成22年10月1日指定地域（　3地域）
※※※：平成24年4月1日指定地域 （　1地域）
無印　：平成24年10月1日指定地域（142地域）

全国のタクシー事業の経営状況等の推移（法人）



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

国土交通省調べ

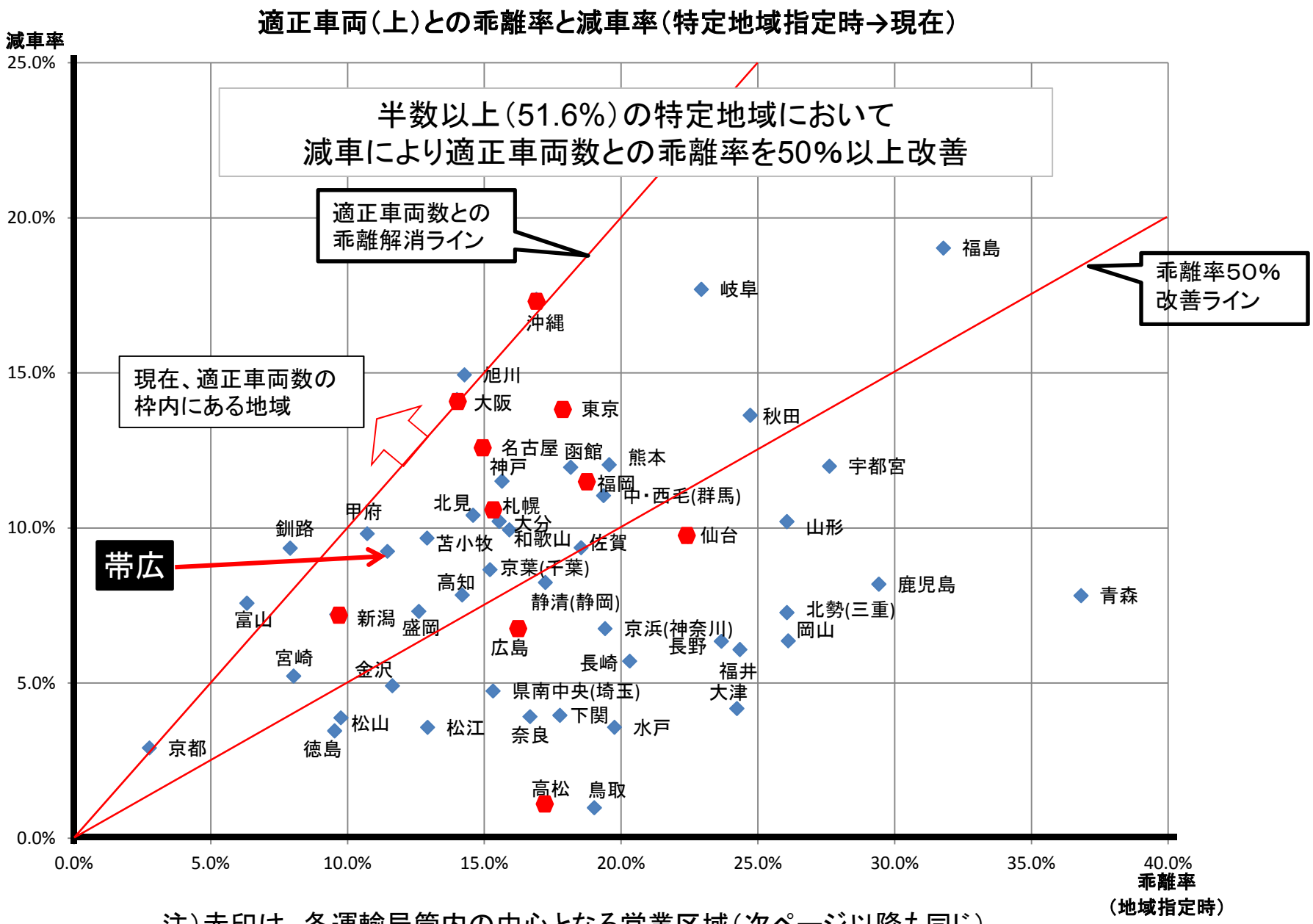
減車進捗状況

平成24年7月26日現在

ブロック	基準車両数(※)	現在車両数	減車率	現在車両数と適正車両数(上限)との乖離率
北海道	9,140	8,076	11.6%	4.2%
東北	10,387	9,245	11.0%	16.3%
関東	67,890	58,167	14.3%	7.1%
北陸信越	6,762	5,849	13.5%	3.9%
中部	19,345	17,009	12.1%	7.4%
近畿	36,531	32,120	12.1%	2.0%
中国	12,031	11,228	6.7%	12.7%
四国	4,623	4,385	5.1%	9.4%
九州	21,762	19,205	11.7%	8.7%
沖縄	3,616	2,962	18.1%	-0.6%
全国計	192,087	168,246	12.4%	6.9%

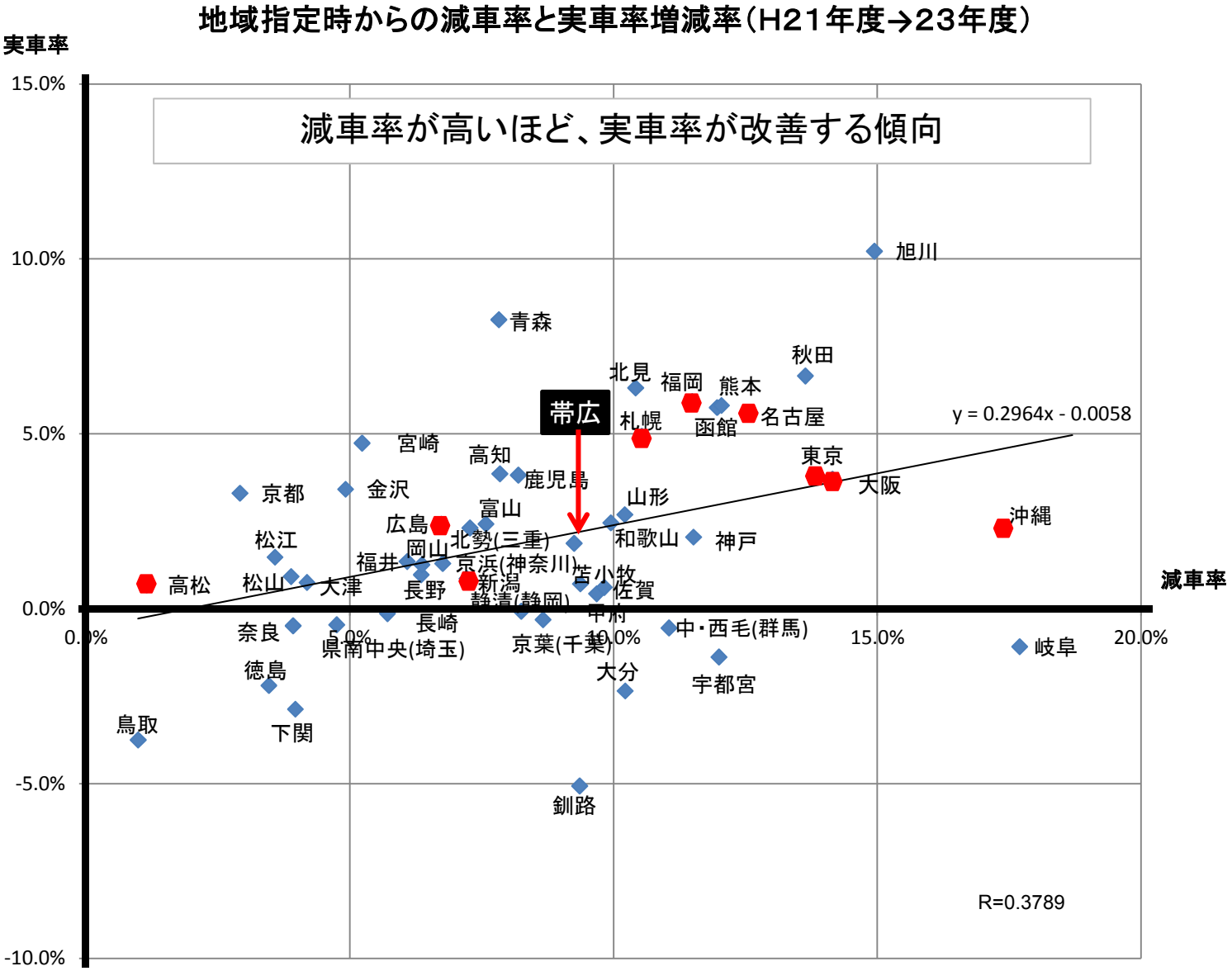
※　特定特別監視地域の指定時における車両数。地域によって指定日は異なるが、H20年7月に指定された地域が多数を占める。

適正車両数との乖離率の改善状況（特定地域指定時→現在）



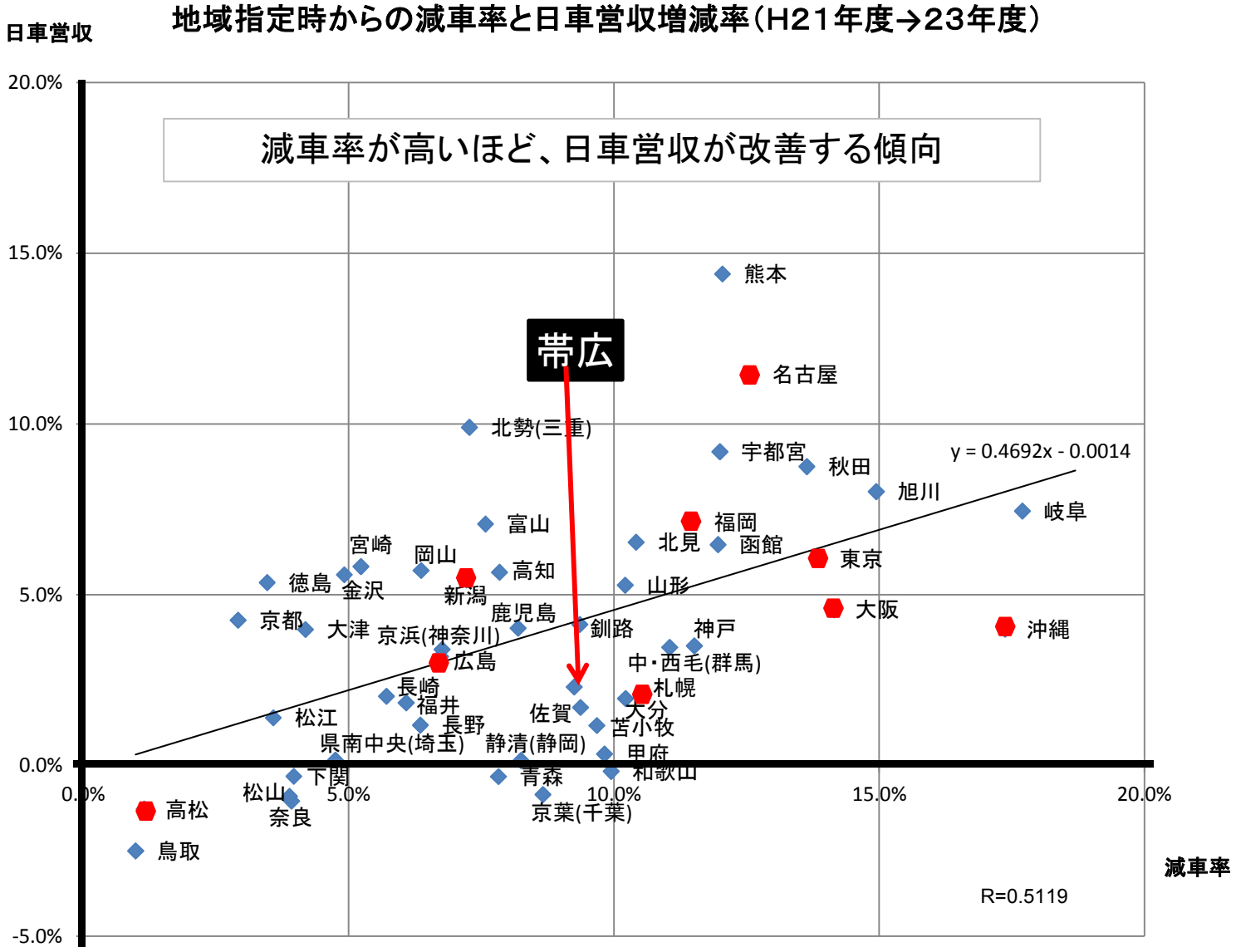
注）赤印は、各運輸局管内の中心となる営業区域（次ページ以降も同じ）

減車率と実車率の関係



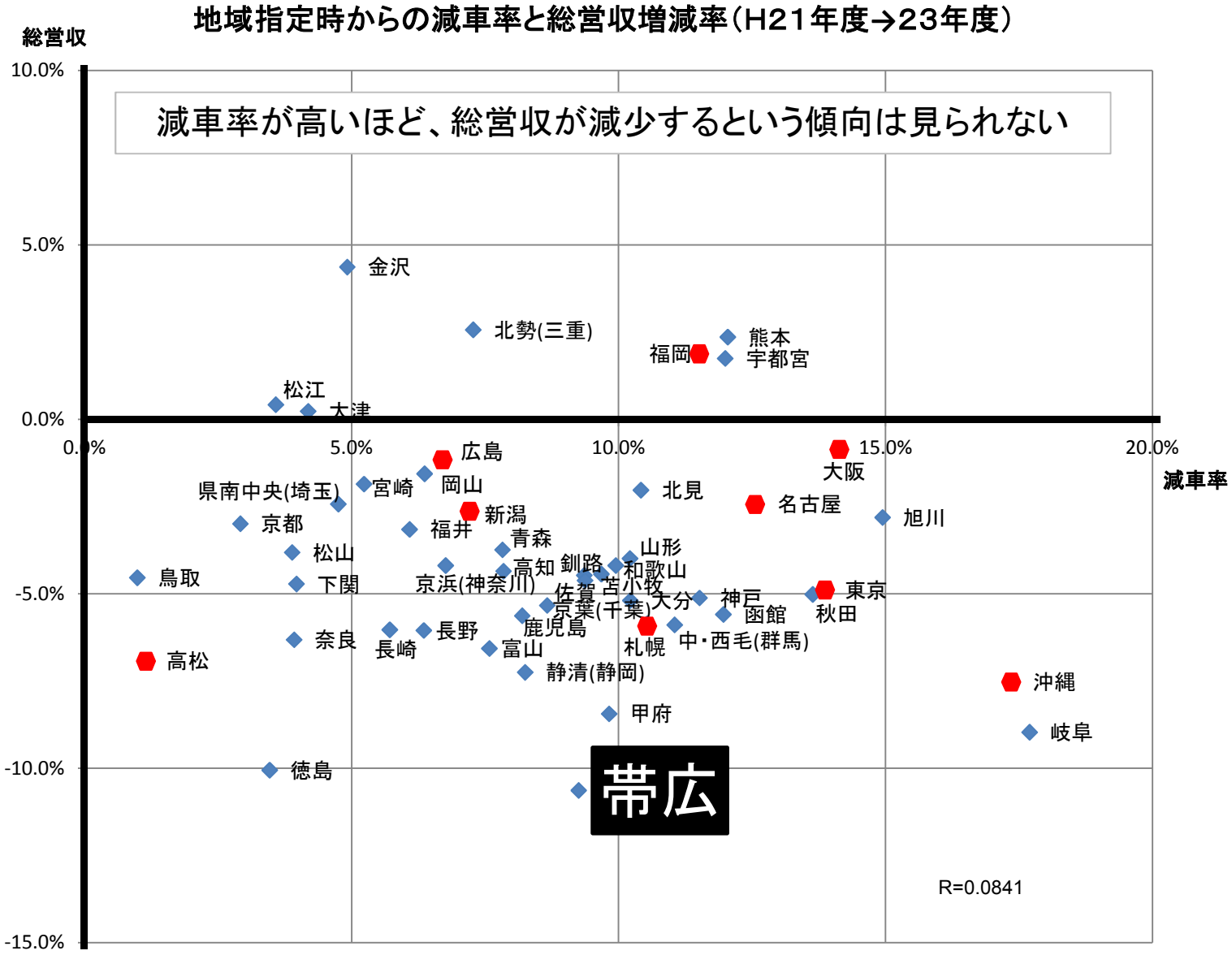
注）震災の復興等による特需があった盛岡、仙台、福島、水戸を除いた

減車率と日車営収の関係



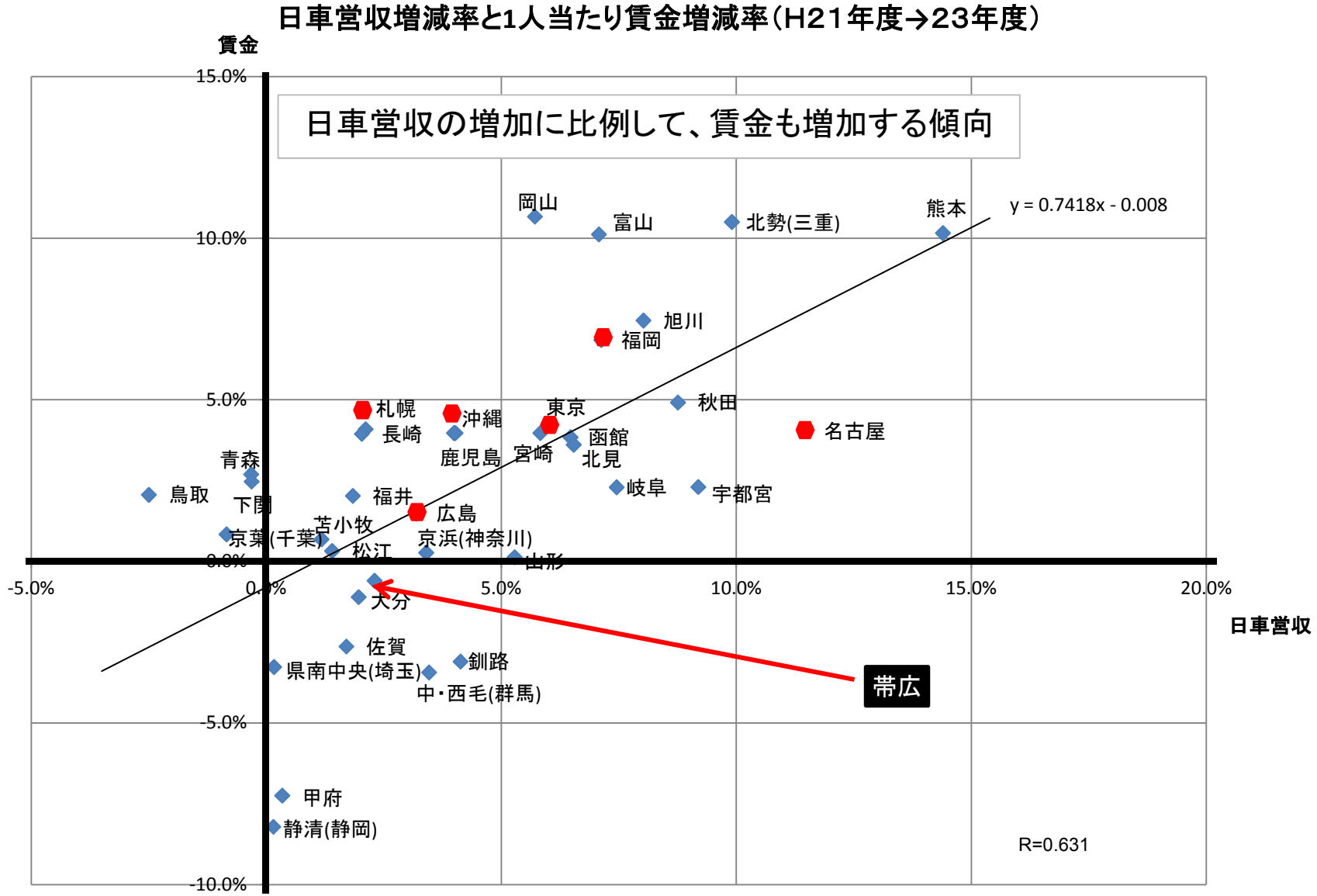
注）震災の復興等による特需があった盛岡、仙台、福島、水戸を除いた

減車率と総営収の関係



注）震災の復興等による特需があった盛岡、仙台、福島、水戸を除いた

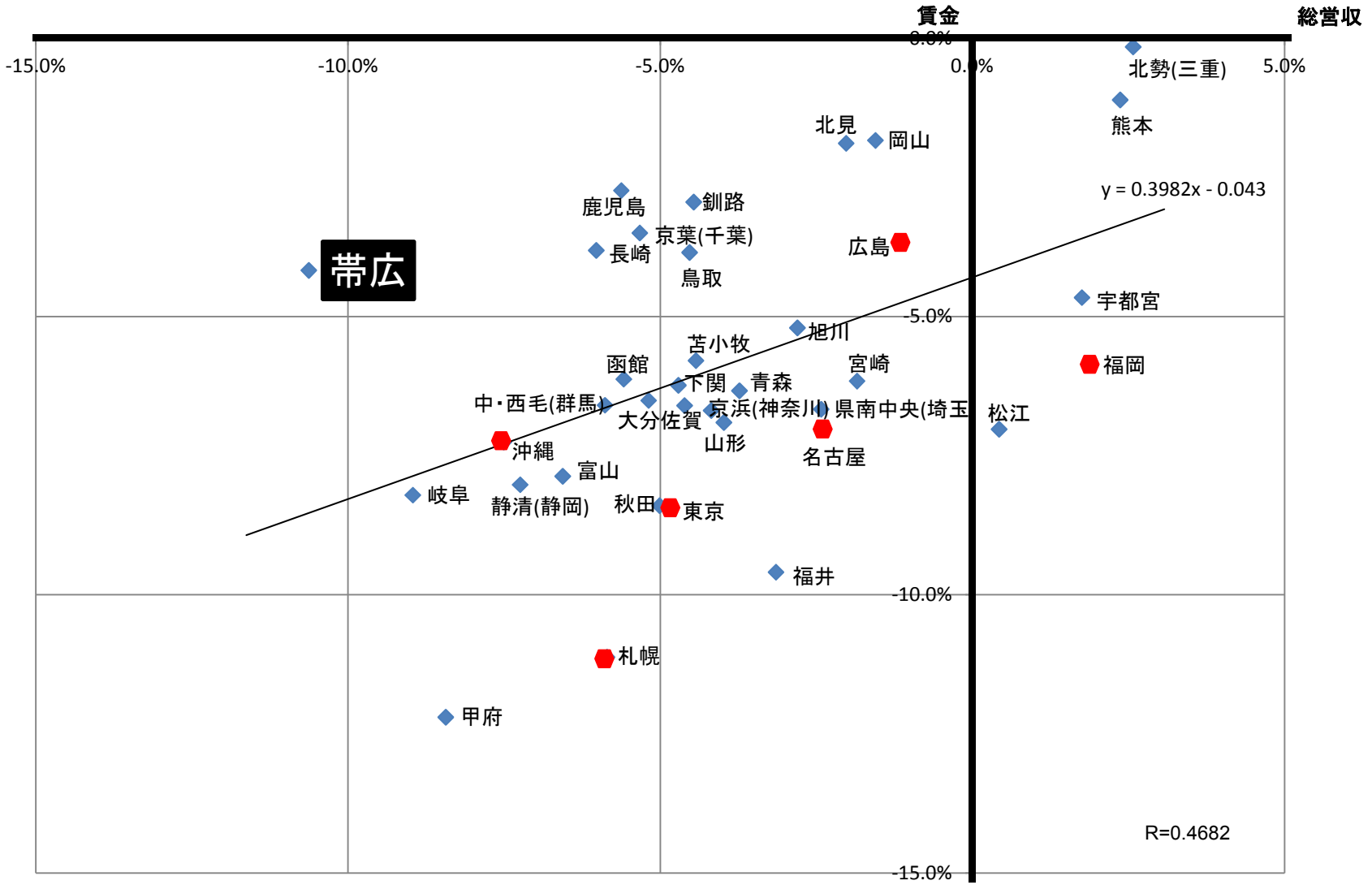
日車営収と賃金の関係



注）震災の復興等による特需があった盛岡、仙台、福島、水戸を除いた
賃金は、各地域のサンプルデータである
（サンプルデータの足りない新潟、金沢、長野、近畿管内、四国管内を除いた）

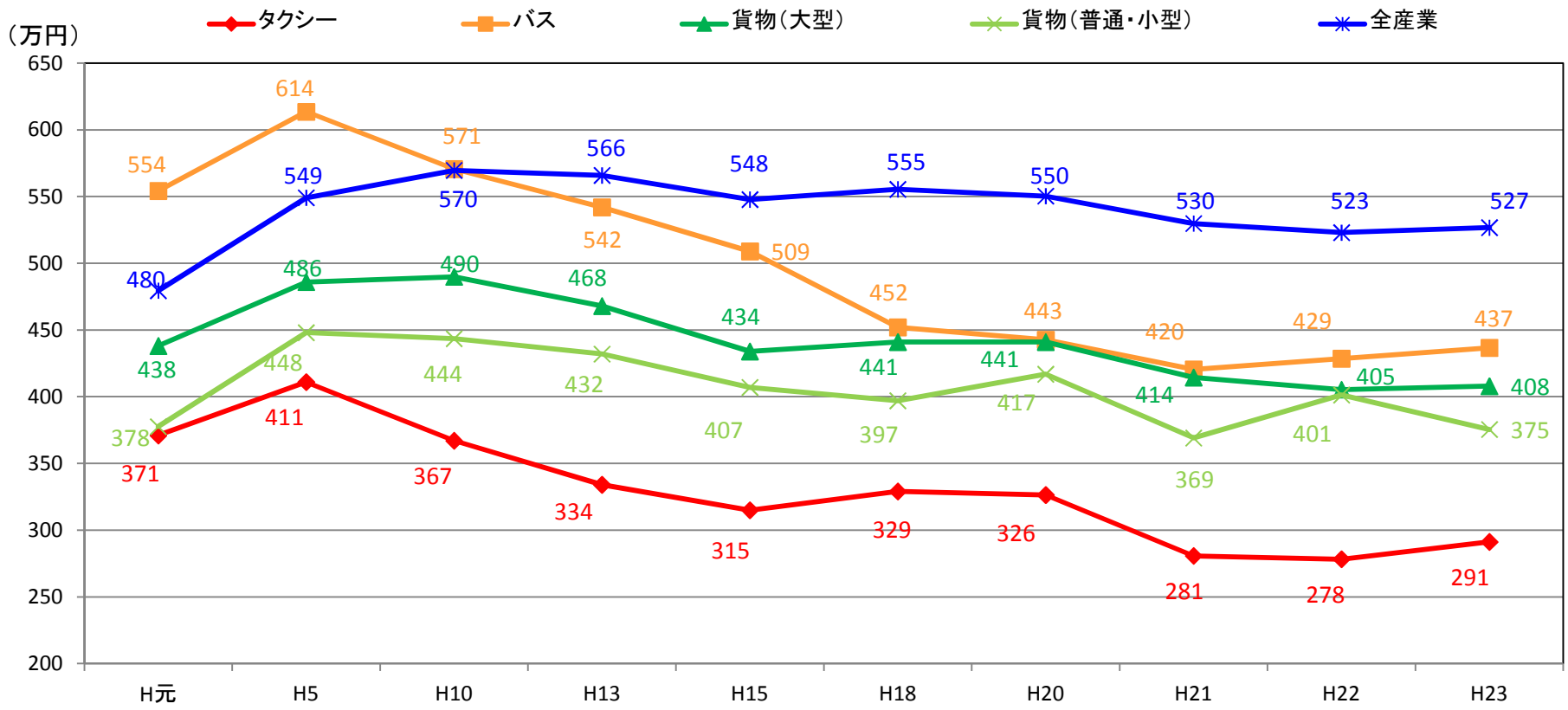
総営収と総賃金の関係

総営収増減率と総賃金増減率（H21年度→23年度）



注）震災の復興等による特需があった盛岡、仙台、福島、水戸を除いた
賃金は、各地域のサンプルデータである
（サンプルデータの足りない新潟、金沢、長野、近畿管内、四国管内を除いた）

業種別年間賃金比較（全国、男子）　厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より



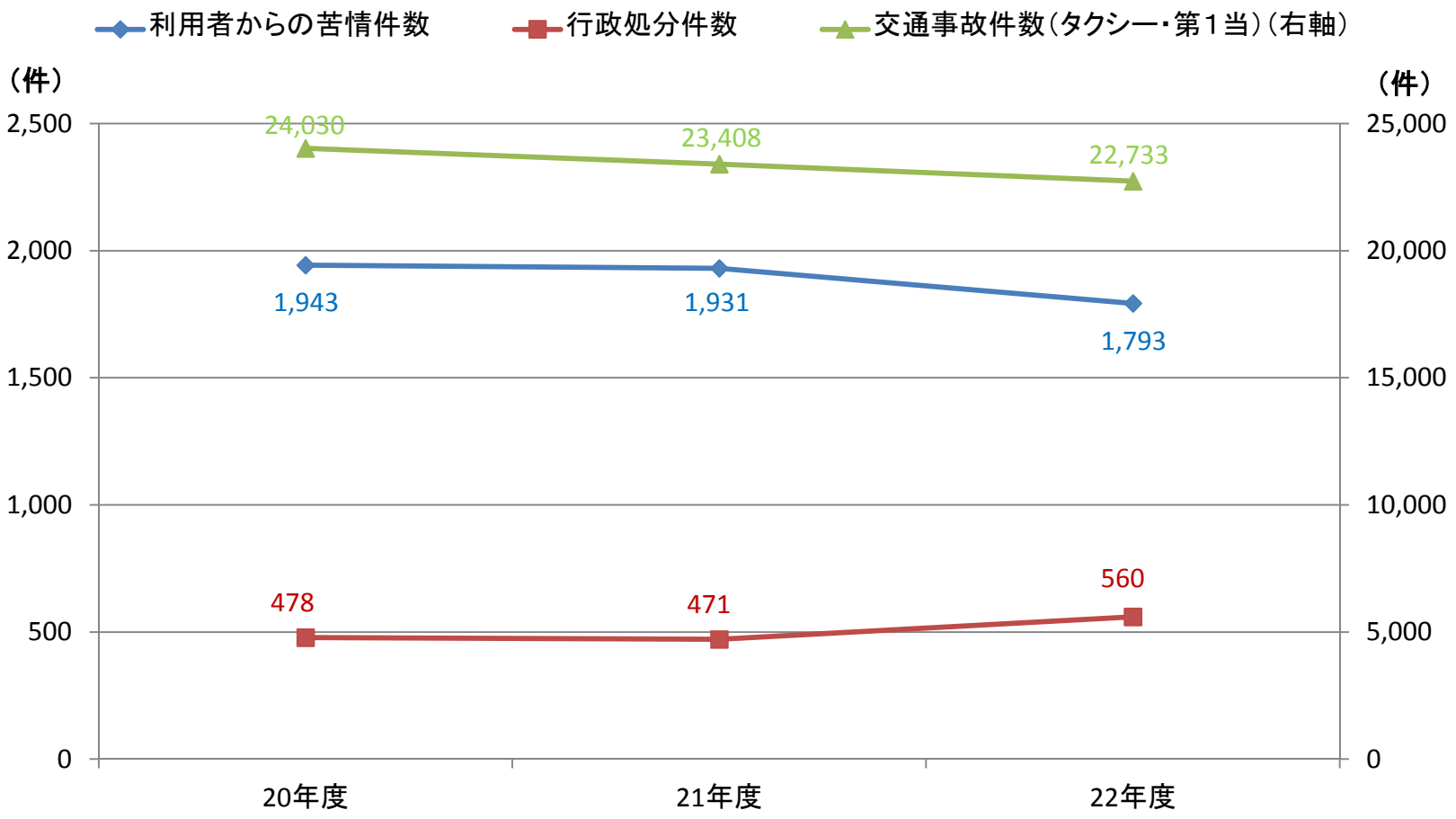
グラフの定義について

〇年間賃金：各年6月分の賃金に12を乗じ、前年1年間の賞与、期末手当等を加えたもの。

〇対象：一般労働者（短時間労働者以外の者）
（短時間労働者：同一事業所の一般の労働者より1日の所定労働時間が短い又は1週の所定労働日数が少ない労働者。）
※ただし、労働者の区分は各事業者の判断による。

苦情、行政処分、事故について

苦情、行政処分、交通事故件数の推移



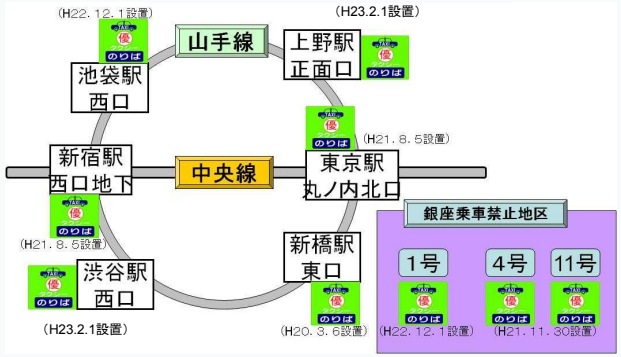
タクシー事業の活性化に向けた取組について

専用乗り場の設置

ＥＶ・ＨＶタクシー乗り場：東京１カ所、大阪2カ所
優良タクシー乗り場：　　東京９カ所
プレミアムタクシー乗り場：福岡２カ所

（プレミアムタクシー）

（優良タクシー乗り場）

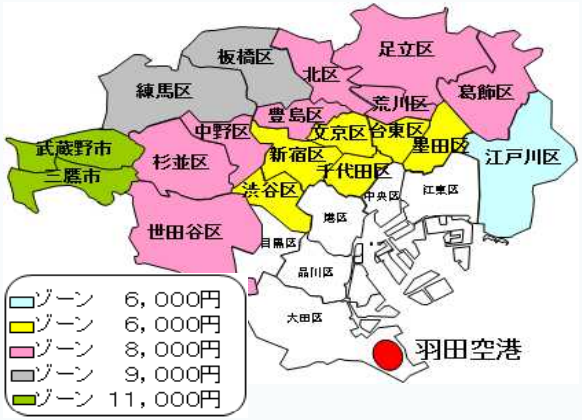


定額運賃の設定

全国の空港定額運賃
導入事業者数

21年度　562者
↓
24年度　1,243者

（羽田空港発の定額運賃）



UDタクシーの導入促進

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進

【UDタクシー認定制度】
より良いUDタクシーの構造を標準仕様化
標準仕様を満足する車両を国が認定

≪UDタクシーマーク≫

【認定車両(日産NV200バネットタクシー)の導入状況】（全タク連調べ）
平成24年3月31日現在　125社187両

【導入補助】　UD車両　１両当たり６０万円

【税制優遇措置】自動車重量税：免税（初回のみ）
自動車取得税：取得価額から１００万円控除

スマートフォン配車

日本交通グループ他
30都道府県
全54グループ　東京無線協同組合

その他

- 観光タクシーの運行
（全国各地に認定制度あり）
- 子育て支援タクシーの運行
（全国125者が運行）
- ユニバーサルドライバー研修（バリアフリー研修）の実施
（約950名受講）

等

資料3

特定事業計画の進捗状況

1．特定事業計画認定申請・認定状況（総括表）

Ｈ２５．１．３１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	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		対象事業者数	申請事業者数	認定事業者数
					減車	休車			
17	17	17	10	0	29	0	70	70	70

基準車両数	H21.9.30 現在の車両数	H21.10.1 ～ H22.5.7 までの減車車両数	H22.5.7(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	H22.5.7 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	基準車両数からの減車率	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
479	454	1	453	29	35	389	90	19%	6.05%
				※29	※13	※411	※68	※14.2%	※6.05%

※印は昨年度資料の数字

2. 特定事業計画認定申請・認定状況（事業者別）

法人事業者

Ｈ２５．１．３１現在

	事業者名	特定事業計画の認定申請				保有車両数						事業再構築実施後の供給力削減状況		備考
		申請日	認定日	特定事業計画最終実施時期	事業再構築の有無	基準車両数 ① ※2、3	特定事業計画申請時の車両数	事業再構築削減数 ②			事業再構築実施後の車両数（再構築実施後の減車も反映） ①－②＝③	削減数 ①－③	削減率 （①－③）/①	
								再構築減車	認定後減車	合計				
1	㈱まりもハイヤー	H22.5.7	H22.5.26 ※1	H22.10	○	84	49	5	20	25	57	27	32.1%	
2	中央タクシー㈱	H22.6.3	H22.6.10 ※1	H22.11	○	47	46	4	0	4	42	5	10.6%	
3	帯広ハイヤー㈱	H22.7.30	H22.8.27 ※1	H22.11	○	41	40	1	3	4	36	5	12.2%	
4	㈱大一ハイヤー	H22.9.6	H22.9.27	H22.10	×	18	53	0	9	9	6	12	66.7%	
5	金星釧路ハイヤー㈱	H22.9.6	H23.9.27 ※1	H22.10	○	27	27	3	0	3	24	3	11.1%	
6	大正交通㈲	H22.9.6	H23.9.27 ※1	H22.10	○	18	16	1	0	1	17	1	5.6%	
7	音更タクシー㈲	H22.9.6	H22.9.27	H22.10	×	12	12	0	0	0	12	0	0.0%	
8	㈲中札内ハイヤー	H22.9.6	H22.9.27	H22.10	×	3	3	0	0	0	3	0	0.0%	
9	日の丸交通㈱	H22.9.8	H22.9.27	H22.10	×	55	35	0	0	0	35	20	36.4%	
10	東京ハイヤー㈱	H22.9.8	H23.9.27 ※1	H22.10	○	23	20	2	0	2	20	3	13.0%	
11	東洋タクシー㈲	H22.9.8	H23.9.27 ※1	H22.10	○	37	37	4	0	4	33	4	10.8%	
12	十勝バス㈱	H22.9.9	H22.9.27	H22.10	×	5	5	0	0	0	5	0	0.0%	
13	ワインタクシー㈱	H22.9.14	H22.9.27	H22.10	×	9	9	0	0	0	9	0	0.0%	
14	北斗タクシー㈲	H22.9.17	H22.9.27	H22.10	×	17	17	0	0	0	17	0	0.0%	
15	十勝観光ハイヤー㈱	H22.9.21	H23.9.27 ※1	H22.10	○	37	37	4	0	4	33	4	10.8%	
16	㈲こばとハイヤー	H22.9.21	H22.9.27 ※1	H22.10	○	21	21	3	0	3	18	3	14.3%	
17	エイシン運輸㈲	H22.11.30	H22.12.2 ※1	H23.2	○	25	27	2	3	5	22	3	12.0%	
計						479	454	29	35	64	389	90	18.8%	

※1　その日付以降に変更認定有り
※2　H20.7.11現在のタクシー車両数
※3　㈱まりもハイヤー及びエイシン運輸㈲については譲渡車両を減算、大正交通㈲及び東京ハイヤー㈱は譲受車両を増算

個人事業者

総事業者数	70
認定事業者数	70

3. 特定事業の事業別認定状況

法人事業者

H25.1.31現在

特定事業の種別	認定件数（重複有）
（1）短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのＰＲ	1
（1）禁煙車の導入	15
（1）サービス向上のための教育・研修の実施	1
（3）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	4
（3）健康診断等の充実	1
（3）防犯訓練の実施	1
（5）アイドリングストップ運動の推進	6
（5）エコドライブの推進	5
計	34

個人事業者

特定事業の種別	認定件数（重複有）
（1）短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのＰＲ	18
（1）子育て支援タクシーの運行	1
（2）車両費用等の削減	5
（5）タクシー乗り場及び周辺における美化の促進	8
（5）アイドリングストップ運動の推進	10
（5）エコドライブの推進	28
計	70

4. 数字で見るタクシー輸送実績等の推移（法人タク

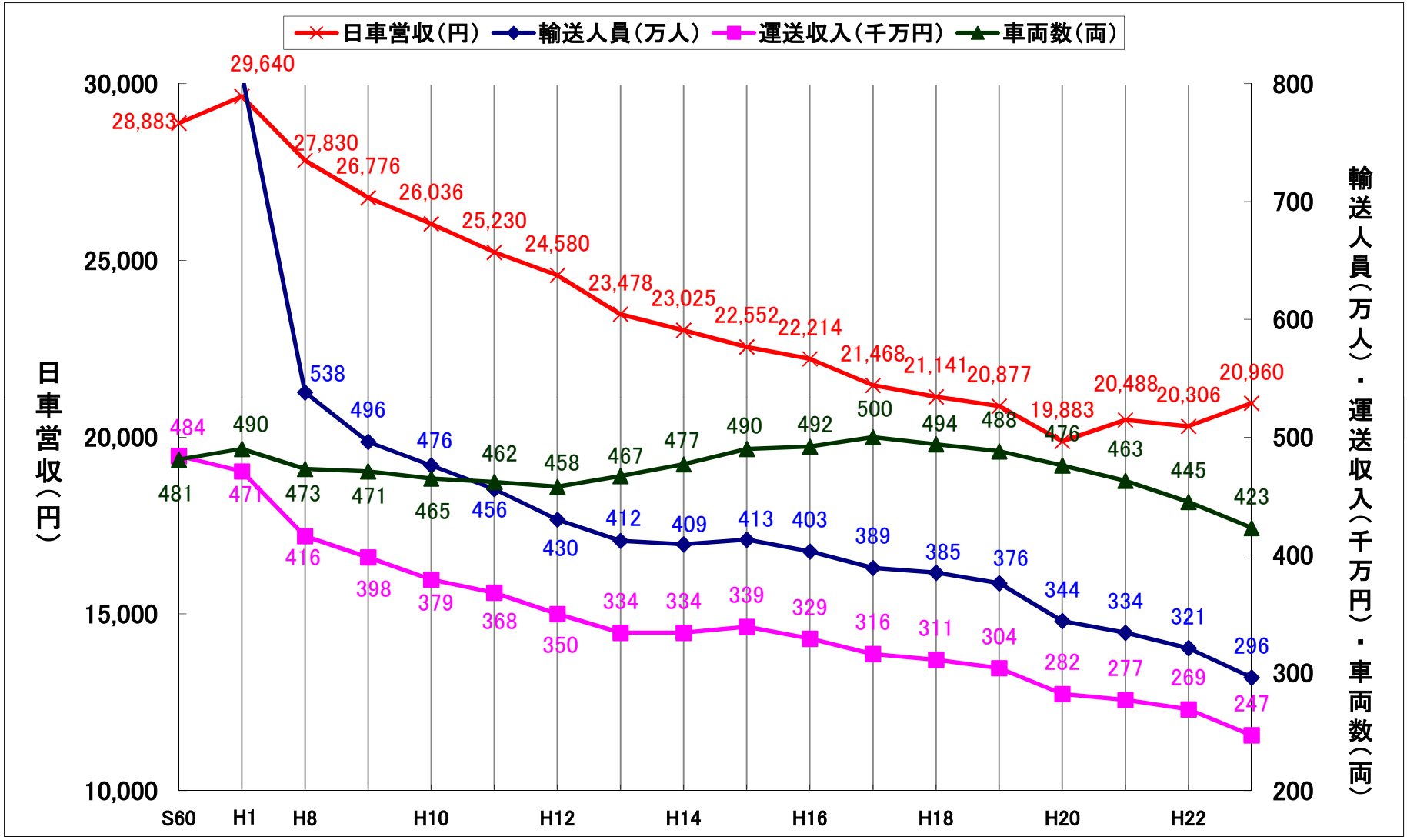
帯広交通圏

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		（参考）
				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）	初乗り運賃（円）
昭和60年	175,002	167,603	95.8	17,722,360	36.7	105.7	6,209,755	37.1	4,841,042	28,884	390
平成元年	(100) 178,650	(100) 158,754	88.9	(100) 17,363,501	40.0	(100) 109.4	(100) 5,927,676	(100) 37.3	(100) 4,705,524	(100) 29,640	400
平成8年	173,300	149,602	86.3	12,768,189	38.7	85.3	4,048,373	27.1	4,163,444	27,830	480
平成9年	171,852	148,693	86.5	11,452,020	36.7	77.0	3,683,090	24.8	3,981,546	26,777	530
平成10年	170,210	145,671	85.6	10,861,858	36.0	74.6	3,526,010	24.2	3,792,758	26,036	530
平成11年	169,865	145,923	85.9	10,553,236	36.2	72.3	3,416,487	23.4	3,681,770	25,231	530
平成12年	167,273	142,563	85.2	9,978,843	35.9	70.0	3,253,835	22.8	3,504,243	24,580	530
平成13年	(93) (100) 166,612	(90) (100) 142,185	85.3	(55) (100) 9,567,302	35.1	(62) (100) 67.3	(52) (100) 3,083,543	(58) (100) 21.7	(71) (100) 3,338,224	(79) (100) 23,478	530
平成14年	171,584	144,914	84.5	9,506,601	34.5	65.6	3,061,766	21.1	3,336,612	23,025	530
平成15年	177,436	150,172	84.6	9,655,697	33.8	64.3	3,086,891	20.6	3,386,605	22,552	530
平成16年	179,351	148,168	82.6	9,371,296	33.5	63.2	3,014,741	20.3	3,291,405	22,214	530
平成17年	180,365	147,373	81.7	9,006,191	32.4	61.1	2,913,807	19.8	3,163,917	21,469	530
平成18年	182,096	146,950	80.7	8,832,658	31.8	60.1	2,889,781	19.7	3,106,608	21,141	530
平成19年	179,900	145,449	80.8	8,649,275	32.1	59.5	2,808,494	19.3	3,036,574	20,877	530
平成20年	177,058	141,745	80.1	7,987,347	31.7	56.4	2,600,145	18.3	2,818,334	19,883	530
平成21年	(96) (103) 170,787	(85) (95) 135,144	79.1	(45) (83) 7,897,401	32.3	(53) (87) 58.4	(43) (83) 2,556,784	(51) (87) 18.9	(59) (83) 2,768,850	(69) (87) 20,488	530
平成22年	(94) (100) 167,552	(83) (93) 132,426	79.0	(44) (81) 7,760,900	32.4	(53) (87) 58.6	(42) (81) 2,502,463	(51) (87) 18.9	(57) (81) 2,689,107	(69) (86) 20,306	530
平成23年	(84) (90) 149,687	(74) (83) 118,060	78.9	(41) (75) 7,205,811	32.9	(56) (91) 61.0	(39) (75) 2,323,062	(53) (91) 19.7	(53) (74) 2,474,514	(71) (89) 20,960	530

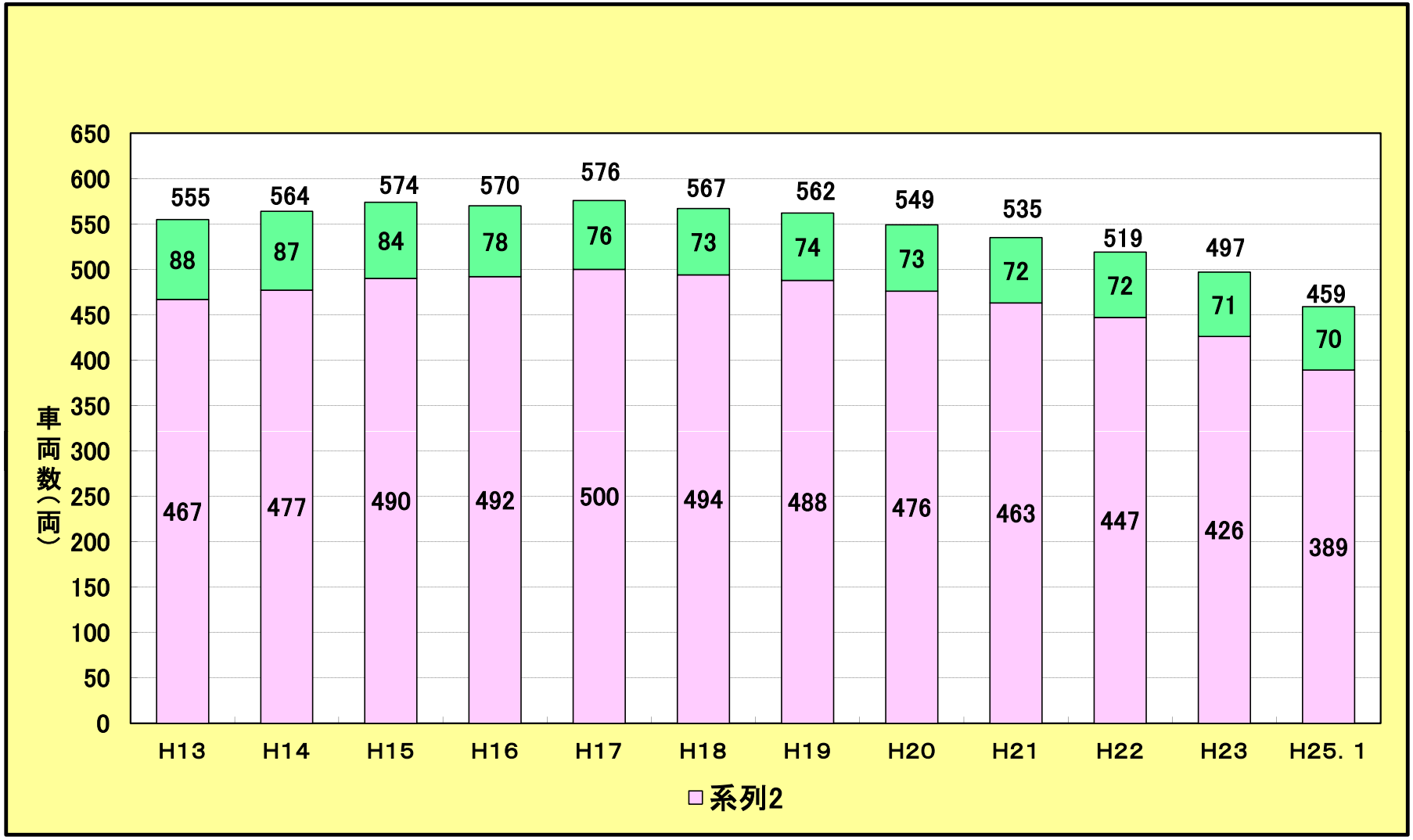
タクシー事業者全保有車両の実績（福祉限定事業者を除く）

（参考）初乗り運賃は平均的な事業者の小型車の初乗り運賃

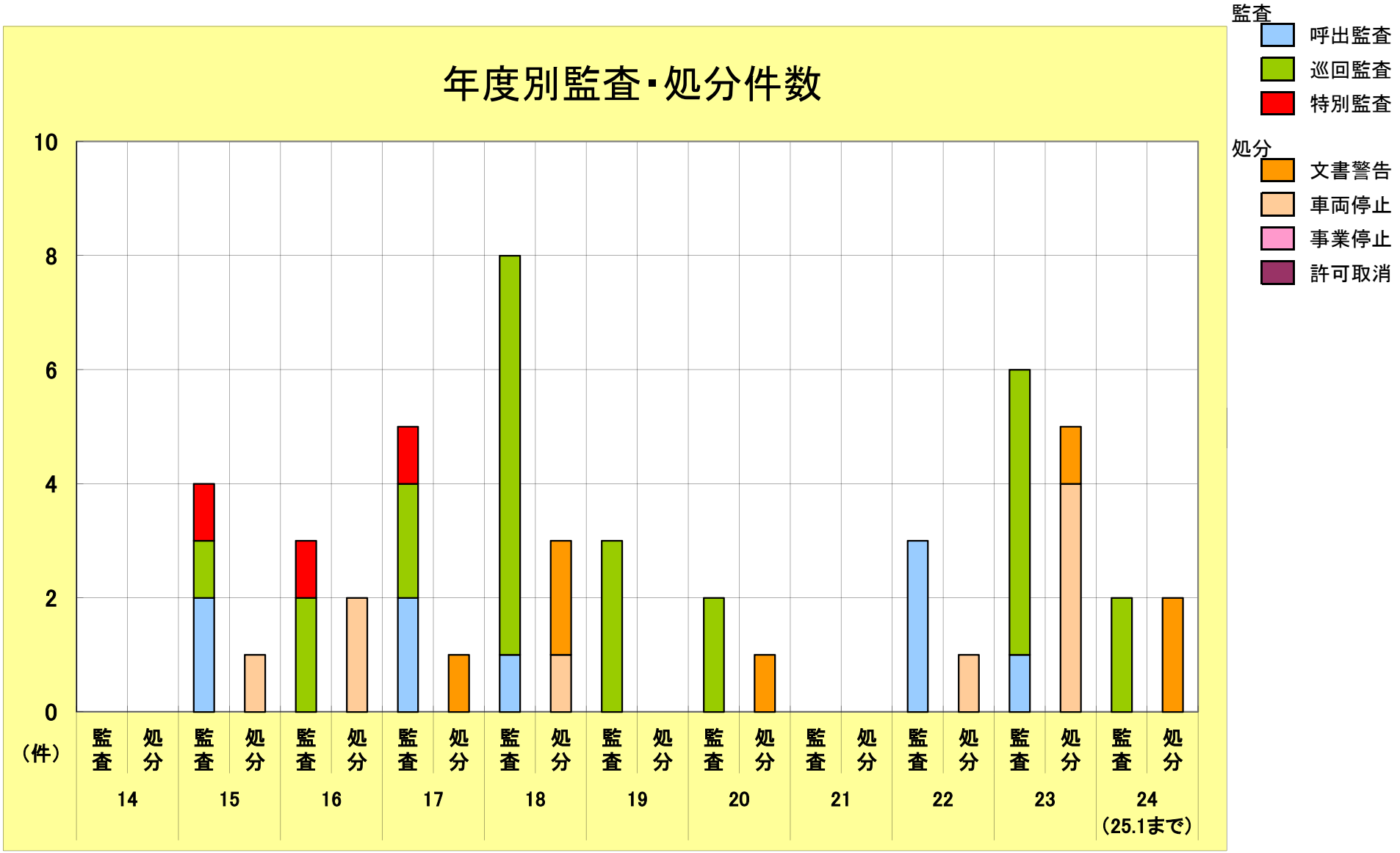
5. グラフで見るタクシー輸送実績等の推移（法人タクシー）



6. 年度別タクシー車両数の推移（法人・個人）



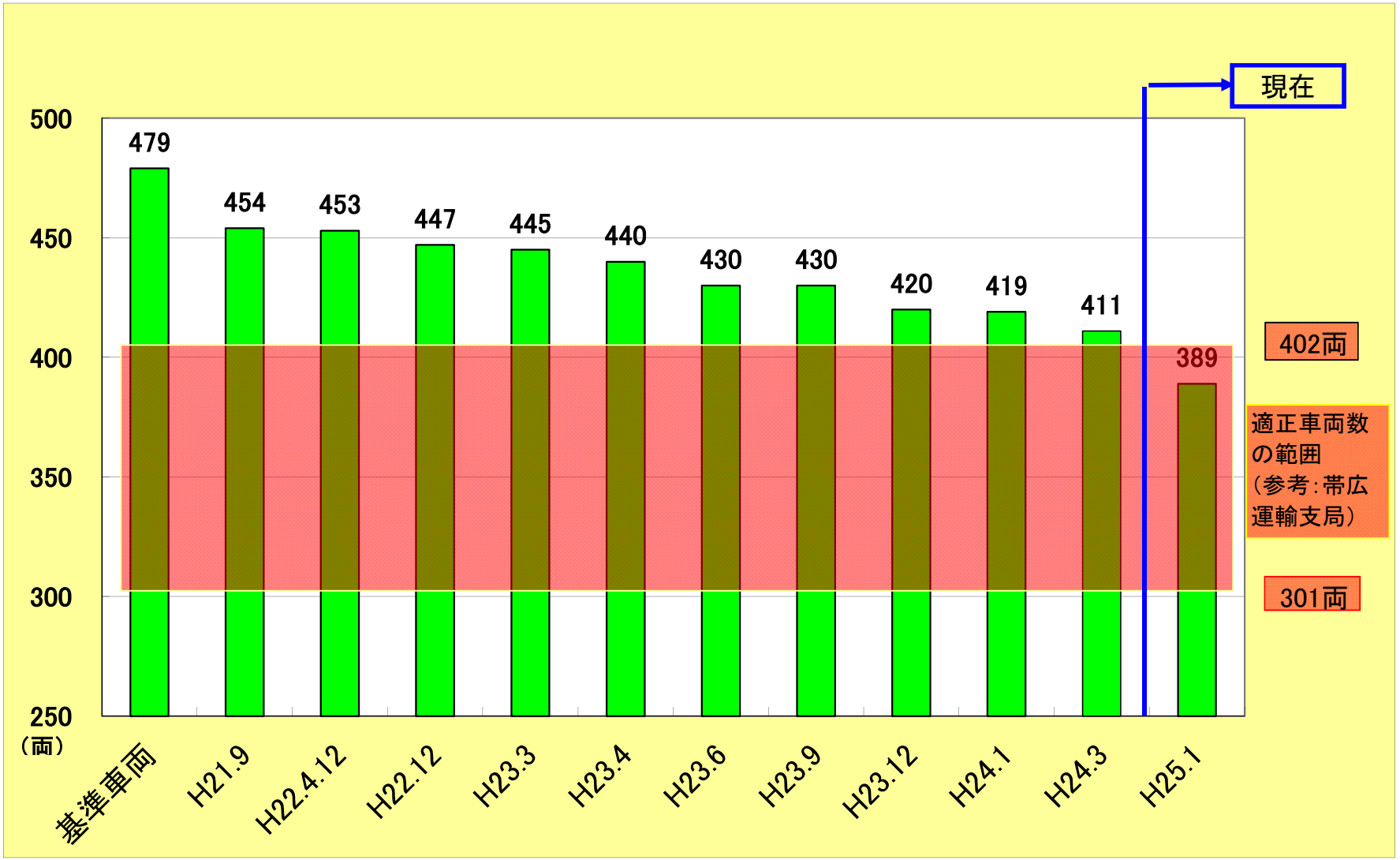
7. 帯広交通圏 ・ タクシー事業者への監査実施状況等



資料３－２

事業再構築の進捗状況

1．法人事業者における減車実施に伴う車両数の推移



2. 法人タクシー月別輸送実績の推移等（交通圏全体）

		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	22年度	13,530	10,863	80.3%	2,020,491	633,226	31.3%	210,290	268,090	222,437	186.0	58.3	19.4	24.7	20,477
	23年度	13,260	10,686	80.6%	1,933,446	587,427	30.4%	194,507	247,783	206,289	180.9	55.0	18.2	23.2	19,305
	24年度	12,210	9,572	78.4%	1,782,756	599,811	33.6%	197,518	250,662	199,712	186.2	62.7	20.6	26.2	20,864
	前年比	92.1%	89.6%	-2.2%	92.2%	102.1%	3.3%	101.5%	101.2%	96.8%	102.9%	114.0%	113.2%	112.9%	108.1%
5月	22年度	14,043	10,933	77.9%	1,905,347	566,090	29.7%	186,501	238,512	195,628	174.3	51.8	17.1	21.8	17,893
	23年度	13,712	10,715	78.1%	1,853,974	543,187	29.3%	189,561	227,220	186,426	173.0	50.7	17.7	21.2	17,399
	24年度	12,636	9,831	77.8%	1,753,777	555,144	31.7%	180,611	228,919	182,042	178.4	56.5	18.4	23.3	18,517
	前年比	92.2%	91.7%	-0.3%	94.6%	102.2%	2.4%	95.3%	100.7%	97.6%	103.1%	111.4%	104.0%	109.9%	106.4%
6月	22年度	13,574	10,931	80.5%	1,926,503	597,379	31.0%	189,079	241,652	203,522	176.2	54.6	17.3	22.1	18,619
	23年度	13,243	10,642	80.4%	1,884,286	573,944	30.5%	181,396	232,549	196,258	177.1	53.9	17.0	21.9	18,442
	24年度	11,880	9,598	80.8%	1,768,915	587,348	33.2%	185,683	234,831	192,601	184.3	61.2	19.3	24.5	20,067
	前年比	89.7%	90.2%	0.4%	93.9%	102.3%	2.7%	102.4%	101.0%	98.1%	104.1%	113.5%	113.5%	111.9%	108.8%
7月	22年度	13,977	11,235	80.4%	2,062,904	668,563	32.4%	205,267	264,581	225,811	183.6	59.5	18.3	23.5	20,099
	23年度	13,570	10,888	80.2%	1,989,364	645,613	32.5%	195,968	251,997	219,019	182.7	59.3	18.0	23.1	20,116
	24年度	12,090	9,863	81.6%	1,839,839	618,064	33.6%	188,457	240,709	201,218	186.5	62.7	19.1	24.4	20,401
	前年比	89.1%	90.6%	1.3%	92.5%	95.7%	1.1%	96.2%	95.5%	91.9%	102.1%	105.7%	106.1%	105.6%	101.4%
8月	22年度	13,919	11,034	79.3%	1,983,708	661,646	33.4%	207,519	271,816	226,153	179.8	60.0	18.8	24.6	20,496
	23年度	13,516	10,759	79.6%	1,945,796	629,285	32.3%	200,024	261,116	217,430	180.9	58.5	18.6	24.3	20,209
	24年度	12,086	9,883	81.8%	1,876,200	659,455	35.1%	204,202	266,424	216,250	189.8	66.7	20.7	27.0	21,881
	前年比	89.4%	91.9%	2.2%	96.4%	104.8%	2.8%	102.1%	102.0%	99.5%	104.9%	114.0%	111.3%	111.1%	108.3%
9月	22年度	13,440	10,783	80.2%	1,859,084	583,528	31.4%	183,996	236,998	198,196	172.4	54.1	17.1	22.0	18,380
	23年度	13,020	10,368	79.6%	1,820,047	575,027	31.6%	182,335	233,869	197,176	175.5	55.5	17.6	22.6	19,018
	24年度	11,674	9,455	81.0%	1,742,390	578,476	33.2%	180,815	229,802	188,791	184.3	61.2	19.1	24.3	19,967
	前年比	89.7%	91.2%	1.4%	95.7%	100.6%	1.6%	99.2%	98.3%	95.7%	105.0%	110.3%	108.5%	107.5%	105.0%
10月	22年度	13,888	11,022	79.4%	1,948,544	610,433	31.3%	196,813	254,076	212579	176.8	55.4	17.9	23.1	19,287
	23年度	13,454	10,645	79.1%	1,854,688	595,390	32.1%	191,222	245,032	205,639	174.2	55.9	18.0	23.0	19,318
	24年度	11,901	9,728	81.7%	1,781,582	596,122	33.5%	190,260	240,985	196,091	183.1	61.3	19.6	24.8	20,157
	前年比	88.5%	91.4%	2.6%	96.1%	100.1%	1.4%	99.5%	98.3%	95.4%	105.1%	109.7%	108.9%	107.8%	104.3%
11月	22年度	13,410	10,709	79.9%	1,936,483	598,302	30.9%	196,150	259,141	207,796	180.8	55.9	18.3	24.2	19,404
	23年度	12,775	9,985	78.2%	1,792,774	579,376	32.3%	185,341	235,867	200,532	179.5	58.0	18.6	23.6	20,083
	24年度	11,490	9,477	82.5%	1,768,903	601,462	34.0%	199,666	252,234	201,392	186.7	63.5	21.1	26.6	21,251
	前年比	89.9%	94.9%	4.3%	98.7%	103.8%	1.7%	107.7%	106.9%	100.4%	104.0%	109.5%	113.4%	112.7%	105.8%
12月	22年度	13,857	11,248	81.2%	2,300,956	857,452	37.3%	279,177	354,325	302,545	204.6	76.2	24.8	31.5	26,898
	23年度	12,654	10,163	80.3%	2,131,359	806,064	37.8%	255,968	328,624	282,281	209.7	79.3	25.2	32.3	27,775
	24年度	11,904	9,839	82.7%	2,070,751	852,591	41.2%	271,212	344,070	287,138	210.5	86.7	27.6	35.0	29,184
	前年比	94.1%	96.8%	2.3%	97.2%	105.8%	3.4%	106.0%	104.7%	101.7%	100.4%	109.3%	109.5%	108.4%	105.1%
1月	22年度	13,855	10,757	77.6%	2,010,441	705,717	35.1%	232,098	300,559	247,797	186.9	65.6	21.6	27.9	23,036
	23年度	13,107	9,982	76.2%	1,873,935	671,037	35.8%	221,253	283,094	233,673	187.7	67.2	22.2	28.4	23,409
	24年度			0.0%			0.0%				0.0	0.0	0.0	0.0	0
	前年比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2月	22年度	12,488	10,099	80.9%	1,880,451	610,482	32.5%	202,733	257,683	213,823	186.2	60.4	20.1	25.5	21,173
	23年度	12,142	9,538	78.6%	1,841,142	634,091	34.4%	209,918	264,390	214,263	193.0	66.5	22.0	27.7	22,464
	24年度			0.0%			0.0%				0.0	0.0	0.0	0.0	0
	前年比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3月	22年度	13,826	11,084	80.2%	2,011,769	634,176	31.5%	210,383	268,641	222,217	181.5	57.2	19.0	24.2	20,048
	23年度	12,707	10,069	79.2%	1,955,160	688,943	35.2%	228,180	288,609	231,526	194.2	68.4	22.7	28.7	22,994
	24年度			#DIV/0!			#DIV/0!				0.0	0.0	0.0	0.0	0
	前年比	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	22年度	163,807	130,698	79.8%	23,846,681	7,726,994	32.4%	2,500,006	3,216,074	2,678,502	182.5	59.1	19.1	24.6	20,494
	23年度	157,160	124,440	79.2%	22,875,971	7,529,384	32.9%	2,435,673	3,100,150	2,590,512	183.8	60.5	19.6	24.9	20,817
	24年度			#DIV/0!			#DIV/0!				#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
	前年比	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	0.0%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

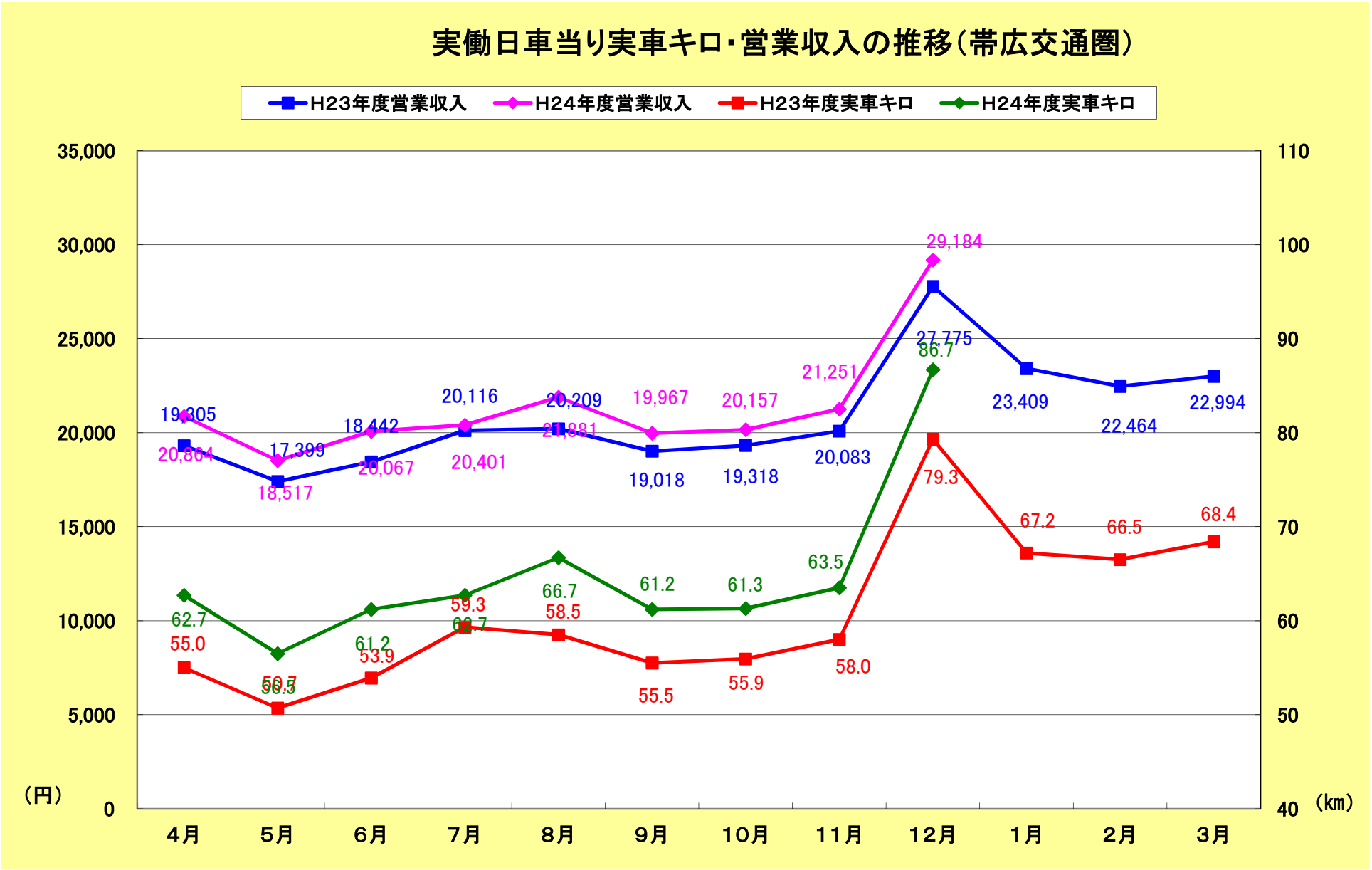
※一般タクシー車両の輸送実績（福祉車両除く）

2. 法人タクシー月別輸送実績の推移等（帯広市内）

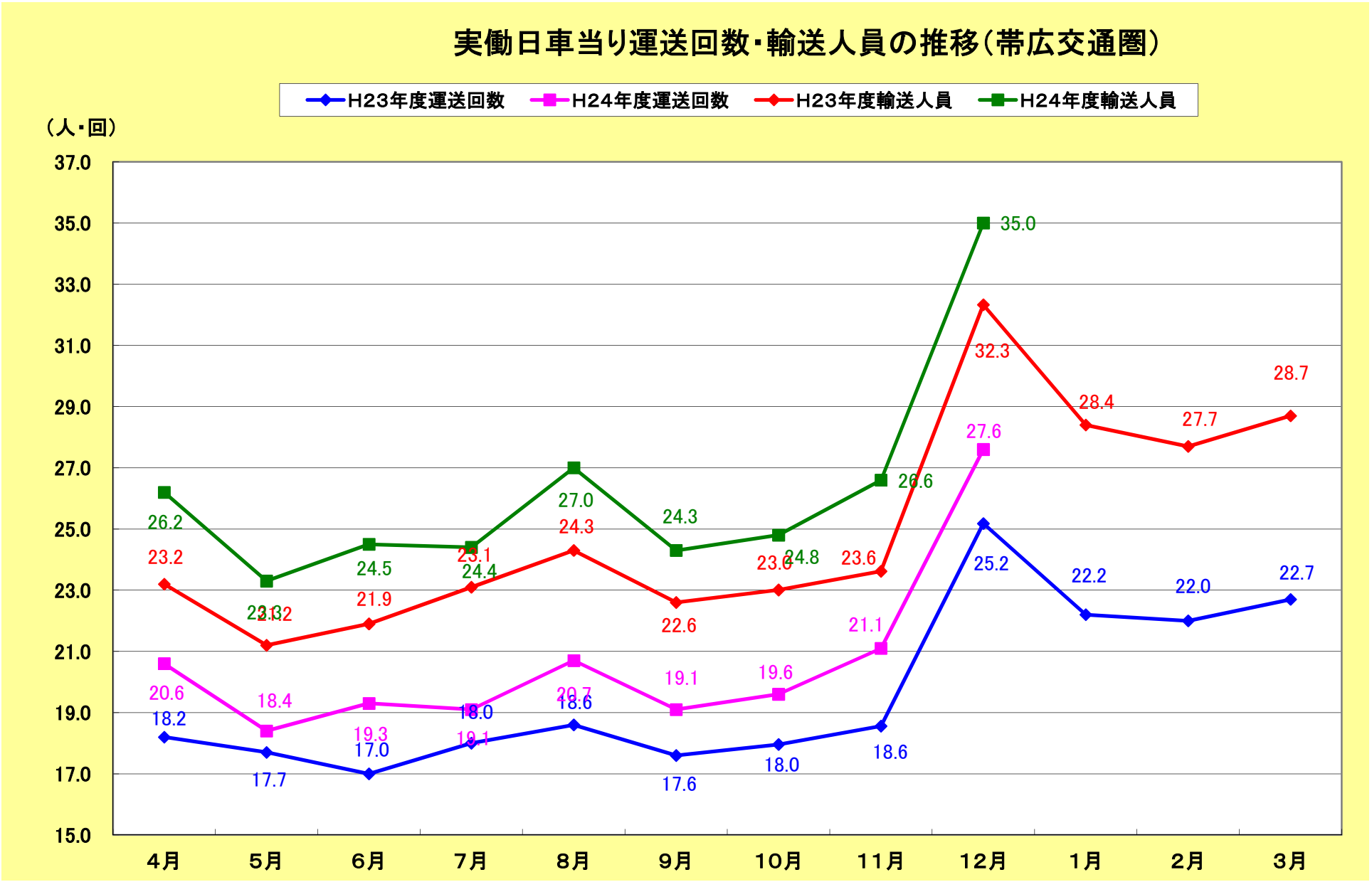
		延実在車両数（日車）	延実働車両数（日車）	実働率	走行キロ（km）	実車キロ（km）	実車率	運送回数（回）	輸送人員（人）	営業収入（千円）	実働日車当たり 走行キロ（km）	実車キロ（km）	運送回数（回）	輸送人員（人）	営業収入（円）
4月	22年度	10,710	9,247	86.3%	1,828,898	565,833	30.9%	191,403	242,343	199,647	197.8	61.2	20.7	26.2	21,590
	23年度	10,560	9,204	87.2%	1,758,016	525,229	29.9%	177,548	223,873	185,297	191.0	57.1	19.3	24.3	20,132
	24年度	9,630	8,106	84.2%	1,608,216	535,152	33.3%	180,046	226,339	178,490	198.4	66.0	22.2	27.9	22,019
	前年比	91.2%	88.1%	-3.0%	91.5%	101.9%	3.4%	101.4%	101.1%	96.3%	103.9%	115.6%	115.0%	114.8%	109.4%
5月	22年度	11,129	9,340	83.9%	1,723,070	501,585	29.1%	169,284	214,731	174,358	184.5	53.7	18.1	23.0	18,668
	23年度	10,912	9,214	84.4%	1,665,583	475,790	28.6%	160,023	202,942	166,009	180.8	51.6	17.4	22.0	18,017
	24年度	9,970	8,372	84.0%	1,586,485	493,488	31.1%	164,478	206,492	162,095	189.5	58.9	19.6	24.7	19,362
	前年比	91.4%	90.9%	-0.5%	95.3%	103.7%	2.5%	102.8%	101.7%	97.6%	104.8%	114.1%	112.6%	112.3%	107.5%
6月	22年度	10,754	9,319	86.7%	1,741,666	529,626	30.4%	171,361	217,340	181,252	186.9	56.8	18.4	23.3	19,450
	23年度	10,543	9,144	86.7%	1,707,978	509,453	29.8%	165,520	210,293	175,614	186.8	55.7	18.1	23.0	19,205
	24年度	9,300	8,200	88.2%	1,602,370	523,907	32.7%	169,392	211,991	172,423	195.4	63.9	20.7	25.9	21,027
	前年比	88.2%	89.7%	1.4%	93.8%	102.8%	2.9%	102.3%	100.8%	98.2%	104.6%	114.7%	114.4%	112.6%	109.5%
7月	22年度	11,063	9,608	86.8%	1,869,062	596,036	31.9%	186,781	239,014	202,630	194.5	62.0	19.4	24.9	21,090
	23年度	10,832	9,382	86.6%	1,792,066	571,027	31.9%	178,329	227,006	195,701	191.0	60.9	19.0	24.2	20,859
	24年度	9,424	8,428	89.4%	1,673,426	555,368	33.2%	172,453	218,320	180,875	198.6	65.9	20.5	25.9	21,461
	前年比	87.0%	89.8%	2.8%	93.4%	97.3%	1.3%	96.7%	96.2%	92.4%	104.0%	108.2%	107.9%	107.0%	102.9%
8月	22年度	11,005	9,482	86.2%	1,797,942	591,248	32.9%	189,241	246,539	202,871	189.6	62.4	20.0	26.0	21,395
	23年度	10,788	9,256	85.8%	1,753,448	558,949	31.9%	181,649	235,103	194,898	189.4	60.4	19.6	25.4	21,056
	24年度	9,420	8,448	89.7%	1,701,439	591,479	34.8%	186,857	241,304	193,794	201.4	70.0	22.1	28.6	22,940
	前年比	87.3%	91.3%	3.9%	97.0%	105.8%	2.9%	102.9%	102.6%	99.4%	106.3%	115.9%	112.8%	112.6%	108.9%
9月	22年度	10,650	9,259	86.9%	1,685,931	517,592	30.7%	167,275	213,513	177,172	182.1	55.9	18.1	23.1	19,135
	23年度	10,380	8,908	85.8%	1,634,206	506,672	31.0%	164,823	208,811	175,472	183.5	56.9	18.5	23.4	19,698
	24年度	9,094	8,077	88.8%	1,582,493	515,373	32.6%	164,976	207,034	168,578	195.9	63.8	20.4	25.6	20,871
	前年比	87.6%	90.7%	3.0%	96.8%	101.7%	1.6%	100.1%	99.1%	96.1%	106.8%	112.1%	110.3%	109.4%	106.0%
10月	22年度	11,005	9,433	85.7%	1,764,810	540,525	30.6%	179,034	228,848	189,819	187.1	57.3	19.0	24.3	20,123
	23年度	10,726	9,076	84.6%	1,661,674	524,596	31.6%	172,920	218,676	182,725	183.1	57.8	19.1	24.1	20,133
	24年度	9,235	8,310	90.0%	1,616,910	533,720	33.0%	174,241	217,885	175,515	194.6	64.2	21.0	26.2	21,121
	前年比	86.1%	91.6%	5.4%	97.3%	101.7%	1.4%	100.8%	99.6%	96.1%	106.3%	111.1%	109.9%	108.7%	104.9%
11月	22年度	10,620	9,180	86.4%	1,756,704	531,139	30.2%	178,329	233,964	185,658	191.4	57.9	19.4	25.5	20,224
	23年度	10,135	8,480	83.7%	1,612,063	512,695	31.8%	168,188	211,080	178,418	190.1	60.5	19.8	24.9	21,040
	24年度	8,910	8,027	90.1%	1,605,606	540,056	33.6%	183,312	229,002	181,387	200.0	67.3	22.8	28.5	22,597
	前年比	87.9%	94.7%	6.4%	99.6%	105.3%	1.8%	109.0%	108.5%	101.7%	105.2%	111.2%	115.2%	114.5%	107.4%
12月	22年度	10,974	9,593	87.4%	2,076,616	768,581	37.0%	251,300	320,474	272,997	216.5	80.1	26.2	33.4	28,458
	23年度	10,391	8,821	84.9%	1,936,339	729,421	37.7%	236,154	300,262	255,900	219.5	82.7	26.8	34.0	29,010
	24年度	9,207	8,284	90.0%	1,855,301	764,208	41.2%	247,400	311,033	257,352	224.0	92.3	29.9	37.5	31,066
	前年比	88.6%	93.9%	5.1%	95.8%	104.8%	3.5%	104.8%	103.6%	100.6%	102.1%	111.6%	111.6%	110.3%	107.1%
1月	22年度	10,972	9,228	84.1%	1,815,036	629,790	34.7%	211,775	272,747	223,088	196.7	68.2	22.9	29.6	24,175
	23年度	10,379	8,503	81.9%	1,683,369	598,548	35.6%	201,394	255,099	209,640	198.0	70.4	23.7	30.0	24,655
	24年度			0.0%			0.0%				0.0	0.0	0.0	0.0	0
	前年比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2月	22年度	9,884	8,581	86.8%	1,704,570	543,539	31.9%	184,706	232,739	192,101	198.6	63.3	21.5	27.1	22,387
	23年度	9,592	8,084	84.3%	1,601,850	562,449	35.1%	190,512	236,979	190,823	198.2	69.6	23.6	29.3	23,605
	24年度			0.0%			0.0%				0.0	0.0	0.0	0.0	0
	前年比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3月	22年度	10,943	9,516	87.0%	1,827,833	565,187	30.9%	192,213	243,260	199,561	192.1	59.4	20.2	25.6	20,971
	23年度	9,979	8,529	85.5%	1,761,374	616,015	35.0%	208,311	260,141	207,098	206.5	72.2	24.4	30.5	24,282
	24年度			#DIV/0!			#DIV/0!				0.0	0.0	0.0	0.0	0
	前年比	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	22年度	129,709	111,786	86.2%	21,592,138	6,880,681	31.9%	2,272,702	2,905,512	2,401,154	193.2	61.6	20.3	26.0	21,480
	23年度	125,217	106,601	85.1%	20,567,966	6,690,844	32.5%	2,205,371	2,790,265	2,317,595	192.9	62.8	20.7	26.2	21,741
	24年度			#DIV/0!			#DIV/0!				#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
	前年比	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	#DIV/0!	0.0%	0.0%	0.0%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

※一般タクシー車両の輸送実績（福祉車両除く）

実働日車当り実車キロ・営業収入の推移（帯広交通圏）



実働日車当り運送回数・輸送人員の推移（帯広交通圏）



資料4

地域計画における特定事業等の一覧（参考）

1．地域計画における特定事業・その他事業の一覧（帯広交通圏）

特定事業・その他事業の概要	実施主体	実施時期
（１）　タクシーサービスの活性化		
【特定事業】		
○　サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用	事業者、法人協会、個人協会	短期
○　サービス向上のための教育・研修の実施	事業者、個人協会	短期
○　地理教育の徹底	事業者	短期
○　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	事業者、法人協会、個人協会	短期
○　ＥＴＣの導入	事業者	短期
○　カーナビの導入	事業者	短期・中期
○　ユニバーサルデザイン車両の導入	事業者	中期
○　福祉タクシーの運行	事業者	短期・中期
○　介護タクシーの運行	事業者	短期・中期
○　子育て支援タクシーの運行	事業者	短期・中期
○　チャイルドシートの導入	事業者	短期・中期
○　妊婦支援タクシーの運行	事業者	短期・中期
○　ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進	事業者	短期
○　観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入	事業者、法人協会、個人協会	中期
○　電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入	事業者	短期・中期
○　事業者における自社Ｗｅｂサイトの開設	事業者	短期・中期
○　禁煙車の導入	事業者	短期
【その他事業】		
○　情報提供などのためのＨＰの開設、Ｗｅｂサイトの構築	法人協会	短期・中期

特定事業・その他事業の概要	実施主体	実施時期
（２）　事業経営の活性化、効率化		
【特定事業】		
○　効率的な勤務シフトへの転換などによる効率性の向上とこれに伴う１両あたりの生産性の向上	事業者	短期
○　デジタル式ＧＰＳ－ＡＶＭの導入とそれを活用した効率的配車	事業者	短期・中期
○　共同配車システムの推進	事業者	短期・中期
○　車両費用等の削減	事業者	短期
○　部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮	事業者	短期
【その他事業】		
○　市場調査、マーケティング等による需要構造分析	法人協会	短期・中期
○　ニューサービスに関する要望受付窓口の設置	法人協会	短期
（３）　タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上		
【特定事業】		
○　賃金制度・乗務員負担制度の見直し	事業者、法人協会	短期・中期
○　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	事業者	短期・中期
○　効率的な勤務シフトへの転換等による長時間労働の短縮	事業者	短期
○　嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入	事業者	短期・中期
○　若年労働者の積極的な雇用の促進	事業者	短期・中期
○　健康診断等の充実	事業者	短期
○　防犯訓練の実施	事業者	短期
○　防犯カメラ等の導入	事業者	短期・中期

特定事業・その他事業の概要	実施主体	実施時期
（４）　タクシー事業の構造的要因への対応		
【その他事業】		
○　タクシー乗り場の整備・拡充	自治体、法人協会、個人協会	短期・中期
（５）　交通問題、環境問題、都市問題の改善		
【特定事業】		
○　主要なタクシー乗り場等の街頭指導の促進	事業者、法人協会、個人協会	短期・中期
○　帯広駅周辺、繁華街、大型スーパー等における混雑地域における違法駐停車の防止策の構築と徹底	事業者、法人協会、運輸局	短期・中期
○　タクシー乗り場及び周辺における美化の促進	事業者、法人協会、個人協会	短期
○　ハイブリット車、ＥＶ車等低公害車の導入促進	事業者	短期・中期
○　アイドリングストップ車の導入	事業者	短期・中期
○　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
○　アイドリングストップ運動の推進	事業者	短期・中期
○　グリーン経営認証の取得	事業者	短期・中期
○　エコドライブの推進	事業者	短期・中期
○　安全プラン２００９の目標値達成に向けての取り組みの推進	事業者、法人協会、個人協会、運輸局	短期
○　ＮＡＳＶＡネットの活用促進	事業者	短期・中期
○　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	事業者	短期・中期
【その他事業】		
○　タクシープールの整備	法人協会、個人協会、自治体、運輸局	短期・中期
○　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協力	法人協会、事業者、自治体、運輸局	短期

資料5. タクシー事業活性化に向けた取り組み状況

十勝地区ハイヤー協会

資料５－１

高齢者割引利用者の増加

全国的に高齢者人口が増加する中で、高齢者のタクシー利用を増進する目的により、タクシー運賃を１０％引きとする高齢者割引制度を導入する会社が増えています。

帯広交通圏内おいては、平成21年7月に1社が導入を開始しその後年々導入会社が増えており、平成25年2月現在、5社および個人タクシー協会が割引を実施しています。うち1社が昨年から精神障がい者割引も導入しました。

高齢者割引により、マイカーを運転する高齢者がタクシー利用に切り換えるきっかけともなっており、特に道路状況が厳しくなる冬季の利用が顕著となっており。今季はその傾向が高く高齢ドライバーによる交通事故抑止にも役だっています。

ユニバーサルデザイン車両の導入

資料５－２

近年、高齢化社会の進展に伴い高齢者や障がい者が安心して利用できる公共交通の環境整備が求められています。
タクシーにおいては、ユニバーサル（UD）車両を導入することにより、車椅子利用者はじめとする移動制約者に対する移動手段の確保が図られることになります。
帯広市内においては、昨年4月に帯広ハイヤー㈱が札幌、函館に次いで1台を導入し、一般小型車として運用しています。
UD車両はワゴンタイプの車両であることから、乗用タイプの車両に慣れている旅客は、今のところ違和感を感じることがあるかもしれませんが、本年からニューヨークのタクシー（1万3000台）もこのUD車両に全車移行する予定であり、日本国内の大都市圏でも導入が進んでいます。
将来的には、現在のタクシーがこのUD車両にすべて入れ替わり、見慣れたタクシーとなりすべての旅客に認知されることでしょう。　また、この車両に乗務する運転者のすべてがユニバーサル認定（全国ハイヤータクシー連合会）を受けた乗務員となり、ソフトとハードが名実ともにユニバーサル化される日も近いかもしれません。

UDレベル2

UDレベル1

その他のUDタクシー

二次交通ネットワークの充実と情報発信

資料５－３

広大な十勝平野に散在する観光名所・人気スポットその点と点を結ぶ移動手段の不足が十勝観光のネックとなっています。来勝来帯の手段となっている航空、鉄道、高速道は充実しその機能を十二分に果たしているが、これらの一次交通にアクセスすべき二次交通の中のバス・タクシーはその発信力について脆弱さを否めない。

十勝地区バス協会と十勝地区ハイヤー協会は、管内おける二次交通の充実と情報発信に共同で取り組むために「二次交通協議会」を立ち上げ事業を推進します。

本年1月に準備会となるべき初会合を開催し3月に設立総会を開催いたします。

事業目標(案)

1. 二次交通の利便性の向上
  ・商品を企画造成
  ・一次交通との連携
  ・問い合わせ窓口を一本化
  ・乗継案内を連携し円滑化
  ・アクセスルートを研究しプランを提供

2. 二次交通の活性化
  ・事前的なアクセス情報、交通結束情報を管外、道外へ発信する
  ・観光、宿泊機関と連携しスポット需要の掘り起こす
  ・自家用、レンタカーからのモーダルシフ

平成２２年３月１８日
追加　平成２５年２月２８日

帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会地域計画

Ⅰ　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

１．帯広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　帯広交通圏におけるタクシーは、十勝の中核都市帯広市とその周辺町村である芽室町、音更町、幕別町(旧忠類村を除く。)、池田町、中札内村、更別村(圏内人口２６万５千人)　において、一定の路線と時間に輸送サービスを提供するいわば線的な大量輸送機関であるＪＲやバスに対し、個々の利用者のニーズに応じ機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担当し、特に他の公共交通機関の輸送が終了する深夜、早朝の時間帯においては主たる公共交通機関として、地域住民の生活に欠かせない輸送機関となっている。

②　帯広交通圏においては、平成２０年度には１日あたり９千４百人をタクシーが輸送し、住民の移動手段の重要な一翼を担っている。

③　帯広交通圏におけるタクシーの営業形態は、流し営業及び駅、繁華街での付け待ち営業が主体となっており、２４時間、帯広市とその周辺町村の生活やビジネスを支える移動手段となっている。

２．タクシー事業の現況

(1) タクシー需要の減少

帯広交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、規制緩和前の平成１３年度の４１２万人と比べ、平成２０年度には３４４万人と、約１６．５％減少しており、今後ともしばらくは輸送人員の回復は難しい状況と思われる。

帯広交通圏では圏内人口は規制緩和前と比較しほぼ横ばいだが、軽自動車、二輪を含めた総自動車数は増加傾向にあり、運転代行業者及び代行車両数も増加を続けている。

(2)　規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

①　平成１４年２月の「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」の施行による需給調整規制の廃止を契機として、帯広交通圏においては新規参入事業者の増加及び既存事業者も含めた増車が行われてきた。

平成１３年度末の帯広交通圏における法人タクシー事業者数及び車両数は１５事業

者、４６４両であったのに対して、平成２０年７月１１日（特定特別監視地域として、増車抑制対策を実施）現在では、１７事業者、４７９両と、事業者数で１３．３％、車両数で３．２％増加している。なお、特定特別監視地域の指定とともに、業界内で減車に向けた自主的な取組が行われ、平成２１年９月３０日までに２５両の減車が行われたところである。

一方、帯広交通圏の個人タクシーの事業者数については、平成１３年度末で８８事業者（８８両）であったものが、平成２１年３月末では７３事業者となっている。（運輸支局資料）

② 平成２１年１２月１６日の第１回協議会において、帯広運輸支局が適正と考えられる車両数として３ケース〔実車率を３０％、３５．０７％（平成１３年度実績値）、４０％にしたときの車両数として、それぞれ４０２両、３４４両、３０１両〕を示したところであるが、現状の車両数と大幅な差が認められる。

(3)収益基盤の悪化

① 帯広交通圏においては、供給されるタクシー車両数は若干増加した一方で、需要すなわちタクシー利用者が減少した結果、平成１３年度と比較して、平成２０年度では法人タクシー１日１両当たりの実車キロは、６７．３㎞から５６．４㎞へ、実車率は３５．１％から３１．７％へ、実働率は８５．３％から８０．１％へと、いずれも低下しており、タクシー１日１車あたりの運送収入（税込み。以下同じ。）も２３，４７８円から１９，８８３円へと、１５．３％低下している。

また、年間運送収入は平成１３年度の規制緩和以降、平成１６年度から５年間連続で減少しており、タクシーを取り巻く経営環境は大変厳しい状況となっている。（運輸支局資料）

② 帯広交通圏のタクシー事業者の収支状況は、運送収入が減少する一方で、燃料（ＬＰＧ）価格の高騰や安全対策等の経費の増大等により年々悪化傾向にあり、平成２０年度の収支状況は、１６社中９社が赤字となっている。（運輸支局資料）

このように、タクシー事業の経営は非常に厳しく、収支状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通機関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、帯広交通圏のタクシー運転者の平均年収は、規制緩和前の平成１３年度には２３０万円を超えていたが、平成２０年度には１９３万円まで低下している。また、北海道における全産業の男子労働者の平均賃金との格差は、２０年度における全産業平均賃金が年額４８８万円であるのに対し、タクシー運転者のそれは半分にも満たない賃金となっている。（厚生労働省賃金構造基本統計調査）

(5)運転者の高齢化

① 帯広市内 11 社のタクシー運転者の平均年齢は５７．６歳と、北海道における全産

業の男子労働者の平均年齢４２．７歳に比べて、約１５歳も高く、運転者の高齢化が進行している状況となっている。

② 低賃金であるため、若年の新規労働者の入職は減少している一方、タクシー労働者の多くは高齢者で成り立っているため、他業種への転職も難しい状況となっている。

(6)帯広交通圏におけるタクシー業界の取組み

マイカーの増加や長引く経済不況の波を受け、タクシー需要は年々減少傾向にある。しかし、鉄道やバスなどの大量公共交通機関が運行する時間帯は限られ、それを補填する交通機関として、さらには、２４時間くまなく市中を走行するタクシーは防犯や高齢者、体の不自由な方々の重要な足として、地域の公共交通という責任・使命がある。不況だからと手をこまねいているのではなく、利用者の増加や利便性の向上を目指した取組みや、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを展開してきた。

タクシーサービスの充実・向上という点では、移動制約者等の移動手段としての福祉タクシー（バリアフリー法に対応したリフト式車両を含む)、介護タクシーの導入の促進を図っている。最近の傾向として、電子マネーやＩＤを活用した決済器の導入なども検討しているところである。

地域社会の安全・安心への取組みとして、こども１１０番、ＳＯＳ防犯タクシー、タクシーパトロール、防災リポートタクシー、火災予防（通報協力）タクシー等の推進を図っているが、特に昨夏から頻繁に発生した「ひったくり」事件や強盗事件などへの抑止力、事件の早期解決協力として、ドライブレコーダーを活用しての防犯協定を北海道警察釧路方面本部と締結（平成２１年１０月）したところである。

運行の効率化、環境対策としては、アイドリングストップの推進、デジタルＧＰＳ-ＡＶM機器の導入による配車時間・空車走行距離の短縮、ハイブリッド車などの低公害車の導入、グリーン経営認証取得の推進、インフルエンザやノロウイルス、O157などへの対応として、頻繁な車内消毒の実施などの取組みも推進している。

安全対策としては、「運輸安全マネジメント」の徹底、運転者適性診断の受診促進、NASVA ネットの活用促進、シートベルト着用の徹底、ドライブレコーダーの導入による安全運転の徹底・事故分析などによって改善に務めてきたところである。

また、運転者の労働条件改善は重要な課題であり、労働時間の短縮、健康や安全対策の強化、賃金制度の研究、乗務員負担制度の見直しなどについて、労働団体と意見交換を推進することとしている。

このほか、タクシー乗り場の整備、「観光タクシー乗務員認定制度（仮称)」の導入の検討、不法駐車に対する監視活動の強化、「親しみやすく、安心して乗れるタクシー」を目指しての運転者教育、車イスなどの使用方法やその体験実習、ケア輸送推進のための取組みも積極的に推進しているところである。

（７）新たな顧客を開拓する二次交通の充実に向けた取り組み

広大な十勝平野には、多くの観光名所・人気スポットが散在しており、それぞれを結ぶ移動手段は、マイカー・レンタカーなどの自家用車が中心となっている。

近年、この帯広・十勝地域は、とかち帯広空港のダブルトラッキング化や道東自動車道の道央圏が直結するなど、鉄道とあわせて一次交通（都市間の交通）のインフラ整備が急速に進み、その機能を十二分に果たしており、今後、益々観光需要の増加が見込まれる状況となっている。

ただ、これらの一次交通にアクセスすべき二次交通（中心地から目的地などへの交通）としてのバス・タクシーの連携が必ずしも十分な体制にはなっていないのが現状であり、観光需要等に応えるための連携が急務となっている。

この体制を構築するために、十勝地区バス協会と十勝地区ハイヤー協会は「二次交通協議会（仮称）」を立ち上げ、管内における二次交通の整備と情報発信などを共同で行うことで合意しており、タクシーにおいては帯広交通圏のタクシーがその中心的な役割を担うことになる。

これにより、観光客はもとより地域住民の利便性を向上させ、管内における観光客の流入増加と移動人口の増加という新たな需要を喚起させ、事業の活性化を図ろうというものである。

(8) まとめ

このように、帯広交通圏におけるタクシー事業が直面する需要の低下と供給過剰、それに伴う運転者の労働環境の悪化、違法駐車の増加など様々な問題が顕在化するなかで、タクシー業界としてもさまざまな努力をしてきたところであり、さらなる創意工夫と需要を喚起する新たなサービスの創設等が必要と考えられるが、タクシーが地域公共交通機関としての役割を十分に果たすためには、まずは供給過剰を解消することが肝要と思われる。

３．取組みの方向性

(1) 安全・安心で良質なサービスの提供

① 十勝の中核都市である帯広市とその周辺町村における面的な移動サービスを担う公共交通機関として、また北海道の主要産業の一つである観光に関しても大きな機能が期待されるタクシーには、今後とも「安全・安心で良質なサービス」の提供が強く求められている。

② タクシーが「安全・安心で良質なサービス」を利用者に継続的に提供していくためには、安全輸送の確保とともに、事業者自らが積極的に新規需要の開拓に務め、利用者に対する接客を始めとしたサービス向上に向けた更なる取組みを持続的に行っていくことが必要である。

(2) 魅力ある労働環境の整備

タクシーがよりよいサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成がなにより重要であることから、タクシー運転者の労働条件の改善と入職者に対する養成を行う環境を整備することが必要である。

(3) 社会的要請への対応

タクシー事業者が、CO2 の削減による環境問題への対応、高齢化社会に対応した福祉輸送の充実、地域社会の安全・安心への取組みとしての防犯対策の強化、タクシーの駐停車を原因とする交通渋滞問題への対応等の社会的な要請に対する責務を果たしていくことが必要である。

(4) 健全な事業経営の確保

タクシー事業者が、上記(1)～(3)に取り組むためには、収支バランスのとれた事業経営を構築していくことが重要であることから、供給過剰状態の解消に向けた取組みを行う必要がある。

Ⅱ　地域計画の目標

1．タクシーサービスの活性化

① 地域公共交通機関であるタクシーに求められているサービスは、「安全・安心で良質なサービス」を提供することである。そのため、タクシー事業者間で適切な連携、共同事業を実施する一方、接客、車両の更新などサービスレベルの向上については事業者間での競争原理を働かせ、利用者の満足度を高めることを目標とする。

② 新たな需要喚起については、高齢化社会、バリアフリー法の趣旨に沿った対応として、高齢者、障害者が利用しやすいタクシーサービスの提供に向けた取組みを行うものとする。具体的には、ユニバーサルデザイン車両の導入、バリアフリーに対応するための乗務員教育などにより、サービスレベルの向上を図るものとする。

③ 道内の主要産業と位置付けられる観光への対応として、魅力的な観光周遊ルートの設定、乗務員の観光知識の習得、観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入等により、タクシーによる周遊観光サービスの高度化を図る。

2．事業経営の活性化、効率化

① 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、良質なタクシー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、事業経営を効率化することとする。

② タクシー事業者は、道路運送法その他の関係法令を遵守した事業経営を行うとともに、運転者、車両の適切な運用、管理を行うこととする。具体的には、適切な勤務シフトの

構築等による効率的な車両運用により、１両あたりの生産性を向上させることとする。

３．タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー事業者は、労働関係法令等の遵守はもとより、タクシー運転者の賃金を北海道の全産業男子労働者平均に可能な限り近付けることを目標とする。当面、適正な供給体制への見直しにより、平均年収を、規制緩和前の平成１３年度実績に引き上げることを目標とする。

４．交通問題、環境問題、都市問題の改善

現在、帯広市中心部などで生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞・違法駐停車等の問題を改善し、一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全確保を目指す。

５．供給抑制

① 現在の諸問題は、帯広交通圏のタクシーが供給過剰であることが原因であることは否めない。１２月１６日の第１回協議会において、帯広支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４０２両（実車率３０％）、３４４両（実車率３５．07%）、３０１両（実車率４０％）であり、この車両数は「特定特別監視地域において試行的に実施する増車抑制対策等の措置について」（平成１９年１１月２０日付け国自旅第２０８号　最終改正　平成２１年9月２９日付け国自旅第１２１号）に基づく基準車両数４７９両と比べて１６．１％～３７．２％の乖離があるところである。また、9月３０日現在の車両数である４５４両とも大幅に差が認められるところである。従って、帯広交通圏の各タクシー事業者は、適正台数を目指した取組みが必要である。

② 各タクシー事業者が、適正台数を目指した取組みを行う際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意する必要がある。

６．過度な運賃競争への対策

① 各タクシー事業者は、道路運送法第９条の３第２項各号の趣旨を踏まえ、適切に対応するものとする。

② 各種割引制度の設定については、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。

Ⅲ　地域計画の目標を達成するために行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

１．特定事業及びその他の事業に関する項目

Ⅱ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

【特定事業】

○サービス提供レベルに関するモニター調査の実施・活用

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○サービス向上のための教育・研修の実施

実施主体：タクシー事業者、個人協会

実施時期：短期

○地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育および「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのＰＲ

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○ＥＴＣの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○カーナビの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ユニバーサルデザイン車両の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○福祉タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○介護タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○妊婦支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：中期

○電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○事業者における自社 Web サイトの開設

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○禁煙車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○情報提供などのための Web サイトの構築

実施主体：法人協会

実施時期：短期・中期

○バス・タクシーによる新商品を企画造成する

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期・中期

○一次交通との連携を図る

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期

○二次交通に関する窓口を一本化する

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期・中期

○乗継案内を連携し総合かつ円滑化する

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期・中期

○新たなアクセスルートを研究開発し提供する

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期・中期

（2）事業経営の活性化、効率化

【特定事業】

○効率的な勤務シフトへの転換などによる効率性の向上とこれに伴う 1 両あたりの生産性の向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○デジタル式 GPS－AVM の導入とそれを活用した効率的配車

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○共同配車システムの推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○車両費用等の削減

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○市場調査、マーケテイング等による需給構造分析

実施主体：法人協会

実施時期：短期・中期

○ニューサービスに関する要望受付窓口の設置

実施主体：法人協会

実施時期：短期

○事前的なアクセス情報を発信し観光客誘致を図る

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期・中期

○観光、宿泊関連機関と連携しスポット需要の掘り起こしを図る

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：短期

○自家用車、レンタカーから路線バス・タクシーへのモーダルシフトを推進する

実施主体：バス、ハイヤー協会

実施時期：中期

(3)タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【特定事業】

○賃金制度・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者・法人協会

実施時期：短期・中期

○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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○効率的な勤務シフトへの転換等による長時間労働の短縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○嘱託・定時制運転者の採用年齢制限の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○健康診断等の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○防犯カメラ等の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

(4)タクシー事業の構造的要因への対応

【その他の事業】

○タクシー乗り場の整備・拡充

実施主体：自治体、法人協会

実施時期：短期・中期

(5)交通問題、環境問題、都市問題の改善

【特定事業】

○主要なタクシー乗り場等の街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期・中期

○帯広駅周辺、繁華街、大型スーパー等における混雑地域における違法駐停車の抑止策の構築と徹底

実施主体：タクシー事業者、法人協会、運輸支局

実施時期：短期・中期

○タクシー乗り場および周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会

実施時期：短期

○ハイブリッド車、EV 車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○アイドリングストップ車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○後付けアイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○グリーン経営認証の取得

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○エコドライブの推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○安全プラン２００９の目標値達成に向けての取り組みの推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、運輸支局

実施時期：短期

○NASVA ネットの活用促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○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

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

【その他の事業】

○タクシープールの整備

実施主体：法人協会、個人協会、自治体、運輸支局

実施時期：短期・中期

○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協力

実施主体：法人協会、タクシー事業者、自治体、運輸支局

実施時期：短期

２．特定事業計画を進めるにあ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、「Ⅱ　地域計画の目標」に掲げた各目標を着実に達成するためには、帯広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。

このような、同法及び基本方針の趣旨を踏まえ、帯広交通圏のタクシー事業者は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、これらを進めることが必要不可欠である。

なお、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不可欠である。

そのために、国は一般乗用旅客自動車運送事業の事業者等が行う適正化及び活性化に関する取組みの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、厳格な監査、処分その他の必要な措置を実施するとともに、これらの改善がなされているかの確認を的確に実施することが必要である。

これらの関係行政機関、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ものである。

以　上