

平成22年3月18日
追加 平成25年2月28日
修正 平成29年2月28日

帯広交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会準特定地域計画

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27万2千人)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27年度には1日あたり7千9百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年度と比べても減少しており、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。

平成13年度	412万人
平成20年度	344万人(約16.5%の減少)
平成27年度	289万人(約29.9%の減少)

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る。

平成13年度	219,937両	(旧忠類村を除く)
平成20年度	228,803両	(旧忠類村を含む)
平成27年度	241,144両	(旧忠類村を含む)

また、運転代行業も規制緩和以降増加傾向にあったが、平成21年度をピークにして、その後減少している。

平成17年度	23事業者	118両
平成21年度	36事業者	162両
平成27年度	33事業者	115両

(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%増加した。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、更に平成22年4月12日までに1両の減車が行われたところである。

その後、特定事業計画による事業再構築認定事業者により29両の減車が行われ、事業再構築によらない減車も平成29年1月31日までに41両が行われた。

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28年3月末では67事業者となっている。(運輸支局資料)

- ② 平成28年8月1日付け北海道運輸局公示第33号で示された帯広交通圏における適正と考えられる車両数は、上限が355両、下限が339両であり、平成28年3月末現在の車両数383両と比べ、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、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。

- ・法人タクシーの1日1車当たりの実車走行キロ、運送収入(税込み)及び年間の実車率(運輸支局資料)

平成13年度	67.3km	／	23,478円	／	35.1%
平成20年度	56.4km	／	19,883円	／	31.7%
平成27年度	67.2km	／	23,320円	／	36.5%

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、今後も収支状況が改善されなければタクシー事業の経営は益々厳しくなり、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。

・法人タクシーの収支状況(運輸支局資料)

平成20年度	16社中	9社が赤字
平成27年度	15社中	10社が赤字

(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。その後は減車や活性化事業の効果もあり、平成27年度には258万円となっている。しかし、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で見ると、平成27年における全産業平均賃金の年額457万円には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 平成27年の北海道内のタクシー運転者(男)の平均年齢は60.6歳と、北海道における全産業の男子労働者の平均年齢44.5歳に比べて、約16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。(厚生労働省賃金構造基本統計調査)
- 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り組みや、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り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・安心への取り組みとして、こども110番、SOS防犯タクシー、タクシーパトロール、防災レポートタクシー、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り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り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、とち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「十勝圏二次交通活性化推進協議会」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、違法駐車が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 準特定地域計画の目標

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。

平成28年8月1日付け北海道運輸局公示第33号で示された帯広交通圏における適正と考えられる車両数である上限の355両、下限の339両と、平成28年3月末現在の車両数383両との比較では7.3%~11.5%の乖離があるところである。

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 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

1. 活性化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活性化事業を、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、活性化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

【活性化事業】

- 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
- E T C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
- 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、I C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

(2) 事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

○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

○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、マーケティ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

(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【活性化事業】

○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

○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)交通問題、環境問題、都市問題の改善

【活性化事業】

○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

○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. 活性化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 準特定地域計画の目標」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。

「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」第11条に規定する「活性化事業計画」には、同条第3項において活性化事業と相まって「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、準特定地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化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活性化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、分析及び提供、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、団体等が本準特定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