

株式会社桔梗ハイヤーにおける深夜乗合タクシーの運行について

1 経過

- 平成 16 年 12 月 旧道路運送法の特例許可により運行開始
 平成 18 年 10 月 継続運行の申請に伴い、函館市から北海道運輸局に対し同意書を提出
 平成 21 年 5 月 函館市生活交通協議会において協議

2 協議について

当該事業については、その運行の態様から、「区域運行」に分類され、その許可（道路運送法第 4 条第 1 項）にあたっては、路線定期運行との整合性が必要であることから、地域公共交通会議等において協議が整っていることが前提とされており、現在の運行は、平成 21 年 5 月 19 日に開催した当該協議会において協議が整ったことを踏まえ、実施しているところである。

このたび、当該事業を実施している株式会社桔梗ハイヤーから、事業内容を一部変更したいとの申し出があり、函館市域における変更（運行地区の統合、料金の変更）が含まれていることから、当該協議会において協議を行うものである。

3 事業概要

■ 運行の概要(運行系統図 別添)

- 運行車両 ジャンボタクシー 1 台（9 人乗り）、タクシー 1 1 台
 ※ 運行車両はタクシー事業と併用
- 運行本数 1 日 10 便（21:10～1:40 間の 30 分間隔で運行）
- 運行系統 函館駅前バス停（フォーポイントバイシェラトン函館前）→ 松風町バス停（プレイガイド前）→ 中央病院前バス停（ラーメン昇龍前）→ 五稜郭バス停（シダックス前）→ 石川、北美原、桔梗、七飯方面

■ 運行地区・料金

	現行			見直し後		
	区域	料金(円)		区域	料金(円)	
		大人	子供		大人	子供
A	北美原・石川	620	410	北美原・石川・桔梗	700	500
B	桔梗	620	410	七飯町 大川・中野	800	600
C	七飯町 大川・中野	720	510	七飯町 大中山・中島	900	700
D	七飯町 大中山・中島	820	620	七飯町 本町・緑町・鳴川	1,000	800
E	七飯町 本町・桜町・緑町・鳴川・飯田町	1,030	720	七飯町 桜町・上藤城・飯田町	1,100	900
F				七飯町 藤城・峠下	1,200	1,000

(乳児は無料)

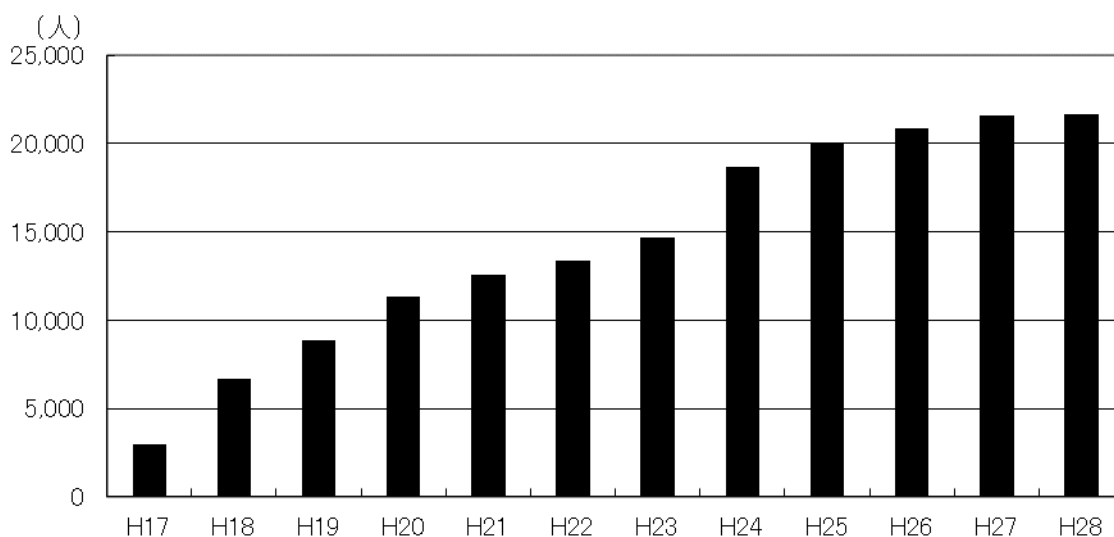
■ 変更にあたっての理由

- ・ 七飯町藤城および峠下地区の住民から延伸の要望あり。
- ・ 運行地区について、函館市域における運行地区を統合し、わかりやすさの向上を図る。
- ・ 料金について、運行開始（H16.12）以降、燃料費の高騰や、乗務員の処遇改善を行ってきたなか、消費税の増税分を除き、据え置いてきた。

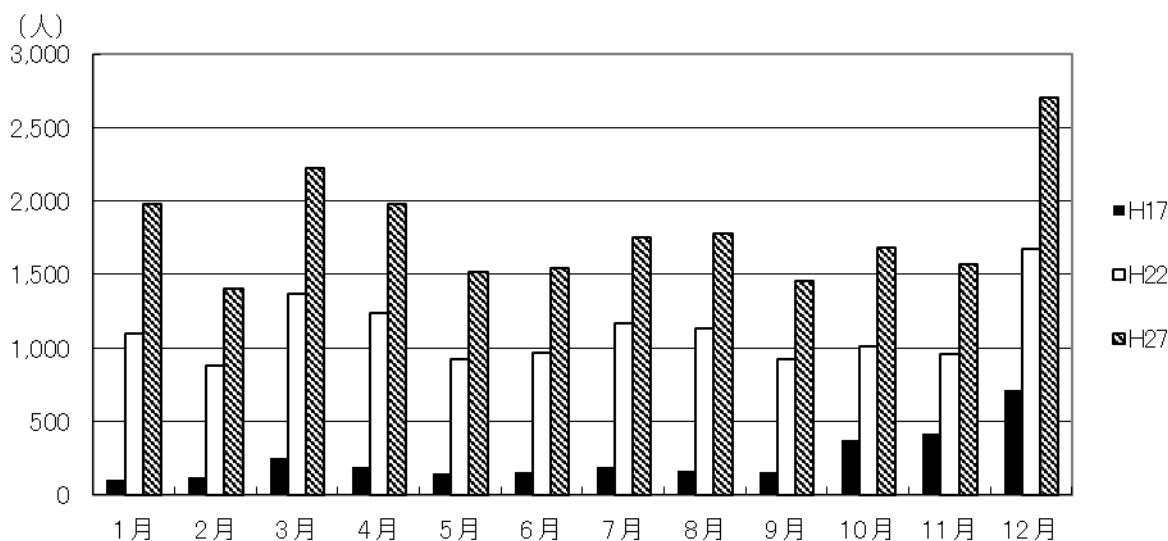
■ 参考

- ・ 運行実績

【年別実績】



【月別実績】



・ メーター料金と乗合料金の比較

	区域 (見直し後)	距離 (km)	メーター料金 (円)	4人で割った料金 (円)	乗合料金(円) (見直し後)	
					大人	子供
A	北美原, 石川, 桔梗	11.24	3,110	777.5	700	500
B	七飯町 大川, 中野	13.18	3,670	917.5	800	600
C	七飯町 大中山, 中島	15.47	4,230	1,057.5	900	700
D	七飯町 本町, 緑町, 鳴川	17.47	4,790	1,197.5	1,000	800
E	七飯町 桜町, 上藤城, 飯田町	19.74	5,350	1,337.5	1,100	900
F	七飯町 藤城, 峠下	22.62	6,070	1,517.5	1,200	1,000

※ 距離については、函館駅前バス停（フォーポイントバイシェラトン函館前）をスタート地点とし、各バス停を経由後、運行ルート上における各エリアで最も遠い地点を計測している。

4 承認条件

- ・ 当該事業に係る運行時間帯については、一般乗合バスが運行していない夜間の時間帯に限ることとし、変更を要する場合は、事前に協議会で協議を行うこと。
- ・ 当該事業に使用する車両については、タクシー事業と併用を認める。

5 関係法令（抜粋）

【道路運送法】

第4条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

【一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準】

(平成13年12月26日付け 北海道運輸局公示第44号(平成28年12月20日一部改正))

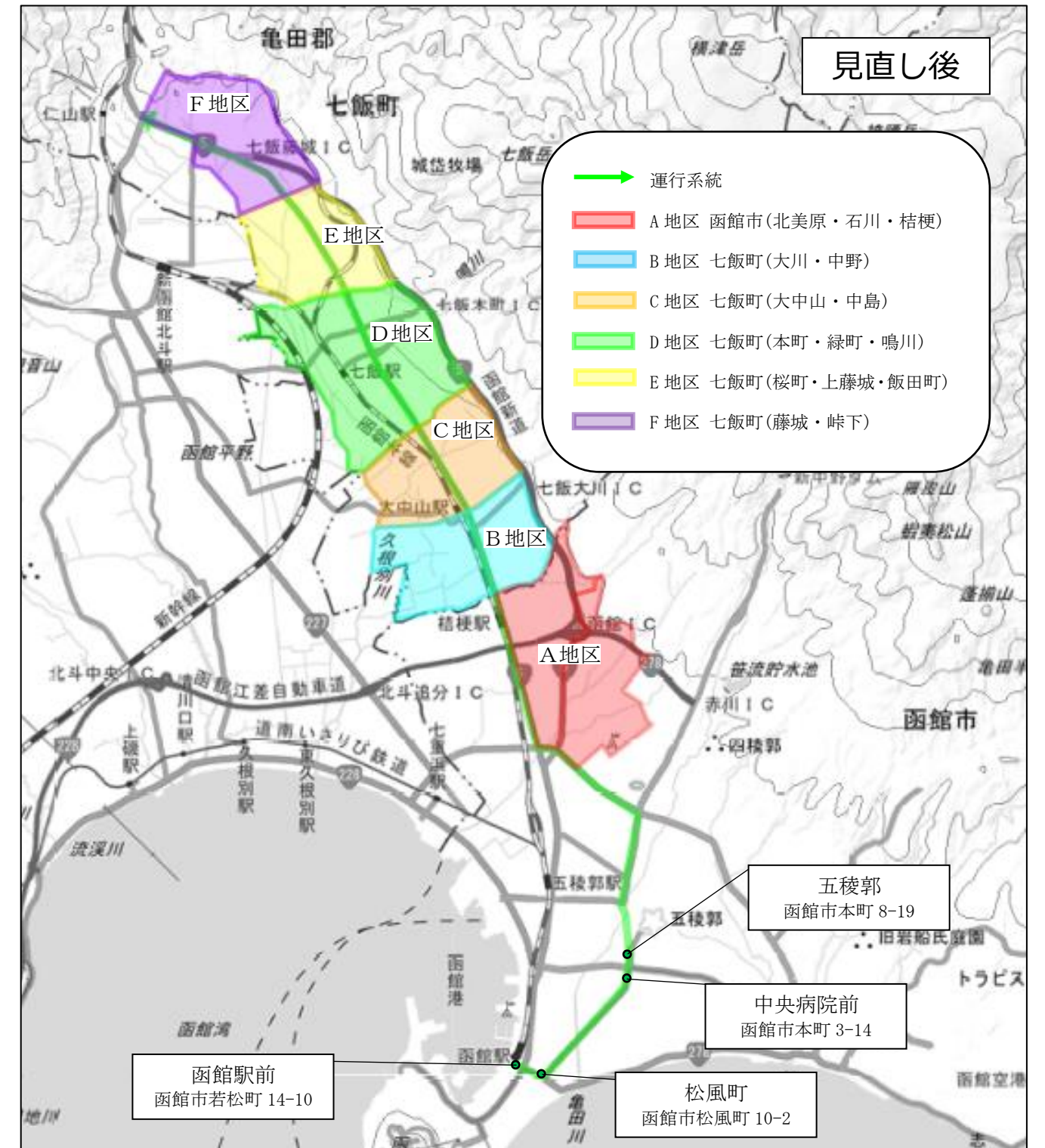
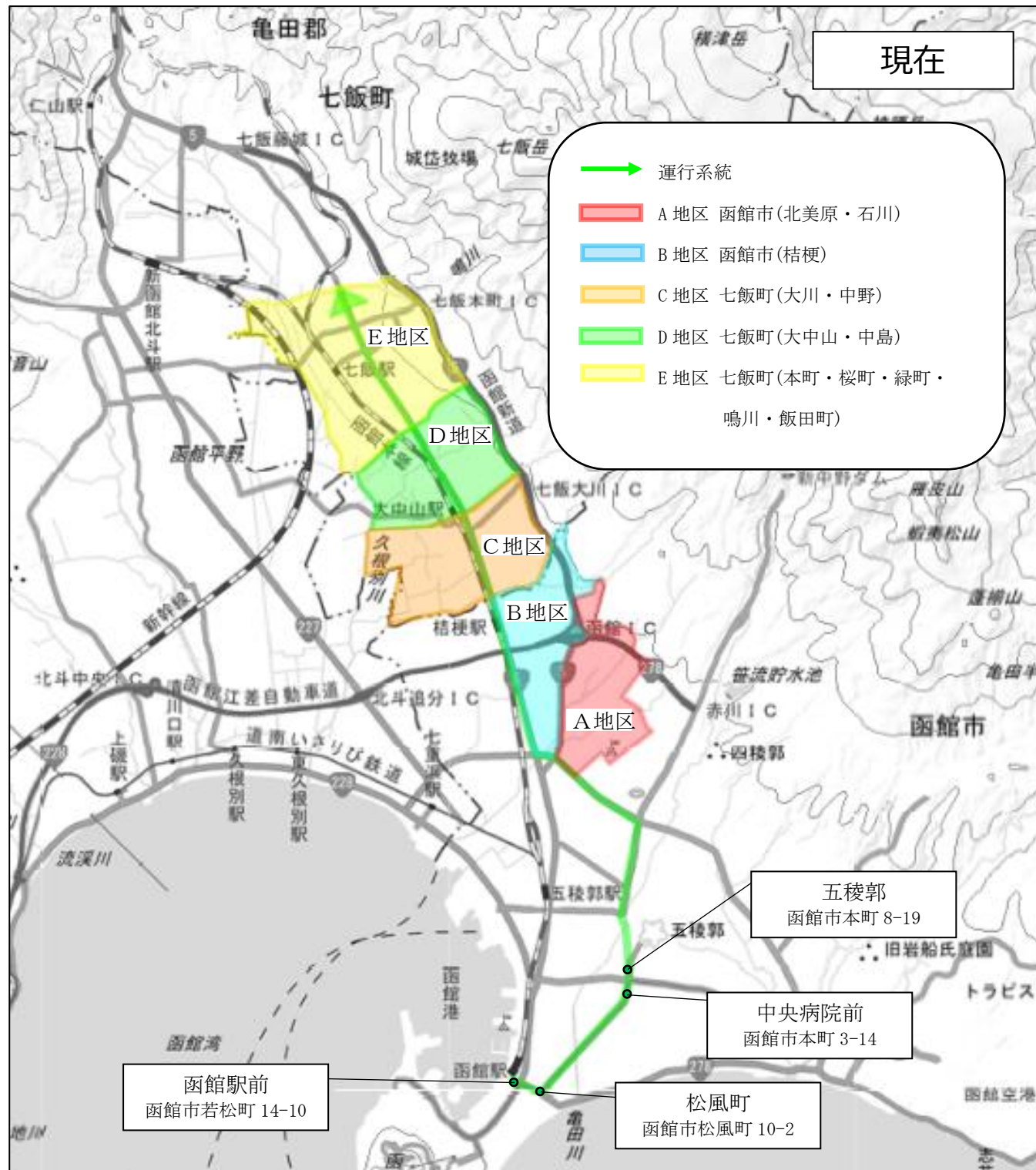
1 許可（道路運送法（以下「法」という。）第4条第1項）

(1) 運行の態様の定義

- ① 路線定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。
- ② 路線不定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。
- ③ 区域運行は、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。

(2) 事業の適切性

- ① 路線定期運行又は路線不定期運行を行う場合にあっては、路線の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであること。
- ② 区域運行を行う場合にあっては、営業区域の設定が、原則、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）とされていること。ただし、地域の実情により、隣接する複数の地区を営業区域とすることができる。
- ③ 路線不定期運行及び区域運行は、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議又は道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。）第9条第2項に規定する協議会（以下「地域公共交通会議等」という。）で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が整っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。）であること。



※ 上図は主な運行地区を示すものであり、実際の運行は住居表示を優先する。

※ 上図は主な運行地区を示すものであり、実際の運行は住居表示を優先する。