

茨城県県北交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定 平成 年 月 日

（目的）

第 1 条 茨城県県北交通圏タクシー特定地域協議会（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、茨城県県北交通圏（以下「特定地域」という。）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。）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「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及び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。

5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

（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

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

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

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) 特定地域のタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

協議会の運営方法

に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、以下(1)から(6)の種別毎に次に掲げる者とし、任期は平成25年3月31日までとする。

(注) (1)~(5)は、法第8条第1項に規定する構成員、(6)は、同第2項に規定する構成員。

(1) 茨城運輸支局長

(2) 関係地方公共団体の長

茨城県知事又はその指名する者

日立市長又はその指名する者

常陸太田市長又はその指名する者

常陸大宮市長又はその指名する者

北茨城市長又はその指名する者

高萩市長又はその指名する者

城里町長又はその指名する者

大子町長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

茨城県ハイヤー・タクシー協会 会長

有限会社辰巳タクシー 代表取締役

有限会社磯原観光タクシー 代表取締役

有限会社滝交通 代表取締役

株式会社さわやか交通 代表取締役

(4) 労働組合等

連合茨城ハイタク労働組合協議会を代表する者

全国自動車交通労働組合連合会茨城地方本部を代表する者

日立電鉄タクシー労働組合を代表する者

(5) 地域住民

茨城県消費者団体連絡会を代表する者

日立商工会議所を代表する者

(6) その他協議会が必要と認める者

茨城県警察本部 交通部 交通規制課長

茨城労働局 労働基準部 監督課長

東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社 総務部 企画室長

(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 会長の任期は平成25年3月31日までとする。

- 4 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。
- 5 協議会には事務局を設置する。
- 6 事務局には事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。
- 7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 8 事務局長の任期は平成25年3月31日までとする。
- 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) 会長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員の各自に1個の議決権を与える。合計22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。
 - 茨城運輸支局長が合意していること。
 - 協議会の構成員である地方公共団体の長が全て合意していること。
 - 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。
 - 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。
 - 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。
 - 地域住民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。
 - 法第8条第2項各号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。
 - (2) から までに掲げる要件を満たしていること。
 - 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。
 - 協議会の構成員である関係行政機関が合意していること。
 - 法第8条第2項各号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。
 - 法第8条第2項各号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、構成員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 10 協議会は、地域計画作成後も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。

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表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。

「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」

制定の背景と協議会の目的

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(特措法)とは？

特措法の概要

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。しかしながら、タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。

こうした状況において、平成20年12月18日に交通政策審議会から「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」が答申され、タクシーの機能を維持、活性化するために現時点で必要と考えられる対策が示された。

本法律は、以上を踏まえ、所要の措置を講ずるものである。

特措法の骨子

特定地域の指定等

- 国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定
(都道府県知事及び市町村長が国土交通大臣に対して、特定地域の指定を行うよう要請することも可能)

特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

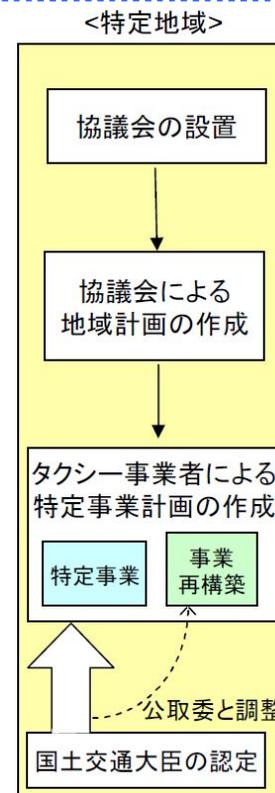
- 特定地域において、地域のタクシー事業者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

特定事業計画の作成

- 特定地域のタクシー事業者は、単独又は共同で、地域計画に即したタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(「特定事業」)を実施するための計画(「特定事業計画」)を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(「事業再構築」)について定めることができる。

特定地域における道路運送法の特例

- 特定地域において増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。



資料) 国土交通省

特措法制定の背景

タクシー市場の供給過剰・運賃競争

タクシー需要: 輸送人員の長期的な減少

タクシー供給: H14年2月「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」施行による参入規制撤廃等を契機に、過剰な輸送力の増加、過度な運賃競争へ。

諸問題の発生

地域公共交通機関としての機能不全

- ・タクシー車両による道路混雑(交通問題、環境問題、都市問題)
- ・タクシー事業者の収益基盤悪化
- ・サービスの質の低下
- ・運転者の賃金等の労働条件悪化
- ・法令違反、事故件数の増加 等...

タクシー事業の適正化・活性化に向けた動きへ

国の動き: 平成18年8月に東京地区のタクシー運賃改定申請がなされ、物価安定政策会議における審議が開始したが、その中で、タクシー事業のあり方に関する問題提起がなされた。これを契機として、国交省の「交通政策審議会」に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」が設置された

業界団体の動き: 全タク連第三者委員会「安全・安全なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」設置、署名活動等の実施 等...

特措法制定の経緯

| | |
|--------|--|
| H14.2 | 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 参入規制の撤廃 |
| H18.6 | 長野A、B地区、大分が運賃改定申請(H19.4実施) |
| H18.8 | 東京特別区、武蔵野、三鷹地区が運賃改定申請 |
| H19.12 | 同地区の運賃改定実施 国土交通大臣から「運賃改定を契機として提起されたタクシー事業を巡る諸問題について」諮問 以下の交政審WG設置 |
| H20.2 | 交通政策審議会「第1回タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」 (以下、交政審WG)開催 |
| H20.3 | 全タク連「第1回安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」 (以下、全タク連第三者委員会)開催 |
| H20.7 | 第8回交政審WGにおいて中間報告 利用者ニーズに合致したサービス提供、供給過剰への対策、過度な運賃競争への対策等が盛り込まれる 特定特別監視地域の指定(全国109営業区域) |
| H20.9 | 規制改革会議公開討論会 「リーマンショック」を契機に世界同時不況へ |
| H20.11 | 全タク連第三者委員会による「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度に対する提言」 |
| H20.12 | 全タク連、全個連、労働4団体が「適正台数、同一地域同一運賃」を求めた署名・要請文を国土交通大臣、自民党、民主党等に提出 交政審WGによる答申を国土交通大臣に提出 |
| H21.2 | 特措法が閣議決定 |
| H21.6 | 衆議院本会議、参議院本会議において全会一致(反対票ゼロ)で可決 特措法 公布 |
| H21.10 | 特措法 施行 |

協議会設置の目的

関係者相互の連携及び協力について

第七条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

協議会の設置について

第八条

特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する地域計画の作成、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の推進に関し必要な協議を行うための協議会(以下単に「協議会」という。)を組織することができる。

- 2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。
 - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
 - 二 学識経験を有する者
 - 三 その他協議会が必要と認める者

協議会とは

基本的な考え方

協議会は、地域計画の策定主体となるものであり、計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化を推進する上での中心的な役割を担うもの。

地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共有の認識の下、タクシー事業の適正化・活性化に関する取組を総合的かつ一体的に取り組んでいくことが期待される。

構 成 員

地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、運転者の団体、地域住民のほか、必要に応じて他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等を構成員に含めることが望ましい。
また、協議事項に関係する関係行政機関(都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など)の参画を得ることも重要。

記載事項に関する留意事項

協議会運営の透明性・実効性等を確保する観点から、協議会における意志決定の方法等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。
協議会運営の効率化や他の計画との整合性の確保を図る観点から、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会等と合同で協議会を開催することも考えられる。

茨城のタクシー業界の現況

・タクシー事業の現況

1. 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)とは

タクシーは、鉄道、バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの個別輸送、観光立国に対応する観光タクシー及び高齢化社会に対応する福祉輸送等あらゆる側面を持ち、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、なおかつ柔軟に対応することができる乗り物である。

一般タクシー

流し、駅待ち及び無線等により利用者の対応をするタクシー



福祉タクシー

身体障害者及び高齢者等のニーズにあわせ、車イスや寝台のまま乗ることができるタクシー



観光タクシー

定まっている観光ルートを低運賃にて周遊することができるタクシー



乗合タクシー

乗合バス等では対応が困難な地域や時間帯等において足の確保を行うタクシー・デマンドタクシー等



2. タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等

新規参入(営業区域ごとの許可)

- ・輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫・休憩仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと

事業計画の変更(営業区域の拡大・増車等:認可、減車等:事前届出)

著しく供給過剰となった場合の緊急調整措置(新規参入、増車を停止)

運賃面

認可制(運用として上限規制)

- ・能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないこと(総括原価主義)
- ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと
- ・他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと

事業運営面

組織体制

- ・運行管理者の選任
- ・整備管理者の選任
- ・運輸安全マネジメントの実施

運転者

- ・運転者の選任に当たっての諸規制(研修の義務付けなど)

運行

- ・点呼の義務付け
- ・運転者の拘束時間の制限

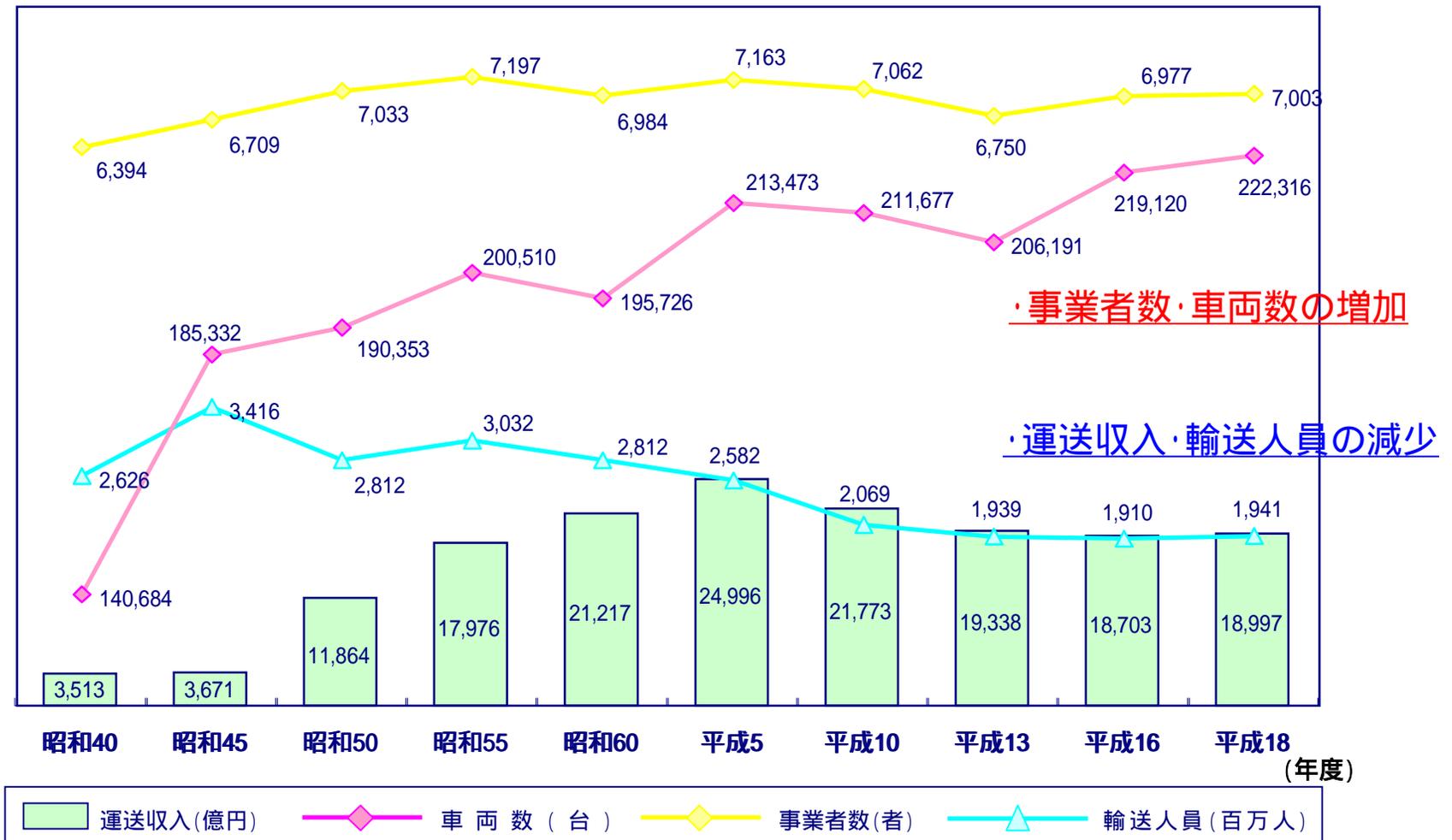
輸送サービス

- ・運送約款(認可制・標準約款制)
- ・区域外運送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客運送の禁止)

運送引受義務

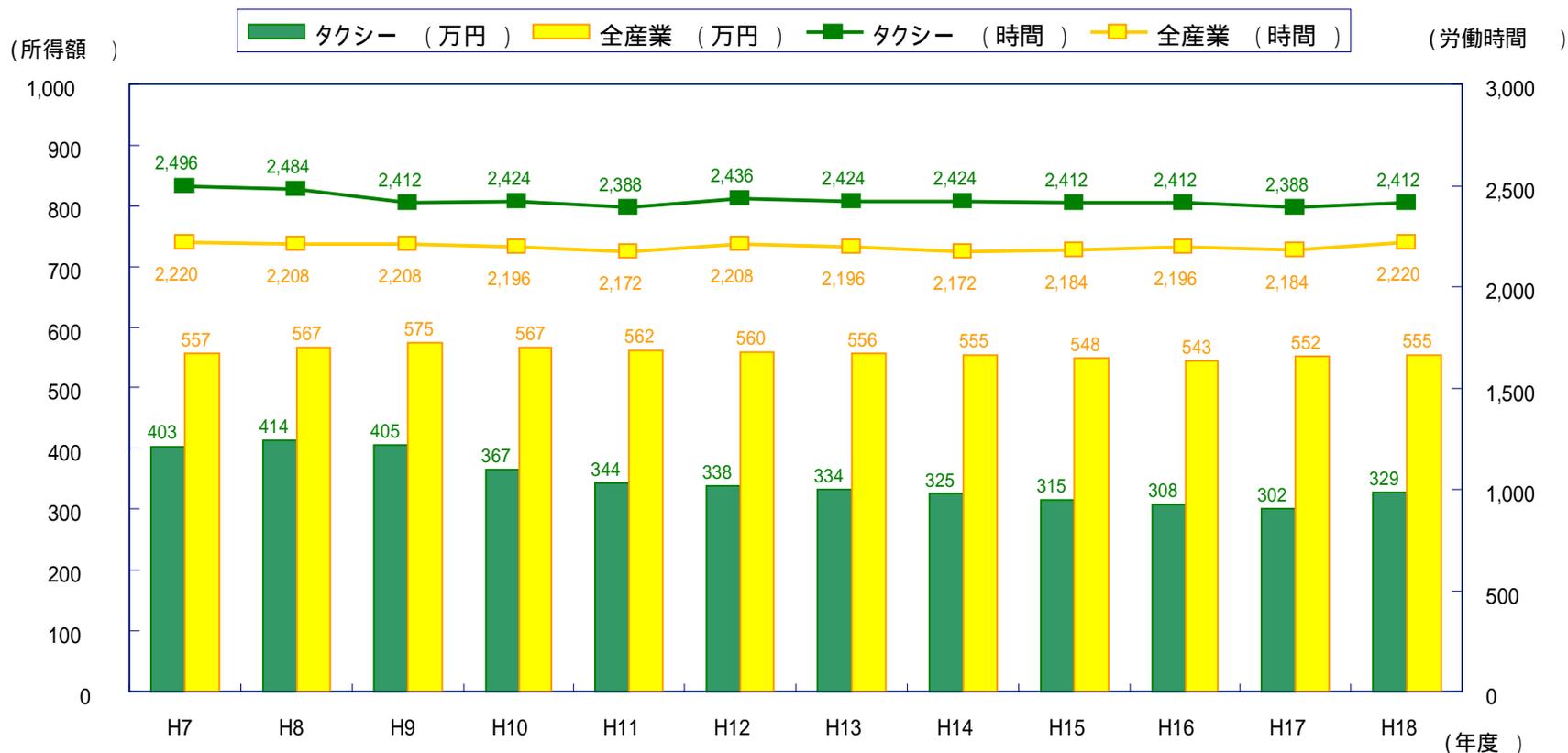
タクシー事業者は一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

3. 全国法人タクシーの事業者数、車両数、輸送人員、運送収入の推移



国土交通省調べ。ただし平成10、16年度17年度は「ハイヤー・タクシー年鑑」各年版
平成13年度よりハイヤー及び福祉限定事業者を除く

4. タクシー運転者と全産業労働者の年間所得及び年間労働時間の推移



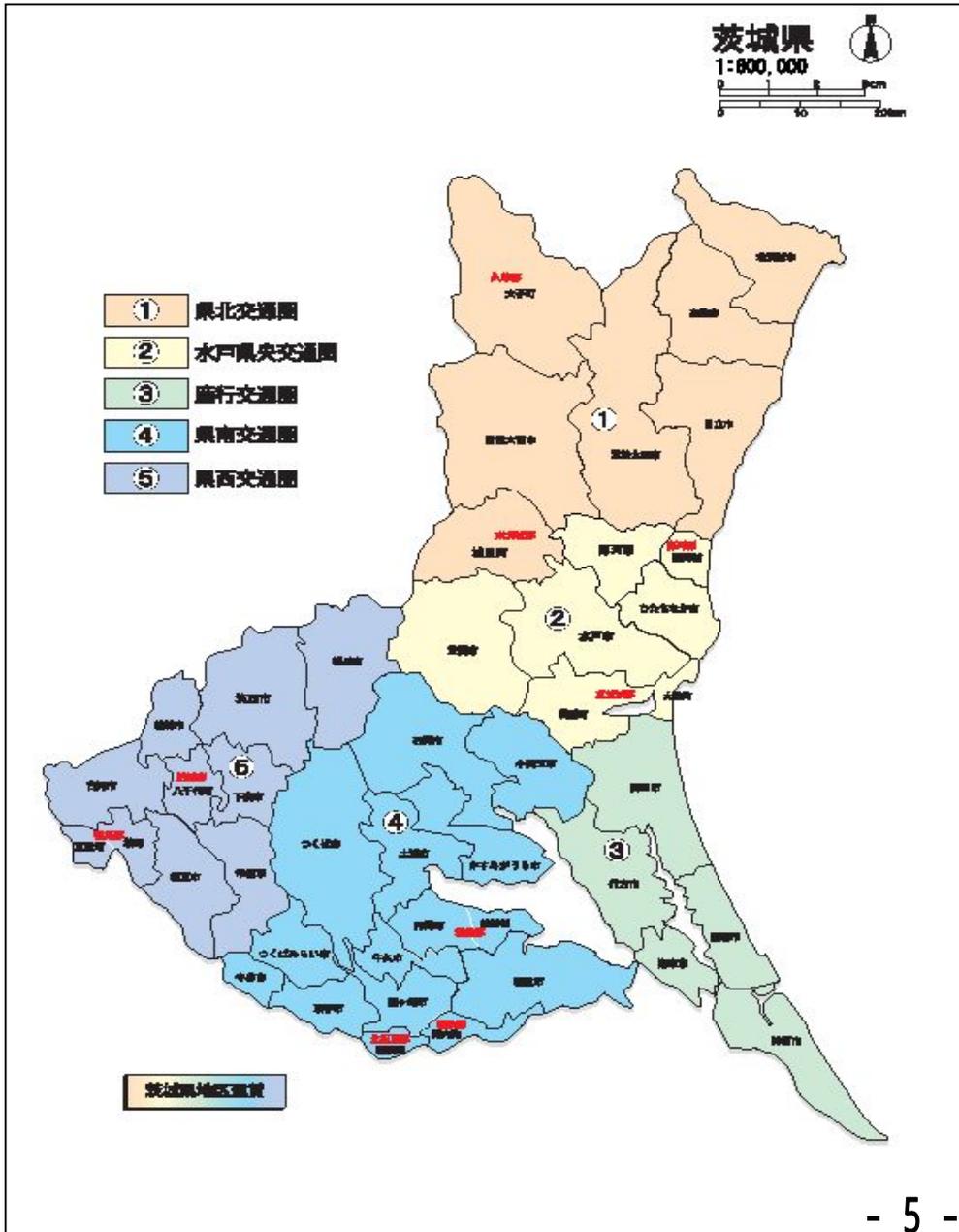
タクシー運転手と全産業労働者の平均年齢の推移(年度)

出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

| | H7 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| タクシー | 50.5 | 50.8 | 51.3 | 51.7 | 52.0 | 52.3 | 52.9 | 53.2 | 53.8 | 54.2 | 54.9 | 55.3 |
| 全産業 | 40.1 | 40.3 | 40.5 | 40.4 | 40.6 | 40.8 | 40.9 | 41.1 | 41.2 | 41.3 | 41.6 | 41.8 |

・茨城のタクシー事業の現況

1. 茨城県内の事業者数・車両数



茨城県全体

| | 事業者数 | 車両数 |
|----------|------|-------|
| 平成22年3月末 | 248 | 3,155 |
| 平成14年1月末 | 267 | 3,378 |

県北交通圏

| | 事業者数 | 車両数 |
|----------|------|-----|
| 平成22年3月末 | 34 | 543 |
| 平成14年1月末 | 40 | 627 |

2. 県北交通圏の事業者数・車両数の推移

事業者数



車両数

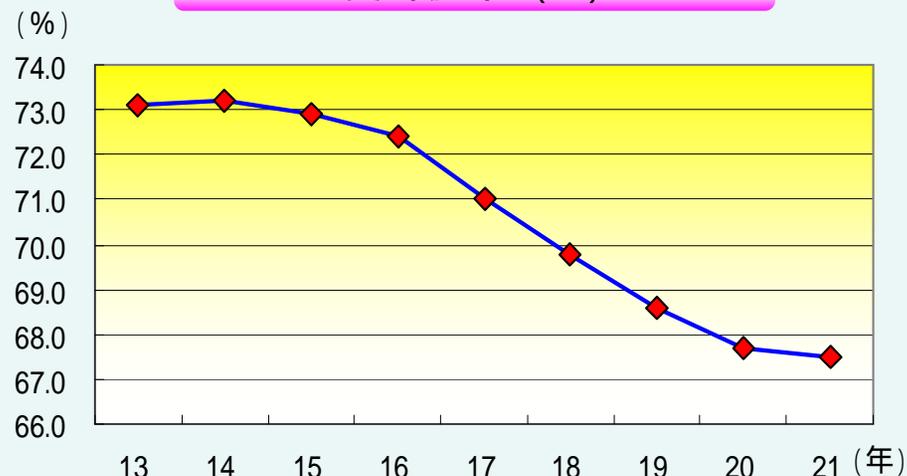


3. 茨城県のタクシーの輸送実績の推移

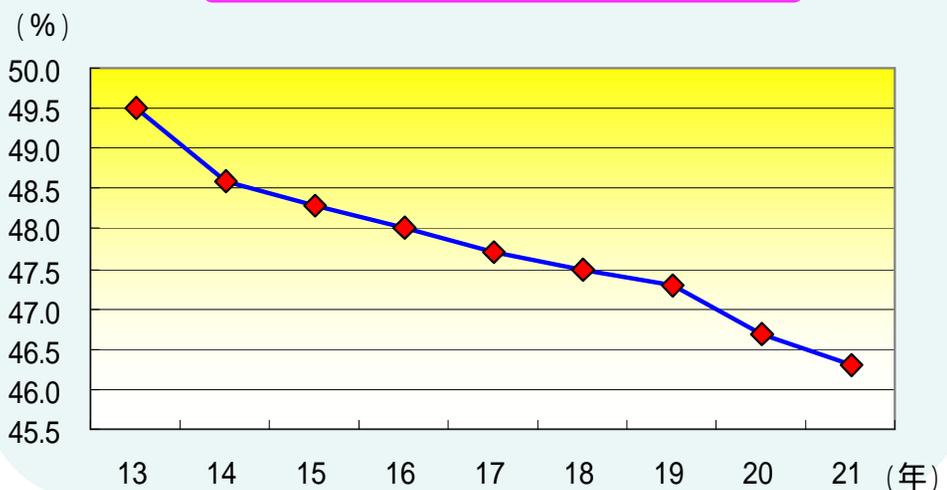
走行キロ(km)(1日あたり)



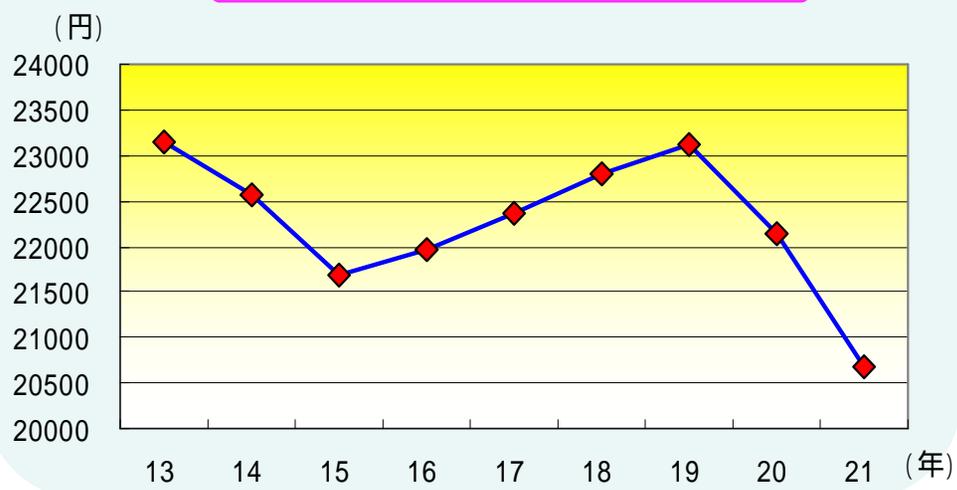
実働率(%)



実車率(%)



運送収入(1日1車あたり)



平成21年度は、平成20年10月～平成21年9月までの1年間の数値

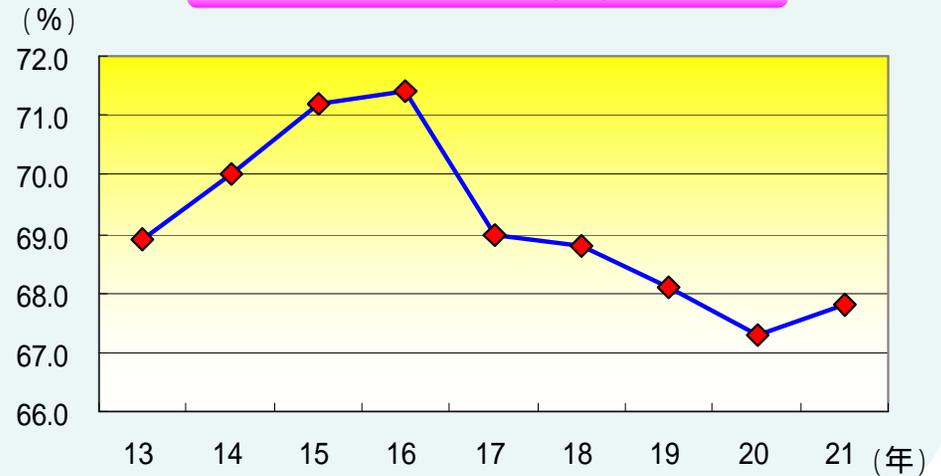
資料：茨城県ハイヤー・タクシー協会調べ

4. 県北交通圏のタクシーの輸送実績の推移

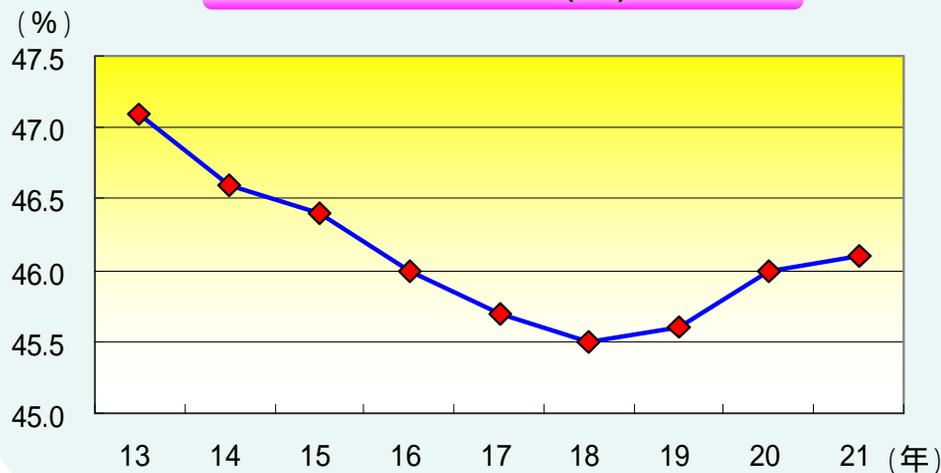
走行キロ(km)(1日あたり)



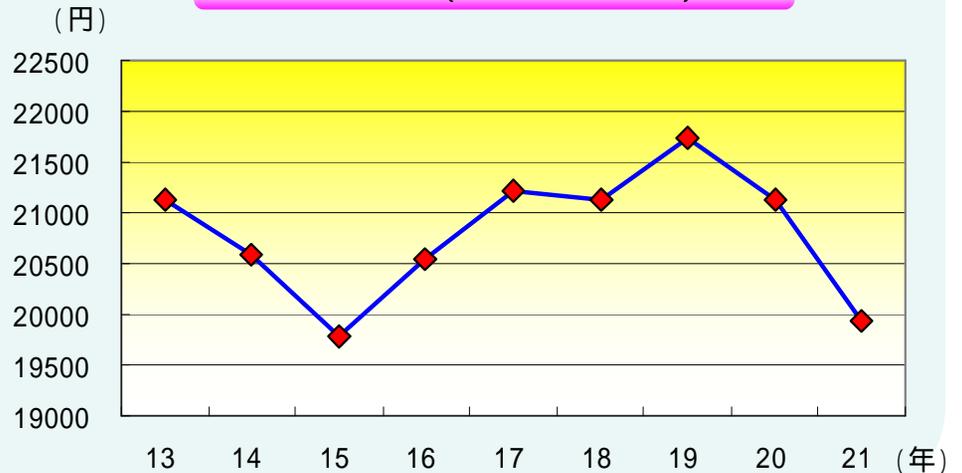
実働率(%)



実車率(%)

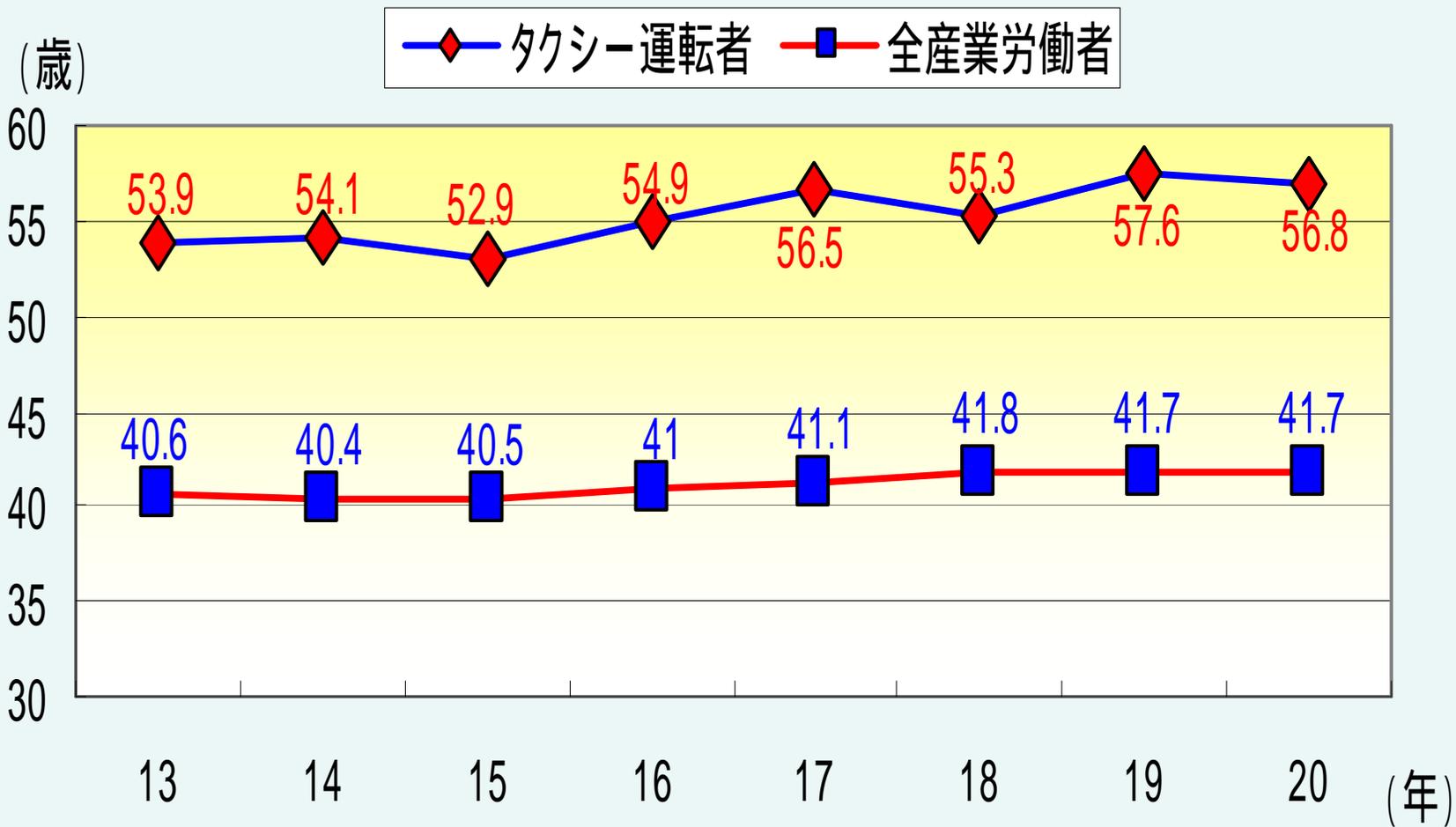


運送収入(1日1車あたり)

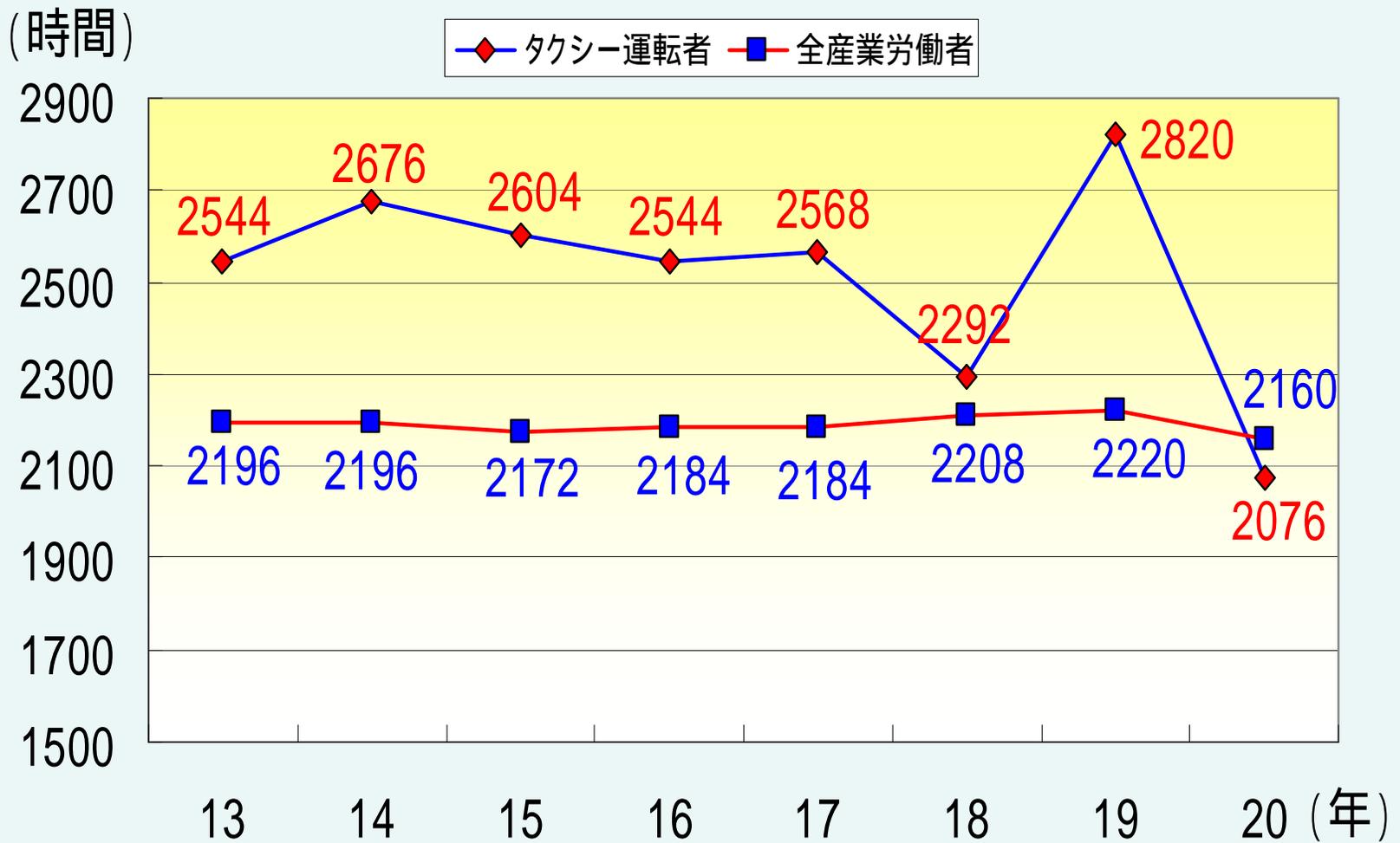


平成21年度は、平成20年10月～平成21年9月までの1年間の数値

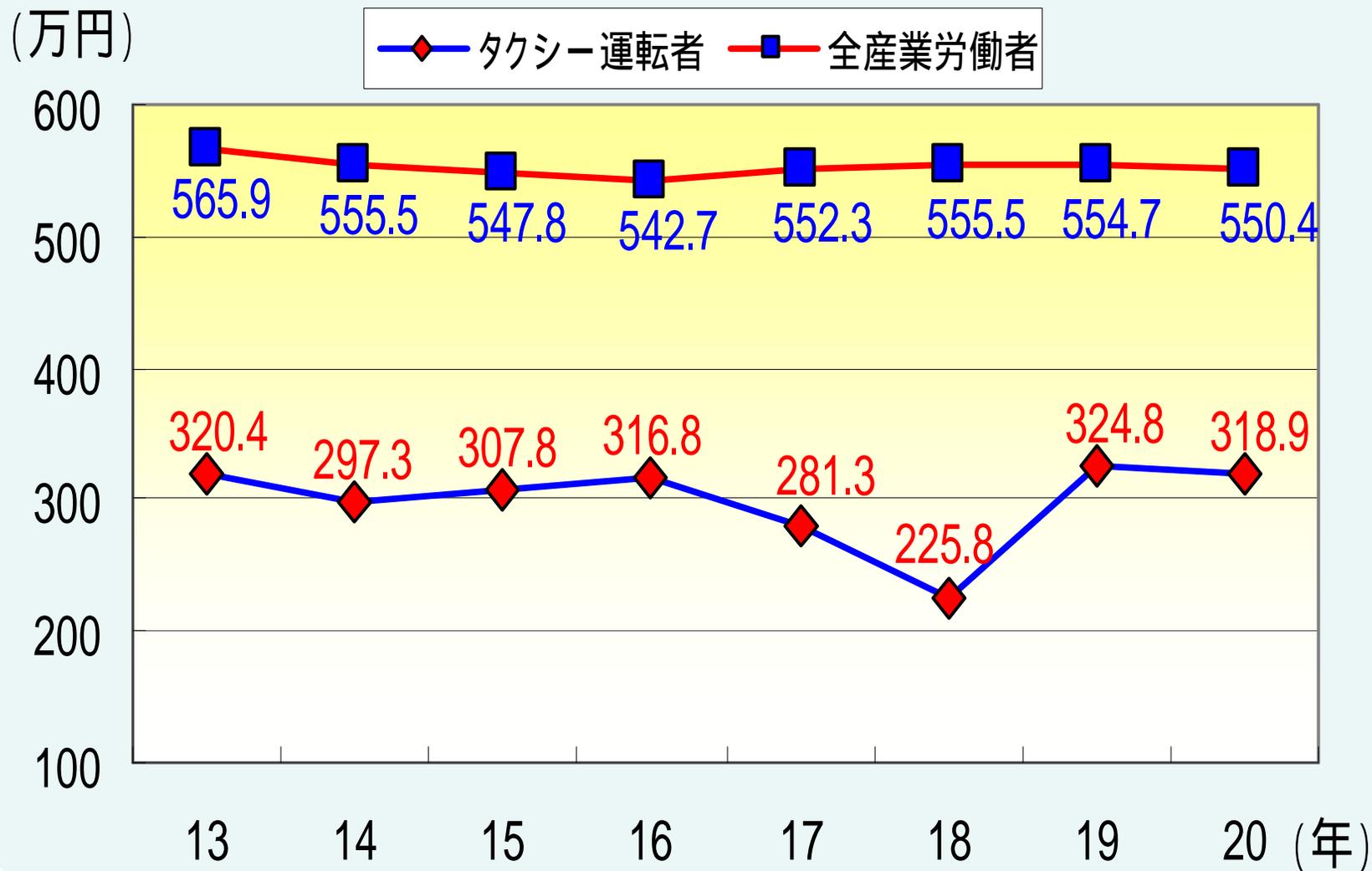
5. 茨城県 タクシー運転者と全産業労働者の平均年齢の比較(男性)



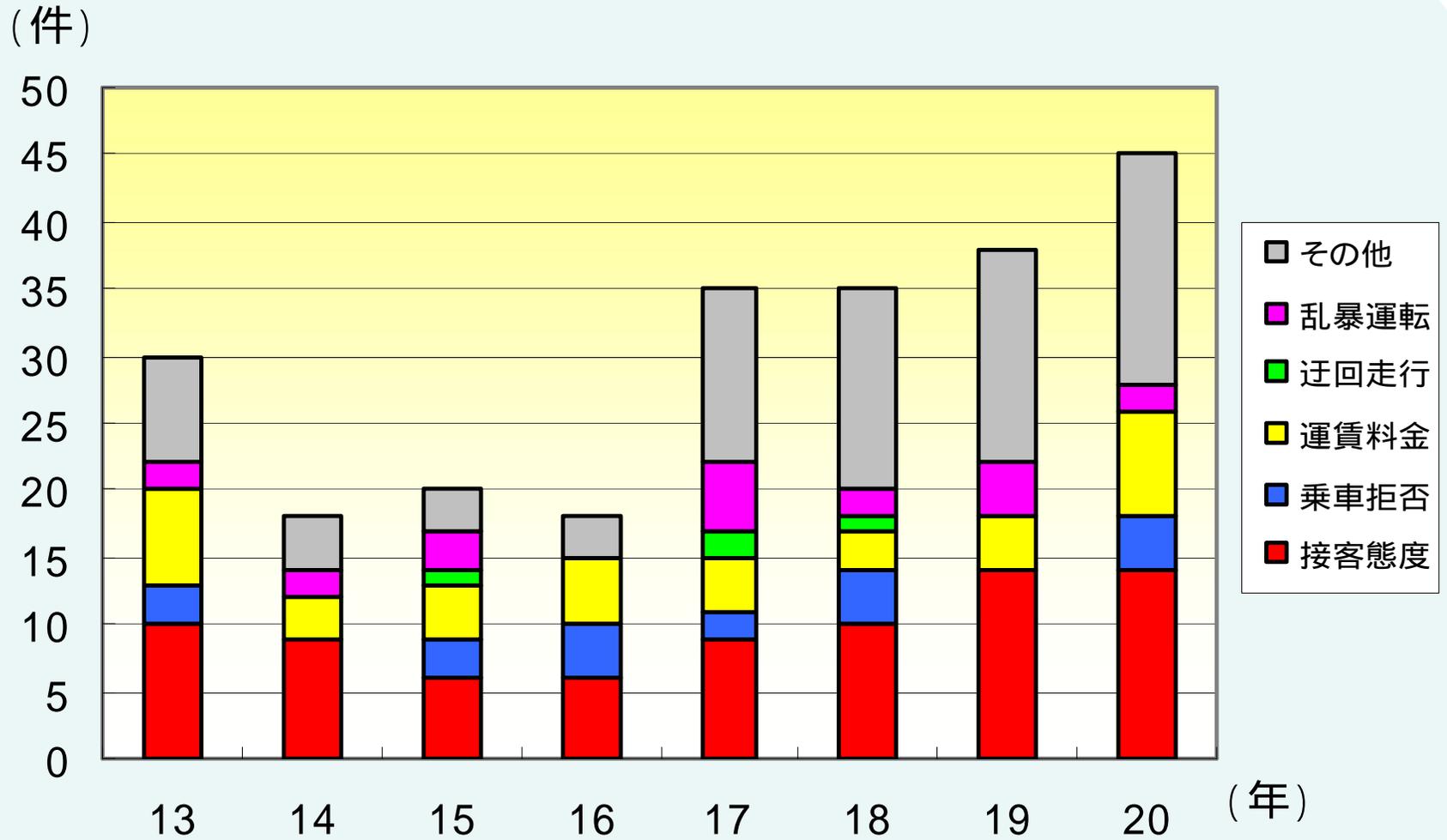
6. 茨城県 タクシー運転者と全産業労働者の年間労働時間の比較(男性)



7. 茨城県 タクシー運転者と全産業労働者の年間所得の比較(男性)



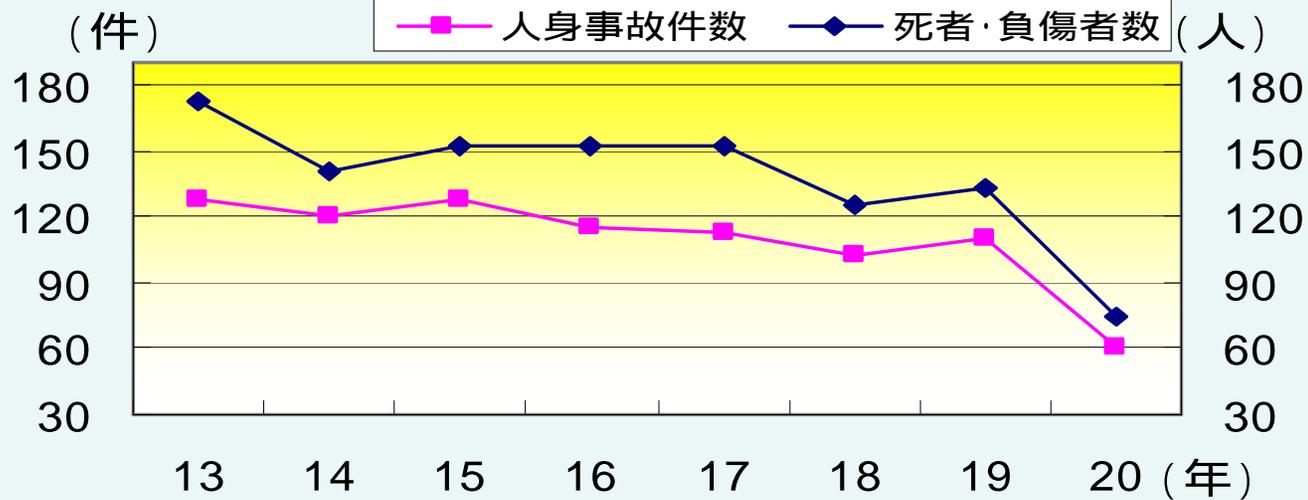
8. 茨城県内の苦情件数の推移



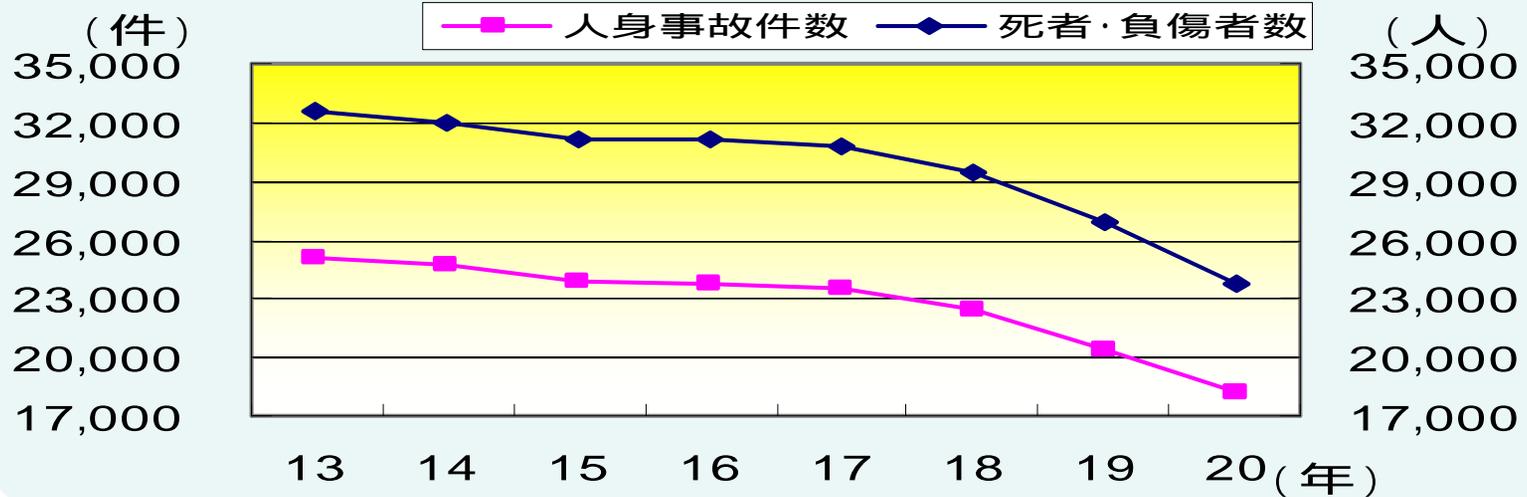
資料: 茨城運輸支局調べ

9. 茨城県内の事故発生件数等の推移

タクシー



全自動車



茨城県タクシー事業者の 社会貢献等への取組

防犯への協力

「こども110番協力タクシー」に関する協定

事件に巻き込まれそうになった「こども、女性、高齢者」に対して、タクシー車内に保護し、タクシー無線を活用して警察に通報(連絡)協力を行っている。

茨城県警湾岸警戒への協力

密入国者並びに不法侵入者等を目撃した場合について、タクシー無線を活用して最寄りの警察に通報(連絡)協力を行っている。

「産業廃棄物不法投棄の情報提供」に関する協定

産業廃棄物の堆積、埋め立て、野外焼却、不法投棄、破棄物の運搬等が判明した場合、自治体への情報提供を行っている。

その他の協力

「道路の穴ぼこ等に係る情報提供」に関する協定

道路通行に支障をきたすと考えられる程度の穴ぼこ、道路側溝不全、落石、落下物、倒木等の路上障害物、道路標識の破損等を発見した場合、自治体へ情報提供を行っている。

新型インフルエンザの予防への周知協力

新型インフルエンザへの対策の一環として、新型インフルエンザにかからないための予防策、かかった場合の対応策・相談窓口等についてのチラシをタクシーに携行し、利用者へ配布等の協力を行っている。

適正と考えられる車両数の算定

1. 適正と考えられる車両数の算定(県北交通圏)

需要量の算定

次式により推定。

需要量

= 平成20年度下期及び平成21年度上期の総実車キロ × (平成20年度下期及び平成21年度上期の総実車キロ ÷ 平成19年度下期及び平成20年度上期の総実車キロ)

適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

適正と考えられる車両数

= 需要量 ÷ (過去5年間の平均総走行キロ × 平成13年度の実車率 ÷ 過去5年間の平均延実働車両数) ÷ 365 ÷ 実働率

) 実働率は、「90%」、「平成13年度実績値(69%)」及び「80%」を適用してそれぞれ算出

| | | |
|----------------------------|------|-------|
| 実働率「90%」を適用した場合 | 算定結果 | 約350両 |
| 実働率「平成13年度実績値(69%)」を適用した場合 | 算定結果 | 約460両 |
| 実働率「80%」を適用した場合 | 算定結果 | 約400両 |

参 考

平成22年3月31日現在の車両数 543両

「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」

地域計画

地域計画の基本的な考え方

地域計画は、特定地域における地域公共交通としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるもの。

地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実績を十分に把握し、それらに的確に対応した取組を定めることが必要。

この際、特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度な運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

地域計画で定めるべき事項

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

協議会における関係者間の共通認識の形成に資するものとして、地域における**タクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載。**

タクシー事業を巡る現状分析・取組の方向性を定める際には、地方運輸局長が提示する**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。**

地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、次の事項を参考にしながら地域の实情に即した目標を設定。

- 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) 供給抑制
- 7) 過度な運賃競争への対策

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

【特定事業とは】

- 1) 利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供
- 2) 情報通信技術の活用による運行の管理の高度化
- 3) 利用者の利便の増進に資する乗り場の設置及び運営
- 4) 事業用自動車の適正な運行の確保に資する装置等の導入
- 5) 事業用自動車の運転者等に対する講習等の実施
- 6) 利用者からの苦情、問合せ等に迅速かつ適切に対応するための体制の整備
- 7) 他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化に資する措置の実施
- 8) 事業用自動車の集中により発生する駅前、繁華街等における渋滞を解消するための措置の実施
- 9) 低公害車の導入等による事業活動に伴う環境への負荷の低減
- 10) 事業用自動車の運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備
- 11) 利用者の需要に対応したサービスの提供
- 12) 利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施
- 13) 輸送需要に関する調査の実施

で定める事項のほか、**地域計画の実施に**関し当該協議会が必要と認める事項