

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱（案）

制定：平成 21 年 10 月 30 日
一部改正：平成 22 年 2 月 5 日
一部改正：平成 23 年 4 月 19 日
一部改正：平成 24 年 7 月 13 日
一部改正：平成 25 年 3 月 8 日
一部改正：平成 26 年 1 月 24 日
一部改正：平成 26 年 2 月 18 日
一部改正：平成 27 年 5 月 22 日
一部改正：平成 27 年 9 月 30 日
一部改正：平成 年 月 日

（目的）

第 1 条 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成 21 年法律第 64 号。以下「法」という。）の規定に基づき、京浜交通圏（以下、「特定地域」という。）の関係者の合意に基づいて、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（以下「タクシー」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特定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であって、一般タクシー及びその他ハイヤーをいう。
 - 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) 特定地域計画の作成
- (2) 次に掲げる特定地域計画の実施に係る連絡調整
 - ① 特定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 特定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特定地域計画の実施に係る連絡調整
- (3) 特定地域における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
 - ① 協議会の運営方法
 - ② ①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、次の区分にそれぞれ掲げる者とし、任期は平成30年7月31日までとする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)は、法第8条第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長
 - ①神奈川県知事又はその指名する者
 - ②横浜市長又はその指名する者
 - ③川崎市長又はその指名する者
 - ④横須賀市長又はその指名する者
 - ⑤三浦市長又はその指名する者
- (2) タクシー事業者等
 - ①一般社団法人神奈川県タクシー協会 会長
 - ②神奈川県個人タクシー協会 会長
 - ③湘南交通株式会社 代表取締役
 - ④川崎タクシー株式会社 代表取締役
 - ⑤岡タクシー有限公司 代表取締役
 - ⑥カナガワ交通株式会社イースタン 代表取締役
 - ⑦向ヶ丘交通株式会社イースタン 代表取締役
 - ⑧三和交通株式会社 取締役部長
 - ⑨三和交通神奈川株式会社 総務監査室長
 - ~~⑩関東中央交通株式会社 常務取締役~~
 - ⑩⑪アサヒタクシー株式会社 代表取締役
 - ⑪⑫二重交通株式会社 取締役副社長

- ⑫⑬平和交通株式会社 常務取締役
- ⑬⑭日野交通株式会社 代表取締役
- ⑭⑮多摩川ハイヤー株式会社 常務取締役
- ⑮⑯臨港タクシー株式会社 代表取締役
- ⑯⑰有限会社いづみタクシー 代表取締役
- ~~⑰株式会社クワハラ 常務取締役~~
- ⑰神奈中ハイヤー横浜株式会社 代表取締役
- ⑱⑲神奈川個人タクシー協同組合 理事長
- ⑲⑳横須賀個人タクシー協同組合 理事長

(3) 労働組合等

- ①全神奈川ハイタク労働組合連絡会議を代表する者

(4) 地域住民

- ①横浜商工会議所会頭又はその指名する者
- ②川崎商工会議所会頭又はその指名する者
- ③横須賀商工会議所会頭又はその指名する者

(5) その他協議会が必要と認める者

- ①神奈川県警察本部交通部交通規制課長
- ②神奈川県警察本部交通部駐車対策課長
- ③神奈川労働局労働基準部監督課長
- ④一般財団法人神奈川タクシーセンター管理指導部長
- ⑤東洋大学国際地域学部国際地域学科教授 岡村 敏之

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分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、前項の(5)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 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等(事務局長をおく場合は事務局長。以下同じ。)に申し出をするものとする。

ただし、第5条第14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、協議会の開催日の30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。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、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 会長の任期は平成30年7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した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30年7月31日までとする。
- 9 会長が必要と認めた場合には、構成員以外の者より協議会において意見を聴くことができる。
- 10 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 11 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

第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 協議会の構成員である地方公共団体の長又はその指名する者が全て合意すること。
- ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者の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。
- ③ 設置要綱の変更について合意す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の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。
- ④ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
- ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
- ⑥ 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すること。

(3) 特定地域計画の作成及び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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
- ② 特定地域計画の作成に合意す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、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3分の2以上であること。
- ③ タクシー事業者の区分ごとに、合意す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、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。

- ④ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。
- ⑤ 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。）の過半数が合意すること。
- ⑥ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち特定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すること。

(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 会長及び事務局長が合意すること。
- ② 合意す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。
- ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。

12 前項(3)③に掲げるタクシー事業者の区分は、次のとおりとする。

- (1) 大規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が101両以上
- (2) 中規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が100両以下、41両以上
- (3) 小規模事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が40両以下
- (4) 個人タクシー事業者

13 協議会は、特定地域計画作成後も定期的を開催することとする。

また、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めるものとする。

14 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45日前までにその旨を公表するものとする。

15 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。

16 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。

17 会長は、公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出について、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕がない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果を持って協議会の決議に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日

前」とあるのは「3日前」とし、第5条第14項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めるときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には会長を置き、分科会会長は協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

6 分科会は、非公開とする。

(その他)

第7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となる事項は、会長が協議会に諮り定める。

京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会特定地域計画（案）

1. 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

①京浜交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割・責務

- ・神奈川県京浜交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が時刻及び路線を定め輸送を担っているのに対して、個々の利用者ニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的輸送を担っている。27年度は1日あたり約18万人（法人タクシー）を輸送。
- ・京浜交通圏の営業形態は流しが主体で、交代制勤務の年中無休の営業体制により、生活交通に欠かせない公共交通機関として、終電、終バス後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。また、タクシーは生活やビジネスに欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。
- ・さらに京浜交通圏は県庁所在地の県内最大都市である横浜市を中心に二つの政令指定都市、一つの中核市を有し、県内人口の約62%超が居住し生活を営む経済の中心地である。また、交通網が整備され、人の移動が活発な地域でもある。その中で、横浜市はみなとみらい地区、山下公園、中華街、元町などの観光、ショッピング、グルメ地区を有し、県内外から多数の方が訪れる人気スポットでもある。このため、地元利用者やビジネス関係者の移動サービスのみならず、観光客に対する観光スポットの案内、観光ニーズに対応したサービスを展開しており観光産業にも貢献している。
- ・京浜地区は丘陵地も多く、バス運行が不可能な地域では、高齢者等の移動手段として重要な役割を担い利用者ニーズに即したサービスを展開している。
- ・「いつでも、どこでも、誰でも」利用できるタクシーの特性を活かし、障がい者の輸送に対応する取り組みを進めており、地域社会の福祉に貢献している。

②タクシー事業の現況

* タクシー需要の減少

- ・法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成13年度には年間約9,000万人（1日あたり約25万人）を輸送していたが、平成27年度では年間約6,640万人（1日あたり約18万人）へと約26%減少している。特に、平成20年秋以降は世界的経済危機の影響により、一般利用者のみならず、経費圧縮を進める企業等のビジネス利用も減少したところであるが、昨今の経済政策等により、一部の業界において景気が回復傾向に転じてきているものの、タクシー業界においては、そうした回復傾向が実感できるまでには至っていない現状である。

* 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

- ・ その一方で、京浜交通圏におけるタクシー事業は、平成 14 年 2 月の需給調整規制撤廃等を契機に、新規参入事業者の増加及び新規事業者による増車、さらに既存事業者の増車も行われてきた。
- ・ 平成 20 年から業界内で減車等による供給輸送力削減の取組が行われ、平成 28 年 3 月末までに 875 両が減車等されているものの、平成 14 年 3 月末に比べ法人タクシー事業者数は 101 社から 109 社へと 8 社（約 8%）増加、車両数は 6,561 両から 6,894 両へと 333 両（約 5%）増加している。
- ・ また、平成 27 年 8 月 10 日付けで関東運輸局長から適正と考えられる車両数が示されており、上限値（実働率 80%）が 6,379 両、下限値（実働率 93%）が 5,509 両であり、平成 28 年 3 月末現在の車両数とは大きな差が認められる。

* 輸送実績の悪化

- ・ 京浜交通圏では、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、タクシー利用者数が減少している結果、法人タクシー 1 両当たりの走行キロは平成 13 年度と比べ平成 27 年度では 257.1 km から 205.8 km へ、実車率は 44.3% から 41.5% へ、実働率は 92.6% から 78.3% へ、いずれも低下しており、タクシー 1 日 1 車当たりの運送収入も 44,001 円から 38,214 円へと、約 13% 減少するという実態となっている。（神奈川県タクシー協会調べ）
- ・ 一方で、深刻な運転者不足や安全対策等の経費の増大により、営業収益は悪化傾向にある。このように、事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通としての機能が更に低下することが懸念される。

* 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まねき、神奈川県内のタクシー運転者の年収は平成 4 年の 480 万円をピークにその後低下傾向となり、平成 13 年以降は 300 万円から 380 万円と低い水準で推移してきたが、平成 27 年においては、各事業者の適正化及び活性化への取組等の効果もあり、400 万円を上回る状況となっている。
- ・ しかしながら、神奈川県内の全産業平均とは、いまだに 130 万円程の格差（賃金構造基本統計調査）があるため、更なる適正化及び活性化への取組による労働条件の改善を図る必要がある。

* タクシー運転者の高齢化

- ・ 労働時間についても、神奈川県内のタクシー運転者は神奈川県内の全産業平均よりも労働時間が長い。その差は 27 年では年間 372 時間（賃金構造基本統計調査）となっている。

る。また、若年層の就職先としての魅力が低下しており、昭和 51 年度には 39.3 歳であった運転者の平均年齢が、平成 27 年度には 60.1 歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65 歳以上高齢運転者割合は約 40%になっている（神奈川タクシーセンター調べ）。こうした高齢化の進展が交通事故多発の要因となるとともに、IT 技術を用いた先進的なサービス対応が難しいとの指摘も一部ではある。

- ・ さらに、法人協会のモニター意見にも、高齢者の運転に不安を感じる。若年運転者や女性運転者の対応の方が、質が良く感じられるとの意見もある。
- ・ 低賃金、長時間労働のため若年層の新規労働者の就職は減少している。一方ではタクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

*** 需給バランスが崩れたことによる社会的影響等**

- ・ 神奈川県内全自動車の人身事故件数は、平成 13 年以降、毎年減少しているが、タクシーについては、タクシー需要が減少する中、収入を確保しようとするあまり無理な運転を行うことなどにより、タクシーの事故件数は 13 年から 2,000 件前後の高止まり傾向で推移しており、死者数に至っては 27 年に 12 件と急増している。
- ・ 苦情件数は、20 年度以降、タクシー運転者の登録制度導入により、登録時の講習の義務化等で運転者の質の向上が図られた結果、一時よりは減少傾向となっている。しかしながら、依然として苦情件数の中で接客不良が多く、更なるサービスの質の向上を図る必要がある。
- ・ また、夜間に主要な駅に車両が集中するために起こる公道での待機列、繁華街の道路にて客を待つ違法駐車等による交通問題が発生している。このような状態は交通渋滞を招きバスの定時制などを阻害し、ひいては交通事故の大きな要因となっている。
- ・ これに対し、神奈川タクシーセンター、業界団体による街頭指導等を実施しているが違法付け待ちを繰り返す運転者もあり、一部の地域では抜本的な問題の解決には至っていない。なお、法人協会の利用者モニター等からも、駅周辺に溢れているタクシーにより一車線が塞がれ、交通に支障をきたしているとの意見に加え、こうした過度の交通集中が客待ち待機時間の長時間化による接客不良の惹起要因ともなっているとの指摘もある。

*** 神奈川のタクシー業界の取組**

タクシー業界では、経営の効率化・合理化、安全性の維持・向上、利用者のサービス向上のため地域社会において様々な取組を推進している。

- ・ 社会的協力（地域社会への安全安心への貢献）
 - 子供 110 番、不法投棄通報タクシー、防災タクシー、子育て支援タクシーの導入 等
- ・ 福祉の向上
 - 視覚障害者の利便向上として点字シールの表示（社名・車番・電話番号）、精神障

害者・難病患者等への割引、移動制約者のケア輸送の推進 等

・運行の効率化・環境対策

デジタルGPS-AVM機器導入及びスマートフォンアプリを活用した計画的配車（空車走行キロの削減）、グリーン経営認証取得の推進、低公害車への代替、アイドリングストップ車の導入 等

・利用者の利便向上

電子マネー、クレジットカード決済機器の導入、ETC車載機器の推進、ユニバーサルドライバー研修などのサービス向上研修の実施、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進 等

・労働条件の改善

デジタルタコグラフ導入による運行管理、シフト交番等の見直し、映像記録型ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入、車両のAT化 等

・安全対策

事業用自動車事故防止コンクールの実施、社内無事故コンクールの実施、映像記録型ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等を活用した事故防止教育の実施、等幅広い分野で様々な取組を実施している。

個人タクシー業界でも、法人タクシーと同様の取組を行っており、個人タクシー独自の取組として、マスターズ制度などの取組を実施している。

また、神奈川タクシーセンターによる街頭における運転者指導、忘れ物や苦情処理対策、業界全体での禁煙タクシーの導入、乗り場の上屋整備、タクシーに関する広報活動に取り組んでいる。

*まとめ

上記のように、タクシー事業の直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、交通問題の発生、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすため、タクシー業界としても多様な努力を実施しているところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいものと思われる。

③取組の方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は利用者に対して安全・安心で良質なサービスを提供するサービス産業であることを再認識するとともに、公共交通輸送機関としての責務を果たすため、積極的な取組を進めるべきである。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、タクシーが公共交通機関としての機

能を十分に発揮できる環境の体制づくりに必要な協力を行うものとする。

協議会は、事業者が取り組む目標の達成状況について検証し、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、タクシー事業以外の公共交通運送事業者等）に対しても、本特定地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとしたい。

なお、協議会は、必要に応じて本特定地域計画を見直すものとする。

- ①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり
- ②安全性の維持・向上
- ③環境問題への貢献
- ④交通問題、都市問題の改善
- ⑤総合交通ネットワークの一員としての機能向上
- ⑥観光立国実現に向けての取組み
- ⑦防災・防犯対策への貢献
- ⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ⑨事業経営の活性化、効率化
- ⑩過度な運賃競争への対応

2. 特定地域計画の目標

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

- ・タクシー事業に求められているのは、ドア・ツー・ドア輸送の特性を生かした公共交通機関としての責務を果たすために、安全で安心な良質のサービスを提供することである。そこで、サービスレベルの更なる向上を目指し、利用者が満足するサービスの提供を行うことを目的とする。
- ・また、利用者ニーズに対応した「いつでも、どこでも、誰でも」がタクシーを利用できるようにデジタルGPS-AVM無線及びスマートフォンアプリ等のIT技術を積極的に導入・活用できる体制を構築すべきである。
- ・そのためには、タクシー事業者が連携協力を図り、共同事業を実施していくことが重要である。また、事業者間において利用者に対する質の高いサービス競争を進め、その結果としてタクシー事業のサービスの向上を目指した活性化方策を実施する。
- ・新たな需要の喚起策については、少子高齢化社会における個人需要の開拓に向けた取組の一環として、近距離利用者と遠距離利用者の負担の公平感を向上させる利用実態に応じた初乗り距離短縮運賃について検討を進める。
- ・活性化のためには、様々なニーズに対応したユニバーサルデザインタクシーの導入をさらに促進するとともに、運転者に対するユニバーサルドライバー研修の受講の促進など、バリアフリー法の趣旨を十分に尊重しつつ、福祉関係運送に取り組むものとする。
- ・サービス向上及び改善を更に進め、良質なタクシーが選択される環境を整備するために、法人協会の利用者モニター等の意見を尊重し、利用者目線での積極的な改善を図っていく。

②安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うためには、安全性の維持・確保・向上について不断の努力で臨み、社会的な信頼を向上していく必要がある。
- ・法人・個人事業者団体では、それぞれ具体的な事故削減目標を掲げ、事故削減に取り組んできたところであるが、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2009」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」における事故削減のための対策に着実に取組みつつ、平成30年までの10年間で死者数、交通事故件数をとともに半減する目標を上回る改善率を目標とするとともに、飲酒運転ゼロ及び新たに追加された危険ドラッグ等薬物使用による運行絶無に努めていく。

③環境問題への貢献

- ・政府は、昨年、温室効果ガスの削減目標について、1990年比で2020年までに二酸化炭素排出量を25%削減目標から、2013年度比で2030年度までに26%削減することを改めて表明している。
- ・こうしたことから、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的な配車による無駄な走行の削減、環境適応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。
- ・また、電気自動車等についても、環境問題に大きく貢献することからタクシー業界として、今後、電気自動車や燃料電池自動車等の低公害車両の導入を推進していくことを目標とする。

④交通問題、都市問題の改善

- ・夜の繁華街、主要鉄道駅構内で発生している客待ちタクシー等による交通渋滞等の問題に積極的に取り組み、交通環境を改善することを目指す。
- ・また、主要駅以外の駅周辺、商店街等における客待ちタクシーによる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、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。
- ・具体的には、交通問題の顕著な地域において指導を強化するほか定点観測を実施し、乗り場での客待ち時間を継続的に観測することで、待ち時間の短縮や事故の削減に向けた改善策を推進する。

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- ・各自治体では、通常、都市計画や交通計画のなかに市民の交通手段として鉄道、バス等を公共交通として位置づけしているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは依然として少ないのが現状である。
- ・しかしながら、タクシーは高齢者を支え、子育て世代を支援する機能を有し、鉄道等他の地域公共交通とのネットワークの一部であり、特に面的輸送が可能であるタクシーの特性について、タクシー事業者及び事業者団体は関係自治体に認識してもらうための取り組みを行うことにより、タクシーが公共交通として交通計画や都市計画等との調和が保たれるよう、タクシーの位置づけをさらに高めていく必要がある。
- ・鉄道やバスなどその他の公共交通機関と連携したネットワーク機能の構築及び向上を目指すとともに、関係自治体の都市・交通政策等と一体となった住民サービスのさらなる向上を目指す。
- ・高齢化が進む地域社会への対応ニーズの高まりに適切に対応するとともに、地域の移動制約者に対する外出支援など、福祉輸送への対応を引き続き積極的に推進する。
- ・地域の警察・消防などと連携して急病人や高齢者、障害者などを対象とした緊急配車への取り組みを進める。

- ・地域の子育て支援策を更に充実させ安心して外出できる環境への取り組みを積極的に進める。
- ・また、新たな都市計画、開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。
- ・鉄道機関の交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

⑥観光立国実現に向けた取り組み

- ・タクシーは「ドア・ツー・ドアのサービスができ個々の運送にあたっては臨機応変に利用者の要望に応じられる」という特性がある輸送機関である。地理不案内の利用者を目的地までの確に輸送することができ、かつ、荷物の負担を軽減できる。また、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や利用者の案内もすることが可能である。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人旅行者などの他地域からの利用者に大きな利便を提供することができる。
- ・訪日外国人旅行者数については、政府において東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年に向け、4000万人に倍増することを目指すとの意欲的な方針が決定されている。また、2010年の羽田空港国際線ターミナルの供用開始以降、羽田から横浜市、川崎市等を訪れる外国人旅客が増加していることから、かながわ観光タクシー認定ドライバー制度を活用した観光タクシーの運行、ワゴンタクシーの導入、運転者の外国人旅客接客研修の受講推進、指さし翻訳シートの充実等、いまままで以上に快適な輸送サービスの提供を目指したタクシーとしてのサービス機能向上が必要である。
- ・また国内外の観光客に対して、タクシーの特性を生かしたサービス提供を図るため、自治体、観光協会、旅行会社とタイアップした各種サービスを検討するとともに、運転者サービスのさらなる質の向上を推進する必要がある。

⑦防災・防犯対策への貢献

- ・京浜交通圏において、タクシーの特性を活かした災害対策や防犯対策に取り組み、地域社会の安全・安心への貢献を促進する。
- ・特に震災対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災等によって、帰宅困難者による混乱等が生じたことを踏まえ、国及び神奈川県、市町村において検討されている災害対策に協力するとともに、タクシー協会において定めた災害発生時における「タクシー災害対策マニュアル」に基づき、適切かつ的確に行動することが必要である。
- ・具体的には、地方公共団体や地域社会と連携した火災予防（通報協力）タクシー、防災タクシーの拡充に取り組み防災対策を推進する。
- ・また、子供の安全確保、犯罪防止等の取り組みとして、子供110番、タクシーパトロール等を拡大し地域の安全を守る活動を推進する。

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・タクシー運転者の労働条件について法令の遵守はもとより、賃金、拘束時間、労働時間の改善・向上に努める。
- ・具体的には、賃金面で平成 27 年県内タクシー運転者平均年収 410 万円、県内全産業労働者（男性）平均年収 544 万円との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・労働時間面においては、平成 27 年県内月間平均労働時間、タクシー運転者 207 時間、全産業労働者 176 時間の格差（賃金構造基本統計調査）を可能な限り短縮するほか、拘束時間についても短縮することを目指す。なお、就業者の事情により、就労日数及び労働時間を制限する必要がある者に留意する。
- ・また、高齢者が主体となっている嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入についても検討し、改善を目指すものとする。
- ・これらの目標を達成するための過程において、若年労働者にとっても魅力ある職場が実現され、高齢者問題の解消に繋がり、ひいては有能な人材の確保が可能となり、安全・安心で良質なサービスが提供できる環境が整っていくことになる。
- ・女性が働きやすい職場環境づくりに努める。
- ・運転者の身の安全を確保するため、営業車両の防犯設備を充実させるとともに、防犯訓練を定期的実施する。

⑨事業経営の活性化、効率化

- ・輸送実績の悪化等による厳しい経営状況において、タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に対して適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ、新たなサービス提供のための投資も可能とする適正利潤が確保できる体制の構築を目指すものとする。
- ・タクシー事業は法令遵守に基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運用を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取り組みを実施するものとする。
- ・具体的には、勤務のシフト転換（例：日勤勤務制から隔日勤務制への変更）などによる効率性の向上とこれに伴う 1 台あたりの生産性の向上を推進する。また、車両費用の削減、部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。
- ・更に経営の効率化を進めるに当たり、グリーン経営認証の取得を推進していく。

⑩過度な運賃競争への対策

- ・過度な運賃競争への対応については、交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会でも検討された。それらの報告書等を踏まえ適切に対応することとするが、京浜交通圏の現状においては、過度な運賃競争は発生していないことから、今

後、そうした問題が発生した場合には、本項目の目標を改めて見直すこととする。

◆以上の目標の達成に必要な供給過剰状態の解消

- ・現在発生している諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。京浜交通圏の法人タクシーでは、平成 27 年 8 月 10 日付けで関東運輸局長が公示した適正と考えられる車両数は、2つのケースの実働率により、①上限値 6, 379 両（「実働率」80%適用）②下限値 5, 509 両（「実働率」93%）である。
- ・これに基づくと京浜交通圏の特定地域指定日である平成 27 年 8 月 1 日現在の車両数 6, 894 両と比べ、①では 7. 5%、②では 20%の乖離が認められる。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・これらを踏まえ、また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く現状は大きく変わるものではなく、当該特定地域における経営基盤や労働条件の改善が十分ではない現状を踏まえると、当初の適正と考えられる車両数のもと供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきである。
- ・こうした改善の結果として、以上に示す各目標に向けて有効な取り組みがなされ、十分な成果を上げることができるものと考えられる。具体的には、過剰な車両によって京浜交通圏の鉄道駅、繁華街周辺で発生している交通渋滞等の都市問題の改善に繋がるとともに、タクシーに起因する交通事故の抑制にも寄与する。
- ・さらに稼働車両数の減少や運行の効率化による二酸化炭素排出量の削減が地球温暖化防止策にも寄与するほか、日車營收の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られること、また、経営環境の改善から発生する投資余力による新たな顧客サービス改善・向上や新たな需要開拓等に繋がるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。
- ・加えて、経営環境の改善により、公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を行うための運転者の研修機会の増加等により、安全性の更なる向上が期待される。
- ・ただし、供給過剰解消の際には、雇用の維持確保に努めタクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。また、地域の利用者の利便性の確保についても留意することが必要である。

3. 京浜交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の削減すべき供給輸送力及びその実施方法

2. の特定地域計画の目標を踏まえ、京浜交通圏における削減すべきタクシーの供給輸送力等を以下のとおり定める。

①削減すべき供給輸送力

- ・前述のとおり、平成 27 年 8 月 10 日付けで関東運輸局長が公示した「適正と考えられる車両数」は、法人タクシーにおいて、上限値 6, 379 両（実働率 80%）及び下限値 5, 509 両（実働率 93%）となっており、特定地域指定日現在の車両数 6, 894 両と上限値との乖離率が 7.5%、車両数ベースで 515 両となっている。
なお、平成 28 年 5 月末時点での現在保有車両数についても 6, 894 両であり、上限値との乖離に変化はない。
- ・また、個人タクシーにおいては、上限値 1, 980 両及び下限値 1, 710 両（ともに法人タクシーの乖離率を用いて算出）であり、特定地域指定日現在の車両数 2, 139 両と上限値との乖離率が 7.4%となっている。
- ・このため、京浜交通圏における削減すべき供給輸送力については、特定地域指定日現在の車両数から法人タクシーにあっては 7.5%、個人タクシーにあっては 7.4%に至らない車両数を京浜交通圏の供給輸送力の削減数として設定することとする。

①-1：法人タクシーの削減率

各事業者の保有車両数が平成 20 年 7 月 11 日（特定特別監視地域指定時）、平成 21 年 10 月 1 日（旧特定地域指定時）、平成 26 年 1 月 27 日（準特定地域指定時）のいずれかの日において、最多である時点の車両数を各事業者の基準車両数とし、その基準車両数の合計である京浜交通圏の基準車両 7, 743 両と適正と考えられる車両数の上限 6, 379 両との乖離率 17.62%を削減率とする。

①-2：法人タクシー事業者の削減率

各事業者の過去に取り組んだ削減率を考慮する観点から、上記を踏まえ、各事業者の基準車両数から現在保有車両数を差し引いた車両数を実績削減率とし、①-1 の削減率から各事業者の実績削減率を差し引いた率を各タクシー事業者の削減率とする。

①-3：法人タクシー事業者の削減車両数

各事業者の基準車両数に①-2 で算出した削減率を乗じた数値（切り捨て）を削減車両数とする。

①-4：個人タクシーの削減車両数

個人タクシー事業は、許可等に付された条件により「月に 2 日以上定期休日を定めること。」とされていることから、年間の最大稼働日数が 341 日（365 日－24 日）となり、この日数に個人タクシーの適正と考えられる車両数との乖離率 7.4%

を乗じると年間 25.2 日、月当たり換算（切り捨て）で 2 日となる。したがって、個人タクシーの削減車両数は、定期休日の 2 日に加えて月当たり 2 日の休車を実施する。

②供給輸送力の削減の方法

- ・①の削減すべき供給輸送力に向けた削減の方法については、全事業者が営業方法の制限による供給輸送力の削減とし、法人タクシーにあつては、削減の対象車両を一般タクシー車両及びその他ハイヤー車両を選択することができるものとする。
- ・法人タクシーの営業方法の制限の方法については、事業者規模にかかわらず全事業者が全日、同一の車両について営業方法の制限を行うことにより実施することとする。
- ・法人タクシーの削減車両については、平成 28 年 4 月 11 日付け「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に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」の一部改正において規定された道路運送車両法の規定による抹消登録もしくは休車を各事業者の判断により選択可能とする。なお、保有車両数が 10 両以下の事業者については、特定地域の指定解除後において、抹消登録をした車両を復活させない場合が想定され、道路運送法上で規定する最低車両数を下回ることが懸念されることから、削減の方法は休車のみとする。
- ・また、協議会の構成員及び事業者が相互に確認できる体制として、法人タクシーについては、道路運送車両法の規定による抹消登録等を行った場合は、抹消登録証明書の写しを、また休車させる場合にあつては、休車車両の一覧表を一般社団法人神奈川県タクシー協会を通じて協議会の構成員及び神奈川運輸支局に提出するとともに、抹消登録等及び休車車両以外の運行可能なタクシー車両については「運行可能ステッカー」を貼付することとする。
- ・個人タクシーについては、各協同組合が各事業者の 2 日の休車日を偏りがないように指示するとともに、2 日の休車日を記載した統一規格の表示板を作成し、休車日以外の運行可能な日について、車外から見やすい位置に掲出することとする。
- ・供給輸送力の削減等の実施時期については、「事業者計画の認可基準について」2 認可方針（2）の規定のとおり、関東運輸局長が認可特定地域計画の内容等の公表後、6 か月以内に各事業者が事業者計画の認可を受けることとするが、その認可申請にあつては「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」の趣旨、さらには特定地域の指定期間等を踏まえ、法人及び個人タクシー事業者ともに実施時期を事業者計画認可後、6 か月以内に設定することとする。

4. 京浜交通圏に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力及びその実施方法

3. の京浜交通圏において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力に基づき、京浜交通圏に営業所を有する各タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力等を以下のとおり定める。

タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力及び供給輸送力の削減方法

- ・京浜交通圏に営業所を有する法人及び個人タクシー事業者は、3. ①に規定した削減すべき供給輸送力に向け、3. ②に規定した削減方法等により、確実に実施時期までに供給輸送力の削減を実施することとする。
- ・なお、法人タクシー事業者が具体的に削減すべき車両数については、別添の一覧表によるものとする。

5. 京浜交通圏におけるタクシー事業の活性化措置

2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措置に関する項目を、以下に列記する。

事業者計画に関しては、本特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員である事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化措置を以下の項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

また、活性化措置がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施期間としては、短期・中期としているが、新たに取り組むものについては、短期は1年以内、中期は特定地域指定期間内を目安として活性化措置に取り組むこととし、現在取り組んでいる活性化措置については継続的に取り組むものとする。

①タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり

○初乗り距離を短縮した運賃の検討

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

○選任している利用者モニターからの意見を事業に反映活用

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

○運転者のマナー向上のための教育・研修の充実

- 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
- ケア輸送サービス充実のために介護資格等の取得及びケア輸送従事者研修会受講の促進
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
- タクシー事業者における地理教育の徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運転者教育の徹底及び利用者へのPR強化
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
- 各種便利タクシー、救援・救急タクシーの拡大
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- デジタル式GPS-AVM無線機器の導入と効率的な配車（共同配車センター設置）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- GPS機器の活用による車両滞留防止への取組み
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- スマートフォンアプリを活用した配車サービスの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 英語等専用ダイヤルの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 目的地登録サービス（マイ・タクシー）の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 携帯端末等を活用した乗り場情報に関する情報提供
実施主体：タクシー事業者
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

- 早朝予約の積極受注の推進
実施主体：タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
- SNSによるタクシー業界PRのための動画配信
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- ジャンボタクシーの導入
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の導入推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ユニバーサルドライバー研修の受講の促進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- 外国人利用者向けの指差し翻訳シートの充実及び活用
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 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
- 陣痛タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- マスターズ制度の充実及び参加の促進
実施主体：個人タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
- 優良運転者推薦制度の促進

- 実施主体：個人タクシー事業者、個人協会
実施時期：短期
- 事業者におけるホームページの開設・拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 地理教育制度の充実
実施主体：神奈川タクシーセンター、法人協会、タクシー事業者
実施時期：中期
- 地理モニター制度の導入
実施主体：個人協会
実施時期：短期
- 条件に応じたタクシーを検索できるWEBサイトの開設
実施主体：法人協会
実施時期：短期、中期
- 自治体等との連携による駅前等における乗り場（上屋付乗り場、ユニバーサルデザイン車乗り場等）の整備
実施主体：神奈川タクシーセンター、法人協会・個人協会、鉄道事業者、自治体
実施時期：短期、中期

②安全性の維持・向上

- デジタルタコグラフの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 映像記録型ドライブレコーダーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- デジタルタコグラフ及びドライブレコーダー等を活用した事故防止等安全教育の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 運輸安全マネジメント講習の受講
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 安全運転講習会の受講
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 運行管理者・整備管理者研修の充実

- 実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 交通事故ゼロ運動等の実施・推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 神奈川県主催セーフティーチャレンジコンクールへの参加
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 事業用自動車事故防止コンクールへの参加
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 社内無事故コンクールの導入・拡充
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 事故防止コンクールの実施
実施主体：個人協会
実施時期：短期
- タクシーセンターが交付する登録運転者業務経歴証明書の確認の徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 走行環境情報等の提供と活用による安全運行の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育の実施
実施主体：法人協会、個人協会、タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- スピード抑止の装置に関する検討
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：中期
- 他団体（自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等）と連携した事故防止活動の実施
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：短期
- ASV（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：短期

③環境問題への貢献

- ハイブリッド車、EV車等の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
- 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
- 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
- EMS（エコドライブ管理システム）の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- デジタルGPS-AVM機器導入による計画的配車の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- エコドライブコンテストの実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 自治体等との連携による公共施設における低公害車専用乗り場設置等低公害タクシー車両普及促進
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：短期・中期

④交通問題、都市問題の改善

- 客待ちタクシーによる道路混雑防止のための対策（ショットガン方式の導入等）の構築と徹底
実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、自治体、県警、鉄道事業者
実施時期：短期、中期
- 繁華街及び駅周辺路上の違法付け待ち車両排除の街頭指導の強化推進

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川県タクシーセンター
実施時期：短期

○待機時における路上喫煙を撲滅するための指導強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○タクシー乗り場及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、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期

○走行環境情報等の自治体等への提供による交通問題・都市問題への貢献

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○鉄道駅等の混雑防止のための対策としたナンバープレートによる乗り入れ自主規制の導入・拡充

実施主体：タクシー事業者、法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター、県警、自治体、鉄道事業者

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：タクシー事業者、法人協会、個人協会、自治体、県警

実施時期：短期

○供給過剰状態の解消に向けた取組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定、並びに必要に応じてさらなる供給過剰解消に向けた対策の検討

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

⑤総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

○スイカ・パスモ等のＩＣカードと連動できるシステムの構築

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○他の公共交通機関の輸送障害発生時における代替輸送の連携強化

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

○公共交通会議等自治体主体の交通施策への積極的な関与

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期・中期

○高齢化社会に対応したデマンド型乗合タクシー等の幹線輸送を補完する支線的輸送の体制の構築

実施主体：タクシー事業者、自治体、他の公共交通機関事業者

実施時期：短期・中期

- ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体：法人協会、個人協会、鉄道事業者

実施時期：短期・中期

- 都市計画・交通計画との調和が保たれた公共交通機関としてのタクシーの役割に関する自治体との協議の推進

実施主体：法人協会、個人協会、運輸局

実施時期：中期

⑥観光立国実現に向けての取組み

- 観光タクシーの運行及び観光ルートの検討

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- 観光案内ライセンスの取得の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- 外国人旅客接客研修の受講の推進

実施主体：タクシー事業者、神奈川タクシーセンター

実施時期：短期、中期

- 外国人利用者対応のための対策の拡充

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

- 観光タクシー等について観光協会等とのタイアップ強化

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

- 接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- かながわ観光タクシー認定ドライバー制度の拡充

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

- 空港等におけるワゴンタクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- 観光モデル事業への取組み

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- 鉄道駅等の乗り場における整理・案内係の配置
実施主体：神奈川タクシーセンター
実施時期：短期・中期
- 羽田空港国際線乗り場の適正運営
実施主体：法人協会、個人協会、神奈川タクシーセンター
実施時期：短期
- 観光施設における観光タクシー待機場所に係る検討
実施主体：法人協会、個人協会、自治体
実施時期：中期

⑦防災・防犯対策への貢献

- 地域社会における治安維持への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 地域社会における防災（防災タクシー等）への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 地域社会における防犯（SOS防犯タクシー、タクシーパトロール等）への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 子供110番への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- タクシー協会作成の「タクシー災害対策マニュアル」を活用した運転者教育の実施
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- 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
- 勤務シフトの見直し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
- 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
実施時期：短期・中期

- ドライブレコーダーや防犯カメラの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 防犯仕切板の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 健康診断の項目の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- 仮眠施設、休憩施設等の福利厚生施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 洗車機の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- マニュアル車からＡＴ車への変更の促進
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、県警
実施時期：短期
- 定時制運転者の採用年齢制限の導入と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
- 女性運転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
- 女性が勤務しやすい職場環境の構築及び施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 労務研修講習会（労務管理・健康管理）の充実、拡充
実施主体：タクシー事業者、法人協会
実施時期：短期
- 食事・休憩可能な提携施設等の確保の検討
実施主体：法人協会、個人協会
実施時期：中期

⑨事業経営の活性化、効率化

- 勤務シフトの転換などによる効率性の向上とこれに伴う1台当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無線機器の導入と効率的な配車（再掲）
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 共同配車センターの設置及び充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- グリーン経営認証による継続的な事業の効率化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 子育て支援等新たな需要開拓に向けた取組の強化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 車両、部品、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
- チケットの規格統一化
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 福祉運送の強化充実のための連携した事業運営の構築
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 走行環境情報等情報の提供と活用による効率運行の推進
実施主体：タクシー事業者
実施時期：中期
- 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、個人協会
実施時期：中期

(注)「実施主体」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。

◆事業者計画を進めるに当たっての留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、2.に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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において、事業者計画には、本特定地域計画に基づき、供給輸送力の削減と相まって、活性化措置を定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「タクシー事業の活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であり、本特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に供給輸送力の削減と相まった活性化措置についても実施し、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

また、タクシー事業の活性化のために、例えば利用者が利用しやすいタクシー乗場の拡充等を図る場合、鉄道駅、病院、市役所等の公共施設を維持管理する機関の協力が不可欠であり、そのためには、公共施設維持管理者が求める優良なサービスを提供し、利用者に信頼され利用されるタクシー事業の構築に努めていくことが重要である。

なお、事業者計画がタクシー事業者によって取り組まれ、京浜交通圏のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（行政、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体は、本特定地域計画の趣旨を十分理解するとともに、相互に連携を図り必要な行動に努めるものとする。

以上

事業者別基準車両数及び削減率並びに削減車両数一覧表

平成28年6月30日現在

番号	事業者名	基準車両数				現在保有車両数			基準車両数の内最大車両数 ①～③のMAX	過去の削減率	取り組む削減率	削減車両数(切り捨て)
		①特特地域 (H20.7.11時点)	②旧特特地域 (H21.10.1時点)	③準特特地域 (H26.1.27時点)	④左記内数その他ハイヤー (H26.1.27時点)	⑤タクシー	⑥ハイヤー(その他)	⑦合計				
1	平和交通(株)	685	685	644		616		616	685	0.1007	0.0755	51
2	神奈川県交通(株)	590	580	553	2	528	2	530	590	0.1051	0.0711	41
3	京浜交通(株)	262	256	232		232		232	262	0.1145	0.0617	16
4	三和交通(株)	215	204	193	3	185	3	188	215	0.1395	0.0367	7
5	メトロ自動車(株)	170	170	152		151		151	170	0.1118	0.0644	10
6	京浜ハイヤー(株)	148	162	145		145		145	162	0.1049	0.0713	11
7	日本交通横浜(株)2F	148	136	131	4	125	4	129	148	0.1554	0.0208	3
8	川崎タクシー(株)	138	130	129		123		123	138	0.1087	0.0675	9
9	スタジアム交通	113	130	112		112		112	130	0.1385	0.0377	4
10	湘南交通(株)	124	118	116		110		110	124	0.1129	0.0633	7
11	金港交通(株)	128	114	106		106		106	128	0.1719	0.0043	0
12	大栄交通(株)	111	106	98		98		98	111	0.1171	0.0591	6
13	カナガワ交通(株)イースタン	108	108	102		97		97	108	0.1019	0.0743	8
14	新興タクシー(株)	108	106	96		96		96	108	0.1111	0.0651	7
15	飛鳥交通神奈川(株)	104	99	98		92		92	104	0.1154	0.0608	6
16	神奈中ハイヤー横浜(株)	104	95	92		92		92	104	0.1154	0.0608	6
17	飛鳥交通川崎(株)	104	98	97		92		92	104	0.1154	0.0608	6
18	三慶交通(株)	103	96	94		90		90	103	0.1262	0.0500	5
19	ヒノデ第一交通(株)	102	102	90		90		90	102	0.1176	0.0586	5
20	飛鳥交通横浜(株)	99	94	93		88		88	99	0.1111	0.0651	6
21	京急中央交通(株)	90	88	84		84		84	90	0.0667	0.1095	9
22	東都東タクシー(株)	95	87	84		84		84	95	0.1158	0.0604	5
23	日野交通(株)	90	85	85		80		80	90	0.1111	0.0651	5
24	国際自動車(株)	90	85	80		80		80	90	0.1111	0.0651	5
25	(株)ワイキャブ	84	84	78		78		78	84	0.0714	0.1048	8
26	京王自動車京浜(株)	82	78	73		73		73	82	0.1098	0.0664	5
27	(株)ケイサンタクシー	83	77	73		73		73	83	0.1205	0.0557	4
28	京急横浜自動車(株)	81	76	72		72		72	81	0.1111	0.0651	5
29	ひまわり交通(株)	80	80	76		72		72	80	0.1000	0.0762	6
30	和同交通(株)	77	77	73		69		69	77	0.1039	0.0723	5
31	飛鳥交通川崎中央(株)	82	80	69		69		69	82	0.1585	0.0177	1
32	ワールド交通(株)	50	76	68		68		68	76	0.1053	0.0709	5
33	日本サントスキャブ(株)	73	73	68	1	64	1	65	73	0.1233	0.0529	3
34	ひばり交通(株)	71	66	66		63		63	71	0.1127	0.0635	4
35	(株)エヌケイキャブ	71	67	62		62		62	71	0.1268	0.0494	3
36	アサヒタクシー(株)	69	68	64		61		61	69	0.1159	0.0603	4
37	東宝タクシー(株)	69	68	64		61		61	69	0.1159	0.0603	4
38	コスモ交通(株)	69	68	64		61		61	69	0.1159	0.0603	4
39	(株)八重洲タクシー	60	60	60		60		60	60	0.0000	0.1762	10
40	東栄興業(株)	68	60	60		58		58	68	0.1471	0.0291	1
41	富士電物流(株)	63	59	59		56		56	63	0.1111	0.0651	4
42	富士見交通(株)	60	60	54		54		54	60	0.1000	0.0762	4
43	北斗タクシー(株)	61	61	57		55		55	61	0.0984	0.0778	4
44	横浜北交通(株)	57	62	54		54		54	62	0.1290	0.0472	2
45	明生タクシー(株)	60	60	57		54		54	60	0.1000	0.0762	4
46	国際交通(株)	60	60	53		53		53	60	0.1167	0.0595	3
47	神奈中ハイヤー(株)	61	51	51		51		51	61	0.1639	0.0123	0
48	京急文庫タクシー(株)	57	57	50		50		50	57	0.1228	0.0534	3
49	オリオンタクシー(株)	52	52	49		49		49	52	0.0577	0.1185	6
50	岡タクシー(有)	51	51	49		48		48	51	0.0588	0.1174	5
51	慶桜交通(株)	53	53	47		47		47	53	0.1132	0.0630	3
52	(株)クワハラ	21	21	47	27	28	18	46	47	0.0213	0.1549	7
53	(株)今井運送	44	47	46		46		46	47	0.0213	0.1549	7
54	(株)富士タクシー	51	51	45		45		45	51	0.1176	0.0586	2
55	川崎交通産業(株)	50	50	47		45		45	50	0.1000	0.0762	3
56	向ヶ丘交通(株)イースタン	51	51	48		45		45	51	0.1176	0.0586	2
57	東京ヤサカ自動車(株)	50	50	44		44		44	50	0.1200	0.0562	2
58	大明交通(株)	50	50	44		44		44	50	0.1200	0.0562	2
59	サンタクシー(株)	51	48	44		44		44	51	0.1373	0.0389	1
60	(有)キョーシン	37	37	35		32		32	37	0.1351	0.0411	1

番号	事業者名	基準車両数				現在保有車両数			基準車両数の内最大車両数 ①～③のMAX	過去の削減率	取り組む削減率	削減車両数(切り捨て)
		①特特地域 (H20.7.11時点)	②旧特特地域 (H21.10.1時点)	③準特特地域 (H26.1.27時点)	④左記内数その他ハイヤー (H26.1.27時点)	⑤タクシー	⑥ハイヤー(その他)	⑦合計				
61	大和交通(株)	48	45	42		42		42	48	0.1250	0.0512	2
62	(株)グリーンキャブ	46	46	43		41		41	46	0.1087	0.0675	3
63	二重交通(株)	47	46	43		41		41	47	0.1277	0.0485	2
64	三和交通神奈川(株)	46	42	40		40		40	46	0.1304	0.0458	2
65	多摩田園タクシー(株)	43	43	39		39		39	43	0.0930	0.0832	3
66	(有)いづみタクシー	44	40	41		39		39	44	0.1136	0.0626	2
67	富士交通(有)	44	41	40		38		38	44	0.1364	0.0398	1
68	南進自動車(株)	42	42	37		37		37	42	0.1190	0.0572	2
69	第一交通(株)	41	41	35		35		35	41	0.1463	0.0299	1
70	真金タクシー(株)	40	38	35		35		35	40	0.1250	0.0512	2
71	明治自動車(株)	40	37	35		35		35	40	0.1250	0.0512	2
72	横須賀タクシー(株)	37	37	36		35		35	37	0.0541	0.1221	4
73	五光交通(株)	37	37	33		33		33	37	0.1081	0.0681	2
74	多摩川ハイヤー(株)	36	34	37	3	32		32	39	0.1795	-0.0033	0
75	アイ(株)	37	32	32		32		32	37	0.1351	0.0411	1
76	港北交通(株)	38	38	34		30		30	38	0.2105	-0.0343	0
77	朋栄交通(株)	33	32	29		29		29	33	0.1212	0.0550	1
78	芙蓉交通(株)	31	30	29		29		29	31	0.0645	0.1117	3
79	港タクシー(株)	34	31	29		28		28	34	0.1765	-0.0003	0
80	三ツ境交通(有)	32	32	29		28		28	32	0.1250	0.0512	1
81	高砂交通(株)	30	30	27		27		27	30	0.1000	0.0762	2
82	生田交通(株)	30	30	28		27		27	30	0.1000	0.0762	2
83	船越タクシー(株)	28	28	27		27		27	28	0.0357	0.1405	3
84	新横浜交通(株)	30	30	26		26		26	30	0.1333	0.0429	1
85	関東中央交通(株)	27	27	26		26		26	27	0.0370	0.1392	3
86	臨港タクシー(株)	27	27	26		26		26	27	0.0370	0.1392	3
87	東海交通(株)	28	28	27		26		26	28	0.0714	0.1048	2
88	すみれ交通(有)	27	27	24		24		24	27	0.1111	0.0651	1
89	(有)富士タクシー	26	26	25		24		24	26	0.0769	0.0993	2
90	フラワー交通(株)	26	26	24		23		23	26	0.1154	0.0608	1
91	(株)ベストワークジャパン	23	23	23		23		23	23	0.0000	0.1762	4
92	日の出タクシー(株)	24	24	21		21		21	24	0.1250	0.0512	1
93	飛鳥交通横浜中央(株)	23	21	21		20		20	23	0.1304	0.0458	1
94	戸塚交通(有)	22	22	21		21		21	22	0.0455	0.1307	2
95	(株)ファイブサン	21	21	19		19		19	21	0.0952	0.0810	1
96	瀬谷交通(有)	21	21	18		18		18	21	0.1429	0.0333	0
97	京急三崎タクシー(株)	20	20	19		18		18	20	0.1000	0.0762	1
98	三栄交通(株)	20	18	16		16		16	20	0.2000	-0.0238	0
99	ノボリ興業(株)	15	20	17		17		17	20	0.1500	0.0262	0
100	みかさ交通(株)	19	19	18		17		17	19	0.1053	0.0709	1
101	(株)ファミリータクシー	11	27	26		26		26	27	0.0370	0.1392	3
102	(有)山岡興産	15	15	15		15		15	15	0.0000	0.1762	2
103	(有)高田交通	15	15	14		14		14	15	0.0667	0.1095	1
104	溝口交通(有)	15	15	14		13		13	15	0.1333	0.0429	0
105	(有)オーク	10	10	10		10		10	10	0.0000	0.1762	1
106	(有)アトム交通	10	10	10		10		10	10	0.0000	0.1762	1
107	(株)イケダ自動車	0	10	10		10		10	10	0.0000	0.1762	1
108	(株)セブン	0	10	10		10		10	10	0.0000	0.1762	1
109	サン岡タクシー(有)	11	11	10		10		10	11	0.0909	0.0853	0
京浜交通圏計		7608		7066	40	6866	28	6894	7743			450

(注)各社の基準車両数の最大値の合計7,743両を京浜交通圏の基準車両数とし、適正車両数の上限車両数6,379両との乖離率17.62%(小数第3位四捨五入)から各社の過去の削減率を差し引いた率を各社の削減率とする。

国自旅第411号
平成26年 1月24日

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長
(公印省略)

特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考 え方について

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等の一部を改正する法律（平成25年法律第83号。以下「改正法」という。）の施行に伴い、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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）第8条の規定により組織される特定地域及び準特定地域の協議会について、その設置及び運営並びにそこでの合意が円滑に図れるよう（別紙）のとおり「特定地域及び準特定地域の協議会の設置及び運営に関するガイドライン」を作成したので、関係者とも連携を図りつつ、特定地域及び準特定地域の協議会の制度を活用して一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条第1項に規定する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が効果的に推進されるよう遺漏なきを期されたい。

また、当該ガイドラインでは、特定地域及び準特定地域の協議会の設置を円滑に促進する等の観点から、（別添）のとおり「協議会設置要綱（モデル要綱）」を提示することとしたので、特定地域及び準特定地域の協議会の運用の参考にされたい。

なお、本件については、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会会長及び一般社団法人全国個人タクシー協会会長あて、別添のとおり通知したので申し添える。

特定地域及び準特定地域の協議会の設置及び運営に関するガイドライン

I. 準特定地域における協議会

1. 協議会の目的

準特定地域の協議会（以下「準特定地域協議会」という。）は、準特定地域計画の作成、当該準特定地域計画の実施に係る連絡調整、その他当該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に当たり必要となる事項の協議を行うために設置するものとする。準特定地域協議会は、準特定地域において一般乗用旅客自動車運送（法第2条第3項に規定する一般乗用旅客自動車運送。以下「タクシー」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ことは当然のこと、産業としての健全性、労働者の生活の確保、地域社会への貢献等の視点も含め、タクシーがすべての関係者にとって望ましい姿となるよう努めるものとする。

2. 準特定地域協議会の設置及び運営

- (1) 準特定地域協議会は、1つの準特定地域につき、1つ設置するものとする。
- (2) 準特定地域協議会の設立に当たっては、原則として、法第8条第1項に掲げる者が連携して設立準備会を立ち上げることとし、当該設立準備会が準特定地域協議会設立の主導的な役割を担うものとする（準特定地域の指定が地方公共団体の長の要請により行われた場合にあつては、当該地方公共団体の長は、積極的に設立準備会に参加することが望ましい。）。

なお、法第3条の2第1項の規定により準特定地域の指定を受けた際現に、改正前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（平成21年法律第64号、以下「旧法」という。）第3条第1項の規定により特定地域に指定されていた地域にあつては、原則として、旧法第8条第1項の規定により組織されている協議会（以下「旧協議会」という。）を設立準備会として活用するものとする。

また、法第3条の2第1項の規定により準特定地域の指定を受けた際現に、法第8条第3項の基準に適合する旧協議会にあつては、同条第1項の規定により組織された協議会としてみなす。

- (3) 準特定地域協議会は、設立時に設置要綱を定めるものとし、当該設置要綱の原案は設立準備会が作成するものとする。

なお、改正法附則第3条の規定によりみなされた協議会にあつては、設置要綱を見直しするものとする。

- (4) 設立準備会は、準特定地域協議会の設立前に、準特定地域協議会を設立する期日とともに準特定地域協議会を設立する旨を公表するものとする。適切な公表手段を有する者が設立準備会の構成員となっていない場合は、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）へ準特定地域協議会を設立する旨を報告し、地方運輸局長により公表するものとする。

なお、当該事項に限らず、協議会が公表を行うべき事項等については、同様の取扱いをすることは差し支えないものとする。

- (5) 準特定地域協議会設立時の手続は次に掲げる順によるものとする。

- ① 法第8条第1項に掲げる者に該当する構成員による設置要綱の承認
- ② 準特定地域協議会の役員の選出

- ③ ①②に掲げるもののほか、準特定地域協議会の運営に関して必要な事項の協議
- (6) 準特定地域協議会の会長は、準特定地域協議会の構成員の中から互選により選任するものとする。

なお、協議会の会長は、学識経験者をもって充てることを基本とし、協議会が別に合意する場合は、その合意によることも差し支えない。

- (7) 準特定地域協議会には、必要に応じ、設置要綱に定めることによって、その運営の事務に関して主導的な役割を担う事務局長その他の運営に必要な役員を置くことができる。
- (8) 準特定地域協議会の役員の任期は、準特定地域協議会の設置要綱に定めることができるものとする。
- (9) 準特定地域協議会は、準特定地域計画の作成後も、準特定地域に指定されている間は定期的を開催するものとする。
- (10) (9)に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、準特定地域協議会を開催することができるものとする。また、準特定地域協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求できるものとするが、準特定協議会の開催の是非は会長が決めるものとする。
- (11) 準特定地域協議会を開催するに当たっては、原則として、開催予定日の45日前までにその旨を公表するものとする。
- (12) 準特定地域協議会は、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ものとする。

なお、委員の招集が困難である場合等にあつては、準特定地域協議会があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての構成員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決（以下に掲げるものに限る。）を行うことができるものとし、当該手続を行う場合にあつては、I. 2. (11)の規定について「45日前」とあるのは「10日前」と、I. 4. (6)の規定について「30日前」とあるのは「3日前」と読み替えるものとする。

① 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施行規則（平成21年国土交通省令第58号。以下「施行規則」という。）第10条の2第1項に規定する意見の提出に関する事項

② 施行規則第10条の6第1項に規定する意見の提出に関する事項

- (13) 準特定地域協議会における協議を円滑なものとするため、地方運輸局長は、準特定地域協議会に対して、準特定地域におけるタクシー事業の現状、問題点等を提示するものとし、特に現状を説明する際には、当該準特定地域において適正と考えられる車両数を示すものとする。

なお、地方運輸局長は、運営のために必要な支援を適時適切に行うものとする。

- (14) 準特定地域協議会において協議をするに当たっては、法第8条第1項及び第2項に掲げる各区分ごとの構成員の意見を十分に斟酌することが重要であること、また、円滑な協議の運営を確保する観点から、I. 4. (1) ②及び③の区分に掲げる構成員とそれ以外の区分に掲げる構成員の割合が著しく不均衡とならないよう各区分ごとにおける構成員の発言のあり方等のルールを策定するものとする。

3. 準特定地域協議会の協議を行うに当たっての具体的な指針

準特定地域協議会においては、次の(1)～(3)に掲げる事項について、それぞれ

に定める事項に留意しつつ、具体的に実施するものとする。

(1) 準特定地域計画の作成

準特定地域計画は、準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及び活性化に向けた地域の総合的な取組を定めるものであり、準特定地域協議会は、準特定地域協議会の設置後直ちに準特定地域計画の作成に着手するものとする。準特定地域計画の作成に当たっては、基本方針に定められた準特定地域計画に関する事項に十分留意するものとする。

(2) 準特定地域計画の実施に係る連絡調整

- ① 準特定地域協議会は、準特定地域計画に定められた事項の円滑な実施のために必要な場合には、当該事業の関係者の連絡調整の場を設けるよう努めるものとする。
- ② 準特定地域協議会は、準特定地域計画の目標を達成するために必要があると認めるときは、その議決を経て、当該準特定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し、必要な協力を要請できるものとする。

(3) 準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関し必要な協議

準特定地域協議会は、地域の実情に応じて、当該準特定地域協議会の存する準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関し必要となる事項を協議するものとする。

4. 準特定地域協議会の構成員

(1) 法第8条第1項及び第2項に掲げる者は、それぞれ次に定めるとおりとする。

- ① 関係地方公共団体の長 準特定地域協議会が設置される準特定地域を管轄する地方公共団体の長であって、地域公共交通としてのタクシーの役割・あり方等に関心を持ち、タクシーを地域公共交通として積極的に活用していく意欲等を示した地方公共団体の長
- ② 一般乗用旅客自動車運送事業者等 法第5条に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者等
- ③ 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 準特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者（法第2条第2項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者。以下「タクシー事業」という。）が雇用するタクシー事業の事業用自動車（法第2条第9項に規定する事業用自動車。以下「タクシー車両」という。）の運転者（以下「タクシー運転者」という。）が組合員となっている労働組合等のタクシー運転者の組織する団体（以下「労働組合等」という。）
- ④ 地域住民 例えば自治会、商工会等の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（地域の実情に精通している地方公共団体が推薦する団体又は組織の代表者が望ましい。）
- ⑤ 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 鉄道事業者・一般乗合旅客自動車運送事業者等の他の公共交通事業者、ホテル等の宿泊施設管理者等
- ⑥ 学識経験を有する者 大学教授等の学識経験者
- ⑦ その他協議会が必要と認める者 タクシー事業の適正化及び活性化を推進する上で必要と認められる者（例えば、準特定地域協議会の協議事項に係る行政機関（特に、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には協議会が設置される準特定地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該準特定地域を管轄する都道府県公安委員会）及び観光協会等

- (2) 準特定地域協議会は、法第8条第1項に掲げる者が任意に加入し、又は脱退することができ、かつ、同条第2項により構成員として加えた者が任意に脱退することができるものとする。
- (3) 法第8条第1項に掲げる者については、準特定地域において該当する者が存在しない場合を除き、必ず1者は準特定地域協議会に参加していなければならないものとする。
- (4) 準特定地域協議会の構成員については、地域の実情を踏まえて、準特定地域協議会におけるタクシー事業の適正化及び活性化を効果的に推進するものとなるよう十分留意するものとする。特に、タクシー運転者の労働条件に関する取組について協議を行う場合には準特定地域協議会が設置される準特定地域を管轄する都道府県労働局又は労働基準監督署、タクシー車両による交通問題に関する協議を行う場合には当該準特定地域を管轄する都道府県公安委員会など、関係行政機関を積極的に構成員として加えるものとする。
- (5) 準特定地域協議会設立後の準特定地域協議会の構成員の変更は、設置要綱の変更を必要とせず、準特定地域協議会会長等（設置要綱に事務局長又は役員を定める場合においては、事務局長又はその役員。以下同じ。）が把握するものとする。
- (6) 準特定地域協議会からの脱退又は準特定地域協議会協議会への加入をしようとする者は、随時、特定地域協議会会長等に申し出るものとする。

ただし、I. 2. (11) に基づき協議会の開催の公表があった場合にあっては、協議会開催予定日の30日前までに申し出があった者について、当該協議会の構成員として参画できるものとする。
- (7) 原則として、準特定地域協議会の構成員となっているタクシー事業者は、自らの意思により、自らが所属する団体（以下「タクシー協会等」という。）に準特定地域協議会における議決権の行使を委任できるものとし、当該委任を受けたタクシー協会等がタクシー事業者に代わって準特定地域協議会に参加できるものとする。

5. 準特定地域協議会の合意形成

- (1) 設立準備会は、準特定地域協議会の設置要綱の原案を作成し、準特定地域協議会の設立時に法第8条第1項に掲げる者に該当する構成員の承認を得るものとする。承認の方法は、準特定地域協議会運営の公平性と準特定地域協議会の構成員の多様性を損なわないことに留意する観点から以下の方法によるものとする。
 - ① 関係地方公共団体の長が全て承認すること。
 - ② 設置要綱を承認するタクシー事業者が準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、準特定地域協議会の構成員であるタクシー事業者が当該準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。
 - ③ 設置要綱を承認す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準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、準特定地域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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が承認すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が承認すること。
- (2) 準特定地域協議会における議題ごとの議決方法は、準特定地域協議会の設置要綱に定めるものとする。
- (3) 設置要綱の変更の方法は、当該設置要綱に定める方法によるものとする。
- (4) 設置要綱に定める準特定地域協議会の議決方法は、(1)を参考にしつつ、準特定地

域協議会運営の公平性と準特定地域協議会の構成員の多様性を損なわないことに十分留意するものとする。

- (5) 準特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を効果的かつ円滑に推進するため、準特定地域協議会の議決は限りなく全会一致に近い形で行われることが望ましく、そのための調整が積極的に行われるものとする。
- (6) 準特定地域計画の作成に当たっては、法第9条第4項の規定により、その作成に係る合意をした準特定地域協議会の構成員であるタクシー事業者が準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、当該準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ものでなければならないことに留意するものとする。

II. 特定地域における協議会

1. 協議会の目的

特定地域の協議会（以下「特定地域協議会」という。）は、特定地域計画の作成、当該特定地域計画の実施に係る連絡調整、その他当該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に当たり必要となる取組の協議を行うために設置するものとする。特定地域協議会は、特定地域において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るようにすることは当然のこと、産業としての健全性、労働者の生活の確保、地域社会への貢献等の視点も含め、タクシーがすべての関係者にとって望ましい姿となるよう努めるものとする。

2. 特定地域協議会の設置及び運営

- (1) 特定地域協議会は、1つの特定地域につき、1つ設置するものとする。
- (2) 当該地域が法第3条第1項の規定により特定地域に指定された時点をもって、準特定地域協議会を法第8条第1項の規定により組織された特定地域協議会としてみなす。
- (3) 特定地域協議会は、準特定協議会において定めた設置要綱が特定地域協議会の設置要綱として適正なものか見直しを行うものとし、見直しに当たっては、特に以下の点に留意するものとする。
 - ① 協議会における実施事項（協議事項の見直し）
 - ② 協議会の運営（議決方法の見直し等）
- (4) I. 2. (6)～(14)（(12) ①を除く）までの規定について、「準特定地域協議会」とあるのは「特定地域協議会」と、「準特定地域計画」とあるのは「特定地域計画」と、「準特定地域」とあるのは、「特定地域」と読み替えて準用する。

3. 特定地域協議会の協議を行うに当たっての具体的な指針

特定地域協議会においては、次の(1)～(2)に掲げる事項について、それぞれ次に定める事項に留意しつつ、具体的に実施するものとする。

(1) 特定地域計画の作成

特定地域計画は、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及び活性化に向けた地域の総合的な取組や供給輸送力の削減を定めるものであり、特定地域協議会は、特定地域協議会の設置後直ちに特定地域計画の作成に着手するものとする。

なお、特定地域計画の作成に当たっては、基本方針に定められた特定地域計画に関する事項に留意するものとし、特に、削減すべきタクシー事業の供給輸送力及びその削減方法等の協議に当たっては、以下の点を十分に考慮するものとする。

- ① 地域の実情に応じて協議会の合意により定める保有車両数ごとのタクシー事業者の区分（大手事業者、中小事業者等）を設定し、当該区分や個人タクシー事業者の категорияに応じて、一律又は一律でない削減率による減車や営業方法の制限となるよう設定するものとする。

なお、一律でない削減率による減車や営業方法の制限の設定を行う場合にあっては、（別添1）の例示を参考とするものとする。

- ② 各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の設定に当たっては、各タクシー事業者における旧法の施行の日（平成21年10月1日）以降に実施した減車及び休車の実績を勘案するものとする。

なお、特定地域協議会の判断において、旧法の施行の日以前に実施した減車の実績を含め設定することも差し支えないものとする。

- ③ 減車による供給輸送力の削減の設定に当たっては、「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の推進のために監督上必要となる措置等の実施について（平成26年1月24日付け国自旅第406号）」Ⅱ. 3.（1）②に定める最低車両数を下回ることがないよう考慮するものとし、最低車両数を下回る場合には、営業方法の制限による供給輸送力の削減とするものとする。

- ④ 営業方法の制限による供給輸送力削減率の算定方法については、「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に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて（平成26年1月24日付け国自旅第410号）」を参考として、定めるものとする。

なお、各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力を協議する際においては、特定の曜日等に偏ることにより、利用者利便を損なうことがないよう留意するものとする。

- （2）Ⅰ. 3.（2）及び（3）の規定について、「準特定地域計画」とあるのは「特定地域計画」と、「準特定地域協議会」とあるのは「特定地域協議会」と、「準特定地域」とあるのは「特定地域」と読み替えて準用する。

4. 特定地域協議会の構成員

Ⅰ. 4の規定について、「準特定地域協議会」とあるのは「特定地域協議会」と、「準特定地域」とあるのは「特定地域」と読み替えて準用する。

5. 特定地域協議会の合意形成

- （1）特定地域協議会における議題ごとの議決方法は、特定地域協議会の設置要綱に定めるものとする。
- （2）設置要綱の変更の方法は、当該設置要綱に定める方法によるものとする。
- （3）特定地域協議会の議決の方法は、次の①及び②を参考にしつつ、特定地域協議会運営の公平と特定地域協議会の構成員の多様性を損なわないよう十分に留意するものとする。

- ① 設置要綱の合意に関する議決

- i) 地方公共団体の長の全てが合意すること。

- ii) 合意す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、特定地域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。

- iii) 合意す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。

iv) 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。

v) 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。

vi) 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すること。

② 特定地域計画の合意に関する議決

i) II. 5. (3) ① i) 及び iii) から v) までの掲げる要件を満たしていること。

ii) 合意するタクシー事業者が特定地域内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台数の総台数の3分の2以上であること。

iii) II. 3. (1) ①において設定する区分ごとに、合意す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、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。

iv) 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。

v) 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。）の過半数が合意すること。

vi) 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち特定地域計画に定める活性化措置に係る事業の実施主体とされたものが合意すること。

(4) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を効果的かつ円滑に推進するため、特定地域協議会の議決は限りなく全会一致に近い形で行われることが望ましく、そのための調整が積極的に行われるものとする。

III. その他

1. 協議会は、準特定地域計画又は特定地域計画を作成するに当たっては、「特定地域計画の認可基準（平成26年1月24日付け国自旅第402号）2の認可方針に適合するものでないことに留意するものとする。

2. 協議会は、地域における関係者の負担軽減と協議会の運営の効率化、他の計画との整合性の確保を図るため、必要に応じ道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく地域公共交通会議又は運営協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく協議会等の地域の移動手段のあり方を協議する協議体との連携を行うものとする。

附 則

本通達は、平成26年1月27日から施行する。

(別添：準特定地域)

〇〇協議会設置要綱（モデル要綱）

制定平成〇〇年〇〇月〇〇日

(目的)

第1条 〇〇協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、△△（準特定地域）の関係者の自主的な取組を中心として、当該準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条に規定する一般乗用旅客自動車運送事業をいう。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準特定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。

5 この要綱において「バス事業者」とは、道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業を経営する者をいう。

(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) 準特定地域計画の作成

(2) 次に掲げる準特定地域計画の実施に係る連絡調整

① 準特定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 準特定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準特定地域計画の実施に係る連絡調整

(3) 準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

① 協議会の運営方法

② （地域の実情に応じて、必要となる事項を列記）

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とする（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（一般社団法人○○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、宿泊施設管理者等（○○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）

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分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、前項の(5)～(9)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協議会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は、会長等（事務局長又は役員を置く場合は事務局長又はその役員。以下同じ。）に申し出をするものとする。

ただし、第5条第11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、協議会の開催日の30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。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、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 会長の任期は○年とする。
- 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 協議会に事務局長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 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○年とする。
- 8 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 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) 役員を選出を議決する場合 第4条第1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 関係地方公共団体の長が全て合意すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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準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準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 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 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すること。
- (3) 準特定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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 準特定地域計画の作成に合意するタクシー事業者が準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、当該準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 準特定地域協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。
 - 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。）の過半数が合意すること。
 - ⑤ 法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち準特定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すること。
- (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 会長及び事務局長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準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。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、それ以外の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 10 協議会は、〇ヶ月ごとを目安として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めるものとする。
- 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45日前（地域の実情に応じて、必要となる日数を記入）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。

(第14項は必要に応じて記載する)

14 会長は、次に掲げる事項に限り、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の決議に代えることができる。

なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあっては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第12項中の「45日前」とあるのは「10日前」とする。

(1) 新規許可、営業区域の設定又は増車に係る意見聴取に関する意見書の提出の議決

(2) 公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の議決

(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。

(別添：特定地域)

〇〇協議会設置要綱（モデル要綱）

制定平成〇〇年〇〇月〇〇日

(目的)

第1条 〇〇協議会（以下「協議会」という。）は、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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）の規定に基づき、△△（特定地域）の関係者の合意に基づいて、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条に規定する一般乗用旅客自動車運送事業をいう。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特定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。

5 この要綱において「バス事業者」とは、道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業を経営する者をいう。

(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) 特定地域計画の作成

(2) 次に掲げる特定地域計画の実施に係る連絡調整

① 特定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 特定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特定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

① 協議会の運営方法

② (地域の実情に応じて、必要となる事項を列記)

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、次の区分にそれぞれ掲げる者とする（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（一般社団法人○○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、宿泊施設管理者等（○○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）

2 協議会は、前項の(1)～(4)の区分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、前項の(5)～(9)の区分に掲げる者が任意に脱退できるものとする。

3 協会へ加入又は協議会から脱退しようとする者は、会長等（事務局長又は役員を置く場合は、事務局長又はその役員。以下同じ。）に申し出をするものとする。

ただし、第5条第11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30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。

4 協議会の構成員の把握は会長等が行うものとし、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 会長の任期は○年とする。
- 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 協議会に事務局長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。
- 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○年とする。
- 8 各区分毎の構成員の発言時間の配分は、協議会の開催予定時間の15%を上限として会長が割り振るものとする。
- 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) 役員を選出を議決する場合 第4条1項(2)及び(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、その他の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、議決権の過半数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 関係地方公共団体の長が全て合意すること。
 - ② 設置要綱の変更について合意す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。
 - ③ 設置要綱の変更について合意す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。
 - ④ 労働組合等として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑤ 地域住民として参加している構成員の過半数が合意すること。
 - ⑥ 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すること。
- (3) 特定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 (2)①及び③から⑤までに掲げる要件を満たしていること。
 - ② 特定地域計画の作成に合意す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、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3分の2以上であること。
 - ③ タクシー事業者の区分ごとに、合意す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、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。
 - ④ 協議会の構成員である関係行政機関が全て合意すること。
 - ⑤ 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。）の過半数が合意すること。
 - ⑥ 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すること。
- (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 会長及び事務局長が合意すること。
 - ② 合意するタクシー事業者が準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準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計の過半数であること。
 - ③ ①及び②以外の構成員において、第4条第1項(3)に掲げる構成員はその区分毎に1個の議決権を、それ以外の構成員については各自1個の議決権を与えるものとし、過半数が合意すること。
- 10 前項(3)③に掲げるタクシー事業者の区分は、次のとおりとする。
- (1) 大手事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が〇両以上
 - (2) 中小事業者 特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計が〇両以

上

(3) 個人タクシー事業者

- 11 協議会は、〇ヶ月ごとを目安として開催することとする。
- 12 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めるものとする。
- 13 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45日前までにその旨を公表するものとする。
- 14 協議会は原則として公開とする。
(第15項は必要に応じて記載する)
- 15 会長は、公定幅運賃に係る意見聴取に関する意見書の提出について、やむを得ない事由により協議会を開催する余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を構成員に送付し、その意見の聴取及び賛否を確認し、その結果をもって協議会の議決に代えることができる。
なお、本規定に基づく取扱いを行う場合にあつては、第4条第3項中の「30日前」とあるのは「3日前」とし、第5条第13項中の「45日前」とあるのは「10日前」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。

公 示

特定地域計画の認可基準について

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（平成 21 年法律第 64 号・以下「法」という。）第 8 条の 2 に基づく特定地域計画を認可する際の認可基準を下記のとおり定めたので公示する。

平成 26 年 1 月 27 日

関東運輸局長 原 喜信

記

1 認可

- (1) 特定地域計画の認可申請書（法第 8 条の 2 第 4 項及び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施行規則（平成 21 年国土交通省令第 58 号。以下「施行規則」という。）第 3 条の 4 の規定により添付又は提出される書類を含む。）を審査し、申請に係る特定地域計画が下記 2 「認可方針」に適合していることを確認した上で認可を行うものとする。
- (2) (1) の認可をする場合、法第 8 条の 2 第 4 項及び施行規則第 3 条の 4 に規定するもののほか、その他必要な書類の提出を求めるものとする。
- (3) 認可を受けた特定地域計画（以下「認可特定地域計画」という。）の変更の認可に当たっては、認可特定地域計画の変更の認可申請書（施行規則第 3 条の 3 第 2 項及び第 3 項の規定により提出される書類を含む。）を審査し、申請に係る認可特定地域計画が下記 2 「認可方針」に適合していることを確認した上で変更の認可を行うものとする。

当該変更の認可をする場合については、(2) の規定を準用する。
- (4) (1) 及び(3) の審査に要する標準的な期間は、3 ヶ月とする。

2 認可方針

法第 8 条の 2 の規定を踏まえ、特定地域計画の認可方針を以下のとおりとする。

(1) 特定地域計画の認可の申請者

法第8条第1項の規定に基づく協議会（以下同じ。）であること。

(2) 特定地域計画に定める事項

① 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する基本的な方針

一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条第1項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業。以下「タクシー事業」という。）の公共交通機関としての役割や責務、当該特定地域におけるタクシー事業の現況及び取組みの方向性等、タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針が定められているものであること。

② 特定地域計画の目標

供給輸送力の削減の前提となる目標を記載するとともに、当該特定地域において生じている問題及びそれらの問題を解消等するための目標が定められているものであること。

③ 当該特定地域において削減すべきタクシー事業の供給輸送力

②の特定地域計画の目標に即し、当該特定地域内の営業所に配置される事業用自動車（法第2条第9項に規定する事業用自動車。以下同じ。）の総台数及び別途公示する当該特定地域において適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）、その他必要な書類等を勘案し、当該特定地域内の営業所に配置される事業用自動車の総台数が適正車両数の上限に至らない車両数又は概ね適正車両数の上限の車両数となるよう、当該特定地域において削減すべき供給輸送力（事業用自動車の減車又は営業方法の制限によるもの。以下同じ。）が定められているものであること。

④ 当該特定地域計画において行うべきタクシー事業の供給輸送力の削減の方法

当該特定地域において行う供給輸送力の削減の方法、実施時期が確実に遂行するため適切に定められているものであること。具体的には、当該特定地域において行う供給輸送力の削減の方法が実施可能なものであって、かつその実施時期が具体的な内容に照らし適切なものであることが確認できるものであること（⑥について同じ。）。

なお、営業方法の制限による供給輸送力の削減を行う場合にあっては、協議会の構成員による確認や事業者同士が相互に確認ができる体制の構築等について、具体的な方法が記載されていること。

また、実施時期については、逐次、事業用自動車の削減の状況の検証が行えるよう、短期（1年以内）、中期（指定期間内）等、極力詳細に設定するものとする（⑥について同じ。）。

- ⑤ 当該特定地域に営業所を有する各事業者（法第2条第2項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者。以下「タクシー事業者」という。）が行うべきタクシー事業の供給輸送力

③の当該特定地域において削減すべき供給輸送力のうち、当該特定地域内に営業所を有するタクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力、又は特定地域内の営業所に配置する事業用自動車の台数規模ごとに削減すべき供給輸送力が定められているものであること。

- ⑥ 当該特定地域内に営業所を有する各タクシー事業者が行うべきタクシー事業の供給輸送力の削減方法

④の当該特定地域において行う供給輸送力の削減の方法、実施時期のうち、当該特定地域内に営業所を有するタクシー事業者が各々行う供給輸送力の削減の方法、実施時期が定められているものであること。

- ⑦ その他当該特定地域における供給輸送力の削減に関し必要な事項

①のタクシー事業の適正化及び活性化に関する基本的な方針に即した事項が定められていること。

当該要件との適合性を判断するに当たり、タクシー事業の適正化及び活性化に関する基本的な方針に即しているかについては、特定地域計画の内容から総合的に判断するものとする。

(3) 特定地域計画に定めることができる活性化措置

当該特定地域におけるタクシー事業の活性化を推進するために行うもの、又はタクシー事業の譲渡又は譲受け及びタクシー事業者たる法人の合併又は分割等経営の合理化に資するものであること。

当該要件との適合性を判断するに当たっては、特定地域計画に定める活性化措置の内容が、輸送需要に対応した合理的な運営及び法令の遵守の確保並びに運送サービスの質の向上及び輸送需要の開拓を図り、タクシー事業の活性化に資する事業であることが説明されることをもって判断するものとする。

(4) 基本方針との整合性

特定地域計画に定める事項が、「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基本方針（平成21年国土交通省告示第1036号。以下「基本方針」という。）」に照らし適切なものであること。

特に、基本方針において、供給輸送力の削減の実施に当たり、地域公共交通としての機能を十分に発揮できる地域の需要に応じた適切な供給量とするために必要かつ最小限度の供給輸送力の削減を実施することが重要である旨が記述されていることから、特定地域計画に定める供給輸送力の削減の実施が、適正車両数の上限に至らない車両数又は概ね適正車両数の上限の車両数であって、

当該地域の需要に応じた適切な供給量となっていること等を確認することとする。

また、活性化措置を実施するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要である旨が記述されていることから、輸送需要に対応した合理的な運営、法令の遵守の確保、運送サービスの質の向上及び輸送需要の開拓、又はタクシー事業の譲渡・譲受及び合併・分割が設定されている場合には、活性化事業の効果を高めるのに有効であるかの観点から、地域のニーズ等に応じ、特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業が適切に設定されていること等を確認することとする。

なお、供給輸送力の削減の実施に当たっては、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等の一部を改正する法律（平成25年法律第8条第3号）附則第8条の規定に基づき、改正前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第13条第1項に規定する認定特定事業計画に基づいて行われたタクシー事業の供給輸送力の減少の実績が勘案され、当該特定地域におけるタクシー事業者間の適正かつ公平な供給輸送力の削減が設定されていることを確認することとする。

(5) 地域交通に関する計画との整合性

特定地域計画に定める事項が、都市計画法（昭和43年法律第100号）第4条第1項の都市計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の地域公共交通総合連携計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和22年法律第67号）第2条第4項の基本構想に即したものでなければならない。

当該要件との整合性を判断するに当たっては、法第8条の2第4項の規定に基づき添付する書面により、特定地域計画に定める内容が、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るものであって、地域公共交通の活性化及び再生に資する事業であることか判断することとする。

なお、法第8条の2第4項の規定に基づき添付する書面は、協議会会長の自署による宣誓書とする。

(6) 法第8条の2第5項第3号に定める要件との適合性

施行規則第3条の4第2号に規定する添付書類により、協議会が特定地域計画を作成した際に当該協議会の構成員として当該特定地域計画の作成に合意をしたタクシー事業者が当該特定地域計画に係る特定地域内の営業所に配置する事業用自動車の台数の合計を確認し、同条第3号に規定する添付書類により、当該特定地域計画に係る特定地域内の営業所に配置される事業用自動車の総台数を確認の上、前述の事業用自動車の台数の合計が、後述の事業用自動車の総

台数の3分の2以上であることを確認することとする。

(7) 独占禁止法との関係性

特定地域計画に定める供給輸送力及びその削減の方法が、供給過剰の状況を是正するために必要かつ最小限度の範囲内のものであって、特定のタクシー事業者に対し不当な差別的取扱いをするものでなく、かつ当該特定地域内のタクシー事業者間で、適正な競争が確保され、タクシーの利用者及び関連事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこと。

3 認可特定地域計画の変更命令等

認可特定地域計画が認可後の社会経済情勢の変化等により、2に掲げる認可方針うち(4)、(5)又は(7)に適合しないものとなった場合は、特定地域計画の認可を受けた協議会(以下「認可協議会」という。)に対し、当該認可特定地域計画の変更を行うよう命ずることとし、認可協議会が命令に従わないときは、その認可を取り消すこととする。

附 則

本公示は、平成26年1月27日以降処分するものから適用する。

公 示

事業者計画の認可基準について

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等の一部を改正する法律（平成21年法律第64号。以下「法」という。）第8条の7に基づく事業者計画の認可基準を下記のとおり定めたので公示する。

平成26年1月27日

関東運輸局長 原 喜信

記

1 認可

- (1) 事業者計画の認可申請書（法施行規則（平成21年国土交通省令第58号。以下「施行規則」という。）第3条の9第2項から第5項までの規定により添付又は提出される書類を含む。）を審査し、申請に係る事業者計画が下記2「認可方針」に適合していることを確認した上で認可を行うものとする。
- (2) (1)の認可をする場合、施行規則第3条の9第2項から第4項までに規定するもののほか、必要に応じ、登記事項証明書その他必要な書類の提出を求めるものとする。
- (3) 認可を受けた事業者計画（以下「認可事業者計画」という。）の変更の認可に当たっては、認可事業者計画の変更の認可申請書（施行規則第3条の10第2項に規定する添付書類及び施行規則第3条の10第3項の規定により準用する施行規則第3条の9第2項から第5項までの規定により添付又は提出される書類を含む。）を審査し、申請に係る認可事業者計画が下記2「認可方針」に適合していることを確認した上で変更の認可を行うものとする。

当該変更の認可をする場合については、(2)の規定を準用する。この場合において、(2)中「施行規則第3条の9第2項から第4項まで」とあるのは、「施行規則第3条の10第3項において準用する施行規則第3条の9第2項から第4項まで」と読み替えるものとする。
- (4) (1)及び(3)の審査に要する標準的な期間は、3ヶ月とする。

2 認可方針

法第8条の7の規定を踏まえ、事業者計画の認可基準を以下のとおりとする。

(1) 事業者計画の認可の申請者

- ① 法第8条第1項の規定に基づく協議会（以下「協議会」という。）が認可特定地域計画（法第8条の2に規定する認可特定地域計画をいう。以下同じ。）を作成した際に当該協議会の構成員として当該認可特定地域計画の作成に合意をした一般乗用旅客自動車運送事業者（以下「合意事業者」という。）であること。
- ② 活性化措置の実施主体として認可特定地域計画に定められた合意事業者であること。

(2) 事業者計画の認可の取得期限

合意事業者は、関東運輸局長が認可特定地域計画の内容等の公表後、6月以内に事業者計画を作成し、認可を受けること。

(3) 事業者計画に定める事項

- ① 各合意事業者が行う減車又は営業方法の制限により削減する一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条第1項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業。以下「タクシー事業」という。）の供給輸送力
- ② 各合意事業者が行うタクシー事業の供給輸送力の削減の方法
- ③ 各合意事業者が行う減車又は営業方法の制限により削減するタクシー事業の供給輸送力の削減の実施時期、事業用自動車の運転者（以下「タクシー運転者」という。）の労働条件、事業者計画の作成時及び実施後における事業用自動車（法第2条第9項に規定する事業用自動車をいう。以下「タクシー車両」という。）の数又は営業方法、その他各合意事業者が行うタクシー事業の供給輸送力の削減に関し必要な事項

なお、営業方法の制限による供給輸送力の削減を行う場合にあつては、作成時における営業方法及び実施後における営業方法のほか、その表示に関する事項

- ④ 認可特定地域計画において活性化措置の実施主体とされた合意事業者にあつては、当該活性化措置の内容、実施時期、実施に必要な資金の額及びその調達方法、活性化措置の効果その他施行規則第3条の7及び第3条の8に規定する事項

(4) 認可特定地域計画との整合性

事業者計画に定める事項が、認可特定地域計画に照らし適切なものであること。

特に、認可特定地域計画に定める削減すべき供給輸送力及びその削減の方法が、供給過剰の状況を是正するために必要かつ最小限度の範囲内のものであつて、特定の一般乗用旅客自動車運送事業者（法第2条第2項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者。以下「タクシー事業者」という。）に対し不当な差別的取扱いをするものでなく、かつ旅客の利益を不当に害することのないようにしなければならない旨が記述されていることから、供給輸送力の削減が必要以上に過大でないこと、保有車両数の規模により供給輸送力の削減を決めるなどして特定のタクシー事業者に偏っていないこと、多数の事業者が需要の多い曜日に偏った営業方法の制限を行わないことなどが具体的な内容に照らし、適切なものであることが確認できるものであること。

(5) 供給輸送力削減の确实遂行性

事業者計画に定める事項が認可特定地域計画に定める減車又は営業方法の制限によるタクシー車両の削減（以下「供給輸送力の削減」という。）を確実に遂行するため適切なものであること。

具体的には、事業者計画に定める供給輸送力の削減について、地域公共交通としての機能を十分に発揮でき、地域の需要に応じた適切な供給量とするため必要かつ最小限度の供給輸送力であって、減車による供給輸送力の削減、特定の曜日等の営業方法を制限することによる供給輸送力の削減について、施行規則第3条の7第3号又は第4号に定める事業者計画の作成時及び実施後におけるタクシー車両の数又は営業方法が具体的に定められ、かつ、その方法及び実施時期が具体的な内容に照らし適切なものであることが確認できるものであること。

なお、営業方法の制限による供給輸送力の削減を行う場合にあっては、協議会の構成員による確認や事業者同士が相互に確認ができる体制の構築及び営業方法の表示に関する事項について、具体的な方法が記載されていること。

また、実施時期については、短期（1年以内）、中期（特定地域の指定期間内）等、逐次、供給輸送力の削減の実施状況の検証が行えるものであることが確認できること。

(6) 道路運送法の基準との適合性

事業者計画に定める事項が道路運送法第15条第1項に規定する事業計画の変更の認可又は同法第36条第1項に規定するタクシー事業の譲渡又は譲受けの認可若しくは同条第2項に規定するタクシー事業者たる法人の合併又は分割の認可を要するものである場合は、その内容が同法第6条各号に掲げる基準に適合するものであること。

当該要件との適合性は「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）に係る認可申請等の審査基準について」に定める基準等、既存の関連する公示等に定める基準に適合することをもって判断するものとする。

(7) 活性化措置の确实遂行性

認可特定地域計画に定められた活性化措置を確実に遂行するため適切なものであって、認可特定地域計画に基づくタクシー事業の活性化、又はタクシー事業の譲渡又は譲受け及びタクシー事業者たる法人の合併又は分割を推進するためのものであること。なお、具体的には以下の①から③までに掲げる事項が確認できるものであること。

① 当該事業者計画に定める活性化措置の内容が輸送需要に対応した合理的な運営、法令の遵守の確保並びに運送サービスの質の向上及び輸送需要の開拓を図り、もってタクシー事業の活性化に資する事業であることを認可特定地域計画の内容から総合的に判断できるものであって、当該活性化措置に関連して実施される事業が実施可能であることが合理的に判断できるものであること。

また、施行規則第3条の8の規定に基づいて事業者計画に記載する「実施に伴う労務に関する事項」等により、事業者計画に定める譲渡又は譲受け及び合併又は分割の実施が、タクシー運転者の地位を不当に害し、又はその労働条件を不当

に変更することとならないこと等を確認することとする。

- ② 事業者計画に定める活性化措置の実施時期が具体的な内容に照らし適切なものであること。

なお、実施時期については、短期（１年以内）、中期（特定地域の指定期間内）等、逐次、供給輸送力の削減の実施状況の検証が行えるものであることが確認できること。

- ③ 事業者計画に定める活性化措置の実施に必要な資金の見積もり及びその調達方法が適切なものであること。

3 認可事業者計画の変更命令等

- (1) 合意事業者が正当な理由がなく、特定の曜日等の営業方法を制限することによる供給輸送力の削減を定めた事業者計画の認可を受けないときは、当該合意事業者に対し、事業者計画の認可を受けるべきことを命ずるものとする。
- (2) 事業者計画の認可を受けた合意事業者（以下「認可合意事業者」という。）が正当な理由がなく、認可事業者計画（法第8条の7第1項により認可を受けた事業者計画をいう。以下同じ。）に従って減車による供給輸送力の削減を行っていないと認めるときは、営業方法の制限のみによる供給輸送力の削減を定めたものに限り、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画の変更を行うよう命ずるものとする。
- (3) 認可合意事業者が正当な理由がなく、認可事業者計画に従って特定の曜日等の営業方法を制限することによる供給輸送力の削減を行っていないと認めるときは、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画に従って営業方法の制限による供給輸送力の削減を行うべきことを命ずるものとする。
- (4) 認可事業者計画に活性化事業が定められている場合であって、認可合意事業者が正当な理由がなく、当該認可事業者計画に従って活性化事業を実施していないと認めるときは、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画に従って活性化事業を実施すべきことを勧告するものとする。
- (5) 認可事業者計画の内容が、認可後の社会経済情勢の変化等により、上記2に掲げる認可方針に適合しないものとなったと認めるときは、営業方法の制限のみによる供給輸送力の削減を定めたものに限り、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画の変更を命ずるものとする。

附 則

本公示は、平成26年1月27日以降処分するものから適用する。

公 示

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に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて

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（平成21年法律第64号・以下「法」という。）に基づく営業方法の制限に関する供給輸送力の削減の算定方法の目安について、下記のとおり定めたので公示する。

平成26年1月27日

関東運輸局長 原 喜信

記

第1 営業方法の制限による一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条第1項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業。以下「タクシー事業」という。）の供給輸送力の削減の算定方法については、基本的には協議会の合意の下でその方法が取り決められるものであるが、当該算定方法の目安として、次の取扱いを設定することとする。

1. タクシー事業の供給輸送力の削減は、タクシー事業による減車によるもののほか、営業方法の制限により行われることとなる。

そのため、供給輸送力の削減率は、次のとおり減車率に営業方法制限率を加えることにより算定されることとなる。

供給輸送力削減率 = 減車率 + 営業方法制限率

供給輸送力削減率：減車及び営業方法の制限による供給輸送力の削減率
減 車 率：減車による供給輸送力の削減率
営業方法制限率：営業方法の制限による供給輸送力の削減率

2. 営業方法制限率の算定にあたっては、一般乗用旅客自動車運送事業者（法第2条第2項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者）ごとに、営業方法の制限の方法が異なる場合があり得ることから、次の方法により算定することとする。

（ア）全日（週7日）とも保有する全車両の20%を使用停止する場合

営業方法制限率 = 20%

（イ）日曜日に保有する全車両を使用停止する場合

営業方法制限率 = 日曜日収入率

(ウ) 火曜日に保有する全車両の30%を使用停止する場合

$$\text{営業方法制限率} = \text{火曜日収入率} \times 0.3$$

(エ) 水曜日に保有する全車両の20%を、木曜日に保有する全車両の40%を使用停止する場合

$$\text{営業方法制限率} = \text{水曜日収入率} \times 0.2 + \text{木曜日収入率} \times 0.4$$

曜日収入率：特定の曜日の収入額 / 1週間の収入額

〔曜日収入額は、各営業区域の営業実績等を踏まえて、協議会が関東運輸局長の助言を受けて各営業区域内で統一した割合を設定する。〕

3. 営業方法制限率の算定にあたっては、協議会の合意の下、上記2. 以外の方法により実施することもできることとする。

第2 特定地域において、地域指定後、指定解除までの間の全日、同一の車両について営業方法の制限を行う場合の取扱いは以下のとおりとする。

1. 当該車両については、道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「車両法」という。）に規定する抹消登録等（事業用自動車としての使用権原を消滅させる登録をいう。以下同じ。）を行うことができる。
2. 1. による抹消登録等を行った車両数を限度として、特定地域指定の解除後6ヶ月を経過するまでの間、車両法に規定する新規登録等（使用権原を発生させる登録をいう。以下同じ。）を行うことができる。
3. 2. による新規登録等は、ユニバーサルデザインタクシー（標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領（平成24年3月28日付け国自旅第192号）に基づき国土交通大臣の認定を受けたものをいう。）又は電気自動車（電気を動力源とし、かつ、動力源とする電気を外部から充電する機能を備えている自動車をいう。）のタクシー若しくは燃料電池自動車（電気を動力源とし、かつ、動力源とする電気を水素と酸素を化学反応させて作る自動車をいう。）のタクシー（以下「UD車両等」という。）に限り行うことができる。ただし、特定地域指定期間中に保有車両の一部をUD車両等以外の車両からUD車両等へ代替えた場合は、その車両数を限度としてUD車両等以外の車両とすることができる。
4. 1. による抹消登録等を行う場合は、法第8条の7に規定する事業者計画に2. による新規登録等を行う場合を除き、当該車両について減車する旨を記載しなければならない。

附 則（平成28年4月11日一部改正）

本公示は、平成28年4月11日から適用する。