

小田原交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（案）

制定：平成 22 年 月 日

（目的）

第1条 小田原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、小田原交通圏（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。）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

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24年9月30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、法第8条第2項に規定する構成員。

(1) 関東運輸局長又はその指名する者

(2) 関係地方公共団体の長

神奈川県知事又はその指名する者

市長又はその指名する者

市長又はその指名する者

市長又はその指名する者

市長又はその指名する者

(3) タクシー事業者等

社団法人神奈川県タクシー協会を代表する者

代表取締役

(4) 労働組合等

全神奈川ハイタク労働組合連絡会議を代表する者

(5) 地域住民

箱根小田原商工会議所会頭又はその指名する者

(6) その他協議会が必要と認める者

神奈川県警察本部交通部交通規制課長

神奈川県警察本部交通部駐車対策課長

神奈川労働局小田原労働基準監督署長

小田急電鉄株式会社

箱根観光協会会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会を開催するとともに、協議の場を総括する。

3 会長の任期は平成24年9月30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24年9月30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 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項に掲げる協議会の構成員のうちタクシー事業者等及び労働組合等は、それぞれ種別毎に1個の議決権を与え、法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成員のうち関係行政機関は、行政機関毎に1個の議決権を与え、その他の構成員については、各自1個の議決権を与えることとし、議決は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。

関東運輸局長又はその指名する者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又はその指名する者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。

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。

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。

地域計画に合意した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、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全て合意していること。

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。

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。

(4)(1)から(3)まで以外の議決を行う場合

(1)の議決方法を持って決することとする。

11 協議会は、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。

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となる事項は、会長が協議会に諮り定める。

【資料2】

第1回
小田原交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会

平成22年1月18日
小田原交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会事務局

・「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

1. 「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」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

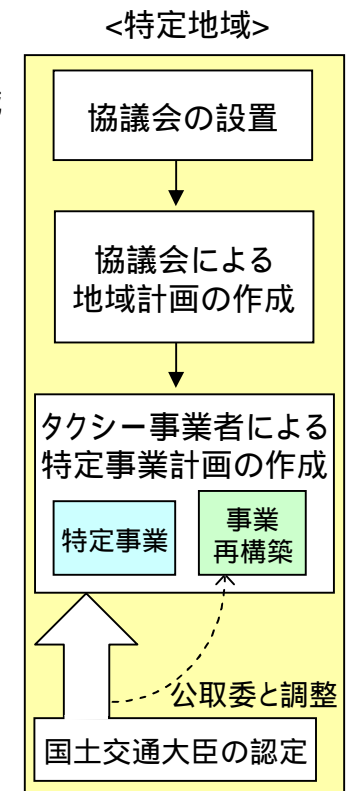
- 特定地域において、地域のタクシー事業の関係者は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる
- 地域計画で定めるべき事項: タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

特定事業計画の作成

- 特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、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、増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない



2. 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
- ・運転者の賃金等の労働条件悪化
- ・サービスの質の低下
- ・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：H18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」設置、署名運動等の実施 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

3. 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

4. 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・活性化を推進するうえ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み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、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、協議事項に係る関係行政機関(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点事項

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

. 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



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



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



個人タクシー

優秀適格者のみ許可され、高水準のサービスを提供するタクシー



2. タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等（特定地域）

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

- ・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(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
- ・運行記録計による速度等の記録義務付け

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

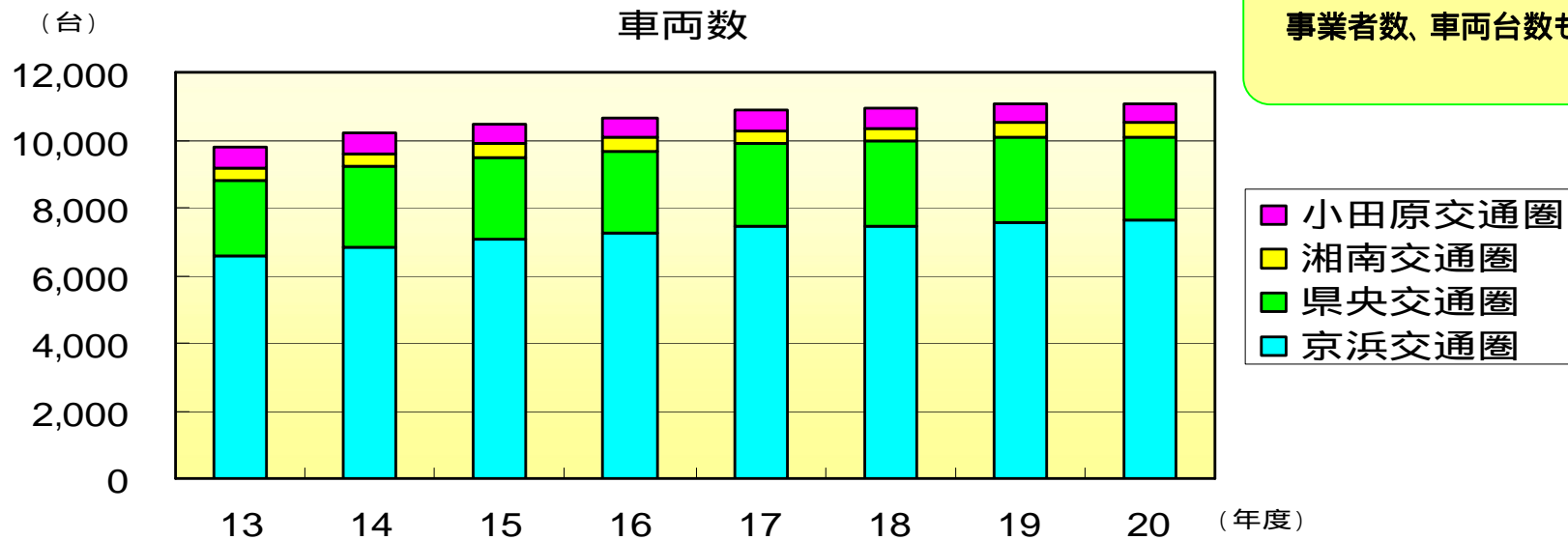
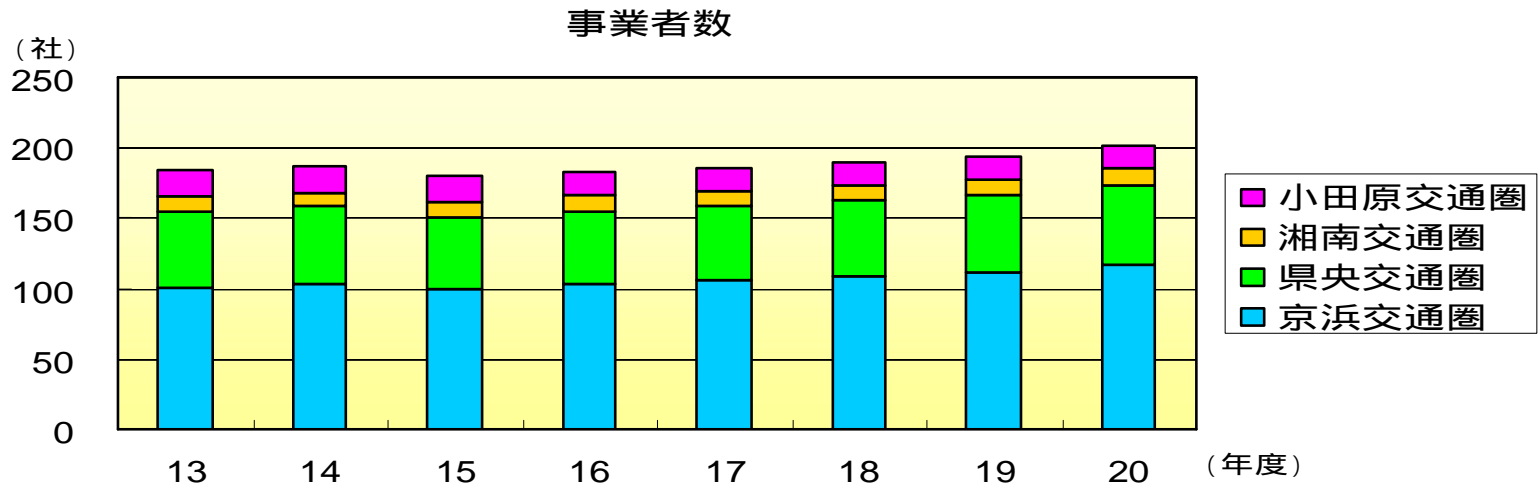
タクシー事業者は一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

東京地域・神奈川地域の一定地域(指定地域)では、認定講習を終了するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシーの運転者として乗務させてはならない。

. 神奈川のタクシー事業の現況

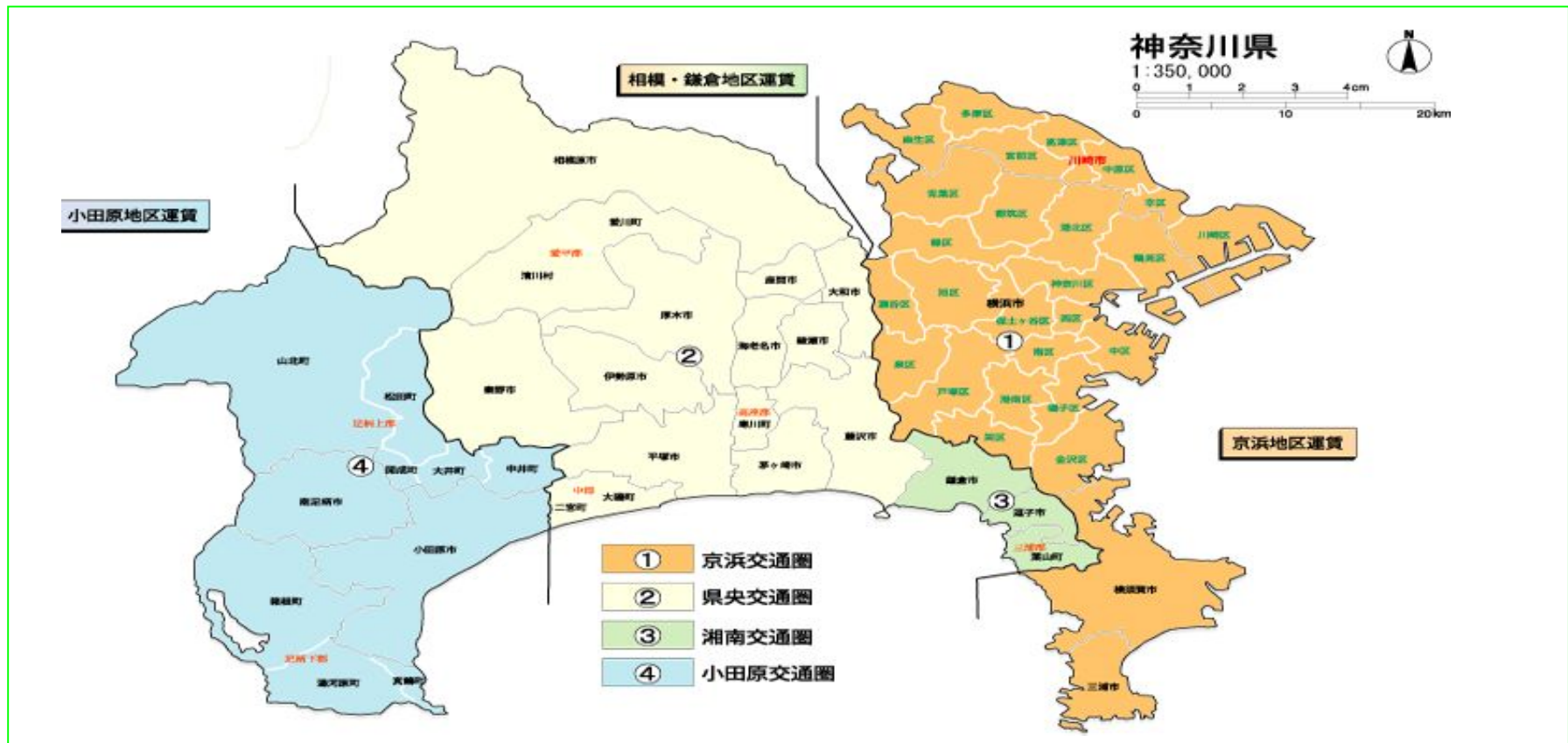
1. 神奈川のタクシー事業者数・車両数の推移



事業者数、車両台数も増加

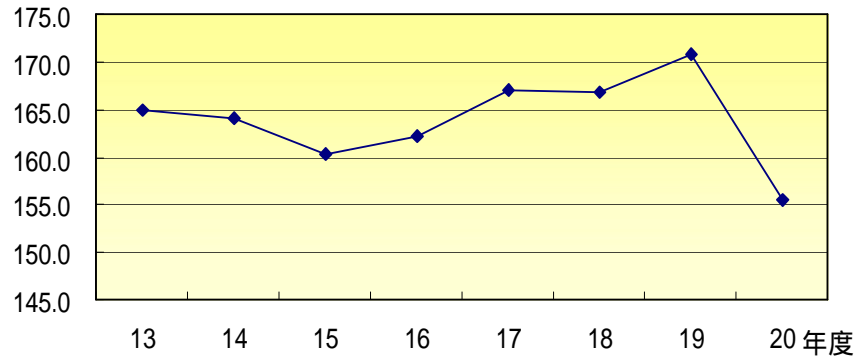
2. 小田原交通圏タクシー事業者数・車両数

	法人タクシー		個人タクシー	タクシー計
	事業者数	車両数		
平成21年9月末	16	565		565
平成14年3月末	19	606		606

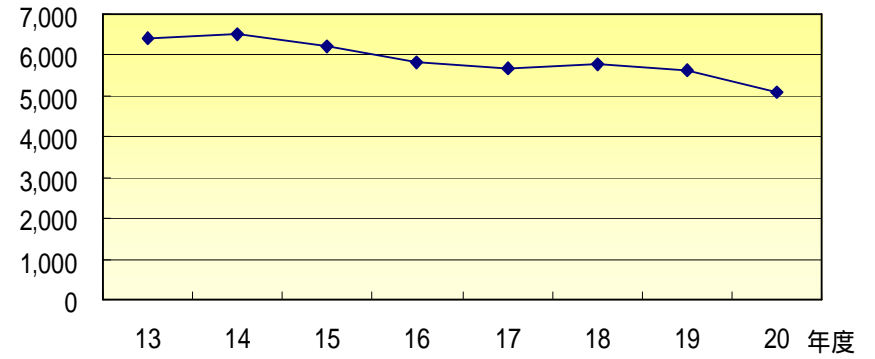


3. 小田原交通圏の法人タクシーの輸送実績の推移

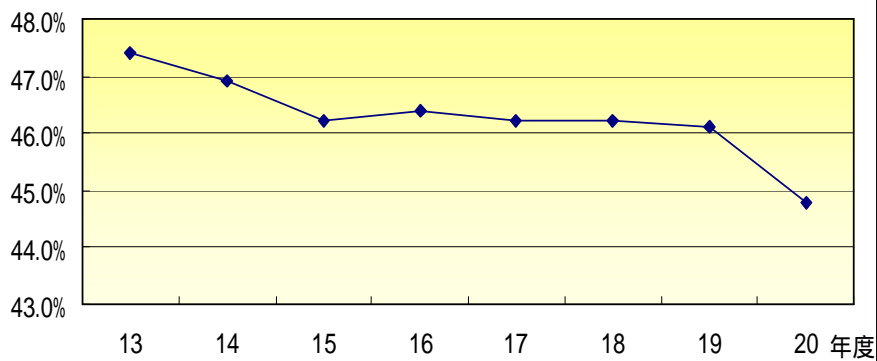
走行キロ(km) (1日あたり)



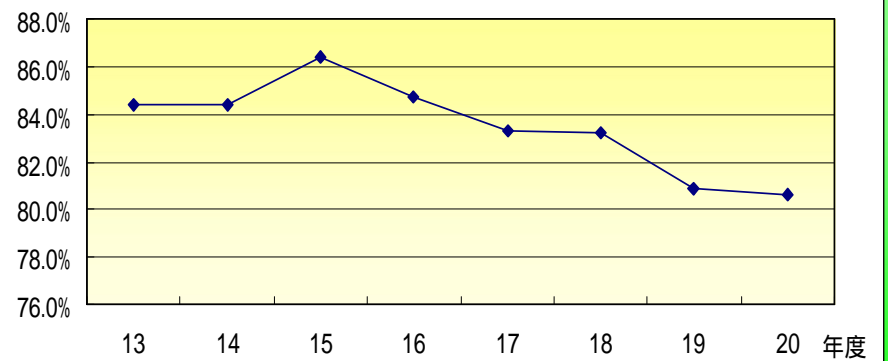
輸送人員数(千人)



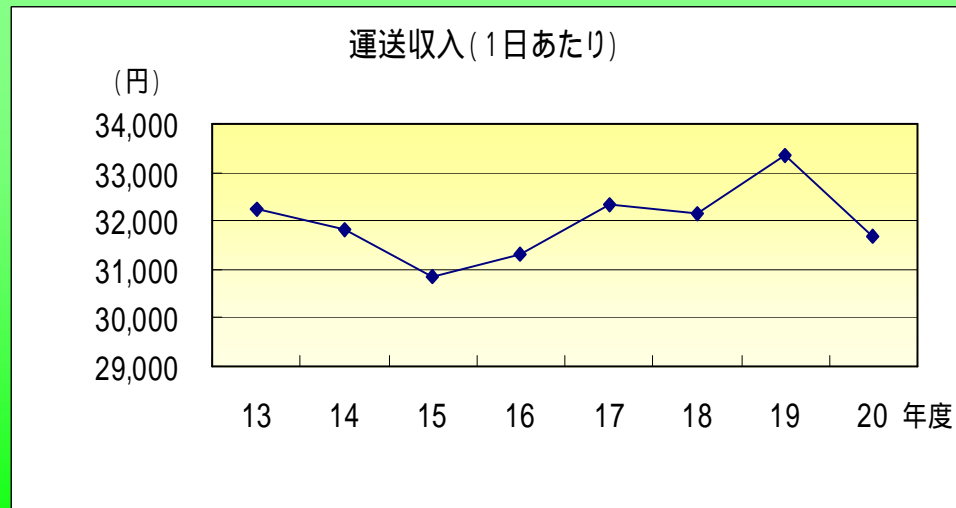
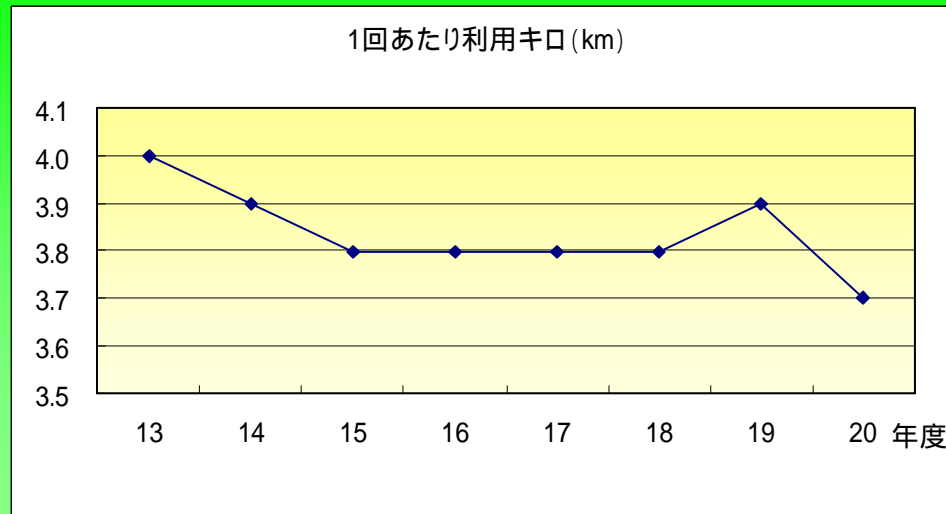
実車率(%)



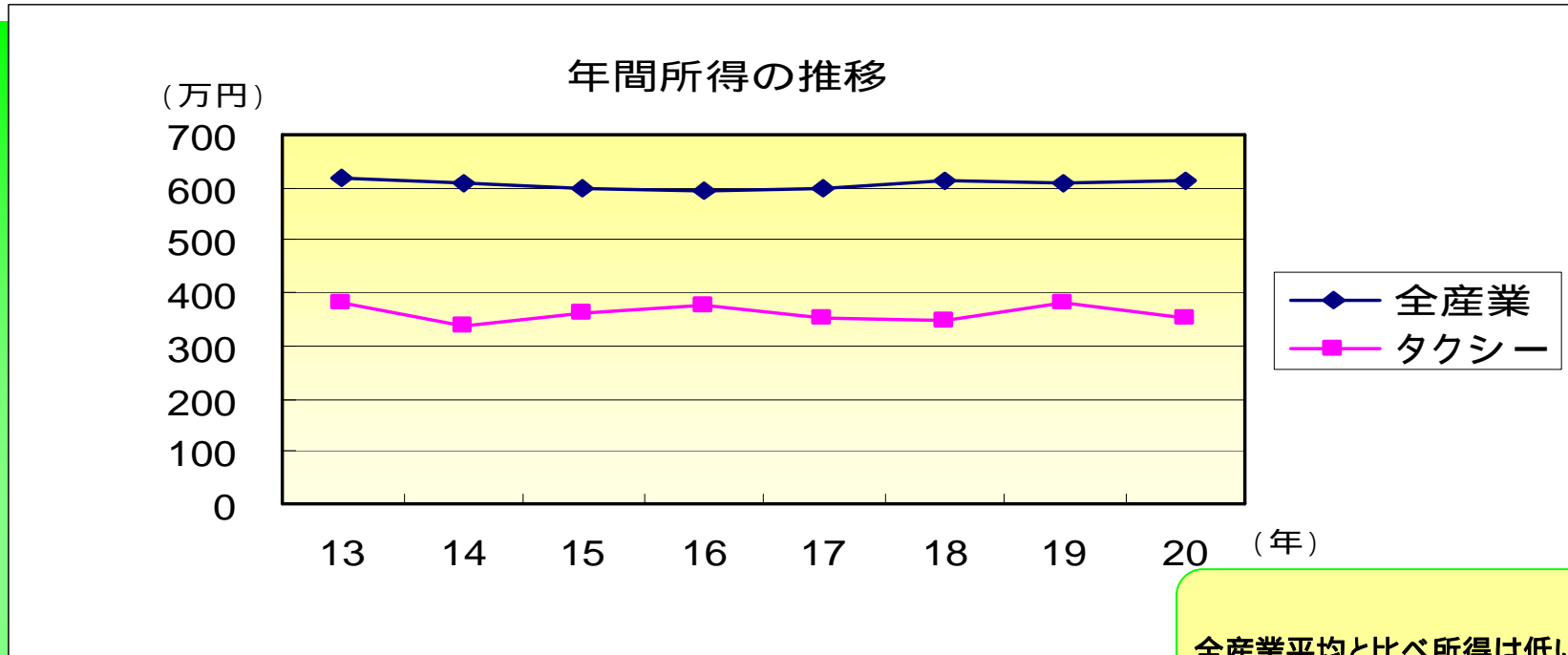
実働率(%)



3. 小田原交通圏の法人タクシーの輸送実績の推移



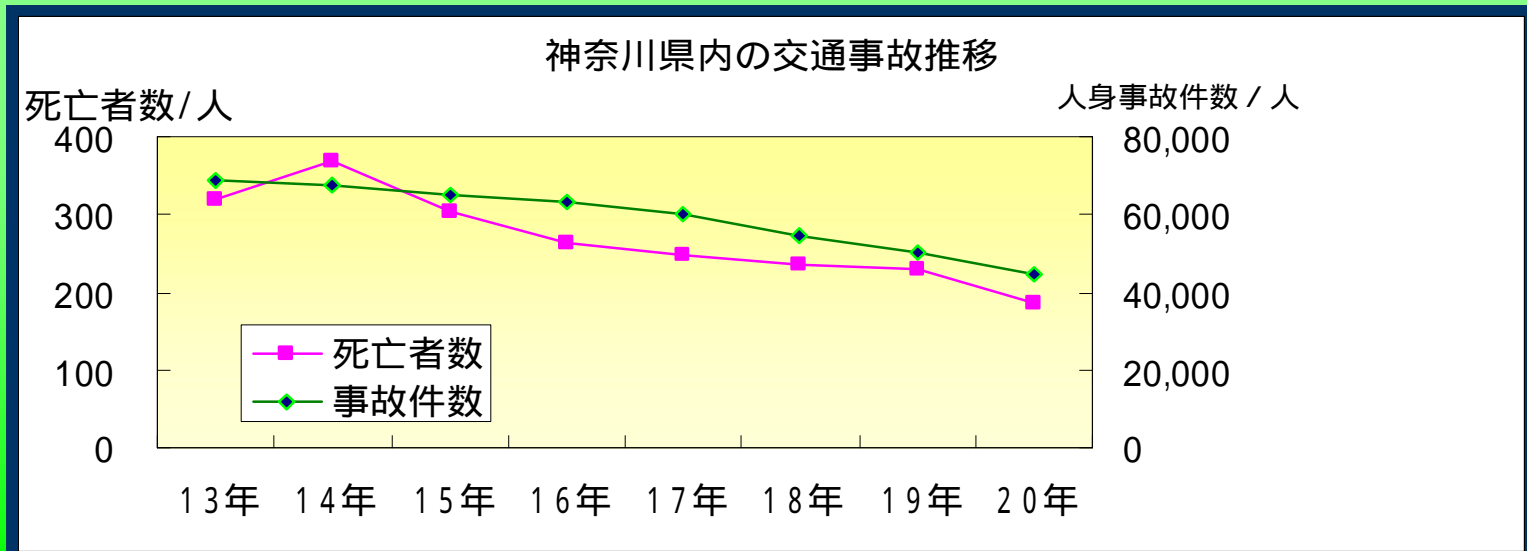
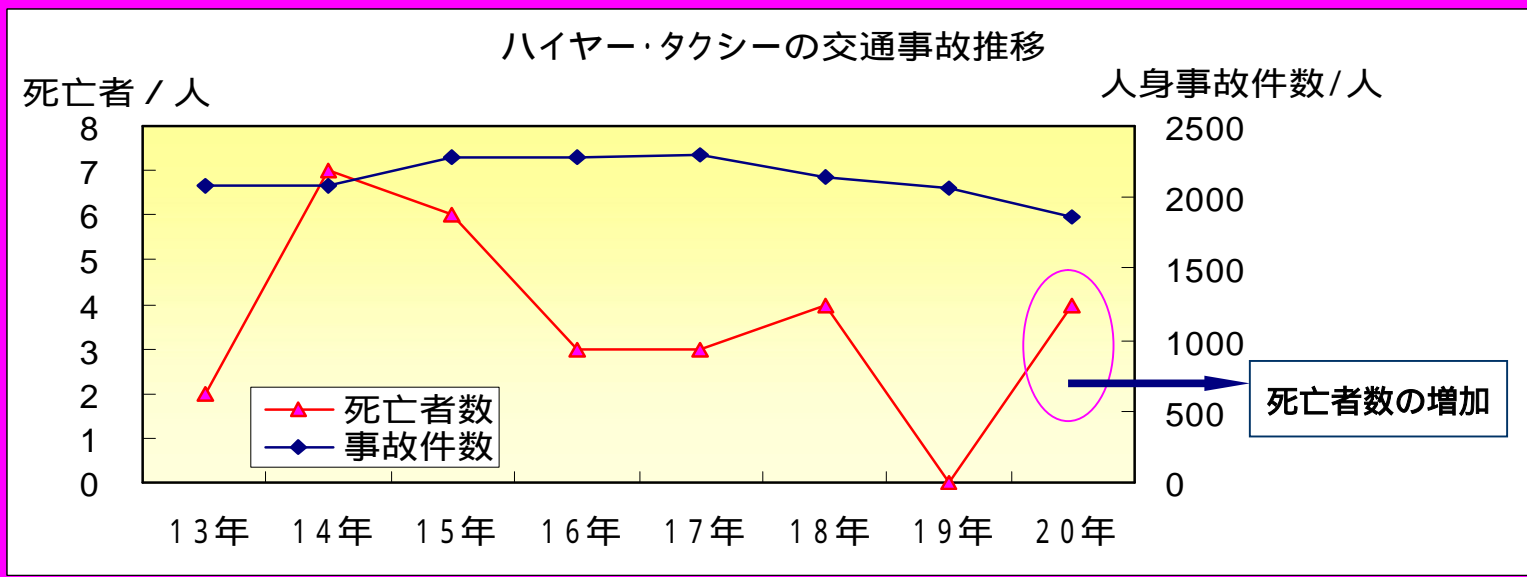
4. 神奈川県タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較



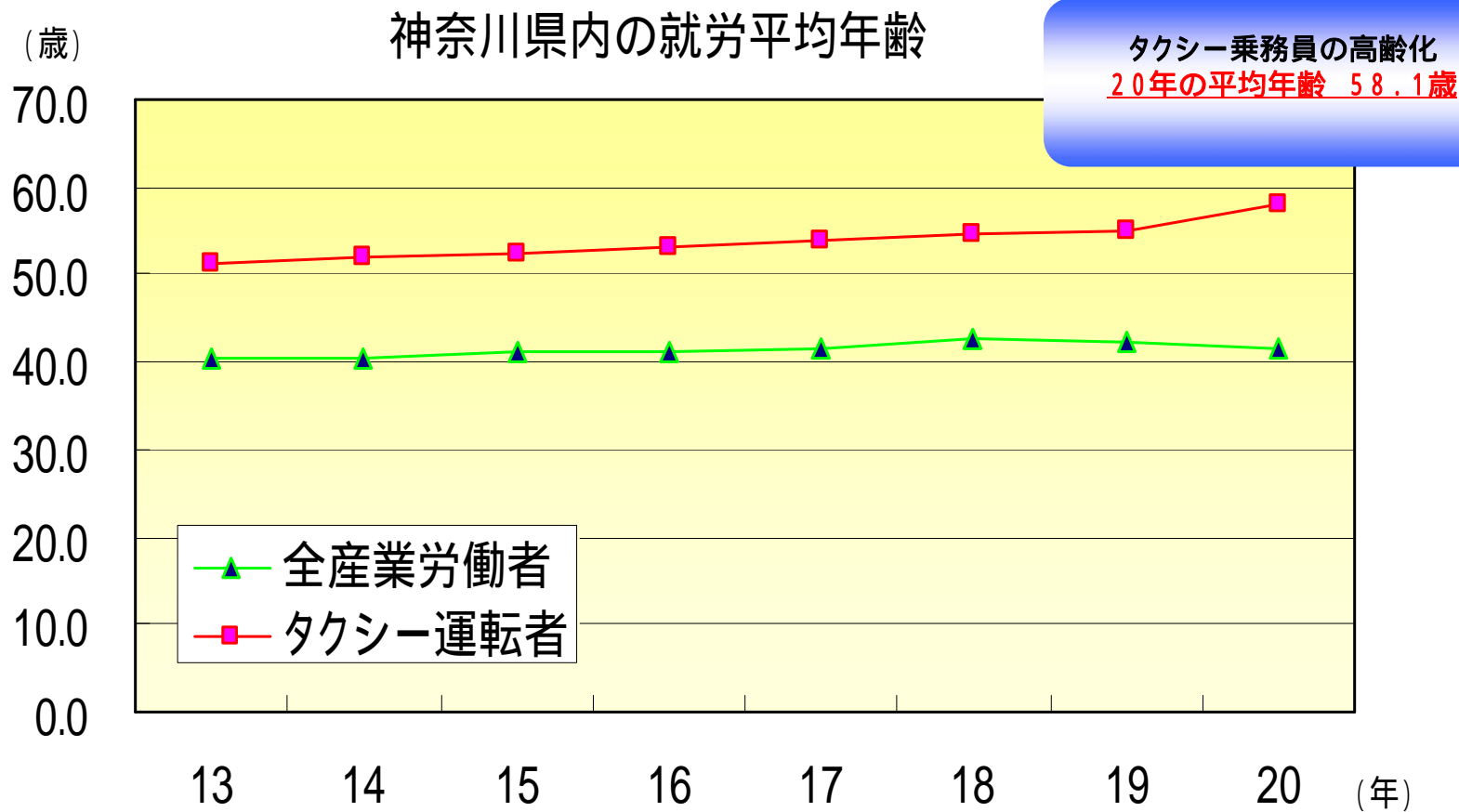
平成20年年間賃金水準、労働時間(男)

		賃金水準(万円)				月間労働時間
		月間給与	年間給与	年間賞与	平均年収	
神奈川県	全産業	40.69	488.28	124.55	612.83	181
	タクシー	27.46	329.52	24.70	354.22	193
	格差	13.23	158.76	99.85	258.61	12

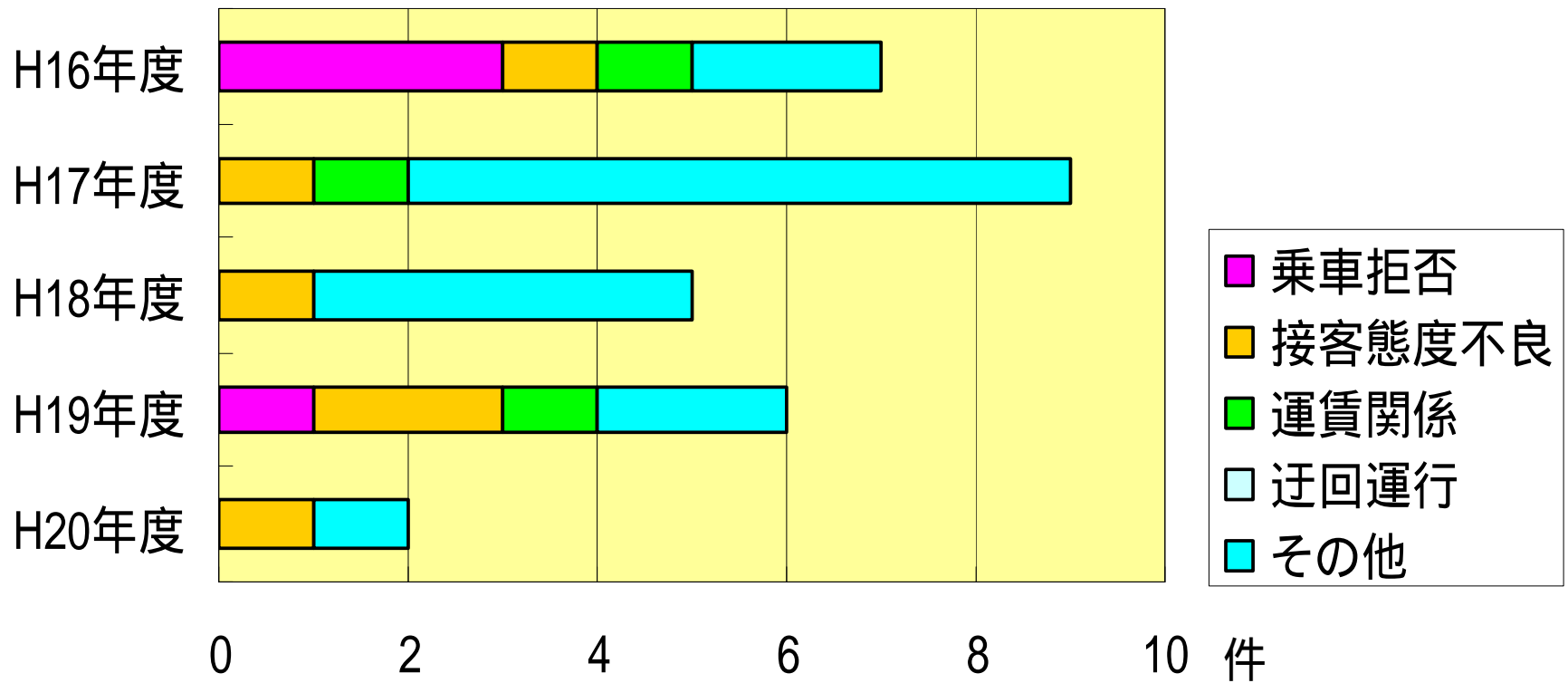
5. 県内の交通事故(人身事故)の推移



6. 神奈川県内のタクシー運転者と全産業労働者の平均年齢の推移



7. 小田原交通圏の苦情件数の推移



その他に含まれる内容は、交通マナー、喫煙マナーなど。

. 地域計画

1. 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情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組み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

2. 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・取組み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・取組み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実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

- (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、問い合わ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り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

特定特別監視地域における
タクシー事業構造改善計画
～小田原交通圏～

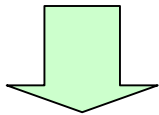
神奈川県タクシー協会

構造改善計画の背景と目的

背景

輸送需要の低迷による経営環境の悪化
・景気の低迷(実車率の減少)

需給バランスが崩れたことによる労働条件の悪化
・長時間労働



改善のための目的

目的

利用回復に向け
利用者ニーズに即したサービスの提供及び質の向上のための取組が必要
・様々な視点(利用者・事業者・運転者等)より計画を策定

利用者サービス改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項

タクシーサービスの充実・向上

- ・禁煙車の完全実施
- ・ニーズに即した観光タクシールートの検討
- ・企業、ホテル等とのチャーター契約の拡大
- ・救援、救急タクシーの拡大
- ・デジタルGPS - AVM車載機器搭載による計画配車
- ・各種クレジットカード対応車載機器の拡大
- ・福祉向上のため点字シール(社名・車番・電話番号)の表示
- ・福祉割引の促進
- ・社会的協力の継続(子供110番、SOS防犯タクシー、不法投棄通報タクシー等)

サービス向上のための研修

- ・運転者のマナー向上研修の充実
- ・高齢社会に対応するためのケア輸送サービス研修への参加要請

利用者への情報提供の充実

- ・協会及び事業者ホームページの拡大及び充実
- ・モニター制度の充実及び活用

乗り場の整備

- ・利用者利便向上のため計画的に上屋、ベンチ、乗り場案内板を整備

利用者サービス改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項

苦情処理体制の充実・整備

- ・苦情及び忘れ物への対応の充実
- ・タクシー車両内の掲示等の徹底

運行の効率化・環境対策等

- ・低公害車両への代替え等の促進
- ・デジタル無線による効率的な配車による空車運行の減少

安全対策

- ・全国交通安全運動等の啓発
- ・ドライブレコーダー導入の促進
- ・デジタルタコメーター等による安全運行管理の強化

運転者の労働条件の改善に関する事項

時間外労働の短縮

- ・運行管理の徹底
- ・シフト交番等の見直し

乗務員の安全及び健康確保の推進

- ・ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入推進
- ・健康診断項目の充実
- ・職場の福利厚生施設の充実

違法・不適切な経営の排除に関する事項

法令遵守のための情報提供、労務相談、指導助言の強化

悪質な運転者の排除

鉄道駅等の乗り場における指導の強化

その他必要と認められる事項

タクシー事業適正化推進懇談会の活用

子育て支援団体との協力体制の構築

自主的減車の検討

若年層等の新規登録運転者の積極的な採用による労働力の活性化

福祉輸送の促進

適正と考えられる小田原交通圏の車両数について

適正と考えられる車両数の算定について

需要量の算定

次式により推定。

需要量

= 平成20年度の総実車キロ × 20年度の総実車キロの対前年度比

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 ()

実働率については、「90%」、「平成13年度実績値(85%)」及び「80%」を適用してそれぞれ算出

「平成13年度実績値の実車率」を適用する理由

過去の需給調整時における「需要量に対して適正な車両数の算定」においては、「直近年度の実車率」の指標により算出していたところであるが、平成20年度実績値は輸送需給のバランスが崩れ、供給過剰と判断されるような1日1車当たりの営業収入等が極端に減少しており適当ではないと考えられる。

実働率「90%」を適用した場合・・・・・・・・・・・・・・・・算定結果 約450両

実働率「平成13年度実績値(85%)」を適用した場合・・算定結果 約450両

実働率「80%」を適用した場合・・・・・・・・・・・・・・・・算定結果 約500両

参 考

平成21年7月17日現在の車両数 575両

平成21年9月30日現在の車両数 565両