

## 埼玉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21年10月28日

改正平成21年11月19日

## （目的）

第1条 埼玉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、埼玉県県北交通圏（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。）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
  - ① 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 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、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、同条第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
  - ① 埼玉県知事又はその指名する者
  - ② 加須市長又はその指名する者
  - ③ 行田市長又はその指名する者
  - ④ 熊谷市長又はその指名する者
  - ⑤ 羽生市長又はその指名する者
  - ⑥ 深谷市長又はその指名する者
  - ⑦ 本庄市長又はその指名する者
  - ⑧ 上里町長又はその指名する者
  - ⑨ 寄居町長又はその指名する者
- (3) タクシー事業者等
  - ① 埼玉県タクシー協会 会長
  - ② 昭和タクシー株式会社 代表取締役
  - ③ 国際十王交通株式会社 取締役社長
  - ④ 本庄タクシー株式会社 代表取締役
- (4) 労働組合等
  - ① 全国自動車交通労働組合埼玉地方連合会を代表する者
  - ② 国際十王交通株式会社労働組合を代表する者
- (5) 地域住民
  - ① 熊谷商工会議所 専務理事
  - ② 本庄商工会議所 専務理事
  - ③ くまがやくらしの会 会長
- (6) その他協議会が必要と認める者
  - ① 埼玉労働局 労働基準部 監督課長
  - ② 埼玉県警察本部 交通部 交通規制課長
  - ③ 埼玉県警察本部 交通部 交通指導課長
  - ④ 東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 総務部 企画室副課長

(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24年9月30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項に掲げる協議会の構成員において、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個の議決権とし、法第8条2項に掲げる協議会の構成員においては、行政機関毎に1個の議決権とし、その他の構成員については各自1個の議決権を与える。合計18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。

- ① 関東運輸局埼玉運輸支局長が合意していること。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 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から⑥までに掲げる要件を満たしていること。

- ② 地域計画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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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、(1)の議決方法を持って決することとする。

- 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な事項は、会長が協議会に諮り定める。

# 東京交通新聞

2010年(平成22年)12月6日(月曜日)

## デジタル化で増収

### 埼玉の昭和タク 特措法に基づき2割減車

埼玉の東北交通圏で小規模タクシー事業者が20%減車を早期に実施した上に無線デジタル化を進め増収に結びつけ、乗務員の賃金にも反映させた事例がある。

タク特措法に基づき成果をあげた昭和タクシー(新井忠晴社長、行田市)に取り組み状況を聞いた。

てきたが地域指定以前の2009年3月に行田タクが2台減車、指定後の同7月に昭和タクが1台減車した。並行して今年3月に行田タクを吸収合併し、今年

6月に事業再構築で1台休車、今月も前倒しで1台休車した。合計5台の減・休車で現在は20台体制とし、削減率20%を達成した。

さらに無線デジタル化も特定事業計画に盛り込み、8月に実施した。

その結果、7月まで前年割れだった総売り上げが、8月から10月まで3カ月間で前年同月比6%増加し、

日車営収も平均13000円増えた。乗務員の給料も「1万円近く増えたようだ」と新井社長は語る。競合他社がないことから減車しやすい環境だが、実働率が50%と低かった旧行田タクから4台削減するなど効率化を優先させた。

「現在の増収は無線デジタル化によるもの。今後、事業再構築も含めた相乗効果が出てくるのではないかと」と同社長は期待を込める。

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案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

- 一 利用者のニーズに合致したサービスの提供が何よりも重要であることを関係者は認識し、需要拡大に向けたあらゆる施策を講じることを念頭に、利用者の選択性を高めるための方策、最新のIT技術を活用したサービス提供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗り場の整備等を、関係者の緊密な連携により推進すること。
- 二 タクシーが地域における公共交通機関として十分な機能を果たせるよう、運転者の労働条件の改善・向上、違法不適切な行為の排除等を効果的に進め、各地において迅速かつ有効な対策を講じること。そのために、特定地域については、その指定を適切に行うこと。
- 三 特定地域では、地域の需要に適合し、新規参入や増車による需要増が明らかに見込めるもの以外は、原則としてこれを認めないこと。また、特定地域に指定されなかった地域についても、特定特別監視地域への指定を検討する等供給過剰発生の未然防止に努めること。
- 四 協議会が策定する地域計画には、過度な運賃競争や労働条件改善・向上のための対策について記載されるよう基本方針に明記すること。
- 五 自主的、協調的な減車を促進する観点から、既存の補助制度の活用のほか、タクシー事業者及びその団体、関係地方公共団体等の関係者の要望を十分踏まえた支援制度の創設に努めること。
- 六 特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から、その経営状況を十分に確認する等の措置を講じること。

- 七 タクシー事業の健全な競争を図るため、同一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏まえつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討し、必要な措置を講じること。
- 八 道路運送法第九条の三第二項第一号の読替特例措置が講じられた趣旨と経過を勘案し、今後策定される運賃のガイドラインにおいては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、自動認可運賃の幅を縮小するとともに、下限割れ運賃の審査を厳格化する措置を講じること。
- 九 下限割れ運賃を採用する事業者には、人件費、一般管理費、走行距離等、必要な指標につき定期的に報告を求め、その事業運営につき適切なチェックを行うこと。また、運賃割引による低額運賃についても、ガイドラインに基づき、下限割れ運賃と同様のチェックを行うこと。
- 十 今後、新規参入事業者については、まず幅運賃内で一定期間事業を実施させる等の措置を講じること。
- 十一 今後の運賃改定においては、幅運賃内の運賃であっても、その後の改定の結果、当該運賃が下限割れとなれば、その時点で一年の有効期限が付されるよう措置すること。
- 十二 公正取引委員会は、国土交通省が行う下限割れ運賃審査をはじめ、タクシー運賃の不当競争防止策について助言を行うなど、必要な連携協力を図ること。また、特定事業計画認定時の協調減車に関する両者の調整については、対策の必要性を十分認識し、迅速かつ適切に行うこと。
- 十三 違法不適切な事業運営の排除をはじめ、悪質事業者の排除を強力に進めるため、監査体制の大幅な増強を図ること。
- 十四 利用者の安全を確保する観点からも、労働条件の悪化を防止するとともに、違法不適切な事業運営を排除するため、労働関係法令違反に対する処分の強化を図るとともに、監査指導体制の強化のため、走行距離制限の導入地域の拡大、デジタルタコグラフの義務化等について検討すること。

十五 国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

十六 特定地域におけるタクシー事業の適正化、活性化に対する地域の積極的な対応を促すため、地方公共団体への本法の趣旨の周知に努めること。



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案に  
対する附帯決議

平成二十一年六月十八日

参議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

- 一、利用者のニーズに合致したサービスの提供が何よりも重要であることを関係者は認識し、一層のサービスの改善と需要の拡大が図られるよう、タクシー事業の適正化及び活性化に努め、利用者の選択性を高めるための方策、最新のIT技術を活用したサービス提供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗り場の整備等を、関係者の緊密な連携により推進すること。
- 二、全国各地域におけるタクシーの供給過剰とそれに伴う違法不適切な事業運営、労働条件の悪化等の実情を踏まえ、その対策を迅速かつ効果的に行う観点から、特定地域の指定を適切に行うこと。  
また、特定地域では、新規参入や増車が需要増を喚起すると明らかに見込める場合を除き、原則としてこれを認めないこととするとともに、特定地域に指定されなかった地域についても、特定特別監視地域への指定を検討する等供給過剰発生の未然防止に努めること。
- 三、協議会が策定する地域計画には、過度な運賃競争の回避や労働条件改善・向上のための対策について記載されるよう基本方針に明記すること。  
また、協議会においては、地方運輸局は、かつて需給調整を実施していた際の手法等により、地域における適正車両数を算定し示すこと。

四、タクシーが地域における公共交通機関として十分な機能を果たし得るよう、タクシー事業者及びその団体、関係地方公共団体等の関係者の要望を十分踏まえた支援制度の活用・創設に努めること。

また、特定地域において協議会に参加しない事業者、減車等に協力しない事業者に対しては、その経営状況を十分に確認するなど、タクシー事業の適正化、活性化を推進する観点から必要な措置を講じること。

五、タクシー事業の健全な競争を図るため、同一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏まえつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討し、必要な措置を講じること。

六、今後策定される運賃のガイドラインにおいては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安全を確保するための適切な運賃水準が確保されるよう、自動認可運賃の幅の縮小、適切な運賃水準の趣旨を逸脱した下限割れ運賃等の防止に必要な措置を講じること。

七、労働条件の悪化防止、違法不適切な事業運営の排除、タクシー運賃の不当競争の防止、特定事業計画認定時の協調減車に関する迅速な調整等のため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化、労働関係法令違反に対する処分の強化等、必要な措置を講じること。

八、国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

九、運転者登録制度について、講習の充実等制度の適切かつ円滑な実施を図るとともに、これに必要な支援措置を講じること。

右決議する。

# 5. 車両台数と総需要量、総供給量、日車營收の推移 (原価計算対象事業者)

## ① 特別区・武三交通圏

参考資料 4

特別区・武三地区においては、総需要量(総実車キロ)は低迷が続いており、直近でも水面下での推移となっている。供給側をみると、3月末の特定事業計画認定を受けて減・休車が進んでいることから、総供給量(延べ実働車両数)については着実に減少している。

一方、日車營收をみると、7月以降、前年同月比でプラスに転じており、供給量の削減が日車營收を下支えしているとみられる。

