

甲府交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱

平成21年10月28日

(目的)

第1条 甲府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年度法律第64号。以下「法」という。)の規定に基づき、甲府交通圏(以下「特定地域」という。)の関係者の自主的な取組みを中心として、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、タクシー事業者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組織する団体をいう。
- 4 この要綱において、「労働組合」とは、タクシー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 協議会設立時の構成員は、以下(1)から(7)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)～(7)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

山梨県知事

甲府市長

甲斐市長

中央市長

昭和町長

(3) タクシー事業者等

山梨県タクシー協会 会長

株式会社舞鶴タクシー 代表取締役

山梨貸切自動車株式会社 代表取締役

武田名鉄交通株式会社 代表取締役

甲州第一交通株式会社 代表取締役

有限会社玉幡タクシー 代表取締役

有限会社豊富タクシー 代表取締役

(4) 労働組合

全国自動車交通労働組合総連山梨地方連合会を代表する者

全国自動車交通労働組合連合会山梨地方連合会を代表する者

(5) 地域住民の代表

齋藤伸右 (甲府市自治会連合会 会長)

天野七郎 (甲斐市自治会連合会 会長)

代永まつ子 (甲府市消費者協会 会長)

(6) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者

東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 甲府駅 駅長

(7) その他協議会が必要と認める者

山梨労働局長

山梨県警察本部長

社会福祉法人甲府市民生福祉会 春風寮事務長)

(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、協議会の議事運営を統括し、座長を務める。
 - 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 前条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はそれぞれ種別ごとに 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 15 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。
 - 関東運輸局長が合意していること。
 - 関係地方自治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。
 - 前条(6)及び(7)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) ~ 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。
 - 前条(7) 及び の構成員が合意していること。
 - 前条(6)及び(7) の過半数が合意していること。
 - ただし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)～(3)まで以外の議決を行う場合 (1)の議決方法をもって決することとする。

10 協議会は、地域計画策定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。

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

①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)

②特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

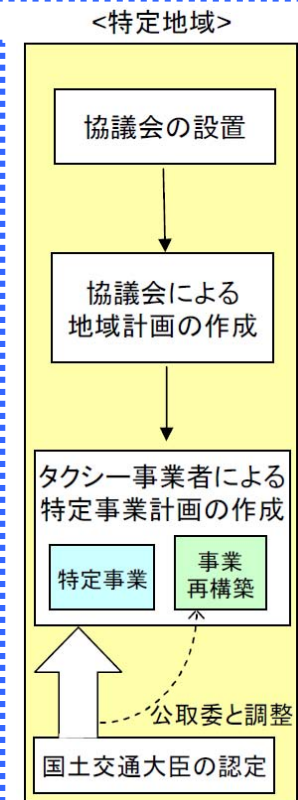
- 特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者(地域住民も含む)は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
地域計画で定めるべき事項:タクシー事業の適正化及び活性化推進に関する基本方針(地域計画の目標、目標達成のための事業等)

③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。

④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

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より

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。

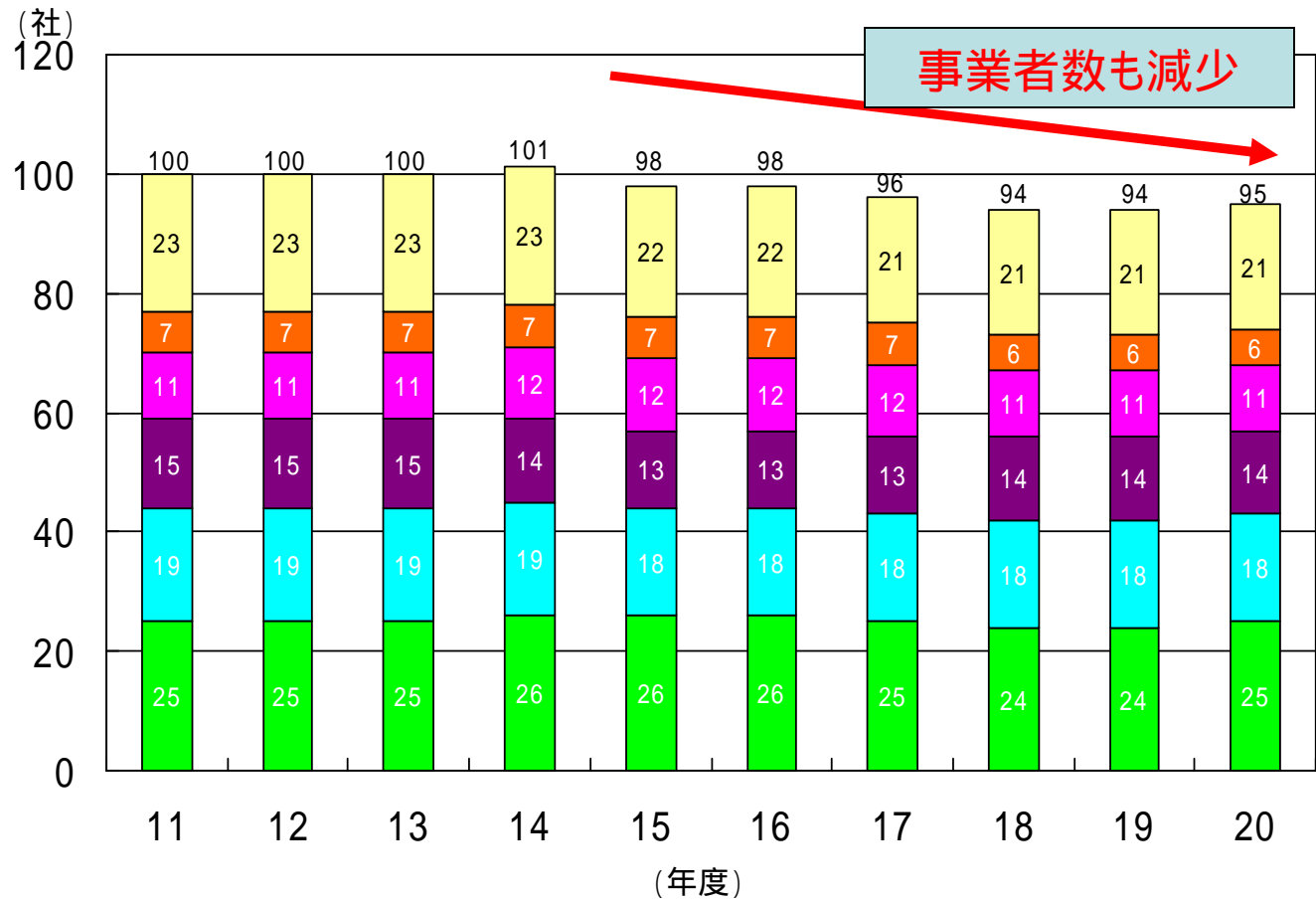
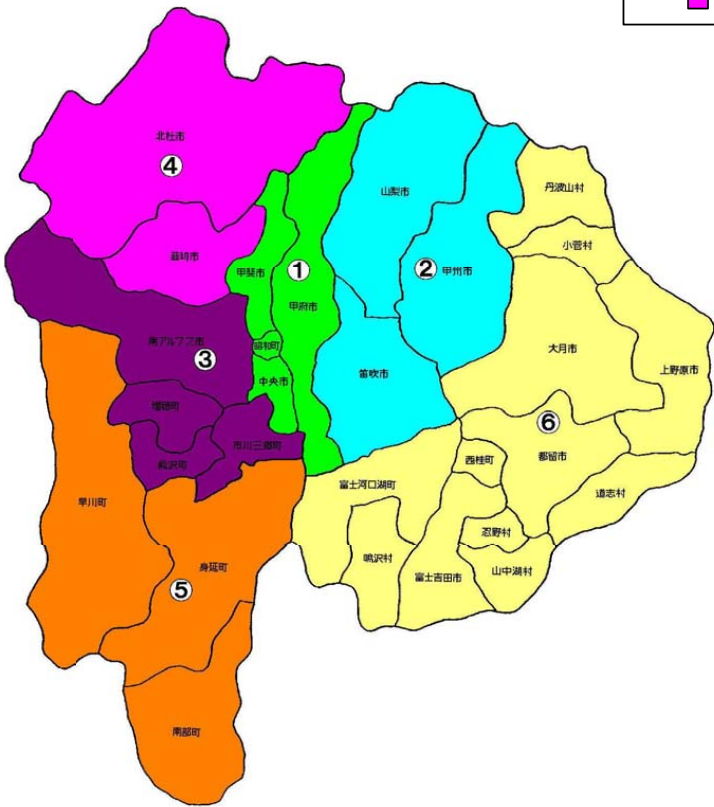
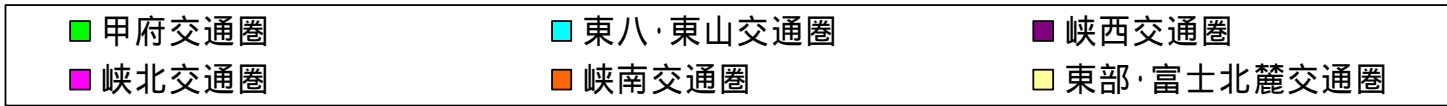
記載事項に関する留意事項

- 協議会運営の透明性・実効性等を確保する観点から、協議会における意思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。

山梨県におけるタクシー事業の現状について

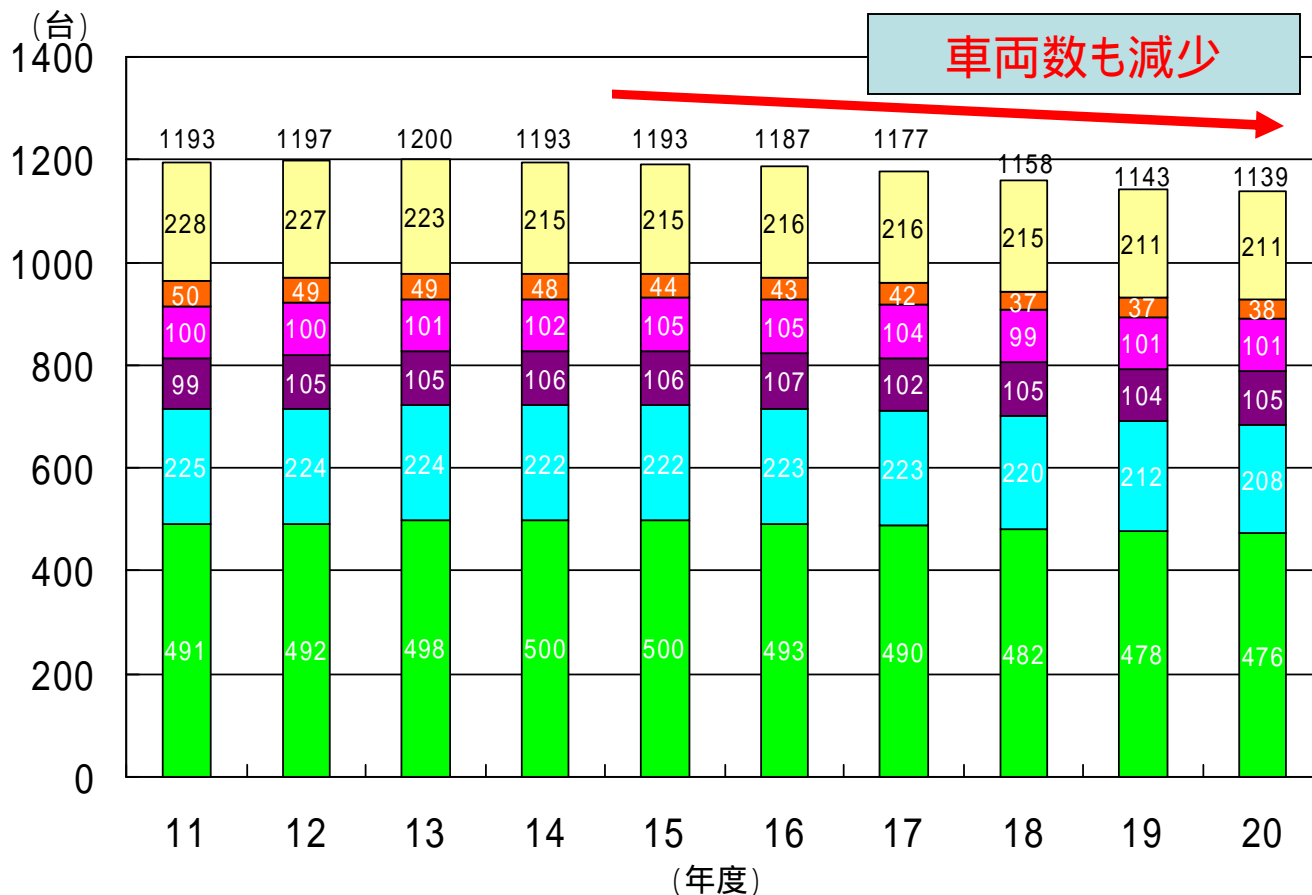
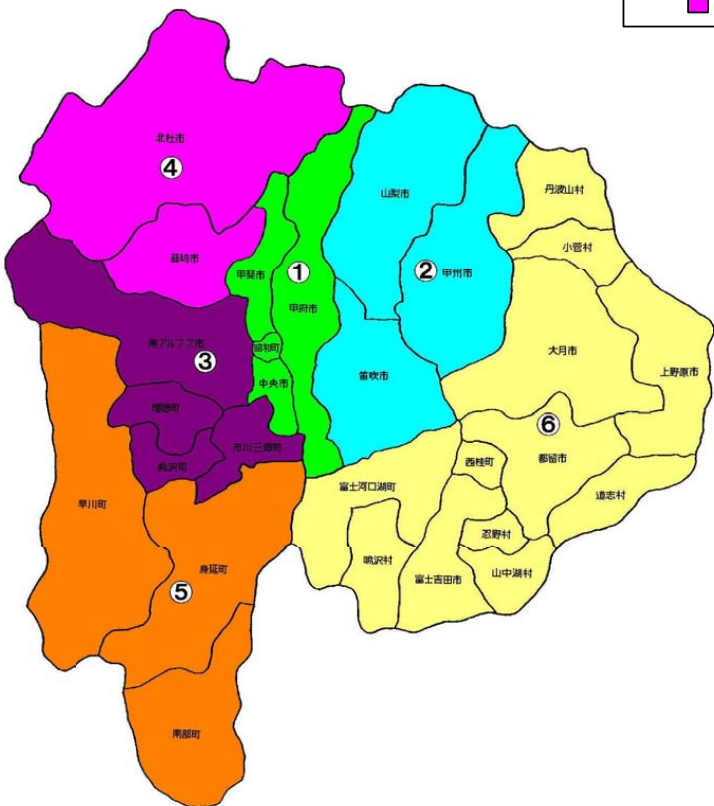
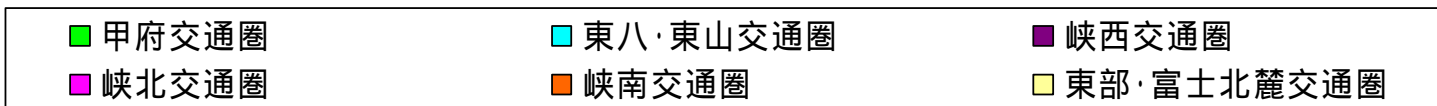
山梨県タクシー協会

1. タクシー事業者数の推移



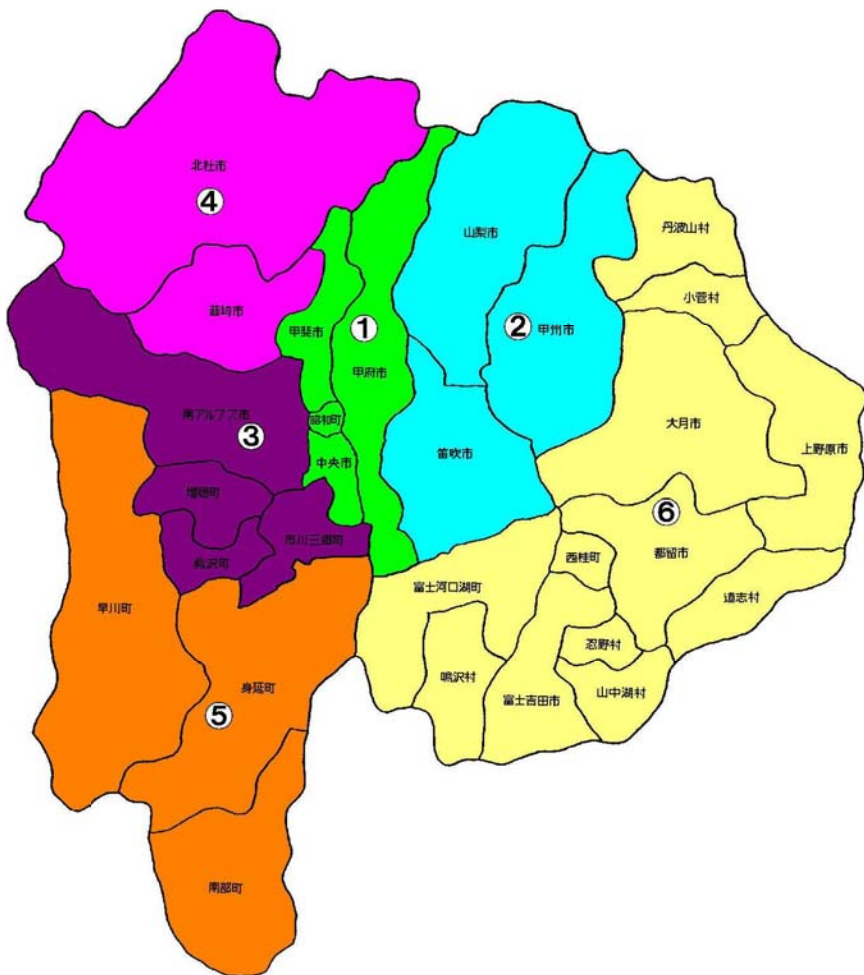
資料: 山梨県タクシー協会調べ

2. タクシー車両数の推移



資料: 山梨県タクシー協会調べ

3. 交通圏別の車両数の状況



平成21年10月1日現在

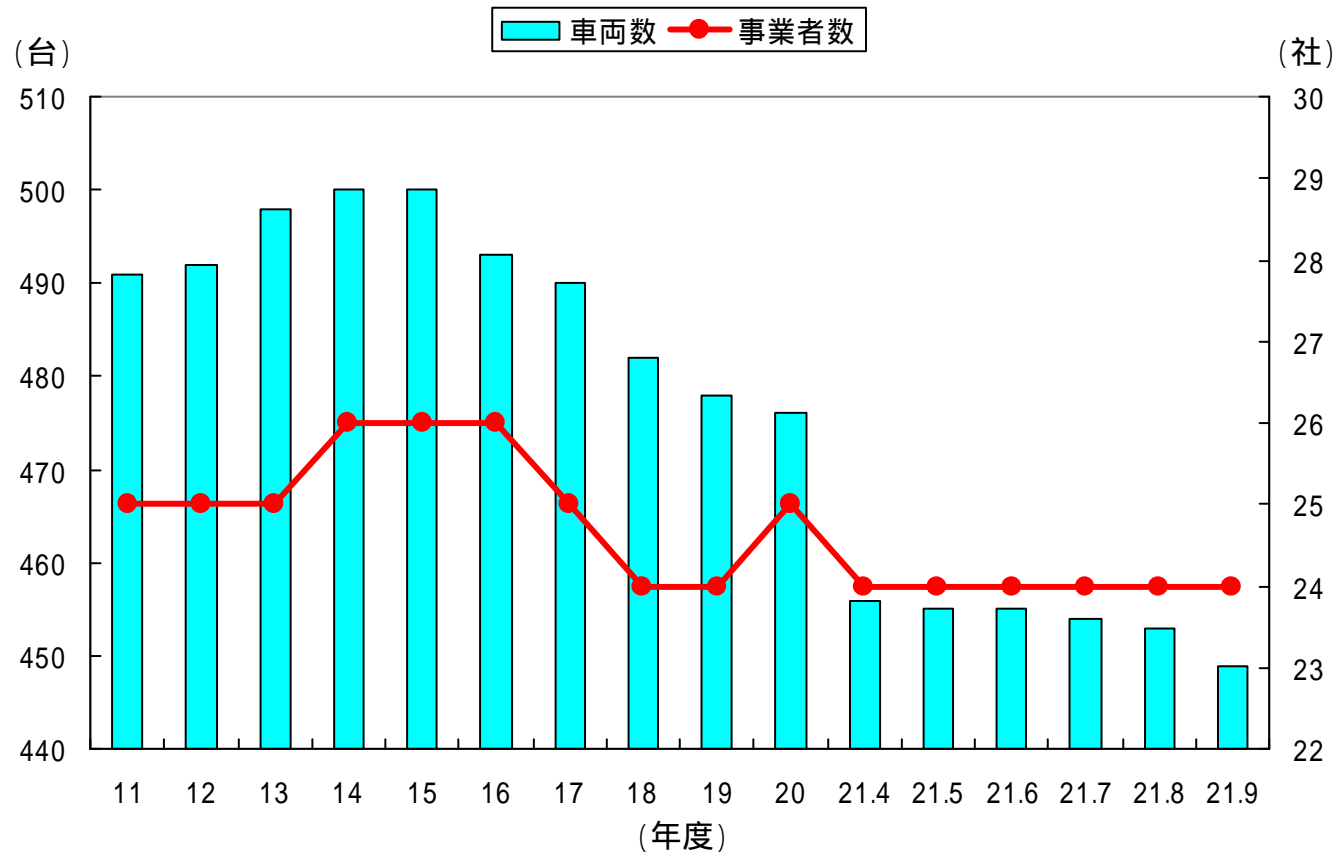
交通圏	一般車両	特殊車両	合計	人口	1車当り人口
甲府交通圏	448	1	449	321,396	717
東八・東山交通圏	203	3	206	143,057	705
峡西交通圏	101	2	103	106,441	1,054
峡北交通圏	97	2	99	80,369	829
峡南交通圏	40		40	25,756	644
東部・富士北麓交通圏	209	5	214	192,113	919
合計	1,098	13	1,111	869,132	792

一般車両は「特定大型車、大型車、普通車、小型車」をいう。
 特殊車両は「福祉タクシー、寝台タクシー等」をいう。
 1両当り人口は特殊車両を除く。

資料: 山梨県統計調査課
 資料: 山梨県タクシー協会調べ

4. 甲府交通圏の事業者数・車両数

	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年4月	21年5月	21年6月	21年7月	21年8月	21年9月
事業者数	25	25	25	26	26	26	25	24	24	25	24	24	24	24	24	24
車両数	491	492	498	500	500	493	490	482	478	476	456	455	455	454	453	449

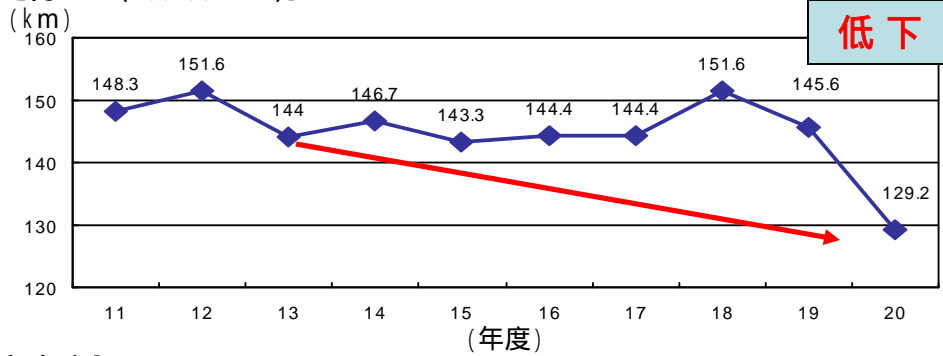


事業者数・車両数ともに減少

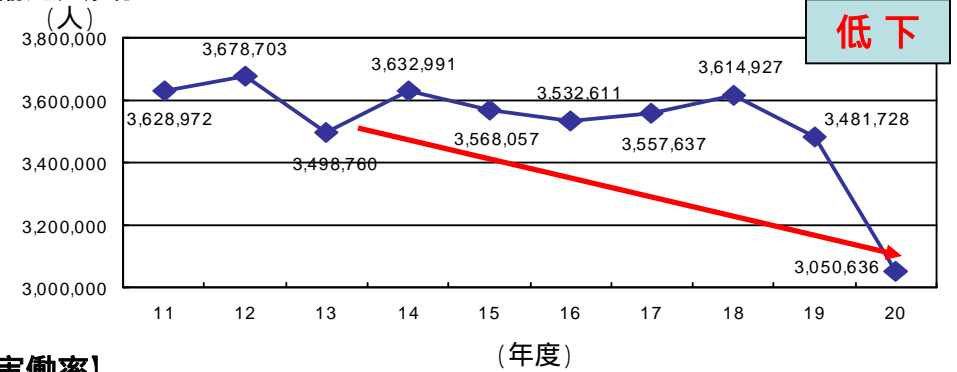
資料: 山梨県タクシー協会調べ

5. 甲府交通圏の年度別輸送実績の推移

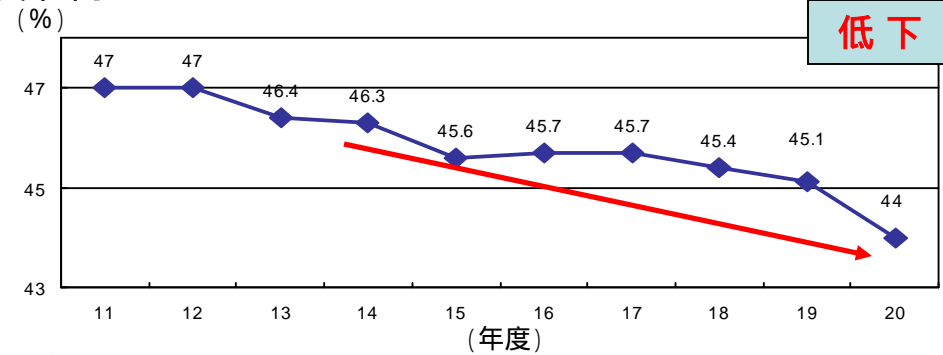
【走行キロ(1日1台あたり)】



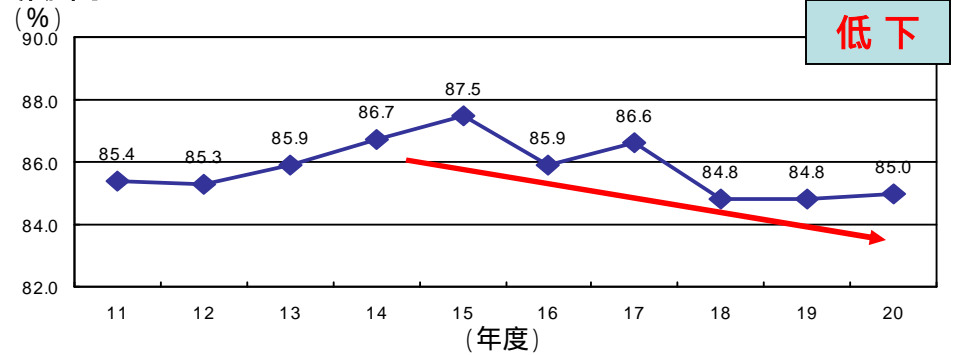
【輸送人員】



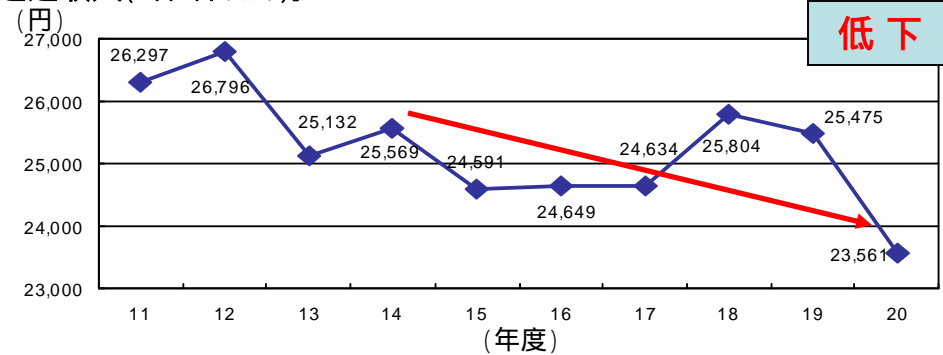
【実車率】



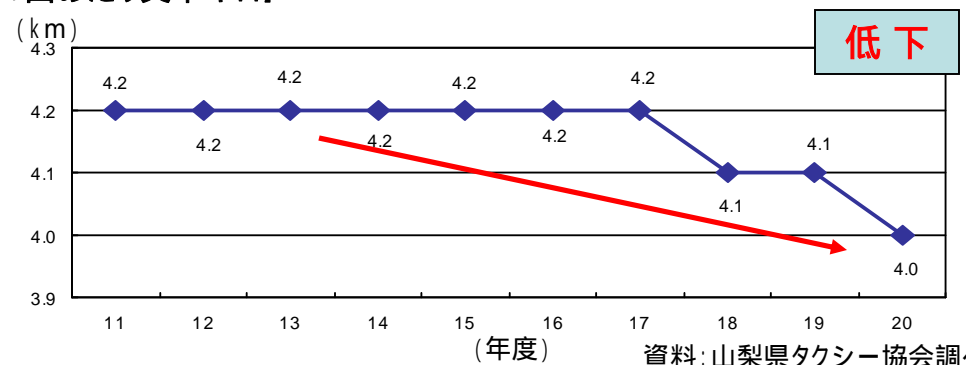
【実働率】



【運送収入(1日1台あたり)】

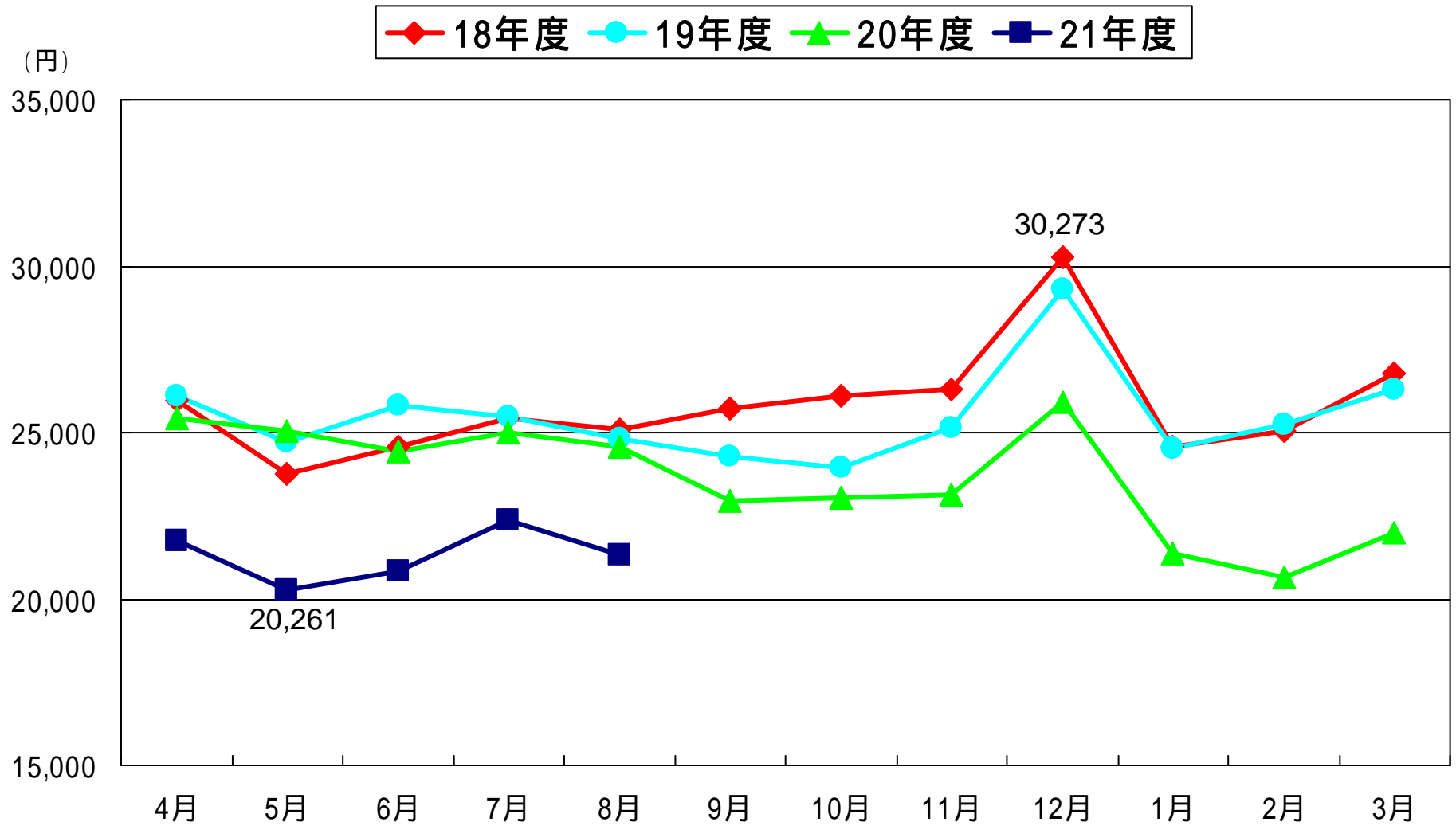


【1回あたり実車キロ】



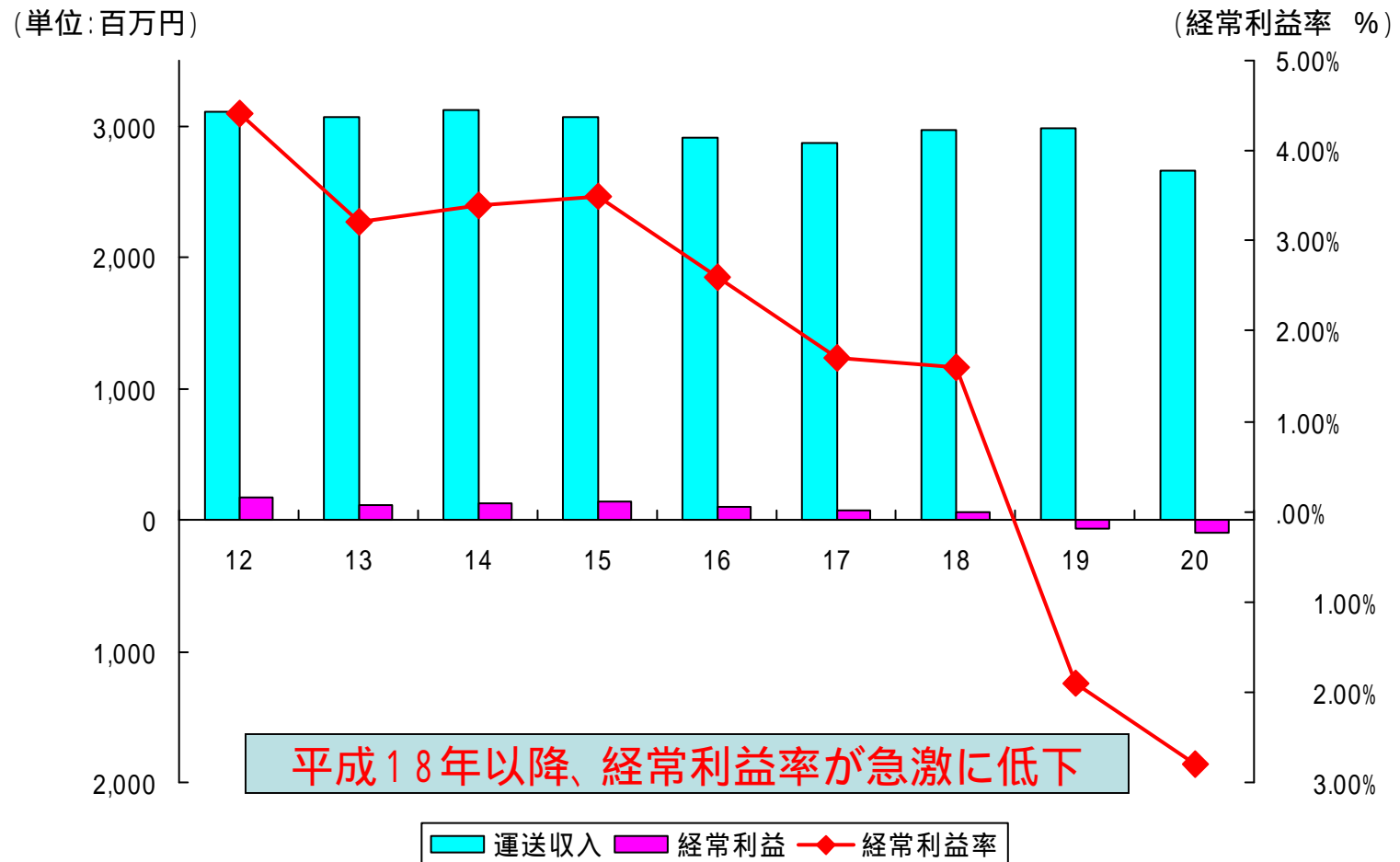
資料: 山梨県タクシー協会調べ

6. 甲府交通圏 1日1台あたりの運送収入の推移



資料:山梨県タクシー協会調べ

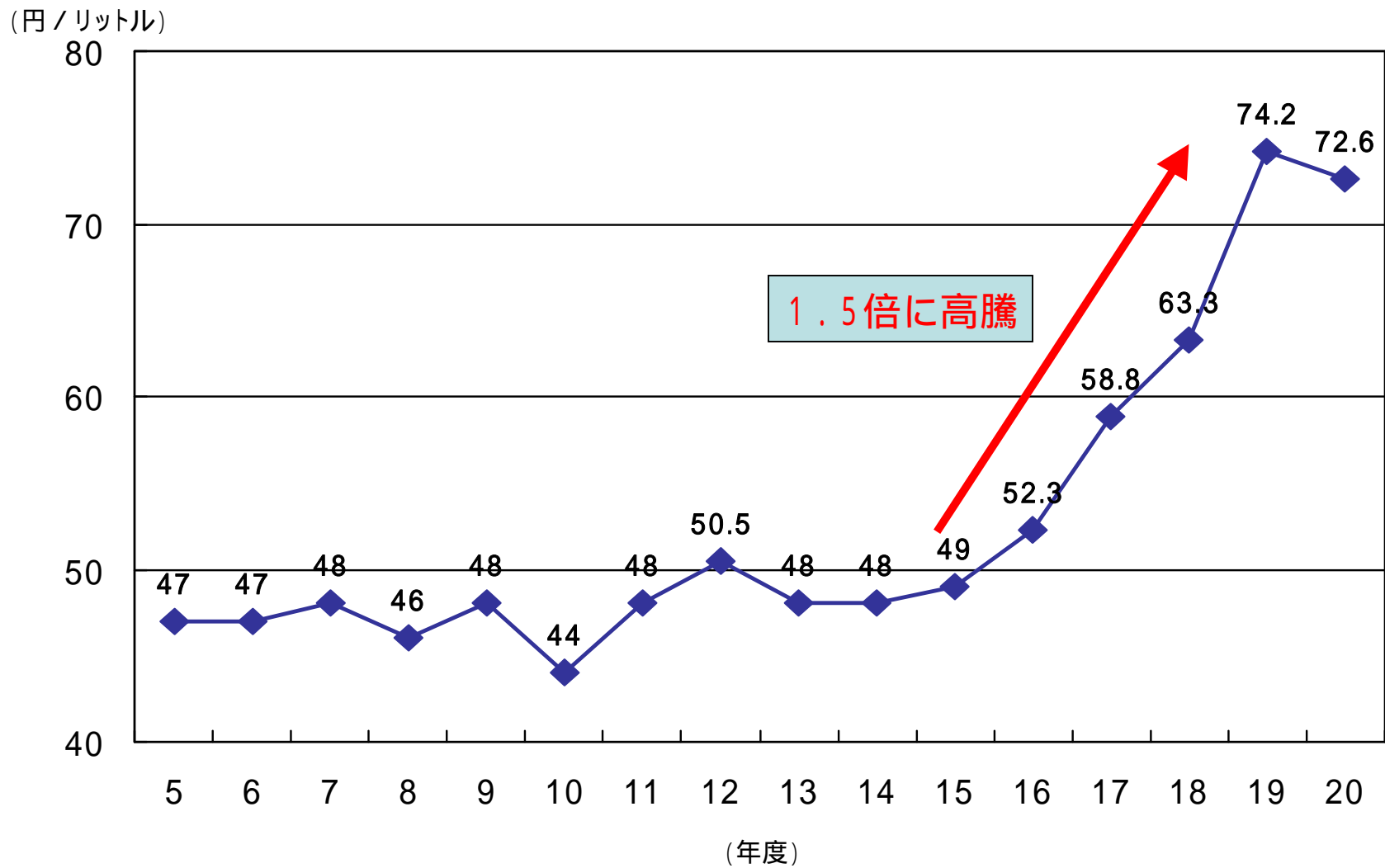
7. 甲府交通圏(16社)の運送収入と経常利益の推移



$$\text{経常利益率} = \text{経常利益} \div \text{運送収入} \times 100$$

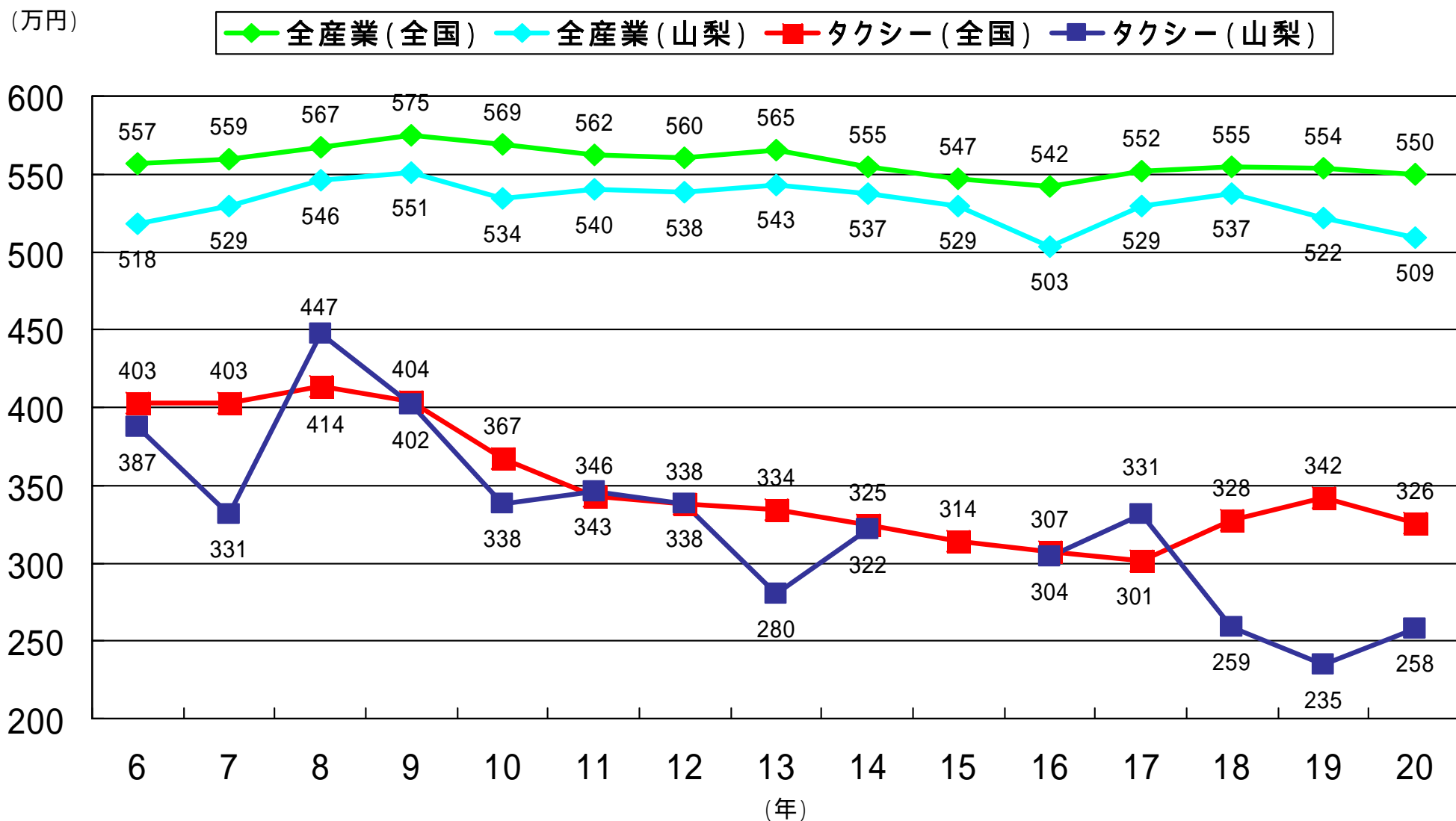
資料: 山梨県タクシー協会調べ

8. LPG価格の推移



資料:山梨県タクシー協会調べ

9. 山梨県の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(男性)

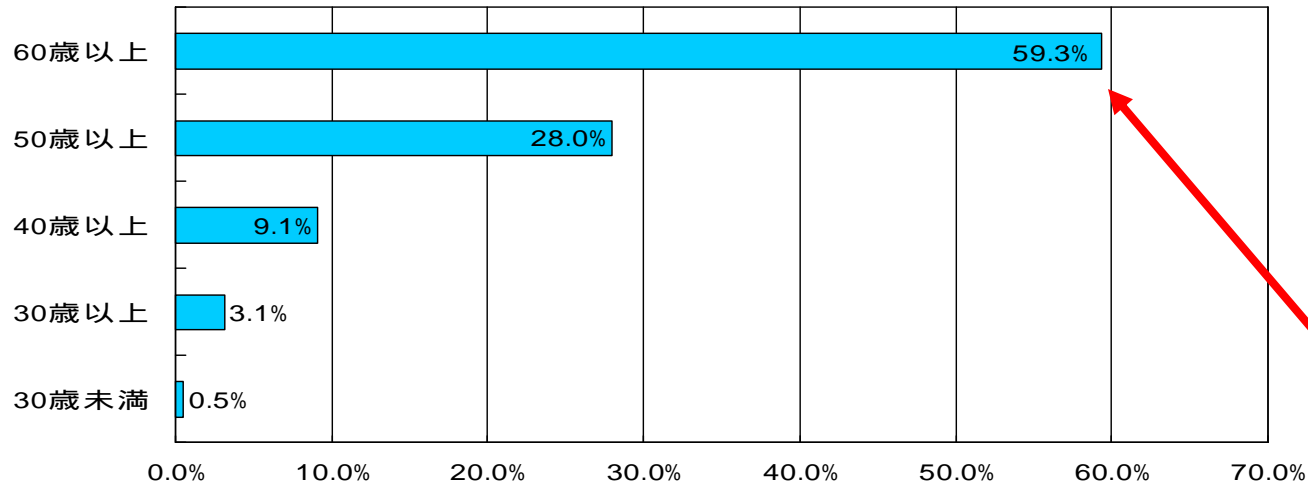


資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

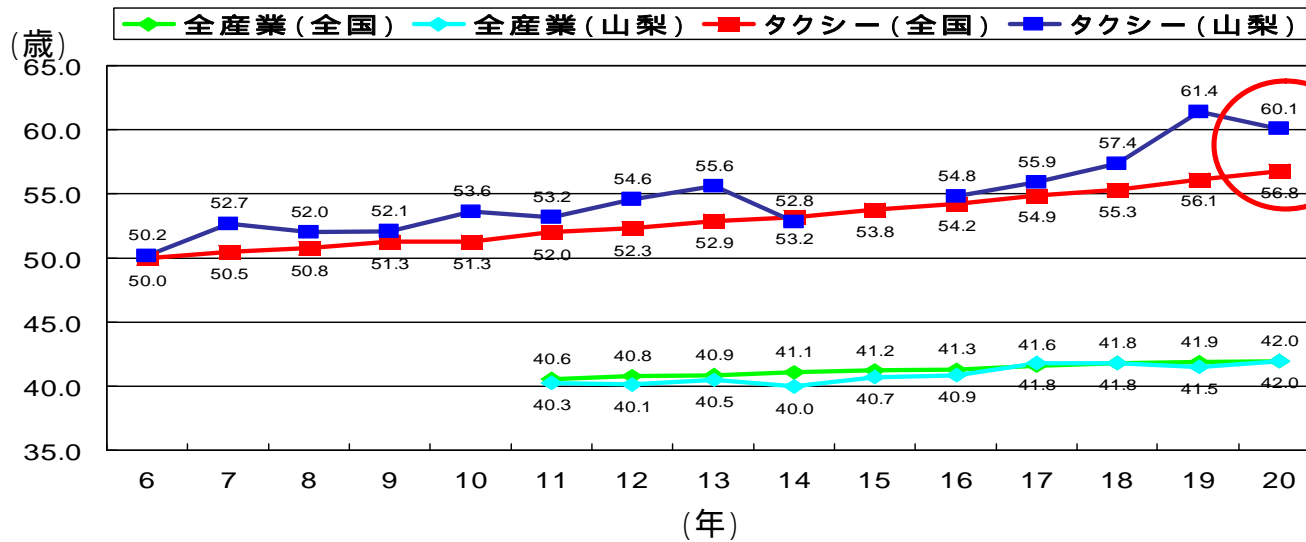
10. タクシー運転者の年齢構成・平均年齢

乗務員の年齢別構成

平成21年10月1日現在



乗務員の平均年齢の推移



ドライバーの高年齢化が進展

資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」
資料:山梨県タクシー協会調べ

11. 山梨県のタクシー運賃

山梨県 A 地区 自動認可運賃・料金表

1. 特定大型車

	距離制運賃		時間距離 併用運賃
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃	
A (上限運賃)	790 円	254 m 90 円	1 分 35 秒 90 円
B 運賃	780 円	258 m 90 円	1 分 35 秒 90 円
C 運賃	770 円	262 m 90 円	1 分 35 秒 90 円
D 運賃	760 円	267 m 90 円	1 分 40 秒 90 円
E 運賃	750 円	271 m 90 円	1 分 40 秒 90 円
F 運賃	740 円	276 m 90 円	1 分 40 秒 90 円
下限運賃	730 円	281 m 90 円	1 分 45 秒 90 円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃
A (上限運賃)	3,750 円	30 分 3,750 円
B 運賃	3,700 円	30 分 3,700 円
C 運賃	3,650 円	30 分 3,650 円
D 運賃	3,600 円	30 分 3,600 円
E 運賃	3,550 円	30 分 3,550 円
F 運賃	3,500 円	30 分 3,500 円
下限運賃	3,450 円	30 分 3,450 円

2. 大型車

	距離制運賃		時間距離 併用運賃
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃	
A (上限運賃)	750 円	271 m 90 円	1 分 40 秒 90 円
B 運賃	740 円	276 m 90 円	1 分 40 秒 90 円
C 運賃	730 円	281 m 90 円	1 分 45 秒 90 円
D 運賃	720 円	286 m 90 円	1 分 45 秒 90 円
E 運賃	710 円	291 m 90 円	1 分 45 秒 90 円
下限運賃	700 円	295 m 90 円	1 分 50 秒 90 円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃
A (上限運賃)	3,550 円	30 分 3,550 円
B 運賃	3,500 円	30 分 3,500 円
C 運賃	3,450 円	30 分 3,450 円
D 運賃	3,400 円	30 分 3,400 円
E 運賃	3,350 円	30 分 3,350 円
下限運賃	3,300 円	30 分 3,300 円

3. 普通車

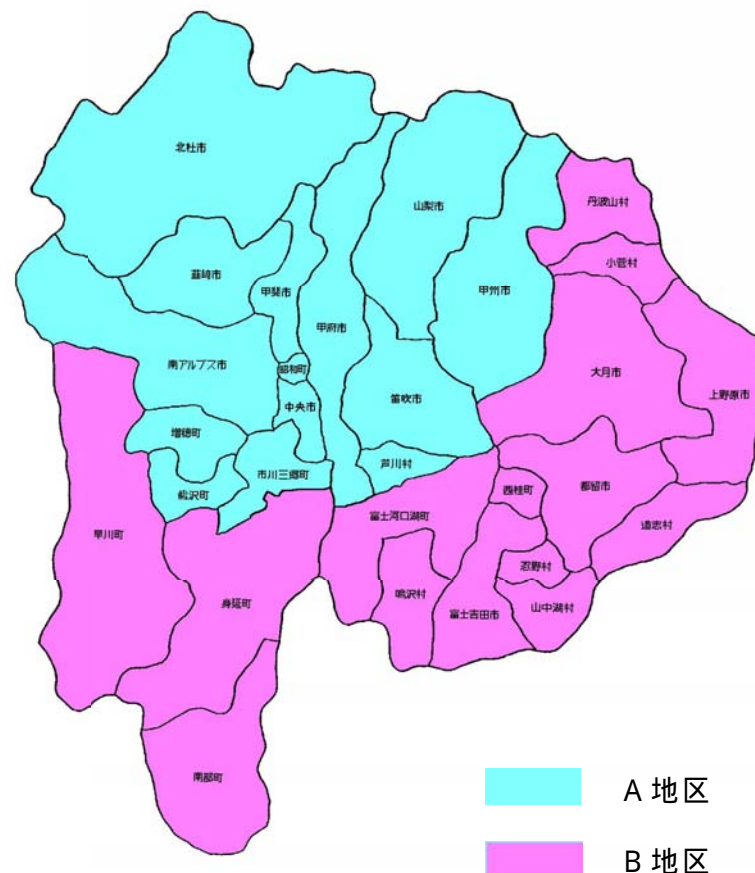
	距離制運賃		時間距離 併用運賃
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃	
A (上限運賃)	710 円	291 m 90 円	1 分 45 秒 90 円
B 運賃	700 円	295 m 90 円	1 分 50 秒 90 円
C 運賃	690 円	299 m 90 円	1 分 50 秒 90 円
D 運賃	680 円	304 m 90 円	1 分 50 秒 90 円
E 運賃	670 円	308 m 90 円	1 分 55 秒 90 円
下限運賃	660 円	313 m 90 円	1 分 55 秒 90 円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃
A (上限運賃)	3,350 円	30 分 3,350 円
B 運賃	3,300 円	30 分 3,300 円
C 運賃	3,250 円	30 分 3,250 円
D 運賃	3,200 円	30 分 3,200 円
下限運賃	3,150 円	30 分 3,150 円

4. 小型車

	距離制運賃		時間距離 併用運賃
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃	
A (上限運賃)	690 円	299 m 90 円	1 分 50 秒 90 円
B 運賃	680 円	304 m 90 円	1 分 50 秒 90 円
C 運賃	670 円	308 m 90 円	1 分 55 秒 90 円
D 運賃	660 円	313 m 90 円	1 分 55 秒 90 円
下限運賃	650 円	318 m 90 円	1 分 55 秒 90 円

	時間制運賃	
	初乗運賃 (1.8km)	加算運賃
A (上限運賃)	3,250 円	30 分 3,250 円
B 運賃	3,200 円	30 分 3,200 円
C 運賃	3,150 円	30 分 3,150 円
D 運賃	3,100 円	30 分 3,100 円
下限運賃	3,050 円	30 分 3,050 円



12. タクシー業界の取り組み

・サービス向上・安全向上への取り組み

- ・タクシー乗務員登録制度
- ・運転免許返納者運賃割引制度
- ・禁煙タクシーの導入
- ・忘れ物・苦情等の処理
- ・点字シールの掲出
- ・運輸安全マネジメントの推進

・社会貢献等への取り組み

- ・防犯への協力(110番協力タクシー)
- ・交通遺児への募金活動
- ・環境対策(アイドリングストップ運動の実施)

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(86%)」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・・・・・・・・・・	<u>算定結果</u> 約350両
実働率「平成13年度実績値」を適用した場合・・・	<u>算定結果</u> 約350両
実働率「80%」を適用した場合・・・・・・・・・・	<u>算定結果</u> 約400両

参 考

平成20年7月11日現在の車両数 479両

平成21年9月30日現在の車両数 448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情を十分に把握し、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

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

- 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。

②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

③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

④ ①②③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