

## 公 示

## 準特定地域の指定基準等について

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）第3条の2に規定する準特定地域の指定基準等について、下記のとおり公示する。

平成26年1月27日

関東運輸局長 原 喜信

## 記

## 1 準特定地域の指定

国土交通大臣は、次の（1）又は（2）のいずれかに該当する営業区域を準特定地域として指定するものとし、当該指定は告示により行うものとする。

- （1）人口10万人以上の都市を含む営業区域であって、①から③までのいずれかに該当するもの。
- ① 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して減少していること。
  - ② 前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
  - ③ 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること。
- （2）人口10万人以上の都市を含まない営業区域であって、①から③までのいずれにも該当するもの。
- ① 人口が概ね5万人以上の都市を含むこと。
  - ② (イ)から(ハ)までのいずれかに該当すること。
    - (イ) 日車実車キロ又は日車營收が、平成13年度と比較して10%以上下回っていること。
    - (ロ) 前5年間の事故件数が毎年度増加していること。
    - (ハ) 前5年間の法令違反の件数が毎年度増加していること。
  - ③ 当該営業区域を含む都道府県知事又は市町村長から、国土交通大臣に対して、当該地域を指定することについて要請があったこと。

## 2 指定期間等

1の指定は、原則として毎年10月1日を目途に3年を超えない範囲で期間を定めて指定するものとする。ただし、指定期間中であっても、国土交通大臣は

1に掲げる基準に該当しなくなつたと認めるときは、指定の解除を行うものとし、当該指定の解除は告示により行うものとする。

### 3 指定等のための各種指標の把握等

指定等に当たっては各年度ごとの旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年3月31日運輸省令第21号）に基づく法人事業者の事業実績報告や、法令違反の実績等を用いるものとし、地方運輸局は毎年度の各営業区域ごとの数値を原則として6月30日までにとりまとめ、本省に報告するものとする。

#### 附 則

本公示は、平成26年1月27日から施行する。

## 公 示

### 準特定地域における適正と考えられる車両数について

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）における準特定地域の適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）を算定したので下記のとおり公示する。

なお、適正車両数の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

平成 27 年 1 月 27 日

関東運輸局長 又野 己知

### 記

別添のとおりとする。

附則（平成 27 年 8 月 10 日 一部改正）

- 1 本公示は、平成 27 年 8 月 10 日 から適用する。

附則（平成 27 年 8 月 19 日 一部改正）

- 1 本公示は、平成 27 年 8 月 19 日 から適用する。

附則（平成27年10月1日 一部改正）

1 本公示は、平成27年10月1日 から適用する。

附則（平成28年7月15日 一部改正）

1 本公示は、平成28年7月15日 から適用する。

附則（平成28年8月1日 一部改正）

1 本公示は、平成28年8月1日 から適用する。

附則（平成29年8月23日 一部改正）

1 本公示は、平成29年8月23日 から適用する。

附則（平成30年8月24日 一部改正）

1 本公示は、平成30年8月24日 から適用する。

附則（平成30年10月1日 一部改正）

1 本公示は、平成30年10月1日 から適用する。

附則（平成31年4月11日 一部改正）

1 本公示は、平成31年4月11日 から適用する。

附則（令和元年8月23日 一部改正）

1 本公示は、令和元年8月23日 から適用する。

附則（令和元年10月1日 一部改正）

1 本公示は、令和元年10月1日 から適用する。

附則（令和2年4月1日 一部改正）

- 1 本公示は、令和2年4月1日 から適用する。

附則（令和2年8月28日 一部改正）

- 1 本公示は、令和2年8月28日 から適用する。

附則（令和2年10月1日 一部改正）

- 1 本公示は、令和2年10月1日 から適用する。

附則（令和3年8月27日 一部改正）

- 1 本公示は、令和3年8月27日 から適用する。

附則（令和3年10月1日 一部改正）

- 1 本公示は、令和3年10月1日 から適用する。

附則（令和4年7月1日 一部改正）

- 1 本公示は、令和4年7月1日 から適用する。

附則（令和4年8月30日 一部改正）

- 1 本公示は、令和4年8月30日 から適用する。

附則（令和5年8月31日 一部改正）

- 1 本公示は、令和5年8月31日 から適用する。

附則（令和6年8月30日 一部改正）

- 1 本公示は、令和6年8月30日 から適用する。

附則（令和6年10月1日 一部改正）

1 本公示は、令和6年10月1日 から適用する。

附則（令和7年8月29日 一部改正）

1 本公示は、令和7年8月29日 から適用する。

附則（令和7年10月1日 一部改正）

1 本公示は、令和7年10月1日 から適用する。

(別添)

## 準特定地域における適正車両数

| 都道府県  | 営業区域<br>(交通圏) | 適正車両数(両) |        | 令和6年度末<br>車両数(両) | 令和6年度末車両数と<br>適正車両数(上限)との<br>乖離率(%) |
|-------|---------------|----------|--------|------------------|-------------------------------------|
|       |               | 上限       | 下限     |                  |                                     |
| 東京    | 特別区・武三        | 25,173   | 22,376 | 28,779           | 12.5                                |
|       | 北多摩           | 1,083    | 963    | 1,623            | 33.3                                |
|       | 南多摩           | 808      | 703    | 1,194            | 32.3                                |
|       | 西多摩           | 109      | 97     | 170              | 35.9                                |
| 神奈川   | 京浜            | 5,004    | 4,321  | 6,631            | 24.5                                |
|       | 県央            | 1,477    | 1,259  | 1,987            | 25.7                                |
|       | 湘南            | 258      | 229    | 382              | 32.5                                |
|       | 小田原           | 333      | 296    | 473              | 29.6                                |
| 千葉    | 京葉            | 1,096    | 970    | 1,500            | 26.9                                |
|       | 東葛            | 666      | 592    | 1,024            | 35.0                                |
|       | 千葉            | 745      | 662    | 1,212            | 38.5                                |
|       | 北総            | 632      | 561    | 994              | 36.4                                |
|       | 市原            | 196      | 173    | 380              | 48.4                                |
|       | 南房            | 248      | 207    | 357              | 30.5                                |
| 埼玉    | 県南中央          | 1,424    | 1,266  | 2,317            | 38.5                                |
|       | 県南東部          | 631      | 561    | 1,134            | 44.4                                |
|       | 県南西部          | 813      | 722    | 1,476            | 44.9                                |
|       | 県北            | 210      | 186    | 337              | 37.7                                |
| 群馬    | 東毛            | 141      | 119    | 229              | 38.4                                |
| 群馬・埼玉 | 中・西毛          | 714      | 581    | 991              | 28.0                                |
| 茨城    | 県北            | 228      | 174    | 373              | 38.9                                |
|       | 水戸県央          | 423      | 368    | 694              | 39.0                                |
|       | 県南            | 492      | 398    | 792              | 37.9                                |
|       | 県西            | 168      | 135    | 281              | 40.2                                |
| 栃木    | 宇都宮           | 438      | 390    | 840              | 47.9                                |
|       | 県南            | 242      | 209    | 379              | 36.1                                |
|       | 塩那            | 126      | 104    | 213              | 40.8                                |
| 山梨    | 甲府            | 257      | 228    | 338              | 24.0                                |

※上記「令和6年度末車両数」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(以下「タクシー特措法」という。)第2条第9項に定める事業用自動車(一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。))を除く。)の数である。

## 1. 算定方法

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

※その他ハイヤー(道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示(平成26年国土交通省告示第59号)第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。)がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー(タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。)の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

## 2. 適正車両数の算定基礎数値

## ①一般タクシー

| 都道府県  | 営業区域<br>(交通圏) | 輸送需要量の算定       |                | 適正車両数の算定      |               |                |       |       |
|-------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|-------|-------|
|       |               | 令和6年度<br>総実車キロ | 平均対前<br>年度比率*1 | 平均総走行キロ<br>*2 | 平成13年<br>度実車率 | 平均延実働<br>車両数*2 | 実働率   |       |
|       |               |                |                |               |               |                | 上限値*3 | 下限値*3 |
| 東京    | 特別区・武三        | 757,831,793    | 0.98           | 1,427,760,585 | 0.44          | 6,175,446      | 0.80  | 0.90  |
|       | 北多摩           | 28,632,609     | 0.93           | 62,712,191    | 0.49          | 368,633        | 0.80  | 0.90  |
|       | 南多摩           | 21,968,293     | 0.93           | 46,978,193    | 0.49          | 267,724        | 0.80  | 0.92  |
|       | 西多摩           | 3,208,532      | 0.92           | 7,290,626     | 0.52          | 40,847         | 0.80  | 0.90  |
| 神奈川   | 京浜            | 120,946,490    | 0.96           | 260,035,823   | 0.44          | 1,435,184      | 0.80  | 0.93  |
|       | 県央            | 37,321,218     | 0.93           | 77,541,501    | 0.50          | 487,998        | 0.80  | 0.94  |
|       | 湘南            | 6,890,605      | 0.94           | 13,777,249    | 0.51          | 82,737         | 0.80  | 0.90  |
|       | 小田原           | 6,812,350      | 0.97           | 13,149,890    | 0.47          | 92,302         | 0.80  | 0.90  |
| 千葉    | 京葉            | 26,860,178     | 0.96           | 52,883,780    | 0.49          | 321,230        | 0.80  | 0.90  |
|       | 東葛            | 16,373,765     | 0.95           | 35,726,126    | 0.49          | 219,616        | 0.80  | 0.90  |
|       | 千葉            | 15,170,726     | 0.96           | 31,445,108    | 0.44          | 202,636        | 0.80  | 0.90  |
|       | 北総            | 14,470,970     | 0.99           | 23,661,168    | 0.47          | 124,480        | 0.80  | 0.90  |
|       | 市原            | 3,559,521      | 0.95           | 7,558,054     | 0.51          | 64,521         | 0.79  | 0.90  |
|       | 南房            | 4,641,282      | 0.94           | 9,676,908     | 0.51          | 77,306         | 0.75  | 0.90  |
| 埼玉    | 県南中央          | 32,558,819     | 0.93           | 70,035,556    | 0.48          | 455,931        | 0.80  | 0.90  |
|       | 県南東部          | 14,983,594     | 0.92           | 33,871,729    | 0.47          | 215,249        | 0.80  | 0.90  |
|       | 県南西部          | 22,098,969     | 0.92           | 49,473,629    | 0.50          | 290,755        | 0.80  | 0.90  |
|       | 県北            | 4,346,140      | 0.92           | 9,088,422     | 0.52          | 72,747         | 0.80  | 0.90  |
| 群馬    | 東毛            | 3,009,450      | 0.92           | 6,513,216     | 0.53          | 49,042         | 0.76  | 0.90  |
| 群馬・埼玉 | 中・西毛          | 10,718,354     | 0.97           | 18,590,814    | 0.51          | 175,705        | 0.73  | 0.90  |
| 茨城    | 県北            | 3,312,993      | 0.93           | 7,545,565     | 0.47          | 66,474         | 0.69  | 0.90  |
|       | 水戸県央          | 7,347,018      | 0.96           | 14,842,787    | 0.50          | 126,770        | 0.78  | 0.90  |
|       | 県南            | 9,239,782      | 0.95           | 19,095,131    | 0.49          | 140,327        | 0.73  | 0.90  |
|       | 県西            | 2,597,740      | 0.93           | 5,428,354     | 0.52          | 52,400         | 0.73  | 0.90  |
| 栃木    | 宇都宮           | 9,386,974      | 0.95           | 16,874,431    | 0.51          | 124,238        | 0.80  | 0.90  |
|       | 県南            | 3,987,119      | 0.93           | 8,005,015     | 0.51          | 75,431         | 0.78  | 0.90  |
|       | 塩那            | 2,347,975      | 0.95           | 4,671,429     | 0.52          | 37,227         | 0.74  | 0.90  |
| 山梨    | 甲府            | 4,167,348      | 0.95           | 8,962,923     | 0.46          | 79,090         | 0.80  | 0.90  |

②その他ハイヤー

| 都道府県 | 営業区域<br>(交通圏) | 適正車両数の算定                    |      |      |
|------|---------------|-----------------------------|------|------|
|      |               | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 | 乖離率  |      |
|      |               |                             | 上限*4 | 下限*4 |
| 東京   | 特別区・武三        | 499                         | 0.18 | 0.27 |
| 神奈川  | 京 浜           | 40                          | 0.29 | 0.39 |
| 千葉   | 京 葉           | 9                           | 0.28 | 0.36 |
|      | 東 葛           | 1                           | 0.40 | 0.47 |
|      | 千 葉           | 28                          | 0.46 | 0.52 |
|      | 北 総           | 112                         | 0.23 | 0.32 |
| 埼玉   | 県南中央          | 17                          | 0.46 | 0.52 |

※「平均対前年度比率」、「平成13年度実車率」及び「実働率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

- \*1……「平均対前年度対比」は、令和元年度から令和6年度における総実車キロの対前年度比率の平均値
- \*2……「平均総走行キロ」及び「平均延実働車両数」は、令和2年度から令和6年度における総走行キロ及び延実働車両数の平均値
- \*3……実働率の「上限」は80%又は平成13年度値のいずれか低い数値、「下限」は90%又は平成13年度のいずれか高い数値
- \*4……乖離率の「上限」は一般タクシーの適正車両数の上限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率、「下限」は一般タクシーの適正車両数の下限値と平成26年1月27日現在の車両数の乖離率

## 公 示

準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の  
判断結果について

平成26年1月27日付け公示「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」に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の需給状況の判断結果を下記のとおり公示する。

なお、需給状況の判断結果の算定基礎数値は、別紙のとおりである。

令和7年10月1日

|          |    |    |
|----------|----|----|
| 関東運輸局長   | 藤田 | 礼子 |
| 東京運輸支局長  | 織田 | 陽一 |
| 神奈川運輸支局長 | 柳瀬 | 光輝 |
| 埼玉運輸支局長  | 高久 | 浩一 |
| 群馬運輸支局長  | 堀越 | 千秋 |
| 千葉運輸支局長  | 菊池 | 雅彦 |
| 茨城運輸支局長  | 勝家 | 省司 |
| 栃木運輸支局長  | 栗田 | 英樹 |
| 山梨運輸支局長  | 茂木 | 明  |

## 記

## 令和7年度における需給状況の判断結果

| 都 県   | 営業区域名<br>(交通圏) | 必要車両数<br>(両) | 令和6年度末<br>車両数 (両) | 増加可能車両数<br>(両) |
|-------|----------------|--------------|-------------------|----------------|
| 東 京   | 特別区・武三         | 22,376       | 28,779            | ▲6,403         |
|       | 北多摩            | 963          | 1,623             | ▲660           |
|       | 南多摩            | 703          | 1,194             | ▲491           |
|       | 西多摩            | 97           | 170               | ▲73            |
| 神奈川   | 京 浜            | 4,321        | 6,631             | ▲2,310         |
|       | 県 央            | 1,259        | 1,987             | ▲728           |
|       | 湘 南            | 229          | 382               | ▲153           |
|       | 小 田 原          | 296          | 473               | ▲177           |
| 千 葉   | 京 葉            | 970          | 1,500             | ▲530           |
|       | 東 葛            | 592          | 1,024             | ▲432           |
|       | 千 葉            | 662          | 1,212             | ▲550           |
|       | 北 総            | 561          | 994               | ▲433           |
|       | 市 原            | 173          | 380               | ▲207           |
|       | 南 房            | 207          | 357               | ▲150           |
| 埼 玉   | 県南中央           | 1,266        | 2,317             | ▲1,051         |
|       | 県南東部           | 561          | 1,134             | ▲573           |
|       | 県南西部           | 722          | 1,476             | ▲754           |
|       | 県 北            | 186          | 337               | ▲151           |
| 群 馬   | 東 毛            | 119          | 229               | ▲110           |
| 群馬・埼玉 | 中・西毛           | 581          | 991               | ▲410           |
| 茨 城   | 県 北            | 174          | 373               | ▲199           |
|       | 水戸県央           | 368          | 694               | ▲326           |
|       | 県 南            | 398          | 792               | ▲394           |
|       | 県 西            | 135          | 281               | ▲146           |
| 栃 木   | 宇都宮            | 390          | 840               | ▲450           |
|       | 県 南            | 209          | 379               | ▲170           |
|       | 塩 那            | 104          | 213               | ▲109           |
| 山 梨   | 甲 府            | 228          | 338               | ▲110           |

- ※ 上記「令和6年度末車両数」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（以下「タクシー特措法」という。）第2条第9項に定める事業用自動車（一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。以下「個人タクシー」という。）を除く。）の数である。
- ※ その他ハイヤー（道路運送法施行規則第4条第8項第3号の規定に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示（平成26年国土交通省告示第59号）第2号に規定するハイヤーをいう。以下同じ。）がある営業区域にあつては、算定した一般タクシー（タクシー特措法第2条第9項に定める事業用自動車からその他ハイヤー及び個人タクシーを除いたもの。以下同じ。）の必要車両数と平成26年1月27日現在の一般タクシーの車両数の乖離率を用いてその他ハイヤーの必要車両数を算定し、これを一般タクシーの必要車両数に加えて算定したものである。

## 附 則

本公示は、令和7年度の準特定地域における法人タクシー（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。））の新規許可申請、条件解除の承認申請、営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請、増車に係る事業計画変更認可申請、休車の解除に係る事業計画変更認可申請及び個人タクシーの新規許可申請について適用する。

## 1. 東京都

## (1) 特別区・武三交通圏

## ① 一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 741,065,526    | 757,831,793       | 0.98                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A  | 総走行キロ<br>D    | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|-------------|---------------|----------|--------------|----------|
| 22,014  | 741,065,526 | 1,427,760,585 | 0.44     | 6,175,446    | 0.90     |

## ② その他ハイヤー

| 乖離率<br>$a = (b - c) \div b$ | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.27                        | 30,310                       | 22,014             |

| 必要車両数<br>$d - (d \times a)$ | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 362                         | 499                           |

## (2) 北多摩交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 26,595,931     | 28,632,609        | 0.93                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 963   | 26,595,931 | 62,712,191 | 0.49     | 368,633      | 0.90     |

## (3) 南多摩交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 20,487,511     | 21,968,293        | 0.93                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 703   | 20,487,511 | 46,978,193 | 0.49     | 267,724      | 0.92     |

## (4) 西多摩交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 2,941,331      | 3,208,532         | 0.92                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 97  | 2,941,331  | 7,290,626  | 0.52     | 40,847       | 0.90     |

2. 神奈川県

(1) 京浜交通圏

① 一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 116,556,890    | 120,946,490       | 0.96                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A  | 総走行キロ<br>D  | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|-------------|-------------|----------|--------------|----------|
| 4,297                        | 116,556,890 | 260,035,823 | 0.44     | 1,435,184    | 0.93     |

② その他ハイヤー

| 乖離率<br>a=(b-c)÷b | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.39             | 7,024                        | 4,297              |

| 必要車両数<br>d-(d×a) | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|------------------|-------------------------------|
| 24               | 40                            |

(2) 県央交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 34,532,615     | 37,321,218        | 0.93                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 1,259                        | 34,532,615 | 77,541,501 | 0.50     | 487,998      | 0.94     |

(3) 湘南交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 6,466,792      | 6,890,605         | 0.94                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 229                          | 6,466,792  | 13,777,249 | 0.51     | 82,737       | 0.90     |

(4) 小田原交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 6,577,606      | 6,812,350         | 0.97                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 296                          | 6,577,606  | 13,149,890 | 0.47     | 92,302       | 0.90     |

3. 千葉県

(1) 京葉交通圏

① 一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 25,724,963     | 26,860,178        | 0.96                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 965   | 25,724,963 | 52,883,780 | 0.49     | 321,230      | 0.90     |

② その他ハイヤー

| 乖離率<br>$a = (b - c) \div b$ | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.36                        | 1,506                        | 965                |

| 必要車両数<br>$d - (d \times a)$ | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 5                           | 9                             |

(2) 東葛交通圏

① 一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 15,476,642     | 16,373,765        | 0.95                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 592   | 15,476,642 | 35,726,126 | 0.49     | 219,616      | 0.90     |

② その他ハイヤー

| 乖離率<br>$a = (b - c) \div b$ | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.47                        | 1,118                        | 592                |

| 必要車両数<br>$d - (d \times a)$ | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 0                           | 1                             |

(3) 千葉交通圏

① 一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 14,529,576     | 15,170,726        | 0.96                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 649   | 14,529,576 | 31,445,108 | 0.44     | 202,636      | 0.90     |

② その他ハイヤー

| 乖離率<br>$a = (b - c) \div b$ | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.52                        | 1,343                        | 649                |

| 必要車両数<br>$d - (d \times a)$ | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 13                          | 28                            |

(4)北総交通圏

①一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 14,312,460     | 14,470,970        | 0.99                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 485   | 14,312,460 | 23,661,168 | 0.47     | 124,480      | 0.90     |

②その他ハイヤー

| 乖離率<br>$a = (b - c) \div b$ | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.32                        | 711                          | 485                |

| 必要車両数<br>$d = (d \times a)$ | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 76                          | 112                           |

(5)市原交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 3,382,696      | 3,559,521         | 0.95                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 173   | 3,382,696  | 7,558,054  | 0.51     | 64,521       | 0.90     |

(6)南房交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 4,367,900      | 4,641,282         | 0.94                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 207   | 4,367,900  | 9,676,908  | 0.51     | 77,306       | 0.90     |

4. 埼玉県

(1) 県南中央交通圏

① 一般タクシー

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 30,275,576     | 32,558,819        | 0.93                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 1,258                        | 30,275,576 | 70,035,556 | 0.48     | 455,931      | 0.90     |

② その他ハイヤー

| 乖離率<br>a=(b-c)÷b | 平成26年1月27日現在の<br>一般タクシー車両数 b | 一般タクシーの<br>必要車両数 c |
|------------------|------------------------------|--------------------|
| 0.52             | 2,616                        | 1,258              |

| 必要車両数<br>d-(d×a) | 平成26年1月27日現在の<br>その他ハイヤー車両数 d |
|------------------|-------------------------------|
| 8                | 17                            |

(2) 県南東部交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 13,740,243     | 14,983,594        | 0.92                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 561                          | 13,740,243 | 33,871,729 | 0.47     | 215,249      | 0.90     |

(3) 県南西部交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 20,267,696     | 22,098,969        | 0.92                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 722                          | 20,267,696 | 49,473,629 | 0.50     | 290,755      | 0.90     |

(4) 県北交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 3,988,368      | 4,346,140         | 0.92                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 186                          | 3,988,368  | 9,088,422  | 0.52     | 72,747       | 0.90     |

5. 群馬県

東毛交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和5年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 2,755,192      | 3,009,450         | 0.92                    |

| 必要車両数<br>A ÷ (D × E ÷ F)<br>÷ 365 ÷ G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 119                                   | 2,755,192  | 6,513,216  | 0.53     | 49,042       | 0.90     |

6. 群馬県・埼玉県  
中・西毛交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和5年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 10,406,102     | 10,718,354        | 0.97                    |

| 必要車両数<br>A÷(D×E÷F)<br>÷365÷G | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|------------------------------|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 581                          | 10,406,102 | 18,590,814 | 0.51     | 175,705      | 0.90     |

7. 茨城県

(1) 県北交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 3,067,287      | 3,312,993         | 0.93                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 174   | 3,067,287  | 7,545,565  | 0.47     | 66,474       | 0.90     |

(2) 水戸県央交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 7,047,692      | 7,347,018         | 0.96                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 368   | 7,047,692  | 14,842,787 | 0.50     | 126,770      | 0.90     |

(3) 県南交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 8,767,772      | 9,239,782         | 0.95                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 398   | 8,767,772  | 19,095,131 | 0.49     | 140,327      | 0.90     |

(4) 県西交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 2,406,782      | 2,597,740         | 0.93                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 135   | 2,406,782  | 5,428,354  | 0.52     | 52,400       | 0.90     |

8. 栃木県

(1) 宇都宮交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 8,964,351      | 9,386,974         | 0.95                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 390   | 8,964,351  | 16,874,431 | 0.51     | 124,238      | 0.90     |

(2) 県南交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 3,702,950      | 3,987,119         | 0.93                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 209   | 3,702,950  | 8,005,015  | 0.51     | 75,431       | 0.90     |

(3) 塩那交通圏

| 輸送需要量<br>A=B×C | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
|----------------|-------------------|-------------------------|
| 2,227,880      | 2,347,975         | 0.95                    |

| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 104   | 2,227,880  | 4,671,429  | 0.52     | 37,227       | 0.90     |

9. 山梨県

甲府交通圏

|                           |                   |                         |
|---------------------------|-------------------|-------------------------|
| 輸送需要量<br>$A = B \times C$ | 令和6年度の<br>総実車キロ B | 直近5年間分の<br>対前年度比率の平均値 C |
| 3,951,464                 | 4,167,348         | 0.95                    |

|   |            |            |          |              |          |
|---|------------|------------|----------|--------------|----------|
| 必要車両数<br>$A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$ | 輸送需要量<br>A | 総走行キロ<br>D | 実車率<br>E | 延べ実働車両数<br>F | 実働率<br>G |
| 228   | 3,951,464  | 8,962,923  | 0.46     | 79,090       | 0.90     |

※「直近5年間分の対前年度比率の平均値」、「実車率」、「実働率」及び「乖離率」の数値は、小数点第3位で四捨五入して記載しているため、必ずしも計算結果は一致しないことがある。

## 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っては、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っては、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っては、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っては、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を選出
  - 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関係する行政機関（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つては、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カテゴリに依りて、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に考慮するものとし、最低車両数を下回る場合においては、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に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12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13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。

特定地域計画に記載する供給輸送力の削減パターン (例示)

- 《パターン1》 数台を削減し、最低車両数以上の事業者と最低車両数以下及び個人事業者で区分して供給輸送力の削減を最優先して実施する。事業者は、X%の減車
- 《パターン2》 数台を削減し、最低車両数以上の事業者と最低車両数以下及び個人事業者で区分して供給輸送力を削減する。事業者は、X%又はY%の減車に相当する営業方法の制限
- 《パターン3》 数台を削減し、最低車両数以上の事業者と最低車両数以下及び個人事業者で区分して供給輸送力を削減する。事業者が、一律X%の減車に相当する営業方法の制限
- 《パターン4》 数台を削減し、最低車両数以上の事業者と最低車両数以下及び個人事業者で区分して供給輸送力を削減する。事業者が、一律X%の減車に相当する営業方法の制限

|       | 大手事業者                    | 中小事業者                                   | 個人事業者                                   |
|-------|--------------------------|---|---|
| パターン1 | 最低保有車両数以上の事業者<br>X%減車    | 最低保有車両数以下の事業者・個人事業者<br>X%又はY%相当の営業方法の制限 |   |
| パターン2 | 全ての事業者<br>一律X%相当の営業方法の制限 |   |   |
| パターン3 | 〇〇〇両以上の事業者<br>X%減車       | 〇〇両以上の事業者<br>Y%減車                       | 最低保有車両数以下の事業者・個人事業者<br>X%又はZ%相当の営業方法の制限 |
| パターン4 | 〇〇〇両以上の事業者<br>X%減車       | 〇〇両以上の事業者<br>〇両の減車 +<br>Y%相当の営業方法の制限    | 最低保有車両数以下の事業者・個人事業者<br>X%又はZ%相当の営業方法の制限 |