

**「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**

長野交通圏 特定地域計画

長野交通圏特定地域協議会

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

(1) 長野交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー」という。)は、鉄道・バス等とともに長野交通圏における地域公共交通を形成している重要な公共交通機関である。

特に、次のような優れた特性を活かして、一人一人の利用者ニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

- ① 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる
- ② 面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、長野県が観光立県を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、長野交通圏内のタクシー事業を巡っては、車両数の減少を大きく上回る割合で輸送需要が低迷するなどの影響もあり、収益基盤の脆弱性や運転者の労働条件の悪化が生じているほか、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。同圏においては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となっている。

このような中、地域社会におけるタクシーの役割の重要性に鑑みれば、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの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の取組を推進していくことは、極めて大きな意義がある。

(2) タクシー事業の現状

長野交通圏においては、次の①から⑤のような問題が生じている。

① タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシー業界では、経営の効率化・合理化(合併 2 社等)、安全性の維持・向上(ドライブレコーダーの設置 584 両等)、利用者のサービス向上(禁煙タクシー、免許返納割引、観光ガイドタクシーの創設等)等の様々な取り組みを推進しているものの、タクシーの運行回数は年々減少し、運送収入も減少している。

一方で、輸送経費は増加しており、赤字車両数シェアは、平成 24 年度 55.0%、平成 25 年度 71.1%とタクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

② タクシー運転者の労働条件の悪化

長野県のタクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べ

て平成 25 年 2,089 千円、26 年 2,248 千円も下回る水準となっている。

また、特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなっており、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでおり、乗務員の平均年齢は平成 28 年 3 月末現在で 60.9 歳となっている。

③ 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理、不適切な運賃收受など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

④ 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が長野駅西口周辺等に集中する結果、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という観点から看過し得ない状況であるため、対策を講じているところであるが、改善できない事例がある。

これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、無駄な空車走行等による燃料消費は環境問題への対処という視点からも問題となっている。

⑤ 利用者サービスが不十分

利用者サービスの多様化や実車率向上等の経営の効率化が不十分であるとの指摘があり、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていない。

また、接客態度が不良、地理不案内といったサービス産業としての基本が欠けているとの指摘もある。

(3) 取組の方向性

(2)における問題は、タクシーが地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものである。

このため、これらの諸問題に対し、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシー事業の適正化を図るとともに、新規需要の開拓等の当該事業の活性化を図ることによりこうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、長野交通圏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以下の具体的な目標を設定する。

- ① 事業経営の健全化
- ② 労働環境の改善
- ③ コンプライアンスの確保
- ④ 交通問題、環境問題、都市問題への対応
- ⑤ 良質なサービスの提供

なお、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、必要に応じて本特定地域計画を見直すものとする。

ただし、供給削減の際には、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。

(4) 特定地域計画の目標

① 事業経営の健全化

- ・ タクシー需要の低迷等厳しい経営環境下において、タクシー事業者が適法・適正な事業運営を行った結果、安全・安心を前提に、タクシー乗務員に対しては適正な労働環境の確保が図れ、公共交通機関として社会的な責任を果たし、かつ先進的安全・利用者サービス設備投資も可能とする、適正利潤の確保ができる体制の構築を目指すものとする。

そのためには、輸送サービスの効率性の向上、経営基盤の強化が重要であり、効率的な供給においては、適正台数に向けた供給削減と IT 機器の導入による効率的な配車が有効である。

また、収益の拡大においては、タクシー事業を含む地域公共交通事業が今後の急激な人口減少及び高齢化の増加に適切に対処するためには、交通政策基本法により自治体を中心として、地域全体を見渡した持続可能で効率的な交通網の整備が重要となるため、長野交通圏内の過疎地その他の交通空白地域において、地域住民の生活維持や観光客の移動に必要な輸送を確保するため、乗合タクシーや自家用有償旅客運送の受託を含め、積極的に協働・連携による収益の拡大も重要である。

- ・ 具体的には、大規模イベント時における「需要の取りこぼし」をなくすため営業制限車両の時限解除を図る。

また、長野市、千曲市における交通空白輸送等の請負受注に努める。

更に、観光需要に対し「さわやか信州観光ガイドタクシー」の増強のため、観光ガイドタクシー認定乗務員の養成を行う。

一方で、一部地域における白タク行為の監視摘発を関係機関と実施する。

② 労働環境の改善

- ・ 最低賃金抵触者の発生、タクシー乗務員の他産業格差(27年度タクシー運転者平均年収 2,248 千円、長野県全産業男性労働者年収 4,980 千円)の現状に対し、

稼働車両の制限により乗務員 1 人当りの効率性の向上と 1 両当りの生産性の向上により適正な労働条件の確保が図れるよう努める。

なお、稼働車両の制限による運転者の雇用の確保について留意する必要がある。

- ・ また、労働環境の改善により、正規雇用による若年労働者の流入を促し、良質な乗務員確保と乗務員の高齢化対策を進める。
- ・ 更に、車内カメラ付きドライブレコーダー設置の推進により、苦情対策、犯罪防止等運転者の労働環境の改善を図る。
- ・ 加えて、子供や家族の事情に併せた労働時間の設定等、女性が働きやすい労働環境づくりに努める。
- ・ 具体的には、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」を活用し、女性ドライバーの確保を図る。

③ コンプライアンスの確保

- ・ タクシー事業運営において、関係法令遵守により公共交通として安全・安心を利用者に対して担保するものであり、乗務員においては「運転者登録制度」の実施、運行管理者においては、定期的な講習の義務付け等によりコンプライアンスの確保、経営者においては、総合的なコンプライアンスの確保に努めなければならない。
- ・ 具体的には、経営者研修会の開催により、今後のタクシー事業においては、従来の輸送から事業を革新するため、「交通政策基本法」「道路運送法」「タクシー業務適正化特別措置法」「タクシー特措法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を理解・順守するとともに有効活用を図る必要がある。

④ 交通問題、環境問題、都市問題への対応

- ・ 現在、長野市タクシー交通対策協議会は、外部組織に違法駐停車の監視を委託し自浄努力をしているものの、市内主要場所における客待ちタクシーの違法駐停車が発生しており、今後は、各社の事業者計画に基づき特定場所における違法駐停車の一扫を図り、歩行者の安全性、交通渋滞による地域経済活動への障害及び交通事故防止の改善に努める。
- ・ 具体的には、信都の玄関に相応しく長野駅周辺での違法駐停車を一扫し、信州を訪れたお客様に「おもてなし」の心をもって、タクシー乗り場で気持ちよく乗車いただき、駅待機の乗務員のスキルアップとモラルの向上及び業界イメージアップを図る。
- ・ また、法人・個人事業者において HV 車両の導入が進み、本年 3 月には県内初となる PHV 車が長野市内で導入されたところであり、更なる環境対策車の導入促進を図る。
- ・ 更に、災害時の都市機能の確保策として、地震・洪水等災害時における協定に基づく緊急輸送の確保を図る。

⑤ 良質なサービスの提供

- ・ タクシー事業者に求められるものは、タクシーの特性である何時でも何処でも誰でもが利用できる公共交通機関としての個別輸送であり、タクシー利用者から最も求められるものは、良質なサービスを提供することである。
- ・ 現在、観光都市長野県が取り組んでいる「おもてなし宣言活動」に併せ、長野交通圏の全乗務員がおもてなし宣言登録をし「長野県おもてなしタクシー」の実践を図る。
- ・ 具体的には、乗務員の宣言登録による「ふるまい」・「よそおい」・「しつらい」により、必要に応じたドア・トランクサービスの実施、無言運転の排除、多様化する利用者サービス機器の拡充を図る。
- ・ また、新たな取組としてユニバーサルデザインタクシーの導入を促進するとともに、ユニバーサルドライバー研修の受講の促進を図る。
- ・ 更に、プレママ・キッズタクシーの運行により妊婦、乳幼児、児童等がタクシーを安心して利用する環境の整備を図る。

(5) 目標達成に必要な供給過剰の解消

- ・ 長野交通圏全体におけるタクシー車両は、直近の輸送実績においても過剰であることは否めない。
- ・ 地方都市における事業規模において32.8%(平成19年11月20日比)の削減率は事業運営において根幹的問題ではあるが、平成27年7月31日付けで長野交通圏が特定地域として国の指定を受けたことから、分科会において十数回の議論を重ね、結果として、国が示した適正台数574両には達しなかったものの、全社の英断により590両の稼働台数に同意した。
- ・ これらを踏まえ、今後上記による各目標に向けて有効な取組がなされ、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、過剰な車両の削減により市内の特定場所での客待ちによる違法駐停車の解消がなされ、歩行者の安全性、交通渋滞による地域経済活動への障害及び交通事故防止の改善が図られるとともに、余剰経費の削減により経営基盤の改善が図られ、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。
- ・ また、労働条件の改善については、乗務員1人当りの効率性の向上により労働環境の改善が図られることが期待される。
- ・ 更に、全乗務員によるおもてなし宣言登録は、乗務員の接客サービスの向上により増収効果が期待されるため、経営環境の改善によりIT機器の導入等インバウンド対応、車両の代替等更なる利用者サービスに資源を向けることが期待される。

2. 当該特定地域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

削減すべき供給輸送力は、平成 27 年 8 月 10 日付け公示第 31 号「特定地域における適正と考えられる車両数について」により、法人タクシー上限 574 両、下限 510 両、個人タクシー上限 55 両、下限 48 両と示された。

これに対し、法人各事業者の保有車両数は平成 19 年 11 月 20 日(特定特別監視地域指定時)858 両、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 878 両を長野交通圏の基準車両数としたところ、平成 27 年 9 月 2 日に 1 社 3 両(基準車両数)の事業廃止事業者が生じたことにより、基準車両数が 875 両になったことから、適正と考えられる車両数の上限 574 両に対し、基準車両数 875 両との乖離率は 34.4%となり、各社の基準車両数に乖離率を乗じ、算出(少数点以下切り下げ)された車両数を稼働認定車両とする。

ただし、小規模事業者の事業の継続性を考慮し、算出された稼働認定車両数が 20 両以下事業者は 20 両とし、平成 27 年 8 月 1 日において 20 両以下の事業者に対しては、削減を求めず平成 27 年 8 月 1 日現在の車両数を稼働認定車両とする。

なお、小規模事業者の 1 事業者は削減を受け入れたため、これらを踏まえた結果、削減後の供給輸送力である稼働認定車両数は 590 両となった。

また、個人タクシーについては、平成 27 年 8 月 1 日現在 67 両(延べ実在 24,455 日車)であり、適正と考えられる車両数の上限 55 両(延べ実在 20,075 日車)との乖離は 4,380 日車となることから、1 人当たり年間 65 日(4,380 日車÷67 人)の休車をする。

なお、これに定期休日(1 月当たり 2 日)を除いた年間 41 日を稼働制限日とする。

① 法人タクシー

供給輸送力	削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力	削減後供給輸送力
平成 19 年 11 月 20 日以降の各社最高実在車両数の合計 878 両	削減すべき供給輸送力 288 両分 削減率 32.8%	590 両分
特定地域指定日(H27. 8. 1)現在車両数 712 両	削減すべき供給輸送力 122 両分 削減率 17.1%	590 両分

② 個人タクシー

供給輸送力	削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力	削減後供給輸送力
特定地域指定日(H27. 8. 1)車両数による年間延実在車両数 24,455 日車	削減すべき供給輸送力 年間 4,380 日車 削減率 17.9%	年間稼働日車数 20,075 日車

3. 当該特定地域において行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

(1) 法人タクシー

削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力は、各社の判断により、事業者計画の認可前に運送法による減車、事業者計画の認可後に行う減車、公示第76号「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」第2による全日制限、予備車として保有したままの休車による営業制限とする。

各社は、供給輸送力に関わらず、運行可能なタクシー車両については、「稼働認定車証」を帖付することとする。

(2) 個人タクシー

法人タクシー同様に「稼働認定車証」を帖付する。各所属団体が会員の稼働実績を毎月把握し、年間において65日の休車を管理する。

また、非組合員については、協議会事務局において管理する。

(3) 供給輸送力の削減等の実施時期

北陸信越運輸局長が特定地域計画の内容等の公表後、事業者計画申請及びその処理期間等が不確定であるため、特措法の趣旨により供給輸送力の削減はできる者から順次行い、「稼働認定車証」による供給制限は平成29年4月1日より行うこととする。

4. 当該特定地域内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

事業者名	平成27年8月1日現在車両数	削減すべき供給輸送力	削減率	削減後の供給輸送力
長野観光自動車(株)	87両	10両	11.5%	77両
長野タクシー(株)	46両	7両	15.2%	39両
つばめタクシー(株)	38両	11両	28.9%	27両
桜観光タクシー(株)	77両	15両	19.5%	62両
スマイル観光旭(株)	38両	3両	7.9%	35両
中央タクシー(株)	79両	17両	21.5%	62両
アルピコタクシー(株)	82両	11両	13.4%	71両
長電タクシー(株)	16両	4両	25.0%	12両
平和観光タクシー(株)	25両	5両	20.0%	20両
松代タクシー(株)	40両	9両	22.5%	31両
篠ノ井観光タクシー(株)	34両	7両	20.6%	27両
更埴観光タクシー(株)	15両	0両	0%	15両

(資) 畑山自動車商会	14 両	0 両	0%	14 両
ひしこタクシー(株)	8 両	0 両	0%	8 両
昌栄高速運輸(株)	26 両	6 両	23.1%	20 両
(株)HD コーポレーション	25 両	5 両	20.0%	20 両
(有)シンリク観光	24 両	4 両	16.7%	20 両
アットマーク高府運送(有)	28 両	8 両	28.6%	20 両
(株)昌栄交通	10 両	0 両	0%	10 両
合計	712 両	122 両	17.1%	590 両

5. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法
別紙1のとおりとする。

6. 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) 削減後の供給輸送力の確認については、長野交通圏特定地域協議会が発行する稼働認定車証の車両帖付により、事業者相互により確認する。

- ① 稼働認定車証は通し番号を付し管理をする。
- ② 稼働認定車証の管理は、別紙2の稼働認定車証管理規程による。

- (2) 稼働認定車証については、1日単位、1ヶ月単位等任意の期間に協議会構成員間において貸し渡しができるものとする。

- ① 稼働認定車証の貸し渡しが行われた場合は、協議会及び構成員に報告する。
- ② 稼働認定車証の貸し渡し期間における車両は、一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績報告書において延べ実在車両として計上する。

- (3) 下記活性化計画により、長野交通圏特定地域協議会分科会が認めた特定日の稼働車両は、稼働認定車証が車両に帖付して無くても稼働を認めるものとする。

7. 特定地域計画に定める活性化措置

- (1) 特定地域計画の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項

長野交通圏事業者においては、経営の効率化・合理化(合併2社等)、安全性の維持・向上(ドライブレコーダーの設置584両等)、利用者のサービス向上(禁煙タクシー、免許返納割引、観光ガイドタクシーの創設等)、社会貢献活動等、旧法下から継続的に実施し今後も改善していくものである。

今回、特定地域に指定を受け更なる活性化が求められていることから、新たな活性化策について列記し、また全社が一体となり取り組む措置については必須事項として、全社が事業者計画により措置することとする。

(2) タクシーサービスの活性化策

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期（※）
乗務員による、長野特定地域圏内駅乗降場所でのドア、トランクサービスの実施（必須事項）	乗務員によるドア、トランクサービスの必要に応じた対応の実施、良質な乗務員の駅配置	タクシー事業者 市交通対策協議会	短期
「おもてなし宣言登録」の実施（必須事項）	全乗務員の「おもてなし宣言」登録	タクシー事業者	短期
プレママ・キッズタクシーの運行	妊婦・乳幼児・児童等のタクシー安心利用を促進、対応乗務員研修の実施	タクシー事業者	長期
配車アプリによる利用者サービスの向上	スマホによる配車アプリ契約による利用者利便の向上	タクシー事業者	長期
乗務員接客研修会の開催	乗務員のスキルアップのための研修（タクシー業務適正化特別措置法に基づく新任乗務員研修資料による研修）	タクシー事業者	中期
経営者研修会の開催	経営トップの関係法令遵守喚起	タクシー事業者	中期
訪日外国人観光客等利用者サービスの拡充	利用者の多様化に伴うWi-Fi、タブレット、通訳案内サービス機能等の拡充	タクシー事業者	長期
中学生の職場体験の受入	中学生の職場体験を通じたタクシー広報	タクシー事業者	中期

(3) タクシー事業経営の活性化、効率化

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
イベント需要への対応	イベント開催特需に対する供給統制策	タクシー事業者 特定地域協議会	協議に基づく 特定日
交通空白地等輸送の受注	長野市・千曲市における交通空白地輸送の受注及び移送課題者へのタクシー利用の提案	長野市 千曲市 タクシー事業者	短期
観光ガイドタクシー認定乗務員の養成	観光ガイドタクシー認定乗務員の増員	タクシー事業者	短期
タクシー類似行為対策	一部地域における白タク行為防止の環境醸成	タクシー事業者	長期

(4) 労働条件の悪化防止、改善

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
女性ドライバー応援企業認定	女性ドライバー確保のため、女性ドライバー応援企業認定制度の活用	タクシー事業者	長期

(5) 交通問題、環境・都市問題の改善

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
タクシー違法駐車の一掃（必須事項）	タクシーの長野駅周辺等違法駐車の一掃による歩行者保護、渋滞解消、事故防止	市交通対策協議会 タクシー事業者	短期
災害時輸送協定の締結	地震・洪水等災害時のタクシーの有効活用	長野市 タクシー協会 タクシー事業者	短期

※ 短期は1年以内、中期は特定地域の指定期間内、長期はそれ以上の期間を指す。

別紙1：当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

事業者名	平成27年 8月1日 現在車両 数	削減すべき供給輸送力及び実施時期									削減後 の供給 輸送力
		特定地域計画外 減車による削減		特定地域計画による供給輸送力及び実施時期							
		車両数	時期	減車による削減		全日制限による削減		営業制限による削減		合計	
車両数	時期			車両数	時期	車両数	時期				
長野観光自動車(株)	87両	6両	済み					4両	平成29年4月1日	10両	77両
長野タクシー(株)	46両					5両	事業者計画認可後	2両	平成29年4月1日	7両	39両
つばめタクシー(株)	38両			3両	事業者計画認可後			8両	平成29年4月1日	11両	27両
桜観光タクシー(株)	77両	1両	済み			4両	事業者計画認可後	10両	平成29年4月1日	15両	62両
スマイル観光旭(株)	38両			3両	平成29年4月				平成29年4月1日	3両	35両
中央タクシー(株)	79両							17両	平成29年4月1日	17両	62両
アルピコタクシー(株)	82両	11両	平成28年中							11両	71両
長電タクシー(株)	16両							4両	平成29年4月1日	4両	12両
平和観光タクシー(株)	25両			3両	事業者計画認可後			2両	平成29年4月1日	5両	20両
松代タクシー(株)	40両							9両	平成29年4月1日	9両	31両
篠ノ井観光タクシー(株)	34両	3両	平成28年中			2両	事業者計画認可後	2両	平成29年4月1日	7両	27両
更埴観光タクシー(株)	15両									0	15両
(資) 畑山自動車商会	14両									0	14両
ひしこタクシー(株)	8両									0	8両
昌栄高速運輸(株)	26両			4両	事業者計画認可後			2両	平成29年4月1日	6両	20両
(株)HD コーポレーション	25両							5両	平成29年4月1日	5両	20両
(有)シンリク観光	24両							4両	平成29年4月1日	4両	20両
アットマーク高府運送(有)	28両							8両	平成29年4月1日	8両	20両
(株)昌栄交通	10両									0	10両
合 計	712両	21両		13両		11両		77両		122両	590両

長野交通圏稼働認定車証管理規程

(目 的)

第 1 条 本規程は、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施行に伴う、長野交通圏特定地域計画に定める供給輸送力の削減を達成するために貼付する稼働認定車証を適正に管理することを目的とする。

(費用負担)

第 2 条 稼働認定車証の作成費用は、予備を含め、長野交通圏特定地域協議会分科会構成員が割当て枚数割合により負担するものとする。

(割当枚数)

第 3 条 各社の割り当て枚数は、特定地域計画の削減後の供給輸送力とし、一車一枚とする。

(管 理)

第 4 条 割り当てられた稼働認定車証は、事業者（個人タクシー含む）において責任をもって管理をする。
また、特定地域協議会事務局は管理簿を作成し、管理をするものとする。

(貼付場所)

第 5 条 認定車証の貼付場所は外部より確認できる場所へ貼付するものとする。

(紛 失)

第 6 条 事業者は稼働認定車証を紛失したときは、事務局に速やかに報告（1号様式）するとともに、警察へも遺失物届を提出するものとし、事業者は再交付を受けることができる。
なお、事務局は協議会構成員の事業者にその旨を通知するものとする。
また、発見された場合は、発見された認定車証を事務局へ返納するものとする。

(毀損・汚損等)

第 7 条 事業者は稼働認定車証を毀損・汚損したときは、現物を事務局に返納するとともに、再交付を受けることができる。（2号様式）
なお、事務局は協議会構成員の事業者にその旨を通知するものとする。

(貸渡し)

- 第8条 事業者は協議会構成員の事業者に稼働認定車証を貸渡すことができる。
その場合、貸渡し期間は最低1日単位とし、上限は定めないものとする。
また、貸渡しをした事業者は、事務局に報告(3号様式)することとし、貸渡し期間終了後も同様とする。(4号様式)
なお、事務局は協議会構成員の事業者にその旨を通知するものとする。

(その他)

- 第9条 その他本規程に定めのない事項は、分科会に置いて協議するものとする。

(附 則)

- この規程は、平成29年4月1日から施行し、指定期間終了をもって廃止する。