

「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等に伴い必要となる関係通達に定められる各種措置等（案）」について

○背景

タクシー事業については、長期的に需要が減少傾向にある中、地域によっては、タクシー車両数の増加などにより収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、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。

このような状況を踏まえ、平成20年12月に交通政策審議会より「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」と題する答申がなされ、これを受けて、第171回国会において、国土交通大臣が供給過剰の進行等の問題が見られる地域として指定する特定地域においてタクシー事業者等による自主的な減車や需要喚起を促進するとともに、事前届出制となっている増車を認可制とする等の措置を講ずる「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（平成21年法律第64号。以下「法」という。）」が成立し、平成21年6月26日に公布されたところである。

また、地域によっては、必ずしも全体としての需要拡大につながらず他社との旅客の奪い合いに終始するような過度な運賃競争が展開され、そうした競争の結果、その地域全体として、健全な経営を維持するための収入の確保が困難となり、運転者の労働条件の悪化等を招いている場合があり、タクシー事業を巡る諸問題の深刻化を招いている。

こうした問題への対策の必要性については、前述の交通政策審議会答申においても指摘されていることに加え、法の附則において道路運送法の運賃認可基準の読み替え規定が設けられたことなどを受け、本年4月に設置された「タクシー運賃制度研究会」より本年8月5日に「タクシー運賃の今後の審査のあり方について」と題する報告書が取りまとめられたところである。

これらの状況を踏まえ、今般、法を施行するとともに、適切な運賃の審査等が行われるようにするため、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、法第11条第1項に規定する特定事業計画の認定要領について定めるとともに、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について所要の改正を行うこと等が必要となる。

○制定しようとする各種措置等の内容

I. 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

i. 特定地域におけるタクシー事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置を実施するに当たっての基本的な考え方等

1. 基本的な考え方

法、法施行規則及び本通達をはじめとする関係通達の運用に当たっては、特定特別監視地域制度の導入以降、それぞれのタクシー事業者がこれまでに実施してきたタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(需要喚起、労働条件の改善、減車等)を十分に考慮するものとする。

2. 基準車両数

特定特別監視地域制度の導入以降、タクシー事業者による様々な取組みが実施されていることを踏まえ、特定地域における処分その他特定地域における各種取組みの実施に係る基準となる車両数は、特定特別監視地域の指定時(2年以上継続して指定(準特定特別監視地域又は特別重点監視地域の指定を含む。)されている場合は、当該継続して指定された最初の指定時。)における営業区域ごとの当該事業者の一般車両(一般の需要に応じることができるタクシー車両)の合計数とする。ただし、当該営業区域において個別に講じている施策に基づき、地方運輸局長が特別な配慮が必要と認める場合には、地方運輸局長が別途公示する車両数とすることができるものとする。

ii. 特定地域におけるタクシー事業に係る申請に対する取扱い

1. 法人タクシーに係る新規許可等基準(法施行日以降の処分から適用)

特定地域における法人タクシーに係る新規許可等の申請(ハイヤーに係るものを含む。福祉輸送事業限定等に係るものを除く。)に対しては、既存の審査基準に加えて、次に掲げる基準に適合するものに限り許可等をするものとする。

① 収支計画

運輸開始後の一定期間における収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で当該運輸開始後に新たに発生する輸送需要によるものであることが明らかであること。

② 最低車両数の特例

特定特別監視地域に準じて既存の最低車両数基準の引き上げを行い、その基準によるものであること。

2. 個人タクシーに係る新規許可基準(法施行日以降の処分から適用)

特定地域における個人タクシーに係る新規許可の申請に対しては、既存の審査基準に加えて、運輸開始後の一定期間における収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で当該運輸開始後に新たに発生する輸送需要によるものであることが明らか

であるものに限り許可するものとする。

ただし、平成21年度分については、許可申請者に対する法令及び地理の試験の合格基準を引き上げた上で、従前の基準に基づき処分を実施するものとする。

3. 増車の認可基準（法施行日以降の処分から適用）

特定地域における一般車両（ハイヤー車両を含む。）の合計数を増加させる事業計画の変更（増車）の認可の申請に対しては、既存の事業計画の変更の認可の審査基準のうち一定の基準に適合するとともに、次に掲げる基準（ハイヤーにあっては、①及び④に限る。）に適合するものに限り認可するものとする。

① 収支計画

増車実施後の一定期間における収支計画上の営業収入が、申請する営業区域で当該増車実施後に新たに発生する輸送需要によるものであることが明らかであること。

② 運転者の確保状況

一般車両に係る運転者の確保状況について、原則として1両当たり1.5人以上であること。

③ 実働率

一般車両に係る実働率について、原則として80%以上であること。

④ 法令遵守状況

申請後に監査を実施することとし、その結果、自動車その他の輸送施設の使用停止以上の処分を受けなかったこと。

iii. 特定地域における減車実施事業者に対する監査の特例

基準車両数を減車（タクシー事業者が営業区域ごとの一般車両の合計数を減少させる事業計画の変更の届出を行うこと）により、地方運輸局長が公示する基準（原則10%）以上下回っているタクシー事業者については、原則として、長期未監査等を監査端緒とする巡回監査、呼び出し監査及び呼び出し指導の対象としないものとする。

iv. 特定地域における行政処分の特例

特定地域内の営業所における一定の違反については、処分日車数をそれぞれ次のとおり加重するものとする。

1. 特別監視地域の指定後に新規許可等を受けた者による違反 3.5倍
2. 監査時車両数（監査等により違反事実を確認した時点における営業区域ごとのタクシー事業者の一般車両の合計数）を基準車両数よりも増加させている者による違反（1.の場合を除く。） 3.5倍
3. 監査時車両数が基準車両数以下であり、監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させていない者による違反（1.の場合を除く。） 2倍
4. 監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させている者による違反（1.の場合を除く。） 1倍
5. 4.のうち、特定地域に指定された後に減少させている者による違反 1.5倍

II. 法第11条第1項に規定する特定事業計画の認定要領

i. 認定

国土交通大臣又は地方運輸局長は、iiの認定基準に適合していることを確認した上で特定事業計画の認定又は認定特定事業計画の変更の認定を行うものとし、その標準処理期間については、国土交通大臣が行う場合は3ヶ月とし、地方運輸局長が行う場合は、3ヶ月を目安として地方運輸局長が定める期間とする。

ii. 認定基準

1. 基本方針との整合性

特定事業計画に定める事項が基本方針に照らし適切なものであること。

特に、事業再構築を実施することにより、運転者の地位が不当に害されることがないこと等が確認できるものであること。

2. 特定事業計画の确实遂行性

特定事業計画に定める具体的内容、実施時期、実施に必要な資金の見積もり及びその調達方法が、当該特定事業計画に定められる特定事業及び事業再構築を确实に遂行するため適切なものであること。

3. 道路運送法の基準との適合性

特定事業計画に定める事項が道路運送法第15条第1項又は第36条第1項若しくは第2項の認可を要する場合にあっては、既存の事業計画の変更の認可に係る審査基準又は事業の譲渡譲受の認可に係る審査基準若しくは合併分割の認可に係る審査基準に適合したものであること。

4. 独占禁止法との適合性

特定事業計画に共同事業再構築に関する事項が定められている場合にあっては、共同事業再構築を行うタクシー事業者と他のタクシー事業者との間の適正な競争が確保され、タクシーの利用者及び関係事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこと。

iii. 法第13条第1項に規定する認定特定事業計画に基づき実施する特定地域の住民の福祉の増進を図るための運送

当該運送は、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可等の取扱いについて（平成18年国自旅第169号）に定める福祉限定許可の対象となる福祉輸送サービス等とする。

Ⅲ. 一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針の改正

i. 自動認可運賃の下限の設定（法の施行にあわせて各地域において設定）

全国一律で上限から10%低い額に設定していた自動認可運賃の下限を、地域の実情に即した額（※）とする。

（※）具体的な設定方法

費目ごとに、効率的な経営による差異を認める経費（燃料油脂費、車両償却費等）と認めない経費（運転者人件費、車両修繕費等）とに区分し、前者については地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者が採用している額のうち一番低い額を、後者については地域の標準的、能率的な経営を行っている事業者が採用している額の平均値を用いて算出する。

ii. 自動認可運賃の下限を下回る運賃（下限割れ運賃）の認可

1. 道路運送法第9条の3第2項第1号の基準に関する審査

① 運送費人件費の審査

申請値により査定するものとする。ただし、申請値が標準人件費（地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均給与月額の前払の額）を下回っている場合は、標準人件費により査定するものとする。

② 運送費人件費以外の費用の審査

申請値を前提に査定すべき経費（燃料油脂費、車両償却費等）と、地域の標準的、能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均値に基づき査定すべき経費（車両修繕費等）とに区分して査定するものとする。

2. 道路運送法第9条の3第2項第3号の基準に関する審査等

不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるか否かについて、個別の事案ごとに、地域における申請を行ったタクシー事業者のシェア、流し営業の比率、運転者の賃金体系を勘案しながら総合的に判断し審査するものとする。

なお、現に実施中の下限割れ運賃について、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあると認められる場合は、事業改善命令により運賃の変更を命ずるものとする。

3. 下限割れ運賃の認可に付す条件

下限割れ運賃を認可する際は、次に掲げる条件を付すものとする。

① 認可の期限は1年間とすること。

② 人件費及び走行距離等について、毎月、報告すること。

③ 労働条件の確保等に関する法令に違反し、行政処分を受けた場合には、認可を取り消すことがあること。

4. 下限割れ運賃の認可に際しての指導

下限割れ運賃を認可する際は、当該認可を受けるタクシー事業者に対し、運転者の労働条件の確保のために必要な措置を講じることや、然るべき時期に運転者の労働条件の確保の状況を公表すること等を指導するものとする。

iii. 割引運賃の審査

従来の要件に加えて、下限割れ運賃の審査に係る考え方を適用し、割引運賃を実施した後のタクシー事業者の運賃収入が、全体として「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものとなっているかどうかについても審査を行うものとする。

iv. その他

1. 今後の運賃改定においては、自動認可運賃の認可の際、「その後の運賃改定の結果当該運賃が実質的に下限割れ運賃となればその時点で認可に1年の有効期限を付す」旨の条件を付すものとする。また、運転者の労働条件の確保のために必要な措置を講じることや、然るべき時期に運転者の労働条件の確保の状況を公表することを指導するものとする。
2. 個人タクシーについては、法人タクシーで認められた下限割れ運賃以外の下限割れ運賃は認めないものとする。

IV. その他（乗務距離の最高限度の指定拡大：旅客自動車運送事業運輸規則第22条関係）

タクシー事業に係る乗務距離の最高限度を定める地域について、旅客自動車運送事業運輸規則第26条に基づく運行記録計による記録を義務付ける地域にまで指定を拡大するなど所要の見直しを行うものとする。