

「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）」に対し、いただいた主なご意見と国土交通省の考え方

いただいたご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>○「I. i. 2. 基準車両数」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 基準車両数の設定時は、特定特別監視地域の指定時に限られたものではないと考えます。 福祉タクシー車両は基準車両数から除外すべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 「I. i. 1. 基本的な考え方」に基づき、基準車両数については、特定特別監視地域制度の導入以降、タクシー事業者の方々による様々な取組みが実施されていることを踏まえ、原則として、特定特別監視地域の指定時におけるものとするのが適当であると考えます。 基準車両数は、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ですので、福祉タクシー車両は除外されています。
<p>○「I. ii. 1. 法人タクシーに係る新規許可等基準」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ハイヤーに係る申請については、対象外とすべきであると考えます。 新たに発生する輸送需要とは何なのかを明記するとともに、収支計画には、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を証明する書類を添付させるべきであると考えます。 新規参入事業者の車両は新車登録から2年以内であること、営業区域の拡大には申請事業者の処分実績を勘案することを基準として追加すべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 法は、「一般乗用旅客自動車運送事業」を適正化・活性化の対象としていることから、ハイヤーにも新しい基準を適用することとしたいと考えます。 「新たに発生する輸送需要」については、個々のケースごとに判断させていただきたいと考えます。その判断に当たり、必要となる書類は適宜提出を求めさせていただきます。 衆・参両院における附帯決議及び特定特別監視地域制度を踏まえ、必要な基準を定めることとしたいと考えます。
<p>○「I. ii. 2. 個人タクシーに係る新規許可基準」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 個人タクシーが減少している地域は規制強 	<ul style="list-style-type: none"> 衆・参両院における附帯決議を踏まえ、

<p>化をする必要はなく、当該地域においては個人タクシーの前年の減少率を勘案し、その分については、従前のおり新規許可を認めるべきであると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 譲渡譲受も含めて個人タクシーの新規参入は一切認めない旨明記すべきと考えます。 悪質な個人タクシー事業者の新規参入を排除するため、試験問題の難易度・内容を改善するべきであると考えます。 平成21年度の試験の合格基準は従前のおりすべきと考えます。 	<p>個人タクシーについても必要な基準を定めることとしたいと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 衆・参両院における附帯決議を踏まえ、個人タクシーについても必要な基準を定めることとしたいと考えます。 なお、譲渡譲受については、法において、「事業再構築」として認められています。 衆・参両院における附帯決議を踏まえ、個人タクシーについても必要な基準を定めることとしたいと考えます。 個人タクシーについては、法人タクシーと異なり、新規許可申請の機会が限られていることにかんがみ、平成21年度に限り、原則従前の基準に基づき処分を実施しますが、特定地域は供給過剰の進行等により、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ですので、更なる運送サービスの質の向上及び法令遵守の確保を図る観点から、試験の合格基準の引き上げを行うこととしたいと考えます。
<p>○「I. ii. 3. 増車認可基準」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ハイヤーや観光需要に対応する車両に係る申請については、対象外とすべきであると考えます。 福祉輸送を行う事業者には基準を緩和するべきであると考えます。また、対象となる車両から福祉タクシーを除外するべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 法は、「一般乗用旅客自動車運送事業」を適正化・活性化の対象としていることから、ハイヤーにも新しい基準を適用することとしたいと考えます。 また、観光需要に応えることは重要であると認識しているものの、観光需要に対応するタクシー車両とその他のタクシー車両を区分することは困難であると考えます。 タクシー事業を巡る厳しい状況にかんがみれば、福祉輸送を行う事業者の方々であっても、一般タクシーに係る基準については、新しい基準を適用することとしたいと考えますが、福祉分野の需要に応えること

<ul style="list-style-type: none"> ・ 「新たに発生する輸送需要」の定義を規定すべきであると考えます。 ・ 運転者の確保状況について1.5人以上とされていますが、もっと高い基準とすべきであると考えます。 ・ 実働率について80%以上とされていますが、もっと高い基準とすべきであると考えます。特に、地域における平均実働率が80%以上である場合は平均実働率以上とすべきであると考えます。 ・ 運転者の確保状況及び実働率については、ハイヤーにおいても基準とすべきであると考えます。 ・ 基準車両数までの復活増車を地方運輸局長の判断により認めるべきであると考えます。 また、例えば特定地域指定の解除が行われた際などに、早期に減車に取り組んだことその他事業者の実績に応じて、増車についてのメリットが与えられるべきであると考えます。 	<p>は重要であると考えますので、福祉タクシーについては、本基準の対象外としたいと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「新たに発生する輸送需要」については、個々のケースごとに判断させていただきたいと考えます。 ・ 全国一律の基準としては、1.5人以上としたいと考えますが、地域の標準的な運転者数など実情を踏まえて、地方運輸局長が当該地域における1両当たりの運転者数を公示した場合には、その人数以上であることとしたいと考えます。 ・ 全国一律の基準としては、80%以上としたいと考えますが、地域の標準的な実働率など実情を踏まえて、地方運輸局長が当該地域における実働率を公示した場合には、その率以上であることとしたいと考えます。 ・ ハイヤーについては、その運行形態にかんがみ、運転者の確保状況・実働率に係る基準を適用しないこととしたいと考えます。 ・ 「I. i. 1. 基本的な考え方」を踏まえ、適切に運用して参りたいと考えます。
<p>○ 「I. 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」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的な経営をしていない実働率の低い会社ほど減車を行うことは容易であり、減車の有無で特例が設けられるのは不合理であると考えます。より精緻に個々の事業者の実績を勘案すべきであると考えます。 	<p>○ 監査を的確に実施することは輸送の安全の確保の観点から重要であると考えておりますので、事故を引き起こしたタクシー事業者や法令違反の疑いのあるタクシー事業者に対しては、監査を行うこととしております。</p> <p>一方、長期間監査を行っていないことを端緒とする監査については、特定地域にお</p>

<ul style="list-style-type: none"> 基準車両数設定時前より、先駆的に減車していた、又は増車してこなかった事業者にも特例が適用されるべきであり、また、最低車両数以下の車両数しか保有していない事業者や企業努力を十分に積んでいる事業者に対しても、特例が適用されるべきであると考えます。 どんなに減車をしたとしても、監査の対象から外すべきではないと考えます。 より減車を促進させた事業者には、更なる監査の特例を設ける必要があると考えます。 	<p>けるタクシー事業の適正化を推進する観点から、「I. i. 1. 基本的な考え方」の趣旨により、一定の減車を行ったタクシー事業者の方々を対象としないこととしたいと考えます。</p>
<p>○「I. iv. 特定地域における行政処分の特例」について</p>	<p>○ 別途「自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正案に関するパブリックコメントの募集結果について」で公表させていただきます。</p>
<p>○「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」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規参入事業者については、一定期間自動認可運賃の幅内の運賃しか認可しないことを明記するべきであると考えます。 同一地域同一運賃にすべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 新規参入事業者については、少なくとも1年間は自動認可運賃を採用することを指導することとしたいと考えます。 なお、いわゆる下限割れ運賃の申請があった場合は、新しい下限割れ運賃の審査基準に基づいて厳格に審査して参りたいと考えます。 タクシーの運賃を同一地域同一運賃とすることについては、昨年12月の交通政策審議会の答申でも指摘されているとおり、他の事業者より安い運賃で、かつ適正に事業を行っている者に対し、運賃を上げるよう強制することは、法的に困難であり、また、利用者の理解も得難いものと考えます。ただし、過度な運賃競争については、これを是正する必要があり、不当な競争を引き起こすおそれのある運賃については、厳正に対処していきたいと考えます。
<p>○「Ⅲ. i. 自動認可運賃の下限の設定」について</p>	

<ul style="list-style-type: none"> 自動認可運賃の幅を狭めることは、事実上値上げを強要される事業者が増え、利用者離れを加速させると考えます。 自動認可運賃の幅を見直すにあたっては、大型車と普通車等の車種区分の自動認可運賃枠の中のどちらにも、同一の運賃枠を設定すべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動認可運賃の幅が狭まった場合でも、いかなる運賃を設定するかについては、個々のタクシー事業者の方々の経営判断となるため、必ずしも地域の運賃の値上げ及び値上げによる利用者離れに繋がるとは考えておりません。 輸送に用いる車種によって、輸送コストが異なることから、自動認可運賃の下限については、車種区分ごとに設定することとしたいと考えますが、いずれにしても、Ⅲ. i. に基づいて、地域の事情に則して設定することとしたいと考えます。
<p>○「Ⅲ. i. 自動認可運賃の設定」及び「Ⅲ. ii. 1. ② 運送費人件費以外の費用の審査」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 効率的な経営による差違を認める経費、申請値を前提に査定すべき経費から車両償却費を除外すべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー運賃制度研究会の報告書で指摘されているとおり、「適正な原価」及び「適正な利潤」の確保、「不当な競争」の防止の観点から、労働条件の確保に必要な経費、安全・サービスの確保に必要な経費、公租公課等義務的経費については、効率的な経営による差異を認めない経費とし、その他については差異を認めた上で、審査を行うことが適当であると考えます。
<p>○「Ⅲ. ii. 下限割れ運賃の認可」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 下限割れ運賃は認可すべきでないと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動認可運賃の幅は、迅速に運賃の認可を行うために設けているものであり、いわゆる下限割れ運賃を一律に認可しないこととするのは適当ではありません。 したがって、下限割れ運賃については個別に審査することとしますが、その審査に当たっては、運転者の労働条件の確保、輸送の安全性の確保の観点から、慎重に審査を行って参りたいと考えます。
<p>○「Ⅲ. ii. 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等」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 原価の査定のみではなく、収入の見込みの査定においても、実車率について、地域の標準的な事業者の平均を用いるなどして審査す 	<ul style="list-style-type: none"> 収入の算定に係る実車率については、申請事業者の直近5カ年の加重平均実車率を勘案することとしており、当該実車率を用

<p>べきであると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 標準人件費には、運転者の平均労働時間を加味し、労働時間当たりの賃金を基準とした査定基準を導入すべきであると考えます。また、法定福利費の適正納付を査定基準に導入すべきであり、前年度の納付を証明する書面の添付を審査時に求めるべきであると考えます。 	<p>いて当該事業者の収入とすることが適当であると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 適正な人件費水準に関する指標については、タクシー運賃制度研究会の報告書にも「地域の標準的、能率的な事業者の労働時間当たりの人件費単価の平均を用いることについては、申請内容が適正かどうかをチェックするために、査定側において全運転者の一人一人の労働時間を正確に把握する必要があり、膨大な行政コストを要し、現実的な方法とは考えられない」と記載されているところであり、国土交通省としても、労働時間を勘案した基準を用いることは困難であると考えます。 また、法定福利費については、必要に応じて、前年度の納付を証明する書面を添付することを求めて参りたいと考えます。
<p>○「Ⅲ. ii. 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」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、迎車回送料の有無も考慮すべきであると考えます。 現に実施中の下限割れ運賃について期限を設けるべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第9条の3第2項第3号の基準については、迎車回送料金も含めて、総合的に審査することとします。 既に認可をした運賃について、新たに期限を設定することは困難であると考えますが、当該運賃により、現に不当な競争を引き起こすおそれがあると認められ、それが旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認められる場合には、事業改善命令により、当該下限割れ運賃の変更を命ずることも検討したいと考えます。
<p>○「Ⅲ. ii. 3. 下限割れ運賃の認可に付す条件」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 認可の期限は更新しないことを明記すべきと考えます。また、認可を取り消す場合についてその条件を具体的に明記すべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 認可の更新に当たっては、当該運賃が「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものとなっていることを審査することとなりますが、その際には、運転者の労働条件の確保、輸送の安全性の確保の観点から、慎重に審査を行って参りたいと考えます。

<ul style="list-style-type: none"> 認可の期限は半年程度が望ましいと考えます。1年とする場合は、その間の安易な増車により収支をあわせることができないよう、増車は認可しないこととする必要があると考えます。 報告対象には、運転者数を含めるべきであると考えます。 	<p>なお、下限割れ運賃の認可の際は、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、認可を取り消す旨の条件を付すこととしたいと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシーの需要は月ごとに大きなバラつきが生じることがあることから、当該下限割れ運賃が運転者の労働条件の悪化を生じさせるものとなっていないか正確に把握するためには、1年程度の実施期間が必要と考えます。 <p>なお、下限割れ運賃採用事業者であるか否かに関わらず、安易な増車は認めるべきではないと考えます。特に、特定地域においては、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認可することとしたいと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 下限割れ運賃については、認可後の需要への影響、運転者の労働条件の変化及び収支率の変化等を把握する必要があるため、人件費、一般管理費等について、報告を求めるとしますが、運転者数についても必要に応じて報告を求めたいと考えます。
<p>○「Ⅲ. ii. 4. 下限割れ運賃の認可に際しての指導」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 指導ではなく、強制すべきであると考えます。また、不作為の事業者には罰則を設けるべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 法的根拠がないため、強制することはできません。また、罰則も設けられておりません。 <p>このため、行政指導により適切に対処して参りたいと考えます。</p>
<p>○「Ⅲ. iii. 割引運賃の審査」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 下限割れ運賃と同等の条件を付すべきであると考えます。また、既に認可されている割引についても、同等の条件を付すべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、割引運賃を認可する際は、原則として、下限割れ運賃と同様の条件を付すこととしております。 <p>なお、既に認可をした割引運賃について、新たに条件を設定することは困難であると考えますが、当該割引運賃により、現に不</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者輸送や交通空白地帯の輸送を担うためにも、割引運賃については柔軟に対応すべきであると考えます。 	<p>当な競争を引き起こすおそれがあると認められ、それが旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認められる場合には、事業改善命令により、当該割引運賃の変更を命ずることも検討したいと考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 営業的割引等の割引運賃の申請に係る審査については、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等について審査を行うこととしますが、公共的な割引については、営業的割引等とは異なる取扱いとしたいと考えております。
<p>○「Ⅲ. iv. 1. 運賃改定の結果、下限割れ運賃となった事業者への対応」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー運賃制度研究会報告書に記載されているとおりの対応をすべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃改定の結果、実質的に下限割れ運賃事業者となったタクシー事業者の方々については、タクシー運賃制度研究会の報告書に記載のあるとおり、下限割れ運賃事業者と同様に取り扱うこととしたいと考えます。
<p>○「Ⅳ. その他」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、設定されている最高乗務距離は、隔日勤務を対象としており、日勤勤務には実効性を持たないため、勤務形態に応じて所要の見直しをすべきであると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今般の乗務距離の最高限度の指定の見直しにおいては、各地域ごとに日勤勤務運転者に係る設定を行うことを含めて検討を行っております。