

平成21年10月1日

国土交通省

## 「タクシー適正化・活性化法の施行について」

平成21年通常国会で成立しましたタクシー適正化・活性化法（正式名称：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）が本日施行となりましたので、お知らせいたします。

（添付資料）

- 「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ついて」（概要）
- 「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基本方針について」（概要）
- 「特定地域における措置について」（概要）
- 「特定地域一覧」
- 「運賃料金の認可に係る新たな制度について」（概要）

## 【問い合わせ先】

自動車交通局旅客課 北村、辻

代表 03-5253-8111

内線 41202、41243

直通 03-5253-8569

● 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)について (平成21年10月1日施行)

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 (タクシー適正化・活性化法)

① 国土交通大臣による特定地域の指定

**特定地域**・・・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  
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

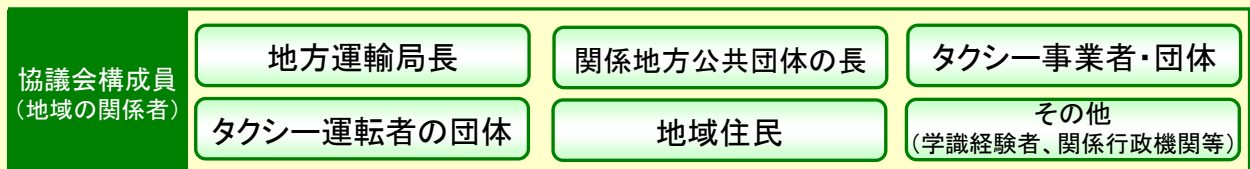
② 国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

i) 特定地域における取組み

① 地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

- タクシーサービスの活性化
- 事業経営の活性化、効率化
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善

具体例



など

〔乗り場の整備等による利用者サービスの充実〕

※国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

② タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

➡ 必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実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・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 ➡ 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には**実施勧告** 道路運送法の手続きの特例

ii) 特定地域における措置

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| ① <b>新規参入要件を厳格化</b>       | ② <b>増車を事前届出ではなく、認可制に</b> |
| ③ <b>減車実施事業者に対する監査の特例</b> | ④ <b>行政処分の特例</b>          |

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、

「**適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの**」

➡ 「**適正な原価に適正な利潤を加えたもの**」

# 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基本方針(平成21年国土交通省告示第1036号)について

## 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

### 1 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義

- 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している重要な公共交通機関。
- しかし、タクシー事業を巡っては、長期的な需要の低迷や車両数の増加などの影響により、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が発生し、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。
- 地域社会におけるタクシーの役割の重要性に鑑みれば、問題の発生している地域において、関係者が連携協力を図りつつ、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ための取組を推進することは、極めて大きな意義がある。

### 2 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の目標

- 特定地域において生じている以下の諸問題の解決を図り、各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していくことを目標とする。
  - ①タクシー事業の収益基盤の悪化
  - ②タクシー運転者の労働条件の悪化
  - ③違法・不適切な事業運営の横行
  - ④道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題
  - ⑤利用者サービスが不十分

## 二 地域計画の作成に関する基本的な事項

### 1 協議会

#### 【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。

#### 【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。

### 2 地域計画

#### 【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。

#### 【記載事項に関する留意事項】

- 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

## 三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

○地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。

○この際には、次の観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

- ① 輸送需要に対応した合理的な運営
- ② 法令の遵守の確保
- ③ 運送サービスの質の向上
- ④ 輸送需要の開拓

## 四 その他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事項

### 1 事業再構築

○事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化・活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。

○地域におけるタクシー事業の需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけるだけでなく供給輸送力を減少させることも必要であり、適正な競争や利用者利益が確保されることを前提として、自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。

○減車等の事業再構築は、タクシー事業者の組織再編等を伴うこともあり、その実施に当たっては、タクシー運転者の地位を不当に害することやその労働条件を不当に変更することのないよう留意することが必要。

### 2 タクシー事業者・団体の役割

○タクシー事業者は、タクシー事業の適正化・活性化はタクシー事業者が主体となって取り組むべきものであることを自覚し、積極的に協議会に参画し、地域計画に定められた事業の推進に努める。

○タクシー事業者の団体は、地域のタクシー事業者の意識の向上に取り組むとともに、協議会の協議等の際し、関係者の連絡調整や円滑な合意形成に積極的に取り組むよう努める。

### 3 国の役割

○国は、地域の関係者が行うタクシー事業の適正化・活性化に関する取組に必要な情報提供等に努めることとし、特に、地方運輸局長は、特定地域において適正と考えられる車両数を算出し、協議会に提示する。

○国は、効率的かつ効果的に監査を実施するなど事後チェックの強化を図るとともに、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、関係する許認可について処分基準・審査の厳格化を図る。

### 4 地方公共団体の役割

○地方公共団体は、他の地域公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしてのタクシーの機能向上やまちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能向上を図る上で必要となる地域の公共交通やまちづくり・都市政策等の実情を地域計画に反映することができるよう、地域の実情に応じ、積極的に協議会に参画することが期待される。

### 5 地域住民その他の関係者の役割

○地域住民は、タクシー事業を適正化・活性化するために必要な利用者の視点を協議会の協議に反映できるように、主体的に協議会に参画することが期待される。

○他の公共交通事業者、地元企業等の関連事業者が協議会に参画した場合は、自らの事業とタクシー事業を連携させた取組を実現するよう努める。



## 特定地域における措置について

指定要件及び期間	指定地域	特定地域における措置
<p>【指定要件】次の1又は2のいずれかに該当する地域</p> <p>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</p> <p>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 アからウまでのいずれかに該当すること              ア. 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              イ. 前5年間の事故件数が毎年度増加していること              ウ. 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</p> <p>【指定期間】3年を超えない範囲</p>	別紙	<p>【新規参入への対策(法人)】</p> <p>●新規許可基準</p> <p>① 収支計画            許可申請に当たり提出を求め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こと</p> <p>② 最低車両数の引き上げ            東京特別区・政令市40両、30万人以上都市30両、その他20両</p> <p>【新規参入への対策(個人)】</p> <p>●新規許可基準</p> <p>○ 収支計画            許可申請に当たり提出を求め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こと</p> <p>【増車への対策】</p> <p>●増車認可基準</p> <p>① 収支計画            認可申請に当たり提出を求める収支計画上の増車車両分の営業収入が、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こと</p> <p>② 運転者の確保状況            一般タクシー車両に係る運転者の確保状況について、原則1両当たり1.5人以上であること</p> <p>③ 実働率            一般タクシー車両に係る実働率について、原則80%以上であること</p> <p>④ 法令遵守状況            申請後に監査を実施した結果、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</p> <p>【減車実施事業者に対する監査の特例】</p> <p>●基準車両数を、減車により、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</p> <p>【行政処分の特例】</p> <p>●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</p> <p>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</p>

## 特定地域一覧（平成21年10月1日指定地域）

別紙

運輸局等	都道府県	特定地域（141地域）
北海道	北海道	札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、旭川交通圏、苫小牧交通圏、釧路交通圏、帯広交通圏、北見交通圏
東北	青森	青森交通圏、八戸交通圏、弘前交通圏
	岩手	盛岡交通圏、花巻交通圏、一関交通圏
	宮城	仙台市、石巻市
	福島	福島交通圏、郡山交通圏、会津交通圏、いわき市
	秋田	秋田交通圏、横手市
	山形	山形交通圏
関東	東京	特別区・武三交通圏、北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏
	神奈川	京浜交通圏、県央交通圏、湘南交通圏、小田原交通圏
	千葉	京葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、北総交通圏、市原交通圏
	埼玉	県南中央交通圏、県南西部交通圏、県北交通圏
	群馬	東毛交通圏
	群馬及び埼玉	中・西毛交通圏
	茨城	水戸県央交通圏、県南交通圏、県西交通圏
	栃木	宇都宮交通圏、県南交通圏、塩那交通圏
	山梨	甲府交通圏
北陸信越	新潟	新潟交通圏、長岡交通圏、上越交通圏、三条市A、新発田市A
	富山	富山交通圏、高岡・氷見交通圏
	石川	金沢交通圏、南加賀交通圏
	長野	長野交通圏、松本交通圏、上田市A、飯田市A
中部	愛知	名古屋交通圏、知多交通圏、尾張北部交通圏、尾張西部交通圏、西三河北部交通圏、西三河南部交通圏
	静岡	静岡交通圏、富士・富士宮交通圏、沼津・三島交通圏、磐田・掛川交通圏、藤枝・焼津交通圏
	岐阜	岐阜交通圏、大垣交通圏、高山交通圏、美濃・可児交通圏
	三重	津交通圏、松阪交通圏
	福井	福井交通圏

運輸局等	都道府県	特定地域（141地域）
近畿	大阪	大阪市域交通圏、北摂交通圏、河北交通圏、河南B交通圏、泉州交通圏
	京都	京都市域交通圏
	兵庫	神戸市域交通圏、姫路・西播磨交通圏、東播磨交通圏
	奈良	奈良市域交通圏
	滋賀	大津市域交通圏、湖南交通圏、中部交通圏、湖東交通圏
	和歌山	和歌山市域交通圏
中国	広島	広島交通圏、呉市A、東広島市、三原市、福山交通圏
	鳥取	鳥取交通圏、米子交通圏
	島根	松江交通圏、出雲交通圏
	岡山	岡山市、倉敷交通圏、津山市
四国	山口	下関市、宇部市、山口市、周南市、防府市、岩国交通圏
	香川	高松交通圏、中讃交通圏
	徳島	徳島交通圏
	愛媛	松山交通圏、東予交通圏、今治交通圏
	高知	高知交通圏
九州	福岡	福岡交通圏、北九州交通圏、筑豊交通圏、大牟田市、久留米市
	佐賀	佐賀市、唐津市
	長崎	長崎交通圏、佐世保市、諫早市
	熊本	熊本交通圏、八代交通圏
	大分	大分市、別府市
	宮崎	宮崎交通圏、都城交通圏、延岡市
鹿児島	川薩交通圏、鹿屋交通圏、鹿児島空港交通圏、鹿児島市	
沖縄	沖縄	沖縄本島

（全国の営業区域の総数 643地域）

# 運賃料金の認可に係る新たな制度について

## 一 自動認可運賃の下限の設定

- 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。

## 二 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であって、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。

## 三 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。

## 自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正について

### 1. 改正の概要

#### <監査方針>

- ① 巡回監査の端緒として、次の者を追加。
- ・ 第1当死亡事故を引き起こした事業者（特別監査を行うものを除く。）
  - ・ 行政処分逃れのための事業譲渡の有無等を判断するため、監査を行うことが必要と認められる事業者
  - ・ 自動認可運賃の下限を下回る運賃により事業を営んでいる一般乗用旅客事業者であって、定期的な報告の提出を行わない、又は当該報告内容により法令違反の疑いがある事業者
  - ・ 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特定地域において増車認可申請をした一般乗用旅客自動車運送事業者など
- ② 巡回監査及び呼出監査の端緒として、次の者を追加。
- ・ 関係行政機関から、最低賃金法に違反している旨の通報があった事業者
  - ・ 事業用自動車の車両火災事故（旅客自動車に限る。）又はホイール・ボルトの折損による車輪脱落事故を引き起こした事業者
  - ・ 整備不良に起因する死傷事故を引き起こした事業者など

#### <行政処分基準等>

- ① 飲酒運転等に対する処分基準を強化（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。
- ・ 処分日車数の強化 初違反80日車→100日車  
再違反240日車→300日車
  - ・ 飲酒運転等を下命容認した場合の即時事業停止期間の延長 7日→14日
  - ・ 飲酒運転等+重大事故に係る指導監督義務違反の場合の即時事業停止期間の延長 3日→7日
  - ・ 飲酒運転等に係る指導監督義務違反の場合、即時事業停止処分（3日）を創設
- ② 社会保険等未加入（事業の健全な発達を阻害する競争行為）に対する処分基準を強化。
- ・ （旅客自動車運送事業）処分基準の創設
    - 一部未加入 初違反10日車 再違反30日車
    - 全部未加入 初違反30日車 再違反90日車
  - ・ （貨物自動車運送事業）処分基準の強化
    - 一部未加入 初違反警告→10日車 再違反20日車→30日車
    - 全部未加入 初違反20日車→30日車 再違反60日車→90日車



③ 最低賃金法違反（事業の健全な発達を阻害する競争行為）に対する処分基準を創設（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

一部の支払い 初違反10日車 再違反30日車  
全てへの支払い 初違反30日車 再違反90日車

④ 運転者に対する指導監督に係る記録の作成保存義務違反に対する処分基準を創設（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

記録義務違反 初違反警告～20日車 再違反20日車～60日車  
保存義務違反 初違反警告～20日車 再違反20日車～60日車

⑤ 点検整備未実施に対する処分基準を強化（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

・ 日常点検の未実施

初違反勧告～3日×違反台数 → 警告～5日×違反台数  
再違反3日～9日×違反台数 → 5日～15日×違反台数

・ 定期点検整備の未実施

初違反警告～5日×違反台数 → 警告～10日×違反台数  
再違反5日～15日×違反台数 → 5日～30日×違反台数

・ 点検整備記録の改ざん

初違反3日～5日×違反台数 → 5日～10日×違反台数  
再違反9日～15日×違反台数 → 15日～30日×違反台数 など

⑥ 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関係（一般乗用旅客自動車運送事業）

特定地域内の営業所における一定の違反についての処分日車数を加重。

イ 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は3.5倍

ロ 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一般乗用旅客自動車運送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（イの場合を除く。）は3.5倍

ハ 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（イ及びロの場合を除く。）は2倍

ニ 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（イの場合を除く。）は1倍

ホ ニのうち、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は1.5倍  
など

⑦ その他の処分基準の強化

・ （貨物自動車運送事業）コンテナの落下防止措置未実施

初違反警告→20日車 再違反20日車→60日車

・ （旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）

30日車未満は自動的に警告とする軽減措置→廃止 など

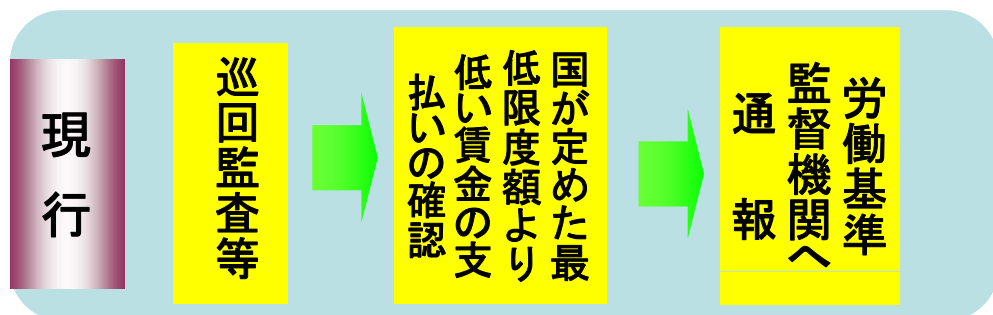
- ⑧ 処分の実効性の確保1（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）
- ・ 違反営業所から処分前に他の営業所に車両を移動した場合  
→当該他の営業所にも行政処分を行う。
  - ・ 違反事業者が処分前、処分後に会社分割又は他社への事業譲渡（認可を要する場合のみならず、車両等の譲渡による実質的な事業譲渡を含む。）を行った場合  
→承継事業者、譲渡先事業者にも行政処分を実施。  
承継事業者、譲渡先事業者にも違反点数を承継。 など
- ⑨ 処分の実効性の確保2（一般乗用旅客自動車運送事業）  
自動車等の使用停止処分において、遊休車両分について付加的に使用停止処分を行う。
- ⑩ その他所要の改正を実施。

## 2. 施行時期

平成21年10月1日から施行。

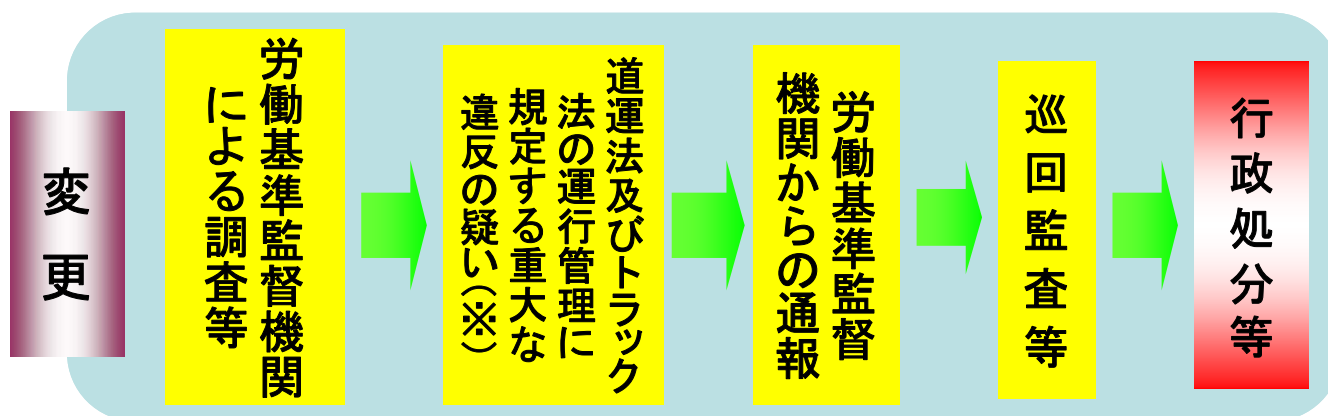
(道路運送法第30条第2項)一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生じるような競争をしてはならない。  
(トラック法第25条第2項)一般貨物自動車運送事業者は、一般貨物自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生じるような競争をしてはならない。

## 1. 労働基準監督機関への通報



(注)労働基準法、最低賃金法、「改善基準告示」違反等に関する労働基準監督機関に対する通報制度は、従前通りの取扱いとする。

## 2. 労働基準関係機関からの通報



(※)変更部分  
処分基準の見直しにより、最低賃金額より低い賃金の支払を確認したもののうち、悪質なものについても、通報の対象とされたこと。

## 1. 社会保険等関係機関への照会制度(新設)

### (1) 新規事業者に対する対応スキーム

(道路運送法第6条第2号)前号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

処  
分  
根  
拠

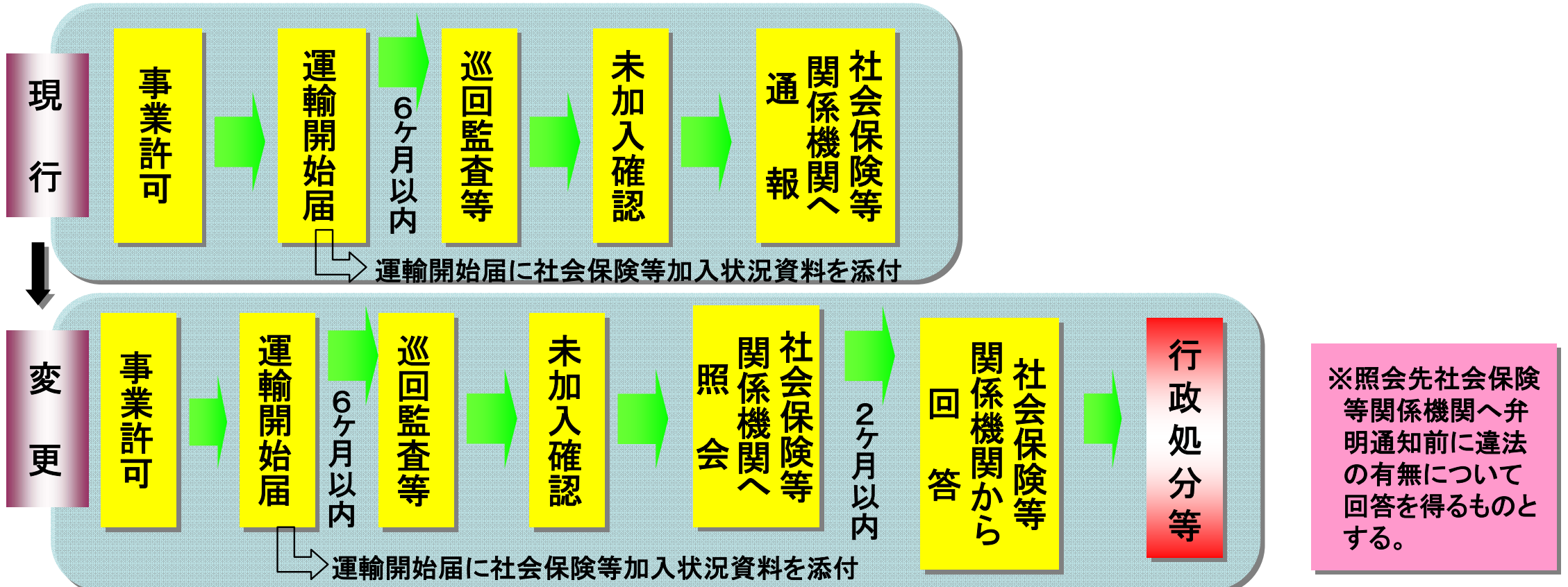
#### 許可等の処理方針(法令遵守)

健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法及び雇用保険法に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に加入すること。

(道路運送法第86条第1項)この法律に規定する許可又は認可には、条件又は期限を付し、及びこれを変更することができる。

#### 許可等の処理方針(許可に付す条件)

運輸開始までに健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法及び雇用保険法に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に加入すること。



※照会先社会保険等関係機関へ弁明通知前に違法の有無について回答を得るものとする。

# 社会保険等未加入事業者処分スキーム —バス・タクシー事業—

## (2) 既存事業者に対する対応スキーム

(道路運送法第30条第2項) 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生じるような競争をしてはならない。

