

参 考 資 料

「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」の一部改正について(H26.1.27公示) ……P1～P7

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(H27.8.19公示) ……P8～P14

準特定地域における適正と考えられる車両数について(H27.10.1公示) ……P15～P16

特定地域の指定基準等について(H27.1.30公示) ……P17

京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱 ……P18～P20

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

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等の一部を改正する法律（平成25年法律第83号。以下、「改正法」という。）の施行に伴い、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について、下記のとおり定めたので公示する。

平成26年1月27日

関東運輸局長 原 喜信
東京運輸支局長 小竹 壽朗
神奈川運輸支局長 大蔵 幸雄
埼玉運輸支局長 真秀 和正
群馬運輸支局長 高橋 哲哉
千葉運輸支局長 星野 朗
茨城運輸支局長 佐藤 研一
栃木運輸支局長 山崎 正
山梨運輸支局長 石原 美千老

I. 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

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。）、関係省令、関係告示及び本公示をはじめとする関係公示の運用に当たっては、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（以下、「旧法」という。）の施行以降、それぞれの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、「タクシー事業者」という。）がこれまでに実施してきた一般乗用旅客自動車運送事業（法第2条第1項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業。以下、「タクシー事業」という。）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）を十分に考慮することとする。

2. 基準車両数

基準車両数は、準特定地域の指定時（準特定地域から継続して特定地域に指定された場合及びその後に特定地域から継続して準特定地域へ指定された場合は、当該継続して指定された最初の準特定地域の指定時。）における営業区域ごとの当該事業者の一般の需要に応じることができ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。）の合計数とする。

ただし、以下に該当する場合には、当該車両数を基準車両数に加え又は減じることとする。

- ① 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等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成26年国土交通省令第7号。以下、「整備省令」という。）附則第2項の規定による道路運送法（昭和26年法律第183号）第15条第3項に基づく届出により、法の適用を受けることとなる車両数を加える。
- ② 改正法の施行の際、現に「特定事業計画における事業再構築の実施のために必要となる特例措置の実施について（平成22年1月27日付け関東運輸局長及び管内運輸支局長（以下、「関東運輸局長等」という。）公示）」に基づき休車している車両数を加える。
- ③ タクシー事業者が他のタクシー事業者を完全子会社化し、当該完全子会社のタクシー事業を廃業した場合にあっては、当該完全子会社の基準車両数を当該タクシー事業者の基準車両数に加える。
- ④ 道路運送法第36条に基づきタクシー事業の全部又は一部の譲渡及び譲受の認可を受けた場合は、原則として当該タクシー事業の全部又は一部に係るタクシー車両数に相当する基準車両数を当該譲受したタクシー事業者の基準車両数に加え、また、譲渡したタクシー事業者の基準車両数から減じる。

II. 準特定地域におけるタクシー事業の申請等に対する取扱いについて

1. 処理方針

準特定地域に指定されている営業区域に係る需給状況の判断を年1回実施し、これに基づき、当該営業区域における供給輸送力の増加が可能な場合にその車両数及び申請受付期間を公示することとする。

当該申請受付期間に、準特定地域の全部若しくは一部を含む営業区域に係る道路運送法第4条第1項の許可又は供給輸送力を増加させる事業計画の変更に係る認可の申請を受け付けた場合は、法第14条の4又は第15条の2に基づき、次の手続を経て、許可又は事業計画の変更に係る認可を行うこととする。

2. 需給状況の判断等

（1）算定方法

①輸送需要に対する必要車両数の算定方法は、次のとおりとする。

「輸送需要量」＝「当該準特定地域における直近年度の総実車キロ」×

「当該準特定地域における総実車キロの直近5年間分の対前年度比率の平均値（相乗平均）」

「必要車両数」＝輸送需要量÷（総走行キロ×実車率÷延べ実働車両数）÷365÷実働率

各計算要素については、原則として以下の数値を使用する。

◇総走行キロ、延べ実働車両数・・・直近5年間の平均輸送実績

◇実車率・・・H13年度の実績値

◇実働率・・・90%又は平成13年度実績のいずれか高い値（ただし、当該準特定地域に法第8条第1項の協議会（以下、単に「協議会」という。）が組織されている場合にあっては、当該協議会の議決に基づく申出により80%又は平成13年度実績のいずれか低い値から90%の範囲内で定めることができることとする。）

②増加可能車両数の算定方法は、次のとおりとする。

「増加可能車両数」＝「当該準特定地域の必要車両数」－「現に当該準特定地域に存する営業所に配置されている車両数の合計」

（2）実施時期等

需給状況の判断は原則として毎年8月1日を目途に公表することとし、供給輸送力の増加が可能な営業区域ごとに、次のイからロの区分ごとに増加可能車両数を公示することとする。なお、当該公示には、原則として60日間の申請受付期間を明記することとする。

イ タクシー事業（1人1車制個人タクシーを除く。以下、「法人タクシー」という。）の新規許可、条件解除（業務の範囲を限定する旨の条件を付された一般乗用旅客自動車運送事業者における当該条件の解除をいう。以下同じ。）の承認及び営業区域の設定に係る事業計画変更認可

ロ タクシー事業（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。）の新規許可

ハ 法人タクシーの増車（準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数を増加させる事業計画の変更をいう。ただし、条件解除に伴うものを除く。以下同じ。）の認可

ニ 法人タクシーの休車（7.（1）②に規定する休車をいう。）の解除

（3）配分方法

増加可能車両数の配分については、以下の順により行う。

① 増加可能車両数を4分の1ずつ（2）イからロに配分し、端数が生じた場

合については、これを二に繰り入れる。

② ①で（2）イに配分された車両数を当該準特定地域である営業区域の法人タクシーの最低車両数で除した値（商）が1以上の場合にはこれを法人タクシーの新規許可、条件解除の承認又は営業区域の設定に係る事業計画変更認可可能な事業者の枠とし、1に満たない場合及び1未満の端数が生じる場合は、これに相当する車両数を二に繰り入れる。

（4）法人タクシーの新規許可（条件解除の承認を含む。）、営業区域の設定に係る事業計画変更認可の枠の配分及び順序

① （3）②により配分された事業者の枠については、これが2以上の場合には、「新規許可（条件解除の承認を含む。）」及び「営業区域の設定に係る事業計画変更認可」の事業者の枠それぞれに2分の1ずつ配分し、1の場合及び端数が生じる場合は、これを「営業区域の設定に係る事業計画変更認可」の事業者の枠とする。

② 審査の結果、「新規許可（条件解除の承認を含む。）」又は「営業区域の設定に係る事業計画変更認可」すべき申請件数が①の事業者の枠に満たない場合は、他方へ繰り入れることとし、それでもなお事業者の枠に残余が生じる場合には、（2）ニへ繰り入れることとする。

③ 審査の結果、新規許可すべき申請件数（条件解除の承認をすべき件数を含む。）が①により配分された新規許可の事業者の枠を上回った場合には、くじ引きにより許可又は承認すべき者を決定することとする。

④ 審査の結果、認可すべき申請件数が①により配分された営業区域の設定に係る事業計画変更認可の事業者の枠を上回った場合には、くじ引きにより認可すべき者を決定することとする。

（5）個人タクシーの新規許可の順序

① 審査の結果、新規許可すべき申請件数が（3）①により配分された個人タクシーの新規許可の枠を上回った場合には、くじ引きにより許可すべき者を決定することとする。

② 審査の結果、新規許可すべき申請件数が（3）①により配分された個人タクシーの新規許可の枠を下回った場合には、残余を（2）ニへ繰り入れることとする。

（6）増車の認可の順序

① 審査の結果、認可すべき申請に係る増車車両数が（3）①及び（7）②により配分された増車認可の車両数の枠を上回った場合には、6.（1）③により付与された点数に基づきドント方式により増車車両数を分配するものとし、具体的には次のとおりとする。

- ・ 6. (1) ③により付された点数を1から当該申請に係る増車車両数に相当する数までの各整数で順次除して得たすべての商のうち、その数値の最も大きいものから順次に数えて車両数の枠に相当する数になるまでにある商で各申請に付与された点数に係るものの個数をもって、それぞれの申請に対する増車を認める車両数とする。

- ② 審査の結果、認可すべき申請に係る増車車両数が(3)①により配分された増車認可の車両数の枠を下回った場合には、残余を(2)二へ繰り入れることとする。

(7) 休車解除の順序

- ① 休車解除の申請に係る車両数が、(3)①、②、(4)②、(5)②及び(6)②により配分された車両数の枠を上回る場合には、当該申請に係る休車車両数1両を1票として、くじ引きにより解除すべき車両数を決定する。
- ② 休車解除の申請に係る車両数が、(3)①、②、(4)②、(5)②及び(6)②により配分された車両数の枠を下回った場合には、認可すべき増車の申請に係る車両数が配分された車両数の枠で充足されていない場合は、残余を(2)ハへ繰り入れることとする。また、認可すべき増車の申請に係る車両数が配分された車両数の枠で充足されている場合は、残余が最低車両数以上の場合には最低車両数単位で(2)イに、最低車両数未満の場合又は最低車両数未満の数が生じた場合は、(2)ロへ繰り入れることとする。

3. 法人タクシーに係る新規許可等

(1) 処理方針

準特定地域における法人タクシーに係る新規許可の申請に対しては、2.(4)

- ①により増加可能車両数の配分があった場合に、「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。)の許可申請の審査基準について(平成13年1月22日付け関東運輸局長公示。以下、「許可基準」という。)」に定める基準に適合することに加え、次に掲げる基準に適合するものに限り許可することとする。

①供給過剰とならない基準

- イ 許可の申請に係る事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要との関係で適切なものであること。
- ロ 許可の申請に係る事業の開始によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。
- ハ その他許可の申請に係る事業の開始が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

②最低車両数

原則として、次に掲げる営業区域の区分に応じ、それぞれ次に定める車両数

とする。許可を行う際は、申請1件につき当該車両数を限度とする。

- イ 東京特別区又は政令指定都市を含む営業区域 40両
- ロ 人口が概ね30万人以上の都市を含む営業区域 30両
- ハ その他の営業区域 20両

(2) 適用開始時期

- (1)の規定は、平成26年1月27日以降に処分をするものから適用する。

4. 個人タクシーに係る新規許可

(1) 処理方針

準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、2.(3)により増加可能車両数の配分があった場合に、「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。)の許可及び譲渡譲受認可申請事案の審査基準について(平成13年12月27日付け関東運輸局長公示)」に定める基準に適合することに加え、次に掲げる基準に適合するものに限り許可することとする。

・供給過剰とならない基準

- イ 許可の申請に係る事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要との関係で適切なものであること。
- ロ 許可の申請に係る事業の開始によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。
- ハ その他許可の申請に係る事業の開始が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

(2) 適用開始時期

- (1)の規定は、平成26年1月27日以降に処分をするものから適用する。

5. 準特定地域に指定されている営業区域の設定に係る事業計画変更認可

(1) 処理方針

法第15条第1項の規定による道路運送法第15条第1項の規定に基づく準特定地域に指定されている営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請については、2.(4)①により増加可能車両数の配分があった場合に、「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシー事業を除く。)に係る認可申請等の審査基準について(平成14年1月25日付け関東運輸局長等公示。以下、「認可基準」という。)」に定める基準に適合することに加え、次に掲げる基準の全てに適合するものに限り認可することとする。

①供給過剰とならない基準

- イ 認可申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の

増加に伴う事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要に対し適切なものであること。

ロ 認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。

ハ その他認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置する事タクシー車両の合計数の増加が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

②事業活動に関する基準

イ 営業区域内の営業所に配置するタクシー車両一台当たりの収入が前事業年度と比較して増加していること又は当該準特定地域の平均に比べ高いこと。

ロ 運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全に関する基本方針及び目標が定められており、かつ、当該目標の達成状況が把握されていること又は申請前1年間及び申請後において、タクシー事業に関し、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）又は法若しくはこれらに基づく命令の違反による行政処分がないこと。

ハ タクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故（道路交通法（昭和23年法律第105号）第72条第1項の交通事故をいう。以下同じ。）の発生件数が、営業区域におけるタクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数未満であること。

ニ 労働協約又は就業規則の定めるところにより、その雇用する全ての労働契約を締結するタクシー車両の運転者（以下、「タクシー運転者」という。）について、賃金を一定の割合以上で増額する措置が講じられていること。

ホ 準特定地域計画に定められたタクシー事業の活性化のための措置が講じられていること。

ヘ 営業区域内の営業所に配置する「ユニバーサルデザインタクシー（移動等円滑化の促進に関する基本方針において移動等円滑化の目標が定められているノンステップバスの基準等を定める告示（平成24年国土交通省告示第257号）」第4条第1項の規定による認定を受けたものをいう。以下、「UDタクシー」という。）の台数が前事業年度と比較して増加していること。

③最低車両数

3（1）②の規定を準用する。

④適用

②に掲げる基準については、申請者が申請日現在設定している営業区域のうち、営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数が最も多い営業区域について審査することとする。

また、当該営業区域が準特定地域として指定されていない場合には、②ホは

適用しない。

（2）適用開始時期

（1）の規定は、平成26年1月27日以降に処分をするものから適用する。

（3）条件解除への準用

（1）及び（2）の規定は、条件解除について準用する。この場合において、

（1）中「法第15条第1項の規定による道路運送法第15条第1項の規定に基づく準特定地域に指定されている営業区域の設定に係る事業計画変更認可申請」とあるのは「準特定地域に指定されている営業区域における条件解除の申請」と、「認可する」とあるのは「条件解除する」と読み替えることとする。

6. 増車の認可

（1）処理方針

法第15条第1項の規定による道路運送法第15条第1項の規定に基づく準特定地域に指定されている営業区域に係る増車の申請については、2.（3）①及び（7）②により増加可能車両数の配分があった場合に、許可基準3.、5. ～9. 及び1.（2）に準じて審査を行うことに加え、それぞれ次に掲げる基準の全てに適合するものに限り認可することとする。

①供給過剰とならない基準

イ 認可申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加に伴う事業全体の経営形態、経営規模などが輸送需要に対し適切なものであること。

ロ 認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加によって営業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること

ハ その他認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数の増加が公衆の利便を増進するものであること、円滑な自動車の運行を阻害するものでないこと等公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

②事業活動に関する基準

イ 認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両一台当たりの収入が前事業年度と比較して増加していること又は当該準特定地域の平均に比べ高いこと。

ロ 運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全に関する基本方針及び目標が定められており、かつ、当該目標の達成状況が把握されていること又は申請前1年間及び申請後において、タクシー事業に関し、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法又は法若しくはこれらに基づく命令の違反による行政

処分がないこと。

ハ タクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が、認可の申請に係る準特定地域におけるタクシー車両の走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数未満であること。

ニ 労働協約又は就業規則の定めるところにより、その雇用する全ての労働契約を締結するタクシー運転者について、賃金を一定の割合以上で増額する措置が講じられていること。

ホ 準特定地域計画に定められたタクシー事業の活性化のための措置が講じられていること。

ヘ 認可の申請に係る準特定地域内の営業所に配置するUDタクシーの台数が前事業年度と比較して増加していること。

③点数の付与

②に掲げる基準について以下のとおり点数を付与する。

イについて

前年に比して増加した場合又は当該準特定地域の平均と比べ高い場合 1点

前年に比して5%以上増加した場合又は当該準特定地域の平均と比べ5%以上高い場合 2点

前年に比して10%以上増加した場合又は当該準特定地域の平均と比べ10%以上高い場合 3点

ロについて

運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全に関する基本方針及び目標が定められており、かつ、当該目標の達成状況が把握されている場合 1点

申請前1年間及び申請後において、タクシー事業に関し、道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法又は法若しくはこれらに基づく命令の違反による行政処分がない場合 1点

ハについて

走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が下回っている場合 1点

走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が5%以上下回っている場合 2点

走行距離百万キロメートル当たりの交通事故の発生件数が10%以上下回っている場合 3点

交通事故の発生件数が0件の場合 3点

ニについて

措置が講じられている場合 2点

ホについて

実施されている活性化措置の数が5～14件の場合 1点

実施されている活性化措置の数が15～29件の場合 2点

実施されている活性化措置の数が30件以上の場合 3点

ヘについて（いずれの場合にあっても申請前1年間にUDタクシーが増加しているものに限る。）

前申請1年前と比べ、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数に占めるUDタクシーの割合が増加した場合又は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数の20%以上がUDタクシーである場合 1点

申請1年前と比べ、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数に占めるUDタクシーの割合が5%以上増加した場合又は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数の40%以上がUDタクシーである場合 2点

申請1年前と比べ、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数に占めるUDタクシーの割合が10%以上増加した場合又は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数の60%以上がUDタクシーである場合 3点

④実働率

申請者の申請に係る営業区域におけるタクシー車両の実働率について、原則として90%以上であること。ただし、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。

（2）適用開始時期

（1）の規定は、平成26年1月27日以降に処分をするものから適用する。

（3）適用除外

①条件解除に伴う増車の申請については、6.（1）の規定は適用しない。

②道路運送法第21条第2号に基づく乗合旅客の運送の許可に伴い、当該乗合運送許可（以下「乗合運送許可」という。）に係る運送のみを行うための増車は、その旨の条件を付して認可することができることとする。この場合、1、2及び6.（1）①～④の規定は適用せず、基準車両数にも含めないこととする。

7. 減車及び休車の取り扱い

（1）本公示において、減車及び休車とは、それぞれ次のとおりとする。

①減車 特定地域又は準特定地域において、当該特定地域又は準特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の合計数を減少させる事業計画の変更のうち、②に規定するものを除くもの。

②休車 準特定地域において、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数を減少させる事業計画の変更であって、減車と併せて実施すること

により、法第15条第1項の規定により読み替えて適用する道路運送法第15条第1項のタクシー車両の合計数を増加させる事業計画の変更認可の基準の特例を設けるもの（（3）に適合するものに限る。）

（2）減車の実施方法

認定事業者計画又は認定活性化事業計画に基づき実施する減車については、認定申請書に減車の時期が具体的に記載された事業計画（タクシー車両の数）変更の事前届出書が添付されている場合には、法第8条の8第1項又は法第13条第1項の規定に基づく道路運送法第15条第3項の届出をしたものとみなす。

それ以外の場合には、減車の時期が具体化した時点において同項の届出を行わなければならない（みなし届出の適用以外は道路運送法の減車に同じ。）。

（3）休車実施の要件

次に掲げる要件に適合する供給輸送力減少を休車として取り扱うこととし、（5）に規定する特例を適用することとする。

事業再構築として以下の要件に適合する法第11条による活性化事業計画の認定を受けていること。

1) 休車期間 1年以上であること。

2) 休車車両数 当該タクシー事業者の基準車両数からの減車車両数と同数を限度とすること。なお、共同事業再構築の場合にあつては、当該共同事業再構築を実施するタクシー事業者の基準車両数からの減車車両数の合計の同数をこれらのタクシー事業者の休車車両数の合計の限度とすることができる。

ただし、改正法の施行の際、現に「特定事業計画における事業再構築の実施のために必要となる特例措置の実施について（平成22年1月27日付け関東運輸局長等公示。）」に基づき実施されている休車については、この限度に含めないこととする。また、当該休車については、本公示に基づき実施した休車とみなす。

3) 実施予定時期 準特定地域の指定期間内に実施するものであって、実施予定時期における当該タクシー事業者の基準車両数からの減車車両数と同数を限度とすること。

（4）休車の実施方法

認定活性化事業計画に基づき実施する休車については、認定申請書に休車期間、休車車両数及び実施時期が具体的に記載された事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書（認定活性化事業計画に基づき（3）の要件への適合を確認できるものに限る。）が添付されている場合には、法第8条の8第1項又は法第13条第1項の規定に基づく道路運送法第15条第3項の届出をしたものとみなす。

それ以外の場合には、休車の時期が決定した時点において休車期間、休車車両

数及び実施時期を記載した事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出書（認定活性化事業計画に基づき（3）の要件への適合を確認できるものであって、届出の時点で法第14条による認定活性化事業計画の認定の取消しを受けていないものに限る。）を提出しなければならない。

届出（みなし届出を含む。）に基づき休車を実施する際には、遅滞なく、休車車両数に相当するタクシー車両の抹消登録等使用権原を消滅させる手続きをしなければならない。

（5）休車の解除

休車実施事業者が行うタクシー車両の合計数の増加の認可の申請に対しては、

2.（3）により増加可能車両数の配分があつた場合に、次に掲げる要件に適合するものに限り認可を行う。この場合、6.の規定は適用しない。

イ 認定活性化事業計画に定めた休車期間を経過していること。

ロ 自動車その他の輸送施設の使用の停止以上の処分を受けている場合は、当該処分期間を満了していること。

（6）適用開始時期

（1）～（5）の規定は、平成26年1月27日以降に処分をするものから適用する。

8. 協議会の意見聴取

3.～6.に係る処分を行おうとする場合に、当該準特定地域に協議会が組織されているときには、当該協議会に対し、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条第2項に基づき、原則15日以上の提出期限を付して、次の書面を添えて、施行規則第10条第1項に基づく通知を行い、許可等しようとする申請について、当該協議会の意見を聴くこととする。

イ 当該営業区域に係る需給状況の判断に関する書面

ロ 当該許可の申請書に係る道路運送法施行規則第4条第8項第1号及び第3号に掲げる事項を記載した書面

なお、期限までに協議会からの意見の提出を受けないときは、準特定地域計画に定められた事項の実施に支障がない旨の協議会の意見の提出を受けたものとみなす。

9. 標準処理期間

この公示に規定する許可又は事業計画の変更認可に係る標準処理期間については、「道路運送法上の申請に対する処分に関する標準処理期間について（平成14年1月31日付け関東運輸局長等公示）」の規定を次のとおり読み替えることとする。この場

合、申請受付日から申請受付期間満了の日までの期間は標準処理期間の算定には含まれない。

1. 事業の許可(法第4条第1項)

4ヶ月

4. 事業計画の変更の認可(法第15条第1項)

4ヶ月

10. その他

(1) 施行規則第5条に規定する事業用自動車の使用の停止については、供給輸送力減少のための減車及び休車と別途、これを実施することを妨げない。

(2) 2. (2) により公示する申請受付期間以外に申請のあったものについては、申請後に行う最初の需給状況の判断を公表したのち、次のとおり取り扱うこととする。

① 需給状況の判断の結果、2. (2) イ～ニの区分のうち当該申請が該当する区分に増加可能車両数が公示されている場合 当該公示に規定される申請受付期間内に申請があったものとみなす。

② 需給状況の判断の結果、2. (2) イ～ニの区分のうち当該申請が該当する区分に増加可能車両数がない場合 法第14条の4第1項又は第15条の2第1項第1号に基づき却下する。

Ⅲ. 特定地域及び準特定地域における減車実施事業者に対する監査の特例

減車(注1)により、タクシー事業者の営業区域ごとのタクシー車両(道路運送法施行規則第四条第八項第三号に基づき国土交通省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号に規定する事業用自動車(以下「**その他ハイヤー車両**」という。)を除く。)の合計数が、I. 2. の基準車両数(注2)に0.9を乗じたもの(1両未満の端数がある場合には切り捨て)又はI. 2. の基準車両数(注2)から当該営業区域の最低車両数を減じた数のいずれかを下回っているタクシー事業者(Ⅱ3(1)②による引き上げ前の最低車両数基準以下のものを除く。)については、「自動車運送事業の監査方針について(平成25年9月20日付け関東運輸局長等公示)」の記3. ⑭及び7. の規定にかかわらず、原則として、一般監査及び呼出指導の対象としないこととする。

注1 「特別監視地域等の指定に伴い試行的に実施する増車抑制対策等の措置について(平成20年7月11日付け関東運輸局長等公示)」に規定する特定特別監視地域(以下、単に「**特定特別監視地域**」という。)に指定された後、実施されたものに限る。

注2 旧法に基づく特定地域に指定されており、引き続き法に基づく準特定地域に指定されている営業区域の事業者にあつては、特定特別監視地域に指定された時点、

旧法に基づく特定地域に指定された時点又はI. 2. の基準車両数(タクシー車両の合計数から**その他ハイヤー車両**の合計数を減じた数)のいずれか最も多い車両数とする。

附 則

本公示は、平成26年1月27日から適用する。

附 則(平成27年1月23日 一部改正)

本公示は、平成27年1月23日から適用する。

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。

平成２７年８月１９日

関東運輸局長 濱 勝俊
東京運輸支局長 高橋 哲哉
神奈川運輸支局長 遠藤 恭弘
埼玉運輸支局長 田島 克彦
群馬運輸支局長 日置 滋
千葉運輸支局長 齋藤 隆
茨城運輸支局長 高橋 芳則
栃木運輸支局長 古川 一美
山梨運輸支局長 五十嵐 康夫

平成２７年度における需給状況の判断結果

都 県	営業区域名 (交通圏)	必要車両数 (両)	平成26年度末車 両数 (両)	増加可能車両 数 (両)
東 京	特別区・武三	2 4, 5 9 1	2 8, 1 4 5	▲ 3, 5 5 4
	北 多 摩	1, 5 5 5	1, 7 4 9	▲ 1 9 4
	南 多 摩	1, 0 5 7	1, 2 4 0	▲ 1 8 3
	西 多 摩	1 7 7	2 0 9	▲ 3 2
神奈川	県 央	2, 0 7 3	2, 2 2 7	▲ 1 5 4
	湘 南	3 3 2	3 8 9	▲ 5 7
	小 田 原	3 9 7	5 0 1	▲ 1 0 4
千 葉	京 葉	1, 2 8 7	1, 5 1 4	▲ 2 2 7
	東 葛	8 8 5	1, 0 9 7	▲ 2 1 2
	千 葉	9 6 4	1, 3 6 4	▲ 4 0 0
	北 総	6 6 3	8 0 5	▲ 1 4 2
	市 原	2 6 7	3 8 5	▲ 1 1 8
	南 房	3 1 1	4 2 3	▲ 1 1 2
埼 玉	県南中央	2, 1 3 2	2, 5 4 0	▲ 4 0 8
	県南東部	1, 0 8 1	1, 3 0 3	▲ 2 2 2
	県南西部	1, 3 0 2	1, 5 5 3	▲ 2 5 1
	県 北	3 5 5	4 3 1	▲ 7 6
群 馬	東 毛	2 4 5	3 2 9	▲ 8 4
群馬・埼玉	中・西毛	7 6 9	1, 0 8 8	▲ 3 1 9
茨 城	県 北	3 2 9	4 8 5	▲ 1 5 6
	水戸県央	4 9 7	7 5 3	▲ 2 5 6
	鹿 行	1 8 4	3 2 5	▲ 1 4 1
	県 南	6 2 7	9 2 7	▲ 3 0 0
	県 西	2 4 6	3 8 5	▲ 1 3 9
栃 木	宇 都 宮	5 7 1	8 4 5	▲ 2 7 4
	県 南	3 7 4	5 1 9	▲ 1 4 5
	塩 那	1 5 5	2 4 1	▲ 8 6
山 梨	甲 府	3 2 6	3 9 6	▲ 7 0

※ 上記「平成２６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、平成２７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 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
870,184,345	878,169,850	0.99

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
24,193	870,184,345	2,102,104,724	0.44	8,509,624	0.90

②その他ハイヤー

乖離率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.20	30,310	24,193

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数 d
398	499

(2)北多摩交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
49,393,247	50,438,154	0.98

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,555	49,393,247	110,090,275	0.49	562,669	0.90

(3)南多摩交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
35,787,111	36,582,853	0.98

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,057	35,787,111	80,469,862	0.49	394,727	0.92

(4)西多摩交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,821,664	5,930,331	0.98

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
177	5,821,664	12,728,736	0.52	66,035	0.90

2. 神奈川県

(1) 県央交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
63,965,677	64,735,497	0.99

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
2,073	63,965,677	133,411,821	0.50	746,325	0.94

(2) 湘南交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
10,806,965	10,968,480	0.99

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
332	10,806,965	22,821,668	0.51	118,767	0.90

(3) 小田原交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
9,347,899	9,563,825	0.98

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
397	9,347,899	22,601,040	0.47	149,648	0.90

3. 千葉県

(1) 京葉交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
37,849,068	38,411,134	0.99

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,280	37,849,068	85,359,762	0.49	467,286	0.90

②その他ハイヤー

乗継率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.15	1,506	1,280

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数 d
7	9

(2) 東葛交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
24,825,108	25,216,893	0.98

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
885	24,825,108	56,796,767	0.49	325,602	0.90

②その他ハイヤー

乗継率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.20	1,104	885

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成26年1月27日現在の 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 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
21,820,322	22,423,412	0.97

必要車両数 $A \div (D \times E \div F) \div 365 \div G$	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
945	21,820,322	56,023,269	0.44	350,066	0.90

②その他ハイヤー

乗継率 $a = (b - c) \div b$	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.29	1,340	945

必要車両数 $d - (d \times a)$	平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数 d
19	28

(4) 北総交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
14,790,336	14,879,447	0.99

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
573	14,790,336	31,505,840	0.47	189,540	0.90

②その他ハイヤー

乖離率 a=(b-c)÷b	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.19	711	573

必要車両数 d-(d×a)	平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数 d
90	112

(5) 市原交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
4,946,005	5,116,693	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
267	4,946,005	11,494,624	0.51	103,499	0.90

(6) 南房交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
6,967,985	7,219,773	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
311	6,967,985	15,108,739	0.51	113,709	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 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
53,718,338	54,510,155	0.99

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
2,119	53,718,338	119,539,940	0.48	739,011	0.90

②その他ハイヤー

乖離率 a=(b-c)÷b	平成26年1月27日現在の 一般タクシー車両数 b	一般タクシーの 必要車両数 c
0.19	2,616	2,119

必要車両数 d-(d×a)	平成26年1月27日現在の その他ハイヤー車両数 d
13	17

(2) 県南東部交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
27,606,295	28,041,572	0.98

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,081	27,606,295	59,965,546	0.47	365,517	0.90

(3) 県南西部交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
40,131,405	40,863,644	0.98

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
1,302	40,131,405	87,541,991	0.50	468,004	0.90

(4) 県北交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間の 対前年度比率の平均値 C
7,628,804	7,828,454	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
355	7,628,804	17,024,520	0.52	135,389	0.90

5. 群馬県

東毛交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,414,128	5,560,423	0.97

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
245	5,414,128	11,675,549	0.53	92,036	0.90

6. 群馬県・埼玉県

中・西毛交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
13,698,584	13,971,854	0.98

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
769	13,698,584	29,752,590	0.51	282,622	0.90

7. 茨城県

(1) 県北交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
6,378,427	6,543,477	0.97			
必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
329	6,378,427	15,175,236	0.47	121,207	0.90

(2) 水戸県央交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
10,328,110	10,488,088	0.98			
必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
497	10,328,110	24,960,052	0.50	196,239	0.90

(3) 鹿行交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
3,603,097	3,703,050	0.97			
必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
184	3,603,097	9,124,760	0.51	78,132	0.90

(4) 県南交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
13,368,594	13,793,101	0.97			
必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
627	13,368,594	31,287,058	0.49	237,140	0.90

(5) 県西交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
4,396,654	4,540,346	0.97			
必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
246	4,396,654	9,901,291	0.52	94,948	0.90

8. 栃木県

(1) 宇都宮交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
13,894,824	14,029,333	0.99			

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
571	13,894,824	30,828,025	0.51	214,645	0.90

(2) 県南交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
7,125,909	7,327,496	0.97			

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
374	7,125,909	16,416,481	0.51	143,463	0.90

(3) 塩那交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C			
3,402,902	3,530,283	0.96			

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
155	3,402,902	7,807,219	0.52	60,539	0.90

9. 山梨県

甲府交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成26年度の 総実車キロ B	直近5年間分の 対前年度比率の平均値 C
5,915,546	6,137,507	0.96

必要車両数 A÷(D×E÷F) ÷365÷G	輸送需要量 A	総走行キロ D	実車率 E	延べ実働車両数 F	実働率 G
326	5,915,546	15,140,801	0.46	127,472	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。

準特定地域における適正車両数

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数(両)		平成26年度末 車両数(両)	平成26年度末車両数と 適正車両数(上限)との 乖離率(%)
		上限	下限		
東京	特別区・武三	27,665	24,591	28,145	1.7
	北多摩	1,749	1,555	1,749	0.0
	南多摩	1,214	1,057	1,240	2.1
	西多摩	200	177	209	4.3
神奈川	県央	2,431	2,073	2,227	-9.2
	湘南	374	332	389	3.9
	小田原	447	397	501	10.8
千葉	千葉	1,453	1,287	1,514	4.0
	東葛	996	885	1,097	9.2
	千葉	1,085	964	1,364	20.5
	市原	303	267	385	21.3
埼玉	県南中央	2,399	2,132	2,540	5.6
	県南東部	1,217	1,081	1,303	6.6
	県南西部	1,464	1,302	1,553	5.7
	県北	399	355	431	7.4
群馬	東毛	290	245	329	11.9
群馬・埼玉	中・西毛	944	769	1,088	13.2
茨城	県北	430	329	485	11.3
	水戸県央	571	497	753	24.2
	鹿行	236	184	325	27.4
	県南	774	627	927	16.5
	県西	305	246	385	20.8
栃木	宇都宮	643	571	845	23.9
	県南	433	374	519	16.6
	塩那	187	155	241	22.4
山梨	甲府	367	326	396	7.3

※上記「平成26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。

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。

(別紙)

1. 算定方法

輸送需要量 ÷ (平均総走行キロ × 平成13年度実車率 ÷ 平均延実働車両数) ÷ 365 ÷ 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っては、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 (交通圏)	輸送需要量の算定		適正車両数の算定				
		平成26年度 総実車キロ	平均対前 年度比率*1	平均総走行キロ *2	平成13年 度実車率	平均延実働 車両数*2	実働率	
							上限値*3	下限値*3
東京	特別区・武三	878,169,850	0.99	2,102,104,724	0.44	8,509,624	0.80	0.90
	北多摩	50,438,154	0.98	110,090,275	0.49	562,669	0.80	0.90
	南多摩	36,582,853	0.98	80,469,862	0.49	394,727	0.80	0.92
	西多摩	5,930,331	0.98	12,728,736	0.52	66,035	0.80	0.90
神奈川	県央	64,735,497	0.99	133,411,821	0.50	746,325	0.80	0.94
	湘南	10,968,480	0.99	22,821,668	0.51	118,767	0.80	0.90
	小田原	9,563,825	0.98	22,601,040	0.47	149,648	0.80	0.90
千葉	京葉	38,411,134	0.99	85,359,762	0.49	467,286	0.80	0.90
	東葛	25,216,893	0.98	56,796,767	0.49	325,602	0.80	0.90
	千葉	22,423,412	0.97	56,023,269	0.44	350,066	0.80	0.90
	市原	5,116,693	0.97	11,494,624	0.51	103,499	0.79	0.90
埼玉	県南中央	54,510,155	0.99	119,539,940	0.48	739,011	0.80	0.90
	県南東部	28,041,572	0.98	59,965,546	0.47	365,517	0.80	0.90
	県南西部	40,863,644	0.98	87,541,991	0.50	468,004	0.80	0.90
	県北	7,828,454	0.97	17,024,520	0.52	135,389	0.80	0.90
群馬	東毛	5,560,423	0.97	11,675,549	0.53	92,036	0.76	0.90
群馬・埼玉	中・西毛	13,971,854	0.98	29,752,590	0.51	282,622	0.73	0.90
茨城	県北	6,543,477	0.97	15,175,236	0.47	121,207	0.69	0.90
	水戸県央	10,488,088	0.98	24,960,052	0.50	196,239	0.78	0.90
	鹿行	3,703,050	0.97	9,124,760	0.51	78,132	0.70	0.90
	県南	13,793,101	0.97	31,287,058	0.49	237,140	0.73	0.90
	県西	4,540,346	0.97	9,901,291	0.52	94,948	0.73	0.90
栃木	宇都宮	14,029,333	0.99	30,828,025	0.51	214,645	0.80	0.90
	県南	7,327,496	0.97	16,416,481	0.51	143,463	0.78	0.90
	塩那	3,530,283	0.96	7,807,219	0.52	60,539	0.74	0.90
山梨	甲府	6,137,507	0.96	15,140,801	0.46	127,472	0.80	0.90

②その他ハイヤー

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数の算定		
		平成26年1月27日現在の 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	0.10	0.20
千葉	京葉	9	0.04	0.15
	東葛	1	0.10	0.20
	千葉	28	0.21	0.29
埼玉	県南中央	17	0.09	0.19

※「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、平成21年度から平成26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、平成22年度から平成26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

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条に規定する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27年1月30日

関東運輸局長 又野 己知

記

1. 特定地域の指定

国土交通大臣は、直近年度末現在のタクシー車両数が適正車両数の上限値を上回っている準特定地域のうち、次の（１）から（６）のいずれにも該当する営業区域を特定地域として指定するものとする。ただし、日車営収が平成13年度と比較して増加している営業区域については指定しないものとする。

（１）実働実車率が平成13年度と比較して10%以上減少していること。

（２）次の①又は②のいずれかに該当すること。

① 当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計のうち、タクシー事業に係る営業収支率が100%を下回る事業者が当該営業区域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が占める割合（以下「赤字事業者車両数シェア」という。）が1/2以上であること。

② 赤字事業者車両数シェアが1/3以上であって、前年度と比較して赤字事業者車両数シェアが10ポイント以上増加していること。

（３）人口30万人以上の都市を含む営業区域であること。

（４）総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと。

（５）次の①から③のいずれかに該当すること。

① 日車営収又は日車実車キロが平成13年度と比較して10%以上減少していること。

② 当該営業区域における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値を上回っていること。

③ 当該営業区域における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値が、全国における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値を上回っていること。

（６）当該営業区域における協議会の同意があること。

2. 指定期間等

１．の指定は、原則として毎年1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し、指定の延長は原則として1回に限って行うことができるものとする。ただし、指定期間中であっても、１．に掲げる基準に該当しなくなった場合（指定からの期間が2年未満の場合を除く。）、国土交通大臣は指定の解除を行うものとする。

また、指定を解除する営業区域又は指定の延長を行わない営業区域にあつては、原則として準特定地域として指定するものとする。

なお、当該指定及び指定の解除は告示により行う。

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7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

1 本通達は、平成27年1月30日から施行する。

2. 平成25年度の各種指標に基づく特定地域の指定については、本則2.に定める期日にかかわらず、指定するものとする。

京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱

制定	平成21年10月28日
一部改正	平成21年12月16日
一部改正	平成24年11月30日
一部改正	平成26年1月24日
一部改正	平成26年2月20日
一部改正	平成27年4月10日
一部改正	平成27年7月15日

(目 的)

第1条 京葉地区タクシー事業適正化・活性化協議会（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、京葉交通圏（以下「準特定地域」という。）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（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（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という。

3 この要綱において「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及びタクシー事業者の組織する団体という。

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という。

5 この要綱において「地域住民」とは、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) 準特定地域における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 ①に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(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し、任期は平成29年1月26日までとする。

(注) (1)～(4)は、法第8条第1項に規定する構成員、(5)～(7)は、同第2項に規定する構成員。

- (1) 関係地方公共団体の長又はその指名する者
 - (2) タクシー事業者等
 - (3) 労働組合等
 - (4) 地域住民
 - (5) 学識経験者
榛澤 芳雄（日本大学 名誉教授）
 - (6) その他タクシー事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
東日本旅客鉄道株式会社千葉支社総務部企画室長
 - (7) その他協議会が必要と認める者
 - ① 千葉県警察本部交通部交通指導課長
 - ② 千葉県警察本部交通部交通規制課長
 - ③ 千葉労働局労働基準部監督課長
 - ④ 千葉県タクシー運転者登録センター所長
- 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)～(7)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事務局長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事務局長が行うものとし、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 会長の任期は平成29年1月26日までとする。

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 協議会には事務局を設置する。

6 事務局に事務局長をおく。事務局長は会長が指名し、協議会に報告する。

7 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。

8 事務局長の任期は平成29年1月26日までとする。

9 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。

10 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。

また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

11 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) 会長の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 協議会の構成員である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及び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 (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 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項各号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、過半数が合意すること。

12 協議会は、準特定地域計画作成後も定期的に開催することとする。また、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。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。

15 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13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提出の議決

(分科会)

第6条 協議会の運営のため、協議会会長が必要と認めたときは、協議会の下に分科会を設置することができる。

2 分科会は、第3条の実施事項の内容に応じ、第4条の構成員のうちから協議会会長が必要と認めた者で構成する。

3 分科会には、会長をおき、分科会会長は、協議会会長が指名する。

4 分科会で検討した内容は、協議会へ報告するものとする。

5 その他分科会の運営に関して必要な事項は、分科会会長が協議会会長と協議し定めるものとする。

(その他)

第7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。