

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 ...P1～P7
の実施について」の一部改正について(H26.1.27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(H27.1.27公示) ...P8～P10
- ・準特定地域における適正と考えられる車両数について(H27.1.27公示) ...P11～P12
- ・特定地域の指定基準等について(H27.1.30公示) ...P13

第2回 準特定地域 東葛地区タクシー事業適正化・活性化協議会
平成27年4月10日(金) 13:00～
ホテルグリーンタワー幕張

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者の事業用自動車（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者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)ニ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

へについて（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「**其他ハイヤー車両**」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**其他ハイヤー車両**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1月27日

関東運輸局長 又野 己知
東京運輸支局長 星野 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 近藤 基了
茨城運輸支局長 高橋 芳則
栃木運輸支局長 御代田 晃一
山梨運輸支局長 安田 智容

平成26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25年度末車 両数 (両)	増加可能車両 数 (両)
東 京	特別区・武三	24,086	28,158	▲4,072
	北多摩	1,607	1,749	▲142
	南多摩	1,086	1,240	▲154
	西多摩	186	209	▲23
神奈川	京 浜	5,509	6,901	▲1,392
	県 央	2,104	2,237	▲133
	湘 南	341	389	▲48
	小 田 原	405	501	▲96
千 葉	京 葉	1,307	1,515	▲208
	東 葛	911	1,105	▲194
	千 葉	1,002	1,368	▲366
	北 総	674	821	▲147
	市 原	276	385	▲109
	南 房	305	433	▲128
埼 玉	県南中央	2,195	2,552	▲357
	県南東部	1,109	1,322	▲213
	県南西部	1,337	1,562	▲225
	県 北	373	450	▲77
群 馬	東 毛	248	357	▲109
群馬・埼玉	中・西毛	783	1,098	▲315
茨 城	県 北	322	488	▲166
	水戸県央	515	757	▲242
	鹿 行	193	328	▲135
	県 南	627	934	▲307
	県 西	246	397	▲151
栃 木	宇 都 宮	619	845	▲226
	県 南	379	520	▲141
	塩 那	166	254	▲88
山 梨	甲 府	325	397	▲72

※ 上記「平成25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。

附 則

本公示は、平成26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。

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25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
38,264,278	39,281,032	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
1,300	38,264,278	86,900,914	0.49	477,796	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
0.14	1,506	1,300

必要車両数 d-(d×a)	平成25年度末現在の 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25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
25,338,091	26,007,888	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
911	25,338,091	57,671,481	0.49	333,325	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
0.17	1,104	911

必要車両数 d-(d×a)	平成25年度末現在の 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25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
22,685,634	23,530,074	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
982	22,685,634	57,713,762	0.44	360,675	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
0.27	1,340	982

必要車両数 d-(d×a)	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
20	28

(4)北総交通圏

①一般タクシー

輸送需要量 A=B×C	平成25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
14,543,773	14,972,096	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	延べ実備車両数 F	実備率 G
583	14,543,773	31,990,317	0.47	199,078	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
0.18	711	583

必要車両数 $d = (d \times a)$	平成25年度末現在の その他ハイヤー車両数 d
91	112

(5)市原交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25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
5,111,403	5,389,162	0.95

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	延べ実備車両数 F	実備率 G
276	5,111,403	11,864,847	0.51	107,154	0.90

(6)南房交通圏

輸送需要量 A=B×C	平成25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
6,835,624	7,227,798	0.95

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	延べ実備車両数 F	実備率 G
305	6,835,624	15,589,965	0.51	117,221	0.90

準特定地域における適正車両数

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 已知

記

別添のとおりとする。

都道府県	営業区域 (交通圏)	適正車両数(両)		平成25年度末 車両数(両)	平成25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	27,096	24,086	28,158	3.8
	北多摩	1,808	1,607	1,749	-3.4
	南多摩	1,247	1,086	1,240	-0.6
	西多摩	209	186	209	0.0
神奈川	京浜	6,379	5,509	6,901	7.6
	県央	2,467	2,104	2,237	-10.3
	湘南	384	341	389	1.3
	小田原	455	405	501	9.2
千葉	京葉	1,475	1,307	1,515	2.6
	東葛	1,025	911	1,105	7.2
	千葉	1,128	1,002	1,368	17.5
	北総	759	674	821	7.6
	市原	314	276	385	18.4
	南房	365	305	433	15.7
埼玉	県南中央	2,469	2,195	2,552	3.3
	県南東部	1,248	1,109	1,322	5.6
	県南西部	1,504	1,337	1,562	3.7
	県北	420	373	450	6.7
群馬	東毛	294	248	357	17.6
群馬・埼玉	中・西毛	962	783	1,098	12.4
茨城	県北	422	322	488	13.5
	水戸県央	592	515	757	21.8
	鹿行	248	193	328	24.4
	県南	774	627	934	17.1
	県西	306	246	397	22.9
栃木	宇都宮	697	619	845	17.5
	県南	439	379	520	15.6
	塩那	201	166	254	20.9
山梨	甲府	366	325	397	7.8

※上記「平成25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。

(別紙)

1. 算定方法

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{平成13年度実車率} \div \text{平均延実働車両数}) \div 365 \div \text{実働率}$$

※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25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	878,529,189	0.97	2,169,030,571	0.44	8,817,241	0.80	0.90	
	北多摩	52,264,763	0.97	112,549,007	0.49	579,859	0.80	0.90	
	南多摩	37,852,749	0.97	82,506,422	0.49	406,554	0.80	0.92	
	西多摩	6,176,499	0.97	12,994,757	0.52	68,495	0.80	0.90	
神奈川	京浜	176,946,412	0.97	460,079,064	0.44	2,201,518	0.80	0.93	
	県央	66,460,694	0.97	135,674,121	0.50	761,554	0.80	0.94	
	湘南	11,273,776	0.98	23,221,113	0.51	120,832	0.80	0.90	
	小田原	9,828,981	0.96	23,188,872	0.47	155,162	0.80	0.90	
千葉	京葉	39,281,032	0.97	86,900,914	0.49	477,796	0.80	0.90	
	東葛	26,007,888	0.97	57,671,481	0.49	333,325	0.80	0.90	
	千葉	23,530,074	0.96	57,713,762	0.44	360,675	0.80	0.90	
	北総	14,972,096	0.97	31,990,317	0.47	199,078	0.80	0.90	
	市原	5,389,162	0.95	11,864,847	0.51	107,154	0.79	0.90	
南房	7,227,798	0.95	15,589,965	0.51	117,221	0.75	0.90		
	埼玉	県南中央	56,206,086	0.97	121,738,933	0.48	759,441	0.80	0.90
埼玉	県南東部	29,020,394	0.96	61,067,686	0.47	378,176	0.80	0.90	
	県南西部	42,108,117	0.97	89,269,596	0.50	480,816	0.80	0.90	
	県北	8,192,136	0.95	17,534,892	0.52	143,217	0.80	0.90	
群馬	東毛	5,636,959	0.95	11,990,801	0.53	97,303	0.76	0.90	
群馬・埼玉	中・西毛	14,211,655	0.96	30,305,182	0.51	295,179	0.73	0.90	
茨城	県北	6,503,461	0.95	15,491,611	0.47	124,968	0.69	0.90	
	水戸県央	10,976,977	0.97	25,326,168	0.50	200,267	0.78	0.90	
	鹿行	3,910,474	0.96	9,331,505	0.51	80,445	0.70	0.90	
	県南	13,967,408	0.95	32,350,516	0.49	246,554	0.73	0.90	
	県西	4,621,404	0.94	10,173,775	0.52	98,964	0.73	0.90	
栃木	宇都宮	15,084,681	0.97	31,299,079	0.51	223,614	0.80	0.90	
	県南	7,461,454	0.95	16,804,670	0.51	149,671	0.78	0.90	
	塩那	3,793,973	0.94	8,038,960	0.52	63,788	0.74	0.90	
山梨	甲府	6,284,558	0.94	15,719,402	0.46	131,840	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	0.12	0.22
神奈川	京浜	40	0.10	0.22
千葉	京葉	9	0.03	0.14
	東葛	1	0.07	0.17
	千葉	28	0.18	0.27
	北総	112	0.08	0.18
埼玉	県南中央	17	0.06	0.17

※「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20年度から平成25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21年度から平成25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 已知

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っては、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。