（特定地域の住民の福祉の増進を図るための運送）

第九条　法第十三条第一項の国土交通省令で定める運送は、次に掲げるものとする。

一　次に掲げる者（次号において「要介護者等」という。）及びその付添人の運送であって、道路運送法施行規則第五十一条の三第八号に規定する福祉自動車（次号において単に「福祉自動車」という。）を用いるもの

イ　身体障害者福祉法（昭和二十四年法律第二百八十三号）第四条に規定する身体障害者

ロ　介護保険法（平成九年法律第百二十三号）第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者

ハ　介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者

ニ　その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者であって、他人の介助によらずに移動することが困難であり、かつ、単独で事業用自動車その他の公共交通機関を利用することが困難である者

ホ　イからニまでに掲げる者に準ずる者として国土交通大臣が認める者

二　要介護者等及びその付添人の運送であって、次に掲げる者が乗務する事業用自動車（福祉自動車を除く。）を用いるもの

イ　社会福祉士及び介護福祉士法（昭和六十二年法律第三十号）第四十二条第一項の介護福祉士の登録を受けている者

ロ　要介護者等の円滑な運送に資する研修として国土交通大臣が認めるものを修了している者

ハ　イ及びロに掲げる者に準ずる者として国土交通大臣が認める者

（特定地域の住民の福祉の増進を図るための運送に係る旅客の運賃及び料金の届出）

第十条　法第十三条第一項の規定により特定地域の住民の福祉の増進を図るための運送に係る旅客の運賃及び料金の届出をしようとする認定事業者は、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に提出しなければならない。

一　氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二　設定しようとする運賃及び料金を適用する営業区域

三　設定しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法

四　実施予定日

2　前項の届出書には、認定特定事業計画の写しを添付しなければならない。

（権限の委任）

第十一条　法に規定する国土交通大臣の権限のうち特定事業計画（共同事業再構築に係る事項が記載されているものを除く。）に係る次に掲げる権限は、当該事案の関する土地を管轄する地方運輸局長（当該事案が二以上の地方運輸局長の管轄区域にわたるときは、当該事案の主として関する土地を管轄する地方運輸局長。第三項において「所轄地方運輸局長」という。）に委任する。

一　法第十一条第四項の認定

二　法第十一条第五項の変更の認定

三　法第十四条第一項の規定による勧告

四　法第十四条第二項の規定による認定の取消し

五　法第十四条第三項の規定による変更の指示又は認定の取消し

2　法第十三条第一項の規定による届出の受理は、地方運輸局長に委任する。

3　法第十七条の規定による報告の徴収は、所轄地方運輸局長も行うことができる。

（書類の経由）

第十二条　法第九条第五項（同条第七項において準用する場合を含む。）の規定により国土交通大臣に送付すべき地域計画は、当該事案の関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（当該事案が運輸監理部長と運輸支局長又は二以上の運輸支局長の管轄区域にわたるときは、当該事案の主として関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長。次項において同じ。）を経由して送付しなければならない。

2　この省令の規定により国土交通大臣又は地方運輸局長に提出すべき申請書又は届出書は、それぞれ当該事案の関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長を経由して提出しなければならない。

3　第三条の規定により国土交通大臣に提出すべき要請書は、当該事案の関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長を経由して提出することができる。

附　則

この省令は、法の施行の日（平成二十一年十月一日）から施行する。

告　示

○国土交通省告示第千三十六号

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（平成二十一年法律第六十四号）第四条第一項の規定に基づき、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を次のように定める。

平成二十一年九月二十九日

国土交通大臣　前原　誠司

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

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

一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）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である。特に、タクシーは、①地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる、②面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、③深夜など時間を選ばずにいつでも、また、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活利便の向上や地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー事業」という。）を巡っては、長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、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が生じているほか、不適正な事業運営の横行、事故の発生件数の増加といった問題が発生している。そうした地域においては、道路混雑等の交通問題・環境問題・都市問題の発生や利用者の利便の増進が十分に達成されていない状況にある等の問題も生じており、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。

我が国の地域社会におけるタクシーの役割の重要性にかんがみれば、こうした諸問題が発生している地域において、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携協力を図りつつ、タクシーの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していくことは、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

1のとおり、地域によって状況や程度は異なるものの、特定地域においては一般に、次の⑴から⑸のような問題が生じている。

⑴　タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多くの地域で年々減少し、運送収入も減少している一方で、運送経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

⑵　タクシー運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金水準は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて低い水準となっている。また、タクシー運転者の労働時間についても、他産業の平均を大きく上回る状況が続いている。特に、タクシー運転者の賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービス水準の低下の要因となるほか、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなっており、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

⑶　違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。