

ホーム > パブリックコメント(意見募集中案件) > 意見募集中案件詳細

パブリックコメント

パブリックコメント:意見募集中案件詳細

[意見募集中案件](#)

[意見募集終了案件](#)

[結果公示案件](#)

[全ての案件](#)

[結果公示案件詳細へ戻る](#)

[パブリックコメント\(制度\)について](#)

[このページの見方について](#)

陸運 / 道路運送

特定地域の指定基準案に係る意見募集について

案件番号 155140940

定めようとする命令等の題名 特定地域の指定基準等について

根拠法令項

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第3条

行政手続法に基づく手続であるか否か

行政手続法に基づく手続

問合せ先

国土交通省 自動車局 旅客課

(所管府省・部局名等)

TEL:03-5253-8111(内線41242)

案の公示日 2014年12月26日

意見・情報受付開始日 2014年12月26日

意見・情報受付締切日 2015年01月25日

意見提出が30日未満の場合その理由

関連情報

意見公募要領(提出先を含む)、命令等の案

- 意見募集要領 [PDF](#)
- 特定地域の指定基準案 [PDF](#)
- 意見提出様式 [PDF](#)

関連資料、その他

資料の入手方法

自動車局旅客課において配布

備考

意見提出受付を締め切りました

[このページの先頭へ](#)

各種検索、情報提供サービス

[法令検索](#)

[行政手続案内検索](#)

[パブリックコメント](#)

[e-Gov電子申請システム](#)

[電子申請とは](#)

[府省横断的な情報](#)

[行政文書ファイル管理簿の検索](#)

[個人情報ファイル簿の検索](#)

[組織・制度の概要案内](#)

行政機関(府省)や行政に関する情報案内など

[行政機関\(府省\)別行政情報案内](#)

[情報公開\(独立行政法人等\)](#)

[カテゴリ別行政情報案内](#)

[各府省の予算執行情報](#)

[広報・報道](#)

[組織・法令](#)

[政策](#)

[調達](#)

[申請・手続](#)

e-Govについて

[電子政府の推進について](#)

[e-Govヘルプ](#)

[このウェブサイトについて](#)

[お問合せ](#)

[サイトマップ](#)

[e-Govについて](#) [利用条件](#) [個人情報の取扱について](#) [安全な通信\(SSL/TLS\)について](#)

Copyright © Ministry of Internal Affairs and Communications All Rights Reserved.

特定地域の指定基準案に係る意見募集について

平成26年12月
＜問い合わせ先＞
自動車局旅客課
(41-242、41-243)

今般、国土交通省では、別紙のとおり、特定地域の指定基準を策定することを予定しております。

つきましては、広く国民の皆様からご意見を賜るべく、以下の要領のとおり本件に対する意見を募集いたします。皆様から頂いたご意見につきましては、担当部局において取りまとめた上で、最終的な決定を行う際の参考とさせていただきます。

なお、いただいたご意見に対する個別の回答はいたしませんので、あらかじめその旨をご了承願います。

意見公募要領

1. 意見募集対象

特定地域の指定基準案について（別紙参照）

2. 意見募集期間

平成26年12月26日（金）～平成27年1月25日（日）（必着）

3. 意見送付方法

別添の意見提出様式に、氏名、住所、所属（会社名又は所属団体名）、電話番号、電子メールアドレスをご記入の上（又は同等の記載事項を記載したものにより）、以下のいずれかの方法で送付して下さい。

(1) 郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当 あて

(2) 電子メールの場合（テキスト形式でお願いいたします。）

電子メールアドレス：ryokaku@mlit.go.jp

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当 あて

※電子メールの件名を「特定地域の指定基準案」に関するパブリックコメント」として下さい。

(3) FAXの場合

FAX番号：03-5253-1636

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当 あて

4. 留意事項

- ・ ご意見を正確に把握するため、電話等によるご意見はご遠慮願います。
- ・ いただいたご意見に対する個別の回答はいたしませんので、あらかじめその旨をご了承願います。
- ・ いただいたご意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをあらかじめご了承下さい。（匿名を希望する場合は、意見提出時にその旨お書き添え願います。）

特定地域の指定基準案について

I. 背景

本年1月に施行した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）に基づき、特定地域の指定基準を制定するものです。

II. 概要

1. 特定地域の指定

国土交通大臣は、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、日車營收が平成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 日車營收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）準特定地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. (1) から (6) に掲げる基準に該当しなくなった場合、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、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. その他

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

Ⅲ. 今後のスケジュール

制 定：平成27年1月（予定）

施 行：平成27年1月（予定）

(別添：意見提出様式)

国土交通省自動車局旅客課

パブリックコメント担当 あて

「特定地域の指定基準案」に関するパブリックコメント

| | |
|---------------|--|
| (フリガナ) 氏 名 | |
| 住 所 | |
| 所 属 | |
| 電 話 番 号 | |
| 電子メールアドレス | |
| 意 見 | <p>(対象部分)</p> <p>(ご意見)</p> <p>(理由)</p> |

ホーム > パブリックコメント(結果公示案件) > 結果公示案件詳細

パブリックコメント

パブリックコメント:結果公示案件詳細

- 意見募集中案件
- 意見募集終了案件
- 結果公示案件
- 全ての案件

- [パブリックコメント\(制度\)について](#)
- [このページの見方について](#)

陸運 / 道路運送

特定地域の指定基準案に係る意見募集の結果について

| | |
|---------------------|---|
| 案件番号 | 155140940 |
| 定めようとする命令等の題名 | 特定地域の指定等について |
| 根拠法令項 | 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第3条 |
| 行政手続法に基づく手続であるか否か | 行政手続法に基づく手続 |
| 問合せ先 (所管府省・部局名等) | 国土交通省 自動車局 旅客課 TEL:03-5253-8111(内線41242) |
| 命令等の公布日・決定日 | 2015年01月30日 |
| 結果の公示日 | 2015年01月30日 |
| 意見公募時の案の公示日 | 2014年12月26日 意見・情報受付締切日 2015年01月25日 |

関連情報

- 結果概要、提出意見、意見の考慮 結果・理由等 [結果概要](#)
- その他
- 意見公募時の画面へのリンク [意見公募時の画面](#)
- 資料の入手方法 [国土交通省自動車局旅客課において配布](#)
- 備考

[このページの先頭へ](#)

- 各種検索、情報提供サービス
- 法令検索
- 行政手続案内検索
- パブリックコメント
- e-Gov電子申請システム
- 電子申請とは
- 府省横断的な情報
- 行政文書ファイル管理簿の検索
- 個人情報ファイル簿の検索
- 組織・制度の概要案内

- 行政機関(府省)や行政に関する情報案内など
- 行政機関(府省)別行政情報案内
- 情報公開(独立行政法人等)
- カテゴリ別行政情報案内
- 各府省の予算執行情報
- 広報・報道
- 組織・法令
- 政策
- 調達
- 申請・手続

- e-Govについて
- 電子政府の推進について
- e-Govヘルプ
- このウェブサイトについて
- お問合せ
- サイトマップ

[e-Govについて](#) [利用条件](#) [個人情報の取扱について](#) [安全な通信\(SSL/TLS\)について](#)

Copyright © Ministry of Internal Affairs and Communications All Rights Reserved.

「特定地域の指定基準案」に関する意見募集の結果について

平成27年1月30日
国土交通省自動車局

国土交通省では、平成26年12月26日（金）から平成27年1月25日（日）まで、「特定地域の指定基準案」に対する意見募集を行い、438件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

パブリックコメントの意見及び国土交通省の考え方

| 通達案への意見・回答 | | |
|---|-----|--|
| II. 1. について | | |
| 意見 | 件数 | 回答 |
| 「(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」を「実働実車率が平成13年度と比較して減少していること」とし、(2) 以降の基準は全て削除するべき。 | 74 | 改正後の「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「改正法」)においては、特定地域については、供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入(日車営収)等を踏まえて指定することとされており、これを鑑み1. に掲げる各基準を定めることとしたものです。 |
| 東京が特定地域に指定される基準を策定すること。 | 138 | 特定地域の指定については、供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入(日車営収)等を踏まえて客観的に判断すべきものであり、特定の地域の指定を前提とした基準は適当ではないと考えます。 |
| 賃金・年収調査をしっかりと行い、指定基準に明示すべき。 | 22 | タクシー運転者の個々の賃金等を正確に把握することは困難であり、タクシー事業においては歩合制賃金を主体としていることから、タクシー運転者の賃金と連動するとされている日車営収等を指標として採用しています。 |
| 平成13年度を基準年度としているが、平成13年度以前から供給過剰の交通圏が多数あるため、基準年度を見直すべき。 | 9 | 平成13年度は道路運送法の制度を大きく見直した直前の年度に当たり、タクシー特措法がその後の供給過剰の解消の取り組みを行うための制度を定めたものであることを踏まえ、平成13年度の数値と比較することとしています。 |
| 標準的な実働率(90%)のもとで、実車率が50%を下回っている場合など絶対的な指標に基づき、かつ、運送収入が安全輸送の根幹をなす適正な労働条件を担保するに足りる水準となっているかを考慮した基準にすべき。 | 61 | 実働率及び実車率は、タクシー事業を取り巻く環境、タクシー事業の営業形態など地域により異なるものであることから、全国一律に定めることは困難と考えます。また、労働条件等については、タクシー運転者の個々の賃金等を正確に把握することは困難であり、タクシー事業においては歩合制賃金を主体としていることから、タクシー運転者の賃金と連動するとされている日車営収等を指標として採用しています。 |

| | | |
|--|-----------|---|
| <p>タクシー乗務員の賃金が全産業の平均並みになるよう賃金指数を基準に入れるべき。</p> | <p>2</p> | <p>タクシー運転者の個々の賃金等を正確に把握することは困難であり、タクシー事業においては歩合制賃金を主体としていることから、タクシー運転者の賃金と連動するとされている日車営収等を指標として採用しています。</p> |
| <p>適正車両数の上限値を上回っている地域は、全て特定地域に指定すべき。</p> | <p>2</p> | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされています。</p> |
| <p>日車営収や実働実車率等で比較するのではなく、総営業収入（税抜き）で判断すべき。</p> | <p>42</p> | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされています。このため、総営業収入で判断することは適当でないと考えます。</p> |
| <p>数値だけでなく、事業者や協議会の意見が反映されるような基準を盛り込んでほしい。</p> | <p>41</p> | <p>指定基準案（6）の協議会同意要件においてご意見が反映されるものと考えています。</p> |
| <p>これまで減車を行ってこなかった事業者を強制的に減車を行わせ、その結果の供給輸送力を見極めた上で特定地域指定の是非を検討すべき。</p> | <p>1</p> | <p>従来減車を行っていない事業者に対して強制的に減車を行わせるべきとの議論は、指定基準の内容と直接的に結びつくものではないと考えます。</p> |
| <p>改正前の道路運送法における緊急調整地域の指定基準より厳しい基準とすべき。</p> | <p>1</p> | <p>特定地域と緊急調整地域ではその法的効果等が同様ではなく、異なる制度であることから、単純に両者を比較して指定基準を定めるべきものではないと考えます。</p> |
| <p>Ⅱ. 1. 柱書き</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>適正車両数の上限値を下回る地域及び日車営収が平成13年度と比較して増加している地域について、指定地域の対象外とすべきではない。</p> | <p>8</p> | <p>適正車両数の上限値を下回る場合には、供給過剰が発生している地域には当てはまらないと考えます。また、タクシー事業においては主に歩合制賃金が採用されており、日車営収はタクシー運転者の賃金と連動していることから、平成13年度と比較して増加している地域については特定地域として指定する必要性が高くないものと考えます。</p> |

| | | |
|--|----|--|
| <p>日車営収の平成13年度との比較は、直近の1年間ではなく、準特定地域の需要状況の判断と同様に直近5年間の輸送実績を基に比較することで、準特定地域の基準と整合性がとれ精度を高めることに繋がると考える。</p> | 1 | <p>タクシー事業における最新の動向を判断するため、直近年度の数値を採用しています。</p> |
| <p>減車が進んでいる地域であっても状況が悪化している場合もあるため、適正車両数を下回っている地域であっても特定地域の指定対象とすべき。また、適正車両数を使用するのであれば、減車を実施していない事業者に指導を強化して減車させるべき。</p> | 40 | <p>適正車両数は適正と考えられる車両数を示しているものであり、当該数値を下回る場合には、供給過剰が発生している地域には当てはまらないと考えます。なお、これまで減車は自主的な判断に基づいて実施して頂いていたところであり、強制的に減車を行うことは出来ません。</p> |
| <p>地域協議会で改善に取り組んできたのは、規制緩和により増大した車両数と需要の減少による相対的な車両数の増加による運転者の日車営収の低下への対策であり、平成13年度と比較した場合は需要の減少による相対的な車両数増加による日車営収の低下を反映できないため、日車営収基準は不要。</p> | 1 | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされています。</p> |
| <p>指標（1）から（6）のいずれにも該当とあるが、「（1）から（6）のうち半数以上に該当し、協議会が認める地域」とした方がよい。</p> | 40 | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定することとされています。このため、（1）から（6）の全てに該当する場合に指定することとしています。</p> |
| <p>条件項目が多く、いずれにも該当する営業区域となったときにはすでに遅れた状況での対策となる可能性もあることから、まず（2）を満たす地域の中で、他の（1）～（5）の4項目の内2項目に該当し、（6）を満たす場合とすべき。</p> | 1 | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定することとされています。このため、（1）から（6）の全てに該当する場合に指定することとしています。</p> |
| <p>指定基準に事業者の社会保険や消費税滞納率、給与や賞与の遅配の有無、車両の年式や状態などの指標を加えるべき。</p> | 40 | <p>今般のタクシー特措法の改正に直接関わる御意見ではないと考えます。</p> |
| <p>適正車両数に個人タクシーの車両数も含めるべき。また、適正車両数を公表した後に指定基準を策定すべき。</p> | 1 | <p>個人タクシーは特例の制度であることから、法人タクシーの状況により判断することとしています。</p> |

| II. 1. (1) 実働実車率要件 | | |
|---|----|---|
| 意見 | 件数 | 回答 |
| 流しでお客を得ることが困難になってきている近年において、乗り場での待機、無線待機等が増加しているため実車率は高くなる傾向にあり、このような基準は不適切である。 | 8 | 実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。したがって、様々な経営環境の変化はあるものの、道路運送法の制度を大きく見直す直前の平成13年度と比較することで、需給状況の変化を読みとる一つの指標として適切であると考えます。 |
| 地域の実情、営業形態により極めて変化する数値であることから、指定要件の基準値として正確性と公平さを欠くことから、基準として不適切である。 | 15 | 実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。したがって、様々な経営環境の変化はあるものの、道路運送法の制度を大きく見直す直前の平成13年度と比較することで、需給状況の変化を読みとる一つの指標として適切であると考えます。 |
| 実働実車率は流し以外の営業形態からすると、基準とすることは適切ではないし、10%という数値での増減がいに微少かを考えれば、この基準は削除すべき。 | 1 | 実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。したがって、様々な経営環境の変化はあるものの、道路運送法の制度を大きく見直す直前の平成13年度と比較することで、需給状況の変化を読みとる一つの指標として適切であると考えます。 |
| 実働実車率については、保有車両数の稼働状況、流し走行の非効率度合いを把握するためのものとなっているが、単に実車率、実働率を指標とする方が分かりやすく、実働実車率だけではなく、個々に実車率、実働率としていただきたい。 | 1 | 実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。したがって、様々な経営環境の変化はあるものの、道路運送法の制度を大きく見直す直前の平成13年度と比較することで、需給状況の変化を読みとる一つの指標として適切であると考えます。 |
| タクシー適正化・活性化特措法の施行後に実施された減車・休車の数値を考慮し、現在の実働率も加味すべきである。 | 1 | 実働実車率については、直近年度の数値に基づき判断することとしています。 |

| | | |
|--|----|--|
| <p>分子において実働車両数に総実車距離を乗じること自体が何を示そうとするのか分からないし、分母も同じである。それを除することにより何の指標が得られるのかもわからない。異質である延べ（総計）数値同士を掛け合わせることに疑問を感じる。このような指標を用いることは適当でない。</p> | 1 | <p>実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。</p> |
| <p>地域市場が悪く実車キロが相当落ち込んでいる場合でも、流し営業を主体としていたが客がないため駅・辻待ち等の客待ち営業が増えて空車走行キロが減り、実車率の指標が逆に上昇してしまっていることがあるため、実働実車率ではなく「実働実車率又は総実車キロ」としていただきたい。</p> | 1 | <p>実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。したがって、営業形態に変化があったとしても、需給状況の変化を読みとる一つの指標として適切であると考えます。</p> |
| <p>タクシーの公共性を追及するにあたり特定の時間帯によるタクシーの空洞化を避ける基準とすべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両数に対する乗務員数で基準を作成すべき。 ・稼働率に対しても、1稼働とは24時間運行することとすべき。 ・乗務日数においても365日稼働させるためには、年金受給等による短時間、短日数労働者の数も考慮すべき。 | 1 | <p>実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。</p> |
| <p>実車率には迎車時の走行キロも含めるべき。</p> | 1 | <p>事業者によって迎車料金を収受していない場合もあるため、指標の考え方から除いています。</p> |
| <p>実働実車率だけでなく、総合的に判断すべき。</p> | 41 | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされています。</p> |
| <p>乗務員不足が深刻であるため、指標に「ただし、車両数に対する乗務員数の著しい不足が認められる場合を除く」と追記すべき。</p> | 1 | <p>車両数に対する乗務員数の著しい不足を客観的に判断することは困難と考えます。</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>このような基準によらずとも端的に輸送需要の傾向を反映しえる実車キロと実車率の推移を比較考慮すれば良いものとする。</p> <p>仮に実働実車率のよるとしても10%の減少は大きすぎる。</p> | 1 | <p>実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。</p> |
| <p>実働実車率が何を示す指標なのか明確でない。また、東京流し地域での事業実態から実働率と実車率に大きな変動は考えられない。</p> | 2 | <p>実働率は事業としての稼働効率を、実車率は稼働している車両における輸送形態の効率を図る指標と考えており、これを掛け合わせることで、事業全体における効率性を示すものと考えています。</p> |

| II. 1. (2) 営業収支要件 | | |
|--|----|---|
| 意見 | 件数 | 回答 |
| <p>事業者は赤字が見込まれる場合、労働者の賃金・労働条件を引き下げ、赤字回避の努力をするものであり、このように赤字を発生させないようにする事業者の中から、それでも赤字となった事業者による車両数のシェアとすることは不適切である。</p> | 4 | <p>供給過剰の状況を判断する指標として稼働効率等の指標と合わせ、収支状況を確認することが必要であると考えます。</p> |
| <p>タクシー運転者の労働条件改善を目指し、そのことによって公共の福祉やサービスの向上を図る目的の法であり、特定地域の指定となるはずであるにもかかわらず、赤字事業者の車両シェアにより指定の可否を決めるべきではない。</p> | 5 | <p>供給過剰の状況を判断する指標として稼働効率等の指標と合わせ、収支状況を確認することが必要であると考えます。</p> |
| <p>タクシー事業の厳しい経営環境の中、他事業にて収支を補っている事業者が多く存在していることに鑑み、供給過剰であるか否かを判断する適切な指標でないことは明かである。</p> | 43 | <p>複数の事業を営む場合には、タクシー事業に係る営業収支率によって判断しています。</p> |
| <p>事業者は赤字にならないように賃金・労働条件を引き下げようとするが、特に特定地域を認めない事業者ならば、一層赤字にならないように賃金・労働条件の引き下げが行われる懸念があり、当該基準は不適切である。</p> | 2 | <p>労働条件については、労使間により決定されるべきものであり、指定基準の項目によって直接的に労働条件の引き下げに結びつくものではないと考えます。</p> |
| <p>個別の事業者の収支がどのように悪化しているのかを検証して基準としなければ意義が無く不適当である。</p> | 2 | <p>個別の事業者における収支悪化の状況を正確に把握することは困難であり、営業区域単位で赤字事業者の比率を指標として用いることとしています。</p> |

| | | |
|--|----|--|
| <p>赤字事業者車両数シェアが1/2以上とする基準では、その地域のタクシー産業が壊滅する危機に陥り、産業の再生は非常に困難と思われることから、この基準は削除すべき。</p> | 2 | <p>供給過剰の状況を判断する指標として稼働効率等の指標と合わせ、収支状況を確認することが必要であると考えます。</p> |
| <p>車両の合計数の構成は大手事業者が過半数以上の車両を保有している一方、事業者数では中小事業者が圧倒的な割合を占めている。車両台数を基準とするのではなく、事業者数を基準とすることが望ましい。</p> | 2 | <p>タクシー事業に係る状況をより正確に把握するためには、事業者数ではなく、車両数を基準とすることが適切であると考えます。</p> |
| <p>特定地域の指定基準は個別事業者を対象としたものではなく、地域全体を縛る法律として勘案できる項目を基準とすべきであり、 (2)に該当するような健全な経営がなされない事業者に対しては、事業者個別に対応すべきであり、特定地域の指定基準とする前段階での指導が必要ではないか。</p> | 1 | <p>個別の事業者における収支悪化の状況を正確に把握することは困難であり、営業区域単位で赤字事業者の比率を指標として用いることとしています。</p> |
| <p>当該地域において黒字の事業者が半数近くを占めているような地域で新規参入や増車等を禁止するような規制を施すことは到底正当化されるものではない。</p> | 12 | <p>供給過剰の状況を判断する指標として収支状況を確認することが必要であると考えます。なお、この指標だけでなく、稼働効率等の指標と合わせて確認することとしています。</p> |
| <p>赤字事業者車両数シェアにタクシー事業者の社会貢献度も基準に入れるべき。 タクシー事業者に社会保険料、労働保険料、法人税等の未納がある現実を踏まえ、営業収支率100%以下とする基準では正しく図れない。</p> | 1 | <p>タクシー事業者の社会貢献度を客観的に評価することは困難であると考えます。</p> |
| <p>営業外収益を除いた数値を判断基準とすべき。また、税金や保険料を未納している事業者については、経常収支に未納金額を反映させて査定すべき。</p> | 1 | <p>タクシー事業に係る営業収益としており、営業外収益・費用は含まれません。</p> |
| <p>(1) (2)については特措法第3条の「事業用自動車一台あたりの収入状況」を表すものとして示されているが、①準特定地域の指定基準においては、日車実車キ口、日車営収が指標・数値として適用、②適正車両数の算定においては、総実車キ口、総走行キ口、実車率、実働車両数、実働率が適用されており、特定地域の指定の際の指標・数値の適用については適切でなく、輸送実績報告書等従前の指標・数値の中から適用すべき。</p> | 1 | <p>供給過剰の状況を示す指標として必要なものであると考えています。なお、特措法第3条の「事業用自動車一台あたりの収入状況」については、指標(5)①がこれに該当します。</p> |

| II. 1. (3) 人口要件 | | |
|--|----|--|
| 意見 | 件数 | 回答 |
| 人口10万人以上の都市を含む営業区域であっても流し営業がメインであり、人口30万人以上の都市を含むとする基準は、特定地域の対象を減らすための策であり、法の趣旨を没却するもので不適切である。 | 8 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |
| 人口10万人以上の都市を含む営業区域であっても流し営業がメインであり、競争が激化している地域も多くあることから、人口30万人以上の都市を含む営業区域だけを特定地域の指定対象にすることは不適切であり、準特定地域の「10万人以上又は5万人以上」改めるべき。 | 16 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |
| 安全性を担保し、供給過剰状態を解消するためには、一律に人口でくくるのではなく、地域の実情に応じて指定されるべきであるため、当該指標は削除すべき。 | 38 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |
| タクシーを適正化するための基準要件でなければならないことを思慮すると、人口が少ない地域のタクシー適正化は求めないに等しくなるため、単に人口30万人とした根拠の合理性が求められると同時に、改正特措法の意義がなくなり、公平さに欠ける基準である。 | 5 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |
| 単純な地域の人口による考えではなく、人口一人当たりの営業車両数を考えるべきであり、人口〇名に対して営業車両〇台というような条件で考えるべき。地方の切り捨てになりかねないため、人口数の要件は必要ない。 | 2 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |
| 人口30万以上の都市を含まなくても、営業区域として人口が30万以上あれば適正化が必要であることから、人口30万以上の営業区域として欲しい。 | 1 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |
| 人口30万未満の地域で営業している事業者の経営がより厳しく危機的状態となっており、倒産等により公共交通を担う事業者不在の地域の拡大が懸念されるため、人口30万以上の都市のみとするのではなく、一律にされた | 2 | 供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。 |

| | | |
|---|---|--|
| <p>人口30万都市が存在しない区域は事業が深刻な状況になっても永久に特定地域の指定がされないことは不合理。また、東京多摩地区の場合、30万都市のみが最後の判断材料となった場合は南多摩のみが指定されることになるが、運賃ブロックは北、南、西がブロックであり、同一運賃ブロックで分かれることも懸念。</p> | 1 | <p>供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。なお、運賃ブロックと営業区域は直接結びつくものではありません。</p> |
|---|---|--|

| | | |
|--|---|---|
| <p>旧特定地域（準特定地域）の指定基準においては「人口10万人以上の都市を含む営業区域であることとなっているが、供給過剰判断の指定基準の都市規模について「10万人以上」から「30万人以上」に変更された理由がよくわからず、根拠が明確でない。</p> | 1 | <p>供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。</p> |
|--|---|---|

| | | |
|--|---|---|
| <p>人口30万人未満の都市を含む営業区域においても供給過剰に苦しんでいる地域がある。地方の地域活性化の面からもこのような地方都市における行政措置が必要であり、一律30万人以上の都市に限定するのではなく、当該営業区域の個別の事情も十分配慮していただきたい。</p> | 2 | <p>供給過剰による弊害は流し営業が多く行われる地域で顕在化することを踏まえ、流し営業が多く行われている、人口30万人以上の都市を含む地域を指定することとしています。</p> |
|--|---|---|

II. 1. (4) 総実車キロ

| 意見 | 件数 | 回答 |
|--|----|--|
| <p>単に総実車キロが前年度を5%以上増加したことをもって、指定除外の基準は不合理である。前年度の営業収入がタクシー運転者の賃金・労働条件改善に寄与するだけの効果があったのかを検証せず、また、前年度の数字がどれだけ少なくても、その数字を5%超えたことをもって除外することは、数字あわせでしかなく基準とすることは不適切である。</p> | 6 | <p>総実車キロの増加により需要も増加傾向にあると考えられる場合においては、特定地域の指定対象外としております。</p> |
| <p>実車キロが増加していても消費税増税分や運転者負担による各種割引などを加味しなければ基準要件とするべきではない。</p> | 2 | <p>総実車キロの増加により需要も増加傾向にあると考えられる場合においては、特定地域の指定対象外としております。その上で、運転者の賃金に関する指標については、指定基準(5)①により判断することとしております。</p> |
| <p>地域の実情等により極めて変化する数値であり、指定要件の基準値として正確性と公正さを欠くため不適当。仮に総実車キロを指定要件とする場合、前年度比では正確性とこれまでの比較基準年度との整合性に欠けるため。</p> | 3 | <p>総実車キロの増加により需要も増加傾向にあると考えられる場合においては、特定地域の指定対象外としております。</p> |

| | | |
|---|-----------|--|
| <p>当該基準では、需要がほぼ横ばい状態である地域も指定の対象となり、特段需要が減少していない地域において供給輸送力の削減をしなければならない理由はなく、過度な規制である。</p> | 12 | <p>総実車キロの増加により需要が明らかに増加傾向にあると考えられる場合においては、特定地域の指定対象外としております。一方、その増加率が5%未満の微増にとどまっている場合には、必ずしも需要が好転しているとは判断できないと考えます。</p> |
| <p>II. 1. (5) ①日車営収等要件</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>平成14年の道路運送法改正以前から、人口動向、社会環境の変化等で、需要の減少により日車営業収入及び日車実車キロが下がりきっていた地域は、平成13年度実績を超えたとしても、地域の個人の平均月間売り上げが30万円に満たない地域もあり、単純に平成13年度の数値と比較して排除する基準は不適切である。</p> | 6 | <p>平成13年度は道路運送法の制度を大きく見直した直前の年度に当たり、タクシー特措法がその後の供給過剰の解消の取り組みを行うための制度を定めたものであることを踏まえ、平成13年度の数値と比較することとしています。</p> |
| <p>II. 1. (5) ②法令違反要件</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>地域の事業者と運転者の努力によって法令違反を減少させたことによって、指定対象外とする基準は不適切である。</p> | 10 | <p>特定地域については、改正法において供給過剰の状況のほか、法令違反その他の不適正な運営等を踏まえて指定することとされています。</p> |
| <p>事業者・乗務員が法令遵守等に向けて努力しているものであり、当該地域の改善状況を指標とすべき。</p> | 1 | <p>法令違反等の状況について、客観的に判断することとしました。</p> |
| <p>法令違反等は公共交通としてあってはならないことなので、その件数を全国平均と比較することにそもそも意義があるのか。また、法令違反件数は当局の監査実施も多少の影響を及ぼすことから、正確性と公平さを欠き、指定要件として不適当である。</p> | 2 | <p>法令違反等の状況について、客観的に判断するため、全国の平均値と比較することとしました。</p> |
| <p>II. 1. (5) ③事故要件</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>利用者の安全・安心を確保するため、事業者及び運転者は事故ゼロを目指し努力している。その結果として、事故発生件数が減少したことは評価すべきことであり、指定基準に入れることは実態を把握していないものであり不適切である。</p> | 9 | <p>特定地域については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の運行による事故の発生の状況により指定することとされています。</p> |

| | | |
|---|-----------|---|
| <p>法令違反は地域の取り締まりや監査の状況で差があるし、道路交通法違反等は地域の交通量や規制の状況で大きく異なる。事故発生についても地域の交通量や道路状況により大きく異なる。それを全国平均値と比較することは適当でない。準特定地域の指定基準では、他地域や全国との比較はせずに地域における件数の増加についてのみを考慮している。この基準を厳格に適用することが適当であり、当該地域のみ過去の推移を基準とするよう変更されたい。</p> | <p>1</p> | <p>法令違反等の状況について、客観的に判断するため、全国の平均値と比較することとしました。</p> |
| <p>事故発生件数が指定要件とされているが、事故の発生状況は地域の車両保有台数に比例しており、人口構成、タクシー保有台数により大きな差があり、都市部ほど事故件数が多く、事故件数による指定の可否は適切でない</p> | <p>1</p> | <p>事故の発生件数を走行キロ当たり換算することにより、ご意見にあるような車両保有台数に比例するようなことにはならないと考えています。その上で、安全性や利用者利便が損なわれている地域を客観的に判断するため、全国の平均値と比較することとしました。</p> |
| <p>Ⅱ. 1. (6) 協議会の同意があること</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>協議会の構成員の過半数を同意要件とすること。</p> | <p>1</p> | <p>協議会の議決方法については、「特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方について（平成26年1月24日付国自旅第1411号）」において定めており、特定地域の指定に関する同意については、協議会の構成員であるタクシー事業者の車両台数ベースで過半数の合意のほか、会長の合意等を要件としています。</p> |
| <p>そもそも法の趣旨に賛同して参加しているもので組織されている協議会に同意を求める必要はなく、準特定地域協議会での同意なく指定されたい。</p> | <p>1</p> | <p>協議会の構成員は、必ずしも法の趣旨に賛同している者とは限らず、地域の利用者の意向等を確認する場として協議会の同意は重要であると考えています。</p> |
| <p>協議会が処理すべき事項は特措法の中に明文をおって規定されている。協議会の同意を特定地域の指定要件とすれば、協議会が当該指定の可否を左右できる強い権限を持つことになる。このような権限を新たに協議会に付与することは法改正による必要があり、特定地域指定基準という通達レベルの中で付与することは不可と考える。</p> | <p>1</p> | <p>特定地域の法的効果に鑑み、利用者の意向も確認した上で判断することが重要であると考えています。そのため、協議会の同意を求めることとしました。</p> |

| | | |
|---|-----------|---|
| <p>今回示された基準案では単に「協議会の同意があること」とされており、この文言では過半数以上の同意から全会一致まで、どの程度の同意かはっきりしないが、特定地域の指定が憲法で保障された営業権を制限することを考慮すれば、その適用は限定的にすべきであることから、協議会の同意は過半数ではなく、三分の二以上の賛成を得ることが妥当であると考えます。</p> | <p>1</p> | <p>協議会の議決方法については、「特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方について（平成26年1月24日付け国自旅第411号）」において定めており、特定地域の指定に関する同意については、協議会の構成員であるタクシー事業者の車両台数ベースで過半数の合意のほか、会長の合意等を要件としています。</p> |
| <p>特定地域の指定は、実績値等を基準として判断することが法律で規定されている。一方、協議会は、指定された地域における特定地域計画の策定を協議することを目的とするものであり、協議会特定地域の指定の可否や諾否を協議会で協議することは法律で求められていない。従ってこの基準は削除すべき。</p> | <p>1</p> | <p>特定地域の法的効果に鑑み、利用者の意向も確認した上で判断することが重要であると考えています。そのため、協議会の同意を求めるとしました。</p> |
| <p>地域の実情を踏まえ、地域協議会の意見が十分に反映される基準を設けていただきたい。</p> | <p>1</p> | <p>特定地域の法的効果に鑑み、利用者の意向も確認した上で判断することが重要であると考えています。そのため、協議会の同意を求めるとしました。</p> |
| <p>II. 2. 指定期間等</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>基準に該当しなくなったかどうかの確認作業（確認作業の日程や解除日に関するルール）についての取り決めがない 行政処分を行う場合に「特定地域」「準特定地域」かによって処分内容が変わると思われる、解除日についてはハッキリさせておいたほうがよい。</p> | <p>1</p> | <p>毎年1月1日を目途に特定地域の指定基準に該当するか否かの判断を行い、指定基準に該当しない場合には特定地域の指定を解除することとしています。</p> |
| <p>本件「特定地域の指定基準案について」II. 2. は、「ただし、指定期間中であっても、1. (1) から (6) に掲げる基準に該当しなくなった場合、国土交通大臣は指定の解除を行うものとする。」としています。しかし、特定地域の指定については、「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。」という事項も基準のうちの一つであると思われます。それにもかかわらず、この基準に該当しなくなった場合だけ指定の解除を行わない理由が分かりません。 したがって、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となった場合も、指定を解除することとするべきだと思います。</p> | <p>1</p> | <p>ご意見を踏まえ修文しました。</p> |

| | | |
|---|-----------|--|
| <p>指定期間を最長3年と定めているのは、指定地域の供給過剰の適正化、労働条件の改善等による輸送の安全の確保のためには最低3年程度の時間がかかることを意味していることから、指定期間中に指定基準に該当しなくなった場合でも指定解除はやめていただきたい。回復改善している途中で指定が解除され、指定前の悪い状態に戻ることは絶対に許されません。</p> | | <p>1 特定地域における規制の法的効果に鑑み、特定地域の指定基準に該当しなくなった場合には、指定の解除を行うこととしています。</p> |
| <p>特定地域計画を立てて適正化・活性化に取り組んでいる最中に解除されたのでは、実施しようとしている計画が頓挫することとなり、計画の目標が未達成のまま無に帰することとなるため、せめて地域計画が終了するまでは地域指定を継続すべきである。</p> | | <p>2 特定地域における規制の法的効果に鑑み、特定地域の指定基準に該当しなくなった場合には、指定の解除を行うこととしています。</p> |
| <p>指定の延長は1回とするのではなく、指定基準を満たさなくなるまで延長をすべき。</p> | 80 | <p>特定地域における規制の法的効果に鑑み、指定の延長は原則1回とし、仮に指定基準に該当する場合であっても再延長は認めないこととしています。</p> |
| <p>指定されれば、地域の男子常用労働者との賃金格差が無くなるまで継続することが原則であり、賃金・労働条件の実態調査を行い。特定地域協議会で協議すべき。</p> | | <p>1 特定地域における規制の法的効果に鑑み、特定地域の指定基準に該当しなくなった場合には、指定の解除を行うこととしています。</p> |
| <p>乗務員の労働条件が少しでも改善されたことを実感できるまでは解除すべきではない。</p> | | <p>1 特定地域における規制の法的効果に鑑み、特定地域の指定基準に該当しなくなった場合には、指定の解除を行うこととしています。</p> |
| <p>その他</p> | | |
| <p>意見</p> | <p>件数</p> | <p>回答</p> |
| <p>1. 客はタクシー運転手はおるかタクシー会社も選べない タクシーの基本的な利用形態は、迎車を除けば、路上ならたまたまそのとき通りかかったタクシーに、乗り場ならたまたま順番で当たったタクシーに、乗るというものです。自由に選べるほどに数を増やしたら、路上はおるか駅待ちでさえ大混乱が生じるでしょう。</p> | | <p>1 頂いたご意見は今後のタクシー・ハイヤー行政の適切な運営のための貴重なご意見として承ります。</p> |
| <p>2. 路上での競争とはすなわち公道レースサービスや価格などで客に選ばれる競争が難しいとなれば、タクシーの方から客を捕まえに行くしかありません。となるとそれは公道でレースをするようなものです。かと言って数でシェアを勝ち取ろうとすれば当然無駄に交通量を増やすことになり、これも交通の円滑を妨げかつ危険を生じさせます。</p> | | <p>1 頂いたご意見は今後のタクシー・ハイヤー行政の適切な運営のための貴重なご意見として承ります。</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>3. 累進歩合制により会社は営業努力せずとも運転手さえ抱えていれば頭数だけ利益が出る 諸悪の根源です。仮に上の二つの問題が無いとしても、累進歩合制がある限り、競争原理が働いて業界が良くなるなどということはありません。 タクシーの問題が語られたものを読むとほとんどの場合単に「歩合制」とだけ書いてあって「累進」が抜けていますが、両者は全く違うものです。</p> | | <p>頂いたご意見は今後のタクシー・ハイヤー行政の 1 適切な運営のための貴重なご意見として承ります。</p> |
| <p>未だに減車が進まないため、早く特定地域に指定すべき。</p> | 3 | <p>指定基準に基づき、適切に特定地域の指定を行って参ります。</p> |
| <p>現在の協議会は、開かれる回数も少なく、協議会として機能しているとは言い難い。現在の協議会のあり方自体を変える必要がある。</p> | 1 | <p>頂いたご意見は今後のタクシー・ハイヤー行政の 1 適切な運営のための貴重なご意見として承ります。</p> |
| <p>賃金労働条件の抜本的改善をしてほしい。</p> | 2 | <p>頂いたご意見は今後のタクシー・ハイヤー行政の 2 適切な運営のための貴重なご意見として承ります。</p> |
| <p>東京で指定されるには、大まかな計算では、賃金水準が月額19万円程度であり、4人世帯の生活保護費よりも低い状況にならなければ、この法律が活かされない。ゆえに、この基準案自体が憲法で守られている基本的な人権侵害であり憲法25条違反である。</p> | 1 | <p>特定地域については、改正法において供給過剰の状況と日車営収等を踏まえて指定することとされており、指定基準案もこの考えに基づいて作成しています。</p> |
| <p>地域の問題を解決するためには、当然減車や活性化の検討等も話し合う必要があるが、準特定地域では独禁法の適用除外となっておらず、活性化等の検討ができないため特定地域としての指定は必要である。</p> | 1 | <p>特定地域の指定のためには、実働実車率や日車営収等、指定基準に示した要件に該当することが必要と考えています。</p> |
| <p>平成25年度実績等データが公表されていない段階で、附帯決議にある客観的な基準か否かの判断は困難。</p> | 1 | <p>指定基準は、実働実車率や日車営収等、客観的な指標となっています。</p> |
| <p>特定地域と準特定地域との関係から、既に公示公表されている準特定地域の指定基準の事項を数値的に厳しくすることが妥当。</p> | 1 | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされています。これに基づき総合的に判断して指定基準を策定しています。</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>現在群馬県では準特定地域に二地域指定されており、活性化事業の取り組みにより実働当たりの運送収入は着実に運転者に還元され、労働条件は改善されつつあると思われるが、当業界のみならず労働者不足に歯止めがきかず、経営が行き詰まれば経営者自らの判断で減車を行い、それでも経営が成り立たなくなったら廃業することになると思う。にもかかわらず特定地域に指定されれば、事業者同士で供給削減措置を計画し、実行することとなるが、行政当局が関与しないで、経営内容が異なるライバル会社同士が話し合いで減車が出来るでしょうか？また計画通りに減車を行ったとして地域の全タクシー事業者が生き残れるでしょうか？それを踏まえて特定地域の指定基準を厳格に検討して定めていただきたい。</p> | | <p>頂いたご意見は今後のタクシー・ハイヤー行政の 1 適切な運営のための貴重なご意見として承ります。</p> |
| <p>必要な地域はすべて指定できるよう基準の見直しをお願いする。</p> | | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの 1 収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされています。これに基づき必要な地域を判断するために指定基準を策定しています。</p> |
| <p>減車を行ってこなかった事業者との不公平感が大きく、準特定地域のみでは非協力事業者に対する強制手段がないため、この不公平感は解決されない。すこしでも解決できるように特定地域の指定は広く行っていく必要がある。</p> | | <p>従来減車を行っていない事業者に対して強制的に 1 減車を行わせるべきとの議論は、指定基準の内容と直接的に結びつくものではないと考えます。</p> |
| <p>基準案各項目について、地域の供給過剰とその影響を判断する基準としては不相当であること、また課題を解決できない準特定地域の上部判定基準としては準特定地域の指定基準をあまりにも無視した基準であると考えます。附帯決議では「客観的な基準を設定」することを求めているが、とても「客観的な基準」と言えない内容であり、基準案全体を見直すことを要望する。</p> | | <p>特定地域の指定については、改正法において供給過剰の状況のほか、事業用自動車の一台当たりの 1 収入（日車営収）等を踏まえて指定をすることとされており、指定基準については客観的な判断が可能となるものとして策定しております。</p> |