

# 運輸審議会半年報

平成29年1月～6月

国土交通省運輸審議会



## は し が き

平成29年1月から同年6月までの6ヶ月における運輸審議会の業務の概要を明らかにするため、運輸審議会半年報をここに刊行する。

この半年報は、運輸審議会一般規則（昭和27年運輸省令第8号）第7条の規定に基づく業務報告書として作成したもので、同期間における運輸審議会の活動概要、事案等の処理状況、答申書、当審議会の委員の構成等を集録している。

この半年報が運輸に関する諸問題の理解の参考になれば幸いである。



## 運輸審議会半年報

平成29年1月～6月

I	今期の活動概要	2
II	運輸審議会審議事案等の処理状況	4
III	答申書	
1	鉄・軌道	
	平28第4002号 札幌市からの軌道の旅客運賃の変更認可申請について	5
	平28第4003号 北大阪急行電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限 変更認可申請について	8
	平29第4001号 広島電鉄株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限 変更認可申請について	11
2	自動車	
	平29第5001号 宮城交通株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の 上限運賃変更認可申請について	14
	平29第5002号 株式会社ミヤコーバスからの一般乗合旅客自動車運送事 業の上限運賃変更認可申請について	18
IV	部会	22
V	報告聴取等	23
VI	委員の構成等	24

# I 今期の活動概要

## ■ 概況

今期は、審議案件が5件あり、答申を5件（鉄・軌道3件、自動車2件）行った。また、他にも諮問を受けた案件が1件（運輸安全1件）あり、審議を継続している。

### 1 審議案件

#### ○ 鉄・軌道

平成28年11月10日に諮問された札幌市からの軌道の旅客運賃の変更認可申請事案について、同月24日に審議の上、12月8日に申請者に対して意見聴取を実施し、更に同月13日及び1月10日に審議の上、同月17日に認可することが適当である旨答申した。

平成28年12月22日に諮問された北大阪急行電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案について、1月12日、2月2日及び同月16日に審議の上、同月21日に認可することが適当である旨答申した。

平成29年4月4日に諮問された広島電鉄株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請事案について、同月18日及び5月16日に審議の上、同月18日に認可することが適当である旨答申した。

#### ○ 自動車

2月28日に諮問された宮城交通株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業

の上限運賃変更認可申請事案について、3月14日、同月28日、4月14日、同月20日、5月18日、同月25日及び6月1日に審議の上、同月6日に一部修正して認可することが適当である旨答申した。

2月28日に諮問された株式会社ミヤコーバスからの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案について、3月14日、同月28日、4月14日、同月20日、5月18日、同月25日及び6月1日に審議の上、同月6日に認可することが適当である旨答申した。

#### ○ 運輸安全

5月30日に諮問された安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正事案について、6月14日及び同月23日に運輸安全確保部会において審議を行い、その結果を踏まえて、同月29日に本審議会において更なる審議を行い、その後も審議を継続している。

### 2 その他案件

#### ○ 運輸安全関係事案

小規模事業者に対する効果的かつ効率的な評価の実施のためのガイドラインの策定等について、6月14日及び同月23日に運輸安全確保部会において、いずれも大臣官房運輸安全監理官から説明を聴取し、審議の上、報告書を取りまとめた。

#### ○ 現地調査

5月23日に相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線について、それぞれ現地調

査を行った。

### ○ 報告聴取等

27 件の案件について報告を聴取した。



相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の  
現地調査

## II 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成29年1月1日から  
平成29年6月30日まで)

### 1 事案処理状況

区 分	鉄・ 軌道	自 動 車	航 空	港 湾	運 輸 安 全	そ の 他	計
答 申 事 案 件 数	3	2	0	0	0	0	5
公聴会開催事案件数	0	0	0	0	0	0	0
意見聴取実施事案件数	0	0	0	0	0	0	0
部会審議事案件数	0	0	0	0	1	0	1
説 明 聴 取 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
事 後 通 知 事 案 件 数	1	0	0	0	0	0	1

### 2 その他の状況

区 分	鉄・ 軌道	自 動 車	航 空	港 湾	運 輸 安 全	そ の 他	計
過 去 の 答 申 に 基 づ く フ ォ ロ ー ア ッ プ 件 数	0	0	0	0	0	0	0
報 告 聴 取 件 数	2	2	2	2	1	18	27
現 地 調 査 件 数	1	0	0	0	0	0	1



### Ⅲ 答申書

#### 1 鉄・軌道

○国土交通省告示第50号（平成29年1月26日）

国 運 審 第 4 6 号  
平成29年1月17日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

札幌市からの軌道の旅客運賃の変更認可申請について

平28第4002号

平成28年11月10日付け国鉄事第206号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

札幌市の申請に係る軌道の旅客運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

1. 普通旅客運賃（大人） 200円（均一制）
  
2. 定期旅客運賃（1か月）
  - (1) 通勤定期  
普通旅客運賃（大人）を60倍し、3割3分引をしたうえ計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
  - (2) 通学定期（大人）  
普通旅客運賃（大人）を60倍し、5割2分引をしたうえ計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
  - (3) 通学定期（小児）  
普通旅客運賃（大人）を60倍し、7割引をしたうえ計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
  - (4) 通勤通学定期  
通勤定期の額と通学定期（大人）の額の合計額の半額（往復）とし、計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
  
3. 定期旅客運賃（3か月）  
定期旅客運賃（1か月）を3倍し、これを5分引きして計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額

## 理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成26年10月に行ったが、平成4年4月以降、本格的な運賃改定を実施していない。この間、札幌市では、乗車人員の減少傾向が続き、経営状況の悪化が見込まれたことから、平成13年より路面電車のあり方等について広く市民議論を行い、平成17年には市民の意向や路面電車が持つ人や

環境に優しい特性、都心のまちづくりへの寄与の可能性等を踏まえ、存続を決定した。

その後、平成27年12月には、都心線を開業し路線をループ化したほか、新型低床車両の導入等、利便性、快適性の向上を図ったところであり、今後も低床車両の増強や停留場のバリアフリー化等を進めることとしている。

また、これらの整備を進めていく一方で、路線のループ化及び運行情報システム導入等による修繕費や路線のループ化に伴う動力費の増加並びに車両の老朽化対策等に係る費用の増加も見込まれるところであることから、経営の安定化を図りつつ、利用者へのサービスや利便性を維持・向上させるために申請したものである。

2. 国土交通大臣は、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、軌道経営者からの旅客運賃の変更認可申請について、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、認可するものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、申請者から意見を聴取するとともに、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次の通りである。

平年度である平成29年度から平成31年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は4,361百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入は3,777百万円と見込まれるので、差引き584百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、適正な総括原価は4,362百万円、総収入は4,314百万円と見込まれるので、差引き48百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるため、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

○国土交通省告示第 159 号（平成 29 年 3 月 6 日）

国 運 審 第 5 0 号

平成 2 9 年 2 月 2 1 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

北大阪急行電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の  
上限変更認可申請について

平 2 8 第 4 0 0 3 号

平成 2 8 年 1 2 月 2 2 日付け国鉄事第 2 4 4 号をもって諮問された上記の  
事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

北大阪急行電鉄株式会社の申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

### 1. 普通旅客運賃

2キロメートルまで	100円
2キロメートルを超え4キロメートルまで	120円
4キロメートルを超え6キロメートルまで	140円

### 2. 定期旅客運賃（1か月）

#### （1）通勤定期

2キロメートルまで	3,600円
2キロメートルを超え4キロメートルまで	4,430円
4キロメートルを超え6キロメートルまで	5,300円

#### （2）通学定期

2キロメートルまで	2,120円
2キロメートルを超え4キロメートルまで	2,620円
4キロメートルを超え6キロメートルまで	3,160円

## 理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成9年4月と平成26年4月に行ったが、平成7年3月以降、本格的な運賃改定を実施していない。

輸送人員は、千里ニュータウンにおける老朽化した公団住宅の建替需要や大型商業施設の開業もあり、近年こそやや持ち直しているが、基本的には平成4年度をピークに長期的な減少傾向が続いている。

そうした中、申請者は継続的に経営の合理化等に取り組んできたが、申請者の車両や駅施設の老朽化が進み、新型車両の導入、トイレ改修等の各駅のリニューアル工事及び可動式ホーム柵の設置をはじめとする安全輸送の確保と更なる利便性の向上のための大規模な投資等が必要となったことから、鉄道事業の経営の健全化を図りたいとして申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次の通りである。

平年度である平成29年度から平成31年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は16,534百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入は14,838百万円と見込まれるので、差引き1,696百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、適正な総括原価は16,498百万円、総収入は16,460百万円と見込まれるので、差引き38百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

○国土交通省告示第 579 号（平成 29 年 5 月 29 日）

国 運 審 第 2 号

平成 29 年 5 月 18 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

広島電鉄株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の  
上限変更認可申請について

平 29 第 4001 号

平成 29 年 4 月 4 日付け国鉄事第 348 号をもって諮問された上記の事案  
については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

広島電鉄株式会社からの申請に係る鉄道及び軌道の旅客運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

### 1. 鉄道の普通旅客運賃（大人）

3キロメートルまで	140円
3キロメートルを超え6キロメートルまで	160円
6キロメートルを超え10キロメートルまで	190円
10キロメートルを超え14キロメートルまで	210円
14キロメートルを超え17キロメートルまで	230円

### 2. 軌道の普通旅客運賃（大人）

180円（白島線については、130円）

## 理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成26年4月に行ったが、平成9年11月以降、本格的な運賃改定を実施していない。

近年、輸送人員が平成7年度をピークに減少傾向にある中で、申請者は超低床車両への代替更新や施設の老朽化に係る安全対策等を実施し、利便性・安全性の向上に取り組んできた。申請者はその一方で、人件費削減等の経営合理化に取り組んできたが、減価償却費や修繕費等の増加により鉄道事業において収支の均衡を保つことが困難となっている。

このような中、老朽車両の超低床車両への更新及びICカードの機能向上等のための設備投資、輸送の安全性向上のための修繕並びに運転手の欠員補充のための採用を行う必要が迫っており、これに伴う減価償却費、修繕費及び人件費の増加が見込まれることから、経営の健全化を図りつつ、安全輸送の確保と更なる利便性を図るために申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者及び軌道経営者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率



的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、鉄道事業法第16条第1項及び軌道法第11条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次の通りである。

平年度（原価計算期間）である平成29年度から平成31年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は21,479百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入は19,112百万円と見込まれるので、差引き2,367百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、適正な総括原価は21,492百万円、総収入は21,037百万円と見込まれるので、差引き455百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項及び軌道法第11条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

## 2 自動車

国土交通省告示第 632 号（平成 29 年 6 月 19 日）

国 運 審 第 6 号  
平成 29 年 6 月 6 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

宮城交通株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の  
上限運賃変更認可申請について

平 29 第 5001 号

平成 29 年 2 月 28 日付け国自旅第 353 号をもって諮問された上記の事  
案については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

宮城交通株式会社からの申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次のとおり上限の額を修正して認可することが適当である。

キロ当たり賃率45円70銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、10キロメートルを超え20キロメートルまでの間についてはその0.8倍、20キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.7倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.6倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、150円とする。

## 理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成9年4月と平成26年4月に行ったが、平成4年11月以降、本格的な運賃改定を実施していない。

近年、平成27年12月の地下鉄東西線開通による減収や、運転士不足による人件費の増加及び業務縮減の影響で、収支の均衡を保つことが困難になってきている。

そうした中、申請者は継続的に経営の合理化等に取り組んできたが、今後、運転士確保のための人件費の更なる増加や、引き続きバリアフリー車両の導入等に伴う設備投資が見込まれるところであることから、収支の改善を図りつつ、利用者へのサービスや利便性を維持・向上させるために申請したものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次の通りである。

平年度（原価計算期間）である平成29年度1年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は3,541百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入は3,363百万円と見込まれるので、差引き178百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入は3,536百万円と見込まれるので、差引き5百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、主文のとおり修正した旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、当該修正上限運賃は上記2.の認可基準に適合するものとして、道路運送法第9条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請に係る旅客運賃の上限を主文のとおり修正して認可することは適当であると認める。

## 要 望 事 項

国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可における原価の算定方法について、経済社会環境の変化に即した見直しを検討いただきたい。

○国土交通省告示第 632 号（平成 29 年 6 月 19 日）

国 運 審 第 7 号

平成 29 年 6 月 6 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

株式会社ミヤコーバスからの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について

平 29 第 5002 号

平成 29 年 2 月 28 日付け国自旅第 353 号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

株式会社ミヤコーバスからの申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

キロ当たり賃率46円30銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、10キロメートルを超え20キロメートルまでの間についてはその0.8倍、20キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.7倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.6倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、150円とする。

## 理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成26年4月に行ったが、宮城交通株式会社の分社子会社として平成15年に乗合事業を開始して以来、本格的な運賃改定を実施していない。

近年、少子高齢化に伴う利用の減少や、運転士不足による人件費の増加等の影響で、収支の均衡を保つことが困難になってきている。

そうした中、申請者は継続的に経営の合理化等に取り組んできたが、今後、運転士確保のための人件費の更なる増加や、引き続きバリアフリー車両の導入等に伴う設備投資が見込まれるところであることから、収支の改善を図りつつ、利用者へのサービスや利便性を維持・向上させるために申請したものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次の通りである。

平年度（原価計算期間）である平成29年度1年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤

を加えたもの)は806百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入(補助金を含む。)は633百万円と見込まれるので、差引き173百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入(補助金を含む。)は662百万円と見込まれるので、差引き143百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、道路運送法第9条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。



## 要 望 事 項

国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可における原価の算定方法について、経済社会環境の変化に即した見直しを検討いただきたい。

## IV 部会

### 運輸安全確保部会

審議月日	事案の内容	開催場所
2月3日	運輸安全マネジメントに係る取組の深化を促す方策等について	国土交通省2号館 16階運輸安全会議室

審議月日	事案の内容	開催場所
3月6日	運輸安全マネジメント制度の今後の展開のとりまとめに向けて	国土交通省2号館 14階運輸審議会審議室

審議月日	事案の内容	開催場所
3月29日	運輸安全マネジメント制度の今後の展開についての取りまとめ	国土交通省2号館 16階運輸安全会議室

審議月日	事案の内容	開催場所
6月14日	安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正について	国土交通省2号館 14階運輸審議会審議室

審議月日	事案の内容	開催場所
6月23日	安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正について	国土交通省2号館 16階運輸安全会議室

## V 報告聴取等

年月日	事 案 の 内 容	説 明 部 局
1月17日	平成29年度総合政策局予算(交通関係)概要について	総 合 政 策 局
1月19日	平成29年度鉄道局予算概要について	鉄 道 局
1月24日	平成29年度国土交通省税制改正(交通機関)について	総 合 政 策 局
1月26日	平成29年度自動車局予算概要について	自 動 車 局
2月7日	平成29年度海事局予算概要について	海 事 局
2月9日	宮城交通株式会社及び株式会社ミヤコーバスの現状について	自 動 車 局
2月14日	平成29年度の港湾局予算概要について	港 湾 局
2月21日	平成29年度観光庁予算概要について	観 光 庁
2月23日	平成29年度航空局予算概要について	航 空 局
3月2日	平成29年度国際物流における国の取組について	総 合 政 策 局
3月7日	海上輸送の安全にかかわる情報(平成27年度)について	海 事 局
3月9日	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案について	海 事 局
3月16日	平成29年度北海道局予算概要について	北 海 道 局
3月21日	通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律案について	観 光 庁
3月23日	広島電鉄株式会社の現状について	鉄 道 局
3月30日	住宅宿泊事業法案について	観 光 庁
4月6日	港湾法の一部を改正する法律案について	港 湾 局
4月11日	運輸安全マネジメント制度の今後のあり方(運輸安全確保部会とりまとめ)について	大 臣 官 房 運 輸 安 全 監 理 官 室
4月25日	大都市交通センサスについて	総 合 政 策 局
4月27日	「片利用共通接続システム」の構築に関する方向性について	総 合 政 策 局
6月6日	国土交通省における危機管理	大 臣 官 房 危 機 管 理 室
6月8日	平成28年度首都圏整備に関する年次報告「平成29年版首都圏白書」について	都 市 局
6月13日	観光白書について	観 光 庁
6月15日	バス事業者の分析手法と改善に向けた取組～地域公共交通事業における収益性と効率性に関する調査研究より～	国 土 交 通 政 策 研 究 所
6月20日	地域公共交通確保維持改善事業等について	総 合 政 策 局
6月22日	第10回全国貨物純流動調査(物流センサス)の調査結果について	総 合 政 策 局
6月27日	羽田空港の機能強化について	航 空 局

## VI 委員の構成等

### ○委員

平成29年6月30日現在の運輸審議会委員は、次のとおりである。

区 分	氏 名
会 長	原 田 尚 志
会長の職務を代理する常勤の委員	牧 満
委員(非常勤)	松 田 英 三
委員(非常勤)	河 野 康 子
委員(非常勤)	根 本 敏 則
委員(非常勤)	山 田 攝 子

(備考)

委員の任命(再任) 根本 敏則 委員(平成29年2月16日付け)

### ○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成29年6月30日現在の運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員は、次のとおりである。

区 分	氏 名
部 会 長	原 田 尚 志
部会長の職務を代理する委員	松 田 英 三
委 員	山 田 攝 子
専 門 委 員	井 川 勇 喜 夫
専 門 委 員	岡 本 満 喜 子
専 門 委 員	小 松 原 明 哲
専 門 委 員	酒 井 ゆ き え
専 門 委 員	佐 々 木 司
専 門 委 員	谷 口 綾 子
専 門 委 員	渡 辺 研 司

### ○事案処理職員

平成29年6月30日現在の事案処理職員は、次のとおりである。

官 職	氏 名
大臣官房審議官(運輸審議会審理室長)	菅 井 雅 昭
総合政策局運輸審議会審理室 調査官	川 崎 博
総合政策局運輸審議会審理室 課長補佐	鈴 木 宏 子



運輸審議会半年報

平成29年1月～6月