

国 運 審 第 3 4 号  
平成 3 0 年 8 月 2 3 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

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の  
指定の期限の延長について

平 3 0 第 5 0 1 5 号

平成 3 0 年 6 月 7 日付け国自旅第 5 6 号をもって諮問された上記の事  
案について審議した結果、次のとおり答申する。

## 主 文

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「法」という。）第3条第2項の規定に基づき、大阪市域交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき近畿運輸局長が定める営業区域の「大阪市域交通圏」をいう。以下同じ。）について、諮問のとおり、一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域（法第3条第1項の規定により指定された地域をいう。以下同じ。）の指定の期限を、平成30年11月1日から平成31年3月31日までの間延長することは適当である。

## 理 由

1. 国土交通大臣は、大阪市域交通圏におけ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。）の供給輸送力が輸送需要量に対して過剰であると認め、当該地域におけるタクシー事業の事業用自動車一台当たりの収入の状況、法令の違反その他の不適正な運営の状況及び事業用自動車の運行による事故の発生の状況に照らして、当該地域における供給輸送力の削減をしなければ、タクシー事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その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であるため、当該地域の関係者の自主的な取組を中心としてタクシー事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めて、平成27年10月31日に、大阪市域交通圏を平成27年11月1日から平成30年10月31日までの間、特定地域として指定した。

特定地域に指定された後、大阪市域交通圏においては、協議会（法第8条第1項に規定する協議会をいう。以下同じ。）で平成29年5月8日に特定地域計画（法第8条の2に規定する計画をいう。以下同じ。）を議決し、特定地域計画に基づくタクシー事業の適正化（供

給輸送力の削減)及び活性化に取り組み始めたところである。

大阪市域交通圏では現時点で、事業環境の改善の兆しが認められるものの、指定から特定地域計画の認可までに想定よりも長期間を要したため、取組の実施により事業環境が改善したかどうかについて判断することが困難であることから、国土交通大臣は、指定から3年後の年度において実施された適正化及び活性化の取組の効果が反映された輸送実績等を踏まえ、事業環境が改善したかどうかについてより確実に判断できるよう、平成30年11月1日から平成31年3月31日までの間、特定地域の指定の期限を延長することを予定している。

2. 国土交通大臣は、特定地域に指定されている地域について、法第3条第2項に基づく指定の期限の延長は、協議会において特定地域計画が議決されており、かつ、指定を受けた年度から2年後の年度において明らかになる輸送実績等に基づき、次の(1)から(6)まで(以下「指定基準」という。)のいずれかに該当しない場合には、取組の実施により事業環境が改善したかどうかを判断するため、指定を受けた年度から3年後の年度において集計される輸送実績等が明らかになる当該年度の末日まで指定を延長することとしている。

**【指定基準】**

- (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まで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。

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及び所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件について公聴会の開催の申請はなかった。

大阪市域交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年5月9日に特定地域計画が議決されているが、次のとおり上記2.の【指定基準】に一部該当していない。

- (1) 平成28年度の実働実車率は29.0%であり、平成13年度と比較して17.1%減少している。
- (2) 平成28年度の赤字事業者車両数シェアが45.6%と1/3以上であるが、前年度と比較して11.9ポイント減少しており、指定基準に該当しない。
- (3) 人口が約270万人の大阪市を含む営業区域である。
- (4) 平成28年度の総実車キロが272,389,309キロで、前年度と比較して2.3%減少している。
- (5) 法令違反件数の直近5年間の平均値が0.329件/100万キロで、事故発生件数の直近5年間の平均値が10.869件/100万キロで、いずれも直近5年間のそれぞれの全国平均値0.

0556件／100万キロ、7.572件／100万キロを上回っている。

(6) 大阪市域交通圏における協議会においては、地域住民の代表を含めた地域の多様な主体により、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年5月31日付けで同協議会より特定地域の指定の期限の延長に同意する旨の報告があった。

以上、平成28年度の輸送実績等では、指定基準(2)について該当しなかった。

ただし、指定から特定地域計画の認可までに想定よりも長期間を要したため、国土交通大臣は、取組の実施により事業環境が改善したかどうかについて現時点で判断することができない。

4. 以上のように、大阪市域交通圏については、平成28年度輸送実績等が指定基準に一部該当せず、事業環境の改善の兆しが認められるものの、指定から特定地域計画の認可までに想定よりも長期間を要したため、取組の実施により事業環境が改善したかどうかについて現時点で判断することは困難な状態である。

このため、指定を受けた年度から3年後の年度において集計される輸送実績等が明らかになり、当該事業環境の改善の兆しが、取組の実施によるものであると国土交通大臣がより確実に判断できる平成31年3月31日まで、大阪市域交通圏について特定地域の指定の期限を延長することは適当であると認める。

## 要 望 事 項

特定地域計画に基づく適正化及び活性化の取組の実施により事業環境が改善したかどうかを判断するため、平成30年11月1日から平成31年3月31日までの指定期限の延長としているが、指定期限満了後も安定的に事業環境の改善が継続されるよう、国土交通大臣は、延長期間中における特定地域計画に基づく適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組が確実に行われるよう、協議会を指導していただきたい。