

運輸審議会半年報

平成30年7月～12月

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成30年7月から同年12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30年7月～12月

今期の活動概要	2
運輸審議会審議事案等の処理状況	3
答申書	
自動車	
平30第5006号 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（新潟交通圏）について	4
平30第5007号 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（長野交通圏）について	10
平30第5008号 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（金沢交通圏）について	15
平30第5009号 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（京浜交通圏）について	21
平30第5010号 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（北九州交通圏）について	26
平30第5011号 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（長崎交通圏）について	31
平30第5012号 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（宮崎交通圏）について	36
平30第5013号 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（鹿児島市）について	42
平30第5014号 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（神戸市域交通圏）について	48
平30第5015号 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（大阪市域交通圏）について	53
平30第5016号 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（福岡交通圏）について	59
平30第5017号 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（河北交通圏）について	71
平30第5018号 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（札幌交通圏）について	65
報告聴取	76
過去の答申に基づくフォローアップ	78
委員の構成等	78

今期の活動概要

概況

今期は、審議案件が13件あり、答申を13件（自動車13件）行った。

1 審議案件

自動車

5月15日に諮問された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（新潟交通圏、長野交通圏、金沢交通圏、京浜交通圏、北九州交通圏、長崎交通圏、宮崎交通圏及び鹿児島市）事案について、同月22日並びに6月7日及び21日に審議の上、7月5日に指定の期限を延長することが適当である旨答申した。

6月1日に諮問された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（神戸市域交通圏）事案について、同月7日及び21日に審議の上、7月5日に指定の期限を延長することが適当である旨答申した。

7月18日に諮問された一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（河北交通圏）事案について、同月19日及び31日並びに8月21日に審議の上、同月23日に指定することが適当である旨答申した。

6月7日、7月10日及び同月30日に諮問された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（大阪市域交通圏、福岡交通圏及び札幌

交通圏）事案について、同月31日及び8月21日に審議の上、同月23日に指定の期限を延長することが適当である旨答申した。

2 その他案件

現地調査

7月3日に気象庁本庁、10月9日に東京タクシーセンター、同月25日に羽田空港国際線ターミナル、11月27日に東京貨物ターミナル駅、12月25日～27日に沖縄について、それぞれ現地調査を行った。

報告聴取

38件の案件について報告を聴取した。



気象庁本庁での現地調査



羽田空港国際線ターミナルでの現地調査

運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成30年7月1日から
平成30年12月31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	0	13	0	0	0	0	13
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	0	0	0
説 明 聴 取 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
事 後 通 知 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0

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	1	0	0	0	0	1
報 告 聴 取 件 数	5	7	3	1	1	21	38
現 地 調 査 件 数	1	1	1	0	0	2	5

12月13日の案件(「タクシーサービスの進化」及び「特定地域の今後の取扱い」)は過去の答申に基づくフォローアップ及び報告聴取の両方に計上

Ⅲ 答申書

自動車

○国土交通省告示第936号（平成30年7月18日）

国運審第20号
平成30年7月5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30第5006号

平成30年5月15日付け国自旅第44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、新潟交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「新潟交通圏」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8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、新潟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7月31日に、新潟交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、新潟交通圏においては、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6月13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。

新潟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8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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

新潟交通圏は、所管局によると、協議会において平成 2 9 年 6 月 1 3 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 2 8 年度の実働実車率は 2 7 . 9 % であり、平成 1 3 年度と比較して 2 1 . 8 % 減少している。

(2) 平成 2 8 年度の赤字事業者車両数シェアが 3 3 . 3 0 % で、1 / 3 未満のシェアとなっており、指定基準に該当しない。

(3) 人口が約 8 0 万人の新潟市を含む営業区域である。

(4) 平成 2 8 年度の実車キロが 1 7 , 3 3 3 , 2 3 2 キロで、前年度と比較して 5 . 3 % 減少している。

(5) 平成 2 8 年度の日車營收が 2 5 , 9 8 8 円で、平成 1 3 年度と比較して 4 . 4 % 減少している。また、平成 2 8 年度の日車実車キロが 6 9 . 1 キロで、平成 1 3 年度と比較して 1 1 . 7 % 減少している。

(6) 新潟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 8 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 2 8 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、新潟交通圏については、平成 2 8 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が判明し、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、新潟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8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。

国 運 審 第 2 1 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 0 7 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、長野交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「長野交通圏」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8月1日から平成33年7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、長野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7月31日に、長野交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、長野交通圏においては、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28年9月9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。

ただ、長野交通圏では現時点で、事業環境の改善が認められず、国土交通大臣は、タクシー事業の適正化及び活性化の取組を今後も安定的に継続して実施することが必要であると考え、平成30年8月1日から平成33年7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。)のいずれにも該当する場合に、更に3年を超えない範囲で期間を定めて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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

長野交通圏は、所管局によると、協議会において平成28年9月9日に特定地域計画が議決されており、かつ、次のとおり上記2.の【指定基準】のいずれにも該当している。

- (1) 平成28年度の実働実車率は25.1%であり、平成13年度と比較して30.3%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69.1%と1/2以上である。
- (3) 人口が約38万人の長野市を含む営業区域である。
- (4) 平成28年度の総実車キロが8,169,690キロであり前年度と比較して5.8%減少している。
- (5) 平成28年度の日車營收が22,521円であり、平成13年度と比較して13.7%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが50.8キロであり、平成13年度と比較して27.8%減少している。
- (6) 長野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9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。

4. 以上のように、長野交通圏については、現時点で事業環境の改善が認められず、また、特定地域計画に基づく適正化及び活性化の取組を実施し始めたところであるので、早期の指定解除に向けて、今後も適正化及び活性化の取組を安定的に継続して実施する必要があると認められる。

このため、国土交通大臣が長野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

1．国土交通大臣は、今回指定の期限を延長した特定地域において、早期の指定解除が実現できるよう、タクシーに係る各種指標等の改善状況を把握するとともに、事業環境の改善に向け、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状況並びにそれに対する利用者の評価の把握に努め、こうした取組が滞っている場合には、協議会に対して指導・監督していただきたい。

また、毎年、タクシーに係る各種指標等が出た際に当審議会に報告していただきたい。

さらに、指定の事由がなくなると認められる場合には、可能な限り早期に指定の解除を行うよう努められたい。

2．国土交通大臣は、特定地域の協議会関係者が、特定地域の指定は例外的な措置であり、適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を確実に実施していくことが求められているとの認識を持ち続けるよう、協議会を指導していただきたい。

国 運 審 第 2 2 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 0 8 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、金沢交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき北陸信越運輸局長が定める営業区域の「金沢交通圏」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8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、金沢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7月31日に、金沢交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、金沢交通圏においては、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3月28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。

金沢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8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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

金沢交通圏は、所管局によると、協議会において平成 2 9 年 3 月 2 8 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 2 8 年度の実働実車率は 2 8 . 8 % であり、平成 1 3 年度と比較して 1 6 . 0 % 減少している。

(2) 平成 2 8 年度の赤字事業者車両数シェアが 3 6 . 0 % と 1 / 3 以上であるが、前年度と比較して 7 . 6 ポイントの増加にとどまっており、指定基準に該当しない。

(3) 人口が約 4 5 万人の金沢市を含む営業区域である。

(4) 平成 2 8 年度の総実車キロが 1 8 , 4 1 8 , 3 1 5 キロで、前年度と比較して 5 . 4 % 減少している。

(5) 平成 2 8 年度の日車營收が 2 2 , 8 3 5 円で、平成 1 3 年度と比較して 1 1 . 9 % 減少している。また、平成 2 8 年度の日車実車キロが 5 6 . 1 キロで、平成 1 3 年度と比較して 1 8 . 4 % 減少している。

(6) 金沢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 9 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 2 8 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、金沢交通圏については、平成 2 8 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が判明し、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、金沢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8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。

国 運 審 第 2 3 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 0 9 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、京浜交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「京浜交通圏」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8月1日から平成33年7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、京浜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7月31日に、京浜交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、京浜交通圏においては、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28年9月23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。

ただ、京浜交通圏では現時点で、事業環境の改善が認められず、国土交通大臣は、タクシー事業の適正化及び活性化の取組を今後も安定的に継続して実施することが必要であると考え、平成30年8月1日から平成33年7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。)のいずれにも該当する場合に、更に3年を超えない範囲で期間を定めて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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

京浜交通圏は、所管局によると、協議会において平成28年9月23日に特定地域計画が議決されており、かつ、次のとおり上記2.の【指定基

準】のいずれにも該当している。

- (1) 平成 2 8 年度の実働実車率は 3 1 . 8 % であり、平成 1 3 年度と比較して 2 2 . 4 % 減少している。
- (2) 平成 2 8 年度の赤字事業者車両数シェアが 5 2 . 4 % と 1 / 2 以上である。
- (3) 人口が約 3 7 3 万人の横浜市を含む営業区域である。
- (4) 平成 2 8 年度の総実車キロが 1 6 2 , 2 5 3 , 6 8 0 キロであり前年度と比較して 3 . 5 % 減少している。
- (5) 平成 2 8 年度の日車營收が 3 8 , 1 7 7 円であり、平成 1 3 年度と比較して 1 3 . 2 % 減少している。また、平成 2 8 年度の日車実車キロが 8 5 . 0 キロであり、平成 1 3 年度と比較して 2 5 . 3 % 減少している。
- (6) 京浜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 9 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。

4 . 以上のように、京浜交通圏については、現時点で事業環境の改善が認められず、また、特定地域計画に基づく適正化及び活性化の取組を実施し始めたところであるので、早期の指定解除に向けて、今後も適正化及び活性化の取組を安定的に継続して実施する必要があると認められる。

このため、国土交通大臣が京浜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

1 . 国土交通大臣は、今回指定の期限を延長した特定地域において、早期の指定解除が実現できるよう、タクシーに係る各種指標等の改善状況を把握するとともに、事業環境の改善に向け、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状況並びにそれに対する利用者の評価の把握に努め、こうした取組が滞っている場合には、協議会に対して指導・監督していただきたい。

また、毎年、タクシーに係る各種指標等が出た際に当審議会に報告していただきたい。

さらに、指定の事由がなくなると認められる場合には、可能な限り早期に指定の解除を行うよう努められたい。

2 . 国土交通大臣は、特定地域の協議会関係者が、特定地域の指定は例外的な措置であり、適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を確実に実施していくことが求められているとの認識を持ち続けるよう、協議会を指導していただきたい。

国 運 審 第 2 4 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 0 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、北九州交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「北九州交通圏」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8月1日から平成33年7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、北九州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7月31日に、北九州交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、北九州交通圏においては、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1月27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。

ただ、北九州交通圏では現時点で、事業環境の改善が認められず、国土交通大臣は、タクシー事業の適正化及び活性化の取組を今後も安定的に継続して実施することが必要であると考え、平成30年8月1日から平成33年7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。)のいずれにも該当する場合に、更に3年を超えない範囲で期間を定めて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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

北九州交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年1月27日に特定地域計画が議決されており、かつ、次のとおり上記2.の【指定基準】のいずれにも該当している。

- (1) 平成28年度の実働実車率は28.8%であり、平成13年度と比較して14.8%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51.8%と1/2以上である。
- (3) 人口が約95万人の北九州市を含む営業区域である。
- (4) 平成28年度の総実車キロが42,540,310キロであり前年度と比較して2.3%減少している。
- (5) 平成28年度の日車營收が20,083円であり、平成13年度と比較して7.0%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが54.7キロであり、平成13年度と比較して16.9%減少している。
- (6) 北九州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11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。

4. 以上のように、北九州交通圏については、現時点で事業環境の改善が認められず、また、特定地域計画に基づく適正化及び活性化の取組を実施し始めたところであるので、早期の指定解除に向けて、今後も適正化及び活性化の取組を安定的に継続して実施する必要があると認められる。

このため、国土交通大臣が北九州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

1．国土交通大臣は、今回指定の期限を延長した特定地域において、早期の指定解除が実現できるよう、タクシーに係る各種指標等の改善状況を把握するとともに、事業環境の改善に向け、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状況並びにそれに対する利用者の評価の把握に努め、こうした取組が滞っている場合には、協議会に対して指導・監督していただきたい。

また、毎年、タクシーに係る各種指標等が出た際に当審議会に報告していただきたい。

さらに、指定の事由がなくなると認められる場合には、可能な限り早期に指定の解除を行うよう努められたい。

2．国土交通大臣は、特定地域の協議会関係者が、特定地域の指定は例外的な措置であり、適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を確実に実施していくことが求められているとの認識を持ち続けるよう、協議会を指導していただきたい。

国 運 審 第 2 5 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 1 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、長崎交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「長崎交通圏」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8月1日から平成33年7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、長崎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7月31日に、長崎交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、長崎交通圏においては、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28年12月5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。

ただ、長崎交通圏では現時点で、事業環境の改善が認められず、国土交通大臣は、タクシー事業の適正化及び活性化の取組を今後も安定的に継続して実施することが必要であると考え、平成30年8月1日から平成33年7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。)のいずれにも該当する場合に、更に3年を超えない範囲で期間を定めて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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

長崎交通圏は、所管局によると、協議会において平成28年12月5日に特定地域計画が議決されており、かつ、次のとおり上記2.の【指定基

準】のいずれにも該当している。

- (1) 平成 2 8 年度の実働実車率は 2 5 . 8 % であり、平成 1 3 年度と比較して 2 3 . 7 % 減少している。
- (2) 平成 2 8 年度の赤字事業者車両数シェアが 6 9 . 5 % と 1 / 2 以上である。
- (3) 人口が約 4 2 万人の長崎市を含む営業区域である。
- (4) 平成 2 8 年度の総実車キロが 2 4 , 7 4 3 , 3 0 9 キロであり前年度と比較して 5 . 2 % 減少している。
- (5) 平成 2 8 年度の日車營收が 2 6 , 9 3 5 円であり、平成 1 3 年度と比較して 1 0 . 5 % 減少している。また、平成 2 8 年度の日車実車キロが 7 1 . 6 キロであり、平成 1 3 年度と比較して 2 0 . 3 % 減少している。
- (6) 長崎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 8 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。

4 . 以上のように、長崎交通圏については、現時点で事業環境の改善が認められず、また、特定地域計画に基づく適正化及び活性化の取組を実施し始めたところであるので、早期の指定解除に向けて、今後も適正化及び活性化の取組を安定的に継続して実施する必要があると認められる。

このため、国土交通大臣が長崎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

1．国土交通大臣は、今回指定の期限を延長した特定地域において、早期の指定解除が実現できるよう、タクシーに係る各種指標等の改善状況を把握するとともに、事業環境の改善に向け、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状況並びにそれに対する利用者の評価の把握に努め、こうした取組が滞っている場合には、協議会に対して指導・監督していただきたい。

また、毎年、タクシーに係る各種指標等が出た際に当審議会に報告していただきたい。

さらに、指定の事由がなくなると認められる場合には、可能な限り早期に指定の解除を行うよう努められたい。

2．国土交通大臣は、特定地域の協議会関係者が、特定地域の指定は例外的な措置であり、適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を確実に実施していくことが求められているとの認識を持ち続けるよう、協議会を指導していただきたい。

国 運 審 第 2 6 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 2 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、宮崎交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「宮崎交通圏」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8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、宮崎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7月31日に、宮崎交通圏を平成27年8月1日から平成30年7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、宮崎交通圏においては、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9月28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。

宮崎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8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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

宮崎交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年9月28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27.6%であり、平成13年度と比較して18.1%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23.7%で、1/3未満のシェアとなっており、指定基準に該当しない。
- (3) 人口が約40万人の宮崎市を含む営業区域である。
- (4) 平成28年度の総実車キロが13,895,555キロで、前年度と比較して3.1%減少している。
- (5) 平成28年度の日車營收が15,686円で、平成13年度と比較して16.2%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが50.2キロで、平成13年度と比較して14.1%減少している。
- (6) 宮崎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11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、宮崎交通圏については、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が判明し、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、宮崎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8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。

国 運 審 第 2 7 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 3 号

平成 3 0 年 5 月 1 5 日付け国自旅第 4 4 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、鹿児島市（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「鹿児島市」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8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、鹿児島市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7月31日に、鹿児島市を平成27年8月1日から平成30年7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、鹿児島市においては、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12月11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。

鹿児島市では現時点で、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8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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

鹿児島市は、所管局によると、協議会において平成29年12月11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23.9%であり、平成13年度と比較して18.4%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46.7%と1/3以上であるが、前年度と比較して7.8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60万人の鹿児島市を含む営業区域である。
- (4) 平成28年度の総実車キロが21,249,350キロで、前年度と比較して1.7%減少している。
- (5) 平成28年度の日車営収が18,772円で、平成13年度と比較して4.4%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが51.7キロで、平成13年度と比較して12.8%減少している。
- (6) 鹿児島市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9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、鹿児島市については、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が判明し、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、鹿児島市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8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。

国 運 審 第 2 8 号
平成 3 0 年 7 月 5 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 4 号

平成 3 0 年 6 月 1 日付け国自旅第 5 3 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、神戸市域交通圏（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「神戸市域交通圏」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9月1日から平成33年8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、神戸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8月31日に、神戸市域交通圏を平成27年9月1日から平成30年8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、神戸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8月10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。

ただ、神戸市域交通圏では現時点で、事業環境の改善が認められず、国土交通大臣は、タクシー事業の適正化及び活性化の取組を今後も安定的に継続して実施することが必要であると考え、平成30年9月1日から平成

33年8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。)のいずれにも該当する場合に、更に3年を超えない範囲で期間を定めて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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

神戸市域交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年8月10日に特定地域計画が議決されており、かつ、次のとおり上記2.の【指定基準】のいずれにも該当している。

- (1) 平成28年度の実働実車率は28.3%であり、平成13年度と比較して20.7%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54.4%と1/2以上である。
- (3) 人口が約153万人の神戸市を含む営業区域である。
- (4) 平成28年度の総実車キロが90,381,069キロであり前年度と比較して3.1%減少している。
- (5) 平成28年度の日車營收が27,855円であり、平成13年度と比較して3.2%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが71.2キロであり、平成13年度と比較して13.9%減少している。
- (6) 神戸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30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。

4. 以上のように、神戸市域交通圏については、現時点で事業環境の改善が認められず、また、特定地域計画に基づく適正化及び活性化の取組を実施し始めたところであるので、早期の指定解除に向けて、今後も適正化及び活性化の取組を安定的に継続して実施する必要があると認められる。

このため、国土交通大臣が神戸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

1．国土交通大臣は、今回指定の期限を延長した特定地域において、早期の指定解除が実現できるよう、タクシーに係る各種指標等の改善状況を把握するとともに、事業環境の改善に向け、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状況並びにそれに対する利用者の評価の把握に努め、こうした取組が滞っている場合には、協議会に対して指導・監督していただきたい。

また、毎年、タクシーに係る各種指標等が出た際に当審議会に報告していただきたい。

さらに、指定の事由がなくなると認められる場合には、可能な限り早期に指定の解除を行うよう努められたい。

2．国土交通大臣は、特定地域の協議会関係者が、特定地域の指定は例外的な措置であり、適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を確実に実施していくことが求められているとの認識を持ち続けるよう、協議会を指導していただきたい。

国土交通省告示第 1083 号（平成 30 年 8 月 23 日）

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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

国 運 審 第 3 5 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 6 号

平成 3 0 年 7 月 1 0 日付け国自旅第 9 2 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、福岡交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「福岡交通圏」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、福岡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、福岡交通圏を平成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、福岡交通圏においては、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28年10月19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。

福岡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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

福岡交通圏は、所管局によると、協議会において平成28年10月19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32.1%であり、平成13年度と比較して15.1%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44.5%と1/3以上であるが、前年度と比較して2.3ポイントの増加にとどまっており、指定基準に該当しない。

(3) 人口が約156万人の福岡市を含む営業区域である。

(4) 平成28年度の総実車キロが119,655,550キロで、前年度と比較して2.0%減少している。

(5) 平成28年度の日車營收が33,469円で、平成13年度と比較して4.8%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが91.7キロで、平成13年度と比較して14.0%減少している。

(6) 福岡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7月3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、福岡交通圏については、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、福岡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。

国 運 審 第 3 6 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 8 号

平成 3 0 年 7 月 3 0 日付け国自旅第 1 1 4 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、札幌交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき北海道運輸局長が定める営業区域の「札幌交通圏」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、札幌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、札幌交通圏を平成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、札幌交通圏においては、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2月28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。

札幌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 又は のいずれかに該当すること。

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。

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 から までのいずれかに該当すること。

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。

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。

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。

札幌交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年2月28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30.7%であり、平成13年度と比較して13.3%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32.2%で、1/3未満のシェアとなっており、指定基準に該当しない。

(3) 人口が約195万人の札幌市を含む営業区域である。

(4) 平成28年度の総実車キロが110,552,950キロで、前年度と比較して2.7%減少している。

(5) 平成28年度の日車営収が29,756円で、平成13年度と比較して21.4%減少している。また、平成28年度の日車実車キロが77.5キロで、平成13年度と比較して27.7%減少している。

(6) 札幌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7月25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、札幌交通圏については、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、札幌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。

国土交通省告示第 1084 号（平成 30 年 8 月 23 日）

国 運 審 第 3 3 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について

平 3 0 第 5 0 1 7 号

平成 3 0 年 7 月 1 8 日付け国自旅第 8 1 号をもって諮問された上記の事案
について、当審議会において審議した結果、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1項の規定に基づき、河北交通圏（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「河北交通圏」をいう。以下同じ。）を平成30年9月1日から平成33年8月31日までの間、一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域に指定することは適当である。

理 由

1. 国土交通大臣は、河北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、河北交通圏を平成30年9月1日から平成33年8月31日までの間、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。）として指定することを予定している。
2. 国土交通大臣は、直近年度末現在のタクシー事業に係る事業用自動車（以下「タクシー車両」という。）の台数が適正車両数の上限値を上回っている準特定地域（法第3条の2第1項の規定により指定された地域をいう。以下同じ。）のうち、次の（1）から（6）まで（以下「指定基準」という。）のいずれにも該当する営業区域について、3年を超えない範囲で期間を定めて特定地域として指定することとしている。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している。

【指定基準】

(1) 実働実車率が平成 1 3 年度と比較して 1 0 % 以上減少していること。

(2) 次の 又は のいずれかに該当すること。

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 1 0 0 % 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。

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 1 0 ポイント以上増加していること。

(3) 人口 3 0 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 から までのいずれかに該当すること。

日車営収又は日車実車キロが平成 1 3 年度と比較して 1 0 % 以上減少していること。

当該営業区域における走行 1 0 0 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 1 0 0 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。

当該営業区域における走行 1 0 0 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 1 0 0 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 (法第 8 条第 1 項に規定する協議会をいう。以下同じ。) の同意があること。

3 . 当審議会は、本事案の審議に当たり、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。

河北交通圏は、所管局によると、平成 2 8 年度末のタクシー車両の台数の合計が 8 4 1 両で適正車両数の上限である 6 7 8 両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記 2 . の【指定基準】のいずれにも該当している。

(1) 平成 2 8 年度の実働実車率は 3 2 . 0 % であり、平成 1 3 年度と比較して 2 0 . 7 % 減少している。

(2) 平成 2 8 年度の赤字事業者車両数シェアが 5 0 . 2 % と 1 / 2 以上である。

- (3) 人口が約 4 0 万人の枚方市を含む営業区域である。
- (4) 平成 2 8 年度の総実車キロが 1 5 , 1 6 5 , 2 4 9 キロであり、前年度と比較して 2 . 7 % の減少となっている。
- (5) 平成 2 8 年度の日車營收が 2 6 , 0 9 0 円であり、平成 1 3 年度と比較して 2 2 . 8 % 減少している。また、走行 1 0 0 万キロ当たりの法令違反件数の直近 5 年間の平均値が 0 . 0 7 2 件であり、全国における走行 1 0 0 万キロ当たりの法令違反件数の直近 5 年間の平均値 0 . 0 5 5 6 件を上回っている。さらに、走行 1 0 0 万キロ当たりの事故発生件数の直近 5 年間の平均値が 8 . 6 9 3 件であり、全国における走行 1 0 0 万キロ当たりの事故発生件数の直近 5 年間の平均値 7 . 5 7 2 件を上回っている。
- (6) 河北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 3 1 日付けで同協議会より特定地域の指定に同意する旨の報告があった。

4 . 以上の状況に鑑みると、河北交通圏については、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られる。このため、国土交通大臣が河北交通圏を特定地域として指定することは適当であると認める。

要 望 事 項

1．国土交通大臣は、特定地域計画等が速やかに作成されるよう協議会の円滑な運営のために必要な支援を適時適切に行うとともに、今回の特定地域の指定がタクシー事業の適正化及び活性化にとってより効果的な措置となるよう、安全性や利用者利便を向上させるための環境整備に努めつつ、タクシー業界及び事業者に対し、次の指導・監督を徹底していただきたい。

(1) 利用者が安全・安心・信頼してタクシーを利用できるよう、運行管理を徹底し、運転者に対する安全・サービスに係る教育を更に充実させるとともに、安全・労働関係法令の遵守を徹底すること。

(2) 事業者が自らの責任において利用者である地域住民に愛されるタクシーとなることに努めるとともに、地元自治体や地域住民に身近な団体等の協力を得つつ、観光、ビジネス、高齢者福祉、育児支援などの各種ニーズにつながる有効な需要拡大措置の策定と実施に関係者と一体となって努力すること。

2．国土交通大臣は、今回指定した特定地域におけるタクシーに係る各種指標等の改善状況を定期的に把握するとともに、タクシー事業の適正化及び活性化に係る業界の取組状況とそれに対する利用者の評価の把握に努め、必要に応じて当審議会に報告していただきたい。

また、指定の事由がなくなると認められる場合には、可能な限り早期に指定の解除を行うよう努められたい。

報告聴取

月 日	事 案 の 内 容	説 明 部 局
7月10日	首都圏白書について	都 市 局
7月12日	交通安全白書について	総 合 政 策 局
7月17日	「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について	自 動 車 局
7月24日	大手民鉄16社の決算状況	鉄 道 局
7月26日	平成29年度国土交通白書について	総 合 政 策 局
8月2日	観光白書について	観 光 庁
8月21日	鉄軌道輸送の安全に関わる情報（平成29年度分）について	鉄 道 局
8月23日	航空輸送の安全にかかわる情報（平成29年度分）について	航 空 局
8月28日	船員の確保対策について	海 事 局
8月30日	「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会 とりまとめ」について	鉄 道 局
9月4日	事業用自動車の事故調査について	自 動 車 局
9月6日	海事レポートについて	海 事 局
9月11日	首都圏空港の現状と今後の展開について	航 空 局
9月13日	物流産業の現状について	総 合 政 策 局
9月18日	JR7社の決算状況について	鉄 道 局
9月20日	大手航空会社の決算状況について	航 空 局
9月25日	自動車運送事業の「ホワイト経営」認証制度の創設について	自 動 車 局
9月27日	政策ベンチャー2030について	総 合 政 策 局
10月2日	自動車技術総合機構の業務概要について	自動車技術総合機構
10月4日	自動運転の実現に向けた取り組みについて	自 動 車 局
10月11日	交通・観光分野における子育て応援の取組について	総 合 政 策 局
10月16日	海洋基本計画（国土交通省関係）について	総 合 政 策 局
10月18日	日本政府観光局（JNTO）の業務概要について	国際観光振興機構
10月23日	自動運航船に関する最近の動きについて	海 事 局
10月30日	海上・港湾・航空技術研究所の業務概要について	海上・港湾・航空 技 術 研 究 所
11月1日	スーパー・メガリージョン構想検討会の中間とりまとめについて	国 土 政 策 局

11月6日	MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）について	総合政策局
11月8日	圏央道茨城県区間全通後の効果	東日本高速道路（株）
11月13日	E B P M（証拠に基づく政策立案）の推進について	総合政策局
11月15日	鉄道駅のバリアフリー化の現状について	鉄道局
11月20日	鉄道事故調査について	運輸安全委員会
11月22日	東京オリンピック・パラリンピックに向けた政府の取り組み	内閣官房
11月29日	港湾の保安対策	港湾局
12月4日	国土交通省の政策評価について	政策統括官
12月6日	公共交通機関等における認知症者への対応について	交通エコロジー・モビリティ財団
12月11日	東日本大震災と東北運輸局の取り組み～震災からの復旧・復興に向けて～	日本自動車販売協会連合会
12月13日	「タクシーサービスの進化」及び「特定地域の今後の取扱い」	自動車局
12月18日	バス事業の収支状況について	自動車局

過去の答申に基づくフォローアップ

自動車

審議月日	事案の内容	対象答申	説明部局
12月13日	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の現状について	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 (平成30年5月17日、5月24日、7月5日及び8月23日答申)	自動車局

(備考) 「タクシーサービスの進化」及び「特定地域の今後の取扱い」の報告聴取の際に実施

委員の構成等

委員

平成30年12月31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)	河 野 康 子
委員(非常勤)	根 本 敏 則
委員(非常勤)	山 田 攝 子
委員(非常勤)	和 田 貴 志

(備考)

委員の任命(新任) 和田 貴志 委員(平成30年7月6日付け)

<新委員紹介>

わだ たかし
和田 貴志

昭和51. 9 神戸商船大学商船学部卒業
10 日本通運(株)入社
平成16. 6 同 門司海運支店長
18. 10 同 アジア・オセアニア地域海運貨物部長
20. 5 同 横浜国際輸送支店長
21. 5 同 常務理事
22. 5 同 執行役員
24. 5 同 常務執行役員
26. 5 同 顧問
6 同 常勤監査役
30. 7. 6 運輸審議会委員(非常勤)

運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成 30 年 12 月 31 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	牧 満
部 会 長 の 職 務 を 代 理 す る 委 員	山 田 攝 子
委 員	和 田 貴 志
専 門 委 員	井 川 勇 喜 夫
専 門 委 員	稲 葉 緑
専 門 委 員	井 料 美 帆
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	渡 辺 研 司

(備考)

部会長の職務を代理する委員の任命 山田 攝子 委員(平成 30 年 7 月 6 日付け)
委員の任命(新任) 和田 貴志 委員(平成 30 年 7 月 6 日付け)

事案処理職員

平成 30 年 12 月 31 日現在の事案処理職員は、次のとおりである。

官 職	氏 名
総合政策局次長(運輸審議会審理室長)	山 上 範 芳
総合政策局運輸審議会審理室 調査官	奈 良 和 美
総合政策局運輸審議会審理室 専門官	北 村 隆 幸
総合政策局運輸審議会審理室 係員	新 倉 孝 礼

運輸審議会半年報

平成30年7月～12月