

運輸審議会半年報

平成31年1月～令和元年6月

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成31年1月から令和元年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31年1月～令和元年6月

I	今期の活動概要	3
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31第4001号 相模鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請について	5
2	自動車	
	平31第5001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	8
	平31第5002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	13
	平31第5003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	18
	平31第5004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（広島交通圏）について	23
	平31第5005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	28
	平31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（大分市）について	33
	平31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（鹿児島市）について	38
	平31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（富山交通圏）について	43
	平31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（南多摩交通圏）について	48
	平31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（京葉交通圏）について	53
	平31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（東葛交通圏）について	58
	平31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（千葉交通圏）について	63

平31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（県南中央交通圏）について	68
平31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（宇都宮交通圏）について	72
平31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（久留米市）について	77
平31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（北摂交通圏）について	81
VI	説明聴取事案	86
V	部会	86
VI	過去の答申に基づくフォローアップ	86
VII	報告聴取	87
VIII	委員の構成等	88

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が17件あり、答申を17件(鉄・軌道1件、自動車16件)行った。また、他にも諮問を受けた案件が1件(鉄・軌道1件)あり、審議を継続している。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

2月28日に諮問された相模鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請事案について、3月5日、12日、及び28日、並びに4月11日及び23日に審議の上、同月25日に認可することが適当である旨答申した。

5月15日に諮問された北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更認可申請事案について、同月16日及び23日、並びに6月4日及び6月20日に審議を行い、その後も審議を継続している。

○ 自動車

1月23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(札幌交通圏、新潟交通圏、大阪市域交通圏、広島交通圏、福岡交通圏、大分市及び鹿児島市)事案について、1月24日並びに2月19日及び21日に審議の上、同月26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。

4月5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(富山交通圏、南多摩交通圏、京葉交通圏、東葛交通圏、千葉交通圏、県南中央交通圏、宇都宮交通圏及び久留米市)及び特定地域の指定(北摂交通圏)事案について、同月9日及び5月21日に審議を行い、6月6日に指定の期限を延長あるいは特定地域に指定することが適当である旨答申した。

2 その他案件

○ 報告聴取

27件の案件について報告を聴取した。

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

〔平成31年1月1日から
令和元年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	海運	運輸安全	その他	計
答 申 事 案 件 数	1	16	0	0	0	0	0	17
公聴会開催事案件数	0	0	0	0	0	0	0	0
意見聴取実施事案件数	0	0	0	0	0	0	0	0
部会審議事案件数	0	0	0	0	0	0	0	0
説 明 聴 取 事 案 件 数	1	0	0	0	0	0	0	1
事 後 通 知 事 案 件 数	3	0	0	0	0	0	0	3

2 その他の状況

	鉄・軌道	自動車	航空	港湾	海運	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	1	0	0	0	0	1	0	2
報 告 聴 取 件 数	4	4	2	2	2	0	13	27
現 地 調 査 件 数	0	0	0	0	0	0	0	0

Ⅲ 答申書

1 鉄・軌道

○国土交通省告示第49号（令和元年5月16日）

国 運 審 第 2 号
平成31年4月25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

相模鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限設定の認可申請について

平31第4001号

平成31年2月28日付け国鉄事第330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

相模鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の上限設定については、相鉄・J R直通線及び相鉄・東急直通線の開業に伴う資本費コストの回収が完了するまでの間、相鉄・J R直通線内の西谷駅から羽沢横浜国大駅までの区間を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合の加算運賃の上限として、次の額を認可することが適当である。

1. 鉄道の普通旅客運賃	30円
2. 通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	1,140円
3. 通学定期旅客運賃（1ヶ月）	430円

理 由

1. 申請者は、神奈川県央部及び横浜市から東京都心への速達性向上、シームレス化による広域ネットワークの形成、周辺路線の混雑緩和等を図るべく、相鉄線西谷駅からJ R東海道貨物線横浜羽沢駅までの間に、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業として、整備主体と営業主体を分離する、いわゆる「受益活用型上下分離方式」により、相鉄・J R直通線を整備し、2019年11月30日の開業を予定している。

当該事業では、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が鉄道施設の整備を行い、相模鉄道株式会社は、整備主体である機構に施設使用料を支払うこととなっており、当該施設使用料については、相鉄・J R直通線による受益相当額を基に決定することとなっている。

仮に基本運賃のみによる受益相当額を基に施設使用料を決定した場合、施設使用料によって賄われる事業資金の償還期間が大幅に延び、都市鉄道等利便増進法第5条第4項に基づく速達性向上計画の認定基準の一つである「事業の計画が経営上適切なものであること」を満たさないことから、事業収支の均衡、経営の健全性と利用者間の負担の公平を図るため、相鉄・J R直通線に加算運賃を設定するべく、本申請におよんだものである。

なお、相鉄・J R直通線と併せて、相鉄線羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの相鉄・東急直通線も、同じ速達性向上計画として整備を行うことから、本事案の審議の検討に用いる収支には、相鉄・東急直通線に係るものも含まれている。相鉄・東急直通線の開業時期は2022年下期とされており、相鉄・J R直通線と同時期の開業であれば、相鉄・東急直通線に係る加算運賃についても、本事案と併せて審議するところである。しかしながら、今般の諮問は、相鉄・J R直通線に係る加算運賃についてのみであったことから、相鉄・J R直通線に係る加算運賃についてのみ審議を行った。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃等の上限の設定にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃等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項の認可をするものとされている。また、鉄道の加算運賃については、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」（平成25年国鉄事第234号）において、加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで、その設定を継続することができるものであるとされている。
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、次のとおりである。

旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度（原価計算期間）である2020年度から2022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10,919百万円、総収入は7,852百万円と見込まれるので、差引き3,067百万円の不足を生じ、収支率が71.9%とな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。ただし、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」にあるように、加算運賃は、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために設定されるものであることから、機構に対して支払う施設使用料を含めた資本費コストの回収が完了するまでの期間に限る。

2 自動車

○国土交通省告示第 323 号（平成 31 年 3 月 11 日）

国 運 審 第 4 3 号

平成 3 1 年 2 月 2 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

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 1 第 5 0 0 1 号

平成 3 1 年 1 月 2 3 日付け国自旅第 2 2 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、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年1月1日から平成33年10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。

札幌交通圏は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により札幌交通圏の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年11月1日から平成33年10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)までの基準(以下「指定基準」という。)に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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) 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29年度の実働実車率は31.9%であり、平成13年度と比較して10.1%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが51.3%と1/2以上である。
- (3) 人口が約194万人の札幌市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが110,815,215キロであり前年度と比較して0.2%増加している。
- (5) 平成29年度の日車營收が31,200円であり、平成13年度と比較して17.6%減少している。また、平成29年度の日車実車キロが82.3キロであり、平成13年度と比較して23.3%減少している。
また、事故発生件数の直近5年間の平均値が11.795件/100万キロで、直近5年間の全国平均値を上回っている。
- (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1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、札幌交通圏については、平成29年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が札幌交通圏について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年11月1日から平成33年10月31日までの間、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、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

国 運 審 第 4 4 号
平成31年2月26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31第5002号

平成31年1月23日付け国自旅第223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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成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、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。

新潟交通圏は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により新潟交通圏の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成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)までの基準(以下「指定基準」という。)に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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。

新潟交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年6月13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29年度の実働実車率は26.6%であり、平成13年度と比較して25.5%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアは46.2%と1/3以上であり、前年度と比較して12.9ポイント増加している。
- (3) 人口が約79万人の新潟市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが17,224,986キロであり前年度と比較して0.6%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが70.0キロであり、平成13年度と比較して10.6%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1月15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、新潟交通圏については、平成29年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が新潟交通圏について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成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は、適当であると認める。

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、今回、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

国 運 審 第 4 5 号
平成31年2月26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31第5003号

平成31年1月23日付け国自旅第223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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年11月1日から平成33年10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。

大阪市域交通圏は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により大阪市域交通圏の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年11月1日から平成33年10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)までの基準（以下「指定基準」という。）に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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8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２９年度の実働実車率は２８．６％であり、平成１３年度と比較して１８．２％減少している。
- (２) 平成２９年度の赤字事業者車両数シェアが５１．５％と１／２以上である。
- (３) 人口が約２７１万人の大阪市を含む営業区域である。
- (４) 平成２９年度の総実車キロが２６９，６２５，６１７キロであり前年度と比較して１．０％減少している。
- (５) 法令違反件数の直近５年間の平均値が０．３４６件／１００万キロで、事故発生件数の直近５年間の平均値が１０．７６６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１月２２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、大阪市域交通圏については、平成２９年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が大阪市域交通圏について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成３０年１１月１日から平成３３年１０月３１日までの間、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、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

国 運 審 第 4 6 号
平成31年2月26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31第5004号

平成31年1月23日付け国自旅第223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、広島交通圏（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき中国運輸局長が定める営業区域の「広島交通圏」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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年7月1日から平成33年6月30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、広島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6月30日に、広島交通圏を平成27年7月1日から平成30年6月30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、広島交通圏においては、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4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。

広島交通圏は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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7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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により広島交通圏の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年7月1日から平成33年6月30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)までの基準(以下「指定基準」という。)に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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。

広島交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年4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29年度の実働実車率は28.2%であり、平成13年度と比較して22.9%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが68.6%と1/2以上である。
- (3) 人口が約119万人の広島市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが60,179,491キロであり前年度と比較して3.4%減少している。
- (5) 平成29年度の日車營收が27,580円であり、平成13年度と比較して17.1%減少している。また、平成29年度の日車実車キロが78.6キロであり、平成13年度と比較して21.6%減少している。
また、法令違反件数の直近5年間の平均値が0.073件/100万キロで、事故発生件数の直近5年間の平均値が8.078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を上回っている。
- (6) 広島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1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、広島交通圏については、平成29年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が広島交通圏について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年7月1日から平成33年6月30日までの間、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、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

国 運 審 第 4 7 号
平成31年2月26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31第5005号

平成31年1月23日付け国自旅第223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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年1月1日から平成33年10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。

福岡交通圏は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により福岡交通圏の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年11月1日から平成33年10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)までの基準(以下「指定基準」という。)に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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。

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29年度の実働実車率は31.9%であり、平成13年度と比較して15.8%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが58.4%と1/2以上である。
- (3) 人口が約157万人の福岡市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが117,836,778キロであり前年度と比較して1.5%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが93.7キロであり、平成13年度と比較して12.1%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1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、福岡交通圏については、平成29年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が福岡交通圏について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年10月1日から平成33年11月31日までの間、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、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

国 運 審 第 4 8 号
平成31年2月26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31第5006号

平成31年1月23日付け国自旅第223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、大分市（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「大分市」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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年7月1日から平成33年6月30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、大分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、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6月30日に、大分市を平成27年7月1日から平成30年6月30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、大分市においては、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4月4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。

大分市は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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7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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により大分市の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年7月1日から平成33年6月30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)までの基準(以下「指定基準」という。)に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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。

大分市は、所管局によると、協議会において平成29年4月4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29年度の実働実車率は27.6%であり、平成13年度と比較して26.7%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが52.5%と1/2以上である。
- (3) 人口が約47万人の大分市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが13,759,043キロであり前年度と比較して2.9%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが66.6キロであり、平成13年度と比較して14.1%減少している。
- (6) 大分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1月10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、大分市については、平成29年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が大分市について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成30年7月1日から平成33年6月30日までの間、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、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

国 運 審 第 4 9 号
平成31年2月26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31第5007号

平成31年1月23日付け国自旅第223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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成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、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。

鹿児島市は、平成28年度の輸送実績等によれば、事業環境の改善の兆しが認められたが、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、タクシー事業の適正化及び活性化の取組（以下「取組」という。）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明らかになる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した。

しかし、平成29年度の輸送実績等によれば、取組の実施により鹿児島市の事業環境が改善されたとは認められず、国土交通大臣は、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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成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)までの基準(以下「指定基準」という。)に該当しない場合は、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末日まで指定を延長し、さらに、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に基づき、指定基準に該当する場合は、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって、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。

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29年度の実働実車率は23.9%であり、平成13年度と比較して18.5%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが84.6%と1/2以上である。
- (3) 人口が約59万人の鹿児島市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが20,912,849キロであり前年度と比較して1.6%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが52.6キロであり、平成13年度と比較して11.2%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1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、鹿児島市については、平成29年度の輸送実績等では、取組による事業環境の改善が認められず、早期の指定解除に向けて、今後も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、国土交通大臣が鹿児島市について、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって平成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は、適当であると認める。

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、今回、当初の指定期限の末日の翌日にさかのぼって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適時把握するとともに、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。

特に、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、その延長は原則一回限りであるとの理解の下、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改めて持ち、日車営収や実働実車率の改善状況が芳しくない場合には、協議会において自ら要因分析を行い、必要な対策を議論し、地域全体でこれら指標の改善に向けた取組を行うよう、協議会を指導・監督していただきたい。

これらの点を踏まえ、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、特定地域の指定が解除された後においても、事業環境が再び悪化しないように、引き続き適正化及び需要喚起策も含めた活性化の取組を実施するよう、継続的に協議会を指導・監督していただきたい。

○国土交通省告示第 181 号（令和元年 6 月 18 日）

国 運 審 第 4 号
令和元年 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

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 1 第 5 0 0 8 号

平成 3 1 年 4 月 5 日付け国自旅第 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、富山交通圏（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「富山交通圏」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、令和元年7月1日から令和2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、富山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28年7月1日に、富山交通圏を平成28年7月1日から平成31年6月30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、富山交通圏においては、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30年10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。

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、又は日車営収が平成13年度と比較して増加している場合には、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。

上記を踏まえ、富山交通圏について、国土交通大臣は、指定を受けた3年後の年度において集計される輸送実績等を踏まえ、取組の実施によって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令和2年3月31日まで、特定地域の指定の期限を延長することを予定している。

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。

富山交通圏は、所管局によると、協議会において平成30年10月11日に特定地域計画が議決されているが、次のとおり指定基準に一部該当していない。

(1) 平成29年度の実働実車率は29.6%であり、平成13年度と比較して24.5%減少している。

(2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが25.8%と1/3未満であり、指定基準に該当しない。

(3) 人口が約41万人の富山市を含む営業区域である。

(4) 平成29年度の総実車キロが5,817,226キロで、前年度と比較して1.3%減少している。

(5) 平成29年度の日車営収が28,842円で、平成13年度と比較して11.2%減少している。

(6) 富山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2月22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29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。

4. 以上のように、富山交通圏については、平成29年度の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、当該事業環境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令和2年3月31日まで、富山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、令和元年7月1日から令和2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 5 号
令和元年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

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31第5009号

平成31年4月5日付け国自旅第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、南多摩交通圏（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「南多摩交通圏」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、令和元年7月1日から令和2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、南多摩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28年7月1日に、南多摩交通圏を平成28年7月1日から平成31年6月30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、南多摩交通圏においては、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29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。

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、又は日車営収が平成13年度と比較して増加している場合には、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。

上記を踏まえ、南多摩交通圏について、国土交通大臣は、指定を受けた3年後の年度において集計される輸送実績等を踏まえ、取組の実施によって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令和2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。

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。

南多摩交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年3月29日に特定地域計画が議決されているが、次のとおり指定基準に一部該当していない。

(1) 平成29年度の実働実車率は37.7%であり、平成13年度と比較して17.0%減少している。

(2) 平成29年度の赤字事業者の車両数シェアが48.6%と1/3以上であるが、前年度と比較して9.5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57万人の八王子市を含む営業区域である。

(4) 平成29年度の総実車キロが34,175,398キロで、前年度と比較して1.3%減少している。

(5) 平成29年度の日車実車キロが97.3キロで、平成13年度と比較して1

6.4%減少している。また南多摩交通圏における走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値は8.666件であり、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年間の平均値の7.594件を上回っている。

(6) 南多摩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2月15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29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。

4. 以上のように、南多摩交通圏については、平成29年度の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、当該事業環境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令和2年3月31日まで、南多摩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、令和元年7月1日から令和2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 6 号
令和元年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

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31第5010号

平成31年4月5日付け国自旅第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、京葉交通圏（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「京葉交通圏」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、令和元年7月1日から令和2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、京葉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28年7月1日に、京葉交通圏を平成28年7月1日から平成31年6月30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、京葉交通圏においては、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30年2月7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。

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、又は日車営収が平成13年度と比較して増加している場合には、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。

上記を踏まえ、京葉交通圏について、国土交通大臣は、指定を受けた3年後の年度において集計される輸送実績等を踏まえ、取組の実施によって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令和2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。

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。

京葉交通圏は、所管局によると、協議会において平成30年2月7日に特定地域計画が議決されているが、次のとおり指定基準に一部該当していない。

- (1) 平成29年度の実働実車率は34.9%であり、平成13年度と比較して21.2%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者の車両数シェアが40.3%と1/3以上であるが、前年度と比較して7.0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63万人の船橋市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが36,121,062キロで、前年度と比較して3.1%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが89.2キロで、平成13年度と比較して13.4%減少している。また京葉交通圏の走行100万キロ当たりの事故発生

件数の直近5年間の平均値は8.104件であり、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年間の平均値の7.594件を上回っている。

- (6) 京葉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2月13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29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。

4. 以上のように、京葉交通圏については、平成29年度の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、当該事業環境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令和2年3月31日まで、京葉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、令和元年7月1日から令和2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7号
令和元年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

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31第5011号

平成31年4月5日付け国自旅第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、東葛交通圏（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「東葛交通圏」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、令和元年7月1日から令和4年6月30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、東葛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28年7月1日に、東葛交通圏を平成28年7月1日から平成31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、東葛交通圏においては、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30年6月12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、東葛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、令和元年7月1日から令和4年6月30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。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を延

長しないこととしている。

【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。

東葛交通圏は、所管局によると、協議会において平成30年6月12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29年度の実働実車率は33.0%であり、平成13年度と比較して21.7%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが54.0%と1/2以上である。
- (3) 人口が約48万人の松戸市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが23,767,227キロであり前年度と比較して1.9%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが85.3キロであり、平成13年度と比較して11.2%減少している。
- (6) 東葛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2月13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。

また、平成29年度の日車営収は35,959円であり、平成13年度と比較して1.6%減少している。

4. 以上のように、東葛交通圏については、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、国土交通大臣が東葛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、上記の取組状況等について当審議会に報告するとともに、指定の事由がなくなつた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 8 号
令和元年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

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 1 第 5 0 1 2 号

平成31年4月5日付け国自旅第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、千葉交通圏（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「千葉交通圏」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、令和元年7月1日から令和4年6月30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、千葉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28年7月1日に、千葉交通圏を平成28年7月1日から平成31年6月30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、千葉交通圏においては、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11月30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、千葉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、令和元年7月1日から令和4年6月30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。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を延

長しないこととしている。

【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。

千葉交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年11月30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29年度の実働実車率は25.8%であり、平成13年度と比較して26.7%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが82.1%と1/2以上である。
- (3) 人口が約97万人の千葉市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが20,652,259キロであり前年度と比較して3.3%減少している。
- (5) 平成29年度の日車実車キロが73.5キロであり、平成13年度と比較して10.7%減少している。
- (6) 千葉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2月13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。

また、平成29年度の日車営収は30,302円であり、平成13年度と比較して1.6%減少している。

4. 以上のように、千葉交通圏については、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、国土交通大臣が千葉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、上記の取組状況等について当審議会に報告するとともに、指定の事由がなくなつた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 9 号
令和元年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

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 1 第 5 0 1 3 号

平成31年4月5日付け国自旅第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、県南中央交通圏（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「県南中央交通圏」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、令和元年7月1日から令和2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、県南中央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28年7月1日に、県南中央交通圏を平成28年7月1日から平成31年6月30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、県南中央交通圏においては、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7月21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。

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、又は日車営収が平成13年度と比較して増加している場合には、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。

上記を踏まえ、県南中央交通圏について、国土交通大臣は、指定を受けた3年後の年度において集計される輸送実績等を踏まえ、取組の実施によって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令和2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。

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。

県南中央交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年7月21日に特定地域計画が議決されているが、指定基準に該当するかどうか検討するまでもなく、平成29年度の日車営収が34,147円で、平成13年度と比較して1.5%増加している。

4. 以上のように、県南中央交通圏については、平成29年度の日車営収が平成13年度より増加しており、事業環境の改善の兆しが認められるものの、当該事業環境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令和2年3月31日まで、県南中央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、令和元年7月1日から令和2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10号
令和元年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

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31第5014号

平成31年4月5日付け国自旅第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、宇都宮交通圏（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「宇都宮交通圏」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、令和元年7月1日から令和2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、宇都宮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28年7月1日に、宇都宮交通圏を平成28年7月1日から平成31年6月30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、宇都宮交通圏においては、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。

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、又は日車営収が平成13年度と比較して増加している場合には、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。

上記を踏まえ、宇都宮交通圏について、国土交通大臣は、指定を受けた3年後の年度において集計される輸送実績等を踏まえ、取組の実施によって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令和2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。

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。

宇都宮交通圏は、所管局によると、協議会において平成29年9月27日に特定地域計画が議決されているが、次のとおり指定基準に一部該当していない。

(1) 平成29年度の実働実車率は28.6%であり、平成13年度と比較して31.9%減少している。

(2) 平成29年度の赤字事業者の車両数シェアが64.5%と1/2以上である。

(3) 人口が約51万人の宇都宮市を含む営業区域である。

(4) 平成29年度の総実車キロが13,434,260キロで、前年度と比較して3.8%増加している。

(5) 平成29年度の日車営収が28,575円で、平成13年度と比較して1.0%減少しており、平成29年度の日車実車キロが74.4キロで、平成13年度と比較して6.8%減少している。また、宇都宮交通圏の走行100万キ

ロ当たりの法令違反件数の直近5年間の平均値は0.011件であり、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年間の平均値の0.0573件を下回っている。さらに、宇都宮交通圏の走行100万キロ当たりの事故発生件数の直近5年間の平均値は7.406件であり、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年間の平均値の7.594件を下回っている。

(6) 宇都宮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2月26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29年度の輸送実績等では、指定基準(5)について該当しなかった。

4. 以上のように、宇都宮交通圏については、平成29年度の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、当該事業環境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令和2年3月31日まで、宇都宮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、令和元年7月1日から令和2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11号
令和元年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

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31第5015号

平成31年4月5日付け国自旅第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、久留米市（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「久留米市」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、令和元年7月1日から令和2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、久留米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28年7月1日に、久留米市を平成28年7月1日から平成31年6月30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、久留米市においては、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30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。

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、又は日車営収が平成13年度と比較して増加している場合には、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。

上記を踏まえ、久留米市について、国土交通大臣は、指定を受けた3年後の年度において集計される輸送実績等を踏まえ、取組の実施によって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令和2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。

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。

久留米市は、所管局によると、協議会において平成30年3月28日に特定地域計画が議決されているが、指定基準に該当するかどうか検討するまでもなく、平成29年度の日車営収が21,659円で、平成13年度と比較して6.8%増加している。

4. 以上のように、久留米市については、平成29年度の日車営収が平成13年度より増加しており、事業環境の改善の兆しが認められるものの、当該事業環境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令和2年3月31日まで、久留米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、令和元年7月1日から令和2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 182 号（令和元年 6 月 18 日）

国運審第 1 2 号
令和元年 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

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 1 第 5 0 1 6 号

平成 3 1 年 4 月 5 日付け国自旅第 3 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、北摂交通圏（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「北摂交通圏」をいう。以下同じ。）を令和元年7月1日から令和4年6月30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、北摂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、北摂交通圏を令和元年7月1日から令和4年6月30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) 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。

北摂交通圏は、所管局によると、平成29年度末のタクシー車両の台数の合計が713両で適正車両数の上限である614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29年度の実働実車率は36.9%であり、平成13年度と比較して16.0%減少している。
- (2) 平成29年度の赤字事業者車両数シェアが58.5%と1/2以上である。
- (3) 人口が約35万人の高槻市を含む営業区域である。
- (4) 平成29年度の総実車キロが17,943,431キロであり、前年度と比較して1.7%の減少となっている。
- (5) 平成29年度の日車營收が31,657円であり、平成13年度と比較して25.5%減少している。また、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10,410件であり、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7,594件を上回っている。
- (6) 北摂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1月22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、北摂交通圏については、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、国土交通大臣が北摂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。

IV 説明聴取事案

○鉄・軌道

認定月日	申請者	事案の内容
2月7日	大阪高速鉄道株式会社	大阪モノレールの延伸（門真南～瓜生堂（仮称）駅間）に係る軌道事業の特許申請

V 部会

○運輸安全確保部会

審議月日	開催場所	事案の内容
3月19日	中央合同庁舎2号館 低層棟共用会議室2A	運輸安全マネジメント制度の実績及び効果並びに運輸審議会答申を踏まえた取組について

（備考）運輸審議会本審議会・運輸安全確保部会合同会議として開催

VI 過去の答申に基づくフォローアップ

○鉄・軌道

審議月日	事案の内容	対象答申	説明者
4月16日	芳賀・宇都宮LRT事業の取組状況について	宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社からの軌道運送高度化実施計画の認定申請について (平成28年9月8日答申)	宇都宮市

VII 報告聴取

月 日	事 案 の 内 容	説 明 部 局
1月15日	平成30年の審議状況について	運輸審議会審理室
1月22日	平成31年度鉄道局予算概要について	鉄 道 局
1月29日	平成31年度自動車局予算概要について	自 動 車 局
1月31日	平成31年度航空局予算概要について	航 空 局
2月 5日	貨物自動車運送事業法の改正について	自 動 車 局
2月 7日	平成31年海上保安庁予算概要について	海 上 保 安 庁
2月12日	平成31年度総合政策局予算概要について	総 合 政 策 局
2月14日	平成31年度海事局予算概要について	海 事 局
2月19日	平成31年度港湾局予算・税制概要について	港 湾 局
2月21日	平成31年度気象庁関係予算概要について	気 象 庁
2月26日	平成31年度北海道局関係予算概要について	北 海 道 局
2月28日	平成31年度観光庁関係予算概要について	観 光 庁
3月 7日	平成31年度国土交通省税制改正（運輸関係）について	総 合 政 策 局
3月14日	航空法改正案について	航 空 局
3月26日	道路運送車両法の一部を改正する法律案について	自 動 車 局
4月 2日	平成31年度道路局予算概要について	道 路 局
4月 4日	消費税率改正に伴う公共交通事業の運賃等の改定について	総 合 政 策 局
4月18日	船舶油濁損害賠償法の一部を改正する法律案について	海 事 局
4月23日	I C Tを活用した歩行者移動支援の推進について	総 合 政 策 局
4月25日	運賃の基準コスト・適正コストについて	鉄 道 局
5月 9日	A Iターミナル政策について	港 湾 局
5月14日	国土交通省におけるワークスタイル改革の取組	大 臣 官 房
5月28日	アイヌ施策推進法について	内 閣 官 房
5月30日	奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特 措置法の一部を改正する法律並びに独立行政法人奄美群 島振興開発基金の概要について	国 土 政 策 局
6月 6日	消費税率引き上げに伴う旅客鉄道運賃改定について	鉄 道 局
6月13日	J R北海道グループ長期経営ビジョン等について	鉄 道 局
6月18日	消費税率引き上げに伴う乗合バス運賃改定について	自 動 車 局

VIII 委員の構成等

○委員

令和元年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)	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(再任) 原田 尚志 委員(平成31年2月27日付け)
- 運輸審議会会長の任期満了・再任に伴い、平成31年2月28日に国土交通省設置法第17条第1項及び第3項の規定に基づき、会長及び会長の職務を代理する常勤の委員の互選を行い、会長に原田尚志、会長を代理する常勤委員に牧満を選出した。

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

令和元年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	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

○事案処理職員

令和元年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
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	中 野 晶 子
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	塚 田 裕 介

運輸審議会半年報

平成31年1月～令和元年6月