

運輸審議会半年報

令和2年1月～6月

国土交通省運輸審議会

は し が き

令和2年1月から同年6月までの6ヶ月における運輸審議会の業務の概要を明らかにするため、運輸審議会半年報をここに刊行する。

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

この半年報が運輸に関する諸問題の理解の参考になれば幸いである。

運輸審議会半年報

令和2年1月～6月

I	今期の活動概要	2
II	運輸審議会審議事案等の処理状況	4
III	答申書	
1	自動車	
	令2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について（南多摩交通圏）	5
	令2第6001号 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示について	10
2	航空	
	令2第9001号 株式会社ソラシドエアからの混雑空港運航許可申請について	27
IV	公聴会	30
V	説明聴取事案	31
VI	部会	31
VII	報告聴取	32
VIII	委員の構成等	33

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が4件あり、答申を3件（自動車2件、航空1件）、国土交通省設置法第15条第3項に該当する事案（以下、「説明聴取事案」という。）の認定を1件（鉄・軌道1件）行った。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

岡山電気軌道株式会社からの軌道事業の特許申請について、令和元年12月19日に説明を聴取し、1月14日に説明聴取事案として認定した。

○ 自動車

1月28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（南多摩交通圏）事案について、1月30日及び2月20日に審議の上、3月12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月26日に諮問された国土交通大臣からの一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示事案について、3月3日、10日、17日及び24日に審議の上、職権により4月2日に東京都千代田区において運輸審議会主宰の公聴会を開催した。更に4月7日及び9日に審議の上、同月14日に認可することが適当である旨答申した。

○ 航空

1月31日に諮問された株式会社ソラシドエアからの混雑空港運航許可申請事案について、2月6日及び18日に審議の上、3月3日に許可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

1月21日にJAL安全啓発センター、2月25日～27日に中部運輸局管内について、それぞれ現地調査を行った。

○ 報告聴取

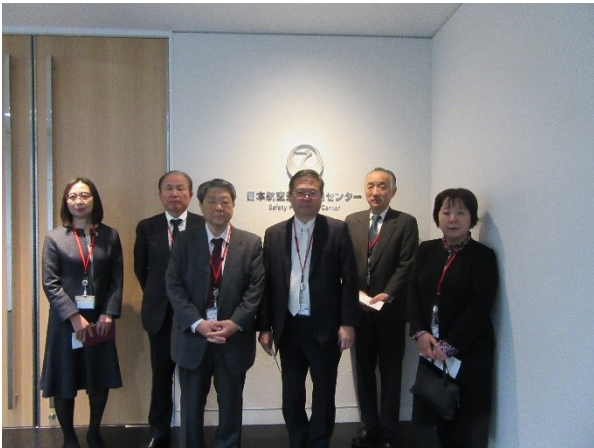
26件の案件について報告を聴取した。



一般貨物自動車の標準的な運賃に関する告示事案に関する公聴会



中部運輸局管内での現地調査（中部ゲートウェイ）



JAL安全啓発センターへの現地調査



中部運輸局管内での現地調査（飛島コンテナ埠頭）



中部運輸局管内での現地調査（中部国際空港）

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

〔 令和2年1月1日から
令和2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	0	2	1	0	0	0	0	3
公聴会開催事案件数	0	1	0	0	0	0	0	1
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	0	0	0	0	0	0	0	0
報 告 聴 取 件 数	3	10	3	1	3	1	5	26
現 地 調 査 件 数	0	0	1	0	0	0	1	2

Ⅲ 答申書

1 自動車

○国土交通省告示第415号（令和2年3月25日）

国運審第39号
令和2年3月12日

国土交通大臣 赤羽 一嘉 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

令2第5001号

令和2年1月28日付国自旅第245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、当初の指定期間の末日の翌日にさかのぼって令和元年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、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6月16日に、南多摩交通圏を平成28年7月1日から令和元年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。

南多摩交通圏は、平成29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、令和元年7月1日から令和2年3月31日までの間、特定地域の指定の期限を延長した。

しかし、平成30年度の輸送実績等によれば、取組の実施により南多摩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。

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30年度の実働実車率は36.5%であり、平成13年度と比較して1

9. 7%減少している。

(2) 平成30年度の赤字事業者車両数シェアが61.4%と1/2以上である。

(3) 人口が約57万人の営業区域である。

(4) 平成30年度の総実車キロが33,400,475キロであり前年度と比較して2.3%減少している。

(5) 平成30年度の日車營收が42,000円であり、平成13年度と比較して7.5%減少している。また、平成30年度の日車実車キロが98.5キロであり、平成13年度と比較して15.4%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8.394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) 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、令和2年1月20日付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、南多摩交通圏については、平成30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、国土交通大臣が南多摩交通圏について、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 565 号（令和 2 年 4 月 23 日）

国 運 審 第 2 号
令和 2 年 4 月 1 4 日

国土交通大臣 赤羽 一嘉 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示
に関する諮問について

令 2 第 6 0 0 1 号

令和 2 年 2 月 2 6 日付け国自貨第 1 4 0 号をもって諮問された上記の事案については、令和 2 年 4 月 2 日に東京都において公聴会を開催し、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

貨物自動車運送事業法附則第1条の3の規定に基づく標準的な運賃については、別紙のとおりとすることが適当である。

理 由

1. トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題であるとともに、その労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にある。また、トラックドライバーを含む自動車運転従事者については平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）により、令和6年度から年間960時間の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることとされ、トラック運送業における働き方改革の実現は喫緊の課題となっている。

このような状況を踏まえ、平成30年12月、ドライバー不足により物流が滞ることのないよう、トラック運送業の健全な発達を図るために規制の適正化を図るほか、ドライバーの労働条件の改善等を図りトラック運送業において働き方改革を進める観点から「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（平成30年法律第96号）（以下「改正法」という。）が成立し公布された。

改正法は、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」及び「標準的な運賃の告示制度の導入」の四本の柱からなっている。このうち、「標準的な運賃の告示制度の導入」については、トラック運送事業者の大半が中小事業者であり、荷主に対する交渉力が弱いこと等から、必要なコストに見合った対価を収受しにくい状況にあることを踏まえ、トラック運送事業者が法令を遵守しつつ、持続的に事業を運営することができるよう、適切な対価を収受できる環境を整えることが重要であるとの考えのもとに新設された。

また、標準的な運賃の告示制度については、令和6年度から自動車運転従事者の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されること等を踏まえ、法令を遵守して事業運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的であるとの考えのもと、令和5年度末までの時限措置となっている。

さらに、改正後の貨物自動車運送事業法附則第1条の3第3項において、国土交通大臣は、標準的な運賃の設定については、運輸審議会に諮らなければならないとされている。

このような状況を踏まえ、国土交通大臣は、本事案について当審議会に諮問したものである。

2. 国土交通大臣は、標準的な運賃を定めるにあたっては、同法附則第1条の3第1項に基づき、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準とすることとされている。

なお、令和6年度から自動車運転従事者の時間外労働の罰則付き上限規制が適用さ

れてもなお、持続可能な物流機能が維持確保できるよう、標準的な運賃は、長時間労働と低賃金等の労働条件を改善することを目的としている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会において所管局の陳述及び公述人の公述を聴取し、さらに所管局から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。

(1) 標準的な運賃は、運賃表の形式、車種等の違い、地域差、料金の取扱い、帰り荷の取扱いを考慮し、能率的な経営を行っている事業者のデータを使って原価と利潤を算出し、原価に利潤を加えて設定されている。

① 原価の各費目についてはそれぞれ次のように設定されている。

・変動費は、走行距離に比例して発生する費用を指し、その各費目は次のように設定されている。

燃料費については、軽油単価は変動幅が大きいため燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓと設定されている。燃費は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

オイル費については、オイル単価は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。1回当たりオイル量は原価調査結果による全国平均値が設定されている。オイル交換1回分の工賃は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。オイル交換走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

タイヤ費については、タイヤ1本当たり費用は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。タイヤ交換本数は原価調査結果による全国平均値が設定されている。タイヤ交換1回分の工賃は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。タイヤ交換走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

尿素水費については、尿素水単価は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。1ℓ当たり走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

車検・修理費については、年間車検整備費は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。年間一般修理費は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。次回車検・修理までの走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

・固定費は、走行距離に関係なく発生する費用を指し、その各費目は次のように設定されている。

車両償却費については、車両調達価格及び付属備品等の費用は、原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。車両償却年数は、車両購入に係る融資の返済期間やリース車両の半数の使用年数が5年であることと、車両の整備費用が購入から5年経過すると増加するという調査結果を踏まえつつ、また事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改

善を図る観点から、5年と設定されている。

人件費については、トラック運送業におけるドライバーの長時間労働と低賃金等の労働条件を改善しなければドライバー不足の解消は困難であり、持続可能な物流機能の維持確保のためには、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を全産業の平均的水準に改善することが必要であることから、運輸局ブロックごとに全産業平均の時間当たり単価を基礎とし、福利費率が加味されている。なお所定外の人件費単価は、労働基準法に基づき所定内労働時間単価に1.25を乗じて算出されている。

税金については、自動車取得税、自動車税及び自動車重量税は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

保険については、自賠責保険料及び任意保険料は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

荷役関連の消耗品費については、原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。

借入金利息については、ベースとなる資産額は事業用固定資産に営業費の4%にあたる運転資本を加えて算出されている。他人資本構成比率は総資産に占める負債の部の比率が設定されている。金利は日本銀行統計値が設定されている。1事業者当たり平均車両数は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

・間接費（一般管理費等）

事業者ごとに状況が異なるため、全産業平均の水準も踏まえつつ、原価調査の対象事業者全体における間接費の比率が設定されている。

- ② 利潤は、「原価計算要領」（平成6年2月15日付け自貨第12号）に基づき、ベースとなる資産額に自己資本構成比率及び適正利潤率を乗じた、自己資本に対する利潤額が設定されている。

(2) 運賃表になじまないものについては、別途割増率を設けるか、実費を収受することとされている。

① 割増率の設定

・特殊車両割増

原価が異なるバン型を想定した冷蔵冷凍車について、通常の冷蔵冷凍車を使用する場合の原価（固定費及び変動費）は、通常のバン型車両を使用する場合の原価に比べて約2割高い水準であるという調査結果に基づき、割増率は2割と設定されている。

・休日割増

人件費構成比（約50%）に法定割増率（35%）を乗じて、割増率は2割と設定されている。

・深夜・早朝割増

人件費構成比（約50%）に法定割増率（深夜早朝の場合は25%、深夜早朝かつ時間外の場合は50%）を乗じて、割増率は2割と設定されている。

② 待機時間料

通常、事業者の立てる運行計画において、ドライバーは基準時間内はすべて稼働させることを前提とされており、実態上、待機時間が基準時間外の労働と直結することとなっているため基準外人件費を基礎とし、福利費率が加味されている。車格差については、実態調査により把握した基準内人件費の算定における車格ごとの人件費の差が考慮されている。

なお、以下の項目については、それぞれ次の理由で、標準的な運賃の対象外とされている。

- ① 積込料及び取卸料については、物の性質や重量等によって当該作業に係る料金が変動するものであること。
- ② 附帯業務料金については、「附帯業務」の内容が、対象運搬物の業界ごとの慣習等により様々であり、それらに対する対価は一律に「標準的」なものとは定めがたいこと。
- ③ 実費については、有料道路料金等その都度かかる費用であり、一律に「標準的」なものを定めることにはそぐわないこと。
- ④ 燃料サーチャージについては、燃料価格の変動によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度であるため、別途定めるところにより収受することとしていること。

4. 以上のように一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃は、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準としたものであるため、本事案は上記2. の基準に適合するものとして、貨物自動車運送事業法附則第1条の3に基づき、国土交通大臣が標準的な運賃として定めることは適当である。

要望事項

貨物自動車運送事業法附則第1条の3の規定に基づく標準的な運賃は、トラック運送業におけるドライバー不足やドライバーの長時間労働と低賃金等の労働条件を改善することを目指し、また、令和6年度から自動車運転従事者の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されてもなお物流機能が維持できるようにするとともに、トラック運送業における働き方改革を進めるものであることに鑑み、国土交通大臣は、トラック運送事業者が法令を遵守しつつ、持続的に事業を運営することができるよう、適切な対価を収受できる環境を整えるため、以下の取組を行って頂きたい。

- (1) 標準的な運賃について、中小事業者においても運賃の再検証や荷主に対する交渉力の強化に活用できるよう、具体的な算出方法等について出来るだけ早期にわかりやすく丁寧に解説する等、事業者に対して必要な指導・助言を行うこと。
- (2) 標準的な運賃による効果が、下請け事業者やドライバーに対しても還元されるよう、事業者の取組を定期的に評価・分析し、その結果を踏まえて必要な措置を講じること。
- (3) 関係省庁とも連携し持続可能な物流の実現のために、荷主の理解と協力が得られるよう、あらゆる手段を講じて直接働きかけるとともに、トラック運送業の取組に対する国民の理解促進に努める等、トラック運送業における労働条件の改善に資する必要な取組を行うこと。

(別紙)

I 距離制運賃表

北海道運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,450	14,480	18,610	23,280
20km	13,980	16,290	21,080	26,500
30km	15,510	18,100	23,550	29,710
40km	17,050	19,910	26,010	32,930
50km	18,580	21,710	28,480	36,150
60km	20,120	23,520	30,940	39,370
70km	21,650	25,330	33,410	42,580
80km	23,180	27,140	35,870	45,800
90km	24,720	28,940	38,340	49,020
100km	26,250	30,750	40,800	52,240
110km	27,780	32,530	43,190	55,340
120km	29,310	34,310	45,570	58,440
130km	30,840	36,090	47,960	61,550
140km	32,370	37,870	50,350	64,650
150km	33,900	39,650	52,730	67,760
160km	35,430	41,430	55,120	70,860
170km	36,950	43,210	57,500	73,970
180km	38,480	44,990	59,890	77,070
190km	40,010	46,770	62,270	80,170
200km	41,540	48,540	64,660	83,280
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,050	3,530	4,700	6,110
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,610	8,810	11,740	15,270

I 距離制運賃表

東北運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	11,980	13,970	18,050	22,600
20km	13,470	15,740	20,470	25,760
30km	14,960	17,500	22,880	28,920
40km	16,460	19,270	25,300	32,080
50km	17,950	21,030	27,720	35,240
60km	19,450	22,800	30,130	38,400
70km	20,940	24,560	32,550	41,560
80km	22,430	26,330	34,970	44,720
90km	23,930	28,090	37,390	47,870
100km	25,420	29,860	39,800	51,030
110km	26,910	31,590	42,140	54,080
120km	28,400	33,330	44,480	57,120
130km	29,880	35,060	46,810	60,170
140km	31,370	36,800	49,150	63,210
150km	32,860	38,530	51,490	66,260
160km	34,350	40,270	53,820	69,300
170km	35,840	42,010	56,160	72,350
180km	37,320	43,740	58,500	75,390
190km	38,810	45,480	60,830	78,440
200km	40,300	47,210	63,170	81,480
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	2,960	3,440	4,600	5,990
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,410	8,590	11,500	14,970

I 距離制運賃表

関東運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,070	10,360	13,430	17,280

I 距離制運賃表

北陸信越運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,530	14,560	18,680	23,360
20km	14,070	16,370	21,150	26,580
30km	15,600	18,190	23,620	29,800
40km	17,140	20,000	26,090	33,020
50km	18,680	21,810	28,560	36,240
60km	20,220	23,630	31,030	39,460
70km	21,760	25,440	33,500	42,690
80km	23,300	27,250	35,970	45,910
90km	24,840	29,060	38,440	49,130
100km	26,380	30,880	40,910	52,350
110km	27,910	32,660	43,300	55,460
120km	29,450	34,450	45,690	58,570
130km	30,980	36,230	48,080	61,680
140km	32,520	38,020	50,470	64,790
150km	34,050	39,800	52,870	67,900
160km	35,590	41,590	55,260	71,010
170km	37,120	43,370	57,650	74,120
180km	38,660	45,160	60,040	77,220
190km	40,190	46,940	62,430	80,330
200km	41,730	48,730	64,820	83,440
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,060	3,540	4,710	6,120
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,640	8,850	11,770	15,290

I 距離制運賃表

中部運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	14,390	16,530	20,790	25,850
20km	16,080	18,500	23,430	29,270
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
40km	19,460	22,450	28,710	36,110
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
60km	22,840	26,390	33,990	42,950
70km	24,530	28,370	36,630	46,370
80km	26,220	30,340	39,270	49,790
90km	27,910	32,310	41,910	53,210
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
110km	31,290	36,240	47,120	59,950
120km	32,980	38,190	49,690	63,270
130km	34,670	40,140	52,250	66,580
140km	36,370	42,090	54,820	69,900
150km	38,060	44,040	57,390	73,220
160km	39,750	45,990	59,960	76,540
170km	41,450	47,940	62,520	79,850
180km	43,140	49,900	65,090	83,170
190km	44,830	51,850	67,660	86,490
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,440	9,680	12,660	16,340

I 距離制運賃表

近畿運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,430	9,680	12,670	16,370

I 距離制運賃表

中国運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,050	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,850	9,060	11,990	15,560

I 距離制運賃表

九州運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890	16,160	20,870	26,230
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980	23,340	30,650	38,980
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070	30,520	40,430	51,720
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660	39,350	52,260	67,110
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250	48,180	64,090	82,500
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,560	8,750	11,650	15,140

I 距離制運賃表

沖縄総合事務局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
5km	10,440	12,220	15,890	19,900
10km	11,150	13,070	17,060	21,430
20km	12,580	14,760	19,390	24,500
30km	14,000	16,450	21,730	27,560
40km	15,430	18,140	24,060	30,620
50km	16,850	19,830	26,400	33,680
60km	18,280	21,520	28,730	36,740
70km	19,700	23,210	31,060	39,800
80km	21,130	24,900	33,400	42,860
90km	22,550	26,590	35,730	45,920
100km	23,980	28,270	38,070	48,980
110km	25,400	29,930	40,320	51,930
120km	26,810	31,590	42,570	54,870
130km	28,230	33,250	44,830	57,820
140km	29,650	34,910	47,080	60,770
150km	31,070	36,570	49,330	63,710
160km	32,490	38,230	51,590	66,660
170km	33,900	39,890	53,840	69,600
180km	35,320	41,540	56,090	72,550
190km	36,740	43,200	58,340	75,490
200km	38,160	44,860	60,600	78,440
200kmを超えて10km を増すごとに加算する金額	1,410	1,640	2,220	2,890

II 時間制運賃表

(単位:円)

種 別			車種別	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
			局 別				
基 礎	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
			東北	29,970	36,050	47,170	59,670
			関東	39,060	45,790	57,900	72,440
			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
			中部	35,710	42,130	53,700	67,370
			近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
			中国	32,420	38,640	49,950	62,950
			四国	30,700	36,800	47,960	60,590
			九州	30,890	36,980	48,060	60,680
			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880
礎	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
			関東	23,440	27,470	34,740	43,460
			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
			中部	21,430	25,280	32,220	40,420
			近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
			中国	19,450	23,180	29,970	37,770
			四国	18,420	22,080	28,780	36,350
			九州	18,530	22,190	28,840	36,410
			沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130
加 算	基礎走行キロを超える場合 は、10kmを増すごとに	北海道	280	340	510	710	
		東北	280	340	510	710	
		関東	280	340	510	720	
		北陸信越	280	340	510	710	
		中部	280	340	510	710	
		近畿	280	340	510	710	
		中国	280	340	510	710	
		四国	280	340	510	710	
		九州	280	340	510	710	
		沖縄	280	340	510	710	
額	基礎作業時間を超える場 合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であつ て、午前から午後にわたる 場合は、正午から起算した 時間により加算額を計算す る。)	北海道	2,850	2,990	3,200	3,780	
		東北	2,720	2,850	3,050	3,600	
		関東	3,820	4,000	4,280	5,060	
		北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820	
		中部	3,430	3,590	3,850	4,550	
		近畿	3,400	3,560	3,810	4,510	
		中国	3,020	3,160	3,390	4,000	
		四国	2,810	2,940	3,150	3,730	
		九州	2,840	2,980	3,190	3,770	
		沖縄	2,490	2,610	2,790	3,300	

Ⅲ 運賃割増率

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

Ⅳ 待機時間料

時間	車種別			
	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

Ⅴ 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として收受

Ⅵ 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

Ⅶ 燃料サーチャージ

別に定めるところにより收受

Ⅷ その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

2 航空

○国土交通省告示第 281 号（令和 2 年 3 月 13 日）

国運審第 35 号
令和 2 年 3 月 3 日

国土交通大臣 赤羽 一嘉 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

株式会社ソラシドエアからの混雑空港運航許可申請について

令 2 第 9 0 0 1 号

令和 2 年 1 月 3 1 日付け国空事第 1 3 7 8 号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

株式会社ソラシドエアの申請に係る混雑空港（福岡空港）を使用して運航を行うことについては、許可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、福岡（福岡空港）～那覇（那覇空港）間において国内定期航空運送事業を経営するため、本件申請を行ったものである。

申請者の運航計画によれば、福岡～那覇間の路線については、令和2年3月29日からボーイング式B737-800型機を使用し、1日に1往復の運航を行おうとするものである。

2. 混雑空港を使用して国内定期航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者は、混雑空港ごとに、当該混雑空港を使用空港とする路線に係る運航計画を記載した申請書を国土交通大臣に提出することとされており、国土交通大臣は、航空法第107条の3第3項各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、同条第1項に基づき、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて許可をすることとしている。なお、その許可の基準は以下のとおりである。

(1) 運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること

(2) 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用すること

3. 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した結果は次のとおりである。

(1) 本件申請は、次のとおり上記2.の要件を満たしている。

① 福岡空港においては、発着規制として、1時間の発着回数上限を38回（うち到着回数20回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

申請者の運航計画に定める福岡空港での発着は、他の航空運送事業者を含む時間帯ごとの使用状況等から判断すれば、この発着調整基準に合致するものと認められる。

また、申請者の運航計画は、福岡空港における航空保安業務提供時間からも妥当なものであり、前記発着調整基準に反するおそれはないものと認められる。

以上により、申請者の運航計画は航空機の運航の安全上適切なものと認められる。

② 福岡～那覇間の路線では、現在、全日本空輸株式会社が1日8往復、日本トランスオーシャン航空株式会社が1日6往復、スカイマーク株式会社が1日4往復、Peach Aviation株式会社が1日2往復の運航をそれぞれ行っている。

申請者によるこれらの路線の運航は、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまっ

て、一層の多頻度運航と競争の促進が図られ、利用者の選択肢が広がっており、利用者の利便に適合する輸送サービスが提供されていることを勘案すると、本件申請は福岡空港を適切かつ合理的に使用するものであると認められる。

- (2) 以上に掲げる理由により、本件申請は航空法第107条の3第3項各号に掲げる基準に適合するものとして、同条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を許可することは適当であると認める。

IV 公聴会

自動車

○一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示事案

(令2第6001号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和2年4月2日(月) 13時00分～13時35分	中央合同庁舎第4号館 4階 共用408会議室 (千代田区霞が関3-1-1)	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
原田 尚志	会長
牧 満	会長の職務を代理する常勤の委員
河野 康子	委員(非常勤)
山田 攝子	委員(非常勤)
和田 貴志	委員(非常勤)
二村 真理子	委員(非常勤)

申請者陳述人

氏名	職名
伊地知 英己	国土交通省 自動車局貨物課長

一般公述人

氏名	年齢	職名	賛否
馬渡 雅敏	64歳	公益社団法人全日本トラック協会 副会長	賛成

V 説明聴取事案

○鉄・軌道

認定月日	申請者	事案の内容
1月14日	岡山電気軌道株式会社	軌道事業の特許申請

VI 部会

運輸安全確保部会

審議月日	事案の内容	開催場所
6月22日	運輸防災マネジメント指針（案）について	中央合同庁舎4号館 1214特別会議室

VII 報告聴取

月 日	事 案 の 内 容	説 明 部 局
1月9日	令和元年の審議状況について	運輸審議会審理室
	標準的な運賃の告示制度について	自 動 車 局
1月14日	自動運転の実現に向けた取り組みについて	自 動 車 局
1月16日	令和2年度鉄道局関係予算概要について	鉄 道 局
	標準的な運賃の告示制度について	自 動 車 局
1月23日	標準的な運賃の告示制度について	自 動 車 局
1月28日	令和2年度海事局関係予算概要について	海 事 局
2月4日	令和2年度自動車局関係予算概要について	自 動 車 局
	標準的な運賃の告示制度について	自 動 車 局
2月13日	標準的な運賃の告示制度について	自 動 車 局
2月18日	自然災害に関する運輸安全マネジメント評価について	大臣官房運輸安全監理官室
2月20日	標準的な運賃の告示制度について	自 動 車 局
3月5日	令和2年度航空局関係予算概要について	航 空 局
3月12日	令和2年度海上保安庁関係予算概要について	海 上 保 安 庁
3月19日	令和2年度観光庁関係予算概要について	観 光 庁
3月26日	令和2年度気象庁関係予算概要について	気 象 庁
3月27日～5月27日の間、新型コロナウイルス感染防止のため、審議会は臨時休会とした。		
5月28日	海上輸送の安全に関わる情報について	海 事 局
6月2日	令和2年度国土交通省税制改正（運輸関係）について	総 合 政 策 局
6月4日	令和2年度総合政策局予算概要について	総 合 政 策 局
6月9日	海運の環境規制について	海 事 局
6月11日	鉄軌道輸送の安全に関わる情報について	国 土 政 策 局
6月16日	自動車のリコール制度について	自 動 車 局
6月18日	航空機の捜索救難業務について	航 空 局
6月23日	鉄道事業者における異常時の多言語案内の更なる強化について	鉄 道 局
6月25日	我が国における洋上風力発電の現状と将来展望について	港 湾 局
6月30日	自動車損害賠償保障制度の概要について	自 動 車 局

VIII 委員の構成等

○委員

令和2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)	山 田 攝 子
委員(非常勤)	和 田 貴 志
委員(非常勤)	二 村 真 理 子

(備考)

委員の任命(新任) 二村 真理子 委員(令和2年2月16日付け)

<新委員紹介>

ふたむら まりこ
二村 真理子

平成	7.	3	東京女子大学文理学部卒業
	9.	3	一橋大学大学院商学研究科修士課程修了
	13.	3	同 博士後期課程単位取得退学
	13.	4	愛知大学経営学部講師
	16.	4	愛知大学経営学部助教授
	18.	3	博士(商学) 一橋大学
	19.	4	愛知大学経営学部准教授
	21.	4	東京女子大学現代教養学部准教授
	25.	4	情報通信行政・郵政行政審議会委員
	27.	4	東京女子大学現代教養学部教授
	31.	3	交通政策審議会委員
令和	2.	2	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

令和2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

(備考)

専門委員の任命（再任） 7名全員（令和2年4月1日付け）

○事案処理職員

令和2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）	石 井 昌 平
総合政策局 運輸審議会審理室 企画官	紺 野 博 行
総合政策局 運輸審議会審理室 調査官	富 田 晃 生
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	原 佳 大
総合政策局 運輸審議会審理室 専門官	大 沢 秀 夫
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	塚 田 裕 介
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	内 藤 貴 洋
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	藤 原 大 樹

運輸審議会半年報

令和2年1月～6月