
運輸審議会半年報

平成20年7月～12月

〈運輸審議会設置60周年記念号〉

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成20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。

目次

運輸審議会半年報

平成20年7月～12月
〈運輸審議会設置60周年記念号〉

[巻頭言]

| | | |
|-----------------------|-------------------------------------------------|----|
| ◆運輸審議会設置60周年を迎えるに当たって | 国土交通事務次官 春田 謙 | 3 |
| ◆運輸審議会の果たすべき役割 | 運輸審議会会長 竹田 正興 | 4 |
| ◆運輸審議会60年の歩み | 運輸審議会審理室長 小室 充弘 | 5 |
| I 今期の活動概要 | | 12 |
| II 運輸審議会審議事案等の処理状況 | | 13 |
| 1 事案処理状況 | | |
| 2 その他の状況 | | |
| III 答申の概要 | | 14 |
| IV 答申書 | | |
| 1 旅客自動車 | | |
| 平20第5001号 | 一般乗用旅客自動車運送事業に係る 緊急調整地域の指定について | 18 |
| 平20第5002号 | 株式会社琉球バス交通の一般乗合旅 客自動車運送事業の上限運賃変更認 可申請について | 22 |
| 平20第5003号 | 沖縄バス株式会社の一般乗合旅客自 動車運送事業の上限運賃変更認可申 請について | 24 |
| 平20第5004号 | 山交バス株式会社の一般乗合旅客自 動車運送事業の上限運賃変更認可申 請について | 26 |
| 平20第5005号 | 弘南バス株式会社の一般乗合旅客自 動車運送事業の上限運賃変更認可申 請について | 28 |
| 平20第5006号 | 新潟交通株式会社の一般乗合旅客自 動車運送事業の上限運賃変更認可申 請について | 30 |

| | | |
|-----------|---------------------------------------|----|
| 平20第5007号 | 越後交通株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について | 32 |
| 2 航 空 | | |
| 平20第9001号 | 株式会社ジェイエアからの混雑空港運航許可申請について | 34 |
| V | 運輸審議会意見聴取の概要 | 37 |
| VI | 軽微認定事案 | 37 |
| VII | 部会 | 38 |
| VIII | 説明聴取事案 | 39 |
| IX | 委員の構成等 | 40 |
| ～ 付 録 ～ | | |
| ○ | 運輸審議会委員在任表 | 43 |
| ○ | 運輸審議会首席審理官在任表 | 44 |

[巻頭言]

◆運輸審議会設置60周年を迎えるに当たって

国土交通事務次官 春田 謙



運輸審議会が旧運輸省設置と同時に昭和24年6月1日に設置されてから、今年で60周年を迎えることとなります。運輸事業の分野では、平成10年代の初頭まで、事業免許や運賃認可等の規制が広範に講じられており、その後もバス・鉄道の上限運賃認可等の規制が課されていますが、運輸審議会は、競合する事業者や交通機関の利用者などの錯綜する利害関係等を踏まえつつ、大所・高所の見地に立った判断・決定を行い、公平かつ合理的な行政処分の実現に対して甚大なる御貢献をしてこられました。まずは運輸審議会の活動に携わってこられた委員の先生方を始め関係者の方々に厚く感謝申し上げます。

さて、我が国は、本格的な人口減少・高齢化社会の到来、急速な経済のグローバル化、地球環境問題の深刻化、国民の価値観の更なる多様化等歴史的な転換の時期を迎えております。加えて、昨年9月以降の金融危機や世界的な景気後退が我が国にも大きな影響を及ぼしており、特に地方経済は非常に厳しい状況にあります。

こうした経済社会情勢の変化の中で、国土交通行政の分野では、「自立した活力ある地域づくり」、「安全・安心で豊かな社会づくり」、「地球環境に対応したくらしづくり」等が喫緊の課題となっており、これら諸課題に対応すべく公共交通の活性化が求められているところでありますが、その実現に当たっては、事業者の経営基盤の安定化にとどまらず、利用者の利便性の向上や安全性の確保、地域社会との連携、あ

るいは、限られた交通インフラの有効かつ効率的な活用といった観点から行政を展開していくことが必要となっております。

このように生活者あるいは一般国民の目線に立った行政運営に対する要求が強まり、また、運輸事業を取り巻く環境が変化する中で、鉄道・バスの上限運賃認可や事業停止命令、混雑空港を使用した運航の許可、運輸安全マネジメント評価の実施に係る基本方針の策定などの交通機関の利用者・国民生活や事業経営の双方に多大な影響を与える行政処分について、法律、経済、経営等の各分野の専門家から成る機関が、関係各方面の情勢を幅広く汲み上げつつ、それぞれの観点を見据えて大所・高所からの判断を行い、その結果を行政処分に適切に反映させていくことが、従来以上に重要になってくるものと考えられます。その意味で運輸審議会に求められる役割は、その重要性を一段と増すことになるでしょう。

最後になりますが、我が国の経済社会を取り巻く情勢は、これまで以上にめまぐるしく変わっていくことが予想され、その中で国土交通行政についても不断の見直しが必要とされるところでありますが、運輸審議会がこうした状況に的確に対応され、適正な行政運営に対し一層の御貢献をいただくことを祈念しまして、私の挨拶とさせていただきます。

◆運輸審議会の果たすべき役割



運輸審議会会長 竹田 正興

運輸審議会は今年満60歳となった。在籍された委員は、歴代次官を除いても76名に及び大臣からの諮問事項の答申件数は1万3千余件の多きを数える。

昭和24年6月1日占領下の連合国総司令部の意向の下に、運輸審議会は運輸大臣の諮問機関として設置され、原則公聴会主義を貫き、運輸行政が運輸事業の発展と公共の利益に資するよう「公平で合理的な決定」を行ってきた。

とくに日本経済の復興期に当たる昭和20年代の後半に、自動車、鉄道、海運などの事業免許、運賃改定など年間1千件を超える膨大な案件を審議答申してきたことは、ただ驚くばかりである。

ご承知のように、平成2年のいわゆる物流二法による「規制緩和」が始まるまでは、運輸事業は運輸行政の規制・監督の下で、事業の新規参入や事業範囲の拡大、運賃料金などの自由度は厳しく制限されていた。そのような時代に、各事業者は、大臣を通じて運輸審議会へ諮問し、その判断を仰ぐことによって、その目的をかなえることが出来るということで、当時の運輸審議会は事業者から大いに頼りにされると同時に、国民の側から見ても運賃改定の負担力の判断などは運輸審議会の公正中立な決定が拠り所になっていたのである。こうして運輸審議会は大活躍はしてきたが、規制監督行政時代の申し子でもあった。

そして、規制緩和が浸透した近年の運輸審議会の審議答申件数は、さすがに大幅に減少した。そのため平成20年10月をも

って、従来4人で構成していた常勤委員を2人とし（その結果、非常勤委員が2人から4人となる）、事務局も大幅に削減して、最小限態勢への移行の已む無きに至った。

しかしこれまで、多くの諸先輩のご努力のお陰をもって培われた運輸審議会は、

① 件数的には少なくなったものの、今なお各般にわたる重要な大臣の行政処分事項について、原則公聴会主義の下で迅速公正な判断を行っており、その組織機能は十分に定着し、国民に信頼されていること。

② また規制緩和時代を迎えて、各事業者「安全確保の事業運営」を定めた「運輸安全一括法」が施行されたことにより、当運輸審議会が安全確保など新しい課題にも十分対応できるよう専門部会の強化もあり、能力・体制は充実された面もある。この運輸事業に対する「安全マネジメント評価制度」の導入は、「事故を予防する安全性創造の事業運営」を進めるものであり、重要な審議事項が加わったものと認識している。

③ さらに運輸審議会は実質的に行政委員会に近い機能を有する審議会であるため、頻りに人事異動が避けられない行政組織の中にあって、各界の優れた有識者が任期の間腰を据えて、公正かつ民主的に意思決定を行うため、運輸行政の公正、安定、一貫性を保つ意味で、他に類を見ない重要かつ貴重な役割を果たしている。

われわれ運輸審議会委員は今後の新しい時代変化の諸要請に応じ、このような与えられた役割を十分認識して、運輸行政発展のため努力してまいりたい。

◆運輸審議会60年の歩み

運輸審議会審理室長 小室 充弘

運輸審議会が昭和24年に設置されてから、今年で60周年を迎える。運輸審議会の役割は、個別法の規定に基づき、運輸大臣（昭和24年6月1日～平成13年1月5日）そして国土交通大臣（平成13年1月6日以降）の行う行政処分等について諮問を受け、これに対し公平かつ合理的な決定を行い答申し、さらには必要な勧告を行うことであるが、その審議事項や組織体制については、運輸事業を取り巻く状況に応じて、変化がみられるところである。ここでは60年間にわたる運輸審議会の歩みを簡潔に振り返ってみることとしたい。

1. 運輸審議会の発足

運輸審議会は昭和24年6月1日に運輸省設置法に基づき運輸省の設置とともに発足したが、それは新しい行政組織について相反する考え方を持っていた連合国軍最高司令部（米国側）と運輸省当局（日本側）との間における難渋した調整の末に生み出されたものであった。

昭和23年、勅令であった各省官制を各省設置法に改めるべしとの連合国軍最高司令部の指示を受け、運輸省でも運輸省設置法の立案作業が開始された。

しかしながら、連合国軍最高司令部は、当時の米国連邦政府には現在のDOT（米国運輸省）のような組織がなく、運輸事業に関する広範な免許、許認可等の権限を独任制の行政機関に委ねた場合、行政処分に長官の恣意が入り、その公正性が損なわれるのではないかと危惧する意見もあったことから、運輸省を廃して、米国の州際交通委員会（ICC）にならった行政委員会を発足させ、その下に運輸行政を担当する各部局を置設するとの提案をしてきた。

これに対し、運輸省当局は、日本の国

情は連邦制をとる米国とは全く異なっており、米国型の行政委員会では運輸行政を的確に行うことはできなとの理由で強く反発し、連合国軍最高司令部の説得を粘り強く続けた。

その結果、運輸省はそのまま残した上で運輸審議会を設置し、運輸大臣は免許、許認可等の行政処分を運輸審議会に諮問し、その決定を尊重して行政を行わなければならないとすることで、ようやく双方が了解したのである。

また、運輸審議会の組織については、常勤の委員7人（うち1人は運輸次官）で構成することとしたが、運輸審議会が実質的に行政委員会に近い機能を有することを踏まえ、委員の任命は内閣総理大臣が両議院の同意を行うほか、任期制（3年）、身分保障、兼職の禁止、政治的中立、守秘義務等が適用されることとなった。

さらに、米国の州際交通委員会にならって、一般利用者等の意見を聴取し、これを行政処分に反映する仕組みとして公聴会の制度等が取り入れられた。

このほか、運輸審議会の事務を担当す

る部署として、大臣官房に運輸審理官室が設置された。

2. 事前規制型行政の下で毎年多数の審議事案を処理

運輸事業は、平成2年の物流二法を皮切りに逐次規制緩和が実施されるまでは、陸海空の各輸送モードともに、需給調整規制（新規参入に当たっての事業免許、特許）、運賃・料金の認可規制等が実施されていた。

こうした状況において、運輸審議会の諮問事項は、鉄軌道、乗合バス、トラック、旅客船、航空、港湾運送等の諸事業に係る免許（特許）や運賃・料金の設定・変更の認可など運輸大臣の権限に属する主要な行政処分のほとんどに及んでおり（注）、運輸審議会は、諮問に応じて公平かつ合理的な決定・答申を行うことを通じて、運輸事業の健全な運営、ひいては、国民生活の安定や経済活動の発展に非常に大きな貢献を果たした。

運輸審議会の審議状況の推移をみると、設立当初の数年間、いわゆる戦災復興期に相当する時期は答申件数が極めて膨大であり、昭和25～28年には毎年1000件前後の答申がなされていた。（表1）モード別ではトラックが最も多く、バスや鉄道がこれに次ぐ状況であった。また、当時は免許事案について必ずしも競合する事業者間の調整を十分に行った上で諮問が行われたいたわけではなく、審議会場で利害調整をめぐる議論が伯仲することも多かったようである。

その後、昭和30年代に入ると答申件数は毎年300～500件程度となり、昭和40年代から平成10年頃までは概ね1000件台で推移した。（表1）高度成長を迎え、世の中が落ち着いて来るに従い、運輸審議会が直接事業者間の調整

に当たるような事案は次第に減少する一方で、物価水準が長期的にインフラ基調で推移したことから、鉄道やバスの運賃改定が定期的に行われるようになり、運輸審議会が運賃認可申請の審査機関としての比重が高まった。こうした運賃の審査では、消費者意識の高まりに対応する観点から、公聴会が重視されることとなり、運輸審議会は、大手民鉄や東京周辺のバスの運賃改定などの社会的影響の大きい事案については職権により公聴会を開催し、運賃その他のサービスの問題について直接利用者の意見を聴取し、これを行政に反映させる仕組みを作り上げていった。また、国鉄運賃については、昭和52年に法定制から事実上の認可制に移行したことに伴い運輸審議会でも審議されるようになり、さらに、昭和62年の分割民営化（JR各社の発足）によって、他の大手民鉄と全く同様に扱われるようになった。

このほかの動きとしては、航空輸送の発達に伴い、航空関係の事案（路線免許、運賃認可等）の比重が次第に増加したのに対し、トラックに関する事案は昭和40年代以降急減し、最終的には平成2年の物流二法の成立による規制緩和の結果、トラック関係の事業免許等は運輸審議会の諮問事項から除外されることとなった。（答申件数には、ほとんど影響がなかった。）

なお、事前規制型行政の下で、運輸審議会の組織については、常勤委員7名体制が維持されるとともに、審議会の事務担当部署として、昭和53年には、大臣官房運輸審理官室に代わって運輸審議会事務局が設置された。

（注）タクシーなどの行政処分や本文中の鉄軌道等に関する行政処分でも小規模事業者に係るものは地方運輸局長に権

限委任されており諮問の対象外。

3. 省庁再編成と規制緩和への対応

事前規制型行政の下で、運輸審議会は常勤委員7人体制により毎年100件超の答申を行うといった状況が長期間にわたり続いてきたが、平成10年代の初期に省庁再編成と規制緩和（需給調整規制の撤廃等）という二つの変革に直面し、運輸審議会を取り巻く状況は大きく変化した。

まず、省庁再編成の関係では平成13年1月6日に運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の4省庁が統合され新たに国土交通省が誕生した。その際、既存の審議会についても整理合理化が行われたが、運輸審議会は国土交通省の審議会として存続することとなった。しかし、その組織については、委員のうち事務次官が除かれ6人体制となったほか、委員の任命権者が内閣総理大臣から国土交通大臣に変更される（国会同意は継続）などの見直しが行われた。

次に、規制緩和の関係では、物流二法によるトラック事業の需給調整規制の廃止等に続いて、他の輸送モードについても事業の活性化・効率化等を図る観点から同様の措置を求める声が高まり、運輸省は平成8年末に需給調整規制を原則廃止する方針を決定した。その後は、利用者の保護や安全の確保など所要の環境整備方策を検討した上で、平成11～12年に逐次関係する事業法の改正を行い

（平成12～14年に順次施行）、鉄道、バス（乗合、貸切）、タクシー、旅客船、航空、港湾運送の各分野において需給調整規制の廃止（新規参入を免許制から許可制に変更）や運賃規制の緩和（航空等の運賃を認可制から届出制に変更）等の措置を実施した。（表2）

運輸審議会との関係について言えば、鉄道・バスの上限運賃認可は引き続き諮問事項とされたものの、事業参入に係る審査や航空等の運賃に係る審査は諮問事項から除外されることとなった。その一方で、混雑空港を使用して運航を行うことの許可やタクシー事業に係る緊急調整地域の指定等が新たに運輸審議会の諮問事項として追加されたほか、規制緩和に伴い行政の力点が事前関与から事後的措置に移行したことに対応して、運賃料金の変更命令、事業の停止命令等も諮問事項とされた。

しかしながら、運輸審議会の審議事項は全体としては縮小されたため、平成13年10月には、審議会の機能を損なわない範囲内で委員6人のうち2人を非常勤委員に移行し、組織のスリム化を図った。

また、運輸審議会の答申件数は平成9年の147件から10年には60件、11年には55件、そして12年には10件と急激に減少し、その後は年によって差異はあるものの、概ね年間10件前後で推移するようになった。（表1）これには、規制緩和に伴う審議事項の縮小に加え、従来定期的に行われていた鉄道・バスの運賃改定について規制緩和後の運賃引き下げへの期待感、物価のデフレ傾向、運賃引き上げによる旅客逸走等の事情により事業者側で申請を見送らざるを得なかったことも影響している。（例えば、乗合バスの上限運賃改定申請は平成11～17年の間、諮問事案がなかった。）

4. 運輸安全マネジメントに関する審議事項の追加

国土交通省は、平成18年度に運輸安全マネジメント制度（事業者による経営

トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築と国による評価の実施)を導入したが、運輸安全一括法により、各事業法(鉄道事業法等8本)では、安全管理規程に係る報告徴収等(運輸安全マネジメント評価)の実施に係る基本的な方針の策定については運輸審議会の諮問事項と規定されたため、運輸安全マネジメントに関する事項が審議対象に加わることとなった。

これを受けて、平成18年5月には運輸安全確保部会の設置及び部会に属する専門委員6人の任命(部会には本委員3人も参加。専門委員は20年5月より7人に増加)が行われ、6月には基本方針案の諮問があったが、運輸審議会は、部会での検討結果を踏まえて8月には答申を行うとともに、国土交通大臣に対して当局による所要の組織体制の整備など5項目を要望した。

さらに、運輸審議会は、その後も運輸安全マネジメント制度の担当部局から定期的に報告を受け、同制度の実施状況や課題事項についてのフォローアップを実施しているところである。

5. 平成20年10月の組織変更と今後の展望

運輸審議会は規制緩和後に諮問事項とされた事案にも適宜対応(タクシー事業の緊急調整地域の指定(沖縄、仙台)、混雑空港を使用した運航の許可、運輸安全マネジメント評価の基本方針)してきたが、答申件数自体は従前に比べ低調であり、こうした中で、平成20年10月には、運輸審議会の組織は、国土交通省の組織改編の一環として更にスリム化されることとなった。

具体的には運輸安全委員会の設置、体

制の強化との見合いで運輸審議会の常勤委員4人のうち2人を非常勤に移行したものであり、この結果、委員6人のうち非常勤委員が4人と過半数を占めるようになった。また、専属の事務局も廃止となり、総務・管理部門は総合政策局に統合され、審議に直接関与する部門のみが運輸審議会審議室として存置されることになった。

しかしながら、組織のスリム化は運輸審議会の重要性の低下を意味するものではない。本格的な人口減少・高齢化社会の到来等により公共交通の重要性が高まる中で運輸審議会が利用者の利便性・安全性を確保する観点から運輸事業に係る行政処分に関与する必要はむしろ高まっているとみるべきであろう。実際の案件としてもバスの上限運賃改定、都市鉄道新線の開業に伴う上限運賃の設定、混雑空港を使用した運航の許可(定期更新、羽田空港の容量拡大への対応)等の審議があるほか、運輸安全マネジメント制度の効果的・効率的な運用に関する調査・検討も期待されるところである。

最後に運輸審議会が今後も運輸行政の的確な運営に更なる貢献を行い、なお一層活躍することを期待して筆を置くこととしたい。(現行の審議事項一覧:表3)

(表1)

運輸審議会 答申件数一覧(昭和24年～平成20年)

(答申件数)

| 部門別 年 | 海 運 | 港 湾 | 港湾運送 | 鉄 道 1 | 鉄 道 2 | 自 動 車 | | | | 航 空 | 郵便物運 送委託法 | 行政不服 審査法 | 運輸安全 | 計 |
|----------|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------|-----|--------------|-------------|------|--------|
| | | | | | | 旅客自動車 | 貨物自動車 | 通 運 | 自動車タ ーミナル | | | | | |
| 昭24 | 3 | — | — | 4 | 19 | 0 | 0 | 9 | — | — | — | — | — | 35 |
| 25 | 31 | 1 | — | 3 | 44 | 238 | 374 | 234 | — | — | 4 | — | — | 929 |
| 26 | 13 | 8 | 2 | 6 | 179 | 224 | 416 | 145 | — | 7 | 0 | — | — | 1,000 |
| 27 | 21 | 19 | 0 | 4 | 107 | 129 | 516 | 109 | — | 0 | 2 | — | — | 907 |
| 28 | 214 | 34 | 0 | 0 | 121 | 220 | 543 | 72 | — | 7 | 1 | — | — | 1,212 |
| 29 | 25 | 4 | 0 | 1 | 36 | 83 | 167 | 50 | — | 0 | 1 | — | — | 367 |
| 30 | 36 | 5 | 0 | 0 | 32 | 272 | 128 | 15 | — | 4 | 3 | — | — | 495 |
| 31 | 9 | 3 | 0 | 0 | 44 | 247 | 77 | 21 | — | 0 | 0 | — | — | 401 |
| 32 | 15 | 6 | 1 | 1 | 77 | 323 | 104 | 2 | — | 1 | 1 | — | — | 531 |
| 33 | 9 | 2 | 1 | 0 | 48 | 233 | 96 | 1 | — | 0 | 0 | — | — | 390 |
| 34 | 8 | 3 | 0 | 0 | 35 | 217 | 88 | 1 | 0 | 0 | 0 | — | — | 352 |
| 35 | 5 | 2 | 0 | 1 | 30 | 97 | 114 | 17 | 0 | 0 | 0 | — | — | 266 |
| 36 | 3 | 5 | 3 | 1 | 60 | 180 | 74 | 10 | 0 | 7 | 0 | — | — | 343 |
| 37 | 11 | 3 | 1 | 0 | 89 | 273 | 101 | 15 | 0 | 15 | 0 | 0 | — | 508 |
| 38 | 6 | 8 | 0 | 0 | 32 | 133 | 49 | 24 | 0 | 26 | 0 | 0 | — | 278 |
| 39 | 10 | 6 | 0 | 0 | 39 | 79 | 30 | 13 | 0 | 14 | 0 | 0 | — | 191 |
| 40 | 6 | 5 | 3 | 1 | 87 | 166 | 27 | 1 | 0 | 30 | 0 | 0 | — | 326 |
| 41 | 13 | 1 | 0 | 0 | 56 | 74 | 27 | 3 | 0 | 27 | 0 | 0 | — | 201 |
| 42 | 3 | 0 | 0 | 0 | 31 | 37 | 35 | 2 | 0 | 14 | 0 | 0 | — | 122 |
| 43 | 4 | 0 | 0 | 1 | 38 | 38 | 20 | 1 | 0 | 5 | 0 | 0 | — | 107 |
| 44 | 10 | 0 | 0 | 1 | 43 | 98 | 35 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | — | 191 |
| 45 | 15 | 0 | 0 | 0 | 56 | 98 | 36 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | — | 207 |
| 46 | 32 | 0 | 0 | 0 | 32 | 20 | 14 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | — | 106 |
| 47 | 6 | 0 | 0 | 1 | 31 | 145 | 13 | 0 | 0 | 25 | 0 | 0 | — | 221 |
| 48 | 14 | 0 | 1 | 1 | 20 | 83 | 2 | 1 | 0 | 9 | 0 | 0 | — | 131 |
| 49 | 22 | 0 | 0 | 1 | 52 | 257 | 1 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | — | 342 |
| 50 | 5 | 0 | 2 | 1 | 38 | 108 | 0 | 1 | 0 | 7 | 0 | 0 | — | 162 |
| 51 | 18 | 0 | 4 | 1 | 19 | 90 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | — | 135 |
| 52 | 13 | 0 | 4 | 0 | 31 | 103 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | — | 159 |
| 53 | 16 | 0 | 0 | 1 | 38 | 96 | 1 | 1 | 0 | 7 | 0 | 0 | — | 160 |
| 54 | 5 | 0 | 4 | 1 | 24 | 100 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | — | 146 |
| 55 | 23 | 0 | 4 | 1 | 21 | 85 | 1 | 1 | 0 | 11 | 0 | 0 | — | 147 |
| 56 | 5 | 0 | 0 | 1 | 50 | 104 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | — | 170 |
| 57 | 11 | 0 | 4 | 2 | 28 | 85 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | — | 135 |
| 58 | 2 | 0 | 0 | 0 | 22 | 73 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | — | 101 |
| 59 | 5 | 0 | 0 | 2 | 44 | 110 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | — | 163 |
| 60 | 0 | 0 | 4 | 1 | 28 | 72 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | — | 111 |
| 61 | 0 | 0 | 0 | 1 | 28 | 75 | 1 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | — | 116 |
| 62 | 1 | 0 | 0 | 1 | 21 | 73 | 17 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | — | 120 |
| 63 | 0 | 0 | 4 | 2 | 30 | 39 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | — | 85 |
| 平元 | 1 | 0 | 0 | 1 | 16 | 99 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | — | 132 |
| 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 13 | 64 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | — | 99 |
| 3 | 1 | 0 | 4 | 0 | 25 | 75 | 0 | — | 0 | 30 | 0 | 0 | — | 135 |
| 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 19 | 57 | 0 | — | 0 | 27 | 0 | 0 | — | 104 |
| 5 | 3 | 0 | 0 | 1 | 8 | 52 | 0 | — | 0 | 32 | 0 | 0 | — | 96 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 27 | 0 | — | 0 | 41 | 0 | 0 | — | 79 |
| 7 | 5 | 0 | 1 | 3 | 31 | 49 | 0 | — | 0 | 24 | 0 | 0 | — | 113 |
| 8 | 1 | 0 | 0 | 1 | 12 | 20 | 0 | — | 0 | 66 | 0 | 0 | — | 100 |
| 9 | 2 | 0 | 0 | 1 | 15 | 76 | 0 | — | — | 53 | 0 | 0 | — | 147 |
| 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 5 | 0 | — | — | 47 | 0 | 0 | — | 60 |
| 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 0 | — | — | 47 | 0 | 0 | — | 55 |
| 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 0 | — | — | 3 | 0 | 0 | — | 10 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | — | — | 2 | 0 | 0 | — | 6 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | — | — | 8 | 0 | 0 | — | 11 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | — | — | 3 | — | 0 | — | 6 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | — | — | 33 | — | 0 | — | 36 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | — | — | 3 | — | 0 | — | 10 |
| 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | — | — | 4 | — | 0 | 1 | 7 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | — | — | 4 | — | 0 | 0 | 10 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | — | — | 1 | — | 0 | 0 | 9 |
| 計 | 668 | 115 | 47 | 50 | 2,041 | 5,725 | 3,114 | 753 | 0 | 768 | 12 | 0 | 1 | 13,294 |

(注) 鉄道1:JR旅客会社、貨物会社(国鉄民営化(昭和62年4月1日)に伴う旅客会社、貨物会社)
 鉄道2:JR旅客会社、貨物会社以外

(表2)

各事業分野における需給調整規制廃止後に伴う制度改正の概要

| | 旅客鉄道事業 | 貸切バス事業 | 国内旅客船事業 | 国内航空運送事業 |
|---------|----------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 法律名 | 鉄道事業法の一部を改正する法律 | 道路運送法の一部を改正する法律 | 海上運送法の一部を改正する法律 | 航空法の一部を改正する法律 |
| 参入 | 路線毎の免許制 →路線毎の許可制 | 事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制 | 航路毎の免許制 →航路毎の認可制 | 路線毎の免許制 →事業毎の許可制 |
| 退出 | 許可制 →事前届出制(1年前) | 許可制 →事後届出制 | 認可制 →事前届出制(30日前、 指定区間に係るものは6 ヶ月前) | 休止の許可 →路線の廃止に係る運 航計画の変更届出(原則 6ヶ月前) |
| 運賃・料金 | 認可制 →上限認可制の下での 事前届出制 (変更命令可能) | 認可制 →事前届出制 (変更命令可能) | 認可制 →事前届出制(指定区間 に係るものは上限認可 制の下での事前届出制) (変更命令可能) | 認可制 →事前届出制 (変更命令可能) |
| その他 | 乗継円滑化措置の創設 認定鉄道事業者制度の 創設 | | 指定区間における参入 の際の許可基準の強化 | 混雑飛行場使用の許可 制度の創設 |
| スケジュール等 | 公布11年5月21日 施行12年3月1日 | 公布11年5月21日 施行12年2月1日 | 公布11年6月11日 施行12年10月1日 | 公布11年6月11日 施行12年2月1日 |

| | タクシー事業 | 乗合バス事業 | 港湾運送事業 |
|---------|----------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 法律名 | 道路運送法の一部を改正する法律 | 道路運送法の一部を改正する法律 | 港湾運送事業法の一部を改正する法律 |
| 参入 | 事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制 | 路線毎の免許制 →事業毎の許可制 | 主要9港について免許 制 →許可制 |
| 退出 | 許可制 →事後届出制 | 許可制 →事前届出制(6ヶ月前) | 主要9港について許可 制 →事前届出制(30日前) |
| 運賃・料金 | 認可制 →認可制(認可基準を上 限価格の基準に変更) | 認可制 →上限認可制の下での 事前届出制 (変更命令可能) | 主要9港について認可 制 →事前届出制 (変更命令可能) |
| その他 | 運行管理者の資格試験 度の創設 緊急調整措置の導入 | 運行管理者の資格試験 制度の創設(なお、貸切 バス事業にも同様の措 置を追加) | 港湾運送の安定化策(事 業者の欠格事由の拡充 等)の導入 |
| スケジュール等 | 公布12年5月26日 施行14年2月1日 | 公布12年5月26日 施行14年2月1日 | 公布12年5月17日 施行12年11月1日 |

(表 3)

運輸審議会の現行の審議事項一覧

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I. 鉄道関係</p> <p>【鉄道事業法】 旅客運賃等の上限の設定及び変更認可 旅客運賃等（上限を含む。）又は貨物の運賃若しくは料金の変更命令 事業の停止命令又は許可の取消し 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> <p>【軌道法】 事業の特許 運賃及び料金の認可 運賃又は料金の変更命令 軌道の譲渡又は事業の管理の委託若しくは受託の許可 会社の合併又は分割の認可 事業の休止又は廃止の許可 特許の取消し 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> <p>【旅客鉄道株式会社及び貨物鉄道株式会社に関する法律】 J R 本州 3 社に対する事業経営に必要な措置をとるよう発せられる大臣の命令</p> <p>【都市鉄道等利便増進法】 速達性向上計画の認定（軌道法の特許に係るもの）</p> <p>【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】 軌道運送高度化実施計画の認定（軌道法の特許に係るもの） 新地域旅客運送事業計画の認定（軌道法の特許に係るもの） 鉄道事業再構築実施計画の認定（鉄道事業法の旅客運賃等の上限の設定及び変更認可に係るもの）</p> <p>II. 自動車関係</p> <p>【道路運送法】 緊急調整地域の指定（タクシー） 運賃等の上限の設定及び変更認可（乗合バス） 運賃等の上限又は運賃若しくは料金の変更命令（乗合バス） 事業の停止命令又は許可の取消し（乗合バス、貸切バス、タクシー） ※貸切バス、タクシー事業の運賃又は料金の変更命令 ※タクシー事業の運賃及び料金の設定及び変更認可 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> <p>【貨物自動車運送事業法】 緊急調整地域・緊急調整区間の指定 標準運賃及び標準料金の設定 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> | <p>III. 海運関係</p> <p>【海上運送法】 ※一般旅客定期航路事業に係る運賃又は料金の変更命令 ※一般旅客定期航路事業に係る運賃の上限の設定及び変更認可（指定区間に係るもの） ※一般旅客定期航路事業に係る事業の停止命令又は許可の取消し ※一般旅客定期航路事業に係るサービス改善命令（運賃の上限の変更命令に係るものに限る。） 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> <p>【内航海運業法】 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> <p>【内航海運組合法】 事業活動の規制に関する命令</p> <p>IV. 港湾関係</p> <p>【港湾法】 重要港湾の港湾区域の認可及び変更認可 港務局設立等についての調停 臨港地区の区域の変更請求 港湾利用料金の料率・入港料の変更請求 政令で定める重要港湾の入港料の上限の設定・変更に係る同意 港湾管理者を設けるべきことの勧告</p> <p>【港湾運送事業法】 ※運賃及び料金の変更命令 ※事業の停止命令又は許可の取消し</p> <p>V. 航空関係</p> <p>【航空法】 運賃又は料金の変更命令 混雑空港を使用して運航を行うことの許可 事業の停止命令又は許可の取消し 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的方針の策定</p> <p>VI. その他</p> <p>【行政不服審査法】 行政処分についての不服申立に対する決定等</p> <p>注：※を付した許認可等は、全て地方運輸局権限とされており、運輸審議会に付議されることはない。</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、運賃関係が、答申6件（旅客自動車6件）及び軽微認定5件（鉄道1件、旅客自動車4件）、許可等関係が、答申2件（旅客自動車1件、航空1件）及び軽微認定1件（港湾1件）であった。

1 運賃関係事案

○ 鉄・軌道事業

阪神電気鉄道(株)からの阪神なんば線開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の上限設定認可申請事案について、8月5日、19日に説明を聴取し、同月26日軽微な事案として認定した。

○ 一般乗合旅客自動車運送事業

11月18日に諮問された(株)琉球バス交通、沖縄バス(株)、山交バス(株)、弘南バス、新潟交通(株)及び越後交通(株)の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案について、11月27日、12月2日、4日審議の上、同月9日申請どおり認可することが適当である旨答申した。

那覇バス(株)、東陽バス(株)、新潟交通観光バス(株)及び高知県交通(株)の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案について、11月27日、12月2日に説明を聴取し、同月9日軽微な事案として認定した。

2 許可等関係事案

○ 一般乗用旅客自動車運送事業

7月24日に諮問された一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定（仙台市）事案について、同日付けで運輸審議会主催の参考人意見聴取会を開催すること及び運輸審議会審理官による現地調査を実施することを決定し、同月28日から29日の2日間審理官による現地調査を実施し、同月31日審議を行い、8月7日運輸審議会審議室において運輸審議会主宰による参考人意見聴取を実施し、同月21日審議の上、同月28日緊急調整地域に指定することは、平成20年9月1日から平成22年8月31日までに限り認めることが適当である旨答申した。（写真）

○ 定期航空運送事業

9月25日に諮問された(株)ジェイエアからの関西国際空港に係る混雑空港運航許可申請事案について、10月14日、16日審議の上、同月21日許可することが適当である旨答申した。

○ 港湾

茨城県からの常陸那珂港に係る港湾区域の変更認可申請事案について、12月11日に説明を聴取し、同月16日軽微な事案として認定した。

3 その他事案

○ 鉄・軌道事業

多摩都市モノレール（平成16年7月答申）フォローアップについて、7月15日に鉄道局及び多摩都市モノレール(株)から説明を聴取し、千葉都市モノレールの軌道事業の廃止について（平成12年1月答申フォローアップ）、10月7日に鉄道局及び千葉都市モノレール(株)から説明を聴取し、名古屋臨海高速鉄道(株)あおなみ線の現状について（平成16年7月答申フォローアップ）、11月13日に鉄道局から説明を聴取した。

○ 運輸安全関係事案

運輸安全マネジメント評価の実施状況について、9月9日に運輸審議会本審議会及び10月23日に運輸審議会本審議会・運輸安全確保部会合同会議において、いずれも大臣官房運輸安全監理官から説明を聴取した。

○ 現地調査

7月3日に、羽田空港の再拡張現場について、現地調査を行った。

○ 説明聴取事案

26件の案件について説明を聴取した。

写真



一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定（仙台市）事案の答申書手交の様相

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成20年7月1日から
平成20年12月31日まで)

1 事案処理状況

| 区 分 | 鉄 道 | 自 動 車 | 航 空 | 運 輸 安 全 | そ の 他 | 計 |
|---------------------------------------------|--------|-------------|--------|------------------|-------------|----|
| 審 議 事 案 件 数 | 1 | 11 | 1 | 0 | 1 | 14 |
| 答 申 事 案 件 数 | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 8 |
| 公 聴 会 開 催 事 案 件 数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 意 見 聴 取 実 施 事 案 件 数 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 部 会 審 議 事 案 件 数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 軽 微 認 定 事 案 件 数 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| 予め定められた軽微事案に関する認定基準に基づいて国土交通大臣が処分し、通知のあった件数 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |

2 その他の状況

| 区 分 | 鉄 道 | 自 動 車 | 航 空 | 運 輸 安 全 | そ の 他 | 計 |
|-------------------------|--------|-------------|--------|------------------|-------------|----|
| 過去の答申に対してフォローアップを実施した件数 | 3 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 説 明 聴 取 件 数 | 5 | 6 | 2 | 2 | 11 | 26 |
| 現 地 調 査 件 数 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |

Ⅲ 答申の概要

今期は、旅客自動車関係 7 件及び航空関係 1 件の合計 8 件について、国土交通大臣からの諮問に対して答申をした。その概要は次のとおりである。

1 一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定事案

国土交通大臣は、平成 20 年 1 月 9 日から同年 8 月 31 日までの間にわたり緊急調整地域として指定した仙台市営業区域について、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）の供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となっており、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認めて、平成 20 年 9 月 1 日から平成 23 年 1 月 8 日までの間（平成 20 年 1 月 9 日の当初指定から通算して 3 年間）、引き続き同営業区域を緊急調整地域として指定したいとして、運輸審議会は、平成 20 年 7 月 24 日付けで国土交通大臣から諮問を受けた。

当審議会は、現地調査を実施するとともに、参考人意見聴取会を開催し、慎重に審議をした結果、平成 20 年 8 月 28 日に、仙台市営業区域を緊急調整地域として指定することはやむを得ないものであると認めるが、指定期間については、指定に伴い実施されるタクシー事業構造改善計画の達成に必要な期間と、営業の自由を制限する極めて権利制限性の強い緊急調整措置を長期間継続することの問題とを勘案して、平成 20 年 9 月 1 日から平成 22 年 8 月 31 日までに限り認めることが適当である旨の答申をした。なお、少数意見として、「当初の指定から通算して 2 年間となる平成 20 年 9 月 1 日から平成 22 年 1 月 8 日までとすることが適当である。」との意見が出された。

また、答申に併せて、国土交通大臣に対し、①仙台市におけるタクシーに係る各種指標等の改善状況及びタクシー業界の取り組み状況について、1 年後を目途に当審議会上に報告するとともに、対外的にも公表し、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれが無くなったと認められる場合には、早期に指定の解除を行うこと、②仙台市におけるタクシー事業者に対して実働車両数の見直し等の経営効率化を図るよう指導を徹底するとともに、観光、介護・福祉等の需要拡大を図るよう環境整備を行うなど、仙台市におけるタクシー事業の需給バランスの回復のために実効性のある対策を講ずることについて、要望した。

2 株式会社琉球バス交通の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である株式会社琉球バス交通は、那覇市、豊見城市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成10年6月1日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率31円70銭を38円00銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年11月18日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年12月9日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

3 沖縄バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である沖縄バス株式会社は、那覇市、名護市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成10年6月1日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率31円40銭を37円50銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年11月18日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年12月9日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

4 山交バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である山交バス株式会社は、山形市、米沢市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成9年10月1日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率41円10銭を47円70銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年11月18日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年12月9日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

5 弘南バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である弘南バス株式会社は、弘前市他を営業エリアとしているが、輸送需要の

減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成9年4月1日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率42円90銭を48円10銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年11月18日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年12月9日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

6 新潟交通株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である新潟交通株式会社は、新潟市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成18年12月1日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率36円20銭を40円70銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年11月18日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年12月9日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

7 越後交通株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である越後交通株式会社は、長岡市、三条市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成9年11月1日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率30円40銭を33円80銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年11月18日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年12月9日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

9 株式会社ジェイエアからの混雑空港（関西国際空港）運航許可申請事案

申請者である株式会社ジェイエアは、株式会社日本航空インターナショナルが関西（関西国際空港）～福岡（福岡空港）との間で行っている1日4往復（11月1日以降は1日3往復）の運航を引き継ぎ、1日3往復の運航をしようとして混雑空港（関西国

際空港)の運航許可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成20年9月25日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、申請者の運航計画に定める発着が関西国際空港の発着調整基準に合致するものと認められる等、運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであると認められること、また、当該路線の運航は、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって多様な輸送網と競争状態が維持され、利用者利便に資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ものであると認められることから、同年10月21日に申請どおり許可することが適当である旨の答申をした。

IV 答申書

1 旅客自動車

○国土交通省告示第1117号（平成20年9月9日）

国 運 審 第 2 0 号
平成20年8月28日

国土交通大臣 谷 垣 禎 一 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定について

平 2 0 第 5 0 0 1 号

平成20年7月24日付け国自旅第169号をもって諮問された上記の事案については、平成20年7月28日から29日の2日間現地の状況を調査するとともに、平成20年8月7日参考人からの意見を聴取したほか、当審議会に提出された資料その他によって審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

道路運送法第8条第1項の規定に基づき、仙台市を一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域に指定することは、平成20年9月1日から平成22年8月31日までの間に限り認めることが適当である。

理 由

1. 国土交通大臣は、平成20年1月9日から同年8月31日までの間にわたり緊急調整地域（道路運送法第8条第1項の一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域をいう。以下同じ。）として指定した仙台市（道路運送法施行規則第5条に基づき東北運輸局長が定める営業区域の「仙台市」をいう。以下同じ。）について、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となっており、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認めて、平成20年9月1日から平成23年1月8日までの間（平成20年1月9日の当初指定から通算して3年間）、引き続き仙台市を緊急調整地域として指定することを予定している。

2. 緊急調整地域の指定を継続するか否かは、1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少している場合であって、かつ、走行距離当たりの事故件数及び重大事故件数、一定の安全関係の法令違反件数並びに利用者からの苦情件数の動向、改善計画の実施状況、その他当該地域の状況を総合的に判断し、引き続き、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合に指定を継続とする要件が定められている。

また、指定期間については、毎年9月1日を目途に3年を超えない範囲（既指定地域は当初の指定を受けた日から3年を超えない範囲）内で期間を定めて行うこととしている。

3. 当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明、現地調査、参考人（学識経験者2人）から聴取した意見等に基づいて検討した結果は、次のとおりである。なお、本件について公聴会開催の申請はなかった。

(1) 国土交通大臣が定めた各要件については、

- ① 平成19年度の1日1車当たりの実車キロは66.4キロ、営業収入は24,936円であり、いずれも平成18年度と比較して減少している。
- ② 平成19年度における走行100万キロ当たりの重大事故件数は0.045件で前年度に比べ減少しているものの、走行100万キロ当たりの事故件数は8,832件で、前年度に比べ増加し全国平均を上回っていること。平成19年度における法令違反件数は40件、うち改善基準告示違反は5件、利用者からの苦情件数は57件、うち接客態度不良以外の苦情は48件となっており、法令違反件数及び利用者からの苦情件数は、総じて改善の傾向が見られないこと。改善計画の実施状況も、現段階では未実施の取組みも多く、今後さらに取り組みを強化していく必要があることなど、仙台市の状況を総合的に判断し、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合となっている。

(2) 当審議会が行った現地調査においても、仙台市中央部においては、タクシーの2重駐車問題は解消されたものの、引き続き、供給輸送力過剰によるタクシーの客待ちが安全かつ円滑な交通の支障となる等市民生活、経済活動に悪影響を及ぼすこととなっていることが確認された。

このような状況のなかで、仙台市、宮城県警等から仙台市を引き続き緊急調整地域として長期にわたり指定することを期待する意見が出されている。

また、参考人からの意見聴取においても、仙台市におけるタクシーの供給輸送力は過剰であり、引き続き緊急調整地域として指定すべきである旨の意見が述べられた。

(3) 以上の状況にかんがみると、仙台市は、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となっており、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる。このため、国土交通大臣が仙台市を緊急調整地域として引き続き指定することはやむを得ないものであると認める。

(4) ただし、指定期間については、指定に伴い実施されるタクシー事業構造改善計画の達成に必要な期間と、営業の自由を制限する極めて権利制限性の強い緊急調整措置を長期間継続することの問題とを勘案し、平成20年9月1日から平成22年8月31日までとすることが適当である。

(5) なお、指定期間については、少数意見として、「緊急調整措置が営業の自由

を制限する極めて権利制限性の強い措置であり、いたずらに長期にわたり指定することは適当でないことから、当初の指定から通算して2年間となる平成20年9月1日から平成22年1月8日までとすることが適当である。」との意見が出された。

4. 当審議会は、国土交通大臣に対し、次の事項について要望する。

- (1) 国土交通大臣は、仙台市におけるタクシーに係る各種指標等の改善状況及びタクシー業界の取り組み状況について、1年後を目途に当審議会に報告するとともに、対外的にも公表し、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがなくなったと認められる場合には、早期に指定の解除を行うこと。
- (2) 仙台市におけるタクシー事業者に対して実働車両数の見直し等の経営効率化を図るよう指導を徹底するとともに、観光、介護・福祉等の需要拡大を図るよう環境整備を行うなど、仙台市におけるタクシー事業の需給バランスの回復のために実効性のある対策を講ずること。

○国土交通省告示第1474号（平成20年12月17日）

国 運 審 第 3 0 号

平成20年12月9日

国土交通大臣 金子一義 殿

運輸審議会会長 竹田正興

答 申 書

株式会社琉球バス交通の一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

平20第5002号

平成20年11月18日付け国自旅第253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

株式会社琉球バス交通の申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更に
ついては、次の額を上限として認可することが適当である。

キロ当たり賃率 38 円 00 銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初
の 2 キロメートルまでの間についてはその 2 倍、10 キロメートルを超え 20 キロ
メートルまでの間についてはその 0.9 倍、20 キロメートルを超え 30 キロメー
トルまでの間についてはその 0.8 倍、30 キロメートルを超える部分については
その 0.65 倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、160 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 10 年 6 月 1 日から現行運賃を実施しているものであるが、そ
の後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困
難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとし
て、本申請に及んだものである。

2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎と
なるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価（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）に基づく平年度である平成 21 年度
の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は 2,388 百万円、適正な運送原
価は 2,923 百万円と推定され、差引き 536 百万円の損失を生ずるものと認
められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含
む。）は 2,722 百万円となり、差引き 201 百万円の損失を生ずるものと見込
まれる。

3. 以上により、本申請は、道路運送法第 9 条第 2 項の基準に適合するものと認め
る。

国 運 審 第 3 1 号

平成 2 0 年 1 2 月 9 日

国土交通大臣 金 子 一 義 殿

運輸審議会会長 竹 田 正 興

答 申 書

沖縄バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

平 2 0 第 5 0 0 3 号

平成 2 0 年 1 1 月 1 8 日付け国自旅第 2 5 3 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

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

キロ当たり賃率37円50銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、10キロメートルを超え20キロメートルまでの間についてはその0.9倍、20キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.8倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.65倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、160円とする。

理 由

1. 申請者は、平成10年6月1日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請に及んだものである。
2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価（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）に基づく平年度である平成21年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は1,568百万円、適正な運送原価は2,099百万円と推定され、差引き532百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含む。）は1,780百万円となり、差引き320百万円の損失を生ずるものと見込まれる。
3. 以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認められる。

国 運 審 第 3 2 号

平成 2 0 年 1 2 月 9 日

国土交通大臣 金子 一 義 殿

運輸審議会会長 竹 田 正 興

答 申 書

山交バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

平 2 0 第 5 0 0 4 号

平成 2 0 年 1 1 月 1 8 日付け国自旅第 2 5 3 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

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

キロ当たり賃率47円70銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.8倍、15キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.7倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.6倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、170円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年10月1日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請に及んだものである。
2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価（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）に基づく平年度である平成21年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は1,125百万円、適正な運送原価は1,406百万円と推定され、差引き281百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含む。）は1,243百万円となり、差引き163百万円の損失を生ずるものと見込まれる。
3. 以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認められる。

国 運 審 第 3 3 号

平成 2 0 年 1 2 月 9 日

国土交通大臣 金子 一 義 殿

運輸審議会会長 竹 田 正 興

答 申 書

弘南バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

平 2 0 第 5 0 0 5 号

平成 2 0 年 1 1 月 1 8 日付け国自旅第 2 5 3 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

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

キロ当たり賃率48円10銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、10キロメートルを超え20キロメートルまでの間についてはその0.9倍、20キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.8倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.7倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、160円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年4月1日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請に及んだものである。

2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価（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）に基づく平年度である平成21年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は2,016百万円、適正な運送原価は2,446百万円と推定され、差引き430百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含む。）は2,152百万円となり、差引き294百万円の損失を生ずるものと見込まれる。

3. 以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認められる。

国 運 審 第 3 4 号

平成 2 0 年 1 2 月 9 日

国土交通大臣 金子 一 義 殿

運輸審議会会長 竹 田 正 興

答 申 書

新潟交通株式会社的一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

平 2 0 第 5 0 0 6 号

平成 2 0 年 1 1 月 1 8 日付け国自旅第 2 5 3 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

新潟交通株式会社の申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

(1) 新潟市内の特定地帯における路線

220円均一制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率40円70銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、5キロメートルを超え10キロメートルまでの間についてはその0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.8倍、15キロメートルを超える部分についてはその0.7倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、170円とする。

理 由

1. 申請者は、平成18年12月1日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請に及んだものである。

2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価（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）に基づく平年度である平成21年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は5,047百万円、適正な運送原価は5,980百万円と推定され、差引き933百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含む。）は5,429百万円となり、差引き552百万円の損失を生ずるものと見込まれる。

3. 以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認める。

国 運 審 第 3 5 号

平成 2 0 年 1 2 月 9 日

国土交通大臣 金子 一 義 殿

運輸審議会会長 竹 田 正 興

答 申 書

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

平 2 0 第 5 0 0 7 号

平成 2 0 年 1 1 月 1 8 日付け国自旅第 2 5 3 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

越後交通株式会社の申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

キロ当たり賃率 33 円 80 銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の 2 キロメートルまでの間についてはその 2 倍、10 キロメートルを超え 20 キロメートルまでの間についてはその 0.75 倍、20 キロメートルを超え 30 キロメートルまでの間についてはその 0.7 倍、30 キロメートルを超える部分についてはその 0.6 倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、170 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 9 年 1 月 1 日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰等により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請に及んだものである。
2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価（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）に基づく平年度である平成 21 年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は 1,628 百万円、適正な運送原価は 2,099 百万円と推定され、差引き 470 百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含む。）は 1,736 百万円となり、差引き 363 百万円の損失を生ずるものと見込まれる。
3. 以上により、本申請は、道路運送法第 9 条第 2 項の基準に適合するものと認められる。

2 航 空

○国土交通省告示第1316号（平成20年10月30日）

国 運 審 第 2 6 号
平成20年10月21日

国土交通大臣 金子一義 殿

運輸審議会会長 竹田正興

答 申 書

株式会社ジェイエアからの混雑空港運航許可申請について

平20第9001号

平成20年9月25日付け国空事第487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

株式会社ジェイエアの申請に係る混雑空港（関西国際空港）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、関西（関西国際空港）～福岡（福岡空港）間において国内定期航空運送事業を営むため、本件申請に及んだものである。

申請者の運航計画によれば、当該路線において平成21年2月1日からボンバルディア式CL-600-2B19型機を使用し、1日3往復の運航を行おうとするものである。

2. 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) 関西国際空港においては、発着規制として、1時間の発着回数について40回と定め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関西国際空港での発着は、他の本邦航空運送事業者を含む同空港の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、同空港における航空機整備等の所要時間及び環境対策の観点から発着規制をしている福岡空港の利用可能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) 当該路線では、現在、株式会社日本航空インターナショナルが1日4往復（1月1日以降は1日3往復）及び全日本空輸株式会社が1日4往復の運航を行っている。

このうち申請者は株式会社日本航空インターナショナルがダグラス式MD81型機等により運航している当該路線の運航を引き継ぎ、ボンバルディア式CL-600-2B19型機により1日3往復の運航を行おうとするものである。

申請者の運航計画によれば、日本航空グループとして、使用機材の小型化等により座席供給量は減少するが、これまで当該路線の供給輸送力に対する利用率の著しい減少傾向の中にあつて、関西国際空港の国際拠点空港として

の役割等をも踏まえ、1日3往復の運航が維持されるものである。

さらに、新たに関西国際空港発福岡空港行きの朝便及び福岡空港発関西国際空港行きの夜便を設定して、利用者の利便性に配慮した運航ダイヤの改正も行われるものである。

これらは、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって、多様な輸送網と競争状態が維持され、利用者利便に資するものであること等を勘案すると、本件申請は関西国際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。

3. 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認める。

V 運輸審議会意見聴取の概要

○一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定

| 開催月日 | 開催場所 | 主宰 | 出席者氏名及び職名 | 備考 |
|------|--------------|-------|---------------------------|-----|
| 8月7日 | 運輸審議会 審議室 | 運輸審議会 | 稲村 肇 東北大学大学院 情報科学研究科教授 | 参考人 |
| | | | 浅見 博幸 株式会社仙台放送解説員 | 参考人 |

VI 軽微認定事案

○鉄道の旅客運賃の上限設定の認可

| 認定月日 | 申請者 | 事案の内容 |
|-------|------------|-------------------------------|
| 8月26日 | 阪神電気鉄道株式会社 | 阪神なんば線開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の上限設定の認可 |

○一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可

| 認定月日 | 申請者 | 事案の内容 |
|-------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12月9日 | 那覇バス株式会社 | 1. 那覇市内の特定地帯における路線 現行200円均一制運賃を、220円均一制運賃に変更 2. その他の路線 現行の基準賃率29円70銭に基づく対キロ区間制運賃（初乗運賃140円）を、基準賃率34円10銭に基づく対キロ区間制運賃（初乗運賃160円）に変更 |
| 12月9日 | 東陽バス株式会社 | 現行の基準賃率30円40銭に基づく対キロ区間制運賃（初乗運賃140円）を、基準賃率35円40銭に基づく対キロ区間制運賃（初乗運賃160円）に変更 |
| 12月9日 | 新潟交通観光バス株式会社 | 現行の基準賃率34円80銭に基づく対キロ区間制運賃（ただし、最初の2キロまではその2倍、10キロを超え20キロま |

| | | |
|-------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | ではその0.8倍、20キロを超え30キロまではその0.7倍、30キロを超える部分はその0.6倍、初乗運賃150円)を、基準賃率40円70銭に基づく対キロ区間制運賃(ただし、最初の2キロまではその2倍、5キロを超え10キロまではその0.9倍、10キロを超え15キロまではその0.8倍、15キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃170円)に変更 |
| 12月9日 | 高知県交通株式会社 | 現行の基準賃率42円60銭に基づく対キロ区間制運賃(ただし、最初の2キロまではその2倍、15キロを超え30キロまではその0.8倍、30キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃130円)を、基準賃率46円80銭に基づく対キロ区間制運賃(ただし、最初の2キロまではその2倍、10キロを超え20キロまではその0.9倍、20キロを超え30キロまではその0.8倍、30キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃140円)に変更 |

○港湾区域の変更認可

| 認定月日 | 申請者 | 事案の内容 |
|--------|-----|-------------------|
| 12月16日 | 茨城県 | 常陸那珂港に係る港湾区域の変更認可 |

Ⅶ 部会

○運輸安全確保部会

| 審議月日 | 事案の内容 | 開催場所 |
|--------|-----------------------------------------------|---------------------|
| 10月23日 | 運輸安全マネジメント制度導入2周年を迎えて (運輸安全マネジメント評価実施状況報告) | 国土交通省 2号館16階 会議室 |

- (備考) 1. 平成18年8月3日付け答申「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の策定」事案のフォローアップ
2. 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

Ⅷ 説明聴取事案

| 月 日 | 事 案 名 | 説 明 部 局 等 |
|--------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 7月1日 | 大手民鉄16社の平成19年度決算概要等について | 鉄 道 局 |
| 7月8日 | 「軽微な事案」について | 運 輸 審 議 会 事 務 局 |
| 7月10日 | 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)に係る緊急調整地域の指定等について | 自 動 車 交 通 局 |
| 7月17日 | 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)に係る緊急調整地域の指定等について | 自 動 車 交 通 局 |
| 7月22日 | 平成20年版交通安全白書について | 総 合 政 策 局 |
| 7月29日 | 国土交通月例経済(平成20年5月・6月)について | 総 合 政 策 局 |
| 9月2日 | 平成19年度観光白書について | 総 合 政 策 局 |
| 9月4日 | 平成20年版海事レポートについて | 海 事 局 |
| 9月11日 | 国土交通月例経済(平成20年7月・8月)について | 総 合 政 策 局 |
| 9月16日 | 平成19年度乗合バス事業の収支状況について | 自 動 車 交 通 局 |
| 9月18日 | 国土交通政策のこれからの方向性(重点政策)について | 総 合 政 策 局 |
| 10月2日 | 運輸審議会の組織改編について | 運 輸 審 議 会 審 理 室 |
| 10月9日 | JR7社の平成19年度決算及び平成20年度事業計画について | 鉄 道 局 |
| 10月28日 | 航空輸送の安全にかかわる情報について | 航 空 局 |
| 10月30日 | 鉄軌道輸送の安全にかかわる情報について | 鉄 道 局 |
| 11月4日 | 海上輸送の安全にかかわる情報の公表について | 海 事 局 |
| 11月6日 | 自動車交通分野における安全対策について | 自 動 車 交 通 局 |
| 11月11日 | 運輸安全委員会の発足について | 運 輸 安 全 委 員 会 事 務 局 |
| 11月13日 | 平成19年度のJR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の基準単価・基準コストについて | 鉄 道 局 |
| 11月13日 | 特急ロマンスカーMSEの概要について | 鉄 道 局 小田急電鉄(株)、東京地下鉄(株) |
| 11月20日 | 国土交通月例経済(平成20年9月・10月)について | 総 合 政 策 局 |
| 11月25日 | 乗合バスの運賃について | 自 動 車 交 通 局 |
| 12月16日 | 小規模事業者に対する効果的かつ効率的な評価の実施のためのガイドラインの策定等について | 大臣官房運輸安全監理官 |
| 12月18日 | タクシー事業を巡る諸問題への対策について (タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ答申案) | 自 動 車 交 通 局 |
| 12月18日 | 小規模事業者に対する効果的かつ効率的な評価の実施のためのガイドラインの策定について運輸審議会運輸安全確保部会を活用することについて | 運 輸 審 議 会 審 理 室 |
| 12月25日 | 空港の設置及び管理に関する基本方針(航空分科会取りまとめ)について | 航 空 局 |

Ⅸ 委員の構成等

○委員

平成20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 |
|-----------------|-------|
| 運輸審議会会長 | 竹田正興 |
| 会長の職務を代理する常勤の委員 | 大屋則之 |
| 運輸審議会委員(非常勤) | 榊 誠 |
| 運輸審議会委員(非常勤) | 廻 洋子 |
| 運輸審議会委員(非常勤) | 保田真紀子 |
| 運輸審議会委員(非常勤) | 島村勝巳 |

(備考)

1. 運輸審議会会長及び会長の職務を代理する常勤の委員の互選が行われ、平成20年10月1日付けで、次のとおり選任された。

運輸審議会会長 竹田正興

会長の職務を代理する常勤の委員 大屋則之

2. 国土交通省設置法の改正(平成20年10月1日施行)により、運輸審議会の委員構成(常勤・非常勤)が、次のとおり変更された。

常勤委員 2名(従前4名)

非常勤委員 4名(従前2名)

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成20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 |
|---------------|------|
| 運輸安全確保部会部会長 | 竹田正興 |
| 部会長の職務を代理する委員 | 大屋則之 |
| 委員 | 島村勝巳 |
| 専門委員 | 河内啓二 |
| 専門委員 | 酒井一博 |
| 専門委員 | 高 巖 |
| 専門委員 | 谷口綾子 |
| 専門委員 | 中條武志 |
| 専門委員 | 芳賀 繁 |
| 専門委員 | 村山義夫 |

○事案処理職員

平成20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 |
|---------|-------------|------|
| 大臣官房参事官 | (運輸審議会審理室長) | 小室充弘 |
| 大臣官房企画官 | | 江崎伸児 |

～ 付 録 ～

○運輸審議会委員在任表

平成20年12月31日現在

| 氏名 | 在任期間 | 氏名 | 在任期間 | 氏名 | 在任期間 |
|-------|---------------------|-------|---------------------|-------|---------------------|
| 木村隆規 | 24. 6.13 ~ 27. 6.12 | 平井好一 | 24. 6.13 ~ 26. 8.21 | 岡田信次 | 24. 6.13 ~ 25. 2.20 |
| 木村隆規 | 27. 6.13 ~ 30. 6.12 | 三村令二郎 | 26.12. 1 ~ 27. 6.12 | 富山清憲 | 25. 2.20 ~ 26. 6.12 |
| 青盛忠雄 | 30. 6.13 ~ 33. 6.12 | 三村令二郎 | 27. 6.13 ~ 30. 6.12 | 富山清憲 | 26. 6.13 ~ 29. 6.12 |
| 青盛忠雄 | 33. 7. 9 ~ 34. 9.22 | 有澤滋 | 30. 6.13 ~ 33. 6.12 | 岩村勝 | 29. 6.16 ~ 32. 6.15 |
| 波多敏夫 | 34. 9.22 ~ 35.12.13 | 加藤閔男 | 33.12.19 ~ 36.12.18 | 岩村勝 | 32. 6.16 ~ 35. 6.15 |
| 相良千明 | 35.12.23 ~ 36. 7. 8 | 菊川孝夫 | 37. 2.23 ~ 40. 2.22 | 片岡義信 | 35. 7.23 ~ 37. 9.16 |
| 相良千明 | 36. 7.11 ~ 39. 7.10 | 菊川孝夫 | 40. 2.23 ~ 43. 2.22 | 中大路俊安 | 37.10.12 ~ 38. 6.21 |
| 相良千明 | 39. 7.14 ~ 42. 7.13 | 鈴木清 | 43. 4.16 ~ 46. 4.15 | 吾孫子豊 | 39. 2.21 ~ 42. 2.20 |
| 石塚秀二 | 42. 7.14 ~ 45. 7.13 | 鈴木清 | 46. 4.16 ~ 49. 4.15 | 吾孫子豊 | 42. 6.24 ~ 45. 6.23 |
| 石塚秀二 | 45. 7.14 ~ 48. 7.13 | 野間千代三 | 49. 5.28 ~ 52. 1.26 | 堀口大八 | 45. 6.24 ~ 48. 6.23 |
| 山田明吉 | 48.11.16 ~ 50. 4. 2 | 内藤良平 | 52. 3.22 ~ 52. 5.27 | 吉田善次郎 | 48. 7. 6 ~ 51. 7. 5 |
| 杉本行雄 | 50. 4. 2 ~ 51.11.15 | 内藤良平 | 52. 5.28 ~ 55. 5.27 | 吉田善次郎 | 51. 7. 6 ~ 54. 7. 5 |
| 杉本行雄 | 51.11.16 ~ 54.11.15 | 内藤良平 | 55. 5.28 ~ 58. 5.27 | 小林正興 | 54. 7. 6 ~ 57. 7. 5 |
| 亀山信郎 | 54.11.20 ~ 57.11.19 | 渡辺芳男 | 58. 5.28 ~ 61. 5.27 | 小林正興 | 57. 7. 6 ~ 60. 7. 5 |
| 亀山信郎 | 57.11.20 ~ 60.11.19 | 渡辺芳男 | 61. 5.28 ~ 63.12.31 | 横田不二夫 | 60. 7. 6 ~ 63. 7. 5 |
| 隅健三 | 60.11.29 ~ 63.11.28 | 平四郎 | 64. 1. 1 ~ 1. 5.27 | 横田不二夫 | 63. 7. 6 ~ 3. 7. 5 |
| 隅健三 | 63.11.29 ~ 3.11.28 | 平四郎 | 1. 6. 9 ~ 2.11. 3 | 植村香苗 | 3. 7. 6 ~ 6. 7. 5 |
| 飯島篤 | 3.11.29 ~ 6.11.28 | 黒川武 | 2.11. 3 ~ 4. 6. 8 | 石川雅嗣 | 6. 7. 6 ~ 9. 7. 5 |
| 飯島篤 | 6.12. 2 ~ 9.12. 1 | 黒川武 | 4. 6.19 ~ 7. 6.18 | 石川雅嗣 | 9. 7. 6 ~ 12. 7. 5 |
| 前田喜代治 | 9.12. 2 ~ 12.12. 1 | 黒川武 | 7. 6.19 ~ 10. 6.18 | 桑原博 | 12. 7. 6 ~ 15. 7. 5 |
| 前田喜代治 | 12.12. 2 ~ 15.12. 1 | 瀧田あゆち | 10.11. 1 ~ 13.10.31 | 榊誠 | 15. 7. 6 ~ 18. 7. 5 |
| 竹田正興 | 15.12. 2 ~ 18.12. 1 | 三橋滋子 | 13.11. 1 ~ 16.10.31 | 榊誠 | 18. 7. 6 ~ |
| 竹田正興 | 18.12. 2 ~ | 廻洋子 | 16.11. 1 ~ 19.10.31 | | |
| | | 廻洋子 | 19.11.14 ~ | | |

| 氏名 | 在任期間 | 氏名 | 在任期間 | 氏名 | 在任期間 |
|-------|---------------------|-------|---------------------|-------|---------------------|
| 栢原語六 | 24. 6.13 ~ 26. 6.12 | 太田三郎 | 24. 6.13 ~ 25. 6.12 | 松浦薫 | 24. 6.13 ~ 25. 6.12 |
| 栢原語六 | 26. 6.13 ~ 29. 6.12 | 太田三郎 | 25. 6.13 ~ 28. 6.12 | 松浦薫 | 25. 6.13 ~ 28. 6.12 |
| 中島登喜治 | 29. 6.16 ~ 32. 6.15 | 太田三郎 | 28. 7.31 ~ 29.12.16 | 松浦薫 | 28. 7.31 ~ 31. 7.30 |
| 中島登喜治 | 32. 6.16 ~ 35. 6.15 | 三村令二郎 | 30. 6.13 ~ 31. 7.30 | 深水六郎 | 31. 8. 4 ~ 33. 3.31 |
| 谷村唯一郎 | 35. 8. 5 ~ 38. 8. 4 | 武田元 | 31. 8. 4 ~ 34. 8. 3 | 青柳一郎 | 33. 7. 9 ~ 34. 8. 3 |
| 谷村唯一郎 | 38. 8. 9 ~ 41. 8. 8 | 武田元 | 34. 8.11 ~ 37. 8.10 | 青柳一郎 | 34. 8.11 ~ 37. 8.10 |
| 木内曾益 | 41.10.21 ~ 44.10.20 | 長井實行 | 37. 9. 3 ~ 40. 9. 2 | 青柳一郎 | 37. 9. 3 ~ 40. 9. 2 |
| 木内曾益 | 44.11. 4 ~ 47.11. 3 | 長井實行 | 40. 9.14 ~ 43. 9.13 | 佐野廣 | 40. 9.14 ~ 43. 9.13 |
| 津田實 | 47.11. 4 ~ 50.11. 3 | 荒船清一 | 43.10.18 ~ 46.10.17 | 佐野廣 | 43.10. 1 ~ 44. 3.31 |
| 津田實 | 50.12.25 ~ 53.12.24 | 荒船清一 | 46.10.22 ~ 49.10.21 | 仲原善一 | 44. 5.10 ~ 46. 9.30 |
| 高橋正八 | 53.12.25 ~ 56.12.24 | 宮崎清文 | 49.11.20 ~ 52.11.19 | 仲原善一 | 46.10.12 ~ 49.10.11 |
| 高橋正八 | 56.12.25 ~ 59.12.24 | 宮崎清文 | 52.11.20 ~ 55.11.19 | 白井勇 | 49.10.25 ~ 52.10.24 |
| 安田道夫 | 59.12.25 ~ 62.12.24 | 國島文彦 | 55.11.20 ~ 58.11.19 | 岡本悟 | 52.10.28 ~ 55.10.27 |
| 安田道夫 | 62.12.25 ~ 2.12.24 | 國島文彦 | 58.11.20 ~ 61.11.19 | 岡本悟 | 55.10.29 ~ 58.10.28 |
| 石山陽 | 2.12.25 ~ 5.12.24 | 柳井乃武夫 | 61.11.20 ~ 1.11.19 | 降矢敬雄 | 58.10.29 ~ 61.10.28 |
| 石山陽 | 5.12.25 ~ 8.12.24 | 柳井乃武夫 | 1.11.20 ~ 4.11.19 | 降矢敬雄 | 61.10.29 ~ 1.10.28 |
| 村田恒 | 8.12.25 ~ 11.12.24 | 吉武秀夫 | 4.11.20 ~ 7.11.19 | 植木光教 | 1.11. 2 ~ 4.11. 1 |
| 村田恒 | 11.12.25 ~ 13. 9.30 | 大堀太千男 | 7.11.20 ~ 10.11.19 | 植木光教 | 4.11. 2 ~ 7.11. 1 |
| 田島優子 | 13.11. 1 ~ 14.12.24 | 大堀太千男 | 10.11.20 ~ 12. 7. 5 | 梶原清 | 7.11. 2 ~ 10.11. 1 |
| 田島優子 | 14.12.25 ~ 17.12.24 | 小野孝 | 12. 7. 6 ~ 13.11.19 | 佐々木建成 | 10.11. 2 ~ 13.11. 1 |
| 保田眞紀子 | 18. 2.14 ~ | 小野孝 | 13.11.20 ~ 16.11.19 | 佐々木建成 | 13.11. 2 ~ 16.11. 1 |
| | | 小野孝 | 16.11.20 ~ 18. 7. 5 | 長尾正和 | 16.11. 2 ~ 19.11. 1 |
| | | 大屋則之 | 18. 7. 6 ~ 19.11.19 | 島村勝巳 | 20. 2.13 ~ |
| | | 大屋則之 | 19.11.20 ~ | | |

(注)在任期間欄[左: 発令年月日~右: 任期満了日]

○運輸審議会首席審理官在任表

平成20年12月31日現在

| 氏名 | 在任期間 |
|-------|---------------------|
| 吉田孝雄 | 63. 6.10 ~ 1. 6. 9 |
| 伊東弘之 | 1. 6. 9 ~ 3. 7. 1 |
| 小西正弘 | 3. 7. 1 ~ 4. 6.23 |
| 石坂幸夫 | 4. 6.23 ~ 5. 7.11 |
| 鈴木光男 | 5. 7.11 ~ 7. 6.23 |
| 小島充嗣 | 7. 6.23 ~ 9. 7. 1 |
| 中西基員 | 9. 7. 1 ~ 11. 7.14 |
| 齊藤孝雄 | 11. 7.14 ~ 13. 7. 6 |
| 萩原博美 | 13. 7. 6 ~ 15. 7.18 |
| 長江孝美 | 15. 7.18 ~ 16. 6.30 |
| 惟村正弘 | 16. 7. 1 ~ 17. 8.12 |
| 有野一馬 | 17. 8.12 ~ 18. 7.11 |
| 伊藤松博 | 18. 7.11 ~ 20. 7. 4 |
| 最勝寺 潔 | 20. 7. 4 ~ 20. 9.30 |
| 小室充弘 | 20.10. 1 ~ |

(注)平成元年以降の「首席審理官」を掲載。また、平成20年10月1日からは「運輸審議会審理室長」を掲載。