

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（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、宇都宮交通圏及び富山交通圏）に係る審議（第2回）

1. 日 時

平成28年5月12日（木） 10時30分～11時50分

2. 場 所

国土交通省 2号館14階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

鷹箸有宇壽（会長）、原田尚志（会長代理）

松田英三、河野康子、根本敏則

<国土交通省>

自動車局：鶴田旅客課長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 鵜沢

4. 議事概要

- 自動車局から一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（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、宇都宮交通圏及び富山交通圏）に関し、事前の質問事項（①協議会における地域住民代表の参画状況、②協議会での採決における「棄権」や「会長一任」の取扱い、③「棄権」票を投じる自治体についての国の受け止め、④宇都宮交通圏において適正車両数の上限との乖離が大きくなっている背景、⑤富山交通圏において適正車両数の上限との乖離が大きくなっている背景、⑥公定幅運賃の設定方法の見直し方法等）について、

①国としては、利用者代表を含めた各構成員より広く意見を聴取するよう各地方運輸局を通じて協議会に周知してきたところ。なお、千葉交通圏の協議会を欠席している千葉県商工会議所においては、事前に特定地域指定に同意する旨の委任状を協議会事務局に提出している。

②「棄権」や「会長一任」とする理由などを踏まえ、その票の取扱いについては、協議会が自主的に判断していくものとする。

- ③自治体の判断として最終的に「棄権」票を投じることは致し方ないと考えるが、各自治体に対して協議会事務局と運輸支局から特定地域制度に関して理解頂くよう一層の説明に努めてまいる。
- ④宇都宮交通圏では多くの事業者が赤字経営であるが、「利用者の選択可能性が低い」、「歩合賃金制（人件費は変動費）」、「設備投資費用が低廉」といったタクシー事業の特性により事業の継続は可能であり、また、供給過剰に陥りやすい環境にあると考える。
- ⑤平成14年の規制緩和以降、事業者数及び車両数が増加傾向にあることに加え、タクシー需要の減少に歯止めがかからない状況の中、各社の経営判断により減車が進まなかったことが原因として考えられる。また、新幹線開業により空港利用者が新幹線利用にシフトしている傾向から、空港から市街地までのタクシー利用が減少したことにより、業界としては必ずしもタクシー需要が増加しているとは言えない状況にある。
- ⑥公定幅運賃の下限運賃については、下限割事業者の経営実態も考慮しつつ、引き下げを検討しているところであるが、具体的な下限運賃については、今後、下限割れ事業者も含めた形で原価計算を行い、決定していくことになる。

等の回答を得た。

○ 運輸審議会委員からは、

- ①特定地域では特定地域計画を作成しなくても新規参入と増車が禁止され、既得権が守られて自由競争による事業者の自助努力が進まなくなるという印象を消費者は持ってしまう。特定地域計画を早期に作成してもらうために期限を設ける考えはあるか。
  - ②公定幅運賃をどのように定めるのかは非常に重要な論点である。正当な営業努力によって下限割れ運賃を設定できるようになった事業者があれば、その事業者の運賃が幅内に収まるように公定幅を見直すべき。
- 等についての指摘・質問があった。

これに対し、自動車局からは、

- ①全国の主な都道府県の事業者団体の協会長からは、時間がない状況であることを個々の事業者が認識しないことには先に進まないという意見があった。各協会長に対しては、事業者計画の作成期限は特定地域計画の認可から半年以内、特定地域計画及び事業者計画の認可申請に係る標準処理期間はいずれも3ヶ月間であるから、特定地域計画作成

から事業者計画の認可まで最大で1年間を要する。この期間を考えると、3年間として指定期間は決して長いとは言えないと伝えたところ。

- ②特定地域及び準特定地域では個社が十分な安全とサービスを確保しているかだけでなく、地域内の他事業者に与える影響も考慮している。仮に十分な安全とサービスを確保しつつ低い運賃水準を設定している事業者があったとしても、体力の劣る他の事業者が追随することにより、地域全体の安全やサービスの質の担保に影響を与え、地域にとって適正とはいえない状態が生じると考えている。

等の回答を得た。

- (注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。