

参 考 資 料

【仙台市をタクシー緊急調整地域に指定したときの例】

- 「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」
(平成 20 年 1 月 8 日国運審第 21 号) . . . 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について」
(平成 20 年 8 月 28 日国運審第 20 号) . . . 6

【沖縄本島をタクシー緊急調整地域に指定したときの例】

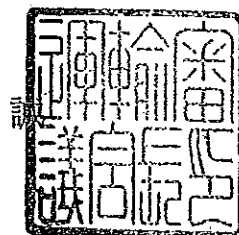
- 「一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定について」
(平成 14 年 8 月 22 日国運審第 6 号) . . . 10



国運審第21号
平成20年1月8日

国土交通大臣 冬柴 鐵三 殿

運輸審議会会長 榊



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19第5004号

平成19年12月6日付け国自旅第216号をもって諮問された上記の事案については、平成19年12月11日から12日の2日間現地の状況を調査するとともに平成19年12月18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。

運輸審議会

主 文

道路運送法第8条第1項の規定に基づき、仙台市を平成20年1月9日から平成20年8月31日までの間、一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整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、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。）における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、同営業区域を平成20年1月9日から平成20年8月31日までの間、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。）として指定することを予定している。
2. 国土交通大臣は、前年度において特別監視地域の指定を受けている地域のうち、次の各号のいずれの要件にも該当する地域について緊急調整地域として指定することとしている。
 - (1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入のいずれもが、前年度と比較して減少している場合。
 - (2) 1日1車当たりの実車キロ若しくは営業収入が、当該年度の前5年間の当該地域の平均値を15%以上下回っている場合、又は1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が、当該年度の前5年間の当該地域の平均値を10%以上下回っている場合であって、その率が、全国における当該年度の1日1車当たりの実車キロ若しくは営業収入の平均値が全国におけるそれらの前5年間の平均値を下回っている率を15%以上上回って減少している場合。

(3) 延べ実働車両数が、2年連続前年度と比較して増加している場合。

(4) 次に掲げる各指標が、傾向として全国平均を上回り、又は、増加する傾向にあるなど、当該地域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。

① 走行距離当たりの事故件数及び重大事故件数

② 一定の安全関係の法令違反の件数（特に改善基準告示違反に係るもの）

③ 利用者からの苦情の件数（特に接客態度不良以外のもの）

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) 仙台市は、すでに特別監視地域の指定を受けているところであるが、国土交通大臣が定めた各要件については、

① 平成18年度の1日1車当たりの実車キロは68.8キロ、営業収入は25,955円であり、いずれもが平成17年度と比較して減少している。

平成18年度の1日1車当たりの実車キロ、営業収入は、いずれも前5年間の当該地域の平均値を15%以上下回っている。

平成18年度の延べ実働車両数は891,265両であり、2年連続前年度と比較して増加している。

② 平成18年度における走行100万キロ当たりの事故件数は、7.622件、走行100万キロ当たりの重大事故件数は0.077件であり、いずれも2年連続して全国平均を上回っている。平成18年度における法令違反件数は82件、うち改善基準告示違反は16件、利用者からの苦情件数は30件、うち接客態度不良以外の苦情は8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のいずれも改善の傾向が見られないなど、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。

- (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、このような状況のなかで、地元自治体、警察等の関係機関から仙台市を緊急調整地域として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は、仙台市におけるタクシーの供給輸送力過剰の問題が顕在化し、放置できない状況にあるので、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。

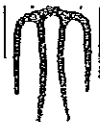
- (3) 以上の状況にかんがみると、仙台市は、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となっており、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる。このため、国土交通大臣が仙台市を緊急調整地域として指定することはやむを得ないものであると認める。

4. 当審議会は、今回の緊急調整地域の指定が輸送の安全及び旅客の利便の確保にとってより効果的な措置となることが重要であると考える。

このため、国土交通大臣に対し、次の事項について指導・監督を徹底するよう要望する。

- (1) タクシー業界及び事業者において、緊急調整地域の指定を行う法の趣旨が十分に認識されるとともに、安全・労働関係法令の遵守や輸送サービス向上のため、より実効性の高い措置について検討されること。
- (2) 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、

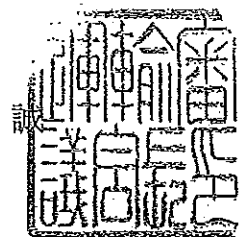
地元自治体等の関係機関の協力を得つつ、観光、高齢者福祉などのニーズにつながる有効な需要拡大措置の策定と実施にタクシー業界・事業者が一体となって努力すること。



国 運 審 第 2 0 号
平成 2 0 年 8 月 2 8 日

国土交通大臣 谷 垣 禎 一 殿

運輸審議会会長 榊



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 2 0 年 7 月 2 4 日 付 け 国 自 旅 第 1 6 9 号 を も っ て 諮 問 さ れ た 上 記
の 事 案 に つ い て は 、 平 成 2 0 年 7 月 2 8 日 か ら 2 9 日 の 2 日 間 現 地 の 状
況 を 調 査 す る と と も に 、 平 成 2 0 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。

国運審第6号
平成14年8月22日

国土交通大臣 林 寛子 殿

運輸審議会会長 前 田 喜代治

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14第5001号

平成14年7月23日付け国自旅第82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

道路運送法第8条第1項の規定に基づき、沖縄本島営業区域を平成14年9月1日から平成15年8月31日までの間、一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整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、沖縄本島営業区域（道路運送法施行規則第5条に基づき沖縄総合事務局長が定める営業区域の「沖縄本島」をいう。以下同じ。）における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、同営業区域を平成14年9月1日から平成15年8月31日までの間、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。）として指定することを予定している。
2. 緊急調整地域の指定については、対象となる営業区域の実車率及び1日1車当たり営業収入が前年度と比較して減少し、かつ、当該営業区域における前5年間平均値を15%以上下回り、又は平成9年度から平成12年度までの間の全国平均を20%以上下回っているとともに、安全関係法令違反件数及び苦情件数が前々年度と比較して2年連続して増加している場合に指定を行うこととする基準が定められている。
3. 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は、次のとおりである。
 - (1) 沖縄本島営業区域においては、平成13年度の実車率が31.5%、1日1車当たり営業収入が24,083円であり、前年度の実車率32.2%、1日1車当たり営業収入25,007円よりそれぞれ減少し、かつ、平成9年度から平成12年度までの全国平均の実車率43.9%、1日1車当たり営業収入33,159円と比較して、それぞれ28.2%、27.4%下回っている。
また、同営業区域においては、安全関係法令違反件数が平成11年度8件であるのに対して、平成12年度16件、平成13年度9件、利用者からの苦情

件数が平成11年度18件であるのに対して、平成12年度28件、平成13年度34件と、両指標とも2年連続して平成11年度と比較して増加している。これらは、2. で述べた緊急調整地域指定の要件に合致するものである。

(2) 以上の状況及びその他の実態に鑑みると、沖縄本島営業区域は、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、国土交通大臣が沖縄本島営業区域を緊急調整地域として指定することは止むを得ないものであると認める。

4. なお、国土交通大臣は沖縄本島地域における安全面、利用者利便に関する事業者への指導監督の強化、経営環境の改善に向けたインセンティブ措置を講じ、早期に状態が改善するよう最大限の努力を行うとともに、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。

また、緊急調整地域の指定の基準については、今後の指定の実施状況等を勘案しながら必要な見直しを行うとともに、この制度の趣旨に照らして真に止むを得ない場合に厳に限定して同地域の指定が行われるよう努められたい。