

運輸審議会半年報

平成27年7月~12月

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成27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27年7月～12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	5
III	答申書	
1	鉄・軌道	
	平27第3001号 北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の 上限設定認可申請について	6
2	自動車	
	平27第5009号 遠州鉄道株式会社から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	14
	平27第5010号 長崎自動車株式会社から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	16
	平27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 (新潟交通圏)について	18
	平27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 (京浜交通圏)について	23
	平27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 (長野交通圏)について	28
	平27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 (金沢交通圏)について	33
	平27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 (倉敷交通圏)について	38
	平27第5018号 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定 (北九州交通圏)について	43
	平27第5019号 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定 (長崎交通圏)について	48
	平27第5020号 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定 (宮崎交通圏)について	53
	平27第5021号 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定 (鹿児島市)について	58
	平27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 (神戸市域交通圏)について	63
	平27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 (札幌交通圏)について	68

平27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 (大阪市域交通圏)について……………	73
平27第5017号	一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定 (福岡交通圏)について……………	78
IV 公聴会		
1 鉄・軌道		
平27第3001号	北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の 上限設定認可申請事案……………	83
2 自動車		
平27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 (新潟交通圏)事案……………	84
平27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 (神戸市域交通圏)事案……………	85
平27第5017号	一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定 (福岡交通圏)事案……………	86
平27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 (大阪市域交通圏)事案……………	87
平27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 (札幌交通圏)事案……………	88
V	意見聴取……………	90
VI	説明聴取事案……………	90
VII	報告聴取等……………	91
VIII	委員の構成等……………	92

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が 18 件あり、答申を 16 件（鉄・軌道 1 件、自動車 15 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 2 件（鉄・軌道 2 件）行った。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

10 月 15 日に諮問された北海道旅客鉄道(株)からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案について、同月 29 日及び 11 月 12 日に審議の上、職権により 11 月 26 日に北海道函館市において運輸審議会主宰の公聴会を開催し、更に 12 月 1 日、3 日及び 8 日に審議の上、同月 10 日には申請者意見聴取を実施し、更に同月 15 日及び 17 日に審議の上、同月 22 日に申請どおり認可することを認める旨答申した。

富山市、富山地方鉄道(株)及び富山ライトレール(株)からの軌道運送高度化実施計画の変更認定申請事案について、10 月 27 日に説明を聴取し、11 月 24 日に説明聴取事案として認定した。

北大阪急行電鉄(株)からの南北線延伸線に係る軌道事業の特許申請事案について、11 月 10 日に説明を聴取し、12 月 1 日に説明聴取事案として認定した。

○ 自動車

6 月 4 日に諮問された遠州鉄道(株)及び長崎自動車(株)から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、同月 16 日及び 30 日に審議の上、7 月 9 日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

4 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（新潟交通圏）事案について、5 月 12 日、19 日及び 21 日に審議の上、公聴会開催申請を受けて 7 月 7 日に新潟県新潟市において運輸審議会主宰の公聴会を開催し、更に同月 9 日、14 日、16 日、21 日及び 23 日に審議の上、同月 28 日に指定することが適当である旨答申した。

7 月 2 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（京浜交通圏、長野交通圏、金沢交通圏、倉敷交通圏、北九州交通圏、長崎交通圏、宮崎交通圏及び鹿児島市）事案について、同月 9 日、14 日、16 日、21 日及び 23 日に審議の上、同月 28 日に指定することが適当である旨答申した。

6 月 2 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（神戸市域交通圏）事案について、同月 11 日、18 日及び 8 月 4 日に審議の上、公聴会開催申請を受けて 8 月 7 日に大阪府大阪市において運輸審議会主宰の公聴会を開催し、更に同月 25 日に審議の上、同月 27 日に指定することが適当である旨答申した。

7月2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（札幌交通圏、大阪市域交通圏及び福岡交通圏）事案について、7月9日、14日、16日、21日及び23日に審議の上、公聴会開催申請を受けて、それぞれ9月14日に北海道札幌市、11日に大阪府大阪市、10日に福岡県福岡市において運輸審議会主宰の公聴会を開催し、更に10月1日、8日及び13日に審議の上、同月20日に指定することが適当である旨答申した。



一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（神戸市域交通圏）事案に関する公聴会



一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（福岡交通圏）事案に関する公聴会

2 その他案件

○ 報告聴取等

6件の案件について報告の聴取等を行った。



北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案に関する公聴会



一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（大阪市域交通圏）事案に関する公聴会



一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（新潟交通圏）事案に関する公聴会



一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（札幌交通圏）事案に関する公聴会

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成27年7月1日から
平成27年12月31日まで)

1 事案処理状況

区 分	鉄・ 軌道	自 動 車	航 空	港 湾	運 輸 安 全	そ の 他	計
答 申 事 案 件 数	1	15	0	0	0	0	16
公 聴 会 開 催 事 案 件 数	1	5	0	0	0	0	6
意 見 聴 取 実 施 事 案 件 数	1	0	0	0	0	0	1
部 会 審 議 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
説 明 聴 取 事 案 件 数	2	0	0	0	0	0	2
事 後 通 知 事 案 件 数	1	1	0	0	0	0	2

2 その他の状況

区 分	鉄・ 軌道	自 動 車	航 空	港 湾	運 輸 安 全	そ の 他	計
報 告 聴 取 等 件 数	4	1	0	0	0	1	6
現 地 調 査 件 数	0	0	0	0	0	0	0

Ⅲ 答申書

1 鉄・軌道

○国土交通省告示第13号（平成28年1月6日）

国 運 審 第 9 0 号
平成27年12月22日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金
の上限設定認可申請について

平27第3001号

平成27年10月15日付け国鉄事第242号をもって諮問された上記の事案については、平成27年11月26日の北海道函館市における公聴会及び平成27年12月10日の北海道旅客鉄道株式会社の意見聴取を実施したほか、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、次のとおり答申する。

主 文

北海道旅客鉄道株式会社の申請に係る北海道新幹線の特別急行料金の設定については、次の表に掲げる額を上限として認可することを認める。

表

(単位：円)

駅 名	新 青 森	奥津軽いまべつ	木 古 内
奥津軽いまべつ	1, 9 9 0	—	—
木 古 内	3, 9 3 0	1, 9 9 0	—
新 函 館 北 斗	3, 9 3 0	3, 9 3 0	1, 9 9 0

理 由

- 1 申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成17年4月に着工され建設が進められてきた北海道新幹線の新青森駅～新函館北斗駅の区間について、平成28年3月26日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、当該区間に係る新幹線の特別急行料金の上限を設定しようとして、本申請を行ったものである。
- 2 当審議会は、本事案の審議に当たり、公聴会において申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取し、さらに申請者の意見を聴取するとともに、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い、慎重に審議を重ねた。その結果は次の通りである。
 - (1) 北海道新幹線に係る平年度である平成28年度から30年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（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、人件費・経費114億円、貸付料9億円、減価償却費33億円、諸税1億円、事業報酬3億円、合計160億円と推定され、これに対し今回の北海道新幹線の開業による他の交通機関からの転移等を考慮して推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、運賃収入39億円、料金収入69億円、運輸雑収入3億円、合計111億円と推定され、差引き48億円の不足を生ずるものと見込まれる。
 - (2) 今回の申請に係る特別急行料金の水準が他の新幹線の特別急行料金の水準に比して割高となっていることから、総括原価及び総収入の算定内容及びその前

提条件について慎重に審査を行った。特に、人件費及び経費の原単位の算出方法の妥当性、北海道新幹線の固有コスト及び貸付料の算出方法等について精査したところ、総括原価及び総収入の適正性に影響を及ぼすような事項は確認されなかった。

(3) 申請者の当該事業は、他の新幹線にはない北海道新幹線の固有コストがある等の理由によって、相当期間にわたり収支均衡が得られないと見込まれるものの、申請者は、経営努力により、鉄道事業を継続することができるとの固い意思を表明し、所管局もその目論見は妥当であると確信していることを確認した。

(4) 以上のように、総収入が適正な総括原価を超えるものではないので、当審議会としては、この申請は、鉄道事業法第16条第2項に掲げる基準に適合するものと認める。

(5) これらに対して、根本敏則委員は、次の反対意見を述べた。

今回の申請に係る特別急行料金の水準は、北海道新幹線の固有コストの存在により、他の新幹線の特別急行料金の水準に比して割高であり、収支率も69.7%と低くなっている。しかし、貨物共用走行に係る固有コスト6.6億円のうち、開業に伴い新たに必要となるコストについては、少なくともその一部は日本貨物鉄道株式会社から線路使用料として収受すべきと思われるにも関わらず、今回の北海道旅客鉄道株式会社からの申請では、日本貨物鉄道株式会社との線路使用料に係る協議が終了していないことから、北海道旅客鉄道株式会社が収受しない形で収支が計算されている。この様に、一部のコストの取扱いについて確定していない申請について認可の可否を判断することは難しいため、「認可することを認める」とする結論には反対する。(詳細別紙)

要 望 事 項

今回の申請案については、全11回にわたる審議において、各委員がそれぞれの知見に基づき真摯に議論を重ねた結果、認可することはやむを得ないとの結論に至ったものであることを踏まえ、以下の通り要望する。

1. 国土交通大臣は、寒冷地を高速で走行することや、青函共用走行区間における貨物列車との共用走行や保守間合いが通常より短いことなどの北海道新幹線の走行環境の特殊性を踏まえ、北海道旅客鉄道株式会社に対し、日常の安全・安定輸送の確保はもとより、事故等の緊急時の対応においても、旅客の安全を確保しつつ、安全・安定輸送を速やかに回復するための体制を整備するよう、必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。あわせて、北海道新幹線と共用走行することになる日本貨物鉄道株式会社に対しても、安全・安定輸送の確保に努めるよう、必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。
2. 国土交通大臣は、北海道新幹線の新青森駅～新函館北斗駅間の区間の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 各種割引や宿泊切符などの企画商品の設定や、新幹線と在来線との乗継時などに快適に利用できる駅施設等の整備をはじめとした、利用者がそれ相応の価値が感じられるような様々な取組を行い、利用者の利便性・快適性を一層向上させること。また、その実現のために、東日本旅客鉄道株式会社等の関係者と必要な連携を図ること。
 - (2) 地域と連携しながら、修学旅行、観光客の誘致や地域内の需要の掘り起こしなど様々な取組を行い、北海道新幹線の利用者を今後一層増やしていく努力を行うこと。
 - (3) 北海道新幹線の特急料金が他の新幹線と比べて高くなっていることについて、利用者の理解が得られるよう、引き続き様々な機会を捉えて説明すること。
3. 国土交通大臣は、申請者の当該事案は新幹線と貨物が共用走行するというこれまでにない取組であるため、北海道旅客鉄道株式会社と日本貨物鉄道株式会社との費用分担について、必要に応じ、関係機関に対し助言していただきたい。
4. 国土交通大臣は、必要に応じて、次の事項について、北海道旅客鉄道株式会社

に対する支援策を検討していただきたい。

(1) 青函共用走行区間における新幹線所定の速度での走行のできるだけ早期の実現

(2) 青函トンネルの躯体の維持に不可欠な排水に係る北海道旅客鉄道株式会社の費用負担

5. 国土交通大臣は、北海道旅客鉄道株式会社の安定的な経営が確保されるよう、今後の同社の経営状況、北海道新幹線の利用者の状況や安全対策の実施状況等について、事業報告や監査等により確認しつつ、同社に対し必要に応じて助言・指導を行っていただきたい。

反対理由1：収支計算書の費用が確定していないこと

北海道新幹線は固有コストの存在により、特別急行料金が他の整備新幹線より割高であり、収支率も69.7%と低く、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に支払う貸付料も年1億円（固定部分）と少額となっている。しかし、固有コストのうちの「貨物共用走行に係る固有コスト」6.6億円に関しては、少なくともその一部は日本貨物鉄道株式会社が負担してしかるべき費用と思われる。ところが、今回の北海道旅客鉄道株式会社からの申請では、日本貨物鉄道株式会社との同固有コストをめぐる協議が終了していないことから、北海道旅客鉄道株式会社が収受しない形で収支が計算されている。仮に、同固有コストを日本貨物鉄道株式会社が負担し、その全額を特別急行料金の引き下げに用いたとすれば10%程度安い上限料金を申請でき、同じく収支の改善に用いれば収支率を2%程度引き上げることができ、同じく貸付料に反映するとすれば年8億円程度に値上げすることができたはずである。この様に、同固有コストの取扱いが極めて重要であるにもかかわらず、負担方法が決まっていないため、とりあえず全額自己負担として申請がなされている。この点で、費用の取扱いが確定していない申請と見なさざるを得ず、同申請に対しては認可の可否を判断することは難しいため、「認可することを認める」とする結論には反対する。

ちなみに、貨物会社が旅客会社に支払う線路使用料に関しては、貨物会社の負担を少なくすべく政策的に定めた回避可能費用負担方式（線路使用料は貨物会社に使用させる場合に追加的に発生する経費相当額）の方針に基づき、旅客会社と貨物会社の協議により、毎年の線路使用料が決められている。ところが、北海道新幹線の場合、国が保有する青函トンネルにおいて、公共事業方式で建設された整備新幹線に関し、借り手である北海道旅客鉄道株式会社がさらに日本貨物鉄道株式会社に線路を使用させるという複雑な仕組の中で、共用走行に伴う費用の負担方法を定めることが求められている。回避可能費用負担方式をそのまま適用すれば、共用走行に伴う固有コストは日本貨物鉄道株式会社が負担すべきであろうが、他に例のない新しい仕組でもあり、負担方式に関しこれまでと異なる政策判断が必要かもしれない。いずれにしても、共用走行に伴う固有コストを含んだ新しいタイプの線路使用料は民間事業者同士の協議だけでは決まらないおそれがある。

翻って、国は旅客会社、貨物会社に安定的な鉄道経営を行わせるよう助言を行う鉄道事業行政を担っており、同時に妥当な貸付料を課すことに関し独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を監督する立場にあり、これらの点からも今回の費

用負担問題に関してもより主体的にかかわることが求められている。国は早急に基本的な方針を示し、関係者間の協議の促進を図るべきである。

なお、申請に対する賛否の判断とは直接関係しないが、北海道新幹線が青函トンネル内を本来の时速200km以上ではなく、时速140kmで走行しなければならないことによる時間損失、航空に対する競争力低下は、日本貨物鉄道株式会社との共用走行によって生じる機会費用である。同機会費用については貸付料算定において反映されているとの説明もあったが、第一義的には日本貨物鉄道株式会社が負担すべきではないか。今回の複雑な仕組により生じた様々な直接費用、さらに機会費用を、関係者がどう分担して北海道新幹線の経営を安定させるか、知恵が求められているのではないだろうか。

反対理由2：「特別急行料金」「貸付料」の不合理性

申請書には貸付料が費用として含まれている。すなわち、貸付料を前提に特別急行料金を決めたこととなっている。一方、貸付料は特別急行料金、それによる収支の見込み、さらに関連線区を含めた受益をもとに決めることとなっている。不都合なことに、特別急行料金と貸付料は片方の値が決まらなると、もう一方の値が決められない関係となっている。上位計画に従い下位計画を決めていく計画論をひとつの理念とすれば、おさまりの悪い政策決定過程といえる。この点は、北陸新幹線の特別急行料金の審議の際に気付いたものであり、当局の見解を確認したわけだが、当時の見解は「両者はバランスをとる必要があり、いわば同時決定されるべきもの」であった。

今回も同じ質問をした。ところが、当局の見解は「貸付料は特別急行料金、それによる収支の見込み、さらに関連線区を含めた受益をもとに決める」という一方向だけの論理に変わった。これにより、政策決定過程はよりわかりにくくなったと言ってよい。というのも、特別急行料金はその時点の需要の動向などによって決めるべきもので、数年単位で見直すことがあってもかまわない性質のものであろう。例えば、今回の北海道新幹線の場合でも、「当面の間、时速140kmしか出せない」という不利な条件がありつつも、「現段階で、函館空港にLCCが就航していない」という有利な条件の下で、航空と競争しながら需要を取り込める特別急行料金の提示に至っているはずである。一方、貸付料は大きな経済環境条件の変化がない限り30年間同じ額を課すという前提で制度が作られている。確かに、効率的な経営を促すためにも、貸付料を頻度高く見直すのは控えるべきであろう。とすれば、「たまたま、その時点の有利な（不利な）条件が多い中で算定された多めの（少なめの）受益で決められた高い（安い）貸付料が、30年間変わらない」ことを認めること

になる政策決定過程は不合理で、このような過程を経て決まった特別急行料金及び貸付料には反対する。

また、今回の「特別急行料金をもとに貸付料が決まる」という政策決定過程は副作用を生むこととなった。すなわち、上で述べた共用走行に伴う固有コストを、仮に日本貨物鉄道株式会社が負担することになった場合、この政策決定過程に従うなら、北海道旅客鉄道株式会社の受益がその分増えるので、全額貸付料の値上げに反映させなければいけないこととなる。言うまでもなく、この解は多くの関係者の望むところではない。貸付料を巡る政策決定過程の再構築が望まれる。

一方、貸付料は大きな経済環境条件の変化があれば変更することができることとなっている。しかるに、整備新幹線として開業している盛岡～八戸間の貸付料は、青森までの延伸、さらに今回の函館までの延伸という大きな経済環境条件の変化がありながら、一度も見直されていない。延伸がもたらす「根元効果」により、東日本旅客鉄道株式会社に数十億を超える受益が生じているのではないだろうか。貸付料の見直しが急務である。

2 自動車

○国土交通省告示第 868 号（平成 27 年 7 月 17 日）

国 運 審 第 3 3 号
平 成 2 7 年 7 月 9 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

遠州鉄道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 7 第 5 0 0 9 号

平成 27 年 6 月 4 日付け国自旅第 4 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

遠州鉄道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42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、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0.75倍、15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、
130円とする。

理 由

1. 申請者は、平成7年3月8日に運賃の変更を行った後、消費税率（地方消
費税率を含む。）の引き上げに伴い、税負担の転嫁を図るための運賃変更を
平成26年4月1日に行い、同日から現行運賃を実施しているものであるが、
近年、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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、本申請を行ったものである。
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
27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4,503百万円、適正な運
送原価は5,038百万円と推定され、差引き535百万円の損失を生ずる
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4,972百万円となり、差引き65百万円の損失を生ず
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 4 号
平成 2 7 年 7 月 9 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

長崎自動車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 7 第 5 0 1 0 号

平成 2 7 年 6 月 4 日付け国自旅第 4 4 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

長崎自動車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) 長崎市内中心部の特定路線

1区160円、以後1区増す毎に10円加算の特殊区間制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率27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0.7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、本申請を行ったものである。
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27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6,556百万円、適正な運送原価は7,858百万円と推定され、差引き1,303百万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7,589百万円となり、差引き270百万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。

○国土交通省告示第 912 号（平成 27 年 8 月 6 日）

国 運 審 第 4 0 号

平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 0 3 号

平成 2 7 年 4 月 2 8 日付け国自旅第 2 3 号をもって諮問された上記の事案について、平成 2 7 年 7 月 7 日に公聴会を開催したほか、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第三条第一項の規定に基づき、新潟交通圏（道路運送法施行規則第五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。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、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、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（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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、公聴会を開催し所管局の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、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が、その結果は、次のとおりである。

(1) 新潟交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が1,055両で適正車両数の上限である887両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は29.0%であり、平成13年度と比較して18.9%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが53.6%と1/2以上である。

③ 人口が約80万人の新潟市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが20,161,699キロであり、前年度と比較して2.1%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車実車キロが68.8キロであり、平成13年度と比較

して12.1%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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年4月2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。なお、同協議会における同意に瑕疵があるとは認められなかった。

- (2) 以上の状況に鑑みると、新潟交通圏については、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、国土交通大臣が新潟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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 1 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 2 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、京浜交通圏（道路運送法施行規則第五条の規定に基づき関東運輸局長が定める営業区域の「京浜交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、京浜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、京浜交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 京浜交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が6,901両で適正車両数の上限である6,379両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は33.8%であり、平成13年度と比較して17.5%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが55.9%と1/2以上となっている。

③ 人口が約370万人の横浜市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが176,946,412キロであり、前年度と比較して1.6%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ37,283円及び85.5キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ15.3%及び24.

9%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8.673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7.567件を上回っている。

- ⑥ 京浜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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年5月29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。

(2) 以上の状況に鑑みると、京浜交通圏については、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、国土交通大臣が京浜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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 2 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 3 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、長野交通圏（道路運送法施行規則第五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「長野交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、長野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、長野交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 長野交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が740両で適正車両数の上限である574両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は27.2%であり、平成13年度と比較して24.4%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが71.1%と1/2以上である。

③ 人口が約38万人の長野市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが9,197,519キロであり、前年度と比較して2.8%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ20,917円及び47.9キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ19.9%及び31.

9%減少している。

- ⑥ 長野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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6月16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。

(2) 以上の状況に鑑みると、長野交通圏については、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、国土交通大臣が長野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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 3 号

平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 4 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、金沢交通圏（道路運送法施行規則第五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「金沢交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、金沢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、金沢交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 金沢交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が1,324両で適正車両数の上限である1,207両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は27.9%であり、平成13年度と比較して18.8%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが57.7%と1/2以上である。

③ 人口が約46万人の金沢市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが18,662,875キロであり、前年度と比較して2.6%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ20,268円及び53.1キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ21.8%及び22.

7%減少している。

- ⑥ 金沢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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6月5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。

(2) 以上の状況に鑑みると、金沢交通圏については、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、国土交通大臣が金沢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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 4 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 6 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、倉敷交通圏（道路運送法施行規則第五条の規定に基づき中国運輸局長が定める営業区域の「倉敷交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、倉敷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、倉敷交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 倉敷交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が700両で適正車両数の上限である522両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は27.9%であり、平成13年度と比較して24.9%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが51.6%と1/2以上である。

③ 人口が約48万人の倉敷市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが9,615,587キロであり、前年度と比較して0.8%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ19,735円及び55.8キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ10.6%及び22.

1%減少している。

- ⑥ 倉敷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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6月3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。

(2) 以上の状況に鑑みると、倉敷交通圏については、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、国土交通大臣が倉敷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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 5 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 8 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、北九州交通圏（道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「北九州交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、北九州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、北九州交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 北九州交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が2,892両で適正車両数の上限である2,550両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は29.5%であり、平成13年度と比較して12.7%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが65.6%と1/2以上である。

③ 人口が約96万人の北九州市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが46,451,267キロであり、前年度と比較して2.4%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車実車キロが54.3キロであり、平成13年度と比較して17.4%減少している。

- ⑥ 北九州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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6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。
- (2) 以上の状況に鑑みると、北九州交通圏については、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、国土交通大臣が北九州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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 6 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 9 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、長崎交通圏（道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「長崎交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、長崎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、長崎交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 長崎交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が1,300両で適正車両数の上限である1,106両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は26.3%であり、平成13年度と比較して22.2%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが68.8%と1/2以上である。

③ 人口が約43万人の長崎市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが26,914,533キロであり、前年度と比較して0.7%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロが25,258円及び65.8キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ16.1%及び26.7%減

少している。

- ⑥ 長崎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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年5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。

(2) 以上の状況に鑑みると、長崎交通圏については、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、国土交通大臣が長崎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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 7 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 2 0 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、宮崎交通圏（道路運送法施行規則第五条の規定に基づき九州運輸局長が定める営業区域の「宮崎交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、宮崎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、宮崎交通圏を平成27年8月1日から平成30年7月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 宮崎交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が1,039両で適正車両数の上限である957両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は29.4%であり、平成13年度と比較して12.7%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが43.1%と1/3以上であり、前年度と比較して18.6ポイント増加している。

③ 人口が約40万人の宮崎市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが15,733,047キロであり、前年度と比較して0.5%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ15,468円及び50.8キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ17.3%及び13.

1%減少している。

- ⑥ 宮崎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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年5月26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。

(2) 以上の状況に鑑みると、宮崎交通圏については、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、国土交通大臣が宮崎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、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るとともに、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。

国 運 審 第 4 8 号
平成 2 7 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 2 1 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 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第三条第一項の規定に基づき、鹿児島市（道路運送法施行規則第五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。）を平成27年8月1日から平成30年7月31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、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、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（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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. 当審議会に所管局から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した結果は、次のとおりである。

(1) 鹿児島市は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が1,845両で適正車両数の上限である1,406両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は25.3%であり、平成13年度と比較して13.5%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが80.1%と1/2以上である。

③ 人口が約61万人の鹿児島市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが22,467,026キロであり、前年度と比較して4.6%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ17,554円及び46.7キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ10.6%及び21.

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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6月17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。

(2) 以上の状況に鑑みると、鹿児島市については、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、国土交通大臣が鹿児島市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、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るとともに、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。

○国土交通省告示第 991 号（平成 27 年 9 月 7 日）

国 運 審 第 6 1 号

平成 2 7 年 8 月 2 7 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 0 5 号

平成 2 7 年 6 月 2 日付け国自旅第 3 2 号をもって諮問された上記の事案について、平成 2 7 年 8 月 7 日に公聴会を開催したほか、同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第三条第一項の規定に基づき、神戸市域交通圏（道路運送法施行規則第五条の規定に基づき近畿運輸局長が定める営業区域の「神戸市域交通圏」をいう。以下同じ。）を平成27年9月1日から平成30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、神戸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、神戸市域交通圏を平成27年9月1日から平成30年8月31日までの間、特定地域（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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、公聴会を開催し所管局の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、同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が、その結果は、次のとおりである。

(1) 神戸市域交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が5,332両で適正車両数の上限である4,494両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は30.3%であり、平成13年度と比較して15.2%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが55.5%と1/2以上である。

③ 人口が約154万人の神戸市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが98,841,433キロであり、前年度と比較して3.1%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車実車キロが69.4キロであり、平成13年度と比較

して16.1%減少している。また、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0.1884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0.0509件を上回っている。さらに、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7.960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7.567件を上回っている。

- ⑥ 神戸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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年4月28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。

(2) 以上の状況に鑑みると、神戸市域交通圏については、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、国土交通大臣が神戸市域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、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るとともに、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。

○国土交通省告示第 1159 号（平成 28 年 10 月 25 日）

国 運 審 第 7 8 号

平成 2 7 年 1 0 月 2 0 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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 2 7 第 5 0 1 1 号

平成 2 7 年 7 月 2 日付け国自旅第 6 2 号をもって諮問された上記の事案について、平成 2 7 年 9 月 1 4 日に公聴会を開催したほか、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第三条第一項の規定に基づき、札幌交通圏（道路運送法施行規則第五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。）を平成27年11月1日から平成30年10月31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、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、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（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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、公聴会を開催し所管局の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、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が、その結果は、次のとおりである。

(1) 札幌交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が4,874両で適正車両数の上限である4,728両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は30.4%であり、平成13年度と比較して14.1%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが57.1%と1/2以上である。

③ 人口が約192万人の札幌市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが117,735,777キロであり、前年度と比較して1.2%の増加となっている。

⑤ 平成25年度の日車営収及び日車実車キロがそれぞれ28,800円及び

74.8キロであり、平成13年度と比較してそれぞれ23.9%及び30.2%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11.560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7.567件を上回っている。

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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年5月28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。

(2) 以上の状況に鑑みると、札幌交通圏については、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、国土交通大臣が札幌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、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るとともに、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。

国 運 審 第 7 9 号

平成27年10月20日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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27第5015号

平成27年7月2日付け国自旅第62号をもって諮問された上記の事案について、平成27年9月11日に公聴会を開催したほか、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第三条第一項の規定に基づき、大阪市域交通圏（道路運送法施行規則第五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。）を平成27年11月1日から平成30年10月31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、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、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（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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、公聴会を開催し所管局の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、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が、その結果は、次のとおりである。

(1) 大阪市域交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が13,565両で適正車両数の上限である11,887両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は31.3%であり、平成13年度と比較して10.5%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが56.7%と1/2以上である。

③ 人口が約268万人の大阪市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが290,530,711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25年度の日車営収が27,832円であり、平成13年度と比較し

て12.2%減少している。また、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0.1862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0.0509件を上回っている。さらに、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10.499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7.567件を上回っている。

- 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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6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。

(2) 以上の状況に鑑みると、大阪市域交通圏については、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、国土交通大臣が大阪市域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、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るとともに、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。

国 運 審 第 8 0 号

平成27年10月20日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

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27第5017号

平成27年7月2日付け国自旅第62号をもって諮問された上記の事案について、平成27年9月10日に公聴会を開催したほか、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第三条第一項の規定に基づき、福岡交通圏（道路運送法施行規則第五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。）を平成27年11月1日から平成30年10月31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、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、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（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第三条第一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（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第三条の二第一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。
 - （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（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第八条第一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、公聴会を開催し所管局の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、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が、その結果は、次のとおりである。

(1) 福岡交通圏は、所管局によると、平成25年度末のタクシー車両の台数の合計が4,633両で適正車両数の上限である4,056両を上回っている準特定地域であり、次のとおり上記2.の要件をみたしている。

① 平成25年度の実働実車率は31.1%であり、平成13年度と比較して17.8%減少している。

② 平成25年度の赤字事業者車両数シェアが50.6%と1/2以上である。

③ 人口が約151万人の福岡市を含む営業区域である。

④ 平成25年度の総実車キロが123,569,850キロであり、前年度と比較して0.2%の減少となっている。

⑤ 平成25年度の日車実車キロが88.5キロであり、平成13年度と比較

して17.0%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、利用者アンケートの結果等を活用し、地域・利用者の意向を踏まえた議論がなされ、本年6月18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。

(2) 以上の状況に鑑みると、福岡交通圏については、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、国土交通大臣が福岡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、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るとともに、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 公聴会

1 鉄・軌道

○北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案
(平27第3001号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
平成27年11月26日(木) 13時30分～15時40分	北海道函館市西桔梗町589番地の283 協同組合函館総合卸センター流通ホール小ホール	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
上野 文雄	会長
鷹箸 有宇壽	会長の職務を代理する常勤の委員
松田 英三	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)

申請者陳述人

氏名	年齢	職名
島田 修	57歳	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
西野 史尚	57歳	北海道旅客鉄道株式会社 取締役副社長・鉄道事業本部長
萩原 国彦	50歳	北海道旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部営業部長
三浦 雅行	57歳	北海道旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部営業部専任部長

一般公述人

【反対】

氏名	年齢	職業又は所属団体
武田 泉	53歳	大学教員

大塚 良治	41歳	大学教員
中尾 一樹	57歳	海峡同盟 代表

事案の説明者

氏 名	職 名
山下 雄史	国土交通省 鉄道局鉄道サービス政策室長

2 自動車

○一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（新潟交通圏）事案 （平27第5003号）

・概要

開 催 日 時	開 催 場 所	主 宰
平成27年7月7日（火） 12時00分～14時45分	新潟県新潟市中央区花園1丁目2番2号 コープシティ花園ガレソホール	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏 名	職 名
上野 文雄	会長
鷹箸 有宇壽	会長の職務を代理する常勤の委員
松田 英三	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）

一般公述人

【賛成】

氏 名	年齢	職 業 又 は 所 属 団 体
阿部 政信	61歳	新潟地域個人タクシー連合会 会長
五十嵐 真也	63歳	全国交通運輸労働組合総連合信越地方総支部ハイタク部会 部会長
三田 啓祐	61歳	さくら交通株式会社 代表取締役

高橋 良樹	75歳	都タクシー株式会社 代表取締役
海藤 正彦	68歳	全国自動車交通労働組合連合会新潟地方連合会 書記長

【反対】

氏 名	年齢	職 業 又 は 所 属 団 体
坂井 鶴美	52歳	日の出交通株式会社 代表取締役社長
伊藤 稔	67歳	株式会社三洋タクシー 代表取締役社長
齋藤 章	67歳	はとタクシー株式会社 代表取締役社長、有限会社コバト交通 代表取締役社長

事案の説明者

氏 名	職 名
寺田 吉道	国土交通省 自動車局旅客課長

○一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（神戸市域交通圏）事案
（平27第5005号）

・概要

開 催 日 時	開 催 場 所	主 宰
平成27年8月7日（金） 12時00分～14時45分	大阪府大阪市中央区大手前4丁目 1番76号 大阪合同庁舎第4号館第2共用会 議室	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏 名	職 名
上野 文雄	会長
鷹箸 有宇壽	会長の職務を代理する常勤の委員
松田 英三	委員（非常勤）
河野 康子	委員（非常勤）

一般公述人

【賛成】

氏 名	年齢	職 業 又 は 所 属 団 体
北坂 隆生	64歳	全国自動車交通労働組合連合会兵庫地方連合会 執行委員長

青田 嘉之	61歳	株式会社扇弘興産 代表取締役
鈴木 雅司	52歳	阪急タクシー株式会社 代表取締役
大久保 昌彦	67歳	キクヤ交通株式会社 代表取締役
吉川 紀興	71歳	西神交通株式会社 代表取締役
幡井 政子	93歳	兵庫県消費者団体連絡協議会 会長
前野 博司	66歳	神戸個人タクシー事業協同組合 理事長

【反対】

氏名	年齢	職業又は所属団体
濱 和哲	41歳	弁護士
福元 誠也	50歳	MKグループ労働組合連合会神戸MK労働組合 執行委員長
青木 義明	50歳	神戸エムケイ株式会社 代表取締役

事案の説明者

氏 名	職 名
鶴田 浩久	国土交通省 自動車局旅客課長

○一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（福岡交通圏）事案
（平27第5017号）

・概要

開 催 日 時	開 催 場 所	主 宰
平成27年9月10日（木） 13時00分～15時32分	福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目11番1号 福岡合同庁舎新館7階九州運輸局 海技試験場	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏 名	職 名
上野 文雄	会長
鷹箸 有宇壽	会長の職務を代理する常勤の委員
松田 英三	委員（非常勤）
山田 攝子	委員（非常勤）

一般公述人

【賛成】

氏名	年齢	職業又は所属団体
内田 大亮	46歳	全国自動車交通労働組合総連合福岡地方連合会 書記長
中野 隆士	69歳	全国交通運輸労働組合総連合福岡地方ハイタク労連 書記長
山下 奉昭	70歳	福岡個人タクシー協同組合 理事長
中井 眞紀	67歳	一般社団法人福岡市タクシー協会 会長
安川 哲史	59歳	安川タクシー株式会社 代表取締役
古野 隆司	63歳	協和タクシー株式会社 代表取締役
西岡 潤史	50歳	福岡商工会議所 商工振興本部長

【反対】

氏名	年齢	職業又は所属団体
濱 和哲	41歳	弁護士
占部 正喜	51歳	MKグループ労働組合連合会福岡分室 分室長
青木 義明	50歳	福岡エムケイ株式会社 代表取締役

事案の説明者

氏名	職名
鶴田 浩久	国土交通省 自動車局旅客課長

○一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（大阪市域交通圏）事案
（平27第5015号）

・概要

開催日時	開催場所	主宰
平成27年9月11日（金） 13時00分～15時57分	大阪府大阪市中央区大手前4丁目 1番76号 大阪合同庁舎第4号館近畿運輸局 海技試験室	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
上野 文雄	会長

鷹箸 有宇壽	会長の職務を代理する常勤の委員
松田 英三	委員（非常勤）
根本 敏則	委員（非常勤）
山田 攝子	委員（非常勤）

一般公述人

【賛成】

氏 名	年齢	職 業 又 は 所 属 団 体
普門 大輔	40歳	弁護士
岡本 雄司	63歳	一般社団法人全大阪個人タクシー協会 副会長
渡久地 歌子	71歳	関西生活者連合会 副会長
坂本 栄二	67歳	日本タクシー株式会社 代表取締役社長
坂本 篤紀	50歳	日本城タクシー株式会社 代表取締役社長
三野 文男	74歳	商都交通株式会社 代表取締役社長
小川 敬二	57歳	全国交通運輸労働組合総連合関西地方総支部ハイタク部会 部会長

【反対】

氏 名	年齢	職 業 又 は 所 属 団 体
阿部 泰隆	73歳	弁護士
青木 義明	50歳	大阪エムケイ株式会社 代表取締役
岡田 敏彦	56歳	MKグループ労働組合連合会大阪MK労働組合 執行委員長

事案の説明者

氏 名	職 名
鶴田 浩久	国土交通省 自動車局旅客課長

○一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定（札幌交通圏）事案
（平27第5011号）

・概要

開 催 日 時	開 催 場 所	主 宰
平成27年9月14日（月） 13時00分～15時17分	北海道札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎9階講堂	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
上野 文雄	会長
鷹箸 有宇壽	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）

一般公述人

【賛成】

氏名	年齢	職業又は所属団体
鈴木 久雄	62歳	全自交北海道地方連合会 書記長
山崎 敦	58歳	全国交通運輸労働組合総連合北海道地方総支部ハイタク部会 部会長
紫藤 正行	66歳	ダイコク交通株式会社 代表取締役社長
九石 博昭	67歳	事業協同組合札幌個人タクシー協会 代表理事
平島 誉久	35歳	明星自動車株式会社 代表取締役社長
片岡 直之	46歳	札幌商工会議所 産業部長
今井 一彦	62歳	東邦交通株式会社 代表取締役社長

【反対】

氏名	年齢	職業又は所属団体
平山 功	64歳	札幌エムケイ株式会社 代表取締役
浅野 康幸	43歳	MKグループ労働組合連合会札幌分会 分会長

事案の説明者

氏名	職名
鶴田 浩久	国土交通省 自動車局旅客課長

V 意見聴取

鉄・軌道

○北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
12月10日	運輸審議会 審議室	北海道旅客鉄道株式会社 西野 史尚 取締役副社長・鉄道事業本部長 三浦 雅行 鉄道事業本部営業部 専任部長 伊藤 毅 鉄道事業本部営業部 グループリーダー 今村 紳彌 鉄道事業本部企画室 専任部長 野村 幸博 総合企画本部経営企画部 主幹	申請者

VI 説明聴取事案

鉄・軌道

認定月日	申請者	事案の内容
11月24日	富山市 富山地方鉄道株式会社 富山ライトレール株式会社	富山県富山市明輪町73番1から富山県富山市永楽町字狭間田割2番33まで（1.19キロメートル）の軌道運送高度化実施計画の変更認定申請
12月1日	北大阪急行電鉄株式会社	大阪府箕面市船場東3丁目100-1から大阪府箕面市西宿1丁目2026まで（1.2キロメートル）の軌道事業の特許申請

Ⅶ 報告聴取等

年月日	事 案 名	説 明 部 局
9月17日	北海道新幹線の開業について	鉄 道 局
9月24日	新しいタクシーのあり方検討会について	自 動 車 局
9月29日	北海道新幹線の開業について	鉄 道 局
10月22日	都市鉄道における運賃システムの改善に関する研究(通算制の検討)について	一 般 財 団 法 人 運 輸 政 策 研 究 機 構 運 輸 政 策 研 究 所
11月17日	鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成26年度)について	鉄 道 局
11月19日	平成26年度首都圏白書について	都 市 局

VIII 委員の構成等

○委員

平成27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
会 長	上 野 文 雄
会長の職務を代理する常勤の委員	鷹 箸 有宇壽
委員（非常勤）	松 田 英 三
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

(備考)

委員の任命（再任） 松田 英三 委員（平成27年7月6日付け）

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成27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
部 会 長	鷹 箸 有宇壽
部会長の職務を代理する委員	松 田 英 三
委員	山 田 攝 子
専 門 委 員	岡 本 満喜子
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	村 山 義 夫

○事案処理職員

平成27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
大臣官房審議官（運輸審議会審理室長）	持 永 秀 毅
総合政策局運輸審議会審理室 調査官	川 崎 博
総合政策局運輸審議会審理室 課長補佐	木 村 久 美

運輸審議会半年報

平成27年7月～12月