

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定の
期限の延長について（北摂交通圏）（1回目）

1. 日 時

令和4年4月7日（木） 10：30～11：35

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、三浦大介

<国土交通省>

自動車局：大辻旅客課長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 北間、町田、本間、佐藤、澁澤

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の期限の延長（北摂交通圏）の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 実車率を向上させるための取組みとして、アプリの活用が考えられると思うが現状はどうなっているか。
 - ② 法令違反と事故率の実績が全国平均を上回ることの背景についてどう考えているか。
 - ③ 適正化（減車）の枠組みを設定する上で、法人タクシー・個人タクシーはどのように整理されているのか。
 - ④ タクシー業界として費用を削減するための取組みとしてどのようなことが行われているか。
 - ⑤ 特定地域の指定の要件について、タクシー特措法上の規定との関連はどのように理解すべきか。
 - ⑥ 新型コロナウイルスの影響についてはどうなっているか。
 - ⑦ 適正車両数の見直しについて、もっと大胆に実施することは考えられないのか。
 - ⑧ 特定地域への指定といった議論もさることながら、自動運転の進展といった点も踏まえ、業界全体として、今後の事業全体の在り方を議論する必要があるのでは

はないか。

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、自動車局からは、

- ① アプリの導入により利用者にとっての利便性が向上するという面はありつつも、迎車料金が発生することもあり、利用者は一定の者に限られる部分もある。
- ② 都市部やベッドタウンなどの人口の多い地域では増加する傾向にあると考えられる。
- ③ 特措法上の車両の削減目標は、法人タクシーの保有車両を基に算出されている。
- ④ タクシーの原価の6～7割は人件費であり、単純にコストカットができるわけではないが、一方で、アプリの活用によって営業所勤務の職員を削減するといった取組みや、共同での資材購入といったことは行われている。
- ⑤ 法の趣旨を踏まえるとともに、タクシー特措法改正時の附帯決議において、指定基準を厳格に運用するよう指摘されたことも踏まえ設定している。
- ⑥ 北摂交通圏が特定地域に指定されたのは令和元年であったが、その後の新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえて収益がさらに低下しているのが現状である。他地域でも同様に厳しい状況下に置かれていることから、今後、さらに指定地域が増えてくる可能性もある。
- ⑦ 事業者により、更なる減車が必要と考える者や、これ以上は難しいと考える者もあり、考え方は様々であるが、特定地域への指定は地域のコンセンサスに基づくものであり、近畿運輸局による取組状況のチェックも進めていきたい。
- ⑧ ご指摘の点は非常に重要な課題と認識している。

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。