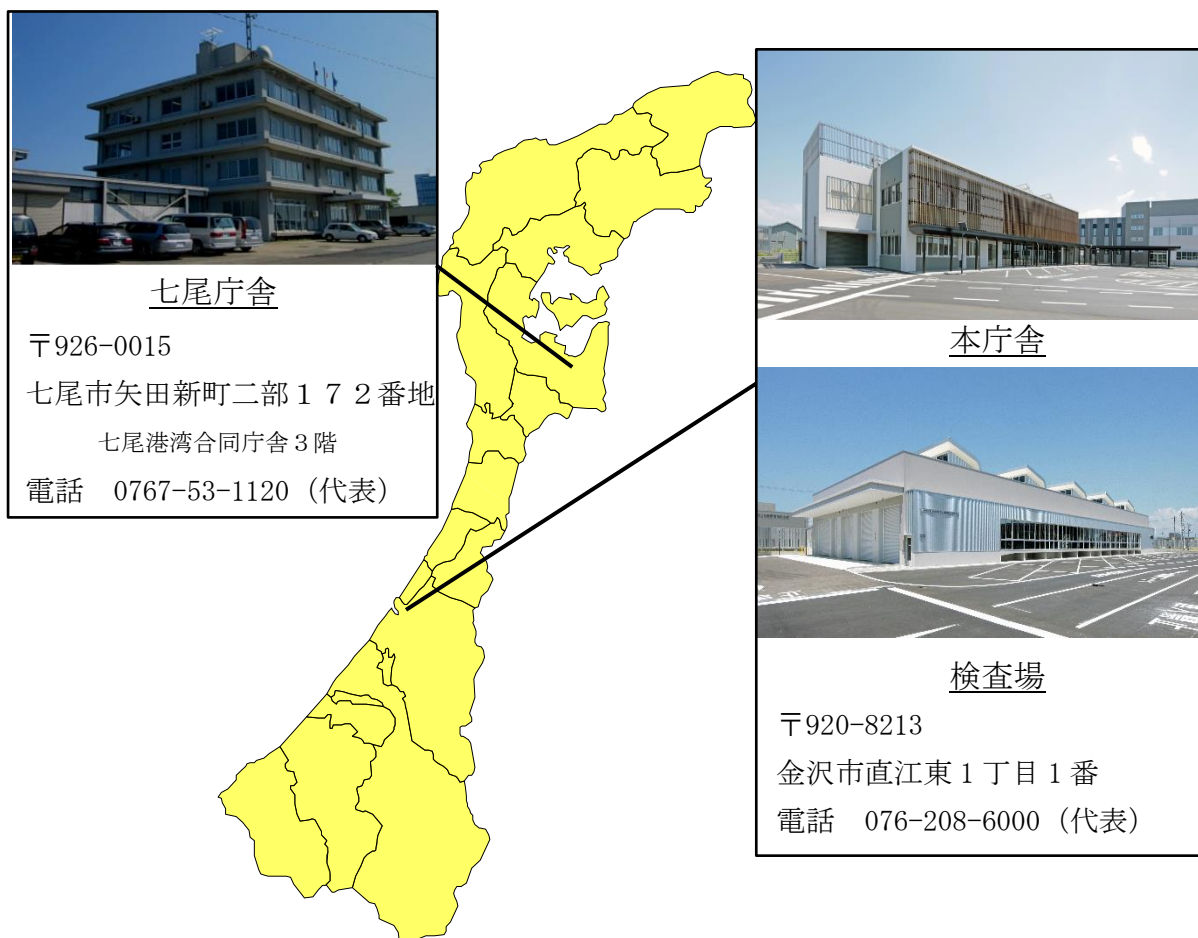


第1章 石川運輸支局の概況

1. 沿革

	本庁舎（旧石川陸運支局）	七尾庁舎（旧七尾海運支局）
昭和18年11月		新潟海運局七尾支局設置 （運輸逓信省）
昭和20年5月		運輸省所轄となる（官制改正）
昭和20年6月		新潟海運局伏木海運監理部七尾支部に改称
昭和20年11月		東海海運局七尾支局に改称 （官制改正）
昭和22年3月	金沢鉄道管理局金沢自動車事務所の設置	
昭和22年11月		飯田、輪島、宇出津、金石出張所の設置
昭和23年1月	石川道路運送監理事務所に改称 車両業務が加わる	
昭和24年6月	名古屋陸運局金沢分室に改称	宇出津出張所の廃止
昭和24年11月	石川県陸運事務所の設置 （名古屋陸運局金沢分室の廃止）	
昭和26年6月		金石出張所を金沢出張所と改称
昭和27年6月		輪島出張所の廃止
昭和33年1月		飯田出張所の廃止
昭和37年4月	庁舎を金沢市入江3丁目153番地に移転	
昭和40年4月		内浦出張所の設置
昭和45年4月		内浦・金沢出張所の廃止
昭和59年7月	中部運輸局の発足（東海海運局と名古屋陸運局の統合）	
		中部運輸局七尾海運支局に改称
昭和60年4月	中部運輸局石川陸運支局に改称	
平成13年1月	国土交通省の設置	
平成14年7月	中部運輸局から北陸信越運輸局に移管 石川運輸支局の設置。（陸運支局と海運支局の統合）	
	自動車検査独立行政法人北陸信越検査部石川事務所の設置	
平成28年4月	自動車検査独立行政法人北陸信越検査部石川事務所を独立行政法人自動車技術総合機構北陸信越検査部石川事務所と改称	
平成30年9月	庁舎（検査場含む）を現在地（金沢市直江東1丁目1番）に移転	

2. 庁舎及び施設の概要



七尾庁舎

〒926-0015

七尾市矢田新町二部172番地

七尾港湾合同庁舎3階

電話 0767-53-1120 (代表)

本庁舎

検査場

〒920-8213

金沢市直江東1丁目1番

電話 076-208-6000 (代表)

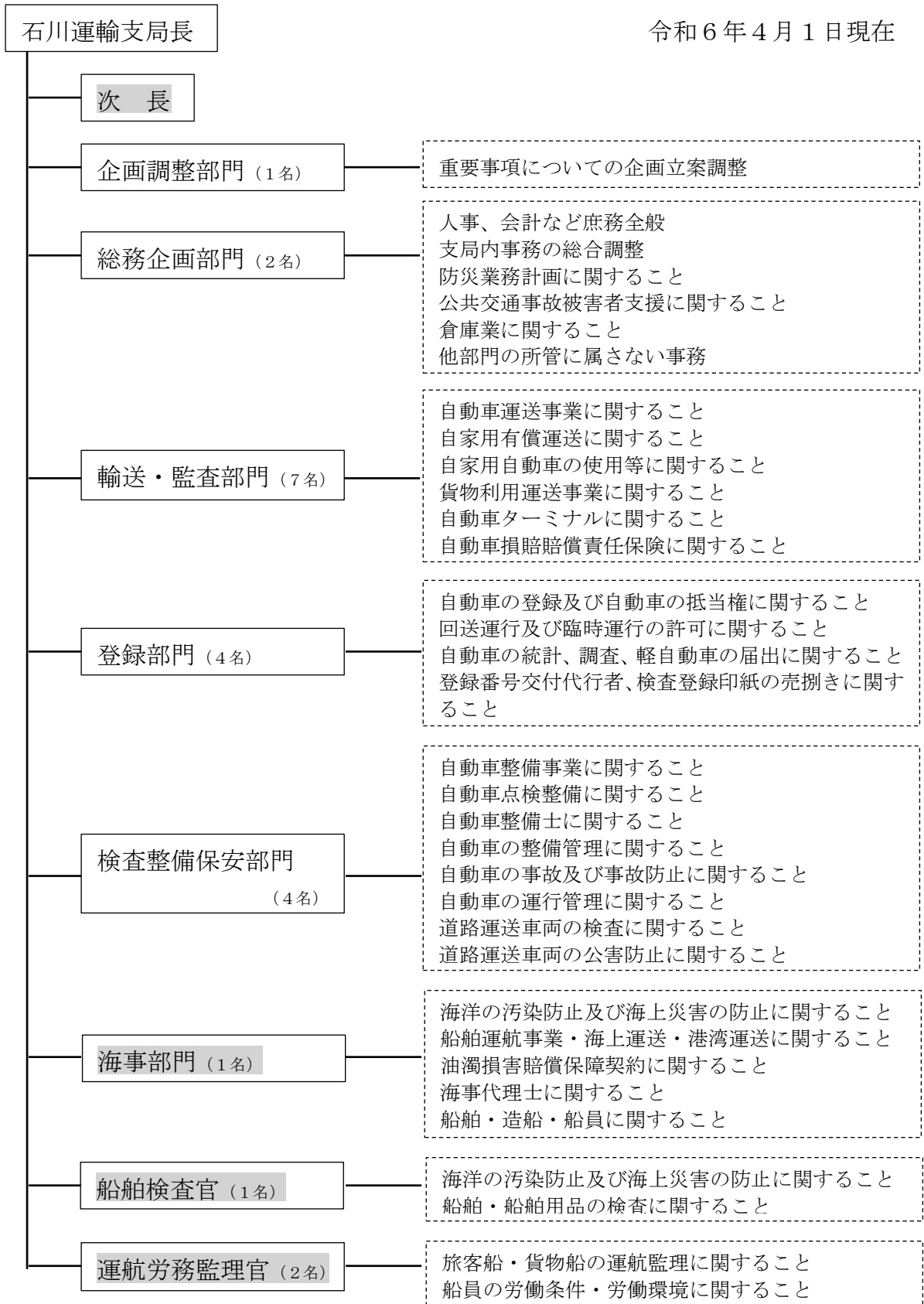
(本庁舎等の施設概要)

種別	面積	構造	備考
敷地	14,400 m ²	アスファルト舗装	
庁舎	延床面積 1,511 m ²	RC造 2階建	書庫・車庫を含む
検査場	延床面積 2,720 m ²	鉄骨造 1階建	四輪車検査コース (3コース) ※大型マルチテスター導入 ^(注) 二輪車検査コース (1コース) 諸元測定コース (1コース) 見学者コース設置

(注) 大型マルチテスターとは

バス・トラックなどの大型車をはじめ乗用車、4WD車など多種多様な車種に対して、検査を効率的かつ安全・確実に実施できる機能を搭載した検査機器

3. 組織図・主な業務



は七尾庁舎で執務 (計 24名)

【参考】独立行政法人自動車技術総合機構北陸信越検査部石川事務所 (8名)

第2章 業務概要

1. 総務・企画業務関係

(1) 地域公共交通のり・デザイン

人口減少や自家用車の普及等による輸送需要の減少、さらに近年の担い手不足の深刻化によって地域公共交通は厳しい状況に置かれており、特に地方部においては、これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難となっている。

各地域で深刻化しているこのような地域の移動手段の維持・確保に係る課題に対し、公共交通事業者、学校、病院、介護施設等の各主体が個別に対応することには限界があり、根本的な解決にもつながらないことから、地方公共団体を中心として、多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが必要となっている。

地方公共団体においては、交通事業者や地域住民、関係行政機関などの多様な人たち参加する協議会を設置し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす「地域公共交通計画」を作成している。この協議会に委員として参画し、計画が適切に作成・実施されるよう助言・支援をしている。



A I デマンド交通（のりーと津幡）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について、地域公共交通確保維持事業により支援している。

(2) 観光による地域振興の推進

人口が減り、少子高齢化が進む中、交流人口・関係人口の拡大は地域の活力の維持・発展に不可欠である。

観光を通じた国内外との交流人口の拡大は重要であり、観光は成長戦略の柱、地域活性化の切り札となっている。

世界的にも関心の高まっている「持続可能な観光」においては、地球環境に配慮した旅行を推進していくことに加え、地域において、自然、文化の保全と観光とが両立し、観光地・観光産業が付加価値を上げ収益力を高め、観光振興が地域経済への裨益と地域住民の誇りや愛着の醸成を通じて地域社会に好循環を生む仕組みにより、地域と観光旅行者の双方が観光のメリットを実感できる観光地を持続可能な形で実現していくことが、重要となっている。

管内には、伝統文化・自然や食などの魅力的かつ上質な観光資源が豊富にあることから、これらの観光資源を磨き上げ、観光地域づくり法人（DMO）と連携して地域の特色を活かした魅力ある観光地域づくりを推進している。

(3)バリアフリーの推進

障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にし、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現していくことが求められている。

地域における高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的に移動等円滑化が図られていることが重要である。

バリアフリー法では、市町村が「移動等円滑化促進方針」「基本構想」を作成するよう努めるものとされており、作成に向けた働きかけを行っている。

共生社会を実現するためには、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー」を推進することが重要であり、広報啓発に取り組んでいる。

(4)環境保全の取組み

2050年カーボンニュートラルの実現が宣言され、2030年度の新たな温室効果ガス削減目標として46%削減（2013年度比）を目指すこととされている。

日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.4%を占めており、エコ通勤やエコドライブ10の推進など交通環境意識啓発の取組みを推進している。

(5)運輸安全・防災

①運輸安全について

運輸事業においては、輸送の安全の確保が最大の使命であり、何よりも優先されるべきものである。

自然災害・事故・事件等発生時における乗客等の安全確保のための通報・連絡指示体制の整備を運送事業者へ周知している。

人流・物流など利用が集中する年末年始の期間（12月10日～1月10日）においては、輸送の安全等に対する意識の高揚を図るため、運送事業者への安全総点検を実施している。

②防災について

災害発生時における交通施設等の被害状況、公共交通機関の運行（航）状況等を迅速に把握することで、必要な応急対策を講じるとともに、地方公共団体等に対して情報の提供や人員・支援物資輸送等の支援ニーズの把握を行い、円滑な復旧・復興に結び付けていくこととしている。

(6)公共交通事故被害者等支援

国土交通省では、平成24年4月に「公共交通事故被害者支援室」を設置し、公共交通における事故が発生した場合の被害者等への情報提供等のための窓口

機能及び被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能を担っており、当支局でも現地相談窓口として支援体制を敷いている。

また、平時より関係機関等との緊密なネットワーク構築や被害者支援に係る研修への参加など、充実した支援体制の構築を図っている。

(7)能登復興のための取組み

令和6年能登半島地震及び昨年9月の豪雨災害からの復興への取組みとして、地域交通については、能登地域における「交通空白」解消など、震災前からの課題に対応した持続可能な地域交通へ再構築を図る取組みを推進している。

観光再生については、施設の復旧・事業継続等の措置に加え、観光施設・宿泊施設等が一体となった観光地の復旧・復興計画等の策定・地域の魅力向上のための取組みを支援している。

2. 輸送・監査業務関係

(1) 旅客輸送

① 乗合バス事業の概況

令和5年度の輸送人員は約2,766万人で、営業収入は約79億円だった(輸送人員:対前年度比100%、営業収入:対前年度比119%)。輸送人員は、昭和43年度に9,821万人でピークを迎え、その後減少傾向となっていたものの、平成25年8月の高速ツアーバスから新高速乗合バスへの移行などを受け、ややもち返した。令和5年度は前年度と比較すると回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症流行以前の数値には回復しておらず、乗合バス事業者は路線再編成等を通じて経営の合理化・効率化に努めている。

また、近年は運転手の人手不足が深刻化し、喫緊の課題となっている。

なお、管内各市町においては、地方公共団体・交通事業者及び地域住民等により構成される地域公共交通会議が設置・開催され、地域の公共交通の維持・活性化を目的とした、コミュニティバス(自家用有償旅客運送含む)・デマンドタクシー等を運行するなど地域の交通利便向上を図っている。

・都市部におけるバスの活性化

金沢市では、新金沢市総合交通計画(平成13年~22年)、新金沢交通戦略(平成19年~27年度)、第2次金沢交通戦略(平成28年~34年度)及び第3次金沢交通戦略(令和5年度~令和9年度)の策定、条例等の制定など、過度にマイカーに依存した社会からの脱却を目指し、歩行者と公共交通を優先するまちづくりに取り組んでいる。

金沢市以外でも、各地でノンステップバスの導入、コミュニティバスの導入等地域に密着したバス交通の活性化方策の検討・取り組みがなされている。

・地方バス路線への支援

地方バス路線は、地域住民にとって、日常生活における移動手段として、重要な役割を果たしているが、人口の減少や少子高齢化等による利用者の減少により、その確保維持は厳しい状況となっている。

国では、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実状に最適な交通手段の確保・維持・改善を支援すること等を目的とした「地域公共交通確保維持改善事業費補助制度」を設けており、このうち「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」については、令和4年度は4者8系統を対象とし、合計7,716千円の補助金が交付されている。

② 貸切バス事業の概況

県内の令和5年度末における貸切バス事業者は44社であり、車両数は465両とな

っている。輸送人員は約230万人で、コロナ禍前の令和元年度と比べて約24%、営業収入は約16%減少しているが、年々回復している。

平成28年1月、長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を踏まえ設置された「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」により再発防止策が検討され、同様の悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもと、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」が取りまとめられた。これを受け、許可更新制の導入や運行管理者の必要人数引き上げなどをはじめとした、安全に関する様々な対策が導入されている。

平成31年3月には、旅行業者、旅行業者代理業者及び旅行サービス手配業者との運送の引受けに際して発生する手数料等について、過大な手数料等を取引した場合、本来収受すべき運賃・料金が実質的に収受できず、安全を確保するための経費を阻害することとなる恐れがあることから、道路運送法上の取扱いを明確化した。

運賃・料金については、平成24年度に貸切バス関係者で構成される「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」が設置され、合理的で実効性のある運賃・料金制度の構築に向け検討が進められ、平成26年3月にとりまとめが行われた。これを受け、平成26年4月から安全コストを踏まえた適正な原価水準の計算に基づく「時間・キロ併用制運賃方式」を基本とする運賃・料金制度が導入されている。令和5年度には、運転者不足の解消や高騰する燃料費への対応、安全への投資等を着実に実施するため、貸切バス事業者の経営基盤改善を目的とし、より柔軟な運賃を設定できるよう上限額が廃止となった。さらに、車両のコストに見合った運賃設定が出来るよう「小型車の定義の見直し」及び「コミューター区分の新設」が行われた。

③タクシー事業の概況

・タクシー事業の傾向

県内のタクシー事業者は、法人（県外に主たる事務所を有する事業者を含む。）66社、個人188者で車両数は1,813両となっている。このうち、約77%の1,399両を金沢交通圏の事業者が占めている。

輸送人員、運送収入については、平成27年3月に北陸新幹線金沢～長野間が延伸開業したことにより上昇するも、翌年以降は減少に転じた。令和4年度においては、前年度に引き続き新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、令和元年度の約7割ほどまでに減少したが、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の位置付けが5類感染症になったこと、及び6月に運賃改定が実施されたことにより、輸送人員、運送収入は回復傾向にあり、運送収入についてはコロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復した。

輸送サービスの面では、先進的な配車システムの導入等により利用者ニーズへ

の対応や業務の効率化に努めている。また、障害者や高齢者の需要に応えるためユニバーサルデザインタクシーや子育て支援タクシーの導入にも努めている。

- ・タクシー特措法について

「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」（以下、「タクシー特措法」という。）が平成21年10月施行され、同法に基づき、金沢交通圏と南加賀交通圏が特定地域に指定された。

その後平成26年1月に「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」に改正施行され、同法に基づき金沢交通圏と南加賀交通圏が準特定地域に指定され、平成26年2月、両交通圏合同での協議会を開催した。この協議により、規制緩和以降続いていた、新規参入事業者の下減割れ運賃との過当競争は全ての事業者が公定幅運賃内に収まり解消したところである。

平成27年8月1日に金沢交通圏が特定地域に指定された。平成29年3月28日に第2回金沢交通圏特定地域協議会において、金沢交通圏特定地域計画案の了承となり、その後申請を受けて平成29年6月22日に特定地域計画が認可となった。計画の主な内容としては供給輸送力の削減として車両数の55両削減や、活性化措置としてタクシー車内での忘れ物の問い合わせ先の一本化等が実施されることになった。

その後、特定地域の指定基準に該当しない状況となったため、平成31年4月1日をもって準特定地域に移行された。

また、南加賀交通圏については、基準に該当しない状況となったため、令和6年10月1日をもって準特定地域の指定は解除された。

(2)貨物輸送

①トラック事業の概況

令和5年度末現在、県内に主たる事務所を置くトラック事業者数は750者であり、県内の営業車両数は14,082両である。このほか、貨物軽自動車運送事業者は1,705者（2,887両）となっており、事業規模別では、小規模事業者が県内のトラック事業者の多くを占めている。

トラック事業者は、物流の2024年問題に加え、軽油価格の上昇、NO_x対策・CO₂排出量削減等地球環境問題への対応など社会的コスト負担が増大しているため、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会等を通し、課題解決に取り組んでいる。

②トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

従前の石川県トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を引き継ぎ、運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するため、平成27年8

月7日、石川労働局及び石川県トラック協会と連携し、トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会を設置した。

石川県地方協議会の主な取り組み

平成27年度　トラック輸送における長時間労働の実態調査

平成28～29年度

パイロット事業の実施による荷主側の手待ち時間の改善

平成30年度　荷主事業者及びトラック運送事業者を対象とした取引環境改善に関するアンケート実態調査

平成31年度～令和2年度

荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けた説明会の開催

令和3年度～5年度

トラック運転者の労働時間短縮に向けた説明会の開催、荷主団体に対する標準的な運賃及び異常気象時の対応についての要請行動、テレビCMの放送による取引環境及び労働条件の改善を目的とした荷主企業に対する周知、標準的な運賃等にかかる説明会の実施

(3) レンタカー

① レンタカー事業の概況

県内の令和5年度末におけるレンタカー事業者は301者であり、車両数（軽自動車、軽二輪車を除く）は7,780両となっている。

レンタカー事業については、国民の余暇志向の高まりや自動車の保有・利用形態の多様化が進む中で、順調に市場規模を拡大してきた。今後、北陸新幹線延伸やインバウンド施策等による観光需要の増加が予想されることから、レンタカーへの需要は引き続き拡大が続いていくものと考えられる。

(4) 輸送の安全

① 運輸安全マネジメント

平成17年当時、バス車両の転覆事故、トラック車両の踏切での衝突事故等ヒューマンエラーが原因と見られるトラブルが全国的に多発したことから、「ヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の提言を受け、安全管理体制の構築、全社内の安全意識の浸透、安全最優先の風土の定着を図ることを目的に、かつその安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント制度」が平成18年10月から導入された。

平成21年10月には、「事業用自動車総合安全プラン2009」を踏まえ、安全マネジメントの評価対象の拡大など、実施要領が改正された。

また、平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、平成25年10月より全ての貸切バス事業者及び高速乗合バス事業者（貸切バス事業者への管理の委託許可を受けている事業者に限る。）に対して、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出が義務付けられた。

更に、近年は自然災害が頻発化・激甚化・広域化する中、輸送の安全を確保するため、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う運輸事業者の災害対応力の向上が急務となっている。平成29年7月には「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」の改訂に際し、対応すべき課題として自然災害が明記された。また、運輸防災マネジメントの取組により、運輸事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）を促進させるため、令和2年7月に「運輸防災マネジメント指針」が策定され、それに伴い、令和3年3月に実施要領の新たな改正が行われた。その後、令和4年4月に発生した「知床遊覧船沈没事故」を受けて令和5年3月にも実施要領の改正が行われた。

②輸送の安全確保

平成元年の貨物自動車運送事業法制定、平成14年の道路運送法改正、平成15年の貨物自動車運送事業法の改正により、旅客・貨物自動車運送事業とも参入規制の緩和、運賃及び料金規制の見直し等が順次行われ、弾力的な事業経営が可能になった。

一方で、自動車運送事業の基本となる輸送の安全確保については、規制を強化することとし、飲酒運転等の悪質違反に係る指導監督義務違反や過労運転、過積載運行等の輸送の安全を阻害する行為に係る行政処分の基準強化を行うとともに、監査体制の充実・強化を図っている。

平成21年10月には、「事業用自動車総合安全プラン2009」を踏まえた、監査方針の改正及び処分基準の強化等が図られた。さらに、平成22年4月には、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付け等の改正が行われ、平成23年5月から実施された。その後、軽井沢スキーバス事故等の発生、自動車の先進安全技術の急速な発展など、当該プランの見直し時から大きな状況の変化があり、軽井沢スキーバス事故等を受けた安全対策や、各業態（バス、トラック、タクシー）における目標設定を行うこと等を盛り込んだ「事業用自動車総合安全プラン2020」が6月30日に新たに策定され、令和3年3月に終了したが、「令和2年度までに年間死者数235人以下」の目標の達成はならなかった。

令和3年4月より新たに、「①飲酒運転・健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策、②新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策、③重傷者数に対する削減目標とともに、各業態（バス、トラック、タクシー）毎に

一層の事故削減を図るため、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定」といった三つのポイントを踏まえた「事業用自動車総合安全プラン2025」が策定された。また、令和3年6月には、事業用自動車の健康起因事故の増加に対して、運送事業者の健康起因事故の行政処分の強化が行われた。

また、令和2年12月の関越自動車道における大規模な車両滞留は記憶に新しいところであるが、国土交通省では、①車両対策（冬用タイヤの装着やチェーンの携行・装着の徹底）、②運送事業者対策（輸送の安全を確保するために必要な措置の実施、運輸局による指導・監査）、③荷主対策（荷主への周知体制の確立）を3つの柱とする大雪時の立ち往生防止対策を実施している。これに伴い、令和3年3月より、立ち往生の原因となったトラック事業者に対して調査を行い、悪質な事例だと判明した場合は監査を実施し、監査の結果によっては行政処分を行う措置を行っている。

更に、令和4年10月に静岡県で発生した貸切バスの横転事故を踏まえて、貸切バスの安全性向上に向けた新たな対策の検討がなされ旅客自動車運送事業運輸規則の改正（①輸送の安全に係る書面及び記録の保存期間の顕延長等②録音及び録画による点呼記録の保存義務③アルコール検知器使用時の写真撮影の義務付け④デジタル式運行記録計の使用の義務付け⑤安全取組の公表内容の拡充）が行われた。

③運行管理者・整備管理者・貨物軽自動車安全管理者制度

輸送の安全確保を図るためには、運行管理体制の確立とその適正な運営が必要不可欠である。このため、自動車運送事業においては、営業所における車両数に応じて運行管理者及び整備管理者を選任することとされており、貨物軽自動車運送事業者においては、貨物軽自動車安全管理者を選任することとされている。運行管理者、整備管理者及び貨物軽自動車安全管理者については、それぞれ研修の受講が義務付けられている。

また、旅客自動車運送事業者については、平成25年4月に策定された「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、平成26年4月より、事業用自動車の運行中は、電話等を用いて乗務員に対し、必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならないこととし、さらに、平成27年5月からは、事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は、乗合バス・貸切バスの運転業務に従事せずに、トラブルが発生した場合速やかに運行の中止等の判断・指示等を行える体制を整備しなければならないこととした。

選任しなければならない運行管理者数については、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス転落事故をうけて、平成29年12月に旅客自動車運送事業運輸規則が改正・施行され、一般貸切旅客自動車運送事業においては、営業所ごとの運行管理者の選任数を最低2名以上とし、保有する事業用車両が40台を超える場合は、車両数を20で除した数+1名以上の運行管理者を選任しなければならないことと

した。

さらに、平成29年3月の法令改正により、一般貸切旅客自動車運送事業において選任される運行管理者について、運行管理者資格者証の返納命令処分を受けた場合の欠格期間を5年間とした。

貨物軽自動車運送事業者についても、重大事故が増加していることを踏まえ、令和7年4月から貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講及び事故報告の義務付け等の安全対策が強化される。

整備管理者制度については、本来であれば使用者が自動車の点検・整備並びに車庫の管理等を行うべきところ、使用する自動車の台数が多い場合や、車両管理について専門的知識を必要とすると認められる自動車を省令で定める台数以上保有する場合などに、使用者に代わって自動車の整備管理を行い自動車の安全確保等を図ることを目的としている。

整備管理者についても、軽井沢スキーバス転落事故をうけ平成28年12月に整備管理者に関する法令が改正され、乗車定員11人以上の自動車の整備管理者が解任命令を受けた場合の欠格期間が5年間に厳罰化された。

また、令和2年度の大雪により、関越道や北陸道において多くの大型車両が路上に滞留する事案が発生したことを踏まえ、令和3年1月に「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」及び「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」が改正され、整備管理者は、雪道を走行する自動車のタイヤについて、溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度よりもすり減っていないことを確認しなければならないこととなった。さらに運行管理者は、雪道を走行する自動車について、点呼の際に同事項が実施されていることを確認することとした。

また、依然として多発している大型車の車輪脱落事故を受け、令和5年10月に「整備管理者制度の運用について」が改正され、整備管理者の解任命令に大型車の車輪脱落事故の発生についてと、整備管理者の業務及び役割にタイヤ脱着時の作業管理表等が追加された。

3. 自動車の登録業務関係

(1)電子情報処理システムによる自動車の登録

増え続ける自動車保有車両に対応するため、昭和45年3月自動車登録業務に電子情報処理システムを導入した。

本システムは、オンライン・リアルタイム方式により自動車の登録・検査記録を一元的に管理しているもので、申請者の利便の向上及び効率的な業務処理を図るため、これまでに7回(最終:令和5年1月)のシステム更改を行っている。

さらに、新車新規登録の登録手続きが電子情報媒体を利用することにより、一括で行えるワンストップサービス(OSS:One Stop Service)の運用が平成17年12月26日から東京都・神奈川県・愛知県・大阪府の4都府県で開始され、運用地域や対象手続きは順次拡大されていて、当県においては、令和元年10月15日に運用を開始している。

また、ワンストップサービス(OSS)をさらに推進するため、令和5年1月4日より自動車検査証を電子化し、必要最小限の記載事項を除き自動車検査証の情報は、自動車検査証に付属するICタグに記録している。

(2)図柄入ナンバープレートの交付

平成29年4月から登録車及び軽自動車では、国内初の図柄入りナンバープレート「ラグビーワールドカップ特別仕様ナンバー」の交付を期間限定で開始し、続いて平成29年10月から「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレート」を期間限定で交付した。

また、平成30年10月からは「地方版図柄入りナンバープレート」を交付している。

令和4年4月18日より、全国47都道府県の県花が描かれ、「日本を元気に」というメッセージが込められている新たな全国版図柄入りナンバープレートの交付を開始している。

さらに、令和4年10月24日より、大阪・関西万博の開催機運の醸成を図ることを目的に約3年間の期間限定で、大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートを全国で交付している。

4. 自動車の整備・検査業務関係

(1)自動車整備事業

令和6年3月末における認証工場数（指定整備工場を含む。）は1,132工場
で、前年度末に比較して8工場増加（0.7%増）した。専業事業者の認証取得
が増加している一方で、自己都合、工員不足、後継者難などでの事業廃止も見受
けられる。

令和6年3月末における指定整備工場数は407工場で、変化はない。

認定工場（優良自動車整備事業者）は、49工場である。内訳は、特殊整備工
場が49工場（車体整備42工場、電気装置整備6工場、タイヤ整備1工場
となり、昨年度から変化はない。

(2)検査台数

令和5年度の新規検査台数は39,681台（前年度比102.4%）、継続検
査台数は244,035台（前年度比96.4%）となっている。

なお、国に直接持ち込まれた自動車を検査する「一般検査」は、新規検査が5,
540台で1日平均約22台、継続検査が51,048台で1日平均約208台
である。継続検査の指定整備率は約79.0%で、前年度より0.1ポイント下
回っている。

ユーザー車検の令和5年度の検査台数は約9,742台で、令和4年度から2
7台増加した。持込検査台数に占める割合は19.0%となっている。車検代行
業者による受検の割合は、ユーザー車検全体の82.8%を占めている。

年度末における検査・登録業務の繁忙は全国的に共通した傾向であるが、当地
域は降雪寒冷地であることから春先に向けた需要が年度末に一層集中する傾向に
あり、3月の継続検査業務量は平準の月（3月を除く）の約1.50倍となっ
ている。

また、平成29年度から開始された継続検査のワンストップサービス（以下O
SS）が徐々に増え、令和5年度の継続検査のOSS申請による交付件数は15
1,764件であり、継続検査の指定整備のうちOSS申請の占める割合は78.
9%である。

(3)自動車整備士養成施設と自動車整備士技能検定合格者

当支局管内の自動車整備士養成施設は、一種自動車整備士養成施設（自動車整
備作業の実務経験のない者を対象とする施設）が3施設、二種自動車整備士養成
施設（自動車整備作業の実務経験のある者を対象とする施設）が1施設である。

近年、少子化等の理由により自動車整備士養成施設の修了者数は減少傾向にあ
るため、国土交通省では、官民一体となり、自動車整備人材確保・育成に向け、
学校訪問等様々なPR活動を行っている。

令和6年3月末現在の自動車整備士技能検定合格者は30,961名（重複取

得者を含む。)であり、内訳は次のとおりである。

一級自動車整備士	111名
二級自動車整備士	13,825名
三級自動車整備士	16,060名
自動車車体整備士等特殊整備士	965名

(4)ユーザーに対する点検整備啓発と街頭検査

暴走行為、過積載等を目的とした不正改造車は、道路交通の安全を脅かし秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因となっている。このことから、毎年6月の1ヶ月間を「不正改造車を排除する運動」の強化月間として例年様々な運動を展開している。

また、自動車の不具合による交通事故や公害防止のためには、自動車使用者の自己管理責任による自動車の適切な維持管理が不可欠であり、自動車使用者の保守管理意識を高揚し、適切な点検整備の実施を図ることが重要である。

このため、毎年9月及び10月の2ヶ月間を「自動車点検整備推進運動」の強化月間として、点検整備の重要性を周知する運動を行っている。

街頭検査は、関係機関の協力を得て、全国交通安全運動、不正改造車を排除する運動、自動車点検整備推進運動等の期間を中心に例年年間10回程度実施している。

<令和6年度の自動車点検整備推進運動におけるイベント>

- ・ イベント名
セーフティCarにばる石川2024
- ・ 実施日
令和6年10月20日(日)
- ・ 実施場所
イオン白山モール
- ・ 催し物
各種展示
マイカー相談

<令和5年度街頭検査の実施結果>

- ・ 実施回数 15回
- ・ 検査台数 1,651台
- ・ 不具合車両数 49台(不具合率2.9%)
- ・ 整備命令発令件数 18台(内不正改造車に対する命令9台)

(5)環境に優しい自動車整備優良事業場の表彰

産業廃棄物、使用済み自動車の適正処理、リサイクル部品等の使用促進、自動車用フロンの適正処理及び二酸化炭素排出量削減等の環境対策に積極的に取り組

み、循環型社会の形成に向けた経営に努めている事業場に対し、環境に優しい自動車整備優良事業場として運輸支局長表彰を実施している。

なお、令和6年度の表彰事業場数は2事業場であった。

5. 海事業務関係

(1)海上運送・港湾運送・舟艇利用

① 海上運送事業

・旅客定期航路事業

七尾湾の能登島に橋が架設された昭和 57 年までは、人及び貨物の輸送として重要な役割を果たし、最盛期の昭和 50 年代初めには 60 万人に迫る利用客があったが、現在は輪島港と舳倉島を結ぶ離島航路(国庫補助航路)の 1 社のみとなっている。

利用客は年々減少傾向となっていたが、新造船「希海」が就航したこともあり、令和元年度は 8,616 人増加した。その後、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染拡大等の影響もあり 4,247 人と半減した。3 年度は 5,046 人、4 年度は 6,908 人と徐々に回復していたが、5 年度は令和 6 年 1 月 1 日に発生した能登半島地震の影響もあり 5,843 人と前年度より減少した。能登半島地震の影響により、岸壁及び建物が損傷し、現在に至るまで運航できない状態が続いている。

・旅客不定期航路事業

七尾湾及び景勝地である九十九湾や能登金剛において、5 社が遊覧船を運航している。最盛期の昭和 50 年代初めには 35 万人を超える利用客があったが、その後減少した。平成 27 年 3 月の北陸新幹線開業の効果による観光客の大幅な増加に伴い利用客の増加にも繋がったが、その後、新型コロナウイルス感染拡大等の影響もあり減少傾向であった。令和 4 年度は 35,689 人、令和 5 年度は 49,457 人となり徐々に回復したが、令和 6 年 1 月 1 日に発生した能登半島地震の影響により令和 6 年度は大幅な減少が見込まれている。

・人の運送をする内航不定期航路事業（届出、旅客定員 12 名以下）

加賀地区の柴山潟遊覧や七尾湾遊覧・能登島周辺のイルカウォッチング及び県内各地区における灯台保守など 41 者の届出事業者により運航されている。

② 港湾運送事業

県内の港湾運送事業法による指定港湾は七尾港及び金沢港の 2 港であり、七尾港においては許可事業者 1 社、また、金沢港においては許可事業者 2 社がそれぞれ港湾運送事業を営んでいる。

・七尾港

北陸電力火力発電所、国内初となる LP ガス備蓄目標に基づく国家備蓄基地及び木材流通加工基地としての性格を強めており、主要取扱品目として、石炭、LPG や原木等が挙げられる。

- ・金沢港

平成 23 年 11 月 11 日に「国際海上コンテナ」、「外航クルーズ」の 2 機能で日本海側の拠点港に選定されており、韓国の釜山、中国の上海との国際定期コンテナ航路が就航し、港に隣接する機器メーカーからの建設機械・産業機械の輸出や日本海周遊クルーズ船の拠点港ともなっている。主要取扱品目として、コンテナや建設機械等が挙げられる。

- ③ 舟艇利用（競艇場外舟券売り場）

競艇場外発売所として「ミニボートピア津幡」（平成 25 年 6 月 10 日開設、設置者：群馬県みどり市）が所在しており、当該発売所における各種報告・申請・届出の受理及び施設・設備等の変更があった場合には、立入り検査を行っている。

- (2) 船舶関係

- ① 登録船舶数

県内の登録船舶数は、昭和 50 年の 299 隻をピークに減少を続け、令和 6 年 3 月末時点で 27 隻と、ピーク時の約 1/11 の隻数となっている。

- ② 造船業及び関連工業

- ・造船業について

県内に登録事業者 7 社、届出事業者 1 社の計 8 社が所在しており、地元の需要に応じ小型漁船等の建造を行うとともに、県内及び富山湾沿岸を中心とする近県の漁船や官庁船の修繕を行ってきたが、近年の漁船減少傾向に対応するため、新たな需要を求めてマリーナの経営や、FRP 加工技術を生かした浄化槽の組み立てや港湾土木の請負等にも着手している。

- ・船用工業について

船用エンジン、船舶電気装工事及び救命設備等の整備を行う届出事業場は、金沢市に 3 社、七尾市に 3 社、輪島市に 1 社及び鳳珠郡能登町に 2 社所在しており、造船業と同様に長年培ってきた知見や技術を生かし、船用設備の整備に限らず、陸上設備その他工場での整備も行っている。

- (3) 船員関係

能登地区は全国的にも有名な船員の輩出地域であったが、船員数は昭和 40 年代後半をピークに減少を続けている。また、船員法適用船舶数及びその所有者は、昭和 50 年代後半をピークに減少している。

(4) 運航労務監理関係

① 船員労務監査

船員法、労働基準法、船員災害防止活動の促進に関する法律、最低賃金法、賃金の支払の確保等に関する法律、船員職業安定法、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づき監査等を実施している。

② 海上運送事業及び内航海運事業

安全管理規程、安全統括管理者及び運航管理者届出の受付、また、船舶等に立入り、春季・夏季・年末年始における安全総点検を実施している。

③ 運輸安全マネジメント評価

船舶運航事業者に対して運輸安全マネジメント評価を実施している。

(5) 船舶検査関係

① 船舶検査

船舶には、船舶安全法等により、船体、機関、操舵設備、救命設備、消防設備、居住設備及び電気設備等に関する技術基準が定められており、定期的な検査においてそれらの適合性を確認するため、検査を実施している。また、船舶への搭載前であっても、製造者にて設備の効力試験が実施可能な“予備検査”も行っている。

② 認定事業場及びサービス・ステーションの監督

県内には船舶検査を円滑に実施するため、救命いかだ、GMDSS 設備、電気装置及び内燃機関等の整備に係る認定事業場及びサービス・ステーションが計 9 社所在しており、それぞれに対して年 1 回の立入り検査を実施している。

(6) 外国船舶に対する監督（PSC：Port State Control）

七尾港及び金沢港に入港する外国籍船舶に対し、海上における安全の確保と海洋環境の保全のため国際条約基準を満足しない船舶の排除を目的として訪船し、また、船舶及び港湾の保安確保のため脅威活動や保安事件防止のために必要な措置が講じられているかの確認も行い、基準に適合しない船舶に対しては拘留処分や是正指導等を行っている。