

## Ⅱ 地域公共交通に関する調査結果

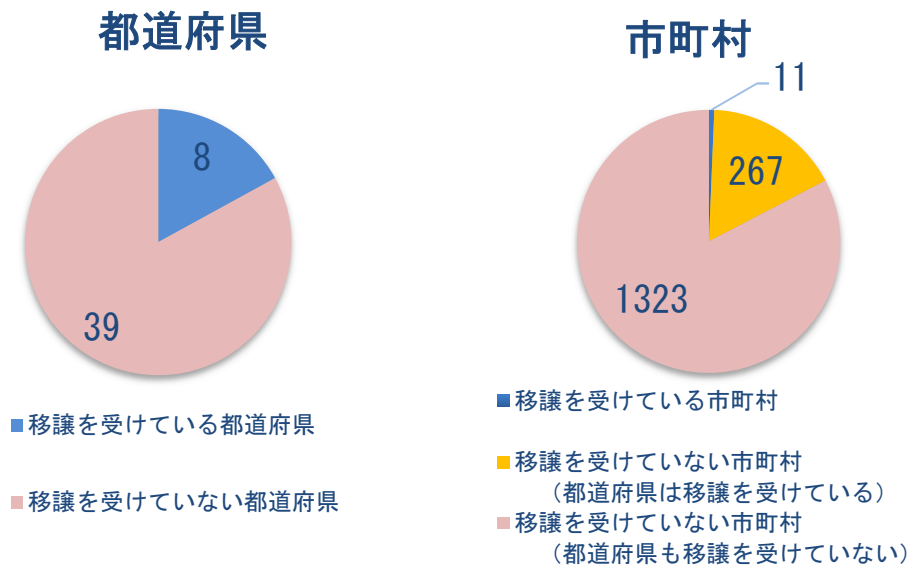
- 調査の趣旨 地域公共交通に係る権限移譲や地域の実情に応じた制度改正などの課題について調査・分析する。
- 調査の対象 全都道府県及び全市区町村
- 調査時点 平成30年3月
- 回答数 1,788団体のうち、1,648団体より回答（回答率92.2%）
  - ・都道府県：47団体中47団体
  - ・市町村及び特別区：1,741団体中1,601団体

# 1. 自家用有償旅客運送事業の登録・監査等の事務・権限（道路運送法第78条関係）の移譲のメリット等について

○自家用有償旅客運送事業とは、過疎地での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活維持に必要な輸送が、路線バス事業やタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村・NPO等が自家用車を使用して有償で運送できる制度で、平成18年度から実施されている。

○地方分権改革有識者会議地域交通部会（平成25年開催）における議論を経て成立した第4次分権一括法（平成26年6月公布）において、自家用有償旅客運送に関する事務・権限（登録・監査等）が、手挙げ方式により国から地方へ移譲可能となった。

## （1）自家用有償旅客運送事業の事務・権限の移譲状況



### ○関連する「制度上の支障や課題」に関する自治体の意見（主なもの）

- ・ 運送の性質上、「道路運送法における登録または許可を要さない形態（無償運送）」での運行を並行的に行う団体があるが、自家用有償旅客運送（都道府県）と無償運送（国）とで所管が異なり、事業者に対して一貫的な指導が行えない。
- ・ 福祉有償運送運営協議会などを広域で取り組んでいる地域は、圏域の1市町村だけが権限移譲を受けた場合、有償運送の届出の取り扱いが煩雑になる。広域で取り組みを行う場合、事務局となる市町村が一括で届出を運輸局に提出すればよかったが、広域の協議会参加団体に権限移譲を受けている市町村が含まれている場合、権限移譲を受けている市町村には別に届出を行う必要があるなど、権限移譲を受けたことにより圏域で取り組みにくくなった。

## (2) 自家用有償旅客運送事業の事務・権限の移譲を受けたことによるメリット等 (※「権限移譲を受けている都道府県」及び「権限移譲を受けている市町村」のみ回答)

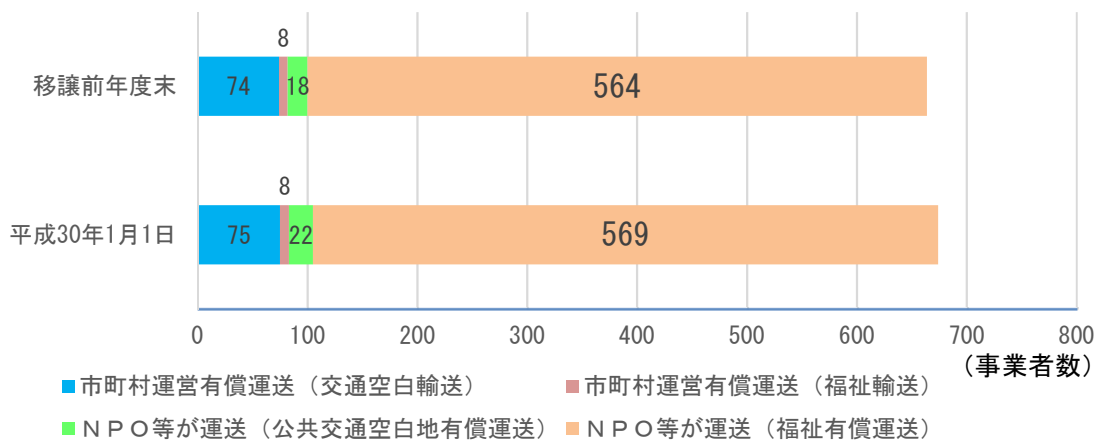
- 「自家用有償旅客運送の登録等に係る事務・権限の移譲を受けることによるメリット等について」(平成30年12月28日付け各地方運輸局自動車交通部長等あて国土交通省自動車局旅客課長事務連絡)に示された実態調査(平成29年内閣府)においては、移譲を受けた自治体では、「運送主体(市区町村やNPO等)にとって、身近なところで登録等が受けられるようになり、利便性が高まる。」(11団体)を事務・権限の移譲を受けるメリットと考える意見が最も多かった。
- また、「運送主体(市区町村やNPO等)にとって、手続期間が短縮され、迅速に登録等が受けられる。」(7団体)、「権限移譲を受けた地方公共団体にとって、自家用有償旅客運送の登録等について、地域のまちづくりや福祉政策と併せて検討できる。」(7団体)、「権限移譲を受けた地方公共団体にとって、登録・監督事務を通じて、運送主体や利用者の生の声がダイレクトに入るようになり、自家用有償旅客運送をめぐる実情や課題を把握でき、適切かつ円滑な対応が可能となる。」(7団体)という意見が次いで多かった。
- 移譲前後での手続期間の短縮など、具体的な変化を調査した。

### ポイント

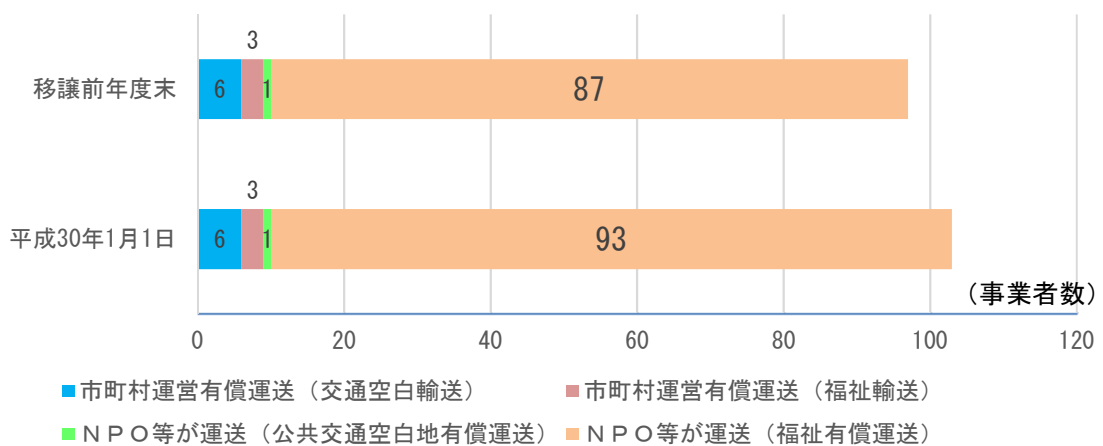
- 移譲を受けた19団体(都道府県8団体、市町村11団体)のうち、移譲前後で自家用有償旅客運送の登録事業者数に大きな増減がみられない団体が多い。ただし、福祉有償運送において約9%(7事業者)増加した市町村の例がある。
- 交通空白地有償運送の登録手続期間については、7団体(約37%)において短縮された。手続期間が60日から30日や、30日から14日など、半分以上の期間に短縮された例もある。福祉有償運送の登録手続期間については、短縮された団体は2団体に留まっているが、14日から7日と半分に短縮した例がある。
- 9団体(約47%、内訳は都道府県6団体(75%)、市町村3団体(約27%))が地域公共交通に関する情報把握がしやすくなったと回答している。具体的には、利用状況や移動手段の実情、自治体と事業者の課題等が把握できるなどの意見があった。
- 国の調査では「地域のニーズや実情に合わせた柔軟な登録基準の判断(交通空白地の捉え方等)や登録等事務の運用(提出書類の簡素化等)が可能となる。」(5団体)との市町村の意見があるが、実際に移譲後に地域の实情に即して運輸局と異なる判断等を行った事例のある団体はなく、提出書類の簡素化等の事務手続の変更を行った団体も1団体に留まっており、地方の裁量拡大には至っていない。さらなる規制緩和等が求められる。

# ① 移譲前後での登録事業者数の変化

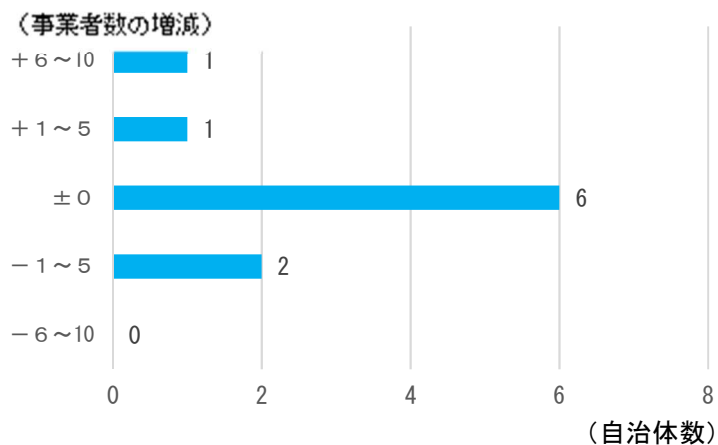
## ア 都道府県



## イ 市町村

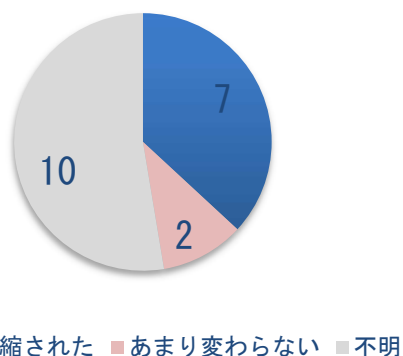


## ウ 市町村のNPO等が運送する福祉有償運送事業者数の増減



## ② 移譲後の登録・変更手続期間の短縮

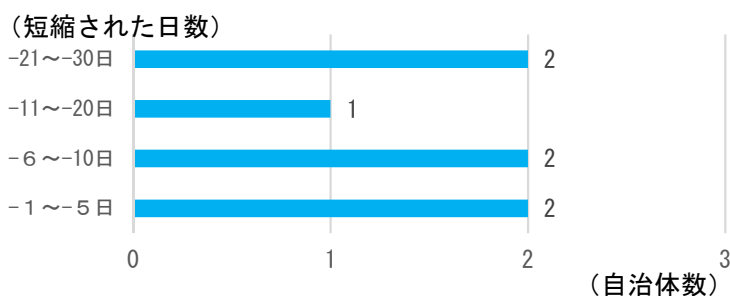
### ア 交通空白地有償運送



#### ○「短縮された」理由と短縮期間

- ・更新・変更の手続き等、支局まで行く手間が省けた。(15日から10日に短縮)
- ・登録・変更手続きについては申請・届出前に、事業者からの申請書類等の相談対応等を密に行っているため期間短縮となった。(14日から12日に短縮)
- ・審査の事前準備、事業所との調整、事務審査がスムーズに行われているため。(14日から7日に短縮)
- ・運輸局との書面でのやりとりが省かれたこと。また、自前で処理ができるようになったことにより、変更から登録までの事務が簡素化できたことにより、時間の短縮につながっている。(7日から1日に短縮)
- ・手続き等が同時進行できるため、地域公共交通会議で承認を受けた翌日からでも運行開始が可能となった(ただし、広報等の期間を考慮すると約半月後からの運行となる)(30日から1日に短縮)
- ・(60日から30日に短縮)
- ・(30日から14日に短縮)

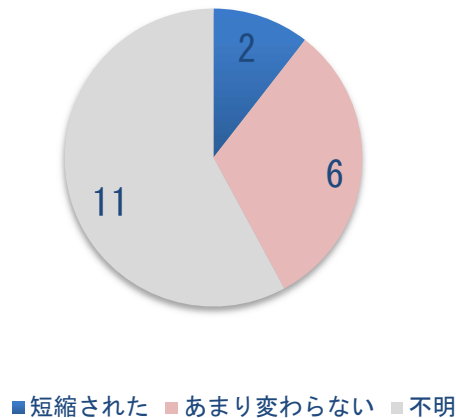
### イ 交通空白地有償運送の短縮された手続期間の日数



#### ○関連する「制度上の支障や課題」に関する自治体の意見（主なもの）

- ・移譲を受けても、登録期間等の短縮程度しかメリットが感じられない。ただし、登録期間が短縮されても、地域公共交通会議で承認を受けてから、運行開始までにある程度の広報期間が必要となるため、運行開始までの期間は移譲前とそれほど変化がない。

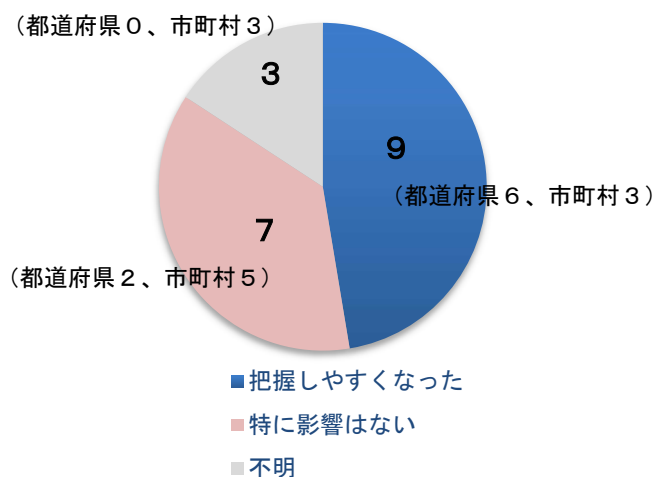
## ウ 福祉有償運送



### ○「短縮された」理由と短縮期間

- ・登録・変更手続きについては申請・届出前に、事業者からの申請書類等の相談対応等を密に行っているため期間短縮となった。（14日から12日に短縮）
- ・審査の事前準備、事業所との調整、事務審査がスムーズに行われているため。（14日から7日に短縮）

### ③ 移譲後の地域公共交通に関する情報把握の向上



#### (「把握しやすくなった」情報)

- ・運営協議会等に参加したり、書類提出時に話を聞くことで、自家用有償旅客運送の利用状況や事業者の抱える課題等の把握がしやすくなった。
- ・主に福祉有償の運営協議会において、市町村や事業者、住民等から、福祉分野における移手段の実情や課題、要望等を把握しやすくなった。

- ・移譲により登録、変更事務を通じた現況把握がしやすくなったほか、市町村有償旅客運送の登録を受けている市町村から、路線変更やデマンド運行等に係る質問を受けることが多く、各市町村における自家用有償旅客運送の課題等についても把握しやすくなった。
- ・直接事業者とやり取りする機会ができたことにより、収支状況や利用者のニーズ、事業運営上の課題等の実情を把握することが出来るようになった。
- ・旅客の輸送状況、身体障害者、知的障害者等の移動制約者の移動の現状。
- ・自治体内の福祉有償運送事業に関わる実態、輸送の安全の確保に関する検査・確認等。
- ・登録変更事項に関する内容となる情報。
- ・自治体内で登録を受けている団体の最新の登録内容。
- ・地域の交通事情を知ることで、工事等の情報に対応できる。

④ 移譲後に地域の実情に即して運輸局と異なる独自の判断等を行った事例の有無

独自の判断等の事例	回答数
事例がある	0 団体
特にない	17 団体
不明	2 団体

○関連する「制度上の支障や課題」に関する自治体の意見（主なもの）

- ・権限移譲を受けたものの、登録・監査の事務的な業務を実施することにとどまり、移譲を受けたことをうまく自治体の交通施策に活かされていない実態がある。
- ・法令で内容が明確に定められた事務であり、自治体独自の規制緩和の実現可能性は低く、事務負担は増えたものの、権限移譲を受ける際に期待した効果が得られる可能性は低い。

⑤ 提出書類の簡素化等、移譲後の事務手続の変更の有無

事務手続方法の状況	回答数
変更して改善された	1 団体
変更して煩雑になった	0 団体
特に変更は行っていない	16 団体
不明	2 団体

○関連する「制度上の支障や課題」に関する自治体の意見（主なもの）

- ・団体（主に NPO 法人）は事務職員が少なく、経営的にも安定せず、有償といえども、ほぼボランティアで輸送を行っている。登録申請や軽微な事項の変更届提出等の事務負担が重く、団体の継続的な運営に支障をきたしている。
- ・「軽微な事項の変更の届出」が必要な事項について、道路運送法施行規則において列挙されているが、特に代表者の変更や車両の内訳の変更等の届け出が漏れており、更新時に判明するケースが多い。また、届出すべき項目が細かく多いため、届出の事務手続が事業者と登録権者双方の負担になっている。
- ・移譲を受けても登録手続きについて、どの程度簡素化してもいいのかわからないため、結局以前の様式をそのまま利用している。
- ・登録事項の変更届出について、届出を必要とする内容が、施行規則では事務所の名称や代表者の氏名、車両の台数、路線・運送区域、旅客の範囲のみに限られている。しかし、利用者の安全を守るという観点から、車両の入替に伴う車検証や保険証書、また運転者や事故発生時の対応に係る責任者等の安全面に関する変更についても、変更届出書を提出するよう義務付ける必要があるのではないか。または、国が施行規則を改正しない場合に、自治体独自の対応として、提出を求めたいとも考えているが、事業者の負担増にもなることから、対応に苦慮しているところである。



### (3) 都道府県が移譲を受けたことによる市町村への影響

(※「権限移譲を受けていない市町村（都道府県は移譲を受けている）」のみ回答)

#### ポイント

- 自らは事務・権限の移譲を受けていないが、その属する都道府県が移譲を受けている267市町村において、都道府県が移譲を受けたことによる市町村への影響として、約3割（80市町村）が、登録・監査等について相談しやすくなったと考えている。また、約1割（32市町村）が、市町村への情報提供の頻度や迅速性が増加したと考えており、都道府県と市町村の関係が強化されている。
- 地域公共交通会議において都道府県が積極的に発言するようになったと考える市町村は13団体、事業者等への指導や助言の頻度や専門性が増加したと考える市町村は12団体あり、都道府県の姿勢が積極的となる傾向もみられる。

都道府県が移譲を受けたことによる影響	回答数
登録・監査等について相談がしやすくなった	80 団体
市町村への情報提供の頻度や迅速性が増加した	32 団体
地域公共交通会議において都道府県が積極的に発言するようになった	13 団体
事業者等への指導や助言の頻度や専門性が増加した	12 団体
都道府県が主体的に計画を策定したり、市町村と共同で調査を実施したりした	8 団体
都道府県の新規事業や補助金等の支援策が増加した	6 団体
事業者等への指導や助言の頻度や専門性が低下した	6 団体
市町村への情報提供の頻度や迅速性が低下した	5 団体
登録・監査等について相談がしにくくなった	1 団体
その他（その他）	5 団体
その他（特に影響はない）	47 団体
その他（わからない）	11 団体

(※複数回答可)

(「その他（その他）」の具体的内容)

- ・福祉有償運送運営協議会等において県が新たに委員となり、積極的に発言している。(3団体)
- ・許可が下りるまでの事務処理期間が迅速化した。
- ・市町村において協議会を設置し、運営する手間が増えた。

#### (4) 事務・権限の移譲の促進に必要な制度改善等

##### ポイント

○移譲を促進する上で、人材の育成・確保等に関する支援、事務負担の軽減のための手続簡素化・柔軟化、登録要件の緩和など自治体の裁量拡大を求める意見がある。

#### ① どのような制度改善が図られれば登録・監査権限の移譲につながるか (主な意見)

##### 【人材の育成・確保等に関する支援】

- ・権限移譲を受ける団体は、適切な知識・事務処理が求められ、そうした人材の確保が困難な団体も多いと考えられる。そのため、国と地方との間で、情報や人材の共有をより綿密に行えるとよい。
- ・各種法令に精通した、専門的な知識を持つ人材の確保が難しいことが、権限移譲の件数が増加しない一因になっていると考えられる。このため、輸送の安全確保に係る専門的な知識を有した人材育成及び確保のためのセミナー実施や支援制度の普及をすべきではないかと考える。
- ・権限移譲となると、専門的知識を持った人の確保や財源など、体制構築やその維持について市町村への負担は大きいと考える。制度に対する継続した支援体制を構築することが必要ではないか。

##### 【手続の簡素化・柔軟化による事務負担軽減】

- ・登録・監査事務の簡素化を図り、権限移譲を受ける自治体の事務負担を軽減させるようにする。
- ・事務手続の煩雑さが移譲を受けるハードルを高くしている要因の一つである。移譲後に事務をある程度簡略化できるようになるとしても、その簡略化をどこまで行ってよいのかもわからない。大本の国土交通省の行っている事務から簡略化を進めてハードルを下げてはどうかと考える。
- ・現在の制度では登録にあたっての条件が多く移譲された自治体に負担が大きいため、登録要件が簡素化されれば移譲が可能になると考える。例えば、地域公共交通会議での合意を得られている運行であれば、協議書面のみで登録が行うことができるようにする等。
- ・仮に市町村が権限移譲を受けた場合、運行する主体と登録等を行う主体の組織を別々に設ける必要があり、人員を多く要することとなるため職員の余裕のない市町村において事務を行うことは難しい。この点を改善すれば都道府県又は市町村への権限移譲に繋がると思う。

#### 【登録要件の緩和など自治体の裁量の拡大】

- ・ 権限移譲を受けたとしても登録要件は全国一律であるため、独自の交通施策の展開につながらない。事務職員が少ないNPO法人にとって、更新等の事務手続が負担になっているので、権限移譲を受けた団体が適切に監査をした上で安全が確認できる場合は、登録の有効期限を条例等で定められるとよいと思う。
- ・ 権限移譲を受けても、登録要件等は全国一律であり、地域における裁量がないため都道府県が国に代わって行うメリットはない。この点を改善すれば都道府県又は市町村への権限移譲に繋がると思う。
- ・ 地方自治体が権限移譲を受けた際のメリットを明確にすることや、移譲を受ける意欲がある地方自治体において運用ルール等の緩和が認められるなど。

## 2. 一般旅客自動車運送事業（道路運送法第4条関係）の許可・監査等の事務・権限の移譲について

○自家用有償旅客運送事業に加えて、一般旅客自動車運送事業に関する事務・権限の地方への移譲を求める意見は継続的に出されている。（平成26年の提案募集において5件の提案があったことをはじめ、平成27年は4件、平成28年は2件、平成29年は1件と続いている。）

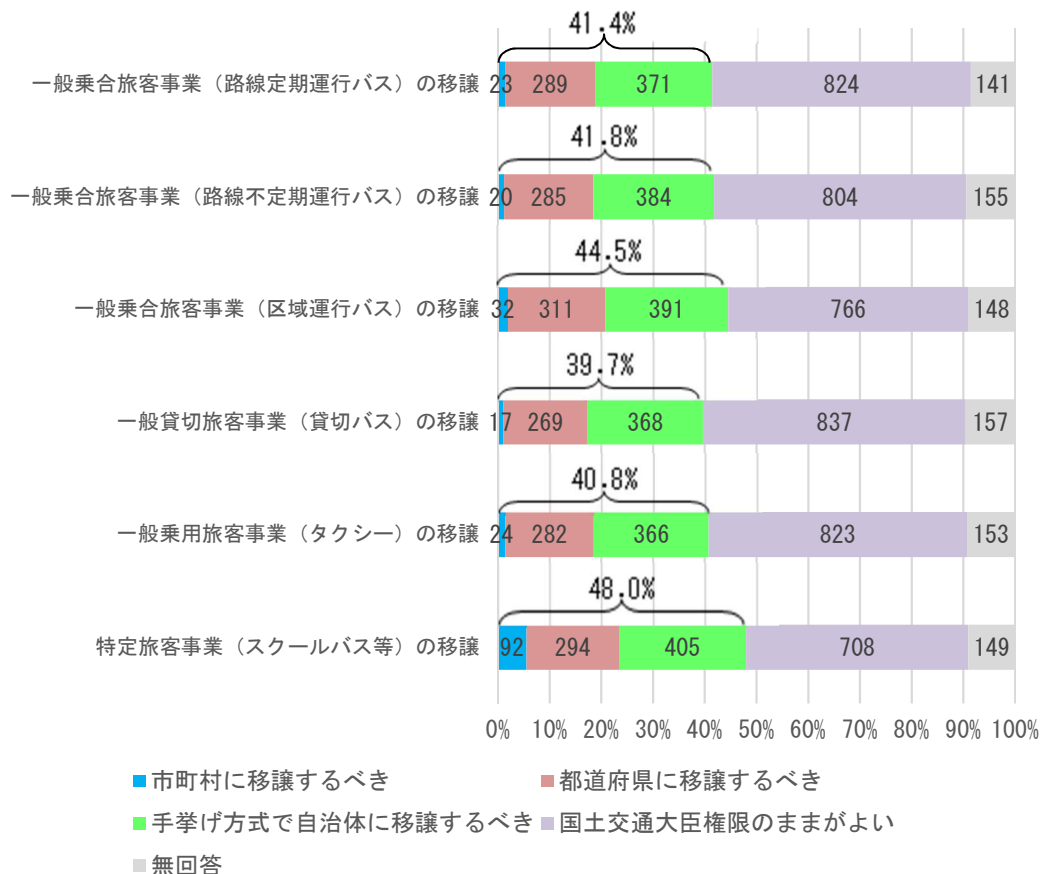
### （1）一般旅客自動車運送事業の事務・権限移譲に対する考え方

#### ポイント

○路線バス、区域運行バス、タクシーなど、いずれの一般旅客自動車運送事業についても、手挙げ方式も含め、地方に事務・権限を移譲すべきと考える団体が概ね4割を超えている。

○自家用有償旅客運送の登録・監査権限等の移譲を都道府県も受けていない市町村に比べて、都道府県は移譲を受けている市町村の方が、路線バス、区域運行バス、タクシーのいずれも、手挙げ方式を含めた地方への移譲をすべきと考える団体の割合が大きい傾向にある。

#### ① 事業ごとの考え方（総計）



#### ○地方に移譲するべきと考える理由（主なもの）

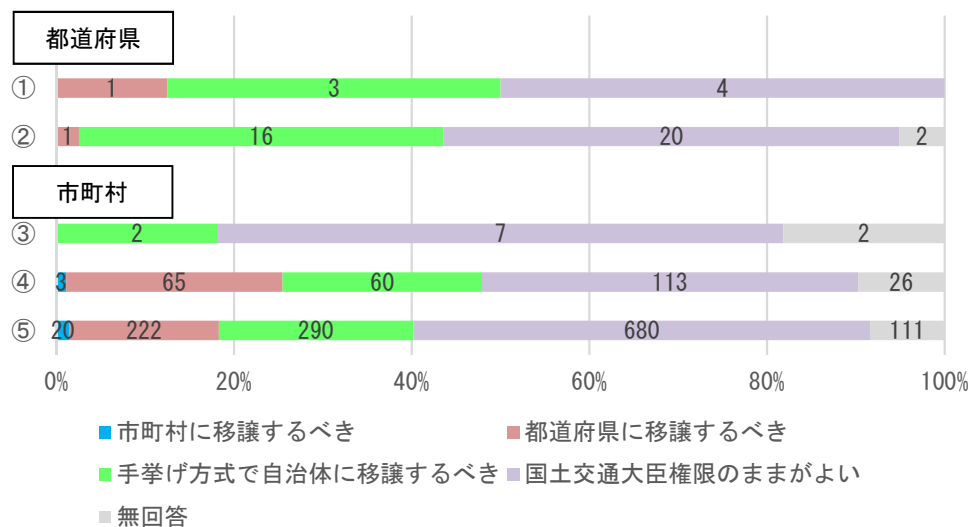
- ・地域に近い都道府県が運送事業に関する許可・監査等に事務を通じて、運送主体や利用者のニーズを把握することで、都道府県内各所でより効率的な広域路線バスなどを検討することが可能となるため。
- ・地域に関わり合いの度合いが大きい段階で権限等を有することが望ましいが、市町村レベルでは専門的な人員を確保していくことが困難であるため、都道府県レベルで実施することが望ましい。
- ・地域の実情を把握している県が許可・監査権限を持つことで、よりスムーズな事務処理が望める。
- ・バス・タクシー等の運行区域や路線は、市区町村間に跨ることもあり、都道府県による広域的な調整や多角的な判断が必要であると考えられるため。
- ・都道府県は、国と市町村の間にあり、市町村の実情も把握しやすく連携も密にできる。
- ・今後、交通空白地の問題解消及び高齢者の免許返納に対し、地方自治体独自の事業展開が必要になるため移譲が必要である。
- ・自治体ごとに状況が異なり、権限移譲を受けたとしても適正に行使できない状況も考えられる。よって体制を構築できる自治体または、その必要性があるものが各自で申告し、権限移譲を受けるべきだと考えている。

#### ○国土交通大臣権限のままがよいと考える理由（主なもの）

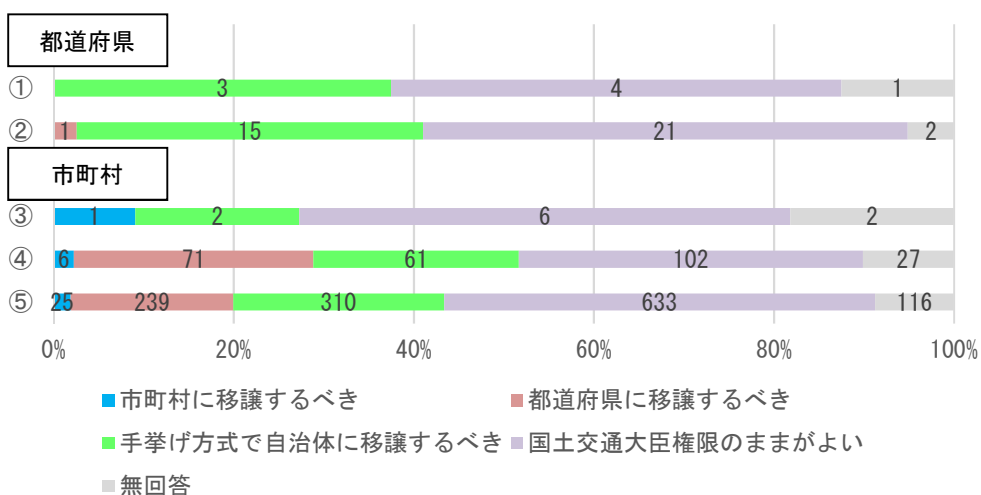
- ・道路運送法などの専門的な知識を有する職員を常に設置する必要があり、そのような体制の構築が困難なため、国土交通大臣権限のままが望ましい。
- ・一般乗合旅客自動車等の安全面等の審査については、全国的にも統一した審査基準や監督が必要であり、そのためには国土交通大臣の権限のほうがよいと考えるため。
- ・現在、地方運輸（支）局が許可・審査等を担っていることについて、特段の支障が生じていないため。
- ・本自治体が運行している路線と、本自治体が民間事業者運行委託している路線があり、本自治体の立場は運行事業者側に近く、自治体が許可や監査等の権限を持つのは適当でないため。
- ・許可・監査等の権限移譲は、地域の事業者からの要望がないことと、身近な事業者に対する許認可権限は担当職員に負担がかかるため。

## ② 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲状況別の考え方の比較

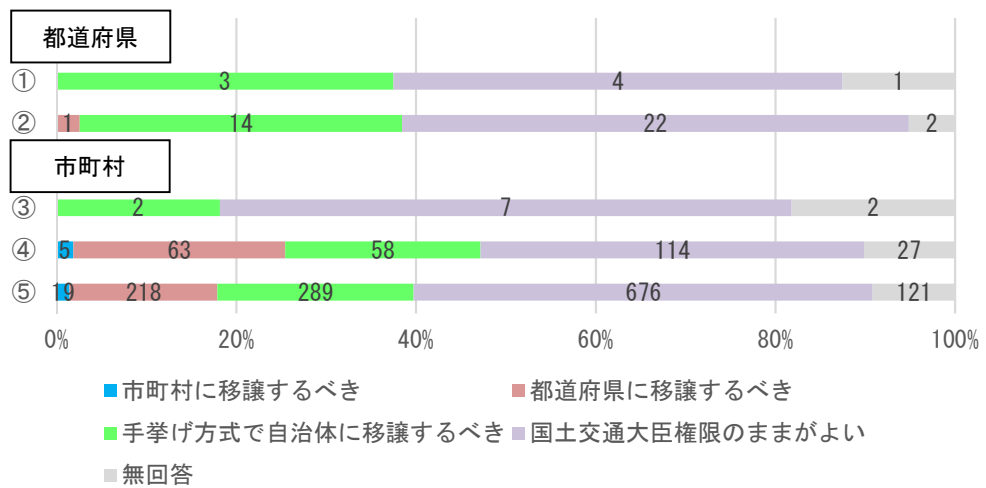
### ア 一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行バス）の移譲



### イ 一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行バス）の移譲



## ウ 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）の移譲



上記のグラフにおいて、①～⑤は自家用有償旅客運送事業の登録・監査権限等の移譲状況（1（1）の調査結果（P2）参照）ごとに分類している。

### 都道府県

- ① 移譲を受けている都道府県
- ② 移譲を受けていない都道府県

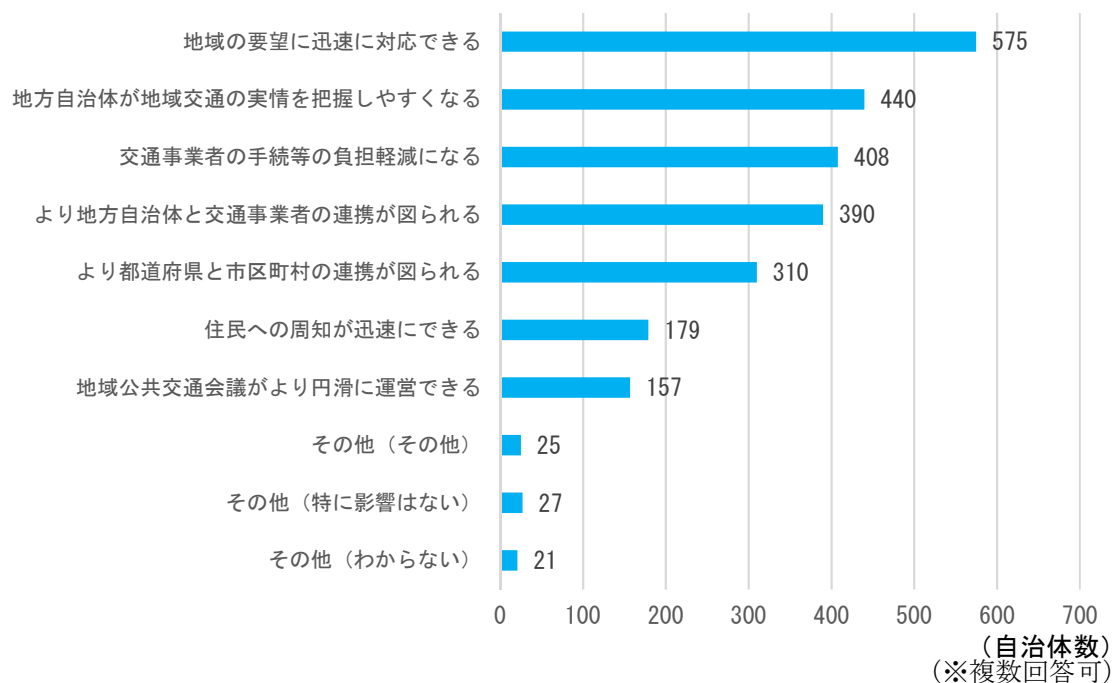
### 市町村

- ③ 移譲を受けている市町村
- ④ 移譲を受けていない市町村（都道府県は移譲を受けている）
- ⑤ 移譲を受けていない市町村（都道府県も移譲を受けていない）

## (2) 一般旅客自動車運送事業の事務・権限の移譲を受けることによるメリット

### ポイント

- 一般旅客自動車運送事業の許可・監査等の事務・権限の移譲を受けることによるメリットとしては、「地域の要望に迅速に対応できる」という意見が最も多く（575団体、約34.9%）、続いて「地方自治体が地域交通の実情を把握しやすくなる」（440団体、約26.7%）、「交通事業者の手續等の負担軽減になる」（408団体、約24.8%）などの意見が多い。
- 「地域公共交通会議がより円滑に運営できる」という意見も9.5%の団体で挙げられている。



(「その他（その他）」の具体的内容) (主なもの)

#### 【人材不足等】

- ・職員には、旅客自動車運送事業に関する許可・監査等の権限等の知識を有している専門職員がいないため、移譲は難しいと考える。
- ・許可・監査等を担う立場と交通政策を推進する立場は一つの地方自治体において担うことは交通施策の推進に寄与するものとは想定されない。市区町村は特に地域に近い立場でもあり、線引きが必要ではないかと考える。また、専門性の高い業務であり、事務の負担が懸念される。
- ・市のレベルでは実務上のノウハウも無く、人員も限られているため、事務負担が純増する権限移譲には対応出来ず、かえって事務が停滞してしまう恐れがある。



**【交通事業者との関係】**

- ・減便等が行われる場合に、事前に把握することができる。
- ・より地方自治体と交通事業者の連携が図られる反面、事業者等への指導や助言の頻度や専門性が低下する恐れがある。
- ・地方自治体が主体となって取り組む地域公共交通の活性化のための事業がより効果的に実施できる可能性がある。

**【登録手続等の一元的・広域的な実施が可能】**

- ・登録・更新・料金改正等の実施が協議から届出、許可まで一元的に実施できる。

**【その他】**

- ・登録免許税がなくなれば、交通事業者の新規参入はしやすくなる。

### 3. 地域公共交通会議の運営の改善について

○地域公共交通会議は、地域住民の生活に必要な交通利便を確保する目的で、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項等について協議するために、地方公共団体の長が主宰し、設置・開催される。

○平成29年提案募集において、地域公共交通会議における同意を不要とすることや合意を得やすくすることなど、地域交通に関する提案が地方から多数出されたことを受けて、地方分権改革有識者会議では地域交通部会が4年ぶりに開催され、地域公共交通会議の議決方法などの運用改善について集中的に議論された。

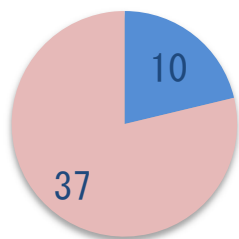
#### (1) 地域公共交通会議の設置・開催状況

##### ポイント

- 市町村では約8割の団体（1,258団体）が、地域公共交通会議を設置している。
- 平成29年度中に、地域公共交通会議を2回以上開催している団体が全体の過半数であった。1度も開催しなかった団体は1割程度である。
- 214団体が分科会を設置しており、そのおよそ半数が、平成29年度中に分科会を2回以上開催している

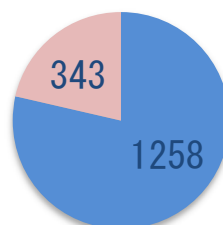
#### ① 地域公共交通会議の設置状況

##### 都道府県



- ①設置している都道府県
- ②設置していない都道府県

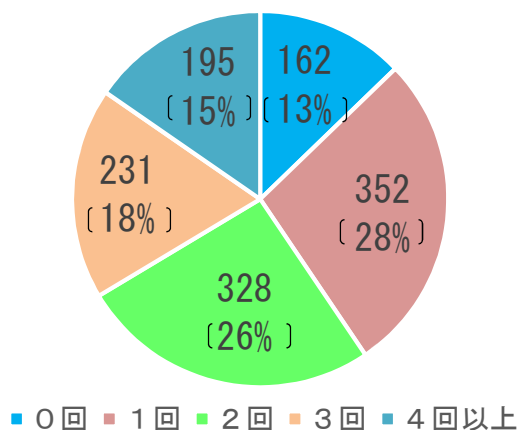
##### 市町村



- ③設置している市町村
- ④設置していない市町村

## ② 平成 29 年度中の開催状況（開催予定を含む）

（※会議設置自治体のみ回答）



## ③ 分科会の設置状況

分科会の設置状況	回答数
設置している	214 団体（都道府県：10 団体、市町村：204 団体）
設置していない	1,004 団体（都道府県：0 団体、市町村：1,004 団体）

（※会議設置自治体のみ回答）

### ○「設置している」場合の本会議との役割分担（主な例）

#### 【個別の案件・分野ごとに専門的な調査・検討】

- ・コミュニティバスの大規模なルート改正時や地域公共交通網形成計画の策定時など、必要に応じて専門部会を設置。
- ・必要に応じて、バス路線廃止の申し出に対する対応や、既に実施している乗合運送サービス事業のうち大規模な休廃止等を除く事業計画の変更等を協議・調整する。

#### 【本会議における協議を円滑にするため、事前に実務的な調整】

- ・本会議における課題等について、より具体的な内容の検討や素案作りなど、実務的作業を行う。
- ・本会議で上程する議案について、関係団体と事前に詳細を協議するために設置している。

#### 【構成員を限定した具体的な協議】

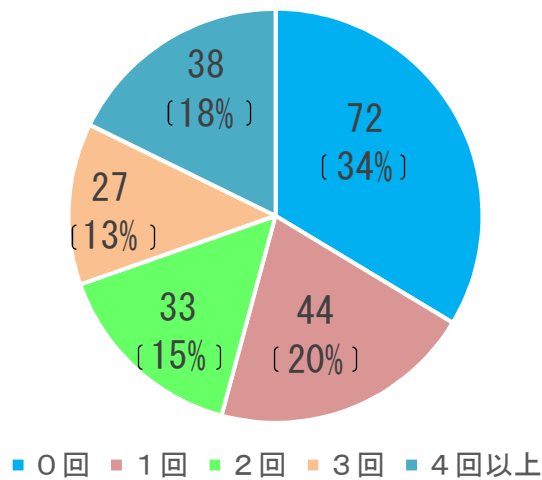
- ・分科会は公共交通事業者を構成員とし、実際の運行に関する具体的な協議を行う場としている。
- ・本会議は行政関係者や交通事業者等を主とした構成となっており、生活交通ネットワーク計画の策定・推進などを行う。分科会は主に地域住民で構成し、きめ細かい住民ニーズの把握を行う。

### 【地域・路線ごとの協議】

- ・持続可能な地域公共交通会議のあり方を検討するため、幹線系統バスの運行エリアや生活圏をもとに、都道府県内を複数のエリアに分けた部会を設置し、議論を行っている。
- ・複数の自治体が合同で地域公共交通会議を設置しているため、自治体ごとの案件の協議調整を行うため分科会を設置している。更に分科会の下に地域部会を設置し、地域ごとの協議や活動を実施している。

### ④ 平成 29 年度中の分科会の開催状況（開催予定も含む）

（※分科会設置自治体のみ回答）



## (2) 地域公共交通会議の役割等

(※会議設置自治体のみ回答)

### ポイント

- 地域公共交通会議が、地域公共交通網形成計画の策定・運用に関する協議を行う「法定協議会」、路線の休廃止など生活交通の確保に関する協議を行う「地域協議会」、NPO等が運行主体となる自家用有償旅客運送に関する協議を行う「運営協議会」を兼ねている場合がそれぞれ558団体、500団体、401団体あった。
- 地域公共交通会議において協議した事項としては、路線バスや区域運行バス等の運賃・運行計画等（577団体、624団体）や新規導入（419団体、579団体）が多いが、「地域協議会」の扱う路線バスの休廃止（473団体）、「法定協議会」の扱う地域公共交通網形成計画の策定等（403団体）、「運営協議会」の扱う交通空白地有償運送の運行体制等（223団体）がある。また、補助金等について協議している場合も429団体（約33.8%）ある。
- 地域公共交通会議の、いわゆる任意的構成員としては「都道府県警察」が最も多く（1,016団体）、次いで「道路管理者」（946団体）、「都道府県職員（本庁交通担当者）」（718団体）が多い。

(参考)

#### ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

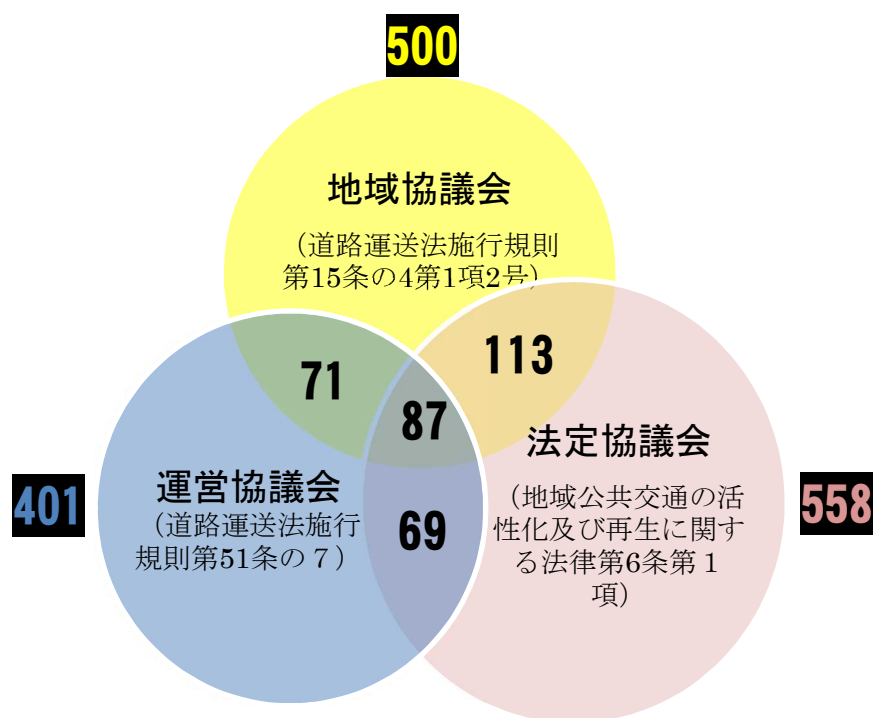
#### ・道路運送法施行規則

第十五条の四 法第十五条の二第一項の旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

二 当該路線の休止又は廃止について地域協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会であつて、関係地方公共団体の長、地方運輸局長その他の関係者により構成されることその他の国土交通大臣が告示で定める要件を備えるものをいう。以下同じ。）において協議が調つた場合

第五十一条の七 法第七十九条の四第一項第五号の合意していないときは、市町村運営有償運送にあつては法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る当該運送について地域公共交通会議又は協議会において、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送にあつては同条の規定による登録の申請に係る当該運送について運営協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会をいう。以下同じ。）において協議が調っていないときとする。

① 地域公共交通会議（総数 1,268 団体）が兼ねている協議会の状況

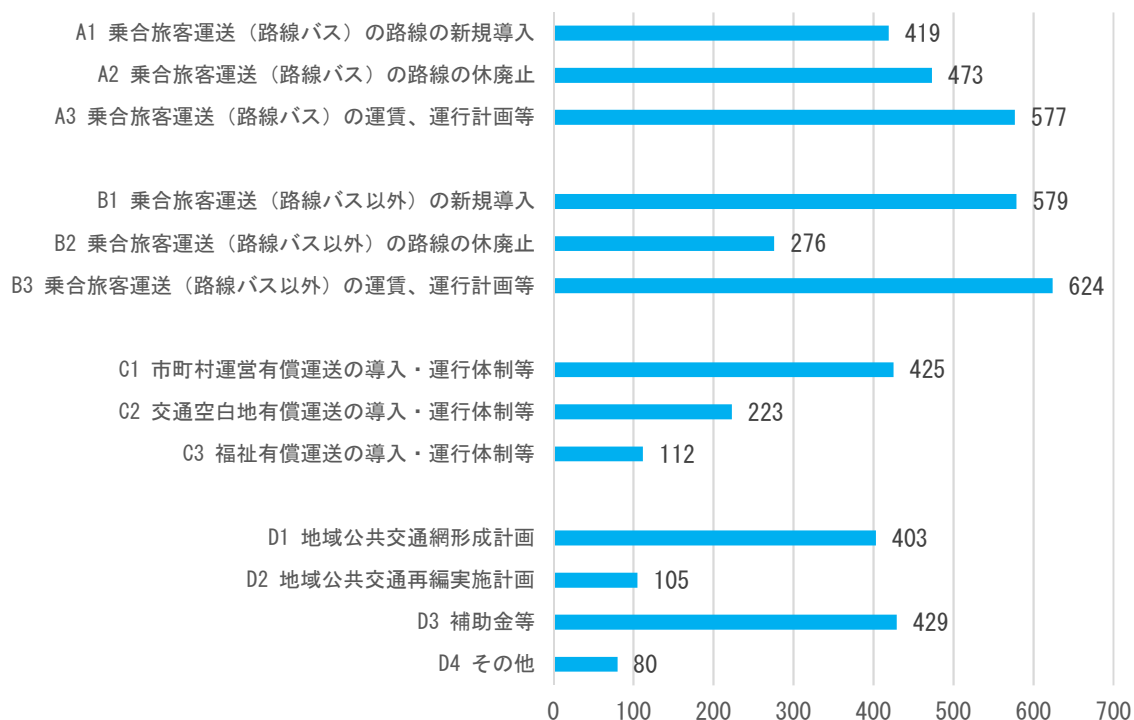


※地域協議会、運営協議会、法定協議会のいずれも兼ねていない地域公共交通会議は 236 団体あった。

※上記の他、以下の協議会等を兼ねている場合が 68 団体あった。

- ・地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱第3条に基づく協議会
- ・都市・地域総合交通戦略要綱第2第1項に基づく協議会

② 地域公共交通会議において協議したことがある事項（※複数回答可）



(「その他」の具体的内容)(主なもの)

- ・地域公共交通総合連携計画に関する事項(8団体)
- ・利用促進事業に関する事項(7団体)
- ・自家用無償運送に関する事項(3団体)
- ・生活交通改善事業計画に関する事項(2団体)
- ・道路運送法第21条による実証運行に関する事項
- ・商店街連携事業やバスの乗り方教室など、各種ソフト事業に関する事項
- ・バス路線縮小に伴う代替輸送の検討

《参考》「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について(国自旅第212号)において示された、道路運送法上合意する必要がある事項及びそれ以外の事項についての整理

#### ○地域公共交通会議において、道路運送法上合意する必要がある事項等

##### 【道路運送法上合意する必要がある事項】

- ・自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送)の登録、更新登録、変更登録(法79の4、79の6、79の7・規則51の7)(☞上図C1関係)

##### 【「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」(以下、「処理方針」という。)において合意が許認可の要件とされている事項】

- ・路線不定期運行又は区域運行の許認可(処理方針1.(1)③)(☞上図B1関係)
- ・路線定期運行、路線不定期運行又は区域運行の乗車定員・最低車両数の緩和(処理方針1.(3)②③他)(☞上図A3、B3関係)

##### 【合意により特例が認められる事項】

- ・一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金の認可不要(届出で足りる)(法9・規則9の2)(☞上図A3、B3関係)
- ・一般乗合旅客自動車運送事業の許認可に係る標準処理期間の短縮(自動車局長通知)(☞上図A1、B1関係)
- ・一般乗合旅客自動車運送事業の許認可に際して、クリームスキミング運行に該当する場合でも弾力的に取扱う(自動車局長通知)(☞上図A1、B1関係)
- ・路線定期運行の休廃止に係る届出期限の緩和(旅客課長通知)※(☞上図A2関係)
- ・路線定不期運行、区域運行の休廃止に係る届出期限の緩和(旅客課長通知)※(☞上図B2関係)

(※：地域協議会の分科会として設置されている場合に限る。)

##### 【協議することが望ましい事項】(「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」より)

- ・地域の移動ニーズの把握
- ・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
  - ①運行の態様
  - ②運賃及び料金
  - ③事業計画(路線、営業区域、使用車両)
  - ④運行計画(クリームスキミングに関連した運行回数の範囲設定)

⑤路線の休廃止

(☞上図A1、A2、A3、B1、B2、B3関係)

- ・自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項 (☞上図C1、C2、C3関係)
- ・互助による運送との連携に関する事項
- ・地域公共交通会議の運営方法その他地域公共交通会議が必要と認める事項

○運営協議会において、道路運送法上合意する必要がある事項等

【道路運送法上合意する必要がある事項】

- ・自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送）の登録、更新登録、変更登録（法79の4、79の6、79の7・規則51の7）(☞上図C2、C3関係)
- ・自家用有償旅客運送者（公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送）が旅客から収受する対価（法79の8・規則51の15）(☞上図C2、C3関係)

【協議することが望ましい事項】（「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」より）

- ・地域の移動ニーズの把握
- ・自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方
  - ①公共交通空白地有償運送
  - ②福祉有償運送
    - (☞上図C2、C3関係)
- ・運送の区域 (☞上図C2、C3関係)
- ・旅客から収受する対価 (☞上図C2、C3関係)
- ・互助による運送を導入する際に配慮すべき事項

③ 首長・事業者団体・住民又は旅客・地方運輸局長・運転者団体以外の、いわゆる任意的構成員

地域公共交通会議の構成員	回答数
都道府県警察	1,016 団体
道路管理者	946 団体
都道府県職員（本庁交通担当者）	718 団体
大学教授等（学識経験者）	614 団体
都道府県職員（地域機関交通担当者）	505 団体
その他	363 団体

(※複数回答可)

(「その他」の主な例)

- ・市町村議会議員
- ・観光協会、商工会議所、社会福祉協議会関係者
- ・近隣地方公共団体職員



### (3) 地域公共交通会議における合意形成

(※会議設置自治体のみ回答)

#### ポイント

○地域公共交通会議の議決方法については、地域公共交通会議を設置している1,268団体のうち、約7割(876団体)が「過半数の賛成」となっており、「全会一致」は約15%(192団体)となっている。

(参考)

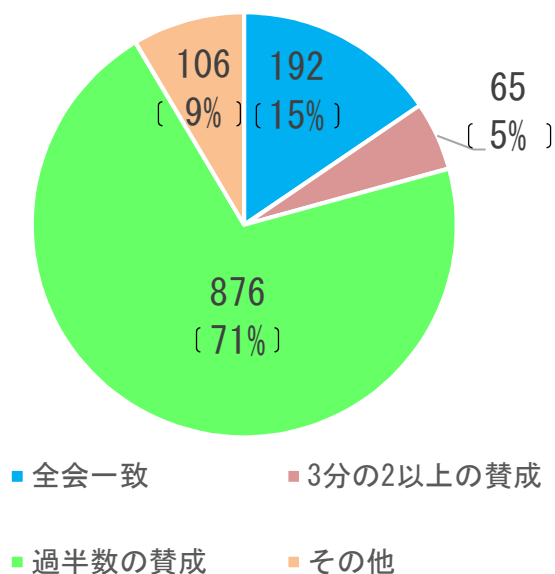
「平成29年の地方からの提案等に関する対応方針」(平成29年12月26日閣議決定)において、地域公共交通会議における合意は必ずしも全会一致を意味するものではなく、設置要綱等に定められた議決方法により決することで合意したこととなることを明確化する通知が発された。(「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について)(平成30年12月28日付け自動車局長通知)※詳細は別紙参考資料1参照)

○必ずしも全会一致の議決方法を活用していない場合であっても、会議に付議する上で構成員の合意を重視している場合は、乗合旅客運送の新規導入に際して競合等を理由に既存事業者の合意が得られなかったケースなど、一部の構成員の反対等により地域公共交通会議に付議できなかった事例や、一部構成員の反対で決定できなかった事例も挙げられており、会議の合意方法の見直しが求められる。

○利害が対立する事項等についての意見調整役を担っている構成員として「大いに関与している」という場合が最も大きい(約67%)のは「市町村職員」である一方で、「都道府県職員」の関与は比較的小さい(約6%)状況にある。なお、地方が自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲を受けている場合の方が、都道府県職員の関与は大きい傾向にある。

○一方で、合意形成に当たって都道府県による意見調整の必要性を認識しているのは過半数(約54%)の団体であり、都道府県のより積極的な関与が期待されている。

## ① 地域公共交通会議の議決方法



(「その他」の具体的内容) (主なもの)

- ・全会一致が原則だが、それにより難しい場合は、出席委員の過半数により決する。
- ・出席議員の4分の3以上の賛成。
- ・議決方法を明確に定めていない。

## ② 一部の反対等により会議で決定できなかった事例

### 【乗合旅客運送の新規導入】

- ・バス事業者により、地元工業団地への通勤手段の改善を目的とした路線バスを運行する計画が協議された際、地元タクシー事業者の合意を得ることができず、一度の会議で承認が下りず、運行開始まで時間を要してしまった。[路線バスの新規導入に関する事項]
- ・中学校統合に係る通学手段として新規に路線を設定し、そのバスを使い通学する提案を行ったが、中学校の保護者から、スクールバスでは生徒の安全性を考え、一般客の混乗を認めるべきではないとの意見があり、合意が得られなかった。事業については、生徒のみの乗車に限定した。[路線バスの新規導入に関する事項]
- ・合併地域における路線の再編にあたり、運行エリアの拡大や車両の小型化を計画し提案したところ、タクシー事業者団体から既存のタクシー事業者への影響を懸念する意見が上がった。改めて調整を図り、次の会議で協議を整えた。[路線バスの新規導入に関する事項]
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者が、路線が競合しており、今後の路線維持が難しくなるのではとの懸念から空白地帯のみの運行を要望。調整し再度会議を開催した。[路線バス以外の新規導入に関する事項]

### 【乗合旅客運送の運賃、事業計画、運行計画】

- ・バス事業者が補助金交付等を受けずに自主運行している路線において、近隣商業施設への新規乗り入れを計画したため、協議案件として書面開催（当自治体としては、この案件は路線の改編であり、「軽微な事項に当たる」と判断）をしたところ、一部の委員から「事前協議の不足」等を理由に態度留保又は反対された。その後、バス事業者とともに十分な説明を行い、運行開始にこぎつけたが、当初の予定より運行開始が遅れた。〔路線バスの運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・支線交通の運賃を決定する際に、同地域を営業する路線バスの事業者から利用者が競合する懸念が生じるということで、合意が得られないことがあった。〔路線バスの運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・自治体外から自治体内に運行していた路線バス事業者から、自治体内クローズ区間をオープンにするよう付議があったが、競合するバス路線が複数あったため、会議で否決された。〔路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・地域住民が主体となり運行しているコミュニティバス等の運行区域拡大の計画が提出されたが、対象区間の一部に既存の路線バスが運行しており、乗客が競合することを理由に路線バス事業者が運行に反対したため、地域公共交通会議で合意が得られず実現できなかった。〔路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・コミュニティバス導入に際し、運行ルート上に既存バス事業者との競合区間があったため、事業者からその区間での乗降が制限された。〔路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・地域公共交通会議で地元区委員からの反対があり、運賃値上げが先送りになった。（一定期間様子を見て次年度運賃値上げ、路線統合になった。）〔路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・デマンドタクシーの本運行を目指し試験運行をしていたが、タクシー事業者の意見（デマンドタクシーの運行に反対）により試験運行期間が延長となり、本運行が見送られた。〔路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕

### 【市町村運営有償運送の導入・運行体制等】

- ・コミュニティバスの運行ルートにデマンド型を導入しようとしたが、該当地域のタクシー事業者と事業調整を行ったが、既存事業者の営業に対して利害関係に大きく影響することから、同計画の事業調整が不調となった。〔市町村運営有償運送に関する事項〕
- ・路線バス減便の代替措置（無償運行）の有償化を目的に、市町村運営有償運送（交通空白）の新規登録について協議したが、計画中に路線バス運行に影響を及ぼすと認められる運行等があったため、運輸支局・学識経験者等から運行計画の再考を求められ、協議が整わなかった。〔市町村運営有償運送に関する事項〕

- ・平成27年4月の指針見直しで有償運送において観光客等区域外住民の利用が可能になったことについて、更新案に盛り込んだところ、地場タクシー事業者が民業圧迫として有償運送の登録に同意しなかったことで地域公共交通会議で合意を得られず、バスの運行自体に支障が出た。折衝を行った末、バスの運行は行われたが1ヶ月にわたり、観光客はバスの利用が出来なくなり、また条件としてタクシー会社の乗合運行を行って、バスの空港乗入便は廃止した。〔市町村運営有償運送、交通空白地有償運送に関する事項〕
- ・市町村運営有償運送（自治体運営バス）の路線延伸に係る書面協議において、民間路線バス事業者が、自らの路線と一部競合することから、合意が得られなかった。（後日、改めて協議会を開催し、協議した上で、合意を得た）〔市町村運営有償運送に関する事項〕
- ・自治体内循環バスのルート以外を補完するための検討としてデマンドタクシーの検討を会議の中で進めていたが、最終的に導入の議論に入る前にタクシー事業者より導入反対の声が上がり、実証運行期間中である自治体内循環バスへの影響も考えられたため、デマンドタクシー導入の決議を断念することになった。ただ住民や議会からデマンドタクシー導入の要望は依然多く、会議の中で検討が進まない状況で苦慮している。〔市町村運営有償運送に関する事項〕
- ・地域住民から市町村運営有償運送によるコミュニティバス運行のニーズがあるが、一部区間が重複する既存地域間幹線系統に補助を行っている隣接自治体から既存幹線の減収等について事前協議で心配し、それを受けて一部委員が懸念を示したため、公共交通会議で合意が得られず実現できなかった。〔市町村運営有償運送に関する事項〕

#### 【福祉有償運送の導入・運行体制等】

- ・福祉有償運送運営協議会において、登録事業者の運賃改定について、既存交通事業者（タクシー）の猛反発があり実現できなかったことがある。〔福祉有償運送に関する事項〕
- ・省令改正によって新たに実施主体として認められるようになった任意団体からの新規登録申請があったが、観光をはじめとする鉄道や航空機を使って大都市圏を訪れる移動困難者を運送する事業計画であったことから、申請の意図と道路運送法等関係法令との整合性を検討する必要があり、現在まで新たな追加資料の提出がないため保留案件となっている。〔福祉有償運送に関する事項〕

#### 【その他】

- ・隣接自治体と本自治体を跨ぐ路線バスが廃止となる際に、お互いのコミュニティバスを交通結節点で接続させ廃止代替えをしようとしたが、運賃の格差から、利用者がコミュニティバスに流れる懸念があることからバス事業者は反対をした。〔その他に関する事項〕

### ③ 一部の反対等により会議に付議できなかった事例

#### 【乗合旅客運送の路線の新規導入、運賃、事業計画、運行計画】

- ・廃止路線の代替交通として地域住民が主体となって運行を計画していたバス路線について、廃止路線の運行事業者の反対により、自由な路線の設置やバス停での乗降について制限を受けた。また、地域住民が交通空白地域内のバス路線の設置を計画したところ、バス事業者が乗客の逸走を理由に同意が得られなかったため、会議に付託できなかった。〔路線バスの新規導入、路線バスの運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・地域住民から市町村運営有償運送（運行は事業者）によるコミュニティバスの運行のニーズがあるが、対象区間の一部に既存の路線バスが運行しており、乗客が競合することを理由に、調整が難航しているため、会議の開催ができない。〔路線バスの新規導入、路線バスの運賃・事業計画・運行計画、地域公共交通網形成計画に関する事項〕
- ・地域公共交通会議での事業として運行した路線の増便や路線系統数追加に関し、地域住民からの強いニーズがあるが、競合等を理由にバス事業者が地域公共交通会議への付議を拒否した。〔路線バスの運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・当自治体のコミュニティバスの運行については、路線バスとは異なり、地域公共交通活性化協議会における議決が必要となる。ルートの見直しを検討するにあたっては、ルート設定の具体的な判断基準が曖昧であるため、既存の路線バスと異なる運行目的、路線バスと重複しないルート案であっても、バス事業者が路線バスとの競合や系統廃止の可能性を理由に反対され、多くの場合がルート案を取り下げている状況となっている。〔路線バスの運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・区域運行の導入や区域拡大について、地域公共交通会議に付議するに当たり、その区域を運行するバス事業者等との事前調整の段階で難航した事案がある。（現在はバス事業者等と協議・調整を重ね、地域公共交通会議で了承され運行に至っている。）〔路線バス以外の新規導入、路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕
- ・地域ニーズとしてコミュニティバスの新規導入要望はあるが、既存の交通事業との競合を理由に事前調整がつかずに協議にかけられない内容も生じている。〔路線バス以外の新規導入に関する事項〕
- ・地域住民から通勤時間帯においてコミュニティバス運行のニーズがあったため、既存路線バスとの重複区間を最小限とし、既存路線の延伸を検討した。しかし、路線バスとの重複区間は少ないものの、輸送目的地が同一かつ移動時間の短縮となることから、バス事業者の減収が想定されることを理由にバス事業者が難色を示したため、会議に付議できなかった。〔路線バス以外の新規導入に関する事項〕
- ・乗合タクシーの路線延長のニーズがあるが、対象区間に既存の路線バスが運行しているため競合を理由に事前協議の段階でバス事業者が難色を示したため、会議に付議しなかったケースがある。〔路線バス以外の新規導入に関する事項〕

<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民からのバスの運行ニーズはあるが、既存の路線バスが運行していたり、事業者間の営業エリアを理由に、バス事業者からの反対等があるため、コミュニティバスの新規路線の一部に関する事項が会議に付議できない。〔路線バス以外の新規導入、路線バス以外の運賃・事業計画・運行計画に関する事項〕</li> </ul>
<p><b>【乗合旅客運送の路線の休廃止】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間のバス路線について、公共交通会議前に休日運休についての相談があり、会議の中で協議を行いたかったが、未定のため説明ができないと言われ会議に付議できなかった。会議開催直後に運休が決定し、やむを得ず書面協議を行った。〔路線バスの休廃止に関する事項〕</li> </ul>
<p><b>【市町村運営有償運送の導入・運行体制等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボランティアタクシーの導入を視野に、公共交通会議で交通空白地有償運送や市町村運営有償運送、福祉有償運送について一般的内容説明をしたところ、地元民間事業者から猛烈に抗議され、具体的な導入説明は別に事業者や導入を考えていた地元などを交えての会議にて調整することになった。調整後過疎地有償運送運営協議会を設置し、ボランティアタクシーについて協議した。〔交通空白地有償運送に関する事項〕</li> <li>・既存コミュニティバスの延伸協議に際し、交通事業者（バス）の勘違いにより、一部並走と主張。実際には並走ではないことが判明した。〔交通空白地有償運送に関する事項〕</li> <li>・従前より地場タクシー事業者が民業圧迫として自治体運営による有償運送事業に同意していなかったが、地場交通事業者が相次いで休廃業したことで、地域公共交通会議において唯一の地元交通事業者となった。そのため当該事業者が市町村運営有償輸送に関する事柄全てにおいて議論の余地無く自社の利益を最優先に否決権を行使するため、性善説に基づいた公共交通会議では合意形成が出来ず正常な会議運営が困難となった。〔市町村運営有償運送、交通空白地有償運送に関する事項〕</li> <li>・一部地域において、自家用有償運送の実施希望があったが、事業内容などの調整不足や、交通空白地の認識の相違などにより、タクシー事業者との折り合いがつかなかった。地域内の意見調整のみならず、営業損失につながりかねないタクシー事業者等との協議・調整が必要不可欠な案件であり、現在は当然の結果と認識している。〔交通空白地有償運送に関する事項〕</li> </ul>
<p><b>【福祉有償運送の導入・運行体制等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送事業を開始するにあたり、村で指針を作成し「要介護1以上」を対象者とすると、法に基づき作成したが、都道府県タクシー協会より都道府県のルールでは「要介護3以上」となっていると指針の是正を求められた。〔福祉有償運送に関する事項〕</li> <li>・当自治体は介護タクシーなどの民間事業者が存在しない過疎地域であるため、都市部のローカルルールを適用しないように求めたが、タクシー協会の反発で会議では指針に盛り込むのは「要介護3以上」としか認められなかった。その後、都道</li> </ul>

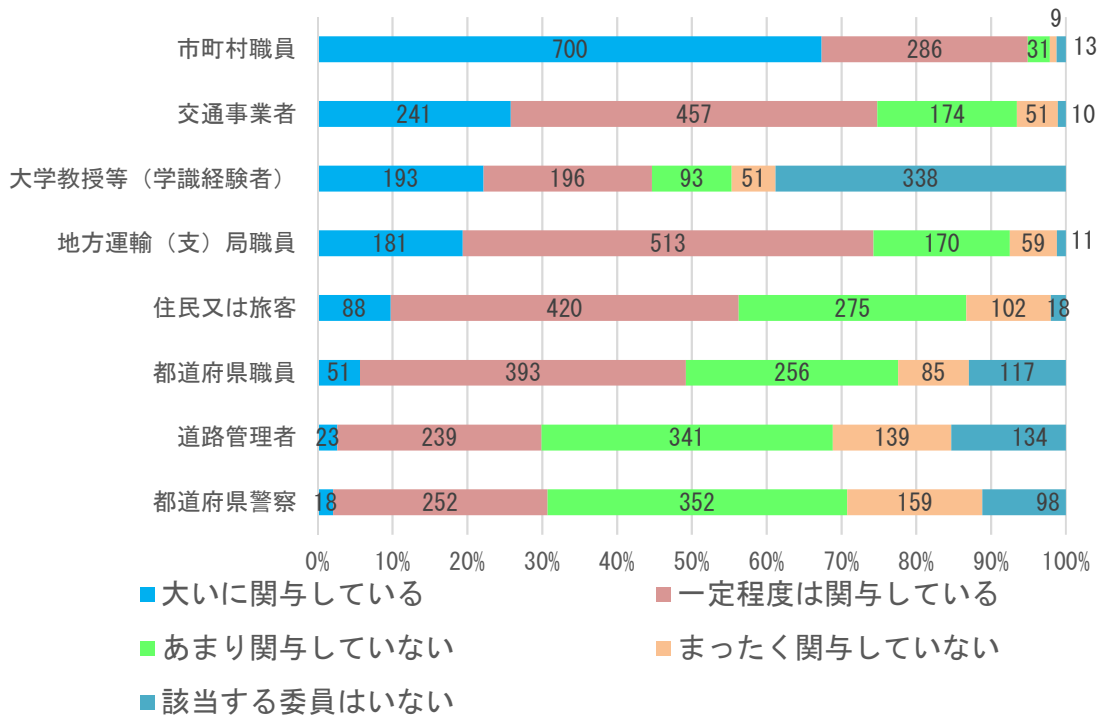
府県等に問い合わせ、対応を行い次回交通会議では「要介護1以上」と指針を改正する予定。〔福祉有償運送に関する事項〕

**【地域公共交通再編実施計画】**

・再編実施計画の変更については効率性と利便性の向上が求められることから、地域から変更の要望があっても、それぞれの向上が見込めない変更については見直しできない。〔地域公共交通再編実施計画に関する事項〕

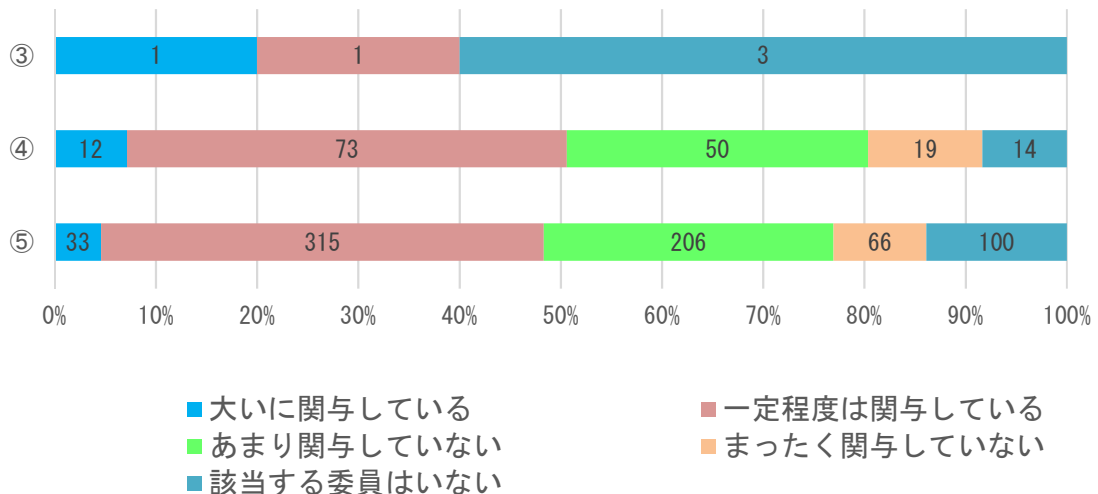
④ 利害が対立する事項等の意見調整役を担っている構成員

ア 全体

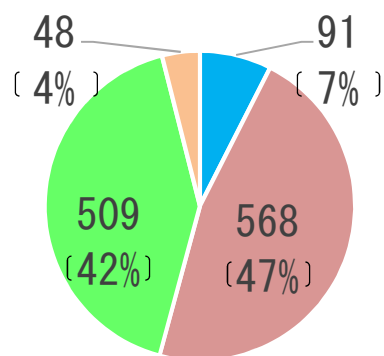


イ 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲状況による  
都道府県職員の関与状況の比較

- ③移譲を受けている市町村  
④移譲を受けていない市町村（都道府県は移譲を受けている）  
⑤移譲を受けていない市町村（都道府県も移譲を受けていない）  
（※1（1）の調査結果（P1参照）による分類）



⑤ 合意形成に当たっての都道府県による意見調整の必要性



- 大いに必要である
- ある程度は必要である
- あまり必要ない
- まったく必要ない

○都道府県による意見調整として望ましい関与の方法（主な例）

（※意見調整が必要であると回答した団体のみ回答）

- ・複数の市町村が関与する公共交通についての意見調整。
- ・特に市町間を跨ぐ広域路線バスに関しては、オブザーバ的立場でなく主体的な意見調整を期待する。
- ・県内の事例紹介などの助言や、客観的エビデンスに基づいた情報の提供。
- ・事業に精通した専門的な観点からの、地方自治体や事業者等の立場を踏まえた適切な意見が望ましい。



#### (4) 地域公共交通会議に関する意見等

##### ポイント

○地方自治体が地域交通についての調整権能等をより適切に行行使するための改善方策として、「資料の事前送付や協議期間の確保による議論の充実」や、「協議事項の簡素化」、「会議構成員の見直し・柔軟化」、「地域公共交通会議の権限強化及び裁量の拡充」などの意見が出された。

○地域公共交通会議の設置や運営に当たり支障となっている事項や制度として、「会議構成員の日程調整・委嘱や会議の開催が困難」や、「専門知識を持った職員の不足」、「協議すべき事項が不明確」、「利害関係者の調整が困難」などの意見が出された。

#### ① 地方自治体が地域交通についての調整権能等をより適切に行行使するための改善方策（主な意見）

##### 【資料の事前送付や協議期間の確保による議論の充実】

- ・調整事項等の案件によって、各委員に対して事前に会議資料を送付する等、会議当日において十分な協議が行えるように配慮すべきであるとする。
- ・当自治体においては、議決要件が過半数の賛成と要綱で定めているが、議決案件について、より多くの賛同や円滑に議論を深めるために、各委員への会議内容の詳細な事前の説明が必要であるとする。
- ・提案から決定するまでに、一定の協議期間を確保することが必要。

##### 【協議事項の簡素化】

- ・地域公共交通会議において協議が調った事項に係る軽微な変更について、書面による協議を行うことや、協議が不要な報告事項とすることについて、具体的な例示をして、手続きの簡素化を図るべき。
- ・書面での協議が認められているが、軽微な事項に限定されており、協議内容に応じて、会議招集の必要性を主宰者が判断できるようにすべきとする。
- ・交通会議の開催は、報酬、日程調整が必要であり、安易な案件については、会議開催ではなく、書面協議ができるなど案件に応じて柔軟な開催が出来るのが望ましい。

##### 【会議構成員の見直し・柔軟化】

- ・構成員について、必ず委員になる者が決まっているが、地域の実情に合わせた柔軟な委員構成を可能とすることがよいのではないか。
- ・行政施策の調整、事業者間の利害調整という視点のみにならないように、学識経験者等専門的知見からの参画が不可欠。
- ・関係者が多すぎるので少しコンパクトにし、実際の利用者にも委員になってもらうべきだと考える。

### 【地域公共交通会議の権限強化及び裁量の拡充】

- ・地方により交通事情も極端に違いがある。交通量調査等を基に、地方独自の条例や規則を制定し、自由裁量による交通網体系を構築するべきであるので、そのためにも地域公共交通会議の権限及び裁量範囲を拡充する必要があると考える。
- ・公共交通機関による一方的な路線の廃止が行われなためにも、地域公共交通会議を設置する市町村内における路線の新設、変更及び廃止をする場合、当該会議にて調整を行った上、申請できるものとして、権限を強化すべきである。
- ・調整や決定の権能についての地域公共交通会議等の設置要綱等の改正。

## ② 地域公共交通会議の設置や運営に当たり支障となっている事項や制度 (主な意見)

### 【会議構成員の日程調整・委嘱や会議の開催が困難】

- ・道路運送法施行規則第9条の3第1項に規定されている構成員(必要的構成員)について、市町村によっては委嘱が難しいと考えられる構成員が存在しているため、委嘱できない場合の具体的な代替条件等をガイドライン等により示してほしい。
- ・同一自治体内に複数の公共交通事業者などがいると、会議の構成員が多くなるため、協議の調整が困難になることが考えられる。法令で必須とされている構成員の一部を、できるだけ自治体による任意の構成員に移行できないか。そうすれば、任意の構成員は分科会等の構成員に属するなど、柔軟な対応が可能となる。
- ・構成員が多いため、開催日程の調整が困難な状況である。
- ・一部の公共交通事業者の会議出席が消極的である。

### 【専門知識を持った職員の不足】

- ・小規模自治体のため専任交通担当者おらず、専門的知識もないことから会議運営等のノウハウの習得や相談できる場があると助かる。
- ・制度的な改善というよりも、小規模自治体では一人の職員が他の仕事と兼務で地域交通の業務を担当していることがあり、関係者の調整等に細やかに対応できない状況がある。

### 【協議すべき事項が不明確】

- ・事業者の道路運送法の手続きにあたり、事前に地域公共交通会議での協議が必要であるのか混乱するケースがある。制度が複雑で協議する目的が分かりにくいものがあるので、なるべく簡素にしてほしい。
- ・地域公共交通会議で協議が調い、運行を開始した後、交差点改良などで、ルートの一部変更(バス停、運賃、時間の変更はない)といった軽微な変更が生じた場合においても、地域公共交通会議で協議しなければならず、事務手続きの簡素化を図りたい。

### 【利害関係者の調整が困難】

- ・属性の異なる交通事業者の間で利害の対立があると、議論が進展しない傾向があり、全体としての住民福祉の向上につながらない状況にある。
- ・本来、地域公共交通会議は地域の移動手段の確保維持を協議する場であるが、近年、路線バス事業者によるバス路線の廃止届出期間の短縮を目的とするものや、行政が導入するコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの運行ルートに競合を認めないなど、地域住民を置き去りにした議論が目立っている。

## 4. コミュニティバス等の活用について

○コミュニティバス等は、地域公共交通として期待される役割が増大しているが、法令上は例外的な位置付けのままであることによって、その円滑な導入が妨げられているのではないかという課題認識に基づき、コミュニティバス等が制度上路線バスと同等に扱われないことにより生じていると考えられる支障について調査を行った。

※「コミュニティバス等」とは、路線バス以外の区域運行バス等、乗合タクシー、自家用有償旅客運送による市町村運営有償運送や公共交通空白地運送の形態により運行されているものを想定。

○この調査結果（下記事例）を踏まえ、平成30年提案募集方式において、全国知事会・全国市長会・全国町村会による共同提案を行った。（※詳細は別紙参考資料2参照）

### （1）支障事例（主なもの）

#### 【交通空白地域の定義の明確化・見直しによる交通利便の向上】

- ・自家用有償旅客運送や区域運行バスは、通知で交通空白地帯であることや、路線バスと実質的に競合しないことなどの限定が付されている。そのため、法令上期待されるよりも活用範囲が狭い。

#### 【自家用有償旅客運送による貨客混載の許認可】

- ・少量（350kg未満）の荷物を運ぶことについて路線バスは制限されていないが、自家用有償旅客運送者は通知により運輸支局長が認める地域内に限定されている。

#### 【無料のコミュニティバスの取り扱い】

- ・自治体がコミュニティバスを運行委託する場合、行政指導により料金を無料とすると貸切バスに係る運賃表が適用され、有料のコミュニティバスに比べて運行委託料が大幅に高くなる。

#### 【営業所の開発許可除外要件】

- ・バスの車庫等を市街化調整区域内に設置する場合、都市計画法施行令により路線バスは開発許可不要だが、コミュニティバス（区域運行バス等）は許可が求められ設置が困難。