

地方分権改革有識者会議  
地域交通部会報告書  
(自家用有償旅客運送関係等)

平成25年8月29日



## 目次

はじめに	1
1 制度の概要とこれまでの経緯	
(1) 自家用有償旅客運送制度の概要	2
(2) これまでの経緯	3
2 地方関係者の意見	5
3 関係府省の意見	7
4 地域交通部会の状況	
(1) 検討対象	8
(2) 関係者のヒアリングの概要等	8
(3) 意見交換	12
5 見直しの方向性等	15
<資料>	
地域交通部会名簿	21
地域交通部会開催実績	22
<参考資料>	
1 地方分権改革推進委員会 第2次勧告（平成20年12月8日）（抜粋）	25
2 出先機関改革に係る工程表（平成21年3月24日地方分権改革推進本部決定）（抜粋）	26
3 出先機関の事務・権限仕分け（「自己仕分け」）結果（平成22年10月7日地域主権戦略会議に報告）（抜粋）	30

4	佐賀県知事提出資料（第1回地方分権改革有識者会議（平成25年4月12日））	32
5	「国から地方への事務・権限の移譲等について（照会）」（平成25年5月28日）に対する回答	
	（1）全国知事会の回答（抜粋）	33
	（2）全国市長会の回答（抜粋）	34
	（3）全国町村会の回答（抜粋）	35
6	事務・権限移譲等検討シート（個票）（第2回地方分権改革推進本部資料（平成25年5月28日））資料（抜粋）	37
7	第1回地域交通部会（平成25年7月3日）資料	
	（1）国土交通省提出資料	41
	（2）佐賀県知事提出資料	47
	（3）富山市長提出資料	52
	（4）揖斐川町長提出資料	59
	（5）公益社団法人日本バス協会提出資料	62
	（6）一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会提出資料	63
	（7）一般財団法人全国福祉輸送サービス協会提出資料	67
	（8）特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク提出資料	69
	（9）加藤構成員提出資料	75

## はじめに

今次安倍内閣においても、地方分権改革を積極的に推進することとし、平成25年3月8日、内閣総理大臣を本部長とし全閣僚を構成員とする地方分権改革推進本部が閣議決定により設置され、さらに4月5日には地方分権改革推進本部の副本部長である内閣府特命担当大臣（地方分権改革）の下で地方分権改革有識者会議（以下「有識者会議」という。）が開催されることが決定された。

有識者会議は、これまで、4月12日、4月26日、5月15日の3回にわたって議論を行い、今次安倍内閣における地方分権改革の基本的な方針となる「個性を活かし自立した地方をつくるために」を取りまとめるとともに、地方分権改革の推進に関する施策のうち特定の事項についての客観的な評価及び検討に資するため、有識者会議の下で専門部会を開催できることとした。

5月15日の第3回有識者会議では、第一次安倍内閣時に発足した地方分権改革推進委員会以降の議論の成果（積み重ね）や、各府省の検討結果、地方の意見等を踏まえ、まずは、無料職業紹介に関する事務・権限の見直し、及び自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直しを行うため、雇用対策部会及び地域交通部会を開催することが了承された。

この報告書は、今後の自家用有償旅客運送に関する事務・権限の適切な見直しに資するため、7月3日及び7月26日に開催された地域交通部会の議論等を整理したものである。

## 1 制度概要とこれまでの経緯

### (1) 自家用有償旅客運送制度の概要

#### ① 制度創設の経緯

有償で旅客を運送するためには、輸送の安全確保及び利用者保護の観点から、バス、タクシー事業の許可を受ける必要がある。

一方、従来から、過疎化の進行とそれに伴う路線バスの撤退等を踏まえた生活交通の確保や、高齢化の進展等に伴う移動制約者の個別輸送の確保が大きな課題となっている。これに対し、バス、タクシー事業者によっては十分な運送サービスが提供されない場合に、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」として、市町村や特定非営利活動法人（NPO）等が自家用自動車により行う有償運送が例外的に許可されてきた（旧道路運送法第80条）。

しかしながら、上記の許可は例外的なものであったため、輸送の安全確保や利用者保護のための法令上の措置が未整備であるとともに、ニーズの増加に伴い、例外的な許可が急増（平成18年3月末時点で2,138件）するという課題があった。

これを受けて、過疎地域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について、バス、タクシー事業によっては提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて運送できることとする「自家用有償旅客運送制度」が創設された。これにより、輸送の安全確保や利用者保護のための制度も整備され、安全・安心な輸送サービスの提供が可能となっている。

#### ② 制度の内容

##### (i) 自家用有償旅客運送の類型

自家用有償旅客運送については、以下の3つの類型が存在する。

##### ア 市町村運営有償運送

- ・ 過疎地輸送 市町村が、区域内の過疎地域等の住民を輸送するもの
- ・ 福祉輸送 市町村が、区域内の身体障害者等の移動制約のある住民を輸送するもの

##### イ 過疎地有償運送

NPO等が、バス、タクシー事業者によって十分な輸送サービスが確保されていない過疎地域等において、当該過疎地域等の住民、親族

及び日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって、旅客名簿に記載されている者及びその同伴者を輸送するもの

#### ウ 福祉有償運送

NPO等が、バス、タクシー事業者によって十分な輸送サービスが提供されていない身体障害者、要介護者等の移動制約者であって、旅客名簿に記載された者及びその付添人を輸送するもの

### (ii) 自家用有償旅客運送の実施に係る手続等

自家用有償運送の実施に当たっては、運営協議会等において合意が調った後に、国土交通大臣の登録を受けることが必要。

また、国土交通大臣は、輸送の安全確保や利用者保護のための指導・監督を実施。

#### ア 運営協議会について

- ・ 主宰者：市町村又は都道府県
- ・ 構成員：地方運輸局、地域住民、NPO、バス・タクシー事業者等
- ・ 合意事項：①自家用有償旅客運送の必要性  
②運送の区域  
③旅客から収受する対価

#### イ 国土交通大臣による登録等について

- ・ 登録要件：①バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域関係者が合意していること  
②運転者、運行管理体制、整備管理体制等、必要な安全体制を確保していること。
- ・ 有効期間：2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）
- ・ 輸送の安全確保等のための指導・監督  
：運行管理体制、運転者の要件等、輸送の安全確保のために必要な体制等について指導・監督。必要に応じ、監査・処分等を実施。
- ・ 登録、指導・監督等の業務については、都道府県ごと（北海道は7か所）に設置された運輸支局が実施。

## (2) これまでの経緯

平成20年12月8日に行われた地方分権改革推進委員会第2次勧告（参考資料1）を踏まえて、平成21年3月24日に政府の地方分権改革推進本部で決定された「出先機関改革に係る工程表」（以下「工程表」という。参

考資料 2) では、「自家用有償旅客運送に関する事務・権限を都道府県に移譲する。」とされている。

平成 22 年 6 月 22 日に閣議決定された地域主権戦略大綱に基づき、関係府省が行った「自己仕分け」(自らが所管する出先機関の事務・権限の仕分け)では、国土交通省は、参考資料 3 のとおり、自家用有償旅客運送は、「市町村の創意工夫に委ねるため、希望する市町村に権限を移譲する方向で検討する。」として、「A-b-①」(個々の地方自治体の発意に応じ選択的に移譲するもの(現行の行政区域を前提とするもの))としている。



## 2 地方関係者の意見

### (1) 第1回有識者会議

平成25年4月12日に開催された第1回有識者会議での古川佐賀県知事の提出資料のうち自家用有償旅客運送制度に係るもの(参考資料4)の概要は以下のとおりである。

- 地域によっては、不採算バス路線の撤退など、住民の移動手段の確保が課題。
- 「住民の移動手段を確保する」視点からの地方への権限移譲が必要。
- 自家用有償旅客運送について、以下のような課題がある。
  - ・ 自家用有償の実施主体は、法人格を有する団体に限られ、地域ボランティア組織は実施できないこと。
  - ・ 自家用無償で受領できる実費に、車両償却費、保険料等が含まれず、維持経費の捻出が困難であること。

### (2) 関係府省の意見に対する地方3団体の意見

各府省からの回答(後掲3参照)について、5月28日に、内閣府から地方3団体(全国知事会、全国市長会、全国町村会)に意見を確認したところ、参考資料5のとおりであり、その概要は以下のとおりである。

#### 【全国知事会】

- 自家用有償旅客運送に関する事務・権限は、全国一律に都道府県へ移譲し、さらに希望する市町村に移譲する仕組みを設けるべき。

#### 【全国市長会】

- 地域における裁量を拡大することを前提に、希望する市町村に移譲する方向で検討されたい。
- また、地方運輸局等による相談体制を確保されたい。

#### 【全国町村会】

- 「地域で判断できる裁量が拡大されれば、より地域の実情に合った対応が可能になる」などの理由で移譲を受ける方向で検討という回答と、「運

送事業の許認可等は、法的に様々なケースが想定され、小規模自治体では専門的な知識や経験を有する職員の確保が困難」など、移譲に向けた検討課題を挙げた回答を合わせて、約8割を占めた。

- 「全国統一的な基準に基づいて判断・指導等をすべきであり、また、輸送安全の確保の観点からも国において行うことが望ましい」など、当面、移譲を見送るべきものとする回答が、約2割であった。

### 3 関係府省の意見

自家用有償旅客運送に関する事務・権限について、工程表、平成 22 年自己仕分けを踏まえた対応方針について、平成 25 年 4 月 16 日に国土交通省に照会を行った。その回答は参考資料 6 のとおりであり、その概要は以下のとおりである。

- 過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。(今後具体的な方法等につき検討)

## 4 地域交通部会の状況

### (1) 検討対象

以上を踏まえて、地域交通部会では、「自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し」を対象に議論を行った。

国土交通省は、自家用有償旅客運送に関する事務・権限を希望する市町村に移譲する方向で検討しており、個性を活かし自立した地方をつくる観点から、円滑に移譲するための留意点、移譲される事務・権限について自由度を高めるための方策等を中心に議論を行った。

具体的な論点は、

- ① 事務・権限の移譲先となる地方公共団体をどう考えるか、
  - ② 地方公共団体が事務・権限の移譲を受けるに当たって、必要な体制・準備についてどのように考えるか、また、移譲後も含め、国はどのような支援を行うべきか、
  - ③ 地方公共団体の自由度、裁量を拡大するため、どのような方策があるか、
- などである。

### (2) 関係者のヒアリングの概要等

第1回地域交通部会では関係者からのヒアリングを実施した。その概要は以下のとおり。

#### ① 武藤浩 国土交通省自動車局長

提出資料（参考資料7（1））に基づき、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲の方針について説明があった。その概要は次のとおり。

ア 地域交通に係る諸課題については、住民生活に最も身近な市町村が中心となり、責任を持って対応しており、その一環として自家用有償旅客運送についても、市町村が主導して、中心となって取り組まれている。

イ こうした実態を踏まえ、自家用有償旅客運送に関する事務・権限を、希望する市町村に移譲することが適当である。

ウ 事務・権限の移譲に際しては、地域特性や多様な利用者のニーズに的

確に対応した輸送が実現される必要がある。また、市町村に事務・権限が移譲された後も、輸送の安全が確保される必要があり、これらの点については、今後の事務・権限の移譲に係る具体的な方策の検討の中で、関係者のご意見を丁寧にかがいがいながら、検討を進めていきたい。

これに関して、後藤部会長から、平成 21 年の工程表では移譲先を都道府県としているが、平成 22 年の「自己仕分け」や今回の検討結果では希望する市町村へ移譲となっている理由について質問があり、武藤局長からは、平成 21 年の工程表では政府全体で都道府県への移譲が原則であったことから都道府県への移譲としたが、平成 22 年の「自己仕分け」では、実態を踏まえた上で希望する市町村への移譲が最も適切と判断した旨の回答があった。

## ② 古川康 佐賀県知事

提出資料（参考資料 7（2））に基づき、福祉有償運送の課題、制度改革の方向等について説明があった。その概要は次のとおり。

- ア 人が移動しやすくなることで地域が元気になる。「共助」とも言うべき福祉有償運送の充実が重要である。
- イ 自家用有償旅客運送について、運営協議会において法令・ガイドライン以上に厳しいルールとなっているのは、自治体に道路運送法の権限がないため、他人事になっていることから生じている。
- ウ 市町村は運営協議会の主宰だけが規定されており、運営協議会の位置付けが曖昧であることから、これを自治体の附属機関として位置付け、この決定に対して誰が責任を持つかを明確にしていくべきである。
- エ 事務・権限の移譲先は、まず都道府県とし、手挙げ方式で希望する市町村にも移譲することにしてほしい。

これに関して、加藤構成員から、ローカルルールの問題などは市町村が道路運送法に位置付けられた自家用有償旅客運送制度における運営協議会主宰者たる自らの役割を十分に理解していないために生じていることから、このような問題が、事務・権限が都道府県に移管されることによって果たして改善されるのかとの質問があり、古川知事からは、運営協議会の主宰のみを行う立場では地域での移動に責任を持った対応ができないが、都道府県や市町村の役割を法律上しっかり位置付けることによって大きな変化が生まれてくる旨の回答があった。

また、後藤部会長から、市町村ではなく都道府県に移譲することでの住

民のメリットについて質問があり、古川知事からは小規模な市町村では担当者が置けないところもあるが、都道府県は担当部署も存在し知見を持っているので、まだ自家用有償旅客運送を担う団体がない市町村の住民にメリットになるとの回答があった。

③ 森雅志 富山市長

提出資料（参考資料 7（3））に基づき、自家用有償旅客運送の事務・権限の見直し及び富山市の取組について説明があった。その概要は次のとおり。

ア 自家用有償旅客運送の実施には、安全で安定的な運行を確保する責任を受け止める覚悟が必要であり、その意味でも事務・権限の移譲先を「希望」する市町村とすることは妥当な方向である。

イ 地域の裁量を拡大するため、現行の基準の緩和が大切である。

ウ 事務・権限が移譲された後も、安全性の監査など、国の一定の関与は必要である。

エ 自家用有償旅客運送によってバス・タクシーの利益を侵害しないように配慮しながら交通空白地帯を埋めていくため、協議会方式は大事にしていかなければならない。富山市では様々な主体が役割分担しながら交通空白地帯を埋めている。

オ こうした調整は、住民に身近な基礎自治体である市町村だからできることである。

④ 宗宮孝生 揖斐川町長

提出資料（参考資料 7（4））に基づき、揖斐川町のコミュニティバスの状況及び直面する課題、自家用有償旅客運送の問題点などについて説明があった。その概要は次のとおり。

ア 揖斐川町では、町の財政負担によりコミュニティバスを運行しているが、個別集落の巡回はできておらず、依然として交通空白地帯が残っている。移動手段を公共主体だけで確保するには限界がある。

イ 過疎地有償運送制度を活用したいが、NPO等の法人格のある主体に限定されているため、山村地域ではニーズがあっても担い手がない。こうした地域では地域に根付いた企業が非営利として受け手になれるようにするなど、ニーズにあった柔軟な対応が必要である。

ウ 自家用有償運送を行う運転手の要件である講習の実施場所が県央だけのため、なかなか受講の機会が少ない。

- ⑤ 長尾真 公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員  
提出資料（参考資料7（5））に基づき、運営協議会への対応状況、事務・権限の移譲に対する要望について説明があった。その概要は次のとおり。
- ア 運営協議会は運輸当局も入ってもらい、自家用有償旅客運送の必要性などについて調整して棲み分けを行っているところであり、バス会社は真摯に対応している。
- イ 事務・権限の移譲に当たっては、運営協議会の合意のシステムを是非継続していただきたい。構成員も現行のとおりとしてほしい。運輸支局にも少なくともオブザーバーとして参加してほしい。多数決で議決することもあることから、構成員のバランスにも配慮してほしい。
- ⑥ 各務正人 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会理事長  
提出資料（参考資料7（6））に基づきタクシー事業の現状、タクシー業界が取り組む適正化・活性化策、事務・権限の移譲についての意見などについて説明があった。その概要は次のとおり。
- ア タクシー業界は、長期的に輸送需要が低迷する中、平成14年の規制緩和後車両数が増加するなどの影響もあり、収益基盤や運転者の労働条件が悪化したことから、平成21年6月にタクシー適正化・活性化法が制定され、その結果、減車を行ってきている。
- イ 観光タクシー、育児支援タクシーなど様々なニーズに応じた取組を行い活性化を図るとともに、福祉車両導入による福祉輸送や乗合タクシーによる過疎地輸送にも取り組んでいる。
- ウ タクシー事業は、バスなどが撤退した後の地域住民にとって最後の公共交通機関。タクシー事業と自家用有償旅客運送の棲み分けが必要であり、事務・権限を移譲することで、タクシーの存立を脅かし、タクシーが地域からなくなってしまう。
- エ 移譲先は、実情をよく分かり、大きな役割を担っている市町村が適切である。
- ⑦ 漢二美 一般財団法人全国福祉輸送サービス協会会長  
提出資料（参考資料7（7））に基づき、福祉輸送サービスの紹介、事務・権限の移譲についての意見について説明があった。その概要は、次のとおり。
- ア 福祉輸送は、専門のスタッフや車両を備えた福祉タクシーが担うべきであるが、福祉タクシーが存在しない場合などは、自家用有償旅客運送

によることはやむを得ない。

イ 事務・権限が地方に移譲され、福祉タクシー事業者の意見が反映されることなく運営協議会での議論が進められることになると、福祉タクシーが存立しなくなるおそれがある。

ウ 仮に地方に移譲するにしても、安全や安心が確保される仕組みと地域の公共交通機関が確保される仕組みは必要である。

⑧ 河崎民子 特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク副理事長  
提出資料（参考資料 7（8））に基づき、自家用有償旅客運送に関する事務・権限等の見直しについての意見について説明があった。その概要は、次のとおり。

ア 自家用有償旅客運送の事務・権限が自治体に移譲されることは、基本的に歓迎だが、事務・権限の移譲に際しては法令の見直しが必要である。

イ 具体的には、一つは、有償運送の目的として、超高齢社会を迎えるに当たって個人等の社会参加が不可欠であること等を明記すること。一つは、運営協議会に関して省令で定める関係者は自治体が条例で定めることとし、併せて地域独自の基準を設ける場合も条例で定めることとされたい。

ウ 運営協議会によっては不当なローカルルールが存在しており、分権の名のもとに肯定されることがないように、不当なローカルルールを違法化するような規定を法令に置いていただきたい。

エ 複数の市町村がまとまって運営協議会を設置している場合も多いことから、事務・権限が都道府県に移譲されれば柔軟性が出てくるのではないか。

### (3) 意見交換

ヒアリング終了後の意見交換（部会構成員・関係者間、部会構成員間）では次のような議論があった。

#### ① 加藤構成員の発言

加藤構成員から提出資料（参考資料 7（9））に基づき、自家用有償旅客運送制度に関する現状認識と今後の方向性について発言があった。その概要は次のとおり。

- ・ 現状の法律・制度でも、自治体が地域の住民の「おでかけ」（移動手段）確保のためにできることは多く自由度も高いが、自主規制している。



国から権限移譲されても自由な取組ができるか極めて不安である。そのため、権限移譲に当たって自治体のレベルアップを喚起する制度設計が大切である。

- ・ ローカルルールは市町村が勝手に作っているものであり、「おおむね2分の1」という運送対価も国土交通省が示した目安に過ぎないのだから、協議会できちんと合意すれば突破できるもの。
- ・ 移譲先については、現場に近く、地域公共交通会議を運営してバス政策を進めている市町村の方が望ましい。都道府県は、現段階で運営協議会にあまりかかわっていないため、権限移譲されても対応できないのではないかと。一方、都道府県には市町村でカバーできない地域間輸送にかなり大きな権限があるにもかかわらず取組が不十分であり、まずはこれをきちんとやるべき。

## ② 事務・権限の移譲先について

森市長から、交通事業者と良い関係を保つことができ、地域住民の交通ニーズに関する様々な基礎データを持っている市町村が担うべきであるとの発言があった。

内田構成員から、希望する市町村は第一の移譲先として、市町村が移譲を希望しない場合、移譲を希望する都道府県に移譲するという案が現実的ではないかとの発言があった。これに対して森市長からは、希望する市町村を第一義的に考え、これを補完する形で都道府県に移譲するという考え方は成立するが、制度的に難しい面があるので、例えば基礎自治体の一部事務組合をつくって受けるといった方法もあるとの発言があった。また、武藤局長からは、この問題に一番熱心で現状を把握している市町村が適切であるとの発言があった。

山内構成員から、基礎自治体での優位性があるならそこに任せるべき、安全性の問題では今国が行っているところを無視できないので、都道府県にすべて移譲することは非効率的ではないかとの発言があった。

勢一構成員から、本案件は地域交通体制における例外を認める制度であることから、将来的な地域交通体制確保に係る諸権限の在り方にも配慮して移譲先を検討する必要があるのではないかと、現在までの実務レベルの取り組みを前提とすると身近で問題に対峙している市町村に移譲することは説得力があるが、制度上市町村の恣意的運用が容認され得ることを懸念する、市町村が主催した運営協議会におけるルール設定、それに基づく登録手続、運用に対する指導・監督の一連の運営体制について、例えば条例など民主的プロセスを経て決定される規範として定めるよう工夫すべ

きとの発言があった。

内田構成員から、地方分権を進める観点から、希望しない市町村についても、まず都道府県へ移譲を進めることがいいとの発言があった。これに対して山内構成員からは、国、都道府県、市町村といろいろなところへ権限が分散し、安全の規制、監査などをどうするか整理する必要があるとの発言があった。

## 5 見直しの方向性等

人口減少や高齢化が進む中、バスやタクシーのサービスが十分に提供されない地域において、高齢者や障害者などの移動手段を確保することは、住民の生活を維持する上で不可欠であり、また、地域の活性化を図るためにも重要な課題である。

地方公共団体は、住民の福祉、教育、地域交通など暮らし全般に責任を負う立場にあることから、これまで以上に、このような地域における移動手段の確保に取り組むことが求められている。その具体的な方法として、地方公共団体やNPO・地域団体等が担い手となる自家用有償旅客運送の果たす役割は、ますます重要となっている。

以上の認識に立ち、本部会におけるこれまでの議論を踏まえた見直しの方向性等は、以下のとおりである。

### (1) 事務・権限の移譲

#### ① 移譲先

自家用有償旅客運送は、主として市町村単位のエリアにおいて、住民等の生活を支えるために行われる運送である。また、市町村は、住民の居住・活動に関する情報や地域交通のニーズを最も把握し、住民の要望に直接責任を担う立場にある。さらに、その実施に当たっては、地域における移動手段確保に取り組む意欲を持ち、関係者の合意形成を図るなどの能力を備えるとともに、安全で安定的な運行を確保する責任と覚悟が求められるものである。

このため、現在は国（国土交通省）が行っている、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の担い手としては市町村がふさわしいと考えられ、事務・権限の移譲先としては、希望する市町村を基本とすべきである。

一方で、財政状況を含め執行体制上の懸念などから事務・権限の移譲を希望しない市町村が出てくることも考えられる。このような市町村に対しては、まずは、移譲を受けやすくするための環境整備を国（国土交通省）が行い、移譲の促進を図ることが必要である。

また、事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、市町村とともに住民の暮らし全般に責任を負う立場にある都道府県が、上記のような意欲・能力を持つ場合、市町村にかわって役割を果たすことが考えられる。

このため、当該事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、

希望する都道府県にも移譲することができるようにすべきである。

なお、当初は事務・権限の移譲を受けなかった市町村が、その後希望するに至った場合には、当該市町村にも移譲することができるようにすべきである。

以上のように事務・権限が移譲されることにより、運営協議会の主宰から登録・安全確保に至る一連の役割が地方公共団体で完結することから、登録までの手続の迅速化が図られることはもとより、それぞれの地域の実情に応じた創意工夫による移動手段の確保につながることを期待される。

## ② 移譲先の体制整備

移譲に当たっては、移譲先において、輸送の安全を確保し、利用者保護を図るための事務・権限を適切に執行する体制を整備することが不可欠である。

このため、国（国土交通省）は、これまで蓄積した専門的な知見やノウハウはもとより、輸送の安全確保を担う責任に対する考え方なども含めて的確に継承するために必要な措置を講ずるとともに、移譲後においても事務・権限が適切に執行されるよう、移譲先の地方公共団体との連携を図り、これを支援すべきである。

また、国（国土交通省）は、自家用有償旅客運送の実施とその登録・監査等の事務が同一の地方公共団体に帰属する場合であっても、適正な登録・監査等が実施されるよう必要な措置を検討すべきである。

## (2) 地域の実情に応じた運送の実現に向けた措置

### ① 国（国土交通省）は、

- (i) これまで法人格のある団体に限られていた実施主体を弾力化すること、
  - (ii) 運送の種別ごとに限定されていた旅客の範囲を拡大すること、
  - (iii) 運送の対価は、実費の範囲内であり、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であれば設定可能である旨の周知を徹底すること、
  - (iv) 地域における合意形成の手続や運用を改善すること、
  - (v) 登録更新における書類の省略等事務手続を簡素化すること、
- など、意欲ある地方公共団体が地域の実情に応じた自家用有償旅客運送を実現することができるよう必要な措置を検討すべきである。

### ② 国（国土交通省）は、(1) の事務・権限の移譲及び(2) ①の措置に係る制度改正に当たって、その趣旨・内容が地域交通を担う現場に至るまで十分浸透するよう周知を徹底するとともに、地方公共団体は、地域における移

動手段を確保していく観点から、制度についての理解を深め、その趣旨を十分に活かすよう積極的に取り組むべきである。

- ③ 地方公共団体は、これまで運営協議会で定められてきた不合理な「ローカルルール」の是正に向け、引き続き、必要な措置を講ずるべきであるとともに、国（国土交通省）もその取組が促進されるよう積極的に働きかけを行っていくべきである。

### (3) その他

以上の取組に加え、第1回有識者会議において古川議員から指摘された、

- ① コミュニティバスであっても定員11人以上の場合には車両に旅客運送業の性能基準が求められること、
- ② 2点間の近距離観光タクシーでは定額料金の導入ができないこと、  
については、
  - ① 高齢者・障害者の安全性、利便性に留意しつつ、基準を見直すこと、
  - ② 近距離でも定額料金が可能となるよう運用を見直すこと、  
を確実に実施していくべきである。



<資料>





## 地域交通部会 名簿

うちだ あきのり

内田 明憲 読売新聞論説委員

かとう ひろかず

加藤 博和 名古屋大学大学院准教授

ごとう はるひこ

◎後藤 春彦 早稲田大学創造理工学部長

せいいち ともこ

勢一 智子 西南学院大学教授

やまうち ひろたか

山内 弘隆 一橋大学大学院教授

(◎は部会長)

## 地域交通部会 開催実績

### 第1回地域交通部会（平成25年7月3日（水））

○自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し等について

1. 地方分権改革推進室の説明
2. 関係者からのヒアリング
  - ・国土交通省 自動車局長
  - ・佐賀県知事
  - ・富山県富山市長
  - ・岐阜県揖斐川町長
  - ・公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員長
  - ・一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会理事長
  - ・一般財団法人全国福祉輸送サービス協会会長
  - ・特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク副理事長
3. 出席者（部会構成員及び関係者）の意見交換
4. 部会構成員の意見交換

### 第2回地域交通部会（平成25年7月26日（金））

○自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し等について

1. 報告書（素案）の説明
2. 部会構成員の意見交換

## < 参考資料 >



**地方分権改革推進委員会 第2次勧告(平成 20 年 12 月8日)**  
～「地方政府」の確立に向けた地方の役割と自主性の拡大～  
(抜粋)

第2章 国の出先機関の見直しと地方の役割の拡大

2 事務・権限の見直しの考え方

・・・関係府省からのヒアリングの結果や全国知事会など関係者の意見等も考慮しつつ、出先機関の事務・権限を、廃止(民営化、独立行政法人化を含む。)を検討するものや、地方自治体への移譲を検討するものなどに仕分けを行う。

その際、国民や地域住民にとっての利便性や安全・安心の維持向上等の観点から、国に事務・権限を残しつつ、地方の役割を拡大することが適当と考えられる場合には、事務・権限を新たに地方自治体に付与し国と地方の新たな協働関係を構築する。

以上のような仕分けに基づき、対象となる国の出先機関の事務・権限の整理を行った上で、それに伴う組織の見直しについて提案する。

5 個別出先機関の事務・権限の見直しと組織の改革

(2)組織の改革

①個別出先機関の組織の改革の方向

〔国土交通省〕

地方運輸局

○ 別紙2のとおり事務・権限の見直しを行い、現行の組織を廃止して、国に残る事務・権限を総合的な出先機関(地方振興局(仮称))に統合する。

○ 運輸支局を廃止する。

第2次勧告 個別出先機関の事務・権限の見直し事項一覧表(別紙2)(抜粋)

国土交通省 地方運輸局			
本局等の内部組織	関係する下部機関	事務・権限	見直しの内容
企画観光部	—	観光振興等 ・民間に関する助成 ・国際観光振興 ・地域に対するコンサルティング等	都道府県が定める外客来訪促進計画の策定・変更(税制特例に関する事項等を除く。)に係る国との同意を要する協議を廃止し、通知とする。 また、地域の観光振興に関する国の役割は、国際観光振興の観点から、地域が行うことのできない全国的視点に立った先端的、モデル的な取組みなどに限定する。 【第1次勧告関連事項】
鉄道部	—	統計調査の実施 ・鉄道車両等生産動態統計調査	民間委託の拡大等を進める。
自動車交通部等	運輸支局	旅客自動車運送事業の許認可等 ・バス事業 ・タクシー事業	自家用有償旅客運送及び自動車運転代行業に関する事務・権限を都道府県に移譲する。 また、一の都道府県内で完結する自動車道事業に関する事務・権限を都道府県に移譲する。
自動車技術安全部	運輸支局 自動車検査登録事務所	自動車の登録・自動車抵当	自動車の登録について、登録基準の適合性審査に係る調査・確認事務を自動車検査独立行政法人に移管する。
海事振興部	運輸支局 海事事務所	統計調査の実施 ・造船機統計調査 ・船員労働統計調査 ・内航船舶輸送統計調査	民間委託の拡大等を進める。
	—	海事代理士試験の実施	市場化テストの実施を検討する。
海上安全環境部	—	海技士試験等の実施	
—	運輸支局	統計調査の実施 ・自動車輸送統計調査	民間委託の拡大等を進める。

## 出先機関改革に係る工程表

平成 21 年 3 月 24 日  
地方分権改革推進本部決定

国の地方支分部局（以下「出先機関」という。）について、国と地方の役割分担の観点から事務・権限を見直すとともに、地方再生と地域振興を進め、出先機関を国民の目の届くものにし、国と地方を通じた効率的かつ効果的な行政を実現する等の観点から、組織の在り方を見直す。

このため、「経済財政改革の基本方針 2008」（平成 20 年 6 月 27 日閣議決定）に基づき、地方分権改革推進委員会の第 2 次勧告（平成 20 年 12 月 8 日）を踏まえ、政府の他の改革と整合を図りつつ、8 府省 15 系統の機関を中心に、出先機関の改革を進めることとし、今後おおむね 3 年間の主な工程を示す計画を下記のとおり定める。

### 記

#### 1 事務・権限の見直し

##### （1）出先機関の事務・権限の見直し

ア 出先機関の事務・権限について、別紙のとおり見直す。

イ 別紙に掲げる事項について、法令改正を含めさらに具体的な検討や所要の調整を進め、その結果を「改革大綱」（地方分権改革推進法（平成 18 年法律第 111 号）第 8 条に基づき策定する地方分権改革推進計画のうち、出先機関の改革に関するものをいう。以下同じ。）に盛り込む。

##### （2）事務・権限の見直しに伴う要員規模の精査

ア 事務・権限の見直しに伴って影響を受けることとなる要員規模について精査を進める。

イ 精査結果は、改革大綱に盛り込む。

#### 2 組織の改革

##### （1）出先機関の組織の改革

ア 地方再生や地域振興を推進し、出先機関の業務運営の適正性と透明性を確保するとともに、国と地方公共団体を通じた効率的かつ効果的な行政を実現する等の観点から、出先機関の統廃合、地域との連携やガバナンスの確保の仕組みなど、第 2 次勧告で示された出先機関の組織の改革の方向性に沿って検討を進め、改革大綱に盛り込む。

イ その際、行政分野ごとの特性を踏まえ、災害発生や社会経済・雇用失業情勢の急激な変化への迅速で機動的な対応や、国民に対する直接的な行政サービス水準の維持など、国の事務・権限の的確かつ確実な実施を確保するものとする。

(2) 組織の改革に伴う要員規模のスリム化

ア 組織の改革に伴う要員のスリム化方針について検討を進める。

イ 検討結果は、1(2)の事務・権限の見直しに伴う要員規模の精査結果とあわせて、改革大綱に盛り込む。

3 出先機関改革に伴う人員の移管等

(1) 人員の移管等のための仕組みの検討

第2次勧告の内容に沿って、地方公共団体の協力を得つつ、事務・権限の見直しに伴う人員の移管等の仕組みについて検討を進め、改革大綱に盛り込む。

(2) 人材調整準備本部の設置

(1)の仕組みの検討を行い、もって人員の移管等を円滑に進めていくため、本部長が別途定めるところにより、地方分権改革推進本部に人材調整準備本部を置く。

(3) 財源の手当ての取扱い

事務・権限の地方公共団体への移譲及び国から地方公共団体への人員の移管等に際しては、国と地方公共団体を通じた事務の集約化等による効率化・スリム化を前提とした上で、それに伴う財源を確保することとし、必要な措置を講ずる。

4 出先機関改革に関する地方分権改革推進計画（改革大綱）の策定

ア 政府は、この工程表に沿って具体的な検討を進め、改革大綱を策定する。改革大綱は、平成21年中を目途に策定するものとする。

イ 3(2)に掲げるもののほか、政府は、関係府省が一体となって出先機関改革を推進するため必要な体制を整備する。

5 改革大綱策定後の取組み

ア 改革大綱の策定後、政府は、事務・権限の見直しや地方公共団体への移譲等のため必要となる措置、組織の改革及び地域との連携・ガバナンスの確保の仕組みの詳細設計、人員の移管等のために必要となる措置等についてさらに具体的な検討を進め、新たな出先機関の体制の発足に向け、法制上及び財政上の措置を含めた所要の措置を講ずる。

イ 事務・権限の見直しや地方公共団体への移譲等及び新たな出先機関の体制への移行は、この工程表の策定後おおむね3年程度の移行準備期間を設けて実行に移すこととし、平成24年度から実施することを基本とする。その間においても、可能なものは、速やかに実施する。

このため、所要の法律の制定・改正については、必要に応じ一括して行うこととし、改革大綱の策定後、速やかに法制化の検討を進める。

## 6 その他

- ア 地方分権改革推進委員会からは、新たな出先機関の体制への移行に向け、総人件費改革等による人員削減や今回の改革に伴う職員の地方公共団体への移管等を着実に行うこととされるとともに、さらに将来的な削減を目指すべきとの考えと試算が示されたところである。
- イ 政府は、国と地方公共団体を通じた簡素で効率的な行政を実現することの重要性を踏まえ、この改革における事務・権限の見直し及び組織の改革に伴う要員規模への影響の精査や検討を行い、新たな出先機関の体制への移行に向けた削減の目標を改革大綱において明らかにする。さらに、今般の事務・権限の見直し後に国に残る業務について、引き続き地方分権改革を推進する観点から不断の見直しを行い、今後とも簡素化及び効率化に努める。
- ウ 国から地方公共団体への事務・権限の移譲等を円滑かつ確実に進めるため、政府を挙げてそのための条件整備に努めるとともに、地方公共団体に対して、移譲される事務・権限の適切な執行のための所要の準備など、改革の実現に向けて最大限の協力を要請する。
- エ 国と地方公共団体との個別協議により具体的な移管・移譲の対象が確定する事項については、地方分権改革を一層推進するため、第2次勧告等の方向に沿って、当面、改革大綱の策定に向けて、政府として、自ら最大限の努力をするとともに、各地方公共団体に協議に積極的に対応することを改めて要請する。



出先機関改革に係る工程表（平成21年3月24日地方分権改革推進本部決定）別紙（抜粋）

国土交通省 地方運輸局		見直しの内容
本局等の 内部組織	関係する下部機関	事務・権限
自動車交通 部等	運輸支局	旅客自動車運送事業の許認可等 ・バス事業 ・タクシー事業
		自家用有償旅客運送及び自動車運転代行業に関する事務・権限を都道府県に移譲する。 また、一の都道府県内で完結する自動車道事業に関する事務・権限を都道府県に移譲する。

事務・権限自己仕分けシート

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 10 ）															
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>																		
事務・権限名	旅客自動車運送事業の許認可等																	
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b>                      旅客自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、輸送の安全を確保し、道路運送事業の健全な発達を図る。</p> <p><b>【根拠法令】</b>                      ・地方運輸局組織規則                      ・道路運送法 等</p> <p><b>【関係する計画・通知等】</b>                      ・市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について                      ・過疎地有償運送の登録に関する処理方針について                      ・福祉有償運送の登録に関する処理方針について                      ・一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針                      ・一般貸切旅客自動車運送事業の申請に対する処分の処理方針                      ・一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針 等</p> <p><b>【具体的な業務内容】</b>                      ・道路運送車両による旅客の運送及び旅客自動車運送事業の発達、改善及び調整に関すること。                      ・自家用自動車の使用に関すること</p>																	
予算の状況 （単位：百万円）	-																	
関係職員数	輸送部門366人の内数																	
事務量（アウトプット）	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">事業種別</th> <th style="text-align: center;">登録件数</th> <th style="text-align: center;">平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自家用有償旅客運送（平成18年～平成20年平均）</td> <td style="text-align: center;">登録件数</td> <td style="text-align: center;">1,419</td> </tr> <tr> <td>一般乗合自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）</td> <td style="text-align: center;">許認可件数</td> <td style="text-align: center;">3,521</td> </tr> <tr> <td>一般貸切自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）</td> <td style="text-align: center;">許認可件数</td> <td style="text-align: center;">2,111</td> </tr> <tr> <td>一般乗用自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）</td> <td style="text-align: center;">許認可件数</td> <td style="text-align: center;">29,166</td> </tr> </tbody> </table>			事業種別	登録件数	平均業務量	自家用有償旅客運送（平成18年～平成20年平均）	登録件数	1,419	一般乗合自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	3,521	一般貸切自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	2,111	一般乗用自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	29,166
事業種別	登録件数	平均業務量																
自家用有償旅客運送（平成18年～平成20年平均）	登録件数	1,419																
一般乗合自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	3,521																
一般貸切自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	2,111																
一般乗用自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	29,166																
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。																	
その他各方面の意見	-																	
既往の政府方針等	出先機関改革に関する工程表（平成21年3月24日地方分権改革推進本部決定）																	
自己仕分け  <b>【仕分け結果】</b>	<p>民間事業者が営利目的で旅客サービスを提供できない公共交通空白地域の解消や交通弱者のための福祉輸送の確保など地域のニーズに応じて市町村等が行っている旅客運送（自家用有償旅客運送）について、市町村の創意工夫に委ねるため、希望する市町村に権限を移譲する方向で検討する。</p> <p>一方、その他のバス・タクシー事業に関する許認可等は、従来から国が一元的に運用しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。これらの業務は、バス・タクシー事業の安全確保等に関わるものであり国民の生命・身体にも直接関わること、事業ネットワークが広域にわたることに加えて、①国による制度・基準の策定、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等の一連のサイクルを通じて一体的に実施される必要があること（大綱②に該当）、②事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準・制度・検査の項目等は全国のいずれかの事業で起こった事故等をもとに逐次見直される必要があること（大</p>																	
	<p style="text-align: center;">A - b - ① （自家用 旅客運 送） C - c</p>																	

	<p>綱②に該当)、③同様の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするために国による一元的な指揮命令系統が不可欠であること(大綱①、③に該当)、④全国同一の制度・基準・行政処分等によりバス・タクシー事業の安全性を確保する必要があること(大綱②に該当)、⑤豊富な経験と高度な技術的見識を有する職員を効率的に全国に配置する必要があること(大綱④に該当)などから、引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、その運用に地域差はあるべきでなく、地方公共団体への移管は適当でない。</p>
備考	

## 5 地域交通に関する自治体の責務を強化し、移動手手段の確保を。

### 現状と課題

- (1) 運輸局が所管する地域交通は、自治体との関係が希薄。
- (2) 地域によっては、不採算バス路線の撤退など、住民の移動手手段の確保が課題。
- (3) 「住民の移動手手段を確保する」視点からの地方への権限移譲が必要。

※事例は、自治体・民間から特区提案がされているが、却下されているもの

【事例】コミュニティバスであっても定員11人以上の場合には車両に旅客運送業の性能基準を求められる

【事例】2点間の近距離観光タクシーでは定額料金を導入できず、観光客の利便性、業界の活性化に支障

【事例】自家用有償運送の実施主体は、法人格を有する団体に限られ、地域ボランティア組織は実施できない

【事例】自家用無償運送で受領できる実費に、車両償却費、保険料等が含まれず、維持経費の捻出が困難

### 目標

運輸局の事務権限を地方自治体へ移譲し、地域で判断できる裁量を拡大

### 効果

- (1) 運輸局の判断から自治体の判断にゆだねることで、現場での課題をスピーディに解決
- (2) 地域における移動手手段の確保に向け、バス・タクシー会社、NPOの役割分担(すみわけ)の「ベストミックス」を地域で確立

「国から地方への事務・権限の移譲等について(照会)」(平成25年5月28日)  
 に対する全国知事会の回答(抜粋)

各府省の回答が「A-a(全国一律・一斉に移譲するもの)」であった事務・権限の一覧表

No.	出先機関名	事務・権限名	区分	理由等
48	地方運輸局	旅客自動車運送事業の許認可等(自動車運転代行業に係る権限の移譲)	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送、自動車運転代行業、自動車道事業について、全国一律に都道府県へ移譲すべき。このうち、自家用有償旅客運送については、さらに希望する市町村に移譲する仕組みを設けることとすべき。</li> <li>・移譲にあたっては、ノウハウの継承、人材育成支援など人的支援や広域的に対応する事務等について円滑な業務移譲のための措置を講ずるべき。</li> </ul>

各府省の回答が「A-b(個々の地方自治体の発意に応じ選択的に移譲するもの)」であった事務・権限の一覧表

No.	出先機関名	事務・権限名	区分	理由等
16	地方運輸局	旅客自動車運送事業の許認可等(自動車道事業に係る権限の移譲)	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送、自動車運転代行業、自動車道事業について、全国一律に都道府県へ移譲すべき。このうち、自家用有償旅客運送については、さらに希望する市町村に移譲する仕組みを設けることとすべき。</li> <li>・移譲にあたっては、ノウハウの継承、人材育成支援など人的支援や広域的に対応する事務等について円滑な業務移譲のための措置を講ずるべき。</li> </ul>

「国から地方への事務・権限の移譲等について(照会)」(平成25年5月28日)  
 に対する全国市長会の回答(抜粋)

各府省の回答のうち、市町村へ移譲するものとされた事務・権限の一覧表

No.	出先機関名	事務・権限名	区分	理由等
2	地方運輸局	旅客自動車運送事業の許認可等(自家用有償旅客運送(市町村)に係る権限の移譲)	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>○希望する市町村に移譲する方向で検討されたい。</li> <li>○ただし、地域における裁量を拡大することが前提。</li> <li>○また、地方運輸局等による相談体制を確保されたい。</li> </ul>

「国から地方への事務・権限の移譲等について(照会)」(平成25年5月28日)  
 に対する全国町村会の回答(抜粋)

2. 出先機関名 地方運輸局

旅客自動車運送事業の許認可等(自家用有償旅客運送(市町村))に係る権限の移譲について

総括:「地域で判断できる裁量が拡大されれば、より地域の実情に合った対応が可能になる」、「短期間で許認可が可能となり事業者の便に供することができるため希望する市町村には、権限を移譲する方向で検討すべき」という「A」の回答と、「事務の内容や専門性及び移譲に伴う財源措置等が具体的に示されていないため、慎重に検討すべき」、「運送事業の許認可等は、法的に様々なケースが想定され、小規模自治体では専門的な知識や経験を有する職員の確保が困難」という移譲に向けた検討課題を上げた「B」の回答が合わせて約80%を占めた。一方、「全国統一的な基準に基づいて判断・指導等をすべきであり、また、輸送安全の確保の観点、からも国において行うことが望ましい」、「NPO法人等ボランティアによる輸送認可の増加も期待できず、町民の福祉向上に効果が期待できないため」等「C」の回答は約20%であった。

	A	B	C
回答数	14	21	9
%	31.8	47.7	20.5

主な意見

【区分A】

- ・地域内交通は、地方自治体の置かれている状況や交通手段の有無、住民の必要度等を考慮して多様な対応が求められており、地域の状況に応じて移譲を希望する場合は受けられるような制度が望ましい。
- ・過疎化の進行、少子高齢化の進展により生活交通の確保は、最重要課題の一つとなっている。自家用有償旅客運送の本来の目的が、公共の福祉の確保であることを考えれば、今回の権限移譲は、より地域の実情が反映され、適切かつ合理的な事業展開が期待されると思われる。なお、これらの移譲に伴う事務経費については、十分な手当が必要。
- ・短期間で許認可が可能となり事業者の便に供することができるため、希望する市町村には、権限を移譲する方向で検討すべき。
- ・地域で判断できる裁量が拡大されれば、より地域の実情に合った対応が可能となる。

【区分B】

- ・事務内容や事務量の説明が十分で無いままでは判断できない。
- また、事業者が今後増える見込が無い状況下において、定期的な報告等の定量事務が発生するのであれば、職員数の削減している当町においては負担となる。
- ・運送事業の許認可等は、法的に様々なケースが想定されるが、小規模自治体では専門的な知識や経験

を有する職員の確保が困難である。

・移譲に伴う財源措置等が具体的に示されていない現段階では判断を保留する。

#### 【区分C】

・自家用有償旅客運送については、全国統一的な基準に基づいて判断・指導等をすべきであり、また、輸送安全の確保の観点からも国において行うことが望ましい。

・専門知識を有する職員配置や事務事業の増加に対応できないなど、当面、困難な状況にあるため。

・福祉有償運送の協議会を複数の市町村で共同実施しているため。

・事務の効率化により職員を削減していることや旅客自動車運送事業の許認可事務に精通している職員がいない。この事務が移譲されることによって、NPO法人等ボランティアによる輸送認可の増加も期待できず、町民の福祉向上に効果が期待できないため。



事務・権限移譲等検討シート

出先機関名：地方運輸局		No. 1、3、4
<b>事務・権限移譲等検討シート（個票）</b>		
事務・権限名	①総合的・基本的な政策の企画立案、横断的な公共交通活性化施策の総括 ②旅客自動車運送事業の許認可等 ③自動車運送事業に対する助成	
事務・権限の概要	①関係 【目的】 地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること。 【根拠法令】 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 【主な業務内容】 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、地方運輸局において、市町村から地域公共交通総合連携計画の送付を受けたときの必要な助言等。  ②関係 【目的】 輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること。 等 【根拠法令】 ・道路運送法 等 【主な業務内容】 道路運送法等に基づく、自動車運転代行業、自家用有償旅客運送及び自動車道事業に係る許認可等の実施。  ③関係 【主な業務内容】 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、生活交通が独立採算では確保できない地域の移動手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路に係る路線維持等に対して助成を実施。地方運輸局においては、本事務の申請書類の受付・送付など国土交通本省の補助的事務を実施。 ※国土交通省本省において一元的に交付決定	
予算の状況 （単位：百万円）	【平成 25 年度予算案】 ③関係 30, 578 百万円の内数 ※国土交通本省において一元的に交付決定	

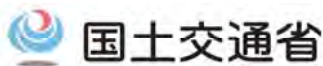
関係職員数	<p>①関係：312人の内数 北海道運輸局：59人の内数、東北運輸局：14人の内数、関東運輸局：109人の内数、北陸信越運輸局：10人の内数、中部運輸局：25人の内数、近畿運輸局：35人の内数、中国運輸局：15人の内数、四国運輸局：19人の内数、九州運輸局：26人の内数 (平成25年4月時点)</p> <p>②関係：283人の内数 北海道運輸局：23人の内数、東北運輸局：25人の内数、関東運輸局：57人の内数、北陸信越運輸局：15人の内数、中部運輸局：36人の内数、近畿運輸局：45人の内数、中国運輸局：32人の内数、四国運輸局：18人の内数、九州運輸局：32人の内数 (平成25年4月時点)</p>
事務量（アウトプット）	<p>①関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通総合連携計画の送付を受けたときの助言数 地域公共交通総合連携計画の件数（508件（平成24年3月末時点））の内数</li> </ul> <p>②関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車運転代行業に係る事務処理件数 20,102件（平成20～23年度の平均）</li> <li>・自家用有償旅客運送に係る事務処理件数 3,252件（平成20～23年度の平均）</li> <li>・自動車道事業に係る事務処理件数 32件（平成20～23年度の平均）</li> </ul>
地方側の意見	<p>&lt;全国知事会意見(平成23年8月30日)「移譲に向けて速やかに着手すべき事務・権限について」(抜粋)&gt; 「速やかに着手するもの」の第一弾として、次の事務について移管に向けた協議を開始すること。 (3) 地方運輸局</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性の高い交通体系の構築に関する事務</li> </ul> <p>&lt;第1回地方分権改革有識者会議(平成25年4月12日)古川議員提出資料(抜粋)&gt; 「住民の移動手段を確保する」視点からの地方への権限移譲が必要。</p>
その他各方面の意見	<p>&lt;(公社)日本バス協会 平成25年度政府予算、税制等に関する重点要望事項(平成24年7月)&gt; 平成25年度政府予算における「地域公共交通確保維持改善事業(交通サイバール戦略)等の予算を大幅に増額していただきたい。</p> <p>&lt;全国公営交通事業都市議長会 公営交通事業関係予算に関する要望書(平成24年7月)&gt; 地方バス路線を維持するため、地域公共交通の確保・維持・改善について支援する地域公共交通確保維持改善事業の所要額を確保すること。</p>
平成21年工程表における見直しの内容	<p>自家用有償旅客運送及び自動車運転代行業に関する事務・権限を都道府県に移譲する。 また、一の都道府県内で完結する自動車道事業に関する事務・権限を都道府県に移譲する。</p>

<p>平成21年工程表決定又は平成22年見直し以後の見直しの取組状況、関連する制度改正等（近い将来に実施することが決まっているものを含む。）当該事務・権限の現状を的確に理解できるような情報</p>	<p>—</p>
<p>その他既往の政府方針等</p>	<p>—</p>
<p>検討結果（事務・権限の区分）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>A-b （自家用有償旅客運送（市町村）に係る権限の移譲）</p> <p>B （地域公共交通に関する制度的枠組みの構築）</p> <p>A-a （自動車運転代行業に係る権限の移譲）</p> <p>A-b （自動車道事業に係る権限の移譲）</p> <p>C （自動車運送事業に関する助成）</p> <p>D （地域公共交通総合連携計画に係る地方運輸局の助言）</p> </div>	<p>（区分の理由等）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。（今後具体的な方法等につき検討）</li> <li>○ また、上記に併せて、住民の移動手段の確保に係る課題の根本的な解決のためには、自家用有償旅客運送のみならず民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現していくことが必要である。地域の交通ネットワークの構築という観点においては、もともと自治体を中心とした地域の主体的な取組が期待されており、一部の自治体では望ましい交通ネットワークを形成しようとしているが、それを実現するための枠組が不十分となっている。このため、地域の交通ネットワークの形成に関する主体的な取組を可能とするよう、自治体、事業者等地域の関係者の適切な役割分担の下で、その実効性を高める新たな制度的枠組の構築を検討する。</li> <li>○ 自動車運転代行業については、都道府県公安委員会が事業者の認定を行い、地方運輸局は利用者保護の観点から認定に際して保険加入等を確認するために協議を受けること等とされているが、自動車運転代行業に関する事務を都道府県が自主的かつ総合的に実施できるようにするため、自動車運転代行業に係る地方運輸局の権限については、都道府県に移譲する方向で検討する。</li> <li>○ 自動車道事業については、観光道路など地域に密着した輸送サービスとして利用されていることから、一の都道府県内で完結する自動車道事業に係る地方運輸局の権限については、希望する都道府県に移譲する方向で検討する。</li> <li>○ 地域公共交通確保維持改善事業における業務については、本省で実施しており、地方運輸局は、本事業の執行に関し、申請者であるバス事業者等の便宜を図るため、申請書類の受付・送付など本省の補助的業務のみを行っているにすぎないことから、引き続き地方運輸局で実施する。</li> <li>○ これまでも、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第8項に基づく地域公共交通総合連携計画の送付を受けた時の地方運輸局の助言については、計画の作成主体である市町村の自主性・独立性が高められるよう、市町村から求めがなければ行わないこととしており、今後も従前どおりとする。</li> </ul>

備考	自動車運転代行業、自家用有償旅客運送及び自動車道事業に係る地方公共団体への権限の移譲に際しては、法目的の適切な実現の観点から、当該地方公共団体における執行体制等を考慮しつつ、移譲の具体的な方法等について検討が必要。
----	---

# 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について

平成25年7月3日  
国土交通省自動車局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 自家用有償旅客運送制度をめぐる経緯

### 背景

- 過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題
- 高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービスへの需要が急増

「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に、自家用車による有償運送を例外的に許可  
(旧道路運送法第80条)

### 課題

- 例外許可であるため、輸送の安全確保や利用者の保護のための法令上の措置が未整備
- 一方、ニーズの増加に伴い、例外的な許可が急増し、常態化

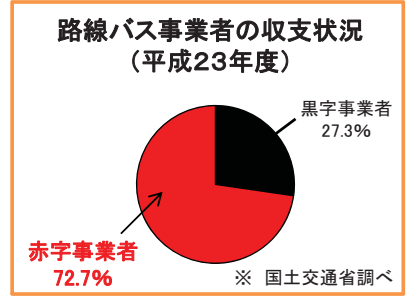
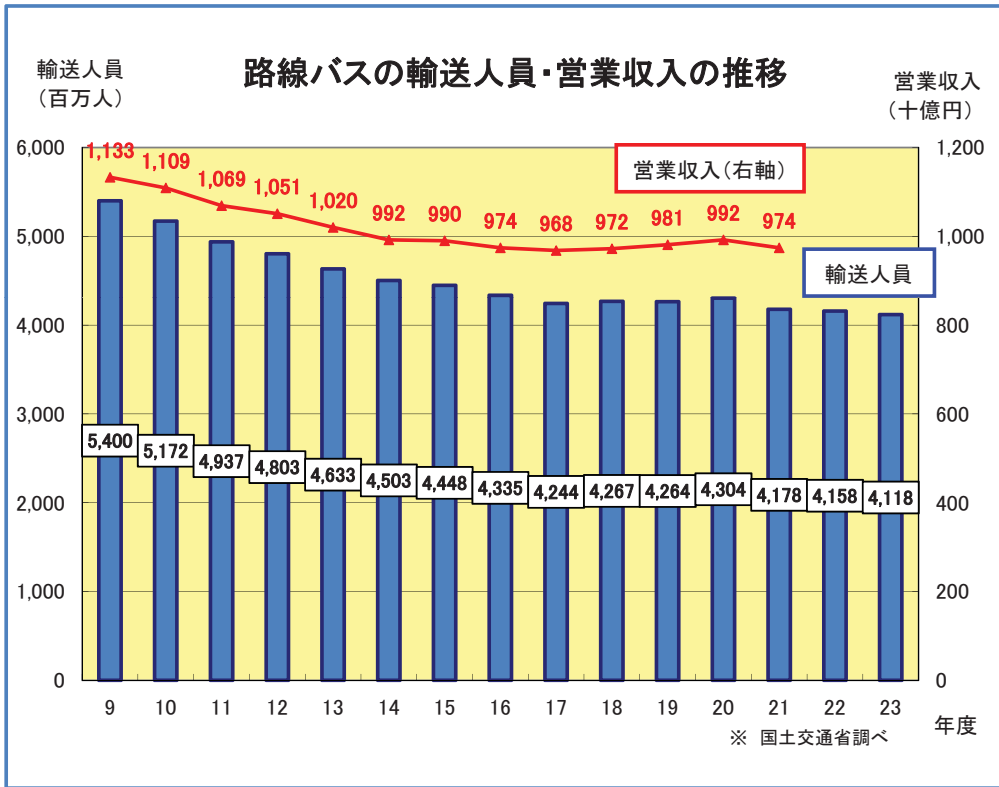
(参考) 平成18年時点での例外許可件数: 2,138団体

### 自家用有償旅客運送制度の創設(平成18年道路運送法改正)

- 過疎地域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について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度(自家用有償旅客運送制度)を創設
- 輸送の安全(運行管理体制、運転者の要件等)や利用者の保護(収受する対価の揭示義務等)に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

# 地域の足を支える路線バスをめぐる動向

- 人口減少・過疎化の進行等により、路線バスの輸送人員や営業収入は長期的に減少傾向。
- 路線バス事業者の約4分の3が赤字事業者であり、路線の廃止も続いている。



### 路線バスの廃止状況

年度	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
22年度	1,720km
23年度	842km
計	11,160km

※ 国土交通省調べ。高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止の路線

# 自家用有償旅客運送とバス・タクシー事業

- バス・タクシーによるサービスが提供されない地域において、自家用有償旅客運送の利用が拡大している。



### 緑ナンバー

- 路線バス・タクシー**  
バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施
- コミュニティバス**  
地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送
- 福祉タクシー**  
タクシー事業者が身体障害者等の移動制約者の輸送を目的としてサービスを実施

### 白ナンバー

- 住民のための自家用有償旅客運送 (市町村運営有償運送 (過疎地)、過疎地有償運送)**  
交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送
- 身体障害者等のための自家用有償旅客運送 (市町村運営有償運送 (福祉)、福祉有償運送)**  
福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送

# 自家用有償旅客運送の実施に係る事務・権限等

- 自家用有償旅客運送の実施にあたっては、**運営協議会**(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において合意が調った後に、**国土交通大臣の登録**を受ける必要がある。
- 国土交通大臣は、**輸送の安全確保及び利用者の保護**のための指導・監督を実施。

## 運営協議会 (道路運送法第79条の4)

- 【主宰者】** 市町村(都道府県も可)
- 【構成員】** 地方運輸局(又は運輸支局)、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者 等
- 【協議事項】** ①自家用有償旅客運送の必要性 ②運送の区域 ③旅客から收受する対価

合意

## 国土交通大臣の登録 (道路運送法第79条)

権限の委任により、都道府県ごと(北海道は7ヶ所)の運輸支局長が実施

- 【登録要件】** ①バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者が合意していること。
- ②運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。

- 【有効期間】** 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)  
→協議会の合意に基づき、更新の登録が必要

## 国土交通大臣による輸送の安全確保等の指導・監督 (道路運送法第79条の9 等)

運輸支局長が実施

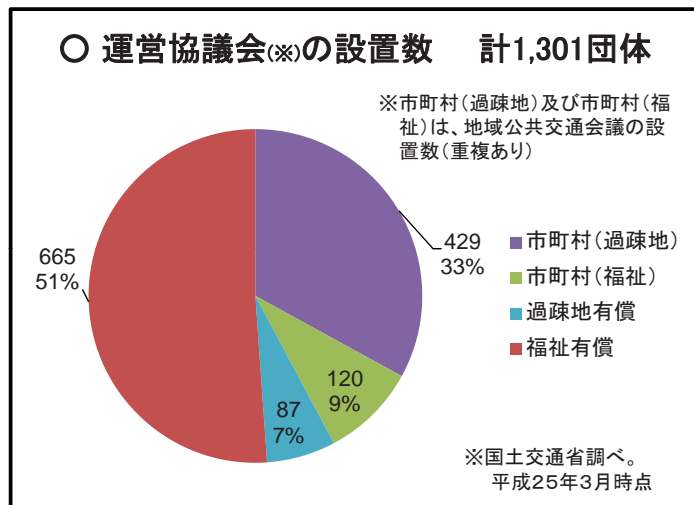
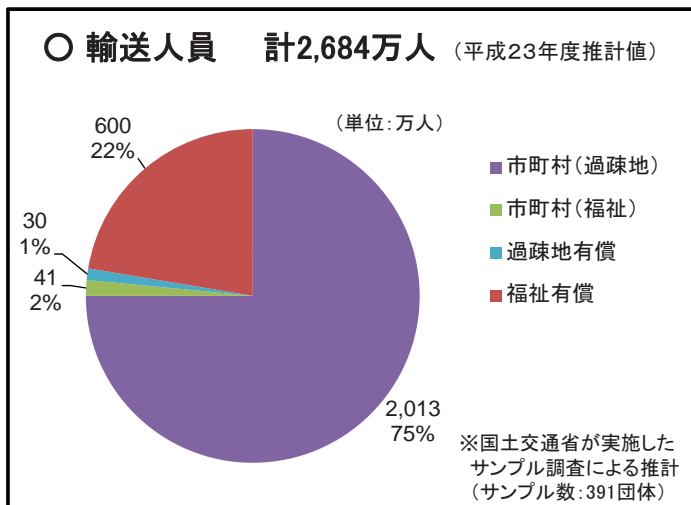
- 運行管理体制、運転者の要件等、輸送の安全確保のために必要な体制等について、指導・監督
- 必要に応じ、監査等により確認。さらに、是正命令や登録の取消等の処分を実施

# 自家用有償旅客運送の現状 ①



※ 国土交通省調べ。平成18年3月の数値は、旧道路運送法第99条の例外許可の件数を、改正法施行後の種別に応じて分類したもの。

## 自家用有償旅客運送の現状 ②



6

## 自家用有償旅客運送の現状 ③

○ 市町村運営有償運送(過疎地) サンプル数:105団体

…市町村が、主にバス車両により、定時定路線型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数: 4.8人  
 運送1回当たりの走行距離: 21km  
 運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額): 142円  
 収支率: 19.4%  
 (赤字部分は公的補助で補填)  
 運転者の平均年齢: 58歳

○ 過疎地有償運送 サンプル数:71団体

…NPO等が、主にセダン型車両により、デマンド型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数: 2.9人  
 運送1回当たりの走行距離: 24km  
 運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額): 491円  
 収支率: 42.0%  
 (赤字部分は公的補助や他の事業収入で補填)  
 運転者の平均年齢: 61歳

○ 市町村運営有償運送(福祉) サンプル数:43団体

…市町村が、主に車椅子車両により、デマンド型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数: 1.2人  
 運送1回当たりの走行距離: 18km  
 運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額): 490円  
 収支率: 23.3%  
 (赤字部分は公的補助で補填)  
 運転者の平均年齢: 59歳

○ 福祉有償運送 サンプル数:172団体

…NPOや社会福祉法人等が、主にセダン型車両や車椅子車両により、デマンド型の運行を実施

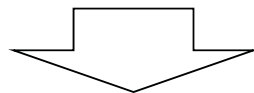
運送1回当たりの利用者数: 1.0人  
 運送1回当たりの走行距離: 12km  
 運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額): 1,012円  
 収支率: 40.6%  
 (赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補填)  
 運転者の平均年齢: 53歳



# 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲の考え方

## 事務・権限移譲の考え方

過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。



## 具体的な事務・権限の内容

新規登録・更新登録・変更登録等（道路運送法第79条・第79条の6・第79条の7）

報告徴収、監査等（道路運送法第94条）

輸送の安全又は旅客の利便の確保のための是正措置命令（道路運送法第79条の9第2項）

事故報告に係る届出の受理（道路運送法第79条の10）

業務の廃止に係る届出の受理（道路運送法第79条の11）

業務の停止命令及び登録の取消（道路運送法第79条の12）

有効期間の満了、業務の廃止届出又は登録の取消による登録の抹消（道路運送法第79条の13）

8

# 移譲に向けて検討すべき課題

## 基本的な考え方

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に際しては、輸送の安全を確保し、利用者保護を図りつつ、地域の実情に応じた運送を実現する観点から、以下の3点を踏まえて具体的な制度設計を行う必要がある。

- ・ 地域の特性や利用者のニーズに応じた輸送が実現されること
- ・ 地域の幅広い関係者の意見を反映できる仕組みを充実させること
- ・ 市町村が事務・権限を担う際に、必要な輸送の安全確保が担保されること

## 考えられる主な論点

- ① 運送の実施主体
- ② 運送の種別
- ③ 地域における合意形成の手續・運用
- ④ 輸送の安全確保のために必要な仕組みの構築

9

## 古川佐賀県知事ご指摘事項への対応

第1回地方分権改革有識者会議(平成25年4月12日)において、都道府県知事代表の古川佐賀県知事からご指摘のあった以下の事項については、地域の移動手段を確保する観点から、制度の見直しについて検討する。

### 「住民の移動手段を確保する」視点からの要望

【事例】 コミュニティバスであっても定員11人以上の場合には車両に旅客運送業の性能基準を求められる



### 要望に対する考え方

コミュニティバスに係る保安基準・バリアフリー基準については、高齢者、障がい者の安全性、利便性に留意しつつ、申請者の負担軽減を図るため、基準を見直す。

【事例】 2点間の近距離観光タクシーでは定額料金を導入できず、観光客の利便性、業界の活性化に支障



地方部における観光需要に応えるため、3,000円、5,000円等とされている一律の運用を見直す。

【事例】 自家用有償運送の実施主体は、法人格を有する団体に限られ、地域ボランティア組織は実施できない

【事例】 自家用無償運送で受領できる実費に、車両償却費、保険料等が含まれず、維持経費の捻出が困難



今般の自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲にあわせて、地域の裁量を可能な限り拡大する観点から、見直しを検討する。

# 人が移動しやすくなることで、 地域が元気になる

平成 2 5 年 7 月 3 日  
佐賀県知事 古川 康



Copyright©2013 佐賀県 All Rights Reserved.

1

## 構 成

1. 人の移動手段確保について
2. 福祉有償運送の課題(問題点)
3. 制度改正の方向

# 1. 人の移動手段確保について



## 2. 福祉有償運送の課題(問題点)①

法律・規則以上に厳しい新規参入・規模拡大の条件がある

(参考: 県内A地区での主な実質協議項目)

主な(実質)協議項目	道路運送法(規則)上の取扱	協議する根拠
①新しい会員の登録	原則手続き不要	A地区ローカルルール
②使用する車を増やす	30日以内の届出(法79条の7)	A地区ローカルルール
③運賃上限(1/2)の緩和	実費の範囲内(法79条の8) ※運賃設定は要協議(規則51条の15)	対価公示 (運賃上限1/2の根拠)
④相乗り(複数乗車)での運送要件の緩和	特に規定なし	ガイドライン

## 2. 福祉有償運送の課題(問題点)②

現制度ができたことで、救われない人が多く出てきている

現制度では、高齢で経済的に困っているだけでは対象外。

無償運送等による対応事例もあるが、赤字なため継続が困難

高齢で経済的に困っている人の支援事例

### 無償運送の取組(NPO法人B)

- |         |                                  |
|---------|----------------------------------|
| (利用者要件) | ・NPO会員(NPO所在地域在住)<br>・1人で車の乗降が可能 |
| (運行日)   | 週3回                              |
| (会員数)   | 約40名(約1,300回運行/年間)               |
| (運行対価)  | 実費(ガソリン代)                        |
| (課題)    | 運営が赤字で事業の維持や拡大が困難                |

## 2. 福祉有償運送の課題(問題点)③

道路運送法において、市町村や都道府県の位置づけが不明確

道路運送法施行規則では、運営協議会を主宰することだけを明記

- 市町村では福祉担当課が担当
- 道路運送法に精通していない
- 1～2年で事務局を持ち回り

## 3. 制度改革の方向①

### 1) 権限移譲による運営協議会のあり方

#### 【提案1】

- ① 運営協議会を自治体の附属機関とし、自治体・地域が責任を負う仕組みとしていく
- ② 道路運送法・施行規則等の規制緩和

有識者会議  
Point 1

住民の想いを大切にする  
・改革が住民生活をどう豊かにするのかを意識する

有識者会議  
Point 3

地域の元気をつくる  
・地域資源を掘り起こし、最大限活用する

## 3. 制度改革の方向②

### 2) 権限移譲の受け皿のあり方

#### 【提案2】

- ① 都道府県にまず移譲し、手挙げ方式で市町村へ移譲
- ② 都道府県が、小規模自治体を補完
- ③ 行政関係者の制度理解の促進(人材育成等)

有識者会議  
Point 2

基礎的自治体の考え方を汲み取る  
・多様な自治体の状況を踏まえる

## 3. 制度改正の方向③

### 3) 地域公共交通の制度的枠組みの構築

#### 【提 案 3】

- ① 地方が、路線バス等だけでなく、身近な公共交通であるタクシー等も含め、地域の移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ② 国交省が提案している、新たな制度的枠組の構築を急ぐべき



# 自家用有償旅客運送について

平成 25 年 7 月 3 日  
全 国 市 長 会

- 自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、国土交通省から「地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。」との回答があったところ。是非、その方向で進められたい。
- 特に、移譲の目的である「地域で判断できる裁量を拡大する」ことが重要。その際には、輸送の安全を確保する視点はもとより、移動制約者等の移動を適切に確保する視点、運送者の確実で安定した運行の視点、さらには原則ボランティアである NPO 等の運送者に過重な負担をかけないという視点が欠かせない。
- 全国市長会では、「地方分権改革検討会議」委員市区長等に対し、自家用有償旅客運送に関する支障事例や改善策等について調査を実施。その結果に基づき、制度の見直しを提案するもの。
- なお、希望する市町村への移譲に際しては、運輸支局等による相談体制の確立、及び運営協議会等における積極的な連携・サポートをお願いしたい。

1

## 1. 自家用有償旅客運送の「必要性」について

### (1) 現状

- ・ 地域における移動制約者等の輸送需要に対し、タクシー事業者等公共交通機関では供給が賄いきれないという「必要性」について、運営協議会において合意することが必要。しかし、この「必要性」を判断する際、潜在需要（外出をあきらめた回数等）をどのように算入するかなどによって「必要な供給量」に幅があるなどから、需要の見込みに対してタクシー事業者側の理解が得られにくい状況。
- ・ 地域の NPO 法人が高齢者の通院のための事業を行おうとして、車両を購入し試験的に無料での運行まで実施したが、タクシー事業者との調整がつかず、事業化を断念した地域もあり。

### (2) 見直しの方法

移動制約者等の移動を確保するという福祉的な意味合いが大きいものであることから、「必要性」の判断の基礎となる「必要な供給量」の数量的データは、最大に見込んだ数値を使用すべきであることを明確にする。

### (3) 見直された場合の効果

必要な供給量の最大値が「必要性」の基礎となれば、地域運営協議会における協議の円滑化が図られ、必要以上に時間を費やすことがなくなり、移動制約者等に対する運送提供が早期に行えるようになる。



## 2. 福祉有償運送、過疎地有償運送における「対価」について

### (1) 現状

自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価は、「タクシーの上限運賃（ハイヤーを除く。）のおおむね2分の1の範囲内であること。」等の規定があるため、運送に必要な経費を確保することが難しく、事業継続、ニーズに応じた事業量の拡大、新規参入の障壁に。

### (2) 見直しの方法

「おおむね2分の1の範囲内であること」との規定を削除するなど、対価に係る規定を、適正に算定された必要経費を確保できるよう見直す。

### (3) 見直された場合の効果

対価の規定が見直されれば、必要経費を適切に確保することができるようになり、運送者の運営が安定するとともに、必要に応じた事業拡大、新規参入が促進され、移動制約者等の移動を確保することができるようになる。

3

## 3. 過疎地有償運送における「旅客名簿」について

### (1) 現状

過疎地有償運送において、旅客名簿を作成して事務所に備えておくこととされているが、過疎地域の住民全体が名簿登録対象者であるため、説明会等を開催して名簿登録を依頼したが、理解が進まず登録してもらえない住民がいるなど、名簿作成に多大な労力が必要。

### (2) 見直しの方法

過疎地有償運送の旅客のうち、当該区域の住民については、市町村運営有償運送と同様に旅客名簿の作成を不要とする。

### (3) 見直された場合の効果

対象となる過疎地の全住民を対象とすることができるようになるとともに、運送開始までの時間・労力を大幅に削減することができる。

4

## 4. 福祉有償運送における「講習」について

### (1) 現状

福祉有償運送において、運転者に義務付けられている講習に、2日間かかる地域があるところ。講習会は年1回のみ実施している地域（団体）においては、時期が合わなければ2日間の講習を遠方まで受講しに行かなければならず、受講者にとって大きな負担。

### (2) 見直しの方法

遠方での講習が1日で終わることとなるよう、例えば福祉に係る講習は、地元の社会福祉協議会等による講習でも可能とするなど、講習認定要領等を見直す。

### (3) 見直された場合の効果

運転者が確保できれば、要介護者等の利用者が必要な時に必要なサービスを受けることが可能となる。

5

## 5. 自家用有償旅客運送者の「更新登録」について

### (1) 現状

自家用有償旅客運送者の更新登録手続きにおいて、添付書類が多いなど、運送者の大きな負担に。

### (2) 見直しの方法

効率化の観点から、登録時と変更がない書類は提出を省略できるようにする、登録有効期間を延長するなど、運送者の負担軽減を図る。

### (3) 見直された場合の効果

添付書類の簡略化等がなされれば、ボランティアとして活動しているNPO法人等の運送者の更新登録手続きの負担軽減が図られる。

6

## 6. 自家用有償旅客運送における「運行管理責任者」について

### (1) 現状

自家用有償旅客運送において、5両以上の車両所持については、運行管理責任者の常駐が義務付けられているため、運行管理責任者の確保が困難、移動制約者等からのニーズに応えるための使用車両の増車ができないなどの支障に。

### (2) 見直しの方法

運行管理者の常駐義務が生じる要件を緩和する。

### (3) 見直された場合の効果

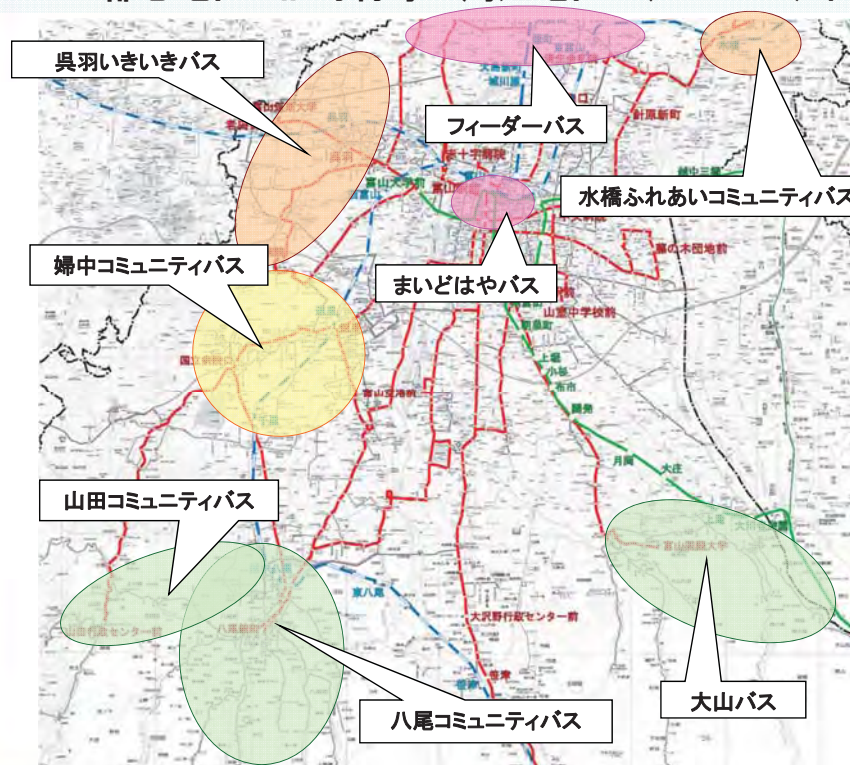
運送者が一定の範囲内で増車ができるようになれば、移動制約者等からのニーズに的確に応えることができるようになる。

7

# 富山市提出資料

## コミュニティバスの運行

都心地区と旧町村等の周辺地区で、コミュニティバスを運行



市の投入予算

- コミュニティバス運行経費 (H25年度予算)  
路線数 : 32路線  
市負担額: 約256百万円
- 生活バス路線維持 (H25年度予算)  
対象路線数: 13路線  
市補助金額: 約75百万円

- JR線
- 富山ライトレール
- 地鉄電車・市内線
- 主要バス幹線
- コミバス(市:直営)
- コミバス(市:委託)
- 地域自主運行バス
- その他のバス

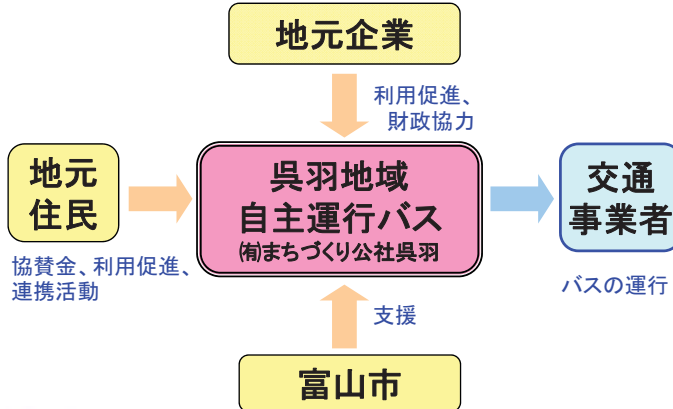
## コミュニティバスの運行 ～呉羽いきいきバスの例～



コミュニティバス運行における市の負担を軽減させるため、自主運行を推奨し、地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施

### ■役割分担

地元の住民と企業が、市の支援以外に経費を負担



運行経費	運行収入	内 訳
32,840 千円	運賃収入 4,515 千円	・運賃収入 100円/人
	世帯の協賛 2,680 千円	・世帯から協賛金 400円/年・世帯 (約7,000世帯)
	企業の協賛 6,485千円	・地元企業から協賛金 (約90社)
	市の支援 19,160 千円	・運行経費補助 運行経費の9/20 シビルミニマム補助

※経費はH25年度予算

### ■運行システム(平成17年4月～)

- ・運行ルート:2ルート
- ・運行便数:20便/日(土曜14便/日)
- ・運行時間:7:12～19:55

### ■H24年度の利用者数

52,191人/年(1日あたり181人/日)

## 高齢者運転免許自主返納支援事業



高齢者による自動車事故の減少と公共交通の利用促進を図るため、運転免許を自主返納された65歳以上の方を対象に、公共交通機関の乗車券等や、運転免許証に代わる身分証明書等の取得費用を支援

### ■支援内容

#### 1. 公共交通機関の乗車券等の交付

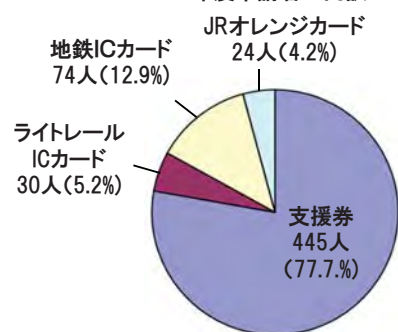
- ①支援券  
(タクシー料金の支払いや  
おでかけ定期券への入金に利用可)
- ②富山ライトレールICカード
- ③富山地方鉄道ICカード  
※いずれか1つ(2万円相当)

#### 2. 身分証明書等の取得費用の支援

- ①住民基本台帳カード(顔写真付き)
- ②運転経歴証明書
- ③おでかけ定期券  
※希望される場合、いずれか1つの取得費用を振込支給  
(上限1,000円)

### ■代替交通手段別 人数(割合)

《H24年度申請者の内訳》



### ■実績(H18.4.1～H25.3.31)

- ・申請者数 3,608人
- ・平均年齢 78.1歳



交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に**市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円**とする割引制度を実施  
 高齢者の **約24%**がおでかけ定期券を所有し、**1日平均2,523人**が利用



**<例> 路線バスの利用**  
 [猪谷]→[富山駅前]  
 通常運賃 : 1,130円  
**おでかけ定期: 100円**

### <おでかけ定期券の申込み>

65歳以上の方、利用者負担金1,000円

### <おでかけ定期券の利用>

- ①利用時間帯: 午前9時～午後5時
- ②利用区間

#### [路線バス]

富山市内各地	⇔	中心市街地等の区間
中心市街地等	⇔	中心市街地等の区間
富山市内各地	⇔	富山市民病院の区間

#### [地鉄電車]

富山市内各駅	⇔	電鉄富山駅
		南富山駅

#### [路面電車]

市内電車(環状線含む)、富山ライトレール

# 地域公共交通の現状



平成25年7月  
岐阜県 揖斐川町

## 1. コミュニティバスの運行状況

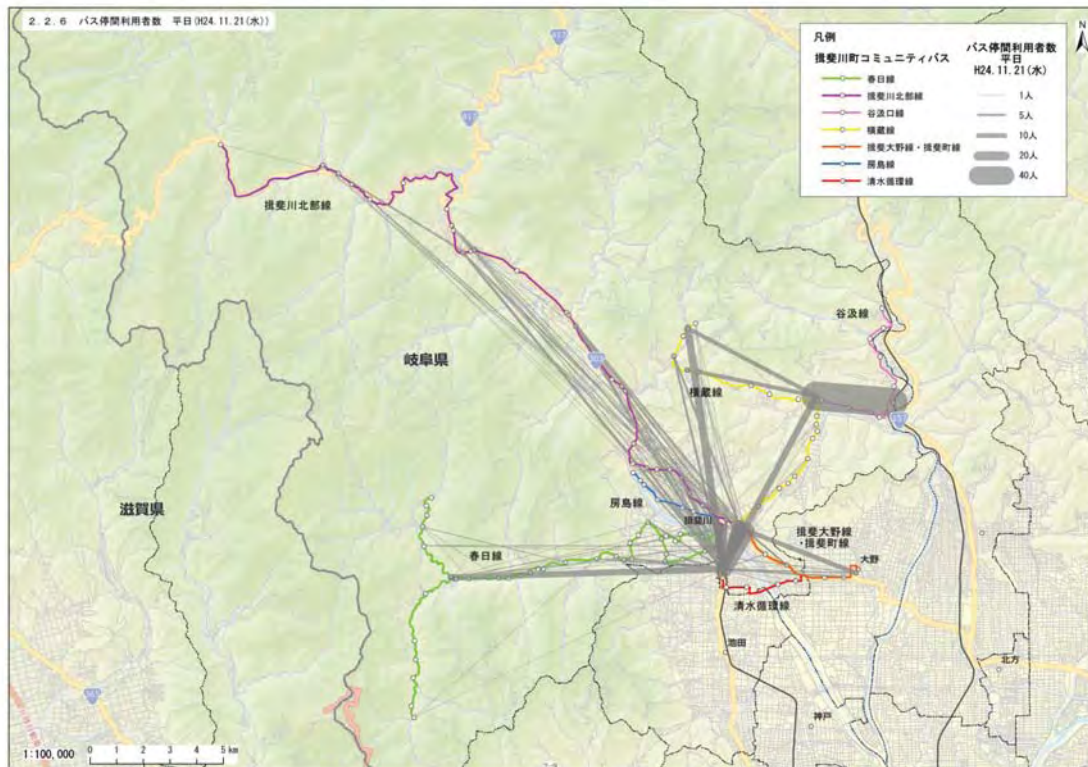
- 撤退した民間バス路線を引き継ぎ、町内の交通ネットワークを確保するため、コミュニティバスを運行  
※現在、8路線33系統を運行
- 年間総走行距離は、約60万キロ



## 2. コミュニティバスの利用状況

○年間利用人数は延べ35万人

○利用状況は、時間帯・路線によってバラつきがあるが、山村地域においては、「この地域までバスが伸びていることが重要」という声も聞かれる



3

## 3. 直面する課題

### ◆交通空白地は解消されていない

- 広大な町域を有するため、現在のコミュニティバスは幹線道路の運行で精一杯で、個別集落の巡回までではできておらず、依然として交通空白地が残っている。
- 町内の高齢化率は30%を超えており、地域によっては60%に迫る地区もある中、買物や診療所への往復など、生活に不便を抱える高齢者が増えてきている。

### ◆町の経費負担は年々増加している

- コミュニティバスの運行経費は年間約2.1億円で、うち運賃収入約4千万円を除いた約1.7億円を町が負担している。 ※町負担のうち、県から3.5千万円の補助あり。
- 利用者及び運賃収入は減少傾向にあり、町負担が年々増加している中、さらなる路線の拡張は、財政的にも厳しいところ。

### ◆公共交通の限界

- タクシーの営業所は町中心部にしかなく、そこから遠く離れた地域では、費用的にもタクシーを利用することは困難。
- 一部地域においては、スクールバスの空き時間帯を活用した無料の「福祉バス」を運行しているものの、広大な町域をカバーするには、車両の増や運転手の確保など、莫大なコストがかかる。
- 「たとえ週に1度でも、相応の負担をしてでもいいから、何とか生活の足を確保してもらえないか」との悲痛な声も聞かれる。



## 4. 解決へのアプローチと問題点

○以上の課題を踏まえ、将来にわたり持続可能な生活交通を確保するためには、交通の「共助」が必要と考える。



### 「過疎地有償運送制度」の活用検討

バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人や認可地縁団体などが運送主体となり、事前に登録した住民などの運送を行うサービス



### 【現実的問題点】

- ◆運送主体について、地域によっては、「法人格のない自治会」であっても受け手となり得る団体があるが、法の規定により実施ができない。
- ◆逆に、特に山村地域においては、認可地縁団体やNPO法人であっても、人的・財政的に基盤が弱く、受け手としてなりたらず、ニーズはあっても担い手がいない状況にある。こういう地域においては、地域に根付いた企業が、地域貢献活動(非営利)として、受け手になっていただく選択肢もあるのではないか。
- ◆さらには、利用対象者について、「事前に登録した住民など」に限定をされているが、コミュニティバス路線のない山村地域においては、観光客の足としての役割も期待されるところであり、事前登録者に限定する必要があるのか疑問である。

◎地域のニーズにあった柔軟な対応が必要とされている。

5

## 国から地方への権限移譲

### 旅客自動車運送事業にかかる支障事例・問題点について

#### 支障事例・問題点

- (1) 過疎地有償運送の運転者となるための要件である大臣認定講習は実施機関が少なく、講習形態も限られていることから、運転者の育成が非常に難しい。
- (2) 過疎地有償運送に必要な「市町村運営有償運送等運転手講習」は、実施機関が3カ所しかなく、急遽、運転者の確保が必要となった場合に対応が難しい。



#### 改善点

各地域にある自動車学校等で認定講習を実施し、運転者の申請や登録の手続きを陸運支局ではなく、市町村の窓口で可能とすること。



#### 効果

- (1) 人材が少ない地域の課題に対して機動的かつ効果的な事業展開が可能。
- (2) 実情を把握する町村が事務を行うことによって、町村の役割を高め、自立と責任ある行政サービスの提供が図られる。

平成 25 年 7 月 3 日

## 自家用有償旅客運送の事務・権限の委譲について

公益社団法人日本バス協会  
地方交通委員会 委員  
(神姫バス株式会社)

### \* 自家用有償運送との関係、運営協議会への対応状況

路線バス撤退後の市町村運営有償輸送

- ・事業者主体の路線バスから、市町村主体へ切り替え  
路線縮小後、一般公募等により事業者を募集  
(コミバスに切り換えの場合もあり)

交通空白地域の過疎地有償運送

- ・大半が地元 NPO が実施。  
路線が重なる場合、既存路線バスとの調整

地域協議会（運営協議会）に、支局・バス協会等と参画し、自家用有償運送の必要性、運送の区域、運送の対価、旅客の範囲等を協議、安全輸送の確認。  
但し、本来はバス・タクシー等営業ナンバーによる公共交通機関が担うべきである  
ということの認識が重要。

### \* 自家用有償旅客運送の事務・権限の委譲に対する要望

- ・運営協議会（地域協議会）開催及び合意の義務付け
- ・運営協議会（地域協議会）構成員を原則現行どおり（支局はオブザーバーとして参加）とし  
協議内容については
  - ・自家用有償運送の必要性
  - ・運送の区域、対価
  - ・運送の対価のほか、必要に応じて
  - ・旅客の範囲
  - ・安全体制（運転者、運行管理、整備管理等）の確認
  - ・地域の交通ネットワーク等についても協議を行う。

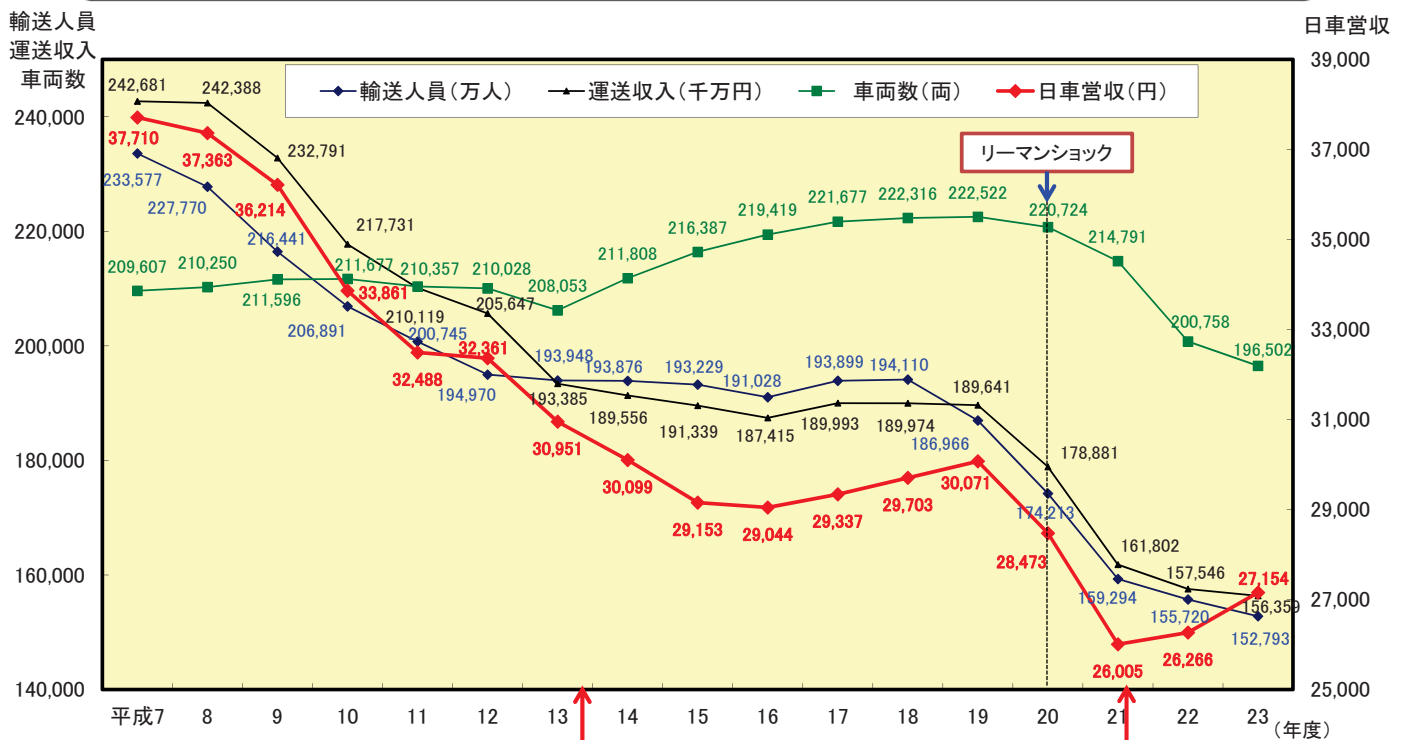
# ヒアリング資料



全国ハイヤー・タクシー連合会

## タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・特定地域における適正化の取組み（減車）の結果、平成22年度以降日車営収が上昇。



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

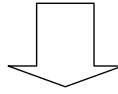
規制緩和(需給調整規制等)

国土交通省調べ

タクシー適正化・活性化法施行

## タクシー業界が取り組む適正化策

長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、収益基盤や運転者の労働条件が悪化



輸送の安全及び利用者の利便を確保するため、平成21年6月に制定された「タクシー適正化・活性化法」に基づき、全国156の特定地域において、適正化を推進

### 適正化の状況

減・休車の状況（平成25年1月31日現在）

- 特定地域における減・休車実施前の車両数
- 減・休車数

約19万台  
約2.5万台

- 2 -

## タクシー業界が取り組む活性化策の事例

### ①観光タクシー

- ・事前に予約をいただいたお客様を時間制運賃やルート別運賃でご案内
- ・観光ガイドに相応しい運転者を養成・認定する制度の拡大



### ②育児支援タクシー

- ・保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応
- ・お子様だけの乗車も可能



### ③救援・救急タクシー

- ・高齢者や体の不自由な方々に対し、携帯電話等を活用した緊急通報制度により、緊急事態の場合には、近くを走行する運転者をご自宅に急行

### ④タクシー代行

- ・飲酒をされたお客様を2名の乗務員でお迎えにあがり、お客様をタクシー輸送するとともに、お客様の車を陸送
- ・飲酒運転の防止に貢献

### ⑤スマートフォンによる配車

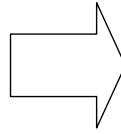
- ・スマートフォンのアプリによる配車サービスが拡大
- ・スマートフォンのGPS機能により乗車位置を把握し、効率的な配車が可能



## タクシー業界における福祉輸送の現状①

### ①車両の導入

- ・福祉タクシー 13,099台  
(23年度末・国土交通省調べ)
- ・ユニバーサルデザインタクシー 451台  
(24年度末・全タク連調べ)

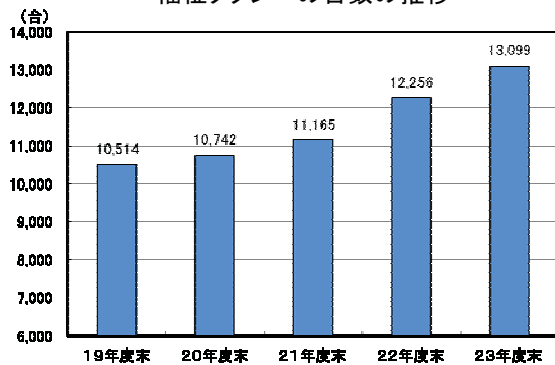


両者を合わせ、国が示した

**「32年度末までに約28,000台」**

の目標に向け、導入を促進

福祉タクシーの台数の推移



国土交通省による認定を受けたユニバーサルデザインタクシー  
日産NV200バンネットタクシー

- 4 -

## タクシー業界における福祉輸送の現状②

### ②乗務員教育

#### (例)ユニバーサルドライバー研修

健常者のみならず高齢者や障がい者等の移動制約者のお客様の特性を理解し、確に対応するため、全福協及び全タク連がユニバーサルドライバー研修のカリキュラムを開発。23年10月より、タクシー協会、無線協同組合、タクシー事業者により実施。

全福協及び全タク連が組織する研修推進実行委員会は、本年1月18日、国土交通省のバリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞。



実施機関 30団体

受講者数 2,544名 (25年3月末現在)

### ③福祉タクシー共同配車センター

福祉タクシーを活用した共同配車センターが、東京都、大阪府、岐阜県東濃地区、京都市で運営。

前日までの予約により、ヘルパー等の教育を受けた運転者が移動制約者の方の外出をサポート。



## タクシー業界における過疎地輸送の現状

### ①乗合タクシー

一人当たりの定額運賃で、定員まで相乗りが可能。  
「過疎型」では、バスの便が無い地域等にお住まいの方々の移動手段の確保に貢献。  
路線方式(定期、不定期)と区域運行方式(前日までの予約に対応して自宅等までタクシーが迎えに来るオンデマンド)がある。



- 路線バスのない地域や時間帯に対応した過疎型 → 2,299コース
- マイカーが利用できない移動困難な高齢者などの通院等お出かけ支援に対応する福祉型 → 38コース
- 地域の観光スポットを効率よく周遊する観光型 → 214コース
- 空港と周辺市町村を結ぶ空港型 → 327コース

このほか、「都市型」等を含め、

**全国で3,096コース、9,703台**

(平成24年3月末現在・国土交通省調べ)

### ②過疎地における乗合タクシーの事例

長野県飯田市上村 (有)天竜観光タクシー  
(ジャンボタクシー2台、普通車1台保有)  
上村地区唯一のタクシー事業者

毎週水曜日、木曜日運行

下栗の里 ← 8km → 旧上村上町 300円(片道)

下栗の里 ← 18km → 旧南信濃村和田 890円(片道)

※ 飯田市から人件費や燃料費等の諸経費を補助

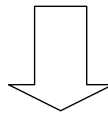
➡ 自治体からの補助により地域の住民の町への通院・買い物等の足として貢献

- 6 -

## 自家用有償旅客運送の市町村への権限移譲に係る意見

タクシーは、

- ・ 移動制約者やバス等が撤退した後の過疎地の住民にとって「最後の」公共交通機関
- ・ 郡部においても基本的に24時間・365日対応



自家用有償旅客運送は、

- ・ タクシー事業者によって十分な運送サービスが提供されない場合に認められるもの

したがって、自家用有償旅客運送の処分権者は問わないが、  
市町村への権限移譲にあたっては、

1. タクシー事業と自家用有償旅客運送の棲み分けが必要であること
2. 地域の足を守ってあらゆるニーズに対応するタクシーの位置付け
3. 地域に根付いた雇用の場を守っていくことの必要性

について、理解を深めて対応していただく仕組み・手順が不可欠

## ケア輸送サービス従事者研修

日本の高齢化社会が急速に進み、ニーズに合わせたサービスの対応が求められています。現在、施行されているバリアフリー法の審議においても、「高齢者、障害者らを個別に、またはこれに近い形で輸送するサービスの充実を図るタクシーの活用に努めること」と付帯決議されました。こうした需要や役割に適切に応える為に、(財)全国福祉輸送サービス協会(社)全国乗用自動車連合会及び(社)シルバースーパースピード振興会では、移動に制約のある人々を支援し、適切なケア輸送サービスを提供する知識と技術の向上の研修カリキュラムを策定し、平成14年度から全国でケア輸送サービス従事者研修を開催しております。今後ケア輸送サービス従事者を多数養成し、安全かつ快適な福祉輸送の安心マークとして全国に広める活動を行ないます。

## ケア輸送 あるいはお客様のご利用の様子



車椅子をゆくりり降すといった、タクシーまでの移動にも配慮が求められます。



車椅子からタクシーへの乗車には、お客様の顔を近づけはくばり気をつけてます。



車椅子にのみ、聞き方をはじめ、基本的な輸送や使い方を知らせています。



走行中は体勢が崩れやすいので曲がる前などは事前に声をかける配慮があります。



◇「ケア輸送サービス従事者研修」の修了者が取得する車通には「ケア輸送」のステッカーが貼ってあります。

◇車椅子利用が必要な方、車椅子を利用の方、聴覚・視覚障害のある方、また痛みのある方、長時間にわたる診察・治療などで疲れている方など、それぞれの方に合わせた適切なケアを研修を通して学んでいきます。

## 受講を希望される方へ

- 高齢者や障害者、介助を必要とされる方に関する基本的知識からドライバーが輸送前後や輸送に際するべき事項、また実際に介助が必要な場面を想定した実践的介助技術までポイントを絞って体系的にまとめた、オリジナル研修(本研修の為に作成した専用テキストを使用)
  - 自分のペースで学べる時間学習できる通信教育を研修カリキュラムに取り入れ、総計45時間のカリキュラムにより受講しやすさに配慮。
  - 通信教育(レポート3回)、集合研修(8時間×2～3日間)
  - 研修修了者に対しては修了書及び、修了者が乗運する車両に貼るステッカーが配布されます。
  - ケア輸送サービス従事者研修は教育訓練給付制度厚生労働大臣指定講座です。
  - 研修資格は普通自動車免許取得者に限ります。
- 詳細につきましては下記までお問い合わせ下さい。  
財団法人 総合健康推進財団 企画室  
TEL. 03-5777-2754 FAX 03-5777-2753

## 会員になると...

1. 組合独自の福祉輸送サービス補助金への加入
2. ホームページへの掲載による利用者への利用
3. 協賛タクシー等の見守る集約情報の伝達、集約への参加
4. 各種の寄付 etc.

詳しいことは担当車通員までお問い合わせ下さい。

# 協会のご案内

よりよいよき福祉社会の創造を目指して



一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会

一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会

〒102-0074 東京都千代田区九段南4丁目8番13号 自動車会館4F  
TEL. 03-3222-0347 FAX. 03-3239-9200  
<http://park16.wakwak.com/~zenfuku/>

# 私達は福祉輸送の継続的発展及び利用者の利便性の向上を図ってまいります ～ 全国に広がる 一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会 活動の輪 ～

## ご紹介

「一般財団法人全国福祉輸送サービス協会」は、平成10年10月7日運輸大臣（現・国土交通大臣）より設立が許可され、また、政府の公益法人改革の方針に則り、平成23年4月1日に一般財団法人へ移行いたしました。

いま、わが国の65歳以上の高齢者人口は、急速な高齢化の進展により、2020年には人口の約4分の1以上が65歳以上の高齢者になるとが予測されておりです。

また、障害者については、障害者と同様の生活が営めるようにという考え方に基づき、自立と社会参加の要請が高まっており、平成17年には障害者自立支援法が成立しており（施行は平成18年4月～）です。このような背景から、高齢者や障害者等の移動に制限のある方々の交通手段を確保することが社会的に大きな課題となっております。

私どもは、車椅子専用車及び要台車等のいわゆる福祉輸送車で事業を営む事業者による団体として、昭和52年11月全国身体障害者専用輸送車連絡協議会を発足させ、その後福祉バス事業者も含めた福祉輸送の全国的組織に発展させるなど、一貫して福祉輸送の質をたかめ、利用者の利便性の向上に努めてきたところであります。

高齢化社会を迎へ、福祉輸送サービス事業の重要性はますます高まっておりますが、私どもに課せられたこれらの社会的使命を果たしていくため、社会福祉関係団体と協力し、福祉輸送の継続的発展及び利用者の利便性の向上を図り、もって社会公共の福祉に寄与するとともに、公共交通機関として国民生活の向上に貢献する所存でございます。

今後ともよろしくご支援、ご協力のほどお願い申し上げます。



会長 濱 二 美  
一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会

## 沿革

- 昭和52年11月 全国身体障害者専用輸送車連絡協議会として発足
- 昭和62年11月 全国福祉輸送サービス協会と名称変更
- 昭和63年5月 (特)全国身体障害者専用輸送車連絡協議会第三分団員として加盟
- 平成2年4月 全国福祉輸送サービス協会事務局開設
- 平成4年11月 全国福祉輸送サービス協会と名称変更
- 平成10年10月 財団法人全国福祉輸送サービス協会設立 (会長 川村 肇)
- 平成14年4月 ケア輸送サービス従事者研修開始
- 平成17年10月 会長 関 房一 就任
- 平成20年6月 公益法人10周年、福祉輸送サービス30周年
- 平成21年7月 会長 濱 二美 就任
- 平成23年4月 一般財団法人全国福祉輸送サービス協会へ移行 (代表理事・会長 濱 二美)

## 福祉輸送サービスとは

お年寄りや障害をお持ちの方で、一般の交通機関を利用し難い人の移動を容易にするため、車椅子専用車、要台車、車椅子要台車専用車及び福祉バスで、いずれも車面にリフトを取付けるなど利用者の立場に合った特別に工夫や改造が施されている車により、これらの方々から依頼

や要台に乗ったまま安心して容易に乗り降りできる輸送サービスです。利用者の戸口から行先の戸口まで、あるいはベットからベットまで輸送します。勿論乗務員はプロで、特に介護技術を含めた接客教育訓練がなされており、安全・安心です。

福祉輸送はこのように利用されています。

病院への運送、入院先へ



福祉警察、視察、友人宅への訪問

## 長年の努力と実績

当協会に加盟している事業者は、協会発足以来高齢者や障害者等の移動制約者の移動を容易にするため、リフト、スロープ等の装備を備えた車両により、福祉・教育・公共施設等への送迎、病院への運送、入退院、観光・旅行、ショッピングなどの日常生活に対する協力、支援を行い、「皆様の定

として活躍してきました。こうした長年の努力と実績がかわれ、各事業者は、全国各地において利用者から安全・安心・親切な乗物として信頼され、好評を得て活躍しております。

## 協会の活動の成果

福祉輸送事業者の活動を容易にし、利用者の利便性を向上させるため、協会は、福祉車両に対する税制の改正や、運賃制度、従事者研修制度、

保障保険制度の創設などについて取り組み、その解決に努力して参りました。

## これからの課題と取り組み

福祉輸送に関する問題点については、これまでの取り組みで、一応の成果を挙げたものの、未解決のものもあります。福祉車両、福祉輸送事業者に対しての税制上の優遇措置の確立等、

また、利用者の利便性の向上と福祉輸送の安全確立のための関係法令等の整備等、その他未解決の問題については、これからの課題として取り組んで参ります。

- ① 積極的な日常生活の利用
- ② 各種ディサービス施設への送迎
- ③ 養護施設への移送
- ④ 養護学校の通学スクールバスの運行
- ⑤ 病院の運送または入院

- ⑥ 転地療養所への移送
  - ⑦ 駅、空港への送迎
  - ⑧ 観光、小旅行、冠婚葬祭、墓参
  - ⑨ 各種イベントへの参加
- このほかいろいろ利用されておりあります。

福祉の会への出席や郵封、お買い物



福祉警察との入旅行、運送依頼（一日貸しでもできます。）





地方分権改革有識者会議  
地域交通部会 部会長 殿

特定非営利活動法人  
全国移動サービスネットワーク  
理事長 中根 裕

## 自家用有償旅客運送に関する事務・権限等の見直しについて

自家用有償旅客運送は「福祉」と密接に関係することから、また、都市部・地方部を問わず移動が困難な住民は障がい者等に留まらず広く地域全体に広がっていることから、移動や外出の支援は、それらの施策と相俟って総合的に計画・実施される必要があります。

したがって、利用者の利益の保護や利便の増進を図り、交通の総合的な発達を図って公共の福祉を増進すること等を目的とする事務・権限の移譲は、基本的には歓迎するものです。

しかし、権限等の移譲にあたっては、以下のような課題があると認識しています。十分にご議論くださるよう要望します。

### 1 不当なローカルルールの是正について

全国各地には、例えば、運送団体の登録時以上に利用者人数を増やしてはならない、あるいは利用者が下肢障害のない知的障がい者等であっても福祉車両のみの使用に限定するなど、法令を超えて不当な地域独自の規制を設ける運営協議会が、多数あります。国土交通省旅客課は平成24年度からこの点検に取り組んでいるところですが、現状のまま権限等が移譲されれば、利用者も担い手も救われません。権限移譲の目的が、利用者の利益の保護や利便の増進を図ることであるならば、これ

までの不当なローカルルールがそのまま「分権」の名のもとに肯定されないような対策を講ずるべきです。

つまり一旦リセットし、権限移譲と合わせて、法令で制度趣旨を徹底して明記するとともに、不当なローカルルールを違法化するような規定を法令に置くことが重要です。

また、利用対象者や使用車両等は法令でその基準が決められているように、地域独自の基準(ローカルルール)を設ける場合は、運営協議会での協議によらず、住民の代表である自治体議会が制定する「条例」によって行われるよう法令を見直すべきです。分権改革ですでに実施されている義務付け・枠付けの場合の基準設定と同様にする必要があります。

## **2 救済等の第三者機関の設置**

上記1が確実に行われない場合に備えて、不服・救済等のために第三者機関を設置すべきです。法令改正時にあわせてご検討ください。

## **3 道路運送法等を見直したのちに移譲すること**

市町村には、少子かつ超高齢という人類未踏の社会に突入するにあたって、地域それぞれが実情にあったサービスを提供する体制づくりが求められており、また、それが分権の意味でもあります。

しかし、現行法令のまま登録権限のみが委譲されても、市町村の事務等による負担が増えるだけで、移動制約者の救済にはつながりません。

他の省庁や地方自治体が推進しようとする施策にも、移動制約者の生活を支援する制度政策があります。障害者総合支援法による移動支援事業や、日常生活支援総合事業等、厚生労働省が障がい者や高齢者を対象に推進する諸施策、経済産業省のいわゆる「買い物難民」支援、あるいは地域の公共交通施策等と連動し相俟って、市町村が総合的に施策を展開できるようにすべきです。

事務・権限の移譲にあたっては、前述のように自治体議会で条例を制定したうえで、市町村の裁量や判断で地域事情(地理的条件、利用者の生活状況、社会資源の有

無など)にあった仕組みをつくれるよう法令を見直すべきです。これが行われなければ、希望する市町村は一部に留まり、国の事務は依然として続くことになり、二重行政になるのではないかと懸念します。

#### 4 権限の移譲先について

地域の合意の場である運営協議会は、いくつかの市町村が広域設置しているところが多く、開催に必要な事務担当を1年ごとに回している現状があります。次に回ってきたときは前任者が異動していて、難解な法制度を理解する頃には次の市町村の担当になります。

また、自家用有償旅客運送について、交通局がある政令市などを除いた市町村は福祉部局が担当することが多く、道路運送法による管理運営事務は手に余るとの意見があります。

加えて、単独・広域設置を問わず、現行制度では、登録による運送地域が限定されており(タクシー事業制度との比較)、市境の利用者でも他の運営協議会に申請が必要となるため、また、地域の合意の場が設置されず、有償運送空白地域対策のためにも、市町村でなく都道府県(および政令市)が広域的に行うほうが適切ではないでしょうか。市町村とする場合には、無責任体制とならないよう必要な措置を講ずることを求めます。

#### 5 制度の見直しにあたって

自家用有償旅客運送の制度は、運送事業を規制する道路運送法の中で例外的に位置付けられていることから、運送事業を基準にした制度設計がされています。そのため、非営利団体にとっては、過度で複雑、整合性に欠け、実態に即していない制度となっています。

特に福祉有償運送及び過疎地有償運送で問題となるのは、運送者の登録の要件とされている「運営協議会の合意」です。その必要性・区域・対価(いわゆる運賃)の3点について、自治体が主宰する運営協議会での合意を必要とする等、自治体への積極的な関与を求めるという点では地域の問題を解決できるのではとの期待もありましたが、現実には、自治体の担当者にとっても過度で複雑、整合性に欠け、馴染みのない道路運送法は十分に理解されておらず、正しく運用されているとは言えません。結果として、運営協議会は開催しない、もしくは開催しても、タクシー等の利害関係者からの反発を懸念し、福祉・過疎地有償運送を制限することに終始している自治体が数多くあります。

それは、なぜ自家用有償旅客運送なのかの理念や目的が道路運送法のなかで明確にされていないからです。2006年に道路運送法の一部改正が行われた際に、当時の旅客課長が自家用有償旅客運送を位置づけることについて、少子高齢社会にあって、利用者の利益と保護を増進するためには、個人の社会参加とその環境整備が政策課題と発言しておられます。この趣旨に照らせば、運営協議会では、ニーズの把握や、ニーズに対して必要なサービスをどのように確保するかを包括的に協議すべきであり、運送者個別の条件を協議し合意を得る必要性はもはや見出せません。運営協議会の位置づけは変えるべきです。

## 権限移譲にあたって整理すべき課題（案）

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

課題	見直しが求められる条項	
	道路運送法	同施行規則
有償運送を行う目的が明らかでない	第78条(有償運送)	
合意の場である運営協議会は利用者の利便向上の場とすべき (現状は、利害関係者による利害調整の場になっている。構成員の見直し或いは登録要件から削除)	第78条の4(登録の拒否)の 第5項 省令で定めるところにより・・・関係者が合意していないとき	第51条の3(申請に必要な書類)の 第5項 運営協議会において協議が調っていることを証する書類 第51条の7 合意していないとき 第51条の8 運営協議会の構成員等 第51条の11第2項の2 協議が調っていることを証する書類 等
救済機関(第三者機関)の設置	新規	
市町村の裁量や判断で地域事情にあった仕組みをつくれるようにする	第78条(有償運送)の第2号 第79条の2第1項第2号(有償運送の別)	第48条(法第78条第2号の者) 第49条(有償運送) 第51条(有償運送の種別) 市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送 第51条の4(運送の区域)
	第79条の2第1項第4号(旅客の範囲)	第49条(有償運送)の第1項第3号(旅客の範囲)
	第79条の8(旅客から收受する対価) 第2項 国土交通省令で定める基準	第51条の15(対価の基準)の第3項 一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案 第51条の17(運行管理)の第3項(業務) 第51条の18(乗務記録) 第51条の19(運転者台帳等)
	条例で定める(新規)	基準は条例で定める(新規)

<p>利用者の安全と安心のためには有償運送に相応しい運行管理の講習が必要</p>		<p>第51条の17(運行管理)の第2項(運行管理者要件)</p>
<p>移譲先を市町村とした場合、困難が生じるのではないか</p>	<p>第79条の9(輸送の安全等) 有償運送者は…国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない 第2項 国土交通大臣は…必要な措置を講ずべきことを命ずることができる</p>	

内閣府

名古屋大学

地方分権改革有識者会議 地域交通部会  
(2013/7/3)

自家用有償運送制度に関する  
現状認識と今後の方向性  
～地域の、地域による、地域のための  
『おでかけ手段』を持続可能とするために～

地域公共交通プロデューサー  
名古屋大学大学院環境学研究所准教授  
国土交通省交通政策審議会委員

加藤 博和

加藤博和

検索

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

概要

- ◆「おでかけ」の確保は自治体にとって重要、かつ取り組むべき課題(国では細かいところは分からないので、本来的にできない)
- ◆そのため、特に前向きな自治体についてその裁量を増大することに全く疑問はない。ムダな手続きもどんどん省くべき
- ◆しかしながら、既に自治体自らが「おでかけ」確保策を実施するための制度ツールはかなり準備されているにもかかわらず、多くの自治体があまり使いこなせていないのが現実(無知? ずるがしこくない? 使い方を知らない?)
- ◆自家用有償運送制度はその極端な例(使いこなすどころか自主規制が横行)  
→ 移譲を希望する自治体がどのくらいあるか?  
→ むしろ移譲されたらより厳しくするところもありうる
- ◆制度を使いこなせるような、自治体のレベルアップが急務
- ◆今の制度の「何がムダ」で「何が必要」かを精査する必要

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

1

そもそも、なぜ「NPO等有償運送」という  
カテゴリが生まれたか?

- ◆ニーズがある(移動制約者)
- ◆それに対して既存の輸送産業がきちんと応えられていない
- ◆ニーズの近くにいた地域組織や社協・NPOがやらざるをえなくなった
- ◆しかし、それが輸送産業の「掟」を破るものなどは想像できなかった
- ◆ニーズも輸送産業の掟も正しいのであれば、結局、つじつま合わせが必要
- ◆これを「地方分権」と抱き合わせて制度化しようとした
- 現実にいる移動制約者を助けることを、地域ボランティアの好意(共助)だけに頼っていいのか?
- 公的政策での担保(公助)も必要...「サバイバル」戦略?

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

2

地域住民組織が運営・運行。これぞ真の「コミュニティバス」?

水尾自治会バス

(京都市右京区嵯峨水尾地区、1966年より運行)



- ◆運賃(一般・1乗車)250円
- ◆定時定路線運行
- ◆2003年3月に旧80条許可取得(それまでは...)
- ◆地域住民:世帯負担金(1,000円/世帯・月)を負担
- ◆市:運行費補助(年100万円を上限)

約30世帯、150人弱の山間集落。  
JR嵯峨野線保津駅まで4km

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

3

住民・事業者・自治体が協働して「足」を確保

郡上市八幡町小那比(おなび)地区乗合タクシー

(事業主体:小那比自主バス運行組合、運行主体:郡上タクシー)  
1987年9月運行開始



八幡町街地から遠く離れた過疎地区。路線バス廃止により、高齢者の生活が困難に  
 ・住民組織(自主バス運行組合)が市の補助金を得てタクシー会社に運行委託  
 ・利用者は運行組合からチケットを購入。タクシー会社に予約して利用  
 ・運行ダイヤ:毎週月・木曜日(小那比発800ごろ・市役所前発1400)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

4

地域住民組織が運営・運行し、市が支援する路線バスサービス

京都府舞鶴市自主運行バス

(1973.11に最初の運行が開始)



Photo M.Fukumoto

- ◆地域住民:路線バス撤退や定期航路廃止後、「バス運行協議会」を組織し、主体となって運行(79条許可)
- ◆市:車両購入・運行助成。ノウハウ支援。運転者講習実施

◆市内7地区(協議会)で運行。ニーズにあった路線・ダイヤ設定  
 ※市内主要幹線は民営バス  
 ◆路線廃止後、運行されるところとされないとところがある(必要性は、負担を考慮して自ら判断する)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

5

枝光やまさか乗合タクシー

(北九州市「おでかけ交通」の発祥、2000年10月31日運行開始)  
運行主体:光タクシー



Photo M.Fukumoto

- ◆谷底に商店街、急斜面に住宅地
- ◆高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- ◆このままでは商店街も住宅地も衰退

- ◆タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- ◆地域・事業者・市の「三位一体」  
 地域:運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担  
 事業者:運行計画立案、コスト削減、サービス改善  
 市:住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
- ◆乗合タクシー(運賃当初100円、後に150円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- ◆商店街は、中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

6

地域住民主体で自治体が支援する路線バスサービス

名張市国津地区コミュニティバス「あららぎ号」

(2004.9.1試行運行開始)



Photo ETOK

- ◆名張市:79条許可(市営有償運送)
- ◆地区の運行協議会:委託を受けて運行(費用:主に自治体が負担 企画・運行:地元が担当)

◆車両:10人乗り(普通免許で可)  
 ◆ダイヤ:平日のみ9便(経路は便によって異なる)  
 ◆運賃:16年度は無償。17年度より100円運賃化。

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

7

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス  
「生活バスよっかいち」  
(2002.11.1運行開始)



2002.10.27出発式

- 事業主体:NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業)
- 運行主体:三重交通
- 費用:運賃(1)  
+沿線企業・病院の協賛金(6)  
+市の補助金(3)

- 発案から半年もたらずに運行にこぎつける(無償→旧21条)
- 既存の枠組みにとらわれない新しい発想(NPOが事業主体となる公共交通の許可、市の助成制度新設につながる)
- 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

8

「おでかけ」手段確保の原則

- 「地域の」・・・それぞれが確保する
- 「地域による」・・・できる人がやる
- 「地域のための」・・・自ら必要性を考える  
→ 過去にもそれはできたし、必要ならやった。しかし「脱法」で  
→ 「合法」にするのはもちろん、喚起する仕組みにしてい必要
- 必要とされ使っていただける手段をつくり出す
- その「担い手」をつくり出す(緑でも白でも、できればだれでもよい)
- 使う人も担う人も、その周りの人も幸せになれるようにする(ビジネスモデル)
- 安全安心を第一に、そして低廉で便利な手段を(企画・運営と運行の分離が進む)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

9

「おでかけ」確保に関する制度体系の要点

-既にいろいろできるようになっていた-

- × 地域公共交通活性化・再生法(07年):競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援(コミバス・デマンド普及ではない)
- × 改正道路運送法(06年):地域が支えうる支線・端末モード整備と福祉交通政策ツールの確立(コミバス・デマンド・NPO有償だけではい)  
→ ステークホルダー会議:現場の主導・参画による公共交通網再編が可能に  
→ これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を自由な発想で考える
- × 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS(福祉交通)政策の合意と実現の場」としての各協議会  
→ みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
- × 『連携計画』によって、地域間「アイデア」競争が活発化  
→ 魅力的で持続可能な地域づくりに資する交通サービス

この流れの中、タクシーと自家用有償運送が周回遅れに

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

10

5協議会:公共交通・福祉交通の「地方分権」を実現する「場」

- 地域公共交通会議(06年改正道路運送法)
- 自家用有償運送運営協議会(同上)
- 地域公共交通活性化・再生法定協議会(07年地域公共交通活性化・再生法)
- タクシー協議会(09年タクシー適正化・活性化法)
- 地域公共交通確保維持改善協議会(11年補助金交付要綱)

- 単一市町村でも複数でも立ち上げ可能(タクシー協議会を除く)
- 現場委員も含めたステークホルダー会議
- 公開原則とPDCAサイクル
- 議決によって運行の基準が緩和(一種の「特区」)

※かなり高級な道具。使いこなせるかどうか、市町村の戦略(意識と能力)が問われる。

やらされているところが大半? そもそもいつでいいのでは?

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

11

頭を使っていないことから起こるナンセンス

- 福祉部局が事務局になる能力・適切性がないならしなければよいのに、なぜか事務局にしている
- バス廃止代替交通確保なら地域公共交通会議で検討すべきなのに自家用有償運送運営協議会で議論する例がある
- 自家用有償運送運営協議会と地域公共交通会議を併せもしくは同時開催している例あり。なぜやらないのか
- ローカルルールは市町村がつくっている。国はむしろやめるよう指導している
- 運送の対価の「おおむね1/2」は目安に過ぎないのに、大半の自治体がなぜかそれを守っている
- 手続きしかやらず、運送の実情について吟味しない  
→ この体たらくでは自治体は胸を張って移譲を受けられない

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

12

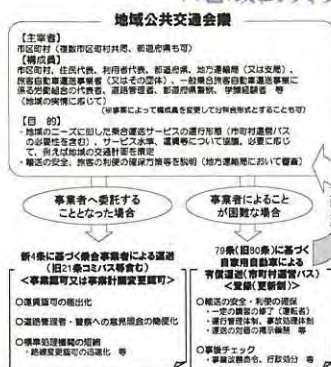
憂鬱? 滑稽? 厄介?  
自家用有償運送運営協議会の議論

- タクシー会社とNPO団体の言い合いの場?
  - NPO「小さい話で目くら立てるな」 タクシー会社「一事が万事」
  - ただし、「どこまでが緑でどこまでが白か」は本質的な問題(自治体で判断できるか?)
- すったもんだの上に認定しても移動制約者の1%も救えていないことに気づいてア然
  - 「本来の主役」高齢者・障がい者団体の方が、申請NPO団体に使い方をきいている状態
  - 病院等に行く目につくが、利用状況データを見ると、実はカバー率は高くない(ということは、潜在的な市場がある)
  - いったいだれのために・・・
- 実は、だれもこの協議会の趣旨と進め方を理解していない?

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

13

2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議  
「地域公共交通会議」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

- 地域として必要な路線などを協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線設定・使用車両など)
- 一般乗合路線ならなんでも認定できる
- デマンド運行、タクシー車両両用も位置付け
- ただし、「有償運送は基本的に緑ナンバーが担う」「どうしようもないときの白ナンバーが担う」という大原則は堅持
- サービス内容は自治体、安全安心は国、という分担

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

14

地域公共交通会議の活用例

- × H市:スクールバス・無償福祉バスも含めた検討  
+ 路線バス・コミバスも含めて市内生活交通ニーズにきめ細かく対応
- × M市:各地区が運営協議会を設けて運行する路線の協議  
+ 地区で協議会を立ち上げないと路線を引かない(立候補方式)  
+ 協議会代表がオブザーバーとして参加し、定期的に路線の状況や地域の取り組みを報告
- × T市:路線バス・定期船を一元的に見直し  
+ 路線・ダイヤ・運賃制度改善(路線バスのままコミバス化)  
+ バス一船の連携強化、連携計画(後述)として実施
- × T町:民営バスとコミバスの連携策を協議  
+ 乗継可能なバス停を新設し、行ける地域を広げる  
+ 公共交通空白地域解消のため、民営バスの停留所増設を協議し実現(協議停留所?)
- × K郡:3町村一体となったバス網の見直し民営バスとコミバスの連携策を協議  
+ 町村営バスが相互乗り入れし、乗換不要に  
+ 民営バス・タクシー・自家用有償運送も含め、域内移動全体をマネジメント

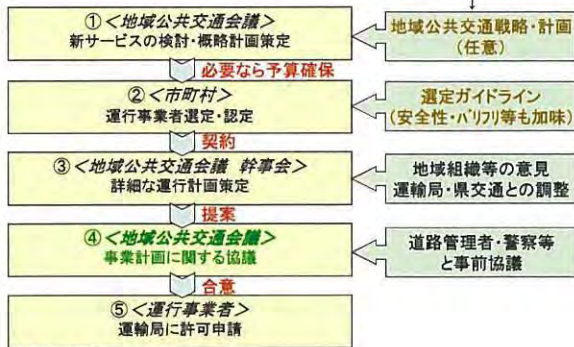
名古屋大学 加藤博和 13/07/03

15



## 地域公共交通会議の標準的なプロセス

総合計画・都市計画マスタープランなど



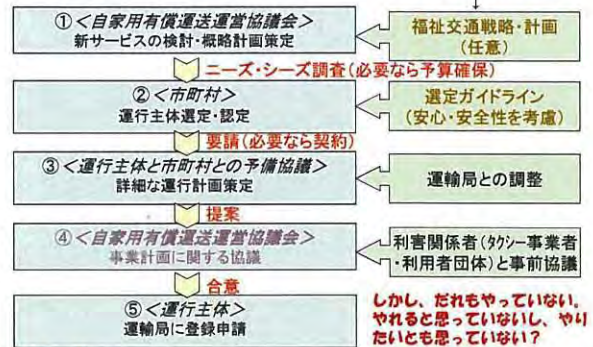
名古屋大学 加藤博和 13/07/03

16

## 福祉輸送確保策検討の本来のプロセス

…実は、地域公共交通会議と相似

総合計画・地域福祉計画など



名古屋大学 加藤博和 13/07/03

17

## 自家用有償運送運営協議会の設置指針と実際

### 設置目的

- 自家用有償運送の必要性・対価その他について、地域の関係者が集まり協議する場
  - 移動制約者に必要な輸送を確保し、地域福祉向上に寄与するよう、運送者に必要な指導・助言を行うよう努める

### 協議事項

- 必要性(バス・タクシーではできないことが大前提)
- サービス内容(運送区域・対価・旅客の範囲)
  - 競合はありえない(バス・タクシーでできないのだから)
- 適正実施が担保されるかの確認(安全・安定性など)

### 必要性と、どのようにそれを満たすかとの間にギャップ

地域公共交通会議: 既存のバス・タクシーを尊重しつつ、必要な公共交通は自治体が決め、必要であれば自ら供給するという原則

自家用有償運送運営協議会: 今までやむにやまれず? やってきたことを、「必要性」というオースラードに包んで認めていく。そこに公共政策(移動制約者を社会がどう助け、QOLを確保していくか)の発想はない!

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

18

## 自家用有償運送運営協議会の見直し方針

### ※ オーバールール

- 地方分権なので、法律・政令以外で国が示しているのはすべて目安に過ぎない(例: 運送の対価)
- したがって、地域の実情に応じた合理的なルールはあって当然(ないなら自治体の存在意義がないし、協議会の成立理由もない)
- 合理的でないものは世論によって排除されるべき

### ※ 政策立案・実施機能

- 自治体として高齢者・障がい者の移動をどう考えるかを議論した上で、自家用有償運送の役割を議論し、必要があればその拡充を図るといふ流れが本筋(タクシー協議会は対になる)

### ※ 白ナンバー有償が認められる条件

- 単純明快。要するに、タクシー・バス会社では困難なことをやる場合(タクシー・バス会社ができることはやってはいけない)。
- タクシー・バス会社の困難なことをやるのであれば、その営業を阻害することはありえない。したがって、対価の問題は議論する必要もないはず(「NPO=安い」という発想は厳禁)
- むしろ本質的なのは、自治体としてその運送が必要かどうか
- 安心・安全チェックは第一義的に国の役割(協議会=「模試」)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

19

地域にある資源・公共交通とSTSを組み合わせる交通システムを構築

## 長野県中川村 生活交通確保事業

(村営有償+NPO過疎地有償+社協福祉有償、2004.4.1改編)

- 村内の既存資源(鉄道・民営バス・タクシー、自治体バス、社協等の福祉輸送、ボラ輸送)を**適材適所に組み合わせる再編**
  - 市町村有償(巡回バス)・・・学生・一般の集中需要
  - 過疎地有償・・・高齢者等
  - 福祉有償・・・障がい者・要介護者等
  - 一般タクシー・・・その他のフレキシブルな需要(ただし撤退してしまった)



Photo 中川村役場

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

20

## 過疎地有償運送の実例

-道路運送法で「過疎地」とは、バス・タクシー事業者が(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと-

- 富山県水見市「ますがた」(NPO法人八代地域活性化協議会): マイクロバスによる会員制乗合運行。市中心部へ直行。収支が読める利点
- 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会): クルマを持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送。運転手の高齢化が懸念
- 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会): 福祉施設の空き車両で地区内運行。昼の通院・買物便と夜の路線バス接続帰宅便
- 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢): 乗用車で路線バスフィーダー・デマンド輸送
- 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらまいか佐久間): 全町NPOによるタクシーの輸送

※ 浜松市や鳥取市など、過疎地有償運送の立ち上げ・運行への補助制度をつくる自治体も増加。連携計画やネットワーク計画に位置付ける自治体もある  
※ ただし、バス形態で、市町村が支援してくれるのであれば、市町村有償運送の方が有利な場合がある(会員制にする必要がなく、外来者も使える)

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

21

## 方向性に関する試案(のたたき台)

- 自家用有償運送運営協議会を解体し再編
  - 過疎地有償運送 → 「公共交通空白地有償運送」と改め、自由度向上(会員以外の利用、住民組織等での運営など)
  - 「地域公共交通会議」でバス・タクシーとの分担・共存を協議
  - 福祉有償運送 → 「地域福祉交通会議」を設置
  - タクシーも含めた福祉輸送のあり方を協議。その中で旅客の範囲を拡大可能とする(タクシーでは救えない人々を救う方法を考える)
  - ※ これらを権限移譲の受け皿に(きちんとマネジメントできることが条件)
- バス・タクシー事業が成立する/しないので対応を変える
  - 成立しえないところ: 大胆な権限移譲と自由度増大が必要かつ喫緊
  - 成立しうるところ: タクシー協議会との関係を再検討すべき
  - バス・タクシー事業者をコントロールするなら国に権限があった方がよい面も
- 有償性をどう判断するかを明確にする必要
  - いわゆる「謝礼輸送」は無償。これを使えば運輸行政には縛られないため増加中。しかしこれが持続可能か?
  - 運輸局でも手を焼いている「有償性の判断」が市町村の手に負えるか?
  - 対応を間違えるとタクシーが減る可能性も
  - 地域公共交通会議や地域福祉交通会議に出した方がクナ仕組みに

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

22

## 市町村か? 都道府県か?

- 補完性の原理(下ができないことを上がやる): 市町村は域内サービス(フィーダー)、都道府県は域間サービス(幹線)が原則
  - 都道府県は地域間フィーダー路線網を地域協議会でマネジメントできているか? 国の補助制度そのままでは? 幹線や鉄道をきちんとやっていたら、フィーダーを引っ張り上げていただきたい
- もし自治体としてサービスの必要性やその具体的な実現方策を真剣に考えるのなら、現場に近い市町村の方がいい
  - 地域公共交通・福祉交通計画に関する戦略・計画を策定し、協議会を適切に運営できる市町村ならば積極的に権限を移譲すべき
  - 自家用有償運送が市町村に移譲されれば、有償性の検討や乗合車両の基準などについての現行秩序が崩壊するであろうから、そのあたりの制度の見直しも必須に

名古屋大学 加藤博和 13/07/03

23