

平成 2 9 年  
地方分権改革有識者会議  
提案募集検討専門部会・  
地域交通部会 合同部会  
審議報告

平成 2 9 年 1 2 月 1 日



## 目次

はじめに（合同部会開催の経緯）	1
1 地域公共交通会議等の運用改善	
（1）地域公共交通を巡る現状	2
（2）地域公共交通会議等の概要及び地方からの問題提起等	2
（3）地域公共交通会議等の運営に関する提案の審議状況	
（i）提案の概要	3
（ii）国土交通省からの第1次回答	5
（iii）第54回提案募集検討専門部会・第3回地域交通部会 合同部会	6
（iv）提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの 主な再検討の視点	7
（v）国土交通省からの第2次回答	8
（vi）第63回提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会 合同部会	9
（4）平成28年提案（道路運送法上の申請事案に係る手続の簡素化）に 関する対応方針に対するフォローアップ状況	11
2 自家用有償旅客運送の活用促進	
（1）これまでの経緯	12
（2）手挙げ方式による権限移譲の状況	12
（3）自家用有償旅客運送に関する提案の審議状況	
（i）提案の概要	13
（ii）国土交通省からの第1次回答	13
（iii）第54回提案募集検討専門部会・第3回地域交通部会 合同部会	13
（iv）自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての 実態調査	14
（v）国土交通省からの第1次回答を踏まえた 提案団体からの見解	15
（vi）提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの 主な再検討の視点	15
（vii）国土交通省からの第2次回答	15
（viii）第63回提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会 合同部会	16

3	地域公共交通をめぐるその他の課題	
(1)	道路運送法第21条に基づく実証運行期間の緩和	18
(2)	乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための 規制緩和	21
(3)	コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の 明確化	24

<資料>

提案募集検討専門部会名簿	30
地域交通部会名簿	31
提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会 開催実績	32

<参考資料>

1	個性を活かし自立した地方をつくる～地方分権改革の総括と展望～ (平成26年6月24日地方分権改革有識者会議決定) (抜粋)	34
2	第54回提案募集検討専門部会・第3回地域交通部会 (平成29年8月 2日) 資料	
(1)	国土交通省提出資料	35
(2)	全国知事会 (兵庫県知事) 提出資料	41
(3)	全国市長会 (豊田市長) 提出資料	48
(4)	全国町村会 (多可町長) 提出資料	52
(5)	国土交通省提出資料 (地方からの提案関係)	58
3	第63回提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会 (平成29年10 月13日) 資料	
(1)	国土交通省提出資料	63
(2)	自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての 実態調査	66
(3)	地域公共交通に係る平成28年の地方からの提案等に関する対応方 針に対するフォローアップ状況	68

## はじめに（合同部会開催の経緯）

地域交通分野における地方分権改革をめぐるのは、平成 25 年、地方分権改革有識者会議のもとに地域交通部会が設置され、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し等に係る議論・検討を行った。そこでの検討は、平成 26 年の第 4 次地方分権一括法により、自家用有償旅客運送に関する事務・権限が手挙げ方式によって移譲されるという成果に結びつき、さらに同年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地方公共団体が中心となって地域の公共交通ネットワークを構築する仕組みが実現するに至った。

一方、全国知事会からは、平成 26 年の制度改正後も、毎年とりまとめられる「地方分権改革の推進について」の中で、地域住民の移動の問題を「地域が自ら考え実行できる仕組みづくりが必要」とし、「旅客自動車運送事業に関する事務・権限の移譲を進めること」との提言がなされてきた。

また、平成 29 年の地方からの地方分権改革に関する提案においても、地域交通分野の提案が数多く寄せられ、その中には全国知事会・全国市長会・全国町村会による共同提案も含まれるなど、地域交通に関する地方の問題意識の高さがうかがえた。

地方分権改革有識者会議においても、委員等から、地域交通分野における更なる検討の必要性が度々指摘され、平成 29 年 2 月 20 日の会議では、地域交通を重点的な分野として、地域交通部会を再び立ち上げて検討してはどうかとの意見も示された。

こうした経緯を踏まえ、同年 7 月 7 日の第 29 回地方分権改革有識者会議・第 53 回提案募集検討専門部会 合同会議において、平成 29 年の地方からの提案募集において提出された提案のうち、地域交通分野に関するものについては、提案募集検討専門部会と地域交通部会が連携して、提案に対する検討を行うことを決定した。

これを受け、同年 8 月 2 日に第 54 回提案募集検討専門部会・第 3 回地域交通部会合同部会を開催し、国土交通省、全国知事会（兵庫県井戸敏三知事）、全国市長会（豊田市太田稔彦市長）、全国町村会（多可町戸田善規町長）からそれぞれの説明を聴取した上で、地方における地域交通を巡る現状と課題について議論を行った。その後、引き続き、警察庁・国土交通省に対し、提案に関するヒアリングを実施し、審議した。

また、同年 10 月 13 日に第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会合同部会を開催し、引き続き各提案に関するヒアリング及び審議を行った。

この報告は、本年 2 回にわたり開催した提案募集検討専門部会・地域交通部会合同部会における審議の状況を整理したものである。

## 1 地域公共交通会議等の運用改善

### (1) 地域公共交通を巡る現状

人口減少、少子高齢化が進む今日において、特に地方における地域交通を巡る現状は、大変厳しいものとなっている。モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、その輸送人員が減少している。また、交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行している。その結果として、公共交通空白地が拡大し、我が国の可住地面積の約 30%を占めるまでになっている。一方で、地方においては、超高齢社会の到来に対応し、高齢者を含む地域住民の“生活の足”を維持確保することが求められている。

地域公共交通の制度面では、地域の需要に応じ、当該地域住民の生活に必要な旅客運送を確保する観点から、平成 18 年の道路運送法改正により、地方公共団体の長が主宰する地域公共交通会議等で地域の関係者が合意している場合に、乗合旅客運送事業の運賃等の規制緩和を行う仕組みや自家用有償旅客運送制度が創設された。

また、平成 19 年に地域公共交通活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）をいう。以下同じ。）が制定され、市町村が中心となって地域公共交通の活性化及び再生に取り組む枠組みが創設された。その後、平成 26 年に同法が一部改正され、地方公共団体がまちづくりや観光振興などの地域戦略と連携しつつ、面的に地域公共交通ネットワークを再構築するための枠組が強化された。

こうした制度改正を受け、「個性を活かし自立した地方をつくる～地方分権改革の総括と展望～」（平成 26 年 6 月 24 日地方分権改革有識者会議決定。以下「総括と展望」という。）では、「地域交通分野においても、地方分権の進展が見られるところであり、地方公共団体としても、少子高齢化が進展する中、更に重要性を増す地域の移動手段の確保に向けて、まちづくり・福祉等とも一体的に取り組を進めていくことが重要」としている。

### (2) 地域公共交通会議等の概要及び地方からの問題提起等

このように、地域公共交通に関しては、地方が中心となって持続的な公共交通ネットワークを構築する仕組みとすべく制度の見直しが進められてきたところ

であり、その要としての役割を果たすことが期待されるのが、地域公共交通会議等（地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 9 条の 2）、運営協議会（同規則第 51 条の 2）及び協議会（地域公共交通活性化再生法第 6 条。道路運送法施行規則第 9 条の 3 第 1 項第 2 号から第 5 号に掲げる者を構成員に含むものに限る。）をいう。以下同じ。）である。地域公共交通会議等は、主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長等により構成され、地域の交通について様々な協議を行うことにより、地方が地域交通について主体的に検討する場として位置付けられている。

その地域公共交通会議等の運営等に関して、今般、地方からは、法令の解釈やガイドラインの趣旨が不明確であること、地方運輸局等によって指導・助言が異なること等により、地域公共交通会議等における関係者間の合意形成に支障を来している、会議運営が硬直化している、地域において自ら考え実行できる仕組みとなっていないなどといった問題点が指摘されている。

当合同部会としても、地域公共交通会議等が地域の実情を担保することを期待されていながら、そこで「発展的な議論ができていない。これは再度チューニングが求められる段階に来ている」（平成 29 年 7 月 7 日第 29 回有識者会議・第 53 回提案募集検討専門部会 合同会議）との認識により、審議時間の大半を本件に充てて議論を行った。

### (3) 地域公共交通会議等の運営に関する提案の審議状況

#### (i) 提案の概要

##### ①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

（新潟市（追加共同提案：ひたちなか市、柏市、三条市、伊豆の国市、福知山市、西宮市、和歌山市、大村市、延岡市））

現在、地域公共交通会議では、いわゆる協議路線に係る運賃、路線、ダイヤの変更等について、地域などの関係者間で協議をし、合意がなされた後に運行事業者が運輸局へ許可申請や変更申請等を出している。しかし、短区間の経路変更や道路工事等に従う一定期間の経路変更（迂回）、過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等、地域の関係者間で合意されている範囲内での速やかな変更等が望まれる案件についても、運輸局への申請前に地域公共交通会議での同意が必要とされることがある。また、これらについては、法令上に同意を得る必要がある旨の

具体的な規定がなく、運輸局に地域公共交通会議での同意が必要な事項かをその都度、確認し、会議等の開催を行う必要がある。

地域公共交通会議で協議が調った一般乗合旅客自動車運送については、運賃や路線等を変更しようとするときに、地域公共交通会議での協議を調べ運輸局へ届け出るが、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届け出られるようにすることを求めるものである。

これにより地域公共交通会議での審議事項を明確にし、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、同意されている基本的な範囲内において、基準を明確にした上で、運輸局に届け出られるようにすることで、地域にとってより重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上する。

## ②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

(兵庫県、洲本市（追加共同提案：ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市）)

現在、まちづくりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。特にコミュニティバスの導入に係る許認可に当たっては、地域公共交通会議において既存バス事業者と意見を調整することとなっているため、運行時間帯の制限や割高な料金制定になるなど、地域住民が望まない結果となる場合がある。

例えば、洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した（平成 28 年度は 3 回開催）が、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が紛糾した結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約 3 倍の運賃設定をすることとなり、定期券の共通化も実現しなかった。

上記を踏まえて、提案団体からは、下記の 2 つの提案がなされた。

- 交通空白地の解消を図るというコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、その導入に当たっては、地域公共交通会議の合意が無くても許認可を可能とすること。
- 地域公共交通会議における協議は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限ること。その際は、地域公共交通会議において地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。

また、コミュニティバスの導入にあたり、既存路線バスとの共存も含めた



事業展開を見出すため、社会実験など、既存バス事業者に対する経済的な影響等を見極める客観的プロセスをコミュニティバス導入のプロセスに位置付けることで、既存バス事業者と共通認識を持ち、協議・調整を円滑に進めることが可能となる。

これらにより交通空白地において地域住民が望む運行時間帯等にコミュニティバスの導入が可能となる。

## (ii) 国土交通省からの第1次回答

### ①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、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、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、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「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」1. 参照）。このため、路線変更等については、適切な地域公共交通の実現を図る上で、その態様や運賃・対価等について地域の関係者間で協議をする必要性・重要性は高いものであるから、会議において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、地域の関係者間において協議が調うことが必要である。この趣旨に照らすと、一度会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合については、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。また、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更に伴う協議については、会議に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること等により、簡素化が可能であり、運行回数や運行時刻の変更については、それを協議が不要な報告事項とする旨をあらかじめ会議において協議しておくことによっても、手続きの簡素化が可能である（「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」3.（1）④参照）。

### ②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、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、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、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「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」1. 参照）。コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分

な議論を行い、協議が調うことが必要である。協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定めることとしており（ガイドライン 5.（1））、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。現に、全国の複数の地域において「交通会議の議決方法は、出席者の過半数で決する」と規定されているところである。

(iii) 第 54 回提案募集検討専門部会・第 3 回地域交通部会 合同部会

提出資料（参考資料 2（1）、（5））に基づき国土交通省から「地域公共交通政策について」及び第 1 次回答の内容等について、提出資料（参考資料 2（2））に基づき全国知事会から「兵庫県における地域交通の現状と課題」について、提出資料（参考資料 2（3））に基づき全国市長会から「超高齢社会へ向けた持続可能な地域公共交通のあり方について」、提出資料（参考資料 2（4））に基づき全国町村会から「中山間地域における持続可能な公共交通のあり方について」の説明があった。その後、意見交換が行われた。その概要は次のとおり。

ア 地域公共交通会議を運営する地方公共団体の事務は自治事務であり、運営方法が法律上義務付けられていない限りは、基本的には地方公共団体の判断に委ねられるべき。地域に基本的な責任を持つ地方公共団体が地域公共交通会議の運営についてはその裁量で決められることが、地方分権の観点から重要。法律により定められ義務付けられている事項と地方公共団体の自由に任せるべき任意事項について、実施手続を地方公共団体の判断が責任を持ってできるようなガイドラインや通知を行うことが非常に望ましい。（部会構成員）

イ 地域公共交通会議等にかけるべき案件は、ガイドラインで一定のものは示しているが、基本的に関係者が重要な事項について合意をして進めないと、その後持続可能なものにはならない。（国土交通省）

ウ ただし、各地域公共交通会議であらかじめ決めておくことで、一度合意された事項の反復的合意や軽微な変更等については、改めて会議で合意をとる必要はない。また、合意のとり方に関しては、各会議の自由であり、例えば、実際に要綱上、過半数で議決をすとしてしているところもある。（国土交通省）

エ コミュニティバスの導入の際、既存路線と運行範囲が重複している場合、既存事業者からクレームが付き地域公共交通会議等で合意ができないことが多く、コミュニティバスの運行が困難な場合がある。地域公共交通会議等の運営をしていく上で、本当は事務権限を地方へ移譲した方がよいが、会議

の運営をきっちり見直す、弾力化する必要があるのではないか。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

オ ガイドラインは競合回避という点が強く出過ぎており、既存事業者のいる地区では調整が初めから困難となっている等、当事者としての地方公共団体の調整能力を相当低めているため、運用で相当緩和しなければ、現在の問題に対応できないのではないか。(部会構成員)

カ 人口が減っていく、高齢化がますます進んでいくという時代背景の中、地域公共交通を取り巻く様々な法体系が、それに対応できているのかが整理されていない。骨太の方針がしっかりと整理をされて、そのベースが共有されない中で、地方の責任で地域公共交通を考えるべきだと言われたところで、既存の法体系の中で対応出来なければ、地方としては取組のしようがない。とにかく骨太の方針をしっかりと出していただきたい。その上で、地方が責任を持ってそれぞれの仕方で合意形成をする。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

キ 当事者だけの議論あるいは当事者を無視して行政の権限で実行しても後々支障が出る。オープンな場で様々な人の意見を聴く中で当事者が納得し合うという手続を踏まなければ、結局、後の手間暇がかえってかかってしまうという実感を持つ。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

ク 色々な知恵を出して実践したいが、手続等をきちんとやると時間がかかる。様々な知恵を具体的に試す社会実験方式を構築して頂きたい。また、財源措置を含めた支援体制の構築をお願いしたい。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

ケ 合意の方法等について運輸局・運輸支局から様々な助言・指導があるが、特に法令で明示されていない場合、助言・指導が運輸支局や運輸局によって大きく異なるとともに、助言・指導が過ぎる場合がある。(部会構成員)

コ 様々な運用の仕方で、各運輸局・運輸支局により対応が異なる部分は明確化、周知徹底をする。また、地域公共交通会議等での検討プロセスや骨太の方針を、今後、しっかりと示していく。(国土交通省)

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

- 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底

すべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。

- 「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」については、地域公共交通会議の判断で、書面協議事項や報告事項とできることとすべきではないか。
- 協議が不要な報告事項とできる事項について、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、工事に伴う迂回路の設定や運行事業者の変更（子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項）についても含まれると解してよいのか。そうでなければ、含めることとすべきではないか。

## ②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

- 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底すべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。
- 自家用有償運送事業については、法令上地域公共交通会議等での合意が必要とされているが、洲本市のようなコミュニティバスを一般乗合旅客運送事業として実施する場合についてまで、地域公共交通会議等で合意をとるように指導しているのは、法令上の根拠はないのではないか。
- 「協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定める」旨を回答しているが、例えば、全会一致ではなく設置要綱の定めに従い議決により過半数等で決定した場合でも、法令上の『合意している』及び『協議が調っている』ものと解釈するということがよいのか。
- 21条許可によらず4条許可の下でも、柔軟に事業計画や運行計画を変更しつつ、既存事業者に対する経済的な影響等を含めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手法を構築すべきではないか。また、そうした手法についても、地域公共交通会議における協議のプロセスの例として位置付けるべきではないか。

## (v) 国土交通省からの第2次回答

- ①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。なお、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更とは、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定している。これについても、例を示して周知する。

②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

一次回答において示した地域公共交通会議における議決方法の考え方については、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。また、地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体に周知する。

(vi) 第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会 合同部会

提出資料（参考資料 3（1））に基づき、国土交通省から第 2 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

- ア 「協議が調った事項に係る軽微な変更」について、書面協議や報告でもよいという内容の通知をしていただきたい。（部会構成員）
- イ 当方としては、基本は全会一致とは言わないまでも、ある程度関係者が合意することが大事だと考えており、その上で議決方法については、最終的には地域公共交通会議で決めていただくことがよいと考える。当方で 2 分の 1 以上にすべきであるなどと言うことは必ずしも適当でないかと思う。（国土交通省）
- ウ 法令上、合意しているとか協議が調っているという文言なので、これを文言どおりに受け取ると何か全会一致が必要と受け取る地方公共団体も多いと思う。地域の自主性で過半数を取ることにも妨げないということは明確にしてもらいたい。（部会構成員）
- エ 調査いただいた設置要綱への議決方法の定め方については、その全国状況を地方公共団体に情報提供いただくことは、可能ではないか。（部会構成員）
- オ 通知等での周知は、地方公共団体だけでなく、地方支分部局に対しても行うべきではないか。（部会構成員）

- カ 前回の合同部会で多可町長からも意見があったが、自家用有償運送について基準やガイドラインを示して明確化してほしい、さらに言うともあまり事細かにがちがちにするのではなくて、そこは非常に簡便な形で簡素にできることも含めて明らかにしていただきたい。(部会構成員)
- キ 地域の住民の移動手段の確保のため、自家用有償運送という手法も含めて是非色々活用していただきたいと思っている。自家用有償運送をできるだけ円滑に導入してもらいたいと考えており、検討プロセスのガイドライン化であるとか、運営協議会の運営方法等について、地方公共団体向けにハンドブックのようなものを今年度内に作成したいと考えている。(国土交通省)
- ク 前回の合同部会で、豊田市長のプレゼンテーションにあったと記憶しているが、住民の互助による移動支援においてどの程度まで有償が可能なのか、明確化していただきたい。(部会構成員)
- ケ いわゆる自家用有償運送に当たらない互助という範囲での運送も、移動手段確保の1つの方法と考えている。互助の場合の輸送の対価に当たらない支援については、既に8月に事務連絡を出しており、輸送の対価に当たらない支援として市区町村の自動車を利用することであるとか、NPOや社会福祉協議会の自動車の購入費や維持管理経費の全部、一部に対して市区町村から補助金を交付することも可能であるというようなことを既に示している。  
あわせて、今年度中に道路運送法上の許可または登録を要しない輸送について、ガソリン代等のほかに、一定の金額を収受することがどの範囲で可能かということについては、明確化をして周知したいと考えている。(国土交通省)
- コ 地方公共団体から道路運送法第21条の条文自体が社会実験用の条文ではないので、むしろ本体の4条という枠組みの中で社会実験的なことを協議するようなことが、地域公共交通会議の中で可能かという問題意識が出ているが、4条で例えば期間や範囲等の条件を付けて実施する方法と21条の社会実験的な方法との2つの方法を比較したときに、事業者や地方公共団体にとっての負担や手続がどのような関係になるのかお示し頂きたい。(部会構成員)
- サ 道路運送法の考え方として、4条というのは持続可能な形でやっていただく事業のプロセスである。社会実験はあくまでも本格的な事業に向けた準備段階というものであり、そのような場合の手続としては、21条の例外的な取り扱いの手続をとっているという考え方である。4条で社会実験をやろうとすると、かなり負担になる部分が出てくるので、これはむしろ弾力的なやり方として21条を使っただけ、そこで試したものを検証した上で、本格的に4条に移していくというやり方のほうが現実的ではないか。制度の比較は後日整理した上で、地方分権事務局と相談したい。(国土交通省)

シ 地方公共団体からも4条という枠組みの中で社会実験的なことを協議するようなことを、地域公共交通会議における協議のプロセスに位置付けられたいとの要望があるので、うまくきちんと比較検討して、より柔軟な方向でできるようなことを検討していただきたい。(部会構成員)

#### (4) 平成28年提案(道路運送法上の申請事案に係る手続の簡素化)に関する対応方針に対するフォローアップ状況

平成28年の地方分権改革に関する提案募集において、中津川市から「道路運送法上の申請事案に係る手続の簡素化」(追加共同提案：松本市、大村市)の提案があった。

本件については、平成28年の地方からの提案等に対する対応方針(平成28年12月20日閣議決定)において「一般乗合旅客自動車運送事業の許可の申請等については、地域公共交通会議での協議書類と運輸支局等に提出する申請書類に重複がある部分に関し、省略が可能と考えられるものを具体的に検討し、平成28年度中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。」とされたところである。

これについての国土交通省における対応状況は、「一般乗合旅客自動車運送事業の許可の申請については、路線図等の書類を運輸支局等に提出する必要があるが、これらの書類のうち、地域公共交通会議における協議書類と重複し、かつ、変更なく協議が調ったものについては、提出の省略を可能とする。なお、その手段については今後検討し、平成29年中に措置する。」とされている。

## 2 自家用有償旅客運送の活用促進

### (1) これまでの経緯

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、一般旅客運送事業の許可を受ける必要がある。一方、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、一般旅客運送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」が平成18年の道路運送法改正により創設された。

その後、地方分権改革推進委員会第2次勧告（平成20年12月8日）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」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。」との方向性が示された。さらに、平成25年には地方分権改革有識者会議のもとに設置された当地域交通部会で審議を行い、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲については、希望する市町村に対して移譲することを基本とするとともに、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送の実現のための必要な措置を講じること等を内容とした報告書を取りまとめた。

これらの検討を踏まえ、平成26年、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に関する道路運送法の改正を含む地域の自主性及び自立性を高める改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成26年法律第51号。以下「第4次地方分権一括法」という。）が成立し、自家用有償旅客運送の事務・権限について、希望する市町村（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）に移譲（「手挙げ方式」による権限移譲）されることとなり、翌平成27年4月1日より施行された。

総括と展望（平成26年6月24日）では「この権限移譲は「手挙げ方式」の先駆けであり、今後、市町村が積極的に移譲を希望することができるよう、国としても必要な支援を行うことが重要である。」としている。

### (2) 手挙げ方式による権限移譲の状況

第4次地方分権一括法施行後、平成27年4月1日に第1回の指定として3県、8市町村が指定された。この後も指定が続き、平成27年10月1日には1県の指定、平成28年1月4日には1市の指定、平成28年4月1日に4県、



2町区の指定がされ、平成29年11月現在で8県、11市区町村に自家用有償旅客運送の指定がなされている(指定都道府県・指定市町村はP68の通り。)

### (3)自家用有償旅客運送に関する提案の審議状況

#### (i) 提案の概要

○市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする。

(提案団体：上越市(追加共同提案：伊豆の国市、滋賀県、福知山市))

現在、自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地))の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車を自ら保有することとされている。

しかしながら、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるといった支障が生じている。

市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両(事業用自動車を含む。)を使用することを可能とすることを求めるものである。

これにより市町村運営有償運送が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになるとともに、地域への公共交通の提供を安定的に行えるようになることで、地域や地域交通の活性化につながる。

#### (ii) 国土交通省からの第1次回答

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持ち込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて通達改正等の所要の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持ち込み車両を用いることも可能となる。

#### (iii) 第54回提案募集検討専門部会・第3回地域交通部会 合同部会

提出資料(参考資料2(5))に基づき、国土交通省から第1次回答の内容等について説明があった。その後、提案に対する回答についての審議は省略されたが、自家用有償旅客運送をめぐり以下のような議論が行われた。

ア 自家用有償運送に関して、事務権限移譲が 8 県 11 市区町村というのは、まだ数の上では少ないという印象。(部会構成員)

イ 事務権限移譲によるメリットが、地方公共団体にとってほとんど何も感じられないからに尽きる。権限移譲され、自家用有償運送についてできることが増えれば、みんな手を挙げると思う。(部会構成員)

(iv) 自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査

(iii)の合同部会において、構成員から、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に係る指定都道府県・指定市町村の数が少ないのは、移譲によるメリットがほとんどないからではないか、との意見があったことを受け、第 4 次地方分権一括法が平成 27 年 4 月 1 日に施行されてから 2 年余り経過したことを踏まえ、自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲後の活用状況やそのメリットについて、事務・権限の移譲を受けている指定都道府県（8 団体）・指定市町村（11 団体）に対して実態調査を行った。(詳細については参考資料 3 (2) 参照。)

その結果、事務・権限の移譲を受けるメリットについて、全体としては、「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。」との回答が最も多かった。

また、指定都道府県と指定市町村では事務・権限の移譲を受けるメリットの考えが下記のようにやや異なる結果が見られた。

- ・ 自家用有償旅客運送の実施主体ではない指定都道府県では「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。」との回答が最も多かった。
- ・ 自家用有償旅客運送の実施主体となることも多く、地域交通の現場と距離の近い指定市町村では「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。」との回答が最も多かったが、「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施策と併せて検討できる。」  
「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。」といったメリットも多く挙げられた。

いずれにしても、事務・権限の移譲により地域にとって一定のメリットがあると認識されていることが確認された。

(v) 国土交通省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

回答では、通達改正等により、今後、企業等からの「持込み車両」の使用が可能となるとあるものの、「持込み車両」の車種や要件等まで読み取ることができない。

当市が行う自家用有償旅客運送において、運行業務の委託先であるバス会社やタクシー会社の保有車両は、事業用自動車（緑ナンバー）のみとなっていることから、突発的な故障等に対して柔軟な対応ができるよう、通達改正等に当たっては、事業用自動車の持込みを可能となる旨（少なくとも通常運行する車両の代替車両については、事業用自動車の持ち込みを可とする旨）を盛り込んでいただきたい。

(vi) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

第1次回答では「企業等からの持込み車両を用いることも可能となる」とあるが、この「持込み車両」には、自家用自動車だけではなく、事業用自動車（緑ナンバーの車両）の持込みも可能であるかお示しいただきたい。

(vii) 国土交通省からの第2次回答

「高齢者の移動手手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」（平成29年6月）において、市町村が主体となる自家用有償旅客運送においても持込み車両の使用を可能とする措置を講ずることとされたことを受け、本年7月に実施した意見公募手続において寄せられた意見を踏まえ、本年8月、市町村が主体となる自家用有償旅客運送において企業等や個人からの持込み車両の使用を可能とする通達を発出したところ。これにより、市町村運営有償旅客運送において企業等からの持込み車両の使用が可能となった。自家用有償旅客運送は、地域住民の生活交通がバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に自家用自動車（事業用自動車以外の自動車）による有償運送が認められるという制度である（道路運送法第78条）。このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車が自家用自動車となるわけではないが、自家用有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、運行に供する自家用自動車の突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。

(viii) 第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会 合同部会

提出資料（参考資料 3（1））に基づき、国土交通省から第 2 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

**持ち込み車両の使用について**

ア 突発的な故障を例示しているのは、提案がそのような内容であったからで、それだけに限定するというのではないが、やはり原則は白ナンバーを使っていただく。結局、白ナンバーと緑ナンバーでは保険や税制などの取り扱いも異なるので、そこは制限なく自由に使ってよいとは言えない。（国土交通省）

イ 個人タクシーの場合については、元々事業用自動車でも、必要な場合に自家用として認めているという話も聞いており、事業用自動車のほうがきちんと点検もされていて問題ないのではないか。（部会構成員）

ウ 事業用の車両は、本来バスやタクシーとして事業のために使う車両なので、事業の支障がない範囲であれば使っていただくことは可能だと思うが、自由に委託を受けた部分で使うというのは、考え方の順番として違うのではないか。

結局どういった場合に使えるのかというのは、ケース・バイ・ケースだと思うので、そこはあまり事細かく例示をしていくことは難しいと考える。事業用の車両は基本的に事業のために使うもので、地域の特別な事情のときに使えるのであれば、それは使っていただくという考え方になる。（国土交通省）

エ 自らの事業に支障がないと判断されれば使ってよいと整理していただければ、かなりフレキシブルな運用ができるのではないか。（部会構成員）

オ 事業に支障がないときと言うと、それがどちらの目的かわからないというケースが考えられる。要するに、タクシーで事業を行うのと、自家用有償旅客運送を行うのとは、誰がどのように区別するのかといったときに曖昧になってしまうのではないかという話で、普通にタクシーが走っていても、それは自家用有償として走行中となると、それについての判別がしにくくなるのではないか。（部会構成員）

カ 実際に自家用有償で運送する場合は、どの車両を自家用有償で使うのか事前に登録してもらうことと、実際に走る車についても、登録を受けた車ということが分かるように掲示をしていただくというやり方をしている。（国土交通省）

キ 事業用自動車を持ち込み車両として活用できる範囲の考え方としては事

業の支障がない範囲となるが、その事情は地域によりまちまちなので、その辺りを通知でどのような表現ぶりでお示しするかというのは、我々のほうでもう少し考えさせていただきたい。(国土交通省)

#### 事務・権限移譲の促進について

- ア 実態調査(参考資料3(2))を見ると、市町村の11分の9の団体が、利便性が高まると答えており、都道府県の8分の5の団体が運送主体や利用者の生の声がダイレクトに入ってくるというようなことを挙げている。いずれにしても、それなりの数の団体がメリットを感じているようで、こうした現状を踏まえ、国土交通省としても、こういったメリットがあるということを地方に対してPRして、手挙げ方式を促進していってほしい。(部会構成員)
- イ 地域住民の移動手段という観点から自家用有償旅客運送というのは1つの大きな方策だと考えており、できるだけ地域によって検討して使っただきたい、促進していきたいと考えている。今回の内閣府の調査結果も活かして周知を図っていきたい。(国土交通省)
- ウ 今後これをより普及させるためにどのように工夫していく必要があるのかという検討を併せてお願いできればと思う。確かにあまり手挙げの例が増えていないので、必ずしも期待するメリットが十分得られていないという指摘もあるが、より使いやすい形に修正をしていく場合には是非検討をお願いできればと思う。(部会構成員)
- エ メリットのPRのほかに、自家用有償旅客運送の権限を受けるとこのようなことができるというインセンティブとして、何かしら制度を変えることはできないか。例えば道路運送法施行規則第49条第1項第3号に運送の対象者の限定列挙があるが、例えば、福祉有償運送という形で低所得者やシングルマザーも輸送できるよう、その部分をもう少し対象を拡大することで、地域が自家用有償旅客運送をさらに活用することに一歩踏み出すような形の検討も促進策としてあるのではないか。(部会構成員)
- オ 地方公共団体が自らの政策との関係で、地域の実情に合わせて輸送対象者を組み入れるという裁量の余地を与えるような法文構造にできないか。(部会構成員)
- カ 調査で11分の6の市町村が地域のまちづくりや福祉政策とあわせて検討できるメリットを述べており、非常に重要な指摘である。(部会構成員)

### 3 地域公共交通をめぐるその他の課題

#### (1) 道路運送法 21 条に基づく実証運行期間の緩和

(全国市長会（追加共同提案：ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市）)

道路運送法 21 条に基づく実証実験の 1 年要件の緩和

(新潟市（追加共同提案：ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎市）)

#### (i) 提案の概要

現在、社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第 21 条第 2 号に基づき、「一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うもの」として、平成 18 年 9 月 15 日付け通達「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」により、原則として 1 年以下の期限を付して許可されている。

しかし、実態としては地方公共団体が、道路運送法第 21 条第 2 号許可により実証実験を行い間断なく本格運行に移行するための手続期間等を考慮すると、実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法 4 条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためのデータ収集期間が 1 年未満となってしまう、実証期間の確保が不十分な場合がある。また、コミュニティバスの社会実験については、利用者等の意見を踏まえ、運行ルートやダイヤの変更等を行いながら、最長 3 年間の利用状況や収支を検証し、本格運行への移行の可否を判断している場合があり、利用啓発や利用者の定着には長期間を要し、持続可能なバス路線として社会実験の効果を確認するためには 1 年間の期間限定では不十分であるといった支障が生じている。

地方公共団体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線として位置付けられる場合は、実証実験としての許可期限を 3 年以下に緩和することを求めるものである。

これにより地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。

#### (ii) 国土交通省からの第 1 次回答

乗合旅客の運送については、本来、道路運送法（以下「法」という。）第 4

条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第 21 条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として 1 年以下とすることとしているところ（「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」（平成 26 年国自旅第 433 号自動車局長通知）。御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。

(iii) 第 54 回提案募集検討専門部会・第 3 回地域交通部会 合同部会

提出資料（参考資料 2（5））に基づき、国土交通省から第 1 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

- ア 初めから 1 年という期間で確実な成果を得るのがなかなか難しい実証実験事業はあり、例えば、最長 3 年ということ、制度上柔軟な運用ができないか。1 年という原則を変えるということではなく、確実な成果を得るのに 1 年以上かかると構想からわかっているようなものは、期間を柔軟に伸ばすことが、安定的な実証実験の運営にとって重要ではないか。（部会構成員）
- イ 仮に 3 年計画の実証実験があったとすれば、それは長すぎる気がする。定期的の実証実験の状況を把握することは運輸局サイドでも必要ではないかと思う。（国土交通省）
- ウ 地方公共団体が実証実験を行うにあたり、準備に 3～4 カ月を要し、実験による基礎データは 1～2 年とりたいということは十分に合理性があり、それを 1 年のスパンの中に押し込めて、（どうしても必要な場合には）再申請を要求するというのは、裁量権行使としても、この事例については厳格すぎるのではないか。こういうものについては 3 年とか、特に今、この分野で色々現場で実験的に試行が進められている観点からすると、認める余地があってもよいのではないか。（部会構成員）
- エ 道路運送法第 21 条の許可が 1 年間になった理由は、地域公共交通会議という制度ができたときに、同会議で標準処理期間等の色々な手続が簡略化されることから、この 21 条についてはあまり使われなくなるだろうと。個人的には、21 条の制度があまりにも緩くなると、折角、地域公共交通会議に

において皆で一緒に考えてやろうとするときに、21条は全く同会議を通さずにできるので、そちらに流れてしまうことを危惧する。実態として今回の提案団体などは地域公共交通会議に関する運用がとても厳格になっていて、21条に対する落差が非常に大きいところなのではないか。そのようなことを踏まえると、地域公共交通会議の運用の是正をしっかりと行っていくことと併せて行わないと、単純に21条許可の期間だけを緩和すると問題があるのではないか。(部会構成員)

オ この提案は全国市長会からも出ているので、個別の地方公共団体が個別の事情で出している提案というよりは、一般的な課題として出ているものと受けとめていただきたい。

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

- 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上(通算3年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。
- 実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。
- 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか。もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。

(v) 国土交通省からの第2次回答

道路運送法第21条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。また、実証実験のデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。



(vi) 第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会合同部会

第 2 次回答までに提案団体の求める措置内容が概ね充たされたと考えられたことから、本提案については、第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会合同部会ではヒアリングは実施しなかった。

(2) 乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和

(鳥取県、中国地方知事会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、堺市 (追加共同提案：伊豆の国市))

(i) 提案の概要

現在、中山間地では少子高齢化や人口減少が特に進んでいることから貨物や旅客の輸送量が限られており、事業の経営が成り立ちにくく、事業者の営業サービスが低下してきている。

中山間地の住民が買い物をする場合、移動の困難である高齢者等が多いため自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配送手段がないため必要な時に必要なものが直ぐに手に入らない状況であり、日常生活に支障をきたしている。

現行、一般乗合旅客自動車運送事業者、道路運送法第 78 条第 3 号に基づく許可を受けた自家用有償旅客運送者及び地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送者においては、少量貨物の有償運送を行うことが可能であるが、バス路線や自家用有償運送を行う団体がなく、乗用タクシーが住民の足となっているような過疎地域など、地域によってはカバーできない場所もあり、地域の実情に応じたより弾力的な仕組みを構築する必要がある。

このことから、既存の貨物自動車運送事業者だけでは当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な過疎地域等において、乗用タクシーにおける少量貨物の有償運送を可能とすることを求めるものである。

これにより地域の実情に応じて弾力的に貨客混載を行うことが可能となり、過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性を確保できる。

また、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がり、過疎地域の交通の足が確保される。

(ii) 国土交通省からの第1次回答

自動車運送業の担い手を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域において人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、輸送の安全を確保する観点から旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、御提案の過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことを可能とするための措置を講ずることを検討しているところ、平成29年6月末より意見公募手続を開始しており、9月に許可の申請受付を開始する予定である。今回措置を講ずることを検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえつつ検討する必要があるところであり、その検討にあたっては上記措置の実施状況や関係者の意見を踏まえる必要がある。

(iii) 第54回提案募集検討専門部会・第3回地域交通部会 合同部会

提出資料（参考資料2（5））に基づき、国土交通省から第1次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

- ア 過疎地域自立促進特別措置法に基づき人口減少率、高齢者比率、財政力指数などを踏まえて、過疎地域に該当する市町村等が公示されているが、その中で、旧合併特例法において市になる要件が3万人とされていたことを踏まえ、3万人を下回っている市町村等を対象にしたいと考えている。（国土交通省）
- イ 地方側は過疎地域を厳格に考えないでほしいという思いがあり、例えば、地域公共交通会議において合意が図られた地域も対象とすることや、特定農山村地域の要件や人口密度要件も加味した上で過疎地域として認められるような制度にできないか。ここで社会実験ができるくらいの規模で考えていただきたい。（部会構成員）
- ウ 前提として、貨客混載を認める必要があるのは、既存の貨物自動車運送事業者だけでは物流サービスの維持・確保が困難な状況にあることだと考えている。また、地域公共交通会議で合意すればという意見があったが、貨物自動車運送事業の場合には営業区域がないので、どの範囲で合意をとればよいのかという問題があるほか、実際に会議で合意形成を図るとなると、かなりの時間を要することが予想される。そのような意味で、一定の条件を示して認めることの方が、むしろ本当に貨客混載が必要な地域においては迅速な実施が可能になるのではないかと考える。（国土交通省）

エ 今回対象となる過疎地域の多くでタクシー会社が消滅しかかっているの  
で、実際に貨客混載が実施可能になったとしてどのくらいタクシー会社で  
できるのかということがあり、現在考えられている対象範囲だと、十分に活用  
されず、事例も出てこないのではないかという危惧がある。(部会構成員)

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

○ 措置の対象となる「過疎地域」の定義について、通達では「過疎地域自  
立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の  
規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たな  
いもの」としているが、これでは実態として既存の貨物自動車運送事業者  
だけでは物流サービスの維持・確保が困難となっている地域が対象とな  
らないおそれがある。

通達における「過疎地域」に加え、例えば、地域公共交通会議において  
貨物自動車運送事業者等も含めた合意が得られた地域や特定農山村地域  
等も対象として認められるようにするなど、地域の実情を踏まえた対応  
を行えるような仕組みにすべきではないか。

○ 直ちに見直すことが難しいとすれば、当面の実施状況を検証し、その結  
果を踏まえて、対象地域の拡大や地域の実情に応じた柔軟な許可等につ  
いて改めて検討すべきではないか。

(v) 国土交通省からの第2次回答

御提案のような地域を対象地域とすべきかどうかについては、輸送の安  
全の確保や利用者の利益の保護の観点を踏まえ検討する必要があるが、過疎  
地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送は、9月1日より申請の受付を  
開始したばかりであり、これから実際に事業が実施される際にどのような問  
題が生じるかを十分に検証する必要があるため、対象地域について直ちに見  
直すことは難しい。今後、このような検証に加え、関係者の意見も踏まえつ  
つ、御提案のような地域を対象地域とすべきかどうか検討を行ってまいりた  
い。

(vi) 第63回提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会 合同部会

提出資料(参考資料3(1))に基づき、国土交通省から第2次回答の内  
容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次  
のとおり。

- ア タクシーによる貨物運送は、従来は全く行われてこなかったもので、実際にその事業が開始されてどのような問題があるのか、十分検証する必要があると考えている。既存の事業者では物流サービスの維持が困難で、こういう掛け持ちも認めるべき地域がほかにあるのかないのかについては、実際の運用状況を見た上で検討したい。(国土交通省)
- イ 今年の9月から許可申請の受付を開始したばかりであり、まずは当面の実施状況を踏まえ、支障がないかどうか検証する必要があることから、いつ頃までに運用実態を見極めて、その次の検討をするとは言えない。(国土交通省)
- ウ 現行の対象地域の範囲では、そもそもタクシー事業者が存在しない、又はタクシー事業者が撤収し始めているような地域が多く、活用事例が挙がってこないのではないかとという危惧があることから、もう少し対象地域を拡大して、事例が多く上がってくるような仕組みにできないか。また、対象地域拡大の検討に当たっては、地方からの意見も伺っていただきたい。(部会構成員)
- エ 地方側の思いというのは理解しているつもりではいる。その中で、対象範囲は非常に限定的に見えるかもしれないが、物流サービスの維持・確保が確実に困難な状況にあるところで現在の対象地域としている。また、本来、荷物は人と一緒に載せることを前提とせず運ばれているので、混載することで、例えば、伝票の情報が見えてしまうことや崩れた荷物が人に当たるといった問題が生じ得ないかと懸念しており、そのような状況を見ながら検証していきたいと思っている。(国土交通省)
- オ 現行対象となっている過疎地域は本当にぎりぎりのところなので、そのような地域に限定して、ある程度恒久的に始められたことは問題ないと思うが、ただ、今回の要望を見ていると、そのような過疎地域の周りの地域でもかなり待ったなしの状況なので、できれば、現行の対象地域における恒久的なもの、その周辺部分における実験的なものを並行してできないのだろうかというような趣旨の提案だと思うので、そこも勘案いただきたい。(部会構成員)
- カ 是非対象地域を拡大する方向で考えていただきたい。まずは運用していただき、その上で、あまり活用事例が出てこなかった場合は対象地域を大胆に広げるという方向で、フレキシブルに検討していただきたい。(部会構成員)

- (3) コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化  
(鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、

山口県（追加共同提案：ひたちなか市、新潟市、魚沼市、伊豆の国市、福知山市、防府市、大村市、宮崎市）

コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化

（全国知事会、全国市長会、全国町村会（追加共同提案：ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市））

(i) 提案の概要

路線バス（乗合自動車）の停留所には、自家用有償旅客運送によるコミュニティバス等の車両が駐停車できないため、乗り換えを行う利用者は、路線バスの停留所からコミュニティバス等の駐停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。

平成 26 年に警察庁は国土交通省からの要望を受け、既に都道府県警察に対し適切な対応（道路交通法に基づき道路交通の実態に応じて自家用有償旅客運送等の車両に係る駐停車可の交通規制の可否を検討すること）を行うよう通達を發出しており、国土交通省としても、このことについてHP上で公表している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知している。

しかしながら、上記通知の内容やその取扱いについて承知していない地方公共団体が多く存する。

当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送等の車両も駐停車できることを明確化するとともに、地方公共団体に周知することを求めるものである。

当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送によるコミュニティバス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。

(ii) 警察庁及び国土交通省からの第1次回答

国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐（停）車に係る取扱いについて」（平成 26 年 11 月 20 日付け国総計第 72 号、国自旅第 210 号）を發出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び過疎地有償運送に限る。）に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。

それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐（停）車に係る取扱いについて」（平成 26 年 11 月 20 日付け警察庁丁規発第 85 号。以下「通達」という。）を発出し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲示板が設けられている位置から 10 メートル以内の部分について、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 46 条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。

また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（第 3 版（平成 28 年 3 月））』に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。

なお、通達発出日から平成 29 年 5 月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐（停）車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。

(iii) 第 54 回提案募集検討専門部会・第 3 回地域交通部会 合同部会

提出資料（参考資料 3（5））に基づき、国土交通省から第 1 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

ア ガイドライン等に載せるだけではなく、直接地方公共団体に周知する措置をとれないか。（部会構成員）

イ 手引きやホームページで周知されているとのことだが、それを把握していない地方公共団体はかなりあるようなので、地方公共団体の地域交通担当部局に対し、直接通知していただければ非常に効果があると思っている。（部会構成員）

ウ 基本的に法令上、乗合バスの停留所というのは駐停車禁止なので、自家用有償旅客運送の車両とか貸切バス等は停車してはならないというのが原則となっているが、この機会に、そこでいう乗合バスの停留所の定義の中に、自家用有償旅客運送の停留所、あるいはデマンドバスのミーティングポイント等も含むのだという定義に変えていただきたい。そうでないと、解釈次第で地域によって考え方が全く異なることになってしまい、このような提案が

出てくる。そこはできるとははっきり言っていたらありがたい。また、地域公共交通会議で議論して認めるという仕組みもあると思う。(部会構成員)

エ 基本的に、乗合バスの停留所については交通の安全と円滑の確保という目的のために駐停車を禁止するという原則がある。ただし、現実に照らし、現場のニーズ等を踏まえて、その目的が阻害されないという範囲において、是々非々で考えていくべきだろうということで検討しているところである。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の場で協議し、コミュニティバス等の駐停車を可能にすべきだという話になれば、これは地域の総意ということで、警察としてもそれを尊重しながら、そこはケース・バイ・ケースで判断をしていくべきだと考えている。(警察庁)

オ (現在の警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、) 地域公共交通会議で協議が調ったものについても、認められてもよいのではないか。(部会構成員)

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

- 警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。
- 少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。

また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。

(v) 警察庁及び国土交通省からの第2次回答

一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定

の停留所においても、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）に基づく停車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。

当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から 10メートル以内の部分について、道路交通法第 46 条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を発出する。

さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。

(vi) 第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会 合同部会

第 2 次回答までに提案団体の求める措置内容が概ね充たされたと考えられたことから、本提案については、第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会合同部会ではヒアリングは実施しなかった。



<資料>

地方分権改革有識者会議 提案募集検討専門部会名簿

いそべ てつ  
磯部 哲 慶應義塾大学法科大学院教授

いとう まさつぐ  
伊藤 正次 首都大学東京大学院社会科学研究科教授

おおはし よういち  
大橋 洋一 学習院大学法科大学院教授

こばやかわみつお  
小早川 光郎 成蹊大学法科大学院教授

せいいち ともこ  
勢一 智子 西南学院大学法学部教授

たかはし しげる  
◎高橋 滋 法政大学法学部教授

のむら たけし  
野村 武司 東京経済大学現代法学部教授

やまもと りゅうじ  
山本 隆司 東京大学大学院法学政治学研究科教授

(◎は部会長)

地方分権改革有識者会議 地域交通部会名簿

うちだ あきのり  
内田 明憲 読売新聞論説副委員長

かとう ひろかず  
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授

ごとう はるひこ  
◎後藤 春彦 早稲田大学大学院創造理工学研究科教授

せいいち ともこ  
勢一 智子 西南学院大学法学部教授

やまうち ひろたか  
山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

(◎は部会長)

## 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会 開催実績

平成29年8月2日（水）

### 第54回提案募集検討専門部会・第3回地域交通部会合同部会

- 平成29年の提案募集方式に係る重点事項について（関係府省からのヒアリング）
  - 1. 関係者からのヒアリング
    - ・国土交通省
    - ・全国知事会
    - ・全国市長会
    - ・全国町村会
  - 2. 出席者（部会構成員及び関係者）の意見交換
  - 3. 平成29年の提案募集方式に係る重点事項について（関係府省からのヒアリング）

平成29年10月13日（金）

### 第63回提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会合同部会

- 平成29年の提案募集方式に係る重点事項について（関係府省からのヒアリング）
  - 1. 平成29年の提案募集方式に係る重点事項について（関係府省からのヒアリング）

# < 参考資料 >

## 個性を活かし自立した地方をつくる

### ～地方分権改革の総括と展望～

(平成 26 年 6 月 24 日地方分権改革有識者会議) 抄

## 2 具体的な改革の目指すべき方向

### (4) 重要な政策分野に関する改革

#### ③ 地域交通

これまで地域交通分野に関しては、民間事業者が中心的な役割を果たす一方、民間事業者ではカバーできない過疎地や移動制約者などの移動手段の確保の観点から、地方公共団体が一定の役割を担ってきた。また、地域交通分野における規制は、これまで道路運送法等により主に国が担っており、必ずしも地方分権の取組は行われていなかった。

そのような中、地域交通部会における調査審議を踏まえ、第 4 次一括法により、これまで国の権限とされていた自家用有償旅客運送の登録等に関する事務・権限について、希望する市町村への移譲を基本とし、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とされた。この権限移譲は「手挙げ方式」の先駆けであり、今後、市町村が積極的に移譲を希望することができるよう、国としても必要な支援を行うことが重要である。

また、平成 26 年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地域の総合行政を担う地方公共団体が、まちづくり等の地域戦略と一体で地域公共交通ネットワーク・サービスを提供できるよう、地域公共交通網に関する計画の策定主体と位置付けられた。

このように、地域交通分野においても、地方分権の進展が見られるところであり、地方公共団体としても、少子高齢化が進展する中、更に重要性を増す地域の移動手段の確保に向けて、まちづくり・福祉等とも一体的に取組を進めていくことが重要である。

# 地域公共交通政策について

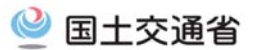
平成29年8月2日

総合政策局 公共交通政策部



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

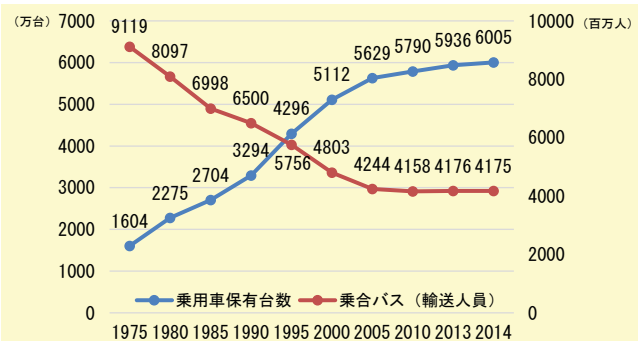
## 地域公共交通をめぐる概況



- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員が減少。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

### モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス(輸送人員)は各年度の数値  
出典:「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2014年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.0億人 (90年に比べ20%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

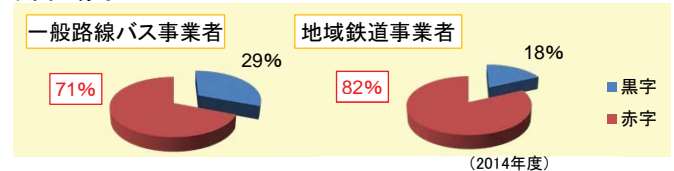
### 地域公共交通サービスの衰退

- 一般路線バスについては、2010年度から2014年度までの5年間に約8,000 kmの路線が完全に廃止。  
鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約750 kmが廃止。
- 公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km <sup>2</sup> (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 一般路線バス事業者の7割以上、地域鉄道事業者の8割以上の経常収支が赤字



(保有車両30両以上の事業者(2014年度))

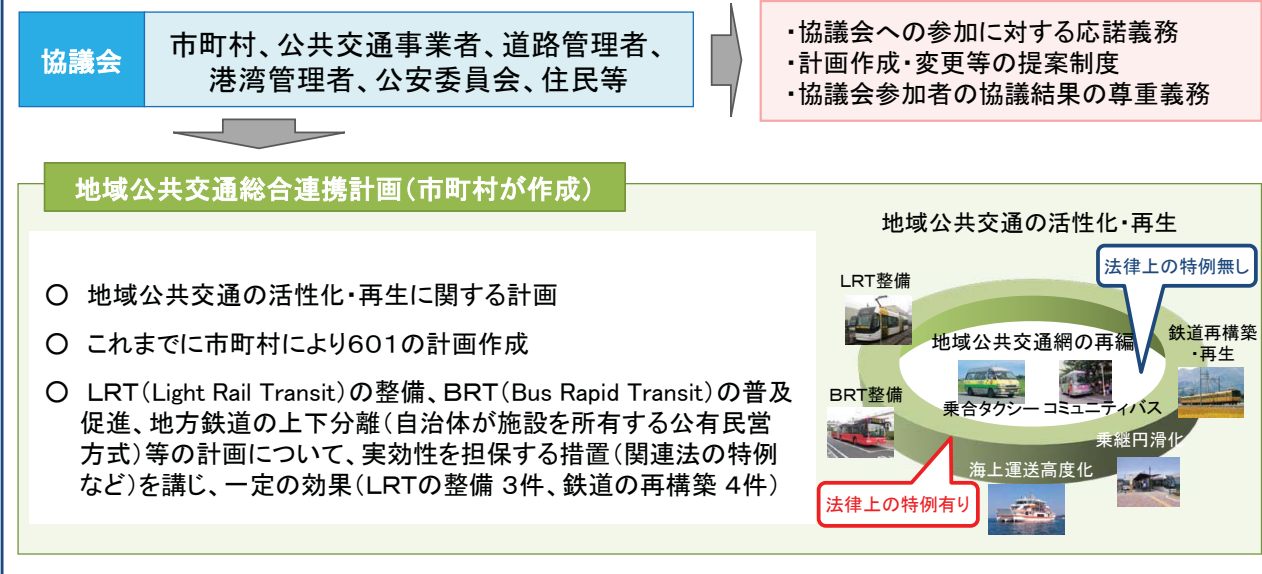
(2014年度)

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組を進める制度を創設。

## 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

### 地域公共交通総合連携計画の作成・実施



2

# 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

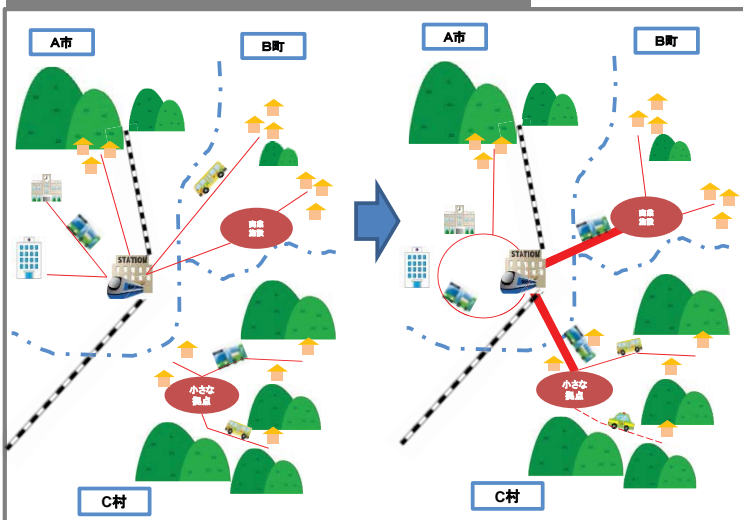
日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

### 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

### ポイント

- ① 地方公共団体(都道府県、市町村)が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

## 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

**地域公共交通網形成計画**  
= 地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、地方公共団体が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携しつつ地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

**地域公共交通再編実施計画**  
= 地域公共交通を再編するために、

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒ 国土交通大臣の認定を受けたものについては、**重点的な支援**

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

3





# 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

## 活性化再生法制定からこれまでの10年とこれからの10年

- 2007年の法制定後、2014年の法改正を行った結果、網形成計画の策定等に正面から取り組む地域が増えつつある一方で、取組に着手もできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想される中、まだまだやれることがあるという意識を持って、活性化再生法による地域主体で取り組むという枠組みの下、それぞれの地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指して、地域公共交通に関わる各主体が期待される役割を果たすことが望まれる。

## 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性 【別紙参照】

- 地域公共交通ネットワークの形成のあり方  
～交通圏全体を見据えた再構築、地域の実情にあったネットワークの形成、効率性の高い地域内交通ネットワークの形成～
- 利便性の向上、需要の創出 ～情報提供の充実、施設・設備の改善、データに基づく運行改善、域内外の需要創出、サービス提供の多角化～
- 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

## 各主体に期待される今後の取組

### 交通事業者の経営力の強化

- 経営の革新  
地域単位の経営集約化の事例や、持株会社の下で地域を超えた複数の企業体が経営統合する事例など、企画機能強化に繋がる体質改善を進めている事業者もあり、経営意識を改革し、企画機能の向上・維持・回復が必要。  
交通事業者自身の生産性向上や、増収策も重要であり、乗降データ等に基づく路線やダイヤの見直し、スクールバス等の一本化、貨客混載の活用等が必要。
- 地方公共団体や住民との協働
- 地域内の需要の拡大
- 域外からの旅客の誘致
- 地域密着サービスによる多角化

### 地方公共団体の交通政策の実行力の向上

- 活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなったが、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無いなど、地域公共交通に対する意識が充分でない事例も見受けられることから、地方公共団体が交通政策への取組を強化し、地域公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引することが必要であり、実行力の向上も含め、以下のような取組が必要である。
- 担い手の充当・育成
  - 地域公共交通の必要性和実態の認識
  - 地域活性化を視野に入れた対策推進

### 地元住民の意識改革と主体的な参画

- 地元住民が地域公共交通の重要性について明確に認識
- 「乗って残す」必要があるという自覚をもって、自ら地域公共交通を積極的に利用
- 学校、企業、事業所でのMMの実施
- 利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持って、地域内交通の企画・運営に参画

### 国→各主体の後押しと環境整備

- 交通事業者の経営力強化  
近年のホールディング化、経営統合、公共交通の民営化などの事例を踏まえ、その効果等を検証した上で、今後の地域公共交通の担い手にふさわしい経営組織のあり方等について議論を深め、経営力の強化等を後押しするための施策について検討する。
- 地方自治体の実行力の向上  
大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施など、地方公共団体の職員が必要な知識を習得しやすい環境づくりに取り組む。
- 住民の理解の促進  
地域公共交通の重要性について、住民に対する啓発活動を強化する。
- 自動運転の推進とその円滑な実装、貨客混載の促進、地方公共団体との連携強化、交通事業者と地方公共団体間の協議の仲介、協議会の現場での積極的な支援、他部局・他省庁との積極的な連携

6

## 別紙

### 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

#### 地域公共交通ネットワークの形成のあり方

- 交通圏全体を見据えた再構築  
将来的な地域ビジョンを明確にしなが、交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワークの検証・再構築が必要。需要動向を見据えた上でふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要。土地利用などコンパクトシティへの取組を支えつつ、誘導する必要。
- 地域の実情にあったネットワークの形成  
路線が果たすべき役割を明確にし、地域の実情にあわせて路線の強化、需要に応じた運行形態、輸送力や運行頻度の設定やその他きめこまやかな地域内交通サービスの提供を行う必要。また、乗り継ぎ時の利便性とわかりやすさの確保が重要。
- 効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成  
重複する路線の設定のような非効率が生じないよう、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要。スクールバス等の一体化も必要。

#### 公共交通の利便性の向上、需要の創出

- 情報提供の向上による利便性向上  
経路検索等の全国網羅的な情報提供の実現とともに、地域の公共交通マップ等の地域の情報提供の充実を促進する必要。
- 施設・設備の改善による利便性向上  
病院やスーパー、観光施設や「道の駅」等にバス停を設置したり、上屋やベンチを整備することにより、快適な待合環境を実現する必要。
- データの収集、共有、分析、活用  
様々な手法を活用して旅客の移動データを収集、共有するとともに、データを活用して運行や経営の改善に役立てる必要。
- 地元需要の拡大  
地域公共交通の潜在的な利用者や確実な需要が見込まれる層の取り込みが必要。
- 域外からの旅客の誘致  
観光資源を活用した需要創出のため、公共交通を利用した観光ルートの情報提供が必要。
- 地域に密着したサービスの提供による多角化（「生活総合サービス化」）  
旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「生活総合サービス化」や、貨客混載が重要。

#### 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

- 運転者確保のための取組  
福利厚生面も含めた待遇改善、短時間勤務制度の導入、女性の活用など志望者・採用者増加に向けた取組のほか、限られた人的資源を有効に活用するための貨客混載やスクールバス等の一体化。
- 車両更新促進や新たな車両の開発普及のための取組  
地方公共団体による車両の保有（上下分離）の促進、利用者のニーズに合致した新たな車両の開発・普及。
- 自動運転への対応  
市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、持続可能なビジネスモデルの検討。
- 高齢者の移動手段の確保  
網形成計画を策定する際に高齢者の移動手段の確保に留意。

7

## 1. 開催の趣旨

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故が相次ぎ、交通死亡事故における高齢運転者の割合が上昇。また、本年3月には、認知症対策を強化する改正道路交通法が施行。今後更なる高齢化が進む中、自動車の運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存せずに生活の質を維持していくことが課題。
- 昨年11月15日の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」において、「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進める」との総理指示が出されたところ、国土交通省においても、関係省庁や地方公共団体等とも連携し、地域の交通の確保について検討する必要。
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、有識者等による「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催。

## 2. メンバー

### 【有識者等】

鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授（座長）	石川 貴美子	秦野市福祉部高齢介護課担当課長 兼 課長代理
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授	田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー 連合会副会長 兼 地域交通委員長
吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授	水田 誠	一般財団法人全国 福祉輸送サービス協会副会長
溝端 光雄	自由学園最高学部講師	平位 武	公益社団法人日本バス協会理事 兼 都市交通委員会副委員長
三星 昭宏	関西福祉科学大学客員教授		
河崎 民子	近畿大学客員教授		
	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		

+ 【関係省庁】 国土交通省、内閣府、警察庁、総務省、厚生労働省

# 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

- 検討の背景**
- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
  - 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
  - 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

### 具体的方策

#### 1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進  
⇒ **配車アプリを活用した実証実験** 【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

#### 2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進  
⇒ **過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち** 【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

#### 3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化  
⇒ **市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化** 【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

#### 4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化  
⇒ **道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化** 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ **営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示** 【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

#### 5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携  
⇒ **地域における運輸部門と福祉部門の連携強化** 【速やかに周知】
- ⇒ **介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大** 【平成29年7月までに実施】

#### 6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

## 事務・権限移譲の考え方（道路運送法第88条）

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、希望する市町村又は希望する都道府県に移譲する。

※地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第4次一括法）（平成26年6月4日公布）により改正

→ 平成29年6月末現在、**8県11市区町村**に対して事務権限を移譲済み

県：栃木県、埼玉県、新潟県、長野県、岡山県、佐賀県、大分県、鹿児島県

市区町村：北海道池田町、美深町、豊富町、茨城県五霞町、東京都江東区、神奈川県横浜市、大和市、富山県富山市、徳島県つるぎ町、熊本県山江村、球磨村

## 権限移譲後の指定自治体からの意見

- 自家用有償旅客運送の実施団体と自治体との関係が密になったことで、より自治体を中心となった交通施策の働きかけが可能となった。また、交通ニーズへの対策がより迅速に行えるようになった。
- 県の立場から、市町村等と連携を図りながら、地域公共交通の状況を把握することができるようになった。
- 自治体へ窓口が一本化されたことにより、より手続きがスムーズに行えるようになった。
- 自家用有償旅客運送に関する事務作業に関して、担当部署の事務負担が増加。



# 兵庫県における地域交通の 現状と課題

平成29年8月2日  
兵庫県知事 井戸敏三

## 兵庫県における地域交通の現状と課題

### 1.現状と課題

- 兵庫県の地域交通の課題
- 旅客運送事業を取り巻く状況の変化

### 2.取組事例

- 交通事業者間の連携強化
- 交通事業者、地域、行政の一体的取組
- 交通サービスの向上と地域の活性化
- 市街地の渋滞緩和に向けた取組

### 3.問題提起

- “生活の足”の維持確保
- 広域ネットワークの活性化・維持
- 基幹道路ネットワークの早期整備



# 1. 現状と課題

## 兵庫県の地域交通の課題

### 都市近郊部・地方部

#### ○鉄道

例：【北神急行電鉄(都市近郊部の鉄道)】

他事業者と相互直通運転をしているにもかかわらず、建設費を個別事業者のみが償還 → 生活路線では日本一高額の初乗運賃

鉄道料金の格差(事業者によって、また地域によって大きな料金格差) → 利用者に残る不公平感

ex. 同様の距離でも事業者が違くと…【北神急行】新神戸～谷上：7.5km 440円(県助成後360円)【JR】大阪～尼崎：7.7km 180円  
同じ事業者でも地域が違くと…【JR】三ノ宮～大阪：30.6km 410円 姫路～西明石：32.0km 580円

例：【JR山陰本線、播但線(地方部の鉄道)】

普通・特急列車の便数減少、車両施設の老朽化 → 利用者数の減少 → 「快速列車」と称する駅とばし

#### ○路線バス

運転手不足等により廃止、減便等(淡路地域:10年で20%減便) → 幹線としての機能不全 → 学生、高齢者等の移動手段の消滅

#### ○コミュニティバス

導入は路線バスとの競合回避が原則 → 運行ルート、運行時間、運賃、乗降場所等制限 → 路線バスに影響を与える運行が困難

(運行に関する許可等には地域公共交通会議の合意が必須)

#### ○公共交通空白地有償運送(コミュニティバスの課題に加え、)

有償の場合は原則登録(運転手の講習受講、運行管理体制の整備等が必要)

→ 地域にとって導入のハードルが高く、担い手の確保が困難

### 都市部

#### ○通勤・通学時に混雑する都市鉄道

例：【ポートライナー】

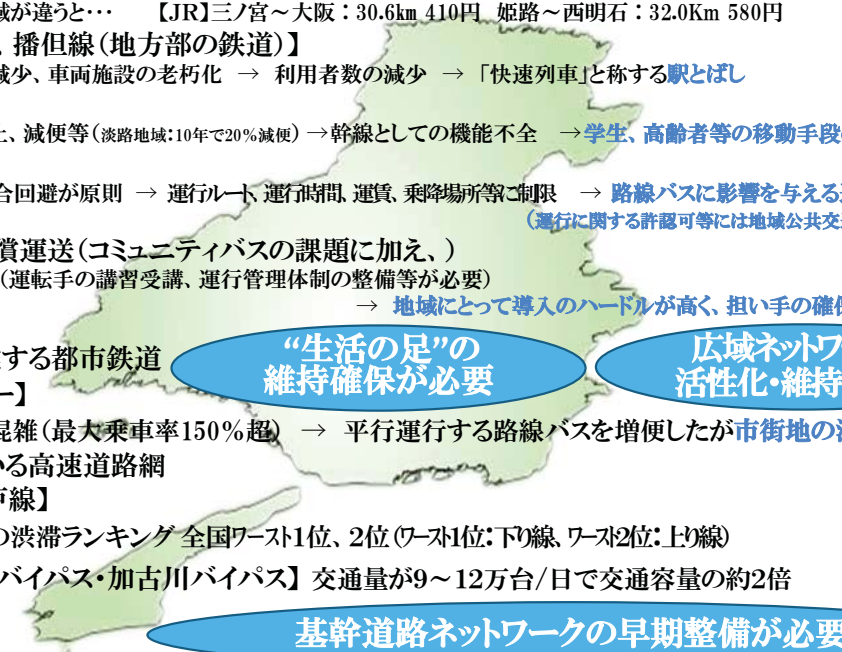
朝の通勤通学時に混雑(最大乗車率150%超) → 平行運行する路線バスを増便したが市街地の渋滞で遅延

#### ○慢性的に渋滞している高速道路網

例：【阪神高速神戸線】

都市高速道路の渋滞ランキング全国ワースト1位、2位(ワースト1位:下り線、ワースト2位:上り線)

【国道2号姫路バイパス・加古川バイパス】交通量が9~12万台/日で交通容量の約2倍



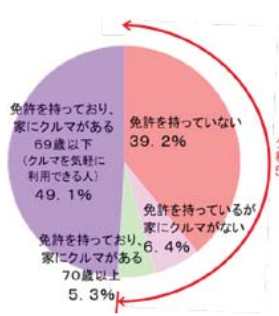
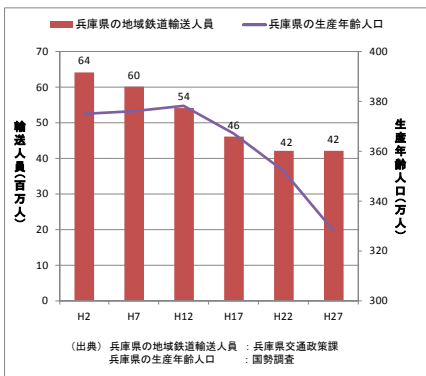
# 1. 現状と課題

## 旅客運送事業を取り巻く状況の変化

### 1 加速する高齢化・生産年齢人口減少

○地域交通利用者数の減少による事業者の経営悪化

○しかし、2人に1人がクルマ移動制約者で公共交通は重要



兵庫県全体のクルマ移動制約者の割合  
出典：第5回京阪神バーントリップ調査

### 2 交通事業者の課題

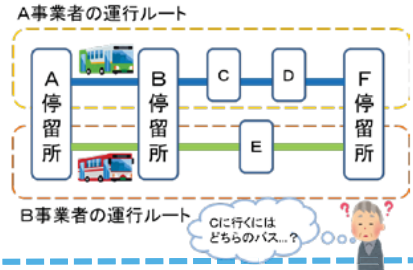
○不採算路線への対応

・路線撤退、減便等で住民の足が消失 (H19年但馬地域では99系統で撤退申出)

○利用者利便を無視した事業者間の競合

・同一方面の鉄道・バスのダイヤ重複、案内情報の不備等

・同一目的地でも、停留地点が異なるバス運行

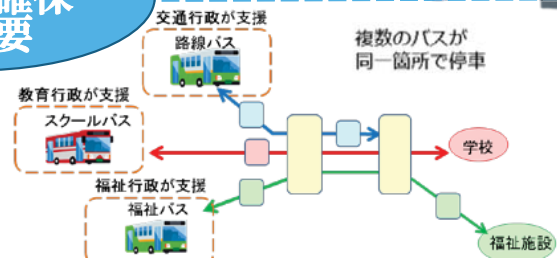


“生活の足”の維持確保が必要

### 3 他の分野との協調不足の表面化

○観光施策、福祉施策、教育施策、まちづくり等との協調が不十分

・路線バスとスクールバス、福祉バスの並行運行等



## 2. 取組事例

# 交通事業者間の連携強化

### 生活交通バスの事例

#### 1 交通事業者間の連携

- 電車とバスの乗継改善
  - ・複数事業者間のダイヤ改善(姫新線沿線)
  - ・乗継施設の整備・改良(JR明石駅前広場等)
- 料金のシームレス化に向けた取組
  - ・生活交通バス、私鉄といった異なる事業者の参画により一枚の定額切符で乗り降り自由に周遊できるバス活性化キャンペーン(バス旅ひょうご)



JR明石駅前広場の整備



あかしビジョン  
(JR明石駅案内情報盤)

#### 2 利用者の利便性向上

- 乗換抵抗の軽減
  - ・高速バスへのICカードシステム導入補助(淡路3市等)
- 案内情報の充実
  - ・乗換路面誘導表示の設置(JR土山駅等)
  - ・わかりやすい情報提供(JR明石駅等)



観光利用企画券  
バス旅ひょうご



スクールバスのコミュニティバス化(養父市)

#### 3 他の分野との協調

- 観光・教育分野との協調
  - ・鉄道駅を起点に観光地を周遊するワンコインバス(たじまわる)
  - ・スクールバスのコミュニティバス化(養父市、新温泉町等)
- 運輸事業との連携
  - ・貨客混載(全但バス・ヤマト運輸)



「塩屋しおかぜ」  
タクシー車両を活用(神戸市)



「住吉台くるくるバス」  
小型バス車両を活用(神戸市)

#### 4 地域力を活用した高齢者等移動制約者の移動手段の確保

- 地縁団体等による自主運行バスの導入
  - ・住民企画の事業者委託による乗合タクシー等(神戸市、西宮市等)
  - ・マイカーを用いた公共交通空白地運送(淡路市)



マイカーの利用(淡路市)

## 2. 取組事例

# 交通事業者、地域、行政の一体的取組

### JR姫新線の事例



2年連続利用者  
**300万人突破**

今後は

**山陰本線、  
播但線にも  
取組を広げて  
実施**



## 2. 取組事例

# 交通サービスの向上と地域の活性化

### 神戸電鉄の事例

#### 【現状と課題】車両の老朽化の進行

- 1 H28年度までの県及び沿線市町による40億円の無利子貸付及び神戸電鉄の自助努力により鉄道事業全体の経営利益は黒字化  
iii hRS①(NAK)SNW億 円⇒hRX①TNQ億 円)
- 2 一方、経営の効率化のため投資抑制してきたことから、車両の老朽化が進行(43編成中11編成が製造後40年以上)

#### 【対応】新型車両導入の推進

- 1 経営体力を踏まえた新型車両導入の推進  
⇒3年間で5編成更新予定(H29:2編成、H30:2編成、H31:1編成)
- 2 沿線自治体が一体となって安全運行確保の取組を支援



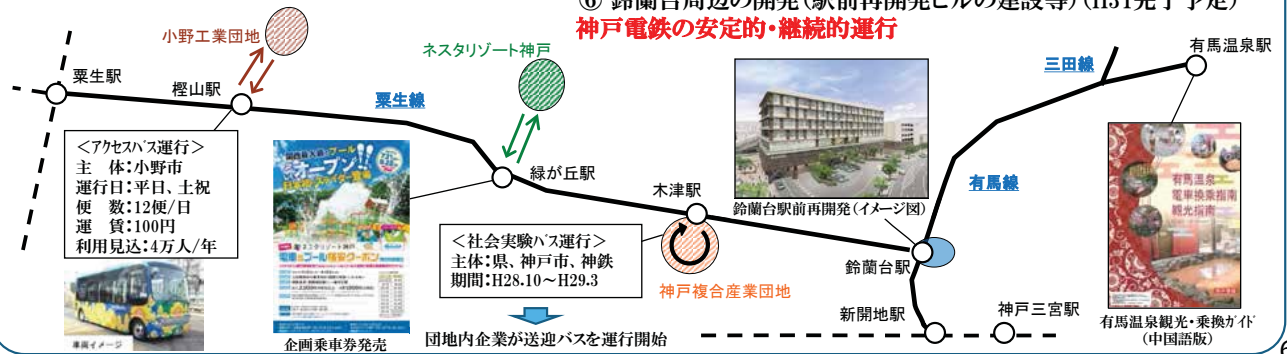
#### 【新型車両導入の推進による効果】

- 1 安全運行の確保
- 2 快適性向上による輸送サービス改善
- 3 多言語表記によるインバウンド対応の充実
- 4 省電力化による経費節減(6割カット)
- 5 長期的な運行継続に資する経営基盤の構築

#### 地域活性化(新型車両導入と合わせて様々な取組を展開)

- ① 神戸複合産業団地と最寄駅を結ぶ社会実験バスの運行(H28年度)(H29年度からは団地内各企業が最寄駅からの送迎バスを運行)
- ② インバウンド向けの観光・乗換ガイド等の作成(H28年度)
- ③ リゾート施設(ネスタリゾート神戸)と連携した企画乗車券の発売(H29.7~)
- ④ 小野市による工業団地へのアクセスバス運行(H29.9~)
- ⑤ 神鉄・自治体による駅施設(トイレ等)美装化計画の策定(H29年度)
- ⑥ 鈴蘭台周辺の開発(駅前再開発ビルの建設等)(H31完了予定)

#### 神戸電鉄の安定的・継続的運行



6

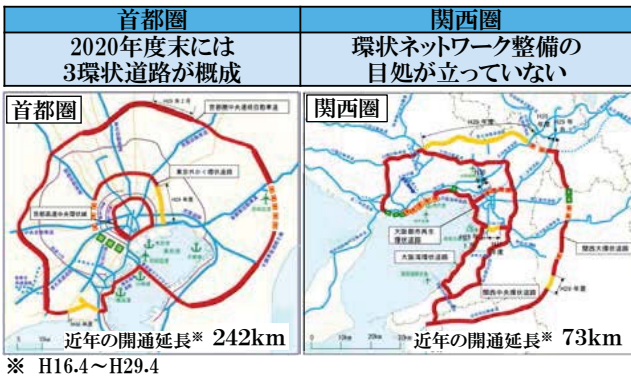
## 2. 取組事例

# 市街地の渋滞緩和に向けた取組

### 1 関西都市圏の基幹道路ネットワーク整備

#### 基幹道路の役割

- ①渋滞の緩和、②交流の拡大、③緊急輸送の確保、④産業の活性化 など



### 2 渋滞交差点、問題踏切への対応

- 新渋滞交差点解消プログラム(平成26~30年度)  
5か年で70か所の渋滞交差点の半減を目指す



街路事業による渋滞交差点の解消  
(H28年9月完成)  
都市計画道路尼崎宝塚線 武庫川交差点(尼崎市)

- 踏切すっきり安心プラン(平成26~30年度)  
5か年で80か所の問題踏切の半減を目指す



連続立体交差事業による開かずの踏切の解消  
(H29年3月高架切替完了)  
阪神電鉄鳴尾駅付近(西宮市)



### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 1 地域交通制度の見直し

現状:自治体に許認可権限がなく、地域の実情に応じた運行に支障

具体には

- ・ **地域住民の生活基盤を維持するため、地域住民の交通手段に関する課題解決に向け、地域において自ら考え実行できる仕組みを導入**

（路線バスやタクシーなどの旅客自動車運送事業に関する事務・権限の移譲など、地域の実情に応じた公共交通体系の形成に資する措置を実施）

<現行道路運送法等における地域交通（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等）の支障事例>

- ・ バス停留所は路線定期運行の許可を受けたものしか利用できず、区域運行や自家用有償旅客運送等は、既存のバス停留所に停車できない。
- ・ 標準処理期間が長いことや申請手続が煩雑であることにより、ダイヤ改正や運賃改定のタイミングが左右されたり、事業者が改定を見送ったりすることがあった。
- ・ 広域の地域公共交通再編実施計画を変更する際に、変更に関係のない市町や事業者の承認が必要であり、協議に時間を要す。
- ・ 県境をまたいで運行している路線バスにおいて、他県の路線バスとの競合区間における乗降制限により、住民や観光客等の利便性が大きく損なわれている。



8

### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 2 地域のニーズに合わせたコミュニティバス運行に向けた制度・ガイドライン見直し

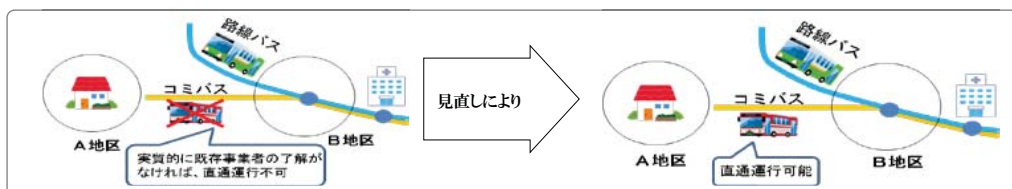
#### (1) コミュニティバス導入における地域公共交通会議等の取扱いの見直し

現状:既存事業者の意向が強く反映されるため、利用しやすいコミュニティバスの導入が困難

具体には

- ・ **市町が認める場合には、コミュニティバス導入を可能に！**

（コミバス導入に際し、事業者が調整を申し入れた場合は、地域公共交通会議等に諮り、地域福祉に責任持つ市町長がその必要性を認めれば、運行を可能とする。）



#### (2) 市町村、NPO等が運行するコミュニティバス(自家用有償運送)の運行可能エリアの見直し

現状:市町村、NPO等が運行するコミュニティバス等は原則同一市町内の運行に限定

具体には

- ・ **市町境ではなく生活圈を意識した運行エリア設定を可能に！**

（路線バスを補完する移動手段として、通院、買い物等の日常生活に至便な運行エリアの設定を可能とする）

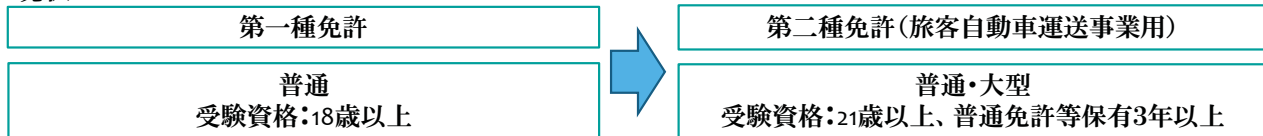
### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 3 地域交通における運転員不足の解消

#### (1) 第二種免許取得にかかる受験資格要件の緩和

現状:



・自動車技術の進展などを踏まえ、要件を緩和!

具体には  
 経験年数要件の緩和:3年の期間を1年半程度に短縮  
 年齢要件の緩和:20歳以上に引き下げ

緩和後:



#### (2) 新たな技術、仕組みの導入促進

現状:運転員不足による路線バスの減便等サービス低下

・無人自動運送サービスの導入

具体には  
 都市部、地方部を問わず、輸送サービスの低下が著しい人口減少エリアにおいて社会実験を実施し、実用化に向けたルール整備等を進め優先的に導入される枠組みを検討!



無人自動運送サービス

10

### 3. 問題提起

## 広域ネットワークの活性化・維持

### 1 地方部のJR路線(山陰本線、播但線、福知山線等)への支援

現状:国レベルの基幹交通であり、地方部の生活交通も担う路線であっても、JR西日本等は国が定める補助要綱において、原則的に補助対象事業者から除外されており、早期の在来線の高速化等が困難な状況

具体には  
 ・補助要綱を見直し、厳しい経営を強いられている地方部のJR路線への支援を強化

兵庫では

山陰本線、播但線、福知山線等の維持・利便性向上のため、地上設備改良等にかかるJRの費用負担を県及び地元で支援

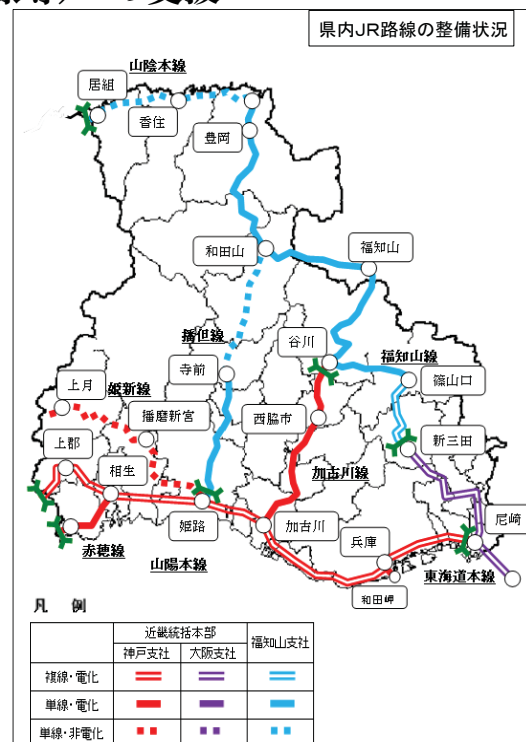
新型車両導入や線形改良等による在来線の高速化、駅とばしの解消、特急列車の延伸(はまかぜ、おき等)



特急はまかぜ



特急スーパーおき



11

### 3. 問題提起

## 広域ネットワークの活性化・維持

### 2 都市近郊部の鉄道への支援強化

現状：高度経済成長期において急速に進展したニュータウン開発に呼応し、都市圏への通勤・通学者を輸送してきた都市近郊部の鉄道では、生産年齢人口の減少に伴い、運賃値上げ等による経営改善を迫られている状況

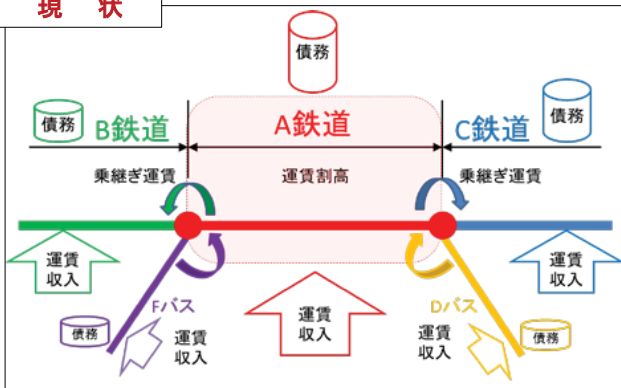
具体には

・北神急行が優先的に国庫補助が受けれるよう地域鉄道に位置づけるなど、都市近郊部の鉄道への支援強化

将来的には

複数事業者の運行・運賃等を一元的に調整する枠組みが必要  
(A鉄道の事業をB鉄道あるいは、C鉄道の事業に組み込むなど)

現状



人が移動する上では、相互補完の関係にあるにも関わらず、個別の事業者が債務償還する仕組み



### 3. 問題提起

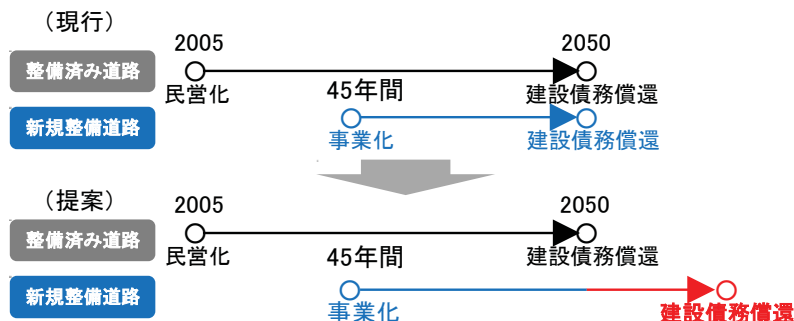
## 基幹道路ネットワークの早期整備

### 1 有料道路の料金徴収期間の延長

現状：高速道路会社の建設債務償還期限は、2050年9月30日までとされており、今後、新設又は改築を行う高速道路では、建設債務の償還期間が短く、必要な事業費が確保できない。

具体には

・有料道路制度を有効に活用するため、料金徴収期間の延長を！



### 2 道路整備事業の国の負担、補助割合の継続、拡充

現状：「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」に定める国の負担又は補助の割合の高上げが、平成29年度で終了(疏猴唬道窺翡緊①ROSエWOQP, 灶春疏猴唬翡緊楠①UOQPエUNOQP@)

具体には

・現行の国の負担又は補助の割合を平成30年度以降も継続するとともに、さらなる拡充を！

〔高規格幹線道路、地域高規格道路等の早期整備〕





## 2 豊田市の地域公共交通をめぐる課題

### (1) 超高齢社会到来に向けた対応が必要

- 免許証の自主返納など自家用車以外の移動手段を必要とする人の増加
- バス停までの移動が困難な人の増加
- 運転手不足による路線維持の困難



- 高齢者が利用しやすい地域交通手段の検討（ラストワンマイルへの対応）
- 地域で移動を支え合う仕組みづくり

### (2) 持続可能な地域公共交通の確立に向けた対応が必要

- 人件費高騰による運行経費の増大  
⇒市財政負担増
- 中山間地域での利用率の低迷  
⇒市民生活のため路線維持が必要



- バス運行をめぐる生産性の向上（収益アップを目指す取組の実施）

## 3 豊田市での取組（あすけあいプロジェクト）

### 【目的】

中山間地域におけるモビリティ向上、外出促進、健康維持などを総合的に支援

【実施主体】 名古屋大学、東京大学、足助病院、豊田市

【実証期間】 平成28年度～平成30年度

### 【移動の取組】

高齢者が移動しやすい仕組みとして2つの新たな取組を実施

#### ① タクシー相乗りシステム（タクシム）

地域のタクシー事業者と連携し、相乗りマッチングシステムを構築（相乗りにより安価に移動可能）



#### ② 住民の共助による移動支援（あすけあいカー）

地域住民のボランティア輸送による高齢者の移動支援



## 4 豊田市での取組（あすけあいプロジェクト）



## 5 豊田市での取組（あすけあいプロジェクト）

### ●実証を通しての課題

#### ①タクシー相乗りシステム（タクシム）の課題

手数料を仲介者（あすけあいPJ推進協議会）が収受するため、協議会に対し旅行業の登録を求められた。

タクシー相乗りを促進するため、仲介者（協議会）が旅行業を登録しなくても、仲介手数料を収受できるようにする

#### ②住民の共助による移動支援（あすけあいカー）の課題

現行では、ガソリン代相当分のほか金銭を収受できない。

ボランティア輸送を促進するため、道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受できるようにその範囲を明確化する

現行では、1トリップ毎に旅行傷害保険を掛けている。

ボランティア輸送向けの新たな保険商品開発の働きかけをする

【高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめH29.6月】で方向性が示された。



## 6 豊田市での取組（生産性向上）

### （1）宅配物貨客混載実証

コミュニティバスにおける全国初の宅配便輸送の実施

（平成29年8月上旬～実施予定）

【目的】

- ・収入確保による路線の維持



### （2）路線バスの観光、レジャーでの活用

自転車を積載したサイクリングプラン展開

第1弾 折りたたんだ状態で積載（H29年度）

第2弾 そのまま積載（今後検討）

【目的】

- ・観光資源、自然環境を生かした利用促進

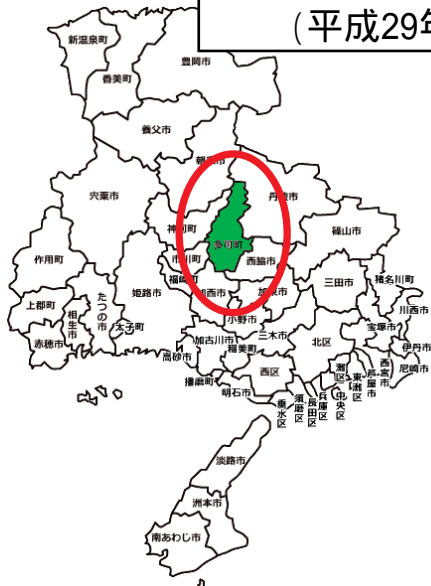


## 7 豊田市での取組（生産性向上）

### ●バスへの貨物積載に関する課題

積載方法や車両改造など専門的な知識が自治体では不足しており、事業実施に向けた国の支援が必要

コミュニティバスにおける貨客混載については、中部運輸局の「みんなの交通応援プロジェクト Ex」の第1号事業として選定。事業実施に向けた助言、支援をいただき、仕組みづくりがスムーズにできた。



鉄軌道もない  
高速道路もない  
幹線国道もない  
しかも、かつてあった鉄軌道さえ  
なくなった町・・・**多可町**

公共交通手段は「路線バス」のみ  
そのバス路線すら存続が危ういのです。

## 中山間地域における持続可能な 公共交通のあり方について

平成29年8月2日  
兵庫県多可町長 戸田善規



## 多可町の概要



- 平成17年11月 多可町誕生  
多可郡 中町・加美町・八千代町が合併
- 東西13km、南北27km、総面積185.15km<sup>2</sup>  
直線距離で神戸まで約45km、大阪まで70km
- 交通条件
  - ・西脇市で国道175号と分岐した国道427号が多可町中区、加美区を縦断
  - ・八千代区では県道西脇八千代市川線、多可北条線、加美八千代線が通り、中国自動車道滝野社ICや加西ICと接続
- 公共交通  
神姫バスの定期路線、コミュニティバスが運行

	H25	H29
面積 (km <sup>2</sup> )	185.15	185.15
人口 (人)	22,952	21,577
世帯数 (世帯)	7,515	7,540
65歳以上人口 (人)	6,843	7,262
高齢化率 (%)	29.8	33.7

(出典：住民基本台帳人口移動報告 H25、H29とも4月1日現在)



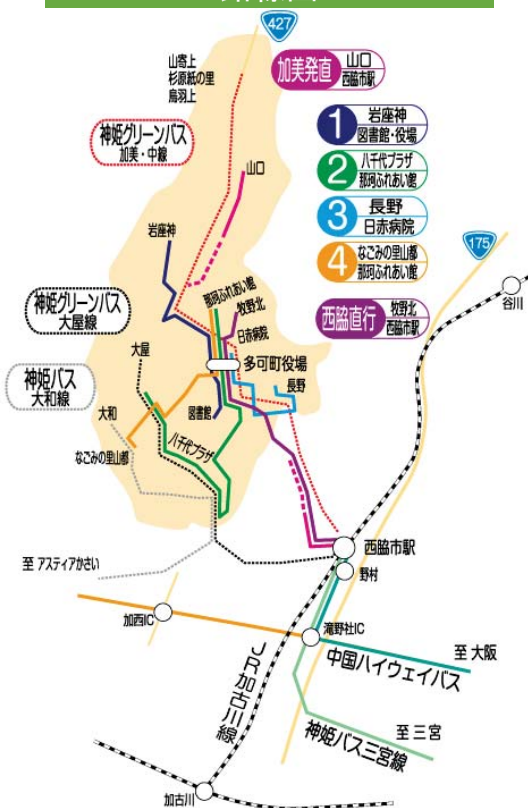
# 多可町の公共交通検討経過

- 平成13年11月 第3次中町総合計画 中町コミュニティバスの検討開始
- 平成14年 7月～ 西脇・多可（1市4町）公共交通活性化協議会
- 平成15年 3月
- 平成15年 1月～ 中町コミュニティバス検討委員会
- 9月 基本方針の決定
- 平成15年11月 中町コミュニティバス運行開始（町内100円、町外200円）
- 平成15年12月～ 中町コミュニティバス検討委員会
- 平成16年11月
- 平成17年11月 3町合併 ===== 多可町誕生 =====
- 平成18年 2月～ 多可町公共交通対策検討委員会
- 平成19年 3月 多可町公共交通対策検討委員会報告
- 平成20年 4月 乗合タクシーモデル運行開始
- 7月 多可町地域公共交通活性化協議会発足
- 平成21年 3月 多可町地域公共交通総合連携計画策定
- 10月 多可町コミュニティバス運行ルート見直し
- 平成23年 4月 運賃改定（町内100円、町外300円）、ICカードシステム導入
- 平成28年 4月 小学校通学バス運行開始
- 平成29年 4月 自動運転実証実験 近畿地方整備局へ申請中

2

# 多可町の公共交通の現状

## 路線図



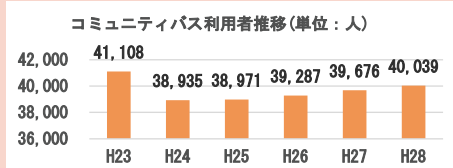
## 路線バス

- 神姫バス  
1 路線（大和線）  
（赤字路線、県・町単独補助）
- 神姫グリーンバス  
2 路線（加美中線、大屋線）  
（赤字路線、国・県・町補助）



## 多可町コミュニティバス（のぎくバス）

- 町内巡回バス：4 路線
- 西脇直行バス：2 路線



※H28は八千代地区内小学校統合に伴った通学バス運行開始による利用者増



## 町内タクシー事業者

- 事業者数：3社
- タクシー台数：4台

3

# 多可町の公共交通独自施策

## 料金体系の統一

### 【背景】

- ・ 3町合併による町域拡大に伴い、地域によりバス運賃が高額となる。
- ・ 近年の急速な少子高齢化等により、公共交通の利用者が減少している。
- ・ 地域公共交通の維持確保を図る必要がある。

### 【施策】

- 路線バス・コミバスの料金体系を統一
- 路線バスの正規運賃との差額は、**事業者との協定により町が差額運賃を助成**
- 高校生通学定期券補助や路線バス⇄コミバスの乗り継ぎ制度も合わせて実施

バス運賃		料金統一	バス運賃		
旧中町	町内100円 町外200円		料金統一	多可町 全域	町内100円 町外 <b>300円</b> ※H23.3以前、町外200円
旧加美町	距離制運賃	★住民の居住地域に関係なく、 料金の均一化を図ることができた			
旧八千代町		通学定期券		多可町 全域	町内32,000円/年 町外96,000円/年
通学定期券		旧中町		町内32,000円/年額 町外64,000円/年額	★どの地区に住んでいても同額で 購入可能に！
旧加美町	事業者	旧加美町		事業者	
旧八千代町	通学定期料金	旧八千代町		通学定期料金	

4

# 多可町の公共交通をめぐる課題

## (1) 中山間地域における高齢化社会への対応

### 【背景】

- 住民の多くが自家用車を所有する「**車社会**」の中で、免許証返納者など自家用自動車以外の移動手段を必要とする人の増加
- バス停までの移動が困難な人の増加（**今後もさらに増加が見込まれる**）  
（※住宅から路線バス停まで最遠方は3.5km(着荷集落)コミバス運行がなければ最遠方は6.5km(岩座神集落)）

### 【必要な対応】

- 高齢者が利用しやすい地域交通手段の確保
- バス停への移動困難者への対応
- 地域住民による運送支援（支援体制のあり方の検討が必要）

地域を走る宅配業者、介護施設送迎バス、自動車学校送迎バスに、住民が同乗しては？

デマンドバス？  
デマンドタクシー？

## (2) 持続可能な公共交通の確立に向けた対応

### 【背景】

- 利用率低迷による赤字補填の増大（→町の財政負担増 H28負担額は9,300万円超）

### 【必要な対応】

- バス運行をめぐる運行効率の向上
- 土・日・祝の観光客利用促進



5

## 公共交通分野における規制緩和① ＜過疎地域以外でも、貨客混載を可能に！＞

### 現状

「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可等の取扱いについて（概要）」（H29.6自動車局）中、

「Ⅱ. 貸切バス事業者による一般自動車運送事業の許可」

「Ⅲ. タクシー事業者による一般貨物自動車運送事業の許可」

「Ⅴ. 一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者による乗合事業の許可」

について、

いずれも**過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項により地域指定**がなされている。

つまり

過疎地域以外では、人口密度が低い地域であっても、  
今後も**人流・物流の「かけもち」が不可**のままとなる。

### 提案概要

地域指定条件として、  
**特定農山村地域等の要件と人口密度要件**についても追加を！

すると…

人口密度が低い地域や公共交通が不便な地域においても

- 人流・物流の「かけもち」が可能**
- 自動車運送事業者の効率的な運送・運営が実現**
- 住民の利便性向上**

6

## 公共交通分野における規制緩和② ＜自家用有償旅客運送における事務処理手順の明確化を！＞

### 現状

道路運送法第2条第3項において、

①**他人の需要に応じ** ②**有償で** ③**自動車を使用して**

④**旅客を運送する** ⑤**事業**

を旅客自動車運送事業法であると規定しており、

①～⑤の要件全てに該当する場合は、**同法に基づく許可を受ける必要**がある。

これにより

個別で対応（運輸局との調整）が必要な案件が多く、  
**事務作業が煩雑**である。

【事例】町内のNPO法人等では、**年会費を徴収**しているが、ボランティア活動として行う運送として、実際に運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代を徴収し、旅客を運送している。（※次頁参照）

### 提案概要

**事務処理手順・基準の明確化・簡素化**を！

すると…

- 運送サービスの迅速な提供開始**
- 多様な住民ニーズへの対応**

7

(参考) 多可町の実例  
 <外出支援 実施概要>

事務局	NPO法人【じーば】事務局
利用対象者	高齢者世帯、ひとり暮らし（昼間含む） 介護が必要な方は対象外（介護者が同乗すれば可）
送迎範囲	多可町内及び隣接する市町村
利用希望者	事前の会員登録 1000円、年会費 1000円 （保険の加入：年間500円、実質の会費 500円）
利用料	500円
ボランティア	車（個人所有で保険に加入） ボランティア保険年間500円を会から拠出する
コーディネーター	ボランティア保険加入

8

公共交通分野における提案  
 <(1) いなか版！自動車配車サービス>

(1) いなか版！自動車配車サービス（課題と提案）

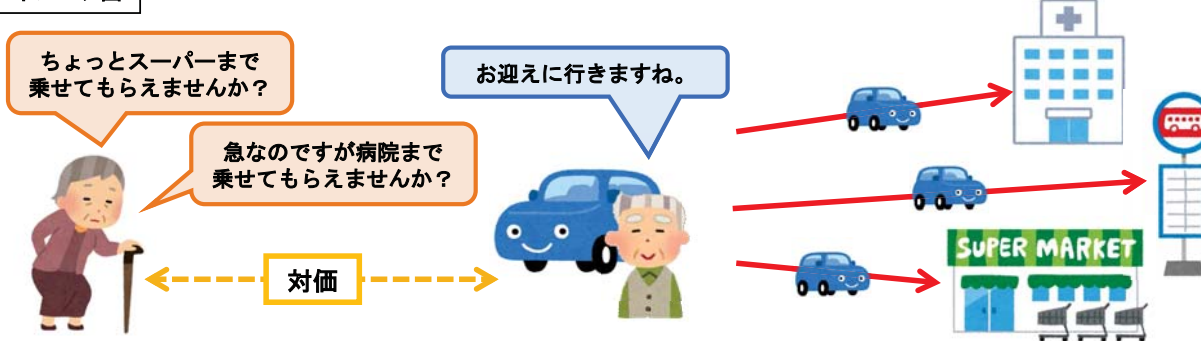
【課題】

遠いバス停・病院・福祉施設・スーパー、少ないタクシー台数・・・

【提案】

必要な時に、できる人が、無理や負担のない方法で、自動車配車・送迎を可能とする仕組みの構築。

イメージ図



調整事項

- 法規制はクリアできるか
- 車両の設備や事故時の対応はどうするか
- 担い手側と依頼側 双方が納得できる対価はどのようなものか

9

## 公共交通分野における提案 ＜(2) 社会実験方式の構築＞

### (2) 社会実験方式の構築（課題と提案）

#### 【課題】

新たな施策を導入・展開するまでに、関係法令に基づく確認や手続きに時間がかかり、場合によっては法規制により導入・展開が不可。

#### 【提案】

官民連携、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して新たな施策を試行・評価し、導入や改善に繋げる仕組みや、**財政措置を含めた支援体制の構築**。

多可町の事例は、全国におけるたった一例です。  
全国には、さらに深刻な状況に、日々悩む町村が沢山あります。  
地域の自発的な発想と知恵に力を貸してください。



ご清聴ありがとうございました  
兵庫県多可町 <http://www.takacho.jp/>





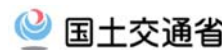
## 地方分権改革に関する地方からの提案について ＜地域公共交通関係＞

平成29年8月2日  
国土交通省総合政策局・自動車局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 地方分権改革に関する地方からの提案について ＜地域公共交通関係＞



管理番号	提案区分	要望の概要	第1次回答概要
23	B 地方に対する規制緩和	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	通達改正等により企業等からの持ち込み車両を用いることも可能とする。
77 202	B 地方に対する規制緩和	道路運送法第21条に基づく実証試行期間の緩和	乗合旅客の運送については、本来第4条の許可を受けて行うべきものであるところ、第21条の規程は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として、例外的に認めているものであるため、その期限を原則として1年以下としている。 実証実験について、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことを明確化し、周知する。
94	B 地方に対する規制緩和	乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和	旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことを可能とするための措置を講ずることとしている。 今回措置を講ずることを検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえつつ検討する必要があるところである。
96 162	B 地方に対する規制緩和	コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化	国土交通省の要望を受け、警察庁より、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、一定の基準を満たす停留所の特定部分について、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察へ周知済み。 また、国土交通省において、上記取扱いについてホームページにおいて公開及び周知しているところ。
203	B 地方に対する規制緩和	地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和	路線の変更等については、適切な地域公共交通の実現を図る上で、その様態や運賃・対価等について地域の関係者間で協議をする必要性・重要性は高いものであるから、会議において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、地域の関係者間において協議が調うことが必要である。 一度会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合については、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。 また、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伴う協議については、会議に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること等により、簡素化が可能。
275	B 地方に対する規制緩和	コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し	コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、協議が調うことが必要である。 協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定めることとしており（ガイドライン5.（1））、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。現に、全国の複数の地域において「交通会議の議決方法は、出席者の過半数で決する」と規定されているところである。

第1次回答概要

通達改正により企業等からの持ち込み車両を用いることも可能とする。

	現行	改正後
	持ち込み車両の使用の可否	持ち込み車両の使用の可否
市町村運営有償運送	×	○
公共交通空白地有償運送	○	○
福祉有償運送	○	○

◆ 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）（抄）  
（自家用有償旅客運送）

第四十九条 法第七十八条第二号の国土交通省令で定める旅客の運送は、次に掲げるものとする。

- 一 市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送（以下「市町村運営有償運送」という。）
- 二 特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人又は前条各号に掲げる者（以下「特定非営利活動法人等」という。）が過疎地域自立促進特別措置法第二条第一項に規定する過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行う、当該地域内の住民、その親族その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその同伴者の運送（以下「公共交通空白地有償運送」という。）
- 三 特定非営利活動法人等が乗車定員十一人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー（タクシー業務適正化特別措置法（昭和四十五年法律第七十五号）第二条第一項に規定するタクシーをいう。）その他の公共交通機関を利用することが困難な者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその付添人の運送（以下「福祉有償運送」という。）

77・202 道路運送法第21条に基づく実証試行期間の緩和

第1次回答概要

乗合旅客の運送については、本来第4条の許可を受けて行うべきものであるところ、第21条の規程は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として、例外的に認めているものであるため、その期限を原則として1年以下としている。

実証実験について、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことを明確化し、周知する。

◆ 道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）  
（乗合旅客の運送）

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

◆ 「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」

1 許可の範囲

2 1条許可は、運行する期間が1年以下のものとし、次のいずれかに該当する場合において行うこととする。

(1) イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行であり、一般乗合旅客自動車運送事業者が当該運行を行うことができない場合に、イベントの主催者、鉄道事業者、実証実験の主催者等の要請により行われる場合。

(2) (略)

4 許可に付す期限

許可にあたっては、原則として1年以下の期限を付すものとする。

第1次回答概要

旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことを可能とするための措置を講ずることとしている。

今回措置を講ずることを検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえつつ検討する必要があるところである。

<タクシーによる貨物運送を可能とする通達案の概要>

○タクシー事業者がタクシー車両を用いてトラック事業を行う場合、トラック事業の許可を取得することが必要。

○許可の主な要件や条件は以下の通り。

- ・最低車両台数については、タクシー事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りることとする。  
(混載に用いる車両を5台(=トラック事業の最低車両台数)保有する必要はない。)

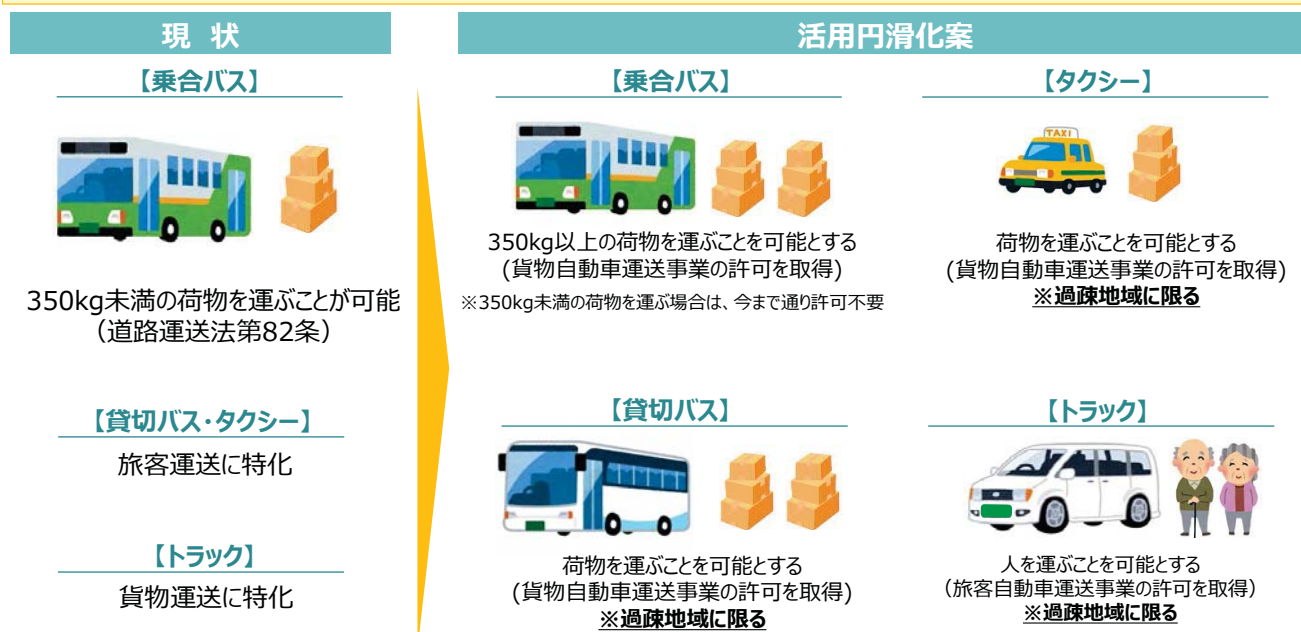
- ・運送を行う区域については、貨物運送の発地又は着地を過疎地域とすることとする。

※過疎地域：過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項に規定する過疎地域及び同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの

自動車運送業の生産性向上プラン

□ **自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少**により、**過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保**が深刻な課題となっている。

➡ 自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、**サービスの「かけもち」を可能とする。**





第1次回答概要

国土交通省の要望を受け、警察庁より、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、一定の基準を満たす停留所の標示柱又は掲示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察へ周知済み。

また、国土交通省において、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施政策のための手引きに掲載し、ホームページにおいて公開及び周知しているところ。

◆ 道路交通法（昭和三十五年六月二十五日法律第百五号）

（停車又は駐車を禁止する場所の特例）

第四十六条 前条第一項に規定するもののほか、車両は、第四十四条又は第四十五条第一項の規定による停車及び駐車を禁止する道路の部分又は駐車を禁止する道路の部分の一部について、道路標識等により停車又は駐車をすることができることとされているときは、これらの規定にかかわらず、停車し、又は駐車することができる。

地域公共交通会議について

設置の目的

道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置。

協議事項

- ◆ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- ◆ 自家用有償旅客輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- ◆ その他これらに関し必要となる事項

主催者

地方公共団体の長（複数市区町村共同、都道府県も可）

構成員

- |                      |           |
|----------------------|-----------|
| ◆ 主催者（地方公共団体の長）      | （必要がある場合） |
| ◆ 旅客自動車運送事業者（又はその団体） | ◆ 道路管理者   |
| ◆ 住民又は旅客             | ◆ 都道府県警察  |
| ◆ 地方運輸局長             | ◆ 学識経験者 等 |
| ◆ 労働組合               |           |

## 第1次回答概要

路線の変更等については、適切な地域公共交通の実現を図る上で、その様態や運賃・対価等について地域の関係者間で協議をする必要性・重要性は高いものであるから、会議において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、地域の関係者間において協議が調うことが必要である。

一度会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合については、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。

また、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伴う協議については、会議に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること等により、簡素化が可能。

## ◆ 道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第九条（略）

2・3（略）

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。

## ◆ 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（抄）

3.（1）④ 運行計画

地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミング的運行については弾力的に取扱うこととされているが、利用者利便や安全の確保を無視した運行時刻の設定が行われないようにする必要がある。

なお、運行回数や運行時刻の変更については、地域公共交通会議への報告事項とする等、あらかじめ設定の範囲について協議しておくことが望ましい。

## 275 コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し 国土交通省

## 第1次回答概要

コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、協議が調うことが必要である。

協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定めることとしており（ガイドライン5.（1））、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。現に、全国の複数の地域において「交通会議の議決方法は、出席者の過半数で決する」と規定されているところである。

## ◆ 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（抄）

1. 地域公共交通会議の目的

地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態及び運賃・料金等に関する事項、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、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。

5. 地域公共交通会議の合意

（1） 地域公共交通会議における合意の方法

地域公共交通会議において協議が調った場合に、地域公共交通会議における合意があったものとみなす。地域公共交通会議の協議を行うに当たっては、公正・中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し委員の選任を行うとともに、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、十分議論をつくして行うものとする。議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定めるものとする。

地域公共交通会議は、施行規則第9条第2項又は施行規則第51条の3第4号に規定する書類を、地域公共交通会議における協議が調った場合に申請者（届出者）に対し交付するものとする。

## 地方分権改革に関する地方からの提案について ＜地域公共交通関係＞

平成29年10月13日  
国土交通省自動車局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 地方分権改革に関する地方からの提案について ＜地域公共交通関係＞



管理番号	要望の概要	第2次回答概要
23	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	自家用有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。
94	乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和	これから実際に事業が実施される際にどのような問題が生じるかを十分に検証する必要があるため、対象地域について直ちに直視することは難しい。今後、このような検証に加え、関係者の意見も踏まえつつ、御提案のような地域を対象地域とすべきかどうか検討を行ってまいりたい。
203	地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和	地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局等に周知する。 会議において協議が調った事項に係る軽微な変更とは、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定しているが、これについても、例を示して周知する。
275	コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し	地域公共交通会議の議決方法について、一次回答の内容について、地方運輸局等に周知する。 地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局等に周知する。

## 第2次回答概要

自家用有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車から自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。

◆ 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）（抄）  
（自家用有償旅客運送）

第四十九条 法第七十八条第二号の国土交通省令で定める旅客の運送は、次に掲げるものとする。

- 一 市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送（以下「市町村運営有償運送」という。）
- 二 特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人又は前条各号に掲げる者（以下「特定非営利活動法人等」という。）が過疎地域自立促進特別措置法第二条第一項に規定する過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行う、当該地域内の住民、その親族その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその同伴者の運送（以下「公共交通空白地有償運送」という。）
- 三 特定非営利活動法人等が乗車定員十一人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー（タクシー業務適正化特別措置法（昭和四十五年法律第七十五号）第二条第一項に規定するタクシーをいう。）その他の公共交通機関を利用することが困難な者であって第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその付添人の運送（以下「福祉有償運送」という。）

## ◆ 市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（抄）

## 2. 登録の申請

## (2) 登録の申請

## ⑦ 事務所ごとに配置する市町村運営有償運送の用に供する自家用自動車の種類ごとの数

以下に示す輸送の様子の別ごとに、市町村が保有する自家用自動車及びボランティア個人や企業等からの持ち込み自動車（市町村運営有償運送を実施する間、申請者が使用権原を有するものに限る。）の別ごとに、それぞれ以下に掲げる自動車の種類ごとの数（軽自動車がある場合には、その数を内数として括弧書きで記載）を記載する。

## 第2次回答概要

これから実際に事業が実施される際にどのような問題が生じるかを十分に検証する必要があるため、対象地域について直ちに直視することは難しい。今後、このような検証に加え、関係者の意見も踏まえつつ、御提案のような地域を対象地域とすべきかどうか検討を行ってまいりたい。

## ＜タクシーによる貨物運送を可能とする通達の概要＞

- タクシー事業者がタクシー車両を用いてトラック事業を行う場合、トラック事業の許可を取得することが必要。
- 貨物運送を行う区域は、発地又は着地が過疎地域とする。
  - ※過疎地域：過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの
- 平成29年9月1日より施行し、申請の受付を開始。



## 第2次回答概要

地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局等に周知する。

会議において協議が調った事項に係る軽微な変更とは、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定しているが、これについても、例を示して周知する。

## ◆ 道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第九条（略）

2・3（略）

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。

## ◆ 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（抄）

3.（1）④ 運行計画

地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミング的運行については弾力的に取扱うこととされているが、利用者利便や安全の確保を無視した運行時刻の設定が行われないようにする必要がある。

なお、運行回数や運行時刻の変更については、地域公共交通会議への報告事項とする等、あらかじめ設定の範囲について協議しておくことが望ましい。

## 第2次回答概要

地域公共交通会議の議決方法について、一次回答の内容について、地方運輸局等に周知する。

地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局等に周知する。

## ◆ 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（抄）

1. 地域公共交通会議の目的

地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。

5. 地域公共交通会議の合意

（1） 地域公共交通会議における合意の方法

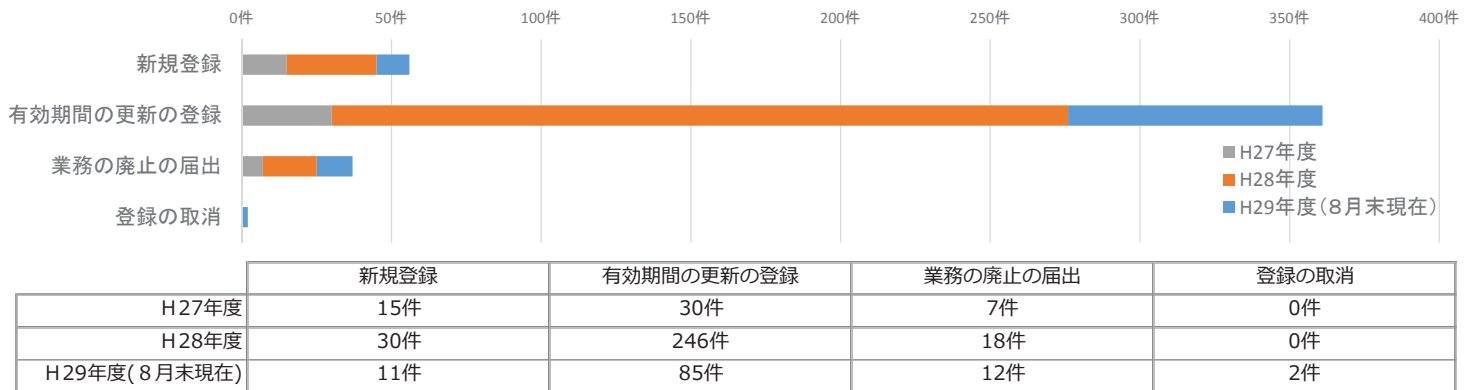
地域公共交通会議において協議が調った場合に、地域公共交通会議における合意があったものとみなす。地域公共交通会議の協議を行うに当たっては、公正・中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し委員の選任を行うとともに、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、十分議論をつくして行うものとする。議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定めるものとする。

地域公共交通会議は、施行規則第9条第2項又は施行規則第51条の3第4号に規定する書類を、地域公共交通会議における協議が調った場合に申請者（届出者）に対し交付するものとする。

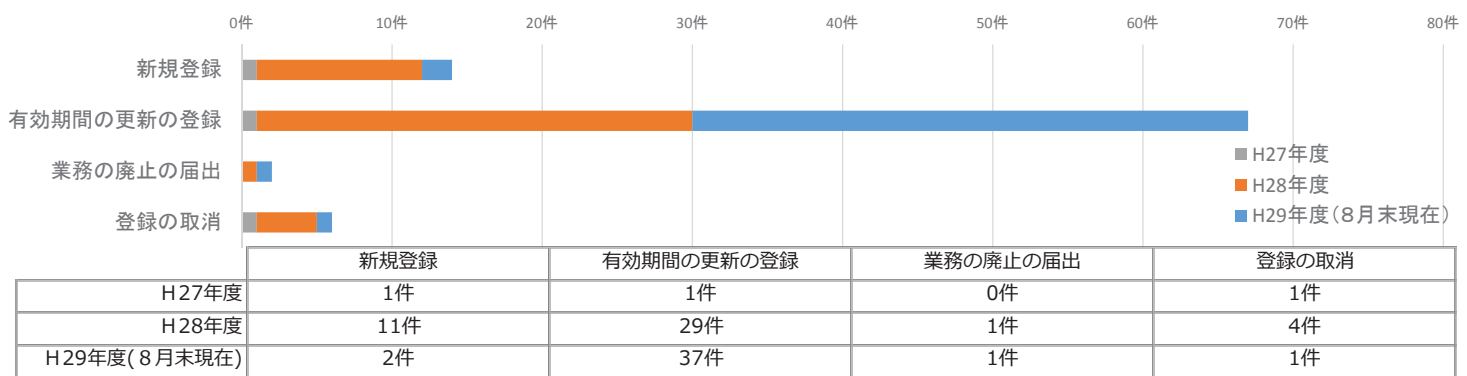
自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査①

第4次地方分権一括法が平成27年4月1日に施行されてから2年余り経過したことを踏まえ、自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲後の活用状況やそのメリットについて、事務・権限の移譲を受けている指定都道府県(8団体)・指定市町村(11団体)(別紙参照)に対して調査を行った。

Q. 各年度毎の登録等事務の実施件数を御教示ください。(指定都道府県)

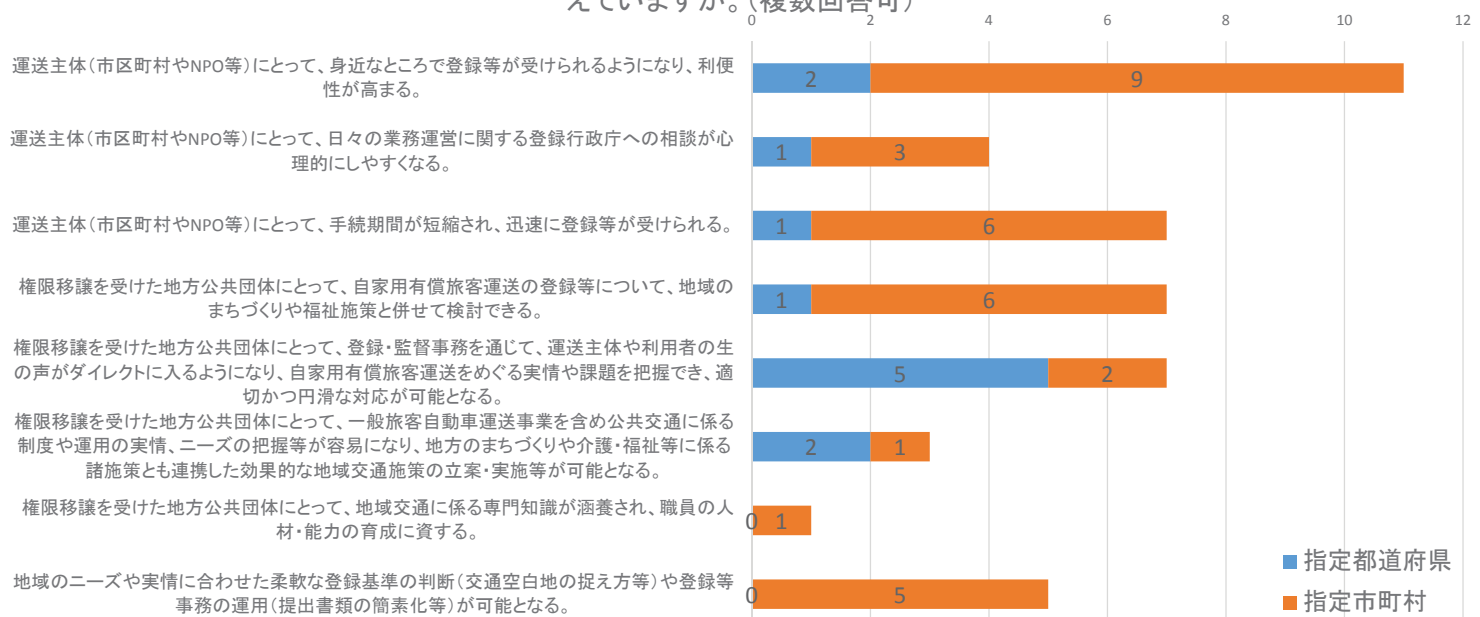


Q. 各年度毎の登録等事務の実施件数を御教示ください。(指定市町村)



自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査②

Q. 自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限の移譲(手挙げ方式)を受けるメリットは何と考えていますか。(複数回答可)



- 全体としては、「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。」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。
- ただし、指定都道府県と指定市町村では事務・権限の移譲を受けるメリットの考えが下記のように異なった。
  - ・ 自家用有償旅客運送の実施主体ではない指定都道府県では「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。」との意見が最も多かった。
  - ・ 自家用有償旅客運送の実施主体となることも多く、地域交通の現場と距離の近い指定市町村では「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。」との意見が最も多かったが、「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施策と併せて検討できる。」「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。」といったメリットが多く挙げられた。

**(別紙) 自家用有償旅客運送 指定都道府県・指定市町村一覧**

**<指定都道府県> 8 県**

都道府県	告示日
栃木県	H 2 8 . 4 . 1
埼玉県	
新潟県	H 2 7 . 4 . 1
長野県	
岡山県	H 2 8 . 4 . 1
佐賀県	H 2 7 . 4 . 1
大分県	H 2 7 . 1 0 . 1
鹿児島県	H 2 8 . 4 . 1

**<指定市町村> 1 1 市区町村**

都道府県	市区町村	告示日
北海道	美深町	H 2 7 . 4 . 1
	豊富町	
	池田町	
茨城県	五霞町	H 2 8 . 4 . 1
東京都	江東区	
神奈川県	横浜市	H 2 8 . 1 . 4
	大和市	H 2 7 . 4 . 1
富山県	富山市	
徳島県	つるぎ町	
熊本県	山江村	H 2 7 . 4 . 1
	球磨村	

※告示日別 指定都道府県・市町村の数

- ・H27. 4. 1指定 :3県、8市町村
- ・H27. 10. 1指定 :1県
- ・H28. 1. 4指定 :1市
- ・H28. 4. 1指定 :4県、2町区

## 地域公共交通に係る平成28年の地方からの提案等に関する 対応方針に対するフォローアップ状況

事項	提案団体	28年対応方針の内容	現在の対応状況の概要
道路運送法上の申請事案に係る 手続の簡素化 (道路運送法)	中津川市	一般乗合旅客自動車運送事業の許可の申請等については、 <u>地域公共交通会議での協議書類と運輸支局等に提出する申請書類に重複がある部分に関し、省略が可能と考えられるものを具体的に検討し、平成28年度中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。</u>	一般乗合旅客自動車運送事業の許可の申請については、 <u>路線等の書類を運輸支局等に提出する必要があるが、これらの書類のうち、地域公共交通会議における協議書類と重複し、かつ、変更なく協議が調ったものについては、提出の省略を可能とする。なお、その手段については今後検討し、平成29年中に措置する。</u>