

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 ）															
事務・権限自己仕分けシート（個票）																		
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>【目的】 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>【根拠法令】 ・地方運輸局組織規則 ・道路運送法 等</p> <p>【関係する計画・通知等】 ・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>【具体的な業務内容】 ・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 【仕分け結果】	<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"> ・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。 ・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。

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"> ・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。 ・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。

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

「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
事務・権限移譲等検討シート（個票）			
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 ※国土交通省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"> ・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 <p>②関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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） ・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）
地方側の意見	<p><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)> 「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"> ・ 利便性の高い交通体系の構築に関する事務 <p><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)> 「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><(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)> 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><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)> 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"> ○ 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） ○ 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。 ○ 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。 ○ 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。 ○ 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。 ○ 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。

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。
----	---