

地方分権改革有識者会議  
地域交通部会 部会長 殿

特定非営利活動法人  
全国移動サービスネットワーク  
理事長 中根 裕

## 自家用有償旅客運送に関する事務・権限等の見直しについて

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

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

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

### 1 不当なローカルルールの是正について

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

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

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

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

## **2 救済等の第三者機関の設置**

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

## **3 道路運送法等を見直したのちに移譲すること**

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

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

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

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

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

#### 4 権限の移譲先について

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

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

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

#### 5 制度の見直しにあたって

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

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

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

## 権限移譲にあたって整理すべき課題（案）

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

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

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