

地方分権改革有識者会議 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
議事概要

開催日時：平成29年8月2日（水） 10：00～11：45

場 所：地方分権改革推進室会議室（中央合同庁舎4号館8階）

出席者：

〔提案募集検討専門部会〕 高橋滋部会長（司会）、伊藤正次構成員、大橋洋一構成員、勢一智子構成員
〔地域交通部会〕 後藤春彦部会長、内田明憲構成員、加藤博和構成員、勢一智子構成員（再掲）
〔政府〕 大村慎一内閣府地方分権改革推進室次長、齋藤秀生内閣府地方分権改革推進室参事官、五嶋青也
内閣府地方分権改革推進室参事官

※全国知事会、全国市長会、全国町村会及び各府省の出席者については配布資料を参照

主な議題

平成29年の提案募集方式に係る重点事項について（地方三団体及び関係府省からのヒアリング）

関係者から提出資料（資料2～5）の説明の後、意見交換を行った。主なやりとりは次のとおり。

- （高橋部会長）各団体より非常に地域交通の問題についての積極的な取り組みを御紹介いただき、感謝する。その中で具体的な支障の話も出てきた。今回は、その支障と提案を中心に、協議会などに絞りながら意見交換をしていきたい。
- まず初めに、御提案を全般的に承っているところ、協議会の方式について、法定で合意があった場合について、例えば、参入ができるかという規定があるのは承知しているが、それ以外についても、指導等で必ず協議会にかけなさいとなっている。そのような場合に、協議会にかけなさいというのは、まさに合意と同じような形で協議会の運営をきなさいという指導がされている気がするが、そのようなものは法律に基づく行政の原則からいうと若干外れていると思うが、運用等を国土交通省がどのように考えているのか、意見を頂戴したい。
- （国土交通省）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会のことか。
- （高橋部会長）道路運送法の地域公共交通会議について、例えば、市町村運営有償運送の実施について可能かということについて同意要件があるが、それ以外の事項についても路線の変更等について協議会にかけるときの指導が運輸局から来ていると聞いている。協議会にかけるといのは、同じような形で運営きなさいと地方公共団体は受けとるので、それは事業者の同意をとらなければならないだろうとして、非常に重い負担がかかっていると聞いているが、どのように考えているのか。
- （国土交通省）地域公共交通会議の運営に関しては、国土交通省からガイドラインという形で示しているところ。例えば、協議会にどのような案件をかけるかということについて、ガイドラインでも一定のものは示しているが、基本的な考え方は、地域にコミュニティバスを新たに導入する、あるいはその路線を変更するというようなことや、自家用有償運送を導入することに関して、基本的な、重要な事項については、当然協議会で関係者の合意形成を図らないと、実際の運用はうまくいかないの、それをしっかり行っていただきたいということ。後の提案にも関係するが、例えば、一旦合意をされたことに関する繰り返しであったり、軽微な変更で合意の範囲ではないかということについて、改めて地域公共交通会議で協議しなければならないかということ、それぞれの地域公共交通会議の判断でそのように改めて決めておけば、それはかけなくてもよい。あるいはその下の幹事会で実質的な協議は行ってもらえばよいと考えている。
- （高橋部会長）今の話だが、例えば、路線変更については、別に道路運送法上の審査基準にも法令にも何も明示がない。そのような意味では、審査基準にもなく、かつ、法令にもないことについて、かけなさいというのは、多分技術的な助言であって、地方公共団体の自主性に本来は任されるべき話だと思うが、国土交通省はどのように考えているのか。
- （国土交通省）例示されているのは、基本的に運賃ということではあるが、路線の変更は、その運行形態に

非常に重要な影響があり、当然利用者の方にも影響があるので、ガイドラインとしては、そのような重要な事項については協議会にかけていただくのが基本と考えているものである。

(高橋部会長) 協議会にかけるのは結構だが、私どもとしては、協議会が地域交通の極めて重要な要であることはそうだが、運用の仕組みとして、合意の場合、法定の合意と同じような運用をしなければならないのか、それは違うのではないかということを示している。

井戸知事、いかがか。

(兵庫県(全国知事会)井戸知事) 例えば、ちょっとした変更でも協議会にかけることになるが、標準処理期間が定まっており、3カ月かかる場合もある。そのため、そのような事前の対応などは行っていられないということで、諦めてしまうという事例が結構あると聞いている。あるいは、軽微な運賃変更でも事前届出をしようとする、地域公共交通会議に一度かかっているものは、今、おっしゃったように、確認行為が要るので、それでまた会議を開催せざるをえないという運用に陥ってしまっている実情があるというところが問題だ。また、地域公共交通会議は、利害関係者が構成員となっているが、我々が一番問題視しているのは、例えば、コミュニティバスとか自家用有償運送の導入の際、交通空白地はよいが、ちょっとでも路線が重なっているとクレームがつき合意ができないということになりがちで、結果としてコミュニティバスの運行が難しくなるという事例も出てきている。協議会の運営をしていく上でも本当は我々に旅客自動車運送事業に関する許認可権限をいただいたほうがよいと思っはいるが、協議会の運営自身をきっちり見直していただく必要があるのではないかと、弾力化する必要があるのではないかと考えている。

(大橋構成員) 私も、今回、交通の仕組みを拝見して、地域交通は非常に大事で、そこを結節点にしてスマートシティをつくることに様々な自治体が苦勞されていて、そこに問題があることは理解した。問題解決のために地域公共交通会議をつくり、今まで入ってこなかった事業者とか警察とか様々な方が寄り添ってみんなで話をして合意をしていきましょうと、それは非常によいスタイルだと思う。ただ、合意ということで、事業者の方も入ったなかで、今話があったようなコミュニティバスという形で、市町村が足りないと思っ自家用有償プロジェクトを起こすというときに、例えば、初めの登録で参入のときも全員合意がないと始まらないというのは、手続としては重すぎる気がする。導入のときも重く、その後、始まった後、今話があった変更についていうと、一般のバス事業者はかなり規制緩和で様々な事前届出で済むなど、変更手続を外す方向で行っているのに、例えば、コミュニティバス関係のところは、合意がベースになる形で行われていたり、そのような指導があるということだと、迅速に地方公共団体が自分でバス事業の補完を行うときに、縛り過ぎているというか、重すぎる気がして、非常に気になった。また、出されているガイドラインの中で、競合回避ということが強く出過ぎている気がして、結局、今、話があったような白地のところであればよいが、あるところについてはかなり調整が初めから難しくなっている気がするため、リーガルスキームで会議をつくるか、協議という方針はすばらしいと思うが、中における当事者としての市町村とか地方公共団体の地位が弱過ぎる印象を持つほか、調整能力を相当低めている印象を、この仕組みのつくり方では否定できない。もし、そのような構成を前提とすると、運用で相当緩和的なものを入れていただかないと、なかなか今の問題に対応できないのではないかと、全体的な印象を持ったので、そこについて御意見を伺えればと思う。

(国土交通省) 先ほども申ししたが、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、なかなか持続可能なものにはならないだろう。事業者の反対を押し切って実施に移したために、その事業者が路線自体の撤退をしたりすることが生じる場合もある。そのようなことも含め、どのような影響があるかも含めて、事前に合意をしていただく必要があるだろう。

ただ、合意のとり方ということに関しては、例えば、議決の方法とかについては、それぞれの地域公共交通会議に任せられている。全会一致でなければならないということまでは言っているわけではなく、例えば、要綱上、過半数で議決をするとしている地域公共交通会議も実際にあり、運営方法については、その地域公共交通会議に任されている部分は当然ある。

(高橋部会長) 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か。そのような意味では、自治事務の運営の仕方について法律上義務付けられていない限りは、基本的にはこれは地方公共団体の判断に委ねられるべきもので、その部分について国土交通省としてなるべく丁寧に合意した方がよいというガイ

ドラインを出しても、それは技術的な助言でしかなく、そのような意味では、あくまでも技術的な助言で、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、例えば、この場合には基本的に他の事業者との関係でも会議にかけるとは不用ではないかといえ、かける必要はないということをはっきりさせることが、法制的には、地方分権の観点から重要だと思う。

(国土交通省) 法制的にはあくまでもガイドラインということで、法的拘束力があるものではもちろんない。

(高橋部会長) しかし指導をかなり強力に行っている。

(国土交通省) それは運輸局によっても違うかもしれない。

(豊田市(全国市長会) 太田市長) 自治事務として地方に任せていただけるのは非常にありがたいが、そもそもこの地域公共交通の問題は、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を捉えた場合に、今までの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がされていないと思う。だからこそ、冒頭、国土交通省から説明があった高齢者の移動手段の確保の中間取りまとめ、このような問題が、今、ようやく議論され、方向性が示されるという状況なのだと思う。私の立場で言うと、このような、骨太の方針がもう一回しっかりと整理をされて、そのベースが示されない、共有されない中で、ひたすら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、何か考えようとする、この法律にひっかかる、この法律にひっかかると、それを全部クリアするためには、結局できないとか、この範囲でしかできないなどという話だと、調整しようにも取り組みのしようがない。もう一つ、地方の会議体は、多分地方それぞれの自治体によって随分状況が違うだろうと思う。利害関係者が敵対関係にあるところもあると思うし、豊田市の場合は比較的穏当な穏健な方がそろっている。

私は、ある程度細かい内容であろうと、会議体に乗せる。当事者だけの議論で済ませてしまうと後々ひっかかる。あるいは当事者を無視して行政の権限でやってしまうともっとひっかかってしまう。オープンな場で様々な人の意見を聞く中で当事者が納得し合うという手続を踏んでおかないと、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。

様々に言ったが、とにかく骨太の方針をしっかりとお出しいただきたいことと、その上で地方が責任を持って合意形成をする、その合意形成の仕方は自治体によって環境が違うと思うので、十人十色なのだろうと思う。

(加藤構成員) 私は、地域公共交通会議は年に100回位出ているのでもう日常であるが、感じているのは、法律的なことは先ほど議論があったとおりで、基本的には自治体で主宰して、その中の利害関係のある方が話し合って合意できるところでやっているということだが、もちろんそれに対してどのように合意したらよいか分からないというときには運輸支局から様々な種々の助言があるが、その助言が運輸支局や運輸局によって大きく異なることが見受けられるというのは何とかしていただきたい。

多分その部分というのは、法律的にしっかりと定まったところでなく、結構曖昧なところ、例えば、事例として挙がっているような、一時的な工事のときの部会のこと、私が出ている会議では、多くは書面協議でやっている。協議はするが、別に瞬間のことで、それほど支障もないので書面協議が多いが、書面協議は一切駄目と言う運輸局もある。だから、そのようなことはしっかりと統一していただきたい。

それから、合意形成についても、全会一致でない駄目ということはほとんどないと思う。基本的には全会一致が望ましいが、やむを得ない場合を除き、やはり利害関係者なので、なるべく全員が合意したほうがよいが、やむを得ないときには3分の2とか4分の3とか、様々だが、それぞれの会議に任されている。ただ、このようにした方がよいという指導が過ぎるとするのは間違いなくあると思うので、そこはしっかりと考えていただきたい。

井戸知事から標準処理期間の話が出たが、標準処理期間3カ月というのは、地域公共交通会議にかけない場合であって、かければ2カ月とか1カ月とかに通常は短縮される。それから、これは標準なので、非常に軽微な場合であるとかであれば、運輸局によっては、これであればすぐできるということもありえる。むしろ変わってしまうことで、昨日までここを走っていたのに今日はこっちを走っている、そんな話は聞いていないとか、そのような周知期間の問題で標準処理期間を短縮する限度があると考えているので、その辺りはむしろ地域公共交通会議の方でこのように変えるので、気をつけてくださいと地域の方に周知する等行わなければならない。このようなことは地域公共交通会議の議論の中で言われていること。そのよ

うなことをしっかりと行っていく必要があると思う。

豊田市や多可町の取り組みを見ると、実は多可町は一番大事なところ、4ページのところを飛ばしたが、今の法令上でもここまではできるということを示している。つまり、路線バスとコミュニティバスを調整して一体的に公共交通を再編するというのは、今の制度でもできる。しかも、多可町は地域公共交通網形成計画をまだ策定していない状態。策定すればもっと様々にできるが、もしかすると、全国の都道府県の中で、このようになかなかできないところがあり、それは運輸支局がどの位お節介なのか、良いお節介か、悪いお節介か、様々にあるが、細かいところで調整することが必要だと思っており、ここで議論することではないかもしれないが、そのような方針だと考えている。

(国土交通省) 様々な御意見を伺ったが、まさに地域の実情は地域それぞれである。そこでどのような具体策を講じるかについては、それぞれ地域のやり方がある。それを議論するのが地域公共交通会議である。今、加藤先生がおっしゃったように、様々な運用の仕方、それぞれの運輸支局、運輸局によって対応が違う部分は、今回、御提案頂いた具体的な項目でも幾つか挙げられている。これは事前のお答えでも申し上げたとおり、しっかりと明確化、徹底をする。ただ、様々な内容があるので、一つ一つしっかりと整理をして周知して、同じ対応をするということ徹底していきたい。それが1点。

もう一点は、先ほど説明させていただいたが、もう少し検討プロセスをしっかりと示していく。豊田市長からもいただいた、しっかりと骨太の方針を示してほしいということも、これから行うことにしている。個々の様々な内容については、しっかりと同じ対応をするように趣旨を明確化し徹底する。全体のやり方についてもしっかりと示していく。

(高橋部会長) そのときに一番重要なのは自治事務なので、地方公共団体の判断ができる部分と法律でしっかりと決まっていて、しっかりと行わなければならない部分について、行わなければならないものの手続についてはこうだということ、地方公共団体の自由に任せるべき任意事項について、その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望ましい。それが地方公共団体にとっては非常にありがたいことだと思う。

法制的な問題で結構根本的なものがあるが、これはまた個別のヒアリングのときに少し問題提起させていただきたい。

(後藤部会長) 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、私はまだ数の上では少ないという印象を持っているが、これが余り進まない理由はどのようにお考えか。

(加藤構成員) 私はそのユーザーだが、メリットが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が、これは地域で運輸支局が行っている監督とか登録の部分の事務を市町村が行うというもので、それにより何かよいことがあるかというほとんど何もないので、活用しない。以前から言っているように、それを行う代わりに何か自家用有償運送として地域で責任を持ってできることは行わせてくれということがないと、この移譲は余り意味がない。あえて言えば、私が勤めているのは、非常に運輸支局から遠隔の地域は、運輸支局へ行かなくてよいので自分のところで行った方がよいとか、その自治体で市町村運営有償運送をかなり行っている地域であれば、直接行った方がコミュニケーションがとれるということはある。それ以外はメリットを感じられない。

(高橋部会長) その辺りをぜひ積極的に進めていただくということをお願いしたい。

(内田構成員) 今日、豊田市長の説明の中で興味を持ったのが、宅配物の貨客混載実証だが、写真にはクロネコヤマトの箱が写っているが、1つは、どのような内容の実証実験を行うのか、それから、民間側はどのような反応をしているのかというのを教えていただきたい。

(豊田市(全国市長会) 太田市長) 豊田市は合併して、一番北側まで相当な距離がある。相当な距離があるので、一番先とその手前、この間だけコミュニティバスを利用しようという仕組み。ヤマト運輸は、足助までは通常の営業で、足助～稲武の間はコミュニティバスで載せかえて行く。ここにはまた集配する人が待っていて、この人たちが稲武地区を回る。ここのロスが解消される。ドライバー不足にも対応でき、こちらにとっては収入が得られるので、持続可能性のあるコミュニティバスという意味では、そう大した金額ではないが、多少はその糧になる。住民にとっては、直接的にはあまりメリットのない制度と思う。今、

ヤマト運輸から提案があるのは、結局、配送の間の時間が空くので、空いた時間をその地域のために活用する、例えば、見守りサービスとかに活用するという話も出ているので、そのようなことが出てくれば、住民の皆さんにもメリットが出てくるだろうと思っている。

(内田構成員) ヤマト運輸も乗り気なのか。

(豊田市(全国市長会) 太田市長) 乗り気だ。やはりドライバー不足が深刻。この方式が可能になれば、多分全国でも似たようなところはたくさんあると思いで、様々に応用がきくと思う。

(内田構成員) 量的には1日どれ位なのか。

(豊田市(全国市長会) 太田市長) 2席分を潰して、そこに固定で荷物が置ける位の量である。

(内田構成員) 1日1便か。

(豊田市(全国市長会) 太田市長) 1日1便で、とりあえず来年の1月位まで実証実験を行い、その後、本格的に行う。

(内田構成員) セキュリティとか、そのような問題は余りないのか。

(豊田市(全国市長会) 太田市長) それは話題になっていない。箱そのものがしっかりとしていると思う。

(高橋部会長) 今日は、後半の意見交換では、協議会や地域公共交通会議の運営の問題に集中したが、それ以外についても各団体の積極的な地域交通に係る取り組みを紹介していただき、国土交通省としても参考になったと思う。3団体の代表の先生方、感謝申し上げます。これにてヒアリングを終わらせていただき。休憩とさせていただきます。

休憩後、関係府省からの提案内容の説明(資料7)の後、質疑応答を行った。主なやりとりは次のとおり。

<通番23: 地域公共交通に係る制度・運用の見直し(警察庁、国土交通省)>

(高橋部会長) 「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」の提案についてはヒアリングの対象事項ではないので、省略させていただきます。

「道路運送法第21条に基づく実証実験期間の緩和」の提案については、先ほど、多可町、豊田市からも実証実験は地域交通の運営には重要な手段であるという提言をいただいた。そのような意味では、初めから1年という期間で確実な成果を得るのはなかなか難しい事業はあり、そのような事業を本格的に実施するにあたり非常に不安が大きいと思う。原則は1年だが、例えば、最長3年ということで、制度上柔軟な運用ができないかお聞きしたい。

(国土交通省) もちろん原則なので、柔軟な運用というのはそもそもできると考える。

(高橋部会長) これは省令事項か。

(国土交通省) 通達になる。

(高橋部会長) 通達だから、改正は簡単にできる。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ということを示している。

(国土交通省) 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。

(高橋部会長) そこは中身を精査していただきたい。

(国土交通省) それにしても、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。

(高橋部会長) 状況を把握したいのであれば、簡略な中間報告を要求すればよく、必ずしも1年で区切る必要性はないと思う。

(大橋構成員) 自治体の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、しかも1年で区切り、計画変更やデータの収集不足等を理由に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。原則1年というのは結構だが、今回の提案にあるような事例については、最長3年とか、認める余地があってもよいのでは。

(加藤構成員) 期間が1年になった経緯については、私は地域公共交通会議という制度を創設するときに関与していたが、地域公共交通会議で標準処理期間等の手続が簡略化されるため、この道路運送法第21条についてはあまり活用されなくなるだろうという考えだった。そのようなこともあり、個人的にはあまり柔軟な運用にすると、現在、地域公共交通会議を活用していこうとしている中で、道路運送法第21条の許可は地域公共交通会議に諮る必要がないため、いちいち会議に諮らなくても簡略的な手続で2年も3年も運行が行えるというブラックボックス化する可能性も十分にある。

私が関わっている案件については道路運送法第21条でも地域公共交通会議の報告事項としているが、実態として今回の提案団体などはおそらく地域公共交通会議に関する規定で、そのようなところが非常に厳格になっているのかもしれない。そのようなことを踏まえると、地域公共交通会議の運用をしっかりと行っていくことと併せて行わないと、単純に実証実験の期間だけを緩和すると問題があるのではないかと考える。

(大橋構成員) ただ、この提案は全国市長会からも出ているので、個別の自治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しているものなので、そのようなものとして受けとめていただきたい。

(高橋部会長) 持ち帰って、2次ヒアリングまでに御検討いただきたい。

次に「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」について、措置を講ずることを検討している過疎地域とは、基本的にどういった地域を対象とする考えなのか御教示いただきたい。

(国土交通省) 過疎地域については、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を公示しているが、基本的には、その公示されている市町村。ただその中には人口が多い市町村も含まれているので、旧合併特例法において、市になる要件が5万人から3万人に緩和されていたことを踏まえ、その3万人をさらに下回っている市町村・区域を対象にしたいと考えている。

(高橋部会長) そうすると、いわゆる過疎地域自立促進特別措置法の過疎地域よりも対象が狭くなるということか。

(国土交通省) 3万人以上の市が除かれるという意味ではそうである。

(高橋部会長) 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してほしいという意見もあるが、それに対してどう考えているか。

(国土交通省) 先ほども申したが、この規制緩和は方針の大転換である。前提として、貨客混載を認める必要があるのは、要するに地域の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おり、そのようなところで限定をかけているということがある。

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、その会議に関係者である貨物自動車運送事業者を入れるとなった場合に、貨物自動車運送事業の場合には営業区域はないので、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。

(高橋部会長) この話は平行線になるので、事務局と調整していただければと思う。

(大村次長) 過疎地域自立促進特別措置法の過疎地域と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・確保が困難な地域では恐らく実態上はかなりずれがあると思うので、過疎地域自立促進特別措置法の過疎地域を最初の段階で原則としつつも、特に要望のある地域については対象とすることができないか等、そのような点について引き続き調整をさせていただきたい。

(加藤構成員) 国土交通省が言われている過疎地域の考え方だと、先ほどの豊田市の旧郡部というのは対象外になる。それだととても狭い範疇だと思っており、もう少し対象を広げていただきたいと思う。

ただ、一方で、実はそういう過疎地域ではほとんどタクシー会社が消滅しかかっているもので、実際にこれ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のはある。一方で、貨物自動車運送事業者については、どこでも配送があるので何とか機能するとは思いますが、現在考えられている対象範

- 困だと、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。
- (大橋構成員) 過疎地域自立促進特別措置法の定義で限定すると対象が狭すぎるという意見があり、今回の提案も、中国地方知事会等も共同提案団体に含まれているので、特定農山村地域の要件等、他に指標を幾つか挙げて、それこそ社会実験ができるくらいの規模で考えていただければと思う。
- (高橋部会長) ぜひ今の構成員の意見を踏まえて、また2次ヒアリングまでに調整いただきたい。
- 次に「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」については、自治体への周知をどのように行うかが焦点だと思うが、ガイドライン等に載せるだけではなくて、直接自治体に通知するような措置を講ずることはできないか。
- (国土交通省) 既に警察庁から都道府県警に対し周知しているので、それで足りるかと思っている。本省も、警察がそういう対応をしているということについて、手引きに掲載しており、その手引きは各自治体にかかり配布され、加えてホームページにおいても公開、周知しているところである。
- (高橋部会長) ただ、事業者には伝わらないとなかなか効果がない。都道府県警察からでも通知するという点でもよいと思うが、事務局のお考えは。
- (五嶋参事官) 手引きやホームページで周知されているとのことだが、提案団体から話を聞いたところでは、それを把握していない自治体の地域交通担当部局はかなりあるようで、各自治体に対して、このような形で警察から通達がなされているということ、それこそ通知のような格好で知らしめていただければ非常に効果があるかと思っている。
- (国土交通省) 基本的に警察に問い合わせただければよい話だとは思いますが、通知しろと言われるのであればそうする。
- (加藤構成員) これは非常に大事な問題で、あまり触れてほしくないというのはある。というのは、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である。
- 今回提案として出てきたので、この機会に言いたいのは、そこで言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しっかりとした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、このようになっているとはっきり言っていたけるとありがたい。また、通常は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。
- (警察庁) まず基本的に、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。
- (加藤構成員) 道路運送法における地域公共交通会議で認めてもよいのでは。法定協議会でないとダメなのか。
- (警察庁) 法定協議会には、都道府県公安委員会が構成員となる一方で、地域公共交通会議については、必要に応じて都道府県警察が構成員となることになっている。したがって、基本的に法定協議会の方は都道府県公安委員会が参加して警察の立場の意見を示す場があるので、その総意ということであれば、これを尊重していくべきだろうと考える。
- (加藤構成員) ただ実際は、法定協議会ではそのような案件が出ないことや、法定協議会が不要な地域もあることを踏まえると運用上難しい。地域公共交通会議は全国の9割位でやっており、実態として、地域公共交通会議に警察が参加し、そこから公安委員会に照会して、やれるようにしているものがほとんどである。そのような運用でできるようお願いしたい。
- (警察庁) 補足させていただくと、地域公共交通会議に基づく要望に対して、全面的に否定するとか、そのようなことでは全くないので、そこはケース・バイ・ケースで必要に応じて検討してまいりたい。
- (高橋部会長) そこは事務局を通じて調整していただくことと、通知していただけるということをお願いし

たい。

(国土交通省) ただ、先ほど通知の内容について加藤構成員から疑義があったが。

(高橋部会長) そこは調整の上で構わないので、発せられる状態になれば通知していただきたい。

最後に残っている地域公共交通会議関係の提案について何か意見があれば。

(内田構成員) 現状、全国的に地域公共交通会議がどれぐらい設置されていて、そのうち議決方法において過半数で議決するというのは幾つぐらいあるのかを知りたい。加えて、過半数ではなく、3分の2とか、4分の3とかで議決しているところがあるのか。またその場合、どのような問題が生じているのかをもし把握しているのであれば、紹介していただきたい。

(大橋構成員) 地域公共交通会議における合意については、交通事業者も含めて全会一致と受け止められるのが普通であり、そうでないのであれば、地方公共団体や運輸局に対し、明確にする必要があるのではないか。今回の提案はそこに起因しているものが見受けられ、徹底すれば地方も円滑な運用が行えるのではないかと思う。

(高橋部会長) 今回の提案内容に限らず、法律でここまでできるという部分と地域の実情に応じて柔軟にできる部分を明確に切り分けていただくことが重要だと思う。

(国土交通省) 方法等についてはどうするかということがあるが、いずれにしても制度の趣旨が徹底されないとならないので、徹底すべきものについては徹底していきたいと考えている。

(高橋部会長) 前向きな御発言を感謝する。引き続き、第2次ヒアリングに向けて、事務局を通じて調整していただきたい。

(以上)

(文責 地方分権改革推進室 速報のため事後修正の可能性あり)