

地方分権改革有識者会議 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
議事概要

開催日時：平成 29 年 10 月 13 日（金） 10：00～11：00

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）、磯部哲構成員、伊藤正次構成員、大橋洋一構成員、小早川光郎構成員、勢一智子構成員、野村武司構成員、山本隆司構成員

〔地域交通部会〕 後藤春彦部会長、勢一智子構成員（再掲）、山内弘隆構成員

〔政府〕 大村慎一内閣府地方分権改革推進室次長、加瀬徳幸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

※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（関係府省からのヒアリング）

関係府省からの提案内容の説明の後、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（国土交通省）>

（高橋部会長）管理番号順に御説明を頂戴したが、質疑応答は提案番号順に整理をさせていただきたい。

まず管理番号203、275の地域公共交通会議関係のことについて、一応、整理して通知していただけるとするのは非常にありがたいことだが、具体的なスケジュール感というのはどのようにお考えか。

（国土交通省）まだそこまでは検討しておらず、現段階でいつまでにとすることは申し上げられないが、なるべく速やかに年度内には対応したい。

（高橋部会長）閣議決定の関係で措置の時期を明確にさせていただいたほうが良いので、そこはそのスケジュール感で御検討いただければと思う。

それから、幾つか簡単なことをお聞きしたいが、協議が整った事項についての軽微な変更というのは、これは書面協議や報告でも良いという内容の通知をしていただけるといことでよろしいか。

（国土交通省）そのような内容になるかと思う。

（高橋部会長）それから、先ほどの説明を聞く限り議決方法については会議体によってばらばらで、7%も全会一致でしか選べないという状況なので、基本的には過半数が原則であるということでも通知していただけるといことでよろしいか。

（国土交通省）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ており、当方で原則2分の1以上にすべきなどと言うことは必ずしも適当ではないかと思う。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いる。その上で、議決方法について、当方から何が原則だと通知することは考えていない。

（高橋部会長）ただ、法令上、合意しているとか協議が整っているという文言になっており、文言どおりに受け取ると何か全会一致が原則ではないかと受け取る地方自治体も多いと思うので、地方自治体の自主性で過半数とすることも妨げないということは明確にさせていただけないか。

（国土交通省）表現ぶりは考えたいと思う。先ほど説明で申し上げたような実態についてお示しすることはできるのではないかと思う。

（高橋部会長）このような例があって、これは法令上、反するものではないという形で御紹介いただくということか。

（国土交通省）然り。表現ぶりは検討させていただく。

（大橋構成員）今の合意の件について、例えば今回の調査の結果、約7割を超える地方自治体が2分の1の議決でやっているという状況を情報提供いただくことは可能か。

(国土交通省) 先ほどもそのように申し上げたが。

(大橋構成員) 当方が気にしているのは、1つは法令上の文言から、地方自治体が全会一致でなければ合意とされないと誤解していることと、もう1つは、地方運輸局や運輸支局に相談に行くと、無難にという思いからか、できれば全員合意でという指導があることについてであり、これらの要因で会議体の中の運用がそのような方向に引きずられることである。今後、通知を出していただく際には地方自治体の認識の是正や情報提供いただくことのほかに、地方運輸局や運輸支局にも考え方をきちんとお示しいただけるということによろしいか。

(国土交通省) 議決方法については、実態はこうであり、あくまでもそれぞれの地域公共交通会議で決めるものであるということについては、地方運輸局や運輸支局にも周知徹底したいと思う。

(高橋部会長) 前回の合同部会で多可町長から、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確化していただきたいという要望があったが、それについてはどのようにお考えか。

(国土交通省) 当方としては、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活用していただきたいと思っている。特に昨年来、高齢運転者による事故の問題などがあって、例えば免許を返納した高齢者等の移動手段をどのように確保するかという観点で、この春から、内部の検討会を設けていろいろ検討をしており、その1つとして自家用有償運送の活用ということがあった。そのような意味で、当方も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自治体向けにハンドブックのようなものを作成したいと考えている。

(高橋部会長) いつ頃までに作成する予定か。

(国土交通省) 年度内には。

(高橋部会長) ただ、繰り返しになるが、あまり細かに縛らずに、そこは地方自治体の自主性でできるようにということと、なるべく簡素化という方向で御検討いただければと思うが、その辺はお願いできるか。

(国土交通省) 使っていただくためのものなので、そういう点にも配慮をしたいと思うが、他方で、あまり簡単過ぎると「わからない」という意見もいただくので、よく内容は考えたい。別に無理に何か縛るといふつもりはない。

(後藤部会長) 前回の合同部会で、豊田市長のプレゼンテーションで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。いわゆるガソリン代とか、道路の通行料、駐車場料金、そうしたものをぜひ明確化していただけないかということがあったかと思うが、その辺りはいかがお考えか。

(国土交通省) 先ほど申し上げた検討会の中でも、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つの方法としている。「互助」については、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又は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、今お話のあった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、明確化をして周知したいと考えている。

(高橋部会長) それはやはり事務連絡みたいな形で公にされるということか。

(国土交通省) そのような形になるかと思う。

(大橋構成員) 後で出てくるかもしれないが、地方自治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、その点はどのようにお考えか。

(国土交通省) 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なので、そのような場合の手続としては、21条の取扱いの手続をとっているという考え方である。逆に貸切事業者やタクシー事業者が4

条で乗合事業の許可を取得して社会実験をやろうとすると、手続において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条を使っていただき、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あり、現在のような形で進めてきている。

(大橋構成員) 4条で例えば期間とか範囲とかいろいろな条件をつけながら行うというやり方と、21条で社会実験的に行うようなやり方を2つ比べたときに、事業者とか地方自治体にとっての負担や手続がどのような関係になるのかとかいうのは、後で結構ですのでお示しいただくことは可能か。

(国土交通省) 制度の比較については、整理した上で、事務局と相談したい。

(高橋部会長) その辺は地方自治体からもそのような要望が出ているので、きちんと比較検討していただいて、より柔軟にできる方向で御検討いただきたい。

管理番号203、275についてはこれぐらいにさせていただき、次に管理番号23について議論を行いたいと思う。

突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車と自家用自動車として活用することが可能という御回答を頂戴しているが、当方としては、かなり狭いように思っており、限定する理由をお聞かせいただきたい。

(国土交通省) 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ということで、それだけに限定するというのではないが、原則は白ナンバーを使っていただくものと考えている。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り、そこは制限なく緑ナンバーを自由に使ってよいとは言えないので、何らかの限定は必要だと考えている。

(高橋部会長) 個人タクシーの場合については、元々限定して事業用自動車でも、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、逆に言うと事業用自動車のほうがきちんと点検もされていて問題もないと思うが、そこはどうお考えか。

(国土交通省) 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それは違うのではないかという趣旨である。

(高橋部会長) そうすると本来の事業に支障がない限りは自家用として使って良いということで整理ができるのではないか。そうするとかなり幅が広がるのではないかと思うが。

(国土交通省) 結局どのような場合に使えるのかというのは、その地域においてケース・バイ・ケースだと思うので、そこはあまり事細かく例示するのは難しいのではないかと考えるが、基本は事業用の車両というのは事業のために使うもので、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。

(高橋部会長) そのような整理をしていただくことにより、ある意味では事業に支障がないということであれば転用可能であるということで、かなりフレキシブルになるのではないかと思うので、そこはそのように整理いただくことは可能か。

貴省で開催されている高齢者の移手段の確保に関する検討会のガイドラインの中では、地域交通の確保のために地域の交通事業者に乗合タクシーの導入について提案を求めて、かつ、この場合に地域交通の確保ができなかった場合については、地域の交通事業者に対して自家用有償旅客運送の委託を受けることについて検討を求めるとされている。地域の交通事業者に対して積極的に自家用有償運送の受託するような方針を示されており、そのような意味で事業用だからということで限定をかけることは、貴省の方針からしても必要ないのではないかと思うが、そこは如何か。

繰り返しになるが、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と思うが。

(国土交通省) その範囲については、今の部会長の御意見も踏まえながら検討したいと思う。

(山内構成員) 要するに自家用と事業用の区別がかなり曖昧になってきたときに、どのように責任問題とか義務問題を区別するかというところがあるので、それで突発的な故障等一定の場合に限りとおっしゃっている、そのような認識でよいか。分かりやすいところと言うと、運送引受義務とかというのは、それぞれ事業費はかかるが、自家用有償の場合にはそれがかからないので、車両を持ってきたときにそれが曖昧に

なってしまうという話か。

(高橋部会長) ただ、それは目的がどちらの運送かで決まるのではないのか。

(山内構成員) 事業に支障がないときにと言うと、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、それについての判断がなかなか難しいのではないか。

(国土交通省) 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ということをしきんと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。それを実際に行うときの範囲の考え方としては事業の支障がない範囲となるが、その事情はいろいろあるので、その辺りを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。

(高橋部会長) その辺りは法令的なことがあると思うので、持ち帰って事務局とよく御相談いただきたい。ちなみに、どのぐらいの期間で検討していただけるか。こちら閣議決定を背負っており、12月中旬に閣議決定となるので、11月末ぐらいがデッドラインだと考えているが。

(国土交通省) 事務局と相談させていただきたい。

(高橋部会長) 山内先生等ともよく御相談の上、できれば11月末ぐらいまでに御検討いただければと思う。

(後藤部会長) 自家用有償旅客運送の権限移譲に関して、前回の合同部会で、2年半経過して19団体というのはまだ少ないのではないかという話をさせていただいたが、その時に権限移譲によるメリットがないのではないかという発言があり、事務局の方で権限移譲によるメリットの有無についての調査をやっていただいた。それが参考資料2、棒グラフで示されているものである。

これを見ると、都道府県と市町村によってメリットの感じ方が異なっており、例えば市町村の11分の9の団体が、利便性が高まると答えている一方で、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、それなりのメリットを感じているようで、こうした現状を踏まえて、今後、貴省としては手挙げ方式を促進していくというスタンスなのか、静観しているというスタンスなのか、その辺りの考え方についてお伺いしたい。

(国土交通省) 先ほど申しあげたように、地域住民の移動手段として自家用有償旅客運送は1つの方策だと考えており、地域でよく検討していただいた上で使っていただきたい、促進していきたいと考えている。

(後藤部会長) 促進していきたいという御発言は大変力強く受け止めた。ぜひこうしたメリットがあるということを地方に対してPRしていただければと思う。

(高橋部会長) 今まで周知というのはどれくらいしてきたのか。つまり、この手挙げ方式について、積極的に使うとこのようなメリットがありますよといった宣伝とか周知とか、そのようなものはどのようにしてきたのか。

(国土交通省) 改正されて制度が変わったことについての周知は当然行っているが、今回内閣府で調査されたような、どのようなメリットがあるかについての調査は当方ではこれまで実施していない。今回の調査結果も活かして周知を図っていきたいと思う。

(勢一構成員) 今の点について、追加でお願いをしたいが、これまで自家用有償旅客運送の現状についてあまり調査をされてこられなかったということを今おっしゃられていたので、現場がどのような運用状況になっているのかというのは、制度所管省庁としてきちんと把握をしていただいて、その上で今後これをより普及させるためにどのような工夫していく必要があるのかという御検討をあわ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御検討をお願いできればと思う。

(国土交通省) 自家用有償旅客運送をできるだけ円滑に使っていただけるようにするためにガイドラインやハンドブック等の作成を考えており、御指摘のようなことも踏まえて作成したいと思う。

(大橋構成員) 自家用有償旅客運送の活用を広めるという観点から、1つはメリットのPR等があるが、そのほかに、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ということがある。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举があるが、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して、地域が自家用有償旅客運送をさらに活用することによって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という議論もあるが、それについてはどうか。

(高橋部会長) 権限者が指定する者みたいな形で、地方自治体の裁量でそのところを地域に合わせて拾い上げる形で地方自治体の権限を拡大することは考えられないのかという、そのようなお願いだと思うが。

(後藤部会長) 意見を重ねさせていただくが、内閣府の調査結果において、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というメリットを挙げているので、今の御指摘は非常に重要だと考える。

(高橋部会長) 突然の話で申し訳ないが。

(国土交通省) 突然の話だが、今話にあったシングルマザーなども、別に自家用有償旅客運送を必ずしも利用できないわけではない。福祉行政との関係については、厚生労働省も関係することであり、この号は、身体障害者福祉法や介護保険法の介護とかいうものとセットの制度としてできているので、制度設計上、その対象を単純に広げることが可能なのか、またその必要性を含め、現時点では明確な回答はできない。

(大橋構成員) 先ほどのような調査結果もあって、そのような要望も確認されているので、そのところを少し広げることができれば、地方自治体にとってさらに自家用有償旅客運送が魅力的なものとなり、対象を広げていくというインセンティブにもなると思うので、その辺りを勘案して検討していただき、回答をお願いしたい。

(高橋部会長) 確かに厚生労働省として介護保険等の中で既に組み入れられている可能性もあるのだろう。ただ、対象範囲を広げたときに何かそのようなものに跳ね返りがあるかということ、財政的には想定されないもので、その辺りのことも含めて少し法制的に検討していただければと思う。対象範囲を広げることで何か厚生労働省の政策に差し障りがあり、何か問題が発生するかということ、にわかに思いつかないので、そこはよく御検討いただきたい。

(国土交通省) 提案意図が少し分からない部分があるが、シングルマザーなどを介護保険などとの並びで、自家用有償旅客運送の対象にすべきだという御意見なのか。

(高橋部会長) 要するに地方自治体が自らの政策との関係、交通政策との関係で、そういったこと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していただけなのかということである。現行、イ、ロ、ハ、ニとある部分について、例えばホでその他権限者が定めた範囲のもの。要するにイからニまで準ずるもので定めたものみたいな形で対象を広げて、そこは地方自治体の裁量でできるように拡張することが可能ではないかということをお伺いしたい。

(国土交通省) 突然の話でもあり、「できない」という回答も含めてということによれば、検討して回答したいと思う。

(高橋部会長) 法制的なことは事務局とよく相談していただければと思う。

では最後に管理番号94の貨客混載の話に移りたいと思うが、スケジュール感はどのようにお考えか。今後の検討についてどのようなスケジュールで結論を出していかれるのか、お伺いしたい。

(国土交通省) 第2次回答でも書かせていただいているが、この9月から新しい制度で受付を開始しているところであり、申請が出て、許可が出たものが実際に動き始めて支障がないかどうかまず検証した上で、対象地域の拡大が可能かどうかということは検討していくことになると考えている。そのような意味では少し時間が掛かるとは思う。

(高橋部会長) 結論が出るまでのおおよその目途というのは、立っていないということか。

(国土交通省) 動き始めないとなかなか回答しにくいところがあるので、動き始めたものを見て問題があるかどうか検証していきたいと思う。実際始めてみないと、問題があるのかどうかは分からず、現時点で、何が起き得るかということだけ考えていても、なかなか話は進まないのかなと思っている。

先ほど申し上げたように、この9月から申請を受け付けて、現在までに1件、タクシーによる貨物の有償運送の申請があった。これから次々と申請があり、運用が開始されれば、ある程度早い段階で実態を見

ることができるかもしれないが、貨物事業者との連携がどうしても必要になってくるものなので、その関係でなかなか申請がすぐには出てこない可能性もある。そこは読み切れないので、そういう意味で、いつ頃までに運用実態を見極めて、その先の検討をするとは明言はできない。

(高橋部会長) 実はその点については色々和危惧する声があって、現行の対象地域というのはタクシー事業者そのものがないのではないかと、タクシー事業者が撤収を始めているような地域というのが非常に多いのではないかと、実証実験として空振る可能性があるのではないかとというようなことをおっしゃっている方がいる。そういう意味では現行の対象地域そのものが狭過ぎるのではないかとということだが、それについてはどのようにお考えか。

(国土交通省) 現に申請が出てきているので、そちらの状況をしっかり見ていきたいと思っている。全く申請が出ていない状況であれば御指摘の点もあるかと思うが、相談も含めて若干ある。地方運輸局から申請が上がってきたという報告を受けているのが1件であるが、それ以外に個別の事業者さんから制度自体についての相談というものはある。ただ、そのような事業者がどれだけの熟度を持って始めることを前提として検討されているのかというのは、当方としてまだつかめていないところではある。

(大橋構成員) 同じような質問になるが、物流サービスが困難となる地域を想定したこの事業が、本当に機能するかどうかという場合の地域の範囲として狭過ぎないかということがあって、先ほど、事業者の方に色々意見を聞いて、現行制度で始めたとお聞きしたが、当方に地方自治体から上がってくる意見を見ると、現行の区域では空振るのではないかという意見や地方自治体の合併によって区域がかなり広がっていて、地理的な状況や人口分布によって、その物流の運行状況が地方自治体によって異なるというような意見がある。そういった意見がある中で、今後実験をやりたいというときに母数が足りるのだろうかということがあって、実験されるのであればある程度期間限定とか条件をつけていただいて全然構わないので、もう少し対象地域を広くして、いろいろ事例が上がってくるような仕組みにできないかということと、これを始めるに当たって地方自治体の意見も伺って、範囲設定をもう少し柔軟にさせていただけないかという率直な感想を持っている。

(国土交通省) 地方自治体の思いというのは前回の合同部会でもいろいろお聞きしたので、そこについては理解しているつもりではいる。ただ、今回の制度というのは実験ではなく、この制度で始めますということをやっている。元々の発想として、トラックについては特にエリアの限定がなくて、どこかに営業所があれば、そこを拠点として100キロでも200キロでも運行できるので、1つの営業所から東京、大阪も含めていろいろな運行が可能になっている。そういう意味では物理的、制度的には山の中であっても荷物を運んでいくことは可能であるが、実際問題そこで運ばれる荷量とか輸送の距離を考えると、あまりに遠い営業所だとなかなかやりにくいだろうということもあって、輸送サービスが困難なところとしている。その中で、非常に限定的に見えるかもしれないが、ほぼ間違いなく輸送サービスが困難だということで現在の対象地域を挙げている。

元々荷物というの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、例えば荷物の伝票が横に乗った人に見えてしまうのはどうなのかとか、荷物が崩れてしまっただけで当たったらどうするのかといった問題が、今は混載がないので全く発生しない状況だが、実際に混載の運用を始めるといろいろな課題が生じ得るのだろうなということは懸念しており、そのような様子を見ながら検証していきたいと思っている。

(大橋構成員) 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されて、ある程度恒久的に始められたことは問題がないと思うが、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待ったなしの状況で、今回の実証実験の期間はどれくらいで考えておられるのか。その先にまた実証実験というのだと先送りになるので、そこはできれば、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、そこも御勘案いただければと思う。

(高橋部会長) 1件で終わってしまったら検証にならないので。

(国土交通省) そのような意味では、この制度自体は何かを見るためということではなくて、この制度で始めていこうということをやっているもので、これから先ずっと窓をあいている話であり、現在、1件申請が出てきているが、それを見ながら他のところでも申請が出てくるというのは十分想定されると思う。

今おっしゃられたような事はまた別な観点とっており、今この場でそれについてお答えしにくいところではあるが、そういった考えがあるということは踏まえていきたいと思う。

(高橋部会長) そういうことで、まずは運用してみて、対象地域を広げる方向で考えていただき、あまり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、またフレキシブルに御検討いただければと思う。それでは、これにて国土交通省へのヒアリングを終了する。本日はお忙しいところ御対応いただき、感謝申し上げます。

(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)