

第1回地域交通部会 議事概要

- 1 日 時：平成 25 年 7 月 3 日（水） 13：00～16：00
 - 2 場 所：内閣府地方分権改革推進室会議室（中央合同庁舎 4 号館 6 階）
 - 3 出席者：◎後藤春彦（早稲田大学創造理工学部部長）、勢一智子（西南学院大学教授）、内田明憲（読売新聞論説委員）、加藤博和（名古屋大学大学院准教授）、山内弘隆（一橋大学大学院教授）（◎は部会長）
 - 4 関係者（ヒアリング対象団体）
：武藤浩（国土交通省自動車局長）、古川康（佐賀県知事）、森雅志（富山市長）、宗宮孝生（揖斐川町長）、長尾真（日本バス協会）、各務正人（全国ハイヤー・タクシー連合会）、漢二美（全国福祉輸送サービス協会）、河崎民子（全国移動サービスネットワーク）
 - 5 テーマ：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）冒頭、後藤部会長から、以下の発言があった。

- 先月 15 日に開催された地方分権改革有識者会議において、地域交通部会の開催が決定されたこと。
- 有識者会議の神野座長から、部会の構成員及び部会長の指名があったこと。
- 本日のテーマは、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であり、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へ移譲する方向で検討しているところ、個性を活かし自立した地方をつくるという観点から、事務・権限の移譲先を含め、円滑に移譲を実施するための留意点や、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したいこと。

（2）引き続き、事務局（地方分権改革推進室）から、資料 1 に沿って、これまでの経緯、検討対象について、次のとおり説明があった。

- 政府は、地方分権改革推進の観点から、国から地方への事務・権限の移譲について、平成 21 年の「出先機関改革に係る工程表」で移譲の方向が記されたような事務・権限、平成 22 年に民主党政権下で行われた各府省の検討で移譲の方向が出されたもの、それから地方側が特に移譲を希望した事務・権限等について、移譲の可否について各府省に検討をお願いし、先月回答が出たところ。今後、この回答を基に、地方側の意見も踏まえ、分野によっては専門部会の議論を経て、事務・権限の移譲をどう進めるか、政府としての結論を得ていきたいこと。
- 専門部会の位置づけは、参考資料 1 の「地方分権改革の推進体制」にあるとおり、政策決定の場として閣議決定に基づき全閣僚で構成される地方分権改革推進本部があり、有識者による審議の場として内閣府に地方分権改革有識者会議が設けられているところ、この有識者会議の下で特定の事項について客観的な評価・検討を行うもの。まずは雇用対策部会、地域交通部会の 2 つの部会を設け、国・地方、それから関係者の方々からヒアリングを行い、その結果を踏まえてご議論いただくこととしているところ。専門部会は、自由闊達にご議論いただくため非

公開だが、部会終了後に部会長からブリーフィングを行うことと、有識者会議で座長決定しているところ。

- 本日の議論の対象は、資料 1 のとおり、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し。国土交通省の検討結果では、希望する市町村に移譲するというになっている。これに対して、全国知事会からは、全国一律に都道府県委に移譲し、さらに希望する市町村に移譲する仕組みを設けたらどうかとの意見があり、まずは移譲先をどう考えるか。また、移譲を円滑に進め、事務・権限の自由度を上げるための方策として、事務・権限の移譲を受けるに当たって地方自治体の体制準備をどう考えたらいいのか、国がどのような支援を行うべきか、市町村の自由と裁量を拡大するため事務・権限の移譲以外にもいくつかの課題が地方から言われている。こうしたことを踏まえ、地方自治における交通をより良いものとするための方策などについて、ご議論いただきたい。

(3) 関係者からのヒアリングの概要は、以下のとおり。

① 武藤浩 国土交通省自動車局長

提出資料（資料 2）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き取りながら、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（資料 3）に基づき、福祉有償運送の課題、制度改正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い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（資料４）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、安全性の監査についてなど、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（資料５）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（資料6）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にしてほしい。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（資料7）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（資料8）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（資料 9）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、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め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。

（４）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。

ア 加藤構成員の発言

加藤構成員から、提出資料（資料 10）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。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。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。

イ 事務・権限の移譲先について

森市長から、交通事業者とい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、例えば基礎自治体が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というの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、現在までの実務レベルの取組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。

- (6) 最後に、後藤部会長から、次回会合では、本日のヒアリング及び議論の内容を踏まえて提示する報告書の素案について、議論をしていただきたいとの発言があった。

(以上)