

第2回地域交通部会 議事概要

- 1 日 時 : 平成25年7月26日(金) 12:00~13:00
 - 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 : 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)、◎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)、山内弘隆(一橋大学大学院教授)(◎は部会長)
 - 4 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。

- 前回のヒアリングと意見交換を基に作成した報告書の素案について、説明した後に議論する。

(2) 事務局(地方分権改革推進室)から資料1について、次のとおり説明があった。

- 資料1の報告書の素案は、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に、7月3日に開催された第1回地域交通部会の議論等を整理したものであり、本日の議論を踏まえて、成案を得たいと考えている。
- 素案「制度概要とこれまでの経緯」(P2~4)は、自家用有償旅客運送制度の概要や、「出先機関改革に係る工程表」等これまでの経緯を紹介している。「地方関係者の意見」(p5~6)及び「関係府省の意見」(p7)は、4月12日に開催された第1回地方分権改革有識者会議での古川知事からの提出資料の概要を記載しており、これに対する関係府省の意見を7ページに、この関係府省の意見に対する地方3団体の意見を5~6ページに記載。「地域交通部会の状況」(P8~14)は、前回の関係者ヒアリング及び意見交換の様態等、前回の議事の要約。
- 前回の部会では国土交通省から、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旨の説明があった。一方で、古川佐賀県知事からは、移譲先はまず都道府県として、手挙げ方式で希望する市町村にも移譲することにすべきという趣旨の発言があった。このため、移譲先となる地方公共団体をどう考えるかを中心として、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、国はどのような支援を行うべきか、地方公共団体の自由度や裁量を拡大するにはどのような方策があるかということが議論された。
- 15~16ページは、前回の議論やその後の関係者との調整を踏まえ、「見直しの方向性等」として案を取りまとめたもの。大きな方向性としては、事務・権限の移譲先については、「希望する市町村を基本とすべき」としたが、一方で古川知事等からの意見もあり、移譲を希望しない市町村の区域については、市町村にかわって「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」とまとめた。「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」であり、「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。また、「運営協議会で主宰するなど意欲・能力を持つとともに、安全で安定的な運行を確保する責任と覚悟が求められ」ており、担い手として市町村が最もふさわしいと考えたところ。また、輸送の安全を確保し、利用者保護を図るために不可欠な移譲先の体制整備や、知事会・市

長会の要望も踏まえて、地域の実情に応じた運送の実現に向けた措置について記載。

- 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲は、最終的には法改正が必要になるため、内閣府としてもその内容をフォローしたい。

(3) 以下の意見交換を経て、報告書素案の方向性に賛同を得た。

- 移譲先について、原則として市町村に移譲するが都道府県に移譲する場合もあるとされているが、類似の事例があれば、紹介いただきたい。また、移譲の優先順位を明確にするため、「補完」という趣旨の文言をどこかに加えるべきではないか。(勢一構成員)

⇒ 15 ページ中の「市町村にかわって」という文言で、表現している。従来の地方分権では、一律一斉に移譲するという仕組みが多く、希望する市町村・都道府県に移譲することは珍しいが、意欲や能力等のある地方公共団体に事務・権限を移譲するという仕組みはあり得ると考えている。(事務局)

- 運営協議会は、現状でも自家用有償運送を必要とする自治体が希望して主宰している。これに加えて、現在、国が行っている登録や安全確保についても権限移譲を希望する地方公共団体があるのか不安。今回の見直しにより、今までと何が変わるのか。例えば「地域の実情に応じた運送の実現に向けた措置」(P16)は、事務・権限を移譲するに当たって措置すると理解すべきか、それとも移譲を希望せず運営協議会を開く地方公共団体であっても措置すると理解すべきか。(加藤構成員)

⇒ 後者である。登録の事務・権限が、市町村等に移譲されるため、運営協議会で結論がまとまった後に運輸支局に行く必要がなくなるので、スピードが早くなる。一方、希望する市町村・都道府県には責任と覚悟を求めることになるため、より積極的に問題に当たることも期待。(事務局)

- 責任と覚悟という言葉が法律で書くわけではないだろうから、移譲により何が展開できるのか、報告書にある程度盛り込む必要。16 ページの(3)③のローカルルールが是正されないことについては、自家用有償旅客運送制度を含めた地域公共交通に対する地方公共団体の認識の低さが根本にあり、地方公共団体にローカルルールが不合理であるという自覚と責任が欠けている。(加藤構成員)

- 15 ページの冒頭と 16 ページの(3)②を、もう少し記載するといい。まず、地域の移動手段の確保は地方公共団体の重要な仕事であり、それが地域の活性化に役に立つと訴えてもらいたい。その上で、その際には地方公共団体が追加的にやらなければならないことも出てくるとし、どのようにこの制度が使えるか国も後押しするという点を、もっと強調してほしい。それとも、これは元々地方が移譲を求めているという前提であるから、記載しなくてもいいということか。(加藤構成員)

⇒ 地方が移譲を求めているという前提で議論していることは確かだが、より良くなるという内容があれば書き込んでいきたい。内容については検討する。(事務局)

- 登録事務と安全性確保の権限を市町村に移譲するため、運輸支局へは行かなくていいとの話であれば、例えば「運営協議会を主宰するなど、意欲・能力を持つとともに」(p15 の(1)4 行

目)という表現は、むしろ自家用有償旅客運送をきちんと自ら積極的に確保していく意欲・能力を持つなどと記載した方がいいのではないか。また、ローカルルールは運営協議会の運営の仕方によるものであり、事務・権限の移譲とは直接関係ないのではないか。(加藤構成員)

⇒ 移譲自体については、15、16 ページの(1)及び(2)であり、ローカルルールの是正に係る記載のある(3)は直接リンクしないが、地域の実情に応じた実現に向けての措置である。(事務局)

○ 16 ページの(4)は、自家用有償旅客運送とは無関係であるが、地域交通部会ということでは関係する。(3)は自家用有償旅客運送の関係ではあるが、事務・権限の移譲とは別である。例えば、(1)と(2)を(1)の①と②というように改めてはどうか。(加藤構成員)

○ 整理すると、(1)、(2)を合わせて(1)とし、事務・権限の移譲先と体制整備などのタイトルにすること。(3)は(2)として、自家用有償旅客運送制度全体の見直しについて記載し、「その他」は、(3)としてそのまま記載すること。(後藤部会長)

○ 事務・権限の移譲は、既に自家用有償旅客運送を実施している市町村よりも、今後、新規に実施しようとする市町村にとってメリットがある。運輸支局から市町村又は都道府県に登録権限を移譲することで、より簡素な手続きで、新規事業を始められるからだ。運輸支局より都道府県の方がより実情を知り、地域づくりなど多面的な広がり、創意工夫の余地が出る。当然、市町村に移譲すれば、より上の団体に相談しなくて済む。その意味で、事務・権限の移譲先として、希望しない市町村についてはすべて都道府県に移譲するのか、それとも一部は現在のまま運輸支局に残る可能性があるのか。市町村への移譲が難しい地域はすべて都道府県に移譲するとの結論を出してもいいのではないか。(内田構成員)

⇒ これから都道府県がどう考えるかによる。今後、国土交通省が制度設計する中で、都道府県の意見も聴き、さらに検討してもらいたい。(事務局)

○ 一連の事務・権限がすべて移譲されることによって柔軟な基準採用や運用が可能となり、地方公共団体がトータルの設計ができる体制になることが期待される。今まで実現できなかったことを地域の中で確保できるようにする事務・権限の移譲であることから、地域基準の合理性を担保する民主的統制が重要となる。(勢一構成員)

○ 大きな問題はないと考える。移譲先の基本を市町村とすることが明確にされるなど、市町村の主体性はかなり発揮できると評価している。法的にどのように整合した制度を作るかということが重要なポイントではないか。(山内構成員)

○ 11～12 ページにタクシー関係団体やNPO団体の意見が記載されているが、タクシー関係団体には、NPO等による有償旅客運送がどんどん認められ、タクシー会社が営業できなくなるのではないかという懸念があり、逆にNPOから見ると、今でもタクシーを優遇するようなローカルルールが存在している地域も多く、それが固定化されるのではないかという懸念が示されている。現場の利用者にとってどのような仕組みが必要なのか、地方公共団体が自ら考えることが第一。(加藤構成員)

○ 市町村をまたぐバス交通に関しては、平成14年の道路運送法改正以降、都道府県が大きな権限を持っているが、現状ではその権限を有効活用しておらず、地域交通確保策の立案・実施に

懸念がある。この状況を踏まえると、都道府県への一律の移譲は困難で、希望しない都道府県もかなりあると考える。都道府県は地域政策には強いがバス・タクシー業界との調整には疎い。一方、運輸支局はバス・タクシー業界等との調整には強いが地域政策には疎く、両者は補完関係にある。都道府県は、自家用有償旅客運送についてほとんど取り組んでおらず、手挙げ方式でいいと考える。(加藤構成員)

○ 基本的な方向性は問題ない。どのように使ってもらうか、結果としてどのように地域の住民が助かるかという点こそが本質的であると考えているので、誤ったメッセージにならないようにしたい。(加藤構成員)

⇒ 移譲のメリットがどうなのかという指摘があったところ、なぜ移譲するのか、メリットは何かという点をどう入れるか、他の意見も合わせて整理したい。(事務局)

(4) 最後に、後藤部会長から次の発言があり、閉会した。

○ 報告書の素案の概ねの方向性はご賛同いただけたと考える。本日の議論を踏まえ、加筆等の修正を行い、報告書案として構成員の皆様に速やかに照会し、修正点等あれば、改めてご確認いただいた上でこの地域交通部会の報告書として取りまとめ、次回の地方分権改革有識者会議にて報告したい。

○ 報告書の素案(資料1)については現時点では非公表の扱いとし、取りまとめ後に報告書として公表したい。

以上