

平成 2 9 年
地方分権改革有識者会議
提案募集検討専門部会・
地域交通部会 合同部会
審議報告

平成 2 9 年 1 2 月 1 日

目次

はじめに（合同部会開催の経緯）	1
1 地域公共交通会議等の運用改善	
（1）地域公共交通を巡る現状	2
（2）地域公共交通会議等の概要及び地方からの問題提起等	2
（3）地域公共交通会議等の運営に関する提案の審議状況	
（i）提案の概要	3
（ii）国土交通省からの第1次回答	5
（iii）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	6
（iv）提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの 主な再検討の視点	7
（v）国土交通省からの第2次回答	8
（vi）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	9
（4）平成28年提案（道路運送法上の申請事案に係る手続の簡素化）に 関する対応方針に対するフォローアップ状況	11
2 自家用有償旅客運送の活用促進	
（1）これまでの経緯	12
（2）手挙げ方式による権限移譲の状況	12
（3）自家用有償旅客運送に関する提案の審議状況	
（i）提案の概要	13
（ii）国土交通省からの第1次回答	13
（iii）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	13
（iv）自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての 実態調査	14
（v）国土交通省からの第1次回答を踏まえた 提案団体からの見解	15
（vi）提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの 主な再検討の視点	15
（vii）国土交通省からの第2次回答	15
（viii）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	16

3 地域公共交通をめぐるその他の課題	
(1) 道路運送法第 21 条に基づく実証運行期間の緩和	18
(2) 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	21
(3) 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	24

<資料>

提案募集検討専門部会名簿	30
地域交通部会名簿	31
提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会 開催実績	32

<参考資料>

1 個性を活かし自立した地方をつくる～地方分権改革の総括と展望～ (平成 26 年 6 月 24 日地方分権改革有識者会議決定) (抜粋)	34
2 第 54 回提案募集検討専門部会・第 3 回地域交通部会 (平成 29 年 8 月 2 日) 資料	
(1) 国土交通省提出資料	35
(2) 全国知事会 (兵庫県知事) 提出資料	41
(3) 全国市長会 (豊田市長) 提出資料	48
(4) 全国町村会 (多可町長) 提出資料	52
(5) 国土交通省提出資料 (地方からの提案関係)	58
3 第 63 回提案募集検討専門部会・第 4 回地域交通部会 (平成 29 年 10 月 13 日) 資料	
(1) 国土交通省提出資料	63
(2) 自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての 実態調査	66
(3) 地域公共交通に係る平成 28 年の地方からの提案等に関する対応方 針に対するフォローアップ状況	68

はじめに（合同部会開催の経緯）

地域交通分野における地方分権改革をめぐることは、平成 25 年、地方分権改革有識者会議のもとに地域交通部会が設置され、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し等に係る議論・検討を行った。そこでの検討は、平成 26 年の第 4 次地方分権一括法により、自家用有償旅客運送に関する事務・権限が手挙げ方式によって移譲されるという成果に結びつき、さらに同年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地方公共団体が中心となって地域の公共交通ネットワークを構築する仕組みが実現するに至った。

一方、全国知事会からは、平成 26 年の制度改正後も、毎年とりまとめられる「地方分権改革の推進について」の中で、地域住民の移動の問題を「地域が自ら考え実行できる仕組みづくりが必要」とし、「旅客自動車運送事業に関する事務・権限の移譲を進めること」との提言がなされてきた。

また、平成 29 年の地方からの地方分権改革に関する提案においても、地域交通分野の提案が数多く寄せられ、その中には全国知事会・全国市長会・全国町村会による共同提案も含まれるなど、地域交通に関する地方の問題意識の高さがうかがえた。

地方分権改革有識者会議においても、委員等から、地域交通分野における更なる検討の必要性が度々指摘され、平成 29 年 2 月 20 日の会議では、地域交通を重点的な分野として、地域交通部会を再び立ち上げて検討してはどうかとの意見も示された。

こうした経緯を踏まえ、同年 7 月 7 日の第 29 回地方分権改革有識者会議・第 53 回提案募集検討専門部会 合同会議において、平成 29 年の地方からの提案募集において提出された提案のうち、地域交通分野に関するものについては、提案募集検討専門部会と地域交通部会が連携して、提案に対する検討を行うことを決定した。

これを受け、同年 8 月 2 日に第 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を開催し、国土交通省、全国知事会（兵庫県井戸敏三知事）、全国市長会（豊田市太田稔彦市長）、全国町村会（多可町戸田善規町長）からそれぞれの説明を聴取した上で、地方における地域交通を巡る現状と課題について議論を行った。その後、引き続き、警察庁・国土交通省に対し、提案に関するヒアリングを実施し、審議した。

また、同年 10 月 13 日に第 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を開催し、引き続き各提案に関するヒアリング及び審議を行った。

この報告は、本年 2 回にわたり開催した提案募集検討専門部会・地域交通部会合同部会における審議の状況を整理したものである。

1 地域公共交通会議等の運用改善

(1) 地域公共交通を巡る現状

人口減少、少子高齢化が進む今日において、特に地方における地域交通を巡る現状は、大変厳しいものとなっている。モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、その輸送人員が減少している。また、交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行している。その結果として、公共交通空白地が拡大し、我が国の可住地面積の約 30%を占めるまでになっている。一方で、地方においては、超高齢社会の到来に対応し、高齢者を含む地域住民の“生活の足”を維持確保することが求められている。

地域公共交通の制度面では、地域の需要に応じ、当該地域住民の生活に必要な旅客運送を確保する観点から、平成 18 年の道路運送法改正により、地方公共団体の長が主宰する地域公共交通会議等で地域の関係者が合意している場合に、乗合旅客運送事業の運賃等の規制緩和を行う仕組みや自家用有償旅客運送制度が創設された。

また、平成 19 年に地域公共交通活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）をいう。以下同じ。）が制定され、市町村が中心となって地域公共交通の活性化及び再生に取り組む枠組みが創設された。その後、平成 26 年に同法が一部改正され、地方公共団体がまちづくりや観光振興などの地域戦略と連携しつつ、面的に地域公共交通ネットワークを再構築するための枠組が強化された。

こうした制度改正を受け、「個性を活かし自立した地方をつくる～地方分権改革の総括と展望～」（平成 26 年 6 月 24 日地方分権改革有識者会議決定。以下「総括と展望」という。）では、「地域交通分野においても、地方分権の進展が見られるところであり、地方公共団体としても、少子高齢化が進展する中、更に重要性を増す地域の移動手段の確保に向けて、まちづくり・福祉等とも一体的に取り組を進めていくことが重要」としている。

(2) 地域公共交通会議等の概要及び地方からの問題提起等

このように、地域公共交通に関しては、地方が中心となって持続的な公共交通ネットワークを構築する仕組みとすべく制度の見直しが進められてきたところ

であり、その要としての役割を果たすことが期待されるのが、地域公共交通会議等（地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 9 条の 2）、運営協議会（同規則第 51 条の 2）及び協議会（地域公共交通活性化再生法第 6 条。道路運送法施行規則第 9 条の 3 第 1 項第 2 号から第 5 号に掲げる者を構成員に含むものに限る。）をいう。以下同じ。）である。地域公共交通会議等は、主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長等により構成され、地域の交通について様々な協議を行うことにより、地方が地域交通について主体的に検討する場として位置付けられている。

その地域公共交通会議等の運営等に関して、今般、地方からは、法令の解釈やガイドラインの趣旨が不明確であること、地方運輸局等によって指導・助言が異なること等により、地域公共交通会議等における関係者間の合意形成に支障を来している、会議運営が硬直化している、地域において自ら考え実行できる仕組みとなっていないなどといった問題点が指摘されている。

当合同部会としても、地域公共交通会議等が地域の実情を担保することを期待されているながら、そこで「発展的な議論ができていない。これは再度チューニングが求められる段階に来ている」（平成 29 年 7 月 7 日第 29 回有識者会議・第 53 回提案募集検討専門部会 合同会議）との認識により、審議時間の大半を本件に充てて議論を行った。

(3) 地域公共交通会議等の運営に関する提案の審議状況

(i) 提案の概要

①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

（新潟市（追加共同提案：ひたちなか市、柏市、三条市、伊豆の国市、福知山市、西宮市、和歌山市、大村市、延岡市））

現在、地域公共交通会議では、いわゆる協議路線に係る運賃、路線、ダイヤの変更等について、地域などの関係者間で協議をし、合意がなされた後に運行事業者が運輸局へ許可申請や変更申請等を出している。しかし、短区間の経路変更や道路工事等に従う一定期間の経路変更（迂回）、過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等、地域の関係者間で合意されている範囲内での速やかな変更等が望まれる案件についても、運輸局への申請前に地域公共交通会議での同意が必要とされることがある。また、これらについては、法令上に同意を得る必要がある旨の

具体的な規定がなく、運輸局に地域公共交通会議での同意が必要な事項かをその都度、確認し、会議等の開催を行う必要がある。

地域公共交通会議で協議が調った一般乗合旅客自動車運送については、運賃や路線等を変更しようとするときに、地域公共交通会議での協議を調べ運輸局へ届け出るが、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届け出られるようにすることを求めるものである。

これにより地域公共交通会議での審議事項を明確にし、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、同意されている基本的な範囲内において、基準を明確にした上で、運輸局に届け出られるようにすることで、地域にとってより重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上する。

②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

(兵庫県、洲本市（追加共同提案：ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市）)

現在、まちづくりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。特にコミュニティバスの導入に係る許認可に当たっては、地域公共交通会議において既存バス事業者と意見を調整することとなっているため、運行時間帯の制限や割高な料金制定になるなど、地域住民が望まない結果となる場合がある。

例えば、洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した（平成 28 年度は 3 回開催）が、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が紛糾した結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約 3 倍の運賃設定をすることとなり、定期券の共通化も実現しなかった。

上記を踏まえて、提案団体からは、下記の 2 つの提案がなされた。

- 交通空白地の解消を図るというコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、その導入に当たっては、地域公共交通会議の合意が無くても許認可を可能とすること。
- 地域公共交通会議における協議は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限ること。その際は、地域公共交通会議において地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。

また、コミュニティバスの導入にあたり、既存路線バスとの共存も含めた

事業展開を見出すため、社会実験など、既存バス事業者に対する経済的な影響等を見極める客観的プロセスをコミュニティバス導入のプロセスに位置付けることで、既存バス事業者と共通認識を持ち、協議・調整を円滑に進めることが可能となる。

これらにより交通空白地において地域住民が望む運行時間帯等にコミュニティバスの導入が可能となる。

(ii) 国土交通省からの第1次回答

①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1．参照）。このため、路線変更等については、適切な地域公共交通の実現を図る上で、その態様や運賃・対価等について地域の関係者間で協議をする必要性・重要性は高いものであるから、会議において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、地域の関係者間において協議が調うことが必要である。この趣旨に照らすと、一度会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合については、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。また、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更に伴う協議については、会議に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること等により、簡素化が可能であり、運行回数や運行時刻の変更については、それを協議が不要な報告事項とする旨をあらかじめ会議において協議しておくことによっても、手続きの簡素化が可能である（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」3．（1）④参照）。

②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1．参照）。コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分

な議論を行い、協議が調うことが必要である。協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定めることとしており（ガイドライン 5.（1））、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。現に、全国の複数の地域において「交通会議の議決方法は、出席者の過半数で決する」と規定されているところである。

(iii) 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

提出資料（参考資料 2（1）、（5））に基づき国土交通省から「地域公共交通政策について」及び第 1 次回答の内容等について、提出資料（参考資料 2（2））に基づき全国知事会から「兵庫県における地域交通の現状と課題」について、提出資料（参考資料 2（3））に基づき全国市長会から「超高齢社会へ向けた持続可能な地域公共交通のあり方について」、提出資料（参考資料 2（4））に基づき全国町村会から「中山間地域における持続可能な公共交通のあり方について」の説明があった。その後、意見交換が行われた。その概要は次のとおり。

ア 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であり、運営方法が法律上義務付けられていない限りは、基本的には地方公共団体の判断に委ねられるべき。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はその裁量で決められることが、地方分権の観点から重要。法律により定められ義務付けられている事項と地方公共団体の自由に任せるべき任意事項について、実施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非常に望ましい。（部会構成員）

イ 地域公共交通会議等にかけるべき案件は、ガイドラインで一定のものは示しているが、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、その後持続可能なものにはならない。（国土交通省）

ウ ただし、各地域公共交通会議であらかじめ決めておくことで、一度合意された事項の反復的合意や軽微な変更等については、改めて会議で合意をとる必要はない。また、合意のとり方に関しては、各会議の自由であり、例えば、実際に要綱上、過半数で議決をすとしてしているところもある。（国土交通省）

エ コミュニティバスの導入の際、既存路線と運行範囲が重複している場合、既存事業者からクレームが付き地域公共交通会議等で合意ができないことが多く、コミュニティバスの運行が困難な場合がある。地域公共交通会議等の運営をしていく上で、本当は事務権限を地方へ移譲した方がよいが、会議

の運営をきっちり見直す、弾力化する必要があるのではないか。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

オ ガイドラインは競合回避という点が強く出過ぎており、既存事業者のいる地区では調整が初めから困難となっている等、当事者としての地方公共団体の調整能力を相当低めているため、運用で相当緩和しなければ、現在の問題に対応できないのではないか。(部会構成員)

カ 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の中、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されていない。骨太の方針がしっかりと整理をされて、そのベースが共有されない中で、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、既存の法体系の中で対応出来なければ、地方としては取組のしようがない。とにかく骨太の方針をしっかりと出していただきたい。その上で、地方が責任を持ってそれぞれの仕方で合意形成をする。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

キ 当事者だけの議論あるいは当事者を無視して行政の権限で実行しても後々支障が出る。オープンな場で様々な人の意見を聴く中で当事者が納得し合うという手続を踏まなければ、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。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

ク 色々な知恵を出して実践したいが、手続等をきちんとやると時間がかかる。様々な知恵を具体的に試す社会実験方式を構築して頂きたい。また、財源措置を含めた支援体制の構築をお願いしたい。(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

ケ 合意の方法等について運輸局・運輸支局から様々な助言・指導があるが、特に法令で明示されていない場合、助言・指導が運輸支局や運輸局によって大きく異なるとともに、助言・指導が過ぎる場合がある。(部会構成員)

コ 様々な運用の仕方で、各運輸局・運輸支局により対応が異なる部分は明確化、周知徹底をする。また、地域公共交通会議等での検討プロセスや骨太の方針を、今後、しっかりと示していく。(国土交通省)

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

- 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底

すべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。

- 「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」については、地域公共交通会議の判断で、書面協議事項や報告事項とできることとすべきではないか。
- 協議が不要な報告事項とできる事項について、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、工事に伴う迂回路の設定や運行事業者の変更（子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項）についても含まれると解してよいのか。そうでなければ、含めることとすべきではないか。

②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

- 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底すべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。
- 自家用有償運送事業については、法令上地域公共交通会議等での合意が必要とされているが、洲本市のようなコミュニティバスを一般乗合旅客運送事業として実施する場合についてまで、地域公共交通会議等で合意をとるように指導しているのは、法令上の根拠はないのではないか。
- 「協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定める」旨を回答しているが、例えば、全会一致ではなく設置要綱の定めに従い議決により過半数等で決定した場合でも、法令上の『合意している』及び『協議が調っている』ものと解釈するということがよいのか。
- 21条許可によらず4条許可の下でも、柔軟に事業計画や運行計画を変更しつつ、既存事業者に対する経済的な影響等を含めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手法を構築すべきではないか。また、そうした手法についても、地域公共交通会議における協議のプロセスの例として位置付けるべきではないか。

(v) 国土交通省からの第2次回答

- ①地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。なお、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更とは、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定している。これについても、例を示して周知する。

②コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

一次回答において示した地域公共交通会議における議決方法の考え方については、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。また、地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体に周知する。

(vi) 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

提出資料（参考資料 3（1））に基づき、国土交通省から第 2 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

- ア 「協議が調った事項に係る軽微な変更」について、書面協議や報告でもよいという内容の通知をしていただきたい。（部会構成員）
- イ 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おり、その上で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る。当方で 2 分の 1 以上にすべきであるなどと言うことは必ずしも適当でないかと思う。（国土交通省）
- ウ 法令上、合意しているとか協議が調っているという文言なので、これを文言どおりに受け取ると何か全会一致が必要と受け取る地方公共団体も多いと思う。地域の自主性で過半数を取ることにも妨げないということは明確にしてもらいたい。（部会構成員）
- エ 調査いただいた設置要綱への議決方法の定め方については、その全国状況を地方公共団体に情報提供いただくことは、可能ではないか。（部会構成員）
- オ 通知等での周知は、地方公共団体だけでなく、地方支分部局に対しても行うべきではないか。（部会構成員）

- カ 前回の合同部会で多可町長からも意見があったが、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がちがち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らかにしていただきたい。(部会構成員)
- キ 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色々活用していただきたいと思っている。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、地方公共団体向けにハンドブックのようなものを今年度内に作成したいと考えている。(国土交通省)
- ク 前回の合同部会で、豊田市長のプレゼンテーションに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、明確化していただきたい。(部会構成員)
- ケ 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つの方法と考えている。互助の場合の輸送の対価に当たらない支援については、既に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、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、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は、明確化をして周知したいと考えている。(国土交通省)
- コ 地方公共団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、4条で例えば期間や範囲等の条件を付けて実施する方法と21条の社会実験的な方法との2つの方法を比較したときに、事業者や地方公共団体にとっての負担や手続がどのような関係になるのかお示し頂きたい。(部会構成員)
- サ 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であり、そのような場合の手続としては、21条の例外的な取り扱いの手続をとっているという考え方である。4条で社会実験をやろうとすると、かなり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条を使っただけ、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はないか。制度の比較は後日整理した上で、地方分権事務局と相談したい。(国土交通省)

シ 地方公共団体からも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を、地域公共交通会議における協議のプロセスに位置付けられたいとの要望があるので、うまくきちんと比較検討して、より柔軟な方向でできるようなことを検討していただきたい。(部会構成員)

(4) 平成28年提案(道路運送法上の申請事案に係る手続の簡素化)に関する対応方針に対するフォローアップ状況

平成28年の地方分権改革に関する提案募集において、中津川市から「道路運送法上の申請事案に係る手続の簡素化」(追加共同提案：松本市、大村市)の提案があった。

本件については、平成28年の地方からの提案等に対する対応方針(平成28年12月20日閣議決定)において「一般乗合旅客自動車運送事業の許可の申請等については、地域公共交通会議での協議書類と運輸支局等に提出する申請書類に重複がある部分に関し、省略が可能と考えられるものを具体的に検討し、平成28年度中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。」とされたところである。

これについての国土交通省における対応状況は、「一般乗合旅客自動車運送事業の許可の申請については、路線図等の書類を運輸支局等に提出する必要があるが、これらの書類のうち、地域公共交通会議における協議書類と重複し、かつ、変更なく協議が調ったものについては、提出の省略を可能とする。なお、その手段については今後検討し、平成29年中に措置する。」とされている。

2 自家用有償旅客運送の活用促進

(1) これまでの経緯

有償で旅客を運送するためには、輸送の安全確保及び利用者保護の観点から、一般旅客運送事業の許可を受ける必要がある。一方、過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、一般旅客運送事業によっては提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて運送できることとする「自家用有償旅客運送制度」が平成18年の道路運送法改正により創設された。

その後、地方分権改革推進委員会第2次勧告（平成20年12月8日）を踏まえて、平成21年3月24日に政府の地方分権改革推進本部で決定された「出先機関改革に係る工程表」では、「自家用有償旅客運送に関する事務・権限を都道府県に移譲する。」との方向性が示された。さらに、平成25年には地方分権改革有識者会議のもとに設置された当地域交通部会で審議を行い、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲については、希望する市町村に対して移譲することを基本とするとともに、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送の実現のための必要な措置を講じること等を内容とした報告書を取りまとめた。

これらの検討を踏まえ、平成26年、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に関する道路運送法の改正を含む地域の自主性及び自立性を高める改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成26年法律第51号。以下「第4次地方分権一括法」という。）が成立し、自家用有償旅客運送の事務・権限について、希望する市町村（事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、希望する都道府県）に移譲（「手挙げ方式」による権限移譲）されることとなり、翌平成27年4月1日より施行された。

総括と展望（平成26年6月24日）では「この権限移譲は「手挙げ方式」の先駆けであり、今後、市町村が積極的に移譲を希望することができるよう、国としても必要な支援を行うことが重要である。」としている。

(2) 手挙げ方式による権限移譲の状況

第4次地方分権一括法施行後、平成27年4月1日に第1回の指定として3県、8市町村が指定された。この後も指定が続き、平成27年10月1日には1県の指定、平成28年1月4日には1市の指定、平成28年4月1日に4県、

2町区の指定がされ、平成29年11月現在で8県、11市区町村に自家用有償旅客運送の指定がなされている(指定都道府県・指定市町村はP68の通り。)

(3)自家用有償旅客運送に関する提案の審議状況

(i) 提案の概要

○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。

(提案団体：上越市(追加共同提案：伊豆の国市、滋賀県、福知山市))

現在、自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地))の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車を自ら保有することとされている。

しかしながら、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるといった支障が生じている。

市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両(事業用自動車を含む。)を使用することを可能とすることを求めるものである。

これにより市町村運営有償運送が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになるとともに、地域への公共交通の提供を安定的に行えるようになることで、地域や地域交通の活性化につながる。

(ii) 国土交通省からの第1次回答

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持ち込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて通達改正等の所要の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持ち込み車両を用いることも可能となる。

(iii) 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

提出資料(参考資料2(5))に基づき、国土交通省から第1次回答の内容等について説明があった。その後、提案に対する回答についての審議は省略されたが、自家用有償旅客運送をめぐり以下のような議論が行われた。

ア 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、まだ数の上では少ないという印象。(部会構成員)

イ 事務権限移譲によるメリットが、地方公共団体にとって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。(部会構成員)

(iv) 自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査

(iii)の合同部会において、構成員から、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に係る指定都道府県・指定市町村の数が少ないのは、移譲によるメリットがほとんどないからではないか、との意見があったことを受け、第 4 次地方分権一括法が平成 27 年 4 月 1 日に施行されてから 2 年余り経過したことを踏まえ、自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲後の活用状況やそのメリットについて、事務・権限の移譲を受けている指定都道府県（8 団体）・指定市町村（11 団体）に対して実態調査を行った。(詳細については参考資料 3 (2) 参照。)

その結果、事務・権限の移譲を受けるメリットについて、全体としては、「運送主体（市区町村や NPO 等）にとって、身近なところで登録等が受けられるようになり、利便性が高まる。」との回答が最も多かった。

また、指定都道府県と指定市町村では事務・権限の移譲を受けるメリットの考えが下記のようにやや異なる結果が見られた。

- ・ 自家用有償旅客運送の実施主体ではない指定都道府県では「権限移譲を受けた地方公共団体にとって、登録・監督事務を通じて、運送主体や利用者の生の声がダイレクトに入るようになり、自家用有償旅客運送をめぐる実情や課題を把握でき、適切かつ円滑な対応が可能となる。」との回答が最も多かった。
- ・ 自家用有償旅客運送の実施主体となることも多く、地域交通の現場と距離の近い指定市町村では「運送主体（市区町村や NPO 等）にとって、身近なところで登録等が受けられるようになり、利便性が高まる。」との回答が最も多かったが、「権限移譲を受けた地方公共団体にとって、自家用有償旅客運送の登録等について、地域のまちづくりや福祉施策と併せて検討できる。」
「地域のニーズや実情に合わせた柔軟な登録基準の判断（交通空白地の捉え方等）や登録等事務の運用（提出書類の簡素化等）が可能となる。」といったメリットも多く挙げられた。

いずれにしても、事務・権限の移譲により地域にとって一定のメリットがあると認識されていることが確認された。

(v) 国土交通省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

回答では、通達改正等により、今後、企業等からの「持込み車両」の使用が可能となるとあるものの、「持込み車両」の車種や要件等まで読み取ることができない。

当市が行う自家用有償旅客運送において、運行業務の委託先であるバス会社やタクシー会社の保有車両は、事業用自動車（緑ナンバー）のみとなっていることから、突発的な故障等に対して柔軟な対応ができるよう、通達改正等に当たっては、事業用自動車の持込みを可能となる旨（少なくとも通常運行する車両の代替車両については、事業用自動車の持ち込みを可とする旨）を盛り込んでいただきたい。

(vi) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

第1次回答では「企業等からの持込み車両を用いることも可能となる」とあるが、この「持込み車両」には、自家用自動車だけではなく、事業用自動車（緑ナンバーの車両）の持込みも可能であるかお示しいただきたい。

(vii) 国土交通省からの第2次回答

「高齢者の移動手手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」（平成29年6月）において、市町村が主体となる自家用有償旅客運送においても持込み車両の使用を可能とする措置を講ずることとされたことを受け、本年7月に実施した意見公募手続において寄せられた意見を踏まえ、本年8月、市町村が主体となる自家用有償旅客運送において企業等や個人からの持込み車両の使用を可能とする通達を発出したところ。これにより、市町村運営有償旅客運送において企業等からの持込み車両の使用が可能となった。自家用有償旅客運送は、地域住民の生活交通がバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に自家用自動車（事業用自動車以外の自動車）による有償運送が認められるという制度である（道路運送法第78条）。このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車が自家用自動車となるわけではないが、自家用有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、運行に供する自家用自動車の突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。

(viii) 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

提出資料（参考資料 3（1））に基づき、国土交通省から第 2 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

持ち込み車両の使用について

ア 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で、それだけに限定するというのではないが、やはり原則は白ナンバーを使っていただく。結局、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るので、そこは制限なく自由に使ってよいとは言えない。（国土交通省）

イ 個人タクシーの場合については、元々事業用自動車でも、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、事業用自動車のほうがきちんと点検もされていて問題ないのではないか。（部会構成員）

ウ 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違うのではないか。

結局どういった場合に使えるのかというのは、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をしていくことは難しいと考える。事業用の車両は基本的に事業のために使うもので、地域の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。（国土交通省）

エ 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。（部会構成員）

オ 事業に支障がないときと言うと、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、自家用有償旅客運送を行うのとは、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、それについての判別がしにくくなるのではないか。（部会構成員）

カ 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。（国土交通省）

キ 事業用自動車を持ち込み車両として活用できる範囲の考え方としては事

業の支障がない範囲となるが、その事情は地域によりまちまちなので、その辺りを通知で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。(国土交通省)

事務・権限移譲の促進について

- ア 実態調査(参考資料3(2))を見ると、市町村の11分の9の団体が、利便性が高まると答えており、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、それなりの数の団体がメリットを感じているようで、こうした現状を踏まえ、国土交通省としても、こういったメリットがあるということを地方に対してPRして、手挙げ方式を促進していってほしい。(部会構成員)
- イ 地域住民の移動手段という観点から自家用有償旅客運送というのは1つの大きな方策だと考えており、できるだけ地域によって検討して使っていただきたい、促進していきたいと考えている。今回の内閣府の調査結果も活かして周知を図っていきたい。(国土交通省)
- ウ 今後これをより普及させるためにどのように工夫していく必要があるのかという検討を併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検討をお願いできればと思う。(部会構成員)
- エ メリットのPR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。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挙があるが、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することで、地域が自家用有償旅客運送をさらに活用することに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。(部会構成員)
- オ 地方公共団体が自らの政策との関係で、地域の実情に合わせて輸送対象者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できないか。(部会構成員)
- カ 調査で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メリットを述べており、非常に重要な指摘である。(部会構成員)

3 地域公共交通をめぐるその他の課題

(1) 道路運送法 21 条に基づく実証運行期間の緩和

(全国市長会（追加共同提案：ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市）)

道路運送法 21 条に基づく実証実験の 1 年要件の緩和

(新潟市（追加共同提案：ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎市）)

(i) 提案の概要

現在、社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第 21 条第 2 号に基づき、「一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うもの」として、平成 18 年 9 月 15 日付け通達「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」により、原則として 1 年以下の期限を付して許可されている。

しかし、実態としては地方公共団体が、道路運送法第 21 条第 2 号許可により実証実験を行い間断なく本格運行に移行するための手続期間等を考慮すると、実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法 4 条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためのデータ収集期間が 1 年未満となってしまう、実証期間の確保が不十分な場合がある。また、コミュニティバスの社会実験については、利用者等の意見を踏まえ、運行ルートやダイヤの変更等を行いながら、最長 3 年間の利用状況や収支を検証し、本格運行への移行の可否を判断している場合があり、利用啓発や利用者の定着には長期間を要し、持続可能なバス路線として社会実験の効果を確認するためには 1 年間の期間限定では不十分であるといった支障が生じている。

地方公共団体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線として位置付けられる場合は、実証実験としての許可期限を 3 年以下に緩和することを求めるものである。

これにより地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。

(ii) 国土交通省からの第 1 次回答

乗合旅客の運送については、本来、道路運送法（以下「法」という。）第 4

条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第 21 条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として 1 年以下とすることとしているところ（「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」（平成 26 年国自旅第 433 号自動車局長通知）。御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。

(iii) 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

提出資料（参考資料 2（5））に基づき、国土交通省から第 1 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

- ア 初めから 1 年という期間で確実な成果を得るのがなかなか難しい実証実験事業はあり、例えば、最長 3 年ということ、制度上柔軟な運用ができないか。1 年という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。（部会構成員）
- イ 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。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。（国土交通省）
- ウ 地方公共団体が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 1～2 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、（どうしても必要な場合には）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。こういうものについては 3 年とか、特に今、この分野で色々現場で実験的に試行が進められている観点からすると、認める余地があってもよいのではないか。（部会構成員）
- エ 道路運送法第 21 条の許可が 1 年間になった理由は、地域公共交通会議という制度ができたときに、同会議で標準処理期間等の色々な手続が簡略化されることから、この 21 条についてはあまり使われなくなるだろうと。個人的には、21 条の制度があまりにも緩くなると、折角、地域公共交通会議に

において皆で一緒に考えてやろうとするときに、21 条は全く同会議を通さずにできるので、そちらに流れてしまうことを危惧する。実態として今回の提案団体などは地域公共交通会議に関する運用がとても厳格になっていて、21 条に対する落差が非常に大きいところなのではないか。そのようなことを踏まえると、地域公共交通会議の運用の是正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 21 条許可の期間だけを緩和すると問題があるのではないか。(部会構成員)

オ この提案は全国市長会からも出ているので、個別の地方公共団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ているものと受けとめていただきたい。

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

- 21 条許可の期間は、当初から 1 年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて 1 年以上（通算 3 年程度）の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。
- 実証実験について、データの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。
- 第 1 次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか。もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3 年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。

(v) 国土交通省からの第 2 次回答

道路運送法第 21 条の許可の期間について、原則は 1 年間であることは変わらないが、当初から 1 年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を 1 年以上（3 年程度）とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。また、実証実験のデータの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可（通算 3 年程度）を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。

(vi) 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

第 2 次回答までに提案団体の求める措置内容が概ね充たされたと考えられたことから、本提案については、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ではヒアリングは実施しなかった。

(2) 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

(鳥取県、中国地方知事会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、堺市 (追加共同提案：伊豆の国市))

(i) 提案の概要

現在、中山間地では少子高齢化や人口減少が特に進んでいることから貨物や旅客の輸送量が限られており、事業の経営が成り立ちにくく、事業者の営業サービスが低下してきている。

中山間地の住民が買い物をする場合、移動の困難である高齢者等が多いため自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配送手段がないため必要な時に必要なものが直ぐに手に入らない状況であり、日常生活に支障をきたしている。

現行、一般乗合旅客自動車運送事業者、道路運送法第 78 条第 3 号に基づく許可を受けた自家用有償旅客運送者及び地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送者においては、少量貨物の有償運送を行うことが可能であるが、バス路線や自家用有償運送を行う団体がなく、乗用タクシーが住民の足となっているような過疎地域など、地域によってはカバーできない場所もあり、地域の実情に応じたより弾力的な仕組みを構築する必要がある。

このことから、既存の貨物自動車運送事業者だけでは当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な過疎地域等において、乗用タクシーにおける少量貨物の有償運送を可能とすることを求めるものである。

これにより地域の実情に応じて弾力的に貨客混載を行うことが可能となり、過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性を確保できる。

また、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がり、過疎地域の交通の足が確保される。

(ii) 国土交通省からの第1次回答

自動車運送業の担い手を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域において人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、輸送の安全を確保する観点から旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、御提案の過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことを可能とするための措置を講ずることを検討しているところ、平成29年6月末より意見公募手続を開始しており、9月に許可の申請受付を開始する予定である。今回措置を講ずることを検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえつつ検討する必要があるところであり、その検討にあたっては上記措置の実施状況や関係者の意見を踏まえる必要がある。

(iii) 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

提出資料（参考資料2（5））に基づき、国土交通省から第1次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

- ア 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等が公示されているが、その中で、旧合併特例法において市になる要件が3万人とされていたことを踏まえ、3万人を下回っている市町村等を対象にしたいと考えている。（国土交通省）
- イ 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できないか。ここで社会実験ができるくらいの規模で考えていただきたい。（部会構成員）
- ウ 前提として、貨客混載を認める必要があるのは、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いる。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、貨物自動車運送事業の場合には営業区域がないので、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。（国土交通省）

エ 今回対象となる過疎地域の多くでタクシー会社が消滅しかかっているの
で、実際に貨客混載が実施可能になったとしてどのくらいタクシー会社で
できるのかということがあり、現在考えられている対象範囲だと、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。(部会構成員)

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

○ 措置の対象となる「過疎地域」の定義について、通達では「過疎地域自
立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の
規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たな
いもの」としているが、これでは実態として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・確保が困難となっている地域が対象とな
らないおそれがある。

通達における「過疎地域」に加え、例えば、地域公共交通会議において
貨物自動車運送事業者等も含めた合意が得られた地域や特定農山村地域
等も対象として認められるようにするなど、地域の実情を踏まえた対応
を行えるような仕組みにすべきではないか。

○ 直ちに見直すことが難しいとすれば、当面の実施状況を検証し、その結
果を踏まえて、対象地域の拡大や地域の実情に応じた柔軟な許可等につ
いて改めて検討すべきではないか。

(v) 国土交通省からの第2次回答

御提案のような地域を対象地域とすべきかどうかについては、輸送の安
全の確保や利用者の利益の保護の観点を踏まえ検討する必要があるが、過疎
地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送は、9月1日より申請の受付を
開始したばかりであり、これから実際に事業が実施される際にどのような問
題が生じるかを十分に検証する必要があるため、対象地域について直ちに見
直すことは難しい。今後、このような検証に加え、関係者の意見も踏まえつ
つ、御提案のような地域を対象地域とすべきかどうか検討を行ってまいりた
い。

(vi) 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

提出資料(参考資料3(1))に基づき、国土交通省から第2次回答の内
容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次
のとおり。

ア タクシーによる貨物運送は、従来は全く行われてこなかったもので、実際にその事業が開始されてどのような問題があるのか、十分検証する必要があると考えている。既存の事業者では物流サービスの維持が困難で、こういう掛け持ちも認めるべき地域がほかにあるのかないのかについては、実際の運用状況を見た上で検討したい。(国土交通省)

イ 今年の9月から許可申請の受付を開始したばかりであり、まずは当面の実施状況を踏まえ、支障がないかどうか検証する必要があることから、いつ頃までに運用実態を見極めて、その次の検討をするとは言えない。(国土交通省)

ウ 現行の対象地域の範囲では、そもそもタクシー事業者が存在しない、又はタクシー事業者が撤収し始めているような地域が多く、活用事例が挙がってこないのではないかという危惧があることから、もう少し対象地域を拡大して、事例が多く上がってくるような仕組みにできないか。また、対象地域拡大の検討に当たっては、地方からの意見も伺っていただきたい。(部会構成員)

エ 地方側の思いというのは理解しているつもりではいる。その中で、対象範囲は非常に限定的に見えるかもしれないが、物流サービスの維持・確保が確実に困難な状況にあるところで現在の対象地域としている。また、本来、荷物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、混載することで、例えば、伝票の情報が見えてしまうことや崩れた荷物が人に当たるといった問題が生じ得ないかと懸念しており、そのような状況を見ながら検証していきたいと思っている。(国土交通省)

オ 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して、ある程度恒久的に始められたことは問題ないと思うが、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かなり待ったなしの状況なので、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、そこも勘案いただきたい。(部会構成員)

カ 是非対象地域を拡大する方向で考えていただきたい。まずは運用していただき、その上で、あまり活用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、フレキシブルに検討していただきたい。(部会構成員)

(3) 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

(鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、

山口県（追加共同提案：ひたちなか市、新潟市、魚沼市、伊豆の国市、福知山市、防府市、大村市、宮崎市）

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

（全国知事会、全国市長会、全国町村会（追加共同提案：ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市））

(i) 提案の概要

路線バス（乗合自動車）の停留所には、自家用有償旅客運送によるコミュニティバス等の車両が駐停車できないため、乗り換えを行う利用者は、路線バスの停留所からコミュニティバス等の駐停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。

平成 26 年に警察庁は国土交通省からの要望を受け、既に都道府県警察に対し適切な対応（道路交通法に基づき道路交通の実態に応じて自家用有償旅客運送等の車両に係る駐停車可の交通規制の可否を検討すること）を行うよう通達を發出しており、国土交通省としても、このことについてHP上で公表している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知している。

しかしながら、上記通知の内容やその取扱いについて承知していない地方公共団体が多く存する。

当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送等の車両も駐停車できることを明確化するとともに、地方公共団体に周知することを求めるものである。

当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送によるコミュニティバス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。

(ii) 警察庁及び国土交通省からの第1次回答

国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐（停）車に係る取扱いについて」（平成 26 年 11 月 20 日付け国総計第 72 号、国自旅第 210 号）を發出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び過疎地有償運送に限る。）に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。

それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐（停）車に係る取扱いについて」（平成 26 年 11 月 20 日付け警察庁丁規発第 85 号。以下「通達」という。）を発出し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲示板が設けられている位置から 10 メートル以内の部分について、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 46 条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。

また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（第 3 版（平成 28 年 3 月））』に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。

なお、通達発出日から平成 29 年 5 月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐（停）車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。

(iii) 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

提出資料（参考資料 3（5））に基づき、国土交通省から第 1 次回答の内容等について説明があった。その後、ヒアリングが行われた。その概要は次のとおり。

ア ガイドライン等に載せるだけではなく、直接地方公共団体に周知する措置をとれないか。（部会構成員）

イ 手引きやホームページで周知されているとのことだが、それを把握していない地方公共団体はかなりあるようなので、地方公共団体の地域交通担当部局に対し、直接通知していただければ非常に効果があると思っている。（部会構成員）

ウ 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となっているが、この機会に、そこでい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。そこはできるとははっきり言っただけだとありがたい。また、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。(部会構成員)

エ 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。(警察庁)

オ (現在の警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、) 地域公共交通会議で協議が調ったものについても、認められてもよいのではないか。(部会構成員)

(iv) 提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会からの主な再検討の視点

- 警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。
- 少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。

また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。

(v) 警察庁及び国土交通省からの第2次回答

一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定

の停留所においても、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）に基づく停車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。

当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から 10 メートル以内の部分について、道路交通法第 46 条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を発出する。

さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。

(vi) 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

第 2 次回答までに提案団体の求める措置内容が概ね充たされたと考えられたことから、本提案については、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ではヒアリングは実施しなかった。

<資料>

地方分権改革有識者会議 提案募集検討専門部会名簿

いそべ てつ
磯部 哲 慶應義塾大学法科大学院教授

いとう まさつぐ
伊藤 正次 首都大学東京大学院社会科学研究科教授

おおし よういち
大橋 洋一 学習院大学法科大学院教授

こばやかわみつお
小早川 光郎 成蹊大学法科大学院教授

せいいち ともこ
勢一 智子 西南学院大学法学部教授

たかはし しげる
◎高橋 滋 法政大学法学部教授

のむら たけし
野村 武司 東京経済大学現代法学部教授

やまもと りゅうじ
山本 隆司 東京大学大学院法学政治学研究科教授

(◎は部会長)

地方分権改革有識者会議 地域交通部会名簿

うちだ あきのり
内田 明憲 読売新聞論説副委員長

かとう ひろかず
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授

ごとう はるひこ
◎後藤 春彦 早稲田大学大学院創造理工学研究科教授

せいいち ともこ
勢一 智子 西南学院大学法学部教授

やまうち ひろたか
山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

(◎は部会長)

提案募集検討専門部会・地域交通部会 合同部会 開催実績

平成29年8月2日（水）

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

- 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）
 - 1. 関係者からのヒアリング
 - ・国土交通省
 - ・全国知事会
 - ・全国市長会
 - ・全国町村会
 - 2. 出席者（部会構成員及び関係者）の意見交換
 - 3. 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）

平成29年10月13日（金）

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

- 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）
 - 1. 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）