

総務省(関係府省における予算編成過程での検討を求める提案)

管理番号	提案区分		提案事項名	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例 (提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等)	根拠法令等 (支障の原因となっている規定等)	制度の所管 ・関係府省庁	団体名	〈追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
231	B 地方に対する規制緩和	10 運輸・交通	過疎地域等における乗用タクシーの生活路線への位置付け	過疎地域等における乗用タクシーの生活路線への位置付けを求めるもの。	モータリゼーションの進展や過疎化・人口減少に伴う公共交通利用者の減少により、地方部では大量輸送に適した定時定路線型のコミュニティバスから、小型車両へのダウングレードやデマンド化が進んでいる。一方、デマンド型(乗合)とすることで事前予約が必要となり、利便性の観点から利用が低迷するケースがあり、これを解決するためにAI化(予約レスポンスの改善)する事例もあるが、システム経費等が高額であることから、自治体負担が増加している。こうした背景から、需要密度が希薄な過疎地域等においては、今後民間乗用タクシーを活用した生活交通網の形成が必要になると考えられるが、乗用タクシーについては生活路線に位置付けられていないため、一部の特殊な事例(かつこく限られた事業費)でしか特別交付税や地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象となっておらず、結果的に自治体が政策手段として採用することができていない。	県内自治体では、市民アンケートの結果を踏まえ、より利便性の高い移動手段を確保し、効率的な地域交通体系を実現するため、令和6年度から、従来のデマンド交通をタクシー助成に切り替えた。住民バスやデマンド交通については、特別交付税措置があるが、タクシー助成にはその措置がないため、一般財源による負担が増加しており、令和6年5月、当該自治体から知事に対し、「国・県の財政支援及び特別交付税措置に関する国への働きかけ」について要望があった。	これまで一部の自治体では、乗合タクシーの利便性を乗用タクシーに近づけるために、AI化等に係るシステム経費等を追加計上し財政負担が増加していた。需要密度が希薄な過疎地域等において、地域の実情に応じて乗用タクシーも地域交通の選択肢として採用できるようになれば、より効率的な地域交通体系を構築できるようになり、ひいては財政負担の軽減や行政の効率化につながることを期待される。	特別交付税に関する省令、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	総務省、国土交通省	宮城県、北海道、青森県、岩手県、仙台市、大崎市、蔵王町、柴田町、山形県、広島県	函館市、盛岡市、福島市、石川県、長野県、三重県、広島市、山口県、高知県、熊本市	○当県においても、交通空白解消のためにデマンド型交通の導入が進む中、運行システム等のランニングコストが市町村財政を圧迫するケースがみられており、提案が実現すれば、既存のタクシーを交通空白解消の手段として活用する動きが加速化することが期待できる。 ○タクシー事業者から運行赤字に対する補助などの支援を求められている。	地域公共交通確保維持事業の補助要件や補助対象経費、上限額については、国と地方の適切な役割分担の下、一定規模の輸送手段として持続的な確保・維持が必要とされた地域公共交通に対して、限られた財源を効果的・効率的に配分する観点から設定しているところ。 個別輸送である乗用タクシーについては、上記の観点から、過去に乗合事業を行っていた地域であって他の輸送手段の確保が著しく困難である等、一定の場合に限り国庫補助対象としているものである。 特別交付税は、乗用タクシーについては、地域公共交通確保維持改善事業に係る地方公共団体の負担額を対象としているところ。対象拡充については、国庫補助事業における乗用タクシーの取扱いを踏まえた検討が必要。