

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に係る 経緯・現状について

1. 地方分権改革の推進について ……P2
2. 自家用有償旅客運送の現状等について ……P5
3. 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について ……P13
4. 地方分権改革のスケジュール ……P18

1. 地方分権改革の推進について

地方分権改革の推進体制について

地方分権改革の推進体制

内閣府地方分権改革推進室

【内閣としての政策検討】

地方分権改革推進本部(閣議決定で内閣に設置)

メンバー：内閣総理大臣(本部長)、内閣官房長官、
内閣府特命担当大臣(地方分権改革)、
その他全閣僚(閣僚19人)

関係副大臣会合

必要に応じて、官房副長官及び関係副大臣による会合を開催し、テーマごとに機動的・集中的に議論

【有識者による調査審議】

地方分権改革有識者会議(地方分権改革担当大臣の下で開催)

メンバー：神野議員(座長)、小早川議員(座長代理)、柏木議員、後藤議員、白石議員、勢一議員、谷口議員、古川議員、森議員

専門部会(地方分権改革有識者会議の下で開催)

具体的かつ重要なテーマごとに、有識者会議議員及び各分野の専門家による部会を開催し、国・地方その他関係者からのヒアリングを通じ、客観的な評価・検討に資する議論

雇用対策部会

メンバー：小早川議員(部会長)、谷口議員、岩村教授、鎌田元論説委員、須藤教授

※ 無料職業紹介に関する事務・権限の見直し等

地域交通部会

メンバー：後藤議員(部会長)、勢一議員、内田論説委員、加藤准教授、山内教授

※ 自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し等

※必要に応じ、他の重要なテーマについて専門部会の開催を検討

地方分権改革推進本部の設置について

平成 25 年 3 月 8 日
閣 議 決 定

1. 地方分権改革の推進に関する施策の総合的な策定及び実施を進めるため、内閣に地方分権改革推進本部(以下「本部」という。)を設置する。
2. 本部の構成員は、次のとおりとする。ただし、本部長は、必要があると認めるときは、関係者に出席を求めることができる。

本部長	内閣総理大臣
副本部長	内閣官房長官、内閣府特命担当大臣(地方分権改革)
本部長	他の全ての国務大臣
3. 本部の庶務は、関係行政機関の協力を得て、内閣府において処理する。
4. 平成 21 年 11 月 17 日の閣議決定により設置された地域主権戦略会議は、これを廃止する。
5. 前各項に掲げるもののほか、本部の運営に関する事項その他必要な事項は、本部長が定める。

地方分権改革有識者会議及び地域交通部会について

地方分権改革有識者会議について

- 地方分権改革の推進体制を整えるため、平成25年3月に地方分権改革推進本部(本部長:総理 全閣僚で構成)が設置され、国から地方への事務・権限の移譲などについて議論を進めていくこととされた。
- 専門的・実務的な議論を行うため、平成25年4月に地方分権改革推進担当大臣の下に地方分権改革有識者会議が設置された。

地域交通部会について

- 平成25年5月、地方分権改革有識者会議の下に地域交通部会が設置された。
- 地域交通部会では、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直しをテーマとして、各省や地方団体等の関係者からヒアリングを行い、移譲に係る具体的な方策について検討を行う。

地方分権有識者会議委員名簿

座長	神野 直彦	東京大学名誉教授
座長代理	小早川 光郎	成蹊大学法科大学院客員教授
議員	柏木 斉	株式会社リクルートホールディングス取締役相談役
	後藤 春彦	早稲田大学創造理工学部長
	白石 勝也	松前町長
	勢一 智子	西南学院大学教授
	谷口 尚子	東京工業大学准教授
	古川 康	佐賀県知事
	森 雅志	富山市長

地域交通部会委員名簿

部会長	後藤 春彦	早稲田大学 創造理工学部長
構成員	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
	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

これまでの開催状況

- 第1回 (4/12金): 事務局より、国から地方への事務・権限の移譲に係るこれまでの議論について説明
- 第2回 (4/26金): 神野座長より、地域交通等の分野について専門部会を設置することが提言
- 第3回 (5/15水): 国から地方への事務・権限の移譲に関する各府省の回答結果の報告。自家用有償旅客運送を主なテーマとする専門部会の設置について合意。
- 第4回 (8/29木): 地域交通部会からの報告、「当面の方針」(案)について議論 等

これまでの開催状況

- 第1回 (7/3水): 事務局より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の説明。
関係者(国交省、古川知事(知事会)、森市長(市長会)、揖斐川町長(町村会)、関係団体)からのヒアリング
- 第2回 (7/26金): 報告書(素案)について意見交換(部会長に一任)

2. 自家用有償旅客運送の現状等について

自家用有償旅客運送制度をめぐる経緯

背景

- 過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題
- 高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービスへの需要が急増

「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に、自家用車による有償運送を例外的に許可
(旧道路運送法第80条)

課題

- 例外許可であるため、輸送の安全確保や利用者の保護のための法令上の措置が未整備
- 一方、ニーズの増加に伴い、例外的な許可が急増し、常態化

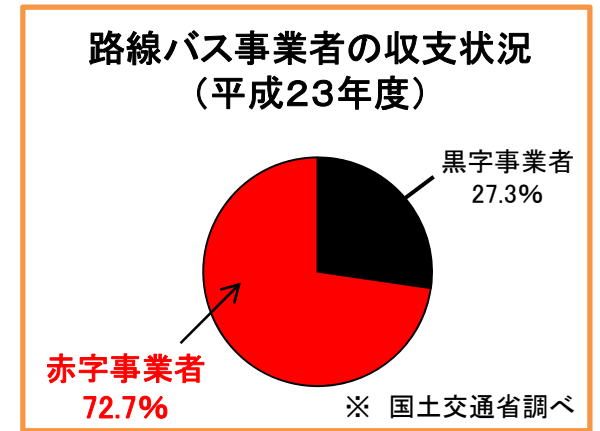
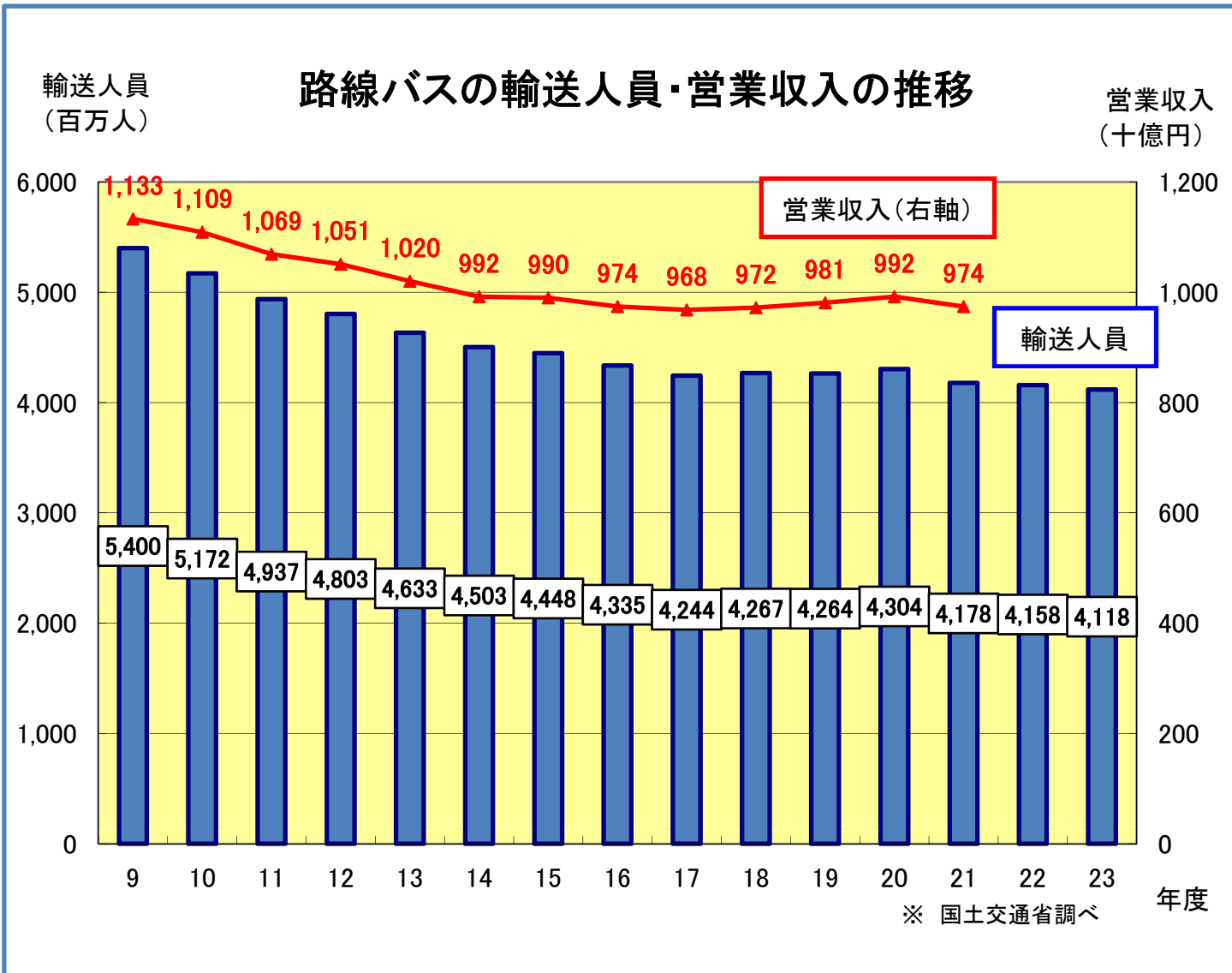
(参考) 平成18年時点での例外許可件数:2,138団体

自家用有償旅客運送制度の創設(平成18年道路運送法改正)

- 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、それらがバス・タクシー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有償で運送できることとする制度(自家用有償旅客運送制度)を創設
- 輸送の安全(運行管理体制、運転者の要件等)や利用者の保護(収受する対価の揭示義務等)に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

地域の足を支える路線バスをめぐる動向

- 人口減少・過疎化の進行等により、路線バスの輸送人員や営業収入は長期的に減少傾向。
- 路線バス事業者の約4分の3が赤字事業者であり、路線の廃止も続いている。



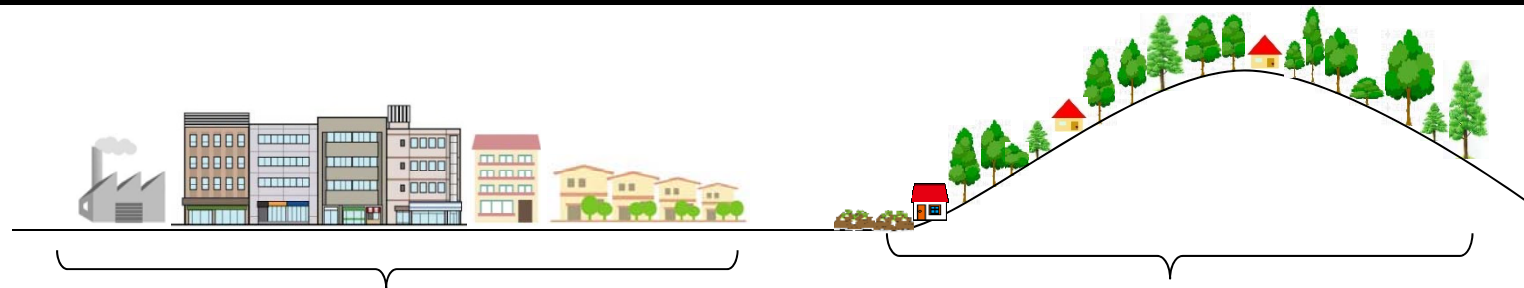
路線バスの廃止状況

年度	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
22年度	1,720km
23年度	842km
計	11,160km

※ 国土交通省調べ。高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止の路線

自家用有償旅客運送とバス・タクシー事業

○ バス・タクシーによるサービスが提供されない地域において、自家用有償旅客運送の利用が拡大している。



一定の交通需要があり、民間事業者によるサービスが提供されている地域

交通空白地域

緑ナンバー

路線バス・タクシー

バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施



コミュニティバス

地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送



福祉タクシー

タクシー事業者が身体障害者等の移動制約者の輸送を目的としてサービスを実施



白ナンバー

住民のための自家用有償旅客運送 (市町村運営有償運送(過疎地)、過疎地有償運送)

交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



身体障害者等のための自家用有償旅客運送 (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



自家用有償旅客運送の実施に係る事務・権限等

- 自家用有償旅客運送の実施にあたっては、**運営協議会**(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において**合意**が調った後に、**国土交通大臣の登録**を受ける必要がある。
- 国土交通大臣は、**輸送の安全確保及び利用者の保護**のための指導・監督を実施。

運営協議会 (道路運送法第79条の4)

【主宰者】 市町村(都道府県も可)

【構成員】 地方運輸局(又は運輸支局)、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者 等

【協議事項】 ①自家用有償旅客運送の必要性 ②運送の区域 ③旅客から収受する対価

合 意

国土交通大臣の登録 (道路運送法第79条) → 権限の委任により、都道府県ごと(北海道は7ヶ所)の運輸支局長が実施

- 【登録要件】 ①バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者が合意していること。
- ②運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。

【有効期間】 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)
→協議会の合意に基づき、更新の登録が必要

国土交通大臣による輸送の安全確保等の指導・監督 (道路運送法第79条の9 等) → 運輸支局長が実施

- 運行管理体制、運転者の要件等、輸送の安全確保のために必要な体制等について、指導・監督
- 必要に応じ、監査等により確認。さらに、是正命令や登録の取消等の処分を実施

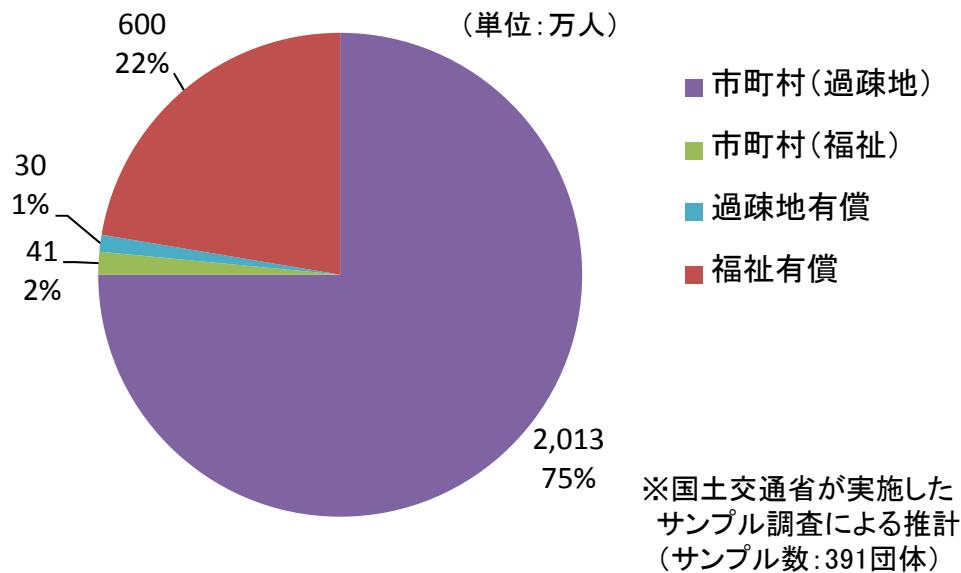
自家用有償旅客運送の現状 ①



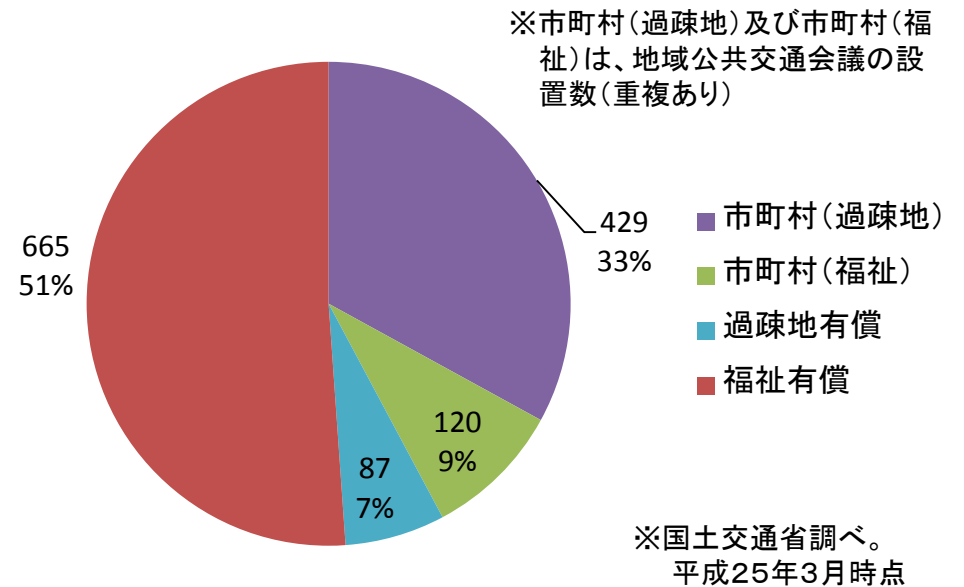
※ 国土交通省調べ。平成18年3月の数値は、旧道路運送法第80条の例外許可の件数を、改正法施行後の種別に応じて分類したもの。

自家用有償旅客運送の現状 ②

○ 輸送人員 計2,684万人 (平成23年度推計値)



○ 運営協議会(※)の設置数 計1,301団体



自家用有償旅客運送の現状 ③

○ 市町村運営有償運送（過疎地） サンプル数:105団体

…市町村が、主にバス車両により、定時定路線型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 4.8人

運送1回当たりの走行距離： 21km

運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額)： 142円

収支率： 19.4%

(赤字部分は公的補助で補填)

運転者の平均年齢： 58歳



○ 過疎地有償運送 サンプル数:71団体

…NPO等が、主にセダン型車両により、デマンド型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 2.9人

運送1回当たりの走行距離： 24km

運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額)： 491円

収支率： 42.0%

(赤字部分は公的補助や他の事業収入で補填)

運転者の平均年齢： 61歳



○ 市町村運営有償運送（福祉） サンプル数:43団体

…市町村が、主に車椅子車両により、デマンド型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 1.2人

運送1回当たりの走行距離： 18km

運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額)： 490円

収支率： 23.3%

(赤字部分は公的補助で補填)

運転者の平均年齢： 59歳



○ 福祉有償運送 サンプル数:172団体

…NPOや社会福祉法人等が、主にセダン型車両や車椅子車両により、デマンド型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 1.0人

運送1回当たりの走行距離： 12km

運送の対価(利用者1人当たりの平均収受額)： 1,012円

収支率： 40.6%

(赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補填)

運転者の平均年齢： 53歳

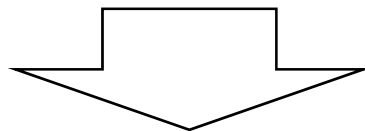


3. 自家用有償旅客運送の事務・権限の 移譲について

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関する国土交通省の考え方

事務・権限移譲の考え方

過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。



具体的な事務・権限の内容

新規登録・更新登録・変更登録等 (道路運送法第79条・第79条の6・第79条の7)

報告徴収、監査等 (道路運送法第94条)

輸送の安全又は旅客の利便の確保のための是正措置命令 (道路運送法第79条の9第2項)

事故報告に係る届出の受理 (道路運送法第79条の10)

業務の廃止に係る届出の受理 (道路運送法第79条の11)

業務の停止命令及び登録の取消 (道路運送法第79条の12)

有効期間の満了、業務の廃止届出又は登録の取消による登録の抹消 (道路運送法第79条の13)

移譲に向けて検討すべき課題

基本的な考え方

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に際しては、輸送の安全を確保し、利用者保護を図りつつ、地域の実情に応じた運送を実現する観点から、以下の3点を踏まえて具体的な制度設計を行う必要がある。

- ・ 地域の特性や利用者のニーズに応じた輸送が実現されること
- ・ 地域の幅広い関係者の意見を反映できる仕組みを充実させること
- ・ 市町村が事務・権限を担う際に、必要な輸送の安全確保が担保されること

考えられる主な論点

- ① 運送の実施主体
- ② 運送の種別
- ③ 地域における合意形成の手続・運用
- ④ 輸送の安全確保のために必要な仕組みの構築

地方分権改革有識者会議 地域交通部会報告書(抜粋)

5 見直しの方向性等

8/29第4回地方分権改革有識者会議資料より

(1) 事務・権限の移譲

① 移譲先

(略)現在国(国土交通省)が行っている、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の担い手としては市町村がふさわしいと考えられ、事務・権限の移譲先としては、希望する市町村を基本とすべきである。

一方で、財政状況を含め執行体制上の懸念などから事務・権限の移譲を希望しない市町村が出てくることも考えられる。このような市町村に対しては、まずは、移譲を受けやすくするための環境整備を国(国土交通省)が行い、移譲の促進を図ることが必要である。

また、事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、市町村とともに住民の暮らし全般に責任を負う立場にある都道府県が、上記のような意欲・能力を持つ場合、市町村にかわって役割を果たすことが考えられる。

このため、当該事務・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も移譲することができるようにすべきである。

なお、当初は事務・権限の移譲を受けなかった市町村が、その後希望するに至った場合には、当該市町村にも移譲することができるようにすべきである。(以下略)

② 移譲先の体制整備

移譲に当たっては、移譲先において、輸送の安全を確保し、利用者保護を図るための事務・権限を適切に執行する体制を整備することが不可欠である。

このため、国(国土交通省)は、これまで蓄積した専門的な知見やノウハウはもとより、輸送の安全確保を担う責任に対する考え方なども含めて的確に継承するために必要な措置を講ずるとともに、移譲後においても事務・権限が適切に執行されるよう、移譲先の地方公共団体との連携を図り、これを支援すべきである。

また、国(国土交通省)は、自家用有償旅客運送の実施とその登録・監査等の事務が同一の地方公共団体に帰属する場合であっても、適正な登録・監査等が実施されるよう必要な措置を検討すべきである。

(2) 地域の実情に応じた運送の実現に向けた措置

① 国(国土交通省)は、

(i) これまで法人格のある団体に限られていた実施主体を弾力化すること、

(ii) 運送の種別ごとに限定されていた旅客の範囲を拡大すること、

(iii) 運送の対価は、実費の範囲内であり、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であれば設定可能である旨の周知を徹底すること、

(iv) 地域における合意形成の手續や運用を改善すること、

(v) 登録更新における書類の省略等事務手續を簡素化すること、

など、意欲ある地方公共団体が地域の実情に応じた自家用有償旅客運送を実現することができるよう必要な措置を検討すべきである。

国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する 当面の方針について【要旨】

<H25. 9. 13地方分権改革推進本部決定>

1. 基本的考え方

- 個性を活かし自立した地方をつくるためには、地方分権改革を推進することが重要。
- これまで、地方分権改革推進委員会の勧告のうち、義務付け・枠付けの見直し等を着実に実現。
- 引き続き地方分権改革を推進するため、残された課題である国から地方公共団体への事務・権限の移譲等を推進。

2. 当面の方針

(1) **地方公共団体に移譲する方向の事務・権限**：44事項

※ 例：道路運送法に基づく自家用有償旅客運送の登録・監査等

国の関与、財源措置等所要の措置、移譲の方法を含め、検討・調整し、本年中に見直し方針として取りまとめ。

(2) **関連する事務・権限の移譲の可否等の検討・調整を要する事務・権限**：29事項

(各府省が移譲を検討中の事務・権限であって、地方がその関連する事務・権限の移譲等を求めているもの)

※ 例：医療法に基づく特定機能病院に対する報告徴収、立入検査及び緊急時における医療監視

国の関与、財源措置等所要の措置、移譲の方法に加え、関連する他の事務・権限の移譲の可否等を含め、検討・調整し、本年中に結論が得られたものについて、(1)の見直し方針に盛り込み。

(3) **移譲以外の見直しを着実に進める事務・権限**：3事項

※ 例：ハローワークの求人情報の地方公共団体への提供

(4) **引き続き検討・調整を要する事務・権限**：24事項

(各府省が引き続き実施するなどとしている事務・権限であって、地方が移譲等を求めているもの)

※ 例：農地法に基づく農地転用の許可等

各府省と地方の意見を踏まえ、引き続き検討・調整し、本年中に結論が得られたものについて、(1)の見直し方針に盛り込み。

(5) 以上の結果、法律改正事項については、**一括法案等を平成26年通常国会に提出することを基本。**

4. 地方分権改革のスケジュール

今後のスケジュール案

事務・権限の移譲等

8月29日 地方分権改革有識者会議（第4回）

- ・ 雇用対策部会・地域交通部会の報告
- ・ 当面の方針案の議論

9月中旬 地方分権改革推進本部

- ・ 当面の方針の決定

9月下旬 地方分権改革有識者会議

- ・ 今後の進め方議論

（適宜、有識者会議に進捗状況を報告）

12月 見直し方針閣議決定

3月 一括法案閣議決定、国会提出

地方分権改革の総括と展望

8月29日 地方分権改革有識者会議（第4回）

- ・ 「総括と展望」の進め方について議論

9月中旬 地方分権改革推進本部

- ・ 「総括と展望」の進め方について議論

9～10月 地方公共団体への調査

9～12月 地方分権改革有識者会議（月2回程度開催）

- ・ 学識経験者・地方六団体からのヒアリング（3回程度）
- ・ 地方への調査結果の報告、中間取りまとめに向けた議論（3回程度）

⇒ 「総括と展望」に関する**中間取りまとめ**（12月）

1～3月 有識者会議地方懇談会（仮称）の開催

- ・ 有識者会議において、最終とりまとめに向けた議論

4～5月 有識者会議で「総括と展望」に関する**取りまとめ**

6月 骨太の方針に反映

6～7月 地方分権改革シンポジウム（仮称）開催

7月以降 最終取りまとめを受けた検討・整理を推進