

# 中間とりまとめ(案)参考資料

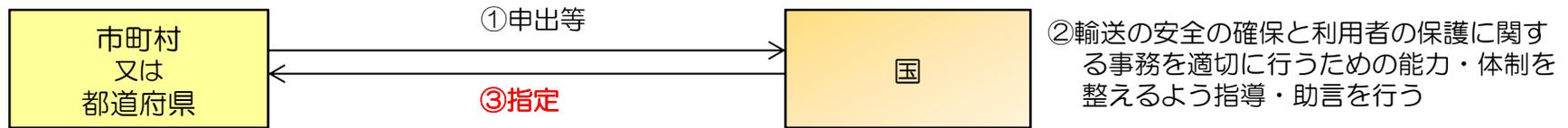
---

# 事務・権限の移譲に関する法制的考え方

希望する市町村又は都道府県への事務・権限の移譲(いわゆる「手挙げ方式」)の法制的な考え方 並びに 輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の考え方については、以下を基本とすべき。

## (1) 希望する市町村又は都道府県への事務・権限の移譲(いわゆる「手挙げ方式」)の法制的な考え方

輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護に関する事務を適切に行うことができるものとして国土交通大臣が指定した市町村等が事務を行うことを基本とすべき。



## (2) 輸送の安全の確保及び利用者の保護の考え方

事務・権限の移譲後における輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を担保するため、地方自治法に基づく助言等を活用しつつ、国土交通省においては、専門的な知見やノウハウ、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支援すべき。



なお、事務・権限の移譲後は、市町村等においてその意欲と能力、責任と覚悟に基づいて事務を担っていくべきであることは言うまでもないが、輸送の安全の確保のために特に必要があり、かつ、緊急の必要がある場合は、国土交通省において市町村長等の指定を解除することについて検討し、解除を行うこともありうることとすべき。

## 趣 旨

現時点で移譲を希望する市町村はまだ少数にとどまっており、将来的に市町村等の事務として定着させていくためには、国土交通省において様々な支援策を講じることにより移譲を促進していくことが不可欠である。

こうした観点から、市町村等と接点の多い地方運輸局や運輸支局が中心となって支援体制を整備し、移譲に向けた働きかけや事務処理に関する知見やノウハウ等の継承、運営協議会等の円滑な運営に向けた運用指導、輸送の安全確保に係る専門的な知見を有する人材育成のための支援等を行うべきである。

## 地方運輸局による環境整備及び支援の取組みの考え方

### 内 容

- 事務処理に関する知見、ノウハウ等の継承
  - ・ 登録、指導等の事務処理、組織体制の構築等の知見、ノウハウの継承 等
- 運営協議会等の円滑な運営に向けた運用指導
  - ・ 関係法令、通達等の解釈の周知
  - ・ ローカルルールの改善指導
  - ・ 地域の交通ネットワークとのマッチングのための調整手法の共有 等
- 輸送の安全確保に係る専門的な知見を有する人材育成のための支援
  - ・ 監査等の的確な実施に関する講習、セミナー等の実施 等

### 体 制

- 都道府県単位で設置されている各運輸支局において体制を整備

運輸支局

首席運輸企画専門官(輸送・監査担当) —— 運輸企画専門官(輸送・監査担当) ( ← 総務企画担当がサポート)



国土交通本省及び地方運輸局等がサポート

# 実施主体の弾力化に関する方向性

## ○現行制度

市町村・NPOのほか、道路運送法施行規則により「一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所及び商工会」に限定。

## ○緩和の方向性

法人格がない団体についても自家用有償旅客運送を実施できることとしてはどうか。

## ○検討のポイント(第1回資料より)

採算が確保でき、事業として成立する場合にあっては、道路運送事業として厳格な安全規制等に従う義務があることとの関係で、事業として収益を追求する団体とならないことや、団体としてガバナンスが適切に確保されていることをどのように担保すべきか。

論点	制度の趣旨	改正の方向性(案)
非営利性	採算性の面から事業者が参入しないような地域であって、 <u>運送サービスの提供が営利事業としては成り立たない地域を前提に、例外的に、事業者以外の主体による有償旅客運送を特別に認めるものであることから、運送主体についても営利を目的としないものに限定。</u>	実施主体の非営利性については、 <u>協議会を主宰する市町村等が自らの責任において確認した場合は、要件を満たすことにしてよいのではないか。</u>
法人格	自動車を使用して他人を有償で運送するものである以上、 <u>輸送の安全及び旅客の利便の確保に関して一定の措置を講ずることが求められ、運行管理の体制や事故後の処理体制などの整備が必要となり、こうした体制を確保するためには、ある程度組織的な基盤が必要と考えられる。</u>	輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置※を講じるための組織的基盤があることについて協議会で合意がある場合については、 <u>法人格を有しない主体についても実施主体として認めてよいのではないか。</u> <small>※自動車の保有、乗務員の確保、運行管理の責任者の選任、運行管理の体制の整備、事故が発生した場合の責任者の選任、連絡体制の整備、損害賠償措置等</small>

# 旅客の範囲の拡大に関する方向性

## ○現行制度

道路運送法施行規則により、それぞれの種別に応じて限定。

## ○緩和の方向性

いずれの種別についても、観光客を含む地域外からの訪問者も対象として運送できることとしてはどうか。

## ○検討のポイント(第1回資料より)

地域外からの訪問者のような不特定多数に対して道路運送事業としての厳格な安全規制等の下に置かれていない運送が提供されることをどのように考えるべきか。一方、道路運送事業の提供が客観的に困難な場合において、地域外からの訪問者の足をどのように確保すべきか。

案	評価	理由	留意点
生活支援ボランティア	○ 活動場所等が明確にされ、運送サービスの提供を受ける旅客の名簿に必要な事項が記載される場合には、運送の対象として認める(運用)	地域住民の生活に必要不可欠である雪下ろし、除雪等の生活支援型ボランティアを行う者については「当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者」として運送の対象と認めることが適当であるため。	—
障害を有しない者であって地域住民のうち特別に市町村長が必要と認めた者(いわゆる「ひきこもり」の方等)	○ 社会参加の必要性から市町村長が特別に認めた者については福祉有償運送の対象として認める(省令)	障害を有しない者であっても、社会参加が困難な状況であることに変わりはないため。	—
観光客等の不特定多数の者	△ 一定の条件の下で、観光客等の不特定多数の者を輸送することを認めることとしてはどうか。	不特定多数の者を輸送することは、輸送の安全確保の観点から事業許可を取得して行うべきであるものの、 <u>地理的条件等により事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合</u> にあっては、 <u>自家用有償旅客運送による輸送もやむを得ないのではないか。</u>	どのような場合について、不特定多数の者の輸送を認めるか。 (例:離島や過疎化が著しい地域に限定するなど)

項目	課題	改善の方向性	さらなる検討
協議の内容・範囲	地域の交通だけでなく、まちづくりや福祉等の観点からも議論すべき。	地域交通会議や地域公共交通活性化再生法に基づく協議会との統合や、まちづくり、福祉、教育等の関係者も協議会に組み入れるなどの取組みを進めてはどうか。	取組みを進める手段について、通達だけでなく、意識改革を起こさせるような方法をどのように考えるか。
合意形成の内容	「運送の必要性、運送の区域、収受する対価」以外についても合意を必要としている。	法令においては、当該三点についてのみ規定していることを改めて周知徹底してはどうか。	<p>三点以外にも合意を要している項目については、登録の段階でチェックすべきものであり、合理的な理由がない場合については、議題から外すよう働きかけを行うべきか。</p> <p>※三点以外の項目の例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・使用する自動車の種類ごとの数</li> <li>・運転者に求められる要件</li> <li>・運行管理の体制 等</li> </ul>
合意形成の方法	国交省の通達では、運営協議会での議論の進め方や議決の方法(多数決、全会一致等)について定めおらず、協議会の運営に不満が多い。	議決の方法等についてはルールを定めておらず、条例で定めることも含めて市町村等にゆだねられていることを周知徹底してはどうか。	利害調整を行うコーディネーター役を担う者が円滑な合意形成を誘導するスタイルを確立し普及を図るべきではないか。
ローカルルール	合理的な理由について検証を行っていないローカルルールが多くみられる。	不合理なローカルルールについては是正に向けた取組が促進されるよう、引き続き積極的な働きかけを行うべきではないか。	ローカルルールの見直しや検証を長期間行っていない場合があるため、期限を設けるなどして、見直し促進を加速させるべきではないか。