

運営協議会における合意形成のあり方検討会 第2回議事概要

日 時： 平成22年2月14日（月） 16:00～18:00

場 所： 中央合同庁舎3号館（国土交通省）8階 自動車交通局第1会議室

秋山座長の開会宣言。事務局より資料説明。関係団体からヒアリングを行い、意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

- 18年の改正道路運送法の施行以前の特区制度から自家用有償運送については、議論してきたところであり、改正法の施行に際しても、我々タクシー事業者としては、これまでの議論を尊重するとともに、有償運送がタクシー輸送を補完するものとして位置付けられることも、やむを得ないとしたところ。

改正法施行後に設置されたフォローアップ検討会やあり方調査等において、運営協議会のあり方に対する議論がなされ、これを踏まえた調査報告書や通達等も示されていることから、これまでの通達や報告書の内容を十分周知すれば足りるし、周知されていないことが問題であると考えます。

- 上記のとおり合意形成のあり方については、既に解決済みではないか。

訪問介護事業者は訪問介護事業と旅客運送事業を兼業していると理解している。

商売ベースのNPOとボランティア組織のNPOを一緒に考えてはいけない。

タクシー側の不安は、タクシーの需要をNPOのセダン車両に取られ続けている現状である。特に地方ではタクシー顧客とNPOの顧客が重なっており、タクシーの補完であるNPOが補完ではなくなっている地域がある。

提出資料にあるとおり、三重県のある地域では、タクシー車両数を大幅に上回るNPOのセダン車両があり、運送回数についてもタクシーの半数近くの運送回数を行っている状況である。また全国的に見ても同様の地域が見受けられている。

これはNPOが輸送できる旅客の範囲が曖昧であるため、競合しない仕組み作りをすることも解決方法の一つであると考えます。

- 国土交通省がやってきた4条の福祉限定事業については、厚生労働省とともにタクシー会社と介護保険をうまく制度化できたことが第1段階の寄与であり、第2段階の寄与としては、改正法による運営協議会の場を活用したNPOによる有償運送である。第3段階については、今後議論されると思うが、利用者立場に立った市町村による積極的な関与と財源確保、計画づくりが必要であると考えます。

- 国土交通省は、以前から共存して仲良くやって欲しいとやっているが、そのための何かいいグランドデザインを持っているのか。地域から公共交通機関であるタクシーがなくなっても構わないのか。

- タクシーが地域の公共交通機関として主たる役割を果たし、それを補完する形でNPOの輸送活動があるとの認識は変わるものではない。

周知されていない部分には周知していく必要があるし、地域の実態に合った補完の仕組みが十分議論されていない部分についても、一步一步進めていく必要があると考

える。

○ NPOの輸送活動が補完であることを出発点とし、緑ナンバーでできないところを白ナンバーでやってもらう、それについて運営協議会での合意が前提であり、提出された資料の地域でも、白ナンバーが増えたのは、そうした合意がされた訳だが、その経緯がどのようになっているかを議論しなければと考える。1年分のデータのみならず複数年の推移データを見なければ客観的な判断はできない。

○ タクシーとNPOの対立関係の問題はセダン車である。今までタクシーが輸送していた利用者をNPOが会員にしていくということは、この制度上で明らかである。それをデータで結論づけられないということであれば、しっかり検証すればいいが、制度の問題であることを認識して欲しい。

また、合意形成の問題として、全会一致での議決になっていないということ。タクシー事業者等は多勢に無勢で押し切られてしまうため、コンセンサスを得るための丁寧な議論がされていないことも問題である。

○ 運営協議会における協議の最終的なポイントは、運送の必要性の検討であると考えているが、ほとんどの自治体はそうした自覚を持っていない。本来、必要性の議論をきっちり行い、その結果、必要との判断であれば、次に運送の区域、運送の対価などの事項を議論するものである。こうした議論をしていないこと自体がローカルルールであり、これが根本的な要因ではないか。市町村が自覚を持たないのであれば、運輸支局がもっと積極的に関与することも必要ではないか。

○ 自動車交通局から発出した運輸局への通達は、自治体担当者からすると直接制約されている感じがないため、自治体向けに効果的な方法を検討して頂きたい。

○ 利用者的には、タクシー若しくはNPOの有償運送の選択ではなく、電車やバスなども含めた全ての交通機関が使えるような状況を作り上げていく、といった立場に立った議論をしたい。目先のメリット・デメリットではなく、もっと先を見ないと閉塞的な議論で終わってしまう。そうした認識ができたときに交通基本法に移動権が入ってくる日本ができるのではないか。ここから日本の移動を変えるぐらいの意気込みを持って発信したいと考えている。