

地方分権改革有識者会議
地域交通部会報告書
(自家用有償旅客運送関係等)

平成25年8月29日

目次

はじめに	1
1 制度の概要とこれまでの経緯	
(1) 自家用有償旅客運送制度の概要	2
(2) これまでの経緯	3
2 地方関係者の意見	5
3 関係府省の意見	7
4 地域交通部会の状況	
(1) 検討対象	8
(2) 関係者のヒアリングの概要等	8
(3) 意見交換	12
5 見直しの方向性等	15
<資料>	
地域交通部会名簿	21
地域交通部会開催実績	22
<参考資料>	
1 地方分権改革推進委員会 第2次勧告（平成20年12月8日）（抜粋）	25
2 出先機関改革に係る工程表（平成21年3月24日地方分権改革推進本部決定）（抜粋）	26
3 出先機関の事務・権限仕分け（「自己仕分け」）結果（平成22年10月7日地域主権戦略会議に報告）（抜粋）	30

4	佐賀県知事提出資料（第1回地方分権改革有識者会議（平成25年4月12日））	32
5	「国から地方への事務・権限の移譲等について（照会）」（平成25年5月28日）に対する回答	
	（1）全国知事会の回答（抜粋）	33
	（2）全国市長会の回答（抜粋）	34
	（3）全国町村会の回答（抜粋）	35
6	事務・権限移譲等検討シート（個票）（第2回地方分権改革推進本部資料（平成25年5月28日））資料（抜粋）	37
7	第1回地域交通部会（平成25年7月3日）資料	
	（1）国土交通省提出資料	41
	（2）佐賀県知事提出資料	47
	（3）富山市長提出資料	52
	（4）揖斐川町長提出資料	59
	（5）公益社団法人日本バス協会提出資料	62
	（6）一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会提出資料	63
	（7）一般財団法人全国福祉輸送サービス協会提出資料	67
	（8）特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク提出資料	69
	（9）加藤構成員提出資料	75

はじめに

今次安倍内閣においても、地方分権改革を積極的に推進することとし、平成25年3月8日、内閣総理大臣を本部長とし全閣僚を構成員とする地方分権改革推進本部が閣議決定により設置され、さらに4月5日には地方分権改革推進本部の副本部長である内閣府特命担当大臣（地方分権改革）の下で地方分権改革有識者会議（以下「有識者会議」という。）が開催されることが決定された。

有識者会議は、これまで、4月12日、4月26日、5月15日の3回にわたって議論を行い、今次安倍内閣における地方分権改革の基本的な方針となる「個性を活かし自立した地方をつくるために」を取りまとめるとともに、地方分権改革の推進に関する施策のうち特定の事項についての客観的な評価及び検討に資するため、有識者会議の下で専門部会を開催できることとした。

5月15日の第3回有識者会議では、第一次安倍内閣時に発足した地方分権改革推進委員会以降の議論の成果（積み重ね）や、各府省の検討結果、地方の意見等を踏まえ、まずは、無料職業紹介に関する事務・権限の見直し、及び自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直しを行うため、雇用対策部会及び地域交通部会を開催することが了承された。

この報告書は、今後の自家用有償旅客運送に関する事務・権限の適切な見直しに資するため、7月3日及び7月26日に開催された地域交通部会の議論等を整理したものである。

1 制度概要とこれまでの経緯

(1) 自家用有償旅客運送制度の概要

① 制度創設の経緯

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、バス、タクシー事業の許可を受ける必要がある。

一方、従来から、過疎化の進行とそれに伴う路線バスの撤退等を踏まえた生活交通の確保や、高齢化の進展等に伴う移動制約者の個別輸送の確保が大きな課題となっている。これに対し、バス、タクシー事業者によっては十分な運送サービスが提供されない場合に、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」として、市町村や特定非営利活動法人（NPO）等が自家用自動車により行う有償運送が例外的に許可されてきた（旧道路運送法第80条）。

しかしながら、上記の許可は例外的なものであったため、輸送の安全確保や利用者保護のための法令上の措置が未整備であるとともに、ニーズの増加に伴い、例外的な許可が急増（平成18年3月末時点で2,138件）するという課題があった。

これを受けて、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、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運送できることとする「自家用有償旅客運送制度」が創設された。これにより、輸送の安全確保や利用者保護のための制度も整備され、安全・安心な輸送サービスの提供が可能となっている。

② 制度の内容

(i) 自家用有償旅客運送の類型

自家用有償旅客運送については、以下の3つの類型が存在する。

ア 市町村運営有償運送

- ・過疎地輸送 市町村が、区域内の過疎地域等の住民を輸送するもの
- ・福祉輸送 市町村が、区域内の身体障害者等の移動制約のある住民を輸送するもの

イ 過疎地有償運送

NPO等が、バス、タクシー事業者によって十分な輸送サービスが確保されていない過疎地域等において、当該過疎地域等の住民、親族

及び日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって、旅客名簿に記載されている者及びその同伴者を輸送するもの

ウ 福祉有償運送

NPO等が、バス、タクシー事業者によって十分な輸送サービスが提供されていない身体障害者、要介護者等の移動制約者であって、旅客名簿に記載された者及びその付添人を輸送するもの

(ii) 自家用有償旅客運送の実施に係る手続等

自家用有償運送の実施に当たっては、運営協議会等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ことが必要。

また、国土交通大臣は、輸送の安全確保や利用者保護のための指導・監督を実施。

ア 運営協議会について

- ・ 主宰者：市町村又は都道府県
- ・ 構成員：地方運輸局、地域住民、NPO、バス・タクシー事業者等
- ・ 合意事項：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

イ 国土交通大臣による登録等について

- ・ 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、地域関係者が合意していること
②運転者、運行管理体制、整備管理体制等、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）
- ・ 輸送の安全確保等のための指導・監督
：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・処分等を実施。
- ・ 登録、指導・監督等の業務については、都道府県ごと（北海道は7か所）に設置された運輸支局が実施。

(2) これまでの経緯

平成20年12月8日に行われた地方分権改革推進委員会第2次勧告（参考資料1）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」（以下「工程表」という。参

考資料2)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。」とされている。

平成22年6月22日に閣議決定された地域主権戦略大綱に基づき、関係府省が行った「自己仕分け」(自らが所管する出先機関の事務・権限の仕分け)では、国土交通省は、参考資料3のとおり、自家用有償旅客運送は、「市町村の創意工夫に委ねるため、希望する市町村に権限を移譲する方向で検討する。」として、「A-b-①」(個々の地方自治体の発意に応じ選択的に移譲するもの(現行の行政区域を前提とするもの))としている。

2 地方関係者の意見

(1) 第1回有識者会議

平成25年4月12日に開催された第1回有識者会議での古川佐賀県知事の提出資料のうち自家用有償旅客運送制度に係るもの(参考資料4)の概要は以下のとおりである。

- 地域によっては、不採算バス路線の撤退など、住民の移動手段の確保が課題。
- 「住民の移動手段を確保する」視点からの地方への権限移譲が必要。
- 自家用有償旅客運送について、以下のような課題がある。
 - ・ 自家用有償の実施主体は、法人格を有する団体に限られ、地域ボランティア組織は実施できないこと。
 - ・ 自家用無償で受領できる実費に、車両償却費、保険料等が含まれず、維持経費の捻出が困難であること。

(2) 関係府省の意見に対する地方3団体の意見

各府省からの回答(後掲3参照)について、5月28日に、内閣府から地方3団体(全国知事会、全国市長会、全国町村会)に意見を確認したところ、参考資料5のとおりであり、その概要は以下のとおりである。

【全国知事会】

- 自家用有償旅客運送に関する事務・権限は、全国一律に都道府県へ移譲し、さらに希望する市町村に移譲する仕組みを設けるべき。

【全国市長会】

- 地域における裁量を拡大することを前提に、希望する市町村に移譲する方向で検討されたい。
- また、地方運輸局等による相談体制を確保されたい。

【全国町村会】

- 「地域で判断できる裁量が拡大されれば、より地域の実情に合った対応が可能になる」などの理由で移譲を受ける方向で検討という回答と、「運

送事業の許認可等は、法的に様々なケースが想定され、小規模自治体では専門的な知識や経験を有する職員の確保が困難」など、移譲に向けた検討課題を挙げた回答を合わせて、約8割を占めた。

- 「全国統一的な基準に基づいて判断・指導等をすべきであり、また、輸送安全の確保の観点からも国において行うことが望ましい」など、当面、移譲を見送るべきものとする回答が、約2割であった。

3 関係府省の意見

自家用有償旅客運送に関する事務・権限について、工程表、平成 22 年自己仕分けを踏まえた対応方針について、平成 25 年 4 月 16 日に国土交通省に照会を行った。その回答は参考資料 6 のとおりであり、その概要は以下のとおりである。

- 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。(今後具体的な方法等につき検討)

4 地域交通部会の状況

(1) 検討対象

以上を踏まえて、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」を対象に議論を行った。

国土交通省は、自家用有償旅客運送に関する事務・権限を希望する市町村に移譲する方向で検討しており、個性を活かし自立した地方をつくる観点から、円滑に移譲するための留意点、移譲される事務・権限について自由度を高めるための方策等を中心に議論を行った。

具体的な論点は、

- ① 事務・権限の移譲先となる地方公共団体をどう考えるか、
- ② 地方公共団体が事務・権限の移譲を受けるに当たって、必要な体制・準備についてどのように考えるか、また、移譲後も含め、国はどのような支援を行うべきか、
- ③ 地方公共団体の自由度、裁量を拡大するため、どのような方策があるか、
などである。

(2) 関係者のヒアリングの概要等

第1回地域交通部会では関係者からのヒアリングを実施した。その概要は以下のとおり。

① 武藤浩 国土交通省自動車局長

提出資料（参考資料7（1））に基づき、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲の方針について説明があった。その概要は次のとおり。

ア 地域交通に係る諸課題については、住民生活に最も身近な市町村が中心となり、責任を持って対応しており、その一環として自家用有償旅客運送についても、市町村が主導して、中心となって取り組まれている。

イ こうした実態を踏まえ、自家用有償旅客運送に関する事務・権限を、希望する市町村に移譲することが適当である。

ウ 事務・権限の移譲に際しては、地域特性や多様な利用者のニーズに的

確に対応した輸送が実現される必要がある。また、市町村に事務・権限が移譲された後も、輸送の安全が確保される必要があり、これらの点については、今後の事務・権限の移譲に係る具体的な方策の検討の中で、関係者のご意見を丁寧にかがいがいながら、検討を進めていきたい。

これに関して、後藤部会長から、平成 21 年の工程表では移譲先を都道府県としているが、平成 22 年の「自己仕分け」や今回の検討結果では希望する市町村へ移譲となっている理由について質問があり、武藤局長からは、平成 21 年の工程表では政府全体で都道府県への移譲が原則であったことから都道府県への移譲としたが、平成 22 年の「自己仕分け」では、実態を踏まえた上で希望する市町村への移譲が最も適切と判断した旨の回答があった。

② 古川康 佐賀県知事

提出資料（参考資料 7（2））に基づき、福祉有償運送の課題、制度改正の方向等について説明があった。その概要は次のとおり。

- ア 人が移動しやすくなることで地域が元気になる。「共助」とも言うべき福祉有償運送の充実が重要である。
- イ 自家用有償旅客運送について、運営協議会において法令・ガイドライン以上に厳しいルールとなっているのは、自治体に道路運送法の権限がないため、他人事になっていることから生じている。
- ウ 市町村は運営協議会の主宰だけが規定されており、運営協議会の位置付けが曖昧であることから、これを自治体の附属機関として位置付け、この決定に対して誰が責任を持つかを明確にしていくべきである。
- エ 事務・権限の移譲先は、まず都道府県とし、手挙げ方式で希望する市町村にも移譲することにしてほしい。

これに関して、加藤構成員から、ローカルルールの問題などは市町村が道路運送法に位置付けられた自家用有償旅客運送制度における運営協議会主宰者たる自らの役割を十分に理解していないために生じていることから、このような問題が、事務・権限が都道府県に移管されることによって果たして改善されるのかとの質問があり、古川知事からは、運営協議会の主宰のみを行う立場では地域での移動に責任を持った対応ができないが、都道府県や市町村の役割を法律上しっかり位置付けることによって大きな変化が生まれてくる旨の回答があった。

また、後藤部会長から、市町村ではなく都道府県に移譲することでの住

民のメリットについて質問があり、古川知事からは小規模な市町村では担当者が置けないところもあるが、都道府県は担当部署も存在し知見を持っているので、まだ自家用有償旅客運送を担う団体がない市町村の住民にメリットになるとの回答があった。

③ 森雅志 富山市長

提出資料（参考資料7（3））に基づき、自家用有償旅客運送の事務・権限の見直し及び富山市の取組について説明があった。その概要は次のとおり。

- ア 自家用有償旅客運送の実施には、安全で安定的な運行を確保する責任を受け止める覚悟が必要であり、その意味でも事務・権限の移譲先を「希望」する市町村とすることは妥当な方向である。
- イ 地域の裁量を拡大するため、現行の基準の緩和が大切である。
- ウ 事務・権限が移譲された後も、安全性の監査など、国の一定の関与は必要である。
- エ 自家用有償旅客運送によってバス・タクシーの利益を侵害しないように配慮しながら交通空白地帯を埋めていくため、協議会方式は大事にしていかなければならない。富山市では様々な主体が役割分担しながら交通空白地帯を埋めている。
- オ こうした調整は、住民に身近な基礎自治体である市町村だからできることである。

④ 宗宮孝生 揖斐川町長

提出資料（参考資料7（4））に基づき、揖斐川町のコミュニティバスの状況及び直面する課題、自家用有償旅客運送の問題点などについて説明があった。その概要は次のとおり。

- ア 揖斐川町では、町の財政負担によりコミュニティバスを運行しているが、個別集落の巡回はできておらず、依然として交通空白地帯が残っている。移動手段を公共主体だけで確保するには限界がある。
- イ 過疎地有償運送制度を活用したいが、NPO等の法人格のある主体に限定されているため、山村地域ではニーズがあっても担い手がない。こうした地域では地域に根付いた企業が非営利として受け手になれるようにするなど、ニーズにあった柔軟な対応が必要である。
- ウ 自家用有償運送を行う運転手の要件である講習の実施場所が県央だけのため、なかなか受講の機会が少ない。

⑤ 長尾真 公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員

提出資料（参考資料7（5））に基づき、運営協議会への対応状況、事務・権限の移譲に対する要望について説明があった。その概要は次のとおり。

ア 運営協議会は運輸当局も入ってもらい、自家用有償旅客運送の必要性などについて調整して棲み分けを行っているところであり、バス会社は真摯に対応している。

イ 事務・権限の移譲に当たっては、運営協議会の合意のシステムを是非継続していただきたい。構成員も現行のとおりとしてほしい。運輸支局にも少なくともオブザーバーとして参加してほしい。多数決で議決することもあることから、構成員のバランスにも配慮してほしい。

⑥ 各務正人 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会理事長

提出資料（参考資料7（6））に基づきタクシー事業の現状、タクシー業界が取り組む適正化・活性化策、事務・権限の移譲についての意見などについて説明があった。その概要は次のとおり。

ア タクシー業界は、長期的に輸送需要が低迷する中、平成14年の規制緩和後車両数が増加するなどの影響もあり、収益基盤や運転者の労働条件が悪化したことから、平成21年6月にタクシー適正化・活性化法が制定され、その結果、減車を行ってきている。

イ 観光タクシー、育児支援タクシーなど様々なニーズに応じた取組を行い活性化を図るとともに、福祉車両導入による福祉輸送や乗合タクシーによる過疎地輸送にも取り組んでいる。

ウ タクシー事業は、バスなどが撤退した後の地域住民にとって最後の公共交通機関。タクシー事業と自家用有償旅客運送の棲み分けが必要であり、事務・権限を移譲することで、タクシーの存立を脅かし、タクシーが地域からなくなってしまう。

エ 移譲先は、実情をよく分かり、大きな役割を担っている市町村が適切である。

⑦ 漢二美 一般財団法人全国福祉輸送サービス協会会長

提出資料（参考資料7（7））に基づき、福祉輸送サービスの紹介、事務・権限の移譲についての意見について説明があった。その概要は、次のとおり。

ア 福祉輸送は、専門のスタッフや車両を備えた福祉タクシーが担うべきであるが、福祉タクシーが存在しない場合などは、自家用有償旅客運送

によることはやむを得ない。

- イ 事務・権限が地方に移譲され、福祉タクシー事業者の意見が反映されることなく運営協議会での議論が進められることになると、福祉タクシーが存立しなくなるおそれがある。
- ウ 仮に地方に移譲するにしても、安全や安心が確保される仕組みと地域の公共交通機関が確保される仕組みは必要である。

- ⑧ 河崎民子 特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク副理事長
提出資料（参考資料7（8））に基づき、自家用有償旅客運送に関する事務・権限等の見直しについての意見について説明があった。その概要は、次のとおり。

- ア 自家用有償旅客運送の事務・権限が自治体に移譲されることは、基本的に歓迎だが、事務・権限の移譲に際しては法令の見直しが必要である。
- イ 具体的には、一つは、有償運送の目的として、超高齢社会を迎えるに当たって個人等の社会参加が不可欠であること等を明記すること。一つは、運営協議会に関して省令で定める関係者は自治体が条例で定めることとし、併せて地域独自の基準を設ける場合も条例で定めることとされたい。
- ウ 運営協議会によっては不当なローカルルールが存在しており、分権の名のもとに肯定されることがないように、不当なローカルルールを違法化するような規定を法令に置いていただきたい。
- エ 複数の市町村がまとめて運営協議会を設置している場合も多いことから、事務・権限が都道府県に移譲されれば柔軟性が出てくるのではないか。

(3) 意見交換

ヒアリング終了後の意見交換（部会構成員・関係者間、部会構成員間）では次のような議論があった。

① 加藤構成員の発言

加藤構成員から提出資料（参考資料7（9））に基づき、自家用有償旅客運送制度に関する現状認識と今後の方向性について発言があった。その概要は次のとおり。

- ・ 現状の法律・制度でも、自治体が地域の住民の「おでかけ」（移動手段）確保のためにできることは多く自由度も高いが、自主規制している。

国から権限移譲されても自由な取組ができるか極めて不安である。そのため、権限移譲に当たって自治体のレベルアップを喚起する制度設計が大切である。

- ・ ローカルルールは市町村が勝手に作っているものであり、「おおむね2分の1」という運送対価も国土交通省が示した目安に過ぎないのだから、協議会できちんと合意すれば突破できるもの。
- ・ 移譲先については、現場に近く、地域公共交通会議を運営してバス政策を進めている市町村の方が望ましい。都道府県は、現段階で運営協議会にあまりかかわっていないため、権限移譲されても対応できないのではないかと。一方、都道府県には市町村でカバーできない地域間輸送にかなり大きな権限があるにもかかわらず取組が不十分であり、まずはこれをきちんとやるべき。

② 事務・権限の移譲先について

森市長から、交通事業者と良い関係を保つことができ、地域住民の交通ニーズに関する様々な基礎データを持っている市町村が担うべきであるとの発言があった。

内田構成員から、希望する市町村は第一の移譲先として、市町村が移譲を希望しない場合、移譲を希望する都道府県に移譲するという案が現実的ではないかとの発言があった。これに対して森市長からは、希望する市町村を第一義的に考え、これを補完する形で都道府県に移譲するという考え方は成立するが、制度的に難しい面があるので、例えば基礎自治体の一部事務組合をつくって受けるといった方法もあるとの発言があった。また、武藤局長からは、この問題に一番熱心で現状を把握している市町村が適切であるとの発言があった。

山内構成員から、基礎自治体での優位性があるならそこに任せるべき、安全性の問題では今国が行っているところを無視できないので、都道府県にすべて移譲することは非効率的ではないかとの発言があった。

勢一構成員から、本案件は地域交通体制における例外を認める制度であることから、将来的な地域交通体制確保に係る諸権限の在り方にも配慮して移譲先を検討する必要があるのではないかと、現在までの実務レベルの取り組みを前提とすると身近で問題に対峙している市町村に移譲することは説得力があるが、制度上市町村の恣意的運用が容認され得ることを懸念する、市町村が主催した運営協議会におけるルール設定、それに基づく登録手続、運用に対する指導・監督の一連の運営体制について、例えば条例など民主的プロセスを経て決定される規範として定めるよう工夫すべ

きとの発言があった。

内田構成員から、地方分権を進める観点から、希望しない市町村についても、まず都道府県へ移譲を進めることがいいとの発言があった。これに対して山内構成員からは、国、都道府県、市町村といろいろなところへ権限が分散し、安全の規制、監査などをどうするか整理する必要があるとの発言があった。

5 見直しの方向性等

人口減少や高齢化が進む中、バスやタクシーのサービスが十分に提供されない地域において、高齢者や障害者などの移動手段を確保することは、住民の生活を維持する上で不可欠であり、また、地域の活性化を図るためにも重要な課題である。

地方公共団体は、住民の福祉、教育、地域交通など暮らし全般に責任を負う立場にあることから、これまで以上に、このような地域における移動手段の確保に取り組むことが求められている。その具体的な方法として、地方公共団体やNPO・地域団体等が担い手となる自家用有償旅客運送の果たす役割は、ますます重要となっている。

以上の認識に立ち、本部会におけるこれまでの議論を踏まえた見直しの方向性等は、以下のとおりである。

(1) 事務・権限の移譲

① 移譲先

自家用有償旅客運送は、主として市町村単位のエリアにおいて、住民等の生活を支えるために行われる運送である。また、市町村は、住民の居住・活動に関する情報や地域交通のニーズを最も把握し、住民の要望に直接責任を担う立場にある。さらに、その実施に当たっては、地域における移動手段確保に取り組む意欲を持ち、関係者の合意形成を図るなどの能力を備えるとともに、安全で安定的な運行を確保する責任と覚悟が求められるものである。

このため、現在は国（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。

以上のように事務・権限が移譲されることにより、運営協議会の主宰から登録・安全確保に至る一連の役割が地方公共団体で完結することから、登録までの手続の迅速化が図られることはもとより、それぞれの地域の実情に応じた創意工夫による移動手段の確保につながることを期待される。

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続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続を簡素化すること、
- 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。

② 国（国土交通省）は、(1)の事務・権限の移譲及び(2)①の措置に係る制度改正に当たって、その趣旨・内容が地域交通を担う現場に至るまで十分浸透するよう周知を徹底するとともに、地方公共団体は、地域における移

動手段を確保していく観点から、制度についての理解を深め、その趣旨を十分に活かすよう積極的に取り組むべきである。

- ③ 地方公共団体は、これまで運営協議会で定められてきた不合理な「ローカルルール」の是正に向け、引き続き、必要な措置を講ずるべきであるとともに、国（国土交通省）もその取組が促進されるよう積極的に働きかけを行っていくべきである。

(3) その他

以上の取組に加え、第1回有識者会議において古川議員から指摘された、

- ① コミュニティバスであっても定員 11 人以上の場合には車両に旅客運送業の性能基準が求められること、
- ② 2 点間の近距離観光タクシーでは定額料金の導入ができないこと、
については、
 - ① 高齢者・障害者の安全性、利便性に留意しつつ、基準を見直すこと、
 - ② 近距離でも定額料金が可能となるよう運用を見直すこと、
を確実に実施していくべきである。