

## 第2回自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会(13/11/28)

# 地域住民の「おでかけ」を支えるための自家用有償運送制度の方向性(私案)

名古屋大学大学院環境学研究科  
加藤 博和

## 地域公共交通改革の骨子(私案)

-「やればできる」から「やる気にさせる」へ-

- ◆ **活性化再生法定協議会の権限強化と事務合理化**
  - ◆ 国庫補助受給主体(対象拡大/用途自由化)
  - ◆ 連携計画、事業計画、国庫補助申請の連動(二法協議会)
- ◆ **都道府県協議会の法定協議会化**
  - ◆ 地域間幹線計画における都道府県・市町村の連携
  - ◆ 鉄道の位置づけとバス並み補助
  - ◆ 都市間高速バスの位置づけ
- ◆ **事業者と自治体の対等な関係づくり**
  - ◆ パートナーシップ契約(連携計画と連動)
- ◆ **モードフリーな制度(「おでかけサービス提供」業界の確立)**
  - ◆ モード(走っているか)でなくアウトカム(何を地域にもたらしているか)で補助・支援
  - ◆ タクシー(乗用事業としての)を公共交通として機能させる
  - ◆ 自家用有償運送制度を交通政策として位置づける

名古屋大学 加藤博和 13/11/28

1

## そもそも、なぜ「NPO等有償運送」というカテゴリが生まれたか？

- ◆ ニーズがある(移動制約者)
- ◆ それに対して **既存の輸送産業がきちんと応えられていない**
- ◆ ニーズの近くにいた地域組織や社協・NPOがやらざるをえなくなった
- ◆ しかし、それが **輸送産業の「掟」を破るもの**だとは想像できなかった
- ◆ ニーズも輸送産業の掟も正しいのであれば、結局、つじつま合わせが必要
- ◆ これを **「地方分権」と抱き合わせで制度化しようとした**

現実にいる移動制約者を助けることを、地域ボランティアの好意(共助)だけに頼っていていいのか？

公的政策での担保(公助)も必要・・・確保維持改善事業で補助対象に(とても使えないが・・・)

名古屋大学 加藤博和 13/11/28

2

## 運営協議会の設置指針と実際

### 設置目的

- ◆ 自家用有償運送の必要性・対価その他について、地域の関係者が集まり協議する場
  - ◆ 移動制約者に必要な輸送を確保し、地域福祉向上に寄与するよう、運送者に必要な指導・助言を行うよう努める

### 協議事項

- ◆ 必要性(バス・タクシーではできないことが大前提)
- ◆ サービス内容(運送区域・対価・旅客の範囲)
  - ◆ **競合はありえない(バス・タクシーでできないのだから)**
- ◆ 適正実施が担保されるかの確認(安全・安定性など)

### 必要性と、どのようにそれを満たすかとの間にギャップ

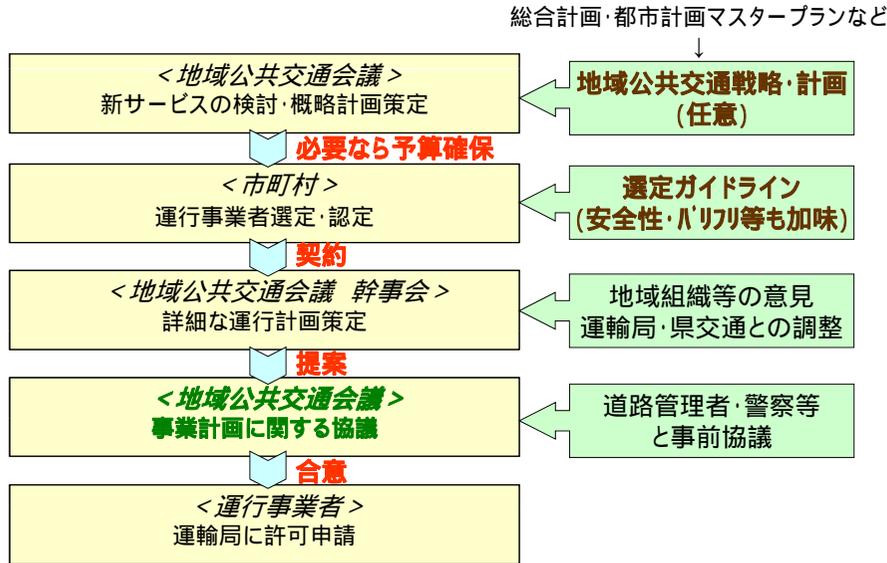
地域公共交通会議: 既存のバス・タクシーを尊重しつつ、必要な公共交通は自治体が決め、必要であれば自ら供給するという原則

自家用有償運送運営協議会: 今までやむにやまれず? やってきたことを、「必要性」というオブラードに包んで認めていく。そこに公共政策(移動制約者を社会がどう助け、QOLを確保していくか)の発想はない!

名古屋大学 加藤博和 13/11/28

3

# 地域公共交通会議の標準的なプロセス

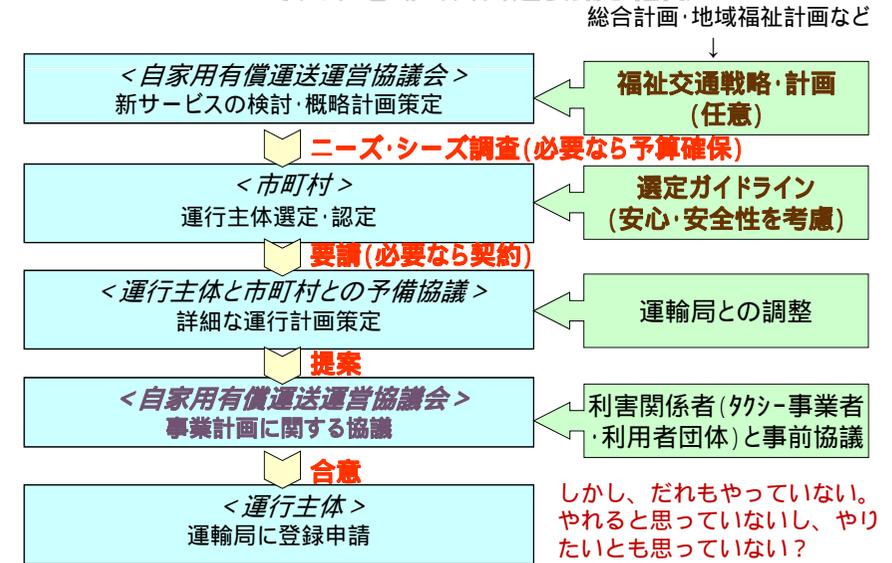


名古屋大学 加藤博和 13/11/28

4

# 福祉輸送確保策検討の本来のプロセス

…実は、地域公共交通会議と相似



しかし、だれもやっていない。やれると思っていないし、やりたいともっていない？

名古屋大学 加藤博和 13/11/28

5

## 運営協議会の運営方式の見直し

- \* **政策立案・実施機能の具備**
  - + 自治体として高齢者・障がい者の移動をどう考えるかを議論した上で、自家用有償運送の役割を議論し、必要があればその拡充を図る、という流れが本筋
  - + タクシー協議会は対になる、はず
- \* **白ナンバー有償が認められる条件**
  - + 単純明快。タクシー・バス会社では困難なことをやる場合(タクシー・バス会社ができることはやってはいけない)。
  - + タクシー・バス会社の困難なことをやるのであれば、その営業を阻害することはない。この観点からは、対価を議論する必要は薄い(「NPO = 安い」という発想は厳禁)
  - + むしろ本質的なのは、自治体としてその運送が必要かどうか？ 利用者が利用できるかどうか？
  - + 安心・安全チェックは、国あるいは「権限移譲を受けた自治体」の役割
- \* **合理的でないオーバーラールの排除**
  - + 地方分権なので、法律・政令以外で国が示しているのはすべて目安に過ぎない(例:運送の対価)
  - + したがって、地域の実情に応じた合理的なローカルルールはあって当然(ないなら自治体の存在意義がないし、協議会の成立理由もない)
  - + 合理的でないローカルルールは、世論によって排除されるべき

名古屋大学 加藤博和 13/11/28

6

## 自家用有償運送制度見直しの骨子(私案)

- ◆ 「有償運送は緑ナンバーを原則とし、それでは確保できないサービスについて白ナンバーで確保する」大原則は堅持
- ◆ 現在の3区分(市町村 / 福祉 / 過疎地)を再編し、「**交通空白地運送**」と「**移動制約者運送**」に整理
  - ◆ 交通空白地運送: 地域公共交通会議・活性化再生法定協議会で協議
  - ◆ 移動制約者運送: 「移動制約者運送確保協議会」(運協を改組、現場がわかる人を入れる)で協議
- ◆ 協議会では「**利便**」確保策を協議する原則を徹底
  - ◆ 自治体または事業者または利用者・地域団体が「運送確保計画(必要性 / 対象者 / 対価 / 想定事業者・団体 < 決まっていれば > )」を協議会に提出し必要性・妥当性を協議する形に
  - ◆ 認められればバス・タク事業でそれができるか検討(タク協議会でも検討し報告)し、できなければ原則認める。その観点から、運送対象者は大幅緩和(空白地運送は会員制をやめる、制約者運送は範囲を広げる)
  - ◆ 担い手は市町村・NPO等のほか、地域の任意団体にも認めていく(自家用有償に認定される方がトクな仕組みに)
  - ◆ 「安心」「安全」は協議会が責任を負わない(地域公共交通会議と同じ)

名古屋大学 加藤博和 13/11/28

7