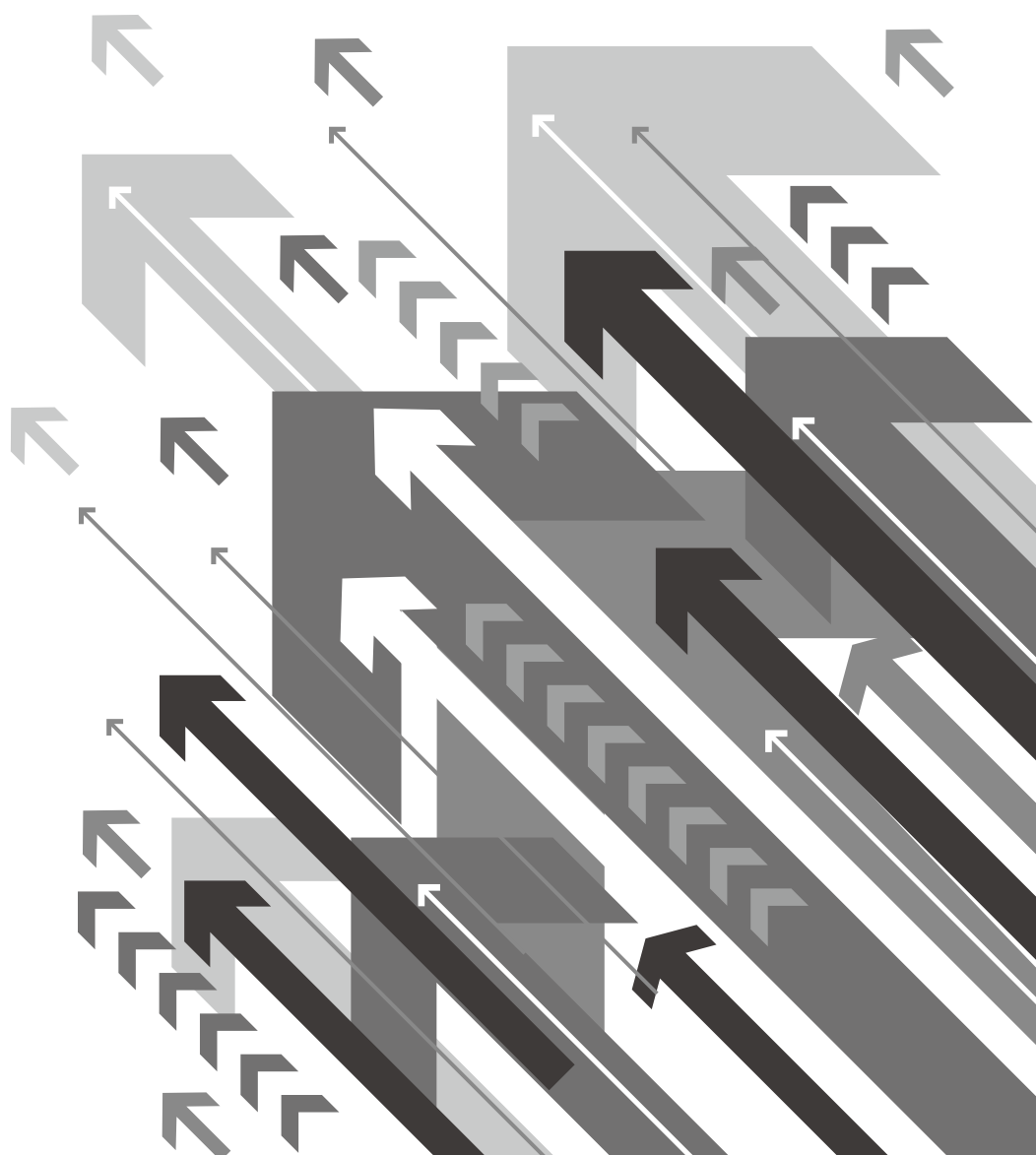


豊かな地域の 移動施策を進めるために

～自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に
関するキャラバンセミナー報告書～



2015年3月

NPO法人 全国移動サービスネットワーク

はじめに

2013年（平成25年）8月。内閣府に設置された「地方分権改革有識者会議」の地域交通部会は、自家用有償旅客運送の事務・登録権限を、2015年（平成27年）4月以降、国から地方へ移譲するという報告書を出しました。希望する市町村による手挙げ方式を基本とし、市町村が難しい場合は都道府県も手を挙げるができるというものです。

移譲は、国土交通行政の一部（登録に必要な地域の合意形成だけ）を担当してきた自治体が、本来の役割である地域住民のニーズや地域交通の現状を把握し、地域資源を生かして創意工夫を行うことができるかどうかの大きな転換点になります。

本事業では、地域住民の移動ニーズに的確に対応できる地域社会をつくることを目的として、権限移譲と制度見直しの趣旨や意義、めざすべき姿を学ぶセミナー・シンポジウムを合計6回開催しました。先行事例や、講師陣のレクチャーを通じて、自治体や自家用有償旅客運送の関係者が、現状や課題を共有し、「権限移譲をどのように活かせばよいか」を考える貴重な機会となりました。

まもなく2015年（平成27年）4月です。「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲」や、介護保険制度改正による「新しい総合事業」等の国の新たな施策によって、移動サービスが注目されることは間違いありません。これらの法制度改定で重要な鍵を握っているのは自治体です。自治体の主体性によって、その地域の移動環境、移動困難者への対応には格差が生まれてくることも考えられます。移動困難者が抱える諸問題が解決に向かうよう、自治体関係者と市民・住民の課題意識の共有や、解決策を見いだせる環境づくりが不可欠です。

末筆ながら、本事業をご支援くださいました日本財団、講師派遣にご協力くださいました国土交通省および自治体、開催にご尽力くださいました各地の福祉有償運送関係者のみなさまに、心より御礼申し上げます。

2015年3月

NPO法人 全国移動サービスネットワーク

理事長 中根 裕

本報告書は、各セミナーの骨子、先行事例の紹介、それらに基づく「考察」をまとめたものです。

複数回ご登壇いただいた講師・パネリストの発言骨子については、重複する部分があるため、一部を割愛しています。お読みいただく際は、「事業の概要」にて特徴をご参照の上、気になる部分から読み進めることをお勧めします。

目 次

I. 事業の概要	3
II. 考 察	18
III. 移譲に向けて動き出した自治体	
(1)佐賀県	10
(2)横浜市	12
(3)神奈川県大和市	14
IV. 各会場のセミナー報告	
(1) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関する公開シンポジウム	16
講師・パネリスト発言要旨、ディスカッションの記録（抜粋）、アンケート結果	
(2) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 大阪	33
講師・パネリスト発言要旨、ディスカッションの記録（抜粋）、アンケート結果	
(3) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 仙台	43
講師・パネリスト発言要旨、ディスカッションの記録（抜粋）、アンケート結果	
(4) 福祉移送ネットワーク講座	55
講師・パネリスト発言要旨、ディスカッションの記録（抜粋）、アンケート結果	
(5) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 佐賀	66
講師・パネリスト発言要旨、ディスカッションの記録（抜粋）、アンケート結果	
(6) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 横浜	77
講師・パネリスト発言要旨、ディスカッションの記録（抜粋）、アンケート結果	
V. 資料編	
(1) 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	90
に関する検討会「最終とりまとめ」	
(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（条文抜粋）	98
(3) 関連記事 ～東京交通新聞より～	106
(4) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案（抜粋）	108
(5) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についての	111
Q&Aについて（抜粋）	
(6) 総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について（抜粋）	111

I. 事業の概要

▼自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関する公開シンポジウム

- 日時：2014年6月28日（土）14:00～16:45
- 会場：日本財団ビル2階 第1～4会議室
- 参加者115人



自治体職員の参加者は少なかったものの、移譲に積極的な自治体として、佐賀県と横浜市のトップお二人からの発言によって、大都市部と地方部それぞれのめざすべき方向性や解決すべき課題を共有することができた。

▼キャラバンセミナー企画会議

- 日時：2014年6月29日（日）10:00～12:00
- 会場：ハロー貸会議室東京駅八重洲
- 参加者7人（セミナー開催地の理事を中心に）



前日の公開シンポジウムを踏まえて、5カ所のセミナー時期や企画を検討した。当初はワークショップ形式も想定していたが、自治体や福祉有償運送及び過疎地有償運送の関係者に、状況がほとんど伝わっていない（知られていない）ため公開シンポジウムと同様に、講師陣からのレクチャーを基本とし、状況の理解と移譲に向けた意識を喚起することを中心に据えることとした。

▼セミナー in 仙台企画会議

- 日時：2014年8月15日（金）13:00～15:00
- 会場：みやぎNPOプラザ 交流サロン
- 参加者5人



東北地方では、移譲に前向きな自治体が見つからず。企画は、福祉有償運送の関係者が各地の状況を共有し、移譲と制度見直しの概要を理解すること、自治体職員に福祉有償運送や過疎地有償運送に関心を持ってもらうことを中心に据えることとした。

▼自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 大阪

- 日時：2014年10月10日（金）13:00～16:30
- 会場：一般社団法人大阪外食産業協会 会議室（大阪府大阪市）
- 参加者74人



自家用有償旅客運送の存在意義を活かす制度運用の必要性を共有し、通達は移譲で技術的助言になることを学んだ。また、移譲開始と同時に行われる自家用有償旅客運送の制度見直しの進捗状況を知ることによって、団体関係者が、ローカルルールをはじめとする課題を国や自治体に伝えていく必要性を共有することができた。

▼自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 仙台

- 日時：2014年10月20日（月）13:30～16:45
- 会場：仙台市市民活動サポートセンター（宮城県仙台市）
- 参加者 76人



地域交通政策の大きな流れを理解することで自治体が権限移譲を含めて果たすべき役割を共有することができた。生活交通を再編した栃木県大田原市の事例や、福祉有償運送が抱える課題を通じて、総力戦という意識が必要であることを学んだ。

▼福祉移送ネットワーク講座

- 日時：2014年11月14日（金）13:00～16:00
- 会場：岡山県生涯学習センター情報・創作棟2階大研修室（岡山県岡山市）
- 共催：岡山県、NPO法人 移動ネットおかやま
- 参加者 130人



岡山県保健福祉部長寿社会課の坂井氏から介護保険制度の制度改正を絡めたご講演があったことが、他の地域のキャラバンセミナーと異なる点だった。介護保険制度改正の趣旨と内容を学び、介護も地域交通も市民への期待が高まっていることを、国土交通省本省の地域交通室長を交えて確認することができた。

▼自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 佐賀

- 日時：2014年11月21日（金）13:30～16:45
- 会場：ベストアメニスタジアム会議室（佐賀県鳥栖市）
- 参加者 71名



九州運輸局自動車交通部長と嶋田准教授のご講演の後、佐賀県の状況や見直しを中心にパネルディスカッションが行われた。佐賀県のビジョンから、県がイニシアティブを取る具体的な手法や意義を知ることができた。また、介護保険制度改正を視野に入れて、登録不要の活動の可能性を提起した。

▼自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 横浜

- 日時：2015年1月16日（金）13:30～16:45
- 会場：かながわ県民活動サポートセンター（神奈川県横浜市）
- 共催：認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク
- 参加者 100名



地域公共交通活性化・再生法の改正を活用することで、自家用有償旅客運送にも計画や財源を付けることが可能になったことを学び、自治体の交通担当の担うべき役割を理解できた。神奈川県大和市のように、移譲に向けて、役所内連携を強めたり、外出を通して生活の利便性向上を考えている自治体の存在を知ることでもできた。また、「移譲」をメリット・デメリットではなく、「意義」として論じるべきことを確認した。

▼キャラバンセミナー評価会議

- 日時：2015年2月21日（土）10:30～13:00
- 会場：大河原雅子事務所（東京都千代田区）
- 参加者 10名



一年間の事業を振り返り、成果と見えてきた課題を総括し、今後の取り組みを検討した（次頁の通り）。

※各セミナーの当日資料および開催レポートは、当法人のホームページに掲載済み。

<http://www.zenkoku-ido.net/action.php#B>

.....

＜執筆・編集メンバー 一覧＞

- 中根 裕 NPO法人 全国移動サービスネットワーク 理事長
 - 河崎 民子 同 副理事長
 - 坂井 正義 NPO法人 移動サービスネットワークみやぎ 理事長
 - 清水 弘子 認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長
 - 石山 典代 同 事務局長
 - 伊良原淳也 関西STS連絡会 代表
 - 柿久保浩次 NPO法人 日常生活支援ネットワーク
 - 横山 和廣 NPO法人 移動ネットおかやま 理事長
 - 中村 守勝 同 副理事長
 - 江口 陽介 さが福祉移動サービスネットワーク 代表世話人
 - 伊藤みどり NPO法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長
-

II. 考察

(1) 総括

各セミナーの企画に際し、開催地周辺の市町村の首長または職員の出席依頼を試みましたが、移譲を受ける予定の自治体が見つからない地域もありました。地域公共交通のトータルな計画と実施は、住民の生活の足を確保すべき自治体の責務であるという考え方は徐々に浸透し始めていますが、自家用有償旅客運送の権限移譲や運用ルールの緩和がその手段の一つという認識をもつ自治体はまだ少ないのが現状でした。

特に、福祉有償運送そのものへの理解がまだ進んでいない地域もあり、また、福祉有償運送は福祉部局が担当している市町村が多く、交通事業者との調整に対する負担感が強いことも、移譲に関心が集まらない原因と考えられます。

また、事業の開始前は、移譲に手を挙げた場合にのみ、弾力的な制度運用が認められるものと想定していましたが、運用ルールの緩和は全国一律に実施されることになり、移譲を受けることのメリットが見えにくくなりました。とはいえ、それ自体は望ましいことであり、弾力運用と移譲をセットにして普及啓発を進めました。

6回のセミナー・シンポジウムで講師陣から示された提案や解説は、少しずつではありますが、参加者に移譲や運用ルールの緩和を一つの契機として、現状の課題に対応していこうという意識の変化をもたらしています。

地域公共交通活性化・再生法の改正によって「地域公共交通網形成計画」の策定が浮上したことや、介護保険制度改正に伴う「訪問型サービスD（移動支援）」という類型が示されたことによっても、少しずつ状況が変わることが予想されます。キャラバンセミナーの後半の企画に盛り込んだこれらの法制度改正は、福祉有償運送についても、目標・計画・予算確保の可能性を示唆しています。

【講師陣の発言から】

- 障がい者や高齢者、地域住民の移動や外出の足となる公共交通の充実は、大変厳しい状況にある。自治体は財政措置を含め創意工夫をして、地域住民のためによりよい状況を作っていかななくてはならない。新しい仕事が増えるのは大変なことであるが、人材育成や実態把握、説明会等を積み重ねていく覚悟である。
- 移譲によって「自治事務」になる意味＝国の通達は技術的助言であり、自治体はその地域にあった制度運用をしていくべき（そもそも交通モードの選定、しくみづくりに失敗している例も多い）
- 改めて自治体と福祉有償運送等の意義や課題を理解してもらう必要がある（被災地では外出支援で精神的ケアを実践。移動サービスは、住民が計画に参画するだけでなく、自ら運

行することで、傍観者を関係者にできる。地域をよくする活動)

- 地域公共交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」には、一般タクシーと自家用有償旅客運送が明記された。権限移譲は、地域公共交通活性化・再生法と一体となった動きである。これは大きな変化。
- 福祉有償運送について、必要に迫られて色々な工夫をし安全確保にも努めてきたが、団体は増えず環境整備や機器・赤字体質等も改善されない状況がある。自家用有償旅客運送の制度見直しと運用ルールの緩和に期待するとともに、介護保険制度改正によって「新しい総合事業」に盛り込まれた「訪問型 サービス D（移動支援）」にも期待を寄せている。

急激な人口減少と超高齢化が同時進行するという大きな課題に対応するため、国土交通省は次々に法制度の改正を行い、支援策を付けて自治体を誘導しています。2014年8月に施行された「改正都市再生特別措置法」もその一つです。この改正法は、行政・住民・民間事業者が一体となって医療や福祉、商業施設等を集積して住居と結び、利便性の高いまちをつくるため「立地適正化計画」を市町村に策定させるものです。コンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの連携を具体化したものについて支援するとしています。公共交通ネットワークは、まさに改正地域公共交通活性化・再生法による地域公共交通網形成計画や再編実施計画であり、自家用有償旅客運送もそのなかに位置づけられています。

また、厚生労働省も団塊世代が75歳を迎える2025年問題への危機感から介護保険制度を大きく動かし、3年かけて移動サービスを含む地域包括ケアシステムの構築を市町村に迫っていますが、自治体の動きは鈍く、また、国交省と厚労省の連携もうまく機能していません。

キャラバンセミナー等を通して2014年度に見えてきたのは、日本社会全体が抱える課題と国行政の大きな動きです。自家用有償旅客運送の権限移譲と運用ルールの緩和は、これらと密接に関係しており、自治体や住民の意識改革の一つのきっかけになるできごとです。

その意識改革は大変重要です。幅広い担い手によって、福祉交通を含む移動の問題に積極的に取り組もうという自治体にあっては、「外出のしやすさ」が健康創出・維持や生活の質と密接不可分にあるという認識が定着しつつあります。「外出ができる」というレベルでなく、外出しやすい環境づくりが、地域づくり・まちづくりに直結しているという認識です。

そのような認識の元に、移譲に手を挙げることはメリット論ではなく、急激な人口減少と超高齢化が同時進行する社会にあって、自治体の当然の責務です。この認識が共有化されれば、移譲の目的である「創意工夫」の方法が見えてくるのではないのでしょうか。具体的な「創意工夫」について、次年度以降も引き続きセミナー等を開催し、多くの関係者とともに模索していきます。

(2) 見えてきた各地の状況

～セミナー評価会議（2/21 開催）の意見交換より～

- ✦ 大阪のセミナー後に、箕面市が北摂ブロックの合同運営協議会から独立して運営協議会を単独で設置した。セミナーを経て、近畿地方の自治体へのアドバイスを続けてくださっている研究者もいる。
- ✦ 仙台のセミナーでは、仙台市等でタクシー関係者の理解が進んでいる一方で、自治体側の認識の遅れが目立った。自治体職員の参加を期待して広報を行ったが、宮城県や仙台市を含め自治体の参加が少なかった。どちらが権限移譲を受けるか県と市町村の間で綱引きがあるのだろうか。時間をかけて、話をしていく必要がある。
- ✦ 佐賀セミナーは、アクセスの良い鳥栖市で開催したが、参加者の多くは佐賀県内の自治体や団体だった。佐賀県は「身近な移動手段確保推進室」を設置して先進的な取り組みを始めており、知事が交代したが、移動政策は引き継がれた。しかし、九州は活動そのものが進んでいない地域が多い。
- ✦ 神奈川県は、移譲を受ける横浜市と大和市以外の市町村に、県が移譲を受けることについてのアンケートを行っているが、17市町村が特に必要はないとの意見、9市町村が県に受けてほしいとの回答だった。横浜市が移譲を受けることで、川崎市、相模原市（政令指定都市）も、今後何らかの検討が始まるのではないかと思われる。
- ✦ 東京都は、世田谷区と江東区が手挙げを予定しているとの情報がある。長野県も移譲に手を挙げるのが業界紙で取り上げられた。
- ✦ 栃木県日光市も市長の方針によって、手挙げすることが決まった。運営協議会は、現在はタクシー事業者も理解があり、大きな問題はないが、団体はやめていくばかりで、増えるきっかけがない。

2015年4月時点での移譲希望は、全国で11自治体となった（3月上旬現在）

(3) 本事業の成果

～セミナー評価会議（2/21 開催）の意見交換より～

- ✦ 移譲に手を挙げる自治体は現時点では多くはないが、モデル的な動きがいくつかの自治体で出てきた。
- ✦ 権限移譲を契機として、自家用有償旅客運送の制度とは何か、その問題についても認識を新たにする事ができた。
- ✦ セミナーを企画した当初は、移譲することによるメリットを示すことを意識していたが、後半は「移譲を受けるのは自治体の当然の責務である」という認識・発言が主流になった。意識を持っている市町村からも、同様な課題提起があった。
- ✦ 地域公共交通活性化・再生法が改正された影響も大きかった（2014年5月公布、11月施行）。自治体が作成する「地域公共交通網形成計画」の中に、自家用有償旅客運送がタクシーとともに地域交通の一つの手段として位置付けられたこと等を学び共有化したことは成果といえる。

- ◆ 介護保険制度改正に伴って導入される「新しい介護・予防日常生活支援総合事業」の「介護予防・生活支援サービス（訪問型サービスD）」についても、登壇者から言及があった。福祉部局の自治体職員から「移動の重要性がようやくわかった」という声が聞かれるなど、福祉有償運送団体以外の福祉・介護関係者の理解が進んだ。
- ◆ 権限移譲の際に一番必要なことは、福祉と交通の部局の役所内連携。横浜のセミナーに登壇した横浜市と大和市の発表で、それが明確になった。

(4) 権限移譲についての捉え方

～セミナー評価会議（2/21 開催）の意見交換より～

- ◆ 権限移譲を受けなくても、法令を正しく理解すれば問題解決できるという意見があるが、現実にはできてこなかった（自治体職員の自主規制等）。現在の仕組みのままでは限界がある。
- ◆ 移譲後に、自治体から国へと制度の問題点を伝えて、将来的には国の法制度を変えていくという可能性にも期待したい。
- ◆ 移譲すると、移譲を受けた自治体にとっては、国土交通省発出の通達が（自治事務のため）「技術的助言」になり、柔軟に解釈できるが、自治体職員は通達に頼って事務を進める習慣があるので、そのこと自体が移譲を難しくしている側面がある。移譲を推進し、移譲を受ける自治体を増やしていくことは、ややレベルが高く難しい現実がある。
- ◆ これまでの自家用有償旅客運送の制度も運用ルールの緩和と権限移譲も、例えるなら耕されていない土地に種をまいただけの畑のようなもの。移譲を受け、創意工夫することで地域が良くなることを発信していくことが重要。そのためにも、いいモデルを広めていくこと、見えてきたモデルに密着して、情報提供を行っていくことが必要。
- ◆ 移譲を契機に創意工夫する手法として見えてきたのは、①地域公共交通活性化・再生法と一体的に運用する方法、②介護保険制度改正に伴う介護予防・生活支援サービス（訪問型サービスD）と一体的に推進する方法。この2つを視野に入れる必要はあるが、どちらも具体的な手法や課題が見えてくるまで、移譲後の活用方法として明示するのは難しい面がある。引き続き情報収集や課題の分析をしていく必要がある。

Ⅲ. 移譲に向けて動き出した自治体

～セミナー資料およびご登壇者のご発言から～

(1) 佐賀県

県がまず移譲に手を挙げ、次に市町村に移譲するという流れを想定している。国よりも近いところで、県が市町の啓発に当たることで、「移譲を活かす」市町^{*1}が増える効果が期待できる。ブロック開催の運営協議会を構成する市町村は、近隣自治体との分担（持ち回り事務局等）の兼ね合いもあり、手を挙げにくいと言われており、ブロック開催の地域には参考になるのではないだろうか。

佐賀県は、2014年から、県の組織に「身近な移動手段確保推進室」設置。県内市町の長を構成メンバーとする「協議会」を設立した。市町担当課長および担当者を対象とした研修の場も作っており、市町の担当者に階層別で意識の醸成や、人材育成、交流を行うとともに、県がニーズや利用状況調査等を実施し、市町に役立つ情報を提供していく取り組みも行っている。地方自治法にもとづく「事務処理特例条例」で、都道府県知事の権限は市町村長の権限に随時移譲していけるため、市町村が国から移譲を受けるより、スムーズに移譲できると予想される。

*1：佐賀県には現在、村がない

■県が移譲に手を挙げることの狙いはどこにあるか？

・原則市町が優先で、市町を県としてもバックアップするというスタンス。ただ、どこも手を挙げないということであれば、県としてきちんと拾うということ。県も市町も、今まで責任がなかったというのが一番の問題点と考えている。当事者意識を持ってやることによって主体的に考えていけるのではないか。われわれも当事者でなかったため、今から勉強して、国の支援もいただきながら噛み砕いていき、各市町が主体的にできるようにしたいと判断されれば、その時点で市町にお譲りするという流れになると思う。当面はわれわれが間に入って調整役のような形でいきたい。

■運営協議会の事務局を福祉と交通のどちらが担う？


・現在は、県内5ブロックあり、すべて福祉サイドが担当している。移譲後も、今の体制を基本的には尊重していかなくてはならないと考えている。運営協議会に、各市町の地域交通の担当の職員さんたちも必ず来ていただく。福祉サイドが運営協議会でどのような議論をしているかというのを十分に分かっていただきたい。逆に、地域公共交通会議など企画サイドで行なっている会議の中で、移動困難者の問題がどう議論されているかというのは、福祉サイドの職員さんもきちんと参加していただきたい。まずは情報共有が必要で、そこから始めるべきだろう。

6. 佐賀県の取組 (平成26年度) ①

1 地方自治体の人材育成

◇県と市町が連携した推進体制の整備
○知事・県内全市町長による全県組織設立 (4月)


◇県・市町の人材育成に向けた取組
○階層別 (首長、担当課長、担当者) 研修など




2 住民の移動に関する実態の把握

◇県内の移動に関する実態調査

- 過疎地エリア
既存移動事業者調査、移動制約者 (高齢者/ 障害者他) 聞き取り調査
- 県内主要圏域間
主要バス路線OD調査、広域移動ニーズ調査




Copyright © 2014 Saga Prefecture. All Rights Reserved.
8

参考] H26 人材育成から見えてきたもの

◇平成26年度上半期の取組

- 階層別研修
初任者向け (2回)、担当及び課長向け (2回)

=

主に交通政策自体
法制度、国県の補
助制度) の研修


◇見えてきた課題

- ①市町職員は多くの業務を抱え、地域交通は必ずしも優先順位が高くない。
- ②福祉・教育など他の移動手段の施策の情報共有が十分でない。
- ③デマンド交通などの市町の取組がほかの市町で知られていないことが多い。
- ④公共交通としてのタクシー事業者との情報共有が十分でない。
- ⑤より専門的な研修を望む声がある。

H26 下半期の方向性]

- ◎階層別 (初任者、専門)
- ◎業務効率化・課題解決能力向上
- ◎住民目線の幅広い視点

平成27年度研修に反映


Copyright © 2014 Saga Prefecture. All Rights Reserved.
11

(2) 横浜市

様々な交通手段が存在する大都市が移譲を受けるモデル。都市交通の部局が所管する「横浜市交通政策推進協議会」が設置されており、バス・タクシー事業者、市民、運輸支局の職員等の参加を得て、幅広い視点から交通施策のあり方について協議している。

協議会の中の地域交通部会は、福祉有償運送を所管する健康福祉部もメンバーとなっており、問題の共有化や庁内連携がしやすい。

都市交通部局が担当する「地域交通サポート事業」や障害福祉の担当課が所管する「移動情報センター」など、移動に関わる複数の施策が既に実施されていることから、庁内連携が進むことによって、福祉有償運送も一体的に推進されることが期待される。

■運営協議会の事務局を福祉と交通のどちらが担う？

・これまで健康福祉部が福祉有償運送の運営協議会を所管してきた。公共交通と福祉交通のそれぞれの担当課にノウハウがある。一緒にして共通する政策を作っていくということも可能だが、今の段階では、公共交通部門と福祉部門が連携し、意見を交換しながら次のステップを見いだししていく。

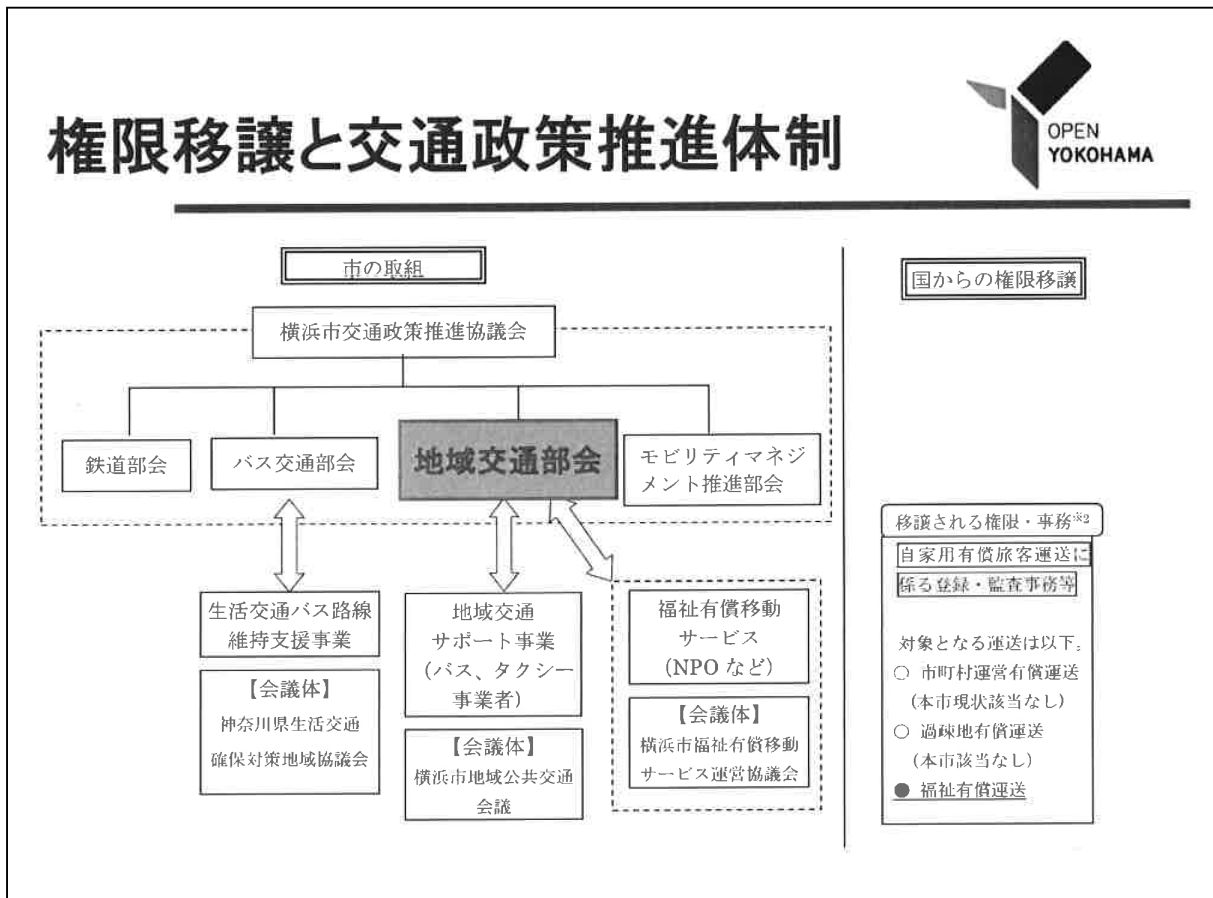
■実態として、運営協議会の運営は難しい面もあるのでは？

・不特定多数の移動手段については、バスの採算性が低い路線などもある中で、いかに公共交通を確保するかが優先課題。バスの需要がない地域、走れない場所は乗り合いタクシー。ジャンボタクシーで何とか採算ぎりぎりの地域もある。ここに交通空白地域だから白ナンバーで、という話が入ってくると運営協議会と同様に、そこは交通空白地域ではないという議論になるかもしれないが、現在は、緑ナンバーを前提としているので、そういった議論にはならない。

・福祉交通の場合は対象者を限定している。運営協議会の中で議論していくときにも、限定したニーズであれば、バス事業者やタクシー事業者も、実施できないのでNPO等にやらせてもらうのではないか。福祉交通は所管部署が異なり、「横浜に合った施策を展開」するところまでまだ進んでいないが、まずは移譲に手を挙げていこうという姿勢。

■移譲後の組織体制は？

横浜市交通政策推進協議会の地域交通部会と運営協議会は連携している。また、横浜市地域公共交通会議も同様である。地域交通部会では、地域交通サポート事業や福祉有償運送のほか、UDタクシーの拡充や無償運送の普及といったテーマも検討課題に挙がっている。



地域交通部会における検討の方向性

- 地域の交通を支えていくには、利用者、自治体、バス・タクシー事業者、NPO等が目的や情報を共有し、既存の枠組みから一歩踏み出して検討する。
- 緑ナンバーによる公共交通の維持・充実により地域交通を確保することを基本とし、それができない場合に応じて福祉有償運送等による移動サービスの拡充を検討する。
- 横浜市におけるこれまでの交通体系整備の経緯を踏まえ、高齢者等のお出かけサポーター役としてのタクシーや福祉有償運送等の利用促進策を検討する。
(今後の検討例)
UDタクシー拡充、乗合タクシーの普及、スマートフォンを活用した配車システムや福祉輸送の総合配車センターの創設、「共助」としての無償運送の普及 など

(3) 神奈川県大和市

中規模の都市が移譲を受けるモデル。地域公共交通網形成計画といえる総合的な交通施策を策定し、地域交通に力を入れている。計画に基づいて、街づくり担当を中心に健康福祉担当等が連携しながら、コミュニティバスや福祉有償運送の施策を推進している。

一定の交通利便が確保されている大和市であっても、外出に不便や不安を感じている高齢者が多いこと等に着目し、目的・天候・健康状態など様々な状況に応じて、徒歩・自転車・バス等の移動手段を自由に選択できるさらに利便性の高い街を目指している。

■運営協議会の事務局を福祉と交通のどちらが担う？

・現在の窓口は健康福祉部局だが、今後はまず街づくり部局に相談してもらい、大和市地域公共交通連絡協議会で、交通事業者が実施することはできないのかを検討する。実施できない、となったときに健康福祉部局に運営協議会の書類を提出して、運営協議会に諮るという流れで事務を進めていきたいと考えている。運営協議会の事務局は健康福祉部局だが、街づくり部局も出席。最終的に登録の事務は街づくり部局が担当する。2ステップ踏む形にはなるが、それぞれのノウハウを活かしながら課題の解決策を検討していける。

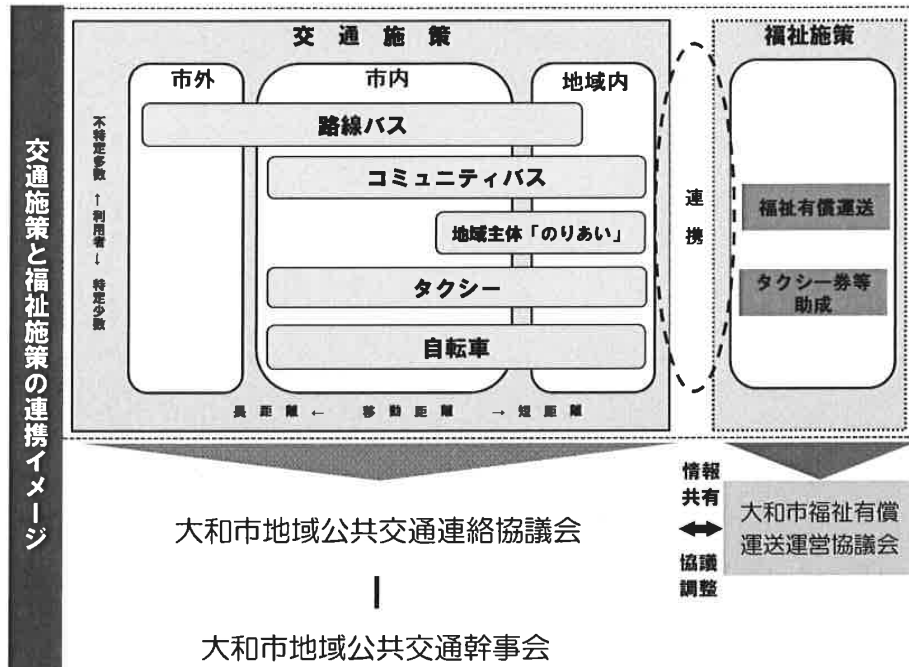
■今後は交通施策と福祉施策の連携が進むかどうか？

・大和市総合交通施策に書かれた、「交通施策と福祉施策の連携」という言葉は、どちらか一方が担うというのではなく、それぞれの立場から手をさしのべるというイメージで記載したもの。行政職員は所管する事業がどこに位置づけられているかということ意識するので、書かれていないと実施しないが、書いておけば実施される可能性が高まる。まずは「福祉」が交通の計画に入っていることが重要。

※大和市総合交通施策は、市の総合計画と都市計画マスタープランが基本にある

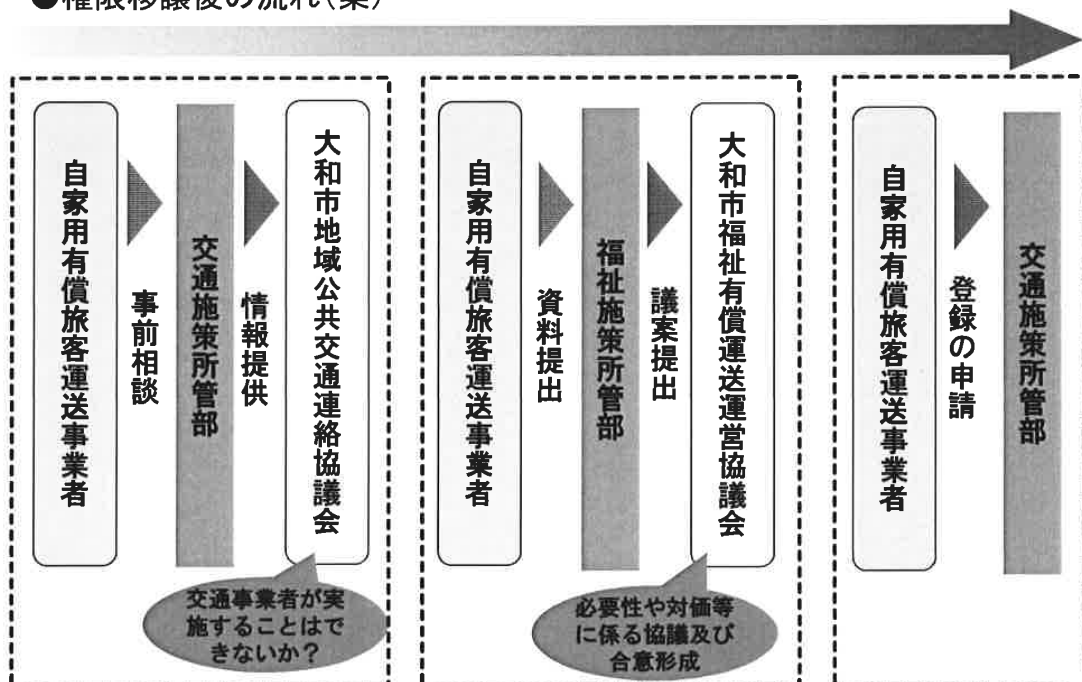
・大和市総合交通施策に基づく主な施策は、コミュニティバスの運行だが、福祉部局との連携を想定して、地域ボランティアによる駅やバス停までの移動支援の体制づくりという施策も記載。市民アンケートで「バス停が遠かったり足腰が弱っていて外出が不安、公共交通の利用が難しい」という人が多くいることが分かったため。外出の不安を取り除いて外出を促すというのは、交通だけで実現できるものではない。街づくり部局には、障がい者や介護の必要な人の苦情や意見、意見は届きにくく、逆に街づくり部局が福祉的な取り組みをしても福祉部局に情報が行き渡らないといった課題がある。まだ実現の目処は立っていないが、福祉部局と一緒に取り組める事業を実施することで、より多くの目で解決策を探れるものと考えている。

6. 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に向けて（1）



6. 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に向けて（2）

●権限移譲後の流れ(案)



(1) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関する公開シンポジウム

■日時：2014年6月28日（土）14:00～16:45

■場所：日本財団ビル 2階 第1～4会議室

■演題および講師：

基調報告

「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲と制度見直しについて」

● 瓦林 康人氏／国土交通省自動車局旅客課 課長

パネルディスカッション

「地方自治体は権限移譲をどう活かすか」

パネリスト：

● 古川 康氏／佐賀県知事

● 柏崎 誠氏／横浜市副市長

● 瓦林 康人氏／国土交通省自動車局旅客課 課長

● 嶋田 暁文氏／九州大学大学院 准教授

● 山本 憲司氏／全国移動サービスネットワーク 理事

コーディネーター：

● 中根 裕氏／全国移動サービスネットワーク 理事長



講師&パネリストの発言骨子

【 基調報告：自家用有償旅客運送の事務・権限移譲と制度見直しについて 】

瓦林 康人氏／国土交通省自動車局旅客課 課長



(1) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲

・これからは、地域公共交通全体を自治体が中心になってデザインし運営し改良を加えていただく、そういう大きな流れの中で、自家用有償旅客運送も一つの大事なツールとして使いこなしていただけるようにしようという趣旨で、一連の制度改正を行った。今回の権限移譲もその一環で行う。

・移譲が決定するまでのプロセスについて。地方分権改革有識者会議で大枠・方向性を決めていただいた後に、その「地域交通部会」で検討を続けていただいた結果が移譲の枠組みを決めるに至った。

<移譲の基本的な考え方>

○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。

○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、利用者の保護を図りつつ、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

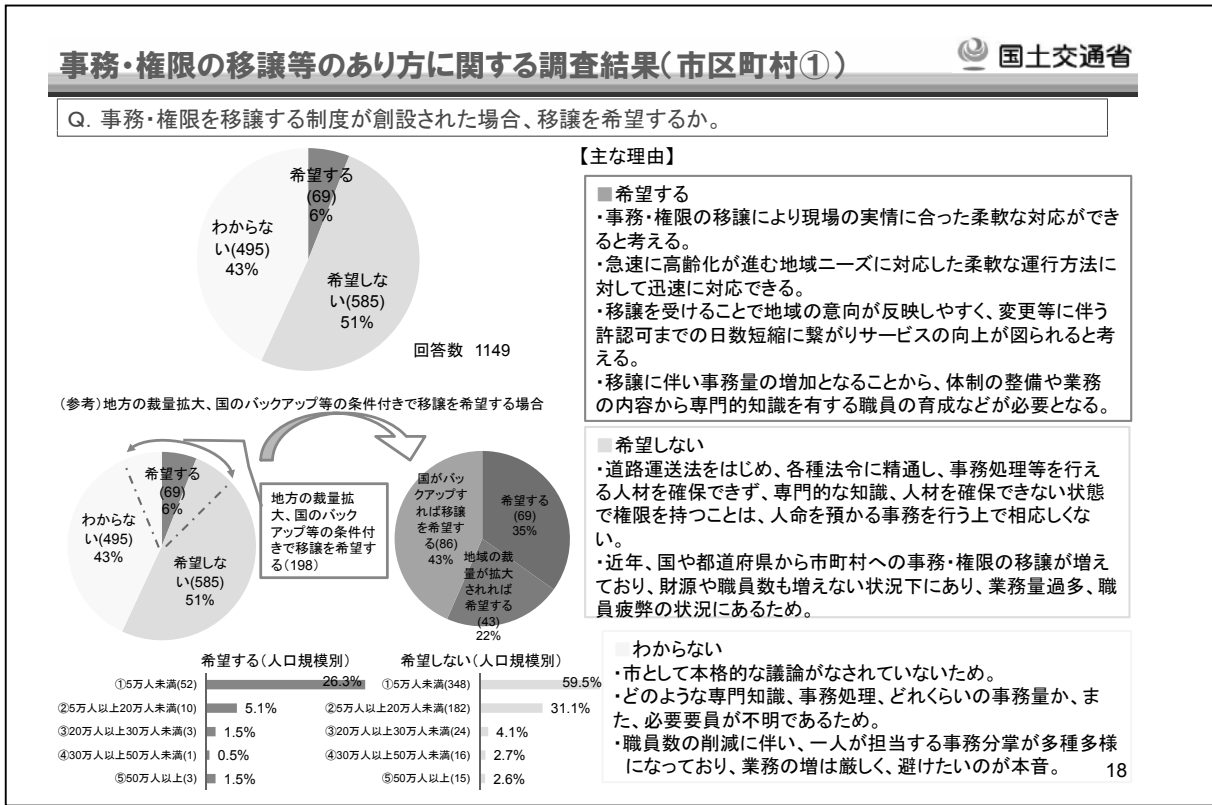
・さらに、具体的な課題を検討するために、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方検討会」（以下、「検討会」という）を設置し、活発にご意見を頂き、「最終とりまとめ」を出した。

「検討会」の検討事項

- ①希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計（法律改正関係事項）
- ②輸送の安全確保及び利用者保護のために必要な仕組み（法律改正関係事項）
- ③移譲を受けやすくするための環境整備及び国による支援のあり方
- ④地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等 等

・その後、「第4次地方分権一括法案」改正の中で、自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に必要な道路運送法の改正が盛り込まれ、今月公布された。施行は平成27年4月。

・自治体に手挙げの意向についての調査を行ったところ、まだまだ関心が高まっておらず希望していないところが多かった、あるいは希望する自治体も、国からの色々なバックアップを希望していることが分かった。



・こうしたこともあって、国としては地方公共団体が移譲を受けやすくするために、次のような支援を考えている。

事務・権限の移譲の促進

国土交通省

最終とりまとめ

自家用有償旅客運送を行っている市町村のうち、事務・権限の移譲を希望する市町村は約6%であるなど、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いる。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、市町村等との接点が多い地方運輸局や運輸支局が中心となって、地域住民の移動手段の確保の必要性や自家用有償旅客運送の位置づけ・役割に関する説明や啓発等の取組みを行うとともに、市町村等の要望をきめ細かく把握しながら、それらを踏まえて移譲に向けた働きかけ、事務処理に関する知見・ノウハウ等の継承、運営協議会等の円滑な運営に向けた助言、輸送の安全の確保に係る専門的な人材の育成等の支援を行うべきである。

移譲の促進に向けた取組み

内容
○ 移譲の促進に向けた働きかけ ・ 制度改正の趣旨等について、市町村等に対する説明や働きかけ 等
○ 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、組織体制の構築等に関する知見・ノウハウの提供に係るガイドラインの作成 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(参考:地域公共交通再編プロジェクト) 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

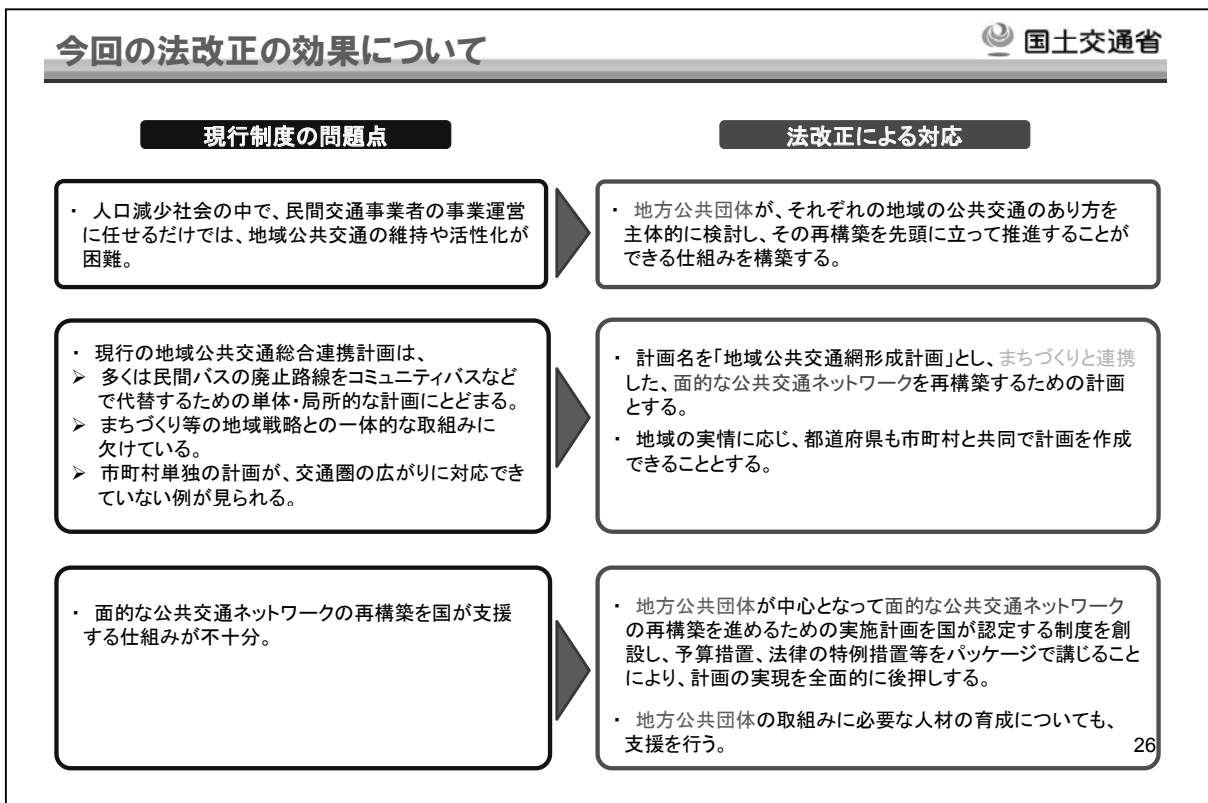
首席運輸企画専門官(輸送・監査担当) ——— 運輸企画専門官(輸送・監査担当) (←総務企画担当がサポート)

↑ 国土交通本省及び地方運輸局等がサポート

(2) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、活性化・再生法という)の改正が平成26年5月に行われた。ポイントは、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築すること。

・この改正によって新しくできた「地域公共交通再編事業」は、地方自治体を中心となって面的なネットワークを再構築していくというもので、自家用有償旅客運送も担い手として位置付けられている。今後の協議体は、自家用有償旅客運送のみの協議でなく、活性化・再生法に基づく法定協議会等と、一体化していくことが地域の交通を考えていく際に有益だろうと考えている。運営協議会を、地域公共交通会議や活性化・再生法の法定協議会の分科会といった形でできるようにするというのは、制度改正の目玉でもある。国としては、予算措置や特例措置を通じて、人材の育成についてもバックアップする。



(3) 自家用有償旅客運送の規制緩和

・移譲に伴って、運用ルールをもっと良くしようということで「検討会」でとりまとめた。運用ルールの緩和については、実施主体の弾力化、旅客の範囲の拡大があり、旅客の範囲のうち、地域外からの生活支援ボランティアはすでに通達を発出済みで、名簿に記載されない訪問客については、グレーゾーンがあるということで、①離島、②交通空白輸送と過疎地有償運送の場合、③市町村福祉輸送と福祉有償運送の場合、の3つに整理した。それぞれ、バス・タクシー事業者が提供できないことを確認する必要がある。

・また、運用方法の改善としては以下の4項目がある。ローカルルールのは正に向けては、現在も行っている進捗状況を集計し、改善が見られない地域を明らかにするなどして、是正を図っていく。

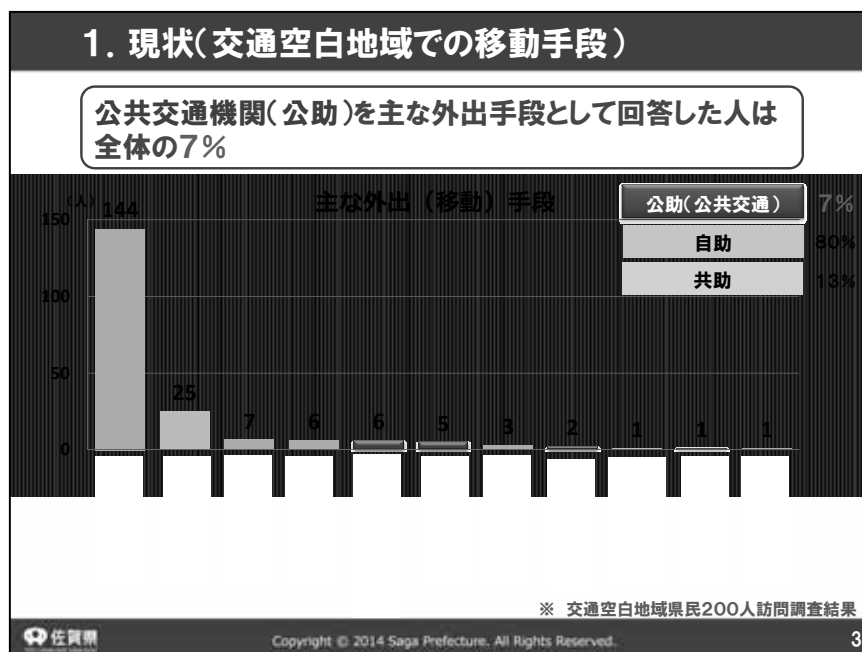
国土交通省	
運用方法の改善	最終とりまとめ
論点	見直しの方向性
<p>〇中間とりまとめ 運営協議会における協議がまちづくり、福祉、教育等の観点からも行われるようにするための取組みの進め方、合意形成が法令の規定する事項以外にも必要とされている事例や円滑に進みにくい事例が多い現状を改善するための取組みを進めることとする。</p>	<p>地域公共交通活性化・再生法の協議会(法定協議会)、地域公共交通会議、運営協議会のいずれにおいても自家用有償旅客運送について議論できるとし、主宰者である市町村長等の判断により、まちづくり等の分野と一体的に議論することを可能とする。</p> <p>その際、国土交通省において、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(平成18年9月15日国自旅第145号)等を改正して、法定協議会において地域公共交通全体の枠組みを議論した上で自家用有償旅客運送を適切に位置づけることが望ましいことや、福祉有償運送を議論する際には、交通担当部局と福祉担当部局が適切に連携し、交通政策と福祉政策を一体的に議論することが望ましい旨を明示することにより、適切な運用を働きかけける。</p>
<p>運営協議会の協議の内容</p>	<p>運営協議会の運営を担う市町村等は、交通がまちづくり、福祉、教育等と不可分の関係にあることを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会や地域公共交通協議との連携を図るとともに、まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点から協議を行う取組を進めるべきではないか。</p>
<p>運営協議会の合意形成の内容</p>	<p>法令においては、「運送の必要性」「運送の区域」「収受する対価」の三点についてのみ規定していることを踏まえ、地域の実情を最もよく把握し、協議会の主宰者である市町村が主体となつて、協議会における合意形成の内容について検証・判断し、是正に向けた働きかけを行うこととするべきではないか。</p>
<p>運営協議会の手法</p>	<p>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委ねられていることを周知徹底すべきではないか。</p> <p>また、協議会の関係者が利用する目線に立って適切に連携した取組を進めるべきではないか。</p>
<p>ローカルルール</p>	<p>地域の実情を最もよく把握し、協議会の主宰者である市町村が主体となつて、ローカルルールが必要な理由や合理性について検証・判断し、是正に向けた働きかけを行うこととするべきではないか。</p>

人が移動しやすくなることで、地域が元気になる
古川 康氏 / 佐賀県知事



・住民の意識から日常の移動手段を考えてみると、徒歩・自転車・マイカー等自分で自由に移動できるしくみ＝「自助」と、鉄道やバス・タクシーのように公の許認可を受けた公共交通機関＝あえて「公助」と呼ぶ、家族や知人に車に乗せてもらう等の対価をもらわない「共助」がある。「公助」「自助」「共助」で見ると、実は「公助」に位置づけられるものはそれほど大きくないことが分かる。また、「公助」の一部には市町村運営有償運送が入り、「共助」には過疎地有償運送と福祉有償運送が含まれており、「自家用有償旅客運送は、「公助」と「共助」の横断的な存在と捉えられる。

・佐賀県内の交通空白地域で 200 人のお宅を県の職員が訪問して、交通についてのアンケート調査を行った結果は次のとおり。自分で運転又は家族が運転という人が大部分で、公共交通を利用している人は日常にはわずか 7%。交通空白地域だから当然かもしれないが、このような地域が、佐賀県のような県では無視できない広さを持っている。しかも、公共交通はあるが一日に何本も走っていないとか、用事がある場所まで行くと数千円かかるという、事実上の交通空白地域はこれ以外にも存在している。



・もう一つの課題として、今後、地域で暮らす障がい者や高齢者が増えてくることが挙げられる。実人数の増加以外に施設から在宅へという施策の流れがある。この人たちの用事や楽しみのための外出が増えるはずだし、そうしたニーズにも応えなければならない。

・こうした状況に対して、移動手段に関する課題は次の3つと捉えている。事業者や自治体や国がそれぞれに努力していると思うが、それでもなお、このような現実がある。

IV. 各会場のセミナー報告

▶ in 東京

- ①地域公共交通の輸送量は減少傾向にあり、事業者の経営は厳しい。(地方では特に)
- ②既存の公共交通とは違う形の移動手段の位置づけが曖昧。(ニーズの増加に対して違う形の移動手段も確保していかなければならないと考えている)
- ③地方自治体が、住民の移動手段を確保するための法律的な仕組みができていない(地方自治体には交通に関する権限がないし、専門的な職員がいない)。

・国でも意識を持って動いていただいている。交通政策基本法の制定、活性化・再生法の改正、そして道路運送法の改正(第四次地方分権一括法)。非常に大きな法律改正がこの1年に、あつという間になされた。これらに着いていけるかどうか、我々は問われていると思う。いい事例の代表選手になれるように努力していきたい。

例えば、最低限必要な移動だけでなく、友人に会いたいから出かけたとか、美味しいものを食べたいとか、そういうことのために移動できるようにしなければ。自分のしたいことが実現できる社会にするには移動が欠かせない。

▼身近な移動手段の確保に関する3つの原則

- ①行きたいところに行きやすくなる
- ②持続可能な移動手段が利用できるようになる
- ③希望と生きがいを持って暮らすことができるようになる

・自家用有償旅客運送については、今回の改正で地方自治体が一定の責任を持つことが明確になった。今まで、地方自治体の職員は、知識も移動に関する事務も無いのに、利害調整と運営協議会の司会だけ任されたという意識だった。これでは市町村に期待されている役割を果たしているとは言えない。自治体のやるべき交通の仕事が、法律にきちんと位置づけられているようにしようというのが地方自治体の連合体としての意見。しかし、希望していない地方自治体もある。手挙げ方式は地方自治体の連合体の希望に添った形といえる。希望するところは今より良くなるだろうし、希望しないところは今までと何も変わらない。

▼3つの原則の実現のために佐賀県がやるべきこと

- ①地方自治体の人材育成
- ②住民の移動に関する実態の把握
- ③新しい取組の提案と実行

・佐賀県でも基礎自治体には交通の担当がいないし、研修会を1~2回やったらわかるわけではない。新しい仕事をするのは大変なこと。しかし、地域住民のためによりよい状況を作っていく役割は基礎自治体にある。また、実態把握も今までできていなかった。事業者の中にデータで利用者の移動に関する実態を把握しているところはないし、企画部門の人材を置ける状況ではない。自治体が財政措置をすることも大事。まずそういうところから積み重ねていきたい。

【 横浜市の地域交通政策について

柏崎 誠氏／横浜市副市長



・横浜市は、政令指定都市で実際には、都道府県と市町村の間のような存在になっている。さまざまな二重行政を解消し、税財源についても公平な配分を受けて、しっかりとした政策を市民に向き合って進めるため、権限と責任を担っていこうということで、「特別自治市」という大都市制度を考えている。今回の事務・権限移譲も、特別自治市推進の考え方で、権限を引き受ける決意・覚悟を持っている。

・人口 370 万人、11 万の事業所があり、多くの人が鉄道・バスを利用している。公共交通機関が充実しているが、マイカーが生活に不可欠な人もいる。山坂の多い地形があちらこちらにあり、交通や環境をテーマにした市民活動が盛んな点も特徴。

急速な高齢化もあり、外出を伴う趣味や買い物等を支える、様々な交通手段の確保がしっかりとできれば大事な都市基盤になる。交通は持続可能性が大事であり、公共交通機関を大事にしながら、一方で、多様なニーズに対し、事業者や市民の活動、関係機関が協働しながら、色々な交通モードを組み合わせてバランスの取れた交通体系を作っていくことが大事だと考えている。

・平成 20 年には、都市交通計画を策定し、行政、事業者や企業・市民等、交通に関係のあるメンバー全てがこのような目標を共有して取り組んでいくような仕組みを作っている。

①基本方針 1 協働で支える交通政策の推進

多様な主体が参加する交通政策推進体制の構築

②基本方針 2 環境をまもり人に優しい交通の実現

UD タクシー導入促進、ノンステップバス導入促進、駅舎のバリアフリー化等

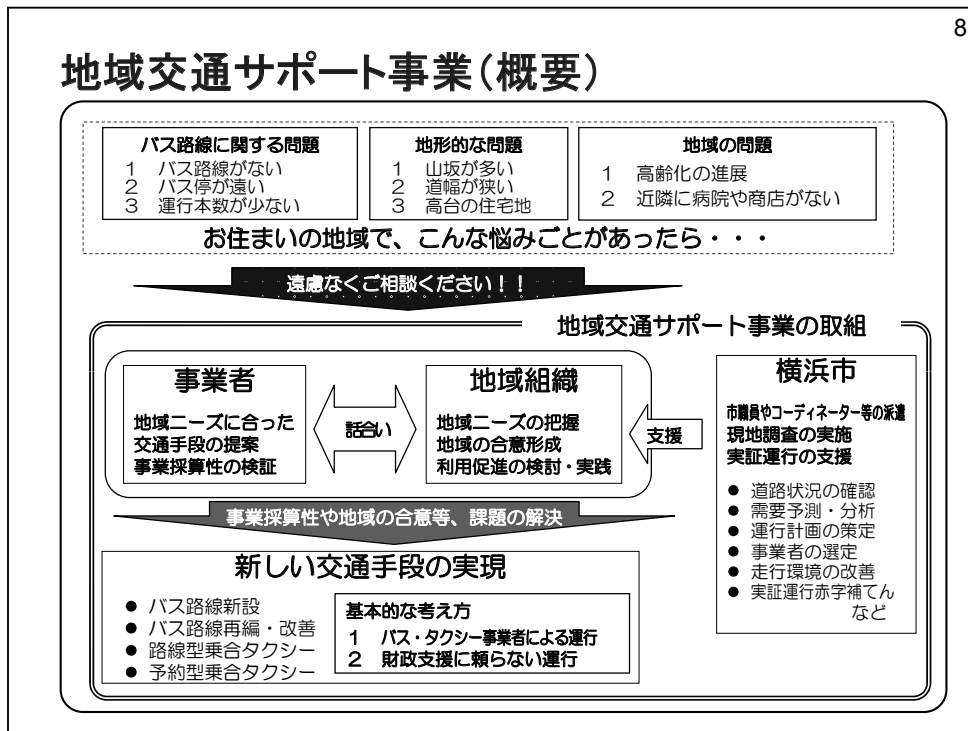
③基本方針 3 誰もが移動しやすい交通の実現

生活交通バス路線維持支援事業、地域住民が地域交通を作る際のサポート事業等

・①では、横浜市交通政策推進協議会を設置。平成 24 年からは地域交通部会をつくり、交通と福祉の関係者が話せる場も設けながら進めている。公共交通を守りながら、一方で様々な担い手がどういう形で役割を果たしていくべきかについて議論している。

②で公共交通のバリアフリー化を進めるほか、③では、「地域交通サポート事業」によって市民が創り出す地域交通の創出支援をしている。既存バス路線がない地域等で、生活に密着した交通を確保したいという市民の意欲的な取り組みを進めている地域がある。そうした地域に対して市が、補助や事業者の調整等を含めサポートする事業。路線の延伸、バスの増便、乗り合いタクシー導入等を実現してきた。

①～③とは別に、移動に困難を抱える障がい者等から、色々サービスがあってもどこにアクセスすれば利用できるのか分からないという声があり、「移動情報センター」（障害児・者のための相談窓口）もある。9 区の社会福祉協議会で開設している。




・福祉有償運送については、利用対象者が増加しており、団体数も増えている。権限移譲によって、手続きが一本化されることで、実施団体の負担が軽減されるほか、市が関係団体の意見を聞きながら「横浜にあった施策を展開する」ことが可能になると考えている。協議の場については、全体の政策に関する交通政策推進協議会と、福祉有償運送に関する運営協議会が

あるので、移譲後の役割分担を検討する必要があるが、今後も二つの流れを作りながら、議論を深めていきたい。

・横浜市では、「地域福祉保健計画」を市内18区でも作っており、さらに235地区に分けて地区別の「計画」を作っている。身近な交通や防災、色々な意見が地域住民の中で交わされ、それを自分たちでやってみよう、どうしていったらいいのか、というときに、市が支援したり、住民組織と事業者と公的機関の議論の場を作ったりする。地域のそういう議論の場のきっかけとしても「地域福祉保健計画」は重要と考えている。

12



地域交通における福祉有償運送 1

車両1台あたりの対象者数

旅客の対象 約28万人 → 単身世帯化で、さらに増加
 要支援、要介護認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者など

= 約280人

福祉の運送に使われる車両 約1,000台

福祉タクシー（タクシー事業者）約1割	→ U D タクシーの増車
介護タクシー（福祉限定許可）約3割	
福祉有償運送 約6割	→ 今後も不可欠な移動手段

福祉有償運送を行う事業者数の推移

年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
実施団体数	61	64	72	74	78

【 地域の足をどう確保していくのか？
～自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲を受けて～
嶋田 暁文氏／九州大学大学院法学研究院 准教授 】



・手挙げ方式という権限移譲のしかたについて。やる気のあるところは手を挙げるし、やる気が無いところは挙げないというしくみ。これは一律に移譲されるよりむしろ良い。

▼権限移譲は基本的に必要である。それはなぜか。

・移動の問題は、大きく二つに分けられる。①交通空白地域の解消と、②移動制約者の移動手段の確保。①については、コミュニティバスやデマンド型交通の導入、②については公共交通のバリアフリー化や福祉タクシー券の交付等が行われてきたが、いずれについても、自治体は壁にぶつかっていると感じている。

3 自治体が壁にぶつかっている理由

3-1 「交通空白地域の解消」のために何が必要なのか？

上記のうち「交通空白地域の解消」の取り組みがうまくいっていないケースは、基本的に次の①②に分けることができる。

①「当該交通モードの導入自体は間違っていないが、運行開始および運行後の工夫・努力が不十分であったため、利用が低調になってしまっている」

～略～

②「当該交通モードの導入自体に問題があった」

～略～

【上記整理から見えてくること】

①コミュニティバス、乗合タクシー（定時定路線）、デマンド型交通のいずれも、導入に際しては、それぞれに見合った大きさの需要が存在することが必要

⇒一定規模の需要が存在しない地域に導入すれば、採算性の面で破たんする。

⇒タクシーではどうかということになるが、タクシーは料金も高く、そうそう乗れるものではない。結局のところ、こうした地域では、過疎地有償運送もしくは無償運送（道路運送法上の登録を要しない態様）（以下、両者を合わせて「過疎地有償運送等」と呼ぶ。）の導入が好ましい。

②コミュニティバスも乗合タクシー（定時定路線）も、「線的に停留所の配置が可能な場合」が導入の前提となる。したがって、その沿線から遠い者、停留所からの距離が遠い者は利用できない。

→ここをカバーし得るのが、デマンド型交通なのだが、これも運行区域を面的に広げ過ぎてしまうと、調整コストもかかるし、迂回距離が伸びてしまい、利用者の利便性が低下してしまう。したがって、需要とのバランスを考えながら適切に運行区域を限定する必要がある。

→この区域から外れる地域については、タクシーに前述の限界がある以上、過疎地有償運送等の導入が期待される。

→従前は、こうした本来過疎地有償運送等でカバーすべき地域までも他の交通モードでカバーしようとしてきたケースが少なくなかったのではないかと地域実態を詳細に踏まえた上で、地域を区分し、各交通モード間での適切な役割分担を行っていくべき。

・こうした状況を打開するためには、今回の権限移譲を契機に、①は過疎地有償運送等、②は福祉有償運送や無償運送を活用していくことが重要ではないか。

3-2 「移動制約者のための移動手段の確保」のために何が必要なのか？

移動制約者の「移動の足」としては、「ノンステップ・バス、リフト付きバス、スロープ付きバス」の普及が最初に頭に浮かぶかもしれないが、これらは、「車椅子を使用する身体障害者にとっての効用にとどまる」、「バス停が遠い場合には利用できない」といった限界がある。それゆえ、個別輸送を充実させていくことも不可欠である。

～略～

【上記整理から見えてくること】

①福祉タクシー（狭義）や介護タクシー（福祉限定タクシー）は、気軽にどこにでも行け、かつ、乗降介助も可能という点で優れている一方、事業採算性が前提となるため、利用者人口が少ない地域では普及が十分ではなく、また何よりも、料金が高いため、気軽に利用できないという弱点がある。

②「ヘルパーによる有償運送」（ぶら下がり）は、料金も安く、乗降介助もあるが、利用目的が通院等に限定されている点に難がある。

③自家輸送は、無料というメリットはあるが、利用目的だけでなく、対象もデイサービス等の利用者に限定されており、汎用性に乏しい。

→これに対し、福祉有償運送や無償運送（以下、両者を合わせて「福祉有償運送等」と呼ぶ。）の場合、①料金が安く、②利用目的が限定されていない。③「利用者の範囲」については、福祉有償運送の場合、「ヘルパーによる有償運送」（ぶら下がり）や自家輸送ほど限定的ではない。また、無償運送の場合にはそもそも利用者の範囲が限定されない。つまり、福祉有償運送等は、「利用しやすさ」という点において一定の相対的優位性を有している。

～略～

各交通モードがそれぞれの強みを活かしつつ、共存し、相互に補完し合う関係性こそが大事！ただし、「利用しやすい地域の足」を充実させていく上で、福祉有償運送等をもっと積極的に導入・活用していく必要性は高いのではないかと？

▼この権限を使って何をしたらいいのか。メリットはどこにあるか。

4-4 当該事務・権限を持つことのメリット

<メリット① ～「有償・無償」の判断に係る裁量が広がる～>

→現在と同様、登録の要・不要の判断基準が、法律および政省令で規定されないことが前提となるが、当該事務・権限が「自治事務」として移譲されることで、「有償」、「無償」の判断を自治体が行うことができるようになるという点が最大のメリットとなる。

～略～

＜メリット②～導入場面が広がる＞

過疎地有償運送については、2013（平成 25）年 3 月現在、実施団体は全国でわずか 82 団体、輸送人員も 30 万人にとどまっている。

→これには、①交通事業者との調整、②住民負担の大きさ（法人格取得、年次報告など）、③そもそも知られていないなどの原因もあるが、それ以前に、自治体担当者による「自分たちの地域では過疎地有償運送を導入できない」という思い込みが大きな原因として存在する。

～略～

しかし、「自治事務」となれば、通知文の内容にとらわれる必要はない。道路運送法施行規則 49 条では「過疎地域自立促進特別措置法（平成 12 年法律第 15 号）第 2 条第 1 項に規定する過疎地域その他これに類する地域」としか書かれていないのであるから、「その他これに類する地域」をどう解釈するかは自治体の判断に委ねられる。

→たとえば、政令指定都市であっても、その中に交通空白地域が存在することは十分ありうる。そうした地域を「その他これに類する地域」と解釈して過疎地有償運送の導入を図ることは可能である。

▼自治体は権限・移譲の移譲にどう対応していくべきか。

・移譲後のしくみとしては、事務・権限を持っているところが運営協議会を主宰すべき。登録権者が問題を是正していけるように。複数自治体が主宰する合同の運営協議会は無責任体制になってしまうのでやめたほうがいい。

・移譲でいい方向に行けばよいが、同時に自治体へのプレッシャーが高まることも考えられる。今以上にタクシーの反対も強くなり NPO から文句を言われるとなれば、自治体は手を挙げたくないのも無理はない。その意味でやるべきことは、以下の 5 つ。

①真の目的を見据えること：「人々が地域で安心して生活していくためのニーズ」を充足することが真の目的であり既存の公共交通を維持することが目的化しないように。

②組織体制を整備すること：交通の担当部局を創設し、その中で自家用有償旅客運送についても取り扱うべき。あるいは同様の推進体制を持つことが大事。

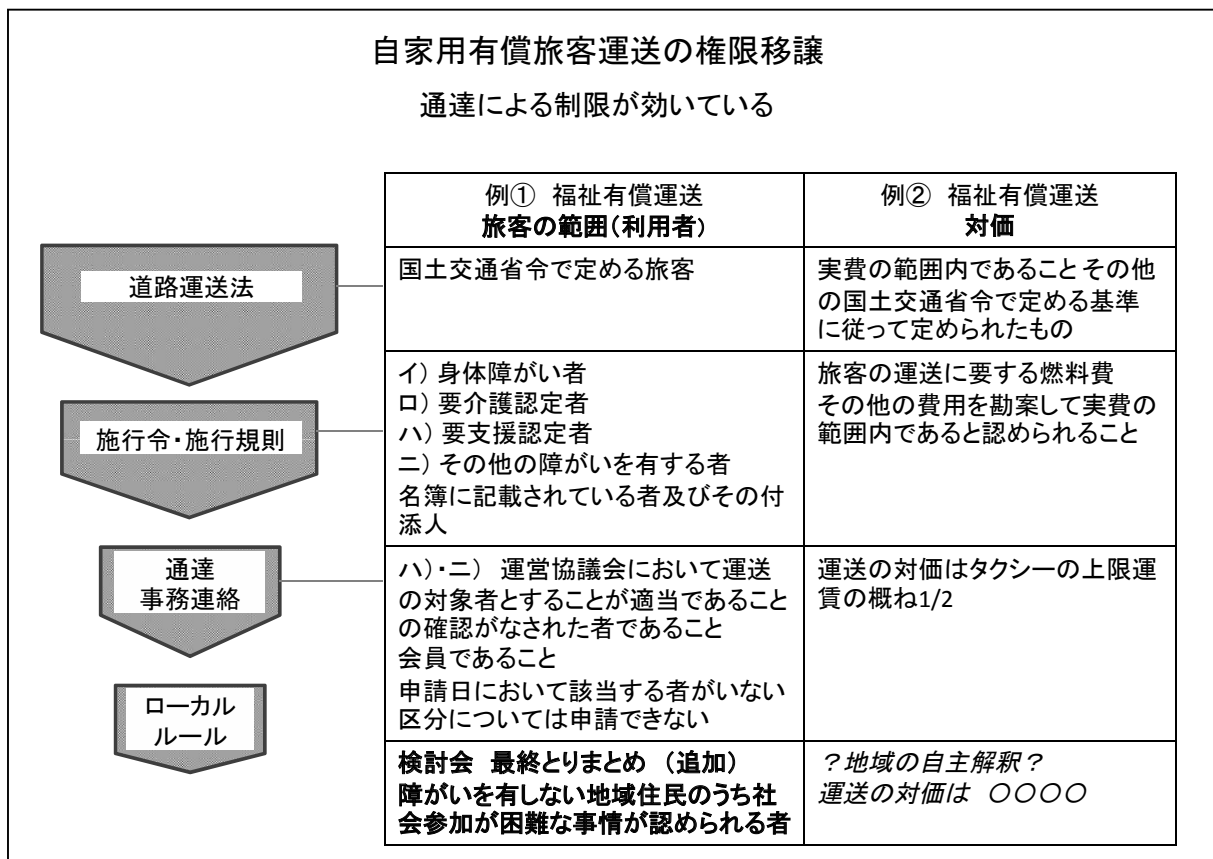
③現状把握・潜在需要把握と計画策定：議論が空中戦にならないためにも、客観的な実態把握・データによる把握が重要。→⑤合意形成の際にも客観的な事実に基づく議論を。

④立ち上げ支援：立ち上げ及び運行に際しての「壁」を低くするような支援も必要。

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲
 ~制度見直しをどのように受け止めるか
 地域が自立するために 地域で暮らすために~
 山本 憲司氏 / NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 理事



・自家用有償旅客運送制度の現状を見てみると、通達が強く効いている。通達は、自治体にとっては技術的助言だが、実際はそうっていない。本来法律的に拘束を受けるのは法令、つまり法律と施行規則までなので、例えば、旅客の範囲は、イロハニで名簿に記載されている人は誰でも利用できるはず。しかし、通達にハとニについては「運営協議会において・・・確認がなされたものであること」といった記載があることよって、なかなか使えなくなっている。運送の対価も同様。タクシーの上限運賃の概ね 1/2 という考え方は、通達で示されたものであり拘束力は無いが、「概ね」か「厳密に 1/2」か、といったことでずいぶん揉めて右往左往してきた。しかし、これは技術的助言。名古屋市の運営協議会では、タクシーの上限運賃の 3/4 で通っている。



・今後について、私たちが期待しているのは「地域の自主解釈」。通達や事務連絡は参考にするかもしれないが技術的助言であって、施行規則と通達の間「地域の自主解釈」が入ること。法律と施行規則を読み込んで、地域でこういうことができますという解釈を行って、その結果、よりよい活動ができるようになるよ。

・一方で、悪い地域はもっと悪くなるのではないかという心配の声もある。ローカルルールと名付けていたものが、「地域の自主解釈」と呼ばれる可能性があるから。こうなってしまうと地方分権という中では何もできなくなる。とても怖いこと。それは避けなければならない。

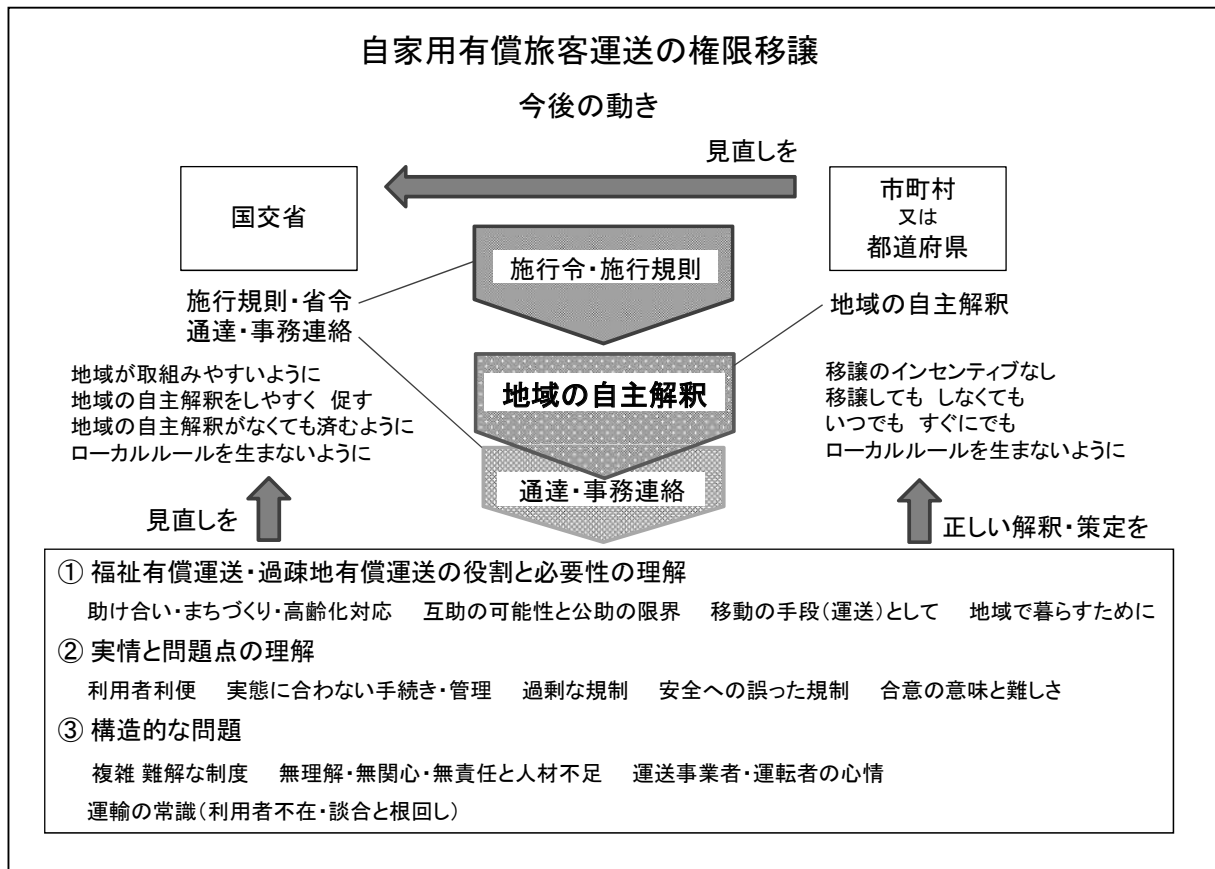
・運用ルールの緩和と運用方法の改善について。「検討会」では、そもそも今の制度は現場の実情に合っていない、このままでは取り組む団体が増えていかないので抜本的に変えましょう、と色々な提案をしてきた。しかし、結果は、法改正はなく、「現制度を維持するための手法」にとどまる内容になってしまった。とはいえ、これで終わりではいけない。

私たちとしては、施行規則、通達・事務連絡が、「地域で取り組みやすいように、地域の自主解釈がしやすくなるように、もっというと自主解釈をしなくても済むように、国に制度の見直しをはたらきかけていかなければならないと考えている。

自家用有償旅客運送の権限移譲 運用ルールの緩和と運用方法の改善	
検討会 最終とりまとめ	
運用ルールの緩和	
実施主体の弾力化	組織的基盤があれば法人格をもたなくても実施主体に
旅客の範囲の拡大	過疎地) 地域外からの生活支援ボランティア 無償) 福祉) 社会参加が困難な事情が認められる者 ひきこもり) 過疎地 福祉 市町村) 地域外からの訪問者
運用方法の改善	
運営協議会の協議の内容	まちづくり、福祉、教育等の観点からも 地域公共交通会議や地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会でも議論できる
運営協議会の合意形成	協議内容のうち必要性や合理性が認められないものを外すよう働きかけを行う ケアマネージャーなど移動制約者の代弁者も協議会に参画させ、現場の実情を把握した上で協議する
ローカルルール	見直しの進捗状況を集計し具体的な結果を公表する
事務手続きの簡素化	実施主体の負担軽減に資するよう事務手続きの簡素化や合理化を進める
現制度 実情に合わない 本来の姿にならない 地域で取組めない ↳ 抜本的な見直し求める ⇨ 法改正はなし 現制度を維持するための手法にとどまる	

地域の皆さんは、都道府県や市町村に地域の自主解釈をしてもらうこと。実は、「地域の自主解釈」は移譲しなくてもできる部分がある。「政策法務」の中では、通達は参考であって従わず、自主解釈してよいとされている。都道府県や市町村に前向き自主解釈をしてくださいとはたらきかけをしてほしい。

もう一つ。都道府県や市町村からも国交省にお願いごとをしてもらうこと。NPOが「検討会」や国交省に何を言っても聞いてもらえない。佐賀県等、自治体の職員が発言すれば、ちゃんと聞いてくれる。「うちの地域ではこういうことをしたいけれど、これがあってできないので変えてください」と言ってもらってほしい。



・そもそも福祉有償運送や過疎地有償運送の役割と必要性が理解されていない状況を変えていかなければならない。移動サービスは、まちづくりという視点から重要な役割を果たしている。一人のドライバーが10人を支えるより、10人のボランティアが10人を支えたほうが地域は良くなる。地域のお祭りと同じで傍観者を関係者にしていける活動は大事。

問題点の理解がなされていないことも変えていく必要がある。福祉有償運送団体等が従順に耐えて忍んでいれば理解してもらえて状況が変わるかと言ったら変わらない。各地域で発信していくことが必要。構造的な問題も根深い。時代は変わっているが、制度が追いついていない。運輸の常識、交通の政策は難解で、支局の職員であっても理解しにくい。

・これらを踏まえて、先行地域やNPOからそれぞれのバージョンの「地域の自主解釈」を策定していくことを提案したい。それを参考にして、全国各地で前向きな「地域の自主解釈」ができていくとよい。

ディスカッションから（※発言骨子と質疑応答を除く）

●権限移譲はしたほうがいいかどうか。その際、今のままでいいのかについて（古川氏）

○どういう状況の人が、どういう時にどこに移動したいとか、負担能力があるのかといったことは、運輸支局よりも自治体のほうがよく知っている。だから、考えたほうがいいのは運輸支局より自治体。担当部署がないという問題はあがあるが、どこの部署も、どう解決したらいいかわからないから問題を意識したくないだけで、状況は知っているはず。

○自家用有償旅客運送は、ど真ん中の許認可と道路運送法の外の中間の微妙な位置にあるので、実施団体から見たらもっと変えてほしい点が沢山あるとも思うが、今後は言いたいことは自治体に伝えていく癖を付けてほしい。

○自家用有償旅客運送も地域公共交通の一つに位置づけられたし、タクシーも自家用有償旅客運送もそれぞれに担っていくべき役割がある。お互いにやっていったほうが、住民にとってはプラスになるのではないか。そのように、みんながやりやすくなるためには、自治体の関与がもっと必要で、予算も付けなければいけない。交通にはお金がかかるが、権限も責任もなかったのでお金の出しようもなかった。今までとはまったく違うレベルでやっていかなくてはならないということ。

●各講師の発言についてのコメント（瓦林氏）

○今回は、自家用有償旅客運送の事務・権限移譲ではあるが、同時に活性化・再生法の話もある。地域にとって何がいいのかを自治体の目で判断していただけるようにしようという流れの一部であって、セットであるのご理解いただ

きたい。

まだ不十分な点はあると思うが、自治体が、まずニーズを把握して、バス・タクシー・自家用有償旅客運送等、何があり、地域の移動ニーズを満たすためにどう活用するか、交通モード間の役割分担を再整理する第一歩である。バスも全国の75%は赤字。国は一定の基準を作ってそこしか補助しないので、残りは自治体が補助している。バスの補助よりもタクシーや福祉タクシーに補助するほうがいいとか、自家用有償旅客運送がいいとか、持続可能性を考えてお金の面でも総合判断できるのは自治体以外にないということで制度改正に至った。

○合意形成について、もし反対の意見があったとしても、最後は自治体が決めていくことができる。これは現在でもそう。事業者は厳しい安全管理を求められており意見が異なることもあるが、それぞれが地域のニーズに応えるためにやっていくことに変わりないはず。そういう認識に立った上で、いくらなら継続できるのかといった事柄を調整するのがコーディネーター役の人。all or nothingではなく有機的に決めていってほしい。

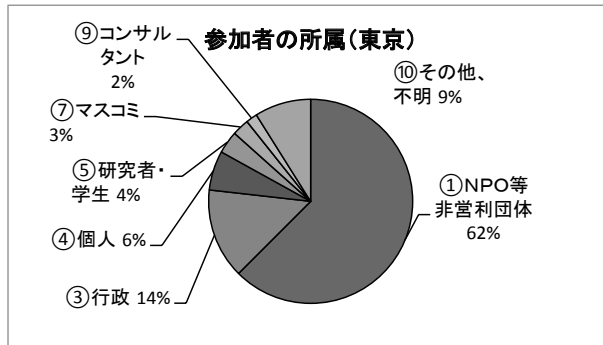
※有償無償の判断について、講師陣から複数の見解が示されましたが、平行線だったため記載していません。

アンケート結果

参加者の所属

※①～⑩は、参加申し込み用紙を元に主催者判断で区分したもの

①NPO等 非営利団体	②タク シー事 業者	③行政	④個人	⑤研究 者・学 生	⑥社会 福祉協 議会	⑦マス コミ	⑧介 護・医 療関係	⑨コン サルタ ント	⑩その 他、不 明	計
70	0	16	7	4	0	3	0	2	10	112



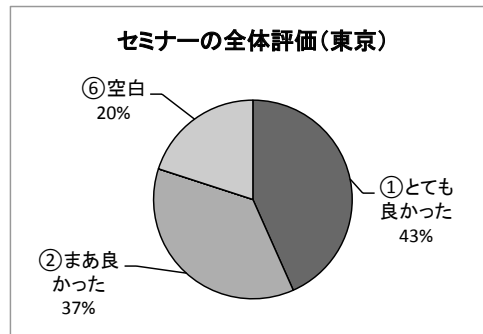
アンケート回答者の所属

※アンケートで属性を尋ねた設問の回答結果

①NPO	②タク シー事 業者	③バス 事業者	④その 他交通 関係団 体	⑤自治 体職員	⑥社協 職員	⑦介 護・医 療関係 者	⑧研究 者	⑨学生	⑩町内 会	⑪コン サル等	⑫その 他	計
19	0	0	1	6	0	2	2	0	0	0	1	31

セミナーの全体評価

①とと ても良 かった	②まあ 良かった	③どち らでも ない	④やや 不足を 感じた	⑤良く なかつ た	⑥空白
13	11	0	0	0	6



アンケートの記述回答

※主なものを抜粋

- 今後手をあげていく地方自治体の情報を随時紹介して欲しい。
- ローカルルールが市町村の判断で厳しく出来るようになるのかも？
- どこの都市が手を挙げているのか（挙げようという意思があるのか）知りたい。
- 具体的な改善案が少し不足している。全国移動ネットでの取り組みを早急に具体的に決める方が良い。市町村長への働きかけ、市職員などへのアピール。行政の仕組みをもっと理解したいと思う。
- 国を批判するだけでは前に進まないで少し残念に思いました。
- 超高齢化社会にあって、個の尊厳を守る点で移動の自由が担保されることは必須項目であると考えています。この度の権限移譲がこのことの解決に結ばれる為と確信しています。
- 宮城でも質問したが、運営協議会そのものをどうにか取り払うようにして欲しい。
- まちづくりの重要なツールとして自家用有償旅客運送を活用するには現行法は多くの問題あり。これを解消するのは、地方自治体のやる気にかかっている。これが進めば有償、無償の壁が取れて、法改正につながっていくと思う。
- 自治体の生の声もっと聞きたかった。
- 全国48都道府県でのシンポの開催を望みます。
- 今後手をあげていく地方自治体の情報を随時紹介して欲しい。
- 国を批判するだけでは前に進まないで少し残念に思いました。

(2) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 大阪

■日時：2014年10月10日(金)
13:00～16:30

■場所：一般社団法人 大阪外食産業協会・
会議室

■演題および講師：

基調報告

「自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について」

●黒田 唯雄氏／

国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第二課 課長

パネルディスカッション

「地方自治体は権限移譲をどう活かすか」

パネリスト：

●嶋田 暁文氏／九州大学大学院 准教授

●山本 憲司氏／全国移動サービスネットワーク 理事

●猪井 博登氏／大阪大学大学院 助教

アドバイザー：

●黒田 唯雄氏／近畿運輸局自動車交通部旅客第二課 課長

コーディネーター：

●柿久保 浩次氏／関西 STS 連絡会



講師・パネリスト発言骨子

基調報告「自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について」
 黒田 唯雄氏／国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第二課 課長

・自家用有償旅客運送の制度は例外規程から始まったため、「補完的役割」だが、地域の事情が変化し時代の要請から生まれたと認識している。市町村に温度差があり、事業者との調整が必要という面もあり、右肩上がりにはなっていないのが実態である。福祉有償運送はローカルルールも問題と考えている。

※事務権限移譲の基本的な考え方、移譲の促進に向けた取り組み、運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等について、資料に沿って解説されました。岡山で開催された「福祉移送ネットワーク講座」(p57)を参照。

自家用有償旅客運送の現状①

国土交通省

<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>○ 市町村運営有償運送（過疎地） サンプル数:105団体</p> <p>…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</p> <p>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% <small>(赤字部分は公的補助で補填)</small> 運転者の平均年齢： 58歳</p> </div>	<p>○ 過疎地有償運送 サンプル数:71団体</p> <p>…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</p> <p>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% <small>(赤字部分は公的補助や他の事業収入で補填)</small> 運転者の平均年齢： 61歳</p>
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>○ 市町村運営有償運送（福祉） サンプル数:43団体</p> <p>…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</p> <p>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% <small>(赤字部分は公的補助で補填)</small> 運転者の平均年齢： 59歳</p> </div>	<p>○ 福祉有償運送 サンプル数:172団体</p> <p>…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</p> <p>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% <small>(赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補填)</small> 運転者の平均年齢： 53歳</p>

※国土交通省が実施したサンプル調査による推計(平成23年度ベース) 5

・手挙げ方式の移譲、というのはこれまで聞いたことがない。これまでは、希望の有無によらず段階を踏んで全ての市町村に移譲されていくというやり方だった。また、市町村運営有償運送は、市町村が自らを登録させることになる。このあたりもどのようなしくみになるのか、本省からガイドラインが出るまでは分からないことが多い。国から市町村向けの説明会は開かれたが、今ご説明できることが少ないため、参加された市町村の方にはなかなかイメージしにくかったかもしれない。

【 地域における移動手段をどう確保していくのか？
～自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲を契機に～
嶋田 暁文氏／九州大学大学院法学研究院 准教授 】

- ・移譲によって「自治事務」になる意味＝国の通達は技術的助言になることであり、自治体は本来に地域にあった制度運用をしていくべき。
- ・その観点からすると、有償・無償の判断についても、自治体に裁量が移ると考えられる。

【メリット② ～「有償・無償」の判断に係る裁量が広がる～】

→現在と同様、登録の要・不要の判断基準が、法律および政省令で規定されないことが前提となるが、当該事務・権限が「自治事務」として移譲されることで、「有償」、「無償」の判断を自治体が行うことができるようになるという点がメリットとなる。

→つまり、自治体による審査基準の定め方次第で、「登録不要」の活動範囲の拡大（＝移動サービス団体が「無償運送団体」として活動できる範囲の拡大）につながりうる！

～ 略 ～

①法令上、国に判断権があることを示す規定が存在しないにもかかわらず、「道路運送法全体に関わるから、当然に国が判断する」という主張は、かつての中央集権体制の下であればともかく、第1次分権改革後の現段階では成り立たない。地方分権の流れを踏まえていないものと言わざるを得ない。

②ただし、自治体による独自の有償・無償判断が、法の抜け穴を創り出すなど、国が所管する、自家用有償旅客運送以外の運送形態（たとえば、タクシー）に関する規制の執行に影響を与える場合には、これは許されないであろう。したがって、自治体の有償・無償判断は、あくまでそうした問題を引き起こさない範囲内でのものとなるべきである。逆に言えば、そこを逸脱すれば、違法となるであろう。

～ 略 ～

⑥たとえば、「自治体から移送サービス団体に対し補助金が出ていれば、それは有償であり、当該団体は、有償運送の登録をしなければならない」というのがこれまでの国の立場であったが、今後、自治体が「補助金が出ていても、サービス享受者との直接の金銭のやり取りがあるわけではないので、有償団体登録は不要である（＝無償団体とする）」という判断をし、それを審査基準の中で明記した場合に、国は本当に指定を取り消したりするのであるか？そのようなことをすれば、地元は多いに反発するであろうし、マスコミも報道するであろう。さらに、国地方係争処理委員会で争われる可能性もある。

- ・利害調整にとどまっている運営協議会の運用の問題点をクリアすることが最大のポイント。権限移譲に際しては、登録権者と運営協議会の主宰者を同一にすべきである。ブロック開催の運営協議会では担当者がどんどん替わり、無責任になってしまう。また、複数地域の運行は所在地のみで申請、とすべきである。

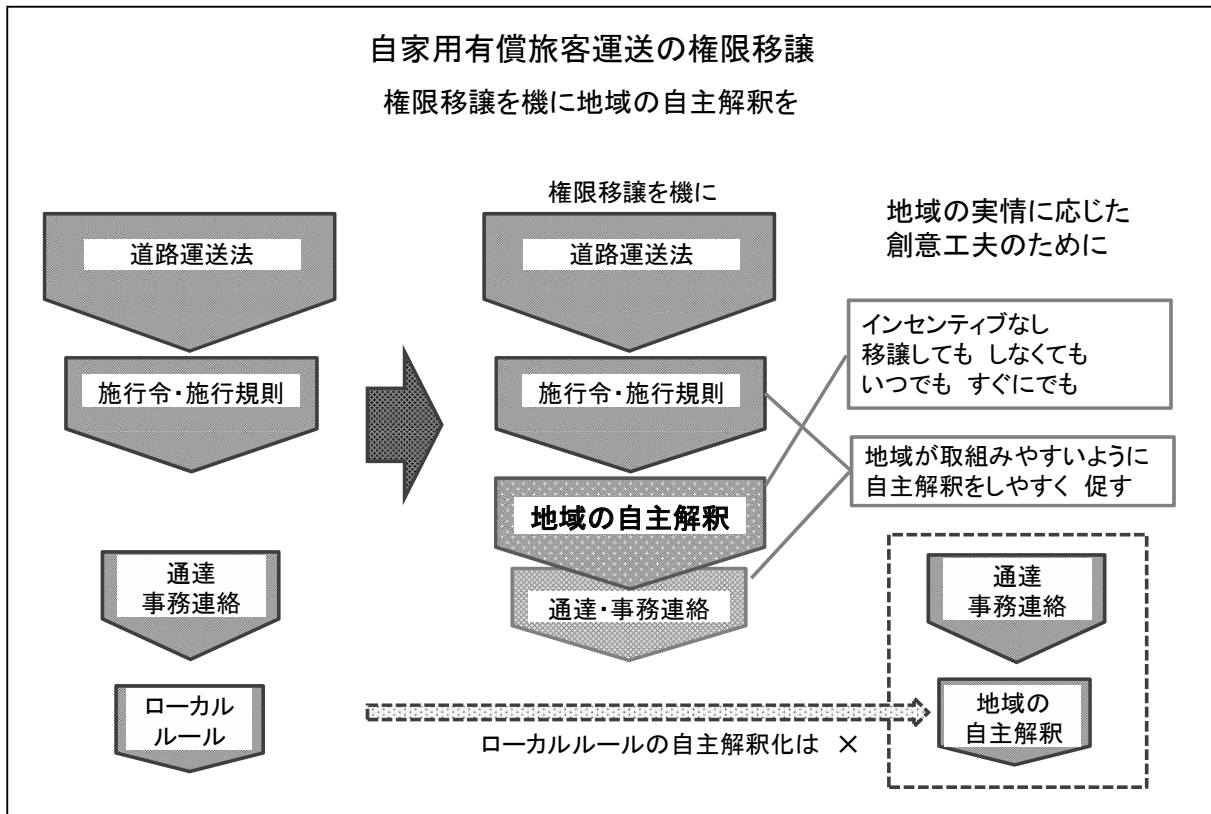
嶋田氏の発言骨子については、東京、岡山、佐賀会場もご参照下さい。

【 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲制度見直しをどのように受け止めるか
 地域が自立するために 地域で暮らすために」
 山本 憲司氏／NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 理事 】

・地方分権は、国と地方が対等のはずだが、今回の権限移譲はそうになっていない。国土交通省の資料には、事務・権限移譲の考え方として、下記が書かれているにも関わらず、「事務の移譲であつて、裁量の拡大はない」という説明・捉え方がされている。

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、希望する市町村又は希望する都道府県に移譲する。

・移譲のインセンティブも見当たらない。唯一期待できるとすれば「地域の自主解釈」。



・「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」において実施主体の法人格の要件や旅客の範囲の拡大等、「運用ルールの緩和」を検討した。「旅客の範囲の拡大」はされるが、地域外の旅客を受け入れるには、近隣市町村の全てのバス・タクシー事業者にサービス提供の意思がないことを確認する、など制限が多すぎる。これらを変えて行くには、自治体からさらなる制度見直しの提案・要請が必要。

・自治体に、改めて福祉有償運送等の意義や課題を理解してもらう必要がある。移動サービスは、住民が計画に参画するだけでなく、自ら運行することで、傍観者を関係者にできる。地域をよくする活動であり、被災地では外出支援を通じて精神的ケアを実践している例もある。

自治体は自家用有償旅客運送をどう活かすか？

猪井 博登氏／大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教

・同じ移動制約者のニーズ調査であっても、三重県伊賀市であれば、交通空白地域の要素が多分に含まれている。大阪市内の移動制約者とは異なるはず。関西 STS 連絡会や、伊賀の送迎連絡会といったネットワークの取り組みを通じて、個々の活動団体が支援している一人ひとりのニーズや、個別輸送の実態や、活動の意義を、立場を超えて共有することが大切。伊賀市の場合は、そのようなプロセスを経て、市の支援制度が実施されるに至っている。

三重県伊賀市の支援制度

○ 2010 年 4 月 1 日 伊賀市福祉有償運送支援事業実施要綱 施行

○ 支援制度の目的

- －福祉有償運送の安全性及び利便性の向上
- －継続的かつ安定的な提供の促進
- －移動制約者に対する安全で安心な移動手段の確保

○ 支援制度の内容

- ① 事務所費 事務員等人件費、通信運搬費 など
- ② 車両費 メンテナンス費、保険料
- ③ 普及促進事業費 車両購入、講習受講

標準単価を算出



－運行実績に基づく運営費 ■ 500 回（トリップ）まで 10 回ごとに 1,440 円

※ただし、100 回未満は対象外

■ 500 回（トリップ）以上 10 回ごとに 1,728 円

・トップダウンで社会システムを作っても社会問題は解決できない時代になっている。ニッチからボトムアップで社会の潮流を作っていく視点も大事。例えば今の制度設計がタクシー業界の常識を前提としたものだとしても、福祉有償運送の団体が見ているニッチな視点を積み上げることで新しい潮流ができていく。それぞれは、少しずつ違う方向を向いていても情報や課題の共有を繰り返していくことで新しい社会の潮流ができていく。

※「レジーム」（ルールの集合）という言葉を用いて、ニッチなレベルでの革新が「絶好の機会に乗じて、新たな確信が生じレジームに修正が起こる」、そして「市場、産業、政策や文化等に関する新たなレジームが社会の潮流を作り出す」という流れを示されました。

ディスカッションから（※一部抜粋）

柿久保：会場から皆さんに意見を出してもらって、なるべくまとめていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

問1：鳥取県若桜町から来ましたNPOで福祉移送サービスと過疎地移送サービスをやっています。まず一つは、運送の対価について。「当該地域におけるタクシーの上限運賃のおおむね2分の1の範囲内であること」という通達になっていますが、この金額が570円という場合のおおむね2分の1に値する許容範囲とは、どの程度になるのでしょうか。

黒田：なかなか答えにくい話ですが、おおむね2分の1は、一つの目安です。先ほど山本さんから、「これは、あくまでも事務連絡の一つの目安である。それが決して数字ではないよ」という話があった。私ども行政の立場からすると、ボランティアという本来の位置づけからしたときに、この部分が非営利であるかどうかということです。その辺の説明がつけば、先ほど、どこかの事例で「3分の2くらいのところまで上げている」という話がありましたが、僕は、その協議会なりの議論ではないかなと。実質的に実費程度というのが基本ですから、「これくらいの実費は、どうしてもかかる」ということで行政なりに相談をいただければ、行政として具体的に、その数字を示すかどうかは分かりませんが、考え方として基本的な部分を示すのではないかなあと。そういう意味での許容範囲はいくらでもあるから、「じゃあ、300円までであればいいよ」ということではないと思う。答えにはなりませんけど、考え方としてはそういうことです。



問2：先日、福祉有償運送の運営協議会がありまして。今まで町としては5キロまでは300円でOKだったわけですが、タクシー事業者から「1.5キロ1500メートルまでは570円なので、300円では範囲内ではない」という主張がありまして200円にせよと。その後、運輸支局の担当者が代わられて、200円から280円までに上げていったわけですが、先ほどの分権時代になってきたという中で、今度は役場のほうから「ハンコ、押しませんよ」とまで言われたんです。決着はまだついていません。そこら辺は、国としても方針を示してほしい。これが権限移譲されたら、反対に町が決めればいいのかようになるので、すごく範囲が広がるのかなと思った事例です。

あとは、法律が変わって「利用者の範囲」が変わるというところで、今現在、観光に力を入れようとしているところで、観光客の送迎は駄目なんですよ。地域外からのお客様が来られた時、今は徳島県上勝町のこともあって、公共施設を訪れる場合はOKと運営協議会ではなっていますが、観光客という不特定多数の方も該当になるのか、ならないのかは？

山本：私に権限はないのですが、それは大丈夫、対象者になると思います。繰り返し来られる方という理解でしていけば今でもできると思います。制度見直しにあたっては、さっき言ったみたいに変な条件が付いていますので、紙に落とすときはもっと変えてほしいところです。話が逸れますが、市町村有償運送のほうでは、芸能人の方がバスで旅をするというのをやっていますが、その際に利用しています。

問3：資料のp14に、有識者会議で検討された4つの課題が載っていますが、私は、これ

にプラスして「持続可能」ということが大事だと思うのです。特に介護保険と組み合わせない福祉移送については撤退しているところもあるという実態があり、ある程度の実費の範囲というところで、持続可能にしないと駄目なのではないかなと思います。その辺の議論は、されていないのですか。

山本：そこについては、議論がされていないと思います。資料のp11を見てください。自家用有償旅客運送の現状、それぞれの収支率があります。過疎地有償運送の収支率は42%、福祉有償運送の収支率は40.6%。これではコストのカバーができていないと、国交省も認めているところ。これに対して、どのような形で市町村が補助するのか。無償運送の場合は特に顕著ですが、市町村がサポートしたいと思っても補助の仕方に横やりが入ったりすることも起きています。運輸支局の担当者によって「持続可能」の考え方が異なるという状況です。

黒田：権限が移譲されるされないに関わらず、公共交通の全般を見た時に、継続・維持が可能な交通体系を作っていくのが究極の目標です。そういう面で福祉有償だからとか、過疎地有償だからということではなく、全体的に地域の公共交通としていかに継続維持していくのか、そのことが根底にあって議論にならないといけません。恐らくデマンドがすべて成功するわけではありませんし、それぞれ各地域にあった公共交通体系のネットワークを作った上で、地域として考えていくことだと思えます。それが結果的に、継続的に維持ができる流れになるのではないかと。

問4 (柿久保)：今日は、関西の本局である近畿運輸局から来ていただいておりますが、僕らも協力はしていますが、近畿運輸局として



市町村、都道府県に対して、権限移譲をどんなふうにしていくのか。まだ答えはないと思いますが、考え方をお聞かせ願いたい。

黒田：事務権限の移譲についてということですが、今日、最初に申し上げましたように、私どもは出先の機関でありますから、なかなか。山本さん自身は「検討会」などに参加されて、そこにはいろんな資料提供などが出てくる。その資料でいろいろ議論されていますから、むしろ私よりもそういう面では現状をご存じだというのが実態です。

そうは言っても近畿で今後どういう形で、この権限移譲をやっていくのかということになります。冒頭にも言った通り、「手挙げ方式」という手法は、今まで私自身もまったく経験がありません。私どもとしては、それぞれの自治体で公共交通会議なり、福祉の運営協議会なりを、実際にやっているわけですから、まずは、そういうところからいろいろ意見をうかがいながら、一つでも多くの自治体に手を挙げていただきたい。

福祉協議会でいえば、ここにいる方々は精通されている方が多いというところから、各自治体に「ぜひ、手を挙げてほしい」という動きを作っていただくと、非常にありがたい。自治体でもいろんな悩みをお持ちだと思うので、そういう情報をいただきながら、私どもと実際に工夫してできることを一緒に共同してやるように進めていきたい。

例えば、三星先生のところの枚方市あたりは、以前、特区という形で、福祉の先端を走ってきた地域でもありますから、そういうところで意識的に手を挙げていただければ、非常にありがたい。そこに先生のお力をお借りできればなと思っています。そういうことで、いろんな人の意見をうかがいながら、一つでも多くの自治体に、今回の権限移譲について対応していただけるように頑張っていきたい。今は、これぐらいのことしか申し上げられませんが。

問5 (柿久保)：続きまして、関西の中で今後、どのような取り組みを進めていけばいいのかというあたりを、今日のセミナーでの課題を通して、お三方にひと言ずつ、まとめのお話を聞かせていただきたい。

嶋田：先ほどの対価の話ですが、法律で言いますと「実費の範囲内」であること。国土交通省令では、実費の範囲内であることと、「合理的な方法で認められ、かつ旅客にとって明確であること」。そして3つ目が、「当該地域における一般旅客自動車運送事業者にかかる運賃料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としていると認められない妥当な範囲」だと。これについては、あくまでも営利を目的としていないということが、はっきりしていればいい。運営協議会の合意は何でもかんでもありではなく、当然、そういったものに該当していれば同意しなければいけないと、私は思っています。



運営協議会の合意は、何でもかんでも裁量性があるわけではなく、あくまで今、申し上げた条件を満たしているかを客観的に判断するのであって、利害調整をする規程ではないと解さなければ、憲法違反です。拒否権プレイヤーであるタクシー事業者がノーを出せば、なんでも蹴られてしまうのは憲法違反です。合理的な範囲内であれば当然、認めなければいけない。言うべきことは、きちんと言ったほうがいいと、私は思います。

最後に、ローカルルールと自主ルール=自主解釈の問題ですが、これは、はっきりと分けなければいけない。分権時代においては、自治体は自主解釈できます。ただ、それは法律や政令・省令に書かれていることについて、合理的な範囲内で解釈できるということなんです。あくまで国民に義務を課したり、権利を制限する場合は、法律か条令によらなければなりません。だ

から、運営協議会で勝手なルールを設けて、それにより義務を課したり、事実上の権利を制限することは、法治主義の観点からは許されないことです。

あくまで法令以外の何らかの義務を課す場合は、条令できちんとやっていただくという原則は、きちんと主張していかなくてははいけません。その問題と、法に書かれていることについて、その範囲内で合理的な自主解釈をすることとは、全然違うことです。

山本：対価の問題がよく出ていますが、地方分権改革有識者会議の中でも、p16の下から5行目に「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」として取り上げられていまして、これからもっと改善していかなければいけないという状況にあります。対価について、この制度の中では支局が決めることではなく運営協議会で決められることで、合意されたことを支局に出すだけとなっている。でも、運営協議会の中での問題をどこが解決するかは、現実的には難しいと思う。その中で、一つ提案しているのは「距離制はやめて、時間制にしましょう」ということです。「30分くらい」「1時間くらい」という方が、実態に合っている。距離制は分かりづらい。タクシーでも、距離制運賃の見直しとかをやっています。時間制の方が、私どもの本来の活動にふさわしいし、内容的にも合っていると思います。



これからの権限移譲については、本当に難しいと思います。今日、ここにいらしている自治体の方はちゃんと前を向いて考えている方ばかりですので、その方々がどのように先進的な良い事例を作っていくのかが、とつても大事になってくる。そのためには、今日、猪井先生から指摘のあった“ボトムアップ”だけでは難

しいかもしれません。むしろ市町村の中で、上の方がどう判断していくのかがないとしたら、難しいかもしれません。ぜひとも先進事例を、枚方市で作ってください。期待しています。



三星昭宏氏（枚方市の運営協議会会長）も参加

猪井：“ボトムアップ”というのは、下位の人
が頑張るというボトムアップではなくて、市町
村でそれぞれがやっていることを、ちゃんと
アップされてくる状態を作ること。それは、国
が「こうなさい」と言ってくれるものではなく
て、今、なされていることに合う形を探して
いきましょうということです。

柿久保さんから近畿圏でというお話ですが、
近畿と一口で言いますが、バスとかタクシー
だけでも状況はかなり違います。他のところの
事例が、自分のところにあるということではあ
りません。柿久保さんのところにも、いろんな
情報が流れてきていると聞いています。それは、
まさにこの関西 STS 連絡会なり、もっと大き
くは全国移動ネットというところで、まとめ
直して変えていくというのが、“ボトムアップ”
で変えていくことだと思います。

申し上げたいのは、皆さん方は大事なこと
をされていて、ぜひ続
けていただくということが、
関西を変えていくことだと
信じていますし、それにつ
いて私どもも頑張って支援
していかなければいけない
と思っています。



柿久保：ありがとうございました。私自身は、
これは入り口だと思っているんです。大きな一

つの福祉有償運送の6年前、7年前からの動
きの中で、特区も入れたら8年前からの動き
の中で、一つの変化をしようとしていると思
います。また、これから2～3年はかかるん
だろうという気持ちはあります。来年の今ぐ
らいに、どんな空気になるのかを、逆に皆
さんにきちんと連絡をして、議論をしてい
きたいと思
います。個別の議論は、個別の議論として、
いくつかの市町村の中での勉強会をする
必要もあるのかなとは思っています。

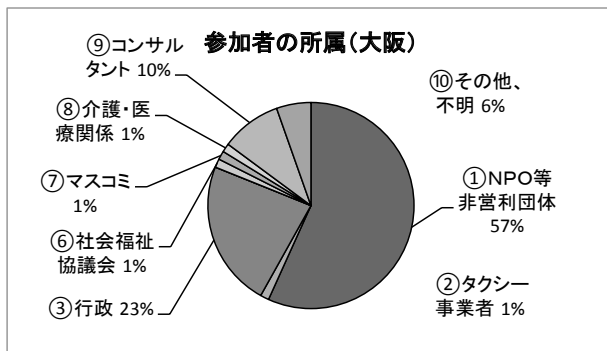
今回は、行政の人も7～8カ所から来て
くれています。また泉州地域や和歌山の方
でも、権限移譲について意識をしています。
そういう地域で、出前的な勉強会などを
していくことも企画していきたいと思
います。運輸支局の人にも来てもらって、
それぞれがつながっていか
なければと思っています。今日の議論は、
それに向けた入り口だと思
います。今後とも協力をお
願いします。

アンケート結果

参加者の所属

※①～⑩は、参加申し込み用紙を元に主催者判断で区分したもの

①NPO等 非営利団体	②タク シー事 業者	③行政	④個人	⑤研究 者・学 生	⑥社会 福祉協 議会	⑦マス コミ	⑧介 護・医 療関係	⑨コン サルタ ント	⑩その 他、不 明	計
42	1	17	0	0	1	1	1	7	4	74



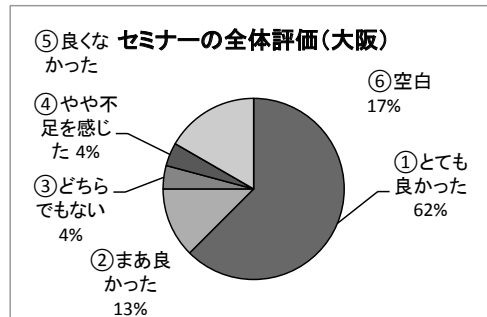
アンケート回答者の所属

※アンケートで属性を尋ねた設問の回答結果

①NPO	②タク シー事 業者	③バス 事業者	④その 他交通 関係団 体	⑤自治 体職員	⑥社協 職員	⑦介 護・医 療関係 者	⑧研究 者	⑨学生	⑩町内 会	⑪コン サル等	⑫その 他	計
6	2	0	1	9	1	1	0	0	1	2	2	25

セミナーの全体評価

①とても 良かった	②まあ 良かった	③どちら でもない	④やや 不足を 感じた	⑤良く なかった	⑥空白
15	3	1	1	0	4



アンケートの記述回答

※主なものを抜粋

- 福祉有償事業者にとって、自治体に移譲されてもされなくても影響があること、ないことなどを知りたかった。
- 運営協議会や行政の事務担当の態度を見る限り、権限移譲して未来が開けるとは信じがたい。
- 有償無償にかかわらず移送がニーズに合わせて多様に展開されることが広く認識されることを願います。
- 介護保険制度および自家用有償運送の事務権限移譲により、これまで福祉有償運送の利用をしていた要支援の高齢者がその利用から締め出されることは絶対に避ける必要があります。加えて生活支援サービスを利用するいわゆる元気な高齢者が不意の病気あるいは通院の利用も可能にする配慮（制度的な）が必要です。
- H27年4月権限移譲の最低概要を知りたかったが、掴みどころがない部分が多すぎると思う。H27/4月からの始まりでこれからどのように変わって行くのか期待します。
- 交通空白の実際とニーズのバランスの問題を深く感ぜられました。今回の移譲が空白を埋めるものとして具体的な活動の活発化につながるよう願います。
- 権限移譲後のメリットを感じることができた。ただし国から市町村に渡すときのインセンティブがないことの説明を国からして欲しかった。
- 移譲を希望している団体の事例を聞きたい。
- 9月末の自治体向け説明会では権限移譲後も自治体に裁量はなく、メリットもないと説明がありました。地域の実情を反映させる事はできますか。
- 事業者が27年4月以降に変わるべきことを具体的に教えてほしい。他団体の問題をもっと知りたい。

(3) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 仙台

■日時：2014年10月20日(月)

13:00～16:45

■場所：仙台市市民活動サポートセンター

■演題および講師：

基調報告

「自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について」

●兼平 悟氏／

国土交通省東北運輸局自動車交通部旅客第二課 課長

パネルディスカッション

「自治体は自家用有償旅客運送をどう活かすか」

パネリスト：

●高杉 和豊氏／社福) つどいの家 すてっぷはうす コーディネーター

●山本 憲司氏／全国移動サービスネットワーク 理事

●吉田 樹氏／福島大学 准教授

●君島 敬氏／大田原市市民生活部生活環境課生活交通係長 主幹

●兼平 悟氏／東北運輸局自動車交通部旅客第二課 課長

コーディネーター：


●河崎 民子氏／全国移動サービスネットワーク副 理事長



講師・パネリスト発言骨子

基調報告：自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について
 兼平 悟氏／国土交通省東北運輸局自動車交通部旅客第二課 課長

※これまでの検討の経緯を中心に、基本的な考え方、移譲の促進に向けた取り組みについて資料に沿って説明し、運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等については、一部を紹介する形で検討状況を解説されました。詳細は、岡山で開催された「福祉移送ネットワーク講座」(p57)を参照。

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲の基本的な考え方と検討すべき課題  国土交通省

【地方分権改革有識者会議地域交通部会】

基本的な考え方


- 過疎地域の移手段、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。**
- 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

その他検討すべき課題

- 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事務・運用
- ④ 輸送の安全確保のために必要な仕組の構築

8

- 14 -

事務・権限の移譲の促進  国土交通省

最終とりまとめ

自家用有償旅客運送を行っている市町村のうち、事務・権限の移譲を希望する市町村は約6%であるなど、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いる。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ず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、市町村等との接点が多い地方運輸局や運輸支局が中心となって、地域住民の移手段の確保の必要性や自家用有償旅客運送の位置づけ・役割に関する説明や啓発等の取組みを行うとともに、市町村等の要望をきめ細かく把握しながら、それらを踏まえて移譲に向けた働きかけ、事務処理に関する知見・ノウハウ等の継承、運営協議会等の円滑な運営に向けた助言、輸送の安全の確保に係る専門的な人材の育成等の支援を行うべきである。

移譲の促進に向けた取り組み

内 容

- **移譲の促進に向けた働きかけ**
 - ・ 制度改正の趣旨等について、市町村等に対する説明や働きかけ 等
- **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、組織体制の構築等に関する知見・ノウハウの提供に係るガイドラインの作成 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(参考:地域公共交通再編プロジェクト) 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

14

- 20 -

社会福祉法人つどいの家の福祉有償運送について

高杉 和豊氏／社会福祉法人 つどいの家 すてっぷ・はうす コーディネーター

・「つどいの家」は、約50年前に発足し、障がい者の生活を支援する様々な取り組みを続けてきた。福祉有償運送は、家族の体調不良や冠婚葬祭等をサポートするために始めたレスパイト事業として実施している。利用者は全員重度の知的障がいがあり、半数は身体障がいもある。公共交通機関は利用が困難、特別支援学校のバスと一緒に乗れないといった方々へのサポートが求められて始めたが、現在は役所の手続きや散髪、スポーツ観戦等、様々な社会参加に利用されており、利用者自身が外出する喜びを感じている例も多い。

・一方で、運転者は不足している。28名中、一般の運転者は8名で残りは法人職員。この8名も専門職が殆ど。新規で運転者を募集するにも、重度の知的障がいのある利用者への介助・接遇といった面では、願ひするまでに時間がかかる。

・車の維持や事務の負担、手続きの煩雑さも問題。移譲で二度手間な印象が軽減されるという期待はあるが、それ以外には実際に事業として何か変化が起こるのか、利用者はどうなっていくのか分からない。皆さんの話を聞いて、自治体任せではいけないのかもしれないと感じている。

社会福祉法人つどいの家

地域生活サポートセンター びぼっと南光台

びぼっと南光台では、『どんなに重い障がいのある人も地域社会で差別されることなく、いきいきと自立した地域生活ができるよう、自己実現の場を保障し、支援すること』という理念の下、以下の3つの事業を行っております。

- ① 指定特定相談支援事業・指定障害児相談支援事業
『ゆあらいふ』
- ② 仙台市障害者家族支援等推進事業（レスパイト事業）
『すてっぷ・はうす』
- ③ 福祉有償運送事業
- ④ 障害者ホームヘルプサービス
『べんたす』

*法人全体では、仙台市内に8カ所の施設と、グループホームがあり、それぞれ障がい者の支援する複数の事業を実施している。福祉有償運送は、うち3カ所で開催。

レスパイトサービスってなんだろう？

しょうがいがあるご本人も、毎日介護をしているご家族も、ゆとりのある時間を過ごせるようにという願いから始まった事業です。
必要ときに一時的にご家族に代わって登録した事業所（すてっぷ・はうす）で共に過ごして頂戴致します。

対象者

仙台市在住のしょうがいのある方です。

サービスの内容

- ★**日中介護** ご家族に代わり日中一時的に支援を行うサービスです。
- ★**宿泊介護** レスパイト事業所に宿泊をするサービスです。
- ★**介護送迎** レスパイト事業所を発着とする送迎のことをいいます。
- ★**外出介護、自宅介護** 現在はヘルプサービスに移行したため、ほとんど行っていませんが、やむを得ない事情などがある場合には利用することができます。

利用料金

単位：円

	課税世帯	非課税世帯	生活保護世帯
年会費	10,000	3,500	1,000
日中 (1時間)	500	200	0
宿泊介護 (1泊)	4,500	2,400	1,600
介護送迎 (1回)	500	200	0
外出・自宅介護 (1時間)	500	200	0

下記の時間帯の利用につきましては、割増料金が発生します。
早朝(6:00～8:00)
夜間(18:00～20:00)
《基本料金+150円》
時間外(20:00～6:00)
《基本料金+250円》

登録までの流れ

- 1.レスパイト事業所に来所
→ご家族にレスパイト事業について説明を致します。
- 2.登録書類提出
→自宅での様子や障害の状況などを記入して頂いた書類を提出して頂きます。
- 3.体験ステイの実施(2時間の体験ステイを2回)
→1回目。利用者ご本人とご家族と一緒に来所して頂き、介護の方法を職員に引き継ぎをしていただいたり、レスパイト事業所での過ごし方について利用者ご本人を交えてお話をしたりします。
→2回目。利用者ご本人のみで来所して頂きます。レスパイト事業所の職員と過ごします。
- 4.登録

こんな使い方ができます

その1「15時に学校に迎えに行って18時まで過ごさせてください」

15:00 学校お迎え 介護送迎1回

15:30 すてっぷ・はうす到着

日中介護3時間

18:00 ご家族お迎え



その2「1泊して翌日、通所施設に送迎してください」

17:00 来所

宿泊介護1泊

9:00 すてっぷ・はうす出発 介護送迎1回

9:30 通所施設到着

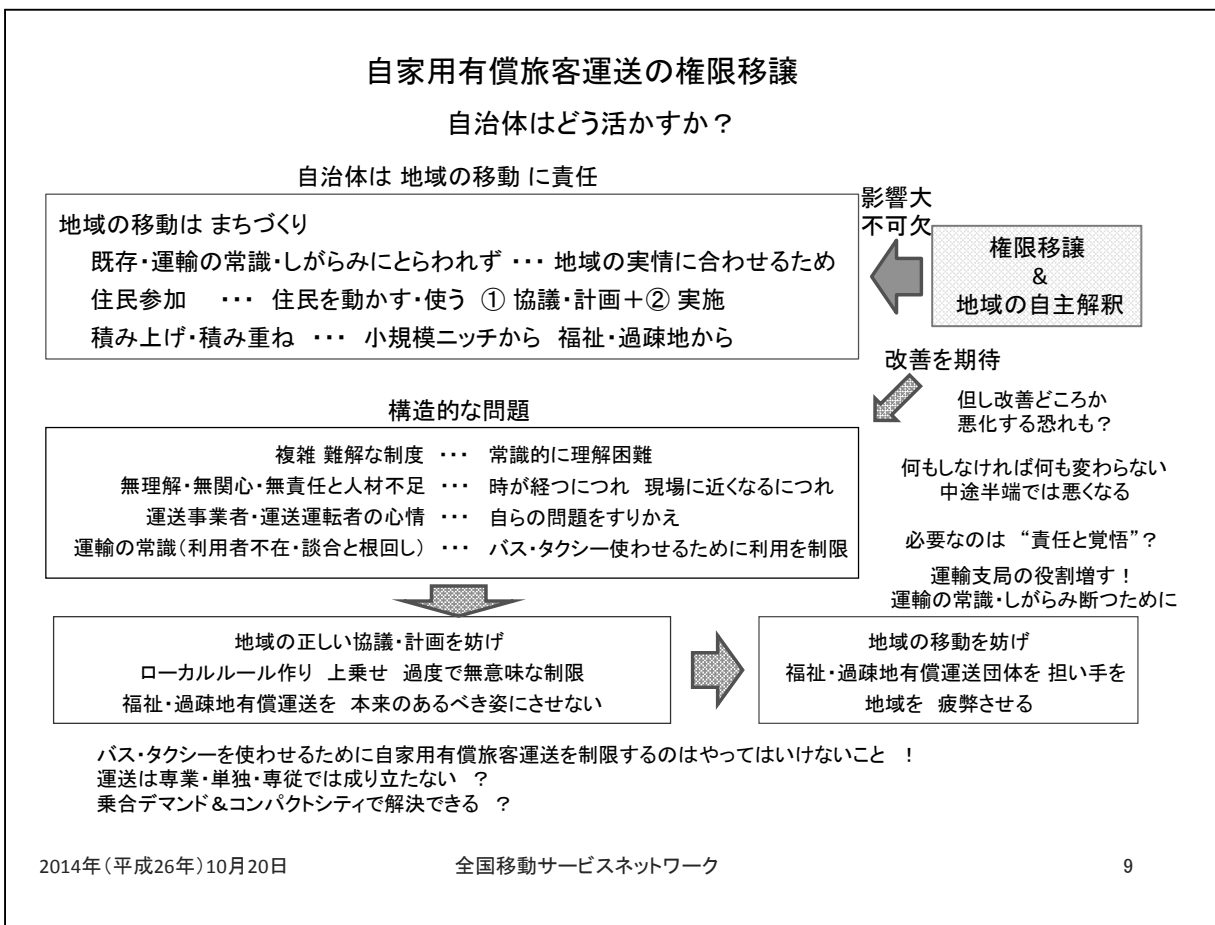


自家用有償旅客運送の事務・権限移譲 制度見直しをどのように受け止めるか
 地域が自立するために 地域で暮らすために
 山本 憲司氏 / NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 理事

・移譲で求められる効果は、地域の実情に応じた創意工夫による移動手段の確保ができることとされている。前提として、国と地方の対等な関係であること、国は地方の状況を詳しく把握していないために地域に任せるのがよいという考え方がある。

・しかし、移譲すればできるようになること（＝インセンティブ）は無い。制度の見直しは予定されているが、移譲してもしなくても全国一律で実施される。あるとすれば「地域の自主解釈」ができるという点。法律・施行令・施行規則は移譲されても守らなければならないが、通達は技術的助言となる。実際に、施行規則の内容が、通達によってさらに限定されている事項が多々ある。移譲されたら、通達の文言に捕らわれず、地域をよりよくするために何が出来るかを考えていくことがとても大事になってくる。

・現在も自主解釈はできるはずだが、逆にローカルルールになってしまっている場合も多いので、それを変えていかねばならない。



山本氏の発言骨子については、東京、大阪、岡山会場もご参照下さい。

【 被災地・地方部における地域公共交通の諸課題とこれからの戦略 】

吉田 樹氏／福島大学福島大学 経済経営学類 准教授

・公共交通を取り巻く動きから見てみると、マイカーがあるから公共交通が成り立たなくなったという解釈があるが、北東北ではマイカーの保有台数が減り始めている。一方で、バスの乗務員も不足していて、宮城県は特に深刻。市町村バスでも、儲かる路線でも乗務員がいないために減便せざるを得なくなってくる。総力戦で臨まなければならない状況。

・運輸行政は、長らく事業（の育成）を見てきたが、2007年の地域公共交通活性化・再生法で、地域公共交通政策を見るようになり、自治体の役割が制度的に大きくなった。しかし、今度は地域間格差が広がってきている。法定計画も国から予算がつかないと立てない・見直さない市町村が多い。また、移動手段はみんな大事だと思っても市町村と事業者と住民の方法論がそれぞれ違って、かみ合っていないので、それをつなげていかなければならない。一旦外出できなくなった人は出かけなくなり、ニーズが見えなくなってしまう。目に見える需要だけに応えてはダメ。交通政策基本法に位置づけられているとおり、交通は生活と交流のためにある。交通事業者の収益事業ではなく公共政策。

・タクシーは、2009年のタクシー適正化活性化法で、初めて法的に公共交通になった。そして、今年11月に施行される改正「地域公共交通活性化・再生法」では、「地域公共交通網形成計画（現：総合連携計画）」を市町村が策定できることになり、今まで以上にネットワーク形成が重視されるようになった。特に、活性化・再生法に基づく「地域公共交通再編事業」という新しい事業には、一般タクシーと自家用有償旅客運送が明記された。「再編実施計画」が国に認定されれば、自家用有償旅客運送の登録を受けたものとみなすこともできる。自治体は、権限移譲単体で勝負するメリットはないかもしれないが、活性化・再生法と一体で考えていけば財政支援ができる可能性もあり、自家用有償旅客運送も連続性をもって一つの計画を作る。

今までもやろうとすればできたことだが、正面から出来ることになったのは大きな変化。「移譲等のあり方検討会」最終とりまとめでは、営利法人が自家用有償旅客運送を行う可能性にも触れている。交通事業者や自治体やNPOの垣根を越えて、おでかけ支援会社のようなものができてくるかもしれない。そういうトータルな制度活用が移譲を通じてできるかというのはいいか。

4. 交通政策基本法を契機に動く「制度」

■ 自家用有償運送(タクシーも)が「計画」に位置づけ可能
地域公共交通活性化・再生法の一部改正「法律案要綱」

第二 地域公共交通再編事業の定義

(略)地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、・・・他の種類の旅客運送事業への転換、自家用有償旅客運送による代替・・・を行う事業をいうものとする。

第五 地域公共交通再編事業

八 地方公共団体が、地域公共交通再編実施計画について認定を受けたときは、・・・自家用有償旅客運送について登録若しくは変更登録を受け・・・たものとみなすものとする。

自家用有償運送も、「付加価値」あるタクシーも「地域公共交通網形成計画」に位置づけ可能に。運営協議会の”Yes or No””Yes, but...”以外の選択肢”Yes, and...”ができる。

大田原市の市町村運営有償運送

君島 敬氏／大田原市市民生活部生活環境課生活交通係長 主幹

・大田原市の市町村運営有償運送は、「市営バス運行事業」として実施している交通空白輸送と、「高齢者等外出支援事業」として実施している市町村福祉輸送がある。平成19年度～平成28年度までのまちづくりの指針として、「新大田原レインボープラン」を作っており、その後期基本計画に上記2輸送とも位置づけられている。

・市営バスは、民間路線バスの10路線廃止に伴って平成4年に運行開始以降、最大で15路線まで増えたが、地域公共交通総合連携計画を平成24年に策定、その後の改編により現在は11路線。吉田准教授のアドバイスを受け、連携計画に基づき市営バスの路線再編、需要に応じた大小の車両再配置、一部地域のデマンド化、スクールバスの民営化、新路線の導入、民間路線バスとの競合路線の解消などを行った結果、市営バスと民間路線バス、スクールバスとの本来の役割分担ができ、通勤通学以外にも通院や買い物等それぞれの目的で利用者が増加しつつある。

・一方、「高齢者等外出支援事業」は、高齢者の通院のために実施し、片道300円の利用券を年間51回配布している。事業の実施主体は市社協で、運行は1社1NPOが行っている。ただし、9月30日までは対象だった「65歳以上のひとり暮らし高齢者」「65歳以上の高齢者のみの世帯及びこれに準ずる世帯の高齢者」は、対象外になった（福祉有償運送と同様の対象者になった）。現在の市町村福祉輸送の枠組みの中では、旅客の範囲からはずれるため。その人たちが、市内の診療所等に行く場合は、10月1日から定額タクシー＝新制度「高齢者通院等タクシー事業」に移行して頂いている。

・市内には福祉有償運送もあるが、実施団体のほうで、それぞれの介護施設を利用している人に限定している。現在のままでも住民ニーズをカバーできると思われるため、現時点では移譲に手を挙げる予定はない。

市町村運営有償運送に対する取り組み方針

■新大田原レインボープラン

平成19年度から平成28年度までの10年間のまちづくりの指針として策定。後期基本計画（平成24年度～平成28年度）では、以下のような内容となっている。

【市営バス(交通空白輸送)】

●公共交通の整備

★バス路線の充実

※地域公共交通総合連携計画及び生活交通ネットワーク計画に基づき総合的なバス路線の再編を進め、さらなる利用促進を図るなど市営バス事業の健全運営に努める。

★優先的な取り組み

- ①市営バス事業の効率的な運営
- ②利用者の利便性向上

※地域公共交通総合連携計画は、見直し1において説明。

【高齢者等外出支援事業(市町村福祉輸送)】

●高齢者福祉の充実

★高齢者福祉サービスの充実

在宅高齢者が地域で安心して日常生活が送れるよう、在宅福祉サービスの充実を図る。

★優先的な取り組み

- ①在宅福祉サービスの充実
- ②相談支援体制の充実

ディスカッションから（※一部抜粋）

河崎：権限移譲を通して、地域の移動をどのように確保していくか、引き続き議論を深めたいと思います。

参加者 1：●●タクシーと申します。私は仙台市と宮城県の運営協議会に関わっておりますが、両方とも、俗に言うローカルルールは存在しないと思っています。登録を拒否したとか、有償運送はやらなくて良いなどと言った覚えはありません。スムーズな運営協議会を実施しているという思いがあります。ただ、仙台市以外の地域では、はじめから喧嘩腰の協議会を見てまいりました。その地域の有力者が運営協議会を仕切っている状態を非常に危惧しておったのですが、権限移譲されれば、ますますその傾向が強くなるのではないかと、今聞いていて感じました。

質問としては、市町村に対する説明会はもう行われたそうですが、我々全然聞いていませんので、仙台市はじめ市町村はどうするのかしたいのかってことを聞きたい。それと、権限移譲された後に、国はどのくらいの関わりを持つのかということだけ質問させて頂きたいと思います。

山本：運営協議会の運営は本当に地域差がありまして、各地の状況を聞いていると問題のある地域がかなりあります。宮城県がなぜ良いのかというと、支局の方の理解がまずしっかりあって、運営協議会では法で定めること以外は協議しないと聞いています。運営協議会の構成員のアンバランスにより公正・中立的な運営がされていない、過度な資料確認が主で利用者視点の本質的な議論がなされていない、といった問題点を踏まえて、運営協議会で



の協議事項は、法定三事項^{*1}を基本とし、合意が整った後に、確認事項として「運送する旅客の範囲」「運転者要件」「管理運営体制全般」等の主だったも

のを確認しているという点です。そういう理解がない地域の運営協議会では問題が起きています。今後、どのように運輸支局が関与していくかはまだ決まっていないのですが、今の方向の中では、権限移譲されても支局が参加する方向です。もっと変な方向に行ってしまうように、支局がコントロールする。ということは、運輸支局の方がどのような感覚を持っておられるかが、これまで以上に大事になってきます。変なしがらみや運輸の常識を持ち込まないでほしいと思っています。例えば、よくあるのが過疎地有償運送は地元のタクシーやバスの経営を悪化させる、だから過疎地を認めないというようなことを、運輸支局の方が平気で言っている地域があります。逆にこれからは運輸支局の方が、推進する側に立たなきゃいけないと思っています。

^{*1} 法定三事項（合意の必要と規定された事項）は、法令に書かれた1.「必要性」2「運送の区域」3、「旅客から収受する対価」のことを指す

河崎：もう一つの権限移譲の説明会、それから移譲後の関わりについて。

兼平：まず、移譲するかしないかというのはこれからです。昨年11月に有償運送を実施している市町村対象にアンケートをやっていますが、あれからもう1年も経っていますので、これから市町村で考えられるのかなと思います。国との関わりは、基本的には構成員などの要件は一切変わらないので、今回の権限移譲によって運輸局がメンバーから外れるわけではありません。基本となる法律は同じなので、受

けるところと受けないところで支局の裁量が違うなんてこともありません。

先ほど、運送事業者に関する発言の話が出ましたが、どの支局でも同じ対応をしているはずですが、ただそうは言っても、運送事業によることができない地域で、公共の福祉のために有償運送を行うという基本的な法の考え方を支局が説明する中で、本来の運送事業が損なわれるみたいな話になると、見ようによっては運送事業者寄りの発言じゃないかと取られがちになるかもしれません。あくまでも説明の中で法案の主旨を説明させて頂いていると解釈をして頂ければと思っています。

河崎：権限移譲を受けると、登録先が国土交通大臣じゃなくて首長になる、これだけでも、運営協議会に出して協議が整ったらまた運輸支局に行く面倒は一つ解決されるのですが、それだけでなく、権限移譲を受ける際は、地域の实情に即した移動手段を確保したいという意欲を持って手を挙げてほしいと私たちは思っています。それで吉田先生にお聞きしたいのですが、地域公共交通活性化・再生法の改正に絡んで権限移譲に大きなメリットがあるというあたりをもう一度判り易く説明して頂けないでしょうか。

吉田：この地域公共交通活性化・再生法は2007年にできた法律で、この11月に改正が予定されています。今までの地域公共交通は、乗り合いバス、あってもデマンドバスでした。通常のタクシーや自家用有償旅客運送は、盛り込んじゃいけないという規程はありませんから、大田原市のように今までもできました。

しかし、今度の改正は、それが正面から規定されてきます。地域公共交通活性化・再生法に基づく法定計画として、地域公共交通網形成計画が位置づけられました。これは各市町村が主宰者になり設ける協議会において計画を策定するというもの。今は地域公共交通連携

計画になっていますが、今度は地域公共交通“網”形成計画。網という字と、連携が形成になった。だからよりネットワークが重視されるという意味です。“網”形成ですか



ら、適材適所化が大きなカギを握ることになります。大田原市のケースは、ちょっとわかりにくかったかもしれませんが、あれが適材適所化です。私が最初に行った時は極めてカオス状態でした。非常にみんな頑張るんですが、市の職員が運賃箱持ってお金を計算している。つまり自家用有償旅客運送もバス会社と同じ役割になっていますから、全部行政の人がやりました。で、計画を策定したり政策を練るのは夕方6時以降の仕事。これでは宝の持ち腐れだと。しかも国際医療福祉大学という大学がある関係で、授業がある時には沢山の車両がいるのですが、夏休み2カ月間は、車両が要らない。比較的採算が取れる路線でもあり、柔軟に事業者に活躍してもらおうということで、事業者に受け渡す路線と、自分達で守り続ける路線と、更に外出支援事業のようなバスでは手が届かないきめ細やかなサービスでやる領域と、領域を適材適所化するというプロセスを踏んで現在に至っています。

ですが、外出支援事業については、現在の市町村運送の枠組みの中では、対象外だという人がいて、更新登録の時に対象者に入れられませんでした。市町村独自に対象者を認定し広げながら支援をする枠組みが無かったために、こういう形態にせざるを得なかった。

今後は、権限移譲があつて、形成計画と公共交通網再編事業も出来上がります。そこには明確に自家用有償旅客運送が書かれています。つまり自家用有償運送がどういう役割を担うのかを協議会の中でしっかりと合意できれば、位置づけられるという意味です。そういう形で各市町村の権限移譲をうんと話題にして、なおかつ新しい活性化・再生法もうまく使えば、国が

らの財政支援措置を含め、自分たちが地域の中でやりたいことがよりやりやすくなる、というふうに大きく転換をしていくという話です。

ただ、今回の権限移譲も形成計画も、義務ではないので、やる自治体とやらない自治体には差が付いてきますが、当初はそれで良いと思っています。むしろそこでしっかりとしたベストミックスを出していただいて、それを横展開するにはどうすればよいか、そこから考えていけば良い話です。

河崎：昨年12月に交通政策基本法が施行され、総合的な交通施策を実施することが自治体の責任になった、まずそこがあり、今回の地域公共交通活性化・再生法の改正によって、明確に障がい者などの交通に関しても交通網形成計画の中で位置づけることが可能になったということですね。



大田原市の例で、利用対象者の拡大というお話があったのですが、今回の制度見直しでは、首長が、社会参加が困難な方と認めれば運営協議会に報告をして対象者として追加することができるという運用ルールの緩和が全国的に行われます。これは権限移譲を受けなくてもできる。そうすると権限移譲を受けるメリットが見えづらくなるかとは思いますが、こういうことを自治体の意思として行う、権限を持つて行うというところが一つのメリットになってくるんですね。

兼平：先ほど言ったように基本的なところは変わりませんから、権限移譲を受けた自治体で更新登録が3年じゃなく4年になるとかそういったことはないで、手間だけ増えて大したアピールに繋がらないと思ってしまうとですね、あえて手を挙げるところまで行かないかもしれません。権限を受けることで事務は増えるんですけど、一体的な街づくりといった政策的な部

分では進めることが可能じゃないか思います。

河崎：2006年に自家用有償旅客運送という制度が道路運送法の中に入った。良い意味のきっかけになったのですが、一方で、全てがタクシーとの比較による制度になっていて、福祉活動の現場・間尺にあわないことを強いられ、皆とつても違和感があったと思うんです。権限移譲を機会に、全部は無理かもしれないけれど、事務手続きが煩雑などの部分を少しでも変えたいという期待があるんですけども。

山本：資料のp49とp51にありますように、色々変えてもらいたいという要望書を出しております。国交省の方でまた検討会を行って、具体的にどういうところを変えていくかというのを議論していく予定ですが、まだ未定ですね。私たちが要望しても、なかなか話が通じないところもあります。市町村や都道府県からも、ここを変えたら地域が良くなる、もっと良い方向になるんだということを考えて出して頂きたいです。

河崎：私も料金を車内に掲示しなくちゃいけないとか、運転者台帳の整備だとか、ずいぶん違和感があるんですが、事細かく施行規則に書いてあります。施行規則は法令の「令」なので、自治体が条例つくったとしても、その部分は越えられない、越えにくいですよ。

柿久保*2：運輸局の方は国土交通省が直せんもんは直せへんのやという言い方です。しかし、施行規則の中の様々な項目を直していかへんかったら、地域の足を確保できないんです。自治体に移管することによって、更新が3年はおかしいよという話が自治体から国にあがっていくと。そうすれば首長ももつと自覚をしていくんじゃないかなって思います。入口では大変厳しいかも知れんけど、移譲してから変わって行くんじゃないかなって。

参加者2：山形から参加しております。山形においては運営協議会が1自治体で構成されている場合と、複数自治体で構成されている場合がございます。また、県の機関で一定のエリアを所管する総合支庁が設置しているところもあります。運送の範囲は運営協議会から承認を得る必要があるかと思いますが、権限については首長に付与されるということで、その辺について、どのようになっていくのか教えていただければと思います。

兼平：権限移譲については、両方の地域をまたいで両方の住民を運ぶような場合は、基本的には両方の市町村とも手を挙げていただく必要があります。実際の事務はどちらかがしたり、事務横断といいますか市町村の中で決めてもらうことになると思います。細かいところはまだこれからなので、まだお話するには至っていないという状況です。



河崎：佐賀県は知事がこの問題にとっても熱心で、すでに権限移譲を受けることを決めておられます。佐賀で活動しておられる団体として、お話いただけますか。

平野*3：確かに県のトップからやろうと言われたら私たちNPOもやる気が出ます。「佐賀県身近な移動手段確保に関する協議会」っていうのがあって、県が座長で市町の首長が構成員で、オブザーバーとして有償運送の団体やタクシー業界、運輸局長というメンバーでこれから議論しようということになっています。吉田先生が言われたように、地域の交通弱者の方を、事業者も営利も非営利も協力連携してどうにかしなくてはならない。

でも、全国で各運輸局から市町村に対して事務説明があっても、多分あんまり参加しないだろうなと思っています。市町村に意義が見えて

ないから。権限移譲を受けたら、規則に違反しない範囲のことはできるんだと思うんですよ。そうじゃなかったら、権限移譲を自分らだけ受けても何もならん、ということになるのかなあと思ってます。

参加者1：タクシーが非常に非難を浴びていたので、一言。パネリストの「つどいの家」さんとは運営協議会で一緒になって、そこから打ち解けまして、うちの車で移動を手伝ったケースがあります。それから、仙台市が上手く行かなかった時もあったんですが、タクシー業界のほうから仙台市の資料が文面の説明だけで終わってるので、担当者さん本当にそこに行ったことあるんですかと言いまして、次から協議会やるときは必ずその現場を見て判断することを義務付けてやるようにしています。飛び出たような意見は出なくなりました。さつき支局さんの理解があるので宮城県は非常に上手く行っていると言われましたが、それもありますけど、これは事業者が理解しているからです。(会場笑)

もう一つ、今後権限移譲云々では、自治体がね、もっともっとしっかりやってもらわないと。今後、運用ルールの緩和で例えば町内会を実施主体とすることがあるかもしれませんが、これとNPOさんとは、全然中身が違うと思うんですね。それで権限移譲で4年5年が許されたから町内会も4年5年で良いのかっていう疑問が出てくるんです。これはしっかり市町村が管理して頂ければ、利用者としても業界としても特に反対とかしないのでね、運営協議会はそのような場所であってほしいと思います。

河崎：最後にパネリストの方々から一言ずつ頂いて終わりにしたいと思います。

高杉：参加するまで、権限移譲といわれても自分が何をしなきゃいけないのかっていうのが不透明な部分があったんですが、なるほどと思

いながら聞きました。自治体まかせではなくて、福祉有償運送をやっている方々、タクシーやバス会社さん、全員含めて地域の中の交通をどうするのかを今後話すようにできればと思っています。住み慣れた地域で安心して生活していくためにやっているということを再確認して、今後いろいろ働きかけていきたいなと思っております。



山本：よく安心安全って言われるんですが、自家用有償運送の事故率は、タクシーの大体1/3から1/5の事故率です。また、検討会の中で、権限移譲を受けると仕事が大変なんじゃないか、監査が大変なんじゃないかという話が出ていたんですけど、全国で今まで自家用有償運送の監査は2件だけしかありません。監査の仕事はほとんどないのです。

加えて、地域には色々なニーズ、通学、通勤、日常的な通院や買い物、特定の移動目的、インバウンド、観光とか特殊なニーズなどがありますが、一般的なバスやデマンドなどの公共交通で対応できるのはいくつかに限られています。自家用有償旅客運送で細かいニーズ、それぞれの人々が持っているニーズ、色々な分散したニーズに的確に対応していくのはとても大事なことです。

吉田：どうやって総力戦で地域のお出かけを守っていくのかという方向にシフトしていかなくてはいけないと思っています。その時に大事になってくるのが、多くの市町村で開かれている地域公共交通会議です。名称はバラバラですが、できる限り皆さんで傍聴してください。先ほど、市民・行政・事業者それぞれが同じことを考えていても、なかなか一つにまとまらないというお話をしましたが、要はこの中間役にメッセンジャーが必要なのです。実はそのメッセンジャーになる人たちが、ここにお集

まりの多くの皆さんだろうと思っています。権限移譲のメリットだとか、自家用有償旅客運送が街中でちゃんと位置づけられるには、時間がかかるかもしれませんが、色々な形で、体を動かしていただくというところが非常に大事になってくると思います。

君島：役所の前任者から「公共交通というのは、生き物みたいだ」と引き継ぎました。常に動きがあって、一つの計画を終了してそれで安心してしまっただめだと、痛感しているところでございます。私どもは、この10月に、高齢者と外出支援事業の対象者を一部切ってしまったという部分がございます。再度自家用有償旅客運送のあり方について係として勉強してまいりたいと思っております。



兼平：今日は色々ご意見を頂きました。私ども地方局は、通達を受けて皆さんの方に周知をし理解して頂く立場ですので、国としては必要な規定だということで定めているとしか言えませんけども、これから権限移譲に向かって色々磨きをかけているということは知らされていますので、色々な意見を受けまして私どもからも本省のほうに、機会あれば伝えていこうと思います。

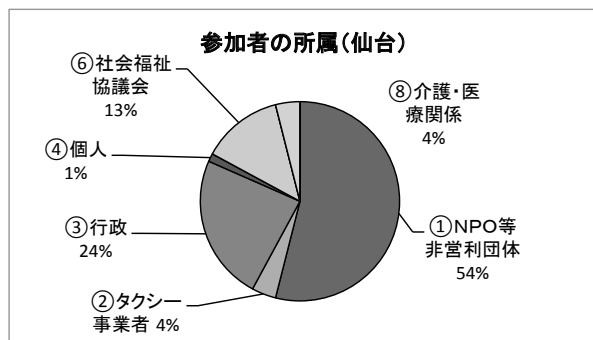
河崎：セミナーの冒頭で、二つの移動制約の流れのお話をしたんですけども、今日、その二つが一つに重なって、交通網形成計画というのが実際に必要で、その中で二つの問題をNPOや交通事業者など様々な参加のもとに方向性をつくっていく、これが今後の大きな課題だなと思った次第です。

* 2、* 3は、それぞれ大阪、佐賀会場のご登壇者のため、実名で記載しています。

アンケート結果

参加者の所属 ※①～⑩は、参加申し込み用紙を元に主催者判断で区分したもの

①NPO等 非営利団体	②タク シー事 業者	③行政	④個人	⑤研究 者・学 生	⑥社会 福祉協 議会	⑦マス コミ	⑧介 護・医 療関係	⑨コン サルタ ント	⑩その 他、不 明	計
41	3	18	1	0	10	0	3	0	0	76

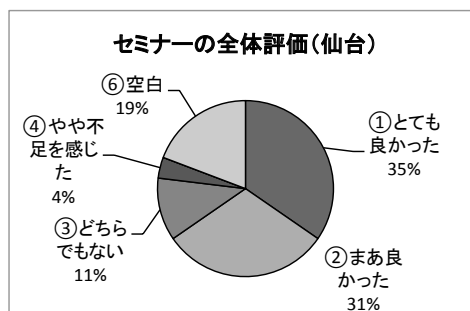


アンケート回答者の所属 ※アンケートで属性を尋ねた設問の回答結果

①NPO	②タク シー事 業者	③バス 事業者	④その 他交通 関係団 体	⑤自治 体職員	⑥社協 職員	⑦介 護・医 療関係 者	⑧研究 者	⑨学生	⑩町内 会	⑪コン サル等	⑫その 他	計
9	3	0	0	6	5	3	0	0	0	0	3	29

セミナーの全体評価

①とても 良かった	②まあ 良かった	③どちら でもない	④やや 不足を 感じた	⑤良く なかった	⑥空白
9	8	3	1	0	5



アンケートの記述回答

※主なものを抜粋

- 地域公共交通活性化・再生法はわかったが、意識・意欲にかかっている割合が大きい→実現が難しい？
- どうして岩手にはネットワーク組織がないのかな、と思いました。交通について、みんなで考えることができたなら、いいまちになるだろうな。支援学校の通学について、何とかいい方法がないかと日々考えています。
- 工夫次第でいろいろな課題が解決していくことが分かった。大切なことは熱意と知恵を皆であわせる事ですね。
- 行政（市町村）に"移動"というものが、生活上当然のもの、権利であることをどうとらえているか聞きたいですね。
- 「おでかけ」本当に大切だと感じています。わが町でも民間、行政、NPO等が連携していけたらと思いました。
- 生活交流の足を考えると、もっと権限をなくしてはどうなのか。自治体が必要と決めたら OK。自家用有償運送というくりは必要なのか。施設が利用者の送迎、行動支援を無償または取り決めた料金を決めて運行する分には認可不要？
- 事務権限移譲の今後について、基本的な情報を得ることができて良かった。同時に権限移譲と「再生法」の活用によって運動をすすめることの重要性を知ることができた。
- 事業者として、市町村に対してどのような働きかけをしたら良いのか、もう少し教えて頂きたいです。
- 仙台北部地区運営協議会担当市町村行政の参加がなかったようで、残念です。もっと働きかけが必要であった。
- サービス提供者不足は、どの分野の事業主体に共通していると思います。これに対する施策は…。地域にどのように 移動の足確保のための計画をたてていくか。行政の方も勉強してほしい。

(4) 平成26年度福祉移送ネットワーク講座

■日時：2014年11月14日(金)
13:00～16:00

■場所：岡山県生涯学習センター

■演題および講師：

第1部

基調講演

「地域づくりと移動支援」

●坂井 容子氏／岡山県保健福祉部長寿社会課 副参事

第2部

基調報告

「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲について」

●菅原 晃氏／国土交通省自動車局旅客課地域交通室 室長

パネルディスカッション

「自治体は自家用有償旅客運送をどう活かすか」

パネリスト：

●菅原 晃氏／国土交通省自動車局旅客課地域交通室 室長

●嶋田 暁文氏／九州大学大学院 准教授

●山本 憲司氏／全国移動サービスネットワーク 理事

コーディネーター：

●中根 裕氏／全国移動サービスネットワーク 理事長



講師・パネリスト発言骨子

第1部 基調講演：地域づくりと移動支援

坂井 容子氏／岡山県保健福祉部 長寿社会課 副参事

・少子高齢化の進展と直面する課題として、人口構造の変化、少子高齢化の進行と75歳以上の人口割合の増大、65歳以上人口に占める介護保険受給者数の性・年齢別にみた割合、要支援1～要介護2の状態像についての説明があり、現行の介護保険制度における移動支援関連サービスでは、通院等乗降介助の他に、市町村特別給付の中で、条例で定めれば幅広い外出支援ができるが、ただし、財源は介護保険料である。

・通院等乗降介助の全国の年間利用回数は、平成18年度には約900万回であったが、平成19年度からは830～840万回で推移している。特に要介護1の利用が、平成19年度から減少しているのは、平成18年度の制度改正により要支援2が設定されたことによる。

市町村特別給付（おむつの支給、移送サービス、配食サービスなど）平成24年度に市町村特別給付を実施しているのは、全国1,498保険者のうち82保険者で、そのうち、移送サービスを実施しているのは、16保険者のみで、そのうち、1箇所（埼玉県和光市）のみが要支援1・2も利用できるようにしている。中四国では実施なし。

・介護保険制度の改正の方向として、地域包括ケアシステム、生活支援サービスの充実と高齢者の社会参加、多様な主体による生活支援・介護予防サービスの重層的な提供、新しい地域支援事業の中で、市町村が任意で行う事業として外出支援・移動支援がある。

・新介護予防事業の介護デイに代わる魅力的な地域デイの創設（例：週単位の料理クラブ、園芸グループ、ウォーキンググループ、旅行クラブ等）。ただし、自力で参加できない移動困難者への対応をどうするかを考えなければならない。

市町村のマネジメント力が必要になってくる。

第2部 基調報告

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲の意義と制度見直しについて

菅原 晃氏／国土交通省自動車局旅客課地域交通室 室長

※道路運送法改正（平成18年）に至るまでの経緯、自家用有償旅客運送の実施及びバス・タクシー事業との違いと現状について。

平成26年3月末の自家用有償旅客運送の実施団体数・車両数

- ・福祉有償運送団体数：2,400 車両数：15,031
- ・市町村福祉輸送数：122 車両数：442
- ・過疎地有償運送団体数：88 車両数：574
- ・市町村交通空白輸送数：426 車両数：2,542

【事務権限移譲の基本的な考え方】

1. 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、地域の実情に応じた運送を実現するため、希望する市町村・都道府県に移譲する。

2. 事務・権限移譲に際しては、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
- ・地域の関係者の幅広い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

【移譲の促進に向けた取り組み】

- ・市町村等に対する説明や働きかけ
- ・事務処理に関する知見、ノウハウ等の継承
- ・運営協議会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

【運用ルールの緩和・運用方法の改善等】

①運用ルールの緩和

- ・今後の法制的検討で可能と判断されれば、「権利能力のない社団」（町内会、マンションの管理組合、サークル等）も実施主体として認めるべきである。
- ・運送できる旅客として、一定の条件の下で、地域外からの生活支援ボランティア、社会参加が困難な者、地域外からの訪問者（旅行者）等も認めるべきである。

②運用方法の改善等

- ・他の交通協議会と連携するほか、まちづくり、福祉、教育等の分野と一体的に議論すべきである。
- ・協議対象の合理化、合意形成の円滑化、研修機会の提供、有識者の活用や不合理なローカルルールの是正の促進等を進めるべきである。

【 地域における移動手段をどう確保していくのか？
～自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲を契機に～
嶋田 暁文氏／九州大学大学院法学研究院 准教授 】

- 1) 当該事務・権限が（市町村に）なぜ重要・必要なのか？
2) これをどう活かしていくべきなのか？

【地域公共交通の危機、交通空白地域の増加】

マイカーの普及や（とりわけ地方における）人口減少、人口流出、少子高齢化等によって利用者が減少したことにより、全国各地で地域公共交通は危機的状況に陥っている。

利用者の減少は交通事業者の経営悪化につながり、乗合バス事業者のうち民間事業者の7割、公営事業者の9割が赤字である。経営悪化は赤字路線の廃止に帰結する。

こうした状況の中、マイカーを持たない人々の「自由な移動」は大きく制約されるに至っている。病院、スーパー、役所など「安心して生活を営むうえで欠くことのできない場所」に行くことが困難な人々の数は相当な数に上っている。もはや、地域交通の衰退は、「地域に住み続けられるかどうか」という住民にとって「究極の問題」を惹起している。また、全国在宅障害児・者等実態調査で「外出時に支援が必要な者」の割合は65歳未満で52.4%、65歳以上では57.2%で、しかも、移動制約者の数は年々増加しており、対応は急務である。「交通空白地域の解消」と「移動制約者のための移動手段の確保」という二つの大きな課題の解決が喫緊の課題となっている。

【交通空白地域の解消のための代表的な取り組み】

交通事業者への補助による赤字路線の延命措置、または、コミュニティバスの導入については、収支率が低いことから自治体の財政負担が増大し、見直しを余儀なくされている。デマンド型交通に置いても路線バスと比べて輸送コストが高く、中部地方では、実施している市町村の7割が見直しを考えている。これらは、利用者数を確保するための、利用促進を図ったり、乗ることの重要性を発信して、住民意識を高めることが求められる。

また、導入自体に無理があったケースとしては、「ないよりあった方がよい」「もしかしたら乗るかも知れない」といった程度の認識で「コミュニティバスが必要」と答えたアンケート結果を鵜呑みにしたり、首長等がマニフェスト等で十分に実態を踏まえないまま導入して、導入自体が目的化した場合等がある。

コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通のいずれも、導入に際しては、それぞれに見合った大きさの需要が存在することが必要で、一定規模の需要が存在しない地域に導入すれば、採算性の面で破たんする。結局のところ、このような地域では、過疎地有償運送もしくは無償運送の導入が好ましい。過疎地有償運送等さえ導入すれば、交通空白地域は解消されるという訳ではないが、過疎地有償運送の導入の必要性と活動の可能性はかなり高い。

【移動制約者のための移動手段の確保のために何が必要なのか？】

福祉タクシーや介護タクシーは、どこにでも行けて、乗降介助も可能ということで優れているが、事業採算性が前提となるため利用者人口が少ない地域では普及しにくい。また、料金が高く気軽

には利用できない。

ヘルパーによる有償運送は、料金も安く、乗降介助もあるが、目的が通院等に限定されている。

自家輸送は、無料というメリットはあるが、利用目的だけでなく、対象もデイサービスの利用者等に限定されており、汎用性がない。

これらに対して、福祉有償運送や無償運送は、料金が安く、利用目的が限定されていない。福祉有償運送は利用者の範囲が要支援・要介護・障がい者等の限定があるが、無償運送には限定がない。つまり、福祉有償運送や無償運送は「利用しやすさ」という点において一定の相対的優位性を有している。もちろん、福祉有償運送等を普及させれば、移動制約者の移動手段は十分確保できるわけではない。各交通モードがそれぞれの強みを活かしつつ、共存し、相互に補完し合う関係性こそが大事である。

ただし、利用しやすい地域における移動手段を充実させていくうえで、福祉有償運送や無償運送をもっと積極的に導入・活用していく必要性は高い。

【「地域における移動手段」を確保するために自治体は何をすべきなのか？】

- ①自らの責任を自覚し、先にある真の目的を見据えること、ビジョンを大切にすること
- ②現状と潜在需要をしっかりと把握して、計画を策定すること
- ③組織体制の整備

【過疎地有償運送等・福祉有償運送を活用する】

- ①当該事務権限の移譲を活かすことで過疎地有償運送等の導入場面が広がる。

自治事務となることで、国からの通知文の内容にとらわれる必要がない。過疎地の規定に「過疎地域その他これに類する地域」とあり、「その他これに類する地域」をどう解釈するかは自治体の判断に委ねられる。

- ②「有償・無償」の判断に係る裁量が広がる。

自治体による審査基準の定め方次第で、移動サービス団体が「無償運送団体」として活動できるようになり、登録に伴う活動の制約や事務負担から解放され、運営協議会からも解放される。結果として移動支援をする団体が増えて、自治体としても実施団体としてもメリットは大きい。

- ③立ち上げ支援

過疎地有償運送、福祉有償運送、無償運送の有効性、必要性が明らかになっても、それを担う団体が現れなければ、先には進めない。

そこで、自治体は地域コミュニティやNPOに働きかけ、その立ち上げを促す必要がある。立ち上げおよび運行には様々な壁がある。自治体が支援することでこの壁を低くしていく必要がある。

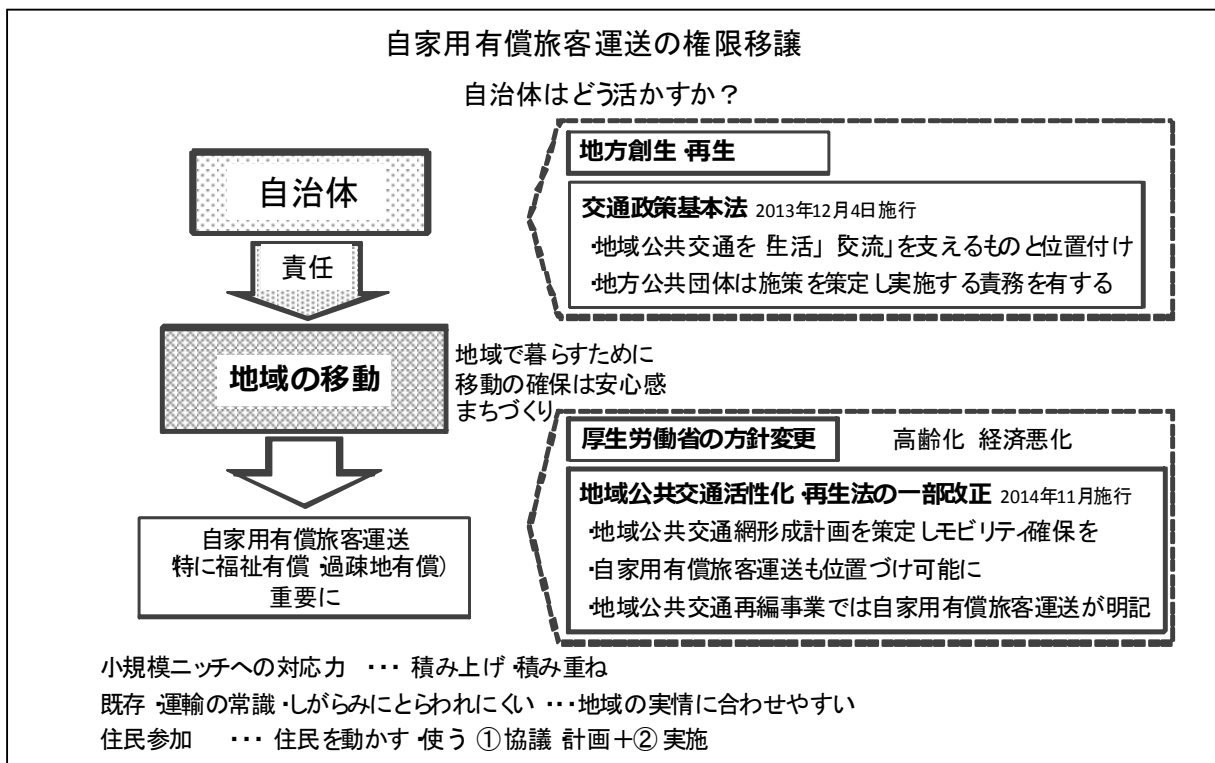
【 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲 制度見直しをどのように受け止めるか
 地域が自立するために 地域で暮らすために
 山本 憲司 氏 / NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 理事 】

1) 制度見直しをどう受け止めるか 2) 地域が自立するために 3) 地域で暮らすために

・権限移譲の大前提は国と地方の対等な関係である。国は地域の状況・課題を把握しきれないため、市町村に権限移譲をすることにより、地域の状況にあった形の移動手段の確保について地域で考えて取り組んで行けるものとなる。

・権限移譲の効果として、地域における関係者の合意から登録までの期間が短縮できる。地域の実情に応じた創意工夫による移動手段の確保が可能になる。

- ・自家用有償旅客運送（福祉有償・過疎地有償）の役割と重要性を自治体に理解してもらうこと！
 - ①住民参加（助け合い・まちづくり・少子高齢化対策）：利用者と担い手の関係、社会的つながりの維持回復、外出を促す、多くの担い手、高齢者や女性などの活躍の場、担い手も元気になる。
 - ②互助の可能性と公助の限界：さまざまなニーズへの対応、公費による一律公平な対応の限界、公による管理・供給の限界
 - ③移動の手段（運送）として：運送プラスアルファの安心感と利用しやすい対価。交通事業者による対応と経済性の限界。
 - ④地域で暮らすために：移動は暮らしの根幹。生活支援・地域支援で移動は大きな役割。（移食住）



ディスカッションから（※一部抜粋）

中根：菅原さんの資料の 21 ページに「事務権限移譲の考え方」というシートがありまして、「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レベル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、希望する市町村または希望する都道府県に移譲する」という、これが原点ですので、決して嶋田さんや山本さんが言っていることが、何か皆にあっち行ってこういうことをしろということではなく、権限移譲について実際何が出来るのか、何をすればいいのかというところが大きなポイントだと思います。

今後の移動困難者の政策には、過疎地有償運送を増やすという中でネックになっているのが通知で、タクシー営業所があるところはだめだと。権限移譲されて自治事務となった上では、ひとつの指導ではあるけれども、解釈として、嶋田先生の資料ですと 53 ページのところにありますけれども、これが国のほうでこういう解釈で問題ないのかどうかというところですね。いかがでしょうか？

菅原：嶋田先生の考え方は、(全面的に権限が移譲される場合の)ひとつの考え方だと思いますが、我々としても今回、指定基準の明確化とか指導助言それから都道府県等への働きかけといったようなこともひとつの任務として担わせていただいていますので、そういうところははっきり明らかにした上で、やっていく必要があるのかなという、その中で、そういう問題が出れば市町村なりと色々話しあいを進めながらやっていくんだらうと、中身的な部分については、すぐに全部出来るっていうようなことでもないでしょうし、まず出来るところからやっていくしかないのかな、そういうふうには思っておるんですけれども、今の状況はそ

んなところですよ。

嶋田：今の菅原さんのコメントは、全く異論は無く、分権改革っていうのは、自治体が自主的に改革できる。制度上そうなっております。その上で、国は関与するということとはできません。関与というのは、助言勧告とか、是正して下さいねというふうに要望することは、制度上認められていると。ただそれに従わなくても構わない。というのがあって、最終的にはそれがおかしいと思えば国地方係争処理委員会っていうところに提訴してやってみると。関与っていうのは、基本的に文書で行わなくてはならないっていう原則になってるんですね。だから文章としてきちんと残していただきたいと。見えないところでなされてしまうと見えないコントロールになってしまうので、それは分権の主旨に反するので、そこは正面からやっていただいて、どちらがより妥当なのかということを公正な場で判断していただくと。あくまで合理的な範囲内でしかできないということを考えています。54 ページの下のほうの②で「ただし、自治体の独自の有償・無償の判断が、法の抜け穴を創り出すなど、国が所管する自家用有償旅客運送以外の形態（たとえば、タクシー）に関する規制の執行に影響を与える場合には、これは許されないであろう。」ということですので、何でもかんでも無償にしているという話では当然ない。具体的な例として、これまで自治体から補助金が出てたりすると、これは有償運送団体だっている話になって、登録が必要だということで、有償の登録をしようとする、運営協議会で揉めて結局無理難題言われてしまうと。そういう状況であるならば、むしろ、その程度で無償にしたって、国が所管



している行政に悪影響を及ぼす訳でもないし、道路運送法全体に響くなんていう話でもない。その程度の無償運送の判断ってというのは出てくるであろうと。55ページの⑥に書いていますけど、あくまでも合理的な範囲内でそこはやっていくってことだろうと私は思っているということですね。

中根：地域の合理性というのが、結構課題になっていて、例えばローカルルールっていうのも地域の合理性で作っているという観点と、NPO側から見ると、その、どこに合理性があるんだと。例えば、セダン型車両は認められないとか、その団体しか運営協議会に諮れないといったですね、是正されているところもあるんですけども、(ローカルルールが) 140ありますと、この2年間で20しか是正されないと、こういう実態が、地域の合理性で、ここに今まで福祉有償運送やっていて課題だなんて、何をやっても分かってくれないなってというのが、結構NPO団体の方にはあると思うんですね。本当に成熟して運用するには、僕はひとつのキーは、自治体が責任もってやってたかという事が、ひとつ問われるべきなのかなって思うんですけれども…。

菅原：論理的な合理性、すごく難しいです。そもそも自家有償旅客運送って何でこういうふうになってきたのかってところから紐解かないとなかなか難しい



ところがありまして、その中でも、有償だ無償だっていう議論ね、もう昔からずっとやってるんですけど、なかなか答えの出ない。地域の実態も千差万別で、一概に言えない。それである程度ボヤとした形で、規定がなあって、その中でこういうふう解釈するか。そうなると確かに合理性の問題ってというのは、担当した人によって変わる可能性が出てくるってところ

ろがあるかなって。ただ、出来るだけ行政っていうのは、なるべくそういうことは無くするように前例を踏襲したりとかしながらやってる訳ですけども、前例を踏襲すると全然変わっていかないって部分もあって、なかなかそういうところが難しいところであるし、皆さんにとっても、歯がゆいところなのかなと思ってます。運輸支局も苦労するところはそういう点なのだろうと思っています。後は自治体の問題もあるでしょう、今まで、バス会社とか、タクシー会社に任せていた交通問題なので、自治体としてなかなかそこに対して関与していない、よくわからない、任せ切りみたいなところがあるので、そういう部分から色々な齟齬が出てきた。自治体も自治体で色んな内部の事情があって、バスが走ってて、タクシーが走ってると。料金体系もバラバラで、ある市町村では、一般の乗り合いバスが走ってて、それに合わせてやろうとすると、他の地域より安くなり、高くすると、そこの地域の人がまた色んなことで問題が出てくるので、自治体としてもどうしたらいいかわからないってのがあるという意見もありました。そういう意味で、交通体系全体を見直して行かないといけないってのはようやく自治体の方も気づいてきているんじゃないでしょうか。そういう中で、運送事業者がやる運送と皆さんのような方々がやるような運送、それから市町村がやってる運送と、やっぱり役割分担しながらやっていく必要がある。そのためにもぜひ権限移譲があるので、そういう機会を利用して、自主的にどういうふうにやって行くかっていうものを全面に出していく、それがメリットと言えばメリットになって行くんだらうと思いますから、そういう意味で、全くメリットが無いってことじゃなくて、そういう働きかけの中でメリットを見出していきたいというのが、我々の気持ちです。

中根：嶋田先生と山本さんに共通したところと

して、地域の自主解釈や自主性を持って、権限移譲できるのか？というところと、もうひとつは、地域の担い手としての自家用有償旅客運送は、増やさなきゃ駄目だということがあったと思います。率直に言って、権限移譲すれば自家用有償旅客運送はもっと増えるでしょうか？増えるとしたら、権限移譲された自治体はどういう所を注意して、もしくは、どういう所に着目してこういったものを増やして行くのか。権限移譲による効果、自家用有償運送による効果、こういう効果が出るというところをご意見いただければと思いますので、嶋田先生からお願いします。

嶋田：権限移譲があっても活かそうとしなければ、変化はありませんし、先ほど申し上げた通り、特に過疎地有償運送については、立ち上げ支援ということが必要でしょうし、私のレジメで行きますと、54ページで、運営協議会でもこういったことは必要なんで、ここをどうにかしなければいけないと。先ほど合理性という話があったじゃないですか、私は単純です。ひとつは法律です。絶対法律に反してはいけません。法律上これはやらなくてはならない、従わなくてはならない規定があって、そこには反してはいけないんですね。さっきのセダンがダメだったという話、これはおかしな話。法律上あえてそれを認めたってというのが法の主旨なんだから、それをローカルルールで再び禁止するっていうのを認めてしまったら、これは道路運送法の主旨がおかしくなってきたら、このようなローカルルールは不合理だと。まず、第一義的には、法律との関係で見ていくというのが大事です。次に実際の法律でいく時は、原点を人々の移動の自由というか、人々の生活っていうことを起点に考えて、現に困っている人がいるかないかっていうことです。タクシーがあるじゃないか、じゃあタクシーに乗れているかどうか、そこの実態をやっぱり調べなくてはいけない。調べた上で本当に困っている人がい

てタクシーにも乗れないっていう状況であるならば、立派に合理性があるだろうと。そういった合理性も構築していかなくてはならないとなってきた時に、一番のポイントは先ほども申し上げましたけれども、自治体にきちんと交通関係部局を設けるということだと思うんです。今、ある自治体に関わっているんですけど、その自治体の担当者、一人なんですね。一人で調査なんか出来っこ無いし、過疎地有償運送の立ち上げから何だなんて出来ませんよね。そんなことじゃどうしようもないので、まず決定的に大事なものは、組織体制の整備なんだろうと私は思っています。

山本：二つの視点があるかと思うんですけど、ひとつは福祉有償運送、過疎地有償運送を増やして、利用者の選択肢、利用者が使える形を増やさないといけないという点で、増えていくというよりも、増やさざるを得ない。それからもうひとつは、担い手の問題で、地域で元気でやる気がある方をどんどん増やして行かなくてはならない、そういう人たちを取りこまなくてはならない、ただの傍観者じゃなくて、関係者にしなければならない。というのがこれからの高齢社会の姿だと思います。そのため的手段として福祉有償・過疎地有償運送を使うというような視点で、増えていくというよりも増やさなければならぬと考えています。利用者の方が選んだ結果として、もしかしたらバスは無くなるかも知れない、タクシーは無くなるかも知れないけど、そういう形は受け入れなければならないということで、利用者の人の選択を出来る形にしなければならないということ、色んな方を巻き込むということが、これからの新しいっていうか、世の中の流れだと思ってます。

菅原：運営協議会の問題ですけども、メンバー



を拡充したり、弁護士の先生を入れる、あるいは福祉関係者を沢山入れるっていう、これは道路運送法の施行規則で、メンバーは必要に応じて増やすことは出来るというふうになってますので、例えばそういった工夫をひとつするだけでもずいぶん違って来るんだろーと思います。今の仕組みは極めて限定的なメンバーで利害関係者を集めていますので、当然そこに利害対立の場になってしまうと。そこはそういった工夫をすることによって、正常化できる部分もかなりあると思います。

中根：少し整理しなきゃいけないのは、もちろん権限移譲しなくても、今の体制の中でも改善出来ることはあります。ただ、こういうことをやって行くっていう意味は自治体



に持ってもらうなくてはということはあると思います。権限移譲されるということで、それだけでは、地域のニーズにこたえられない、それだけで福祉有償旅客運送がやりやすくなりますよという訳では無いです。課題は、運営協議会の改善でもあり、立ち上げのところというのは一定程度支援するのが必要だと。これは支援するのは、国でも何でも無い、自治体であり、もしくは自治体の中にある色々な移動サービス、福祉系をやっている団体、色々な地域のステークホルダーの皆さんが一緒になって、何が必要かということについて立ち上げていく、そういったことを皆で協力していくってことが必要じゃないかと。権限移譲というのは、ひとつ自治体で色々な責任が明確になってくる。アクションをもっと起こして行かなければ、状況は変わって行きませんよというようなお話をいただいたと思います。

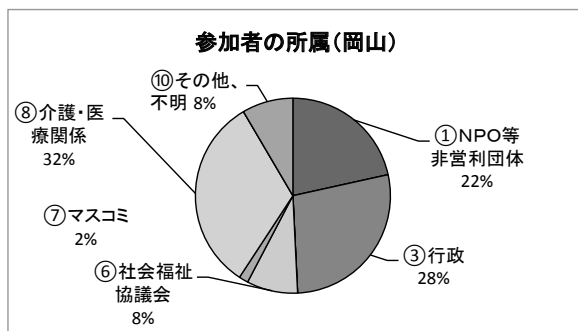
ら、我々の力で一緒にやっていくことが大事だと思います。今日のシンポジウムで沢山の資料が出てますので、今日のこの時間だけでは咀嚼し切れないところもしっかり持ち帰ってもらって、自分達の地域で何が出来るのかというのを考えていただければと思います。

中根：介護保険の改正と両方セットで自分たちの地域へ何をすれば良いのかと、そういった中で、自治体だけに任せても全然進みませんか

アンケート結果

参加者の所属 ※①～⑩は、参加申し込み用紙を元に主催者判断で区分したもの

①NPO等 非営利団体	②タク シー事 業者	③行政	④個人	⑤研究 者・学 生	⑥社会 福祉協 議会	⑦マス コミ	⑧介 護・医 療関係	⑨コン サルタ ント	⑩その 他、不 明	計
28	0	36	0	0	11	2	42	0	11	130

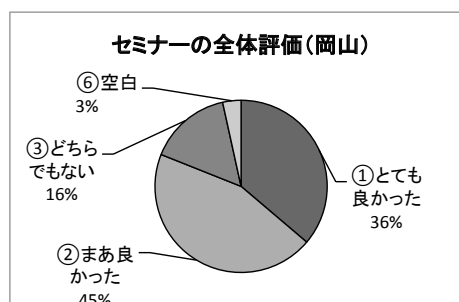


アンケート回答者の所属 ※アンケートで属性を尋ねた設問の回答結果

①NPO	②タク シー事 業者	③バス 事業者	④その 他交通 関係団 体	⑤自治 体職員	⑥社協 職員	⑦介 護・医 療関係 者	⑧研究 者	⑨学生	⑩町内 会	⑪コン サル等	⑫その 他	計
19	2	0	0	8	8	19	0	0	0	0	3	59

セミナーの全体評価

①とても 良かった	②まあ 良かった	③どち らでも ない	④やや 不足を 感じた	⑤良く なかつ た	⑥空白
21	26	9	0	0	2



アンケートの記述回答

※主なものを抜粋

- 障がい者、生活困難者などの切実な声が反映できるように変わっていきたくらいと思います。そういう論点が少なかったと思います。
- 「地域包括ケアシステム」と要支援者に対するの移送事業に対するの問題提起がわかりやすかった。
- マンガのようなローカルルールまだあるようですネ。情報の発信がもっと必要ですね。
- ボランティアでの送迎移送が可能になるか、事例をふまえて聴きたいと思いました。
- 交通施策について学ぶことができ大変参考になりました。普段福祉分野からしか本件にふれることがないので。
- 市町村の役割、これから事業所として連携しなければいけないのですが…市町村がヤル気になってもらえないので、どうすればお互いの立場を踏まえより良い地域を作っていけるのか、活発な意見交換が出来るようになるのでしょうか…?
- 権限移譲については、耳慣れない言葉で、自治事務、地方自治法、地方公務員法など、様々な法の中で成立していることを実感しました。市町村と国、県などのつながり、自治外の取り組みなど、奥深いものがあることがわかりました。単純に移送サービスに関するものを思っていました、自治体も多くのことを考えて実施されていることがわかりました。
- 国内経済の活性化を図る為に、高齢者を自由に外に出して、購買力を高める視点も重要ではないかと考える。高齢者の経済力は高いのに"たんす預金"になっており、経済は停滞している。もっと高齢者の経済力を運用すること。
- 参加者の中に当事者である"利用者"は参加しているのか?利用者不在になっていないか?国と地方公共団体の問題になっているのではと考える。
- 仕組みづくりなど、地域住民を巻き込んでの活動を行いたい。行政など関係機関は、働きかければ応えてくれるのか?
- 自治体向けの講座を行って欲しい。

(5) 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー in 佐賀



■日時：2014年11月21日（金）

13:00～16:45

■場所：ベストアメニティスタジアム 会議室

■演題および講師：

●古川 康氏／佐賀県知事挨拶（ビデオメッセージ）

基調報告

「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲と制度見直しについて」

●石田 勝利氏／

国土交通省九州運輸局自動車交通部 部長

基調講演

「地方自治体は自家用有償旅客運送の事務・権限移譲をどう活用するか」

●嶋田 暁文氏／九州大学大学院 准教授

パネルディスカッション

「自治体は自家用有償旅客運送をどう活かすか」

パネリスト：

●石田 勝利氏／国土交通省九州運輸局自動車交通部 部長

●高塚 明氏／佐賀県交通政策部新幹線・地域交通課

身近な移動手段確保推進室 室長

●梅村 譲治氏／佐賀県健康福祉本部 長寿社会課 課長

●平野 征幸氏／中原たすけあいの会 代表

アドバイザー：

●嶋田 暁文氏／九州大学大学院 准教授

コーディネーター：

●清水 弘子氏／かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長

講師・パネリスト発言骨子

基調報告：自家用有償旅客運送の事務・権限移譲と制度見直しについて

石田 勝利氏／国土交通省九州運輸局自動車交通部 部長

・自家用有償旅客運送の経過と現状について、法改正以降、登録数は増え続けているが、当初から相当数の実施団体があった。法より自家用有償旅客運送の必要性が高いという実態が先行していたが、今回の事務・権限移譲は同様に実情に見合った改正を行ったというもの。福祉有償運送は九州でも各県20以上ある。県別にいうと大分が少ないが、多ければいいというのではなく、大分は福祉用のタクシーを増やすという大分なりの考えがあってこのような数字になっている。重要なことは地域で何が必要かを関係者全員がそれぞれの立場で考えていくこと。

・自家用有償旅客運送の事務・権限移譲は、第4次地域分権改革一括法案で、ほかに運輸関係で自動車道の事業、運転代行業等と一緒に移譲が決まった。しくみは非常にシンプルで、実施団体の登録と監督業務が移管されるもの。2015年4月からは、自治体が希望すれば移管できる。移管にあたって局・支局に相談を受けられるスタッフを配置している。現在、国土交通大臣による指定基準についてパブリックコメントを求めているところであり、また自治体に移譲の意向に関するアンケートを行っており、今日11/21が締め切りなのでご協力お願いしたい。事務・権限移譲と並行して、運用ルール改善に関し、スケジュールが見えているわけではないが、実施主体の弾力化、旅客の範囲拡大といったことが本省で検討されている。

・交通政策基本法は、2014年11月に成立したもので、交通政策推進にあたっての理念が明示されている。それを受けて地域公共交通の活性化・再生法が改正された。その根底にあるのは、交通は交通事業者だけに任せるのではなく、利用者である地域住民、地方自治体と国がそれぞれ考えていかねばなりません、ということ。また、市町村が交通の計画を立てるまとめ役となり、それを国が支援しますということ、また、まちづくりの観点も踏まえて交通計画を考えましょうということ、そして、市町村だけでなく県も参画して計画をつくることできるという点が大きな変更点。

・単に自家用有償旅客運送のことだけを考えるのではなく、これまで生活交通の維持に懸命に努力してきた交通事業者のこともあわせて考えなければならない。バス・タクシー事業は大変。バス会社は9割が赤字。九州では12.5億円と各県が同額補助で、路線バスの維持をしている現状がある。また、タクシー会社は補助金一切なしで、約6割は赤字。バス・タクシーの運転手は相対的に労働時間が長く所得は低い。平均年齢も上がっている。このように交通のために奔走している事業者のことも頭に入れなければならないことも認識してほしい。

※事務権限移譲の基本的な考え方、移譲の促進に向けた取り組み、運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等について、資料に沿って解説されました。岡山で開催された「福祉移送ネットワーク講座」(p57)を参照。

基調講演「地域における移動手段をどう確保していくのか？」
～自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲を契機に～
嶋田 暁文氏／九州大学大学院法学研究院 准教授

・強調したいのは自治事務であるということ。国の出先機関が行う事務から、自治体の事務になる。法令（法律と施行規則）は遵守しなければならないが、通達は技術的助言になる。通達に関しては、自治体が自主解釈することができるということ。これが2000年分権改革の最大のポイントである。ただし、その変化が認識されていないことも多く、何度も国会での質問があり、別紙資料のような答弁がなされている。

①平成23年3月10日衆議院総務委員会

～略～

○片山国務大臣 ～中略～それから、各省が通知を出しているということでありまして、私もかねて一片の通達というものを批判してきましたが、これは二つの意味があります。一つは、政府が自治体に対して出す通知、これは2000年の地方分権改革以来、基本的には無効であります。場合によっては違法であります。あるとすれば技術的助言などでありまして、その範囲に限られるということ。そののりを越えて、規範性を持つとか拘束性を持つようなものを出したとすれば、これは違法であります。

～略～

3 地方分権推進委員会『最終報告』（2001年）

「地方公共団体関係者の意識改革を徹底して、第1次分権改革の成果を最大限に活用し、地方公共団体の自治能力を実証してみせてほしい。特に、これまでの通達等は、かつては訓令であったものも含めてすべて、その性格を『技術的な助言』に一変させられているのであるから、この機会にこれまで通達等に専ら依存してきた事務事業の執行方法や執行体制をすべての分野にわたって総点検し、これらを地域社会の諸条件によりよく適合し、地域住民に対する行政サービスの質を向上させ得るような別途の執行方法や執行体制に改める余地がないものかどうか、真剣に再検討してほしい。」

・自治事務になったことの意味を活かしていきましょうとご提案したい。今回の移譲については、希望する市町村が少ないが、必要だし重要なことだと考えている。

嶋田氏の発言骨子については、東京、大阪、岡山会場もご参照下さい。

【 佐賀県の取組について 人が移動しやすくなることで、地域が元気になる。】

高塚 明氏／佐賀県交通政策部 新幹線・地域交通課

身近な移動手段確保推進室 室長

・多くの交通空白地域を抱える佐賀県においては、公共交通機関を主要な外出手段にしている人は全体のわずか7%。課題として、地域公共交通の輸送量は減少傾向にあり、事業者の経営が難しいこと、既存の公共交通とは違う、自家用有償旅客運送や無償運送等の移動手段の位置づけが曖昧であること、地方自治体が、住民の移動手段を確保するための法律的なしくみができていないことなどがあるととらえている。これに対し、最近「交通政策基本法」制定や、「地域公共交通活性化・再生法」改正、「道路運送法」改正などが行われた。

・佐賀県では、人材育成と実態把握をまずやろうということで取り組んでいる。バス事業者に企画部門・分析する人を置けないために、従前の路線をそのまま走っているという状況もあるため、まず県内の路線バスの実態を把握する。また、移動困難者がどのくらいいるのか、数値に表したことはないので、各種団体にヒアリングするなどして見える化していく。

・交通政策基本法にあるように、主体は市町村。県下20市町村の多くが一行政一人地域交通担当というような状況で、じっくり考える余裕がない。そのような境遇の人たちに集ってもらい、情報交換したり、近隣市町村がしていることを取り込んでいただくよう研修の場を作っている。担当課長や係長さんだけでは、解決できないことも多いので、トップダウンで地域交通を頑張れる環境を市町村で作っていきこうと首長の集まる場も作っている。平成27年度以降きちんと計画に反映させていただけるよう、市町村に情報提供をするために、県が代わりに実態調査をしてデータをフィードバックしていく。

また、活性化・再生法の地域公共交通網形成計画に積極的に取り組んでほしいと考えており、唐津と玄界地域で、モデル的に取り組んでいただいている。それらを踏まえて他の市町村に課題やデータの提供、広域連携やNPO等の積極的な活用を検討できないかと考えている。

・福祉有償運送の運営協議会について。現在は県内5ブロックで開催している。NPOからは平成19年度に県で主宰してほしいとの要請があったが、実際にはブロック開催で、担当者が1、2年ごとに交代しているため、前回の協議の結果が伝わっていないといった問題があると聞いている。今後は各ブロックの運営協議会にも県の職員がオブザーバーとして参加しながら当事者意識を持って課題を整理し、将来的に主宰するかどうかを考えていかなければならないと考えている。そもそも、登録をするかどうかを協議するだけの運営協議会の存在意義も整理しなければならぬし、活性化・再生法に自家用有償旅客運送が位置づけられたことは大きなこと（協議体を一本化できる）。福祉サイドで行っている運営協議会と、企画部門で行っている地域公共交通会議がそれぞれに議論をするというのもどうかということがあるので、市町村と意見交換をしながら動きやすい体制を作っていければと思っている。

【 介護保険と移動支援 ～変わる介護保険制度～
梅村 譲治氏／佐賀県健康福祉本部長寿社会課 課長 】

・平成 27 年 4 月から、介護保険の予防給付のうち訪問介護と通所介護が、地域支援事業に移行されていく。その中に訪問型サービス D（移動支援）が入っている。地域支援事業の目的は、市町村は被保険者が要介護状態にならないように予防し、要介護状態になった場合でも可能な限り地域で自立した生活を送ることができるよう支援することとされている。

・現在の介護保険制度において、移動の関係で利用できるサービスはあるかというほとんど無い。
①訪問介護に位置づけられた「通院等乗降介助」は、送迎部分は対象でなく利用できるのは要介護 1 以上の方のみ。②訪問介護の身体介護中心型の場合、公共交通機関に付き添って行う通院介助があり、対象は要支援 1 から（交通費は自己負担）。そのほか、ショートステイやデイサービス・通所リハビリといったところへの入退所時や通所時の送迎が行われている。市町村の任意事業（地域支援事業の一部）として実施することはできるが、佐賀県内実施市町村はない。

・これがどのように変わるかというと、介護予防・生活支援サービスに訪問型サービス D（移動支援）ができたことによって、上記①と同様のサービスを要支援 1,2 の人にも提供することができるようになる。その担い手はヘルパーでなくボランティアや NPO のヘルパー資格のない人でも可能になる。ガソリン代等送迎部分の対価は対象外。上記②の部分や任意事業については、現行と変更はない。要支援 1,2

の方の通所介護（デイサービス）への送迎については、従来の自家輸送の範囲内で行うか、訪問型サービス D（移動支援）で対応することになる。財源は介護給付と同じで、保険料が 5 割に国や県の市の財源も入るので、市町村の負担がすぐに重くなるということはない。ただ、国としては後期高齢者の増加率より総額を抑えていきたいというのがあるので、将来的には押さえていく方向にある。

© SAGA PREFECTURAL GOVERNMENT

介護保険と移動支援について

○新しい地域支援事業による移動支援(1)


※ヘルパーの運転する車に乗車する場合

(現在) 指定訪問介護事業所のヘルパーによる
通院等の移動介助(要介護1～)(保険給付)

↓

(今後) NPO、ボランティア等のヘルパーも通院等
の移動介助が可能(要支援1, 2相当)

※介護予防生活支援サービス～訪問型サービスD



8

Copyright © 2014 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

・佐賀県としては、市町村に積極的に介護予防・生活支援サービスに取り組んでいただきたい。新しい地域支援事業では、これまで上記の①②が通院目的に限定されていたのに対し、やり方次第では買い物や食事等にも広げられると思うので、市町村には検討をお願いしたい。まちの色々なところで活躍できるような地域づくりを市町村にはお願いしたい。

地域社会で支える外出支援活動

平野 征幸氏／認定 NPO 法人中原たすけあいの会 代表

・福祉有償運送がタクシー経営を圧迫していると言われることがあるが、収益で見ると0.6%は圧迫している。しかし、佐賀県は、軽自動車保有率が全国1位であり、それだけマイカーに依存しているということ。「軽」というのは所得水準も影響していると考えられる。

・中原たすけあいの会のあるみやき町はコンパクトな町で、コミュニティバスが2本走っている。中原たすけあいの会は1997年から、移動の支援を中心に活動してきたが（2006年から福祉有償運送開始）、2008年からは無償運送「もやい号」も運行している。福祉有償運送があれば、十分にニーズに応えられるかというところではない。介護保険証や障害者手帳を持っている人は福祉有償運送の対象になるが、それ以外に色々な人が困っている。特に、要介護認定を取らずに頑張っている高齢者は沢山いる。タクシーを使えば一番いいが、それが経済的な問題で難しい人も多い。利用者は、増え続けている。「もやい号」は外出支援を目的に運行しているが、色々な効果がある。外出支援、はやはりまちづくりの一つとして位置づけていくべきと考えている。また、「もやい号」の実践から、比較的狭い町で中心部にほとんどの公共・商業施設が集中しているみやき町においては、デマンド交通が向いていると考えている。

・こうした中での地域公共交通活性化・再生法の改正には、非常に期待しているし、介護保険制度の改正を受けて地域の支え合いが地域支援事業に入ったことは、すばらしいことだと思う。介護保険だけでは自立した生活は送れない。市町村には権限移譲も受けてまちづくりの観点から制度運用してほしい。ただし、私たち自身も相当動かなければならないし責任を持たなければならない。

もやい号(無償運送)の必要性

- ・ 外出に困っている人は有償運送対象者だけではない
- ・ 利用できない理由
 - 1 公共交通機関(バス停等)まで歩けない
 - 2 買い物を持っては歩けない
 - 3 この坂道、上り坂、玄関の階段が登降できない
 - 4 路線バス、コミュニティバス等は、利用したい時間帯が合わない
 - 5 介護認定申請すれば認定されるであろうが頑張っている(福祉有償運送を利用するための介護保険認定申請はナンセンス)
 - 6 財政的理由(タクシー代が払えない)
- ・ 利用目的
 - 1 夫婦で仲良く支え合いながら外出、相乗りで楽しく
 - 2 病院、買い物、金融機関、役場、美容室、カラオケ教室等
 - 3 友達に会う・施設訪問、公共交通機関まで(駅・バス停等)

福祉有償と無償運送の違い

区分	福祉有償運送	無償運送(もやい号)
登録条件等	国への登録	登録不要
利用条件(会員)	一人では外出困難 鳥栖市、みやき町の住民	外出に困っている 中原校区在住者
運行範囲	起点・終点が鳥栖市・みやき町であれば制限なし	中原校区内
運行日	原則365日	毎週火・木・土 (AM9:00~PM4:00)
運行対価(料金)	タクシーの二分の一目安 (1時間500円、1km15円)	ガソリン代実費
運行方法等	デマンド(玄関から玄関)	同左

ディスカッションから

【*登壇者の発言骨子】

清水：佐賀県が掲げている「人が移動しやすくなることで地域が元気になる」ということや、平野さんが仰っている「まちづくりだ」ということは、総論ではみ



んなが賛成しているのになかなかできてこなかった現実がある。福祉有償運送・過疎地有償運送・無償運送も、もっと活かしていけるのではないか、権限移譲はそういう点で有効と言えますか。

石田：まちづくりにおいて移動支援が重要というのは、国土交通省が考えていることとイコールである。たとえば大分市は、100円バスで高齢者の方が移動しやすくなることで高齢者を元気にする取り組みをしている。ただ、地域によっては、交通の目的がいきがいであったり、移動そのものが深刻な状態だったりするので、どうやって必要な交通を実現していくのか、どういう手段が必要なのかは皆で決めていかなければならない。そのために改正されたのが地域公共交通活性化・再生法で、その理念を表しているのが交通政策基本法。さらに、自家用有償旅客運送をどう活かしていくかというのも地域次第である。市町村が地域の人と一緒に考えていきやすい制度を国としても提供するという趣旨で、権限移譲しているつもり。

嶋田：まちづくりの観点からというのは本当に大事。まちづくりを中心に交通を考えると、福祉有償運送の必要性が高まってきているというのは、間違いないのではないかな。

一方で、国が一番心配しているのは、無秩序化してしまうこと。特に白タクの問題というのは昭和30年ぐらいに全国で問題になり、これは根幹を揺るがすような問題だった。国交省(旧

運輸省)が、そこは対峙していきたいというのは正しいことだと思う。あくまで既存のタクシー規制等に悪影響を及ぼすような範囲での解釈は当然許されないだろう。

ただし、ボランティア団体に1円でも出していれば、それは有償なんだと考えなければいけないのかどうか。その範囲が広がることには結構意味があるし、合理性があれば認めざるを得ない。中身を見て、これは行き過ぎだということも言われるかもしれないが、そこに合理的な理由があれば、国の意見に対して闘えばいい。自治体と国の判断が違うことは十分あり得る。そのときには、国地方係争処理委員会というしくみがあるので、そこでしっかり判断してもらえばいいこと。

また、今回は登録権限にかかる裁量について、運営協議会の裁量の話、例えば対価は、今現在も主体は自治体側になっているので、そこで判断をしていけばいい。実際に全国的に見ると、タクシー運賃の2/3でも認めているところはある。法令上は営利と認められない実費の範囲であって合理性があれば、当然認められる。権限移譲に伴って、登録にかかる部分での有償・無償の判断や過疎地有償運送の判断については広がると思うが、実はそれ以外に現在でも判断できる部分は結構あるということ。

裁量性が広がらないということであれば、移譲を受けても無駄な仕事になるが受けるならぜひ活用してほしい。受けない、自家用有償旅客運送に期待をかけていないということなら、自治体は自らが自腹でしっかりやってくださいと、あるいは、民間事業者に全部任せてやっていけるのであればそれはいいですよ。実際はみなさんが、汗かいて苦労して担っているわけで、それをバックアップしないというならば自分たちできちんとやってくださいというくらいの気持ちで向き合ってもいいんじゃない

かと思う。

平野：法律の条文は、その通りでも、それをしっかり読み取って工夫していくというのは、その時代の常識や必要性等、そういうもので判断したら必ず通っていくのかなと。



場合によってはそれが法律を変えるという場合もあるだろう。ただ、基本的には私たちが考えるくらいのことは、県でも国でも事情を話して相談したら、相当のところまでは私たちの気持ちに通るとするか、今回の法改正の時の有識者会議の意見を見ても、そういうのが項目に出ていると思う。

石田：確かに、合理的なものであれば認めないはずはない。国の判断基準に何か特別なものがあるとか、国と違う意見があったら反発するか、そういうことではない。行政というのは国民の皆さんの合理的な判断を後押しするための存在。そういった意味で、平成18年の法律改正で自家用有償旅客運送を決めた際に、運営協議会は市町村が主宰することにした。そこが一番しっかり判断できる主体であるという判断の下にやっている。だから、合理的なことを皆さんで考えれば、誰も文句言えないというのは当たり前。今後もそういう決定に対しては支援していくということになるだろう。

清水：実は各自治体との間には、色々な課題があります。厚労省も国交省もそうですが、こういうことができるかと例示されたことというのが、あたかもそれしかできないことのように自治体では捉えられることがあります。だから、市民も参画して一緒に制度をつくっていかなければならないと思います。

清水：市町村という話があったんですけども、佐賀県として県で取り組むという話があり

ました。その狙いをもう一度お話しください。

高塚：まず、県も市町も、責任がなかったというのが一番の問題点。それが、当事者意識を持つことによって主体的に考えていけるのではないかなと思う。運営協議会は市町村



が主宰者であり、国としても地域で判断していく制度だと言われるが、実際、運営協議会の場で市町村から発言や提案がなかなかないのではないかな。名古屋大学の加藤先生からわざわざ権限移譲しなくても、もともと市町村が主体的にできる仕組みになっているのに、それをうまく活用できていないということも言われている。

佐賀県としては、手を挙げるというスタンスにはしているが、原則市町が優先で、市町を県がバックアップするというスタンスで行きたい。どこも手を挙げないということであれば、県としてきちんと拾うということ。

清水：現在の運営協議会というのは、多分全国的に福祉部局が運営協議会を担当しています。ただ、これは国交省の制度であるということで、ねじれがある。今回の「最終とりまとめ」、制度改正のところでは、交通サイドがまちづくり等の分野と一体的に議論することも可能と書かれています。むしろ交通サイドが主体的にやるべきという考え方もあるかと思うんですけども、佐賀県はそのあたりのイメージはお持ちですか。

高塚：現状として、県内5ブロックあり、すべて福祉サイドが持っているのは事実。そこを交通部局のほうに切り替えるというところまで考えが至っていない。既に平成18年、19年から運営協議会が設置され、佐賀地区などでも既に40回を超えて開催されていることから、これまで議論をされたという歴史というか

重みがあるのは確か。今の運営協議会は福祉サイドになっているが、そこに地域交通の担当の職員さんたちも必ず来ていただき、福祉サイドが運営協議会でどのような議論をしているかというのを十分に分かっていただきたい。まずは情報共有が必要。

石田：運営協議会の主体を今すぐ変えるかということに対しては、なかなか難しいと思う。というのは、誰が担当するのかということの前に、市町村に担当者がいないという



問題があるから。九州の中には、素晴らしい取り組みをしている市町村がある。例えば福岡県の八女市では、「ふるさとタクシー」というデマンド型の乗り合いタクシーを運行していて、全国からひっきりなしに、視察者が来られている。豊後大野市であれば、コミュニティバスの活性化のための仕組み作りを、非常に上手くやられている。この2つに共通するのは担当者がしっかり存在するということ。八女市では、このプロジェクトを始めるときに初めて専属の交通担当が置かれた、その人はすごく優秀だけでも、もし掛け持ちの担当者だったらできなかったかもしれないということを仰っていた。やはり皆で少しずつ人材を育てて行かなくてはいけない状況。

嶋田：担当が福祉かどうかという点では、市町村の多くは交通担当部局が無いから、現実にはできないだろうし、福祉サイドが担当するメリットもある。ただ問題は、福祉の担当者は道路運送法なんて知らないという話になり、なおかつこの自治体も人員がとても窮屈な状況。人員を確保できるかどうかの問題になるだろう。今回の権限移譲に対して、人件費の手当て等が特別交付税等でなされるようになってきているのかが非常に気になる。

石田：国交省が、市町村の方に予算を付けるという権限はなく、国交省からその権限を持つ総務省にお話しているかと思う。結果として今どうなっているのかというのは分からない。

参加者1：運営協議会の事務局が私どもの地区では1年から1年半で持ち回りになっている。まるで汚いものでも持たされるようように、担当者が戸惑っておられるのがわかって、NPOの側も不安になる。新規登録の際に何とか乗り切れたのは、先輩団体さんに教えてもらったからで、事務局自治体の担当者に、こちら側から教えるような状況だった。ブロック単位でもいいが、やはり回り持ちではなくて、事務局だけでも定めることはできないものか。

嶋田：ポイントは一つ、ブロック単位っていうのを失くすこと。もう一つは、きちんとした責任者を置けるような体制を整える、そのためにはやはり人員確保。今回の権限移譲



に対して、地域に人件費を手当していますと、だから専門の方を置いてくださいねというようなことを、国交省としてメッセージで出して頂くというようなことが、合理的なのではないか。ただ、手挙げ方式というのがネックになる気もする。ばらばらに予算を手当できるのかどうか。ぜひ確保していただきたいし、ポイントなので、しっかり議論していただく必要がある。

清水：地域での生活に移動は欠かせないということで、介護保険制度の中でどういうふうに、このくらしの足が確保していけるか。これについても、今回の権限移譲や、交通の課題に対する法律改正と合わせて、一緒に考えていくことなのだろうと思っています。最後に一言ずつお願いします。

梅村：自家用有償旅客運送の権限移譲に伴って、まず市町村のほうで受けていただいて、状況を変えていってほしいというお話があったが、介護保険の新たな地域支援事業



においても、正に同じような状況がある。今回「新しい総合事業」で、NPOやボランティアを活用した取り組みができるようになるので、市町村、つまり保険者の方で色々工夫して取り組んでいただきたい。国はガイドライン等を示しているが、基本的には介護予防や日常生活支援という大きな目的に沿ったものであれば、ガイドライン等にあまり拘らずに、色々工夫しながらやっていって頂きたい。

高塚：様々な移動手段について、色んなツールを使って、移動を確保していこうとに考えている。4月に発足した「協議会」には、オブザーバーとして平野さんもNPOの代表として入っていただいている。タクシー業界も入っていただいて、同じテーブルに着いて移動を一緒に考えながら、市町さんをどのように下支えしていくか考えていきたいと思う。

嶋田：今回の移譲は本気である自治体、権限移譲に関して頑張ろうと思っているところにだけ、手を挙げてほしいと思っている。確かに市町村は身近だが、私の出身も島根県で田舎、こういうところでは県がもっとやるべきところがある。そういう意味でも佐賀県に非常に期待をかけている。

石田：政府としては、地方創生を図ることを申し上げているが、その一つとして交通、人の移動、これは間違いなく一丁目一番地である。その基本は、交通政策基本法にあるように、関係者がみんな一緒になってやっていくということ。バス事業者やタクシー事業者も大変なご苦

労されながら運送している実態があり、交通事業者だけに任せるのではなく関係者が一緒に集まって良い社会を作ろうじゃないかと話し合っていくことが必要。運輸局もぜひ一緒になってやって行きたい。

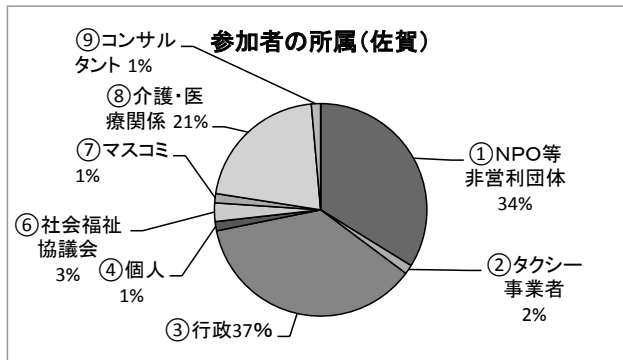
清水：神奈川県では、かながわ移動ネットと県のタクシー協会とが非常に良い関係を築いてきている。年に何回か、同じ席に座るような会議を持って8年目になるが一緒に研修を開催したり、私たちが講師で行ったり、それからユニバーサルデザインタクシーの普及啓発のチラシを一緒に作ったり、そういう関係が本当に8年かかったねと今は笑って言えるようになった。私たちは今日のお話を踏まえてですね、合理性を欠くこと無く、したたかにしなやかに、地域ニーズに応えていきたい。

アンケート結果

参加者の所属

※①～⑩は、参加申し込み用紙を元に主催者判断で区分したもの

①NPO等 非営利団体	②タク シー事 業者	③行政	④個人	⑤研究 者・学 生	⑥社会 福祉協 議会	⑦マス コミ	⑧介 護・医 療関係	⑨コン サルタ ント	⑩その 他、不 明	計
24	1	26	1	0	2	1	15	1	0	71



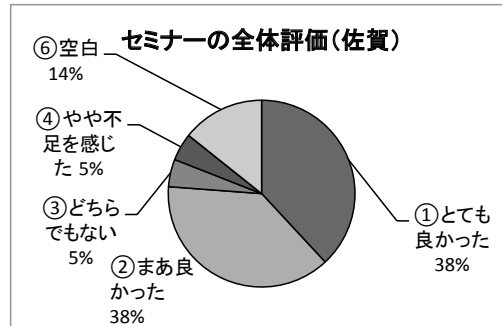
アンケート回答者の所属

※アンケートで属性を尋ねた設問の回答結果

①NPO	②タク シー事 業者	③バス 事業者	④その 他交通 関係団 体	⑤自治 体職員	⑥社協 職員	⑦介 護・医 療関係 者	⑧研究 者	⑨学生	⑩町内 会	⑪コン サル等	⑫その 他	計
5	1	0	0	9	0	7	0	0	0	0	0	22

セミナーの全体評価

①とても 良かった	②まあ 良かった	③どちら でもない	④やや 不足を 感じた	⑤良く なかった	⑥空白
8	8	1	1	0	3



アンケートの記述回答

※主なものを抜粋

- 自家用車がなくても生活できる県になっていけばよいと考える。
- お金、人材、設備等この事業は問題が山積みでとりくみづらさを感じました。
- 権限が降りてくることで、権限が降りてくる前にできなかったことができるのか、良くわからなかった。
- 買い物であればスーパー、通院であれば病院も交えて話ができる事が あればいい。
- 移譲によって、事業の自由度の幅が地域の実情に合わせたものに変えられるのであればと思います。
- 支援学校や透析など固定の時間、お客様の集中するものについて、ボランティアを求めず事業として成立するか、各学校などに責任を持って運営なり送迎の委託なりが出来るようにしてほしい。
- 結局は制度的な問題があり、今後良い方向にスムーズに行くようには感じなかった。
- 地域の市町村役所の担当者とその地域の事業者と一体で研修が必要ではないか？それにより見聞の一本化および今後の取り組みが出来ると思う。県と市町村で十分研修会をし、話しが県と市で違うとならないように。
- 実際ボランティアでやっているケースが主なのか、当事業所では従業員待遇で雇用しているので単独事業としては大幅な赤字。
- 法人の理念が、すべての人が地域の中で普通に暮らせることであるため、見放すことはできないと思っている。
- 現在大分県では、地域福祉の計画を策定しながら、移動支援をテーマの一つとしてすすめている。介護保険計画の作成を含めニーズの把握をしているところであり、今後今日の話を含めて検討していきたい。

(6) 自家用有償旅客運送の事務・ 権限移譲に関するセミナー in 横浜



■日時：2015年1月16日(金) 13:00～16:45

■場所：かながわ県民センター 2階ホール

■演題および講師：

基調報告

「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲の意義と制度見直しについて」

●高山 和征氏／

国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第2課 課長

基調講演

「豊かな地域の移動のために権限移譲をどう活用するか」

●加藤 博和氏／名古屋大学大学院

環境学研究科都市環境学専攻 准教授

パネルディスカッション

「豊かな地域の移動施策を進めるために地方自治体は権限移譲を
どう活用するか」

パネリスト：

●國本 直哉氏／横浜市都市整備局都市交通部都市交通課 課長

●石井 信治氏／大和市街づくり計画部街づくり総務課

街づくり調査担当 係長

●牧野 洋子氏／たすけあいあさひ 理事長

●加藤 博和氏／名古屋大学大学院

環境学研究科都市環境学専攻 准教授

コーディネーター：

●清水 弘子氏／かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長

報告 「介護保険改正と新しい総合事業と外出支援」

●石山 典代氏／全国移動サービスネットワーク 理事

講師・パネリスト発言骨子

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲について

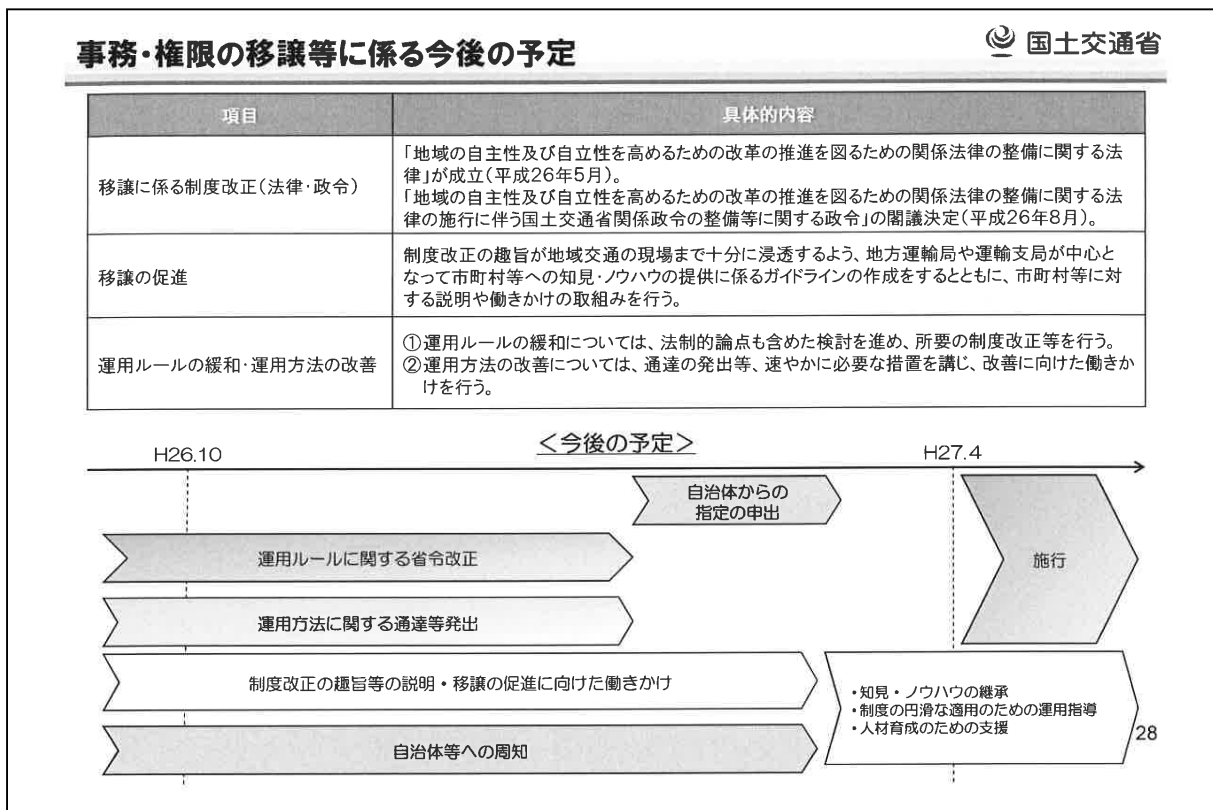
高山 和征氏／国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第二課長

・交通政策基本法やこれを具体化する地域公共交通活性化・再生法の改正等と相まって、今回の移譲という動きになった。住民のニーズを把握し、その要請に応える立場にある自治体が、地域の交通の担い手とともに協議し、地域の実情に合った交通ネットワークの形成・充実を推進できればというのが移譲の趣旨だと考えている。

・「手挙げ方式」ということで、全国的に権限移譲を希望する自治体は少ない状況。10月29日に自治体の皆様に向けた説明会を開催し、多くの自治体にご参加を頂き、欠席した自治体には関係資料を送付した。一つでも多くの自治体の手を挙げてくれるよう環境作りに努めていきたい。国は権限移譲でおしまいではなく、4月以降も地域住民の移動が円滑にできるように引き続き皆様と協力しながらやっていきたい。

・今回のにあわせて、地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会が設置され、地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等の制度の詳細設計について検討され、その最終取りまとめを踏まえ、現在、パブリックコメントを募集しているので、意見を出してほしい。

※事務権限移譲の基本的な考え方、移譲の促進に向けた取り組み、運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等について、資料に沿って解説されました。岡山で開催された「福祉移送ネットワーク講座」(p57)を参照。



【 豊かな地域の移動のために権限移譲をどう活用するか
～「やらされる」から「やりたいからやる」へ～
加藤 博和氏／名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻 准教授 】

・権限移譲そのものにはメリットはなく、柔軟に運用できる裁量が与えられるわけでない。そもそも、現行制度下でもやろうと思えばできる（裁量を発揮できる）のに、自治体や有償運送団体ができないと思い込んでいることが大半ではないだろうか。構成員に利用者を増やしたりケアマネジャーを加えたりすることは、今でも可能。制度はすでに分権化された設計になっている。ローカルルールについては、利用者を無視しているのであって、世論で払拭すべき。交通事業者から「お客を取られる」と言われたら、そのニーズに必ず対応するんですね、とえばいい。

・むしろ、今回は、全国一律で実施予定の制度見直し（弾力化）に注目し、活用すべきである。移譲を機に検討されたため、色々な改正ができるわけではないが、検討会等の委員として様々な提案をしてきた。実施主体の弾力化や過疎地有償運送の名称変更等。



・地域交通ならば、自治体のマスタープランがあり、その事業が赤字ならば予算が生まれ、入札して事業者が決定されるという流れになる。しかし、福祉輸送はまったくこのような流れになっていない。まず、元になる計画がない自治体が殆ど。自家用有償旅客運送制度は、地域公共交通（バス・タクシー）ではカバーできない部分について、サービス提供するという設計であり、お願いしてサービスをやってもらうという流れであるべき。「やりたいからやらせる」というのではない。

あってはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりぼったり
2. 協議事項があるときしか開かない(のでシャンシャンにしたい)
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形(たとえば停留所や車内など)で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない(開催通知に公共交通案内を書くなどの工夫がない。駐車場無料券を出すなど論外)
6. 傍聴者がいない(PRLしていない)
7. 住民・利用者代表がしゃべらない(しゃべりやすくする工夫をしていない)
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない(バスは会議室でなく現場を走っている)
9. コミバスやデマンドしか扱わない(事業者路線は話題にもしない)
10. 規定の委員しか集めない

**この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！**

名古屋大学 加藤博和 14/11/08 21

・運営協議会は「必要性」の協議をきちんと行っていないのが現状であり、問題。バスやタクシーのことが分からない、調整になれていないという点で、福祉部局が事務局を担当するのは適切でない。交通部局が主導し、地域公共交通会議等との連携を図っていくべき。

・今後は、公共交通と同様に福祉有償運送も計画や予算を作っていくことが重要。改正地域公共交通活性化・再生法では自家用有償旅客運送の活用も位置づけられた。地域公共交通網形成計画を策定し、それに基づいて地域公共交通再編実施計画を作っていくとよい(国に認められれば予算もつく)。活性化・再生法の法定協議会で認められれば、貨客混載も可能になる程程もできた。とにかく、大事なものは「現場起点」。遠慮しないで、たくさん議論していくこと。

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント

<p>1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築</p> <p>① 移動権の保障による地方のあるべき社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 都市で支えきれない生活を送るために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、新幹線等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、選択性、自家用な交通手段の発達を促進させ(ベストミックス)を再構築。 ◆ 遠征による交通手段や乗り物のバリエーションを確保。 ◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、革新的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。 	<p>② 地域の協力を進め地域公共交通の維持・再生、活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい協力を推進し、その実現に向けた持続可能な方法を構築することが基本。「計画-実施-評価-改善(PDCA)」を通じて不断に見直し。 ◆ 国の支援は地域の自主性を尊重することを基本に実施し、国が補助金を充てることにより、可能な限り地域の主体的な取組を促すこととする。 ◆ 交通分野において、事業者が移動困難者を支える「良助」の視点を加え、国も地方も「良助」の推進を支援に充てるべき。 		
<p>2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>① 都市の中心部を歩く環境負担の少ない交通体系、まちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 自転車、バス、踏切電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らすまち」に向けて、経路の確保、まちづくり施策、乗車環境などを改善。 ◆ 地域連携と対接型と自動車専用道路の見直しにあたって、道路負担の少ない交通体系を構築し、環境に配慮。 ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負担の少ない都市・国土形成の推進、新たな市場の創出、経済成長へ。 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>② 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。 ◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。 </td> </tr> </table>		<p>① 都市の中心部を歩く環境負担の少ない交通体系、まちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 自転車、バス、踏切電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らすまち」に向けて、経路の確保、まちづくり施策、乗車環境などを改善。 ◆ 地域連携と対接型と自動車専用道路の見直しにあたって、道路負担の少ない交通体系を構築し、環境に配慮。 ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負担の少ない都市・国土形成の推進、新たな市場の創出、経済成長へ。 	<p>② 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。 ◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。
<p>① 都市の中心部を歩く環境負担の少ない交通体系、まちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 自転車、バス、踏切電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らすまち」に向けて、経路の確保、まちづくり施策、乗車環境などを改善。 ◆ 地域連携と対接型と自動車専用道路の見直しにあたって、道路負担の少ない交通体系を構築し、環境に配慮。 ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負担の少ない都市・国土形成の推進、新たな市場の創出、経済成長へ。 	<p>② 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。 ◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。 		
<p>3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちをみと持続交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん暮らす「賑わいのあるまち」を実現し、地方の活性化を促す。 			

**民主党・社民党が衆院選マニフェストに盛り込み
”一丁目一番地”・・・「移動権の保障」**

名古屋大学 加藤博和 14/11/08 29

横浜市の地域交通政策について

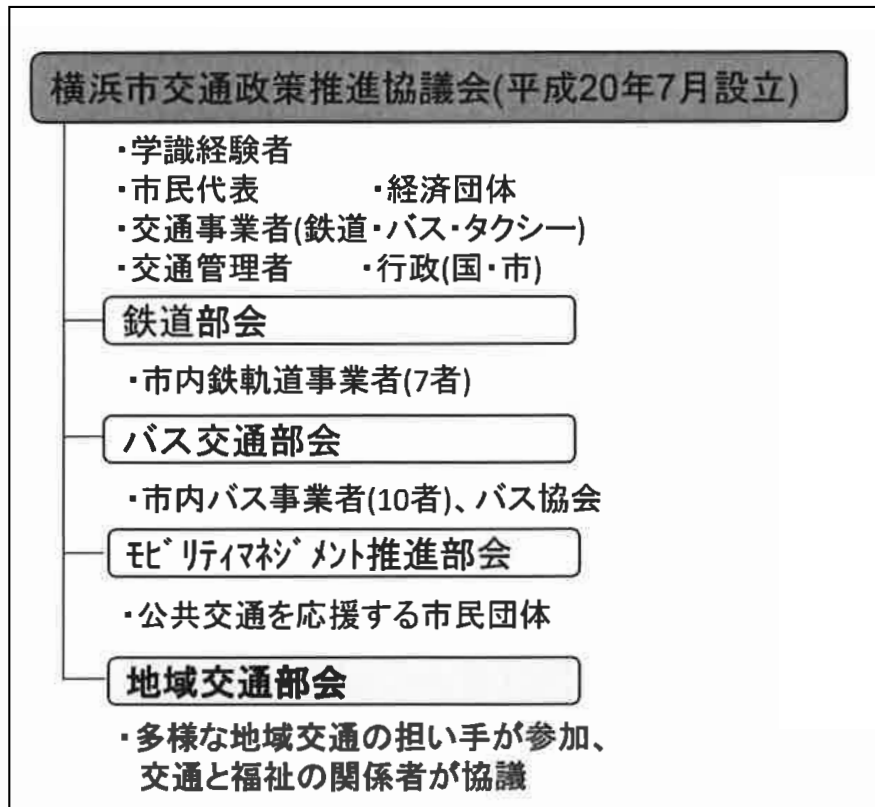
國本 直哉氏／横浜市都市整備局都市交通課 課長

・横浜市の場合、交通事業者が多いことや、横浜市交通局のバスが運行しているため、自家用有償旅客運送のうち、市町村運営有償運送や過疎地有償運送は行っていない。また、まちづくり、福祉、環境など色々な分野の市民活動が盛んであり、福祉有償運送団体も多い（80団体）。市における地域交通政策を理解してもらうために、公共交通（不特定多数の移動手段）と、福祉交通（対象者を限定した移動手段）に整理して説明する。

・公共交通については、平成6年から、鉄道駅までバスまたは徒歩で15分以内に行ける地域を拡大する施策を進めてきており、現在、人口割合で約9割が達成済み。その他に、高齢社会に対応するため、「お出かけサポーター（バス・タクシー）」の制度創設を検討し、平成19年度から「地域交通サポート事業」を実施している。本市における身近な地域のまちづくりは「地域が主体的に活動し、市が支援する」というスタイルを取っており、この考え方に基づいて「地域交通サポート事業」を推進し、8路線で本格運行に至った（緑ナンバー）。地域からの要望は色々なものがあるが全てを満たすことは難しい。バス路線の延伸や再編の際には、地域の中でも、賛否両論だったり総論賛成各論反対になったりする場合がある。地域の一番いい解決方法を見つけるために地域の方が主体になって、会合を持ち、自治体や事業者が参加し支援するスタイルが特徴的。

・市では、横浜都市交通計画に基づいて、横浜市交通政策推進協議会を設置している。部会が4つあり、関係者がそれぞれの立場で何をすべきかを考えて取組を進めている。地域交通部会では、行政関係者のほかに交通事業者やNPOも参加し、公共交通と福祉交通の隙間を埋めて一体的に取組を進める方策を議論している。福祉交通については、福祉タクシー、介護タクシー、福祉有償運送の台数を比較すると約6割が福祉有償運送である。

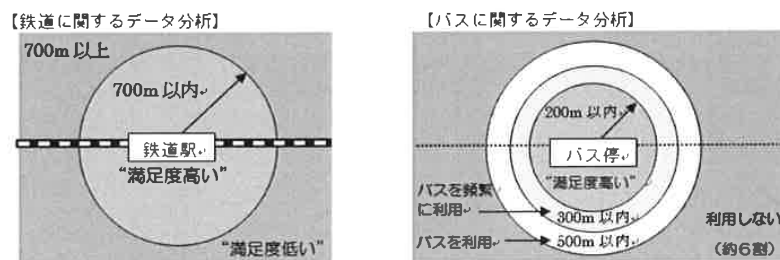
福祉有償運送は、今後も必要不可欠な移動手段と考えており、UDタクシーの普及などとあわせて、地域交通部会において、様々な検討を進めていく。



【 「移動しやすいまち」の実現に向けて
 ～大和市総合交通施策「移動が楽しいまち・やまと」の策定～
 石井 信治氏／大和市街づくり計画部街づくり総務課 係長

・大和市は、平らで鉄道駅も多く、既に交通利便は良い地域。それでも、鉄道駅から700m以上またはバス停から200m以上離れていると、極端に交通に関する満足度が下がるという市民アンケートの結果が出ている。市としては、コミュニティバスの運行を中心に、こうした公共交通不便地域の解消に向けた施策を講じてきた。しかし交通の利便性を高めるだけではダメということも考えている。実際に、交通が不便な地域の高齢者は、交通利便の高い地域の高齢者に比べて、低栄養状態にあることが別の調査でも明らかになった。今後、高齢化に伴って、ちょっとした外出も困難になる方が増加すると考えている。そのためには、単に、移動手段を提供するだけでなく、出かけたいたいという動機づけや、出かけられると感じること、そういう環境作りが必要である。生活の様々な状況に応じて選択できる移動手段を確保し、持続的に提供することが必要。

● 市民アンケート調査の結果と交通の利便性向上を促進すべき地域の定義



従来、大和市では、鉄道駅から700m以遠、バス停から200m以遠の地域を「公共交通不便地域」として捉え、それらの地域に対して、コミュニティバスを運行している。

パーソントリップ調査や市民アンケート調査の結果を踏まえると、「公共交通不便地域」という考え方ではなく、もっと大和市を便利にするという視点で交通施策に取り組む必要があると考え…

市民満足度の低かった鉄道駅から700m以遠、バス停から200m以遠の地域を「交通の利便性向上を促進すべき地域」という捉え方に改めた。

これらの地域に対し、「コミュニティバス」を運行させ、さらに交通利便性の向上を図ることが必要であるという結論に至った。

・2013年には、大和市の施策として「大和市総合交通施策」を策定し、部局を超えた連携も始めている。特に「移動」というのは、まちづくり所管部署と福祉所管部署との情報共有や課題認識が必要であり、この計画には福祉所管部署が実施している事業も盛り込んでいる。「もっと移動が楽しくなる「やまと」、いつまでも大和市で生活したいと感じられるよう交通の側面から生活を支えていきたい。

大和市総合交通施策の基本目標

- ①誰もが使いやすい移動サービスの実現
- ②誰も徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現
- ③誰も取り組める移動手段転換の推進

【 外出を支援するサービス ～課題と今後～
牧野 洋子氏 / NPO 法人 たすけあいあさひ 理事長 】

・1992年に設立し、1999年から移動サービスを開始した。福祉車両が5台、利用者が約100人、年間6,700件の運行。介護保険と障がい者福祉サービスも実施している。おでかけ企画も年4回、それぞれ20名程度が参加されて、観光スポットに出かけている。おでかけ企画に参加すると、生活の意欲が高まることが明らか。移動とケアがセットになったサービスは絶対必要。横浜市は、山坂が多い街なので、市が行った高齢者の調査では「自宅の周りに坂や段差が多いので外出するのが負担」という回答が一番多かった。困っている人は沢山いる。

・福祉有償運送は、必要に迫られて色々な工夫をし安全確保にも努めてきたが、サービス提供していると、困難な場面がいくつもある。エレベーターのない集合住宅の外階段では、階段昇降機を使うが、雨が降ると滑って使えないから、外出をあきらめる。それでも車いす利用の透析患者は週3回通院しなければならないので、二人で担いで下りる（技能が必要）などなど。リスクの大きい活動と認識しているので、複数の研修を行ったり、特定の保険に加入したり。

・しかし、仲間の団体は増えず、手続きや管理の面でハードルがある。効率よく一生懸命やっただけではいるが、赤字体質等も改善されない。今まで、タクシー料金の1/2は必ず守らなければいけないと思っていたが、そういうわけでもないとわかった。自家用有償旅客運送の制度見直し（弾力化）にも期待したい。

・一方で、介護保険制度改正によって「新しい総合事業」に盛り込まれた「訪問型サービスD（移動支援）」にも期待を寄せている。以前は、社会福祉協議会が外出支援サービスをされていた。マイカーの持ち込みによるサービスもあって、多くのボランティアがいたはず。現在は社会福祉協議会の所有車両のみになっていたりするが、もし生活支援サービスとして、横浜市が支援するという動きが出てくれば、移動サービスも再編が起こってくるのではないかと。

・障がい福祉の施策では、ガイドボランティアもある。そういう活動が実際にあり、移動情報センターなども拡充されているので、これらの市の施策が効率よく組み合わせられていくとよい。

横浜市が取り組んできた様々な「移動」

- ・「外出支援サービス」
- ・「移動情報センター」
- ・「ガイドボランティア」
- ・これからの生活支援サービスの「移動」



■ 組み合わせて
連携して 効率よく実践していくことに期待

ディスカッションから (※一部抜粋)

「●」コーディネーターの清水氏からの投げかけ

●権限移譲のメリット・デメリットについてどうお考えですか。

石井：権限を獲得するとなれば当然事務量が増えるので、メリットデメリットが見えない時期は、静観している状況があった。しかし、議論を進めていくうちに、メリットがあるから受ける、デメリットばかりだから受けない、ということではなく、交通政策を進めていく自治体としては、交通に関する権限が下りるならば当然積極的に権限移譲を受けていくという判断になった。具体的な検討が進む中、交通政策と福祉政策の課題を共有でき、議論できるような環境も整い始めており、市民にとっては、市が様々な視点から市民の移動、外出を考えてくれるようになったと感じていただければ、これも一つのメリットといえるのではないかな。



國本：事務については移譲されるが、権限とは何かが明確でなく、権限移譲のメリットとは言えない。それでも、メリット・デメリットに関わらず、交通政策を進めていこうという気持ちで手を挙げていくということ。具体例として、横浜市の地域公共交通会議が機能して事業がうまくいっている事例がある。先ほど説明した「地域交通サポート事業」で、地域の方が要望しているからバス路線を新設したいといった時に、事業者からは「そこはうちのエリアだ」とか、「そこはちょっと待ってよ」という話が出てくることもある。しかし、事業化する話になると事業者は、そこは採算性が合いそうもないなどと消極的になることがある。



そこで、自治体の技術的な支援とか、実験運行に500万円まで赤字補てんするとか、1年間は様子を見てそれでも本格運行に繋がらない場合は次の施策を考えるとか。そのような地域の課題を関係者が集まって議論し、地域公共交通会議で了承を得て、バス事業者が路線を新設したり延長したり、乗合タクシーを導入したり。地域交通サポート事業は、地域公共交通会議という議論の場があることで事業化に繋がっている。福祉有償運送の運営協議会でも、権限というメリットは考えられないかもしれないが、地域の方、交通事業者、自治体が知恵を出していけば何か次のものが出てくるだろう。そう考えればメリット・デメリットという目先のことで手を挙げていこうと考えている。

加藤：自治体のメリットに繋がるとすれば、非常に細かいところの移送を、きちっとNPOさんも入ってやれること。もちろんバス・タクシー会社もそれによって刺激されてたくさん事業化する会社が出てくるといい。山坂多いところや道が狭いところではバス会社はやらない。そういうところに対して、タクシーやNPOがやれることがどんどん出てくるように、また、自治体が手続きを早く進めるとかサポートするとか、そういう形ができれば、なかなか増えていかない状況も改善していけると思う。

多くの自治体で事務量が増えるだけでメリットが見えないという指摘がある中で、交通政策を推進する上での1つの契機として捉えて取り組む姿勢が印象的でした。その他、自治体に権限が移譲されると、申請書類の受付・登録がワンストップで行われ、活動団体にとっては運営協議会・運輸支局と二重の書類提出がなくなるの

で、実務が簡素化され、団体数の減少傾向に歯止めがかかるのではないかと期待感も示されました。(清水)

●移譲後の運営協議会の役割についてはどうお考えですか。

加藤：運営協議会については現状では十分機能していない。きちんと機能しているものも多いので、それと同じような形に持ってくるのが大事。そのためにはいろんなことが考えられるが、例えば公開原則ということ。本来公開原則でも、議事録を見たらちょっと考えられない発言とか議決がある。これからは常識的に、市民に対して移動を確保していくことについて運営協議会を生かしていくべき。地域公共交通会議も同様で、昔は事業者と行政の密室協議だった。しかしそんなものは、通用しなくなってきたということを、事業者さんもきちつと考えていかなくてはいけない。あるいは、逆にできることは積極的にやると言っていないと、評判が悪くなる。だから運営協議会を透明化するというのは、すごく大事なことだと思う。



運営協議会が地域の細かな交通ニーズに対し、バス・タクシー会社とNPOが一緒になって議論する場になることや、また、行政も積極的に支援などに関わることによって、交通に取り組む事業者も増え、全体が活発化するといった将来的なビジョンも話されました。(清水)

●自家用有償旅客運送が、改正公共交通活性化・再生法に「公共交通」の一つと位置づけられましたが、どう活用していけばいいでしょう。

加藤：「地域公共交通網形成計画」、それからもつ

と具体的に路線図に落としたような「地域公共交通再編実施計画」が出来て、その中で特に再編実施計画は自家用有償旅客運送についても、いわゆる鉄道とかバスとかの端末ですね。あるいは鉄道・バス・タクシーでは動けない方に対するサービス提供としての自家用有償旅客運送というのを市として積極的にやっていくことを書き込んで打ち出していくことができる。それについて一部運輸系の支援も得られるような法律に改正されたということ。

自家用有償旅客運送は公共交通に位置づけられたのだから、交通計画に書き込まなければおかしいし、交通計画に書き込まれたらそれを実行に移していくためにどういう具体案を作っていくのか出てこないのはおかしい。そうなることが暮らしの足の確保につながっていくと考えていいということがわかりました(清水)

●活性化・再生法に関わる議論も運営協議会でできるということですか？

加藤：活性化・再生法にある「形成計画」や「再編実施計画」は、活性化・再生法の法定協議会があって、そこで議論をしていくものだが、名古屋市周辺では、それと地域公共交通会議が一体になっているところがほとんど。だからそこで協議すれば、結果的にバス路線も全部変えていけることになる。さらにそこに自家用有償旅客運送の運営協議会もセットにして三つの協議会を一つでやるというのものもある。そうではなくて、やはり福祉有償運送については特に専門性が強いので分けていたほうが良いという考えもあるだろう。普通の公共交通とはかなり実態が違うし、介護の話とか色々出てくるので、バス・タクシーの議論とはかなり違う。だけど公共交通、移動全体の計画を考える時には、その協議会できちんと議論した結果を活性化・再生法の法定協議会に上げていって議論してい

ただくことが本来ではないか。

●制度見直しで過疎地有償運送が「交通空白地有償運送」になると、柔軟に運用できるようになりますか。

加藤：過疎地有償運送という名前が、旧自治省が定義する過疎地域、この場合自治体への交付税とか補助が上乘せされるというのがあるが、それと勘違いしている人が非常に多い。過疎地有償運送の過疎地というのは道路運送法用語で、要するにバス・タクシー会社が輸送をカバーできない地域という意味。過疎地であってもバス・タクシーで全部カバーできるところと、逆に大都会の中でも道が狭いなど、バス・タクシーでなかなかできない地域や移動困難な人がいるので、今回「交通空白地有償運送」という名称で現実に即した役割が果たせるよう、名称変更が検討されている。

●地域のニーズに合わせて交通計画や自家用有償旅客運送を活用していくことを考えた時に、対象者の拡大が必要になってくる自治体もあるのではないかと思います。いかがでしょう。

加藤：自治体の公共交通に対する調査では、どういう移動困難を抱えている人がいて、どういう対策が必要かを全く分析できていない。一方で福祉有償運送の方は、必要な人がいるからやるという形だから、非常に特化したニーズです。そういう困っている人を何とかしてあげたいと気づいていくことは、これから公共交通計画をやっていく中では、非常に大事なことじゃないかと思う。コミュニティバスもそうだったが、地方の人間から見るとどうして東京や神奈川みたいな人口が多くて、バス会社も黒字でやっているようなところで自治体のお金を入れて走らせるようなバスがいるのかなと思うことがある。実際に行ってみたら、ああこれは商

売にならないなとか、こんなに道が狭いんじゃないバス路線は作れないなというところでコミュニティバスが走っている。昔はそんなのは運輸行政の中では全く考えていなかったことが、コミュニティバスが出てきたことでそこに困っていた人がいたのだ、それは普通のバスではできないということがわかってきてきてきたということ。

●福祉有償運送だけでなく、移動支援する色々な形のサービスを地域に作っていきたいという点で、無償の運送も意見交換できればと思っています。

牧野：福祉有償運送の利用者要件に合わない・利用者要件を満たさないけれど、一人で外出することが難しいという方、例えば体力的には自立していても精神的にすごく不安



定な方、引きこもりの方とか、人と話せないとかそんな方たちがいる。今回の交通空白地有償運送という考え方であったり、先ほど説明のあった介護保険制度の中にも外出を支えていくことが大事だという考え方が例示され、地域のボランティア送迎という動きも出てくるのではないかと考えている。色々なサポートを作っていけるのではないかと考えている。

参加者：駅を降りたら、あとは坂道。駅から近くても高齢者には非常に厳しい地域で、週に1回1日6便、住民のボランティアで運行している。最初は自家用車を使用したけど、2年目から地域の方のワゴン車を借りることができるようになって利用者が倍増し、その中で色々な話ができるサロンのような形になってきている。しかし、一つは車の問題。ガソリン代だけ支払って無償で借りていていいのかとか、安全運転研修などもしているが、運転ボランティアの方もだんだん高齢になってて、それがいつま

で継続するかとか、どういう形でやれば継続が確保できるのかということが課題になりつつある。1町会くらいの単位でやっているの、色々な地域にこういう団体がたくさんできて地域の送迎が可能になればいいと思う。昨年あたりから老人会の送迎、昼食会の送迎、交流する集いなどもできるようになってきたので、ぜひ継続していきたい。

清水：小さな生活圏の中でも送迎活動という点では、ボランティアのグループでいろいろなメニュー、掃除や買い物やお子さんの見守りがあって、その一つとしてお買物の手助け、あるいは坂の上の住宅から下のところでちょっとお茶するという部分も、今回の介護保険のメニューの中で実現できていくのではないかと期待感を持っている。



今日のテーマは、地域で暮らしていくために外出の豊かさをどうやって私たちは作っていくのかということでした。今回の制度改正は、これを契機として、私たちが声を出していけるかということだと思います。私たち NPO 自身も原点に立って利用者のニーズというものを見失ってはいないか、を振り返りつつ、権限移譲をはじめとした色々な制度を活かしていきたいと思います。(清水)

I

II

III

IV

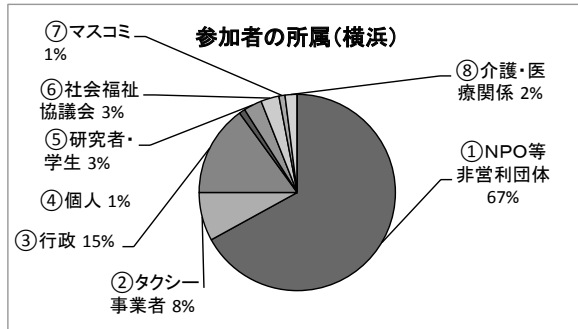
V

アンケート結果

参加者の所属

※①～⑩は、参加申し込み用紙を元に主催者判断で区分したもの

①NPO等 非営利団 体	②タク シー事 業者	③行政	④個人	⑤研究 者・学 生	⑥社会 福祉協 議会	⑦マス コミ	⑧介 護・医 療関係	⑨コン サルタ ント	⑩その 他、不 明	計
67	8	15	1	3	3	1	2	0	0	100



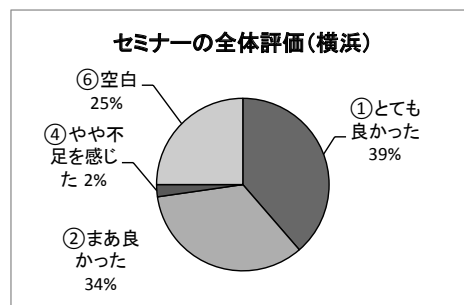
アンケート回答者の所属

※アンケートで属性を尋ねた設問の回答結果

①NPO	②タク シー事 業者	③バス 事業者	④その 他交通 関係団 体	⑤自治 体職員	⑥社協 職員	⑦介 護・医 療関係 者	⑧研究 者	⑨学生	⑩町内 会	⑪コン サル等	⑫その 他	計
28	1	0	1	4	3	0	0	0	2	1	4	44

セミナーの全体評価

①とても 良かった	②まあ 良かった	③どち らでも ない	④やや 不足を 感じた	⑤良く なかつ た	⑥空白
17	15	0	1	0	11



アンケートの記述回答

※主なものを抜粋

- 交通部局と福祉部局の連携が必要であると感じた。
- 対象者の拡大、生活支援サービスでの位置付け等を確認できて、少しは元気がもられた。料金についても横浜市が見直してくれると嬉しい。
- 重症患者の移送依頼が増えてきています。CM事業所へのアプローチ、地域での事業所間の連携をとり、空車両状況等がわかると良いのですが。
- 2自治体の前向きな取り組みは心強い(横浜・大和)。あらためて、交通、町づくり、福祉の総合的取り組みが必要。権限移譲について理解ができたと思う。自分の町で地域交通をトータルで取り組むよう、働きかけていきたい。介護保険改正について、ユニットで取り組んできたパブコメなどで発信したい。
- 利用当事者や運行団体の多様性がある中で、運営協議会の問題点の指摘は理解できるが、原因を「勉強不足」などに集約しているのはおかしいのでは。多様な原因に対する権限移譲の効果をもっと議論しないとメリットがわからないと思う。自治体への働きかけのアイデアが不足している。
- 権限移譲について具体的内容がわからず終了してしまった点が残念。経過説明が主だったように思う。
- 権限移譲で地域格差はないのか。メリット・デメリットを集約して情報提供してくれるようなところが必要だと感じた。
- ヒントを色々もらいましたが、これ以上できるかなと思ったりもしました。方向性、アイデアをもらったことがよかったです。現状は運送の運営でめいっぱいというところ。赤字の事業なので難しいでしょうが他に事業者が増えてほしいと思います。今回の改正ではずみがつけばと思います。市町村のサポートと理解がなければ難しいかなと思いました。やはり注目度が低い分野なのか。
- 白ナンバー使用の福祉有償運送に関して交通事故発生の際の補償(保険)について詳しく伺いたかった。NPO法人の現場で活動している方々の苦勞、課題を聞きたかった。

V. 資料編

- (1) 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「最終とりまとめ」 2014年3月20日 90
- (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（条文抜粋） 98
2014年5月21日改正、同年11月20日施行
- (3) 関連記事 ～東京交通新聞より～ 106
2015年2月2日付、2015年3月9日付
- (4) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案（抜粋） 108
2014年11月10日
- (5) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についてのQ&Aに
ついて（抜粋） 2014年9月30日 111
- (6) 総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について（抜粋） 111
2014年11月10日

▶ (1) 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「最終とりまとめ」 2014年3月20日

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 最終とりまとめ

平成 26 年 3 月 20 日

0. はじめに

本検討会では、平成 25 年 8 月 29 日の地方分権改革有識者会議に報告された地域交通部会報告書及び平成 25 年 9 月 13 日の「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」（地方分権改革推進本部決定）を踏まえ、自家用有償旅客運送に係る事務・権限の希望する市町村等への移譲に係る具体的な制度設計、輸送の安全を確保するために必要な仕組み、地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等の制度の詳細設計について、専門的見地からの検討を行ってきた。

特に法律改正に関係する、希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計及び輸送の安全を確保するために必要な仕組みについては、平成 25 年 12 月に「中間とりまとめ」に盛り込み、その後、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」（平成 25 年 12 月 20 日閣議決定）に反映されるとともに、これらに基づいて道路運送法等の関係法律を一括して改正する「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案」が平成 26 年 3 月 14 日に閣議決定され、国会に提出された。

本最終とりまとめは、「中間とりまとめ」に盛り込んだ事項に加え、その後の地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等の制度の詳細設計についての検討結果を踏まえ、「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」としてとりまとめたものである。

なお、地域公共交通を巡っては、昨年成立した交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）の理念¹を具体化するため、地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することを推進する仕組みなどを盛り込んだ「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」（平成 26 年 2 月 12 日閣議決定）が今国会に提出されている。

今般の自家用有償旅客運送に係る事務・権限の移譲についても、こうした動きと相まって、住民の居住・活動に関する情報や地域交通のニーズを把握し、住民の要望に直接責任を担う立場にある地方公共団体が、地域の交通の担い手とともに検討や議論を行い、創意工夫をこらして、地域の実情に応じた交通ネットワークの形成・充実に向けて取り組むことを促進しようとするものである。

¹ 交通政策基本法では、国は、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保に必要な施策を講ずるものとされるとともに（第16条）、地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有するものとされており（第9条）、交通に関する地方公共団体の役割が法文上明確化されている。

1. 希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計

希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る法制上の整理としては、事務の執行において、道路運送法に規定する輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を適切に担保する観点から、市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事からの申出等に対し、必要に応じて国土交通大臣が指導・助言等を行った上で、当該申出等を行った市町村長又は都道府県知事（指定された市町村長の管轄する区域を除く。）を指定して、事務・権限を移譲することとする。

また、この場合に市町村長又は都道府県知事（以下「市町村長等」という。）が行うこととなる事務は、地方自治法第2条に規定する自治事務に区分することとする。

2. 輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護のために必要な仕組み

(1) 移譲先となる市町村等における輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を図るための適切な執行体制の整備

移譲先となる市町村（特別区を含む。以下同じ）又は都道府県（以下「市町村等」という。）においては、事務を適切に遂行するための能力・体制が備わっていることが必要である。このため、国土交通省において、移譲先となる市町村長等の指定の基準やその考え方を示すとともに、申出等の段階では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遂行する能力・体制が整備されるに至っていない市町村等であっても、当該事務を適切に遂行する能力・体制を速やかに整えられるよう適切な指導・助言を行うべきである。

なお、そのような指導・助言を受けた場合にあっては、能力・体制面で当面移譲を受けることが困難と考えられる市町村の区域に係る事務・権限については、当該区域を管轄する都道府県において適切に補完し、市町村に代わってその役割を果たすことができるよう、国土交通省は当該都道府県に対して、周知や働きかけを行うべきである。

また、市町村運営有償運送は、実施主体が市町村となることから、市町村が事務・権限の移譲を受けることで、実施主体と登録・監査等の事務を行う主体が同一の自治体に帰属することとなる。このため、他の法令における運用方法を参考に、運送を実施する部署と監査等を行う部署とで適切な役割分担がなされるよう、国土交通省において指定の要件に考え方を示すなどの方法により、適正な登録・監査等が実施されるようにすべきである。

(2) 移譲後における国と市町村等との連携

地方分権の趣旨及び輸送の安全の確保に関する責任の所在を明確なものとする観点から、事務・権限の移譲後は、市町村等の責任にお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、移譲後においても適切に事務が遂行されるよう、国土交通省は、地方自治法に基づく助言等も活用しつつ、市町村等

▶ (1) 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「最終とりまとめ」 2014年3月20日

の担当者との連絡を密にすることにより、専門的な知見やノウハウのみならず、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されるよう、密接に連携すべきである。

なお、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には、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、その結果に基づいて解除を行うこともありうることとすべきである。

3. 移譲を受けやすくするための環境整備及び国による支援のあり方

国土交通省のアンケート調査によると、自家用有償旅客運送を行っている市町村（1,281（回答は1,149）市町村）のうち、事務・権限の移譲を希望する市町村は約6%（69市町村）であるなど、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いる。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。

特に、アンケート調査の結果によれば、移譲を希望しない又はわからないと回答した理由として、「業務量過多、職員疲弊の状況にある。」、「どのような専門知識、事務処理、どれくらいの事務量か、また、必要要員が不明である。」などが挙げられている。これらの指摘に対応して、例えば、運輸支局が現在どれくらいの頻度で監査しているかといった情報を市町村等に示すこと等により、移譲を受ける事務の内容を具体的にイメージし、その必要性を理解してもらうことが必要である。

こうした観点から、市町村等との接点が多い地方運輸局や運輸支局が中心となって、地域住民の移動手段の確保の必要性や自家用有償旅客運送の位置づけ・役割に関する説明や啓発等の取組みを行うとともに、市町村等の要望をきめ細かく把握しながら、それらを踏まえて移譲に向けた働きかけ、事務処理に関する知見・ノウハウ等の継承、運営協議会等の円滑な運営に向けた助言、輸送の安全の確保に係る専門的な人材の育成等の支援を行うべきである。

4. 地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等

自家用有償旅客運送の制度については、平成18年の道路運送法改正による制度創設時において、

- ①バス・タクシー事業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、運転者、整備管理、事故発生時の連絡等に係る必要な安全体制を確保していること

を登録の要件とし、これを前提として運用ルールや運用方法が定められた。今回の検討においては、事務・権限の希望する市町村等への移譲を契機として、意欲のある地方公共団体が移譲を活用して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、そのために必要と考えられる運用ルールの緩和や運用方法の改善等について検討を行った。

(1) 運用ルールの緩和

①実施主体の弾力化

自家用有償旅客運送の実施主体については、営利を目的とせず、かつ、法人格を有する者に限定している。一方、地域によっては、又は必要とされる運送の態様によっては、実施主体になろうとする者が両要件を満たすことが困難な場合も存在し、地域の実情等に応じて弾力的に運用することが求められている。

このため、国土交通省において、道路運送法上、「権利能力なき社団」を法人と同様に扱うことができるか否かについて法制的検討を行った上で、可能と認められる場合には、市町村長において、実施主体の非営利性を前提としつつ、「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り、実施主体として適切であること」を認め、運営協議会へ報告した「権利能力なき社団」について、実施主体として認めることとすべきである。

また、株式会社等の営利を目的とした主体については、事業性がないことを前提として行われる自家用有償旅客運送の直接の担い手となることは適切とは考えられないことから、NPOや認可地縁団体等の営利を目的としない主体を別途組織することにより、自家用有償旅客運送を実施することとすべきである。

②旅客の範囲の拡大

不特定多数の者の運送については、輸送の安全及び旅客の利便の確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行うべきものである。これに対し、自家用有償旅客運送については、許可を要しないこととした上で、運送の種別に応じて、運送の対象を地域住民又はあらかじめ名簿に記載した会員に限定している。

しかしながら、少子高齢化のさらなる進展や観光などを通じた地域振興ニーズの高まりなど、自家用有償旅客運送を取り巻く地域社会の状況の変化に的確に対応できるようにするため、旅客の範囲については、以下のとおり地域の実情を踏まえ、弾力的に運用できるようにすべきである。

i) 地域外からの生活支援ボランティア

地域外からの生活支援ボランティア（自然災害又は気象条件により生じた当該地域内の住民の生活上の困難を解消又は緩和するために必要な役務を無償で提供する者として地方自治体が認めた者）については、

- ① 地方自治体に生活支援ボランティアとして登録等がなされていること又は地方自治体が認めた生活支援ボランティア団体に当該団体の構成員として登録等がなされていること、
- ② 生活支援ボランティアの氏名、住所、ボランティア活動場所（当該地域内に限る）、ボランティア活動期間を地方自治体において確認していること、

▶ (1) 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「最終とりまとめ」 2014年3月20日

③生活支援ボランティアが、過疎地有償運送者の会員として名簿に記載されていること、

等の措置が講じられている場合には、地域住民の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できるとすべきである。（「過疎地有償運送における旅客の範囲の解釈について」（平成25年12月27日国自旅第366号））

ii) 障がいはない地域住民のうち社会参加が困難な事情が認められる者

地域住民である限り、市町村運営有償運送（交通空白輸送）又は過疎地有償運送により運送することが可能であるが、福祉有償運送による運送についても、健康上等の理由から道路運送法施行規則第49条第3項のイ～ニに準ずる者として市町村長が認めて名簿に記載することとされた者であって、運営協議会へ報告した者については、運送できるとすべきである。市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）についても、これに準ずるべきである。

iii) 地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者

地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者の運送については、輸送の安全確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行うべきであるが、地理的条件等により、バス・タクシー事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合にあつては、自家用有償旅客運送の対象として認めることが適切と考えられる。

このため、以下の分類に応じて、一定の条件の下で、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も運送できるとすべきである。なお、「バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること」については、市町村長において定期的に確認することとすべきである。

イ) バス・タクシー事業者の営業所がない離島

実施主体において、あらかじめ利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示することを条件として、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を自家用有償旅客運送の対象として認めるべきである。

ロ) その他の地域（市町村運営有償運送（交通空白輸送）、過疎地有償運送）

①市町村長において、「地理的条件等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること」を判断するため、当該市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者に対し、直接の聴取又はこれに代わる合理的な方法により、サービスを提供する意思の有無を確認している（バス・タクシー事業者がサービスを提供する意思を示す場合には、当該事業者が確実にサービスを提供しなければならないことを前提とするものとする。以下同じ。）こと、

②すべてのバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難であることを確

(1) 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「最終とりまとめ」 2014年3月20日

認したことについて運営協議会等へ報告していること、

- ③実施主体において、あらかじめ利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること、

を条件として、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を自家用有償旅客運送の対象として認めるべきである。

ハ) その他の地域（市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）、福祉有償運送）

- ①市町村長において、「当該市町村の区域内及びその周辺に営業所が存在しないこと等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること」を判断するため、当該市町村及び隣接市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者に対し、直接の聴取又はこれに代わる合理的な方法により、サービスを提供する意思の有無を確認していること、

- ②すべてのバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難であることを確認したことについて運営協議会等へ報告していること、

- ③実施主体において、あらかじめ利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること、

を条件として、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を自家用有償旅客運送の対象として認めるべきである。

③運送の種別に係る名称の検討

現行の道路運送法施行規則で用いている「過疎地有償運送」の名称については、都市部等においても公共交通サービスの提供が不十分ゆえに自家用有償旅客運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、より適切な名称に変更することを検討するべきである。

(2) 運用方法の改善

①運営協議会の協議の内容

運営協議会の運営を担う市町村等は、交通がまちづくり、福祉、教育等と不可分の関係にあることを踏まえ、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会（法定協議会）や地域公共交通会議との連携を図るとともに、まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点から協議を行う取組みを進めるべきである。

このため、各協議会等のいずれにおいても自家用有償旅客運送について議論できることとし、主宰者である市町村長等の判断により、まちづくり等の分野と一体的に議論することを可能とすべきである。その際、国土交通省において、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日国自旅第145号）等を改正して、法定協議会において地域公共交通全体の枠組みを議論した上で

▶ (1) 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「最終とりまとめ」 2014年3月20日

自家用有償旅客運送を適切に位置づけることが望ましいことや、福祉有償運送を議論するには交通担当部局と福祉担当部局とが適切に連携し、交通政策と福祉政策と一体的に議論することが望ましい旨を明示することにより、適切な運用を働きかけるべきである。

②運営協議会の合意形成の内容

国土交通省において、合意形成の内容については是正を図る取組みを徹底するため、地域交通政策や福祉政策に主体的な役割を期待される市町村が、協議会における協議の内容のうち、適切性や合理性が認められないものについては議題から外すこととするよう、引き続き積極的に働きかけを行うべきである。なお、自家用有償旅客運送の必要性を協議する際には、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師などの移動制約者の代弁者も協議会に参画させ、現場の実状を詳細に把握した上で協議することが望ましい。

③運営協議会の合意形成の手法

運営協議会における議決の方法等については、国土交通省にお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委ねられているが、合意形成が難航するなど、協議会の運営のあり方について改善を求める声が多い。

それらを踏まえた改善策として、まず協議会においては、利害の調整ではなく、住民等の移動手段の確保・提供や、利用者利便の向上に関する議論が行われ、それらについての関係者間の認識が共有されることによって、合意形成の円滑化に資する雰囲気がつくられることを徹底するべきである。

このため、国土交通省において、バス・タクシー事業者、NPOが適切に役割分担・連携し、利用者目線に立った一体的なサービス提供が図られている先進的な取組み事例に関する情報を提供すべきである。

また、協議会の座長や市町村等の担当者に対して研修などの機会を提供するべきである。さらに、有識者などの第三者をコーディネーターとすること等により円滑な合意形成を誘導するスタイルを確立し、普及を図るべきである。その際、各地方運輸局で地域公共交通のエキスパートとして紹介している人材の活用などを図るべきである。

④ローカルルール

国土交通省において、不合理なローカルルールの是正に向けた取組みの徹底を図るため、市町村がローカルルールの適切性について改めて判断し、見直しを迅速に進めるよう促していくこととし、このため、毎年度見直しの進捗状況を集計した上で、その具体的な結果を速やかに公表することとすべきである。

⑤事務手続きの簡素化

自家用有償旅客運送の登録等に必要となる書類については、バス・タクシー事業に準じたものとされているため、添付書類の多さや様式の複雑さ等、事務手続きの煩雑さが指摘されている。このため、国土交通省において、法令の趣旨も踏まえつつ、実施主体の負担軽減に資するよう、事務手続きの簡素化や合理化を進めるべきである。

(3) 事務・権限の移譲等の制度改革の趣旨の周知徹底

一般の制度改革は、地域の抱える課題を実際に解決して初めて意味を持つものであり、制度の運用・活用が重要である。このため、制度改革の趣旨が地域交通の現場まで十分に浸透するよう、地方運輸局や運輸支局が中心となって、市町村等に対する説明や啓発等の働きかけを行うべきである。

5. おわりに

一般の自家用有償旅客運送に係る事務・権限の希望する市町村等への移譲は、市町村等が自主的かつ積極的に地域の交通ネットワークの充実を進めていく上で極めて有意義な制度改革であり、地域住民の利便性の改善や地域振興のために、その効果が大いに活用されることが望ましい。

そのためには、自家用有償旅客運送の運用ルールや運用方法等についても、地域のニーズや要望に対応して不断の見直しが行われることが必要であり、このような観点から、当検討会による今回の提案内容についても速やかに実施した上で、国土交通省においてその効果を検証しながら継続的にフォローアップを行っていくべきである。

以上

V. 資料編

▶ (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（条文抜粋）

2014年5月21日改正、同年11月20日施行

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(平成十九年五月二十五日法律第五十九号)

最終改正：平成二六年五月二一日法律第四一号

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 基本方針等（第三条・第四条）

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通網形成計画の作成（第五条―第七条）

略

第七節 地域公共交通再編事業（第二十七条の二―第二十七条の八）

略

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 地域公共交通地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

二 公共交通事業者等次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。）

ロ 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道経営者（旅客の運送を行うものに限る。）

ハ 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者

ニ 自動車ターミナル法（昭和三十四年法律第三百三十六号）によるバスターミナル事業を営む者

ホ 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第二条第五項に規定する一般旅客定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。以下「国内一般旅客定期航路事業」という。）、同法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。）及び同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業（乗合旅客の運送をするものに限る、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間におけるものを除く。）（以下これらを「国内一般旅客定期航路事業等」と総称する。）を営む者

ヘ イからホまでに掲げる者以外の者で鉄道事業法による鉄道施設又は海上運送法による輸送施設（船舶を除き、国内一般旅客定期航路事業等の用に供するものに限る。）であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他

の用に供するものを設置し、又は管理するもの

三 道路管理者 道路法(昭和二十七年法律第八十号)第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

四 港湾管理者 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第一項に規定する港湾管理者をいう。

五 地域公共交通特定事業 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業及び地域公共交通再編事業をいう。

六 軌道運送高度化事業軌道法による軌道事業(旅客の運送を行うものに限る。以下「旅客軌道事業」という。)であって、より優れた加速及び減速の性能を有する車両を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保(設定された発着時刻に従って運行することをいう。以下同じ。)、速達性の向上(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。以下同じ。)、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

七 道路運送高度化事業道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業(以下単に「一般乗合旅客自動車運送事業」という。)であって、道路管理者、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)その他国土交通省令で定める者が講ずる道路交通の円滑化に資する措置と併せてより大型の自動車を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

略(八 海上運送高度化事業、九 鉄道事業再構築事業、十 鉄道再生事業、の定義)

八 海上運送高度化事業 国内一般旅客定期航路事業等であって、より優れた加速及び減速の性能を有する船舶を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

九 鉄道事業再構築事業 最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業(鉄道事業法による鉄道事業のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。)について、経営の改善を図るとともに、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ、次に掲げる事業構造の変更を行うことにより、当該旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための事業(鉄道再生事業に該当するものを除く。)をいう。

イ 事業の譲渡及び譲受

ロ 法人の合併又は分割

ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更

ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更

十 鉄道再生事業鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定による廃止の届出(以下「廃止届出」という。)がされた鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援により当該鉄道事業の維持を図るための事業をいう。

十一 地域公共交通再編事業 地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、特定旅客運送事業(旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。)に係る路線若しくは航路又は営業区域の編成の変更、他の種類の旅客運送事業(旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等をいう。第二十七条の二第三項において同じ。)への転換、自家用有償旅客運送(同法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。)による代替、異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善、共通乗車船券(二以上の運送事業者(第二号イからハまで及びホに掲げる者をいう。以下この号において同じ。)が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であって、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。第二十七条の八第一項において同じ。)の発行その他の国土交通省令で定めるものを行う事業をいう。

V. 資料編

▶ (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（条文抜粋）

2014年5月21日改正、同年11月20日施行

十二 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第三条の駐車場整備地区内に整備されるべき同法第四条第二項第五号の主要な路外駐車場（都市計画において定められた路外駐車場を除く。）の整備を行う事業であつて、軌道運送高度化事業又は道路運送高度化事業と一体となつて地域公共交通の活性化に資するものをいう。

略（十三 新地域旅客運送の定義）

第二章 基本方針等

（基本方針）

第三条 主務大臣は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

二 第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

三 地域公共交通特定事業その他の第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画に定める事業に関する基本的な事項

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

六 その他国土交通省令で定める持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

3 基本方針は、交通の機能と都市機能とが相互に密接に関連するものであることを踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生が都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めるものとする。

4 基本方針は、交通政策基本法第十五条第一項に規定する交通政策基本計画との調和が保たれたものでなければならない。

5 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

6 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、国家公安委員会及び環境大臣に協議するものとする。

7 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

（国等の努力義務）

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通網形成計画の作成

(地域公共交通網形成計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通網形成計画の区域
- 三 地域公共交通網形成計画の目標
- 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項
- 六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

3 地域公共交通網形成計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を定めるよう努めるものとする。

4 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

5 地域公共交通網形成計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。

6 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

7 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

8 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通網形成計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通網形成計画を送付しなければならない。

9 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通網形成計画の送付を受けたときは、主務大臣にあっては地方公共団体に対し、都道府県にあっては市町村に対し、必要な助言をすることができる。

10 第六項から前項までの規定は、地域公共交通網形成計画の変更について準用する。

(協議会)

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

V. 資料編

▶ (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（条文抜粋）

2014年5月21日改正、同年11月20日施行

- 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
 - 一 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体
 - 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
 - 三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者
- 3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
- 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 6 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（地域公共交通網形成計画の作成等の提案）

第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通網形成計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施しようとする者

二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による提案を受けた地方公共団体は、当該提案に基づき地域公共交通網形成計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

略

第七節 地域公共交通再編事業

（地域公共交通再編事業の実施）

第二十七条の二 地域公共交通網形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画（以下「地域公共交通再編実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。

2 地域公共交通再編実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域公共交通再編事業を実施する区域

二 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体（次号に掲げるものを除く。）

三 地方公共団体による支援の内容

四 地域公共交通再編事業の実施予定期間

五 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六 地域公共交通再編事業の効果

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅客運送事業者等（その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に

係る特定旅客運送事業を営む全ての者及びその全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者をいう。次項において同じ。)の全ての同意を得なければならない。

4 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等(特定旅客運送事業者等である者を除く。)、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

5 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めたときは、遅滞なく、これに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、地域公共交通再編実施計画の変更について準用する。

(地域公共交通再編実施計画の認定)

第二十七条の三 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その地域公共交通再編実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 地域公共交通再編実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 地域公共交通再編実施計画に定める事項が地域公共交通再編事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号(第三号を除く。ロにおいて同じ。)に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準

四 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、鉄道事業法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

五 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

ハ 軌道法第二十二条ノ二の許可 同条の許可の基準

六 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 道路運送法第四条第一項の許可 同法第六条各号(第二号を除く。ハにおいて同じ。)に掲げる基準

ロ 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準

ハ 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

七 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

八 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであって、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定に

V. 資料編

▶ (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（条文抜粋）

2014年5月21日改正、同年11月20日施行

よる認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。

九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからニまでに定める基準に適合すること。

イ 海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号（第三号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 海上運送法第八条第三項の認可 同条第四項の基準

ハ 海上運送法第十一条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第四条各号に掲げる基準

ニ 海上運送法第十一条の二第二項の認可 同条第三項において準用する同法第四条第六号に掲げる基準

十 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二条ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第八条第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

4 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 第二項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域公共交通再編実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通再編実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。）が第二項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施すべき者が当該認定地域公共交通再編実施計画に従って地域公共交通再編事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

略

（道路運送法の特例）

第二十七条の六 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業について道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第九条第一項若しくは第十五条第一項の認可を受け、又は同法第九条第三項から第五項まで、第十五条第三項若しくは第四項、第十五条の二第一項、第十五条の三若しくは第三十八条第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものと、自家用有償旅客運送について同法第七十九条の登録若しくは同法第七十九条の七第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

3 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二十五条第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送す

る自家用有償旅客運送を行う者について準用する。

4 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業（当該地域公共交通再編事業に係るものを除く。次項において同じ。）について、道路運送法第四条第一項の許可又は同法第十五条第一項の認可の申請があった場合には、同法第四条第一項の許可の申請にあっては、当該事業の内容が同法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五条第一項の認可の申請にあっては、当該事業の内容が同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

5 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業を営む者に対し、相当の期限を定めて、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

6 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業を営む者が前項の規定による命令に違反したときは、六月以内の期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは当該事業の停止を命じ、又は当該事業について道路運送法第四条第一項の許可を取り消すことができる。

7 道路運送法第四十一条の規定は、前項の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じた場合について準用する。

以下、略

I

II

III

IV

V

東京交通新聞 2015年2月2日

自家用有償運送・権限移譲

長野県が「手挙げ」の方針

長野県が4月から、自家用有償旅客運送の事務・権限を国から移譲を受ける準備を進めていることが明らかになった。

「2013年3月にまとめた県の新総合交通ビジョンの考え方に沿ったもの」（交通政策課）として、登録にかかると事務手数料の徴収に伴う条例の改正を2月議会に諮るとしている。

県は、新総合交通ビジョンで、中山間地域などの生活を支える継続可能な交通サービスについて「居住密度が低い過疎地域などでは、デマンド交通への転換、タクシー輸送の活用、NPO等による有償運送など、小規模な需要にふさわしい移動手段の確保を、市町村等と協働して推進」するとしている。

交通政策課の堀田文雄課長は「権限移譲は自然な流れで、内部で特に議論もなかった」と話している。県内の自家用有償旅客運送を実施しているのは132団体で全国で5番目に多い。「県は、登録件数が少ない市町で権限移譲を受けられないところを補完するという姿勢。市町でも権限移譲を受けるところが出る可能性はある」（同課）としている。

活性化法、再改正へ

地域公共交通

地域公共交通活性化・再生法が昨年に続き、国会でも改正される方向だ。鉄道・バス・タクシーなど公共交通ネットワークの再構築に向け、国土交通省所管独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資制度を創設するため、同省は1月29日の自民党・国土交通部会（坂井学部会長）に、機構法とともに一部を改正する方針を示した。

2015年度国交省予算案で、同法に関連する財政支援措置の「地域公共交通確保維持改善事業」は358億円（14年度補正予算68億円、15年度分290億円）計上され、併せて鉄道・運輸機構の産業投資として10億円が組まれた。ネットワーク再構築を担う新設の事業運営会社が出資の対象になっている。

東京交通新聞 2015年3月9日

改正案が閣議決定

地域交通活性化法 出資制度創設へ

地方鉄道、バス、タクシーなど公共交通ネットワークの再構築に向け、出資制

度を創設する地域公共交通活性化・再生法改正案が今国会に提出され、予算関連法案として4月中旬に審議入りする見通しだ。国土交通省所管独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、再構築を担う新設の事業運営会社に財政投融资の資金を出す内容。同法改正は2年連続になる。鉄道・運輸機構法改正案とともに2月20日に閣議決

定された。衆院国土交通委員会へ上程され、成立すれば公布後3カ月以内に施行される。

出資対象はLRT（軽量路面電車）、BRT（専用道路高速・定時走行バス）の整備・運行▽バス・乗合タクシー路線網の再編▽情報案内システムの導入ーなど。中心部で錯綜・競合するバス路線を、幹線バスやBRTで束ねることを主に想定。自治体による「地域公共交通網形成計画」「再編実施計画」の作成と国の認定が条件。

有償運送権限移譲

全国10カ所でスタート

国土交通省の田端浩自動車局長は5日、専門紙との定例会見で、自家用有償旅客運送の事務・権限が移る

地方自治体の数が、4月の制度スタート時点で全国10カ所程度となることを明らかにした。「各地の申し出

を受け、指定に向けた処理に入っている。地域公共交通ネットワークの一つとして有償運送が活用できるこ

とを自治体に周知したい」と述べた。

有償運送の権限移譲では「手挙げ方式」が採用され、国交省に申し出て、指定を受けた自治体がNPOボラティアなどの登録・更新、監査を担う。東京都世田谷

区や神奈川県大和市などが名乗りを上げたようで、約10カ所のうち、都道府県は3カ所、他は市区町村。田端局長は「旅客の範囲に地域外の訪問者を加えるなど運用ルールも緩和する」とした。

▶ (4) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案 (抜粋)
2014年11月10日

第2 サービスの種類 (多様化するサービスの典型例)

(概要)

- 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業により多様なサービスを提供していくためには、市町村が中心となって、その地域の実情に応じて、総合事業によるサービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要である。
- そこで、地域における好事例を踏まえ、以下のとおり、多様化するサービスの典型的な例を参考として示す (別紙も参照。別紙における事業の実施方法や各サービスの基準などの詳細については、第6 総合事業の制度的な枠組みに記載) ので、市町村においては、これらを参考にしつつ、その地域の実情に応じて、そのサービス提供の在り方について検討する。

○ 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。そこで、地域における好事例を踏まえ、以下のとおり、多様化するサービスの典型的な例を参考として示す。

①訪問型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
- 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス				
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)	
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援	
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進			・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定/委託	補助(助成)	直接実施/委託		
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準		
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)		

(4) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案(抜粋) ◀
2014年11月10日

②通所型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 通所型サービスは、現行の通所介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
- 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職により短期集中で行うサービスを想定。

サービス種別	現行の通所介護相当	多様なサービス		
	① 通所介護	② 通所型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③ 通所型サービスB (住民主体による支援)	④ 通所型サービスC (短期集中予防サービス)
サービス内容	通所介護と同様のサービス 生活機能の向上のための機能訓練	ミニデイサービス 運動・レクリエーション 等	体操、運動等の活動など、自主的な通いの場	生活機能を改善するための運動器の機能向上や栄養改善等のプログラム
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しており、サービスの利用の継続が必要なケース ○「多様なサービス」の利用が難しいケース ○集中的に生活機能の向上のトレーニングを行うことで改善・維持が見込まれるケース ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・ADLやIADLの改善に向けた支援が必要なケース 等 ※3～6ヶ月の短期間で実施
実施方法	事業者指定	事業者指定/委託	補助(助成)	直接実施/委託
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準
サービス提供者(例)	通所介護事業者の従事者	主に雇用労働者 +ボランティア	ボランティア主体	保健・医療の専門職 (市町村)

③その他の生活支援サービス

- その他の生活支援サービスは、①栄養改善を目的とした配食や、②住民ボランティア等が行う見守り、③訪問型サービス、通所型サービスに準じる自立支援に資する生活支援(訪問型サービス・通所型サービスの一体的提供等)からなる。

イ 訪問型サービス

(概要)

- 訪問型サービスは、現行の介護予防訪問介護に相当するもの(訪問介護員等によるサービス)と、それ以外の多様なサービスからなる。
- 現行の訪問介護相当のものについては、訪問介護員等による短時間の生活援助といったサービス内容も想定される。
- 多様なサービスについては、主に以下のようなサービス類型が想定される。
 - ・ 主に雇用されている労働者により提供される緩和した基準によるサービス(訪問型サービスA)
 - ・ 有償・無償のボランティア等により提供される、住民主体による支援(訪問型サービスB)
 - ・ 保健・医療の専門職により提供される支援で、3～6か月の短期間で行われるもの(訪問型サービスC)
 - ・ 介護予防・生活支援サービスと一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援(訪問型サービスD)

(留意事項)

- 市町村において、総合事業の実施に当たっては、以下の点に留意する必要がある。
 - ・ 総合事業開始の時点で既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用

継続が必要とケアマネジメントにおいて認められるケースについては、介護予防訪問介護相当のサービスの利用に配慮する。

- ・ 新しく事業の対象となる要支援者等については、自らの能力を最大限活用しつつ、住民主体による支援等の多様なサービスの利用を促す。
- ・ 訪問介護員等による現行の介護予防訪問介護相当のサービスについては、主に、認知機能の低下等により日常生活に支障があるような症状や行動を伴うケース等、訪問介護員による専門的なサービスが必要と認められる場合に利用することが想定される。
- ・ 現行の介護予防訪問介護相当のサービスを利用する場合や訪問型サービスAを利用する場合については、一定期間後のモニタリングに基づき、可能な限り住民主体の支援に移行していくことを検討することが重要である。
- ・ 多様なサービスについては、サービス内容は柔軟に提供可能とし、ケアマネジメントにより、利用者の自立支援に資する支援を提供する。

□ 通所型サービス

(概要)

- 通所型サービスは、現行の介護予防通所介護に相当するもの（通所介護事業者の従事者によるサービス）と、それ以外の多様なサービスからなる。
- 現行の通所介護相当のものについては、サービス内容や想定される状態の違い等に対応して、生活機能向上型のサービス内容のものとそれ以外のものの2つの種類が想定される。
- 多様なサービスについては、主に以下のようなサービス類型が想定される。
 - ・ 主に雇用されている労働者により提供される、又は労働者とともにボランティアが補助的に加わった形により提供される、緩和した基準によるサービス（通所型サービスA）
 - ・ 有償・無償のボランティア等により提供される、住民主体による支援（通所型サービスB）
 - ・ 保健・医療の専門職により提供される支援で、3～6か月の短期間で行われるもの（通所型サービスC）

(留意事項)

- 市町村において、総合事業の実施に当たっては、以下の点に留意する必要がある。
 - ・ 総合事業開始の時点で既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用継続が必要とケアマネジメントにおいて認められるケースについては、介護予防通所介護相当のサービスの利用に配慮する。
 - ・ 新しく事業の対象となる要支援者等については、自らの能力を最大限活用しつつ、住民主体による支援等の多様なサービスの利用を促す。
 - ・ 通所介護事業者の従事者による現行の介護予防通所介護相当のサービスについては、主に、「多様なサービス」の利用が難しいケース・不適切なケースや、専門職の指導を受けながら生活機能の向上のためのトレーニングを行うことで生活機能の改善・維持が見込まれるケース等、通所介護事業者の従事者による専門的な

- (5) 介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についてのQ&Aについて (抜粋) 2014年9月30日◀
 (6) 総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について (抜粋) 2014年11月10日

第2 サービスの取型

問1 福祉有償運送については、現在は要支援者が旅費の対象になっているが、改正後は介護予防・生活支援サービス事業の対象者(基本チェックリスト該当者)も対象となるのか。

(答)

- 1 今般の改正により、多様なニーズがある要支援者に対する予防給付(訪問介護・通所介護)が新しい総合事業に移行されるが、新しい総合事業の介護予防・生活支援サービス事業の対象者は引き続き従来の要支援者に相当する者である。
- この従来の要支援者に相当する事業の対象者については、これまでの要支援認定のほか、基本チェックリストを活用して、簡便・迅速に支援につなげていくこととしている。

2 現在、道路運送法施行規則において、福祉有償運送の旅費の対象として、介護保険の給付対象となる要介護認定及び要支援認定を受けた者を規定しているところであるが、上記を踏まえ、要支援者と同様に介護予防・生活支援サービス事業の対象者(基本チェックリスト該当者)についても、福祉有償運送の旅費の対象とする予定である。

3 なお、生活保護法や税法等の他法における取扱いにおいても、支援が必要な基本チェックリスト該当者に対する生活保障の観点から、要支援者と同様、事業の支援対象となるチェックリスト該当者もその対象とし、これらの者について扱いは同一とすることとしている。

担当：老健局振興課生活支援サービス係 (内線 3982)

問2 訪問型サービスD(移動支援)には具体的にどのような種類があるのか。

(答)

- 1 訪問型サービスD(移動支援)については以下のような2類型に分類できる。

「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案」についてのQ&Aについて(抜粋)

第2部

▼問3

ガイドラインの別紙「訪問型サービスの例(※典型例として整理したもの)」中、「VI 訪問型サービスD(移動支援)」は具体的にはどのような事業なのか。

(答)

- 1 御指摘の「IV 訪問型サービスD(移動支援)」については、①介護予防・生活支援サービスと一体的に行う移動支援や、②移送前後の生活支援であり、例えば、ガイドラインの別紙「訪問型サービスの例(※典型例として整理したもの)」にあるように、
- ① サロン等の通所型サービスを利用する場合における送迎とその前後のサロン等の通所型サービスにおける支援
- ② 通院等をする場合における送迎前後の付き添いの支援
- ※ 介護保険における訪問介護の一形態である通院等乗降介助のイメージなどが含まれると考えている。

▼問5

その他の生活支援サービスとして、①配食、②見守り、③訪問型サービス及び通所型サービスの提供等の3つのサービスを既定することを予定とあるが、これだけか。例えば、外出支援として移送サービスを実施することはできないのか。

(答)

- 1 その他の生活支援サービスについては、現時点では御指摘の3つのサービス以外のサービスを対象とする予定はない。
- 2 移送サービスについては、外出支援サービス事業が一般財源化された経緯があること等も踏まえれば、訪問型サービスの類型の一つ(訪問型サービスD)としてお示ししているサービス(①介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行う移動支援、②移送前後の生活支援)以外を介護予防・生活支援サービス事業で実施することはできないと考えている。

▼問8

総合事業の訪問型サービスにおいては、要介護者の訪問介護ではできないことになっている大掃除や家具の移動などの生活援助を実施することはできるのか。

(答)

- 1 総合事業に関しては、住民主体による支援を充実することにより、要支援者等に対する効果的かつ効率的な支援等を可能とすることを旨とするものである。
- 2 仮に、大掃除や家具の移動等のサービスが、当該目的に沿うと判断されれば、市町村は住民主体による支援(ガイドライン案で示している③訪問型サービスBを想定)を活用して実施することは可能である。
- 3 一方、現行の給付と同じスキームで行われる指定事業者を利用したサービス提供(ガイドライン案で示している①訪問介護、②訪問型サービスA(緩和した基準によるサービス)によるサービス提供を想定)においては、訪問介護の制度の整合性等の観点から、そのようなサービスの提供は想定していない。

▶ (6) 総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について (抜粋)

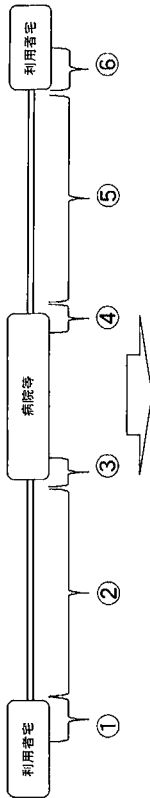
問3 通所型サービスに係る移動支援の対象経費は何か。

(答)

- 1 移送前後の生活支援、いわゆる訪問型サービスDについては、通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人員等の間接経費のみが対象となる。
- 2 通所介護相当、通所型サービスA、B、C、地域介護予防活動支援事業に係る送迎については、ガイドライン案「第6 総合事業の制度的な仕組み」「1 介護予防・生活支援サービス事業」(2) 介護予防・生活支援サービス事業の実施方法「③補助(助成)による実施」等にお示ししているところであるが、車両購入費等具体的な対象経費については、費用の効率性の観点から、市町村の裁量により判断されたい。

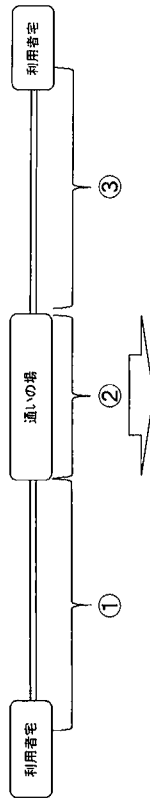
担当：老健局振興課生活支援サービス係 (内線 3982)

ケース1) 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援 (通院等乗降介助のイメージ)



送迎前後の付き添い支援①、③、④、⑥
(乗車前若しくは降車後の屋内外における移動の身体介助等)は「訪問型サービスD」と整理

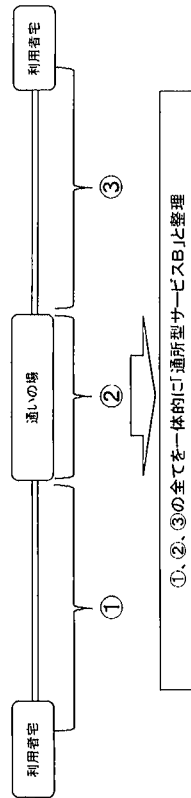
ケース2) 通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体で実施する場合



通いの場での支援②は「通所型サービスB」、送迎部分①、③は「訪問型サービスD」と整理

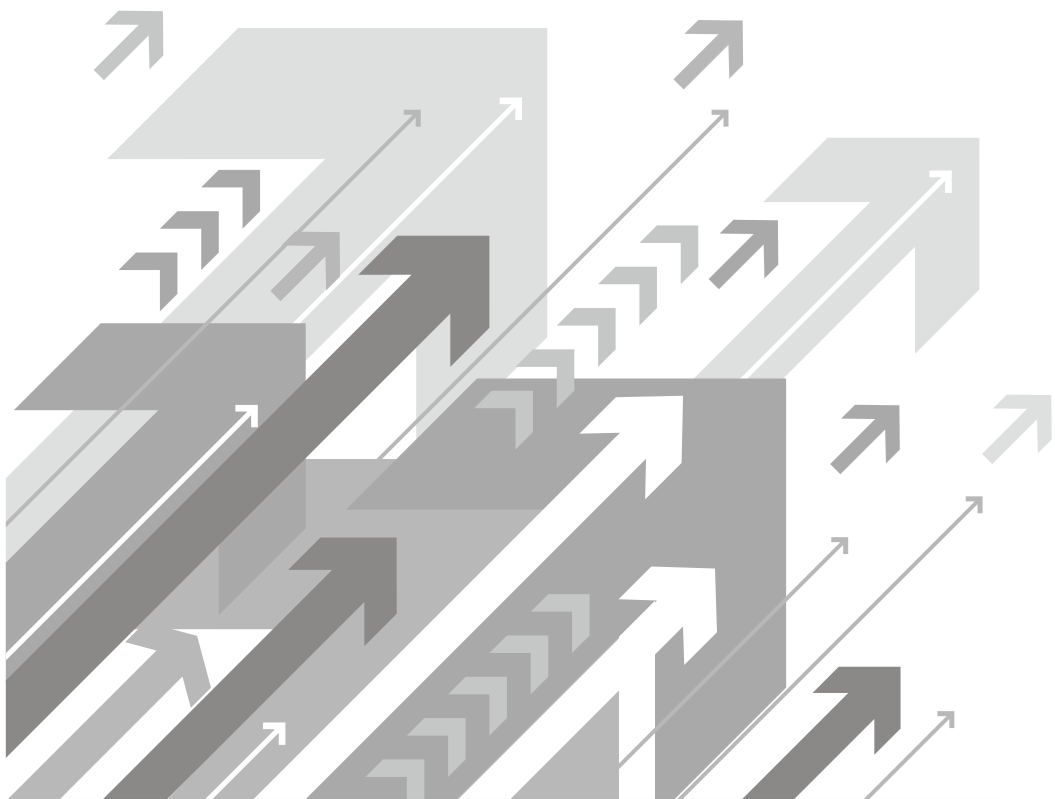
なお、訪問型サービスDには該当しないが、以下の事例も紹介する。

参考) 通所型サービスBにおいて、その送迎も同一主体で実施する場合



※上記では通所型サービスBの場合としているが、地域介護予防活動支援事業の場合も同様

担当：老健局振興課生活支援サービス係 (内線 3982)



<2015年3月発行>

豊かな地域の移動施策を進めるために

～自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するキャラバンセミナー報告書～

<発行元>

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク（全国移動ネット）

〒156-0055 東京都世田谷区船橋1-1-2山崎ビル204号

<TEL>03-3706-0626 <FAX>03-3706-0661

info@zenkoku-ido.net <http://www.zenkoku-ido.net>