

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関する 関するセミナーin 横浜

資料集

[プログラム]

13:00 開会

13:05~13:35 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/関東運輸局 自動車交通部 旅客第二課長

13:35~14:15 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 准教授

14:30~16:45 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係長

牧野 洋子 氏/NPO 法人 たすけあいあさひ 理事長

加藤 博和 氏/名古屋大学大学院 環境学研究科准教授

コーディネーター：

清水 弘子 氏/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

16:45 閉会

■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

■主 催：NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

〒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

■主 催：認定 NPO 法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク

〒222-0033 横浜市港北区新横浜 1-16-2 S.Eイトワール 602号

Tel 045-534-6718 Fax 045-472-1710



<目 次>

◆講師プロフィール p2

- 基調報告講師
高山 和征 氏／国土交通省関東運輸局旅客第二課課長
- 基調報告講師・パネリスト
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係長
牧野 洋子 氏／NPO 法人 たすけあいあさひ 理事長
- コーディネーター
清水 弘子 氏／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

◆講師資料

- 「自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について」
高山 和征 氏／国土交通省関東運輸局旅客第二課課長……………p4
- 「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／名古屋大学大学院准教授…………… p19
- 「横浜市の地域交通施策について」
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
…………… p36
- 「『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… p45
- 「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…………… p54

◆資料

- 「介護保険制の改正について」
- 「道路運送法施行規則の一部を改正する省令案に関する意見募集について」
……………p59



講師プロフィール

【基調報告】

- 高山 和征（たかやま かずゆき）／国土交通省関東運輸局旅客第二課課長
昭和37年1月生まれ 山梨県出身
昭和61年4月 運輸省 入省
平成23年4月 関東運輸局 栃木運輸支局 首席運輸企画専門官
平成24年4月 関東運輸局 埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官
平成26年4月 現職に就任

【基調講演・パネルディスカッション】

- 加藤 博和（かとう ひろかず）／名古屋大学大学院
環境学研究科都市環境学専攻准教授

昭和45年 岐阜県多治見市生まれ
平成4年3月 名古屋大学工学部土木工学科卒業
平成9年3月 名古屋大学大学院工学研究科博士課程後期課程修了（博士(工学)）
平成9年4月 名古屋大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻助手
平成13年4月 現職

「人と環境にやさしい『持続可能な』交通体系の実現を目指して」をテーマとし、少子高齢化時代の都市・地域経営や交通体系のあり方等に関する研究を行っている。

名古屋周辺を中心に、交通関連の委員会・協議会に多数参画し、交通システムづくりや福祉交通等の指導・助言を行っている。また、国土交通省交通政策審議会委員や、内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員として、公共交通に関する国の制度改正や地方分権化に最先端で取り組み、この度の自家用有償旅客運送の制度改正にも関わっている。

ほかに名古屋市福祉有償運送運営協議会会長など委員多数。

【パネルディスカッション】

- 國本 直哉（くにもと なおや）／横浜市都市整備局都市交通部都市交通課 課長
昭和63年4月 横浜市役所に入庁（土木技術職）
平成20年 横浜高速鉄道株式会社 課長
22年 都市経営局 課長
23年 財政局 課長
26年 都市整備局 課長（現職）

入庁後、土木工事の設計・施工監理、まちづくり、公共交通、政策、財政、国土交通省への出向などを経験

●石井 信治（いしい しんじ）／大和市街づくり計画部街づくり総務課係長

1989年4月大和市役所入庁

公園緑地課、教育委員会、建築課、建築指導課、総合政策課などを経て

2011年から街づくり計画部街づくり総務課に勤務。

2011年から2012年の2ヵ年で「大和市総合交通施策」を策定

2014年コミュニティバスの運行地域を拡大

●牧野 洋子（まきの ようこ）／NPO法人 たすけあいあさひ 理事長

生協の共同購入活動に参画し、その後有償ボランティア団体「たすけあいあさひ」に加わる。

1999年10月「移動サービスオカピ」発足。移動サービスにかかわる。

たすけあいあさひがNPO法人となり、2000年介護保険に参入すると同時にケアマネジャーとして活動。主任介護支援専門員

会のモットーは…

「高齢者も障害者も病人も、自分なりに暮らし続けられる街をめざしています。」

【コーディネーター】

●清水 弘子（しみず ひろこ）／NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長

平成10年生協の市民活動など福祉事業に参画

平成12年高齢者・障がい者の外出支援活動・移動サービスワーカーズコレクティブ「らら・むーぶ港北」を設立。

平成15年かながわ福祉移動サービスネットワークの設立に関わり、平成20年より理事長（～現在に至る）

神奈川県との協働事業で、市民参加による交通不便地域の地域交通づくりの推進に取り組み、また、神奈川県タクシー協会ユニバーサルデザイン（UD）乗務員研修にも講師として協力するなどUDタクシーの普及活動を推進している。

地域では外出支援ボランティア養成のための講座を平成18年より主催しボランティア組織づくりに携わるなど、誰もが外出しやすいまちづくりをライフワークとして取り組んでいる。

平成23年4月関東運輸局「地域公共交通マイスター」を拝命

平成25年より横浜市交通政策推進協議会 委員

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について

平成27年1月16日
国土交通省関東運輸局



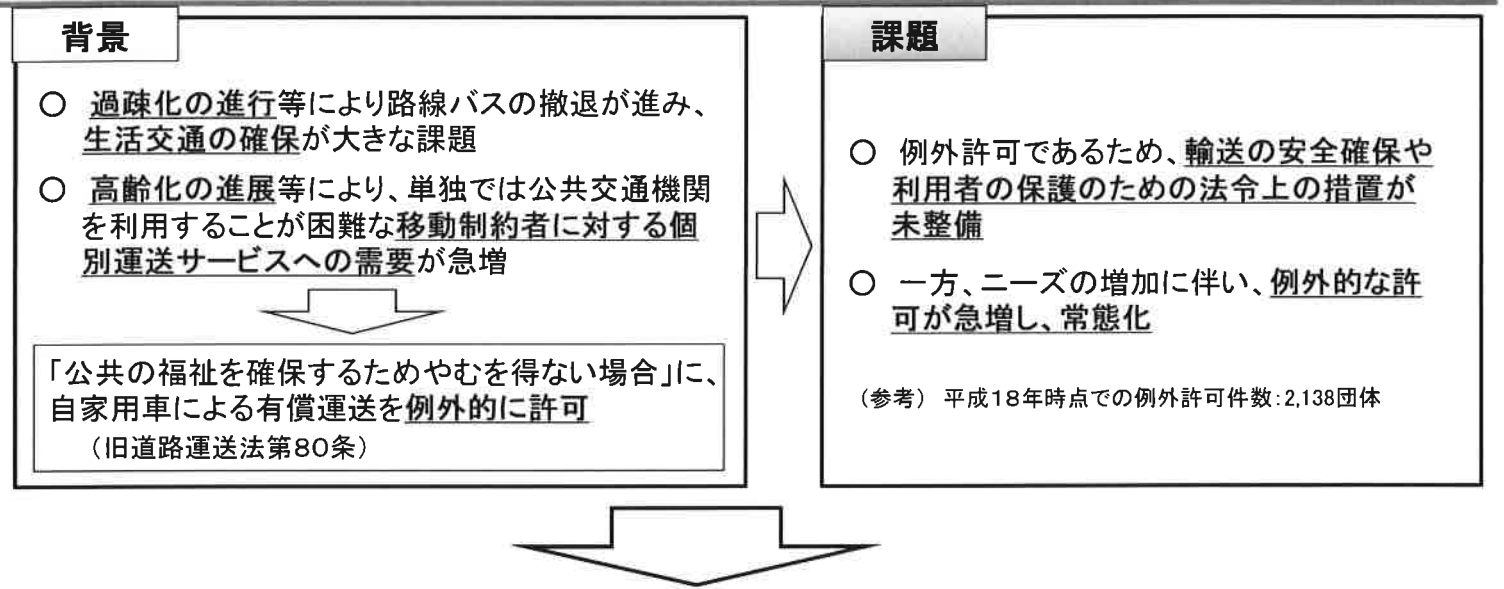
国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



国土交通省

1. 自家用有償旅客運送について



自家用有償旅客運送制度の創設(平成18年道路運送法改正)

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度(自家用有償旅客運送制度)を創設
- 輸送の安全(運行管理体制、運転者の要件等)や利用者の保護(収受する対価の揭示義務等)に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

2

自家用有償旅客運送の実施

- 自家用有償旅客運送の実施にあたっては、運営協議会(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において合意が調った後に、国土交通大臣の登録を受ける必要がある。
- 国土交通大臣は、輸送の安全確保及び利用者の保護のための指導・監督を実施。

運営協議会 (道路運送法第79条の4)

【主宰者】 市町村(都道府県も可)

【構成員】 地方運輸局(又は運輸支局)、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者 等

【協議事項】 ①自家用有償旅客運送の必要性 ②運送の区域 ③旅客から収受する対価

合意

国土交通大臣の登録 (道路運送法第79条) → 権限の委任により、都道府県ごと(北海道は7ヶ所)の運輸支局長が実施

【登録要件】 ①バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者が合意していること。
②運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。

【有効期間】 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)
→協議会の合意に基づき、更新の登録が必要

国土交通大臣による輸送の安全確保等の指導・監督 (道路運送法第79条の9 等) → 運輸支局長が実施

- 運行管理体制、運転者の要件等、輸送の安全確保のために必要な体制等について、指導・監督
- 必要に応じ、監査等により確認。さらに、是正命令や登録の取消等の処分を実施

3

○ バス・タクシーによるサービスが提供されない地域において、自家用有償旅客運送の利用が拡大している。



緑ナンバー

路線バス・タクシー

バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施



コミュニティバス

地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送



福祉タクシー

タクシー事業者が身体障害者等の移動制約者の輸送を目的としてサービスを実施



白ナンバー

住民のための自家用有償旅客運送
(市町村運営有償運送(過疎地)、過疎地有償運送)

交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



身体障害者等のための自家用有償旅客運送
(市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



4

自家用有償旅客運送の現状①

○ 市町村運営有償運送(交通空白) サンプル数:105団体

…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

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%
(赤字部分は公的補助で補填)

運転者の平均年齢: 58歳



○ 過疎地有償運送

サンプル数:71団体

…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

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%
(赤字部分は公的補助や他の事業収入で補填)

運転者の平均年齢: 61歳



○ 市町村運営有償運送(福祉) サンプル数:43団体

…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

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%
(赤字部分は公的補助で補填)

運転者の平均年齢: 59歳



○ 福祉有償運送

サンプル数:172団体

…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

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%
(赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補填)

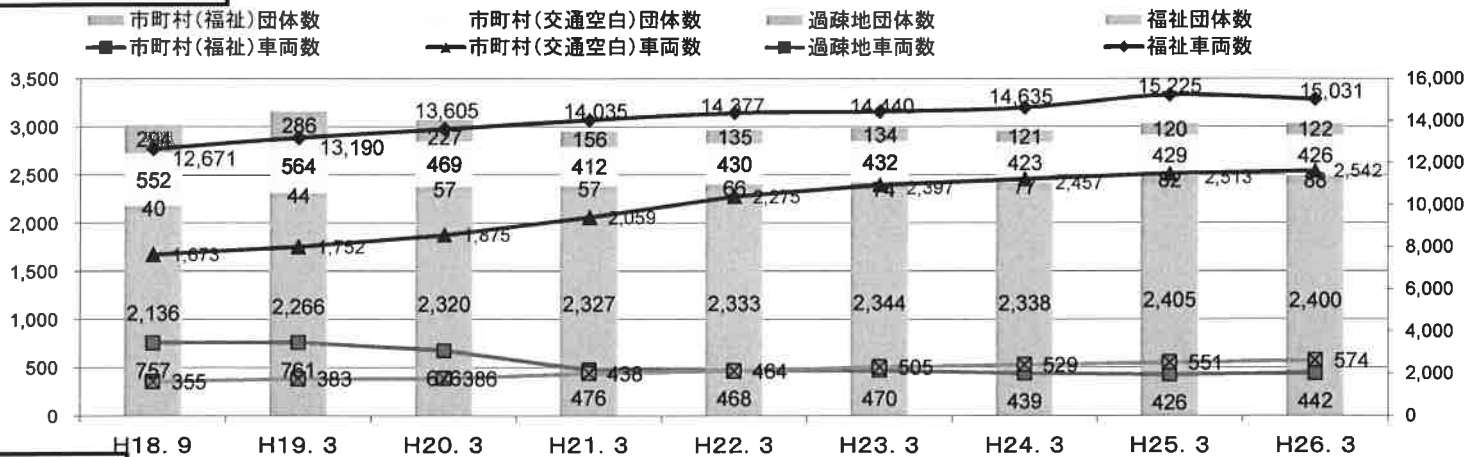
運転者の平均年齢: 53歳



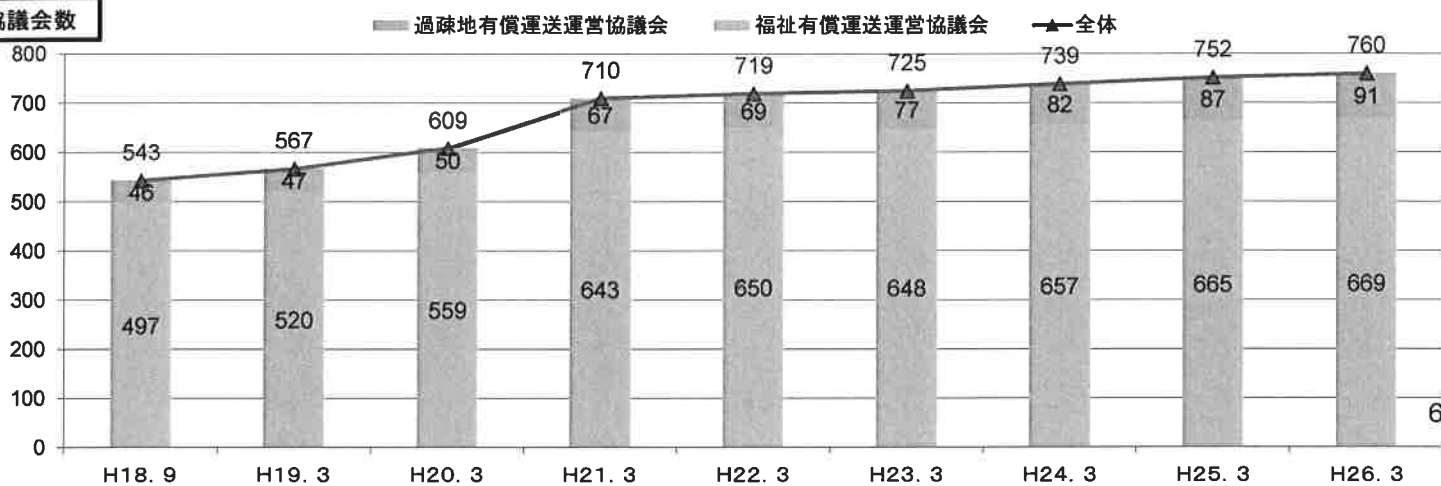
※国土交通省が実施したサンプル調査による推計(平成23年度ベース)

5

団体数・車両数



協議会数



2. 自家用有償旅客運送の 事務・権限の移譲までの経緯について

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輸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

その他検討すべき課題

- ① 輸送の実施主体
- ② 輸送の種別
- ③ 地域における合意形成の手續・運用
- ④ 輸送の安全確保のために必要な仕組の構築

8

地方分権改革有識者会議及び地域交通部会について

地方分権改革有識者会議について

- 地方分権改革の推進体制を整えるため、平成25年3月に地方分権改革推進本部(本部長:総理 全閣僚で構成)が設置され、国から地方への事務・権限の移譲などについて議論を進めていくこととされた。
- 専門的・実務的な議論を行うため、平成25年4月に地方分権改革推進担当大臣の下に地方分権改革有識者会議が設置された。

地域交通部会について

- 平成25年5月、地方分権改革有識者会議の下に地域交通部会が設置された。
- 地域交通部会では、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直しをテーマとして、各省や地方団体等の関係者からヒアリングを行い、移譲に係る具体的な方策について検討を行った。

地方分権有識者会議委員名簿

座長	神野 直彦	東京大学名誉教授
座長代理	小早川 光郎	成蹊大学法科大学院客員教授
議員	柏木 斉	株式会社リクルートホールディングス取締役相談役
	後藤 春彦	早稲田大学創造理工学部 部長
	白石 勝也	松前町長
	勢一 智子	西南学院大学教授
	谷口 尚子	東京工業大学准教授
	古川 康	佐賀県知事
	森 雅志	富山市長

地域交通部会委員名簿

部会長	後藤 春彦	早稲田大学 創造理工学部 部長
構成員	内田 明憲	読売新聞 論説委員
	加藤 博和	名古屋大学大学院 准教授
	勢一 智子	西南学院大学 教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院 教授

自家用有償旅客運送に関する議論の状況

- 第1回 (H25/4/12金): 事務局より、国から地方への事務・権限の移譲に係るこれまでの議論について説明
- 第2回 (4/26金): 神野座長より、地域交通等の分野について専門部会を設置することが提言
- 第3回 (5/15水): 国から地方への事務・権限の移譲に関する各府省の回答結果の報告。自家用有償旅客運送を主なテーマとする専門部会の設置について合意。
- 第4回 (8/29木): 地域交通部会からの報告、「当面の方針」(案)について議論 等

開催状況

- 第1回 (H25/7/3水): 事務局より自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直し等についての説明。
関係者(国土交省、古川知事(知事会)、森市長(市長会)、揖斐川町長(町村会)、関係団体)からのヒアリング

9

第2回 (7/26金): 報告書(案案)について意見交換(部会長に一任)

5 見直しの方向性等

平成25年8月29日第4回地方分権改革有識者会議資料より

(1) 事務・権限の移譲

① 移譲先

(略)現在国(国土交通省)が行っている、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の担い手としては市町村がふさわしいと考えられ、事務・権限の移譲先としては、希望する市町村を基本とすべきである。

一方で、財政状況を含め執行体制上の懸念などから事務・権限の移譲を希望しない市町村が出てくることも考えられる。このような市町村に対しては、まずは、移譲を受けやすくするための環境整備を国(国土交通省)が行い、移譲の促進を図ることが必要である。

また、事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、市町村とともに住民の暮らし全般に責任を負う立場にある都道府県が、上記のような意欲・能力を持つ場合、市町村にかわって役割を果たすことが考えられる。

このため、当該事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、希望する都道府県にも移譲することができるようにすべきである。

なお、当初は事務・権限の移譲を受けなかった市町村が、その後希望するに至った場合には、当該市町村にも移譲することができるようにすべきである。(以下略)

② 移譲先の体制整備

移譲に当たっては、移譲先において、輸送の安全を確保し、利用者保護を図るための事務・権限を適切に執行する体制を整備することが不可欠である。

このため、国(国土交通省)は、これまで蓄積した専門的な知見やノウハウはもとより、輸送の安全確保を担う責任に対する考え方も含めて的確に継承するために必要な措置を講ずるとともに、移譲後においても事務・権限が適切に執行されるよう、移譲先の地方公共団体との連携を図り、これを支援すべきである。

また、国(国土交通省)は、自家用有償旅客運送の実施とその登録・監査等の事務が同一の地方公共団体に帰属する場合であっても、適正な登録・監査等が実施されるよう必要な措置を検討すべきである。

(2) 地域の実情に応じた運送の実現に向けた措置

① 国(国土交通省)は、

(i) これまで法人格のある団体に限られていた実施主体を弾力化すること、

(ii) 運送の種別ごとに限定されていた旅客の範囲を拡大すること、

(iii) 運送の対価は、実費の範囲内であり、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であれば設定可能である旨の周知を徹底すること、

(iv) 地域における合意形成の手續や運用を改善すること、

(v) 登録更新における書類の省略等事務手續を簡素化すること、

など、意欲ある地方公共団体が地域の実情に応じた自家用有償旅客運送を実現することができるよう必要な措置を検討すべきである。 10

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 国土交通省

趣旨

平成25年8月の地方分権改革有識者会議において、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲については、希望する市町村に対して移譲することを基本とするとともに、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送の実現のための必要な措置を講じること等を内容とした報告書が報告された。

これを踏まえ、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、輸送の安全確保の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に検討する。

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

検討会委員

学識経験者等	・後藤 春彦 早稲田大学創造理工学部長(座長)
	・内田 明憲 読売新聞論説委員
	・加藤 博和 名古屋大学大学院准教授
	・勢一 智子 西南学院大学教授
	・山内 弘隆 一橋大学大学院教授
	・高塚 明 佐賀県交通政策部身近な移動手段検討チームプロジェクトマネージャー
	・船渡川 肇 高崎市地域交通課長
	・椎葉 晃充 宮崎県椎葉村長
	・梶原 景博 (公社)日本バス協会理事
	・各務 正人 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会理事長
	・漢 二美 (一財)全国福祉輸送サービス協会会長
	・山本 憲司 NPO法人全国移動サービスネットワーク理事
・細川 健 全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局次長	
・高橋 学 全国自動車交通労働組合連合会書記次長 (順不同・敬称略)	
行政関係者	・国土交通省自動車局、内閣府地方分権改革推進室、厚生労働省老健局

開催状況

- 第1回 平成25年10月7日
- 第2回 平成25年11月28日
- 第3回 平成25年12月20日
- 第4回 平成26年3月20日

検討会資料

国土交通省ホームページ
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk_3_000054.html

自動車局が設置した「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（座長：後藤春彦 早稲田大学創造理工学部部長）」では、現在国会で審議中の地方分権一括法案に盛り込まれた自家用有償旅客運送の事務・権限の希望する市町村等への移譲について、具体的な移譲の進め方や自家用有償旅客運送の有効活用に資する運用ルールの緩和のあり方等を検討し、以下のとおり最終とりまとめを行った。

1. 事務・権限の移譲に関する考え方

- 移譲の目的は、国会審議中の地域公共交通活性化・再生法改正法案と相まって、地方公共団体による創意工夫をこらした地域の交通ネットワークの形成・充実の取り組みを促進することにある。
- 移譲が有効活用されるようにするためにも、国土交通省が今回の提言内容を速やかに実施し、継続的にフォローアップを行っていくべき。

2. 移譲の進め方

- (1) いわゆる「手挙げ方式」による移譲
 - ・移譲先の市町村長又は都道府県知事を国土交通大臣が指定する方式により、希望する市町村等に対して移譲する制度とする。（地方分権一括法案に反映済み）
- (2) 輸送の安全確保・利用者利益の保護
 - ・移譲される市町村等が事務を適切に遂行する能力・体制を備えていることが必要である。
 - ・このため、国土交通省において指定基準の明確化、指導・助言、市町村を補完する都道府県への働きかけ等を行うべきである。
 - ・移譲後も、移譲を受けた市町村等と密接に連携すべきである。
- (3) 移譲を促進するための環境整備等
 - ・市町村等が移譲を受けやすくするため、国土交通省において知見・ノウハウの継承、人材育成に係る支援等を行うべきである。

3. 運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等

- (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、市町村長が適切と認める「権力能力なき社団」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、①地域外からの生活支援ボランティア、②社会参加が困難な者、③地域外からの訪問者等も認めるべきである。
- (2) 運営協議会のあり方の改善等
 - ・他の交通関係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るべきである。
 - ・国土交通省において、協議対象の合理化に向けた働きかけの継続、合意形成の円滑化に向けた先進事例に関する情報提供、関係者に対する研修機会の提供、コーディネーター役としての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。

12

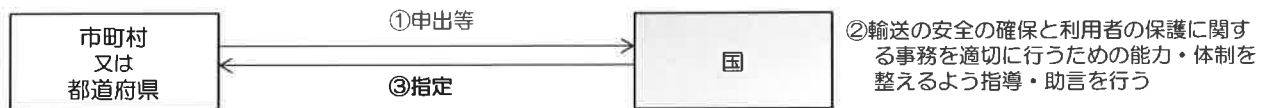
地方分権一括法案：地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案
地域公共交通活性化・再生法改正法案：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

事務・権限の移譲に関する法制的考え方

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

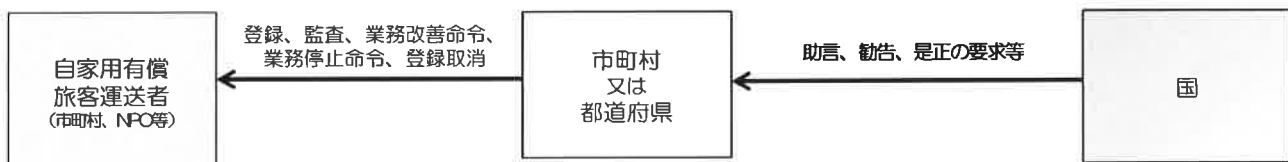
(1) 希望する市町村又は都道府県への事務・権限の移譲（いわゆる「手挙げ方式」）の法制的な考え方

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



(2) 輸送の安全の確保及び利用者の保護の考え方

事務・権限の移譲後における輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を担保するため、地方自治法に基づく助言等を活用しつつ、国土交通省においては、専門的な知見やノウハウ、輸送の安全確保を担う責任に対する考え方なども含めて的確に継承するとともに、移譲後においても事務・権限が適切に執行されるよう支援する。



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

13

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

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(第4次一括法)の概要

平成26年6月4日公布

1. 第4次一括法について

地方分権改革推進委員会の勧告のうち、残された課題である国から地方公共団体への事務・権限の移譲等を推進するとともに、第30次地方制度調査会答申(平成25年6月25日)で示された都道府県から指定都市への事務・権限の移譲等を推進するため、「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)を踏まえ、関係法律の整備を行うもの。

2. 改正概要(国土交通省関係)

国から地方公共団体への事務・権限の移譲

以下の事務・権限を移譲できるよう、都道府県等の処理する事務に関する規定等を改正。

- ・ 自家用有償旅客運送に関する事務・権限【登録・監査等】【道路運送法】
- ・ 自動車道事業に関する事務・権限【供用約款の設定の認可等】【道路運送法】
- ・ 自動車運転代行業に関する事務・権限【認定等に係る同意等】【運転代行業法】

※ 法律全体では、43の法律に定める事務・権限を国から地方公共団体に移管。

自家用有償旅客運送とは

バス・タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、地方運輸局長の登録を受けた市町村、NPO等が、自家用車を用いて有償で運送する仕組。(平成18年導入。登録団体数:3,036団体(平成25年3月時点))

→ 希望する市町村に移譲することを基本。(希望しない市町村の区域については、希望する都道府県にも移譲。)



<効果>

- ・ 地域における関係者の合意から登録までにかかる期間の短縮
- ・ 地域の実情に応じた創意工夫による移動手段の確保

都道府県から指定都市への事務・権限の移譲

- ・ 公有水面の埋立の免許等【公有水面埋立法】
- ・ 規制区域の指定等【国土利用計画法】
- ・ 一の指定都市区域内の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に関する都市計画の決定等【都市計画法】

※法律全体では、25の法律に定める事務・権限を都道府県から指定都市に移管。

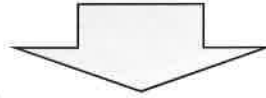
3. 施行期日

平成27年4月1日(体制整備に特に時間を要するものについては個別に定める日)

15

事務・権限移譲の考え方

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、希望する市町村又は希望する都道府県に移譲する。

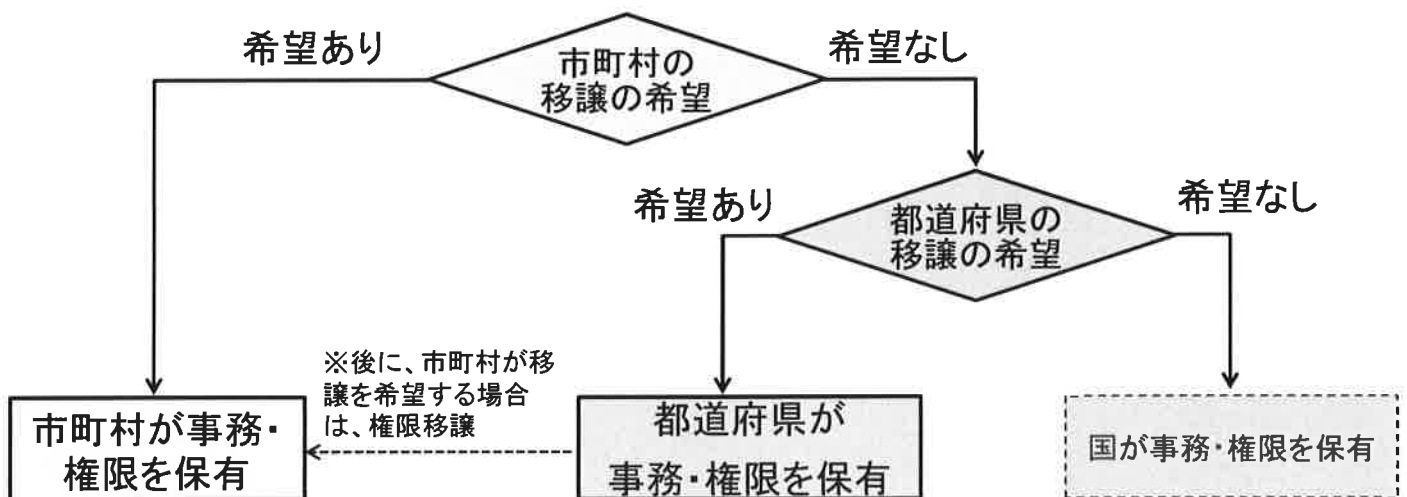


具体的な事務・権限の内容

- 新規登録・更新登録・変更登録等 (道路運送法第79条・第79条の6・第79条の7)
- 報告徴収、監査等 (道路運送法第94条)
- 輸送の安全又は旅客の利便の確保のための是正措置命令 (道路運送法第79条の9第2項)
- 事故報告に係る届出の受理 (道路運送法第79条の10)
- 業務の廃止に係る届出の受理 (道路運送法第79条の11)
- 業務の停止命令及び登録の取消 (道路運送法第79条の12)
- 有効期間の満了、業務の廃止届出又は登録の取消による登録の抹消 (道路運送法第79条の13)

事務・権限の移譲のしくみ

- 事務・権限の移譲については、移譲を希望する市町村に移譲される(いわゆる「手挙げ方式」)。
- 移譲を希望しない市町村の区域について都道府県が移譲を希望する場合は、都道府県に事務・権限が移譲される。
- 移譲を受けた都道府県内の市町村が後に移譲を希望することとなった場合は、当該市町村に係る権限については都道府県から移譲される。



○事務・権限の移譲により、登録の申請先が市町村または都道府県とすることが可能となる。

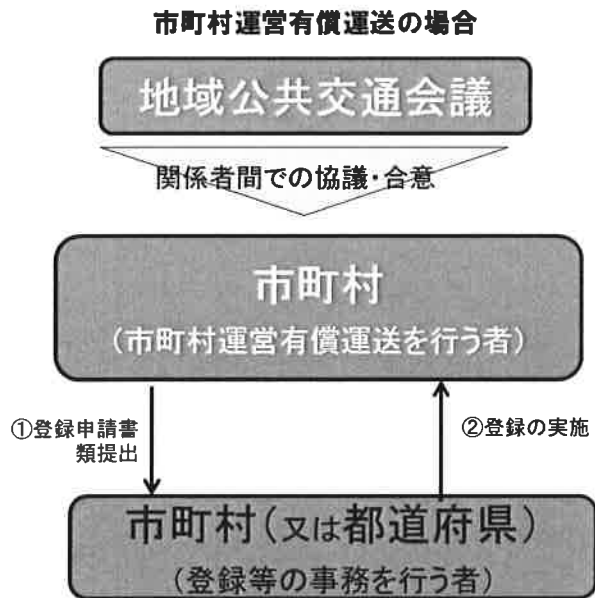


図 市町村運営有償運送の登録の流れ(H27.4~)

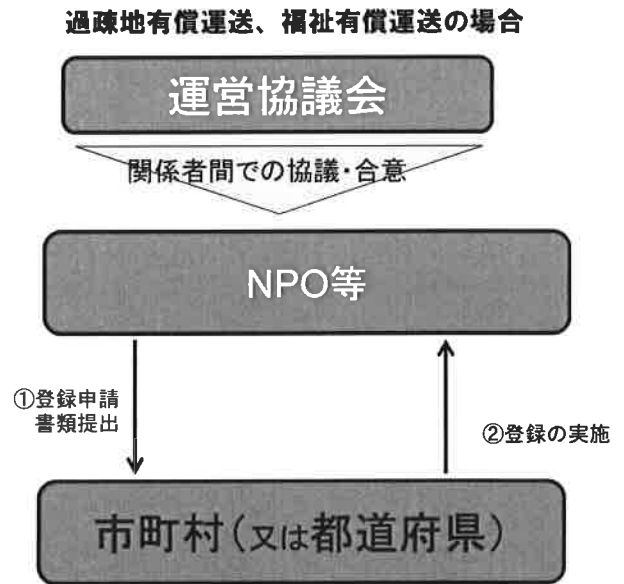


図 過疎地有償運送、福祉有償運送の登録の流れ(H27.4~)

※市町村運営有償運送については、運送を実施する主体と登録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ため、適切な役割分担がなされ、適正な登録・監査等が実施される必要がある。

移譲される事務・権限の内容

事務・権限の一覧

※□色セルは登録手続き系の事務、■色セルは監査・処分系の事務

事務・権限	条項	概要
登録	第79条	自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣(以下「大臣」という。)の行う登録を受けなければならない
登録の実施	第79条の3	大臣は、登録申請があつた場合には、登録を拒否する場合を除くほか、必要事項を登録簿に登録しなければならない。 大臣は、登録をした場合は、遅滞なく申請者に通知しなければならない。 大臣は、登録簿を公衆の縦覧に供しなければならない。
登録の拒否	第79条の4	大臣は、運営協議会等で必要性についての合意がない場合や、欠格事由に該当する場合には、登録を拒否しなければならない。 大臣は、登録の拒否をした場合は、遅滞なく申請者に通知しなければならない。
有効期間の更新の登録	第79条の6	登録の有効期間(無事故等の場合は3年、それ以外は2年)を更新する場合は、大臣の更新登録を受けなければならない
変更登録等	第79条の7第1項、第2項	登録事項を変更しようとするときは、大臣の行う変更登録を受けなければならない
	第79条の7第3項	軽微な事項の変更をしたときは、その日から30日以内に大臣に届け出なければならない
	第79条の7第4項	大臣は、軽微な事項の届出を受理したときは、届出内容を登録簿に登録しなければならない
輸送の安全及び旅客の利便の確保	第79条の9第2項	大臣は、自家用有償旅客運送者の業務について輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、是正措置を講ずべきことを命ずることができる
事故の報告	第79条の10	自家用有償旅客運送者は、重大な事故を惹起したときは、遅滞なく大臣に届け出なければならない
業務の廃止	第79条の11	自家用有償旅客運送者は、業務を廃止したときは30日以内に大臣に届け出なければならない
業務の停止及び登録の取消し	第79条の12	大臣は、運営協議会での合意が解除されたときや欠格事由に該当することとなった場合等には、六月以内において期間を定めて、業務の全部若しくは一部の停止命令、又は登録を取り消すことができる
登録の抹消	第79条の13	大臣は、登録の有効期間が満了したとき、業務の廃止の届出があつたとき、登録の取消しをしたときは、登録を抹消しなければならない
聴聞の特例	第90条	地方運輸局長は、自家用有償旅客運送の業務の停止の命令をしようとするときは、聴聞を行わなければならない
報告、検査及び調査	第94条第1項、第4項	大臣は、その職員をして関係者に対し報告や質問、事業場への立ち入り、帳簿書類の検査をさせることができる

3. 自家用有償旅客運送の運用ルールの緩和・運用方法の改善について

20

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 国土交通省 最終とりまとめ(概要)

自動車局が設置した「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（座長：後藤春彦 早稲田大学創造理工学部長）」では、現在国会で審議中の地方分権一括法案に盛り込まれた自家用有償旅客運送の事務・権限の希望する市町村等への移譲について、具体的な移譲の進め方や自家用有償旅客運送の有効活用に資する運用ルールの緩和のあり方等を検討し、以下のとおり最終とりまとめを行った。

1. 事務・権限の移譲に関する考え方

- 移譲の目的は、国会審議中の地域公共交通活性化・再生法改正法案と相まって、地方公共団体による創意工夫をこらした地域の交通ネットワークの形成・充実の取り組みを促進することにある。
- 移譲が有効活用されるようにするためにも、国土交通省が今回の提言内容を速やかに実施し、継続的にフォローアップを行っていくべき。

2. 移譲の進め方

- (1) いわゆる「手挙げ方式」による移譲
 - ・ 移譲先の市町村長又は都道府県知事を国土交通大臣が指定する方式により、希望する市町村等に対して移譲する制度とする。（地方分権一括法案に反映済み）
- (2) 輸送の安全確保・利用者利益の保護
 - ・ 移譲される市町村等が事務を適切に遂行する能力・体制を備えていることが必要である。
 - ・ このため、国土交通省において指定基準の明確化、指導・助言、市町村を補完する都道府県への働きかけ等を行うべきである。
 - ・ 移譲後も、移譲を受けた市町村等と密接に連携すべきである。
- (3) 移譲を促進するための環境整備等
 - ・ 市町村等が移譲を受けやすくするため、国土交通省において知見・ノウハウの継承、人材育成に係る支援等を行うべきである。

3. 運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等

- (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、市町村長が適切と認める「権利能力なき社団」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、①地域外からの生活支援ボランティア、②社会参加が困難な者、③地域外からの訪問者等も認めるべきである。
- (2) 運営協議会のあり方の改善等
 - ・ 他の交通関係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るべきである。
 - ・ 国土交通省において、協議対象の合理化に向けた働きかけの継続、合意形成の円滑化に向けた先進事例に関する情報提供、関係者に対する研修機会の提供、コーディネーター役としての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。

21

運用ルールの緩和(実施主体の弾力化)

○現行制度

市町村・特定非営利活動法人のほか、道路運送法施行規則に規定する法人格を有する団体(一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所及び商工会)に限定。

○中間とりまとめ

実施主体の弾力化に関しては、実施主体の非営利性及び法人格の要件について、自家用有償旅客運送の位置づけ並びに輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点の踏まえ、本検討会において、市町村等や協議会による確認や合意を前提とするスキームの導入など、引き続き制度の詳細の検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	最終とりまとめ
非営利性	採算性の面から事業者が参入しないような地域であって、運送サービスの提供が営利事業としては成り立たない地域を前提に、例外的に、事業者以外の主体による有償旅客運送を特別に認めるものであることから、実施主体についても営利を目的としないものに限定。	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はないか。	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為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る。
法人格	自動車を使用して他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関して一定の措置を講ずることが求められ、運行管理の体制や事故後の処理体制などの整備が必要となり、こうした体制を確保するためには、ある程度組織的な基盤が必要と考えられる。	輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講じるための組織的基盤がある場合については、法人格を有しない主体も実施主体として認めてよいのではないか。	

22

運用ルールの緩和(旅客の範囲の拡大①)

○現行制度

道路運送法施行規則により、それぞれの種別に応じて運送の対象を限定。

○中間とりまとめ

旅客の範囲の拡大については、生活支援ボランティア、障害を有しない者であって地域住民のうち特別に市町村長が必要と認めたと者及び事業者によるサービスの提供が客観的に困難な場合における地域外からの訪問者などの移動手段をどのように確保するかについて、一般旅客自動車運送事業が厳格な安全規制の下に置かれていることも踏まえ、本検討会において、引き続き詳細な検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	最終とりまとめ
地域外からの生活支援ボランティア	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り、自家用有償旅客運送は、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された会員に限定。	地域住民の生活に必要な不可欠である雪下ろし、除雪等の生活支援型ボランティアを行う地域住民ではない又は地域外からの訪問者については「当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者」として運送の対象と認めることが適当である。	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 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こととした。 (平成25年12月27日付け旅客課長通達を発出)
障がい又は有し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		障がい又は有しない者であっても、社会参加が困難な状況であれば、障がい又は有する者と同様の扱いとしてもよいのではないか。	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。 福祉有償運送についても、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、福祉有償運送においても運送できることとする。市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)についても、これに準ずることとする。

○現行制度

道路運送法施行規則により、それぞれの種別に応じて運送の対象を限定。

○中間とりまとめ

旅客の範囲の拡大については、生活支援ボランティア、障害を有しない者であって地域住民のうち特別に市町村長が必要と認めたと者及び事業者によるサービスの提供が客観的に困難な場合における地域外からの訪問者などの移動手段をどのように確保するかについて、一般旅客自動車運送事業が厳格な安全規制の下に置かれていることも踏まえ、本検討会において、引き続き詳細な検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	最終とりまとめ
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	不特定多数の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。	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輸送することは、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、許可を得た事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合にあっては、自家用有償旅客運送の対象として認めることが適切ではないか。	<p>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こととする。</p> <p>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る。</p> <p>①バス・タクシー事業者の営業所が無い離島</p> <ul style="list-style-type: none"> 実施主体において、予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 <p>②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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、サービス提供の意思の有無を確認している(サービス提供の意思を示す場合には当該事業者が確実にサービス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 すべてのバス・タクシー事業者によるサービス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 実施主体において、予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 <p>③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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、サービス提供の意思の有無を確認していること バス・タクシー事業者によるサービス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 実施主体において、予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

24

運用方法の改善

○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り組みの進め方、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り組みの進め方、不合理なローカルルールの是正を効果的に進めるための取り組みの進め方等について、引き続き検討を進めていくこととする。

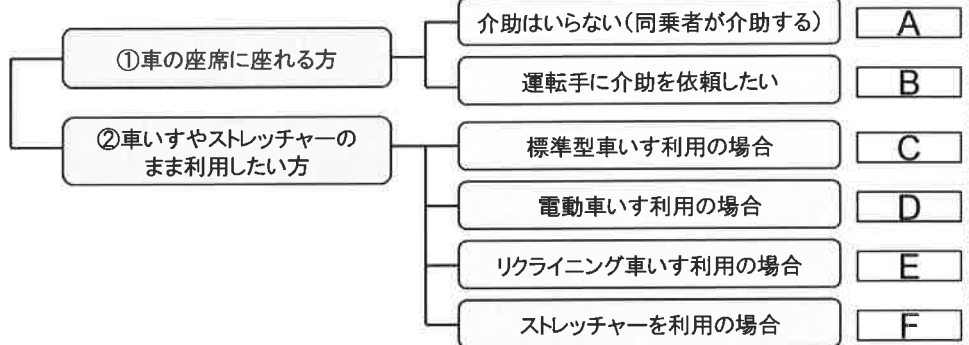
論点	見直しの方向性	最終とりまとめ
運営協議会の協議の内容	運営協議会の運営を担う市町村等は、交通がまちづくり、福祉、教育等と不可分の関係にあることを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会や地域公共交通会議との連携を図るとともに、まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点から協議を行う取組みを進めるべきではないか。	<p>地域公共交通活性化・再生法の協議会(法定協議会)、地域公共交通会議、運営協議会のいずれにおいても自家用有償旅客運送について議論できるとし、主宰者である市町村長等の判断により、まちづくり等の分野と一体的に議論することを可能とする。</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る。</p>
運営協議会の合意形成の内容	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って、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べきではないか。	<p>国土交通省において、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適切性について判断し、必要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。</p> <p>「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、現場の実情を詳細に把握した上で協議することが望ましい。</p>
運営協議会の合意形成の手法	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。 また、協議会の関係者が利用者目線に立って適切に連携した取組みを進めるべきではないか。	<p>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し、関係者間での共有を図る。(参考②:おでかけガイドブックについて)</p> <p>また、運営協議会の円滑な運営のため、国土交通省において、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。また、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。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。</p>
ローカルルール	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って、ローカルルールの必要性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べきではないか。	<p>国土交通省において、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。</p>

25

東京都杉並区は、平成19年10月、「出かけたいときに出かけられるまち」の実現を目指して、移動困難者が外出する際に必要な、様々な移動サービスに関する相談や、移動に関する幅広い関係者のネットワークづくりに取り組むため、「杉並区移動サービス情報センター」を開設した。同センターでは、福祉タクシー、介護タクシー、NPOによる福祉有償運送などのおでかけに係るサービス内容や自らのニーズに即した最適な移動手段をわかりやすく解説し、便利にサービスを利用してもらうための「おでかけガイド」を作成した。同ガイドブックでは、自分に合った移動サービスを選ぶために、利用できる車の種類や事業者ごとのサービスの特徴、福祉タクシー券など区の支援事業などの紹介や、実際にサービスを利用する場合の手順、運行事業者への料金の支払い方法などがイラストつきで分かりやすく説明されている。(杉並区ホームページより)



車にどんな乗り方をしたいのかなどをフロー図により選択し、利用者の条件にあったものを選択。



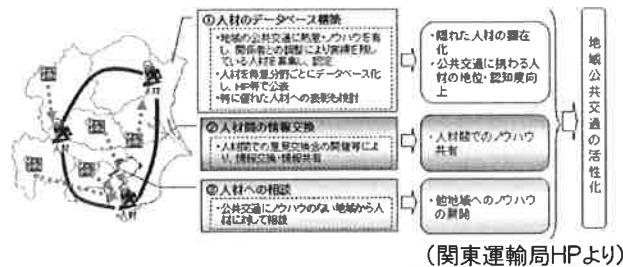
- A… 一覧表の「セダン車」に◆のついている事業者が使用できます
- B… 一覧表の「セダン車」に□のついている事業者が利用できます
- C… 一覧表の「標準型車いす対応車両」に○のついている事業者が利用できます
- D… 一覧表の「電動車いす対応車両」に○のついている事業者に確認してください
- E… 一覧表の「リクライニング車いす対応車両」に○のついている事業者に確認してください
- F… 一覧表の「ストレッチャー対応車両」に○のついている事業者が利用できます

関係者間の連携に向けた支援(地方運輸局と有識者等とのネットワーク) 国土交通省

国土交通省地方運輸局では、地域における公共交通活性化等の取組を支援するため、市町村のご担当者等に対し適切に助言等を行っていただく人材を選定し紹介する制度を創設している。

関東運輸局/地域公共交通マスター制度

地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組みを実践するにあたり、その取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する自治体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、有識者、報道機関代表者及び各交通事業者団体代表者から構成する選定委員会が、「地域公共交通マスター」として選定し、関東運輸局長が任命する。「地域公共交通マスター」は、自らの取組みから得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担う。

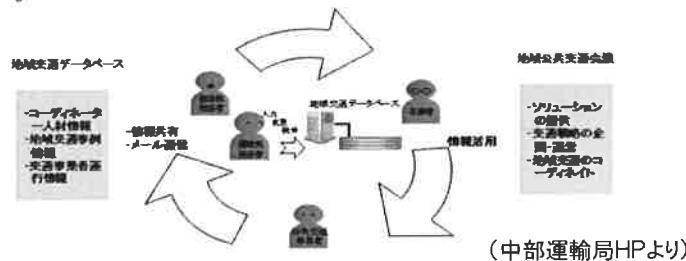


(関東運輸局HPより)

中部運輸局/地域公共交通コーディネーター

中部運輸局では、地域公共交通に関する地域内外でのコミュニケーションを支援する仕組みづくりを行っており、具体的には、各地域における公共交通に関する活動を行っている方を把握し、地域公共交通コーディネーターとして選定している。

地域交通コーディネーターとの連携



(中部運輸局HPより)

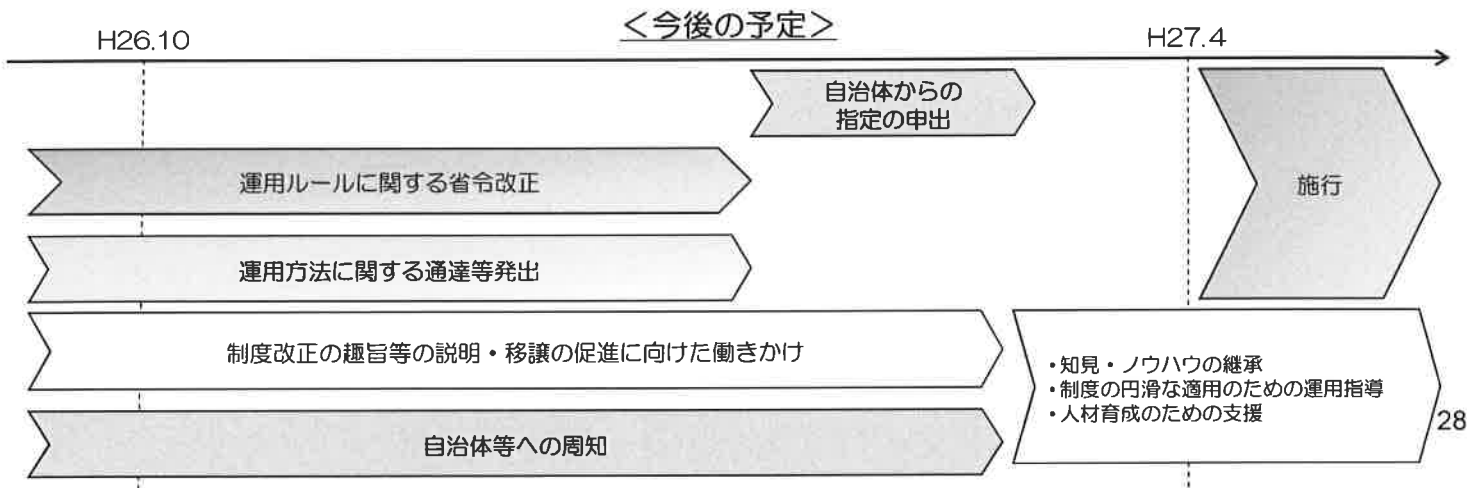
東北運輸局/地域公共交通東北仕事人

東北運輸局では、地域公共交通に対する熱意とノウハウを有する学識者、交通事業者、NPO、自治体職員等の人材をネットワーク化し、互いが有する最新の情報・事例を共有するとともにアイデアを出し合い、仕事人の連携・協働のもと、地域公共交通をより良いものとするための取組みを支援する。

中国運輸局/地域公共交通人材ネットワーク

中国運輸局では、地域における公共交通の維持・活性化等の取り組みを支援するため、中国地方において公共交通に関する活動を行っている方々を把握し、地域公共交通アドバイザー(交通専門の学識者・自治体担当者等)として登録のうえ、紹介している。

項目	具体的内容
移譲に係る制度改正(法律・政令)	「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」が成立(平成26年5月)。 「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の施行に伴う国土交通省関係政令の整備等に関する政令」の閣議決定(平成26年8月)。
移譲の促進	制度改正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への知見・ノウハウの提供に係るガイドラインの作成をするとともに、市町村等に対する説明や働きかけの取組みを行う。
運用ルールの緩和・運用方法の改善	①運用ルールの緩和については、法制的論点も含めた検討を進め、所要の制度改正等を行う。 ②運用方法の改善については、通達の発出等、速やかに必要な措置を講じ、改善に向けた働きかけを行う。



基 調 講 演

加藤 博和氏／名古屋大学大学院環境学研究科 准教授

「豊かな地域の移動のために権限移譲をどう活用するか」

参考資料

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014 講演資料より

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014

祝！改正地域公共交通活性化再生法11月20日施行！

地域公共交通の現場は、

激変する制度をどう使いこなすか？

～交通政策基本法・地域公共交通活性化再生法・
タクシードライバー特措法・地方分権一括法を踏まえて～

地域公共交通研究所・カー
名古屋大学大学院環境学研究所准教授
加藤 博利

「おでかけ」は大切！

- ◆ 「おでかけ」(accessibility)は、単に「動き回る」(mobility)こととは異なる
 - ◆ 「おでかけ」が自由にできないとQOLが大幅に低下する
 - ◆ IT環境があれば「おでかけ」せずともいろいろできるが、本当にそれでよいか？
 - ◆ やれることが限られている(人口減少、経済停滞、環境問題、防災・減災)以上、取捨選択は必然(好きな場所に住んで好き勝手に動く訳にはいかない)
 - ◆ 「おでかけできる」ことは権利、しかし「おでかけやすい環境をつくる」ことは自治体の役割(国の役割ではない、自分たちで決定できる)
 - ◆ 「どうすれば全体としてうまく回るか」を考える必要(自治体「おでかけ環境確保」戦略の必要性)
- いまの地域公共交通は「おでかけ」を担うのか？

新しい制度は、要するに・・・

- ◆ 交通政策基本法
 - ◆ 国の交通政策を規定
 - ◆ 現場にはあまり関係ない
- ◆ 地域分権一括法による道路運送法改正(自家用有償運送の地方への権限移譲)
 - ◆ 権限移譲自体はほとんどタリットがない
 - ◆ 同時に行われる自家用有償運送制度の見直しが大きな意味(権限移譲希望せずとも享受できる)
- ◆ タクシードライバー特措法
 - ◆ 地域公共交通と位置づける(その役割を果たす義務が生じる)こと引き替えに減車・運賃改定を可能に
 - ◆ 公共交通としてのタクシードライバーの適正化・活性化を地域の協議会で議論
- ◆ 地域公共交通活性化・再生法
 - ◆ 最重要な法律
 - ◆ 改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視
 - ◆ バスは、自治体と事業者が合意すれば自治体に実質権限移譲(再編実施計画)
 - ◆ タクシードライバー、自家用有償運送も公共交通として位置づけ

地域公共交通は「減びの道」まっしぐら！

～運転手が全然集まらない！～

- ◆ 利用者減少が止まらない！
 - ◆ 対応1: 経費節減
 - 既に極限。待遇悪化が続き従業員のやる気が出ない
 - 事業改善検討要員がカットされ、自社で新規施策や企画・広報ができない(だから自治体・地域の協力が必要)
 - クルマは古く汚くなる。基本的な安全性や、従業員の技術・やる気の確保ができずモラル低下
 - ◆ 対応2: 利便性切り下げ
 - 利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に
 - ◆ 事業が持続不可能に！
 - 利用者が減少しているのに、それをまかなう人員(特に運転手)が確保できない(北陸道事故の背景)
 - ※近年「地域を支える仕事」と銘打ったバス運転手募集も
 - 担い手がいなくなることによる地域公共交通破綻が現実的に
- ◆ Y鉄バス: 運転手不足を理由に突如大幅減便

瀬戸際！ 高知県内の公共交通

＜経緯＞

- ◆ 土佐電気鉄道、高知県交通の2社が路面電車やバスを運行
- ◆ しかし、両社とも債務超過状態であることが明らかに
- ◆ 補助金の増額もままならず、銀行の融資も限界に

＜再建スキーム＞

- ◆ 銀行が債権の一部を放棄、自治体が出資して新会社を設立
- ◆ 2社は特別清算し、事業と資産を新会社に譲渡（事業一元化）
- ◆ 事業集約により統合効果を出し、資産整理も進め、バランスシートを改善
- ◆ とりあえず先行番号・公共交通マップを整備。今後、路線網や運賃制度の見直しも検討（詳細未定）

教科書にあるような事業再建（私的整理）プロセス
しかし公共交通再生としてはどうか？

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

4

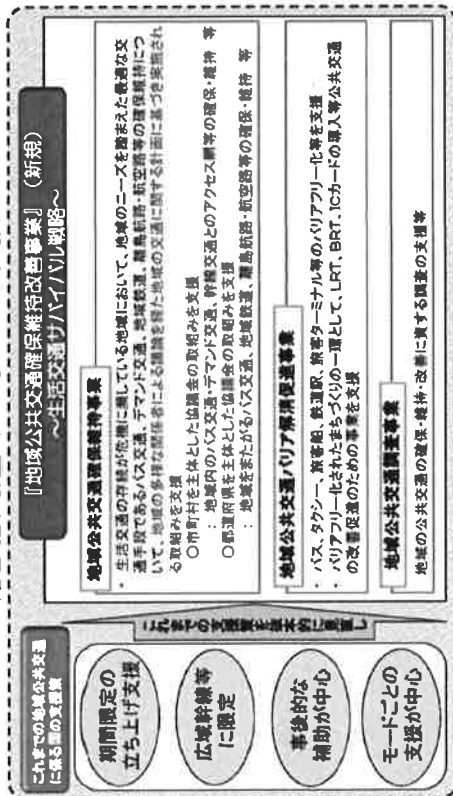
2000年代の道路運送関連制度の流れ

- × 2002年改正道路運送法・・・国の需給調整規制廃止
 - + 競争原理導入によるサービス向上・運賃値下げを意図
 - + 安全・安定性は事後チェックで確保
 - + 国は地域公共交通マネジメントをしない（自治体へ移譲）
- × 2006年改正道路運送法・・・市町村が乗合バス・STSサービスをマネジメントするしくみを明確化
 - + 地域公共交通会議：コミバス（貸切乗合、市町村自家用有償運送）の「特区」
 - + 有償運送運営協議会：NPO自家用有償運送の「特区」
- × 2007年：地域公共交通活性化・再生法・・・バス以外のモードにも拡大
 - + 地域公共交通の重要性和、自治体を中心となって取り組む必要性を規定

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

5

地域公共交通確保維持改善事業 （生活交通サバイバル戦略）



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

6

現行制度では「その気がなければ」「生活の足」は保証できない

- ◆ 路線継続の如何は事業者にかかっている
 - ◆ S県F市：コミバスを受託運行していたバス事業者が2014年2月経営破たんし即日運休。市職員が公用車を運転し無償で代行輸送してしのぐ金額のみの事業者選定。しかも国庫補助の地域内フィーダー路線だった
 - ◆ 運輸局は乗合事業者に財務三表を提出させているが、チェックは実質できていない
- ◆ 自治体が全く関知しない状態で路線バスを走らせたりやめたりできる
 - ◆ 公的補助や道路・ターミナル使用で関わるのみ
 - ◆ 自治体の公共交通計画の大半は、コミバスやオンデマンド「のみ」を扱う
 - ◆ 路線バスや鉄道は「全く眼中にない」ことが多い
 - ◆ 入ってもコントロールするべきがない(ソールもノウハウも)
 - ◆ しかし多くの地域では路線バス・鉄道が輸送の大半を賅う

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

7

過疎地有償運送(白ナンバー車)の実例

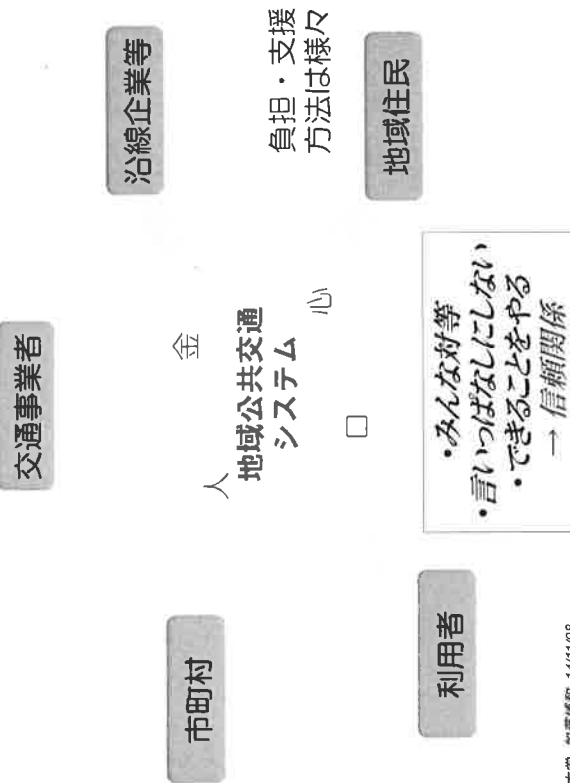
- 過疎地とは、バス・タクシー事業者が
(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- ・ 富山県氷見市「さすがた」(NPO法人八代地域活性化協議会):
マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行(会員制だが収
支が読める利点)
- ・ 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会):クルマを
持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送を担う(運
転手の高齢化が懸念)
- ・ 神戸市北区「淡河(おוגこ)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき
家族会):地区の福祉施設車両の間合い利用。屋の通院・買物・
行事便と夜の路線バス接続帰宅便
- ・ 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清
沢):乗用車で路線バスフィーダー・デマンド輸送
- ・ 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらま
いか佐久間):全町NPOによるタクシー的輸送

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

12

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

14

結局、何が大切か？

- ◆ 意識の共有
 - ◆ 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要
性をきちんと考える
- ◆ 本音の議論
 - ◆ 目的が共有化されているからこそ、利害を調整す
るために真剣に議論ができる
- ◆ 決まれば迷わず実行
 - ◆ 役割分担
 - ◆ 連携協働

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

13

「一所懸命」が有効な理由

- ◆ 地域公共交通を適材適所とするためには、当該地域
の主體的な参画が必須
 - ◆ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
 - ◆ 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
 - ◆ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
 - ◆ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
 - ◆ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
- ◆ 地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合っ
た地域公共交通がつくり出される
 - ◆ 住民意識はアンケートだけでは分らない、アンケートだけでは意識変
化につながらない
→ クループインタビュー(膝詰め、説明会でなく懇談会)の重要性
 - ◆ 「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
 - ◆ 「適材適所」に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

15

地域公共交通会議(および法定協議会)は 法的に必要なセミナーという 側面もあります、

一番大事なのは
「ステークホルダー(利害関係者)会議」
だということですよ

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、
運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- ◆ 関係者が一堂に会する
- ◆ 目的を共有する
- ◆ どう実現するかを遠慮せず議論する
- ◆ 決まったらみんなで協力して走る

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ばったり
2. 協議事項があるときしか開かない(のでシヤンシヤンにしたい)
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と工夫がない。駐車場無料券を出すなど論外)
6. 傍聴者がいない(PRしていない)
7. 住民・利用者代表がしゃべりやすい工夫をしていない
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. コミバスや子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!

地域公共交通会議方式の弱点

・バス(一般乗合)しか法的な協議対象にならない(道路運送法の限界)

- 鉄道・航路再生や、それらとバスの連携には
(法的には)無力

・公共交通計画・戦略の策定が任意
→ 場当たりの開催になる懸念

・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
→ 出てきてもらわないと協議にならない

地域公共交通活性化・再生法での改善

・バス(一般乗合)しか法的な協議対象にならない(道路運送法の限界)

- 鉄道・航路再生や、それらとバスの連携には
(法的には)無力

→ 「地域公共交通特定事業」として多モードに展開

→ 「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化

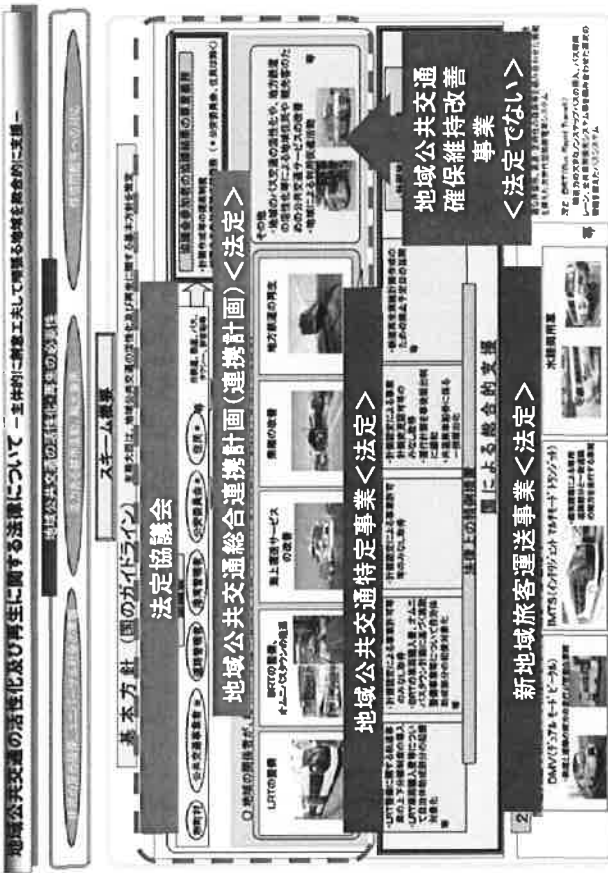
・公共交通計画・戦略の策定が任意

- 場当たりの開催になる懸念
- 「地域公共交通総合連携計画」策定を規定

・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)

- 出てきてもらわないと協議にならない
- 公共交通事業者・道路管理者等の参加承諾義務

※非常に強い権限が付与(むろん、議会在が優越)

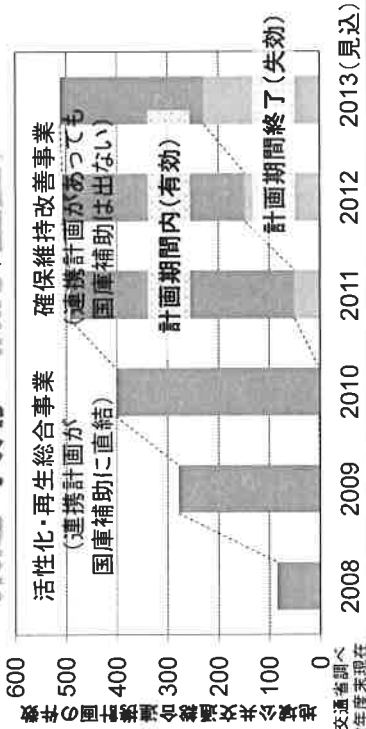


地域公共交通特定事業(2条5)

- ◆ 軌道運送高度化事業(LRT)
 - ◆ より優れた加減速性能を有する車両を利用
 - 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化
- ◆ 道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン)
 - ◆ より大型のバス(連節バス等)を利用
 - 交通規制等道路円滑化措置と併用、自治体の起債対象化
- ◆ 海上運送高度化事業
 - ◆ より優れた加減速性能を有する船舶を利用
- ◆ 乗継円滑化事業
 - ◆ 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等(一廃止)
- ◆ 鉄道再生事業
 - ◆ 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
 - 計画廃止の間、廃止予定日が延期できる
- ◆ 鉄道事業再構築事業(後で追加)
 - ◆ 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
 - 計画廃止の間、廃止予定日が延期できる

現在のところこれらがほとんど活用されており残念

地域公共交通総合連携計画の策定・失効の状況(全国)



やる気のあるところはフル活用。しかし...
 金(国庫補助)の切れ目が瀬の切れ目?
 計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない...
 昨年度から地域協働推進事業によって再び増加(またカネかよ)結局、自治体・地域の自覚・覚悟がまだ足りない

地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年6月 日本再興戦略(成長戦略)
 - ◆ 「安心して歩いて暮らせるまちづくり」の中に「コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築(今年度中に結論)」と位置づけ
- ◆ 2013年7月 地方分権改革有識者会議地域交通部会
 - ◆ 地方が、移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ◆ 2013年9月 ~ 交通政策審議会地域公共交通部会
 - ◆ 新たな制度的枠組検討: 地域公共交通活性化・再生法改正

公共交通は重要!

交通政策基本法第16条 (日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たつて必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

移動権に代わる規定
「国が…・施策を講ずる」

交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 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。
2. 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

計画策定は義務でない
しかし、「施策を策定し実施する責務」
実施は自治体、国はそのサポート

交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによつて、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

自ら動かないとできない！
それができる場づくりは自治体の役割

交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

バラバラではできない！

交通政策基本計画(案)中間といまどめについて

- ◆ LRT・BRT・コミュニティバス・(オン)デマンド交通という言葉が上
がっているが、既存の鉄道・バス網をつくり変えレベルアップする
という視点が弱い(今までの「新しもの好き」の傾向を受け継ぐ?)
- ◆ 数値目標がこれよりよいか?
 - ◆ 地域公共交通網形成計画の策定総数
【2020年度 100件】・・・もともと多くなるはず(立地適正化計
画との連動ならこの程度か?)
 - ◆ 鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数
【2013年度 4件 → 2020年度 10件】
・・・増えることが望ましい数字なのか?(他の特定事業は?)
 - ◆ デマンド交通の導入数
【2013年度 314市町村 → 2020年度 700市町村】
・・・目標とするようなものか?(公共交通空白地域解消
などにすべきでは?)

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

36

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行

キーワード(改正によって強調された部分)

1. 地域戦略との一体性
2. 総合的なネットワーク形成
3. 多様なモードの組み合わせ
4. 広域性
5. 住民等関係者の連携
6. 数値化した目標設定と評価

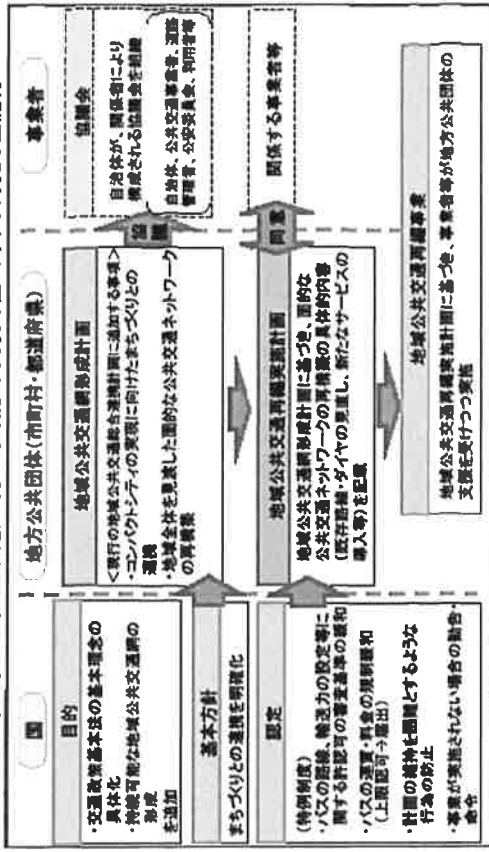
地域自らが「考え」「つくり」「守り」「育てる」
従来の(今までもできた)しくみをさらに強化・奨励

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

38

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



地域によって最適な公共交通ネットワークの実現を強かに推進

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

37

合併せずとも、公共交通は郡内一体で考える 北設楽郡公共交通活性化協議会

(愛知県北設楽くぎたしたら>郡設楽町・東栄町・豊根村)

連携計画「北設楽郡地域公共交通システム」おでかけ北設時刻表

- ◆ ネットワーク
 - ◆ 「総力戦」: JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タクシー、自家用有償運送をすべて扱う
 - ◆ 「コーディネート」: 幹線・支線(端末)の定義とダイヤ・路線のルール設定。幹線では町村営バスの相互乗入実施。ゾーン制運賃導入(運賃連合へ)
 - ◆ 「適材適所」: 各路線・地域への運行方法割り付け
 - ◆ 「シームレス」: 結節点の案内表示・待ち環境整備
- ◆ 品質保証
 - ◆ 通学・通院・買物移動を地域全域で確保
 - ◆ 観光キャンペーンで来訪者増加を図る
- ◆ ブランディング
 - ◆ バス看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ
 - ◆ 公共交通が地域を支えているという安心感



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

39

交通政策基本法制定を受けた 地域公共交通活性化・再生法の見直し

- ◆ 法定協議会の役割の強化(第6条)
「連携計画の作成に関する協議及び
連携計画の実施に係る連絡調整」
→ 「網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議」
 - ◆ 都道府県は、市町村と共同で法定協議会をつくれるようになる
県レベルの計画(地域間幹線となるバス・鉄道・航路・航空路)
生活圏単位の計画(幹線+フィーダー)
- ※国の支援を、頑張っている地域に重点化
→ 既にH26予算で実施(モニタリング、協議会補助)
将来的には「運輸連合」へ

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

40

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める

清水グリーンライン

(福井市、京福バス運行)2011.10.1運行開始

従来:福井駅前と清水地域との間に幾つかのバス路線があり、経路が異なる上、いずれも本数が少なく、欠損も大きかった

- 大規模小売店舗「プラント3」を拠点とし、福井駅前とを結ぶ幹線を30分ヘッド運行(地域間幹線として国県補助)
- 地域内には乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)し清水プラント3で接続。
- 更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポポポ」も接続
プラント3は乗降スペースとともに待合所を整備

- ※バスを乗継させるのは難しい。
結節点はそれ自体目的地的になるようなところが望ましい
- ※問題はバスから支線のダイヤ・接続が分らないこと、
車内でデマンド予約ができないこと

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

42

都道府県の協議会(道路運送法に基づく)は 法定協議会と同じしくみ・機能を持つ

<実態>

国の補助要件に合う路線を「地域間幹線計画(旧・3カ年計画)」にリストし、
国県補助 → 路線維持理由が不明確。各市町村・地区の想いと不整合
→ 特に市町村や地域住民のモラルハザードをもたらす

<本来>

- ◆ 県は「地域間幹線計画」で(国の補助要件を気にせず)必要と考える路線網を指定 → 連携計画に相当
- ◆ 指定路線の維持・サービレベル確保に対して、県単補助など支援措置(これにも特別交付税措置<8割>)
- ◆ それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を補助してくれる(すなわち、国県補助ではなく県国補助) → 地域間幹線補助に相当
- ◆ 加えて、関係市町村も若干は負担が必要(モラルハザード解消)

「地域間幹線計画」は県のバス政策実施の本丸
(国の基準に倣う必要なくポリシーがないから活用できない?>)
ちゃんと議論すれば、地域間幹線を生まれ変わらせることが可能

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

41



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

43

連携計画から網形成計画へ

- ◆ 交通 → 交通「網」(network)
 - ◆ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築
 - ◆ 部分計画は認めない
 - ◆ 単なるコミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
 - ◆ タクシーや自家用有償運送も対象に
 - ◆ まちづくりとの連携
 - ◆ コンパクトシティを念頭(公共交通と好相性だから)
 - ◆ 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法と連動
 - ◆ コンパクトシティを指さないダメという意味ではない
 - ◆ 総合計画、都市計画マスタープランのほか、観光や環境、福祉関係の計画とも連動が必要
 - ◆ 過疎地域では「小さな拠点」を念頭に置くことよい

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

44

改正「中心市街地活性化法」

2014年2月12日閣議決定、4月18日成立、4月25日公布、7月3日施行

「中心市街地の活性化に関する法律(中活法)」の概要 国土交通省発表

1. 要 旨

(1) 少子高齢化の進展や都市圏外の郊外移住により、中心市街地における商業の衰退や空き店舗、廃利用地の増加に懸念が持たれる状況。
(2) 国の地位を軸とした中心市街地活性化に乏しい現状を踏まえ、

2. 法案の概要

(1) 中心市街地への民間投資は中心市街地の活性化に不可欠な要素として、民間事業者の参入を促進し、民間事業者による民間投資を奨励する制度を新たに創設する。
(2) 中心市街地の活性化を促進するため、小売業の事業者の参入を促進する制度を創設し、小売業事業者の参入を促進する制度を創設する。

3. 法案の概要

民間投資の促進

・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。
・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。
・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。

民間事業者の参入を促進する制度

・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。
・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。
・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。

・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。
・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。
・民間事業者による民間投資を奨励する制度を創設する。

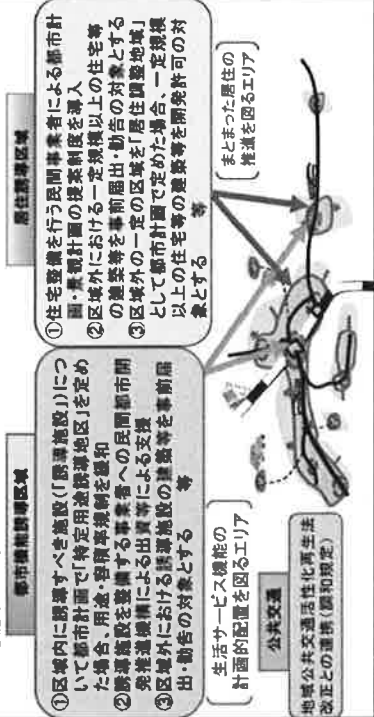
名古屋大学 加藤博和 14/11/08

46

改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行

- 立地適正化計画の作成
- ・ 市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地適正化に関する計画(立地適正化計画)を作成することができる。
 - ・ 立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - ・ 居住誘導区域(居住を誘導すべき区域)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の都市機能誘導区域(居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域)及び市町村が講ずべき施策



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

45

地域公共交通網形成計画(5条)っていつくるの? 今でしょ!

- ◆ 地域公共交通政策の「憲法」
 - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
 - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」→目的と評価指標を明確に
 - ◆ 生活交通NW計画(国庫補助対象系統リスト)、地域協働推進事業計画(MM・PR等)は網形成計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 計画期間は5年程度が推奨されているが、総合計画との整合が重要
 - ◆ 都市・地域総合交通戦略(整備局マター)との連動も考えられる
 - ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
 - 要するに「バラバラではダメ」
- ◆ 「協議会」は網形成計画をつくり実行していく組織
 - ◆ 取組役全。全参画者が事業に実質的に取り組む。各自の役割を明確化
 - ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎりの活性化させる
 - ※ バス事業者や住民からでも計画の提案ができる(7条2)

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

47

交通政策基本法第10条

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

地域公共交通に関する諸制度の改革は、現場を担う交通事業者・労働者の活躍を期待している

- ◆ 地域に「おでかけ」できず困っている人たちがいる
- ◆ しかし、地域公共交通(緑ナンバー:バス、タクシ事業)ではカバールできていない(ここが微妙)
- ◆ 一方、困っている人たちの近くに、ボランティアとして「おでかけ」のための移送サービスをできる人がいる
- ◆ その人たちは有償運送事業者ではない(白ナンバー)が、特別にお願いしてサービスをやらせてもらおう(「やりたいからやらせろ」ではない)
- ◆ と、自治体が考え、関係者間で調整してできるようにする(自家有用運送運営協議会)・・・現在既にそうなっている
- ◆ 国は登録と安全確保に責任を持つ(この部分が、今回の権限移譲の対象)

→ 移譲されていいことがあるか?

地域公共交通活性化再生法改正の骨子

- 「やればできる」から「やる気にさせる」へ -

- ◆ 活性化再生法定協議会の権限強化と事務合理化
 - ◆ 国庫補助受給主体(対象拡大/用途自由化)
 - ◆ 網形成計画、事業計画、国庫補助申請の連動
- ◆ 都道府県協議会の法定協議会化
 - ◆ 地域間幹線計画における都道府県・市町村の連携
- ◆ 事業者と自治体の対等な関係づくり
 - ◆ パートナershップ契約(網形成計画と連動)
- ◆ モードフリーな制度(「おでかけサービス提供」業界の確立)
 - ◆ タクシー(乗用事業としての)を公共交通として機能させる
 - ◆ 自家有用運送制度を交通政策として位置づける

運営協議会の設置指針と実際

設置目的

- ◆ 自家有用運送の必要性・対価その他について、地域の関係者が集まり協議する場
 - ◆ 移動制約者に必要な輸送を確保し、地域福祉向上に寄与するよう、運送者に必要な指導・助言を行うよう努める
- ◆ 協議事項
- ◆ 必要性(これが最も大事、バス・タクではできないことが大前提)
- ◆ サービス内容(運送区域・対価・旅客の範囲)
 - ◆ 競合はありえない(バス・タクシーでできないのだから)
- ◆ 適正実施が担保されるかの確認(安全・安定性など)

必要性と、どのようにそれを満たすかとの間にギャップ

本来の協議会: 既存の路線・サービスを踏まえながら、必要な公共交通は自治体が決め、必要であれば自ら供給するという原則
実態としての多くの協議会: 今までやむにやまらず? やってきたことを、「必要性」というオブラードに包んで認めていく。そこに公共政策(おでかけ手段をどう確保し、住民のQOLを確保していくか)の発想はなかった!

自家用有償運送制度見直しの方角性(案)

「有償運送は緑ナンバーを原則。それでは確保できないサービスは白ナンバーで確保」の原則は堅持

- ◆ 協議会では「利便」確保策を協議する原則を徹底
 - ◆ 自治体または事業者または利用者・地域団体が「運送確保計画(必要性/対象者/対価/想定事業者・団体)を決定して(必要>)」を協議会に提出し、必要性・妥当性を協議
 - ◆ 認められればバス・タク事業でそれができると検討し、できなければ原則認める。その観点から運送対象者を緩和(過疎地有償は会員以外に、福祉運送も範囲を広げることが可能に)
 - ◆ 担い手は市町村・NPO等のほか、地域の任意団体にも認めていく(自家用有償に認定される方がトクな仕組みに)
 - ◆ 「安心」「安全」は協議会が責任を負わない(地域公共交通協議会と同じ)

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

56

タクシー事業規制の流れ

- × 2002年改正道路運送法・・・国の需給調整規制廃止
 - + 競争原理導入によるサービス向上・運賃値下げ
 - + 安全・安定性は事後チェックで確保(貸切バスも同じ)
- × 2006年改正道路運送法・・・市町村が公共交通管理
 - + 地域公共交通会議:コミバス(貸切乗合、市町村有償運送)の「特区」
 - + 有償運送運営協議会:自家用有償運送の「特区」

しかし、タクシーは改革の埒外
(公共交通とはみなされていなかったから)
- × 2009年:タクシー特措法・・・公共交通と位置づけ
 - + タクシー協議会:公共交通として、地域に必要な輸送を安全・安定運行するために、車両数・運賃を適正化

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

58

貨客混載

- ◆ 一般乗合についてはもともとできた(道路運送法82条1項: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)
- ◆ 地域公共交通再編実施計画に位置づけられた自家用有償運送についても可能に(活性化再生法27条6項2)

名古屋大学 加藤博和 14/11/08

57

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法 (タクシー特措法) 09年10月1日施行)

- ◆ タクシーは地域公共交通として重要
 - ◆ しかし、需要低迷・供給過剰によって機能が十分発揮できない
 - ◆ 特に問題ある地域(特定地域)で関係者が話し合う場(協議会)を持つ
 - ◆ タクシーのあり方と実現方策、そのために必要な「供給過剰解消」過度な運賃競争回避「運転者の労働条件改善・向上」「交通問題解消」といった対策をまとめ(地域計画)、協議会構成員はそれを推進する
- 地域公共交通としての役割や、需要低迷の理由の検討が不十分
- 特定地域以外では議論の場がない



名古屋大学 加藤博和 14/11/08

59

特 許 法	新	旧
<ul style="list-style-type: none"> 新規参入：許可制 増：出：許可制 自動認可運賃（下開許可には適用せず） 	<ul style="list-style-type: none"> 新規参入：許可制 増：出：許可制 自動認可運賃（下開許可には適用せず） 	<ul style="list-style-type: none"> 新規参入：許可制 増：出：許可制 自動認可運賃（下開許可には適用せず）
<p>特定地域（国土交通省指定地域）</p> <p>新規参入：許可制 増：出：許可制 自動認可運賃（下開許可には適用せず）</p>	<p>特定地域（国土交通省指定地域）</p> <p>新規参入：許可制 増：出：許可制 自動認可運賃（下開許可には適用せず）</p>	<p>特定地域（国土交通省指定地域）</p> <p>新規参入：許可制 増：出：許可制 自動認可運賃（下開許可には適用せず）</p>
<p>全国</p> <p>登録制（申請） 登録制（試験）</p>	<p>全国</p> <p>登録制（申請） 登録制（試験）</p>	<p>全国</p> <p>登録制（申請） 登録制（試験）</p>

別紙1

加藤博和

検索

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: buskato

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

公共交通確保改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

1. 目的の明確化
 - ◆ 公共交通は持続可能なまちづくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエーター」
2. 適材適所
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. 一所懸命
 - ◆ 地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
4. 組織化
 - ◆ 場づくり・連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
 - ◆ 方向性：調整（コーディネーター）・企画・・・「戦略」確立が必要
 - ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
5. カイゼン
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
 - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
 - ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

（本資料使用における注意）

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

横浜市の地域交通政策について

横浜市都市整備局

都市交通課長

國本直哉

はじめに

【横浜市における地域交通のイメージ図】

【公共交通】

(対象者は不特定多数)

- ・バス
- ・タクシー
- ・地域交通サポート事業

【福祉交通】

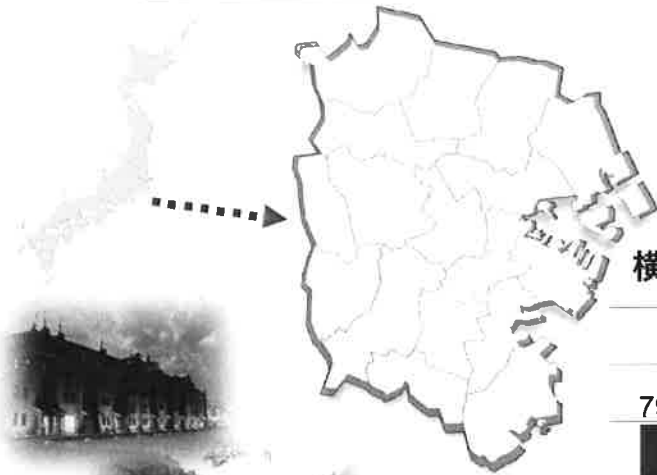
(対象者を限定)

- ・福祉有償運送 (NPOなど)
- ・外出支援サービス
(社会福祉協議会)
- ・タクシー (介護)

【移動を支援するサービス・制度】

- ・移動情報センター
- ・敬老特別乗車証 (敬老パス)
- ・福祉特別乗車券 (福祉パス) など

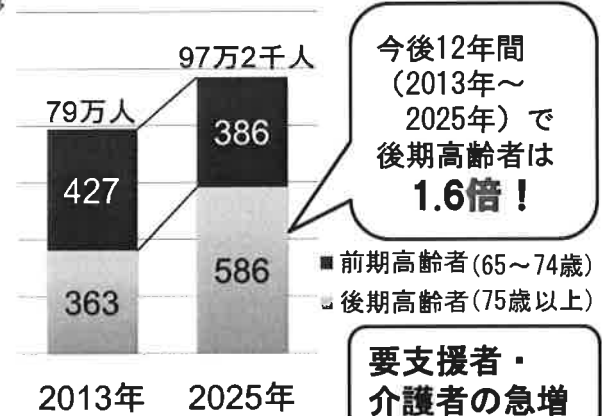
横浜の概要



多くの谷戸が存在し、
山坂の多い地形が特徴

人 口	約370万人
面 積	435.8km ²
市街化区域	約76%
行 政 区	18区

横浜市高齢者人口推計 (2025年問題)



交通政策を推進する視点からの横浜の特徴



対象が大規模

交通施策を推進する対象が約370万人、約160万世帯、約11万事業所と大規模である。

公共交通機関が比較的充実

公共交通が比較的充実しているためマイカーが生活に不可欠な市民は、地方都市ほどは多くないと思われる。

交通事業者が多い

横浜市内には、多くの事業者が公共交通を運営している。

- 鉄道事業者 7社
- バス事業者 10社
- タクシー事業者 74社

市民活動が盛ん

まちづくり、交通、福祉、環境などをテーマに活動する地域やNPO活動などが非常に盛んな都市である。

福祉有償運送は約80団体が実施

横浜市における交通体系整備の経緯

- ・平成6年 最寄駅まで15分の交通体系整備を推進
(自宅から最寄り駅まで徒歩やバスで15分以内)
- ・平成13年 高齢社会に対応するための
「お出かけサポーター(バス・タクシー)」の検討
- ・平成14年 お出かけサポートバスモデル事業開始

(平成15年～19年 西区西戸部地区 はまちゃんバス運行)
- ・平成17年 地域まちづくり推進条例の施行
(地域が主体的に活動し、市は支援する)
- ・平成19年 地域交通サポート事業開始
- ・平成20年 横浜都市交通計画の策定

6

横浜都市交通計画について[基本方針]



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

基本方針2 環境をまもり人にやさしい交通の実現

- ・UD(ユニバーサルデザイン)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 など

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
- ・地域交通サポート事業 など

交通政策推進体制の構築

横浜市交通政策推進協議会(平成20年7月設立)

- ・学識経験者
- ・市民代表
- ・経済団体
- ・交通事業者(鉄道・バス・タクシー)
- ・交通管理者
- ・行政(国・市)

鉄道部会

- ・市内鉄軌道事業者(7者)

バス交通部会

- ・市内バス事業者(10者)、バス協会

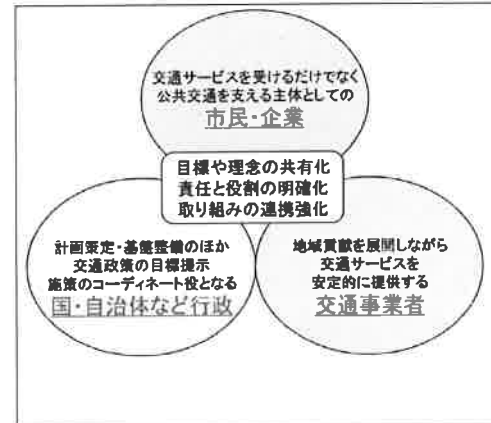
モビリティマネジメント推進部会

- ・公共交通を応援する市民団体

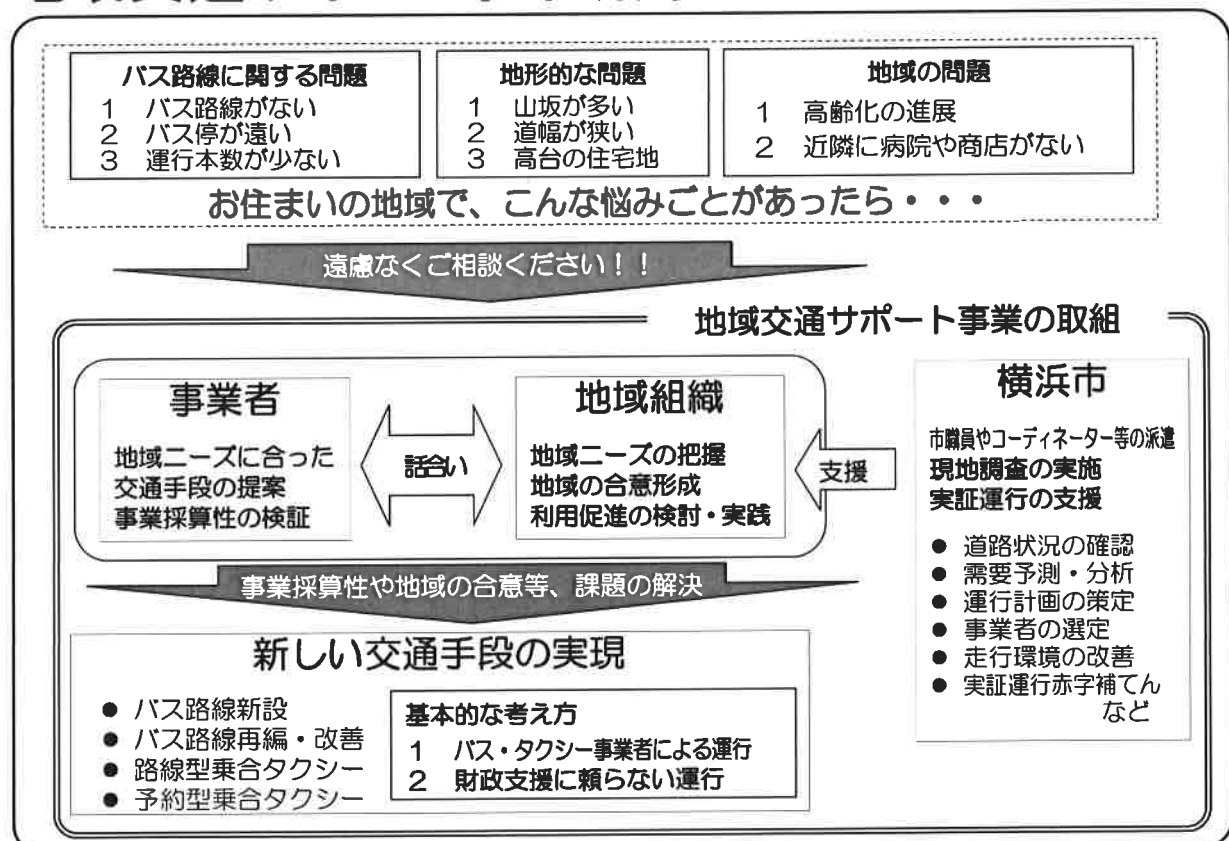
地域交通部会

- ・多様な地域交通の担い手が参加、交通と福祉の関係者が協議

推進体制のイメージ



地域交通サポート事業(概要)



地域交通サポート事業による運行状況

取組種別	内容・特性	本格運行実施地区
バス路線の新設	バスの通行に十分な道路幅員と需要が見込める地域を対象として、バス事業者がバス路線を新設するもの ・ 定時定路線運行	・ 金沢区六浦地区 ・ 港南区日野ヶ丘地区
既存バス路線の再編・改善	現在運行している路線バスを利用者のニーズに合ったサービスに変更するもの ・ バスの増便 ・ 路線の延伸 ・ 路線の経路変更、再編等	・ 戸塚区上矢部地区 ・ 緑区青砥・北八朔地区 ・ 磯子区磯子台団地地区 ・ 泉区下和泉地区
路線型乗合タクシー導入	道路幅員等、路線バスの運行できない地域や需要の少ない地域を対象として、ワゴン型車両で路線バスと同じように乗合運行するもの ・ 定時定路線運行 ・ 定員15人以下の車両	・ 戸塚区小雀地区 ・ 旭区四季美台・今川町地区

移動情報センター (障害児・者のための移動に関する相談窓口)



今までは

福祉有償運送、介護タクシー、ガイドヘルパー、ボランティアなど、移動を支える社会資源はさまざま。利用条件も複雑。

一方で、情報が集約されておらず、利用者自らが事業所等を探して問い合わせしたり、そもそもどんなサービスを利用すれば良いのか分からない、といった状況

外出を支援するサービスについて知りたい。

出かけたけど、1人では不安...

移動支援に関する 専門相談窓口がない

・他にどこへ相談すれば良いの？
・仕組みも複雑でよくわからないわ

当事業所では対応できません。

事業所

条件によっては...

事業所

申し訳ありません。

事業所

車いす対応の車で送迎して欲しい。

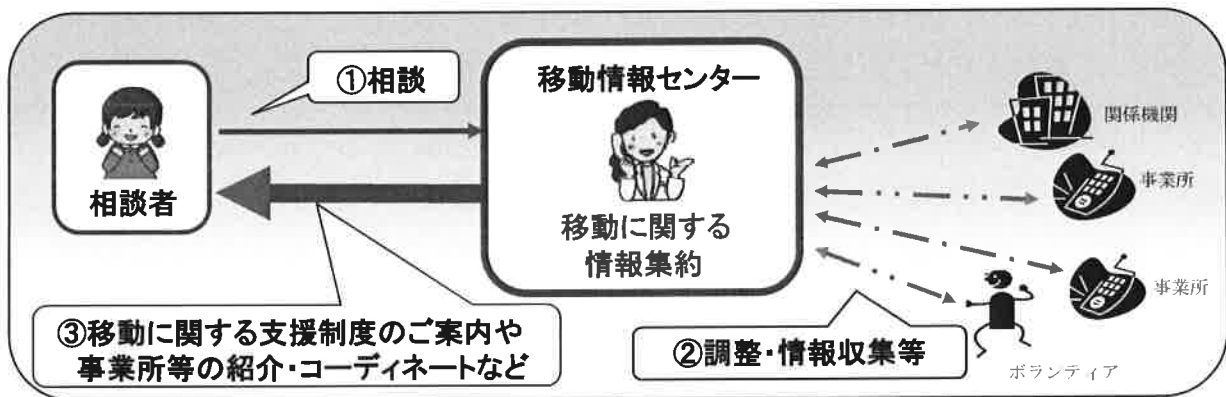
誰か代わりに送迎してくれませんか？

そこで

移動情報センターでは

移動に困難を抱える障害者等からの相談に応じて、
支援制度のご案内や、サービス事業所等の
紹介・コーディネートを行います。

23年度から順次設置を進め、
現在、9区の社会福祉協議会で窓口を開設。
移動支援のボランティア発掘・育成も行っています。

**・UDタクシーの導入促進**

平成24年度から、
車両購入費用の一部を助成

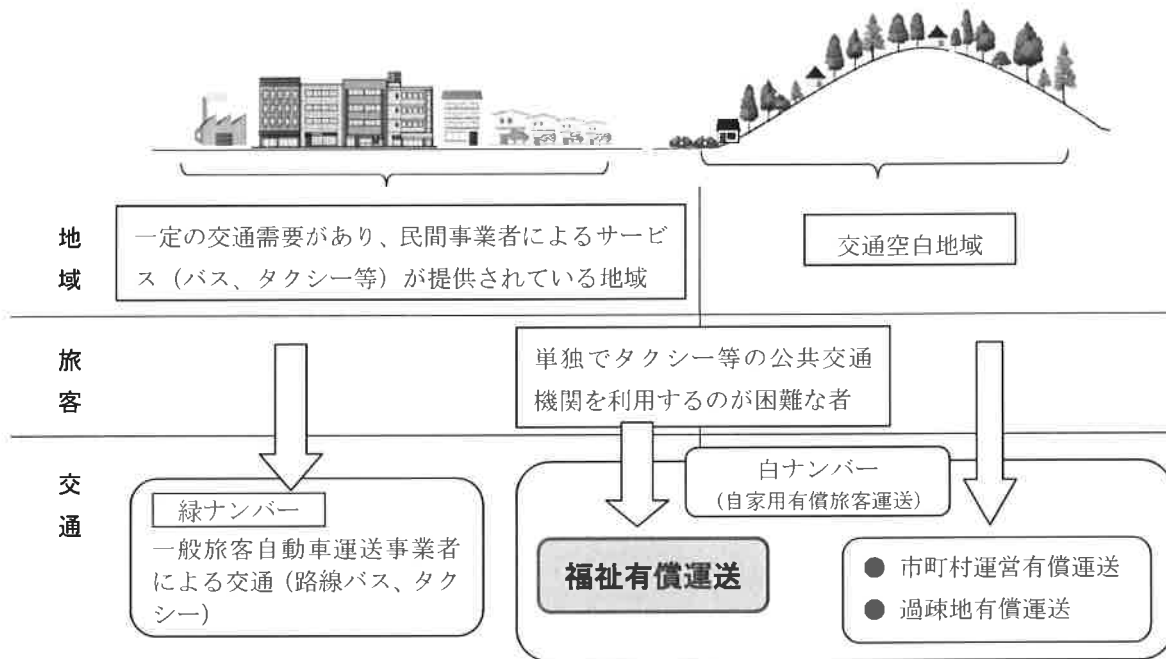
市内一般タクシーの5%にあたる
240台の導入が当面の目標

UDタクシー専用待機レーン(横浜駅東口) 平成25年6月28日から

横浜駅東口タクシープラザにおいて、
(社)神奈川県タクシー協会、日産自動車(株)等との協働により、
UDタクシー及びEV(電気自動車)タクシーの専用待機レーンを設置

・駅舎のバリアフリー化**・ノンステップバスの導入促進**

自家用有償旅客運送の概念図(権限移譲)

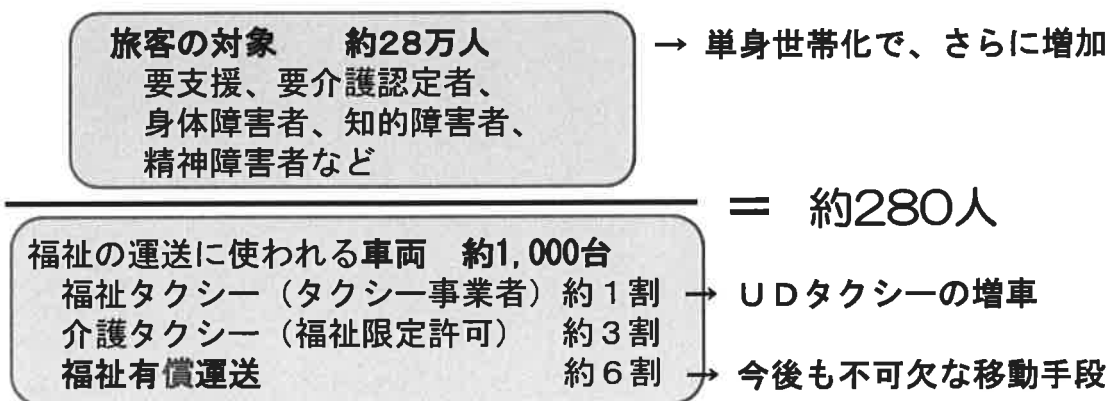


図一 自家用有償旅客運送の概念図(国のイメージ)

横浜市における福祉有償運送



車両1台あたりの対象者数



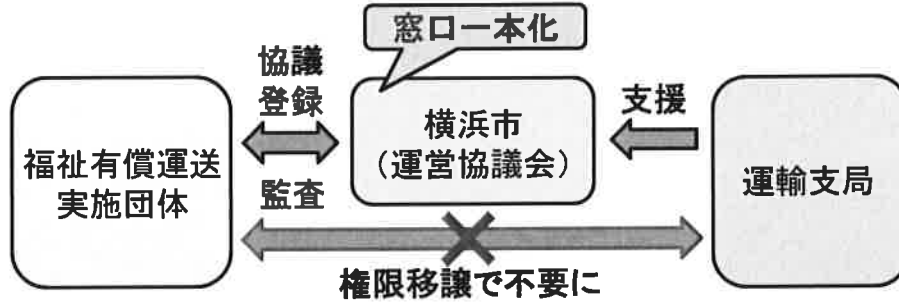
福祉有償運送を行う事業者数の推移

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



地域交通における福祉有償運送

権限移譲後の体制

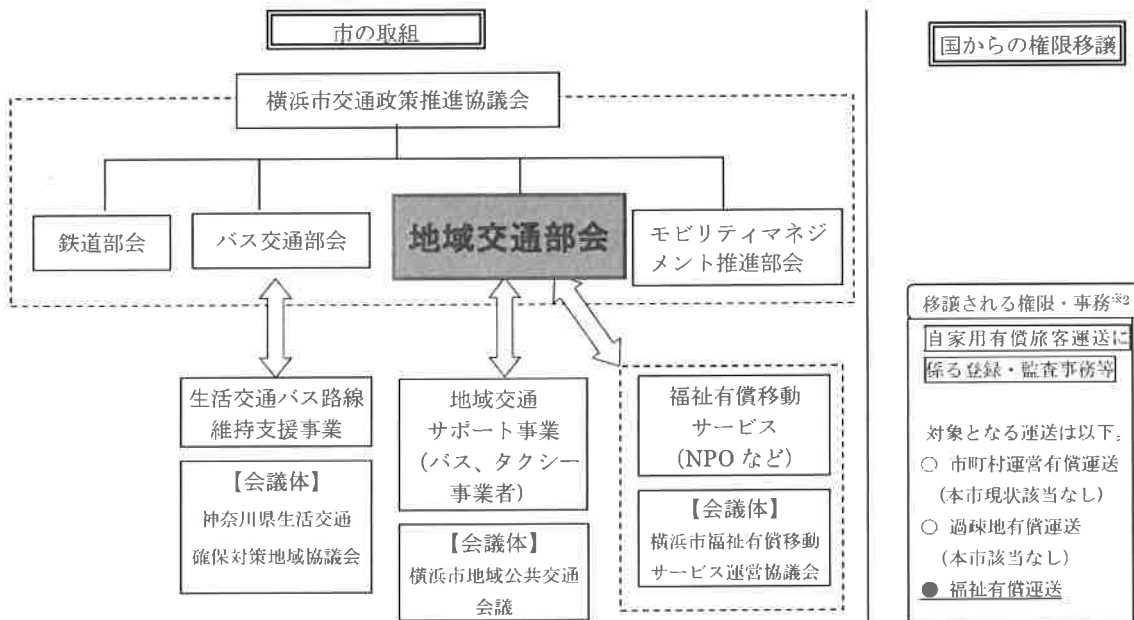


権限移譲の効果

- ①実施団体の事務負担の軽減
- ②関係団体の意見を聞きながら、「横浜に合った施策を展開」することが可能



権限移譲と交通政策推進体制



横浜市交通政策推進協議会 地域交通部会 名簿



アサヒタクシー株式会社	
神奈川中央交通株式会社	
特定非営利活動法人かながわ福祉移動サービスネットワーク	
株式会社共同	
東宝タクシー株式会社	
特定非営利活動法人横浜移動サービス協議会	
横浜市	健康福祉局 企画課
	健康福祉局 福祉保健課
	健康福祉局 障害福祉課
	健康福祉局 高齢在宅支援課
	健康福祉局 高齢健康福祉課
	道路局 企画課 交通計画担当
	こども青少年局 企画調整課
	都市整備局 都市交通課

<部会長>
特定非営利活動法人
かながわ福祉移動サービスネットワーク

<オブザーバー>
国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局

<事務局>
横浜市 都市整備局 都市交通課

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

『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』

「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～

2015年1月16日



街づくり計画部街づくり総務課係長 石井 信治

目次

1. 大和市の紹介
2. 大和市総合交通施策策定の目的
3. 市民アンケート調査の実施
4. 大和市総合交通施策の策定
5. 主要な施策の紹介
6. 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に向けて

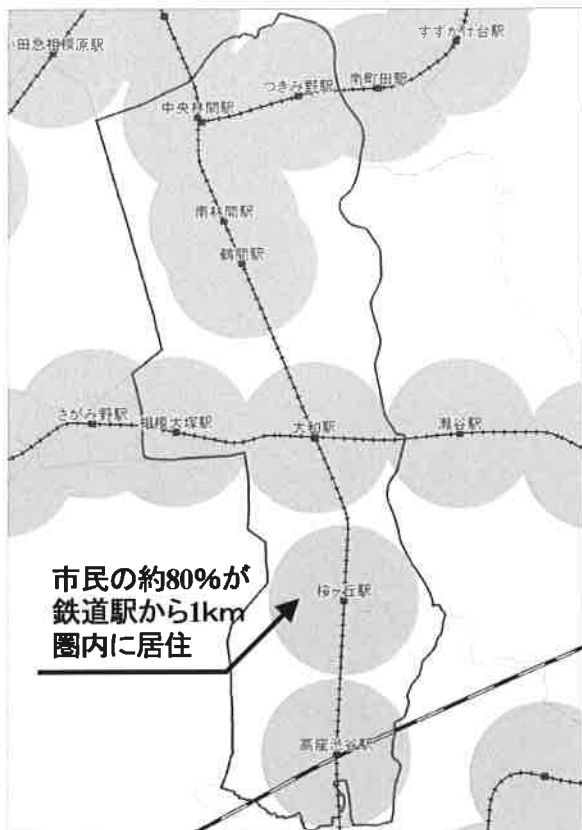


大和市イベントキャラクター ヤマトン



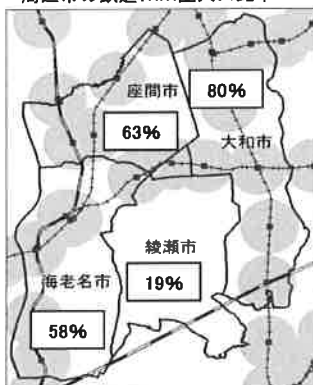
1. 大和市の紹介

【平成26年4月1日現在】



○面積	27.06km ²
○人口	232,280人
○世帯数	101,300世帯
○人口密度	8,584人/km ²
○鉄道駅	8駅
	・小田急江ノ島線 ・東急田園都市線 ・相模鉄道線

周辺市の鉄道1km圏人口比率



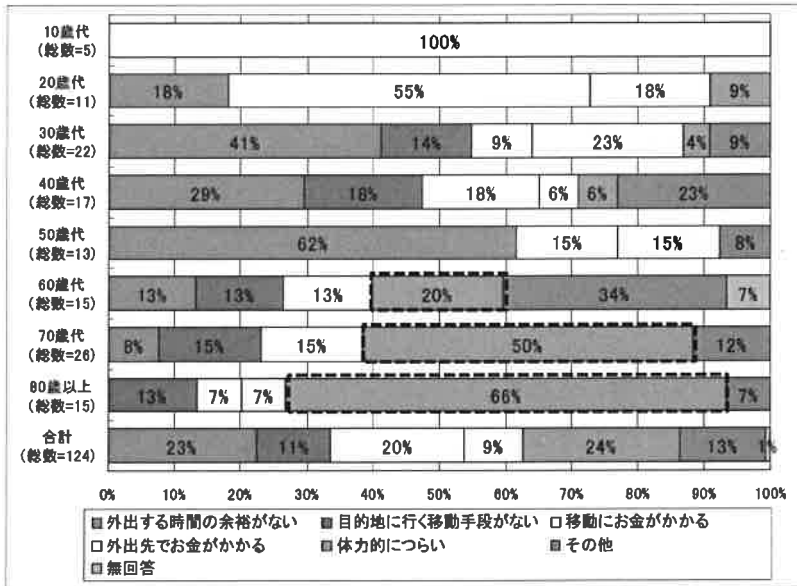
大和市イベントキャラクター ヤマトン

2. 大和市総合交通施策 策定の目的

- 本市は、交通利便性の良いまちであり、通勤や通学、買い物などにも大変便利で住みやすいまちです。
- 一方、日常生活において、外出に不便や不安を感じている市民もおり、今後の超高齢社会にあっては、ますます増えることが考えられます。
- そこで、子どもからお年寄りまでの多くの市民が外出先や目的、天候、健康状態など、様々な状況に応じて、徒歩や自転車、バスなどの移動手段を自由に選択できるよう、さらに利便性の高いまちを目指したいと考え、交通に関する総合的な計画を策定することになりました。

3 市民アンケート調査の実施（1）

● 希望する外出ができていない理由



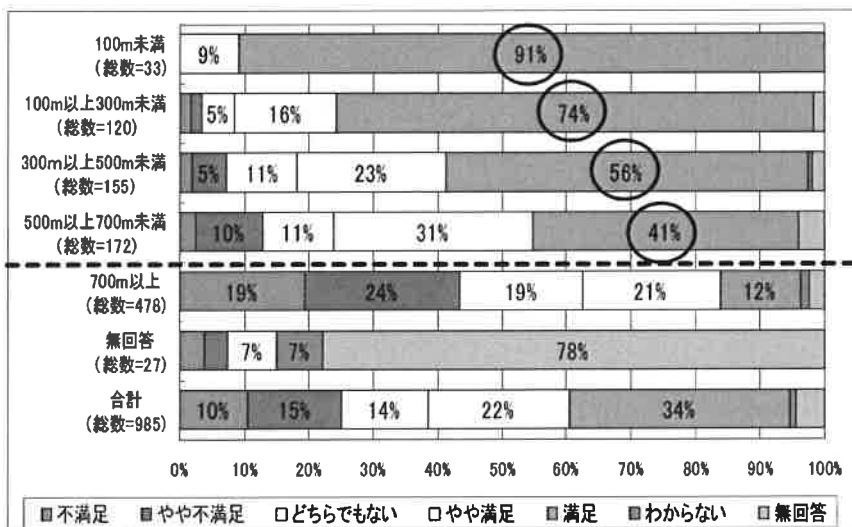
○60歳代～80歳以上では、「体力的につらい」という理由から、希望する外出ができていない。



○お年寄りの外出は増加しているが、まだまだ外出に不便や不安を感じている方が多い。

3 市民アンケート調査の実施（2）

● 「鉄道駅までの距離」と「満足度」の関係



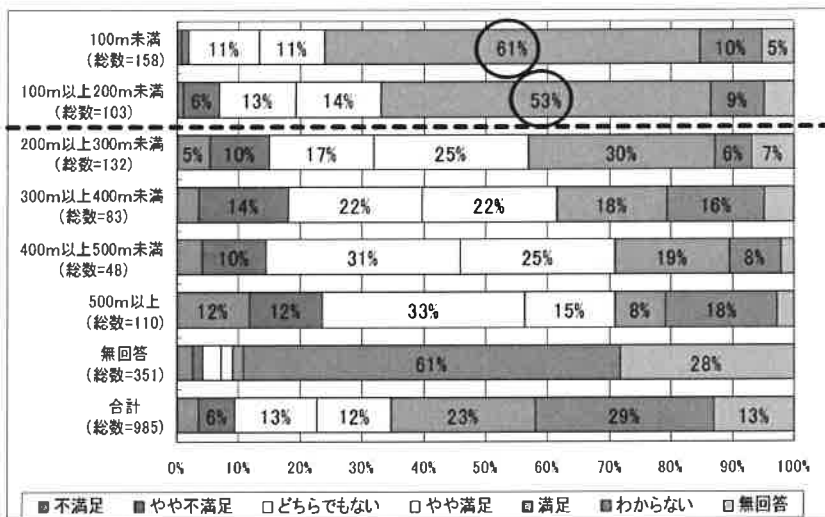
○自宅から最寄りの鉄道駅までの距離が700m未満の回答者の4割以上が、鉄道駅までの距離に満足している。



○鉄道駅から700m以遠の地域では、公共交通の利便性を促進させるための取り組みが必要である。

3 市民アンケート調査の実施（3）

- 「バス停までの距離」と「満足度」の関係



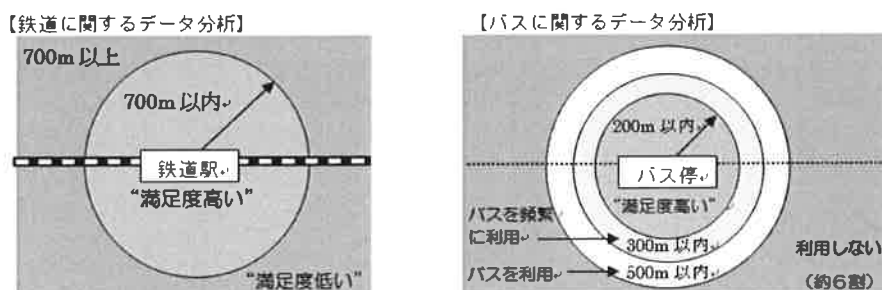
○自宅から最寄りのバス停までの距離が200m未満の回答者の半数以上が、バス停までの距離に満足している。



○バス停から200m以遠の地域では、公共交通の利便性を促進させるための取り組みが必要である。

3 市民アンケート調査の実施（4）

- 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。

4. 大和市総合交通施策の策定（1）

○大和市総合交通施策の策定にあたって…

1. 大和市の交通利便性の良さは維持する。
2. 今後、自動車による移動は減少し、鉄道と徒歩による移動が増加する。
3. 市域がほぼ平坦であり、ますます徒歩・自転車による移動が増加する。
4. 市内に残る「交通の利便性向上を促進すべき地域」を解消する。
5. コミュニティバスの運行で、さらに交通利便性の向上を図る。

『市民が、これから先、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ることが必要になる。そのためには、健康面や環境面に配慮しながら、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、生活の様々な状況に応じて選択できるよう、移動手段を確保し、持続的に提供する必要がある。』

コミュニティバスを中心にした総合的な交通計画

4. 大和市総合交通施策の策定（2）



やまとが、もっと便利になります。

○基本方針

『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』

○基本目標

基本目標1

『誰もが使いやすい移動サービスの実現』

基本目標2

『誰も徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現』

基本目標3

『誰も取り組める移動手段転換の推進』

大和市のホームページで計画書を公開中

<http://www.city.yamato.lg.jp/web/t-soumu/sougoukotsu.html>

4. 大和市総合交通施策の策定（3）

～基本方針『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』の意味～

○交通施策

所管：自治体のまちづくり所管部署若しくは交通所管部署

対象：不特定多数の方々

計画：都市計画マスタープラン、交通マスタープラン等々

○福祉施策

所管：自治体の福祉所管部署

対象：障がい者

計画：地域福祉計画、障がい者福祉計画等々

例えば・・・

足腰が弱っているお年寄りで公共交通の利用が難しい方の移動は誰が担うのか？

4. 大和市総合交通施策の策定（4）

～基本方針『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』の意味～

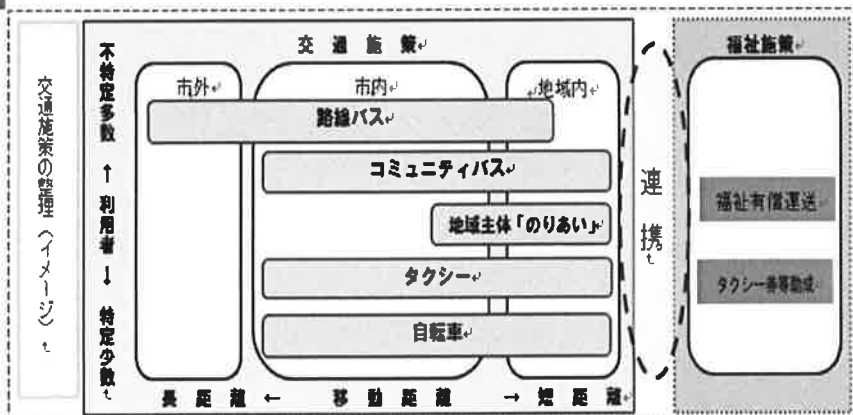


○交通施策と福祉施策の連携が必要



○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

市民の誰もが、日常生活の様々な場面に応じて、移動手段を選択できるような、便利なまちを実現したい！



5. 主な施策の紹介（1）

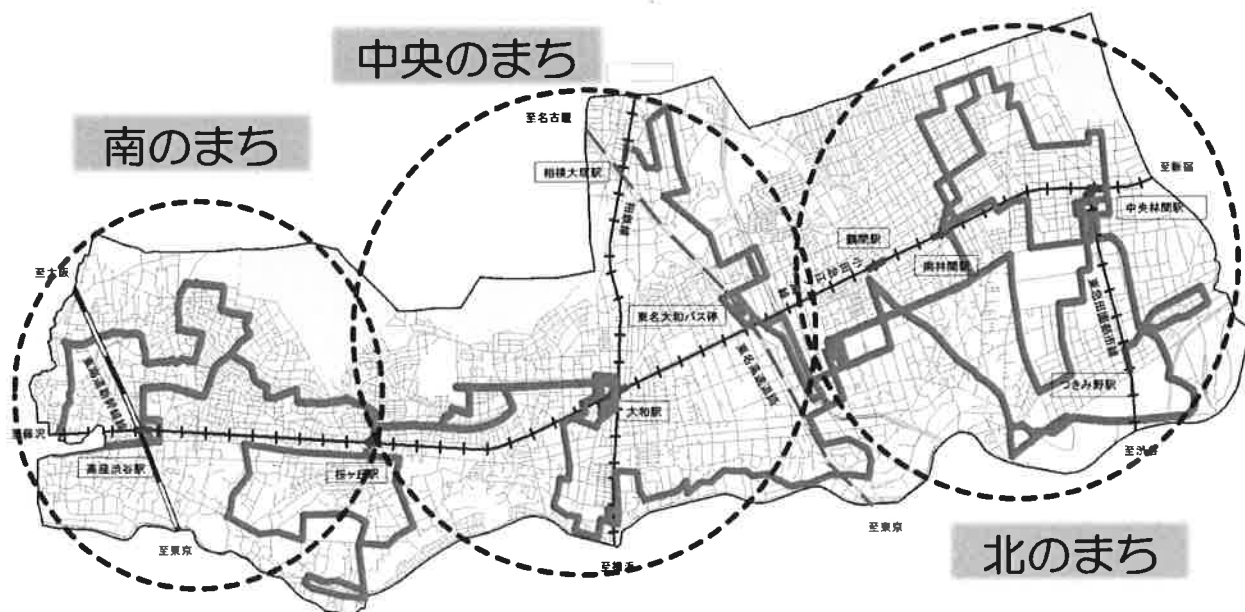
～コミュニティバスの運行事業～

○コミュニティバスの運行計画を作成するにあたっては、日常生活の様々な場面を考慮し、生活の利便性が向上するようなルートを設定しています。



5. 主な施策の紹介（2）

～コミュニティバスでつながる便利なまち～



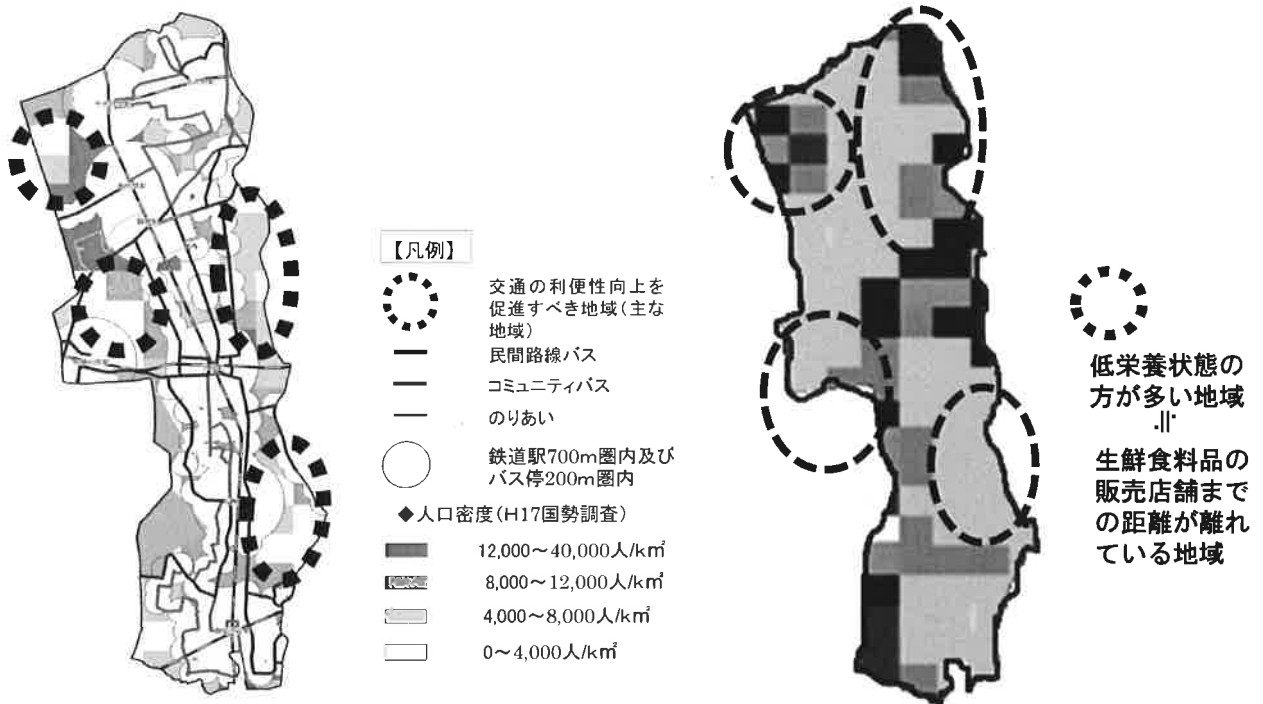
■都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」

『コンパクトなまちづくり』と『公共交通によるネットワーク』の連携

■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」

「地域にとって望ましい公共交通網の姿」

【参考】交通環境と重症化・要介護化との関連



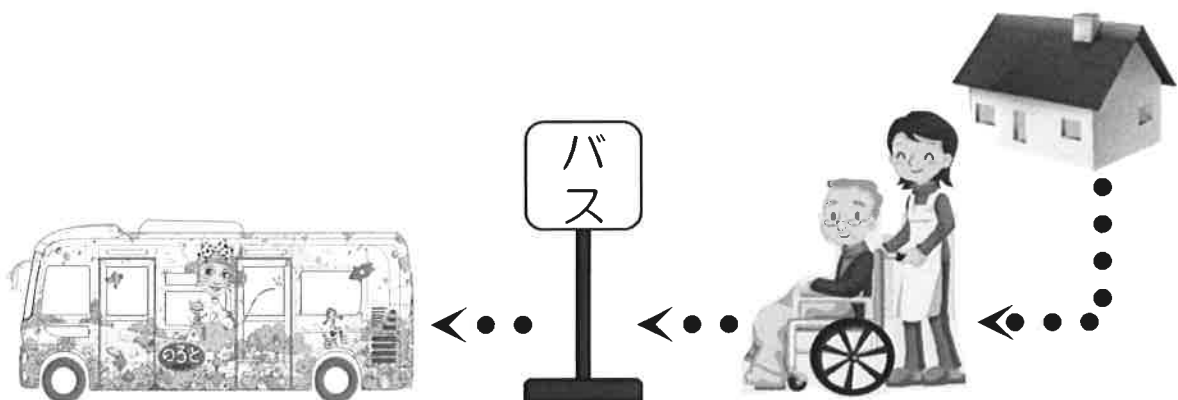
コミュニティバスの運行地域拡大を図った地域と低栄養状態の多い地域がほぼ同じ

15

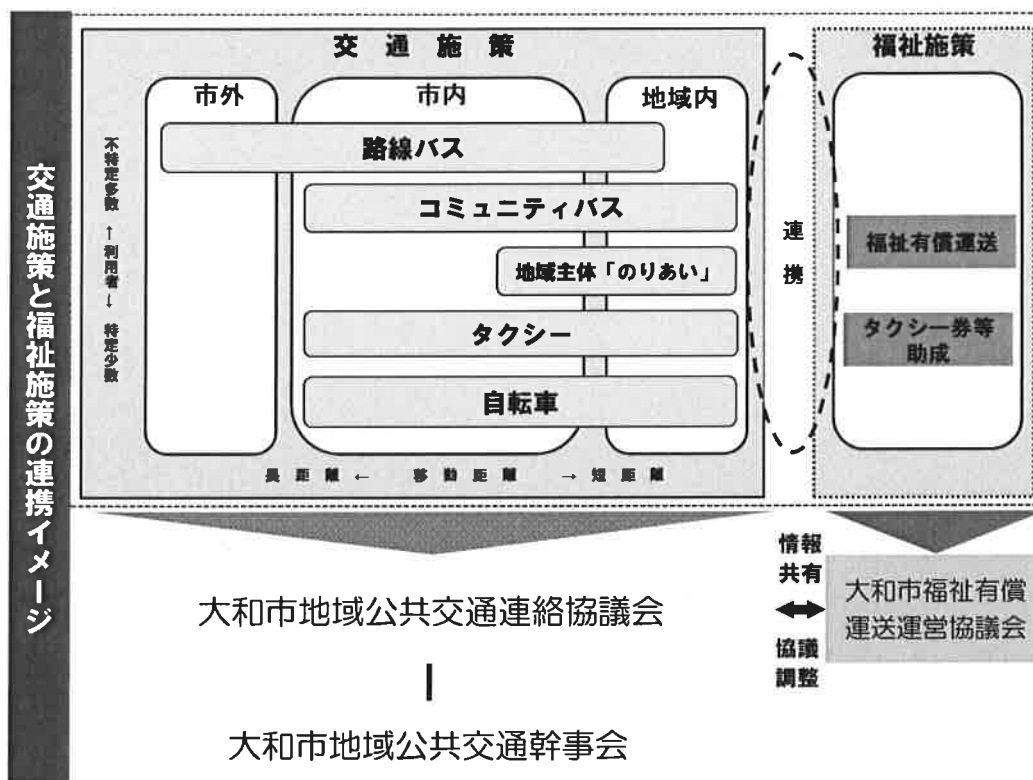
5. 主な施策の紹介 (3)

～地域ボランティアによる駅・バス停までの移動支援～

○コミュニティセンターや高齢者等が気軽に集まれるような施設での支援要望受け付けやインターネットを活用した支援者募集サイトの立ち上げ等、支援を必要としている市民と地域ボランティアを結びつける体制づくりを行う。

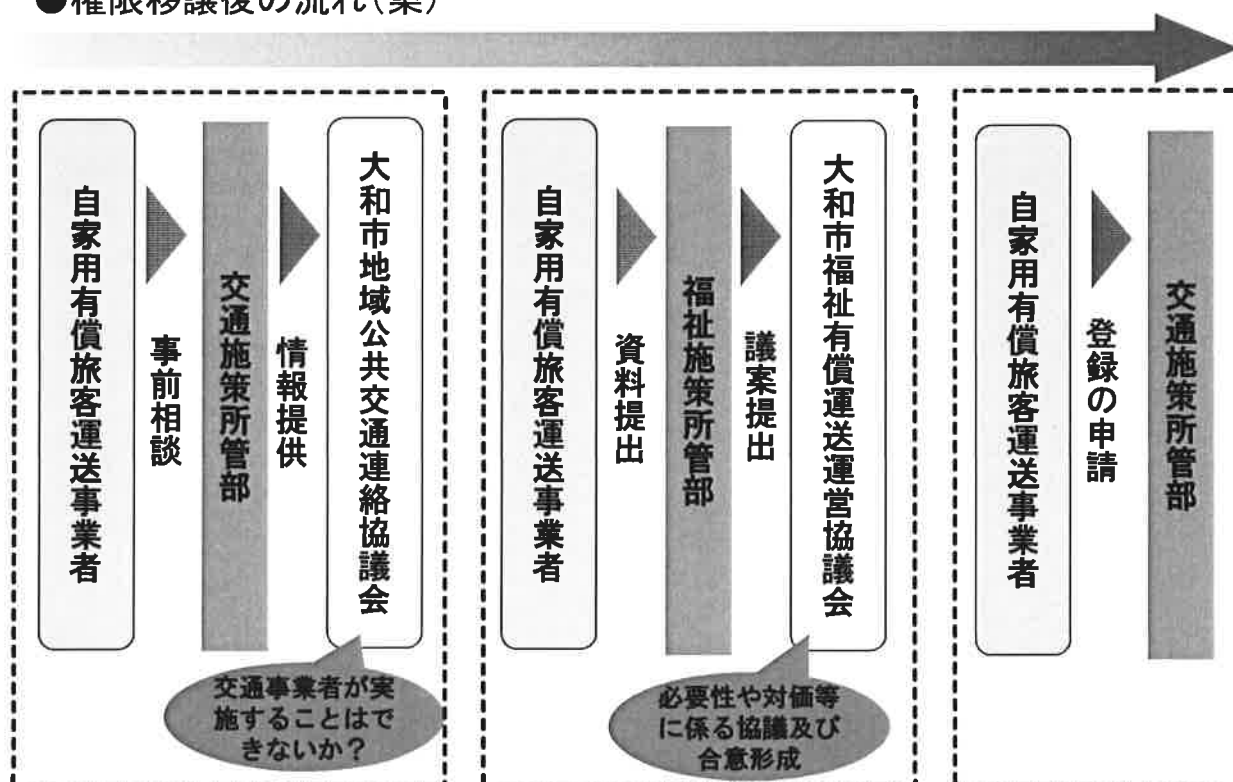


6. 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に向けて（1）



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)



外出を支援するサービス

～課題と今後～

NPO法人 たすけあい あさひ
理事長
牧野 洋子

たすけあい あさひの活動

- 任意団体設立 1992年
- 事業 介護保険(居宅支援、訪問介護、通所介護)
障害支援(訪問介護) 移動サービス

1999年より移動サービス活動

2004年「福祉有償運送」許可、2006年登録へ

福祉車両 5台／利用者約100人

年間活動(2013年) 6700件(任意活動:1500件含む)

～お楽しみの買い物、食事、美容院、参拝、

施設入所者の外出～

事業所企画のおでかけ(年4回、各20名程度の参加)

～江の島、三溪園、お花見など～

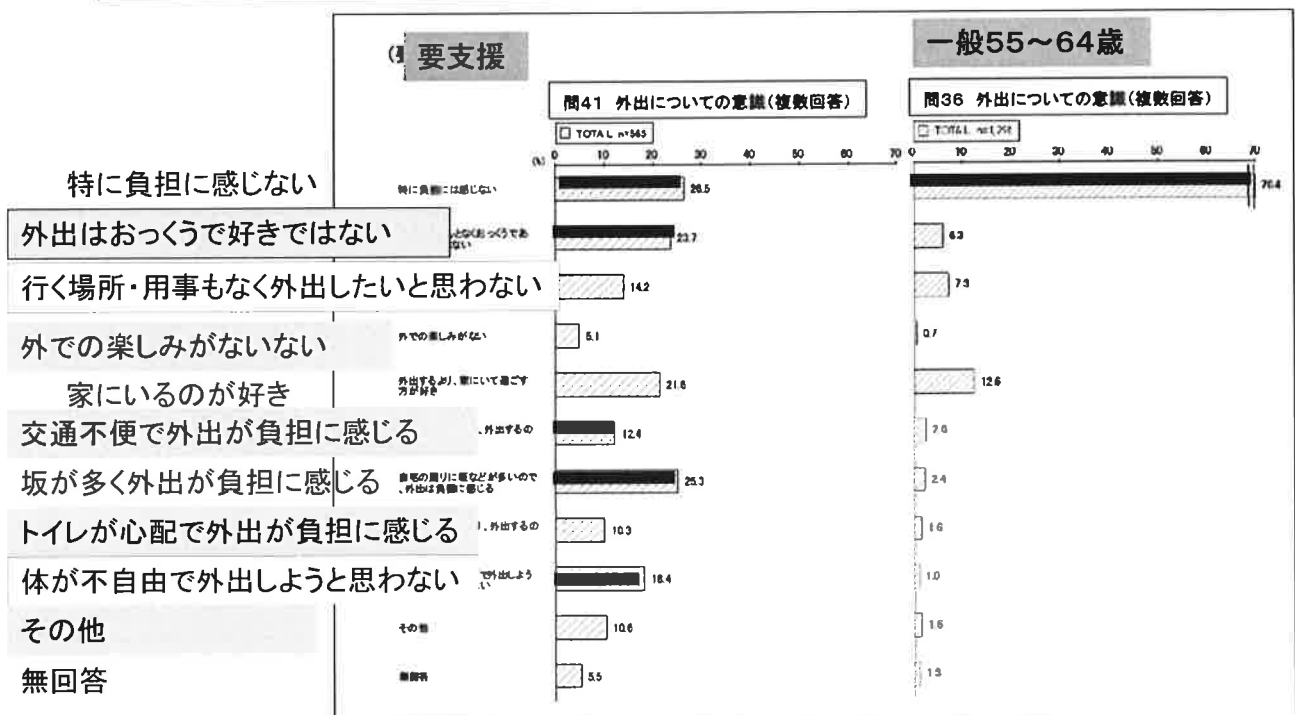
横浜市の地勢

- 起伏多い地形
- 自室を出てから車にいたるまでの困難
- 横浜市高齢者実態調査（3年ごと）

設問「外出することについてどのようにお考えですか」
 一番多い回答は
 「自宅の周りに坂や段差が多いので外出するのが負担に感じる」

- 福祉有償運送
 移動とケア ……セットの重要性

横浜市・高齢者実態調査より



ケア活動の事例

- 事例①
改善されない階段昇降リフト
- 事例②
求む 昇降機器の技術革新
- 事例③
ロボットスーツを私たちに！？

車両を使うサービスとして

- 79条許可以前から、リスク大きい活動であることを認識
- 安全への志向を模索
 - 持ち込み車両事故想定保険
 - 研修 内容の改定進化
 - 運行管理者研修
 - 施設送迎研修

生活支援サービスの「移動」

- 持ち込み車両の進化系
- 必要なものは既にある（保険や研修）
- 行政からの支援のポイントは

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」



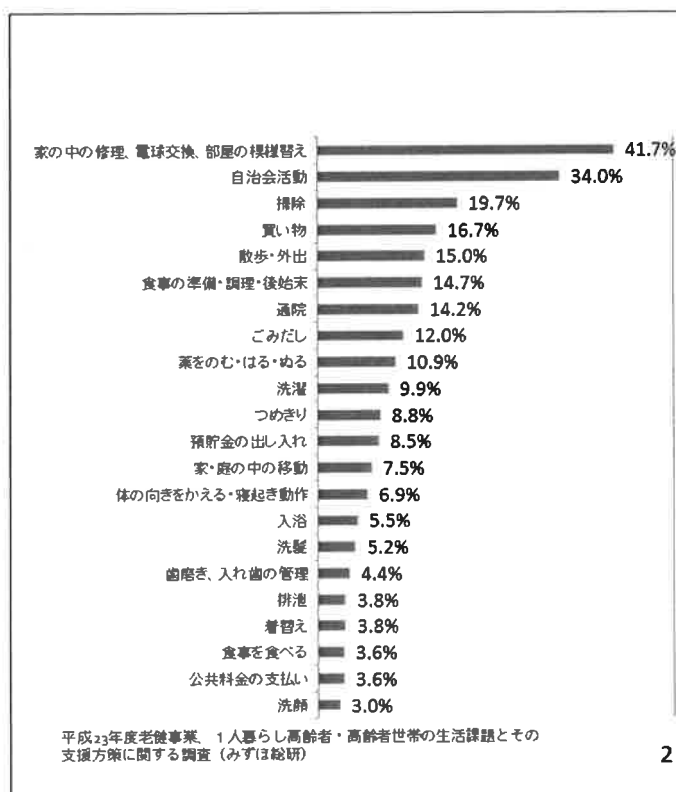
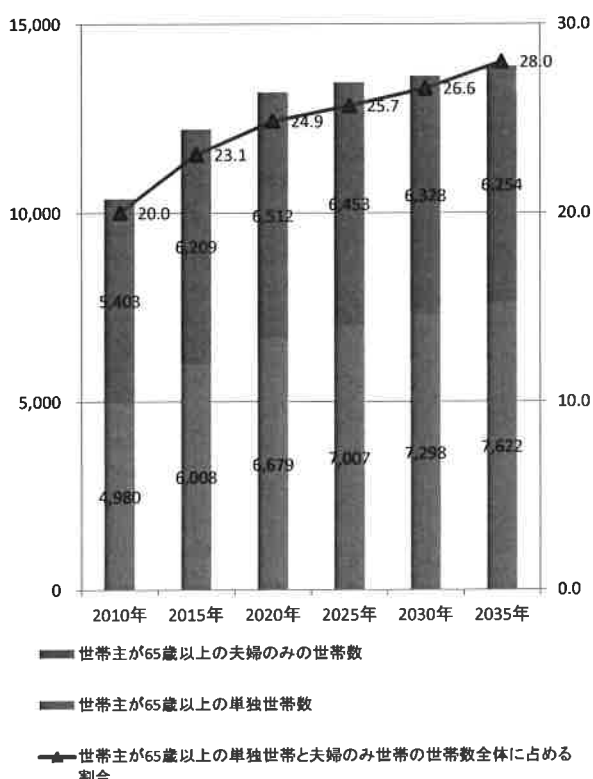
■ 組み合わせて

連携して 効率よく実践していくことに期待

介護予防・日常生活支援総合事業 ガイドライン案より一部抜粋

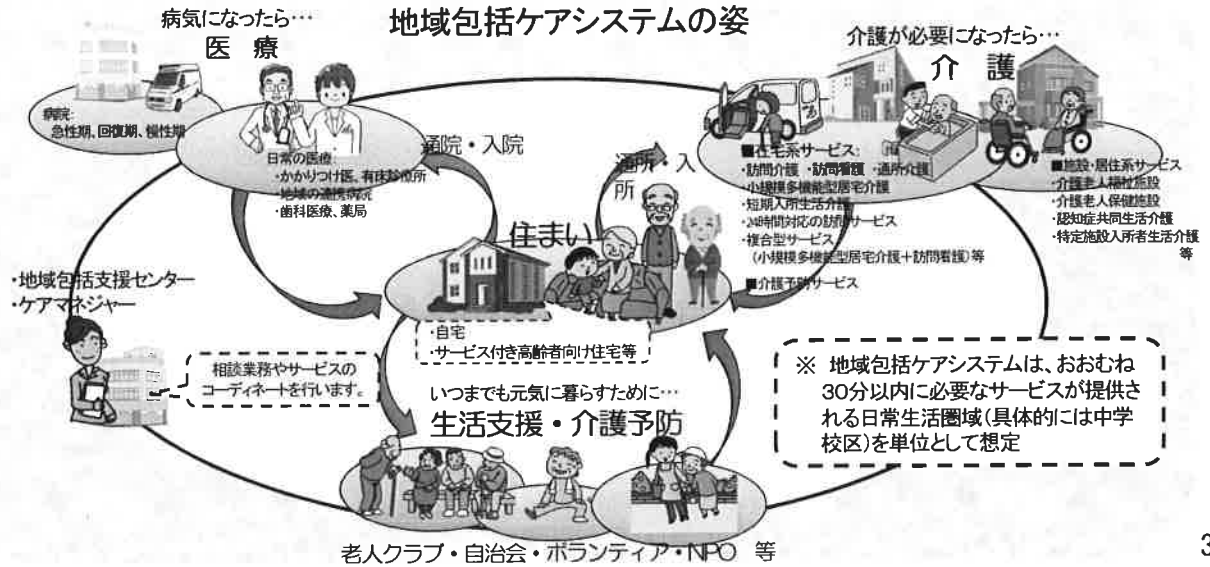
資料提供
厚生労働省老健局振興課

生活支援のニーズ



地域包括ケアシステムの構築について

- 団塊の世代が75歳以上となる2025年を目途に、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの構築を実現。
- 今後、認知症高齢者の増加が見込まれることから、認知症高齢者の地域での生活を支えるためにも、地域包括ケアシステムの構築が重要。
- 人口が横ばいで75歳以上人口が急増する大都市部、75歳以上人口の増加は緩やかだが人口は減少する町村部等、高齢化の進展状況には大きな地域差。
- 地域包括ケアシステムは、保険者である市町村や都道府県が、地域の自主性や主体性に基づき、地域の特性に応じて作り上げていくことが必要。

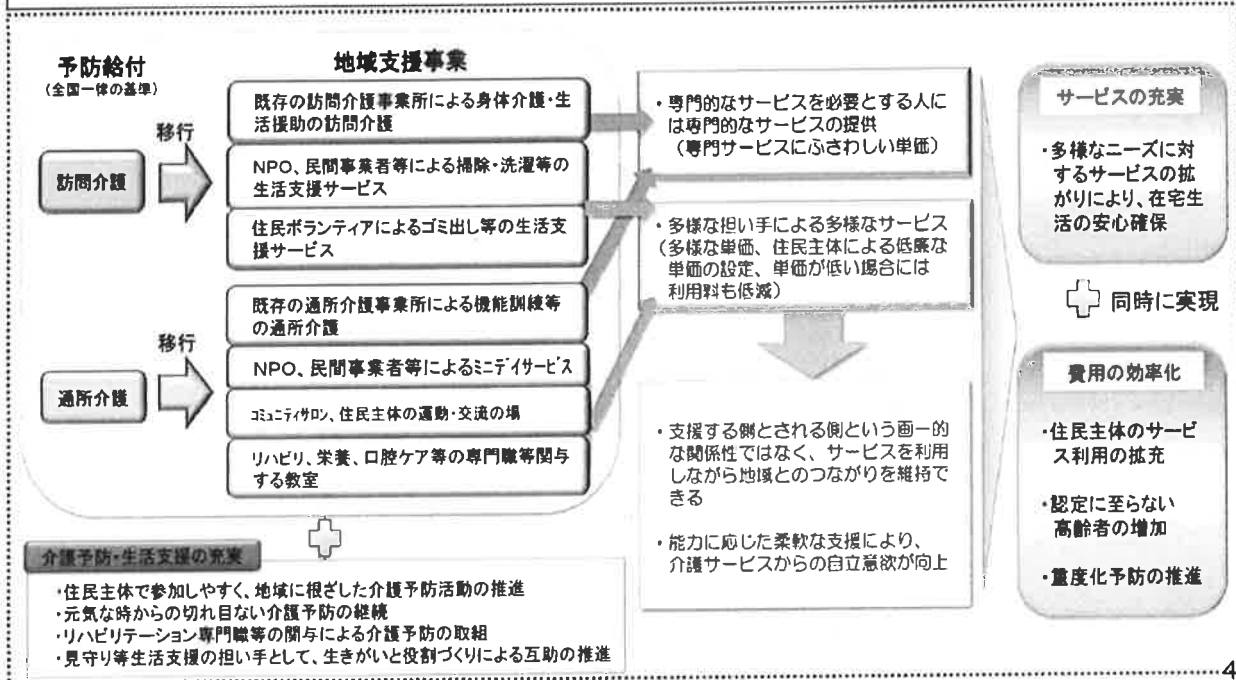


220

第1 総合事業に関する総則的な事項

【参考】総合事業と生活支援サービスの充実

- 予防給付のうち訪問介護・通所介護について、市町村が地域の実情に応じた取組ができる介護保険制度の地域支援事業へ移行(29年度末まで)。財源構成は給付と同じ(国、都道府県、市町村、1号保険料、2号保険料)。
- 既存の介護事業所による既存のサービスに加えて、NPO、民間企業、ボランティアなど地域の多様な主体を活用して高齢者を支援。高齢者は支え手側に回ることも。



第2 サービスの類型

- 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(別紙参照)。(P21～)

①訪問型サービス (P22～) ※ 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。

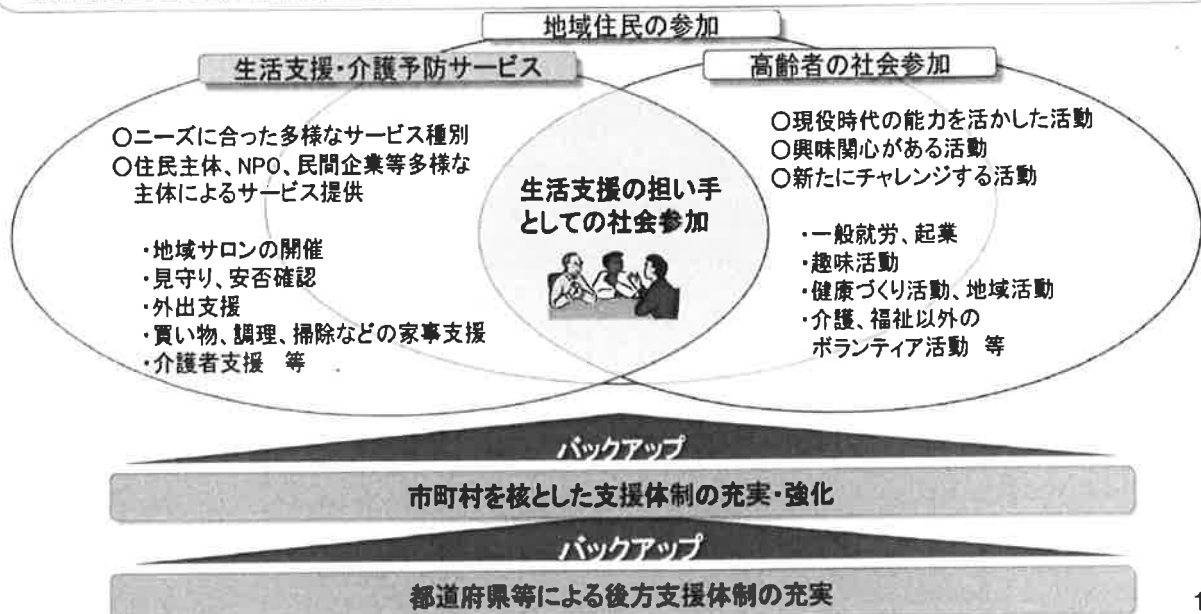
基準 サービス 種別	現行の訪問介護相当 ①訪問介護	多様なサービス			
		②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)
サービス 内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者と サービス 提供の考 え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低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ヶ月の短期間で行う	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)	

10

第3 生活支援・介護 予防サービスの充実

【参考】生活支援・介護予防サービスの充実と高齢者の社会参加

- 単身世帯等が増加し、支援を必要とする軽度の高齢者が増加する中、生活支援の必要性が増加。ボランティア、NPO、民間企業、協同組合等の多様な主体が生活支援・介護予防サービスを提供することが必要。
○ 高齢者の介護予防が求められているが、社会参加・社会的役割を持つことが生きがいや介護予防につながる。
○ 多様な生活支援・介護予防サービスが利用できるような地域づくりを市町村が支援することについて、制度的な位置づけの強化を図る。具体的には、生活支援・介護予防サービスの充実に向けて、ボランティア等の生活支援の担い手の養成・発掘等の地域資源の開発やそのネットワーク化などを行う「生活支援コーディネーター(地域支え合い推進員)」の配置などについて、介護保険法の地域支援事業に位置づける。



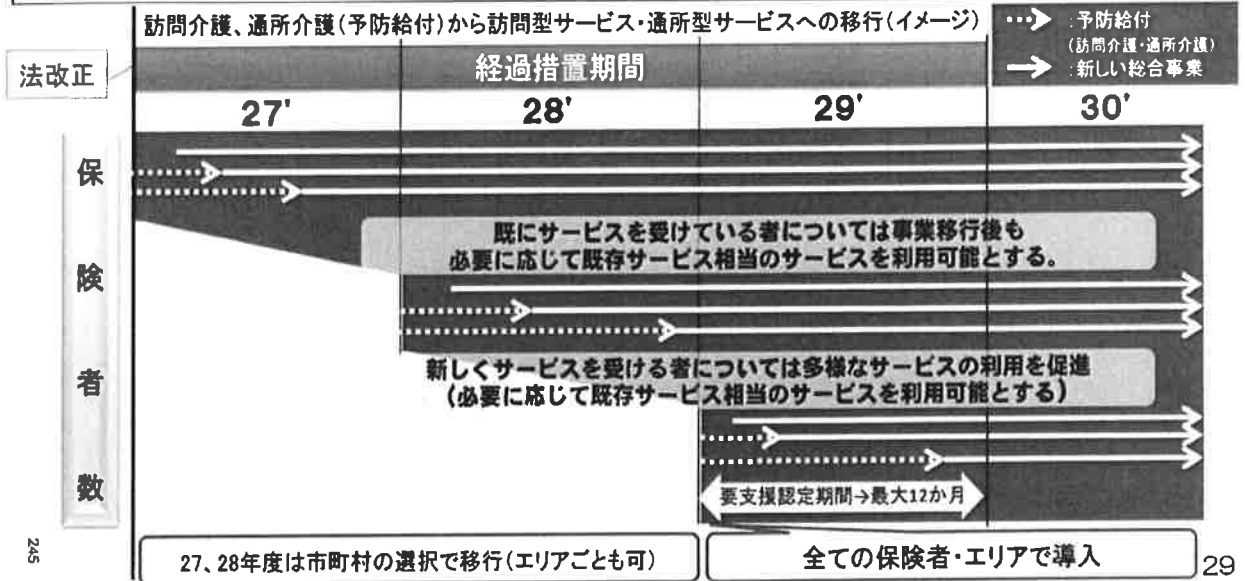
14

第7 総合事業への円滑な移行 (P131~)

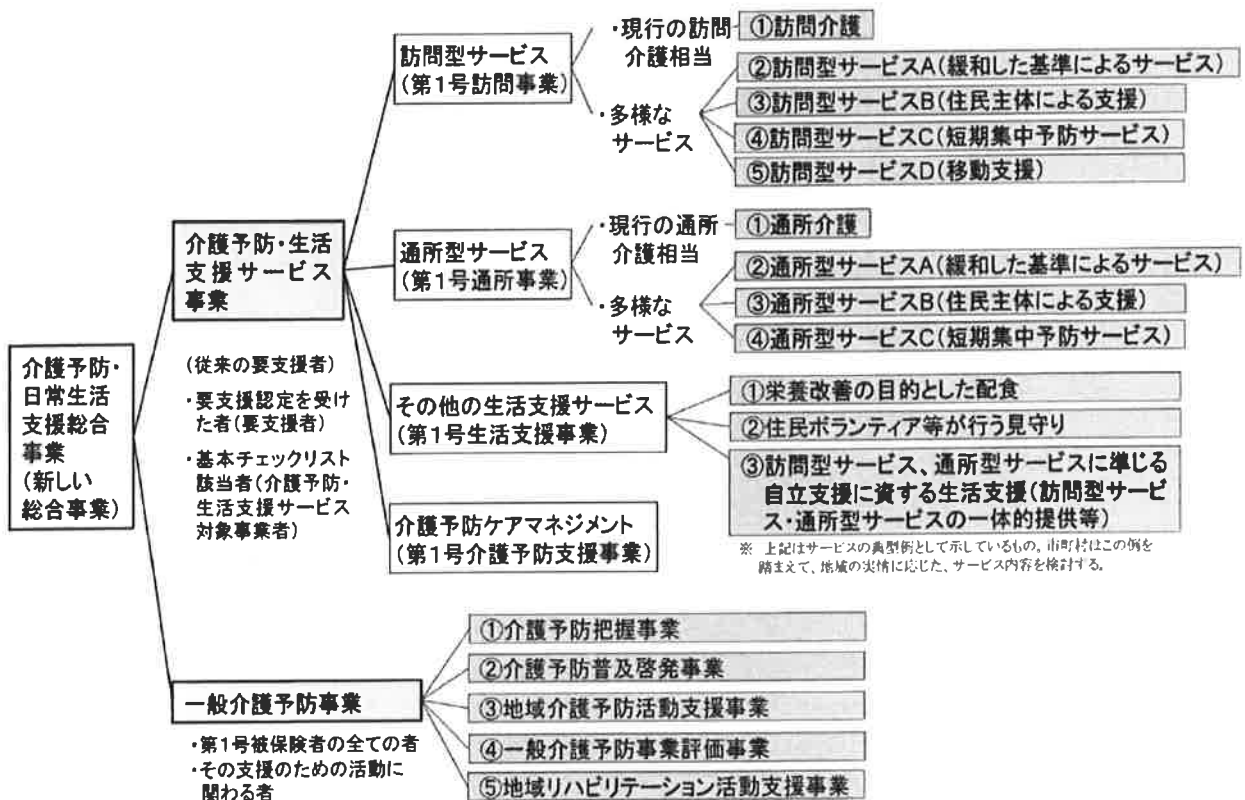
- 市町村が条例で定める場合は、総合事業の実施を平成29年4月まで猶予可能。
 - 市町村は、できる限り早期から新しい総合事業に取り組む。一方で、受け皿の整備等のため、一定の時間をかけて、総合事業を開始することも選択肢。
- ※ 総合事業の実施を猶予する場合も、総合事業の実施猶予の趣旨を踏まえ、現在から着実に受け皿の整備を行うよう努めることが適当。

<段階的な実施例>

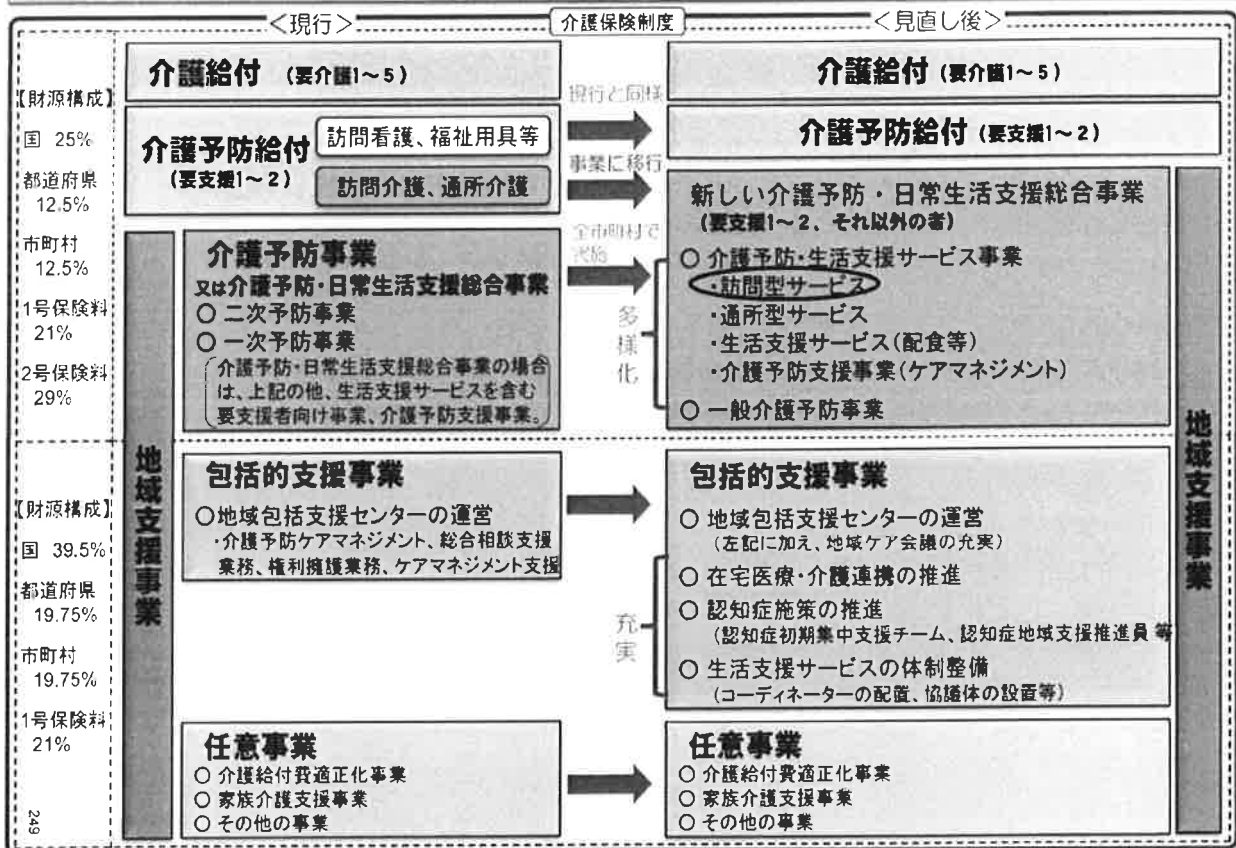
- ① エリアごとに予防給付を継続(【例】広域連合の市町村ごと)
- ② 初年度は総合事業によるサービスの利用を希望する者以外は予防給付を継続
- ③ 既に給付によるサービスを利用している者は、初年度は予防給付とし、翌年度当初からすべての者を総合事業に移行



【参考】介護予防・日常生活支援総合事業(新しい総合事業)の構成



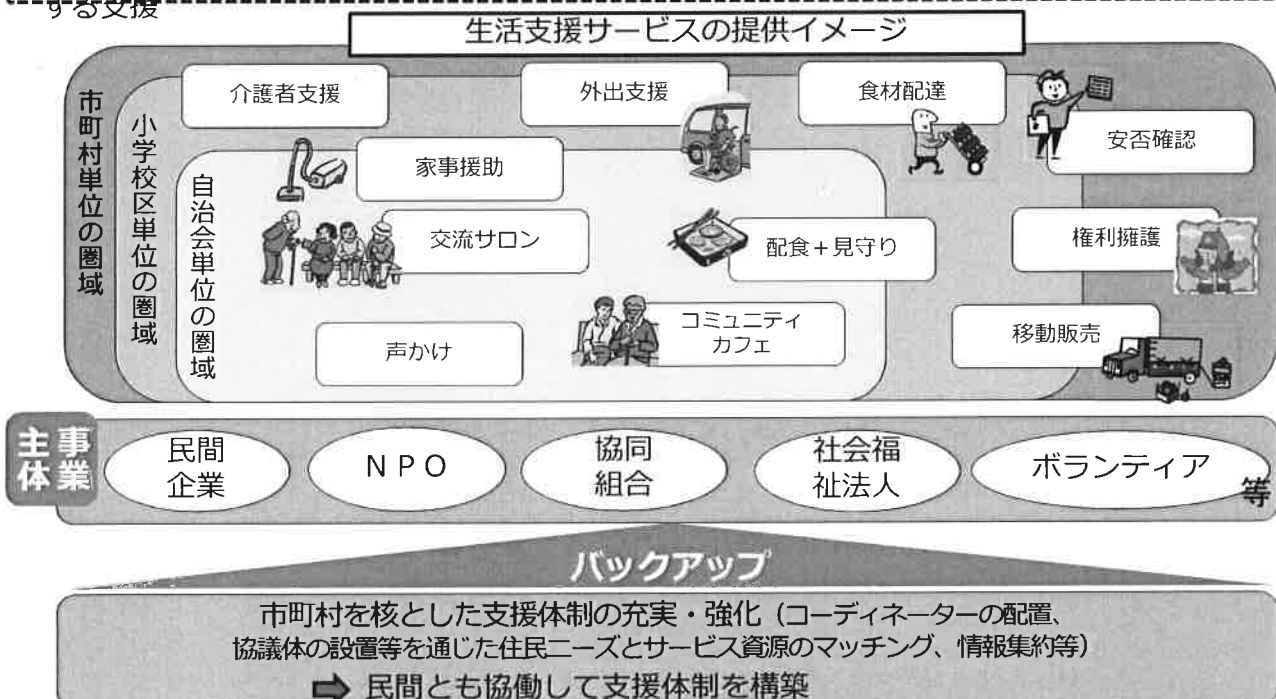
【参考】介護予防・日常生活支援総合事業(新しい総合事業)の構成



多様な主体による生活支援サービスの重層的な提供

○高齢者の在宅生活を支えるため、ボランティア、NPO、民間企業、社会福祉法人、協同組合等の多様な事業主体による重層的な生活支援サービスの提供体制の構築を支援

- ・介護支援ボランティアポイント等を組み込んだ地域の自助・互助の好取組を全国展開
- ・「生活支援コーディネーター(地域支え合い推進員)」の配置や協議体の設置などに対する支援



問1 福祉有償運送については、現在は要支援者が旅客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、福祉有償運送の旅客の対象として、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、福祉有償運送の旅客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。

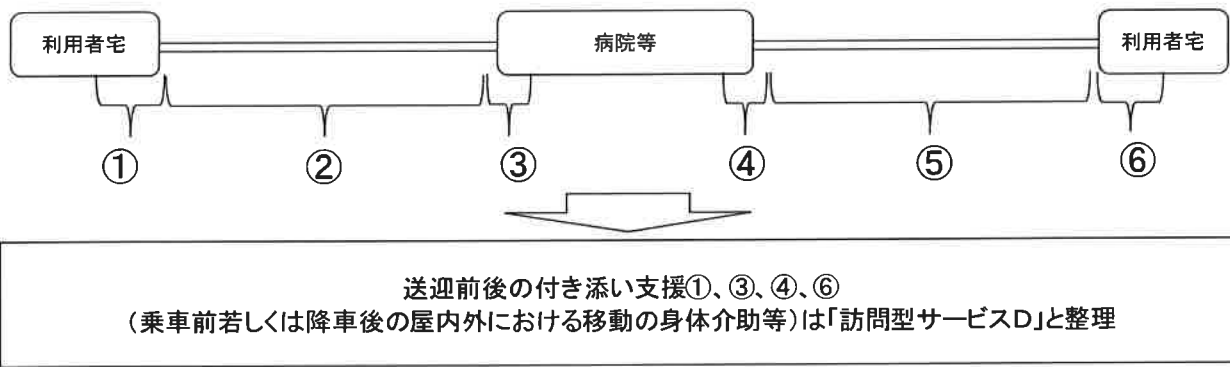
担当：老健局振興課生活支援サービス係 (内線 3982)

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。

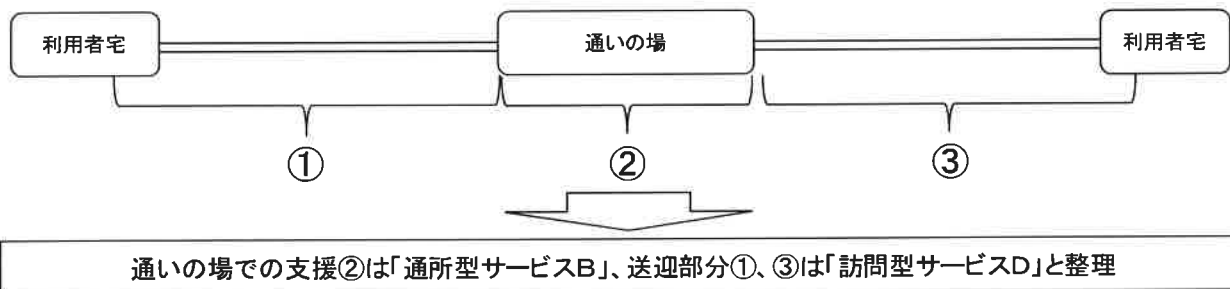
(答)

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。

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)

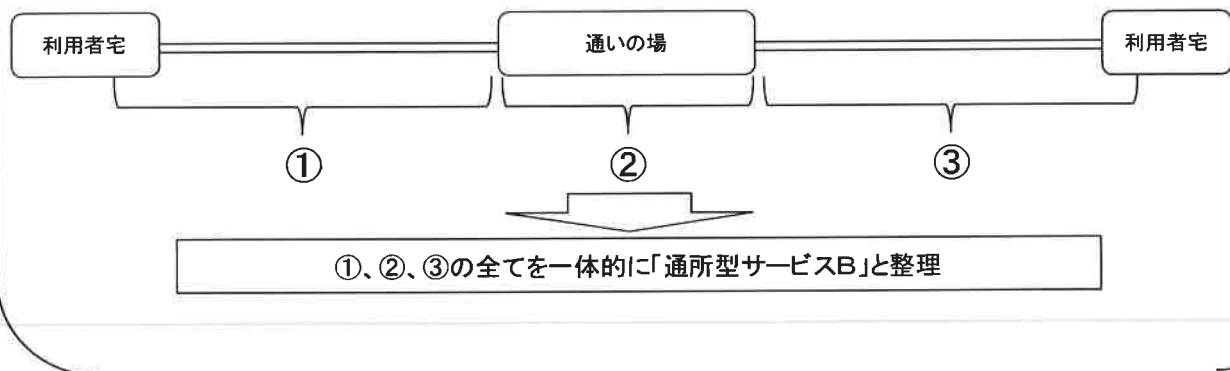


ケース 2) 通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体で実施する場合



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)

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件費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枠組み」「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)

介護保険改正と 新しい総合事業と外出支援

全国移動サービスネットワーク

介護保険改正と全国移動サービスネットワークの動き 市民団体との連携

●新地域構想会議

助け合い活動を推進する市民活動・住民活動や高齢者福祉を推進する全国団体14団体により、H25年12月に新地域支援構想会議を設置。H26年6月に、介護保険制度改正における介護予防通所介護・訪問介護の市町村事業への移行に関連して、新たな地域支援事業のあり方と助け合い活動との関係、及び活動の具体的な展開方法についての提案を「新地域支援構想」としてまとめ厚生労働省に提出。

【新地域支援構想会議構成団体】(五十音順)

- 公益財団法人 さわやか福祉財団／
- 認定特定非営利活動法人 市民福祉団体全国協議会／
- 住民参加型在宅福祉サービス団体全国連絡会／
- 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク／
- 社会福祉法人 全国社会福祉協議会／
- 全国農業協同組合中央会／
- 一般社団法人 全国老人給食協力会／
- 公益財団法人 全国老人クラブ連合会／
- 宅老所・グループホーム全国ネットワーク／
- 特定非営利活動法人 地域ケア政策ネットワーク／
- 一般財団法人 長寿社会開発センター／
- 認定特定非営利活動法人 日本NPOセンター／
- 日本生活協同組合連合会
- 一般社団法人 シルバーサービス振興会(オブザーバー)

介護保険改正と全国移動サービスネットワークの動き 厚生労働省との対話

- 生活支援サービスのコーディネーターの育成に関する調査研究事業(2013年12月～)
 - ・調査委研究委員会への参加
 - ・研究フォーラム
 - ・生活支援サービスコーディネーター養成研修(中央研修)

- 移動サービスを知らせるための活動
 - 厚労省からのヒアリング
 - 新しい総合事業における「生活支援サービス」に対する要望の提出
 - 要支援者へのサービス実態・事例の収集とまとめを提出
 - 全国の移動サービス基礎情報のデータ収集とまとめを提出

- 2014年7月 ガイドライン案

移動サービスの機能・効果の再発見 福祉有償運送・登録不要の活動

- 1) 外出機会の確保(生活の意欲、精神の健康、自信の回復)
- 2) 社会参加の促進による介護予防
- 3) 移動サービス実施時のコミュニケーション(社会的つながりの維持・回復)
- 4) 介護家族の負担軽減
- 5) 生活全般の課題発見やきっかけ(他のサービスや専門職へのつなぐ)

2)、3)の機能、特に「社会的つながりの維持・回復」については、たすけあい活動に優位性があるので、助け合い活動の移動サービスを生かすことが重要であると考えられる。

「新地域支援構想会議」より抜粋

福祉有償運送、登録不要の活動、どちらも必要！

移動サービスの創出に向けて 制度変更を「くらしの足の確保」に活かすために

■地域包括ケア 生活支援サービスとしての移動サービス

地域における移動支援ニーズが高まっていくことが予想される、「訪問型サービスD」として事業の活用、市町村単独施策として充実が望まれる

- 地域の移動困難者の支援へ住民意識の高揚や醸成を創り出すことが必要。
→ 協議体で移動サービスの必要性を議論
- 住民が「考えて・支えて・創る・外出支援」応援として、NPO等の積極的な関与や支援が必要。
→ 創出、制度の理解・手続き、リスクへの備え、
運行管理や研修など福祉有償運送団体の出番
- 地域住民に対する移動サービスの学習会(出前講座)等により
移動問題を考える機会を提供する。
→ 地域のたすけあいで支える
- 地域での移動サービス立ち上げの為に運転者講習、車両購入補助等基盤整備の支援が必要
→ 継続的な活動のために
- 地域特性にあった移動サービスを住民や市民活動団体主導により創りだされるような地域づくりを行政・交通事業者は積極的に支援することが必要。
- 地域ケア会議や協議体への積極的な参加。

15

道路運送法施行規則の一部を改正する省令案に関する意見募集について

平成27年1月

国土交通省

国土交通省では、道路運送法施行規則（昭和26年8月18日運輸省令第75号）の一部を改正することを検討しております。

つきましては、下記の要領にて広く国民の皆様の御意見を募集いたします。お寄せいただいた御意見につきましては、最終的な決定を行う際の参考とさせていただきます。なお、御意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめ御了承願います。

<意見募集要領>

1. 意見募集対象

道路運送法施行規則の一部を改正する省令案について（概要）

2. 資料入手方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）（<http://www.e-gov.go.jp/>）の「パブリックコメント（意見募集中案件一覧）」欄に掲載するほか、国土交通省自動車局旅客課において資料を配布します。

3. 意見募集期間

平成27年1月8日（木）から平成27年2月6日（金）まで（必着）

4. 意見の提出先・提出方法

意見提出様式にならい、氏名及び住所（法人又は団体の場合は、名称及び所在地）並びに連絡先（電話番号又は電子メールアドレス）を明記の上、次のいずれかの方法で、日本語にて意見を提出してください。

なお、電話による意見の受付は致しかねますので、御了承願います。

①電子メールの場合（テキスト形式でお願い致します。）

電子メールアドレス：ryokaku2@ml.mlit.go.jp

②FAXの場合

FAX番号：03-5253-1636

国土交通省自動車局旅客課意見募集担当あて

③郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省自動車局旅客課意見募集担当あて

5. 留意事項

氏名（法人又は団体の場合は名称）については、御意見の内容とともに公表させていただきます可能性ありますので、御承知おきください。公表の際に匿名を希望される場合は、意見提出時にその旨をお書き添えください。

住所、電話番号及び電子メールアドレスについては、意見の内容に不明な点があった場合等の連絡・確認のために利用します。

6. お問い合わせ先

国土交通省自動車局旅客課意見募集担当

電話番号：03-5253-8111（内線41-262）

道路運送法施行規則の一部を改正する省令案について

1. 背景

道路運送法（昭和26年法律第183号）においては、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ため必要であることについて、地域の関係者が合意しており、②運転者の確保、運行管理及び整備管理の体制の整備等の必要な措置を講ずると認められる場合、自家用有償旅客運送を行うことを認めているところ。

今般、自家用有償旅客運送に係る一部の事務・権限が、当該事務・権限の移譲を希望する都道府県又は市町村の長に移譲されることとなったため、これを契機として、意欲のある地方公共団体が地域の実情に応じた自家用有償旅客運送を実現することができるよう、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）について所要の改正を行うこととする。

2. 改正概要

（1）自家用有償旅客運送の実施主体の追加（第48条関係）

自家用有償旅客運送の実施主体については法人格のある非営利団体に限定しているが、非営利性を前提としつつ、市町村長が自家用有償旅客運送の実施主体として適切であると認めた者であって、協議会で合意を得た場合には、法人格の無い主体についても実施主体とすることができるよう改めることとする。

（2）自家用有償旅客運送の旅客の範囲の拡大（第49条関係）

自家用有償旅客運送については、その旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定しているところ。

少子高齢化の更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地域の状況の変化に対応できるようにするため、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等も運送できることとするよう改めることとする。

（3）自家用有償旅客運送の種別の名称の変更（第49条関係）

「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「交通空白地有償運送」に名称を改めることとする。

3. 今後のスケジュール（予定）

公 布： 平成27年2月中

施 行： 平成27年4月1日