

第二次「国と地方の協議」(平成24年秋) 新たな規制の特例措置 優先提案一覧

特区区分	総合特区名	提案事項名	整理番号	提案事項の具体的内容	政策課題	回数	国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解						国と地方の協議【書面協議】 指定自治体の回答	対面協議	内閣府記載欄	
							担当省庁・担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など			※対応の但し書き	対応
地域08	持続可能な中山間地域を旨とする自立的地域コミュニティ創出特区	過疎地有償運送の旅客の範囲の緩和	385	過疎地有償運送の事業許可を行うにあたって、その旅客の範囲を過疎地域その他これに類する地域内の住民、その親族その他当該地域内の住民、日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって自家用有償旅客運送者が作成した名簿に記載されている者及びその同伴者に限定する現行の基準を緩和すること。	当該区域では、人口減少に伴う市場規模の縮小により、民間路線バスが撤退するなどの弊害が生じているが、誰もが安心して暮らし続けられる地域を実現するため、地域づくりに取り組みNPO法人が事業者となり生活交通サービスの継続性確保に取り組んでいる。これには、多様な収益を確保することにより経営の安定化を図ることが求められるが、現行の過疎地有償運送制度では旅客の範囲が地域住民等に限定されており、このことは、事業者の収益獲得機会を制限し、当該事業の継続性を低下させる要因となっている。従来、不特定多数の輸送を行うためには、一般旅客自動車運送事業の許可が必要とされている。しかし、当該地域は過去に不採算を理由として一般乗合旅客自動車運送事業者が撤退した地域であることから、当該地域において一般乗合旅客自動車運送事業を安定して経営することは極めて困難である。以上のことから、この基準の緩和を求めらるものである。	1回目	F				提案自治体との協議等を踏まえ対応	提案自治体との協議等を踏まえ対応	<p>【A-1: 指定自治体の提案どおり総合特区で実施 A-2: 全国展開で実施 B: 条件を提示して実施 C: 代替案の提示 D: 現行法令等での対応可能 E: 対応しない F: 各省が今後検討 Z: 指定自治体が検討】</p> <p>【a: 了解 b: 条件付き了解 c: 受け入れられない d: その他】</p> <p>総合特区内においては既にNPO法人が過疎地有償運送事業を開始した地域もあり、地域活性化方針に定めた政策課題の解決をさらに推進するために、早急に実施していただきたい。</p> <p>安全確保の観点から問題があるとの見解であるが、前述のNPO法人は過疎地有償運送の申請に対する処理方針に定める輸送の安全及び旅客の利便の確保措置を講じており、現に過疎地有償運送事業開始時から平成24年9月末まで車両等の交通による人の死傷又は物の損壊を起していない。以上のことから、過疎地有償運送制度においても十分に輸送の安全を確保していると考え、対象旅客を拡大した場合に、安全確保の観点からどのような見解があり、その問題を解決するためにはどのような措置を講ずる必要があるのかを具体的に御教示願いたい。</p> <p>次に、バス、タクシー事業者との競争条件が異なることにより、バス、タクシー等の公共交通機関の縮小、撤退に繋がり、結果として、地域住民に対する運送サービスが提供されなくなるおそれがあるとの見解であるが、前述のNPO法人が過疎地有償運送を実施している路線は過去にバス事業者が必要減少による採算悪化を理由に撤退した路線であることから、バス事業者についての懸念は当たらないと考える。</p> <p>また、前述のNPO法人が実施する過疎地有償運送の形態は路線バスと同じ路線定期運行であり、タクシーとは事業形態が異なる。タクシーは、バス・鉄道等の大量輸送機関の補完的役割を果たすとともに、ドア・トゥ・ドアの機動的・個別的公共輸送機関として国民生活に定着していること、これまでも消費者である地域住民や観光客等の一時訪問者はその移動の需要に応じてバス・タクシーを選択していることから、タクシー事業者についての懸念は本件提案とは強い因果関係があるとは考えにくい。なお、実施にあたっては、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の発展に資する輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置し、長岡市のほか、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、高齢者団体、消費者団体、学識経験者、労働組合、その他関係行政機関で構成する長岡市地域公共交通協議会において意見を伺いたいと考える。</p>		III	
						2回目	F			提案自治体との協議等を踏まえ対応	提案自治体との協議等を踏まえ対応	<p>他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する行為を、旅客自動車運送事業として事業規制を行っているのは、不特定多数の者を運送するという公共性に鑑み、旅客の安全に運送することが極めて重大な課題であること、道路運送の利用者の利益を保護すること、利用者の利便の増進を図ることをもって公共の福祉を増進することが必要であるためである。</p> <p>従って、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、原則、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業の許可を受ける必要がある。一方、採算性の面から旅客自動車運送事業の継続が困難となり、地域住民の生活に必要な旅客輸送が確保されない場合などに、例外的に自家用自動車による有償運送を認めるものが自家用有償旅客運送制度である。自家用有償旅客運送制度においては、実施主体は営利を目的としないものに限定するとともに、旅客の範囲や地域等についても限定しているものであり、運送形態としては、一般旅客自動車運送事業よりも無規制である自家輸送に近似していることと認められることから、当該運送形態を考慮し、最低限必要な輸送の安全の確保措置が講じられることを求めているものである。従って、自家用有償の旅客の範囲を拡大することは、自家用有償旅客運送制度の趣旨を鑑み、非常に困難である。</p> <p>仮に不特定多数の者を運送するとした場合、バス、タクシー事業と何ら変わらない旅客範囲となるため、輸送の安全措置の強化を図ること、すなわちバス、タクシー事業に求められるものと同様な規制によるべき必要がある。</p> <p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業者に課せられている安全規制については、当該規制を守れば事故が絶対に防げるというものではないものの、事故を起ささないために可能な限り必要な規制を求めているものである。したがって、運行期間が月のNPOが事故を起こしていないことをもって、輸送の安全が確保されているとは言えず、また、現状の安全措置をもってこれからの輸送についてまで、輸送の安全が確保されると言えるものでもない。</p> <p>なお、輸送の安全確保のために必要な具体的規制内容については、二種免許を保有する運転者の選任、有資格の運行管理者の選任、当該運行管理者への研修、運行管理規程の定め、初任及び65歳以上の運転者の適性診断の受診、健康診断、有資格の整備管理者の選任、当該整備管理者への研修、休憩・仮眠施設設置、点呼時におけるアルコール検知器による確認等が必要である。</p> <p>さらに、提案の地域である長岡市においては、乗合バス事業者の撤退はあるものの、現状、営業区域を持つタクシー事業者が多数存在し、現状の観光客等の輸送手段については、タクシーの利用する者も考えられることから、長岡市の回答にあるタクシー事業者の撤退等を招く懸念は強い因果関係がないとすることは言えないものと考えられる。</p> <p>以上のことから、結論として、過疎地有償旅客運送の旅客の範囲を不特定多数の者にまで拡大することを認めることは困難である。</p> <p>一方、過疎地有償運送の旅客の範囲について、提案のうち当該地域の住民生活に必要な不可欠である旨下ろし、除雪等の生活支援型ボランティアについては、当該地域において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者として、対象旅客の範囲とすることを解釈によって認める方向で調整することは可能である。また、運送主体による乗合旅客自動車運送事業の許可取得に関しては、審査基準のうち、輸送の安全確保に関する部分の緩和は困難であるものの、その他の部分について、地域や運送主体の具体的な状況等を踏まえ、その一部を緩和できるかどうかについて検討することが可能である。</p>	<p>1回目の見解と比べて前向きな見解が示されたものの、当市の提案内容とは隔りがある。総合特区内では、川口地域で最大震度7を記録した平成16年新潟県中越地震によって、斜面崩壊や地すべり、道路・ライフラインの寸断、集落の孤立が生じ、山古志地域では全村避難後も住民の方々が長期にわたり仮設住宅での生活を余儀なくされるなど、甚大な被害を受けた。この震災によって人口減少や高齢化はより加速し、民間路線バスの撤退が進むなど、生活サービスの継続性が低下している。一方で、住民の方々には地域域の存続に対する強い危機感が生まれ、自分たちでふるさとを守り続けていこうという機運が高まり、各地で地域の活性化や課題の解決に向けた様々な取組が行われている。</p> <p>本件提案は、このような状況から生まれた地域住民が主体となった地域の生活交通を守るための取組を規制の特例措置を通じて支援するものであり、当市としては何となくも実現させたいと考えている。</p> <p>以上のことから、地域活性化方針に定めた政策課題の解決を図るため、国土交通省が引き続き検討することについて、当市としては、次に掲げる条件を付して了解することとした。</p> <p>なお、当市としては、総合特区内の小国地域において既にNPO法人が過疎地有償運送事業を開始し、川口地域及び山古志地域・太田地区においても、平成25年度以降順次NPO法人による過疎地有償運送事業を開始すべく準備を進めており、事業の採算性向上を図るため規制の特例措置の早期実現を望むことから、平成25年6月末までに協議を終了し、遅くとも平成26年4月1日までに規制の特例措置を活用したいと考える。また、当市としては1回目の回答と同様に、実施にあたっては、長岡市公共交通協議会において意見を伺いたいと考える。加えて、総合特区内において過疎地有償運送事業を既に実施し、又は実施する予定のNPO法人は、本件提案の実現に向けた協議の進捗状況について強い関心を有していることから、今後国土交通省が検討を進めるにあたっては、その経過を当市に対して適切に情報提供するよう要する。</p> <p>(条件1: 検討の方向性) 検討の方向性として「国土交通省から2点示されたが、当市としては「過疎地有償運送の旅客の範囲を観光客等の不特定多数の者に拡大すること」に可能な限り近い内容での規制の特例措置を望むことから、次の2点から本件提案の実現に向けて前向きに検討を行うことを条件とする。 ①道路運送法施行規則第49条第2号に規定する過疎地有償運送の旅客の範囲について、国土交通省から「当該地域の住民生活に必要な不可欠である旨下ろし、除雪等の生活支援型ボランティアについては、解釈によって認める方向で調整することが可能である。」との見解が示されたところであるが、総合特区内における地域や運送主体の具体的な状況等を踏まえた上でこの解釈を適用すること又はこの解釈をさらに拡大することについて ②一般乗合旅客自動車運送事業許可審査基準の一部緩和について (条件2: H24春協議結果との整合) 本件提案及び平成24年度の協議を実現することとなった「自家用マイクロバスの有償運送の許可審査基準の緩和は、いずれも生活交通サービスの継続性を確保するため、過疎地有償運送に使用する車両を多目的に利用し多様な収益を得ることによって生活交通事業の採算性の向上を図るものである。このことから、本件提案の実現によって旅客運送の用に供する車両を有償運送の用に供することができなくなることはないよう検討を行うことを条件とする。</p>		II	