

第15回 地域活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：平成27年3月27日（金）14:00～14:53
2. 場所：中央合同庁舎4号館4階共用第2特別会議室
3. 出席者：
 - （委員）安念潤司（座長）、滝久雄（座長代理）、岡素之（議長）、翁百合、
長谷川幸洋、松村敏弘
 - （政府）井上内閣府審議官、田中内閣審議官
 - （事務局）刀禰規制改革推進室次長、市川規制改革推進室次長、柿原参事官
 - （国土交通省）自動車局 稜川貨物課長、寺田旅客課長、菅原旅客課地域交通室長、
黒須企画室長
4. 議題：
 - （開会）
 - 「移動・輸送手段の多様化」
 - （閉会）
5. 議事概要：

柿原参事官 それでは、ただいまから規制改革会議第15回地域活性化ワーキング・グループを開催いたします。

皆様方には御多用中、御出席いただきありがとうございます。

本日、所用によりまして佐久間委員は御欠席です。また、本日は岡議長に御出席いただいております。

それでは、議事を進めさせていただきます。なお、本ワーキング・グループにおきましては、議事録を公開することとなっておりますので、あらかじめ御了承願います。以後の進行は安念座長にお願いいたします。

安念座長 どうもありがとうございます。

当ワーキング・グループの座長を仰せつかっております安念と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題である「移動・輸送手段の多様化」に入らせていただきます。

本議題につきましては、規制改革ホットラインに、過疎地等交通空白地域における自家用有償運送の運用ルールの緩和の提案を昨年10月にいただいております。さらに昨年11月28日に開催した第7回の当ワーキング・グループにおきまして、日本NPOセンター常務理事の田尻様より、道路運送法及び福祉有償運送等の規制改善として問題意識を伺ったところでございます。

本日は、これら規制改革ホットラインへの提案事項及び有識者の問題意識について、事

事務局から御紹介をいただき、その後、所管官庁である国土交通省のお考えを伺いたいと存じます。

それでは、まず事務局からお願いいたします。

柿原参事官 それでは、お手元の資料1に沿いまして、事務局から本日の議題であります「移動・輸送手段の多様化」に関する問題意識について御説明します。

資料1にありますとおり、規制改革ホットラインへの提案事項、あるいはこのワーキング・グループでの有識者ヒアリングにおける有識者の問題意識を踏まえますと、以下の2つの問題意識ということで整理できるのかなというものでございます。

1点目は、自家用有償旅客運送における貨物輸送ということで、後ほど制度の説明は国土交通省からあると思えますけれども、自家用有償旅客運送は原則禁止されておりますが、一定の場合に、例外的に認められている。その認められる場合の中で、みずから交通手段を持たない高齢者などの方の福祉を念頭に置いて、過疎地域でのニーズがあるということで、旅客、つまり人と貨物、物です。この場合は例えば、高齢者などが買い物から帰るときに買い物支援ということで、人と物を一緒に運べるようにすることができないかというのが1つ目の問題意識でございます。

2点目でございます。こちらと同じく旅客運送の一つの形態であります、福祉有償運送というものがございまして。これについても、一定の範囲で認められているものであります、その範囲などについての問題意識です。

1つ目のポツですけれども、この対象として障害者手帳をお持ちの障害者の方は対象になるのですが、そういった手帳を持たない障害者の方ですとか、あるいは子供といった交通弱者に対象を広げられないかという問題意識が1点目です。

2点目が料金設定のような問題意識ですけれども、実費というのですか、ガソリンなどの実費以外に、例えばコーディネート費用といった福祉有償輸送を実現するための、人件費といったものも入らないだろうかというのが2点目でございます。

最後に3点目。こちらの福祉有償運送を実現するためには、地域の運営協議会の合意というのが必要になるのですけれども、そもそも設置されていないという事例があるようでございまして、そうした場合、そもそも福祉有償運送ができないということがありますので、この辺の改善ができないかという問題意識を伺っているところでございます。事務局からは以上です。

安念座長 どうもありがとうございました。

それでは、国土交通省からお願いいたします。

国土交通省（黒須室長） 国土交通省でございます。よろしくお申し上げます。

それでは、今、事務局の方から御紹介がございましたうちの「(1)自家用有償旅客運送における貨物運送について」御説明を差し上げたいと思います。

後ろについてございます横長の資料2をお開きいただけますでしょうか。

表紙をおめくりいただいて、右下にページ数を振ってございますが、3ページ目で御説

明を差し上げたいと思います。

まず、先ほど事務局からございましたとおり、自家用有償旅客運送という制度は、平成18年にいわゆる白ナンバーの車でも有償、お金を取って旅客を運送することができると道路運送法上措置されてございます。こちらは市町村が主体となって輸送するもの、また、後ほどありますように福祉のNPO等が輸送するといったものがございます。過疎地や福祉輸送において、大きな効果を出していると考えてございます。

今般の御提案につきましては、旅客を今、運んでいる車に荷物を一緒に乗っけられないかというものだ、手荷物のような携行しているものではなくて、荷物だけをというか、荷物にお金を取ってと理解をしてございます。

3ページ目の中ごろにございます「旅客と貨物の混載に係る新たな制度の創設に向けて」というところに結論を書いておりますけれども、最初に結論だけを申し上げると、今回御提案いただいている自家用有償旅客運送について「有償で少量の貨物を運送できることとする」と。この方向で、今、検討を進めているということでございます。併せまして、タクシー事業者も同様のことができるようにしたいと考えてございます。

また、2つ目の「過疎地等において」というパラグラフでございますが、こちらにもございますとおり、トラック事業者がお客様を乗せるといった形も併せて検討していこうと考えてございます。今般のスコープは自家用有償旅客運送ということでございますけれども、併せてこの形態を考えていきたいと、今、検討しているところでございます。

現状の制度について、少し御説明申し上げます。

今、御覧いただいている3ページ目の上の四角にございますとおり、改正地域公共交通活性化再生法という地域のネットワークの計画を立てて、それによって地域交通を再生していこうという狙いの法律がございまして、こちらで計画を立てた場合は、自家用有償旅客運送による少量の貨物輸送を可能とする制度的な手当ては、実は昨年11月に施行されておる法律の中で手当てしてございます。

もう一つ、つい先日でございますが、閣議決定させていただいた地域再生法、こちらは過疎のような地域で基幹となる集落に機能やサービスを集約する、いわゆる小さな拠点を形成していく、これは都市計画上の特例などが定められている法律でございますが、こちらでも同じように、小さな拠点を中心に運行される自家用有償旅客運送に少量の貨物輸送を可能とすることを手当てさせていただいて、もちろんこれから国会の御審議をいただきますけれども、計画を立てたり、あるいは小さな拠点というものを作ったりというところの制度的な手当てはできておるのでございますが、これに加えて、他のニーズも恐らく地域によってはあるかと思しますので、そちらに対応できるように、先ほど申し上げたように新たな制度の創設に向けて、検討を進めていきたい。このように考えてございます。

4ページの下の方にございますような、制度の創設に向けて幾つか論点がございまして。例えば運賃をどうするのかですとか、損害賠償の措置についてどうするのかですとか、あるいは運転の免許、いわゆる運転する方の免許はどうするのかといった点については、い

きなりやりますといっても、きちんと手当てをしなければいけないので、その手当てについては考える必要がございますが、一番下、ちょっと枠外にございますが、アンダーラインを引いているところがございますとおり、こういった点について検討はしつつも、まず試行的に旅客と貨物の混載を実施しながら、こういった論点について検討をする、制度的にどのように手当てをすればいいのかということを検討する、こういった方法をとらせていただきたいと思います。

国土交通省からの説明は以上でございます。

安念座長 どうもありがとうございました。

それでは、残りの時間はディスカッションをいたしたいと存じます。

これは、以上で全くよろしいのですか。

刀禰次長 資料がもう一つあります。

安念座長 では、引き続きをお願いいたします。

国土交通省（寺田課長） 引き続きまして、2つ目の資料について御説明させていただきます。

先日、日本NPOセンター常務理事の田尻様が御紹介された問題意識に関連して、御説明させていただきます。まず資料の6ページをお開きください。

先ほど、黒須の方からも説明させていただきましたが、自家用有償旅客運送制度というものがございます。おさらいを兼ねて、簡単に制度創設の経緯を御紹介させていただきたいと思います。

以前は、自家用有償旅客運送制度というものが確立はしておりませんでした。自家用有償旅客運送制度と申しますのは、文字どおり自家用の車、通常お客を運ぶときには、バスとかタクシーといった緑のナンバープレートがついた業務用の車両を使うのが基本ですけれども、そういうものではない自家用の白いナンバーの車で、一定の範囲内でお金を取ってお客を運ぶというものを認めてもいいのではないかとということで、制度が創設された経緯がございます。6ページ目の左上の「背景」に示しているとおり、過疎化の進行だとか路線バスの撤退などの状況がありましたので、生活交通の確保というのが非常に大きな課題に当時からなっていました。

また、高齢化の進展ということもございまして、なかなかお一人では一般の公共交通機関が使えないといった方々も非常に多くなってきたということで、こういったものに対するサービスの需要が非常に急増してきたこともあります。以前は道路運送法という法律の中で、例外的に許可をしますという制度がございましたが、この状況がかなり進みまして、右側の「課題」というところに書いておりますけれども、法制度としてきちんと整備されていなかったため、例外的な許可という対応で、結果としては、常態化するということになっていたということでございます。

矢印の下になります。平成18年に法律が改正されまして、この自家用有償旅客運送制度をきちんと法律上位置づけようということになりました。考え方がここにまとめて書い

てございますが、地域住民の生活維持に必要な運送について、バスとかタクシー事業だけに頼ってはいけません。しっかりとこういったサービスが提供されないというときに、一定の登録を受けた市町村、あるいはNPOの方々が自家用車を用いて、有償でお客を運べるといった制度が設けられたということでございます。

その際に、安全はやはり大事でございますので、一定の安全確保のための措置が講じられております。輸送の安全のために運行管理体制を一定の範囲で整えていただく。あるいは利用者保護という観点から収受するお金、対価といったものはきちんと計上していただきといったルールを導入しております。これによって、安全・安心なサービスの普及を図りたいということでございます。

7ページは、自家用有償旅客運送と、先ほど申しました緑ナンバーのサービスを対比として左右に並べております。左側は一般のバス、あるいはコミュニティバス、若しくはタクシー会社でやっている福祉タクシーといったサービスもございますが、こういったものは業務用の車両で行われます。こういった業務用のサービスがなかなか成り立たないケースに対応するために、右側の白ナンバー、今、申しました自家用有償旅客運送といった制度を設けたということでございます。

実は自家用有償旅客運送は2つの大きなカテゴリーに分かれておりまして、上の方は一般的な住民の方々のため、交通空白地域と呼んでおりますけれども、過疎地、あるいは交通空白地域で移動に関する公共サービスがなかなかないというところで、こういった制度を活用していただくパターン。

もう一つは、特に福祉目的ということで、身体障害のある方など、福祉輸送を行うためのサービスということで、自家用有償の福祉有償運送などと我々は呼んでおりますが、こういったサービスを市町村、あるいはNPOの方々にやっていただくというパターンがあります。今回、主に想定されているのは下側の赤い枠で囲ったところだと思っております。

また1枚おめくりいただきまして、自家用有償旅客運送を実施するに当たって、一定の仕組みが整えられております。自治体で運営協議会というものを設定していただきまして、そこでこういうサービスを提供しようという合意をとっていただき、その上で、国土交通大臣の登録を受ける。これが法制度の仕組みになっております。先ほど申しましたように安全であるとか、利用者保護のための一定の対応を国土交通省としてもしていくということになっております。

協議会につきましては、そこに書いてございますように、市町村、あるいは一定のケースは都道府県、私どもの地方支分部局である運輸局、あるいは当然のことですが、地域の住民の方々、NPOの方々、あとはバス、タクシー関係者といった方々がメンバーになっているということです。

協議事項として、こういった自家用有償旅客運送の必要性が認められるかどうか、又はどういう範囲で運送するか、若しくはお金についてどうするかということが対象になっております。こういったところで合意が得られますと、大臣に対する登録というものをし

いただきます。登録につきましては、基本的には2年間ということになっております。事故とかが起きていない場合については、次の登録は3年という形になっております。

国土交通省の業務としましては、一番最後に書いてありますように、運行管理などの安全面をしっかりと見ていくということで、もし、不都合などが生じた場合には、一定の是正命令等の対応もすることがあるということでございます。

最後に9ページでございますが、議論の先取りになるかもしれませんが、今回いただいております御意見について、簡単に少しコメントさせていただきたいと思っております。

何点が御指摘を田尻常務の方からございましたけれども、主なものをここに挙げております。左側が御指摘ですが「福祉有償運送の対象者制限の改善により、子供や障害者手帳を持たない障害者等も対象とする必要」があるのではないかとこの点でございます。この点につきましては、現行制度でも手帳を持った人に限って対象にするという制度にはなっておりませんので、飽くまで運営協議会で御議論いただく話ですけれども、運営協議会で、そういった方々も対象にする必要がありますということであれば、当然対象にしたいだけでも結構だということでございます。過疎地や交通空白地域の有償運送でありましたら、例えば小さなお子様とか高齢者といった方々の有償運送も、もちろん可能だという制度になってございます。

2つ目に「福祉有償運送の利用料金についての規制の改善」ということで、コーディネーターとかオペレーターの人件費が認められないのでということだったのですが、これも制度的には、そういった人件費を入れてはいけないという制度になっておりませんので、当然人件費等も単価に入れていただいて構わないと考えております。

NPO等がやっておられる場合というのは、通常のタクシーなどよりも安価、低い実費ベースを基本にされていると思いますので、おおむね私どもは、通常のタクシーなどの料金の2分の1ぐらいを目安とすると言っておりますが、この目安について、厳格な上限だという一部誤解もあって、そういったことで、認められないということで認識しておられるのではないかと考えています。

最後に3つ目ですが、福祉有償運送を実施するためには、各市町村が協議会を設置することになっていますが、地域事情によって設置されていない例も多くて、また、その構成メンバーの力関係によって、福祉有償運送の実施に困難を来している場合があるのではないかと御指摘です。

協議会につきましては、我々もぜひたくさん設置していただけたらいいと思っておりますけれども、基本的には自治体が主宰して設置していただくものですので、設置を強制するということは、私どもとしてはなかなか難しいのだろうと思っております。ただ、これまでも、自治体の皆さんにできるだけ働きかけをさせていただいております。

あと、構成メンバーの力関係というお話がありまして、もちろん協議会でいろいろな議論があると思うのですが、そういった個別の事情については、恐らく協議会の中でぜひ議論を尽くしていただいて、解決していただくのが一番だと思いますし、その過程で

もし私どもの方に何らかの御相談をいただくのであれば、当然それがきちんとした解決に向かうように努力したいと思っておりますので、ぜひ個別ケースについて御相談いただければと思っています。

以上でございます。

安念座長 どうもありがとうございました。

それでは、残りの時間はディスカッションにいたしましょう。

一応、主要な論点は4つございまして、自家用有償旅客運送の枠組みの中で貨物を運ぶ可能性が第1論点。2、3、4は今の国土交通省からいただきました資料の9ページでございます。障害者手帳を持たない障害者等も運送の対象になり得るのかということと、料金規制の問題、人件費を含めることができるか、それから運営協議会、主要4つの論点でございます。

いずれについても、非常に前向きな御対応をいただけるとのことで、大変勇気づけられたのですが、まず第1の論点について申しますと、これから検討を始めていただくということでございました。現行法はなかなか面倒といえば面倒で、過疎地有償、あるいは福祉有償のいずれにいたしましても、活性化再生法の中の地域公共交通再編実施計画に言及されているところのNPOの事業であって、初めて貨物が輸送できるということになっています。運営協議会を作ってそこで認めてもらって、さらにその計画について大臣認可をもらう。それで初めて、しかも少量の貨物ということになると、大変なハードルだなと感じておられる。事実かどうかはともかくとして、少なくとも心理的には非常に大きなバリアになっているように見受けられるのですが、これについては、まだ方針は固まっておられないのだと思うのですが、どういう検討の方向性でしょうか。

それともう一つなのですけれども、少量というのはなかなか定義のしにくい話だし、本業としてやってもらっては、貨物と旅客というものを仕切るという大前提が崩れてしまうので、それはできないと思うのですが、どれくらいまでならいいという感覚であればよろしいものでございましょうか。

その辺りから、現状でのお考えを承れるとありがたいのです。

国土交通省(黒須室長) 今、安念先生から2つの問題の御提起があったかと思います。

1つ目に関しましては、別途法律で手当てさせていただいて、これから運用していく部分がありますので、その円滑な運用ということにも努めていく。

安念座長 それは分かります。

国土交通省(黒須室長) 先生がおっしゃいましたとおり、計画を作ってハードルが高いという市町村もあたりだと思えますし、一方で、計画でネットワーク全体をやらなくても、例えば、2点目の少量というところとも関わるのですけれども、山合いの集落の農家のおじいちゃん、おばあちゃんが作ったものを真ん中にあるちょっとした道の駅まで運んでくれないかと、こんなことが恐らくニーズになってくるのではないかと考えております。そのときに市町村の計画を待っていたのでは、いつまでたってもそれは実現できないとい

うことがあるかと思imasるので、そんなニーズを念頭に、条件づけを幾つかして、こういうカテゴリーであれば、認めていいのではないかというのを試行的な実施も含めてやっていく。そうすれば、計画とかを作らなくてもいいもう一つの道というか、スキームというものを作っていきたい。こんなイメージでございます。

今、少し申し上げましたけれども、少量の部分も安念先生から御提示がございましたとおり、もともとトラックの事業者がきちんと運んでいるもの、また既存の自家用有償なりで旅客として運んでいるものを崩すわけにはいかないという大前提はありつつも、少量といっても、それこそバッグ1つとか、こんなものでは全然話にならないので、先ほど申し上げたとおり、各地域のニーズなどを捉えながらですけれども、例えば道の駅にちょっとした農作物、その日とれた分をバスケットに2つとか3つということは、むしろニーズがあると思imasるので、そういったところは当然少量の中に入ってくるだろう。恐らく地域ごとによって運ぶものですか、運ぶ地域も違ってくると思imasるので、そこも試行的な中で少し探っていきたい。

正直申し上げて、すごくたくさんの方の要望が我々のところにも寄せられているわけではございませんので、もう少し幾つかそういったことで、こういったことを打ち出すと、恐らく、ちょっとうちもやってみたいのだよというところが出てくるかと思imasるので、そういったところをよく市町村、あるいは地元の方とコミュニケーションしながらやっていけたらと思っております。

安念座長 ありがとうございます。

今、出荷のニーズを御指摘いただきまして、私も全くそのとおりだと思imasし、地域活性化に誠にふさわしいニーズなのですが、一方、今度は出す方ではなくて、入れる方と申しますか、かなり普遍的にあるのは買い物代行というか、買い物難民になりかけておられるお年寄り、あるいは障害をお持ちの方もいらっしゃるかもしれませんが、少量の買い物をお客は乗らない形で、運ぶというのも視野に入ってまいりますか。

国土交通省（黒須室長） おっしゃるとおりだと思imas。

先日、私は要望されている市町村ではないところで、ある市町村にお伺いしたところ、町長が出す方のことをおっしゃっていましたが、担当の方は買い物難民というか、ちょっとした足りない物を運んでくれるとありがたいという声もありますとは聞いていますので、出と入りというか、どちらが出で入りかはあれですけれども、双方向のことは考えていきたいと思っております。

安念座長 分かりました。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。どなたからでも、どうぞ。

井上内閣府審議官 今の確認なのですけれども、これから一定の要件を作って、それが認められるものであれば、試行的にやっていきたいというお話しなのですけれども、試行的にやる主体は地域ですか。それとも国土交通省ということでしょうか。また、認める、認めないというのは、誰がどういう形で判断するというイメージをお考えになっているの

でしょうか。

国土交通省（黒須室長） 主体は、先ほどありましたように、自家用有償というのは2つくらいパターンがあって、NPOがやるパターンと市町村がやるパターン、恐らく最初は市町村が多いのではないかと思います、いずれにせよ、審議官の今の御指摘でいうと、地元、地域の方が主体になります。これがまず1つ目のアンサーでございます。

認める主体というのは、またちょっと難しいですけれども、我々が条件づけをし、一度試行的にやってみて、将来的には、いちいち裁量的にやるのではなく、ある程度カテゴリーを作って認めていくことを考えています。

井上内閣府審議官 とすると、一定の要件を作って、将来試行をやった上でですけれども、その要件を満たせば、誰かが認可するとかしないということとは関わりなしに、そういう制度が認められていくというイメージを今、描いておられるという理解をしてよろしいでしょうか。

国土交通省（黒須室長） 一応、道路運送法の規制がございますので、引き続き自家用有償という制度の中で、許可が要ることになると思います。けれども、将来的には、いちいち裁量的にやるのではなく、ある程度カテゴリーを作って、カテゴリーに入っているのであればほぼ自動で、判断していくこととしたいと考えています。

安念座長 ありがとうございます。

他にいかがですか。

やはり、一番想定されるのは市役所というか、自治体が持っている車でしょうか。車と云って確かに業務に使っているには違いないけれども、法律上は事業用自動車以外のものを全部自家用自動車という定義にしてしまっているわけだから、要するに、商売に使っているもの以外は全部自家用というわけです。我々が普通に呼んでいる自家用車よりはやや広い概念ですよ。

そうすると、たまたま車両がある程度空いていれば、それを使ってそういう人や貨物を運ぶということが、割とあちこちにぼこぼこ生まれてくるのではないかというお見通しということですか。

国土交通省（黒須室長） 恐らく、これは自家用有償運送をしているところというのは、そもそも過疎地であったりして、車を動かすこと自体がコストになってしまって、それはガソリン代でもそうですし、運転手自身が高齢化していて、安念先生が良く御案内のことかと思うのですけれども、この前に私がお伺いした町もそれすらも厳しいというところですので、ぼこぼこは来ないかもしれないのですが、一方で空いている車をどういう形で活用するか、市有車をどう活用するか。どこまでお客を乗せて、合わせて荷物を運ぶかということに対しては、東京にいると分かりませんが、ロットとしては小さいですが、ニーズとしては真剣なものがありますので、そういったことにこの制度で対応していきたいと考えております。

安念座長 ありがとうございます

他にいかがですか。

障害者ですけれども、道路運送法施行規則によれば、49条の二に「その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者」とあって、身体障害者手帳の公布のような行政の何らかの判断が全く介在しなくても、対象にできるわけですよ。この場合なのですけれども、二対象者と仮に呼んでおくとすると、それがどういう人であるのかについても運営協議会で決めるということなんでしょうか。もちろん決めるといっても、固有名詞で決めるという話ではないですよ。カテゴリーとして、こんな感じということを決めることになりますか。

国土交通省（菅原室長） 固有名詞は、最終的には登録しますけれども概念としては。安念座長 名簿はいいのです。名簿の話ではなくて。

国土交通省（菅原室長） 名簿は最終的には決めます。登録をしていただくことになると思いますが、概念的にはそういう御理解をしていただければ、協議会としてどういう範囲の方を移送対象にするという議論をして、決めていただければいいのかと思っております。

安念座長 もう一つ、田尻さんのお話では、高齢者や障害をお持ちの方だけではなくて、子供を運べないかというお話があったのですが、これは過疎地有償なら可能だけれども、福祉有償では難しいという区分けになりますか。

国土交通省（寺田課長） 基本的にはそうなります。

安念座長 分かりました。

国土交通省（菅原室長） ただ、過疎地有償も今は交通空白地という形で、都会でも交通が利用できないところについては認めているということですから、必ずしも過疎地だけではございません。

安念座長 なるほど、そういう実例というのは、結構あるものなのですか。

国土交通省（寺田課長） 規模の大きい都市でも、政令市ぐらいでも非常に規模が大きいと、街の中心部は本当に稠密なのですけれども、ちょっと離れると余りバス路線もないエリアもないことはないという状況です。そういった場合に対応していただいても結構だと思います。

翁委員 運営協議会については、今、どのぐらいのところニーズを持っていながら、設置できていないと把握しておられるのか、それからかなり働きかけを行っているということをおっしゃっておられましたけれども、具体的に今どういった働きかけを行っておられるのか、どういう改善の方法があり得ると考えられているのか、その辺りの現状認識をお伺いしたいと思います。

国土交通省（寺田課長） 運営協議会が設置されている数ですが、全体で約723です。その運送を実施しておられる方の数、NPOといった数を勘定すると3,000ぐらいあります。私どもはそれぞれの自治体によって、ニーズの程度というのは違うと思いますので、一律に幾つの自治体でニーズがあるのに設置されていないというのは、私どもとしては判断しか

ねるのですけれども、日常的に私どもの出先機関で、いろいろな御相談を受けておりますし、本省でも良く伺いますので、そういったときにいろいろな情報提供とかをさせていただいて、やっているというのが1点です。

自家用有償につきましては、こういった権限について、地方分権の観点で自治体の皆さんに、今、国土交通省がやっております安全管理といった権限を委譲するという制度も近々認められますので、そういった形でますます自治体の方々の御関心が高くなっていくと思います。ちょうど今、そういう制度改正の御案内もしておりますし、制度改正が終わったらまたいろいろな問い合わせもあると思いますので、そういった機会を使ってPRをしたいと思っています。

国土交通省（菅原室長） 補足させていただきますと、地域で協議会がないというか、地域でまとめて、例えば何々市と何々町、昔の郡市みたいなイメージで協議会を一つ作っているというところもありますし、そういうやり方がいろいろできるところはあります。

安念座長 なるほど、どうぞ。

岡議長 利用者がどれくらいだというデータは把握されていますか。

国土交通省（菅原室長） すみません。手元にはありません。

安念座長 理論的には、ユーザーの名簿が作成されることになっているから、手間暇さえ惜しまなければ、それを計算して、重複分を除けばいいということになるけれども、もし概数みたいなものがあれば教えてください。

それと法79条による登録している事業主体の数がどうなっているかについて、もし数字がありましたら、事務局を通じて教えていただけませんか。もちろん後ほどで結構です。

国土交通省（寺田課長） 分かりました。

実施団体の数は把握しておりますし、運営協議会の設置数も正確なものももちろんございますので、それは後ほど提出させていただきます。

安念座長 よろしく願いいたします。

国土交通省（寺田課長） 議長から御指摘のありました利用者については、一度持ち帰って確認をして、一定の数が出せるかどうかを考えてみたいと思います。

岡議長 よろしく申し上げます。私が質問したのは、どれぐらいのニーズがあるのかということともつながるのではないかと考えたからです。

国土交通省（寺田課長） 承知しました。

安念座長 他にいかがでしょうか。

運営協議会の設営状況みたいなものは、事務局で調べてくれたのではなかったでしょうか。

柿原参事官 事務局で、今回の議題を設定するに当たって、調べたのですけれども、九州だけしかデータがないのであれですが、非常に高い設置率の県とほとんど設置されていない県が、相当のばらつきがあるというデータがありまして、以前このワーキング・グ

ループでも、地域差の合理性という話がありましたけれども、九州の中でも県によって交通事情が全く異なるのか。先ほど国土交通省からお話がありました、ニーズがまちまちになっているところは、そうなのかもしれませんが、県によっては、少なくとも協議会を作る。作った上で、ニーズに応じて議論をして、認めるものは認めるという動きがあるようですから、その辺りについて、御見解を賜ればありがたいと思います。

安念座長 どんな感じですか。

どうぞ、次長。

刀禰次長 併せまして、法令の考え方として、正に協議をしていく仕組みになっていると我々は思うのですけれども、そうすると、民間事業者の方にニーズがあることが明らかであるにもかかわらず、協議会が設置されないというのは法令上予定していないのか、おかしいのか、それも許容されているのか。まずその考え方を教えていただければと思います。

国土交通省（寺田課長） 協議会の設置については、先ほども少し申し上げましたが、法令上必ず設置しなさい、あるいは自治体に対して、国として必ず作りなさいとお願いする形になっておりませんので、そういう意味で強制されているものではないと思っております。基本的な考え方として、地域の足の確保であるとか、福祉の観点で提供すべきサービスはこの範囲だということで、地域で御判断いただくのが一番いいと思っておりますので、一方的に国の方から全ての自治体に何でもかんでも作りなさいということは、現実的にはなかなか難しいと思えますし、考え方からすると、必ずしも適当ではないのではないかと思っております。もちろん一部の地域、一部の自治体では県の方が市町村に対して、まずは作ってみようという呼びかけをされているところもあることも承知しておりますので、それはそれで都道府県における一つの考え方かなと思います。ただ、それも飽くまで地元でそういう方向でやってみようという判断だと思いますので、それをさらに飛び越えて国から強制的に設置ということまでいくのは、難しいのではないかと思っております。

安念座長 どうぞ。

刀禰次長 ニーズがないケースも当然あると思えますので、そういう意味では、別にニーズの有無にかかわらず設置をするという仕組みである必要はないと思えますし、そういう意味では、もちろん強制ではないというのが正しいのだと思うのですが、ニーズがあれば、本来は地域の方々が話し合って可否を判断されるという仕組みではないかと思われるものですから、ニーズがあると申し立てる方が仮におられたとしても、それをどなたかの都合で結論を先取りして開かないというのは、余り予定されていないのではないかという気がいたしまして、さらにそういうばらばらな実情があるということであれば、そこはむしろニーズがあれば開かなければいけないという制度にしておくのが正しいのかもしれないという問題意識を持っております。

安念座長 結論はともかくとして、とにかくアリーナは設けてもらうというのが筋であるという気がするのですが、これはそういう仕組みでもないのですか。

国土交通省（寺田課長） 分かりました。

おっしゃることはそのとおりだと思います。ただ、問題は恐らくニーズがあるところをどうやって判断するかという点かだと思います。

今、自治体の方が協議会の主催者ということで、自治体の方で地元に着されておられますので、自治体の方でニーズがあるかどうかということも含めて、御判断していただくということだと思います。ニーズがあるかどうかという判断も含めて国の方でやる、あるいはニーズがその地域であるかどうか、必ずしも中央で見ているはっきり分からない段階でも必ず設置しなさいと決めてしまうのもなかなかどうなのかなという気はいたします。

安念座長 どうぞ。

岡議長 最終的な判断は自治体だということは私もそうだと思うのですが、それを促進するような情報提供をするという役割までは国がやってもよろしいのかなと思いました。世の中だんだん変わってきて、ニーズが増えている可能性がありますよね。国土交通省の方で、各都道府県、あるいは市町村別、若しくは複数の市町村が一体となっている場合も含めて、協議会が723あることを把握されておられる。協議会は基本的にニーズのあるところで作ってもらったらよろしいのだけれども、もしも1件もできていない県があったとしたら、県でまるまるニーズがないなんておかしいよねという気づきのきっかけになる程度の情報提供は国レベルでできるのではないかな。

国土交通省（寺田課長） 分かりました。

それは本当におっしゃるとおりだと思いますので、自治体の方々に情報共有をしていただく手だてを考えてみたいと思います。

安念座長 いかがですか。

私ばかりしゃべって何なのですかけれども、どうぞ。

翁委員 運送の対価のところなのですが、実費の範囲で認められているわけですが、タクシーの上限運賃のおおむね2分の1の範囲内であると設定されている理由を教えてください。

国土交通省（寺田課長） これは、通常のバスとかタクシーのように民間企業がビジネスとしてやるケースではありませんので、基本的にはボランティア的に行っていただくものですので、これで利潤をどんどん上げていくというものではないと思っています。したがって、基本的にはガソリン代とか、先ほど御指摘のあった人件費ももちろん加味していただいているのですが、そういった実費的なもので構成して対価にさせていただく。

2分の1というのは、全く何も目安がないと、設定される側の方もなかなか取っかかりがないとお困りになるということで、おおむね2分の1を目安とするとお示ししているというものです。実はこれについては、これまでの誤解がありまして、もう2分の1を超えてはいけないのだという理解をされたことが、過去に何度もありましたので、私どもはその後も連絡を出してはしまして、これは飽くまで目安なのですと。必ずしも、2分の1以下

に絶対に抑えないといけないという位置づけのものではありませんというのをお示ししておりますし、お問い合わせがあったときには、そういうふうに御説明させていただいております。

安念座長 どうぞ。

滝座長代理 今のお話を聞いて、良かったと思ったのですが、100円程度なのだと、作っても大持ち出しになるので稼働率も低いし、ほったらかしてあるという話が相当あったのです。今の話が浸透すれば、機能する気がいたしました。

安念座長 他にいかがでしょうか。

ちょっと蒸し返しになりますが、運営協議会につきましては、運営協議会の協議が調うことが登録の要件、厳密に言えば調わないことが登録の拒絶要件となっているわけでございますよね。通常、登録を処分と言っていいかどうか分からないけれども、許認可にせよ登録にせよ、行政庁がその要件の存否をみずからの責任と見識で判断していくというのが、少なくとも通常であろうと思われるのに対して、この要件はかなり異例であって、利害関係者の意思の集約が要件になっている。もちろんこういう要件を作ってはいけないとは申しませんが、しかし、考えてみると、本来ならば行政庁が自己の責任と見識で判断しなければならないものについて、こう言うのはなんだけれども、地元の利害関係者にほぼ丸投げとなっているというのは、やはり異例ではないか。しかも、作らなくてもいいというのは、どんなものなのだろうか。

さらに、作っても、ここで協議が調わないときには登録の要件を満たさないということなのですが、この調わないとは一体何を意味するのか、つまり、格別な理由もないけれども、とにかく反対ですというプレーヤーが何人かいれば、結局調わないということになってしまうのだろうか。しかし、これは常識としては何か変だなという気がするのです。と言いますのは、この協議を行っても合意することにインセンティブのない人、必ずそういうプレーヤーがいるわけで、何か縛りがないと、抑えるものがないのだから反対し続けるに決まっているわけです。

全然話の違うことですが、例えば裁判所で行う調停、私も何回か遺産分割の調停というのをやったのですが、これはもちろん任意なのです。来るのも任意、合意するもしないのも任意なのですけれども、そんなにおかしなことを言う人というのは、少なくとも私の経験ではない。それはなぜかというと、ごねたって結局審判になって、最後は裁判官がこうでしょうと言ってしまふからなのです。そういう最後の抑えみたいなのが全然ないところでは、同意するインセンティブのない人は同意しないままになってしまう。こういう制度というのは、やや再考の要がありはせぬかという気がいたします。

これは、かなり根本に関わることだから、今、ここでこれこれこういうふうという見通しをお示しいただきたいなんてことはもちろん申さないのですが、やはり新規参入しようとするNPOにとってはハードルが高いという気がするのです。

それは私の見解だけれども、今、仮に私が福祉有償なり、過疎地有償なりを細々とNPO

で始めたとして、なかなか地元に行っても運営協議会をやってくれそうにないといった場合、何か駆け込み寺みたいなものというのはございますか。

国土交通省（寺田課長） そういう御相談については、私どもの国土交通省、本省ももちろんそうですし、各出先機関で窓口をしっかりとやりましょうと内部的にはしておりますので、そういったところに御相談いただければ、いろいろサポートさせていただくことが可能なのかなと思っております。

先生が先ほどおっしゃった問題意識は、私も良く理解できるのですが、制度的には、こういう建てつけがそんなに違和感があるものだと私どもは思っておりませんで、やはりどうしても地域の足の確保というのは、基本的には中央というよりも、その地元地元で御議論していただくというのが一番いいと思っております、利用者の代表の方々とか、行政ももちろんそうですけれども、関係者が集まって協議会というところで議論をしていただくというのは、ある意味一番ニーズを正確に把握するために、いい仕組みなのかなと思っております。公共交通の世界では比較的最近良く用いられている制度だと思います。

その上で、実際に恐らくニーズがあるのに、一部の人の反対でなかなか実現しないといったケースがもしあるとしたら、それは制度の仕組みというよりも、個別ケースについて、もうちょっとうまく議論を進めていくとか、先ほども情報共有が大事だという御指摘もありましたけれども、他地域のいろいろな例を参考にしながら、現実に合意できる方法とか、現実に御協力できる中身を模索していくというのが一番いいことだと思いますので、国土交通省としては、そういう御相談があったときには、そういうお手伝いをなるべくさせていただきたいと思っております。

安念座長 どうぞ。

刀禰次長 今、いろいろと前向きなお話をいただいたのですが、一つは我々が参考にしたかったのは、たまたま事務局で調べておりましたところ、昨年、総務省の九州管区行政評価局で九州の実情を調査された。その中でタクシー事業者への遠慮から、地方運営協議会設置要請に至らなくて、なかなかできないこともあるということで、ある県では希望団体の有無にかかわらず、運営協議会を設置すべきとの考えで、市町村に働きかけていくという県もあると聞いております。なかなか地域の実情という中に、先ほど安念座長からございましたように、そういう合理的な考え方で議論されるとは限らないケースもややあると思いますので、今後の高齢化の状況とかニーズの存在、規制改革会議のワーキング・グループの中には、正に設置していただきたいという意見もありますので、どのような形が望ましいかということ、さらに御検討いただければありがたいと思っております。

安念座長 私どもの意見もそのとおりです。

考えてみると、今、寺田課長がおっしゃったように、自家用有償のニーズが切実にあるところというのは、実はタクシーが事業としてはもう成り立たないところが多いわけです。そもそも商売にならないし、仮になったとしても、ドライバーが確保できないところなのだから、そんなに利害が対立するとは思えないのだけれども、少なくとも事務局に調べて

もらったところでは、現実にはそうでもない事例もちらほらあるのかと思いますので、その点も意識に置いていただければありがたいと存じます。

国土交通省（寺田課長） 問題意識は良く分かりますので、そういうことを念頭に置いて、引き続き考えていきたいと思えます。

ただ、本当は民間企業の活力をうまく使っていただいて、地域の公共交通サービスの発展に力を尽くしていただくというのは、一つの理想だと思えます。タクシー関係者の中にはこういう時代、高齢化社会とかを踏まえて、福祉運送のようなところに特化して、そういったサービスで企業経営の活路を見出したいということの前向きに考えておられる方もあって、そういうのが成り立つところは文字どおりそれをやっていただいて、そうではないところは自家用有償の仕組みをうまく使っていただくということで、役割分担というか、うまくその地域地域に応じて選択できると思えますので、その選択が適切になされるように、我々は努力していかないといけないと思えます。

安念座長 どうぞ、審議官。

井上内閣府審議官 今回の関連なのですけれども、先ほど事務局の方から話がありました、総務省の行政評価の関係で市町村単位ですけれども、佐賀県が95パーセントの設置率で、大分県が22.2パーセントという数字が出てあって、恐らく全国的な状況は何らかの形でお調べになれば、国土交通省もお分かりになるのではないかと思います。とすると、その原因はどこにあるのかということも併せて調べていただくと、今、課長がおっしゃったことがより具体的に、前向きに進む形になるのではないかと思います。その辺も調べた上で、そして原因分析もしていただくとありがたいと思えます。

国土交通省（寺田課長） 問題意識は良く分かりました。

安念座長 よろしゅうございますか。

いろいろ前向きに御対応いただけるとのことで本当にうれしく思っております。先ほども話が出ましたが、例の対価の2分の1という目安ですが、これは目安だとおっしゃっている趣旨は良く分かるのですが、地方に行けば行くほど、雷が関でおっしゃったことは天の声というか、雷のように響くというところがどうしてもあるようでして、これを超えてはいかんと思っている実情はあると思えます。

これは受けとめ方の問題だから、どんなに寺田さんなり、国土交通省なりに御努力いただいても、どうにもしようがないというところは残るのですけれども、引き続き飽くまでも目安だということを、折に触れて強調していただければと存じます。

もう一つ、これも往々にしてある誤解のようなのですが、自家用有償の対価の場合、少なくともカテゴリーとして、人件費を含んでいいのだということについても、御確認をいただければいいと思うのです。

と申しますのは、地域でやる話ですので、人件費がカバーできなければ、もうおよそ事業としては継続できませんので、サステナブルな事業にするためには、必ず人件費をカバーできるということが必要になります。その点も何かの機会に御指導をいただければと

思っております。その点も含めまして、今後とも協議をさせていただきたいと思っておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

国土交通省（寺田課長） 分かりました。

しっかりそういう情報が展開されるように、工夫したいと思います。

安念座長 今日はどうもありがとうございました。

では、事務局の方から。

柿原参事官 それでは、次回のワーキング・グループの日程につきましては、追って御連絡差し上げます。よろしくお願いいたします。

安念座長 では、これで終了いたします。

皆さん、今日は本当にどうもありがとうございました。