

○自家用有償旅客運送の運転者について、第二種免許を義務づけず、第一種免許＋講習とした理由

・自家用有償旅客運送は他人を有償で運送することから、安全・安心な輸送サービスの提供のため、一般旅客自動車運送事業と同様に、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ることが必要である。

・ただし、自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業者による提供が困難な地域に限定されて行うものであることから、運送頻度が低いと認められることや、営利を目的とせず収益を上げるために効率が求められるものではないことから、一般旅客自動車運送事業のように高いレベルの措置までは求めず、輸送の安全及び旅客の利便の確保に最低限必要と考えられる事項を規定しているものである。

目的

- 「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことのみをもって、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」など、適切な協議がなされていないとの指摘を受け、地域交通ネットワークを適切な役割分担のもと円滑に導入するため、ガイドラインを策定した。

※地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン (地域公共交通会議)

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

①交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否
という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに
対応していると認められないとき 等

交通事業者（バス・タクシー）によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③自家用有償旅客運送について検討

④交通事業者（バス・タクシー）への運行委託について検討

委託可能

委託困難

交通事業者
（バス・タクシー）による
地域交通の確保

市町村による地域交通の確保（交通事
業者（バス・タクシー）への運行委託）

市町村による地域交通の確保
（交通事業者以外への運行委託含む）
NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

目的

- 「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことのみをもって、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」など、適切な協議がなされていないとの指摘を受け、地域交通ネットワークを適切な役割分担のもと円滑に導入するため、ガイドラインを策定した。

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン (運営協議会)

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

①交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否
という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに
対応していると認められないとき 等

交通事業者（バス・タクシー）によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③自家用有償旅客運送について検討

交通事業者
（バス・タクシー）による
地域交通の確保

NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び
「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」の一部改正について
(概要)

平成30年11月
国土交通省自動車局
旅客課

1. 背景

平成29年地方分権改革に関する提案募集において、地域公共交通会議又は運営協議会を主宰する自治体から合意の方法について「地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。」との提案等がなされたところである。

これに対し、平成29年の地方からの提案等に関する対応方針（平成29年12月26日閣議決定）において、「地域公共交通会議等（地域公共交通会議又は運営協議会（施行規則51条の2）をいう。以下同じ。）における合意については、必ずしも全会一致を意味するものではなく、地域公共交通会議等の設置要綱等に定められた議決方法により決すること、道路運送法上協議が調い、関係者間で合意したこととなることを明確化するため、全国の地域公共交通会議等の設置要綱等における議決方法の定めの実態も含め、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。」等とされたところである。

ついては、上記を踏まえ、地域公共交通会議等の議決方法等について「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「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」を一部改正することとする。

2. 概要

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正

ア. 道路運送法上合意する必要がある事項と同法上必ずしも合意する必要はないが合意することが望ましい事項について整理し、明記する。

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「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」の一部改正

ア. 合意については、必ずしも全会一致を意味するものではなく、地域公共交通会議等の設置要綱等に定められた議決方法により決することで、道路運送法上協議が調い、関係者間で合意したこととなることを明確化する。

イ. 合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合には、更なる協議は不要であることを明確化する。

ウ. 地域公共交通会議等において協議が調った事項に係る軽微な変更に伴う協議については、地域公共交通会議等に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること、書面による協議を行うこと、協議が不要な報告事項にすること等により手続の簡素化が可能であること。

エ. 軽微な変更として扱う事項を例示する。

3. 今後のスケジュール（予定）

公布	平成30年12月
施行	平成30年12月

(第一類 第十号)

衆議院 国土交通委員会 議 録 第 十 三 号

平成十八年四月十四日(金曜日)
午前九時三十三分開議

出席委員

委員長 林 幹雄君

理事 中野 正志君

理事 吉田六左門君

理事 長妻 昭君

理事 渡辺 具能君

理事 三日月大造君

赤池 威章君

石原 宏高君

小里 泰弘君

大塚 高司君

金子善次郎君

北村 茂男君

島村 宣伸君

鈴木 淳司君

田村 肇久君

西銘 恒三郎君

葉梨 康弘君

馬渡 龍治君

盛山 正仁君

小宮 泰子君

下家 みつ君

土肥 隆一君

鉢呂 吉雄君

森本 哲生君

斉藤 鉄圭君

日森 文尋君

政府参考人 幹雄君

政府参考人 中野 正志君

政府参考人 吉田六左門君

政府参考人 長妻 昭君

政府参考人 渡辺 具能君

政府参考人 三日月大造君

政府参考人 赤池 威章君

政府参考人 石原 宏高君

政府参考人 小里 泰弘君

政府参考人 大塚 高司君

政府参考人 金子善次郎君

政府参考人 北村 茂男君

政府参考人 島村 宣伸君

政府参考人 鈴木 淳司君

政府参考人 田村 肇久君

政府参考人 西銘 恒三郎君

政府参考人 葉梨 康弘君

政府参考人 馬渡 龍治君

政府参考人 盛山 正仁君

政府参考人 小宮 泰子君

政府参考人 下家 みつ君

政府参考人 土肥 隆一君

政府参考人 鉢呂 吉雄君

政府参考人 森本 哲生君

政府参考人 斉藤 鉄圭君

政府参考人 日森 文尋君

政府参考人 北側 一雄君

国土交通大臣 江崎 鐵磨君

国土交通副大臣 松村 龍二君

国土交通大臣政務官 石田 真敏君

国土交通大臣政務官 後藤 茂之君

政府参考人 矢代 隆義君

第一類第十号 国土交通委員会議録第十三号 平成十八年四月十四日

政府参考人 官 厚生労働大臣官房審議 松井 一實君

政府参考人 国土交通省自動車交通局 宿利 正史君

参考人 長 一橋大学大学院商学研究 山内 弘隆君

参考人 科長・商学部長 参考人 関 淳一君

参考人 参考人 サトビス協会(会長) 参考人 田中 尚輝君

参考人 参考人 (NPO)法人市民福祉団体 参考人 待鳥 康博君

参考人 参考人 全国自動車交通労働組合 参考人 待鳥 康博君

参考人 参考人 連合会書記長(参考人) 参考人 待鳥 康博君

参考人 参考人 国土交通委員会専門員 参考人 亀井 昌幸君

参考人 参考人 補欠選任 石原 宏高君

参考人 参考人 亀岡 偉民君

参考人 参考人 坂本 剛二君

参考人 参考人 西本 勝子君

参考人 参考人 盛山 正仁君

参考人 参考人 亀井 照君

参考人 参考人 糸川 正晃君

参考人 参考人 補欠選任 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 補欠選任 亀岡 偉民君

参考人 参考人 坂本 剛二君

参考人 参考人 西本 勝子君

参考人 参考人 盛山 正仁君

参考人 参考人 亀井 照君

参考人 参考人 糸川 正晃君

参考人 参考人 補欠選任 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 補欠選任 亀岡 偉民君

参考人 参考人 坂本 剛二君

第一類第十号 国土交通委員会議録第十三号 平成十八年四月十四日

本日の会議に付した案件
政府参考人出頭要求に関する件
参考人出頭要求に関する件

道路運送法等の一部を改正する法律案(内閣提出第三号)

住生活基本法案(内閣提出第三号)

参考人 参考人 山内 弘隆君

参考人 参考人 科長・商学部長 参考人 関 淳一君

参考人 参考人 (NPO)法人市民福祉団体 参考人 田中 尚輝君

参考人 参考人 連合会書記長(参考人) 参考人 待鳥 康博君

参考人 参考人 国土交通委員会専門員 参考人 亀井 昌幸君

参考人 参考人 補欠選任 石原 宏高君

参考人 参考人 亀岡 偉民君

参考人 参考人 坂本 剛二君

参考人 参考人 西本 勝子君

参考人 参考人 盛山 正仁君

参考人 参考人 亀井 照君

参考人 参考人 糸川 正晃君

参考人 参考人 補欠選任 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 補欠選任 亀岡 偉民君

参考人 参考人 坂本 剛二君

参考人 参考人 西本 勝子君

参考人 参考人 盛山 正仁君

参考人 参考人 亀井 照君

参考人 参考人 糸川 正晃君

参考人 参考人 補欠選任 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一

参考人 参考人 田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書

参考人 参考人 補欠選任 亀岡 偉民君

参考人 参考人 坂本 剛二君

参考人 参考人 西本 勝子君

第一類第十号 国土交通委員会議録第十三号 平成十八年四月十四日

次に、議事の順序について申し上げます。
まず、山内参考人、関参考人、田中参考人、待鳥参考人の順で、それぞれ十分程度御意見を述べさせていただきます。
なお、念のため参考人の方々に申し上げますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得て御発言くださるようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対し質疑をすることができないこととなっておりますので、あらかじめ御了承願います。
なお、参考人及び質疑者におかれましては、御発言の際は着席のままで結構でございます。
それでは、まず山内参考人をお願いいたします。

○山内参考人 ただいま御紹介いただきました山内でござります。着席のままで失礼いたします。

私は、これまで、学校の方では交通経済学と言われる分野を専攻し、研究をしてまいりました。

特に、バスあるいはタクシー、航空、こういった交通産業を中心に勉強してまいりました。

今回提出されました法案のうち、道路運送法の関係部分につきまして、国土交通省で設置されました、コミュニティバス等地域住民協働型輸送サトビス検討小委員会、それからNPO等によるボランティア有償運送検討小委員会、この二つの小委員会におきまして関係者間で議論をした結果が今回のこの法律の基礎となっております。

私自身のことを申し上げますし、私は、この二つの委員会で委員長として参加をさせていただきました。また、この二つの小委員会を束ねる懇談会があったわけですが、その懇談会の方の座長も務めてまいりました。こうした経緯でございますので、その立場から、小委員会での検討内容を御紹介いたします。今回

くお願いいたします。

まして、それぞれのお立場から忌憚のない御意見を申し上げます。

上げます。

この際、参考人の方々に一言あいさつを申し上げます。

記長待鳥康博君、以上四名の方々に御出席をいた

だいております。

○林委員長 これより質疑に入ります。

本日、本法案を審議するため、参考人として、一橋大学大学院商学研究科長、商学部長山内弘隆君、財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一君、NPO法人市民福祉団体全国協議会事務理事田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書記長待鳥康博君、以上四名の方々に御出席をいた

だいております。

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○林委員長 これより質疑に入ります。

本日、本法案を審議するため、参考人として、一橋大学大学院商学研究科長、商学部長山内弘隆君、財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一君、NPO法人市民福祉団体全国協議会事務理事田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書記長待鳥康博君、以上四名の方々に御出席をいた

だいております。

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○林委員長 これより質疑に入ります。

本日、本法案を審議するため、参考人として、一橋大学大学院商学研究科長、商学部長山内弘隆君、財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一君、NPO法人市民福祉団体全国協議会事務理事田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書記長待鳥康博君、以上四名の方々に御出席をいた

だいております。

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○林委員長 これより質疑に入ります。

本日、本法案を審議するため、参考人として、一橋大学大学院商学研究科長、商学部長山内弘隆君、財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一君、NPO法人市民福祉団体全国協議会事務理事田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書記長待鳥康博君、以上四名の方々に御出席をいた

だいております。

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○林委員長 これより質疑に入ります。

本日、本法案を審議するため、参考人として、一橋大学大学院商学研究科長、商学部長山内弘隆君、財団法人全国福祉輸送サトビス協会会長関淳一君、NPO法人市民福祉団体全国協議会事務理事田中尚輝君及び全国自動車交通労働組合連合会書記長待鳥康博君、以上四名の方々に御出席をいた

だいております。

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

第一類第十号 国土交通委員会議録第十三号 平成十八年四月十四日

それから、第三点目には、運送の対価の問題であります。この間、各地で開催をされてきました運営協議会では、運送対価をめぐってしばしば混乱が生じました。現行の国交省が出されておりますガイドラインのような、おおむねタクシーの二分の一以下というような基準では、非常にあいまいで不十分であるし、あるいは抜け道がとられているといったようなこともありました。

したがって、障害者や体の不自由なお年寄りといたような、いわば交通弱者の方々を運ぶわけでありますから、そうした人々たちを守るために、対価については一目でわかるような明瞭なものでなければならぬというふうに思っています。NPO等の運送の趣旨からすれば、タクシーの二分の一以下ということについてはおおよそ妥当な水準だというふうに考えておられますけれども、その二分の一という物差しが、基準が幾つもあったのでは、ペーンが幾つもあったのでは、正確な比較はできないというふうに思っていますので、対価についてはできるだけ届け方制にして、不適切なものもは排除をするような、制度上のごことはよくわかりませんが、そうした方が望ましいというふうに思っていますところであります。利用者の費用負担の問題が出てくると思いますけれども、それはすぐれて政策的な課題だと思います。ことにについても申し上げておきたいと思っております。

四点目には、セタン型車両の使用についてであります。現在、構造改革特区で試みられていますけれども、今回の法改正とともに解禁されるわけでありすが、やはりその解禁については日タクシー行為の根拠になりかねないということについては懸念が示されているわけでありまして、つまり、自立走行が不可能な方だけではなくに、セタンということで、自家用車で健常者がやることがあってはならないか、その懸念がやはり深いわけでありまして。そうした法違反が横行しないように、格段

進む中で、地域の実情に応じた輸送サービスを安
全、安心というような形で提供するという事を安
主眼として、ロニエティーバス、そして乗り合
いタクシー、こういう点について輸送サービス
の普及、また市町村バスやNPOによる有償運送
に関する登録制度の導入ということが主な内容で
あると私は理解しております。

そこで、まず、ロニエティーバスにつきまし
て山内先生にお尋ねしたいと思えます。

武蔵野市のイーバスがロニエティーバスの先
駆けとして有名でございますけれども、私の地元
の神戸市の東灘区でも住吉くくるるバスという
名前のロニエティーバスが運行しております。

この住吉というところは六甲山の山ろく、古
い団地などというところはあるけれども、古い
から、道も狭く、また坂道だらけで、バス路線が
余りまございけません。以前は若年者入られた
のでもかつたんですけれども、だんだんお住まい
の方が高齢化され、そうするとロニエが利用で
きないというところで、お年寄りにとって大変の
便が悪いようなところになっております。そこ
で、地域の住民がいろいろ御相談をされた結果、
地元のみならず観光というバス会社なんですけれど、
も、このバス会社さんという御相談をされ
て、住民の主導で、という形で運行するのかと
いうところで御相談をされた結果、この高台にお
住まいの高齢者の貴重な足と、こういうことに
なっております。

多くのバスがなかなか採算性が悪く、自営体が
多く、バス会社と住民の方が協力している大変な
例であるとは思っておりますけれども、全国、国
でなかなかそういうところとかうまく広がって
いるわけでは決してないと思えます。

ですから、そういう失敗をするような例ではな
く、成功するためには、どういうふうにしていけ
ばロニエティーバスがうまく導入し、そしてそ