

高齢者等の交通手段の確保対策に関する  
実態調査結果報告書

平成 26 年 8 月

四国行政評価支局  
徳島行政評価事務所  
愛媛行政評価事務所  
高知行政評価事務所

## 目 次

第1	実態調査の目的等	1
第2	実態調査の結果	2
1	四国における地域公共交通の確保・維持の取組状況	2
2	県域又は市町村域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実	29
(1)	県域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実	29
(2)	市町村域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実	35
(3)	複数市町村にまたがる広域連携による自家用有償旅客運送の充実	50
3	地域公共交通に対する支援の推進	63
(1)	協議体制の適正かつ効果的な運営の確保	63
(2)	自家用有償旅客運送の取組に対する支援の充実	92
(3)	補助事業の効果的な活用	111
4	旅客の安全及び利便確保	123

## 図表目次

### 第2 実態調査の結果

<b>1 四国における地域公共交通の確保・維持の取組状況</b>	P
図表 1-① 1975 (昭和 50) 年度を 100 とした場合の四国の人口推移	9
図表 1-② 四国における高齢化率の推移	9
図表 1-③ 四国における乗合バスの輸送人員の推移	10
図表 1-④ 路線バスの新規キロ・廃止キロの推移 (平成 21 年度～25 年度)	10
図表 1-⑤ 道路運送法の事業区分とコミュニティバスの範囲	11
図表 1-⑥ コミュニティバス、自家用有償旅客運送及び無料バスの運行形態と道路運送法との関係	12
図表 1-⑦ コミュニティバス及び乗合タクシー (法第 4 条許可) の運行について、地域公共交通会議の合意により緩和が可能な事項	13
図表 1-⑧ 自家用有償旅客運送の種別 (運送の形態)	13
図表 1-⑨ 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金 (平成 20 年度～23 年度) の活用状況	14
図表 1-⑩ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金の交付実績 (運行補助に限る。) (平成 23 年度～25 年度)	15
図表 1-⑪ 国・県による買物弱者支援の実施状況	16
図表 1-⑫ 調査対象とした 35 市町村又は市町村社会福祉協議会が実施している買物弱者支援関連事業の種類	16
図表 1-⑬ 経済産業省の平成 24 年度地域自立型買い物弱者対策支援事業の補助対象事業者が、社会福祉協議会と協働して、島しょ部を含む買物不便地域で移動販売事業を積極的に展開している事例	17
図表 1-⑭ コミュニティバス等が運行している市町村数及び事例数 (県別)	18
図表 1-⑮ 無料の住民バスや福祉バスを運行していたり、スクールバスを活用した住民輸送が行われている市町村数及び事例数 (県別)	18
図表 1-⑯ 地域公共交通会議及び運営協議会の目的とその構成メンバー	19
図表 1-⑰ 四国運輸局によるコミュニティバスの実態調査 (平成 24 年度) の確認結果	19
図表 1-⑱ 地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書による公共交通空白地の分析結果 (「第 3 章 公共交通空白地の分析」の抜粋)	20
図表 1-⑲ 抽出調査した 35 市町村における空白地域の把握状況	22
図表 1-⑳ 抽出調査した 35 市町村の中で、空白地域があると認識し、該当地域の位置を地図上で明示したり、あるいは該当地域を特定している市町村における空白地域の解消の取組状況	22
図表 1-㉑ 四国の市町村による効果的な空白地域の解消の取組事例の情報提供を定期的に受けることについての市町村の意見 (対: 空白地域の解消が今後の課題であるとした 4 市町村)	23
図表 1-㉒ 香川県坂出市における空白地域解消の取組	24
図表 1-㉓ 徳島県美馬郡つるぎ町における空白地域解消の取組	27

## 2 県域又は市町村域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実

### (1) 県域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実

図表 2-(1) いの町本川地区の概要	33
---------------------	----

### (2) 市町村域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実

図表 2-(2)-① 定住自立圏構想推進の仕組み	42
図表 2-(2)-② 「瀬戸内中讃定住自立圏共生ビジョン」の概要	43
図表 2-(2)-③ 丸亀市コミュニティバスと善通寺市市民バスとの間で乗り継ぎ可能なバス停の状況	44
図表 2-(2)-④ 丸亀市コミュニティバスとまんのう町のデマンドタクシーで乗り継ぎ可能なバス停の状況	46
図表 2-(2)-⑤ 安田町及び馬路村における交通手段確保に向けた検討状況等	47
図表 2-(2)-⑥ 宇和島自動車線の平成 26 年 6 月の時刻表、25 年 11 月乗降調査結果及び 26 年 10 月以降の大洲市スクールバス運行予定	49

### (3) 複数市町村にまたがる広域連携による自家用有償旅客運送の充実

図表 2-(3)-① 三豊市コミュニティバスの観音寺市への区域外運行路線の状況	56
図表 2-(3)-② 隣接市内のバス停における乗降客数	56
図表 2-(3)-③ 三豊市から観音寺市内に乗り入れている路線の乗降状況	57
図表 2-(3)-④ 平成 25 年 6 月 5 日公共交通会議議事録【抜粋】	57
図表 2-(3)-⑤ 「観音寺市交流定住促進計画」(平成 22 年 3 月 計画期間 22 年度から 26 年度)	58
図表 2-(3)-⑥ 三豊市と観音寺市のコミュニティバスについて併設又は近接しているバス停の状況	59
図表 2-(3)-⑦ 三好市営バスと東みよし町営バスにおいて乗降制限されているバス停の状況	62

## 3 地域公共交通に対する支援の推進

### (1) 協議体制の適正かつ効果的な運営の確保

#### ア 地域公共交通会議の設置及び運営

図表 3-(1)-ア-① 市町村運営有償運送の登録までの流れ	66
図表 3-(1)-ア-② 四国運輸局管内における地域公共交通会議の設置状況(平成 26 年 4 月 1 日現在)	67
図表 3-(1)-ア-③ 四国運輸局管内における地域公共交通会議の主宰者一覧(平成 26 年 4 月 1 日現在)	67
図表 3-(1)-ア-④ 地域公共交通会議の公表、公開等に関する規定	68
図表 3-(1)-ア-⑤ 調査した地域公共交通会議の運営状況	69
図表 3-(1)-ア-⑥ 調査した地域公共交通会議における書面開催等の状況	70
図表 3-(1)-ア-⑦ 調査した地域公共交通会議における書面開催の議題	71
図表 3-(1)-ア-⑧ 地域公共交通会議の設置・運営に対する運輸支局の適切な支援が必	72

要とみられる事例、支援が不適切な事例

図表 3-(1)-ア-⑨ 今後、地域公共交通会議等を通じた運輸支局による支援が望まれる事例	73
---	----

**イ 運営協議会の設置及び運営等**

**a 設置及び運営**

図表 3-(1)-イ-a-① 過疎地有償運送及び福祉有償運送の登録までの流れ	78
図表 3-(1)-イ-a-② 四国運輸局管内における運営協議会の設置状況(平成 26 年 4 月 1 日現在)	78
図表 3-(1)-イ-a-③ 四国運輸局管内における運営協議会の主宰者一覧(平成 26 年 4 月 1 日現在)	79
図表 3-(1)-イ-a-④ 運営協議会の公表、公開等に関する規定	79
図表 3-(1)-イ-a-⑤ 運営協議会の設置・運営に対する支援に関する規定	79
図表 3-(1)-イ-a-⑥ 運営協議会の運営に関する通知	80
図表 3-(1)-イ-a-⑦ 調査した運営協議会の運営状況	81
図表 3-(1)-イ-a-⑧ 調査した運営協議会における運輸支局による自家用有償旅客運送制度等に関する説明状況	82
図表 3-(1)-イ-a-⑨ 運営協議会の設置・運営に対する運輸支局の支援が不十分な事例	83

**b 運営協議会が設定した独自の基準の見直しの取組**

図表 3-(1)-イ-b-① ローカルルールに対する考え方に関する通達	87
図表 3-(1)-イ-b-② ローカルルールの見直しに関する通達	87
図表 3-(1)-イ-b-③ 四国運輸局が把握しているローカルルール	89
図表 3-(1)-イ-b-④ 四国行政評価支局が把握したローカルルールと思われる基準	90
図表 3-(1)-イ-b-⑤ ローカルルールの見直しに向けた取組が不十分となっている事例	91

**(2) 自家用有償旅客運送の取組に対する支援の充実**

図表 3-(2)-① 道路運送法における登録等を要しない運送の態様に関する通知	98
図表 3-(2)-② 大臣認定講習の種類	100
図表 3-(2)-③ 四国運輸局管内における大臣認定講習実施者数の推移	100
図表 3-(2)-④ 大臣認定講習の実施の推進に関する通知	100
図表 3-(2)-⑤ 登録の有効期間に関する規定	101
図表 3-(2)-⑥ 登録証の返納に関する規定	102
図表 3-(2)-⑦ 自家用有償旅客運送に係る実績報告等に関する規定	102
図表 3-(2)-⑧ 自家用有償旅客運送導入の検討の動きがみられた事例	103
図表 3-(2)-⑨ 運輸支局が管内で自家用有償旅客運送の実施の動きを把握していないため、的確な助言ができていない事例	104
図表 3-(2)-⑩ 道路運送法における登録等が必要と思われる事例	104
図表 3-(2)-⑪ 大臣認定講習に関する意見・要望等	104
図表 3-(2)-⑫ 不適切な登録事務処理が行われている事例	105

図表 3-(2)-⑬	登録の有効期間の満了に気付かないまま有償運送を継続していた事例	106
図表 3-(2)-⑭	四国運輸局管内における輸送実績報告書の提出状況	107
図表 3-(2)-⑮	自家用有償旅客運送者の輸送実績報告書の提出状況	108
図表 3-(2)-⑯	平成 25 年度分の輸送実績報告書が未提出となっている自家用有償旅客 運送者に対する運輸支局の督促状況（平成 26 年 6 月 30 日時点）	109
図表 3-(2)-⑰	不正確な輸送実績報告書が提出されている事例	110

### (3) 補助事業の効果的な活用

#### ア 地域公共交通調査事業

図表 3-(3)-ア-①	調査事業の関係規程	113
図表 3-(3)-ア-②	調査事業の実施にとどまり、地域公共交通確保維持事業の補助申請 に至っていない事例	113

#### イ 地域内フィーダー系統確保維持改善事業費国庫補助金

図表 3-(3)-イ-①	フィーダー系統補助金に関する規定	119
図表 3-(3)-イ-②	フィーダー系統補助金申請から交付までの流れ	120
図表 3-(3)-イ-③	B⑩地区フィーダー系統補助金	121
図表 3-(3)-イ-④	B⑩地区コミュニティバスの利用者数及び運賃収入	122

### 4 旅客の安全及び利便確保

図表 4-①	事故、苦情処理に係る法令	127
図表 4-②	運行管理、自動車の定期点検整備に係る法令等	127
図表 4-③	自家用有償旅客運送自動車に関する表示等に係る法令	129
図表 4-④	事故記録及び苦情処理記録の作成	130
図表 4-⑤	事故・苦情の再発防止のため、事故・苦情情報を委託先事業者への指導・注意 喚起に活用している事例	130
図表 4-⑥	不適切な運行管理等の内容	131
図表 4-⑦	自家用有償旅客運送自動車に関する表示等	132

# 第1 実態調査の目的等

## 1 目的

近年、我が国では、過疎化や少子高齢化の進行に伴い、地域のニーズに応じて乗合旅客の運送形態が多様化しており、また、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者の個別運送サービスへの需要が増大している。

国は、地域住民の移動手段を確保するため、平成18年に道路運送法（昭和26年法律第183号）を改正し、一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）による輸送が困難であり、地方公共団体、地域住民等地域の関係者が必要であると合意した場合には、市町村、特定非営利活動法人（以下「NPO」という。）等による自家用自動車を利用した有償旅客運送を可能とする制度（登録制）を創設している。また、市町村がコミュニティバス等を導入する場合についても、地域のニーズを反映しやすくするため、地域の関係者の合意があれば運賃・料金を事前届出制とする規制緩和を行っている。

四国では、高齢化率（人口に占める65歳以上の者の割合）が平成24年10月1日現在で28.1%に達し、全国（同24.1%）に比べ10年近く早いペースで上昇しており、また、全体面積の69%が過疎地域の指定を受けている。加えて、自家用自動車の利用割合の高まり等から、公共交通の需要が減少し、バス路線の廃止等によって公共交通サービスの存続自体が困難となり、いわゆる「公共交通空白地域」となったケースもある。このため、これらの地域における自家用自動車を利用できない高齢者等の生活の足となる交通手段の確保が重要な課題となっている。

この調査は、以上のような状況を踏まえ、四国の過疎・人口分散地域等における高齢者等の交通手段の確保対策の実施状況、運行主体による旅客の安全及び利便確保の状況等を調査し、公共交通空白地域等における交通手段の確保等の実態を明らかにし、関係行政の改善に資するために実施したものである。

## 2 対象機関

### (1) 調査対象機関

四国運輸局（徳島運輸支局、香川運輸支局、愛媛運輸支局、高知運輸支局）、四国経済産業局

### (2) 関連調査等対象機関

徳島県、香川県、愛媛県、高知県、市町村、社会福祉協議会、NPO、関係事業者等

## 3 調査実施時期

平成26年4月～8月

## 第2 実態調査の結果

### 1 四国における地域公共交通の確保・維持の取組状況

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p><b>（四国における人口、高齢化等の特徴）</b></p> <p>四国の総人口は、1985（昭和 60）年の 422.7 万人でピークを迎え、全国に比べて 20 年早く減少し始め、2010（平成 22）年には 397.7 万人にまで減少しており、現在、その総面積の約 7 割が過疎地域の指定を受けている。また、高齢化率（人口に占める 65 歳以上の者の割合）は、全国に比べ 10 年近く早いペースで上昇しており、2010 年には 26.9%（全国平均は 23.0%）となっている。さらに、瀬戸内を中心に多くの島しょ部が存在し、これらの地域では、人口の減少・高齢化が一層著しい状況となっている。</p> <p>こうした中で、自家用車を利用できない、いわゆる「交通弱者（移動制約者）」の重要な交通手段となってきた乗合バスについては、平成 24 年度の輸送人員が 3,360 万人と、ピークの昭和 40 年度（2 億 6,980 万人）の 12.5%にまで落ち込んでいる。このため、四国管内のバス事業者の大半において乗合事業が赤字（収益が費用を下回る）であるなど、経営の悪化が進み、毎年、バス路線の廃止や休止が続いている状況にあり、これまでのように、バス事業者だけで地域の公共交通を担っていくことは困難となっている。</p> <p><b>（市町村等による地域公共交通の確保・維持の取組状況）</b></p> <p>平成 18 年 10 月の道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）の改正により、i）地域の関係者の合意がある場合には、ニーズに応じた柔軟な運賃設定が可能になる、ii）コミュニティバス及び乗合タクシー（法第 3 条）のほか、既存のバスやタクシーでは地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難で、地域の関係者が必要と合意した場合には、市町村、NPO 等が、いわゆる「白ナンバー」の車両を使用して旅客の運送を行う、iii）自家用有償旅客運送（法第 78 条）など、地域の実情や利用者のニーズに応じた多様な形態の旅客運送サービスが展開できることとなった。なお、自家用有償旅客運送には、その運送の形態によって、i）市町村運営有償運送の交通空白輸送、ii）市町村運営有償運送の市町村福祉輸送（以上、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号。以下「施行規則」という。）第 49 条第 1 号）、iii）過疎地有償運送（同条第 2 号）及びiv）福祉有償運送（同条第 3 号）の 4 種類がある。</p> <p>また、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県の 4 県内の市町村（以下「四国 4 県の市町村」という。）では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化・再生法」という。）第 5 条に規定されている、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成や、連携計画に位置付けられたコミュニティバス・乗合タクシーの実証運行等に要する経費の補助を受けるため、連携計画</p>	<p>図表 1-①</p> <p>図表 1-②</p> <p>図表 1-③</p> <p>図表 1-④</p> <p>図表 1-⑤</p> <p>図表 1-⑥</p> <p>図表 1-⑦</p> <p>図表 1-⑧</p>

通 知	説明図表番号
<p>の作成に関する協議や実施に係る連絡調整を行うための法定協議会（活性化・再生法第6条）を設置した上で、国の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（平成20年度～23年度）の活用を図っている。</p> <p>さらに、四国4県の市町村では、地域の公共交通の確保維持・改善の取組であって、国の補助を受けようとする事業について定める公共交通ネットワーク計画等の策定に必要な経費や、コミュニティバス、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送の運行に要する経費の補助を受けるため、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（平成23年度～）の活用を図っているほか、国の補助要件に合致しない、地域の重要な生活バス路線については、当該バス事業者に県又は市町村単独の補助金を交付するなどにより、その確保・維持に努めている。</p> <p>ちなみに、市町村による地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の活用実績（平成20年度～23年度）をみると、32市町（徳島9、香川5、愛媛5、高知13）が22の法定協議会を設置し、連携計画の策定に係る調査・協議を行っており、このうちの24市町（徳島6、香川4、愛媛3、高知11）が連携計画に基づく事業（実証運行等）を実施している。また、コミュニティバス、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送を主な補助対象とする地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用実績をみると、直近の平成25年度には、19市町（徳島4、香川4、愛媛6、高知5）の31運送事業者が1億889万円の運行補助を受けている。</p> <p><b>（国・県・市町村等による買い物弱者支援の実施状況）</b></p> <p>一方、国、県、市町村等は、高齢化や人口減少等を背景とした地域商店・スーパー等の撤退等から、日常の買い物に不便を感じている高齢者等、いわゆる「買い物弱者」に対する支援を行っている。</p> <p>経済産業省は、四国において、平成22年度の地域商業活性化補助金（買い物弱者対策支援事業）では3事業者を、また、24年度の地域自立型買い物弱者対策支援事業では8事業者を事業採択し、移動販売車の購入・改造等に要する経費の補助を行っている。</p> <p>また、四国4県及びその管内市町村も、次のとおり、国の事業と類似した買い物弱者支援を行っている。</p> <p>i) 香川県では、一人暮らし高齢者等対策事業（平成24年度～26年度）の買物支援事業及び高齢者生活支援事業により、買い物弱者支援を行っている。前者については、平成24年度に2事業者、25年度に1事業者を事業採択し、移動販売車両の購入・改造等に要する経費の補助を行っている。また、後者については、平成24年度の2町、25年度に3町、26年度に1町を事業採択し、これらの町が町内の事業者に対し、移動販売車両の購入・改造、配食サービス等に要する経費の補助を行っている。</p> <p>ii) 今回、調査対象とした4県の35市町村のうち8市町においては、市町や社会福祉協議会が、高齢者を対象とした移動販売（4市）、宅配サービス（1市）、移</p>	<p>図表1-⑨</p> <p>図表1-⑩</p> <p>図表1-⑪</p> <p>図表1-⑫ (再掲)</p> <p>図表1-⑫</p>

通 知	説明図表番号
<p>動支援（2市町）及び配食サービス（1市）を行っている。</p> <p>上記の中には、1事業者が、国及び香川県から移動販売車の購入・改造等に要する経費の補助を受け、活動地域の市町社会福祉協議会と協働して、同協議会が行うニーズ調査を踏まえ、需要が見込める地域に積極的に進出して、離島を含む6市町の35か所の買物不便地域において、効果的な移動販売を展開している例がみられた。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p>今回、四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所が、四国の全95市町村における、コミュニティバス、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送の運行状況を調査したところ、以下のとおりであった（平成26年6月末現在）。</p> <p>i) コミュニティバスについては、64市町村（全体の67%）で116事例（内訳は、徳島県：13市町村で20事例、香川県：12市町で29事例、愛媛県：14市町で21事例及び高知県：25市町村で46事例）</p> <p>ii) 乗合タクシーについては、20市町村（全体の21%）で25事例（内訳は、徳島：1市で1事例、香川県：4市町村で6事例、愛媛県：7市町村で7事例及び高知県：8市町村で11事例）</p> <p>iii) 自家用有償旅客運送については、48市町村（全体の51%）で66事例（徳島県：10市町村で15事例、香川県：9市町で10事例、愛媛県：14市町で19事例及び高知県：15市町村で22事例）</p> <p>なお、本実態調査におけるコミュニティバスについては、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第161号一部改正25年4月10日付け国自旅第633号自動車交通局長通達）の別添2「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に示されている、以下の定義によった。</p> <p><b>【コミュニティバスの定義】</b></p>	<p>図表1-⑬</p> <p>図表1-⑭</p>
<p>交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するもの</p> <p>(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）</p> <p>(2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う、市町村運営有償運送</p> <p>また、市町村の中には、本定義に基づくコミュニティバスではなく、住民の福祉サービスの観点から、無償の住民輸送バスを運行したり、高齢者等を対象とした無料の福祉バスを運行したりしているものが、次のとおりみられた。</p> <p>i) 無償の住民輸送バスについては、8市町村（全体の8%）で8事例（徳島県：なし、香川県：1市で1事例、愛媛県：3市町村で3事例及び高知県：4市町村で4事例）</p> <p>ii) 福祉バスについては、13市町村（全体の14%）で15事例（徳島県：なし、香川県：3市町で5事例、愛媛県：8市町で8事例及び高知県：2市町村で2事例）</p>	<p>図表1-⑮</p>

通 知	説明図表番号
<p>iii) 小・中学生のスクールバスを活用し、住民等を混乗させているものについては、11 市町村（全体の 12%）で 11 事例（徳島県：なし、香川県：なし、愛媛県：3 市町村で 3 事例及び高知県：8 市町村で 8 事例）</p>	
<p><b>（四国運輸局によるコミュニティバスの実態把握）</b></p> <p>各運輸支局は、コミュニティバス、乗合タクシー及び市町村運営有償運送について、i) その地域のニーズに即した運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃等の協議を行う地域公共交通会議（施行規則第 9 条の 3）や、ii) 過疎地有償運送及び福祉有償運送について、その必要性、旅客から収受する対価の額等について協議を行う運営協議会（施行規則第 51 条の 8）に、主要な構成員として出席し、所管官庁として必要な助言等を行っており、また、これらの本会議を主宰する市町村からも、有益な助言等が得られることを強く期待されていることから、管内のコミュニティバスの運行実態を的確に把握しておくことが重要となっている。</p> <p>このため、四国運輸局では、毎年度、管内の運輸支局に対して、「コミュニティバスの実態調査」を実施しており、一般への公表は行っていないものの、地域公共交通の関係業務に資するための基礎データとして整理している。</p>	<p>図表 1-⑯</p>
<p>しかし、今回、当局が、平成 24 年度（平成 25 年 3 月 31 日現在）の当該調査結果を確認したところ、次のとおり、コミュニティバスに該当しないとみられる事例や、把握漏れとみられる事例などが散見された。</p> <p>① 乗合バス事業者が主体的に運行する一般のバス路線であって、コミュニティバスに該当しないもの（18 事例）</p> <p>② コミュニティバスに該当するが、調査結果から漏れているもの（13 事例）</p> <p>③ コミュニティバスの運行主体又は運行委託事業者を誤って把握しているもの（5 事例）</p>	<p>図表 1-⑰</p>
<p><b>（市町村による公共交通空白地域の把握・解消の取組状況）</b></p> <p>国、県及び市町村等により、以上のような地域公共交通の確保維持のための取組が行われているにもかかわらず、四国の大半の地域においては、いわゆる「公共交通空白地域」（注）を解消するに至っていない。</p> <p>（注）鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には鉄道駅から半径 800m～1,500m 程度、バス停から半径 300m～500m 程度の範囲から外れるエリアを交通空白地域としている例が多い。</p> <p>ちなみに、国土交通省総合政策局が平成 24 年 3 月に取りまとめた「地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書」によると、全国の公共交通空白地域（当該調査では「公共交通空白地」とされている。）の面積は 30,122 km<sup>2</sup>・空白地人口は 531 万 1,000 人とされ、このうち、四国の空白地面積は 2,123 km<sup>2</sup>（全国の 7%）・空白地人口は 37 万 8,800 人（同 7%）となっている。</p> <p>これを県別にみると、下表のとおり、空白地面積が最も広く、かつ空白地人口が多いのは、愛媛県の 640 km<sup>2</sup>・11 万 8,700 人であり、その他は、徳島県（593 km<sup>2</sup>・11</p>	<p>図表 1-⑱</p>

万 6,000 人)、高知県 (555 km<sup>2</sup>・5 万 2,000 人)、香川県 (335 km<sup>2</sup>・9 万 2,100 人) となっている。

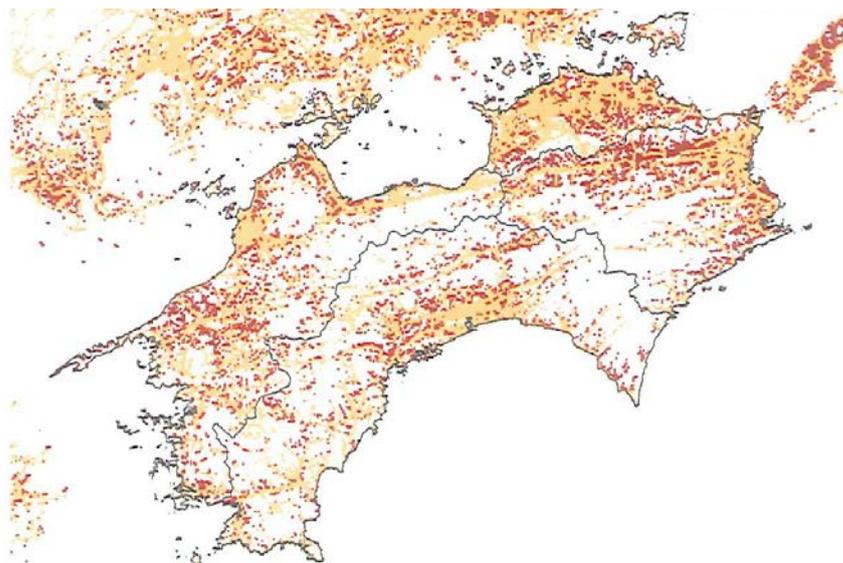
**表 四国における公共交通空白地の面積と人口（県別）**

(単位：km<sup>2</sup>、千人)

区 分	面 積	人 口
徳島県	593	116.0
香川県	335	92.1
愛媛県	640	118.7
高知県	555	52.0
四国全体	2,123	378.8
全 国	30,122	5,311

- (注) 1 国土交通省総合政策局の「地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書」(平成 24 年 3 月)による。  
 2 本調査による公共交通空白地の抽出は、国勢調査(平成 17 年)地域メッシュ(0.5 km×0.5 km)のうち、人口が 1 人以上のメッシュを対象とし、当該メッシュの中心が、鉄道駅及びバス停からの一定距離に含まれず、かつ、バスの区域運行エリアに含まれない場合に当該メッシュを抽出している。  
 本表のデータは、交通の諸問題に関する検討会などにおいて公表されている「距離圏設定の条件が、バス停から 600m・鉄道駅から 1km」とした例を記載している。

**図 四国の公共交通空白地及び居住地の状況（条件「バス停 600m・鉄道駅 1.0 km」）**



凡例 ■ 公共交通空白地、■ 居住地

今回、四国内の 35 市町村(全 95 市町村の 37%。県別の内訳は香川 11、徳島、愛媛及び高知が各 8)を抽出し、公共交通空白地域(以下「空白地域」という。)の把握及びその解消の取組状況を調査したところ、次のような状況がみられた。

#### ア 空白地域の把握状況

調査対象とした 35 市町村のうち、27 市町村(77.1%)が管内に空白地域が存在すると認識している。そして、このうち 11 市町では、連携計画等において、空白地域について、人口の分布状況を考慮し、該当地域の位置を地図上で明示したり、あるいは該当地域の特定を行ったりしている。

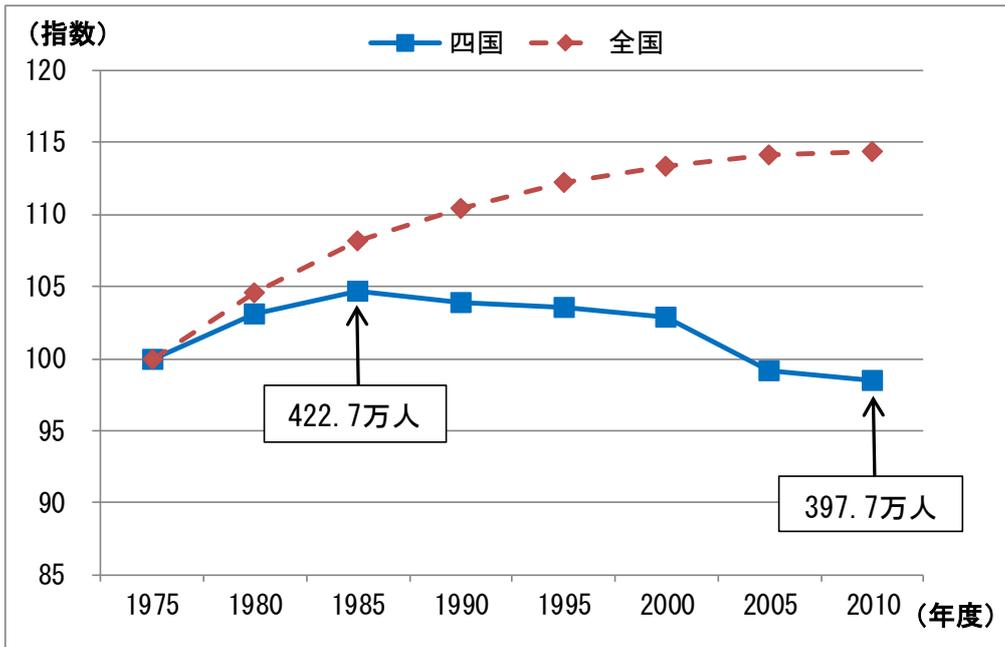
しかし、残る 16 市町村においては、空白地域を具体的に把握していなかったり、把握していても、人口の有無が考慮されておらず、本来の空白地域とは認め難い

図表 1-⑱

通 知	説明図表番号
<p>ものとなっている。</p> <p>この原因としては、市町村によって地域公共交通の確保に対する重要性の認識に温度差があり、地域公共交通の所管部局の体制整備や、財政負担面における差異が影響しているものと考えられる。</p> <p>一方、調査対象とした 35 市町村のうち 8 市町村（22.9%）は、平成 26 年 6 月末現在、コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送又は無償住民輸送バスの空白地域への導入により、空白地域はほぼ解消された状況にあるとしている。</p>	
<p><b>イ 空白地域の解消の取組状況</b></p> <p>調査対象とした 35 市町村のうち、管内に空白地域が存在すると認識し、連携計画等において定住人口の分布状況を考慮し、空白地域の位置を地図上で明示したり、あるいは該当地域を特定している 11 市町の中には、乗合タクシーや自家用有償旅客運送の市町村空白輸送を導入して、空白地域の解消に一定の成果を上げているもの（5 市町）や、未だ顕著な成果は上がっていないものの、一応の対策は講じているもの（2 市町）がある一方で、空白地域の解消は今後の課題として、現在、地域と一体なって検討中であるもの（2 市）や、特段の取組を行わず、地域住民の自助努力に委ねるにとどまっているもの（2 市）がある。</p> <p>この原因としては、定住人口の少ない空白地域において、新たな公共交通を運行させるには、国や県の補助事業の採択を受けたとしても、更に市町村が相応の財政負担を行う必要があることから、解消の取組に慎重になっていることが挙げられる。</p>	<p>図表 1-⑳</p>
<p>しかし、空白地域の解消が今後の課題であるとした 4 市からは、「今後の地域公共交通の確保・維持の取組の参考に資するため、四国の市町村の中に、効果的な空白地域の解消の取組事例がある場合、これを定期的に収集・提供してもらいたい。」との意見が聴かれた。</p> <p>一方、平成 26 年 6 月現在、空白地域の解消はほぼ達成されたとしている 8 市町村の中で、地域の関係者の合意の下、新たな交通手段を確保しているなど、成果を上げている主な事例を挙げると、次のとおりである。</p>	<p>図表 1-㉑</p>
<p>① 香川県坂出市（平成 24 年の人口：54,636 人、高齢化率 30.6%、過疎地域なし）では、法定協議会を設置して平成 23 年 3 月に連携計画を策定し、空白地域に住民ニーズに対応した公共交通手段の導入を検討することとされた。その後、同協議会における検討の結果、新たな交通手段として、デマンド型乗合タクシーやコミュニティバスなどが運行されることとなり、平成 23 年 10 月から 25 年 10 月にかけて、地域公共交通会議の議論を踏まえつつ、計画的な導入を図り、空白地域はほぼ解消されている。</p> <p>なお、連携計画の策定や乗合タクシー・バスの運行に要する経費については、国の補助金を積極的に活用している。</p>	<p>図表 1-㉒</p>

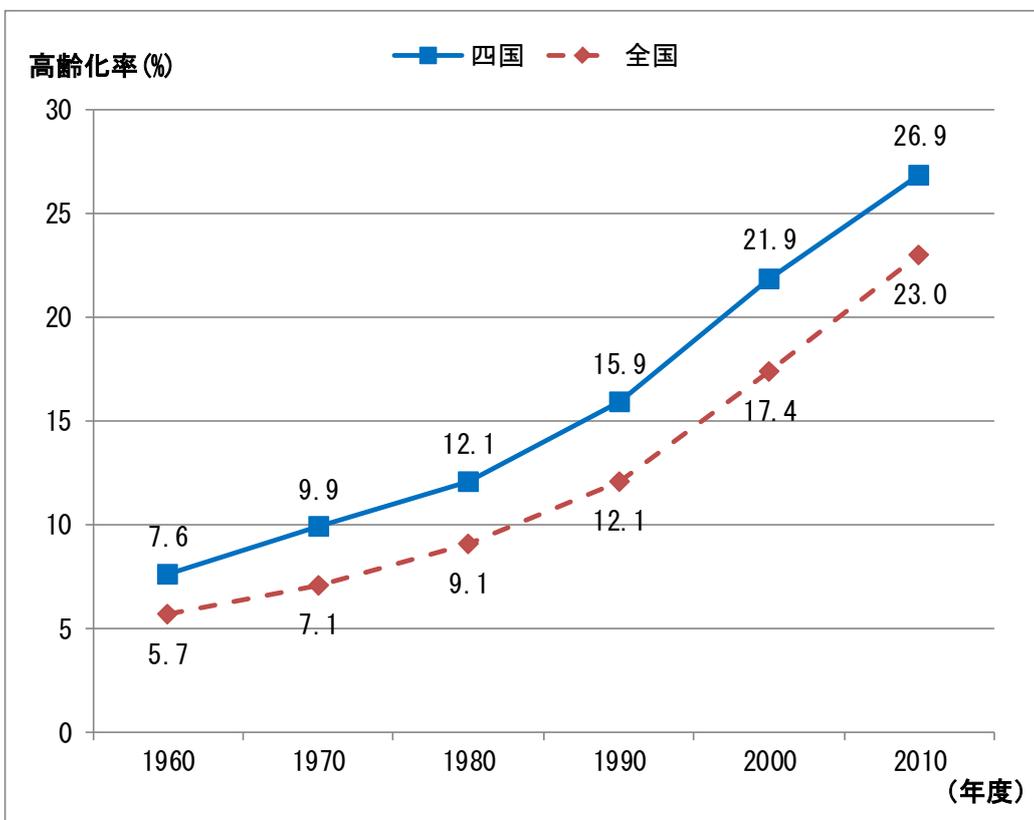
通 知	説明図表番号
<p>② 徳島県つるぎ町（平成 24 年の人口：9,979 人、高齢化率：40.5%、全域過疎地域）は、平成 24 年度末の路線バスの廃止を契機に、山間地域の高齢者等の交通手段の確保等を図るため、一部地域で運行していた市町村運営有償運送を町全域に拡大して、空白地域を解消している。</p> <p>その後においても、地域公共交通会議において利用状況や住民ニーズ等を継続的に把握・検証し、路線の見直し等を行って、利用者の増加につなげている。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、地域公共交通の確保維持を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① コミュニティバスの実態調査の取りまとめに当たっては、各運輸支局の回答内容の精査を行い、その結果を公表して、他の地域公共交通の取組についての情報提供を希望している地方公共団体の参考に供すること。</p> <p>② 管内市町村の公共交通空白地域の解消に係る取組の実態を定期的に把握し、その中で、空白地域の解消に効果を上げている事例を取りまとめ、その取組の概要と工夫のポイントを公表することにより、空白地域の解消に苦慮している市町村の参考に供すること。</p>	<p>図表 1-②③</p>

図表 1-① 1975（昭和50）年度を100とした場合の四国の人口推移



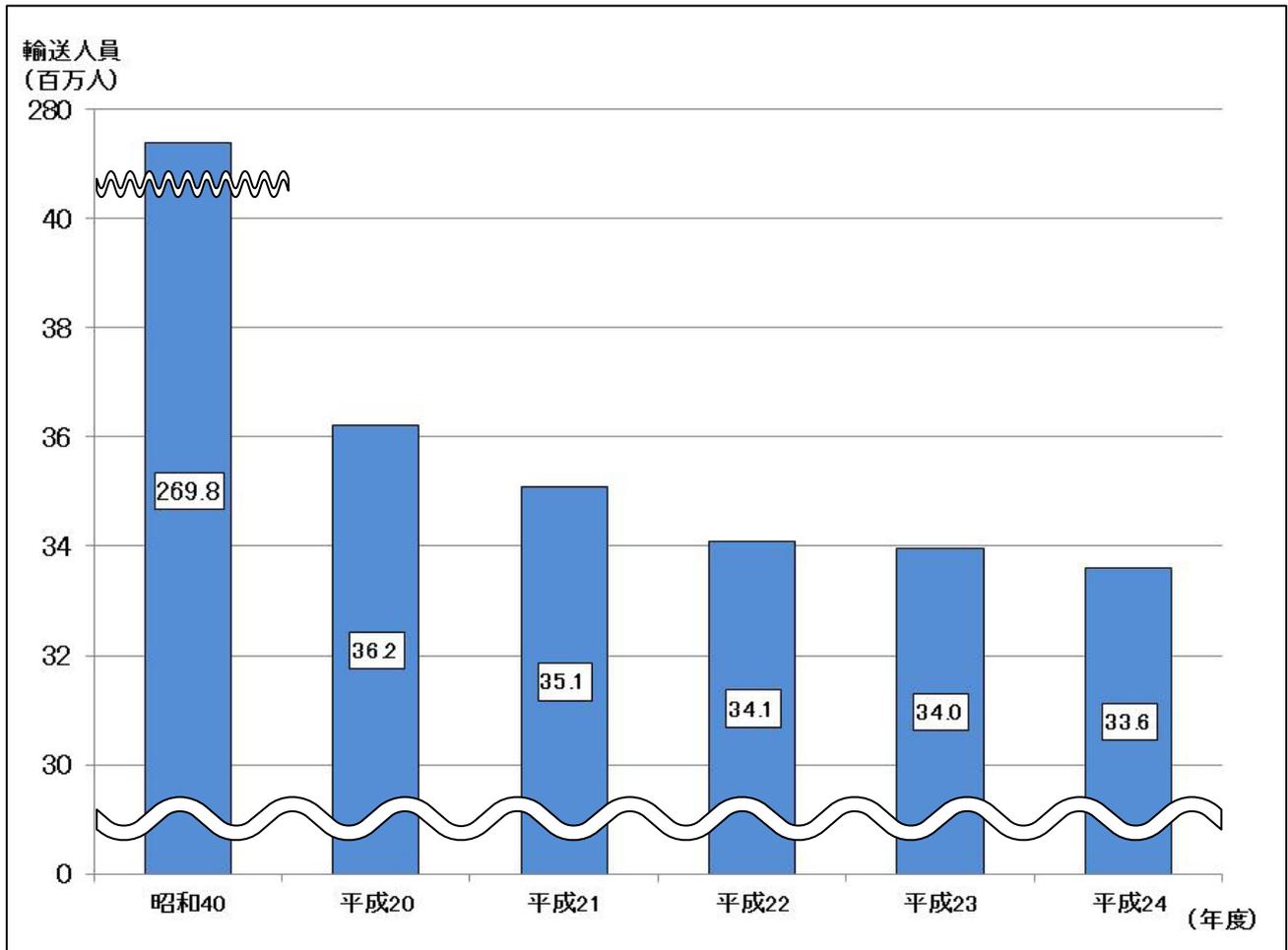
(注) 国勢調査による。

図表 1-② 四国における高齢化率の推移



(注) 国勢調査による。

図表 1-③ 四国における乗合バスの輸送人員の推移



(注) 四国運輸局の「四国運輸局業務要覧」(平成 25 年度)による。

図表 1-④ 路線バスの新規キロ・廃止キロの推移 (平成 21 年度～25 年度)

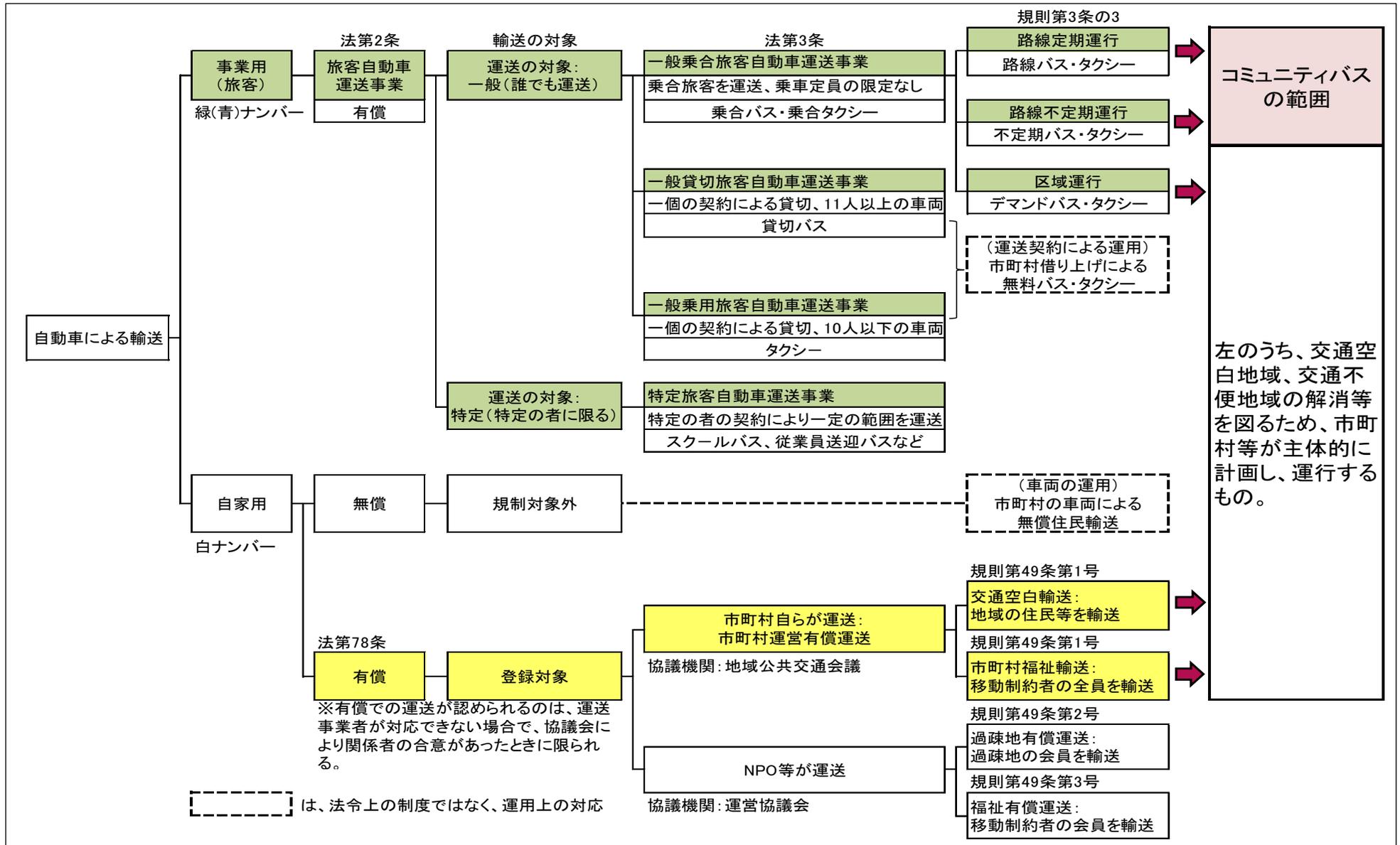
(単位: km)

区分		平成 21 年度	22	23	24	25	計
徳島	新規キロ	23.1	15.4	33.4	69.6	13.0	154.5
	廃止キロ	69.8	2.9	62.9	135.1	28.1	298.8
	差引	▼ 46.7	△12.5	▼29.5	▼65.5	▼15.1	▼144.3
香川	新規キロ	4.0	63.5	27.5	22.6	52.4	170.0
	廃止キロ	4.3	31.7	3.6	0.3	5.7	45.6
	差引	▼ 0.3	△31.8	△23.9	△22.3	△46.7	△124.4
愛媛	新規キロ	19.6	32.2	11.0	6.1	5.1	74.0
	廃止キロ	90.3	3.7	52.2	2.2	3.5	151.9
	差引	▼ 70.7	△28.5	▼41.2	△ 3.9	△ 1.6	▼ 77.9
高知	新規キロ	2.4	20.4	53.8	40.8	20.1	137.5
	廃止キロ	0	20.8	3.2	15.2	11.3	50.5
	差引	△ 2.4	▼ 0.4	△50.6	△25.6	△ 8.8	△ 87.0
四国全体 (計)	新規キロ	49.1	131.5	125.7	139.1	90.6	536.0
	廃止キロ	164.4	59.1	121.9	152.8	48.6	546.8
	差引	▼115.3	△72.4	△ 3.8	▼13.7	△42.0	▼ 10.8

(注) 1 四国運輸局の資料による。

2 表中の「△」は新規キロと廃止キロとの差引がプラスを、「▼」はマイナスを示す。

図表 1-⑤ 道路運送法の事業区分とコミュニティバスの範囲



(注) 国土交通省の資料に基づき四国行政評価支局が作成した。

図表 1-⑥ コミュニティバス、自家用有償旅客運送及び無料バスの運行形態と道路運送法との関係

運賃	区分	利用者	運送主体	車両	道路運送法上の区分	運行の形態	市町村の関与
有料	緑ナンバー (事業用)	誰でも 利用可能 (制限無し)	運送事業者	事業用自動車 (バス型又は10人 以下)	【乗合バス事業】 〔路線定期運行〕	路線を定めて定時に 運行	○運行委託又は運行費補助 ○地域公共交通会議を主宰 ・地域で合意した運賃 ・路線に必要な車両数等
					【乗合バス事業】 〔路線不定期運行〕	路線を定めて予約に 応じて運行	○運行委託又は運行費補助 ○地域公共交通会議を主宰 ・運送する路線や区域 ・路線に必要な車両数等
					【乗合バス事業】 〔区域運行〕	一定区域内を予約に 応じて運行	
			↑↓ 上記の運送事業による対応を基本とし、対応できないときに自家用による有償運送が認められ <b>場合がある</b> 。				
有料	白ナンバー (自家用)	住民等	市町村	市町村の自家用自動車	【自家用有償旅客運送】 市町村運営有償運送	住民やその親族等を 自治体の車両で運送	○地域公共交通会議を主宰 ・必要性や輸送サービスの内 容、運行管理体制等を協議 ○運行責任を負う。
		登録した会員	NPO等	NPO等の自家用 自動車	【自家用有償旅客運送】 過疎地有償運送	運営協議会で合意さ れた地区内の会員を 運送	○運営協議会を主宰 ・必要性や輸送サービスの内 容、運行管理体制等を協議 ○NPO等に指導・助言を行 う。
		登録した会員 (移動制約者)	NPO等	NPO等の自家用 自動車 (10人以下の車両 に限る)	【自家用有償旅客運送】 福祉有償運送	運営協議会で合意さ れた地区内の会員(移 動制約者)を運送	
無料	白ナンバー (自家用)	住民等	市町村	市町村の自家用 自動車	【自家用】 道路運送法の規制対象外	住民バス	○市町村が自ら運行 (運行責任を負う。)
		高齢者				福祉バス	
		小中学生				スクールバス	
	緑ナンバー (事業用)	市町村内の 住民等	貸切バス又 はタクシー	事業用自動車	【運送事業者の利用】 貸切バス又はタクシーに 対する規制	貸切バス又はタクシ ーの借り上げによる 無償住民輸送	○バスやタクシーとチャータ ー契約

(注) 1 国土交通省の資料に基づき四国行政評価支局が作成した。  
2 表中の 色付けしている運送形態がコミュニティバス(乗合タクシーを含む。)を示す。

図表 1-⑦ コミュニティバス及び乗合タクシー（法第 4 条許可）の運行について、地域公共交通会議の合意により緩和が可能な事項

運行の態様	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
区域設定	—	—	【原則】大字地区単位で設定 ↓ 【緩和】会議合意により広範囲の設定可
運賃申請	【原則】上限運賃認可 ↓ 【緩和】会議合意運賃は届出	運賃は届出制	運賃は届出制
バス車両	【原則】乗車定員11人以上 ↓ 【緩和】会議合意により10人以下を認める	【原則】乗車定員11人以上 ↓ 【原則】会議合意により10人以下を認める	【原則】 ・基軸経路上の運行限定 →11人以上可 ・フルデマンド運行 →10人以下
最低車両数	【原則】営業所ごと 5 両+予備 1 両 ↓ 【緩和】会議合意により地域の実情で認める	【原則】営業所ごと 3 両 ↓ 【緩和】会議合意により地域の実情で認める	同 左
車両併用	【原則】併用不可 ↓ 【緩和】会議合意により併用を認める	同 左	同 左
※ 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（平成 21 年法律第 64 号）の施行により、特定地域においてはタクシー車両の増車併用ができない。			

（注）国土交通省の資料に基づき四国行政評価支局が作成した。

図表 1-⑧ 自家用有償旅客運送の種別（運送の形態）

区分	運送の形態
市町村運営有償運送 （施行規則第 49 条第 1 号）	①交通空白輸送 市町村内の過疎地域等の交通空白地帯において、市町村自らが当該市町村内の住民の運送を行うもの
	②市町村福祉輸送 当該市町村の住民のうち、身体障害者、要介護者等であって、市町村に会員登録を行った者に対して、市町村自らが原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
③過疎地有償運送 （施行規則第 49 条第 2 号）	NPO 法人等が過疎地域等において、当該地域の住民やその親族等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって運送を行うもの
④福祉有償運送 （施行規則第 49 条第 3 号）	NPO 法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

（注）国土交通省自動車交通局旅客課の「福祉有償運送ガイドブック」（平成 20 年 3 月）による。

図表 1-⑨ 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（平成 20 年度～23 年度）の活用状況

区分	協議会の名称	事業区分	実施地域	事業実施年度			
				H20	H21	H22	H23
徳島県	鳴門市公共交通連携協議会	調査事業	鳴門市		○		
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
	徳島市地域公共交通協議会	調査事業	徳島市		○		
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
	阿南市地域公共交通協議会	調査事業	阿南市	○			
		計画事業	〃		○	○	○
	那賀町地域公共交通協議会	調査事業	那賀町		○		
		計画事業	〃			○	
	三好市地域公共交通活性化協議会	調査事業	三好市			○	
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
つるぎ町地域公共交通活性化協議会	調査事業	(未実施)	—	—	—	—	
	計画事業	つるぎ町			○	○	
阿佐東地域公共交通協議会	調査事業	※1 (4町)	○				
	計画事業	〃		○	○	○	
計 (7 協議会)	調査事業	徳島: 8 市町 高知: 1 町	2	3	1	0	
	計画事業	徳島: 6 市町 高知: 1 町	0	2	4	3	
	延べ市町村数	徳島: 9 市町 高知: 1 町					
香川県	小豆島地域公共交通協議会	調査事業	土庄町・小豆島町		○		
		計画事業	〃			○	○
	坂出市地域公共交通活性化協議会	調査事業	坂出市			○	
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
	丸亀市地域公共交通活性化協議会	調査事業	丸亀市		○		
		計画事業	〃			○	○
まんのう町地域公共交通協議会	調査事業	まんのう町	○				
	計画事業	〃		○	○	○	
計 (4 協議会)	調査事業	5 市町	1	2	1	0	
	計画事業	4 市町	0	1	3	3	
	延べ市町村数	5 市町					
愛媛県	四国中央市地域公共交通活性化協議会	調査事業	(未実施)	—	—	—	—
		計画事業	四国中央市			○	○
	松山市地域公共交通活性化協議会	調査事業	松山市		○		
		計画事業	〃			○	
	東温市地域公共交通活性化協議会	調査事業	東温市			○	
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
	西予市地域公共交通活性化協議会	調査事業	西予市			○	
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
宇和島市地域公共交通活性化協議会	調査事業	宇和島市	○				
	計画事業	〃		○	○	○	
計 (5 協議会)	調査事業	4 市	1	1	2	0	
	計画事業	3 市	0	1	3	2	
	延べ市町村数	5 市					
高知県	高知市地域公共交通活性化協議会	調査事業	高知市			○	
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
	いの町地域公共交通活性化協議会	調査事業	いの町		○		
		計画事業	(未実施)	—	—	—	—
	黒潮町地域公共交通活性化協議会	調査事業	黒潮町		○		
		計画事業	〃			○	○
	四万十市地域公共交通活性化協議会	調査事業	四万十市		○		
		計画事業	〃			○	○
	高知西南地域公共交通協議会	調査事業	※2 (7市町村)	○			
		計画事業	〃		○	○	○
土佐清水市地域公共交通協議会	調査事業	土佐清水市	○				
	計画事業	〃		○	○		
計 (6 協議会)	調査事業	12 市町	2	3	1	0	
	計画事業	10 市町	0	2	4	3	
	延べ市町村数	12 市町					
合計 (22 協議会)	調査事業	30 市町	6	9	5	0	
	計画事業	24 市町	0	6	14	11	
	延べ市町村数	32 市町					

(注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。

2 本表には、バスに関する調査事業又は計画事業を実施している協議会のみを記載した。

3 表中※1は、徳島県海陽町、美波町、牟岐町及び高知県東洋町の4町である。また、※2は、四万十市、宿毛市、土佐清水市、大月町、三原村、黒潮町及び四万十町の7市町村である。

4 調査事業では、地域公共交通総合連携計画策定に必要な調査事業が、また、計画事業ではバス・乗合タクシー等の実証運行、バス等の待合環境整備、車両購入、デマンドシステム導入等の事業が行われている。

図表 1-⑩ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付実績（運行補助に限る。）（平成 23 年度～25 年度）

（単位：千円）

区分	市町村	通称	内容	補助対象 運行事業者数	補助金交付額			
					H23 年度	H24	H25	
徳島県	徳島市	・市営バス（川内循環線） ・応神ふれあいバス	乗合バス型	2 事業者	0	3,066	1,692	
	阿南市	・阿南循環バスなかちやん号	同上	1 事業者	0	1,779	3,858	
	つるぎ町※	・コミュニティバス	同上	1 事業者	0	1,016	5,799	
	三好市※	・四国交通㈱（猪ノ鼻線）	同上	1 事業者	0	763	780	
計	4 市町	5 事例	—	5 事業者	0	6,624	12,129	
香川県	土庄町※	・豊島シャトルバス	乗合バス型	1 事業者	0	443	879	
	坂出市※	・府中・西庄地区デマ ンド型乗合タクシー	デマ ンド型	2 事業者	0	1,835	4,070	
		・加茂・神谷地区デマ ンド型乗合タクシー						
		・循環バス	乗合バス型	1 事業者	0	0	7,068	
	綾川町※	・町営バス	デマ ンド型	2 事業者	0	0	1,284	
三木町	・コミュニティバス	乗合バス型	1 事業者	0	0	3,630		
計	4 市町	5 事例	—	7 事業者	0	2,278	16,931	
愛媛県	四国中央市	・デマ ンドタクシー	デマ ンド型	3 事業者	0	3,566	10,503	
	新居浜市※	・デマ ンドタクシー	同上	3 事業者	248	2,113	3,982	
	東温市	・市内バス	乗合バス型	1 事業者	0	4,683	4,965	
	西予市※	・惣川生活交通バス	乗合バス型	1 事業者	0	3,070	3,886	
		・遊子川デマ ンド乗合タ クシー	デマ ンド型	1 事業者	0	0	1,526	
	愛南町	・あいなんバス	乗合バス型	1 事業者	0	474	1,620	
	宇和島市	・コミュニティバス	乗合バス型	1 事業者	0	1,953	4,371	
・デマ ンドタクシー		デマ ンド型						
計	6 市町	8 事例	—	11 事業者	248	15,859	30,853	
高知県	いの町※	・吾北地区デマ ンド型乗 合タクシー	デマ ンド型	2 事業者	0	200	1,756	
		・中追地区デマ ンド型乗 合タクシー						
		・横藪・蔭地区デマ ンド 型乗合タクシー						
		・コミュニティバス（吾 北柳の瀬線）	乗合バス型	1 事業者	0	0	12,555	
	南国市	・上倉・黒滝方面デマ ンド型乗合タクシー	デマ ンド型	1 事業者	0	0	35	
		・コミュニティバス	乗合バス型	1 事業者	0	0	11,607	
	黒潮町	・コミュニティバス（佐 賀地区）	乗合バス型	1 事業者	0	604	1,213	
四万十市	・ふれ愛タクシー ・ふれ愛号（バス）	デマ ンド型	1 事業者	0	2,737	7,474		
土佐市※	・ドラゴンバス	乗合バス型	1 事業者	0	0	14,340		
計	5 市町	10 事例	—	8 事業者	0	3,541	48,980	
合 計	19 市町	20 事例	—	31 事業者	248	28,302	108,893	

- （注） 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
 2 各年度の補助金交付対象期間は、当該年度の 10 月 1 日から翌年の 9 月 30 日までである。  
 3 表中の「※」を付した市町は、今回、調査対象とした市町を示す。

図表 1-⑪ 国・県による買物弱者支援の実施状況

(単位：事業者)

区分	支援事業の名称	支援の内容	事業採択した事業者及び市町村数				
			H22年度	H23	H24	H25	H26
四国経済産業局	地域商業活性化補助金（買い物弱者対策支援事業）（平成22年度）	・移動販売車両の購入・改造等の経費	3	—	—	—	—
	地域自立型買い物弱者対策支援事業（平成24年度）	同上	—	—	8	—	—
香川県	一人暮らし高齢者等対策事業（平成24～26年度）	・移動販売車両の購入・改造等の経費 ・厨房設備工事の経費 ・配食サービスの経費	—	—	4	4	1

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

図表 1-⑫ 調査対象とした35市町村又は市町村社会福祉協議会が実施している買物弱者支援関連事業の種類

区分	調査対象市町村又は市町村社会福祉協議会	買物弱者支援関連事業の種類				
		移動販売	宅配サービス	店舗開設	移動支援	配食サービス
徳島県	①吉野川市	○				
	②阿波市					
	③美馬市					
	④三好市	○				
	⑤勝浦町					
	⑥佐那河内村					
	⑦那賀町					
	⑧つるぎ町					
香川県	①高松市	○				
	②丸亀市					
	③坂出市					
	④善通寺市					
	⑤観音寺市					
	⑥さぬき市					
	⑦東かがわ市					
	⑧三豊市	○（休止中）				
	⑨土庄町					
	⑩小豆島町					
	⑪綾川町					
愛媛県	①松山市					○
	②今治市					
	③八幡浜市				○	
	④新居浜市					
	⑤大洲市					
	⑥西予市					
	⑦上島町					
	⑧砥部町					
高知県	①室戸市		○			
	②土佐市					
	③奈半利町					
	④安田町				○	
	⑤馬路村					
	⑥いの町					
	⑦佐川町					
	⑧梶原町					
計	35市町村	4市	1市	0	2市町	1市

(注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

2 本表の「買い物弱者支援」は、高齢者を主な対象として、①移動販売、②宅配サービス、③店舗開設、④移動支援及び⑤配食サービスを行っている事業を整理した（障害者を主な対象とした移動支援や、高齢者等を対象としたバス・タクシーの運賃補助や運賃割引を行う事業は含めていない。）。

図表 1-⑬ 経済産業省の平成 24 年度地域自立型買い物弱者対策支援事業の補助対象事業者が、社会福祉協議会と協働して、島しょ部を含む買物不便地域で移動販売事業を積極的に展開している事例

区分	株式会社丸吉デパート（琴平町）【業種：食品スーパー、食品卸、仕出し】			
	補助事業名	補助対象	事業費（千円）	
補助金の 交付実績	平成 24 年度地域自立型買い物弱者対策支援事業【経済産業省】	・保冷車の購入	2,551	1,414
	平成 24 年度一人暮らし高齢者等対策事業の買物支援事業【香川県】	・1 トンワゴン車購入・改造 ・荷造り場等改修	4,998	4,000
活動地域	香川県内の丸亀市（16 か所）、善通寺市（3 か所）、三豊市（2 か所）、琴平町（5 か所）、多度津町（3 か所）及びまんのう町（6 か所）の 6 市町 35 か所において、各箇所、週 1 回の移動販売を実施中			
特記事項	<p>本事業者は、地域の社会福祉協議会と協働することで、効果的な移動販売事業を展開しており、平成 26 年 6 月末現在では、24 年度の活動実績（「平成 24 年度 地域自立型買い物弱者対策支援事業実績報告」（平成 25 年 8 月 1 日付け）による四国経済産業局への報告）よりも、広範囲かつ多くの箇所で移動販売を展開し、事業実績を上げている。</p> <p>具体的には、丸亀市社会福祉協議会が、事前に買物支援に関するニーズ調査を行って、需要が見込める地域の自治会等と事前調整を行った上で、本事業者が移動販売を開始している。</p> <p>一方、当該事業者は、販売活動を通して入手した一人暮らしの住民に係る安否情報を、社会福祉協議会へ提供している。</p> <p>特に、生鮮食料品店がない丸亀市の島しょ部のうち、本島（人口：約 420 人）及び広島（同：約 300 人）で、週 1 回、移動販売を行っており、それぞれ 100 人弱の住民が利用している。</p> <p>さらに、同市の手島（人口約 30 人）においても、プレ販売を計画中である。</p> <p style="text-align: center;"><b>（香川県丸亀市の「広島」での移動販売風景）</b></p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">丸亀市社会福祉協議会提供</p>			

（注）四国行政評価支局の調査結果による。

図表 1-⑭ コミュニティバス等が運行している市町村数及び事例数（県別）

（単位：市町村、運行事例）

区 分		徳島県 (24 市町村)	香川県 (17 市町)	愛媛県 (20 市町)	高知県 (34 市町村)	計 (95 市町村)
①コミュニティバス	市町村数	13	12	14	25	64
	事例数	20	29	21	46	116
②乗合タクシー（※）	市町村数	1	4	7	8	20
	事例数	1	6	7	11	25
③自家用有償旅客運送	市町村数	10	9	14	15	48
	事例数	15	10	19	22	66
市町村運営有償運送（※）	市町村数	10	8	12	12	42
	事例数	12	8	14	17	51
過疎地有償運送	市町村数	3	1	1	3	8
	事例数	3	1	1	3	8
福祉有償運送	市町村数	0	1	4	1	6
	事例数	0	1	4	2	7

（注）1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による（平成 26 年 6 月末現在）。

2 表中（※）を付した「乗合タクシー」及び「市町村運営有償運送」は、コミュニティバスの一形態である。

このうち、「乗合タクシー」は、乗合バスのように乗合旅客を運送するタクシーであり、車両の定員は 10 人以下で、定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型などの形態がある。

また、市町村運営有償運送には、交通空白輸送と市町村福祉輸送の 2 つの運行形態があり、四国で運行している事例は、徳島県三好郡東みよし町及び高知県安芸市における市町村福祉輸送以外は、交通空白輸送となっている。

図表 1-⑮ 無料の住民バスや福祉バスを運行していたり、スクールバスを活用した住民輸送が行われている市町村数及び事例数（県別）

（単位：市町村、運行事例）

区 分		徳島県 (24 市町村)	香川県 (17 市町)	愛媛県 (20 市町)	高知県 (34 市町村)	計 (95 市町村)
①住民バス	市町村数	0	1	3	4	8
	事例数	0	1	3	4	8
②福祉バス	市町村数	0	3	8	2	13
	事例数	0	5	8	2	15
③スクールバスの活用による住民輸送	市町村数	0	0	3	8	11
	事例数	0	0	3	8	11

（注）1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による（平成 26 年 6 月末現在）。

2 本表の住民バス、福祉バス等は、住民の福祉サービスの観点から、全て無料で運行されているため、道路運送法に位置付けられるものではない。

なお、住民バスは地域住民を、福祉バスは高齢者や障害者等を、スクールバスは児童・生徒の通学と併せて地域住民の輸送を行っている。

図表 1-⑯ 地域公共交通会議及び運営協議会の目的とその構成メンバー

区 分	目 的	主 宰	構 成 メ ン バ ー
地域公共交通会議 〔施行規則第 9 条の 3〕	地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合バス事業及び市町村運営有償運送に関する協議を行う。	一又は複数の市町村長又は都道府県知事	<p><b>【必須構成員】</b>〔構成：施行規則第 9 条の 3〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主催する市町村長又は都道府県知事</li> <li>・その他の地方公共団体の長</li> <li>・一般乗合旅客自動車運送事業者</li> <li>・その他の一般旅客自動車運送者</li> <li>・上記事業者の組織する団体</li> <li>・住民又は利用者</li> <li>・<u>地方運輸局長（又は支局長）</u></li> <li>・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> </ul> <p><b>【任意構成員】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路管理者</li> <li>・都道府県警察</li> <li>・学識経験者その他必要と認められる者</li> </ul>
運営協議会 〔施行規則第 51 条の 8〕	地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行う。	同上	<p><b>【必須構成員】</b>〔構成：施行規則第 51 条の 8〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主催する市町村長又は都道府県知事</li> <li>・その他の地方公共団体の長</li> <li>・一般旅客自動車運送事業者</li> <li>・一般旅客自動車運送事業者の組織する団体</li> <li>・住民又は利用者</li> <li>・<u>地方運輸局長（又は支局長）</u></li> <li>・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> <li>・NPO法人等（区域内で現に有償運送を行っている法人）</li> </ul> <p><b>【任意構成員】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・その他、必要と認める者（学識経験者等）</li> </ul>

（注）国土交通省の資料に基づき四国行政評価支局が作成した。

図表 1-⑰ 四国運輸局によるコミュニティバスの実態調査（平成 24 年度）の確認結果

（単位：運行事例）

区 分	① 乗合バス事業者が主体的に運行する一般のバス路線であって、コミュニティバスに該当しないもの	② コミュニティバスに該当するが、調査結果から漏れているもの	③ コミュニティバスの運行主体又は運行委託事業者を誤って把握しているもの	計
徳島県	4	3	3	10
香川県	3	3	2	8
愛媛県	4	0	0	4
高知県	7	7	0	14
計	18	13	5	36

（注）四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 1-⑩ 地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書による公共交通空白地の分析結果  
 (「第3章 公共交通空白地の分析」の抜粋)

(分析の考え方)

本章では公共交通空白地の分析を行う。分析方法に関しては、平成23年度に社団法人日本バス協会が実施した「バスネットワークの実態分析調査」(以下「過年度調査」という。)の手法を参考にした。

公共交通空白地の抽出は、国勢調査地域メッシュ(500m)のうち、人口が一人以上のメッシュ(以下「居住地メッシュ」という。)を対象とした。居住地メッシュの中心が、鉄道駅、バス停からの一定距離圏に含まれない、かつ、区域運行エリアに含まれない場合、当該メッシュを「公共交通空白地」として抽出した。

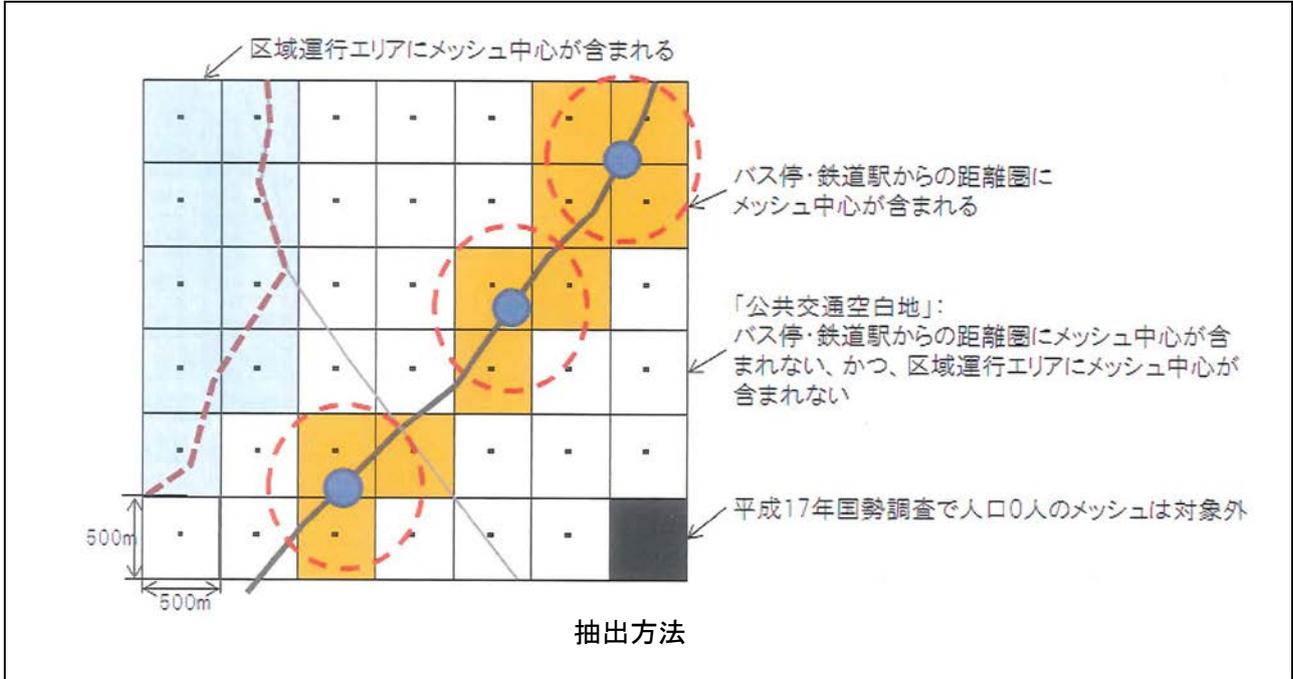


表1 距離圏の設定および考え方

区分	距離圏設定	距離圏の設定および考え方	備考
条件1	バス 1 km 鉄道 1 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通確保維持改善事業の交付要綱の記載例を参考</li> <li>福岡市「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」における交通空白地の定義に基づく</li> </ul>	
条件2	バス 500m 鉄道 1 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡市の条例による交通不便地域の定義</li> <li>天候良好時に自家用車利用者の50%以上が不満を感じる距離が郡部で488m(出典:道路経済研究センター)</li> </ul>	
条件3	バス 300m 鉄道 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス及び鉄道の後背圏人口の算出時に多く用いられる定義</li> <li>90%の人が抵抗なく歩くことができる距離300m(出典:バスサービスハンドブック(土木学会))</li> <li>天候良好時に自家用車利用者の50%以上が不満を感じる距離が郡部で488m(出典:道路経済研究センター)</li> </ul>	
条件4	バス 600m 鉄道 1 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>条件3の定義の2倍</li> <li>交通の諸問題に関する検討会などにおいて、公表している交通空白地域の定義(36,433 km<sup>2</sup>、九州の面積(36,749 km<sup>2</sup>)に匹敵)</li> </ul>	条件4を当局的参考データとして使用

表2 使用データ一覧

項目	使用データ	出典
人口	国勢調査地域メッシュ(500m)	国勢調査(平成17年)
鉄道	鉄道駅データ	国土数値情報(平成21年3月)
バス※	バス停データ	昭文社及び国土交通省(平成23年3月)
	区域運行エリアデータ	国土交通省(平成23年3月)

※ 鉄道データは、国土数値情報に、平成23年3月までに開業した鉄道駅の情報を追加した。

※ バス停データに関しては、路線バス、コミュニティバスを対象とした。コミュニティバスのバス停データ及び区域運行エリアデータは、地方運輸局が実施した調査結果を使用した(平成23年3月時点の状況)。

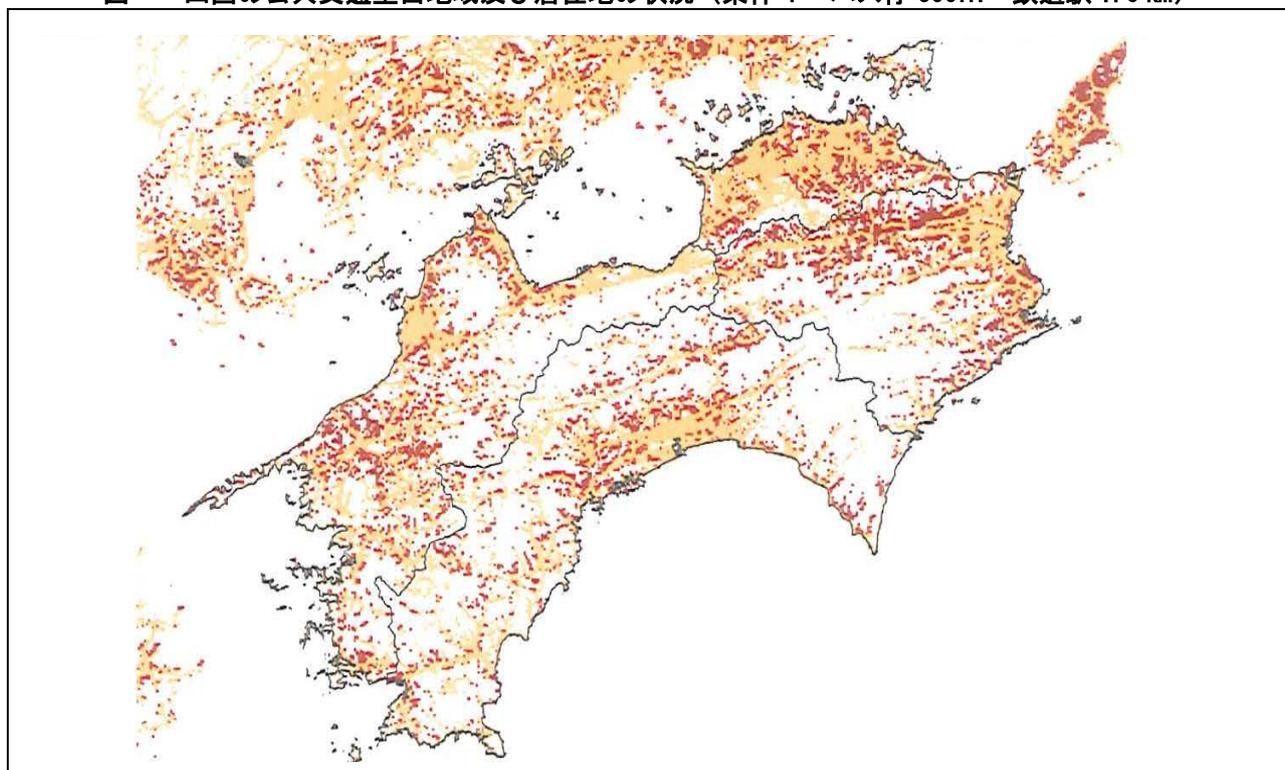
**表3 公共交通空白地域抽出結果**

区分		空白メッシュ数		空白地人口		備考
		mesh	% (※1)	mesh	% (※2)	
条件1	バス1km 鉄道1km	68,336	14.2	2,362	1.8	
条件2	バス500m 鉄道1km	145,907	30.3	7,351	5.8	
条件3	バス300m 鉄道500m	251,927	52.2	26,510	20.7	
<b>条件4</b>	<b>バス600m 鉄道1km</b>	<b>120,489</b>	<b>25.0</b>	<b>5,311</b>	<b>4.2</b>	<b>条件4を当局 の参考データ として使用</b>

※1 居住地メッシュの総数(482,174 mesh)に占める割合

※2 総人口に占める割合

**図 四国の公共交通空白地域及び居住地の状況(条件4「バス停600m・鉄道駅1.0km」)**



凡例 ■ 公共交通空白地域、■ 居住地

(注) 地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書(平成24年3月国土交通省総合政策局)による。  
なお、網かけと備考欄は当局が付したものである。

図表 1-⑱ 抽出調査した 35 市町村における空白地域の把握状況

(単位：市町村、%)

区分	抽出調査市町村数	公共交通空白地域があると認識				計	コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送又は無償住民輸送バスの空白地域への導入により、空白地域はほぼ解消された状況にあるとしているもの
		① 連携計画等において、人口の有無を考慮した空白地域の位置を地図上で明示したり、あるいは該当地域を特定しているもの	② 連携計画等において、空白地域の位置を地図上で明示したり、又は地域を特定しているものの、人口の有無が考慮されておらず、本来の空白地域とは認め難いもの	③ 空白地域を具体的に把握していないもの			
徳島県	8	1	0	5	6	2	
香川県	11	4	1	1	6	5	
愛媛県	8	4	0	4	8	0	
高知県	8	2	0	5	7	1	
計	35 (100)	11 (31.4)	1 (2.9)	15 (42.8)	27 (77.1)	8 (22.9)	

(注) 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 1-⑳ 抽出調査した 35 市町村の中で、空白地域があると認識し、該当地域の位置を地図上で明示したり、あるいは該当地域を特定している市町村における空白地域の解消の取組状況

(単位：市町村、%)

区分	抽出調査市町村数	連携計画等において、人口の有無を考慮した空白地域の位置を地図上で明示したり、あるいは該当地域を特定しているもの (「図表 1-⑱」の①)	① 空白地域において、デマンド型乗合タクシーや自家用有償旅客運送の市町村空白輸送を導入して、空白地域の解消に一定の成果を上げているもの	② 未だ顕著な成果は上がっていないものの、一応の対策を講じているもの	③ 空白地域の交通手段の確保対策については、今後の課題としているもの
			徳島県	8	1
香川県	11	4	0	1	3
愛媛県	8	4	3	0	1
高知県	8	2	2	0	0
計	35 (100)	11 (31.4)	5 (14.3)	2 (5.7)	4 (11.4)

(注) 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 1-②① 四国の市町村による効果的な空白地域の解消の取組事例の情報提供を定期的に受けることについての市町村の意見（対：空白地域の解消が今後の課題であるとした4市町村）

区 分	意見・要望の内容
B a 市 (香川県)	市内の2地区において、幹線道路にあるバス停までの交通手段については高齢者等に要望があると思われます。効果的な取組事例があれば、コミュニティバス以外の移動手段を含めて、今後の公共交通の推進に参考にさせていただきたい。
B b 市 (香川県)	他市町の取組事例は、本市のコミュニティバス事業においても、重要な情報となると考えられるため、事例などの提供を、ぜひ推進していただきたい。
B c 市 (香川県)	公共交通に関する各種施策の情報収集については、当市においても随時行っているところであるが、有効な事例の情報提供については、参考情報として活用することができるものとする。
C a 市 (愛媛県)	他市町村の取組事例の提供は、公共交通空白地域居住者の公共交通の検討・導入するために重要な情報であり、四国内外を問わず有効事例については提供していただきたい。

(注) 四国行政評価支局及び愛媛行政評価事務所の調査結果による。

図表 1-⑳ 香川県坂出市における空白地域解消の取組

- 1 坂出市は、地域の実情に応じた新たな交通体系の再編等により、交通弱者の唯一の移動手段である公共交通を維持していくことが重要な課題であるとして、平成 22 年 2 月 19 日に香川運輸支局、香川県（交通政策課）等の関係機関・団体で構成した坂出市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置し、本協議会で協議を行って、23 年 3 月に坂出市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を策定した（平成 22 年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金を活用）。
- 2 連携計画では、「市内の全ての地域において、市民の誰もが、安心して安全に移動することができる環境を提供し（中略）利用できる地域公共交通を目指す」ことを目標とされ、下表のとおり、市内 5 地区に分けて、人口の分布状況を考慮した空白地域の把握が行われた。

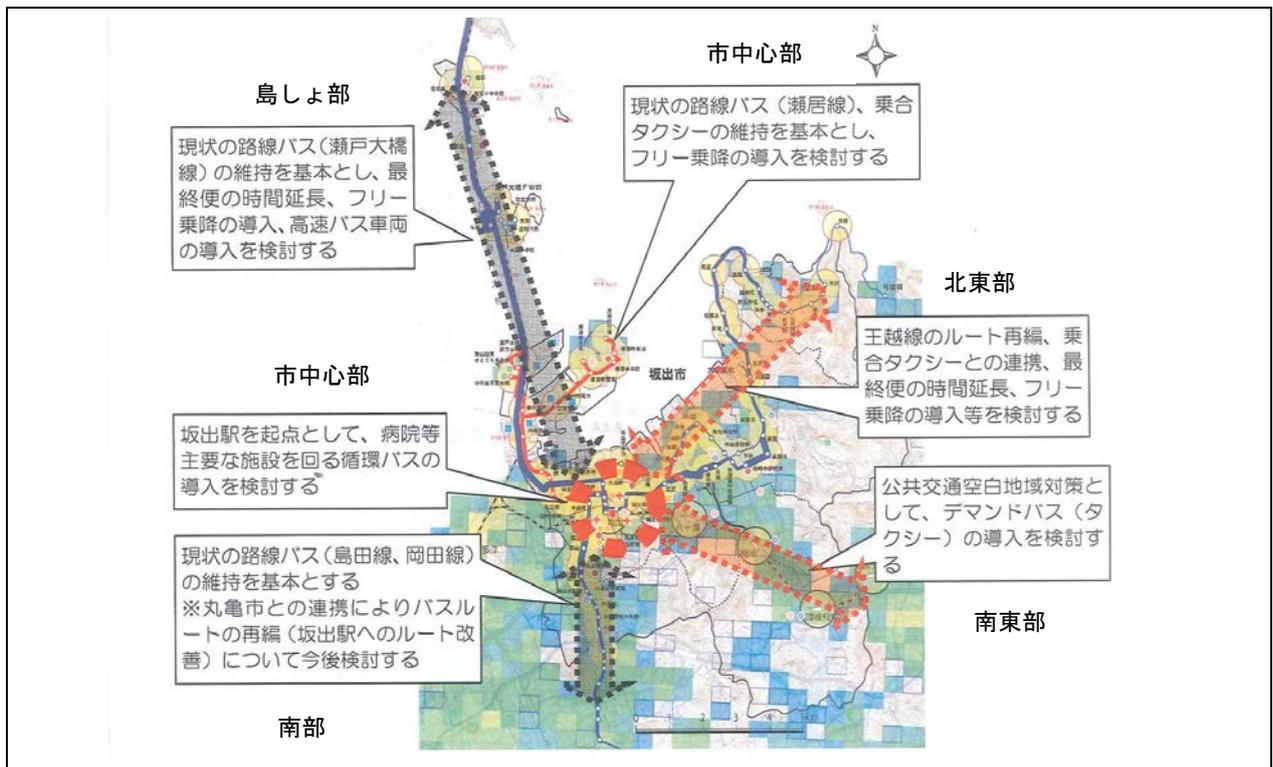
表 1 連携計画の地区別カルテ（空白地域一覧）

（単位：人、％）

地区名		人口①	うち、空白地域人口②	割合②/①	うち、空白地域高齢者数③	割合③/②
島しょ部地区	櫃石地区、岩黒地区、与島地区	564	（なし）			
南東部地区	府中地区、加茂地区、西庄地区	10,287	7,300	71	2,000	27
北東部地区	林田地区、松山地区、王越地区	11,547	1,800	16	500	28
市中心地区	坂出地区、東部地区、金山地区、瀬居地区	29,107	5,400	19	1,200	22
南部地区	川津地区	5,856	2,800	48	800	29
計	14 地区	57,361	17,300	30	4,500	26

- （注） 1 坂出市の資料に基づき、当局が作成した。  
 2 公共交通利用圏の設定は、バス停から半径 400m 以内・JR 駅から 500m 以内としている。  
 3 島しょ部地区には瀬戸大橋経由で乗合バスが運行しているため、空白地域は存在しない。

図 1 連携計画の地区別事業計画



（注）坂出市の資料による。

3 連携計画では、「空白地域には、住民ニーズに対応した公共交通手段の導入を検討する」こととされ、協議会における検討の結果、下表のとおり、デマンド型乗合タクシーや循環バスが運行されることとなり、空白地域はほぼ解消された。

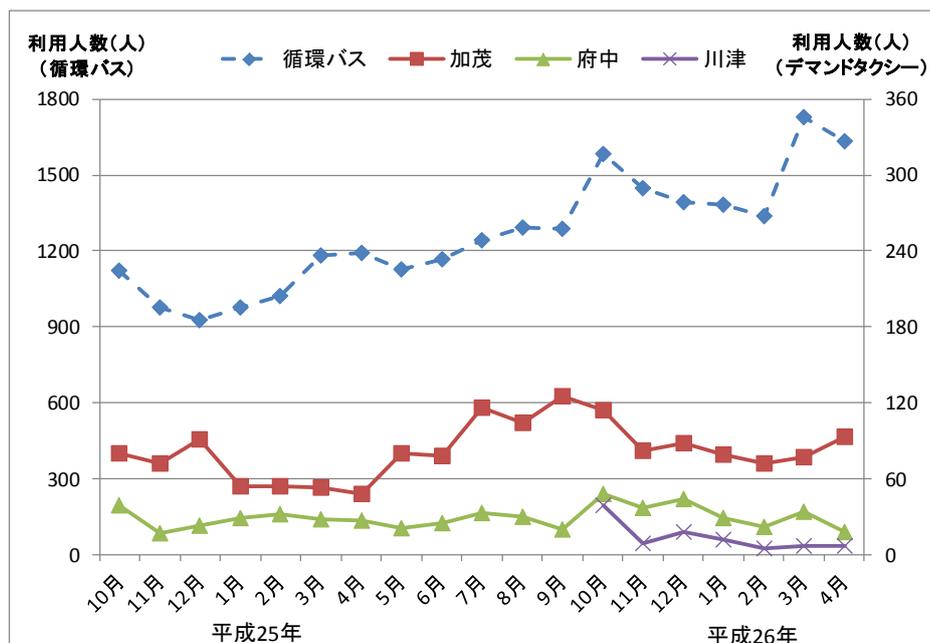
**表2 空白地域解消の取組状況**

空白地域		解消の取組状況
南東部地区	府中地区、加茂地区、西庄地区	連携計画では、デマンド型乗合タクシーの導入が検討されていた。 先ず、府中・西庄地区は平成23年5月から導入の検討を開始し、同年5月に協議会の了承を、同年7月には地域公共交通会議の合意を得て、同年10月から運行を開始。 次に、神谷・加茂（林田の一部を含む）地区は平成23年11月から導入の検討を開始し、24年2月に協議会の了承を、同年7月には地域公共交通会議の合意を得て、同年10月から運行を開始。
北東部地区	林田地区、松山地区、王越地区	連携計画では、既存の路線バス（王越線）のルート再編等が検討されていた。平成24年11月から青梅行き路線バスの運行の検討を開始し、25年2月に協議会の了承を、同年7月には地域公共交通会議の合意を得て、同年10月から運行を開始。
市中心地区	坂出地区、東部地区、金山地区、瀬居地区	連携計画では、坂出駅を起点として、病院等主要な施設を回る循環バスの導入が検討されていた。平成23年11月から導入の検討を開始し、24年2月に協議会の了承を、同年7月には地域公共交通会議の合意を得て、同年10月から運行を開始。
南部地区	川津地区	連携計画では、現状の路線バスの維持が検討されていた。検討の結果、平成25年2月からデマンド型乗合タクシー導入の検討を開始し、同年7月には地域公共交通会議の合意を得て、同年10月から運行を開始。

(注) 1 坂出市の資料による。

2 デマンド型乗合タクシー・循環バスの運行に要する経費については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用している。

**図2 坂出市の循環バスとデマンド型乗合タクシーの利用者数の推移**



(注) 1 坂出市の資料による。

2 図中の「循環バス」は坂出市循環バスを、「加茂」は神谷・加茂・林田一部地区、「府中」は府中・西庄地区及び「川津」は川津地区を運行するデマンド型乗合タクシーを示す。

4 取組の実施に当たっての課題と工夫のポイント

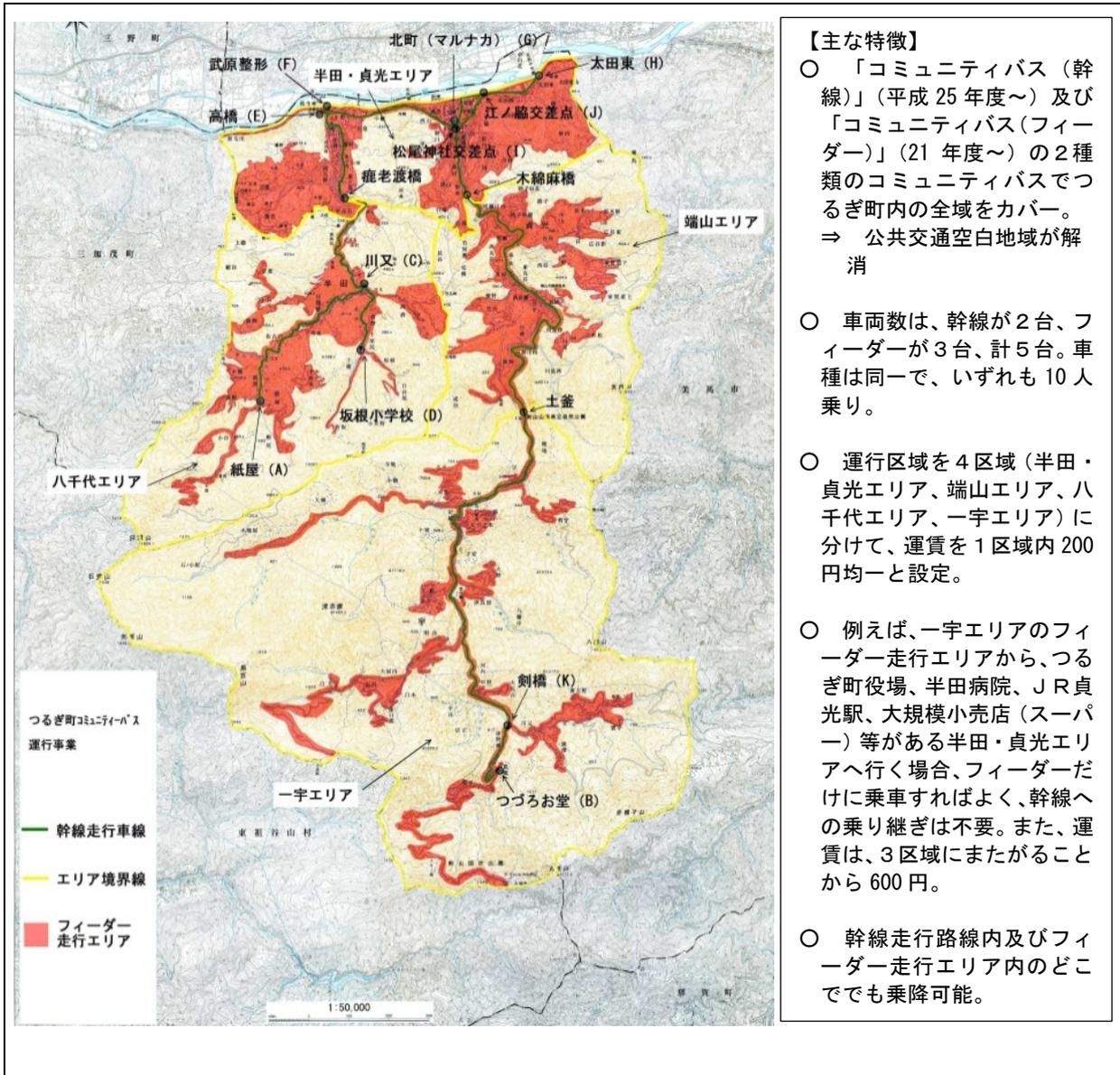
区 分	ポイント
課 題	<p>公共交通網の整備に対する理解が進んだとはいえ、まだまだ行政主導による取組となっている。地区住民が自ら、主体的に公共交通問題をきっかけとして、行政との協働で地域の将来像を描いていく体制づくりが肝要である。公共交通網の整備への要望と実際の利用率との乖離が大きな問題となっているのはそれが一因となっていると思われる。</p>
工 夫	<p>昭和 58 年頃から相次ぐバス路線の休廃止により、市内に空白地域が生まれ、市民の間では、特に交通弱者と言われる高齢者の足の確保を求める声が高まり、その対応が急がれていた。</p> <p>このため、市としても、国の補助制度を活用しながら、関係団体とのコンセンサスの場づくりとなる地域公共交通活性化協議会を設置、数回にわたり市民アンケートやヒアリングを実施する等、市民ニーズの把握に努めると同時に、地元自治会の協力を得て公共交通機関の導入に向けた機運の醸成に努めた。</p> <p>このことから、公共交通に対する理解もスムーズに進み、平成 23 年 10 月の府中・西庄地区デマンド型乗合タクシー運行開始を境に毎年、市内各地区において間断無く公共交通網の整備や改善に取り組んだことにより、他地区の住民の公共交通に対する意識変化も見られ、その後の公共交通機関の導入についても、地区住民、自治会との協力体制が構築されている。</p>

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

図表 1-㉔ 徳島県美馬郡つるぎ町における空白地域解消の取組

- 1 つるぎ町は、山間地域の高齢者等の交通手段の確保及び路線バスの利用促進を図るため、平成 21 年度から市町村運営有償運送として、路線バスの停留所と集落との間を結ぶ「つるぎ町コミュニティバス（フィーダー）」を運行している。  
また、平成 24 年度末の路線バスの廃止への対応（代替交通手段）として、25 年度当初から切れ目なく「つるぎ町コミュニティバス（幹線）」（市町村運営有償運送）を運行している。  
以上の取組の結果、町内全域において公共交通空白地域が解消されている。
- 2 つるぎ町は、コミュニティバスの利用を促進するため、地域公共交通会議を毎年度開催しており、住民の利用状況やニーズを分析し、路線変更等の措置を講じている。  
その結果、コミュニティバス（フィーダー）の 1 日当たりの利用者数は、平成 21 年度が 12 人、22 年度が 14 人、23 年度が 17 人、24 年度が 17 人、25 年度が 23 人となっており、ほぼ年々増加している。  
なお、つるぎ町では、①コミュニティバスの車両にアンケート用紙及び回収箱を設置する、②毎日、運賃箱の回収時に運転手からヒアリングを行うなどの方法により、コミュニティバスの運行に係る課題やニーズの把握に努めている。

図 「コミュニティバス（幹線）」（平成 25 年度～）及び「コミュニティバス（フィーダー）」（21 年度～）の走行エリア



（注）つるぎ町の資料に基づき、徳島行政評価事務所が作成した。

### 3 取組に当たっての課題と工夫のポイント

区 分	ポイント
課 題	つるぎ町（面積194.8km <sup>2</sup> 。うち、約84%が林野。町内全域が過疎地域）においては、山間地における高齢化率が高く（平成26年1月1日現在：56.9%）、今後、過疎化・少子高齢化が更に進行する見通しであり、集落の人口構成の変化に対応する公共交通の構築が課題となっている。
工 夫	コミュニティバスの運行について、あらかじめ、アンケート調査や地域の集会等を通じて、住民の意見を直接把握した。また、運行開始後も運転手等を通じて日常的に利用者の声を把握している。どこでも乗降できること、町内全域を4区域に分けて、運賃を1区域内200円均一とすること等で利用者の利便性を確保するとともに、運行事業の効率的・効果的な実施に努めている。

（注）徳島行政評価事務所の調査結果による。

## 2 県域又は市町村域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実

### (1) 県域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>活性化・再生法は、地域公共交通のおかれた状況が年々厳しさを増している一方、地域公共交通を活性化・再生することが喫緊の課題となっていることを踏まえ、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組を国が総合的に支援するため、平成19年10月に施行された。</p> <p>総務省及び国土交通省は、活性化・再生法第3条第1項に基づき、地域のニーズや課題に最も精通した地方自らが、地域公共交通の在り方について主体的に検討し、それに基づく具体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するための基本的な方針として、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（平成19年総務省・国土交通省告示第1号。以下「基本方針」という。）を策定しており、この中で、次のとおり、地域の取組に対する国の役割と都道府県の役割を示している。</p> <p><b>（国の役割）</b></p> <p>(1) 地域の取組に対する財政的支援</p> <p>国は、市町村、公共交通事業者、その他の地域の関係者が一体となって行う <u>地域公共交通の活性化及び再生のための取組について必要な財政的支援</u> を講ずることとする。</p> <p>(2) 人材育成及び情報提供</p> <p>国は、市町村、公共交通事業者、その他の地域の関係者による、<u>地域公共交通のあり方に関する適切な検討・合意形成及び公共交通の導入・維持運営が可能となるよう、都道府県等と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等が収集、蓄積及び提供されるような環境の確保に努める</u> とともに、市町村等の地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、<u>必要な人材の育成に努める</u> こととする。</p> <p><b>（都道府県の役割）</b></p> <p>○ 都道府県は、<u>国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、市町村、公共交通事業者、その他の地域の関係者が行う 地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等</u> を講ずることとする。</p> <p>○ また、都道府県は、市町村等の地域の関係者による取組に対する側面的な支援だけでなく、<u>複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、都道府県全域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる場合</u> には、地域の関係者と十分に調整を図りつつも、<u>主体的・主導的に取り組むことも必要</u> である。その際、地域の実情の変化を踏まえ、継続的な検討を行い、臨機応変に対応していくこととする。</p> <p>○ さらに、<u>地域公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村</u> に対しては、都道府県の支援が不可欠であり、<u>国とも連携しつつ、積極的に支援</u> していくことが望まれる。</p>	

以上のとおり、「複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、都道府県全域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる場合」には、国と都道府県が連携して、当該市町村に対し、財政的支援、人材育成、情報提供、助言等を講ずるものとされている。

なお、複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成されている場合であっても、これが都道府県域を越える交通圏を形成している場合については、国及び都道府県の果たす役割は必ずしも明確に示されていない。

**【調査結果】**

今回、調査対象とした35市町村のうち、高知県吾川郡いの町では、新たな公共交通体系を構築していくため、平成22年3月に、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（平成21年度分）を活用して、活性化・再生法第5条に基づく地域公共交通総合連携計画を策定している。

本連携計画の施策メニューの中には、交通体系の再構築に関する施策として、表1のとおり、いの町本川地区（平成26年：人口533人・高齢化率51%、全地区過疎地域）と県境を挟んで隣接する愛媛県西条市との連携が掲げられている。

**表 高知県吾川郡いの町本川地区と愛媛県西条市との連携**

項目	内容
①現状の問題	町民移動調査結果によると、本川地区では、買物目的の移動先として西条市が42%と最も多いなど、西条市への移動ニーズが高い。しかし、西条方面からのせとうちバスと、いの町長沢方面からの嶺北観光自動車が寒風山トンネルの両側入口の手前で終点となっているなど、西条市との連続したサービスとなっていない。
②施策の目的	・本川地区 ⇄ 西条市の移動需要への対応
③実施箇所	・道の駅「木の香」～ 西条市
④施策の内容 (実施の枠組み)	・道の駅「木の香」(拠点)で幹線バスから支線バスに乗り継いで、西条市方面へ利用する。

**(西条市との連絡のために新たに必要となるバス運行区間)**



(注) いの町地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）による。

図表2-(1)

通 知	説明図表番号
<p>いの町本川地区の住民の日常生活の拠点は、表 1 のとおり、隣接する愛媛県西条市となっているため、当該地区住民の西条市への移動ニーズは高いが、いの町方面の(有)嶺北観光自動車による路線バスと、西条市方面からの瀬戸内運輸(株)による路線バスが、両市町を結ぶ国道 194 号の寒風山トンネルの両側入口の手前で終点となっているなど、公共交通機関を利用している交通弱者（移動制約者）にとって、不便な状況にある。</p> <p>いの町では、次のとおり、西条市への交通手段の確保策を模索しているが、県境を越えた広域的な連携が必要であることもあって、平成 26 年 6 月末現在、西条市との正式な協議さえも実現していない状況となっている。</p> <p>① いの町は、地域公共交通総合連携計画において、国道 194 号沿いにある道の駅「木の香」を拠点として、(有)嶺北観光自動車のバス路線を西条市へ延伸する実証実験（平成 23 年度から 25 年度まで）を行う予定であったが、i)活用を予定していた地域公共交通活性化・再生総合事業補助金が 23 年度で終了したこと、ii) (有)嶺北観光自動車による本川地区周辺のバス路線に、廃止を含めた再編の動きが生じたこと等から、実証実験を実施するまでには至っていない。</p> <p>② 平成 23 年 4 月から、いの町社会福祉協議会が運送主体となって、施行規則第 49 条第 2 号による過疎地有償運送を開始したため、西条市へ乗り入れることも検討したが、i)過疎地有償運送の運送区域は市町村単位とされていることから、県域を越える運行区間の設定が困難と考えたこと、ii)22 年頃、西条市担当者に非公式に意見を聞いたところ、西条市側のタクシー事業者の反対が予想されるため調整が困難と考えられる旨の回答があったこと等から、それ以後、正式協議に至らないままとなっている。</p> <p>今回、いの町及び西条市に対し、両市町が県境を越えて広域的に連携して、地域公共交通の活性化・再生に係る合意形成を目指す余地について、それぞれ意見を聴取したところ、以下のとおり、両市町とも前向きな意向を示している。</p> <p>また、両市町は県境を越えて広域的に連携する必要があることから、以下のとおり、四国運輸局による積極的な支援を要望している。</p> <p><b>（高知県吾川郡いの町の意見・要望）</b></p> <p>いの町としては、本川地区における過疎地有償運送による西条市内への運行区間の拡大や、西条市方面から瀬戸内運輸(株)が運行している路線バスのいの町側への路線延長など、西条市方面への公共交通手段の確保策を探っていききたい。</p> <p>なお、県境を越えた連携の構築は、高知運輸支局の管轄区域を越え、また、西条市側の関係事業者の合意を得る必要もあると考えられるため、四国を管轄する四国運輸局による調整、ノウハウ提供等の支援が得られれば有り難い。</p> <p><b>（愛媛県西条市の意見・要望）</b></p> <p>西条市としては、平成 26 年 2 月 24 日、活性化・再生法第 6 条第 1 項に基づく「西条市地域公共交通活性化協議会」（以下「協議会」という。）を設置し、市内全域で新たな交通手段の構築に向けた取組を開始したところであり、現在、連携計画策定のた</p>	

通 知	説明図表番号
<p>めの委託業者を選定中である。また、協議会の設置に先立ち、平成 25 年度の県基金事業（市町緊急雇用創出事業）を活用した「山間住民の移動に関するヒアリング調査」（平成 25 年 5 月～26 年 3 月）を実施しており、今後、いの町との間の移動ニーズを集計、分析し、その結果を参考に、協議会での議論を進める予定である。</p> <p>また、西条市といの町を結んでいる国道 194 号は、瀬戸内しまなみ海道に接続し、寒風山トンネルによって四国を南北に縦断している重要路線であるため、従前から西条市、いの町及び関係事業者等で組織する「国道 194 号利用促進同盟会」（関係市町村及び本会の趣旨に賛同する者で構成する任意組織）を設置し、広域的な利用促進を図っているところであり、いの町本川地区住民の生活拠点が西条市となっていることに加え、観光面等の充実を図る観点からも、市町域や県域にとらわれず、何らかの公共交通手段を構築すべきと考えている。</p> <p>なお、いの町との地域公共交通の広域連携については、西条市を管轄する愛媛運輸支局の管轄区域を越えるため、四国全体を管轄している四国運輸局による合意形成に向けた調整、ノウハウ提供等の支援を希望する。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、広域連携による地域公共交通の確保・充実を図るための取組を推進する観点から、県域を越える広域的な交通圏を形成しており、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる事例については、運輸局として積極的に助言、支援等に応じる旨を周知し、市町村から助言、支援等を求められた場合は、必要に応じ関係する県と連携して、当該市町村に対し、連携協議の体制整備やその推進方策について有用な情報を積極的に提供する等、助言、支援等に努める必要がある。</p>	

図表 2-(1) いの町本川地区の概要

項目	概要
地理的状況	<p>いの町最北部に位置する本川地区は、愛媛県西条市と隣接する過疎地域であり、町内を南北に走る国道 194 号によりいの町中心部が西条市中心部と結ばれている。また、本川地区から自家用車で移動する場合、いの町中心部の伊野地区までが約 1 時間であるのに対し、西条市中心部までは約 30 分という位置関係にある。</p>
人口	<p>本川地区の人口（平成 26 年 3 月 31 日現在） 533 人（うち高齢者数 272 人） 高齢化率：51%</p>
買物等の日常生活の拠点	<p>本川地区では最低限の買物や治療は可能であるが、住民の買物、通院等の日常生活の拠点は、伊野地区より短時間で行くことができ、病院、スーパー等の買物施設共に数の多い愛媛県西条市となっている。</p> <p>なお、西条市方面への移動は、バス路線が接続していないため、自家用車での移動が主となっており、自家用車が運転又は利用できない者は、西条市のタクシーを利用している状況にある。</p> <p>○ 買物 本川地区中心部に J A 販売所が 1 店あるほか、移動スーパー（サンプラザ）が週 2 回訪れているが、いずれも品数は限られている。</p> <p>○ 医療 本川地区中心部に診療所が 1 か所あるが、診療は内科（風邪、軽度のキズの治療程度）のみであり、また、他地区への出張診療が週 2 日あるため（月、水）、診療所での診察は週 2 日となっている（火、金）。</p> <p>地区外へ通院する場合、町内であれば、中心部の伊野地区にある仁淀病院（J R 伊野駅付近）が最寄りの病院となるが、本川地区では、短時間で行くことができる西条市内の病院を利用する者が多い。</p>
公共交通手段	<p>○ 路線バス いの町方面からのバスと西条市方面からのバスが国道 194 号の寒風山トンネルの両側入口の手前で終点となっており、両市町間のバス路線が接続されていない（両終点間の距離：8.5 km）。</p> <p>・いの町側 (有)嶺北観光自動車が行、本川地区にタクシー業者なし 国道 194 号の寒風山トンネルのいの町側の入口手前のバス停（桑瀬）が終点</p> 

項目	概要
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西条市側</li> </ul> <p>瀬戸内運輸(株)が運行、タクシー業者あり</p> <p>国道 194 号の寒風山トンネルの西条市側の入口手前のバス停（川来須）が終点</p> <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 過疎地有償運送 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実施主体：いの町社会福祉協議会</li> <li>・ 開始時期：平成 23 年 4 月</li> <li>・ 実施地区：本川地区</li> </ul> </li> </ul>

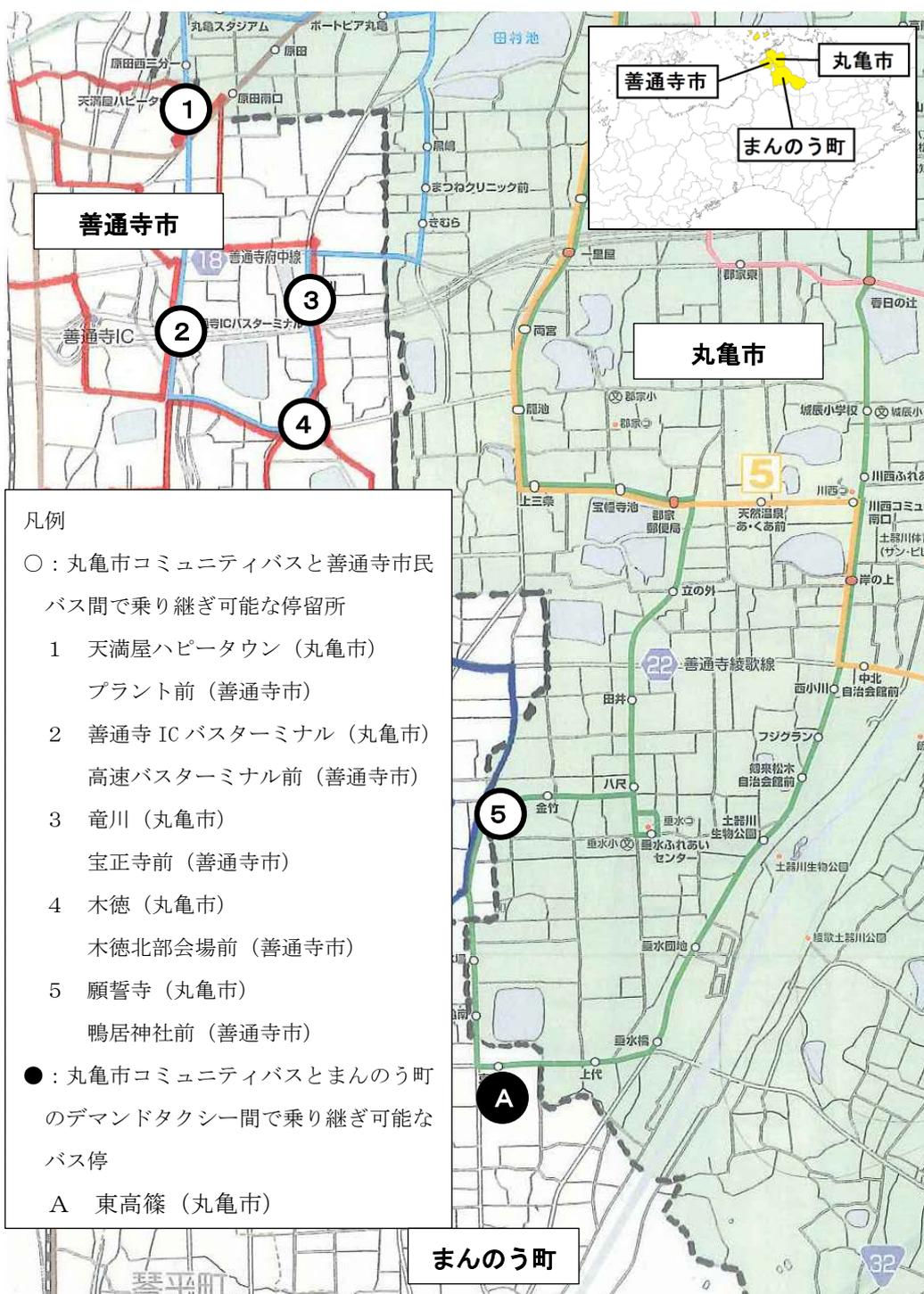
(注) 四国行政評価支局及び高知行政評価事務所の調査結果による。

**(2) 市町村域を越える広域連携による地域公共交通の確保及び充実**

通 知	説明図表番号	
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>基本方針により、「複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、都道府県全域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる場合」には、国と都道府県が連携して、当該市町村に対し、財政的支援、人材育成、情報提供、助言等の措置を講ずることとされている。</p> <p>一方、総務省では、「定住自立圏構想推進要綱」（平成20年12月26日 総行応第39号）を策定し、中心市と近隣市町村が、自らの意思で1対1の協定を締結し、互いに連携・協力することにより、圏域全体の活性化を図ることを目的とした定住自立圏構想を推進している。当該要綱では、関係市町村が連携を図る具体的事項として、「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」の一つに「地域公共交通」を規定し、「地域内外の往来を活発化し、日常生活圏の拡大や利便性の向上を図るための民間バス路線の再編等の支援、デマンドバス等の運行その他の地域公共交通サービスの提供等に向けた連携」を掲げている。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>ア 課題事例</b></p> <p>今回、調査対象とした35市町村の中には、以下のとおり、法に位置付けられたコミュニティバス、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送や、法の対象外ではあるが、コミュニティバス等と同等の役割を果たしている無償の住民輸送バスによって、複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成されており、当該市町村が連携して、地域公共交通の活性化及び再生の取組の推進を図ることが課題となっている事例がみられた。</p> <p><b>(7) 香川県丸亀市と同県善通寺市</b></p> <p>香川県丸亀市（平成24年：人口11万人・高齢化率24.4%、過疎地域なし）は、表1のとおり、法第4条に基づく国土交通大臣許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者とバス運行協定を締結し、当該運送事業者に運行経費の赤字補てん（補助）を行うことで、市内一円にコミュニティバスを運行している。</p> <p>一方、丸亀市に隣接する善通寺市（同年人口3万3,000人・高齢化率26.6%、過疎地域なし）は、表1のとおり、無償住民輸送バス（以下「善通寺市民バス」という。）を市内一円で運行しており、丸亀市のコミュニティバスとほぼ同等の輸送サービスを展開している。</p> <p>なお、両市周辺では、従来から、丸亀市を中心とした複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成されている。</p>	<p>図表2-(2)-①</p>	
<p><b>表1 丸亀市コミュニティバスと善通寺市民バスの運行状況</b></p>		
区 分	丸亀市	善通寺市
運行開始時期	H9.10.1	H16.11.1
運行形態	一般乗合旅客自動車運送	無償住民輸送
運行方法	バス運行協定を運送事業者と締結し、当該事業者が運行	バス運行管理業務委託契約を運送事業者と締結し、善通寺市が運行

		ただし、運賃は無料
バス路線数	全5路線	全6路線
他市町村への運行状況	・善通寺市内へ運行（1路線） ・まんのう町内へ運行（1路線）	（なし）
地域公共交通会議の設置状況	H19.11.1 設置要綱策定	（未設置）

**（丸亀市コミュニティバスと善通寺市民バスの乗り継ぎ可能なバス停）**



※ 丸亀市の本島（離島）では自家用有償旅客運送の市町村運営有償運送（交通空白）により、また、同市の広島（離島）では同じくNPOの過疎地有償運送により、それぞれコミュニティバスが運行されているが、広域連携の対象となり得ないため、本表には記載していない。

（注）四国行政評価支局の調査結果による。

通 知	説明図表番号
<p>今回、丸亀市コミュニティバスと善通寺市民バスの運行状況をみたところ、次のような状況がみられた。</p> <p><b>(香川県丸亀市)</b></p> <p>丸亀市は、平成23年7月に定住自立圏構想における中心市宣言を行い、「瀬戸内中讃定住自立圏共生ビジョン」(24年11月26日策定)を策定し、周辺1市3町(善通寺市、琴平町、多度津町、まんのう町)と「コミュニティバスの市町間連携」に係る個別協定を締結して、公共交通機関の連携を図ることにより、利用者の利便向上に努め、地域間ネットワークの強化に取り組むこととしている。</p> <p>また、瀬戸内中讃定住自立圏共生ビジョン懇談会においても、バス停の改善・運行ダイヤの連絡の改善など、可能なことからスピーディーに実施すべきとの意見が出されている。</p> <p>しかし、丸亀市では、平成24年8月に、丸亀市コミュニティバスを各市町の中心部まで延長した場合に各市町が負担すべき経費を算出し、これを提示したものの、関係市町との合意が調わず、計画期間が2年経過した26年6月末現在においても、具体的な成果が上っていない状況にある。</p> <p><b>(香川県善通寺市)</b></p> <p>善通寺市は、市民に中心市である丸亀市への一定の交通ニーズがあることから、当初、丸亀コミュニティバス路線の延長を望んでいたが、費用負担を要することが示されたため、より費用負担が少ない、既存の善通寺市民バスの停留所と丸亀コミュニティバスの停留所との乗り継ぎの改善を希望しているものの、平成26年6月末現在、丸亀市との具体的な協議は行われていない。</p>	<p>図表2-(2)-②</p>
<p><b>(乗り継ぎ可能となっている停留所の調査結果)</b></p> <p>今回、丸亀市コミュニティバスと善通寺市民バス間で乗り継ぎ可能となっている5か所の停留所(以下「乗り継ぎ可能なバス停」という。)について、両市による乗り継ぎの案内の実施状況や停留所の設置状況を現地調査したところ、次のような状況がみられた。</p> <p>① 善通寺市が全世帯に配布しているバスの時刻表には、乗り継ぎ可能なバス停5か所が案内されているが、丸亀市が全世帯に配布しているバスの時刻表には乗り継ぎ案内の記載がない。</p> <p>② 丸亀コミュニティバスと善通寺市民バス間の乗り継ぎ可能なバス停には、別々の停留所施設(運送事業者名、時刻表等)が設置されているが、5か所全てについて、相互に乗り継ぎ可能である旨の案内表示が行われていない。</p> <p>③ 乗り継ぎ可能なバス停の全ての停留所名がそれぞれ異なっており、このうち3か所については、停留所が50～100メートル程度離れて設置されている。</p> <p>丸亀市では、以上のような乗り継ぎ可能なバス停の現状について認識していなかったが、今後、善通寺市と協議を行って、乗り継ぎ利便を向上させるための検討を行いたいとしている。</p>	<p>図表2-(2)-③</p>
<p>上記のほか、丸亀市のコミュニティバスの東高篠バス停は、まんのう町に所在するため、まんのう町のデマンドタクシー(あいあいタクシー)と乗り継ぎ可能であるが、</p>	<p>図表2-(2)-④</p>

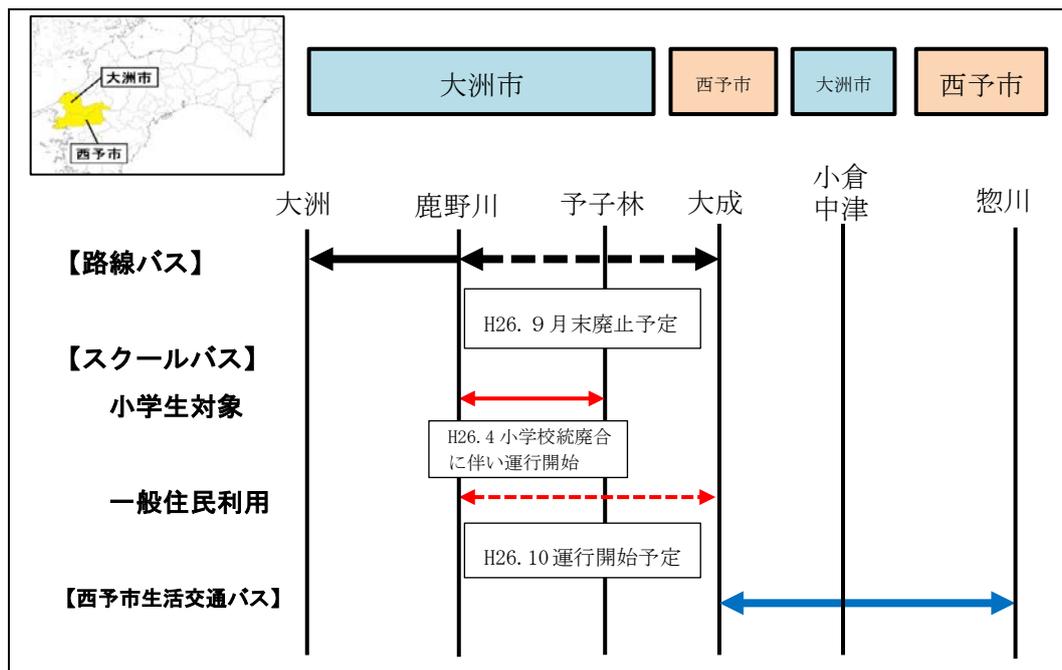
通 知	説明図表番号	
<p>丸亀市の全戸配布の時刻表や停留所施設には、乗り継ぎ案内は行われていない。</p> <p>なお、残る琴平町及び多度津町では、現在のところ、コミュニティバスや無償住民輸送バスは運行されておらず、一般の乗合バスやJR（鉄道）による住民輸送のみとなっている。</p> <p><b>(4) 高知県安芸郡安田町と同郡馬路村</b></p> <p>高知県安芸郡安田町（平成24年：人口2,883人・高齢化率39.0%、全域が過疎地域）と、同町に隣接する安芸郡馬路村（同年人口955人・高齢化率35.8%、全域が過疎地域）では、表2のとおり、住民の日常生活拠点は、総合病院、スーパー等が集まる安芸郡田野町であるが、同町へ直接乗り入れる一般の路線バスがなく、途中まで運行している高知東部交通㈱の路線バスが1日3便から4便運行することとどまるため、公共交通機関を利用している交通弱者（移動困難者）の日常の通院、買物等に支障が生じている。</p> <p>なお、両町村では、従来から、安芸郡田野町を中心とした複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成されている。</p>	<p>図表2-(2)-⑤</p>	
<p><b>表2 安芸郡安田町と同郡馬路村の公共交通手段の現況</b></p>		
<p>区 分</p>	<p>安田町</p>	<p>馬路村</p>
<p>日常生活の拠点</p>	<p>町内で最低限の買物・通院は可能だが、生活の拠点は田野町</p>	<p>同左</p>
<p>公共交通手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知東部交通㈱の馬路線（安芸市～安田町～馬路村） →平日4便・土日3便</li> <li>・タクシー2事業者 →車両10台（福祉車両なし）</li> <li>・土佐くろしお鉄道 →太平洋沿いに2駅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同左</li> <li>・タクシー1事業者 車両1台（福祉車両なし）</li> <li>・（鉄道なし）</li> </ul>
<p>地域公共交通会議の設置状況</p>	<p>（未設置）</p>	<p>（未設置）</p>
<p><b>（安田町・馬路村と両町村の日常生活の拠点である田野町の位置関係）</b></p>		
		
<p>（注）高知行政評価事務所の調査結果による。</p>		

通 知	説明図表番号
<p>両町村では、行政区域を越えた運行の可能性を探るため、関係町村との連携・協議を望んでいるが、体制及びノウハウ不足により、平成 26 年 6 月末現在、関係町村との具体的な協議は行われていない。</p> <p>安芸郡安田町と同郡馬路村の日常生活の拠点となる同郡田野町までの新たな交通手段の確保に向けた検討状況は、次のとおりである。</p> <p><b>(高知県安芸郡安田町)</b></p> <p>安田町では、交通空白地域の住民であっても、これまでは隣近所（地域）の助け合いによる移動が成り立ってきたが、更なる高齢化の進行により、それが困難な地域が発生しつつあるため、町長からの指示を受け、何らかの交通手段の確保策の検討を開始している。住民の利便を考慮した場合、総合病院、スーパー等が集まる田野町までの交通手段を検討することが望ましいが、その際、同じ県道 12 号線沿いにあり、田野町を生活の拠点とする馬路村との連携が可能であれば、財政面でも効率的な取組ができるものと考えている。</p> <p><b>(高知県安芸郡馬路村)</b></p> <p>馬路村では、平成 25 年 3 月に運営協議会を設置し、透析患者の村外通院を念頭に、施行規則第 49 条第 2 号に基づく過疎地有償運送によるデマンド乗合バスの実証運行を検討したが、運転手の確保が困難等、体制整備面での懸念のため、運行業務を請け負う予定であった村社会福祉協議会と合意に至らず、一旦白紙に戻し、新たな方向性を検討中である。</p> <p>同村では、安田町も含め、県道 12 号沿いで構築すべき交通手段について、関係市町村及び事業者と協議できる場があれば、問題意識が共有化され、今後の取組を加速させることができるものと考えている。</p> <p><b>イ 推奨事例</b></p> <p>今回、調査対象とした 35 市町村の中には、路線バスの廃止が予定されている区間について、複数市町村が協議し、無償のスクールバスを運行させることにより、住民の足を確保することとした事例がみられた。</p> <p><b>(愛媛県大洲市と同県西予市)</b></p> <p>愛媛県では、市町村合併により、平成 15 年 3 月末に 70 あった市町村が、17 年 8 月以降、20 市町に再編されている。</p> <p>大洲市（平成 24 年：人口 47,725 人・高齢化率 29.7%・全域が過疎地域）は、長浜町、肱川町及び河辺村と合併している。また、西予市（同年人口 42,562 人・高齢化率 36.5%・全域が過疎地域）は、明浜町、宇和町、野村町、城川町及び三瓶町が合併してできた市である。大洲市肱川町と隣接する西予市野村町のうち、特に惣川地区（23 年：人口 495 人・高齢化率 64.4%）では、表 3 のとおり、専門的な治療や大型ショッピングセンター等での買物が必要な場合に大洲市中心部まで出向いているが、両地域をつなぐバス交通の手段は、宇和島自動車株のバス路線（大洲―鹿野川―大成線）及び西予市生活交通バス（大成―大久保線）のみとなっている。</p>	

通 知		説明図表番号
<b>表3 大洲市肱川町と西予市野村町（惣川地区）の公共交通手段の現況</b>		
区 分	大洲市肱川町	西予市野村町（惣川地区）
日常生活の拠点	肱川町中心部で最低限の買物・通院は可能であるが、大洲市中心部まで出向く者が多い。	日常生活の拠点は野村町中心部であるが、専門的な治療や大型ショッピングセンター等での買物が必要な場合には大洲市中心部まで出向いている。
両地域をつなぐ公共交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス 宇和島自動車株（大洲～鹿野川～大成） →平日4便、日祝日3便</li> <li>・自家用有償旅客運送（交通空白） 西予市生活交通バス（大成～大久保）が一部区間（小倉及び中津停留所）で町内に乗り入れ → 1日5便（大成で乗り継ぎ）</li> <li>・タクシー 1事業者（鹿野川タクシー）</li> <li>・JR 予讃線（町内に駅がないため、バス等を利用し、大洲駅を利用）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス 同左</li> <li>・自家用有償旅客運送（交通空白）同左</li> <li>・タクシー 1事業者（惣川タクシー）</li> <li>・JR 予讃線（地区内に駅がないため、バス等を利用し、大洲駅又は卯之町駅を利用）</li> </ul>
地域公共交通会議の設置状況	H20. 2. 22 設置要綱策定	H19. 4. 25 設置要綱策定
<p>(注) 愛媛行政評価事務所の調査結果による。</p> <p>宇和島自動車株のバス路線（大洲—鹿野川—大成線）は、平成23年度から地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系補助を受けて運行しているが、補助要件である「1日当たりの輸送量が15人から150人と見込まれ、かつ過去に2年連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満ではないもの」を満たさなくなり、平成25年10月から補助を受けられなくなったため、1年間の移行期間を設けた上で、26年10月から、路線変更による補助の採択を目指し、同年9月末に鹿野川—大成間の路線の廃止が予定されており、この区間の住民にとってバス交通の手段がなくなることとなった。</p> <p>このため、大洲市では、市内4つの小学校の統廃合に伴い平成26年4月から運行しているスクールバス（鹿野川—予子林間）を活用し、路線バスが廃止される同年10月から、予子林を更に大成まで区間延長して、鹿野川—大成間の路線バス廃止区間を無償で運行することとし、西予市に協議を持ちかけた。</p> <p>これを受けて、西予市では、路線バスの利用者が多い惣川地区住民に協議したところ、「大洲市方面への運行継続」の要望が出されたため、乗降調査の結果も踏まえて、便数の減少が見込まれるものの、両市の協議により、下図のとおり、地域住民の公共交通手段が確保されることとなった。</p>		

図表2-(2)-⑥

図 愛媛県大洲市と西予市における路線バスの廃止後の交通手段の確保状況



(注) 愛媛行政評価事務所の調査結果による。

両市の以上のような取組からすると、複数市町村にまたがる広域的な地域公共交通の確保に当たっては、関係市町村間の積極的な協議が重要と考えられる。

【所見】

したがって、四国運輸局は、広域連携による地域公共交通の確保・充実を図るための取組を推進する観点から、管内の運輸支局に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。

- 一般乗合旅客自動車運送によって複数の市町村にまたがる広域的な交通圏を形成しており、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる事例については、運輸局支局として積極的に助言、支援等に応じる旨を周知し、市町村から助言、支援等を求められた場合は、必要に応じ関係する県と連携して、当該市町村に対し、連携協議の体制整備やその推進方策について有用な情報を積極的に提供する等、助言、支援等に努めること。

図表 2-(2)-① 定住自立圏構想推進の仕組み



(注) 総務省 HP 及び「定住自立圏構想推進要綱」に基づき、四国行政評価支局が作成した。

図表 2-(2)-② 「瀬戸内中讃定住自立圏共生ビジョン」の概要

構成市町名	丸亀市（中心市）、善通寺市、琴平町、多度津町、まんのう町	
ビジョンの期間	平成 24 年度～28 年度	
地域公共交通に係る取組	コミュニティバスの市町間連携	
関係市町の地域公共交通の現状	丸亀市	○地域公共交通会議設置 ○4条許可のコミュニティバス路線5路線・72便を琴参バスが運行
	善通寺市	×地域公共交通会議未設置 ○無料市民バス「空海号」6路線、3台運行 ○5か所の停留所で丸亀市コミュニティバスとの間の乗継可能
	多度津町	×地域公共交通会議未設置 ×民間バス路線なし。コミュニティバスなし
	まんのう町	○地域公共交通会議設置 ○琴参バスの路線、町内デマンドタクシー ○1か所の停留所で丸亀市コミュニティバスとの間の乗継可能
	琴平町	×地域公共交通会議未設置 ×琴参バス路線あり、コミュニティバスなし
施策に係る市町の意見	丸亀市	検討したいとは考えているが、費用負担を伴うため、調整が難しい。
	善通寺市	丸亀市に行く市民の需要があることから、当初、丸亀コミュニティバスの路線の延長を望んでいたが、約600万円の負担を提示されたため、路線の延長ではなく、より費用負担が少ない既存の善通寺市市民バスの停留所と丸亀コミュニティバス停留所との結節点（5か所）での相互乗り入れを希望
	多度津町	丸亀コミュニティバスの多度津町内への延長については、断念していないが、なかなか難しい。
	まんのう町	デマンドタクシーを運行しているが、結節点については特に動きはなく、町外で連携できていないのが現状。
	琴平町	丸亀コミュニティバスの琴平町までの乗り入れの場合、110万7,000円の見積もりをいただいた。町議会において一部議員の賛同もあったが、まずは町内の循環バス運行について、協議・検討すべきとのことであった。三豊市のコミュニティバスは向こうからの依頼により乗り入れているが、善通寺市・丸亀市との接続については、赤字覚悟のバス運行であり、めどがたっていない。 町としては、福祉タクシー、デマンドバスも含めて総合的に考えているが、調整が難しい。丸亀城や金比羅宮といった観光面からの意見や香川労災病院への接続といった意見もある。
実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>丸亀コミュニティバス路線を各市町まで延長した場合の経費を確認し、路線延長が必要かどうかの検討を行った。</li> <li>コミュニティバスを含めた公共交通機関に関する他自治体の取組調査を実施</li> </ul>	
今後の予定・課題	取組期間を5年間としているが、もっとスピーディーに可能なことから実施すべきである。	

(注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。

2 「施策に係る市町の意見」欄の琴平町、多度津町及びまんのう町については、調査対象市町ではないことから、平成25年11月13日の定住自立圏構想コミュニティバス協議会議事録から抜粋した。

図表2-(2)-③ 丸亀市コミュニティバスと善通寺市民バスとの間で乗り継ぎ可能なバス停の状況

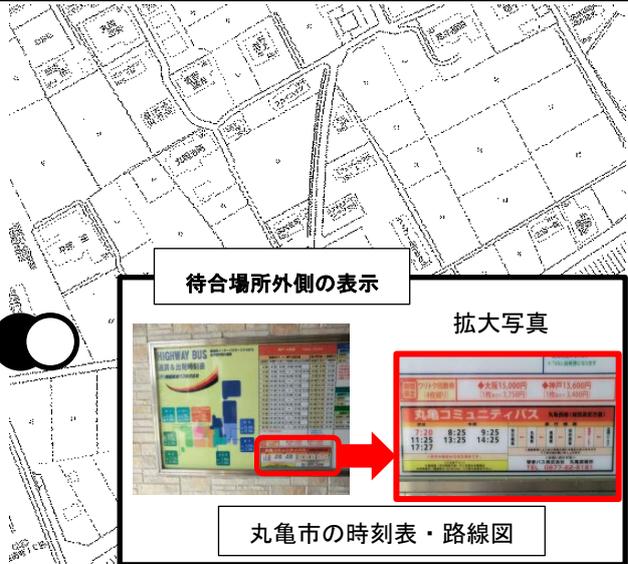
区分	丸亀市	善通寺市	位置図
①	停留所名	天満屋ハッピータウン	プラント前
	位置	店舗前の歩道	店舗入口前
	乗り継ぎ表示の有無	無	無
	相互の距離	約110メートル	
	住民ニーズ	天満屋ハッピータウンの停留所で丸亀市と善通寺市のバスの乗り継ぎがうまくできるようにならないか（自治会意見）	
②	停留所名	善通寺 IC バスターミナル	高速バスターミナル前
	位置	バス停なし 高速バス待合場所の内側、外側の2か所に表示あり	バス停なし 高速バス待合場所の内側のみに表示あり
	乗り継ぎ表示の有無	無	無
	相互の距離	0	
	住民ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該待合所において、丸亀市と善通寺市のコミュニティバスの乗り換えをしている利用者を確認（バスターミナル社員）</li> <li>・バス乗り場が分からない（自治会意見）</li> </ul>	



プラント前  
(善通寺市)



天満屋ハッピータウン  
(丸亀市)



丸亀市の時刻表・路線図



待合場所内側の表示

丸亀市の路線図

善通寺市の時刻表・路線図

丸亀市の案内

区分	丸亀市	善通寺市	位置図
③	停留所名	竜川	宝正寺前
	位置	宝正寺前の道路端	宝正寺前の道路端
	乗り継ぎ表示の有無	無	無
	相互の距離	隣接	
住民ニーズ	乗り換えをしている住民を確認 (近隣住民の話)		
④	停留所名	木徳	木徳北部会場前
	位置	道路端	消防団屯所の敷地内に設置
	乗り継ぎ表示の有無	無	無
	相互の距離	約 50 メートル	
住民ニーズ	不明		

区分	丸亀市	善通寺市	位置図
⑤ 停留所名	願誓寺	鴨居神社前	<p>鴨居神社前 (善通寺市)</p> <p>願誓寺 (丸亀市)</p>
位置	願誓寺前の道路端	鴨居神社前の道路端	
乗り継ぎ表示の有無	無	無	
相互の距離	約 100 メートル		
住民ニーズ	不明		

- (注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
 2 「相互の距離」欄については、グーグルマップにより四国行政評価支局が測定した数値である。  
 3 表内の位置図における○印は丸亀市の停留所を、●印は善通寺市の停留所を示す。

図表 2-(2)-④ 丸亀市コミュニティバスとまんのう町のデマンドタクシーで乗り継ぎ可能なバス停の状況

<p>丸亀市のコミュニティバス「東高篠」バス停は、まんのう町に位置しており、まんのう町のデマンドタクシーに乗り継ぎ可能。</p>	<p>東高篠 (丸亀市)</p>
--	------------------

- (注) 四国行政評価支局の調査結果による。

図表 2-(2)-⑤ 安田町及び馬路村における交通手段確保に向けた検討状況等

区 分	安田町	馬路村
地理的状況	高知県東部に位置する過疎地域であり、北部は馬路村、西部は安芸市、東部は北川村及び田野町とそれぞれ隣接している。 また、海岸沿いを国道 55 号が東西に、県道 12 号線（安田東洋線）が南北に走り、北側の馬路村まで縦貫している。	高知県東部に位置する過疎地域であり、北部は徳島県、東部は北川村、南部は安田町、西部は安芸市とそれぞれ隣接している。 また、県道 12 号線（安田東洋線）が村内を南北に走り、南側の安田町まで縦貫している。
人 口 H24. 4. 1 現在	2,883 人（うち高齢者数 1,123 人） 高齢者率：39.0%	955 人（うち高齢者数 342 人） 高齢者率：35.8%
買物、通院等の日常生活に関する移動範囲	町内で最低限の買物、医療は可能であるが、住民の日常生活の拠点は田野町である。  <ul style="list-style-type: none"> <li>町内の「味工房じねん」及び「輝るぼーとやすだ」（国道沿い）において、多少の食料品は買うことはできるが、多くは田野町等のスーパーで買物をしている状況。</li> <li>病院は、役場周辺（国道近く）に 2 医院、1 歯科があるが、専門的医療等が必要な場合は、最寄りの総合病院である田野町の病院や安芸市にある県東部の拠点病院を利用している状況。</li> </ul>	村内で最低限の買物、医療は可能であるが、住民の日常生活の拠点は田野町である。  <ul style="list-style-type: none"> <li>馬路地区に個人商店（1 か所）及び J A 購買所、魚梁瀬地区に J A 購買所があるのみで、最低限の買い物は可能ではあるが、まとまった買物をする場合は、田野町等のスーパーを利用している状況。</li> <li>病院は、馬路地区と魚梁瀬地区に診療所が各 1 か所あるが（医師 1 人が掛け持ち状態）、診療所で診察が完了しない場合や専門的治療が必要な場合は、最寄りの総合病院である田野町の病院や安芸市にある東部の拠点病院を利用している状況。 ※ 馬路診療所において、週 1 で実施している歯科は平成 26 年度末で廃止。</li> </ul>
町村内の公共交通手段	○高知東部交通(株)（緑ナンバー） 馬路線（安芸市～安田町～馬路村） <ul style="list-style-type: none"> <li>平日 1 日 4 便</li> <li>土日 1 日 3 便</li> </ul> ○スクールバス（一般混乗 無料） 与床～安田（安田小学校、安田中学校） <ul style="list-style-type: none"> <li>登校時 1 便、下校時 3 便</li> </ul> ※ 町では、学校より南の買物施設、医院がある国道まで運行しないためか、一般利用者は皆無としている（教育委員会において利用促進の検討開始）。 ○土佐くろしお鉄道（ごめん～なはり線） 町内国道沿いに 2 駅（唐浜駅、安田駅）	○高知東部交通(株)（緑ナンバー） 馬路線（安芸市～安田町～馬路村） <ul style="list-style-type: none"> <li>平日 1 日 4 便</li> <li>土日 1 日 3 便</li> </ul> ※ うち、村北部の魚梁瀬地区～安芸市区間を運行する便は 2 便のみ。
交通空白地域の有無	有 町内 17 地区中 7 地区の一部の集落	有 馬路地区の一部の集落
公共交通会議等の設置状況	無 設置の必要性は感じていたが、住民調査により明確な全町的ニーズが把握できていなかったため。	馬路村過疎地有償運送運営協議会 <ul style="list-style-type: none"> <li>設置時期：平成 25 年 3 月 19 日</li> <li>開催状況：平成 25 年 3 月 29 日※ 1 回開催のみ</li> <li>設置理由：村外の医療機関に通院している</li> </ul>

区 分	安田町	馬路村
		<p>者（透析患者は週 2～3 回通院）にとって、今の路線バスの便数が非常に少なく不便であること、また、地域の助け合いで成り立っている移動も、更に高齢化が進み、近い将来、移動困難となることも危惧される。</p> <p>このため、住民の移動手段確保対策（過疎地有償運送事業を想定）を検討することとなり、実証運行を行うために運営協議会を設置した。</p>
交通手段確保に向けた検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域の住民であっても、これまでは隣近所（地域）の助け合いによる移動が成り立ってきたが、高齢化により、地域の助け合いが成り立たなくなっている地域も出現しつつあるため、町長からの指示もあり、財源も含めて何らかの交通手段確保策の検討を開始したところである。</li> <li>住民の利便を考慮した場合、スーパー等が集まる田野町までの移動手段の検討が望ましく、その際は、同じ県道 12 号線沿いにあり、同様に田野町が生活の拠点になると思われる馬路村と連携した取組が可能になれば、財政負担等でも効率的な取組ができるものと考えている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年 3 月に運営協議会を開催し、透析患者の村外通院を念頭に、安芸市までのデマンド乗合バス実証運行を試みたが、受け皿（村社会福祉協議会）との協議の結果、運転手の確保等体制面の不安から合意に至らず、とん挫した。</li> </ul> <p>(実証運行案の内容)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>実証期間：1 年間</li> <li>総事業費：630 万円（車両購入費、人件費及び運送費）※県単独事業「中山間地域移動手段確保支援事業」も活用</li> <li>運行範囲：①魚梁瀬地区～安芸市（週 3 回）、②馬路地区～安芸市（週 3 回）</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年 12 月議会において、実証運行の検討中止の報告を行い、交通手段確保策については、一度白紙に戻し、新たな取組の方向性について再検討中である。</li> <li>安田町も含め、県道 12 号線沿いにおいて構築すべき交通手段について、関係市町村及び事業者と協議できる場があれば、問題意識が共有化され、今後の取組を加速させることができるものと考えている。</li> </ul>

(注) 高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 2-(2)-⑥ 宇和島自動車(株)の平成 26 年 6 月の時刻表、25 年 11 月乗降調査結果及び 26 年 10 月以降の大洲市スクールバス運行予定

宇和島自動車(株)は、平成 26 年 6 月現在、下表のとおり、平日 4 往復運行しているが、同年 9 月末で路線を廃止することにしたことから、西予市による 25 年 11 月の乗降調査の結果を踏まえ、26 年 10 月以降、大洲市スクールバスが、大成→鹿野川行きの便を 4 便から 1 便に、鹿野川→大成行きの便を 4 便から 2 便（下表太字参照）に減便して運行することが予定されている（西予市）。

大成→鹿野川 (大洲市方面)		鹿野川→大成 (西予市方面)	
大成発	鹿野川着	鹿野川発	大成着
6:55 (1 人)	7:21 (4 人)	<b>7:46 (0 人)</b>	<b>8:12 (0 人)</b>
<b>9:24 (3 人)</b>	<b>9:50 (1 人)</b>	13:35 (1 人)	14:01 (4 人)
<b>15:29 (0 人)</b>	<b>15:55 (0 人)</b>	16:07 (0 人)	16:33 (5 人)
<b>17:45 (0 人)</b>	<b>18:11 (0 人)</b>	<b>18:50 (0 人)</b>	<b>19:16 (0 人)</b>

- (注) 1 愛媛行政評価事務所の調査結果による。  
 2 ( ) は、平成 25 年 11 月 11 日から 17 日までの 1 週間の乗降調査の結果による乗降人数を示す。  
 3 赤字は減便予定を示す。  
 4 大洲市は、平成 26 年 8 月に大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進会議を開催し、具体的な便数を決定する予定である。

### (3) 複数市町村にまたがる広域連携による自家用有償旅客運送の充実

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>自家用有償旅客運送の一形態である市町村運営有償運送は、施行規則第 49 条第 1 号の規定により、市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民輸送とされている。また、自家用有償旅客運送を行おうとする者が、法第 79 条の 2 に基づく国土交通大臣の登録申請を行う場合には、施行規則第 51 条の 3 第 4 項の規定により、「地域公共交通会議又は活性化・再生法第 6 条に規定する協議会（以下「地域公共交通会議」という。）において協議が整っていることを証する書類」を添付することが要件とされており、地域公共交通会議での合意が必要とされている。</p> <p>また、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」（以下「地域公共交通ガイドライン」という。）では、「地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合サービスが提供されることにより、地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。」とされている。</p> <p>この地域公共交通会議は、施行規則第 9 条の 2 により、市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰するものとされている。</p> <p>以上のことから、自家用有償旅客運送を運行しようとする市町村が、隣接する複数の市町村にまたがる広域的な交通圏で市町村運営有償運送を運行しようとする場合には、隣接する市町村長が合同で主催する地域公共交通会議又は都道府県知事が主催する地域公共交通会議を設置し、運賃・料金の設定、運行計画の変更等、必要な協議を行うことが必要である。</p> <p>さらに、前述(1)のとおり、「複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、都道府県全域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる場合」には、基本方針により、国と都道府県が連携して、当該市町村に対し、財政的支援、人材育成、情報提供、助言等の措置を講ずるものとされている。</p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p>今回、調査対象とした 35 市町村の中には、以下のとおり、市町村運営有償運送によって複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成されており、当該市町村が連携して、地域公共交通の活性化及び再生の取組の推進を図ることが課題となっている事例がみられた。</p> <p><b>ア 香川県三豊市と同県観音寺市</b></p> <p>香川県三豊市（平成 24 年：人口 6 万 7,000 人・高齢化率 31.4%、過疎地域なし）と、同市に隣接する観音寺市（同年人口 6 万 1,000 人・高齢化率 28.9%、過疎地域なし）では、表 1 のとおり、両市ともに法第 79 条の 2 に基づく国土交通大臣の登録を受け、自家用有償旅客運送の市町村運営有償運送（交通空白輸送）によってコミ</p>	

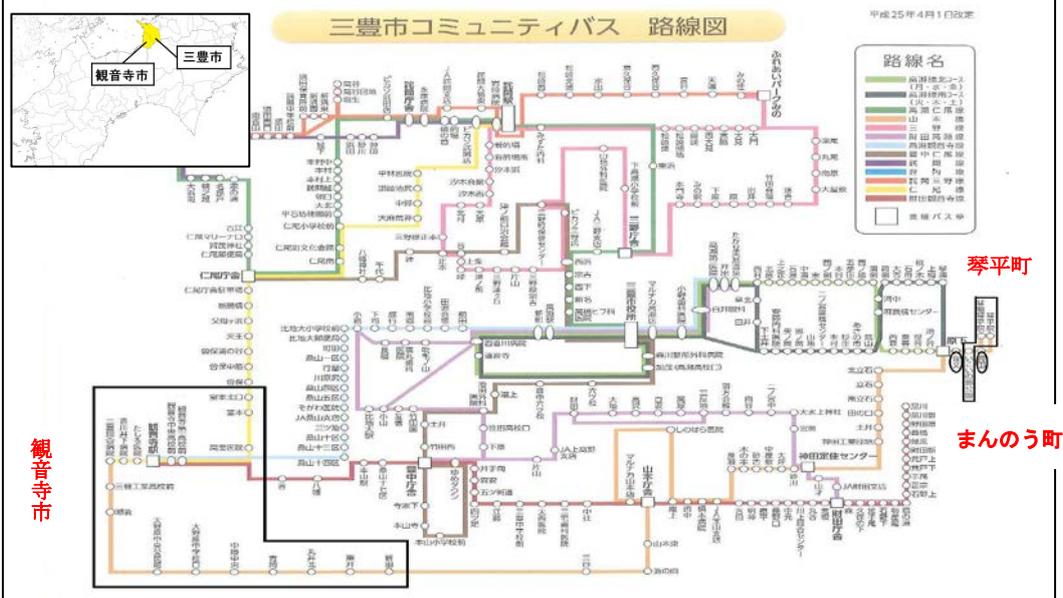
ユニティバスを運行している。このうち、三豊市コミュニティバスについては、住民に観音寺市に向かう交通ニーズがあるため、全 12 路線のうちの 4 路線が観音寺市内を運行しており、その停留所の一部は観音寺市コミュニティバスの停留所と併設又は近接して設置されている。

なお、両市周辺では、従来から、観音寺市を中心とした複数の市にまたがる広域的な交通圏が形成されている。

**表 1 香川県三豊市と同県観音寺市のコミュニティバスの運行状況**

区分	三豊市	観音寺市
運行開始時期	H19. 7. 1	H18. 10. 1
運行形態	市町村運営有償運送（交通空白輸送）	同左
運行方法	バス運行業務を運送事業者に委託	同左
バス路線数	全 12 路線	全 5 路線
他市町村への運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観音寺市内へ運行（4 路線）</li> <li>・琴平町へ運行（1 路線）</li> <li>・まんのう町へ運行（1 路線）</li> </ul>	（なし）
地域公共交通会議の設置状況	H19. 3. 30 設置要綱策定	H19. 5. 1 設置要綱策定

**（三豊市と観音寺市のコミュニティバスのバス路線の運行状況）**



（注）四国行政評価支局の調査結果による。

今回、香川県三豊市と同県観音寺市のコミュニティバスの運行状況をみたところ、次のような状況がみられた。

**（三豊市）**

三豊市コミュニティバスは、平成 26 年 6 月末現在、全部で 12 路線あり、このうちの 4 路線が、市民に交通ニーズがある観音寺市を運行し、同市内の路線延長は 25.8 km で、その間に設置されている停留所数は観音寺駅、三豊総合病院等、延べ 25 停留所（実数は 18 停留所）となっている。

三豊市が平成 25 年 5 月及び同年 9 月に行った乗降調査結果によると、当該 4 路線

図表 2-(3)-①

図表 2-(3)-②

通 知	説明図表番号
<p>の観音寺市内 25 停留所における乗車人数は、同年 5 月が 3,013 人（全乗車人数の 29.8%）、同年 9 月が 2,950 人（同 30.2%）で、降車人数は、同年 5 月が 3,483 人（同 34.5%）、同年 9 月 3,456 人（35.4%）となっており、乗降人数全体の 3 割程度を占めている。</p>	
<p>また、上記の観音寺市内の乗降人数のうち、観音寺市民による利用と考えられる、観音寺市内発の朝第 1 便での、観音寺市内の停留所における乗車人数と、観音寺市内に到着する夕方最終便での、観音寺市内の停留所における降車人数をみたところ、平成 25 年 5 月の乗車人数が 310 人、降車人数が 199 人、同年 9 月の乗車人数が 290 人、降車人数が 218 人となっていることから、三豊市コミュニティバスを日常的に利用している観音寺市民が存在することが確認できる。</p>	図表 2-(3)-③
<p>平成 25 年 6 月に開催された三豊市地域公共交通会議の議事録をみると、本会議の委員から、観音寺市コミュニティバスとの協調を図ることで、両方の運行効率が上がるため、両方で協議をしているかという質問が出されているが、三豊市は、平成 26 年 6 月末現在においても、観音寺市との連携協議は行っていない。</p>	図表 2-(3)-④
<p><b>（観音寺市）</b></p> <p>観音寺市コミュニティバスは、平成 26 年 6 月末現在、全部で 5 路線あり、観音寺市内のみの運行を行っている。しかし、同市内で運行している三豊市コミュニティバスの停留所と併設又は近接して設置されているものが、4 路線で延べ 20 か所（実数は 8 停留所）ある。観音寺市の担当部局によると、これらの停留所の中には、相互に乗り継ぎ利用されているものが存在すると説明している。</p>	
<p>また、観音寺市は、平成 21 年 10 月に定住自立圏構想に基づく中心市宣言を行っており、これに伴う施策との整合性を図るため、22 年 3 月に「観音寺市交流定住促進計画」（計画期間は平成 22 年度から 26 年度まで）を作成し、その具体的施策の一つを「乗合バスの充実」として、「三豊市コミュニティバスとの連携などについて協議を行う。」としているが、定住自立圏構想自体が全体的に必ずしも順調には進捗していないこともあって、26 年 6 月末現在においても、コミュニティバス運行における連携について、三豊市の担当部局と協議を行っていない状況にある。</p>	図表 2-(3)-⑤
<p><b>（併設又は近接して設置されている停留所の調査結果）</b></p>	
<p>今回、三豊市コミュニティバスと観音寺市コミュニティバスとの間で併設又は近接して設置されている 8 か所の停留所（実数）について、その設置状況を現地調査したところ、次のような状況がみられた。</p>	図表 2-(3)-⑥
<ol style="list-style-type: none"> <li>① 名称が同じであるが、設置場所が異なるもの（1 か所）</li> <li>② 併設されているが、名称が異なるもの（1 か所）</li> <li>③ 乗降人数が最も多い JR 駅や総合病院に併設されており、乗り継ぎ案内表示を行うなどにより、相互の利便性の向上を図る余地があるもの（3 か所）</li> <li>④ 設置場所が近接しており、名称を統一した上で、併設が可能と考えられるもの（1 か所）</li> </ol>	
<p>以上のとおり、三豊市コミュニティバスは、観音寺市の住民も三豊市の住民と同じ条件で相当数の利用が行われているが、両市の地域公共交通会議は別々に開催され、</p>	

コミュニティバスの連携した運行について協議はなされていない状況にある。

また、三豊市コミュニティバスは、観音寺市内に乗り入れているが、三豊市地域公共交通会議の設置要綱では、観音寺市の関係者は構成員に選定されておらず、法第79条に基づく市町村運営有償運送（交通空白輸送）の更新登録申請時に地域公共交通会議の合意を得る際にも、観音寺市の関係者の参加を求めている状況にある。

**イ 徳島県三好市と同県三好郡東みよし町**

徳島県三好市（平成24年：人口28,558人・高齢化率39.0%、全域が過疎地域）は、平成18年3月1日の市町村合併に伴い、旧三野町の区域（以下「三野地区」という。）が飛び地となっており、旧池田町の区域（以下「池田地区」という。）等からなる主地域と当該飛び地との間に東みよし町（平成24年：人口14,707人・高齢化率30.1%、旧三好町が過疎地域）が位置している。

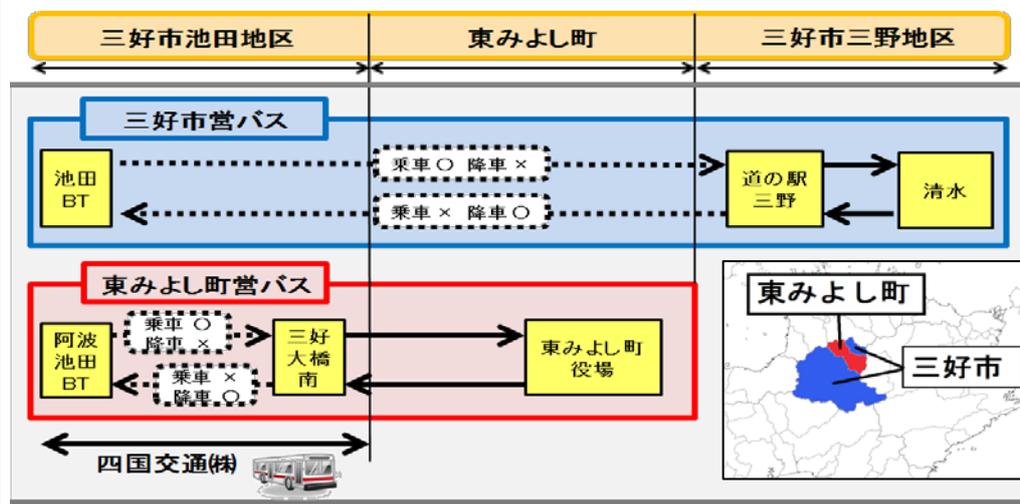
三好市は、池田地区と飛び地の三野地区を結ぶ三好市営バス（市町村運営有償運送）を運行しており、同バスは、途中、東みよし町内を走行している。

また、東みよし町では、同町内を東みよし町営バス（市町村運営有償運送）を三好市営バスと平行して運行しており、両市町のコミュニティバスの運行状況は、表2のとおりである。

**表2 徳島県三好市と同県三好郡東みよし町のコミュニティバスの運行状況**

区 分	三好市	東みよし町
運行開始時期	H19. 4. 1	H11. 10. 1
運行形態	市町村運営有償運送（交通空白輸送）	市町村運営有償運送（交通空白輸送）
運行方法	三好市が公用車を使用し、三好市旅客自動車協同組合にバス運行業務を委託	東みよし町が公用車を使用し、（有）ヒルマタクシーにバス運行業務を委託
バス路線数	全13路線	全1路線
他市町村への運行状況	1路線（三野池田線）が東みよし町を横断し、飛び地である三好市三野地区まで運行	三好市池田地区まで運行
地域公共交通会議の設置状況	H19. 2. 16 三好市・東みよし町地域公共交通会議設置要綱策定	

**（三好市と東みよし町のコミュニティバスの乗降制限状況）**



通 知	説明図表番号
<p>※1 三好市は、市町村合併前の旧三野町（現三野地区）が飛び地となっている。東みよし町は、三好市の池田・三野の両地区に挟まれている。</p> <p>2 両市町のコミュニティバスは、競合区間に乗降制限措置を講じ、同じ道路を運行し、一部の停留所を共用している。</p> <p>3 図内の点線の矢印は、区間内の停留所では乗車もしくは降車することができない区間を示す。</p>	
<p>(注) 徳島行政評価事務所の調査結果による。</p>	
<p>三好市営バス及び東みよし町営バスは、上表2のとおり、乗降制限を行っており、その制限状況及び両市町の見解は、以下のとおりである。</p>	
<p><b>(7) 乗降制限の区間（停留所数）</b></p>	
<p>① 三好市営バス（三野池田線）については、30 停留所のうち、東みよし町内の13 停留所及び三好市池田地区内の5 停留所の計 18 停留所（60%）において、乗車又は降車が不可</p> <p>② 東みよし町営バスについては、33 停留所のうち、三好市内の11 停留所（33.3%）において、乗車又は降車が不可</p>	
<p><b>(4) 乗降制限を行っている理由</b></p>	
<p><b>(三好市)</b></p>	
<p>① 東みよし町内の区間においては、東みよし町営バスとの競合しているため。</p> <p>② 三好市池田地区の区間内においては、四国交通㈱の路線バスとの競合しているため。</p>	
<p><b>(東みよし町)</b></p>	
<p>四国交通㈱の路線バスとの競合区間となっていること。</p>	
<p><b>(ウ) 乗降制限の撤廃の余地に係る意見</b></p>	
<p><b>(三好市)</b></p>	
<p>利用者の立場に立てば乗降制限の撤廃をした方が良いと考えられる。</p>	
<p>しかし、三好市池田地区の区間については、四国交通㈱の路線バスとの競合区間となっており、民業圧迫になるおそれがある。</p>	
<p>また、東みよし町営バスとの競合区間については、同町営バスの利用者が三好市営バスの三野池田線に流れ、東みよし町のバス事業に深刻な影響を与えるおそれがあるため、難しい。</p>	
<p><b>(東みよし町)</b></p>	
<p>利用者の立場に立てば乗降制限の撤廃をした方が良いと考えられる。</p>	
<p>しかし、三好市池田地区の区間については、四国交通㈱の路線バスとの競合区間となっており、民業圧迫になるおそれがあること等から難しい。</p>	
<p>一方で、三好市及び東みよし町では、平成19年2月16日に、「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旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する」ことを目的として、「三好市・東みよし町地域公共交通会議」を設置しており、本会議の構成員には四国交通㈱も含まれていることから、乗降制限の在り方について関係者が協議を行う場は設けられている。</p>	

通 知	説明図表番号
<p>しかしながら、平成 20 年度以降の地域公共交通会議の開催状況をみると、平成 23 年 8 月 5 日に更新登録申請のために開催されたのみで、それ以後は書面決議にとどまっており、乗降制限に係る具体的な協議がなされないままとなっている。</p> <p>ちなみに、平成 19 年 2 月（第 1 回会議）及び同年 8 月（第 2 回会議）に開催された地域公共交通会議では、出席委員から、乗降制限の撤廃を求める意見が示されている。</p> <p><b>（三好市及び東みよし町において乗降制限されている停留所の調査結果）</b></p> <p>今回、三好市及び東みよし町の共同運行区間のうち、乗降制限が行われている 29 停留所について、停留所の設置状況、乗降制限の案内表示等について現地調査したところ、次のとおり、案内表示が必ずしも十分に行われていない事例がみられることから、両市町が連携して、利用者の利便の向上を図る余地がある。</p> <p>① 東みよし町営バスについて、三好市内で乗降制限が行われている 11 停留所の中には、「乗車制限区間は乗車できない」旨の表示は行われているものの、当該停留所が乗車制限の対象となっていることが明示されていない上、乗車用の時刻表も表示されているため、利用者が乗車できないことを判断し難いものがある（5 か所）。</p> <p>② 三好市営バスについて、三好市池田地区及び東みよし町内において、乗降制限が行われている 18 停留所のうち、東みよし町内にある 13 停留所の中には、東みよし町営バスの停留所の支柱に、三好市営バスの時刻表を貼付しただけのものがあり、当該停留所が三好市営バスの停留所であることが分かりにくいものがある（9 か所）。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、広域連携による地域公共交通の確保・充実を図るための取組を推進する観点から、管内の運輸支局に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 市町村運営有償運送によって複数の市町村にまたがる広域的な交通圏を形成しており、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる事例については、運輸局支局として積極的に助言、支援等に応じる旨を周知し、市町村から助言、支援等を求められた場合は、必要に応じ関係する県と連携して、当該市町村に対し、連携協議の体制整備やその推進方策について有用な情報を積極的に提供する等、助言、支援等に努めること。</p> <p>② 隣接する複数の市町村にまたがる広域的な交通圏において市町村運営有償運送を運行している市町村に対し、当該複数の市町村が地域公共交通会議を主宰（合同開催）して、積極的な協議及び取組を行うよう、助言、支援等に努めること。</p>	<p>図表 2-(3)-⑦</p>

図表 2-(3)-① 三豊市コミュニティバスの観音寺市への区域外運行路線の状況

(単位：km、か所)

路線名	運行区間	全路線延長	うち観音寺市内の運行路線の状況		
			路線延長	停留所名	停留所数(箇所数)
山本線	琴平⇄三豊総合病院	25.4	8.0	新田、粟井、丸井北、青岡、中姫中央、大野原中学校口、大野原中央公民館、瀬後、三豊工業高校前、三豊総合病院前	10
高瀬観音寺線	たかせ天然温泉⇄観音寺駅	15.9	3.0	観音寺第一高校前、観音寺中央高校前、観音寺駅	3
仁尾線	詫間駅⇄三豊総合病院	22.3	11.5	室本北口、室本、高室医院、観音寺第一高校前、観音寺中央高校前、観音寺駅、たしろ医院、香川井下病院、三豊総合病院	9
財田観音寺線	黒川⇄観音寺駅	27.1	3.3	観音寺第一高校前、観音寺中央高校前、観音寺駅	3
合計	—	90.7	25.8	—	25

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

図表 2-(3)-② 隣接市内のバス停における乗降客数

(単位：人、%)

区分 路線名		路線全体 (A)				うち観音寺市内分 (B)				観音寺市内の乗降割合 (B/A×100)			
		平成 25 年 5 月		25 年 9 月		25 年 5 月		25 年 9 月		25 年 5 月		25 年 9 月	
		乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
山本線	琴平行き	888	888	825	825	461	23	406	30	51.9	2.6	49.2	3.6
	三豊総合病院行き	963	963	884	884	24	578	18	510	2.5	60.0	2.0	57.7
高瀬観音寺線	観音寺駅行き	553	553	534	534	1	417	0	403	0.2	75.4	0	75.5
	たかせ天然温泉行き	493	493	428	428	357	4	329	12	72.4	0.8	76.9	2.8
仁尾線	詫間駅行き	1,663	1,663	1,607	1,607	1,201	212	1,193	189	72.2	12.7	74.2	11.8
	三豊総合病院行き	1,748	1,748	1,764	1,764	262	1,410	220	1,421	15.0	80.7	12.5	80.6
財田観音寺線	観音寺駅行き	2,018	2,018	1,946	1,946	1	835	2	866	0	41.4	0.1	44.5
	黒川行き	1,783	1,783	1,769	1,769	706	4	782	25	39.6	0.2	44.2	1.4
合計	—	10,109	10,109	9,757	9,757	3,013	3,483	2,950	3,456	29.8	34.5	30.2	35.4

(注) 平成 25 年 5 月及び同年 9 月実施の三豊市乗降調査結果に基づき、四国行政評価支局が作成した。

図表 2-(3)-③ 三豊市から観音寺市内に乗り入れている路線の乗降状況

(単位：か所、人)

路線名	バス便	発車時刻	観音寺市内に設置されている停留所数	観音寺市内の停留所からの乗降客数 (平成 25 年)		
				区分	5 月	9 月
山本線 (琴平駅行き)	観音寺市内から発車する朝の第 1 便	第 2 便 (三豊総合病院 8:05 発)	10 か所	乗車人数	33	35
	観音寺市内に到着する夕方の最終便	第 6 便 (観音寺市新田 18:20 着)	同上	降車人数	5	1
山本線 (三豊総合病院行き)	観音寺市内から出発する朝の第 1 便	第 1 便 (観音寺市新田 7:48 発)	同上	乗車人数	9	8
	観音寺市内に到着する夕方の最終便	第 5 便 (三豊総合病院 18:03 着)	同上	降車人数	58	64
高瀬観音寺線 (たかせ天然温泉行き)	観音寺市内から発車する朝の第 1 便	第 1 便 (観音寺駅 8:10 発)	3 か所	乗車人数	43	30
高瀬観音寺線 (観音寺駅行き)	観音寺市内に到着する夕方の最終便	第 5 便 (観音寺駅 18:00 着)	同上	降車人数	4	13
仁尾線 (詫間行き)	観音寺市内発の朝の第 1 便	第 2 便 (三豊総合病院 8:23 発)	9 か所	乗車人数	34	59
	観音寺市内に到着する夕方の最終便	第 6 便 (室本北口 18:41 着)	同上	降車人数	1	2
仁尾線 (三豊総合病院行き)	観音寺市内発の朝の第 1 便	第 1 便 (室本北口 7:52 発)	9 か所	乗車人数	122	90
	観音寺市内に到着する夕方の最終便	第 5 便 (観音寺駅 18:23 着)	同上	降車人数	12	12
財田観音寺線 (黒川行き)	観音寺市内発の朝の第 1 便	第 2 便 (観音寺駅 8:05 発)	3 か所	乗車人数	69	68
財田観音寺線 (観音寺駅行き)	観音寺市内に到着する夕方の最終便	第 7 便 (観音寺駅 17:40 着)	同上	降車人数	119	126
合 計				乗車人数	310	290
				降車人数	199	218

(注) 1 平成 25 年 5 月及び同年 9 月実施の三豊市乗降調査結果に基づき、四国行政評価支局が作成した。  
 2 高瀬観音寺線 (たかせ天然温泉行きの観音寺市内に到着する夕方の最終便の降車人数、観音寺駅行きの観音寺市内から発車する朝の第 1 便の乗車人数)、財田観音寺線 (黒川行きの観音寺市内に到着する夕方の最終便の降車人数、観音寺駅行きの朝の第 1 便の乗車人数) は 0 人のため、本表から除外した。

図表 2-(3)-④ 平成 25 年 6 月 5 日公共交通会議議事録【抜粋】

A 委員「三豊総合病院へは、山本線と仁尾線が入っているのですが、観音寺関係のバス停で乗車率はどうですか。観音寺の方も利用しているんですか。」  
 市役所「毎年、5 月と 9 月に乗降調査をしておりますので、その 2 か月分はわかりますが、観音寺市の方も利用しておられます。」  
 A 委員「観音寺市もコミュニティバスをやられていると思うんですが、今後そういった関係で協調されたような、両方のコミュニティバスの効率が上がったり、より良かったねという結果を招くような話し合いはされていますか。」  
 市役所「担当レベルでは、できたらいいなという話はあるのですが、具体的にそうしようという話は今のところないです。」  
 B 委員「三豊市と観音寺市とバス停が同じところはないの？」

市役所「近いところはありませんね。ただ、観音寺市の場合はフリー乗降なので手を挙げればとまってくれるので」

A 委員「ゆめタウンに年配の人が来られるという話を聞いたりするので、今後増える可能性があるんじゃないかなと思います。」

図表 2-(3)-⑤「観音寺市交流定住促進計画」(平成 22 年 3 月 計画期間 22 年度から 26 年度)

事 項	内 容
経 緯	平成 21 年 10 月 定住自立圏構想による中心市宣言 平成 22～25 年 定住自立圏構想について、三豊市に協議を要請するものの賛同が得られず、協議が進展せず。 平成 22 年 3 月 「観音寺市交流定住促進計画」策定 定住自立圏構想に基づく施策との整合性を図りながら、施策の実現を図る。
計画期間	平成 22 年度から 26 年度まで
地域公共交通に関する施策	<u>乗合バスの充実</u> 利用者の利便性の向上のため、回数乗車券を導入します。 乗合バス運行経路の充実及び <u>三豊市コミュニティバスとの連携などについて協議を行っています。</u>
進捗状況	進展していない。

- (注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
2 下線は四国行政評価支局が付した。

図表 2-(3)-⑥ 三豊市と観音寺市のコミュニティバスについて併設又は近接しているバス停の状況

① 名称が同じであるが、設置場所が異なるもの（1か所）

三豊市及び観音寺市ともにバス停名が「丸井北」であるが、相互の距離は、80m程度となっている。

丸井北 (三豊市)

丸井北 (観音寺市)

- (注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
 2 「相互の距離」欄については、グーグルマップにより四国行政評価支局が測定した数値である。  
 3 表内の位置図における○印は三豊市の停留所を、●印は観音寺市の停留所を示す。

② 併設されているが名称が異なるもの（1か所）

バス停が併設されているが、名称が三豊市は「粟井」、観音寺市は「常次」である。

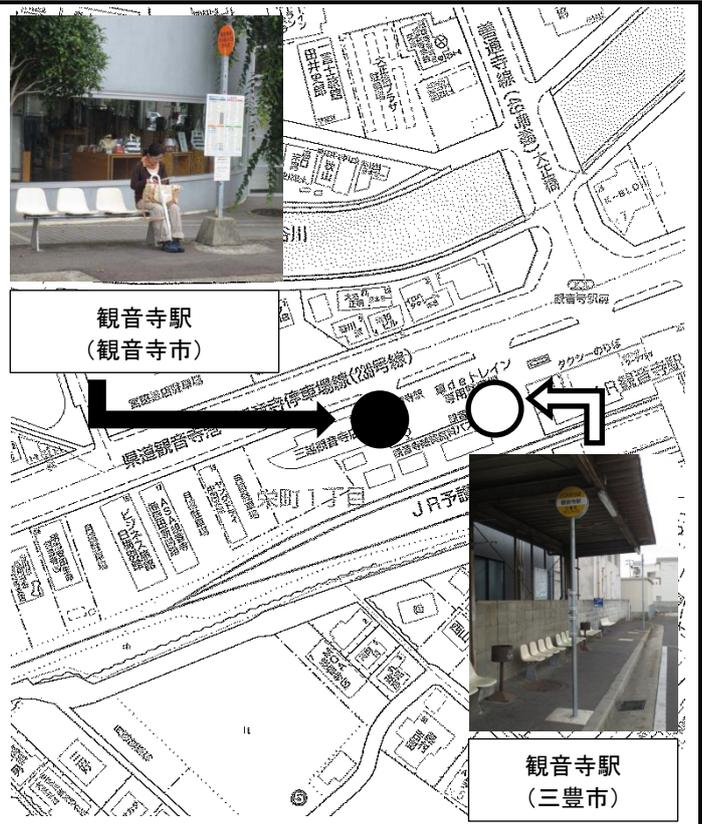
常次 (観音寺市)

粟井 (三豊市)

- (注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
 2 「相互の距離」欄については、グーグルマップにより四国行政評価支局が測定した数値である。  
 3 表内の位置図における○印は三豊市の停留所を、●印は観音寺市の停留所を示す。

③ 乗降人数が最も多いJR駅や総合病院に併設されているため、乗り継ぎ案内表示を行うなどにより、相互の利便性の向上を図る余地があるもの（3か所）

- 1 三豊市及び観音寺市の「観音寺駅」バス停は、JR 観音寺駅前であり、相互の距離は、約 26m である。
- 2 三豊市及び観音寺市の「香川井下病院」バス停は、併設されている。
- 3 三豊市及び観音寺市の「三豊総合病院」バス停は、併設されている。



(注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
 2 「相互の距離」欄については、グーグルマップにより四国行政評価支局が測定した数値である。  
 3 表内の位置図における○印は三豊市の停留所を、●印は観音寺市の停留所を示す。

④ 設置場所が近接しているため、名称を統一した上で、併設が可能と考えられるもの（1か所）

三豊市バス停「室本北口」と観音寺市バス停「室本港」の相互の距離は、160mであり、名称を統一した上で、併設が可能と考えられる。



- (注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。  
2 「相互の距離」欄については、グーグルマップにより四国行政評価支局が測定した数値である。  
3 表内の位置図における○印は三豊市の停留所を、●印は観音寺市の停留所を示す。

図表 2-(3)-⑦ 三好市営バスと東みよし町営バスにおいて乗降制限されているバス停の状況

① 乗車できないにもかかわらず、バス停に時刻表が表示されているもの（5か所）

**【東みよし町営バス】**

- 停留所名  
三好大橋南、大具、大泉、  
供養地、供養地西
- 注意書きの内容  
「池田方面行きの三好大橋南—  
阿波池田バスターミナル間の  
停留所では、乗車できません」

乗車できないのに時刻表が表示

(注) 徳島行政評価事務所の調査結果による。

② 東みよし町営バスの停留所に三好市営バスの時刻表を貼付するにとどまっているため、市営バスの停留所であることが分かりにくいもの（9か所）

**【三好市営バス】**

- 停留所名  
下の段、足代郵便局前、市碓、  
明治橋、行常西、宮内前、三好  
庁舎南、昼間橋、敷地

三好市営バス時刻表が貼付

(注) 徳島行政評価事務所の調査結果による。

### 3 地域公共交通に対する支援の推進

#### (1) 協議体制の適正かつ効果的な運営の確保

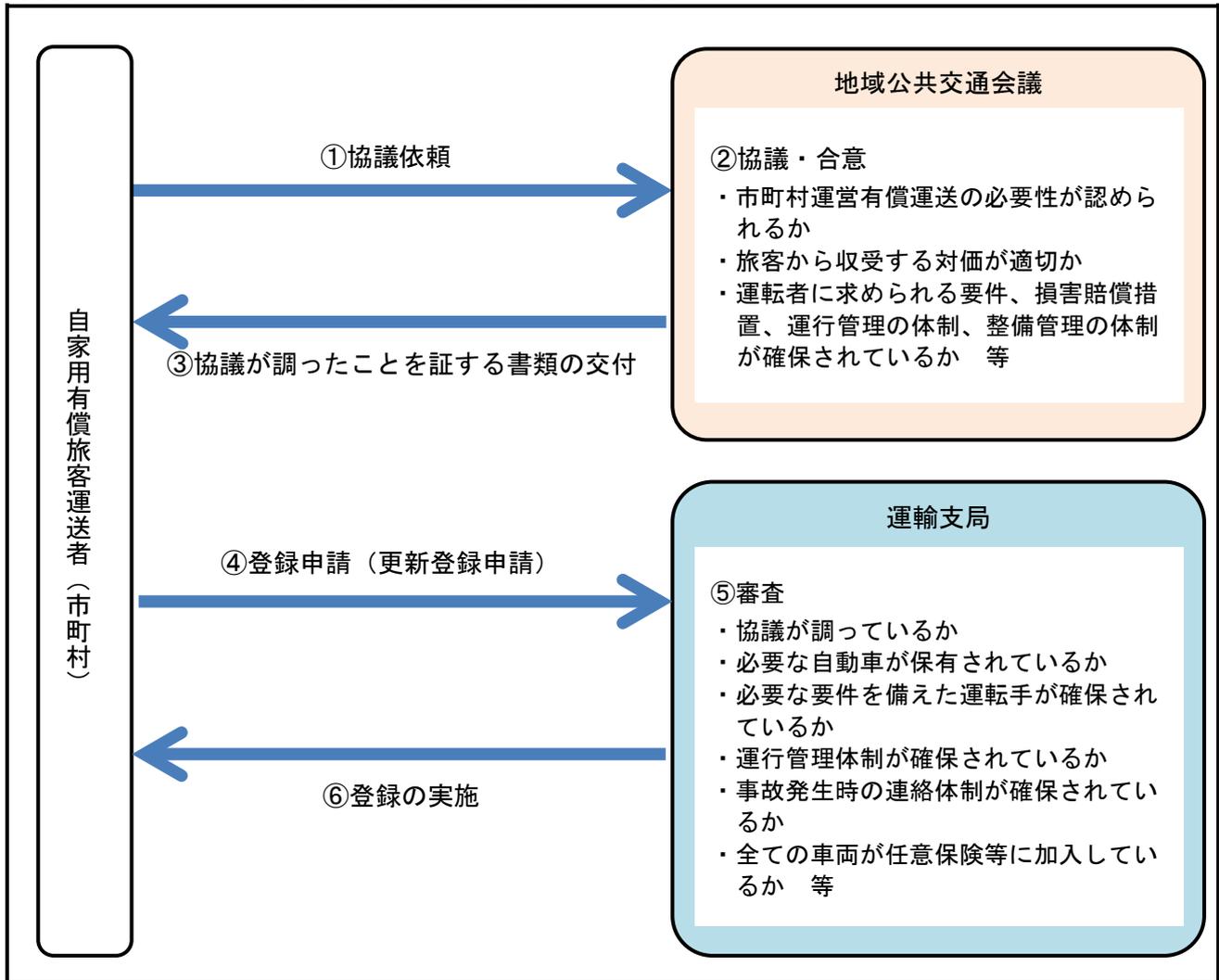
##### ア 地域公共交通会議の設置及び運営

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>市町村が、コミュニティバスの運行形態の一つである自家用有償旅客運送の市町村運営有償運送（施行規則第 49 条第 1 号）を行おうとする場合は、法第 79 条の規定に基づき、国土交通大臣の登録を受けなければならない。また、登録申請書には、施行規則第 51 条の 3 により、地域公共交通会議において協議が調っていることを証する書類を添付することとされており、地域公共交通会議における合意が必要となっている。なお、法第 79 条の国土交通大臣の登録の権限は、道路運送法施行令（昭和 26 年政令第 250 号）第 4 条により、運輸支局長に委任されている。</p> <p>一方、市町村が、一般乗合旅客自動車運送（法第 4 条）を経営する事業者に委託してコミュニティバスの運行を行おうとする場合には、地域公共交通会議における合意は要件とされていないものの、運賃及び料金の設定又は変更、路線の休止又は廃止等に関して当該会議の合意を得た場合は、道路運送法上の手続において弾力化や簡素化の特例措置が設けられている。</p> <p>また、地域公共交通会議は、施行規則第 9 条の 2 において、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰するものとされており、四国運輸局管内では、平成 26 年 4 月 1 日現在、4 県と 95 市町村のうち 1 県と 66 市町村が、66（注）の地域公共交通会議を設置している。</p> <p>（注）三好市及び東みよし町の 2 市町は合同で一つの地域公共交通会議を設置している。</p> <p>地域公共交通会議の設置及び運営に関しては、国土交通省が地域公共交通会議ガイドラインを示している。これによると、地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項等を協議するため設置するものとされており、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めることとされている。</p> <p>また、地域公共交通会議ガイドラインでは、地域公共交通会議を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するとともに、会議を公開することとされている。ただし、「委員の招集が困難である場合等にあつては、地域公共交通会議があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決（法第 79 条の 6 第 1 項に定める有効期間の更新の登録に係るものに限る。）を行うことができる」とされており、一定の条件に該当する場合は、書面の郵送又は持ち回りによる実施（以下「書面開催」という。）が可能とされている。</p>	<p>図表 3-(1)-ア-①</p> <p>図表 3-(1)-ア-②</p> <p>図表 3-(1)-ア-③</p> <p>図表 3-(1)-ア-④</p>

通 知	説明図表番号
<p>以上のとおり、地域公共交通会議では、地域住民の交通利便を確保・向上させるため、乗合旅客運送の態様、市町村運営有償運送の必要性等が協議されていることから、当該会議を主宰する地方公共団体は、会議の運営に関して、コミュニティバスの利用者である住民が協議の過程及び結果を把握し、地域の需要を踏まえた協議が行われているかを住民が検証できるよう配慮することが求められている。</p> <p>したがって、地域公共交通会議の適切な設置及び運営を図るためには、道路運送法を所管する立場としての四国運輸局及び運輸支局の適時適切な指導や協力が不可欠となっている。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>(7) 市町村による地域公共交通会議の運営状況</b></p> <p>今回、調査対象 35 市町村のうち、地域公共交通会議を設置している 25 市町村において同会議の運営状況を調査した結果、次のとおり、地域公共交通会議ガイドラインに沿った適切な運営が行われていない事例がみられた。</p> <p>① 会議の設置を公表していないもの（7 市町村）</p> <p>② 会議の設置要綱において会議を公開することとされていないもの（2 市町村）</p> <p>また、会議の設置要綱において会議を公開することとされてはいるものの、住民に開催日時等を周知しておらず、実質的に公開していないもの（14 市町村）</p> <p>③ 地域公共交通会議ガイドラインで記載されていない、市町村運営有償運送の更新の登録以外の案件の協議について、書面開催を行っているもの（12 市町村）があり、この中には、次のとおり、協議内容からみて、委員を招集した会議を開催して、意見の聴取及び議決を行うべきと考えられるものがある。</p> <p>i) 利用者に対する影響が大きい路線変更、時刻表変更、運賃改定等が協議されているもの（6 市町村）</p> <p>ii) 地域における公共交通の確保・維持に関する重要な計画である地域公共交通確保維持改善事業に基づく計画等が協議されているもの（5 市町村）</p> <p>iii) 書面開催を行う場合の必要条件とされている、議事概要の作成及び公表を行っていないもの（11 市町村）</p> <p>以上のような事例がみられる原因は、地域公共交通会議を主宰する地方公共団体が地域公共交通会議ガイドラインに示された会議の運営方法について十分に承知していないことによるものと考えられる。</p> <p>なお、地域公共交通会議ガイドラインにおいては、書面開催を行う場合を除いて、地域公共交通会議の議事概要の作成及び公表を求めているが、同会議を設置している 25 市町村の中には、積極的に議事録又は議事概要の作成及び公表を行い、協議内容の情報公開を進めているものが 3 市町村みられた。</p>	<p>図表 3-(1)-ア -⑤</p> <p>図表 3-(1)-ア -⑥</p> <p>図表 3-(1)-ア -⑦</p>

通 知	説明図表番号
<p><b>(イ) 運輸支局による地域公共交通会議の運営に関する支援状況</b></p> <p>今回、調査対象 35 市町村のうち、地域公共交通会議を設置している 25 市町村について、運輸支局による同会議の運営に関する支援状況を調査した結果、次のとおり、運輸支局の適切な支援が必要とみられる事例や、支援が不適切な事例がみられた。</p> <p>① 市町村が運輸支局に事前相談を行った上で、地域公共交通会議を開催したにもかかわらず、会議の席上、運輸支局から、協議案件（乗合タクシーの運賃変更）が地域公共交通会議に付議しなくても差し支えない案件である旨の指摘があり、会議が流会になっているもの（1 事例）</p> <p>② 運輸支局が、消費税率の引き上げに伴う自家用有償旅客運送の市町村運営有償運送の運賃改定に関し、地域公共交通会議の開催の要否について誤った助言を行っているため、会議での協議・合意を得ずに運賃を改定しているもの（2 事例）</p> <p>③ 地域公共交通会議を主宰する地方公共団体における自家用有償旅客運送の運賃の変更手続に関する認識不足のため、会議での協議・合意を得ずに運賃を改定しており、運輸支局から、運賃の変更手続に関する周知が行われることが望ましかったと思われるもの（1 事例）</p> <p>また、コミュニティバスの公立病院への乗り入れについて、住民アンケートで要望がみられることから、今後、住民ニーズを反映した運行が実現されるよう、地域公共交通会議等を通じた運輸支局による支援が望まれる事例（1 事例）がみられた。</p> <p>以上のような事例がみられる原因は、運輸支局の担当職員が地域公共交通会議において指導的な役割を十分に発揮できていないことによるほか、自家用有償旅客運送制度や地域公共交通会議の運営に関する周知や指導が十分でなかったこと等によるものと考えられる。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、地域公共交通会議の一層の適正かつ効果的な会議運営を推進し、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保及び利便の向上を推進する観点から、管内の運輸支局に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 地域公共交通会議を設置している地方公共団体に対し、地域公共交通会議ガイドラインに沿った適切な運営を行うよう、一層の周知、助言等に努めること。</p> <p>② 関係法令・制度等の確認の徹底等、地方公共団体からの照会に対して適切な助言ができる体制の充実に努めるとともに、地域公共交通会議を設置している地方公共団体との情報交換を一層密なものとするなど、連携を強化し、積極的な支援に努めること。</p>	<p>図表 3-(1)-ア -⑧</p> <p>図表 3-(1)-ア -⑨</p>

図表3-(1)-ア-① 市町村運営有償運送の登録までの流れ



（注）国土交通省の資料を基に四国行政評価支局が作成した。

図表3-(1)-ア-② 四国運輸局管内における地域公共交通会議の設置状況（平成26年4月1日現在）

（単位：県・市町村、％）

県名	県・市町村数 (A)	地域公共交通会議設置 県・市町村数 (B)	設置割合 (B/A×100)
徳島	25	15	60.0
香川	18	14	77.8
愛媛	21	18	85.7
高知	35	20	57.1
計	99	67	67.7

(注) 1 四国運輸局の資料並びに四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

2 地域公共交通会議を共同で設置している場合は、それぞれ1とカウントした。

図表3-(1)-ア-③ 四国運輸局管内における地域公共交通会議の主宰者一覧（平成26年4月1日現在）

県名	主宰者名	要綱制定日	法定協議会 の分科会	運営協議会 との併用
徳島	徳島市	平成22年5月27日	—	—
	鳴門市	平成19年11月13日	—	—
	阿南市	平成21年6月23日	—	—
	吉野川市	平成20年5月26日	—	—
	阿波市	平成21年9月28日	—	—
	美馬市	平成20年2月1日	—	—
	三好市、東みよし町	平成19年2月16日	—	—
	上勝町	平成20年9月18日	—	—
	神山町	平成20年2月20日	—	—
	那賀町	平成19年9月27日	—	—
	牟岐町	平成24年9月4日	—	—
	美波町	平成21年2月5日	—	—
	海陽町	平成19年8月24日	—	—
つるぎ町	平成21年5月1日	○	—	
小計	15	—	1	0
香川	香川県	平成13年3月13日	—	—
	高松市	平成19年2月28日	—	—
	丸亀市	平成19年11月1日	—	—
	坂出市	平成20年8月21日	—	—
	観音寺市	平成19年5月1日	—	—
	さぬき市	平成19年9月6日	—	—
	東かがわ市	平成21年12月11日	—	—
	三豊市	平成19年4月1日	—	—
	土庄町	平成21年6月18日	○	—
	小豆島町	平成20年7月25日	—	—
	三木町	平成20年1月10日	—	—
	直島町	平成20年8月1日	—	—
	綾川町	平成19年7月2日	—	—
まんのう町	平成20年3月17日	—	—	
小計	14	—	1	0
愛媛	松山市	平成20年3月24日	—	○
	宇和島市	平成20年2月20日	—	—
	八幡浜市	平成25年1月25日	—	—
	新居浜市	平成20年6月6日	—	—
	大洲市	平成20年2月22日	—	—
	伊予市	平成20年9月1日	—	—
	四国中央市	平成19年10月1日	—	—
	西予市	平成19年8月1日	—	—
東温市	平成22年3月15日	—	—	

県名	主宰者名	要綱制定日	法定協議会の分科会	運営協議会との併用
愛媛 (続き)	上島町	平成 20 年 9 月 18 日	—	—
	久万高原町	平成 19 年 9 月 28 日	—	○
	松前町	平成 20 年 5 月 15 日	—	—
	砥部町	平成 26 年 3 月 25 日	—	—
	内子町	平成 20 年 9 月 1 日	—	—
	伊方町	平成 19 年 11 月 26 日	—	—
	松野町	平成 20 年 9 月 12 日	—	—
	鬼北町	平成 20 年 8 月 8 日	—	—
	愛南町	平成 19 年 2 月 23 日	—	—
小計	18	—	0	2
高知	高知市	平成 24 年 4 月 1 日	—	—
	安芸市	平成 19 年 7 月 20 日	—	—
	南国市	平成 23 年 8 月 29 日	—	—
	土佐市	平成 21 年 4 月 23 日	—	—
	須崎市	平成 20 年 9 月 16 日	—	—
	宿毛市	平成 20 年 4 月 1 日	—	—
	土佐清水市	平成 20 年 3 月 19 日	—	○
	四万十市	平成 20 年 7 月 28 日	—	—
	香南市	平成 19 年 10 月 1 日	—	—
	香美市	平成 20 年 4 月 7 日	—	—
	北川村	平成 20 年 6 月 1 日	—	—
	芸西村	平成 20 年 6 月 6 日	—	—
	大豊町	平成 20 年 4 月 1 日	—	—
	いの町	平成 19 年 12 月 10 日	—	○
	仁淀川町	平成 20 年 8 月 5 日	—	—
	中土佐町	平成 20 年 9 月 26 日	—	—
	津野町	平成 20 年 6 月 1 日	—	—
四万十町	平成 20 年 9 月 17 日	—	—	
三原村	平成 20 年 9 月 26 日	—	—	
黒潮町	平成 21 年 2 月 26 日	○	—	
小計	20	—	1	2
計	67	—	3	4

- (注) 1 四国運輸局の資料並びに四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。
- 2 「法定協議会の分科会」は、地域公共交通会議が活性化・再生法第 6 条に基づく協議会の分科会として位置付けられているものを示す。
- 3 「運営協議会との併用」は、地域公共交通会議が施行規則第 51 条の 7 に基づく運営協議会を兼ねているものを示す。

### 図表 3-(1)-ア-④ 地域公共交通会議の公表、公開等に関する規定

#### ○ 地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン【抜粋】

#### 2. 地域公共交通会議の設置及び運営

(4) 地域公共交通会議を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。

(5) 地域公共交通会議の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

なお、委員の招集が困難である場合等にあつては、地域公共交通会議があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決(道路運送法第 79 条の 6 第 1 項に定める有効期間の更新の登録に係るものに限る。)を行うことができるものとする。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

図表3-(1)-ア-⑤ 調査した地域公共交通会議の運営状況

県名	主宰者名	設置の 公表状況	会議の公開状況		議事録・議事概要の 作成・公表状況		連絡・通報窓 口の設置状況
			設置要綱にお ける規定状況	会議開催の 周知状況	作成状況	公表状況	
徳島	吉野川市	○	○	×	○	○	○
	阿波市	×	○	×	○	×	×
	美馬市	○	○	×	×	×	○
	三好市	○	○	×	×	×	○
	那賀町	○	×	—	○	×	○
	つるぎ町	○	○	○	○	×	○
小計	6	○:5 ×:1	○:5 ×:1	○:1 ×:4	○:4 ×:2	○:1 ×:5	○:5 ×:1
香川	高松市	○	○	○	×	○	○
	丸亀市	○	○	○	○	○	○
	坂出市	○	○	×	×	×	○
	観音寺市	○	○	×	×	×	○
	さぬき市	○	○	○	×	○	○
	東かがわ市	○	○	×	○	×	○
	三豊市	×	○	×	×	×	○
	土庄町	○	×	—	×	×	○
	小豆島町	×	○	×	×	×	○
	綾川町	×	○	×	×	×	○
小計	10	○:7 ×:3	○:9 ×:1	○:3 ×:6	○:2 ×:8	○:3 ×:7	○:10
愛媛	松山市	○	○	○	×	×	○
	八幡浜市	×	○	×	○	×	○
	新居浜市	○	○	○	○	○	○
	大洲市	×	○	○	×	×	○
	西予市	○	○	○	×	×	○
	上島町	×	○	×	×	×	○
	砥部町	○	○	○	○	○	○
小計	7	○:4 ×:3	○:7	○:5 ×:2	○:3 ×:4	○:2 ×:5	○:7
高知	土佐市	○	○	×	○	×	○
	いの町	○	○	×	○	×	○
小計	2	○:2	○:2	×:2	○:2	×:2	○:2
計	25	○:18 ×:7	○:23 ×:2	○:9 ×:14	○:11 ×:14	○:6 ×:19	○:24 ×:1

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。
- 2 「設置の公表状況」欄については、地域公共交通会議の設置がホームページ等により公表されている場合に「○」を、公表されていない場合に「×」を付している。
- 3 「会議の公開状況」欄のうち、「設置要綱における規定状況」欄については、地域公共交通会議の設置要綱等に会議を公開することが規定されているものに「○」を、規定されていないものに「×」を付している。  
また、「会議開催の周知状況」欄については、地域公共交通会議の設置要綱等に会議を公開することを規定しているもののうち、ホームページ等で住民に開催日時等の周知を行っているものに「○」を、周知を行っていないものに「×」を付している。  
なお、設置要綱等に会議の公開自体が規定されていないものについては、「—」を付している。
- 4 「議事録・議事概要の作成・公表状況」欄のうち、「作成状況」欄については、書面開催のものを含めて、議事録・議事概要が全て作成及び保存されている場合に「○」を、全て若しくは一部の議事録・議事概要が作成又は保存されていない場合に「×」を付している。  
また、「公表状況」欄については、議事録・議事概要がホームページ等で公表されている場合に「○」を、ホームページ等で積極的に公表されていない場合に「×」を付している。
- 5 「連絡・通報窓口の設置状況」欄については、一般乗合旅客自動車運送事業又は市町村運営有償運送に係る相談、利用者等からの苦情等に対応するための連絡窓口を設置している場合に「○」を、連絡窓口を設置していない場合に「×」を付している。
- 6 三好市と東みよし町は合同で地域公共交通会議を設置しているが、本表には調査対象とした三好市における運営状況を記載した。
- 7 土庄町については、同町の地域公共交通会議としての機能を有している小豆島地域公共交通協議会の状況を記載した。

図表3-(1)-ア-⑥ 調査した地域公共交通会議における書面開催等の状況

県名	主宰者名	会議の総開催回数	書面開催に係る		議事概要の作成・公表状況	
			うち書面開催の回数	うち登録の更新以外の案件に係る開催回数	作成状況	公表状況
徳島	吉野川市	4	0	—	—	—
	阿波市	5	0	—	—	—
	美馬市	9	1	1	×	×
	三好市	11	7	7	×	×
	那賀町	8	0	—	—	—
	つるぎ町	17	7	6	○	×
小計	6	54	15	14	○:1 ×:2	×:3
香川	高松市	11	3	3	×	×
	丸亀市	7	1	1	○	○
	坂出市	6	2	2	×	×
	観音寺市	6	0	—	—	—
	さぬき市	8	2	2	×	×
	東かがわ市	1	0	—	—	—
	三豊市	15	0	—	—	—
	土庄町	15	1	1	×	×
	小豆島町	3	0	—	—	—
	綾川町	15	2	2	×	×
小計	10	87	11	11	○:1 ×:5	○:1 ×:5
愛媛	松山市	5	1	1	×	×
	八幡浜市	1	0	—	—	—
	新居浜市	4	0	—	—	—
	大洲市	5	1	0	×	×
	西予市	22	5	5	×	×
	上島町	4	0	—	—	—
	砥部町	1	0	—	—	—
小計	7	42	7	6	×:3	×:3
高知	土佐市	5	0	—	—	—
	いの町	9	0	—	—	—
小計	2	14	0	—	—	—
計	25	197	33	31	○:2 ×:10	○:1 ×:11

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。  
 2 「会議の総開催回数」欄は、設置当初からの累計回数を記載した。  
 ただし、高松市、坂出市及び綾川町については、開催状況を把握できたもののみを記載した。  
 3 「書面開催に係る議事概要の作成・公表状況」欄のうち、「作成状況」欄については、議事概要が全て作成及び保存されている場合は「○」を、全て若しくは一部の議事概要が作成又は保存されていない場合は「×」を付している。  
 また、「公表状況」欄については、議事概要がホームページ等で公表されている場合は「○」を、ホームページ等で積極的に公表されていない場合は「×」を付している。  
 4 書面開催の実績がない場合は、「うち登録の更新以外の案件に係る開催回数」欄及び「書面開催に係る議事概要の作成・公表状況」欄に「—」を付している。  
 5 三好市と東みよし町は合同で地域公共交通会議を設置しているが、本表には調査対象とした三好市における運営状況を記載した。  
 6 土庄町については、同町の地域公共交通会議の機能を有している小豆島地域公共交通協議会の状況を記載した。  
 7 西予市については、平成22年2月までは、地域公共交通会議の5回の状況について、また、同年3月以降は、地域公共交通会議の機能を有するものとして新たに設置された西予市地域公共交通活性化協議会の17回（地域公共交通会議と合同で開催されたものを除く。）の状況を記載した。

図表3-(1)-ア-⑦ 調査した地域公共交通会議における書面開催の議題

主宰者名	開催年月日	議 題
美馬市	平成26年2月17日	・消費税率引上げに伴う美馬市営代替バスの使用料改定について
三好市	平成22年3月29日	●せとうちバス廃止に伴う三好市営バス（佐野池田線）の増便について ●平成22年度三好市営バス時刻表の改正について ・要綱の一部改正について
	平成22年4月12日	●平成22年度三好市営バス（佐野池田線）時刻表の変更について
	平成24年2月9日	●三好市集落巡回バス実証運行計画の一部変更について
	平成24年3月30日	●平成24年度三好市営バス時刻表の改正について
	平成24年9月28日	◎平成25年度徳島県生活バス路線維持確保補助金に係る補助対象系統の運行計画について
	平成25年9月24日	◎平成26年度徳島県生活バス路線維持確保補助金に係る補助対象系統の運行計画について ●大野線の廃止について
	平成26年1月29日	●三好市営バス全路線（13路線）の運賃改正について ●市営三野池田線の東みよし町内での乗降制限緩和について
つるぎ町	平成23年6月21日	●コミュニティバス路線の一部変更について
	平成23年7月14日	・つるぎ町コミュニティバス運行更新登録の申請について
	平成25年8月30日	●コミュニティバスフィーダー路線の一部変更について
	平成25年9月17日	●コミュニティバスフィーダー路線の一部変更について
	平成25年12月10日	●コミュニティバスの乗車料金の一部変更について
	平成26年1月29日	●コミュニティバス幹線路線の一部変更について
	平成26年2月28日	●コミュニティバスフィーダー路線の一部変更について
高松市	平成25年9月4日	●塩江町コミュニティバス」等における回数券（小人および障がい者用）の設定及び「香川町コミュニティバス」の運行内容の変更
	平成25年9月9日	◎生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）の策定に係る協議
	平成26年2月7日	●新県立中央病院行き路線バスの新規運行について ●公共交通機関相互（電車⇄バス）の乗り継ぎ運賃割引の拡大について ●国分寺町コミュニティバスの運行内容の変更について ●山田地区乗合タクシーの運行内容の変更について ・消費税率改定に伴うコミュニティバス等の協議運賃の据え置きについて
丸亀市	平成26年3月12日	・丸亀コミュニティバスの5路線（丸亀垂水線、レオマ宇多津線、綾歌宇多津線、丸亀西線及び丸亀東線）の運賃の据え置きについて
坂出市	平成24年9月11日	●坂出市循環バスの普通旅客運賃割引について
	平成26年3月18日	・消費税値上げに伴う坂出市循環バス、デマンド型乗合タクシー、市営バス瀬居線、琴参バス王越線青海行き路線バスの運賃据え置きについて ●市営バス瀬居線の運賃割引対象者の65歳以上の免許返納者等への拡大について
さぬき市	平成24年8月23日	●さぬき市コミュニティバス志度～多和線の一部運休区間の再開について
	平成26年3月24日	・会長の選任について ・消費税率改定に伴うさぬき市コミュニティバス運賃について
土庄町	平成24年6月29日	◎地域内フィーダー系統確保維持計画の認定申請について
綾川町	平成25年6月26日	◎綾川町生活交通ネットワーク計画の承認について
	平成26年3月14日	・消費税率の改定に伴う運賃について
松山市	平成23年12月19日	・松山市地域公共交通会議の設置規約等の制定について ・平成23年度収支予算（案）
大洲市	平成23年9月20日	・自家用有償運送の更新登録について
西予市	平成24年4月24～26日	・生活交通ネットワーク計画に基づく事業に係る「事業評価」について
	平成24年6月18～21日	◎地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請について
	平成24年9月13～20日	●生活交通バス条例を準用した区域運行の運賃設定について ・遊子川地区デマンド乗合タクシー運行に伴う予備車両の増車について
	平成25年4月15～24日	・生活交通ネットワーク計画に基づく事業に係る「事業評価」について
	平成25年8月12～16日	◎西予市地域協働推進事業計画（案）について

(注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所及び愛媛行政評価事務所の調査結果による。

2 議題欄の「●」は、利用者に対する影響が大きい路線変更、時刻表変更、運賃改定（値上げ）等が協議されているものを示す。

また、「◎」は、地域における公共交通の確保・維持に関する重要な計画である地域公共交通確保維持改善事業に基づく生活交通ネットワーク計画、地域内フィーダー系統確保維持計画等が協議されているものを示す。

**図表 3-(1)-ア-⑧ 地域公共交通会議の設置・運営に対する運輸支局の適切な支援が必要とみられる事例、支援が不適切な事例**

主宰者名	内 容
<b>i) 地域公共交通会議の設置・運営に関し適切な助言を行っていないもの</b>	
B c 市	<p>B c 市は、市内の運送事業者による乗合タクシーの路線の新設等を協議するため、香川運輸支局に事前相談を行った上で、平成 21 年 12 月に、香川運輸支局の職員も参加し、地域公共交通会議を開催している。</p> <p>その後、B c 市は、市内の運送事業者による乗合タクシーの運賃の変更を協議するため、香川運輸支局に事前相談を行った上で、平成 24 年 7 月に会議を開催しているが、会議に出席した香川運輸支局の担当者から、協議案件が運送事業者による営利を目的とした乗合タクシー事業に関するものであり、地域公共交通会議に付議しなくても差し支えない案件である旨の指摘があり、会議は流会となっている。</p>
<b>ii) 地域公共交通会議の運営に関する助言を行っていないものや誤った助言を行っているもの</b>	
A a 市 C b 市 B d 町	<p>国土交通省は、「平成 26 年 4 月からの消費税率引上げに伴う乗合バス運賃・料金改定の取扱いについて」（平成 25 年 10 月 29 日付け国自旅第 268 号自動車局旅客課長通達）において、一般乗合旅客自動車運送事業については、消費税率の引上げに伴い、地域公共交通会議の合意を得ている届出運賃・料金の改定を行う場合は、地域公共交通会議の決定に基づくよう、各運輸局に通知している。この通知を受けて、四国運輸局は、平成 25 年 10 月 29 日に、運輸支局の担当者を招集し、消費税引き上げに伴う対応に係る説明会を開催している。同説明会において、四国運輸局は、消費税率の引上げに伴い地域公共交通会議の合意を得て届出運賃・料金の改定を行う一般乗合旅客自動車運送事業については、地域公共交通会議を開催するよう、運輸支局から市町村に説明することを口頭で指示している。</p> <p>なお、四国運輸局は、自家用有償旅客運送については、消費税率の引き上げ分を運賃に転嫁しない場合は、地域公共交通会議での協議・合意は不要との国土交通省本省の見解を口頭で運輸支局に連絡している。</p> <p>当局の調査結果によると、A a 市、C b 市及び B d 町の 3 市町は、地域公共交通会議での協議・合意を行わないまま、平成 26 年 4 月に自家用有償旅客運送の運賃を改定している。これらは、i) 運輸支局と市町村とのやりとりが口頭で行われたため、情報が正確に伝わらなかったこと（C b 市）、ii) 運輸支局が、市町村からの照会に対し、自家用有償旅客運送については、運賃を転嫁する場合も、地域公共交通会議での協議・合意は不要との誤った助言を行っていること（B d 町）による。また、A a 市については、自家用有償旅客運送の対価の変更手続に関する認識が不足しており、自家用有償旅客運送についても、運輸支局から周知が行われることが望ましかったと思われる。</p>
<b>iii) その他</b>	
A b 町	<p>A b 町 A①地区は、①谷あいの地域であり、最寄りのバス停までの距離が長い世帯が多く、その道程も、坂道が多い、歩道がない、見通しが悪いなど、通行に危険が伴う箇所が多い、②最寄りのバス停までの距離が短い場合でも移動困難な地域が多い、③便数が少なく不便である、④町内の公立病院への通院には民間路線バスへの乗換が必要であるなどの問題点が指摘されている。</p> <p>このような中で、平成 18 年度末に地区内唯一のタクシー事業者が廃業したことを受け、同地区においてタクシーに代わる交通手段確保の機運が高まった。</p> <p>このため、A b 町は、平成 19 年度に地域公共交通会議を開催し、A①地区における過疎地有償運送等、代替交通手段の確保について協議を行ったが、町内の他地区の複数のタクシー事業者から反対意見が出され、採決に至らなかった。また、同年度 2 回目の会議においても、出席しないタクシー事業者がおり、採決に至らなかった。</p> <p>その後も A①地区において公共交通の問題が解消していないにもかかわらず、本件については、平成 25 年度の地域公共交通会議において再協議が行われ、過疎地有償運送が開始されるまで、一度も地域公共交通会議で議題に上がっておらず、A①地区において、唯一のタクシー事業者が廃業してから過疎地有償運送が行われるまで、約 7 年を要している。</p>
C b 市	<p>C b 市は、愛媛運輸支局に対し、市町村運営有償運送の一部路線を廃止する際に、地域公共交通会議における協議の必要性を相談しており、愛媛運輸支局は、地域公共交通会議を開催し、協議することが望ましい旨を助言している。</p> <p>しかし、C b 市は、市町村運営有償運送の一部路線を廃止することのみを審議するために地域公共交通会議を開催する必要性は低いと判断し、地域公共交通会議を開催しないまま、平成 26 年 2 月に、市町村運営有償運送の一部路線を廃止することを決定している。</p>

主宰者名	内 容
A c 市	<p>A c 市は、平成 22 年度に、地域公共交通連携計画策定調査（市単独事業）を行い、同市の地域公共交通に関する課題を把握し、同市の実情に合った効果的で持続可能な公共交通体系の導入方針及び地域公共交通の利用促進の在り方を提示するため、地域公共交通連携計画を策定することとしている。</p> <p>しかし、当該計画については、平成 22 年度の地域公共交通会議において素案段階のものについて協議が行われ、了承されているのみで、その後の地域公共交通会議において一度も当該計画の策定に向けた協議が行われておらず、今なお、素案のままとなっている。</p> <p>このことについて、A c 市は、「素案」の文言を削除して地域公共交通連携計画を策定したとしても、同計画を実行できる予算の財源確保の目途が立っていないためとしており、同計画の策定の見通しは立っていない。</p>

（注）四国行政評価支局、徳島行政評価事務所及び愛媛行政評価事務所の調査結果による。

**図表 3-(1)-ア-⑨ 今後、地域公共交通会議等を通じた運輸支局による支援が望まれる事例**

主宰者名	内 容
D a 市	<p>D a 市は、市内を運行する一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する形で平成 22 年度からコミュニティバスの運行を開始し、その後、公共交通の利用促進や既存バス路線の再編等を行うため、D a 市公共交通活性化計画（生活交通ネットワーク計画）を策定している。</p> <p>当該計画の策定に当たり実施した住民アンケートにおいて、公立病院への乗り入れに関する要望が 56 件みられるが、現在も検討課題となったまま乗り入れが実現されておらず、今後のコミュニティバスの運行に反映されるよう、地域公共交通会議等を通じた運輸支局による支援が望まれる。</p>

（注）四国行政評価支局の調査結果による。

## イ 運営協議会の設置及び運営等

### a 設置及び運営

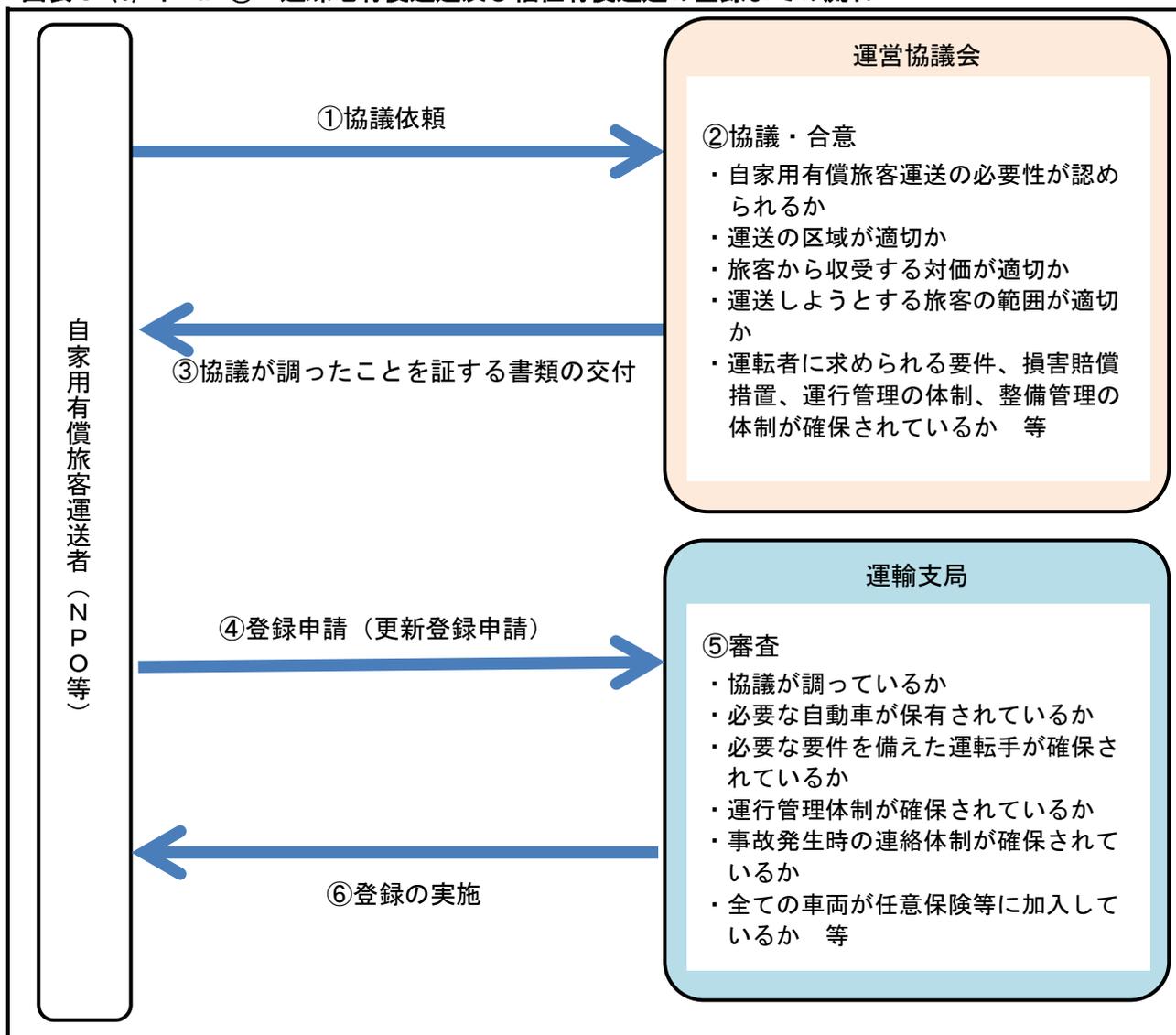
通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p><b>(過疎地有償運送及び福祉有償運送の形態)</b></p> <p>過疎地有償運送（施行規則第 49 条第 2 号）は、特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第 7 号）第 2 条第 2 項に規定する N P O 等が、過疎地域自立促進特別措置法（平成 12 年法律第 15 号）第 2 条第 1 項に規定する過疎地域等において行う、当該地域内の住民、その親族その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者及びその同伴者の運送とされている。</p> <p>また、福祉有償運送（施行規則第 49 条第 3 号）は、N P O 等が、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して行う、i）身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）第 4 条に規定する身体障害者、ii）介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 19 条第 1 項に規定する要介護認定を受けている者、iii）介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要支援認定を受けている者及び iv）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のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー（タクシー業務適正化特別措置法（昭和 45 年法律第 75 号）第 2 条第 1 項に規定するタクシーをいう。）その他の公共交通機関を利用することが困難な者であって施行規則第 51 条の 25 の名簿に記載されている者及びその付添人の運送とされている。</p> <p>なお、N P O 以外に過疎地有償運送及び福祉有償運送を行うことができる者は、施行規則第 48 条により、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 260 条の 2 第 7 項に規定する認可地縁団体、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されている。</p> <p><b>(運営協議会の設置及び運営)</b></p> <p>N P O 等が、過疎地有償運送又は福祉有償運送を行おうとする場合は、法第 79 条の規定に基づき、国土交通大臣の登録を受けなければならない。また、登録申請書には、施行規則第 51 条の 7 の規定に基づく運営協議会において協議が調っていることを証する書類を添付することとされており、運営協議会における合意が必要となっている。</p> <p>また、運営協議会は、施行規則第 51 条の 7 において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰するものとされており、四国運輸局管内では、平成 26 年 4 月 1 日現在、4 県と 95 市町村のうち 1 県と 21 市町村が 22 の運営協議会を設置している。その運送形態別の内訳は、過疎地有償運送と福祉有償運送の両協議会を設置しているもの（一の協議会で両協議会を兼ねているものを含む。）が 8 市町村、過疎地有償運送運営協議会を設置しているものが 5 市町村、福祉有償運送協議会を設置しているものが 1 県と 8 市町村となっている。</p> <p>運営協議会の設置及び運営に関しては、国土交通省が「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 日付け国自旅第 145 号自動車交</p>	<p>図表 3-(1)-イ - a -①</p> <p>図表 3-(1)-イ - a -②</p> <p>図表 3-(1)-イ - a -③</p>

通 知	説明図表番号
<p>通局長通達)において「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」(以下「運営協議会ガイドライン」という。)を示している。これによると、運営協議会は、過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価等を協議するため設置するものとされており、過疎地有償運送及び福祉有償運送が地域住民の生活に必要な旅客運送を確保し、地域福祉の向上に寄与するよう自家用有償旅客運送者に必要な指導・助言を行うよう努めることとされている。</p>	
<p>また、運営協議会ガイドラインでは、運営協議会を設置した地方公共団体は設置した旨を公表するとともに、協議会を公開することとされている。ただし、「委員の招集が困難である場合等にあつては、運営協議会があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決(法第79条の6第1項に定める有効期間の更新の登録に係るものに限る。)を行うことができる」とされており、一定の条件に該当する場合は、書面開催による実施が可能とされている。</p>	<p>図表3-(1)-イ -a-④</p>
<p>さらに、国土交通省は、「NPO等による過疎地有償運送及び福祉有償運送の取扱いに係る留意点について」(平成18年9月29日付け国自旅第185号自動車交通局旅客課長通達)を発出し、運営協議会の設立が円滑に行われるよう、地方運輸局及び運輸支局から地方公共団体に対し、運営協議会の趣旨及び制度について周知徹底を図るとともに、地方公共団体から運営協議会の設置及び運営に関する相談等があつた場合には、適切な助言を行うこととしている。</p>	<p>図表3-(1)-イ -a-⑤</p>
<p>そのほか、国土交通省は、「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」(平成23年6月30日付け国自旅第89号自動車交通局旅客課長通達。以下「自家用有償旅客運送制度通達」という。)を発出し、地方運輸局に対して運営協議会の主宰者と連携した自家用有償旅客運送制度の適切かつ確実な実施に努めるよう求めている。具体的には、地方運輸局及び運輸支局は、i)運営協議会の主宰者に対し、議事録の作成・公表の働きかけを行う、ii)運営協議会の主宰者及び構成員に対し、自家用有償旅客運送制度の趣旨、協議のポイント、進め方等について、運営協議会の冒頭又は開催前の時間を活用し、予め説明することとされている。</p>	<p>図表3-(1)-イ -a-⑥</p>
<p>以上のとおり、運営協議会では、地域福祉を向上させるため、過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、運賃及び経路が協議されていることから、当該協議会を主宰する地方公共団体は、協議会の運営について、過疎地有償運送及び福祉有償運送の利用者である住民が協議の過程及び結果を把握し、地域のニーズを踏まえた協議が行われているかを住民が検証できるように配慮することが求められる。</p>	
<p>したがって、運営協議会の適切な設置及び運営を図るために、道路運送法を所管する立場としての四国運輸局及び運輸支局の適時適切な指導や協力が不可欠となっている。</p>	

通 知	説明図表番号
<p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>(a) 県・市町村による運営協議会の運営状況</b></p> <p>今回、調査対象とした4県と35市町村のうち、運営協議会を設置している1県と13市町村において運営協議会の運営状況を調査した結果、次のとおり、運営協議会ガイドラインに沿った適切な運営が行われていない事例がみられた。</p> <p>① 協議会の設置を公表していないもの（4市町村）</p> <p>② 協議会の設置要綱において協議会を公開することとされていないもの（2市町村）</p> <p>また、協議会の設置要綱において協議会を公開することとされてはいるものの、住民に開催日時等を周知しておらず、実質的に公開していないもの（5市町村）</p> <p>以上のような事例がみられる原因は、運営協議会を主宰する地方公共団体が運営協議会ガイドラインに示された会議の運営方法について十分に承知していないことによるものと考えられる。</p> <p><b>(b) 運輸支局による運営協議会の運営に関する支援状況</b></p> <p>今回、調査対象とした14運営協議会を設置している1県と13市町村について、運輸支局による協議会の運営に関する支援状況を調査したところ、次のとおり、十分な支援が行われていない事例がみられた。</p> <p>① 自家用有償旅客運送制度通達で求められている「協議会の議事録の作成、公表に関する働きかけ」が十分でないため、一部の議事録が作成又は保存されていないもの（1県、2市町村）や、議事録がホームページ等で公表されていないもの（1県、7市町村）</p> <p>② 自家用有償旅客運送制度通達で求められている「自家用有償旅客運送制度の趣旨、協議のポイント、進め方等の予めの説明」が運営協議会の場で行われていないもの（6市町村）</p> <p>③ 市町村がNPO等から運営協議会の設置・開催の要望を受けてから、設置・開催されるまでに長期間（7か月）を要しているものの、この間、運輸支局による支援がなされていないもの（1市町村）</p> <p>④ 運輸支局が、運営協議会の場で自家用有償旅客運送制度に関する十分な説明・助言を行うことができなかつたこともあつて、当該協議会で合意に至ることができず、再度協議会を開催して合意に至っているもの（1市町村）</p> <p>⑤ 自家用有償旅客運送の登録の有効期間の満了時期が迫っている中で開催された運営協議会において、登録の更新に係る議題が提起されなかつたにもかかわらず、運輸支局を含む関係者（委員）から適切な助言が行われなかつたこともあつて、登録の更新に係る協議が行われず、その結果、登録が失効し、無登録の状態の有償運送が継続されているもの（1市町村）</p> <p>以上のような事例がみられる原因は、運輸支局の担当職員が運営協議会において指導的な役割を十分に発揮できていないことによるほか、運輸支局による自家</p>	<p>図表3-(1)-イ-a-⑦</p> <p>図表3-(1)-イ-a-⑦（再掲）</p> <p>図表3-(1)-イ-a-⑧</p> <p>図表3-(1)-イ-a-⑨</p>

通 知	説明図表番号
<p>用有償旅客運送制度や運営協議会の運営に関する周知や指導、地方公共団体との連携や地方公共団体職員へのサポートが十分でなかったことによるものと考えられる。</p> <p>なお、調査対象とした1県と13市町村のうち、運営協議会を書面開催により実施しているものは1市町村の1回のみで、議題は自家用有償旅客運送の更新登録に関するものであり、議事概要の作成及び公表は行われている。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、運営協議会の一層の適正かつ効果的な会議運営を推進し、自家用有償旅客運送制度の着実な取組を推進する観点から、管内の運輸支局に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 運営協議会を設置している地方公共団体に対し、運営協議会ガイドラインに沿った適切な運営を行うよう一層の周知、助言等に努めること。その際、特に、i) 運営協議会の議事録の作成、公表の働きかけ、ii) 自家用有償旅客運送制度の趣旨、協議のポイント、進め方等についての説明の実施等に留意すること。</p> <p>② 関係法令・制度等の確認の徹底等、地方公共団体からの照会に対して適切な助言ができる体制の充実に努めるとともに、運営協議会を設置している地方公共団体との情報交換を一層密なものとするなど、連携を強化し、積極的な支援に努めること。</p>	

図表 3-(1)-イ-a-① 過疎地有償運送及び福祉有償運送の登録までの流れ



(注) 国土交通省の資料を基に四国行政評価支局が作成した。

図表 3-(1)-イ-a-② 四国運輸局管内における運営協議会の設置状況 (平成 26 年 4 月 1 日現在)

(単位：県・市町村、%)

県名	県・市町村数 (A)	運営協議会設置 県・市町村数 (B)	設置割合 (B / A × 100)
徳島	25	3	12.0
香川	18	3	16.7
愛媛	21	11	52.4
高知	35	5	14.3
計	99	22	22.2

(注) 四国運輸局の資料並びに四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 3-(1)-イ-a-③ 四国運輸局管内における運営協議会の主宰者一覧（平成 26 年 4 月 1 日現在）

県名	運営協議会 設置数	過疎地・福祉有償運送 運営協議会		過疎地有償運送 運営協議会		福祉有償運送 運営協議会	
		数	主宰者名	数	主宰者名	数	主宰者名
徳島	3	0	—	3	美馬市 上勝町 那賀町	0	—
香川	3	1	丸亀市	0	—	2	香川県 高松市
愛媛	11	5	松山市 八幡浜市 大洲市 上島町 久万高原町	0	—	6	今治市 新居浜市 伊予市 四国中央市 東温市 愛南町
高知	5	2	いの町 梶原町	2	土佐清水市 馬路村	1	高知市
計	22	8		5		9	

(注) 四国運輸局の資料並びに四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 3-(1)-イ-a-④ 運営協議会の公表、公開等に関する規定

○ 運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン【抜粋】

2. 運営協議会の設置及び運営

(4) 運営協議会を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。

(5) 運営協議会の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

なお、委員の招集が困難である場合等にあつては、運営協議会があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決（道路運送法第 79 条の 6 第 1 項に定める有効期間の更新の登録に係るものに限る。）を行うことができるものとする。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(1)-イ-a-⑤ 運営協議会の設置・運営に対する支援に関する規定

○ NPO等による過疎地有償運送及び福祉有償運送の取扱いに係る留意点について（平成 18 年 9 月 29 日付け国自旅第 185 号自動車交通局旅客課長通達）【抜粋】

1. 運営協議会の設置促進及び円滑な運営について

各地方運輸局・支局においては、運営協議会の設立が円滑に行われるよう、地方公共団体に対し、運営協議会の趣旨及び制度について周知徹底を図るとともに、地方公共団体から運営協議会の設置及び運営に関する相談等があつた場合には、適切な助言を行うものとする。

また、地方公共団体が運営協議会を設置するため、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 51 条の 8 に規定する運営協議会の構成員となるべき者に参加要請を行ったにもかかわらず、当該者が正当な理由なく要請に応じない場合には、各地方運輸局・支局は当該地方公共団体と密接に連携を取りつつ、積極的に参加要請に協力するものとする。

2. 運営協議会が設置されていない場合の登録申請の取扱いについて

法第 79 条の登録の申請を行おうとするNPO等（以下「申請NPO等」という。）が地方公共団体に対して運営協議会の設置を申し出た場合であつて、当該地方公共団体が正当な理由なくして運営協議会を設置しないときは、当該地方公共団体に対して運営協議会の設置を促すよう働きかけるものとする。

また、こうした働きかけにもかかわらず当該地方公共団体が運営協議会を設置しない場合であつて、当該申請NPO等が登録申請を行い、法第 79 条の 4 第 1 項各号（第 5 号を除く。）に該当していないことについて確認がされた場合には、当該申請については、1 年以内の期間を定めて申請に係る判断を保留することができる。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

### 図表 3-(1)-イ-a-⑥ 運営協議会の運営に関する通知

#### ○ 自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について（平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号国土交通省自動車交通局旅客課長通達）（抜粋）

1. 市町村担当者及び運営協議会構成員に対する自家用有償旅客運送制度の趣旨等の理解向上に向けた取り組み
  - (1) 運輸支局は、運営協議会を主宰する市町村と積極的に連携を図り、両者協力しつつ運営協議会を運営することとする。  
また、運営協議会は原則公開となっているが、傍聴に出席できない場合を考慮し、開催日時及び開催場所、議題、議事を記載した議事録について、主宰市町村に対して作成、公表を働きかけることとする。
  - (2) 運輸支局は、主宰市町村及び運営協議会構成員に対し、自家用有償旅客運送制度の趣旨、協議のポイント、進め方等について、運営協議会の冒頭又は開催前の時間を活用し、予め説明を行うこととする。  
また、協議の場においても、必要に応じ当該制度の趣旨及び協議のポイントについての注意喚起を図って、自家用有償旅客運送の必要性に関する議論の充実を図るため市町村担当者をサポートし円滑な協議の実現に努めることとする。
  - (3) 運輸支局は、市町村職員のサポートを図ることにより運営協議会における協議の質を高めるために、一部の運営協議会で採用されている「運営協議会運営マニュアル」（別添 2）を参考とすることも有効である。また、運輸支局の職員研修において、当該マニュアルも資料として用いることにより職員が運営協議会の場で適切にイニシアティブを発揮するよう努めることとする。
2. 自家用有償旅客運送の数量的なデータに基づく把握・判断について
  - (1) 運営協議会における自家用有償旅客運送を行う際の必要性の把握・判断については、ガイドラインの 3.（1）①（イ）～（ホ）」及び「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送の在り方調査報告書（平成 21 年 3 月）」において、自家用有償旅客運送の必要性に関する協議の基礎となる数量的データの考え方を示しているところである。  
運輸支局は、主宰者である市町村に協力しつつ、可能な限り数量的データに基づいた自家用有償旅客運送の必要性に関する協議を進めるよう働きかけを行うこととする。
  - (2) 運輸支局は、主宰者である市町村に協力しつつ、運営協議会において上記必要性に関する協議を行う際には、まず、当該地域において公共交通機関のみでは、要介護者や身体障害者など単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者や過疎地の地域住民（以下「移動制約者等」という。）に対する輸送サービスの提供が十分ではない旨の確認を行うよう働きかけを行うこととする。

（注）下線は四国行政評価支局が付した。

図表3-(1)-イ-a-⑦ 調査した運営協議会の運営状況

県名	主宰者名	設置の公表状況	協議会の公開状況		議事録・議事概要の作成・公表状況		連絡・通報窓口の設置状況
			設置要綱における規定状況	協議会開催の周知状況	作成状況	公表状況	
徳島	美馬市	○	○	×	○	○	○
	那賀町	○	○	×	○	×	○
小計	2	○:2	○:2	×:2	○:2	○:1 ×:1	○:2
香川	香川県	○	○	○	×	×	○
	高松市	○	○	○	○	○	○
	丸亀市	○	○	○	○	○	○
小計	3	○:3	○:3	○:3	○:2 ×:1	○:2 ×:1	○:3
愛媛	松山市	○	○	○	○	×	○
	今治市	×	○	○	○	○	○
	八幡浜市	×	○	×	×	×	○
	新居浜市	○	○	○	○	○	○
	大洲市	×	○	—	—	—	—
	上島町	×	×	—	×	×	○
小計	6	○:2 ×:4	○:5 ×:1	○:3 ×:1	○:3 ×:2	○:2 ×:3	○:5
高知	馬路村	○	○	×	○	×	○
	いの町	○	○	×	○	×	○
	梶原町	○	×	—	○	×	○
小計	3	○:3	○:2 ×:1	×:2	○:3	×:3	○:3
計	14	○:10 ×:4	○:12 ×:2	○:6 ×:5	○:10 ×:3	○:5 ×:8	○:13

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。
- 2 「設置の公表状況」欄については、運営協議会の設置がホームページ等により公表されている場合に「○」を、公表されていない場合に「×」を付している。
- 3 「協議会の公開状況」欄のうち、「設置要綱における規定状況」欄については、運営協議会の設置要綱等に協議会を公開することが規定されているものに「○」を、規定されていないものに「×」を付している。  
また、「協議会開催の周知状況」欄については、運営協議会の設置要綱等に協議会を公開することを規定しているもののうち、ホームページ等で住民に開催日時等の周知を行っているものに「○」を、周知を行っていないものに「×」を付している。  
なお、設置要綱等に協議会の公開自体が規定されていないものについては、「—」を付している。
- 4 「議事録・議事概要の作成・公表状況」欄のうち、「作成状況」欄については、書面開催のものを含めて、議事録・議事概要が全て作成及び保存されている場合に「○」を、全て若しくは一部の議事録・議事概要が作成又は保存されていない場合に「×」を付している。  
また、「公表状況」欄については、議事録・議事概要がホームページ等で公表されている場合に「○」を、ホームページ等で積極的に公表されていない場合に「×」を付している。
- 5 「連絡・通報窓口の設置状況」欄については、自家用有償旅客運送に係る相談、利用者等からの苦情等に対応するための連絡窓口を設置している場合に「○」を付している。
- 6 大洲市については、平成20年3月1日に運営協議会を設置しているが、平成26年6月末時点で開催実績がないことから、「協議会開催の周知状況」、「議事録・議事概要の作成・公表状況」及び「連絡・通報窓口の設置状況」欄には、「—」を付している。

図表 3-(1)-イ-a-⑧ 調査した運営協議会における運輸支局による自家用有償旅客運送制度等に関する説明状況

県名	主宰者名	平成 23 年 7 月以降における開催状況	運輸支局による説明の有無
徳島	美馬市	(平成 25 年 3 月 28 日 : 書面開催)	—
	那賀町	平成 25 年 12 月 25 日	×
		平成 26 年 1 月 28 日	×
小計	2	2 回	× : 2
香川	香川県	(開催なし)	—
	高松市	平成 23 年 7 月 26 日	○
	丸亀市	平成 25 年 12 月 27 日	×
小計	3	2 回	○ : 1 × : 1
愛媛	松山市	平成 25 年 10 月 7 日	○
		平成 26 年 3 月 18 日	○
	今治市	(開催なし)	—
	八幡浜市	平成 25 年 4 月 26 日	不明
	新居浜市	平成 24 年 3 月 13 日	×
	大洲市	(開催なし)	—
	上島町	平成 24 年 3 月 21 日	×
平成 25 年 3 月 28 日		×	
小計	6	6 回	○ : 2 × : 3
高知	いの町	平成 24 年 3 月 27 日	×
		平成 24 年 6 月 21 日	×
		平成 25 年 2 月 26 日	×
		平成 25 年 6 月 24 日	×
	梼原町	平成 24 年 3 月 26 日	不明
		平成 25 年 3 月 26 日	不明
		平成 26 年 3 月 18 日	×
小計	2	7 回	× : 5
計	13	17 回	○ : 3 × : 11

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。  
2 「平成 23 年 7 月以降における開催状況」欄には、自家用有償旅客運送制度通達(表 3-(1)-イ-a-⑥参照)が発出された後の平成 23 年 7 月以降における運営協議会の開催状況を記載している。  
3 「運輸支局による説明の有無」欄については、各運営協議会の議事録を基に、自家用有償旅客運送制度通達に基づく自家用有償運送制度に関する説明等の有無を確認し、説明等を行っている場合は「○」を、説明等を行っていない場合は「×」を付している。  
また、平成 23 年 7 月以降の運営協議会の開催実績がない場合及び書面開催の場合は、「—」を付している。  
4 八幡浜市が平成 25 年 4 月に開催した運営協議会については、議事録が作成されていないことから、説明等の有無を確認できなかった。  
5 梼原町が平成 24 年 3 月及び 25 年 3 月に開催した運営協議会については、議事録が作成されていないことから、説明等の有無を確認できなかった。

図表 3-(1)-イ-a-⑨ 運営協議会の設置・運営に対する運輸支局の支援が不十分な事例

主宰者名	内 容
B e 市	<p>B 1 N P O は、現在、B e 市の区域で福祉有償運送を運行しているが、当初、複数市町の区域で福祉有償運送の実施を希望していた。福祉有償運送の区域が複数市町村にまたがることから、県が設置する運営協議会において、平成 19 年 11 月から、福祉有償運送の必要性の協議が行われている。</p> <p>その後、B 1 N P O が運送の区域を B e 市に限定する内容に計画を変更したため、平成 20 年 2 月に、県は運営協議会を開催し、取扱いを協議した結果、複数市町の区域にまたがる案件でなくなることを理由に、県運営協議会では協議を継続しない方針を決定し、B 1 N P O に通知している。</p> <p>B 1 N P O は、当該決定を受け、平成 20 年 2 月に、B e 市の福祉部局に対し福祉有償運送運営協議会の開催を依頼しているが、B e 市が運営協議会を設置、開催したのは同年 9 月となっており、開催依頼を受けてから 7 か月を要している。</p> <p>B e 市は、この理由として、平成 20 年 2 月当時、運営協議会の設置要綱が作成されておらず、福祉担当部局が B 1 N P O から開催依頼を受け付けたままとなり、交通政策担当部局が設置されるまで、運営協議会が設置、開催されない状態となっていたことを挙げている。</p> <p>運輸支局は、県運営協議会に委員として参加しており、B e 市において運営協議会の設置が必要となることを認識していたと思われるが、B e 市に対する運営協議会設置の支援・働きかけの動きはみられない。</p>
B e 市	<p>B e 市は、平成 23 年 5 月に、福祉有償運送の更新登録を協議するため、運営協議会を開催しているが、福祉有償運送に使用する車両として登録する台数に関して、台数が多すぎるのではないかと指摘があり、議論となっている。</p> <p>道路運送法上は、車両の登録台数の上限を定める規定はなく、運輸支局は協議会に出席していたものの、全く助言を行わなかったため、協議が紛糾している。</p> <p>その結果、1 回の協議会では合意に至らず、2 か月後の平成 23 年 7 月に開催された 2 回目の協議会において、運輸支局から道路運送法上における福祉有償運送に使用する車両の登録台数に関する説明が行われ、ようやく合意に至っている。</p>
D b 町	<p>D 1 N P O は、D b 町において平成 23 年 4 月 28 日に自家用有償旅客運送の登録を受け、過疎地有償運送を実施していた。</p> <p>登録の有効期間は平成 25 年 4 月 28 日までとなっており、引き続き過疎地有償運送を行う場合は、運営協議会の合意を得た上で更新の登録を受ける必要があったが、登録の有効期間の満了時期が迫った 25 年 3 月に開催された運営協議会では、D 1 N P O から過疎地有償運送の運行状況が報告されたのみで、登録の更新に係る協議は行われていない。</p> <p>その結果、D 1 N P O は、登録の有効期間の満了に気付かずに、登録の更新手続を行わないまま、約 1 年間にわたり、無登録の状態の有償運送を継続している。</p> <p>したがって、運営協議会に出席していた運輸支局の職員から、登録の有効期間の満了時期が迫っていること及び過疎地有償運送を継続して実施する場合は運営協議会での協議が必要なことについての助言が必要であったと考える。</p>

(注) 四国行政評価支局及び高知行政評価事務所の調査結果による。

## b 運営協議会が設定した独自の基準の見直しの取組

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>国土交通省が平成 18 年 12 月に設置した、自家用有償旅客運送制度の在り方等について検討を行う「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」（以下「フォローアップ検討会」という。）において、各運営協議会において関係法令・通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）が定められ、当該ローカルルールの中には、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えているものがあるとの指摘がなされている。</p> <p>国土交通省は、フォローアップ検討会の当該指摘を踏まえ、「運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について」（平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 34 号自動車交通局旅客課長通達。以下「独自基準の考え方通達」という。）を発出し、ローカルルールに対する考え方を示している。これによると、運営協議会で、地域の実情を踏まえ、合理的な理由に基づき合意され、設けられたローカルルールについては、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではないとしている。しかし、i) ローカルルールの前提となる状況が変化しているにもかかわらず、長期間、見直しが行われていないもの、ii) 個別の事例につき適用された取扱いを、他の事例の内容を吟味せずに、地域で一律のローカルルールとして適用しているものであって、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えているものは、適当ではなく、このようなローカルルールについては、移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況、自家用有償旅客運送の運営実態等について適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要があるとの考え方を示している。</p> <p>また、国土交通省は、平成 23 年 6 月に自家用有償旅客運送制度通達を発出し、地方運輸局及び運輸支局に対し、次のとおり、ローカルルールの見直しについて適切かつ確実な実施に努めるよう求めている。</p> <p><b>（運輸支局が行う対応）</b></p> <p>運営協議会の場合を通じ、自家用有償旅客運送制度通達、独自基準の考え方通達等の周知を行うとともに、i) ローカルルールについて改めて検証を行い、合理的な理由に基づいていないと判断されたローカルルールについては、運営協議会を主宰する市町村に対し、その見直しを積極的に働きかける、ii) 毎年 3 月末現在におけるローカルルールの検証結果及び進捗状況を地方運輸局に報告する。</p> <p>また、検証に基づく見直しの働きかけ及び見直しの推進を図ったにもかかわらず、運営協議会において合理的理由に基づかないローカルルールの見直しが行われていない場合等には、自家用有償旅客運送制度を所管する立場として、移動制約者等に対し必要な輸送サービスの提供を図る必要があることから、i) 構成員及び申請団体からの申出を受ける窓口を設ける、ii) 構成員及び申請団体から申出が書面により行われた場合は、運営協議会の座長及び関係者からヒアリング等を実施し、事実関係の把握を行う、iii) 事実関係の把握の結果、当該ローカルルールが法に基づく規定、関係通達に照らして合理的でないと認められる場合は、</p>	<p>図表 3-(1)-イ -b-①</p> <p>図表 3-(1)-イ -b-②</p>

通 知	説明図表番号
<p>運営協議会を主宰する市町村に対し、見直しを積極的に働きかける、iv) 上記の働きかけを行っても、運営協議会において見直しが行われない場合等には、把握した事実関係書類等を添えて、地方運輸局に報告する。</p> <p><b>(地方運輸局が行う対応)</b></p> <p>運輸支局から毎年度報告を受けた「ローカルルールの検証結果及び進捗状況(3月末現在)」を整理し、国土交通省本省に送付する。</p> <p>また、運輸支局から、「働きかけを行っても、運営協議会において見直しが行われない事例」の報告があった場合には、i) 管内の他都道府県における取扱状況の調査を行う等上位部局としての広範な知見等をもってローカルルールの合理性等についての検討を行った上で判断を行う、ii) 検討を行うに当たり、第三者の客観的意見を必要とする場合は、管内における主要な運営協議会の座長、学識経験者等を委員とする判定会議を開催する等、第三者の意見を得る場を設ける。</p> <p>以上のとおり、四国運輸局及び運輸支局には、各運営協議会のローカルルールを的確に把握し、その合理性を適切に判断するとともに、不合理と判断したものについては、見直しを働きかけ、過疎地有償運送及び福祉有償運送の着実な取組を推進することが求められている。</p>	
<p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>(a) ローカルルールの把握状況</b></p> <p>四国運輸局が把握しているローカルルールは、平成26年3月末現在で、愛媛運輸支局管内の1運営協議会が設定する、次の5件のみとなっている(注)。</p> <p>i) 対象者を重度の移動制約者に限定している。</p> <p>ii) 使用車両を福祉車両に限定している。</p> <p>iii) 実施主体をNPO等として事業実績が1年以上あるものに限定している。</p> <p>iv) 3か月ごとに運行状況、旅客名簿等を報告させている。</p> <p>v) 事後届出事項とされている名称、住所、運送しようとする旅客の範囲等の変更を事前協議の対象としている。</p> <p>(注) 四国運輸局は、別の1運営協議会においてもローカルルールが設定されていると認識しているが、同協議会は現在開催されていないことから、除外した。</p>	<p>図表3-(1)-イ -b-③</p>
<p>しかし、今回、調査対象とした1県と13市町村が設置している14運営協議会において、ローカルルールの設定状況を調査した結果、四国運輸局が把握している上記の1運営協議会の5件以外に、3運営協議会が計12件のローカルルールと思われる基準を設定しており、四国運輸局及び運輸支局によるローカルルールの把握が的確に行われていない。</p>	<p>図表3-(1)-イ -b-④</p>
<p><b>(b) ローカルルールの見直し状況</b></p> <p>四国運輸局では、愛媛運輸支局管内の1運営協議会が設定している5件のローカルルールについて、その合理性を継続的に検証していく必要があるものと考えている。</p>	<p>図表3-(1)-イ -b-⑤</p>

通 知	説明図表番号
<p>愛媛運輸支局は、独自基準の考え方通達において、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるローカルルールは適当ではないとしているが、「自家用有償運送に過度な制限を加えるもの」の定義が示されていないことから、運営協議会委員にローカルルールに対する理解を図った上で、運営協議会において、可能な限り数量的データに基づき、ローカルルールの内容について十分に議論することが必要と考え、平成 25 年 10 月に開催された運営協議会において、同協議会に事前に提出している資料に基づき、同協議会の交通圏におけるタクシーの現状並びに独自基準の考え方通達及び自家用有償旅客運送制度通達の内容に関する説明を行うとともに、運営協議会委員からの質問にも対応している。</p> <p>また、愛媛運輸支局は、平成 26 年 3 月に開催された運営協議会においても、国土交通省作成の「福祉有償運送ガイドブック」を資料として提出し、説明している。</p> <p>愛媛運輸支局は、ローカルルールの適正化を運送運営協議会に定期的に働きかけてきたものの、5 件のうちの 1 件（輸送する旅客の範囲）について、若干の見直しが行われているにとどまっている。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、過疎地有償運送及び福祉有償運送の着実な取組を推進する観点から、管内の運輸支局に対して、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 運営協議会が設定しているローカルルールを的確に把握し、把握したローカルルールについて合理性の判断を適切に行うこと。</p> <p>② 合理性に欠けると判断したローカルルールについては、運営協議会の主宰者である地方公共団体に対し、判断の理由を的確に説明し、その見直しを積極的に働きかけること。</p>	

### 図表 3-(1)-イ-b-① ローカルルールに対する考え方に関する通達

#### ○ 運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について（平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 34 号自動車交通局旅客課長通達）【抜粋】

1. 運営協議会において、当該地域における移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十分な検討が行われ、合理的な理由に基づいて合意され、設けられたローカルルールについては、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではない。
2. しかしながら、例えば、
  - ① 一度定められたローカルルールについて、その前提となる状況が変化しているにも拘わらず、長期間、見直すことがない
  - ② 個別の事例につき適用された取り扱いを、他の事例の内容を吟味せず、地域で一律のローカルルールとして適用する  
といった取り扱い であって、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えることとなっているものは適当ではない。
3. このため、このようなローカルルールについては、移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況、自家用有償旅客運送の運営実態等について適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要がある。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

### 図表 3-(1)-イ-b-② ローカルルールの見直しに関する通達

#### ○ 自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について（平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号国土交通省自動車交通局旅客課長通達）【抜粋】

4. ローカルルールの適時適切な見直しについて
  - (1) 運営協議会において、関係法令・通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）に対する考え方については、平成 18 年 12 月から平成 21 年 5 月にかけて開催された「フォローアップ検討会」の指摘を踏まえ、平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 34 号「運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について」（以下「独自基準の考え方通達」という。）通達を発出しており、当該通達では、地域における移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十分な検討が行われ、合理的な理由に基づき合意され、設けられたローカルルールについては、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではないとしている。
  - (2) 他方、一度定められたローカルルールについて、その前提となる状況が変化しているにもかかわらず、長期間見直しを行わないことや、個別の事例につき適用された取扱いを、他の事例との違いを吟味せずに地域で一律のローカルルールとして適用するのは適当ではないとしている。  
このため、このようなローカルルールについては、移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況、自家用有償旅客運送の運営実態等について適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要がある旨など、独自基準の考え方通達を各運輸局、(社)全国乗用自動車連合会及び(財)全国福祉輸送サービス協会宛通知を行っている。
  - (3) 運輸支局は、運営協議会の場を通じ、本通達を周知するとともに、ガイドライン、留意点通達及び独自基準の考え方通達を再度周知を行う こととする。
  - (4) 運輸支局は、運営協議会ごとのローカルルールについて、改めて検証を行い、当該検証に基づき、合理的な理由に基づいて定められていないと判定されたローカルルールについては、運営協議会を主宰する市町村に対し、ローカルルールの見直しを積極的に働きかけることにより、運営協議会の場において当該ローカルルールの適切な見直しを推進する こととする。  
なお、各運輸支局におけるローカルルールの検証結果及び進捗状況について、①ローカルルールの内容、②ローカルルール設定の経緯、③判定結果、④判定理由、⑤今後の対応方針、⑥対応結果等について、ローカルルール検証結果報告書（様式第 1 号）により、毎年 3 月末現在における検証の推進状況を

運輸局に報告することとする。

- (5) 運輸局においては、報告内容を類型ごとに整理したローカルルール検証結果総括表（様式第2号）を作成し、運輸支局からの報告書を添付し速やかに本省に送付することとする。

5. 運営協議会の適正な運営を図るための国土交通省の果たす役割について

運輸支局において前記4（4）の検証に基づく見直しの働きかけ及び見直しの推進を図ったにも拘らず運営協議会において合理的理由に基づかないローカルルールの見直しが行われていない場合、当該ローカルルールにより合意に至らない場合、運営協議会の開催を求めたが長期間開催されない場合 について、自家用有償旅客運送制度を所管する立場として移動制約者等に対し必要な輸送サービスの提供を図る必要があることから、運輸支局に構成員及び申請団体からの申し出を受ける窓口を設ける ほか、運輸局、本省それぞれの段階で以下の対応を行う こととする。

(1) 運輸支局の対応

- ① 運営協議会の運営状況等が合理的でない、あるいはローカルルールに合理的理由がないと言った申し出が、ローカルルール等に関する申し出（様式第3号）書面により、構成員及び申請団体から運輸支局に対し行われた場合は、運輸支局は座長及び関係者からのヒアリング等を実施し事実関係の把握を行う こととする。
- ② 上記の事実関係の把握を行った上で、当該申し出が道路運送法に基づく規定、関係通達に照らして合理的でないと認められる場合には、これを是正するために運営協議会を主宰する市町村に対し、ローカルルールの見直しを積極的に働きかけることにより、運営協議会の場において当該ローカルルールの適切な見直しを推進する こととする。
- なお、申し出に対する回答について、合理的であると判断した場合においては、判断の理由、関係者からの事実関係の把握状況、関係者への働きかけ状況及びその他参考となる事項を、合理的でないと判断した場合においては、判断の理由、関係者からの事実関係の把握状況及びその他参考となる事項を、ローカルルール等に関する申し出に対する回答書面（様式第4号）により行うこととする。
- ③ 上記の働きかけを行ってもなお運営協議会において見直しが行われない場合及び運輸支局において申し出に対する判断が困難な場合について、運輸支局において判断が困難な理由、把握を行った事実関係書類等を添えて上位部局である運輸局に報告する こととする。
- ④ 上記報告に対し運輸局から判断結果の通知があった場合について、運輸支局は、当該通知結果に基づき関係者に対し必要な対応及び回答を行う こととする。

(2) 運輸局の対応

- ① 運輸支局から上記（1）③の報告を受けた運輸局は、当該申し出内容について、管内の他都道府県における取り扱い状況の調査を行う等上位部局としての広範な知見等をもってローカルルールの合理性等についての検討を行ったうえで判断を行う こととする。
- なお、運輸局において検討を行うに当たり、第三者の客観的意見を必要とする場合については、管内における主要な運営協議会の座長、学識経験者等を委員とする判定会議を開催する等第三者の意見を得る場を設けることとする。
- ② 検討を行った結果の運輸支局に対する通知について、判断の結果及び理由、関係者からの事実関係の把握状況及びその他参考となる事項を通知する こととする。

(3) 国土交通本省の対応

ローカルルールの合理性等について広く全国的な見地から判断する必要がある場合には、必要に応じて、学識経験者を含む「運営協議会における合意形成のあり方検討会」の委員に相当する関係者から意見を聞く場を設けることとする。

なお、運輸支局に設ける申し出窓口については、運営協議会における「合意」がそもそも行政処分に該当せず、行政不服の対象とはなり得ないことも踏まえ、運輸支局が構成員及び申請団体から申し出を受け付けることにより、必要な場合には、働きかけを行う等により、構成員による制度理解も深め、運営協議会における議論の質を高めることにより運営協議会の改善を図る趣旨で設けるものである。

この申し出窓口設置の趣旨については、構成員及び申請団体においても理解する必要があることから、運輸支局は、運営協議会等の場を通じて周知、理解への働きかけを行うこととする。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(1)-イ-b-③ 四国運輸局が把握しているローカルルール

区分	法令等の規定	C a 市運営協議会におけるローカルルールの内容
運送する旅客の範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者</li> <li>・要介護認定者</li> <li>・要支援認定者</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重度の移動制約者（身体障害者手帳 1～2 級、要介護 5～3、療育手帳 A 級）に限定</li> </ul>
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉車両</li> <li>・セダン型車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉車両に限定</li> </ul>
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定非営利法人等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定非営利法人等として事業実績が 1 年以上あること</li> </ul>
報告	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「福祉有償運送運行状況」、「旅客の名簿」、「身体状況等」、「態様ごとの会員数」、「安全な運転のための確認表」、「乗務記録」、「運転者台帳」、「事故の記録」、「苦情処理簿」、「運送の対価（これ以外の対価も含む。）」、「損害賠償措置」、「運行管理・整備管理・苦情処理体制等」を四半期ごとに報告</li> </ul>
事前協議	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・変更届出事項である「名称及び住所並びに代表者の氏名」、「自家用有償旅客運送の種別（減少の場合）」、「運送の区域（減少の場合）」、「事務所ごとに配置する自家用有償運送自動車の数及びその種類ごとの数」、「運送しようとする旅客の範囲」を事前協議の対象として追加</li> </ul>

(注) 1 四国運輸局の資料及び愛媛行政評価事務所の調査結果による。

2 四国運輸局は、別の 1 運営協議会においてもローカルルールが設定されていると判断しているが、平成 26 年 6 月末現在、同運営協議会は開催されていないことから、本表では除外している。

図表 3-(1)-イ-b-④ 四国行政評価支局が把握したローカルルールと思われる基準

区分	法令等の規定	ローカルルールと思われる基準の内容
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉車両</li> <li>・セダン型車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉車両に限定（C c 市）</li> </ul> <p style="text-align: right;">【計 1 件】</p>
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定非営利法人等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送の実施が法人の設立目的と合致していること（C c 市）</li> <li>・特定非営利法人等として事業実績が 1 年以上あること（C c 市）</li> <li>・市町村が審査の上、適当と認め、協力依頼を交付したもの（C c 市）</li> </ul> <p style="text-align: right;">【計 3 件】</p>
報告	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「輸送実績報告書」及び「事故報告」の写しを提出（C a 市）</li> <li>・「輸送実績報告書」の写しを提出（C c 市、C d 町）</li> <li>・「登録事項変更届出書」の写しを提出（C c 市）</li> <li>・「福祉有償運送運営状況報告書」、「料金表」及び「自動車の運行管理等の体制」を四半期ごとに報告（「旅客の名簿（移動困難事由を含む。）」、「乗務記録」、「運転者台帳」、「点呼確認表」、「事故報告書」及び「苦情処理簿」も提示）（C c 市）</li> </ul> <p style="text-align: right;">【計 5 件】</p>
事前協議	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・変更届出事項である「事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数」及び「運送しようとする旅客の範囲」を事前協議の対象として追加（C c 市）</li> <li>・変更届出事項である「事務所の名称及び位置」を事前協議の対象として追加（C a 市）</li> <li>・届出不要事項である「運転者の変更」及び「損害賠償措置・運行管理体制・整備管理体制・苦情処理体制」を事前協議の対象として追加（C a 市）</li> </ul> <p style="text-align: right;">【計 3 件】</p>

(注) 1 愛媛行政評価事務所の調査結果による。

- 2 自家用有償旅客運送に係る報告としては、旅客自動車運送事業等報告規則（昭和 39 年運輸省令第 21 号）及び自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく自動車事故報告書があるが、いずれも運輸支局に提出されるものであり、地域公共交通会議及び運営協議会に対する提出は法令上規定されていない。
- 3 自家用有償旅客運送に係る変更登録事項のうち、法及び施行規則において地域公共交通会議又は運営協議会の合意が必要とされているものは、市町村運営有償運送については、「路線（延長、増加又は変更の場合）」及び「運送の区域（拡大の場合）」のみとされており、過疎地有償運送及び福祉有償運送については、「運送の区域（拡大の場合）」及び「運送の種別（拡大の場合）」のみとされている。
- 4 自家用有償旅客運送に係る変更届出事項は、法及び施行規則において地域公共交通会議又は運営協議会の合意は必要とされていない。

図表 3-(1)-イ-b-⑤ ローカルルールの見直しに向けた取組が不十分となっている事例

調査対象機関名	内 容
愛媛運輸支局	<p>愛媛運輸支局は、平成 24 年 3 月末時点におけるローカルルールの検証結果報告書において、C a 市福祉有償運送運営協議会が設定している 5 件のローカルルールについて、長期間見直しが行われていないこと、他機関の定めた基準をそのまま適用していることなどを理由として、いずれもその合理性を継続的に検証していく必要があるものと判断し、今後の運営協議会において、これらのローカルルールが妥当であるかを検討するよう C a 市に提案する方針を示している。</p> <p>愛媛運輸支局では、独自基準の考え方通達において、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるローカルルールは適当ではないとしているが、「自家用有償運送に過度な制限を加えるもの」の定義がなされていないことから、運営協議会委員にローカルルールに対する理解を図った上で、運営協議会において、可能な限り数量的データに基づき、ローカルルールの内容について十分に議論することが必要と考え、平成 25 年 10 月に開催された運営協議会において、同協議会に事前に提出している資料に基づき、同協議会の交通圏におけるタクシーの現状並びに独自基準の考え方通達及び自家用有償旅客運送制度通達の写しを示し説明を行うとともに、運営協議会委員の質問にも対応している。</p> <p>また、愛媛運輸支局は、平成 26 年 3 月に開催された運営協議会においても、国土交通省作成の「福祉有償運送ガイドブック」を資料として提出し、説明している。</p> <p>愛媛運輸支局では、ローカルルールの適正化を運送運営協議会に定期的に働きかけてきた結果、5 件のうちの 1 件（「運送する旅客の範囲」）については、若干の見直しが行われている。</p> <p>しかし、依然として、要介護認定者（2～1）、要支援認定者、知的障害者等は対象外となっており、「運送する旅客の範囲」が制限されているほか、これ以外の 4 件については、見直しが行われていない。</p> <p>また、愛媛運輸支局は、合理・不合理的の明確な判断基準がないため、運営協議会において、現行のローカルルールに対する同支局の考え方を説明しておらず、C a 市も、運輸支局からローカルルールの見直しを求められていないとしている。</p> <p>このため、平成 25 年 10 月の運営協議会において検討が行われたものの、26 年 6 月末時点においても 5 件のうちの 1 件（輸送する旅客の範囲）について、若干の見直し（注）が行われるにとどまっている。</p>

(注) 1 愛媛行政評価事務所の調査結果による。

2 本表において若干の見直しが行われたローカルルールについては、従前は、身体障害者手帳の総合等級が 1、2 級の者に限定されていたが、これ以外の身体障害者についても、平成 25 年 10 月及び 26 年 3 月の運営協議会において、車いすの公的助成を受けているなどの条件を満たす場合は、旅客の対象とすることが認められている。

## (2) 自家用有償旅客運送の取組に対する支援の充実

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p><b>(自家用有償旅客運送制度の周知)</b></p> <p>自家用自動車による有償運送は、原則禁止されており、災害緊急時、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に国土交通大臣の許可を受けたときに限って、これが認められてきた。しかし、過疎化の進行、少子高齢化の進展により生活交通の確保が大きな課題となり、福祉輸送の需要が急増する中、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送はバス・タクシー事業者によるサービスを補完するものとして重要となってきた。</p> <p>こうした運送サービスがより一層安全・安心なものとして利用者に提供されるよう、バス、タクシー事業者によるサービスを補完するものとして、平成18年10月の道路運送法の改正により、市町村、NPO等が法第79条による国土交通大臣（運輸支局長に委任）の登録を受けて自家用自動車で行う自家用有償旅客運送制度が創設された。</p> <p>当該制度について、国土交通省は、地方運輸局等に対し、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（平成18年9月29日付け自動車交通局旅客課長事務連絡）を发出し、サービスの提供を受けた者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は、法第78条第3号の許可や法第79条の登録（行為の様態によっては、法第4条第1項又は法第43条第1項の許可。以下「登録等」という。）は不要であるが、予め運賃表などを定め、それに基づき金銭の收受が行われる場合には、少額であっても「任意の謝礼」には該当せず、有償の「対価」となり、登録等を要するとの考え方を示している。</p> <p>同省は、以上のような自家用有償旅客運送制度の周知を図るため、地方運輸局等に対し、地域のボランティア活動を行っている団体等から有償の運送の相談を受けた場合には、積極的に応じるとともに、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が過度に萎縮することのないよう十分配慮して適切に対応するよう指導している。</p> <p><b>(自家用有償旅客運送自動車の運転者の講習)</b></p> <p>自家用有償旅客運送自動車の運転者の要件としては、施行規則第51条の16に定める規定により、以下のいずれかに該当することとされている。</p> <p>i) 道路交通法（昭和35年法律第105号）に規定する第二種免許を受けており、効力が停止されていないこと。</p> <p>ii) 同法に規定する第一種免許を受けており、効力が2年以内において停止されておらず、かつ、国土交通大臣が認定する講習（以下「大臣認定講習」という。）を修了していること。</p>	<p>図表3-(2)-①</p>
<p>上記ii)の大臣認定講習については、「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第51条の16第4項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」（平成18年9月29日付け国自旅第186号自動車交通局長通達）において、i)市町村運営有償運送等運転者講習、ii)福祉有償運送運転</p>	<p>図表3-(2)-②</p>

通 知	説明図表番号
<p>者講習及びiii) セダン等運転者講習の3種類に区分されている。</p> <p>四国運輸局管内における大臣認定講習の認定状況をみると、平成26年3月末現在、市町村運営有償運送等運転者講習の認定を受けているものが2機関、福祉有償運送運転者講習の認定を受けているものが7機関、セダン等運転者講習の認定を受けているものが7機関となっている。これらのうち、市町村運営有償運送等運転者講習については、香川県及び愛媛県に大臣認定講習を実施する者（以下「講習実施者」という。）がないため、講習を受講する場合は、県外まで出向かざるを得ない状況にある。</p>	<p>図表3-(2)-③</p>
<p>また、国土交通省は、「自家用有償旅客運送自動車等の運転者に対して道路運送法施行規則第51条の16第4項の基準に適合すると認められる者が行う講習の確実な実施に向けた取り組みについて」（平成21年5月21日付け自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長事務連絡）において、講習実施者の講習会の開催計画等について、地方運輸局・運輸支局のホームページに掲載するなど、受講者への情報提供を行うとともに、自家用有償旅客運送の運送者自らが講習実施者となることを促すなど、地方運輸局が講習実施体制の強化に向けて必要な働きかけを行うことを求めている。</p> <p>（注）自家用有償旅客運送に係る講習については、平成25年7月3日に開催された第1回地方分権改革有識者会議専門部会（地域交通部会）において、以下の課題が指摘されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 福祉有償運送において、運転者に義務付けられている大臣認定講習が年1回のみ実施されている地域（団体）においては、時期が合わなければ2日間の講習を遠方まで受講しに行かなければならず、受講者にとって大きな負担である。（全国市長会）</li> <li>ii) 過疎地有償運送の運転者となるための要件である大臣認定講習は実施機関が少なく、講習形態も限られていることから、運転者の育成が非常に難しい。また、過疎地有償運送に必要な市町村運営有償運送等運転者講習の実施機関も少ないことから、急きよ、運転者の確保が必要となった場合に対応が難しい。（岐阜県揖斐川町）</li> </ul>	<p>図表3-(2)-④</p>
<p><b>（自家用有償旅客運送の登録事務）</b></p> <p>自家用有償旅客運送は、法第78条第3号により、「<u>一の市町村の区域内の住民の運送</u>」とされており、このうち、市町村運営有償運送については、施行規則第49条第1号により、「市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送」とされており、「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第141号自動車交通局長通達。以下「市町村運送ガイドライン」という。）により、旅客の範囲は「当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者を基本とする。」とされている。</p> <p>また、国土交通大臣は、施行規則第51条の6の規定により、自家用有償旅客運送の登録を行ったときは、申請者に対し、登録年月日及び登録番号、登録の有効期間並びに名称及び住所を記載した自家用有償旅客運送者登録証を交付することとされており、登録の有効期間は、法第79条の5において、登録の日から起算して2年とされている。ただし、更新の際に重大事故等を引き起こしていない場合は3年とされており、この延長措置は、申請者の負担の軽減を図るとともに、適切な運送を行う機運を高め、輸送の安全及び旅客の利便の向上を図るために設けられているものである。</p>	<p>図表3-(2)-⑤</p>

通 知	説明図表番号
<p>さらに、法第 79 条の登録を受けた者（以下「自家用有償旅客運送者」という。）は、施行規則第 51 条の 27 において、登録の有効期間が満了したときは、遅滞なく、自家用有償旅客運送者登録証を運輸支局長に返納しなければならないとされている。</p>	<p>図表 3-(2)-⑥</p>
<p><b>（輸送実績報告書の提出）</b></p> <p>自家用有償旅客運送者は、旅客自動車運送事業等報告規則第 2 条の 2 の規定に基づき、管轄する運輸支局長に対し、前年の 4 月 1 日から 3 月 31 日までの期間に係る輸送実績報告書を、毎年 5 月 31 日までに提出しなければならないとされている。</p> <p>当該報告書における報告事項は、①概況（自家用自動車数、路線又は運送の区域並びに運送する旅客の範囲及び数）、②輸送実績（走行キロ、輸送人員又は運送回数及び運送収入）、③事故件数（交通事故件数、重大事故件数、死者数及び負傷者数）とされている。</p>	<p>図表 3-(2)-⑦</p>
<p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>a 自家用有償旅客運送の導入の取組に対する支援</b></p> <p>今回、調査対象とした 35 市町村において、地域における自家用有償旅客運送制度を始めとした、移送サービス導入の動向について調査したところ、以下のとおり、運輸支局による効果的な支援が必要な状況がみられた。</p> <p>① 市町村が、平成 24 年度に、運輸支局を除く外部有識者等で構成する委員会において、地元の関係者の同意を得ないまま、過疎地有償運送の実証運行を行うことを計画したため、運営協議会の設置及び過疎地有償運送の実施に至っていないもの（1 事例）</p> <p>② 平成 22 年 2 月頃、市町村社会福祉協議会が地域の住民団体から移送サービスの実施に関する相談を受け、法及び関係通達に関する専門的な知識がない中で、自ら自家用有償旅客運送制度のメリット・デメリットを調べて整理し、一応の助言を行ったものの、その対応に苦慮したとしているもの（1 事例）</p> <p>③ 平成 17 年頃、島しょ部における市町村及び市町村社会福祉協議会によるバスの運行の可否を四国運輸局に相談したが、実現しておらず、その後、地域の過疎化・高齢化が一層進行しているが、現在も公共交通空白地域のままとされているもの（1 事例）</p> <p>④ 平成 23 年 12 月に総合特別区域法（平成 23 年法律第 81 号）第 31 条第 1 項に基づく指定を受けた地域活性化総合特区において市町村運営有償運送の拡充に取り組むとしている市町村が、26 年 3 月に運輸支局も参加した地域公共交通協議会において地域公共交通総合連携計画の改定に関する協議を行っているものの、総合特区としての取組が連携計画に反映されていないもの（1 事例）</p> <p>⑤ あらかじめ定めた運賃を利用者から徴収し、移送サービスを行っている状況にありながら、法第 79 条の登録等が行われていないもの（2 事例）</p> <p>しかしながら、四国運輸局及び運輸支局は、上記のような自家用有償旅客運送の実施を巡る動きに積極的に関与し、個々の状況に応じた有用な情報を提供する</p>	<p>図表 3-(2)-⑧ 図表 3-(2)-⑨ 図表 3-(2)-⑩</p>

通 知	説明図表番号
<p>に至っていない。</p> <p>また、自家用有償旅客運送制度の導入を支援するための相談窓口について、十分な広報・周知が行えていないことが一因となっていると考えられる。</p>	
<p><b>b 大臣認定講習の受講者に対する情報提供の推進</b></p> <p>四国運輸局管内における大臣認定講習の実施者数の推移をみると、福祉有償運送運転者講習及びセダン等運転者講習については、平成 21 年度の 5 機関から 25 年度の 7 機関へと増加しているが、市町村運営有償運送等講習については、21 年度以降、2 機関のままとなっている。</p> <p>今回、四国運輸局における大臣認定講習の受講者に対する情報提供の状況及び講習実施体制の強化に向けた取組状況を調査したところ、管内における講習会の開催計画の把握及びホームページへの掲載等による周知、講習実施者を増やすための働き掛けを行っていない状況にある。</p> <p>一方、調査対象とした 22 自家用有償旅客運送者（運行を委託されている事業者を含む。）から、大臣認定講習に関する意見を聴取したところ、以下のような意見があった。</p> <p>① 大臣認定講習の開催場所及び時期を把握するのに手数がかかったとしているもの（1 運送者）</p> <p>② 市町村運営有償運送等運転者講習が県外でしか開催されていないため、受講に当たり費用面等での負担が大きいとしているもの（3 運送者）</p>	<p>図表 3-(2)-③ （再掲）</p> <p>図表 3-(2)-⑪</p>
<p><b>c 更新登録事務の適正化</b></p> <p>自家用有償旅客運送制度が創設された平成 18 年 10 月以降に、法第 79 条の登録を受けている四国運輸局管内の 68 自家用有償旅客運送者（26 年 6 月末現在で抹消登録されている者を含む。）について、4 運輸支局における更新登録の事務処理の実施状況を調査したところ、次のとおり、不適切な事務処理が行われているものがみられた。</p> <p>① 法及び施行規則において「区域内の住民の運送」とされている市町村運営有償運送の利用実態について、継続的に観光客の利用が 9 割を超え、住民の利用が 1 割にも満たない状況となっており、本来の「旅客の範囲」とは異なる運用がなされていることを把握していながら、市町村運営有償運送としての運行の適否等について運送者に特段の指導・助言をしないまま、自家用有償旅客運送の更新登録を行っているもの（香川運輸支局）</p> <p>② 自家用有償旅客運送者が更新登録前に重大事故を起こしていることから、本来、更新後の有効期間については 2 年とすべきところを、誤って 3 年として登録しているもの（香川運輸支局）</p> <p>③ 自家用有償旅客運送事業が事実上廃止されているにもかかわらず、登録の有効期間経過後も長期間（7 か月）にわたり、廃止の事実を確認しておらず、必要な廃止手続がとられていないもの（香川運輸支局）</p>	<p>図表 3-(2)-⑫ 図表 3-(2)-⑬</p>

通 知	説明図表番号
<p>④ 有効期間が満了したことに気付かず、更新登録申請手続きを行わないまま、有償運送を継続していた自家用有償旅客運送者に対し、有効期間経過後も長期（約1年）にわたり対応措置をとっていないもの（高知運輸支局）</p> <p>なお、上記③及び④の事例については、施行規則第51条の27の規定により、自家用有償旅客運送者は、登録有効期間が満了したときは遅滞なく、自家用有償旅客運送者登録証を運輸支局長に返納しなければならないとされているにもかかわらず、登録有効期間満了後も登録証が返納されていない状況にある。もし、これらの運送者を所管する運輸支局が、登録有効期間満了時の登録証の返納を求めていけば、上記④のように登録を行わないまま有償運送が継続されるなどの事態を防止することができたものと考えられる。</p>	
<p><b>d 輸送実績報告書の提出の励行</b></p> <p>今回、64 自家用有償旅客運送者の平成 21 年度から 25 年度までの 5 年間における輸送実績報告書の提出状況を調査した結果、次のような状況がみられた。</p> <p>① 調査対象とした 5 年間で、1 回以上、輸送実績報告書を提出していないもの（38 運送者）（注）</p> <p>（注）平成 25 年度は、提出期限である 26 年 5 月末時点の提出状況を基に判断した。</p> <p>② 輸送実績報告書で報告することとされている事故件数について正確な件数が報告されていないもの（3 運送者）</p> <p>なお、上記①の平成 25 年度分の輸送実績報告書を提出していない運送者に対し、平成 26 年 6 月末（提出期限の 1 か月後）時点においても管轄する運輸支局から提出の督促が行われていないものがみられた。</p>	<p>図表 3-(2)-⑭</p> <p>図表 3-(2)-⑮</p> <p>図表 3-(2)-⑯</p> <p>図表 3-(2)-⑰</p>
<p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、自家用有償旅客運送制度の着実な取組を積極的に支援する観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 地方公共団体、地域のボランティア活動に対する支援を行っている社会福祉協議会等に対し、自家用有償旅客運送制度に関する情報を提供したり、相談を受け付ける専用窓口を広く広報・周知し、専用窓口寄せられた相談等を端緒に、管内における自家用有償旅客運送の導入の取組の把握に努めること。また、把握した取組に対し、道路運送法を所管する立場として、積極的かつ効果的な支援に努めること。</p> <p>② 管内における大臣認定講習の開催計画について、インターネットのホームページ等を活用して周知すること。また、市町村運営有償運送等運転者講習の講習実施者が存在しない香川県及び愛媛県を中心に、管内の講習実施者を増やすよう努めること。</p> <p>また、四国運輸局は、自家用有償旅客運送制度の適正な取組を確保する観点から、管内の運輸支局に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 法に定める市町村運営有償運送の旅客の範囲を逸脱している事例について、そ</p>	

通 知	説明図表番号
<p>の利用実態等を十分に確認・検討した上で、適切な措置を講ずること。</p> <p>② 登録有効期間の満了を迎える自家用有償旅客運送者及び当該運送について協議している地域公共交通会議又は運営協議会の主宰者である地方公共団体に対し、事前に更新登録申請を行うべき時期を文書等により確実に周知すること。また、有効期間が満了するまでに更新登録申請が行われない場合には、施行規則第51条の27の規定に基づき、登録証の速やかな返納を求めること。</p> <p>③ 自家用有償旅客運送者に対し、輸送実績報告書の提出の励行等について指導に努めること。</p>	

### 図表 3-(2)-① 道路運送法における登録等を要しない運送の態様に関する通知

#### ○ 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について（平成 18 年 9 月 29 日付け自動車交通局旅客課長事務連絡）【抜粋】

##### 1. 道路運送法上の登録又は許可を要しない運送の態様についての考え方

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）第 78 条の規定により、自家用自動車は、原則として、有償の運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められている。

個々具体的な行為が、有償の運送として、登録や許可（法第 78 条第 3 号の許可、法第 79 条の登録、行為の態様によっては、法第 4 条第 1 項又は法第 43 条第 1 項の許可。以下「登録等」という。）を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、登録等が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

##### (1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は、通常は有償とは観念されず、登録等は不要である。実際には以下のような事例がありうるものと考えられる。

○ 運送が偶発的に行われた場合であって、運送の終了後、運送を行った者に対し意図していない金銭等の支払いが利用者から自発的に行われた場合。（例えば、家事援助等のサービス後、たまたま用務先が同一方向にあり懇願されて同乗させたなどの場合で、利用者の自発的な気持ちから金銭の支払いが行われたとき）

○ 偶発的でない運送であっても、個々の運送自体は無償で行われており、日頃の感謝の気持ちとして任意に金銭等の支払いが行われた場合。（例えば、過疎地等において、交通手段を持たない高齢者を週に 1 回程度近所の者が買い物等に連れていくことに対して、日頃の感謝等から金銭の支払いが行われた場合）

⇒ 原則として、予め運賃表などを定めそれに基づき金銭の収受が行われる場合には、少額の金銭といえども「任意の謝礼」には該当せず、有償の「対価」となり登録等を要することとなる。ただし、(3)の考え方に基ついて金額が定められている場合を除く。

⇒ 利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として収受されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費の全部又は一部によって運送サービスの提供に必要なコストが負担される等、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、有償とみなされ登録等を要することとなる。

⇒ このほかに、「協賛金」、「保険料」、「カンパ」など、運送とは直接関係のない名称を付して利用者から収受する金銭であっても、それらの収受が運送行為に対する反対給付であるとの関係が認められる場合にあっては、それらが如何なる名称を有するものであっても有償とみなされる。

##### (2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

略

##### (3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要するガソリン代等をサービスの提供を受け手が支払う場合は、社会通念上、通常は登録等は要しないと解される（ただし、このようなケースに該当するのは、当該運送行為が行われなかった場合には発生しなかったことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものであることが必要であり、通常は、ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、又は金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。）。具体的には、次のような事例がありうるものと考えられる。

○ 地域の助け合い等による移動制約者の移送等の活動に対して支払われる対価の額が、実際の運送に要したガソリン代、道路使用料、駐車場代に限定されている場合

（有料道路使用料、駐車場代にあっては、使用しない場合には徴収することができないものとして取

り扱われることを要するものとする。)

(4) 市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

○ 市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合。

○ デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコストを利用者個々から収受しない場合にあつては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、自家輸送として道路運送法の対象とならない。送迎加算を受けて行う場合も同様である。

ただし、利用者個々から運賃を求める場合、送迎の利用者と利用しない者との間に施設が提供する役務又はサービスに差を設けるなど、送迎に係るコストが実質的に利用者の負担に帰すとみなされる場合には、送迎が独立した1つの事業とみなされることとなり、登録等が必要となる。

病院や養護学校、授産施設等から委託を受けて当該施設までの運送を行う場合であつて、運送に伴う経費の全額を委託者又は第三者が負担して、利用者からは負担を求めないとしても、委託者との間で一般貸切旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業契約による運送が行われていることとなり、当該事業許可又は登録等を要することとなる。

利用者から直接の負担を求めない場合であっても、訪問介護事業所が行う要介護者の運送（介護保険給付が適用される場合）については、有償に該当し、登録等を要することとなる。

○ 子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであつて、運送に対する固有の対価の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。

ただし、運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、有償に該当し登録等を要することとなる。

○ 利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任されただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であつて、運送の対価とはならない。

自動車の提供とともに行われる運送でない場合には、そもそも運送行為が成立しないため、道路運送法の対象とはならない。したがって、運転者に報酬が支払われたとしても、運送の対価とはみなさない。ただし、運送の態様又は対象となる旅客の範囲の如何によっては、自動車運転代行業、人材派遣業等とみなされる場合があり、この場合には関係法令が適用されることとなる。

2. 運輸局及び運輸支局等による相談の受け入れ体制について

地域のボランティア活動を行っている団体等から有償の運送の相談を受けた場合には、積極的に応じるとともに、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が過度に萎縮することのないよう十分配慮して適切に対応されたい。

なお、上記に示した事例は、あくまでも例示に過ぎないので、不明な場合は、その都度本省に照会されたい。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(2)-② 大臣認定講習の種類

区 分	対 象
市町村等運営有償運送等運転者講習	・市町村運営有償運送（交通空白輸送）の運転者 ・過疎地有償運送の運転者
福祉有償運送運転者講習	・市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）の運転者 ・福祉有償運送の運転者
セダン等運転者講習	・福祉有償運送の運転者（福祉自動車以外の自動車を使用する場合）

（注）「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第 51 条の 16 第 4 項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」を基に四国行政評価支局が作成した。

図表 3-(2)-③ 四国運輸局管内における大臣認定講習実施者数の推移

区分	県名	平成 21 年度	22	23	24	25
市町村運営有償運送等運転者講習	徳島	1	1	1	1	1
	香川	0	0	0	0	0
	愛媛	0	0	0	0	0
	高知	1	1	1	1	1
	計	2	2	2	2	2
福祉有償運送運転者講習	徳島	1	1	2	2	2
	香川	1	1	1	2	2
	愛媛	2	2	2	2	2
	高知	1	1	1	1	1
	計	5	5	6	7	7
セダン等運転者講習	徳島	1	1	2	2	2
	香川	1	1	1	2	2
	愛媛	2	2	2	2	2
	高知	1	1	1	1	1
	計	5	5	6	7	7

（注）国土交通省の資料及び四国運輸局の資料を基に四国行政評価支局が作成した。

図表 3-(2)-④ 大臣認定講習の実施の推進に関する通知

○ 自家用有償旅客運送自動車等の運転者に対して道路運送法施行規則第 51 条の 16 第 4 項の基準に適合すると認められる者が行う講習の確実な実施に向けた取り組みについて（平成 21 年 5 月 21 日付け自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長事務連絡）

自家用有償旅客運送自動車等の運転者の要件については、「自家用有償旅客運送自動車等の運転者の要件の確実な確保に向けた指導の徹底について」（平成 20 年 9 月 30 日付け国自旅第 231 号）及び「自家用有償旅客運送自動車等の運転者の要件の確認について」（平成 20 年 9 月 30 日付け事務連絡）により取り扱うこととしているが、講習実施者においては、受講者数の減少等により、講習会の定期的な開催が困難になると推測されている。

このため、下記により、講習会が必要に応じて適切な頻度で開催されるなど、自家用有償旅客運送自動車等の運転者の要件が確実に確保されるよう取り組まれない。

なお、記 2. については、国土交通省のホームページからも各講習実施者のホームページへリンクできるよう措置することとしているので、必要なデータを当室まで送付されたい。

記

1. 複数の講習実施者が連携して講習会を開催するなど、講習会が必要に応じて適切な頻度で開催されるよう関係者と連絡・調整を行うこと。
2. 講習実施者の講習会の開催計画等について、運輸局・運輸支局のホームページに掲載するなど、受講者への情報提供を行うこと。
3. 運送者自らが講習実施者となることなど、講習実施体制の強化に向けて必要な働きかけを行うこと。

（注）下線は四国行政評価支局が付した。

### 図表 3-(2)-⑤ 登録の有効期間に関する規定

#### ○ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）【抜粋】

（登録の有効期間）

第 79 条の 5 第 79 条の登録の有効期間（次条第 1 項の有効期間の更新の登録を受けた場合における当該有効期間の更新の登録に係る第 79 条の登録の有効期間を含む。以下同じ。）は、登録の日から起算して 2 年とする。ただし、次条第一項の有効期間の更新の登録を受けようとする者が、従前の第 79 条の登録の有効期間において 次の各号のいずれにも該当するときは、登録の日から起算して 3 年とする。

- 一 第 79 条の 9 第 2 項の規定による命令を受けていないこと。
- 二 第 79 条の 10 の届出に係る自家用有償旅客運送自動車の転覆、火災その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしていないこと。
- 三 第 79 条の 12 第 1 項の規定による業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと。

（事故の報告）

第 79 条の 10 自家用有償旅客運送者は、その自家用有償旅客運送自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

#### ○ 自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）【抜粋】

（定義）

第二条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

- 一 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
- 二 10 台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- 三 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和 30 年政令第 286 号）第 5 条第二号又は第三号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
- 四 10 人以上の負傷者を生じたもの
- 五 自動車が積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの  
イ～ト 略
- 六 自動車が積載されたコンテナが落下したもの
- 七 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第四号に掲げる傷害が生じたもの
- 八 酒気帯び運転（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 65 条第 1 項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）、無免許運転（同法第 64 条の規定に違反する行為をいう。）、大型自動車等無資格運転（同法第 85 条第 5 項から第 9 項までの規定に違反する行為をいう。）又は麻薬等運転（同法第 117 条の 2 第三号の罪に当たる行為をいう。）を伴うもの
- 九 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
- 十 救護義務違反（道路交通法第 117 条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があったもの
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 41 条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの
- 十二 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）
- 十三 橋脚、架線その他の鉄道施設（鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 8 条第 1 項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正 10 年法律第 76 号）による軌道施設を含む。）を損傷し、3 時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの
- 十四 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）第 4 条第 1 項に規定する高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 48 条の 4 に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、3 時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生を防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

○ 自動車損害賠償保障法施行令（昭和 30 年政令第 286 号）【抜粋】

（保険会社の仮渡金の金額）

第 5 条 法第 17 条第 1 項の仮渡金の金額は、死亡した者又は傷害を受けた者一人につき、次のとおりとする。

一 死亡した者 290 万円

二 次の傷害を受けた者 40 万円

イ 脊柱の骨折で脊髄を損傷したと認められる症状を有するもの

ロ 上腕又は前腕の骨折で合併症を有するもの

ハ 大腿又は下腿の骨折

ニ 内臓の破裂で腹膜炎を併発したもの

ホ 14 日以上病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が 30 日以上のもの

三 次の傷害（前号イからホまでに掲げる傷害を除く。）を受けた者 20 万円

イ 脊柱の骨折

ロ 上腕又は前腕の骨折

ハ 内臓の破裂

ニ 病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が 30 日以上のもの

ホ 14 日以上病院に入院することを要する傷害

四 11 日以上医師の治療を要する傷害（第二号イからホまで及び前号イからホまでに掲げる傷害を除く。）を受けた者 5 万円

（注）下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(2)-⑥ 登録証の返納に関する規定

○ 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）【抜粋】

（登録証の返納）

第 51 条の 27 自家用有償旅客運送者は、法第 79 条の登録の有効期間が満了したとき、法第 79 条の 11 の届出をするとき又は法第 79 条の 12 第 1 項の規定により登録を取り消されたときは、遅滞なく、登録証を運輸監理部長又は運輸支局長に返納しなければならない。

（注）下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(2)-⑦ 自家用有償旅客運送に係る実績報告等に関する規定

○ 旅客自動車運送事業等報告規則（昭和 39 年運輸省令第 21 号）【抜粋】

（自家用有償旅客運送の輸送実績報告書）

第 2 条の 2 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送に係る路線又は運送の区域が存する区域を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長に、自家用有償旅客運送の種別ごとに第六号様式による輸送実績報告書を、毎年 5 月 31 日までに一通提出しなければならない。

2 前項の輸送実績報告書は、前年 4 月 1 日から 3 月 31 日までの期間に係るものとする。

（注）下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(2)-⑧ 自家用有償旅客運送導入の検討の動きがみられた事例

市町村名	内 容																				
A d 村	<p>A d 村は、平成 23 年 11 月に、住民団体から、高齢者等の生活環境の向上を図るため、運営協議会の設置及び過疎地有償運送の実施に関する提案があり、24 年度に、運輸支局を除く外部有識者等で構成する委員会を開催し、協議を行った上で、25 年度に、A α 社会福祉協議会への委託により、同運送の実証運行を行うこととしていた。</p> <p>しかし、A d 村は、平成 26 年 6 月末現在、過疎地有償運送の必要性、運行内容等を協議するために必要となる運営協議会を設置していない。</p> <p>また、A d 村は、村内唯一のタクシー事業者が住民団体の提案を受け入れていないことを十分に把握しないまま、実証運行を A α 社会福祉協議会に委託したため、同社会福祉協議会が当該タクシー事業者に対し、実証運行について理解と協力を求めるものの、受け入れられず、実証運行は取りやめとなっている。</p>																				
B c 市	<p>B α 社会福祉協議会は、平成 22 年 2 月頃に、B c 市 B ①地区の住民から地域住民の移動支援について相談を受けている。相談を受けた B α 社会福祉協議会は、道路運送法及び関係通達に関する専門的な知識がない中で、自ら自家用有償旅客運送制度の仕組み、メリット・デメリット等を調査・整理し、助言を行っている。</p> <p><b>表 B c 市 B ①地区の高齢化率の推移</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>平成 12 年</th> <th>17 年</th> <th>22 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B ①地区</td> <td>42.2%</td> <td>47.9%</td> <td>48.9%</td> </tr> <tr> <td>香川県全体</td> <td>21.0%</td> <td>23.3%</td> <td>25.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 国勢調査による。</p>	区分	平成 12 年	17 年	22 年	B ①地区	42.2%	47.9%	48.9%	香川県全体	21.0%	23.3%	25.8%								
区分	平成 12 年	17 年	22 年																		
B ①地区	42.2%	47.9%	48.9%																		
香川県全体	21.0%	23.3%	25.8%																		
B f 市	<p>旧 B ②町 (現 B f 市) は、民間バス路線の廃止を受けて、コミュニティバスによる移送サービスを実施していたが、B ③島地区は、道が狭く、利用者の数も限定されることから、移送サービスは実施されていなかった。</p> <p>その後、旧 B ②町社会福祉協議会 (現 B β 社会福祉協議会) が、給食サービス事業の利用者を移送するための自家用自動車を購入することとなった。旧 B ②町は、当該車両を利用して、給食サービス事業の利用者以外の一般の島民も利用できる移送サービスを実施することを検討し、平成 17 年頃に、四国運輸局に出向き協議を行っているが、島内での移送サービスは実現しておらず、市町村合併後の現在も、島内ではさらに高齢化が進行しているものの、その後の検討が行われないうままとなっている。</p> <p><b>表 B f 市 B ③島の高齢化率の推移</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>平成 12 年</th> <th>17 年</th> <th>22 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B ③島</td> <td>58.8%</td> <td>72.2%</td> <td>76.5%</td> </tr> <tr> <td>香川県全体</td> <td>21.0%</td> <td>23.3%</td> <td>25.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 国勢調査及び香川県離島振興計画 (平成 25 年 4 月) による。</p>	区分	平成 12 年	17 年	22 年	B ③島	58.8%	72.2%	76.5%	香川県全体	21.0%	23.3%	25.8%								
区分	平成 12 年	17 年	22 年																		
B ③島	58.8%	72.2%	76.5%																		
香川県全体	21.0%	23.3%	25.8%																		
B a 市	<p>B a 市 B ④島地区で過疎地有償運送を実施している B 2 N P O は、隣接する B a 市 B ⑤島及び B ⑥島においても高齢化が進んでおり、島内の高齢者が港までの移動に苦勞している状況にあることから、平成 20 年頃に、両島での過疎地有償運送の実施を B a 市に相談している。</p> <p>しかし、B a 市から、過疎地有償運送の拡大を支援する助言が得られなかったため、N P O は両島での過疎地有償運送の実施を断念したとしており、その後の検討が行われないうままとなっている。</p> <p><b>表 B a 市 B ④島、B ⑤島及び B ⑥島の高齢化率の推移</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>平成 12 年</th> <th>17 年</th> <th>22 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B ④島</td> <td>56.1%</td> <td>64.1%</td> <td>70.1%</td> </tr> <tr> <td>B ⑤島</td> <td>76.4%</td> <td>87.0%</td> <td>82.5%</td> </tr> <tr> <td>B ⑥島</td> <td>21.9%</td> <td>31.4%</td> <td>32.1%</td> </tr> <tr> <td>香川県全体</td> <td>21.0%</td> <td>23.3%</td> <td>25.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 国勢調査及び香川県離島振興計画 (平成 25 年 4 月) による。</p>	区分	平成 12 年	17 年	22 年	B ④島	56.1%	64.1%	70.1%	B ⑤島	76.4%	87.0%	82.5%	B ⑥島	21.9%	31.4%	32.1%	香川県全体	21.0%	23.3%	25.8%
区分	平成 12 年	17 年	22 年																		
B ④島	56.1%	64.1%	70.1%																		
B ⑤島	76.4%	87.0%	82.5%																		
B ⑥島	21.9%	31.4%	32.1%																		
香川県全体	21.0%	23.3%	25.8%																		

(注) 四国行政評価支局及び徳島行政評価事務所の調査結果による。

**図表 3-(2)-⑨ 運輸支局が管内で自家用有償旅客運送の実施の動きを把握していないため、的確な助言ができていない事例**

調査対象機関名	内 容
香川運輸支局	<p>香川県は、遠隔医療システムの導入や医療従事者がより活躍できる環境整備により、全ての県民が常に質の高い医療・福祉を享受し、地域で安心して暮らせる香川県を実現し、人口減少と高齢化に伴う医療、福祉の課題を克服する全国的なモデルを構築することを目標として、平成 23 年 9 月に、香川県全域を対象とするかがわ医療福祉総合特区について地域活性化総合特別区域への指定を申請している。</p> <p>かがわ医療福祉総合特区は、平成 23 年 12 月に内閣総理大臣から地域活性化総合特別区域の指定を受け、24 年 3 月に内閣総理大臣から総合特別区域計画の認定を受けている。</p> <p>かがわ医療福祉総合特区では、政策課題として「島しょ部・へき地の要介護者・高齢者等への支援の充実」が掲げられ、その解決策として「高齢者等交通弱者に対する交通手段の確保」が挙げられている。</p> <p>具体的には、B d 町が、福祉バス等の定期路線のうち、利用者のニーズに応えられていない地域において、市町村運営有償運送を実施する内容となっており、かがわ医療福祉総合特区に係る地域活性化総合特別区域計画では、市町村運営有償運送の実施地域を平成 23 年 9 月 1 日現在の 0 地域から平成 26 年度末までに 3 地域にすることが目標として掲げられている。</p> <p>また、国が策定したかがわ医療福祉総合特区地域活性化方針（平成 23 年 12 月 22 日内閣総理大臣決定）においては、「自家用車等により、要介護者や高齢者等に対する交通手段を確保し、島しょ部・へき地に住む高齢者等の交通弱者の外出支援に取り組む」ことが明記されている。</p> <p>さらに、事業実施のための規制の特例措置として、島しょ部等のへき地において市町村運営有償運送の実施を市町村所有の車両だけでなく、事業に賛同する運転者とその自家用車の活用を可能とすることが提案されている。国土交通省は、当該特例措置について、平成 25 年 3 月に、市町村が持込自動車による市町村運営有償運送の運送主体であること及び運送に関する責任を負うことについて、条例において明確に定められていること等を条件として、総合特区における特例措置を認める方針を示している。</p> <p>しかし、B d 町は、島内の病院及び県立高校の再編に伴う島内の公共交通の見直しが最大の課題となっており、現在運行されている路線バス、自家用有償運送及び福祉バスを含めた全般的な見直しが必要となったことを理由として、平成 26 年 6 月時点で、個人所有の車両を活用した市町村運営有償運送は実施に至っていない。</p> <p>以上のような動きがあるにもかかわらず、香川運輸支局は、B d 町の事例を含め、管内における自家用有償旅客運送の実施に向けた動きを把握していない。</p> <p>このため、平成 26 年 3 月に B ⑦地域公共交通協議会において地域公共交通総合連携計画の改定が協議された際に、連携計画案にはかがわ医療福祉総合特区における市町村運営有償運送の拡充が反映されていないにもかかわらず、香川運輸支局は助言を行っていない。</p>

（注）四国行政評価支局の調査結果による。

**図表 3-(2)-⑩ 道路運送法における登録等が必要と思われる事例**

運行主体名	運行内容
B ⑧ボランティア団体	B g 町内において、視覚障がい者等の会員を対象に、自家用車による有償（1 km 30 円）の移送サービスを実施している。
B γ 社会福祉協議会	B d 町内において、日常生活において移動手段の確保に制限・制約を受ける自立歩行が困難な者を対象に、自家用車による有償（片道 1,000 円）の移送サービスを実施している。

（注）四国行政評価支局の調査結果による。

**図表 3-(2)-⑪ 大臣認定講習に関する意見・要望等**

自家用有償旅客運送者名 又は運送受託事業者名	意見・要望等の内容
C 1 N P O	<p>市町村運営有償運送等運転者講習が県外でしか開催されていないため、受講の負担が大きい。具体的には、受講に際し、講習実施者からは、5 人以上での受講を求められるため、連休日に乗り合わせて移動することとしているが、移動時間が長く、運転者の負担が重い。</p> <p>今後、県内に講習機関ができれば、負担が軽減されるので、ぜひとも実現してほしい。</p>
B 2 N P O	<p>市町村運営有償運送等運転者講習が県外でしか開催されていないため、受講の負担が大きい。また、講習の実施場所及び時期が分からず、地元の市町村に問い合わせようやく講習実施者を把握することができたので、四国運輸局において情報提供を行ってほしい。</p>
B ⑨運送受託事業者	<p>県内に市町村運営有償運送等運転者講習の講習機関がないことから、高速道路を利用するなどして県外の機関で受講している。講習は一日で終わることから、講習自体の負担は感じていないようであるが、県外までの交通費の負担が大きいように思われる。今後、県内に講習機関ができれば負担が軽減されるのではないかと。</p>

（注）四国行政評価支局及び愛媛行政評価事務所の調査結果による。

図表 3-(2)-⑫ 不適切な登録事務処理が行われている事例

調査対象機関名	内 容																																					
香川運輸支局	<p>自家用有償旅客運送は、法第 78 条第 2 号により、「一の市町村の区域内の住民の運送」とされており、このうち、市町村運営有償運送は、施行規則第 49 条第 1 号により、「市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送」とされており、市町村運送ガイドラインにより、旅客の範囲は「当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町に日常の用務を有する者を基本とする。」とされている。</p> <p>B g 町が、平成 23 年 4 月から、B ⑩島において運行している市町村運営有償運送の利用者数推移をみると、平成 23 年度 17,936 人のうち、観光客 16,192 人(90.3%)、24 年度 22,415 人のうち、観光客 20,708 人(92.4%)、25 年度 36,377 人のうち、観光客 34,936 人(96.0%)と観光客の利用割合が年々増加しているのに対して、島民の利用者は、23 年度 1,744 人(9.7%)、24 年度 1,707 人(7.6%)、25 年度 1,441 人(4.0%)と年々減少し、1 割に満たないものとなっており、市町村運営有償運送の旅客の範囲と異なる運用がなされている。</p> <p>香川運輸支局は、B g 町における市町村運営有償運送の必要性を協議する B ⑦地域公共交通協議会の構成員であり、毎回会議に出席しており、議題にあがっていることから、B g 町 B ⑩島の市町村運営有償運送に係る旅客の範囲の運用実態を把握しているにもかかわらず、平成 25 年 3 月の自家用有償運送の登録更新申請書の「運送しようとする旅客の範囲」が「B g 町民」となっていることについて、特に指導・助言をしないまま、登録申請を受け付け、更新がなされている。</p> <p><b>表 1 利用者数推移</b></p> <table border="1" data-bbox="355 790 1326 956"> <thead> <tr> <th>項目 \ 年度</th> <th>平成 23</th> <th>24</th> <th>25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数</td> <td>17,936 (100)</td> <td>22,415 (100)</td> <td>36,377 (100)</td> </tr> <tr> <td>うち観光客数</td> <td>16,192 ( 90.3)</td> <td>20,708 ( 92.4)</td> <td>34,936 ( 96.0)</td> </tr> <tr> <td>うち島民</td> <td>1,744 ( 9.7)</td> <td>1,707 ( 7.6)</td> <td>1,441 ( 4.0)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 四国行政評価支局の調査結果による。</p> <p><b>表 2 地域公共交通協議会の議事録</b></p> <table border="1" data-bbox="355 1050 1422 1516"> <thead> <tr> <th>開催年月日</th> <th>運輸支局出席状況</th> <th>市町村運営有償運送 B ⑩島バスの利用状況に関する議題の内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 23 年 1 月 28 日</td> <td>○</td> <td>B ⑩島バス運行状況の説明。5 月の連休と夏休み期間中に利用を多く見込んでいる。</td> </tr> <tr> <td>〃 6 月 1 日</td> <td>○</td> <td>B ⑩島バス運行状況の説明</td> </tr> <tr> <td>24 年 1 月 27 日</td> <td>○</td> <td>B ⑩島バスの利用の大半が観光客であり、地元住民の利用は少ない。</td> </tr> <tr> <td>〃 7 月 2 日</td> <td>○</td> <td>B ⑩島バスは観光客の利用が多くなっている。地域住民が乗れないような状況はあるのか。⇒そのような苦情は事務局にはない。</td> </tr> <tr> <td>25 年 3 月 6 日</td> <td>○</td> <td>平成 24 年度 B ⑩島バスの事業報告。島民 1,572 人、観光客 18,069 人と観光客の利用が多い。島民の利用はほぼ横ばい。 <u>自家用有償の登録更新協議、決定。</u> <u>フィーダー補助の内示を受けて運行中。目標値は今月から始まる瀬戸内国際芸術祭の観光客の利用を促進することで、上回る見込みである。</u>観光客の利用状況によっては、積み残しが懸念されるため、臨時便の運行により対応したい。</td> </tr> <tr> <td>〃 6 月 28 日</td> <td>○</td> <td>B ⑩島バス確保維持計画について</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) B ⑦地域公共交通協議会議事録から四国行政評価支局が作成した。</p>	項目 \ 年度	平成 23	24	25	利用者数	17,936 (100)	22,415 (100)	36,377 (100)	うち観光客数	16,192 ( 90.3)	20,708 ( 92.4)	34,936 ( 96.0)	うち島民	1,744 ( 9.7)	1,707 ( 7.6)	1,441 ( 4.0)	開催年月日	運輸支局出席状況	市町村運営有償運送 B ⑩島バスの利用状況に関する議題の内容	平成 23 年 1 月 28 日	○	B ⑩島バス運行状況の説明。5 月の連休と夏休み期間中に利用を多く見込んでいる。	〃 6 月 1 日	○	B ⑩島バス運行状況の説明	24 年 1 月 27 日	○	B ⑩島バスの利用の大半が観光客であり、地元住民の利用は少ない。	〃 7 月 2 日	○	B ⑩島バスは観光客の利用が多くなっている。地域住民が乗れないような状況はあるのか。⇒そのような苦情は事務局にはない。	25 年 3 月 6 日	○	平成 24 年度 B ⑩島バスの事業報告。島民 1,572 人、観光客 18,069 人と観光客の利用が多い。島民の利用はほぼ横ばい。 <u>自家用有償の登録更新協議、決定。</u> <u>フィーダー補助の内示を受けて運行中。目標値は今月から始まる瀬戸内国際芸術祭の観光客の利用を促進することで、上回る見込みである。</u> 観光客の利用状況によっては、積み残しが懸念されるため、臨時便の運行により対応したい。	〃 6 月 28 日	○	B ⑩島バス確保維持計画について
項目 \ 年度	平成 23	24	25																																			
利用者数	17,936 (100)	22,415 (100)	36,377 (100)																																			
うち観光客数	16,192 ( 90.3)	20,708 ( 92.4)	34,936 ( 96.0)																																			
うち島民	1,744 ( 9.7)	1,707 ( 7.6)	1,441 ( 4.0)																																			
開催年月日	運輸支局出席状況	市町村運営有償運送 B ⑩島バスの利用状況に関する議題の内容																																				
平成 23 年 1 月 28 日	○	B ⑩島バス運行状況の説明。5 月の連休と夏休み期間中に利用を多く見込んでいる。																																				
〃 6 月 1 日	○	B ⑩島バス運行状況の説明																																				
24 年 1 月 27 日	○	B ⑩島バスの利用の大半が観光客であり、地元住民の利用は少ない。																																				
〃 7 月 2 日	○	B ⑩島バスは観光客の利用が多くなっている。地域住民が乗れないような状況はあるのか。⇒そのような苦情は事務局にはない。																																				
25 年 3 月 6 日	○	平成 24 年度 B ⑩島バスの事業報告。島民 1,572 人、観光客 18,069 人と観光客の利用が多い。島民の利用はほぼ横ばい。 <u>自家用有償の登録更新協議、決定。</u> <u>フィーダー補助の内示を受けて運行中。目標値は今月から始まる瀬戸内国際芸術祭の観光客の利用を促進することで、上回る見込みである。</u> 観光客の利用状況によっては、積み残しが懸念されるため、臨時便の運行により対応したい。																																				
〃 6 月 28 日	○	B ⑩島バス確保維持計画について																																				
香川運輸支局	<p>市町村運営有償運送(交通空白輸送)を運行する B h 市は、平成 19 年 11 月に重大事故を起こし、香川運輸支局に提出した平成 19 年度の輸送実績報告書においても、重大事故が発生している旨を記載している。</p> <p>B h 市における自家用有償旅客運送の登録の有効期間は平成 20 年 9 月 30 日までとなっており、20 年 9 月に更新登録の処理が行われている。B h 市は更新登録前に重大事故を起こしていることから、本来、更新後の登録の有効期間を平成 22 年 9 月 30 日までの 2 年としなければならないが、香川運輸支局は有効期間を 23 年 9 月 30 日までの 3 年として登録している。</p>																																					
香川運輸支局	<p>B i 町は、平成 19 年 9 月に自家用有償旅客運送者の登録を受け、市町村福祉輸送を実施していた。登録の有効期間は平成 20 年 9 月 30 日までであったが、運送の区域が B i 町の一部に限定されていたことから、B i 町は 20 年 3 月末をもって市町村福祉輸送を廃止している。</p> <p>自家用有償旅客運送事業を廃止したときは 30 日以内に運輸支局に届出を行うこととされているが、B i 町が廃止届を提出したのは、廃止から 1 年以上が経過した平成 21 年 5 月であり、香川運輸支局は管内における自家用有償旅客運送の運行状況を長期間(7 か月)にわたり正確に把握できていなかった。</p> <p>また、香川運輸支局は、廃止届が提出された際に、登録証の返納を求めていないため、現在も登録証が B i 町に残されたままとなっている。</p>																																					

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

図表 3-(2)-⑬ 登録の有効期間の満了に気付かないまま有償運送を継続していた事例

自家用有償旅客運送者名	内 容
B 2 N P O	<p>B 2 N P Oは、平成 21 年 1 月 13 日に自家用有償旅客運送者の登録を受け、過疎地有償運送を実施している。</p> <p>登録の有効期間は平成 23 年 1 月 12 日までの 2 年間であったが、B 2 N P O は有効期間を 3 年間と思い込んでいたため、有効期間の満了に気付かず、登録の更新手続を行わないまま有償運送を継続していた。</p> <p>有効期間満了後の平成 23 年 2 月に、運営協議会の事務局である B a 市の担当者が有効期間の満了に気付き、香川運輸支局に相談した結果、有効期間満了前の日付で更新登録申請書を提出する特例的な措置が講じられたことにより、登録は抹消されずに、登録の更新が行われている。</p>
D 1 N P O	<p>D 1 N P Oは、平成 23 年 4 月 28 日に自家用有償旅客運送の登録を受け、過疎地有償運送を実施していた。</p> <p>D 1 N P Oの登録の有効期間は平成 25 年 4 月 27 日までの 2 年間であったが、有効期間満了から約 1 年が経過した 26 年 3 月上旬頃に、高知運輸支局から更新登録に係る照会を受けて、更新登録手続を失念していたことに気付き、26 年 3 月 27 日に改めて登録を受けるまでの期間（約 1 年間）、無登録状態で有償運送が行われている。</p> <p>D 1 N P Oは、有効期間の経過に気付かなかった理由について、①自家用有償旅客運送に係る事務に不慣れであったこと、②年度末の決算事務で多忙であったことなどを挙げている。</p> <p>これに対し、登録の有効期間の満了日に近い平成 25 年 3 月 26 日には、運営協議会が開催されているが、出席した高知運輸支局の職員を含む関係者（委員）が、過疎地有償運送の更新登録が協議されていないことに対する指摘を行っておらず、運輸支局の職員から助言が必要であったと考える。</p>

(注) 四国行政評価支局及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 3-(2)-⑭ 四国運輸局管内における輸送実績報告書の提出状況

県名	区 分	平成 21 年度	22	23	24	25
徳島	自家用有償旅客運送者数 (A)	13	13	13	13	13
	未提出数 (B)	3	1	0	0	8
	未提出率 (B/A×100)	23.1%	7.7%	0%	0%	61.5%
香川	自家用有償旅客運送者数 (C)	12	12	12	12	11
	未提出数 (D)	3	2	1	1	4
	未提出率 (D/C×100)	25%	16.7%	8.3%	8.3%	36.4%
愛媛	自家用有償旅客運送者数 (E)	18	19	19	17	17
	未提出数 (F)	0	0	0	0	8
	未提出率 (F/E×100)	0%	0%	0%	0%	47.1%
高知	自家用有償旅客運送者数 (G)	15	15	17	17	19
	未提出数 (H)	0	0	0	1	12
	未提出率 (H/G×100)	0%	0%	0%	5.9%	63.2%
計	自家用有償旅客運送者数 (I)	58	59	61	59	60
	未提出数 (J)	6	3	1	2	32
	未提出率 (J/I×100)	10.3%	5.1%	1.6%	3.4%	53.3%

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。  
 2 平成 25 年度は、平成 26 年 5 月 31 日現在の提出状況である。

図表3-(2)-⑮ 自家用有償旅客運送者の輸送実績報告書の提出状況

区分	県名	自家用有償旅客運送者名	輸送実績報告書の提出状況					備考
			平成21年度	22	23	24	25	
交通 空白 輸送	徳島	A e 市	×	○	○	○	○	
		A f 町	○	○	○	○	×	
		A g 市	○	○	○	○	×	
		A h 町	○	○	○	○	×	
		A a 市	○	○	○	○	○	
		A i 町	○	○	○	○	×	
		A b 町	○	○	○	○	×	
		A j 町	○	○	○	○	×	
		A k 市	○	○	○	○	○	
		A l 町	○	○	○	○	○	
	香川	B h 市	○	○	○	○	×	
		B f 市	×	○	○	○	○	
		B d 町	○	○	○	○	×	
		B j 市	○	○	○	○	○	
		B a 市	○	○	○	○	○	
		B k 町	○	○	○	○	○	
		B l 町	○	○	○	○	×	
		B m 町	×	—	—	—	—	H22. 4. 1 登録抹消
	B g 町	—	×	○	○	○	H23. 3. 8 登録	
	愛媛	C e 町	○	○	○	○	○	
		C f 市	○	○	○	○	×	
		C g 市	○	○	○	○	○	
		C d 町	○	○	○	○	○	
		C h 町	○	○	○	○	×	
		C i 町	○	○	○	○	×	
		C c 市	○	○	○	○	○	
		C j 市	○	○	○	○	×	
		C b 市	○	○	○	○	×	
		C k 町	○	○	○	○	×	
		C l 町	○	○	○	○	×	
		C m 町	○	○	○	○	○	
	C n 市	○	○	○	—	—	H23. 9. 30 登録抹消	
	高知	D c 市	○	○	○	○	×	
		D d 町	○	○	○	○	×	
		D e 市	○	○	○	○	○	
		D f 村	○	○	○	○	○	
		D g 市	○	○	○	○	○	
		D h 村	○	○	○	○	×	
		D i 市	○	○	○	○	×	
		D j 町	○	○	○	○	×	
		D k 市	○	○	○	×	×	
		D l 市	○	○	○	○	×	
D m 町		○	○	○	○	×		
D n 村		○	○	○	○	×		
D o 市		—	—	—	—	○	H25. 10. 1 登録	
市町村 福祉輸 送	徳島	A h 町	×	×	○	○	×	
	高知	D i 市	○	○	○	○	×	
過疎地 有償運 送	徳島	A l N P O	○	○	○	○	○	
		A m N P O	×	○	○	○	×	
	香川	B j N P O	○	○	×	○	○	

区分	県名	自家用有償旅客運送者名	輸送実績報告書の提出状況					備考
			平成21年度	22	23	24	25	
過疎地 有償運 送（続 き）	愛媛	C1NPO	○	○	○	○	×	
		C2NPO	—	○	○	—	—	H24.3.29 登録抹消
	高知	Dα社会福祉協議会	—	—	○	○	○	H23.4.1 登録
		D1NPO	—	—	○	○	×	H23.4.28 登録
		D2NPO	—	—	—	—	×	H25.9.17 登録
福祉 有償 運送	香川	B3NPO	○	○	○	×	—	H24.9.11 登録抹消
		B4社会福祉法人	×	×	○	○	×	H25.4.10 登録抹消
		B1NPO	○	○	○	○	○	
	愛媛	C3NPO	○	○	○	○	○	
		Cα社会福祉協議会	○	○	○	○	○	
		Cβ社会福祉協議会	○	○	○	○	○	
		C4NPO	○	○	○	○	○	
	高知	D3NPO	○	○	○	○	○	
		D4NPO	○	○	○	○	○	
	運送者数			58	59	61	59	60
未提出の運送者数			6	3	1	2	32	

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。  
2 「輸送実績報告書の提出状況」欄については、各年度の輸送実績報告書が提出されている場合は「○」を、提出されていない場合は「×」を付している。  
ただし、平成25年度については、提出期限である平成26年5月31日末までに輸送実績報告書が提出されていない場合は「×」を付している。  
また、登録前又は登録抹消後の年度については「—」を付している。

**図表3-(2)-⑯ 平成25年度分の輸送実績報告書が未提出となっている自家用有償旅客運送者に対する運輸支局の督促状況（平成26年6月30日時点）**

調査対象機関名	督促状況
徳島運輸支局	督促は行われている。
香川運輸支局	督促は行われていない。
愛媛運輸支局	督促は行われている。
高知運輸支局	督促は行われていない。

(注) 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 3-(2)-⑰ 不正確な輸送実績報告書が提出されている事例

自家用有償旅客運送者名	内 容												
A e 市	<p>A e 市は、平成 23 年度に、路面凍結による自損事故を 1 件起こしている。 しかし、A e 市は、同年度の輸送実績報告書では、交通事故件数を 0 件として報告している。</p>												
A 1 町	<p>A 1 町は、平成 24 年度に、路面凍結による自損事故を 1 件起こし、25 年度にも対向車との接触による物損事故を 1 件起こしている。 しかし、A 1 町は、いずれの年度の輸送実績報告書においても、交通事故件数を 0 件として報告している。</p>												
B f 市	<p>B f 市は、平成 23 年度から 25 年度までの各年度に、3 件から 5 件の交通事故を起こしている。 しかし、B f 市は、平成 23 年度及び 24 年度の輸送実績報告書において、異なる件数を報告している。</p> <p><b>表 B f 市の自家用有償旅客運送における交通事故件数</b></p> <table border="1" data-bbox="400 719 1362 887"> <thead> <tr> <th data-bbox="400 719 863 757">区 分</th> <th data-bbox="863 719 1031 757">平成 23 年度</th> <th data-bbox="1031 719 1195 757">24</th> <th data-bbox="1195 719 1362 757">25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="400 757 863 819">B f 市における交通事故件数</td> <td data-bbox="863 757 1031 819"><u>4</u></td> <td data-bbox="1031 757 1195 819"><u>5</u></td> <td data-bbox="1195 757 1362 819">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 819 863 887">B f 市が輸送実績報告書により報告している交通事故件数</td> <td data-bbox="863 819 1031 887"><u>3</u></td> <td data-bbox="1031 819 1195 887"><u>4</u></td> <td data-bbox="1195 819 1362 887">3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 B f 市の資料及び輸送実績報告書を基に四国行政評価支局が作成した。 2 下線は、輸送実績報告書との齟齬がみられるものを示す。</p>	区 分	平成 23 年度	24	25	B f 市における交通事故件数	<u>4</u>	<u>5</u>	3	B f 市が輸送実績報告書により報告している交通事故件数	<u>3</u>	<u>4</u>	3
区 分	平成 23 年度	24	25										
B f 市における交通事故件数	<u>4</u>	<u>5</u>	3										
B f 市が輸送実績報告書により報告している交通事故件数	<u>3</u>	<u>4</u>	3										

(注) 四国行政評価支局及び徳島行政評価事務所の調査結果による。

**(3) 補助事業の効果的な活用**  
**ア 地域公共交通調査事業**

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>地域公共交通調査事業（以下「調査事業」という。）は、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年 3 月 30 日付け国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号。以下「交付要綱」という。）第 2 条第 1 項第 7 号により、地域公共交通確保維持事業（国がバス路線の運行経費（赤字部分）を補てんする補助事業。以下同じ。）等による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画（以下「ネットワーク計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業とされ、同条第 1 項に規定される、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下、本細目において「協議会」という。）に対して交付するものである。</p> <p>また、「地域公共交通確保維持改善事業実施要領」（平成 23 年 4 月 1 日付け国総計第 5 号、国鉄財第 4 号、国鉄業第 4 号、国自旅第 20 号、国海内第 8 号、国空環第 5 号。以下「実施要領」という。）4. (1)においても、調査事業は、「地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査の実施に必要な経費を支援するものであり、地域公共交通確保維持事業等による国の支援を活用することを念頭に策定されるネットワーク計画その他の計画策定のために必要な経費を補助するものであり、補助金の交付を受けた協議会にあっては、次年度あるいは次年度以降速やかに地域公共交通確保維持事業等の補助申請を行うことが期待される。」とされている。</p> <p>なお、調査事業の補助対象経費は、地域公共交通の確保維持改善に係る計画（ネットワーク計画等）の策定に要する経費（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招へい費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等）とされ、その補助率は、定額（上限額 2,000 万円）となっている。</p> <p>地方運輸局等では、交付要綱第 3 条第 4 項の規定により、協議会に対し、「生活交通ネットワーク計画の策定に必要な助言等を行う。」ものとされている。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p>今回、調査対象とした 35 市町村のうち、平成 23 年度から 25 年度までの間に、調査事業を実施しているのは、3 市となっている。</p> <p>これらのうちの 2 市では、次のとおり、交付要綱及び実施要領に沿った効果的な事業運営が行われていない状況がみられた。</p> <p>① B f 市は、当初、「収支率の悪いコミュニティバス路線へのデマンドタクシーの導入」を予定しており、平成 25 年度に事業採択を受け、調査事業を実施（補助対象経費 283 万 5,000 円、うち補助金額は 283 万 800 円）しているが、調査結果を踏まえ、デマンドタクシーの導入をしないこととなったため、地域公共交通確保維持事業の補助要件に合致しないことになり、本事業の目的であるネットワーク計画を</p>	<p>図表 3-(3)-ア -①</p> <p>図表 3-(3)-ア -②</p>

通 知	説明図表番号
<p>策定するに至っていない。</p> <p>また、B f 市が四国運輸局に提出した調査事業の事業評価（自己評価）をみると、「今回の調査では、ネットワーク計画策定につながらず、今後さらに聞き取り調査を実施することにより、地域の公共交通ニーズを把握し、生活交通ネットワークの構築を進めていきたい。」としており、ネットワーク計画の策定期間については現状では見通しが立たない状況となっている。</p> <p>これに対して、四国運輸局は、「B f 市から、事業評価（1次評価）（案）の提示を受けた時点で、調査結果概要の補強について助言し、今後は確保維持改善事業（フィーダー）への移行状況について、機会をとらえて進捗等の確認を行っていくと伝えた。」としている。</p> <p>また、四国運輸局は、事業評価（二次評価）において、「フィーダー系統の計画策定には繋がらなかった。今後、更なる聞き取り調査等を実施し、地域の公共交通ニーズの把握に努め、デマンド交通の導入を含めた適切な生活交通ネットワーク計画の構築を進めていく必要がある。」としている。</p> <p>なお、B f 市では、調査事業の実施に伴うアンケート調査等の結果を踏まえ、収支率を改善するためには、地域住民に対してコミュニティバスの利用促進について周知啓発することが重要であるとの判断から、平成26年度は、買物、病院等への利用の乗り継ぎ例を解説した時刻表の作成・配布等を行っている。</p> <p>② B b 市では、コミュニティバスの運行経費の節減を図るため、コミュニティバス路線にデマンド交通を導入することを目的に、平成23年度事業の採択を受け、調査事業を実施（補助対象経費483万円、うち補助金額は411万4,000円）し、24年3月にネットワーク計画を策定している。</p> <p>しかし、デマンド交通の導入に対する住民の反対意見が強いことを理由に、結果としてデマンド交通は導入されず、地域公共交通確保維持事業の補助申請も行われていない。</p> <p>上記の2市が実施した調査事業の進行管理や、実施内容の検証等については、香川運輸支局、県、該当市等の関係者を構成員とする協議会において協議されているものの、その議事録からは、生活交通ネットワーク計画の策定に向けた運輸支局の助言・指導は確認できないなど、運輸支局の役割が十分に果たされたとは言えないものとなっている。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、調査事業の効果的な実施を確保する観点から、管内の運輸支局に対し、交付要綱及び実施要領に沿った効果的な事業が確実に実施されるよう、事業主体である協議会への参加を通じて、一層効果的な助言等を行うよう指導する必要がある。</p>	

図表 3-(3)-ア-① 調査事業の関係規程

○「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」(平成 23 年 3 月 30 日付け国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号)【抜粋】

第 2 条

一 「生活交通ネットワーク計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下「協議会」という。）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。

二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実状に最適な交通手段を確保・維持するために 生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業をいう。

七 「地域交通調査事業」とは、地域の公共交通に関する確保維持改善の取組であって、地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業をいう。

○ 「地域公共交通確保維持改善事業実施要領」(平成 23 年 4 月 1 日付け国総計第 5 号、国鉄財第 4 号、国鉄業第 4 号、国自旅第 20 号、国海内第 8 号、国空環第 5 号)【抜粋】

4 地域公共交通調査事業について

(1) 補助対象となる調査

地域公共交通調査事業は、地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査の実施に必要な経費を支援するものであり、地域公共交通確保維持事業等による国の支援を活用することを念頭に策定される ネットワーク計画その他の計画策定のために必要な経費を補助するものである。したがって、補助金の交付を受けた協議会にあつては、次年度あるいは次年度以降速やかに地域公共交通確保維持事業等の補助申請を行うことが期待される。

(注) 下線は四国行政評価支局が付した。

図表 3-(3)-ア-② 調査事業の実施にとどまり、地域公共交通確保維持事業の補助申請に至っていない事例

市町村	概 要
B f 市	<p>B f 市は、平成 25 年 6 月 5 日の地域公共交通会議において、現在運行しているコミュニティバス 12 路線のうち、利用率が低く今後も利用者の減少が想定される B⑪線について、ニーズ調査を行い、車両の小型化及びデマンドタクシーの導入等、今後の在り方を検討することを目的として、平成 25 年度に調査事業の実施を決定した。</p> <p>しかし、アンケート調査の結果及び高齢者との座談会において、デマンドタクシーの要望が出なかったため、ルートの一部変更と運行時間の見直しのみを行うこととなり、地域公共交通確保維持事業の補助要件を満たさないことになったことから、同事業の補助申請を行っていない。</p>

事 項	概 要
調査事業実施の理由	<p>B f 市のB⑩線の利用者の2割は生きがいデイサービス事業の利用者であるが、同事業は平成26年3月末に民間業者に引き継がれ、別の交通手段を利用することとなり、年間1,800人の利用者減が見込まれる。</p> <p>このため、B⑩線の最適な公共交通とは何かを調査し、新たな計画を策定する。</p>
経 過	<p>平成25年6月5日 地域公共交通会議で調査事業の実施決定  6月13日 調査事業補助金交付申請  7月31日 調査開始  12月4日 B⑩線改正案協議  26年3月28日フィーダー系確保維持計画策定調査報告書(案)協議  4月1日 B⑩線改正案に伴う同新路線の運行開始</p>
地域公共交通会議の開催状況及び補助事業に係る運輸支局の発言	<p>○補助事業実施決定後、事業終了までの地域公共交通会議開催日  平成25年6月5日、7月12日、10月31日、12月4日、  26年1月29日、3月28日</p> <p>○運輸支局の発言状況  議事録からは、調査事業、ネットワーク計画策定、地域公共交通確保維持事業の実施等に関する運輸支局の発言は見当たらない。</p>
補助額	補助対象経費：283万5,000円、補助額：283万800円
地域公共交通確保維持事業を断念した理由	<p>アンケート調査結果及び高齢者との座談会において、デマンドタクシーの要望が出なかったため、ルートの一部変更と運行時間の見直しのみを行うこととなり、地域公共交通確保維持事業の補助要件を満たさなくなったため。</p> <p>○平成25年12月4日地域公共交通会議資料「B⑩線の改正点」抜粋  「今回の調査では、デマンドタクシーへ移行することを前提とした調査ではなく、現在の公共交通の利用や日常生活での移動方法について調査したものであるため、導入にはより詳細な調査が必要であると考えられる。」  「B⑩線は従来通りバスによる運行とし、高校生の利用が見込める時間帯においてJR駅の時刻に接続したダイヤに変更する。」  「最も力を入れる部分としては、啓発活動である。」</p>
事業評価結果	<p><b>【自己評価（一次評価）】</b></p> <p>B⑩線沿線から外れた交通不便地域の方も利用できるようなデマンドタクシー運行についても検討していたが、要望により既存の路線バスの運行の見直しを図るという計画案を検討。</p> <p>今後は、見直し後のB⑩線の利用実績を検証しつつ、市内の他の公共交通不便地域についても、デマンドタクシー運行等による新たなネットワーク計画策定に向けて、検討予定。</p> <p>今回の調査では、フィーダー系統のネットワーク計画策定につながらず、今後、さらに聞き取り調査を実施することにより、地域の公共交通ニーズを把握し、生活交通ネットワークの構築に努めたい。</p> <p><b>【運輸局評価（二次評価）】</b></p> <p>デマンドタクシーの運行について検討したが、合意形成に至らず、フィーダー系統の計画策定には繋がらなかった。今後、更なる聞き取り調査等を実施し、地域の公共交通ニーズの把握に努め、デマンド交通の導入を含めた適切な生活交通ネットワーク計画の構築を進めていく必要がある。</p>

B b 市	<p>B b 市では、実証実験を経て新たに運行を予定していたデマンド交通について、フィーダー系統事業の補助申請を行うために、平成 22 年度に市単費で調査を実施し、引き続いて、23 年度に地域公共交通調査事業を実施、24 年 3 月にネットワーク計画を作成している。</p> <p>しかし、住民アンケートで、デマンド型運行を望まないとの意見が多く、補助要件に該当しない見込みとなったため、地域公共交通確保維持事業の補助申請は行っていない。</p>
事 項	概 要
調査事業実施の理由	B b 市における公共交通の利便性・効率性の向上を目的として、コミュニティバス路線の再編及び新たな運行形態（デマンド型）の導入等について、調査・検討を行うため
経 過	平成 22 年度 市単費で調査事業を実施 23 年 6 月 30 日 調査事業申請 24 年 3 月 ネットワーク計画策定
協議会の開催状況及び補助事業に係る運輸支局の発言	<p>○補助事業実施決定後、事業終了までの会議開催日 平成 23 年 10 月 31 日、24 年 3 月 19 日、25 年 2 月 21 日</p> <p>○運輸支局の発言状況 &lt;平成 23 年 10 月 31 日議事録抜粋&gt; 「今回、国の要件と合致せず、補助金を使いづらいとのことであったが、今後も柔軟に対応できる場合もあるので、相談していただき、ぜひ国の補助も活用してほしい。」</p>
補助額	補助対象経費：483 万円、補助額：411 万 4,000 円
地域公共交通確保維持事業を断念した理由	<p>住民、利用者アンケートで、デマンド型運行は望まないとの意見が多く、補助要件に該当しない見込みとなったため</p> <p>○委員発言内容 &lt;平成 23 年 10 月 31 日議事録抜粋&gt; 「地域の利用者との会話の中で、デマンドという言葉が分かっていない部分もあるのではないか。」 「説明の仕方が複雑といったところも理由としてある。」 「利用者としても登録する・予約するという手間がかかる、降りるところが決まっているなどマイナス的な要素に対する不安感もあったのではないか。さらに、携帯電話の使い方に対する不安があったことも、今回デマンドの導入に至らなかった理由ではないかと思う。」</p>
事業評価結果	<p><b>【自己評価（一次評価）】</b> 当初、既存のバス路線を廃止し、補助事業を活用した形でデマンド型交通の導入を予定していたが、住民の反対により、導入を断念するに至ったため、平成 24 年度中の補助申請は困難である。今後、市内交通空白地域の解消を目的に、既存路線及び運行方法等の見直し等について、継続的に検討を行い、平成 25 年度以降において、確保維持改善事業の活用を図る。</p> <p><b>【運輸局評価（二次評価）】</b> 想定していたデマンド交通の導入に向けた合意形成に至らず、より丁寧な住民への説明や更なる調査の実施も含め適切な対応が必要である。</p>

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

イ 地域内フィーダー系統確保維持改善事業費国庫補助金

実 態	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>地域内フィーダー系統確保維持改善事業費国庫補助金（以下「フィーダー系統補助金」という。）は、地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援することを目的としたものである。</p> <p>本補助金の補助対象経費は、交付要綱第 16 条別表 6 により、「補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額（予測費用）と経常収益の見込額（予測収益）の差額（補助率は 2 分の 1）」とされているが、過去 2 か年度連続して経常収益が経常費用を超えた黒字の系統は除かれる。</p> <p>フィーダー系統補助金の申請から交付までの事務の流れについては、交付要綱第 18 条により、以下のとおりとなっている。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 協議会又は市町村は、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の 6 月 30 日までに、地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書(以下「認定申請書」という。)を提出</li> <li>② 国土交通大臣は認定申請書を審査の上、補助対象期間の開始前（9 月 30 日）に認定及び補助額の内定を行い、協議会又は市町村に補助額の内定を通知</li> <li>③ 補助対象事業者は、補助対象期間の損益が確定した後の 11 月 30 日までに、交付申請書を提出</li> <li>④ 国土交通大臣は交付申請書を審査の上、交付決定及び額の確定を行い、交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者に通知</li> </ol>	<p>図表 3-(3)-イ -①</p> <p>図表 3-(3)-イ -②</p>
<p style="text-align: center;"><b>図 フィーダー系統補助金の申請から交付までの事務の流れ</b></p> <p>The flowchart is divided into two main vertical sections: 'Local Authority (協議会・市町村)' on the left and 'National Government (国(地方運輸局等))' on the right.       1. <b>Planning Phase:</b> The local authority drafts the 'Local Feeder System Maintenance Plan' (地域内フィーダー系統確保維持計画の策定). They submit a 'Recognition Application' (認定申請書を提出) to the national government by June 30 of the previous year. The national government reviews it and notifies the local authority of the plan's recognition and subsidy amount by September 30 of the previous year.      2. <b>Implementation Phase:</b> The local authority implements the project from October of the current year to September of the following year.      3. <b>Delivery Phase:</b> After the project ends, the local authority submits a 'Delivery Application' (交付申請書) to the national government by November 30. The national government reviews it, determines the delivery amount, and notifies the local authority. Finally, the national government delivers the subsidy (補助金の交付) to the local authority.</p> <p>(注) 国土交通省の資料に基づき、四国行政評価支局が作成した。</p>	

実 態	説明図表番号
<p>以上のとおり、国土交通大臣は、補助金の交付申請書の提出（事業終了後の 11 月 30 日）があったときは、審査の上、交付決定及び額の確定を行うこととされている。</p> <p>しかし、四国運輸局の説明によると、実際は補助事業開始前の 9 月 30 日以前に補助が内定していることから、交付申請書提出の 11 月 30 日時点において、損益が黒字であっても、補助対象外の判断はなされず、改めて補助金の精算手続き等を行われないとしている。</p> <p>このため、補助額の内定がなされる時点において、損益が確定しているのは、補助を受けようとする補助対象期間の前々年度の補助対象期間のものとなる。</p> <p>例えば、平成 25 年 10 月から 26 年 9 月までの補助対象期間（平成 26 年度）の認定申請書は、25 年 6 月 30 日までに提出しなければならないが、これに添付する「補助対象期間の前々年度の損益状況（経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額）」は、前々年度の実績（23 年 10 月から 24 年 9 月まで）であり、これを国土交通大臣が審査して、補助対象期間の開始前（25 年 9 月 30 日以前）に認定及び補助額の内定を行うこととなる。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p>今回、調査対象とした 35 市町村のうち、平成 23 年度から 25 年度の間に、フィーダー系統補助金の交付を受けた補助対象事業者（運送事業者）が存在するのは、9 市町村（徳島 2、香川 3、愛媛 2、高知 2）で、補助対象事業者数は 16（徳島 2、香川 5、愛媛 5、高知 4）となっている。</p> <p>これらのうち、B 県 B g 町では、平成 23 年 3 月に、法第 79 条に基づく自家用有償旅客運送の市町村運営有償運送（交通空白）の登録を受け、同年 4 月から、離島の B ⑩地区（人口約 1,000 人）でコミュニティバスの運行を開始した。</p> <p>B g 町では、運行開始前の平成 22 年 11 月から 23 年 3 月までの 5 か月間、県の補助を受けて実証運行を行った後、23 年 4 月から本格運行を開始しているが、23 年度の収支は 173 万 9,000 円の赤字となった。この実績を踏まえると、平成 24 年 4 月から 9 月までの間についても 93 万 6,000 円の赤字見込となったことから、24 年 6 月に、平成 24 年度フィーダー系統認定申請書を四国運輸局に提出し、同年 9 月に内定を受け、以降、24 年度に 44 万 3,000 円、25 年度に 87 万 9,000 円のフィーダー系統補助金の交付を受けている。</p> <p>しかし、B ⑩地区では、平成 22 年 10 月（瀬戸内海の島々を舞台にした瀬戸内国際芸術祭が開催中）に美術館が開館し、これ以降、島外から観光客が多数訪れる地域となったこともあり、平成 25 年度のバス利用者数は 3 万 6,377 人で、23 年度 1 万 7,936 人の 2 倍となっている。</p> <p>このため、平成 24 年度フィーダー系統補助金交付申請書（平成 24 年 11 月提出）及び 25 年度同補助金交付申請書（平成 25 年 11 月提出）に添付されている自家用有償運送収支計算書をみると、24 年 4 月から 9 月までは 42 万 387 円の黒字（23 年 10 月から 24 年 3 月までは 178 万 8,919 円の赤字）、24 年 10 月から 25 年 9 月までは 132 万 9,528 円の黒字となっており、26 年度（当該事業年度は 25 年 10 月から 26 年 9 月）につい</p>	<p>図表 3-(3)-イ -③</p> <p>図表 3-(3)-イ -④</p>

実 態	説明図表番号
<p>ても連続で黒字を計上する見込みである。</p> <p>以上のような状況にもかかわらず、現在の補助金の交付の仕組みによると、平成 26 年 11 月に 26 年度の補助金交付申請を行えば、25 年 9 月に補助の内定通知を既に受けていることから、26 年度についても補助金が交付されることになるが、本補助金が、フィーダー系統の経常収支の赤字を補てんするものである趣旨を考慮すると、疑問がある。</p> <p>このことについて四国運輸局は、「収支については通年でみるべきであり、B g 町の場合、通年の収支は赤字である。B g 町の交付要綱上の取り扱いについては本省とも協議済みであり、交付要綱に基づき補助金の交付申請は可能であるという結論に至っている。」と説明している。</p>	

図表 3-(3)-イ-① フィーダー系統補助金に関する規定

○「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」(平成 23 年 3 月 30 日付け国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号)【抜粋】

第 16 条

別表 6

ホ 補助対象期間に、当該系統の運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該系統の補助対象経常費用の見込額に達していないもの。ただし、過去 2 ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた系統を除く。

別表 7

2 補助対象経費の額は、次式によって算出される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。

3 補助対象経常費用の見込額は次式によって算出する。

当該補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額×当該補助対象系統の計画実車走行キロ

4 経常収益の見込額は次式によって算出する。

当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額×当該補助対象系統の計画実車走行キロ

補助対象経常費用見込額 (予測費用)	補助対象経費	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                 ↑                  欠損                  ↓             </div>
	経常収益見込額 (予測収益)	

第 18 条 準用規定

第 8 条

2 認定申請は、様式第 1-1 による生活交通ネットワーク計画認定申請書を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の 6 月 30 日までに大臣に提出して行うものとする。

第 10 条

大臣は、都道府県協議会等から第 8 条第 2 項の規定に基づく 生活交通ネットワーク計画認定申請書の提出があったときは、これを第 6 条の補助対象事業の基準に従って審査の上、補助対象期間の開始前に認定及び補助額の内定を行い、当該都道府県協議会等に通知するものとする。

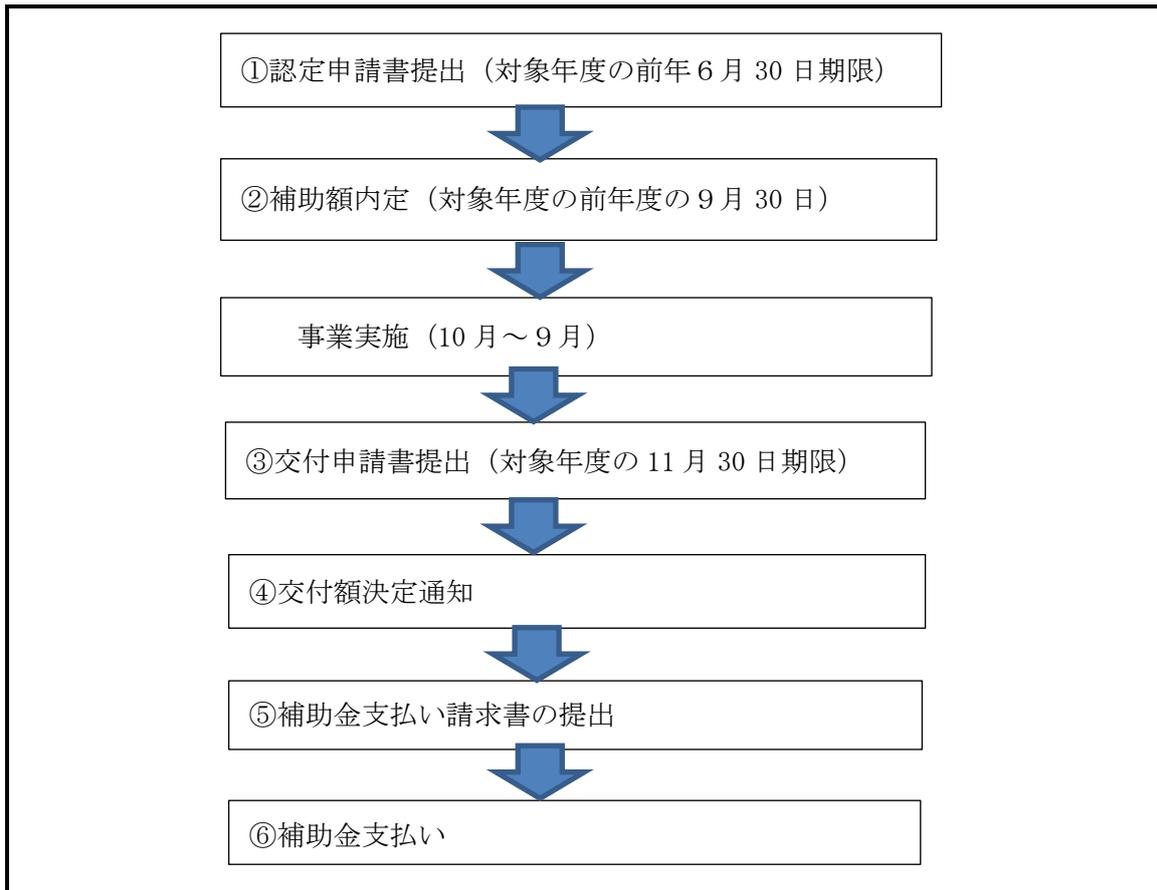
第 11 条

補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、様式第 1-8 による 申請書を補助金の交付を受けようとする会計年度の 11 月 30 日までに大臣に提出しなければならない。

第 12 条

大臣は、前条の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、審査の上、交付決定及び額の確定を行い、様式第 1-9 による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者に通知するものとする。

図表 3-(3)-イ-② フィーダー系統補助金申請から交付までの流れ



(注) 交付要綱により、四国行政評価支局が作成した。

図表 3-(3)-イ-③ B⑩地区フィーダー系統補助金

【平成 24 年度】

(補助対象期間：平成 24 年 4 月～9 月)

(単位：千円)

補助申請年月日	経常収益見込額 A	経常費用見込額 B	補助対象経費 A-B	補助(申請)額
①認定申請書提出 平成 24 年 6 月 29 日	1,925	2,861	▲936	468
②補助額内定 平成 24 年 9 月 26 日	—	—	—	468
③交付申請書提出 平成 24 年 11 月 30 日	2,779	2,359	420	443
④交付額決定通知 平成 25 年 2 月 22 日	—	—	—	443

(補助を決定した収支の算定期間：平成 23 年 10 月～24 年 9 月)

(単位：千円)

補助申請年月日	経常収益見込額 A	経常費用見込額 B	補助対象経費 A-B	補助(申請)額
①認定申請書提出 平成 24 年 6 月 29 日	3,574	5,313	▲1,739	468
②補助額内定 平成 24 年 9 月 26 日	—	—	—	468
③交付申請書提出 平成 24 年 11 月 30 日	4,018	5,386	▲1,368	443
④交付額決定通知 平成 25 年 2 月 22 日	—	—	—	443

【平成 25 年度】

(補助対象期間：平成 24 年 10 月～25 年 9 月)

(単位：千円)

補助申請年月日	経常収益見込額 A	経常費用見込額 B	補助対象経費 A-B	補助(申請)額
①認定申請書提出 平成 24 年 6 月 29 日	3,982	5,919	▲1,937	968
②補助額内定 平成 24 年 9 月 26 日	—	—	—	968
③交付申請書提出 平成 25 年 11 月 29 日	6,217	4,888	1,329	879
④交付額決定通知 平成 26 年 2 月 26 日	—	—	—	879

【平成 26 年度】

(補助対象期間：平成 25 年 10 月～26 年 9 月)

(単位：千円)

補助申請年月日	経常収益見込額 A	経常費用見込額 B	補助対象経費 A-B	補助(申請)額
①認定申請書提出 平成 25 年 6 月 28 日	4,229	5,700	▲1,471	735
②補助額内定 平成 25 年 9 月 26 日	—	—	—	735
③交付申請書提出 平成 26 年 11 月末予定		(未定)		

(注) 1 四国行政評価支局の調査結果による。

2 B⑩地区フィーダー系統補助金の平成24年度分については、事業年度（23年10月～24年9月）の途中の24年4月から9月までを補助対象期間としているが、この場合、系統が同一であれば、それ以前の23年10月から24年3月の間についても、補助金交付の可否を決定する収支の算定期間になるとされている。

このため、平成24年11月30日の交付申請時には、補助対象期間では42万円の黒字であっても、事業年度では136万8千円の赤字となる。

**図表3-(3)-イ-④ B⑩地区コミュニティバスの利用者数及び運賃収入**

(単位：人、円、%)

項目 \ 年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	
利用者数	17,936 (100)	22,415 (100)	36,377 (100)	
うち観光客数	16,192 (90.3)	20,708 (92.4)	34,936 (96.0)	
うち島民	1,744 (9.7)	1,707 (7.6)	1,441 (4.0)	
運賃収入(4月～3月)	3,574,000(100)	4,459,000(125)	7,215,000(202)	
運賃収入(10月～9月)	—	4,017,800	6,217,500	未定

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

#### 4 旅客の安全及び利便確保

通 知	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p><b>（事故及び苦情処理の記録）</b></p> <p>旅客自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号。以下「運輸規則」という。）第26条の2により、事業用自動車に係る事故が発生した場合には、事故の概要、事故の原因、再発防止対策等を記録し、3年間保存しなければならないとされており、自家用有償旅客運送者においても、施行規則第51条の21第2項により、自家用有償旅客運送自動車に係る事故が発生した場合には、同様の事項を記録し、3年間保存しなければならないとされている。</p> <p>また、苦情の申出を受け付けた場合、旅客自動車運送事業者は、運輸規則第3条第2項により、苦情の内容、原因究明の結果、苦情に対する弁明の内容、改善措置等を記録し、1年間保存しなければならないとされており、自家用有償旅客運送者においても、施行規則第51条の26第2項により、同様の事項を記録し、1年間保存しなければならないとされている。</p>	<p>図表4-①</p>
<p><b>（運行管理等）</b></p> <p>旅客自動車運送事業者は、運輸規則第24条により、乗務しようとする運転者に対する対面での点呼の実施、運輸規則第25条により、運転者が乗務した際の記録（以下「乗務記録」という。）、運輸規則第37条により、乗務員台帳の作成を行うこととされており、自家用有償旅客運送者においても、施行規則第51条の18第1項及び「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第142号、自動車交通局長通知。）により、乗務しようとする運転者に対する運行管理の責任者による対面での安全な運転のための確認の実施、施行規則第51条の18第2項により、乗務記録の作成、施行規則第51条の19により、運転者台帳の作成を行うこととされている。</p> <p>また、道路運送車両法（昭和26年6月1日法律第185号）第48条により、自動車運送事業用自動車及び乗車定員11人以上の自家用有償旅客運送用自動車の使用者は、3か月ごとに自動車の定期点検整備を行うこととされている。</p>	<p>図表4-②</p>
<p><b>（自家用有償旅客運送自動車に関する表示等）</b></p> <p>自家用有償旅客運送者は、運輸規則第51条の23により、自家用有償旅客運送自動車の両側面に「有償輸送運送」の文字や登録番号などの表示及び登録証の写しの車内への備え置きを行うこととされている。さらに、市町村運営有償運送を行う自家用有償旅客運送者については、運輸規則第51条の24により、運送者の名称や自動車登録番号などの車内掲示、過疎地有償運送を行う自家用有償旅客運送者については、運輸規則第51条の19第3項により、運転者の氏名や運転免許証の有効期限などを記載した運転者証の車内への掲示などを行うこととされている。</p>	<p>図表4-③</p>

通 知	説明図表番号
<p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>ア 事故及び苦情の発生防止</b></p> <p>今回、i) コミュニティバスの運行を一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「運送事業者」という。）に委託している6市町及び当該市町からの委託を受け運行している5運送事業者、ii) 自家用有償旅客運送の運行を運送事業者等に委託している11市町（注）及び当該市町からの委託を受け運行している11運送事業者等、並びに、iii) 事業者等に委託せず自ら自家用有償旅客運送を行っている2市町・7NPO等、計42市町等（徳島県：8、香川県：16、愛媛県：13、高知県：5）を対象に事故及び苦情処理の記録の作成状況等を調査した結果、次のとおり、事故の記録を作成していないもの等、適切な取扱いがなされていないものが、延べ12市町等（5市町・5運送事業者・2NPO）みられた。</p> <p>（注）11市町は、自家用有償旅客運送の登録を受け、コミュニティバスの運行を運送事業者等に委託している。</p> <p>① 軽微な事故であること等を理由に挙げ、事故の記録を作成又は保存していないもの（1市町・2運送事業者・1NPO）</p> <p>② 軽微な内容であること等を理由に挙げ、苦情処理の記録を作成していないもの（4市町・1運送事業者・1NPO）</p> <p>③ 委託市町に申出があった苦情について、苦情処理の記録を作成している運送事業者（3運送事業者）がみられる一方で、直接申出があった苦情でないことを理由に挙げ、苦情処理の記録を作成していないもの（2運送事業者）</p> <p>なお、コミュニティバスの運行を運送事業者等に委託している市町の中には、市町に申出のあった苦情や委託事業者から事故報告を収集・整理した事故・苦情情報をもとに、委託事業者との会合において委託事業者に対し指導・注意喚起を行っているほか、事故及び苦情内容を勘案して、随時、注意喚起文書を送付しているもの等、積極的に事故及び苦情の再発防止のための方策を講じているものが3市町みられた。</p> <p><b>イ 運行管理等の適正化</b></p> <p>今回、i) コミュニティバスを市町から受託して運行している5運送事業者、ii) 自家用有償旅客運送を市町から受託して運行している11運送事業者、及び、iii) 運送事業者等に委託せず自ら自家用有償旅客運送を行っている2市町・5NPO・2町社会福祉協議会の計25運送事業者等（徳島県：4、香川県：9、愛媛県：9、高知県：3）を対象に、i) 乗務しようとする運転者に対する点呼又は安全な運転のための確認、ii) 乗務記録の作成、iii) 乗務員台帳又は運転者台帳の作成、iv) 自家用有償旅客運送用自動車（各市町・運送事業者等の1車両を抽出）の定期点検整備の実施状況を調査した結果、次のとおり、運行管理及び車両の定期点検整備が適正に行われていないものが、延べ20運送事業者等（6市町・5運送事業者・7NPO・2町社会福祉協議会）みられた。</p>	<p>図表4-④</p> <p>図表4-⑤</p>

通 知	説明図表番号
<p>(フ) 乗務しようとする運転者に対する点呼又は安全な運転のための確認</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 安全な運転のための確認を行っていないもの（1市町）</li> <li>② 運行管理の責任者でない者が安全な運転のための確認を行っているもの（1NPO・1町社会福祉協議会）</li> <li>③ 対面による安全な運転のための確認が行われていないもの等（1市町・1運送事業者）</li> </ul> <p>(イ) 乗務記録の作成</p> <p>乗務記録を作成していないもの（1市町）</p> <p>(ロ) 乗務員台帳又は運転者台帳の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 運転者台帳を作成していないもの（2市町・1運送事業者・2NPO）</li> <li>② 運転者台帳の記載内容が不十分なもの（2運送事業者・2NPO）</li> </ul> <p>(ハ) 自動車の定期点検整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 乗車定員 11 人以上の自家用有償旅客運送用自動車について3か月の定期点検整備を行っていないもの（1市町・1運送事業者・2NPO）</li> <li>② 特殊用途の自動車について6か月の定期点検整備を行っていないもの（1町社会福祉協議会）</li> </ul>	<p>図表 4-⑥</p>
<p><b>ウ 自家用有償旅客運送自動車に関する表示等の適正化</b></p> <p>今回、調査対象とした自家用有償旅客運送を行っている 13 市町、5 NPO 法人及び 2 市町社会福祉協議会の計 20 運送者（徳島県：3、香川県：7、愛媛県：8、高知県：2）が使用している自家用有償旅客運送自動車のうちの 20 車両（各運送者 1 両）を抽出して、当該車両への表示等の状況を調査した結果、一部の事項について表示等がないものが、次のとおり、10 運送者（9 市町・1 NPO）みられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 市町村運営有償運送に使用されている自家用有償旅客運送自動車に「有償運送車両」の文字、登録番号等の必要な表示や、登録証の写しの備え置きが行われていないもの（9 市町）</li> <li>② 過疎地有償運送自動車に使用されている自家用有償旅客運送自動車に登録証写しの備え置き等が適切に行われていないもの（1 NPO）</li> </ul> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、四国運輸局は、旅客の安全及び利便の向上を推進する観点から、管内の運輸支局に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 関係市町村、運送事業者等に対し、事故の記録及び苦情処理の記録を適切に作成・保存するよう、指導に努めること。また、関係市町村に対し、事故及び苦情の発生・再発を防止するための積極的な取組を行うよう助言に努めること。</li> <li>② 関係市町村、運送事業者等に対し、運行管理及び車両の定期点検整備を適切に実施するよう、指導に努めること。</li> </ul>	<p>図表 4-⑦</p>

通 知	説明図表番号
<p>③ 自家用有償旅客運送者に対し、当該運送に使用する自家用自動車（車両）への適正な表示や、車両内への登録証の写しの備え置き等を励行するよう、指導に努めること。</p> <p>④ 上記①から③について、運営協議会等においても同様の措置を講ずるよう指導すること。</p>	

## 図表 4-① 事故、苦情処理に係る法令

### ○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（苦情処理）

第 3 条（略）

2 旅客自動車運送事業者は、前項の苦情の申出を受け付けた場合には、次に掲げる事項を営業所ごとに記録し、かつ、その記録を整理して 1 年間保存しなければならない。

- 一 苦情の内容
- 二 原因究明の結果
- 三 苦情に対する弁明の内容
- 四 改善措置
- 五 苦情処理を担当した者

（事故の記録）

第 26 条の 2 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車に係る事故が発生した場合には、次に掲げる事項を記録し、その記録を当該事業用自動車の運行を管理する営業所において 3 年間保存しなければならない。

- 一 乗務員の氏名
- 二 事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
- 三 事故の発生日時
- 四 事故の発生場所
- 五 事故の当事者（乗務員を除く。）の氏名
- 六 事故の概要（損害の程度を含む。）
- 七 事故の原因
- 八 再発防止対策

### ○ 道路運送法施行規則（抜粋）

（事故の対応に係る責任者の選任等）

第 51 条の 21（略）

2 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車に係る事故が発生した場合には、次に掲げる事項を記録し、その記録を事務所において 2 年間保存しなければならない。

一～八（略）

（苦情処理）

第 51 条の 26（略）

2 自家用有償旅客運送者は、前項の苦情の申出を受け付けた場合には、次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を整理して 1 年間保存しなければならない。

一～五（略）

## 図表 4-② 運行管理、自動車の定期点検整備に係る法令等

### ○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（点呼等）

第 24 条 旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。

一～三（略）

2、3（略）

4 旅客自動車運送事業者は、第 1 項及び第 2 項の規定により点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示したときは、運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を 1 年間保存しなければならない。

一～五（略）

（乗務記録）

第 25 条 一般乗合旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務したときは、次に掲げる事項を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を 1 年間保存しなければならない。

一～九（略）

2～4（略）

（乗務員台帳及び乗務員証）

第 37 条 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者ごとに、第一号から第八号までに掲げる事項を記載し、かつ、第九号に掲げる写真をはり付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かななければならない。

一～九（略）

2～4（略）

### ○ 道路運送法施行規則（抜粋）

（安全な運転のための確認等及び乗務記録）

第 51 条の 18 自家用有償旅客運送者は、乗務しようとする運転者に対して、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、自家用有償旅客運送自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録し、かつ、その記録を 1 年間保存しなければならない。

2 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車の運転者が乗務したときは、次に掲げる事項を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を 1 年間保存しなければならない。

一～四（略）

（運転者台帳及び運転者証）

第 51 条の 19 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車の運転者ごとに、次に掲げる事項を記載した運転者台帳を作成し、これを事務所に備えて置かなければならない。

一 作成番号及び作成年月日

二 自家用有償旅客運送者の名称

三 自家用有償旅客運送自動車の運転者の氏名、生年月日及び住所

四 道路交通法に規定する運転免許に関する次の事項

イ 運転免許証の番号及び有効期限

ロ 運転免許の年月日及び種類

ハ 運転免許に条件が付されている場合は、当該条件

五 第五十一条の十六第一項及び第三項に規定する要件に係る事項

六 事故を引き起こした場合又は道路交通法第百八条の三十四の規定による通知を受けた場合は、その概要

七 運転者の健康状態

2、3（略）

### ○ 市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（平成 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 141 号、自動車交通局長通知）（抜粋）

4 輸送の安全及び旅客の利便の確保

登録を受けた運送者が講じなければならない輸送の安全及び旅客の利便の確保措置については、以下の点に留意することとする。

(1)（略）

(2) 運行管理（抜粋）

運行管理の責任者がやむを得ず不在となる場合は、予め運行管理を代行する者を定め、適切な運行管理の実施を確保するものとする。

旅客自動車運送事業者等に運行の委託を行う場合にあっては、運送者は、委託に係る運行管理が適切に行われるよう措置するものとし、運行管理の責任者は、受託者において確保した必要な資格を有する者から選任するものとする。また、受託者が乗務しようとする運転者に対して行う安全な運転のための確認、指示は対面により確実に実施するものとする。

(3) 安全な運転のための確認等及び乗務記録の実施

① 施行規則第 51 条の 18 第 1 項に定める、運送者が乗務しようとする運転者に対して行う確認、指示の記録は、参考様式第イ号を参考として運送者において書式を定め実施するものとする。運行委託を行っている運送者においては、受託者において確実に実施されるよう適切な措置を講ずるものとする。

② 施行規則第 51 条の 18 第 1 項に定める運転者が乗務した場合の乗務記録は、参考様式第ロ号を参考として運送者において書式を定め実施するものとする。運行委託を行っている運送者においては、受託者において確実に実施されるよう適切な措置を講ずるものとする。

(4) 運転者台帳の整備

施行規則第 51 条の 19 第 1 項に定める、自家用有償旅客運送自動車の運転者ごとの運転者台帳は、参考様式第ハ号を参考として運送者において書式を定めるものとする。

### ○ 過疎地有償運送の登録に関する処理方針について（平成 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 142 号、自動車交通局長通知）（抜粋）

3 輸送の安全及び旅客の利便の確保

登録を受けた運送者が講じなければならない輸送の安全及び旅客の利便の確保措置については、以下の点に留意することとする。

(1)（略）

(2) 運行管理（抜粋）

運行管理の責任者がやむを得ず不在となる場合は、予め運行管理を代行する者を定め、適切な運行管理の実施を確保するものとする。

(3) 安全な運転のための確認の記録及び乗務記録等の実施

① 施行規則第 51 条の 18 第 1 項に定める、運送者が乗務しようとする運転者に対して行う確認、指示は対面により行うよう努める。対面での確認が困難である場合には、電話により必要な確認、指示を確実に実施できる体制を整備して実施すること。

②、③ (略)

(4) (略)

○ 道路運送車両法 (抜粋)

(定期点検整備)

第 48 条 自動車 (小型特殊自動車を除く。以下この項、次条第 1 項及び第 54 条第 4 項において同じ。) の使用者は、次の各号に掲げる自動車について、それぞれ当該各号に掲げる期間ごとに、点検の時期及び自動車の種別、用途等に応じ国土交通省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。

一 自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量八トン以上の自家用自動車その他国土交通省令で定める自家用自動車 三月

二 道路運送法第 78 条第 2 号に規定する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車 (国土交通省令で定めるものを除く。)、同法第 80 条第 1 項の許可を受けて業として有償で貸し渡す自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車 (前号に掲げる自家用自動車を除く。) 六月

三 前二号に掲げる自動車以外の自動車 一年

2 (略)

○ 自動車点検基準 (抜粋)

第 3 条 法第 48 条第 1 項第 1 号の国土交通省令で定める自家用自動車は、次に掲げる自動車とする。

一 (略)

二 車両総重量八トン満で乗車定員 11 人以上の自家用自動車

図表 4-③ 自家用有償旅客運送自動車に関する表示等に係る法令

○ 道路運送法施行規則 (抜粋)

(運転者台帳及び運転者証)

第 51 条の 19

1, 2 (略)

3 過疎地有償運送及び福祉有償運送を行う自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車に運転者を乗務させるときは、次に掲げる事項を記載し、かつ、当該運転者の写真を貼り付けた運転者証を作成し、これを旅客に見やすいように表示し、又は当該自家用有償旅客運送自動車内に掲示しなければならない。

一 作成番号及び作成年月日

二 自家用有償旅客運送者の名称

三 運転者の氏名

四 運転者免許証の有効期限

五 第 51 条の 16 第 1 項及び第 3 項に規定する要件に係る事項

(自家用有償旅客運送自動車に関する表示等)

第 51 条の 23 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送を行う場合には、その自家用有償旅客運送自動車の両側面に、次に掲げる事項を記載した標章を見やすいように表示しなければならない。

一 名称

二 「有償運送車両」の文字

三 登録番号

2 (略)

3 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送を行う場合には、登録証の写しを自家用有償旅客運送自動車に備えて置かなければならない。

(自家用有償旅客運送自動車内の掲示)

第 51 条の 24 市町村運営有償運送を行う自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車内に、当該自家用有償旅客運送者の名称、当該自家用有償旅客運送自動車の運転者の氏名及び自動車登録番号並びに旅客から收受する対価に関する事項を旅客に見やすいように掲示しなければならない。

図表 4-④ 事故記録及び苦情処理記録の作成

(単位：市町村、運送事業者等、NPO等)

運行形態	調査対象		事故記録の作成・ 保存不適切 (A)	苦情処理記録の作成不適切 (B)		計 (A+B)
	区分	調査数		内容が軽微等	委託市町への申立	
一般乗合旅客自動車運送	運行委託市町村	6	1	1	0	2
	受託運送事業者	5	1	1	1	3
自家用有償旅客運送	運行委託市町村	11	0	2	0	2
	受託運送事業者等	11	1	0	1	2
	自ら運行する市町村	2	0	1	0	1
	自ら運行するNPO・町社会福祉協議会	7	1	1	0	2
計		42	4	6	2	12

(注) 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。

図表 4-⑤ 事故・苦情の再発防止のため、事故・苦情情報を委託先事業者への指導・注意喚起に活用している事例

市町	運行形態	説明
B f 市	自家用有償旅客運送	B f 市では、年1回開催する委託先事業者との会合において、収集・整理した事故・苦情情報を基に、委託先事業者に対し再発防止について指導・注意喚起を行っているほか、事故及び苦情内容を勘案して随時、注意喚起の文書を送付している。また、事故及び苦情内容を勘案し、事故又は苦情に関係する事業者に対し、業務改善通知を発し、再発防止のための業務改善報告書を提出させている。 なお、今回調査した委託先事業者において、B f 市から送付のあった注意喚起文書を掲示し、運転者に対し注意喚起を行っている状況がみられた。
B b 市	一般乗合旅客自動車運送	B b 市では、委託先事業者から報告のあった事故報告や同市に申出があった苦情について、当該路線を運行する事業者に対し個別に指示・注意喚起を行っているほか、他の委託先事業者での同種の事故等の発生を防止するため、事故及び苦情内容を勘案して、全委託先事業者に注意喚起文書を送付している。
B a 市	一般乗合旅客自動車運送及び自家用有償旅客運送	B a 市では、同市に申出があった苦情内容を整理した資料を定期的に委託先事業者へ送付し、再発防止に向け注意喚起を行っている。

(注) 四国行政評価支局の調査結果による。

図表 4-⑥ 不適切な運行管理等の内容

(単位：市町村、運送事業者等、NPO等)

運行形態	調査対象		安全な運転のための 確認不適切 (A)			乗務記 録未作 成 (B)	運転者台帳 不適切 (C)		自動車の点検整備 不適切 (D)		計 (A+B+ C+D)
	区 分	調 査 数	確 認 未 実 施	責 任 者 以 外 の 者 が 確 認	対 面 に よ ら な い 確 認 等		台 帳 未 作 成	記 載 内 容 不 十 分	3 か 月 点 検 未 実 施	6 か 月 点 検 未 実 施	
一般乗合 旅客自動 車運送	受託運 送事業 者	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自家用有 償旅客運 送	受託運 送事業 者等	11	0	0	1	0	1	2	1	0	5
	自ら運 行する 市町村	2	1	0	1	1	2	0	1	0	6
	自ら運 行するN P O・町 社会福 祉協 議会	7	0	2	0	0	2	2	2	1	9
計		25	1	2	2	1	5	4	4	1	20

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。  
 2 自家用有償旅客運送用自動車の点検整備については、運行を委託している市町村において実施されているものがあるが、整理上、受託運送事業者等欄に計上している。

図表 4-⑦ 自家用有償旅客運送自動車に関する表示等

登録区分	運送者	車体表示等				市町村運営有償車内掲示				過疎地・福祉有償運転者証	備考
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧		
市町村運営有償運送	B a 市	×	×	×	×	×	○	○	○	—	
	B f 市	○	○	○	×	○	○	○	○	—	
	B h 市	○	○	○	○	○	○	×	○	—	自動車登録番号ではなく、自家用有償運送の登録番号を掲示（⑦関係）
	B j 市	○	○	○	×	×	○	○	○	—	
	B d 町	×	×	×	×	×	×	×	○	—	
	B g 町	○	×	×	×	×	×	×	○	—	
	A e 市	○	○	○	○	○	○	○	○	—	
	A g 市	○	○	○	○	○	○	○	○	—	
	A l 町	○	○	○	○	○	○	○	○	—	
	C c 市	○	○	○	○	○	○	○	○	—	
	C b 市	○	×	×	×	×	×	×	×	—	
	C f 市	○	○	○	○	×	×	×	×	—	
C d 町	○	×	×	×	○	○	○	○	—		
過疎地有償運送	B 2 N P O	○	○	○	×	—	—	—	—	×	運転免許証の有効期限が経過しており、認定講習修了の記載なし。（運転者証関係）
	C 1 N P O	○	○	○	○	—	—	—	—	○	
福祉有償運送	C α 社会福祉協議会	○	○	○	○	—	—	—	—	○	
	C 4 N P O	○	○	○	○	—	—	—	—	○	
	C 3 N P O	○	○	○	○	—	—	—	—	○	
	D α 社会福祉協議会	○	○	○	○	—	—	—	—	○	
	D 1 N P O	○	○	○	○	—	—	—	—	○	

- (注) 1 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。  
 2 調査対象として自家用車は、自家用有償旅客運送者が使用する自家用車のうちから1両を抽出し確認した。  
 3 表中の①～⑧は、次の事項を示す。  
 ①名称、②「有償運送車両」の文字、③登録番号、④登録証の写しの備え置き、⑤名称、⑥運転者氏名、⑦自動車登録番号、⑧旅客から収受する対価  
 4 表中の×印は、該当する事項の表示、掲示、備え置きがないもの、又は掲示内容等が規定どおりとなっていないものを示す。