

平成29年 地方分権改革に関する提案募集

コミュニティバス等が路線バス停留所を 利用する場合の基準の明確化

全国知事会・全国市長会・全国町村会

地域交通に関する支障事例調査

調査の概要

■ 目的

地域での地域交通に係る課題やニーズについて把握すること。

■ 主な調査項目

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業
- ・ 自家用有償旅客運送
- ・ 地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画

■ 対象

全都道府県・市区町村（回答率 97.7%）

■ 調査期間

平成28年12月2日 ～ 平成28年12月28日

■ 実施主体

地方六団体

支障事例調査の結果概要

地域交通の現状

- 人口減少や高齢化に伴う利用者の減少
- 路線廃止や減便に伴う利便性の低下
- 地域交通事業者の赤字拡大とそれに伴う自治体の財政負担増大
- 運転手等の担い手不足

具体的支障の例

- 路線バスの停留所は路線定期運行の許可を受けたものしか利用できない。地域住民の利便性向上のため、区域運行や自家用有償旅客運送事業等においても既存のバス停留所に停車できるようにすることが必要。
- 道路運送法第21条に基づく実証実験の期間は上限1年とされているが、雪などの影響で季節により利用者数の変動が発生することから、期間上限を長くすることが必要。
- 県境をまたいで運行している路線バスにおいて、他県の路線バスとの競合区間における乗降制限により、住民や観光客等の利便性が大きく損なわれているため、乗降制限を地域の実情で解除できるようにすることが必要。
- 雪道だと車高の低いノンステップバスが走行できないため、地域の状況に応じた車輜や設備基準の緩和が必要。
- コミュニティバスの利便性向上のため路線変更等を検討しているが、関係機関との協議が整いにくい。制度上、手続の緩和措置が設けられているが、制度活用に関する関係機関の対応が統一されていない。

バス停留所の利用に関する取扱い ①

平成26年11月20日付け 警察庁交通局交通規制課長通知（抄）

（略）

また、道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条第5号の規定により、乗合自動車の停留所を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分において、同条ただし書に規定する乗合自動車以外の車両は、停車し、又は駐車してはならないこととされているところ、国土交通省から、別紙のとおり、地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び過疎地有償運送に限る。）に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所において、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう、要望がなされている。

地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、同要望を踏まえ、道路交通の実態に応じて、一定の停留所の標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐（停）車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応されたい。

バス停留所の利用に関する取扱い ②

「地域公共交通網形成計画及び地域交通再編実施計画作成のための手引き」(抄)

国土交通省

第5章 これからのサービスの在り方を考えましょう

(略)

緑ナンバーでの運行が困難なときなど、地域の「交通資源」がどうしても確保できない場合は、道路運送法第78条に基づく「自家用有償旅客運送」が考えられます。自家用有償旅客運送は事業化の手続きが比較的容易で、使用する車両に関する基準等も緩やかですが、利用者に制限があること、原則として路線バスの停留所などへの乗り入れができないこと(※)などのデメリットがあることにも留意しましょう。また、市町村が運行責任を負わなければならないことも認識しておきましょう。

※ ただし、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号)として、協議会で認められた一定の停留所における、市町村運営有償運送(交通空白)及び交通空白地有償運送に使用される車両の停車又は駐車に関し、警察の適切な対応を求める通達が発出されています。

全国知事会による都道府県への意見照会結果概要

バス停留所の現状

- デマンド交通のいくつかの乗降ポイントで「路線バス停留所乗継箇所」を定めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m程度離れた安全な場所で乗降している。
- 路線定期運行バスの停留所にその他の車両(区域運行や自家用有償旅客運送事業の車両)が停車している事例がある。

バス停留所の共用による効果

- 同一名称でバス停(乗降スポット)が統合され、安全かつ便利に乗降や交通モード間の乗換えができるので、利用者増につながる可能性がある。
- 利用しやすい乗り継ぎ環境の整備が容易になることにより、持続可能な公共交通の維持に資するものと考えられる。

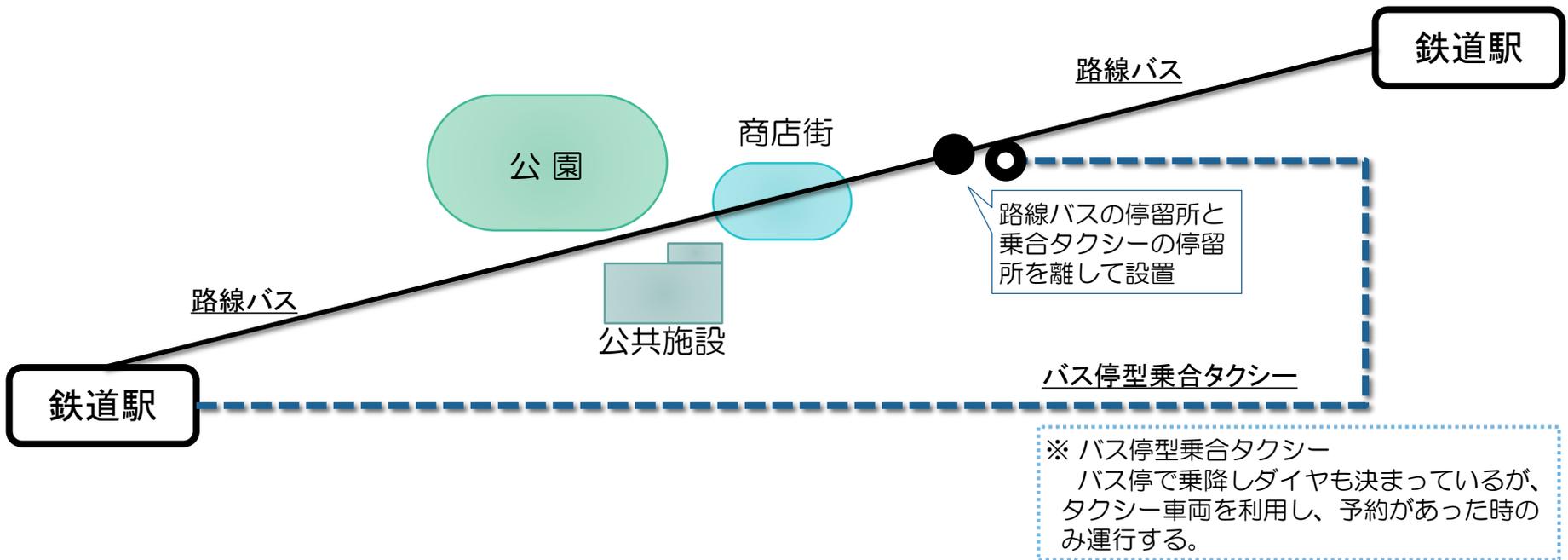
国からの通知の周知状況

- 警察庁の通知により、バス停に駐(停)車可能な交通規制を行うことができるので、これで対応することもできる。
- 現状でも、利便性向上のため路線定期運行バスの停留所にその他の車両が停車している事例がある。これについて運輸支局に確認したところ、法律に明記はないが事業者間で協議すること等で実現できるものであり違法ではないということであった。

事例 ①

乗合タクシーの運行状況

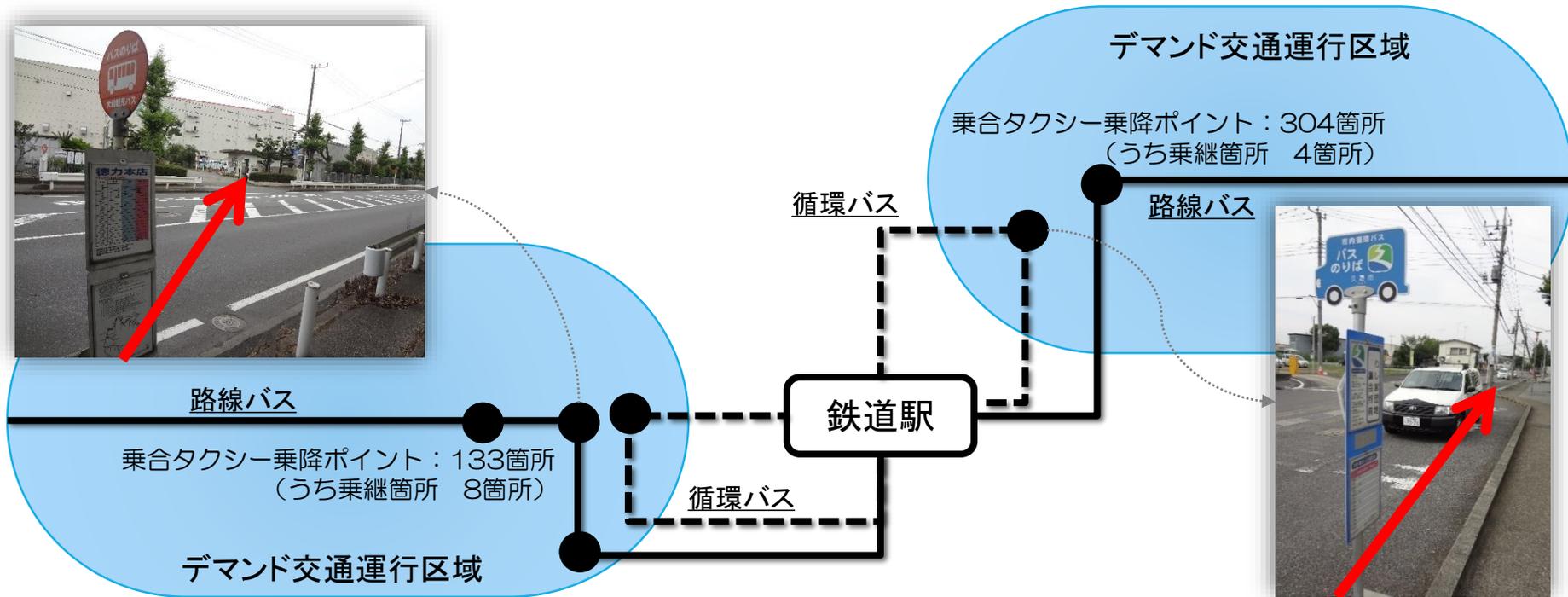
- 既存の民間バス路線が撤退した地区で運行しているバス停型乗合タクシー（※）が、商店街・公園・公共施設等に乗入れる路線定期運行のバス路線に結節している。
- バス停型乗合タクシーの停留所は、地元警察署との協議の際の指導により、路線バス停留所から10m程度離して設置している。
- その根拠は道路交通法第44条の規定によるものと理解していた。



事例 ②

乗合タクシーの運行状況

- 運行区域を限定して運行している乗合タクシー（デマンド交通）が、鉄道駅まで運行する路線定期運行の市営循環バスや民間路線バスに結節している。
- 乗合タクシーは路線定期運行のバス停留所から離れた位置で乗降することとしている。
- 乗合タクシー導入時の地域公共交通会議において、バス事業者等からバス停留所から離れた場所で乗降するよう要望があり現在の運用となったが、その際には特段の議論はなかった。



提案内容

提案事項

当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを、地方公共団体等に周知すること。

具体的な対応（案）

- 地域公共交通会議で合意が得られた場合は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に限らず、現場の状況に応じた適切な取扱いを可能とする。
- 都道府県警察のみではなく、地域交通を所管する部局にも適切に周知が行われるよう対応を行う。

提案の実現による効果

見込める効果

- 自治体に適切に周知が行われることにより、地域公共交通の計画段階から適切な交通体系の検討を行うことができる。
- 当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になる。



利用者の
利便性向上

地域住民の
バス利用増加

地域公共交通の
維持・確保