

平成30年 地方分権改革に関する提案募集

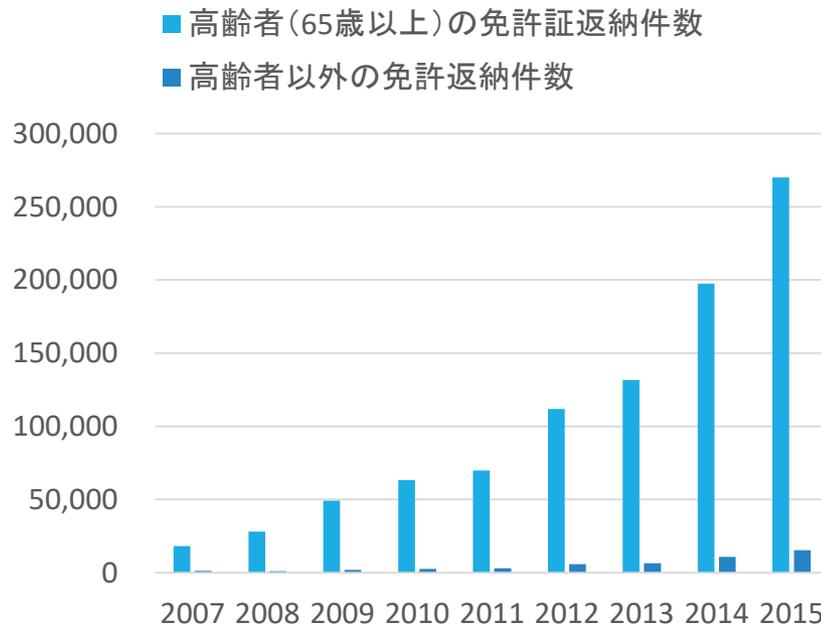
地域の実情に応じてコミュニティバス等の 円滑な導入を可能とする制度の構築

全国知事会・全国市長会・全国町村会

提案の背景

地域交通に関する現状 〈地域の高齢化による交通手段の変化〉

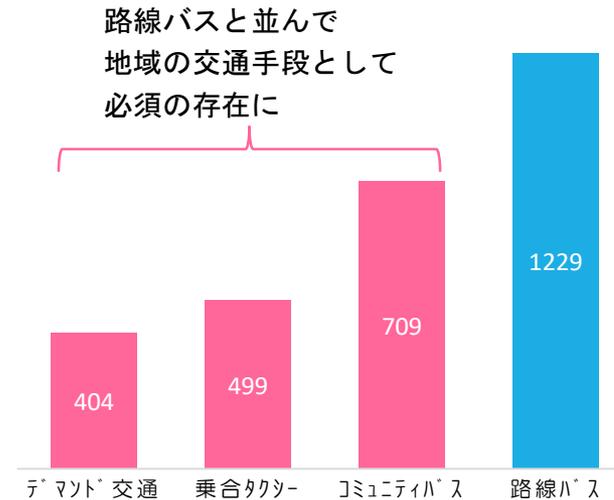
■ 運転免許証返納状況



※ 出典:警察庁「運転免許統計」より (国土交通省総合政策局作成)

■ コミュニティバス等の活用状況

(管内で交通手段となっている市区町村数)



※ 出典:地方六団体地方分権改革推進本部事務局
「地域交通に関するアンケート調査」(平成28年12月)より

👉 地域交通においてコミュニティバス等に期待する役割が増大

※ コミュニティバス等:路線バス以外の区域運行バス等、乗合タクシー、自家用有償旅客運送による市町村運営有償運送や公共交通空白地有償運送

地域公共交通の制度的課題

地域公共交通に関する課題認識（提案内容）

- 人口減少、高齢化等の進展により、コミュニティバス等は地域公共交通として主要な地位を占めるようになった。
- しかし、法令上は従前のまま例外的な位置付けとされ、その活用が本来期待される範囲に比べて著しく限定されている。
- そのため、関係する法規制を横断的に見直し、地域の実情に応じた地域公共交通の円滑な導入を可能とする制度を構築することが必要。

制度的課題

- ① 少量（350kg未満）の荷物を運ぶことについて路線バスは制限されていないが、自家用有償旅客運送者は運輸支局長が認める地域内に限定されている。
- ② バスの車庫等を市街化調整区域内に設置する場合、路線バスは開発許可不要だが、区域運行バス等は許可が求められ設置が困難。
- ③ 自家用有償旅客運送や区域運行バスは、その導入に当たって交通空白地帯であることや、路線バスと実質的に競合しないことなどの限定が付されている。そのため、法令上期待されるよりも活用範囲が狭い。
- ④ 自治体がコミュニティバスを運行委託する場合、運賃を無料とすると貸切バスに係る運賃水準が適用され、有料のコミュニティバスに比べて運行委託料が大幅に高くなる。

地域交通に関する自治体調査

調査の概要

■ 目的

地域での公共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

- ・ コミュニティバス等（区域運行・自家用有償旅客運送等）の活用を進める上での制度上の支障 など

■ 対象

全都道府県・市区町村

■ 調査時期

平成30年3月

■ 実施主体

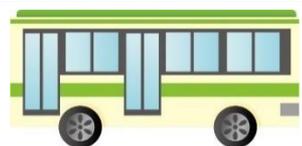
地方自治確立対策協議会（地方六団体）

①少量貨物運送に関する制度

少量貨物運送に関する現行制度

- コミュニティバス等を乗合バス(一般乗合旅客自動車運送事業)として運行する場合に少量貨物(350kg未満)運送も行うことは、道路運送法第82条により許可不要として認められている。
- 他方、コミュニティバス等を自家用有償旅客運送として運行する場合に少量貨物運送も行うことは、過疎地域であって、当該地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がないと運輸支局長が認める地域に限り、運輸支局長が許可する取り扱いとなっている。
- 許可を得るにあたって、当該地域のすべての貨物自動車運送事業者に、支障の有無を確認するよう求められている。

乗合バス

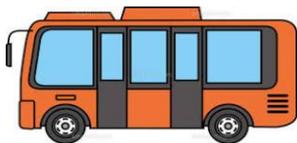


制限なし

350kg未満の荷物を運ぶことが可能
(道路運送法第82条)

自家用有償旅客運送

(過疎地)



許可時に
限定

【限定】
○過疎地域に限る
○地域の貨物自動車運送事業者
に支障がないと運輸支局長が認める
場合に限る

【支障事例】

コミュニティバスで少量貨物運送を行い、人だけでなくモノの運搬の利便性を向上しようと考えたが、地域の多数の貨物自動車運送事業者に対して、事業運営に支障を与えないことを確認するのは困難であった。
そのため、許可を得られる見通しが立たず、当該事業の実現が進まない。

➡運輸支局長の許可なく少量貨物運送を実施することができるようにする等、
自家用有償旅客運送による少量貨物有償運送の手続きを緩和すべき。

(参考) 少量貨物運送に関する取扱い

平成28年3月31日付け 国土交通省自動車局長通知（抄）

自家用有償旅客運送者（道路運送法（昭和26年法律第183号）第79条の登録を受けた者をいう。以下同じ。）による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る道路運送法第78条第3号に基づく許可の取り扱いについて、当分の間、下記のとおり定めることとする

（略）

（4）対象地域

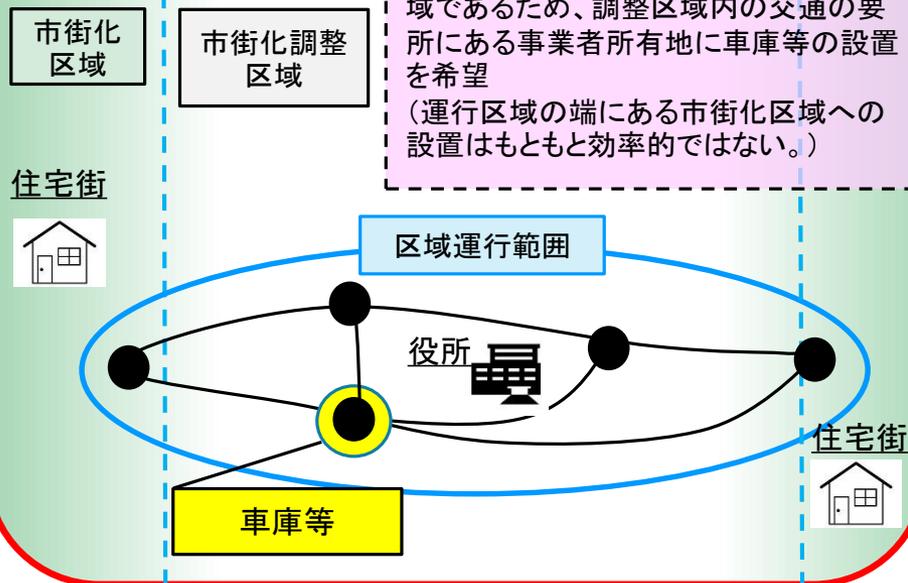
（略）少量貨物の有償運送を認める運送の路線又は区域は、少子高齢化や人口減少が進み、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域等であって、既存の貨物自動車運送事業者によっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な地域として、当該地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がないと運輸支局長が認める地域内に限るものとする。この場合において、運輸支局長は、当該地域の物流網の状況、住民の貨物運送に係るニーズ等について、必要に応じて当該地域の住民、地方公共団体、業界団体その他の関係者から意見を聴取し、判断することとする。

②市街化調整区域における施設設置に関する制度

市街化調整区域に関する現行制度

- 路線定期運行バスの車庫等を市街化調整区域内に設置する場合、都市計画法令に基づき開発許可の対象から除外されているため、開発許可なく設置が可能である。
- 他方、区域運行バス等の車庫等を設置する場合は、除外規定がないため許可を要することとなる。

(イメージ図)



【支障事例】

市が補助して運行する区域運行バスの事業者が、市街化調整区域内の運行地域に近い適地に車庫等を設置しようとした。しかし、当該地域の開発許可基準に合致していなかったために設置が認められず、やむを得ず運行区域から離れた土地の車庫等を利用し非効率な運行を強いられている。

○開発許可を要することによる支障

開発許可が必要となることで、

- ① 区域運行等の用に供する施設は、路線定期運行と同様に、典型的に適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がない公益上必要な建築物であるにも関わらず、開発許可が必要とされているため、必要な施設の設置が困難。
- ② 開発許可を要することで、事業者の事務手続きが煩雑となり、事業者が当該事業を断念したり、非効率な形態での実施を余儀なくされる場合がある。
- ③ 地域交通に関するニーズの増大に伴い、区域運行など、路線定期運行以外にも多様な交通形態が地域にとって必要とされているが、その導入・検討が円滑に進まない。

☞ 区域運行及び路線不定期運行についても、路線定期運行と同様に、**公益上必要な建築物として都市計画法の開発許可対象から除外すべき。**

(参考) 市街化調整区域における施設設置に関する取扱い

都市計画法第29条及び都市計画法施行令第21条（抄）

○都市計画法第29条第1項第3号（開発行為の許可）

都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市又は同法第252条の22第1項の中核市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

（略）

三 駅舎その他の鉄道の施設、図書館、公民館、変電所その他これらに類する公益上必要な建築物のうち開発区域及びその周辺の地域における適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がないものとして政令で定める建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為

○都市計画法施行令第21条第1項第6号

（適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がない公益上必要な建築物）
法第29条第1項第3号の政令で定める建築物は、次に掲げるものとする。

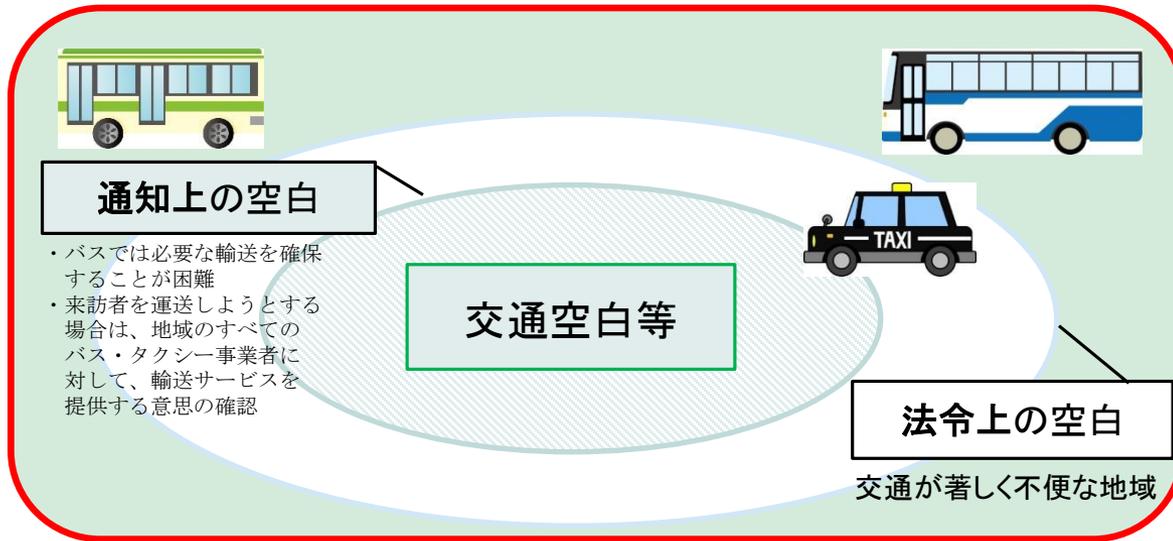
（略）

六 道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。）若しくは貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業（同条第6項に規定する特別積合せ貨物運送をするものに限る。）の用に供する施設である建築物又は自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）第2条第5項に規定する一般自動車ターミナルを構成する建築物。

③交通空白地帯に関する制度

交通空白地帯に関する現行制度

- 自家用有償旅客運送は、法令上は「交通が著しく不便」等の条件下で認められるが、通知等で「公共交通空白地有償運送」又は「交通空白輸送」という、交通の不存在を示唆する名称・限定が付されている。
- 区域運行バスは、路線定期運行バス等が担う輸送を補完する位置付けであるが、「路線バスと実質的に競合することのない」ことが導入に際して求められている。
- そのため、法令上期待されているよりも活用範囲が狭められた状態で、導入の可否を各地域において判断する仕組みとなっている。



【支障事例】
コミュニティバスを、自家用有償旅客運送として過疎地域内だけの経路で運行している。地域のニーズを考えると、過疎地外の医療機関、老人福祉施設、駅まで結ぶ経路としたいが、交通が著しく不便ではあるが、タクシー等も全く運行しない「交通空白」とまでは言えない可能性があるため、導入の検討を進めることが困難である。

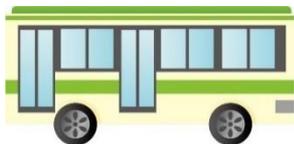
👉 通知等による「交通空白」等の定義・限定について見直し、交通が不便な地域に切れ目なくコミュニティバス等の地域交通が導入されるよう、制度を改善すべき。

④運賃無料のコミュニティバスに関する制度

運行委託料に関する現行制度

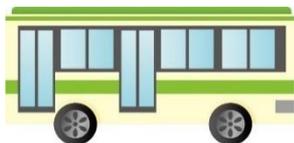
- コミュニティバスを乗客から料金を徴収しない形で運行委託する場合、乗合バス(一般乗合旅客自動車運送事業)として許可されず、観光バスと同じ貸切バス(一般貸切旅客自動車運送事業)として扱われる。同じコミュニティバスでも乗客から料金を徴収する形で運行委託する場合は、実態と合った乗合バスとして許可される。
- 料金を徴収しない場合は、委託料の算定にあたって、乗合バスとしての実態を有しているにも関わらず、貸切バスに係る運賃が適用され、平成26年の貸切バス運賃改定の影響もあり、乗合バスに比べて委託料が大幅に高くなるという差が生じている。

運賃**有料**のコミュニティバス



○実態に即した運行委託料

運賃**無料**のコミュニティバス



●貸切バスとして、「時間制運賃」と「キロ制運賃」の合算方式
☞乗合バスとしての実態よりも高い運行委託料

【支障事例】

市が乗車運賃を無料としてコミュニティバスを、バス業者に委託して運行していた。無料のため運輸局から路線バスとしての許可は得られず、貸切バスとして取り扱われている。貸切バス運賃改定に際して、委託料金を引き上げるよう指導があり、運賃有料の場合に比べて財政負担が大きく異なることとなったため、無料運賃を維持することが困難となっている。

☞乗客から料金を徴収しないコミュニティバスについて、実態に即して、一般乗合旅客運送事業として許可すべき。

提案の実現による効果

見込める効果

- コミュニティバス等の制度上の位置付けを見直すことで、地域の実情に合った合理的な地域公共交通を導入することが可能となり、地域交通の充実、利便性の向上が図られる。
- 利用者の利便性が向上することで、さらに利用者の増加が期待され、地域公共交通の維持・確保につながる好循環が生まれる。



地域の実情に
合った公共交通



地域住民の
利便性向上



地域公共交通の
維持・確保