

道路運送法等関係法令の基礎知識について

～ 地域に根ざした輸送サービスの提供のために ～



国土交通省

北陸信越運輸局

北陸信越運輸局自動車交通部旅客課

1. 道路運送法の基礎知識①

法第1条（目的）

「～道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」

“安全・安心”

“公共性”

“利便性・快適性”

法第2条第2項及び第3項（定義）

自動車運送事業

旅客自動車運送事業

「他人の需要に応じ」、「有償で」、「自動車を使用して」、「旅客」を運送する事業であって法第3条に掲げるもの。

貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業法による貨物自動車運送事業

法第3条（種類）

種類の別	内 容
一般乗合旅客自動車運送事業	乗合旅客を運送する事業
一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業 1個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人）以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業
	一般乗用旅客自動車運送事業 1個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人）未満の自動車を貸し切って旅客を運送する事業
特定旅客自動車運送事業	特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する事業

（コミバス、乗合タクシーはこれ！！）

1. 道路運送法の基礎知識②

法施行規則第3条の3（一般乗合旅客自動車運送事業の態様）

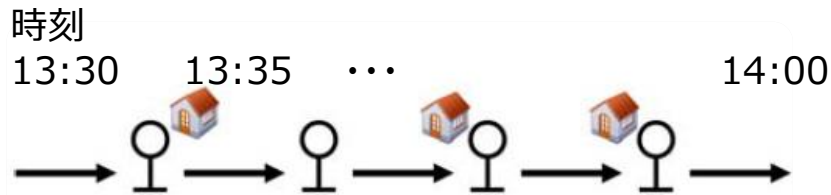
※乗合はさらに以下の3つの態様に類別される

路線定期運行

路線不定期運行

区域運行

【通常の路線バス、高速バス】



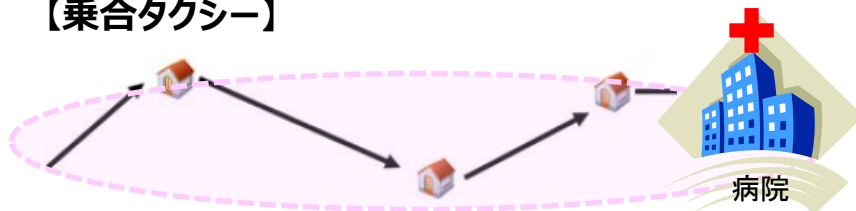
・決められた時刻に決められたルートを行って、所定のバス停で乗降する。

13:30 発車予定 14:00 到着予定



・決められたルートを行って、所定のバス停で乗降するが、起点又は終点の時刻が不定である運行。

【乗合タクシー】



・運行ルートを設定せず、また、バス停設置を必須としないで、指定エリア内で予約のあった乗降場所を巡回する。

路線定期運行

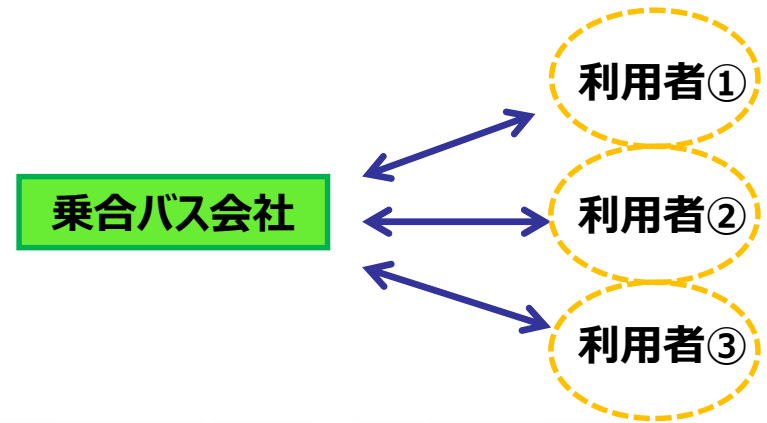
路線不定期運行

区域運行

参考 「乗り合わせ(乗合)」と「貸し切り(貸切)」

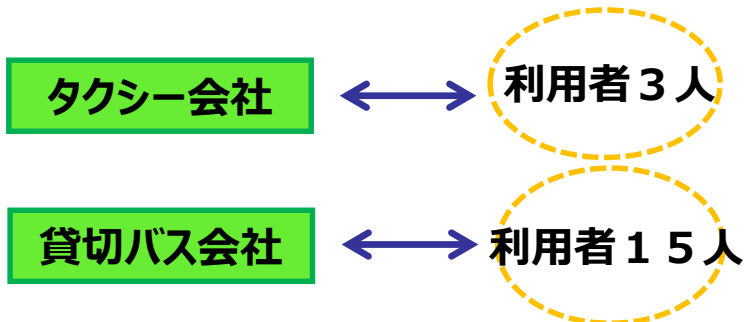
乗合バス会社と利用者の契約関係

乗り合わせ = バス会社と旅客 1 人 1 人との運送契約



タクシー会社・貸切バス会社と利用者の契約関係

「タクシー」・「貸切バス」は会社と利用者との
1 対 1 の 1 個の運送契約



1. 道路運送法の基礎知識③

法第4条（一般旅客自動車運送事業の許可）

「一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」

法第5条（許可の申請）

※許可申請書には事業計画、運行計画の記載が必要

事業計画

- ① 路線又は営業区域
- ② 停留所の名称、位置、停留所間の距離
- ③ 主たる事務所及び営業所の名称、位置
- ④ 営業所に配置する事業用自動車の数
- ⑤ 自動車車庫の位置及び収容能力

運行計画

- ① 運行系統（ルート）
- ② 運行回数
- ③ 運行時刻

法第15条～15条の3（事業計画、運行計画）

事業計画、運行計画を変更しようとするときは、「認可」又は「届出」が必要

- 手続きごとに「標準処理期間」が定められている。
- 添付書類には事前に関係法令の手続きを済ませる必要があるものもある。



**余裕を持った
準備期間が必要！**

法第9条～9条の3（運賃及び料金）

運賃及び料金を設定・変更しようとするときは、「認可」又は「届出」が必要。

乗合バス運賃



「上限運賃」の認可

上限の範囲内で実施運賃を届出

コミュニティバスの運賃

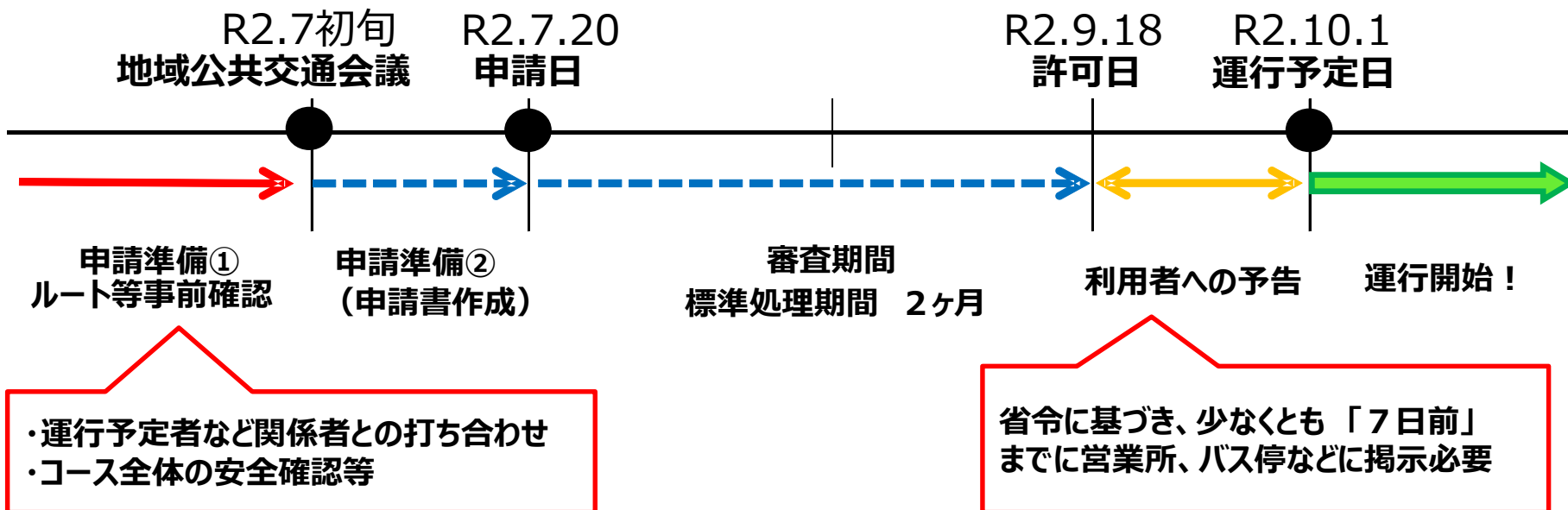


「協議運賃」の届出

地域公共交通会議において諮られ、協議が調った運賃

【参考】申請手続きスケジュール イメージ

例：コミュニティバスの運行ルートを設定するとき（運行事業者が乗合新規経営許可の場合）



補足ポイント

★地域公共交通会議等案件に限る新規経営許可申請の際の法令試験の事前実施について

- これまで一般乗合旅客自動車運送事業の新規経営許可申請を行う際には、申請後、審査期間中に法令試験を受験するよう取り扱っていたが、R2.4.1より地方公共団体から運行を受託して行う予定である者については、それを証する当該地方公共団体からの書面を確認のうえ、法令試験を事前に受験することも可能になった。
- 事前試験の結果の法令試験合格証は合格日の翌日から起算して6ヶ月間有効とし、新規経営許可申請の受理時点で有効であることを要する。

1. 道路運送法の基礎知識④

法第78条第2号(自家用有償旅客運送)

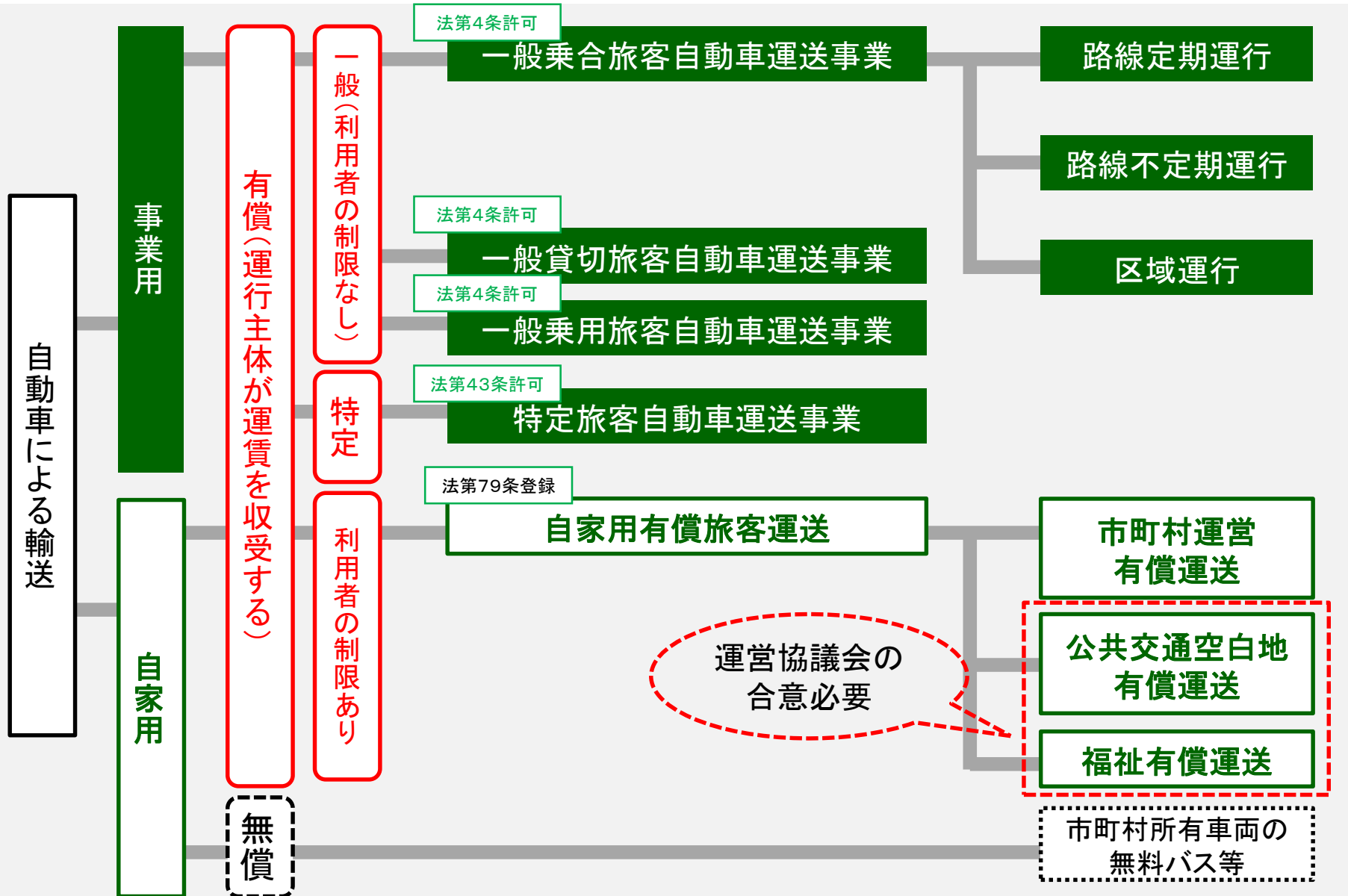
自家用有償旅客運送とは??

バス、タクシー等が運行されていない地域や、過疎地域等において、住民の日常生活や観光客の移動手段を確保するため、国土交通大臣または地方公共団体の長の登録を受けた市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組み。

- 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、旅客自動車運送事業(バス、タクシー事業)の許可が必要。
- 一方で、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保できない場合があります。
- このような場合に、生活交通の確保等の観点から、市町村バスやNPO法人等による自家用自動車を使用した有償運送を認める「自家用有償旅客運送の登録制度」を創設し、平成18年に法律上明確に位置づけられました。
- 自家用有償旅客運送の実施にあたっては、運営協議会(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において合意が調った上で、国土交通大臣(地方公共団体の長)の登録を受ける必要があります。
- 国土交通大臣(運輸支局または地方公共団体)は、輸送の安全確保及び利用者の保護のための指導・監督を実施します。

1. 道路運送法の基礎知識⑤

道路運送法上の事業区分と運行形態



地域公共交通会議等の協議結果（合意）に基づき、道路運送法上の手続きを行うに当たっては、手続きの弾力化や簡素化の特例措置が設けられています。

- ① **運賃・料金の設定、変更に係る手続きの簡素化** ⇒ 協議が調っている場合は届出 「協議運賃」
- ② 路線の廃止（休止）の届出時期の短縮 ⇒ 協議を調えることにより6ヶ月前から30日前までに短縮。
- ③ **路線不定期運行又は区域運行の実施弾力化** ⇒ 協議を調えることによって、運行の実施が可能に。
- ④ 使用する車両の弾力化 ⇒ 協議を調えることによって、乗車定員11人未満の車両で運行が可能に。
- ⑤ 最低車両数の弾力化 ⇒ 協議を調えることによって、営業所ごとに配置する最低車両数基準が緩和
- ⑥ 車両を他の旅客自動車運送事業と併用することの特例
⇒ 協議を調えることによって、他の旅客自動車運送事業と車両を併用することが可能に。
- ⑦ 行政処分等により事業計画の変更（拡大）が制限されている場合の特例
⇒ 協議を調えることによって、弾力化が図られる。ただし、新規経営許可申請には適用されない。
- ⑧ **処理期間の短縮** ⇒ 協議を調えることによって、新規経営許可、路線の延長、路線に配置する車両の最大値の変更などの処理期間が短縮。
- ⑨ **公安委員会の意見を聴取することの簡素化**
⇒ 路線を所管する公安委員会が委員として参画し、協議を調えることで、交通安全上の意見照会が省略される。
- ⑩ **バリアフリー基準の適用除外**
⇒ 地域の同意、自治体等からの要請により小型コミュニティバスの車両構造要件等の適用除外認定を受けることが可能に（乗車定員11人以上23人以下、車両総重量5ト以下）

地域公共交通会議等の事務局として押さえておくべきポイント

◎ 基本方針等の整合性

- ・ **既定の基本方針（総合計画、交通計画、地域公共交通網形成計画等）との整合性を説明する。**
- ・ **協議に係る事業の導入や変更の趣旨、目的、検討に至った経緯や理由等について説明する。**

◎ 会議資料に係る留意事項

- ・ 資料は、事業の目的や計画の内容が容易に理解できるように作成する。
- ・ 道路運送法における協議事項を明確にする。
- ・ 協議事項に関し事前調整を行った事項は、口頭説明のみに止めず、資料にも記載する。
- ・ 事業の実施による**利用予測や収支予測（変更の場合は影響等）を資料に記載して説明する。**

◎ 車両に関する注意事項

- ・ バリアフリー基準の適合の確認は、予備車も含めて行う。
- ・ 運行事業者の営業所の配置車両数が最低車両数（常用5両＋予備1両）を下回る場合、乗車定員11人未満の車両を使用する場合、車両を他の一般旅客自動車運送事業の車両と併用する場合は、協議事項となることに留意する。
- ・ 車両（予備車を含む）の最大値（長さ・幅・高さ又は車両総重量）の変更に伴う公安委員会や道路管理者との事前調整は、既存路線も含めて行う必要がある。導入済みの車両と同一車種であってもマイナーチェンジ等によって、車両の諸元が異なる場合があるため、変更の都度確認をする。

◎ 情報の共有やスケジュール等に関する事項

- ・ 協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況等について資料に記載して説明する。
- ・ 幹事会や分科会等で検討を行っている場合や、住民や利用者への説明会やパブリックコメントを実施した場合は、その内容について資料に記載して説明する。
- ・ 運行開始までのスケジュールや、住民や利用者への周知方法について説明する。

2. 地域公共交通会議等の協議結果と道路運送法の手続き③

◎安全確保の観点から配慮する事項

- ・ **交通保安上、道路管理上の適否（公安委員会、道路管理者との調整状況）について説明する。**
- ・ 停留所の設置に当たっては、道路使用許可、道路占有許可の手続き、地権者や施設管理者等との調整状況、工事の要否などについても説明する。
- ・ 運行回数や運行時刻の設定や変更の際には、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準に留意する。

◎運行事業者の選定について

- ・ 運行を委託する場合の**委託先（運行事業者）**は、安全で利便性の高い地域公共交通を確保・維持していくための**大切なパートナー**となるため、選定に当たっては、**運行経費の多寡のみを基準とすることなく**、収益拡大策、安全性、利便性、環境配慮、緊急時の対応能力などの観点から**総合的に判断することが重要。**

◎交通ネットワークの構築・サービス提供の観点から配慮する事項

- ・ **既存の民間バス路線がある場合は、当該路線との競合など交通ネットワークとしての整合性について説明する。**
- ・ **区域運行の導入や変更を行う場合は、必要性やサービス水準の設定理由等について説明する。**
- ・ 地域内の公共交通機関との乗り継ぎの有無、調整状況等について説明する。
- ・ 利用者への利便性に影響を及ぼす場合は、現行の利用状況（利用目的、利用者数等）や対応方法を資料に基づき説明する。

◎スケジュールを遅らせる要因について

- ・ 地域住民への説明が不足していたため、反対運動や強い要望が生じた。
- ・ 隣接する市町村へ乗り入れをしようとしたが、当該市町村との調整が難航した。
- ・ 走行予定の道路を確認をしたところ、公安委員会や道路管理者の管轄が違っていた。
- ・ 車両の老朽化に伴い代替をしようとしたが、納期や仕様が定まらず予算計上できなかった。

2. 地域公共交通会議等の協議結果と道路運送法の手続き④

「これらのポイントが押さえられていないと・・・」

- 「協議事項の欠落」、説明や会議資料の不足による「事実誤認」などによって、道路運送法上の手続きに必要な合意形成が行われないと・・・
道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置を受けることができないため、改めて会議を開催したり、運行開始時期を先送りしたり、などの事態になる可能性も・・・



- 地域公共交通会議等の事務局に求められること
 - ・ 道路運送法の手続きへの理解を深める。
 - ・ 地域住民や委員に対して十分な説明を行う。
 - ・ 運行事業者の申請内容を把握し、かつ、情報公開に対応できるスキルを磨く。

補足ポイント

★「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（最新改正：R2.3.31）」
一部改正（30.12.28）の要旨

- ① 地域公共交通会議の協議事項について、道路運送法上合意する必要がある事項と合意することが望ましい事項の整理。
- ② 地域公共交通会議の議決方法は必ずしも全会一致を意味するものではなく、設置要綱に定められた議決方法によることが可能である旨を明記。
- ③ 地域公共交通会議の協議事項について、一度合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合には、更なる協議は不要であること、軽微な変更を伴う協議については事務局に委任するなど手続きの簡素化が可能である旨を明記。