

# 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

## 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

# 1. 道路運送法の基礎知識①

## (1) 道路運送法の目的

### 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(定義)

自動車運送事業

⇒ 旅客自動車運送事業・貨物自動車運送事業

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

# 1. 道路運送法の基礎知識②

## (2) 旅客自動車運送事業の種類

### 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!!)

### 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)

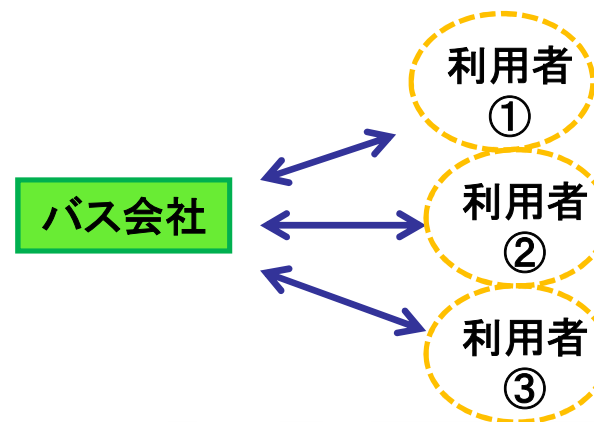
種類の別	内 容
路線定期運行	ルート、ダイヤが固定されたもの。(路線バス、高速バス)
路線不定期運行	ルートは固定、ダイヤは固定されていない。
区域運行	ルート、ダイヤとも固定されていない。(乗合タクシー)

# 参考 「乗り合わせ(乗合)」と「貸し切って(貸切)」



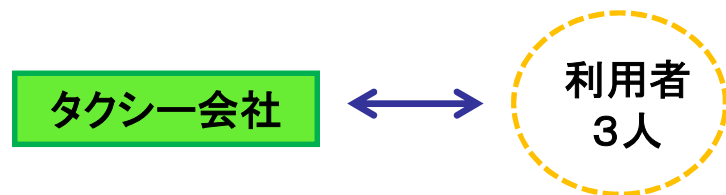
乗合バス会社と利用者の契約関係

乗り合わせ=1人1人と契約



タクシー会社と利用者の契約関係

「タクシー」は 1個の契約



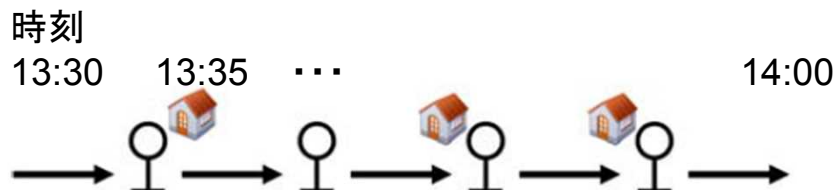
# 1. 道路運送法の基礎知識③

## 一般乗合旅客自動車運送事業の態様のイメージ（運行の形態）

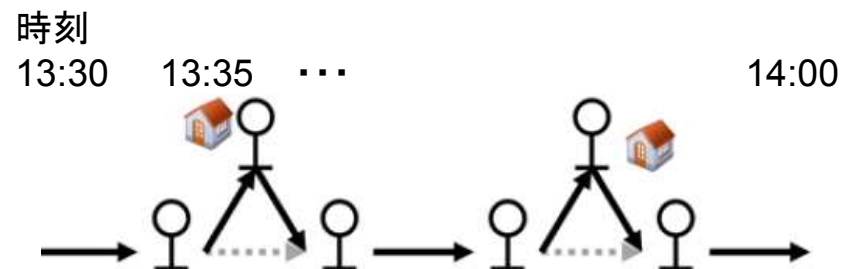
### 路線定期運行

#### 【通常の路線バス】

・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。



・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が、バス停から遠い地域に迂回ルートを設定して、予約があった場合にのみ乗り入れ。



### 路線不定期運行

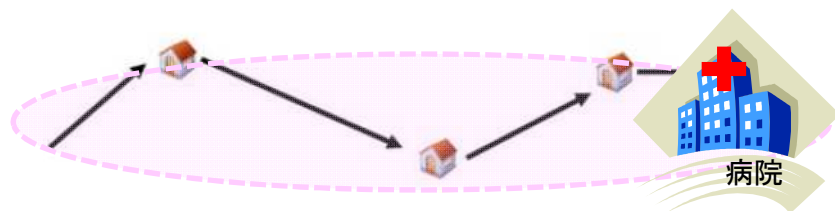
13:30 発車予定



・決められたルートを行って、所定のバス停で乗降するが、事前に予約があった便のみ、区間のみ運行

### 区域運行

#### 【乗合タクシー】



・運行ルートやバス停を設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回する。

# 1. 道路運送法の基礎知識④

## 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經營しようとする者は、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

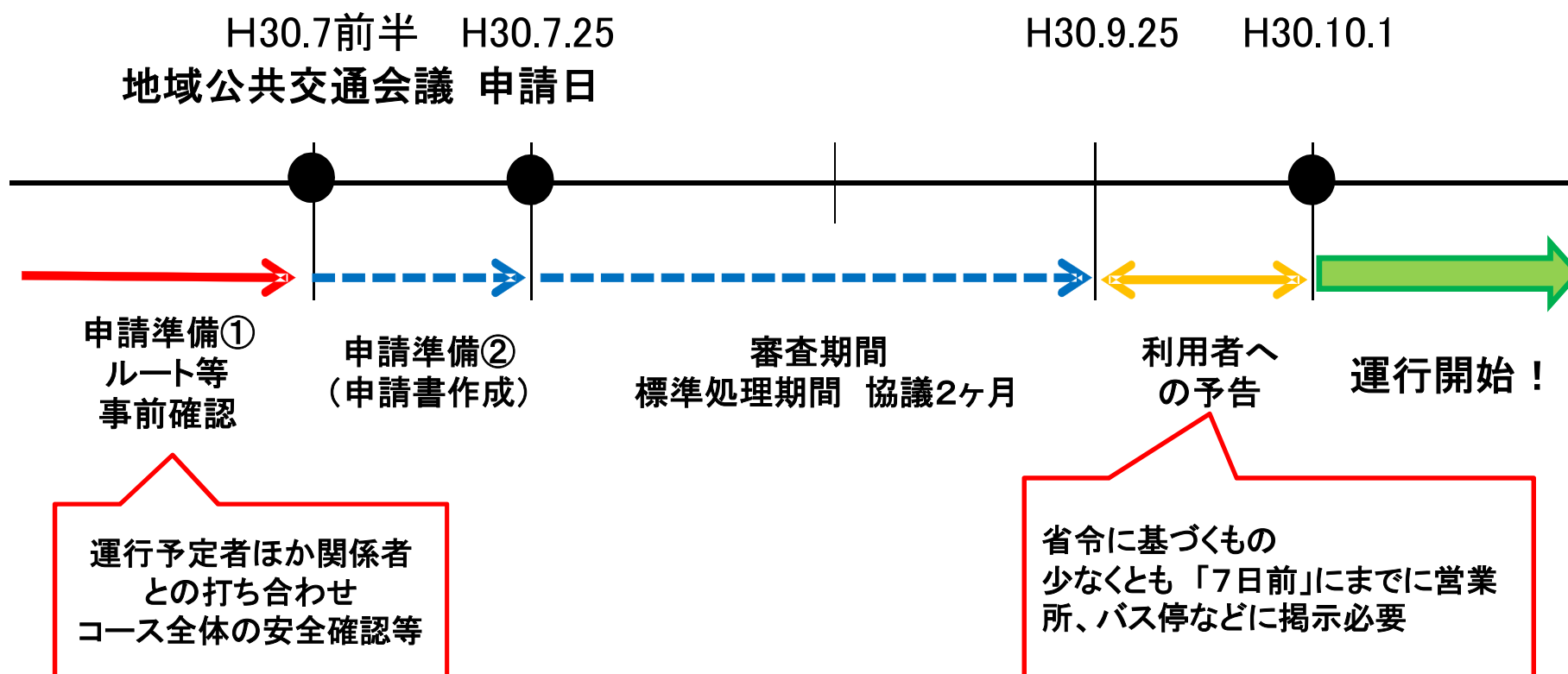
- 手続きごとに「標準処理期間」が定められている。
- 添付書類には事前に関係法令の手続きを済ませておく必要があるものもある。

**余裕を持った準備期間が必要！**

# 【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

H30. 10. 1 よりコミュニティバスの運行開始したい





# 1. 道路運送法の基礎知識⑤

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運賃の協議が行われ、  
協議が調ったもの。

# 1. 道路運送法の基礎知識⑥

## 法第78条第2号(自家用有償旅客運送)

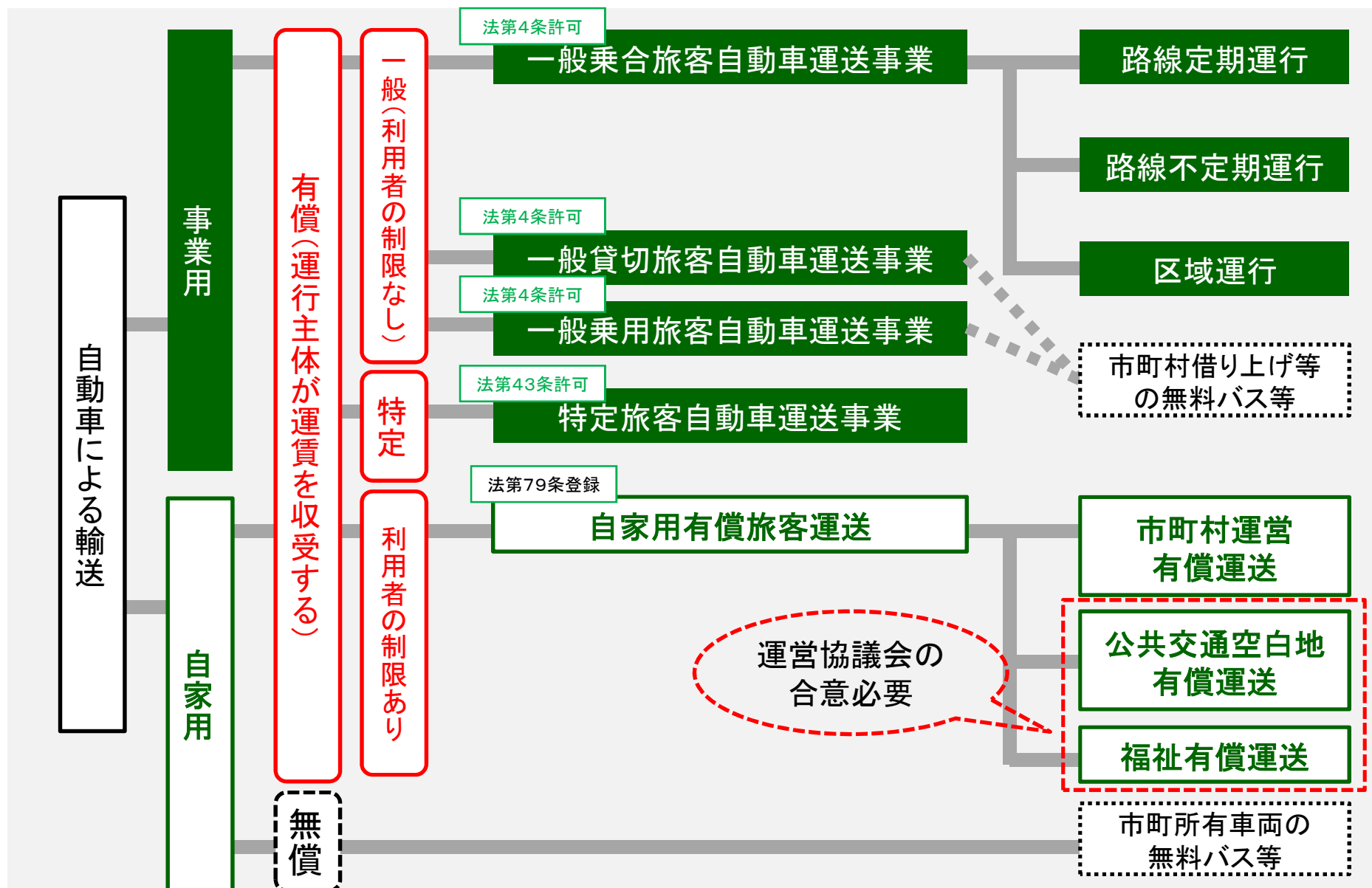
### 自家用有償旅客運送とは??

バス、タクシー等が運行されていない、過疎地域等において、住民の日常生活における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⑦

## 道路運送法上の事業区分と運行形態



## 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①

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、路線の延長、停留所の新設、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(警察)が委員として参画し、協議を調えることによって、交通保安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)

「しかし…」

■「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ていないと…

■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、

- ・改めて会議の開催
- ・運行開始の時期の先送り

などの事態になるケースも

■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に関することの理解を深める。
- ・ 会議の委員に対する十分な説明。
- ・ 運行事業者の申請内容を把握し、かつ、情報公開に耐えうるスキル。

### 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、地域公共交通総合連携計画等)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。
- ・協議に係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。

#### ◎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、その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。
- ・バリアフリー基準の適合の確認は、予備車も含めて行う。(毎日運行する場合は特に留意する。)
- ・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。

### ◎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(警察)、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。
- ・ 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グレードや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。
- ・ 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。

### ◎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。
- ・ 協議が調った以降の運行開始までのスケジュールや、住民や利用者への周知の方法について説明する。

### 【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**となります。

市町村が運行事業者を選定するに当たっては、**運行経費の多寡のみを基準とすることなく**、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、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です。**

### 事業のスケジュール管理

#### ■ スケジュールを遅らせる要因

- ・ 地域住民への説明を行っていなかったために、当該地域から反対運動が起きた。
- ・ 一部の地域についてサービスを拡大したところ、地域公共交通に対する市町村としての考え方を示していなかったために、他地域から強い要望を受けた。
- ・ 交通ネットワークを意識せずにコミュニティバスの運行を計画したために、計画の策定中に既存の民間バス路線と競合することが判明し、計画を見直すことになった。
- ・ 停留所の設置について地権者と調整が難航した。
- ・ 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。
- ・ 走行予定の道路の確認をしようとしたが、公安委員会(警察)や道路管理者の管轄が違っており、地域公共交通会議の委員ではなかった。
- ・ 使用予定の車両が道路運送車両法に基づく保安基準を満たしていなかった。
- ・ 委託(予定)事業者の選定や調整に時間を要した。
- ・ 車両の老朽化に伴って車両の代替をしようとしたが、納期や仕様が定まらず予算計上ができなかった。
- ・ 内部の人的要因(首長の交代、担当部署の組織再編、担当者の異動等) など



### コミュニティバス導入にかかる「**Bad**事例」・「**Good**事例」

- 路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、利用者の利便が低下が危惧される事例

A市は、中心部において、既存路線バスと実質的に競合する低廉な運賃のコミュニティバスの運行を開始した。既存路線バスは、中心部を通過して過疎地域を結ぶ赤字路線であるが、コミュニティバスとの競合で市中心部での収入が減少しているため、減便又は廃止を検討中。過疎地域の住民の利便性の低下が危惧される。

- 路線バスとの役割分担を明確にしてコミュニティバスを導入した事例

E町は、既存路線バスでカバーすることのできない末端地域について、既存路線バスのバス停までの足を目的として乗合タクシーを導入した。  
既存路線バスとの運賃上の乗り継ぎ抵抗に配慮し、乗り継ぎ割引も導入！

### コミュニティバス導入にかかる「**Bad**事例」・「**Good**事例」

- 路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、路線バスの輸送人員が減少し補助金の増額につながった事例

F市は、G社の既存路線バスに補助金を交付し路線維持を図ってきたが、その路線に競合するコミュニティバスを導入（運行はG社に委託）したため、既存路線バスの輸送人員が減少し、結果として既存路線バスに対するF市の補助金の増額につながった。

- 路線バスとコミュニティバスの相互の補完を図り利用者利便を向上した事例

J市は、中心市街地において、K社の既存路線バスの運行本数の少ない昼間時間帯にコミュニティバス（運賃100円）を運行し利用者利便を高めるとともに、K社の昼間時間帯の路線バス運賃をJ市の負担で200円まで引き下げ、路線バスとコミュニティバスの運賃格差の是正を図っている。