

# 地方からの提案個票

＜各府省第2次回答まで＞

通番	ヒアリング事項	個票のページ
44	経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令の国から都道府県への権限移譲	1～3
42	自家用有償旅客運送による少量貨物運送の手続・要件の見直し	4～11
43	市街化調整区域において区域運行事業等の用に供する施設を設置する場合の手続の見直し	12～16



## 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

管理番号

106

提案区分

A 権限移譲

提案分野

産業振興

## 提案事項(事項名)

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令の国から都道府県への権限移譲

## 提案団体

山梨県

## 制度の所管・関係府省

経済産業省

## 求める措置の具体的内容

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令を国から都道府県へ権限移譲し、電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置が、より迅速かつ確実に行われるようにすることを求める。

## 具体的な支障事例

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者及び経済産業大臣へ通知した通知電気工事業者(みなし登録電気工事業者及びみなし通知電気工事業者を含む。以下、「経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等」という。)に対する危険等防止命令を、国から都道府県へ権限移譲し、電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置が、より迅速かつ確実に行われるようにすることを求める。

## 【制度改正の必要性】

電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置が、より迅速かつ確実に行われるようにすること。

## 【具体的な支障事例】

都道府県は、電気工事による危険等を経済産業大臣よりもいち早く覚知可能だが、実質的に、経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対してのみ、当該都道府県知事が直接、危険等防止命令等の措置を行い得ず、波及事故等が懸念される。また、経済産業大臣が届出又は通知の受理を行うみなし登録電気工事業者及びみなし通知電気工事業者に対しては、経済産業大臣による危険等防止命令と重ねて、都道府県知事による建設業法に基づく必要な指示又は営業停止命令が出される場合があり、建設業法と電気工事業者法の関連性を鑑みても、非合理的である。

## 【懸念の解消策】

危険等防止命令を全て国から都道府県へ権限移譲した場合に想定される懸念については、建設業法の例に倣って国と都道府県の双方に権限付与すること、加えて登録電気工事業者等に関する情報を、経済産業大臣を介して関係都道府県知事が共有する仕組みを整備することにより、解消可能と考えられる。

## 制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置について、より迅速かつ確実な実施が図られる。

## 根拠法令等

電気工事業者の業務の適正化に関する法律第 27 条

## 追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

—

—

## 各府省からの第1次回答

経済産業大臣の登録を受けた登録電気事業者及び経済産業大臣へ通知した通知電気事業者（みなし登録電気事業者及びみなし通知電気事業者を含む。以下、「経済産業大臣の登録を受けた登録電気事業者等」という。）に対する危険等防止命令を、都道府県へも権限付与することについて、国所管の電気事業者は約1800者あり、その中には100以上の営業所を全国の都道府県に設置しているケースもあることから、ある特定の営業所での法令違反事案について、その都度当該都道府県が危険防止命令措置を行うよりも、国が一元的かつ広域的に監督・指導することが効果的である。

また、現行制度において、国所管の電気事業者に法令違反の疑いがあった場合、各地域を所管する産業保安監督部が法27条の危険等防止命令及び同法29条の報告及び検査を行う体制になっており、国は法令違反の程度を総合的に判断し、場合によっては法28条に基づく登録の取消し等を行うこととなっている。このように法27条の危険等防止命令は法28条の登録取消し等にも関係しており、仮に都道府県に危険等防止命令の権限が付与され、都道府県がそれぞれ命令を発するようなこととなれば、国として総合的な判断が困難となりかねず、当該電気事業者に対する一元的かつ広域的、効果的な指導ができないため、現行どおりの役割分担が適切である。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

「その都度当該都道府県が危険防止命令措置を行うよりも、国が一元的かつ広域的に監督・指導することが効果的」とする点について、本提案は、経済産業大臣の登録を受けた登録電気事業者等に対して、経済産業大臣と、区域内で電気工事が行われる都道府県知事とが並行して危険等防止命令を出せるようにすることを求めているのであり、現行制度による国の監督・指導を妨げるものではない。

また、登録取消し等を含めた権限の移譲を求めているものではないが、都道府県知事が経済産業大臣の登録を受けた登録電気事業者等に対して危険等防止命令を行った場合に、その旨を経済産業大臣へ報告することにより、むしろ国による広域的かつ効果的な監督・指導に大いに資するものとする。

全国に多数の営業所を設置する電気事業者であっても、当該事業者による電気工事は一の都道府県の区域内で行われるものがほとんどであること、また、電気工事は波及事故による近隣住民への二次被害が生じ得るものであること等を踏まえると、危険等防止命令に関しては、対象となる事象をいち早く覚知した主体が地域への影響も勘案して迅速かつ確実に行われるべきである。

法の目的が、電気工作物による危険及び障害の発生を防止し、もって保安の確保に資するものであることに照らせば、具体的な支障が想定される以上、直近で事例があるか否かに関わらず、本提案について再検討願いたい。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

—

## 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国知事会】

権限移譲に当たっては、必要な実施体制について明らかにした上で、手挙げ方式を含めて移譲を進めるよう検討を求める。

## 提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

○ 電気工事所管省として、次の情報を把握されていればご教示いただきたい。

(1) 国及び都道府県における電気事業法第27条～第29条に基づく監督処分及び監督処分には至らなかったが行政指導を行った件数

(2) 国及び都道府県の登録等を受けた電気事業者による電気工事に起因する波及事故の件数

(3) 国及び都道府県における建設業法第28条に基づき電気工事に関して建設業者に対して行われた監督処

分の件数

○ 監督処分に関し、工事規模が大きく、建設業法に基づき大臣から許可を受けた業者に対して都道府県知事の並行権限が認められている一方、工事規模が比較的小さく、電気工事業法に基づき大臣の登録等を受けた業者に対しては都道府県知事の並行権限が認められていない。工事規模の大小により、監督処分の権限に差異があることについてどのように考えられるか。特に、工事規模の小さな電気工事業者には、比較的経営規模や体力が低いものが多いと思われる。

○ 都道府県知事が経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対して危険等防止命令を行った場合には、その旨を経済産業大臣へ報告することで、国による広域的かつ効果的な監督・指導に大いに資するのではないか。

○ 全都道府県に対し、電気工事業法の運用実態及び危険等防止命令に係る並行権限付与の必要性について調査を実施し、必要な措置を検討されてはどうか。

## 各府省からの第2次回答

(1) 国については調査期間を限定(例えば過去5年)して件数調査を行う事は可能。

(2) 電気関係報告規則第3条に基づき当省に報告されている自家用電気工作物で発生した波及事故のうち、電気工事業者による電気工事に起因すると推察される事故は、平成27年度1件(289件中)、平成28年度2件(189件中)である。

また一般用電気工作物(一般家庭や商店等小規模電気設備)における事故については、報告義務を定めていないため、当省では把握できない。

(3) 当省では当該法令を所管していないため、監督処分の件数については把握していない。

○ 電気工事業法は工事規模に関係なく電気工事業を営む者全てに登録等を義務付けている。登録等を行う先は、一の都道府県内で電気工事業を営む場合は各都道府県、二以上の都道府県内で電気工事業を営む場合は経済産業大臣になっているところ。

建設業法については政令で定める「軽微な建設工事※」を除き、建設業を営む場合は許可を受けることが義務付けられており、その許可に当たっては、一の都道府県内で建設業を営む場合は各都道府県、二以上の都道府県内で建設業を営む場合は国土交通大臣が行うこととなっているところ。

建設業法においても、平成5年以前は、管轄を超えた危険物等防止命令は都道府県に並行権限として与えられていなかったが、平成5年のゼネコン汚職事件を契機に、建設業の許可の取消の実行性を担保し、監督機能を強化する観点から措置されたものと承知している。

よって、両法とも管轄についての考え方に差異はなく、都道府県知事の権限も工事規模の大小によって左右されるものではない。建設業法においては、平成5年ゼネコン汚職事件の特殊事情があったことから、監督機能の強化が行われているが、電気工事業法では、現時点でそのような特殊事情は、認識しておらず、監督機能の強化は、過剰な規制になる可能性がある。

※「軽微な建設工事」

① 建築一式工事において1500万円に満たない工事

② " 延べ面積150㎡に満たない木造住宅工事

③ 建築一式工事以外において500万円に満たない工事

○ 現在、都道府県と当省の地方組織である産業保安監督部は、日頃から連携しており、例えば都道府県から要請があれば、産業保安監督部が登録電気工事業者等に検査等を行うこととなっているため、国による広域的かつ効果的な監督・指導の体制は、一定程度構築されている。

今回の要望は、法目的である保安の確保に一層資するものと理解しているが、規制強化に繋がるものであるため、各都道府県の意向や立法の前提となる事実の有無について、地方分権改革推進室の協力も得つつ、各都道府県に対し調査を実施し、その結果も踏まえて、対応を検討してまいりたい。

○ 各都道府県に並行権限を付与することの是非については、各都道府県の意向及び立法の前提となる事実の有無について、地方分権改革推進室の協力も得つつ、各都道府県に対し調査を実施し、その結果を踏まえて、対応を検討してまいりたい。

## 平成30年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

管理番号

129

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

運輸・交通

## 提案事項(事項名)

自家用有償旅客運送による貨客混載の許可基準の緩和

## 提案団体

鳥取県、京都府、京都市、兵庫県、和歌山県、広島県、山口県、徳島県

## 制度の所管・関係府省

国土交通省

## 求める措置の具体的内容

自家用有償旅客運送による過疎地域等における少量貨物の有償運送について、地域公共交通会議等で協議が調った場合には、道路運送法第78条第3号に基づく許可なく少量貨物運送を実施することができることとする、自家用有償旅客運送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号に基づく許可を受けの際に必要な、地域の貨物自動車運送事業者の同意を得たこととする等自家用有償旅客運送による少量貨物有償運送の要件・手続きを緩和する。

## 具体的な支障事例

一般乗合旅客自動車運送事業による350kg未満の貨客混載は道路運送法第82条により許可不要として認められているが、自家用有償旅客運送による貨客混載を行う場合には、「・自家用有償旅客運送者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号に基づく許可に係る取り扱いについて(国自旅第412号国自貨第172号平成28年3月31日)」に基づき、許可することとなっている。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車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に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸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、判断することとなっている。

現在、鳥取県日野郡日野町において、バス事業の生産性向上のため日野町営バスを活用した貨客混載の実施を検討しているが、実施に当たっては、鳥取運輸支局から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野郡内34社(一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社)それぞれから支障がないかについて確認する必要がある、当該事業がなかなか進まない。

## 制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

地方自治体等が運営している乗合バスは、高齢者の重要な移動手段となっているが、赤字により存続が困難となっており、貨客混載による新たな収益の確保により、当該路線の維持・存続に繋がる。

## 根拠法令等

・道路運送法  
 ・自家用有償旅客運送者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号に基づく許可に係る取り扱いについて(国自旅第412号国自貨第172号平成28年3月31日)

## 追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

愛媛県

○路線バスは、350キロ以下の少量貨物を許可なしで運搬できることから、自家用有償旅客運送を担う自治体からは、許可なしでの農産物といった少量貨物輸送といった規制緩和を求めている。

## 各府省からの第1次回答

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要となっている。自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送についても、上記の観点から原則として認めておらず、地域の既存の貨物自動車運送事業者のみ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・確保が困難であるなど公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けた場合に限り認めている。その際、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。

また、地域公共交通会議については、旅客の利便の増進を図る観点から旅客自動車運送事業者等により構成することとされており、貨物自動車運送事業に関するものとはなっていないところ。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

○一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「乗り合いバス事業者」）による350kg未満の貨客混載は、道路運送法第82条により許可の手続きを経ることなく実施することが認められている。自家用有償旅客運送の運転者要件は、乗り合いバス事業者のように二種免許の保有が必須とはなっていないものの、国土交通大臣が認定した講習実施期間での講習が義務付けられており、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点で乗り合いバス事業者と取り扱いに差を設けるのは不合理である。

○また「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを確認する必要がある」ことを目的として許可制としているのであれば、貨物運送事業者の同意は直接関係ないため不要ではないかと考える。

○地方におけるバス路線は人口減少、モータリゼーションの進展により多くは赤字路線となっており、その維持確保が喫緊の課題となっている。バスによる貨客混載は、赤字路線での新たな収入源として期待されており、これにより路線の維持につながるため、「旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るため」という道路運送法施行規則第9条の2に規定される地域公共交通会議の設置目的に十分合致する。そのような地域の実情により、地域公共交通会議の運営上必要と認められる場合、構成員に貨物事業者等も加えることができるため、そこで少なくとも、自家用有償旅客運送による少量貨物の運送が必要と判断された場合には、許可等不要で少量貨物の運送を実施してもよいのではないかと考える。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

【愛媛県】

路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）の廃止により、市町が運営する自家用有償旅客運送のコミュニティバス等がその代替交通機関として重要な役割を担っている。これら交通手段の維持や地域活性化のために、空きスペースに一次産品や生活物資の有償輸送等も活用事例の一つとして挙げられる。

これらの輸送を容易に行うことができるよう、地域にとって使い勝手の制度に改正すべきであり、許可なしで少量貨物が輸送可能な路線バスと区別して取り扱うべきではないと考える。

## 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国知事会】

自家用有償旅客運送等については、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ことから、提案団体の提案に沿って、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築するべきである。また、そもそも自家用有償旅客運送を行える地域は交通不便地であることを踏まえ、改めて許可や合意を必要とすることの妥当性について検討すべき。

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。

## 提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

- 自家用有償旅客運送について、一般乗合旅客自動車運送事業者については許可なく少量貨物運送が認められていること、自家用有償旅客運送が実施されるのは主に交通空白地であること、実態として一般乗合旅客自動車運送事業者に委託をして運行している場合が多いこと等を踏まえ、少量貨物運送に係る許可を不要とするべきではないか。
- 「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要」とのことだが、国土交通大臣の認定した地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、許可不要で少量貨物運送を行うことが可能となっている（地域公共交通再生活活性化法第27条の6第2項）とこゝろであり、その他の自家用有償旅客運送を行う者についても、許可を不要とすることが可能ではないか。
- 「地域公共交通会議については…貨物自動車運送事業に関するものとはなっていない」とのことだが、地域の実情に応じて、構成員に貨物事業者等を加えることも可能であり、自家用有償旅客運送による少量貨物運送について議論することが可能ではないか。

## 各府省からの第2次回答

- 一次回答でも述べたとおり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。
  - 一方、運輸支局長が本通達による取扱いの対象地域を判断するに当たって必要に応じて行うこととしている、関係者からの意見の聴取については、地域の物流網の維持の観点からの意見が適切に反映されるものであることが前提となるものではあるが、例えば、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送を実施しようとしている地方公共団体（市町村）及び自家用有償旅客運送者が実施しようとしている少量の貨物の運送について、そのエリア、荷物や運送の種類等を踏まえて、関連性が高いと考えられる貨物自動車運送事業者や関連する荷主（又は、これらの者の意見をそれぞれ代表しうる者）を構成員に含む協議会等の場で合意が調った場合には、当該意見の聴取を要しないこととするは差し支えないものと考えている。
  - なお、自家用有償旅客運送については、一般乗合旅客自動車運送事業に比して、運転者の要件、運行管理体制、整備管理体制など全体的に簡易な要件によるものとなっている。また、一般乗合旅客自動車運送事業者による少量貨物の運送は、決められた運行ダイヤ・ルートに沿って行われる旅客輸送に併せて決められた停留所において新聞紙等を降ろすようなものが基本的には念頭に置かれているものであり、旅客の運送に対して付随的に行われるものとなっているが、自家用有償旅客運送では必ずしも同様の態様での運行が行われない場合が多く存在しているものと考えられる。
- また、本来、貨物自動車運送事業法に基づき、一定の要件を満たして許可を受けた貨物自動車運送事業者が貨物の運送を行うことが原則であり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、運行管理等の管理体制、地域の物流網の状況等について確認するため、許可制としているところである。



## 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

管理番号  提案区分  提案分野

## 提案事項(事項名)

## 提案団体

## 制度の所管・関係府省

## 求める措置の具体的内容

## 具体的な支障事例

## 制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

## 根拠法令等

- ・都市計画法第29条第1項第3号
- ・都市計画法施行令第21条第1項第6号

## 追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

山形市、塩谷町、本庄市、大野市、山県市、京都市、池田市、鳥取県、島根県、愛媛県、宮崎市、十日町市

○タクシー事業者、鉄道駅がない当町において、公共交通機関は、主要道を走る路線バスのみで、ほとんどの地域が交通空白地である。

そのため、交通空白地輸送を検討しているが、一部路線バスと重複した運行ルート等があり導入に苦慮している。

交通空白地の明確化や規制緩和するなど地域の实情に応じた制度改正を望む。

○人口減少や高齢化等の影響により、公共交通に関する住民ニーズは多様化しているため、民間の交通事業者だけでは対応できなくなっている。そのような状況から行政が運営するコミュニティバスや福祉等の有償輸送に関する規制緩和や対象事業の拡大に関する制度改正が必要である。ただし、制度改正に伴い交通事業者の収益に悪影響を及ぼす可能性があるため、その点には十分配慮することが大切である。

○当市は、北東から南西にかけて細長い地形をしており、町等の境の南西部では500m級の山々が連なる山間部となっています。

現在当市では、3事業者5路線の民間バスが運行しておりますが、全て北東～南西の「縦方向」に運行する路線となっています。そのため、横方向への移動が困難であるため、路線バスを補完するために区域運行型のデマンドバスを市内4区域で運行しています。

しかしこのデマンドバスはあくまでも路線バスを補完する役割を担っているのみで、路線バスに代替するものではありません。そのため、比較的短距離の移動には、デマンドバス一つで足りませんが、先に述べた通り、市を縦断する場合で、路線バスの停留所が近くに無い場合は、デマンドバスから路線バスに乗り換える必要が出てきます。

市としては、民間路線バスの事業者と共に市内公共交通を確保・維持していくために路線バス・デマンドバスの相互で使える乗継券の発行を行い、利用者の負担を減らすよう努めていますが、市民からは、市の予算を使ってなぜ利便性の低いバスを走らせているのかというような声も上がっています。

コミュニティバスの導入に関するガイドラインで民業圧迫しないよう求められていますが、「路線競合」の限定・定義について見直しを行い、地域の特性に応じた地域交通の導入が図られるように制度を改善していただきたいと思えます。

○自家用有償運送が「交通空白」に範囲を限定されていることから、「交通空白」の区域外にある病院や商店に直接移動できないのは不便と、地域住民から意見を聞いている。

制度の構築にあたっては、既存の事業者の経営への影響も考慮する必要がある。

○一般乗合旅客自動車運送事業による350kg未満の貨客混載は道路運送法第82条により許可不要として認められているが、自家用有償旅客運送による貨客混載を行う場合には、「・自家用有償旅客運送者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号に基づく許可に係る取り扱いについて（国自旅第412号国自貨第172号平成28年3月31日）」に基づき、許可することとなっている。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車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に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸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、判断することとなっている。

現在、本県内の町において、バス事業の生産性向上のため町営バスを活用した貨客混載の実施を検討しているが、実施に当たっては、運輸支局から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野郡内34社（一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社）それぞれから支障がないかについて確認する必要があり、当該事業がなかなか進まない。

○中山間地では、市街地に比べ、少子高齢化による人口減少が顕著となっている。

併せて、路線バス利用者も減少しており、赤字運行が常態化している路線が年々増え続ける一方で、バス事業者においては赤字運行となっている路線の減便や運行廃止等の見直しが進められている。

市としては、地域住民の生活交通としての移動手段確保、交通空白地の解消として、市営バスや予約型乗合タクシーによる代替措置を行っているものの、運転手不足・高齢化などにより事業受託者の確保や運行財源の確保が厳しい状況である。

市内各地で民間施設等が運行している無料送迎バスは、貸切バスとしての運行となっており、地域と当該施設間のみの運行となっている。有償かつ当該施設以外の運行を行う場合、一般乗合旅客運送事業の許可が必要となるうえ、既存の路線バスとの競合という問題もあることから、導入が厳しい状況である。

運転手不足、交通空白地を解消するために民間施設等が運行している無料送迎バスについて、地域の実状に合わせた一般乗合旅客運送事業として許可される制度改正を望む。

路線バスの運行廃止となる地域において、代替手段として市営バス等の整備を進める際に『路線競合』が問題となっている。

山間地域から市街地まで運行する場合において、路線バス経路と重複する部分については、乗客の奪い合いになる『路線競合』に当たるとして、バス事業者やタクシー事業者からの了解が得られない。路線競合の解消策として、結節点による乗り継ぎがあるが、そもそも市営バスや予約型乗合タクシーの主たる利用者は高齢者であり、乗り継ぎに対して不安や煩わしさを抱く方が多い。結果として、利用者減少につながる事が予想されることから、地域の実状を考慮いただき、路線競合について規制緩和を要望する。

○利用者の減少により、主に生活バス支線の撤退が続いている。このため、市町が代替交通手段としてコミュニティバスを運行する路線数が多くなっていることから、今後、円滑な導入を可能とする制度の構築は必要である。

## 各府省からの第1次回答

(別紙②関係)

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要となっている。自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送についても、上記の観点から原則として認めておらず、地域の既存の貨物自動車運送事業者のみ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・確保が困難であるなど公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けた場合に限り認めている。その際、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。

(別紙④関係)

都市計画法第29条及び都市計画法施行令第21条において、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一般乗合旅客運送事業の用に供する施設(車庫等)である建築物等は開発許可が不要とされている。これは、路線定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業は、運行系統が定められており、起点、終点、経過地である主たる営業所等が定められ、固定されたルートにおいて定期的幹線運行を行う事業であるため、当該事業の用に供する施設である建築物は当該ルート上に立地することが必然的であることなどから、開発許可の対象から除外しているものである。

一方、区域運行及び不定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設である建築物については、一律に開発許可を不要とすることは適当ではないことから、建築物ごとに開発許可権者による個別の審査にかからしめている。本支障事例において開発許可が認められなかった理由は、当該開発許可権者が定める開発許可基準において、都市計画法第34条第14号の対象となる施設を限定的にしか認めていないことによるものと承知している。

しかしながら、同号の対象施設は限定列举としておらず、一定の要件を満たす施設は許可対象となりうることから、本支障事例についても、当該自治体の開発許可基準を改正すれば十分対応可能なものと考えられる。

なお、国としては上記施設に係る開発許可が可能である旨の明確化について検討して参りたい。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

今回の提案は、コミュニティバスとして活用が求められる区域運行や自家用有償旅客運送等が、制度上路線バスに比べて例外的な位置付けとされていることにより生じる不合理な支障の解消を求めるものである。所管省庁の一次回答は現行制度を是として回答を検討されているが、時代に即した制度の見直しを行うよう求めるものである。

(個別の提案に関する具体的な見解は別紙のとおり)

自家用有償旅客運送による少量貨物の運送(別紙②関係)については、市町村がコミュニティバス等を運営する場合、乗合バスとしてバス事業者が運行すれば少量貨物運送の許可を得ることは不要である一方、バス事業者に委託して自家用有償旅客運送として運行する際には許可が必要となる。両者ともに実質的にバス事業者が貨物輸送を行っているという実態は同じであり、一次回答で所管省庁が主張するような「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点」で、両者の差異の合理性を説明することは適当ではない。

市街化調整区域における車庫等の開発許可対象の除外(別紙④関係)については、許可形態が区域運行等であっても、過疎地等の住民ニーズにより柔軟に対応するため形式的に区域運行等の形態をとっているもので

あり、実際はコミュニティバスとして路線定期運行と同様に運行ダイヤや運行ルートが定められている。それらは、実態上、路線定期運行と差異はみられないことから、両者を異なるものとして取り扱うことには合理性がない。

区域運行や自家用有償旅客運送等について時代の変化に即した法律上の位置付けがなされることによって、地域の実情に合った最適な地域公共交通の導入を促すとともに、多様な選択肢が認められることで自治体の調整権能が十分に発揮されることを目指すものである。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

##### 【愛媛県】

路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）の廃止により、市町が運営する自家用有償旅客運送のコミュニティバス等がその代替交通機関として重要な役割を担っている。これら交通手段の維持や地域活性化のために、空きスペースに一次産品や生活物資の有償輸送等も活用事例の一つとして挙げられる。

これらの輸送を容易に行うことができるよう、地域にとって使い勝手の良い制度に改正すべきであり、許可なしで少量貨物が輸送が可能な路線バスと区別して取り扱うべきではないと考える。

#### 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国知事会】

自家用有償旅客運送等については、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ことから、提案団体の提案に沿って、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築するべきである。

特に、貨物運送については、そもそも自家用有償旅客運送を行える地域は交通不便地であることを踏まえ、改めて許可や合意を必要とするものの妥当性について検討すべきである。

また、都市計画法に係る開発許可については、開発許可を必要とすると、手続きに一定の期間を必要とし、事業者にとっても負担となるため、そもそも開発許可を不要とすることを求めているものである。

##### 【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

##### 【全国町村会】

本会等提案団体の意見が反映されるよう積極的に検討していただきたい。

#### 提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

##### 【重点事項 42】

○ 自家用有償旅客運送について、一般乗合旅客自動車運送事業者については許可なく少量貨物運送が認められていること、自家用有償旅客運送が実施されるのは主に交通空白地であること、実態として一般乗合旅客自動車運送事業者に委託をして運行している場合が多いこと等を踏まえ、少量貨物運送に係る許可を不要とするべきではないか。

○ 「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要」とのことだが、国土交通大臣の認定した地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、許可不要で少量貨物運送を行うことが可能となっている（地域公共交通再生活活性化法第27条の6第2項）ところであり、その他の自家用有償旅客運送を行う者についても、許可を不要とすることが可能ではないか。

○ 「地域公共交通会議については…貨物自動車運送事業に関するものとはなっていない」とのことだが、地域の実情に応じて、構成員に貨物事業者等を加えることも可能であり、自家用有償旅客運送による少量貨物運送について議論することが可能ではないか。

##### 【重点事項 43】

○ 過疎地等の住民ニーズにより柔軟に対応することが可能な運行形態として、地域交通の維持・確保の観点から重要な位置付けを有する路線不定期運行及び区域運行について、これらの運行形態に係る建築物の設置についても、その公益性の高さに鑑み、開発許可を不要とすることが可能ではないか。

○ 路線定期運行であっても、市街化調整区域において開発行為が行われる可能性があり、また、車庫等を固定されたルート上に設置するか否かは必ずしも明らかではないのではないか。

○ 路線不定期運行の場合は運行ルートが明確に定められており、区域運行の場合でも、実態上は路線定期運行と同様に運行ダイヤ・運行ルートが定められている場合があることなどを踏まえれば、路線不定期運行・区域運行の場合について、路線定期運行と区別して、立地の任意性を理由に、開発許可の対象から除外できないとする合理性はないのではないか。

## 各府省からの第2次回答

## (別紙②関係)

○ 一次回答でも述べたとおり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。

○ 一方、運輸支局長が本通達による取扱いの対象地域を判断するに当たって必要に応じて行うこととしている、関係者からの意見の聴取については、地域の物流網の維持の観点からの意見が適切に反映されるものであることが前提となるものではあるが、例えば、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送を実施しようとしている地方公共団体(市町村)及び自家用有償旅客運送者が実施しようとしている少量の貨物の運送について、そのエリア、荷物や運送の種類等を踏まえて、関連性が高いと考えられる貨物自動車運送事業者や関連しうる荷主(又は、これらの者の意見をそれぞれ代表しうる者)を構成員に含む協議会等の場で合意が調った場合には、当該意見の聴取を要しないこととするは差し支えないものと考えている。

○ なお、自家用有償旅客運送については、一般乗合旅客自動車運送事業に比して、運転者の要件、運行管理体制、整備管理体制など全体的に簡易な要件によるものとなっている。また、一般乗合旅客自動車運送事業者による少量貨物の運送は、決められた運行ダイヤ・ルートに沿って行われる旅客輸送に併せて決められた停留所において新聞紙等を降ろすようなものが基本的には念頭に置かれているものであり、旅客の運送に対して付随的に行われるものとなっているが、自家用有償旅客運送では必ずしも同様の態様での運行が行われない場合が多く存在しているものと考えられる。

また、本来、貨物自動車運送事業法に基づき、一定の要件を満たして許可を受けた貨物自動車運送事業者が貨物の運送を行うことが原則であり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、運行管理等の管理体制、地域の物流網の状況等について確認するため、許可制としているところである。

## (別紙④関係)

区域運行及び不定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設である建築物については、路線定期運行と異なり立地に任意性があると考えられることから、一律に開発許可を不要とすることは適当ではなく個別の審査に係らしめているところであるが、有識者のご指摘を踏まえ、現在、車庫等の立地の実態について、都道府県等に対してアンケート調査を実施しているところであり、現状を確認して改めてお答えすることとしたい。

なお、実態上、区域運行の中に運行ダイヤ・運行ルートをある程度固定したものが一部含まれるとしても、区域運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設を開発許可の対象から除外する理由とはならない。

## 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

管理番号	289	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
------	-----	------	--------------	------	-------

## 提案事項(事項名)

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

## 提案団体

全国知事会、全国市長会、全国町村会

## 制度の所管・関係府省

国土交通省

## 求める措置の具体的内容

人口減少等の進展により、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が、法令上は従前のまま補助的かつごく例外的な位置付けのままとされ、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交通の円滑な導入を可能とする制度を構築。

## 具体的な支障事例

区域運行バス等として運行するコミュニティバス、自家用有償旅客運送等については、人口減少等の進展により、地域公共交通として主要な地位を占めるようになったが、法令上は従前のまま補助的かつごく例外的な位置付けのままとされ、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である。見直すべき規制等に関する支障事例は別紙のとおり。

## 制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

コミュニティバス等の制度上の位置付けを見直し、地域の実情に合った地域公共交通を円滑に導入することによって、地域公共交通の充実が図られ、地域住民の利便性が向上する。また、利便性が向上することで、さらに地域公共交通利用者増加が期待され、地域公共交通の維持・確保につながる。

## 根拠法令等

- ・道路運送法第 78 条
- ・道路運送法施行規則第 3 条の 3
- ・道路運送法施行規則第 49 条
- ・「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 30 年 3 月 30 日自動車局長通知)」
- ・「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 30 年 3 月 30 日自動車局長通知)」
- ・「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について(平成 27 年 3 月 30 日自動車局長通知)」
- ・「自家用有償旅客運送者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 号に基づく許可に係る取扱いについて(平成 28 年 3 月 31 日自動車局長通知)」
- ・道路運送法第 3 条第 1 項第 1 号
- ・道路運送法第 9 条の 2
- ・「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について(平成 26 年 3 月 26 日自動車局長通知)」

- ・都市計画法第29条第1項第3号
- ・都市計画法施行令第21条第1項第6号

## 追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

山形市、塩谷町、本庄市、大野市、山県市、京都市、池田市、鳥取県、島根県、愛媛県、宮崎市、十日町市

○タクシー事業者、鉄道駅がない当町において、公共交通機関は、主要道を走る路線バスのみで、ほとんどの地域が交通空白地である。

そのため、交通空白地輸送を検討しているが、一部路線バスと重複した運行ルート等があり導入に苦慮している。

交通空白地の明確化や規制緩和するなど地域の实情に応じた制度改正を望む。

○人口減少や高齢化等の影響により、公共交通に関する住民ニーズは多様化しているため、民間の交通事業者だけでは対応できなくなっている。そのような状況から行政が運営するコミュニティバスや福祉等の有償輸送に関する規制緩和や対象事業の拡大に関する制度改正が必要である。ただし、制度改正に伴い交通事業者の収益に悪影響を及ぼす可能性があるため、その点には十分配慮することが大切である。

○当市は、北東から南西にかけて細長い地形をしており、町等の境の南西部では500m級の山々が連なる山間部となっています。

現在当市では、3事業者5路線の民間バスが運行しておりますが、全て北東～南西の「縦方向」に運行する路線となっています。そのため、横方向への移動が困難であるため、路線バスを補完するために区域運行型のデマンドバスを市内4区域で運行しています。

しかしこのデマンドバスはあくまでも路線バスを補完する役割を担っているのみで、路線バスに代替するものではありません。そのため、比較的短距離の移動には、デマンドバス一つで足りませんが、先に述べた通り、市を縦断する場合で、路線バスの停留所が近くに無い場合は、デマンドバスから路線バスに乗り換える必要が出てきます。

市としては、民間路線バスの事業者と共に市内公共交通を確保・維持していくために路線バス・デマンドバスの相互で使える乗継券の発行を行い、利用者の負担を減らすよう努めていますが、市民からは、市の予算を使ってなぜ利便性の低いバスを走らせているのかというような声も上がっています。

コミュニティバスの導入に関するガイドラインで民業圧迫しないよう求められていますが、「路線競合」の限定・定義について見直しを行い、地域の特性に応じた地域交通の導入が図られるように制度を改善していただきたいと思えます。

○自家用有償運送が「交通空白」に範囲を限定されていることから、「交通空白」の区域外にある病院や商店に直接移動できないのは不便と、地域住民から意見を聞いている。

制度の構築にあたっては、既存の事業者の経営への影響も考慮する必要がある。

○一般乗合旅客自動車運送事業による350kg未満の貨客混載は道路運送法第82条により許可不要として認められているが、自家用有償旅客運送による貨客混載を行う場合には、「・自家用有償旅客運送者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号に基づく許可に係る取り扱いについて（国自旅第412号国自貨第172号平成28年3月31日）」に基づき、許可することとなっている。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車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に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸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、判断することとなっている。

現在、本県内の町において、バス事業の生産性向上のため町営バスを活用した貨客混載の実施を検討しているが、実施に当たっては、運輸支局から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野郡内34社（一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社）それぞれから支障がないかについて確認する必要があり、当該事業がなかなか進まない。

○中山間地では、市街地に比べ、少子高齢化による人口減少が顕著となっている。

併せて、路線バス利用者も減少しており、赤字運行が常態化している路線が年々増え続ける一方で、バス事業者においては赤字運行となっている路線の減便や運行廃止等の見直しが進められている。

市としては、地域住民の生活交通としての移動手段確保、交通空白地の解消として、市営バスや予約型乗合タクシーによる代替措置を行っているものの、運転手不足・高齢化などにより事業受託者の確保や運行財源の確保が厳しい状況である。

市内各地で民間施設等が運行している無料送迎バスは、貸切バスとしての運行となっており、地域と当該施設間のみの運行となっている。有償かつ当該施設以外の運行を行う場合、一般乗合旅客運送事業の許可が必要となるうえ、既存の路線バスとの競合という問題もあることから、導入が厳しい状況である。

運転手不足、交通空白地を解消するために民間施設等が運行している無料送迎バスについて、地域の実状に合わせた一般乗合旅客運送事業として許可される制度改正を望む。

路線バスの運行廃止となる地域において、代替手段として市営バス等の整備を進める際に『路線競合』が問題となっている。

山間地域から市街地まで運行する場合において、路線バス経路と重複する部分については、乗客の奪い合いになる『路線競合』に当たるとして、バス事業者やタクシー事業者からの了解が得られない。路線競合の解消策として、結節点による乗り継ぎがあるが、そもそも市営バスや予約型乗合タクシーの主たる利用者は高齢者であり、乗り継ぎに対して不安や煩わしさを抱く方が多い。結果として、利用者減少につながる事が予想されることから、地域の実状を考慮いただき、路線競合について規制緩和を要望する。

○利用者の減少により、主に生活バス支線の撤退が続いている。このため、市町が代替交通手段としてコミュニティバスを運行する路線数が多くなっていることから、今後、円滑な導入を可能とする制度の構築は必要である。

## 各府省からの第1次回答

(別紙②関係)

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要となっている。自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送についても、上記の観点から原則として認めておらず、地域の既存の貨物自動車運送事業者のみ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・確保が困難であるなど公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けた場合に限り認めている。その際、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。

(別紙④関係)

都市計画法第29条及び都市計画法施行令第21条において、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一般乗合旅客運送事業の用に供する施設(車庫等)である建築物等は開発許可が不要とされている。これは、路線定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業は、運行系統が定められており、起点、終点、経過地である主たる営業所等が定められ、固定されたルートにおいて定期的幹線運行を行う事業であるため、当該事業の用に供する施設である建築物は当該ルート上に立地することが必然的であることなどから、開発許可の対象から除外しているものである。

一方、区域運行及び不定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設である建築物については、一律に開発許可を不要とすることは適当ではないことから、建築物ごとに開発許可権者による個別の審査にかからしめている。本支障事例において開発許可が認められなかった理由は、当該開発許可権者が定める開発許可基準において、都市計画法第34条第14号の対象となる施設を限定的にしか認めていないことによるものと承知している。

しかしながら、同号の対象施設は限定列举としておらず、一定の要件を満たす施設は許可対象となりうることから、本支障事例についても、当該自治体の開発許可基準を改正すれば十分対応可能なものと考えられる。

なお、国としては上記施設に係る開発許可が可能である旨の明確化について検討して参りたい。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

今回の提案は、コミュニティバスとして活用が求められる区域運行や自家用有償旅客運送等が、制度上路線バスに比べて例外的な位置付けとされていることにより生じる不合理な支障の解消を求めるものである。所管省庁の一次回答は現行制度を是として回答を検討されているが、時代に即した制度の見直しを行うよう求めるものである。

(個別の提案に関する具体的な見解は別紙のとおり)

自家用有償旅客運送による少量貨物の運送(別紙②関係)については、市町村がコミュニティバス等を運営する場合、乗合バスとしてバス事業者が運行すれば少量貨物運送の許可を得ることは不要である一方、バス事業者に委託して自家用有償旅客運送として運行する際には許可が必要となる。両者ともに実質的にバス事業者が貨物輸送を行っているという実態は同じであり、一次回答で所管省庁が主張するような「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点」で、両者の差異の合理性を説明することは適当ではない。

市街化調整区域における車庫等の開発許可対象の除外(別紙④関係)については、許可形態が区域運行等であっても、過疎地等の住民ニーズにより柔軟に対応するため形式的に区域運行等の形態をとっているもので



あり、実際はコミュニティバスとして路線定期運行と同様に運行ダイヤや運行ルートが定められている。それらは、実態上、路線定期運行と差異はみられないことから、両者を異なるものとして取り扱うことには合理性がない。

区域運行や自家用有償旅客運送等について時代の変化に即した法律上の位置付けがなされることによって、地域の実情に合った最適な地域公共交通の導入を促すとともに、多様な選択肢が認められることで自治体の調整権能が十分に発揮されることを目指すものである。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

##### 【愛媛県】

路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）の廃止により、市町が運営する自家用有償旅客運送のコミュニティバス等がその代替交通機関として重要な役割を担っている。これら交通手段の維持や地域活性化のために、空きスペースに一次産品や生活物資の有償輸送等も活用事例の一つとして挙げられる。

これらの輸送を容易に行うことができるよう、地域にとって使い勝手の良い制度に改正すべきであり、許可なしで少量貨物が輸送が可能な路線バスと区別して取り扱うべきではないと考える。

#### 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国知事会】

自家用有償旅客運送等については、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ことから、提案団体の提案に沿って、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築するべきである。

特に、貨物運送については、そもそも自家用有償旅客運送を行える地域は交通不便地であることを踏まえ、改めて許可や合意を必要とすることの妥当性について検討すべきである。

また、都市計画法に係る開発許可については、開発許可を必要とすると、手続きに一定の期間を必要とし、事業者にとっても負担となるため、そもそも開発許可を不要とすることを求めているものである。

##### 【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

##### 【全国町村会】

本会等提案団体の意見が反映されるよう積極的に検討していただきたい。

#### 提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

##### 【重点事項 42】

○ 自家用有償旅客運送について、一般乗合旅客自動車運送事業者については許可なく少量貨物運送が認められていること、自家用有償旅客運送が実施されるのは主に交通空白地であること、実態として一般乗合旅客自動車運送事業者に委託をして運行している場合が多いこと等を踏まえ、少量貨物運送に係る許可を不要とするべきではないか。

○ 「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要」とのことだが、国土交通大臣の認定した地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、許可不要で少量貨物運送を行うことが可能となっている（地域公共交通再生活活性化法第27条の6第2項）ところであり、その他の自家用有償旅客運送を行う者についても、許可を不要とすることが可能ではないか。

○ 「地域公共交通会議については…貨物自動車運送事業に関するものとはなっていない」とのことだが、地域の実情に応じて、構成員に貨物事業者等を加えることも可能であり、自家用有償旅客運送による少量貨物運送について議論することが可能ではないか。

##### 【重点事項 43】

○ 過疎地等の住民ニーズにより柔軟に対応することが可能な運行形態として、地域交通の維持・確保の観点から重要な位置付けを有する路線不定期運行及び区域運行について、これらの運行形態に係る建築物の設置についても、その公益性の高さに鑑み、開発許可を不要とすることが可能ではないか。

○ 路線定期運行であっても、市街化調整区域において開発行為が行われる可能性があり、また、車庫等を固定されたルート上に設置するか否かは必ずしも明らかではないのではないか。

○ 路線不定期運行の場合は運行ルートが明確に定められており、区域運行の場合でも、実態上は路線定期運行と同様に運行ダイヤ・運行ルートが定められている場合があることなどを踏まえれば、路線不定期運行・区域運行の場合について、路線定期運行と区別して、立地の任意性を理由に、開発許可の対象から除外できないとする合理性はないのではないか。

## 各府省からの第2次回答

## (別紙②関係)

○ 一次回答でも述べたとおり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。

○ 一方、運輸支局長が本通達による取扱いの対象地域を判断するに当たって必要に応じて行うこととしている、関係者からの意見の聴取については、地域の物流網の維持の観点からの意見が適切に反映されるものであることが前提となるものではあるが、例えば、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送を実施しようとしている地方公共団体(市町村)及び自家用有償旅客運送者が実施しようとしている少量の貨物の運送について、そのエリア、荷物や運送の種類等を踏まえて、関連性が高いと考えられる貨物自動車運送事業者や関連しうる荷主(又は、これらの者の意見をそれぞれ代表しうる者)を構成員に含む協議会等の場で合意が調った場合には、当該意見の聴取を要しないこととするは差し支えないものと考えている。

○ なお、自家用有償旅客運送については、一般乗合旅客自動車運送事業に比して、運転者の要件、運行管理体制、整備管理体制など全体的に簡易な要件によるものとなっている。また、一般乗合旅客自動車運送事業者による少量貨物の運送は、決められた運行ダイヤ・ルートに沿って行われる旅客輸送に併せて決められた停留所において新聞紙等を降ろすようなものが基本的には念頭に置かれているものであり、旅客の運送に対して付随的に行われるものとなっているが、自家用有償旅客運送では必ずしも同様の態様での運行が行われない場合が多く存在しているものと考えられる。

また、本来、貨物自動車運送事業法に基づき、一定の要件を満たして許可を受けた貨物自動車運送事業者が貨物の運送を行うことが原則であり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、運行管理等の管理体制、地域の物流網の状況等について確認するため、許可制としているところである。

## (別紙④関係)

区域運行及び不定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設である建築物については、路線定期運行と異なり立地に任意性があると考えられることから、一律に開発許可を不要とすることは適当ではなく個別の審査に係らしめているところであるが、有識者のご指摘を踏まえ、現在、車庫等の立地の実態について、都道府県等に対してアンケート調査を実施しているところであり、現状を確認して改めてお答えすることとしたい。

なお、実態上、区域運行の中に運行ダイヤ・運行ルートをある程度固定したものが一部含まれるとしても、区域運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設を開発許可の対象から除外する理由とはならない。