

国土交通省 平成30年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

| 管理番号 | 提案区分 | 提案事項(事項名) | 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 | 制度の所管・関係府省 | 団体名 | その他(特記事項) | <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 | 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 | |
|------|--------------|--|--|--|---|---|------------|----------------------------------|-----------|--|--|---|--|------|
| | | | | | | | | | | 団体名 | 支障事例 | | 見解 | |
| | | | | | | | | | | | | | 見解 | 補足資料 |
| 129 | B 地方に対する規制緩和 | 運輸・交通 自家用有償旅客運送による貨客混載の許可基準の緩和 | 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なければならない、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。 | 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は、(国土旅第412号国土自貨第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が、当該事業がなかなか進まない。 | (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等) | 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(国土旅第412号国土自貨第172号平成28年3月31日) | 国土交通省 | 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 | — | 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。 | 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って認めている。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。 | ○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終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二重免許の保有が必須とはなっていないもの、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。 | — |
| 289 | B 地方に対する規制緩和 | 運輸・交通 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 | 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でされ、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。 | 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でされ、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。 | 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し、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。 | 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4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)」 「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(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・料金等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 | 国土交通省 | 全国知事会、全国市長会、全国町村会 | 別紙あり | 山形市、塩谷町、本庄市、大野市、山形市、京都市、池田市、鳥取県、島根県、愛媛県、宮崎県、十日町市 | ○タクシー事業者、鉄道駅がない町において、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困難している。 ○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運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級の山が連なる山間部となっている。 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、路線バスを補充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充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、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、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。市民からは、市の予算を使わずに利便性の低いバスを走らせているのかという声も上ることがあります。 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、「路線バスとの競争を改善していただきたい」と思っています。 ○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(国土旅第412号国土自貨第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るが、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。 | (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って認めている。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) 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、建築物ごとに関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号の对象とならぬことにより認められている。 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のと考える。 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参りたい。 | 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可能とするものである。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。 市街地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。 | 有 |

国土交通省 平成30年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

| 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 | 見解 | 補足資料 | 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見 | 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) | 各府省からの第2次回答 | 平成30年の地方からの提案等に関する対応方針(平成30年12月25日閣議決定)記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を <当該対応方針決定年>として併記 | 対応方針の措置(検討)状況 | | | |
|--|----|------|---|--|---|---|---|------------|---|---|
| | | | | | | | 措置方法(検討状況) | 実施(予定)時期 | これまでの措置(検討)状況 | 今後の予定 |
| 【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、地域にとっで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】 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。 | ○ 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。 | ○ 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する者)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。 | 6【国土交通省】 (9)道路運送法(昭26法183) 自家用有償旅客運送者(79条)による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る78条3号に基づく許可については、地域の実情に応じて自家用有償旅客運送を円滑に実施することが可能となるよう、以下のとおりとする。 ・市町村及び関連性が高いと考えられる貨物自動車運送事業者(又はそれを代表し得る者)等を構成員に含む協議会等(地域公共交通会議(施行規則9条の2)を含む。)の場で協議が調った場合には、運輸支局長が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されている関係者からの意見の聴取を要しないこととし、地方運輸局に2018年度中に通知する。 ・地方公共団体及び地方運輸局に対する情報提供等により、当該許可の迅速かつ柔軟な運用に努める。 ・当該許可の在り方については、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運送の実態やニーズの動向等を検証しつつ、引き続き検討する。 | 通知 | 平成31年3月29日 | 通知発出済み(「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31年3月29日付国土自旅第304号国自旅第156号)) 事務連絡発出済み(「「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」(令和2年1月22日付け事務連絡)その他、許可の迅速かつ柔軟な運用に資するよう、各種相談への対応など随時情報提供等を実施。 | 引き続き、左記のとおり当該許可の迅速かつ柔軟な運用に努める。 当該許可の在り方については、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運送の実態やニーズの動向等を検証しつつ、引き続き検討する。 |
| 【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、地域にとっで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】 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、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。 | 【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。 | (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する者)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。 | 6【国土交通省】 (9)道路運送法(昭26法183) 自家用有償旅客運送者(79条)による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る78条3号に基づく許可については、地域の実情に応じて自家用有償旅客運送を円滑に実施することが可能となるよう、以下のとおりとする。 ・市町村及び関連性が高いと考えられる貨物自動車運送事業者(又はそれを代表し得る者)等を構成員に含む協議会等(地域公共交通会議(施行規則9条の2)を含む。)の場で協議が調った場合には、運輸支局長が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されている関係者からの意見の聴取を要しないこととし、地方運輸局に2018年度中に通知する。 ・地方公共団体及び地方運輸局に対する情報提供等により、当該許可の迅速かつ柔軟な運用に努める。 ・当該許可の在り方については、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運送の実態やニーズの動向等を検証しつつ、引き続き検討する。 | (9)道路運送法通知 (16)都市計画法【コミュニティバスの用に供する施設】通知 | 平成31年3月29日 | 通知発出済み(「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31年3月29日付国土自旅第304号国自旅第156号)) 事務連絡発出済み(「「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」(令和2年1月22日付け事務連絡)その他、許可の迅速かつ柔軟な運用に資するよう、各種相談への対応など随時情報提供等を実施。 | 引き続き、左記のとおり当該許可の迅速かつ柔軟な運用に努める。 当該許可の在り方については、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運送の実態やニーズの動向等を検証しつつ、引き続き検討する。 |
| | | | 【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と。 | (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ているところであるが、有識者の指摘を踏まえ、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。 なお、実態上、区域運行の中に運行ダイヤ・運行ルートの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。 | (16)都市計画法(昭43法100) (イ)地方公共団体が主体的に計画し、地域公共交通会議(道路運送法施行規則(昭26運輸省令75)9条の2)等の議を経て地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するものとして要するコミュニティバスの用に供する施設については、開発許可が不要な建築物を規定した施行令21条26号(地方公共団体が直接その事務又は事業の用に供する施設)に該当し得る旨を、地方公共団体に2018年度中に通知する。 | | | | | |