

自動車運送業の生産性向上プラン

□ 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。

自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とする。

現 状

【乗合バス】



350kg未満の荷物を運ぶことが可能
(道路運送法第82条)

【貸切バス・タクシー】

旅客運送に特化

【トラック】

貨物運送に特化

活用円滑化案

【乗合バス】



350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※ 350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要

【貸切バス】



荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※ 過疎地域に限る

【タクシー】



荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※ 過疎地域に限る

【トラック】



人を運ぶことを可能とする
(旅客自動車運送事業の許可を取得)

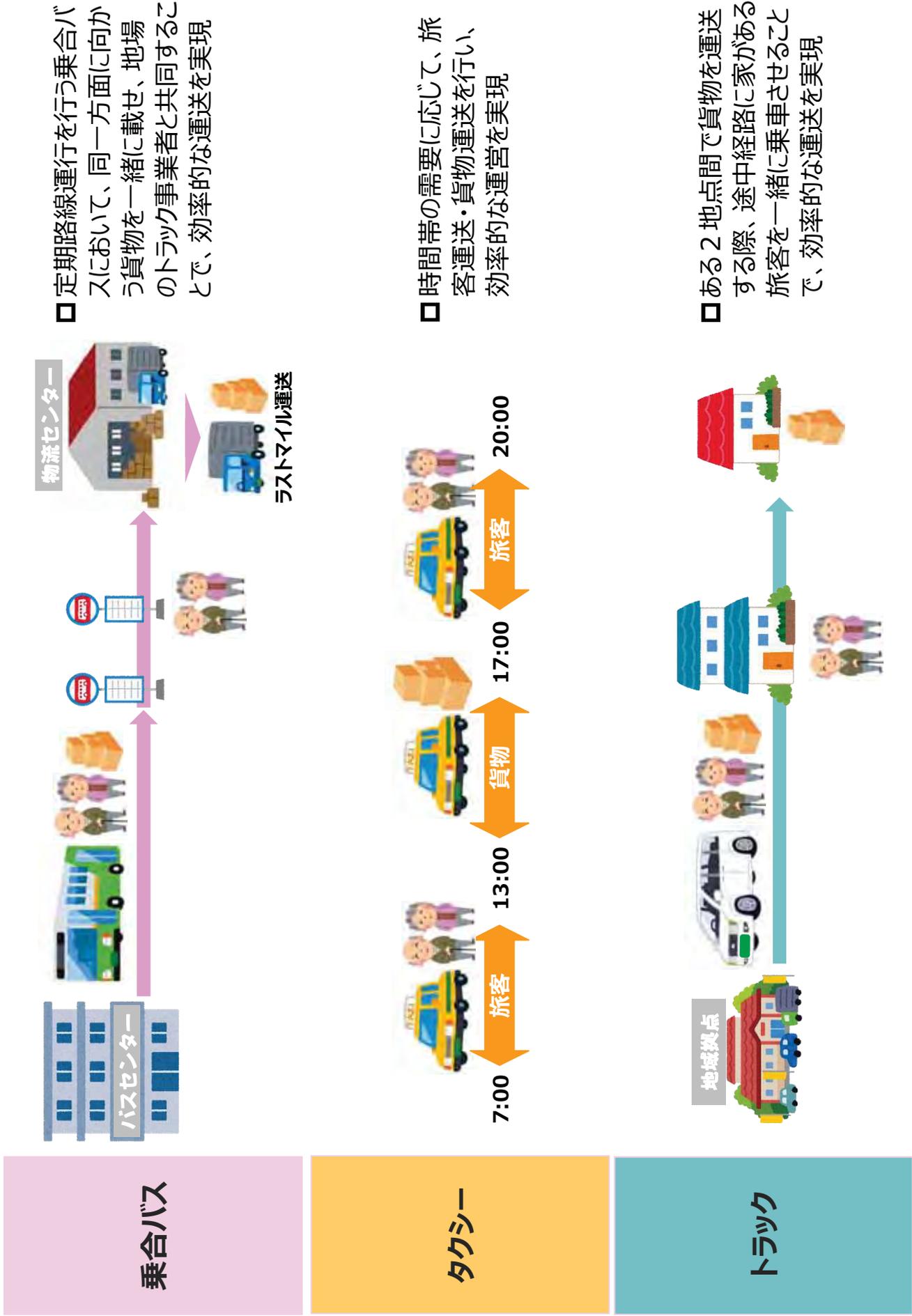
※ 過疎地域に限る

【自家用有償旅客運送者】



自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能
(道路運送法第78条第3号の許可を取得) ※ 過疎地域に限る

貨客混載で想定されるケース



□ 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地域のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

□ 時間帯の需要に応じて、旅客運送・貨物運送を行い、効率的な運営を実現

□ ある2地点間で貨物を運送する際、途中経路に家があること旅客と一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現

事業の「かけもち」を行う際の許可基準の変更案

○旅客自動車運送事業者は貨物自動車運送事業の許可、貨物自動車運送事業者は旅客自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合
には、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができることとする。
【基準の概要】

	旅客自動車運送事業者による貨物運送			貨物自動車運送事業者による旅客運送
	乗合バスによる貨物運送	貨切バスによる貨物運送	タクシーによる貨物運送	トラックによる旅客運送
現在の取扱い	少量の貨物(*)であれば、特段の手続きなく運送が可能(道路運送法 § 82) *原則350kg未満。超える場合には個別に判断。	不可	不可	不可
取扱い変更案	①350kg未満の貨物であれば、特段の手続きなく有償運送が可能(道路運送法 § 82)(従来通り) ②350kg以上の貨物については、一般貨物自動車運送事業の許可(貨物自動車運送事業法 § 3)を受けた場合には、有償運送を可能とする。 (過疎地域内には限らない。) ただし、輸送の安全確保の観点から、運送できる荷量について、以下のとおり一定の制限を設ける。	一般貨物自動車運送事業の許可(貨物自動車運送事業法 § 3)を受けた場合には、過疎地域において貨物の有償運送を可能とする。ただし、輸送の安全確保の観点から、運送できる荷量について、以下のとおり一定の制限を設ける。	一般貨物自動車運送事業の許可(貨物自動車運送事業法 § 3)を受けた場合には、過疎地域において貨物の有償運送を可能とする。ただし、輸送の安全確保の観点から、運送できる荷量について、以下のとおり一定の制限を設ける。	一般旅客自動車運送事業の許可を受けた場合には、過疎地域において旅客の有償運送を可能とする。
運送可能な荷量や人数について	旅客が乗車する場所に積載できる貨物の重量は、「(車両乗車定員数-乗車人数) × 55kg」(*)とする。 ただし、 ・車両改造(座席数の減)により積載スペースを確保する場合は、減らした座席数 × 55kgを(*)に加えた重量を上限とし、(ただし、バス等の性質を失わないものとする。) ・バスの腹のスペースを最大限使って積載する場合、20kg(スーツケースの預入可能重量を想定) × 乗車定員を(*)に加えた重量を上限とする。	旅客が乗車する場所に積載できる貨物の重量は、「(車両乗車定員数-乗車人数) × 55kg」(*)とする。 ただし、 ・車両改造(座席数の減)により積載スペースを確保する場合は、減らした座席数 × 55kgを(*)に加えた重量を上限とし、(ただし、バス等の性質を失わないものとする。) ・バスの腹のスペースを最大限使って積載する場合、20kg(スーツケースの預入可能重量を想定) × 乗車定員を(*)に加えた重量を上限とする。	旅客が乗車する場所に積載できる貨物の重量は、「(車両乗車定員数-乗車人数) × 55kg」(*)とする。 ただし、 ・車両改造(座席数の減)により積載スペースを確保する場合は、減らした座席数 × 55kgを(*)に加えた重量を上限とし、(ただし、タクシー等の性質を失わないものとする。) ・トラック等の乗車スペース以外のスペースを使って積載する場合には、20kg(スーツケースの預入可能重量を想定) × 乗車定員を(*)に加えた重量を上限とする。	車両の定員を上限とする
最低車両台数について	一般貨物自動車運送事業の用に供する乗合車両を含めて、乗合事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。	一般貨物自動車運送事業の用に供する貨切バス車両を含めて、貨切バス事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。	一般貨物自動車運送事業の用に供するタクシー車両を含めて、タクシー事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。	旅客自動車運送事業の用に供するトラック車両を含めて、トラック事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。
運行管理のあり方について	①の場合は貨物の運行管理者の選任は不要。 ②の場合は貨物の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)	貨物の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)	貨物の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)	旅客の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)
その他	—	—	—	旅客運送を行う運転者には二種免許の取得が義務

コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化

平成 29 年 7 月 13 日

鳥取県

1 提案概要

(1) 背景

道路交通法第 44 条において路線定期運行バスの停留所を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から 10メートル以内の部分については、路線定期運行バス以外の停車又は駐車を禁止する場所と規定されている。しかし、例外として同法第 46 条において道路標識等を設置し、停車又は駐車をすることができるとされているときは、路線定期運行バス以外の車両の停車等が可能とされている。

(2) 提案内容

当該地域の地域公共交通関係者間で合意が得られた場合は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に限らず、現場の状況に応じた取り扱いを可能とし、路線定期運行バスの停留所に区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを自治体やバス事業者に周知するとともに、運用にあたってはその基準や手続きについても明確化し、併せて周知すること。

2 支障事例について

路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両が停車できないため、路線定期運行バスと区域運行や自家用有償旅客運送事業によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所と区域運行バス等の停留所の間を移動する必要性が生じ、円滑な乗り換えを行うことができない状況が生じている。(別紙)

また、バス停留所が離れていることから、ベンチ、待合上屋、バス停車エリア等の停留所周辺施設を二重に整備する必要性が生じ、非効率となることも考えられる。

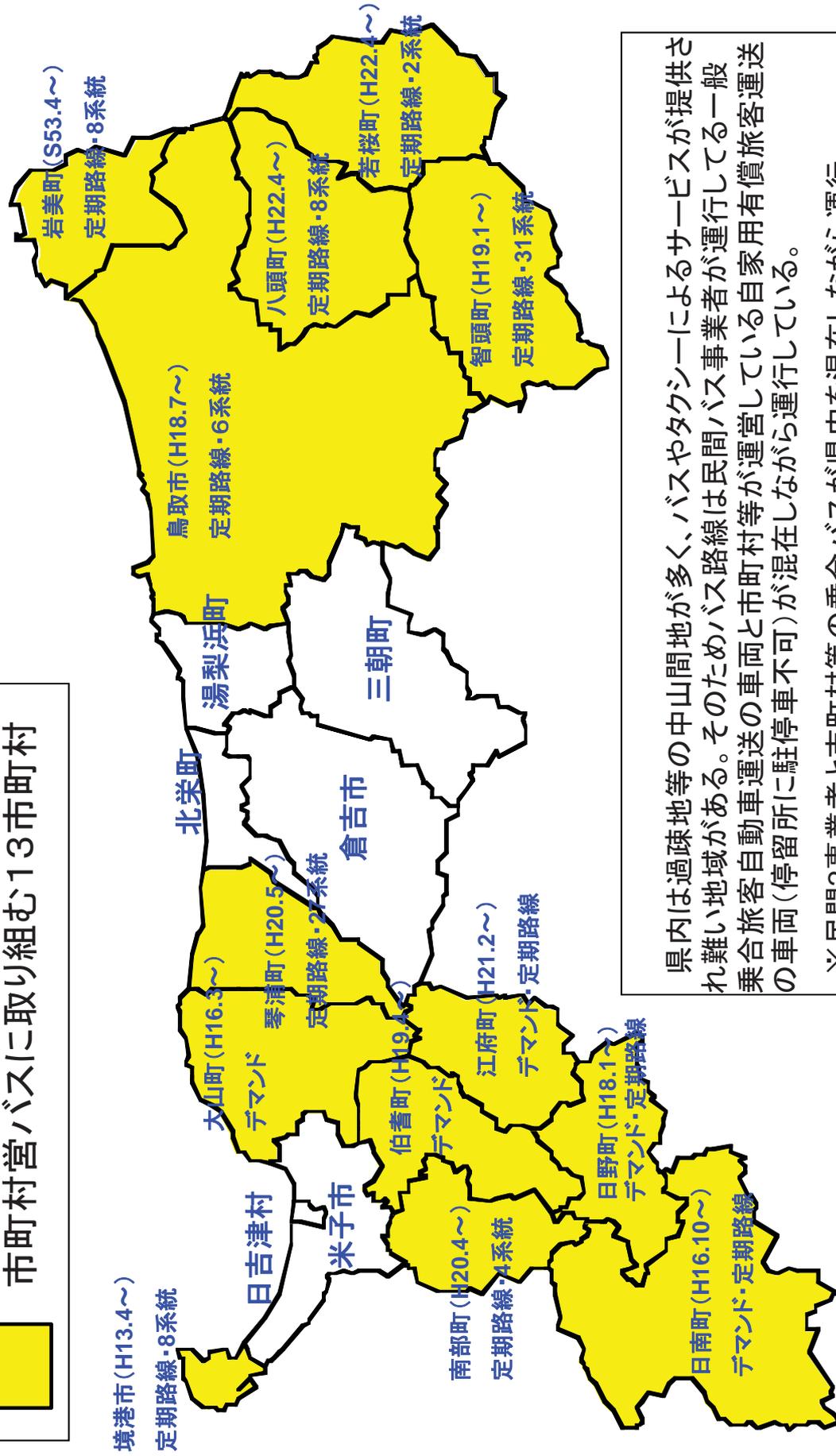
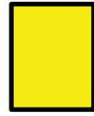
過去の構造改革推進本部（臨時受付・第 4 回）において、佐賀県から同趣旨の規制改革の提案がなされ、警察庁は、「現行の規定により対応が可能であり、具体的な各現場における措置の実施については、当該場所を管轄する都道府県公安委員会が当該地域の交通実態のほか、地域住民や関係者の意見等を踏まえて適切に判断すべきもの。」と回答し、警察庁及び国土交通省において制度の周知を行っているところだが、当該制度が一般に認識されていない状況で有り、改めて制度周知を図る必要がある。

3 制度改正の必要性とその効果について

当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られた場合、路線定期運行バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送車両等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上し、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながると共にバス停留所周辺施設の二重投資がなくなる。

県内の市町村運営有償運送（市町村営バス）別紙

市町村営バスに取り組み13市町村



県内は過疎地等の中山間地が多く、バスやタクシーによるサービスが提供され難い地域がある。そのためバス路線は民間バス事業者が運行して一般乗合旅客自動車運送の車両と市町村等が運営している自家用有償旅客運送の車両（停留所に駐停車不可）が混在しながら運行している。

※民間2事業者と市町村等の乗合バスが県内を混在しながら運行