

# 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
23	地域公共交通に係る制度・運用の見直し	1～31



## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

275

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)

コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し

提案団体

兵庫県、洲本市

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

- ①交通空白地の解消を図るというコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、コミュニティバスの導入に当たっては、地域公共交通会議の合意が無くても許認可を可能とすること。
- ②地域公共交通会議における協議は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限ること。  
その際は、地域公共交通会議において地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。

具体的な支障事例

## 【現状】

まちづくりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。

特にコミュニティバスの導入に係る許認可に当たっては、地域公共交通会議において既存バス事業者との意見を調整することとなっているため、運行時間帯の制限や割高な料金制定になるなど、地域住民が望まない結果となっている場合がある。

## 【支障事例】

洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した(平成28年度は3回開催)。

しかし、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が紛糾した結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約3倍の運賃設定をすることとなり、また、定期券の共通化も実現しなかった。

コミュニティバスは既存バスの休廃止に伴う交通空白地の解消を図るために導入するものであり、コミュニティバスの導入に当たっては地域公共交通会議での既存事業者との合意は原則不要だと考える。

地域公共交通会議の開催は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限定し、その際でも地域住民を含む一定数の賛成が得られれば許認可が可能となるよう規制の緩和が必要である。

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)

交通空白地において地域住民が望む運行時間帯や路線バスと比較してコミュニティバスの導入が可能となる。

根拠法令等

- ・「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」自動車局長(平成27年4月1日付け国自旅第370号)5(1)
- ・地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン3(1)

・コミュニティバスの導入に関するガイドライン3(1)

#### 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）

ひたちなか市、和歌山市

○民間との共存は、地域公共交通会議に諮る前にしっかりと協議が必要である。  
○本市において導入している地域バスは、路線バスの撤退による交通不便地域に導入しているが、一部区間が路線バス撤退事業者のバス路線と競合するため、その区間での乗降は上記バス事業者の反対により地域公共交通会議にて認められていない。しかし、路線バス事業者が撤退したため、地域住民が地域特性に応じた運行計画を作成し、住民の利便性の確保に取り組んでいるコミュニティバスに対し、バス路線撤退事業者から既存バス路線との競合はさけるべきとして、地域公共交通会議にて反対があり合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保がより困難になっている。こういったケースでは、地域住民の利便性の確保を優先すべく地域公共交通会議にて過半数以上の賛成があれば認められるよう許認可の規制緩和が必要である。

#### 各府省からの第1次回答

地域公共交通会議(以下「会議」という。)は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである(「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1. 参照)。コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、協議が調うことが必要である。

協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定めることとしており(ガイドライン5.(1))、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。現に、全国の複数の地域において「交通会議の議決方法は、出席者の過半数で決する」と規定されているところである。

#### 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

地域公共交通会議の議決方法は、あらかじめ設置要綱に定めれば、「出席者の過半数で決する」としてもよいとのことだが、これまで地方自治体は運輸局や運輸支局から地域公共交通会議で合意するように指導を受けてきた。ついては、この度の第一次回答の内容について、運輸局及び地方自治体に改めて周知いただきたい。

なお、8月2日に開催された提案募集検討専門部会・地域交通部会合同部会において議論となった、「法令上、地域公共交通会議で合意が必要な事項」や「書面決議が可能な事項」については、運輸局・運輸支局によっては対応が異なることがないよう、改めて通知していただきたい。

#### 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。

なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

#### 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）

○ 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。

- 自家用有償運送事業については、法令上地域公共交通会議等での合意が必要とされているが、洲本市のようなコミュニティバスを一般乗合旅客運送事業として実施する場合についてまで、地域公共交通会議等で合意をとるように指導しているのは、法令上の根拠はないのではないか。
- 「協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定める」旨を回答しているが、例えば、全会一致ではなく設置要綱の定めに従い議決により過半数等で決定した場合でも、法令上の『合意している』及び『協議が調っている』ものと解釈するというのでよいか。
- 21条許可によらず4条許可の下でも、柔軟に事業計画や運行計画を変更しつつ、既存事業者に対する経済的な影響等を含めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手法を構築すべきではないか。また、そうした手法についても、地域公共交通会議における協議のプロセスの例として位置付けるべきではないか。

## 各府省からの第2次回答

- 一次回答において示した地域公共交通会議における議決方法の考え方については、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。
- また、地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体に周知する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

203

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)

地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和

提案団体

新潟市

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

地域公共交通会議で協議が調った一般乗合旅客自動車運送については、運賃や路線等を変更しようとするときに、地域公共交通会議での協議を調べ運輸局へ届けるが、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届けられるようにすることを求めるもの。

具体的な支障事例

【制度改正の経緯】

当市が主催する地域公共交通会議では、いわゆる協議路線に係る運賃、路線、ダイヤの変更等について、地域などの関係者間で協議、合意をした案件に同意し、その後に運行事業者が運輸局へ許可申請や変更申請等を出している。しかし、短区間の経路変更や道路工事等に従う一定期間の経路変更(迂回)、過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等、地域との関係者間で合意されている範囲内の速やかな変更等が望まれる案件についても、運輸局への申請前に地域公共交通会議での同意が必要とされることがある。また、これらについては、法令上に同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定がなく、運輸局により地域公共交通会議での同意が必要な事項かをその都度、確認し、会議等の開催を行っている。

【支障事例】

当市においては、地域での協議、区役所での地域公共交通部会等の合意を経て、地域公共交通会議で同意を得ていることから、運輸支局の申請までに約2ヶ月間必要とされる。そのため、許可までに約3ヶ月有し、一定期間の経路変更が必要となる水道工事などの工事工程に支障をきたす事例や、地域のイベント時に子どもや高齢者の運賃を割り引く提案を受けたが、申請までの期間が足りずに断念する事例があった。

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）

地域公共交通会議での審議事項を明確にし、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、同意されている基本的な範囲内において、基準を明確にした上で、地域などの関係機関の協議、合意により運輸局に届けられるようにすることで、地域にとってより重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上する。

根拠法令等

道路運送法第9条第4項

道路運送法施行規則第9条第2項

道路運送法第15条第1項

「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18年9月15日付 国自旅第161号)

自動車局長通達)

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）

ひたちなか市、柏市、三条市、伊豆の国市、福知山市、西宮市、和歌山市、大村市、延岡市

○法令上に協議会の同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定がなく、当市も都度、同意の必要性についての疑義を生じている。例として、市道の新設に伴うバスの経路変更について、変更による運行時間の短縮となり、また、停留所の移動等の不利益もなかったが、協議会申請している国庫補助金の対象路線であったため、協議会に諮ったことがあった。本提案により、地域における重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上すると思われる。

○本市においても、路線の軽微な変更や一定期間の運賃変更等について、その都度協議を行っており、上記のような支障事例は生じていることから、協議すべき案件の基準の明確化及び手続きの簡略化を求める。

○コミュニティバス等における、短区間の経路変更や道路工事、行事等に伴う一定期間の経路変更（迂回）等速やかな対応が望まれる案件について、地域公共交通会議を開催した場合、対応が遅れ支障が生じる。

地域公共交通会議において協議すべき案件について規制緩和し、すでに協議が調っている路線の軽微な変更は、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届けられるものとした。

○地域に即した対応で柔軟に対応してもらいたい。会議の簡素化を図り、書面議決でも良い形式をとってもらいたい。交通の分野は、制度や届け出が難しく、分野が異なる異動がある自治体担当者にとって、明確な基準があると手違いや分別等がしやすい。毎年、同様の案件は、事務の簡素化してもらいたい。

○長期間工事等による道路通行止めにより、早急な路線変更が必要な場合、地域公共交通会議での協議時間の確保が困難なため、路線の軽微な変更については事後報告扱いとすることを求める。

○本市の地域バスにおいても道路工事による運行ルート変更や停留所設置場所での工事などにより、一時的に停留所を迂回する場合がある。このような場合、地域公共交通会議にて協議が調った証明書を添付し運行計画の変更申請を行っているが、運行ルートの変更が短期間であることや迅速な対応が求められるときには、軽微な変更については、地域公共交通会議の同意の規制緩和をお願いしたい。

#### ○【支障事例】

本市では、市の中心部を循環する「まちなか循環バス」をバス事業者と共同運行しており、平成28年度の地域公共交通会議において、「毎年8月の1ヶ月間（夏休み期間）における小学生料金の無料制度」の同意を得たところである。しかし、29年度も実施するにあたり、運輸支局から当該制度の実施については、毎年度、地域公共交通会議に諮る必要がある旨の指導を受けたところである。

#### 【制度改正の必要性】

過去、既に同意を得ている制度に関しては、その効果が一定程度見込める場合は地域公共交通会議を経なくとも実施可能とする等、会議の審議事項に係る基準を明確にしていきたい。

○本市で運行しているコミュニティ交通は、対象地域の生活基盤が隣接市となっていることから、運行ルートにおける起終点のみが隣接市となっている。また、コミュニティ交通の利便性が向上するよう、常に地域住民が主体となり、ニーズ把握や意見の集約に努めている。そのため、運行当初からこれまで、毎年バス停留所の新設等の運行計画変更を行ってきたが、いずれも、利用者となる地域住民との意見集約や周知は十分果たしてきた。また、交通事業者等の関係機関とも事前に協議するなど円滑な運営に努めている。一方、運行計画変更を行なう際は、運行ルートの一部が隣接市となっているため、その都度、本市のみならず隣接市において地域公共交通会議を開催いただき、本市のコミュニティ交通の運行計画の変更について審議、合意のうえ申請手続きを行っており事務負担が多くなっている。一定、地域の関係機関で合意が得られているコミュニティ交通の運行計画変更にあたっては、バス停留所の新設等変更計画内容が本市内に限るなど、極めて隣接市への影響が少ないものについては、手続き手順を含め緩和していきたい。

各府省からの第1次回答

地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1. 参照）。このため、路線変更等については、適切な地域公共交通の実現を図る上で、その態様や運賃・対価等について地域の関係者間で協議をする必要性・重要性は高いものであるから、会議において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、地域の関係者間において協議が調うことが必要である。

この趣旨に照らすと、一度会議において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ついては、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。

また、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更に伴う協議については、会議に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること等により、簡素化が可能であり、運行回数や運行時刻の変更については、それを協議が不要な報告事項とする旨をあらかじめ会議において協議しておくことによっても、手続きの簡素化が可能である（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」3.（1）④参照）。

#### 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

各種手続きの標準処理期間が3カ月若しくは2カ月のところ、地域公共交通会議で協議が調えば、2カ月、1ヶ月に短縮できるが、これは、あくまでも地方運輸局、運輸支局での標準処理期間（審査期間）が短縮されるのみであり、地域公共交通会議を開催するための、スケジュール調整、資料送付や会議準備などの地方公共団体が行う準備期間を含めると、実質的な処理期間は、大きく短縮されないのが実情である。一度合意された事項を反復継続する場合や工事などの迂回による一時的なルート変更など軽微なものについては、地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和を行った上で基準の明確化をしていただきたいということが提案の趣旨である。

「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」とは、具体的にどのような事項を指すのかお示しいただきたい。（道路工事に伴う迂回路の設定及び運行事業者の変更（子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項）などについても、お示しいただく軽微な変更を含めていただきたい。）お示ししている「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」3.（1）④は、運行計画に係る記載部分であり、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、迂回路の設定等についても同様に対応できることを明確にして頂きたい。

また、そもそも道路運送法第4条の許可を受ける条件には、民間事業者と同様に地方公共団体が運行するコミュニティバスについても、地域公共交通会議で合意をとることまでは法令上は必要とされていないところ、許可権者たる運輸局からそのような指導がなされているところであり、「法令上地域公共交通会議で合意をとる事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要は無いが、地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」を整理した上で、「地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」については、地域公共交通会議の判断で、協議をかける、事後報告とする、報告も不要とするなど仕分けることが可能であることを周知していただきたい。

#### 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こと。

なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

#### 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）

○ 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。

○ 「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」については、地域公共交通会議の判断で、書面協議事項や報告事項とできることとすべきではないか。

○ 協議が不要な報告事項とできる事項について、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、工事に伴う迂回路の設定や運行事業者の変更（子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項）についても含まれると解してよいのか。そうでなければ、含めることとすべきではないか。

#### 各府省からの第2次回答



地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。

なお、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更とは、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定している。これについても、例を示して周知する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

23

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)

市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする

提案団体

上越市

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

市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を使用することができることとして頂きたい。

具体的な支障事例

自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車を自ら保有することとされているが、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるため、特に通常運行する車両の代替車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を用いることも可能として頂きたい。

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)

市町村運営有償運送が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになるとともに、地域への公共交通の提供を安定的に行えるようになることで、地域や地域交通の活性化につながる。

根拠法令等

道路運送法第79条の4第1項第6号  
道路運送法施行規則第51条の9  
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18年国自旅第141号)  
自家用有償旅客運送についてよくあるご質問

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)

伊豆の国市、滋賀県、福知山市

○高齢者の移動手段確保が重要な課題となる中で、持続可能な交通手段の提供に向けた取組を進めていく必要があり、その一つ的手段である自家用有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。  
○自治体でバス車両等を保有し、維持管理する負担が軽減される。  
運行委託先の車両を用いることが可能であれば、車検等に柔軟な対応ができる。  
○突発的な故障により、運行に支障が出ることもあるため、安定した市町村運営有償運送を実施するため、持ち込み車両の使用は必要である。

○自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたり、市町村は新たな車両の購入費や維持管理費等の負担が発生し、本来の交通不便地域の解消といった目的を達成できない場合がある。通常、市町村は運行事業者と運行委託契約をするため、運行事業者が保有する車両を活用することが効率のよい交通不便地域対策と考える

○市町村では、財政上の事情もあり、予備車両の保有は十分ではない状況にある。

仮に、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむなく欠便が生じてしまう可能性がある。

そこで、このような突発的な事態の際には、例外的に自家用車両以外の車両(委託先事業者やバス事業者所有の貸切バス車両など)でも運行可能とするよう制度改正をお願いしたい。

○提案事項について、賛同できる部分が多い。本市の市町村運営有償運送は、20～29人乗りのバス車両を3台保有し運行している。山間僻地、交通弱者の多い地域にあって公共交通の必要性は高まるばかりであるが、これと相反するように利用者数は毎年減少している。維持管理や運行委託料の軽減を図るべく小型車両の導入を検討している一方で、にし阿波振興観光戦略の核となる剣山ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「剣山登山バス」を運行しているため、小型化による輸送能力の低下も避けたいところである。

今回の提案によって、一定期間当市が保有する車両以外の車両(委託業者所有に限定)を使用することができれば、より効率的な運行体制が図られるとともに、突発的な事象にも即対応が可能となるため、安定した事業運営が成されるものと期待する。

#### 各府省からの第1次回答

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて通達改正等の所要の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持込み車両を用いることも可能となる。

#### 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

回答では、通達改正等により、今後、企業等からの「持込み車両」の使用が可能となるとあるものの、「持込み車両」の車種や要件等まで読み取ることができない。

当市が行う自家用有償旅客運送において、運行業務の委託先であるバス会社やタクシー会社の保有車両は、事業用自動車(緑ナンバー)のみとなっていることから、突発的な故障等に対して柔軟な対応ができるよう、通達改正等に当たっては、事業用自動車の持込みを可能とする旨(少なくとも通常運行する車両の代替車両については、事業用自動車の持ち込みを可とする旨)を盛り込んでいただきたい。

#### 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。

#### 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)

第1次回答では「企業等からの持込み車両を用いることも可能となる」とあるが、この「持込み車両」には、自家用自動車だけではなく、事業用自動車(緑ナンバーの車両)の持込みも可能であるかお示しいただきたい。

#### 各府省からの第2次回答

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償旅客運送においても持込み車両の使用を可能とする措置を講ずることとされたことを受け、本年7月に実施した意見公募手続において寄せられた意見を踏まえ、本年8月、市町村が主体となる自家用有償旅客運送において企業等や個人からの持込み車両の使用を可能とする通達を発出したところ。これにより、市町村運営有償旅客運送において企業等からの持込み車両の使用が可能となった。

自家用有償旅客運送は、地域住民の生活交通がバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者によることが

困難な場合に自家用自動車(事業用自動車以外の自動車)による有償運送が認められるという制度である(道路運送法第 78 条)。

このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車が自家用自動車となるわけではないが、自家用有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、運行に供する自家用自動車の突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

77

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)

道路運送法 21 条に基づく実証運行期間の緩和

提案団体

全国市長会

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

道路運送法第 21 条第 2 号による実証運行実験においては、運行期間が1年以下でなければ許可がでないこととなっているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取扱いを可能とすること。

具体的な支障事例

地方自治体が、道路運送法第 21 条第 2 号許可により実証実験を行い間断なく本格運行に移行するためには、本格運行移行のための手続期間等を考慮すると、実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法4条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためのデータ収集期間が1年未満となってしまう、実証期間の確保が不十分な場合がある。

例えば、冬期の降雪量が多い地域では、季節によって利用者数や運行状況が大きく異なるなど、年間を通じた検証データの収集が必要となるなか、住民の周知なども別途必要となっている。

21 条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、切れ間の無い公共交通の提供に支障をきたし、利用者の利便性が損なわれたり、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となり、変更手続きに時間を要することとなるなど行政内の事務負担の増加にもつながる。

【実例】

21 条許可によりデマンドタクシーの実証運行を行ってから本格運行へ移行した。降雪地域においては冬期間とそれ以外の期間で利用状況に差が生じるが、本格運行移行のための手続きや調整に半年ほど期間を要したため、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映することができなかった。これにより、本格運行に移行したところ、利用状況の予測と実態に差異が生じ、予算不足や本格運行移行後のダイヤ変更が生じた。

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）

道路運送法第 21 条による実証運行は、道路運送法第4条による運行に比べて、路線等の変更を機動的に行うことができるため、必要十分な利用者数等の需要データを把握することが可能となるほか、利用者のニーズを反映して柔軟な実証運行を十分に行うことができる。

これにより、持続可能な本格運行の形態をよりの確に把握することが可能となり、地域公共交通に関する住民サービスの向上に寄与する。

根拠法令等

- ・道路運送法第 21 条第 2 号
- ・一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱

いについて(平成 26 年 1 月 24 日付け国自旅第 433 号自動車交通局長通知)

#### 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）

ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市

○提案事項のように 1 年間での実証運行では、検証から本格運行までに時間と労力が要することがあると推測する。当市においては、半年間の実証運行を実施し、半年程度の検証及び準備期間を設けて、本格運行に移行した。道路運送法 21 条許可は、実証運行を開始すると、実証運行中に変更する手続きが無い場合、運行に支障をきたした。そのため、実証運行を開始すると、地域ニーズに対応した運行ができない状況である。（当初から本格運行実施は、路線廃止のリスクが高いため、敬遠される。）本格運行に向けて、運行実績データ収集や検証、地域公共交通会議での承認等、クリアする障害や事務手続きが多い状況である。実証運行から本格運行に移行する際の切れ目のない公共交通の提供は、住民が望む運行形態であるが、予算承認からの運行事業者決定、免許手続き、住民周知など期間的に困難を有している。

○コミュニティバス等の導入においては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。

道路運送法第 21 条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掴む為に重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取り扱いが必要だと考える。

#### 各府省からの第 1 次回答

乗合旅客の運送については、本来、道路運送法(以下「法」という。)第 4 条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第 21 条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として 1 年以下とすることとしているところ(「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成 26 年国自旅第 433 号 自動車局長通知))。

御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。

#### 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

実証実験について、データの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請を行った場合、再度許可を実施することについては、地方運輸局、運輸支局で確実に実施されるよう周知徹底するとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対し、周知することを求める。

第 1 次回答では「本来 4 条許可を受けて行うべきであるところ、21 条許可は例外的に認めるものであり、期間を 1 年以下としている」旨を回答しているが、例外的であると 1 年以下しか許可しない理由が明確でない。1 年間という数字に明確な根拠がないのであれば、当初から 1 年以上の実証実験を行う計画である場合、1 年間という原則に囚われず、地域の実情に合わせて 21 条許可の期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応を行うべきである。

#### 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

—

#### 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【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。

#### 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）

○ 21 条許可の期間は、当初から 1 年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて 1 年以上(通算 3 年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしてい

ただきたい。

○ 実証実験について、データの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。

○ 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか。もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。

#### 各府省からの第2次回答

道路運送法第 21 条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。

また、実証実験のデータの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

202

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)

道路運送法 21 条に基づく実証実験の1年要件の緩和

提案団体

新潟市

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

社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第 21 条第 2 号に基づき、「一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うもの」として、平成 18 年 9 月 15 日付け通達「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」により、実証実験等に限定して原則として 1 年以下の期限を付して許可されているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線として位置付けられる場合は、実証実験としての許可期限を 3 年以下に緩和することを求めるもの。

具体的な支障事例

## 【制度改正の経緯】

コミュニティバス(区バス、住民バス)の社会実験については、利用者等の意見を踏まえ、運行ルートやダイヤの変更等を行いながら、最長 3 年間の利用状況や収支を検証し、本格運行への移行の可否を判断している。また、利用啓発や利用者の定着には長期間を要し、持続可能なバス路線として社会実験の効果を確認するためには 1 年間の期間限定では不十分であり、3 年間は必要と考えている。

## 【支障事例】

現状では、第 21 条の一時的な需要への対応として 1 年間の許可をいただき、その後は、第 4 条に切り替え社会実験での運行を継続しているが、平成 27 年度の江南区内における住民バス社会実験において、第 21 条から第 4 条への切り替えが年度途中で、年度末までの残期間予算は確保されていたが、次年度予算が確保されていない(継続的な運行の担保がない)として第 4 条の許可が得られず、社会実験としてのバス運行が休止となり、住民に不便を与える支障事例があった。

## 【制度改正の必要性】

第 4 条による運行の切り替えがスムーズにできた場合であっても、第 21 条による運行とは異なり、運行本数の変更や運行経路の変更に伴う手続きが多く、即応的に変更を行うことができないため、効率的な社会実験の妨げになる。

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)

コミュニティバスの社会実験による、実証実験としての運行期間が 3 年間となることで、地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。

根拠法令等

道路運送法第 21 条



「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成 18 年 9 月 15 日付 国自旅第 140 号 自動車交通局長通達)

#### 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）

ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎市

○自動車に慣れた方の生活スタイルを変えることは、ある程度の期間を有する。通勤通学で公共交通を利用する方にとって、1年以内の期限付きでは効果が表れない。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みでは、地域に即した運行に近づけることができず、国が進める主旨とは異なる現状である。

○現在本市においても2か月間の実証運行のため道路運送法21条にてデマンドタクシーの実証運行を予定している。今後地域住民からの利用アンケートなどにより柔軟に運行計画を変更していきたいと考えているため、本格運行へは慎重に判断していきたいと考えている。そのため、実証運行期間の緩和をお願いしたい。

○コミュニティバス等の導入にあたっては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。

道路運送法第 21 条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掴む為に重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取り扱いが必要だと考える。

#### 各府省からの第 1 次回答

乗合旅客の運送については、本来、道路運送法(以下「法」という。)第4条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第 21 条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として1年以下とすることとしているところ(「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成 26 年国自旅第 433 号 自動車局長通知))。

御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に 21 条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。

#### 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

地方公共団体が実施するコミュニティバスの実証実験は、地域ニーズなどを踏まえ、年間を通じたデータを活用しながら、効率的かつ持続的な地域公共交通を形成することを目標に、地域が主体となり本格運行に向けた運行計画を作成し、実証実験として1年以上かけ運行している。このため、利用啓発や生活スタイルを変えることなども踏まえ、十分な実証実験を経た後に本格運行を行うというスキームが実効的・効率的に行えることが必要であり、収支率の確保など持続的な運行を確保、判断するには、1年間の実証実験では非常に難しい。当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、1年間という原則にはとらわれず、地域の実情に合わせて実証実験としての 21 条許可の期間を設定できるようにするなど、現場のニーズに即した対応をしていただきたい。

そもそも、1年間の実証実験期間では、4条許可申請に必要な地域公共交通会議の開催準備や道路管理者、交通管理者等との調整を含めると3カ月程度は必要であり、地域住民に対して地域公共交通を切れ目なく提供することができず、1年間を通じたデータを活用しての効率的な運行計画を形成することができない。

地方自治体や地域組織と共に運行するコミュニティバスの実証実験については、地域での合意、関係機関(既存運行事業者、道路管理者、交通管理者等)との調整や地方運輸局、運輸支局への確認を経て運行し、その旨を定期的に自治協議会や地域公共交通会議などで報告をしており、期間が緩和されることで悪質な利用がされることは無いと考える。

なお、仮に、変更により再度申請した場合にも、本格運行に必要なデータ収集等を理由に再々申請を出した場合には、地域の実情に応じて再々度許可を出すことについても明確にし、地方運輸局、運輸支局で確実に実施されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。

#### 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。

## 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）

- 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上（通算3年程度）の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。
- 実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。
- 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか。もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。

## 各府省からの第2次回答

道路運送法第21条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上（3年程度）とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。

また、実証実験のデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合にあって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可（通算3年程度）を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

94

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)

乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和

## 提案団体

鳥取県、中国地方知事会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、堺市

## 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

既存の貨物自動車運送事業者だけでは当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な過疎地域等において、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地域公共交通会議で認められ、協議が整った場合には、乗用タクシーにおいても少量貨物の有償運送を可能とする。

## 具体的な支障事例

現在、中山間地では少子高齢化や人口減少が特に進んでいることから貨物や旅客の輸送量が限られており、事業の経営が成り立ちにくく、事業者の営業サービスが低下してきている。

中山間地の住民が買い物をする場合、移動の困難である高齢者等が多いため自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配送手段がないため必要な時に必要なものが直ぐに手に入らない状況で有り、日常生活に支障をきたしている。

現行、一般乗合旅客自動車運送事業者、道路運送法第78条第3号に基づく許可を受けた自家用有償旅客運送者及び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者においては、少量貨物の有償運送を行うことが可能であるが、バス路線や自家用有償運送を行う団体がなく、乗用タクシーが住民の足となっているような過疎地域など、地域によってはカバーできない場所もあり、地域の実情に応じたより弾力的な仕組みを構築する必要があると考える。

また、一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者により貨物の有償輸送が行われていてもバス待合所等の荷物集積所まで荷物を取りに行き、自宅までこれを運ばなければならない、高齢者等にとってはかなりの重労働になる場合もあると考える。

## 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）

地域の実情に応じて弾力的に貨客混載が行うことが可能となり、過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性を確保できる。

また、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がり、過疎地域の交通の足が確保される。

## 根拠法令等

道路運送法第78条第3号、第82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）

## 伊豆の国市

○定期運行するバス事業では、全国的に社会実験等により、規制緩和や導入に向けた動きがある。タクシーは、不定期的な運行形態となるため、効率的な運行が求められる。また、料金設定や支払い方法、不在対応等についても協議を有する。地域のタクシー事業者の協力と理解が必要となる。地域公共交通会議での協議が必要と思われる。

○市街地では宅配業者等により一日複数回荷物配送されるが、中山間地では一日一回しか配送されない地域もある。営業所の荷物受取のタイミングによっては翌日配送となることもあり、荷物の配達が遅れている地域がある。また、人口減少等によりタクシー利用者の減少により、地域によってはタクシー会社が撤退し、営業所のない自治体もあり、タクシーが移動手段となっている住民に影響が生じている。

## 各府省からの第1次回答

自動車運送業の担い手を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域において人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、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、輸送の安全を確保する観点から旅客自動車運送事業及び貨物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、御提案の過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことを可能とするための措置を講ずることを検討しているところ、平成29年6月末より意見公募手続を開始しており、9月に許可の申請受付を開始する予定である。

今回措置を講ずることを検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえつつ検討する必要があるところであり、その検討にあたっては上記措置の実施状況や関係者の意見を踏まえる必要があるところ。

## 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

今回の第1次回答による制度が実施されれば、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域において、当該地域内の住民に係る貨物輸送サービスを維持・確保する新たな方法が創設されることとなり、本県等が提案していた内容が満たされることとなる。

一方で、平成29年8月7日付けで国土交通省より発出された通達によると、貨客混載が可能な対象地域は、過疎地域自立促進特別措置法(以下、「過疎法」という。)で規定する過疎地域(同法第2条第1項及び第33条の地域)であって、人口が3万人に満たないものとされている。

市町村合併により合併する前より市町村の面積は広くなっており、一つの市町村内でも地域により貨物・旅客の輸送量や輸送手段には大きな差異があることから、当面の実施状況や関係者の意見を踏まえた上で、今後、適用を「過疎地域等」とし、過疎法で規定する過疎地域に加え、各地方公共団体が規定する中山間地域の区域も対象地域にすべきと考える。

## 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

—

## 全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

## 【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。

## 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)

○措置の対象となる「過疎地域」の定義について、通達では「過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの」としているが、これでは実態として既存の貨物自動車運送事業者だけでは物流サービスの維持・確保が困難となっている地域が対象とならないおそれがある。

通達における「過疎地域」に加え、例えば、地域公共交通会議において貨物自動車運送事業者等も含めた合意が得られた地域や特定農山村地域等も対象として認められるようにするなど、地域の実情を踏まえた対応を行えるような仕組みにすべきではないか。

○直ちに直視することが難しいとすれば、当面の実施状況を検証し、その結果を踏まえて、対象地域の拡大や地

域の実情に応じた柔軟な許可等について改めて検討すべきではないか。

#### 各府省からの第2次回答

御提案のような地域を対象地域とすべきかどうかについては、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点から踏まえ検討する必要があるが、過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送は、9月1日より申請の受付を開始したばかりであり、これから実際に事業が実施される際にどのような問題が生じるかを十分に検証する必要があるため、対象地域について直ちに直視することは難しい。今後、このような検証に加え、関係者の意見も踏まえつつ、御提案のような地域を対象地域とすべきかどうか検討を行ってまいりたい。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第2次回答

管理番号

96

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)

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

## 提案団体

鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、山口県

## 制度の所管・関係府省

警察庁、国土交通省

## 求める措置の具体的内容

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、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明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。

## 具体的な支障事例

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から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。

## 【事例】

既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。

これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。

## 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）

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ケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス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する。

また、利用者の利便性が向上することで、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。

## 根拠法令等

道路交通法第44条、第46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）

ひたちなか市、新潟市、魚沼市、伊豆の国市、福知山市、防府市、大村市、宮崎市

〇本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。

これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。

○コミュニティバス運行については、交通空白地の交通手段確保と同時に高齢者や障害者等の交通弱者に対してサポートを行うことを目的としており、屋根のない停留所では悪天候の場合に傘をさしてバスを待たなくてはならない状況となる。利用者の利便性向上のためにも、路線定期運行バスの停留所を利用することについて認めていただきたい。

○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。

○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。

○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。

○今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事案の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものとする。

○本市においても、乗合タクシー等の導入を予定しており、今後同様のことが想定される。

○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。

#### 各府省からの第1次回答

国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。

それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号。以下「通達」という。)を発出し、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当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲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、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。

また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(第3版(平成28年3月))」に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。

なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐(停)車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。

#### 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

地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」という。)の策定は、各地方自治体へ義務付けされているものではないこと、また、網形成計画は将来に向けた地域公共交通のグランドデザインであって、個々のバス停留所の取扱いについてまで定めているものではないことから、網形成計画とは関係なく、地域の実情に応じ、当該地域の地域交通関係者を交えた地域公共交通会議において合意が得られた場合には認めるべきと考える。

また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、警察庁は各都道府県警察に対して適切な対応を行うよう通達を発出し、国土交通省は、ホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知しているにも関わらず、自家用有償旅客運送の運行主体等である各地方自治体にまでこの制度の仕組みが周知しきれていないことから、警察庁及び国土交通省において連携をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の実効性ある方法について検

討していただきたい。

#### 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

##### 【新潟市】

地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。

また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定にあたっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要などからも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。

そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。

#### 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】

提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。

##### 【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。

#### 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）

○警察庁の通達では「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」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。

○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。

また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。

#### 各府省からの第2次回答

一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路交通法(昭和35年法律第105号)に基づく駐車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。

当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の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、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。

さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。



## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

96

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)

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

## 提案団体

鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、山口県

## 制度の所管・関係府省

警察庁、国土交通省

## 求める措置の具体的内容

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、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明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。

## 具体的な支障事例

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から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。

## 【事例】

既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。

これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。

## 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）

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ケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス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する。

また、利用者の利便性が向上することで、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。

## 根拠法令等

道路交通法第44条、第46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）

ひたちなか市、新潟市、魚沼市、伊豆の国市、福知山市、防府市、大村市、宮崎市

〇本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。

これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。

○コミュニティバス運行については、交通空白地の交通手段確保と同時に高齢者や障害者等の交通弱者に対してサポートを行うことを目的としており、屋根のない停留所では悪天候の場合に傘をさしてバスを待たなくてはならない状況となる。利用者の利便性向上のためにも、路線定期運行バスの停留所を利用することについて認めていただきたい。

○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。

○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。

○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。

○今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事案の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものとする。

○本市においても、乗合タクシー等の導入を予定しており、今後同様のことが想定される。

○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。

#### 各府省からの第1次回答

国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。

それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号。以下「通達」という。)を発出し、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当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲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、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。

また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(第3版(平成28年3月))』に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。

なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐(停)車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。

#### 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

地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」という。)の策定は、各地方自治体へ義務付けされているものではないこと、また、網形成計画は将来に向けた地域公共交通のグランドデザインであって、個々のバス停留所の取扱いについてまで定めているものではないことから、網形成計画とは関係なく、地域の実情に応じ、当該地域の地域交通関係者を交えた地域公共交通会議において合意が得られた場合には認めるべきと考える。

また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、警察庁は各都道府県警察に対して適切な対応を行うよう通達を発出し、国土交通省は、ホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知しているにも関わらず、自家用有償旅客運送の運行主体等である各地方自治体にまでこの制度の仕組みが周知しきれていないことから、警察庁及び国土交通省において連携をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の実効性ある方法について検

討していただきたい。

#### 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

##### 【新潟市】

地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。

また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定にあたっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要などからも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。

そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。

#### 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】

提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。

##### 【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。

#### 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）

○警察庁の通達では「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」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。

○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。

また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。

#### 各府省からの第2次回答

一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路交通法(昭和35年法律第105号)に基づく駐車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。

当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の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、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を発出する。

さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号

162

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)

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

## 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

警察庁、国土交通省

## 求める措置の具体的内容

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、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明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。

## 具体的な支障事例

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から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。

## 【実例】

既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。

これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。

## 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）

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ケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス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する。

また、利用者の利便性が向上することで、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。

## 根拠法令等

道路交通法第44条、第46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）

ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市

〇県内自治体の市では、デマンド交通のいくつかの乗降ポイントで「路線バス停留所乗継箇所」を定めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m以上離れた安全な場所で乗降している。

○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。

○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。

○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。

○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。

○現在、本市において当該事案についての支障事例はないが、今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事案の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものとする。

○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。

#### 各府省からの第1次回答

国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を发出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。

それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号。以下「通達」という。)を发出し、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当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲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、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。

また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(第3版(平成28年3月))」に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。

なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐(停)車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。

#### 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

地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たすこととなった実情を踏まえ、停留所等の規制に関して、デマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱うことが合理的な場合について検討を行うことが必要と考える。

警察庁の通達においては、路線バスと同様にデマンド交通や自家用有償旅客運送等が路線バスの停留所付近に停車することが特例的に可能とされる検討がなされる場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施がなされる際に限定されていると受け止められるが、より幅広く路線バスと同様の取扱いとされるべきである。

地域公共交通網形成計画の作成は全市町村でなされるものではなく、他方で地域公共交通会議は、道路運送法施行規則等に基づき地域の実情に即した乗合旅客運送の態様等を協議する場として位置づけられているなど、地域の関係者の合意形成の方法は多様である。このため、地域公共交通活性化再生法に基づく協議に限定せず、地域公共交通会議等で合意形成が図られた際についても対象となることを明確にするべきである。

また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、これまで警察庁は都道府県警察等に対して適切な対応を行うよう通達を发出し、国土交通省はホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及

び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知を行っているが、なお依然として地方自治体への周知は不十分な現状であることから、地方自治体の地域交通担当部局にも取扱いが明確に周知されるよう、改めて適切な対応を行うべきである。

加えて、地方自治体が事前に考慮する際の参考とするため、今後停車を認められた事例など具体例についても、周知することとされたい。

#### 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

##### 【新潟市】

地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。

また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定にあたっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要などからも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。

そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。

#### 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】

提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。

##### 【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】

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）

○警察庁の通達では「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」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。

○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。

また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。

#### 各府省からの第2次回答

一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路交通法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。

当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の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、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。

さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。

## 平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

管理番号

162

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)

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

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

警察庁、国土交通省

求める措置の具体的内容

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、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明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。

具体的な支障事例

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から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要が生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。

【事例】

既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。

これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。

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）

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ケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス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する。

また、利用者の利便性が向上することで、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。

根拠法令等

道路交通法第44条、第46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）

ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市

〇県内自治体の市では、デマンド交通のいくつかの乗降ポイントで「路線バス停留所乗継箇所」を定めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m以上離れた安全な場所で乗降している。

○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。

○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。

○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。

○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。

○現在、本市において当該事案についての支障事例はないが、今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事案の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものと考えられる。

○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間での合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。

#### 各府省からの第1次回答

国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。

それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号。以下「通達」という。)を発出し、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当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲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、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。

また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(第3版(平成28年3月))』に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。

なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐(停)車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。

#### 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

地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たすこととなった実情を踏まえ、停留所等の規制に関して、デマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱うことが合理的な場合について検討を行うことが必要と考える。

警察庁の通達においては、路線バスと同様にデマンド交通や自家用有償旅客運送等が路線バスの停留所付近に停車することが特例的に可能とされる検討がなされる場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施がなされる際に限定されていると受け止められるが、より幅広く路線バスと同様の取扱いとされるべきである。

地域公共交通網形成計画の作成は全市町村でなされるものではなく、他方で地域公共交通会議は、道路運送法施行規則等に基づき地域の実情に即した乗合旅客運送の態様等を協議する場として位置づけられているなど、地域の関係者の合意形成の方法は多様である。このため、地域公共交通活性化再生法に基づく協議に限定せず、地域公共交通会議等で合意形成が図られた際についても対象となることを明確にするべきである。

また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、これまで警察庁は都道府県警察等に対して適切な対応を行うよう通達を発出し、国土交通省はホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及



び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知を行っているが、なお依然として地方自治体への周知は不十分な現状であることから、地方自治体の地域交通担当部局にも取扱いが明確に周知されるよう、改めて適切な対応を行うべきである。

加えて、地方自治体が事前に考慮する際の参考とするため、今後停車を認められた事例など具体例についても、周知することとされたい。

#### 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

##### 【新潟市】

地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。

また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定にあたっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要などからも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。

そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。

#### 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】

提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。

##### 【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】

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）

○警察庁の通達では「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」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。

○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。

また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。

#### 各府省からの第2次回答

一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路交通法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車を禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。

当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の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、道路交通法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。

さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。