

平成 30 年の地方分権改革に関する提案募集 千葉県提案について

千 葉 県

1 提案事項

鉄道事業・一般乗合旅客自動車運送事業の輸送実績報告等受理事務の国から都道府県への移管（経由先の変更）

2 提案内容

鉄道事業者・一般乗合旅客自動車運送事業者（＝いわゆる路線バス事業者）が法令に基づき国へ提出している「事業報告書」「実績報告書」について、地域の公共交通の維持・確保の取組のため、都道府県が希望する場合には、上記報告に関し都道府県を経由して国土交通大臣に提出する方法を都道府県が選択できるよう変更を求める。

または、直接の経由が困難な場合は、地方公共団体側が求めた場合に国から情報提供を受けることができるような枠組みの構築を求める。

（根拠法令）

○ 鉄道事業等報告規則

第二条 鉄道事業者は、毎事業年度の経過後百日以内に、国土交通大臣及びその主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局長（以下「所轄地方運輸局長」という。）に、当該事業年度に係る 事業報告書 をそれぞれ一通、毎年五月三十一日までに、国土交通大臣及びその経営する鉄道事業に係る路線が存する地域を管轄する地方運輸局長に、前年四月一日から三月三十一日までの期間に係る 鉄道事業実績報告書 をそれぞれ一通提出しなければならない

第四条 この省令の規定により国土交通大臣に報告書を提出する場合には、所轄地方運輸局長を経由 しなければならない。

○ 旅客自動車運送事業等報告規則

第二条 旅客自動車運送事業者は、次の表の第一欄に掲げる事業者の区分に応じ、同表の第二欄に掲げる国土交通大臣又は当該事業者が経営する旅客自動車運送事業に係る路線若しくは営業区域が存する区域を管轄する地方運輸局長（以下「管轄地方運輸局長」という。）、運輸監理部長（以下「管轄運輸監理部長」という。）若しくは運輸支局長（以下「管轄運輸支局長」という。）に、同表の第三欄に掲げる報告書 を、同表の第四欄に掲げる時期にそれぞれ一通提出しなければならない。

路線定期運行又は路線不定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者	国土交通大臣及び管轄地方運輸局長	毎事業年度に係る <u>事業報告書</u>	毎事業年度の経過後百日以内
	国土交通大臣	第二号様式第一表及び第二表による <u>輸送実績報告書</u>	毎年五月三十一日まで
	管轄地方運輸局長及び管轄運輸監理部長又は管轄運輸支局長	第二号様式第一表及び第二表（その管轄区域に存する運行系統の部分に限る。）による <u>輸送実績報告書</u>	毎年五月三十一日まで
二 区域運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者	国土交通大臣及び管轄地方運輸局長	毎事業年度に係る <u>事業報告書</u>	毎事業年度の経過後百日以内
	国土交通大臣	第二号様式第三表及び第四表による <u>輸送実績報告書</u>	毎年五月三十一日まで
	管轄地方運輸局長及び管轄運輸監理部長又は管轄運輸支局長	第二号様式第三表及び第四表（その管轄区域に存する営業区域の部分に限る。）による <u>輸送実績報告書</u>	毎年五月三十一日まで

第四条 この省令の規定により国土交通大臣又は地方運輸局長に報告書を提出するときは、その住所の所在地を

管轄する 運輸監理部長又は運輸支局長を経由 しなければならない。

3 近年の地域交通に関する制度の変遷

H14. 2 道路運送法の改正

国による需給調整規制の廃止、路線バス事業への参入・退出が原則自由化
→自由競争による事業者の創意工夫により、都市間高速バスなど利用者ニーズに応じた新規路線の開設が進む一方で、生活交通路線は従来の内部補助による路線維持が困難となったことから、都道府県に「地域協議会」を設置し、必要な路線について協議のうえ、維持を図ることとした。

H18. 10 道路運送法の改正

地域公共交通を地域自身が検討し、地域の需要に即した乗合運送サービスを検討する組織として、国は「地域公共交通会議」を制度化。当該会議で決定したことについては、国は基本的に尊重する仕組みとすることで、会議を主催する地方公共団体に対し、地域公共交通の主導権を与えた。

H19. 10 地域公共交通活性化再生法の制定

[国等の努力義務]

国：情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上
都道府県：各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助
市町村：交通事業者と協力し、主体的に地域交通の活性化及び再生に取り組む

H25. 12 交通政策基本法の制定

地域公共交通に関する地方公共団体の『責務』を初めて明文化（地方公共団体は、まちづくり等の観点を踏まえた交通施策を総合的・計画的に推進）

[関係者の責務] 地方公共団体：交通施策の策定・実施の責務を負う
交通事業者：交通施策への協力に努める
国民：主体的な取組や交通施策への協力に努める

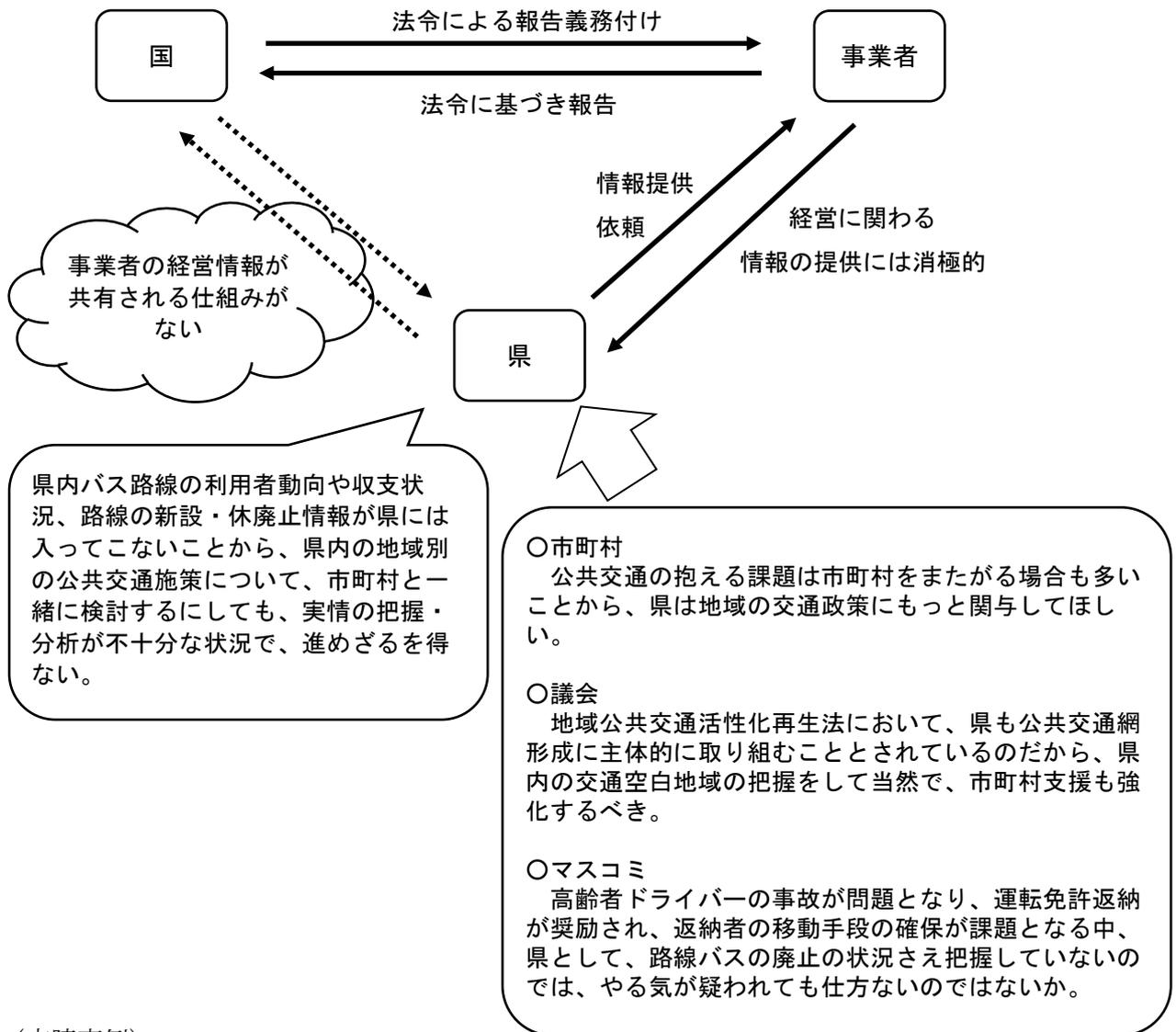
H26. 11 地域公共交通活性化再生法の改正

- まちづくりとの連携をより明確にし、地方公共団体が地域公共交通網形成計画を作成（幹線＋支線という『ネットワーク』を重視）
- 再編事業を実施するにあたり、地方公共団体が地域公共交通再編実施計画を作成（計画の実効性を担保）

地方公共団体の果たす役割は増大。しかしながら現状は・・・

4 制度の現状及び支障事例

(現状)



(支障事例)

- ・ バスについては、県が補助を実施している、一部の広域幹線バス路線の収支状況は把握しているものの、その他大部分の、補助を受けていない路線に関しては情報がないため、自治体は利用状況や収支状況を把握しておらず、事業者から情報提供も望めない状況にある。
- ・ そのため、事業者から撤退の意向を告げられた時点で、路線の置かれた厳しい状況を知ることになり、地域を巻き込んだ交通網の再編や利用促進策の実施が難しく、また事業者との存続に向けた協議に十分な時間が取れないことも多い。
- ・ 現状では、県の置かれた事情を事業者に説明し、情報提供を依頼するしかないが、千葉県のように、乗合バス事業者が分社化等により細分化し30者以上いる県では、すべての事業者から任意で情報提供の協力を得るのは困難。
- ・ 鉄道については第3セクター等で県の関与する鉄道も多いことから、決算等の基本的な情報はあるが、路線により状況が大きく異なるJR線などは、交通政策を担い、議会や県民に

対する説明責任を負う県として、本来詳細な情報を必要としているところ。収支状況が明らかにされなければ、沿線市町村と現状認識を共有することが難しく、連携して利用促進の取組を行うなどの機運が高まらない。

5 制度改正による効果

実績情報を入手（共有）することにより、事業者ごとの経営状況の把握、地域ごとの運送収入・収支率の把握ができれば、当該地域の交通網の維持・健全化に必要な施策を、適切な時期にとることが可能になる。

（具体的な活用例）

○事業報告書

→鉄道事業者・路線バス事業者の毎年の収益や費用等の経営状況を把握し、経営圧迫要因を分析することで、対策を検討。

○実績報告書

→路線（系統）ごとの収支状況や利用実績の推移を分析し、状況が悪化している地域については地域の交通網の再編や利用促進策等を検討。

自家用有償旅客運送による貨客混載の許可基準の緩和

平成30年7月9日

鳥取県

1 提案概要

(1) 背景

一般乗合旅客自動車運送事業者による350kg未満の貨客混載は、道路運送法第82条により許可の手續を経ることなく実施することが認められているが、自家用有償旅客運送事業者が貨客混載を行う場合には、道路運送法第78条第3号により国土交通大臣の許可が必要であり「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。本通知においては、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。

(2) 提案内容

- ① 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整った場合には、4条路線バスと同等に道路運送法第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。
- ② もしくは、地域公共交通会議で協議が整った場合には、道路運送法第78条第3号に基づく許可を受ける際に必要となっている地域の貨物自動車運送事業者の総意を得るという要件を緩和する。

2 支障事例

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）それぞれから支障の有無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。

3 制度改正の必要性和効果

- 地方自治体等が運営している乗合バスは、高齢者等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。
- 貨物運送事業者は、貨客混載により配送業務が効率化されることでトラック燃料費の削減や労働時間削減（生産性向上による人手不足解消）に繋がる。