

日野町営バスの状況

平成30年7月9日

鳥取県

- 1 運行主体：日野町が町内の交通事業者（日野交通（株））へ運行委託
- 2 運行開始：平成18年1月
- 3 名称：日野町営バス（市町村運営有償運送）
- 4 台数：5台
- 5 路線：根雨宿・病院線（3.4km、4往復）、板井原・真住線（36.2km、4往復）、**菅福線（21km、4往復）**、奥渡線（15.6km、4往復、スクール便）

⇒このうち菅福線21km（根雨駅前～生山駅前）を活用して貨客混載を実施

- 6 運賃：大人200円、子ども100円
（根雨宿・病院線のみ大人100円、子ども50円）

- 7 収支実績等： （単位：円）

	運行費用	運行収入	赤字	県補助金	町負担額	乗車人員
平成27年度	25,030,356	3,884,924	▲21,145,432	6,404,000	14,741,432	36,883人
平成28年度	21,957,396	3,706,195	▲18,251,201	6,000,000	12,251,201	31,966人
平成29年度	23,314,712	3,385,479	▲19,929,233	7,017,000	12,912,233	27,988人

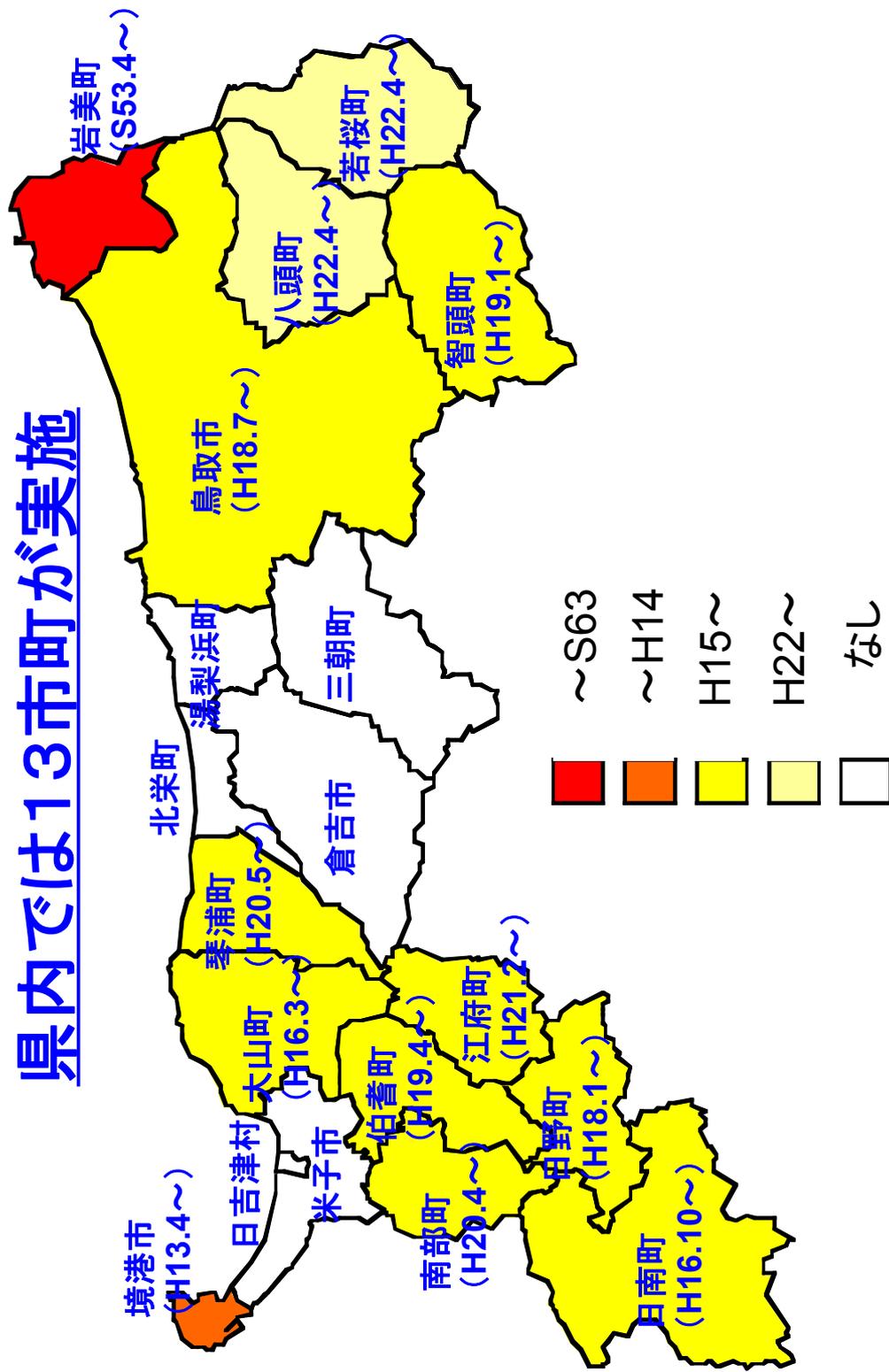
- 8 運行範囲：



鳥取県の市町村運営有償運送

○いずれの市町村運営有償運送においても、人口減少に伴い、収支状況が悪化しており、全ての市町村で多額の赤字運行となっている。
 ○持続的な公共交通の維持・確保に向けた収支状況改善のため、少量貨物運送等の多角的運営を円滑・迅速に実施できるようにすることが求められている。

県内では13市町村が実施



平成30年 地方分権改革に関する提案募集

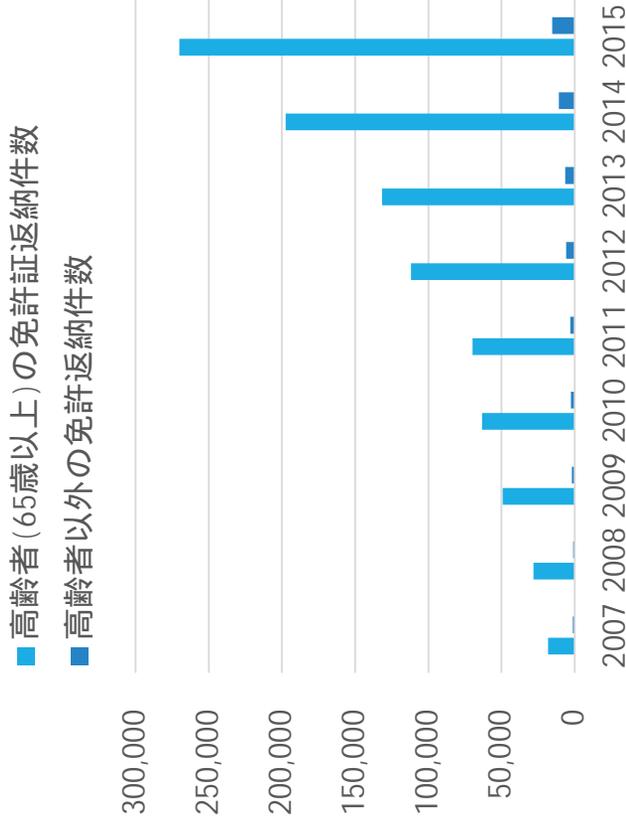
地域の実情に応じてコミュニティバス等の 円滑な導入を可能とする制度の構築

全国知事会・全国市長会・全国町村会

提案の背景

地域交通に関する現状 地域の高齢化による交通手段の変化

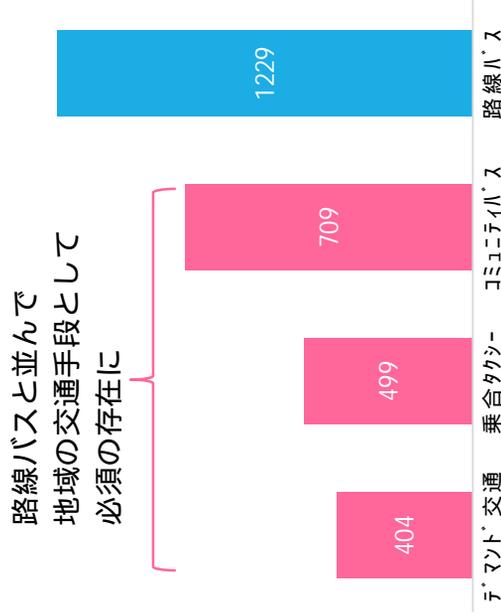
運転免許証返納状況



出典：警察庁「運転免許統計」より（国土交通省総合政策局作成）

コミュニティバス等の活用状況

（管内で交通手段となっている市区町村数）



出典：地方六団体地方分権改革推進本部事務局

「地域交通に関するアンケート調査」（平成28年12月）より

地域交通においてコミュニティバス等に期待する役割が増大

コミュニティバス等：路線バス以外の区域運行バス等、乗合タクシー、自家用有償旅客運送による市町村運営有償運送や公共交通空白地有償運送

地域公共交通の制度的課題

地域公共交通に関する課題認識（提案内容）

人口減少、高齢化等の進展により、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。

しかし、法令上は従前のまま例外的な位置付けとされ、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。

そのため、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公共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。

制度的課題

少量（350kg未満）の荷物を運ぶことについて路線バスは制限されていないが、自家用有償旅客運送者は運輸支局長が認める地域内に限定されている。

バスの車庫等を市街化調整区域内に設置する場合、路線バスは開発許可不要だが、区域運行バス等は許可が求められ設置が困難。

自家用有償旅客運送や区域運行バスは、その導入に当たって交通空白地帯であることや、路線バスと実質的に競合しないことなどの限定が付されている。そのため、法令上期待されるよりも活用範囲が狭い。

自治体がコミュニティバスを運行委託する場合、運賃を無料とすると貸切バスに係る運賃水準が適用され、有料のコミュニティバスに比べて運行委託料が大幅に高くなる。

地域交通に関する自治体調査

調査の概要

目的

地域での公共交通に係る課題やニーズについて把握すること

主な調査項目

- ・ コミュニティバス等（区域運行・自家用有償旅客運送等）の活用を進める上での制度上の支障 など

対象

全都道府県・市区町村

調査時期

平成30年3月

実施主体

地方自治確立対策協議会（地方六団体）

少量貨物運送に関する制度

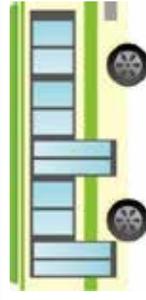
少量貨物運送に関する現行制度

コミュニティバス等を乗合バス(一般乗合旅客自動車運送事業)として運行する場合に少量貨物(350kg未満)運送も行うことは、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。

他方、コミュニティバス等を自家用有償旅客運送として運行する場合に少量貨物運送も行うことは、過疎地域であって、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り、運輸支局長が許可する取り扱いとなっている。

許可を得るにあたって、当該地域のすべての貨物自動車運送事業者に、支障の有無を確認するよう求められている。

乗合バス

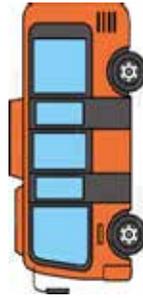


制限なし

350kg未満の荷物を運ぶことが可能
(道路運送法第82条)

自家用有償旅客運送

(過疎地)



許可時に
限定

【限定】
過疎地域に限る
地域の貨物自動車運送事業者に支障がないと運輸支局長が認める場合に限る

【支障事例】

コミュニティバスで少量貨物運送を行い、人だけでなくモノの運搬の利便性を向上しようと考えたが、地域の多数の貨物自動車運送事業者に対して、事業運営に支障を与えないことを確認するのは困難であった。

そのため、許可を得られる見通しが立たず、当該事業の実現が進まない。

運輸支局長の許可なく少量貨物運送を実施することができるようにする等、
自家用有償旅客運送による少量貨物有償運送の手続きを緩和すべき。

(参考) 少量貨物運送に関する取扱い

平成28年3月31日付け 国土交通省自動車局長通知(抄)

自家用有償旅客運送者(道路運送法(昭和26年法律第183号)第79条の登録を受けた者をいう。以下同じ。)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号に基づく許可の取り扱いについて、当分の間、下記のとおり定めることとする

(略)

(4) 対象地域

(略) 少量貨物の有償運送を認める運送の路線又は区域は、少子高齢化や人口減少が進み、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域等であって、既存の貨物自動車運送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内に限るものとする。この場合において、運輸支局長は、当該地域の物流網の状況、住民の貨物運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、判断することとする。

提案の実現による効果

見込める効果

コミュニティバス等の制度上の位置付けを見直すことで、地域の実情に合った合理的な地域公共交通を導入することが可能となり、地域交通の充実、利便性の向上が図られる。

利用者の利便性が向上することで、さらに利用者の増加が期待され、地域公共交通の維持・確保につながる好循環が生まれる。

