

道路交通法施行令  
 まち・ひと・しごと創生総合戦略  
 消防学校の教育訓練の基準  
 自衛隊法第 100 条の2  
 自衛隊法施行令第 126 条の2

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）

南陽市、ひたちなか市、清瀬市、石川県、南アルプス市、多治見市、山田市、田原市、千早赤阪村、宇和島市

○平成 29 年3月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障をきたす状態である。

○当市は、消防団員 2,084 名を有し、毎年 80 人程度の新入団員を迎えていて、今後、車両総重量 3.5トン以上の消防車両を運転できない団員が増加し、消防活動等に支障きたし、地域の安全安心を揺るがすことにもなりかねないため、対象の消防団員が、車両総重量 3.5トン以上の消防車両を運転できるようになるような特例の制定に賛同するものです。

○当市消防団においても、3.5トン以上の消防車両を 38 台所有しており、平成 29 年 3 月 12 日の道路交通法の改正による普通運転免許証で運転できる自動車の総重が 3.5トン未満となったことで、消防団からも今後の消防ポンプ車の運転について心配の声があげられています。

現在、当市でも今年度消防団に入団した団員 1 名が平成 29 年 3 月 12 日以降に普通運転免許証を取得しており、今後、同様の団員が増加していくことで消防団活動に支障が起こることが予想されます。

こうした状況を踏まえると、消防団所有の消防ポンプ車の運転に必要な免許を、取得しやすくなるような特例制度の創設を希望します。

○本市においては、4 月 1 日現在、改正後の普通免許を所持する消防団員が 3 名在籍しており、今後は更に増加していくと思われる。また、保有している消防ポンプ自動車は 29 台すべて 3.5トン以上の仕様となっている。

以上のことから、提案されている「消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設」は非常に有効な手段であると思われる。

各府省からの第 1 次回答

【警察庁】

提案団体の提案趣旨の理解に当たって、本年6月 29 日開催の「地方分権改革有識者会議」の資料6も参照して、以下のとおり回答する。

【(1)について】

公安委員会から指定を受けた自動車教習所（以下「指定自動車教習所」という。）で技能教習を受講した者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の2第1項第2号の規定の適用を受ける者）は、運転免許試験のうち技能試験が免除されることとなる。したがって、消防学校や同学校の委託を受けた自動車教習所（以下「消防学校等」という。）が、当該一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けた場合には、当該消防学校等で一定の教習を受け、かつ道路交通法第 97 条の2第1項第2号の規定の適用を受ける者について、技能試験を免除することができる。

以上のことから、御提案の内容に、消防学校等における準中型自動車免許に係る教習を終えた者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の2第1項第2号の規定の適用を受ける者）について、指定自動車教習所を卒業した者と同様に、当該免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているのであれば、これについては、消防学校等が一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けることにより、現行の道路交通法令で対応可能である。

また、御提案の内容には、緊急自動車の運転資格の審査（以下「審査」という。）に合格した者について、当該緊急自動車の運転に必要な運転免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているものと承知しているところ、技能試験は、取得しようとしている運転免許に係る自動車等を安全に運転することができる基本的

な運転技能を有しているか否かを確認するものである一方、審査は、公益性の高い緊急用務のために道路を迅速に通行するために必要な高度の運転技能を有しているか否かを確認するものであり、道路交通法上、審査を受ける者は、当該審査により運転資格を得ようとする緊急自動車の運転に必要な運転免許を有していることが前提となっている。

したがって、技能試験と審査は全く異なるものであり、後者に合格した者について前者を免除することは不適當である。

【(2)について】

御提案の内容を実現するためには、消防団員等が自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を受講することができる必要があるところ、まずは防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【総務省】

【(1)について】

御要望の趣旨が、消防学校等で教習を受講することをもって、必要な運転免許に係る技能試験を免除してほしいというものであれば、警察庁が所管する道路交通法上の制度に関するものであることから、当庁から回答は差し控えたい。

なお、消防組織法第 51 条では、「都道府県は・・・消防学校を設置しなければならない。」と規定されており、同条第4項の規定において「消防学校の教育訓練については、消防庁が定める基準を確保するように努めなければならない。」とされている。この消防庁が定める「消防学校の教育訓練の基準」第 11 条においては、「消防団員に対する特別教育の到達目標並びに教科目及び時間数は、目的に応じて適宜編成するものとする。」とされており、各消防学校において、地域の実情に応じて必要な教育訓練のカリキュラムを実施しているものと考えている。

また、「平成 30 年 1 月 25 日付け消防地第 20 号消防庁次長通知」において、「消防団員の準中型免許取得に係る公費負担制度の創設」と、「地域の実情に応じて、消防自動車の更新機会等に合わせて、新制度下の普通免許で運転可能な消防自動車の活用」について要請しているところ。

さらに、平成 29 年度 3 月 12 日以降に普通免許を取得した団員が準中型免許を取得する経費に対して、地方公共団体が助成を行った場合の当該助成額の一定割合について、平成 30 年度から特別交付税措置を講ずることとしている。

【(2)について】

御指摘の自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすることについては、まずは、防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【防衛省】

防衛省・自衛隊における教育訓練の受託については、自衛隊法第 100 条の 2 において、「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの受託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該委託を受け、及びこれを実施することができる」と定められており、自衛隊法施行令第 126 条の 2 において、受託をうけることができる具体的な技術者については、「航空機の操縦及び整備」「落下傘の試験降下」「潜水艦の試験航走」「救急」「砲の操作」に従事する者と規定されている。今回のご提案については、消防団員に対する自動車運転について防衛省・自衛隊に対して教育の受託を求めらるものであるが、これは、上記に述べたような技術者の教育訓練に該当せず、また、ご提案の教育を実施する民間の自動車教習場が多数あることは広く認識されていることから、「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」にも該当せず、現行の法令に照らせば、防衛省・自衛隊としてお受けすることはできないことについて御理解を賜りたい。

## 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

防衛省 第1次回答

管理番号

78

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

消防団員等の消防車両運転に係る特例制度の創設

提案団体

鳴沢村、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村

制度の所管・関係府省

警察庁、総務省、防衛省

求める措置の具体的内容

消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設

具体的な支障事例

平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障を来すことになる。

そこで、消防団員等が実施する活動の特殊性及び地域防災の担い手としての重要性を考慮し、新制度普通免許を取得する消防団員等が、消防団所有のポンプ車の運転に必要な免許を取得しやすくなるような特例制度の創設が求められる。

【求める措置】

(1) 各都道府県において設置する消防学校又は消防学校が委託する自動車教習所において、一定の適正が認められる消防団員等が消防車両の運転に係る技能教習を受講することを可能とすること。

(2) 教育訓練の実施に関する地方公共団体の委託に基づき、自衛隊の任務遂行に支障が生じない限りにおいて、自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすること。

(1)、(2)の技能教習を受けた消防団員等が、消防車両の運転に必要な運転免許受験資格を得られるようにすることで、消防団員等の確保に資すると考えられる。

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）

実際の道路交通環境下における安全性を毀損することなく、消防団所有自動車を運転できる消防団員の確保が可能となることから、消防活動や災害時の初期活動の体制が強化される。

また、地域活動の担い手である消防団員や地域住民がその地域を訪れる自衛隊とつながりを持つ機会が生じることとなり、その際の人的つながりが将来の災害時の自衛隊と地域住民や消防団員の連携強化にもつながることになる。

根拠法令等

道路交通法

道路交通法施行令  
 まち・ひと・しごと創生総合戦略  
 消防学校の教育訓練の基準  
 自衛隊法第 100 条の2  
 自衛隊法施行令第 126 条の2

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）

南陽市、ひたちなか市、清瀬市、石川県、南アルプス市、多治見市、山口市、田原市、千早赤阪村、宇和島市

○平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障をきたす状態である。

○当市は、消防団員 2,084 名を有し、毎年 80 人程度の新入団員を迎えていて、今後、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転できない団員が増加し、消防活動等に支障きたし、地域の安全安心を揺るがすことにもなりかねないため、対象の消防団員が、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転できるようになるような特例の制定に賛同するものです。

○当市消防団においても、3.5 トン以上の消防車両を 38 台所有しており、平成 29 年 3 月 12 日の道路交通法の改正による普通運転免許証で運転できる自動車の総重が 3.5 トン未満となったことで、消防団からも今後の消防ポンプ車の運転について心配の声があげられています。

現在、当市でも今年度消防団に入団した団員 1 名が平成 29 年 3 月 12 日以降に普通運転免許証を取得しており、今後、同様の団員が増加していくことで消防団活動に支障が起こることが予想されます。

こうした状況を踏まえると、消防団所有の消防ポンプ車の運転に必要な免許を、取得しやすくなるような特例制度の創設を希望します。

○本市においては、4 月 1 日現在、改正後の普通免許を所持する消防団員が 3 名在籍しており、今後は更に増加していくと思われる。また、保有している消防ポンプ自動車は 29 台すべて 3.5 トン以上の仕様となっている。

以上のことから、提案されている「消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設」は非常に有効な手段であると思われる。

各府省からの第 1 次回答

【警察庁】

提案団体の提案趣旨の理解に当たって、本年 6 月 29 日開催の「地方分権改革有識者会議」の資料 6 も参照して、以下のとおり回答する。

【(1)について】

公安委員会から指定を受けた自動車教習所（以下「指定自動車教習所」という。）で技能教習を受講した者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者）は、運転免許試験のうち技能試験が免除されることとなる。ところが、職員や設備等に関して一定の要件を満たす自動車教習所は、当該指定を受けることができるとされている。したがって、消防学校や同学校の委託を受けた自動車教習所（以下「消防学校等」という。）が、当該一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けた場合には、当該消防学校等で一定の教習を受け、かつ道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者について、技能試験を免除することができる。

以上のことから、御提案の内容に、消防学校等における準中型自動車免許に係る教習を終えた者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者）について、指定自動車教習所を卒業した者と同様に、当該免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているのであれば、これについては、消防学校等が一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けることにより、現行の道路交通法令で対応可能である。

また、御提案の内容には、緊急自動車の運転資格の審査（以下「審査」という。）に合格した者について、当該緊急自動車の運転に必要な運転免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているものと承知しているところ、技能試験は、取得しようとしている運転免許に係る自動車等を安全に運転することができる基本的

な運転技能を有しているか否かを確認するものである一方、審査は、公益性の高い緊急用務のために道路を迅速に通行するために必要な高度の運転技能を有しているか否かを確認するものであり、道路交通法上、審査を受ける者は、当該審査により運転資格を得ようとする緊急自動車の運転に必要な運転免許を有していることが前提となっている。

したがって、技能試験と審査は全く異なるものであり、後者に合格した者について前者を免除することは不適當である。

【(2)について】

御提案の内容を実現するためには、消防団員等が自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を受講することができる必要があるところ、まずは防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【総務省】

【(1)について】

御要望の趣旨が、消防学校等で教習を受講することをもって、必要な運転免許に係る技能試験を免除してほしいというものであれば、警察庁が所管する道路交通法上の制度に関するものであることから、当庁から回答は差し控えたい。

なお、消防組織法第 51 条では、「都道府県は・・・消防学校を設置しなければならない。」と規定されており、同条第 4 項の規定において「消防学校の教育訓練については、消防庁が定める基準を確保するように努めなければならない。」とされている。この消防庁が定める「消防学校の教育訓練の基準」第 11 条においては、「消防団員に対する特別教育の到達目標並びに教科目及び時間数は、目的に応じて適宜編成するものとする。」とされており、各消防学校において、地域の実情に応じて必要な教育訓練のカリキュラムを実施しているものと考えている。

また、「平成 30 年 1 月 25 日付け消防地第 20 号消防庁次長通知」において、「消防団員の準中型免許取得に係る公費負担制度の創設」と、「地域の実情に応じて、消防自動車の更新機会等に合わせて、新制度下の普通免許で運転可能な消防自動車の活用」について要請しているところ。

さらに、平成 29 年度 3 月 12 日以降に普通免許を取得した団員が準中型免許を取得する経費に対して、地方公共団体が助成を行った場合の当該助成額の一定割合について、平成 30 年度から特別交付税措置を講ずることとしている。

【(2)について】

御指摘の自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とするについては、まずは、防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【防衛省】

防衛省・自衛隊における教育訓練の受託については、自衛隊法第 100 条の 2 において、「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの受託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該委託を受け、及びこれを実施することができる」と定められており、自衛隊法施行令第 126 条の 2 において、受託をうけることができる具体的な技術者については、「航空機の操縦及び整備」「落下傘の試験降下」「潜水艦の試験航走」「救急」「砲の操作」に従事する者と規定されている。今回のご提案については、消防団員に対する自動車運転について防衛省・自衛隊に対して教育の受託を求めらるものであるが、これは、上記に述べたような技術者の教育訓練に該当せず、また、ご提案の教育を実施する民間の自動車教習場が多数あることは広く認識されていることから、「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」にも該当せず、現行の法令に照らせば、防衛省・自衛隊としてお受けすることはできないことについて御理解を賜りたい。

## 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第1次回答

管理番号

163

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

搭乗型移動支援ロボット公道実証実験における国際運転免許証等にかかる運転免許要件の明確化

提案団体

横浜市

制度の所管・関係府省

警察庁

求める措置の具体的内容

搭乗型移動支援ロボット公道実証実験における運転免許要件を国際運転免許証等でも搭乗可能となるよう明確化すること。

具体的な支障事例

セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットについては、現在は、道路運送車両の保安基準の緩和措置や道路交通法に基づく道路使用許可を受けて、公道での実証実験が行われている。

警察庁による、実証実験の際の道路使用許可に関する基準では、「大きさ及び構造並びに原動機の大きさに応じた運転免許を受けていること」が搭乗者の条件とされており、小型特殊自動車(セグウェイ等が該当)等を運転できる区分の運転免許の所持者であれば、公道実証実験での搭乗が可能となっている。他方、ジュネーブ条約締結国による国際運転免許証等の車両区分には、日本の運転免許における小型特殊自動車に対応する車両区分がなく、警察庁の当該基準を適用できるか不明確であることから、横浜市における公道実証実験では国際運転免許証等所持者による搭乗を認めていない。

道路交通法では、原付免許以外の全ての運転免許(小型特殊自動車よりも大きい自動車等の運転免許)で小型特殊自動車の運転も認められていることなどを踏まえ、警察庁による「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準」における搭乗者の条件について、国際運転免許証等でも搭乗可能となるよう基準を明確化していただきたい。

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)

世界各都市で搭乗型移動支援ロボットを使用した観光ツアーが多く行われ人気を博している中、日本でも、ラグビーワールドカップ 2019™及び東京 2020 オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、魅力ある観光コンテンツの創出や観光客のニーズに応じた受入環境整備に活用することが可能となり、観光都市としての都市ブランド向上、経済波及効果も期待できる。

根拠法令等

「『搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験』に係る取扱いについて」(通達)(平成 30 年 3 月 19 日付け警察庁丁交発第 39 号、丁規発第 32 号)  
別添「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準(平成 30 年 3 月一部変更)」

## 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）

千葉市

○当市では、都心部を中核とした「近未来技術実証・多文化都市」をテーマに掲げ、国家戦略特区の指定を受けており、歩道空間を活用したパーソナルモビリティのシェアリングサービスの実現を目指している。

パーソナルモビリティの規格に関しては、運転免許が不要ない歩行補助車のほか、本提案にある搭乗型移動支援ロボットも検討対象となりうるため、東京2020大会の競技会場である本市としても、外国人観光客等を対象とする魅力ある観光コンテンツを創出するため、搭乗型移動支援ロボットの国際運転免許での乗車を可能とする要件の明確化は必要と認識している。

## 各府省からの第1次回答

1949年の道路交通に関する条約（以下「ジュネーブ条約」という。）第4条の規定により、自動車とは「道路において本来人又は貨物の運搬に使用されるすべての自動推進式の車両（レール又は架線によって走行する車両を除く。）」と定義されているところ、道路交通法上の自動車又は原動機付自転車がこれに該当することから、道路交通法上、自動車の一区分とされる小型特殊自動車は、ジュネーブ条約第4条の自動車に含まれる。

一方、ジュネーブ条約附属書10では、国際運転免許証で運転することができる車両区分が記載されているものの、道路交通法上の小型特殊自動車が、当該車両区分のうちいずれの区分に含まれるかについて直接的な記載はなされていない。

ジュネーブ条約第5条では、「この条約に定めのないすべての事項は、他の国際条約又は国際協定の適用を受けることを条件として、国内法の管轄に属するものと了解される」とあることから、道路交通法で定められている運転免許制度に則して、セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットを国際運転免許証で運転する際の車両区分を、通達等で明確化することとしたい。

## 平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

経済産業省 第1次回答

管理番号	106	提案区分	A 権限移譲	提案分野	産業振興
------	-----	------	--------	------	------

## 提案事項(事項名)

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令の国から都道府県への権限移譲

## 提案団体

山梨県

## 制度の所管・関係府省

経済産業省

## 求める措置の具体的内容

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令を国から都道府県へ権限移譲し、電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置が、より迅速かつ確実に行われるようにすることを求める。

## 具体的な支障事例

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者及び経済産業大臣へ通知した通知電気工事業者(みなし登録電気工事業者及びみなし通知電気工事業者を含む。以下、「経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等」という。)に対する危険等防止命令を、国から都道府県へ権限移譲し、電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置が、より迅速かつ確実に行われるようにすることを求める。

## 【制度改正の必要性】

電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置が、より迅速かつ確実に行われるようにすること。

## 【具体的な支障事例】

都道府県は、電気工事による危険等を経済産業大臣よりもいち早く覚知可能だが、実質的に、経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対してのみ、当該都道府県知事が直接、危険等防止命令等の措置を行い得ず、波及事故等が懸念される。また、経済産業大臣が届出又は通知の受理を行うみなし登録電気工事業者及びみなし通知電気工事業者に対しては、経済産業大臣による危険等防止命令と重ねて、都道府県知事による建設業法に基づく必要な指示又は営業停止命令が出される場合があり、建設業法と電気工事業者法の関連性を鑑みても、非合理的である。

## 【懸念の解消策】

危険等防止命令を全て国から都道府県へ権限移譲した場合に想定される懸念については、建設業法の例に倣って国と都道府県の双方に権限付与すること、加えて登録電気工事業者等に関する情報を、経済産業大臣を介して関係都道府県知事が共有する仕組みを整備することにより、解消可能と考えられる。

## 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)

電気工事による危険及び障害の発生の防止のための措置について、より迅速かつ確実な実施が図られる。

## 根拠法令等

電気工事業者の業務の適正化に関する法律第 27 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）

—

—

## 各府省からの第1次回答

経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者及び経済産業大臣へ通知した通知電気工事業者（みなし登録電気工事業者及びみなし通知電気工事業者を含む。以下、「経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等」という。）に対する危険等防止命令を、都道府県へも権限付与することについて、国所管の電気工事業者は約1800者あり、その中には100以上の営業所を全国の都道府県に設置しているケースもあることから、ある特定の営業所での法令違反事案について、その都度当該都道府県が危険防止命令措置を行うよりも、国が一元的かつ広域的に監督・指導することが効果的である。

また、現行制度において、国所管の電気工事業者に法令違反の疑いがあった場合、各地域を所管する産業保安監督部が法27条の危険等防止命令及び同法29条の報告及び検査を行う体制になっており、国は法令違反の程度を総合的に判断し、場合によっては法28条に基づく登録の取消し等を行うこととなっている。このように法27条の危険等防止命令は法28条の登録取消し等にも関係しており、仮に都道府県に危険等防止命令の権限が付与され、都道府県がそれぞれ命令を発するようなこととなれば、国として総合的な判断が困難となりかねず、当該電気工事業者に対する一元的かつ広域的、効果的な指導ができないため、現行どおりの役割分担が適切である。

## 平成30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1次回答

管理番号

32

提案区分

A 権限移譲

提案分野

運輸・交通

## 提案事項(事項名)

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譲(経由先の変更)

## 提案団体

千葉県

## 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

鉄道事業者は鉄道事業等報告規則に基づき、事業報告書及び鉄道事業実績報告書の国への提出が義務付けられており、一般乗合旅客自動車運送事業者についても旅客自動車運送事業等報告規則に基づき、事業報告書及び輸送実績報告書の国への提出が義務付けられているが、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、輸送実績報告等の報告に関し、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。

## 具体的な支障事例

## 【現状】

鉄道事業等報告規則第2条により、鉄道事業者は事業報告書及び鉄道事業実績報告書を、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にそれぞれ一通提出しなければならないとされている。同様に、旅客自動車運送事業等報告規則第2条により、一般乗合旅客自動車運送事業者は事業報告書及び輸送実績報告書を、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、運輸監理部長若しくは運輸支局長にそれぞれ一通提出しなければならないとされている。

## 【支障事例】

地域公共交通施策において、地方公共団体が担う役割・責務が交通政策基本法第9条で示されている一方、地方公共団体は鉄道事業者やバス事業者が国へ報告している路線ごとの実績等の情報を知り得ず、どの区間がどの程度赤字なのか、どの程度輸送人員があるかなど、地域交通の実態が把握できないため、需要喚起策を講じる・補助金等の財政補てんを検討するといったような、路線の維持等に必要な施策を進めることができない。

また、法的根拠等がなければ、事業者も情報提供の協力に応じないのが現状であり、直接の経由が困難ならば、路線の維持に必要な施策実施を目的として地方公共団体側が求めた場合に情報提供を受けることができるような枠組みを構築されたい。

## 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)

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。

## 根拠法令等

鉄道事業等報告規則第2条・第4条  
旅客自動車運送事業等報告規則第2条・第4条

## 交通政策基本法第9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）

新潟県、岡山県、筑後市、宮崎市

○バス事業者に対し、利用人数などのデータを求めているが、提供していただけない状況である。

制度改正されれば、上記などのデータも得られ、交通政策にも寄与すると思うが、バス事業者の理由としては、経営の部分で明らかにされたくないところもあるようなので、その部分では一定の配慮が必要と思われる。

○鉄道事業において路線維持のための地域自治体やまちづくりとの連携が求められているものの、乗降実績等の情報が開示されないため実情把握や目標設定が立て難い。

○当県においても、特に、バスに係る情報について、地域の実態を把握するため、国に対して情報提供を求めたが、提供を断られた事例があった。

同一県内においても都市部や農村部等各地域によって動向が異なることが想定されるため、地方自治体が地域公共交通に係る施策を実施するにあたり、実態を把握するために必要な情報が得られるような仕組みを構築されたい。

○県を経由する必要はないが、情報を提供してもらいたい。

○都道府県のみならず、市町村においても同様の支障がある。バス事業者からの路線廃止の表明は直前にしか行われず、廃止日までの短い期間に地域住民や関係者の理解を得ることは難しい状況である。バス事業者から路線廃止の表明がされてから対策を講じるのでは、地域住民や関係者との調整が難航することが予想されることから、事前に路線ごとの経営状況を把握し対策の検討を行う時間を確保するためにも、国が市町村に対して輸送実績報告書等の開示ができるよう制度改正を求める。

○多くの地方自治体においては、少子高齢化及び都市部への人口流出により人口減少が喫緊の課題となっている。この人口減少がもたらす影響に対応するため、限られた情報のなかで、公共交通網の維持・健全化対策及びコンパクトな街形成に資する施策検討等を実施をしているが、公共交通の情報を得ることは、現状把握をするために極めて重要である。

このため、情報を必要とする地方公共団体が情報提供を受けることができるような枠組みの構築をお願いしたい。

## 各府省からの第1次回答

事業報告書等は、国土交通大臣が、事業者の監督行政官庁の立場から報告を求めるものであり、事業監督に係る権限を有しない都道府県を経由して事業者から事業報告書等を提出させることは、不相当と考えられる。

また、複数の地方公共団体に跨がる事業者の場合、現行では一の地方運輸局に対して事業報告書等を提出すれば足りるものの、仮に、地方公共団体が求めた場合に当該地方公共団体を經由して提出させるとすると、事業者は、希望する複数の地方公共団体に事業報告書等を提出しなければならず、事業者の事務負担の増加を招く。また、この場合には、同一の事業報告書等が複数の地方公共団体から国土交通省に進達されることとなり、事務が煩雑化するため、これらの点からも不相当である。

他方、今回の提案の本旨は、「地域の交通網の維持・健全化に必要な施策を行うため、実績情報を入手すること」と解される。地域公共交通施策のために必要な情報を入手する観点からは、交通政策基本法第10条第2項「交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする」の規定に基づき、事業者との調整の上、これを適切に運用することにより、幅広い情報の提供を受けることが可能である。

以上より、事業報告書等の徴収事務の地方公共団体への移譲は適当ではなく、提案の本旨である情報入手については現行制度により適切に対応すべきものとする。

## 平成30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1次回答

管理番号	129	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)

自家用有償旅客運送による貨客混載の許可基準の緩和

## 提案団体

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

## 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

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の際に必要な、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。

## 具体的な支障事例

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り、当該事業がなかなか進まない。

## 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)

地方自治体等が運営している乗合バスは、高齢者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。

## 根拠法令等

・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(国自旅第412号国自貨第172号平成28年3月31日)