

関係府省提出資料

通番	ヒアリング事項	府省	ページ
42	自家用有償旅客運送による少量貨物運送の手続・要件の見直し	国土交通省	1～4
43	市街化調整区域において区域運行事業等の用に供する施設を設置する場合の手続の見直し	国土交通省	5～10

129「自家用有償旅客運送による貨客混載の許可基準の緩和」
289「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」(②関係)
について

平成30年10月15日
国土交通省自動車局

第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

○第1次回答を踏まえた提案団体からの見解（概要）

- ・ 自家用有償旅客運送の運転者は、国土交通大臣が認定した講習実施機関での講習が義務付けられ、おろ、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点で乗合バス事業者と取扱いに差を設けるのは不合理。
- ・ 貨物運送事業者の同意は輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点と直接関係ないため不要ではないか。
- ・ バスによる貨客混載は、赤字路線での新たな収入源として期待されており、これにより路線の維持につながるため、「旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るため」という地域公共交通会議の設置目的に十分合致する。地域の実情により、地域公共交通会議の運営上必要と認められる場合、構成員に貨物事業者等も加えることができるため、そこで少なくとも、自家用有償旅客運送による少量貨物の運送が必要と判断された場合には、許可等不要で少量貨物の運送を実施してもよいのではないか。
- ・ バス事業者に委託して自家用有償旅客運送として運行することも多いため、「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点」で、乗合バスとの差異の合理性を説明することは適当ではない。
- ・ 自家用有償旅客運送は地域公共交通会議において、交通不便な場所の住民の公共の福祉を確保するため必要であることが通常であるにも関わらず、特に全ての貨物事業者への確認を必要との条件を付すことは、路線バスの場合との権衡を考慮すれば、合理的とはいえない。

○提案募集検討専門部会からの主な御指摘について(提示された主な再検討の視点)

- ・ 自家用有償旅客運送について、一般乗合旅客自動車運送事業者については許可なく少量貨物運送が認められていること、自家用有償旅客運送が実施されるのは主に交通空白地であること、実態として一般乗合旅客自動車運送事業者に委託をして運行している場合が多いこと等を踏まえ、少量貨物運送に係る許可を不要とすべきではないか。
- ・ 「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要」とのことだが、国土交通大臣の認定した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を行う者は、許可不要で少量貨物運送を行うことが可能となっている(地域公共交通再活性化法第27条の6第2項)ところであり、その他の自家用有償旅客運送を行う者についても、許可を不要とすることが可能ではないか。
- ・ 「地域公共交通会議については...貨物自動車運送事業に関するものとはならない」とのことだが、地域の実情に応じて、構成員に貨物事業者等を加えることも可能であり、自家用有償旅客運送による少量貨物運送について議論することが可能ではないか。

○第2次回答について

- ・ 一次回答でも述べたとおり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。
 - ・ 一方、運輸支局長が本通達による取扱いの対象地域を判断するに当たって必要に応じて行うこととしてい
る、関係者からの意見の聴取については、地域の物流網の維持の観点からの意見が適切に反映されるも
のであることが前提となるものではあるが、例えば、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送を実
施しようとしている地方公共団体(市町村)及び自家用有償旅客運送者が実施しようとしている少量の貨物
の運送について、そのエリア、荷物や運送の種類等を踏まえて、関連性が高いと考えられる貨物自動車運
送事業者や関連しうる荷主(又は、これらの者の意見をそれぞれ代表しうる者)を構成員に含む協議会等の
場で合意が調った場合には、当該意見の聴取を要しないこととすることは差し支えないものと考えている。
 - ・ なお、自家用有償旅客運送については、一般乗合旅客自動車運送事業に比して、運転者の要件、運行管
理体制、整備管理体制など全体的に簡易な要件によるものとなっている。また、一般乗合旅客自動車運送
事業者による少量貨物の運送は、決められた運行ダイヤ・ルートに沿って行われる旅客輸送に併せて決め
られた停留所において新聞紙等を降ろすようなものが基本的には念頭に置かれていているものであり、旅客の
運送に対して付随的に行われるものとなっているが、自家用有償旅客運送では必ずしも同様の態様での運
行が行われない場合が多く存在しているものと考えられる。
- また、本来、貨物自動車運送事業法に基づき、一定の要件を満たして許可を受けた貨物自動車運送事業
者が貨物の運送を行うことが原則であり、自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送については、輸
送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、運行管理等の管理体制、地域の物流網の状況等に
ついて確認するため、許可制としているところである。

提案募集検討専門部会 説明資料

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

2018年10月15日
国土交通省都市局都市計画課

今般実施した調査の概要

コミュニティバス等の車庫等の立地状況やニーズについて、地方運輸局等及び地方公共団体(開発許可担当部局・コミュニティバス等運行担当部局)に対してアンケート調査を実施。

1. 地方運輸局等調査

乗合旅客運送事業(路線定期・区域・路線不定期)の道路運送法の事業許可に係る車庫等の設置状況を調査 (H29.7～H30.7の1年間で許可実績は合計110件)

2. 地方公共団体調査

○ 開発許可担当部局

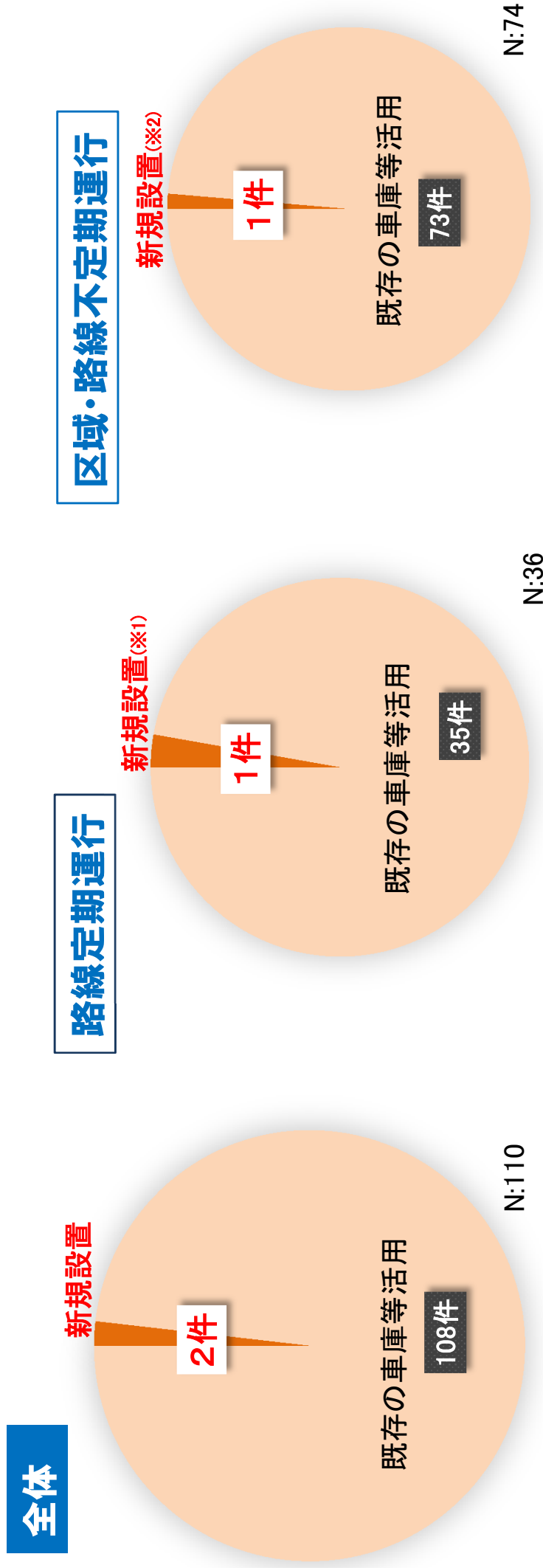
市街化調整区域における区域運行・路線不定期運行事業に係る車庫等の開発許可の相談の有無及びある場合の相談内容について調査 (開発許可権限を有する570自治体に対し過去3年間の範囲で調査、309自治体から回答)

○ コミュニティバス等運行担当部局

コミュニティバス等を運行している地方公共団体において、その車庫を設置する際に考慮した事項や背景について調査 (路線定期・区域・路線不定期ごとに過去3年間の範囲で調査、139自治体から回答)

調査結果①：車庫等の設置状況

○乗合旅客運送事業の許可に係る車庫等については、新規に設置した事例はほとんどなかった(110件中2件のみ。いずれも開発許可不要のケース)。



※1 路線定期運行のため開発許可不要

※2 市街化区域に立地されており面積1,000㎡未満のため開発許可不要

※ 上記車庫等のうち、市街化調整区域に立地している車庫は1件のみ(区域運行、既存の車庫等を活用)であったが開発行為には当たらず許可不要であった(建築物を伴わない青空駐車場)。

調査結果②：区域・路線不定期の車庫等に関する開発許可の相談

- 地方公共団体の開発許可担当部局の99%が、市街化調整区域における区域運行及び路線不定期運行事業に係る車庫等の開発許可について、相談・許可申請を受けていない。
- 相談・許可申請を受けたケースは2件のみ。いずれも法令上は許可することが可能であるものの、自治体の判断で国の運用指針に例示していないことを理由に許可しなかったとのこと。

路線定期以外の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設の立地に関する相談・申請を受けたことがありますか？
(自由回答)

回答内容	自治体数
相談・申請を受けたことがない	307 (99%)
相談・申請を受けたことがある	2 (1%)

※過去3年間の実績を対象に全590自治体へ調査したうち未回答を除いた309自治体について集計

相談内容

- 従前より運行していた区域運行のコミュニティバスについて、営業所及び車庫を市街化調整区域へ移転したい旨相談があったが、国の運用指針に例示として示されていないことから許可ができないと回答した。その結果当該コミュニティバスについては、従前どおり既存車庫を活用して運行を継続した。(2件)

※いずれも法令上は許可することが可能。

調査結果③：車庫等の設置にあたり考慮した事項

- 地方公共団体のコミュニティバス等担当部局によると、既存車庫の活用が96%を占め、新規設置は4%のみ。
- **新規設置のうち路線定期運行については、全て効率的な運行のため起終点・路線から近距離に車庫等を設置。一方、区域運行については、路線定期運行の車庫を併用したもののみ。**
- 許可の見通しが立たずに市街化調整区域への立地をあきらめた事例(支障事例)は2件あったが、いずれも自治体(開発許可担当部局)が国の運用指針に例示として示されていないことを理由に許可ができないと判断したものの。

コミュニティバスの車庫等の設置にあたり考慮した事項や背景を教えてください(自由記述)。

回答内容	路線定期	区域	路線不定期	合計
既存の車庫等を活用	96 (94%)	61 (98%)	4 (100%)	161 (96%)
うち支障事例	1	1	0	2
効率的な運行のため起終点から近距離または路線上に設置	6 (6%)	0	0	6 (3%)
路線定期運行のために新規で設置した車庫を区域運行にも活用した	0	1 (2%)	0	1 (1%)
合計	102	62	4	168

既存

新規設置

「支障事例」の詳細(2件)

① 路線定期：従前より運行していた路線定期運行のコミュニティバスの一部について、路線定期運行から区域運行もしくは路線不定期運行への変更を希望していたが、車庫が市街化調整区域に立地しており、開発許可(用途変更)が必要になることから、同自治体の開発許可担当部局に相談したところ、国の運用指針に例示として示されていないことから許可ができないとの見解が示されたため、運行変更を断念し、従来通りの路線定期のまま運行を継続。

② 区域：従前より運行していた区域運行のコミュニティバスに係る車庫について市街化調整区域内への移転を希望し、同自治体の開発許可担当部局に相談したところ、国の運用指針に例示として示されていないことから許可ができないとの見解が示されたため、移転を断念して既存車庫での運行を継続した。

※いずれも法令上は許可することが可能。

※過去3年間の実績を対象に自治体へ調査したうち、「該当なし」を除いた139自治体について集計
 ※種類の運行形態のコミュニティバスを実施している自治体があることから合計が168となっている
 ※市有地に関しても既存の車庫もしくは青空駐車場を活用しているため、既存の車庫に計上している

今後の対応方針

- コミュニティバス等については、路線定期運行、区域運行、路線不定期運行の別を問わず、既存車庫等を活用しているケースがほとんどであり、自治体(開発許可担当部局)への相談もほとんど来ていないことが判明。
- またサンプルは少ないが、車庫等の新規設置について、路線定期運行は全てが起終点近くまたは路線上に設置されているのに対し、区域運行等は区域内の任意の場所に設置されることが判明。
- 上記の調査結果からも、仮に区域運行等について開発許可を不要とした場合、市街化調整区域内の不適切な場所に立地される等まちづくりにおいて問題となるケースも考えられることから、自治体において開発の適否を判断する仕組みは引き続き必要。
- 一方で、今回の調査では、法令上は許可することが可能であるものの、国の運用指針に例示として示されていないことを理由に自治体が許可しない事態が生じていることが判明。
- このため、自治体において区域運行等の車庫等についての必要な許可が円滑になされるよう、国の運用指針を改正することを検討してまいりたい。