

道路運送法との関係

1. 道路運送法との関係

- 道路運送法の目的は、「貨物自動車運送事業法」と合わせて、「道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、公共の福祉を増進すること。」としています。すなわち、主に旅客自動車運送であるバス、タクシーなどの事業、また有料道路などの自動車道事業についての法律です。
- バスサービスなど、道路上で旅客輸送をする行為は「道路運送法」により規定されています。有償で旅客を乗せて運行を行うことは、道路運送法第 3 条の「旅客自動車運送事業」にあたり、国土交通大臣の許可が必要となります。使用する車両は、事業用自動車と呼ばれ、ナンバープレートは緑色（又は、軽自動車は黒）となります。
- 無償で自家用車を運行する場合は、道路運送法の対象外となります。

表 道路運送法と運行の形態

道路運送法	交通手段	運行の形態	種 類
一般乗合旅客自動車運送事業 (第 4 条許可) 【営業ナンバー】 ・運行は、一般乗合旅客自動車運送事業者	定員 11 人以上の自動車	・路線定期運行	・路線バス ・コミュニティバスなど
		・路線不定期運行	・深夜型シャトルバス ・観光型デマンドバスなど
		・区域運行(注)	・コミュニティバス ・デマンドバスなど
	定員 11 人未満の自動車	・路線定期運行	・乗合タクシーなど
		・路線不定期運行	・深夜型シャトルタクシー ・観光型デマンドタクシーなど
		・区域運行	・デマンド型乗合タクシーなど
自家用有償旅客運送 (第 79 条登録) 【自家用ナンバー】 ・運行は市町村や非営利法人等	定員 11 人以上の自動車	・市町村運営有償運送(交通空白輸送) ・過疎地有償運送	・コミュニティバス ・デマンドバスなど
	定員 11 人未満の自動車	・市町村運営有償運送(交通空白輸送、市町村福祉輸送) ・過疎地有償運送 ・福祉有償運送	

(注)定員 11 人以上の自動車による「区域運行」は、通達により慎重に取り扱うこととしています。

2. 法定協議会と地域公共交通会議との関係

- 「地域公共交通会議」とは、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する目的で、地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項等について協議するために地方公共団体が主宰するもので、道路運送法に基づいて設置されます。
- 「運営協議会」とは、特定非営利法人等が運行主体となる場合において、「過疎地有償運送」及び「福祉有償運送」の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するにあたり必要となる事項を協議するために地方公共団体が主宰するもので、道路運送法に基づいて設置されます。
- 法定協議会は、連携計画の中で「地域公共交通会議」又は「運営協議会」の特性（コミュニティバスの運行、自家用車の有償運送等）を活用する場合、各々の会議を網羅する構成員で法定協議会を設立し、各々の会議・協議会を兼ねる会議とすることも考えられます。
- 互いの会議が独立している場合は、一方の会議で決められた内容を別の会議で承認をとることなどは生じませんが、情報の共有など必要に応じて連携を図ります。

表 法定協議会と地域公共交通会議の比較

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会
主宰者	○市町村	○地方公共団体	○地方公共団体
構成員	○市町村 ○住民代表 ○利用者代表 ○公共交通事業者 ○道路管理者 （都道府県を含む） ○公安委員会 ○学識経験者 ○その他当該市町村が必要と認める者 ・地方運輸局 （又は運輸支局） など	○地方公共団体 ○住民代表 ○利用者代表 ○運輸支局 ○一般旅客自動車運送事業者及びその団体 ○一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 【地域の実情に応じて以下の構成員を含める。】 ・道路管理者 ・都道府県警察 ・学識経験者 など	○地方公共団体 ○住民代表 ○利用者代表 ○運輸支局 ○一般旅客自動車運送事業者及びその団体 ○一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 ○区域内において、現に過疎地有償運送を行っている特定非営利活動法人 など

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会
目的	<p>○地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに、創意工夫ある取組みを行います。</p>	<p>○地域のニーズに即し乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議します。必要に応じ、地域の交通計画を策定します。</p> <p>○輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を検討します。</p>	<p>○地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行います。</p>
支援内容等	<p>○財政的支援あり</p> <p>【調査事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連携計画の策定費の定額支援を受けることができます。（1ヵ年） <p>【計画事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連携計画に定める事業に関して実証運行を含め、一括支援を受けることができます。（最長3ヵ年） 	<p>○財政的支援なし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議に対する財政的な支援はありません。 	<p>○財政的支援なし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議に対する財政的な支援はありません。
		<p>○コミュニティバス、乗合タクシー等の運行に係る手続きの簡素化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議での合意が得られれば、規制の緩和・弾力化が適用され、更に申請の標準処理期間が1ヶ月（新規許可の場合は2ヶ月）に短縮されます。 <p>○自家用車での市町村運営有償運送の運行計画の策定が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議での合意が得られれば、自家用車の有償旅客運送の登録が可能で、交通事業者等に委託が可能となります。 	<p>○自家用車での過疎地有償運送及び福祉有償運送の運行実施が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議での合意が得られれば、自家用車の有償旅客運送の登録、運行が可能となります。

3. 地域公共交通の形態と道路運送法上の手続き

- 地域において、新しい公共交通サービスの導入について検討する際には、以下のような取組みについて検討されることが多いと考えられますが、乗客が運賃を支払う（有償）場合は、それぞれについて道路運送法上の手続き等が必要となるので、各県の運輸支局に相談しつつ検討を進める必要があります。

■旅客自動車運送事業者へ運行を委託する場合

(例 1)

○市町村が地域（あるいは近隣）の交通事業者に委託して定時定路線型のコミュニティバスを運行したい。

運行条件

- 委託先の交通事業者は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要。（既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある）
- 道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必須ではないが、協議が調っていない場合は協議運賃としての届出ができない。
また、道路運送法上の手続きをする際にも許可基準（最低車両数等）の緩和、処理期間の短縮等についてのメリットが受けられない。
- ※ 運行ルートについて、既存のバス事業者の路線と重複する場合は、バス事業者との調整が必要。

(例 2)

○市町村が交通不便地域において、地域（あるいは近隣）の交通事業者に委託して、当該エリアをカバーするデマンド型の乗合タクシーを運行したい。

運行条件

- 委託先の交通事業者は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要。（既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある。）
- 道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。（既存の路線定期運行と重複する場合は調整が必要。）

(例 3)

○市町村内の交通不便地域において、地域が主体となり、地域（あるいは近隣）の交通事業者に委託して、当該エリアをカバーするコミュニティバス、或いは乗合タクシーを運行したい。

運行条件

【委託形態①】 乗客個々が運賃を支払う乗合方式で委託する場合

- 委託先の交通事業者は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要。（既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある。）
- 路線定期運行の場合は、地域公共交通会議において協議が調っていることが必須ではないが、協議が調っていない場合は協議運賃としての届出ができない。
- また、道路運送法上の手続きをする際にも許可基準（最低車両数等）の緩和、処理期間の短縮等についてのメリットが受けられない。
- 区域運行及び路線不定期運行の場合は、地域公共交通会議での協議が調っていることが必要。（既存の路線定期運行との調整が必要。）

【委託形態②】 地域主体の組織と交通事業者が貸切契約で委託する場合

- 委託先の交通事業者は、道路運送法第4条（一般貸切旅客自動車運送事業または、一般乗用旅客自動車運送事業）の許可が必要。
- 地域主体の組織を交通事業者との貸切契約のため、乗客は無料。
- 地域公共交通会議において協議する必要はないが、このような運行形態の場合、委託料の確保が困難であり、市町村の補助等を受けようとする場合、また、将来的に【委託形態①】に移行する可能性があるのであれば、将来、地域公共交通会議に位置付けできるような市町村を含めた組織において、地域にあった運行形態を協議することが重要。



乗合タクシー



コミュニティバス

【参考図】

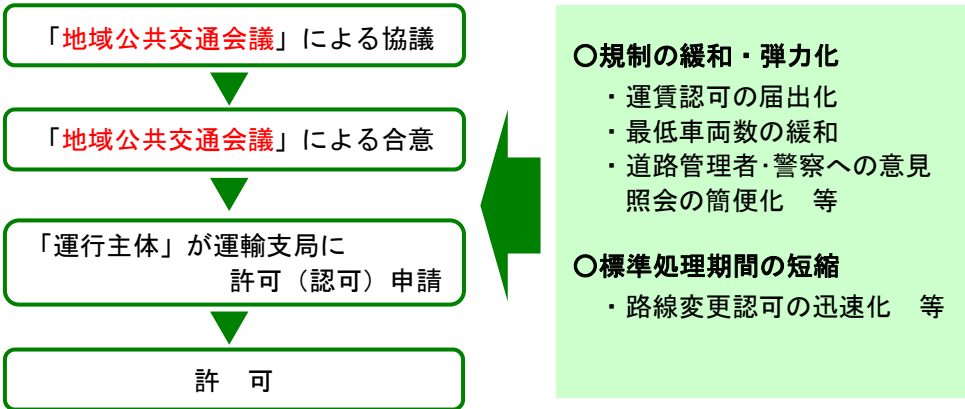
■旅客自動車運送事業者へ運行を委託する場合

- 例 1 ○市町村が地域（あるいは近隣）の交通事業者へ委託して、定時定路線型のコミュニティバスを運行したい。
- 例 2 ○市町村が交通不便地域において、地域（あるいは近隣）の交通事業者へ委託して、当該エリアをカバーするデマンド型の乗合タクシーを運行したい。
- 例 3 ○市町村内の交通不便地域において、地域が主体となり、地域（あるいは近隣）の交通事業者へ委託して、当該エリアをカバーするコミュニティバス、あるいは乗合タクシーを運行したい。



地域公共交通会議において地域の関係者の合意を得ることが取組み推進の鍵

■コミュニティバス、乗合タクシーが導入されるまでの流れ



地域公共交通会議とは？

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する目的で、地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項等について協議するために地方公共団体が主宰するもの。道路運送法に基づいて設置。

【構成員】
・地方公共団体
・一般旅客自動車運送事業者及び、その組織する団体
・住民又は旅客
・運輸支局
・道路管理者
・都道府県警察
・学識経験者 等

■市町村が自ら運行する場合（事業者によることが困難な場合）

（例 1）

○市町村が自ら保有する車両を使用してコミュニティバス（乗車定員 10 人）以下の車両含む）を運行したい。

運行条件

- 市町村は道路運送法第 79 条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要。
- 道路運送法施行規則第 9 条の 2 に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。

（例 2）

○市町村が自ら保有する車両を使用してコミュニティバス（乗車定員 10 人以下の車両含む）を運行したいが、運転業務だけを交通事業者、又は NPO 等に委託したい。

運行条件

- 市町村は道路運送法第 79 条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要。
- 道路運送法施行規則第 9 条の 2 に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。

【参考図】

■市町村が自ら運行する場合（事業者によることが困難な場合）

例 1 ○市町村が自ら保有する車両を使用してコミュニティバス（乗車定員 10 人以下の車両含む）を運行したい。

例 2 ○市町村が自ら保有する車両を使用してコミュニティバス（乗車定員 10 人以下の車両含む）を運行したいが、運転業務だけを交通事業者、又は NPO 等に委託したい。

地域公共交通会議による合意を得た上で、道路運送法第 79 条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要

■ NPO等が自ら運行を行う場合

○ NPO等が交通不便地域において、NPO等が保有する車両を使用し、コミュニティバス（乗客定員10人以下の車両含む）を運行したい。

運行条件

- NPO等は道路運送法第79条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要。
- 道路運送法施行規則第51条の7に規定する運営協議会の協議が調っていないと登録できない。

【参考図】

■ NPO等が自ら運行を行う場合

例 1 ○ NPO等が交通不便地域において、NPO等が保有する車両を使用し、コミュニティバス（乗客定員10人以下の車両含む）を運行したい。

運営協議会による合意を得た上で、道路運送法79条の自家用有償旅客の登録（更新制）が必要

運営協議会とは？

過疎地有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するにあたり必要となる事項を協議するために地方公共団体が主宰するもの。道路運送法に基づいて設置。

【構成員】

- ・ 地方公共団体
- ・ 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ・ 住民又は旅客
- ・ 運輸支局
- ・ 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体等
- ・ 区域内において、現に過疎地有償運送を行っている特定非営利活動法人等