

DMVの導入・普及に向けた検討会（第3回）

議 事 次 第

日時：平成25年7月5日（金）

13:00～15:00

場所：三田共用会議所

第三特別会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

- ・ DMVの導入・普及に向けた論点への対応方針(案)について
- ・ 自由討議

4. 閉 会

DMVの導入・普及に向けた検討会（第3回）

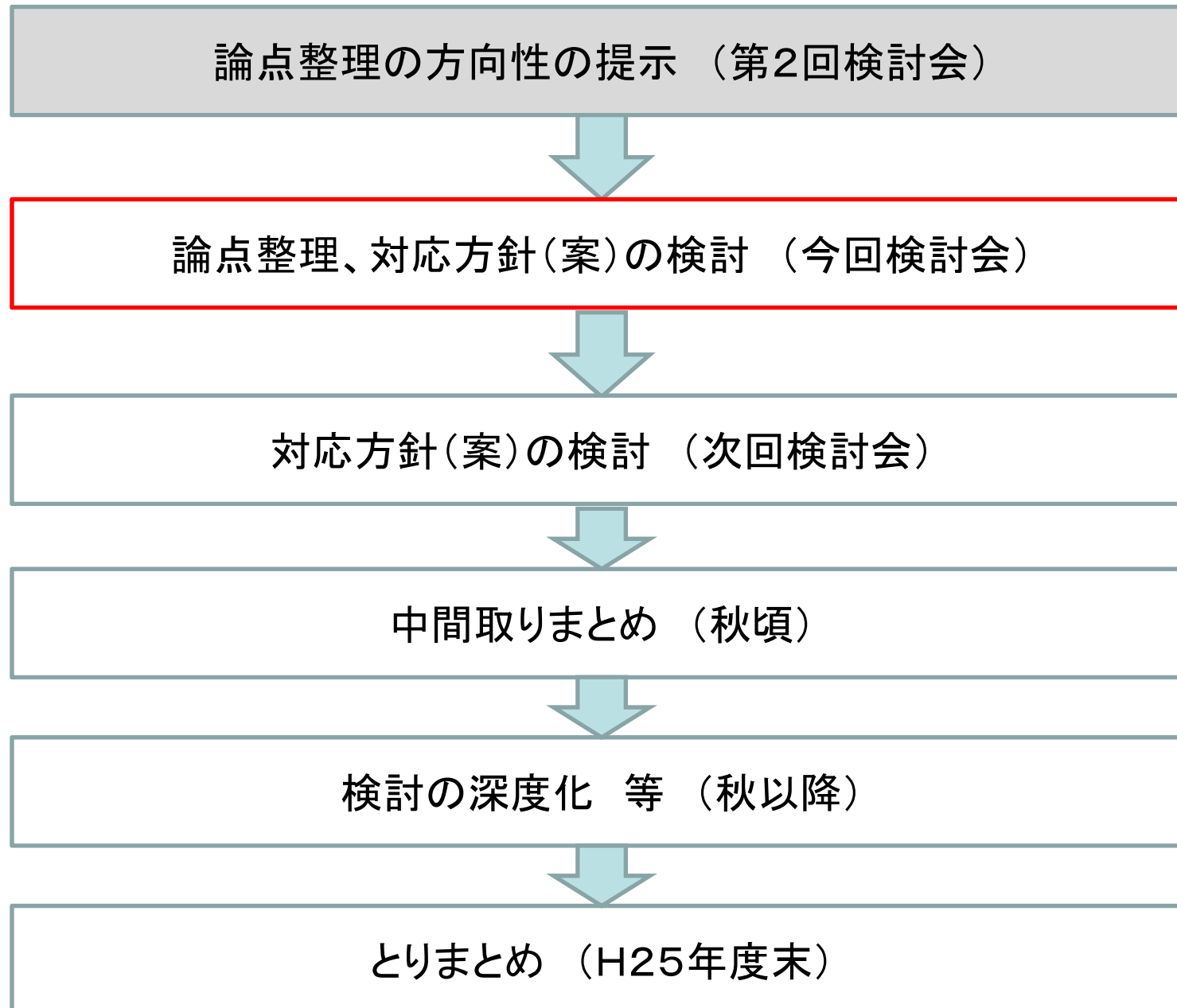
出席者名簿

（敬称略・順不同）

	氏名	役職	出欠
座長	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科 教授	出席
委員	岩倉 成志	芝浦工業大学工学部 教授	出席
〃	日比野 直彦	政策研究大学院大学 准教授	出席
〃	矢ヶ崎 紀子	首都大学東京都市環境科学研究科観光科学域 特任准教授	出席
〃	柿沼 博彦 （井原 禎之）	北海道旅客鉄道株式会社 特別顧問・技監 （北海道旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部技術創造部長）	欠席 （代理出席）
〃	澤田 長二郎	津軽鉄道株式会社 取締役社長	出席
〃	丸山 朝夫 （勝 正憲）	明知鉄道株式会社 代表取締役専務 （明知鉄道株式会社 取締役運輸部長）	欠席 （代理出席）
〃	根来 正	阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務	出席
〃	草村 大成	南阿蘇鉄道株式会社 代表取締役社長（熊本県高森町長）	出席
〃	小山内 豊彦 （千葉 耕悦）	青森県 企画政策部長 （青森県 企画政策部新幹線・並行在来線調整監）	欠席 （代理出席）
〃	岸 弘之	徳島県 県土整備部運輸局長	出席
〃	金谷 正文	高知県 理事（中山間対策・運輸担当）	出席
〃	小林 豊	熊本県 理事 兼 企画振興部交通政策・情報局長	出席
〃	高畠 信次	夕張市 理事	出席
〃	安江 建樹	恵那市 経済部長	出席
〃	藁科 靖	富士市 都市整備部長	出席
〃	見並 陽一 （浦野 英示）	社団法人日本観光振興協会 理事長 （社団法人日本観光振興協会 常務理事）	欠席 （代理出席）
〃	横山 幸代	株式会社リクルートライフスタイル じゃらんリサーチセンター副センター長・とーりまかし編集長	出席
〃	下村 修之	トヨタ自動車株式会社 製品企画本部 ZP 主査	出席
〃	田端 浩	国土交通省 鉄道局次長	出席
〃	藤井 直樹	国土交通省 大臣官房審議官	出席
〃	五十嵐 徹人	国土交通省 鉄道局総務課企画室長	出席
〃	高原 修司 （宮田 雅史）	国土交通省 鉄道局鉄道事業課長 （国土交通省 鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室長）	欠席 （代理出席）
〃	潮崎 俊也	国土交通省 鉄道局技術企画課長	出席
〃	瓦林 康人 （高橋 芳則）	国土交通省 自動車局旅客課長 （国土交通省 自動車局旅客課課長補佐）	欠席 （代理出席）
〃	上原 淳	国土交通省 総合政策局公共交通政策部交通計画課長	出席
〃	七條 牧生	国土交通省 観光庁観光地域振興部観光地域振興課長	出席

DMVの導入・普及に向けた 論点への対応方針(案)について

平成25年7月5日
国土交通省鉄道局



DMVの導入・普及に向けた論点整理の方向性について（第2回検討会資料）

項目		論点
DMV導入の進め方		<ul style="list-style-type: none"> ◇ 誰が主体となってプロジェクトを進めるか。 ◇ どのように関係者間で合意形成を図るか。 ◇ どのように事業者間で役割分担するか。 ◇ 主たる目的（主たるターゲット層）は何か。 ◇ ターゲット層（地域公共交通、観光交通）に受け入れられるか。
事業スキーム	運行計画	<ul style="list-style-type: none"> ◇ どのような運行計画（ルート、頻度、サービス内容等）にするべきか。 ◇ 通勤通学時間帯やイベント時の輸送力をどのように確保するか。 ◇ 道路区間における定時性をどのように確保するか。 ◇ DMVの連結運行、鉄道車両との混在運行をできないか。
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 運賃をどのように設定するか。 ◇ 鉄道と道路とで運行事業者が異なる場合、運賃精算をどのように行うか。
	運転士	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 運転士の運用、要員管理をどのように行うか。
	事業性	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 運行コスト等は鉄道、バスと比較してどうか。 ◇ 事業として成立するか。（初期投資への対応、収支採算性）
設備	車両	<ul style="list-style-type: none"> ◇ バリアフリーへの対応をどうするか。 ◇ 車両管理の役割分担はどのようにあるべきか。 ◇ 車両の製造コスト低減のために、どのような方策が考えられるか。
	施設	<ul style="list-style-type: none"> ◇ モードインターチェンジ等をどのように整備すべきか。

《対応方針(案)の検討に当たっての基本的考え方》

- まずは、DMVのそもそもの開発目的であり、DMV導入に当たっての基本形となる「地域公共交通の確保・維持」のためのDMV導入に絞って、論点を検討する。
- DMVの早期導入を実現するため、「専用線区、単車運行」を前提とした、既存の制度やシステムを最大限活用する方策を検討する。
※運転保安システム等の残された技術的課題については、JR北海道において引き続き検討。
- 中長期的な課題については、検討会での議論の進捗を踏まえながら、「最終とりまとめ」(平成25年度末)までに対応の方向性を示すことを目指す。
- また、DMV導入による「観光振興」の効果等についても、「最終とりまとめ」(平成25年度末)までに検討・整理を進める。

灰色・斜体字は中・長期的課題

	論 点	いただいたご意見	対応方針(案)
DMV導入の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 誰が主体となってプロジェクトを進めるか。 ◇ どのように関係者間で合意形成を図るか。 ◇ どのように事業者間で役割分担するか。 ◇ 主たる目的(主たるターゲット層)は何か。 ◇ ターゲット層に受け入れられるか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域それぞれに解がある ・関係主体が連携してやっていく必要 ・地域で公共交通をコーディネートする人を育成していくことが重要 ・曜日別、時期別等、詳細な分析が必要 ・特定の時期、特定の時間帯のみで導入することも考えられる ・利用する側からみてどうということが求められているかの視点が重要 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通総合連携計画」、「新地域旅客運送事業計画」の策定を通じ、地域それぞれで実施主体等を決定してはどうか。(必要に応じ協議会を組織) ・上記計画の策定に当たって、各地域で個別に分析、判断することとしてはどうか。 ・上記計画の策定に当たって、各地域で個別に分析、判断することとしてはどうか。

灰色・斜体字は中・長期的課題

	論 点	いただいたご意見	対応方針(案)
運行計画	<p>◇ どのような運行計画（ルート、頻度、サービス内容等）にするべきか。</p> <p>◇ 通勤通学時間帯やイベント時の輸送力をどのように確保するか。</p> <p>◇ 道路区間における定時性をどのように確保するか。</p> <p>◇ DMVの連結運行、鉄道車両との混在運行をできないか。</p>	<p>・「柔軟性」、「フレキシブル」が非常に重要なキーワード。土地利用が変更されても柔軟にルート設定できる、というのが大きな価値ではないか。</p> <p>・連結走行で輸送力を確保することは、線路上を走る最大のメリット。</p>	<p>・ルート：現行の鉄道路線＋バス路線＋α</p> <p>・頻度：現行の鉄道本数＋ラッシュ時の増便で対応してはどうか。</p> <p>・増便や車両を複数台用意すること等で対応するしかないか。</p> <p>・現行のバスダイヤをベースにすれば、一定の定時性は確保可能ではないか。</p> <p>・既存鉄道車両とDMV車両の混在運行時における道路区間での遅延への対応については、今後の開発状況を踏まえ検討。</p> <p>・連結走行については、保安・安全上の問題の担保が課題。混在運行については、ニーズに応じた開発が必要ではないか。</p> <p>※連結運行・混在運行に係る安全性については、別途技術的な検証が必要。</p>

灰色・斜体字は中・長期的課題

	論 点	いただいたご意見	対応方針(案)
運賃 ・ 事業性	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 運賃をどのように設定するか。 ◇ 鉄道と道路とで運行事業者が異なる場合、運賃精算をどのように行うか。 ◇ 運行コスト等は鉄道、バスと比較してどうか。 ◇ 事業として成立するか。(初期投資への対応、収支採算性) 	<ul style="list-style-type: none"> ・DMVは他モードの需要を奪わなければ当然成り立たない。どのように棲み分けるか、新たな需要をどうやって確保するかという点が重要。 ・赤字となった場合の分担をどうするか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「新地域旅客運送事業」として一貫した運送サービスに係る運賃及び料金を定め、届け出ることとしてはどうか。 ・「新地域旅客運送事業計画」の策定を通じ、地域それぞれで検討することとしてはどうか。(事業に必要な資金額及び調達方法について、計画に定める必要あり) ・運賃収入で運行コストをまかなうことはできると思われるが、初期投資の費用を回収できるか。相当の地域の負担が必要ではないか。 <p>※活用可能な補助金等については、別途、要整理。</p>

灰色・斜体字は中・長期的課題

	論 点	いただいたご意見	対応方針(案)
運転士	◇ 運転士の運用、要員管理をどのように行うか。	・DMVの専用免許を実現できないか。	<ul style="list-style-type: none"> ・当面は、鉄道・バスそれぞれで運転士が交代するか、双方の免許を持った運転士で対応するしかないか。 ・将来的には、例えば、大型二種免許保有者について、限定的な知識と技能により動力車操縦者運転免許の取得が可能となるような制度を検討できないか。
車両	◇ バリアフリーへの対応をどうするか。 ◇ 車両管理の役割分担はどのようにあるべきか。	・DMVに合わせた特別な架装も可能ではないか。	<ul style="list-style-type: none"> ・「公共交通移動等円滑化基準」へ適合させることが必要。DMVに合わせた特別な架装を検討してはどうか。 ・実施主体等による管理に係る責任範囲を明確化することが必要ではないか。

灰色・斜体字は中・長期的課題

	論 点	いただいたご意見	対応方針(案)
車両	◇ 車両の製造コスト低減のために、どのような方策が考えられるか。		・DMVの普及に応じ、大量製造によりコストを低減することが可能か。
施設	◇ モードインターチェンジ等をどのように整備すべきか。	・ホーム上で簡単に乗り換えられるようなシステムにしたほうがよい。	・「新地域旅客運送事業計画」の策定等を通じ、地域それぞれで検討が必要ではないか。(例えば、施設のみ自治体で所有する上下分離方式なども考え得る)

—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

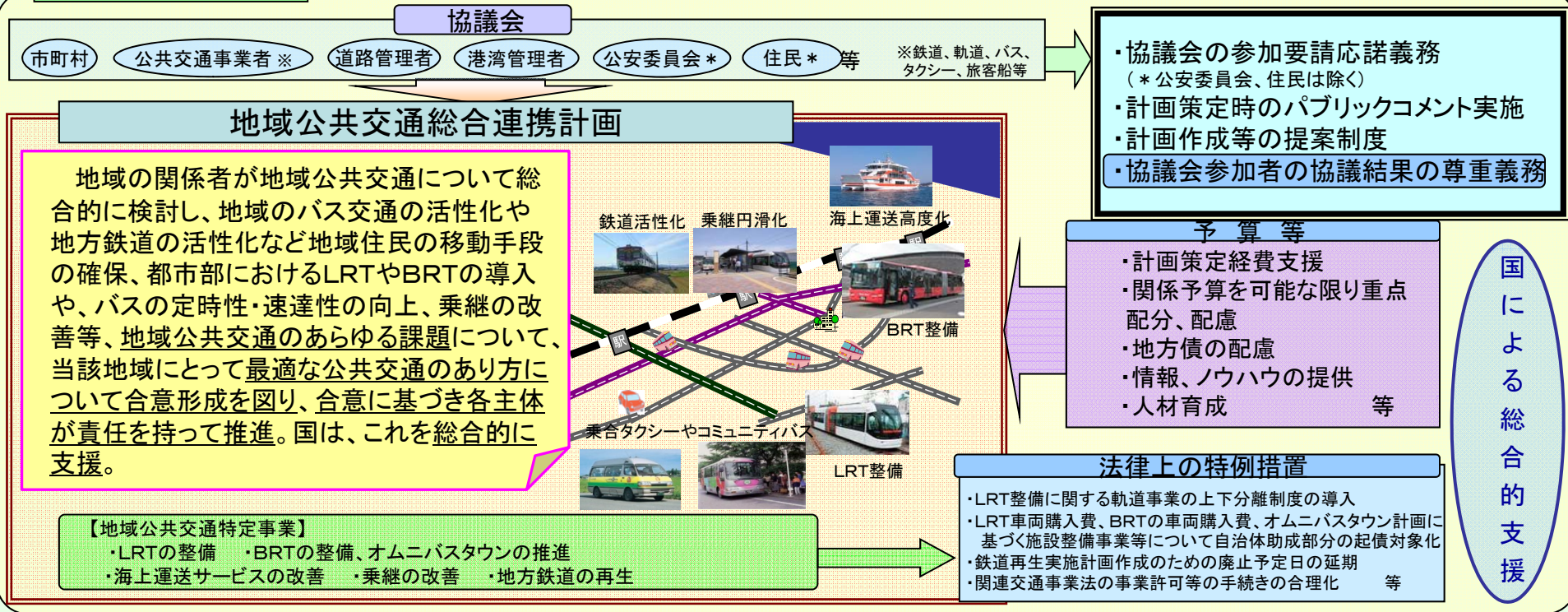
環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針(国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施



2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモード・ビークル)
・軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS(インテリジェント マルチモード トランジット)
・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車

等

注1 LRT(Light Rail Transit)
低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム
注2 BRT(Bus Rapid Transit)
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

(参考) 地域公共交通活性化・再生法に基づく新地域旅客運送事業の認定制度

鉄道事業と道路運送事業等複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業(「新地域旅客運送事業」)について、国による認定制度を設け、認定を受けた場合は、該当する交通事業法(鉄道事業法、軌道法、道路運送法、海上運送法)に係る事業許可を一括して受けたものとみなす等、関係法律に基づく手続きの合理化等を図る制度。(新地域旅客運送事業の例 : DMV、水陸両用車 等)

○手続きの合理化 (地域公共交通活性化・再生法 第30条～第35条)

・各モードでの事業の許可、事業基本計画の変更の認可、運賃・料金の届出・公告 等について、一括して受けたものとみなす。

○新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮 (地域公共交通活性化・再生法 第36条)

・新地域旅客運送事業について、車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては、運行の安全の確保に支障のない範囲内において、当該事業の円滑化が図られるよう適切に配慮。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(平成十九年法律第五十九号) (抄)

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 十二 新地域旅客運送事業 地域の旅客輸送需要に適した効率的な運送サービスであつて、次に掲げる事業のうち二以上の事業に該当し、かつ、当該二以上の事業において同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業をいう。
- イ 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業
- ロ 一般乗合旅客自動車運送事業
- ハ 国内一般旅客定期航路事業等

(地域公共交通総合連携計画)

第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画(以下「地域公共交通総合連携計画」という。)を作成することができる。

2 地域公共交通総合連携計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通総合連携計画の区域
- 三 地域公共交通総合連携計画の目標
- 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 計画期間

六 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める

事項

3 前項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

4 地域公共交通総合連携計画は、都市計画、都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律(平成十年法律第九十二号)第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第九十一号)第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならぬ。

5 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

6 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

7 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通総合連携計画

を送付しなければならない。

8 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通総合連携計画の送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。

9 第五項から前項までの規定は、地域公共交通総合連携計画の変更について準用する。

(協議会)

第六条 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村は、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会(以下「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する市町村は、同項に規定する協議会を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6 主務大臣及び都道府県は、地域公共交通総合連携計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

(地域公共交通総合連携計画の作成等の提案)

第七条 次に掲げる者は、市町村に対して、地域公共交通総合連携計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通総合連携計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他の地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施しようとする者

二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき地域公共交通総合連携計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通総合連携計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化

(新地域旅客運送事業計画の認定)

第三十条 新地域旅客運送事業を実施しようとする者(以下「新地域旅客運送事業者」という。)は、単独で又は共同して、その実施しようとする新地域旅客運送事業についての計画(以下「新地域旅客運送事業計画」という。)を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その新地域旅客運送事業計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 新地域旅客運送事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 新地域旅客運送事業を実施する区域

二 新地域旅客運送事業の目標

三 新地域旅客運送事業の内容

四 新地域旅客運送事業の実施時期

五 新地域旅客運送事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六 前各号に掲げるもののほか、新地域旅客運送事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、その新地域旅客運送事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 新地域旅客運送事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 新地域旅客運送事業計画に定める事項が新地域旅客運送事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものについては、当該事業の内容が鉄道事業法第五条第一項各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

四 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものについては、当該事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すること。

五 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものについては、当該事業の内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運

送事業者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

六 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第四条各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

6 第三項の認定を受けた新地域旅客運送事業者(以下「認定新地域旅客運送事業者」という。)は、当該認定に係る新地域旅客運送事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第三項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。この場合において、第四項中「軌道法第三条の特許」とあるのは、「軌道法第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)(若しくは第二十二條ノ二の許可又は同法第二十二條の認可」と読み替えるものとする。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る新地域旅客運送事業計画(第六項の変更の認定があつたときは、

その変更後のもの。以下「認定新地域旅客運送事業計画」という。)が第三項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は認定新地域旅客運送事業者が認定新地域旅客運送事業計画に従つて事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(新地域旅客運送事業の運賃及び料金)

第三十一条 認定新地域旅客運送事業者は、単独又は共同して、認定新地域旅客運送事業計画に定められた新地域旅客運送事業(以下「認定新地域旅客運送事業」という。)について、その一貫した運送サービスに係る旅客の運賃及び料金(以下「運賃等」という。)を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならぬ。これを変更しようとするときも同様とする。

2 運賃等のうち、次の各号に該当するものについては、それぞれ当該各号に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。

一 旅客鉄道事業の運賃及び料金(鉄道事業法第六條第一項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。

二 旅客軌道事業の運賃及び料金(軌道法第十一条第一項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃及び料金と同額であること。

三 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金(道路運送法第九條第一項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。

四 国内一般旅客定期航路事業の運賃(海上運送法第八條第三項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃の上限の範囲内であること。

3 認定新地域旅客運送事業者は、第一項の規定による届出をした場合においては、国土交通省令で定める方法により、運賃等を公示しなければならない。

(鉄道事業法等の特例)

第三十二条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十條第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三條第一項の許可若しくは同法第七條第一項の認可を受け、又は同法第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十條第七項において準用する同法第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第七條第一項、第二十六條第一項若しくは第二項若しくは第二十七條第一項の認可を受け、又は同法第七條第三項、第二十八條第一項若しくは第二十八條の二第一項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前條第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、鉄道事業法第十六條第三項又は第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をし

たものとみなす。

4 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前條第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第三條第一項の規定による公告をしなければならぬものについては、同項の規定により公告をしたものとみなす。

(軌道法の特例)

第三十三條 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十條第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第三條の特許を受けなければならぬものについては、同條の規定により特許を受けたものとみなす。

2 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十條第七項において準用する同法第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第十五條、第十六條第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)若しくは第二十二條ノ二の許可又は同法第二十二條若しくは同法第二十六條において準用する鉄道事業法第二十七條第一項の認可を受けなければならないものについては、これらの規定により許可又は認可を受けたものとみなす。

3 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一條第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、軌道法第十一条第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

(道路運送法の特例)

- 第三十四条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第十五条第一項の認可を受け、又は同条第三項若しくは第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 2 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第十五条第一項、第三十六条第一項若しくは第二項若しくは第三十七条第一項の認可を受け、又は同法第十五条第三項若しくは第四項、第十五条の二第一項若しくは第三十八条第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 3 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第九条第三項 又は第五項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。
- 4 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第十二条第一項又は第三項の規定による掲示をしなければならぬものについては、これらの規定により掲示をしたものとみなす。

(海上運送法の特例)

- 第三十五条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第十一条第一項の認可を受け、又は同条第三項、同法第十九条の五第一項若しくは第二十条第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第三項の認定を受けた日から開始することができる。
- 2 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第十一条第一項若しくは第十八条第一項、第二項若しくは第四項の認可を受け、又は同法第十一条第三項、第十五条第一項若しくは第二項、第十九条の五第一項若しくは第二項若しくは第二十条第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けた日から開始することができる。
- 3 国内一般旅客定期航路事業を営む認定新地域旅客

運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第八条第一項の規定による届出をしなければならぬものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

- 4 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第十条又は第十九条の六の二（同法第二十条の二第二項において準用する場合を含む。）の規定による公示をしなければならぬものについては、これらの規定により公示をしたものとみなす。

(新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮)

- 第三十六条 国土交通大臣は、認定新地域旅客運送事業についての鉄道営業法第一条、軌道法第十四条、船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第二条第一項及び道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十条から第四十二条までの規定に基づく命令で定める車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては、当該認定新地域旅客運送事業の実施が地域公共交通の活性化及び再生に資することにかんがみ、当該認定新地域旅客運送事業に用いられる車両又は船舶の運行の安全の確保に支障のない範囲内において、当該認定新地域旅客運送事業の円滑化が図られるよう適切な配慮をするものとする。

第 2 回 DMV の導入・普及に向けた検討会 議事要旨

○議事概要

資料 1 及び資料 3 を鉄道局が、資料 2 - 1 を夕張市が、資料 2 - 2 を徳島県がそれぞれ説明し、質疑応答及び自由討議が行われた。

○委員からの主な意見等

(DMV 導入の進め方について)

- ・ プロジェクト推進主体として、鉄道会社だけでなく、一つの自治体だけでもなく、いろいろなところが連携してやっていかなければならない。
- ・ 誰が事業主体になってやるのが良いかについては、地域それぞれに解がある。
- ・ 地域で、公共交通をコーディネートする人を育成していくことが重要。
- ・ 少子高齢化の中で、地域の持続ある交通システムをソフト・ハードの面でどう作るかという大前提にたった議論をしていくことが重要。
- ・ ターゲット層については、曜日別、時期別等、詳細な分析が必要。まずは特定の時期、特定の時間帯のみで導入するという考えられる。
- ・ 利用する側からみてどういうことが求められているか、という視点が重要。

(事業スキームについて)

- ・ 連結走行については、保安・安全上の問題がどう担保できるかが今後の課題。連結走行で輸送力を確保することは、線路上を走る最大のメリット。
- ・ 混在運行については、ニーズがあれば開発していくことも必要。
- ・ DMV の専用免許を実現できないか。
- ・ DMV はバスやタクシーの需要を確実に奪うし、奪わなければ当然成り立たない。どのように棲み分けるか、新たな需要をどうやって確保するかという点が重要。
- ・ 赤字となった場合の分担をどうするかも問題。

(設備について)

- ・ バリアフリー対応について、自動車の構造は鉄道に比べて簡単であり、DMV に合わせた特別な架装も検討可能ではないか。
- ・ 「柔軟性」、「フレキシブル」が非常に重要なキーワード。土地利用が変更されても柔軟にルート設定できる、というのが大きな価値ではないか。
- ・ ホーム上で簡単に乗り換えられるようなシステムにしたほうがよい。

<以上>