

# 第4回から第6回までの検討会における 委員ご発言に対する補足について

国土交通省  
総合政策局公共交通政策部  
自動車局旅客課  
平成31年3月11日



## 目次

1. 道路運送法や活性化再生法において、多数の協議会が並存しており、分かりにくい。……………p2
2. 許認可手続が路線単位のため、地域全体の公共交通ネットワーク維持に関する視点が欠如している。  
道路運送法のクリームスキミング規制の要件も見直すべきではないか。……………p3
3. 活性化再生法ではLRT、BRTの実施計画を規定しているにもかかわらず、どちらも活用されていない。……………p7
4. 障害者割引などの社会政策的な位置づけの施策に対して、国が支援できるようなスキームを作ってほしい。……………p10
5. 自治体の一般会計に対して地域公共交通関連予算のシェアはどれぐらいなのか。……………p11
6. 再編実施計画の期間が切れた後の再度の認定申請や新たな計画の作成については、現行の認定基準に基づいた場合、  
新たな再編の取組が無いと認められ難い。  
再編実施計画について、軽微な変更に関する規定を設けるなど、柔軟な変更を認めるべき。……………p12
7. 地域の抱える交通課題の具体例としては、インバウンド需要に対応するためのレンタカーの急増に伴う交通渋滞、乗合事業の許可申請に係る法令試験の受験の過度な負担などが挙げられる。……………p14
8. 再編事業に共通乗車船券が位置づけられているが、実際の取組状況はどうなっているのか。進んでいないのであれば、その理由について分析すべき。……………p15
9. タクシーが営業区域外からの配車に応じることができるよう、ルール改正はできないのか。  
夜間に対応するタクシー運転者を常時確保するのは人手不足や働き方改革の観点から難しいので、深夜の営業区域外の運行を認めたり、タクシー事業者が複数あるときは当番で持ち回るといったことを検討すべき。……………p16
10. 中心部運賃を値上げして、周辺部を下げるという形でのネットワーク全体の適正化を図ることはできないか。……………p18
11. 二種免許の取得要件の緩和について検討していくべきではないか。  
同車種でも定員によって必要な免許が違ふことがある。警察とも協働して検討を進めていくべき。……………p19
12. バス事業についても鉄道と同様のレベルで経営情報が公開されるべきではないか。バス事業については情報が公開されていないことから、情報を集めるコストが大きくなっている。  
バスは鉄道よりも参入されやすい競争的市場環境にあり、全バス事業者の路線の詳細なデータを出すと事業経営の根幹にも関わることとなるので、個別の事例ごとに必要な情報を検討し提供すべき。……………p20
13. 大学等を活用してデータ分析を行うことも検討してほしい。……………p22

# 道路運送法等に規定される協議体について(1. 関連)

	法定協議会	地域協議会	地域公共交通会議	運営協議会
根拠法令等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）	道路運送法施行規則（第15条の4第2号）	道路運送法施行規則（第9条の2）	道路運送法施行規則（第51条の7）
主宰者	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	都道府県	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関し必要な協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議</li> <li>具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進に関する協議</li> <li>地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議</li> <li>地域の交通計画を策定（任意）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に関する協議</li> <li>公共交通空白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当たり必要となる事項の協議</li> </ul>
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス（乗合タクシーを含む） ※路線定期運行のみ	バス（乗合タクシーを含む）、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）	自家用有償旅客運送（NPO等による公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体</li> <li>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網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者</li> <li>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地方公共団体が必要と認める者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員</li> <li>関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員</li> <li>関係する一般旅客自動車運送事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長</li> <li>一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</li> <li>住民又は旅客</li> <li>地方運輸局長</li> <li>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</li> </ul> <p>【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は市町村運営有償運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察</li> <li>学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長</li> <li>一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</li> <li>住民又は旅客</li> <li>地方運輸局長</li> <li>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</li> <li>運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等</li> </ul> <p>【必要に応じて以下を構成員として加えることができる】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者</li> </ul>

## ○道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

（許可基準）

第六条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 三 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

基準	主な審査項目
①当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運行管理体制</li><li>● 整備管理体制</li><li>● 資格を有する運転者</li></ul>
②当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 営業所・車庫</li><li>● 車両</li><li>● 損害賠償保険</li></ul>
③当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 法令知識</li><li>● 所要資金の見積もりが適切であり、資金計画が合理的かつ確実なものであるか</li></ul>

## クリームスキミングとは

- ❑ 〔牛乳から最もおいしいクリームだけをすくいとる意〕 需要のうち儲かる部分にのみ商品・サービスを提供すること。（大辞林 第三版）
- ❑ 乗合バス事業におけるクリームスキミング的運行とは、既存のバス事業者がすでに運行している路線に新規参入する場合であって、当該路線の通勤・通学時間帯など需要の多いピーク時間帯のみを狙って参入すること。
- ❑ クリームスキミング的運行が行われることが明らかである場合は、当該事業者には是正するよう指導を行い、指導に従わない場合は、道路運送法第31条第1号に基づく事業改善命令を発動する。

## クリームスキミングの要件

届出された運行系統が既存の系統と50%以上重複する場合において、

**A = 混雑時（ピーク時間帯）の運行回数 / 閑散期（オフピーク時間帯）の運行回数**

- ① A が競合系統の他事業者のその1.5倍を上回る場合
- ② 閑散期（オフピーク時間帯）の運行回数が0の場合
- ③ A が1.5倍を上回らなくとも、1倍を上回り、利害関係者からの申し出によって旅客の利便が損なわれるおそれがあると認められる場合

## 参照条文・通達

## ●道路運送法（抜粋）

第31条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者の事業について旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

- 一 事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画又は運行計画）を変更すること。
- 二～七（略）

## ●一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領（平成24年7月31日付国自旅第90号自動車交通局長通知）（抜粋）

～通達前文～  
（略）

届出制への移行により輸送ニーズに対応して弾力的な運行回数・運行時刻の設定及び変更が可能となり、利用者利便の向上が図られることとなるが、一方で、競合路線内における時間帯等のクリームスキミングとなるような運行計画は、オフピーク時間帯の利用者利便の低下につながるおそれがあること等から、事業改善命令等により是正することが必要である。

（略）

## 4. クリームスキミングの要件について

一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針（以下「処理方針」という。）及び本通達にいう「クリームスキミング的運行」とは、以下の（1）又は（2）の要件に該当するものをいう。

- （1）届出がなされた運行計画に定められた1日当たりの全てのピーク時間帯（ピークの期間及び曜日を含む。以下同じ）の運行回数（A）と1日当たりの全てのオフピーク時間帯の運行回数（B）について、 $A/B$ の数値（小数点第2位以下の端数切り上げ）が、競合系統（届出がなされた運行系統の系統キロの50%以上が重複する他事業者の運行系統で、複数ある場合は、運行回数がもっとも多いもの。以下同じ。）の当該数値の1.5倍の数値を上回る場合又はオフピーク時間帯の運行回数（B）が0回の場合。この場合において、ピーク時間帯、オフピーク時間帯については、曜日ごとに各運行系統ごとの判断を行うものとする。
  - （2）以下の①又は②に該当する場合であって、（略）旅客の利便が損なわれるおそれがあることについて利害関係人等から合理的な説明を伴う申し出がなされ、当該申し出が適切なものと認められる場合。
    - ①（1）の $A/B$ の数値が、競合系統の当該数値の1倍を上回り1.5倍以下の数値となる場合
    - ②届出がなされた運行系統が他事業者の運行系統と近接するもの等であって、当該運行系統が他事業者の運行系統と実質的に競合関係にあることが認められ、かつ、（1）の $A/B$ の数値が、他事業者の運行系統の当該数値の1倍を上回る数値となる場合
- （略）



## 参照条文・通達 (つづき)

## ● 一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領 (平成24年7月31日付国自旅第90号自動車交通局長通知) (抜粋)

## 5. クリームスキミング的運行に係る運行計画の変更命令等について

- ① 事業の許可申請又は路線の新設に係る事業計画の変更認可申請の内容でクリームスキミング的運行が行われることが明らかである場合は、許可又は事業計画の変更認可の審査段階で、申請者に対しこれを是正させる。
- ② ①以外の場合において、届出がなされた運行計画の内容でクリームスキミング的運行が行われることが明らかである場合には、届出者に対しこれを是正するよう指導するとともに、指導に従わない場合には、道路運送法 (以下「法」という。) 第31条第1号に基づく事業改善命令を発動するものとする。
- ③・④ (略)

## 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

#### <目標>

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

### 地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



- 協議会を開催し策定 (地方公共団体(都道府県・市町村)・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)
- まちづくりと連携しつつ、地域最適な交通ネットワークを検討

### 地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業  
(LRTの整備)

(事業者)

道路運送高度化事業  
(BRTの整備)

(事業者)

海上運送高度化事業  
(海上運送サービス改善)

(事業者)

鉄道事業再構築事業  
(鉄道の上下分離等)

(事業者)

地域公共交通再編事業  
(公共交通ネットワークの再構築)

(事業者)

鉄道再生事業  
(廃止届出がなされた鉄道の維持)

(事業者)

軌道運送高度化実施計画

(事業者)

道路運送高度化実施計画

(事業者)

海上運送高度化実施計画

(事業者)

鉄道事業再構築実施計画

(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体)

鉄道再生実施計画

(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置・重点的な支援により計画の実現を後押し



# (参考)地域公共交通特定事業と特例措置(3. 関連)

■ 認定を受けた計画の実現のために、確保維持改善事業の特例措置等によるインセンティブが与えられている。

事業名	主な特例措置（引用法令は活性化再生法）	認定事例	イメージ
軌道運送高度化実施計画（3件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○確保維持改善事業、訪日外国人受入環境緊急整備事業の補助率上乘せ（網形成計画及び再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画に基づいて実施される場合）</li> <li>○軌道法の特例（第10条第1項・第2項）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画認定による軌道経営特許のみなし取得（軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可）</li> </ul> </li> <li>○地方債の特例（第12条）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富山軌道運送高度化事業（H19）               <ul style="list-style-type: none"> <li>※H25, H27に路線拡大のため変更認定</li> </ul> </li> <li>・札幌軌道運送高度化事業（H25）</li> <li>・芳賀・宇都宮軌道運送高度化事業（H28）</li> </ul>	
道路運送高度化実施計画（0件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○確保維持改善事業、訪日外国人受入環境緊急整備事業の補助率上乘せ（網形成計画及び再編実施計画並びに道路運送高度化実施計画に基づいて実施される場合）</li> <li>○道路運送法の特例（第15条）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画認定による事業許可等のみなし取得</li> </ul> </li> <li>○地方債の特例（第17条）</li> </ul>	なし	
海上運送高度化事業（0件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○海上運送法の特例（第20条）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画認定による事業許可等のみなし取得</li> </ul> </li> </ul>	なし	
鉄道事業再構築事業（10件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画認定による事業許可等のみなし取得（地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者が無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井鉄道（株）（H21）</li> <li>・若桜鉄道（株）（H21）</li> <li>・三陸鉄道（株）（H21認定、H26変更）</li> <li>・信楽高原鐵道（株）（H25）</li> <li>・北近畿タンゴ鉄道（株）（H27）</li> <li>・四日市あすなろう鉄道（株）（H27）</li> <li>・山形鉄道（株）（H28）</li> <li>・伊賀鉄道（株）（H29）</li> <li>・養老鉄道（株）（H29）</li> <li>・三陸鉄道（株）、東日本旅客鉄道（株）（H31）</li> </ul>	
地域公共交通再編事業（29件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画認定による事業許可等のみなし取得（道路運送法については運賃の上限認可等のみなし取得を含む。）</li> <li>・バス事業に係る計画阻害行為の防止</li> </ul> </li> </ul>	別添参照	
鉄道再生事業（0件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認</li> <li>・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等</li> </ul> </li> </ul>		

# (参考)地域公共交通再編実施計画の認定(変更)の状況(3. 関連)

作成主体	計画期間	認定日	変更認定
岐阜市	H27.9~H33.3	H27.8.27	①H28.3.24、②H28.9.23、③H29.3.31、④H30.3.23
飛騨市	H27.10~H32.3	H27.9.9	①H28.3.16、②H28.9.23、③H29.10.25、④H30.3.15
上尾市	H28.2~H33.3	H27.12.28	①H28.3.22、②H28.5.27、③H29.4.28、④H30.3.15、⑤H30.6.20
佐賀県・唐津市・玄海町	H28.8~H33.9	H28.7.14	①H29.2.27、②H30.3.23
高梁市	H28.10~H32.3	H28.8.31	
対馬市	H28.10~H33.9	H28.9.15	①H28.10.27、②H29.11.24、③H30.10.1
上越市	H28.10~H32.3	H28.9.20	①H29.3.28
五島市	H28.10~H33.9	H28.9.21	①H29.3.22、②H29.9.26
大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市	H28.10~H31.9	H28.9.21	①H28.12.26、②H29.2.27
大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市	H28.10~H31.9	H28.9.21	①H30.10.1
千歳市	H28.4~H38.3	H28.9.23	
常陸太田市	H28.10~H34.3	H28.9.28	①H29.3.13、②H30.3.29、③H30.9.13
東秩父村	H28.10~H33.3	H28.9.30	①H30.2.13
日進市	H29.4~H33.3	H29.3.9	①H30.1.4
鯖江市	H29.4~H34.3	H29.3.10	①H30.3.23
八代市	H29.10~H32.9	H29.7.12	
宇部市	H29.10~H34.3	H29.8.31	①H30.8.31
東広島市	H29.10~H35.3	H29.8.1	
八街市	H29.10~H33.3	H29.9.5	
岩見沢市	H29.10~H33.3	H29.9.8	
宮崎県、日向市、門川町、美郷町、諸塚村、椎葉村	H29.10~H34.9	H29.9.22	
島根県、江津市、川本町、美郷町、邑南町、広島県、三次市、安芸高田市(三江線沿線地域)	H30.4~H35.3	H30.3.2	
広島市	H30.5~H33.3	H30.3.28	
弘前市	H30.10~H36.3	H30.8.31	
美祢市	H30.10~H34.3	H30.9.6	
鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町(鳥取県西部地域)	H30.10~H35.9	H30.9.6	
九重町	H30.10~H33.9	H30.9.25	
大分県、佐伯市、津久見市(大分県南部圏)	H30.10~H33.9	H30.9.25	
廿日市市	H31.1~H35.3	H30.12.27	

## 現状

- 公共交通機関の障害者割引については、従来より、各事業者の自主的な判断に基づき実施されているが、利用の際の運用については、多くの事業者が身体障害者手帳等の提示を求めているところ。
- 一方、マイレージ等の会員サービスや交通ICカードの活用等により、利用の度に身体障害者手帳等の提示を求めている事業者も存在。
- 障害者等からは、公共交通機関の利便性向上の観点から障害者手帳の提示等の簡素化を求める意見もあるところ。

## 改善に向けた取組

## 対応

- 利用の際に身体障害者手帳等の提示を標準的な方法として定めている国土交通省の告示等について、手帳提示についての規定を削除し、それ以外の方法も可能であることを明確化するための見直しを順次実施しており、年度内に完了予定。
- 全モードの交通事業者に対して、障害者に過度な負担とならないよう、合理的な方法で本人確認を行うことについて理解と協力を求める文書を発出済。

### ・ 航空事業者の例

【ANA・JALグループによる会員情報による確認】



読取機にタッチして登録情報を確認

障害者手帳等の提示が会員カードなどによる確認でも代替可能

### ・ 鉄道・乗合バス事業者の例

【スルッとKANSAI特別割引用ICカードによる確認】

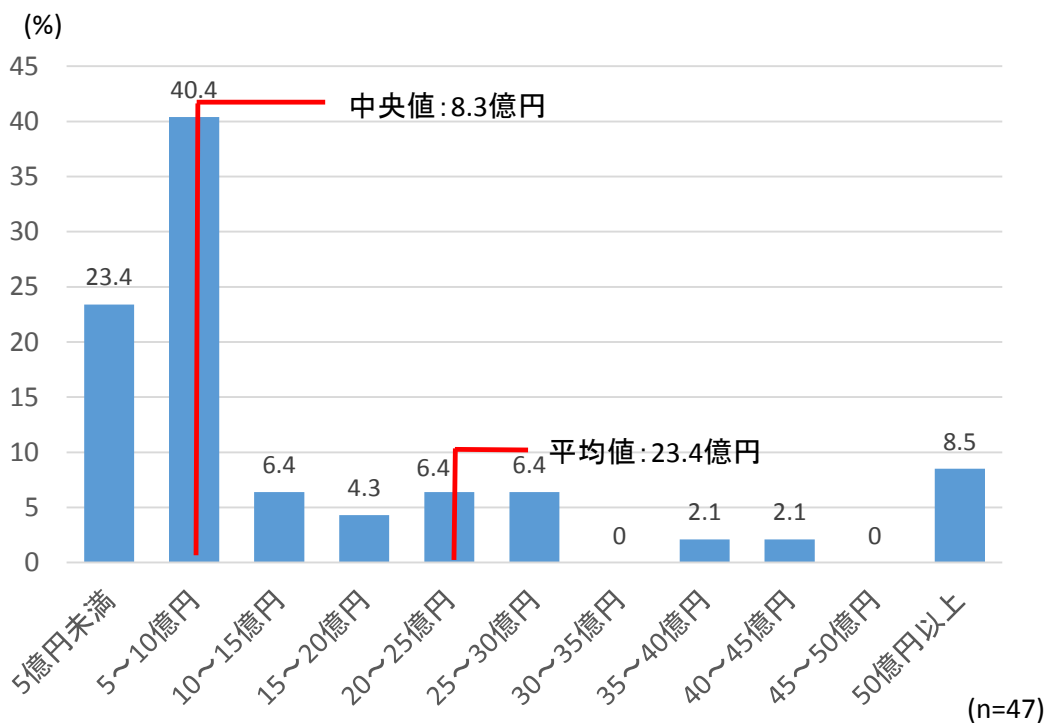


スルッとKANSAI特別割引用ICカード

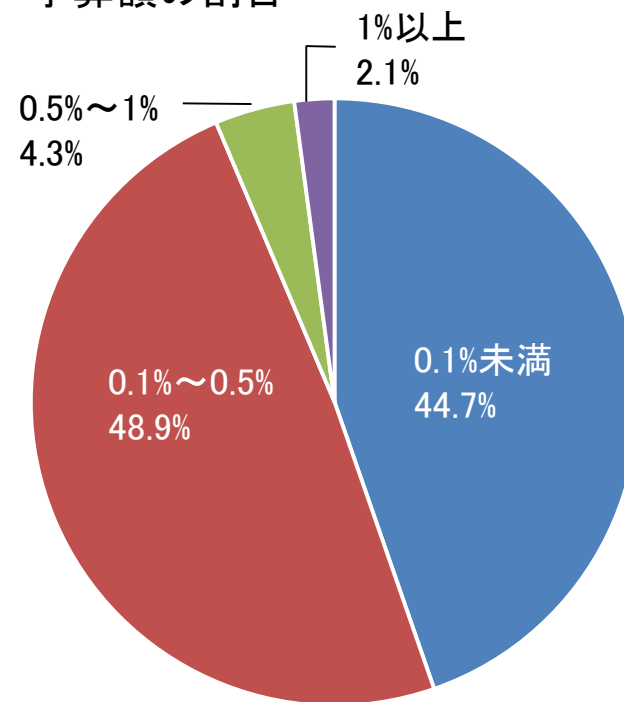
乗車の都度、手帳の提示をすることなく割引料金が適用されるプリペイド式ICカードを利用したサービスを実施

- 各都道府県の交通に関する一般会計予算額は、5億円以上10億円未満の自治体が40.4%と最も多い。平均は23.4億円、中央値は8.3億円となっている。
- 一般会計予算額に占める交通関係予算の割合は、0.1%以上0.5%未満が48.9%と最も多く、0.5%未満の自治体が全体の90%以上を占めている。

## ●一般会計予算額に占める交通関係予算額



## ●一般会計予算額に占める地域公共交通予算額の割合



- 平成30年12月に手引きを改訂し、どのような場合に再編実施計画の変更が可能であるかについて、記載内容を充実。
- また、これまでは、地域公共交通再編実施計画の認定にあたっては本省の下審査を経ていたが、昨年12月から審査を地方運輸局に下ろすとともに、手引きとあわせ、「地域公共交通再編実施計画認定審査ポイント集」を地方運輸局、自治体向けに公表し、再編実施計画策定の考え方を示している。

## 手引きの変更点

- ① 計画の変更をすることが適切である場合を列挙し、必要に応じて計画の見直しを行う必要性を示した。
- ② 計画の記載内容の微修正として認定手続きを要しないものを例示した。(バス停名の変更、バス停の位置変更・改変を要しない微細なルート変更等)
- ③ 変更の認定に際しては、原則として変更の前後で定量的に利便性・効率性が向上しているかをチェックするが、地域の実情等により、当初作成前と変更後で利便性・効率性が改善していればよいとして、柔軟な変更もある程度許容している旨追記した。

## ○地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画策定のための手引き

### 【入門編】

#### 計画策定の背景やポイント、基本的な考え方を記載

1. 網形成計画・再編実施計画策定のポイント
2. 地域の問題点・課題を明確にしましょう
3. 協議会
4. 目標設定、モニタリング
5. これからのサービスの在り方

### 【詳細編】

#### 計画策定の詳細や各種調査・分析手法、事例等について記載

1. 地域公共交通網形成計画作成
2. 地域公共交通再編実施計画作成
3. 各種調査手法
4. 将来の公共交通を考える手法
5. 上位計画との連携
6. 地域の問題点・課題の整理
7. 協議会等
8. 方針・目標の設定及び評価手法
9. 地域公共交通再編のための事業
10. 地域公共交通再編事業等
11. Q&A





## 再編実施計画の変更について(手引きより抜粋)

再編事業は、計画期間内に起こりうる、再編事業の運営に影響を与える事項を可能な限り考慮しつつ、地域における公共交通サービスを網羅的に見直した上で、面的な地域公共交通ネットワークの再構築を図るものであり、基本方針において、「地方公共団体等は、再編実施計画に基づき、原則として、再編により実現した路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供していくことが求められる」とされている通り、本来、再編事業の対象となる路線等の基本的なサービス内容等を特段の背景なく頻繁に変更することは望ましくありません

しかしながら、網形成計画に記載された再編事業の一部を先行して行う場合、施設立地の変更や計画策定段階では予期せざる状況変化等により、地域の移動を適切に確保するため、サービス内容をやむを得ず変更する場合、さらには事業の実施予定期間の終了時に再びサービスの網羅的な検証を行って再編事業を再び実施する場合などにおいては、計画の変更をすることが適切です。

### 変更点①

計画の変更については、以下の2通りが考えられます。

①作成と同様の認定手続きを経て、変更が必要となった時点で直ちに変更の認定を受けるべきもの

- 区域を変更する場合
- 事業の内容を変更する場合  
※再編実施計画の現在の記載内容の範ちゅうに収まる場合には変更不要
- 実施主体を変更する場合  
※コミュニティバスの委託先の変更についても同様に変更が必要
- 地方公共団体による支援の内容を変更する場合  
※再編実施計画に記載された支援が行われなくなる場合に加え、重要な支援が新たに追加される場合にも変更が必要
- 実施予定期間を変更する場合
- 資金の額及び調達方法を変更する場合  
※収入・費用の内訳の額の±10%以内の変動や、国による補助金の交付額が見込みと異なる場合における他の主体による補填については変更不要

②計画の記載内容の微修正として認定手続きを要しないもの

### 変更点②

- バス停名の変更
- バス停の位置変更・改廃を要しない微細なルート変更 等

### 変更点③

また、変更の認定に際しては、原則として変更の前後で定量的に利便性・効率性が向上しているか(※)をチェックしていますが、地域の実情等により、

- ・ 効率性が若干下がるが利便性が大きく向上するため、地域全体として強い要望がある
- ・ 効率性が向上する一方で利便性が低下するが、その点については利用者側が合意している
- ・ 計画作成時の想定と実情が大きく乖離した事業の修正が必要 等

といった事情がある場合には、当初作成前と変更後で利便性・効率性が改善していれば良いとして、柔軟な変更もある程度許容していますので、地域の要望がある場合はお気軽に運輸局にご相談ください。

(※)例：利便性・効率性双方の維持・改善が明らかなもの

- ・ 新技術の導入や利用実態の分析等により、新たに可能となった利便性・効率性が共に向上するサービスの変更
- ・ イベントなどの一過性の需要に対応する臨時便の増発 等
- ・ トンネル開通によるルート変更とそれに伴う利用の極度に少ないバス停の廃止の例(対馬市)
- ・ 小学校統廃合によるスクール利用便のルート変更の例

道路整備、施設立地の変更や交通施設整備などは、再編実施計画策定時にはその大枠が判明していることが多いため、これにより将来的に公共交通サービスの変更も見込まれる場合、当該事象の変更を「関係する施策との連携に関する事項」または「再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項」として記載し、それに伴う公共交通ネットワークの変更について、最低限のサービスレベル(交通モードと最低運行回数)を記載するようにしてください。



■ 道路運送法に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業の許可(区域運行)を取得して乗合タクシーを実施する場合の主な審査項目は下記のとおり。

## ○道路運送法 (昭和26年法律第183号) (抄) (許可基準)

第六条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 三 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

道路運送法第6条の基準	主な審査項目
①当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行管理体制</li> <li>※ 旅客自動車運送事業運行管理者資格者証又は一般乗合旅客自動車運送事業運行管理者資格者証を有する者の中から運行管理者を選任しなければならない場合がある。</li> <li>● 整備管理体制</li> <li>● 資格を有する運転者</li> </ul>
②当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 営業所・車庫</li> <li>● 車両</li> <li>※ 乗合バス事業では、タクシー事業と異なり、「道路構造上運行に支障を与えない大きさ、重量であること」、「乗車定員は、11人以上であり、かつ、事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足るものであること」といった事業用自動車の要件が存在する。</li> <li>※ また、乗合バス事業については、「1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車を配置するもの」とされており、タクシー事業の営業区域の一部では当該要件を充足していない可能性があるため、最低車両数の要件を緩和する必要がある。</li> <li>→ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りではない。</li> <li>● 損害賠償保険</li> </ul>
③当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 法令知識</li> <li>※ 一般乗合旅客自動車運送事業の許可等の申請に係る法令試験を受験する必要がある。</li> <li>● 所要資金の見積もりが適切であり、資金計画が合理的かつ確実なものであるか</li> </ul>

※登録免許税法第二条及び別表第一に基づき、一般乗合旅客自動車運送事業の許可について、1件につき9万円の登録免許税が課される。

## 企画乗車船券とは

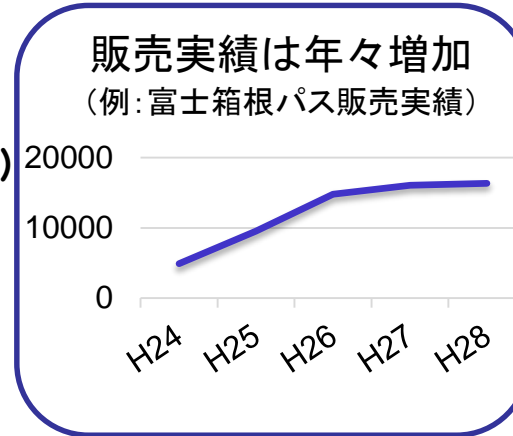
- 複数の事業者間を共通の乗車券で周遊できる船券
- H29.11末時点で61の商品が販売されている（総合政策局調べ）

### <既存の企画乗車船券の例>

- ✓ 富士箱根パス（小田急・富士急・京王バス 等）

### <訪日客・受入地域双方にとって有用>

- ☆ 【訪日外客】乗車券を都度購入する手間の省略
- ☆ 【受入地域】主要観光地以外の周辺観光地の需要創出



富士箱根パス：  
H28年度売上1.6万枚



このように旅行者にとって有用な存在であるが、販売・精算に係る労力が必要となるため、造成が進まないケースも。

### 造成に対する後押しとして

- 地域公共交通活性化再生法制定時（H19）に乗継円滑化事業（現「地域公共交通再編事業」）として位置付け  
⇒窓口の一元化等による申請手続きの簡素化
  - 訪日外国人受入環境整備緊急対策事業で企画乗車船券の造成等に対する補助を実施  
⇒補助率1/3 H28以降11件の事業に対し、8,186千円を補助
- などを通じて新たな企画乗車船券の造成に向けた取組を推進

### <支援例> Visit Hiroshima Tourist Pass

（広島県内の電車・バス・フェリー共通乗車船券）

- ✓ 参加事業者：広島電鉄、広島バス、JR西日本フェリーほか
- ✓ 広島県全域で電車・バス・船舶に自由に乗降可能
- ✓ 空港から各都市への移動にも対応
- ✓ 造成・販売経費の1/3（約210万円）を補助

広島市内・宮島・呉エリア	4,000円
広島県内全域エリア	6,000円



## ○道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

### （許可申請）

第五条 一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

### 一・二 （略）

三 路線又は営業区域、営業所の名称及び位置、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の一般旅客自動車運送事業の種別(一般乗合旅客自動車運送事業にあつては、路線定期運行(路線を定めて定期的に運行する自動車による乗合旅客の運送をいう。以下同じ。)その他の国土交通省令で定める運行の態様の別を含む。)ごとに国土交通省令で定める事項に関する事業計画

### （禁止行為）

第二十条 一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送(路線を定めて行うものを除く。)をしてはならない。

## ○道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）（抄）

### （営業区域）

第五条 法第五条第一項第三号の営業区域は、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して、地方運輸局長が定める区域を単位とするものとする。

東北運輸局においては、「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く。)の許可申請事案及び事業計画変更認可申請事案等の審査基準における営業区域及び最低車両数の弾力的取扱いについて」(平成30年3月9日付け公示第94号)に基づき、地域住民の利便性を最大限考慮し、「隣の営業区域の住民から注文があるけど、区域外運行になるため引き受けられない」といった問題に対して、一定の条件を付した上で営業所を設置する営業区域に加えて隣接地域を営業区域とすることを認めている。

## ○平成30年3月9日付け東北運輸局公示第94号抜粋

### 1. 一般乗用旅客自動車運送事業者の営業所が存在しない隣接地域

営業所を設置する営業区域に隣接する地域(隣接する営業区域内の地域(他運輸局管轄の営業区域に属する地域を除く。))であって大字・字、町丁目、街区等必要最小限の範囲とする。以下「隣接地域」という。)が、以下の(ア)、(イ)のいずれにも該当する場合は、営業所を設置する営業区域に加えて隣接地域を営業区域とすることができるものとする。

(ア) 隣接地域に一般乗用旅客自動車運送事業者の営業所が存在しない、又は存在する営業所に営業しない時間帯があり当該時間帯に実質的に営業所が存在しないのと同様の状態になり、隣接地域が存する営業区域内の他営業所から配車するよりも、他営業区域の営業所から配車することが合理的であり、これが下記①及び②の事業者からの書面により明らかであること。

- ① 当該隣接地域が所在する市町村(平成16年4月1日以降に市町村合併があった場合には当該市町村合併前の旧市町村単位とする。)に営業所を保有するすべての事業者が、当該隣接地域における運送需要に対応できないこと。
- ② 当該隣接地域が所在する営業区域内に営業所を保有する事業者のうち、隣接地域の需要に対応しようとする申請者の営業所から道路距離による近隣から順に複数営業所(①で対象となる営業所を除く)が当該隣接地域における運送需要に対応できないこと。

(イ) 地域公共交通会議又は道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条第2項に規定する協議会で協議が調っていること、若しくは隣接地域が属する市町村から申請者に対し、隣接地域を発地又は着地とする輸送(営業所を設置する営業区域が発地又は着地となる場合を除く。)について文書による要請があること。



# 乗合バスの運賃制度(10. 関連)

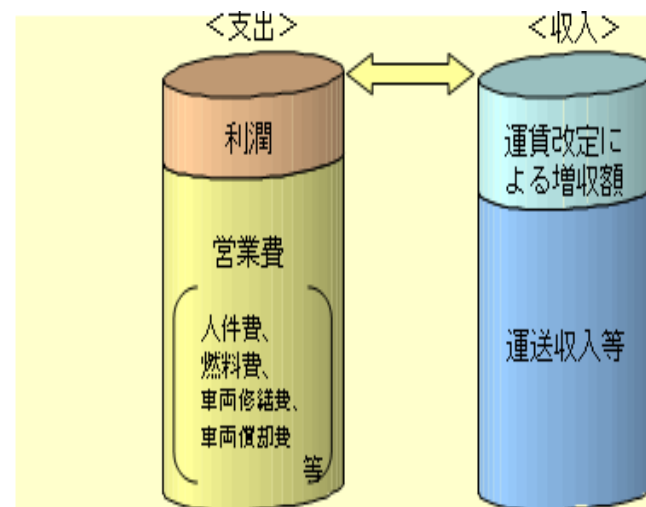
## 上限運賃の認可

上限運賃は、個別事業者ごとに国が認可。

- ❑ 一般乗合旅客自動車運送事業を営業者は、旅客の運賃及び料金の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。（道路運送法第9条第1項）
- ❑ 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。（同条第2項）

### <総括原価方式>

- ❑ 乗合バスの運賃については、乗合バス事業の経営に必要な営業費（人件費、燃料費等）に適正な利潤を加えた総括原価を求め、運賃改定による増収を含む総収入がこれと等しくなるように運賃水準を決定する「総括原価方式」が用いられている。
- ❑ 収入の査定方法：申請事業者の実績に基づき、過去の輸送傾向を見込んで運送収入を算出。
- ❑ 費用の査定方法：各費用項目について、地域ブロックの標準原価と申請事業者の申請値の和半値を査定値として算出。



## 実施運賃の届出

実施運賃は、認可された上限運賃の範囲内（上限の8割まで）で事業者が国に届け出。

- ❑ 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第1項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。（同条第3項）
- ❑ 国土交通大臣は、届け出された実施運賃等が、以下に該当すると認められるときは、変更を命じることができる。（同条第6項）
  - ・ 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
  - ・ 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
  - ・ 他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

## 規制改革実施計画(抄)

○ 平成28年6月2日閣議決定(抄)

### ① 経済・社会情勢の変化に対応した規制の見直し

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
1	普通第二種免許の受験資格の緩和①(経験年数要件(3年以上)の見直し)	普通第二種免許の受験資格である3年の経験年数要件を一定の条件を満たす者に対して引き下げることに付いて、既存の特例制度等を踏まえつつ検討することとし、そのために必要な試験・教習の在り方についても検討を行い、結論を得る。	平成28年度検討開始、遅くとも平成30年度までに結論	警察庁
2	普通第二種免許の受験資格の緩和②(年齢要件(21歳以上)の見直し)	少子高齢化の進展に伴いドライバーが不足していること、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、年齢要件を含めて普通第二種免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。	平成28年度検討開始、結論を得次第速やかに措置	警察庁

○ 平成29年6月9日閣議決定(抄)

### ③ 第二種運転免許受験資格

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
8	第二種運転免許受験資格	第二種運転免許受験資格の年齢要件の根拠の更なる適正分析が必要である、少子化等を背景に運転者不足が深刻化する中、年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が旅客自動車運送事業の運転手への志望をしづらい状況にあるとの指摘に加え、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、21歳以上を受験資格の要件とする根拠についてより適正な手法に配慮しつつ分析し、結果を明示するとともに、その結果に基づき、旅客自動車運送事業の安全確保を所掌する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め研修や他の方法で補完することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。	平成29年検討開始、結論を得次第速やかに措置	警察庁



## 【鉄道】

国が保有している情報	
公表	事業者全体の収支状況・内訳
	路線ごとの旅客運輸収入(通勤・通学・定期外)
	輸送人員、輸送人キロ(通勤・通学・定期外)
非公表	<p>・鉄道統計年報に掲載されていないJRの上記と同種類の情報(現在、JRについては、会社合計となっており、路線別では公表していない)</p> <p>鉄道統計年報にはこれまでJRの上記と同種類の情報については、掲載されてこなかったものの、平成30年の「地方からの提案等に関する対応方針」(平成30年12月25日閣議決定)において、地域公共交通に係る施策の施策目的の達成の観点から、地方公共団体から国土交通省に提供依頼があった場合には、速やかに提供する仕組みを構築すること等が閣議決定され、今後、対応が図られるところ。</p>
国が保有していない情報	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線ごとの運行費用</li> <li>・駅間の乗車人数、これらの年齢階層別のデータ</li> </ul>

## 【バス】

国が保有している情報	
公表	事業者の規模別の収支状況等
非公表	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行系統、運行ダイヤ・運行回数、キロ程、運賃 等 (事業者全体の営業収益等の収支状況及びその内訳)</li> <li>・路線毎の運送収入</li> <li>・路線毎の走行キロ、輸送人員(定期・定期外)、平均乗車密度</li> </ul> <p>平成30年の「地方からの提案等に関する対応方針」(平成30年12月25日閣議決定)において、地域公共交通に係る施策の施策目的の達成の観点から、地方公共団体から国土交通省に提供依頼があった場合には、速やかに提供する仕組みを構築すること等が閣議決定され、今後、対応が図られるところ</p>
国が保有していない情報	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線ごとの運行費用</li> <li>・バス停の乗降人数、バス停間の乗車人数、これらの年齢階層別のデータ</li> </ul>

# 各交通事業に係る情報の公表・非公表等の整理

## 【旅客船】

国が保有している情報	
公表	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路全体の輸送実績(輸送人員、輸送人キロ、車両航送数、車両航送台キロ)(許可区分別)</li> <li>・航路全体の収支状況(営業収入、営業損益、経常損益)(許可区分別)</li> <li>・長距離フェリー航路全体の輸送実績(輸送人員、輸送人キロ、車両航送数、車両航送台キロ)、会社収支状況、財務状況</li> <li>・離島航路全体の輸送実績(輸送人員、輸送人キロ)、収支状況</li> </ul>
非公表	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路毎の輸送実績、収支状況等</li> </ul> <p>私企業の企業経営に係る情報であるため非公表としているが、地域公共交通に係る施策の施策目的達成の観点から、地方公共団体から国土交通省に依頼提供があった場合には、状況に応じて速やかに提供できるよう、今後対応を検討。</p>
国が保有していない情報	
	港間の乗船人数、年齢階層別のデータ

# 公的データの二次的利用(二次分析)について(13. 関連)

- 個人・法人などの個票を含むデータは、個人情報や企業秘密の保護の観点から、そのまま公開することができない。
  - 紙媒体の情報も多く、情報公開にあたっての匿名化には作業負担が大きい。
  - 一方で、行政内部の分析は、人的・予算的リソースに限られ、保有するデータを充分活用できていない。
- ⇒ 請求側に秘密保持や公開時の匿名化、目的外使用禁止等を義務づけ、提供側の負担を緩和。
- ⇒ データの電子化や分析が、研究機関等によって自然と進むことが期待できる。

