

5. 地域公共交通の法制度等の整理

5.1 道路運送法に基づく運送事業

(1) 法令の位置づけ

道路運送法は自動車運送事業であるバス、タクシー等の事業、また有料道路などの自動車道路事業について定める法律で、道路運送事業の的確な運営、利用者の利便の増進、道路運送の総合的な発達を図ることを目的としたものである。なお、貨物運送に関する法律は平成元年に貨物自動車運送事業法として独立、分離されている。

(2) 本項における扱い

本項では、道路運送法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通の構築にとくに関連する事項を扱うものとする。具体的には、旅客運送事業の種類、許認可制度、事業手続き、運賃設定、地域公共交通会議の設置、合意形成等に関する部分とする。あわせて道路運送法施行令、施行規則、通達についても関連する事項は取り扱っている。

(3) 旅客運送事業の種類と許認可制度

1) 事業種類の体系

道路運送法に位置づけられる旅客運送事業は、下図のように体系づけられる。

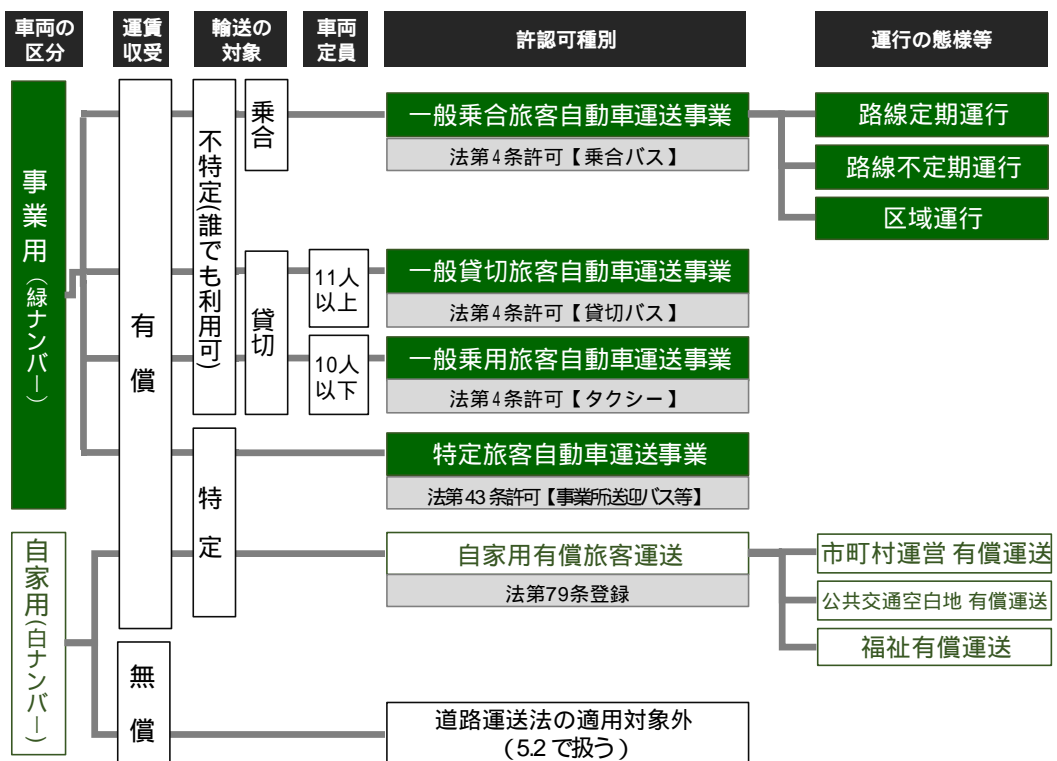


図 5.1 旅客運送事業の体系

2) 一般旅客運送事業の内容

乗合事業と貸切事業の区分

乗合輸送

利用者1人1人がバス事業者に運賃を支払い、不特定の者同士が1台の車両に乗り合う形態。一般的な路線バス(都市間高速路線バス含む)が該当するほか、タクシー車両であっても空港などに連絡する乗合タクシーはこれに該当する。また、コミュニティバスの形態として用いられるデマンドバス、デマンドタクシーなどもこれに該当する。

貸切輸送

利用者をひとまとまりの団体として、バス、タクシー事業者の車両を貸し切って輸送する形態。定員が11人以上のものが一般貸切旅客運送事業(貸切バス)となり、定員が10人以下のものが一般乗用旅客運送事業(タクシー)となる。旅行会社などが利用者を募ってバス会社と契約する場合が多いほか、タクシーなど個人やグループで利用する場合も同様である。コミュニティバスなどのうち、市町村などがバス、タクシー事業者から車両単位で借り上げて、住民の足として無償運行を行う事例などもこの形態に該当する。

一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様

一般乗合旅客自動車運送事業には下表の3つの態様が設けられている。従前は、一般乗合旅客自動車運送事業といえば路線定期運行を指していたが、利用者ニーズの多様化や効率的な輸送を進めるにあたり、既存の運行態様だけでは対応できなくなったため、平成18年の法改正にあたり、新たに区分されたものである。

表 5.1 一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様

運行態様	概要	イメージ
路線定期運行	決められた時刻に決められた路線を走行して、所定のバス停で乗降するもの 特定区間だけ予約運行するものなどもこれに含む	
路線不定期運行	決められた路線を走行して、所定のバス停で乗降するが、事前に予約があった便のみ、区間のみ運行するもの	
区域運行	運行ルートやバス停を設けず、指定エリア内で予約のあった箇所を巡回する 便宜上、バス停を設ける場合もこれに含む	

3) 特定旅客自動車運送事業の内容

事業の概要

道路運送法には「特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業」とされており、具体的には企業の従業員を送迎するために駅と工業を連絡するバスやスクールバスなどが該当する。運送需要者が単数の者に特定されていることが原則で、一般の利用は認められない。また、特定旅客運送事業を行うことにより、当該区域内の他の一般旅客自動車運送事業の維持が困難になることがないという許認可上の審査基準などが設けられている。

地域公共交通としての活用可能性

上述の通り、原則として利用は特定の者に限られるが、生活交通の確保などの観点から一般客なども「混乗」が認められている事例も多くある。この場合は、交通事業者との調整のうえで、必要な許認可や届け出などを行うことが必要である。一般客の利用対象者を限定するケースなどもみられる。

4) 自家用有償旅客運送の内容

事業の概要

自動車を用いた旅客運送事業としては、事業用自動車（緑ナンバー）を用いて行うことが原則であるが、既存の旅客運送事業者では十分なサービスが提供できない地域などにおいては、市町村やNPO法人等が主体となって、自家用自動車を用いた有償運送ができる制度が設けられている。過疎地域等における生活交通等の確保の観点から、平成18年の法改正にあたり、新たに位置づけられたものである。

なお、事業実施にあたっては、地域の関係者による協議、合意を経た上で、登録を受けて行うこととされている。

自家用有償旅客運送事業の形態と要件

自家用有償運送事業には下表の3区分が設けられている。

表 5.2 自家用有償運送事業の区分

運行形態		事業主体	輸送対象	協議機関	登録申請機関	登録有効期間
市町村運営 有償運送	交通空白系	市町村	当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者	地域公共交通会議	運輸支局 または 都道府県	2年
	福祉系		単独で公共交通機関を利用できない要支援、要介護、身体障害者等で予め登録を受けた者			
公共交通空白地 有償運送		NPO法人 等	当該地域の住民で予め登録を受けた者	運営協議会	(東京 運輸支局)	
福祉 有償運送			単独で公共交通機関を利用できない要支援、要介護、身体障害者等で予め登録を受けた者			

事業主体についての補足

事業主体における「NPO 法人等」としては、平成 27 年の通達改正により、従前の「法人格のある非営利団体」から「権利能力なき社団」についても実施主体として認められるようになっている。具体的には以下のものとされている。

・ NPO 法人	・ 医療法人
・ 一般社団法人又は一般財団法人	・ 社会福祉法人
・ (地方自治法に規定する) 認可地縁団体	・ 商工会議所
・ 農業協同組合	・ 商工会
・ 消費生活協同組合	・ 営利を目的としない法人格を有しない社団

また、市町村運営有償運送については、事業主体は市町村であるが、実質的な運行（運転業務）はバス、タクシー事業者等に委託されている場合もある。

輸送対象についての補足

公共交通空白地有償運送については、表 5.2 の「NPO 法人等」を基本としつつ、当該地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることについて当該地域を管轄する市町村長が認めた場合には、当該区域への来訪者等も対象とするものも認められるよう平成 27 年に通達が改正されている。

協議機関についての補足

協議機関に関する事項は（6）地域公共交通会議及び運営協議会の設置とそのメリットのなかに記している。

登録申請機関についての補足

国から地方公共団体への権限委譲の推進に伴い、平成 27 年の通達の改正で都道府県や市区町村による登録が可能となっている。実際に市区町村で権限委譲を受けている事例もある。

(4) 事業計画と運行計画の申請

道路運送法第 4 条には「一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とあり、以下に示す「事業計画」及び「運行計画」を記載した申請書を提出する必要がある。

表 5.3 事業計画と運行計画

事業計画 (法第 5 条/施行規則第 4 条)	運行計画 (法第 15 条の 3/施行規則第 15 条の 12)
路線(起終点・キロ程・経過地)または営業区域 停留所の名称、位置、停留所間の距離 主たる事務所及び営業所の名称、位置 営業所に配置する事業用自動車の数 自動車車庫の位置及び収容能力 路線図を添付	運行系統 運行回数 運行時刻

(5) 運賃及び料金

道路運送法第9条から第9条の3には運賃及び料金について定められている。自家用有償運送については、道路運送法施行規則第51条の15に定められている。運賃設定のポイントは次の通りである。

1) 運賃の申請

上限認可制運賃

旅客運送事業者が国に対して申請を行い、国は能率的な経営のもとにおける適正原価、適正利潤であることを判断してそれを認可した運賃。旅客運送事業者はこの上限の範囲内で運賃を定める。

届出運賃

旅客運送事業者が国に対して届け出を行った運賃。国が上限・下限の公示運賃を定めている場合は、その範囲内であることが求められるが、審査、認可の必要はない。

協議運賃

地域公共交通会議等によって、関係者の合意のもと、協議が調った運賃。合理的な基準が必要とされるが、設定額に対する規制はない。 の「届出運賃」の一環と位置づけられる。

自家用有償運送事業における対価基準

当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案し、営利目的ではない妥当な範囲内のものとされている。 の「協議運賃」の一環と位置づけられる。

表 5.4 運賃の許認可と設定基準

事業種別		形態	具体的基準など
一般乗合 旅客運送事業	一般の乗合バス(路線バス)	上限認可制	事業運営における適正な原価、利潤に基づいて算出し、国が認可
	市町村が運営に関与する コミュニティバス	届出制 (協議運賃)	合理的な基準に則って設定
一般貸切 旅客運送事業		届出制	関東運輸局により、キロ制運賃、時間制運賃の上限、下限が定められており、その範囲内で設定
一般乗用 旅客運送事業		認可制	事業運営における適正な原価、利潤に基づいて算出し、国が認可
特定旅客運送事業		届出制	事業者と需要者との協議により設定し、国に届け出
自家用有償 運送事業	市町村運営有償運送	届出制 (協議運賃)	路線運行の場合 = 当該地域の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安 区域運行の場合 = 当該地域の一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃の1/2を目安
	福祉有償運送 交通空白地有償運送	届出制 (協議運賃)	距離制運賃、時間制運賃、定額制運賃のいずれかを定める 当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね 1/2 の範囲内

2) 運賃の種類[実施運賃]

上限認可運賃に基づいて設定される運賃には次の種類がある。

普通旅客運賃

乗車した区間における片道分の運賃。

定期旅客運賃

通勤や通学などのために、一定の区間を繰り返し利用する旅客に対し、期間を定めて適用される運賃。普通運賃に対して一定の割引率が適用される。

回数旅客運賃

一定の期間内に、一定の区間を複数回利用する旅客に対し、回数券として発行され、適用される乗車券。普通運賃に対して一定の割引率が適用される。

3) 割引運賃

2)に示した実施運賃における割引率とは別に、旅客の区分などに応じて定められる「割引運賃」があり、主なものとして次のものがある。

一般割引運賃（旅客の区分などに応じて定められるもの）

障がい者等割引、乗継割引、往復割引 等

営業割引運賃（需要喚起等の目的で適用される一般割引運賃以外のもの）

団体割引、1日フリー乗車券、時間限定乗車券 等

4) 運賃の制定形態

対キロ区間制

運送距離に応じて運賃が加算されていくもの。運賃区界は事業者の任意だが、概ね1km程度で定めるものとされている。

特殊区間制

路線を一定間隔で区切り、利用した区間に応じて運賃を支払うもの。ゾーン制のように行政区などの大きな区切りではなく、2km程度の等間隔に区切ることを原則としている。

均一制

行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して、距離に関係なく一律の運賃を定めたもの。

地帯制（ゾーン制）

行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して、路線網を矩形や同心円などで区切った地帯（ゾーン）を設け、その地帯を跨ぐごとに運賃が加算されるもの。

(6) 地域公共交通会議及び運営協議会の設置とそのメリット

1) 地域公共交通会議・運営協議会とは

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための運送事業に関する協議を行うための会議であり、この中で合意を図ることにより、通常の許認可事項などの緩和を図ることができる。

2) 会議の位置づけと構成員

両会議の位置づけや構成員等は下表の通りである。会議の設置にあたっては規約を定める必要があり、国土交通省のホームページにモデル要綱が掲載されている。

なお、本項では詳細を扱わないが、道路運送法に基づく地域公共交通会議に関連性の深い会議として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「法定協議会」があり、この協議会では、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の策定やこれに付帯する事業の運営・評価などを行うことができる。地域公共交通会議と構成員が重複する部分が多いため、1つの会議のなかに両会議の役割を併せ持たせている会議も多い。

表 5.5 会議の位置づけと構成員

会議種別	法的根拠	扱う事業	主宰	構成員
地域公共交通会議	道路運送法 施行規則 第9条の3	・一般乗合旅客 自動車運送事業 ・市町村運営 有償運送	一又は複数の 市町村長 又は都道府県 知事	【必須構成員】 ・主催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 ・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者 ・上記事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・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 【任意構成員】 ・道路管理者 ・都道府県警察 ・学識経験者その他必要と認められる者
運営協議会	道路運送法 施行規則 第51条の8	・交通空白地 有償運送 ・福祉有償運送	同上	【必須構成員】 ・主催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 ・一般旅客自動車運送事業者 ・一般旅客自動車運送事業者の 組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・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 ・NPO法人等 【任意構成員】 ・その他必要と認められる者

3) 地域公共交通会議の合意による許認可要件・手続き等の緩和

地域公共交通会議等の協議結果に基づき、下表に掲げるような許認可要件や手続きの弾力化や簡素化が可能となり、これらが会議設置によるメリットとなる。なお、この場合、申請時の協議証明が必要となる。

許認可要件の緩和

表 5.6 地域公共交通会議の合意による許認可要件・手続き等の緩和

項目	内容	
運賃設定	原則	上限運賃認可制
	緩和	会議の合意による「協議運賃」の届出(運賃を任意に定められる)
路線不定期運行 区域運行の実施	原則	一般乗合旅客運送事業は「路線定期運行」が基本
	緩和	会議の合意により、「路線不定期運行」「区域運行」の実施が可能に
区域運行における 区域設定	原則	大字、地区単位で設定
	緩和	会議の合意により、広範囲での設定が可能
最低車両数	原則	路線定期運行 = 営業所ごとに5両 + 予備1両 路線不定期運行・区域運行 = 営業所ごとに3両
	緩和	会議の合意により、地域の実情で認める
使用車両	原則	路線定期運行、路線不定期運行に関しては、乗車定員11人以上
	緩和	会議の合意により、10人以下を認める
車両併用	原則	異なる旅客運送種類を跨ぐ車両の併用は不可
	緩和	会議の合意により、併用を認める
公安委員会への 意見聴取	原則	申請書類を公安委員会に提出し、意見照会を受けることが必要
	緩和	路線を所管する公安委員会(警察)が委員として参画し、協議を整えることにより、交通保安上の意見照会が省略
バリアフリー基準	原則	低床バスの導入が必要
	緩和	乗車定員11人以上23人以下、車両総重量5トンの以下の車両に対してバリアフリー基準の適用が除外

手続き期間の短縮など

表 5.7 地域公共交通会議の合意による手続き期間の短縮

項目	内容	
運賃	標準処理期間	上限運賃変更 = 3ヶ月前 停留所の新設・変更に伴う場合 = 2ヶ月前
	協議による短縮	30 日前に届出
路線の新設・延長	標準処理期間	新設 = 3ヶ月前、延長 = 2ヶ月前
	協議による短縮	新設 = 2ヶ月前、延長 = 1ヶ月前
路線の廃止	標準処理期間	6ヶ月前
	協議による短縮	30 日前
車両の最大値 (全長・全幅・全高・重量)	標準処理期間	6ヶ月前
	協議による短縮	30 日前
区域運行における 営業区域・区域外営業所	標準処理期間	2ヶ月前
	協議による短縮	1ヶ月前
車庫の位置・収容能力	標準処理期間	2ヶ月前
	協議による短縮	1ヶ月前

5.2 道路運送法によらない運送形態

(1) 道路運送法の適用を受けない市町村運営バス

図 5.1 に示したように、自動車による輸送は、道路運送法に既定された旅客運送事業として行われることが前提となるが、図の最下段に示したように、道路運送法の適用を受けずに行われる事業もある。代表的なものとして、過疎地域などにおいて、市町村が所有するマイクロバスなどを利用した地域住民の無償送迎などである。「福祉バス」の名称で運営されているものなどが多い。

道路運送法に位置づけられた事業ではなく、運賃の徴収も行わないため、許認可などは不要であるが、事実上の旅客運送であり、事業手法としてはやや扱いが難しい面があることも否めない。市町村自らの責務での運行という位置づけになる。

(2) 通達改正によるボランティア輸送等（互助による輸送）

高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題となっており、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を進める観点から、平成 29 年 3 月より「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催されている。平成 29 年 6 月に中間とりまとめが行われ、これを受けて平成 30 年 3 月に「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」の通達が発出されている。

その主なポイントについて、以下に記した。

実際の運送に要する実費については従前より収受が可能

ガソリン代、道路通行料、駐車場料金

自発的な謝礼については収受可能

利用者が「釣り銭はいらない」と言って多めに渡したときなどは可

アプリ等による謝礼の誘引や謝礼を支払わないと決済できないシステムは不可

WEB やアプリによる仲介料を運転手に環流させることを禁止

ガソリンの実費の合理的な算定方法を明文化

5.3 旅客運送に用いられる車両区分

車両に関する一般に旅客運送に用いられる車両を整理し、後述する各法律の適用車種の参考として掲載する。

表 5.8 旅客運送に用いられる車両区分（その1）

車両区分 ¹	車両外観イメージ	車両サイズ ² 全長/全幅/定員	概要・補足 など
大型バス (高速・貸切系)		11.9m 2.5m 51人	ハイデッカー ⁴ 高速路線バスはバリア フリー法適用除外
中型バス (貸切系)		8.9m 2.3m 45人	ミドルハイデッカー ³ ハイデッカー ⁴ 高速路線バスはバリア フリー法適用除外
特大バス (路線系・連節型)		18.1m 2.5m 131人	ノンステップ ⁵
大型バス (路線系)		10.9m 2.5m 80人	ノンステップ ⁵ ワンステップ ⁶
中型バス (路線系)		8.9m 2.3m 60人	ノンステップ ⁵ ワンステップ ⁶
小型バス (路線系ロング 低床)		7.0m 2.1m 36人	ノンステップ ⁵
小型バス (路線系ショート 低床)		6.3m 2.1m 29人	ノンステップ ⁵

表 5.9 旅客運送に用いられる車両区分（その2）

車両区分 1	車両外観イメージ	車両サイズ 2 全長/全幅/定員	概要・補足 など
小型バス (マイクロバス・ ロング)		7.0m 2.1m 29人	バリアフリー法非適合のため、既存稼働車両以外は乗合路線への対応不可 貸切・自家用での対応
小型バス (マイクロバス ショート)		6.3m 2.1m 24人	同上
中型ミニバン (ロングタイプ)		5.4m 1.8m 14人	ハイルーフ仕様あり 5列シート
中型ミニバン (一般タイプ)		4.8m 1.8m 10人	10人乗りは4列シート 3列シートの8人乗りなどもこの区分に含む
ミニバン型 タクシー		4.4m 1.7m 5人	国交省UDタクシー 設定車両
セダン型 タクシー		4.4m 1.7m 6人	現行販売車両は5人のみ が主
小型ミニバン		4.4m 1.7m 7人	いわゆる5ナンバー サイズのもの
軽自動車		3.4m 1.5m 4人	旅客運送については 自家用有償運送のみ 対応可能

1: 車両区分の名称は便宜上のものであり、法的な区分ではない(法的な区分は5.4参照)

2: 車両サイズ(全長・全幅・定員)は、当該タイプの車両区分についての概数値を示している。仕様や装備などにより細かく異なる

3: 客室の床面をタイヤハウスより上に設け、車内の居住性を高めた構造の車両

4: 3のミドルハイデッカーより高く床面を配置し、車内からの眺望やトランク空間を広くとった構造の車両

5: 乗降口の段差を小さくし、高齢者、障がい者等の利用を円滑にした低床型バス

6: 乗降口のステップを1段にした車両。現在は5のノンステップが主流となり生産が縮小、販売車両は限定されている。従前のツーステップバスはバリアフリー法の適用除外となるため、現在、国内での生産は行われていない

< 画像出典：日野自動車ホームページ() ~)
トヨタ自動車ホームページ() ~)
三菱ふそう自動車ホームページ() >

5.4 道路運送車両法による車両区分

(1) 法令の位置づけ

道路運送車両法は、道路運送車両（自動車、原動機付自転車および軽車両）に関し、所有権についての公証等を行い、並びに安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進するための法律である。

(2) 本項における扱い

本項では、道路運送車両法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通の運営にあたって把握が必要となる車両区分に関する事項のみを扱うものとする。なお、車両区分の詳細は同法に関連する省令「道路運送車両の保安基準」にて定められている。

(3) 道路運送車両法による車両区分

道路運送車両法による車両区分のうち、地域公共交通に利用されるものを抽出すると下表の通りとなる。

表 5.10 道路運送車両法による車両区分

区分	排気量	全長	全幅	全高	表 5.8/5.9 による 車両の適用
普通車	2000cc 超	12.0 以下	2.50m 以下	3.8m 以下	～ 、
小型車	2000cc 以下	4.7m 以下	1.70m 以下	2.0m 以下	
軽自動車	660cc 以下	3.4m 以下	1.48m 以下	2.0m 以下	

1: 特殊車(大型・小型)、二輪車(原付・バイク)については本項では除外

2: 表 5.8 の連節バスは道路運送車両法に基づく保安基準の適用外であり、運行に際しては別途の協議、許可が必要

3: 排気量はガソリン車のみ適用

5.5 道路交通法による車両及び運転免許区分

(1) 法令の位置づけ

道路交通法は、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害の防止に資することを目的とする法律である。

(2) 本項における扱い

本項では、道路交通法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通の運営にあたって把握が必要となる車両区分と運転免許の区分について扱うものとする。

(3) 道路交通法による車両区分

道路交通法による車両区分のうち、地域公共交通に利用されるものを抽出すると下表の通りとなる。

表 5.11 道路交通法による車両区分

自動車の種類	車体の大きさ等	表 5.8/5.9 による 車両の適用
大型自動車	車両総重量 11 トン以上、または最大積載量 6.5 トン以上の自動車、乗車定員 30 人以上の自動車	
中型自動車	車両総重量 7.5 トン以上 11 トン未満、または最大積載量 4.5 トン以上 6.5 トン未満の自動車、乗車定員 11 人以上 30 人未満の自動車	
普通自動車	車体の大きさなどが、大型自動車、中型自動車および準中型自動車などのいずれにも該当しない自動車、乗車定員 11 人未満の自動車	

1: 準中型自動車、特殊車(大型・小型)、二輪車(原付・バイク)については旅客運送とは関係ないため本項では除外

2: 表 5.8 の連節バスは道路運送車両法に基づく保安基準の適用外であるため、道路交通法についても警察との別途の協議、許可が必要

(4) 道路交通法による運転免許区分

第一種運転免許の区分

(3)と連動した運転免許区分を整理すると下表の通りとなる。

表 5.12 道路交通法による車両区分

免許区分	表 5.11 に示した車両区分			年齢条件など
	大型	中型	普通	
大型免許				取得は 21 歳以上 普通免許、準中型免許、中型免許、大型特殊免許のいずれかの免許を受けていた期間が通算して 3 年以上
中型免許				取得は 20 歳以上 普通免許、準中型免許、大型特殊免許のいずれかの免許を受けた期間が通算して 2 年以上
普通免許				取得は 18 歳以上

1: 準中型自動車、特殊車(大型・小型)、二輪車(原付・バイク)については旅客運送とは関係ないため本項では除外

2: 表 5.8 の連節バスは大型自動車の運転免許が必要

第二種運転免許の必要性

旅客運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する場合は、表 5.12 に示した免許区分に応じた第二種運転免許の取得が必要となる。第二種運転免許の取得は、年齢要件として 21 歳以上かつ大型免許・中型免許・準中型免許・普通免許・大型特殊免許のいずれかを現に取得しており、その期間が通算して 3 年以上であることが要件となる。

自家用有償旅客運送における第二種運転免許の必要性

自家用有償旅客運送事業については、第二種運転免許取得者による運転を基本としているが、運転手確保などが難しい実情を勘案し、第一種運転免許取得者による運転も可能である。

この要件としては、第一種運転免許を受けており、過去 2 年以内に免許の効力を停止されていない者であって、国土交通大臣が認定した講習実施機関での講習（大臣認定講習）を受講している者とされている。

5.6 道路法（車両制限令）による車両の制限

(1) 法令の位置づけ

道路法は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とした法律である。同法 47 条には、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両の大きさの限度を政令で定めるとされており、その政令が車両制限令である。

(2) 本項における扱い

本項では、車両制限令によって規定される車両の規格と道路を通行する際の幅員の制限について扱うものとする。

(3) 車両制限令における車両の最高限度

車両制限令における最高限度は下表の通りである。なお、表 5.8 に示した特大バス（連接バス）については、下表の基準を上回るものとなるため、道路法第 47 条の 2 に位置づけられる「特殊車両通行許可」の取得が必要となる。

表 5.13 車両制限令における最高限度

車両の幅	重量	高さ	長さ	最小半径
2.5m	総重量	20t (1)	12m	12m
	軸重	10t		
	隣り合う車軸に係る軸重の合計	20t (2)		
	輪荷重	5t		

1: 道路管理者が支障がないと認めた道路は 25t

2: 軸距が 1.8m 以上の場合、軸距 1.8m 未満の場合は 18t、軸距 1.3m 以上で隣り合う軸重が 9.5t 以下の場合は 19t、

3: 道路管理者が支障がないと認めた道路は 4.1m

(4) 車両制限令における道路の通行制限

車両制限令第5条及び第6条にもとづいて、車両の全幅に対して、通行可能となる道路の幅員を表すと下表の通りとなる。地域公共交通の運行が見込まれる市街地の対面通行の一般的な道路で、小型バス車両(表5.8~9 ~ : 車両幅2.1m)を運行させる場合には、最低でも5.7mの道路幅員が必要ということがわかる。

また、区道の平均幅員4.8mでは、通行可能な車両幅は約1.7mとなり、中型ミニバン以下のワゴン型車両等で運行が可能と考えられる。

表 5.14 車両制限令における通行制限

道路の区分		車両の全幅		2.5m		2.1m		1.7m		1.3m	
		表 5.8/5.9 の車両区分				~					
		通行しうる車両幅員の 基準		車道 幅員 (1)	道路 幅員 (2)	車道 幅員	道路 幅員	車道 幅員	道路 幅員	車道 幅員	道路 幅員
市街地区域内の道路	一般の市街地道路	通常の道路	(車道の幅員 - 0.5m) × 1/2 を超えないもの	5.5m	6.5m	4.7m	5.7m	3.9m	4.9m	3.1m	4.1m
		交通量極少指定 or 一方通行の道路	(車道の幅員 - 0.5m) を超えないもの	3.0m	4.0m	2.6m	3.6m	2.2m	3.2m	1.8m	2.8m
	歩行者が多くて歩道のない駅前・繁華街の道路	通常の道路	(車道の幅員 - 1.5m) × 1/2 を超えないもの	6.5m	7.5m	5.7m	6.7m	4.9m	5.9m	4.1m	5.1m
		交通量極少指定 or 一方通行の道路	(車道の幅員 - 1.0m) を超えないもの	3.5m	4.5m	3.1m	4.1m	2.7m	3.7m	2.3m	3.3m
市街地区域外の道路	通常の道路		車道の幅員 × 1/2 を超えないもの	5.0m	6.0m	4.2m	5.2m	3.4m	4.4m	2.6m	3.6m
	一方通行 or 300m 以内の区間ごとに待避所がある道路		(車道の幅員 - 0.5m) を超えないもの	3.0m	4.0m	2.6m	3.6m	2.2m	3.2m	1.8m	2.8m
	交通量極少指定の道路		車道の幅員 を超えないもの	2.5m	3.5m	2.1m	3.1m	1.7m	2.7m	1.3m	2.3m

1: 通行できる最低の車道幅員

2: 通行できる最低の道路幅員(車道 + 歩道(自転車道) + 路肩)

< 参考資料 : 国土交通省近畿運輸局「道路の幅員と車両の幅」 >

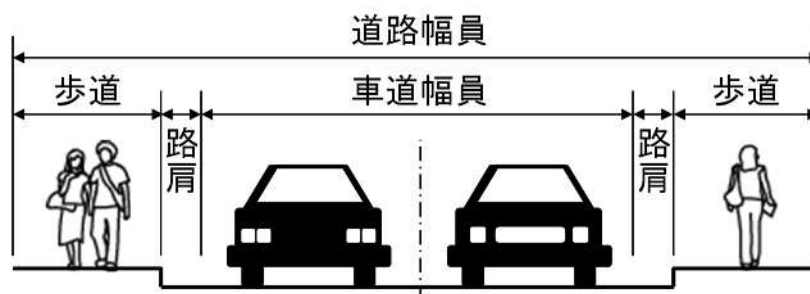


図 5.2 標準的な道路横断構成(表 5.14 の赤枠に示す道路の場合)