

地域公共交通会議等 運営マニュアル



平成25年2月

中部運輸局 愛知運輸支局

はじめに

鉄軌道、バス、タクシーなどの地域公共交通は、地域に密着したサービスを提供するため、それぞれが特徴を生かし、補完、連携し、ネットワークとして機能することにより、その役割を果たします。

しかしながら、民間の交通事業にあつては、モータリゼーションの進展や少子高齢化などの社会環境の変化により、長期にわたり利用者の減少傾向が続き、事業者単独ではその維持が困難な状況が発生しています。

その結果、採算のとれなくなった鉄軌道やバス路線は、その維持が困難となった場合、廃止を余儀なくされることとなりますが、一部分がなくなってしまうだけでも、ネットワークとしての機能を十分に果たすことができなくなることが懸念されます。

一方、平成 24 年度版高齢社会白書では、我が国の高齢化率は 23.3%に達し、50 年後には、総人口は 9000 万人を割り込み、高齢化率は約 4 割に達すると推計されています。また、高齢者が地域において不便に感じている事柄として、「日常の買い物に不便」、「医院や病院への通院に不便」、「交通機関が高齢者には使いにくい、または整備されていない」という回答が上位を占めていると報告されています。

市町村においては、民間バス路線の存続のための支援ややむなく廃止となったバス路線の廃止代替等のためのコミュニティバスの運行など道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会（以下、地域公共交通会議等）を活用し、地域公共交通の確保・維持について取り組まれています。

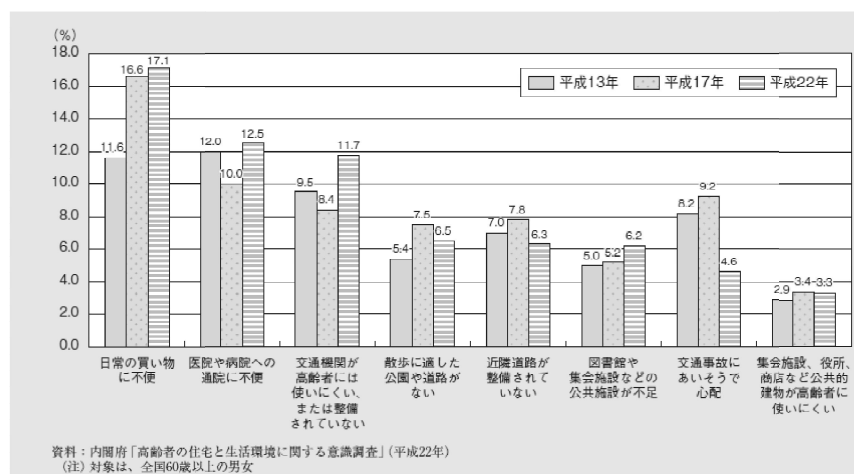
更なる人口減少や高齢化の進展により、地域公共交通の確保・維持はこれまで以上に困難な状況が予測されますが、その必要性も増してくるものと考えられるため、地域公共交通会議等の役割も重要となってきます。

将来的にも、地域公共交通を確保・維持していくためには、目的を明確にした上で、地域の実情に見合った、効率的で利便性の高いシステムを確立する必要があります。そのためには、地域の関係者による必要な議論が十分に尽くされなければなりません、こうした議論には時間と労力を要します。

本書は、法令上必要となる事務的な手続きを効率的に行っていただくことを目的として、道路運送法等上の手続きの弾力化・簡素化の特例措置の適用を受けるために必要となる協議事項や資料の作成などについて取りまとめた実務マニュアルです。

地域公共交通会議等の事務局を担当される皆様の参考資料として活用いただければ幸いです。

図 高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査（平成 22 年内閣府）



－ 本書を活用するにあたって －

本書は、法令上必要となる事務的な手続きを効率的に行っていただくことを目的に取りまとめた実務書として作成していますが、国土交通本省や中部運輸局からは、地域公共交通会議等の役割、地域公共交通を確保・維持・改善していくための留意点、評価手法などについて解説書^{※1}が発行されています。

巻末の「参考資料」に、地域公共交通を考えるためのツールとして掲載していますのでご活用ください。

また、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方」（H18.9.15 自動車交通局通達）を掲載していますので、こちらについても適宜参照してください。

○本書の構成

前付け	序 章	本書を活用する上での基礎知識
本 文	第Ⅰ章	市町村の担当者が押さえておくべき基本的事項
	第Ⅱ章	道路運送法上の協議事項の整理や資料作成に係るポイント
	第Ⅲ章	事業評価及び改善に関する基本的事項と実施のポイント
	第Ⅳ章	地域公共交通に関する主な質疑応答集
後付け	あとがき	愛知運輸支局からのメッセージ、お問い合わせ先
	参考資料	参考文献、本書検討体制の紹介

○本書における定義

地域公共交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関
地域公共交通会議等	道路運送法に基づく地域公共交通会議、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会
コミュニティバス (又はコミバス)	交通空白地域・不便地域 ^{※2} の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するもの。 (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。） (2) 市町村自ら自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

目 次

序 章 地域公共交通に関する協議組織とその活用	4
第Ⅰ章 地域公共交通会議等の効果的・効率的な運営	6
(i) 地域公共交通に関するPDCAサイクル	
(ii) 現状の把握と課題の抽出	
(iii) 基本方針や目標の設定	
(iv) 事業のスケジュール管理	
(v) 輸送の安全に関する確認事項	
(vi) 効果的・効率的な運営のための対応例	
第Ⅱ章 協議結果を事業に適切に反映するために	13
(i) 地域公共交通会議等の協議結果に基づく道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化	
(ii) 道路運送法に基づく協議事項の整理	
(iii) 地域公共交通会議等の運営におけるポイント	
■新たにコミュニティバスを運行する場合（運行委託先の変更による場合を含む）	
■既存のコミュニティバスを変更する場合	
・路線・運行系統、営業区域・運送の区間	
・停留所	
・運行回数・運行時刻	
・車両（事業用自動車）	
■運賃・料金	
第Ⅲ章 次につなげるための事業評価及び改善	30
(i) 交通ネットワークとしての事業評価	
(ii) 事業評価及び改善のために大切なこと	
①調査・分析すること	
②継続的にデータを取ること	
③PR（Public Relations）すること	
④改善（課題への対応策を検討）すること	
第Ⅳ章 過去に運輸支局に寄せられた主な質問と回答	35
あとがき	42
参考資料	43
■「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（自動車交通局長通達）	
■一般乗合旅客自動車運送事業に係る手続き一覧	
■地域公共交通を考えるためのツール（本書と各種解説書との関連性）	
■参考文献	
■本書の検討体制	

序章 地域公共交通に関する協議組織とその活用

法令に規定される、市町村が主体となる地域公共交通に関する協議組織は、道路運送法に基づく地域公共交通会議（以下、地域公共交通会議。）と、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（以下、法定協議会。）があります。

地域公共交通会議		法定協議会	
目的	生活交通のあり方を審議 地域の交通計画を策定(任意)	目的	地域公共交通総合連携計画(連携計画)の策定 計画実施の主体となる
<協議が調った場合> ・コミュニティバス、乗合タクシーの許認可等に関する特例の適用を受けることができる		<協議が調った場合> ・連携計画の策定、同計画実施への許認可手続きの簡素化、地方債起債等の特例措置	
対象モード	バス・タクシー	対象モード	鉄軌道、バス、タクシー、旅客船等
参加メンバー	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、主催者が必要と判断する者	参加メンバー	※3 市町村、県、運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、主催者が必要と判断する者
参加是非	応諾義務なし	参加是非	応諾義務あり
協議結果	法律上規定なし	協議結果	協議会参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	事業実施	行える

地域公共交通会議は、平成 18 年 10 月に改正道路運送法が施行された際に制度化されました。

これは、地域のニーズに対応し、地域住民に愛着を持って利用してもらう「バス」とするため、計画段階から地域住民や利用者が参画するとともに、周囲の交通システムとの連続性・整合性についても十分配慮し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展や利用者利便を確保することが重要であるとの観点から、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者からなる新たな協議組織として規定されたものです。

地域公共交通会議で合意された事項については、運賃・料金の手続きや標準処理期間の短縮など、道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置※4 が設けられ、状況の変化等に柔軟かつ機動的に対応することが可能となっています。

一方、法定協議会は、平成 19 年 10 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）に規定されました。

これは、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組みや創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、多様な交通モードを対象として、地域公共交通総合連携計画の作成し、計画に掲げられた事業を実施することを目的とした協議組織です。

また、法定協議会への参加応諾義務、参加者に対する協議結果の尊重義務、パブリックコメントの実

施の義務付けなどの規定が設けられ、より実効性を有する仕組みとなっています。

地域公共交通会議と法定協議会は、法令上の枠組みが異なることから、必要に応じて使い分けることも可能ですが、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の協働により交通ネットワークとしての地域公共交通を確保していくことは共通した視点であることから、「合同会議^{※5}」として設置することもできます。

これまで、民間事業者単独による営業路線を中心に確保・維持されてきた地域公共交通は、利用者の減少により、不採算路線からの撤退が相次いでいますが、こうした状況が更なる利便性の低下を招き、利用者が減少するという悪循環に陥ることが危惧されます。

しかしながら、地域公共交通の存在意義が失われたわけではなく、地域住民の日常生活を支える移動手段として重要な役割を果たしていることに変わりはありません。

民間事業者で支えきれなくなった地域公共交通を確保・維持していくためには地域が主体となって取り組んでいくことが求められますが、まちづくりや地域活性化など、市町村の施策を実現するための手段として有機的に機能する交通ネットワークを構築するためには、地域の協力、連携が不可欠です。

地域公共交通会議等を活用することによって、地域の関係者が一堂に会し、現状や課題等の情報を共有することより共通の認識を持ち、必要な議論を行うことが可能となります。

そして、計画策定だけでなく、利用促進や利用実態に応じた見直しなどに継続的に取り組むことによって、よりよい地域公共交通の実現に繋がります。

議論の過程にあっては、考え方の相違や利害関係もあることから、合意形成に至るまでには困難が伴う場合もありますが、地域の関係者には、全員が「地域公共交通の共同経営者である」という意識を持ち、地域公共交通会議等として責任を持って取り組んでいくという趣旨を十分に説明した上で、市町村がリーダーシップをとって進めていく必要があります。

コミュニティバスだけの議論にとどまらず、鉄軌道、民間バス路線なども含めて議論することによって、地域の特性や住民のニーズを踏まえた交通ネットワークを形成していくことが可能となります。

また、こうした協議組織を円滑に運営していくためには、市町村の担当者には関係法令などの専門的な知識やマネジメント能力が求められますので、地域公共交通に見識のある地域公共交通コーディネーター^{※6}などに助言や会議への参画を求めることも有効な手段です。

地域公共交通会議等の活用のポイント

- ・公共交通に関する基本方針、目的の設定等「何のために」運行するのかを明確する。
(単なる民間バス路線の廃止代替、交通空白の解消を目的にしないこと。)
- ・そのための現状把握(分析)、課題の整理が重要となる。
- ・地域の関係者の協働による取り組みであることを明確する。
(地域の関係者の参加、情報共有による共通の認識、継続的な取り組み)
- ・関係者のそれぞれの立場から、十分に議論が尽くされることが重要である。
- ・きめ細かく情報を共有するために、定期的に意見交換の場として開催することも有効となる。
- ・地域公共交通コーディネーターなどの専門家の参画を求めることも有効となる。

※5 合同会議とは、地域公共交通会議を法定協議会として位置付けることをいう。
その場合の留意点は、「地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン」などの解説書(中部運輸局HP「創ろう!地域公共交通」(<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/Index.html>))に記載。

※6 中部運輸局では、地域公共交通の活性化のための活動をより活発にするためには、コーディネーター役を務める人材の活躍が重要との観点から、地域公共交通に関する活動を行っている方を把握し、地域公共交通コーディネーターとして選定している。

第1章 地域公共交通会議等の効果的・効率的な運営

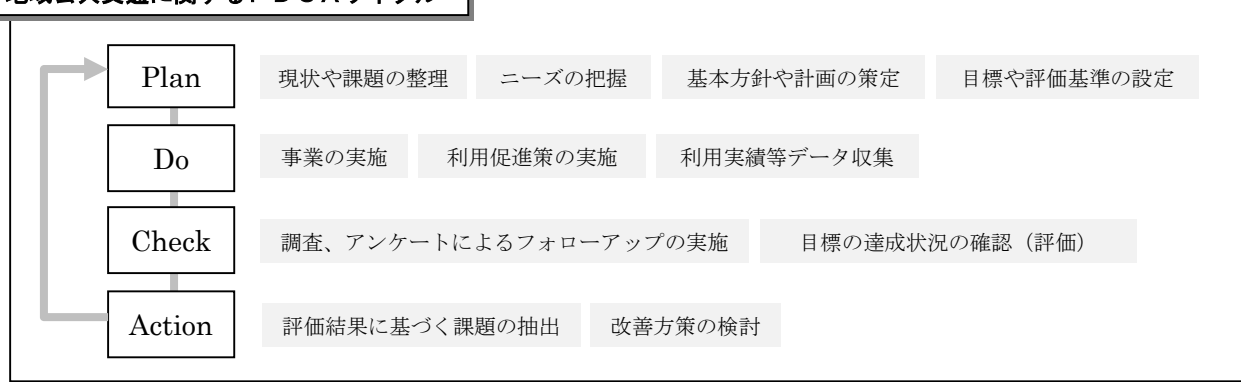
(i) 地域公共交通に関するPDCAサイクル

地域公共交通のニーズは地域住民の生活環境や社会的経済的な事情等とともに変化します。

既に一定の地域公共交通が確保されている地域であっても、「これをやれば以後何もしなくてもよい」というものではなく、利用状況やニーズの把握等について定期的な点検・評価を実施し、新たな課題の抽出とその改善をしていくことが求められます。このため、PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルを実施する体制を構築し、計画的に取り組むことによって、事業を効果的・効率的に進めていくことが必要です。

地域公共交通会議等においては、計画・実行・評価・改善のそれぞれの段階で、委員に必要な情報を提供することによって議論を深化させ、委員各々の役割を果たすことにつなげていく必要があります。さらに、地域住民や利用者に対しては、計画内容や運行実績などにとどまらず、評価結果や改善策に至るまで、広く情報を開示するとともに意見を取り入れていくことが重要です。

地域公共交通に関するPDCAサイクル



(ii) 現状の把握と課題の抽出

地域公共交通を検討するに当たっては、まずは地域の現状を十分に把握する必要がありますが、地区ごとにも地域公共交通の運行の状況が異なる場合があることから、PDCAサイクルを実施していく上においても、自らの取り組みがどの段階にあるのかを見極める必要があります。

そのためには、事業の経緯や背景を整理するとともに、住民の外出状況、移動手段、ニーズなど、地域の現状を十分に把握した上で、課題の抽出をすることが必要です。

現状の把握の手法としては、アンケートやヒアリングによる調査を実施し、その結果を分析・活用することが多く見受けられます。また、普段から寄せられる住民や利用者の意見や、地区ごとに情報収集をした際の意見を整理し、課題の抽出に役立てることも可能ですが、その場合、公平性の観点から特定の人の意見に偏らないよう注意が必要です。

以上のように把握した地域の現状について、基礎的かつ重要なデータとして整理・分析し、地域公共交通会議等で定期的に提示してそれぞれの立場の見解を求めることによって、様々な観点から課題を抽出することが可能になります。

地域公共交通サービスを持続的に提供していくためには、状況の変化に伴う見直しが必要になりますが、繰り返し見直しを行った結果、当初の目的から乖離した運行になっていたり、要望を取り入れるあまり運行系統が冗長的になってしまう等のケースが見受けられます。また、人事異動によって担当者が交替することも鑑み、検討の経緯や見直しの経過等について時系列的に説明が行えるよう、記録として残しておくことが求められます。

(iii) 基本方針や目標の設定

コミュニティバスの運行は、それ自体が目的ではなく、通勤・通学、通院、買い物など地域住民の日常生活を支える移動手段として役割を果たすことによってその効果が発揮されます。そのため、まちづくり、地域活性化、福祉・観光・環境・商工・交通安全などの関連施策との連携に加え、地域の課題を踏まえた検討が必要となります。

地域公共交通を検討するに当たっては、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画との整合性を取りつつ、地域の関係者が一体となって総合的に施策を推進することが重要になることから、地域公共交通会議等として共通の認識の下、基本方針（方向性）を明確にしておくことが重要です。

また、評価や改善のための指標として、コミュニティバスの事業に係る目標設定を行います。交通ネットワークの形成という観点から、民間バス路線なども含めた地域公共交通全体の目標設定も重要な視点となります。

さらには、評価や改善のための検討手順や、目標を達成できなかった場合の運行の見直しの基準などを明確にしておくことによって、事業の効果的・効率的な運営につなげることが可能となります。

(iv) 事業のスケジュール管理

どのような事業でも進捗管理ができていないと、予定した工程どおりに進みません。

P D C Aサイクルを継続的に実施していくためには、検討状況や事業実施予定に応じたスケジュールを作成し、進捗管理を行うことが必要です。

従って、新たにコミュニティバスを運行する場合や既に運行しているコミュニティバスの見直しを行う場合においては、当該コミュニティバスの運行を実施するまでのスケジュールが必要になることはもとより、複数年度にわたる計画に併せて中長期的なスケジュールも作成し、計画的に事業を進めていくことが重要です。

作成したスケジュールは地域に対して開示するとともに、必要となる検討事項や調整事項と併せ、地域公共交通会議等の委員に対して定期的に情報を提供することによって、実施に向けたスムーズな議論が期待できます。

特に、年度の初めなど委員に交代がある場合は配慮が必要です。

地域公共交通会議等における対応例

- ・新たに計画の策定をする場合、運行開始の時期を意識した上で、できるだけ具体的な検討項目を入れたスケジュールを作成し、委員に情報提供する。
- ・事業計画等の変更の有無に関わらず、毎年、当年度のスケジュールを作成し、年度初めの地域公共交通会議等で示す。
- ・中長期的な計画を有している場合は、単年度のスケジュールに加え、中長期的なスケジュールも作成して提示する。（上位計画や関連施策との整合を図っておくことが重要。）
- ・会議が複数回にわたり、継続して協議する事案がある場合は、当初スケジュールの進捗状況について確認する。

① 全体スケジュールの組み立て方

コミュニティバスの運行に関して、スケジュールを遅らせる要因として次のようなものが挙げられます。

(例) スケジュールを遅らせる要因

- ・地域住民への説明を行っていなかったために、当該地域から反対運動が起きた。
- ・一部の地域についてサービスを拡大したところ、地域公共交通に対する市町村としての考え方を示していなかったために、他地域から強い要望を受けた。
- ・交通ネットワークを意識せずにコミュニティバスの運行を計画したために、計画の策定中に既存の民間バス路線と競合することが判明し、計画を見なおすことになった。
- ・停留所の設置について地権者と調整が難航した。
- ・隣接する市町村へ乗り入れをしようとしたが、当該市町村との調整が難航した。
- ・走行予定の道路の確認をしようとしたが、公安委員会（警察）や道路管理者の管轄が違っており、地域公共交通会議等の委員ではなかった。^{※7}
- ・使用予定の車両が、道路運送車両法に基づく保安基準を満たしていなかった。
- ・委託（予定）事業者の選定や調整に時間を要した。
- ・車両の老朽化に伴って車両の代替をしようとしたが、納期や仕様が定まらず予算計上ができなかった。
- ・内部の人的要因（首長の交代、担当部署の組織再編、担当者の異動等） など

いくら綿密に年間スケジュールを立てても、スケジュールどおりに進まないことも想定されます。想定外の事態が発生した場合でも速やかに対応できるよう、次の項目について考慮した上で全体スケジュールを組む必要があります。

■ 地域住民や利用者の意見を聴取し、必要な情報を開示する時期を設ける。

地域のニーズに即した乗合輸送サービスの提供等が目的ですので、地域のニーズを把握することが前提です。計画決定の際のパブリックコメントや意見交換会等において、情報の開示や意見等の把握を行い、事業に反映させる検討を行う期間を要することも想定しておきます。また、運行開始前に利用者への周知期間を設ける必要もあります。

■ 会議開催前に関係者等と調整する期間を設け、協議に必要となる調整事項を押さえる。

コミュニティバスの走行環境整備、交通ネットワークとしての整合性の確保（隣接する市町村との連携も含む）など、公安委員会（警察）、道路管理者、交通事業者、地権者、運輸支局などの関係者と事前に調整が必要となる事項について整理しておきます。

関係する法令は道路運送法だけではありません。都市計画法、道路法、道路交通法、道路運送車両法など各種法令に関する必要な手続きについて、関係機関に確認しておきます。

■ 会議資料を事前に送付する。

会議資料の当日配布の実態が多く見られますが、会議を効率的に進めるために、資料を会議開催前に委員に送付しておきます。

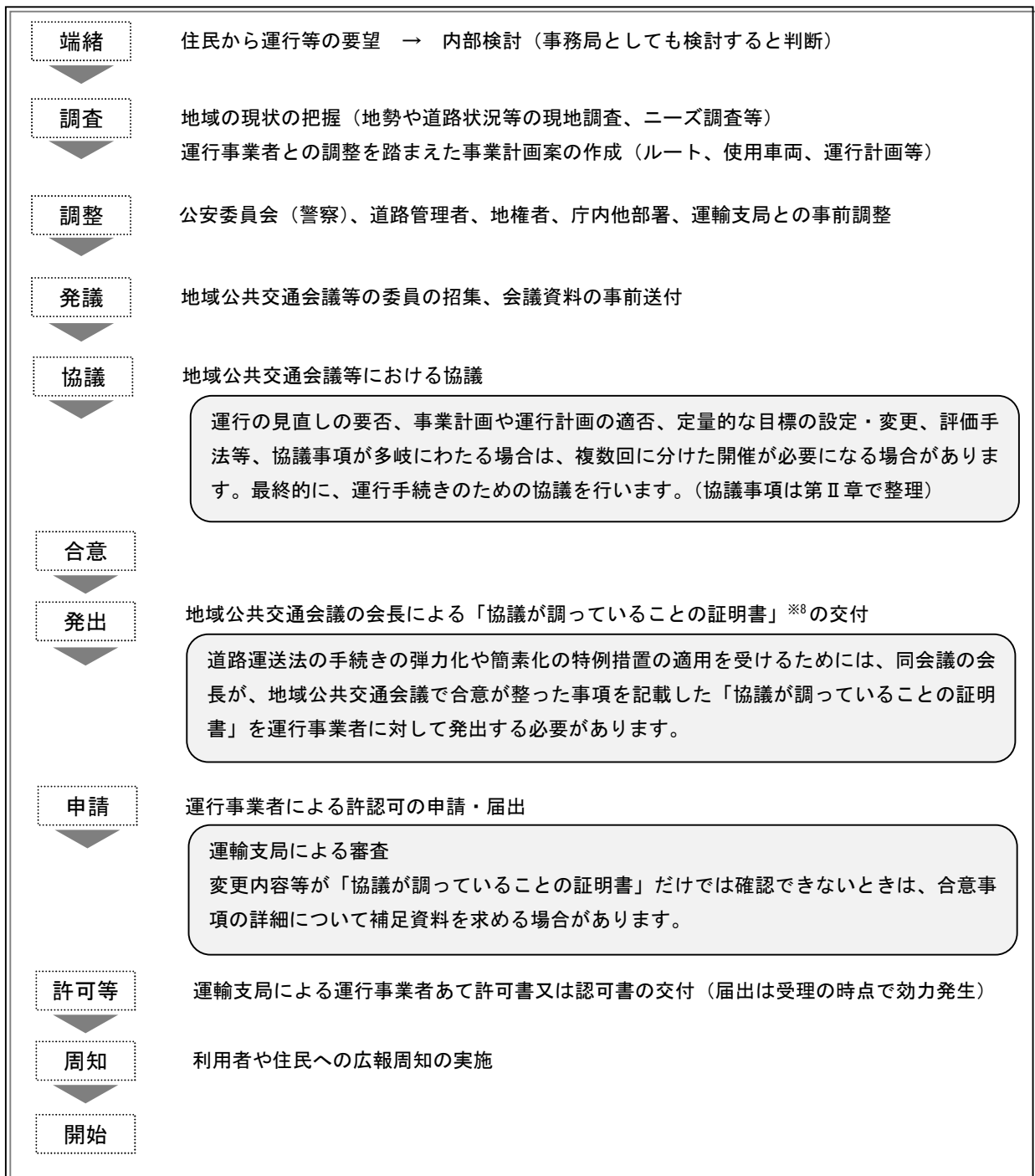
■ 事業開始後のモニタリングに関する方針や手法を確認しておく。

設定した目標に対する今後の定期的なチェックを効率的に行っていくため、利用実績等のデータ収集の手法や評価の方針を確認しておきます。

② 運行の見直しなど短期的なスケジュール

現在運行しているコミュニティバスの見直しに係るスケジュールについては、事業実施予定日を念頭においた上で、関係者との事前調整など、会議開催までの段取りや道路運送法上の手続きに必要な処理期間を踏まえた管理が必要となります。運行開始までの短期的なスケジュールのイメージは右図のとおりです。

(例) 運行の見直しなど短期的なスケジュールのイメージ



(v) 輸送の安全に関する確認事項

コミュニティバスを運行するための契約の形態として、市町村が運行事業者に委託して行われることが多く、この場合、輸送の安全に関する責任は、第一義的には運行事業者が負うこととなりますが、安全・安心で質の高い輸送サービスを提供する観点から、地域公共交通会議等としても安全に関する事項を確認しておく必要があります。

※8 通達で示されている「協議が調っていることの証明書」の様式例は、道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に基づくものであるが、道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化をする内容が、運賃・料金に関する手続きの簡素化以外の場合には、当該様式を準用して使用する。

運行事業者には、安全な運行はもとより、事故時の処理体制や損害賠償能力、災害発生時の対応能力等が求められますが、市町村においても運行の状況等を常に把握し、不測の事態に対して迅速に対応できる情報伝達体制を構築しておく必要があります。

地域公共交通会議等としても、市町村が運行事業者を選定する際に、運行の安全性、緊急時の対応能力等が考慮されていることを確認しておくことが重要です。

また、コミュニティバスは、地域住民のニーズに即してきめ細かく運行するために狭隘道路を運行したり、狭隘なスペースに停留所を設置するケースがあることから、道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の適用の有無に関わらず、運行の交通保安上や道路管理上の適否に係る公安委員会（警察）や道路管理者との事前調整について、委託先の運行事業者任せとせず、コミュニティバスの事業主体である市町村が主体的に行う必要があります。

地域公共交通会議等には公安委員会（警察）や道路管理者も委員として参画しますが、席上の図面のみでは実際の走行環境等について十分に確認することはできませんので、市町村（事務局）が主体となって、運行事業者、公安委員会（警察）、道路管理者の立会いの下、実際のルートを試験走行して確認するなどの配慮をし、安全性の担保をより確実なものとしておく必要があります。

なお、運行回数・運行時刻は、運転者の勤務時間や乗務時間^{※9}に直接的に影響を及ぼすものですので、設定又は変更する際には十分留意してください。



青色回転灯装備車を使った狭隘道路の確認（出典：豊田市地域公共交通会議）

（例）安全に関するトラブルの主な原因

- ・コミュニティバスが事故に遭遇したが、その対応について事前に取り決められていなかったために、市町村（事業主体）としての対応が遅れた。
- ・通年運行（毎日運行）を計画したが、予備車が用意されていなかった。
- ・設定したダイヤが過密で、運転者の連続運転時間が基準を超えていた。
- ・運行のサービス水準を重視して計画したために、安全を確保するための設備に対する予算が確保できていなかった。 など

市町村と運行事業者（委託者）の役割分担例

- | 市町村（事業主体） | 運行事業者（運行主体） |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ 事業計画及び運行計画に関する住民や利用者への対応・改善・ 路線、回数、時刻、運賃などの協議（地域公共交通会議等の主宰者としての役割）・ サービスを提供するための設備や施設（車両、停留所、待合施設等）の確保・ 計画どおり運行されているかどうかのチェック | <ul style="list-style-type: none">・ 計画どおりの運行及び運賃の収受・ 運行管理者による乗務員に対する命令・指導・ 事故や災害時の初期対応・ 路線の不具合の点検（道路の破損や倒木など）・ 許認可に関する手続き・ その他、旅客自動車運送事業運輸規則や運送約款の遵守 |

(vi) 効果的・効率的な運営のための対応例

地域公共交通会議等を開催することによって、地域住民や利用者などの意見を反映させるための議論を展開し、よりよい地域公共交通の実現を進めることが可能になります。

市町村が主体となって運行する地域公共交通は、その導入目的が様々であるため、その成否を画一的に判断することは困難ですが、計画段階で見込んだ利用者数や収支が確保できないなど、運行する市町村がうまくいかなかったと認識しているケースが少なくありません。うまくいかなかった事例では、ルート、ダイヤ、停留所の位置などが利用者のニーズに見合っていなかったことなどが原因として考えられます。

地域公共交通を日常生活の一部として定着させていくためには、地域の関係者が現状や課題等について共通の認識を持ち、必要な改善を行うために活発な議論を行うことが求められます。

効果的・効率的な運営を行うためのケースごとの対応例を以下のとおり示しますので、参考にしてください。

【ケース 1】開催頻度や発言機会

- ・地域公共交通会議等の参加人数や開催回数には限度があり、十分に議論できない。
- ・肩書きのある委員が多く、住民委員の発言機会が限られてしまう。

地域公共交通会議等における対応例

- ・地元組織の活用など地域の実情に応じ、柔軟な対応を図ることにより、住民意見を収集する仕組みを構築する。
- ・地域（自治会・校区等）ごとに説明会や協議の場を設け、事前に意見等を集約する。
- ・日頃から寄せられるコミュニティバスに関する意見・苦情とその回答を定期的にまとめておく。

【ケース 2】住民委員の基礎知識

- ・新たに自治会の代表者となったため、過去の検討の経緯等が全く分からない。
- ・実際にバスを使ったことがなく、地域公共交通のサービス内容が分からない。
- ・交通ネットワーク全体のあり方を考えることは、住民委員にはハードルが高すぎる。
- ・自らの居住地以外の地域に関する協議事項について無関心になってしまう。
- ・住民委員からの意見が自らの居住地へのサービスの拡大等の要望に限られてしまう。

地域公共交通会議等における対応例

- ・上位計画や関連施策との関係、基本方針や目的、検討の開始から現在に至るまでの経緯等の情報を提供する。
- ・路線図や時刻表等の提供、地域ごとの現状や課題等を整理した資料を提供する。
- ・地域にキーマンを育成するため、学識経験者など専門家と協働し、勉強会やセミナーを開催する。
- ・地域ごとの運行の維持や利用促進等の取り組みを紹介する。
- ・委員による試乗会などを実施するなど、地域全体の状況を把握してもらう機会を設ける。

【ケース 3】地域公共交通に対する意識

- ・地域公共交通に対する関心度が低い。
- ・地域公共交通会議等に積極的に参加する地域住民がいない。

地域公共交通会議等における対応例

- ・様々な機会を通じ、住民関与の必要性や地域主体の重要性を説明する。
 - 〔 地域公共交通に関する住民説明会や意見交換会、学識経験者など専門家による講演会の開催
アンケート等の調査やパブリックコメントの実施の際における必要なPRの実施 〕
- ・地域公共交通の協議の場を、“まちづくり”や“地域づくり”の活動の中に求める等、地域の実情に応じた住民参画のあり方を模索する。
- ・積極的に関与している利用者の利用状況を紹介するなど、地域住民に対し、地域公共交通に関する情報提供を継続的にを行い、地域住民が身近に感じられるような方法を心掛ける。

【ケース４】市町村の内部調整等

- ・トップダウンや予算規模により、地域公共交通会議等の開催前に、コミュニティバスの運行の詳細が決定している。
- ・まちづくり、福祉、高齢者対策等、コミュニティバスの運行と重複する施策が個別に実施されている。

地域公共交通会議等における対応例

- ・既存のバス路線の活用など、地域公共交通をネットワークとして考え、コミュニティバスの具体的な運行計画の検討は、地域が協働で進めていく必要があることを認識する。
- ・市町村の基本政策と地域が抱える課題等の実態との整合性を今一度確認する。
- ・関係部署の施策や予算も把握したうえで、連携して検討を進める。

【ケース５】民間バス事業者や委託先の運行事業者との協働

- ・運行事業者として、契約に基づく運行は適切に実施するが、事業の改善等に対する積極性が希薄である。
- ・民間バス路線とコミュニティバスとの競合や乗り継ぎの調整がネックとなり、改善に向けた取り組みが前進しない。

地域公共交通会議等における対応例

- ・市町村と運行事業者は、安全で利便性の高い地域公共交通サービスを構築するための重要なパートナーであることをお互いに認識する。
- ・運行を委託する場合の運行事業者の選定を総合的に行うに当たって、企画提案力を重視する。
- ・民間バス事業者と、持続可能な交通ネットワークの形成に向けた協力体制を確立するために、路線の競合や乗り継ぎ環境の整備にとどまらず、お互いの利用状況を把握するなど、普段から良好な関係を構築しておく。

第Ⅱ章 協議結果を事業に適切に反映するために

地域公共交通会議等において議論された地域公共交通は、地域の関係者の参画により得られた合意内容に基づき、それぞれの役割分担の下で事業が適切に実施されることに意義があります。

運行事業者は、基本方針の実現や目標の達成のために設計された具体的な計画に基づき運行しますが、協議結果が適切に反映されていなければ、道路運送法の手続きを行うことができません。

しかしながら、協議事項の欠落、説明や会議資料の不足による事実誤認などによって、道路運送法上の手続きに必要となる合意形成が行われていない場合があり、このような場合、改めて会議を開催したり、運行開始の時期を先送りしなければならないケースも発生します。

従って、地域公共交通会議等の事務局は、道路運送法の手続きに関することを理解し、運行事業者の申請内容を把握するとともに、会議の委員に十分に説明できるスキルが求められます。

(i) 地域公共交通会議等の協議結果に基づく道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化

地域公共交通会議等の協議結果に基づき、道路運送法上の手続きを行うに当たっては、以下のような手続きの弾力化や簡素化の特例措置が設けられています。

協議が調った場合、運行事業者は地域公共交通会議の会長から「協議が調っていることの証明書」の交付を受け、申請書や届出書に当該証明書を添付して手続きを行います。

また、運行の計画を設計するに当たっては、輸送の安全、旅客の利便性確保の観点から、手続きの弾力化や簡素化の特例措置の適用が受けられる運賃・料金や路線等だけでなく、停留所、運行系統、運行回数、運行時刻なども含め、総合的に合意形成を図っておくことが重要な要素となります。

協議が調っていることによって道路運送法の弾力化や簡素化が適用される事項

法 = 道路運送法
規則 = 道路運送法施行規則

- ①運賃・料金の設定、変更に係る手続きの簡素化（法第9条第4項、規則第9条第2項）
協議が調っている場合は届出をもって足りるとされています。
- ②路線の休止又は廃止の届出時期の短縮（法第15条の2第1項、法第39条）
協議を調えることによって、届出時期が6ヶ月前から30日前までに短縮されます。
- ③路線不定期運行又は区域運行の実施に係る弾力化（H18.9.28中運局公示第53号）
協議を調えることによって、当該運行の実施が可能になります。
- ④使用する車両の弾力化（H18.9.28中運局公示第53号）
協議を調えることによって、乗車定員11人未満の車両で運行をすることが可能になります。
- ⑤最低車両数の弾力化（H18.9.28中運局公示第53号）
協議を調えることによって、営業所ごとに配置する最低車両数の基準（常用5両＋予備1両^{※10}）が緩和されます。
- ⑥車両を他の旅客自動車運送事業と併用することの特例（H18.9.27国自総第322号他）
協議を調えることによって、他の旅客自動車運送事業と車両を併用することが可能になります。
- ⑦行政処分等により事業計画の変更（拡大）が制限されている場合の特例（H18.9.28中運局公示第53号）
協議を調えることによって弾力化が図られます。ただし、新規許可申請には適用されません。
- ⑧処理期間の短縮（H14.1.31中運局公示第267号）
協議を調えることによって、路線の新設・延長、路線に配置する車両の最大値の変更、自動車庫の位置及び収容能力の変更などに係る処理期間が短縮されます。
- ⑨公安委員会の意見を聴取することの簡素化（H18.9.15国自旅第60号）
路線を所管する公安委員会（警察）が委員として参画し、協議を調えることによって、交通安全上の意見照会が省略されます。

※10 予備車が不要となるものではない。

(ii) 道路運送法に基づく協議事項の整理

下表は、コミュニティバスの運行内容に関する道路運送法上の手続きごとに、地域公共交通会議等における協議や関係機関等との事前調整の要否について、道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の適用の有無に関わらず、運行の安全性、住民や利用者への影響、事前周知の方法などを地域公共交通会議等で確認することの重要性を勘案し、整理したものです。

なお、手続きの時期については、スケジュール感をイメージするための参考として掲載しています。

道路運送法上の手続きごとの協議事項の整理

道路運送法上の手続き (許認可等に係る項目)	協議 レベル	事前調整 (市町村が主体的に行う)			手続きの時期			掲載 ページ
		公安委員会	道路管理者	地域住民等 *1	事業 計画	運行 計画	運賃 料金	
事業の新規許可(運行委託先 の変更による場合を含む)	◎	●	●	●	事前	事前	事前	17
路線・運行系統、営業区域・運送の区間								
路線の延長	◎	●	●	●	事前	事前	事前	18～21
路線の休止・廃止	◎			●	事前		*2	
運行系統の新設・廃止	◎			●		事前	事前	
営業区域の新設・変更	◎	●	●	●	事前		事前	
区域運行に係る運送の区 間の新設・変更	◎	*3	*3	●	事前		事前	
停留所								
停留所の新設・廃止・位 置の変更	◎	●	●	●	事前		事前	22～23
停留所の名称変更	△			●	事後			
フリー乗降区間の設定・ 変更等	◎	●		●	事前		事前	
運行回数・運行時刻								
運行回数の変更	△			●		事前 *4		24～25
運行時刻又は始発・終発 時刻の変更 *5	△			●		事後		
通年運行でない場合の運 輸期間の設定・変更	△			●		事前		
車両（事業用自動車）								
路線に配置する車両の最 大値※11の変更	◎	●	●	▲	事前			26～27
車両（事業用自動車）の 数	△ *6			▲	事前			
運賃・料金								
運賃・料金の設定・変更	◎ *7			●			事前	28～29
運賃・料金の割引等（イ ベント期間中の無料化等 を含む）	◎			●			事前	

【凡例】

「協議レベル」欄

- ◎ 道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置の適用を受けるために協議が必要なものの、又は、安全性の確認、地域住民への影響、利用者の利便性等を考慮し、協議すべきものの
- △ 安全性の確認、地域住民への影響、利用者の利便性等を考慮し、協議することが望ましいものの

「事前調整」欄

- 道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置の適用を受けるために事前調整が必要なものの、又は、安全性の確認、地域住民への影響、利用者の利便性等を考慮し、事前調整を行うべきものの
- ▲ 安全性の確認、地域住民への影響、利用者の利便性等を考慮し、事前に調整することが望ましいものの

- *1 「地域住民等」には、例えば、運行の変更等による住民や利用者等からの意見の把握や、停留所の位置等に係る地権者との調整を含みます。
- *2 路線の休止・廃止により、運行系統の変更を伴う場合は、運賃・料金の変更の手続きが必要となります。
- *3 乗降地点^{※12}を追加する等、あらかじめ乗降場所を定める場合は、安全性の確認のための事前調整を行っておく必要があります。
- *4 運輸局長が指定する範囲内（H14.1.18 中運局公示第 239 号）であれば事後になります。
- *5 運行回数の変更が伴う場合で、変更後の運行回数が、運輸局長が指定する回数（H14.1.18 中運局公示第 238 号）以下の場合は、運行時刻の届出が必要となります。
- *6 車両の変更により、乗車定員が変更となる場合（特に少なくなる場合）は、事前に住民説明等を行った上で、運行への支障等について協議を行っておきます。また、次の場合には協議が必要です。
 - ・乗車定員 11 人未満の車両の自動車を使用する場合
 - ・営業所ごとに配置する最低車両数の基準（常用 5 両＋予備 1 両）を下回る場合
 - ・車両を他の旅客自動車運送事業と併用して使用する場合
- *7 運行系統や停留所の新設・位置の変更を行う場合は、実際に収受する運賃・料金に変更がなくても、協議が必要になります。

（参考）事業計画と運行計画について^{※13}

一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）における事業計画と運行計画について、道路運送法及び同法施行規則の規定を簡単に分類すると次のとおりとなります。

なお、路線の延長に加えて、停留所の新設、運行系統の新設等を併せて行う場合は、事業計画変更認可申請で一括して手続きを行います。

【事業計画】事業の実施に必要な施設や設備等に関する計画

・営業所、車庫、休憩・仮眠施設	… 事業を遂行するために必要な施設	
・路線	… 運行する道路	認可 2ヶ月→1ヶ月
・車両の最大値	… 運行に供する車両	認可 2ヶ月→1ヶ月
・停留所	… 旅客が乗降する場所	届出 30日前 ^{※14}

【運行計画】事業のサービス水準に関する計画

・運行系統	… 運行する経路（ルート）	届出 30日前
・運行回数	… ルートを往復する回数	届出 30日前
・運行時刻	… 運行ダイヤ	届出

※12 区域運行における乗り場や待合施設のこと。ミーティングポイントとも呼称される。

※13 詳細は巻末資料「一般乗合旅客自動車運送事業に係る手続き一覧」を参照のこと。

※14 運賃に関する届出は事前（30 日前）であるため、これと併せて届出を行う必要がある。

(iii) 地域公共交通会議等の運営におけるポイント

ここでは、運行事業者が道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置の適用を受けるために必要となる申請等の協議を行う際に、地域公共交通会議等の事務局として押さえておくべきポイントについて整理しています。

申請や届出の内容ごとの留意事項等については、次ページ以降を参照してください。

地域公共交通会議等の事務局として押さえておくべきポイント

◎基本方針等の整合性

- ・既定の基本方針（総合計画、交通計画、地域公共交通総合連携計画等）との整合性を説明する。
- ・協議に係る事業の導入や変更の趣旨、目的、検討に至った経緯や理由等について説明する。

◎会議資料に係る留意事項

- ・資料は、事業の目的や計画の内容が容易に理解できるように作成する。
- ・道路運送法における協議事項を明確にする。
- ・協議事項に関し事前調整を行った事項は、口頭説明のみに止めず、資料にも記載する。
- ・協議に係る事業の実施による利用予測や収支予測（変更の場合は影響等）を資料に記載して説明する。

◎交通ネットワークの構築・サービス提供の観点から配慮する事項

- ・既存の民間バス路線がある場合は、当該路線との競合など交通ネットワークとしての整合性について説明する。
- ・区域運行の導入や変更を行う場合は、その必要性やサービス水準の設定理由等について説明する。
- ・地域内の公共交通機関との乗り継ぎの有無、調整状況等について説明する。
- ・利用者への利便性に影響を及ぼす場合は、現行の利用状況（利用目的、利用者数等）や対応方法を資料に基づき説明する。
- ・バリアフリー基準の適合の確認は、予備車も含めて行う。（毎日運行する場合は特に留意する。）
- ・運行事業者の営業所の配置車両数が最低車両数（常用 5 両＋予備 1 両）を下回る場合、乗車定員 11 人未満の車両を使用する場合、車両を他の一般旅客自動車運送事業の車両と併用する場合は、協議事項となることに留意する。

◎安全確保の観点から配慮する事項

- ・交通保安上、道路管理上の適否（公安委員会（警察）、道路管理者との調整状況）について説明する。
- ・停留所の設置に当たっては、道路使用許可、道路占有許可の手続き、地権者や施設管理者等との調整状況、工事の要否などについても説明する。
- ・車両（予備車を含む）の最大値の変更に伴う公安委員会（警察）や道路管理者との事前調整は、既存路線も含めて行う必要がある。導入済みの車両と同一車種であってもグレードやマイナーチェンジ等によって、車両の最大値が異なる場合があるため、変更の都度確認をする。
- ・運行回数や運行時刻の設定や変更の際には、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準に留意する。

◎情報の共有やスケジュール等に関する事項

- ・協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況等について資料に記載して説明する。
- ・幹事会や分科会等で検討を行っている場合や、住民や利用者への説明会やパブリックコメントを実施した場合は、その内容について資料に記載して説明する。
- ・協議が調った以降の運行開始までのスケジュールや、住民や利用者への周知の方法について説明する。

■新たにコミュニティバスを運行する場合（運行委託先の変更による場合を含む）

協議の結果、新たにコミュニティバスの運行をすることが合意されたら、輸送の安全や利用者の利便性や道路運送法上の手続きを考慮した上で、路線、運行系統、停留所、運行回数、運行時刻、運賃・料金等、具体的な運行の計画の検討を行います。

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・規定の基本方針（総合計画、交通計画、地域公共交通総合連携計画等）との整合性を説明する。
- ・協議に係る事業の導入や変更の趣旨、目的のほか、検討に至った経緯や理由等について説明する。
- ・利用予測や収支予測について、現行の状況を資料に記載して説明する。
- ・既存の民間バス路線がある場合は、当該路線との競合など交通ネットワークとしての整合性について説明する。
- ・区域運行の導入や変更を行う場合は、その必要性やサービス水準の設定理由等について説明する。

□協議事項及び資料の作成方

それぞれ該当するページを参照してください。

・路線・運行系統、営業区域・運送の区間	…………	18 ページ
・停留所	…………	22 ページ
・運行回数、運行時刻	…………	24 ページ
・車両	…………	26 ページ
・運賃・料金	…………	28 ページ

（参考）運行事業者の選定について

運行を委託する場合の委託先（運行事業者）は、安全で利便性の高い地域公共交通を確保・維持していくための大切なパートナーとなります。

市町村が運行事業者を選定するに当たっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力などの観点から総合的に判断することが重要です。

なお、総合的に判断する際の評価項目及び評価要素については、巻末「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方」を参考としてください。

■既存のコミュニティバスを変更する場合 — 路線・運行系統、営業区域・運送の区間 —

乗合バス事業には、路線を定めて運行する場合と、営業区域を定めて運行する場合の2通りがあり、前者は路線及び運行系統を、後者は営業区域及び運送の区間を定める必要があります。

1. 路線・運行系統

定路線の場合、車両（事業用自動車）が運行する路線（道路）を定めた上で、その路線上に運行系統（ルート）の設定を行います。

路線、運行系統の設定や変更に併せ、停留所、運行回数、運行時刻、運賃・料金についても地域公共交通会議等で合意を経た上で、運行事業者が道路運送法上の手続きを行います。

□協議事項

- ・路線の延長・休止・廃止の適否
- ・延長する路線の交通安全上、道路管理上の適否
- ・停留所の新設・変更を伴う場合の当該停留所の位置等の適否（フリー乗降区間を設定する場合はその適否も含む）
- ・運行系統の設定・変更の適否
- ・路線の休止又は廃止に伴う停留所の廃止・変更を行う場合は当該路線（運行系統）の利用状況や代替措置等の適否

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・変更等の規模や内容について新旧が分かるように資料をまとめ、変更前（現在）の利用状況や収支状況に及ぼす影響なども含め一元的に説明する。また、変更等によって利用者への影響が考えられる場合は、現在の利用状況に加えて対応方法についても説明する。
- ・路線や運行系統の変更に伴い、停留所や運行時刻に変更がある場合は併せて説明する。
- ・交通安全上、道路管理上の適否（公安委員会（警察）、道路管理者、地権者等との調整状況）について説明する。

□資料の作成方

①路線

延長・休止・廃止の区間及びキロ程を明確に図示する。（全体の路線図に加え、延長する道路状況等を示した詳細図も作成する。）

公安委員会（警察）、道路管理者、地権者等との事前調整結果も記載する。

②運行系統

路線と同様に運行系統を明確に図示する。（変更箇所を明記。）

発着地、経由地ごとに運行系統を一覧表で整理する。この場合、運行系統の長さ（キロ程）、運行回数、所要時分、停留所の数等を付記する。また、必要に応じ、現行の利用状況（乗降調査やアンケート調査等の結果）や、地域住民や利用者への事前説明の状況、収支状況などの資料を追加する。なお、利用状況については、可能な範囲内で、系統別・曜日別・便別の利用者数、停留所ごとの乗降者数などのデータを示す。

③停留所、運行回数、運行時刻、運賃・料金 → 該当するページを参照すること。

④協議経過の確認や情報共有

協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況を示した資料を提供する。

幹事会や分科会等での検討状況、住民や利用者への説明会やパブリックコメントの結果に関する資料を提供する。

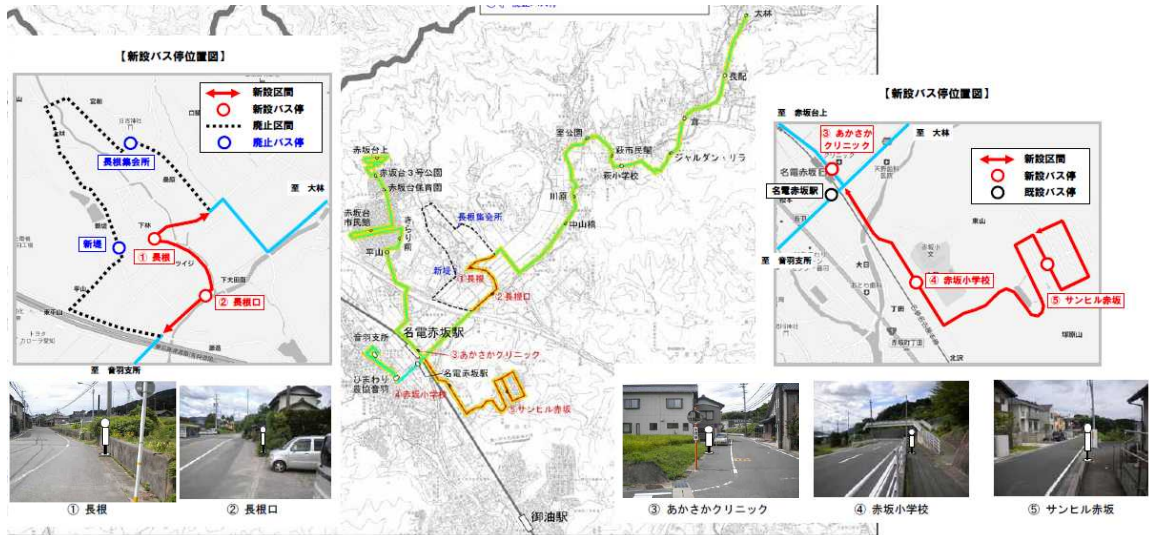
⑤運行開始予定日

運行開始予定日を明確に示し、実施までのスケジュールや、住民や利用者等への周知方法と併せて説明する。

□資料イメージ（路線の延長・廃止、停留所の新設・廃止）

〇〇間のルート変更案

- ・路線 … 延長〇km、廃止〇km
- ・停留所 … 新設5か所、廃止2ヶ所
- ・変更予定年月日 … 平成〇年〇月〇日 ※運行回数及び運行時刻は別紙のとおり



運行概要

項目	内容
運行事業者	豊鉄タクシー株式会社
運行ルートの概要	現在の音羽地区コミュニティバスを再編し、音羽地区内を運行して基幹路線の音羽線と接続します。
起点	赤坂台上
主な経由地	赤坂台市民館、名電赤坂駅、サンヒル赤坂 音羽支所、萩市民館
終点	大林
延長 (片道)	赤坂台上～サンヒル赤坂～大林方面 12.19km→14.20km 大林～赤坂台上方面 12.19km→10.94km
所要時間 (片道)	赤坂台上～サンヒル赤坂～大林方面 34分→44分 大林～赤坂台上方面 34分
運行本数(運行日)	8本/日→7本/日 (毎日運行 ※運休日:1月1日～3日)
車両	大きさ ジャンボタクシー 台数 1台
料金	1乗車200円 ※音羽線への乗継は、当地域路線も音羽線と同一ゾーンとして扱い、無料で乗車可
その他の料金設定	a. 未就学児:半額。但し、同伴者1人につき1人まで無料 b. 小学生:半額 c. 身体障害者手帳及び療育手帳を所持している方と、その付添人1人:半額

※赤表示の記載は、路線の見直しに伴う変更箇所です。

〇事前確認事項

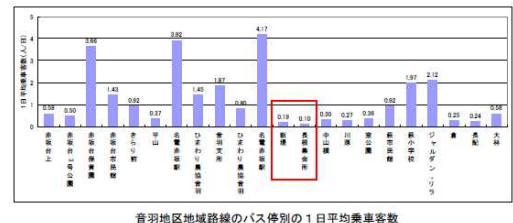
- 〇/〇 公安委員会 支障なし
- 〇/〇 道路管理者(市道) 支障なし
- 〇/〇 地権者 停留所設置支障なし
- 〇/〇 ××地区住民説明会実施(意見等別紙)

〇運行開始までのスケジュール

- ×月 地域公共交通会議(本日)
- ×月 時刻表・バスマップ各戸配布、広報掲載、自治会回覧
- ×月×日 運行開始予定

〇停留所の廃止による影響について

新たに設置する停留所まで〇mの距離であり、下図の通り対象となる停留所の1日平均乗車客数も少ない。また、平成〇年〇月〇日、地元協議会にて協議済みである。



音羽地区地域路線のバス停別の1日平均乗車客数

(豊川市地域公共交通会議資料を一部改編)

2. 営業区域・運送の区間

区域運行とは、路線や運行時刻を定めない運行を行う場合を言います。

他の交通機関への影響などの観点から、区域運行を行うこと自体に地域公共交通会議等における協議が必要とされており、合意を得た上で運行事業者が認可等の申請を行います。

□協議事項

- ・区域運行の必要性（区域運行によらなければならない理由）
- ・営業区域の拡大、変更の適否
- ・運送の区間の設定、変更の適否
- ・乗降地点（ミーティングポイント）の新設、廃止、変更の適否
- ・発地の発車時刻、着地の到着時刻又は運行間隔時間の設定、変更の適否
- ・運賃・料金の設定、変更の適否

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・他の旅客自動車運送事業者（バス、タクシー）との間に不当な競争を引き起こすことがない又は調整がされている等、区域運行を行わざるを得ない理由を説明する。
- ・変更等の規模や内容について新旧が分かるように資料をまとめ、変更前（現在）の利用状況や収支状況に及ぼす影響なども含め一元的に説明する。また、変更等によって利用者への影響が考えられる場合は、現在の利用状況に加えて対応方法についても説明する。
- ・交通保安上、道路管理上の適否（公安委員会（警察）、道路管理者、地権者等との調整状況）について説明する。

□資料の作成方

①営業区域

原則、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）での設定になるため、その位置について明確に図示する。（全体が分かる図以外に、付近の道路状況等を示した詳細図も作成する。）

公安委員会（警察）、道路管理者、地権者等との事前調整結果を記載する。

なお、使用する車両の種類や数についても資料に記載する。（他の旅客自動車運送事業と併用する場合は、その旨も記載すること。）

②運送の区間

原則、運行する基軸経路について明確に図示する。

乗降地点（ミーティングポイント）の設定をする場合は、上記①の図面に当該箇所を加えて図示する。（変更の場合は、変更箇所を明記。）

なお、営業区域内の地点と営業区域外の地点との間を運行する形態については、当該地点間を運送の区間とし、当該区間において、原則として旅客の乗降が行われないことが条件となる。

③発地の発車時刻・着地の到着時刻又は運行間隔時間

いずれかについて、運送の区間ごとに設定が必要となる。

④協議経過の確認や情報共有

協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況を示した資料を提供する。

幹事会や分科会等での検討状況、住民や利用者への説明会やパブリックコメントの結果に関する資料を提供する。

⑤運行開始予定日

運行開始予定日を明確に示し、実施までのスケジュールや、住民や利用者等への周知方法と併せて説明する。

□資料イメージ（区域運行の導入）

区域運行の導入案

- ・営業区域 … ○○地区、○○地区、○○地区 ・停留所 … 区域図のとおり
- ・運賃 … 1 乗車 100 円 ・開始予定年月日 … 平成○年○月○日

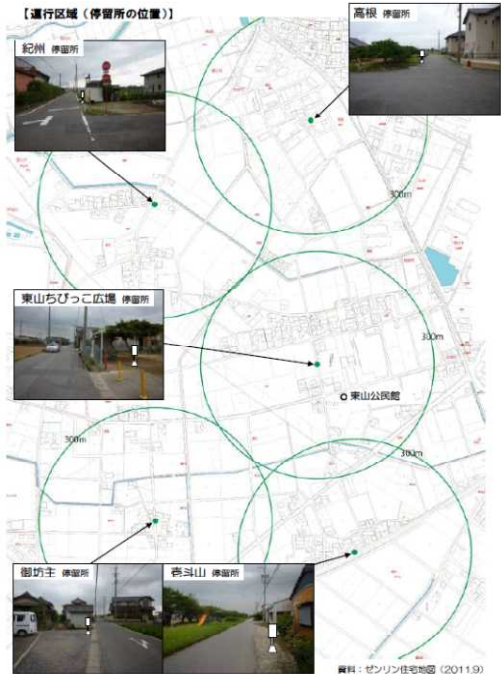
■サービス水準の設定（案）

	各地区共通
運行日	● 毎日運行（平成 24 年 11 月より運行開始）
運行時間帯	● 7 時台～17 時台（あんくるバスの往路 1～4 便、復路 2～5 便に対応） ● 運行間隔（発着地点の発車間隔）は約 1 時間半（片道） ※予約がない場合は運行しない
ダイヤ	● 各停留所の発着時刻は、発着地点におけるあんくるバス発着時刻との整合を図る ※各地区における詳細なダイヤについては次頁を参照

■運行形態・運行方式の設定（案）

	里町	高棚・箕輪町	小川町
運行区域	里町高根、三郎、御坊主、香斗山等	高棚町戸池、新池等並びに箕輪町新田、六畝等	小川町大帳、福地、天神、小向等
停留所	5箇所	6箇所	4箇所
発着地点となる施設	北部福祉センター 東栄町東（バ）東栄店	西部福祉センター 箕輪町内会	桜井駅 （桜井福祉センター）
運行事業者	各地区共通 ● 大興タクシー㈱		
運行形態	● 乗降予約のある停留所間のみを最短距離で運行する“区域運行方式” ● 実験で使用する車両は、タクシー事業者の事業用乗用自動車と併用する。 ● 各地区、中型タクシーを使用する。 ● 一般のタクシーと区別するために、予約式乗合タクシーには専用のマグネットシートを貼り付けるものとする。		
車両			
予約の受付と配車の方法	● 予約は利用者からの電話連絡および車内での口頭受付を予定している。 ● 電話での受付時間は、乗り継ぐあんくるバスの出発時刻の概ね 1 時間前までとする。（ただし、第 1 便は前日予約とする） ● 口頭予約・事前予約の扱いは大興タクシーと協議する。		
運賃	● 大人（小学生以上）1 乗車 100 円とする。未就学児は無料。 ● あんくるバスへの乗り継ぎは無料（乗り継ぎ券を発行、定期券利用可）		
周知方法	● 試行運行内容について、多くの市民の方に認知、利用してもらうために、地域懇談会、広報紙、ホームページ、新聞（記者発表）等で周知を行う。		

【運行区域（停留所の位置）】



往 路 予約式乗合タクシー⇒あんくるバス北部線（八千代病院方面）

	1便	2便	3便	4便
予約締切時間	前日 22:00 まで	8:15 まで	10:00 まで	12:45 まで
高根 停留所	7時17分	9時13分	10時53分	13時25分
紀州 停留所	7時20分	9時15分	10時55分	13時27分
東山ちびっこ広場 停留所	7時20分	9時15分	10時55分	13時27分
香斗山 停留所	7時23分	9時17分	10時57分	13時30分
御坊主 停留所	7時25分	9時20分	11時00分	13時33分
予約式乗合タクシー 北部福祉センター 停留所	7時32分	9時27分	11時07分	13時40分
予約式乗合タクシー 東栄町 東栄店 停留所	7時34分	9時29分	11時09分	13時42分
あんくるバス 北部福祉センター バス乗場	7時42分	9時37分	11時17分	13時50分

復 路 あんくるバス北部線（橋目方面）⇒予約式乗合タクシー

	1便	2便	3便	4便
予約締切時間	9:30 まで	11:15 まで	13:45 まで	15:30 まで
あんくるバス 東栄町 東栄店 乗場	10時36分	12時16分	14時49分	16時29分
あんくるバス 北部福祉センター バス乗場	10時38分	12時18分	14時51分	16時31分
予約式乗合タクシー 東栄町 東栄店 乗場	10時41分	12時21分	14時54分	16時34分
予約式乗合タクシー 北部福祉センター 停留所	10時43分	12時23分	14時56分	16時36分
高根 停留所	10時50分	12時30分	15時03分	16時43分
紀州 停留所	10時53分	12時33分	15時07分	16時47分
東山ちびっこ広場 停留所	10時55分	12時35分	15時10分	16時50分
香斗山 停留所	10時57分	12時37分	15時13分	16時53分
御坊主 停留所	10時57分	12時37分	15時13分	16時53分

○予約方法

別紙のとおりチラシを作成し、当該地域の各戸に配布する。

○事前確認事項

- /○ 公安委員会 支障なし
- /○ 道路管理者（市道） 支障なし
- /○ 地権者 停留所設置支障なし
- /○ ××地区住民説明会実施（意見等別紙）

○運行開始までのスケジュール

- ×月 地域公共交通会議（本日）
- ×月 広報掲載、自治会回覧
- ×月×日 運行開始予定

（安城市地域公共交通会議資料を一部改編）

■既存のコミュニティバスを変更する場合 — 停留所 —

コミュニティバス等は乗合行為によって運送が成立するため、旅客が乗降する場所（停留所）をあらかじめ事業計画に定めておく必要があります。

交通安全上、道路管理上の適否、設置箇所の使用（道路使用（占有）、地権者との調整など）の確認を必ず行った上で、地域公共交通会議等で協議を行ってください。地域公共交通会議等で合意を経た上で、運行事業者が道路運送法上の手続きを行います。

□協議事項

- ・ 設置する停留所の位置や形状等の適否
- ・ 停留所の廃止の適否
- ・ フリー乗降区間を設定、変更する場合の適否
- ・ 停留所の新設、変更に伴って設定する運賃・料金の適否

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・ 停留所の廃止や位置の変更により利用者に影響を及ぼすものについては、利用状況の変化による影響や代替措置等を説明する。（学校や病院等の施設利用者に関係する場合は特に留意すること。）
- ・ 道路使用許可、道路占有許可の手続き、地権者や施設管理者等との調整状況、工事の可否などについても説明する。
- ・ 停留所相互間の距離による設置の可否、乗降者数による存廃の是非など、基本計画や方針に示された停留所の設置に関する条件があれば説明する。

□資料の作成方

①停留所の新設

設置する停留所の位置を明確に図示する。（全体の路線図以外に、付近の道路状況等を示した詳細図を作成し、写真を添付する。フリー乗降区間を設定、変更する場合は、当該区間を図示する。）

公安委員会（警察）、道路管理者、地権者等との調整結果、道路使用（占有）許可の手続き、道路や歩道などの工事の可否等についても記載する。

鉄軌道の駅やターミナルなど拠点となる停留所の場合は、乗り継ぎに関する資料を添付する。

②停留所の廃止

廃止する停留所に係る利用状況や廃止による影響、代替措置、利用者への事前説明の状況等を記載する。

③停留所の位置の変更

上記①②に準ずる。位置の変更による利用者への影響の有無を記載する。

④停留所の名称の変更

近隣住民や利用者への事前説明の方法等を記載する。

⑤運賃・料金の変更

停留所の新設、位置の変更による運賃・料金は、実際に収受する運賃・料金に変更がない場合でも、協議事項として資料に記載する。

⑥協議経過の確認や情報共有

協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況を示した資料を提供する。

幹事会や分科会等での検討状況、住民や利用者への説明会やパブリックコメントの結果に関する資料を提供する。

⑦運行開始予定日

運行開始予定日を明確に示し、実施までのスケジュールや、住民や利用者等への周知方法と併せて説明する。

□資料イメージ（停留所の新設・廃止）

〇〇駅前広場整備に伴う〇〇停留所の位置の変更案

- ・路線 … 市道〇〇m 延長 ・停留所 … 新設 1 か所、廃止 1 ヶ所（移設）
- ・変更予定年月日 … 平成〇年〇月〇日 ※運行回数及び運行時刻は変更なし

系統名	〇〇線 〇〇km → 〇〇km
停留所	〇箇所 ※移設のため箇所数変更なし
車両	大型バス
運行回数	平日〇回 土休日〇回
運賃	1 乗車 100 円（詳細は別添）

○停留所名の変更

現状 〇〇駅北
変更後 〇〇駅東

○バス停のイメージ



○事前確認事項

- ／○ 公安委員会 支障なし
- ／○ 道路管理者（市道） 支障なし
- ／○ 地権者（市） 停留所設置支障なし
- ／○ ××地区住民説明会実施（意見等別紙）

○運行開始までのスケジュール

- ×月 地域公共交通会議（本日）
- ×月×日 時刻表・バスマップ各戸配布、広報掲載
- ×月×日 駅前広場供用開始予定
- ×月×日 運行開始予定

○その他調整事項

- ・マイカーの滞留が想定されるため、停留所前の路面に「バス停」と表記する。
- ・自転車の通行の妨げになる可能性があるため、停留所～改札口には屋根が設置できない。（約 5m）
- ・駅の西口に既存のタクシーベイがあるため、東口への設置はしない。

■既存のコミュニティバスを変更する場合 — 運行回数・運行時刻 —

ルートやダイヤを定めて運行する場合は、運行回数や運行時刻をあらかじめ運行計画に定めておく必要があります。

協議に当たっては、利便性、乗り継ぎ状況、遅延状況などを考慮した検討を行い、地域公共交通会議等における協議結果に基づき、運行事業者が届出の手続きを行います。

□協議事項

- ・運行回数・運行時刻の設定、変更の適否
- ・運輸期間を設定、変更する場合の適否

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・変更等の内容については新旧が分かるよう資料をまとめ、減便や時刻変更は、利用者への影響や代替措置等を説明する。(通勤・通学に対応している路線については特に留意すること。)
- ・運行回数や運行時刻を変更する際には、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準についても留意する。

□資料の作成方

①運行回数・運行時刻の設定又は変更

運行系統の設定、変更に伴い運行回数・運行時刻を設定、変更する場合は、運行系統の資料と一体的に示す。(例：運行系統図、運行系統一覧表、時刻表など)

必要に応じ、現行の利用状況(乗降調査やアンケート調査等の結果)や、地域住民や利用者への事前説明の状況、収支状況などの資料を追加する。なお、利用状況については、可能な範囲内で、系統別・曜日別・便別の利用者数、停留所ごとの乗降者数などのデータを示す。

減便等、利用者に影響を及ぼすものについては、その影響や代替措置等を記載する。

②通年運行でない場合の運輸期間の設定又は変更

一定期間のみ(曜日限定、特定の日限定など)の運行を行う場合、運行系統・運行回数・運行時刻の資料と一体的に示す。

イベントなどの実施に伴うものについては、当該イベントに関する資料も提供する。

③協議経過の確認や情報共有

協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況を示した資料を提供する。

幹事会や分科会等での検討状況、住民や利用者への説明会やパブリックコメントの結果に関する資料を提供する。

④運行開始予定日

運行開始予定日を明確に示し、実施までのスケジュールや、住民や利用者等への周知方法と併せて説明する。

⑤天災等に伴う短期間の迂回運行

天災等やむを得ない場合は、道路運送法の手続きを行うことなく運行ができるとされているが、利用者等への影響を考慮し、報告事項として、迂回経路や期間、住民や利用者への周知方法等を示す。

口資料イメージ（運行回数・運行時刻の変更）

〇〇線のダイヤ改正案

- ・運行回数の変更 4.5回/日 → 4回/日
- ・運行時刻、始発・終発時刻の変更 下図のとおり
- ・変更予定年月日…平成〇年〇月〇日 ※各停留所の利用状況は別紙のとおり。

【現行】

運行系統
〇〇線 〇〇km
停留所
〇ヶ所
使用車両
ハイエース 1両
運行回数
4回(8便)
運行時刻
7:39~16:16 → 7:21~16:25
所要時間
最長で 75分 → 91分
運賃 (詳細別添)
1乗車200円 小学生以下、障害者等は半額
運行事業者
××(株)

線名	便名	所要時間	第1便	第3便	第5便	第7便	第9便
石巻市川・賀茂線	石巻市川	0:01	▲7:39	▲9:11	▲10:43	▲12:15	▲13:47
	玉本松城	0:02	▲7:40	▲9:12	▲10:44	▲12:16	▲13:48
	中山中央	0:02	▲7:42	▲9:14	▲10:46	▲12:18	▲13:50
	特の里駅前	0:01	▲7:44	▲9:16	▲10:48	▲12:20	▲13:52
	みどり保育園前	0:02	▲7:46	▲9:18	▲10:50	▲12:22	▲13:54
	小瀬野	0:01	▲7:47	▲9:19	▲10:51	▲12:23	▲13:55
	賀茂井	0:02	▲7:50	▲9:22	▲10:54	▲12:26	▲13:58
	賀茂野	0:02	▲7:52	▲9:24	▲10:56	▲12:28	▲14:00
	賀茂山	0:02	▲7:54	▲9:26	▲10:58	▲12:30	▲14:02
	賀茂クリニク	0:01	▲7:57	▲9:29	▲11:01	▲12:33	▲14:05
石巻市川・賀茂線	賀茂クリニク	0:01	▲8:00	▲9:32	▲11:04	▲12:36	▲14:08
	賀茂野	0:03	▲8:01	▲9:33	▲11:05	▲12:37	▲14:09
	賀茂山	0:03	▲8:03	▲9:35	▲11:07	▲12:39	▲14:11
	賀茂井	0:02	▲8:05	▲9:37	▲11:09	▲12:41	▲14:13
	賀茂野	0:02	▲8:07	▲9:39	▲11:11	▲12:43	▲14:15
	賀茂山	0:01	▲8:09	▲9:41	▲11:13	▲12:45	▲14:17
	賀茂井	0:01	▲8:11	▲9:43	▲11:15	▲12:47	▲14:19
	賀茂野	0:01	▲8:12	▲9:44	▲11:16	▲12:48	▲14:20
	賀茂山	0:01	▲8:14	▲9:46	▲11:18	▲12:50	▲14:22
	賀茂井	0:01	▲8:16	▲9:48	▲11:20	▲12:52	▲14:24
石巻市川・賀茂線	賀茂井	0:01	▲8:17	▲9:49	▲11:21	▲12:53	▲14:25
	賀茂野	0:01	▲8:19	▲9:51	▲11:23	▲12:55	▲14:27
	賀茂山	0:02	▲8:21	▲9:53	▲11:25	▲12:57	▲14:29
	賀茂井	0:02	▲8:23	▲9:55	▲11:27	▲12:59	▲14:31
	賀茂野	0:02	▲8:25	▲9:57	▲11:29	▲13:01	▲14:33
	賀茂山	0:03	▲8:27	▲9:59	▲11:31	▲13:03	▲14:35
	賀茂井	0:03	▲8:29	▲10:01	▲11:33	▲13:05	▲14:37
	賀茂野	0:03	▲8:31	▲10:03	▲11:35	▲13:07	▲14:39
	賀茂山	0:03	▲8:33	▲10:05	▲11:37	▲13:09	▲14:41
	賀茂井	0:03	▲8:35	▲10:07	▲11:39	▲13:11	▲14:43
石巻市川・賀茂線	賀茂井	0:03	▲8:37	▲10:09	▲11:41	▲13:13	▲14:45
	賀茂野	0:03	▲8:39	▲10:11	▲11:43	▲13:15	▲14:47
	賀茂山	0:03	▲8:41	▲10:13	▲11:45	▲13:17	▲14:49
	賀茂井	0:03	▲8:43	▲10:15	▲11:47	▲13:19	▲14:51
	賀茂野	0:03	▲8:45	▲10:17	▲11:49	▲13:21	▲14:53
	賀茂山	0:03	▲8:47	▲10:19	▲11:51	▲13:23	▲14:55
	賀茂井	0:03	▲8:49	▲10:21	▲11:53	▲13:25	▲14:57
	賀茂野	0:03	▲8:51	▲10:23	▲11:55	▲13:27	▲14:59
	賀茂山	0:03	▲8:53	▲10:25	▲11:57	▲13:29	▲15:01
	賀茂井	0:03	▲8:55	▲10:27	▲11:59	▲13:31	▲15:03

線名	便名	所要時間	第2便	第4便	第6便	第8便
石巻市川・賀茂線	賀茂井	0:02	▲9:35	▲10:50	▲12:20	▲14:50
	賀茂野	0:02	▲9:37	▲10:52	▲12:22	▲14:52
	賀茂山	0:02	▲9:39	▲10:54	▲12:24	▲14:54
	賀茂井	0:01	▲9:40	▲10:55	▲12:25	▲14:55
	賀茂野	0:01	▲9:42	▲10:57	▲12:27	▲14:57
	賀茂山	0:01	▲9:44	▲10:59	▲12:29	▲14:59
	賀茂井	0:01	▲9:46	▲11:01	▲12:31	▲15:01
	賀茂野	0:01	▲9:47	▲11:02	▲12:32	▲15:02
	賀茂山	0:01	▲9:49	▲11:04	▲12:34	▲15:04
	賀茂井	0:01	▲9:50	▲11:05	▲12:35	▲15:05
石巻市川・賀茂線	賀茂野	0:01	▲9:51	▲11:06	▲12:36	▲15:06
	賀茂山	0:01	▲9:52	▲11:07	▲12:37	▲15:07
	賀茂井	0:01	▲9:54	▲11:09	▲12:39	▲15:09
	賀茂野	0:01	▲9:56	▲11:11	▲12:41	▲15:11
	賀茂山	0:01	▲9:58	▲11:13	▲12:43	▲15:13
	賀茂井	0:01	▲9:59	▲11:14	▲12:44	▲15:14
	賀茂野	0:01	▲10:00	▲11:15	▲12:45	▲15:15
	賀茂山	0:01	▲10:03	▲11:18	▲12:48	▲15:18
	賀茂井	0:01	▲10:04	▲11:19	▲12:49	▲15:19
	賀茂野	0:01	▲10:06	▲11:21	▲12:51	▲15:21
石巻市川・賀茂線	賀茂山	0:01	▲10:08	▲11:23	▲12:53	▲15:23
	賀茂井	0:01	▲10:10	▲11:25	▲12:55	▲15:25
	賀茂野	0:01	▲10:12	▲11:27	▲12:57	▲15:27
	賀茂山	0:01	▲10:14	▲11:29	▲12:59	▲15:29
	賀茂井	0:01	▲10:16	▲11:31	▲13:01	▲15:31
	賀茂野	0:01	▲10:18	▲11:33	▲13:03	▲15:33
	賀茂山	0:01	▲10:20	▲11:35	▲13:05	▲15:35
	賀茂井	0:01	▲10:22	▲11:37	▲13:07	▲15:37
	賀茂野	0:01	▲10:24	▲11:39	▲13:09	▲15:39
	賀茂山	0:01	▲10:26	▲11:41	▲13:11	▲15:41
石巻市川・賀茂線	賀茂井	0:01	▲10:28	▲11:43	▲13:13	▲15:43
	賀茂野	0:01	▲10:30	▲11:45	▲13:15	▲15:45
	賀茂山	0:01	▲10:32	▲11:47	▲13:17	▲15:47
	賀茂井	0:01	▲10:34	▲11:49	▲13:19	▲15:49
	賀茂野	0:01	▲10:36	▲11:51	▲13:21	▲15:51
	賀茂山	0:01	▲10:38	▲11:53	▲13:23	▲15:53
	賀茂井	0:01	▲10:40	▲11:55	▲13:25	▲15:55
	賀茂野	0:01	▲10:42	▲11:57	▲13:27	▲15:57
	賀茂山	0:01	▲10:44	▲11:59	▲13:29	▲15:59
	賀茂井	0:01	▲10:46	▲12:01	▲13:31	▲16:01

【改正案】

線名	便名	所要時間	第1便	第3便	第5便	第7便
石巻市川・賀茂線	石巻市川 中山	0:01	▲7:21	8:55		12:35
	玉本松城	0:02	▲7:22	8:56		12:36
	中山中央	0:02	▲7:24	8:58		12:38
	特の里駅前	0:01	▲7:26	9:00		12:40
	みどり保育園前	0:02	▲7:27	9:01		12:41
	上野	0:02	▲7:29	9:03		12:43
	●西川	0:02	▲7:32	9:06		12:46
	小瀬野	0:02	▲7:34	9:08		12:48
	賀茂井	0:01	▲7:36	9:10		12:50
	新幹線1号東通動広津	0:02	▲7:37	9:11		12:51
石巻市川・賀茂線	賀茂クリニク	0:01	▲7:39	9:13		12:53
	賀茂野	0:01	▲7:40	9:14		12:54
	賀茂山	0:01	▲7:42	9:16		12:56
	小瀬野	0:01	▲7:44	9:18		12:58
	鳴	0:01	▲7:45	9:19		12:59
	鳴	0:01	▲7:53	9:25		13:07
	新幹線4号竹の内	0:01	▲7:54	9:26		13:07
	生活センター	0:01	▲7:55	9:28		13:08
	各小中学校	0:02	▲7:56	9:29		13:09
	天宮	0:01	7:58	9:29	10:39	13:09
石巻市川・賀茂線	新幹線1号東通動広津	0:02	7:57	9:30	10:40	13:10
	天宮	0:01	7:58	9:31	10:42	13:11
	新幹線1号東通動広津	0:01	7:59	9:32	10:42	13:11
	玉本井	0:01	8:00	9:33	10:43	13:12
	下条小中学校	0:01	8:01	9:34	10:44	13:14
	下条小中学校	0:01	8:02	9:35	10:45	13:15
	新幹線4号竹の内	0:01	8:03	9:36	10:46	13:16
	こびき	0:01	8:04	9:37	10:47	13:17
	堀之内	0:01	8:05	9:38	10:48	13:18
	東井公衆浴	0:01	8:06	9:39	10:49	13:19
石巻市川・賀茂線	東井公衆浴	0:01	8:07	9:40	10:50	13:20
	新幹線4号竹の内	0:02	8:11	9:43	10:53	13:20
	東井公衆浴	0:05	8:15	9:45	10:55	13:31
	新幹線3号東通動広津	0:01	8:20	9:50	11:00	13:36
	新幹線3号東通動広津	0:02	8:21	9:51	11:01	13:37
	新幹線3号東通動広津	0:01	8:24	9:54	11:04	13:40
	新幹線3号東通動広津	0:01	8:25	9:55	11:05	13:41
	新幹線3号東通動広津	0:01	8:26	9:56	11:06	13:42
	新幹線1号東通動広津	0:02	8:27	9:57	11:07	13:43
	新幹線1号東通動広津	0:01	8:28	9:58	11:09	13:45
石巻市川・賀茂線	アイセロ化学工業	0:03	8:30	10:00	11:10	13:45
	新幹線二十里	0:03	8:32	10:02	11:12	13:47
	クママート市川店	0:01	8:35	10:05	11:15	13:50
	しまむら小瀬野駅前	0:01	8:38	10:08	11:16	13:51
	新幹線小瀬野駅前	0:01	8:39	10:09	11:17	13:52
	新幹線小瀬野駅前	0:01	8:37	10:07	11:19	13:54
	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:40	10:10	11:20	13:55
	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:42	10:12	11:22	13:57
	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:45	10:15	11:25	14:00
	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:46	10:16	11:26	14:01
石巻市川・賀茂線	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:48	10:18	11:28	14:03
	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:50	10:20	11:30	14:05
	新幹線小瀬野駅前	0:02	8:52	10:22	11:32	14:07

■既存のコミュニティバスを変更する場合 ― 車両（事業用自動車）―

車両については、営業所ごとに配置する車両数や各路線に配置する車両の最大値をあらかじめ事業計画に定めておく必要があります。

道路運送車両法、道路法、車両制限令などの関係法令を確認するほか、利便性、運行の安全性、最大値の適否などを考慮した検討を行い、その協議結果に基づき運行事業者が認可申請や届出の手続きを行います。

乗車定員 11 人未満の車両を使用する場合、営業所ごとに配置する最低車両数の基準（常用 5 両＋予備 1 両）を下回る場合、車両を他の旅客自動車運送事業と併用して使用する場合は、協議が必要です。また、路線定期運行に係る車両については、バリアフリー基準^{※15}への適合の確認をしておきます。

□協議事項

- ・ 車両（予備車を含む）の事業計画上の最大値で当該路線を運行することの適否
- ・ 営業所ごとの配置車両数が最低車両数の基準（常用 5 両＋予備 1 両）を下回る場合の車両数の適否
- ・ 乗車定員 11 人未満の車両の使用の必要性
- ・ 当該車両を他の旅客自動車運送事業と併用することの適否

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・ バリアフリー基準の適合の確認は、予備車も含めて行う。（毎日運行する場合は特に留意する。）
- ・ 車両（予備車を含む）の最大値の変更に伴う公安委員会（警察）や道路管理者との事前調整は、既存路線も含めて行う必要がある。
- ・ 導入済みの車両と同一車種であってもグレードやマイナーチェンジ等によって、車両の最大値が異なる場合があるため、変更の都度確認をする。

□資料の作成方

①車両（事業用自動車）の数

最低車両数の基準を下回る場合、車両を他の旅客自動車運送事業と併用して使用する場合は、運行事業者の事業計画の内容が確認できるように資料に記載する。

乗車定員 11 人未満の車両を使用する場合は、その仕様や導入理由を付記する。

車両を変更することによって、現行と比べて座席数や車内設備等が変わる場合は、参考となる写真、図面等により変更内容を示す。また、必要に応じて、現行の利用状況（乗降調査やアンケート調査の結果など）、利用者への事前説明の状況についても資料を追加する。

路線定期運行の場合は、バリアフリー基準への適合について資料に付記する。

②路線に配置する車両の最大値の変更

車両（予備車を含む）の導入によって、各路線に配置する車両の最大値が変更となる場合は、新旧対照表により変更内容を示す。また、車両の最大値が大きくなる場合にあっては、公安委員会（警察）、道路管理者との事前調整を行い、その結果を資料に記載する。

③協議経過の確認や情報共有

協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況を示した資料を提供する。

幹事会や分科会等での検討状況、住民や利用者への説明会やパブリックコメントの結果に関する資料を提供する。

④運行開始予定日

運行開始予定日を明確に示し、実施までのスケジュールや、住民や利用者等への周知方法と併せて説明する。

□資料イメージ（車両の増減、乗車定員 11 人未満の車両の使用）

〇〇線に使用する車両の導入案

- ・車両の増車 1 両（乗車定員 11 人未満） * 市で購入し、運行事業者××㈱に無償貸与する。
- ・予定年月日…平成〇年〇月〇日 〇〇営業所の配置車両数 6 両→7 両

○導入車両

車 両 数：1 両
所 有 者：〇〇市
使 用 者：××㈱（無償貸与）
乗 車 定 員：10 名（客席 9 名）
車両サイズ：長さ 5380mm 幅 1880mm 高さ 2280mm
車両総重量 2940kg



同型車両を増車することにより、増便及び効率的な運行ができる。（時刻表案は別添）

（参考）乗客が乗り切れなかった便数

	平成 23 年			平成 24 年		
	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
続行便の数	3	0	2	0	6	1
運行本数	180	180	171	171	189	189

○バリアフリーの適合の確認

移動円滑化基準に適合している。

- ・車両後部にスロープが付いており、車いすが乗降できる。
- ・車いすを搭載した場合の乗車定員は、客席 7 名（車いす 1 名＋通常座席 6 名）になる。

○事前確認事項

- 〇／〇 運行事業者とともに同型車両で試走
- 〇／〇 〇〇地区住民説明（特に意見なし）

※車両の最大値に変更がないため、公安委員会（警察）、道路管理者との事前調整はしない。

○運行開始までのスケジュール

- × 月 地域公共交通会議（本日）
- × 月 時刻表・バスマップ各戸配布、広報掲載、自治会回覧
- × 月 × 日 運行開始予定

（写真提供：瀬戸市）

■運賃・料金※16

一般乗合旅客自動車運送事業に係る運賃・料金は、上限運賃の認可制を原則として、下表のとおり分類されていますが、ここでは地域公共交通会議等における合意によって手続きが簡素化される協議運賃について整理します。

運賃の種類	手続き	運行の態様	適用
上限運賃	認可された上限運賃の範囲内において実施運賃を届出	路線定期運行のみ	いわゆる一般的な路線バスに適用される。
協議運賃	協議運賃の届出	路線定期運行・路線不定期運行・区域運行	地域公共交通会議において合意された運賃に適用される。
軽微運賃	軽微運賃の届出	路線定期運行・路線不定期運行・区域運行	旅客に及ぼす影響が比較的小さい高速バス、定期観光バスに適用される。

(参考) 協議運賃を設定する際の留意事項

協議運賃は、上限運賃及び実施運賃に準じて設定する等、合理的かつ利用者に明確な手法により設定することが望ましいとされています。

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、特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの、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ことがないよう十分に検討してください。

□協議事項

- ・運賃・料金の設定、変更の適否
- ・運賃・料金の割引や適用方の設定、変更の適否

事務局説明において特に気をつけること *ポイントはP16に掲載しています。

- ・運賃・料金の変更による利用予測や収支予測（変更の場合は影響等）を資料に記載して説明する。
- ・利用者への利便性に影響を及ぼす場合は、現行の利用状況（利用目的、利用者数等）や対応方法を資料に基づき説明する。

□資料の作成方

①運賃・料金の設定、変更

運賃・料金（普通運賃、回数券、定期券等）の額面、割引や無料対象者などの適用方法について（変更の場合は新旧対照表として）資料に記載する。

利用者への影響や事前説明の状況、利用予測や収支予測などの資料も追加する。

②運行系統、停留所の新設、変更に伴う運賃・料金の変更

実際に収受する運賃・料金に変更がない場合であっても、運行系統や停留所の資料とともに、協議事項として運賃・料金に関して資料に記載する。

③イベントの開催などに伴う運賃・料金の無料化※17

イベントの実施に関する資料とともに、無料化の目的、期間、収支に与える影響などについて資料に記載する。また、無料化に伴う運行事業者との精算の方法についても資料に付記する。

④協議経過の確認や情報共有

協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況を示した資料を提供する。

幹事会や分科会等での検討状況、住民や利用者への説明会やパブリックコメントの結果に関する資料を提供する。

⑤実施予定日

運行開始予定日を明確に示し、実施までのスケジュールや、住民や利用者等への周知方法と併せて説明する。

※16 「料金」の代表的なものは、座席指定制料金、デラックスバス利用料金、特別座席料金、手回品料金。

※17 イベント等の年間計画が明らかになっている場合は、一括して協議することも可能。また、「第IV章 ②コミュニティバスの無料期間（無料日）の設定」を参照のこと。

□資料のイメージ（運賃・料金の変更、運賃・料金の割引）

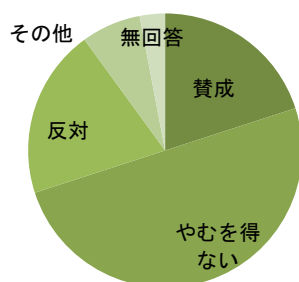
コミュニティバスの運賃の変更案

・運賃・料金の変更

・予定年月日…平成〇年〇月〇日

	変更案	現行
普通旅客運賃	200 円(小学生以下は半額)	100 円
定期旅客運賃	1 ヶ月 4,000 円	1 ヶ月 2,000 円
運賃の引き等	70 歳以上の高齢者は無料 障がい者(手帳保持者)は半額 定期旅客運賃にも適用	適用なし
備考	小学生以下の引き分は、市の事業により別途補填する。 通用期間中の定期券の払戻しは不可。 高齢者には、〇〇課で無料パスポートを発行する。	

今回の利用者アンケート結果

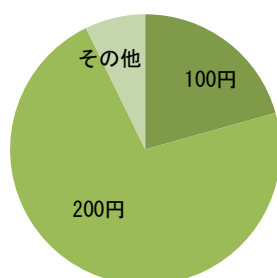


調査員ヒアリング及び郵送による回収

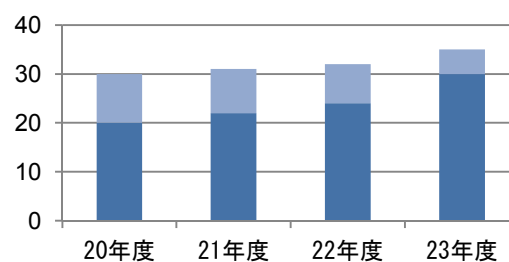
有効回答数：〇〇

運賃を 200 円とすることについて、7 割を超える方が賛成又はやむを得ないと答えた。

〇〇年度の住民アンケート結果



市歳出と運賃収入の対比



○事前確認事項

- /○ A地区住民説明会
- /○ B地区住民説明会
- /○ C地区住民説明会
- ※主な意見等は別紙のとおり。

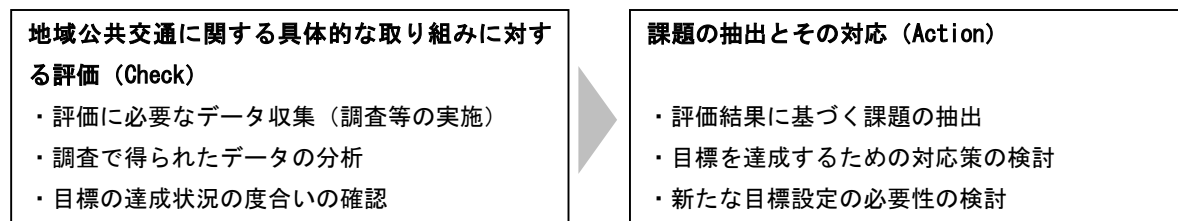
○運行開始までのスケジュール

- ×月 地域公共交通会議（本日）
- ×月 時刻表・バスマップ各戸配布、広報掲載、自治会回覧
- ×月×日 新運賃による運行開始予定

第Ⅲ章 次につなげるための事業評価及び改善

事業が計画どおりに進んでいるか、設定した目標を達成しているか等について、定期的に点検し、改善につなげていくことも、地域公共交通会議等の役割の1つです。

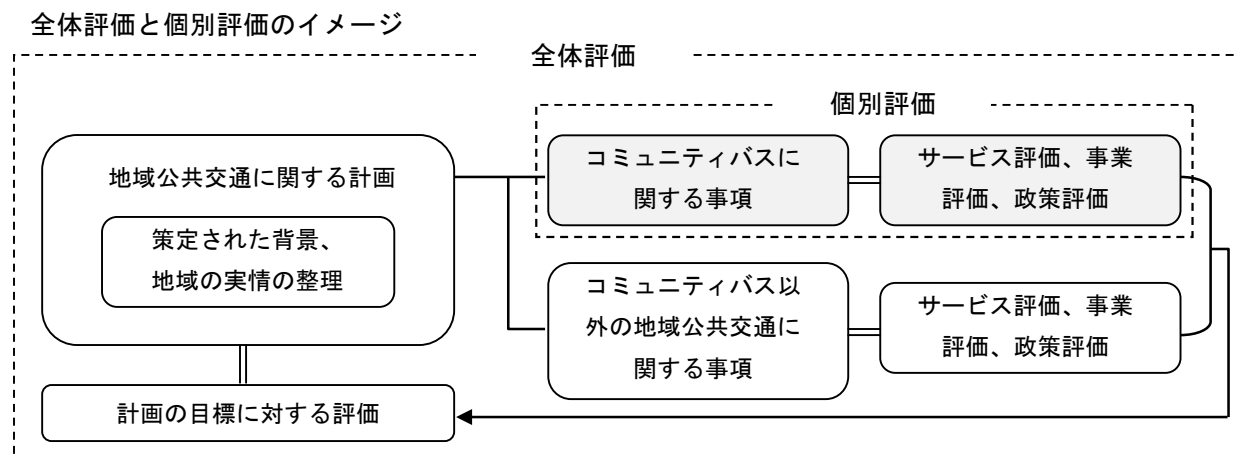
ここでは、事業評価及び改善に関する基本的な留意事項について整理しています。



(i) 交通ネットワークとしての事業評価

コミュニティバスの導入に関する基本的な考え方として、「公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。」とされています。^{※18}

従って、地域公共交通に関する計画（交通計画や地域公共交通総合連携計画）が策定された背景、地域の実情などを整理した上で、当該計画に対する評価（全体評価）を行うとともに、個々のコミュニティバスの路線（運行系統）についても、あらかじめ定めた評価指標（利用状況や費用効率など）に基づき、評価（個別評価）を実施していく必要があります。



事業評価は、地域公共交通確保維持改善事業補助金を受けている場合、補助要綱の規定に基づき、毎年実施されますが、補助金を受けるための手段ではなく、計画を策定した地域公共交通会議等自らのために実施するものであることを認識する必要があります。そして、その結果を次のステップにつなげていくこと（改善すること）に意味があります。

そのため、評価の対象は、補助対象路線にとどまらず、市町村が主体となって運行するコミュニティバス全路線について実施する必要があります。また、交通ネットワークを構築するという観点から民間バス路線についても評価の対象としていくことが望ましく、少なくとも、利用実績や収支

状況等の把握は行っておきます。

地域公共交通会議等において議論を深めるために、事務局は、目標値とその達成状況、課題の抽出、改善方針等をまとめ、委員が理解しやすい資料を用意するとともに、評価の実施に係る基礎資料（利用実績、アンケート調査結果、幹事会や分科会の取り組み状況、地域の協力の状況等）を添えるなどの工夫が必要です。

（例）全体評価

評価指標	目標値と調査方法	結 果
①居住地カバー率	交通空白地の解消 鉄道駅〇m、バス停〇m 圏域の人口カバー率	市全体としては〇%となったが一部解消できず。
②費用効率	〇〇〇円／人 住民１人当たりの財政投入額	前年度と比較して〇%となったが、利用が伸びず未達
③住民の理解度	対前年比プラス 住民アンケート調査	〇%増となり達成
④住民の協力度	地域活動件数の増加 自治会からの報告	〇件増加 バス停の清掃、花壇の寄付等

（評価結果に関する図等は別添のとおり。）

【総評】

目標を達成できない指標がありましたが、個別の路線ごとに達成状況にばらつきがあります。一方、収支・利用実態等の報告、課題、要望等を把握するための意見交換会を、各地区のコミュニティバスを守る会が定期的に主催したことによって、住民のバス利用に対する意識は着実に高まっており、清掃などの地域活動等はこれまで以上に積極的に展開されました。

【改善方針案】

路線ごとの個別評価結果を踏まえて、△△線について適正なサービスに改編するための検討を行うとともに、従来から課題となっている交通空白地である〇〇地区の通院や買い物のための交通システムの導入を検討します。

（例）個別評価

○路線概要一覧

系統名	態様	キロ程	運行日	回数	使用車両	運賃	経費	運行事業者
（基幹） 〇〇線	定時定路	15km	365 日	往 2 回 復 2 回	29 人乗り 1 両	200 円	1,000 万円／年	〇〇バス(株)
（地域） △△線	定時定路	20km	365 日	往 1 回 復 1 回	29 人乗り 1 両	200 円	1,000 万円／年	
（地域） ××線	デマンド	—	—	—	9 人乗り 1 両	300 円	800 万円／年	〇〇タクシー(株)
⋮								

○路線ごとの評価

系統名	利用実績			利用者の満足度			改善方針案
	目標値	現状値	達成度	目標値	現状値	達成度	
（基幹） 〇〇線	5,000 人	5,678 人	○	75%	55%	×	需要に応じたサービスの検討
（地域） △△線	2,500 人	2,345 人	×	75%	70%	×	必要最小限のサービスに改編
（地域） ××線	600 人	345 人	×	75%	80%	○	サービスは現状維持 利用促進の検討
⋮							

(ii) 事業評価及び改善のために大切なこと

①調査・分析すること

国土交通省が過去に実施した「検討時の分析の有無と取組の効果の関係」に係る調査では、取組みの検討時に調査・分析を行うことによって、より高い効果につながる傾向となっています。

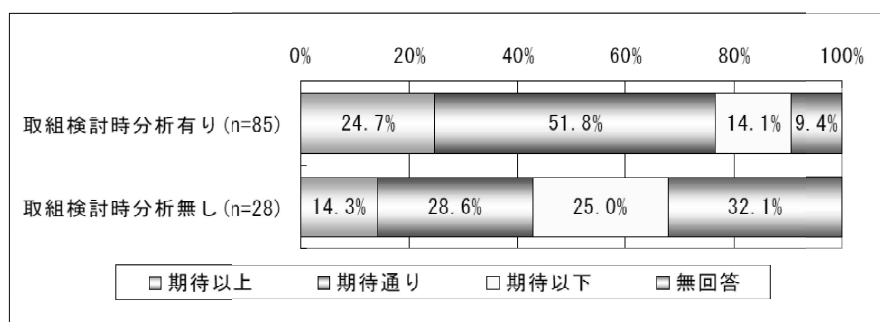
事業評価を実施するためには、事業の実施の効果等を測定するためのデータが必要です。

一般的には、既存のデータのほか、乗降調査による利用者数の調査やアンケート等によるニーズの調査等によりデータを収集し、これら进行分析することにより行います。

調査の方法や規模によっては費用・時間・労力を要しますので、まずは既存のデータの活用・分析し、その上で、更なる調査が必要と判断した場合にあっては、調査の目的を明確にして、効率的に実施することが重要です。

調査・分析の精度と費用はトレードオフの関係にありますが、市町村の担当者自らが作業を行ったり、大学、商店街、自治会など地域の多様な機関との協働作業を行っている事例もありますので、事業評価の結果を適切な事業の改善につなげられるように、調査・分析をしっかり行うよう努めてください。

＜検討時の分析の有無と取組の効果の関係＞



(出典：地域のモビリティ確保の知恵袋 2009 年版)

②継続的にデータを取ること

コミュニティバスの導入の目的は、地域の状況により異なりますが、医療・福祉サービス、買い物などの日常生活の維持に必要な条件（シビルミニマム）の確保や、これらの活動のしやすさの向上（生活の質（Quality Of Life）の確保）としている事例が多く見られます。

これは、コミュニティバスの利用が生活の一部となることを意味しています。それゆえ、一過性の事業ではなく、長期的な視野を持って取り組む必要があります。

また、地域公共交通は不特定多数の利用を前提としていますので、利用者ごとに異なるニーズの全てに対応することは困難ですが、変化する利用者ニーズを的確に把握する必要があります。

そのため、運行開始後においても、利用状況や利用者の意見等を継続的に把握し、目的の達成の度合いを確認し、計画の見直しも視野に入れて取り組むことが重要です。

③PR (Public Relations) すること

ここでいう「PR」とは、「みずからの望ましいイメージおよびその施策や事業内容・主義主張などについて多くの人々に知らせて理解や協力を求める組織的活動」（大辞林より引用）です。

事業評価の過程では、「アンケート調査ではニーズがあると判断されても、実際には利用者数が伸び悩む」「利用したことがない人は地域公共交通そのものを認知していない」といった実態が散見されます。

④改善（課題への対応策を検討）すること

計画段階では、積極的な姿勢であったのに、一旦運行を開始してしまうと、全ての目的を達成したかのように、それ以降の取り組みが十分に行われないということがあります。

運行の開始はゴールではなく、スタートであるということを強く認識する必要があります。

P D C Aサイクルにおける事業評価と改善は、目標の達成状況の確認のほか、安全性、効率性などに課題が生じていないかを確認し、改善のために必要となる対応策を検討することであり、次の段階に進むための重要な作業です。

目標が達成できていない場合にあっては、画一的な方法によって課題が解消できるものではありませんので、事業評価で得られた課題を整理し、その要因を的確に追求していく必要があります。

検討の結果、運行の計画を見直すなどの改善が必要と判断し、サービス水準の向上などに取り組む場合は、改善後の利用状況の想定をするとともに、それぞれの関係者が取り組むべき事項の確認を行っておきます。その際、事業費の増大など新たな課題が想定される場合は、計画の策定時に設定されている条件を踏まえ、新たな条件の整理も必要となります。

また、地域住民の生活環境や社会的経済的な事情等の変化によって、実際の利用状況が、計画段階に想定した需要予測と乖離してしまうことがあることから、基本方針、目標、評価指標などの基本的な事項の変更の検討が必要となる場合もあります。状況によっては、事業の必要性を判断しなければならない場合もあり得ます。

目標が達成できている場合は、利用促進などを継続的に取り組んでいくことも重要ですが、中長期的な視点から、新たな目標設定の検討を行い、より効果的、効率的な運行を模索していくことも重要です。

事業評価は、よりよい地域公共交通とするために必要となる改善のための手段として行われるものであり、そこから得られた課題への対応策を検討することも、地域公共交通会議等の重要な役割の1つとして適切に実施していくことが必要です。

第Ⅳ章 過去に運輸支局に寄せられた主な質問と回答

過去に各市町村や運行事業者から運輸支局に寄せられた問い合わせのうち、地域公共交通会議等の運営や法的な解釈に関して参考となるものを取りまとめています。

その他ご不明な点がありましたら、運輸支局までお問い合わせください。

設問一覧

- ①近隣市町村への乗り入れの際に留意する事項
- ②コミュニティバスの無料期間（無料日）の設定
- ③受託事業者の公共交通会議への参画の是非
- ④他の事業者との競合路線における運賃調整
- ⑤運行事業者が重大事故を引き起こした場合の取扱い
- ⑥イベント時のコミュニティバス車両の流用
- ⑦予約運行において運行回数を制限することの是非
- ⑧期間を限定して系統を設定する場合の取扱い
- ⑨隣接する市町村を通過するだけの路線を延長する際の留意点
- ⑩バリアフリー基準の適用除外申請をする際の留意点
- ⑪運行時刻（ダイヤ）の設定に関する留意点

*掲載している回答は、平成 25 年 2 月現在の解釈によるものです。

①近隣市町村への乗り入れの際に留意する事項

Q

現在運行しているコミュニティバスの一部の路線を、隣接する市町村の施設まで乗り入れしようとする場合の留意事項について教えてください。

A

利用者の利便性の向上や運行するコミュニティバスを交通ネットワークとして機能させるために、隣接する市町村の鉄道駅、商業施設、総合病院などに乗り入れるケースが見受けられます。

隣接する市町村へ乗り入れることによって、隣接する市町村の住民や来訪者の利用が見込まれたり、路線の競合やサービス水準の相違など隣接する市町村の交通ネットワークに影響を及ぼす可能性があることから、原則として、それぞれの市町村の地域公共交通会議において協議が必要になります。

ただし、隣接する市町村の住民などの利用が想定されない場合など、交通ネットワークに影響を及ぼさないことが明らかである場合については、例外的に隣接する市町村の地域公共交通会議等における協議に代えて、書面により隣接する市町村の首長の同意を得る方法等によることが可能です。

この場合、主体となる市町村は、隣接する市町村に設定する路線や設置する停留所を管轄する公安委員会（警察）、道路管理者に対して調整を行ったり、場合によっては、地域公共交通会議等への出席を求めるなどの対応が必要です。

隣接する市町村の住民の利用が想定されなくても、隣接する市町村に地域公共交通会議等が設置されている場合は、双方の市町村の連携という観点からも、それぞれの市町村の地域公共交通会議等において協議を行うようにしてください。

なお、隣接する市町村への乗り入れは様々なケースが考えられますので、事前に運輸支局又は県に相談してください。

②コミュニティバスの無料期間（無料日）の設定

Q

現在運行しているコミュニティバスで「体験乗車期間」を設定して、期間中について利用者負担をなしとする場合の扱いについて教えてください。

A

旅客から収受する運賃・料金が割引（全額割引を含む）をされても、その割引分を第三者が負担する場合は、運行事業者の割引に該当せず、道路運送法の手続きは不要です。

なお、道路運送法上の手続きを要しない場合であっても、利用の促進、住民等への周知の観点から、地域公共交通会議等においては報告事項として取り扱ってください。

例）無料期間の主催者が無料チケットを配布し、運行事業者が回収した当該チケットの枚数により、通常の運賃と同額で精算する場合は、運行事業者としては運賃を収受していることから、届出は不要になります。ショッピングセンター等が買い物をした人に無料チケットを配布する場合も同様です。

例）第三者（市町村を含む）が運行委託又は赤字分の補填をしている場合で、無料期間分としてではなく、運行経費全体から運送収入全体を差し引いて支払いを行っている場合は、運行事業者が無料期間中の運賃を収受していないことになり、届出が必要です。

③受託事業者の公共交通会議への参画の是非

Q

コミュニティバスを受託している運行事業者は、地域公共交通会議に参画する必要がありますか。

A

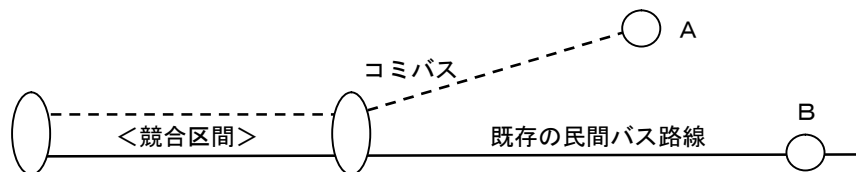
規則 9 条の 3 では、単に「一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその団体」となっていますが、地域公共交通会議での協議された事項が申請書や届出書に確実に反映されなければならないことから、特段の事情がない限り、当該運行事業者が会議に参加することが必要です。（委員でなくてもオブザーバーとしての参加も可）

なお、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく生活交通ネットワーク計画の策定に係る協議会については、関係する運行事業者を構成員とすることとされています。

④他の事業者との競合路線における運賃調整

Q

既存の民間バス路線（対キロ運賃）がある区間に、コミュニティバスを運行（100 円定額）しようとすることはできますか。



A

コミュニティバスの運行に当たっては、既存の民間バス路線との競合が発生する場合のルートや運賃が、利用者にとって障害となる場合があるため、原則的には競合を回避することが必要です。

やむを得ず競合が発生する場合には、運行時刻や結節点における乗り継ぎに配慮するなど、双方が有機的に機能するように交通ネットワークを構築することが重要です。

上図の場合、停留所 A・B の位置関係や路線の特性等によっては、競合している部分だけでなく面的な競合に該当する部分についても調整が必要となる場合もありますので、運賃を設定する際には十分注意してください。

なお、協議運賃は、上限運賃及び実施運賃に準じて設定する等、合理的かつ利用者に明確な手法により設定することが望ましいとされています。

①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、②特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの、③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に該当することがないように十分に検討してください。

⑤運行事業者が重大事故を引き起こした場合の取扱い

Q

重大事故を引き起こした運行事業者は、道路運送法に基づく許認可等の申請に制限がありますか。また、コミュニティバスの運行事業者として選定することに支障はありますか。

A

「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に関する審査基準」(H18.9.28 中運局公示第 53 号)の法令遵守の規定において、行政処分を受けた場合や自らの責に帰する重大事故を発生させた場合等については、事業規模の拡大となる事業計画の変更(運行の態様の追加、営業区域の拡大、車庫の新設・拡大、車両の最大値の増加など)を制限する規定が設けられています。

地域公共交通会議等で協議が調っていることなど、当該申請の目的が、申請者の営業政策でないと認められ、運輸局長が適当と認めた場合は適用を除外することとされています。(ただし、新たに事業許可を受けようとする場合の除外規定はありません。)

また、市町村が行う運行事業者の選定については、道路運送法上の規定はありませんので、市町村における規定や現行の契約の条件などを勘案し、総合的に判断することとなります。

⑥イベント時のコミュニティバス車両の流用

Q

イベントの開催に当たり、コミュニティバスの運行事業者に対して、当該コミュニティバス車両を使って、一般貸切旅客自動車運送事業(無料シャトルバス)としての運行を依頼することは可能ですか。

A

同一の営業所において、複数の旅客自動車運送事業を営んでいる場合、一時的な需要の増加等により車両が不足する場合、一定の範囲内の車両の流用を認める特例措置が通達(H20.6.27 国自総第 322 号ほか「一般旅客自動車運送事業における事業用自動車の流用等について」)によって定められています。

同通達では、流用可能な範囲やその要件、保安基準などの制限が設けられているほか、手続きに当たっては、事前の届出、事後の報告が必要とされていますので、当該通達を確認するとともに、事前に運輸支局にお問い合わせください。

設問のケースでは、一般貸切旅客自動車運送事業の車両が一時的な需要の増加等により車両が不足し、かつ、本来のコミュニティバスの運行について支障のない範囲に限られることとなります。

⑦予約運行において運行回数を制限することの是非

Q

予約運行において、一時的に予約が集中する場合など、全ての予約に対応すると、タクシー車両が不足することが懸念されますが、一定時間ごとに予約を引き受ける回数を制限することは可能ですか。

A

予約式の運行は、区域運行により行うことが一般的ですが、区域運行の事業計画では「営業所ごとに配置する事業用自動車の数及びそのうち乗車定員 11 人未満の事業用自動車の数」を定めることとされています。

区域運行の車両をタクシー車両との併用により確保する場合で、運行する車両が特定できないときは、運行する可能性のある車両全てを事業計画に組み入れる必要があります。

しかしながら、予約による運行に全ての車両が使用されてしまうと、タクシー事業の運行を確保できなくなる可能性があるので、以下のような事業計画により対応する方法があります。

【区域運行に係る事業計画の例】

- 営業所ごとに配置する事業用自動車の数、うち乗車定員 11 人未満の事業用自動車の数
 - ・ 10 両：うち乗車定員 11 人未満の事業用自動車の数 10 両
 - うち一般乗用旅客自動車運送事業との併用 10 両
- 発地の発車時刻若しくは着地の到着時刻又は運行間隔時間
 - ・ 運行間隔時間：1 時間（運行時間帯：8:00～17:00）
 - ・ 時間帯別の運行回数：1 時間ごとに最大 3 回

〔摘要〕

複数の予約がある場合は、複数の発着地を考慮したコース設定を行い、概ねの着地への到着時間を旅客に提示する。1 回の運行ではコース設定ができないときは、1 時間ごとに最大 3 回まで運行する。

⑧期間を限定して系統を設定する場合の取扱い

Q

路線定期運行において、期間を限定した運行系統を設定しておくことは可能ですか。

A

運行計画として、「1 年を通じ継続して運輸をするものでないときは、運輸をする期間」（運輸期間）を定めることができます。

道路運送法に関する手続きについては、運行をする 30 日前までに運行事業者が届出を行います。イベントなどが毎年特定の日に開催される場合など、毎年固定された日を設定するという届出を行うことも可能です。

例）運行計画の変更（運行系統の新設、運輸期間の設定）

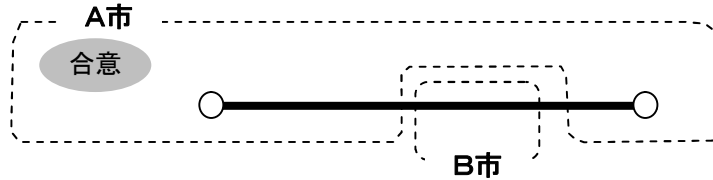
運行系統 ○○線（起点○○、終点○○、主な経由地○○） ○○km
運輸期間 毎年 ○月○日～○月○日の期間

なお、イベント等による一時的な需要に対する運行の場合は、届出をする期日が運行をする 7 日前までとすることが可能です。

⑨隣接する市町村を通過するだけの路線を延長する際の留意点

Q

A市が運行するコミュニティバスについて、隣接するB市内を運行（通過のみで停留所は設置しない）する路線を計画しているが、協議に当たって留意すべき事項はありますか。



A

B市内に路線があっても、停留所の設置がなければ、B市の地域公共交通会議等における協議は要しません。

ただし、交通保安上、道路管理上の適否の協議については、当該路線を管轄する公安委員会（警察）や道路管理者が異なる場合は、A市における地域公共交通会議等への参画を求めて協議を行う必要がありますが、このような対応を行うことができない場合は、道路運送法上の手続きの簡素化（処理期間の短縮、公安委員会の意見を聴取することの簡素化）を受けることはできません。

⑩バリアフリー基準の適用除外申請をする際の留意点

Q

バリアフリー基準に適合しない車両をコミュニティバス（路線定期運行）で使用する可否、手続き等について教えてください。

A

路線定期運行で使用する車両は、バリアフリー基準に適合していることが義務づけられていますが、例外的な扱いとして、基準により難しい特別な事情があるバス車両については、運輸局長の認定により適用除外とする規定が設けられています。（移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条）

この適用除外の申請手続きの審査は、車両改造の可能性の有無、道路幅員等による運行の制限の有無、利用予測に基づく車両選定の適切性、地域公共交通会議等の協議状況などを勘案して、個別に行うこととなります。

地域公共交通会議等において協議するに当たっては、上記の状況を十分に説明するとともに、車両の導入時期などを勘案して、スケジュール管理を行ってください。

また、当該申請は運行事業者が行いますが、審査には一定の期間（2ヶ月程度）を要しますし、必ずしも認められるとは限りませんので、コミュニティバスの事業主体である市町村においても、事前に運輸支局の担当部門に相談してください。

なお、現状（平成24年12月現在）では、バス車両及び乗車定員10人乗りタクシー車両（ジャンボタクシー）について、基準に適合した車両が開発されていますので、基本的には適合車両の導入を前提に検討を頂くことは言うまでもありません。

⑪運行時刻（ダイヤ）の設定に関する留意点

Q

運行時刻（ダイヤ）を設定する際、どのようなことに気をつけるべきですか。

A

運行時刻（ダイヤ）は、以下のような項目に留意し、設定を行います。

利便性や安全性に関わるものであることから、地域公共交通会議等において議論することが求められます。また、運行開始後においても、事務局として適宜検証を実施し、問題がある場合は見直しを行ってください。

①利用状況や乗り継ぎ等に配慮したダイヤとなっているか

→利便性の向上の観点から、利用目的に見合ったダイヤ設定が必要です。また、交通ネットワークとして機能させるためには、結節する交通機関との乗り継ぎについても調整が必要です。

②無理のない速度で運行できるか

→道路交通センサスなどにより平均時速から算出する方法もありますが、道路形状や時間帯によっては状況が異なることから、実際に試験走行をし、渋滞箇所、危険箇所などの確認を行い、遅延の有無についても確認する必要があります。

③停車時間に余裕があるか

→停留所における乗降者数などを踏まえた設定が必要です。

④過密なダイヤとなっていないか

→運転者の労働時間や運転時間帯に影響しますので、運行事業者と十分に調整を行ってください。

ダイヤ設定に問題がなくても、遅延などによって運転時間が基準を超過すると法令違反になりますので、運行の間隔は余裕をもたせる必要があります。

（参考）事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（乗合バス関係のみ抜粋）

拘束時間	・ 4 週間平均で一週間当たり 65 時間が限度。 ・ 1 日当たりの拘束時間は、原則 13 時間以内が基本（延長する場合でも、16 時間が限度。また、15 時間を超える回数は一週間に 2 回が限度。）
休息時間	・ 勤務終了後、継続して 8 時間以上の休息時間が必要。（これが困難な場合の分割休息の特例あり。）
運転時間	・ 2 日平均で 1 日当たり 9 時間、4 週間平均で一週間当たり 40 時間が限度。 ・ 連続運転時間は 4 時間が限度。（運転の中断は、1 回当たり 10 分以上の休憩を合計 30 分以上取ることが必要。）

あとがき

地域公共交通会議等の枠組みが活用されるようになってから、既に5年以上が経過していますが、以下のような地域公共交通会議等の運用がうまくいっていない顕著な事例も見受けられます。

- ・目的がなく開催され議論にならず、わずか15分足らずで閉会した。
- ・議論の中で調整不足が露呈し、合意が得られなかったために運行開始が遅れた。
- ・過去の地域公共交通会議等の取り組みが整理できていなかったり、既存路線の生い立ちが理解できていないことによって、議論が振り出しに戻ってしまった。
- ・棲み分けできていたはずの民間バス路線とコミュニティバス路線が、開始から年数が経過し、担当者が入れ替わる中でいつの間にか競合していた。 など

地域公共交通会議等で議論を行うということは、多様な関係者の連携の下に、それぞれの役割分担を明確にし、PDCAサイクルを意識した上で、現状の把握、問題点・課題の整理、基本方針、目標の設定、具体的な運行計画の策定及び運行の実施、利用状況の調査や事業評価の実施、課題等に対応するための改善策の検討などを繰り返し、地域全体が納得できる、よりよい地域公共交通を目指していくことです。

こうした検討の過程においては、計画の策定や実施の際の関係機関等との調整、必要な予算の確保、地域住民への情報の提供、意見や要望への対応など、計画を進めていくための作業にも対応していかなければなりません。

そのため、地域公共交通会議等の事務局の担当者の皆様には、多くの知識や労力が求められますし、こうした取り組みを着実に行っても、すぐに結果として現れるものではありませんが、今後も、市町村が中心となって、地域公共交通が地域に必要とされるように、「創り」「守り」「育てる」という強い気持ちで取り組まれることを期待します。

最後に、愛知運輸支局では地域公共交通に関する相談窓口を設置していますので、本書に関するお問い合わせに限らず、どんな些細なことでもお気軽にご相談ください。

○地域公共交通に関する総合的な窓口

企画担当 052-351-5311 ※音声ガイダンスが流れたら「5」を押してください。

[内容]

地域公共交通確保維持改善事業の手続き、地域公共交通に関するシンポジウムやセミナーの開催、バリアフリー関連施策、観光関連施策に関すること 等

○バスやタクシー等、自動車運送事業に関する窓口

輸送担当 052-351-5312

[内容]

道路運送法や関係法令等に関する手続き、地域公共交通会議等の設置・開催に関すること 等

参考資料

■「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（自動車交通局長通達）

国土旅第161号 平成18年9月15日 改正 平成21年12月18日 各地方運輸局長 殿 沖縄総合事務局長 殿 自動車交通局長 地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について 一般の道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）の衆議院国土交通委員会及び参議院国土交通委員会の附帯決議において、地域の需要に即した乗合運送サービスの運行形態等について協議を行う新たな協議会組織が多くの方公共団体で設置され、関係者の意見等が反映されるよう関係者に対し本法改正の趣旨の周知徹底を図ることとされていることから、別紙のとおり「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」を作成したので、各地方公共団体その他の関係者と連携を図りつつ、地域公共交通会議の場を活用して地域の需要に対応した乗合輸送サービスの提供が図られるよう遺漏なきを期されたい。 また、本通達では、上記の趣旨を踏まえ、地域公共交通会議の設置を促進する等の観点から別添1のとおり「地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）」、別添2のとおり「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」についても併せて呈示することとしたので、地域公共交通会議の運用の参考とされたい。 なお、一般乗合旅客自動車運送事業においては、各々の事業者が地域交通の利便性向上に積極的に貢献することを前提としつつ、路線定期運行を基本とし、全体として整合性のとれたネットワークが構築されることが重要であり、地域公共交通会議における協議に当たっても、このような考え方について地方公共団体を始めとする関係者の理解が得られるよう努められたい。 本通達に伴い、「地域交通会議の設置並びにコミュニティバス及び乗合タクシーの許可基準の弾力化等について」（平成17年3月30日国土旅第308号）は、廃止する。	（別紙） 地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン 1. 地域公共交通会議の目的 地域公共交通会議は、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を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。 2. 地域公共交通会議の設置及び運営 （1）地域公共交通会議は、一又は複数の市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県が主宰する。都道府県単位で地域公共交通会議を設置する場合には、都道府県の区域を交通圏、経済圏等を勘案したブロックに分割し、それぞれのブロックごとの分科会形式などにより開催することが望ましい。また、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「施行規則」という。）第15条の4第2号及び「地域協議会の要件に関する告示」（平成13年国土交通省告示第1202号）に規定する地域協議会の分科会とすることもできる。 （2）地域公共交通会議は、地方公共団体の長が主宰するものとする。また、複数市町村の合同で主宰する場合及び都道府県が主宰する場合は、都道府県及び市町村がそれぞれ担当の窓口を定めるとともに、運営において重要な事項については関係市町村等の協議により決定する等、緊密な連携と適切な役割分担のもと円滑な運営が確保されるよう努めるものとする。 （3）地域公共交通会議の会長は、必ずしも地方公共団体の職員のみでなく、地域公共交通会議の構成員の中から互選により選任することもできるものとする。また、地域公共交通会議の要綱に定めることによって、副会長その他運営に必要な役員を置くこと及び地域公共交通会議委員の任期を定めることができるものとする。 （4）地域公共交通会議を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。 （5）地域公共交通会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。 （6）地域公共交通会議は、必要と認める場合には、地域公共交通会議の下に幹事会をおくことができるものとする。幹事会は、申請内容の事前審査、地域公共交通会議の円滑な運営のための方法（関係者の合意に関する部分を除く。）の審査を行い、幹事会において審査した事項に関して地域公共交通会議に報告するものとする。 3. 協議を行うに当たっての具体的指針 地域公共交通会議においては、次の（1）～（3）に掲げる事項について、それぞ
---	---

れに定める事項に留意しつつ、具体的な協議を行うものとする。なお、協議が調った事項を変更しようとする場合も同様とする。 また、特にコミュニティバスの導入について協議を行うに当たっては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（別添2）に定める事項にも留意するものとする。 （1）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 地域公共交通会議においては、地域住民の生活に必要な乗合旅客輸送の確保、利便性の向上を図るため、責任ある議論が行われることが求められる。その際、路線定期運行を中心に整合性のとれた地域交通ネットワークが構築されるよう留意する必要がある。 ① 運行の態様 地域公共交通会議では、地域の実情に応じた適切な運行の態様について十分な協議を行うことが重要である。路線不定期運行又は区域運行については、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているものであることについて適切に判断されることが必要である。 ② 運賃及び料金 地域公共交通会議で合意した運賃及び料金については、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第9条第4項の規定により届出をもって足りるとされている。運賃及び料金の種類、額、適用方法については、社会的経済的事情に照らし利用者に過度の負担を強いることがないこと、また、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、特定の旅客に差別的な取扱いがなされないこと等に留意しつつ、十分協議した上で適切な内容を判断することが必要である。 ③ 事業計画（路線、営業区域、使用車両等） 路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられていることが必要であり、設定しようとする路線、営業区域が適切なものか十分協議する必要がある。営業区域については、地域公共交通会議で協議が調った地区単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが営業区域内にあることを要するものとする。 なお、地域公共交通会議が複数市町村の合同で主宰される場合又は都道府県によって主宰される場合の営業区域は、当該地域公共交通会議の地域の全域とするのではなく、主な利用者の居住地、目的地等地域の実情に照らして合理的であり、運行の管理が適切かつ確実に実施できる範囲の地区を定めるものとする。 使用車両については、地域特性又は路線特性等に即した使用車両が望ましいことから、仕様、形状、乗車定員等についても協議することが望ましい。 ④ 運行計画 地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミング的運行については弾力的に取扱うこととされているが、利用者利便や安全の確保を無視	した運行時刻の設定が行われないようにする必要がある。 なお、運行回数や運行時刻の変更については、地域公共交通会議への報告事項とする等、あらかじめ設定の範囲について協議しておくことが望ましい。 ⑤ 路線又は営業区域の休廃止等 （イ）路線定期運行 地域公共交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休止又は廃止についても地域公共交通会議において協議することが望ましい。 なお、地域公共交通会議の協議結果に基づき路線を休止又は廃止する場合は、地域公共交通会議が地域協議会の分科会として位置付けられている場合及び利用者の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合に限り、30日前までに届出できることとされている（通常は6ヶ月前までの届出）。 （ロ）路線不定期運行、区域運行 路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、協議結果に基づく輸送サービスを含む場合には、地域公共交通会議で合意されていることを要するものとする。 なお、この場合に必要となる事業計画変更認可申請については、廃止予定日の30日前までに申請書を提出することとされている（通常は2ヶ月前までに提出）。 ⑥ その他必要と認められる措置 地域公共交通会議は、上記以外の事項についても、必要に応じ、運行しようとする者等から説明を求めるなどにより協議して差し支えない。 （2）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 ① 市町村運営有償運送の必要性 市町村運営有償運送は、バス等の公共交通機関が不在の場合、又はバス等の公共交通機関のみによっては、住民に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合において、それらを補完するための手段として、当該地域における必要性が認められるものでなければならない。必要性の判断に当たっては、地域の関係者からなる地域公共交通会議において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に資するため責任ある議論が行われることが求められる。 ② 旅客から収受する対価 市町村運営有償運送において、旅客から収受しようとする対価が、施行規則第51条の15第1号及び第2号の規定並びに関係通達（「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国土旅第144号））の規定に基づいていることを要するものとする。 ③ その他必要と認められる措置 地域公共交通会議は、必要に応じ、以下に掲げる事項について、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、確認するものとする。
---	---

- (イ) 市町村運営有償運送に使用する自動車の種類ごとの数
(ロ) 運転者に求められる要件
(ハ) 損害賠償措置
(ニ) 運行管理の体制
(ホ) 整備管理の体制
(ヘ) 事故時の連絡体制
(ト) 苦情処理体制
(チ) その他必要な事項
- (3) 交通会議の運営方法その他地域公共交通会議が必要と認める事項
輸送サービスの変更等交通会議が必要と認める事項について協議を行う。
4. 地域公共交通会議の構成員
- (1) 地域公共交通会議の構成員は、施行規則第9条の3第1項に掲げる者とする。ただし、地域の実情により、構成員に上記以外の者を加えることができる。
- (2) 構成員を選任し、又は変更するに当たっては、地域公共交通会議の公正・中立な運営を行い得るよう、施行規則第9条の3第1項に掲げる構成員ごとのバランスに留意し、特定の者に偏らないよう配慮する。
5. 地域公共交通会議の合意
- (1) 地域公共交通会議における合意の方法
- 地域公共交通会議において協議が調った場合に、地域公共交通会議における合意があったものとみなす。地域公共交通会議の協議を行うに当たっては、公正・中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し委員の選任を行うとともに、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、十分議論を尽くして行うものとする。議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定めるものとする。
- 地域公共交通会議は、施行規則第9条第2項又は施行規則第51条の3第4号に規定する書類を、地域公共交通会議における協議が調った場合に申請者（届出者）に對し交付するものとする。
- (2) 地域公共交通会議の合意を解除する場合
- 法第79条の12第1項第4号に規定する合意の解除については、合意を解除しようとするに至った事実及び理由を示して協議を行うものとする。
6. 申請処分後における主宰者の役割
- 主宰者は、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係る相談、違反時の通報連絡体制、事故時の対応、利用者等からの苦情その他に対応するため、連絡窓口を整備するものとする。
- 都道府県が主宰者である場合は、各関係市町村にも連絡窓口を整備するものとする。

(〇〇地域公共交通に係るご相談又は通報窓口)
〇〇市役所〇〇部〇〇課
連絡先：TEL 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
FAX 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
担 当：〇〇、△△、□□

主宰者は、利用者等からの苦情及び通報、事故、その他の連絡を受けた場合には、輸送の安全の確保等を通じ適切な運営を確保するため、地域公共交通会議の構成員に通知するとともに、地域公共交通会議で対応を協議し必要な指導を行うことができるものとする。

地域公共交通会議において必要な指導を行ったにもかかわらず、協議が調っている事項に関し、一般乗合旅客自動車運送事業者がこれに従わない場合や、相違した運行を行っているとの通報があった場合、利用者からの苦情等のうち悪質と思われるもの、死亡事故等の重大事故の発生等の連絡を受けた場合には、主宰者は管轄する運輸支局等に連絡を行う等相互に密接な連携を図り対応を協議するものとする。

〇〇（市町村）地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）

【別添1】

制定平成〇〇年〇〇月〇〇日

（目的）

第1条 〇〇（市町村）地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

（協議事項）

- 第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。
- (1) 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
 - (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項
 - (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

- 第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。
- (1) 〇〇市町村長（〇〇都道府県知事）又はその指名する者
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者（〇〇〇〇株式会社）
 - (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（〇〇〇〇株式会社）
 - (4) 社団法人〇〇県〇〇協会
 - (5) 住民又は利用者の代表
 - (6) 〇〇運輸局長（〇〇運輸支局長）又はその指名する者
 - (7) 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
 - (8) 道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者

（交通会議の運営）

- 第4条 交通会議に会長をおき、主宰者の地方公共団体の職員の中からこれを充てる。
- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
 - 3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
 - 4 交通会議の議決の方法は、〇〇〇〇とする。
 - 5 交通会議は原則として公開とする。
 - 6 交通会議の庶務は、〇〇（市町村）〇〇部（課）において処理する。
 - 7 地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

(〇〇地域公共交通に係るご相談又は通報窓口)
〇〇市役所〇〇部〇〇課
連絡先：TEL 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
FAX 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
担 当：〇〇、△△、□□

（協議結果の取扱い）

第5条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（その他）

第6条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

〔以下は必要に応じ定めることとする。〕

（幹事会）

- 第〇条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。
- 2 幹事会は、第3条に定める構成員その他交通会議が必要と認めた者を委員とする。
 - 3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

(様式例) 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書 平成〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。 記 1. 協議が調っている路線又は営業区域 2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間 3. 協議が調っている運賃(料金)の種類、額及び適用方法 4. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件 平成〇〇年〇〇月〇〇日 〇〇地域公共交通会議 会長 〇〇 〇〇	〔別添2〕 コミュニティバスの導入に関するガイドライン 1. 目的 本ガイドラインは、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」に定めるもののほか、市町村等がコミュニティバスを導入する際の留意すべき事項を定めることによって、地域住民にとって便利で効率的な地域交通ネットワークの構築に寄与することを目的とする 2. コミュニティバスの定義 本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。 (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。) (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送 3. コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項 (1) 基本的な考え方 地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。 公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バス(一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するコミュニティバス以外の路線定期運行をいう。以下同じ。)を補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。 (2) 事業計画(路線、営業区域、使用車両、停留所等) 路線や区域については、導入するコミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討すべきである。検討にあたっては、市町村等が同一地域内を運行する路線バスの運行事業者を含む関係者からヒアリングをすることが望ましい。 使用車両については、地域特性又は路線特性等に即して仕様、形状、乗車定員等について検討する必要がある。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」及び「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令(平成18年12月15日国土交通省令第111号)」にしたがって所要の要件を満たす必要がある。さらに、使用車両数については、車検、定期点検、事故等の発生に備えた予備車両の必要性について検討する必要がある。 停留所や乗降場所については、路線バスとの乗り継ぎを考慮して検討する必要がある。 (3) 運行計画(運行系統、運行回数、運行時刻)
路線バスでは運行できない時間帯をコミュニティバスが分担するなど、運行系統、運行回数、運行時刻の設定にあたっては、相互の補完を図り、競合を回避するよう配慮すべきである。また、運行時刻の設定は、結節点における路線バスとの接続を考慮して行うべきである。さらに、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準(平成13年12月3日国土交通省告示第1675号)」に留意する必要がある。 (4) 運賃及び料金等 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う場合の運賃及び料金については、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できると及び持続的な運行が可能であることにつき、十分に検討する必要がある。 市町村運営有償運送による場合の旅客から収受する対価については、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて(平成18年9月15日付け国自旅第144号)」の定めるところによる。 (5) 市町村等が運行を委託する場合における運行主体の選定方法 運行を委託する場合の運行主体(一般乗合旅客自動車運送事業者)の選定にあたっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価することが重要である。 総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例は以下のとおりである。評価にあたっての各項目の比重については、運行経費に偏ることのないようにすべきであり、とりわけ運行の安全性には十分な配慮が必要である。 ① 運行経費 ・ 能率的な運営を前提としていること ・ 安全運行のために必要な経費等の確保 ・ 経費の適正な見積もり ② 収益拡大策 ③ 運行の安全性 ・ 旅客運送事業の実績 ・ 国土交通省による処分の状況 ・ 重大事故の発生の状況(過去〇年間)(重大事故とは自動車事故報告規則第2条の事故をいう。) ・ 運輸安全マネジメントの導入状況 ・ 運行管理体制 ・ 整備管理体制 ・ 営業所と車庫との距離 ・ 適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画 ・ 休憩、仮眠又は睡眠のための施設の設置状況 ④ 利用者の利便性 ・ 高齢者、障害者への配慮(バリアフリー車両の導入等)	・ 運転者の教育体制 ・ 利用者に対する情報提供の体制 ・ 苦情対応体制 ・ 他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み ⑤ 環境への配慮 ・ 低公害車の導入状況 ・ 省エネルギーへの取り組み状況 ・ 交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証又はISO14001の取得の有無 ⑥ 緊急時の対応能力 ・ 事故時の処理体制 ・ 事故時の損害賠償能力 ・ 災害発生時等緊急時の対応能力 ・ 予備車両の状況 (6) 市町村等が運行を委託する場合におけるその他の配慮事項 燃料高騰など運行主体の責に帰すことのできない要因により、運行経費が著しく増加したり実運賃収入が予定運賃収入を著しく下回った場合には、衡平の観点から委託費の適切な見直しが行われることが望ましい。 また、運行主体が新たに車両を購入して運行する場合であって、5年未満で運行委託契約が終了する場合には、残期間の車両償却費の負担について適切な配慮がなされることが望ましい。 【参考事例】 ○路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、利用者の利便性の低下が危惧される事例(3。(1)関係) ・ A市は、市中心部において、既存路線バスと実質的に競合する低廉な運賃のコミュニティバスの運行を開始した。既存路線バスは、市中心部を通過して過疎地域を結ぶ赤字路線であるが、コミュニティバスとの競争で市中心部での収入が減少しているため、減便又は廃止を検討している。過疎地域の住民の利便性の低下が危惧される。 ・ B市は、C社の既存路線バスと実質的に競合する形で、入札で最低価格を提示したD社に委託しコミュニティバスの運行を開始した。その結果、C社は旅客の逃走から路線の一部撤退を行ったが、その後、D社は経営不振によりコミュニティバスの委託費の増額をB市に要望するも認められなかったため、コミュニティバスから撤退するおそれがある。コミュニティバスが運行できなくなれば既存路線バスが撤退した地域の住民の足がなくなることとなる。 ○路線バスとの役割分担を明確にしてコミュニティバスを導入した事例(3。(2)関係) E町は、既存路線バスでカバーすることのできない末端地域について、既存路線バスの停留所までの足の確保を目的として乗合タクシーを導入している。なお、既存路線バスとの運賃上の乗り継ぎ抵抗に配慮し、乗り継ぎ割引も導入している。 ○路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、路線バスの輸送人員が減少し補助金の増額につながった事例(3。(2)関係) F市は、G社の既存路線バスに補助金を交付し路線維持を図っていたが、当該路線に競合する

コミュニティバスを導入（運行はG社に委託）したため、既存路線バスの輸送人員が減少し、結果として既存路線バスに対するF市の補助金の増額につながった。

○使用車両の検討が十分に行われなかったことにより問題が生じた事例（3.（2）関係）

H市は、地域公共交通会議の合意に基づきコミュニティバスの運行をI社に委託することとし、I社が一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請を行ったが、使用車両がバリアフリー基準に適合しないことから許可が得られず、財政面の手当を含め使用車両の再検討が必要となり、運行開始が大幅に遅れることとなった。

○路線バスとコミュニティバスの相互の補完を図り利用者利便を向上した事例（3.（3）関係）

J市は中心市街地において、K社の既存路線バスの運行本数が少ない昼間時間帯にコミュニティバス（運賃100円）を運行し利用者利便を高めるとともに、K社の昼間時間帯の路線バス運賃をJ市の負担によって200円まで引き下げ、路線バスとコミュニティバスの運賃格差の是正を図っている。

○自治体の設定した運行ダイヤが運転者の労働時間の制約に抵触していた事例（3.（3）関係）

L市は運行ダイヤ等を定め、入札を経てコミュニティバスの運行をM社に委託したが、M社が実際に運行したところ、少しの遅れで運転者の労働時間の制約に抵触する運行ダイヤとなっていたため、運行開始早々、運行ダイヤの変更が行われた。

○運行経費の多寡のみを基準に事業者を選定したことによって運行に支障が生じた事例（3.（5）関係）

- ・N市は、入札で最低金額を提示したO社にコミュニティバスの運行を委託したが、O社が運行経費を抑えるために勤務実態のない運行管理者について虚偽の届出をしていたことから、道路運送法第40条の規定に基づく車両停止処分を受けることとなり、コミュニティバスの運行に支障が生じる結果となった。
- ・P町は、入札で最低金額を提示したQ社にコミュニティバスの運行を委託することとし、Q社が一般乗合旅客事業者運送事業の許可申請を行ったが、運行管理体制が整っていないことなどから許可が得られず、運行直前になって急速地場の一般乗合旅客自動車運送事業者の協力を得てコミュニティバスの運行にこぎ着けた。
- ・R市は、入札で最低金額を提示したS社にコミュニティバスの運行を委託したが、S社は経営不振によりコミュニティバスの委託費の増額をR市に要望するも認められないため、コミュニティバスの運行から撤退した。

○コミュニティバスの運行経費の一般的な項目例（3.（5）①関係）

運送費	人件費（運転者、その他） 燃料油脂費 車両修繕費 車両減価償却費（又は車両リース料） 自動車関係諸税 保険料 バス停修繕費 その他運送費
初期費用	バス停設置費用 音声合成データ作成費 その他初期費用
一般管理費	人件費 その他経費

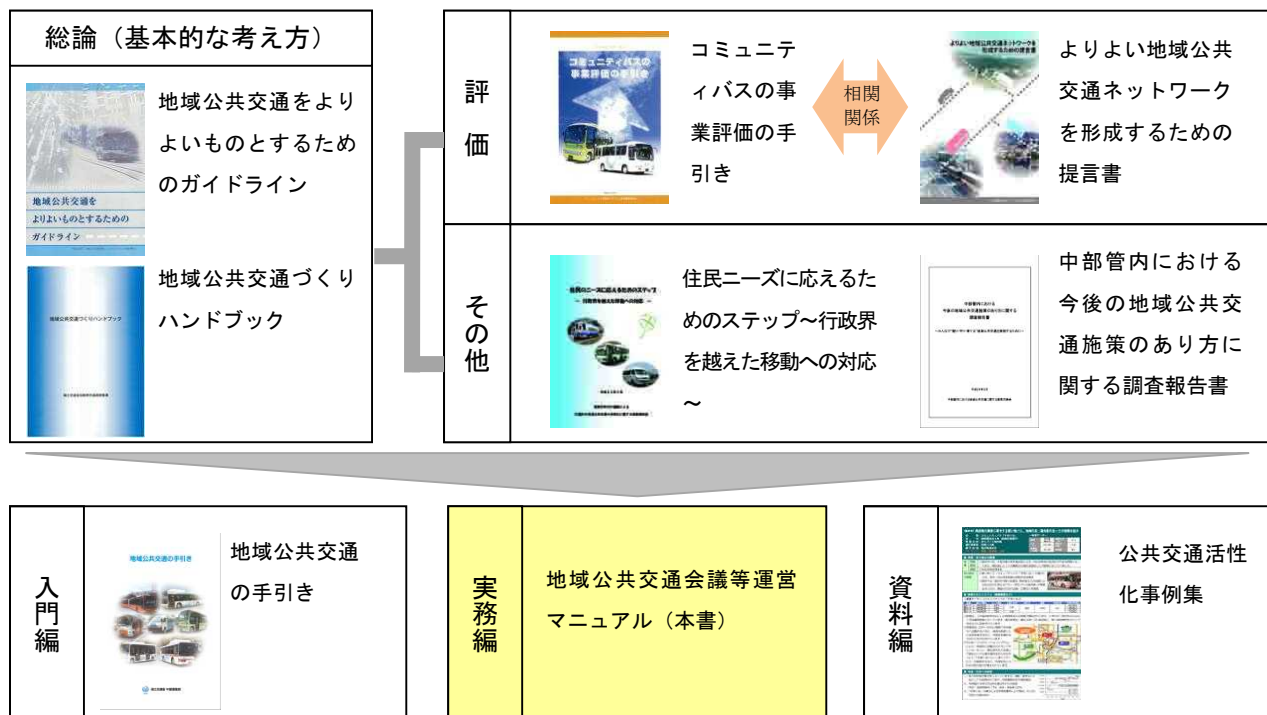
○安定的な運行に資する委託契約等の事例（3.（6）関係）

- ・T市とU社のコミュニティバスに関する運行協定書においては、事業者の責に帰さない燃料高騰など外部要因による運行経費の増加が生じた場合、運行負担金の変更を求めることができるとしている。
- ・V市とW社のコミュニティバス運行に関する協定書においては、W社の車両を使用することとなっているが、運行が5年未満で終了する場合は、使用車両の残存価格の負担について、V市とW社が協議の上別に定めることとしている。

■一般乗合旅客自動車運送事業に係る手続き一覧

態 様	事業計画等の変更等			該当条項		申請・届出等 (標準処理期間)
				法	施行規則	
路線定期運行	事業計画	路線	路線の新設	15条Ⅰ	14条	認可(3ヶ月:協議2ヶ月)
			路線の延長	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
			路線の休止・廃止	15条の2Ⅰ	15条の5	事前届出(6月前)
			路線の休止・廃止(旅客利便を阻害しない)	15条の2Ⅰ	15条の5	事前届出(30日前)
		主たる事務所・営業所	名称・位置の変更	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
		事業用自動車 ・常用車・予備車の別 ・定員11人未満の別	事業用自動車の数の変更	15条Ⅲ	15条	事前届出
			最大値(長さ、幅、高さ、総重量)の変更	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		自動車車庫	車庫の位置及び収容能力の変更	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		停留所	新設・廃止(運賃の変更を伴わない)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
			名称及び位置の変更(運賃の変更を伴わない)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
			停留所間のキロ程の変更(運賃の変更を伴わない)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
	運行計画	運行系統	運行系統の新設(ルート変更等)	15条の3Ⅱ	15条の13	事前届出(30日前)
			運行系統の廃止(路線廃止を伴わない)	15条の3Ⅱ	15条の13	事前届出(30日前)
		運行回数	運行回数の変更(運輸局長が指定する範囲内)	15条の3Ⅲ	15条の14	事後届出
			運行回数の変更(運輸局長が指定する範囲外)	15条の3Ⅱ	15条の13	事前届出(30日前)
		運行時刻	始発・終発の時刻の変更	15条の3Ⅲ	15条の14	事後届出
			運行時刻の変更(運行回数の変更を伴わない)	15条の3Ⅲ	15条の14	事後届出
		運輸期間	運輸期間の設定又は変更	15条の3Ⅲ	15条の13	事前届出(30日前)
		運賃	上限運賃の変更	9条Ⅰ	8条	認可(3ヶ月)
			上限運賃の変更(停留所の新設・位置変更に伴う場合)	9条Ⅰ	8条	認可(2ヶ月)
			実施運賃の変更	9条Ⅲ	9条	事前届出(30日前)
			協議運賃の設定・変更	9条Ⅳ	9条	事前届出(30日前)
			軽微運賃の設定・変更	9条Ⅴ	10条	事前届出(30日前)
路線不定期運行	事業計画	路線	路線の新設	15条Ⅰ	14条	認可(3ヶ月:協議2ヶ月)
			路線の延長・廃止	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		主たる事務所・営業所	名称・位置の変更	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
		事業用自動車 ・定員11人未満の別	事業用自動車の数の変更	15条Ⅲ	15条	事前届出
			最大値(長さ、幅、高さ、総重量)の変更	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		自動車車庫	車庫の位置及び収容能力の変更	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		運行系統	運行系統の新設(ルート変更等)	15条Ⅲ	15条	事前届出
			運行系統の廃止(路線廃止を伴わない)	15条Ⅲ	15条	事前届出
		乗降地点	新設・廃止(運賃の変更を伴わない)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
			位置の変更(運賃の変更を伴わない)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
			乗降地点間のキロ程の変更(運賃の変更を伴わない)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
		運行時刻	発地の発車時刻・着地の到着時刻の変更	15条Ⅲ	15条	事前届出
	運賃		協議運賃の設定・変更	9条Ⅳ	9条	事前届出(30日前)
			軽微運賃の設定・変更	9条Ⅴ	10条	事前届出(30日前)
区域運行	事業計画	営業区域	営業区域の新設・廃止	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		主たる事務所	名称・位置の変更	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
		営業所	名称	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
			新設・位置の変更(営業区域内)	15条Ⅳ	15条の2	事後届出
			新設・位置の変更(営業区域外)	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		事業用自動車 ・定員11人未満の別	事業用自動車の数の変更	15条Ⅲ	15条	事前届出
			車庫の位置及び収容能力の変更	15条Ⅰ	14条	認可(2ヶ月:協議1ヶ月)
		運送の区間	運送の区間の変更	15条Ⅳ	15条の2	事前届出
		運行時刻	発地の発車時刻・着地の到着時刻の変更	15条Ⅲ	15条	事前届出
			運行間隔時間の変更	15条Ⅲ	15条	事前届出
	運賃		協議運賃の設定・変更	9条Ⅳ	9条	事前届出(30日前)
			軽微運賃の設定・変更	9条Ⅴ	10条	事前届出(30日前)

■地域公共交通を考えるためのツール（本書と各種解説書との関連性）



■参考文献

- ・地域のモビリティ確保の知恵袋 ～モビリティは地域の元気の源～（H21.3 国土交通省政策統括官付参事官室）
- ・コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書（H18.1 国土交通省自動車交通局旅客課）
- ・旅客自動車運送事業等通達集（ぎょうせい、監修：国土交通省自動車交通局旅客課）
- ・バスサービスハンドブック（土木学会）
- ・中部運輸局ホームページ「創ろう！地域公共交通」
<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/index.html>
- ・中部運輸局ホームページ「地域公共交通コーディネーター」
<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/coordinator/index.html>

■本書の検討体制

24年度地域版地域公共交通コーディネーター会議「地域公共交通会議等運営マニュアル検討会」

委員	愛知工業大学 工学部都市環境学科	伊豆原 浩二
	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社	筒井 康史
	株式会社トーニチコンサルタント中部支社	福島 利彦
	ランドブレイン株式会社名古屋事務所	前田 欣也
	株式会社国際開発コンサルタント名古屋支店	牧田 博之
	公益財団法人豊田都市交通研究所	山崎 基浩
オブザーバー	中部運輸局 企画観光部交通企画課	
	〃 〃 地域生活交通支援室	
	〃 自動車交通部旅客第一課	
事務局	愛知運輸支局 企画調整担当、総務企画担当、輸送担当	

中部運輸局 愛知運輸支局

〒454-8558 名古屋市中川区北江町1-1-2
TEL:052-351-5311(代)

HP:<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/aichi/index.htm>
