国自旅第１６１号
平成１８年　９月１５日
一部改正　国自旅第２１９号
平成２１年１２月１８日
一部改正　国自旅第６３３号
平成２５年　４月１０日
一部改正　国自旅第３７０号
平成２７年　４月　１日
一部改正　国自旅第３３２号
平成３０年　３月３０日
一部改正　国自旅第２１２号
平成３０年１２月２８日
一部改正　国自旅第３３０号
令和　２年　３月３１日
一部改正　国自旅第３１５号
令和　２年１１月２７日
一部改正　国自旅第５８０号
令和　４年　３月３１日
一部改正　国自旅第１７７号
令和　５年１０月　１日
一部改正　国自旅第２６５号
令和　５年１２月２８日
一部改正　国自旅第７１号
令和　６年　４月２６日
一部改正　国自旅第１９８号
令和　６年　９月３０日
一部改正　国総モ第　５２号
国自旅第　５２号
令和　８年１０月２０日

各地方運輸局長　殿
沖縄総合事務局長　殿

大臣官房公共交通政策審議官
物流・自動車局長

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

今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に関する関係者の意見等が反映されるよう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（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４条第２項）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又は自家用有償旅客運送により、地域旅客運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。

地域公共交通会議において地域旅客運送サービスのあり方を検討するに当たっては、以下の基本的な考え方について出席者が共有した上で協議を進める必要があるので、関係者に周知を図られたい。

１．　地域旅客運送サービスの安全性及び継続性の観点から、旅客自動車運送事業者による路線定期運行、路線不定期運行、区域運行や乗用輸送サービスを組み合わせて、利便性及び効率性のバランスの取れた公共交通ネットワークの構築を第一に検討すること。なお、旅客運送に関して高い知見を有する旅客運送事業者が、持続可能な地域旅客運送サービスの確保に向けて、積極的な提案や協議に参画できるよう努められたい。

２．　１の考えに基づいて検討を行ってもなお、地域旅客運送サービスが十分に確保されない場合には、これを補完するものとして、自家用有償旅客運送を組み合わせて、地域住民や来訪者の移動手段を確保していくことが可能であること。

また、本通達では、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。

附則（令和２年１１月２７日付け国自旅第３１５号）

「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成１８年９月１５日付け国自旅第１４５号）は、令和２年１１月２６日限り廃止する。

〔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、自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項、その他一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送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。ただし、主宰者がいずれの場合であっても、住民の日常生活圏と公共交通ネットワークの範囲を勘案した広域的な議論を行うことが望ましい。また、当該地域公共交通会議の構成員たる地方運輸局長は、主宰者に対して、広域的な議論を行うよう促すものとする。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。この場合において、分科会の構成員、運営方法は当該地域公共交通会議に準ずるものとする。また、施行規則第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。特に、施行規則第４８条第２号に規定する都道府県が運送を行う場合には、地域公共交通会議において同号における協議を行うこととする。

（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の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）地域公共交通会議の開催は、原則として公開とし、オンラインでの開催も可

能とする。また、開催日時、場所、議題、協議内容、協議が調った事項等を記載した議事録、議事資料及び設置要綱については、原則として、主宰者たる市町村又は都道府県のホームページ上で公開することとする。

（６）委員の招集が困難である場合等にあっては、地域公共交通会議があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行うことができるものとする。なお、更新の登録を行う場合にあっては、意見公募形式（更新の登録を行うことについて地域公共交通会議の構成員に対して周知し、一定期間異議がない場合には、当該更新に係る協議が調ったものとみなす協議形式をいう。）を原則とする。

（７）地域公共交通会議において協議が調った事項に係る軽微な変更（工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線の変更（道路運送法（昭和２６年法律第１８３号。以下「法」という。）第１７条及び法第７９条の７ただし書に規定する、天災等やむを得ない事由によりその路線において運行することができなくなったときを除く。）や、設定している運賃に変更のない停留所の変更、法第７９条の６第１項に定める有効期間の更新等の地域公共交通会議が軽微と認める変更）に伴う協議については、地域公共交通会議に（９）に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや書面による協議を行うことができるものとする。

　なお、地域公共交通会議が軽微と認める変更事項は、あらかじめ設置要綱に記載することが望ましい。

（８）一度地域公共交通会議において協議が調った事項を内容の変更なく反復継続して行う場合（過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等）には、更なる協議は不要であるが、必要に応じて地域公共交通会議への報告を行うものとする。

（９）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（関係者間で協議を調える内容に関する部分を除く。）等の審査を行い、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）～（６）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。

さらに、自家用有償旅客運送の導入について協議を行うに当たっては、主宰者は、自家用有償旅客運送を行おうとする者（有効期間の更新の登録、変更登録を行おうとする者を含む。以下「申請者」という。）に対し、協議に必要な資料の提出を求めることができるものとする。

（１）地域の移動ニーズの把握

地域公共交通会議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域の移動ニーズを明らかにすることが必要である。

なお、潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局等との連携や情報共有等が重要である。

（２）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項

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。なお、法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等については、（７）に規定する。

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　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。

③　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。

④　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。

（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、地域公共交通会議において協議することが望ましい。

⑤　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。

（３）自家用有償旅客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　自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方

地域交通の検討に当たっては、まず既存のバス・タクシーといった交通事業者の活用を十分に検討する必要があるが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要である。

（イ）交通空白地有償運送について

交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス、タクシー等の交通事業者による輸送サービスの供給量が、地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合、その他当該地域における営業所が存しない場合、営業所が遠隔地にあるため旅客の需要に的確に応じることが困難となっている場合など、実質的に交通事業者によっては当該地域の住民又は観光旅客を含む来訪者に必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合又はそのような事態を招来することが明らかな場合などが想定される。このように、交通空白地有償運送の必要性については、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断することが原則である（５.（３）①（ロ）に掲げるプロセスに基づき、市町村長又は都道府県知事による判断がなされる場合も含まれ得る。）。なお、以下の場合には、少なくとも交通空白地（交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含

む。）に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断することが望ましい。

・　移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内（※）に公共交通を利用できない地域・時間帯

導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、法第７９条の２第１項第５号に定める事業者協力型自家用有償旅客運送（一般旅客自動車運送事業者が、法第７９条の２第１項第５号に掲げる運行管理及び施行規則第５１条の２の２に掲げる車両整備管理について協力する自家用有償旅客運送。以下単に「事業者協力型自家用有償旅客運送」という。）の導入についてもあわせて検討し、協議を行うことが望ましい。

※　地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に３０分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等）を踏まえた市町村長又は都道府県知事の判断により、３０分未満とすることも考えられる（例えば１５分など）。

（ロ）福祉有償運送について

当該地域における福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか又は直ちに提供される可能性が低いと認められる場合、地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合があり得るが、この場合も（イ）と同様、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断されることが必要であり、導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、事業者協力型自家用有償旅客運送の導入についてもあわせて検討し、協議を行うことが望ましい。

（ハ）運送の区域

運送の区域は、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の管轄する区域のうち、地域公共交通会議において協議により定められた区域とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。一方で、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域の外にある輸送を行う場合には、隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同で実施すべき場合も考えられることから、関係市町村にその旨を通知することが望ましい。また、地方運輸局や都道府県は、広域的な観点から必要に応じて、隣接する複数市町村に対して当該共同化を促すこととする。

なお、当該市区町村の交通環境等の状況から、地域公共交通会議の協議に

基づき、運送の区域を市町村内の一部の地域に限定することができる。この場合において、運送の区域を見直す場合は、再度、地域公共交通会議の協議を調える必要があるものとする。

② 旅客から収受する対価

自家用有償旅客運送において、旅客から収受しようとする対価が、施行規則第５１条の１５各号の規定及び関係通達（「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日付け国自旅第１４４号））の規定に基づき、適切な実費に基づく営利に至らない範囲で定められているものと認められること。この場合において、申請者に対し、旅客から収受する対価の額等について、議論のために必要となる資料の提出を求めるとともに、設定しようとする対価について、必要に応じ申請者から説明等を聴取するものとする。

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）運送しようとする旅客の範囲
（ロ）自家用有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数
（ハ）運転者に求められる要件
（ニ）損害賠償措置
（ホ）運行管理の体制
（ヘ）整備管理の体制
（ト）事故時の連絡体制
（チ）苦情処理体制
（リ）その他必要な事項

（４）一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等に関する事項

既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、地方公共団体の発意により、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等を協議事項とすることができる。

なお、法第２０条第２号の協議を行う場合には、次の事項について協議するものとする。

① 営業区域外旅客運送の必要性
② 営業区域外旅客運送の対象となる地域
③ 営業区域外旅客運送を行う事業者
④ 営業区域外旅客運送を行う期間
⑤ その他必要な事項

（５）互助による運送との連携に関する事項

地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、（２）（３）の協議においては、交通事業者や自家用有償旅客運送と、互助による登録又は許可を要しな

い形態の運送との連携についても十分配慮した協議を行うことが必要である。

（６）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地域公共交通会議が必要と認める事項について協議を行う。

（７）法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等

地域公共交通会議において法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等は、以下に掲げる事項である。

（道路運送法上協議を調える必要がある事項）

・自家用有償旅客運送に関する事項

① 自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録

自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録については、法第７９条の４第１項第５号及び施行規則第５１条の７の規定に基づき、自家用有償旅客運送が必要であることについて、地域公共交通会議において協議を調えることとされている。

② 旅客から収受する対価

旅客から収受する対価については、法第７９条の８第２項及び施行規則第５１条の１５の規定の基準に基づき、地域公共交通会議において協議を調えることとされている。

（「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」において協議が調っていることが許認可の要件とされている事項）

・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する事項

① 運行の態様

路線不定期運行又は区域運行については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針（平成１３年８月２９日国自旅第７１号。以下「申請処理方針」という。）」１．（２）③において、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（地域公共交通会議等で地域交通ネットワークの観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要が無い場合はこの限りではない。）であることとしている。

② 事業計画（使用車両、最低車両数）

使用車両の乗車定員については、申請処理方針１．（３）②、（４）①及び（５）①において、地域公共交通会議又は協議会（施行規則第４条第２項の協議会をいう。）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には１１人未満の乗車定員とすることができることとしている。

最低車両数については、申請処理方針１．（３）③、（４）②及び（５）

②において、地域公共交通会議又は協議会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、最低車両数の定めの限りでないとしている。

（許認可の手続等について、協議が調っていることによって特例が認められる事項）

① 事業計画（路線、営業区域）

路線又は営業区域については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する標準処理期間に対する設定方針について」（平成１３年１２月２６日国自旅第１２９号）１及び２において地域公共交通会議又は協議会で協議が調った事案については、特段の事情がない限り、通常３ヶ月又は２ヶ月をそれぞれの事案ごとに、概ね２ヶ月又は１ヶ月を目処とした迅速な処理をすることとしている。

② 運行計画

「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１３年９月２７日国自旅第９０号）４.（２）②において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の要件に該当する場合であっても弾力的に取扱うこととしている。

③ 路線又は営業区域の休廃止等

（イ）路線定期運行

「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成１３年９月２６日国自旅第９２号）Ⅰ．１（３）において、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のうち、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、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて行われる路線定期運行である場合、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は、必要となる届出について休止又は廃止予定日の３０日前までの届出でよいこととしている（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、「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成１３年９月２６日国自旅第９２号）Ⅱ.及びⅢ.において、地域公共交通会議において協議が調っていれば、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日前までの申請でよいこととしている（通常は２ヶ月前までに申請）

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４条の２第１項に掲げる者とする。ただし、施行規則第４条の２第２項の規定により、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。この場合において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第６条第２項第４号に規定する連携促進団体が存在するときは、当該団体の有する地域交通の課題把握に関する機能、関係者間の連絡調整に係る機能及び地域交通施策に係る企画立案機能を活用する観点から、積極的に当該団体の参画を図ることが望ましい。

また、自家用有償旅客運送の実施において、通院、通所、通学、買物等の移動の足としてニーズに的確に対応し十分に活用されるよう、旅客の特性や施設の配置等を踏まえた検討を行うため、医療関係者、福祉関係者、教育関係者、商業関係者等を構成員に加えることが望ましい。

さらに、観光旅客を含む来訪者を輸送対象とする場合は、地域の観光資源の活用を図る観点から、観光協会や観光関連事業者等の観光関係者を構成員に加えることが望ましい。

（２）構成員を選任し、又は変更するに当たっては、地域公共交通会議において公正・中立な運営及び地域住民、観光旅客を含む来訪者その他の利用者の視点に立った協議がなされるよう、地域公共交通会議にあっては施行規則第４条の２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。また、施行規則第４条の２第１項第６号においては現に自家用有償旅客運送を行っている同規則第４９条第２号に規定する特定非営利活動法人等が構成員として掲げられているが、全ての自家用有償旅客運送者を地域公共交通会議の構成員とすることが合理的ではない場合においても、地域公共交通会議において、自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等を含め、より多様な主体から幅広く意見を聴取する等の機会を設けることにも留意する。なお、議事の煩雑化、遅延等が生じないよう留意する。

（３）自家用有償旅客運送に係る申請者に対しては、地域公共交通会議を主宰する地方公共団体が事前に意見の聴取を行うか、又は、地域公共交通会議（幹事会を含む。）に申請者を参加させ、運送する旅客の範囲、対価、運送の頻度等の有償運送の活動内容及び申請に関する意見を述べさせることとするか、いずれかの措置を講ずるものとすること。なお、複数の者による連名での共同申請の場合には、当該複数の者に対して意見聴取を行うことも妨げないが、当該共同申請を代表する１者に対して意見聴取を行うことで足りるものとする。ただし、当該申請者（地域公共交通会議を主宰する市町村又は都道府県が申請者である場合を除く。）が地域公共交通会議に参加する場合にあっては、自らが行う有償運送の可否の議決には加わることはできないものとする。

（４）自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、円滑な協議を誘導するた

め、地域公共交通のエキスパートなどの人材を第三者のコーディネーターとして加えるよう配慮する。

（５）自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、その必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師等、移動制約者の代弁者も加えることで、現場の実状を詳細に把握するよう配慮する。なお、地域公共交通会議に移動制約者の代弁者を参加させる等、地域の実情に応じ、会議間での緊密な連携を図ることが必要である。

（６）地域公共交通会議の構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、目的意識を共有し、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（平成 26 年 11 月 20 日国土交通省、総務省告示第 1 号）七に掲げる事項を十分に理解して会議に参画することが必要である。

５．地域公共交通会議における協議

（１）地域公共交通会議において協議を調える方法

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、（３）の検討プロセスに基づき（ただし、地域のニーズに対応した交通手段の確保のために、地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合を除く。）、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。

議決に係る方法は、必ずしも全会一致を意味するものではなく、多数決など地域公共交通会議の設置要綱に定められた議決方法により決することにより、協議が調ったものとする。

協議が調った場合には、施行規則第５１条の３第４号に規定する書類を申請者（届出者）に対し交付するものとする。

（２）地域公共交通会議において既に調った協議事項の見直し方法

法第７９条の１２第１項第４号に規定する関係者間における協議については、その行う自家用有償旅客運送に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難でなくなったこと又は地域において必要な旅客輸送を確保するため必要でなくな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。この場合において、当該自家用有償旅客運送者に業務改善又は弁明の機会を付与するなど、可能な限り手続き上の透明性に配慮するものとする。

（３）地域公共交通会議における検討プロセス

① 地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員が、地域の公共交通に関する基本的な考え方等を踏まえ、地域の移動ニーズに対応した交通サービスがどうあるべきか主体的に検討し、自家用有償旅客運送の導入の意向をもった上で、当該導入について提案した場合には、地域

公共交通会議において、以下の検討プロセスにより、協議を行うものとする。

（イ）自家用有償旅客運送の導入に関する提案についての協議

地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員による自家用有償旅客運送の導入に関する提案の内容について協議することとする。この場合、乗合タクシー等の地域の交通事業者による運送サービスの提供の可否についても、当該提案があった日から最長２ヶ月間程度の協議を重ねることとし、自家用有償旅客運送又は地域の交通事業者による運送サービスのいずれかについて、実施するとの結論に至った場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなし、それ以降の手続については、下記（ハ）～（ヘ）によることとする。

（ロ）協議で結論に至らなかった場合の市町村長又は都道府県知事による判断

２ヶ月の期間内に上記①（イ）のような結論に至らなかった場合には、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が、設置要綱の規定に基づき、協議内容を尊重しつつ、自らの責任において、自家用有償旅客運送の導入の可否について最終的な判断を行えることとし、自家用有償旅客運送を実施するとの判断がなされた場合には、自家用有償旅客運送を実施することについて協議が調ったものとみなし、それ以降の手続については、下記（ハ）～（ヘ）によることとする。

（ハ）自家用有償旅客運送の実施内容についての協議

自家用有償旅客運送の実施内容（種別、運送主体（施行規則第４８条第２号の規定する都道府県が主体となる場合の協議を含む。）、運行内容（路線又は区域）、利用者から収受する対価、実施時期等）について協議するものとする。（なお、これらの事項については、上記①（イ）に規定する「最長２ヶ月間程度の協議」の中で協議することとし、この協議において結論が出ず、上記①（ロ）に規定する「市町村長又は都道府県知事の判断」がなされる場合には、当該判断の対象に含めることを原則とする。）

（ニ）自家用有償旅客運送の交通事業者に対する運行委託に関する協議

上記（ハ）で協議した自家用有償旅客運送について、交通事業者への運行委託による実施を協議し、委託可能との協議結果に至らなかった場合は、市町村又は特定非営利活動法人等による実施について、協議を行うこととする。（なお、運行委託による実施の可否等については、上記（イ）に規定する「最長２ヶ月間程度の協議」の中で協議することとし、この協議において結論が出ず、上記（ロ）に規定する「市町村長又は都道府県知事の判断」がなされる場合には、当該判断の対象に含めることを原則とする。）。

（ホ）更新登録における検討プロセスによる協議

現に実施されている自家用有償旅客運送に対して、提案者から、交通事業者による困難性が認められないとの意見を付した上で、具体的な提案を行う場合、提案者は現に実施されている自家用有償旅客運送の有効期間の満了日の４ヶ月前までに地域公共交通会議に提案を行い、上記（イ）～（ニ）に基づき検討を行うものとする。

この場合、地域の移動ニーズに対応した交通手段の安定的な確保の観点から、当該提案により提供される輸送サービスの持続性を踏まえ、自家用有償旅客運送の更新登録を行うことを含め、慎重に検討を行うものとする。

（ヘ）検討プロセスの運用

上記の検討プロセスの運用については、地域公共交通会議の設置要綱において、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議において議決されたものとする旨を、あらかじめ定めるものとする。

ただし、現に行われている協議の状況や段階等を踏まえ、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議で議決されたものとする旨を、あらかじめ、議決することも可能とする。

② 地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事において、地域の移動ニーズに対応した交通サービスの提供に向けた検討が必要であると考えているものの、市町村長又は都道府県知事その他の構成員が、具体的な交通サービスの在り方に係る意向を示していない場合においては、以下のプロセスによることとすることも可能である。

（イ）地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案

地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関し、具体的な提案（運行内容（路線又は区域）、運賃及び料金、実施時期が定められているもの。）を２ヶ月以内に提出するよう、地域公共交通会議から地域の交通事業者に対して求めることとする。

なお、期限内に具体的な提案がない場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、会議等の協議が調ったものとみなし、上記①（ハ）の協議を行うものとし、以降の手続は、上記①（ニ）～（ヘ）を準用することとする。

（ロ）提案内容に関する協議

（イ）の具体的な提案について、地域の移動ニーズへの対応の観点から、地域公共交通会議に対して提案があった日から４ヶ月間の協議を行うものとし、実施するとの協議結果となった場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなす。

なお、４ヶ月間の期間内に実施するとの協議結果に至らなかった場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、会議等の協議が調ったものとみなし、上記

①（ハ）の協議を行うものとし、以降の手続は、上記①（ニ）～（ヘ）を準用することとする。

６．地域公共交通会議において定められた自家用有償旅客運送に関する独自の基準に対する考え方

地域公共交通会議において、関係法令・通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）については、客観的な根拠に基づかないものは認められない。なお、当該地域における移動制約者の状況、バス、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十分な検討が行われ、客観的・合理的な理由に基づいて協議され設けられたローカルルールについては、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではない。

他方、一度定められたローカルルールについて、その前提となる状況が変化しているにもかかわらず長期間見直しを行っていないことや、個別の事例につき適用された取扱いを他の事例との違いを吟味せず地域で一律のローカルルールとして適用するといった取扱いは適当ではない。

このため、地域公共交通会議ごとに主宰者である市町村が自家用有償旅客運送の運営実態等を踏まえながら適切性について改めて検証を行い、これらに基づいて定められていないと判断されたローカルルール（以下「不合理なローカルルール」という。）については、適時適切に見直しを行うこととする。また、地域公共交通会議の構成員は、不合理なローカルルールが存置されていると考える場合には、その旨を会議において申し出ることができることとし、この申し出があった場合にも、地域公共交通会議において、当該ローカルルールの適切性について改めて検証を行い、適時適切に見直しを行うこととする。

毎年度、見直しの進捗状況について、①ローカルルールの内容、②ローカルルール設定の経緯、③判定結果、④判定理由、⑤今後の対応方針、⑥対応結果等をローカルルール検証結果報告書により、毎年３月末現在における検証の推進状況を報告することとする。

それら報告を集計した上で、不合理なローカルルールの見直しが遅れている市町村においては速やかに見直しを行うものとする。

７．申請処分後における主宰者の役割

主宰者は、一般旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送に係る相談、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、一般旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送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。

また、運輸監理部長、運輸支局長、指定都道府県等の長から、地域公共交通会議で協議した自家用有償旅客運送者に係る業務の停止又は登録の取消等、行政処分に係る通知を受理した場合にあっては、当該事実を地域公共交通会議の構成員に周知するとともに、必要に応じ地域公共交通会議を開催し対応を協議する等適切な対応を実施するものとする。

〔別添１〕

○○（市町村）地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）

制定（年号）○○年○○月○○日

（目的）

第１条　○○（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及び自家用有償旅客運送の必要性、公共の福祉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となる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等に関する事項

（２）路線（市町村長が主宰する地域公共交通会議にあつては、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて行われる路線定期運行である場合に限る。）の休止又は廃止に関する協議

（３）自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

（４）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）○○市町村長（○○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（○○○○株式会社）

（３）一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（○○○○株式会社）

（４）社団法人○○県○○協会

（５）住民又は利用者の代表

（６）○○運輸局長（○○運輸支局長）又はその指名する者

（７）自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、○○市町村において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者

（８）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

（９）道路管理者、都道府県警察

（１０）学識経験者、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第６条２項第４号に規定する連携促進団体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　４の定めに関わらず、「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」（平成１８年９月１５日国自旅第１６１号）に定める「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」５．（３）地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果又は当該検討プロセスに基づき協議が調ったものとみなされた事項については、交通会議の議決があったものとする。

６　交通会議は原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。

７　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。

８　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、△△、□□

（守秘義務）

第５条　交通会議の委員（幹事会の委員）は、個人情報その他業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

（協議結果の取扱い）

第６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７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。

（交通会議における協議が調った事項に係る軽微な変更事項）
第□条　交通会議は、次に掲げる変更事項について、軽微なものと認め、当該変更に伴う協議については、第〇条に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや書面による協議を行うことができる。
（１）△△
（２）××

〔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。

⑴ 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。）

⑵ 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交通空白地有償運送

３．コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項

⑴ 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。

⑵ 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。

⑶ 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も、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。

⑷ 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こ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。

交通空白地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。

⑸ 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】

〇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、市中心部を通っ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社は旅客の逸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いため、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け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。

〇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。

〇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。

〇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。

〇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。

〇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。

〇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遽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。

〇コミュニティバスの運行経費の一般的な項目例（３．⑸①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

〇安定的な運行に資する委託契約等の事例（３．⑹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。