

道路運送法の事業区分とコミュニティバス導入のポイント

九州運輸局 自動車交通部 旅客第一課

コミュニティバスの定義

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います。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行なう乗合バス(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なう市町村運営有償運送

道路運送法との関係

運行主体

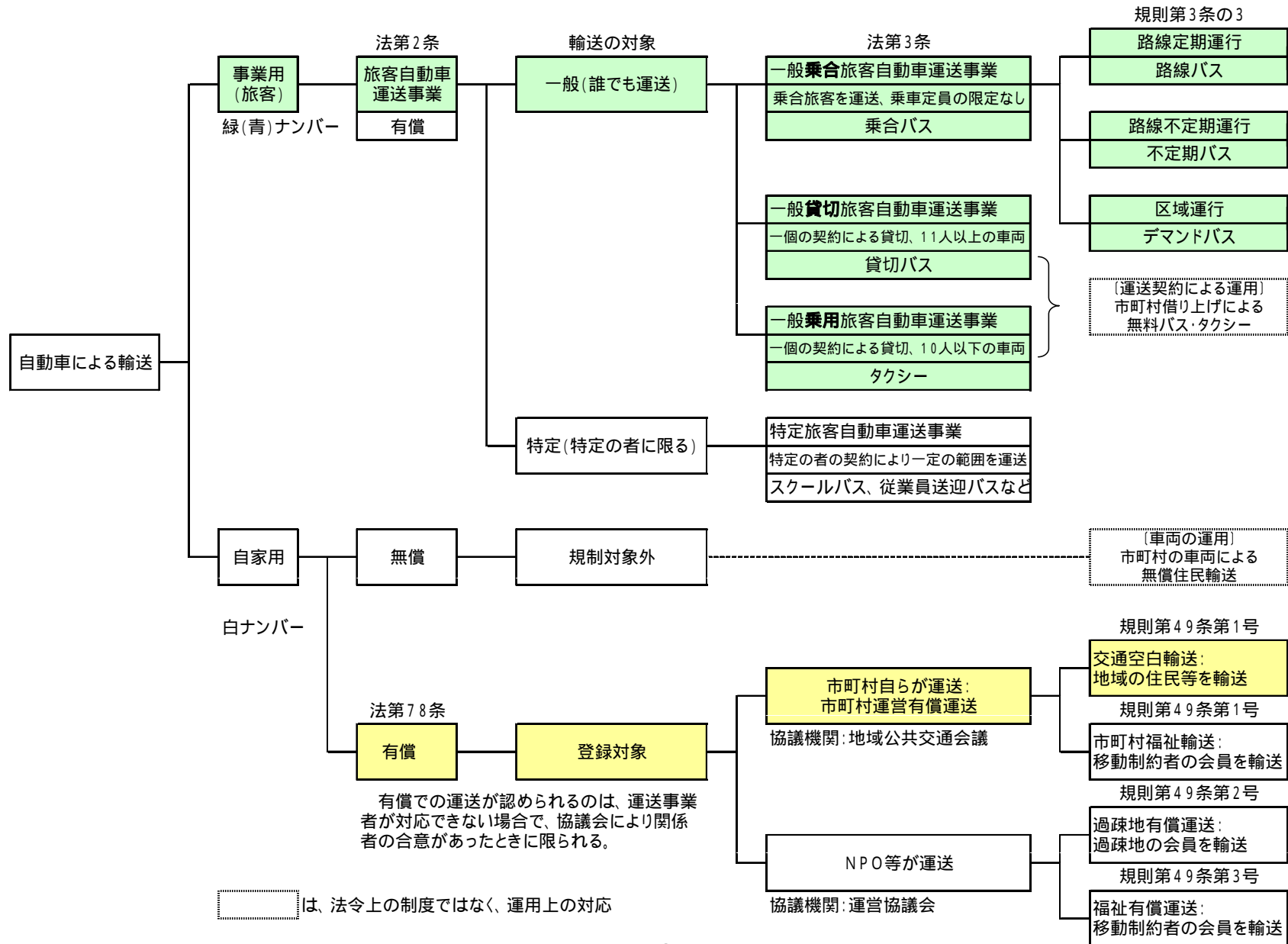
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者とは道路運送法第4条により許可を受けた者
- ・自家用有償旅客運送者とは道路運送法第79条の3により登録を受けた者

導入(運行)に際しては、運行主体が道路運送法に基づく許認可等の手続きが必要になります。

- ・運行主体が必ずしも道路運送法に精通しているわけではありません。
- ・市町村においても担当セクションが、コミュニティバスの導入計画段階から、手続きについて検討しておくことが必要になります。
- ・スムーズに導入が図られるよう市町村と運輸支局との連携が重要になります。

近年、様々な交付金や補助金によるコミュニティバスの試験運行の検討などが見受けられますが、いざ、運行という段階で、運行できなくなることがあります。

道路運送法の事業区分



運行形態と道路運送法の関係

運賃	区分	利用者	運送主体	道路運送法上の区分	運行の形態	車両	市町村の関与	標準処理期間	
有料	事業用	誰でも利用可能 (制限無し)	運送事業者	【乗合バス事業】 一般乗合旅客自動車 運送事業 (路線定期運行)	路線を定めて定時に運行	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)	運行委託又は運行費補助 地域公共交通会議を主宰 ・地域で合意した運賃 ・路線に必要な車両数など	〔新規許可〕 3ヶ月 〔路線延長〕 3ヶ月 〔区域拡張〕 3ヶ月 交通会議は 1ヶ月短縮	
				【乗合バス事業】 " " (路線不定期)	予約制	路線を定めて、予約に応じて運行	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)		運行委託又は運行費補助 地域公共交通会議を主宰 ・運送する路線や区域 ・路線に必要な車両数など
				【乗合バス事業】 " " (区域運行)	予約制	一定の区域内を予約に応じて運行	事業用自動車 (10人以下を基本とする)		
	自家用	住民等	市町村	【自家用・有償運送】 市町村運営有償運送	市町村の住民やその親族などを自治体の 車両で運送。 乗合バスのな運送形態	市町村の自家用自動車	地域公共交通会議を主宰 ・必要性や輸送サービスの内容、運 行管理の体制などを協議 運行後は運行責任を負う	〔登録〕 1ヶ月	
		登録した会員	NPO等	【自家用・有償運送】 過疎地有償運送	運営協議会で合意された地区内の会員を運 送 同時に複数の会員の運送も可能	NPO等の自家用自動車	運営協議会を主宰 ・必要性や輸送サービスの内容、運 送の対価、運行管理の体制などを 協議 運行後は、NPO等に指導・助言 を行う	〔登録〕 1ヶ月	
		登録した会員 (移動制約者)	NPO等	【自家用・有償運送】 福祉有償運送	運営協議会で合意された地区内の移動制 約者会員を輸送 原則として、1両の車両で運べるのは会員1 名(及び付き添い人)のみ	" " (10人以下車両に限る)			

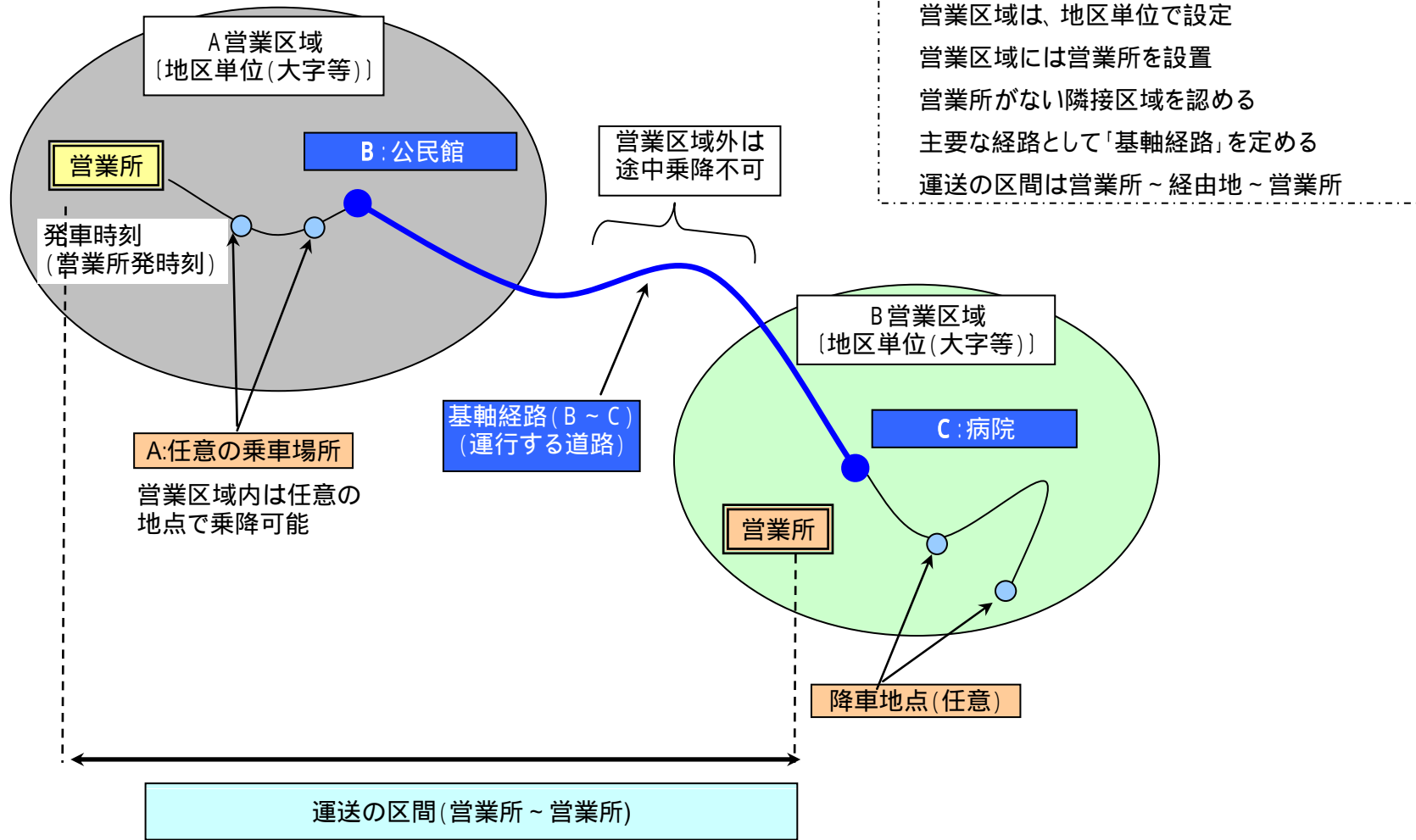
運賃	区分	利用者	運送主体	道路運送法上の区分	運行の形態	車両	市町村の関与
無料	自家用	住民等	市町村	【自家用】 道路運送法の 規制対象外	市町村の車両による無償住民輸送	市町村の自家用自動車	市町村が自ら運行(運行責任を負 う)
		高齢者		" "	福祉バス		市町村が自ら運行(運行責任を負 う)
		小中学生		" "	スクールバス		市町村が自ら運行(運行責任を負 う)
	事業用	市町村の住民等	貸切バス又 はタクシー	【運送事業者の利用】 貸切バス・タクシーに 対する規制	貸切バス・タクシーによる借り上げによる無 償住民輸送	事業用自動車	バスやタクシーとチャーター契約

一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画・運行計画

運行の態様	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
性格	乗合事業の基本形	路線定期の補完	路線定期の補完
運行形態 (規則第3条の3)	<p>【路線定期とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線設定にかかる起終点及び停留所の時刻設定が定時 ・路線の一部に迂回経路を設定し、呼び出しに応じて迂回させる形態も含まれる 	<p>【不定期とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約に基づく運行を行う場合で定時に運行することが困難 ・予約に基づく運行を行う場合で発車時刻又は到着時刻のみ設定 ・運行時刻を定めず、他の交通機関に依存した運行時刻設定 	<p>【区域運行とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不定路線かつ不定時であり、旅客の需要に応じた乗合運行 <p>(運送の区間ごとに発車時刻か到着時刻か運行間隔を設定)</p>
事業計画 (規則第4条)	<p>路線に関する次の事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・起点及び終点の地名及び地番 ・キロ程 ・主たる経過地 	<p>路線に関する次の事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・起点及び終点の地名及び地番 ・キロ程 ・主たる経過地 	<p>区域運行に関する次に掲げる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業区域(営業区域は地区単位で設定)
	主たる事務所の名称及び位置	主たる事務所の名称及び位置	主たる事務所の名称及び位置
	営業所の名称及び位置	営業所の名称及び位置	営業所の名称及び位置
	営業所配置の事業用自動車数	営業所配置の事業用自動車数	営業所配置の事業用自動車数
	車庫の位置及び収容能力	車庫の位置及び収容能力	車庫の位置及び収容能力
	各路線に配置する最大車両(長さ、幅、高さ、重量)	最大車両の規定なし	最大車両の規定なし
	停留所の名称、位置、停留所間のキロ程	乗降地点の名称・位置、乗降地点間のキロ程	停留所の規定なし
	系統は運行計画で定める	運行系統	運行区間
	時刻は運行計画で定める	起終点の時刻を定める場合は、発車時刻・到着時刻	起終点の時刻を定める場合は、発車時刻・到着時刻
運行計画 (法15条の3)	運行系統	運行計画は不定期・区域には規定なし	
	指定時間帯ごとの運行回数	運行計画は不定期・区域には規定なし	
	始発・終発の時刻	運行計画は不定期・区域には規定なし	
添付書類 (規則第4条)	<p>・路線図</p> <p>(路線、営業所、停留所、車庫、道路、道路の別など)</p>	<p>・路線図</p> <p>(路線、営業所、乗降地点、車庫、運行系統など)</p>	<p>・営業区域図</p> <p>(営業区域、営業所の位置及び名称、車庫の位置及び名称、運行区間、縮尺及び方位)</p>

区域運行のイメージ

1. 営業区域間の運送の例 (発車時刻又は到着時刻を設定)



協議会

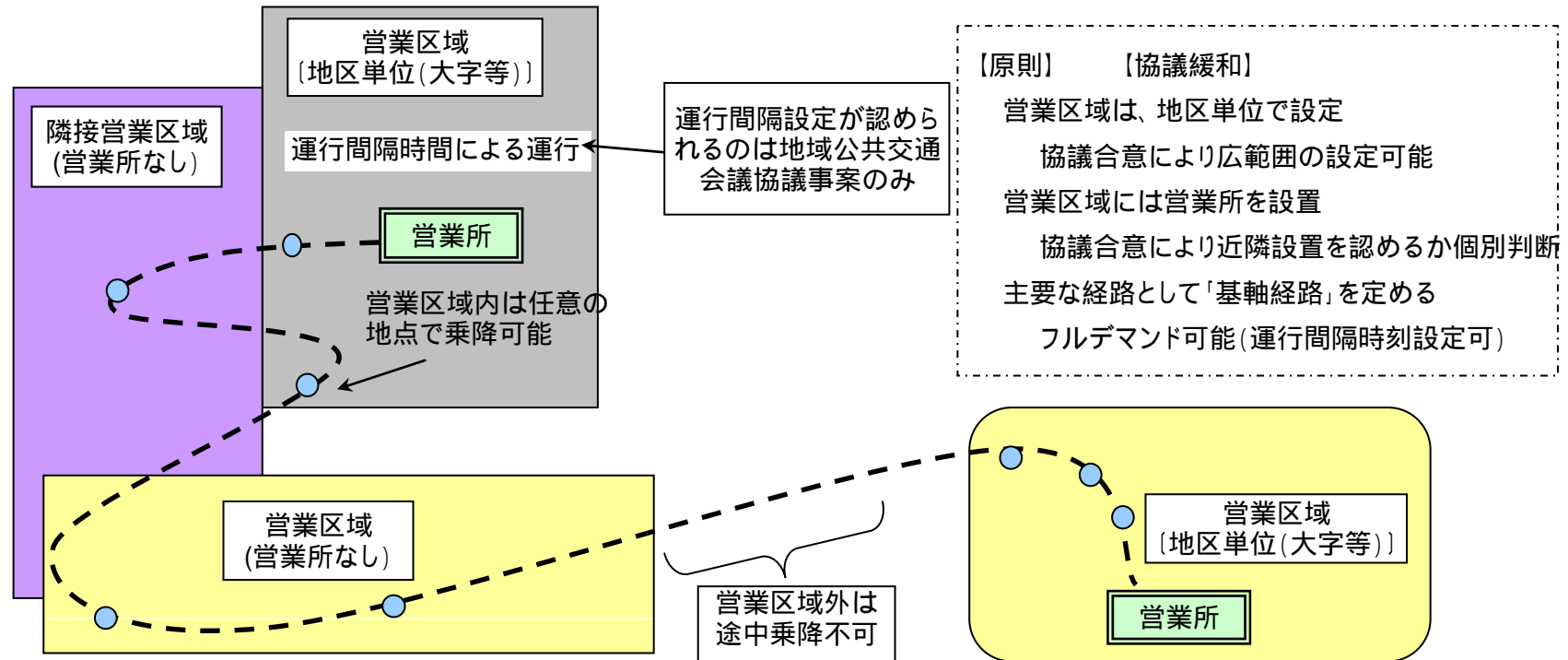
協議会	区分	目的	主宰	構成メンバー	モデル要綱
地域公共交通会議 (規則9条の3)		<p>地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保 その他の旅客の利便の増進を図るために 必要な一般乗合バス事業及び 市町村運営有償運送に関する協議を行う</p> <p>地域公共交通会議は、市町村運営有償 運送だけではなく、乗合バス事業に関する 協議も含まれる。</p>	一又は複数の市町村長 又は都道府県知事	<p>【必須構成員】〔構成：則9条の3〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主催する市町村長又は都道府県知事 その他の地方公共団体の長 ・一般乗合旅客旅客自動車運送事業者 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 <p>【任意構成員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	有
運営協議会 (規則51条の8)		<p>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保 するために必要な過疎地有償運送及び 福祉有償運送に関する協議を行う</p>	一又は複数の市町村長 又は都道府県知事	<p>【必須構成員】〔構成：則51条の8〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 (区域内で現に有償運送を行っている法人) <p>【任意構成員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その他、必要と認める者(学識経験者等) 	有

地域公共交通会議の合意により緩和が可能な事項

運行の態様	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
区域設定			【原則】大字、地区単位で設定 【緩和】会議合意により広範囲の設定可
運賃申請	【原則】上限運賃認可 【緩和】会議合意運賃は届出	運賃は届け出	運賃は届け出
バス車両	【原則】乗車定員11人以上 【緩和】会議合意は10人以下を認める	【原則】乗車定員11人以上 【緩和】会議合意は10人以下を認める	【原則】 ・基軸経路上の運行限定 11人以上可 ・フルデマンド運行 10人以下のみ
最低車両数	【原則】営業所ごと 5両 + 予備1両 【緩和】会議合意により地域の実情で認める	【原則】営業所ごと3両 【緩和】会議合意により地域の実情で認める	【原則】営業所ごと3両 【緩和】会議合意により地域の実情で認める
車両併用	【原則】併用不可 【緩和】会議合意により併用を認める	【原則】併用不可 【緩和】会議合意により併用を認める	【原則】併用不可 【緩和】会議合意により併用を認める
	タクシー適正化・活性化法施行により、特定地域においてはタクシー車両の増車併用ができないので注意		

地域公共交通会議で緩和合意した事項については、協議証明に記載が必要。

2. 地域公共交通会議協議案件の例：
 営業区域間（フルデマンド：予約に応じて運行する経路が決まるとき）



1. 地域の乗合バスの状況を確認しましょう。

(1) 乗合バスは地域の重要な交通インフラです。

乗合バスの現状は、過度の自家用車への依存や、少子化の進展、過疎地域における人口の減少などにより輸送人員が減少し、苦しい経営環境におかれています。依然、地域交通を担う公共交通機関としてがんばっています。

(2) 乗合バスを基本とした整合性のとれたバランスの良い交通体系を目指しましょう。

コミュニティバスの導入にあたっては、導入しようとする地域の乗合バスを基本に、地域の特性に応じた輸送サービスを組み合わせ、全体としてバランスのとれたネットワークを整備することが重要です。

(3) 運送事業者への委託を基本に検討しましょう。

コミュニティバスの導入にあたっては、市町村運営有償運送ありきの方向ではなく、地域交通を担っている公共交通事業者への委託による運送を中心に検討しましょう。

(4) 地域公共交通会議で協議しましょう。

地域公共交通会議は、市町村長が主宰し、地域の実情に応じた乗合運送の態様や運賃・料金に関する事項、市町村運営有償運送の必要性やその対価に関する事項、その他これらに必要となる事項について協議を行い、地域交通の利便確保向上に努めることを目的に開催します。

2. 事業計画の策定にあたっては次の点に注意しましょう。

(1) 設定する路線、区域については、乗合バスと競合しないよう注意しましょう。

乗合バス路線は、地域にバス路線網を張り巡らせ住民の足としてバスを運行しています。交通空白地域や不便地域の解消目的に、導入されるコミュニティバスや市町村の無償住民輸送が乗合バスと競合すると、他の地域のバス路線へ影響が及びます。

(2) 使用する車両、車両数について検討しましょう。

導入を予定する地域の実情により、車両の仕様、形状、乗車定員などを検討する必要があります。特に、タクシー会社に乗合バス(乗合タクシー)を委託する場合や貸切バス事業者に乗合バスの運行を委託する場合は、バリアフリー法や国土交通省省令による構造上の適合が求められるので要注意です。

(3) バス停は乗合バスとの乗り継ぎを考慮しましょう。

コミュニティバスは交通空白地域や不便地域を運行し、基幹である乗合バスを補完する運送モードであるため、利用者の利便を考え、乗合バスとの乗り継ぎ場所となる停留所や降車場所について配慮が必要です。

3. 運行計画の策定にあたっては次の点に注意しましょう。

(1) 乗合バスと競合しないように配慮し、地域の特性に見合った計画を作りましょう。

2. (1)と同じです。

(2) 運行の基本となる運行形態、運行系統、運行回数、運行時刻を検討しましょう。

- ・交通空白地域や不便地域の輸送ニーズをよく把握し、必要な計画を立てることが重要です。
- ・過疎地域においては、方面別、曜日別運行や高齢者の利便を考慮したデマンド方式による運行など実情に応じて様々な取り組みがなされています。
- ・コミュニティバスの運行経費(運賃収入や欠損助成など)に関わる所でもあり、成功するかしないかの分かれ道です。

(3) 運行の安全を考え運転手の勤務に注意しましょう。

旅客を運ぶ運送事業において、安全確保は最大の重要事項です。特にハンドルを握る乗務員の勤務割りやハンドル時間については、道路運送法や国土交通省告示において基準が定められています。

4. 運賃料金について検討しましょう。

(1) コミュニティバスの運賃について

- ・乗合バスの運賃は、道路運送法により上限運賃の認可制となっており、上限運賃制の範囲内で実施運賃を届出することとなっています。
- ・地域公共交通会議において、運賃の協議が行なわれ調った場合には、上限運賃の認可を受けることなく協議運賃として届出することになります。
- ・市町村有償運送において導入する場合は、導入しようとする地域の乗合バス運賃や路線撤退前の乗合バスの運賃を目安とすることとされています。

(2) 不当な競争が行なわれることにならないか

- ・特に、都市部の交通空白地域や不便地域の解消に向けたコミュニティバスの導入にあたって、他の乗合バスと競合する場合には、協議運賃として取り扱われるコミュニティバスと一般乗合バスの運賃とに競争が発生することになりますので、公費による委託や助成により運行するコミュニティバスと一般の乗合バスの間に不当な競争が行なわれないようにする必要があります。

(3) 安全に必要な経費が確保できているか

- ・運行を委託する場合は、安全運行に必要な費用(運行管理や車両整備等)が確保できるかについて検討することが必要です。

(4) 持続的に運行が可能であるか

- ・交通空白地域や不便地域、過疎地においてコミュニティバスを導入しても、路線が廃止となると導入した目的が失われ地域にとってマイナスです。持続的に輸送サービスを提供することを前提に運賃を設定することが重要となります。
- ・特に、導入前に実証運行等の社会実験を行なう場合は、本格導入に向け実際に利用者が負担できる額を見定めることが必要であり、単に100円等のワンコインが良いとは限りません。
- ・委託料や助成等で運行するコミュニティバスは、継続的に市町村の財政負担が伴うこととなりますので十分な検討を行ないましょう。

5. 運行主体の選定方法

(1) 運行主体の選定

- ・委託先は、既存の乗合バス事業者、他事業からの参入については、乗合バスの事業許可を取得する必要があります。例えば、乗合タクシーは乗車定員10以下の車両を使用する乗合バス事業になりますのでタクシー事業者が乗合バスの許可を取得することが必要になります。
- ・運行委託した場合、燃料の高騰など受託者の責任によらない経費の増加についての対応や、新たに車両を購入して事業を開始した場合の車両減価償却費の負担についても配慮することが望ましい。

(2) 留意すべき事項

- ・委託事業者の選定にあたっては、運行経費の多寡のみを基準にしない。

[評価項目及び評価要素]

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を確保していること。
- ・適正な見積もりであること。

収益拡大策

運行の安全性

- ・旅客事業の実績
- ・行政処分状況
- ・重大事故の発生状況
- ・運輸安全マネジメントの導入状況
- ・運行管理、整備管理体制
- ・営業所と車庫の距離
- ・運転者の選任計画(乗務割り、労働時間)
- ・休憩、仮眠・睡眠施設の設置状況

利用者の利便性

- ・バリアフリー車両の導入状況等
 - ・運転者への教育体制
 - ・利用者に対する情報提供の体制
 - ・苦情処理体制
 - ・他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み
- ##### 環境への配慮
- ・低公害車の導入状況
 - ・省エネへの取り組み状況
 - ・ISO14001の取得の有無やグリーン経営認証
- ##### 緊急時の対応能力
- ・事故処理体制、損害賠償能力
 - ・災害発生時や緊急時の対応能力
 - ・予備車両の状況