

令和5年改正 地域交通法・道路運送法 反映

# 自治体交通担当者のための 道路運送法 実務マニュアル

第4改訂版



令和6年3月



国土交通省中部運輸局



## はじめに

わが国では、大半の地域で民間事業者によって旅客輸送サービスの確保がなされてきましたが、近年、人口の急激な減少や運転者不足の深刻化に伴い、地方部をはじめとして、民間事業者による輸送サービスの提供の継続が困難となる地域が増加しています。他方、高齢化の進展や、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあることなどから、自家用車によらない移動手段の重要性が増大しており、地方公共団体をはじめとして関係する主体が相互に協力し、地域が一体となって持続可能な地域旅客輸送サービスを確保することが不可欠となっています。

そのため、地域公共交通の確保・維持に向けた取組を推進する動きが活発になっています。その際、路線やダイヤ等を変更したり、国庫補助を申請するために、地域交通法（地域公共交通の活性化および再生に関する法律）や道路運送法に定められた協議組織である地域交通協議会や地域公共交通会議（以下、協議会という）を機能させることが必要であり、多くの地方公共団体が協議会を持っています。

協議会の中には、地方公共団体を中心に、地域の関係者による活発な議論を通じて、コミュニティバスやデマンド型交通といった地方公共団体が運営する公共交通だけでなく、地域公共交通全体にわたり多様な取組を進めているものもあれば、道路運送法上の手続きに必要なので開催しているだけのものも見られます。

そもそも協議会は、住民や利用者、交通事業者、行政関係者など多様な関係者の意見を反映し、よりよい地域公共交通の実現に向けた議論を行い、合意形成を図る場です。このことにより、道路運送法に基づく手続きの弾力化等のメリットも享受できます。

本マニュアルは、地方公共団体の担当者が、地域ニーズに合った旅客輸送サービスを実現するために必要となる道路運送法上の手続きについて、協議会での協議の進め方や注意すべきポイントを中心に解説するものです。本マニュアルを「担当者の教科書」としてご活用いただくとともに、各地で、地域の実情を踏まえた移動手段確保の取組が行われることを期待します。

令和6年3月  
中部運輸局

## 〈目次〉

### **1 道路運送法による手続きと協議会** .....02

道路運送法による手続きの必要性 ..... 02

協議会の運営 ..... 02

①設置規程や要綱等の確認

②確実な事前調整

③運営スケジュール

④協議結果の尊重と活用

### **2 協議内容の検討と資料作成のポイント** .....08

協議会資料のイメージ ..... 08

協議内容別インデックス ..... 09

【01】ルート（路線・運行系統） ..... 10

【02】ダイヤ（運行回数・運行時刻） ..... 12

【03】運行エリア（営業区域） ..... 14

【04】停留所／乗降地点 ..... 16

【05】車両 ..... 18

【06】運賃・料金（運賃協議会による協議） ..... 20

【07】自家用有償旅客運送の登録 ..... 24

【08】自家用有償旅客運送の変更登録 ..... 26

【09】自家用有償旅客運送の期限の更新 ..... 28

【10】自家用有償旅客運送の廃止 ..... 30

道路交通法に基づく協議を行う際の資料作成例 ..... 32

### **3 Q & A**.....**34**

1. 21条許可による実証運行 .....	34
2. 道路工事の際の迂回 .....	34
3. 隣接する自治体へのコミュニティバスの乗り入れ .....	35
4. 私有地に路線を延長する際の留意点 .....	36
5. 受託事業者の協議会への参画の是非 .....	36
6. 協議会に参画する「住民及び利用者」の属性 .....	37
7. 運行事業者が重大事故を引き起こした場合の取り扱い.....	37
8. 運行ミスが起きた場合の取り扱い.....	38
9. イベント時のコミュニティバス車両の転用 .....	38
10. 区域運行における運行回数の制限.....	39
11. 期間を限定して系統を設定する場合の取り扱い .....	39
12. タクシーの営業区域外における運行 .....	40
13. コミュニティバスの変更に伴う運賃協議 .....	41
14. 企画乗車券、定期券設定に伴う運賃協議 .....	41
15. 運賃協議会への学識経験者の参加.....	42
16. コミュニティバスの無料期間（無料日）の設定 .....	42
17. 他の事業者との競合路線における運賃調整 .....	43
18. タクシーに関する運賃協議 .....	43

### **4 参考資料**.....**44**

## 道路運送法による手続きの必要性

地域内においてコミュニティバスやデマンド型交通の運行を行う場合、道路運送法に基づく各種許認可や届出が必要です。

日本の路線バスやタクシー事業は、運賃収入によって運行経費をまかなう独立採算制の下で、交通事業者が運営することが基本原則です。一方で、路線バスやタクシーは地域住民の生活に直結する公益的な事業の側面があり、安全かつ安定的な供給が求められます。

そこで、採算性と安定供給を両立するため、道路運送法によって路線バスやタクシー事業への参入や運賃等についての規制がなされています。これによって、交通事業者が採算を確保し、安定的に安全なサービス供給がなされる仕組みとなっています。このことから、採算性が確保できず、安定的なサービスが実現できないと判断される場合には、認可を得ることができません。

しかしこの考え方では、コミュニティバスやデマンド型交通のように、運賃だけでは採算が確保できない可能性の高いサービスには認可が得られないこととなります。

そこで、地域交通法に基づく「地域交通協議会」や、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」（以後、両者を合わせて協議会という）という自治体が主体的に関与する場において、地域の関係者によって当該サービスの必要性についての合意形成がなされた場合、道路運送法の特例が適用されて、認可が得られる仕組みとなっています。協議会の場において合意形成がなされることを「協議を調える」といいます。

また、路線バスやタクシーの事業者が存在しないなど、交通事業者によってサービスを提供することができない場合には、自家用有償旅客運送という自家用車を用いた有償のサービス提供が可能となっており、これについても協議会で協議を調えることで、登録を行うことができます。

## 協議会の運営

協議会で議論を行い、関係者の合意が得られることで協議が調った場合、その内容に基づき、道路運送法に関わる手続きについての特例を受けることができるようになります。

なお、地域の関係者が協議した上で、地域公共交通サービスの実施やサービス形態についての合意が得られているから特例が受けられるのであって、特例を受けるために協議を行うというような本末転倒の姿勢とならないように注意してください。

円滑に協議会を運営するためには以下の点に留意しましょう。

地域交通協議会、地域公共交通会議の違いについては「はじめての地域公共交通」を参照



## ① 設置規程や要綱等の確認

協議会の設置規程や要綱等には、目的、協議内容、構成員等の事項を定めます。特に、協議内容と議決方法に関する事項が重要です。

協議内容に関する規程例は下のとおりですが、協議会の設置目的や地域の課題に合致しているかについて注意しましょう。コミュニティバスの運行など特例を受けて事業を行う場合は、特例に対応した事項が明確になっているか確認しておきましょう。

また、自家用有償旅客運送を行う場合等、協議内容によって、構成員を追加する必要がある場合等もありますので注意しましょう。

- ・ 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- ・ 地域公共交通計画に掲げられた事業の実施及び連絡調整に関する事項
- ・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の事業計画及び運行計画の設定並びに変更等に関する事項
- ・ 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等に関する事項
- ・ 地域公共交通確保維持事業に関する事項
- ・ 住民及び利用者に対する周知や説明に関する事項
- ・ 運営方法その他協議会が必要と認める事項

議決方法は、賛否を明確に把握する観点から、挙手や投票など明確に票数を把握できる方法によるのが一般的ですが、異議がないことをもって議決する方法もあります。議決は、必ずしも全会一致である必要はなく、多数決等、あらかじめ規程に定められた方法で決めます。ただし、利害関係者による合意形成という制度の趣旨に従って、賛成多数の議案についても反対意見にできる限り配慮した上で議決するようにしましょう。

議案によっては書面開催ができる旨を規定することも可能ですが、申請を伴う等重要な議題である場合には、可能な限り対面による開催が望まれます。協議が調った後に申請行為を伴う事項を含む議題について、やむを得ず書面開催となる場合は、運輸支局、公安委員会（警察）、道路管理者等と確実に事前調整を行うとともに、協議結果（賛否それぞれの数、委員から提出された意見とそれに対する事務局の回答を含む）を全ての構成員に通知してください。

### コラム 書面開催により、多数決で可決した結果……

A町では、自家用有償旅客運送の対価について見直す協議が行われましたが、事務局案として提示されたものが、自家用有償旅客運送の制度上問題がある内容でした。

しかし、この協議は書面で行われ、制度に関する十分な知識を有さない多くの委員が賛成してしまったため、賛成多数で協議が調った形となりました。

最終的には、制度上の問題を整理した後、賛成した委員に対して事務局が再度説明をして協議を調えることはできましたが、申請スケジュールの遅延につながってし

まいりました。

この例の場合、①運送の対価の変更という重要な内容にもかかわらず書面開催としたこと、②事務局が議案にかかる制度を十分理解せず、事前に運輸支局に相談していなかったこと、③多数決で議決できるという規約となっていたこと、の3つが重なって、このような結果が生じました。

書面開催の場合は、ただ文書を送付するだけでは十分に議題を理解してもらえないこともありますので、事務局には、対面での協議に比べてより丁寧な対応が求められます。

## ② 確実な事前調整

協議会における議論の過程にあつては、委員の間で考え方の相違や利害相反があることが当然であり、合意形成に至るまでには困難が伴う場合もあります。それらを調整し、実行可能なものとして広く合意を得ることが協議会のメインテーマであり、その際、地域の関係者には、協議会の結果を踏まえてそれぞれが責任を持って取組に参画するという趣旨を十分理解してもらった上で、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。特に、地域公共交通計画に記載された事業を実施するためには、関係者の意識が統一できていなければ円滑な実施が望めません。

円滑な事業実施のためには、あらかじめ関係者への照会や調整、説明を十分に行い、理解を得たり、論点を整理したりする努力が重要です。

また、輸送の安全の確保は全てに優先します。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、協議会も安全に関する事項の確認をする必要があります。

例えば、市町村が交通事業者に委託して運行するコミュニティバスにおいて、狭隘道路の運行、無理なダイヤ設定、狭隘なスペースに停留所を設置する等のケースが見られます。このような場合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は、委託先の運行事業者任せとするのではなく、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ことが求められます。協議の際、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ができませんので、事前に市町村が主体となって、運行事業者、公安委員会（警察）、道路管理者等の立ち会いの下、実際のルートを試験走行する等の配慮をし、安全性の担保をより確実なものとしましょう。

これらの配慮を怠ると、事業のスケジュールの遅れにつながったり、住民や利用者へのサービス提供・改善ができなくなる等のおそれがあります。

### 部会や分科会の活用

ある地区にデマンド型交通を新たに導入する等、限られた地区にのみ関係する検討を行うような場合や、バスターミナルの整備等のように、専門的な内容について議論を行うような場合には、その事業に関係の深いメンバーのみからなる部会、分科会等を開催することにより、効率よく検討を進めることが可能となります。

### 警察と公安委員会

都道府県警察は、暮らしの安全を守り、安全で快適な交通社会を実現する等の立場です。

都道府県公安委員会は、都道府県警察の管理を行うとともに、道路交通法に基づく道路における交通規制、自動車等の運転免許証交付等、警察法以外の法律や条令に基づく権限を有しています。

### コラム 関係者への事前調整は確実に……

B市では、中心市街地を走るコミュニティバス路線を全面再編することとなりました。路線を大幅に見直した結果、10箇所以上のバス停の新設や移設をすることになりましたが、事前に公安委員会（警察）への照会を行っていませんでした。

地元警察署の委員は、協議会の場で初めてバス停の変更を見ただため、新設しようとするバス停設置の可否についてその場では判断できず、合意が見送られました。

こうした問題を避けるためにも、運輸支局、公安委員会（警察）、道路管理者、地権者等との事前調整は確実にに行いましょう。

### ③ 運営スケジュール

どのような事業でも進捗管理ができていなければ、工程が予定どおりに進む可能性も低くなります。地域公共交通を確保・維持するためには、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。特に、以下の期間を設けることに留意してスケジュールを組みましょう。

#### 住民や利用者に情報を開示する期間

コミュニティバス等の運行や変更の場合、運行開始前に利用者に対して広く情報を提供することが必要です。法令上、運行事業者は7日前までに営業所等に必要事項を公示することとされているため、少なくともこの期間を考慮しましょう。

#### 協議会開催前に関係者等と調整する期間

コミュニティバス等の運行計画の変更、走行環境や待合環境の整備、交通ネットワークの整合性の確保（隣接する市町村との連携も含む）などの場合、公安委員会（警察）、道路管理者、地権者、隣接市町村、運輸支局などといった関係者との事前調整が必須です。

その際、関係する都市計画法、道路法、道路交通法、道路運送車両法など各種法令に規定される手続きの要否について確認しましょう。

#### コラム スケジュールには余裕を持って！<その1>

C町では、自家用有償旅客運送の実施者が更新登録の手続きを行う必要がありましたが、事務局が協議会の開催を失念していました。有効期間が失効する1週間前にあわてて協議会を书面開催して協議を調べ、何とか期限の前日に更新登録を終えることができました。

また、協議会は終わっていても、事務局と実施者との連絡が滞ったり、実施者が登録手続きを怠ったりしたために、実際に運行に空白が生じた事例もあります。

このような問題が生じないよう、スケジュール管理をしっかりと行うことが必要です。

#### 協議会資料の事前送付に必要な期間

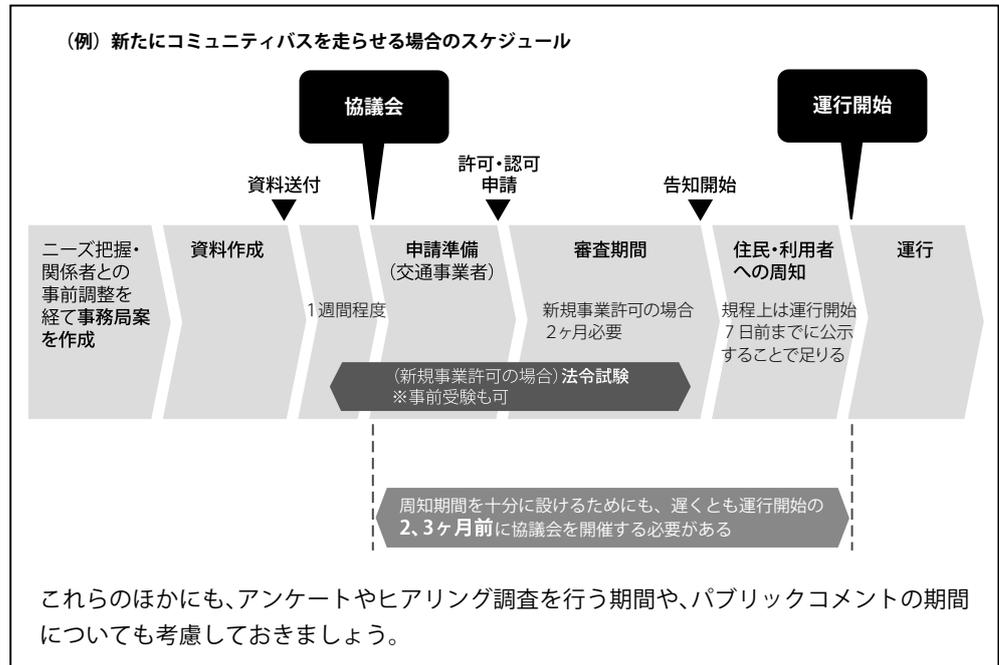
協議会では、よりよい地域公共交通の実現に向けて、行政関係者だけでなく、住民や利用者、交通事業者等、多様な関係者の意見を反映させることが期待されます。しかしながら、制度にまつわる専門的な内容が多く、また、行政関係者等が多数出席する中で、特に住民や利用者から協議会中に十分に発言が行われないケースも見られます。

議論を活発にするため、関係者との事前調整を踏まえて資料を事前に全ての委員に送付し、協議会までに目を通してもらえるようにしましょう。議題にもよりますが、資料送付の時期は協議会開催の1週間前までが目安です。

## 運行事業者が手続きに要する期間

コミュニティバス等を新たに運行する、変更するなどの場合、運行事業者による手続きが必要です。道路運送法だけでなく、関係法令の手続きが必要な場合もあり、その全てに処理期間があることに留意してください（手続き一覧は参考資料 P45 を参照）。

特に、新たに乗合バス事業の許可申請を行う場合には、変更をする場合よりも長い期間が必要です。運行開始日から逆算して協議会の開催日を決定しましょう。



### コラム スケジュールには余裕を持って！<その2>

D市では、契約期間の満了に伴ってコミュニティバスの運行委託先を変更することになりましたが、運行を受託することとなった事業者が確定したのは、切り替えの2ヶ月前でした。

この事業者は、新たに乗合事業の経営許可を取得する必要があったため、選定された時点で許可申請の期限を迎えており、加えて、D市の担当者は、事業者が切り替

わることによって協議会が必要になることを失念していました。

事業者から運輸支局に申請の相談があつて初めて委託先の変更が発覚したため、運行事業者の変更という重要な議題にもかかわらず、書面により協議会を開催し、運行開始に至るまで関係者に大きな混乱を及ぼすことになりました。

## ④ 協議結果の尊重と活用

コミュニティバスやデマンド型交通の運行にあたっては、協議会で協議を調えることによって、運行事業者が道路運送法やその関係法令の特例を受けることができます。運行事業者は申請や届出を行う際、協議会の協議結果を尊重し、事業に適切に反映しなければなりません。しかし、実際の協議会では、協議すべき事項の欠落、説明や資料の不足による事実誤認等によって、再協議になるというケースも見受けられます。

このため、協議会の事務局は、道路運送法の手続きについてよく理解し、委員に対して説明できるようにするとともに、運行事業者が申請する際に必要となる情報を把握することが求められます。また、住民や関係者が当日の議論を確認することができるよう、協議会資料や議事概要についてホームページ等で公開しましょう。

## 協議が調っていることによって受けられる特例

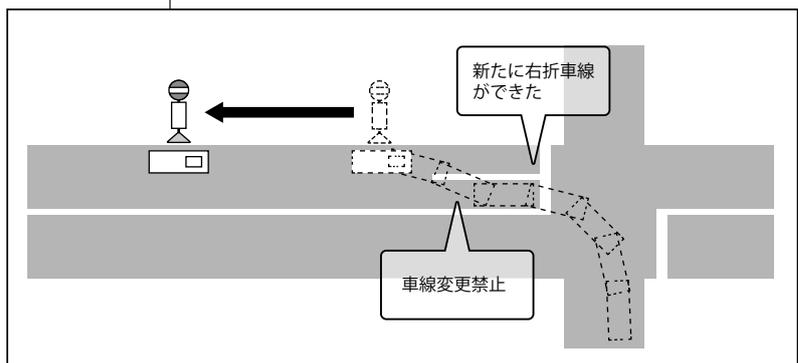
- ① 路線の廃止又は休止の届出時期の短縮（運送法 15 の 2 ①）  
※地域公共交通会議等が地域協議会の分科会として設定される場合に限る
- ② 路線不定期運行又は区域運行の実施（H18.9 中運局公示 53）
- ③ 乗車定員 11 人未満の車両の使用（H18.9 中運局公示 53）
- ④ 最低車両数基準（常用 5 両、予備 1 両）の緩和（H18.9 中運局公示 53）  
※予備車が一律に不要になる訳ではありません。
- ⑤ 車両総重量 5 トン以下かつ乗車定員 23 人以下の自動車のバリアフリー適用除外（移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領）  
※使用する自動車に対して、基準の適用が除外されることについて地域で合意されていること等が条件として付されます。
- ⑥ 乗合事業の申請時の路線図（路線、道路種別、キロ程等）の添付省略（運送法規則 4 ②）
- ⑦ クリームスキミング的運行の弾力的な取り扱い（H18.9 中運局公示 54）
- ⑧ 行政処分等による事業計画の変更（拡大）の制限緩和（H18.9 中運局公示 53）  
※当該事業者が新規許可申請の場合を除く
- ⑨ 自家用有償旅客運送の実施（運送法 79 の 4 ①（5））
- ⑩ 営業区域外旅客運送の禁止の除外（運送法 20（2））
- ⑪ 処理期間の短縮（H14.1 中運局公示 267）
- ⑫ 新規許可申請者の法令試験の申請前受験（H25.10 中運局公示 80）
- ⑬ 公安委員会の意見を聴取することの簡素化（H18.9 国自旅 162）
- ⑭ 乗合事業の新規許可申請時の添付書類の省略（運送法規則 6 ②）  
※対象は、運行管理の体制、休憩・仮眠施設の概要など
- ⑮ 乗合事業の新規許可及び路線新設の申請時に通知を受けた場合の協議の実施（運送法 91 の 2 ②）

**コラム** 安全は何よりも勝る

E市のコミュニティバスは、ある交差点を右折する直前に停留所が設置されており、その位置は、交差点から停留所が比較的近い位置でした。当該交差点に右折車線ができたことによって、バスが道路を横切る形となり、他の交通に対して影響が出るとして、停留所の位置を手前にずらすことについて協議会に諮ることとなりましたが、事務局としては、植栽をカットするための負担者が決まっていないことを理由に、2ヶ月後に次回の協議会で協議するというつもりでした。

ところが、協議会に参加していた地元警察、当該路線の道路管理者から、

停留所の移設場所に関する協議はすぐに行うべきとの意見が出され、停留所の位置を変更するための協議が急遽行われました。議論を先延ばしにしている間に事故が起これば、協議会にも責任が問われる可能性があります。



## 協議会資料のイメージ

協議会における協議資料及び、詳細に説明する別紙資料の作成ポイントは以下の内容を参考として、わかりやすい表現を心がけましょう。道路運送法に基づく協議を行う際の資料作成例は P32-P33 に掲載していますので参考にしてください。

### ●協議資料の作成ポイント

協議資料本編の作成例	
コミュニティバス●●線の路線改編について (協議事項)	
協議事項の概要	
対象路線	コミュニティバス ●●線 ●
協議内容	①運行ルートの変更 ②停留所の変更(新設2カ所、廃止1カ所) ③運行ダイヤの変更
変更理由	①②地域から要望によりルート及びバス停を変更 ③上記に伴い所要時間を変更、運行時刻を一部変更
検討経緯	■年■月 自治会よりルート変更について要望 ■年★月 公安委員会、道路管理者と協議 ■年▲月 地域において住民説明会を実施 ■年●月 地域公共交通会議において協議(本日) ●年■月 運行開始予定
コミュニティバス●●線の概要	
ルート	(変更前) ●●駅～●●～●●公民館 (変更後) ●●駅～●●2丁目～●●公民館 ●
運行距離	(変更前) 15.2 km → (変更後) 16.8 km
停留所数	(変更前) 25 カ所 → (変更後) 26 カ所
運行日	毎日運行 午前9時台～午後18時台
運行本数	10 便
所要時間	(変更前) 45 分 → (変更後) 47 分 ※別紙参照
運賃	1 乗車 200 円
運行事業者	●●バス株式会社

#### 協議事項の概要の記載

資料冒頭に今回協議する内容についてまとめます。特に、道路運送法等の特例を受ける場合には、関係する内容について必ず記載しましょう。

#### 協議対象の概要の記載

協議する対象の概要についてまとめておきましょう。変更する部分は着色や枠囲みにするなど、新旧を対照できるようにしておきます。

道路運送法上の協議対象となる事項は必ず記載しましょう。

- ・コミュニティバスの場合…ルート、ダイヤ、停留所、運賃・料金、車両
- ・デマンド型交通の場合…運行エリア、運賃・料金、車両

### ●別紙資料の作成ポイント

別紙資料の作成例	
路線図	
ダイヤ	
現行ダイヤ (変更前)	
新ダイヤ (変更後)	

協議する対象についての詳細な資料として、別紙に路線図や時刻表、運賃表などを添付しましょう。

#### 【路線図】

変更する区間やバス停をわかりやすく表現し、協議が円滑に進むよう配慮しましょう。協議する路線の公共交通ネットワークでの位置づけを明確にするため、他の路線も記載しておきましょう。

#### 【時刻表・運賃】

時刻表や運賃表は、新旧両方を掲載した上で、変更になる部分に着色や枠囲みにするなど、どの点がどのように変更になるかわかりやすく表現しましょう。

## 協議内容別インデックス

協議する内容によって、資料に記載する内容が異なります。協議内容別のポイントはインデックスから詳しい記事を参照してください。各項目は見開きページになっています。

<b>コミュニティバス</b> 路線バスの場合 【路線定期運行】	<b>01</b> ルート（路線・運行系統）	P10-P11
	<b>02</b> ダイヤ（運行回数・運行時刻）	P12-P13
	<b>04</b> 停留所	P16-P17
	<b>05</b> 車両	P18-P19
	<b>06</b> 運賃・料金	P20-P23
	<hr/>	
<b>デマンド型交通</b> の場合 【区域運行】	<b>03</b> 運行エリア（営業区域）	P14-P15
	<b>04</b> 乗降地点	P16-P17
	<b>05</b> 車両	P18-P19
	<b>06</b> 運賃・料金	P20-P23
<hr/>		
<b>自家用有償旅客運送</b> の場合	<b>07</b> 自家用有償旅客運送の登録	P24-P25
	<b>08</b> 自家用有償旅客運送の変更登録	P26-P27
	<b>09</b> 自家用有償旅客運送の期限の更新	P28-P29
	<b>10</b> 自家用有償旅客運送の廃止	P30

# 01 ルート（路線・運行系統）

- ・路線は、「バスが通行する道路」です。
- ・路線は、その起点と終点を地先で表現します。

新設…今まで通行していない道路を追加すること

廃止…現在の通行を今後やめること

休止…廃止せずに一定期間通行をやめること

- ・運行系統は、「路線上に停留所を設置し、起点から終点までの路線を結ぶ経路」です。路線の新設や付け替え（新設及び廃止）があれば、同時に運行系統も変更となります。この場合、新設と廃止で表現します。
- ・既設の路線上に新たにバス停が設置されるだけの場合は、運行系統にかかる道路運送法の手続きは不要です。



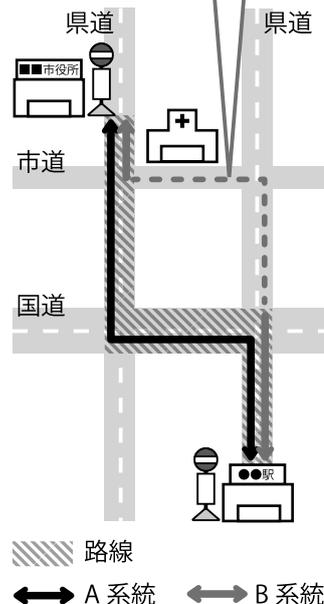
## 協議を調えるための留意事項

運行開始予定日に向けて、協議会の議論において誤解が生じないように、わかりやすい資料作成と説明が求められます。

- 既存事業者や沿線住民の理解が得られていることや、公安委員会（警察）や道路管理者が、設定された路線の安全性を確認している必要があります。
  - ※車両制限令により、通行できる車両の幅は決められています。
  - ※道路には、道路管理者や公安委員会による規制や指示等があります。事前に試走して道路標識等をよく確認しておくことが大切です。
- 隣接市町村にまたがる場合や、道路管理者や公安委員会（警察）の管轄がまたがる場合は、当該関係者との調整が必要です。
- 起点や終点におけるバスの転回・待機場所や、経路上に時間調整が可能な場所があるかといったことも考慮しましょう。
- コミュニティバスとして新たに通行する路線が、当該運行事業者の既設路線である場合もありますが、車両の違いなどから関係者調整は必要です。
- 路線は運行事業者の事業計画の一部です。コミュニティバスを受託する運行事業者が変更になる場合は、新たに受託した運行事業者の路線として、改めて協議を調える必要があります。

## 「路線」と「運行系統」の違い

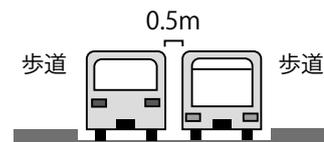
A系統をB系統に変更する場合、-----について路線の認可を受ける必要がある



## 車両制限令

（例）車両制限令第5条第2項 市街地区域内の道路で前項に規定するもの以外のものを通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から0.5メートルを減じたものの二分の一をこえないものでなければならない。

通行できる車両の幅＝  
(道路の幅員－0.5m) ÷ 2



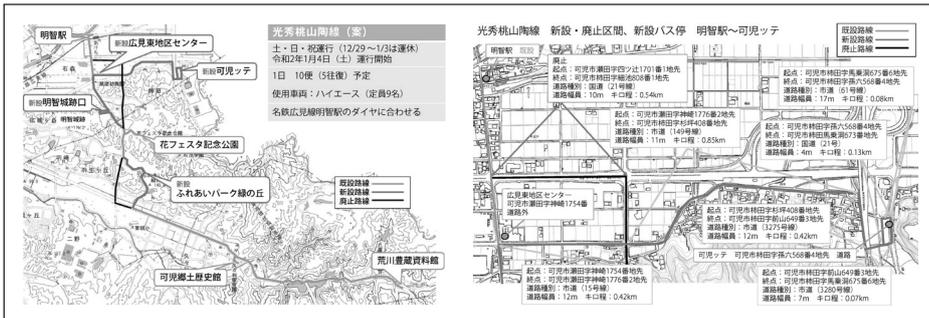
※駅前、繁華街など歩行者の多い道路かどうか、歩道の有無、交通量等に応じて基準があります。



### 協議会資料作成のポイント

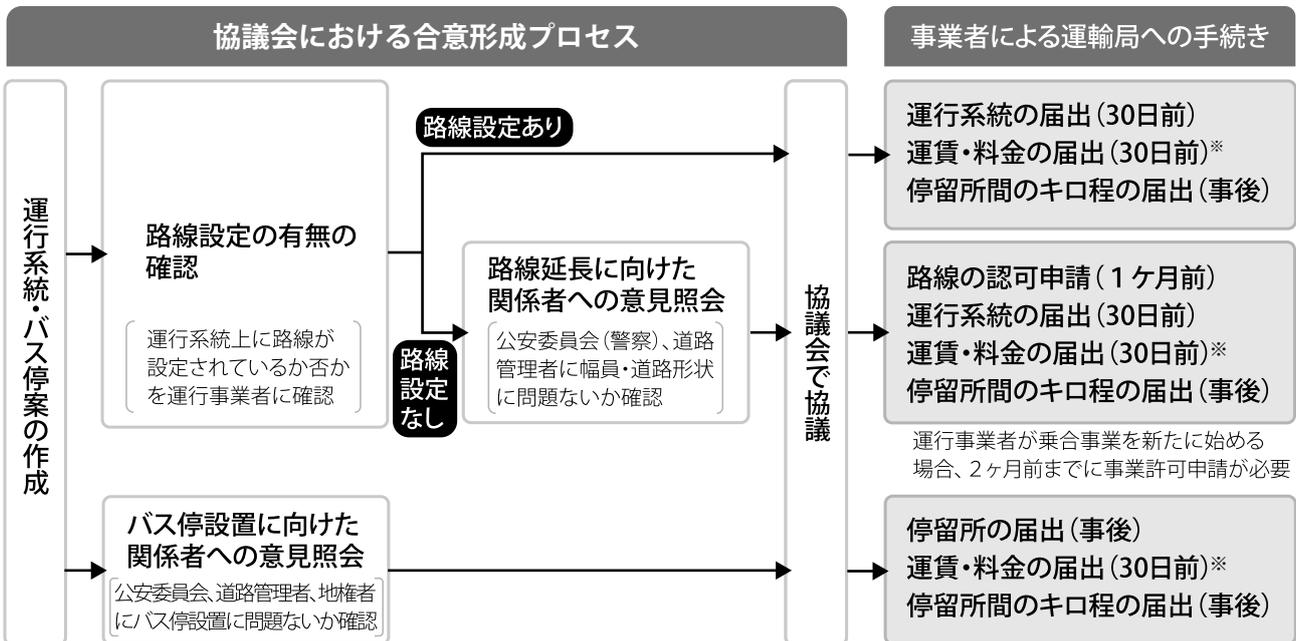
- 運行系統を地図に落としただけの資料では、路線は判別できません。路線図に必要な路線（地先）、道路種別、有効幅員、キロ程等の情報を記載しましょう。
- 路線を新設する場合は、使用車両を明記しましょう。
- 新設する路線と廃止する路線の両方がある場合は、資料にそれぞれ明確に図示して説明することが必要です。特に、路線のキロ程は記載を忘れがちなので気をつけましょう。
- 橋梁の架け替えや通行の規制など、環境が変わることによって路線を変更する場合は、環境変化がわかるようにしましょう。
- その運行系統の想定される主な利用目的（通勤、通学、通院、買い物、観光など）を明確にしましょう。
- 起点・終点が道路上にあり、車両の待機が必要となる場合、車両の待機場所や転回場所について説明できるようにしておきましょう。
- 運行開始予定日は必ず記載しましょう。

**路線を廃止・新設する場合の資料作成イメージ**  
資料作成時に図示する内容をP32-P33に掲載していますので参考にしてください。



(例) 路線再編案の資料  
(資料: 岐阜県可児市)

### 協議から手続きまでのフロー



※運賃協議会による協議が必要

# 02

## ダイヤ（運行回数・運行時刻）

- ・運行回数、運行時刻は、利用者には「時刻表」で周知されます。
- ・路線定期運行では、運行系統とともに運行回数と運行時刻を設定します。
- ・運行回数の数え方は、片道で1回です。循環系統（起点と終点が同一）の場合は、1周で1回です。
- ・運行回数は、「地方運輸局長が定める区域ごとに定める時間帯における運行系統ごとに設定する」とされています。

（例）名古屋市域で適用されている時間帯

平日	8時台－ 10時台	11時台－ 15時台	16時台－ 18時台	19時台－ 翌7時台
土曜日	8時台－ 10時台	11時台－ 14時台	15時台－ 17時台	18時台－ 翌7時台
休日	7時台－ 19時台	20時台－ 翌6時台		

- ・運行時刻の設定は、元々、始発及び終発だけの設定ですが、運行回数が1日15回（中部運輸局長が定めている回数）以下の場合、全ての時刻（時刻表）を届け出ることになります。



### 協議を調えるための留意事項

- 路線や運行系統の設定・変更がある場合、現在の利用状況や運行の目的と併せて提示し、利用者の利便性等について意見を伺うといいでしょう。
- 運転手の拘束時間、休憩時間、連続運転時間にも影響します。安全は全てにおいて優先されるため、協議会の前に運行事業者とよく調整してください。
- 渋滞箇所や踏切など定時性に影響がありそうな区間について、あらかじめ確認しておきましょう。遅延が見込まれる場合は、終点等において余裕を持った運行時刻の設定が必要です。
- 協議会で問題がわかった場合は、運行開始前までに調整し、事後でも構わないので各委員に知らせましょう。
- 運行回数や運行時刻を変更する場合、協議会で住民や利用者への周知方法についても説明することによって、利用促進について理解が進められます。
- 高齢者等にとっては、時刻表やマップが見づらい、持ち歩きにくいなど使い勝手が問題になることもあります。文字の大きさや色づかいなどへの配慮が求められます。

系統等の設定が必要な場合は、以下のとおりです。

	路線定期	路線不定期	区域
系統	必要	必要	—
回数	必要	—	—
時刻	必要	※1	※2

- ※1 運行系統ごとの発地の発車時刻又は着地の到着時刻を定めることができます。
- ※2 発地の発車時刻もしくは着地の到着時刻又は運行間隔時間を必ず設定します。

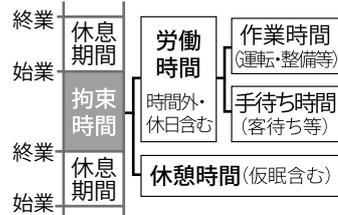
### 運行回数の数え方

道路運送法では片道で1回ですが、地域公共交通確保維持事業では「往復で1回（片道は0.5回）」とされます。循環系統はどちらも1周1回です。

### バス運転手の労働時間

#### ①拘束時間

- ・4週間平均で1週間あたり原則65時間、1日は13時間以内が基本。
- ・1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるように努めることを基本とし、9時間を下回らない。



#### ②運転時間

- ・2日平均で1日あたり9時間以内。
- ・4週間平均で1週間あたり40時間以内。
- ・連続運転時間は4時間以内（運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上）。

4時間ごとに30分以上の休憩が必要



※詳細は「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」（厚生労働省）を参照。



## 03 運行エリア（営業区域）

- ・営業区域は、「区域運行をする場合の運行する範囲」です。
- ・営業区域は、原則、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）で表現します。ただし、地域の実情により、隣接する複数の地区を営業区域とすることや、営業区域外に乗降地点（P16 参照）を設定することもできます。

新設…新たに営業区域を設定すること

変更…既存の営業区域を追加または廃止すること



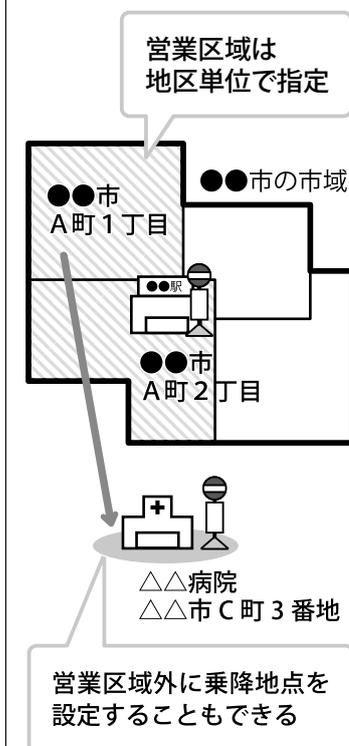
### 協議を調えるための留意事項

区域運行の導入は、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こと、かつ、地域交通のネットワークを構築する観点から協議会で協議が調っていることが必要です。営業区域の設定は、導入の協議と併せて協議することになります。

運行開始予定日に向けて、協議会の議論において誤解が生じないように、わかりやすい資料作成と説明が求められます。

- 営業区域の設定は、区域運行の必要性について既存のバス・タクシー事業者や住民の理解が得られていることが前提です。
- 営業区域を拡大する場合であっても、その必要性だけでなく、タクシーの現状や役割分担を再確認しましょう。
- 営業区域外の施設等に乗降地点を設定する場合、事前に当該施設の承諾が必要です。その際、安全に乗降できる場所が確保できるか、使用車両が転回できるか確認しましょう。
- 道路上に標柱等のある乗降地点を設ける場合は、バス停同様、公安委員会、道路管理者、地権者等との事前調整が必要です。
- 他市町村へ乗り入れる場合は、その協議会の会長または市町村の長の承認が必要です。
- 営業区域は運行事業者の事業計画の一部です。デマンド型交通を受託する運行事業者が変更となる場合、新たに受託した運行事業者の営業区域として改めて協議が必要になります。
- 実際に走る道路は固定されませんが、予約時間や運行間隔時間の設定を考慮して、あらかじめ基準経路を設定します。最適な経路を特定するためにシステムを用いる場合も含め、車両制限令や道路交通法等の遵守に留意してください。

### 営業区域の設定イメージ



### 路線不定期運行とは？

路線が決まっていて、利用者の予約に応じて運行する形態を「路線不定期運行」といいます。利用者はバス停で乗降しますので、運行時刻の設定がないだけで、その他は路線定期運行と同様です。

ただし、導入するためには、区域運行と同様、協議会での協議が必要です。

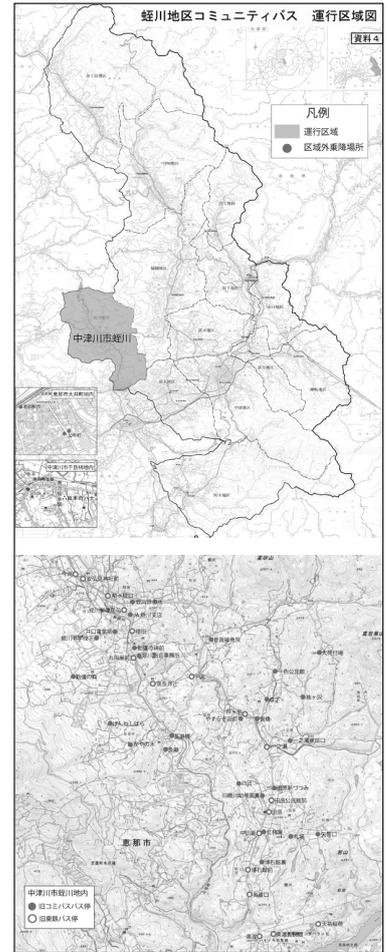
導入例としては、学校開校日のみ運行するバスに、一般の利用者が混乗するケース等です。



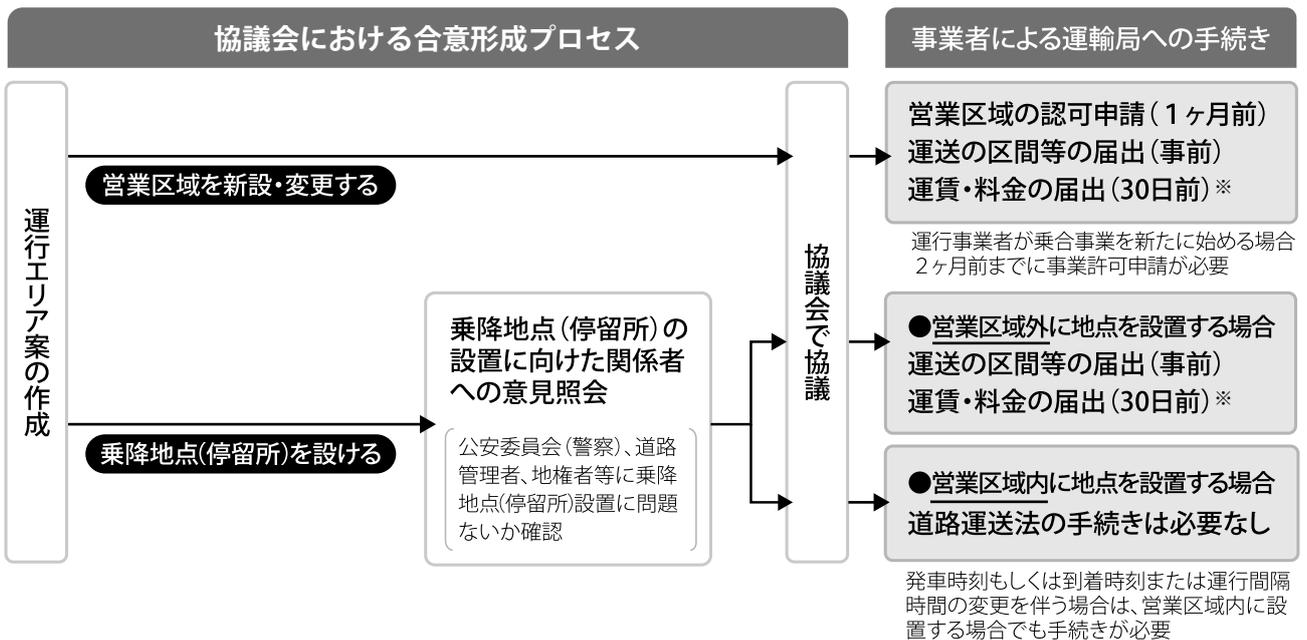
### 協議会資料作成のポイント

- 営業区域を新設する場合、そのエリアが市町村の中でどこに位置するか地図上に表現しましょう。
- 設定する区域の地区（大字・字、町丁目、街区等）を記載しましょう。
- 乗降地点を設定する場合、営業区域を拡大した地図に位置を示しましょう。また、乗降地点の名称、位置は別表に記載してください。
- 予約があった地点以降の運行経路が決まってい、発車時刻または到着時刻を設定する場合は、地図中に基軸経路を記載してください（旅客個々の予約状況により実際の運行経路が設定される場合は記載不要です）。
- 運行間隔時間を定めない場合は、発車時刻は営業所について定めることとなりますので、営業所の位置を記載しましょう。

(例) 営業区域と乗降地点の資料  
(資料: 岐阜県中津川市)



### 協議から手続きまでのフロー



※ 運賃協議会による協議が必要

## 04 停留所／乗降地点

- ・ 停留所は、「旅客が乗降を行う場所」です。
- ・ 停留所の位置は、地先で表現します。

新設…新たに停留所を設置すること

変更…既存停留所の名称や位置の変更（廃止含む）をすること

- ・ 停留所の位置によって運行時刻も変わるため、停留所相互間の距離も設定する必要があります。
- ・ デマンド型交通（区域運行）では「乗降地点」と呼び、標柱などを設置する場合は、停留所と同様に、道路管理者、公安委員会（警察）、地権者等と調整が必要です。

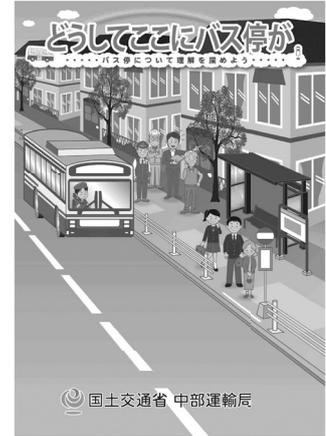


### 協議を調えるための留意事項

停留所は住民の目に留まりやすく、設置場所に複雑な利害が絡んでいたり、時には“迷惑施設”として扱われることもあります。また、バス停車中に、乗客が道路を横断するおそれや他の交通に影響を及ぼすおそれもありますので、安全性確保について特に注意が必要です。

- 道路運送法の手続きとは別に、運行開始までに道路占有（使用）許可の取得が必要となるため、道路管理者・公安委員会（警察）・地権者等との事前協議を確実にし、協議会においてその旨を説明しましょう。
- 停留所は運行事業者の事業計画の一部です。通常は運行事業者が設置します。コミュニティバスの場合は、市町村が設置して運行事業者に使用してもらうことも可能です。
- 路線の付け替えによって廃止となる停留所がある場合は、地域にとって不利益となる場合もあるため、当該停留所の利用者数や属性等について明らかにしましょう。
- 公的機関、医療機関、商業施設などの敷地内に設置する場合、事前に当該施設の承諾が必要です。その場合、安全に乗降できる場所が確保されるかについても明らかにしましょう。
- 歩道に設置する場合、ガードパイプ、縁石、植栽など乗降時に障壁となるものがあれば、撤去等の対応策を説明しましょう。
- 車いすはノンステップバスのスロープが伸びた位置からさらに約1mの余裕がないと、車いすに乗ったまま乗降することができませんので、配慮しましょう。

バス停の設置については、「どうしてここにバス停が」（中部運輸局）も参照してください。



### フリー乗降区間の設定

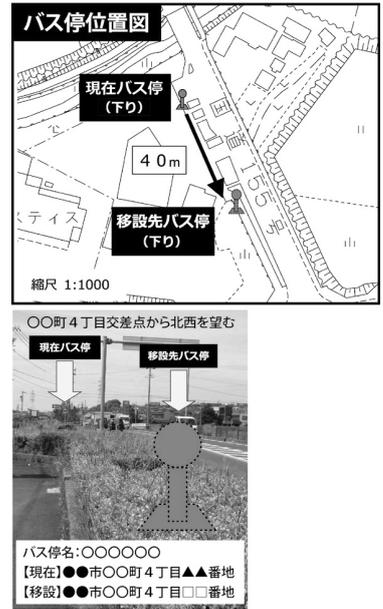
「フリー乗降区間」（停留所以外の場所で旅客が乗降できる区間）についても「停留所」とみなして取り扱います。設定にあたっては、交通量が少なく道路状況の良い区間であること、交通安全上の措置が講じられていること、その他事故防止対策が講じられていること等について確認する必要があります。



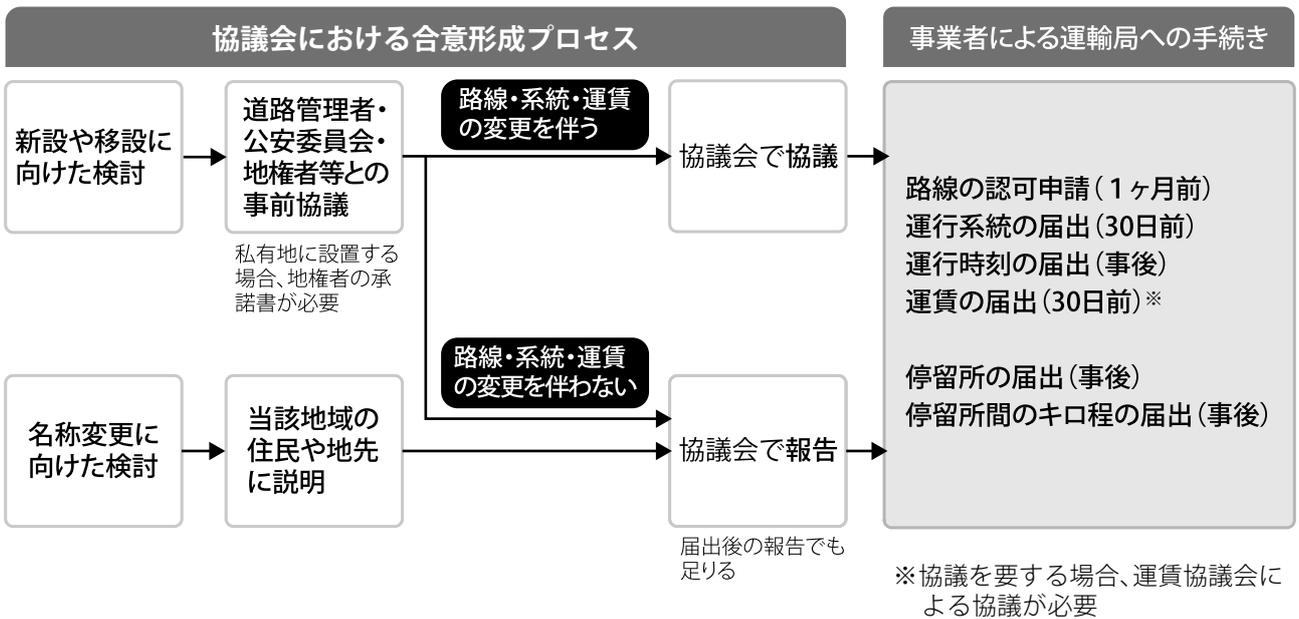
### 協議会資料作成のポイント

- 新設や移設をする場合、地図上に位置を表現しましょう。
- その際、道路のどちら側か、運行系統の上り・下りの別がわかるようにしましょう。
- 位置の変更をする場合は、その移動距離を 10～100m 単位で記載しましょう。  
※同一地番での位置の変更は、その状況に応じて手続きが必要になる場合があります。
- 道路管理者、公安委員会（警察）、地権者等との事前協議の状況について記載しましょう。
- バスターミナルや施設内に乗り入れる等の場合は、必要に応じて拡大図や現地の写真も併用して、走行経路やバス停設置場所付近の状況をわかりやすく表現しましょう（P36のQ & A 4も参照してください）。

(例)バス停の移設の資料  
(資料:愛知県豊田市資料を一部加工)



### 協議から手続きまでのフロー

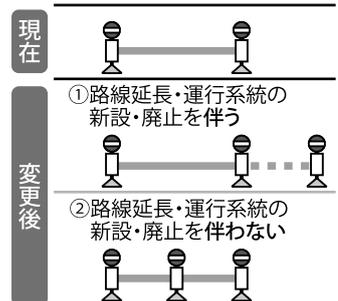


#### コラム 停留所と運賃の関係

路線延長、運行系統の新設であれば、たとえ運賃が均一であっても、運賃の手続きが必要です。

したがって、停留所設置が路線や運行系統と関係すれば、運賃の手続きも同時に行うことになりますから、運賃協議会での協議が必要です (右図①)。

既設の路線上に新たに停留所を設置する場合は、路線や運行系統と関係しないため、運賃の手続きは不要です (右図②)。ただし、運賃が対キロ制やゾーン制等の均一制運賃でない場合は、運賃の手続きが必要ですので、運賃協議会で協議をしましょう。



# 05 車両

- 乗合自動車（一般的に「バス」と呼ばれる）は、乗車定員（運転手を含む）が11人以上のため、11人未満の車両を乗合で使用する場合はあらかじめ特例を受ける必要があります。

	乗合	乗用
乗車定員	11人以上	11人未満

- 車両は、その用途によって事業用と自家用に分類されます。道路運送法の手続きを行うことで事業用として使用できます。
- 乗合事業において、運行事業者の営業所に配置する最低車両数（常用5両、予備1両）を満たさない場合は、あらかじめ特例を受ける必要があります。
- 車両制限令等によって、通行できる車両のサイズの制限があります（P10補注参照）。使用する車両のうち最も大きなサイズを車両の最大値（長さ、幅、高さ、車両総重量）と呼び、事業用で使用する場合は、あらかじめ認可が必要です。
- 一般乗合旅客自動車運送事業の路線定期運行で使用する車両は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」の基準を満たす必要があります。
- 上記は全て、常用車両だけでなく、予備車両にも適用されます。



## 協議を調えるための留意事項

車両の協議は安全性、利便性の両面から重要です。普段から住民の目に留まりやすく、利用促進の観点からも議論しやすい事項です。特例を受ける場合は、協議会で協議が必要です。

- 路線新設の協議の際、使用する車両も明確に示しましょう。既存路線でも車両の入れ替えがある場合は、その最大値（長さ、幅、高さ、車両総重量）について確認が必要です。
- 乗車定員11人未満の車両を使用する場合には、その旨を明確にする必要があります。
- バリアフリー法の適用除外を受ける場合、適用除外を受けるための理由ではなく、法律の適用を除外する理由を明確に説明しましょう。また、バリアフリー施設がないことによって利用ができない方（例：車いす利用者）の代替手段も説明しましょう。

### バス

幅・長さによって、一般的に、大型・中型・小型に分類されますが、乗合事業では常用・予備の区分のみです。

大型	12m以上
中型	大型・小型以外
小型	7m未満



小型バスの例  
(資料:愛知県豊田市)

### 移動等円滑化基準が適用される乗合バスの車両構造及び設備

	乗合
乗降口	・踏み段を容易に識別できる明度、色彩 ・スロープ板等で車椅子が乗降可能等
床面	滑りにくい仕上げ
車椅子スペース	1箇所以上設ける
通路	車椅子乗車時にも通路が確保可能
運行情報提供設備等	車内放送装置、行先等の表示設置
意思疎通を図るための設備	聴覚障害者が意思疎通を図るための設備（筆記具）を備え付け、その旨を車内に表示

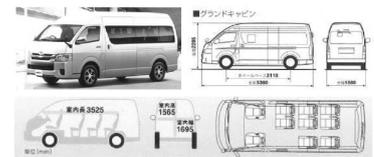


### 協議会資料作成のポイント

- 路線の新設について協議する場合や、車両を入れ替える場合は、必ず車両の最大値（長さ、幅、高さ、車両総重量）を記載しましょう。
- 乗車定員 11 人未満の車両を使用する場合、運行事業者の営業所に配置する最低車両数（常用 5 両+予備 1 両）を満たせない場合は、その内容や理由を記載しましょう。
- バリアフリー法の適用除外を受ける場合（車両総重量 5 トン以下かつ乗車定員 23 人以下の車両を使用する場合は、適用除外を受ける項目を記載しましょう（下記参照）。車両の外観や図面を添付すると、よりわかりやすくなります。
- 運行事業者名や導入年月日は必ず記載しましょう。

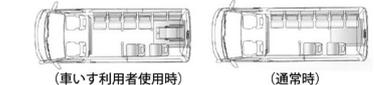
(例) 車両を変更する場合の資料  
(資料: 愛知県豊川市)

(更新後の車両) トヨタ ハイエースワゴン CBA-TRH224W



○乗車定員 10名 (客席9名)  
○車両寸法 全長 5380mm 全高2285mm 全幅1880mm

(更新前の車両) トヨタ ハイエースワゴン CBA-TRH224W改



○乗車定員 (通常時) 10名 (客席9名)  
○車両寸法 全長 5380mm 全高2285mm 全幅1880mm

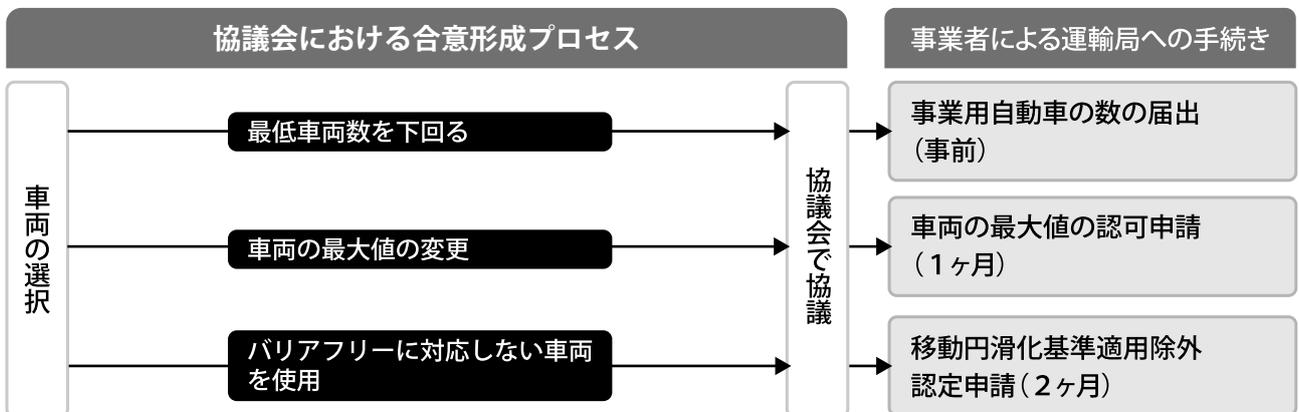
#### ■バリアフリー法の適用除外を受ける場合の資料例：

##### 路線定期運行に重量 5 トン以下かつ乗車定員 23 人以下の車両を導入する場合

- ・道路の狭隘箇所を運行しており、バリアフリー基準に適合した小型バスでは安全な通行ができないため、やむを得ずバリアフリー法に適合していない車両（乗降口、車いすスペース、通路幅が不足）を導入する。
- ・現在の利用者数を鑑みると、更新後の車両は、現行仕様に近い大きさで乗車定員を維持または増加できる。
- ・車いす利用者については、一義的には、予備車両として配置するバリアフリー基準適合車を用いて、予約に応じて対応する。福祉タクシー助成事業や自家用有償旅客運送事業者を活用いただくことも可能。

(参考) ・市内を営業区域とする福祉タクシー事業者 12 者 (うち介護タクシー事業者 2 者)  
・自家用有償旅客運送事業者 6 者

### 協議から手続きまでのフロー



事業用自動車の数を増やすことで、車庫の収容能力にかかる認可申請が必要な場合もあります。

## 06

## 運賃・料金（運賃協議会による協議）

- ・「運賃」は旅客や貨物の運送の対価です。
- ・「料金」は付加価値に対する対価であり、利用者から收受する金額やその適用方法をあらかじめ定めることとされています。
- ・運賃・料金の支払い方法や払い戻しについては、運送約款（運送事業者と旅客との契約書）において規定されます。運賃・料金は運送約款に基づいて設定されるものです。

## 一般乗合旅客自動車運送事業で設定できる運賃

実施運賃	上限運賃の範囲内で設定 ※片道、通勤・通学定期、回数券を設定
協議運賃	運賃協議会において設定
軽微運賃	定期観光、高速バス（長距離急行）、臨時運送、路線不定期運行、区域運行について設定

- ・運賃の割引は、基本運賃（片道、通勤・通学定期、回数券）を基礎として、適用する旅客の区分に応じて設定できます。
- ・需要喚起等を目的として、1日フリー乗車券、高齢者割引、期間限定の定期券・回数券等の様々な営業割引の設定も可能です。
- ・運賃・料金は、運送約款に準じてその適用方法を設定します。一般的には小児運賃、乗車回数や途中下車の取り扱い等を設定しますが、発行者が運行事業者ではない券種の取り扱いや特別な通用期間についても適用方法の設定で整理します。



## 協議を調えるための留意事項

運賃・料金の協議は、運賃協議会において行うことが必要です。

- 運賃協議会は、独占禁止法に抵触しないように構成員を限定して、地域交通協議会とは別に開催することが必要です。
- 複数の事業者が関わる協議の場合、1事業者ごとに協議を行わなければなりません。
- 公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるための措置が必要です。
- 運賃協議会での協議対象は、「運賃・料金の種類、額、適用方法」です。変更する場合は、新旧がわかるように説明しましょう。
- 設定したい券種の発行者や通用期間を明確にしましょう。
- 安価な設定とする場合は、委託費支払いや補填等により運行事業者の原価をまかなう仕組みについて説明しましょう。

## 対キロ運賃

路線バスは、経費の大部分が人件費と車両費ですので、走れば走るほど経費がかかる仕組みです。

このため、通常は「対キロ運賃」（走行キロに比例して金額が上がる）が適用されます。実施運賃を設定するにあたっては、原価・収入の算定を行い、運賃の上限について国の認可を受けることとされています。

コミュニティバスは、上限運賃の設定がなく協議によって運賃が設定されますので、同一の地域で運賃の重複がある場合は特に確認が必要です。

## 一般乗合旅客自動車運送事業に設定できる料金※

- ・座席指定制料金及び座席定員制料金
  - ・デラックスバス利用料金
  - ・特別座席料金
  - ・手回品料金
- ※利用者の受益の程度、他の交通機関の運賃・料金等を勘案し、公正妥当な範囲でこれ以外の料金を設定することもできます。

## 障がい者等割引と他の割引の関係

障がい者等の割引は一定率を減じて設定します。それ以外の割引（例：乗継割引、特殊割引定期・回数券等）は、さらに割引することができるとされています。

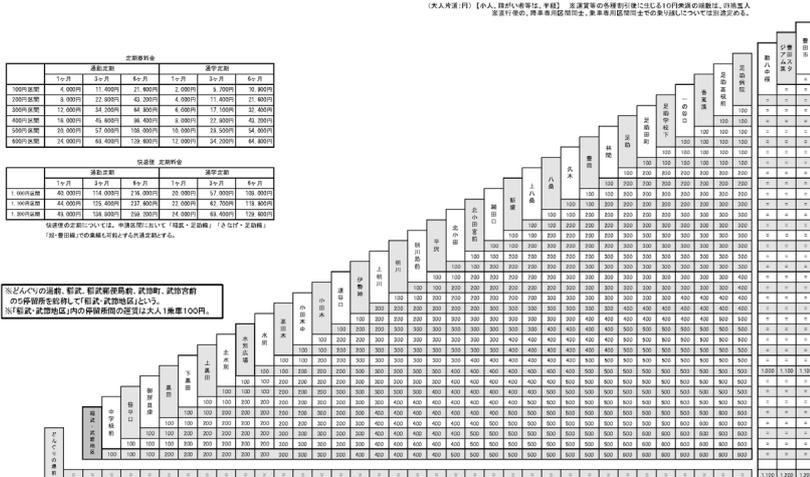


## 協議会資料作成のポイント

- 基本運賃について、対キロ運賃や地帯（ゾーン）制運賃の場合は三角表を用います。均一運賃の場合は、「1乗車〇〇円」等の記載で足りす（下図参照）。
- 小児運賃、定期券・回数券、障がい者等割引など一般的に適用される事項について明確に記載しましょう。
- 割引に当たるかどうかは、運行事業者の運賃収入への影響の有無で決まります。運行事業者の適用方法で明確に記載しましょう。
- 運賃・料金を設定する運行事業者名、対象路線・運行系統または営業区域、適用年月日は必ず記載しましょう。
- 既存の民間路線と運賃体系が異なる場合には、競合関係にあたりないかどうかについて確認できるようにします。
- コミュニティバスと民間路線とで特に、定期券・回数券や各種割引等の共通化について議論する場合は、対比できるように資料を作成してください。

(例) 対距離運賃または地帯制運賃の場合 (資料: 愛知県豊田市)

とよおいでんバス『稲武・足助線』 運賃表【令和3年4月1日改定】



(例) 均一運賃の場合

コミュニティバス全線の利用料金

### 運賃の種類と額

- ・ 1乗車 大人100円、子供50円
- ・ 障がい者 半額割引
- ・ 乗継券 100%割引

### 適用方法

- ・ 未就学児は無料
- ・ 割引率を乗じた後の10円未満の端数は10円単位に切り上げ

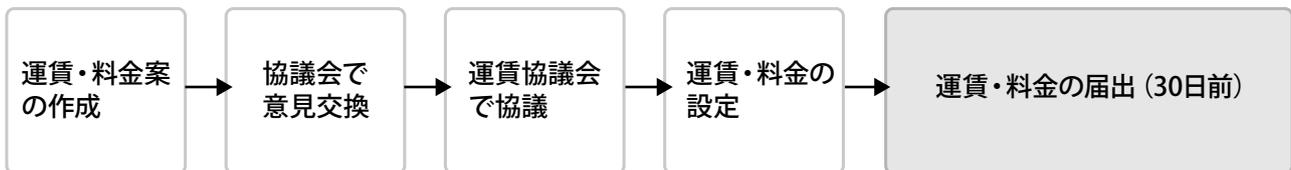
適用年月日 令和〇年〇月〇日から

運行事業者 〇〇バス株式会社

## 協議から手続きまでのフロー

### 協議会における合意形成プロセス

### 事業者による運輸局への手続き



設定された運賃・料金は、7日前までに営業所等への提出が義務づけられます。

参考: 運賃協議会における協議をしない場合、上限運賃は3ヶ月前までに認可申請(同時または1ヶ月前までに実施運賃を届出)

## コラム 運賃協議会について

### ■地域交通協議会と運賃協議会の関係

地域交通協議会が、「路線」「系統」「ダイヤ」「車両」という運送サービスの内容についての協議を行う場であるのに対し、運賃協議会は「運賃」がそのサービスに見合った対価であるかどうかを協議し、関係者が賛成多数となった場合、協議が調います。

地域交通協議会において、運賃について競争を制限しない範囲内で意見交換することまでが否定されているわけではありません。地域交通協議会で、「路線」「系統」「ダイヤ」「車両」について協議する際、「運賃」についても意見交換し、その結果を参考意見として運賃協議会に送付した上で、運賃協議会で運賃についての議決を行うことが望ましいといえるでしょう。

	地域交通協議会	運賃協議会
路線・系統	○	—
ダイヤ	○	—
車両	○	—
運賃	×（意見交換はしてもよい）	○

### ■運賃協議会の設置

道路運送法第9条第4項に基づく運賃協議会については、新たに会議体を設置することによる対応のほか、地域交通協議会の設置要綱に、①「乗合旅客運送の運賃・料金に関する事項は別に定める構成員にて協議を行う」旨の規定を追加することや、②「運賃協議分科会」や「運賃協議WG」にて協議を行う旨の規定を追加することによっても対応可能です。

運賃協議会の構成員は以下の通りです（括弧内は出席者の代表例）。

- a. 市町村又は都道府県（担当部局の責任者）
- b. 当該一般乗合旅客自動車運送事業者（運賃改定の対象となるバス事業者）
- c. 地方運輸局長（運輸支局）
- d. 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者（住民代表）

## ■運賃協議会の注意点

運賃協議会は、独占禁止法に抵触しないように構成員を限定して、地域交通協議会とは別に開催することが必要です。

運賃協議会の構成員は地域交通協議会の構成員でも多くあるため、参加者の負担を軽減するために地域交通協議会と連続して開催することも可能ですが、公正な協議を担保するために地域交通協議会とは別室で行う、あるいは、運賃協議会の構成員以外の退出後に行うという配慮が必要です。

複数の事業者が関わる協議（例：複数の事業者に運行を委託しているコミュニティバスやデマンド型交通の協議運賃の設定・変更、共同運行路線の協議運賃の設定・変更、協議運賃路線を含む複数の事業者に利用できる企画乗車券の設定など）の場合、1事業者ごとに協議を行わなければなりません。

なお、地域交通協議会と同様に運賃協議会は書面による開催も可能です。

## ■住民、その他利害関係者の意見を反映するための措置

道路運送法第9条第5項において、運賃の協議を行う場合には、公聴会の開催等により住民、利用者、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならないとされています。

公聴会は例示に過ぎませんので、住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求めることができれば方法は問いません。例えば、表に示すような方法が考えられます。この際、住民、利用者、利害関係者の3者すべての意見を反映できる方法であることが求められますので、1つの方法だけでは3者を対象とできない場合には、2つ以上の方法を併用するようにしましょう（①・②・⑤は3者を対象とするためいずれかの実施のみで足りませんが、③・④・⑥は1～2者しか対象とならないため、併用することが必要）。

方法	対象者
①パブリックコメントの募集	住民、利用者、利害関係者
②広報誌への掲載による意見募集	住民、利用者、利害関係者
③沿線自治会への説明会	住民、利用者
④業界団体へのヒアリング	利害関係者
⑤ホームページへ意見募集の掲載	住民、利用者、利害関係者
⑥地域住民に対するアンケート調査	住民、利用者

## 07

## 自家用有償旅客運送の登録

- ・自家用自動車を用いた有償の運送は、次の場合を除いて禁止されています。

- ① 災害のため緊急を要するとき
- ② 市町村、NPO などが国土交通大臣の登録を受けて運送を行うとき
- ③ 公共の福祉を確保するためにやむを得ない運送として国土交通大臣が許可するとき

- ・上記②は、協議会における協議が前提とされています。



## 協議を調えるための留意事項

自家用有償旅客運送は、「必要性」「困難性」の2つを同時に満たすことが必要です。その上で、安全性や持続性に関する協議を行います。

- 「必要性」とは、その運送が当該地域の住民等にとって必要であることを指すため、利用者像を明確にし、運送を行わなければならない理由を説明する必要があります。
- 「困難性」とは、交通事業者による運行ができないことを指します。自家用有償旅客運送の導入を前提とせず、まずは交通事業者によるサービスを検討した上で、議論を進める必要があります。
- 自家用有償旅客運送は、交通事業者によるサービスが十分でないことが前提となります。現在だけでなく、今後の可能性についても確認が必要です（検討プロセスは右の補注を参照）。
- 交通空白地有償運送は、交通空白地において当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域の来訪者の運送を行うものです。福祉有償運送は、単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者等を対象に原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。いずれも対象者の属性や人数等を明確にする必要があります。
- 使用する車両や運転免許の種別等が運送事業と異なるため、その確認に加え、運行管理、整備管理、事故処理、苦情処理の体制についても協議会で確認する必要があります（NPO 等が運送する場合は、実施者に対する意見聴取も必要）。
- 運送の対価は、旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であることを説明しましょう。区域を定めて自家用有償旅客運送を行う場合、タクシー運賃の8割が目安です。これを超える場合は当該運送が営利目的に当たらないことの説明が必要です。
- 自家用有償旅客運送は、2年間（事故や違反等がなければ3年間〈更新時〉、事業者協力型は5年間）の有効期限があります。施設や車庫等の使用権限、実施時期についても確認しましょう。

自家用有償旅客運送に関して、詳しくは「自家用有償旅客運送ハンドブック」(国土交通省)を参照してください。

## 自家用有償旅客運送ハンドブック

平成30年4月  
令和2年11月改定  
国土交通省自動車局監修

## 検討プロセスの活用

「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン（自動車局長通達）」において、関係者間で協議する方法の一つとして、「検討プロセス」が示されています。ただし、必ずしもこれに依らなければならないものではありません。

## ステップ1

バス・タクシー事業者に地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案を求める

## ステップ2

最長4ヶ月協議を行い、協議が調わない場合や、最長2ヶ月間で具体的な提案がなされなかった場合は、バス・タクシー事業者によることが困難であったことについて、協議が調ったものとみなす



## 協議会資料作成のポイント

- 自家用有償旅客運送は、まず当該運送が必要となる背景（公共交通の状況、住民の移動の課題等）を明らかにし、国が例示する検討プロセスによる場合は、その進捗がわかるようにする必要があります。特に、実施者が市町村の場合、交通事業者によるサービスを検討した経緯等がわかるようにしましょう。
- 路線・区域、運送しようとする旅客の範囲、運転者の要件、点呼方法等がわかるようにしましょう。登録申請書の写しを資料とする場合、運転手や旅客名簿など個人情報を含むため、協議会後に回収するなど配慮が必要です（P27の図参照）。
- 道路運送法における登録事項（以下）を明記しましょう。

### 道路運送法における登録事項

- ① 氏名または名称、住所、法人の場合はその代表者の氏名
- ② 行おうとする自家用有償旅客運送の種別
- ③ 路線又は運送の区域  
※路線図には、同一エリア内の事業者路線の記載が必要
- ④ 事務所の名称及び位置
- ⑤ 事務所ごとに配置する自家用自動車の数
- ⑥ 運送しようとする旅客の範囲
- ⑦ 事業者協力型の場合、当該事業者の氏名または名称、住所

- 運送の対価は登録事項ではありませんが、協議が必要です。旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲（タクシー運賃の8割が目安）であることがわかるようにしましょう。

### 自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲

国土交通省では、「過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する」としています。

交通事業者によるサービスでも、自家用有償旅客運送でも、住民や利用者からすれば「手段のひとつ」に過ぎず、事務・権限が移譲されることによって、より迅速な対応をすることが可能になります。

## 協議から手続きまでのフロー



登録事務・権限は「手挙げ方式」により国から移譲を受けることができます。

## 08

## 自家用有償旅客運送の変更登録

- ・以下の項目について変更する場合は、変更登録の申請が必要です。変更登録をするに当たっては、協議会での協議を調える必要があります。

- ① 路線の延長、増加又は変更（既存路線を短縮する場合を除く）
- ② 運送の区域の拡大又は変更（減少することとなる場合を除く）
- ③ 運送の種別（既に交通空白地有償運送及び福祉有償運送を行っている運送者が、いずれかの有償運送を行わないこととする場合を除く）
- ④ 事業者協力型自家用有償旅客運送に関する変更
- ⑤ 運送しようとする旅客の範囲（縮小する場合を除く）

- ・以下の項目について変更する場合は、軽微な事項の変更届が必要です。協議会での協議は不要です。

- ① 氏名または名称、住所、法人の場合はその代表者の氏名
- ② 自家用有償旅客運送の種別（交通空白地有償運送及び福祉有償運送の双方を行う自家用有償旅客運送者が、交通空白地有償運送又は福祉有償運送のいずれかを行わないこととする場合に限り）
- ③ 路線又は運送の区域（減少する場合に限り）
- ④ 事務所の名称及び位置
- ⑤ 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数
- ⑥ 運送しようとする旅客の範囲（縮小する場合に限り）
- ⑦ 事業者協力型自家用有償旅客運送に係る協力する一般旅客自動車運送事業者の氏名若しくは名称又は住所（当該一般旅客自動車運送事業者の変更を伴わない場合に限り）  
※当該事業者は事業計画の変更について別途届出が必要。

- ・変更登録、軽微な事項の変更では、登録証の記載の訂正を要します（新しく作り直した登録証に差し替えて交付する場合があります）ので、申請時に登録証の添付が必要です。この場合、有効期間の更新は行いません。



### 協議を調えるための留意事項

変更登録の際の協議事項は、初回または前回の登録時に協議した事項と同じですので、留意事項はP24と同様です。ただし、路線・区域や旅客の範囲等が変更となる場合は、「必要性」と「困難性」についてデータ等を用いて特に説明を要します。

- 運行管理・整備管理、事故・苦情の処理に関わる体制や、運送の対価は登録事項ではありませんが、登録事項によっては関係する事項もあります。現状を再確認しておくとともに、登録時点と変更されている又は変更を予定している場合は、併せて協議しましょう。
- 変更予定年月日は必ず示しましょう。



### 協議会資料作成のポイント

- 具体的に何が変更になるか、登録事項ごとに整理してください。変更登録の申請書をそのまま資料とすることも可能ですが、新旧を明示する必要があります。また、運転手や旅客の名簿など個人情報の取り扱いには配慮が必要です（右図参照）。
- 路線や区域が変更となる場合は、コミュニティバス（P10-P11）やデマンド型交通（P14-P15）の資料例と同様に作成してください。そのまま申請書の添付書類とすることができます。
- コミュニティバス等と違い、運行系統、運行回数、運行時刻などにつき法令上の規定はありませんが、どのように運行するのか確認できるよう資料を整えましょう。

個人情報の塗り潰しの例  
（予定運転者名簿の住所）

[氏名を隠す]

運転者担任者名簿 兼 担任予定運転者名簿

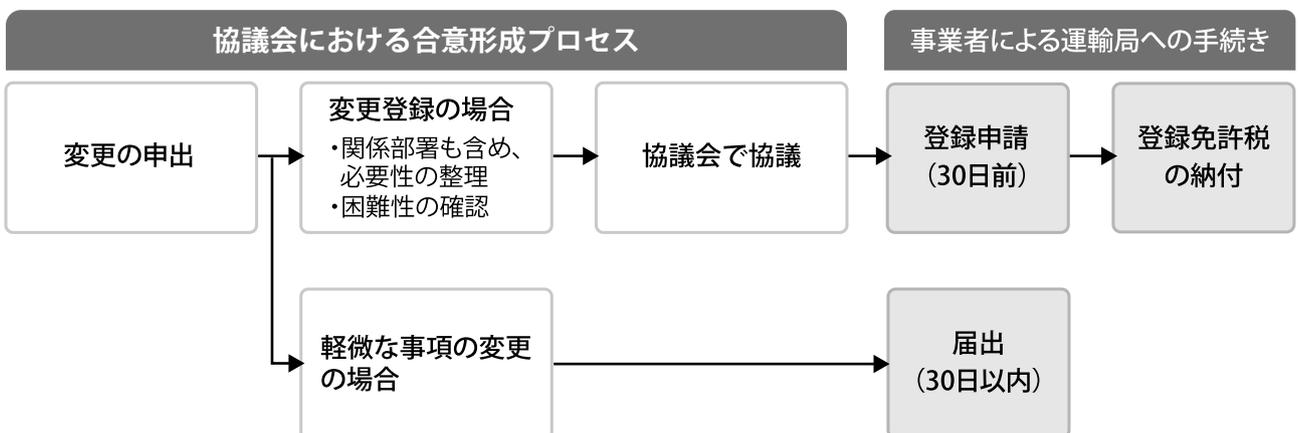
申請書（申請者）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運転者として担任することを選択します。

氏名	住所	性別	年齢
1 山田 太郎	[塗り潰し]	男	45歳
2 鈴木 花子	[塗り潰し]	女	38歳
3 佐藤 次郎	[塗り潰し]	男	52歳
4			
5			
6			
7			
8			

※ 運転者担任者名簿には、申請している運転者以外の「乗客・乗客及び乗客」を登録することはできません。  
※ 乗客・乗客及び乗客は、申請書に記載されている住所にあっては、居住期間が1年以上あることが必要です。



### 協議から手続きまでのフロー



## 09

## 自家用有償旅客運送の期限の更新

- ・自家用有償旅客運送の登録証には有効期間があります。期間満了時における必要性、困難性の確認のため、協議会での協議を調える必要があります。
- ・更新申請は、原則として有効期間の満了する日の2ヶ月前から受付を行いますので、それ以前に協議会での協議を調えることが基本です。
- ・やむを得ず、申請よりも協議の日が遅くなる場合、申請は受け付けられませんが、更新の登録の可否についての判断が留保される場合があります。
- ・有効期間が満了した場合は登録が抹消されます。実施者は、遅滞なく登録証を返納する必要があります（抹消後、再び自家用有償旅客運送を実施する場合は、協議会で協議を調えた上で、新たに登録申請を行います）。



## 協議を調えるための留意事項

有効期間の更新の際の協議事項は、初回または前回の登録時に協議した事項と同じですので、留意事項はP24と同様です。また、更新と同時に、変更登録や軽微な事項の届出を併せて行うことも可能です。

- 更新前後における利用者像を明確にし、引き続き運送を行わなければならない理由を説明する必要があります。
- 引き続き、交通事業者によるサービスが行き届かない状態であることの確認が必要です。
- 運送の対価の適切性、運転手等の状況の観点から、今後も実施者が継続可能かどうかを確認しましょう。
- 運行管理・整備管理、事故・苦情の処理にかかる体制や運送の対価は登録事項ではありませんが、更新時期に必ず確認し、変更または変更が予定されている場合は併せて協議しましょう。
- 事業者協力型の場合、運行管理や整備管理を行う運送事業者の体制について、更新時期に必ず確認しましょう。
- 有効期間の満了日は必ず示しましょう。
- 実施者の業務の実施状況、法令違反、重大事故、輸送の安全の確保命令その他の行政処分の有無を確認してください（これにより、次の有効期間が決まります）。



## 協議会資料作成のポイント

- 有効期間の更新の際の協議事項は、初回または前回の登録時に協議した事項と同じですので、ポイントはP25と同様です。また、更新と同時に、変更登録や軽微な事項の届出を併せて行うことも可能です。
- 道路運送法における登録事項（以下）を明記しましょう。

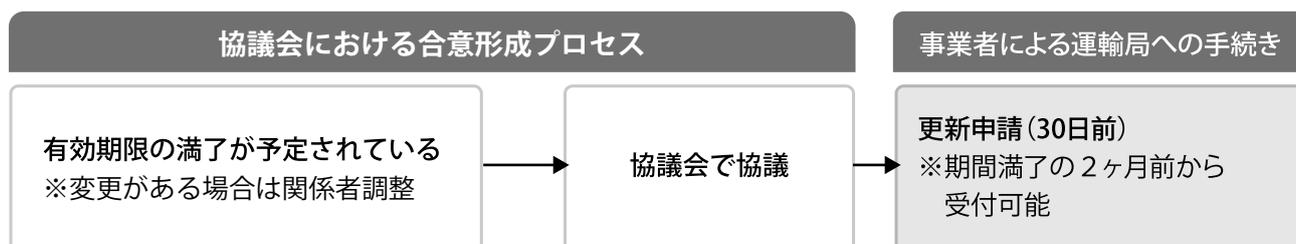
### 道路運送法における登録事項

- ① 氏名または名称、住所、法人の場合はその代表者の氏名
- ② 行おうとする自家用有償旅客運送の種別
- ③ 路線又は運送の区域  
※路線図には、同一エリア内の事業者路線の記載が必要
- ④ 事務所の名称及び位置
- ⑤ 事務所ごとに配置する自家用自動車の数
- ⑥ 運送しようとする旅客の範囲
- ⑦ 事業者協力型の場合、当該事業者の氏名または名称、住所

実施者が有効期間の更新申請をする際、当該更新の前後においてその内容に変更がない場合は、以下の書類の添付を省略できます。

- ① 定款等の書類
- ② 路線図
- ③ 使用する自動車の使用権原を証する書類（車両一覧は必要）
- ④ 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- ⑤ 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- ⑥ 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- ⑦ 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- ⑧ 運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために措置を講じていることを証する書類

## 協議から手続きまでのフロー



## 10 自家用有償旅客運送の廃止

- ・自家用有償旅客運送の必要性を失った場合は廃止をします。
- ・手続きは、廃止をしてから30日以内に実施者が廃止届を提出します（届出が受理されれば登録は抹消されます）。
- ・登録証は、遅滞なく返納してください。



### 協議を調えるための留意事項

自家用有償旅客運送の廃止は、それ自体を協議する必要はありません。交通空白地有償運送の場合、協議会では、必要性がなくなったこととその理由を確認します。

- 交通空白地有償運送が実施されている地域において交通事業者が事業を行うことで、交通空白地が解消されるケースでは、当該交通事業者の事業計画等について説明します。その事業計画等がコミュニティバスであるなどの場合は、協議が伴うことになります。
- 自家用有償旅客運送では、自家用有償旅客運送で使用している旨を車両に表示することが義務付けられています。廃止後は、実施者において確実にその表示を消去する必要があります。



### 協議会資料作成のポイント

- 自家用有償旅客運送の廃止は、それ自体を協議する必要はありませんが、廃止に至った経緯や廃止後の住民等の足の確保について整理しましょう。



### 協議から手続きまでのフロー



報告は届出後でも構いません。  
ただし、交通空白地有償運送の場合で、交通空白地を解消するために協議が必要であれば、必然的に事前になります。

**コラム** 道路運送法の許可又は登録を要しない運送

自家用有償旅客運送以外に、自家用車を用いて地域の移動を支える方法として「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様（以下、互助による輸送等）」があります。

元々、協議会においては、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ており、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ります。

地域交通法に定められた基本的な方針（総務省・国交省告示）では、「地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、地域の輸送資源を総動員しながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要」とあります。その上で、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とされています。

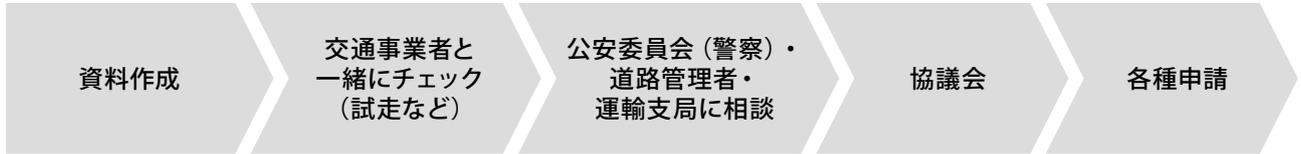
実際の協議会では、互助による輸送等の担当者がその必要性を訴える場面が多く見られますが、互助による輸送等は、道路運送法上の手続きを要するものではないため、その適否について必ずしも協議会の協議を調える必要はありません。

協議会においては、まず、互助による輸送等を実施又は予定する地域における公共交通サービスが、適当であるかどうかを確認する必要があります。その上で、互助による輸送等が交通ネットワークを支える事業の1つとなることを見込まれる場合等においては、協議会において議論することが求められます。

その際、各委員から利用者が負担する実費の範囲などについて問われることが想定されますが、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン（国自旅第359号）」を参照し、必要に応じて事前に運輸支局に相談するなど、協議会の事務局として対応することが必要です。

# 道路運送法に基づく協議を行う際の資料作成例

## ●資料作成から申請までの流れのイメージ



資料 1

### コミュニティバスの運行見直しについて

**協議事項の概要**

対象系統	コミュニティバス市内循環線
協議内容	市民病院乗り入れに伴う運行の見直し ①路線の新設・廃止 ②運行ダイヤの見直し(便数変更なし)
変更理由	市民病院の移転に伴い、市民の病院アクセスのために運行系統を変更するため
検討の経緯	市民病院からの要望を受けて変更に向けて検討 公安委員会、道路管理者、運行事業者(〇〇バス株式会社)と事前協議により問題ないことを確認済み
実施予定日	令和〇年〇月〇日(月)

**路線概要図**

1

資料番号は議題番号とそろえましょう。

かがみ(鑑)に協議内容の概要を簡潔に記載しましょう。

協議を行う路線の概要がわかりやすいように路線図等を載せましょう。

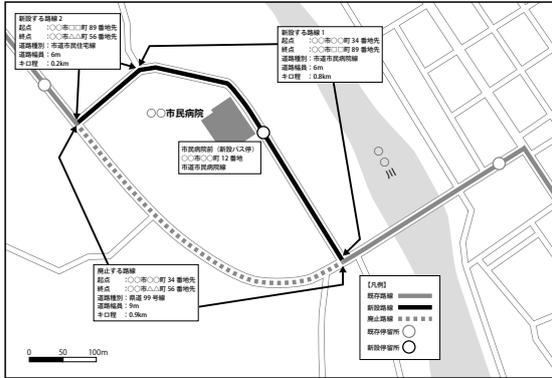
ページ番号を忘れずに!

具体的な内容は詳細資料を作成して説明しましょう。

資料 1-1

路線の新設・廃止区間

新設・廃止する区間



路線の新設や廃止の場合は当該区間の詳細な図面を作成することで、円滑な協議が可能になります。申請時に路線図の添付が省略できるメリットもあります。

現場写真



現地の状況がわかる写真や拡大図などを載せましょう。

2

資料 1-2

ダイヤの変更

ダイヤ改正前

	○駅前	○が丘	S C	× × 丁 目	△ △ 丁 目	△ △ 公園	○ 中央	○ 市役所前	○ 駅前
1便	9:00	9:08	9:15	9:21	9:27	9:31	9:34	9:40	9:44
2便	10:00	10:08	10:15	10:21	10:27	10:31	10:34	10:40	10:44
3便	11:00	11:08	11:15	11:21	11:27	11:31	11:34	11:40	11:44
4便	12:00	12:08	12:15	12:21	12:27	12:31	12:34	12:40	12:44
5便	13:00	13:08	13:15	13:21	13:27	13:31	13:34	13:40	13:44
6便	14:00	14:08	14:15	14:21	14:27	14:31	14:34	14:40	14:44
7便	15:00	15:08	15:15	15:21	15:27	15:31	15:34	15:40	15:44
8便	16:00	16:08	16:15	16:21	16:27	16:31	16:34	16:40	16:44
9便	17:00	17:08	17:15	17:21	17:27	17:31	17:34	17:40	17:44



ダイヤ改正後

	○駅前	○が丘	S C	× × 丁 目	△ △ 丁 目	△ △ 公園	市民病院前	○ 中央	○ 市役所前	○ 駅前
1便	9:00	9:08	9:15	9:21	9:27	9:31	9:32	9:34	9:40	9:44
2便	10:00	10:08	10:15	10:21	10:27	10:31	10:32	10:34	10:40	10:44
3便	11:00	11:08	11:15	11:21	11:27	11:31	11:32	11:34	11:40	11:44
4便	12:00	12:08	12:15	12:21	12:27	12:31	12:32	12:34	12:40	12:44
5便	13:00	13:08	13:15	13:21	13:27	13:31	13:32	13:34	13:40	13:44
6便	14:00	14:08	14:15	14:21	14:27	14:31	14:32	14:34	14:40	14:44
7便	15:00	15:08	15:15	15:21	15:27	15:31	15:32	15:34	15:40	15:44
8便	16:00	16:08	16:15	16:21	16:27	16:31	16:32	16:34	16:40	16:44
9便	17:00	17:08	17:15	17:21	17:27	17:31	17:32	17:34	17:40	17:44

ダイヤが変更になる場合は、変更前後の時刻表を載せ、変更になった箇所がわかるようにしましょう。

3

## 1. 21条許可による実証運行

**Q** 「道路運送法第21条許可」は、協議会でどのように扱えばいいのでしょうか？

**A** 道路運送法第21条許可は、需要が一時的に増加すると見込まれる場合等、一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合に、貸切バス事業やタクシー事業による乗合旅客運送について、地方運輸局長が特別に許可するものです。このため、当該事業を行おうとする交通事業者から見て、乗合による需要が増加すると見込まれるかどうか、また、当該需要を乗合バス事業者が対応できないかが申請の判断基準となります。

認められるケースは以下の2種類です。

- ① イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行
- ② スキーバス、帰省バス等需要の動向によっては適宜運休する等一般乗合旅客自動車運送事業者の運行計画の確保等の義務を恒常的に課することが困難であると認められる相当の理由がある運行

許可の期間は原則1年以内ですが、①については当初から1年以上の計画があり、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、1年以上（最大3年程度）の期間まで認められるとされています。

実証実験と称して事業が行われる場合に活用されることが散見されますが、道路運送法上の手続きとして、その申請の是非について協議会として協議を調える必要はありません。ただし、当該実験が既存の地域公共交通に影響を及ぼすと考えられる場合は、必要に応じて議論などを行いましょう。

## 2. 道路工事の際の迂回

**Q** 道路が工事で通行不可となるため、工事期間中は別の道路を運行したり、停留所を移設したりすることはできますか？

**A** 道路運送法第17条及び同法施行規則第16条の規定により、運行する路線において道路の通行が禁止又は制限等された場合には、必要な限度において当該路線と異なる路線で運行することが可能です。ただし、工事による通行禁止等が長期間に及ぶ場合は、運行の安全性等を確認する必要があるため、運行事業者が申請を行い事業計画変更の認可を受けてください。迂回する期間の判断等は、工事等の予定がわかった段階で、運輸支局までお問い合わせください。

### 3. 隣接する自治体へのコミュニティバスの乗り入れ

Q

現在運行しているコミュニティバスの一部の路線を、隣接する市町村の駅などに乗り入れようとする場合はどのように調整すべきですか？

A

利用者の利便性の向上のため、コミュニティバスを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。

隣接する市町村への乗り入れにより、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協議会において協議が必要です。

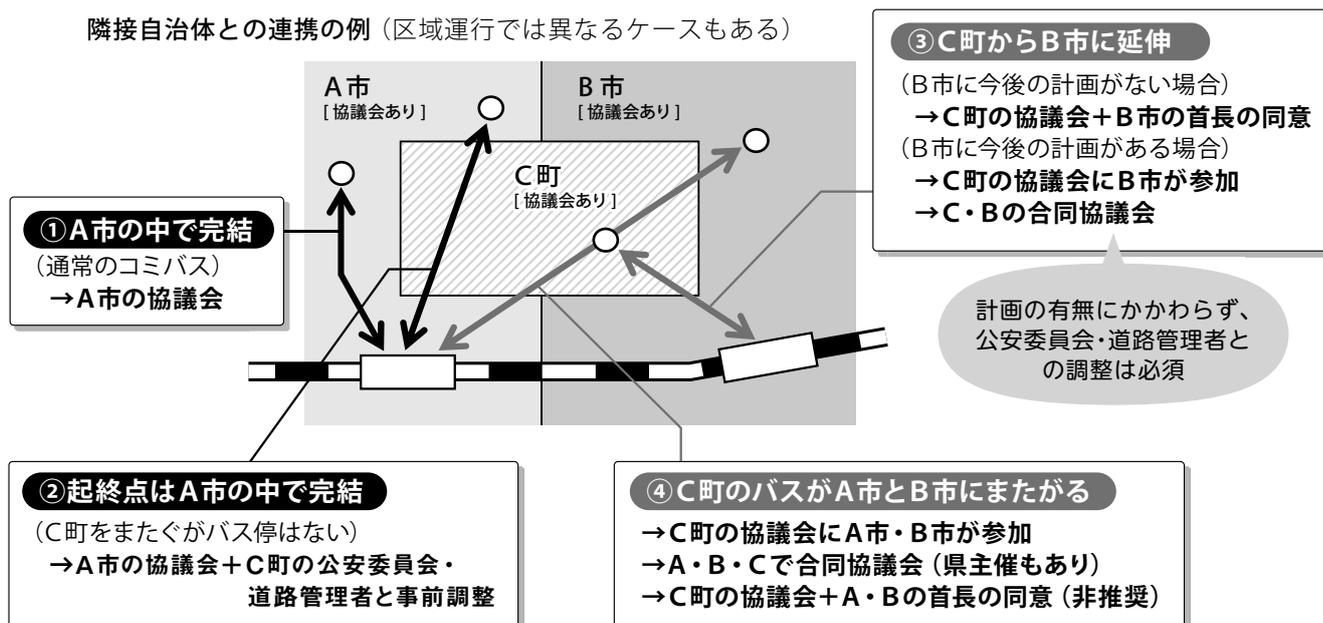
ただし、隣接する市町村の住民等の利用が想定されない場合や、乗り入れる地区が交通空白地域・不便地域である場合等、交通ネットワークに影響を及ぼさないことが明らかである場合については、例外的に隣接する市町村の協議会における協議に代えて、書面により隣接する市町村の首長の同意を得る方法等によることが可能です。

この場合、主体となる市町村は、隣接する市町村において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、協議会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、隣接する市町村に協議会が設置されている場合は、双方の市町村の連携や持続的なサービス提供という観点からも、それぞれの市町村の協議会において協議するようにしてください。

なお、路線を廃止する場合や自家用有償旅客運送で行う場合も同様の手続きです。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など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。

隣接自治体との連携の例（区域運行では異なるケースもある）



## 4. 私有地に路線を延長する際の留意点

**Q** コミュニティバスが新たな施設（私有地）に乗り入れする場合、協議にあたって留意すべき点がありますか？

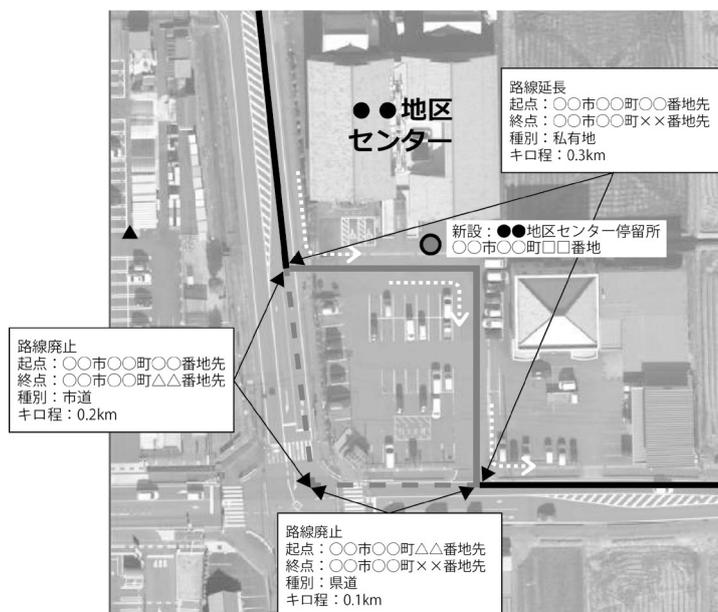
**A** 停留所を結んだ経路が路線ですので、私有地内に停留所がある場合、そこに至るまでの経路も路線となります。

そのため、私有地内における停留所位置、道路から入って出るまでの経路や距離について図示してください。停車環境や待合環境は写真等を添えるとわかりやすくなりますが、当該施設が工事中である等、確定した情報ではない場合は、確定し次第、協議会の委員に対して改めて共有してください。

なお、道路運送法の手続きに当たっては、当該施設の管理者から通行承諾にかかる書面が必要ですので、運行事業者と協力しながら準備を進めてください。

(例) 私有地における路線設定の資料

(資料: 岐阜県可児市資料を一部加工)



## 5. 受託事業者の協議会への参画の是非

**Q** コミュニティバスを受託している運行事業者は、協議会に参画する必要がありますか？

**A** 道路運送法施行規則第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画することが必要です。

ただし、自らの事業にかかる議題において議決が必要な場合には議決に参加しないなどの配慮が必要です（オブザーバーとしての参加も考えられます）。

## 6. 協議会に参画する「住民及び利用者」の属性

**Q** 協議会の構成員として定められている「住民及び利用者」の具体的な属性について定めはありますか？

**A** 法令上の定めはありません。  
地域の状況や当該協議会で協議したい内容によって様々ですが、例えば、地域公共交通を検討する目的が「運転のできない学生・生徒、高齢者、障がい者、妊産婦等の移手段の確保」である場合は、子育て支援団体、老人クラブ、障がい者団体、地域女性団体、公募委員などが考えられます。

## 7. 運行事業者が重大事故を引き起こした場合の取り扱い

**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、自らの責に帰する重大事故を発生させた場合や行政処分を受け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。

協議会で協議が調っていることなど、当該申請の目的が、申請者の営業施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）。

仮に事業計画の変更がなくても、コミュニティバスが重大事故を引き起こした場合や行政処分を受けた場合は、協議会において報告等を行ってください。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。

## 8. 運行ミスが起きた場合の取り扱い

Q

路線逸脱など運行ミスが起きた場合は、どのように取り扱うべきですか？

A

路線バスは、天災その他やむを得ない場合を除き、認可された路線を運行しなければなりません。意図的でなくても、路線の逸脱、停留所の誤通過、運行の中断等の人為的なミスが発生した場合、安全が損なわれるとともに、利用者の利便性が低下し、ひいては運行に対する信頼の失墜に繋がるおそれがあります。

運行ミスが起きた場合は、一義的には運行事業者の責により、利用者や関係行政機関等への説明を要しますが、原因を調査すると、経路が複雑で狭隘な道路を運行していた、走行環境の変化によって無理なダイヤになっていた、停留所の状況がわかりづらかったことが運転者から報告されていた等の状況が判明することがあります。このため、以後同様なミスを防ぐためにも、特にコミュニティバスの運行ミスであれば、運行ミスについて地域公共交通会議で報告し、改善を図ることが必要です。

また、旅客自動車運送事業運輸規則において、乗合事業者は運転基準図を作成して営業所に備え、これにより運転者に対して適切な指導をしなければならないとされていますので、コミュニティバスの場合は、委託者である市町村の担当者とも運転基準図を共有し、運行ミスが起きないように努めることが期待されます。

※「運転基準図」には以下のような内容が記載されています。

- ・ 停留所の名称及び位置並びに隣接する停留所間の距離
- ・ 標準の運転時分及び平均速度
- ・ 道路の主な勾配、曲線半径、幅員及び路面の状態
- ・ 踏切、橋、トンネル、交差点、待避所及び運行に際して注意を要する箇所の位置
- ・ その他運行の安全を確保するために必要な事項

## 9. イベント時のコミュニティバス車両の転用

Q

イベントの開催にあたって、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による無料シャトルバス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（R5.12.28 国自総第120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、保安基準等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。当該通達を確認するとともに、事前に運輸支局へお問合せください。

設問のケースでは、一時的な需要の増加等により一般貸切旅客自動車運送事業の車両が不足し、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。

## 10. 区域運行における運行回数の制限

**Q** 区域運行において、一時的に予約が集中する場合等、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** 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場合は、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ため、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。

## 11. 期間を限定してシステムを設定する場合の取り扱い

**Q** 路線定期運行で、年に 1 回開催されるイベント等に合わせ、期間を限定した運行システム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。イベント等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することも可能です。

### 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、突発的な需要に対する運行の場合は、運行をする 7 日前までの届出とすることが可能です。

## 12. タクシーの営業区域外における運行

Q

道路運送法第 20 条第 2 号による営業区域外旅客運送は、どのような場合に認められますか？

A

貸切バスやタクシーの営業区域は事業計画として設定されており、1 運行において、少なくとも発地又は着地のどちらか片方が営業区域内にある必要があります。

道路運送法第 20 条第 2 号は、次の場合に、協議会で協議を調えた上で、地方運輸局長が認めた場合に営業区域外旅客運送が行えるというものです。

- ① 過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において、当該地域の一部又は全部を営業区域とする一般旅客自動車運送事業者による輸送が困難な場合
- ② 一時的な輸送需要量の増加が見込まれる地域において、当該地域の一部又は全部を営業区域とする一般旅客自動車運送事業者による供給輸送力では当該増加に対応することが困難な場合

営業区域外旅客運送を行おうとする場合、まず、協議会において、当該地域における旅客輸送を確保するため営業区域外旅客運送が必要であることについて協議が調わなければなりません。その後、運輸局では、元々の営業区域も含む地域における必要な輸送力の確保、適切な運行管理、乗務員への指導教育など輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないことが確認できれば、これを認めるとしています。

なお、道路運送法第 20 条第 2 号は禁止行為を除外する規定ですので、営業区域外旅客運送の期限の付与や実績の報告等、認めるにあたっての条件が付されます。

また、認められている間に、今の営業区域が地域の需要に合っているかを確認し、場合によっては交通圏の見直しを検討する必要があります。

### 13. コミュニティバスの変更に伴う運賃協議

**Q** 均一制運賃コミュニティバスの経路上に停留所を新設（移設）する場合、運賃協議は必要ですか？

**A** 運賃に変更がなく、移設したり追加したりする停留所の運賃が既設の停留所と同一の均一制運賃である場合には、運賃協議は不要です。

停留所の新設や移設にともなって運行ルートに変更がある場合（路線延長、運行系統の新設を行う場合）であれば、たとえ運賃が均一であっても、運賃の手続きが必要となりますので、運賃協議会での協議が必要です。

※中部運輸局管内での取り扱いであり、他の運輸局管内では異なる取り扱いの場合があります。

### 14. 企画乗車券、定期券設定に伴う運賃協議

**Q** 協議運賃により運行するコミュニティバスにおいて一日乗車券を設定しようとする場合、運賃協議は必要ですか？

**A** 協議路線等（コミュニティバスやデマンド型交通）において、新たに一日乗車券やフリー切符、割引乗車券、回数券等の企画乗車券や定期券を設定したり、割引率を変更したりする場合には、運賃協議が必要です。

注意すべき点として、運賃協議は事業者ごとに個別に行わなければならない点があります。例えば、コミュニティバスの運行を複数の事業者に委託しており、全線で利用できる一日乗車券を設定するような場合には、同じ協議を事業者ごとに実施する必要があります。

また、協議運賃であるコミュニティバスと、協議運賃ではない路線バスの両者に利用できる一日乗車券を設定するような場合には、協議運賃である路線に関する運賃協議と、路線バス事業者による通常の実施運賃届出の両者が必要です。

## 15. 運賃協議会への学識経験者の参加

**Q** 地域交通協議会に参加いただいている学識経験者に  
運賃協議会に参加いただくことは問題ありませんか？

**A** 運賃は地域公共交通サービスの重要な要素の一つである一方で、利用者保護のための公正な取引を担保することが必要であることから、地域交通協議会における意見交換の結果を参考にしつつ、運賃協議会において独立した協議をすることとなっています。

しかしながら、運賃協議の過程において、地域公共交通サービスについての専門的な知識にもとづく説明が求められる場面も想定されます。このため、専門的な知識を有する学識経験者が議決権のないオブザーバーとして運賃協議会に参加することは可能です。

また、特に必要がある場合には、学識経験者を「市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者」とすることもできます。

## 16. 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、  
道路運送法の手続きはどうなりますか？

**A** 旅客から收受する運賃・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。

例) 無料期間中に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收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（市町村含む）が運行委託又は赤字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收受していないことになり、届出が必要です。

## 17. 他の事業者との競合路線における運賃調整

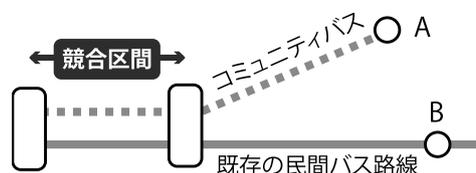
**Q** 既存の民間バス路線（対キロ運賃）がある区間に、コミュニティバスを運行（100円定額）しようとすることはできますか？

**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ルートや運賃が競合する場合、利用者が不利益をこうむる可能性があるため、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、競合している区間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可能性もありますので、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から、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り扱いをするもの、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。



## 18. タクシーに関する運賃協議

**Q** タクシーの運賃について協議する場合、どのようなやり方をすればいいですか？

**A** 道路運送法第9条の3第3項にもとづき、一般乗用旅客自動車運送事業者、すなわち、タクシー事業者の運賃および料金についても、運賃協議会において協議運賃を設定することが可能です。

乗用事業の運賃および料金について協議を行う場合、運賃協議会の構成員は以下のとおりであり、協議の方法についても乗合（バス）事業の場合と同様です。

- a. 市町村又は都道府県（担当部局の責任者）
- b. 当該一般乗用旅客自動車運送事業者（運賃改定の対象となるタクシー事業者）
- c. 地方運輸局長（運輸支局）
- d. 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者（住民代表）

# 4 参考資料

## 1. 各協議会の比較

	地域交通協議会 (法定協議会)	地域公共交通会議	運賃協議会		地域協議会
根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(第6条)	道路運送法施行規則(第4条第2項)	道路運送法(第9条第4項)	道路運送法(第9条の3第3項)	道路運送法施行規則(第15条の4)
主宰	市町村(複数可) 又は都道府県	市町村(複数可) 又は都道府県	市町村(複数可) 又は都道府県	市町村(複数可) 又は都道府県	都道府県  ※単一の市町村内で完結する路線の休廃止に係る事項のみの場合は市町村も可
主な協議事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項</li> <li>道路運送法の各種特例(地域公共交通会議と同じ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合旅客運送の態様(路線定期・不定期・区域運行)</li> <li>自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性</li> <li>自家用有償旅客運送の旅客から収受する対価に関する事項等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗用旅客運送の運賃・料金等に関する事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり</li> <li>具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成</li> </ul> <p>※特例は路線の休廃止のみ</p>
対象	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送	バス	タクシー	特に定めない
構成員	<p>主宰者(市町村又は都道府県)</p> <p>公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者</p> <p>公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が認める者</p> <p>※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある</p>	<p>主宰者(市町村又は都道府県)</p> <p>一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</p> <p>住民又は旅客</p> <p>地方運輸局</p> <p>事業者の運転者組織</p> <p>現に自家用旅客運送を行っている特定非営利活動法人等※</p> <p>道路管理者</p> <p>都道府県警察</p> <p>学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</p> <p>※自家用有償旅客運送に関する協議を行う場合</p>	<p>市町村又は都道府県</p> <p>一般乗合旅客自動車運送事業者</p> <p>地方運輸局</p> <p>住民の意見を代表する者</p>	<p>市町村又は都道府県</p> <p>一般乗用旅客自動車運送事業者</p> <p>地方運輸局</p> <p>住民の意見を代表する者</p>	<p>少なくとも都道府県、関係市町村、地方運輸局、関係旅客自動車運送事業者</p> <p>※分科会等を地域ごとに組織することも可</p>

## 2. 一般乗合旅客自動車運送事業に係る手続き一覧

様態	事業計画等の変更等		当該条項		申請・届出等 (標準処理期間)	
			法	施行規則		
路線定期運行	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ヶ月前)	
		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 最大値(長さ、幅、高さ、総重量) の変更	15条Ⅲ 15条Ⅰ	15条Ⅰ 14条	事前届出 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(1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Ⅵ	10条	事前届出	
路線不定期運行	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 最大値(長さ、幅、高さ、総重量) の変更	15条Ⅲ 15条Ⅰ	15条Ⅱ 14条	事前届出 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Ⅱ	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Ⅱ	事前届出	
	乗降地点	新設・廃止(運賃変更を伴わない)	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Ⅱ	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Ⅵ	10条	事前届出	
区域運行	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Ⅲ	事前届出	
	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)	
	運送の区間	運送の区間の変更	15条Ⅲ	15条Ⅲ	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Ⅲ	事前届出	
		運行間隔時間の変更	15条Ⅲ	15条Ⅲ	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Ⅵ	10条	事前届出		

令和 5 年改正 地域交通法・道路運送法 反映

# 自治体交通担当者のための 道路運送法実務マニュアル

発行：国土交通省中部運輸局（令和 6 年 3 月）