

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

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

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地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（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9条の2）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日国自旅第308号）は、廃止する。

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

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、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、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) 地域公共交通会議の開催は、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) 委員の招集が困難である場合等にあつては、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。
- (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合意し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)～(5)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。なお、法に基づく手続き上合意を必要とする事項等については、(6)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 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。

(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。

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。

(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。

なお、NPO等による自家用有償旅客運送については、地域公共交通会議を設置している地方公共団体にあつては、新たに運営協議会を設置することなく、地域公共交通会議において必要性の判断に当たって議論を行うことができるものとする。

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日付け国自旅第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) 自家用有償旅客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

(4) 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。

(5) 地域公共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。

(6) 法に基づく手続き上合意を必要とする事項等

地域公共交通会議において法に基づく手続き上合意を必要とする事項等は、以下に掲げる事項である。

(道路運送法上合意する必要がある事項)

・ 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合意す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」において合意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 運行の様態

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等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、地域公共交通会議等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みでなくとしている。

(許認可の手続等について、合意によって特例が認められる事項)

① 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、法第9条第4項及び施行規則第9条の2の規定により届出をもって足りるとしている。

② 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等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。

③ 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。

④ 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合意されていれば、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。
- （3）自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、円滑な合意形成を誘導するため、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。
- （4）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、同地域で福祉有償運送運営協議会が設置されている場合は、当該協議会より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。
- （5）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」（平成二

十六年十一月二十日国土交通省、総務省告示第一号)六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、(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、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。

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)に対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。

(3) 地域公共交通会議における検討プロセス

地域公共交通会議において、地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)を適切な役割分担により円滑に導入するために、以下の検討プロセスにより、協議を行うものとする。

① 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、地域公共交通会議の協議が調ったものとみなし、③の協議を行うものとする。

② 提案内容に関する協議

①又は⑤の提案について、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最長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、地域公共交通会議の協議が調ったものとみなし、③の協議を行うものとする。

③ 自家用有償旅客運送についての協議

地域の移動ニーズに対応した自家用有償旅客運送（運行内容（路線又は区域）、利用者から收受する対価、実施時期等）について協議するものとする。

④ 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

③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、市町村運営有償運送（交通事業者以外への運行委託を含む）又はNPO等による公共交通空白地有償運送の実施について、協議を行うこととする。

⑤ 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、②～④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、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。

⑥ 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。

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）

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輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- （2）市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収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 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」（国自旅第 161 号平成 18 年 9 月 15 日）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の検討プロセスに基づく協議結果は、地域公共交通会議の議決があったものとする。
- 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 ○○○○-○○○○-○○○○
FAX ○○○○-○○○○-○○○○
担当：○○、△△、□□

(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○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○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) ××

(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

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。

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。

○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。