

「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」

(出典) 平成18年9月15日付国自旅第161号自動車局長通達
「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」別添2

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收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收受する対価の取扱いについて（平成18年9月15日付け国自旅第144号）」の定めるところによる。

(5) 市町村等が運行を委託する場合における運行主体の選定方法

運行を委託する場合の運行主体（一般乗合旅客自動車運送事業者）の選定にあたっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価することが重要である。

総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例は以下のとおりである。評価にあたっての各項目の比重については、運行経費に偏ることのないようにすべきであり、とりわけ運行の安全性には十分な配慮が必要である。

① 運行経費

- ・ 能率的な運営を前提としていること
- ・ 安全運行のために必要な経費等の確保
- ・ 経費の適正な見積もり

② 収益拡大策

③ 運行の安全性

- ・ 旅客運送事業の実績
- ・ 国土交通省による処分の状況
- ・ 重大事故の発生の状況（過去〇年間）（重大事故とは自動車事故報告規則第2条の事故をいう。）
- ・ 運輸安全マネジメントの導入状況

- ・ 運行管理体制
- ・ 整備管理体制
- ・ 営業所と車庫との距離
- ・ 適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画
- ・ 休憩、仮眠又は睡眠のための施設の設置状況

④ 利用者の利便性

- ・ 高齢者、障害者への配慮（バリアフリー車両の導入等）
- ・ 運転者の教育体制
- ・ 利用者に対する情報提供の体制
- ・ 苦情対応体制
- ・ 他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み

⑤ 環境への配慮

- ・ 低公害車の導入状況
- ・ 省エネルギーへの取り組み状況
- ・ 交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証又はISO14001の取得の有無

⑥ 緊急時の対応能力

- ・ 事故時の処理体制
- ・ 事故時の損害賠償能力
- ・ 災害発生時等緊急時の対応能力
- ・ 予備車両の状況

(6) 市町村等が運行を委託する場合におけるその他の配慮事項

燃料高騰など運行主体の責に帰すことのできない要因により、運行経費が著しく増加したり実運賃収入が予定運賃収入を著しく下回った場合には、衡平の観点から委託費の適切な見直しが行われることが望ましい。

また、運行主体が新たに車両を購入して運行する場合であって、5年未満で運行委託契約が終了する場合には、残期間の車両償却費の負担について適切な配慮がなされることが望ましい。

【参考事例】

- 路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、利用者の利便性の低下が危惧される事例
- (3. (1)関係)
- ・ A市は、市中心部において、既存路線バスと実質的に競合する低廉な運賃のコミュニティバスの運行を開始した。既存路線バスは、市中心部を通過して過疎地域を結ぶ赤字路線であるが、コミュニティバスとの競争で市中心部での収入が減少しているため、減便又は廃止を検討している。過疎地域の住民の利便性の低下が危惧される。
 - ・ B市は、C社の既存路線バスと実質的に競合する形で、入札で最低価格を提示したD社に委託しコミュニティバスの運行を開始した。その結果、C社は旅客の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られることとしている。
- ・ 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。