

5-8. 運行主体

1) 運行主体別の比較

地域の公共交通では、一般的に「公益性」と「収益性」は両立できない関係性にある。行政が行う交通事業は収益性が主たる目的ではないことが多いが、逼迫した財政状況の中、経営合理化の方策を模索することも当然と言える。基本的な「増収方策」や「経費削減方策」を理解し、その適用可能性などを検討する必要がある。また、経営合理化の手段として、「競争入札」や「プロポーザル」による委託事業者の選定を行う方法がある。しかし、委託事業者の選定は、運行経費の多寡などの経営合理化指標のみで判断するのではなく、安全性や信頼性など総合的な観点から判断する必要がある。

経営形態	運行主体
公営企業	事業の安定性は高いが、財政難により地方公営企業として事業体を新設するのは困難な場合が多い。
民間企業	需要が少ない地域公共交通のケースでは、純粋民間では事業の引き受け手がないことが多い。

	パターン	路線設定	施設整備 (ターミナル等)	施設整備 (バス停等)	車両保有	運営費
大 公共の関与 度合 小	1. 公営	公共	公共	公共	公共	公共
	2. 公設民営 (運営委託)	公共	公共	公共	公共(有償 又は無償で 民間貸与)	民間 (委託費)
	3. 公共支援型 (民営)	公共	公共	民間(運賃収入・赤字分は補助)		
	4. 公共調整型 (民営)	公共	公共	民間(運賃収入)		
	5. 民営	民間	公共	民間(運賃収入)		

2) 交通手段別の事業比較

地域の移動手段を検討するにあたって、何のために走らせるのか、どのような役割を果たすのかなどをしっかりと位置づけ、「公共性」と「公平性」・「平等性」を踏まえつつ、地域に応じた適切なサービス内容、地域住民等の関係者とともに、協働して取り組むことが必要である。

しかし、地域住民からの意見や要望が、必ずしも実際の需要と一致していないこともあるため、コミュニティバスの導入に限定せず、さまざまな事業モデルを検証し、試験運行を行うにあたって運行継続の基準等を設定するなど、交通手段別に事業を検討する。

運営主体		運行主体	例示
①	市町村	市町村	町の直営により巡回型のバスを運行 対象：コミュニティバス、デマンドバス、福祉バスなど
②	市町村	事業者	町営バスとして交通事業者に運行を委託 対象：コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシーなど
③	住民	事業者	住民組織である NPO 法人などが交通事業者に運行を委託 対象：福祉バスなど
④	住民	住民	NPO 法人などが主体となりボランティア運転手によって運行 対象：互助によるボランティア輸送
⑤	企業	企業	民間の事業者による無料送迎バスの運行 対象：病院など民間施設が運行する送迎バス

① 市町村が自ら運行する場合（事業者によることが困難な場合）

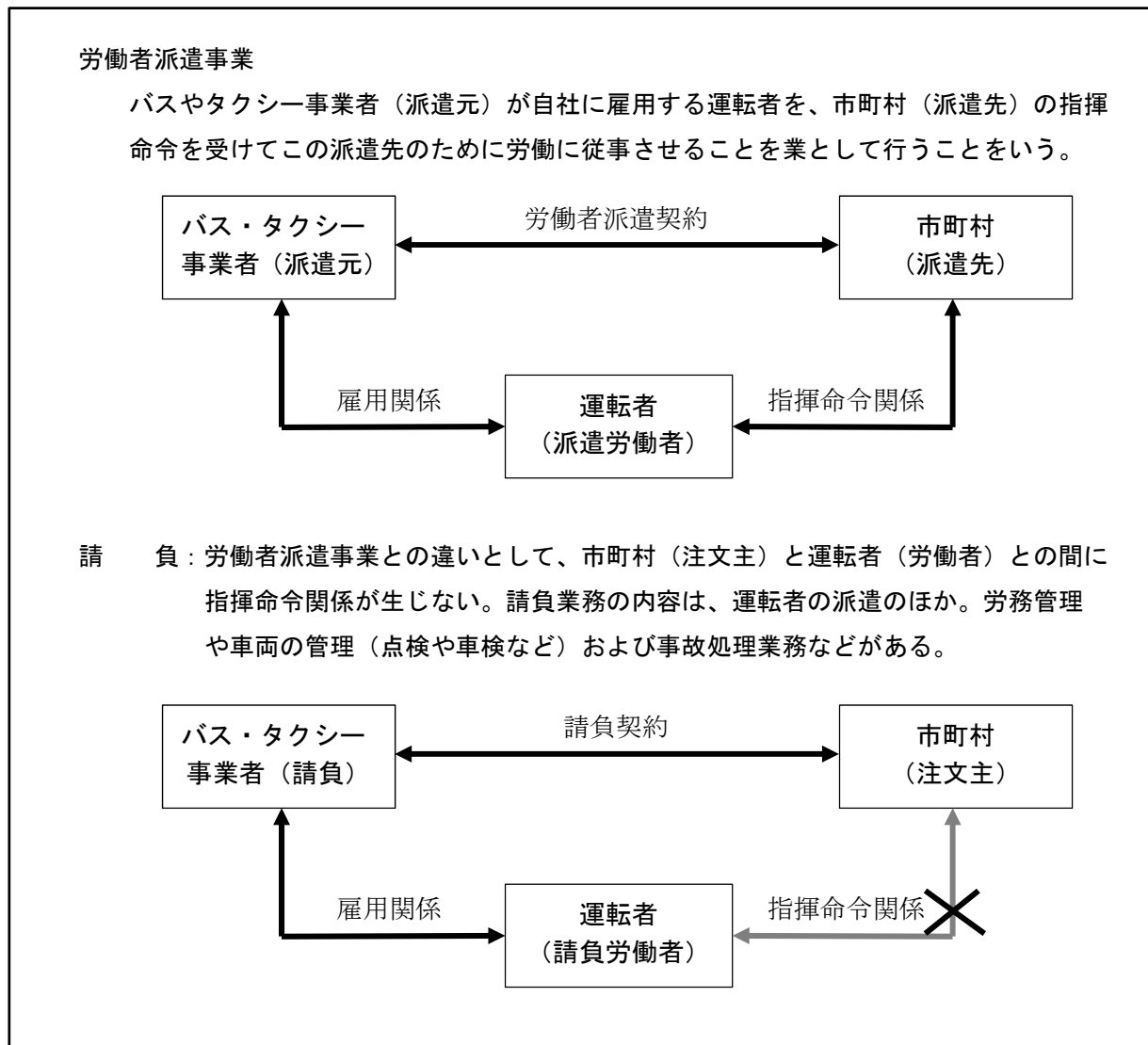
(a) 市町村が自ら保有する車両を使用してコミュニティバスを運行する場合

- ・市町村は道路運送法第79条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要で、道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。

(b) 市町村が自ら保有する車両を使用してコミュニティバスを運行したいが、運転業務だけを交通事業者又はNPO等に委託する場合

- ・市町村は道路運送法第79条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要。
- ・道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。

※運転業務を委託する場合にあっては、委託する業務の範囲、契約内容によって労働者派遣事業と請負（地域によっては、自家用自動車管理業や車両運行管理業務などと称す。）に区分されるため注意が必要。



②市町村が交通事業者へ運行を委託する場合

(a)定時定路線型のコミュニティバスを運行

運行委託先の交通事業者（バス会社等）は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要で、既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある。道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることは必須ではないが、協議が調っていない場合は協議運賃としての届出ができないことになる。また、道路運送法上の手続きをする際に、協議が調っていない場合は許可基準（最低車両数、使用する事業用自動車の種別等）の緩和、処理期間の短縮等（標準3ヶ月から、新規許可は「2ヶ月」に、事業計画変更認可と運賃等の届出は「1ヶ月」にそれぞれ緩和）についてのメリットが受けられないので、できるだけ地域公共交通会議において協議を調べていただくことが望ましい。

(b)路線不定期運行（予約型）のコミュニティバスを運行

運行委託先の交通事業者（バス・タクシー会社等）は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要で、既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある。道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。（なお、路線不定期運行については、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が適切なものか十分協議する必要がある。

(c)区域運行（デマンド型 予約型）の乗合タクシーを運行

運行委託先の交通事業者（タクシー会社等）は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要で、既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある。道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることが必要。（なお、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、設定しようとする営業区域が適切なものか十分協議する必要がある。

③地域が主体（NPO等）となり交通事業者へ運行を委託する場合**(a)コミュニティバスまたは乗合タクシーを運行する場合****乗客個々が運賃を支払う乗合方式で委託する場合**

委託先の交通事業者は、道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）の許可が必要で、既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託する場合は、事業計画変更の認可が必要な場合もある。路線定期運行の場合は、道路運送法施行規則第9条の2に規定する地域公共交通会議において協議が調っていることは必須ではないが、協議が調っていない場合は協議運賃としての届出ができない。また、道路運送法上の手続きをする際にも、協議が調っていない場合は許可基準（最低車両数、使用する事業用自動車の種別等）の緩和、処理期間の短縮等（標準3ヶ月から、新規許可は「2ヶ月」に、事業計画変更認可と運賃等の届出は「1ヶ月」にそれぞれ緩和）についてのメリットが受けられないため、できるだけ地域公共交通会議において協議していくことが望ましい。

(b) NPO等が自ら運行を行う場合

NPO等が交通不便地域において、NPO等が保有する車両を使用し、コミュニティバスを運行する場合

- NPO等は道路運送法第79条の自家用有償旅客運送の登録（更新制）が必要。
- 道路運送法施行規則第51条の7に規定する運営協議会の協議が調っていないと登録できない。なお、ここでいうNPO等とは、特定非営利活動法人のほか、一般社団法人又は一般財団法人、地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会

運営協議会とは

過疎地有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するにあたり必要となる事項を協議するために地方公共団体が主宰するもので、道路運送法に基づいて設置される。

構成員

地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者およびその組織する団体、住民や旅客、運輸支局、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体など、区域内において、現に過疎地有償運送を行っているNPO法人など

④NPO法人や地域団体などが主体となりボランティアによって運行する場合

⇒第6章「無償ボランティア輸送」の項を参照

⑤企業などが主体となり送迎用として運行する場合

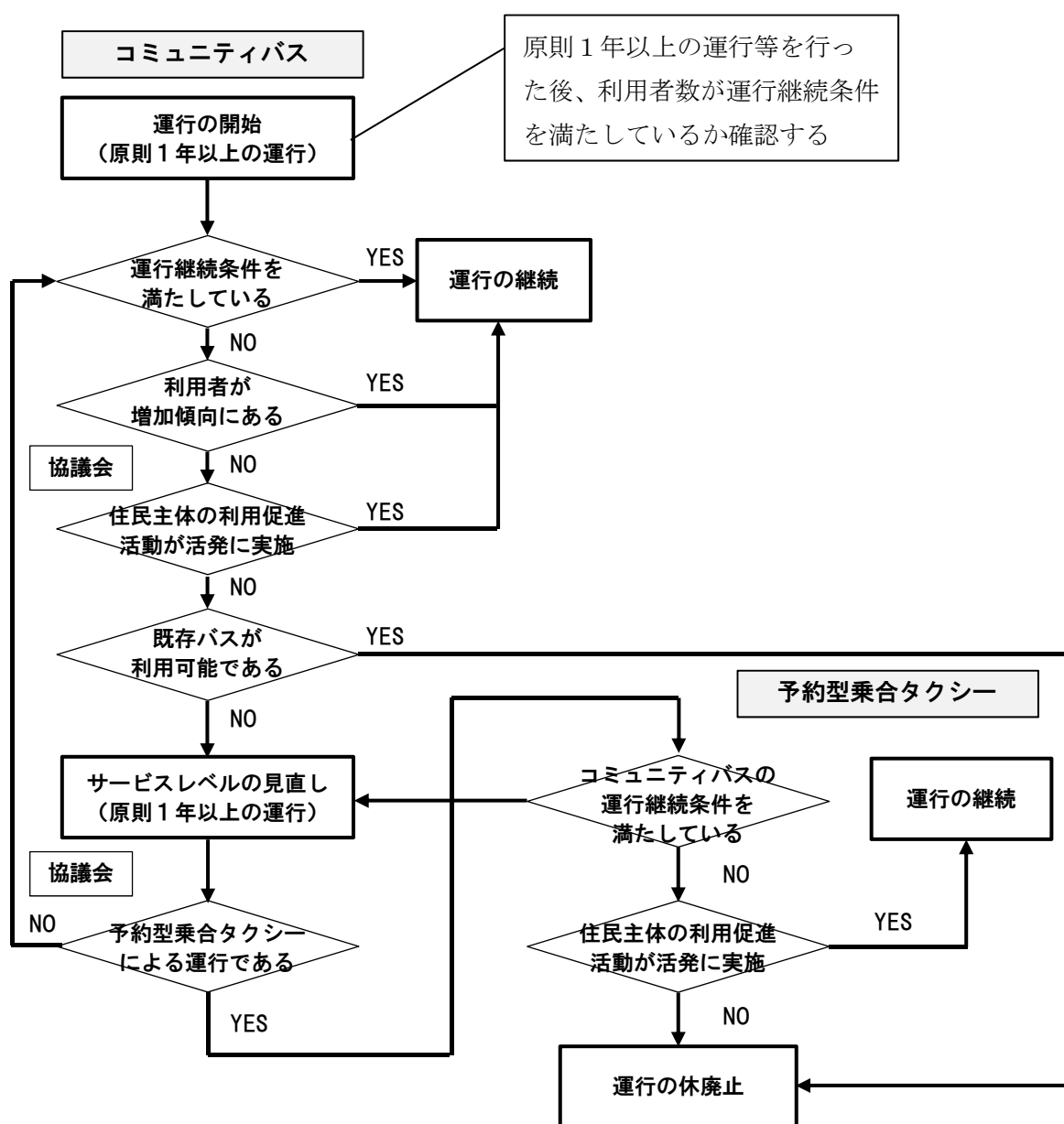
⇒第6章「民間送迎バス」の項を参照

5-9. 地域公共交通ガイドライン

1) コミュニティバス等の見直し・休廃止の指針

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。なお、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は、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限り、30日前までに届出できることとされている（通常は6ヶ月前までの届出）。

実証運行及びその後の運行におけるコミュニティバス等の見直し・休廃止までの流れは、以下の通りとする。また、サービスレベルの見直しを行っても、1年以上の実績が運行継続条件を満たさず、運行の継続が困難な場合は、運行を休廃止するなどの検討が必要になる。



出典：コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン（国土交通省）

5-10. コミュニティバス導入の主な課題

1) 成功例と失敗例の主な特徴

項目	成功事例の要因	失敗事例の要因
ルート	利用者の細かいニーズを把握している（現地調査やヒアリング等）	ニーズの高い場所を通らない（目的別のニーズを把握していない）
	コンパクトな運行形態→小回りの利く効率的な運行、所要時間の短縮	距離が長く所要時間が長い（一方通行循環系統は特に大回りになりがち）
	ニーズに合わせた効率的な運行をしている（公共施設巡回ではニーズの少ない施設はカットするなど）	経由地が多すぎてルートが複雑（ルートが分かりにくい）、公共施設巡回型：実際は施設を巡回するニーズがほとんどない
運行本数	多頻度運行・または毎時20分おきなど覚えやすいダイヤ、他交通機関との連携がうまくいっているなど	便数が少ない（バス停で待っているより歩いた方が早いなど）、覚えにくい、他との連携がうまくいっていないなど
定時性	定時運行の確保に配慮したルート・ダイヤとなっている	定時運行が出来ない（特に循環系統は時間回復がしづらい）
運行時間帯	ニーズを把握した運行時間の拡大（導入コンセプトに沿った運行）	定時運行が出来ない（特に循環系統は時間回復がしづらい）
バス停施設	目的地のすぐ近く（店舗・病院施設内）にある、分かりやすい位置にある上屋やベンチなどがあるなど	施設から遠い、分かりにくい、待合環境に課題があるなど
認知	積極的なPR活動・利用促進策の推進地域の盛り上げ、応援団が元気など	コミュニティバスが認知されていない（PR不足で住民に届いていない）など