

浦添市地域公共交通会議

【第1回】

資料6：運行事業者（委託先）選定方針（案）

平成30年10月24日

浦添市都市建設部都市計画課

1. 選定方針（案）検討の背景
2. 実証実験開始までのスケジュール
3. コミュニティバス導入に関するガイドライン
4. 選定方針（案）

1) 既存バス路線との具体的な調整が必要

- ・平成31年8月の実証実験開始を見据えて、運行申請手続きや道路占用許可等の許認可手続きを考慮すると、平成30年2月には計画策定する必要があります。
- ・計画策定までには、ルートを安全に走行するためのルールの設定や既存路線バスとのダイヤ調整及び乗り継ぎ利便性の検討、既存バス停使用調整等、路線バス事業者との調整が多く発生します。

2) 乗務員確保に向けた早急な取り組みが必要

- ・また、本計画を実施するためには、乗務員の確保が重要となります。仮に2ルートを車両8台で運行する場合、必要な乗務員は約16人です。交代要員を考慮すると実証実験路線の専属として乗務員が約20人必要です。
- ・路線バス事業者へ事前ヒアリングをしたところ、乗務員不足は、県内のバス事業者にとって喫緊の課題であり、20人の乗務員を確保するのは、大変厳しい条件であるとの意見がありました。

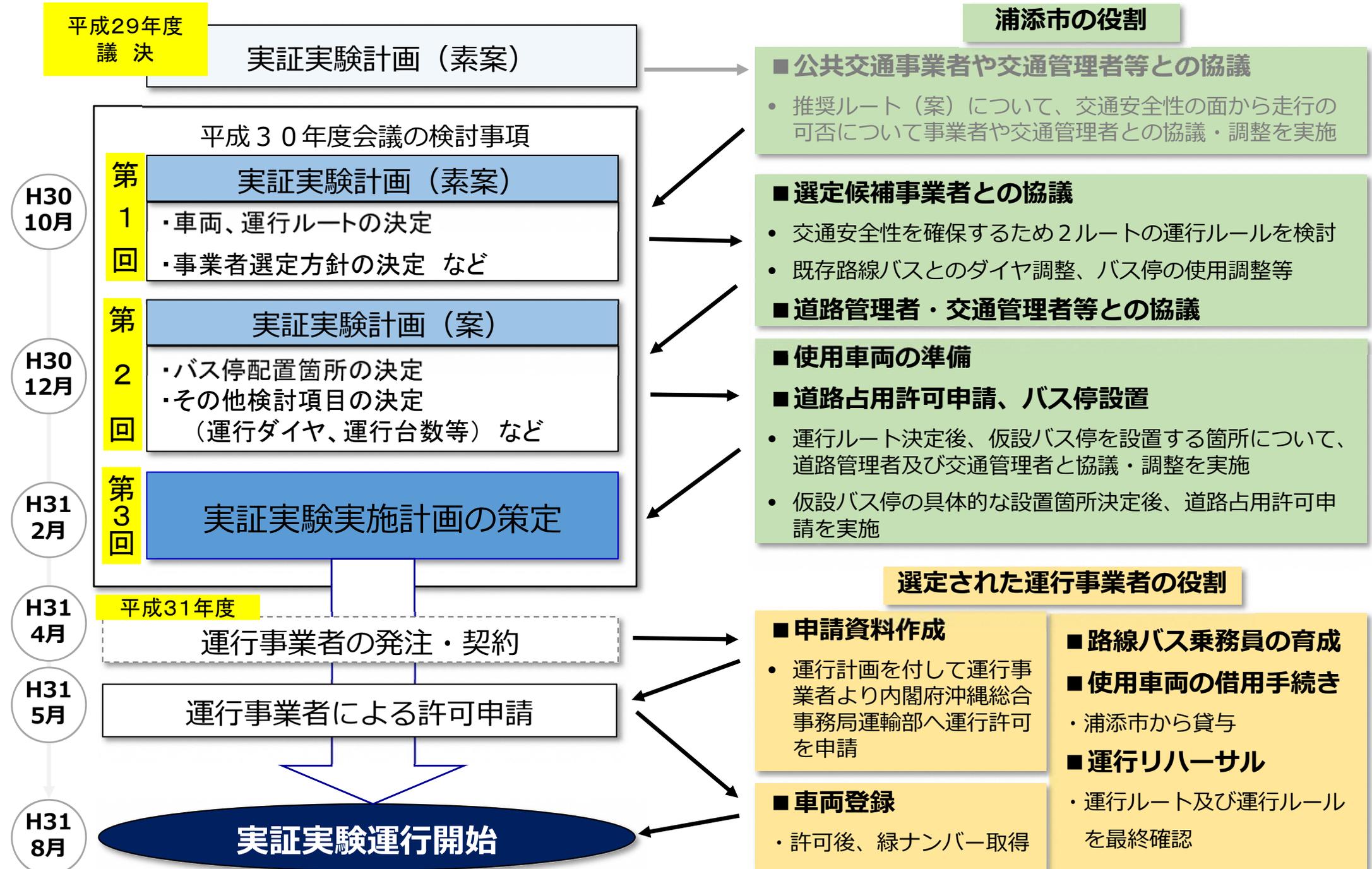
※新たに乗務員を確保するべく、浦添市も市民に向けて乗務員募集を予定しています

- ・仮に新たに大型免許を持っている方を採用した場合でも、人を運ぶ路線バスの乗務員としての訓練期間は約2～3ヶ月を要します。つまり、新規採用者を育成する場合は、平成31年3月までに採用を確定させ、4月～7月の期間、路線バス事業者による訓練が必要と考えられます。

以上の課題を考慮すると、

平成31年4月に選定する運行事業者の選定方針を定め、選定候補となる事業者と具体的な計画準備・協議を進める必要があります

2. 実証実験開始までの主な流れ (許認可に係るもの)



※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（H30.3.30国土交通省通達）

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。

3. コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項 (前項からの続き)

(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。

3. コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項 (前項からの続き)

(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）
- ・ 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。

支線公共交通実証実験の運行事業の委託先選定については「コミュニティバス導入に関するガイドライン」を基本として下記の方針を定め、選定方法や選定基準を検討したい。

方針1：運行経費の多寡のみではなく、総合的な評価基準を作成する

国土交通省が定めるガイドラインを遵守し、運行事業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基準を作成する。

方針2：他公共交通機関とのネットワーク構築を考慮する

ガイドラインの下記留意事項を基本とし、他路線（基幹バス含む）やモノレール、他交通機関との結節、乗り継ぎ利便性等を考慮した選定基準を作成する。

- ・コミュニティバス導入にあたっては、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
- ・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
- ・結節点における路線バスとの接続を考慮して行う
- ・モノレールとの接続を推進するために、バス運賃のICカード決済を導入することが可能か

方針3：運行安全性確保のため、運行実績条件を設定する

ガイドラインでは、選定する際の評価項目の比重は、運行経費に偏ることのないようにすべきとされており、とりわけ運行の安全性には十分な配慮が必要と定められている。

バス車両を用いて走行する実証実験運行ルートの一部は、歩道が無い道路や幅員が狭い道路が含まれている。このような道路を雨天時や夜間、台風前後等の状況下でも安全かつ円滑に運行管理ができる事業者を選定することが重要である。以上を踏まえ、運行事業の委託先は下記の実績を有している事を条件とする。

- ・一般乗合旅客自動車運送事業で浦添市市道の運行実績があるか
- ・本実証実験で使用する車両を用いた一般乗合旅客自動車運送事業の運行実績があるか