

# デマンド型交通について

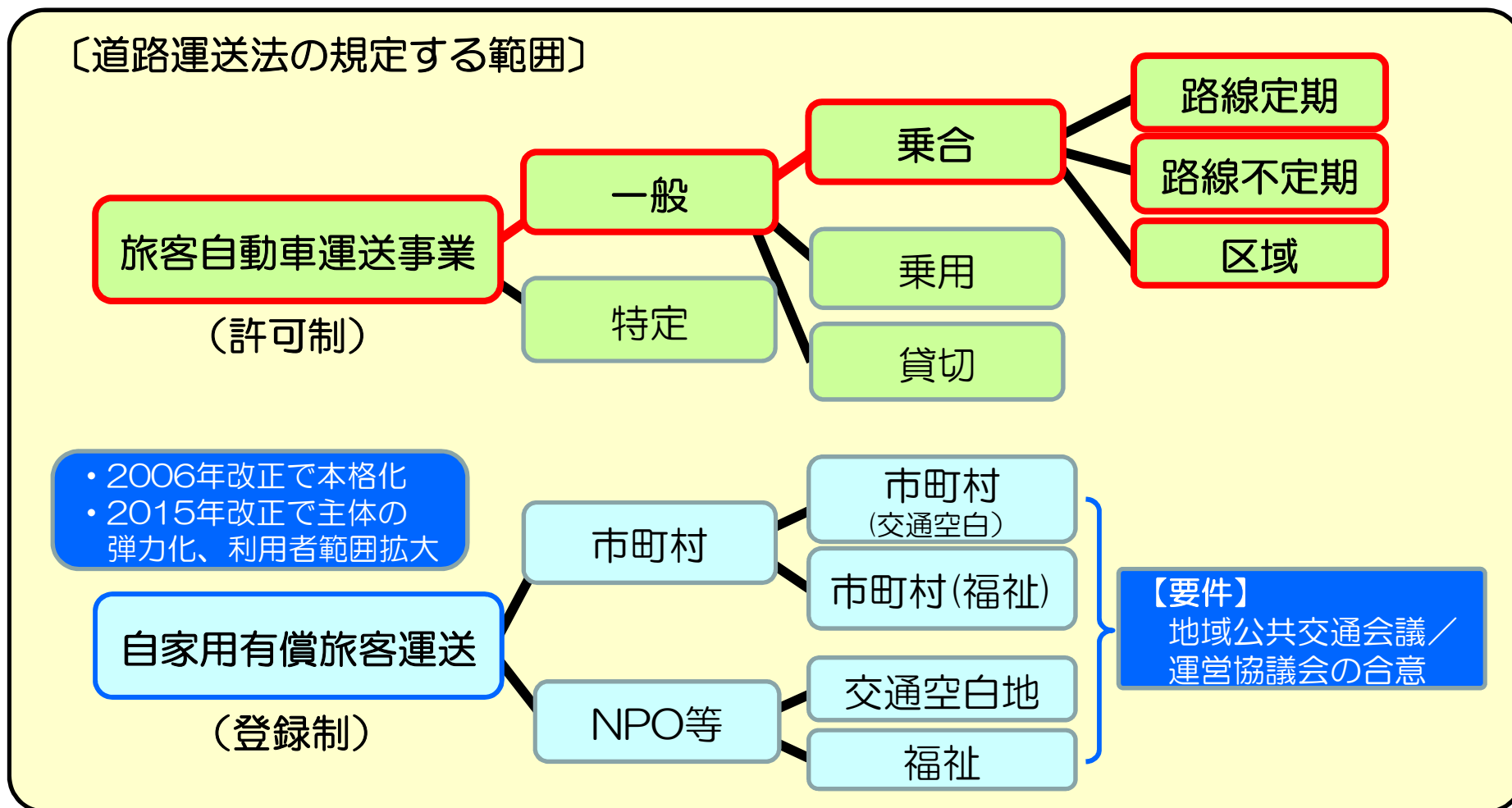
---

神戸運輸監理部 兵庫陸運部

区 分	種 類	種 別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・貸切バス	
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・タクシー	
	特定旅客自動車運送事業(法 § 43)		・工場従業員の送迎バス	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による 有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 79)	市町村運営有償運送(省 § 51)		・自治体バス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		・公共交通空白地有償運送
		福祉有償運送(省 § 51)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)		・幼稚園バス	
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

法＝道路運送法  
省＝道路運送法施行規則

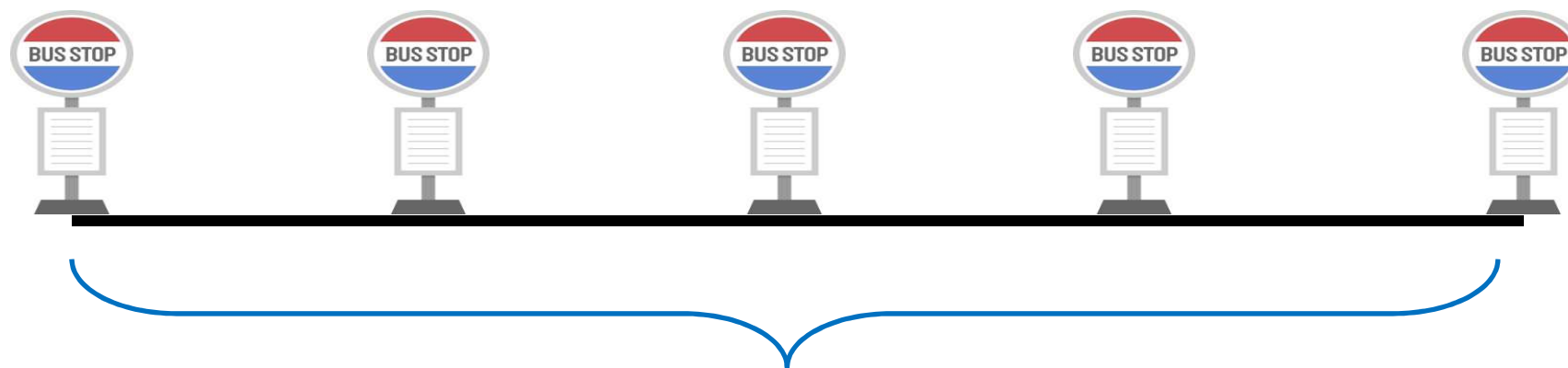
種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの(互助)		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼)



〔道路運送法の規定範囲外〕

許可・登録を要しない輸送 (≡ いわゆる無償 / ボランティア輸送)

路線定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定しようとする運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。



全ての時刻設定が定時であること

車両の乗車定員・・・11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるもの  
最低車両数・・・1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車

(ただし、地交会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地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場合は例外)

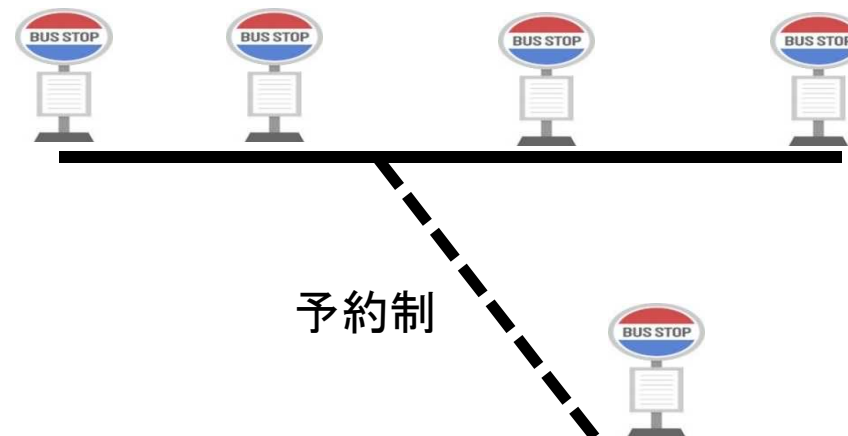
路線不定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定しようとする運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。

(地交会議において地域交通のネットワークを構築する観点から協議が整っていること)

パターン1



パターン3



パターン2



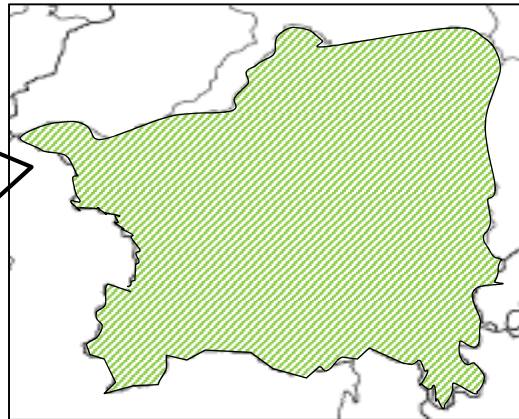
車両の乗車定員・・・11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるもの  
最低車両数・・・1営業所ごとに、最低3両

(ただし、地交会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地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場合は例外)

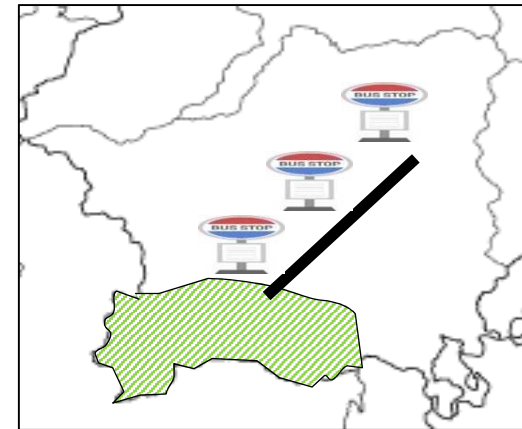
区域運行とは、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。  
(地交会議において地域交通のネットワークを構築する観点から協議が整っていること)

パターン1

営業区域の設定が、原則地区単位(大字、町丁目、街区等)とされていること。  
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が出来る。



パターン2



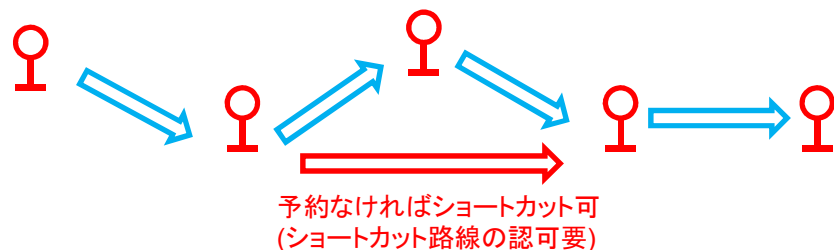
車両の乗車定員・・・11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるもの  
最低車両数・・・1営業所ごとに、最低3両  
(ただし、地交会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される場合は例外)  
運送の区間ごとに発車時刻若しくは到着時刻又は運行間隔時間のいずれかが設定されているもの  
・発車時刻は営業所　・到着時刻は目的地　を原則。  
・運行間隔時間は、地交会議の協議結果に基づく一定の時間帯別の運行回数等が明示されていること  
通信施設等を利用して事前予約等に応じた乗合運行の形態となっているもの

	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
路線及び区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・起点及び終点の地名及び地番</li> <li>・キロ程</li> <li>・主たる経過地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・起点及び終点の地名及び地番</li> <li>・キロ程</li> <li>・主たる経過地</li> </ul>	営業区域
営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地、建物 3年以上の使用権限</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> <li>・適切な規模、適切な運行管理が出来る位置</li> </ul>	同 左	同 左 ただし、営業所は営業区域にあること
事業用自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用権原を有する</li> <li>・道路構造上運行に支障がないこと</li> <li>・原則、乗車定員11人以上。例外あり。</li> </ul>	同 左	同 左
最低車両数	1営業所ごとに最低5両の常用車及び1両の予備車。例外あり。	1営業所ごとに最低3両。例外あり	左記に準じること
自動車車庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則、営業所併設(直線2km以内)</li> <li>・境界、車両間相互間50cm以上</li> <li>・3年以上の使用権原</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> <li>・点検、整備のための施設の設置</li> <li>・車庫の前面道路が車両制限令に抵触しない</li> </ul>	同 左	同 左
休憩・睡眠施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業所又は車庫に併設</li> <li>・適切な規模</li> <li>・3年以上の使用権原</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> </ul>	同 左	同 左
停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行上問題がないこと</li> <li>・3年以上の使用権原</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> </ul>	乗降地点が、左記に準ずるものであること。	—
運行計画	クリームスキミング的運行を前提としないこと	運行系統に係る時刻設定 ・発車時刻のみ設定 ・到着時刻のみ設定 ・他の交通機関の時刻に依存するもの 又は旅客の需要に応じたもの	—



## デマンド型交通の運行方式

○路線不定期運行→所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない。



**メリット**

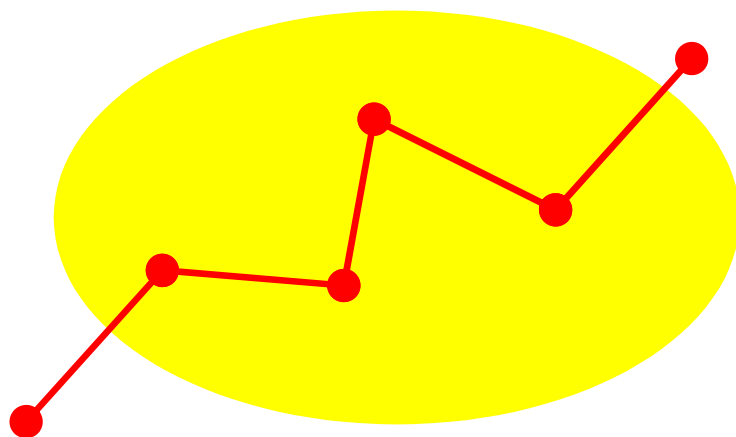
空気バスの解消→経費削減  
タクシー車両を有効活用できる  
バスに近いサービスを提供できる

**デメリット**

完全デマンドと比べて細かいニーズへの対応と柔軟性に劣る。

○区域運行→予約に応じて車両を配車し、指定エリア内でドアツードアに近い交通サービスを提供する運行方式

起終点は固定されず、予約に応じエリア内を巡回する。エリア毎に所定の停留所が設けられたものや完全フリー乗降のものまで様々な運行形態がある。



**メリット**

利用者にとっては一番メリットが高い  
交通空白地を面的にカバーできる  
必要な区間のみ運行するため経費の節約になる

**デメリット**

多くの予約に対応できない  
予約が多い場合は手作業での配車が難しい  
相乗りしない場合は需要をまとめることができずに効率が落ちる

## 道路運送法第21条

一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

## 許可の範囲

21条の許可は、運行する期間が原則1年以下のものとし、下記に該当する場合において行うこととする。

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であり、一般乗合旅客自動車運送事業者が当該運行を行うことができない場合に、イベントの主催者、鉄道事業者、実証実験の主催者等の要請により行われる場合

なお、実証実験については、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(3年程度)の期間を認めることとする。また、実証実験を実施したものの、有益な実証データが得られない等の理由により再申請がなされた場合であって、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、再度許可(通算3年程度)をすることとする。

乗合タクシーには、公的負担を行うことが一般的です。  
タクシーの需要を乗合タクシーに振り替えるだけであれば、タクシー運賃補助券を発行してもらえば済むはず。  
乗合タクシーを行う最も重要な要素は、新たな輸送ニーズの開拓です。



BEST

- ・乗合バスが走っていないルート、エリア
- ・タクシーでは移動していないルート



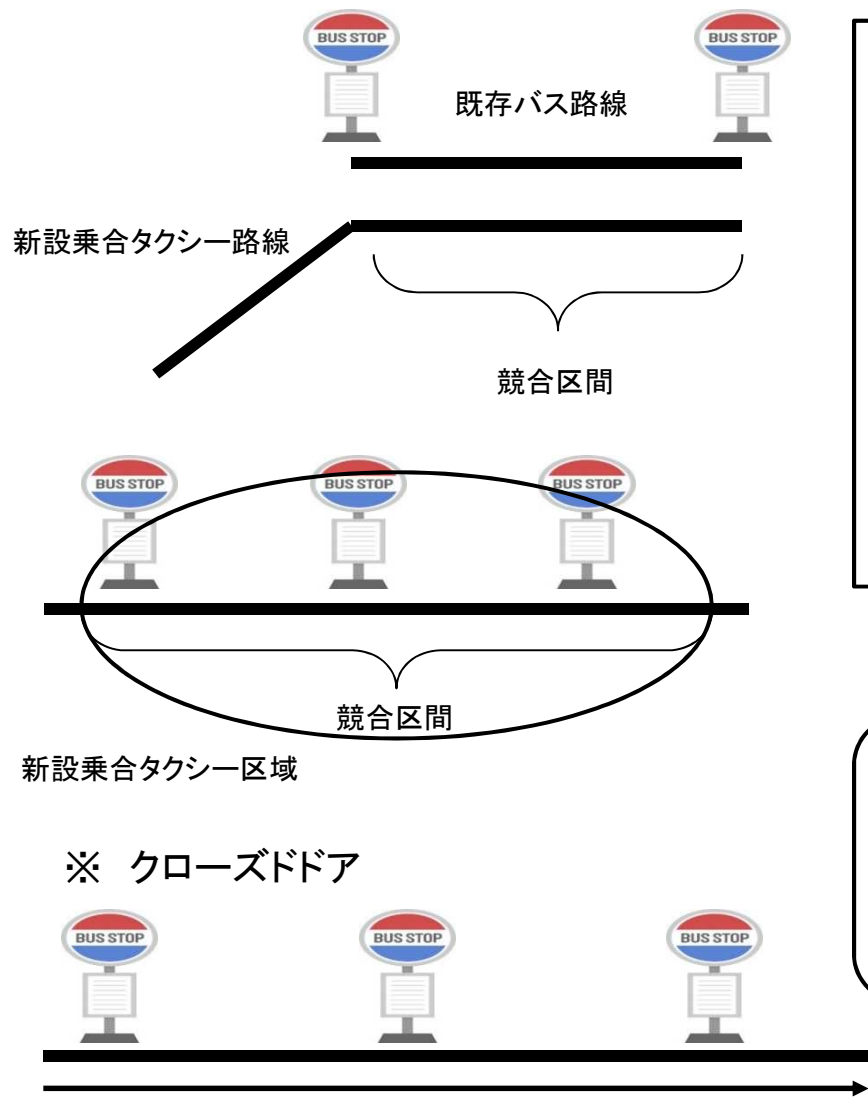
GOOD

- ・乗合バスとの棲み分け
- ・タクシーでは移動しているものの、乗合タクシーによって需要大幅増



BAD

- ・乗合バスの利用者減
- ・タクシーとの競合



## 競合をもたらす問題点

- ・2つの交通機関への旅客の分散
- ・行政の2重投資
- ・異なる運賃体系
- ・乗り場(停留所の標柱の設置)場所
- ・ダイヤ(運行時間)の問題



乗合タクシーの位置づけの明確化  
(目的地直行型か路線バスの補完型か)

競合時の対応  
(乗り継ぎ対策、乗り継ぎ割引、クローズドドア(※))

乗せるのみ 又は 降ろすのみ