

## ■路線再編における交通サービスの提供のあり方について

道路運送法における事業区分は、下表に示すとおり、法第4条による国土交通大臣の許可を受けて乗合旅客を運送する「一般乗合旅客自動車運送事業」、市町村・NPO等が道路運送法第79条による国土交通大臣（運輸支局長が実施）の登録を受けて自家用自動車で行う「自家用有償旅客運送」があります。

現在、犬山市コミュニティバスは、民間交通事業者へ運行委託し、一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）として移動サービスを提供しており、その利用は年々増加傾向にあり、市民等へ定着してきました。

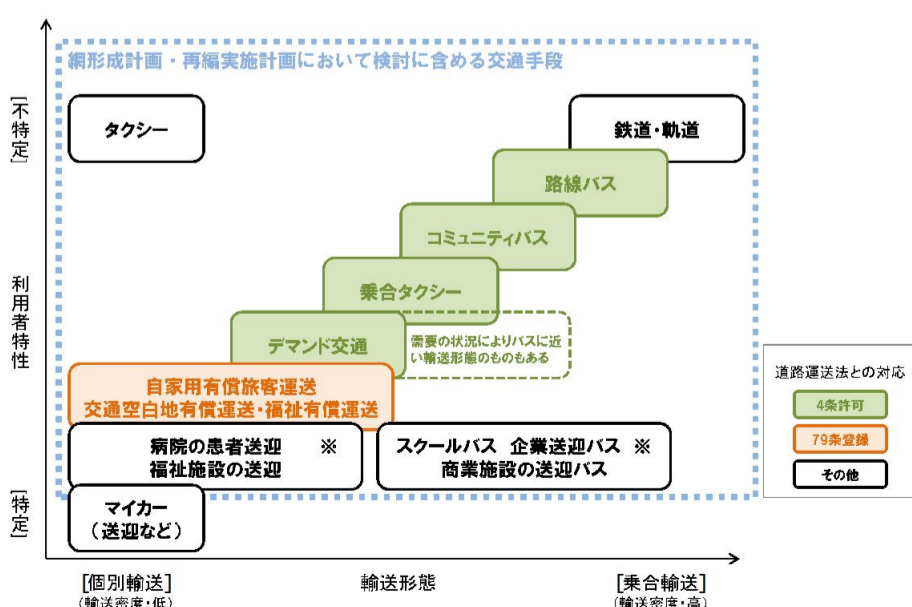
今回の路線再編では、バス路線の見直しに合わせ、運行サービスの向上（運行日や便数の増大）を予定しており、各事業の基準やメリット・デメリットを踏まえつつ、効果的かつ効率的な運行を確保するため、これまでと同様、民間交通事業者へ運行委託し、市民等へ安全で安定した移動サービスの提供を図ります。

なお、今後、人口動向（少子高齢化の進展）や社会経済情勢の変化に伴い、バス利用やバス事業の環境に変化が生じた場合には、需要や特性に応じて適切な運行主体や運行形式（デマンド交通を含む）への見直しを行います。

表 道路運送法における事業区分と運行概要等

区分	利用者	運送主体	車両	道路運送法上の区分	運行・運送形態	○メリット・×デメリット	
緑ナンバー（事業用） 国土交通大臣の許可	誰でも利用可能（制限なし）	運送事業者	事業用自動車（定員11人以上又は11人未満の自動車）	一般旅客自動車運送事業（路線定期運行）	路線を定めて定時に運行	○決まった時刻、ルートで運行するため、利用者にとっては運行内容が分かりやすい ○住宅団地と駅を連絡するなど、比較的まとまった需要への対応に有効 ×利用者がいない場合でも運行するため、利用が少ない地域、時間帯の効率性は欠ける ×散在する少数の需要に対応した場合、所要時間の悪化や運行距離の長大化が生じる	
			事業用自動車（定員11人以上又は11人未満の自動車）	一般旅客自動車運送事業（路線不定期運行）	路線を定めて、予約に応じて運行	予約制（デマンド） 一定の区域内を予約に応じて運行	○予約があった時のみ、予約に応じて運行（デマンド）するため、効率的な運行が可能 ○運行方式にもよるが、自由経路の場合、予約に応じた最短経路での運行が可能 ○ドアツードア方式とした場合、自宅や目的施設への近接性が向上 ×利用には予約が必要であり、高齢者などには利用方法がわかりづらく、わずらわしい ×契約方式にもよるが、メーター方式の場合、利用者が多くなればなるほど経費が増大する ×ドアツードア方式とした場合、一般タクシーとの競合が生じるため、差別化が必要
			事業用自動車（定員11人未満の自動車を基本）	一般旅客自動車運送事業（区域運行）			
白ナンバー（自家用） 国土交通大臣の登録	住民等	市町村	市町村の自家用自動車（定員11人以上又は11人未満の自動車）	自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）	市町村が専らその区域内の住民の運送を行うもの	○市町村が運行するため、運行地域の移動需要を運行内容に反映しやすい ○市町村が運行するため、交通事業者等へ委託する場合と比較して安価な運行が可能 ×バスやタクシーによるサービスが提供されない地域に限定 ×市町村が保有する車両で運行するため、運行管理体制の構築や運行責任を負う	
	登録した会員	NPO等	NPO等の自家用自動車（定員11人以上又は11人未満の自動車）	自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送（旧過疎地有償運送））	NPO等が公共交通空白地の住民の日常生活に必要な運送を行うもの	○特定地域の移動需要を運行内容に反映しやすい ○NPO等が運行するため、交通事業者等へ委託する場合と比較して安価な運行が可能 ×バスやタクシーによるサービスが提供されない地域で特定の住民やその親族の利用に限定 ×市町村が運営協議会を主宰し、運行後はNPO等への指導、助言を行う必要がある	
	登録した会員（移動制約者）	NPO等	NPO等の自家用自動車（11人未満の自動車に限る）	自家用有償旅客運送（福祉有償運送）	NPO等が単独で公共交通期間を利用することが困難な移動制約者の運送を行うもの	○特定利用者の移動需要を運行内容に反映しやすい ○NPO等が自家用自動車を使用して運行するため、NPO等の運送の自由度は高い ×一定の交通需要があり、民間事業者によるサービスが提供されている地域が基本となる ×身体障害者等の特定利用者に限られた利用	

参考図 輸送形態と利用者特性の関係から見た事業区分



参考図 公共交通の事業展開イメージ

