

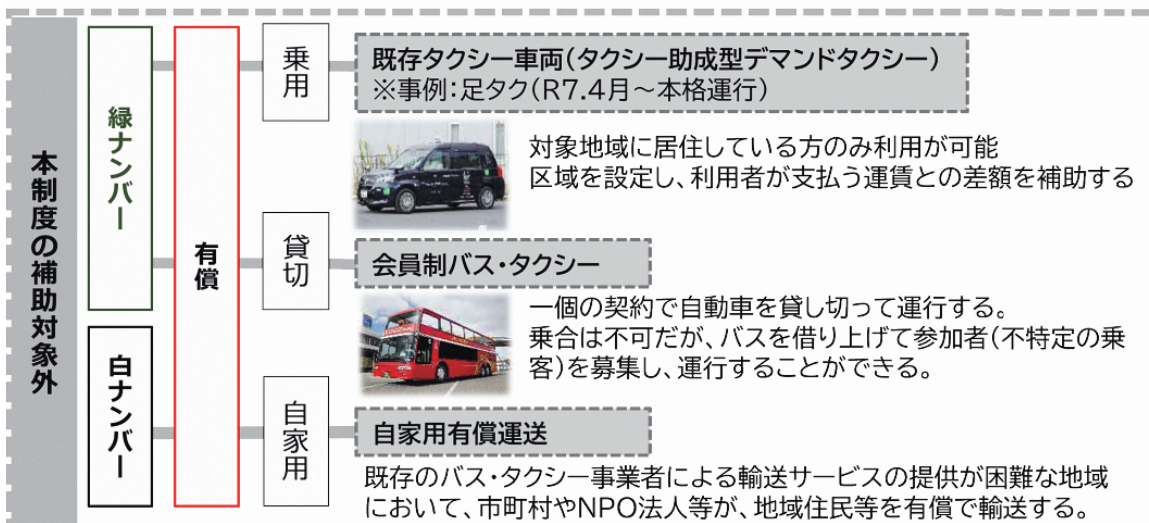
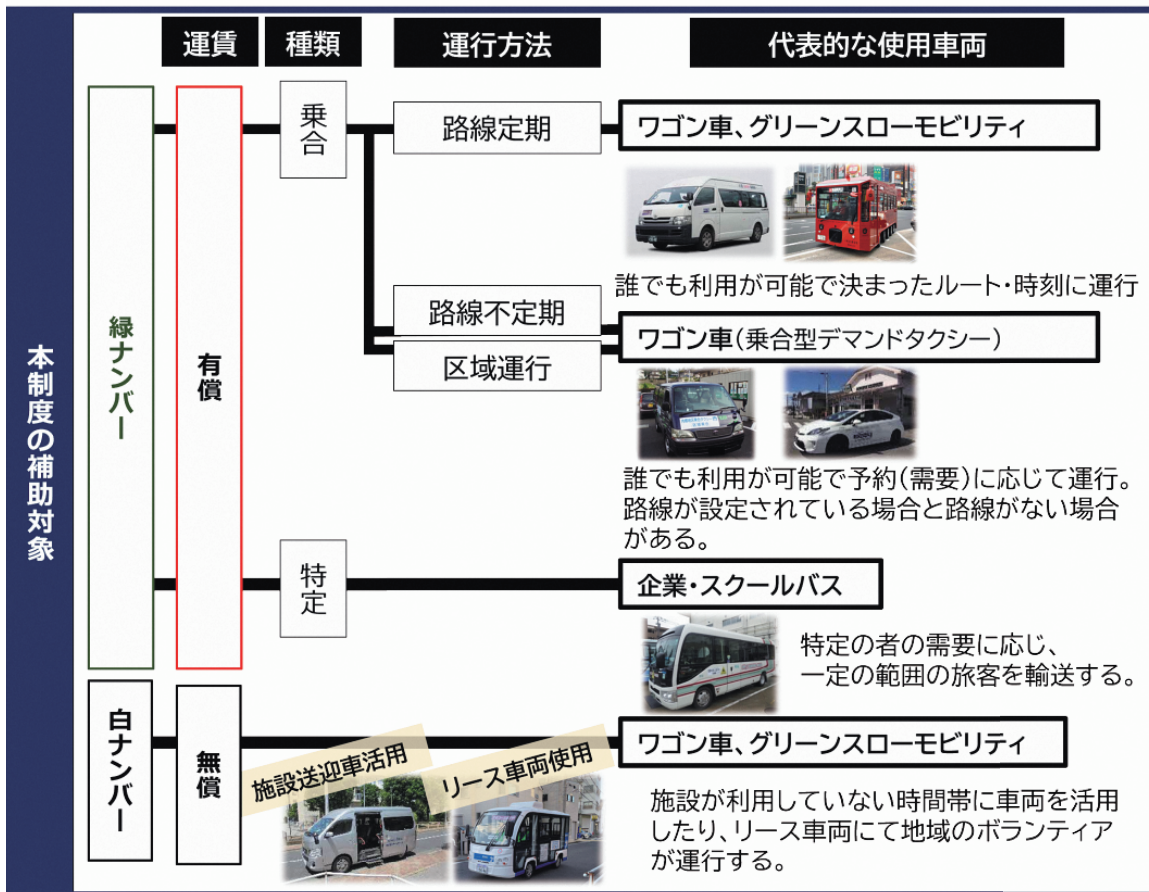
交通手段の選択(主体:区民 サポート:足立区)

Step2で確認した地域の移動ニーズや特性、需要調査の結果を踏まえて、地域の実態に合致した交通手段を、需要量や運行経費などを比較しながら選択します。

協議会等	● 地域の需要に合った交通手段の選択を行います。
足立区	● 交通手段の技術的特徴や制約条件等について情報提供し、区民が行う交通手段の選択判断を支援します。



代表的な交通手段

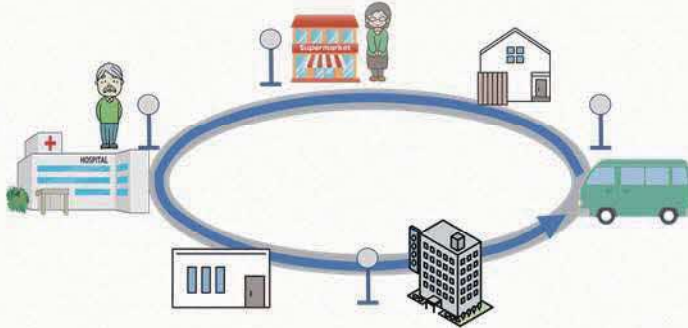




運行方法の種類

路線定期

バスのように**予約が不要で、決められた経路や時刻で運行する方法**



導入地域イメージ

全区間・時間帯に一定の需要がある地域

路線不定期

運行経路は定まっているが、**予約のあった場合のみ運行する方法**



導入地域イメージ

運行経路に需要が低い区間や時間帯がある地域

区域運行

乗降場を地域内に設定し、**時刻を定めずに、予約に応じて指定乗降場を運行する方法**



導入地域イメージ

目的地が点在している地域や、高い需要は見込めない地域など、面的な対応が必要な地域

Point

交通手段の選定には運行してくれる事業者(又は運転士)がいるかどうか重要となるため、事前に近隣の交通事業者等へヒアリングを行い決定していきます。



【参考】主な運行形態

前ページで紹介した「代表的な交通手段」や「運行方法の種類」を参考にしながら、地域にあった運行計画を検討します。以下に主な運行形態とメリット・デメリットを記します。

	乗合×路線定期	乗合×路線不定期	乗合×区域運行	特定
概要	路線を定めて運行するもので、起点や終点及び時刻設定が定時である運行形態	路線を定めて運行するもので、起点や終点等を定めるが、時刻設定はなく、予約に応じて運行する	路線を定めず、また時刻表もない。指定乗降場を設定して予約に応じて運行する	利用者をあらかじめ特定し、原則、起点から終点まで運行する
メリット	① 利用登録や事前予約は不要 ② バスと同様の仕組みであるためどなたでもわかりやすい	① 予約があった場合のみの運行となる	① 予約があった場合のみの運行となる ② 指定乗降場を細かく設定すれば、ドア・トゥ・ドアに近い移動が可能となる	① 一度に大人数が移動でき効率的な運行ができる
デメリット	① 利用者がいない場合でも運行するため、一定の需要がないと採算性が取りづらい ② バス停までは自身で行かなければならない	① 利用者登録や事前予約が必要なため抵抗感がある ② バス停までは自身で行かなければならない	① 利用者登録や事前予約が必要なため抵抗感がある ② サービス水準が高いためバス交通よりも運賃が高い	① 特定された停留所のみ移動のため、原則途中下車や乗車はできない

【参考】運行事業者の検討

自動車運転士は全国的に不足していることや、2024年4月から適用された働き方改革等により、1日に乗務できる時間や必要な休憩時間が改定されました。運行事業者へヒアリングする際には以下の点についても確認をしましょう。

- ・ 新たな地域内交通を専属で運行できる運転士がいるか
- ・ 運行事業者と検討地域の距離が遠すぎないか(遠すぎると回送時間が余計にかかったり、燃料費等がかかったりします)。
- ・ 運行できる運転士が地域内の道路・交通事情等をある程度把握しているか(把握していると運行ルート等の検討がスムーズにいきます)。



Point

地域内にある運行事業者の方が継続性や費用面で適していると考えられます。



●交通手段検討時の注意事項

新たに交通手段を導入する場合、その路線(道路)の安全性の確保が求められることから、地域が中心となって検討した運行ルートを図がとりまとめ、交通管理者(警察)と協議を行います。

なお、選択する交通手段にもよりますが、協議期間は3~6ヶ月程度を要します。

また、「安全性の確保」の基準は、車両制限令第5条第2項で、「車両の幅は、当該道路の車道の幅員から0.5mを減じたものの二分之一を超えないもの(抜粋)」と定められています。

以下に、「車両幅 2.0m」、「車両幅 1.7m」の車両が通行するのに必要な道路の幅員を示します。

車両幅が **2.0mの車両** が
通行するのに必要な道路の幅

車道幅 : 車両2台分+0.5m

$$2.0+2.0+0.5=4.5\text{m}$$

道路全幅員: 車道と路側帯の合計

$$4.5+0.5+0.5=5.5\text{m}$$

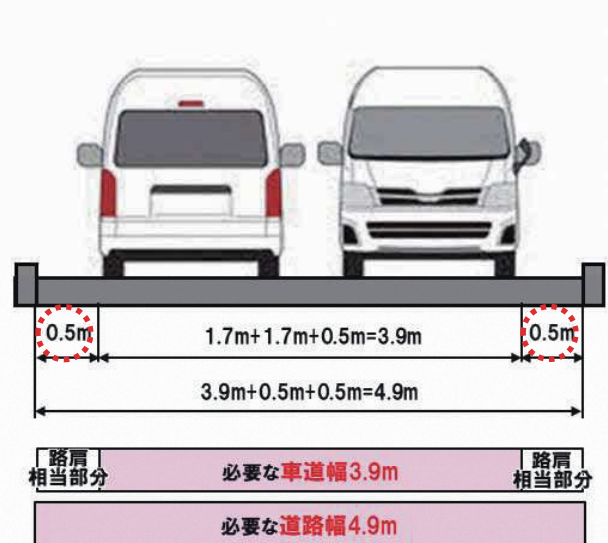
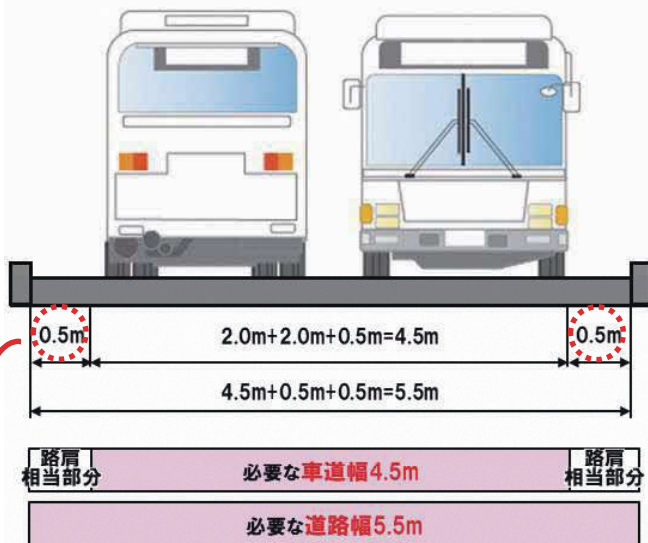
車両幅が **1.7mの車両** が
通行するのに必要な道路の幅

車道幅 : 車両2台分+0.5m

$$1.7+1.7+0.5=3.9\text{m}$$

道路全幅員: 車道と路側帯の合計

$$3.9+0.5+0.5=4.9\text{m}$$



路肩の幅員が不明な場合は、片側に0.5m(両側で1.0m)の幅員を加えます

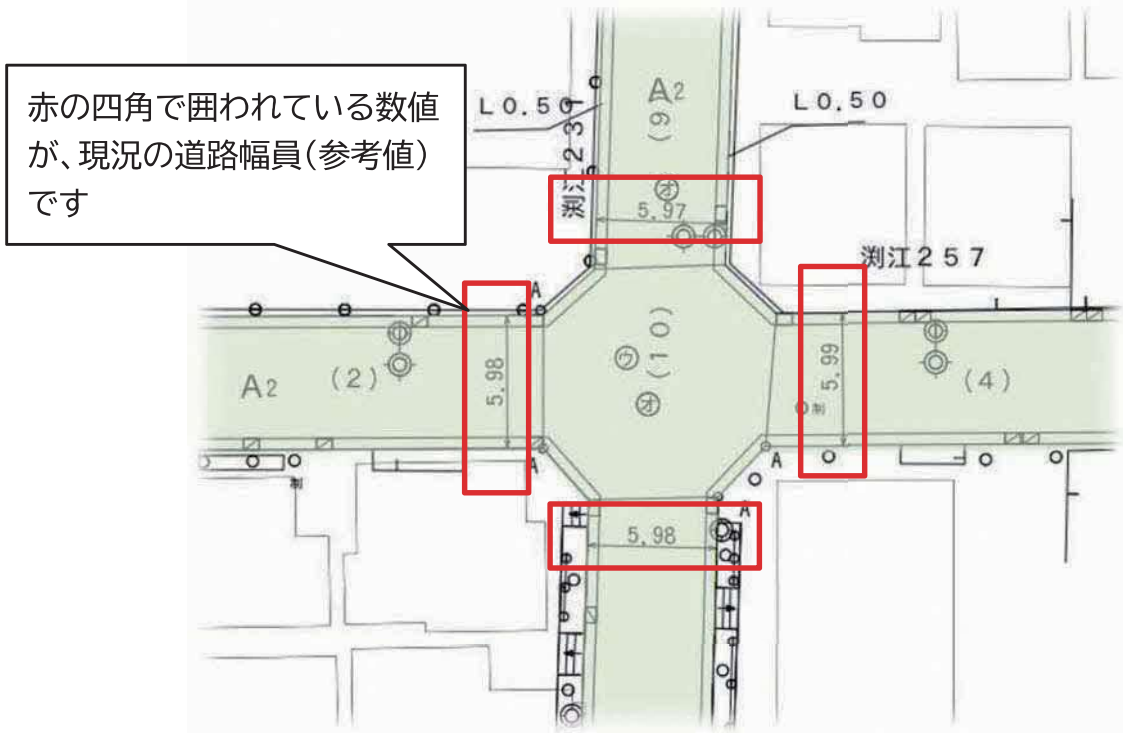
💡 Point

運行事業者へヒアリングする際は、車椅子の方も乗車可能なバリアフリー対応の車両を所有しているかどうかなど、障害のある方の利用が可能か確認しましょう。



●道路の幅の調べ方について

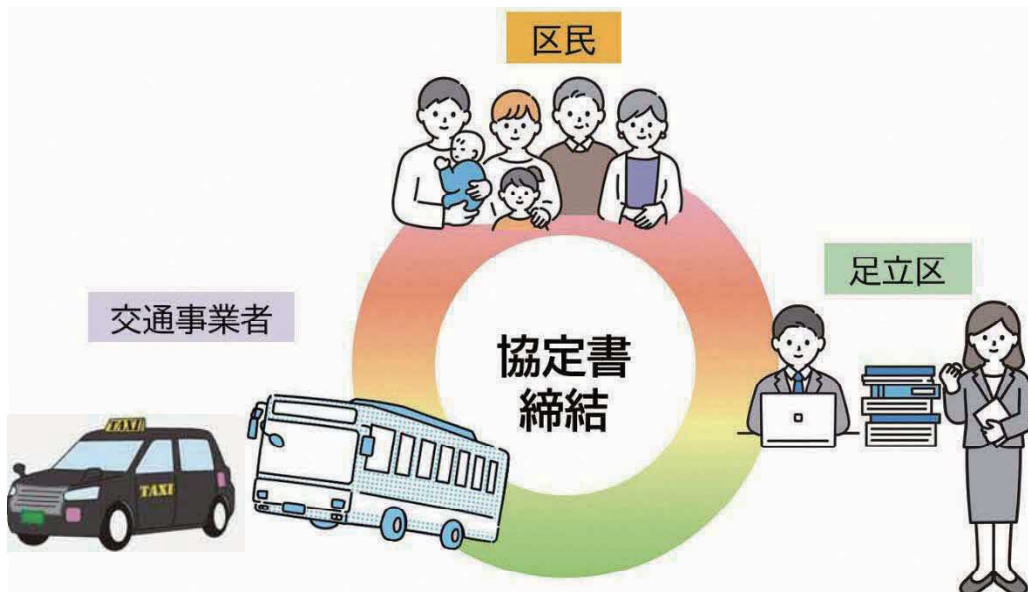
道路情報は、原則区が提供しますが、通信環境があればインターネット上で参考の道路幅員を調べることも可能です。以下に「あだち地図情報提供サービス」内にある「道路台帳現況平面図」を紹介します。



あだち地図情報提供サービスより引用

関係者との協定書締結(主体:区民・足立区・交通事業者)

地域内での需要が確認でき、交通事業者等の協力を得られれば、区で予算措置をした上で「区民」「足立区」「交通事業者」との協定を締結します。



Point

協定書には、地域内交通の課題解消のためのそれぞれの役割や、資金の流れ等を記載します。



実証実験計画(素案)の検討(主体:区民・足立区・交通事業者)

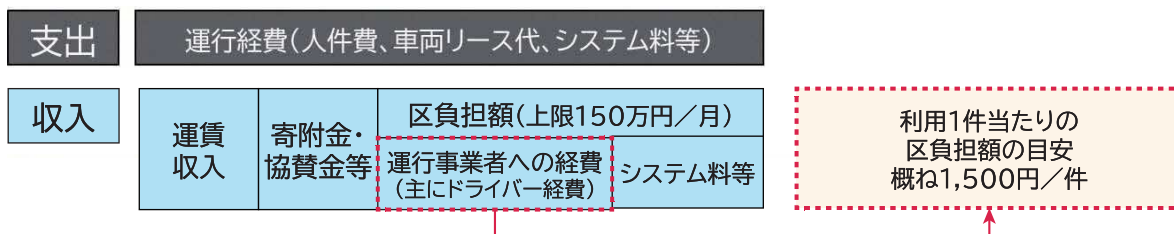
選択した交通システムの実証実験を行うための検討を行います。主な区支援額や、実証実験の流れ、運行計画検討時のポイント等は以下の通りです。

●交通手段導入の目安

地域の実情は様々であるため、運行形態も多種多様です。地域の需要に合った運行形態とするため、需要予測をする場合には以下の基準を基本とします。

導入の 目安	$\frac{[\text{運行経費(システム料等を除く)} - \text{収入(運賃及び寄附金等)}]}{\text{利用件数}}$ <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">概ね1,500円/件を超えていないか</p>
-------------------	---

イメージ図



●実証実験時の支援内容

実証実験は、関係者協議を経て、6か月～12か月程度実施します。また、地域内交通を導入する際の区からの支援内容は以下のとおりです。当初から採算性を意識しつつ、過度な運行計画とならないようにします。また、運賃収入以外の収益を得られるか(協賛金や寄附金)等も検討していきましょう。

実証実験時の支援内容		
支援内容	1. 運行経費(運行委託費・燃料代等) 2. 利用促進や PR 活動等に係る経費	1. 実証実験に使用する車両のリース費用
上限金額	30万円～150万円/月	10万円/月
対象とする交通手段	有償(乗合等) 無償(施設等送迎、ボランティア)	有償(乗合等) 無償(ボランティア)
備考	有償(乗合等)・・・150万円/月 無償(施設等送迎)・・・60万円/月 無償(ボランティア)・・・30万円/月	実証実験時は既存車両の活用かリース車両の利用が原則

💡 Point

利用者からの運賃収入に加え、地域の企業等から協賛金を得ることで採算性が向上し、持続性のある交通手段の一助となることが期待できます。

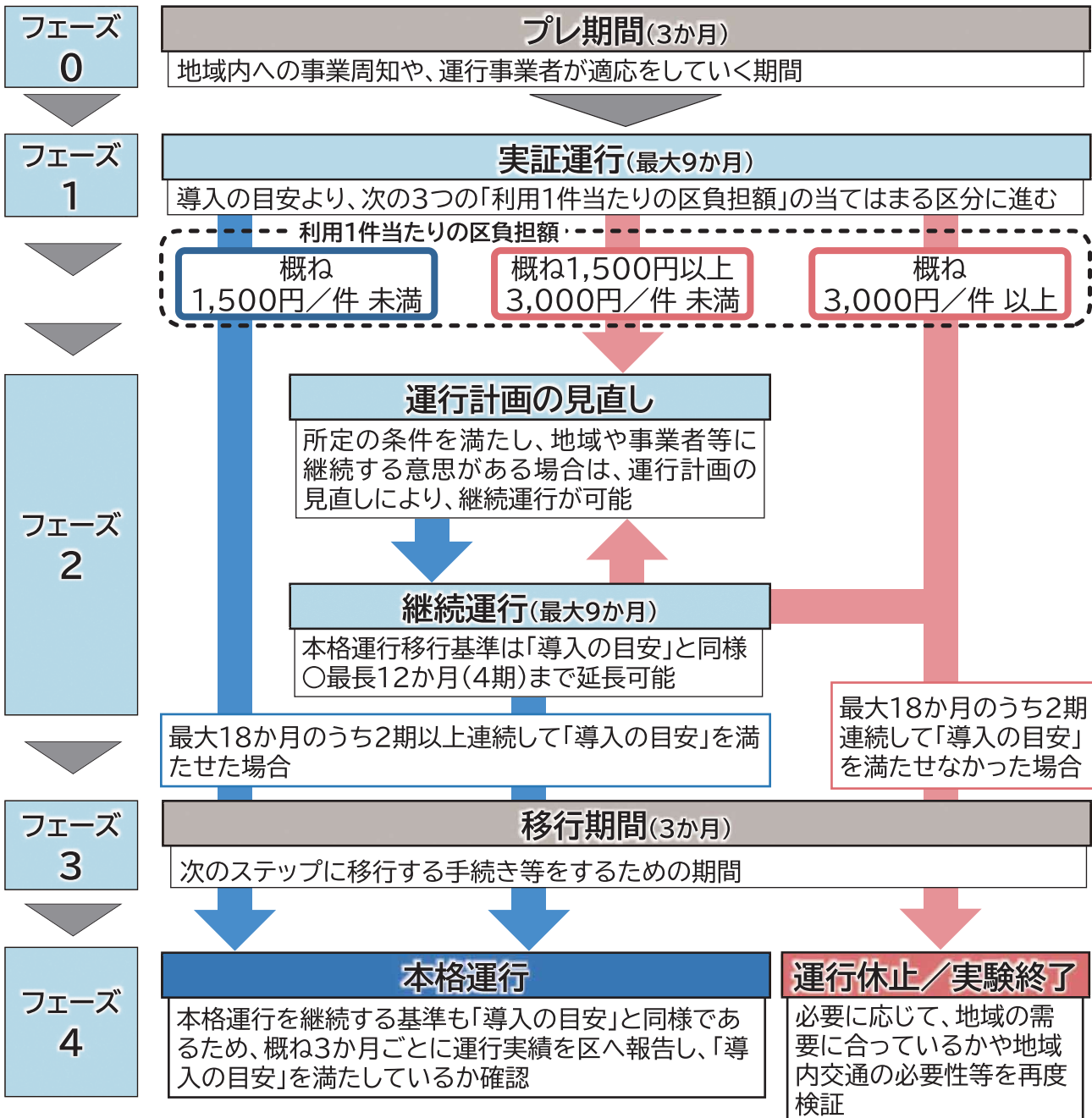
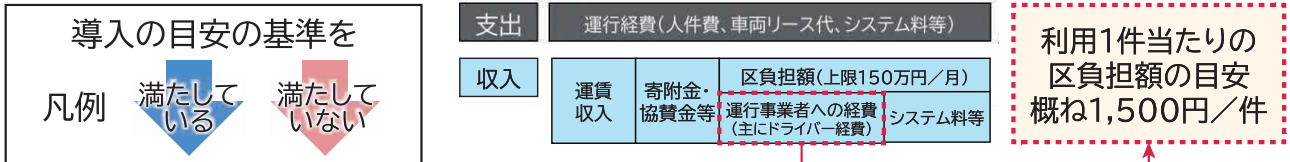


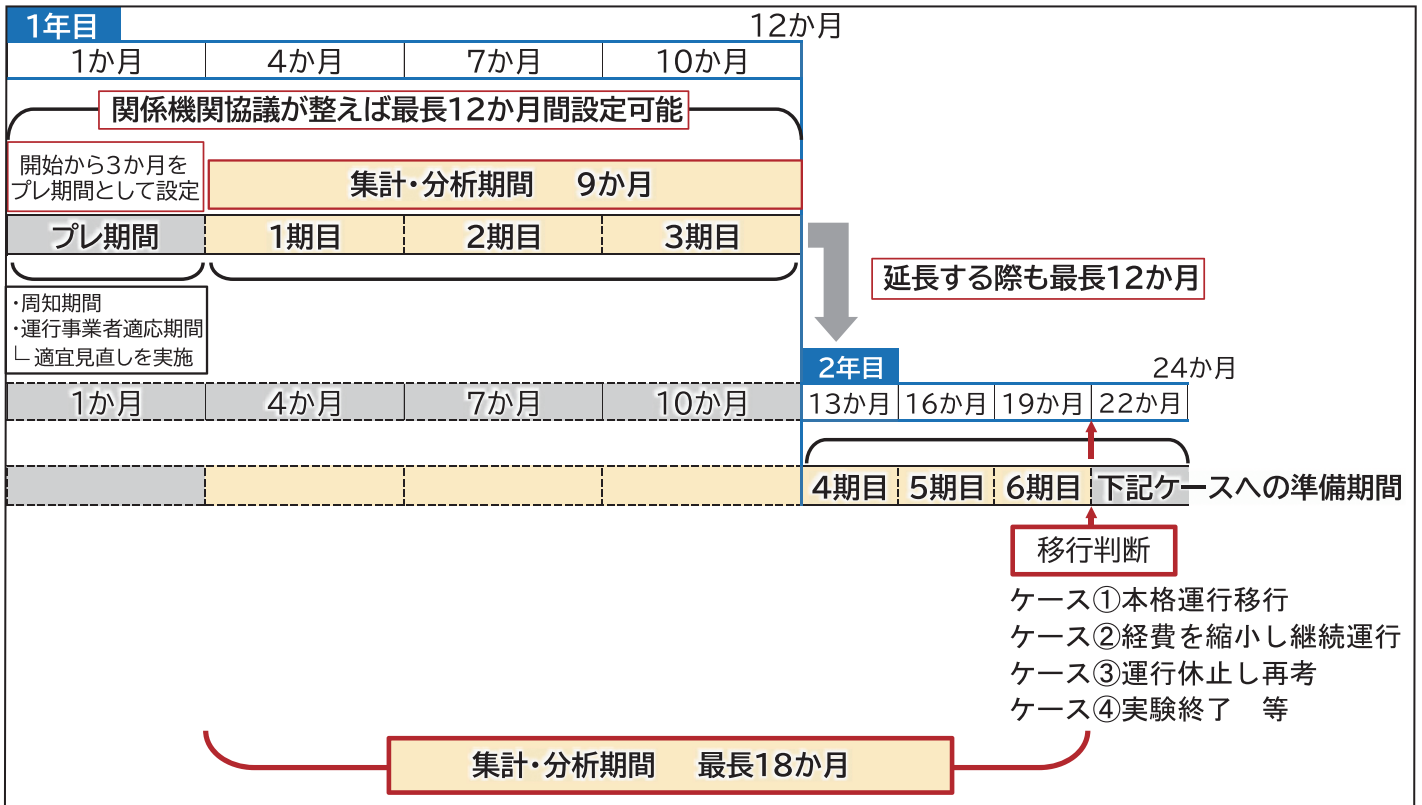
●実証実験からの流れ

実証実験から、継続運行や運行計画の見直し、本格運行までのおおまかな流れは以下のとおりです。運行基準の集計対象期間は、3か月間のプレ期間後から最大18か月間です。本制度では3か月を「1期」としてカウントした場合、実証実験は「最大6期まで」となります。なお6期のうちに2期以上連続して基準を満たせば本格運行へ移行します。(全体の流れのイメージはP22を参照ください)



イメージ図





●交通手段導入の検討事項

- ① 運行経路(案)の作成 ※路線定期や路線不定期の場合
- ② 停留所や乗降スポットの設置(案)の作成
- ③ 停留所や乗降スポット設置に対する住民の合意形成
- ④ 運行頻度(曜日、時間帯など)(案)の策定

Point

個人の利便性を追求するのではなく、検討地域全体の利便性向上を意識しましょう。

協議会等	● 運行計画(素案)の検討を行います。
足立区	● 運行計画(素案)策定の技術的支援を行います。
交通事業者	● 運行計画(素案)の助言を行います。



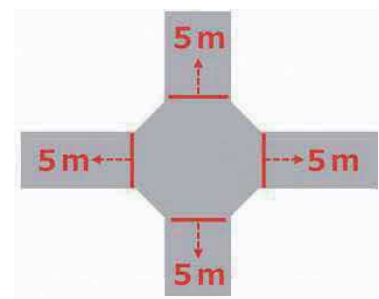
●運行計画検討時のポイント

【停留所や乗降スポット】

目的地に近い方が利便性は良くなりますが、停留所等を置く建物の関係者に同意を求めする必要があります。また、道路交通法上で停留所等が設置できない場所があることや、最終的には交通管理者(警視庁)との協議が必要になります。

～道路交通法上で停留所等が設置できない位置(一例)～

- ① 駐車・停車が禁止されている道路部分
- ② 交差点、横断歩道等の道路部分
- ③ 交差点から5m以内
- ④ 横断歩道から5m以内



●運行収支の検討

過度な運行計画となっていないか、収支面からも検討を行います。ここでの主な検討項目は以下の通りです。

- ① 運賃の決定など運行収支の予測
- ② 運賃外収入の検討



区 民	● 運行収支の予測結果を検討します。寄附金や協賛金等を得られるかも同時に検討しましょう。
足立区	● 運行収支の予測を行います。協議会等で検討した収支を表形式にまとめ、多角的な視点からアドバイスをします。
交 通 事業者	● 運行経費面(支出)での技術的な情報提供を行います。

💡 Point

運行頻度等が高ければ経費も多額になります。実証実験時には週〇回運行など最低限からスタートし、利用状況に応じて徐々に運行時間や運行頻度等を増やしていきましょう。



●ボランティア輸送の注意点

地域でボランティア輸送を選択する場合は、区から事前に関東運輸局へ相談を行う必要があります。また、グリーンスローモビリティなど運行車両によっては、ボランティアで運転する方が、講習の受講を必要とするケースもあります。

💡 Point

一種免許で運転できる車両もありますが、旅客運送の経験の豊富な二種免許を保有した運転士にお願いするかどうか地域で検討しましょう。



関係機関等との調整・協議(主体:足立区 サポート:区民・交通事業者)

新たに交通手段を導入する場合、協議・調整する関係機関は多岐に渡ります。主な関係機関は以下の通りです。

- ① 国(関東運輸局)
- ② 道路管理者(国土交通省・東京都・足立区)
- ③ 交通管理者(警視庁)
- ④ 既に周辺を運行している交通事業者



協議会等	● 必要に応じて協議等に同行します。
足立区	<ul style="list-style-type: none"> ● 国(関東運輸局)へ道路運送法に関することなどを事前相談します。 ● 停留所等で公道を使用する場合は、道路管理者へ相談をします。場合によっては道路占用許可等を申請します。 ● 交通管理者へ事業の事前協議や、交通の安全性を確認するため現地での立会いを行います。 ● 既に周辺を運行している交通事業者へ新たな交通手段導入について事前周知をします。
交通事業者	● 国(関東運輸局)への手続きをします。

足立区地域公共交通活性化協議会と運賃分科会(主体:足立区)

1. 国(関東運輸局)へ事業許可申請を伴う交通手段を導入する場合(乗合交通など)

道路運送法に則り、国(関東運輸局)へ許可申請を行う前に、交通事業者や交通管理者(警察)等関係機関で構成する足立区地域公共交通活性化協議会で協議し議決を得る必要があります。

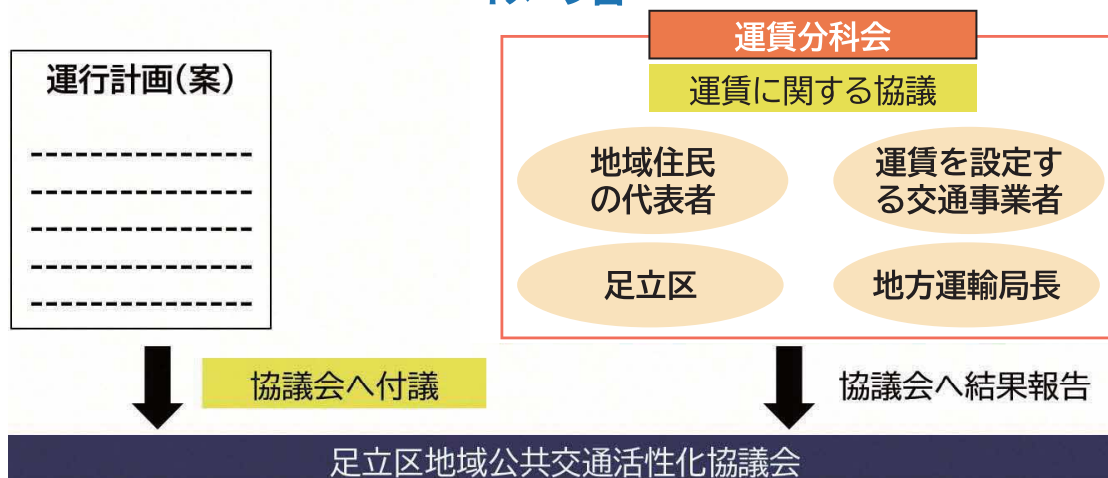
2. 国(関東運輸局)へ事業許可申請を伴わない交通手段を導入する場合(ボランティア輸送など)

足立区地域公共交通活性化協議会は必須ではありませんが、関係機関の理解を得るため足立区地域公共交通活性化協議会へ報告することが望ましいです。

3. 運賃分科会

運賃を徴収する運行形態を実施する場合は、事前に公聴したうえで、関係者を収集し運賃分科会で協議します。その結果を足立区地域公共交通活性化協議会へ報告することになっています。

イメージ図



●実証実験を行う場合の国(関東運輸局)への手続きの内容

実証実験の実施に向けて、道路運送法の許可を国(関東運輸局)から取得する必要があります。道路運送法の許可は、実証実験の運行を依頼する交通事業者の乗合許可の取得状況によって以下の2パターンがあります。

1. 運行を依頼する交通事業者が、すでに乗合許可を有している(バス事業者等)場合

⇒「道路運送法第4条」の許可にもとづいて運行

2. 運行を依頼する交通事業者が、貸切バス事業者やタクシー事業者であり、新たな交通手段が乗合旅客運送の場合

⇒「道路運送法第21条」の許可にもとづいて運行

●道路運送法第21条による運行の概要

- ✓ 道路運送法 21 条に、貸切バス事業者やタクシー事業者が乗合旅客の運送を行うことができる規定があります。その条件は以下のとおりです。
 - ① 災害の場合その他緊急を要するとき
 - ② 乗合バス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許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき
- ✓ 上記②における許可基準は次のとおりです
 - i) 期間が原則 1 年以下で、イベント輸送、鉄道の代替、実証実験等で、イベント主催者や鉄道事業者等の要請に基づく場合。ただし、実証実験については、併せて、地方公共団体からの要請がある場合は最大 3 年間まで許容
 - ii) 需要の動向によっては適宜運休する等、運行計画の確保等の義務を恒常的に課することが困難であると認められる相当の理由がある場合

いずれの場合でも、**標準的な処理期間として 2~3 ヶ月程度を要します**のでこれらの期間も見込んで実証実験の開始時期を検討する必要があります。主な申請手続きの内容と手続きに要する期間は以下の通りです。

		道路運送法第4条	道路運送法第21条
許可申請		【申請書記載事項】	【申請書記載事項】
		・路線又は営業区域	・運送しようとする旅客
		・営業所の名称及び位置	・運送しようとする期日又は期間
		・営業所ごとに配置する自動車の数	・運送しようとする区間又は区域
		・事業計画	・運行時刻(運行時刻を定めない者にあつては、運行する時間帯)
		・路線に関する事項	・使用する自動車の種別ごとの数
		・運行管理体制	・運送を必要とする理由
		⇒標準処理期間2か月~3か月	⇒標準処理期間2か月
運行計画	事前届出	・運行系統ごとの運行回数	
		・始発・終発の時間	
		⇒30日前までに届出	

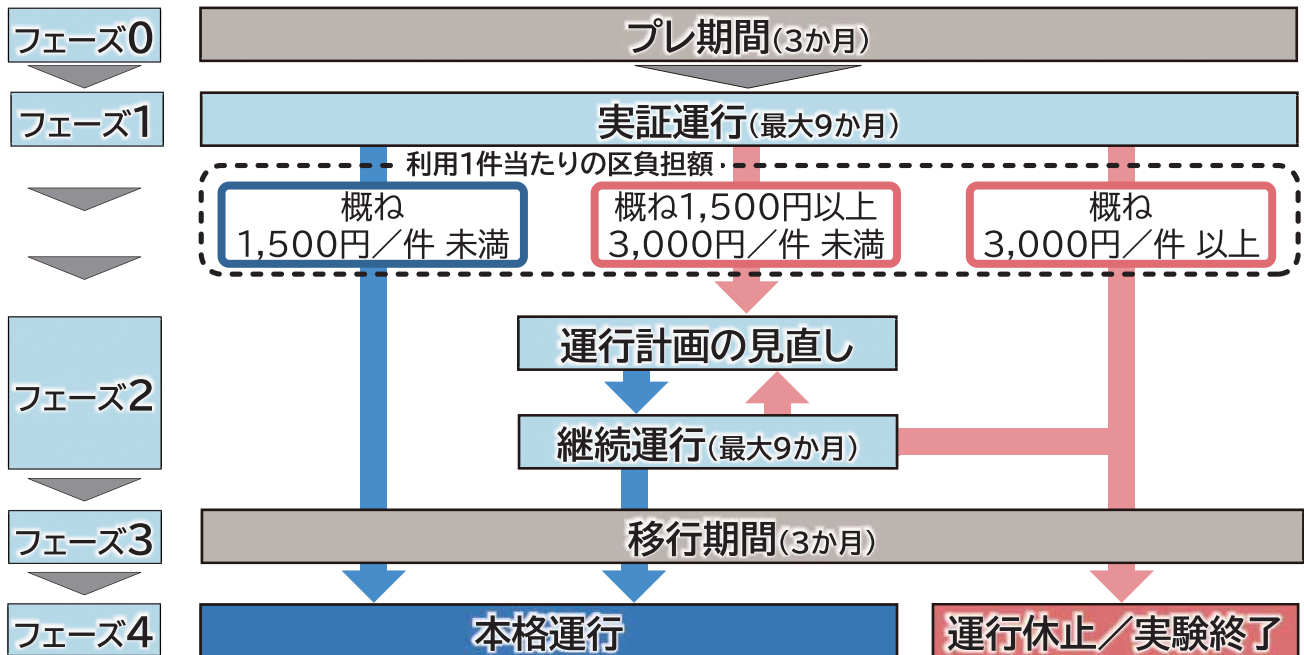
Step 4 実証実験の実施

Step4では、Step3で検討した運行計画をもとに実証実験を開始します。



※P21「実証実験からの流れ」の簡略図

凡例 満たしている 満たしていない



実証実験開始(主体:区民 サポート:足立区・交通事業者)

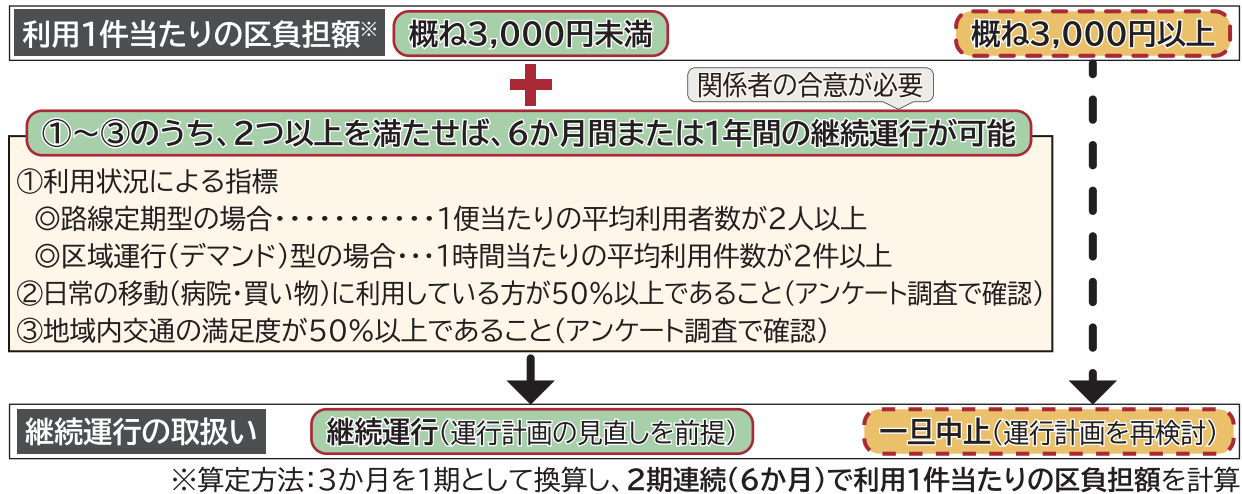
協議会等、足立区、交通事業者の3者がそれぞれの役割のもと推進していくとともに、実証実験の実施について沿線地域に周知を図ります。

協議会等	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗って支えることや、積極的に利用促進のためのチラシ作成・配布や声かけ等アイデアを考え実施していきます。 ● 停留所周辺の清掃など、地域内交通を地域で育てるために必要な活動を行います。
足立区	<ul style="list-style-type: none"> ● 区のホームページ、SNS 等での周知活動を行います。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 国(関東運輸局)への届出等、必要な手続きを行い、協議会等からの依頼に基づき運行をします。



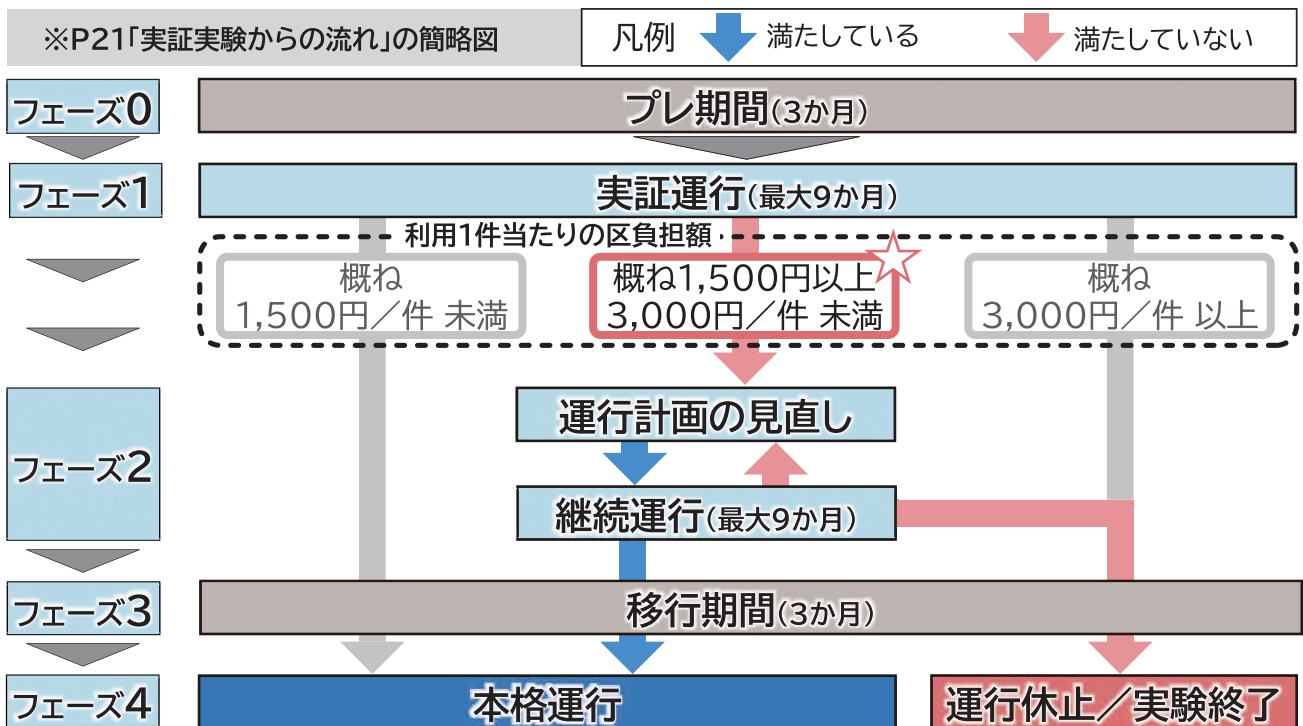
継続運行基準

P20に記載している交通手段導入の目安となる基準は、「利用一件当たりの区負担額が概ね1,500円を超えないこと」となっていますが、**継続を判断する時点で基準を満たせなかった場合も、一定期間検証していくために下記の継続運行基準を満たすことで継続運行が可能となります。**



●実証実験で継続運行基準に達した場合

さらに継続運行をします。継続運行期間でも多くの方に利用されている場合は、**本格運行へと移行します。**本格運行移行についてはP31に記載しています。



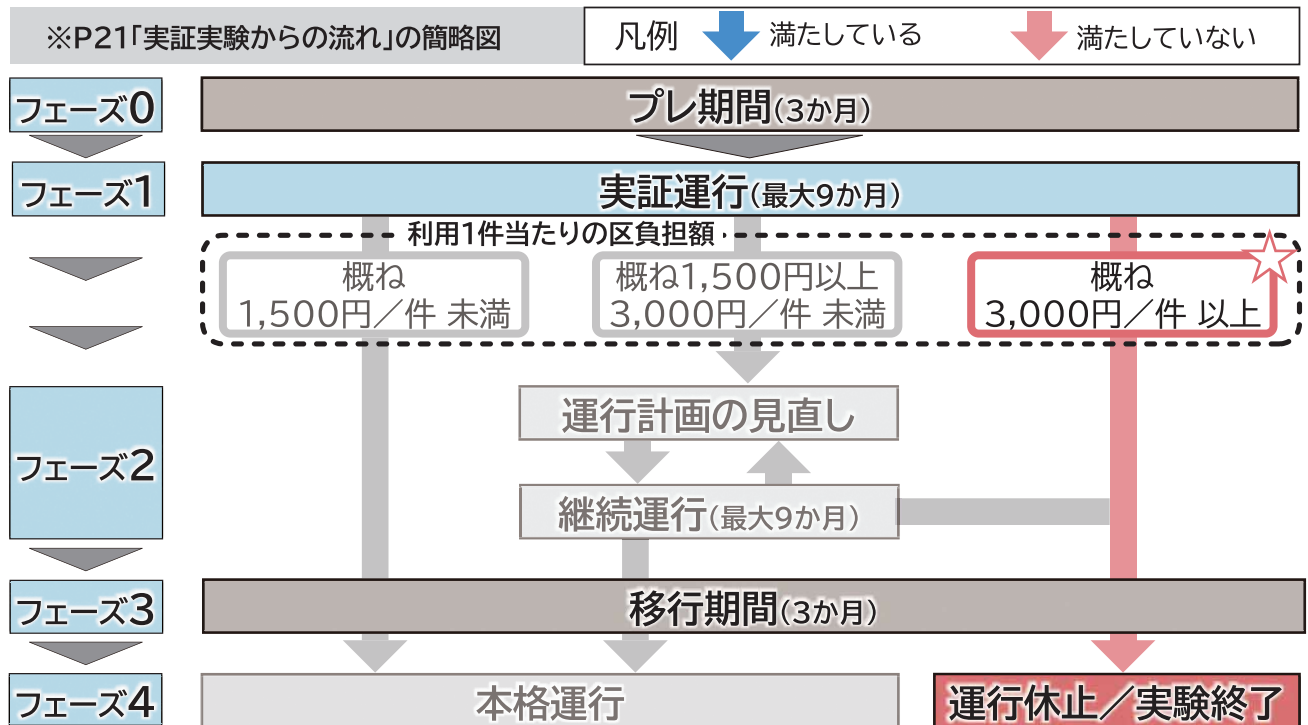
継続運行時の支援内容	
期間	最大12か月間
財政支援	実証実験に係る運行経費: 30万円~150万円/月 実証実験に使用する車両のリース費: 10万円/月



●実証実験で継続運行基準に達しない場合

実証実験の開始当初から継続運行基準に達しないと見込まれる場合、プレ期間終了後から運行計画の見直しをするなど、早急に検討が必要です。ただし、著しく目標に達しない場合や、継続意思がない場合は運行終了となります。

運行計画の見直しを行った上でさらに実証実験を行う場合、見直し案について関係機関(協議会等、足立区、交通事業者、交通管理者等)で協議するとともに、大幅に変更する際は足立区地域公共交通活性化協議会の合意を得て変更していきます。



協議会等

- 運行開始から一定期間(1ヶ月ごと)に、運行実績を確認し、区に報告します。また、必要に応じて運行内容の見直し案を検討します。

足立区

- 協議会等からの報告を受けるとともに、運行内容の見直しが必要な場合には、アドバイスをを行います。
- 検討に必要な資料の作成や、見直しを考える際の資料を作成します。

交通事業者

- 運行実績を協議会等に提供するとともに、事業者の立場から運行内容の見直し案に対して意見を述べます。



Point

常に地域で利用状況を意識することや、交通事業者にも過度な負担になっていないかなどを定期的に確認しましょう。



※運行計画を変更等する際の国(関東運輸局)への手続き

運行計画を変更等する際、地域内で協議するだけでなく、国(関東運輸局)への手続きが必要な場合があります。また、実証実験時同様に内容によっては処理期間がかかる事項もあるため内容を見直す際に留意しておきましょう。

		道路運送法第4条	道路運送法第21条
事業 計画	認可	・路線新設又は延長※1	原則、道路運送法第4条に準じた手続きが必要
		・車庫の位置又は収容能力の変更	
		・車両サイズの増大	
	⇒標準処理期間2か月～3か月		
事前 届出	・路線の休止又は廃止※1		
	⇒30日前又は6か月前までに届出		
運行 計画	事前 届出	・運行系統の変更※2	
		・運行系統ごとの運行回数の変更	
		・始発及び終発の時刻の変更	
		⇒30日前までに届出	

※1 路線の始点又は終点を変えて、新たな始点、終点を設定する場合、路線の新設又は延長及び廃止が必要になる。

※2 路線系統の変更:路線の始点と終点を変えずに、経由地等を変更する場合。

◆運行継続を検討する際の検証事項（例）

区分	チェックポイント	チェック結果
運行形態の 妥当性	利用が極端に少ない乗降場所がないか（定時定路線型運行の場合）	利用が多い乗降場所（ <input type="text"/>) 利用が少ない乗降場所（ <input type="text"/>)
	「乗車が多く想定される場所」と「目的地となる場所」までの所要時間や距離	乗車場所① <input type="text"/> 、目的地① <input type="text"/> （所要時間 <input type="text"/> 分） 乗車場所② <input type="text"/> 、目的地② <input type="text"/> （所要時間 <input type="text"/> 分） ※大幅な迂回が生じて利用しづらくなっていないか
運行日・運行 時間帯の妥 当性	曜日別、時間帯別の利用者数（極端に利用が少ない曜日、時間帯がないか）	利用の多い曜日 <input type="text"/> 曜日 利用の少ない曜日 <input type="text"/> 曜日 利用の多い時間 <input type="text"/> 時台 利用の少ない時間 <input type="text"/> 時台
	利用目的（通勤・通学、買物、通院等）にあった運行時間帯になっているか	目的施設① 開店 <input type="text"/> 時 閉店 <input type="text"/> 時 目的施設② 開店 <input type="text"/> 時 閉店 <input type="text"/> 時
運賃の妥 当性	利用人数は現状のままとし、運賃を●●円(例えば 100 円)値上げした場合の運賃収入	利用人数 <input type="text"/> 人/日×運賃 <input type="text"/> 円= <input type="text"/> 円/日 ※運賃値上げにより収入の目標が達成できるか
	運賃以外の収入（協賛金・寄附金・広告収入等）が考えられるか	収入の内容（ <input type="text"/>) 協力先（ <input type="text"/>) ※運賃以外の収入があれば収入の目標が達成できるか。
車両サイズ、 車両台数の 妥当性	1 便あたりの最大の乗車人数	<input type="text"/> 人/便
	1 便あたりの平均の乗車人数	<input type="text"/> 人/便
	定員満員となった回数	<input type="text"/> 回
需要予測の 妥当性	運行開始前の利用予測人数と実際の利用人数の割合（需要予測の精度）	実利用人数 <input type="text"/> 人/日 ÷ 予測人数 <input type="text"/> 人/日×100 = <input type="text"/> %
その他	利用している人の意見	
	利用していない人の意見	

Step 5 本格運行

Step5 では、実証実験の結果等を踏まえ本格運行に移行するため合議を図ります。

本格運行移行

ここでは、本格運行への以降を判断します。本格運行への移行は、P20に記載している交通手段導入の目安となる基準と同様の「利用一件当たりの区負担額が概ね1,500円を超えていないこと」となっています。これを満たしている場合、足立区地域公共交通活性化会議での合議を経て本格運行へ移行します。



協議会等	<ul style="list-style-type: none"> ● 本格運行への判断を行います。
足立区	<ul style="list-style-type: none"> ● 本格運行の判断について、技術的見地よりアドバイスするとともに本格運行への判断を行います。 ● 足立区地域公共交通活性化協議会を開催し、本格運行への合議を得ます。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用状況等のデータ提供を行います。 ● 国(関東運輸局)への届出等手続きを行い、運行を開始します。

※本格運行時の支援内容

本格運行時の支援内容は以下の通りとなります。

本格運行時の支援内容(1/2)			
支援内容	1. 本格運行に係る運行経費 2. 利用促進やPR活動等に係る経費	1. 本制度で使用する車両のリース費用	1. 本制度で使用する車両の購入費用及び改造費
上限金額	30万円～150万円/月	10万円/月	500万円/台
対象とする交通手段	有償(乗合等) 無償(施設等送迎、ボランティア)	有償(乗合等) 無償(ボランティア)	有償(乗合等) 無償(施設等送迎、ボランティア)
備考	○有償(乗合等) →150万円/月 ○無償(施設等送迎) →60万円/月 ○無償(ボランティア) →30万円/月	実証実験時は既存車両の活用がリース車両の利用が原則	購入台数は1地区につき2台までとする。更新時期や運行終了時の制限を設ける。

本格運行時の支援内容(2/2)	
支援内容	1.本制度で使用する車両の安全設備費
費用	50万円/台
対象とする運行システム	有償(乗合等) 無償(施設等送迎、ボランティア)
備考	任意自動車保険、ドライブレコーダー設置費、踏み間違い防止装置等が対象

Point
車椅子の方も乗車可能なバリアフリー対応の車両での運行が原則です。本格運行への移行時点で、運行事業者が保有していない場合は、車両を区が導入することを検討します。



◆本格運行移行後

本格運行移行後も、「利用者の増加に向けた取組み」や「地域のニーズを踏まえた運行内容の改善に向けた取組み」を継続的に実施していきます。また、定期的に区へ運行状況を報告し、継続運行基準に満たない場合には、対応策を検討していきます。

協議会等	● 利用者増加に向けた周知活動や、3ヶ月ごとに区へ運行状況や利用実績を報告し、継続運行基準を満たしているか検証します。
足立区	● 適宜利用状況等を確認し、運行内容の改善に対して助言をします。
交通事業者	● 乗車人数や運賃収入について記録し協議会等へ提供します。また、運行内容の改善を図り、安定的な事業の運営に努めます。

Point
将来に渡って安定的に継続していくため、地域の協議会の担い手を確保していくことも重要です。



《最後に》

近年、運転手不足が顕在化するなど、公共交通事情は大きな転換期を迎えています。それに伴い、地域ニーズも刻々と変化していることから、状況に応じて本制度も適宜見直しをしていきます。社会変化に対応していきながら、地域内の移動課題が解消できるよう区としてもサポートしていきます。



「足立区地域内交通導入サポート制度の手引き」 ver.2

足立区 都市建設部 交通対策課

TEL:03-3880-5937 FAX:03-3880-5479

E-mail:koutuu@city.adachi.tokyo.jp

