

知ると分かる。すると変わる。



SDGs MODEL ADACHI

足立区

地域内交通導入サポート制度 の手引き

〈検討の手順〉



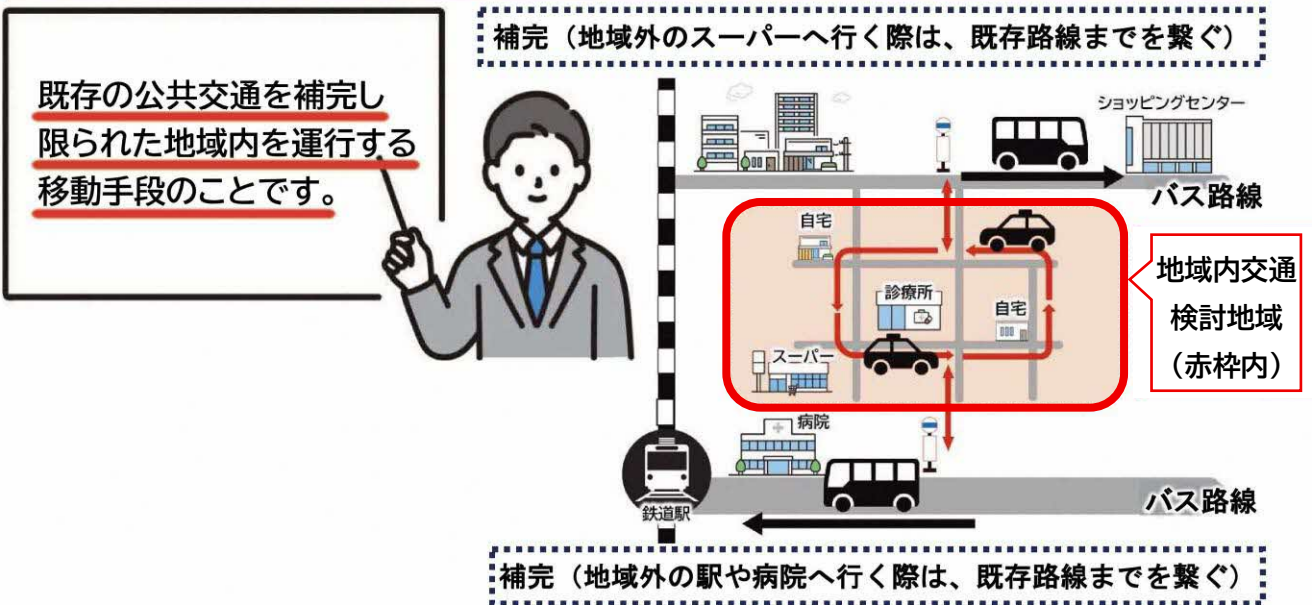
令和8年3月

足立区 都市建設部 交通対策課

1 地域内交通導入サポート制度とは

本制度は、地域の交通課題を最も把握している住民等が主体となって取組む活動等に対し、区から技術的助言や財政支援を行うことにより、将来に渡り持続可能な移動手段を確保していく制度です。

地域内交通の定義

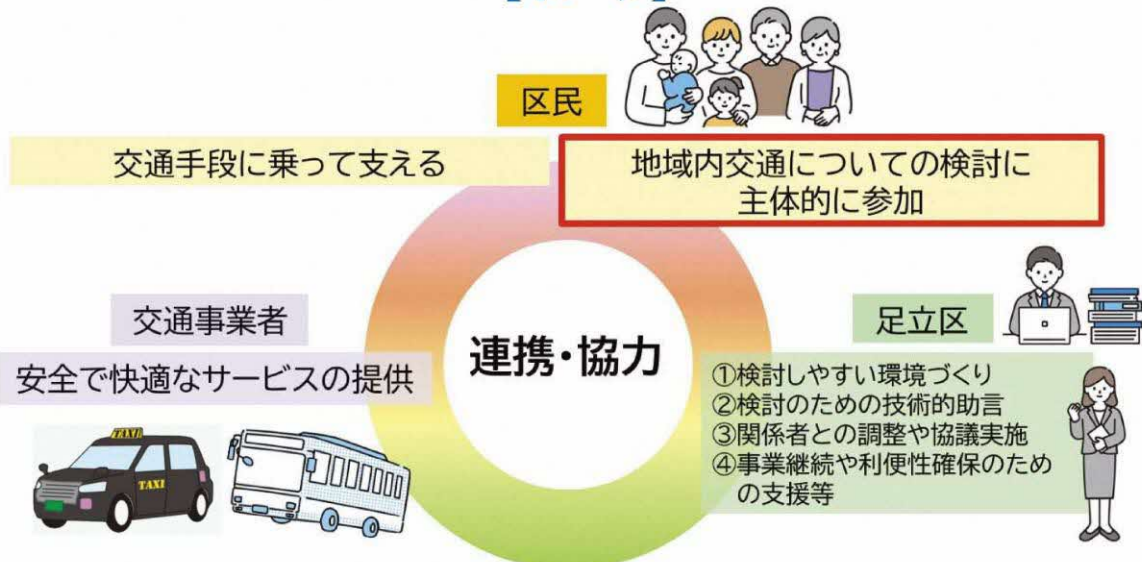


検討を進める上での役割分担

地域内交通の検討に際しては、「区民」「足立区」「交通事業者」の三者が連携・協力して取組む必要があります。

名称	主な役割
区民	地域内交通についての検討に主体的に参加
足立区	検討しやすい環境づくり、検討のための技術的助言 新たな交通手段導入について関係者(国・警察等)との調整や協議の実施
交通事業者	安全で快適なサービスの提供

【イメージ】



2 住民が主体となり検討している事例

本制度のモデル地区として、地域内交通の導入に向けた検討を住民が主体となって行い、実際に実証実験を開始した地区をご紹介します。

下記の表では、2地区の運行概要(実証実験開始時点)をまとめています。ご自身の地域で検討する際の参考としてください。



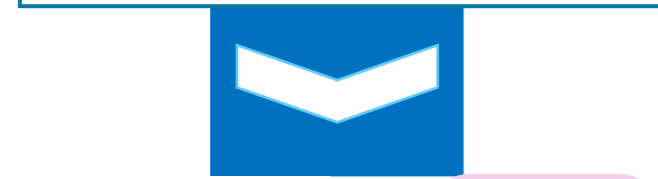
常東地区	花畑地区
1. 導入経緯	
<p>地域内のバス路線が運転士不足等の影響により運行終了したことを受けて、地域より、道路環境などの地域特性を踏まえて、きめ細やかな移動に対応できる、デマンド型交通手段の提案があった。地域との検討を重ね、令和7年8月より乗合型オンデマンドタクシー「チョイソコ×せんじゅ」の運行を開始した。</p>	<p>交通不便地域解消のため、実証運行をしていた「社会実験バス ブンブン号」が目標収支率に達せず運行が終了した。その中でも高齢者の利用が多かった地域内において、より地域ニーズに合った定時定路線型交通を検討し、令和7年10月より「花畑ぐるりん」の運行を開始した。</p>
2. 運行方法	
<ul style="list-style-type: none"> 時刻、特定のルートを決めずに、予約に応じて指定の乗降スポット間を運行する 区域運行型(乗合デマンド交通)での運行 交通システムを活用し効率的な運行を図る <p>〈乗降スポット〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内 44 か所を乗降スポットに設定 	<ul style="list-style-type: none"> 予約不要で決められた経路や時刻で運行する 路線定期型での運行 <p>〈運行経路・停留所〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内の利用が多い施設を経由する経路(地域へのヒアリングにより確認)
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ●: 医療施設 ●: 商業施設 ●: 公共施設等 ■: 都営住宅 —: 運行経路 ①: 停留所 </div>
3. 運行日時・運行間隔	
週2日(火曜、木曜)、午前8時～午後3時	週3日(月曜、水曜、金曜)、午前8時～午後5時
4. 利用運賃	
1回の乗車につき 200 円	1回の乗車につき 100 円
5. 運行車両	
ジャパントクシー(定員3名)	ワンボックスカー(定員6名)

3 検討のモデルフロー(実証実験開始まで)



① 勉強会の実施 3か月

対象者	地域の移動手段に関する課題の解決を目指す方
内容	要望に基づき区職員が新たな交通手段に関する勉強会の開催、他自治体の事例紹介、検討に向けたアドバイス(アンケート調査票の作り方)等
開催方法	公共施設又は申出者が準備した会場に区職員が直接出向きご相談の対応



② 協議会発足 4か月

地域交通の課題解決に向けて、まずは地域の皆さんで協議会(検討体制)を立ち上げます。

〈各主体の役割〉

区民	・地域の移動課題解消を目指すため協議会のメンバーを募り、構成員や運営方法をまとめる ・協議会設立の届出書を足立区に提出
足立区	・協議会等の設立、会則作成のアドバイス

④ 運行形態の選択 10か月

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比較しながら選択します。

路線定期 予約不要で決められた経路や時刻で運行
▶全区間・時間帯に一定の需要がある地域

区域運行 予約に応じて指定の乗降スポットを運行
▶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



③ アンケート調査の実施 6か月

地域住民等を対象に日常の移動実態等に関する調査を実施し、地域のニーズを確認します。調査方法は区から提案し、原則協議会が決定します。

〈各主体の役割〉

協議会	・調査方法の決定 ・アンケートの配布作業(紙媒体の場合) ・地域住民への積極的な周知活動
足立区	・調査方法や設問内容、評価のアドバイス ・回答フォームの作成(オンライン回答) ・調査結果の集計分析、結果の提供

⑤ 事業者選定・運行概要の決定 12か月

【事業者選定】
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。

〈ヒアリングでの確認点〉

- 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。
- 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。

【運行概要の決定】
運行概要の決定に向けた検討事項として、次の4点が挙げられます。

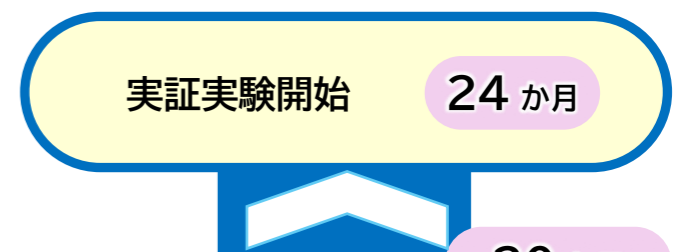
- (1)運行経路(案)の作成 ※路線定期型の場合
- (2)停留場や乗降スポットの設置(案)の作成
- (3)停留場や乗降スポットの設置に対する住民の合意形成
- (4)運行頻度(曜日、時間帯など)(案)の策定

〈各主体の役割〉

協議会	・運行計画(素案)の検討
足立区	・運行計画(素案)策定の技術的支援
交通事業者	・運行計画(素案)の助言

⑥ 協定締結 14か月

地域内で需要が確認でき、交通事業者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。



⑨ 運輸支局へ申請 20か月

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。申請するにあたって、**標準的な処理期間は2~3か月程度を要します**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。



⑧ 活性化協議会へ付議 19か月

運行計画(案)

協議の上、議決を得る必要がある。

※ボランティア輸送の場合は必須ではないが、報告することが望ましい

協議会へ付議

足立区地域公共交通活性化協議会



⑦ 関係機関協議 15か月

新たに交通手段を導入する場合に協議・調整する主な関係機関は次の通りです。

- (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

〈各主体の役割〉

協議会	・必要に応じて協議に同行
足立区	・各種相談や申請手続き、現地立会の実施 ・既に周辺で運行している交通事業者への事前周知
交通事業者	・国(関東運輸局)への手続き

- 地域内交通は既存の公共交通を補完し、限られた地域内を運行する交通手段です。
- 既存の公共交通よりも利便性の高い交通手段を導入することは、既存バス路線の減便や交通事業者の撤退などが生じる可能性があります。
- 地域内で必要性を確認し、既存の公共交通では解決できないと判断した場合、次のステップに進むことができます。

4 区からのサポート内容等について


協議会等の設立時

地域交通の課題解決のため、地域の皆さんで検討していくための体制を構築します。



【サポートの例】

- ・ 検討すべき地域の選定や、検討していく構成員のアドバイスをします。
- ・ 協議会の設立や規約・会則の作成について助言します。



●●地区地域公共交通検討協議会規約（案）

第1章 総則

（名称）

第1条 協議会の名称は、●●地区地域公共交通検討協議会（以下、本協議会という。）と称し、事務局を足立区内に置く。

第2条 本協議会の議決を経て、従たる事務局を必要な地に置くことができる。

（目的）

第2条 本協議会は、地域内の交通課題を解消するため、地域住民が相互に連携し、かつ密に連絡を取りながら、既存の公共交通を補完する地域内交通（以下、本事業という。）の運行計画の検討や、利用啓発活動等に関わりながら、扇周辺地区内における持続可能な移動手段の確保を目指すことを目的とする。

既存公共交通の評価

対象地域において運行している既存の公共交通を様々な観点から評価します。すでに充足されている行き先などを地図等に表示することで、検討すべきエリアなどを精査します。



【サポートの例】

- ・ 協議会等が評価しやすくするため、検討地域の周囲で運行している既存公共交通網を落とし込んだ地図を作成します。
- ・ バス路線で行ける主要駅や、便数などの情報を可視化します。



アンケート調査時

地域住民等を対象に日常の移動実態等を確認する場合、アンケート調査を実施します。調査方法等は区から提案し、原則協議会が決定します。



【サポートの例】

- ・ 地域特性や周囲の公共交通網を参考にアンケート(案)を作成します。
- ・ 紙媒体方式オンライン方式などアンケート手法や実施方法について助言をします。

日常の移動実態に関するアンケート調査（案）

※このアンケートでは、今後、●●地区で検討を進める「新たな移動手段（地域内交通）」に関する皆さんの日常の移動実態についてお聞きします。なお、同封の別紙に本アンケートの補足を記載していますので、別紙お手元に準備したうえでご回答ください。

1. あなたご自身についてお答えください

(1) あなたの年齢について、当てはまるもの1つに○をしてください。

1. 40歳未満 2. 40～59歳 3. 60～69歳 4. 70歳以上

(2) あなたの世帯構成について、当てはまるもの1つに○をしてください。

1. 単身世帯（一人暮らし） 2. 夫婦のみ 3. 二世帯世帯（親と子）
4. 三世帯世帯（親と子と孫） 5. その他（ ）

運行概要の選定、運行事業者選定時

地域の移動ニーズや特性、アンケート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比較しながら選択します。また、おおむねの運行概要を決定したら、それを運行する事業者の選定をします。



【サポートの例】

- ・ アンケート調査結果を分析し、日常生活で移動する範囲、施設などを抽出します。
- ・ 運行概要は他地区の事例を参考に、特徴などを整理し、検討しやすくなるよう示します。
- ・ 運行業者にヒアリングをしていく段階では、説明資料を作成したり、区も同行し事業の説明を行ったりします。



停留所等の設定・運行ルート設定時や関係機関協議時

【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や関係者に同意を求める必要があります。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から、交通管理者(警視庁)との協議が必要になります。



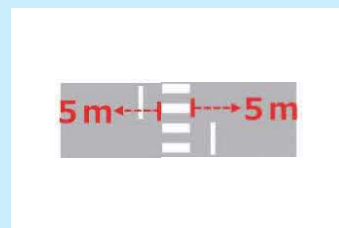
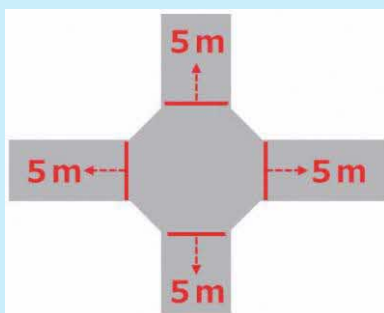
【サポートの例】

- ・ 法律上で停留所等が設置できないケースなどを整理し、連携しながら仮選定作業を行います。
- ・ 仮選定した停留所等を基に、区が交通管理者(警視庁)との協議をします。
- ・ その他、新たに交通手段を導入する場合は、区が国土交通省や道路管理者、既存公共交通事業者等と協議をしますが、場合によっては協議会等も同行します。
- ・ 関係機関協議を経て、区が法定の活性化協議会へ付議します。

～道路交通法上で停留所等が設置できない位置(一例)～

① 交差点から5m以内

② 横断歩道から5m以内



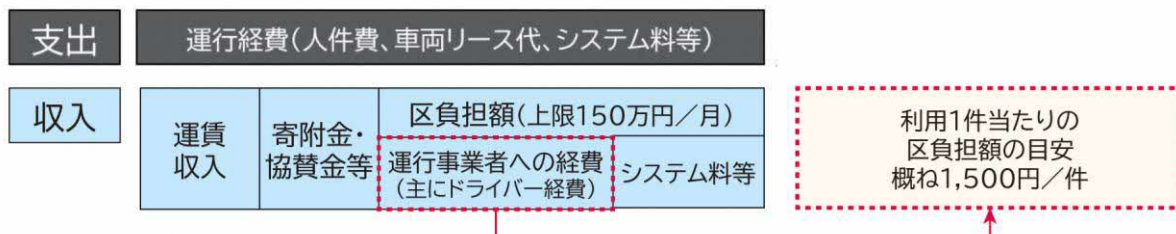
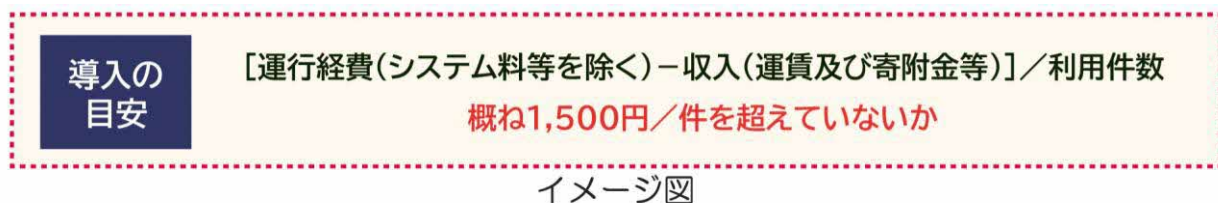
5 区からの支援内容

区からの支援内容

交通手段検討時	
1. 地域内交通の調査・検討に係る経費	
▶100万円/1検討地域	補助対象 a. 地域内の交通需要調査費 b. 既存公共交通網の調査費 c. 関係者協議用資料の作成費 d. 検討経費、運行に係る物品購入等
実証実験時	
1. 実証実験に係る運行経費 ※有償運送の場合の上限金額	2. 実証実験に使用する車両のリース費用
▶150万円/月 補助対象 a. 運行経費(運行委託費・燃料代等) b. 利用促進・PR活動等に係る経費	▶10万円/月 ※既存車両の活用かリース車両が原則
本格運行時	
1. 本格運行に係る運行経費	2. 本格運行に使用する車両のリース費用
実証実験時と同様	実証実験時と同様
3. 本制度で使用する車両の購入費用及び改造費	4. 本制度で使用する車両の安全設備費
▶500万円/台 ※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等の制限を設ける	▶50万円/台 ※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

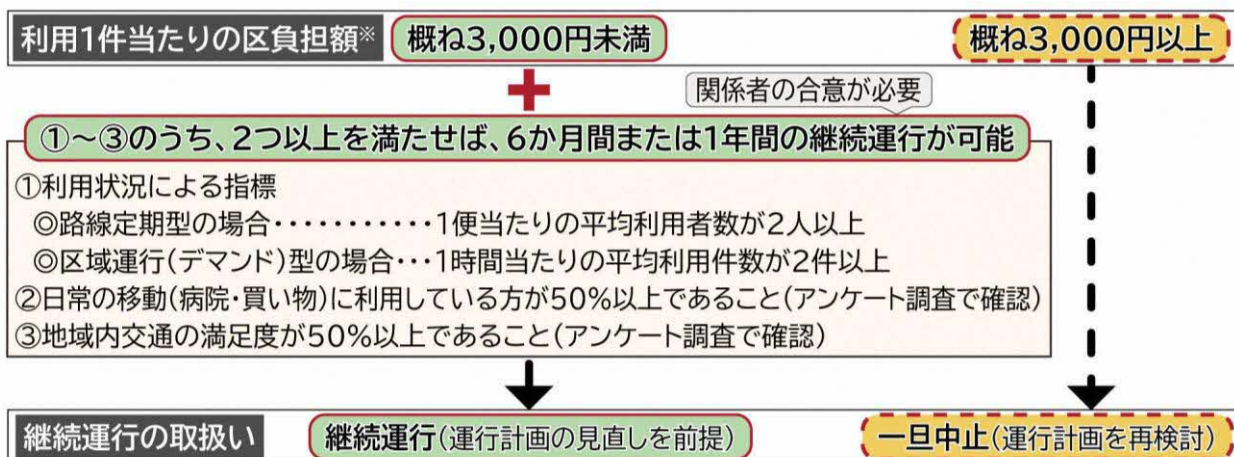
交通手段導入時の基準の目安

地域需要に合った運行形態とするために需要予測をする際は以下の基準を基本とします。



継続運行基準

継続運行基準は基本的に交通手段導入時の基準の目安と同様ですが、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基準を満たすことで継続運行が可能となります。



※算定方法: 3か月を1期として換算し、2期連続(6か月)で利用1件当たりの区負担額を計算