

知ると分かる。すると変わる。



SDGs MODEL ADACHI



足立区

足立区

地域内交通導入サポート制度 の手引き



令和6年10月
足立区 都市建設部 交通対策課

はじめに

足立区の鉄道網は、南北方向に東武伊勢崎線が運行されており、その停車駅でもある北千住駅においては現在6路線が乗り入れをするなど、関東圏内でも上位の乗降客数を誇っています。また、2005年8月につくばエクスプレス開業、2008年3月には日暮里・舎人ライナー開業等により、この20年余りで区内の公共交通の環境は飛躍的に向上しました。

また、バス網においても多くの事業者により100系統を超える路線が運行され、さらに2000年にはコミュニティバスはるかぜ1号が運行開始、2009年までに5事業者による12路線へと拡大しました。そのため、主に南北方向は鉄道網により、東西方向はバス網により多くの区民の移動手段を担ってきました。

一方で、人口減少や少子高齢化等によりバス利用者は減少しつづけ、さらには、新型コロナウイルス感染症拡大により大幅な利用者数の減少となりました。それに伴い、リモートワークやオンライン会議など生活様式が変化し、従前の利用者数には戻らないと言われています。

その中で、2020年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の基本方針や、2024年5月に公表された「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」で、地方公共団体や交通事業者のみならず、住民等が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わることが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要と位置付けられました。

また、2022年12月公布された改善基準告示(2024年4月適用)により、自動車運転士の労働時間などが見直され、慢性的な運転士不足がより一層深刻化することや、多様な交通手段・新技術の登場により、公共交通を利用する側と担う側の双方にとって大きな変革期が到来しています。

以上の背景を鑑み、日常的な交通課題を最も認識している地域住民や団体が主体となって課題解消を目指す取組みを、区がサポートする「足立区地域内交通導入サポート制度」を創設しました。

足立区 都市建設部 交通対策課



目 次

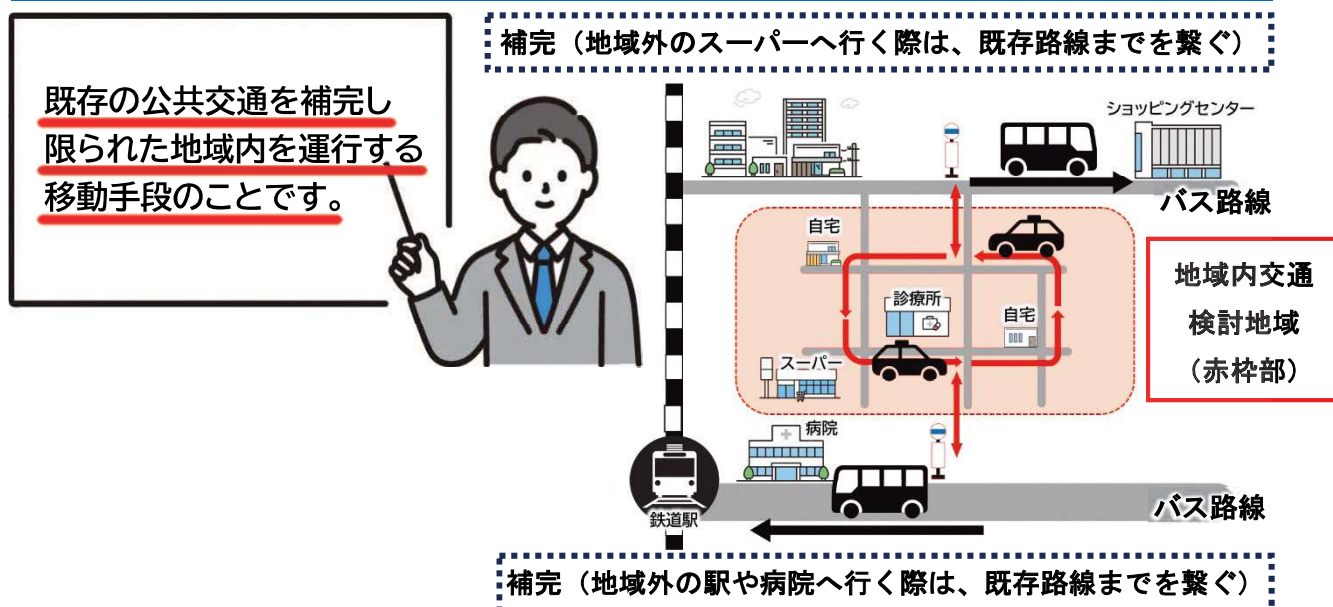
1 地域内交通導入サポート制度とは	P1
2 地域内交通の導入までのながれ	P2
3 具体的な検討のステップ	P5
Step1 検討体制の構築	P5
Step2 地域ニーズの確認・既存公共交通サービスの評価	P6
Step3 新たな地域内交通手段の検討	P10
Step4 実証実験の実施	P26
Step5 本格運行	P31



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・協力して取り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 地域内交通の導入までのながれ

地域内交通の導入に関して地域で取り組みを始める場合、まずは、地域が抱える交通の問題や今後の取り組み方針などを地域で検討するための協議会を立ち上げます。

地域内交通の導入の取り組みは、本手引きを参考としながら、実際に利用する地域の方々が主体となって、以下の検討フローに沿って進めていきます。

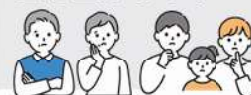
●:主体的に検討 ○:サポート

実証実験にかかる経費等の一部を区が支援します

Step	検討内容	主な役割		
		区 民	足立区	交通事業者
Step1 検討体制の構築	目安期間 3～6ヶ月 協議会等の設立準備	●	○	
	協議会等の設立	●	○	
Step2 地域ニーズの確認 既存公共交通サービスの評価	目安期間 6ヶ月 地域の課題や交通手段導入の必要性を確認	●	●	
	既存公共交通の評価	●	●	○
Step3 新たな地域内交通手段の検討	既存公共交通等で解決が困難と判断した場合			
	目安期間 12ヶ月 地域内での需要調査の実施	●	○	
	交通手段の選択	●	○	
	実証実験計画の検討	●	●	●
	運行計画に対する収支予測調査	●	●	
Step4 実証実験の実施	目安期間 1年 関係機関との調整・協議	○	●	○
	実証実験開始	●	○	○
	利用促進活動	●	○	
Step5 本格運行	実証実験(6カ月間)の検証	●	●	●
	地域で守り育てて、持続可能な交通手段へ			

日常移動に不便感

地域の課題を地域で解決するために立ち上がろう！



需要等の考慮

既存の公共交通や地域課題について考えよう



地域内で検討

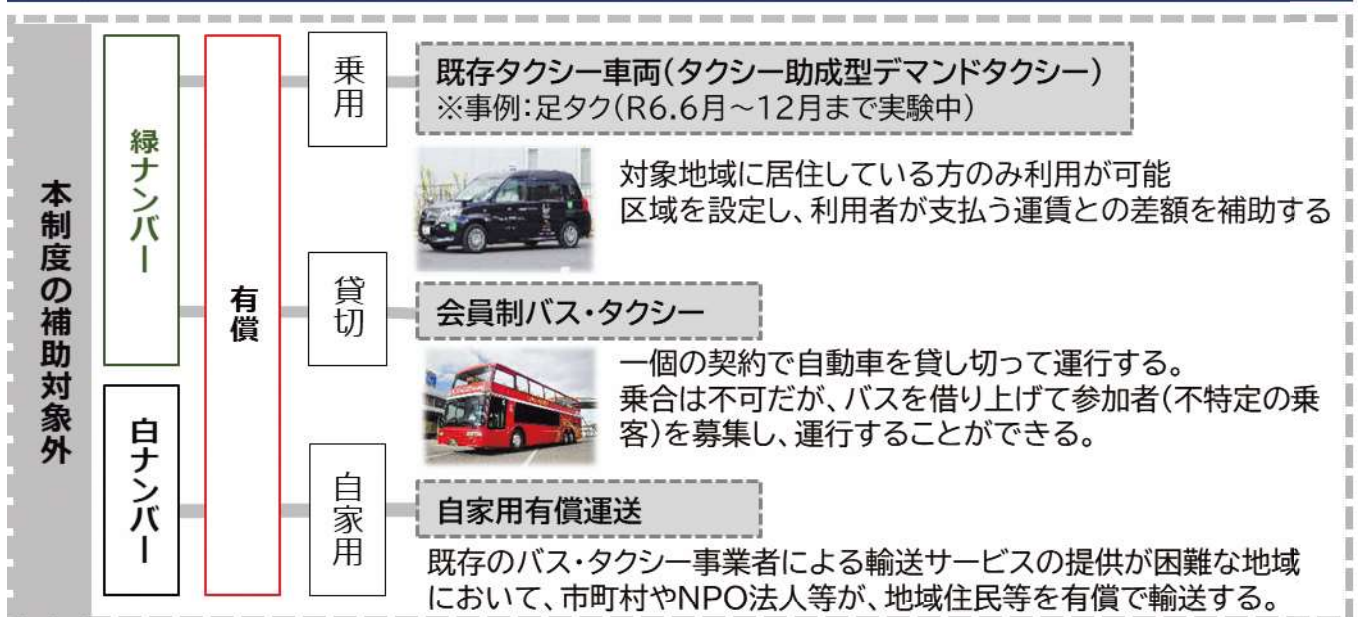
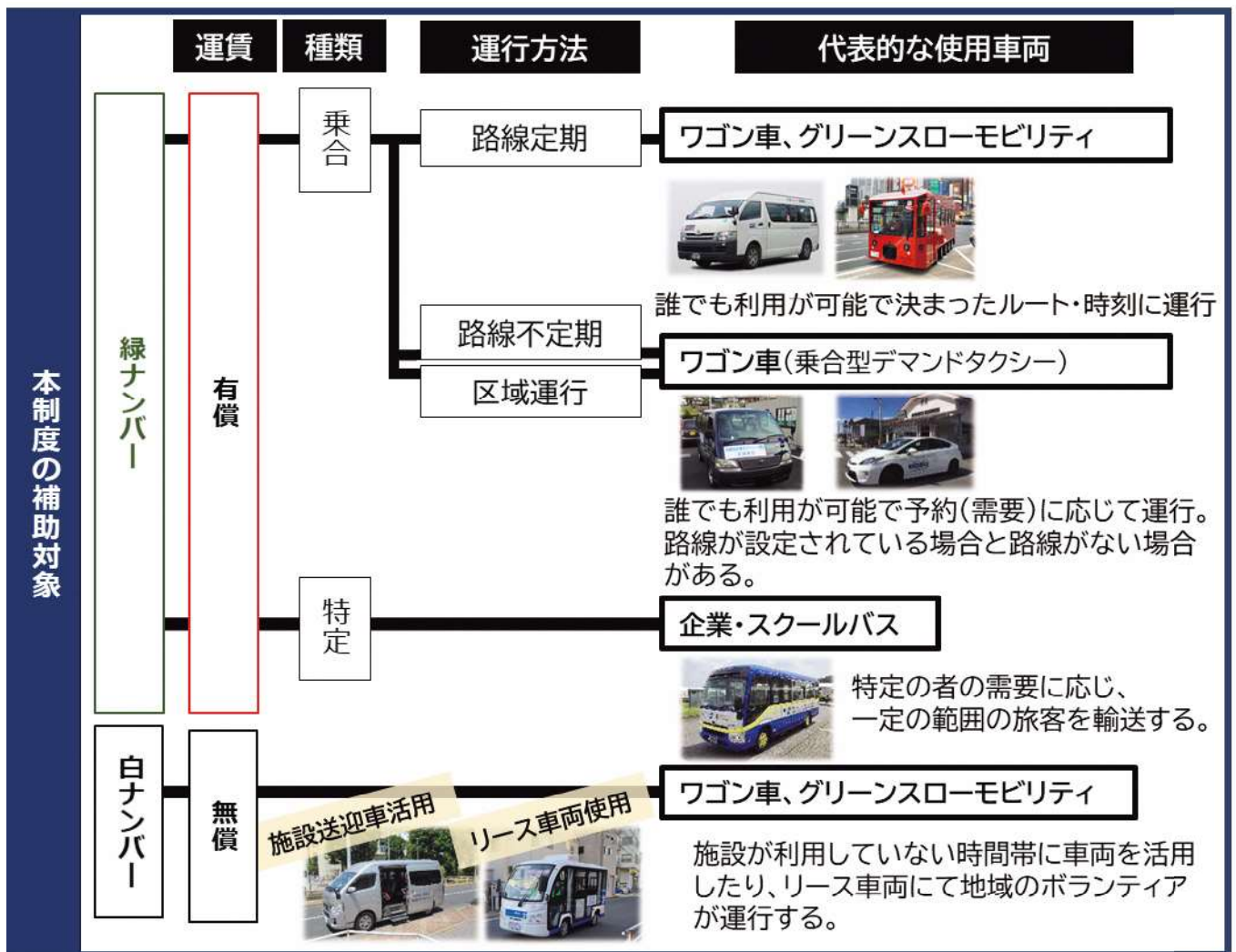


実証実験開始





代表的な交通手段



Point

車椅子等の方も乗車可能なバリアフリー対応の車両での運行が基本です。



足立区からの財政支援内容
※区内における実績等を検証し適宜見直しを行います。

財政支援内容／補助額(上限額)

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

ア 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. 新たな交通手段の運行計画立案

イ 対象とする交通手段

原則、全ての交通手段が対象(P3の青枠部)
有償(乗合等)、無償(施設等送迎、ボランティア)

実証実験時

1. 実証実験に係る運行経費

▶ 150万円／月

ア 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

イ 補助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)

※ △＝運転士等の人件費を除く車両の
燃料費や法定点検費用等を対象

2. 実証実験に使用する車両のリース費用

▶ 10万円／月

ア 対象とする交通手段

- 有償(乗合等)、無償(ボランティア)
- × 無償(施設等送迎)

※ 実証実験時は既存車両を活用するか
リース車両を原則とする

本格運行時

1. 本格運行に係る運行経費

▶ 150万円／月

ア 補助対象

左記同様

イ 補助対象とする交通手段

左記同様

2. 本格運行に使用する車両のリース費用

▶ 10万円／月

ア 対象とする交通手段

左記同様

3. 本制度で使用する車両の購入費用及び改造費

▶ 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

4. 本制度で使用する車両の安全設備費

▶ 50万円／台

※ 任意自動車保険、ドライブレコーダー
設置費、踏み間違え防止装置等が対象

 Point

上表の支援額は上限額であり、検討地域間での公平性を保つために、入谷・鹿浜地域の足タクと同等である、利用者一人当たりの区負担額 1,500 円を目安に検討を進めます。詳細は P20をご覧ください。



3 具体的な検討のステップ

Step1 検討体制の構築

地域交通の課題解決のため、まずは地域の皆さんで検討していくための体制(以下、協議会等という)を立ち上げます。検討体制は以下のいずれかの組織とします。

【検討体制】

- ① 地域組織(5世帯以上)
- ② 法人格を有している企業または NPO などの団体



協議会等の設立(主体:区民 サポート:足立区)

区民	● 地域が抱える交通問題の共有や検討・協議を行う場として町会や自治会などから有志を募ります。その後、構成員、運営方法等を会則としてまとめます。 ● 協議会等内で足立区との連絡要員や会計等を選任してください。 ※ 連絡要員は自治会長等、組織の長でなくても構いません。 ● 協議会等設立の届出書を足立区に提出します。町会や自治会に加入していない方で設立された協議会等の場合は、事前に検討する地域の町会長や自治会長等へ伝えておきましょう。
足立区	● 協議会等の設立、会則の作成についてアドバイスをを行います。

出張勉強会の開催(任意)

地域の移動手段について不便感がある方で、課題解決を目指す方を対象に、要望に基づき区職員が新たな交通手段に関する勉強会を開催したり、他自治体の事例を紹介したりします。

検討はしたいが「どこから始めれば良いかわからない」「アンケート調査表の作り方がわからない」などの場合は、区職員が直接出向いてご相談に応じます。

●開催日時や会場

出張勉強会の開催時間は原則、開庁日の10時から16時のうちの1時間～1時間30分程度です。会場については公共施設を想定していますが、申出者側で町会の集会所等を準備いただければそちらへ伺います。

※施設の空き状況等の確認が必要なため、希望日の概ね1か月前までにお申し出ください。



Step2 地域ニーズの確認・既存公共交通サービスの評価

Step2 では、地域特性等を分析し、現在、地域内を運行している公共交通のサービス内容を確認します。

交通手段検討時の支援内容

交通手段検討時の区の支援内容は以下のとおりです。

交通手段検討時の支援内容	
支援額(上限額)	100 万円/1検討地域
補助対象	以下①～④に係る内容を外部に委託する場合等 ① 地域内の交通需要調査費 ② 既存公共交通網の調査費 ③ 関係者協議用資料の作成費 ④ 新たな交通手段の運行計画立案
対象とする交通手段	原則、すべての交通手段が対象 (有償(乗合等)、無償(施設等送迎、ボランティア))



地域課題(特性)や需要の確認(主体:区民・足立区)

地域住民に対する聞き取り調査等により、地域の日常生活における移動の要望等を確認し、既存の資料等を用いて対象地域の道路環境、人口、高齢化率、既存の公共交通手段のサービス内容等を確認します。

協議会等	● 自治会等と協力し地域住民に対するヒアリング調査等を行います。 ● ヒアリング調査等により地域の特性を確認し、さらに新たな交通手段を必要とする地域や対象者等の確認を行います。
足立区	● 道路情報(幅員、交通規制等)や人口に関する資料など、地域特性の確認に必要な資料を提供します。 ● 対象地域や周辺を運行している既存の公共交通(路線バス等)について、運行ルート、運行本数、行き先、停留所等を調査し、地域が確認しやすいよう可視化した資料を提供します。



Point

特定の方だけの意見にならないよう、地域の状況については、以下の点を中心に詳細に把握することが重要です。

- ・生活をする上でどのようなことに不便を感じているか。
- ・いつ(日時)、どこに(場所)、どれぐらい(頻度)、何人ほどの移動需要があるか。



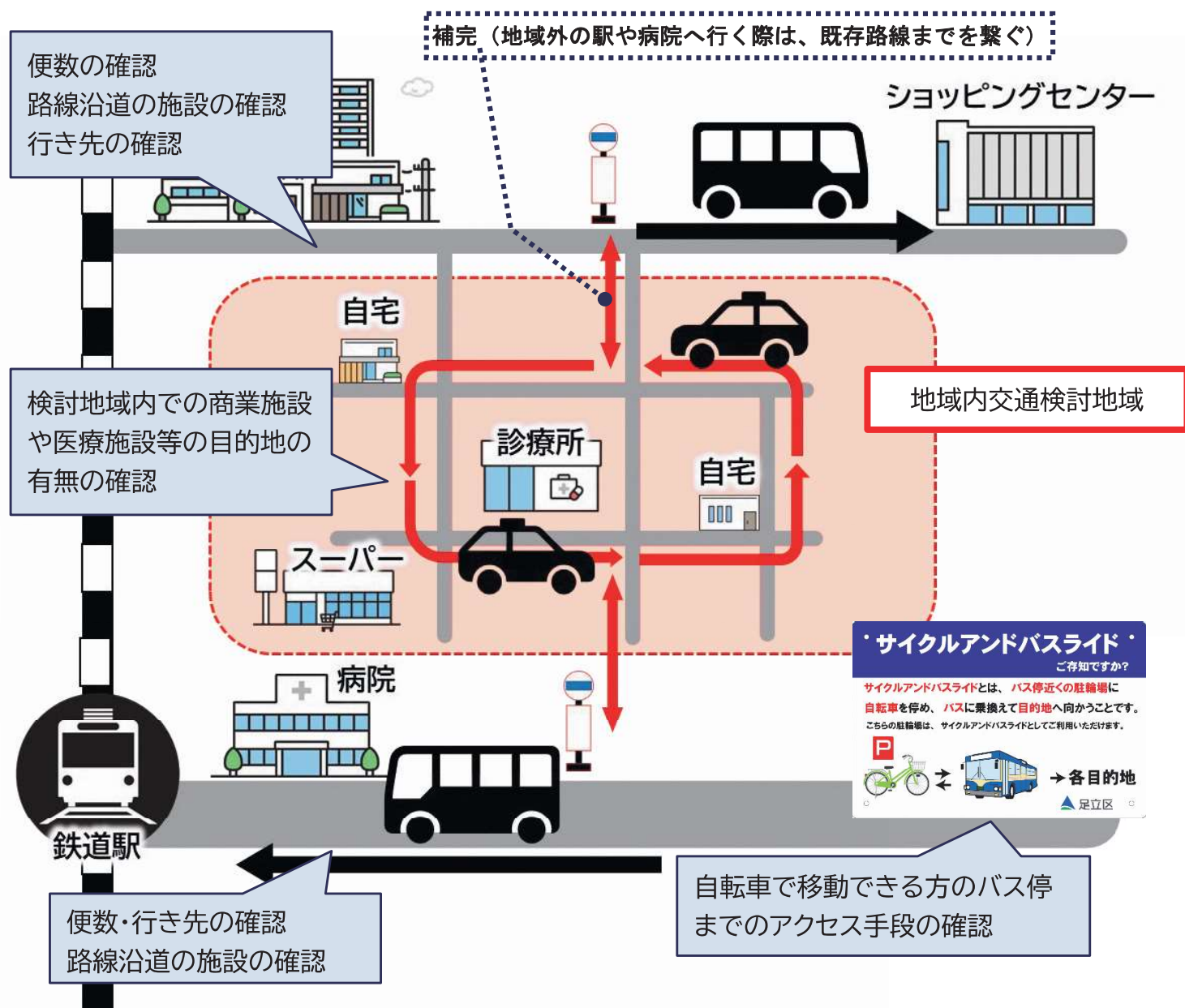
既存公共交通の評価(主体:区民・足立区 サポート:交通事業者)

対象地域で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。

協議会等	「地域課題や需要の確認」で把握した移動ニーズ、地域特性、既存公共交通等を、次頁のチェックポイントを参考に評価をします。
足立区	既存の公共交通の評価についてアドバイスをを行います。

【例】既存公共交通の評価

- ① 既存バス路線を選択できる自由度はあるか
- ② 鉄道駅や主要施設までは徒歩圏内ではないものの、バス路線により移動ができるか
- ③ 周辺を運行するバス路線の便数はどの程度あるか
- ④ 周辺を運行するバス路線沿道に、目的地となる施設などはあるか
- ⑤ バス路線の停留所までのアクセスはどうか(駐輪場・サイクルアンドバスライド等の設置など)



◆地域内交通導入の際のチェックポイント(例)

区分	チェックポイント	チェック結果
NO.1 既存路線バスの 運行状況	NO.1-1 地域内を運行するバス路線の数	
	NO.1-2 バス路線の行先	バス路線①： バス路線②： バス路線③：
	NO.1-3 バス路線の運行時間帯	バス路線①： バス路線②： バス路線③：
	NO.1-4 バス路線の始発、終発の時間	バス路線①：始発 時 分、終発 時 分 バス路線②：始発 時 分、終発 時 分 バス路線③：始発 時 分、終発 時 分
	NO.1-5 バス路線の運行本数	バス路線①： バス路線②： バス路線③：
NO.2 最寄りの鉄道駅 へのアクセス	NO.2-1 最寄りの鉄道駅	鉄道駅①： 鉄道駅②：
	NO.2-2 最寄りの鉄道駅へのバス路線の有無	鉄道駅①： 鉄道駅②：
	NO.2-3 最寄りの鉄道駅への所要時間	鉄道駅①：バスで約 分、徒歩で約 分 鉄道駅②：バスで約 分、徒歩で約 分
NO.3 バス停周辺の状 況	NO.3-1 バス停周辺の駐輪場の有無	バス停①： バス停②： バス停③：
	NO.3-2 バス停までのアクセスの課題	バス停①： バス停②： バス停③：
	NO.3-3 その他課題に感じる点	
NO.4 地域内の商業施 設の立地状況	NO.4-1 生鮮食品を扱う商業施設の有無	有りの場合： 箇所
	NO.4-2 商業施設までのバス路線の有無	有りの場合： 路線
NO.5 地域内の医療施 設の立地状況	NO.5-1 病院、診療所の有無	有りの場合： 箇所
	NO.5-2 病院、診療所までのバス路線の有無	有りの場合： 路線



新たな交通手段を導入すべきかどうかを検討するには、まず現状分析が大切です。
地域内交通の役割を理解しながら検討を開始しましょう。



チェックポイント等を用いて地域の特性や既存公共交通等を確認したら、地図にバス路線などの交通機関と、商業施設、医療施設などの目的地をプロットしてみましょう。
お住いの地域をふかんしてみることも重要です。



地図等が作成できたら、それを協議会等で共有をします。
検討地域にとって、持続可能な交通手段はどのようなものかを検証します。

次のステップに進む前に・・・

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、関係者（関東運輸局や交通事業者）からの理解を得られにくいだけでなく、**既存バス路線の減便や、交通事業者の撤退などが生じる恐れもあります。**

「こういう交通手段があったらいいな」「交通手段があったらたまに乗ってみたい」ではなく、「**こういう交通手段がなくては生活ができない**」など**新たな交通手段を導入しなければならない事象や理由**がなければ、**持続可能な地域内交通とはなりません。**

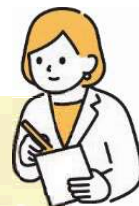
地域内で必要性を確認し、**既存の公共交通では解決できないと判断した場合、次のステップの「新たな地域内交通手段の検討」に入ります。**

Step3 新たな地域内交通手段の検討

既存の公共交通では、地域の課題解決が図られないと判断した場合、新たな交通手段の導入についての検討に入ります。

地域内での需要調査の実施(主体:区民 サポート:足立区)

協議会等構成員の知人や地域住民を対象に日常の移動実態等に関する調査を実施し、地域の移動ニーズを確認します。なお、調査方法(調査範囲、調査期間、配布方法、設問内容等)は、区で選択肢等を示しますが、原則協議会等が決定します。



協議会等	● 調査方法を決定し、紙媒体を配布する場合、その作業をします。 ● 調査を実施する場合は、地域住民へ積極的に周知活動を行います。
足立区	● 需要調査方法や設問内容の助言、評価のアドバイスをを行います。 ● オンライン回答を併用する場合は、回答フォームを作成します。 ● 需要調査結果の集計・分析を行いその結果を提供します。

※ アンケート調査比較

紙媒体方式		オンライン方式	
メリット	① どなたでも回答しやすい	メリット	① 集計・分析が容易にできる
	② 簡単に作成できる		② 印刷費用がかからない
	③ 配布先が特定できる・配布しやすい		③ いつでも修正が可能である
	④ 手元に資料が残る		④ 複数回答など回答に統一感をとりやすい
デメリット	① 印刷・配布・集計作業に時間を要する	デメリット	① 通信環境がないと回答できない
	② 印刷費用がかかる		② パソコン等不慣れな方は回答が困難
	③ 印刷後の誤字等は修正できない		③ 対象者以外の方が回答してしまう恐れがある
	④ 乱筆や見間違いによる誤入力の恐れがある		④ 資料が手元に残らない



Point

それぞれの方式のメリット・デメリットを考慮し、地域の実情に合った方式を採用します。併用も可能です。



検討地域内の移動実態調査を例として、基本的な設問内容は以下のとおりです。

1. 回答するご本人について教えてください。

性別 (任意)	1. 男性 2. 女性 3. 回答しない	居住地	足立区 _____ 丁目 (例) 足立 1 丁目
年齢 (該当するもの <u>1つ</u> に○)	1. 20歳未満 2. 20歳～39歳 3. 40歳～59歳 4. 60歳～69歳 5. 70歳以上	自動車運転免許証 (該当するもの <u>1つ</u> に○)	1. 所持している 2. 所持しているが、自主返納を考えている 3. すでに自主返納した 4. 所持していない
住居の形態 (該当するもの <u>1つ</u> に○)	1. 持ち家(戸建、マンション) 2. 民間賃貸(マンション、アパート) 3. 公営住宅(都営住宅)		
職 業 (該当するもの <u>1つ</u> に○)	1. 学生 2. 会社員・公務員 3. 自営業 4. パート・アルバイト 5. 無職(定年退職等を含む) 6. その他()		
自家用車の保有状況 (該当するもの <u>1つ</u> に○)	1. 持っていて、自分で運転可能である。 2. 持っているが、自分は運転できない(しない)。 3. 持っていない		
自転車の保有状況 (該当するもの <u>1つ</u> に○)	1. 持っていて、日常的な利用に問題はない 2. 持っているが、身体的な理由等により利用する際に不安がある 3. 持っているが、身体的な理由等により現在は利用することができない 4. 持っていない		

問1 あなたの鉄道駅の利用状況について教えてください。それぞれ記入もしくはあてはまるもの1つに○印をつけてください。

①最も利用頻度の高い駅	路線名（ 線）鉄道駅名（ 駅）
②最も利用頻度の高い駅の利用目的	1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 通院 4. 趣味・娯楽 5. その他（ ）
③最も利用頻度の高い駅への主な移動手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 自家用車（自分が運転） 5. 自家用車（家族等による送迎） 6. バイク 7. タクシー 8. その他（ ）

※アンケート調査における設問例

問2 あなたの路線バスの利用状況について教えてください。それぞれ記入もしくはあてはまるもの1つに○印をつけてください。

①最も利用頻度の高いバス路線とバス停	バス路線名 () バス停名 ()
②最も利用頻度の高いバス路線の利用目的	1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 通院 4. 趣味・娯楽 5. その他 ()
③最も利用頻度の高いバス停への主な移動手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 自家用車（自分が運転） 5. 自家用車（家族等による送迎） 6. バイク 7. タクシー 8. その他 ()
④最もよく利用するバス路線の利用頻度	1. 週5日以上 2. 週2～4日 3. 週1日程度 4. 月に2～3日 5. 月に1日程度
⑤最もよく利用するバス路線の利用時間帯（行き）	1. 7時前 2. 7時～9時 3. 9時～12時 4. 12時～15時 5. 15時～17時 6. 17時～19時 7. 19時以降

問3 あなたの買物に関する移動の状況について教えてください。それぞれ記入もしくはあてはまるもの1つに○印をつけてください。

①最もよく利用する買物先（生鮮食品）	店舗名 ()
②最もよく利用する買物先（生鮮食品）への主な移動手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 自家用車（自分が運転） 5. 自家用車（家族等による送迎） 6. バイク 7. タクシー 8. その他 ()
③最もよく利用する買物先（生鮮食品）の利用頻度	1. 週5日以上 2. 週2～4日 3. 週1日程度 4. 月に2～3日 5. 月に1日程度
④最もよく利用する買物先（生鮮食品）の利用時間帯（行き）	1. 7時前 2. 7時～9時 3. 9時～12時 4. 12時～15時 5. 15時～17時 6. 17時～19時 7. 19時以降
⑤宅配サービス（コープデリ、パルシステム等）の利用状況	1. よく利用している（週に1回） 2. たまに利用している（月に1～2回程度） 3. 利用していない

※アンケート調査における設問例

問4 あなたの通院に関する移動の状況について教えてください。それぞれ記入もしくはあてはまるもの1つに○印をつけてください。

① 定期的な通院の有無	定期的な通院を 1. している 2. していない
② 最も通院頻度の多い病院	所在地 () 通院先名 ()
③ 最も通院頻度の多い病院への主な移動手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 自家用車（自分が運転） 5. 自家用車（家族等による送迎） 6. バイク 7. タクシー 8. その他 ()
④ 通院の頻度	1. 週2日以上 2. 週1日 3. 月に2～3日 4. 月に1日程度 5. 数か月に1日程度もしくはそれ以下
⑤ 通院の時間帯（行き）	1. 7時前 2. 7時～9時 3. 9時～12時 4. 12時～15時 5. 15時～17時 6. 17時～19時 7. 19時以降

問5 新たな交通手段導入について教えてください。それぞれ記入もしくはあてはまるもの1つに○印をつけてください。

① 導入の必要性を感じますか。	〇〇地区に新たな交通手段（バス以外）導入の必要性を感じますか。 1. 感じる 2. やや感じる 3. わからない 4. あまり感じない 5. 感じない
② 行き先	新たな交通手段が導入された場合、どこに行く時に使用しますか。 所在地 () 行き先施設名 ()
③ 利用頻度	新たな交通手段が導入された場合、その程度の頻度で使用しますか。 1. 週5回以上 2. 週3回程度 3. 週1回程度 4. 月に2回程度 5. 数か月に1回程度もしくはそれ以下
④ 運賃	利用する際の運賃として、妥当だと感じる金額を教えてください。 1. 1回500円程度 2. 1回300円程度 3. 1回100円程度 4. 月額3000円程度 5. 月額1000円程度

Ⅲ. その他

問6 区内の公共交通に関するご意見やご要望があれば教えてください。

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

【必要に応じて追加する設問の例】

- 問 新たな交通手段を利用したい概ねの利用時間帯を教えてください。
- 問 あなたはスマートフォンを持っていますか。また、ご自身でQRコードの読込操作を行うことは可能ですか。
- 問 あなたが同居している家族に、未就学児または要介護者の方はいますか。



Point

このアンケートにおいて地域内の移動実態を把握することで、運行計画立案の基礎資料となります。

そのため、新たな交通手段導入について質問に対し「今すぐ利用したい」や「今はいらないけど将来的にほしい」など回答の選択肢も工夫しながら需要予測をたてることも重要です。



Point

地域の需要が少ない場合、運行頻度や時間帯を工夫しないと継続性のある運行をしていくことはできません。

また、利便性の高い交通手段の方が、運賃や運行経費は高くなることにも留意しましょう。



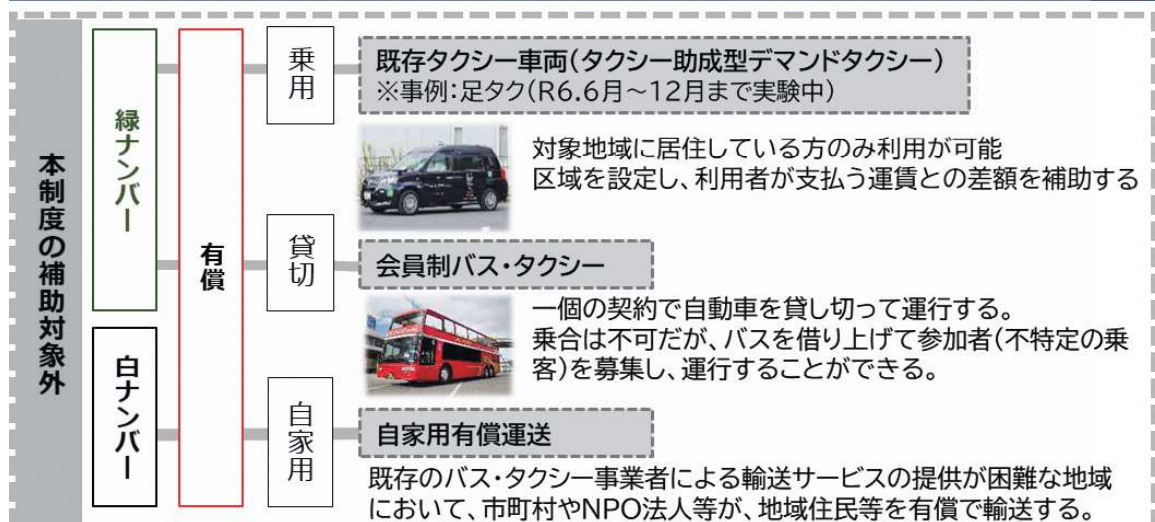
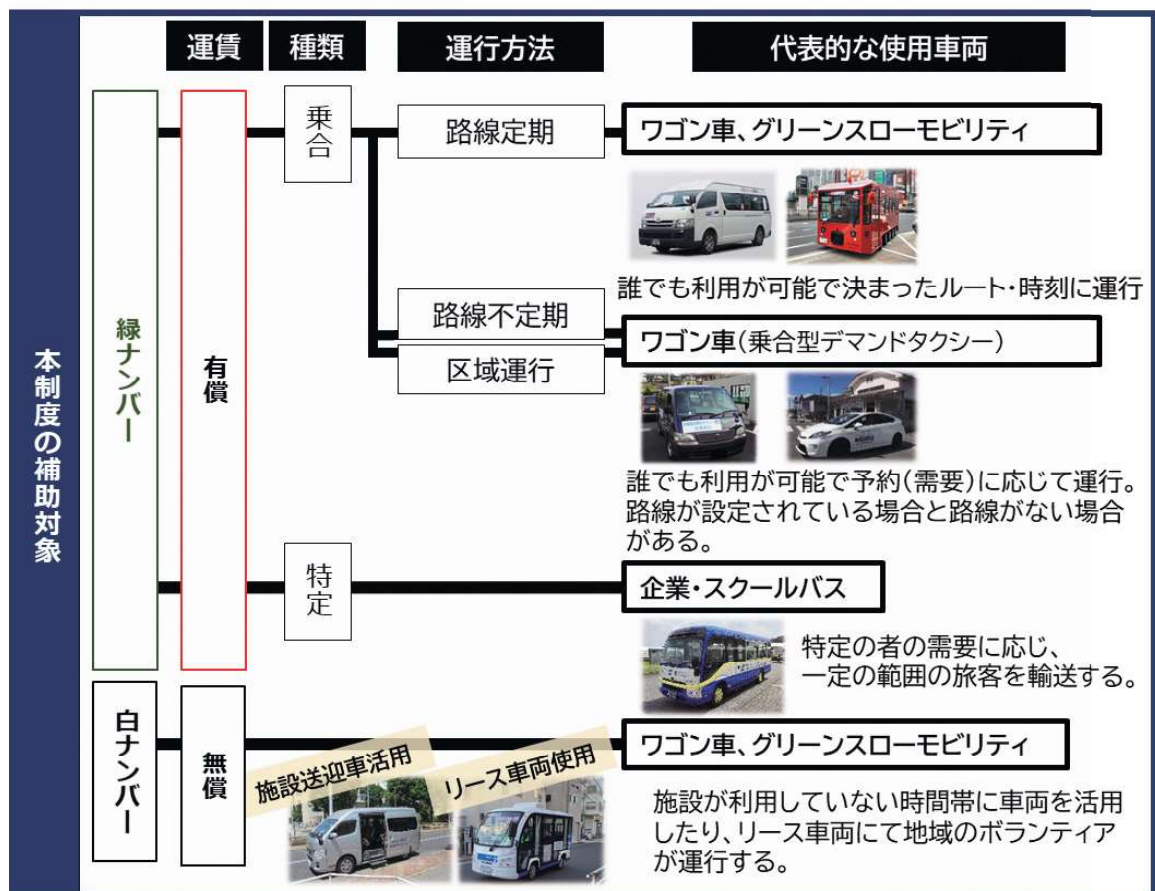
交通手段の選択(主体:区民 サポート:足立区)

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

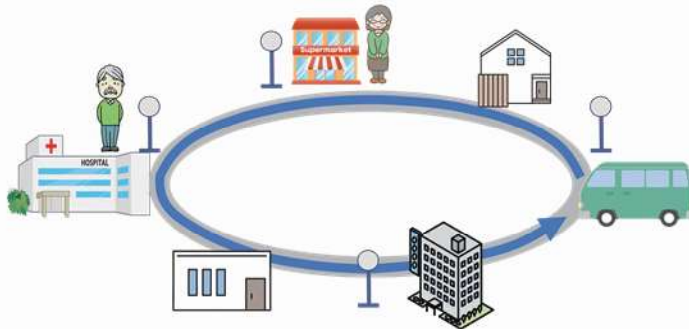




運行方法の種類

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の移動のため、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

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

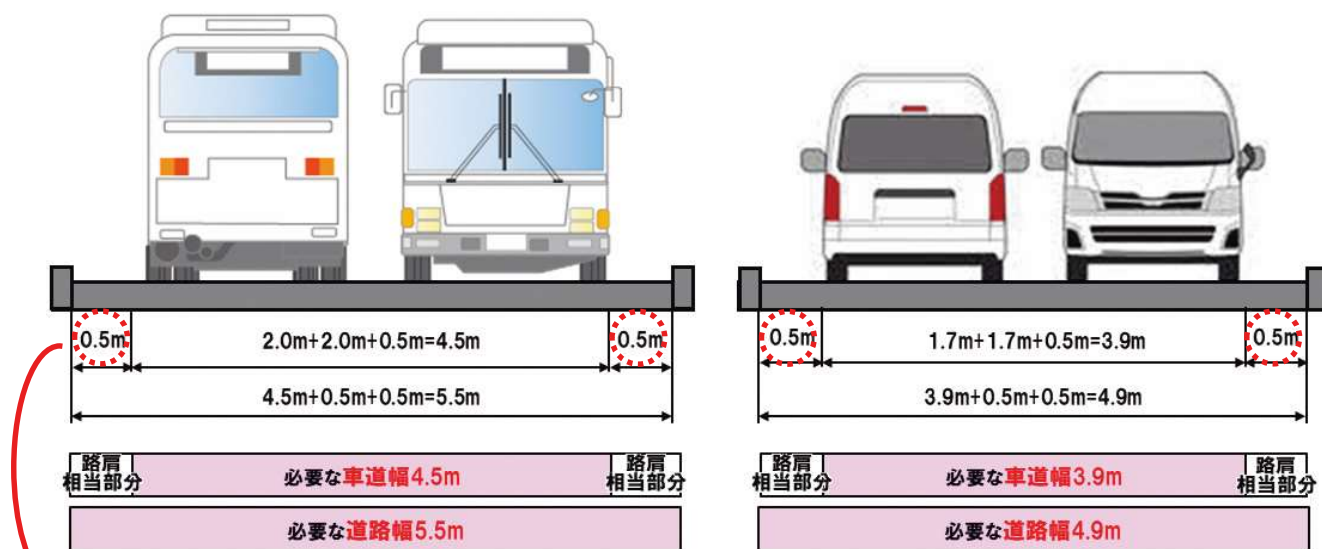
車両幅が **1.7mの車両** が
通行するのに必要な道路の幅

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。

