
江戸川区

コミュニティ交通運行指針

令和7年4月
江戸川区

目次

はじめに.....	1
1. 区内の公共交通の現状とコミュニティ交通の基本方針	2
1-1 区内の公共交通の現状.....	2
1-2 コミュニティ交通導入の基本方針	3
1-3 コミュニティ交通導入の検討対象地域	4
2. 導入に向けた検討手順.....	5
3. 事前相談.....	6
3-1 事前相談について	6
4. 地域組織設立	7
4-1 地域組織の設立・運営	7
5. ニーズ把握.....	8
5-1 ニーズ把握の手法.....	8
5-2 地域組織への再確認	10
5-3 ニーズ把握・需要予測のフロー	10
6. 運行計画作成	11
6-1 実証運行計画の作成	11
6-2 収支採算性	12
6-3 実証運行を実施する場合のフロー	13
7. 実証運行の実施/実証運行中における運行計画の見直し	14
7-1 実証運行の評価	14
7-2 利用実態の把握	14
7-3 利用状況に合わせた運行計画の見直し	14
7-4 実証運行の評価フロー	15
8. 本格運行の判断・実施.....	16
8-1 本格運行に向けた判断	16
8-2 本格運行までの事前準備.....	16
8-3 本格運行の継続・見直し・終了	17
8-4 本格運行の評価フロー	17
9. その他の輸送方法	18
9-1 自家用車によるボランティア輸送	18

はじめに

本区の公共交通網は、東西方向に走る5本の鉄道と3事業者による路線バスで構成されています。この公共交通網は区内の多くのエリアをカバーしていますが、一方で鉄道駅やバス停留所から一定以遠の距離にあり、公共交通の利便性に関して検証すべき区域（以下「要検証区域」という）も存在しています。

こうした現状を踏まえ、本区では平成31年度から要検証区域の抽出や整理及び現状分析を進めています。

そして、要検証区域について高齢人口・道路等の社会課題や区域の広さなどに着目して優先順位を付したうえで、モデル地域として「上一色、興宮町、小岩周辺地区」を抽出しました。同地区においては、地域住民アンケート調査の実施・分析や具体のルート・停留所位置、収支採算性や運営形態の検討を行うとともに、コミュニティ交通の有効性を確認するため、1年3か月間の実証運行を実施しました。

本指針は「上一色、興宮町、小岩周辺地区」における検討結果及び実績を踏まえつつ、本区におけるコミュニティ交通の導入に向けた考え方や基本的な流れをまとめたものです。

1. 区内の公共交通の現状とコミュニティ交通の基本方針

1-1 区内の公共交通の現状

- 本区では東西方向に5つの鉄道路線が、区内全域を3事業者によるバス路線が運行しています。
- 鉄道駅でのタクシー乗り場及びタクシープールのほか、自転車走行環境の整備も進められており、これらの交通手段により区内における交通網が形成されています。

鉄道

区内には北側から京成本線、JR総武線、都営新宿線、東京メトロ東西線、JR京葉線の5つの路線が、いずれも東西方向（都心からの放射方向）に位置しており、南北方向の路線がありません。

バス

区内で運行する一般路線バス事業者は、東京都交通局、京成バス、京成バス東京の3社です。

東西方向に走る鉄道に対し、これを補完するように鉄道駅を起終点または経由する形で主に南北方向のバス路線網が形成され、西側に東京都交通局、東側に京成バス、北側に京成バス東京が運行しています。

また、小岩駅と船堀駅、西葛西駅からは深夜バス、小岩駅と一之江駅、葛西駅からは羽田空港と成田空港への空港バス、東京スカイツリータウンと「東京ディズニーリゾート®」とを結ぶスカイツリーシャトルが運行されています。



亀有駅/小岩駅～葛西駅～TDR を結ぶ
環七シャトルバス
(シャトル☆セブン)

タクシー

区内には約25のタクシー事業所があり、各地に分散して立地しています。

また、京成本線を除く鉄道駅には、タクシーの乗降場や待機バースが整備されています。

自転車

本区では新たな自転車文化の創造を目指し、平成21年9月からレンタサイクル（eサイクル事業）の社会実験を実施、平成25年より本格導入し、現在では1,250台を配備しています。

また、公共交通機関の機能補完及び観光戦略の推進や、駅周辺及びバス停留所付近の放置自転車削減、自転車総量の抑制を目的として、コミュニティサイクル事業を実施しています。

さらに、平成29年3月には、江戸川区自転車ネットワーク計画を策定して、自転車走行に関する安全対策を推進しています。自転車が車道の左側を走行することを徹底し、安全性を高めるため、道路を青く塗る「ブルーレーン」や進行方向を示す「矢羽根型路面表示・自転車ナビマーク」の設置を進めています。

出典：江戸川区「江戸川区地域公共交通計画」（令和3年3月）

1-2 コミュニティ交通導入の基本方針

○コミュニティ交通導入にあたっては、以下の方針に基づき検討を進めます。

コミュニティ交通導入の基本方針

●公共交通ネットワークの形成（要検証区域のカバー）

- ・コミュニティ交通は要検証区域において、既存の鉄道や路線バスなどの公共交通ネットワークを補完するものです。
- ・コミュニティ交通と既存のバス路線とで利用者の取合いが生じると、既存のバス路線の廃止リスクを高め、要検証区域が拡大してしまう恐れがあるため、競合は避けなければなりません。



●地域が主体となった運行サービスの展開

- ・地域で自立的に採算性を確保し、持続可能な公共交通であることが条件となります。
- ・地域が主体となって周知・広報等の運行を支える活動も積極的に実施し、地域住民の自発的な利用を促すとともに、地域が愛着を持ち支えていく交通を目指します。



●地域のニーズを反映

- ・自立的な採算性の確保と両立しながら、起終点や乗降場所、ルート、運行時間等について、地域のニーズを踏まえて設定することで、利便性が高く持続性のある安心安全な“地域公共交通サービス”の提供を目指します。



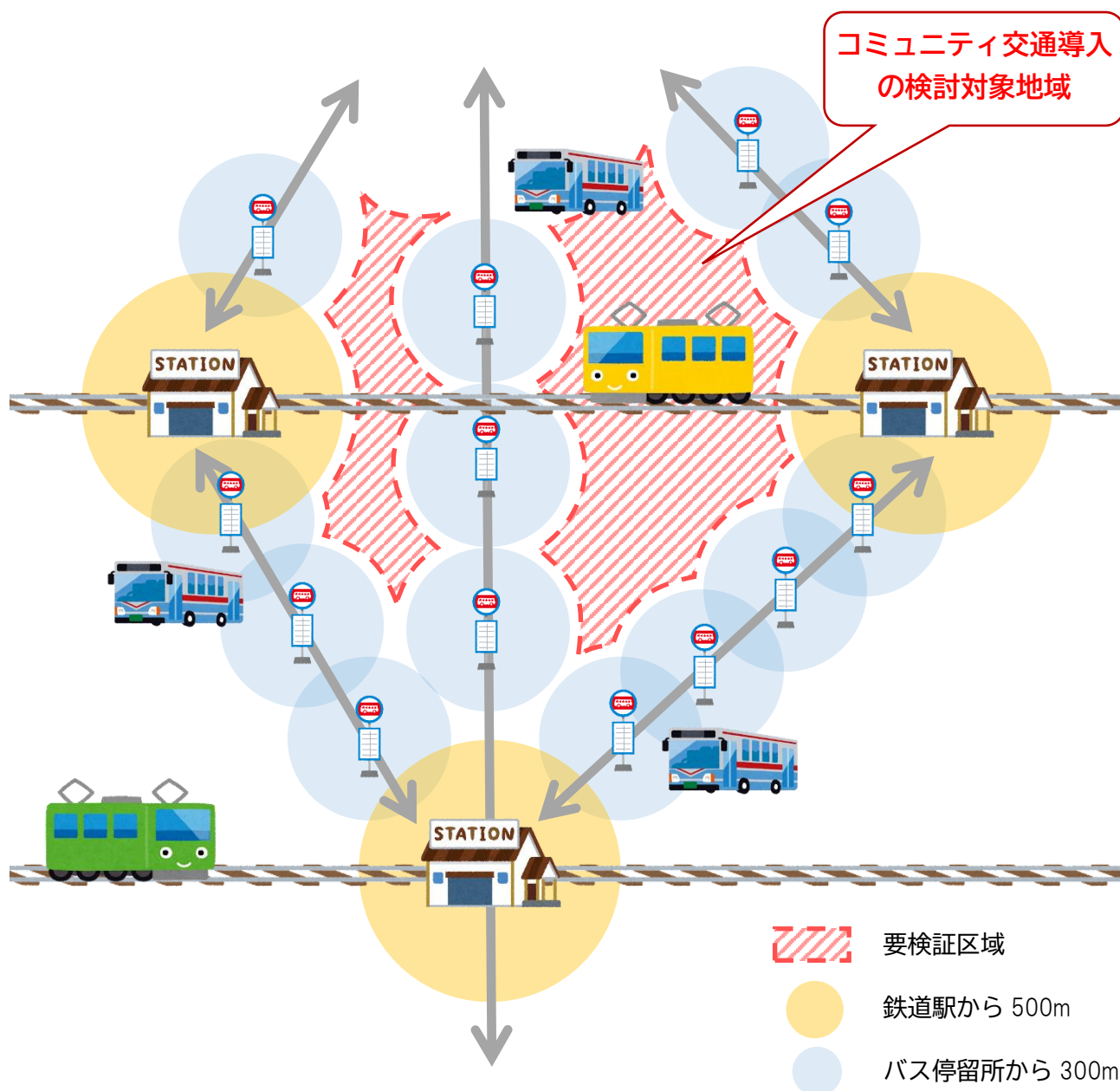
●持続可能な運行形態の構築

- ・「地域」、「区」、「運行事業者」の三者協働により、安全で持続可能な運行形態の構築及びサービスの提供を図ります。
- ・運行形態については、特定のシステムに限定をせず、地域の実情に応じた地域主体で最適な仕組みの構築を関係者とともに目指します。



1-3 コミュニティ交通導入の検討対象地域

- 誰もが安心して自分らしく暮らすことができるまちを実現するには、公共交通に関しても限られた資源を有効に活用し、将来にわたり利便性の高いものとして維持・充実させる必要があります。
- そのためには、総合的な地域公共交通ネットワークの構築が不可欠であり、鉄道や骨格的なバス路線を広域軸とした多様な交通手段を、適切に組み合わせることが望ましいと考えられます。
- しかしながら、本区には鉄道駅やバス停留所から一定以遠の地域（要検証区域）が複数存在します。これらの地域では公共交通に関して解決が必要な課題を有している可能性があります。これらの要検証区域において交通課題が存在する場合には、必要に応じた交通対策を行うことが考えられますが、その一つの選択肢としてコミュニティ交通が挙げられます。
- 以上を踏まえ、要検証区域をコミュニティ交通導入の検討対象地域として設定します。



2. 導入に向けた検討手順

○コミュニティ交通を実際に導入する場合には、以下の手順で検討を進めていきます。



3. 事前相談

3-1 事前相談について

- 地域**は、事前相談を通じて、コミュニティ交通を必要とする理由（地域課題）について整理するとともに、目的（導入効果）及び持続性（受益者負担）について明確にし、地域全体で理解を深めることで、導入に関する地域の合意形成を目指します。
- 区**は、事前相談の内容がコミュニティ交通導入の検討対象に該当するか否かについて判定をします。当該地域が検討対象に該当する場合には、当該事前相談を通じて、**地域**の活動にアドバイスを行うとともに、必要な基準の提示や書類審査等を行います。

事前相談のポイント

◆コミュニティ交通が必要な理由の明確化

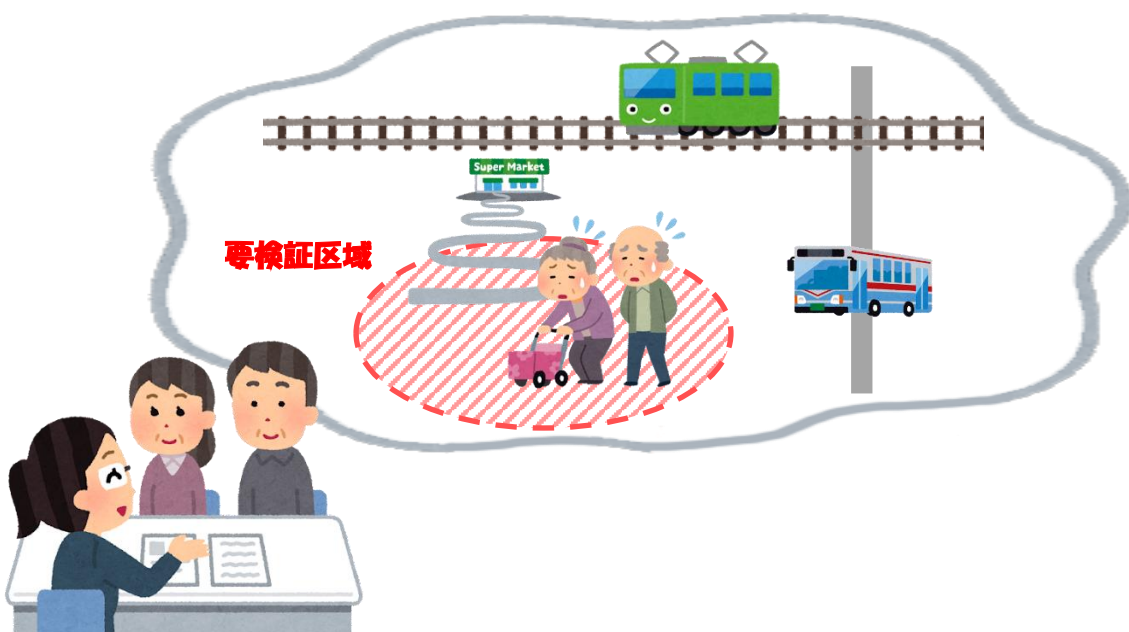
- ・要検証区域におけるルート（区域）及び停留所が全運行区間又は同区域の**5割以上**を占めること、若しくは、新規の大型住宅又は大型施設の建設による**移動手段の確保**や**バス路線廃止等への対応**など、地域公共交通ネットワークの維持・充実に資することが条件になります。

◆コミュニティ交通検討の地域組織設立

- ・必要に応じて、バス事業者やタクシー事業者等を協力者や構成員とすることも含め、コミュニティ交通導入に向けた検討を行うための地域組織を設立します。
- ・コミュニティ交通の導入検討には幅広い調査・分析が必要となります。中でも地域の実情を把握するアンケート調査や交通量調査の実施にあたっては、大きな作業負担を要するため、地域組織には予め十分な人員を確保する必要があります。

◆希望ルートの概略図作成

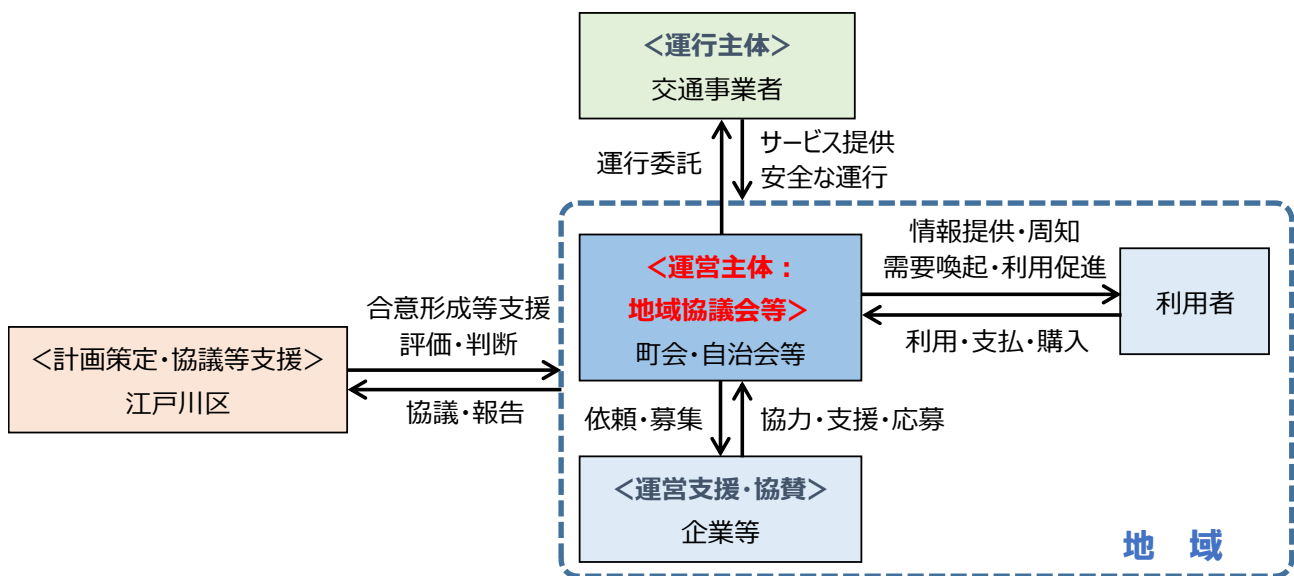
- ・運行計画（ルート・停留所等）の検討にあたっては、採算性や安全性に関する専門家（運行事業者や道路管理者、交通管理者（所轄警察署）等）のアドバイスを仰ぐことが有効です。
- ・そのほか作図にあたっての注意点や留意点については、区もアドバイスが可能です。



4. 地域組織設立

4-1 地域組織の設立・運営

- 地域**は自ら地域組織を設立し、導入及び運営に関して主体的に検討を進めます。また、検討状況については、区への報告だけでなく地域をはじめ関係者に広く十分な周知を行うことも求められます。
- ※地域組織は、主に町会・自治会単位と、住民（規約等に基づき代表、副代表、総務、経理、運行管理、安全管理、財産管理、事務、運転、乗務、整備等、会員が明確な役割分担をし、十分な人員から構成される団体）、または企業（単独または共同企業体）等が挙げられ、検討に必要な活動ができることが条件となります。
- 区**は、**地域**の組織設立にあたって、地域組織が有効な検討を行える体制を有するかについて審査を行います。また、具体的な検討（内容・期間・作業・人員・費用等）や運営に際しても、適宜必要な助言を行います。
- 運行事業者**は、**地域**からの協力要請や委託等に応じ、検討に関する支援や運行に必要な許可申請等を行うことが想定されます。また、地域組織の一員となることも想定されます。



地 域	行 政	運行事業者
主体的に検討 ○地域組織の設立・運営 ○ルート検討及び警察協議立会 ○バス停直近地権者との交渉 ○アンケートやニュースの配布 ○住民との意見交換会実施及び合意形成 ○実証運行及び本格運行時のPR（広告掲載者募集も含む）	各種検討の支援 ○道路状況の整理 ○アンケート調査の支援 ○運行事業者選定の支援 ○関係機関協議（警視庁・運輸局等） ○協議会の補助 ○周知・広報の支援（例：広報誌への掲載）	運行・助言 ○運行計画作成への支援 ○事業認可の申請 ○サービスの提供

図1 地域、行政、運行事業者の関わり方の一例

5. ニーズ把握

5-1 ニーズ把握の手法

○**地域**は、コミュニティ交通の導入検討にあたり、まず、検討対象地域周辺における既存路線バスや他の交通機関等の状況を整理します。そのうえで、検討対象地域の特性や課題（地域住民の移動手段に関するニーズを含む）を把握していきます。

○地域住民の利用意向は、「目的」、「発着地」、「所要時間」、「運賃」、「利用時間帯」、「利用頻度」等、細かく分類することができます。当然ながら、すべての住民の利用意向を実現することは非常に困難です。広い公平性や高い公共性が求められます。



○こうした住民の利用意向を把握するためには、アンケート調査を行うことが想定されます。アンケート調査は、対象者の関心が回答数や回答結果に大きく影響します。有効な回答数を得られるよう、調査の実施に先立って十分な周知を行う必要があります。

○本格的な需要の把握（利用推計等）にあたっては、「ルート」、「発着地」、「所要時間」、「時刻表」、「運賃」等からなる運行形態の案がまとまった段階で、別途実施する必要があります。具体的な例としては、実証運行実施の判断として、記名式の調査（定期券販売）をすることなども想定されます。



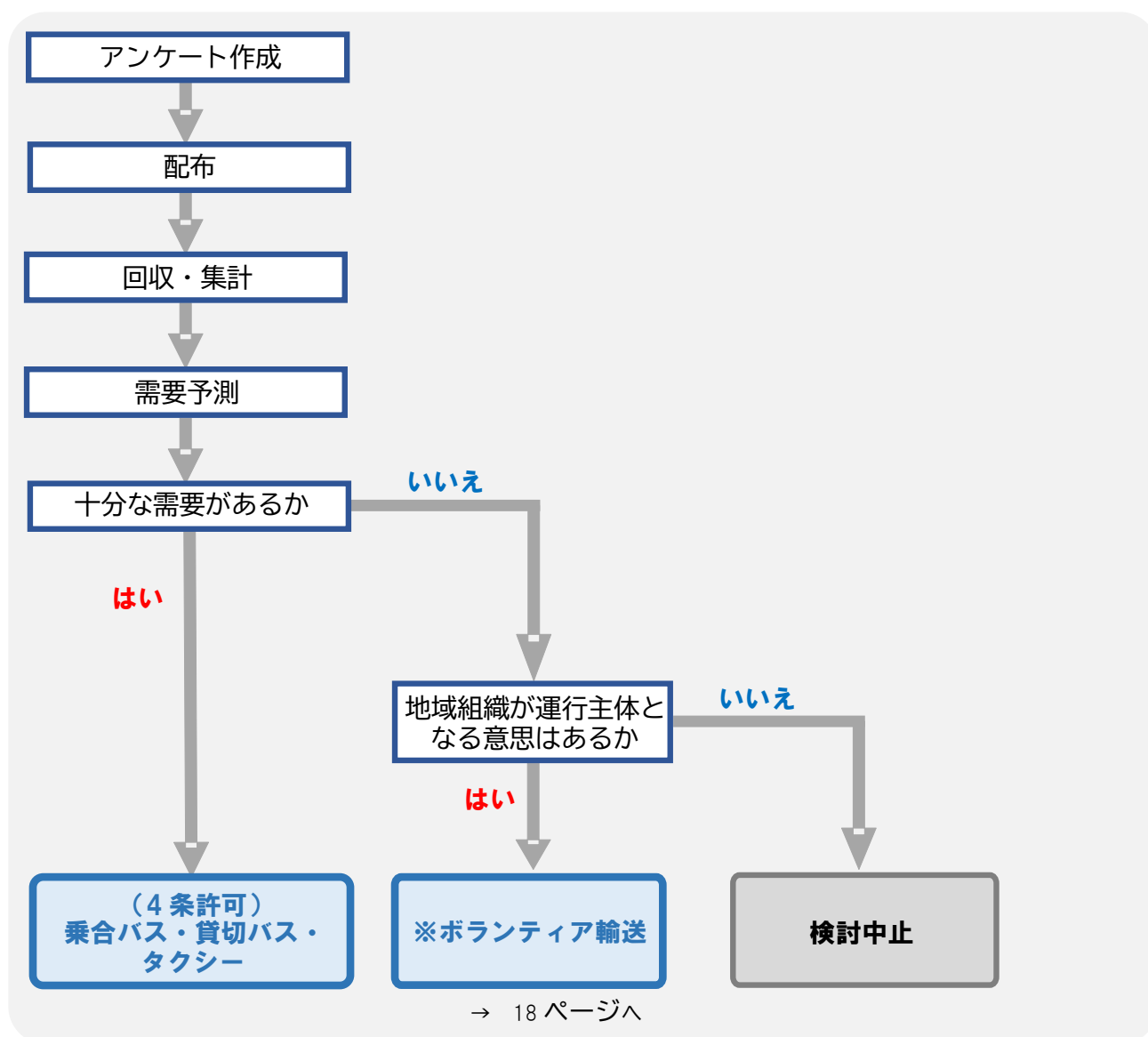
○**区**は、地域組織からの協議を受け、アンケート調査の内容や実施時期、実施手法等について提案を行うとともに、必要に応じてアンケート調査実施に係る支援を行います。

必要な調査項目		
回答者の属性		・年齢 ・就業就学の有無（日数/月） ・住所（〇丁目〇番程度） ・家族構成 等
現在の外出	通勤通学目的	・外出頻度 ・主な目的地（施設名称等） ・交通手段（自宅～経由（鉄道駅・バス停留所）～目的地について路線まで） ・移動時間（自宅～経由（鉄道駅・バス停留所）～目的地について路線まで） ・移動費用（運賃及び定期券・シルバーパス等の保有状況）
	その他目的	・外出頻度 ・外出時間帯 ・移動時間 ・外出する曜日 ・交通手段 ・移動費用
	免許証と自家用車の保有状況等	・運転免許証（自動車・自動二輪）の保有状況 ・自家用自動車の保有及び使用状況 ・自家用自転車（自動二輪含む）の保有及び使用状況（公共駐輪場の利用状況含む）
コミュニティ交通のニーズ及びサービス水準	乗車目的	・通勤、通学、その他（具体的に）
	乗車頻度	・週にどれくらいの頻度で（何曜日に）乗りたいか
	乗車停留所	・どこで乗って、どこで降りたいか
	乗車時間	・出発地から目的地までどれくらいの時間で行けるなら乗りたいか
	乗車運賃	・〇〇〇円までであれば乗りたいか
	利用意向	・上記の交通手段が確保された場合に現在の交通手段から転換（定期券購入等）をするか
その他	コミュニティ交通の支援意向	・公共交通（路線バス等）によることが当初より困難だと想定される場合に、支援（運営・乗務ボランティアの活動等）について意向を把握
	地域の交通に関する事情	・道路環境→歩道が狭くて（無くて）歩きにくい ・既存公共交通の利用環境→バス停留所にベンチや上屋がないので待ち時間がつらい 等
		・地域の交通に関する現状（困りごと）を把握することで、交通手段がないことに課題があるのか、既存の交通手段に関する利便性に課題があるのかなどについて把握
	交通手段に対する価値観（交通手段転換の可能性）	・〇〇〇mまでなら徒歩、〇〇〇〇m～〇〇〇〇mまでなら自転車、〇〇〇〇m以上ならバスなど、移動距離や費用に応じた交通手段に対する価値観を把握

5-2 地域組織への再確認

- 区**は、把握した利用ニーズとそれに基づく需要予測結果、並びに、地域の実情や地域住民の意向等を踏まえ、検討すべきコミュニティ交通の運行形態（導入が困難な場合はその旨）について、地域組織に提案します。
- 地域**は、提案された運行形態について制度や内容等の理解を図るとともに、地域組織自らが地域住民に説明を行います。地域組織は、地域住民に対して需要予測と同等以上の利用意向があるか否かについて再確認を行います。コミュニティ交通導入に関する本格的な検討については、需要予測と同等以上の利用意向、並びに、地域組織が運行主体となる意思を**区**に書面で示したうえで実施可能となります。以上を踏まえ、**地域**が実証運行実施計画の作成を進むことになります。
- 上記について地域組織が**実施する意欲がない場合には、その時点で検討中止**となります。

5-3 ニーズ把握・需要予測のフロー



※道路運送法における許可又は登録を要しない輸送

6. 運行計画作成

6-1 実証運行計画の作成

- 地域**は、コミュニティ交通の実証運行に係る運行計画や実施の時期、期間、スケジュール、利用実態調査、及び実施体制等をまとめた**実証運行計画**を作成し、**区**と**運行事業者**に確認を依頼します。
- 区**と**運行事業者**は、実施計画の内容について、必要に応じ改善提案や修正指示を行います。
- 次頁以降では、実証運行計画の作成に向けて、ルートや停留所の検討に当たって押さえるべきポイントやその考え方を示します。

実証運行計画の主な項目

- 運行ルート（区域）及び停留所配置案
ルート（区域）・停留所配置の考え方、ルート（区域）・停留所の配置案
- 実施時期・期間／運行日と運行時間帯
実証運行実施計画の時期と期間、及び期間中の運行日と運行時間帯
- 使用車両と運行ダイヤ・運賃
実証実験に用いる車両と1日の運行ダイヤ、運賃の考え方と設定運賃
- 需要予測・収支採算性
需要予測、運行経費及びこれらを基にした収支予測
- 運行事業者選定
運行事業者選定の考え方と選定方法
- 周知・広報等利用促進策
周知・広報の種類と内容、及び周知案
- コミュニティ交通の事業評価と利用実態調査計画
需要予測と実利用結果の比較・検証
及び地域住民・利用者意見・課題等を把握するための調査手法
- 全体スケジュール・実施体制の検討
実験中における江戸川区・地域住民・運行事業者の実施体制検討
実証運行実施計画作成から準備～実証運行～事後評価までの全体工程作成

6-2 収支採算性

(1) 収支採算性の検証

- 運行計画の検討進捗に応じて需要予測を修正又は再計算する必要があります。検討当初に行うニーズ把握の調査結果だけでは精度の高い需要予測を行うことは困難です。利用者は具体のルート（区域）や停留所に加え、運行時間帯や運行本数も踏まえてコミュニティ交通の利用を判断するからです。
- 地域**はルート（区域）や停留所がまとまってきた段階で、地域住民に運行計画の素案として示し、利用意向について再確認する必要があります。また、この結果によってルート（区域）や停留所を見直す必要が出てくる可能性もあります。
- 需要予測結果とともに、**運行事業者**から提供された想定する運行経費（運行準備費を含む）を基に、**地域**は収支率を算出し、事業成立に必要となる利用目標人数／日等を確認します。収支率が50%未満（黒字転換が望めない）の場合は、この時点で検討終了となります。
- 収支率の算出にあたって、収入額の対象は、運行により得られる運輸収入に加えて、広告・寄付・協賛等による運輸外収入を含んだ「運営全体での収入」とすることが考えられます。ただし、確認の取れていないものは運輸外収入として計上できません。運輸外収入の計上例としては、コミュニティ交通の運行検討にあたり、「対象地域周辺の町会・自治会において、毎月〇〇円までを協賛金として支出することについて合意されている」等が挙げられます。
- 収支採算性の検証の結果、サービス水準（運賃、運行日、運行時間帯、及び運行本数等）について見直す必要が出てくる可能性もあります。この場合、運行経費そのものにも影響が生じる可能性が高いため、**区**や**運行事業者**とも協議のうえ、運行計画の見直しを行います。

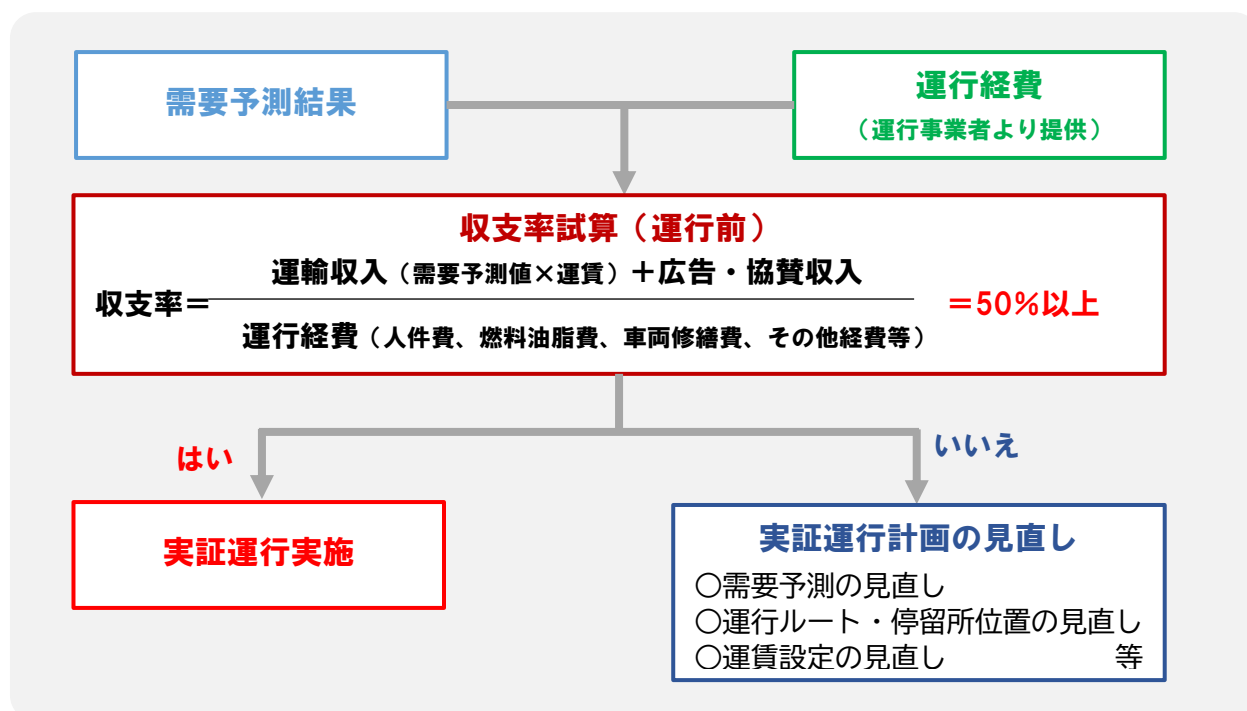
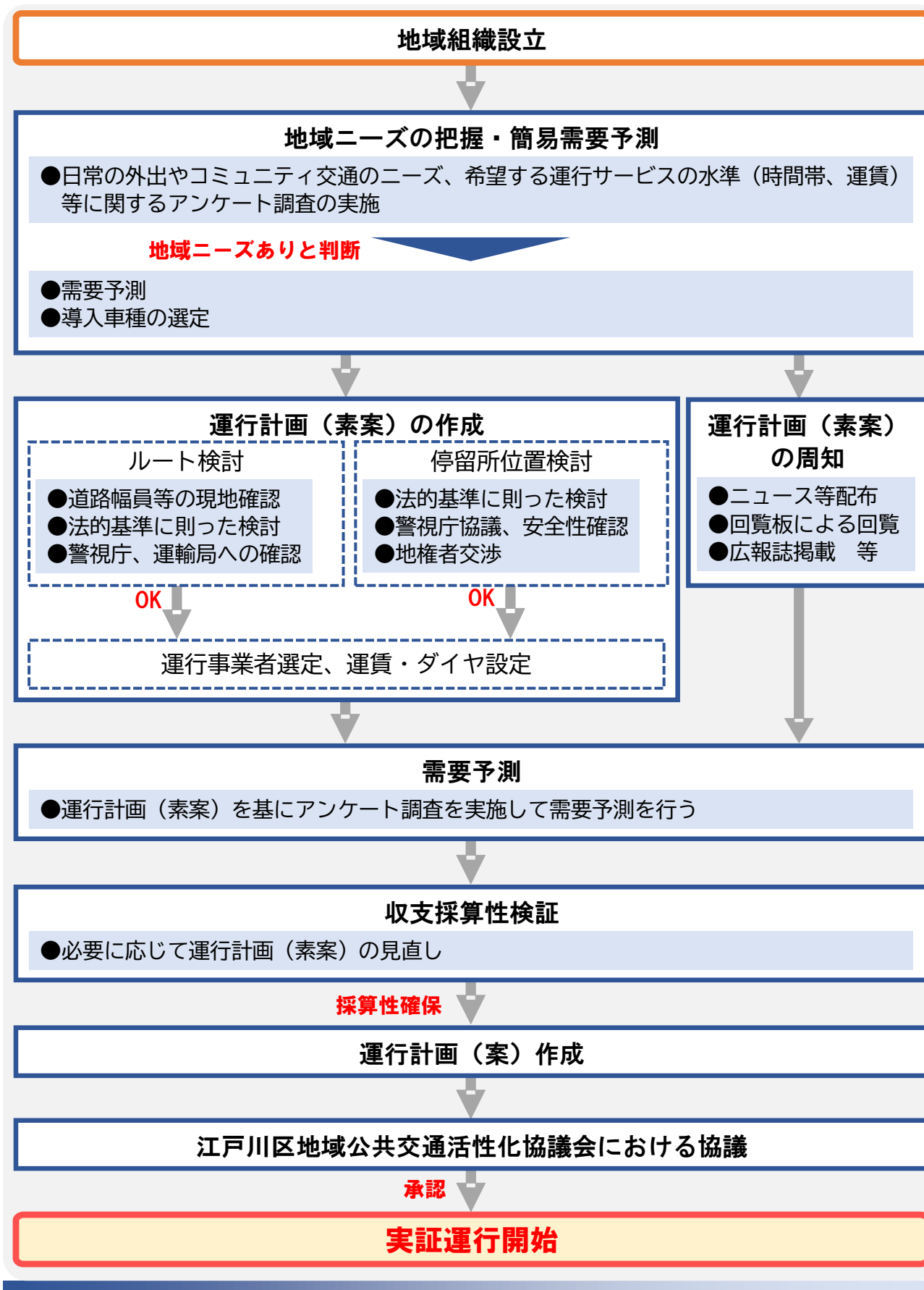


図2 実証運行の評価フロー（例）

6-3 実証運行を実施する場合のフロー

○ニーズ把握から運行計画の作成、並びに、実証運行開始までの流れを示すと、次のとおりになります。



7. 実証運行の実施/実証運行中における運行計画の見直し

7-1 実証運行の評価

- 地域**は、実証運行の開始後、利用啓発だけでなく、実証運行の評価に必要な調査を実施する必要があります。**運行事業者**から提供された実証運行に係る収入と運行経費の情報から、収支率を算出します。
- 収支率の評価により、**区**が実証運行の見直しが必要と判断した場合には、**地域**は**運行事業者**とともに運行計画の見直しを実施します。



7-2 利用実態の把握

- 地域**は、実証運行の開始後、定期的にコミュニティ交通の利用に関して、利用者の乗降停留所や概ねの年齢（シルバーパス利用可能年齢）等について、乗車型の利用実態調査を実施することが想定されます。上述のほか、利用者の利用頻度や感想等を直接確認するインタビュー調査や、利用の有無に関わらずニーズ把握の調査と対象を同じにして実施するアンケート調査などがあります。



7-3 利用状況に合わせた運行計画の見直し

- 地域**は、利用実態に合わせて運行計画の見直しを行います。**区**は、実証運行前と同様に、変更計画の検討について地域を指導・サポートします。。ただし、計画の変更によっても、収支率の大幅な改善等が望めないと判断した場合は、実証運行の終了について地域に告知します。

7-4 実証運行の評価フロー

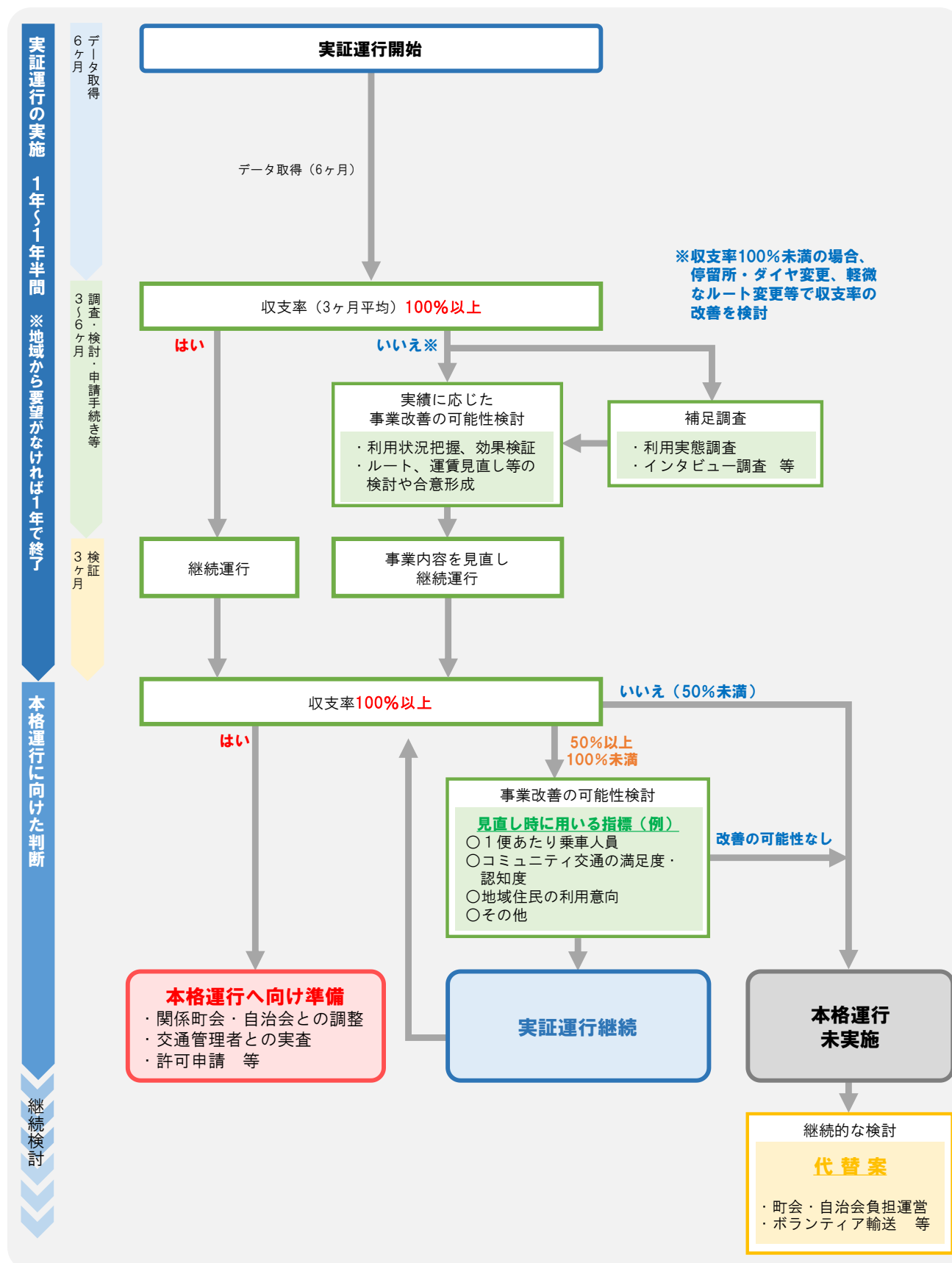


図3 実証運行の評価フロー (例)

8. 本格運行の判断・実施

8-1 本格運行に向けた判断

○実証運行終了後、**区**は、運行実績に合わせて実証運行の継続又は終了、若しくは、本格運行への移行等に関する判断を行います。

(1) 本格運行へ移行する場合

- 地域**は、実証運行の検証結果について地域住民に報告します。本格運行への移行基準をどのように達成しているのかについて説明したうえで、地域住民に対して本格運行への意思を確認します。地域住民から本格運行を実施する意思がある場合は、**地域**は、**区**と**運行事業者**に確認した上で、本格運行に必要な運行計画を作成します。その際、本格運行のための運行計画には廃止条件（収支率）等についても明記する必要があります。
- 区**と**運行事業者**は、地域が行う本格運行に関しての計画作成について、必要に応じて指導・アドバイスを行います。

(2) 実証運行を継続する場合

- 地域**は、実証運行の検証結果について地域住民に報告します。本格運行への移行基準をどのように達成できなかったのかについて分析を行い、事業改善の可能性を検討した上で、実証運行継続のための変更計画案とともに、地域住民に対して実証運行の継続に関する意思を確認します。事業が改善される可能性があり、かつ地域住民から実証運行を継続する意思がある場合に限り、**地域**は、**区**と**運行事業者**に確認した上で変更計画の作成に進みます。
- 区**と**運行事業者**は、実証運行継続に関して地域が行う計画変更について、必要な指導・アドバイスを行います。

(3) 実証運行を終了する場合

- 地域**は、実証運行の検証結果、並びに、当該要検証区域における検証作業終了について地域住民に報告します。地域住民は要検証区域における検証作業終了について意見がある場合、必要な根拠資料とともに、検証継続等について**区**に要望します。
- 区**は、**地域**からの要望について適正なものであると認める場合は、**地域**における交通手段に関する検討の継続を認め必要に応じて指導・アドバイスを行います。

8-2 本格運行までの事前準備

- 本格運行へと移行するにあたっては、実証運行と同様に各種調整が必要となります。
- 実証運行の評価結果に対する協議会の判断結果に基づき、**運行事業者**等が国土交通省関東運輸局へ本格運行に必要な手続きを行います。その際、手続きにかかる標準事務処理期間は、約2～3か月程度となっています。
- 手続きと並行して、**地域**は、本格運行開始に関する周知・広報活動や、町会・自治会等との意見交換会を自発的に実施し、利用の啓発を図ります。

8-3 本格運行の継続・見直し・終了

- コミュニティ交通の運行を継続するためには、定期的に利用促進に取り組む必要があります。そのため、**地域**は、実証運行中と同様に、運行計画に数値指標を設定し、これに基づき**事業評価**を定期的に行います。
- 地域**は、把握した収入と**運行事業者**から提供された運行経費から実際の収支率を算出するとともに、利用者インタビュー調査等により得られた利用者の声をもとに、毎月運行状況の評価を行います。**地域**は、この評価に基づき、利用状況に合わせた運行計画の見直しについて、**運行事業者**に提案を行うことができます。
- 区**は、定期的に（1年ごとを目安に）利用状況や収支実績を確認し、江戸川区地域公共交通活性化協議会にて報告します。協議会は、運行実績に対して、必要な意見や助言を行います。

8-4 本格運行の評価フロー

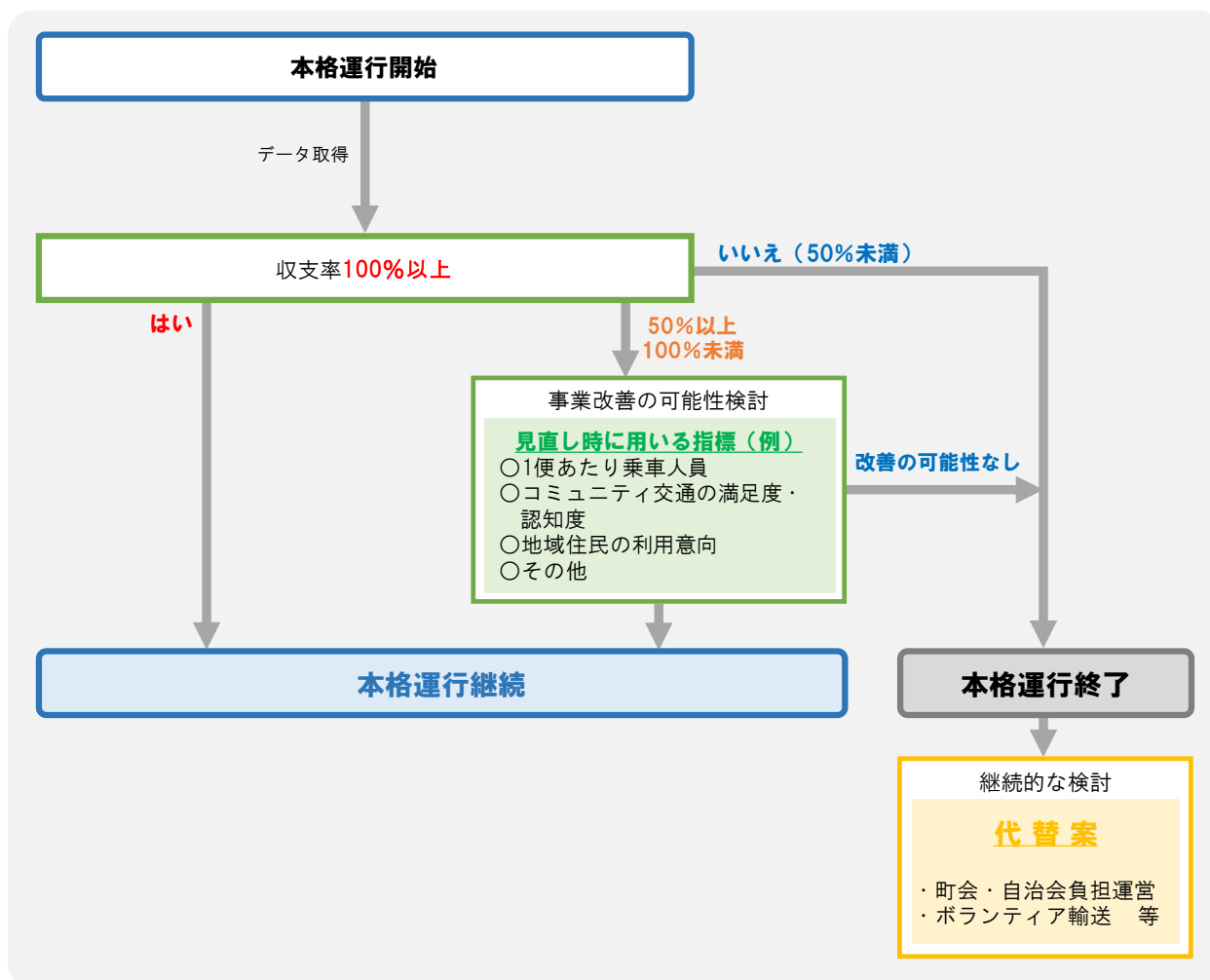


図4 本格運行の評価フロー（例）

9. その他の輸送方法

9-1 自家用車によるボランティア輸送

- 運行経費の8～9割は運行事業者への委託により生ずる人件費と管理費ですが、これらの経費経費削減策として、地域が主体となったボランティア輸送が挙げられます。
- ボランティア輸送では、運行主体は地域が主体となった運営協議会となるほか、ボランティア輸送のため運賃収入を得ることはできず、地域への負担が発生します。一方で、運行委託した場合の人件費及び管理費等の経費を大幅に圧縮することが可能となります。
- また、道路運送法の規定範囲外となるため国土交通省への許可・登録が必要とならず、ルートや便数変更等に柔軟な対応がしやすいなどの利点も挙げられます。

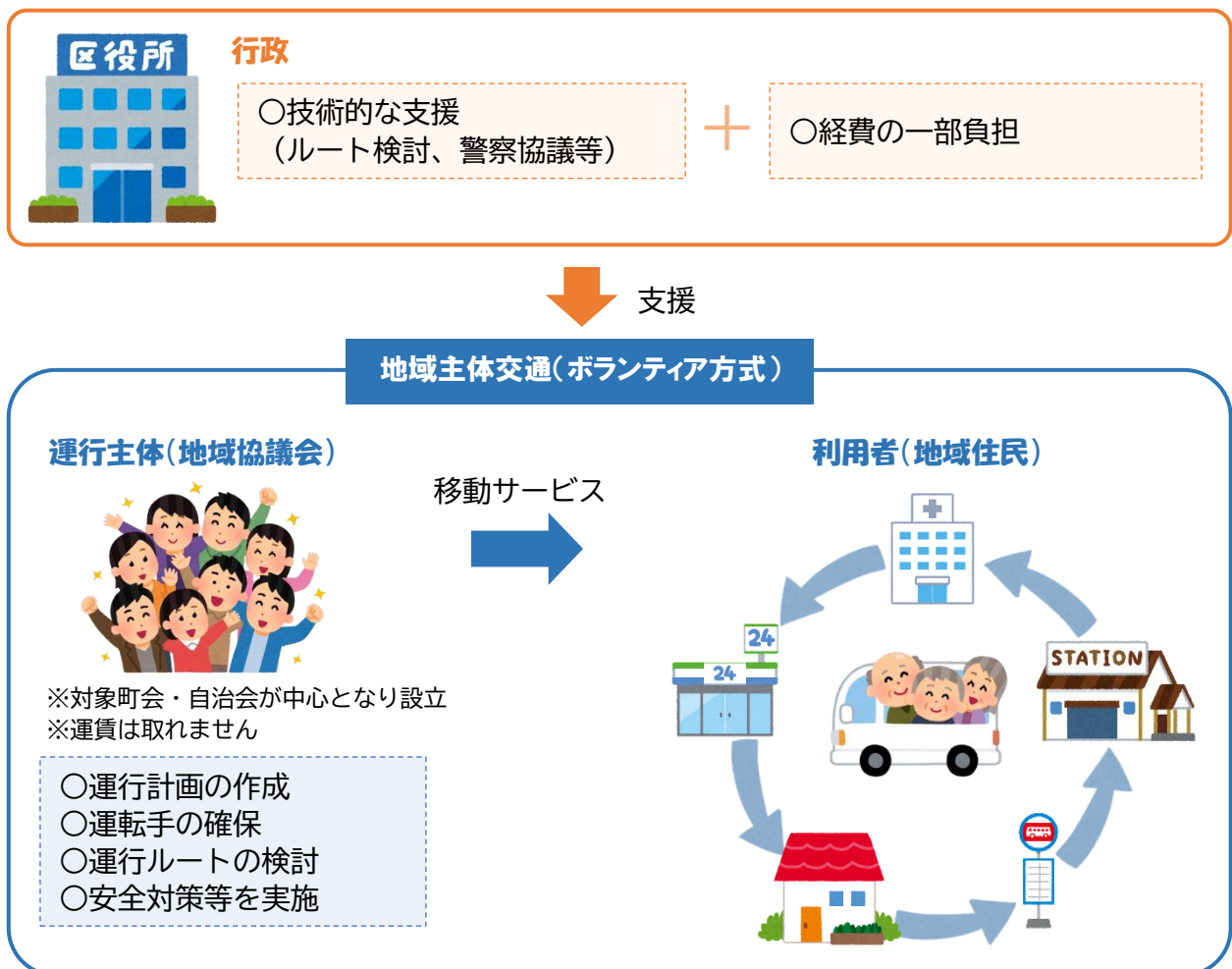


図5 ボランティア輸送の事業イメージ