

中野区 コミュニティ交通導入 ガイドライン

中野区

目次

第1編 ガイドラインの目的	1
第2編 コミュニティ交通の導入支援の考え方	2
1 概要.....	2
2 鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域とは	2
3 コミュニティ交通とは	3
4 地域住民の主体的な活動とは.....	4
第3編 コミュニティ交通の導入の進め方	5
STEP1：活動の準備	5
STEP2：導入のための活動.....	6
STEP3：運行に向けた活動.....	7
参考資料編～地域組織として登録する際の手続き	10

第1編 ガイドラインの目的

区の交通政策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な方向性を示す「中野区交通政策基本方針」や、同方針に基づき各地域の公共交通サービスの充実度や施策等を示した「中野区地域公共交通計画」では、取組の1つとして、鉄道や路線バス等による公共交通ネットワークの構築が特に難しい地域について、新たな交通手段の導入の可能性を検討することとしています。

区は、鉄道や路線バス等による公共交通ネットワークの構築が特に難しい地域の1つである若宮・大和町をモデル地域とし、令和4(2022)年度から実証運行を行ってきましたが、3年が経過し当路線が地域に定着していることなどから、令和7(2025)年10月より「中野区コミュニティ交通(若宮・大和町地域)」として運行を継続することとなりました。

このように、地域特性に応じた交通手段を導入するために、地域住民・交通事業者等・区の役割や手順、地域組織づくり、新たなコミュニティ交通の導入の流れなどを示した手引きとして、「中野区コミュニティ交通導入ガイドライン」を作成しました。

概要版はこちら

中野区コミュニティ交通導入ガイドラインの概要版は、右のQRコードを読み取るか、下のURLを入力して取得してください。



URL

<https://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/machizukuri/koutsu/tiikikoukyou/jissyou/guideline.html>

第2編 コミュニティ交通の導入支援の考え方

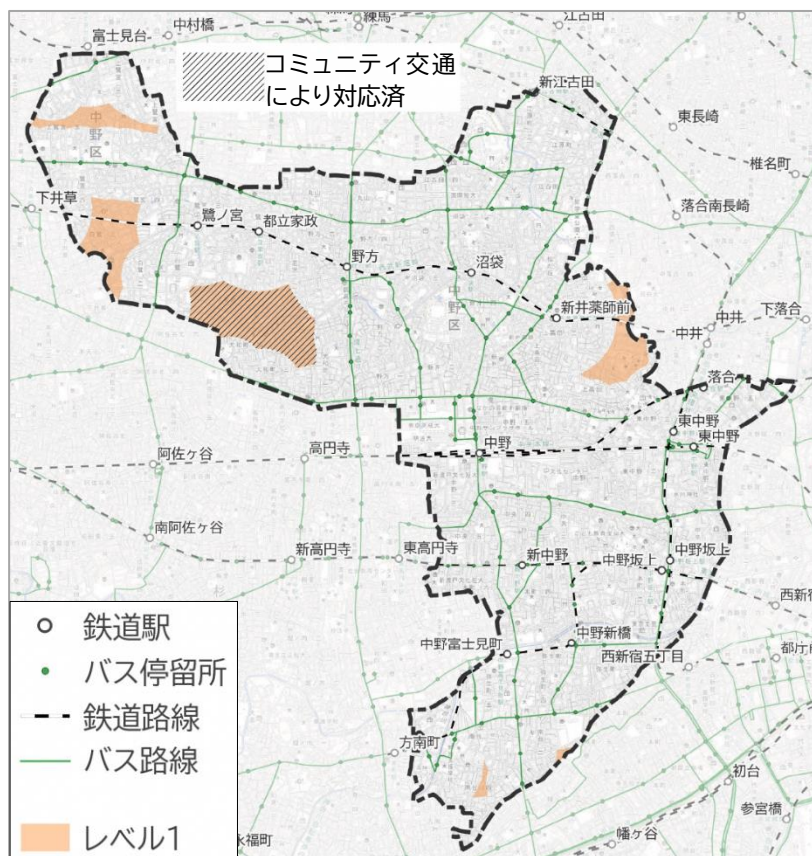
1 概要

中野区は、鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域を対象に、コミュニティ交通の導入に向けた地域住民による主体的で段階的な活動を支援します。

2 鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域とは

鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域とは、中野区地域公共交通計画における、公共交通サービス圏域のレベルを示す1～6のうち、レベル1に近い地域とします。(下図参照)

このレベル1に近い地域とは、鉄道駅は、日乗降客数が10万人以上で1km圏外、3～10万人で750m圏外、3万人未満で500m圏外、またはバス停から300m圏外の地域となります。



令和5年現在の基盤地図情報(国土地理院)をもとに作成

図 鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域*
(=中野区地域公共交通計画におけるレベル1に近い地域)

* 令和7年10月現在であり、今後、路線バスの系統廃止によりレベル1の広がり方が変化する可能性があります。

3 コミュニティ交通とは

地域住民の移動手段を確保するため、以下の 2 つの条件に基づき導入・運行する交通サービスを、中野区では「コミュニティ交通」と定義します。

コミュニティ交通の形態は、地域特性や需要に応じて多岐にわたります（タクシー、バス、次世代モビリティなど）。

条件1 鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域が対象

条件2 地域住民が地域組織を立ち上げ、主体的に活動を行う

コミュニティ交通はあくまでも、既存の鉄道や路線バスといった公共交通ネットワークを補完するための交通手段です。

公共交通と競合が生じると、既存の交通ネットワークの縮小や廃止のリスクを高め、サービスレベルが低い地域の拡大を招く可能性があるため、導入は慎重に検討する必要があります。

コミュニティ交通

- コミュニティ交通とは、コミュニティバス・タクシーの他、オンデマンド交通やラストワンマイル交通、グリーンスローモビリティ*等を示します。
- 一般的には、鉄道駅とバス停の両方が圏域外の地域において、地域住民が主体となって、自治体や事業者と協働で運行する交通サービスの総称です。

若宮・大和町地域のコミュニティ交通

- ・既存の公共交通ネットワークの導入が難しい若宮大和町地域で、鉄道や路線バスへの乗り換え、地域内の移動の円滑化を図るなどを目的とした運行サービスを実施している
- ・乗車定員：10 名
- ・運賃：大人 200 円 小児 100 円
- ・運行時間：8:30～18:30
(約 50 分に 1 本、計 12 本)
- ・割引：70 歳以上の方は 100 円
(申請により割引証を発行)

※令和 7 年 1 2 月時点



出典：中野区 web サイト〈公共交通から見た中野

*グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

4 地域住民の主体的な活動とは

地域交通に関する様々な問題や課題を解決していく主体は、地域のことを最もよく知る地域住民自身だと考えています。

そのため、地域住民が中心となって地域組織を編成し、コミュニティ交通の導入検討や計画策定、停留所の地先交渉、運営や運行への参画、運行継続に向けた持続的な取り組み等を主体的に行っていただくことを想定しています。

※地域組織となるためには、区に登録の届出を行う他、会則*の作成と提出が必要となります。

登録にあたっては、5名以上で組織が構成され、かつ、その構成員の4/5以上が対象地区の居住者であることが要件となります。

*会則：参考資料編に例を掲載。その構成は、会の名称、目的、活動概要、会長等 ほか

コラム：運転士を地域住民が行っている 2 事例

○以下の 2 事例は、道路運送法における許可又は登録を要しない運送です。

松戸市のグリーンスローモビリティ地域推進事業

- ・松戸市が全自治会に対して、毎年 1 回公募
- ・現在 4 地域（4 自治会）で運行
- ・車両は松戸市が貸与し、運転士は自治会によるボランティア
- ・ボランティア運転士の確保が課題だが、学生や子育て世代が運転士に登録するなど、多世代が支えている



出典：松戸市 web サイト〉グリーンスローモビリティ地域推進事業

葛飾区の地域主体交通

- ・地域組織が運行主体となり、住民が自ら運行を担う「互助」の取組形態
- ・立石駅と四ツ木駅コースの 2 つで令和 5 年 10 月から実証運行し、令和 7 年 4 月から本格運行
- ・実証運行に先立ち、8 自治会で構成される東立石グリス口運営協議会が令和 5 年 8 月に一般社団法人化
- ・協賛金を募集している。そのなか令和 7 年 6 月からクラウドファンディングの募集を開始



出典：葛飾区 web サイト〉地域主体交通

第3編 コミュニティ交通の導入の進め方

STEP1:活動の準備

1 同じ思いを持つ仲間を集めます

【地域住民】

鉄道や路線バスのネットワークの構築が特に難しい地域(2ページの図を参照)において、地域交通に対して同じ思いを持つ仲間を集めます。

その際は、新たな地域組織の立ち上げを念頭に置きながら、町会・自治会や商店街、学校など、様々な既存の地域組織への呼びかけを行います。

2 継続的な活動ができる地域組織をつくります

(1) 構成員が5名以上からなる地域組織をつくります

【地域住民】

同じ思いの仲間が5名以上集まったら、継続的に活動できるグループをつくります。その中で代表者を定め、そのグループを地域組織として区に届出します。

なお、届出の際は、以下の書類を提出してもらいます。

■届出に必要な書類(参考資料編に様式等を掲載)

- ・地域組織の設立届出書
- ・地域組織の会則

※必要に応じて、中野区が書類の作成に協力します。

(2) 現状の課題を詳細に把握します

【地域組織】

登録をした後は、地域住民から地域組織として以下に示す活動を行います。

- ・定期的な勉強会の開催
- ・まち歩き(実際の現場において問題箇所を共有する)
- ・話し合い、課題を掲げて問題点を整理
- ・今後の活動計画の作成

※以上の活動記録を、町会や自治会、商店街、地域事務所、区民活動センターなどと連携しながら地域住民に周知します。

また、活動記録は区に提出します。



【中野区】

上記の活動に対して、必要に応じて基礎的情報を提供したり、活動の方向性を支援したりします。



【中野区・中野区交通政策推進協議会】

この時点で STEP1 は終了し、STEP2 に進めるかの判断を行います。

判断にあたっては「中野区交通政策推進協議会*」において意見照会を行います。

STEP2 に進めるかどうかの判断

* 中野区交通政策推進協議会：区における交通政策の推進を図るため、区長の附属機関として設置された組織で、学識経験者や公共交通事業者、関係行政機関の職員などから構成されており、中野区交通政策推進協議会条例に基づき設置されたもの。

STEP2:導入のための活動

3 導入方針・構想をつくります

【地域組織】

以下からなる導入方針・構想を検討、作成します。

- ・導入にあたっての背景と目的
- ・地域の状況（人口、道路網・幅員、交通規制、既存の公共交通、主要な施設など）
- ・利用アンケート調査
- ・導入する交通サービス・エリア等の候補
- ・関係者との調整（交通管理者、道路管理者、交通事業者）
- ・交通安全対策、走行テスト
- ・停留所を設置する場合は設置可能な区間と、地先交渉の進め方
- ・運行を持続させるための体制、利用促進方策
- ・採算性の検討
- ・交通事業者等の想定 など

※作成した導入方針・構想は、区に提出します。



【交通事業者等】

必要に応じて導入方針・構想の作成に関与します。

関与の有無は地域組織または区で判断しますが、関与の依頼は区が行います。

【中野区】

導入方針・構想作成を支援します。

また、上記の項目のうち、利用アンケート調査、関係者との調整（交通管理者、道路管理者、交通事業者）、走行テストは区が主体的に行います。



【中野区・中野区交通政策推進協議会】

この時点で STEP2 は終了し、STEP3 に進めるかの判断を行います。

判断にあたっては中野区交通政策推進協議会において協議します。

STEP3 に進めるかどうかの判断

STEP3:運行に向けた活動

4 実証運行を行います

(1) 実証運行計画を作成します

注) これ以降の進め方は、一例として提示しています。具体的な話し合いの中で、内容や役割も変わります。

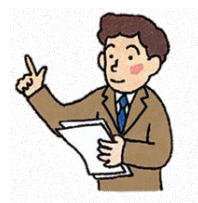
【地域組織・中野区】

STEP2 で作成した「導入方針・構想」を踏まえながら、地域組織と区で、以下の項目からなる実証運行計画を作成します。

■実証運行計画(案)

- ・運行形態
- ・具体的な運行区域(またはルート)および乗降地点
- ・運行日、運行時間帯
- ・運賃(大人、子ども、未就学児、障害者など)
- ・乗客定員
- ・運行車両
- ・利用方法
- ・実証運行期間
- ・実証運行の事業者等の選定方法(原則、公募による選定)

また、実証運行計画(案)作成で必要となる乗降地点は、地域組織が主体となって地先交渉を行います。



【中野区】

実証運行計画(案)の適正について、中野区交通政策推進協議会において協議し、交通管理者等関係者と調整をします。

【地域組織・交通事業者等・中野区】

実証運行計画(案)をベースに、選定された交通事業者等の専門性を加味し、地域組織と交通事業者等と区により、実証運行計画を作成します。

(2) 実証運行を PR します

【地域組織・中野区】

PR 内容を検討し、町会や自治会、商店街、地域事務所、区民活動センターなどと連携しながら、地域の方を対象に利用促進に関する周知活動を行います。

(3) 実証運行を実施します

【交通事業者等】

「実証運行計画書」に基づき運行を開始します。

また、実証運行中の利用状況を記録した上で、区に定期的に報告し、地域組織と区が利用状況を分析します。



【地域組織・交通事業者等・中野区】

地域組織と区は、交通事業者等と連携しながら、利用アンケート調査を実施します。

【中野区】

運行経費の負担に関する詳細な基準について、地域ごとの特性やニーズを踏まえ、地域組織や運行事業者との協議の上、中野区交通政策推進協議会で決定します。

(4) 実証運行を評価し継続可否の判断をします

【地域組織・交通事業者等・中野区】

新たなコミュニティ交通を導入した効果などを分析・評価し、その結果から以下のいずれかについて協議します。

1. 本格運行への移行
2. 運行改善を図った上で、実証運行を継続
3. 実証運行の終了

※これら実証運行の評価資料は、区に提出します。

【中野区・中野区交通政策推進協議会】

上記の結果について、中野区交通政策推進協議会で協議します。

本格運行に
進めるかどう
かの判断

5 本格運行を開始します

(1) 本格運行計画書を作成します

【地域組織・交通事業者等・中野区】

実証運行中の利用状況やアンケート調査等の結果を踏まえ、必要に応じて改善策を検討します。

また、検討した結果に基づき、本格運行計画書・本格運行の評価項目を作成します。

(2) 本格運行を PR します

【地域組織・中野区】

実証運行での周知活動の効果を踏まえて、幅広い世代への PR 内容を検討し、町会や自治会、商店街、地域事務所、区民活動センターなどと連携しながら、地域の方を対象に利用促進に関する周知活動を行います。

(3) 本格運行を実施します

【交通事業者等】

「本格運行計画書」に基づき運行を開始します。

また、本格運行中の利用状況を記録した上で、区に定期的に報告し、地域組織と区が利用状況を分析します。

(4) 本格運行を評価し継続可否の判断をします

【地域組織・交通事業者等・中野区】

「本格運行の評価項目」に基づき、定期的に新たなコミュニティ交通の実施状況等を分析・評価し、今後以下の何れとするかを協議します。

1. 本格運行の継続(運行改善含む)
2. 本格運行の終了

※これら継続判断資料は、区に提出します。

【中野区・中野区交通政策推進協議会】

上記の結果について、中野区交通政策推進協議会に報告します。

本格運行を
継続するか
どうかの判断

参考資料編～地域組織として登録する際の書類

【地域組織の会則（例）】

「〇〇地区地域検討会」会則

制定 〇年〇月〇日

（名称）

第1条 本会の名称は「〇〇地区地域検討会」と称する。

（事務局の設置）

第2条 本会の事務局は〇〇に置く。

（目的）

第3条 本会は、〇〇に関する活動（導入・改善の調査・検討、利用促進）を行い、〇〇を図ることを目的とする。

（活動内容）

第4条 本会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる活動を行うものとする。

（1）〇〇に関する調査および検討

（2）〇〇に関する関係機関との協議調整

（会員構成）

第5条 本会には、会長1名、副会長1名を置く。

2 役員は、本会の会員の中から、総会において選任する。

3 役員の任期は、〇年とする。ただし、再任を妨げない。

（職務）

第6条 会長は、会を代表し、会務を統括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、または欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第7条 本会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会の開催は、会員の〇分の〇以上の出席をもって成立する。ただし、やむを得ないときは、委任状をもって出席に変えることができる。

3 議事は、出席会員の（過半数、〇分の〇以上）をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

附則 この会則は、〇年〇月〇日から施行する。

【地域組織の設立届出書】

地域組織の設立届出書

○年○月○日

中野区長 あて

代表者 住所

氏名

電話

Eメール

地域組織名

地域組織役員

役職	氏名	住所	電話番号 Eメール

設立年月日

検討対象地域

添付資料 地域組織会則