

第２回 葛飾区地域公共交通活性化協議会 議事概要

日 時	令和 7 年 7 月 30 日（水） 14:00～16:00
会 場	葛飾区男女平等推進センター（ウィメンズパル） 多目的ホール
出席者	別紙「第２回葛飾区地域公共交通活性化協議会 出席者名簿」のとおり
会議の公開・ 非公開	公開
傍聴者	0 人
配付資料	資料 1 委員名簿 資料 2 葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱 資料 3 葛飾区地域公共交通活性化協議会の会議の公開に関する取扱要領 資料 4 葛飾区地域公共交通活性化協議会について 資料 5 （仮称）葛飾区地域公共交通計画の策定について 資料 6 小型車両活用デマンド交通「かつライド」の実証運行について 参考資料 区民・利用者アンケート結果の概要について 葛飾区内バス路線図 葛父母だより
会議次第	1 開会 2 委員委嘱・紹介 3 議事 （１）【報告事項】地域公共交通計画の策定について （２）【協議事項】（仮称）葛飾区地域公共交通計画骨子案について （３）【報告事項】小型車両活用デマンド交通「かつライド」の実証運行について 4 その他 5 閉会

議事進行及び発言概要

次第 1 開会

事務局より挨拶、傍聴の決定。

次第 2 委員委嘱・紹介

資料 1 「葛飾区地域公共交通活性化協議会委員名簿」によって代える。

会長・副会長の決定（会長：轟 朝幸委員、副会長：板谷 和也委員）

会長・副会長より挨拶

次第 3 報告事項（1）

資料 5 地域公共交通計画の策定について

<質疑応答>

なし

次第 3 報告事項（2）

資料 5 （仮称）葛飾区地域公共交通計画骨子案について

<質疑応答>

- 副会長 アンケート結果における路線バスの総合満足度は、非常に高い数値であり、現時点で非常に高レベルな公共交通サービスが葛飾区内では実現しているということがデータから明らかである。

このことから、葛飾区においては現状のサービスの維持・確保が第一であり、きめ細やかなサービスを提供し続けていくことが重要と考える。

鉄道の利便性・快適性向上策を見ると、「駅の安全対策・バリアフリー」も大きくないが一定の割合で要望がある。骨子案の中で、明示的にバリアフリー・ユニバーサルデザインという言葉を入れて、施策と連携しながらやっていくと良い。

「自転車走行空間、駐輪場の整備」を目標③に位置付けるのは大変良い。自転車と公共交通は極めて深い関係なので、そうした部分にも目配りをしながら、施策を進めていくと良いと思う。

- 会 長 自転車利用割合が高いのは葛飾区の特徴で、うまく連携をしていく必要がある。副会長から指摘のあったバリアフリー・ユニバーサルデザインについて、文言として入っていた方が良いと考えるが、いかがか。
- 事務局 素案への反映を検討していく。
- 委 員 現状をよく分析した中で、今後の目標の方針や施策が一番重要だと考える。目標③の施策「観光交通の検討」について、どういったことをイメージしているのか。
- 事務局 一般の乗合交通でも、観光に大いに寄与していただいている路線があり、観光施設単独の輸送手段もある。葛飾区は川に囲まれていて、川を使ったまちづくりや観光もあり、そういったものを総合的にイメージしながら、観光交通と記載している。
- 会 長 定義はいろいろと思うが、目的となる観光資源、観光の魅力をもう少し具体的に施策中に書いた方が良さそう。
- 委 員 バリアフリー化に関しては、ハード面だけではなくソフト面、心のバリアフリー

といった障がい者の外出手段としての公共交通を目指していくような施策も取り入れると、地域として活性化するのではないか。検討していただければと思う。

- 委員 本日配布した「葛父母だより」の中で、3月に策定した葛飾区移動等円滑化促進方針について記載している。同方針では心のバリアフリーについての記載が充実している。また、東京都福祉まちづくり条例についても、長年要望してきた内容が盛り込まれており、こちらも重視してまちづくりをしていただけると、子供や障がいのある人にとって良いまちづくりになると思うので、配慮をお願いしたい。

- 事務局 バリアフリーに関して、区としても移動等円滑化促進方針の中で記載しているが、公共交通の利用促進、充実の観点からも、バリアフリーの取組などを通じて検討を進めていきたい。個別施策については、素案の段階で次回、改めてご検討いただきたいと考えている。

- 委員 子ども乗せの電動自転車がものすごいスピードで走っている場面に出くわすことが多く、恐怖を感じているが、自転車の安全教育はしているのか。葛飾区は平坦な地形であり自転車移動が非常に便利だが、橋で歩行者の横を電動自転車が追い抜いていくのが大変恐怖であり、危険である。電動自転車の教育にも力を入れていただきたい。

- 会長 自転車の計画は別途あるが、本計画でも自転車を活用していくことになっているため、そこには触れてほしい。

- 委員 別の計画として自転車活用推進計画や交通安全計画を策定しているが、区議会からも電動キックボードや交通安全について話をいただいているので、後日開催する交通安全協議会でも、交通安全教育をどう取り組んでいくかを広めていきたい。

本計画にどう位置付けていくかは、事務局と調整していく。

- 会長 安全であることは、すべての移動手段において非常に重要で、当たり前でなければならない、意識していく必要がある。

- 委員 現段階の施策案はイメージ案にすぎないので、委員の皆様のご意見と貴重なデータを活かして施策に落とし込んでいくことを考えてほしい。

- 会長 目標を箇条書きにすると平坦な印象になってしまうので、目標がそれぞれどういう位置付けになるのかが分かると良い。目標①は幹線、②はフィーダー、③はネットワークとリンクを結ぶノードの部分、目標④⑤はソフト面や運用というように、位置付けがはっきりしてくるとよい。

葛飾区における重点施策や、何をを目指すのかを考え、濃淡をつけてほしい。

<採決>

- 会長 ここまでの説明、意見を踏まえ、今後具体施策や評価指標等を盛り込んだ素案の検討に進んでよいか、採決を行う。賛成の方は挙手をお願いしたい。

設置要綱第6条第3項の規定により、本日の出席委員総数の過半数の賛成をもって協議事項は可決となる。本日の議決権を持つ委員は34名で、過半数が18名以上となる。

- 会長 賛成過半数により、本件は可決とする。

今後調整していく中でお気づきの点があれば、事務局にご共有いただきたい。

次第3 報告事項(3)

資料6 小型車両活用デマンド交通「かつライド」の実証運行について

<質疑応答>

- 会長 10月から実証運行がスタートということで、より良いものにしていきたい。
- 委員 評価指標1、5は数値が入っているが、指標2、3、4が定性的である。今後、具体的な数値指標を明確にするのか。
- 事務局 指標2については、実証運行前後での利用状況を対比する。実際には、天候や社会情勢による変動があるため、それらを加味しながら、かつライドによる影響が明確かそうでないかの部分も含め、対象区域を運行しているバス事業者と協議していくこととしている。

指標3、4は、利用申込書中のアンケートで回答を取りまとめるが、明確な点数基準は現時点では考えていない。

全ての指標において、明確に区切るのではなく、達成度合や利用傾向を見極めながら判断を行っていく。
- 委員 指標3、4は具体的な数値を設けるのが難しいと思うが、目安として設定した方が良いと考える。

仮に全ての指標で具体的な数値を設けた場合で、その目標が最初の実証運行段階で達成された場合でも、見直しを行うのか。見直しを行わない場合、実証運行を継続するのか、本格運行が早まるのか教えてほしい。
- 事務局 実証運行開始時の案が、利用者のニーズに完全に当てはまることは難しいと考えているため、見直しを前提として、実証運行の中で運行実施計画をブラッシュアップしていくつもりである。

開始時の案を全く見直ししないというのは想定していないが、見直しを行わない場合でも、実証運行自体は認知度の向上も含めて、18ヶ月で考えている。
- 委員 評価指標であるため、それぞれの項目について数値があったほうが、共通意識が持ちやすいと思う。改めて検討いただきたい。
- 会長 指標2は、統計的な部分で判断できるが、指標3、4は利用者満足度であり、基本的に高くなると想定されるため、具体的な数字も検討したほうが良いと思う。かつライドは利用者満足度に伴って行政負担が大きくなると思われるが、年間費用の見込みはあるか。費用面での最終判断は必至だと思う。
- 事務局 指標1では1日平均20件以上の利用を指標値としているが、1日40件程度の利用があっても問題ないよう予算確保している。
- 委員 かつライドの利用方法について確認したい。エリア外からエリア内を往復することは可能か。また、Goアプリなどタクシーアプリによる配車で、かつライドを利用することは可能か。
- 事務局 エリア外からエリア内の往復は利用可能である。利用申込書は往路、復路それぞれで1枚必要となり、降車時に精算となる。

ただし、復路のためにタクシーを待たせるような場合は、通常のタクシー料金での利用となる。

また、アプリによる利用方法についてはタクシーグループ専属のアプリで呼ぶ場

合とGoやエスライドなどのタクシーアプリ内で事業者を指定して配車する場合の2パターンが可能である。

- 委員 利用申込書に、利用できるタクシー会社の電話番号を記載するなど工夫をお願いしたい。利用申込書の配布について、より多くの区民に周知していただきたい。
- 会長 乗降スポットから範囲内の自宅と書いてあるが、自分の家でなくても良いのか。
- 事務局 西亀有1～3丁目、堀切8丁目地内の住所であれば利用できる。
- 会長 スポット間は利用できないということか。
- 事務局 エリア内に住所を有しているスポットであれば、自宅側に施設スポットの住所を記入すれば、実質的には可能である。エリア外同士のスポット間は利用できない。
- 会長 承知した。エリア・スポットでの利用可能なパターンが分かりにくいと思う。
- 委員 大前提として、エリア内に自宅がある方の不便を解消するための事業であり、自宅からスポットまでを移動していただく、あるいはその往復をしていただくのが基本であろう。イレギュラーなことはあまり想定していないのではないか。
- 事務局 エリア外からエリア内のスポットなら、エリア内のスポットの住所を記入することで実質的には利用可能となる。
- 会長 エリア内に住んでいる方だけでなく、誰でも利用できるということであれば、それが分かりやすく説明できるよう整理してほしい。
- 委員 乗降スポットの地図に、高齢者の移動目的地が非常に多く載っており素晴らしいと感じる。1点「高齢者総合支援センター亀有」は「高齢者総合相談センター亀有」が正しい。修正を希望する。
- 副会長 エリア外の住民にとっては、エリア内スポットの住所を記載して利用する方法は難しいと感じる。その方法であればエリア内の住民限定にした方がいいのではないか。

誰でも利用可能となっているので、エリア外のスポット間は対象外というルールを明確に示し、エリア外からエリア内、エリア内同士のスポット間の移動については、目的地の住所がわからないという人やエリア内に住んでいないが利用したいという人がいることを想定したうえで、スポットを選ぶか、番地までの記入など、より簡易的な方法を検討したほうが良いと思う。

また、利用申込書の使用が前提の事業であるため、利用申込書がない場合のトラブルを回避できるようしっかりと、わかりやすく周知してほしい。

- 会長 アプリとの連携も含めて、紙の利用申込書の取り扱いを今後検討してほしい。

実証運行を行っていく中で、様々な課題が生じることもあると思うが、都度事業の見直しを図っていくということで、しっかり周知することも含め、まずは始めてみると良いと思う。

次第4 その他

- 委員 区外のことはあるが、都営浅草線押上駅にはエレベーターが1基設置されているものの、小さく、大型のスーツケースを伴った外国人観光客や、商業施設を利用するベビーカーの家族連れも多いため、半蔵門線への乗り換え時のエレベーターの混雑が酷く、30分以上の時間がかかり困っているという声が当会の会員から寄せら

れた。交通の関係者の皆さんにお伝えできる機会も少ないため、この場を借り、ご共有させてもらった。

- 委員 バス乗務員不足について、区民の皆様に心遣いをいただき感謝している。また区
のバス乗務員不足への支援について、乗務員側としても興味深く感じている。

新金線旅客化は、検討中とのことであるが、徳島では、DMV（デュアル・モード・ビークル）という鉄道とバスを合わせたような日本初の、線路も道路も走るという輸送手段があるので、そういったものも検討していただきたい。

新小岩駅や京成立石駅の再開発について、ロータリーの作り方が非常に重要である。お客様がバスの前を通ることがあるため、その部分がないバスロータリーを作ってほしい。

またロータリーの中に、タクシーの降車場所がなく、車椅子やお子様連れのベビーカーを降車させるときに、致し方なくバス停に停車することがあるが、バスが来てしまった時に急ぐことができない方もいる。ロータリー整備の際には、安全確保及び、バリアフリーの観点からもタクシー専用の降車場所を作ってほしい。

次第 5 閉会

- 事務局 本日の配付資料は、葛飾区公式ホームページにこれ以降、掲載予定である。次回の協議会は 10 月頃を予定しており、改めてご案内する。今後、計画の具体化に向け、交通事業者の委員を中心に、内容調整や協議をしまいたいので、引き続きご協力を賜りたい。