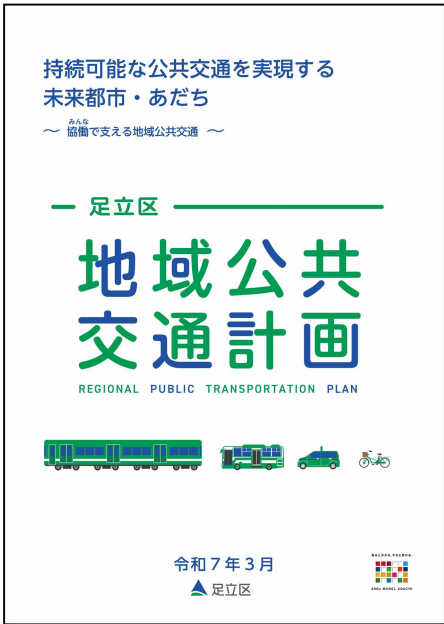


総合交通対策調査特別委員会 陳情説明資料

令和 7 年 7 月 8 日

件	名	頁
1	5 受理番号 3 8 小さな交通「グリーンスローモビリティ」の早期実現 を求める陳情	2
2	6 受理番号 5 地域住民の足を守るための陳情	4
3	6 受理番号 6 足立区の公共交通の充実を求める陳情	7

(都市建設部)

件 名	5 受理番号 3 8 小さな交通「グリーンスローモビリティ」の早期実現を求める陳情
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課
陳情の要旨	福祉としての交通の在り方が全国的に問われており、狭い生活エリアの移動手段であるグリーンスローモビリティを早期に実現して欲しい。
陳情者等	請願文書表のとおり
内容及び経過	1 グリーンスローモビリティの概要 「グリーンスローモビリティ（以下「グリスロ」という。）」は、時速20km未満で公道を走ることができる環境に優しい電動車を活用した小さな移動サービスの総称である。現在全国的に導入事例が増えてきており、23区内においても試験的に導入している区もある。 2 現在の状況 (1) 足立区地域公共交通計画の策定 令和7年3月に本計画を策定し、目標達成の取り組みとして、地域内交通導入サポート制度を活用した交通手段の一つとして、グリスロなどの導入や実証運行に関する検討を行う。 また、自動運転システムを搭載したグリスロ車両の導入も広がりを見せており、地域公共交通の運転士不足解決の手段として、交通事業者と連携し、令和9年度以降の自動運転車両実証実験の実施に向けて検討を進める。  足立区地域公共交通計画  (参考) グリスロ自動運転

(2) 地域内交通導入サポート制度

地域の交通課題を最も把握している住民などが主体となって取組む活動に対し、区からの技術的助言や財政的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、令和6年度より開始した。

ア 関係者の役割

(ア) 住民・団体

地域組織（協議会）を設立し主体的に検討や運営を実施

(イ) 足立区

検討の前提となる調査、技術的助言、関係者協議、財政支援等

(ウ) 交通事業者

安全で快適な運行サービスの提供

イ 運行方法などの選定について

地域の需要にあった運行方法や運行事業者、運転手及び運行車両等は、区ではなく地域住民や企業等で構成する協議会が選定する。

ウ 交通手段導入検討の目安について

検討する地域間の公平性を保つため、新たな交通手段導入の目安は以下のとおりとしているが、本格運行への移行基準は区内や他自治体の事例を参考に設定していくものとしている。

利用者一人あたりの 区負担額	=	$\frac{(\text{運行経費} - \text{運行収入})}{\text{推定の利用者数}}$	=	おおむね 1,500 円／人
-------------------	---	--	---	--------------------------

エ 地域内交通導入サポート制度の手引きについて

地域内交通について制度の概要や導入までの流れをまとめた手引きを、令和6年10月に策定した。

この手引きをもとに、バス路線が廃止になった地域や、地域内交通導入を希望する地域に対して、個別に説明を行っている。



手引き表紙

件 名	6 受理番号 5 地域住民の足を守るための陳情
所管部課名	<u>交通対策担当部新たな交通担当課</u> 都市建設部交通対策課
陳情の要旨	(1) 安全安心な公共交通を区が責任をもって主体的に担ってほしい。 (2) 地域内交通導入サポート制度は二種免許運転手を前提とし、収支率ではなく住民アンケートで利便性等の向上を測り、本格運行への移行の可否を判断してほしい。 (3) はるかぜ協働事業と同様に、花畑団地から桑袋団地までバス路線を延伸する検討を交通事業者とすすめてほしい。また、ブンブン号の路線を生かし、地域の提案を中心とした公共交通を検討してほしい。 (4) 桑袋団地などの不便地域や花畑団地にアクセスできる路線、花畑車庫やはるかぜ7号廃止予定で生じる不便地域へ、グリーンスローモビリティなどを早期実現してほしい。
陳情者等	請願文書表のとおり
内容及び経過	1 足立区地域内交通導入サポート制度の概要 (1) 制度創設の背景 ア 近年のバス利用者の減少や、バス運転士不足が深刻化しており、既存公共交通の維持も、全国的に非常に困難な状況になりつつある。 イ 上記を踏まえ、令和2年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、その基本方針に「住民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」と位置付けられた。 ウ 23区内でも、交通課題を認識している住民や団体が主体となって課題解消を目指す取組みを、区がサポートする制度が始まっている。 (2) 制度の目的 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り組む活動等に対し、区から技術的助言や財政的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する。 (3) 関係者の役割について ア 住民・団体 地域組織（協議会）を設立し主体的に検討や運営を実施 イ 足立区 検討の前提となる調査、技術的助言、関係者協議、財政支援等 ウ 交通事業者 安全で快適な運行サービスの提供

(4) 運行方法等の選定について

地域の需要にあった運行方法や運行事業者、運転手及び運行車両等は、区ではなく地域住民や企業等で構成する協議会が選定する。

(5) 交通手段導入検討の目安について

検討する地域間の公平性を保つため、新たな交通手段導入の目安は以下のとおりとしているが、本格運行への移行基準は区内や他自治体の事例を参考に設定していくものとしている。

利用者一人あたりの 区負担額	=	$\frac{(\text{運行経費} - \text{運行収入})}{\text{推定の利用者数}}$	=	おおむね 1,500 円／人
-------------------	---	--	---	--------------------------

(6) 地域内交通導入サポート制度の手引きについて

地域内交通について制度の概要や導入までの流れをまとめた手引きを、令和6年10月に策定した。

この手引きをもとに、バス路線廃止となった地域や、地域内交通導入を希望する地域に対して、個別に説明を行っている。



手引き表紙

2 花畑地区の状況

(1) 運行概要案

ア 運行方法

路線定期型交通手段

イ 利用運賃

1回100円現金払いのみ（未就学児は無料）

ウ 運行日時

週3～4日（祝日は除く）

エ 運行期間

令和7年秋頃から約半年

オ 予約方法

不要

(2) 検討状況

ア 試走会の実施

地域住民と足立区、交通事業者の3者で運行経路案を検討し、令和6年11月と12月に実施。停留所予定地の安全性や運行時間の確認を行った。

イ 地元周知

交通手段導入の検討状況に関する説明会を令和7年2月と3月に実施し、地域内の交通ニュースを令和7年6月に発行した。



試走会実施状況



説明会開催状況

3 常東地区の状況

(1) 運行概要

ア 運行方法

乗合型デマンドタクシー（チョイソコ）

イ 利用運賃

1回200円現金払いのみ（未就学児は無料）

ウ 運行日時

火曜・木曜、午前8時～午後3時（祝日は除く）

※ 利用実績に応じ、週3日稼働も予定している

エ 運行期間

令和7年8月5日～令和8年1月30日

オ 予約方法

電話またはアプリ予約

(2) 地元周知

令和7年6月5日から28日まで、地域で結成した協議会（常東地区チョイソコせんじゅ協議会）と足立区で事業説明会（スマートフォンによる利用登録のサポートを合わせて実施）を計13回実施した。

また、令和7年5月には地域内の交通ニュースも発行し、チョイソコ利用開始の周知啓発を行っている。

件 名	6 受理番号 6 足立区の公共交通の充実を求める陳情																															
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課																															
陳情の要旨	(1) 交通基本条例を制定し「人間の暮らしと命を守る交通」の立場から交通権を保障し公共交通の活性化をはかってほしい。 (2) バス路線が廃止された地域や、それ以外の交通不便地域でも地域住民の声を聞き改善策を講じてほしい。 (3) 免許返納の高齢者や、交通手段のない高齢者世帯に対し、タクシー券の支給をおこなってください。 (4) デマンド交通などの社会実験の際に、収支率や乗降者数を指標にすることは改めてください。 (5) 交通事業者と協同した運営などを自治体が組織化することも自治体の役割として重視し、区内全体を網羅した地域公共交通を確立してほしい。 (6) ライドシェア、グリーンスローモビリティなどの導入等は二種免許を保持しない方にゆだねることはやめてほしい。																															
陳情者等	請願文書表のとおり																															
内容及び経過	1 足立区地域公共交通計画の策定について 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく外部機関である「足立区地域公共交通活性化協議会」にて協議を重ね、パブリックコメントを実施の上で、令和7年3月に足立区地域公共交通計画を策定した。本計画では目標とする数値指標を定め、対応する取組み実施による達成状況を協議会にて評価していく。 (1) 数値指標 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">評価指標</th><th colspan="3">目標</th></tr> <tr> <th>基準値</th><th>中期目標</th><th>長期目標</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指標 1</td><td>公共交通サービス水準の人口比平均レベル</td><td>5.11</td><td>5.00 以上確保</td><td>5.00 以上確保</td></tr> <tr> <td>指標 2</td><td>はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数</td><td>17.5 人</td><td>17.5 人</td><td>—</td></tr> <tr> <td>指標 3</td><td>はるかぜ協働事業の年間の収支率</td><td>34.3%</td><td>34.3%</td><td>—</td></tr> <tr> <td>指標 4</td><td>はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額</td><td>200 円</td><td>200 円</td><td>—</td></tr> </tbody> </table>				評価指標		目標			基準値	中期目標	長期目標	指標 1	公共交通サービス水準の人口比平均レベル	5.11	5.00 以上確保	5.00 以上確保	指標 2	はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数	17.5 人	17.5 人	—	指標 3	はるかぜ協働事業の年間の収支率	34.3%	34.3%	—	指標 4	はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額	200 円	200 円	—
評価指標		目標																														
		基準値	中期目標	長期目標																												
指標 1	公共交通サービス水準の人口比平均レベル	5.11	5.00 以上確保	5.00 以上確保																												
指標 2	はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数	17.5 人	17.5 人	—																												
指標 3	はるかぜ協働事業の年間の収支率	34.3%	34.3%	—																												
指標 4	はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額	200 円	200 円	—																												

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標 5	通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合	67.6%	70.0%	72.0%
指標 6	移動制約者（子ども、高齢者）の公共交通利用率	18.3%	20.0%	—
指標 7	バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合	36.4%	基準値より増加	中期より増加
指標 8	鉄道の平均混雑率	143%	基準値より減少	中期より減少
指標 9	代表交通手段の自家用車分担率	15.9%	13.0%	—

※ 目標年は、本計画最終年度の令和11年度を中期目標、計画策定から10年後の令和16年度を長期目標として設定した。

（2）計画に位置付けた主な取組み

- ア 鉄道の新線・延伸
- イ 地域が主体となった地域内交通の導入支援
- ウ はるかぜ路線維持事業
- エ 新たなモビリティや移動サービスの導入
- オ 自動運転・AI配車等の導入

2 実施中の主な取組みについて

（1）足立区デマンドタクシー「足タク」

交通が不便な地域でありつつ、バス交通のニーズが低い入谷・鹿浜地区において、令和6年6月から実施した実証実験を経て、令和7年4月からデマンドタクシーの本格運行を開始した。

- ア 運行地域 入谷・鹿浜地区
- イ 運行時間 午前8時～午後5時（日曜・祝日は除く）
- ウ 利用対象者 足立区に住民登録があり、入谷一丁目から入谷九丁目
鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内にお住まいの方
- エ 料金 500円または1,000円（片道1台）

※ 運賃+迎車料金により金額が異なる。割引あり。

（2）地域内交通導入サポート制度

地域の交通課題を最も把握している住民などが主体となって取組む活動に対し、区からの技術的助言や財政的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、令和6年度より開始した。

ア 関係者の役割

(ア) 住民・団体

地域組織（協議会）を設立し主体的に検討や運営を実施

(イ) 足立区

検討の前提となる調査、技術的助言、関係者協議、財政支援等

(ウ) 交通事業者

安全で快適な運行サービスの提供

イ 運行方法などの選定について

地域の需要にあった運行方法や運行事業者、運転手及び運行車両等は、区ではなく地域住民や企業等で構成する協議会が選定する。

ウ 交通手段導入検討の目安について

検討する地域間の公平性を保つため、新たな交通手段導入の目安は以下のとおりとしているが、本格運行への移行基準は区内や他自治体の事例を参考に設定していくものとしている。

利用者一人あたりの 区負担額	=	$\frac{(\text{運行経費} - \text{運行収入})}{\text{推定の利用者数}}$	=	おおむね 1,500 円／人
-------------------	---	--	---	--------------------------

エ 地域内交通導入サポート制度の手引きについて

地域内交通について制度の概要や導入までの流れをまとめた手引きを、令和6年10月に策定した。

この手引きをもとに、バス路線が廃止になった地域や、地域内交通導入を希望する地域に対して、個別に説明を行っている。



手引き表紙

(3) はるかぜ協働事業

コミュニティバス「はるかぜ」において、区民の移動手段維持のためバス運行事業者に区が運行経費を負担する協働事業を令和6年度から8年度まで実施する。

ア 対象路線 7 路線

イ 運行事業者 日立自動車交通株式会社、株式会社新日本観光自動車