

# 西亀有エリアにおける新たな交通手段 の検討状況について

1. アンケート実施の背景
2. 住民アンケートの実施概要
3. アンケートの結果及び今後の方向性
4. 新たな交通手段の実証運行に向けて検討を進めるエリア
5. 葛飾区地域公共交通会議分科会について
- 6 – 1. 運行実施計画の検討内容（交通手段）
- 6 – 2. 運行実施計画の検討内容（エリア・時間・運賃等）
- 6 – 3. 運行実施計画（分科会案）
7. 評価指標（分科会案）
8. 事業スケジュール（分科会案）

# 1. アンケート実施の背景

2

## 背景

平成17年 有72（ウェルピアかつしか⇔亀有駅南口）運行開始  
平成19年 有73（綾瀬駅東口⇔亀有駅南口）運行開始  
令和元年 有74（新宿循環）運行開始

路線バス  
「レインボーかつしか」

令和5年10月 第2回地域公共交通会議にて、  
「レインボーかつしか」運行休止の意向を報告

令和5年12月 「レインボーかつしか（休止前）」の  
**利用者アンケート調査**を実施。  
※結果は第3回地域公共交通会議にて報告

令和6年2月 第3回地域公共交通会議にて「レインボーかつしか」の  
運行休止届出に係る道路運送法上の特例適用を協議

令和6年3月 「レインボーかつしか」（有72・有73・有74）運行休止



令和6年6月「レインボーかつしか」が運行していた地域住民を対象とし、移動状況や公共交通の利用意向、将来の方向性などを把握するため、**地域住民アンケート調査**を実施。

## 2. 住民アンケートの実施概要

3

### 対象地域

- ①白鳥エリア：白鳥3・4丁目（有72・74系統運行地域）
- ②西亀有エリア：西亀有1～3丁目、堀切8丁目（有73系統運行地域）
- ③新宿エリア：新宿2・4丁目（有74系統運行地域）

### 対象住民

住民基本台帳より、①～③の各エリアにつき1,500世帯を無作為抽出（計4,500世帯）

### 配布回答

郵送による配布  
郵送・WEBによる回答

### 回収数

回収数：1,262世帯  
回収率：28.0%  
（回答数：1,911人）

### 設問内容

- ・ 回答者の属性
- ・ 普段の外出について
- ・ 移動の不便さについて
- ・ 地域主体交通  
（グリーンスローモビリティ）  
について 等

対象地域とレインボーかつしか運行ルート



まとめ ① 高齢者層では、自由になる乗り物がない人が多く存在。約40%以上が移動に不便に感じている。

方向性① **対象者**：高齢者層を主な対象として新たな交通手段を検討する。

まとめ ② 路線バス利用は、自宅からバス停、バス停から目的施設までの所要時間が短い人が中心。移動に不便を感じる理由は、自宅から公共交通機関まで遠い、目的地まで距離が遠いと体力的につらい人が多い。

方向性② **乗降場所**：自宅付近で乗車でき、目的地付近で降車できるような交通手段を検討する。

まとめ ③ 高齢者層の移動目的は「通院」・「買い物」が主で、頻度は週3～4日以下がほとんど。

移動に不便を感じる頻度そのものは少なく、自転車を利用可能な人も多い。

運休したバスの利用者でも、運休後に他の公共交通手段に転換する人が一定程度存在する。

方向性③ **サービス**：「通院」・「買い物」など日常生活に不可欠な移動の不便さを解消しつつ、小さな需要に柔軟に対応できる交通手段を検討する。

まとめ ④ 移動に不便を感じる人は各エリア内に広範囲・低密度で広がっており、各エリアの移動目的地は亀有駅周辺のほか各地域に分布している。

方向性④ **起終点**：固定された起終点ではなく、様々な乗降場所を選択できる交通手段を検討する。

**方向性①～④に基づき、新たな交通手段の検討を深度化し、令和7年度の実証運行開始を目指す。**

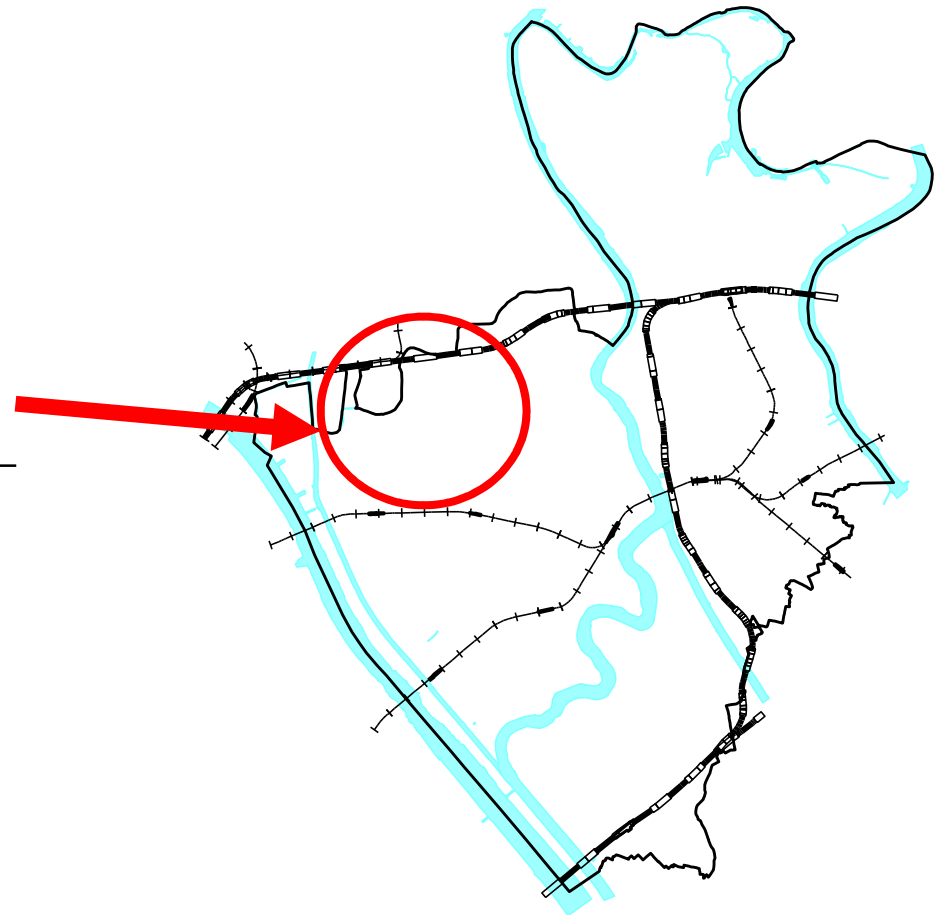
※ 新たな交通手段の導入にあたっては、区内交通事業者（バス・タクシー）との調整を行う。

※ 地域主体交通（グリーンスローモビリティ）については、新たな交通手段に加えて重層的に導入していくことを引き続き検討する。

### 西亀有エリア

- 【理由】・並行バス路線がなく「レインボーかつしか」の運行休止により特に利便性が低下したエリア
- ・鉄道駅やバス停からも遠い地域が広範囲にわたり、エリア内の居住人口も多い。
  - ・実証運行の分析・検証を効果的に行うことができる。

具体的なエリア範囲は  
今後の協議によって検討していきます。



# 5. 葛飾区地域公共交通会議分科会について

## ○設置背景（第4回地域公共交通会議にて報告）

西亀有エリアにおける「**新たな交通手段**」の実証運行にあたっては、地域の需要に見合うサービス内容とする必要があり、ほかの交通機関の持続性への影響などについても考慮する必要があります。

そこで、区内の**公共交通事業者の皆様と**「新たな交通手段」の導入に向けて、技術的かつ具体的な検討により実証運行の**運行実施計画（分科会案）**を作成していきました。

## ○開催日程（計3回開催）

- ◆ 令和6年11月22日（金） 第1回分科会
- ◆ 令和6年12月25日（水） 第2回分科会
- ◆ 令和7年1月28日（火） 第3回分科会



## ○分科会委員

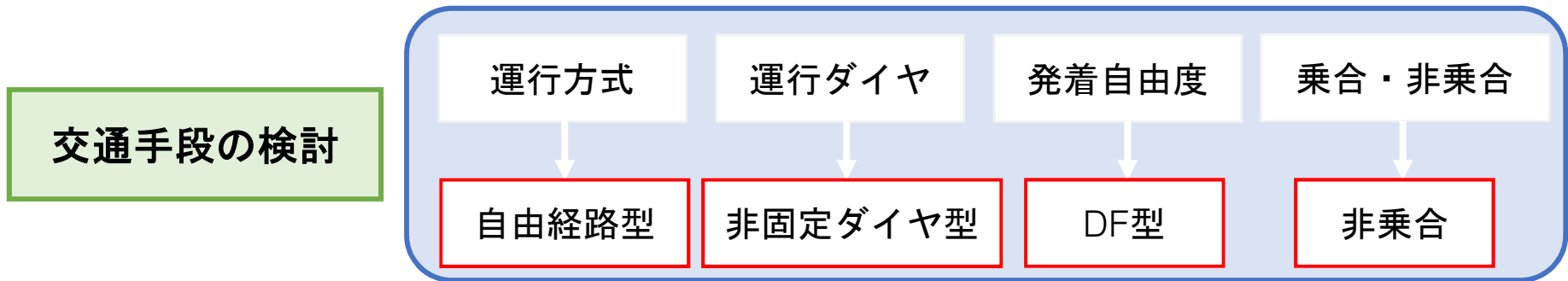
分科会長	交通政策担当部長
区長が必要と認めるもの	交通政策課長
一般乗用旅客自動車運送事業者	実用興業株式会社代表取締役
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長

一般乗合旅客自動車運送事業者	東京都交通局自動車部計画課長
	京成バス株式会社営業部長
	京成タウンバス株式会社代表取締役社長
	東武バスセントラル株式会社運輸統括部業務課長
	日立自動車交通株式会社営業企画部長
	マイルス交通株式会社管理部長

項目	検討内容
運行方式	西亀有エリア居住者の移動特性から、特定のルートを決めず乗降場所への移動も少なくすむ「自由経路型」での運行とする
運行ダイヤ	通院や買い物などの日によって時間帯に規則性がなく、朝から夕方までの幅広い時間帯の個別需要に対応できるよう「非固定ダイヤ型」（＝ダイヤを定めない）での運行とする
発着地自由度	ドアtoドア（＝DD型）でのサービスでは、日常生活に不可欠ではない移動（友人の家に遊びに行くなど）にも利用される可能性があり、それは今回の移動サービスの方向性には反して不適である。一方で、自宅側は乗車するまでの移動がネックであることから、「ドア（自宅・施設）⇔着地固定」（＝DF型）での運行とする
乗合	他都市の事例から、運行エリアの面積が小さいほど乗合率は低い傾向にあり、エリア面積の小さい西亀有エリア（面積：0.92km <sup>2</sup> 、人口：約15,000人）では乗合とせず、「非乗合」での運行とする

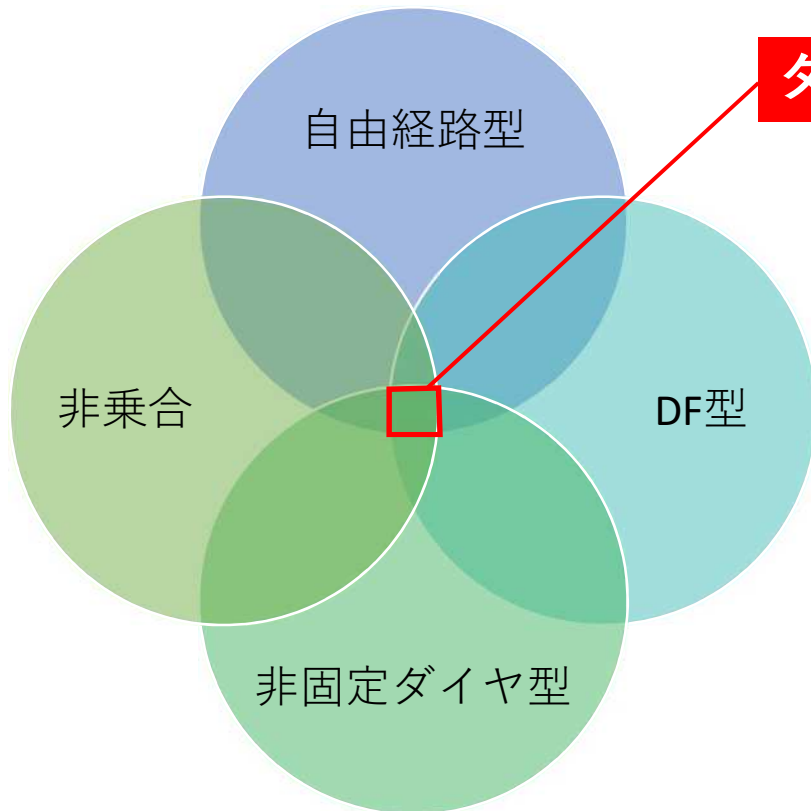


# 6-1. 運行実施計画の検討内容 (交通手段)

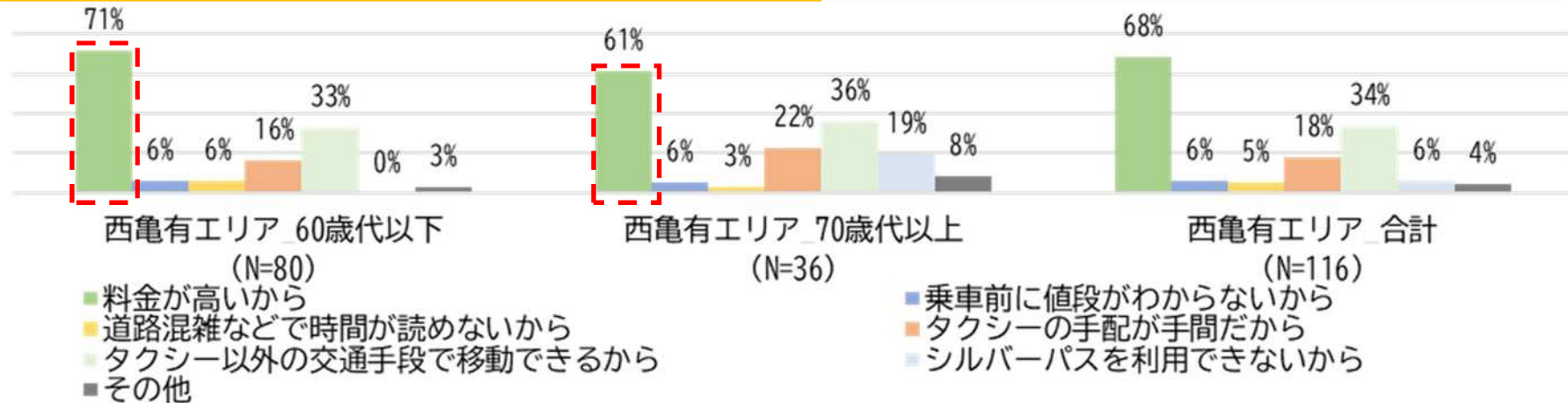


※DF型とは・・・ドア（自宅）⇄発着地固定  
利用者の自宅(玄関口)と病院などの特定施設間の移動

**タクシーに代表されるデマンド型サービス**



移動に不便を感じている人のタクシーを利用しない理由



タクシーの利用を阻む理由として、年齢問わず、「料金が高い」ことが多数

→DF型による発着地の自由度を制限し、一般的なタクシー（DD型）との差別化を図りつつ、利用者の金銭的負担を減らして移動の不便さを解消することが必要

★新たな交通手段（案）

DF型のタクシー

+

区補助による利用者負担の軽減

## 6-2. 運行実施計画の検討内容（エリア・時間・運賃等）






項目	検討内容
対象区域	対象区域を町丁目で区切り、レインボーかつしか休止によりバス停へのアクセスが悪くなったエリアを含む町丁目である「 <b>西亀有一～三丁目、堀切八丁目</b> 」を対象区域とする
乗降場所	亀有や綾瀬を中心とした限定的なエリア（対象区域の周辺）への移動に不便を感じている人が多く、乗降スポットを「 <b>対象区域内＋区域近辺</b> 」で設定する
利用時間・曜日	主な利用者と想定される高齢者の通院や買い物での移動時間帯や、対象区域近辺のスーパー・医療機関の営業時間等を踏まえて、「 <b>9:00～17:00</b> 」での運行とする 併せて、スーパー・医療機関の営業日や買物目的での移動頻度を踏まえて、「 <b>平日・土曜日</b> 」を運行曜日とする
運賃	他自治体での導入事例や区内のバス・タクシー運賃、分かりやすさ（利用しやすさ）を踏まえて、「 <b>500円</b> 」と設定する
利用者	利用者の負担を減らし、利用しやすさを提供するため「 <b>利用者登録は不要</b> 」とする。登録不要に伴い、年齢や居住地の制限は設けない

項目	検討内容
利用（配車）方法	事業者（ドライバー）の拘束時間等を踏まえ、配車依頼は「 <b>即時配車のみ（利用直前の予約）</b> 」とし、その方法は「 <b>電話及びアプリ</b> 」とする
利用申込書等の活用方法	利用者の入手のしやすさ（＝利用のしやすさ）と運用のしやすさの観点から、「 <b>利用申込書</b> 」を提出することが望ましい
営業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 需要が小さい場合、借上げによる専用車両の確保は区にとって大きな費用負担となる。</li> <li>・ 配車待ち時間や区の財政負担を踏まえ、「<b>通常営業内で車両運用（専用車両を用意しない）</b>」とすることが望ましい</li> <li>・ 支払額・利用方法等が記載された「<b>専用の利用申込書</b>」を事前に利用者に配布し、利用者が行先等を記載したものをドライバーに提出する仕組みとすることで、円滑な運用を図る。</li> </ul>
オペレーション単位	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者とタクシー車両とのマッチング率を踏まえると、「<b>グループ会社</b>」単位で事業を展開することが望ましい。</li> <li>・ 支払額・利用方法等が記載された「<b>専用の利用申込書</b>」を事前に利用者に配布し、利用者が行先等を記載したものをドライバーに提出する仕組みとすることで、円滑な運用を図る。</li> </ul>

## 6-3. 運行実施計画（分科会案）

期 間	18か月（令和7年度：6か月＋令和8年度：12カ月）
対象区域	西亀有1～3丁目、堀切8丁目（人口約15,000人）
乗降場所	自宅⇔乗降スポット（次頁参照）
利用時間	9時～17時（平日・土曜日）
運 賃	500円
利用者	対象地域の住民が基本（登録は不要）
利用方法	即時配車のみ（電話＋アプリ）
利用申込書等の活用方法	利用申込書の提出
営業形態	通常営業の中で運用（専用車両を用意しない）
オペレーション単位	グループ会社単位
事業呼称	（仮称）かつライド

# ★乗降スポット案

-  鉄道駅 : 2か所 (亀有駅、綾瀬駅)
-  医療施設 : 6か所 (東部地域病院、亀有病院等)
-  商業施設 : 10か所 (アリオ亀有、ベニースーパー西亀有店等)
-  公共施設 : 8か所 (南綾瀬地区センター、高齢者総合相談センター亀有等)
-  バス停 : 2か所 (小菅バス停、上千葉砂原公園バス停)



合計 : 28箇所 (その内、エリア外は18箇所)

※利用できるのは、  
自宅 ⇄ 乗降スポット の間



上記の乗降スポット (案) は地域住民アンケート調査 (R6.6実施) 結果より、移動に不便を感じている人が「よく行く施設」として挙げられている箇所及び公共施設を設置。本箇所をベースとして、今後の住民へのヒアリング等を踏まえ、交通事業者と協議する。

指標① 1日の利用回数

1日の平均利用件数が20回以上であること

指標② 周辺路線バスへの影響

周辺バス路線に与える影響が小さいこと

指標③ 利用者の移動利便性

外出機会・外出意欲が高まったと感じる人の割合が増加していること  
移動の負荷が低下したと感じる人の割合が増加していること

指標④ 利用者の満足度

総合的な満足度の割合が高いと判断されること

指標⑤ タクシー事業者の協力

1つ以上のグループの協力があること

## 8. 事業スケジュール（分科会案）

令和7年度	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
事前準備（周知等）					住民周知						見直し周知	
実証運行							運行①					
利用者調査等									住民アンケート			
見直し検討										見直し検討		
事業評価											中間 ①	
法定協議会				◎			◎				◎	

令和8年度	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
事前準備（周知等）					(見直し周知)					見直し周知		
実証運行	運行②					運行③				運行④		
利用者調査等						住民アンケート						
見直し検討			(見直し検討)				見直し検討					
事業評価				中間 ②				最終 評価				
法定協議会				◎				◎			◎	
継続判断									◆			