

【協議事項】

（仮称）葛飾区地域公共交通計画（案）について

<資料内容>

- 資料7-1 第3回協議会の振り返り（主なご意見と計画への反映）
- 資料7-2 （仮称）葛飾区地域公共交通計画（素案）に係る区民意見提出手続
（パブリック・コメント手続）の実施結果
- 資料7-3 （仮称）葛飾区地域公共交通計画（素案）からの主な変更点
- 資料7-4 （仮称）葛飾区地域公共交通計画（案） 概要版
- 資料7-5 （仮称）葛飾区地域公共交通計画（案）

第3回協議会の振り返り（主なご意見と計画への反映）

【ご意見①】

- ・ 総合 KPI として設定している自動車削減の方向性を方針・目標の中にも記載すべき。

【対応①（計画への反映）】

- ・ 計画の目標内に、自家用車での移動を減らす方向性について追記。

【該当箇所①】

No.	ページ	内容
1	P21	<p>4-2 計画の目標</p> <p>基本方針を踏まえ、本計画で達成すべき5つの目標を設定しました。</p> <p>目標① 鉄道駅間をつなぐ幹線交通(南北交通)のサービス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新金線を活用した新たな交通システムの構築について、早期実現に向けた検討を進めます。 ・ 地下鉄 8・11 号線の延伸や、メトロセブンの建設促進に向けて、沿線自治体と連携し検討を進めます。 ・ 各鉄道駅間を結ぶ南北の路線バスのサービス向上を図ります。 ・ 渋滞等で定時性が確保できていない区間について、走行環境の改善などによる定時性確保の取組を実施し、南北の路線バスの利便性向上を図ります。 <p>目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域内の移動、日常生活での移動にとって欠かせない既存の生活交通について、維持・確保を図ります。 ・ 路線バスの休廃止や減便等により、移動の利便性が低下しているエリアについては、面的な移動手段（グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通や小型車両活用デマンド交通など）も含め、地域の移動の足を確保します。 <p>目標③ 駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開・共存</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺街づくりに合わせた駅前広場整備を進め、公共交通の結節機能の強化を図ります。 ・ 自転車通行空間や自転車駐車場の整備などを通じて、公共交通ネットワークの補完や環境負荷の低減につながる自転車の利活用を推進します。 ・ 区内観光を活性化させるよう、交通手段の充実を図ります。 ・ レクリエーションや公共交通への活用など、舟運の検討を進めます。 <p>目標④ 官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者の運転手不足が深刻化していることから、官民の連携により運転手の確保を図ります。 ・ バス停留所整備や、モビリティマネジメント、バリアフリー推進などを通じて、公共交通の利用促進を図ります。 ・ 自家用車を利用しなくても安心して移動できる交通環境を整備し、公共交通利用への転換を促進します。 <p>目標⑤ ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デジタルを活用した運行情報の提供や総合的な情報発信により、公共交通の利便性向上を図ります。 ・ 次世代モビリティや自動運転等の新技術の活用に向け、研究・検討を進めます。 ・ 2050年のゼロエミッションかつ達成に向けて、環境配慮型車両の導入を推進します。

【ご意見②】

- ・ KPI は「施策の成果→得られる効果（アウトカム）」の順に整理したほうが分かりやすい。

【対応②（計画への反映）】

- ・ アウトカム指標を各目標における KPI の後半に示す形で記載順序を変更。

【該当箇所②】

No.	ページ	内容																																																																																								
2	P22	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <h2 style="margin: 0;">4-3 評価指標(KPI)と目標値</h2> </div> <p>(1) 現況値及び目標値</p> <p>本計画の達成状況を評価するための評価指標 (KPI) 及び数値目標を次のとおり定めます。</p> <p style="text-align: center;">表 評価指標 (KPI) と目標値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目標</th> <th>評価指標 (KPI)</th> <th>単位</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> <th>算出方法</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">目標① 鉄道駅間をつなぐ幹線交通（南北交通）のサービス向上</td> <td>定時性向上に向けた取組の実施件数</td> <td>件</td> <td>—</td> <td>2</td> <td>実績</td> <td>計画期間内に2件</td> </tr> <tr> <td>幹線交通に位置付けたバス路線の運行本数</td> <td>本（片道）</td> <td>725 （令和7年4月1日時点）</td> <td>725</td> <td>実績</td> <td>計画期間を通じた運行本数維持</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保</td> <td>地域住民・企業と協働で運行する生活交通の地区数</td> <td>地区</td> <td>2 （令和6年度末）</td> <td>4</td> <td>実績</td> <td>計画期間内に2地区</td> </tr> <tr> <td>細田循環バスの利用者数</td> <td>人／日</td> <td>479 （令和6年度）</td> <td>増加</td> <td>実績</td> <td>計画期間を通じた利用者数増</td> </tr> <tr> <td>地域乗合ワゴンさくらの利用者数</td> <td>人／日</td> <td>140 （令和6年度）</td> <td>140</td> <td>実績</td> <td>計画期間を通じた利用者数維持</td> </tr> <tr> <td>グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の利用者数</td> <td>人／日</td> <td>20 （令和7年度（本格運行以後））</td> <td>増加</td> <td>実績</td> <td>計画期間を通じた利用者数増</td> </tr> <tr> <td>小型車両活用デマンド交通「かつライド」の利用者数</td> <td>人／日</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>実績</td> <td>実証運行結果を踏まえ設定</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">目標③ 駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開・共存</td> <td>モビリティハブの整備数</td> <td>か所</td> <td>—</td> <td>1か所</td> <td>実績</td> <td>計画期間内に1か所</td> </tr> <tr> <td>シェアサイクルポートの設置数</td> <td>か所</td> <td>110 （令和6年度末）</td> <td>—</td> <td>実績</td> <td>社会実験期間終了後に設定</td> </tr> <tr> <td>サイクル&バスライド駐輪場の設置数</td> <td>か所</td> <td>15 （令和6年度末）</td> <td>27</td> <td>実績</td> <td>年2か所程度</td> </tr> <tr> <td>観光資源を結ぶアクセス手段確保と回遊性向上の取組件数</td> <td>件</td> <td>—</td> <td>3</td> <td>実績</td> <td>計画期間内に3件（新しい取組をカウント）</td> </tr> <tr> <td>区内における自転車関与と事故件数</td> <td>件</td> <td>412 （令和6年）</td> <td>220</td> <td>警視庁データ</td> <td>自転車活用推進計画の目標値より設定</td> </tr> <tr> <td>自転車が利用しやすい環境が整備されていると思う区民の割合</td> <td>%</td> <td>35.4 （令和6年）</td> <td>40.0</td> <td>政策施策マーケティング調査</td> <td>基本計画の目標値と整合</td> </tr> </tbody> </table>	目標	評価指標 (KPI)	単位	基準値	目標値	算出方法	考え方	目標① 鉄道駅間をつなぐ幹線交通（南北交通）のサービス向上	定時性向上に向けた取組の実施件数	件	—	2	実績	計画期間内に2件	幹線交通に位置付けたバス路線の運行本数	本（片道）	725 （令和7年4月1日時点）	725	実績	計画期間を通じた運行本数維持	目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保	地域住民・企業と協働で運行する生活交通の地区数	地区	2 （令和6年度末）	4	実績	計画期間内に2地区	細田循環バスの利用者数	人／日	479 （令和6年度）	増加	実績	計画期間を通じた利用者数増	地域乗合ワゴンさくらの利用者数	人／日	140 （令和6年度）	140	実績	計画期間を通じた利用者数維持	グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の利用者数	人／日	20 （令和7年度（本格運行以後））	増加	実績	計画期間を通じた利用者数増	小型車両活用デマンド交通「かつライド」の利用者数	人／日	—	—	実績	実証運行結果を踏まえ設定	目標③ 駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開・共存	モビリティハブの整備数	か所	—	1か所	実績	計画期間内に1か所	シェアサイクルポートの設置数	か所	110 （令和6年度末）	—	実績	社会実験期間終了後に設定	サイクル&バスライド駐輪場の設置数	か所	15 （令和6年度末）	27	実績	年2か所程度	観光資源を結ぶアクセス手段確保と回遊性向上の取組件数	件	—	3	実績	計画期間内に3件（新しい取組をカウント）	区内における自転車関与と事故件数	件	412 （令和6年）	220	警視庁データ	自転車活用推進計画の目標値より設定	自転車が利用しやすい環境が整備されていると思う区民の割合	%	35.4 （令和6年）	40.0	政策施策マーケティング調査	基本計画の目標値と整合
目標	評価指標 (KPI)	単位	基準値	目標値	算出方法	考え方																																																																																				
目標① 鉄道駅間をつなぐ幹線交通（南北交通）のサービス向上	定時性向上に向けた取組の実施件数	件	—	2	実績	計画期間内に2件																																																																																				
	幹線交通に位置付けたバス路線の運行本数	本（片道）	725 （令和7年4月1日時点）	725	実績	計画期間を通じた運行本数維持																																																																																				
目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保	地域住民・企業と協働で運行する生活交通の地区数	地区	2 （令和6年度末）	4	実績	計画期間内に2地区																																																																																				
	細田循環バスの利用者数	人／日	479 （令和6年度）	増加	実績	計画期間を通じた利用者数増																																																																																				
	地域乗合ワゴンさくらの利用者数	人／日	140 （令和6年度）	140	実績	計画期間を通じた利用者数維持																																																																																				
	グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の利用者数	人／日	20 （令和7年度（本格運行以後））	増加	実績	計画期間を通じた利用者数増																																																																																				
	小型車両活用デマンド交通「かつライド」の利用者数	人／日	—	—	実績	実証運行結果を踏まえ設定																																																																																				
目標③ 駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開・共存	モビリティハブの整備数	か所	—	1か所	実績	計画期間内に1か所																																																																																				
	シェアサイクルポートの設置数	か所	110 （令和6年度末）	—	実績	社会実験期間終了後に設定																																																																																				
	サイクル&バスライド駐輪場の設置数	か所	15 （令和6年度末）	27	実績	年2か所程度																																																																																				
	観光資源を結ぶアクセス手段確保と回遊性向上の取組件数	件	—	3	実績	計画期間内に3件（新しい取組をカウント）																																																																																				
	区内における自転車関与と事故件数	件	412 （令和6年）	220	警視庁データ	自転車活用推進計画の目標値より設定																																																																																				
	自転車が利用しやすい環境が整備されていると思う区民の割合	%	35.4 （令和6年）	40.0	政策施策マーケティング調査	基本計画の目標値と整合																																																																																				

No.	ページ	内容								
2	P23	目標	評価指標 (KPI)	単位	基準値	目標値	算出方法	考え方		
		目標④ 官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備	部局間連携による公共交通施策の取組件数	件	—	5	実績	計画期間内に5件(新しい取組をカウント)		
			区が行う公共交通の利用促進件数	件	—	5	実績	計画期間内に5件(新しい取組をカウント)		
			バス運転手数の充足率	%	98 (令和6年度末)	100	実績	現行の運行本数を維持するのに必要な人数		
		目標⑤ ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上	交通データを活用した取組の実施件数	件	—	4	実績	計画期間内に4件		
			GTFS-RT 化の実施事業者数	社	1 (令和6年度末)	3	実績	計画期間内に2事業者		
			区内を運行するバスの環境配慮型車両の導入台数	台	4 (令和6年度末)	14	実績	年2台程度		
			自動運転等新技術の実証運行検討件数	件	—	1	実績	計画期間内に1件		
			運輸部門のCO2排出量(貨物自動車・船舶を除く)	千 t-CO ₂	180 (令和4年度)	150	環境省排出量カルテ	国の削減目標(平成25年度から35%減)より設定		
		総合的な KPI								
		葛飾区内の移動における自動車の交通手段分担率	%	10.3 (平成30年)	減少	東京都市圏パーソントリップ調査(令和10年実施、令和11年公表見込み)	自動車利用の減を目指す			
		交通の便が良いと思う区民の割合	%	54.9 (令和6年)	61.3	政策施策マーケティング調査	基本計画の目標値と整合			


【ご意見③】

- ・トイレ環境など女性が働きやすい環境整備を進めてほしい。
- ・乗務員確保にはカスタマーハラスメント対策も必要。

【対応③（計画への反映）】

- ・女性の就労環境整備、カスタマーハラスメント対策、車内事故防止、自転車マナー啓発など、運転手の負担軽減策を追記。

【該当箇所③】

No.	ページ	内容
3	P46	<p>●目標④:官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備●</p> <p>目標④ 官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備</p> <p>施策⑧:バス運転手確保の取組</p> <p>公共交通施策の充実における大きな課題であるバス運転手の不足について、積極的な人材確保の取組を推進します。</p> <p>⑧-1:バス運転手確保の取組</p> <p>■取組内容</p> <p>○運転手採用の拡大(交通事業者)</p> <p>区内バス交通を維持するため、バス運転手の確保・定着に向けた待遇改善・福利厚生の上向上に努めるとともに、積極的なPRにより、人材採用を推進します。</p> <p>また、国による検討状況を踏まえ、外国人バス運転手の採用について検討します。</p> <p>○就労環境の改善(交通事業者)</p> <p>女性運転手が働きやすい職場環境の整備を進めるとともに、カスタマーハラスメント対策や車内事故防止など、運転手の負担軽減につながる取組を推進し、定着促進を図ります。</p> <p>○運転手採用強化に対する支援(葛飾区)</p> <p>運転手の確保に積極的に取り組むバス事業者に対し支援を行います。</p> <p>・バス交通人材確保・定着支援事業</p> <p>○地域との協働による運転手確保の取組(葛飾区)</p> <p>地元企業によるバス運転手採用イベントなどの開催に協力します。</p> <p>○一般区民への周知協力(葛飾区)</p> <p>葛飾区内バス路線図や区公式ホームページへの人材募集記事の掲載などにより、区として継続的に周知していきます。また、カスタマーハラスメント対策や車内事故防止などの取組の周知と合わせて、自転車走行マナーについても啓発を行い、運転手の負担軽減につながる環境づくりを支援します。</p> <div style="text-align: right;">  <p>図 女性乗務員環境整備事例</p> </div>

【ご意見④】

- ・高齢者にとってベンチや上屋の未整備は深刻。区も主体として公平・迅速に整備を進めてほしい。

【対応④（計画への反映）】

- ・ベンチ・上屋等の着実な整備へとつながるように、道路管理者等の関係者との連携・調整を進めていく旨を追記。

【該当箇所④】

No.	ページ	内容
4	P47	<p style="text-align: center;">●目標④：官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備●</p> <p>施策⑨：公共交通の利用促進</p> <p>将来にわたって公共交通を維持していくために、利用者の利便性向上に資する取組や、自家用車から公共交通利用への転換を促進する取組を実施することで、公共交通利用者の増加を図るとともに、地域の環境負荷低減にも寄与します。</p> <p>⑨-1：公共交通の利便性向上</p> <p>■取組内容</p> <p>バス車両・バス停留所における利便性向上の取組を実施・支援し、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>○バス停留所ベンチ・上屋の整備（交通事業者） バス利用環境の向上のため、ベンチや上屋などの利便施設の整備を推進します。</p> <p>○決済システムの高度化（交通事業者） インバウンド対応に向けた交通系 IC 以外の決済方法や、バスの乗継割引、デジタルを活用した企画乗車券などについて研究・検討し、各交通手段の連携による MaaS の推進を図ります。</p> <p>○情報案内表示の多言語対応（交通事業者） 鉄道駅やバス停留所、各運行情報については、外国人利用者向けに、多言語表記を推進し、やさしい日本語表記についても研究・検討を進めます。</p> <p>○各種環境整備への支援（葛飾区） バス停留所における上屋・ベンチの整備を支援するとともに、デジタル化によりバス交通の利便性向上・利用促進の効果が得られる施設やシステムの整備費用を支援します。特に、幹線交通に位置付けたバス路線では、これらに対する重点的な支援を検討します。</p> <p>各種環境整備への支援にあたっては、歩行空間の確保も踏まえつつ、着実な整備へとつながるように、道路管理者をはじめ関係者との連携・調整を進めます。</p>

【ご意見⑤】

- ・高校生アンケート調査が普通高校に限定されていた。ろう・盲学校や特別支援学校の生徒も通学や卒業後の通勤に公共交通を利用するというを知ってほしい。

【対応⑤（計画への反映）】

- ・障害のある方等の意見を直接伺い、移動課題・支援ニーズを丁寧に把握していく旨を追記。

【該当箇所⑤】

No.	ページ	内容
5	P51	<p style="text-align: center;">●目標④：官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備●</p> <p>⑩-3：障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討</p> <p>■取組内容</p> <p>○障害のある方等への外出促進施策の検討（葛飾区）</p> <p>本区は地形が平坦なことから、自転車による移動が盛んに行われており、鉄道駅やバス停留所から一定の距離がある区域でも、自転車の利用により移動の不便を感じにくい状況にあります。一方で、障害などの様々な事情により、自転車の利用が困難な方や移動に関して制約を抱える方にとっては、地理的な条件に関わらず移動をためらう場面が生じている場合があります。</p> <p>障害のある方等の外出を支援するため、各交通事業者では運賃の割引制度を設けており、区においても心身障害者福祉手当等の制度があります。今後も公共交通の利用を通じて外出を促進するため、障害のある方等の公共交通利用者の意見を直接伺いながら、移動上の課題や支援ニーズを丁寧に把握し、個々の状況に応じた支援の可能性を検討します。</p>

(仮称) 葛飾区地域公共交通計画 (素案) に係る区民意見提出手続 (パブリック・コメント手続) の実施結果

1 実施期間

令和7年11月14日(金)～令和7年12月14日(日)

2 閲覧場所

区政情報コーナー、区民事務所、区民サービスコーナー、区立図書館(工事中の館を除く)、ウィメンズパル、シニア活動支援センター、ウェルピアかつしか、交通政策課窓口、区ホームページ

3 周知方法

広報かつしか(11月15日号)及びSNSでの発信

区立小中学校の児童・生徒向けパンフレット配布(保護者連絡アプリ配信)
オープンハウス型説明会の実施



アリオ亀有：11月29日(土)



新小岩駅北口広場：12月2日(火)

4 提出された意見

意見提出者 24人(大人16人、子ども8人)

意見総数 46件(大人38件、子ども8件)

5 提出された意見の取扱い

計画(素案)に盛り込まれているもの 11件

計画の推進に当たって参考にするもの 6件

意見・要望としてお聞きするもの 29件

(計画(案)に取り入れるものとして取扱う意見はありませんでした。)

6 提出された意見に対する区の考え方

別紙1、2のとおり

（仮称）葛飾区地域公共交通計画（素案）の区民意見提出手続（パブリック・コメント手続）により提出された意見に対する区の考え方

（１）目標達成のための施策に関するもの

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
1	KPIとして「細田循環バス利用者数増加」を掲げているが、自転車で移動可能など、需要が薄く、増加が見込めないという可能性はないか。その場合は、需要に合わせて減便し、需要の多い路線を拡充するなどメリハリを持った施策にしてほしい。	○	細田循環バスは地域の移動手段として重要な役割を担っていると区としては考えております。今後も利用促進を図るとともに、本計画の施策③-2循環バス・地域乗合交通の維持に記載のとおり、利用者数などの各種指標をモニタリングし、適宜、評価を行いながら、路線を維持していくための方策を検討してまいります。
2	課題に対する対応がサービスの維持・拡充に偏っているのではないかと。施策⑤のような抜本的な見直し案がすべての項目で必要。	△	交通政策基本法や地域交通法における交通サービス確保の要請や、人口も増加傾向にあること、将来的な高齢化の進展など社会状況の変化を踏まえ、今後も公共交通サービスの維持・拡充が必要になるものと区としては考えております。今回いただいたご意見は、計画の推進に当たって参考にさせていただきます。
3	施策の⑥-1に関して、はたして本当に「バス利用者の」需要があるのか。「今までバス停留所が遠い為バスを利用しづらかった人」が、わざわざ自転車に乗って、駐輪場やバスライドを利用するのかと感じた。	□	サイクル&バスライドの利用状況は継続的にモニタリングしており、多くの皆様にご利用いただいていると認識しております。区では引き続きサイクル&バスライドの整備を進め、路線バスの利用促進と自転車利活用の推進を図ってまいります。
4	新金線整備に関しては現状賛成ではあるものの、無理に進めるべきものではないとも思う。	□	新金線を活用した新たな交通システムの検討に当たっては、区としても需要予測や費用便益分析の試算を行うなど事業性の確認をしながら進めています。今後はさらに具体的な検討を進め、実現に向けて取り組んでまいります。
5	自身が視覚障害者で自転車や車に乗れないため、葛飾区の公共交通機関の発展を強く希望する。特に、理科大近辺から水元方面・青戸方面へ行く際に、金町駅に出ることに時間的なロスを感じるため、区を南北に縦断できる乗物があると大変便利になる。新金線の旅客化やバスの運行の話もあるので、電車でもバスでも移動手段が増えてくれたらとても嬉しく思う。特に夏場は歩くのがかなり厳しい。	○	南北方向の交通ネットワークの強化に向けて、本計画では施策①-1新金線を活用した新たな交通システムの整備や、施策②-1路線バス（幹線交通）のサービスレベルの向上を施策として位置付けています。また、施策⑩-3として障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討を設定しており、より使いやすい交通環境に向けた検討を進めてまいります。
6	「移動のしにくさ」は、単なる困りごとではなく、「生きづらさに直結する課題」であり、高齢者だけでなく、子育て世帯、障害のある方など、移動をためらうことで、活動が狭まり、孤立してしまう人が存在する。だからこそ、地域主体の交通サービスは「気軽に乗れる空気」であることが最も大切で、これにより平常時の利用者増のほか、非常時に「いつも乗っている車両が、いつも通りそこにある」ことによる安心感を与えられる。また非常時には、電源確保、一時的な避難場所などにも活用できるなど「地域主体の交通サービスは平時は暮らしを支え、災害時は命を守る」まさに“動く防災拠点”となり得る存在である。 そのために必要な要素として、以下を提案する。 ・子ども、学生、ファミリーなど多世代が日常的に利用したくなる雰囲気 ・親しみやすいデザインやラッピングなどの視覚的アプローチ ・車椅子でも利用できるユニバーサルデザイン ・太陽光パネルと蓄電池を備えた防災対応型車両	○	日ごろから気軽に乗れる雰囲気づくりが大切であり、そのことが、災害時にも力を発揮するというご意見は、施策④地域密着型の交通手段の確保を進める上でも重要な視点と考えております。また、施策⑩-4では分野横断的な庁内連携体制の構築を示しており、防災に限らず、様々な分野との連携を進めてまいります。

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
7	施策⑩-1に記載のホームドア整備について、具体的な整備時期を明記してほしい。また、お花茶屋駅へのホームドア整備も進めてほしい。	□	ホームドアの整備は、東京都が策定した「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」に基づき各鉄道事業者が作成した整備計画が、東京都HPに公表されています。 同整備計画は、事業者の整備計画等に応じて随時、更新、見直しが行われるものであることから、本計画に具体的な整備時期を明記することはできない状況です。 なお、お花茶屋駅のホームドア整備についても同整備計画において示されているところですが、いただいたご意見は、鉄道事業者に要望としてお伝えさせていただきます。
8	堀切地区の不便解消のため、コロナ禍に運休になったウェルピア葛飾～金町（亀有駅どまりでも可）のバス路線を復活してほしい。	□	ご要望のバス路線について、区からバス事業者に対し運行の継続を求めてまいりましたが、運転手不足解消の目途が立たないことから運行再開は困難であると伺っています。 こうしたことから、区ではバス運転手の確保が第一の課題との認識に立ち、本計画において施策⑧-1バス運転手確保の取組を位置付けており、官民の連携により推進することで、区内バス交通の維持・充実を図ってまいります。
9	運行休止になっているバスが復活しないのであれば、曳舟川親水公園の周りの道路を活用して、グリーンスローモビリティ等の代わりになる交通システムを整備できないか。	△	区では、路線バスの運行休止により、特に交通利便性が低下した西亀有エリアにおいて、タクシーを活用したデマンド交通の実証運行を令和7年10月より開始しており、本計画においても、施策④-1小型車両活用デマンド交通として位置付けております。 また、グリーンスローモビリティを活用した地域主体交通は、地域組織が共助の取組として運行するものであり、担い手づくりが重要と考えております。 今回いただいたご意見は、施策の実施や検討に当たっての参考にさせていただきます。
10	堀切地区、お花茶屋地区は葛飾区の中でも人口が多いと記載があるが、バスの整備が不十分と感じる。お花茶屋駅前のバスロータリーは整備したにも関わらず、日立自動車交通バスが運休になり、今では車はあまり通らないため、ロータリーの中でスケートボードをする小中学生がいる。長期的な目線で立てる計画も必要だが、短期でゴール出来て後々無駄にならない計画実行が必要だと思う。	△	堀切地区では新小51系統が、お花茶屋地区では有57系統が一定頻度で運行しており、一部で利用しづらい地域はあるものの、バスの整備が不十分という状況にはないと区では認識しております。 また、本計画は、地域交通法に基づく地域公共交通のマスタープランとして策定するものであり、国の策定の手引きを踏まえて、基本的な方向性を示すものとして策定しています。 今回いただいたご意見は、計画の推進に当たって参考にさせていただきます。
11	サイクル&バスライドは公園や駐輪場の大きい商業施設にあった方が更に便利になる。例えば、渋江公園やイトーヨーカドー四つ木店などを活用してほしい。	△	サイクル&バスライド用の駐輪場は、現在のところ、公有地を中心に設置を進めておりますが、いただいたご意見は、施策の実施や検討に当たって参考にさせていただきます。
12	新金貨物線の貨物並行旅客化に当たって、LRTとBRT（晴海地区のようなものではなく本来のBRT）のメリット・デメリットを表などで整理した上で、その資料を公開して意見集約をしてほしい。	□	新金線旅客化におけるLRTによる整備手法とBRTによる整備手法については、令和4年度より新金線旅客化検討委員会において、3つのケース（貨物線と旅客線で線路を共用する整備手法、貨物線の複線用地に旅客用の線路を整備する手法、複線用地に旅客の専用道を整備する手法）について、それぞれの優位点や課題を比較検討した結果を新金線旅客化検討委員会報告書として区ホームページで公開しております。

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
13	新小岩駅東北広場は2011年に整備されて以来、タクシープールがほぼ未使用であり、バスベイも分散している。これを集約し、空いたスペースを商業施設や学童保育施設等に転用することが望ましい。	□	新小岩駅東北広場の現在の利用状況は区としても認識しており、これまでタクシープールの利用を促進するために、東北広場からタクシーに乗車できるよう、業界団体に対し繰り返し要望しております。また、公共サインによる東北広場への案内誘導など、東北広場からのタクシー利用の向上に向けて取り組んでいるところです。 いただいたご意見につきましては、当該駅前広場に関する貴重なご意見として承ります。
14	新小岩駅南口の再開発が進行しているが、周辺道路が狭いまでは、交通量増加に対応できず、歩車分離も困難である。新規住宅の増加に伴い交通機能の麻痺が懸念されるため、JR東日本や東京都との連携・協議により、改札新設や道路整備を進める必要がある。	□	新小岩駅南口地区第一種市街地再開発事業の施行に先立ち、再開発事業による周辺交通への影響予測、歩行者交通量の影響予測及び鉄道への影響検討等の事前検証を行いました。 事前検証では、平和橋通りや末広通りなど周辺交通への影響や新小岩駅への大きな影響はないことを確認しています。 なお、再開発事業において伸通りを拡幅するとともに、再開発事業の施行に併せ、歩行者・車両通行の更なる安全性・利便性向上を目指し、新小岩駅南口駅前広場の拡張再整備を行い、交通処理機能の強化を図ります。その中で、駅前広場の車道線形の改良及び歩道幅員の拡幅並びに不整形となっている末広通りと駅前広場との交差点の改良を行う予定です。 今後も引き続き、関係機関との調整が必要な部分については、連携や情報共有を進めてまいります。
15	民営のバス路線が減便しているのであれば、利用者の伸び悩む細田循環線・新金02系統などを都営の新小20/29系統（東新小岩4丁目～一之江駅/葛西駅・東京臨海病院）と再編・統合するなど、路線の再編を含め都営バスへ移管してはどうか。	△	現在、民間事業者に限らず、都営バスにおいても運転手不足を原因とした減便が生じている状況です。 ご提案のバス路線の再編・統合は、運行ルートの大化による定時制の悪化等が懸念されるものと区では認識しておりますが、いただいたご意見についてはバス事業者に伝えるとともに、施策の実施や検討に当たって参考にさせていただきます。
16	新金02系統のバスを増便し、バス停への屋根・ベンチ設置、バスロケシステムに対応したサインの設置等により利便性を向上させるべき。	○	新金02系統の増便は、区としても事業者に要望をしておりますが、慢性的な運転手不足が生じている現状においては難しいものと認識しております。こうしたことから、区ではバス運転手の確保が第一の課題との認識に立ち、本計画において施策⑧-1バス運転手確保の取組を位置付けており、官民の連携により推進してまいります。 あわせて、バス停留所の利便性向上については、新金02系統に限らず、区内全域で推進してまいります。
17	新金貨物線の旅客化は、複線用地を活用したBRTであろうと技術的に難しいのだから、現実的な旅客化案（新金02バスの拡充）を進めつつ、貨物線本体の旅客化に向けJR東日本への要請を継続し、新交通システムやBRTといった不確定要素の大きい事業の検討に過大なコスト・人員を投じることは避けるべき。	□	新金線旅客化の実現に向けては、令和4年度より、新金線旅客化検討委員会において様々な検討を行ってまいりました。その結果、貨物線と旅客線で線路を共用する整備手法と複線用地に旅客用の線路を整備する手法は、採算性や費用対効果といった事業性の面で課題が大きいこと、現時点では整備上の課題解決が困難であることがわかりました。 こうした検討を踏まえ、区では持続可能な公共交通機関としての事業性や早期実現性を考慮し、複線用地に旅客の専用道を整備するBRTの手法に絞って検討を深めていく方向性を取りまとめたところです。

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
18	引き続きメトロセブンの実現を目指すところがあるが、実現不可能なのは明白なのだから、見切りをつけ、無用な検討にかかるコスト・人員は削減すべきである。	□	現在、区では、鉄道プロジェクトであるメトロセブン（環七高速鉄道）の新設について、交通政策審議会の次期答申に向け、関係自治体と連携し、需要予測調査等を進めているところです。 今回いただいたご意見は、事業の実現性や行政コスト削減に関する貴重なご意見として承ります。
19	葛飾区は南北方向の都市軸が脆弱であるため、新金線の旅客化に向けJR東日本への要請を継続するとともに、環状7号線・平和橋通りを運行するバス路線の利便性をさらに高め、平和橋通りにおいては、新小岩駅で分断されている江戸川区内からのバス路線の直通化や接続バスの導入を検討すべき。 また、歩道拡幅や照明増設など自転車・歩行者も安心して通行できる様な改良を行うことで、流動性が高まり、利便性の向上のみならず、区内経済の活性化につながるはずである。	○	南北交通の強化については、本計画の中で目標①として、鉄道駅間をつなぐ幹線交通(南北交通)のサービス向上を掲げております。 また、南北の駅間等を結ぶ片道50本以上のバス路線を本区の幹線交通として位置付けており、区内移動の主軸として、利用促進に向けた各種環境整備の取組を進めるなど、利便性の最大化を図ってまいります。 なお、新金線の旅客化については、No. 17でお示した通りです。
20	現行の素案は総花的であり、事業主体やスケジュールが具体的ではない。優先順位を明示し、誰がいつまでに何を実施するかを具体化した成果指向型の計画に転換すべきである。他区の事例（江東区豊住線、大田区蒲蒲線）をみても、事業実現には長期を要するため、葛飾区の各種交通政策を早期に実現する為には、スピード感を持ったスケジュール管理、具体的な事業主体者との現実的な協議・調整を進めていくことが重要である。	□	本計画は、地域交通法に基づく地域公共交通のマスタープランとして策定するものであり、具体的なスケジュール等は個別の実施計画の中で検討してまいります。 また、施策の優先順位については、P26～P27の施策一覧で、葛飾区公共交通網整備方針に位置付けられた施策から発展的に展開する取組を「重点施策」として位置付けております。 今回いただいたご意見については、計画の推進に関する貴重なご意見として承ります。
21	区南部の交通アクセスについて、新小岩駅の混雑緩和と運休時の代替手段確保として、東京メトロ有楽町線の新小岩駅延伸を提案する。以下の効果が期待できることから、採算性はあると考えられる。 ①ベイエリア、有楽町、池袋、西武線、東上線方面への直接アクセスによる混雑の緩和と利便性向上 ②運休時の代替先の増加によるバスの満杯による乗車不能の緩和 ③現在の区内人口増加に対応	□	ご意見にいただいた地下鉄8号線（有楽町線）については、交通政策審議会答申の中で、押上～四ツ木～亀有～野田市間における広域的な鉄道延伸プロジェクトとなっており、新小岩駅への延伸は困難であると区としては考えています。 今回いただいたご意見は、区南部の交通アクセス向上に関する貴重なご意見として承ります。
22	水辺空間・舟運の活用として、シャトルセブンの補完、水上タクシーがあれば便利になる。葛飾区から東京ビッグサイト・台場方面の水上バスがあればのりかえ不要で便利になる。	△	区で取り組んでいる中川かわまちづくりにおいて、今後、拠点となっている見晴らしデッキの整備や船着場の設置が検討されていることから、観光要素を取り入れたアクセス手段や舟運の検討を進めてまいります。 今回いただいたご意見は、施策の実施や検討に当たって参考にさせていただきます。
23	亀有、金町、新小岩で概ね、バス会社の営業エリアが分断されているため、定期券や1日乗車券が使えず割高に感じる。紙式、ICカード、デジタルバスなど葛飾区内を安く乗り継げる乗車券があるといい。	○	路線バスの乗継割引は、公共交通の利便性向上につながる取組と区としては考えており、本計画では施策⑨-1公共交通の利便性向上として位置付けております。会社間を跨ぐ乗継割引やデジタルチケットの導入などについて、区と事業者で連携しながら研究・検討してまいります。
24	道路交通法改正により、自転車が気軽に使いやすくなる懸念から、グリーンスローモビリティを普及するのも必要だと思う。特に小中学生向けに統廃合を考慮すべき。	□	区内では自転車の利用率が高く、本計画においても公共交通を補完するものと位置付けています。今後も、自転車利活用の推進を図るとともに、自転車等の安全利用に資する取組を実施してまいります。
25	駅前駐輪場は台数確保のため、新小岩二丁目小松菜児童遊園の機械式や、曳舟川親水公園の地下のように、児童遊園や公園の利活用もしてほしい。トイレ付きで台数を確保した駐輪場も必要。	○	施策⑥-3自転車通行空間・自転車駐車場の整備に記載のとおり、自転車でスムーズに公共交通機関にアクセスできる環境を創出するため、鉄道駅周辺の適地を見定めて、区民ニーズに合った自転車駐車場の確保を進めてまいります。

(2) その他の意見・要望

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
△：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
26	立石駅北口がバスターミナルとなるこの機会に、今後運行が予定されている押上駅始発の有料特急を区役所も立地する立石駅に停車させるべく、区から京成電鉄へ強く申し入れるべき。	□	京成立石駅の再開発に伴う拠点性の向上を踏まえて、本区では京成電鉄に対し、京成立石駅への優等列車の停車について要望してきております。今回いただいたご意見は、交通利便性の向上を目指すための貴重なご意見として承ります。
27	資料の内容が膨大で、多忙な方は読めないのではないか。サマリを置くなど、区民の声を汲み取る姿勢が感じられる資料になると良い。	□	より多くの方に気軽に目を通していただけるよう、最終公表時に本計画の内容を要約した概要版を合わせて公表する予定です。
28	新金線にBRTの整備を進める旨の報道等を伺っているが、それ自体は区南北の交通の利便性を高める上で良い案だと考える。一方で、国道6号線の渋滞が、都心部や四ツ木インターまでのアクセスの大きな障壁になっており、自動車による移動の利便性が非常に低いと思う。国道は区の所掌からは離れるとは思いますが、新宿踏切など、踏切や信号設置の在り方を検討してほしい。	□	国道6号線の交通渋滞の緩和は、区としても課題であると認識しております。現在、国道6号線（新宿から金町間）で慢性化している渋滞を緩和することを目的に国が拡幅事業を進めております。ご意見のとおり、国の管理道路のため、本区が単独で対応できない部分はありますが、今後も国などの関係機関との連携や情報共有を進めながら課題の解決に向けた調整を進めてまいります。
29	JR金町駅の通勤時間帯には、改札口周辺で危険を感じるほど混雑する。北口の再開発に伴い、今後さらに利用者の増加も見込まれることから、改善策を検討してほしい。	□	JR金町駅において、周辺開発に伴う人口や駅利用者の増加により、駅構内が混雑しているという区民の方々の声があることは、区としても認識しております。このような状況を踏まえて、これまでもJR東日本に対して、金町駅の安全性や利便性の向上のため、南北自由通路の整備などについて協議や要望を重ねてきているところです。
30	JR金町駅について、朝は人が溜まり、改札でのすれ違いが本当に危険なため、対応してほしい。	□	駅構内の設えは、鉄道事業者であるJR東日本が駅利用者の状況等を鑑みて定めていくものではございますが、駅利用者が安全に利用できる環境としてもらえるよう、区は引き続きJR東日本と協議してまいります。
31	金町駅は南北通路が狭陰で、駅周辺の回遊性が無い。	□	JR金町駅の南北交通の拡充については、JR東日本と協働して南北自由通路の整備に関する基礎調査を行っているところであり、今後、この結果を踏まえ、事業化に向けた協議を進めていく予定です。
32	鉄道以外は作る意味ない。	□	新金線旅客化の実現に向けて、区では持続可能な公共交通機関としての事業性や早期実現性を考慮し、複線用地に旅客の専用道を整備するBRTの手法に絞って今後検討を深めていく方向性を取りまとめたところです。今後は、専用道やデザイン性の高い連節車両の導入、運行管理システム等により定時性、速達性、輸送力を確立した、誰もが快適に利用しやすい交通を目指し早期実現に向けて取り組んでいきます。また、本区では、バス路線網が幹線交通の機能を担っており、本計画においても「区内を主な運行区間とし、南北方向の駅間等を結ぶ片道50本以上のバス路線」を幹線交通として定義しています。多様な公共交通を活用し、地域の移動手段を確保してまいります。

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
33	葛飾区は南北の公共交通がバス路線のみなので、自家用車による移動が重要となるが、それを受け入れる道路容量や公共駐車場が圧倒的に不足しているのも問題である。	□	本計画では、公共交通の利用が、CO ₂ の削減、道路渋滞の緩和、集約型のまちづくりに寄与するものとして、総合的なKPIに、区内移動における自動車の交通手段分担率を設定し、その減少を目指すこととしております。本計画で掲げる目標や施策に総合的に取り組むことで、自家用車を利用しなくても安心して移動できる交通環境を整備し、公共交通利用への転換を促進していきます。 今回いただいたご意見については、自動車交通に関する貴重なご意見として承ります。
34	新金線がBRT化されるのを期にシャトルセブンも再編される可能性があれば、金町～東新小岩～葛西臨海公園～TDRをダイレクトに結んだり、急行だけでない亀有～葛西間や新小岩～葛西の各駅便があってよいと思います。	□	新金線を活用した新たな交通システムの構築は、区内の南北交通の充実や沿線地域をはじめとする区全体の活性化を第一の目的として検討を進めているものです。 いただいたご意見につきましては、将来的な公共交通ネットワークの再編や利便性向上に関する要望として承ります。
35	LUUPは事故率も高く、マナーが悪い利用者が多いので葛飾区で導入することがないようにしてほしい。 ダイチャリ等のシェアサイクルのほうがいい。	□	LUUPなどのシェアモビリティは、民間事業者が採算性等を考慮し、導入エリアを拡大しているものであることから、区が導入を判断するものではありません。 区としては、電動キックボードなどの新しい移動手段の利用が広まりつつあることや、電動アシスト自転車の利用が拡大していることなども踏まえ、通行ルールの周知やマナーの向上に努め、歩行者や利用者が安全・安心に通行できる環境づくりを進めてまいります。
36	今年の夏に内閣府で行われた「地方創生アイデアコンテスト（RESAS）」に参加した際に、葛飾区を縦に走る交通について考えたので、参考にしてほしい。 名前：葛飾区のコミュニティバス「かつしかめぐりとライン」 区間：新小岩駅前～八潮駅前（埼玉県）、葛飾区役所～矢切の渡し（千葉側）（千葉県） 使用車両：グリーンスローモビリティバスの車両 その他：混雑緩和、便利なアクセス、環境にやさしい、SDGsに貢献しているを実現した。料金は大人100円、子供50円	□	バス運転手の不足や運賃収入の確保、既存バス路線への影響といった面で課題が大きいことを踏まえ、コミュニティバスの導入については本計画には位置付けておりません。また、グリーンスローモビリティの車両は、バッテリー容量が小さく、定員も限られること、最高速度が時速20km未満に抑えられるなどから、地域の小さな移動に適しており、ご提案いただいた長距離の運行には適さない車両となっております。 今回いただいたご意見は、本区の南北交通に関する貴重なご意見として承ります。
37	日曜日に区役所にマイナンバーカードを取りに行った折り、バスが区役所に停車しなくて困った。	□	バス路線の運行ルートは、地域の需要を踏まえ、民間事業者が設定しているものとなります。 いただいたご意見については、区役所へのアクセス向上に関する貴重なご意見として承るとともに、区から事業者に申し伝えてまいります。
38	高齢化が進み、免許を返納する人が増えると、交通の不便さが深刻になる。そのため、トラムや自走式ロープウェイを整備し、その沿線に役所や病院、商店など生活に必要な施設を集約して、免許返納者に低廉な公共住宅を確保するなど、効率的な街づくりを望む。この構想は過疎地よりも人口が集積する地域においてこそ効果が大きいと思う。	□	今後の高齢社会を見据えつつ、ほぼ全域に市街地が広がっている本区の地域特性などを踏まえながら、持続可能な地域公共交通の実現に向けた検討を進めてまいります。

（仮称）葛飾区地域公共交通計画（素案）の区民意見提出手続（パブリック・コメント手続）により提出された意見に対する区の考え方（子どもの意見）

（1）目標達成のための施策に関するもの

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
1	新金線などの鉄道を作成するのに賛成。	○	区では今、お隣の区や市とともに、都心を走る地下鉄の線路を伸ばしてもっと遠くまで行けるように活動に取り組んでいます。また、貨物列車が走っている線路（新金線）のスペースに専用の道路をつくって、電車のようにつながったバスで人を運ぶ新しい公共交通をつくる計画を考えています。これができる、葛飾区の北と南をもっと便利に行き来できるようになります。バスが少なく困っている地域には、地域の人が車を運転して身近な移動手段を増やす取組や、タクシーを使いやすくする取組などを考えています。
2	金町の方から新小岩の方までのアクセスを便利にしてほしい。	○	もっとスムーズに移動できる葛飾区になるように、頑張っ計画を進めていきます。
3	新宿6丁目はバスが少なくてすぐ困る。新金線も早く開通してほしい。	○	自転車はとても便利な乗り物ですが、安全に利用できることが一番大切です。歩行者、自転車、自動車がそれぞれ安全に通行できるように、自転車専用レーンをつくったり、道路を広げたりする取組をこれからも進めていきます。
4	自転車で通りやすい道が増えるといいです。	○	

（2）その他の意見・要望

【取扱いの凡例】◎：計画（案）に取り入れる ○：計画（素案）に盛り込まれている
 △：計画の推進に当たって参考にするもの □：意見・要望としてお聞きするもの

No.	意見の概要	取扱い	区の考え方
5	すごく分かりやすかった。	□	電車やバスなどの公共交通は、子どもからお年寄りまで、誰もが安心して暮らすために無くてはならないものです。これからも、自分たちが住むまちの乗り物や、まちづくりについて、ぜひ興味を持ち続けてください。大事な公共交通を守り、より便利にしていくため、頑張っ計画を進めていきます。
6	公共機関がだいたいだとわかった。	□	
7	いろいろな物があると思った。	□	
8	しおりを読む前から公共交通に興味があった。	□	

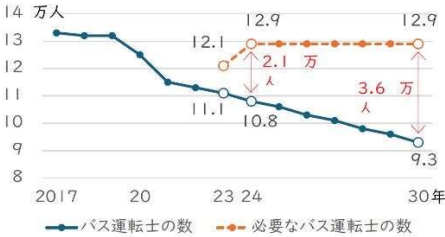
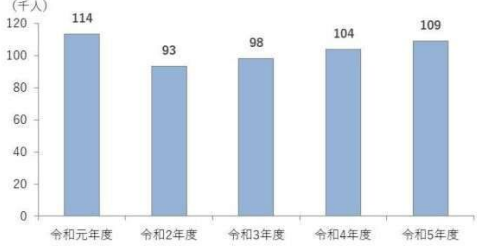
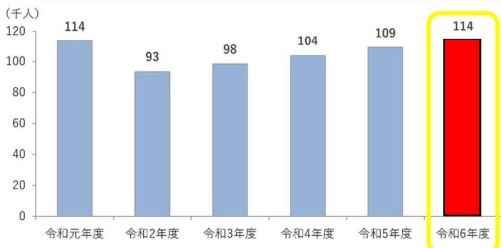
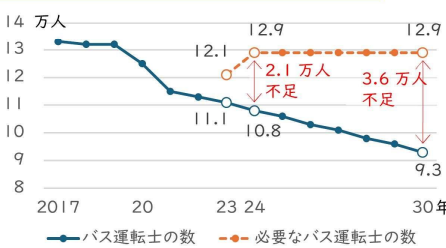
(仮称) 葛飾区地域公共交通計画 (素案) からの主な変更点

【共通事項】

- ・表記ゆれ、用語・用字の統一等の修正。図、数値の更新。デザイン性の向上。

【第3章 地域公共交通を取り巻く課題】

- ・令和6年度の路線バス利用者数をグラフに追加
- ・課題整理の視点の内容を再構成

No.	ページ	内容
1	P8	<p>変更前</p> <p>課題② 将来的に更なる人手不足が見込まれる中、地域の移動ニーズに合った交通サービスが必要</p> <p>区内のバス路線は総じて高いレベルにあり、区民の満足度も高い状況ですが、時刻表やルートの方かりにくさの改善のニーズがあるほか、今後より一層、乗務員不足が進行することが試算されています。また、面的な移動手段であるタクシーは、運賃が利用の障壁になっているほか、アプリ配車以外の場面でつかまりにくい状況が発生しています。</p> <p>【課題整理の視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員不足とバス利用者数の減少 <ul style="list-style-type: none"> ・ 区内の路線バス利用者数は、<u>新型コロナの影響を受け大幅に減少した後は、回復傾向にあります</u>が、<u>減便やリモートワークの普及などの影響もあり、令和元年度以前の水準には戻っていません。</u>   <p>図 全国のバス運転士の数と不足人員の推計 (日本バス協会試算)</p> <p>図 区内の路線バス利用者数(1日当たり) (各事業者提供・参考値)</p> <p>変更後</p> <p>課題② 将来的に更なる人手不足が見込まれる中、地域の移動ニーズに合った交通サービスが必要</p> <p>区内のバス路線は総じて高いレベルにあり、区民の満足度も高い状況ですが、時刻表やルートの方かりにくさの改善のニーズがあるほか、今後より一層、運転手不足が進行することが試算されています。また、面的な移動手段であるタクシーは、運賃が利用の障壁になっているほか、アプリ配車以外の場面でつかまりにくい状況が発生しています。</p> <p>【課題整理の視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 回復する路線バス需要と運転手不足 <ul style="list-style-type: none"> ・ 区内の路線バス利用者数は、<u>新型コロナの影響を受け大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、令和6年度には概ね令和元年度と同水準まで回復しています。</u>一方で、<u>運転手不足は今後更に深刻化が見込まれ、移動需要に対して、十分な供給を維持することが困難になっています。</u>   <p>図 区内の路線バス利用者数(1日当たり) (各事業者提供・参考値)</p> <p>図 全国のバス運転士の数と不足人員の推計 (日本バス協会試算)</p>

【第5章 目標達成のための施策】

- ・令和8年度から始まるシルバーパス購入費の助成を内容に反映

No.	ページ	内容
2	P50	<p>変更前</p> <p>⑩-2:高齢者に対する外出促進施策の検討</p> <p>■取組内容</p> <p>○高齢者向け外出促進施策の検討(葛飾区) 区内では、高齢者の社会参加を促進し、高齢者の福祉の向上を図ることを目的として、満70歳以上の都民の方を対象に東京都シルバーパス事業が実施されています。 将来的な高齢者の増加が見込まれるなか、日常生活や社会生活において外出をためらうことなく、気軽に利用できる移動手段の必要性はますます高まっていくことから、本区においても、公共交通の利用を通じた高齢者に対する外出促進施策の検討を進めます。</p> <p>○高齢者向けのタクシー乗り方教室(再掲)</p> <div data-bbox="735 779 1114 1021" data-label="Image"> <p>The image shows a sample of the Tokyo Silver Pass for the period 2024-2025. It is a blue and white card with the text '東京都シルバーパス' (Tokyo Silver Pass) and '都内有効 2024-2025'. The validity period is '有効期限 2025年9月30日まで' (Valid until September 30, 2025). The issuer is '発行所 一般社団法人 東京バス協会 JPY 1000' (Issued by Tokyo Bus Association, JPY 1000).</p> </div> <p>図 東京都シルバーパス</p>
		<p>変更後</p> <p>⑩-2:高齢者に対する外出促進施策の推進</p> <p>■取組内容</p> <p>○高齢者向け外出促進施策の推進(葛飾区) 区内では、高齢者の社会参加を促進し、高齢者の福祉の向上を図ることを目的として、満70歳以上の都民の方を対象に東京都シルバーパス事業が実施されています。 将来的な高齢者の増加が見込まれるなか、日常生活や社会生活において外出をためらうことなく、気軽に利用できる移動手段の必要性はますます高まっています。このため、シルバーパス購入費の助成などにより公共交通の利用を促し、高齢者の積極的な外出を支援していきます。</p> <p>○高齢者向けのタクシー乗り方教室(再掲)</p> <div data-bbox="719 1554 1123 1809" data-label="Image"> <p>The image shows a sample of the Tokyo Silver Pass for the period 2025-2026. It is a pink and white card with the text '東京都シルバーパス' (Tokyo Silver Pass) and '都内有効 2025-2026'. The validity period is '有効期限 2026年9月30日まで' (Valid until September 30, 2026). The issuer is '発行所 一般社団法人 東京バス協会 JPY 1000' (Issued by Tokyo Bus Association, JPY 1000).</p> </div> <p>図 東京都シルバーパス</p>