

報 告 書

令和8年5月20日

座間市議会議長

松 橋 淳 郎 殿

座間市公明党 団長 伊 藤 多 華
加 藤 学
鈴 木 一 寿
高 柳 浩 子

次のとおり報告します。

- 1 視察日時 令和8年4月23日（木）
- 2 視察先 東京都葛飾区
- 3 視察項目 グリーンスローモビリティ及びかつライドについて
- 4 概 要 別紙のとおり

令和8年4月27日

座間市議会議長

松橋淳郎 殿

座間市公明党

伊藤多華

視察所感 グリーンスローモビリティ及びかつライドについて

今回の視察を通じて感じたことは、これからの地域交通は「行政が用意するもの」から、「地域・民間・行政がそれぞれの役割を担いながら支えていくもの」へと変わりつつあるという点です。

グリーンスローモビリティは、地域が主体となって運行することで、単なる移動手段にとどまらず、人と人とのつながりや見守りにもつながる「共助型の交通」であると感じました。一方で、デマンド型タクシー「かつライド」は、既存のタクシーを活用し、低コストで柔軟に利用できる「効率的な交通手段」として整理することができます。

この二つはどちらか一方を選ぶものではなく、例えば、日常の買い物やちょっとした外出といった近距離の移動にはグリーンスローモビリティを、通院や公共施設への移動といった中距離の移動にはデマンド交通を活用するなど、それぞれの特性を生かした役割分担が有効であると考えます。

一方で課題も明確であり、グリーンスローモビリティは担い手の確保や継続性、デマンド交通は財政負担のあり方など、それぞれ異なる側面で持続可能性が問われています。そのため、導入に当たっては短期的な効果だけでなく、将来を見据えた制度設計が重要であると感じました。

本市においても、コミュニティバスだけでは対応しきれないきめ細かな移動ニーズがある中で、こうした新たな交通手段を「別の選択肢」として組み合わせていくことは、有効な方向性の一つであると考えます。その際には、制度を整えるだけでなく、地域の理解や協力を得ながら進めていくことが重要であると感じました。

令和8年4月23日

座間市議会議長

松橋 淳郎 殿

座間市公明党

加藤 学

視察所感 グリーンスローモビリティ及びかつライドについて

(1) グリーンスローモビリティ（地域主体交通）

葛飾区では、公共交通空白地帯の解消と高齢者の外出支援を目的に、時速20キロメートル未満で走行する電動車「グリーンスローモビリティ（グリスロ）」を導入していた。最大の特徴は、区が車両貸与や経費支援を行い、運行管理や運転は地域住民（運営協議会）が担う「地域主体交通」である。東立石地区をモデルに、運賃無料で駅や病院、商店街を巡回しており、地域住民が自らハンドルを握ることで、単なる移動手段にとどまらず、車内での会話を通じた「地域のコミュニティ形成」に寄与している点が大きな成果である。一方で、今後の持続可能性に向けては、ボランティア運転手の高齢化に伴う担い手確保、猛暑時の運行管理、運休情報の周知方法（LINE活用等）の最適化といった、運営組織の継続体制が課題であるとの所感を持った。

(2) かつライド（小型車両活用デマンド交通）

「かつライド」は、路線バスの運休に伴う移動手段の確保として、西亀有エリアで開始された既存タクシー活用型の相乗りサービスである。専用車両を導入せず、街中を走る既存タクシー（東京無線・東都タクシー）を利用する仕組みにより、イニシャルコストや空車時の維持費を大幅に抑制していた。利用者がいなければ区の負担は発生しない、維持コストが掛からない。

利用者は、自宅付近のスポットと病院やスーパーなど約30箇所の指定施設の間を、ワンコイン（500円）で移動できる。タクシーメーター運賃との差額（1件当たり約800円）を区が負担するスキームで、コミュニティバス運行と比較して公費負担を低く抑えている。現在は1日平均15件の利用があり、通院や買い物に困る高齢者のニッチなニーズを的確に捉えている。実証運行を通じて、利用者の声に基づき運行開始時間を早めるなど、柔軟な改善が進められている。

今後の課題は、電話やタクシーアプリで配車依頼をする必要があるが、高齢の利用者の中には耳が遠かったり、電話をかけること自体に困難を感じたりする方がいること。区が車両

を購入するのではなく、既存の民間タクシーのインフラを活用するため、多数在籍しているタクシーの運転手一人一人に、かつライド独自の仕組み（申込書の受取や500円での精算など）を周知徹底することが難しいことが上げられる。

令和8年4月24日

座間市議会議長

松橋淳郎 殿

座間市公明党

鈴木一寿

視察所感 グリーンスローモビリティ及びかつライドについて

(1) グリーンスローモビリティによる地域主体交通について

葛飾区におけるグリーンスローモビリティ（以下「グリスロ」）は、単なる移動手段の導入にとどまらず、「地域主体による移動支援の仕組み」を構築した点に本質的な意義がある。本事業は交通計画を起点としつつも、地域住民からの要望を契機として具体化されており、「行政主導」ではなく「地域発意→行政支援」という構造で形成されている。また、実証運行を経て本格運行へと移行している点からも、段階的検証を重視した政策形成プロセスが徹底されている。

制度設計の中核は、①運行主体を地域組織とすること、②行政は車両提供・制度設計・関係機関調整を担うこと、③費用を地域と行政で分担することにある。

特に、運賃無料としながらも運行経費の一部を地域が負担し、協賛金等で補完する仕組みは、「受益と負担の関係」を地域内で可視化し、主体性を維持する制度設計となっている。この点は、行政サービスの提供から「地域が支える公共交通」への転換を示すものである。

加えて、車両については、株式会社タジマモーターコーポレーション社の「TAJIMANA O-6 J」を採用しており、8人乗りの電動車両として運用されている。最高速度は時速19キロメートルまでとし（20キロメートルを超える場合はシートベルト着用義務が生じるため）、こうした条件を前提に入札・選定が行われている点も、安全性と制度適合性を踏まえた実務的判断として注目される。

また、道路運送法上「許可・登録を要しない輸送」として整理することで、普通免許での運転を可能とし、地域住民が担い手となる仕組みを成立させている点は、担い手不足という全国共通課題に対する現実的な解である。

一方で、運転手の高齢化やボランティア依存の持続性、利用時間帯の偏在などの課題も明確であり、「善意に依存する仕組み」をいかに制度として安定化させるかが今後の焦点であると感じた。

本市においても、コミュニティバスでは対応しきれない狭域ニーズに対し、本事業のような「小規模・地域密着型交通」は有効であるとする。導入に当たっては、制度のみならず地域組織の形成や費用分担の合意形成を含めた「仕組み構築」が不可欠であると認識した。

(2) デマンド型タクシー「かつライド」について

「かつライド」は、バス路線の廃止を契機として導入された、既存タクシーインフラ活用型のデマンド交通であり、その本質は「低コストかつ柔軟な移動支援モデル」にある。本事業は、「誰でも！何回でも！」「ワンコインで乗車！」「事前登録は不要」という分かりやすいコンセプトを掲げており、制度の敷居を極限まで下げることで利用促進を図っている点が特徴的である。

さらに、制度構築にあたってはコンサルティング会社と連携し、調査・分析・広報を一体的に実施している点も注目される。これは単なる制度導入ではなく、「利用される仕組み」として設計されていることを示している。

実証実験は令和7年10月から1年半の期間で実施されており、利用実績や課題を検証しながら制度改善を図る前提となっている。

制度設計の特徴としては、

- ・既存タクシー車両・配車システムを活用
- ・対象エリアと施設を限定
- ・利用者負担500円＋行政補填

という極めてシンプルかつ合理的な構造である。

従来のオンデマンド交通における「空車時間のコスト負担」という課題を回避し、必要な時にのみコストが発生する仕組みは、財政効率の観点からも優れている。

また、住民アンケートに基づき対象施設を選定するなど、「需要に基づく設計」が徹底されており、利用者数の最大化ではなく「必要な人への到達」を重視している点が印象的であった。

一方で、質疑応答からは、

- ・利用時間帯の制約（特に通院時間との調整）
- ・予約手段の制約
- ・制度認知の課題

なども明らかとなっており、実証期間中の改善が前提となっている。

しかしながら、こうした課題を含めて「実証→改善」を前提とした柔軟な制度運用がなされている点こそ、本事業の強みであると評価できる。

本市においても、交通空白地域やラストワンマイル対策として、既存インフラを活用した同様の手法は極めて有効であり、コミュニティバスとは異なる「別レイヤーの交通手段」として検討すべきであるとする。

令和8年5月15日

座間市議会議長

松橋淳郎 殿

座間市公明党

高柳浩子

視察所感 グリーンスローモビリティ及びかつライドについて

地域住民の移動手について、葛飾区で取り組まれている二つの手法の視察に伺いました。

「グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通」は地元の町会からの要望で始まったとのこと、大変に驚きました。地域組織が運行主体となって車両を運行し、地域の移動手段を確保しています。車両は小型車両のため、普通免許で運転でき、バスが入れない幅の狭い道路も運行できます。バス停の標識柱はなく、歩道等にペイントして停留所であることを示していました。利用できる方は、年齢は関係なく、自力で乗車できる方、そしてなんと、利用者の運賃は無料です。運行経費の1割を地域組織が負担し、区役所が車両貸出等、9割を負担しています。

「かつライド」は、路線バスの運休を受けて始まった、西亀有エリアを対象としたデマンド交通で、民間のタクシー会社と連携しながら運行されています。自宅とスーパー、病院、公共施設、駅などの対象施設間を、誰でも1回500円で利用できる仕組みとなっており、非常に利用しやすい制度だと感じました。複数人で乗車すれば料金負担を分け合える点も、利用促進につながっていると感じます。

特に参考になったのは、既存の民間交通事業者と協力している点です。新たに大規模な設備や車両を整備する必要がなく、比較的少ない費用と短い準備期間で始められる仕組みであり、他自治体でも導入しやすい取組であると感じました。また、対象施設を限定することで効率的な運行が可能となっており、利用がなければ自治体負担が発生しない仕組みも合理的です。かつライドは、民間事業者のノウハウを活用しながら、地域住民の移動課題を解決できる現実的な手法であり、本市においても取り組みやすい施策であると感じました。高齢化が進む中、買い物や通院など日常生活を支える移動手段の確保は重要な課題であり、今後、本市でも導入に向けた検討を進めていきたいと強く感じました。