

千代田区地域福祉タクシー「風ぐるま」
の見直しに関する提言書

平成26年2月
風ぐるま見直し検討会

－ はじめに －

千代田区地域福祉タクシー「風ぐるま（乗合便）」は、高齢者、障害者、妊娠中の方、未就学児の保護者らを区内の福祉施設へ行き来できるよう、区内を巡回している地域福祉交通であり、平成9年に乗合便が開始してから、これまで多くの方の日常の足として機能しています。

一方で、路線が冗長になり、わかりにくさが増している、子育て世代が年々増えてきており、ベビーカーなどにも対応した車両が必要とされてきている、などの課題が顕在化しており、平成27年度には現在の高齢者センターの機能が九段下に移転することを踏まえ、風ぐるまの見直し検討会を立ち上げ、風ぐるまの見直しに向けた各種調査や意見交換を行ってまいりました。そして、この度、見直し検討会からの提言として、本書をとりまとめました。

本提言を受け、平成26年度以降、区では風ぐるまの具体的な見直しを行うこととなっておりますが、高齢者、障害者、子育て世代など、誰もが使いやすく、持続可能な地域福祉交通として再スタートすることを期待しています。

本提言をとりまとめるにあたり、調査にご協力いただいた、風ぐるまの利用者の方々、区役所をはじめとする区内の施設に来訪された方については、厚く御礼申し上げます。

平成26年2月

風ぐるま見直し検討会
委員長 大森 宣暁

目次

● 第1章 はじめに -提言の主旨-	1
1-1 提言の背景と目的	1
1-2 検討体制	2
1-3 検討経過	2
● 第2章 風ぐるまの現状と課題	3
2-1 千代田区の概況	3
2-2 風ぐるまの運行の概況	5
2-3 風ぐるまの利用実態（利用実態調査の結果）	8
2-4 施設での聞き取り調査の結果	13
2-5 風ぐるまの課題の整理	17
● 第3章 風ぐるまの見直し方針	19
3-1 風ぐるま運行の理念・目的の明確化	19
3-2 風ぐるまの見直し方針の設定	20
● 第4章 見直し方針に基づく風ぐるまの運行内容	21
4-1 運行エリア	22
4-2 運行車両	23
4-3 路線	24
4-4 交通結節点	26
4-5 バス停留所（乗降場所）	27
4-6 運行日、運行時間帯	28
4-7 運行本数	28
4-8 運賃	29
4-9 補助協定等の工夫	31
4-10 その他の工夫	32
● 巻末 用語解説	34

文中の※1～※12 まで用語解説をしています。

第1章 はじめに -提言の主旨-

1-1 提言の背景と目的

千代田区地域福祉タクシー「風ぐるま（乗合便）」は、高齢者、障害者、妊娠中の方、未就学児の保護者らを区内の福祉施設へ行き来できるよう、区内を巡回している地域福祉交通です。

千代田区により平成9年に乗合便の補助事業が開始されて以降、区内福祉施設の整備に合わせて事業の拡充が進む一方で、乗車人数の増加やルートの複雑化などの課題が見られるようになりました。また、平成27年に(仮称)高齢者総合サポートセンターが開設することにより、最も乗降の多い福祉施設が九段下に移転することに向け、区民等の移動ニーズが変化することが予想されるため、それに応じたルートの再編が必要と考えられます。また、平成23年度の外部評価報告書では、主にコスト面から見直しが指摘されています。

こうしたことから、事業の見直しを行うため、平成24年度に「風ぐるま見直し検討会」を立ち上げ、利用者増への対応など現在生じている課題の解決を含め、抜本的な見直しについての検討を2か年行ってきました。

このたび、私たち“風ぐるま見直し検討会”では、風ぐるまの見直しに向けた『提言書』として、検討結果をとりまとめました。



1-2 検討体制

学識経験者 2 名、交通事業者 2 名、福祉団体 2 名、公募区民 2 名、行政 1 名の計 9 名で構成する検討会を立ち上げ、検討を行いました。

表 1 検討会委員名簿

	区分	氏名	所属
1	学識経験者（交通）	◎大森 宣暁	東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻准教授
2	学識経験者（障害者福祉）	田中 恵美子	東京家政大学人文学部 教育福祉学科講師
3	交通事業者	關田 和弘	日立自動車交通株式会社総括部長
4	交通事業者	若田 瑞穂 加地 正浩	東京都交通局自動車部 計画課路線調整担当係長
5	福祉団体	吉澤 文子	千代田区民生・児童委員協議会
6	福祉団体	蒲生 好永	千代田区障害者共助会
7	公募区民	石田 敏恵	神田地区在住
8	公募区民	古瀬 正次	麴町地区在住
9	行政機関（千代田区所管部）	○松本 博之	千代田区保健福祉部長

◎：委員長

○：副委員長

1-3 検討経過

利用者実態調査やニーズ調査を交え、計 6 回の検討会で検討を進め、提言書を取りまとめた。

表 2 検討経過

年度	検討会等	年月	内容
平成 24 年度	第 1 回検討会	平成 24 年 7 月	(事業説明)
	第 2 回検討会	〃 11 月	(課題の整理)
平成 25 年度	第 1 回検討会	平成 25 年 7 月	(昨年度までの確認と今後の予定)
	↓	〃 9 月	(乗降調査、ヒアリング調査の実施)
	第 2 回検討会	〃 10 月	(実態調査の分析)
	第 3 回検討会	〃 12 月	(再編方針の検討)
	↓	平成 26 年 1 月	(ヒアリング調査の実施)
	第 4 回検討会	〃 2 月	(提言書のとりまとめ)

第2章 風ぐるまの現状と課題

風ぐるまの見直し検討にあたり、本章では区で実施した調査の結果として、風ぐるまの現状と課題を整理した。

2-1 千代田区の概況

(1) 都市構造および人口分布、高齢化

千代田区は中心に皇居、南部は官公庁、オフィスなどが立地しており、居住地は北部の四谷～九段～神田の地区に集中しています。また、千代田区内は道路整備や歩道等のバリアフリー整備が進んでいるものの、高規格道路などでの横断歩道や歩道橋など移動制約者の移動に障害となるものがあり、高齢者の移動への配慮が必要となっています。

また、将来人口推計では、人口の増加傾向および、高齢者数及び要支援者・要介護者の数も増加傾向が示されており、外出・移動手段の確保がますます必要となります。

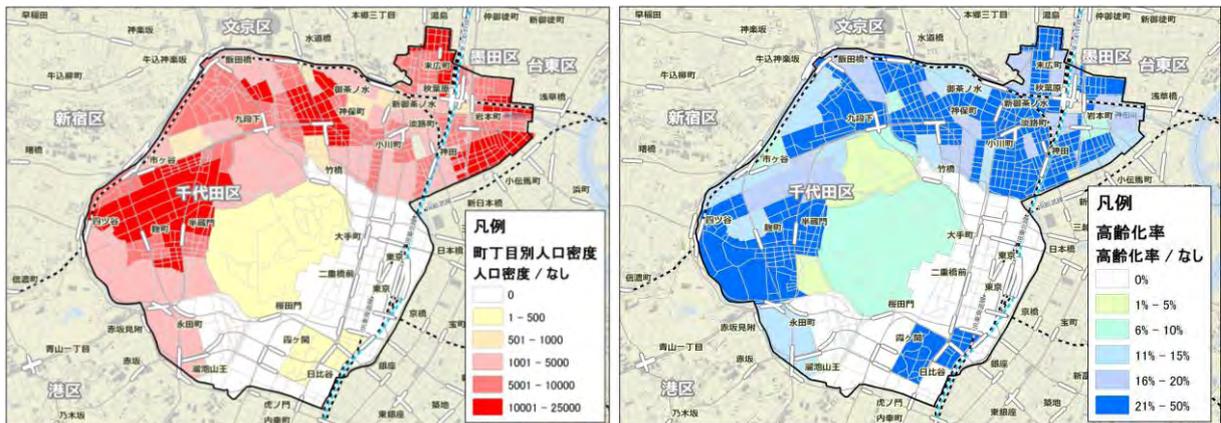
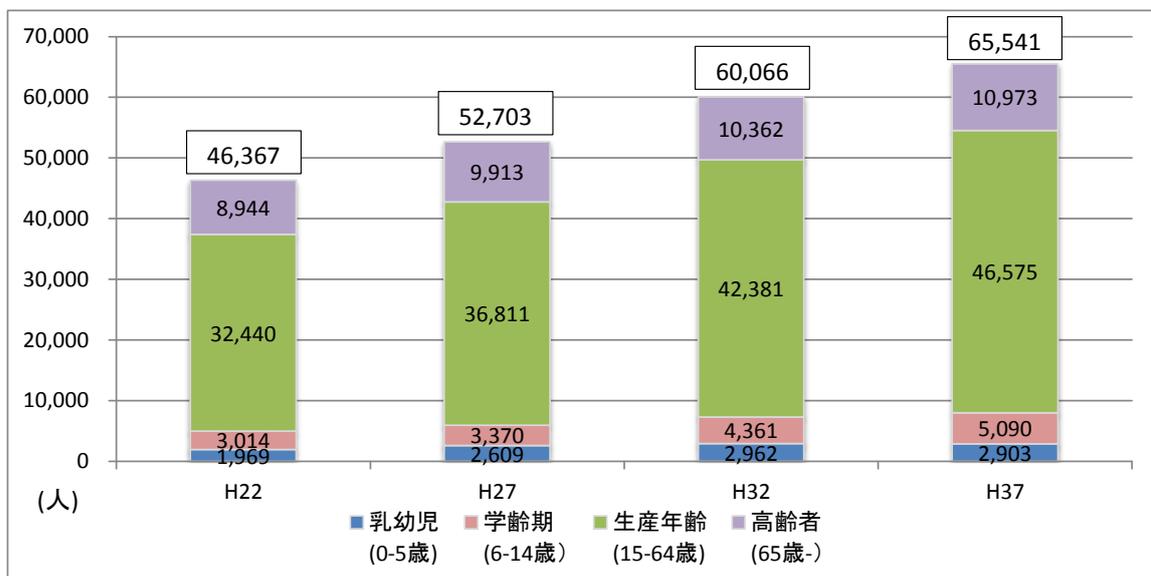


図1 千代田区の人口分布及び高齢化率（平成22年国勢調査より）

表3 千代田区の将来人口推計（千代田区資料）



(2) 鉄道やバスなどの公共交通網の状況

JR や地下鉄などの鉄道駅が 60 程度あり、また主要幹線道路では路線バスも運行していることから、公共交通網の整備状況が高い状況と言えます。一方、特に鉄道駅においては、地下鉄の地上出入り口、改札とホームを結ぶ通路や階段といった場所で、エレベーターやエスカレーターが設置されていない箇所が多く存在することから、バリアフリー対策については現在も対策中であるといった状況にあります。

なお、鉄道の圏域を半径 500m、バスの圏域を半径 300m として公共交通のカバー状況をみると、区内全体としては公共交通のサービスが十分確保されている状況にあると言えます。



図 2 千代田区の公共交通網

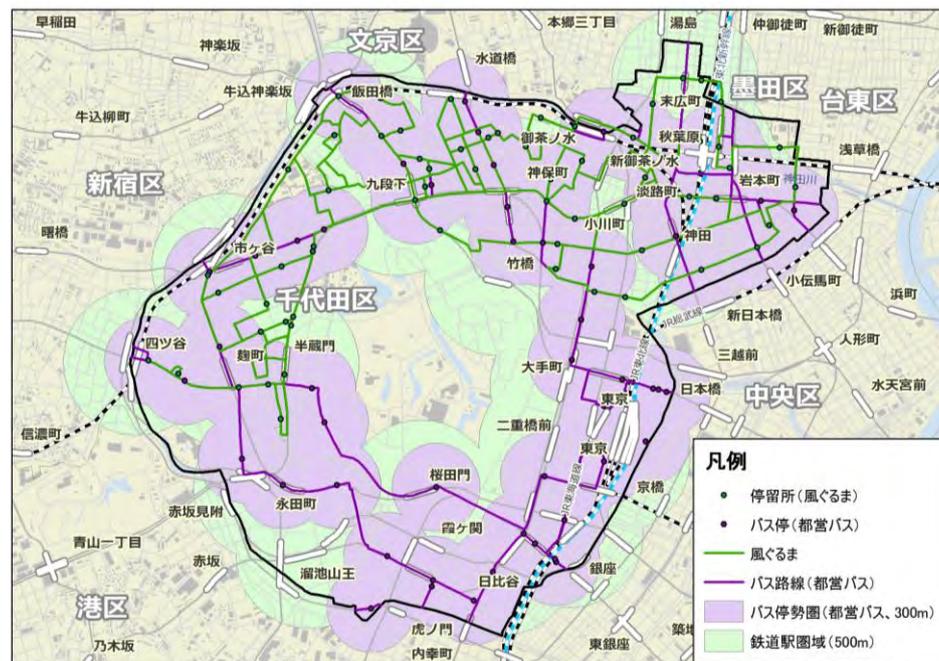


図 3 千代田区での公共交通によるカバー状況

2-2 風ぐるまの運行の概況

(1) 運行概況

①運行ルート・運行時間・運行日

千代田区の北部において、区内の公共施設や医療施設、福祉施設と各地区を結ぶ路線として現在 3 ルートが運行しています。秋葉原歩行者天国実施に伴い、日曜日の風ぐるま「四谷・あきば便」は迂回ルートで運行しています。停留所は全部で 83 ヶ所に設置されており、降車については、バス停とバス停の間の希望する箇所で下車する事が可能な「フリー降車」を実施しています。

概ね午前 8 時 30 分から午後 6 時まで毎日運行していますが、年末年始（12 月 31 日～1 月 3 日）は運休となっています。

表 4 風ぐるまの運行ルート

便名	1 循環の 距離	1 循環の 所要時間	運行時間帯（本数）	
			月～土曜日	日曜日・祝日
1. 四谷・あきば便	19.48km	125 分	8:30～17:55(8 本)	9:00～17:25(8 本)
2. 和泉・麴町便	24.02km	100 分	8:29～18:25(10 本)	9:00～17:05(9 本)
3. 内神田・富士見便	23.27km	110 分	8:20～17:58(10 本)	9:00～17:00(5 本)

②車両

ワンボックス車両で運行しており、車種により定員は 8～9 名となっています。車いす利用者は車両後部よりリフトで乗車することができます。



図 4 風ぐるまの車両

③運賃

大人も小人も 1 回 100 円です（大人又は小人 1 人に同伴する未就学児は 2 人まで無料）。ただし、区が発行する「風ぐるま無料乗車証^{*2}」提示の場合は無料となっています。

「風ぐるま無料乗車証」対象者

- ・千代田区在住の 60 歳以上の方
- ・千代田区在住で「身体障害者手帳」「愛の手帳」「精神障害者保健福祉手帳」をお持ちの方
- ・千代田区在住の妊婦及び未就学児連れの保護者
- ・ちよだボランティアセンターに登録しているボランティア

(2) 利用概況

①風ぐるまの利用実績および収支状況

平成9年に千代田区で乗合便の補助事業を開始以降、運行ルートが増加や増便、区民への周知などにより利用者は増加を続けていますが、無料乗車証による利用がほとんどであることから、区による支出が増加している状況にあります。

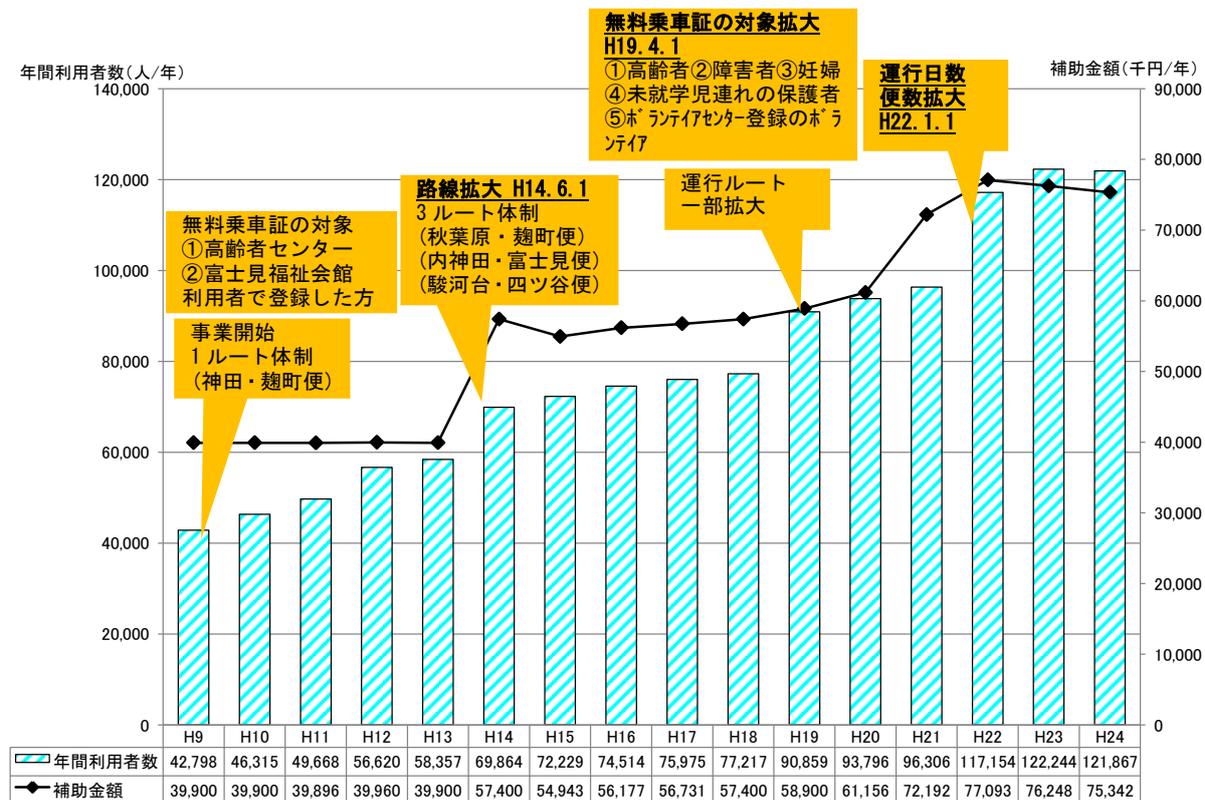


図5 風ぐるま(乗合)年間利用者数等の推移(千代田区資料より)

②路線別、月別の利用者数

風ぐるまの運行3路線のうち、四谷・あきば便、内神田・富士見便の利用が、和泉・麴町便に比べ多くなっています。月別にみると、7月から10月にかけての利用が多くなっており、12月～2月の利用は比較的少なくなっている傾向にあります。

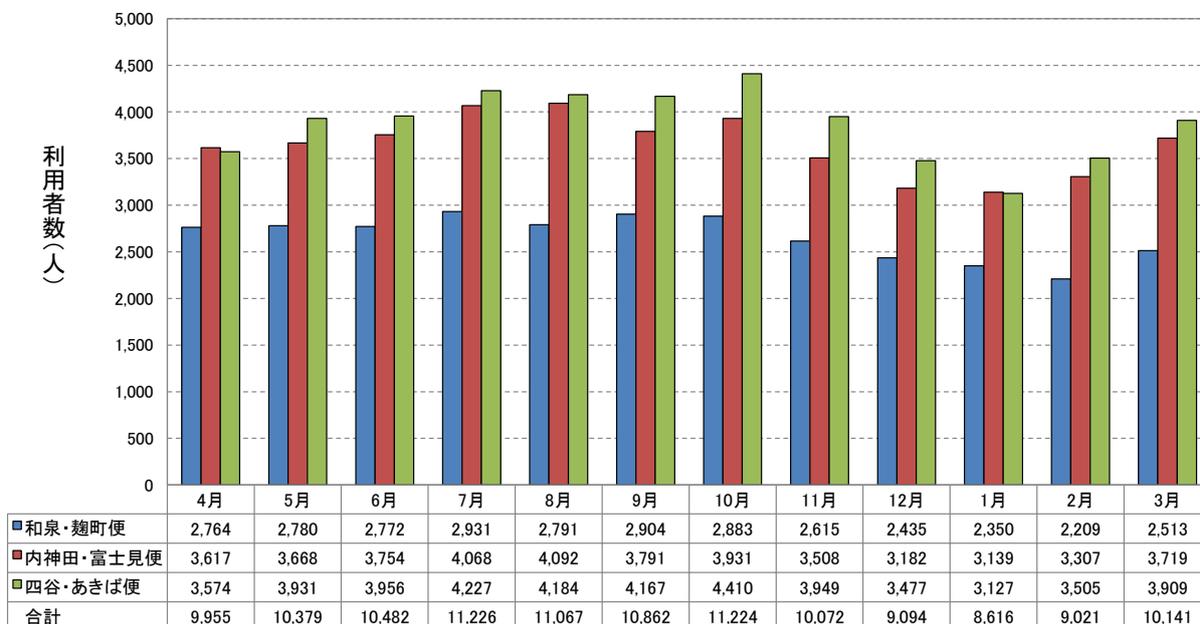


図6 路線別、月別の利用者数（平成24年度）

③路線別、曜日別の利用者数

曜日別にみると、いずれの路線も月曜から金曜までの平日は利用者が比較的多くなっていますが、土曜や日曜などの休日は利用が少なくなっている傾向にあります。

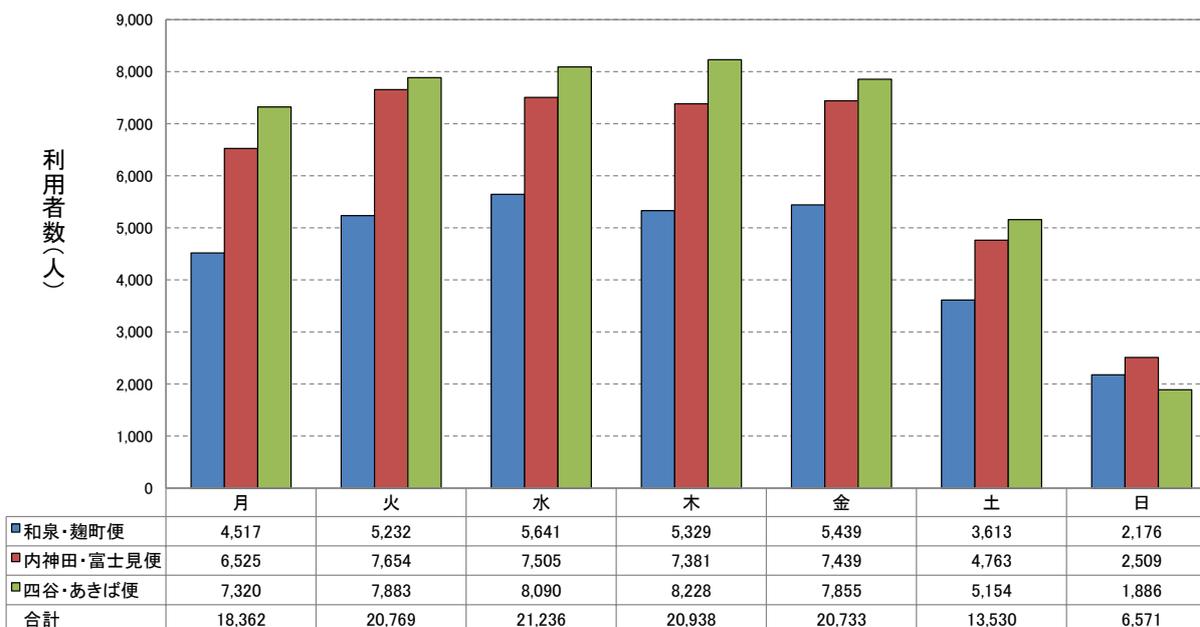


図7 路線別、曜日別の利用者数（平成24年度）

2-3 風ぐるまの利用実態（利用実態調査の結果）

（1）調査概要

下記の調査日の全便、全利用者を対象として、乗降実態調査および聞き取りによる調査を区が実施しました。

調査日：平成 25 年 9 月 1 日(日)、4 日(水)、5 日(木)、6 日(金)、7 日(土)

（2）調査結果

①利用実績（全体および路線別）

平日はいずれも 400 名前後の利用となっており、内神田・富士見便、四谷・あきば便での利用が多くなっています。土日は平日と比較して利用者が少なくなっていますが、土曜日は平日とそれほど変わらない利用者数となっています。

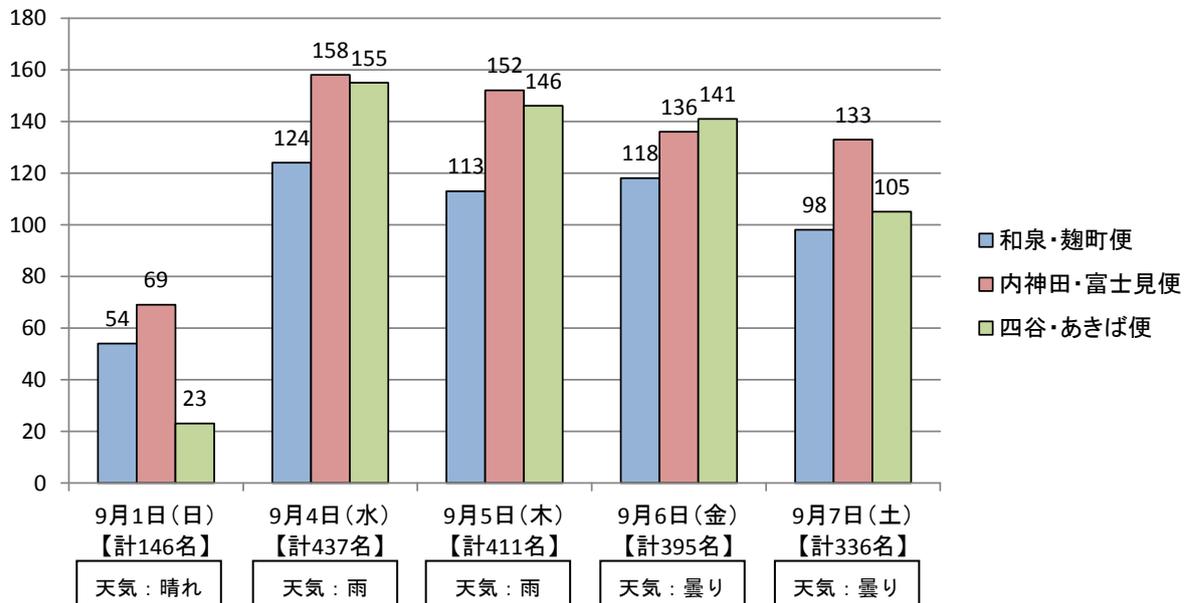


図 8 調査期間中の風ぐるまの利用実績

②臨時便の対応状況

車両の定員オーバーによる臨時便の対応状況は、平日と土曜日で見られ、主に四谷・あきば便の 3 便目（9 時 38 分四谷発）、6 便目（12 時 43 分四谷発）、8 便目（16 時 30 分千代田区役所発）で臨時便を運行しています。

表 5 風ぐるま(乗合)の臨時便の対応状況

	9月1日(日)	9月4日(水)	9月5日(木)	9月6日(金)	9月7日(土)
和泉・麴町便	—	—	—	5 便→1 名	—
内神田・富士見便	—	4 便→2 名	—	—	—
四谷・あきば便	—	3 便→8 名 6 便→1 名 8 便→1 名 計 10 名	3 便→6 名 6 便→2 名 8 便→6 名 計 14 名	3 便→3 名 6 便→5 名 8 便→3 名 計 11 名	3 便→6 名 6 便→3 名 計 9 名

③日別、路線別の便別利用者数

どの路線についても第2便(8時台)、第3便(9時台)での利用が比較的多くなっている他、第5便～第8便の夕方の便が多くなっています。

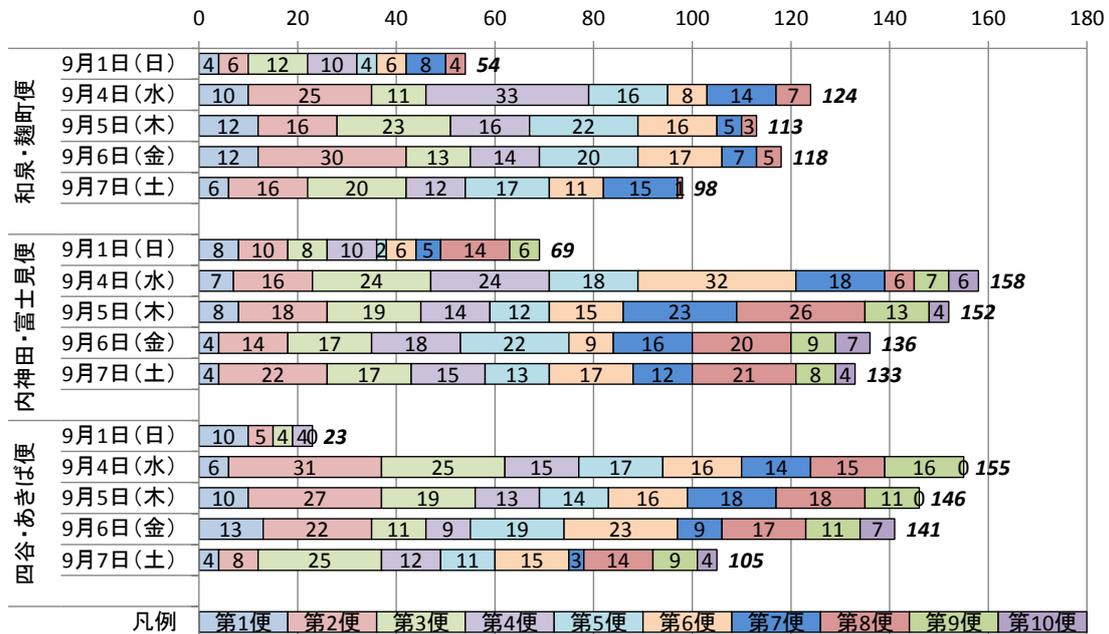


図9 日別、路線別の便別利用者数

※内神田・富士見便は第4便、四谷・あきば便は第3便、第6便、第8便で臨時便利用者を含む

④日別、路線別の便別利用者の券種

平日、休日ともに高齢者パス※³での利用が多くなっていますが、休日は高齢者パスの割合が高くなっています。現金利用者は10～20%となっており、平日と土日で極端な変化は見られません。また、妊婦パス※⁵やボランティアパス※⁶はどの路線でも少ない利用ですが、子育てパス※⁵はどの路線も10%近くの利用があり、日別に見てもどの日も一定数利用があることがわかります。

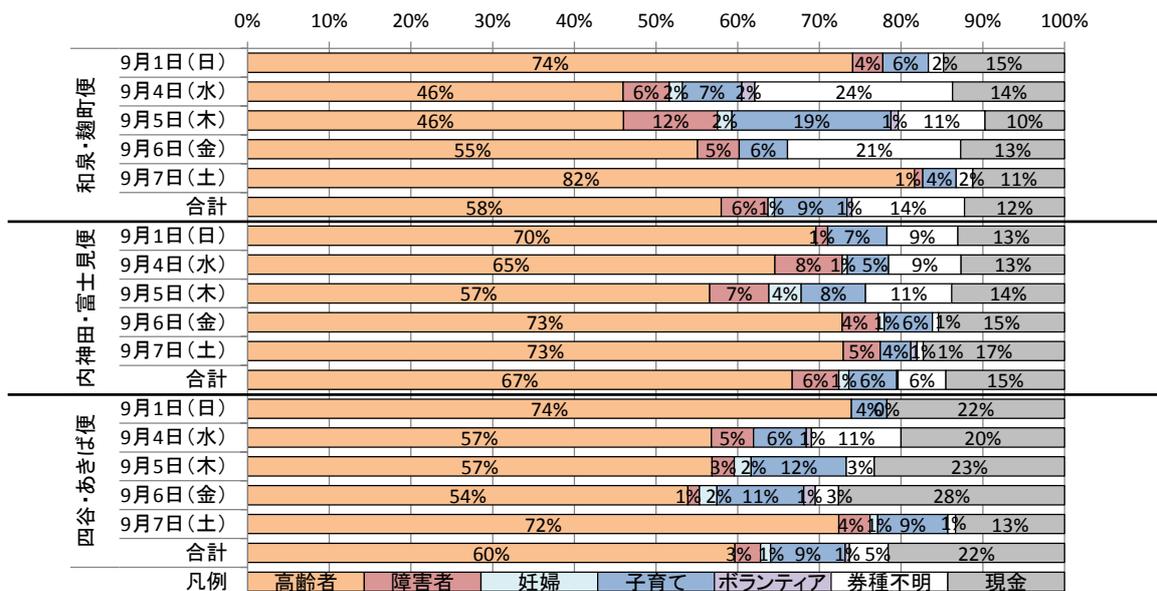


図10 日別、路線別の便別利用者の券種

⑤停留所ごとの乗車・降車人数（5日間計）

千代田区役所や高齢者センター、障害者福祉センター、日大病院、四谷駅での利用者が多くなっています。また、四谷方面、富士見方面、神田方面での途中下車も見られます。

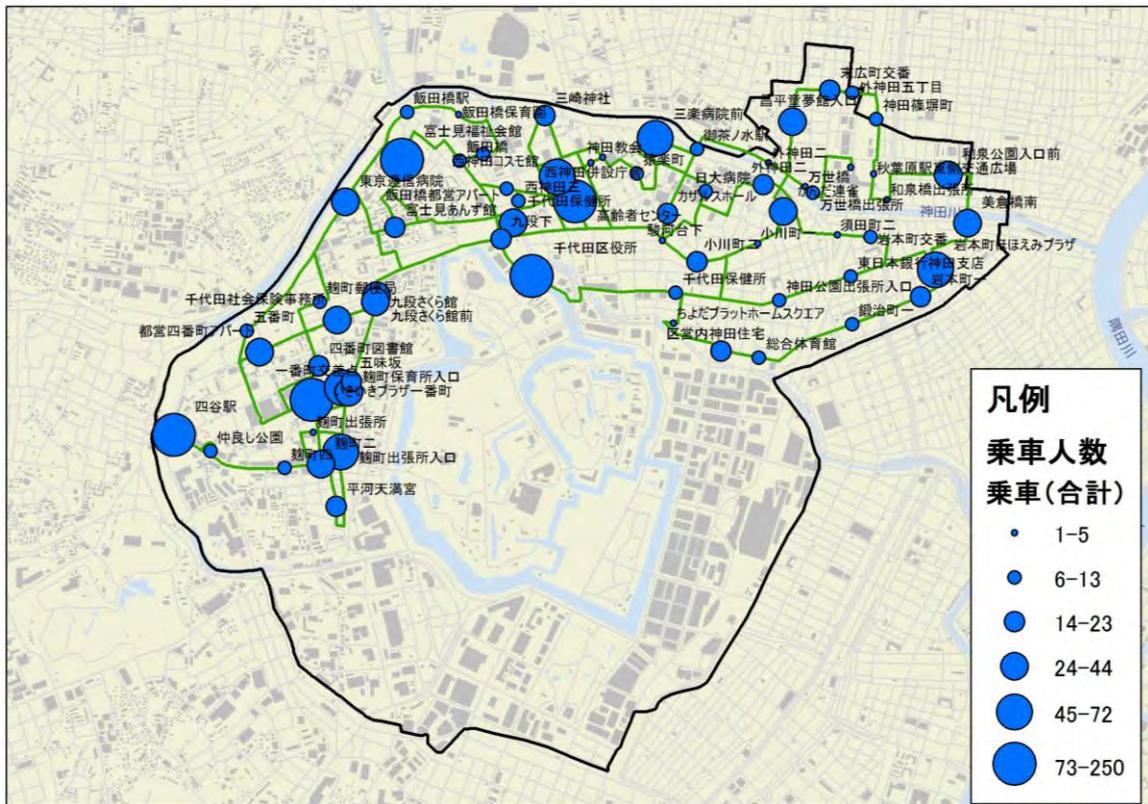


図 11 停留所別の乗車人数（5日間計、3路線計）

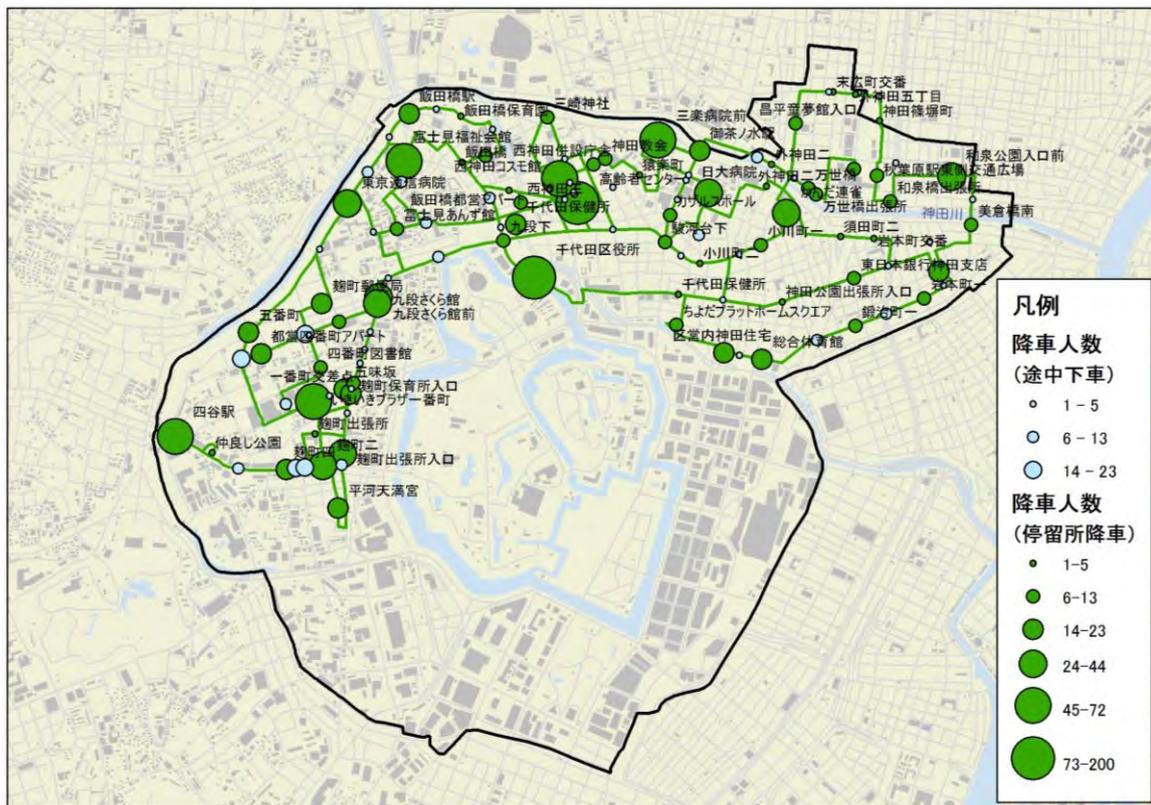


図 12 停留所別の降車人数（5日間計、3路線計）

停留所間での降車(フリー降車^{※1})については、全体のうち22.5%の方が利用していました。利用券種別にみたところ、子育てパスを利用されている方は、全体よりも停留所間で停車する方の割合が高く、31.9%という結果でした。

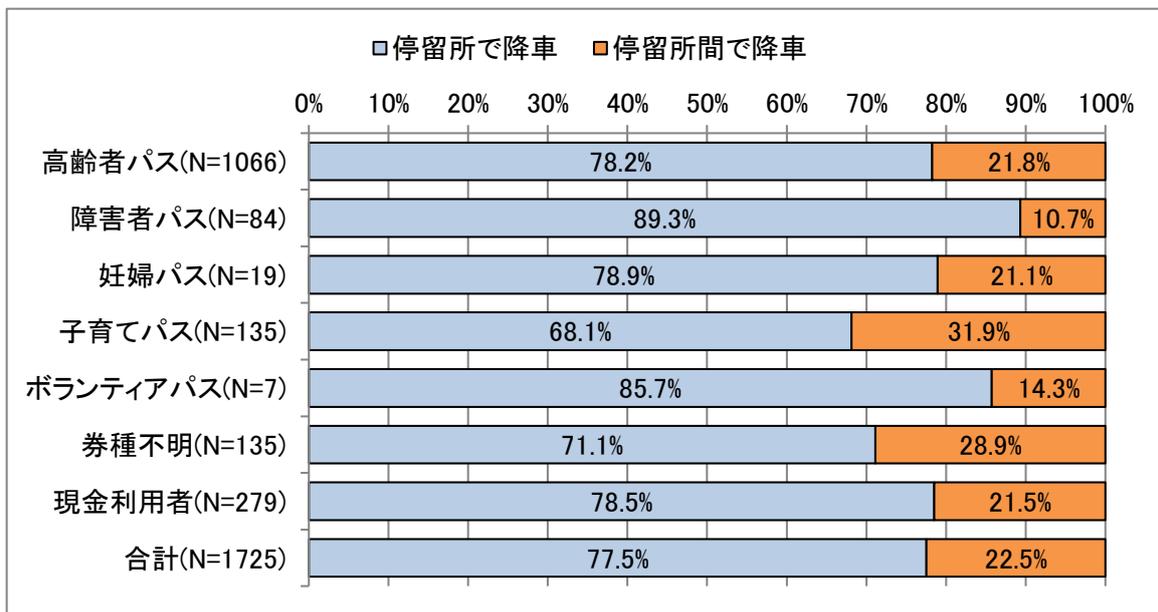


図 15 利用券種別の停留所間の降車状況 (5 日間計、3 路線計)

⑥利用者の意見（利用券種ごとの意見の分類）

風ぐるまに関する意見は、合計で530件得られました。5日間の合計利用者人数と比較して少なくなっていますが、これは利用者のうち多くの方が高頻度利用であり、回答が重複したことによるものです。

意見や要望としては主に運行本数が多くなっており、その他に運行時間帯や運行ルート、停留所、車両の変更などに関する意見が多くみられました。

表6 風ぐるまの臨時便の対応状況

	運行本数	運行時間帯	運行ルート	停留所	フリー降車	車両の変更	満足・助かっている	その他	合計
高齢者パス	70件	27件	27件	28件	15件	36件	80件	47件	330件
障害者パス※ ⁴	13件	4件	3件	1件		5件	7件	2件	28件
妊婦パス	2件		1件			2件	2件	3件	10件
子育てパス	21件	7件	11件	1件	3件	8件	16件	3件	70件
ボランティアパス	3件	1件	1件	1件	1件			2件	9件
利用券種不明	30件	10件	1件	8件	2件	6件	14件	17件	88件
現金利用者	7件	2件	1件	2件		2件	5件	2件	21件
合計	146件	51件	45件	40件	21件	59件	124件	76件	562件

<風ぐるまへの意見、要望の傾向>

【運行本数】運行本数の増加、特に1時間に2本運行してほしいという意見が多くみられます

【運行時間帯】朝の時間と夜の時間での運行の拡大に関する意見が多くみられます

【運行ルート】路線が遠回りであるため時間がかかる、逆回り路線などの意見が多くみられます
また、ルートや路線図を分かりやすくしてほしいという意見も見られます

【停留所】停留所の間隔を短くしてほしい、ベンチや屋根等の設置の意見が多く見られます

【フリー降車】フリー降車ができることで利用がしやすいという意見が見られます

【車両の変更】車両を大きくしてほしいという意見が多く見られます（定員が少ないため）

特に四谷便は朝の利用が多いため、車両を大きくしてほしいという意見がありました

【その他意見】（主な意見）

- ・定員の関係で、帰りに利用できるか心配
- ・高齢者センターから大人数で乗るときがあるため、前もって臨時便を運行すべき
- ・乗り換えがわかるようにしてほしい
⇒利用者への周知や施設との連携など、ソフト的な対応
- ・日比谷図書文化館やワテラスなど、現在風ぐるまが運行していない区域での運行、新規に建設された施設への乗り入れなどの要望が見られました

2-4 施設での聞き取り調査の結果

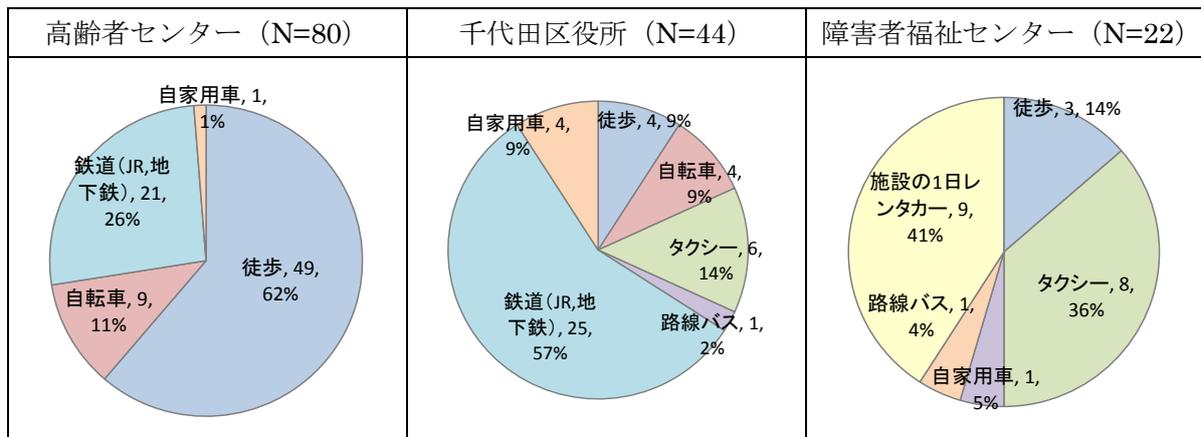
(1) 高齢者施設における調査概要

下記の調査日に千代田区役所、高齢者センター、障害者福祉センターの3か所に来訪する方を対象に、施設までの交通手段、千代田区での移動に関する問題点・要望などを把握するヒアリング調査を区が実施しました。

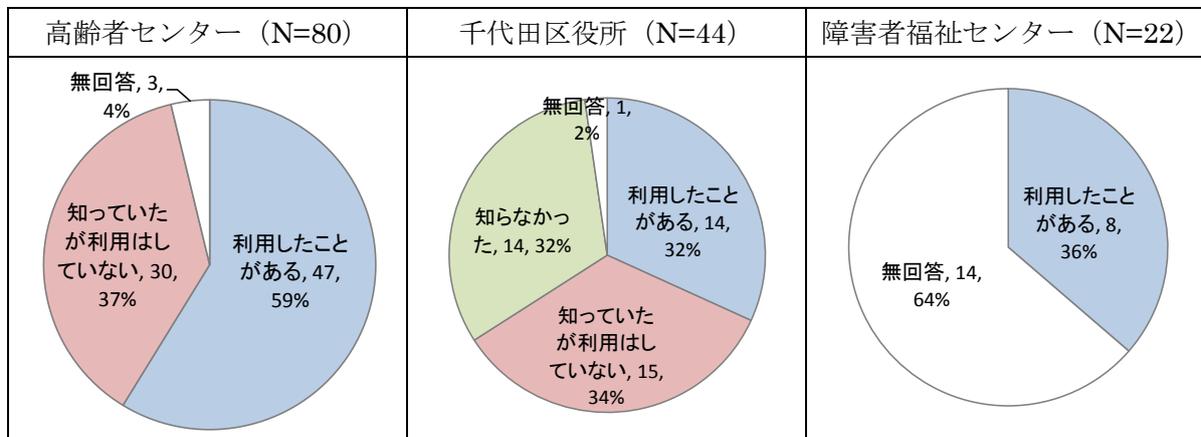
調査日：平成25年9月4～6日の3日間

(2) 高齢者施設における調査結果 【※風ぐるま以外的手段で来訪した方を対象に調査を実施】

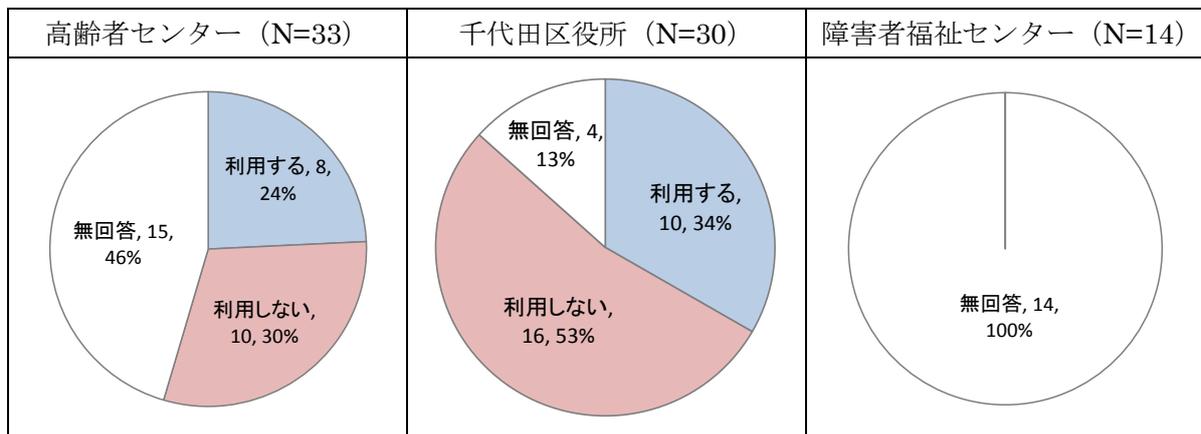
①来訪者の交通手段



②地域福祉タクシー「風ぐるま」の利用状況 (利用経験の有無)



③風ぐるまを利用したことがない方の今後の意向 (利用意向、改善要望等)



④意見、要望等

<区内移動に関する要望>

鉄道駅での上下移動、バリアフリーの充実に関する意見、歩道幅員や舗装に関する意見が見られました。

【主な意見】

- ・地下鉄や JR 駅での上下移動が大変なため、エスカレーターやエレベーターを設置してほしい。
- ・道路の段差が多く、自転車で走りにくい。
- ・歩道が狭く、電動車いすで通行しづらい。
- ・歩道の凹凸が多いため、バリアフリーの充実をしてほしい。
- ・鉄道駅やビル等の階段について、両側に手すりを設置してほしい。

<風ぐるま利用経験者の風ぐるまへの改善要望>

本数の増加、運行ルートのわかりやすさの向上に関する意見が見られました。

【主な意見】

- ・運行本数を増加してほしい。
- ・停留所で各ルートの行先を示すなど、わかりやすくしてほしい。
- ・一回りするのに時間がかかるため、ルートの効率化を図ってほしい。
- ・各ルートで逆回りの運行をしてほしい。
- ・満員で乗れない場合があるため、車両を大きくしてほしい。
- ・車いすが 2 台乗れる車両と 1 台しか乗れない車両が混在しているため、統一してほしい。
- ・杖を使っている利用者などに、乗務員のサポートをお願いしたい。

<風ぐるまを利用していない方の風ぐるまへの改善要望、利用しない理由等>

目的地まで時間を要すること、他の手段で移動可能な点などが挙げられました。

【主な意見】

- ・目的地まで時間を要するため利用していない。改善された場合には利用したい。
- ・運行本数が少ないため、利用していない。
- ・他の交通手段で移動できるため、利用していない。
- ・現在は健康だから利用する必要がないが、将来は利用したい。

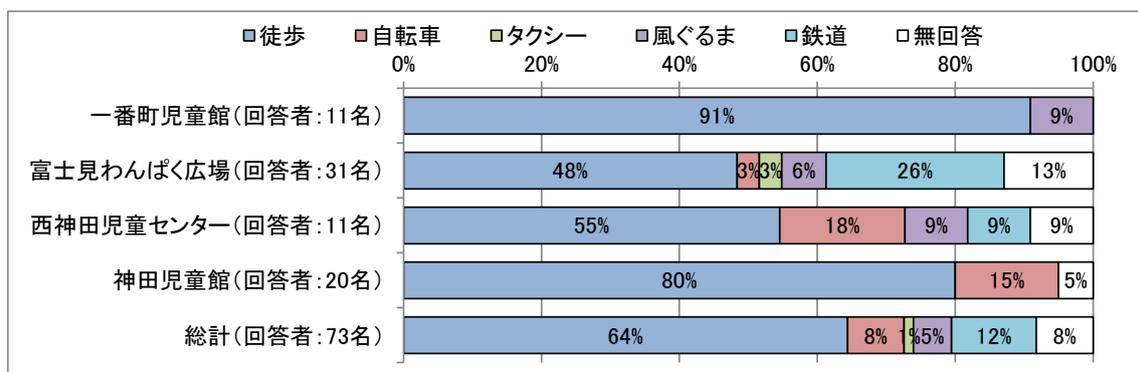
(3) 子育て施設における調査概要

下記の調査日に一番町児童館、富士見わんぱく広場、西神田児童センター、神田児童館の4か所に来訪する方を対象に、施設までの交通手段、千代田区での移動に関する問題点・要望などを把握する聞き取り調査を区が実施しました。

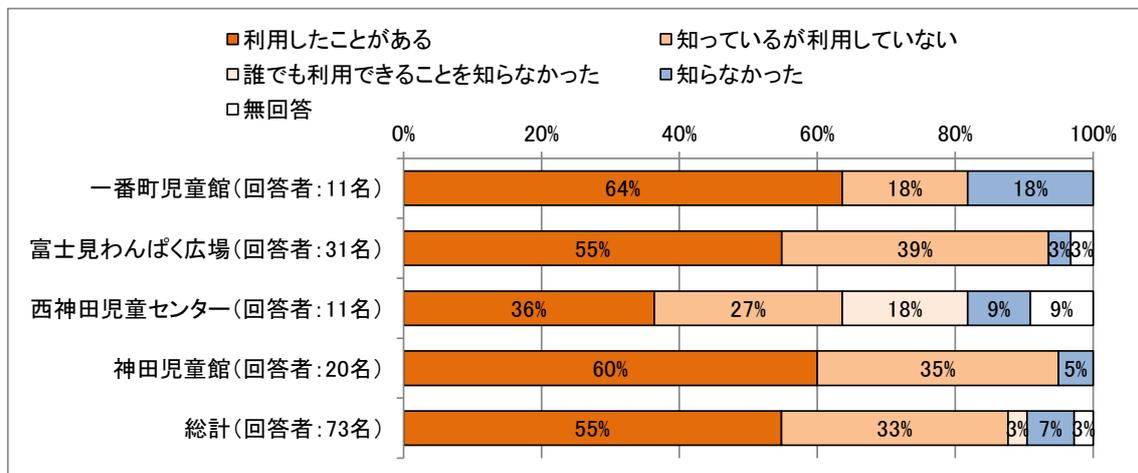
調査日：一番町児童館（平成26年1月28日、10時半～12日）、富士見わんぱく広場（平成26年1月30日、10時半～14時）、西神田児童センター（平成26年1月31日、10時半～12時）、神田児童館（平成26年1月31日、10時半～12時）

(4) 子育て施設における調査結果

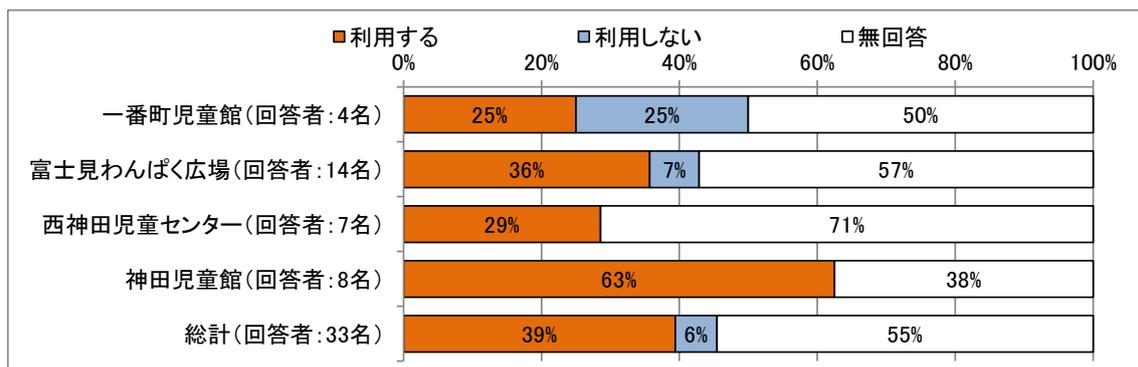
①来訪者の交通手段



②地域福祉タクシー「風ぐるま」の利用状況（利用経験の有無）



③風ぐるまを利用したことがない方の今後の意向（利用意向、改善要望等）



④意見、要望等

＜風ぐるま利用経験者の風ぐるまへの改善要望＞（回答者：37名、意見数：63件）

意見の内容	運行本数 時間帯	ルート 逆回り	車両	利用環境	わかり やすさ	合計
意見数	16件	14件	14件	15件	4件	63件

【主な意見】

- ・本数を多くしてほしい（15～30分に1本など）。
- ・逆回り路線を設定してほしい、ルートを簡潔にして、所要時間を短縮してほしい。
- ・富士見の児童館に停留所を作ってほしい。
- ・ベビーカーに子供を乗せたまま乗車できるよう、車両を大きくしてほしい。
- ・乗車人数が多い場合、子連れでの利用がためられる。利用しやすい環境を作ってほしい。
- ・乗降方法やルートマップを停留所で示してほしい、ルートをわかりやすくしてほしい。

＜風ぐるまを利用していない方の風ぐるまへの改善要望＞（回答者：18名、意見数：27件）

意見の内容	運行本数 時間帯	ルート 逆回り	車両	利用環境	わかり やすさ	合計
合計	7件	8件	2件	6件	4件	27件

【主な意見】

- ・本数を多くしてほしい（15～30分に1本など）
- ・逆回り路線を設定してほしい、ルートを簡潔にして、所要時間を短縮してほしい。
- ・幼稚園（番町幼稚園）などに行けるようにしてほしい。
- ・ベビーカーに子供を乗せたまま乗車できるよう、車両を大きくしてほしい。
- ・乗車人数が多い場合、子連れでの利用がためられる。利用しやすい環境を作ってほしい。
- ・利用できることを知らなかったので、区役所や幼稚園、児童館等で案内してほしい。
- ・乗降方法やルートマップを停留所で示してほしい、ルートをわかりやすくしてほしい。

2-5 風ぐるまの課題の整理

(1) 運行路線の特徴

①長大路線

区内に風ぐるまは計3路線運行しており、各路線ともに循環型で1循環2時間～2時間半要す長大路線となっています。路線が長く、なおかつ循環型のため、利用方向によっては大きく遠回りする状況となっています。



②路線の重複、わかりにくさ

3路線はいずれも運行経路が複雑であり、互いに重複する部分が多いため、分かりにくい状況にあります。(日常的に利用している方はわかっているが、自分がいつも利用している区間以外はわからないし、初めて利用する方にとっても分かりづらいといった意見が多く聞かれました。また、マップや時刻表を分かりやすくして欲しいなどの要望もありました。)

(2) 利用実態 (調査結果)

①利用の傾向

区役所、高齢者センターを起終点とした各方面への移動が多く、長距離の利用よりは短距離の利用が多い状況です。また、区の東西を横断する利用 (秋葉原⇄四谷のような利用) は少ない状況になっています。

利用券種としては、全体的に高齢者パス利用が最も多く、子育て世代の方の利用は1割ほどとなっています。四谷・あきば便は現金利用者が多いことが特徴です。

四谷・あきば便を中心にほぼ毎日臨時便が発生している状況も確認できました。

フリー降車の利用は、全体の2割程度となっています。

②利用者及び区民の要望

乗客、非乗客ともに運行本数の増加 (現状の1時間に1本を30分に1本など)、ルートの効率化によるわかりやすさの向上や所要時間の短縮に対する要望が多いことが確認できました。

(3) 都市環境

高齢者センター機能が新施設として千代田区役所の斜め向かいに移転予定 (平成27年度) となっており、施設移動にともなう区民等の移動ニーズの変化や、風ぐるまのルート等の見直し対応が必要となります。

千代田区内の道路環境(現在の風ぐるまのルート)は、現在のワンボックス車両から大型化を図った場合も、小型バスが通行可能と考えられる区間が多数存在する状況も調査から確認できました (※道路管理者、警察関係者による今後の確認が必要である)。

(4) 利用状況と財政負担

平成 9 年に乗合便を開始以降、運行ルートが増加や増便、区民への周知などにより利用者は増加を続けていますが、無料乗車証による利用がほとんどであることから、区による支出が増加している状況にあり、今後持続可能な地域の交通手段と考えた場合に、区による支出の増かは見直すべき課題の一つと考えられます。

第3章 風ぐるまの見直し方針

3-1 風ぐるま運行の理念・目的の明確化

(1) 風ぐるまの運行理念

これまでの調査結果で把握できたように、風ぐるまは主に高齢者や障害者、子育て世代の方に利用されており、今後も少子高齢化に伴う高齢者等の増加、子育て世代の暮らしの質の向上などのために、今後ますます風ぐるまの必要性が高まるものと言えます。一方で、四谷駅から麴町方面などを中心に、路線バスを補完する機能として、一般の方による利用なども見られることから、区の公共交通としても機能していることが言えます。

これらを踏まえ、風ぐるまの運行理念は、従前の考え方を踏襲し、以下のとおり設定することを提言します。高齢者・障害者を始めとする区民のため、地域公共交通を確保し、地域福祉の推進とノーマライゼーションの実現を図ることが求められます。

～運行の理念～

誰でも乗車できることを維持しつつ、「**高齢者**」「**障害者**」「**子育て世代**」
を主な対象者とした福祉目的の地域公共交通サービス

(2) 公共交通サービスの種類と風ぐるまの位置づけ

千代田区では鉄道路線網（JR、地下鉄）やバス路線網が充実していますが、特に鉄道駅での上下移動に関しては、高齢者や障害者、また子育て世代の親にとって十分なバリアフリー設備が整っているとは言えない状況にあります。

このような事が理由で、外出がおっくうになり、引きこもりがちな人々にとって、手軽に乗車する事ができる移動手段として、「風ぐるま」でのサービスの提供を引き続き行っていくことが必要です。

3-2 風ぐるまの見直し方針の設定

前項で示す運行の理念を達成するため、風ぐるまの見直し方針と3つの具体的な対応方針を掲げ、取り組んでいくことを提言します。

【見直し方針】

わかりやすく利用がしやすい「風ぐるま」の運行による、
外出しやすい交通環境の実現（地上レベルでのバリアフリーの達成）

【対応1】わかりやすい運行（路線の短縮化、効率化、シンプル化）

・わかりやすさ、路線長の短縮化（短距離トリップ対応） = 運行の効率化

【対応2】利用のしやすさの向上（車両の大型化による利便性の向上）

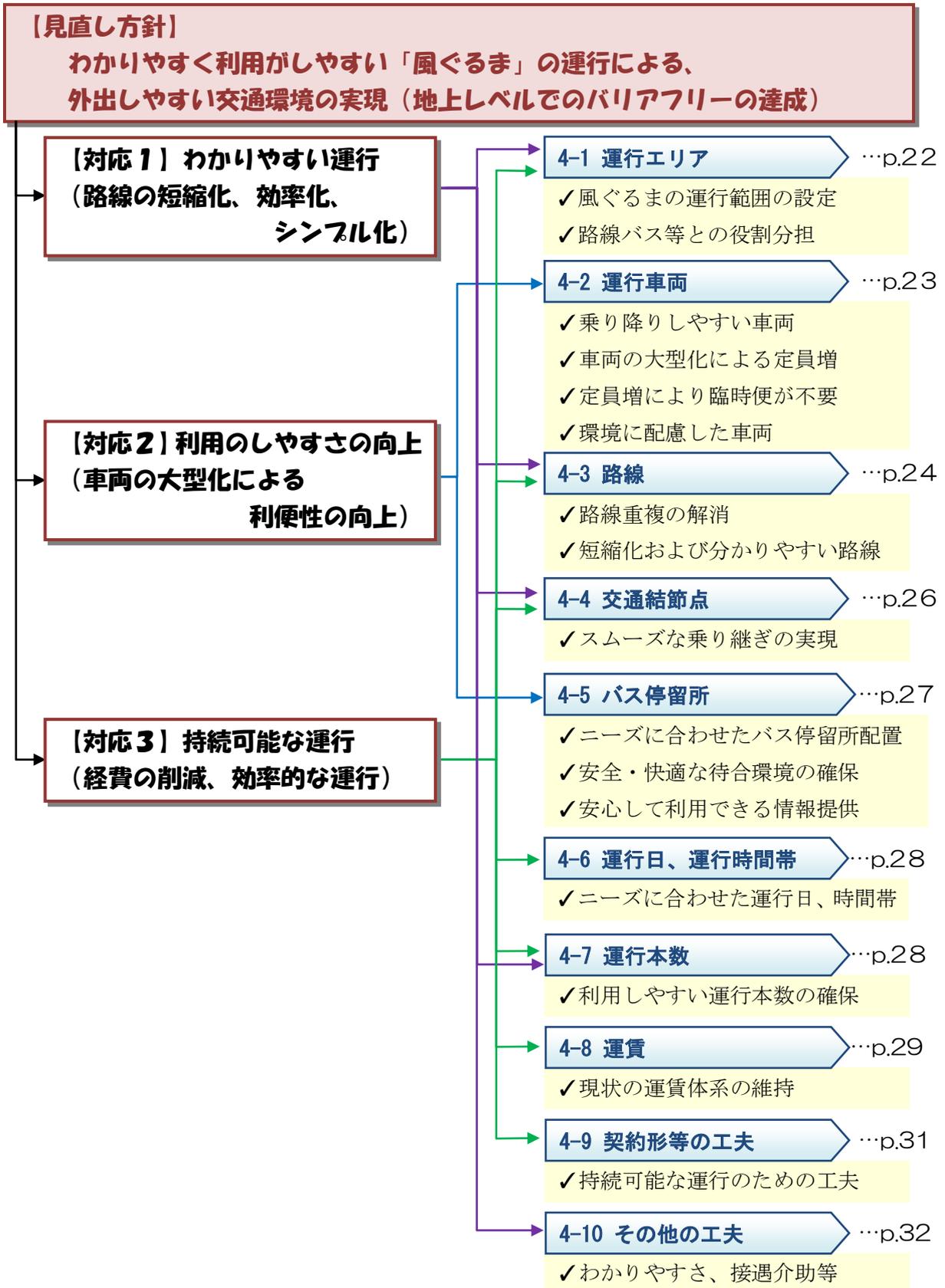
・車両の大型化（小型バス）による定員増、安全乗降確保を図る。

【対応3】持続可能な運行（経費の削減、効率的な運行）

・運賃の見直しによる経費の削減や、事業者との契約・協定形態に関する工夫による効率的な運営

第4章 見直し方針に基づく風ぐるまの運行内容

本章では風ぐるま(乗合)の見直し方針に基づき、今後の望ましい風ぐるま(乗合)の運行実現のための運行内容の提言を示します。最初に、これまでに示した見直し方針と運行内容の関係について下図に示しており、詳細については次ページ以降にまとめています。



4-1 運行エリア (⇒区北部の居住地エリアの運行を基本とする)

●区北部の居住地エリアの運行

風ぐるまに対しては、区の南部にある日比谷図書文化館等への移動手段としての要望があったものの、公共施設等が区の北部に集中して立地しているため、現在の運行地域と同様の地域を運行することを前提とすることが妥当と考えます。その他の商業や行政エリアは、他の既存バス路線等でカバーすることを基本とすることが望ましい区の交通体系となります。

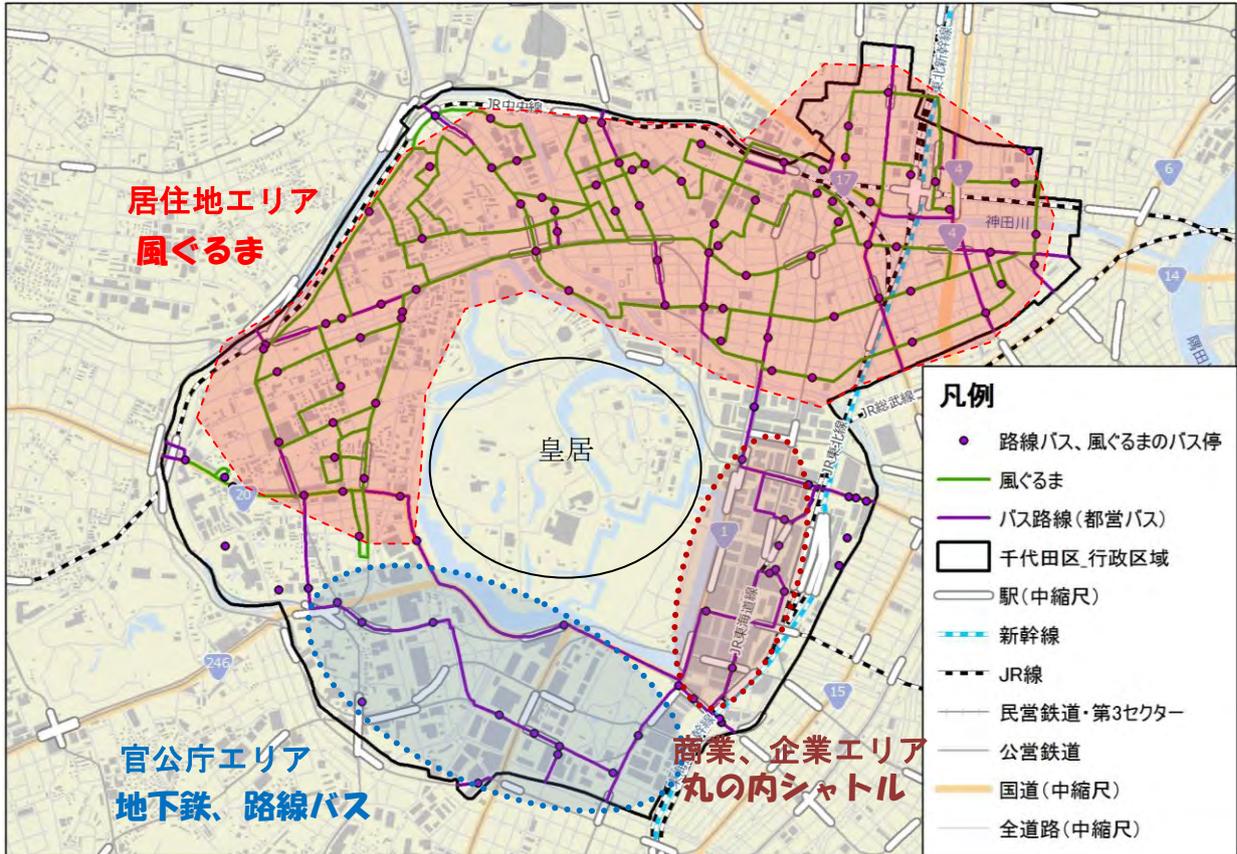


図 16 運行エリアの考え方

●路線バス等との役割分担、連携

区内には地下鉄のほか、路線バス(都営バス)や丸の内シャトルが運行しているため、それらの交通との役割分担および連携により、区全体の公共交通網の活性化を図っていくことも、区内の移動のしやすさの向上や持続可能な交通体系の構築には必要です。



図 17 区内の路線バス(都営バス)

(資料: 東京都交通局ホームページ)

4-2 運行車両 (⇒小型バスの導入により定員増加や車内環境の快適化を図る)

利用のしやすさの向上をめざし、定員の増加や車内の快適性をはかるため、**運行する車両は小型バス(30人乗り程度)の導入**を基本とすることが求められます。

また、高齢者や子育て世代の方などの利用もしやすいノンステップバス等ユニバーサルデザインに配慮した車両とするほか、アイドリングストップ対応など、環境に配慮した車両の導入を目指すことも必要となります。

これまでは定員が約8～9名であり、定員オーバー時には臨時車両による対応などの非効率性や利用者の不安などがありました。小型バスの導入が実現すれば、立ち乗りも含め定員が増強されるため、利用の多い時間帯にも十分対応できます。また、車いす利用者も、これまでの車両後部からのリフト利用のため車道に降りて乗降しなければなりませんでした。小型バスの導入により歩道部から側面の扉を利用しての乗降が可能となります。

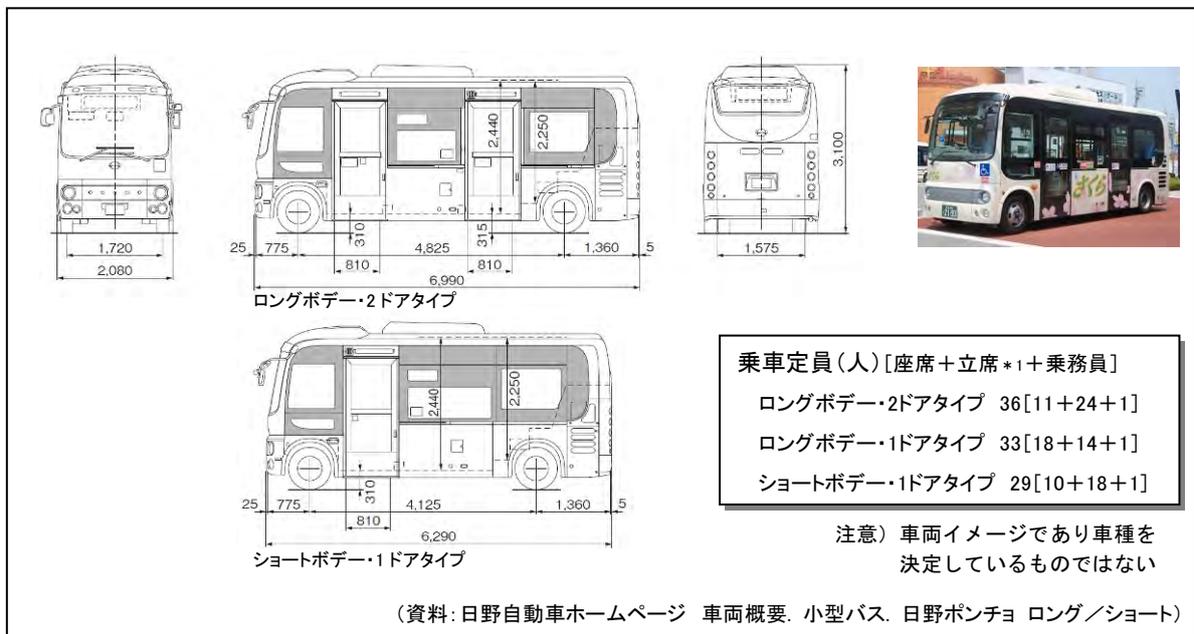


図 18 運行車両のイメージ

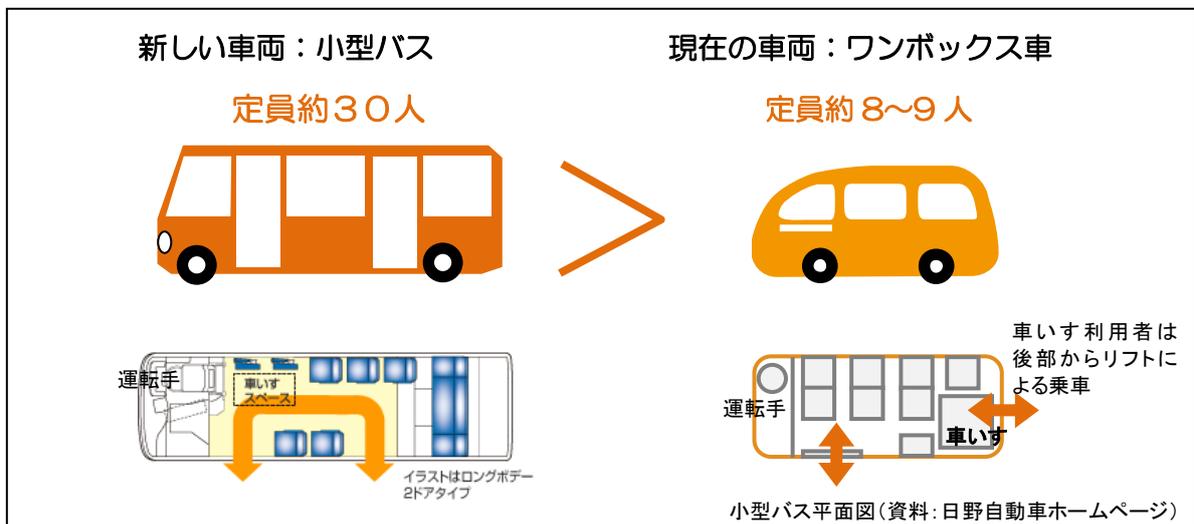


図 19 運行車両の変更に伴う定員の変化

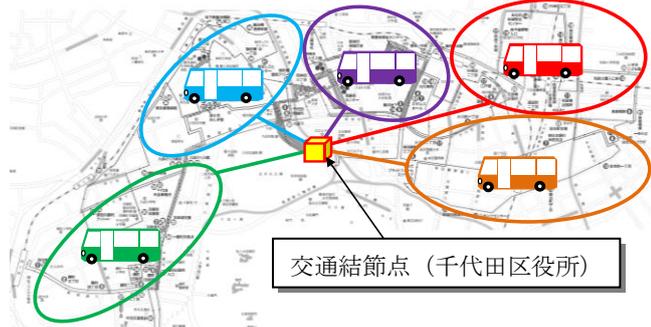
4-3 路線 (⇒短縮化、効率化、シンプル化により分かりやすい、使いやすい路線とする)

●路線の短縮化、効率化、シンプル化

九段下(千代田区役所)を中心に**路線の短縮化・効率化シンプル化**を図り、各方面に行く路線を構築することで、分かりやすく利用しやすい路線にすることが求められます。なお、九段下は交通結節点として路線・ダイヤ^{*10}の接続による**ネットワーク化**を図ることが、効率的な運行や路線の短縮化、シンプル化につながると考えます。

<路線設定のポイント1> わかりやすい運行(路線の短縮化、効率化、シンプル化)

- ・千代田区役所の立地する九段下を中心として、区内の各方面につながる路線体系を構築する。
- ・短縮化による運行の効率化を図る。
- ・複雑な路線の解消、わかりやすい路線設定とする。



●道路条件の確認

4-2 で示した車両の大型化(小型バス化)を踏まえ、道路条件として運行可能な道路を通る経路を設定することが運行の実現化に求められます。

<路線設定のポイント2> 車両制限令^{*7}や道路交通法^{*8}において運行可能な道路

- ・現在の風ぐるま運行ルートについて、小型バスでの走行が可能かの確認の結果を以下に示します。運行ルート上については概ね道路交通法で規定される車道幅員を満たしており、一部幅員が狭い区間についても、運行のルート上、一方通行を迂回するために通るルートであるため、現状のルート上での小型バスの運行は概ね問題ないことが確認できました。

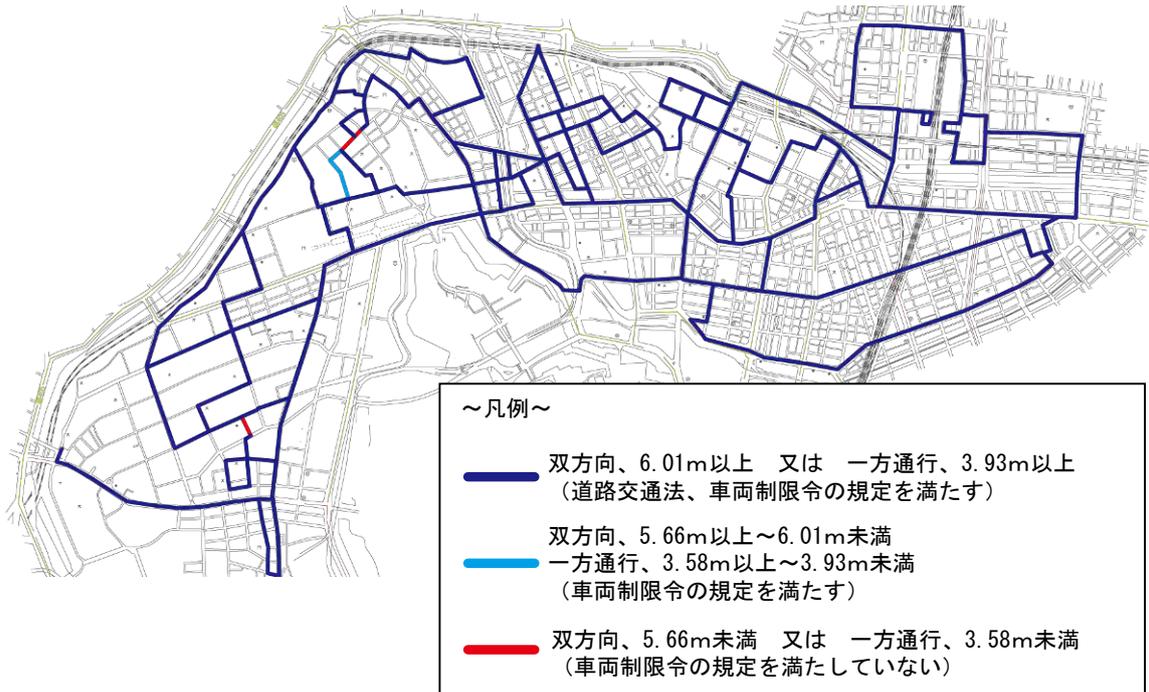
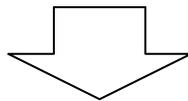


図 20 風ぐるまルート上での小型バスの走行可能性の確認

●運行路線（案）

既存路線の短縮化および路線重複の解消を図った見直し案を以下に示します。

<現在の路線> 循環3路線



<見直し案> 循環5路線



図21 風ぐるまの見直し路線案（循環5路線の設定）

→結節点を中心に、5台体制で各方面を循環する際に、重複路線を解消し、効率よくカバーすることが可能となると考えます。

4-4 交通結節点 (⇒区役所を全路線の結節点とする)

●交通結節点^{※9}の設定

分かりやすい運行や持続可能な運行のために、千代田区役所の立地する九段下を風ぐるまの交通結節点と位置づけ、区内の各方面につながる路線体系を構築することが求められます。

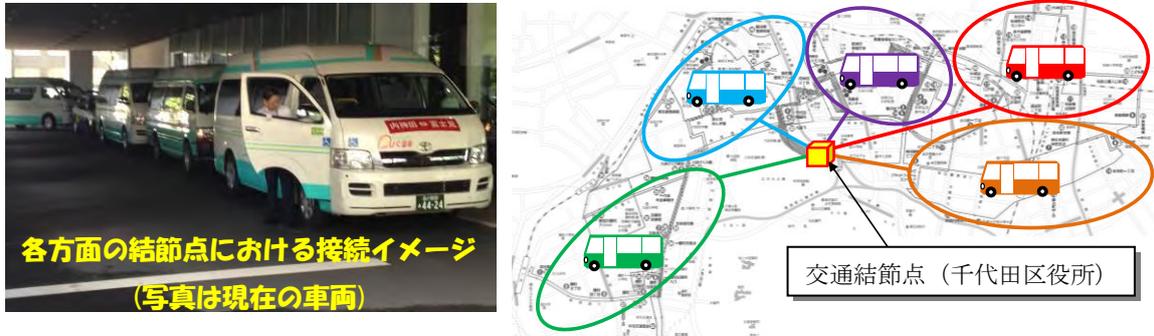


図 22 風ぐるまの結節点のイメージ

●交通結節点の機能

交通結節点となる区役所を想定して、以下に結節点の機能として求められる内容を整理、図化します。

結節点としては、各路線が接続することにあわせ、待合環境（施設内外）の整備や、運行路線の情報案内を行います。また、運行ダイヤ^{※10}の設定においても結節点で接続することに考慮して設定を行います。また、結節点の施設となる区役所においては、多くの風ぐるま利用者の利用が生じるため、区役所におけるマップや時刻表の配布、さらには利用者に対する案内や相談を受けられる体制をとることで、結節点の機能を強化します。

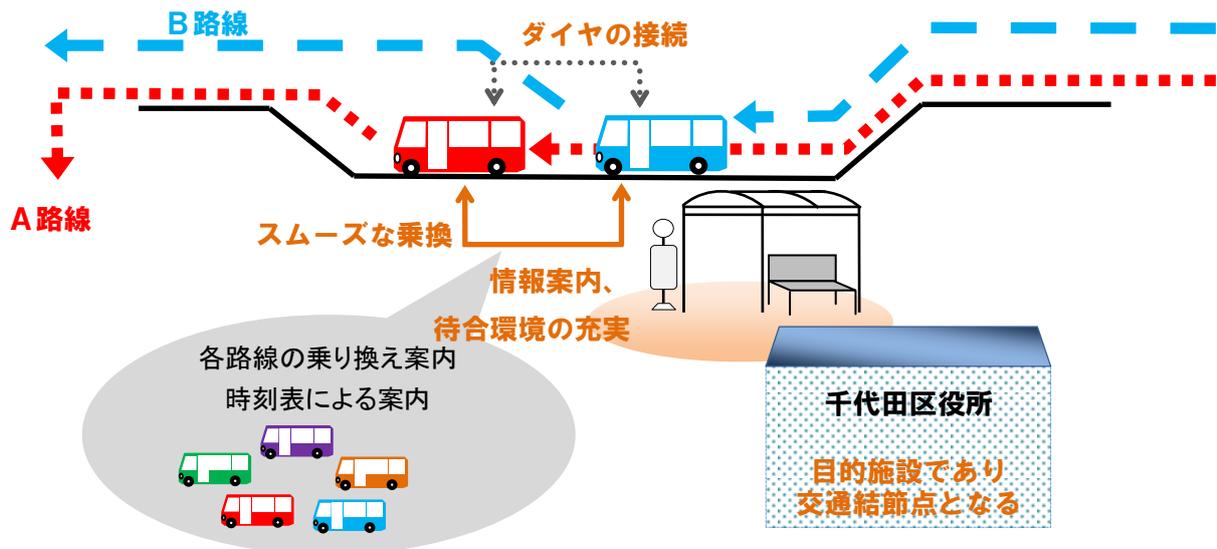


図 23 風ぐるまの結節点の機能

4-5 バス停留所（⇒小型バス化に伴う乗降場所の固定化、および待合環境と案内の改善を図る）

●バス停留所の固定化

安全確保の観点から固定のバス停留所での乗降とします。なお、見直し後の事業許可の関係から、フリー降車は認められない公算が高いことが確認できています。（現在の路線ではフリー降車を可能としています。が、車両の大型化に伴う道路上での乗降安全性確保の観点や運行に伴う監督官庁の見解や全国的な動向なども踏まえ、フリー降車を継続していくことは困難であるため、今回の見直しに伴い、乗降場所も固定化が実現性の観点から必要となります。）

バス停留所の配置に関しては、現在のバス乗降調査のデータや区民ニーズ、交通事業者の見解も踏まえ、交通安全が確保され、さらに運行に支障のない範囲でバス停留所を設置していくことが必要となります。



●分かりやすいバス停留所

現在、路線上にバス停留所が設置されていますが、一部施設の前など、施設外からは乗降場所が分かりづらいケースがあり、普段利用している方を除いては利用しづらい状況です。

このため、バス停留所の分かりやすい案内表示方法も踏まえた改善を図る必要があります。

いきいきプラザ一番町のバス停留所は車道からは存在が確認できず、施設の入口付近においてもバス停留所表示が柱の陰（車道反対側）に掲示されており、分かりづらい。



図 24 分かりづらいバス停留所（例：いきいきプラザ一番町）

●待合環境

バス停留所については、利用者が快適に待つことができるよう、ベンチや雨風をしのげる屋根等の設置が望ましいため、可能な限り設置することが求められます。しかし、道路空間上の設置は空間の制約により容易でないケースが多いため、沿道施設の協力が得られる場合には、沿道施設内での待合環境の確保などを進めることが必要です。



図 25 待合環境のイメージ（左：道路上で確保できる場合、右：沿道施設との連携が図られる場合）

4-6 運行日、運行時間帯（⇒午前8時30分から午後6時の運行を基本とする）

現在の午前8時30分から午後6時と同様の運行時間帯を基本とし、運行時間拡大の要望については、採算性等を考慮した検討課題と考えます。また、平日、休日ともに運行し、休日は現在も利用が少ない状況であることから、休日ダイヤを組むことが適正な運行として求められます。

4-7 運行本数（⇒路線の効率化に合わせ現在よりも運行本数を増加する）

運行の効率化（重複路線の解消等）により運行本数は現在よりも増やすことが必要です。

なお、現在の路線は路線長が長く所要時間がかかることと、重複路線が多く発生していることが課題となっています。この部分を改善する路線設定（4-3に設定）とすることにより、同じ経費の中で、現在よりも運行本数を増やすことが可能と想定されます（下表参照）。

表7 運行シミュレーション

<現在の路線>

	路線長 (km)	所要時間 (分)	運行本数/日 (1循環換算)	総距離 (日当たり)	備考
1.四谷・あきば便	19.48	125	7	136.36	全8便運行であるが、第1、8便は一部区間運行であるためこの2便分をあわせ1便とカウントし、計7本/日運行と設定
2.和泉・麴町便	24.02	100	8.5	204.17	全10便運行であるが、第1、2、10便は一部区間運行であるためこの3便分をあわせ1.5便とカウントし、計8.5本/日運行と設定
3.内神田・富士見便	23.27	110	9	209.43	
合計	66.77			549.96	←最大549.96km運行できると仮定

現在は3循環であるが各路線の路線長が長いいため、各路線の一日の運行本数は、7～9循環の運行となっています。



<見直し後の路線>

	路線長 (km)	所要時間 (分)	運行本数/日 (1循環換算)	総距離 (日当たり)	備考
1.四谷・半蔵門便	9.55	47	13	124.15	
2.市ヶ谷・飯田橋便	7.69	38	13	99.97	
3.西神田・水道橋便	5.96	29	13	77.48	
4.御茶ノ水・和泉便	10.19	50	13	132.47	
5.神田・あきば便	7.81	39	13	101.53	
合計	41.2			535.6	

見直し後は5循環となりますが各路線の路線長が短くなるため、各路線の一日の運行本数は、13循環の運行が可能となります。

4-8 運賃（⇒利用者負担の見直しや、ICカード化を目指す）

●運賃の設定（運賃および無料乗車証範囲の変更を検討）

現在の風ぐるまの運賃は、以下に示す通り大人も小人も1回100円、「風ぐるま無料乗車証」提示者は無料となっています。高齢者や障害者、子育て世代などの移動制約の外出支援として無料運賃としているとともに、一般利用者に対しても利用しやすい100円（ワンコイン）という運賃設定となっています。

一方、風ぐるまの経費、収入、区の補助額等の状況を見ると、運行経費に対して運賃等による収支率の割合は2.26%（平成24年度）と極めて低く、また利用者1人あたりの財政負担額は612円（平成24年度）という状況であり、タクシーの初乗り運賃が710円であることも踏まえると、利用者1人あたりの財政負担額は高いことが把握できます。

これより、今回の風ぐるまの見直しを契機として、区内のバス交通である都営バスの運賃200円（平成25年度時点）とのバランス、さらには持続可能な交通体系としていく必要性があるため、**運賃の見直しを検討する必要がある**とともに、東京都のシルバーパスの適用が70歳以上であることを踏まえた**無料乗車証の対象年齢を見直す必要**もあります。

表8 風ぐるまの運行経費や一人あたりの財政負担額の推移

年 度	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	補助金額 (円)	年間利用 人数(人)	無料乗車 者数 (人)	無料者 乗車率 (%)	収支率 (%)	利用者一 人あたりの 経費 (円)	利用者一 人あたりの 収入 (円)	利用者一 人あたりの 財政負 担額 (円)
平成20年度	62,564,405	1,060,900	60,637,000	93,796	83,187	88.69	1.70	667.0	11.3	646.5
平成21年度	66,751,352	1,095,600	64,362,000	96,306	85,350	88.62	1.64	693.1	11.4	668.3
平成22年度	76,976,054	1,457,300	75,160,000	117,154	102,581	87.56	1.89	657.1	12.4	641.5
平成23年度	77,001,974	1,647,800	75,120,000	122,244	105,766	86.52	2.14	629.9	13.5	614.5
平成24年度	77,712,433	1,756,900	74,541,000	121,867	104,298	85.58	2.26	637.7	14.4	611.7

（千代田区役所提供資料より分析）

<現在の風ぐるまの運賃設定>

大人も小人も1回100円（大人又は小人1人に同伴する未就学児は2人まで無料）。

区が発行する「風ぐるま無料乗車証」提示の場合は無料。

風ぐるま無料乗車証（以下該当者）

(1) 千代田区在住の60歳以上の方

発行手数料500円（住民基本台帳カードの提示があった場合は発行手数料免除）

(2) 千代田区在住で「身体障害者手帳」「愛の手帳」「精神障害者保健福祉手帳」をお持ちの方発行手数料免除

注意：同乗する介助者も無料で乗車

(3) 千代田区在住の妊婦及び未就学児連れの保護者

発行手数料免除 注意：未就学児を同伴しない乗車（保護者のみで乗車）の場合は有料です

(4) ちよだボランティアセンターに登録しているボランティア

発行手数料500円（千代田区在住で住民基本台帳カードの提示があった場合は発行手数料免除）

<現在の風ぐるまの運賃設定の見直し>

運賃の見直しの必要性

無料乗車証の適用範囲の見直しの必要性

●運賃收受方法の改善（ICカード※11の導入）

都営バスや鉄道などで利用できる **ICカードの利用**を可能にすることで、運賃收受の利便性を向上し風ぐるまの利用促進を図ることが可能と考えます。また、運賃の見直しにより現状のワンコインからの変更を行った場合も、ICカード利用の方が、乗継利用の際に便利であり、対応も容易であるといったメリットがあります。



<参考事例>都営バスのICカード乗り継ぎ割引（25年度時点）

東京23区内

PASMOを使って都バスから都バスへ乗り継ぐときに、2乗車目の運賃を自動的に割引くサービスです。

初めのバスの乗車時から90分以内に次のバスに乗り継ぐと、2乗車目のバスの運賃が大人100円/小児50円割引になります。

<参考事例>他区のコミュニティバスの運賃とICカード適用状況

区	名称	基本料金	ICカード	シルバーパス適用	障害者割引等
千代田区	風ぐるま	100円 (未就学児無料)	×	×	60歳以上、障害者、妊婦及び未就学児連れの保護者等は無料
中央区	江戸バス	100円	○	×	割引なし
港区	ちいバス	100円	○	×	70歳以上でシルバーパス非所持者、児童扶養手当受給者、妊産婦等は無料
新宿区	WEバス	100円	○	×	割引なし
文京区	B-ぐる	大人100円 子供100円	○	×	割引なし
台東区	めぐりん	100円	×	×	割引なし
墨田区	すみだ百景	大人100円 子供50円	○	×	障害者本人と、同乗する介助者(1人)は無料
江東区	しおかぜ	100円	×	×	
大田区	たまちゃんバス	大人150円 子供80円	○	×	割引なし
世田谷区	くるりん他	大人200~210円 子供100~110円	○	○	割引なし
渋谷区	ハチ公バス	100円	○	×	割引なし
杉並区	すぎ丸	100円	○	×	割引なし
北区	Kバス	100円	○	×	割引なし
荒川区	さくら	大人150円 子供80円	○	○	障害者は無料
板橋区	りんりんGO	大人210円 子供110円	○	○	各種障害者手帳をお持ちの方の割引(国際興業バス規定と同じ)
練馬区	みどりバス	大人210円 子供110円	○	○	高齢者、障害者は110円で利用可能
足立区	はるかぜ	大人200円 子供100円	○	○	障害者割引があります(普通運賃5割引/定期運賃3割引)
葛飾区	さくら	大人200円 子供100円	○	×	割引なし

(各区ホームページ調べ)

4-9 補助協定等の工夫 (⇒事業者の努力によるインセンティブ^{※12}付与の契約・協定形態の研究)

一般的に自治体のコミュニティバスは、交通事業者への委託や協定により、運行経費から収入を引いた赤字分を自治体が負担する形態が多くなっています。この場合、事業者は利用者が多い少ない、あるいは過年度からの増減が発生しても、赤字部分が補助される仕組みであるため、事業者側からのサービス改善の提案や、サービス改善による利用者の満足度の向上が図られにくい構造となっています。これは千代田区の風ぐるまも同様です。

このため、千代田区における風ぐるまに対する補助体系の見直しを行い、コスト縮減、サービス向上等を効果的に引き出す新たな補助体系のしくみを研究することを提言します。

下図は従来の補助方法を左側のグラフで示していますが、従来から運行利用者が増加して収入が増えても、区の赤字欠損補助部分が少なくなる一方、事業者にとってのメリットが生じません。それに対し、右側のグラフで示す新たな補助方法は、過年度からの収入増分について事業者と自治体で折半し、自治体にとっては赤字欠損額の減少、事業者にとっては収入の増加となり、それによりサービスの改善、強化が行われ、利用者にとっての利便性が向上するといった、事業者、利用者、区の三者のWin-Winの関係が出来るものとなります。

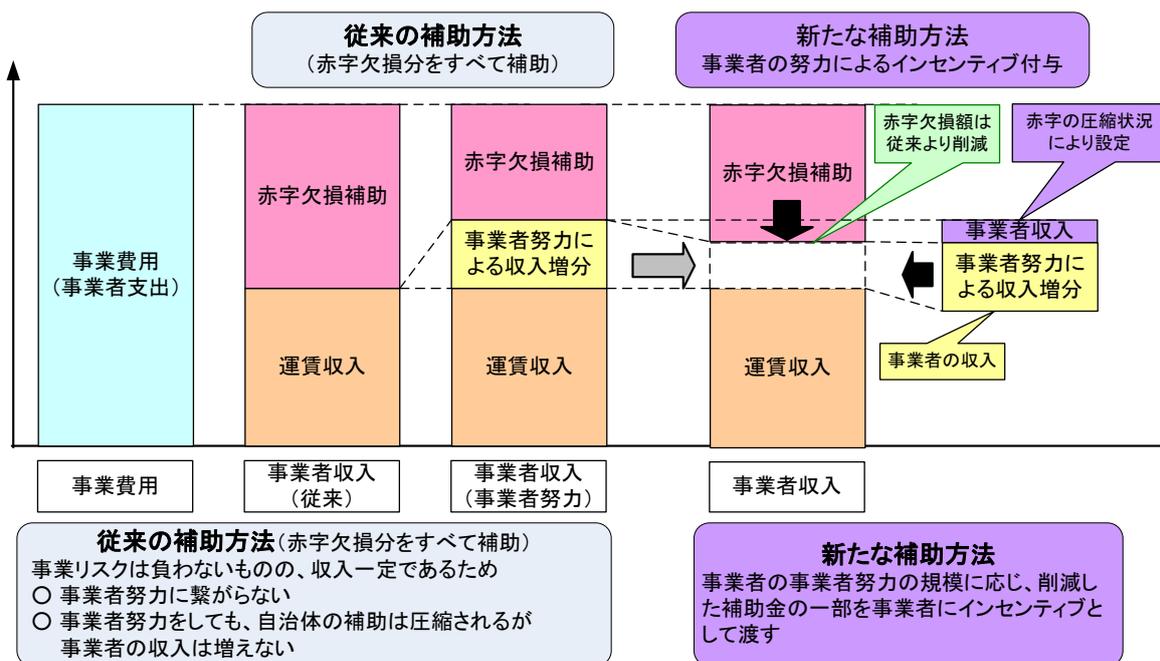


図 26 新たな補助方法による事業者のインセンティブ付与形態のイメージ

●収支改善の工夫 (広告収入や車両の時間外活用等の検討)

上記の補助協定の他、区の風ぐるまの財政負担の効率化あるいはサービス増強に向けた収支改善として、車両への広告掲載等による収入の確保を行う工夫も必要です。

また、定時定路線で運行する際にダイヤの設定状況で生じる空き車両の活用として、現在区の北部を中心として運行する路線を東京駅方面あるいは日比谷図書文化館方面への路線設定により、区民の区内の広域移動ニーズへの対応や、利用促進に伴う収支改善を図るといった可能性もあります。

4-10 その他の工夫（⇒ソフト施策等により利用しやすい風ぐるまの実現を目指す）

●路線記号の設定などによる分かりやすい行先案内

見直し後の風ぐるまは、結節点（区役所）で複数路線が結節しネットワーク化を行うこととなります。このため、各路線の行先や経由地が一目で分かりやすいよう改善を図ることで、個々の路線の利用促進や路線間の乗継利用の促進につなげていくことが必要です。

行先案内は、路線番号、記号、カラーなどを用いてどの方面に向かうバスであるかを分かりやすく示す事例なども参考に、分かりやすさの向上を図ることが求められます。

方面別に記号やカラーで分類、バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供

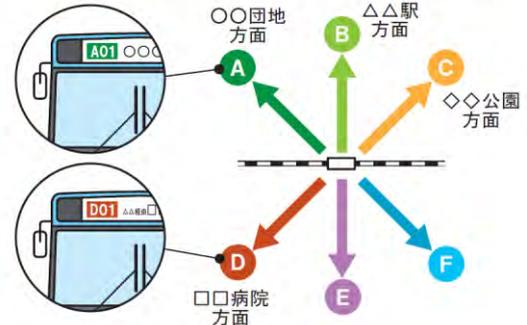


図 27 路線のナンバリング、行先表示

<分かりやすい路線案内の例>

参考事例	東京都日野市																																				
路線名を記号化している他、市役所及び病院を経由する路線には施設のピクトグラムを表示している。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>起終点</th> <th>経由地</th> <th>起終点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S 市内路線</td> <td>高幡不動駅</td> <td>万願寺駅・生活保健センター 日野市役所・日野市立病院</td> <td>豊田駅北口</td> </tr> <tr> <td>D 南平路線</td> <td>高幡不動駅</td> <td>鹿島台上・七生中学校 日野市役所・日野市立病院</td> <td>豊田駅北口</td> </tr> <tr> <td>W 三沢台路線</td> <td>高幡不動駅</td> <td>七生緑小学校・百草園住宅</td> <td>聖蹟桜ヶ丘駅</td> </tr> <tr> <td>A 旭が丘循環路線</td> <td>豊田駅北口</td> <td>首都大学東京前・旭が丘小学校 豊田住宅</td> <td>豊田駅北口</td> </tr> <tr> <td>O 落川路線</td> <td>高幡不動駅</td> <td>第八小学校西・金田公園・百草園駅北</td> <td>聖蹟桜ヶ丘駅</td> </tr> <tr> <td>H 平山循環路線</td> <td>豊田駅北口</td> <td>涌合小学校入口・ひらやま保育園 平山城址公園駅・都営平山西丁自アバート</td> <td>豊田駅北口</td> </tr> <tr> <td>K 川辺堀之内路線</td> <td>高幡不動駅</td> <td>日野市民プール・第二小学校入口</td> <td>豊田駅北口</td> </tr> <tr> <td>一般路線バス</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	起終点	経由地	起終点	S 市内路線	高幡不動駅	万願寺駅・生活保健センター 日野市役所・日野市立病院	豊田駅北口	D 南平路線	高幡不動駅	鹿島台上・七生中学校 日野市役所・日野市立病院	豊田駅北口	W 三沢台路線	高幡不動駅	七生緑小学校・百草園住宅	聖蹟桜ヶ丘駅	A 旭が丘循環路線	豊田駅北口	首都大学東京前・旭が丘小学校 豊田住宅	豊田駅北口	O 落川路線	高幡不動駅	第八小学校西・金田公園・百草園駅北	聖蹟桜ヶ丘駅	H 平山循環路線	豊田駅北口	涌合小学校入口・ひらやま保育園 平山城址公園駅・都営平山西丁自アバート	豊田駅北口	K 川辺堀之内路線	高幡不動駅	日野市民プール・第二小学校入口	豊田駅北口	一般路線バス	-	-	-
路線名	起終点	経由地	起終点																																		
S 市内路線	高幡不動駅	万願寺駅・生活保健センター 日野市役所・日野市立病院	豊田駅北口																																		
D 南平路線	高幡不動駅	鹿島台上・七生中学校 日野市役所・日野市立病院	豊田駅北口																																		
W 三沢台路線	高幡不動駅	七生緑小学校・百草園住宅	聖蹟桜ヶ丘駅																																		
A 旭が丘循環路線	豊田駅北口	首都大学東京前・旭が丘小学校 豊田住宅	豊田駅北口																																		
O 落川路線	高幡不動駅	第八小学校西・金田公園・百草園駅北	聖蹟桜ヶ丘駅																																		
H 平山循環路線	豊田駅北口	涌合小学校入口・ひらやま保育園 平山城址公園駅・都営平山西丁自アバート	豊田駅北口																																		
K 川辺堀之内路線	高幡不動駅	日野市民プール・第二小学校入口	豊田駅北口																																		
一般路線バス	-	-	-																																		

●マップ、時刻表などの案内、個別利用の案内

風ぐるまの運行について、区民および区外利用者にも分かりやすい利用案内を作成することは、利用促進に有効な手段の一つとなります。

分かりやすい案内は、利用者目線で作成することも必要であるため、ワークショップや意見交換会などを行いながら、利用者にとってわかりやすいバスマップ、時刻表を作成することが必要です。

現在のバスマップ・時刻表



（必要情報）

- ・路線、バス停（各路線）
- ・時刻表（各路線）
- ・主要施設の案内
- ・乗り継ぎ利用の案内
- ・結節点の案内
- ・運賃の案内

上記に加え、誰でも利用することができることの案内や利用の際の譲り合いのお願いなどの必要事項を加える

現マップの良い点は
活かしながら改善

図 28 マップのイメージ

●風ぐるま利用案内（利用促進のための出前講座等）の実施

風ぐるま利用促進のためのポスターやチラシ、区報等を利用し、風ぐるまの情報発信を行うことも、有効な手段です。特に、主な利用施設となる施設（駅や公共施設、文化施設、商業施設）への案内の設置や時刻表、最寄バス停留所の案内などを掲示することで、施設利用者の利用促進を図ることが求められます。

さらに、子育て教室や高齢者サークルなどの集まりの場において出前講座等を実施し、風ぐるまの利用方法を周知することで、利用したことのない区民の利用促進、潜在ニーズの顕在化を図ることも必要です。

また、利用者側の利用時のゆずりあいやマナーの向上を図るといったことも大切な取り組みとなります。

●運転士等の接遇介助

運行業務にたずさわるバス運転士等の、障害者や高齢者のバス利用者に対する接遇介助の向上を図るといった、ソフトのバリアフリーの取り組みも必要です。

<交通事業者向けバリアフリー教育訓練研修の事例>

<p>参考事例 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	<div data-bbox="496 943 1031 1066"> <p>BEST Barrier Free Education System for Transportation 交通事業者向け バリアフリー教育訓練プログラム</p> </div> <div data-bbox="523 1099 1358 1158"> <p>鉄道、バス事業で直接お客様に接している方を対象に、障害のある方、高齢の方等への接遇・介助の基本を障害当事者が講師となって習得するプログラムです。</p> </div> <div data-bbox="501 1169 1374 1384"> </div> <div data-bbox="965 1413 1406 1442"> <p>出典：交通エコロジー・モビリティ財団HP</p> </div>
<p>障害当事者が参加した公共交通機関向けの教育訓練プログラムを実施している。</p>	

用語解説

用語		説明
1	フリー降車 (P. 11)	乗合交通の運行経路上において、定められたバス停以外で利用者の要望に応じて降車できるサービスのこと。
2	無料乗車証 (P. 5)	千代田区で現在運行する地域福祉タクシー「風ぐるま」において、一定の条件(以下)にあてはまる者が利用できる無料乗車券のこと。 (1) 千代田区在住の60歳以上の方 (2) 千代田区在住で「身体障害者手帳」「愛の手帳」「精神障害者保健福祉手帳」をお持ちの方 (3) 千代田区在住の妊婦及び未就学児連れの保護者 (4) ちよだボランティアセンターに登録しているボランティア
3	高齢者パス (P. 9)	千代田区在住の60歳以上の方が、発行手数料500円(住民基本台帳カードの提示があった場合は発行手数料免除)で得られる地域福祉タクシー「風ぐるま」の無料乗車券のこと。
4	障害者パス (P. 12)	千代田区在住の「身体障害者手帳」「愛の手帳」「精神障害者保健福祉手帳」をお持ちの方が、発行手数料無料(発行時に手帳を提示)で得られる地域福祉タクシー「風ぐるま」の無料乗車券のこと。
5	妊婦パス・子育てパス (P. 9)	千代田区在住の妊婦及び未就学児連れの保護者が、発行手数料無料(発行時に母子手帳を提示)により発行手数料無料で得られる地域福祉タクシー「風ぐるま」の無料乗車券のこと。
6	ボランティアパス (P. 9)	ちよだボランティアセンターに登録しているボランティアが発行手数料500円(千代田区在住で住民基本台帳カードの提示があった場合は発行手数料免除)で得られる地域福祉タクシー「風ぐるま」の無料乗車券のこと。
7	車両制限令 (P. 24)	道路法(昭和二十七年法律第八十号)第四十七条第一項の規定に基づき制定された政令。道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限は、道路法に定めるもののほか、この政令の定めるところによる。
8	道路交通法 (P. 24)	道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする法律のこと。昭和三十五年施行。
9	交通結節点 (P. 26)	異なる路線や異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設や拠点のこと
10	ダイヤ (P. 26)	ダイヤグラムの略であり、交通機関の運行予定のこと。
11	ICカード (P. 30)	バスや鉄道の乗降時にカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるカードのこと
12	インセンティブ (P. 31)	やる気を起こさせるような動機づけのこと