

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 ～概要版～

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、平成 9 年に運行を開始し、高齢者や妊婦を区内の福祉施設へ行き来できるよう、巡回している地域福祉交通です。これまで、区内福祉施設の整備に合わせて事業拡充をしてきた一方で、乗車人数の増加やルート複雑化などの課題が生じてきており、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を踏まえたルート再編の必要性や、主にコスト面からの見直しについても指摘がされている状況です。



こうしたことから、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の課題解決を含め、抜本的な見直しについての検討を 2 か年行い、『提言書』として検討結果をとりまとめました。

2 風ぐるまの現状と課題

●風ぐるまの概況

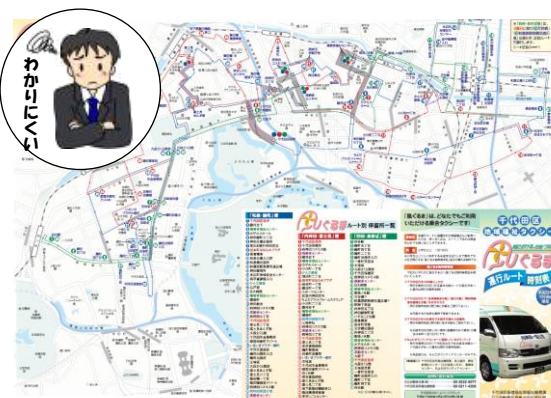
風ぐるまは、主に千代田区の北部において、区内の公共施設や医療施設、福祉施設と各地区を結ぶ路線として現在 3 ルートが運行しており、停留所と停留所の間の希望する箇所で下車する事が可能な「フリー降車」を実施しています。車両はワンボックスで運行しており、車いす利用者は車両後部よりリフトで乗車することができます。また、運賃については小学生以上が 1 回 100 円（大人 1 人に同伴する未就学児は 2 人まで無料）で、区が発行する「風ぐるま無料乗車証」提示の場合は無料となっています。

表 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)

●風ぐるまの課題

- 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。
- 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。
- 検討に際し実施した調査では、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。
- 平成 9 年に乗合便を開始以降、運行ルートの増加や増便、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、区による支出の増加は見直すべき課題の一つと考えられます。



3 風ぐるまの理念と位置付け

●風ぐるまの運行理念

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、今後も高齢者等の増加などで必要性が高まるものと思われます。さらに他の交通機関を補完する公共交通として、一般の方による利用なども見られることから、風ぐるまの運行理念は、以下のとおり設定することを提言します。

～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

●公共交通サービスの種類と風ぐるまの位置づけ

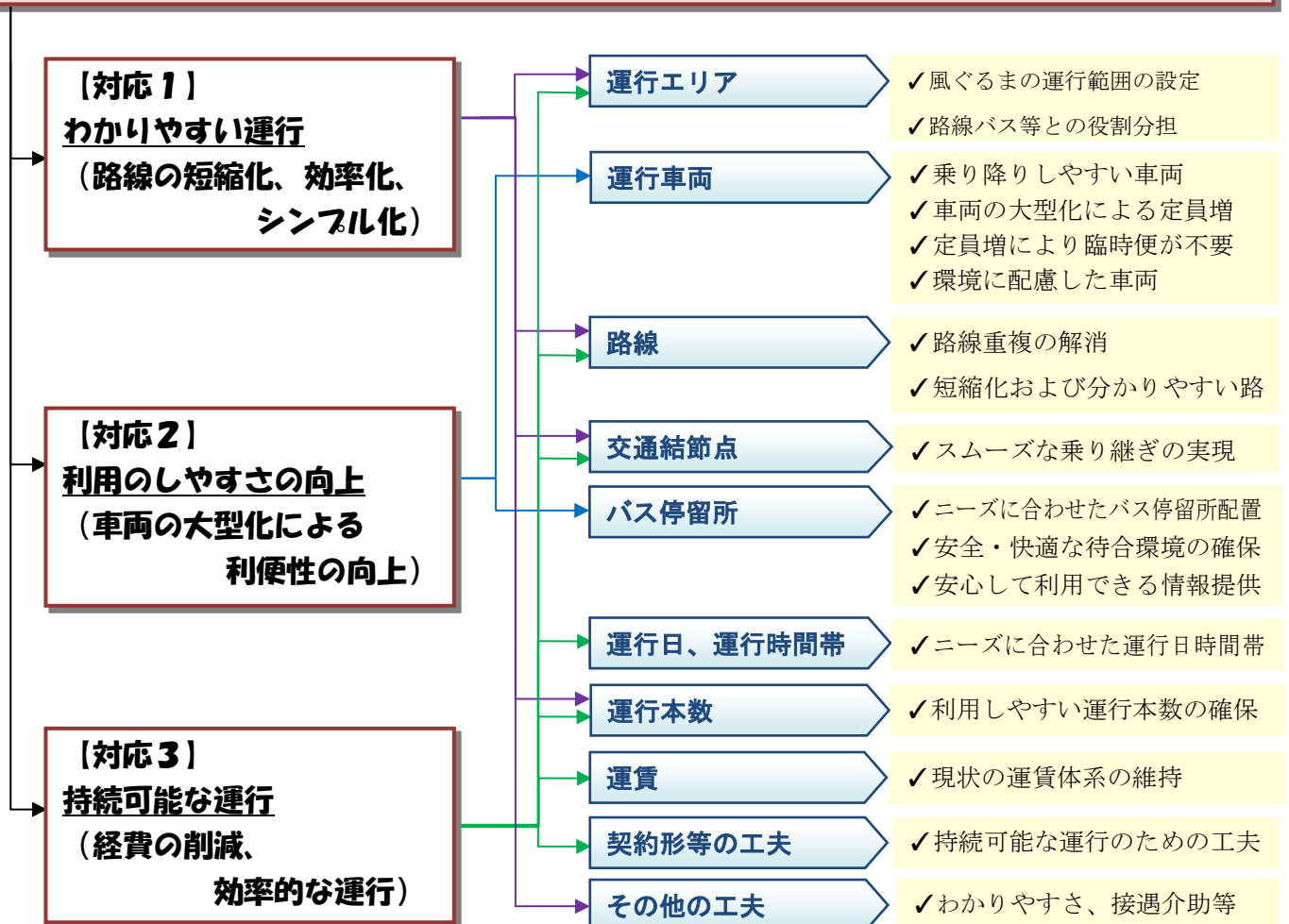
区内では鉄道路線網（JR、地下鉄）やバス路線網が充実していますが、特に鉄道駅での上下移動に関しては、高齢者や障害者、また子育て世代の親にとって十分なバリアフリー設備が整っているとは言えないため、外出時の歩行環境に抵抗を感じていると考えられます。そうしたことから、手軽に乗車する事ができる移動手段として「風ぐるま」でのサービスの提供を行っていくことが必要です。

4 見直し方針に基づく風ぐるまの運行内容

3で示した運行理念を達成するため、見直し方針と3つの対応方針を掲げ、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。各項目内容については次ページから説明します。

【見直し方針】

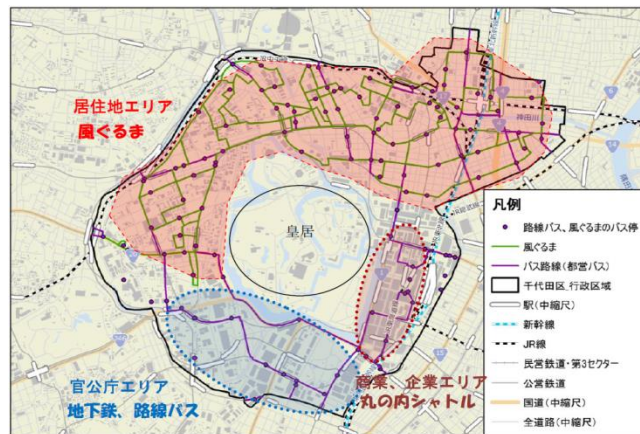
わかりやすく利用しやすい「風ぐるま」の運行による、
外出しやすい交通環境の実現（地上レベルでのバリアフリーの達成）



5 見直し方針に基づく風ぐるまの運行内容

●運行エリア（⇒区北部の運行を基本とする）

- ・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。
- ・また、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が必要です。



●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）

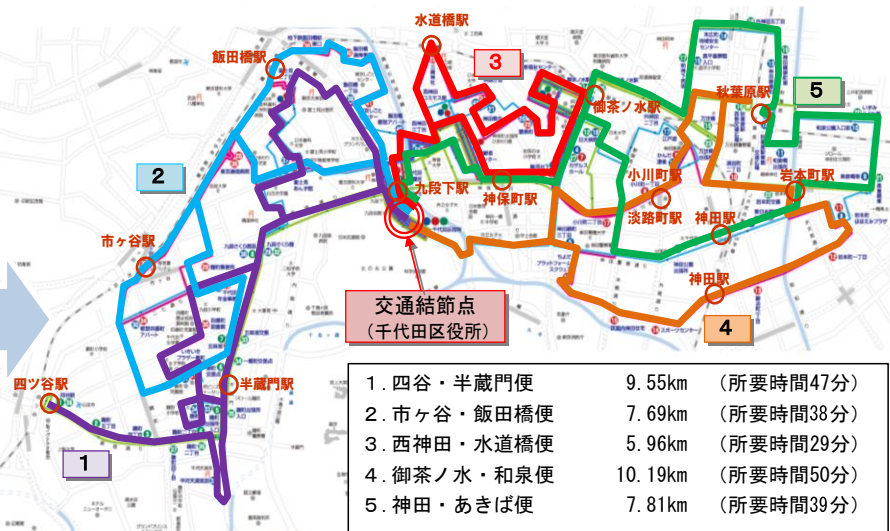
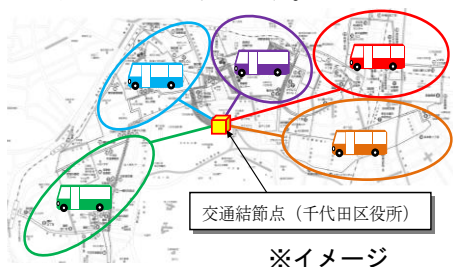
- ・利用のしやすさの向上、定員の増加や車内の快適性をはかるため、運行する車両は小型バス（30人乗り程度）の導入を基本とすることが求められます。
- ・また、高齢者や子育て世代の方などの利用もしやすいノンステップバス等ユニバーサルデザインに配慮した車両とするほか、環境に配慮した車両の導入を目指すことも必要となります。

●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）

- ・わかりやすい運行（路線の短縮化、効率化、シンプル化）をめざし、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します。これにより、短縮化による運行の効率化を図り、複雑な路線の解消、わかりやすい路線設定とします。なお、現状のルート上での小型バスの運行は、概ね道路交通法で規定される車道幅員を満たしており、問題ないことが確認できました。
- ・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。

<見直し案の例>

例として、結節点を中心に5台体制で各方面を循環する場合には、右図のよう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。



●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）

- ・乗降場所は、安全確保の観点から固定の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。停留所の配置に関しては、現在の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停留所を設置していくことが必要となります。
- ・現在の停留所は、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ため、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。
- ・利用者が快適に待つことができる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。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。

●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（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、運行時間拡大については、採算性等を考慮した検討課題とし、更に利用状況に合わせ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。

●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）

- ・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とすることにより、運行の効率化を図り、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。

●運賃（⇒利用者負担の見直しや、IC カード化を目指す）

- ・今回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。
- ・また、IC カードの利用を可能にすることで、運賃収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。



●補助協定等の工夫（⇒事業者の努力によるインセンティブ付与の契約・協定形態の研究）

- ・風ぐるまも含めた一般的な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、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。
- ・このため、風ぐるまに対する補助体系の見直しを行い、コスト削減、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。
- ・また、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や、ダイヤの設定状況で生じる空き車両の活用として、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、収支改善を図るといった可能性もあります。

●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）

- ・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ために、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。
- ・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し、利用促進につなげるため、ワークショップや意見交換会なども行いながら、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。
- ・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、駅や公共施設、文化施設、商業施設など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。
- ・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。
- ・運行業務にたずさわるバス運転士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。

検討委員会名簿【敬称略】…大森 宣暁（委員長）・田中 恵美子・關田 和弘・若田 瑞穂・加地 正浩・吉澤 文子・蒲生 好永・石田 敏恵・古瀬 正次・松本 博之（副委員長）

発行：風ぐるま見直し検討委員会

平成 26 年 2 月発行

問い合わせ先：千代田区福祉総務課 【〒102-8688 千代田区九段南 1-2-1 TEL：03-5211-4209】