

平成29年度第1回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会議事録

平成30年3月23日（金）10時～
千代田区役所本庁舎403 会議室

○事務局(村木) それでは、皆さん、おはようございます。本日はお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。私、千代田区の保健福祉部福祉総務課長を務めております村木と申します。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから、第1回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会を開会したいと思います。

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。また、このたびは「風ぐるま」の運行協議会の委員にご就任いただきまして、まことにありがとうございます。改めてお礼申し上げます。私は、先ほど申し上げましたとおり、千代田区の保健福祉部福祉総務課長村木と申します。この運行協議会の事務局を務めることとなりますので、よろしくお願いいたします。

では、ここからは座って失礼させていただきます。

本協議会の議事の内容につきましては、録音させていただいた上で議事録としてまとめ、まとめたものを区のホームページ上で公開したいと思いますので、よろしくお願いいたします。公開に当たっては発言の趣旨等に相違ないかどうか、皆様にご確認をとった上で公開いたしますので、確認の際にもよろしくお願いいたします。

それでは、本日の資料の確認をしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。資料は机上に配付させていただいております。まず、1つ目、次第。それから次に委員名簿、資料1となっております。次に資料2、運行協議会の設置要綱。資料3-1、千代田区地域福祉交通「風ぐるま」の運行協議会の設置経緯についてというものと、それから資料3-2、「福祉バス事業の推移」という横書きのもの。それから資料3-3ということで、左肩ホチキスどめのものがございます。それから資料4、「風ぐるま」に寄せられた主要要望一覧ということで、A4で1枚のもの。それから、「風ぐるま」の運行方法の見直しについての案、資料5-1です。資料5-2といたしまして、「風ぐるま」の利用状況調査の実施について。それから参考資料といたしまして、図がついているもの、他の自治体の事例紹介というものと、それからA3判のもので、これまで区に寄せられました「風ぐるま」に関する意見を一覧にしたものでございます。こちらは参考資料ということでおつけしてございますので、よろしくお願いいたします。資料はございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、続きまして次第に沿って進めさせていただきます。次第の2番、委員紹介でございます。お手元の資料1、委員名簿をごらんいただきたいと思います。こちらの上の方から順にご紹介させていただきますので、恐れ入りますけど、一言ご挨拶をよろしくお願いいたします。

まず、一番上の笠井清純連合町会長ですけど、本日は所用のため欠席でございます。

続きまして樋口紗織様。

○樋口委員 マンション連絡会から推薦いただきました、区民の樋口と申します。私は外神田のマンション住まいで、3歳の保育園に通う子どもの子育て中の身でもあります。なので、そういったところの観点からお話しできればと思います。よろしくお願いします。

○事務局(村木) 岡村五十鈴様、お願いします。

○岡村委員 おはようございます。高齢者センター推薦で来させていただきました。私は高齢者ですが、シルバーのお仕事をさせていただきながら日々活動をさせていただいております。あと、社会福祉協議会のいろいろな、町会でのお仕事をさせていただいております。きょうはよろしくお願いいたします。

○事務局(村木) 金子久美子様。

○金子委員 NPO法人リーブ・ウィズ・ドリームの金子と申します。千代田区内でバリアフリーマップを作成している団体の代表になります。よろしくお願いいたします。

○事務局(村木) 片岡浩様。

○片岡委員 千代田区社会福祉協議会総務課長、片岡でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(村木) 大森宣暁様。

○大森委員 学識経験者として参加させていただきます、宇都宮大学の大森と申します。よろしくお願いします。

○事務局(村木) もう1名、学識経験者として稲垣具志様、日本大学の理工学部の助教の方をお願いしているのですが、本日、ちょっとおくれておりますので、いらっしゃいましたら改めてご紹介させていただきます。

続きまして、佐藤まゆみ様。

○佐藤委員 和洋女子大学の佐藤まゆみと申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(村木) 關田和弘様。本日は、代理として日立自動車交通株式会社 バス事業部 副部長の西窪様がお越しです。

○西窪委員(關田委員代理) どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(村木) あと、もう1名、区から保健福祉部長の歌川が委員として入る予定でご

ざいますが、本日は所用のため欠席でございます。

では、委員のご紹介は以上でございます。皆様、ありがとうございました。

続きまして、事務局ですけど、先ほども申し上げましたが、私、福祉総務課長の村木が事務局を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局(新矢) 同じく事務局を務めます新矢と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(木村) 同じく事務局を務めております、福祉総務係の木村と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局(村木) ありがとうございました。続きまして、委嘱状の交付でございます。本日、初回でございますので、本来ならば、委嘱者であります区長の石川から委嘱状を手渡すところでございますが、区長、所用のためこちらに来られませんので、失礼とは存じますが、机上配付をもって委嘱状の交付とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、本会議の成立についてでございます。本日は10名の委員のうち、7名の方にご出席をいただいております。千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会設置要綱第6条1項の規定によりまして、委員の過半数が出席されていますので、本運行協議会は有効に成立しているということをご報告申し上げます。

続きまして、3の議題、会長の選出及び副会長の指名に入ります。運行協議会の要綱では、会長は互選ということになってございますが、特に自薦・他薦がございましたら、そちらをお聞きしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

特にないようでしたら、本日、初めての方も多と思いますので、事務局からの提案といたしまして、大森委員を会長に推薦したいと存じます。大森委員におかれましては、現在の「風ぐるま」の見直しを検討する際に、その検討委員会の会長を務めていただきまして、「風ぐるま」の変遷についてよくご存じでございますので、会長には適任かと思ひまして、事務局から推薦させていただきます。いかがでしょうか。

(拍手)

○事務局(村木) ありがとうございます。それでは大森先生、よろしくお願いいたします。
では、ここからは進行を大森先生からお願いいたします。

○会長(大森) 改めまして、ただいま会長の職を仰せつかりました、大森でございます。どうぞよろしくお願いいたします。私はこの「風ぐるま」が、ちょうど乗合タクシーから乗合バスに変わるときに、千代田区の風ぐるま見直し検討会にも関わらせていただいたこともございまして、会長ということでこの協議会を進行させていただきたいと思ひます。より区民の方々に使いやすい「風ぐるま」を目指して、皆様もぜひ積極的にご意見をいただければと思ひます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、引き続き、副会長の指名を行いたいと思います。いただいております資料2の運行協議会設置要綱第5条第3項によりますと、副会長は会長が指名することになっているようでございますので、まだ、到着されておられません、交通政策・福祉運送の学識経験者でございます日本大学理工学部の稲垣具志先生にお願いしたいと思います。ということで、よろしくお願いいたします。

(拍手)

○会長(大森) それでは議題を進めさせていただきます。(1) 番「地域福祉交通『風ぐるま』事業の変遷について」及び(2) 番「地域福祉交通『風ぐるま』運行協議会設置の経緯について」事務局から説明をお願いいたします。

○事務局(村木) それでは、事務局から4番の議題の(1) 番と(2) 番、こちら関連しておりますので、一緒にご説明させていただきます。

なお、先ほど申し上げるのを忘れましたが、本日、皆様のこの後のご予定もあると思いますので、会議は1時間半ぐらいを目途にやりたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、資料をご説明させていただきます。資料の3-1と3-2、こちらを一緒にご覧いただければと思います。まず「風ぐるま」、こちら千代田区の福祉バス事業ということで実施されておりますが、これまでいろいろとバスの形状ですとか、ルートですとか、やり方ですとか、さまざまところで変遷がございます。それについてご説明した上で、本日、この運行協議会を設置した経緯、皆様にどういうことをお願いしたいのかということ事務局から説明させていただきます。

「風ぐるま」、皆さんご存じだと思いますけれども、このピンク色の桜カラーのバスで区内を走っております。A4の横の資料をごらんいただきたいのですが、始まったのは昭和53年度、かなり古い時期になります。この当時は、区内の区立施設を有効に利用していただくために、循環バスという形で運行を開始いたしました。当時は、区の直営でございまして、区の職員が添乗しておりました。当時は福祉バスという位置づけではございませんでしたので、区の中で全体を所管します総務部で運行を所管してございました。その後、昭和63年になりまして、バスによる送迎手段が確保されないと施設の利用が困難な高齢者の方ですとか、そういった方々の声がございましたので、そういった方々のために福祉バスという形に運行を改めた形になります。それに伴いまして、バスの所管も福祉部に移ってまいりました。

その後、定期路線運行についての規制緩和などがございまして、主に高齢者施設や障害者施設を利用する区民を対象とします福祉バスとして運行されていたものを、今度は誰もが利用できる地域福祉交通ということで、平成9年から名称も「風ぐるま」として運行を開始しました。当時は、今のピンク色のバスではなくて、こういったハイエースというのですか、白い小さなバスでした。バスと言っておりましたが、形式上は乗合タクシーという扱いでございます。こちらで運行していたわけなのですが、運行の内容といたしましては、主に高齢者施設、障害者施設、そういった福祉施設を中心に回るということで、福祉

バスという扱いでございました。ただ、こちら区内の福祉施設がだんだん増えてきてまして、拡大してきますとルートがだんだん複雑になってきたりとか、福祉施設自体の利用者がふえてきますので、福祉バスの利用者もどんどん増えてきたりということがございます。そのためルートが複雑化したりですとか、あるいは行っても満員で乗れなかったりとか、積み残しと我々言うておりましたが、そういった事態が起こりまして、それで何とかしようというか、見直しですね、これを考えるようになりました。特に平成27年になりますと、旧区役所があったところに高齢者総合サポートセンターというものが新しくできました。ここに杜協さんですとか、活動センターに入っているわけなのですが、このところに高齢者の方が特に多く集まるようになりますので、ここを中心にもう一回ルートの全体を見直す必要があるということで、全体の見直しを行いまして、平成28年から新しい現在のこちらの「風ぐるま」に変えまして運行しているところでございます。

それに当たりまして、さまざまな諸事情を検討するために検討委員会を設置し、大森先生に検討委員会の委員長をお願いいたしまして、さまざまな視点で検討したところでございます。

その検討の内容ですが、それがホチキスどめになっております。こちらの資料に概要ということで出しております。当時、課題とされましたのが、まず、当時のバスというのは循環型でしたが、1循環するのに2時間から2時間半かかるというかなり長い路線となっていてまして、あと福祉バスという性質上、さまざまな福祉施設を回ることになりますので、かなり迂回した経路になるとかそういったこともあったりとかで、なかなかルートがわかりにくいと。それから運行については1時間に1本程度ということでしたが、先ほど申しましたように乗れない人が出てきたりとか、そういう状況がございました。そのほか、運賃に関しましては無料の乗車証を当時は発行してございまして、無料の利用者がほとんどという状況でございました。

そういったことを踏まえまして、1枚おめくりいただいて裏面になるのですが、見直しの方針といたしまして、下の図の四角ですね。対応1、対応2、対応3とあるのですが、わかりやすい運行、利用のしやすさの向上、それから持続可能な運行ということで、それぞれ路線の短縮化、効率化とか、車両の大型化、それから経費の削減、効率的な運行、こういったことを方針といたしまして、次のページ以降に書かれておりますような内容で見直しをしたところでございます。

四角の中だけなのですが、ご説明させていただきますと、まずは、これまでのハイエースから小型のバスを導入することによって定員増を図りまして、乗れない人がないように、それから車内環境がより快適になるようにという方向で検討いたしました。それから、路線につきましては短縮化、高率化、それからシンプル化ということで、よりわかりやすい路線としたつもりでございます。ただ、このところはなかなか、いろいろご意見のあるところでございまして、現在の路線も非常にわかりにくいという方がかなりいらっしゃいます。このところは福祉バスという性質上どうしても福祉施設を回るということと、あと、千代田区の場合、「風ぐるま」以外のさまざまな公共交通機関が発達していますので、そういったものとの競合という問題もございまして、なかなかシンプルなルートというのが難しいところがございます。

次に停留所の問題でございます。それまではタクシーという扱いでございましたので、

好きな場所で降りることができたわけですが、この運行が、新しい運行になってから認められないことになりましたので、停留所をつくりまして、固定の停留所でおりにていただく、そういった形になりました。これについては、後ほど要望のところでも述べますが、以前のほうがよかったという方が結構いらっしゃいます。

それから裏面に行きまして、運行日・運行時間帯ということで、これにつきましては午前8時半から午後6時の運行を基本としてございます。それから本数につきましても路線の効率化にあわせまして、運行本数を増やすという方向で見直しました。現在、1時間から40分程度に1本のような形になってございます。それから運賃につきましては、今までの無料を廃止いたしまして、どの方も一定程度、それぞれの所得に応じて負担していただくということで、非課税の方、あるいは障害者の方については、区民の方は、年間1千円。そうでない方で区民の方については、年間1万円のパスポートを発行するというところで、普通に乗る方については、1回百円ということで乗っていただくことになっています。またICカードを利用できることになりましたので、それで利便性の向上を図ってございます。

それから、補助協定等の工夫でございますが、こちらについては、できるだけ安定的な運営を図りたいと考えてございますので、事業者の工夫等によりまして、収入がふえるような仕組みをつくっていきたいと考えまして、広告収入の道ですとか、そういったことを考えてございます。

見直しに当たっての方向性は以上でございます。

そういった形で見直した結果、またこの横判の資料に戻っていただきたいのですが、見直す直前の平成26年度、このときには年間の利用者が約13万2,000人であったところが、平成28年度になると18万8,000人とふえまして、本年度は1月までで、既に20万人を突破してございますので、22～3万人となる予定で、従前の「風ぐるま」の時代よりも10万人ぐらい増えている、倍とはいきませんが、およそ倍に近い増加となっております。

こういった利用者の増とかに伴いまして、さまざまな要望等が寄せられるようになってございます。その要望も利用者の増加に伴いまして非常に多様化しておりまして、我々としては、そういった要望を聞きながら運行の見直しをしていくということで、「風ぐるま」事業をスタートしてございますが、ただ、あまりにもさまざまな要望が出てきてしまいまして、こちらを立てればあちらが立たないとか、そういう状況も出てきているところでございます。例えば、後ほどまたご説明いたしますけど、よりシンプルなルートを望むという方が結構いるのですが、ただ真っ直ぐ行かれてしまうと、自分の近くを通らないので、こっちも回してほしいとか、そういった要望とかがまた出てきて、なかなか調整が難しいところでございます。そういったところをいろいろ考えまして、皆様のお知恵をかりながら、今後の「風ぐるま」を運行していきたいなと区では考えまして、本日、このような協議会という形で、区内のさまざまな方々にお集まりいただき、また学識の方から知見をおかりしたいと思ひまして、この会を発足させたというところが趣旨でございます。

この会の趣旨といたしましては、まず要望の整理。それから運行の見直し。これをどうやっていくか。場合によっては「風ぐるま」そのもののあり方とか、そういったところま

でご意見が及ぶのかなと思っていますけど、そのところは皆様、ご自由にご意見を言っていただければなと事務局としては考えているところでございます。

事務局のご説明としては以上でございます。

○会長(大森) それでは、稲垣先生、到着されたので、一言。

○稲垣委員 おくれてしまいまして、大変申しわけございませんでした。日本大学理工学部交通システム工学科という学科がございまして、そこで助教をしております稲垣と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

キャンパスは区内の駿河台にございまして、もう1つキャンパスが船橋市にあるのですが、私はそっちのほうにいますので、きょう、千葉のほうから来ましたけれども、ひとつどうぞよろしくお願いいたします。

○会長(大森) 稲垣先生、先ほど副会長をお願いさせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、ただいま事務局からご説明いただきましたが、この運行協議会が設置された経緯から、千代田区の「風ぐるま」事業に至る変遷についてご説明いただきましたけれども、何か皆様からご質問等ございませんでしょうか。

先ほどご説明いただきましたけれども、28年1月から乗合バスになりまして、車両も大型化したことも1つの理由でしょうけれども、利用者が10万人ほどふえるということで、たくさんの方が利用されているのは大変よいことだと思いますが、その分、もしかして路線バスの利用者が減っていたりするような可能性はあるのでしょうか。1点、質問です。

○事務局(村木) そのところは特に調べてはいないですけど、この「風ぐるま」、先ほど申し上げましたように、例えば、非課税の方は年間1千円、そのほかの方、一般の方も百円で乗れますので、例えば都バスなどに比べると非常に安いですから、もしこれで都バスの収入が非常に減っているような事実があれば、恐らく交通局から何らかの話があるのではないかと思います。そういったことは一切ございませんので、今のところはうまく両立していると考えてございます。

○金子委員 バスが大型化したということなのですが、車椅子とかが乗れるのですか。そのままフラット……。

○事務局(村木) 乗れます。

○金子委員 何台、最大乗れます。

○事務局(村木) 1台です。

○金子委員 それはなぜでしょうか。福祉バスとして1台。

○事務局(村木) そうですね。そこのところを言われるとなかなか苦しいところなんですけど、車椅子を2台、3台載せてしまうと、また乗れなくなる方が出てきて、また積み残しの問題が出てきてしまうので、今のところ1台ということでやらせていただいています。

○西窪委員 車両の車椅子の固定スペースが小型バスですと1台分しか搭載されていませんので、都バスのような大型バスですと2台分あるのですけれども、小型バスですとメーカーのほうで1台分の定員しかとっていないのが現状でして、スペースはあるのですけれども、お乗せしても固定ができないという状況ですので、1台の運用で今、行っているというのが現状です。

○金子委員 では普通に、ベビーカーを乗せる場合を想定した場合だと、ベビーカーが乗ってしまうと車椅子が乗れなくなってしまうということは考えられますか。

○西窪委員 実際の道路運送法上は車椅子を優先しますので、仮にベビーカーの方が乗ってらっしゃって、車椅子の方がいらっしゃった場合は、ベビーカーを畳んでいただいて、車椅子の方に乗っていただくというのが、我々事業者の運用上では行っております。

○金子委員 ありがとうございます。

○会長(大森) ありがとうございます。関連して車椅子の方、どのぐらい利用されておりますでしょうか。

○事務局(村木) 大体、月に延べなのですが、60人くらい。同じ方が何度も乗ったりおいたりすると思いますので。

○会長(大森) 1台にお2人、バッチィングするような状況はほとんど発生していないというようなことですかね。

○事務局(村木) 先ほどのベビーカーと車椅子というのは聞いたことがあるのですが、車椅子同士というのは聞いたことがないです。

○会長(大森) ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。

○稲垣委員 前のリフト付ハイエースのときから10倍近くふえたということで……。

○会長(大森) いや、10倍じゃないです。

○稲垣委員 すみません、2倍近くふえたということなのですから、内訳が明確なデ

一タはないのでなかなか難しいと思うのですけれども、どういう方々がどんどん乗るようになったのかというのが気になります。まず大きく分けて、区民の方とそうでない方。そうでない方の中にも近隣にお住まいの方、区外の、例えばお隣の区に住んでいるような方なのか、完全に東京に観光に来たような人が乗っているのかというように、利用される方々はいろいろな分類ができると思うのですね。どの部分がふえてきているのかなと。実際の運転手の方の肌感覚というレベルでも構わないので、何も情報がないよりは、今後のあり方を検討する上には、人数だけじゃなくて、その人たちがどんな性質のものなのか、今、車椅子の話がありましたけれども、ちょっとそのあたりの詳細な情報ももしあれば、ただけると議論しやすいのかなと思いました。

○事務局(木村) 今、ご指摘いただいたように、実際に今、我々が用いている評価指標ってところが、人数によるところが大きいので、人数のカウントは毎月、毎月やってきてはいるのですけれども、その内訳レベルまでは実際にまだ詳細な調査はできていない状況ではあります。

ただ、運転手の方に状況を伺うと、6割超がご高齢の方、子育て世代であったり、現役世代の方が大体2割で、サラリーマンとか本当に一般の方等が2割というような形で話は聞いております。

この後、また議題に入れていきたいと思ってはいるのですけれども、調査等に関しては、今後やっていきたいと事務局では考えておりますので、そのことは後でまたご報告させていただきますと思います。

○稲垣委員 ありがとうございます。ほかの区市のコミュニティバスもお手伝いしていますけれども、千代田区はそれと同じように考えてはならない区だと思っています。特に企業区民がすごくて、その方々の便を図るといったような位置づけも出てくる可能性もあって、そういったところを議論できる何かしらデータをいただければと思います。ありがとうございます。

○事務局(村木) 実は次の議題で、そのあたりのところも議論いただこうかなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○会長(大森) そのほかございますでしょうか。

○樋口委員 平日の日中なんかには走っている「風ぐるま」を見ると、結構がらがらで、乗車されてないですね。なので、これで採算大丈夫なのかなとちょっと思うことがあるのですが、そのあたりはいかがですか。

○事務局(村木) 採算ということ言えば、この事業、独立採算性ではなくて、ほぼ区の補助金で賄っております。現在のところ運賃等の収入については、おおよそ1割程度になってございます。その点についてもこのバスの性質自体が、区の位置づけでは福祉バスという位置づけですので。ただ、コミュニティバスの要素を持った福祉バスというちょっと

苦しい説明をしているのですが、なので、全てを運賃収入で賄うということは考えておりません。補助金である程度は賄うものと思っていますが、ただ、この1割という数字がどうなのかなというのは、いろいろと議論の余地はあると思っています。確かに、先ほど旧バスの時代に乗れなかった人がたくさんいらっしまったというお話をして、今のバスにしたら、乗ってないのに走っていると結構聞きます。これについても時間帯によって人がたくさん乗っているときと、全然乗ってないときが出てきているのかなと、推測してございます。

○事務局(木村) あと、1点補足させていただきます。区間によるところも最近感じておりまして、ある区間はまったく利用者がいない区間などがあり、ある区間に関しては10人、10何人とお乗りいただいている区間もあるというところもありますので、そういったところも今後調査してまいりたいと考えております。

○稲垣委員 補足、よろしいですか。採算の話なのですが、日本で初めて20年ほど前にコミュニティバスが登場したのが武蔵野市です。ムーバスというすごく有名な取り組みで、それから日本全国でコミュニティバスの政策が広がっていったわけなのですが、ムーバスはすごく成功していると言われています。それでも全体では赤ですね。路線ごとに分けていくと北西循環というのがあってそこは黒なのです。ところがほかの路線になると、赤のところ結構あって、おっしゃったように福祉部局が、これは福祉だと。その分、高齢者の外出が促進されて、例えば、医療費がそこで削減されるのだったら、それは福祉的な利益として考えるといった考え方をなされています。100円とか150円だけで採算を考えるというのは結構難しい状況というのが、情報提供でございます。

○会長(大森) そのほか何かございますでしょうか。

では、次の議題に進みたいと思います。(3)番の「地域福祉交通『風ぐるま』運行協議会協議事項について」こちらも事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局(村木) それでは、まず資料4をごらんいただきたいと思います。A4、1枚のものです。現在、「風ぐるま」を運行するに当たりまして、区役所の本庁舎、それから、かがやきプラザにアンケートの箱を置きまして、そこで利用者の方にアンケートを入れていただいております。それが平成29年の1月から今年3月1日までの分を集計したものをこちらに載せてございます。

回収は345件なのですが、そのほかに電話等でもいろいろ要望等ございまして、その28件を合わせますと、全部で399件。約400件の要望等をこちらで把握してございます。その中でも、主なものをこちらに挙げさせていただきました。

こちら表を見ていただきますとわかるかと思いますが、一番多いのが、真ん中やや下にあります、逆ルートをつくってほしいというものです。これは旧の「風ぐるま」というのは循環バスでしたので、ぐるっと回っておりました。ただいまのバスはそういう形をとっておりませんので、どこかの施設に行ったときに、帰りの手段がないとか、そういうことが指摘されておりまして、だから、こちらに行くのと、こちらに行くのと両方つくって

くれれば、行くときはこちらから行って、帰りはこちらからとできるのにそれができません。この要望が一番多いです。

次に多いのは、運行本数を増やしてほしいということですね。こちらの実態といいますか、そういった調査をする必要があるかなと思うのですが、先ほど、樋口委員からご指摘ございましたように、誰も乗ってないようなバスも走っているという指摘も確かにございますので、そういうところを増やしても余計に無駄な運行がふえるだけですから、どういう形でやっていくのかっていうところが難しいところかなと思っています。

また、この運行本数を増やしてほしいというほかに、時間帯です。もっと朝早くとか、もっと夕方ですね。これ子育て世代の方々に多いのではないかなと思うのですが、現在、福祉施設といっても保育施設とかは回ってないのですが、そういった保育園とか行くときに送り迎えで使いたいとかいったときに、始まりが、先ほど言ったように8時半ですので、ルート以前に時間帶的に既に使えない状況になっています。そういったところから出ている要望として、本数を増やしてほしいというところがあるのかなと。その上で始発を早くしてほしい、終発を遅くしてほしい。このあたりの要望になっているのかなと思っています。

あともう1つの要望といたしましては、停留所をもっとつくってくれと。これには2種類ありまして、ルートを変えないとだめだというのがありますし、今のルート上でもっと停留所をつくってくれというのがございます。現在の停留所は旧「風ぐるま」の時代の停留所をベースにしておりますが、バスの形状が大型化したことで、通れなくなったりとか、停まれなくなったりしたところもありますので、その関係でバス停とバス停の間がちょっと空いてしまったりとか、以前とずれてしまって、道をまたいで反対側になって、今まで乗っていた人が不便だということで、停留所をつくってくれとか、そういった要望がございます。このあたりのところも、どの停留所でどれぐらい人が乗りおりしているのかなというのが、実態をまだつかんでないところがございますので、そういったところをやっていく必要があるのかなと思っております。

全ての要望につきましては、A3判の大きな資料に出てございますので、お時間のあるときにお目通しいただいて、ご意見いただければと思います。これを整理いたしますと、今申し上げたように、大体大きく3つだと思います。1つは、ルート。逆ルートというのがありましたけど、ほかにもこちら側にも回してほしい、ルートを変えてほしいと。それから、一部被りますけど、停留所をもっと増やしてほしいということ。それから、本数を増やしてくれ。これは始発、終発をもっと早い時間、遅い時間をやってくれということも含めてですけど、本数を増やしてくれと。大きくこの3つかなと思います。

そのほかで、フリー降車を復活させてほしいというのがあるのですが、これは現在の状況ではほぼ認められない状況だと思いますので、こちらについては区としては考えてはございません。

ですので、ルート、停留所、それからダイヤ、この3つをどういうふうに見直していくかというのが、見直しの主眼かなと考えているところでございます。

次に、今の要望をもとに運行方法の見直しについて、資料5-1をごらんいただきたいと思います。先ほど申し上げましたが、「風ぐるま」については利用者の方々のご意見等を聞きながら運行について見直ししていくという方向で、運営していくという形をとってい

くことになってございます。ただ、見直しに当たりまして、先ほど申し上げましたようにさまざまな要望が出ているわけですが、「風ぐるま」は公共交通でございますので、例えば、ここにバス停があると自分に便利だからという、そういう理由でそこにつくってくれと言われてもそれだけの理由では素直に区としては見直せないかなと。それを認めてしまうと、停留所だらけになってしまいますので、それはできないかなというのはありますが、ただ、全く見直さないということはございませんので、そのところをどういう基準でやっていくか、そのところが必要かなと思います。

ただ、先ほど稲垣先生からもご指摘がありましたが、見直しに当たりまして、実態を少し把握する必要があるのではないかとということで、利用状況調査を来年度に入ってから早々にすることを考えてございます。これが資料5-2でございます。2の実施期間とございますが、4月中に1週間程度、運行事業者の日立交通さんのご協力をお願いいたしまして、乗降状況について調査をしたいと考えてございます。調査方法については3-(1)にございますように、現在4ルートで走ってございますが、それぞれのルートに調査員に乗ってもらいまして、乗降客とか利用者の属性、それから利用目的等の聞き取り等を行っていただきたいと考えてございます。調査日としては平日の3日、土曜日1日、日曜日1日と考えてございます。このデータについては整理いたしまして、こちらの場にご提供いたします。

それから、引き続きアンケートをやっていきますので、そちらからも意見を求めていきたいと考えてございます。こちらの調査、それからアンケート、その結果をまとめた報告書を作成いたしまして、こちらの内容をもとに運行の見直しを考えたいと考えているところでございます。

この調査のやり方等につきましては、またこの後皆様からご意見を伺いたいと考えてございます。それから、また、資料5-1に戻っていただきまして、「見直し基準(案)の策定について」というところです。今、ご説明いたしました利用状況調査、こちらの内容等を見まして、見直しをするに当たっては、どういった基準でやっていくのがいいのかなというところ、基準の作成というのはなかなか難しいところがあるのですが、ルートを変更する際、あるいは停留所を増やす際、それからダイヤを変更する際、そういったときにどういう基準でいくのかというのを事務局で一定の案を考えさせていただいて、この場にご提示させていただいて、また議論いただきたいと考えているところでございます。

今回、この運行協議会をするに当たりまして、皆様に年1、2回程度ということでお願いしたのですが、初年度だけはやはり最初ですので、もうちょっと回数をふやしたいと考えています。ご協力お願いしたいのですが、取りあえず8月を目途に、今の実施状況調査をまとめて、それから見直し基準の案を考えて、皆様に一度ご提示したいと考えてございます。

私からのご説明は以上でございます。

○会長(大森) ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から、ご質問、ご意見等、お願いいたします。いかがでしょうか。

4月3日、早速利用状況の調査を実施するということでもあります。

どうですか、4月。まだ新しい学期が始まって、なかなかまだ行動パターンが安定しな

いときだと思うので、5月ぐらいのほうが本当はいいのかもしれませんが、できるだけ早く、データを集めてやりたいということですかね。

○事務局(村木) 実は私どもの都合なのですが、見直しをするに当たって、何かやるときに予算が必要な場合があるのですが、その予算の要求が8月ごろに始まってしまうので、できるだけ早くやりたいなと考えている。全く内部的な都合でございます。

○会長(大森) わかりました。

○稲垣委員 4月はいかがですかね、運行事業者さん。ある種、特殊な時期になってしましますか。

○西窪委員 会長がおっしゃったような流動的な部分はあるのですが、済みません、今回、私どもで協力して調査をする人手の都合もありまして、4月に当社の新卒の子が入ってきますので、ちょっと勉強というわけじゃないのですが、それを含めまして、現在の交通情勢の動向を把握してもらうということで、その一環の、研修の一環で今回ちょっと取り入れていますので、その関係で今回だけ4月に実施させていただくことになりました。また、その結果見まして、あまりにも乖離があるような結果が出たようでしたら、千代田区さんと相談させていただいて、また第2回、第3回というのは検討するかもしれませんが、一旦、まず4月にやらせていただきます。

○会長(大森) わかりました。何かご質問等ございますでしょうか。

○佐藤委員 私、社会福祉学が自分のベースなものですから、この「風ぐるま」の利用状況の調査をしていただくときに、結局、その結果をもって見直しの基準を検討するというか、案をご提示いただくことになるのだらうと思いますので、まずは基準って目的と大きく関連するところだと思いますので、誰のために運行するのかということは改めて確認しなければいけないのかなと、今のお話を伺っていてちょっと思いました。

この意見やご要望の一覧表の中には、やはり子育て世代、……センターのそばにとまってほしいとか、児童館のそばにとまってほしいというようなことがご要望としてもありましたし、行きだけでなく帰りもついているのはそこにもニーズがあるのだらうと思って拝見しました。

そういうことと言えば、まず要望に関してなのですが、この調査票をつくっていただく前に、要望を出されている方がどういう方なのか、属性をまずは整理していただく必要があるのではないかと思います。このご要望はかなり具体的で、そしてどのような方がおっしゃっているかということも把握が可能な部分があるのだらうと思います。また、利用料のことにもかかわるのだと思いますし、それから乗っている人、利用者の延べ人数、22万から23万人程度になるのだらうとおっしゃっていましたけれども、この内訳についても、特にパスを持っている方、固定のお客さんということになるのでしょうか。これがないと困る方というのは一体どういう属性の方なのかということ把握してから調

査票を用意していただいたり、交通状況の調査をしていただけると大変ありがたいと思いました。

以上です。

それから、パスを持っている方の利用頻度もできればわかるとありがたいと思っております。延べ人数に大きくかわるのかなと拝見しました。

済みません、以上です。

○会長(大森) 貴重なご意見ありがとうございました。要望を出された方の個人属性はどのくらいまでわかるのでしょうか。

○事務局(木村) 一応、アンケート用紙の中に年齢やご性別等はお書きいただけるのですが、例えば、区の考え方の1つに性別をアンケートする際に聞いていいものかどうかということも議論されているところがありまして。というのは第三の性というべきでしょうか、そういった方も中にはいらっしゃるので、それをストレートに聞いていかなものかということも区の内部の部局から出ておりますので、そこも検討させていただいた上で、アンケート用紙をつくっていくたいとは考えております。

今、集計しているものに関してなのですが、それに関してはお書きいただいているものと、ないものもありますので、お書きいただいているものに関しては、この表に追加で落とし込んでいくということは可能であると考えております。

○事務局(村木) 大まかな数字なのですが、パスポート、定期を持って乗っていらっしゃる区民の方が全体の7割ぐらいのようです。これはかなり大まかな目安の数字ですが、これも。

今、ご意見いただきましたので、そういったアンケートから見えてくる属性とか、そういったものを踏まえた上でちょっと検討していきたいと思えます。

○会長(大森) 今、おっしゃった定期券というのはこちらの資料だと普通定期券というものの利用者ですか、区民パスポート……。

○事務局(木村) はぼというか100%区民パスポートでありまして、現在、普通定期券の販売実績はございません。

○金子委員 普通定期はふやしていきたいのですが、どっちかというと。それはあんまり考えていらっしゃらない。

○事務局(村木) 先ほども申し上げたのですが、安定運営ということでいけば、運賃収入が増えた方がいいですから、例えば、通勤される方が使って、その分で収入が増えればそれはそれでいいと思います。ただ、痛しかゆしのところは、それほど大きなバスではないので、そういった方が増えてしまうと、また乗れない状況が出てくるとそれも困ってしまうので、そのところもなかなか悩んでいるところでございます。

○金子委員 アンケートをとるに当たって実際に乗ったことがないという方の意見がこちに出ていたのですけれども、区民の中で本当は乗りたいけど、「風ぐるま」自体がどういうバスだかいま一つ広報がし切れてないような気がして、結構周りの方とかに聞いても、「あれ普通の人、乗っていいんだ」というご意見が非常に多かったので、そういう方に対して何らかの形でアンケートができると、不明部分、「風ぐるま」に対する、もともとのものはちょっとあぶり出されるかなという感じがしているので、そういう方を対象にした何かアンケートがとれないかなってことは考えられますか。

○事務局(村木) 区の広報課で毎年、世論調査というのを大々的にやっているのですが、その中でできるかどうか、少し広報と調整させていただいて、それも確かに乗っている人だけではなくて、乗ってない人の意見というのも重要だと思いますので、そういうものを把握できるように努めてみたいと思います。

○会長(大森) ほかに何かございますでしょうか。

○稲垣委員 今のご意見、非常に貴重な意見だと私は思っています、基本的にこのコミュニティバスの利用実態をとるときには、まず客観的なデータとして、どのバス停からどのバス停まで乗っていますかという表ですね。OD 表と言いますけれども、そのような実績があつて、あとはひょっとしたら運行のおくれであるとか、そういう客観的な物理的なデータがあつて、あとは、利用者の状況や意識を聞いたりとか、属性を捉えるためのアンケート、ヒアリングがあつて、最後にご指摘のあつた乗っていない方、区民の方々に対するアンケート。やればやるほどコストや手間がかかりますけれども、最後のアンケートといったものが、この資料5-2だと、3の(3)に相当するのかなという気がするのですが、かがやきプラザに来た人の意見だけになってしまう気がするので、ぜひ乗らない方、乗らないという選択をあえてしているのか、ただ単に知らないだけなのか、いろいろな理由があるので、そこはちょっと把握ができたほうがいいのかという気がいたします。前向きにご検討いただければと思います。

ひとつ質問なのですが、(2)の運行事業者保有のデータというもので、事業者さんに保有データを提供していただくということだと思うのですが、これはどこまでの情報がわかるデータなのかを教えてください。

○事務局(木村) 基本的には人数であつたりとか、あとは売上の金額であつたりというところがメインにはなってきます。

○稲垣委員 それは(1)の乗り込み調査ではわからないようなことがあるということですか。

○事務局(木村) 例えば、売上金額から現金での人数というのが割り出されてくると思うのですけれども、区民バスポートに関していうと、今度は逆にカウントするすべがないの

で、今回の乗降調査でそれが明確にわかってくるというような形ではあります。

○稲垣委員　なので、乗降調査の中で明らかにすることといえば、ある人がどこから乗って、どんな支払い方をして、ほかに乳幼児がいたのかというような情報とか、そしてどこで降りたのか。ヒアリングでこのようなことを、1人1人追っかけることができそうかどうかというところですか。ちょっと心配もあるのですが大丈夫そうでしょうか。

○西窪委員　そういったことをやろうという計画は一応していますので。本当はいろいろやりたいのですが、限られた時間、空間の中で、乗ってすぐおりる方もいらっしゃいますので、本当はいろいろ聞き取りとかできれば一番いいのですけれども、なるべく短時間で、最低限の情報は今回収集できるように検討して、最終的に決めたいと思います。あまりにも雑駁なデータしか今のところないのが現状ですので、もう少し細かいものがどこまでとれるかあれですけれども。なるべく恐らく皆さんが知りたいだろうなというのが、私も知りたいですので、そこになるべく近づけるようには今回努力したいと思います。

○会長(大森)　関連して、資料を拝見すると、どこから乗ってどこでおりるかまではとらないような文書ですけど。いわゆるODっていう専門用語で言いますけれども。単に各バス停での乗車数、降車数を調べるってことですね。恐らくね。

○事務局(村木)　ここに書いてあるのはあくまでも案でございますので、案というか概要というか、あまり細かくこうやるということまでまだ詰めてない状況でございますので、皆さんの意見を聞いた上でこういう形で、もちろんできる範囲でということですけど、やりたいな思っています。ですから、ここに書いてあるからこうだということではないということです。

○会長(大森)　わかりました。ほかに何かございますでしょうか。

私から。資料5-1の3番の見直し基準(案)とありますけれども、これは具体的にどういったものなのでしょうか。見直しをするかしないかを定める基準なのか、どういったものなのか。

○事務局(村木)　私も正直言ってなかなかイメージをつかめないところはあるのですが、さっき申し上げたように、大きく運行の中で見直さなければいけないところは3つあると思っています。1つはルートそのもの。もう1つはダイヤ。本数とか始発、最終の時間とか。それからもう1つは停留所の位置。大体この3つだと思っています。それぞれについて、どういった場合なら変更ができるか。例えば停留所ならば、停留所と停留所の距離がこれ以上になったら近くには置かないとか、あるいは原則としては区の施設とか人がかなり乗りおりするような駅ですとか、大規模な施設のあるところだけにしますよとか、そういうふうにしてしまうとか。今のはもちろん1つの案というか考え方ですけど、そういったところと、先ほどのダイヤとかで言えば、乗降調査でこれだけ乗っていればもうちょっと増やしていいだろうとか、あるいはもっと早く、あるいは遅くということであれば、

一定以上の要望があればやりますとか。一定以上の要望と言われても同じ人が何通も出されてもちょっと困ってしまうのですけど。そういうのを判定するのも難しいところがあります。

あと、一番難しいのはルートを変えるときにどういうふうに変えたらいいかということで、一つこの場合には変えるというので、我々が考えているのは、もともとが福祉施設を回るバスであったので、新しく福祉施設ができたときには、そこを回るようには、これは変えますというのは一つの基準として言えますけど、そのほかの場合にどういう形で変えていくのかなってというのは、なかなか難しいところはあると思います。先ほど言ったように要望が一定以上になったら変えるとかそういう形で、じゃあその要望はどうやって集めるのだっていうところで難しいところがありますので。なかなか難しいところです。

あとは、今回参考資料でつけましたけど、ほかの自治体ですと、一定以上の乗降客がないと、その路線は廃止にしていまいますよという形でやっているところもあるようです。ここのところは大森先生、稲垣先生に何かうまいっていうと変な言い方ですけど、いいお考えをサジェスチョンいただければありがたいなと思っているところです。

○会長(大森) ありがとうございます。わかりました。そういった何か合理的な基準みたいな……。

○事務局(村木) そうですね。

○稲垣委員 たびたび済みません。基準の話もいろいろあるのですけれども、まずマクロの考え方と、ミクロ的な考え方っていうのは、整理しなければいけないのかなと思います。マクロ的な考え方では、まずこの政策自体に区がどれだけ補助金を投入しているのかとか、すごく全体的な話ですね。あとはそれをルート別に見ていく。そのルートも、例えばこのルートは1年間当たりどれぐらい乗っているのか、そういうマクロの話っていうのは非常に重要であって、全体の性質を見ていくってことなのですけれども。一方、先ほどご説明の中にあつた、ダイヤであるとか、バス停という話までなってくると、かなりミクロの話になってくるので、それに資するような実態のデータがないと多分議論できないと思うのですね。さらに、論理的に何か説明できるようなデータという視点ですが、例えばこの要望という貴重なご意見がたくさんあるのですけれども、「要望どうですか」とか「意見、どう」って聞くと、人間はやっぱ「それやあ、無料がいい」とか「近くにバス停が欲しい」って言うわけです。それは切実な思いで貴重なご意見なのですが、要望を全部満たそうとすると、千代田区はバス停だらけになってしまうので、その要望のバックグラウンドにあるものが一体何なのか。例えば、このA3縦の10番の意見ですかね。停留所に関して、筋力低下の高齢者にとっては歩いて戻るのは困難である。こういったことが重要で、要望の裏に一体どういう背景があるのか。それはただ単にお金を払いたくないからなのか、もしくは先ほど佐藤先生からあったように、それがないと外出が困難になるほどの深刻さなのかということによって、ミクロの話というのはようやく議論できるようになるのではないかなという気がいたします。4月に調査、アンケートをするということで、いろいろなご事情があつてこの時期に、人材リソースだとか、コストの制約がある中でやるという

のはもちろん重々承知の上なのですが、この段階で考えた上でアンケート設計をしないといかないと、8月のときに、ここから乗ってこれだけおりののかって、じゃあどうしようという次のステップの議論がしにくくなってしまう。それに資するようなデータや、アンケートがかなり重要な位置を占めてくると思うのです。運行実績は頑張って調査すればどんどんとれるようになるので、人の心とか区民の日常生活とバスの利用実態との関連性とかそういったものを見ようと思うと、ちゃんとこの市民アンケートをやらないと、落としどころが見つからないのではないかなって気がしますね。無理難題みたいな意見で申しわけないですが。

○事務局(村木) 確におっしゃるとおりなので、今、漠然とアンケート箱を置いて入れてくださいます的なアンケートになってしまっているのですが、そのところは少し考えて、必ずしも今回の基準が絶対的なものとは考えないので、ひとまずこんな感じでと考えて、あるいはそういうふうを考えるか、今回は、ここは特に重要だからという形で、特に基準等は関係なく、先ほどおっしゃったバックグラウンド、それをよく考え上で、この見直しはしますという形でやって、なおかつ基準については今後、アンケートとかを大々的にとりながらやっていきますような形、それもあり得るかなと思っていますので、いずれにしてもアンケートのとり方についてはもう一回考えて、少し継続的にやっていくこととしたいと思います。

ただ、今回の4月の調査については、どういうデータが得られるかわからないですけど、ひとまず今までやってこなかった試みですのでやらせていただいて、皆様のご意見を伺いたいなと思っています。

○稲垣委員 ミクロの話でルートのお話をしようとするなら、アンケートは地域でちゃんとサンプリングしないとイケないですね。ルート別に、こちらの地域を走るルート、別の地域を走るルートといった分析をしたいのであれば、片方の地域ばかりの人の意見を聞いても仕方ないので、計画的にアンケートを配布しないとイケないと思いますね。

○会長(大森) 今、稲垣先生から具体的な調査方法に関しての提案がございましたけれども、4月中旬に1回やることになっているので、今からだとなかなか間に合わないような感じでありますよね。本当だったらきょうの会議のときに、調査票の案とか出てきていただけるといういろいろ……。

○事務局(村木) なかなかそこまで間に合わなかったものですから。

○稲垣委員 アンケートも4月にやるのですか。

○事務局(村木) アンケートは随時やっておりますので。さっきもお話があったのですが、うちの「風ぐるま」だけではなくて、区政全般にやっている世論調査とか、そういったものもちょっと考えてみたいと思います。ただ、今年間に合うかどうかはわからないので。ほかにも今、稲垣先生からお話があったように、特定の地域的な偏りがあるところか

ら意見が出てしまっているとかするとまたそれも困るので、うまく全般的にいろんなところから意見が出るような、また年齢階層的にもいろいろな方々の意見が来るような。今、かがやきだとどうしても高齢者の方の意見が中心になってしまうので。

○金子委員 児童館とか。

○事務局(村木) そうですね。

○金子委員 バリアフリーマップをつくっている関係で、千代田区の中をくまなく回っていると、物すごく坂がある地域と、平らな地域が非常にばらけてあるのですが、地政学的というか、地域性において停留所の位置づけをしていかないと、特に高齢者ですとか障害者、ちっちゃい子のベビーカーの問題で、坂って非常にきついのですよ。なので、バス停を置く場所を、そういうことも付加して考えていただくと、もっと乗り降りする方がふえるというか利便性が高まるような気がしました。この地図を見て。その辺はいかがですか。考えて停留所を置かれていますか。

○事務局(村木) そういった意見は結構ありまして、例えば坂の下に停留所があると、登っていくのがつらいので、上のほうにしてほしいとかあるのですが、ただ坂の真ん中に停まるというのは難しいです。

交通上も、警察からもそういったところはできるだけバス停を避けるような指導を受けることがあるので。

○金子委員 なので逆ルートがほしいと思うのですよね。

○事務局(村木) そういうところからも恐らく逆ルートっていうのが来ているのだと思います。今、ご指摘あったように、割と麹町とか坂がかなり多いのですが、神田に行くと割と平らな感じになっています。この間の大雪の日みたいな、ああいった日には坂があるところはかなり危険な状態になって。特に千代田区の場合、ビル影になってしまって氷がいつまでも溶けないので、なかなか走らせるのが難しい状態とか発生するのです。

○金子委員 ありがとうございます。

○会長(大森) ほかに何かございますでしょうか。

○稲垣委員 今回、この要望を見ると、結構運行のスペックについて、頻度であるとか、始発・終発の時刻であるとか、あと、バス停の位置、あとは運用の仕方、ぐるぐる回り過ぎるとかありますけれども、将来的には聞いたほうがいいのは、バス停の環境もあるかと思います。例えば、本当にもう立ってられないような方とかもいたりする中でベンチがあるといいとか、利用環境のようなものに関してもとれるのであれば。今回、どちらかと言うと、見直しのためのデータということになるので、マストではないような気がする

のですけれども、将来的にはそういった議論も必要になってくるのかなと思った次第です。

○事務局(村木) 確かに要望がありまして、屋根をつくってくれとか結構あります。雨の日大変なので。ただ、屋根、構造物を路上につくることになるので、場所によっては道路占有許可がおりなくてできないというのがあって、割とこれはできるところ、gできないところがはっきりしているところがありますので。ベンチとかについても置けるところと置けないところがあったりとか、あと停留所があるその「地先」というのですが、その住んでいる方とか、会社をやっている方とかから置かないでくれということを言われたりする場合がありますので、そういったものをもろもろ判断していきながら、その辺はやっていくところがあります。そういった要望もこれからもいろいろ聞いていきながらやっていきたいと思いますので、ご意見いただきまして、そういったこともアンケートという形かどうかわからないですけど、要望を集めていきたいなと思っています。

○会長(大森) 今の点に関連して。ベンチが置いてあるバス停というのはどのぐらいあるのですか。

○事務局(村木) 施設のところはほぼ置いてあるはずですよ。あと路上のところですね。このところは……。

○会長(大森) ほとんどないって感じですか。あとは、バスは時刻表どおり、ほとんど遅れなく来ているのでしょうかね。

○事務局(木村) 今のところでいくとおおむね時刻どおりの運行はできているかと。

○会長(大森) じゃあ、それほど待ち時間はないということですかね。

○事務局(村木) 結構、お年寄りの方とか時間が早いので、行って待っている方とかいらっしゃるようです。

○会長(大森) ありがとうございます。

○稲垣委員 今のは、どちらかというと、乗れない方々がひょっとしたらそういう理由があるのかもしれないという視点です。なので、ちょっと座るところがあれば、そこで休憩して待つてバスが乗れるのについてというのがあったら、積極的にそういうビルの管理者と協議をするモチベーションが出てきますよね、行政側には。なので、そういうような視点なのかなと。実際にご利用されている方のご様子をいただきたいのですが。

○岡村委員 推薦されて見ていた側で、でもやっぱり乗らなくちゃということで乗って、実は社会福祉協議会のところで、かがやきの5階、去年の3月まで受付のシルバーのお仕事をさせていただいていたのですね。そうやって、いろいろな高齢者の方を見ると、ご意

見を書かれるのですが、そこを申しわけないのですけど、区が福祉にかなり手厚いので、私の個人的な考えなのですが、もっと感謝の気持ちがあってもいいのではないかという気持ちがありまして、実はかがやきをつくっていただいて、1階には高齢者の、センターで利用した方々が時間前から1階で、中で待っていたり、外で待っていたり、そういう状況をずっと見ていた。乗ってみて、実は、私は間違えて乗ってしまったのですね。内神田ルートに乗るのに、秋葉原ルートに乗ってしまっ。でも、本当はかんだ連雀のところでおりたかったのですが、神田公園出張所のところでおりて、私も高齢者の1人ですが、そこから歩いてくれば、そんなに遠くない距離で、個人的にはまだまだ少し元気なので、歩いてこられました。もっと高齢になる70とか80を過ぎた方は、できるだけ近くというのはよくわかります。そんな感じで、ここに出ていた、乗っている方が6割ぐらいの方ですよ。そういう方々がバスで利用していらっしゃる。その状況もよく見ていて、たまたま、私、淡路町二丁目に住んでいるのですが、そこに高齢者住宅がありまして、町会担当で町会費を集金にとかそういう感じで高齢者全てではないのですけど、町会に入っている方とのコミュニケーションはかなりとれていまして、利用されている方もいるし、かがやきでいろいろな利用、卓球とかそれからコーラスとか、いろいろな利用をされている方も見ていまして、状況的にはとても、いろいろなご要望はあるでしょうが、いい環境にあるのではないかなと常々思っております。

実は、前の「風ぐるま」からずっと見ている立場だったのですが、個人的にはいろいろなところへ行くのにすごく交通の便がいいので、地下鉄とかいろいろ利用させてもらって、ふだんは歩きもそうなのですが、自転車も活用していますので、見るだけで、ああ、ちょっとお客さんは少ないのではないかなと思って見ていました。でも、現実に乗らせていただいて、実は車椅子の問題なのですが、車椅子じゃなくて高齢者はカートを持ってあれるので、そのときの乗ったときの数回の状況は、カートを持っていた人は、バスから乗ったときに右か左で、すぐおりられるようなところに座られて、実はおりるときに、お名前も知っている方なのですが、たまたま同じところで降りるときに、若い高齢者の方はそのカートをきちっとおろしてあげて、そういう状況を見せていただいたので、いろいろ譲り合ったりしている状況を、一場面ですけど、いい場面を見させていただいたなと思っております。全てではありません。だけど、こういう要望は、意見はとてもいいとは思いますが、個人的にはたまたま、かがやきを利用されている方々を1年3カ月見させていただいた状況では、割とすぐ要望を出されるというタイプの方が高齢者に多いです、見ていて。これは、私が見ていた意見なのですが……。

以上です。

○会長(大森) ほかに何かございますでしょうか。

○佐藤委員 これは1つ質問ということにもなるのかもしれませんが、始めのほうに村木さんが、コミュニティバスでもあって、福祉バスでもあって、苦しい説明とおっしゃった。この意見と要望の一番最後のページに、実はこんなものって書いてあって、コミュニティバスでもなく、福祉乗合タクシーのようでもなくと書いてあるのですね。この2つの性格のものを両立させているものが、ほかの自治体であるのかどうかというのが1つあ

ります。この両方が両立できるのならそういう位置づけでもいいのかなと思いますけれども、でも福祉バスであれば、それにかなり特化したような利用者さんになるのかなとも思いますし、コミュニティバスですとそれこそ他区の方、観光の方でも、企業の方でもお使いなれるだろうと思いますけど。そのあたり位置づけ、初めに質問させていただいたというか意見を言ったときもそうでしたけれども、位置づけが確認できたほうがありがたいなと思うところですが、いかがでしょうか。

○事務局(木村) まず、ほかの自治体等でこのような運用があるのかというところについてなのですが、日立自動車交通さんはまず、区内で幾つかの自治体さんで運行されておりますが、そのご意見といいますか見解を伺えればなと思います。

○西窪委員 全国区で見るとちょっとあれなので、東京で見ますと、少なくとも23区内ではこの「風ぐるま」のような運行形態のバスはここだけです。もう少し幅を広げても、多分関東地区ではほとんど見受けられないと思います。どちらかと言いますと、やはりコミュニティバスというほうが圧倒的に多いのですけれども、もともと既存の路線バスが廃止になって、バスがなくなってしまったですとか、もともと交通空白地域があるけど、道が狭いから大型バスが入れなくて、ずっと不便な地域だったとか。そういったところに、小さな車を通して、交通網の発達というのがコミュニティバスの主な誕生の経緯がほとんどなのですが、そういったケースで都内でも幾つか運行しているコミュニティバスはほとんど、以前路線バスが走っていたけれども、地下鉄が開通して廃止になって、交通不便地域じゃないですけどバスがなくなったので、復活させてほしいという要望から始まったというのがほとんどですので、こちらのような福祉的な要素が濃いバスというのは、実はないですね。

こちらでもともと、資料3の中にありました、経緯が福祉的なバスからずっと来ていますので、利用者はちょっと年代年代で変わってきていると思いますけれども、位置づけとしては福祉バス、今でも地域福祉バスという名称で「風ぐるま」を運行しておりますので、その位置づけがかなり濃い乗り物ですので、以前、ワゴン車のころから乗っておられた方からすると、福祉の車という認識が強いと思います。一方で、今回、バスになってから初めて知ったという方もいらっしゃると思うのですけど、他区のイメージでコミュニティバスという位置づけで乗られている方もいて、ちょうど今、混在している状況だと思うのですね。どっちを優先するかという議論ももちろん出るかと思うのですけれども、本当に突き詰めると会長、副会長、よくご存じのように、両立はやっぱ厳しいですね。どっちも突き詰めていくと、両方立たせるといえるのはやっぱり難しいですので、今、私どもが考えているのは、皆さんに、言い方は悪いけど、少しずつ我慢をしていただいて、利用していただいている、ちょっと不便な部分もあるのだけど、ないよりはこういう車があったほうが、外出ができて便利だよという位置づけでやっているのではないかなと、私どもは運行している立場から思う部分があるのですけど、ただ、もう少しこういうふうにしたほうがいいな、停留所もあります、つくったほうがいいなというのも、もちろん、我々も運行していて感じますけれども、そこは行政の関係であつたりですとか、警察の関係があつて、なかなか東京の場合、ハードルが高い部分があつたりなんかして、あと今、オリ

ンピックの関係で、警察はもうバス停をつくってはだめと、オリンピックの期間が終わるまでは、交通の混乱のもとになるので、新規停留所をつくるなどか、いろいろな社会的な事情もあったりなんかして、今、すごく難しい時期にあるはあるのですが、そういったものを全て取り除いたとしても、福祉バスでいくのかコミュニティバスでいくのかというのは、いずれははっきりさせていかないと、多分何となく今、たくさん乗ってほしいというコミュニティバスの要素と、便利にしたいという福祉バスの要素と両方が一緒に走ってしまっていますので、多分どちらかでいずれは選択していかないと、もたなくなってくるのではないかなというのが、我々ですよ。運行事業者としての肌感覚としては持っています、今は皆さん少しずつ我慢していただいているというか、妥協していただいて利用している部分がありますので、何とかやっていたのかというのがありますけど、これ多分いろいろ突き詰めていくと、恐らくどちらかに特化していかないと厳しいのではないかなという気はします。

そういった意味でも、今回、見直しをすることによって、そういったモデルケースがもしできれば、今後の交通インフラ、これから日本も大きく変わってくると思いますので、そういったモデルケースの1つになればいいのかなって我々も注目しているところではあります。

○事務局(村木) 区としましては、やはりこれは第一義的には福祉バスであるという位置づけでやっております。ただ、始めるに当たって運行の理念ということで、大森先生から検討会を開いていただいて、ご定義いただいているのですが、その中では誰でも乗車できることを維持しつつ、ということもついておりまして、やはりちょっと中途半端かなというのは我々でも感じてございます。今、日立さんからもお話ありましたが、もともと交通がすごく不便で、これがなければほかに足がないよということで導入されたものではないので、そういった意味では常にほかのいろいろな交通機関との兼ね合いの中で考えていかなければいけないのかなと思っています。そういうところでいくと、どうしても福祉目的ということ进行全面に出していかないと、なかなか走らせる意義が難しいかなというところはあるのかなと感じています。

○会長(大森) ありがとうございます。

改めて確認ですが、前回の見直し、乗合タクシーの時代の課題ですよ。こちらの資料3-3で、先ほどご説明もいただきましたけれども、この辺の課題は現在のバスになって大分解消されたという理解でよろしいのでしょうか。

○事務局(村木) ここに出ているようなものについては、かなりクリアされていると思います。ただ、先ほどもちょっと申し上げたのですが、路線のシンプル化ということについてですが、前回より、シンプル化というわかりやすさについては、人によってはかえってわかりにくくなったという方もいらっしゃると思いますし、そのところは人の感じ方それぞれかなというところもあるのかなと思っています。

○会長(大森) 済みません。また確認ですが、この誰でも乗車できることを維持しつつ

ということは、乗合タクシーのころから誰でも利用できることには一応なっていたのですがあまり、福祉目的の方は無料で利用できたのですものね、この時期はね。

○事務局(村木)　そうです。

○会長(大森)　だから、お金を払って乗る人はほとんどいなかったと。乗合タクシーのころは。現在もあまりいらっしゃらないのですかね。そういったところの、きょうは詳細なデータがありませんので何とも言えないかもしれませんが、次回の協議会のときは少し、非常に詳しいデータも出していただいて、それを見ながらいろいろ、さらに深い議論ができればと思っているのですが。

○事務局(村木)　そうですね。そのあたりのところも、先ほどの運行調査の結果も含めまして、今、乗っている方が現金で乗っているかとか、あるいはパスポートで乗っているのかとか、そういったところの細かい数字も出させていただきますので。

○会長(大森)　あまり人が乗っていない状況も見られるということですので、時間帯別に、ルート別に違うとは思われますので。詳細なデータを少し見てみないと何とも言えないところではあると思いますね。

○稲垣委員　ちょっとした確認なのですが、その新入社員の方が頑張ってデータをとることなのですからけれども、その調査日は全ての便に乗って、全部とることなのでしょうか。

○西窪委員　そうなのですよ。しんどいなと思ったのですが。相当しんどいなと思ったのですが、でもやっぱり1日だけではデータはとれませんし、最低でも3日はやらなければなと覚悟はしていますけど。やるなら同時にやらないと、天候なんかで違ってきますので、やるからには全ルート、全便対象でやらないと、そこは不公平が出てしまいますので、そこはそうにする予定です。

○稲垣委員　どうぞよろしくお願いいたします。

○会長(大森)　大分予定の時間に近づいてきましたが、ほかに何かございますでしょうか、ご質問等。

特にないのであれば、非常にたくさんのいろいろなご意見をいただきましたので、本日いただきましたご意見をもとに、事務局でぜひ今後の調査と次回の協議会に向けて、調査の結果、見直し基準(案)の取りまとめをしていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

では、議題は以上で終わってよろしいですか。

では、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局(村木) 本日は皆様、お忙しい中、お集まりいただきまして、貴重なご意見をいただきありがとうございます。皆様からいただきましたご意見をもとに、先ほど申し上げました実態の調査、それから基準案、こちら事務局で運行事業者と一緒に作り上げて、皆様に案をご提示させていただきたいと思います。

本日いただきました皆様の様々なご意見、これをもとにできるだけ問題点を明らかにしていきたいなと思いますので、次回以降もまたご意見等よろしくお願いします。

また、きょうは十分に資料をご提示できなかったものもありますので、もし差し支えなければ、会議のないときでも電子メール等で、つくりました資料等をお送りさせていただいて、ご意見がありましたら、お返しいただくような形もとりたいなと思っております。お忙しいところとは思いますが、ご意見等いただければありがたいなと思います。

もしよろしければ、連絡先等教えていただければありがたいのですが。ご迷惑だとか、あるいはそういうことをやってないという方がいるのであれば、それはそれで結構です。なかなか回数が少ない中で、いろいろ難しい議題を皆様にご意見を求めているところで恐縮なのですが、よろしくお願いします。

では、本日の会議につきましては、以上で終了させていただきます。

最後に事務連絡でございます。次回ですが、先ほども申し上げましたように8月ごろを予定してございます。改めて事務局から日程調整のご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いします。

では、長い時間ありがとうございました。以上で本日の会議は終了させていただきます。またよろしくお願いします。