

平成30年度第1回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会

平成30年8月31日（金）9時30分～

千代田区役所本庁舎 第三委員会室

○事務局

皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから平成30年度の第1回千代田区地域福祉交通風ぐるま運行協議会を開催いたします。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。私は本運営協議会の事務局を務めております千代田区役所の保健福祉部福祉総務課長の七澤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。なお本協議会の内容については、録音させていただきまして議事録としてまとめる予定でございます。後日、ホームページ等で公開を予定しておりますのでご了承ください。なお議事録の作成については、公表前に皆様にご確認をいただく予定でございますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず資料の確認からお願いしたいと思います。まず一番上が本日の次第でございます。続いて資料1、委員名簿でございます。資料2といたしまして、本協議会の設置要綱、それから3-1、乗降調査及び利用状況のアンケートの結果についてと、次が冊子になっております平成30年度千代田区「風ぐるま」再編後調査取りまとめ業務報告書でございます。これが3-2になります。それから4-1としまして、検討指標（素案）について、4-2としまして、千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行に関する検討指標（素案）でございます。最後に資料5としまして、今年度の取り組みについてという形になっております。不足する資料がございましたら申し出ていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。まず本日の委員10名おりますが、8名の方が出席しております。資料2の設置要綱の裏面にあります第6条で委員の過半数の出席ということになっておりますので、本日の運行協議会は有効に成立しているということになりますので、ご報告申し上げます。

それでは、大森会長からご挨拶をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

○会長

皆さん、おはようございます。会長を務めさせていただいております宇都宮大学の森でございます。本日は平成30年度第1回の協議会ということでございますが、皆様ご承知のとおり風ぐるまの運行の大きな見直しを行って2年ちょっとたちまして、今回は大々的に利用実態の調査ですとか、利用者のアンケート調査の結果を報告いただきまして、それに対してご意見をいただくこととなります。千代田区民の方々、来訪者の方が使いやすい、利用しやすい風ぐるまに向けて、今日も忌憚のないご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

それでは、ここからの進行を大森会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長

それでは、次第に沿って進めさせていただきたいと思います。初めに次第2ですね。委員紹介を行います。今回初めて参加される委員の方をお手元の資料1の委員名簿に沿いましてお名前を読み上げますので、一言お願いいたします。初めに笠井清純委員、お願いいたします。

○笠井委員

趣町出張所地区連合町会の笠井でございます。初めて参加させていただきますけれども、住民の立場から気づいたことがあればと思っております。よろしくお願いいたします。

○会長

続いて、歌川さとみ委員お願いいたします。

○歌川委員

保健福祉部長をしております歌川と申します。よろしくお願いいたします。私は今から20年ぐらい前に、再編前の風ぐるまを始めたときの担当でございまして、そういう意味では、風ぐるまの運行に関して思い入れもあり、また課題も当時と比較して考えることがあります。千代田区の地域包括システムを進める中での移動手段としての「風ぐるま」と、コミュニティ全体を見た千代田区もしくは会長からもあった来街者の方も視野に入れたというところもあれば、役割が非常に広がっている中での「風ぐるま」というので、今、所管の部長としていろいろ課題も感じながら取り組んでおります。皆様の貴重なご意見をいただくとともにご意見を交わせればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長

どうもありがとうございました。続きまして、3の議題に入ります。事務局から資料も含めてご説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、本日の議題についてご説明いたします。次第の議題にも書いてございますが3つございます。1つ目は、乗降調査及びアンケートの結果についてということでございます。2つ目は、検討指標(素案)についてでございます。3つ目は、今年度の取り組みについてでございます。1番目の乗降調査及び利用状況のアンケート調査の結果については、前回3月に開きました協議会で利用状況等を実施することになりましたので、その実施した状況と結果についてお示しをする予定でございます。資料としては3-2になります。それから2番目の運行計画に関する検討指標(素案)についてでございます。今後、風ぐるまを見直すに当たりまして、公共交通として一定の考え方をまとめております。これが4-2の資料になります。それから3点目の今年度の取り組みでございます。いただいた要望に対する対応等を今後どのように進めていくかを提示させていただいております。今後の取り組みについてご議論いただければと思っております。

説明は以上でございます。

○会長

ありがとうございました。委員の皆様から何か進め方についてご質問はございますでしょうか。特にならうでしたら議題1、乗降調査及び利用状況アンケートの結果について、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、資料としまして3-1と3-2をご用意いただきたいと思います。まず3-1の概略でございますが、3-2は報告書でございます。まず3-1でございます。千代田区と日立自動車交通は、乗降調査及びアンケート調査を今年度実施いたしました。まず1の乗降調査のほうでございます。4つのルートに調査員が乗り込みまして、乗降者数のカウントですとか、男女別、年齢別等の属性等の聞き取りを行いました。実施期間としましては、4月18日、20日、23日の平日、それから日曜日としまして4月22日、計4日間で2,144のサンプルを取得いたしました。2つ目の利用状況アンケート調査でございますが、これは2つございまして、区役所の3階と高齢者総合サポートセンターに常設している風ぐるまの利用状況のアンケートが1つと、5月から6月にかけて区内の各施設に利用状況のアンケートを配付しました。この2つの調査によって、集計をさせていただきました。常設で利用状況を把握したのが353件、それから5月から6月にかけて行った調査では、287件ということで、合計で640件のサンプルを取得したということになります。

報告の内容は以上でございますが、3-2の報告については日立自動車さんからご説明をお願いしたいと思います。

○西窪委員 日立自動車交通の西窪でございます。本日は部長の關田にかわりまして代理で出席させていただいております。

早速、今回実施いたしました乗降調査の結果につきまして、お手元3-2の分厚い資料をごらんいただきながら説明したいと思いますのでお手元にご用意ください。何枚かめくっていただきまして2-1というページがございまして、そちらからが第2章ということで、風ぐるま乗降調査の結果をまとめたところに入っております。

目的等は先ほどのご説明のとおりでございますので省略させていただきます。実施日は今回、平日が3日間と日曜日が1日の合計4日間、4月に行いました。調査方法としましては、乗車の際にお客様に調査票をお渡しして、降車の際に回収をするという方式で行いました。1枚めくっていただきまして2-2ページに調査票のイメージがありまして、車内ですとなかなか記述のアンケートを取りづらいという環境の中で、最低限の属性の調査ということで、どこから乗ってどこから降りたか、支払い手段とか、利用の目的ですとか、どれぐらいの頻度で利用しているのかといったことの調査を行いました。次の2-3ページからはその結果でございまして、平成27年度、これは表が2つございますけれども、バス化になりまして28年1月から風ぐるまのバス化がされまして、その年の3月に一度調査を行ったのが上の27年度の表で、下の30年度という表が今回の4月の4日間に行

ったアンケートの合計、合計数だけ見ましても顕著に利用者数が増えているということは、ごらんのとおりご理解いただけるかと思います。

1 つめくっていただきまして、2－4 でございますけれども、便別、ルート別、時間帯別でどれぐらいの利用があったかという表なのですけれども、ちょっと見にくい部分もありますけれども、全体としましては麴町ルートと秋葉原ルートにおいて、利用者数が多いということが、特に27年度の前回と比べても秋葉原ルートと麴町ルートは利用目的。当社の乗務員からお話を聞きまして、時間帯によっては立って乗るお客様もいらっしゃるということで、ワゴン車のところから担当している運転手もおられますけれども、当時から考えられないほど人がふえたよねというぐらい、確実に浸透してきて利用者が増えている状況がこの結果から読み取れるかと思います。

隣の2－5 ページが利用券種、支払い手段ですけれども、前回、風ぐるまがバス化された直後はまだ無料乗車証の有効期間が残っている方がいらっしゃいましたので、あと区民パスポートという新しいバスになってから導入した制度を含めて、約8割ぐらいの方が利用されていましたが、今回の調査では、区民パスポートの方は56%と半数強を占めておりますけれども、特筆するところはICカードの利用者が32%とかなり前回に比べてまして3倍ぐらいに増えておりますので、いわゆる一般のお客様、それまであまり利用されていなかった方、新規の利用の方が多いのかなというのが、この結果から伺えると思います。ルート別もおおむね同じような傾向が見られますけれども、やはり麴町ルートと秋葉原ルートにおきましては、特にICカードの利用のお客様が多いということで、これまで利用のなかった方、通勤ですとか通学ですとか、そういった新しい目的での利用者が増えているということを示していると言えると思います。

次の2－6の利用頻度は、前回とそんなに大きな違いはない傾向です。約半数の方が週に1～2回、もしくはほぼ毎日、1週間に1回以上は何らかの形でご利用いただいている方が6割ほど占めているという中で、やはり貴重な足になっているのだなということが、この結果からも読み取れると思います。ルート別に見ましても前回とそんなに大きな差はないのかなというところで、大体1週間に1度以上のご利用の方が半数以上を占めているという状況でありました。

隣の2－7 ページが利用の目的です。前回と変わっているのは、公共施設に行く、例えばこちらの区役所であったりですとか、かがやきプラザであったりですとか、公共施設へ行く方の利用が約4割程度。続いて病院、あとはその他。その他というのはいろいろな個人の用事とか目的で利用されている、そういった傾向でして、やはり路線自体がそういった形態になっておりますので、公共施設へ行くには風ぐるまで行くと便利だなというのが浸透して、実際にそれが利用に結びついているという結果がごらんいただけるかと思います。

めくっていただきまして2－8 ページです。こちらは利用券種と利用頻度です。例えばパスポートの方ですとどれぐらい乗っていらっしゃるのか、ICカードの方だとどれぐらいの頻度で乗っているのかという表なのですけれども、下の30年度を見ていただきますと、区民パスポートはほぼ8割ぐらいの方が必ず1週間に1回以上乗っていただいているという状況ですね。あとはICカードの方も約4割、現金の方もほぼ同数ということで、いわゆる常連さんという表現が正しいかわかりませんが、そういった方が多くこれまでど

おり利用されているというのが結果で出ております。

その後の2－9ページからは、ルート別のどこで乗ってどこで降りたかという表で小さい表で見にくいのですが、簡単にかいつまんで……お話しすると、まず2－11ページは麴町ルートです。麴町ルートの場合ですと、圧倒的に多いのは区役所から四ツ谷方面に向かう利用が多いというのが結果としてあらわれております。やはり実際に乗務員からお話を聞きますと、四ツ谷駅をまたいでの利用よりも、圧倒的に四ツ谷駅で乗客が入れかわるという運行形態が、この結果からも顕著に見られておりまして、四ツ谷を過ぎた後からは市ヶ谷ですとか、こちらの区役所へ向かう方が乗られるということで、長い一周のルートの中でうまく利用者がすみ分けて利用されているのかなというのが、この表から見て取れるかと思えます。

次の秋葉原ルートですけれども、こちらはやはり秋葉原駅を中心に利用者数が圧倒的に多いというのは、これははっきりあらわれておりまして、秋葉原駅はバス停の位置が交通の便のいいところに、本当に駅前のだ真ん中にありますので、非常にアクセスがいいということで、利用者が多いという状況であります。そのほかにも特に色のついた停留所は、再編後に新しくできた停留所なのでありますが、この停留所の利用者の乗降も順調にふえております。また秋葉原から先の区間につきましては、御茶ノ水駅ですとか、こちら区役所まで乗られる方が多いということで、麴町ルートと似たような傾向で駅を境にうまく利用者が分かれています。当初、乗っている方も、もちろんいらっしゃいますけれども、そういった利用が傾向として見られています。

めくっていただき2－12ページですね。今度は富士見ルートです。富士見ルートにつきましては、先ほどもご説明した薄いピンク色のところが新しく路線再編後にできた停留所なのでありますが、この再編後の新しい停留所からの利用者が大幅にふえているということで、見直しの結果、いい傾向になった1つの例かなと我々は捉えております。これまで要望があってここへ行きたいのだけバスが行っていないのだよねという要望等がありまして、28年1月にバスを再編した後に、翌29年に再度、再編したのですが、その際に新しくできた停留所の利用がこれだけ顕著に増えているということで、運行開始当時の富士見ルートは、どちらかというと結構閑散と、朝の時間は多かったのですが、日中の時間はなかなか利用が伸びなかった傾向があったのですが、再編後は満遍なく一日を通してご利用いただけるようになりまして、いい形で路線が見直されてよかったのかなというところです。

隣の2－13ページは内神田ルートです。内神田ルートは、特に再編前はあまり利用がなかった神田地区、岩本町地区の青い丸で囲った区間ですが、この間の利用が増えています。あとは、ほほえみプラザの利用者数も増えておりまして、こちらは若干駅から離れておりますので、ちょうど風ぐるまに乗っていただくと目の前にバス停がありますので、そういったご利用の仕方も少しずつ浸透してきているのかなという結果が出ております。

2－14ページからは、路線別と便ごとの利用者数の表です。ちょっとこれは細かい表ですので、また改めてお目通しいただければと思いますけれども、傾向としては午前中の便は、区役所とかかがやきプラザに向かう乗車が多く、午後になると逆に帰る方が多いという流れが見て取れると思います。2－21までずっと続きます。曜日別、平日と休日

とございます。それぞれの日別で示している表でございます。

ちょっと飛びまして２－２２ページをお開きください。これが各ルートの利用状況、路線図上に青い丸がありますけれども、丸が大きいほど乗降が多い場所というのを示しております。上が２７年の再編直後の状況と、下が３０年度の今回の調査ということで、例えば麴町ルートはそんなに大きく傾向が変わっているわけではないのですが、半蔵門駅というところに新しいバス停が、ジロール麴町のところに新しくバス停をつくったのですけれども、そこはちょうど半蔵門駅のすぐそばですので、あそこの乗降がかなり多くなりまして丸が大きくなっているのですとか、あとはやはり駅ですね、四ツ谷は最初から多かったのですが、市ヶ谷駅ですとか通信病院ですとか飯田橋駅ですとか、そういったあたりの利用者が多く増えてきてまして、丸が大きくなっていることがごらんいただけたと思います。隣の２－２３は秋葉原ルートです。こちらでも運行開始当初よりも円が大きくなっているところが幾つかありますけれども、やはり秋葉原駅の利用が多くなって円が大きくなっていますし、あとは千代田保健所の周辺も再編後に通るようになりまして、ちょうど赤丸で記してあるところですが、この部分も利用者数が多いということで、丸が大きくなっているのがごらんいただけてわかるかと思います。

１枚おめくりいただいて２－２４ページは富士見・神保町ルートです。こちらは３０年度の路線再編後に番町のほうへ、下の赤丸のところですね、路線を延伸しましたので、そこはもともとすごく要望がありましたので、いきいきプラザの付近ですとか、この付近は利用者数がかなりふえております。あとは靖国神社の上のあんず館ですね、富士見あんず館の停留所も利用者数がふえております。あんず館から乗った方が次のちょうど九段下の保健所のところで降りられたりですとか、１区間なのですが、坂を登ったり下ったりというなかなかこの近辺は起伏が激しいエリアでもありますので、そういった１区間でもバスに乗る方が路線再編後には見られるようになりました。

最後に２－２５ページが内神田ルートです。こちらでも路線再編後に赤丸のところですね。千代田保健所から先の区間、西神田エリアも延伸しましたが、やはりこちらの利用が多いということと、あとはやはりほほえみプラザ、先ほど申しましたが、岩本町のほほえみプラザの利用がふえてきて、例えばほほえみプラザから区役所のほうに乗ってこられたりですとか、御茶ノ水周辺からほほえみプラザまで乗られたりですとか、そういった利用がふえてまいりました。全体的にはどのルートも利用者がふえているということで、少しずつ風ぐるまの運行ルートは着実に増えていることが、この調査結果から伺えるのではないかとこの結果でございます。

ちょっと急ぎ足で簡単でございましたが、説明させていただきました。以上でございます。

○会長

ご説明ありがとうございました。それでは、まず乗降調査について、委員の皆様からご意見・ご質問等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。

まず私から１つ、調査票といいますか、２－２ページのこれは指で折り曲げたりするようなやり方で、すごく簡単にできる、大変工夫されたものだと思いますけれども、これはほぼ全数調査というか、回収率１００％ぐらいの理解でいいでしょうか。

○西窪委員

そうですね、この調査は当社の職員で対応したのですが、新卒でことし入社しました若い子たちに、実は彼らはやりたいと言いまして、そういう利用調査とかそういうのにすごく興味があるからやってみたいですということで、彼らの意見でこういう折り曲げ式のほうがいいのではないかと、そういった意見で調査をやったのですが、ほとんどの方にご協力いただきまして、一部朝やったからいいよという方もいらっしゃったのですが、ほぼ朝乗った方もまたお願いしますと言えばご協力いただいたということで、9割以上の方は実施していただいたと聞いております。中には3回とかの方がいらっしゃるみたいで、またやるのって言われたと聞きましたけれども、今回全便調査をしましたので、よろしくお願いしますということで、若い子が一生懸命やってくれましたので、おかげさまでいい調査結果を得られたと思っております。

○会長

1人で何回か回答している方もいらっしゃるということなのですか。

○西窪委員

そうですね、何回も乗る方がいらっしゃるみたいで、またあなた会ったわねと言われてたと言っていましたので、それだけ利用していただいているのだなというのも改めてわかりましたし、乗務員に聞いても1日3回も4回も乗る方がいらっしゃると聞いていますので、それだけ浸透している部分もあるのだなというのが今回よくわかりました。

○会長

じゃあ、複数回乗ったとしても、乗車停留所と降車停留所が違いますよね。

○西窪委員

違います。

○会長

異なるのですものね。わかりました。

ほかに何かございますでしょうか。

○笠井委員

時間的なあれはどこで見るとでしょうか。時間的な乗降者数。

○西窪委員

すみません、先ほど省略しました。2-14ページからルート別で、ちょっと表が小さくて見にくくて申しわけないのですが、1便、2便ということは、朝一番のが1便ですね、それで2便、3便、4便とずっと順で出ていますけれども……。

○笠井委員

時間帯によって利用目的が多分違う。

○西窪委員

そうですね、これは人数だけを拾っていますので、ちょっと目的まで出していないのですけれども、例えば通院とかですと圧倒的に午前中に向かわれているとかが多いと思いますし、逆に買い物ですと日中が多かったりという傾向はやはりありました。

○笠井委員

曜日によっても違うのでしょけれども、目的ということで、午前中とか早い時間というのは、8時半からの運行ということで、もう少し早い時間の利用というご意見もあったようですけれども、私も病院に通うことがあるのですけれども、かなり年寄り早いのですよね。かなりその時間帯に集中するということが、病院に行っているとわかるのですね。それから午前中に乗ったら多分、検査が多くて、それから10時半から1時ぐらいの利用率というのは、多分医者の結果待ちという形で利用される。そうすると午前中の早い時間と午後の早い時間というのは、病院とかですね、通信病院とかいろいろあったようですけれども、そういうところの利用性、今後見直すとしたらその辺の早目の時間帯というのは8時半ということですから、運行上非常に難しいところもあるかもしれませんけれども、そういう利用目的に関してかなり変わってくる。そういうところに集中的に運行便数を増やしていくとかっていう、フレキシブルな方向というのは、今後取り入れるのかどうか、全くそれは1時間ごととかになっていくのか、今後の課題でもあるのでしょけれども、ちょっとその辺をお聞きしたいと思います。

空いた時間、暇な時間帯も結構あるのかということもあるのかどうか。それがわかるとその時間の有効利用というのは、フレキシブルにやる場合にはいろいろできるのでしょか。それとも運行上はこんなになってしまうので大変だという話もあるかもしれない。その辺の新しい案も出るかなということがあるので、あわせてお聞きしたいと思います。

○西窪委員

今回、こういった調査を行いまして、属性調査とか利用動向とか、かなり詳細にわかりましたので、これを分析しまして先ほどおっしゃられた特に朝の1便目、2便目、早い時間帯の利用が集中しているところも確かにありました。そういったところについて、始発の時間を繰り上げるのがいいのか、それとも始発の時間に近い時間にもう1便出したほうがいいとか、そういった今後の流れに沿って見直しというのも検討の余地は十分にあると思います。

あと我々も実はあまり日中に乗っていない時間があるのかなと思ったら、意外と平均的に結構乗車が今回ありましたものですから、そういったところも含めると、ありがたい話なのですけれども、利用者数がそれで増えているということで、思ったよりも平均的に利用者数が一定に1日ありましたので、特にその中でもやはり先ほどおっしゃった朝と昼ごろにどうしても集中する傾向がこの結果からも見て取れますので、そういったところの時間の配分の、今は例えば1時間に1本きれいに走っているのをもう少し寄せて走ったり

ですとか、そういったことは検討する余地が今後あるのかなというのは感じている部分がありますので、そこは千代田区さんとも協議していきながら我々運行事業者として、こういう形でいいのではないかという提案をしていきながら、あとはいろいろな予算の関係ですとか、そういった都バスと共有の停留所の時間の調整の部分とか、いろいろな部分が出てくると思いますので、可能な限りそういった要望に応えられるような形をつくっていきように、今回がそのきっかけになればと我々は考えておりますので、ちょっと時間をかけてここは引き続き協議していきたいなと考えております。

○笠井委員

既設ルートというのは多分、毎日の……とか多いのでしょうかけれども、特に今年は非常に暑かったので、そうするとタクシーを使ってしまうとか、そういう方もいらっしゃるのかなと。その辺の暑さとか、そういうことの影響というのもあったのかどうかというのを伺いしたいです。

○西窪委員

関東圏は夏のほうが路線バスの利用者が多いんですね。雪国に行きますと冬のほうが多いのですが、こういった都心部というのは、どちらかというと夏は暑いので、歩くのだったらバスに乗るかという方が増えるというのは確かに事実ですので、今年の夏も7月、今月も特に暑い日が多かったのですので、恐らく利用者は前年よりも、まだ集計は出ていませんけれども、増えているとは思いますが。その中でも特に夏は、日中は暑いので、通常ですとあまり利用者数が少ない時間もぼーんと増えたという傾向は、やはり季節的な要因というのはどうしてもありますので、夏は増加傾向になります。

○歌川委員

今の笠井委員のご質問に関して。「風ぐるま」は20年前の事業開始のころからのご要望で、やはり利用が時間的に重なってしまうとか、行きたいところがみんな違うとか、そういうのがあったのです。大きなバスになってから先ほどの説明にあったとおり利用者が増えたんですね。20年前、福祉バスという施設の移動バスから風ぐるまに変えたので、高齢者しか使っていなかったのが、最近若い乳母車を押したお母さんとか、サラリーマンの方とかが乗るようになったので、日中も乗っている人がいて、朝と夜は施設に行き帰りの人が乗っていて、病院がルート上にあるから乗っているという方もおり、その要望が多様化してきています。それに対応してどんどん風ぐるまが変わってきているのだけれども、そろそろ整理をしないと限界かなというのもあるとあって、保健福祉として考えれば病院に行ったり、公共施設を高齢者の方や障害をお持ちの方が使ったりすることをサポートするのが保健福祉じゃないのかという意味だと思っています。私もそのとおりだと思っていて、整理していくのが、課題だなと思っています。先ほど予算の関係とかありましたけれども、それをどこまで調整できるかというのと、そういう1つ1つの明確な福祉的にサポートしなければいけない要望に応えるために、風ぐるまがいいのかもっと別の方法も考えなければいけないのか、風ぐるまをどちらに寄せるのか、そのようなご意見がここで議論され、それを参考にさせていただきたいと思っています。

○笠井委員

今、歌川委員が言ったようにコミュニティバスと福祉バスという、その端境でどうするかという議論があったのでしょけれども、その辺を整理するとやはり重点化というのも1つのやり方で、日中の余った時間にサラリーマンとかいろいろ利用されるということもあるけれども、要するにコミュニティ的な扱い方をしてもいいだろうと。また土曜日、日曜日というのは、運行上を見ると非常に少なくなっていますから、それはコミュニティ的な扱い方というのはあってもいい。例えば美術館めぐりをやるとか、健康増進とか、外出の便に影響するとか、促進策で例えば日比谷公園だとか皇居前を散歩しようとか、そういう健康増進策を含めた、それで外に出ようみたいなやり方というのもあり得るのだと。その辺を見合ってそのかわり福祉も含むというのは、残っていたほうがいいと思うので、それは重点的に朝とか、夕方は買い物に行ってもいいのだと思うのですけれども、そういう場所とか、新しい千代田区の発展の観光的な要素もあるでしょうし、そういうふうを広げてやると。それを全部入れたら大変だよというのは、それは運行の日立さんには冗談じゃないと言われるかもしれないけれども、そういう1つの考え方の中で整理ができて、多少そういうものに振ることができるのかどうかというのは、探れるのかどうかということでご提案を含めてお話ししました。

○会長

今の点に関連して、先ほど説明がありましたように2-7の利用目的のところを見ますと、病院等への通院とか公共施設の割合が増えているというお話がありましたので、そういう福祉の目的で使う人が増えているのかもしれないなと思っています。細かい話ですけども、27年度のときはルートが違いますものね。あと27年は土曜日が入っていて、平日2日で土曜日と日曜日で、30年度の調査は月水金土日なので、少しだけ目的がちよっと変わる可能性もあるのかなと思いましたけれども、その辺の感触はいかがでしょう。

○西窪委員

若干やはりあると思います。今、風ぐるまは土曜日も平日ダイヤで運行していますけれども、土曜日は病院が半日だったりとか、あと公共施設関係で休みのところもあったりします。で、若干、平日と土曜日では利用の動向が変わってきます。前回の27年度のときは土曜日の調査も入っていますので、そういったので少し、本来なら全く同じ曜日でやればよかったのですが、ちょっと平日が多くなっている分、こういう傾向になっているのかなというのは確かにあると思います。

○笠井委員

ただ区民への周知の仕方としては、この時間帯でこうなのだよという言い方は多分あると思いますよね。乗る方が非常に多いのでこういうやり方をしていると、言い方もできる。満遍なくというやり方もあるけれども、重点的にやるというやり方もあると思います。

○佐藤委員

基本的な属性のところ、調査票の中では男女の属性というのは、女性利用者が多いと思われるので、男性は○印で調査員の方が個別に記入されたのかなというのがこれでわかるのですけれども、2－2です。実際に子どもを連れている方がどれぐらいいたかというのは、年代は聞いていないのかなと思いますけれども、女性でもそういう方が多かったかとか、あるいは車いすの利用の方というのは、前の会議のときにそんなにたくさんいるわけじゃないのだというお話だったと思うのですけれども、この乗降調査の中でどれぐらい出会われたとか、そういうことを少しお聞かせいただけるとありがたいです。

○西窪委員

今回は2－9ページに男女比較がありまして、全体的な比率としましては、女性のほうが多いという結果です。今回、年齢まで調査しておりませんので、詳細な年齢構成はちょっとわからないのですけれども、乗務員から聞き取りをしますと、6～7割は高齢の方が多いかなと。次いで子育て世代のベビーカーとか引かれたお母さん方の利用というのが目立つという形で、車いすに関しましてはきょう別に調査が出ておりませんけれども、社内で車いすの人数の集計を取っておりまして、運行開始後よりも確実に増えてきています、車いす利用者の方は。全体で通しますと1便当たり平均すると、1便に1人まではいかないのですけれども、2便に1人ぐらいの割合で乗っていただいているぐらい、かなり車いすの方のご利用が増えてきておりまして、多くはいわゆる常連さん、何度も乗っていただく方が多いのですけれども、あとは通院とかで利用される方というのも徐々に増えてきている状況です。きょうは詳しい数値的な情報は出ておりませんけれども、数としては車いす利用者の方ですとか、あとはベビーカーを連れたお母さん方というのも当初よりは増えてきております。そういった状況です。

○金子委員

通勤・通学目的ということで書かれていまして、通学目的だと大体どれぐらい、小学生とか乗るのですか、千代田小の前を通るから。

○西窪委員

小学生とか、あとは塾へ通っているお子さんなんかも通学に印をつけていたのがあったみたいですので、必ず小・中学校、高校生は多分いないと思いますけれども、だけじゃなかったものですから、塾へ通うというお子さんなんかも通学に印をつけている方はいらっしゃるそうです。

○金子委員

通学に対してちょうど行けるような時間帯でしたか。帰りが多いのですか。

○西窪委員

そうですね、あとは雨の日だけ帰りに乗ったりとか。

○金子委員

駅までという乗り方ですね。

○西窪委員

そうです。ふだん歩いているのでしょけれども、雨だからちょうど風ぐるまが来たから乗るとかという学生さん。あとは夕方の塾へ通うお子さんと聞いております、通学に関しましては。

○金子委員

安心・安全を考えるとちょうど駅に行く時間に、学校終わりに来ると、とてもいいと思いますね。

○会長

ほかに何かございますでしょうか。そうしたら続いて、利用状況アンケートについて事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、利用状況アンケートについて担当のほうから説明させていただきます。

○事務局

お手元の資料の3-1、第3章風ぐるまの利用者アンケート調査結果をお開きください。目的に関しては、まず常設のアンケート設置として、区役所及び高齢者施設のかがやきプラザに設置しているもののほかに、前回の運行協議会でもお話いたしましたように、その施設の利用者しかお声が集まらないというところがございましたので、ルートが通っていない施設等も含めた広い区内の見方をして、合計26施設で今回機関設置も行いました。そこで幅広いご意見を集められればというところが目的でございました。その施設一覧であったり、期間に関しては(2)に記載してございます。

区役所、これは常設設置で今も続けておりますが、区役所3階とかがやきプラザ、期間設置部分としましては、3番から26番までで、総合窓口及び区内の出張所6カ所、あと同じかがやきプラザ5階の高齢者活動センター、いきいきプラザ一番町、岩本町ほほえみプラザ、神田連雀、ジロール麴町、ジロール神田佐久間町。障害者福祉施設として、障害者福祉センターえみふる。今回、児童館及び保育園にも設置いたしまして、西神田児童センター、一番町児童館、四番町児童館、神田児童館。保育園としましては、麴町保育園、神田保育園、西神田保育園、四番町保育園。その他の施設といたしまして、区民の方に多く利用いただいております九段生涯学習館及びスポーツセンターにも設置いたしました。

調査項目に関しましては、3-2ページにございます一覧で出ております。今回、旧様式、新様式という記載がございます。旧様式、新様式の様式そのものに関しては、次のページ以降にございますが、今回こういった点を伺ったかというところが、3-2の表に載っております。主な違いといたしましては、旧様式はですね、そもそも設置しておりました趣旨としまして、平成28年11月28日に風ぐるまとして、バスになった後の初めて

大きな見直しを行いました。その効果測定という意味合いがあったのが、この旧様式でございます。新様式というのが運行協議会でもお示ししました調査を行うに当たりまして、どちらかという見直しの比較というよりも、現状の風ぐるまに対するご意見を頂戴するという目的で新様式にしております。現在も設置しておりますアンケートに関しては、この新様式を引き続き使用しております。

それでは、調査結果についてご説明申し上げます。3－7をお開きください。まず回答者の年代というところでございますけれども、やはりアンケートの回答に関しては、30代、40代、70代以上の方のご回答が多い状況になっております。常設設置というところで申しますと、30代もしくは70代以上ということで、恐らく区役所に手続きにいらした方や、かがやきプラザをご利用いただいている方が多いというところで、やはり70代、30代の方が顕著に出ております。期間設置のところでは、今回、保育園、児童館等のご回答を多くいただきまして、そうしますとやはり30代の方が多かったのではないかなという状況です。

居住地、よく利用するというルートというところで、新様式のための項目ではあったのですが、やはり神田地域、麹町地域にお住まいの方それぞれ地域のルートが一番使っているという回答をいただいております。お住まいの地域が区外に丸をつけていただいた方のご回答が、真ん中の縦グラフになっておりますけれども、ちょっとサンプル数が少ないので確実にというところではないのですけれども、麹町ルート、富士見ルートというよりも、秋葉原ルート、内神田ルートをご利用いただいているという状況になっております。

事務局といたしましては、よくお電話でお問い合わせいただくのですが、やはり多いのが秋葉原ルート、内神田ルートに関するのが多いというところの感覚を持っております。やはり秋葉原駅で降りて、その後千代田区のバスに乗りたいというお問い合わせをいただくことがございます。

次のページに年代別の利用頻度というところが出ております。ほぼ毎日、週4以上等で徐々に色が灰色になっていく形で使わないというところまで来ております。今回、ルートを通っていない施設等にも調査をさせていただいたところもあって、使わないという回答も非常に多くいただいております。年代を見ますと、ご高齢になられるほど利用回数がふえているのではないかなというところが見てとれます。

次のページにいきまして3－9を説明申し上げます。年代別の利用目的というところがございます。多くの方はやはり区役所に行くため、福祉施設に行くため、公共施設に行くためということで、全ての年代に関して多くの方がそのような利用をいただいているかと思うのですが、やはり60代、70代以上の方のほうが、区の関連施設に行くというところのご回答を多くいただいております。30代や20代の若年の方ですと、買い物や子どもの送迎等にご利用をいただいている状況でございます。

今回、新様式のほうでは、風ぐるまを使用しない理由というところでご回答をいただいております。その中でこれも全世代的というところなのですが、下の例1、2の目的地まで時間がかかる、目的地の近くにルートや停留所がないというご回答を多くいただいております。ちょっと60代の方に関しては、①の回答がないのですが、サンプル数が少ないので恐らく全世代的なご回答はこのようになるのではないかなと思っております。

隣のページ3-10で、風ぐるまが今後、利用しやすいバスになるためには、どういった取り組みを行う必要がありますかと伺いました。下の結果になっておりますが、これも全世代の方からいただいているお答えとしましては、運行本数をふやしてほしい、ルートを双方向、あとは始発終発に関しても全世代的にお声をいただいているのかなと思います。少しポイントとしましては、30代、40代の方からは多くルートをシンプルにしてほしいというご回答をいただいております。やはり風ぐるまは、施設を巡回するところがある中で、どうしても細かい道を通っておる状況でございます。どちらかという他区のコミュニティバスの路線図等を拝見すると、あまり細かい道というよりも大通りを通っているところがあり、この後にもご意見等をご紹介いたしますけれども、その中で、なぜ風ぐるまはわかりにくいルートを通るのだというようなお声をいただいております。

次のページで運賃の支払い方法をお示ししております。区民パスポート、現金、交通系ICカード等でご回答いただいておりますが、全体で見ますとICカードは6割ぐらいの方がお支払いいただいているというところで、特に若年層の方がICカード、ご高齢の方が区民パスポートをご利用いただいているというところなんです。ただ区民パスポートなのですけれども、住民税の非課税の方、もしくは手帳等をお持ちの方が1年券1,000円、それ以外の場合ですと1カ月が大体1,000円から1年1万円となっております、なかなか現役でお勤めになられている世代としては、お買い求めを検討されるときに1年券1,000円と比べると少し割高感があるので、1回100円で使うという方が多いような状況かと思われます。

次のページ3-12で、いただきましたご意見等を集計しております。ここで地図上の具体的な話も出ますので、お手元にあるルートマップを見ながら確認していただけるとわかりやすいかと思います。項目ごとに分類しております。まず停留所の項目でございます。停留所に関して最多のご要望としては、四谷駅の停留所が駅から遠い、または保育園・幼稚園前に新設、児童館等に新設をしてほしいというご要望をいただいております。四谷駅の停留所のところなんですけれども、路線図左下のあたりに四谷駅がございます。麴町五丁目12番の麴町ルートの停留所から四谷駅に行くにあたりまして、四谷駅で降りたいという際には、12番の停留場を出発してから四谷駅をぐるっと回った上で、四谷駅の停留所というルートになっておりまして、そこでお電話等でもご意見をいただくことがございます。これは、信号を何個か通るに当たりまして非常に時間がかかる関係で、電車は時刻がございますのでそれに合わせるために、この回り方では使いにくいというようなお声をいただいております。

その下が九段さくら館の新設が欲しいというご要望です。これはどういったご要望かと申しますと、麴町ルート、富士見ルートが通っている二松学舎の校舎近くや九段上、靖国神社のあたりを見ていただくと、麴町ルート赤④の九段さくら館という停留所があります。これの対面ですね。麴町ルートは南に向かって走っておりますが、富士見ルート、麴町ルートが走っているさくら館のちょうど対面の停留所が欲しいというご希望です。というのも、特に緑のルートを見ていただくとわかるかと思うのですけれども、10番の五味坂ですね、こちらから富士見あみず館11番までの距離が非常に長いところのご意見です。あと以前の風ぐるま、ハイエースタイプで走っていた旧風ぐるまにおいてはここに停留場がございました。その2つの理由から、ここにもう1つ新しい停留所というか、復活

させてほしいというようなご意見をいただくことが多いです。

続きまして、飯田橋一丁目グランドパレス前に欲しいというご要望です。こちらは区役所の近くのかがやきプラザをごらんください。そこから特に富士見ルート、緑のルートなのですけれども、これが2番のかがやきプラザから3番の富士見出張所、ここまでが非常に長いということで、途中で降りて、例えば九段下に行きたいというご要望をいただいております。そのため飯田橋一丁目地域、ホテルグランドパレスのあたり、赤のルートでいうと九段北一丁目26番の対面に欲しいというご要望をいただいております。

保育園及び幼稚園前の新設と児童館近くに新設停留所が欲しいというご要望は、やはり保育施設から多く寄せられたということを聞いております。風ぐるまは高齢者施設、障害者施設を中心にルートが組まれておりまして、保育園や児童館の目の前までカバーしているという状況ではないことに対してのご意見ということでございます。

続きまして、ルートというところをご説明申し上げます。遠回りであるというところが最多であります。やはり目的地まで行くに当たって、非常にいろいろなところをぐるぐる回ってしまって、なかなか使い勝手が悪いというご意見が多いところでございます。また、走っておりません丸の内エリア、永田町エリア、こちらまでルートを伸ばしてほしいというご要望をいただいております。

ダイヤに関するところでございます。こちらは本数の増発というところが最多のご要望でございます。風ぐるまは現状、50分から1時間10分に1本というような運行をしておりますけれども、多くいただくご意見としましては、他区さんで実施しているコミュニティバスと比較して、非常に使い勝手が悪いというご指摘もいただきます。文京区のビーグルであったりとか、台東区のめぐりんは20分に1本なのに、風ぐるまはなぜ1時間に1本なのかというご意見や、あとは1時間に1本では予定が合わせづらいというご意見が多いです。また先ほども笠井委員からご指摘いただきましたけれども、始発に関して多くの方から通勤や通園等に使いたい、病院の受付時間が、例えば9時からだからそれに間に合うように早くしてほしいというご意見をいただいております。

続きまして、運行形態ということで、その中で今回最多のご要望でございます、双方向による運行がでございます。風ぐるまは基本的には、一方方向で巡回するぐるっと回ってくるというような運行形態を取っております。そのため一部のご意見として、行きは20分で行くけれども、帰りに使おうとすると40分かかるとようなご指摘があって、やはりなかなか使いづらいというご指摘をいただきます。例えば港区のちいばすさんなんかですと、ルートのつくり方としては行って帰ってくるというルートなのですけれども、それで双方向を走っていて使いやすいのに、風ぐるまもそのようにできないのかというご指摘をいただくことがございます。

10件以上あるようなご要望に関しては以上でございます。

次のページをめくっていただきますと、こちらはご意見を年代別に出しております。保育園や児童館というところでは、20代、30代、40代の方からのご意見が多いというところでありますが、全世代的というところで申しますと、やはり遠回りであったりとか、本数の増加、双方向の運行というところで、全世代からご意見をいただいております。

隣が3-14のページで、こちらではいただいたご意見を網羅的に記載してございます。この部分に関しては、この協議会限りという形にさせていただいて参考でご提示しており

ます。ホームページ等で公表する資料にはこちら以降のページは含まれません。

アンケート調査結果に関しては以上でございます。

○会長

ありがとうございました。ただいまのご説明に関して何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

私からよろしいでしょうか。3-12ページのところで、いろいろご意見が出たところに関して。「九段さくら館」のご説明で以前の風ぐるまが停車していたものをなくした理由は何でしたか。

○事務局

理由としましては、警視庁様からの交通安全上というところでございます。平成28年11月28日の見直しの段階でも、その対面の停留所に関して、区案及び事業者案の中には、この停留場を復活させるというところがあったのですが、旧風ぐるまはハイエースで、今の風ぐるまはポンチョというバスタイプということで、交通に与える影響が違うというところがあります。2台のバスが同時にきて、一方が麴町ルート of 九段さくら館、もう一方が富士見ルート of 九段さくら館になったときに、他の車両の通行に阻害がある恐れがあるというところのご指摘をいただきました。事務局としましては、ダイヤがかぶらないように調整しますと申し上げたのですが、道路交通に関してはそのダイヤどおりにいかない場合も多くて、重複する可能性が拭い去れないというところでの指摘の結果、今回は難しいということになっております。

○会長

何か利用乗降の調査の結果とかをお示しすると「そんなに人数も多くないので、かぶる可能性はすごく低いですよ」みたいなことを説明して何とか置く可能性もあるのかなとお話を聞きいたら思いました。あとは四ツ谷駅の麴町五丁目でしたか、四ツ谷駅にももう少し近いところにもなかなか難しいのですか、バス停を置くのは。

○事務局

こちらは、まずこのイグナチオ教会の近くに四ツ谷駅という停留所が1つあります。それは都営交通さんの停留所なのですが、ただ風ぐるまがこの四ツ谷駅を目の前にして右折していくという際に、その停留所を使ってしまうと、右折のレーンに入れないというところで、その停留所は見送られているところがまず1つ。もう1つが、右折した後すぐに左折をして橋を渡りますけれども、そこに都バスさんの降車専用の停留所もございます。ここに関しても共用の希望を都営交通様にお出ししておりますけれども、なかなかバスの待機所、都営交通の待機所になっているという事情もあって、すぐにお貸しできるというような回答はいただけませんでした。ただここに関しても先ほどのさくら館同様、引き続き交渉の対象として持っていきたいと考えております。

○笠井委員

あそこの橋の上が一番いいのですよね。あそこは駅からも近いし、あそこは絶対。あそこが使えれば一番いいに決まっているのですよね。くるくる回らなくていいしね。

○金子委員

風ぐるまのバス停が見つらいというご意見がかなり出ていたと思うのですが、あれはなぜ場所場所によって大きさとか高さとか、あと使わなくなったのにただビニールみたいなのをかぶせてそのまま放置しているので、ここに停留所があるのだと勘違いして行くと、使用していませんと書いてあったりして、何であんなにデザインがばらばらなのかとか、物すごく低いのがあるので見づらかったりとかあるのですけれども、それはどういう理由ですか。本当に見つけにくいのです。

○西窪委員

もともとワゴン車のころは低いタイプでした。バス化になってバスの背が高いので、1本足のタイプを新しくつくったのです。しかし、共有している停留所が運行しているバス会社から大きいのはやめてくれと、小さいのにしてくれという条件がありまして、小さいバス停だったら同じところに置いていいよという依頼が出ました。でもやはりどうしても我々としてはバス停を設置したかったものですから、不本意ながら停留所がないよりはあったほうがいいよねということで、あのタイプのものを置いているという状況がありまして、できれば統一したいのは我々もすごくそういう思いはあるのですけれども、どうしてもバス会社同士でバス停をお借りするというスタイルになってきますので、既に運行している事業者の承諾を得ないと勝手に置くわけにはいきませんので、そこがこうしてくれとか、ここに立ててくれとか、全然乗るところと違うところに、後ろにあったりとか、あと向きですよね、車道向きにあったり、歩道向きにあったりという、向きはどちらかというところと警察に指定されてしまうのですけれども、なかなか統一ができないというのが、我々としてはすごくもどかしいのですけれども、ちょっとそういった事情なんかもあって大きい小さいがあるというのが現状です。

○笠井委員

それからシンプルなルートがいい、多いと書いてあること、それから交通機関に乗る動機として利便性というのは多分あると思います。そうするとやはり目的地に早く着きたいというのはある。それと面で考えるというのは、多分福祉的な考え方で拾ってあげなければいけない。そうではなくてラインで考えれば、それは目的地に早く着けるということになるのですね。コミュニティバスの考え方の中で、例えばちいばすだったら赤坂から渋谷駅まで直行で行ってしまうとか、そういう利便性を優先している。その辺が先ほど歌川さんが言われた福祉的な要素も入れながらというところの混在しているところの一番大きな点ではないかなと思うのですね。ですからそこの利便性を求める、例えば朝の時間帯を先ほどから言っているのは、ラインを1本ではなくて2本ぐらいつくっていくという形であれば、利用者から何分以内にバス停に行けるという基準があるのかどうかわかりませんが、僕は町会があるのですが、町会の意見を一々全部聞いているとあっちもこっちもというの

はみんな聞こえてくるのですよ。それを僕はあんまり答えないようにしているのですが、どうしてもそういう話になってしまうわけですね。だからその辺を整備していただいて、皆さんが納得、そのかわりここは皆さんの距離から何百メートル以内、もしくは何分以内で来られるところに1つありますよとか、これに関してはこうだよというような話ができればいいのですが、そういうふうになっていないと、ここもあってあっちの町会にあって、こっちもあるからこっちもこうしてくれと、どうしても地域性となってしまうとそうになってしまうのですね。

それは福祉ということで今までやってきたので、それはそのほうがいいのだろうという考え方が私にもあったのですが、コミュニティバスの考え方をすると、やはり目的地に早く行きたいシンプルなルートがいいという要望が出てくるのは当たり前だろうと思うので、その辺の混在をどうしたらいいのかということで、先ほど朝の時間帯とか、こういう時間帯によって、フレキシブルに運行方法を変えられないのかなと。それが明確であれば住民にも周知ができるのではないかなと思ったので、そういう言い方をさせていただいたということです。これがいつまでも続いてしまうと思うのですよね、このルートとか逆ルートが必要だとか対面で欲しいというのは、それは当然出てきてしまう。多分切りがないと思います。

○会長

ありがとうございます。ほかにご意見いかがでしょうか。

私も今のご意見に関連して、特に千代田区の風ぐるまというのは、福祉交通であったとか、福祉的な運行が主の目的であるとすれば、やはり今回のアンケートは30代とか40代の方が、配布場所に依存して多かったのでありますけれども、例えば3-13の年代別の要望とかを見ますと、70代以上のところをぱっと見ましたら、ほかの年代と違う要望で、フリー乗降制ということがかなり要望として多くなったりしておりますよね。ということで、高齢者の方とかはあまり速達性よりも目的地の近くまでバスで行きたいという要望が多いということもありますし、ですから若い人で元気な人は別にバスなんか使わなくても歩けばいいと個人的には思うのですけれども、通勤目的の人の要望に応えるのではなくて、高齢者とか最近だと子育ての人も多くなっていると思うのですけれども、高齢者・障害者・子ども連れの人等、要するにほかの公共交通ではなかなか移動するのが不便な方が、より利用しやすいような風ぐるまであるべきだと思います。

ほかはいかがでしょう。

○金子委員

1-4のところにバスロケーションシステムを導入して、運行状況とかをリアルタイムで見ることが可能であると書いてあるのですけれども、これを導入する前と比べて利便性がどのくらい上がって、使用者に対してどのくらい活用されているのですか。私は必ず二次元コードをピッてやります。というのは、バス停に書かれている字が細か過ぎてよく読めない。そういうご意見もあったのですけれども、それを補助する仕組みとしてもやはり利用可能なので、その辺をもうちょっとうまく使えるといらいらが少なくなるのかなという感じがするのですが、これはどういう導入時の目的とかそういうのは何かあるのです

か。

○事務局

バスロケーションシステムは、多くの区でも導入されておりまして、バスは電車と多少違いましてバスのほうは、時刻どおり来ないという場合が、道路事情等で起こることがあります。そのために、まずこれを導入したのは、利用者が停留所に着いたけれども、現在バスはどこを走っているのかなというところの確認というところがメーンの目的で入っております。こちらは、今年の8月1日に変更しておりまして、今まではバスがどの停留場を過ぎたかというのが視覚的にわかるような形ではあったのですが、やはり地域の方であればぱっと見てイメージがつくとは思っているのですが、外来者の方も含めて考えたときに、今度の新しいバスロケーションシステムは視覚的に今どこを走っているか地図上で確認いただけるようなものにしております。なのでお手元の路線図のような地図が出てきて、その間にバスのアイコンが動いているというようなバスロケーションシステムにしております。

利便性というところで、バスロケーションシステムをピックアップして調査等を行っておりませんので、どこまで向上したかというのはなかなか統計として持つてはいないのですけれども、若い世代の方からお電話等でその見方であったりとか使い方というのはお問い合わせをいただいております、ご活用いただいているのかなと思います。ご高齢の方からこのシステムを使っただけの反応のご意見がなかなかいただいております。理由として、こういうAV機器類のご使用がどういった世代の方々にとってターゲットになっているのかというところを考えると、そのお声をいただけないのはやむを得ない面もあるのかなと思っております。

○会長

ほかに何かございますか。では、とりあえず次へ進んでもよろしいですかね。(2)運行計画に関する検討指標(素案)についてということで、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、続きまして、議題3-2になります。検討指標についてということで、事務局から説明いたします。資料については4-1と4-2になります。まず4-1でございますが、検討指標をつくるに当たっての考え方を書いてありますが、今、議論いただいたように平成28年1月に新しい風ぐるまができてから多くの意見とかご要望が寄せられている現状があります。ただ今の議論にあったように、全ての要望に対応することは難しいという状況でございます。しかしながら何らかの対応をこれからしていくということで、優先順位をつけながら1つ1つ検討していくという形になろうかと思っております。今回、お示しする案は、前回3月に開催されました運行協議会で指標等を作成してみたかどうかということに基づいて、今回、事務局で検討指標という形で案を作成させていただいたものでございます。ルートの変更ですとか、あるいは新たな施設が開設された場合などにどういった基準で見直しをしていこうかということの内容になっております。

4-2については、担当から簡単に説明をさせていただきます。

○事務局

それでは、資料4-2をごらんください。こちらでは千代田区地域福祉交通風ぐるま運行に関する検討指標(素案)としてお示しをしております。1の策定の目的と背景に関してですが、先ほど課長の七澤が申し上げましたように、区としてご要望をいただいた中で、こういった形で検討を進めていくのかというところを今回指標としてお示しさせていただきます。

2の指標に入らせていただきます。この指標は運行計画における主要項目であるルート、停留所及びダイヤに関して下表のとおりに取り扱ってまいりたいと考えております。表の中で縦と横であてはまったところのものに関して、横列でという対応を取ってまいりますという説明をしております。

表の1をごらんください。まず行の1列目です。運行協議会に報告し直ちに見直しを開始するもの、運行協議会に報告し他の見直し検討時に同時に検討するもの、運行協議会に報告しその意見を聞くもの、運行の課題として受けとめるものというような形で、ある事象が発生したときに区として事業者さんとこのような横列の形で対応してまいりますということをあらわしています。縦列がそれぞれの事象を示しております。区に関連する施設が新たに開設される場合、区内の交通空白地解消を目的とする場合、ルート内の停留所の設置間隔を調整する場合。めくっていただきまして、網かけの横列は先ほどのものと一緒です。縦列に戻りまして、利用状況を踏まえて実施する場合、要望を受けて実施する場合、その他という形になっております。

具体的な内容を簡単にご説明させていただきますと、前のページに戻っていただきまして、区に関連する施設が新たに開設される場合ということでその横列でそれぞれどういった施設の場合というような形でお示しをしております。区が直営または委託等による重要な高齢者施設、または障害者福祉施設で多くの利用者が見込める施設、このような施設が設置されるという場合には、その上のところを読んでいただくと、運行協議会に報告し直ちに検討を開始しますという形でそういう施設が建った場合に、協議会に報告して直ちに検討しますというような表の見方ですね。縦と横をクロスして見ていただければと思います。

他の例として、縦列の下のところですね。区内の交通空白地解消を目的とする場合という事象において、その2つ隣のマスですね、鉄道駅及び他のバス交通の停留所が半径800メートル以遠の地域、いわゆるそういう交通空白地があった場合、800メートル以遠の地域があった場合には、その上のところの横列を読んでいただくと、運行協議会に報告し他の見直し検討時に同時に検討していきますという形になっております。各事象に応じて度合いを定めて次のページも含めて、クロスして見ていただければと思います。

それでは、先に進ませていただきます。めくっていただいて3番の検討に際しての前提条件です。要望等を受けまして見直しをする場合に、そもそも現在のルートが設定された背景等も鑑みた見直しも必要であるかと思っております。そのため今回前提条件という形でルート、停留所、ダイヤ等に関してお示しをしております。

(1)ルート、ルートは公共施設等が区の北部に集中して立地しているということを踏ま

えて再編する以前の風ぐるまではルートをできる限り踏襲して北部地域の福祉施設を中心に巡回するルートとしております。

続きまして（２）停留所です。風ぐるまは福祉施設や駅周辺など、福祉交通として必要と思われる場所に停留場を設置しております。また旧風ぐるまにおいては、フリー降車が可能でございましたけれども、現在の風ぐるまは交通安全上フリー降車は認められておりませんので、なるべく多く停留場を設置してより目的地に近い場所に降りていただこうと取り組んでおります。

（３）ダイヤグラムです。現在のダイヤグラムは、旧風ぐるまと同様に８時半から１８時半を基本として考えております。平成２８年１月４日バス化した最初の運行のときは、始発終発は区役所で運行してございましたけれども、朝一番に区役所から乗る人はいないというご意見もいただきまして、始発の位置を見直しました。その結果、ある利用者の方からすると、少し始発が早まったと、運行形態としては８時半からというのは変わっておりますが、例えば四ツ谷駅から８時半に乗りたいという方からすると、少し早まったという見直しは実施されました。ただ、やはり先ほど笠井委員からもご意見がありましたし、ご要望としても始発終発を早めたり遅めたりしてほしいというご意見もいただいておりますので、採算性であったりとか利用状況等を考慮して慎重に検討させていただければと思います。

また４番に留意事項といたしまして、現在の形態に関してなのですが、平成２４年度から２５年度にかけて風ぐるま見直し検討会というものがございまして、バス化する見直しの検討を実施いたしました。その際に、旧風ぐるまにおいての課題等を検討会で見ていただいて、提言書を頂戴しております。その提言書に関しては、前回の協議会にて抜粋版をお示しさせていただいたかと思っておりますけれども、その中に出ていた内容踏まえて、下記のとおり留意事項を挙げさせていただいております。

１ルート当たりの巡回時間についてはおおむね１時間程度、１ルート当たりの停留所数についてはおおむね２５基程度、１ルート当たりの運行本数についてはおおむね１時間に１本程度です。

料金・定期券・区民パスポート等に関しては、日立自動車交通さんと現在協定を結んでおりますけれども、その協定の効力が損なうことのないように、協定期間中の見直しは原則的には行わないとさせていただいております。

先ほど課長の七澤からもございましたけれども、今回は素案という形でお示しさせていただいておりますので、現時点で必ずしもこのように行うというわけではございません。本日ご出席の委員の皆様からご意見を頂戴し、また今回ご欠席の委員の方もいらっしゃると思いますのでその方からもご意見をいただきながらという形で進めさせていただきたいと思えます。私からは以上です。

○会長

ありがとうございます。委員の皆様から何かご意見はございますでしょうか。

○笠井委員

検討指標の停留所間隔８００メートル以上あるときというのは、これはあくまで原則で

あろう。また以前もあったようですけれども、ぜひ要望したいのは福祉的な発想といえ、やはり麴町地区は山、坂ありますので、その辺は十分に千代田区としてまた地域の交通事情等々、道路が細いとか広いとかでかなり影響がありますから、そういうことを考慮するという一文を入れていただければありがたいと思います。

○会長

ほかにいかがでしょうか。

○金子委員

表1の一番上に書かれている検討を開始するというのと、3番目に意見を聞くものの、この重さはどんな重さがあるのですか。

○事務局

まず一番上のところで4つ対応を挙げておりまして、直ちに検討する、一番右でいうと課題として受けとめるとございます。その真ん中で、少し分かれるところがございます、最初の右側の運行協議会の報告、その意見を聞くものというのが通常的な取り扱いとさせていただきたいと思います。なのでこのような運行協議会が開かれてご要望等をご報告して、委員の皆様からご意見をいただいて、検討するかどうかというようなところになってまいります。

○金子委員

検討するかどうかを聞くところという意味でよろしいですね。

○事務局

はい、最初のところというのは、特に一番左ですね。運行協議会に報告し直ちに検討を開始するということは、その事象が発生した場合、例えば区が直営する重要施設ができた場合には、直に進めさせていただきますということです。

○会長

ほかに何かございますでしょうか。

○佐藤委員

さっきの調査結果の中でも、子育て世代の方からのご要望があったと思うのですが、この表を見ていくと高齢者または障害者、福祉施設でとか、そういう書きぶりになっていて、子育て世代とかそういうことについても見解をぜひお願いしたいと思います。

○歌川委員

私は、半分は事務局の立場ですけれども、この話は中で素案をつくるときに話が出たのですが、今、千代田区はすごい勢いで区内各地に保育園ができています。区営の保育園ではなくて子育て世代の方の増加が多いので、普通のビルを借りて保育園をやります

という保育園が結構増えております。一年間に3つぐらいできるときもあって、それにあわせてこの風ぐるまを変えるというのはちょっと無理だろうねという話が1つと、やはりこれは根本のところに戻らなければいけないので、最初はいわゆる高齢者施設、今でも圧倒的に多いのですけれども、昔でいう高齢者センター、今はかがやきプラザの高齢者活動センターに来るための送迎というのが最初の目的で始まっているものですから、それを見直していくときにできるだけそれだけだったら多分、先ほどの笠井委員の話じゃないけれども、昔は行き帰りのときだけバスで走っていて、あとは運転手が遊んでしまったりとか、真ん中を走らせても「からぐるま」という言われ方をしたりしたので、いろいろなことに使っていただこうとって広げてきたのです。いろいろな要望があり、既に子育て世代の方が大分乗るようになってきました。それで高齢者の方から苦情が来たりしている。こんな状況の中で、ここに子育て世代の施設ができたときも対応していくのは厳しいなという事情がありました。

この話をする、そもそもこの風ぐるまの目的をもうちょっと議論しましょうよというところに戻ってしまうかなというところがありまして、苦肉の策として検討資料、保健福祉部が運行している、関わっている事業としてのという意味でいうと、高齢者と障害者にまずは絞ろうということで出させていただいているのです。ご意見の中でそうではなくてやはりもっと全区的にとか、子育ても視野に入れてとか、先ほど笠井委員からあったように福祉だけじゃなくて区全体のコミュニティだとか、観光までという意見が多く出てくれば、それは協議会の中での意見として私どもは受けとめたいと思います。今の状況ですと、例えば同じ高齢世代の方の要望ですらAさんの言っている要望を実現しようとする、Bさんの言っていることとバッティングするという要望が多いため、ここでどこかに落としつけようかなという意味で議論をしていただこうと思うのが最初の目的だったのですが、やはりそれは勝手に行政が考えることで、使っている皆様のいろいろな観点から見れば、そんな枠は関係なくやはりやるからにはここまでというのが出てくるのかなとも思っていました。

すみません、話が飛んでしまいましたけれども、ここに子育て世代を入れなかったのはそういう理由です。

○笠井委員

確かに子育て世代を今の運行状態にあてはめるとだめかもしれない。土曜日、日曜日なんかの健康でカートでどこかに行くとか、それから遊ばせる場所だとか、そういうことに特化してやるということはあるかもしれない。つまり、混んでいるときに病院も行かなければいけない、かがやきも行かなければいけない、子どもの施設も行かなければというのは、多分これは無理だと思う。その場合は歌川さんが言ったように限定して福祉なら福祉でやるということをやらないといけませんよということです。ただ、そのほかに伸ばさなければいけないという要望もあることは十分だし、私もそういう点を言っていますけれども、実際に無理だったらどこかで絞り込まなければいけないので。ただ、あいた時間というのがどういうふうに見出せて、その時間をこうすることで子育て、今、保育園とか話が出たけれども、人口がふえたのはほとんど子育て世代なのですよね。30代、40代が圧倒的に多くて、みんな小さい子を抱えている人が、地域でもふえてきている。だから

高齢者を追い越すぐらいの勢いで人口がふえているのは、ほとんど子育て世代がふえている。区として考えなければいけないことはたしかでしょう。ただ、それを同じルートと同じパイの上でやろうとすると、それはパンクしますね。だから土・日とかどこかに遊びに行くのにお父さんが出かけてしまったから公園デビューとかいろいろあるけれども、そういうこととか、公園に連れていくとか、バスを利用しようかということはあるかもしれません。

○歌川委員

今回の検討指標というのは、先ほど申し上げたとおりいろいろな要望があるので、その要望をどのように整理するかという観点でつくっているのですけれども、もっと根本的に今、おっしゃったようなもっと効果的な使い方があるのではないかということをこの協議会で検討するということになるのならば、この指標にプラスするか、ちょっと違った観点から指標をつくったほうがいいかなというご意見になるのかなと思っております。

○笠井委員

どっちかに子育てに特化してしまうとか、高齢者に特化してしまうというのはどこか無理が出てきてしまうわけね。コミュニティも広げたいとなれば、コミュニティバスにしたいということになればまた違うし、考え方も変わってくるだろうし。

○歌川委員

区役所の中でも何度か議論をしているところなのですが、保健福祉部で始めた風ぐるまというものが、唯一区役所が関わって千代田区内を運行している交通機関なのです。コミュニティサイクルはまた別なのですが、ほかの区を見ていただくと、お隣の文京、台東、港、中央みんなそうなのなのですが、コミュニティバスとしていわゆる地域交通を所管するところがやっているのです。ここは先に福祉バスという形があって、早くあって、それを展開してバージョンを変えてきたので、ずっと保健福祉部でやっているのです。先ほど私が20数年前に職員で担当したと言ったけれども、それを変えたときにもう既にその提案をしていて、今は福祉でこういう形に変えるけれども、誰でも乗れる形に変えるけれども、この先はやはり都市交通とか地域交通という観点で考えないと限界が出てきますよという提案を当時からしていたのです。

福祉バスでありコミュニティバスである風ぐるまにしようとはならず現在に至っています。そういう中でもやはり人口が増え、皆さんのご要望が増えてきたという中で、課題が積み上がってきてしまっているという現状があります。

そういう意味で多分、正解をばーんと出すのは、全ての人が満足する答えは出ないので、少しずつどういう形で整理したらいいかということで、ご意見をいただけると大変ありがたいと思っています。

○笠井委員

若い人は大体、周辺区のコミュニティバスを見えていますよね。どうしてああいうふうにならないのと。引越してきた人が、そういう観点から物を言っていってくるから、多分

要望がそうなるのでしょうか。多分、福祉バスと言われなかったらわからないでしょうね。

○歌川委員

「風ぐるま」を福祉バスと思っている人はおそらく少ないと思います。

○笠井委員

若い人はいないでしょうね、バスが大型化になったことで特に。

○歌川委員

台東区の「めぐりん」は、千代田区がハイエースで「風ぐるま」を始めたときに、台東区が聞きに来たのですよ、これはどうやって考えてどういうことなのですかと。そういうものがあつたのですけれども、やはり周りの観光だとか地域をめぐるというイメージが強くなってきていますから。そのあたりの整理がなかなかできない状況になっています。

○会長

少しこれは大きな話になりそうですけれども、区としてはとりあえずこの先もしばらくは福祉部局でこの施策をやっていくというようなことを考えられているということでしょうか。

○歌川委員

今すぐどうこう変えられないと。でも最初のお話の中にもあつたとおり、やはり福祉部としては支援が必要な方というのはいると思うのですね。病院に行くにしろ生活するにしろ、通常の公共交通機関では使えない方、まずそういう方を視野に入れなければいけないなと思っているのですけれども、一方でそういうふうな風ぐるまを特化するというのも、ここに至っては結構厳しいかなと思っていて、いわゆる地域包括ケア、生活支援という形での移動手段というのは、何か別の形を考えようかなと今、思っているところです。それこそIoTが進んでいますので、そういう技術を使うことによってできる、実はこの風ぐるまを20数年前にやったときには、まだコンピューターがあまり進んでいなかったのですけれども、オンデマンドという無線通信で要望を受けて1件1件ドア・ツー・ドアで回るみたいな、そんなシステムもあつたのです。それが今はもっと簡単にできるようになりつつあるので、そういうのをちょっと研究しておく、風ぐるまがもう少し先ほど笠井委員がおっしゃったような使い方になる余裕が出てくる可能性もあるかなと思っていますけれども、そのときに福祉部が両方やるのかどうするのかというのは、ちょっと全くわかりません。

○笠井委員

自動運転とかで今、騒いでいるのは、中型バスとかワンボックスカーを期間を決めて幾らって料金を出すのですよね。例えばどこからどこまで500円とか。乗り合い制で駅のターミナルなどでやる。それを公共機関がそういう形で流れていくということは、地方の

交通空白区では当然それが出てくるわけだから、千代田区は交通空白区が多いのかという
とそうでもない。地下鉄もある。ただ地下鉄も今はバリアフリー化を進めてくれとやって
いるほうですから、我々は。だからそっちのほうでカバーしていくということもあわせて
やらなければいけないということですよね。だから、その辺のあれは将来 I O T とか出て
くるといっても、やはり金の面と、それからカバーできないところは役所がやるというの
は当たり前のことだから、その辺はあんまりコミュニティばかりはやっていて、そっちの
先端ばかり見ているとしょうがないかなとは思っています。

○会長

周辺区はもう運行の頻度も 1 時間に何本あるところがほとんどだということで、交通の
部局さんがやられているのですよね。区役所の中でも。将来的にどうするかというのは、
ここだけの話ではなかなか決められることでもないのかもしれませんが、もしほか
の区と同じように運行本数をふやすとしたら、倍増するぐらいですものね。

○事務局

現在のルートを保ったままでということでしたら、そういった形になります。

○笠井委員

ただ、お年寄りの健康増進で前にお話が出ていたけれども、健康を促進されることで、
そういう出費が減ることであれば、散歩ルートだとか、お買い物だとか、千代田区の魅力
ということで、外に出ていく機会をつくるということは、ぜひこれからやってほしい 1 つ
ではありますよね。だから何をやるのかということは絞り込むことはできるかもしれない。
いろいろな要望があるけれども。だからそっちに限ってやっていくのかということで、お
願いできればいいかなと思います。

○会長

いろいろご意見が出ましたけれども、資料 4-2 が事務局のご提案ということでありま
して、こういう考え方についてはよろしいでしょうか。基本的には 4-2 の考え方で進め
ていくということでございます。やはり見直し前の風ぐるまのコンセプト、また見直しに
至った経緯などを継続して、基本は福祉に一番重点を置くということで。

○笠井委員

いいと思います。ただ、こういう協議会でありがちなのは、何かやってみようという一
言でいかないと前には進まないのですよね。コンセプトが 1 つ挙げた、バリエーション
がふえたというぐらいではなくて、こっちもやってみようということを出ていかないと意
味がないかなと思います。それは区の判断でしょうけれども、この協議会ではそこまで言
えないかもしれない。

○会長

表の 1 は要するに右から 2 列目が基本だということですよね。だから定期的にこの会議
を開いて、要望についてはご紹介して、どうしようか考えますけれども、それとは別に高

齢者、障害者の施設ができることになったとしたら、それにあわせて緊急に検討を開始すると、そういうスタンスですよ。

○事務局

ご指摘のとおりで考えております。

○会長

こちらの検討指標素案については、欠席の委員の方もいらっしゃるので、今後さらに継続してご意見を伺うということで、また次回の会議でもさらにバージョンアップしたやつを示していただくということで、委員の皆様、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは続いて、議題3の(3)今年度の取り組みについて、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局

資料5になります。今年度の取り組みというよりは、今、議論いただいたことの整理が書いてあると思ってください。1つは運行計画の策定でございますが、今回いただいたご意見を踏まえまして、我々区と日立自動車さんと協議をいたしまして、予算措置が必要なものについては改めて検討させていただいて、次回の運行協議会へ報告したいと思っております。また2番の見直しの検討指標でございますが、今、会長のほうでまとめていただいたとおり、3月に向けていただいた意見を踏まえて修正等を加えましてお示しをする予定でございます。3番はスケジュール的なものを表にしておりますが、今回一番上の8月ということで第1回目の協議会を開催いたしました。内容としましては、利用状況調査の結果報告と指標の素案についての検討、それから10月ぐらいにはそれに基づいて区と日立自動車さんと協議をいたしまして、運行計画なり予算要求なりをできればと思っております。次回第2回目は来年3月に開催いたしまして、運行計画の報告とあわせまして検討指標のさらにバージョンアップをしたものを示していきたいと考えております。

説明は以上でございます。

○会長

ありがとうございました。

この検討指標という言葉がわかりにくいような気がするので、ほかの言葉に変えたほうがいいかもしれませんね。検討の進め方とか考え方とか。少し言葉の見直しですかね、必要かなと思いました。

それでは、ほかの委員の皆様からも来年度以降のお話も含めてご意見をいただきたいと思います。

○歌川委員

今回の要望を見ただけでも本当にいろいろな要望もあるし、風ぐるまのあり方を考えたほうがいいよということもあると思うので、そこは少し事務局のほうでも整理をしていき

いなと思っております。要望を発する人の属性が今回の乗降調査ではわからなかったところもあるので、そのあたりももう少し調べたほうがいいのかも含めて、来年度に向けて予算要求もありますので、ちょっと考えたいなと思っております。

○会長

本数の増加と双方向による利用というところの要望が多かったのですけれども、これに関しては区と事業者はどのようにお考えですか。

○歌川委員

実は今の風ぐるまは以前の風ぐるまに比べると大分、本数、台数がふえているのですね、ルートもふえているのです。先ほども言った20年ちょっと前というのは、これにかかわる予算が4,000万円弱ぐらいだったのが、今は8,000万円ぐらいになっています。

要するに車を増やせば、この車は基本走らせても採算が取れないから役所がかかわっているのですけれども、走らせれば走らせるほどお金がかかる中で、どうするのという話をしてきて、それで要望も受けてということなのです。車をお金があるからいいでしょうと行ってふやしたとしても、今のルートの上に2回走らせる、今、1回走っているところを単純に2回走らせるとすると、停留所を2回使うのですよね。日立自動車さんが苦勞されているのですけれども、先ほども話にありました停留所を都バスに借りたりなんかしているじゃないですか。それで貸しているほうは、そんなに多くは停まってくれるなというものですから、2台ふやせば2回行けるかという、なかなかそういうわけにもいかない難しさがあります。でも、やはり千代田区って大きな道路なのに一方通行が多い中で、反対方向も欲しいよねという意見があるので、うまいことルートを増やすかなということはやっと考えてもいいと。今、ちょうど来年の予算要求をする時期なので、その辺を要望しようかなということを考えています。車を増やして運行回数をふやすというよりは、ルートをふやしたことで見えた反対方向ができるみたいな、そんなことを日立自動車さんと相談し始めているので、予算要望をしたいと思っております。

○笠井委員

それは年度ごとではなくて何年度かということで刻みをつけるのですか。

○歌川委員

ですから今、車6台運行している。あと2台ふやせば、全部が一度にと動いているわけではないので、もう1台ふやすと8の字プラス1本みたいなルートがつくれる可能性がある。それを運行すると、1台の車を運転するためには1人の運転手さんではなくて2～3人いて、要するに例えば運転手さんが5人でやっているとしたら、8人いれば先ほどのあき時間じゃないけれども、うまく組み合わせられる、スケールメリットが出てくるので、そういうことが考えられるよねという相談をしていて、来年度に向けてそれをやろうかなと。あわせてさっきのお話ではないのですけれども、本当に限定された用途でドア・ツー・ドアが欲しい人に対しての方法というのは、風ぐるまの大きなバスである必要はないので、普通のタクシーを使ってそういうことができないかというのをちょっと検討したいと思っ

ています。

○西窪委員

先ほどからいろいろ意見が出ていますけれども、この風ぐるまというのは、当社のほかのエリアでコミュニティバスを幾つか運行していますけれども、見た目は同じバスなのですけれども、コンセプトが全く異なります。先ほど意見が出たとおり見た目がコミュニティバスっぽく見えますので、あっちいけこっちいけ、何で早く駅に行かないのだとか、よくそういうご意見をいただくのですね。ただ、やはり本来の趣旨が福祉交通という趣旨から始まったという経緯からいきますと、一通りの区の福祉施設は網羅している体系にはなっていますけれども、これだけ車が大型化していろいろな方が利用されるようになってくると、当然いろいろな意見も出てくる中で、やはり増便、双方向というのは、これはどこの区も実は同じ、大体コミュニティバスって片回りの循環が多いものですから、逆回りをつくってくれ、夜遅くまで走ってくれ。一番よく言われますけれども、特にこちらに関しましては、双方向という意見が多いというアンケート結果もありました。

増便はお借りするバス停の事業者の関係とかがあって、なかなかその調整に時間がかかったりすることもあるのですけれども、そうであれば双方向で逆ルートに近いような導線を新たに、もちろん予算はかかるのですけれども、やるのも1つの手ではないかなということで、方向性としてはそういうのもありかなということで、今、千代田区さんと協議を始めたところですので、何かしら少しでもそういった意味で新しい方向性に持っていければいいかなとは考えております。

以上です。

○会長

ほかに何か委員の皆様からご意見等ございますでしょうか。それでは、事務局から何かございますでしょうか。

○事務局

今回、委員の皆様からいろいろご意見をいただきましたので、今年度あるいは今後、風ぐるまをどうしていくかということを改めて検討しながら進めてまいりたいと思っております。

○会長

それでは、そういうことで本日はいろいろと貴重なご意見をいただきましたので、そちらを参考に、先ほどの運行計画に関する検討指標について、本日ご欠席の委員からもご意見をいただいた上で、次回の運行協議会でまた案を示していただければと思います。

○金子委員

すみません、事務局の人をお願いなのですが、アンケートとかの割と読むものが多いときは事前に配付をいただきたいと思います。

ちょっと読んでいるうちに何を質問していいかというのは結構時間がかかってしまうので、事前にこういうものをいただければ。よろしくお願いいたします。

○事務局

はい。今回、アンケートの集計に時間を要し、資料の完成がギリギリとなっております。委員の皆様には、事前に配布するようして参ります。

○会長

できるだけ事前に資料を、メール等でも構わないのでしょうかね。事務局のほうでぜひ、できるだけ早く、よろしくお願いします。

では、議題のほうは以上ということで、貴重なご意見、熱心なご協議ありがとうございました。進行を事務局にお返しいたします。

○事務局

本日はありがとうございました。貴重なご意見をいただきましたので、現状と課題を整理しながら運行計画、あるいは指標、ちょっと名前を変えますが、考え方を整理していきたいと思っております。今後ともどうぞお力添えをいただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、このあたりで終了とさせていただきます。(了)