

令和2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

令和2年10月14日（水）14時～

千代田区役所本庁舎 401会議室

○事務局（七澤） 皆さん、こんにちは。定刻となりましたので、ただいまから令和2年度第1回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会を開催させていただきます。中央大学の稲垣先生は、ちょっと遅れるという連絡が今入ってきたようですので、ご了承ください。

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は、協議会の事務局を務めております福祉総務課の七澤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

本協議会の内容については、例年のとおりですが、議事録の作成を予定しておりまして、ホームページ等で公開する予定にしております。そのため、会議の内容を録音させていただきますのでご了承くださいたいと思います。なお、議事録作成に際しては、公開前に各委員の皆さまには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。次第が一番上にございまして、次が資料1としまして委員の名簿、それから資料2、「風ぐるま」運行協議会の設置要綱、それから資料3、新型コロナウイルスによる風ぐるま事業の影響という資料があります。それから、資料4としまして、風ぐるまの利用者・利用想定者に対するアンケート調査結果、資料5としまして、検討スケジュールというような資料になっております。お手元に足りない資料等がございましたら挙手をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、引き続いて本日の会議の成立状況についてご報告をいたします。本日は委員11名のうち、今現在10名、稲垣先生が来れば11名ということで、お配りしております「風ぐるま」運行協議会設置要綱第6条の1項の規定によりまして、委員の過半数の出席がございますので、本会は有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

本日の議第の（2）風ぐるまの課題解決に向けた調査検討業務を今年度委託しております、公益社団法人日本交通計画協会の方も同席をさせていただいておりますのでご了承ください。後ほど調査検討についてのアンケート調査の結果についてご説明をいただく予定になっております。

それでは、大森会長からご挨拶をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○会長（大森） 皆さん、こんにちは。協議会の会長を務めさせていただいております宇都宮大学の大森でございます。本日もお忙しいところをお集まりいただき、ありがとうございます。

本年度、第1回目の運行協議会ということで久しぶりの会議でございますが、長年風ぐるまのあり方や課題を解決し、今後こういった形で運行していくのがより望ましいのかとい

うことを本日も議論していただくことになります。

新型コロナウイルスの影響については後でご紹介もありますが、ざっと資料を拝見したところ、もちろん利用者数は減ってはいるんですが、それでもやはり風ぐるまが必要な方々というのは一定数いるというようなことも理解できるかと思います。

それでは、本日もどうぞ忌憚のないご意見をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局（七澤） ありがとうございます。

それでは、ここからの進行を大森会長の方にお渡ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

○会長（大森） それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

初めに委員紹介を行います。新たな任期後の最初の協議会です。今期より新たに齋藤光治委員に加わっていただくことになりました。よろしくお願いいたします。すみませんが、一言お願いします。

○齋藤委員 区民の1人として神田公園地区から参りました齋藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長（大森） そのほかの委員は変更ございませんので、お手元の資料の1、委員名簿の配付をもってご紹介に代えさせていただきます。

早速ですが、初めに事務局から本日の議第について説明をお願いいたします。

○事務局（新矢） それでは、本日の議第についてご説明を申し上げます。お手元の次第をご覧くださいと思います。

まず初めに、新型コロナウイルスの影響につきましてご説明させていただき、次に風ぐるまの課題解決に向けた調査検討につきましてご説明をさせていただきます。その後、今後のスケジュールにつきましてご案内し、最後、その他ということで皆さまからご意見をいただければと思っております。

（1）の新型コロナウイルスによる影響につきましては資料3を基に説明をいたします。また、風ぐるまの課題解決に向けた調査検討につきましては、資料4を基に説明をさせていただきます。資料4は別紙で参考資料につけてございます。検討スケジュールにつきましては資料5に基づきましてご説明をいたします。その他につきましては、（1）から（3）以外のことにつきましてご意見を承れればと思っております。

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、早速議題の（１）新型コロナウイルスによる影響について、事務局よりご説明をお願いいたします。

○事務局（新矢） それでは、（１）新型コロナウイルスによる影響につきましてご説明をさせていただきますと思います。お手元に資料３をご用意いただければと思います。

新型コロナウイルスにつきましては、皆さんご承知のとおり、今年の１月に日本国内で初めて新型コロナウイルスの感染が確認されて以後、２月末には政府による感染防止の基本方針などが出され、学校が休校要請を受けるなどがあり、そして、３月末には感染が広がったということもありまして４月７日に緊急事態宣言が発令されたところであります。その緊急事態宣言では不要不急の外出の自粛であるとか、いわゆる３密ですね、密閉、密集、密接の回避など、感染対策を徹底するようという要請がございました。これに伴いまして、風ぐるまも影響を受けているところでございます。

まず、感染拡大期の対応というところでご案内いたしますと、この資料にございます（１）で運行休止とありますが、４月７日に緊急事態宣言が出た後なんですけれども、緊急事態宣言が出たとしても風ぐるまにつきましては日常生活に必要不可欠な公共交通機関ということがございまして、自粛要請の対象には当たらないということから、風ぐるまは通常どおりの運行を実施いたしました。

しかしながら、都内の感染者数は増加の一途をたどります。また、区立の施設につきましても事業の中止であるとか、延期、または施設の休館などを実施しました。そのことから、風ぐるまにつきまして、高齢者、障害者の利用が多いということを踏まえまして、一部の運行を休止するという事に踏み切りました。それが４月２９日の水曜日、祝日からになります。５月２５日、緊急事態宣言が解除になりました。とはいうものの、まだ引き続き感染はしているということもありますし、すぐに運行を開始するということにもままたず、最終的には６月１４日の日曜日で運行休止を終了したということになります。４月２９日から５月１４日までの日曜日と休日に限りまして運行休止と。平日を除く１１日間のみ運行を休止したということになります。

では、次に拡大防止対策ということで風ぐるまが取った措置ですけれども、そちらをちょっとご案内いたしたいと思います。

こちらの記載にありますように、車内に感染拡大防止のための協力のポスターを掲示するとともに、車内アナウンスなども実施をしているところでございます。それに加えて、手指消毒液の設置、これは料金箱のそばなんですけれども、そちらに手指消毒用の液体が出るものを設置しました。また、車内の換気も実施しております。そして、乗客の方につきましてはマスクを基本的にはするようにご協力をお願いしているところなんですけれども、マスクをされていない方が乗車するケースもままありましたので、そこにつきましてはご協力をお願いするという意味もありまして、運転士の方からマスクの提供をしたケースも

ございました。そして、運転席とお客さまの場所を区切るといいますか、飛沫防止用のシートも設置をしておりますして感染防止対策を施したということになります。

それでは、次に運行実績をご紹介します。次のページにカラー刷りで横の資料がございます。こちらが今年の1月から9月までの運行実績を表したものです。昨年度、令和元年度と30年度と、過去2年の実績も併せて載せているところでございます。

資料の真ん中から下の部分になりますけれども、こちら、棒グラフで表してありまして、令和2年実績は黄緑色の表記をしております。昨年度と一昨年度の実績をこちらの棒グラフで比較するとよく分かると思うんですけれども、大森会長もおっしゃられましたように、1月、2月までは通常、これまでと同じような推移をたどっておりましてけれども、3月になりますと利用者の方々が少なくなり、緊急事態宣言が発令されている4月、5月につきましては、約30%後半ぐらいの利用実績まで落ち込んだということになります。4月、5月を過ぎますと少しずつ利用が回復してきているところがこちらのグラフで見て取れるかと思えます。

これにつきましては緊急事態宣言の影響もあると思うんですけれども、この風ぐるまの運行につきましては、かがやきプラザの利用者が主な利用者とも言えるところもございまして、かがやきプラザが休館をしているというのが非常に大きく影響している結果かなと推測をしているところでございます。

また、4月、5月は30%後半という利用ですけれども、かがやきプラザを目的とした方々は減少していますが、ただ、おっしゃられましたように、実際はかがやきプラザ以外にも利用されている方というのがこれだけいるんだというのが見て取れるかなと思っております。やはり利用の常連とされている方々につきましては通院であるとか、買い物であるとか、そういった形で高齢者の方であっても、やはり思いのほか外出をする必要に迫られている方々が利用されているのかなというところでいきますと、公共交通としての役割を風ぐるまは果たしていたのかなと考えております。

資料3の説明につきましては以上でございます。

○会長（大森） ありがとうございます。

ただいまの説明に関して何か委員の方からご質問、ご意見など、ございますでしょうか。

○佐藤委員 1点、(2)の感染拡大防止対策の部分で、運転士さんへの感染防止にはどのような対策を取られたのでしょうか。

○事務局（新矢） 運転士の方につきましてもマスクを着用して検温をしていただいております。現在、引き続きそれは実施をしているところでございます。

○佐藤委員 フェイスシールドとかはしないで、マスクと検温をするような感じですか。

○事務局（新矢）　そうです。

○佐藤委員　分かりました。ありがとうございます。

○会長（大森）　そのほか、いかがでしょうか。

　じゃ、私からいくつか。利用者減に伴って収入も減ということではありますが、この辺に関しては経済的な支援というものは区や都や国からは何か予定はあるんでしょうか。

○事務局（新矢）　3月から乗客の方々が少ないようになってきているということもありまして、収入の減少部分につきましては区から、昨年度の実績からマイナスになった額につきまして区から補填するというような形で財政的な措置はしているところでございます。今年度、3月までその措置を可能なような形で措置しました。

○歌川委員　ちょっと補足しますけど、コロナの感染が拡大して、ある意味社会活動が停止するような状況が2月の終わりからあったので、区の場合は指定管理の施設等もあって、指定管理者さんも収入が途絶えるということになりましたので、それについては区としてその部分は補填しようという意思決定をしました。それに伴って、補助事業ではあるんですけど、この風ぐるまの運行事業者さんも収入が途絶えるということなので、今説明したような金額を精査して、支援金という形でお支払いをしていると。それは昨年度、年度は3月で終わるんですが、そこまでの措置、緊急事態宣言のあったときの措置ということで、その後、今年度についてどうするかということについてはまだ結論としては出ていない。そういうことなので、全体の動きを見た上での判断ということになると思いますけども、運賃の補填以外にも区の方から事業者さんに補助金が出ていますので、その辺りの精算の中で精査をしていくということになると思います。

○会長（大森）　ありがとうございました。

　ほかに何かございますか。無いようであれば次に進みたいと思います。

　議題の（2）の風ぐるまの課題解決に向けた調査検討について、こちらを事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局（新矢）　それでは、（2）の風ぐるまの課題解決に向けた調査検討につきまして、資料4をお手元をお願いしたいと思います。

　この資料4、アンケート調査結果につきましてですけれども、この資料ですが前回の運行協議会、1月に開催しましたけれども、そのときにご案内をいたしました。今年度は風ぐるまが高齢者や障害者の、いわゆる交通弱者のための地域福祉交通であるということを明確にすると。風ぐるまに寄せられる3つの大きな課題がございます。増便してほしい、双方向

ルートを設置してほしい、始発・終発などの時間の拡大をしてほしいという3つの大きな課題解決に向けた調査検討を今年度実施していくということで今回専門機関の方を交えて調査検討を始めたところでございます。

現在運行している風ぐるま、平成28年1月に9人乗りの車両から、現在24人乗りの小型バスになっておりますけれども、この運行ルートの見直しも行って、ことしで5年目を迎えることになります。5年目を迎えましていろいろなご意見を賜っているということがあります。

一方で、いろんな意見を寄せられているので、この調査検討をするに当たりまして、過去に実施したデータを補足する意味でアンケート調査を今回実施いたしましたので、その調査検討を委託しております公益社団法人日本交通計画協会様から、この調査結果につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

では、説明をお願いいたします。

○事務局（日本交通計画協会） 日本交通計画協会の川口と申します。それでは、こちらの資料4について私の方からご説明させていただきます。

先ほど事務局からもご説明がありましたけれども、今年度、風ぐるまの利用者並びに、千代田区民全体を対象といたしましてアンケート調査を実施しております。目的といたしましては、先ほどありました3つの要望について、どのような形になっているのかということ进行调查することに加えて、過年度との違いは、過年度は主に風ぐるまを使っている人、使われている人に対してどのような要望があるかということを知っていたのに対して、今年度はもうちょっと幅広く、風ぐるまを利用していない人ですね、本来ならば利用したいんですけども風ぐるまを利用できていない人がいる可能性があるということで、千代田区民全体を対象とした調査を実施した次第でございます。

調査の方法につきましてはWebアンケート調査、Web調査会社さんをお願いしまして千代田区民全体を対象とするものと、あと、今までの既存の調査と引き続き据え置き調査ということとで、少し項目を増やしまして今まで聞いたこと以上に風ぐるまのニーズを明確に把握できるような調査を実施しております。詳細な調査の概要であったり、アンケート票、あるいは調査結果については、速報版という形にはなるんですけども、別紙、次の資料の一番ページ数が多いものに整理しておりますので、詳細についてはこちらをご確認いただければと思います。

本日は簡単ではございますが、特徴的なところを資料4のところにまとめていますので、こちらに沿ってご説明させていただきます。ページをめくっていただきまして、横向きの資料があると思います。そちらの表が各ルートの特徴と風ぐるまを利用された方全体の特徴をまとめたものになります。

まず、利用者の特性といたしましては、およそ60歳以上の方が全体の3割を占めておりまして、高齢者の方が多いということで風ぐるまの目的にある程度マッチはしているのか

なというところですよ。

移動能力のところにつきましても、自動車免許を保有していても運転しない方であったりとか、根本的に歩ける距離が5分以内といった移動に困っている、移動そのものに困難が生じている方に主に利用されているということが分かりました。

ただ、麴町ルートにおいては運転免許を保有している人が多くて、身体的に歩行可能時間が長い方がほかのルートよりも多かったというところになっています。

その要因といたしましては、下の利用特性のところの利用目的にも関わってくるんですけども、麴町ルートの特徴といたしましては、通勤・通学に使われている方がほかのルートと比べて多かったということで、この辺りがほかのルートと比べて目的というか、ニーズが異なるところなのかなと思っております。

また一方で、秋葉原ルートや内神田ルートにおいては、趣味や習い事といった方が多くて、逆に通勤・通学が少なく、主に風ぐるまの想定利用者の方に使われているような利用目的で運行されているということが分かりました。

次のページに行きまして、交通弱者の特徴というところに入るんですけども、風ぐるまは福祉目的で運行されているということで、今回の調査では、1つは60歳以上の高齢者、2つ目に運転免許を持っていない人、3つ目に移動する際に杖や車いすが必要であったり、あるいはお子さんの関係でベビーカーを連れて移動しないといけない人だったりとか、何かしらの移動制約がある方、この3つにつきまして、どれかしらに該当する方を交通弱者、このように風ぐるまの利用者のターゲットというふうに定義をいたしまして、交通弱者とそれ以外の方でどういった特徴があるのかというのをまとめたものです。

結果から見ますと、風ぐるまの利用をしているかどうかは、交通弱者の方が大体6割ぐらいの方が「利用したことがある」ということで、それ以外の方と比べて多い結果となっており、利用頻度に関しましても、それ以外の方と比べて交通弱者の方の方が多く風ぐるまを利用されているということが分かりました。ということで、現状の風ぐるまも福祉の観点という目的は十分に果たしているのかなと感じております。

資料をめくっていただきまして、次に風ぐるまの要望についてまとめたものです。これは先ほど申しました交通弱者の方とそれ以外の方、また、交通弱者とそれ以外の方の中でも風ぐるまを利用している人と非利用者にそれぞれどういった特徴があるかということをもとめたものです。

交通弱者とそれ以外の方の2つでは違いは見られなかったんですけども、今まで聞いていなかった風ぐるまをつかっていなかった非利用者の方については、一番上の停留所が自宅・目的地の近くにあればという回答がかなり多く寄せられました。これは使いたくても使えない原因として停留所が近くにないから風ぐるまを利用したくても使えないというふうな非利用者層がいたと考えられます。

このことから、風ぐるまのルートについて再度検討を行いまして、今まで風ぐるまを利用したかったけれども使えなかった方というところを含めたニーズにマッチしたルートを検討

していく必要があるかなと思います。

○会長（大森） すみません、途中で申し訳ないんですけど、確認させていただきたいんですが、分析の結果というのはWebアンケート調査を据え置きと合わせた結果ですか。

○事務局（日本交通計画協会） そうです。申し訳ありません。

○会長（大森） 分かりました。ありがとうございます。

○事務局（日本交通計画協会） 利用者の方は今までの過年度の調査と同様で、逆回りのルートがあれば、双方向運行の話であったりとか、便数が増えればといった、現状のサービス内容の改善といった意見が今までどおり多くなっております。

一方で、「始発が早くなれば」や、「終発が遅くなれば」といった意見は、先ほどの便数や逆回りのものと比べれば、そのニーズというのはそこまで高くないといった結果と今回はなっております。

次のページに行きまして、風ぐるまを補完する移動手段の導入可能性ということなんですけれども、風ぐるまが現状で運行しておるんですけれども、全く別の新しい交通手段、今、例えば電話予約を行うものであったりとか、今、携帯のアプリを予約している交通システム等々が他の都市でも導入されているところがありますけれども、そういったものを仮に千代田区内で運行させたときに抵抗があるか、抵抗がないかといったものを聞いております。

その結果、電話予約やアプリ予約、あるいはボランティア運送とって、プロじゃない方、住民の方の助け合い構築みたいな形で運行するもの、相乗りタクシー、同じ方向に行く人たちが集まって同じタクシーに同乗するような運行システムになるんですけれども、抵抗について伺っております。

その結果、大体どの移動手段も4割ぐらいの方が「かなり抵抗がある」、もしくは「抵抗がある」と回答されております。強いて言うならば、アプリ予約の移動手段について、ほかと比べて若干抵抗が少ないような傾向があったかなというところなんです。

次のページに行きまして、今後の検討についての流れなんですけれども、まず1つ目、風ぐるまの位置づけ及びサービス内容全体に関しての検討なんですけれども、現在、風ぐるまは方面別に循環で4つのルートが運行されておりますけれども、果たして今の運行形式、4つの方向で運行するというのがいいのか悪いのかというところを検討していくところでございます。

これについては過年度調査及び本年度調査で、各ルートを使っている人がどのようなところに行って、停留所間の乗降であったりとか、そういったことを聞いていますので、ルートをまたがった利用をしている方がいるかないかとか、その辺りのことについて検討を深めまして、今の風ぐるまの運行内容がいいのか悪いのかを判断していきたいなと思って

おります。

STEP 2に関しては、STEP 1を考えた上でルート別に具体的なルートの改善可能性があるのかどうかというところを検討していくと同時に、双方向ルートや運行頻度についても交通事業者様にもヒアリングを行いながら、実現可能性というところもありますので、そういった面も考えながら検討していきたいなと思います。

STEP 3のところで、仮に新しい移動支援を入れるときに、今の風ぐるまを継続するのかしないのか、あるいは共存するのかしないのかというところも併せて検討していけたらなと思っています。

簡単ではございますが、資料4の説明は以上になります。

○会長（大森） ありがとうございます。

それでは、委員の皆さまからただいまの説明に対してご質問等がございましたらお願いいたします。

○事務局（新矢） 補足説明として、資料4なんですけれども、別紙をつけておりまして、先ほどご説明をいたしました、こちらが今回のWeb調査と据え置き調査の結果の詳細を入れてありますけれども、こちらには調査の具体的な、どのようなことを聞いたのかという調査項目も併せてこちらでご案内をしているところでございます。例えば、こちらの別紙の6ページですけど、6ページからWebアンケート調査の様式になっております。6ページから21ページまでがWeb調査項目になっておりまして、22ページと23ページ、こちらが据え置きの調査票になります。いずれにしろ、聞いている内容は同じなのですが、Web調査だけ据え置き型のアンケートにはない項目もございます。例えば14ページですけれども、14ページには、Q11で、「新型コロナウイルスの流行以降、日常生活の移動に変化がありましたか」という項目をWeb調査だけ入れているところでございます。

○齋藤委員 このWebアンケート調査は、私も区民ですけど、私はこれを全然知らなかったんですね。どのような方法で千代田区民にアクセスしていたんですか。

○事務局（日本交通計画協会） Web調査会社さんをお願いした形になるんですけども、Web調査会社自身が持っているモニター様がいらっしゃるんです。ポイントとかがもらえるようなものなんですけれども、そのWeb調査会社さんのサイトに普段から登録しているモニターの方というのをWeb調査会社様がお持ちになっていて、その調査会社さんをお願いして持っているモニターさんにメールで配信していただくという仕組みです。

○齋藤委員 そんな方法で千代田区民に直接アクセスできたのかなと僕は思う。

○事務局（日本交通計画協会） 千代田区民全体で300人のサンプルを取っています。

○齋藤委員 私は知らない。私にアクセスしてこないよ。ほかの区民の方はどうだったんだろうか。ここに出席している方でお尋ねしたいんですけど、やはりアクセスされていないですよ。

○事務局（日本交通計画協会） サンプル調査なので、千代田区民全員に周知するのではなくて、あくまでWeb調査会社さんがお願いをした人に。

○齋藤委員 それはどのぐらい信頼できるんですか。それを私の方に示す必要はないけど、あなたの方では調査会社がアクセスした千代田区民というのをちゃんと分かるんですか、誰なのかというのは。

○事務局（日本交通計画協会） 登録を行う際に住所を必ず入力してもらうようにしているので、その点は問題ないと思います。

○齋藤委員 そもそも、それに登録して何かしているとポイントがもらえとかという、そんなところに登録している人が信用できるんですか。

○会長（大森） ちょっと補足させていただいていいですか。私も稲垣先生も、大学の研究者の間でも、ここ10年ぐらいですかね、そういったWeb調査会社さんのモニターに対するアンケート調査によって効率的にこちらが望むサンプルを、性別とか年齢とか居住地とか、かなり便利なんですね。全国でも何百万人ぐらいモニターさんがいらっちゃって、ここに住んでいて、性別が何歳で、年齢が何歳の人を何十人、何百人ずつ集めてくださいと言うと、短時間でかなり回答も集まってくるので、利便性もあり、確かにサンプルの代表性というのは多少偏るかもしれませんが、どんなアンケートも回答する人もしない人もいまして、その点なかなか難しいのでございますが、そんなに信頼性の低いものではないとは理解していますけれども。国勢調査のように全数調査というのはなかなか費用の関係もあり、難しいので。

○齋藤委員 千代田区のホームページの中に、こういう調査をやっています、区民の方はここへアクセスして回答願います、といった案内はされたんですか。

○事務局（日本交通計画協会） それは行っていないみたいです。

○齋藤委員 やらなかった。じゃ、どんな人がどこに回答したのか分からないね。これは認

めないよ、僕は。

○会長（大森） 例えば、そうやって区役所のホームページとかでアンケートを募集するところももちろんありますけれども、逆にそうすると、本当にそれが回答した人が千代田区に住んでいる人なのかというところが、なかなか信頼性が低いところもありまして、モニターさんだと確実に千代田区に住んでいる方という保証があるんです。一長一短、いろいろアンケート調査の方法というのがありますが、今回はこの調査方法を採用されたということでご理解、特に問題があるわけではないと思います。

○齋藤委員 僕は問題があると思うな、そもそものところで。

○稲垣委員 ちょっとよろしいですか。本日は遅れてしまいまして大変申し訳ございませんでした。前に学会の会議がございまして、立場上、途中で抜けられない立場で申し訳ございませんでした。

今のWe b調査に関してちょっと疑義があるんじゃないかというご指摘なんですけれども、確かにWe bに登録している人の属性というものがあある程度そういうことに興味がある人が登録しているわけですので、そういうところに興味がない方には情報が届かないといったバイアスが若干あるとは思いますが、それは認めないといけないところであると思うんですが、今、大森会長の方からご説明がありましたように、ある程度サンプルサイズを確保するためには非常に効率的な手段であるということは否めないというのがあります。学術的にもこういったところは、その内容をきちんと、やっぱり説明された方がいいんじゃないかと思います。

We bで回答された方が一体どういう方がいらっしゃるのか、そういったようなことを丁寧に説明していただいて、ちょっと偏りはあるけれども、こういうふうな人たちが答えているんだということを前提で結果を解釈してくださいという説明が要るんじゃないかと思います。なので、これで万事全部オーケーですよというような説明をされてしまうと、ご納得いかない方がいらっしゃるの当然でございますので、例えば、補足資料、別紙の25ページ目のところをご覧くださいと、今の委員からのご指摘というのはある程度やっぱり反映されていると言わざるを得ないんですね。例えば職業のところを見ますと、無職の方というのが据置と比べると相当割合が変わっていますので、そういったようなところは代表性としては若干のバイアスがある可能性があるかと。

ところが、全部のまとめた集計をしていくと、若干バイアスは残るんだけど、例えばクロス集計をしていくときに、We bで答えた方の中の全体で見ると、無職の方は7%しかないけれども、この方だけ見たらこういう回答をしていますよという、だんだんそのバイアスは補正されていくんですよ。なので、これですべてオーケーですよというような説明をしてしまうと、私は認めないといったようなところはやっぱり出てきてしまうと思いま

すので、詳細の分析である程度補足はできるんじゃないかと思います。

○齋藤委員 とおっしゃるけども、こういう調査をやっていたのかしらというのをまちの人がどのぐらい知っていたのかしら。まちの人が知っていたのなら答えなかったという人もいると思うのね。どこで、誰に、どういうふうにしたんだ、おれは知らない、私は聞いてないというのがいっぱいあるとしたら、やはりその信頼性というのはあまりないと思うな。

○歌川委員 アンケートに関しては、区役所はいろんなアンケートを取るんですけど、例えば世論調査の場合には、住民記録をされている方、男女比だとか、地区別だとか、年齢別というのは私たちの方が分かっている、6万6,000人いるんですけども、その人たちの構成というのが分かっています。でも、6万6,000人全員には送れないので、その構成を見た上で6万6,000分の4,000人とかに当たるときには同じような形になるように抽出をして、お願いをして、アンケートを取り、でも、実際は返ってくるのは年齢が高い方がいっぱい返ってきて、若い方は返ってこない。そういうこともちゃんと分析します。

今回のアンケートは、そういう意味では千代田区の人口構成とか年齢とか性別とかをちゃんと確認をしたというよりは、風ぐるまを使っていらっしゃる、停留所がある近くの施設とか、出張所にアンケートを置いて、どうぞ、できるだけ皆さん答えてくださいとお願いをしているので、そういうアンケートをしていますよということはホームページでお知らせをしているというものなんです。

Web調査をするというのは、そういう施設に行かないような方、区民の中には少なからずいるということで、その人たちの意見をどう取ろうか、おそらく風ぐるまも使わない人たちだよということ、1つ、会長、副会長にご案内いただいたように、今、一般的にいうか、かなりこういう匿名性があるというか、そういう人たちの意見を聞きたいときにいくつかの大きなWeb調査会社というのがあって、そこに登録している人は必ず登録する段階で自分の年齢とか居住地とか性別とかを入れているので、その中の人たち何人かにアンケートを投げてくださいねという、アンケートをしてもらえるようお願いしてくださいねという委託をしてやったという、そういうことなので、アンケートの仕方として国勢調査みたいに全員に投げて、全員をお願いをして、そこに、例えば今回の国勢調査のようにキーワードをお渡しして、キーをお渡しして区役所のホームページに、そこにアクセスして答えてくださいというのが一番よかったかもしれないんですけど、そこまではできなかったということなんです。

アンケートって必ず何が一番正しいのかって統計学でいろいろ勉強しなきゃいけないんですけど、あくまでこのアンケートは、齋藤委員がおっしゃるように、これが全く信用できないかというところではないと思いますし、でも一方で、これが全てだというんじゃないよねという、会長、副会長のご意見もあるので、その辺は今度、出し方のときに私たちが工夫しなくちゃいけないなと思うし、ここの議論もそれに基づいて、あくまで参考として議論し

ていただくというのができればなというふうに思いますので、よろしく願いしたいんですが。

○齋藤委員 今回の歌川部長の話である程度は理解できました。でも、あとは出張所で配付されていたとか、停留所にアンケートを置いてあったと言われますけど、これ、私は気づかなかったですね。出張所にもいろんなものが置いてあるから。

○歌川委員 そうなんです。そういうところが悩ましいところなんです。

○齋藤委員 全部のものを見てやらないから。

○歌川委員 例えば、かがやきプラザなんか置いてあったんだけど、普段だったら毎日のように行っているけど、今回は閉まってたから行かなかったとか、保育園とかにも、お子さんとかが使う方がいらっしゃるということで、最初は考えていなかったんだけど、保育園なんかにも事務室の前に置いてもらったりというようなことはしたんですね、結果的にアンケートの時期の問題とか、期間の問題とか、アンケートをやっていますよという周知の仕方にいろいろ反省点はある。そこは十分承知しています。

○齋藤委員 ひと月もないんだ、短い期間で。こっちの方は、据置きはひと月ですか。7、8、9、2カ月あったんだ。でもいろいろ行事対応も少なくなっている中……。

○笠井委員 以前調査したやつがかがやきプラザに置いたとか、出張所に置いたとか、そういうものしか逆になかったんですね。今回、少し広げてやったということだと思うけども。その結果が以前のアンケート調査の結果があまりにも少な過ぎたりという問題もあったんですよね。そうじゃなかったですか。以前はそうでしたよね。

○事務局（日本交通計画協会） はい。

○笠井委員 それでWebという形で広げるということをしたんだと思いますけど。

○齋藤委員 町会関係者が出張所に行く機会とか、集まる機会ってあるんだから、そういうところで町会長が集まるときに、社協さんはいろんなものを案内してくれるけど、こういう風ぐるまのアンケートがありますとみんなに配れば、町会の中でかなり配れると思いますよ。今後の課題としては申し上げておきたいと思います。

○会長（大森） ご意見ありがとうございます。

○事務局（七澤）　そういう意味では周知が足りなかったことはご指摘のとおりだと思います。ただ最初に説明したとおり、今までも数々の調査をしております、それに補完する意味での今回の調査なので、今回の調査がすべてではないということをご理解いただければというふうに思います。すみません。

○齋藤委員　分かりました。先へ進めましょう。

○会長（大森）　ほかに何かご意見ございましたら、どうぞ。

○金子委員　資料の中で、利用者特性、移動能力というところがあると思うんですけど、この移動能力の説明をもうちょっとしていただきたいんですよ。例えば麴町ルートだと、運転免許を所有している方が多く、歩行可能時間が他のルートと比べて長いと書いてありますよね。運転免許証を利用している方が多いことと歩行可能時間が長いというのはどういうつながりですか。意味が、日本語がよく分からない。

あと、利用特性のところの秋葉原ルート、他のルートと比べて趣味・娯楽・習い事目的の利用が多く、通勤・通学の方の利用が多い。両方多いとなってますけど、さっき少ないと言ってなかったでしたっけ。

○会長（大森）　ご質問ありがとうございます。

それでは、ご回答をお願いします。

○事務局（日本交通計画協会）　まず、移動能力のお話についてなんですけれども、すみません、移動能力と一概に言いましても、おっしゃったとおり、運転免許を持っている、いないであったりとか、歩行可能時間の話だったりとか、さまざまな項目についてアンケートを取っているんで、それをまとめるときに一概に移動能力としてしまったので少し混乱が生じているところかと思います。

別紙の方を見ていただきたいんですけども、36ページのところに各ルートの自動車免許の有無という問いがあったりとか、その下に、各ルートの免許を持っている方についての運転頻度について記載しております。そこから、麴町ルートはほかのルートと比べて運転免許を保有している方が多いこと、あるいは、運転頻度につきましても運転免許を持っている方の中で他のルートと比べて多く運転していることが分かるかと思います。

それに加えて、歩行可能時間というところは、1ページめくっていただいて⑦最寄り駅・停留所までの歩行可能時間というところなんですけれども、ここも麴町ルートのところが紫色と緑色のところが、「およそ10分」、あるいは「10分以上」停留所まで歩けるよと回答された方がいますけれども、これについても麴町ルートにつきましては他のルートより

も若干歩ける時間が長い傾向にある。逆のところで言うと、富士見・神保町ルートについては他のルートと比べて歩ける時間が短いような傾向になっているかなというところがございます。

そういったところをひとまとめに移動制約というところで記載してしまいましたので、ちょっと混乱が生じたところがあったと思います。

○金子委員 歩行可能、最寄り駅・停留所までの歩行可能時間ってありましたけど、歩行しなければいけない時間と理解すればいいのですか。

○事務局（日本交通計画協会） ここでの聞き方としては、あなたは今いるところから停留所まで何分ぐらいの距離だったら歩いて行けますかというふうな質問です。

○会長（大森） こちらに資料の9ページ目に具体的な質問が載っているみたいですけど、資料4のところ。

○笠井委員 これは福祉目的というか、千代田区的意思を明確にしたことから、やっぱり交通弱者がどのぐらいいるかということを調査するためにこういう項目を入れているわけですよね。そういう人じゃない人というのが通勤・通学も多いという形で現れてきていると。これも結構いるんだということが、50%、50%ぐらいになるわけですね、結果的には。だから、その結果と、これが周知されているのか、されていないのか、じゃ、福祉を目的としたバスというのは区民がどういう目線で見ればいいのかというのが、ちょっとこれだと見えてこないんですね。じゃ、福祉を目的とした人はどういうときにそれを利用すればいいのかということになるでしょう。だから、質問の内容というのはよく分かるんだけど、基本的なところが千代田区的意思として支援バスであるというふうに、福祉って全般的に広く言えばみんなが利用していいわけだけど、交通弱者みたいなところに無理やり言っていくとそういう結果になるだろうというふうに思うんですね。そのときに利用者の立場からどういうふうに対応していいのかというのが、非常に難しくなっちゃうんですね。前回、前々回あったコミュニティバス等云々というのがあってお話をしたこともあるんだけど、その辺がちょっと私は今分からないですね。この質問とその結果では、非常に静的というか、スタティックな回答しか出てきていない。本当は流動的でもっと動いているはずなんだけど、そういうのがつかみきれないですね。

○事務局（日本交通計画協会） アンケートについては、この整理が全てというわけではなくて、あくまで速報版として捉えていただければ幸いなんですけれども、先ほどご説明いたしました交通弱者と定義したところが、おそらく本当の福祉というときのターゲットにかなると思います。60歳以上の高齢者であったり、移動制約がある方、車の運転免許を持って

いない方というところがおそらくこの風ぐるま対応になっていくところなのかなと思って
いまして、そういった方たちのニーズというのをもっと集まるように、ちょっとアンケート
の集計には出ていないんですけれども、具体的にどういった施設に行っているのか、あるい
は、どういった施設に行きたいのかというところの具体的な施設まで今回のアンケートでは
伺っておりますので、そういったところから具体的なニーズというのをしっかり把握いた
しまして、まずはそれを風ぐるまの運行改善にしっかりと反映していくこと。第1ステップ
としてそれを行った上で、次にそれ以外の方についてのニーズもある程度、どこまで組み込
むのかというのはありますけれども、そういった方たちのニーズも組み込めるところは組
み込んでという形になるかとは思います。

○笠井委員 それも分かりますよ。年齢は60歳以上で交通弱者という切り方。40でも30でも交通弱者っているわけですから、その切り方が悪いと言っているわけじゃないんだ
けど、そういうことだと1つに限られてきちゃう方向でしか見えてこないんですよ、全般
で言うと。

○齋藤委員 もしもこの質問が、仮にあなたは区役所とかかがやきプラザに行くときにど
の交通手段を使いますか、複数回答可となっていれば、自分で運転していきます、公共交通
機関、地下鉄を利用して行きます、風ぐるまを利用します、徒歩で行きます、自転車で行き
ますと、5つの回答を全部入れる人もかなりいると思うよ。だから、単純なものじゃないん
だと思います。聞き方もあるんだと思います。その日に雨が降っているかとか、急いでいる
かとか、いろんなことでここへ来る手段は違うんだよね。

○会長（大森） 今回の質問項目でこれも質問しておけばよかったというのは、また次回調
査を行うときに参考にさせていただくということで、今回は今回取れたデータでさらにも
う少し詳しく分析していただいて、有益な知見が得られることを期待はしているというこ
とでございます。

あとは、今お話がありましたけれども、例えばたまたま2年前ですか、東京都市圏パーソ
ントリップ調査という大規模な交通の調査が行われまして、そちらのデータも分析するこ
とは可能ですので、そうすると、今質問されたような、今回のデータで聞いていない、どん
な交通手段でどこへ行っているのかというようなところも分かることは、そういうデータ
があることはありますので。

○稲垣委員 今、笠井委員からのコメントって、僕はすごく重要だと思っていまして、今回、
千代田区が風ぐるまという交通施策に対してどんな課題をお持ちで、その課題を解決する
ために何か情報が足りないから、そのために何か調査をしました、意識調査をしました。そ
れで新しい情報が得られたので、今後の交通施策の方向性をこういうふうに定めますとい

うストーリーがあるはずだと思うんです。その前提が、この資料4の1ページ目には書かれているんですけども、それに則って今回どのような分析で切り口があって、どのように対応してアウトプットが出てきたのかというご説明をいただかないと、なかなかここに集っておられる委員の方々が発言しにくいんじゃないかと思うんですね。何か解決しなければならない課題があって、それに対してどんな情報が得られたのかというような主張があって初めて議論が始まると思うので、交通弱者と定義されている高齢の方、もしくは、高齢じゃなくても何らかの障害があって風ぐるまを利用しなければならない人たちの意見がどういう状況なのかという整理がある。

一方で、千代田区のコミュニティバスの利用としては、交通弱者じゃなくて、実は健常者と言われている方、通勤・通学の方、もしくは企業市民と言われているような方々の利用もひょっとしたらあるかもしれない。そういったものは分からないからアンケートで聞くとこんなことが分かりましたという新しい情報があって、それを統合して今後、例えばルートの見直しであったり、ダイヤの改正みたいなことをどのように持っていくべきなのかという、次の戦略みたいなことが生まれるといったようなことがアンケート調査の本来の目的だと思うんですね。

なので、今回、それぞれの設問ごとに基本的な集計ということでまとめられている。それは分かるんですけども、議論につながるような、そういうストーリー立ての中でのアンケート調査の分析結果というのをお示しいただきたいと思うところです。それが皆さまの意見を聞いていて、日本語が分からないというところも多分そのとおりだと思うんですよ。まとめ方がこうなっちゃうので、何かよく分からないねというのが正直な皆さんのご感想なんじゃないかというのがちょっと思った次第でございます。

以上です。

○会長（大森） ご意見ありがとうございます。

○歌川委員 今回の稲垣先生のお話ですが、実はこのアンケート調査をする前に区議会の方にこういうアンケートをしますという報告をしたんですね。そのときに一点ご指摘があり、アンケートがちょっと変わったんですけど、何かというと、さっき笠井委員の方からあったとおり、前回もこの委員会で、千代田区では、地域福祉交通「風ぐるま」は保健福祉部がやっているんですね。なので、そもそもが、いわゆる福祉目的だったんです。でも、バスが大きくなったがゆえに、コミュニティバスのような要求がどんどん増えてきて、要求が増えたら、こっちの人がいいと言うと反対側の人が駄目と言う。この2人はいいと言うけど、もう1人の人はもっと別の要求が欲しいとかというのが出てきて収拾がつかなくなっているのは私たちが困った状態なんですよという話があったんですが、福祉がやっていく以上は福祉目的でいくんですよということで引き続き保健福祉部が所管をして、今後は保健福祉部がやっている福祉バスに対して双方向だとか、間隔を短くというような問題をどうやって課題解

決するかということをやりたいんですということで話をしました。そのつもりでアンケートの設計もしてくださいねと調査会社の方をお願いしたアンケートが、議会に報告したときに、違うでしょうと。やっぱりコミュニティバスが望まれていることだってあるかもしれないのに、最初からそれを排除したらおかしいでしょうというふうに強く指摘されたんです。それで、アンケートにコミュニティバスの要素も入れようとして、事務局がいろいろ話をしてやった結果がこれだと思うんですけども、そういうことなので、何となく今ご指摘があったような、ちょっと意図が見えないねみたいなご指摘になっているのかなと。これは反省を込めて、責任者として大変申し訳ないんですけども、そういう事情がありました。

このアンケートではそういう欠点があったということを認識していただいた上で、改めてどうなのというのも、議論をしていただけるとありがたいかなという身勝手な願いなんですけど、そこは申し上げておきたいと思います。

今、確かに通勤の人とかよりも、保健福祉部の今までの歴史で言うと、高齢になって歩くのがちょっと辛くなって、でも、区の施設に行きたいよという人が使っているとか、障害があって車いすだけど、普通の交通機関は乗りにくいよという人が使っていると思っていたんですけど、現実を見ると、実はいい時間に走っていれば通勤で使っちゃうとか、区内で仕事をしている営業の人がちょうど来たから乗っちゃおうとか思っていると、赤ちゃんを抱っこしたお母さんが乳母車を押して、下の子を乳母車に乗せて、子どもの手を引いているお母さんが乗っているという、こういう状況があって、ニーズが広がったのはいいことなんだけど、広がったがゆえに難しい問題になっています。

一方で、前回、笠井委員からもあったとおり、昼間の時間帯は空で走っているのはもったいないからほかにも使えるんじゃないかというアイデアも出てきていると。そんな中での見直しに向けてどうしようかというところなんです。すみません、話をぐちゃぐちゃにしちゃったみたいなんですけど、そういう意味で事務局の方も、今、先生からあった、千代田区としての認識はどうなんだと言ったときにぼんと出せない状況でちょっと議論が進んでいるというところは大変申し訳ないんですが、それを飲み込んでいただければなという勝手なお願いです。よろしくお願いします。

○笠井委員 ちょっとよく分からないんですけど、千代田区として福祉、介護、そういうことをある程度目的化してこのバスを利用しようというふうに設定した場合に、目的がはっきりしているわけですね。その場合、例えばリハビリ健康体操みたいなものがあるとすると、CDで配っている市区町村もあれば、そういうことを集まってやる場所があったりする。千代田区はそういうのがない。例えば、千代田区の体育館で、センターで合同して何かやるから、そのためにこのバスが使えますよとか、時間帯、カリキュラムによって。そういう施策と合体してくるものだと思うんですよ。僕が言った、さっきスタティックだと言ったのは、そういう能動性がない、千代田区の福祉に関する。だから、それと一緒にしてくれば、これはもう少し活用がある。それ以外に朝の時間帯とか、通勤・通学に使ってもいいじゃない

かとかいうふうに限ってきちゃう。通勤・通学だから朝晩ですよ、きっと。それは使って構わないわけだし、昼間帯をどうするんだというときには、そういう能動性とやってくれば利用価値が上がるとかいうことにはならないのかしら。

例えば学校の開放日とか、ありますね。そこにも使うとか、時間帯を区切ってカリキュラムを作るとか、若い人がバスケットをやってもいいけど、年寄りの時間も作るとか、そういうことの施策と一緒にないと、なかなか能動性にいかないんですよ、イメージの中で。

○歌川委員 今おっしゃることは、確かに私もそうだなと思うんですけど、どちらかというと今の風ぐるまはかがやきプラザの利用者の方の動き、同好会だとか、講演会だとか、そういうものと、今おっしゃったので言えば、ぴったりではないけど、かなりリンクして動いている。それはなぜかという、車が大きくなったのも、実はかがやきプラザに来る前に高齢者センターがあったんですけど、その高齢者センターの行き帰りの時間に人がいっぱい利用する、そこで乗り切れないから車を大きくしなきゃねみたいな話があって大きくなったというところがあるので、スポーツセンターとか、そういうところとはリンクしていないんですけど、どちらかというとかがやきプラザを中心に考えている。でも、かがやきプラザは物理的に車の始発着には難しいところ、発着場として難しいので、区役所が始点になって今動いているというようなところですね。それが明確でないというところがもしかしたら課題なのかもしれません。

○笠井委員 福祉、介護というのは住民のニーズなんですよ。今はどういう時代なのか、何を望んでいるかですよ。健康維持もあるから体を動かしたい、体を動かしたいときに千代田区ってそういう場所が少ないわけですよ。それを積極的に提供する、それはいろんな人の、多様な人に対応しなければいけないから、学校の開放にしろ、千代田区の体育センターですか、あれを利用するにしてもみんなカリキュラムは埋まっているかもしれないけど、そういう人たちに時間帯を空けて、そこに医者なり、リハビリの先生を呼んだり、体操みたいにみんなができると。一緒にやるとかということも取り入れたらどうかとか、そういう発想の中でバスを利用する。それは昼間を使おうじゃないかとか。そうすると、バスの目的性がはっきりしてくるし、意味合いも出てくるわけですよ。

じゃ、その空いた時間は、朝晩、コミュニティバスみたいに使ってもいいじゃないかとか、子どもが幼稚園に行くのにお母さんが使ってもいいだろうし、時間帯を限ってやるとか、そういう組み合わせの中で多様に需要が生まれてくる。その努力をすることがすごく能動的であって、ビビットに動き回るわけですよ、バスがね。そういうふうなイメージなんですけど、私は。そういうふうにしないとなかなか難しいのかなと。何で福祉目的、じゃ、どういう人が使ったらいいのか、そういうので使えるのなら、いけるんなら、そこへ行けばみんながたくさんいて一緒にできるからと。リハビリをやるにしても、今、医者によれば5カ月し

かできないとかで、そういう規定があるわけですね。それを超える場合どうしたらいいのかということが出てくるわけで、障害者のスポーツを見に行くとかいう企画を作ったりというのもいいだろうし、ボッチャができるとか、いろいろあってもいい。特別なときじゃなくて、日常的に何とかのプログラムをもっと作る、場所をつくる、確保する。それに対して交通機関としてそういうのを希望するとか、目的を限るんだったらそういう能動性が欲しいと思うんです。

○会長（大森） 貴重なご意見をありがとうございます。何となくイメージが分かりますね。例えば、我々は交通計画等が専門なんですけれども、その立場から言うと、交通というのは活動の派生需要と言われていて、ある場所で何らかの活動、イベントに参加して、そのために仕方なく移動するという考え方があるんですね。どこでどんなことができるかという、そこですね。交通弱者の方々、福祉の対象の方々が、ここで、いつ、こんなことができます、ここで、いつ、あんなことができます。それに応じて移動の方を提供していけばいいという話だとは思うのではございますが、今のところ、毎日決められた時刻表で定時定路線のバスということでやっているんですね。

一方で今、いわゆるMaaSというような、スマホとかを駆使して動的な交通サービスを個別に提供しようみたいな考え方もありますので、その辺をどうやっていくかを今後検討するためにこの会議があるんだと思うのであります。まずは現状で利用の実態と、あと、利用されていない方の意識を今回アンケートで取られたということなので、このデータを十分、まずは分析をもうちょっとしていただいて、次回ぐらいにはアンケートでこんなことが分かって、こういう改善の方向がありそうだというようなところはもう少し具体的に示せるものは示せばいいかなと。

○笠井委員 利用促進ということで言えば、パスポートだとかの事前販売を民間に委託するんですか。民間というのは、区民の、そこに八百屋さんがあったり、魚屋さん、米屋があったり、よく利用する方がいらっしゃると思うので、地域のそういう人のところに行けばきくと買えるよというふうにすれば、町内会とかで話題になりますよね。身近であるというようなことも必要かなと。そうすると、あそこへ行けばあるんだなと、もっと身近になりますしね、そういうことの方がよりいいのかなと。

それから、風ぐるまというネーミングがちょっと、もう少し親しみやすい、よくマスコットをやっていますので、例えば千代田区に丸って、千代丸でもいいし、そんなようなことで愛称をつけるとか、そうすると親しみやすくなるでしょうし、ほかの区もやっていますから、そんなようなことは構わないと思うんですけどね。

○会長（大森） ありがとうございます。

交通の方だけでなく活動の方も生み出していくべきだというようなご意見ですね。

○佐藤委員 調査の項目の中に、今回、分析の結果の概要の中には含まれていないんですけれども、例えば問いの19番には、もし風ぐるまがなければあなたの日常生活はどのように変化しますかというような項目があるんですね。もし交通弱者の方のきちんと移動手段を確保していくということを考えますと、例えば風ぐるまがないことで外出ができなくなってしまう方たちがいるとか、逆に、ここではそういう聞き方はしていないですけれども、風ぐるまがないことで自分は外出ができませんでしたが、できることになりましたとか、そういうことはとても大事なことだと思うんですけれども、これはクロス集計とかでもっと丁寧に見ていただきたいと思います。特に妊婦さんとか、ベビーカーを押している方もそうですし、車いすの方も、それから高齢で移動が困難と、わざわざそれも聞いているわけなので、風ぐるまがないことで移動ができなくなっちゃうんだというようなことをむしろ丁寧に分析していただくと、福祉交通であることの意味合いが少し鮮明に、浮き彫りになるんじゃないかなというふうに思います。今回はクロス集計ではないんですけれども、ぜひそれをやっていただけるとありがたいなと思います。属性別にぜひやっていただきたいと思います。

○会長（大森） ご意見ありがとうございます。

○事務局（日本交通計画協会） 承知しました。その内容も含めまして詳しい分析、並びに最終的な風ぐるまの検討の方向というところは、しっかりこれからも検討をさせていただきます。

○齋藤委員 先ほどの部長の話からすると、これまでのいきさつで保健福祉部の運行で福祉バスとしてやってきているけれども、区民のいろんなニーズからすると、地域コミュニティバスの方向性もあるんだと。

○歌川委員 いろいろ意見を議会の方ではいただいたんですけど、区の中では保健福祉部が福祉目的でやる意義はあるけれども、例えば周辺区でやっているコミュニティバスのようなものは千代田区はやらないんだよという内部的な方針が確認をされた上で、私たちが今いろんな課題の見直しに取りかかっているというところで、ちょっとそこが何となくもやもやしているんです。そこがちょっと私たちとしても、事務局はすごくその辺で悩ましい思いを持っているんだけど、コミュニティバスという言い方、先ほどのいろいろなご意見もあったんですけど、そういう話よりは、福祉目的というところをまずしっかり確認をしないと、なかなか動けないねというところになってしまっていて、そういう点も含めてここでいろいろなご意見をいただければなというふうに思っていますが、私たちの出発点は、今そこでいきなさいというか、区の方針なんですというふうになって。

○齋藤委員 区の方針だったらなかなか発言しにくいんですけど。

○歌川委員 そうかもしれないですけど、実はこういうのもあってもいいんじゃないかと言っていたら。

○齋藤委員 私がまちで聞いている話とか、自分が利用することを考えてみますと、やはり路面交通って非常に大切で、昔のように都電があればいいんですけどね。今はそうじゃない。地下鉄なんて結構、ホームを下りて、上がってって大変だ。やっぱりコミュニティバスというか、そう思っている人も結構いますよ。風ぐるまを、あれは保健福祉部の運行で、福祉施設だけに行くというのが主な目的なんて知らないで、やはりコミュニティバスだと思うから、もっと停留所、停める場所もいろんなところ、みんなが行くようなところをもっとルートも考えたらいいし、1時間に1本なんて、これじゃなかなか都合の合ったときしか利用できないから、本当は風ぐるまを利用したいけど、タクシーを利用するか、地下鉄を利用するになっちゃう。でも、1時間に3本ぐらいあれば、おそらくもっと利用率は上がるんじゃないかと思います。ただ、コミュニティバスにしていくと、もっと予算はかかるんだろうけど、それもメトロリンクみたいに全く無料で運行する、企業が、お店がお金を出してやるものもあるし、その折衷案とか、いろんな方法を検討してみてもいいんじゃないでしょうかね。

○歌川委員 というご意見は、もちろん庁内にもありますし、部内でもそういうところが求められているところなんじゃないかということで、庁内でもいろんな議論を交わす場所がありますから、そういうところで保健福祉部としての意見として、実は福祉で、交通弱者でかがやきプラザにこれがあるから来られているとか、外出ができるんだという人がいる一方で、そうじゃない人たちもいるから、そこは分けて考えないと、全部を欲しいという観点でやるのは難しいんですというお話を庁内の議論の機会の中では言ったんですけども、千代田区としては地下鉄も上下に動く、エレベーター、バリアフリーが大分整備されているんだから、こんなに便利な地域はないはずだし、それをやる必要はないんだという方針が出されているんです。

○齋藤委員 僕も昔はそう思っていたんです。でも、だんだん年を取ってくると、昔、都電で便利に使ってたルートを今は地下鉄しかなくて、これは不便だなと。やっぱり路面交通、都電ができないならやっぱりバス、こういうのが交通機関、公共的な機関としてなければねと。私は、保健福祉部長は保健福祉部の事業として手放さないよと言われているのかと思ったけど、そうじゃなかったんですね。

○歌川委員 保健福祉部でやっている、という意味での発展性というのがないので、も

う少し皆さんで議論をしていくようなことが必要ですねというようなことは保健福祉部としての発信はしたんですけれども、いや、そうじゃないんだよと。保健福祉部の中で今までの福祉バスという観点から来ている今の風ぐるまを、いろんな不満というか、ご不便、要望がある中で整理をしていってくださいねというふうの方針として出されているので、先ほどもちょっと申し上げた、繰り返しになっちゃうんですけど、今回の検討に関しては、福祉目的でやっていくには、この後、多分予算化とかいろいろ入ってくるんでしょうけども、経費も含めてどう考えて、同じ経費だったら今までよりもどう効率的になるのかを検討するという事に絞らざるを得なかったという状況です。

○笠井委員 コミュニティバスにしたら、要するに商業施設とタイアップするとか、都市観光を考えると、桜を見に行こうとか、そういう話が出たんでしょう。あと、事業性だって加味しなきゃいけないだろうし、今、8,000万ぐらい補助しているのかな、それに対して800万ぐらいしか入らない。10分の1ですからね。これは事業性、何年までに黒字にしなきゃいけないとか、コミュニティバスとなればそういうふうを考えなきゃいけないわけです。今の運行とバスの形態から見たら、その場合は福祉にある程度限って、コミュニティバスっぽいことも少しやろうと。やらざるを得ないのかなと。それを限るために、さっきみたいに目的を決めて、朝晩使ってもいいよとか、そういうふうな使い方ぐらいに限らないと、例えばコミュニティバスじゃなくて、1時間に1回回れるとか、30分で回れるぐらいの運行ケースでやったら大変ですから、そういうことも考えなきゃいけないんだろうと思うんですね。そうしないと、また文句が出るんですよ。来るとか来ないとか。その中途半端性というのをどっちにするのかというのが一番、歌川さんも悩んでいらっしゃるんだろうと思いますけどね。区でそういうことを言う人の気持ちはよく分かるし、私もそれはそれでいいけど、もう少し規模を拡大しないと、それは今無理でしょうと思いますね。単純に言って。限っちゃった方がいいんじゃないかと。区的意思を明確にして、区民に分かせると、それを。分かるんだけど、そうになっちゃうんですよ。今の予算じゃとても間に合わないし。

○齋藤委員 まちで聞く声は、1時間1本なのよね、中央区は1時間3本だし、港区は、江東区は、台東区は、いろんな話が。必ず隣の区との比較でみんな思いますからね。

○笠井委員 中央区の町会長を知っているんだけど、それをやって何回1人が使いましたかということ、それほど使わないんですよ。ただパイがでかいから、中央区の場合は。

○齋藤委員 区民の利用が少ないということですか。

○笠井委員 そうです。齋藤さん、毎週乗りますかということ、そうでもないと思う。

○齋藤委員 そうした方が利用者は増えますよね。

○笠井委員 そうですね。それは区の意味として明確にすべきだというふうに僕は思ったんです。

○会長（大森） ご意見ありがとうございます。

私の理解だと、最初、福祉限定でやって、車両を大きくしてコミュニティバスになってしまったら、交通弱者の人が利用できない状況になったりした。車両を大きくしたことでコミュニティバス……。

○歌川委員 車両が大きくなったので、入れない道が出てきて、前と乗り場が変わっちゃって、前は小さな車で自分の家の前に止まってくれたから乗れたのに、大きくなって大通りまで出なきゃいけなくて、自分は歩けなくなったから乗れなくなって、結局は外出しなくなり、外出しなくなりというか、乗れないからかがやきプラザに来られなくなって、自分は動けなくなったというようなお声もちろん届いています。

あと、同じように、今までは自分の家から1分歩けば行けたところだったのに、それが3分歩かなきゃいけなくなっちゃったからとても不便になったという人もいらっしゃるし、行くときは15分で区役所まで来られるのに、返りは45分かかるから、帰りのことを考えるとタクシーに乗らなきゃいけなくて費用が大変だというような声があったり、そういういろいろなお声があるんですね。

じゃ、ちょっと50メートル、こっちへ寄せましょうかというふうにすると、私は便利になったけど、私は不便になったという人が出てきたり、そんな状態で、あとは高齢者の乗っているところに車が大きくなったので乳母車を乗せるお母さんが乗れるようになった、お母さんにとっては保育園に行くときにちょっと買い物に行けてよかったという一方で、高齢者の方が通路を乳母車がふさいでいるから私は大変不便になった、どうしてくれるのよという、運転士さんに苦情が来たりという、そういうような状況。いろんな方が乗っていただけののは本当にいいことなんですけれども、それだけにニーズがぶつかってしまっている。どこにターゲットを置いたらいいんだろう。もう少しいろんな方の話を聞いて、今は100人だけど150人乗れるようにするにはちょっと時間をずらした方がいいかなといっずらそうとすると、今度はかがやきプラザに私はいつも9時半に着きたいのに、それが10時になってしまうのは困るとか、そういうような話が常にあって、みんながよかったねとなる答えって見つからないんですよ。

そういう意味でいろんな方のお話を伺って、私もちょっと譲るから、こっちも譲って、前よりもよくなったねとなる方法がないかなと。

○会長（大森） コミバスではなくて福祉交通としてもう一度見直しましょうという位置づ

けでいいんですよね。そういう理解でね。コミバスではないですよ。見た目はコミバスだけれども。

○歌川委員 コミバスではないですよとなると、議会なんかで申し上げても、いや、コミバスであるべきなんだというふうに常にそういうご意見がずっとあるわけですよね。

○笠井委員 ほかの区にはあるのに、何で千代田区はないんだと。そういう話です。

○会長（大森） すると、やっぱりコミバスと福祉交通と2つ用意するのがいいんですかね。

○歌川委員 福祉交通としては以前のような小さな車で、本当にオンデマンドみたいな、本当に困る方のところにドア・ツー・ドアをやって……。

○笠井委員 昔はリフト付きの福祉タクシーって言ってたんです。リフトの福祉タクシー。ワンボックスのあれで運行していたんですよ。それがだんだん区で持つようになって、9人乗りのワンボックスで運行が始まって、台数を増やしてとなった。

○金子委員 福祉じゃなくなったというのは、単純に乗れない人が増えたからということですか。福祉タクシーを風ぐるまに替えたという。

○歌川委員 あの福祉タクシーも風ぐるまだったんです。小さなのを大きなのにしたのは、乗が残しがある。運行事業者さんの方に、私、乗れなかったの、どうしてくれるのみたいなのがあって、臨時に空いていた車で迎えに行ったりというのが頻繁に起きて、高齢者センターからこちらのがやきプラザに移ったというか、バージョンアップしたというか、かがやきプラザができた時点で9人乗りの車じゃとても無理だよというのがある、小型バスにしたというふうに聞いてますけど、それでいいですか。

○事務局（七澤） そうです。

○金子委員 この料金、プラス、例えば必要な方に福祉タクシー券か何かを配って運営する全体の費用と、今の状態の風ぐるまの費用って同じぐらい、どっちが多くなるんですか。

○歌川委員 単純には言えないんですけど、言われるのは、大きなバスを使って小さな車、30人乗りでも9人乗りでも運転士さんを確保しなきゃいけないという意味では、結局人件費がかかることは同じです。車のメンテナンス費用とかは多分違うんでしょうけれども、運転士さんを確保しなきゃいけないというのは同じなので、2つやるとなれば今の倍要

るという、単純に。

○金子委員 費用的にも今の方が有利ということですか、運営上。

○歌川委員 そこは何を目的にするかによって変わってくるような気がします。

○金子委員 福祉に本当に限定しろというふうな目的であれば、前にも言ったけど、よその人に定期券を売っちゃったりなんかしないでやるという。

○歌川委員 だから、限定をする人を誰にするかでまた問題になるでしょうし、福祉の目的なんだったら何で100円取るんですかという議論がある。そういう意味で、いろんなところに気を使ったがゆえに、いろんなところに矛盾が出てきちゃっているところもちょっとあるかなと。

○金子委員 一番運営費用がかからなくて費用対効果がいい運営方法は、今の状態なんですか。

○会長(大森) そういった点を今年度多分詳細にいろいろと計算していただくことにはなると思うんですけれども。

○笠井委員 コミバスでやれば利便性を求めるようになるんです、もっと。そうすると、増便しろということになってくる。じゃ、採算がどうなると、そういう話になってくる。

○歌川委員 福祉でも採算は取れないから補助金を出している。補助金がなかったら運行認可が出ない事業であることは間違いない。例えば、ドル箱路線というようなバスがあれば、それは運賃で賄えるわけですね。都バスだって、やっぱり運賃で賄えないところはどんどん赤字でなくなっていったし、地方で今、バス会社がなくなっていくのも、あったら絶対、なきゃ困る人がいるんだけど、それも維持できません。自治体も財政が厳しくてお金を出せませんということになってバスがなくなって、あとはしょうがなくデマンドをやって、ボランティアが出てきたりというのがあるんだと思うんですけど、この風ぐるまも今の路線を今の台数で運行すると、区が今8,000万ぐらい入れているんですが、それがなかったら認可が下りないし、採算が取れないものは認可しないということなので、区の補助金なしには運行できない。別のやり方をすれば、またその分、当然区がお金を出さなきゃいけないので、今度は区の方で考えると、そのお金って税金を使うにふさわしいんですかという議論がどこかで必ず出てきて、私は乗りもしないのにこんなにお金をかけているんですかという人もいますし、それなので、乗っている人がいるから、1人当たりで見るとこ

れぐらいの金額なんですと。交通弱者の人たちのことを考えればこのお金は必要ですよ
んと言って私たちは説明しているという。

○齋藤委員 50ページのところに風ぐるまの課題というのがあって、ここで一番課題が
多いのは便数が少ないというのが一番ですね。一方、一番少ないのは運賃が高いというこ
とは、運賃を高くして増便しますか。

○事務局（日本交通計画協会） 運賃が安くなればと回答されている方は、今ほとんどいら
っしゃらない状況で、運賃を高くしたときにどうなるかということは伺っていないので、一
概に運賃を高くしたときにそのまま利用者が落ちないかということは今のところ、聞いて
いないので分からないところもあるんですけども、運賃を上げて増便をするとなったら、
その分、先ほどもあったように運転士の確保というところがあるので、おそらく仮に運賃を
上げて今と同じだけの利用者を確保できたとしても、増便するだけのお金はおそらく賄え
ないと考えられます。

○齋藤委員 運賃の相場というものもあるからね。あのバスの運賃の相場は他区のコミュ
ニティバスでも100円だから、難しいでしょうね。

○事務局（七澤） 福祉という観点からすると、確かに他の自治体では220円だっけ、2
00円を超えているコミュニティバスもあるんですね。なんですけど、福祉の観点からする
と100円は維持をしないと、障害者とか高齢者は無料にしてほしいという意見もあるぐ
らいなので、なかなか値上げというのは現実的には難しいかなというふうに個人的には思
っています。

○齋藤委員 そうですね。

○会長（大森） 本当にたくさんいろんなご意見をいただきました。時間の関係でそろそろ
次へ進みたいと思いますが、大変たくさん今日のご意見をいただきましたので、事務局の方
で少し整理していただいて、今後どう検討していくかを十分に考える必要があるかなと思
います。

それでは、議題の（3）検討スケジュールの方をお願いします。説明をお願いします。

○事務局（新矢） では、資料5番になります。お手元にご用意いただければと思います。

いろいろとたくさんのご意見をいただきまして、そのご意見を今年度中にまとめていき
たいと考えております。今年度中のスケジュールが1番になります。

こちらをご覧ください、最終的には来年の1月、年明けぐらい、1月ぐらいまでに今行

っている検討をしまして、2月以降に、また皆さまにその内容をご案内したいというふうに考えております。

2番なんです、令和2年度以降の風ぐるまのスケジュールになります。これもあくまで予定ということでお示ししております。令和3年度につきまして、来年度ですけれども、事業者の募集・選定ということを予定しております。そして、令和4年度につきましては、事業者様と新たな運行体制、運行ルートや運行の時間など、ことし検討した内容を踏まえた新たな運行体制の準備、周知期間としまして、令和5年度に新たな体制で運行していきたいというふうに今のところ考えているところでございます。

3番が当運行協議会の今後の開催のスケジュールとして記載しております。今年度はあと1回ですね、年明けから2月中旬以降にもう一度皆さまにお集まりいただきまして、これから調査検討をした結果をお知らせしたいというふうに思っております。それもまたお集まりいただければ幸いです。そして、令和3年度、一度お集まりいただきまして、新ルートにつきましてご意見をいただきたいと思いますと思っております。

資料のご説明は以上です。

○会長（大森） ありがとうございます。

何かスケジュールに関してご質問など、ございますでしょうか。

○稲垣委員 先ほどの私からの発言の関連なんですけれども、次回の会議のときには、先ほど私が申し上げた、何がこの調査で必要とされるものなのかということをもう一度整理していただいて、来年度以降の検討に資するアンサーがちゃんと、この調査からどんなアンサーが得られたのかということストーリー立てしていただきたいと思います。なので、今回の延長で、この集計をやりましたといったような形で示されても議論にならないので、ぶしつけな言い方で大変申し訳ないんですけれども、その辺りの議論の内容、議論したいことが何であって、それに対してバックデータとしてどんなエビデンスがアンケートで出てきたのかということをお示しいただけたらいいんじゃないかなと思います。

もう1つあるんですけれども、この資料の中に新たな運行体制といったような話、言葉が書かれているわけなんですけれども、アンケートの後半の方にもあるんですが、例えばボランティアによる輸送であったりとか、デマンド的な、アプリとかいう話が出てくると、どう考えても今のような定時定路線型ではなくてデマンド型の運行になるといったようなことになろうかと思います。そういったことが推測されるわけなんですけれども、区としてそういうところまでかなり踏み込んで運行体制の変更みたいなことまで考えておられるのか、そういったようなことに関しては、ちょっとお考えをお聞かせいただきたいと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○歌川委員 費用の問題はいろいろあるんですけれども、実は2年前だったか、去年だった

か、ここ千代田区ってたくさんタクシーが走っているじゃないですか。タクシーを使ったデマンドを一定程度の負担をいただいた上でのジェロンタクシーとかいう発想がJTBさんから持ち込まれて、これ、もしかして使えるんじゃないか。例えば定期券を買ってもらうんですけど、自分の家から指定をした2カ所だけは何回乗ってもいい。だけど、そのほかはどこでもいいわけじゃないんですが、そういうものをやってみたらどうかという提案をしたことがあるんです、内部的に。だけど、それも全然、何を持ってきたのみたいな感じで相手にもしてもらえなかったんですけど、そういうことってもしかすると、さっき言ったように本当に交通弱者の人にとってはもしかしたら自分の家から病院まで、自分の家から娘の家まで、絶対必要なのはあるんじゃないかというところを考えたので、そんなこともこの中で議論していただくというのもありかなというふうな。一般的な定期路線みたいなものは、それこそさっき言ったコミュニティバスの、それをより効率的に使うというふうに、ちょっと切り離せないかなというようなことを部内で検討したことはあるんです。だけど、それが検討したところで終わってしまったんですけど、そんなことで今ちょっとここに書いてあるんです。別に定期路線ではなくて本当に必要な人って難しいですけど、定義するには。でも、これがなかったら外出できないとか、これがあるから外出ができて自分の健康が保てる、そういう人のための都心千代田でできることって何かなというのをちょっと検討できたらなという思いだったんです。

○稲垣委員 それはおいくらになるんですか。

○歌川委員 そのときはモデル的にやろうと思ったんですよ。例えばモニター。本当だったら2万円ぐらい月払ってもらわなきゃいけないけど、それを1万円とか5,000円負担していただいて区が補填するというやり方で、5,000万か、そのぐらいの金額でモデル実施したいという予算を要求したことがありました。

○笠井委員 区が認定するんですか、使える人は。

○歌川委員 そうですね。それはやっぱり状況も伺いながら認定をする。多分審査会みたいなものをつくって認定していくという形になるんじゃないかと。毎月定期を買ってもらうので、1回取ったら永久にというよりは、いろいろ状況も変わるのでとなると思いますし、それがものすごく効果があるとなれば、それは必要なお金なので、区の財政が許す限りはやるべきじゃないのという理屈もあり得るかなという、そんな話をしたことがありますが、ことし、去年は要求していないです。

○笠井委員 今、具体的に言うと、そういうふうにタクシーを使っている方は多いですよ。それが区がデマンド制でやってくれば、本当にありがたいと思いますね。

○稲垣委員 ちょっと気になるのが、都内のほかの自治体とかを見ていても、やっぱり高齢者の方々の公共交通利用で必ず話題に上がるのがシルバーパスなんです、これは東京都の施策ですけども。シルバーパスは基本的にはコミュニティバスでは使えないので、民間の路線バスであったりとか、都営交通だとか、そういったものを駆使して使っているわけですね。千代田区の中のバスの、都バスであったりとか、民間のバスであったりとか、シルバーパスを使っている方が結構いらっしゃると思うんですね。それと近いと思うんですね、定期券。定額を払って乗り放題になるといったようなこと、そういったものの関連が一体どういうふうにもビリティに対するニーズが高まるのかどうかといったような検討もおそらく必要になってくるんじゃないかなと思います。

それと同時に、やっぱり気になるのは、タクシー事業者に対する、逼迫してしまっているところがありますので、あまり民間のタクシー事業者の方々をあまりにも無視したようなものを出してしまうと、なかなか難しいところがあるので、そういったところの調整も必要になってくるのかなと。福祉部隊がやるのは大変なことだとは思いますが、そういったようなところの区の考え方みたいなことも整理する必要があるのかなとは思っています。

やっぱり行政がある程度負担しなければならないというのは、今は当然のことだと僕は思っています。これは個人的な考え方ですけども、二十数年前に武蔵野で誕生したムーバスであっても、基本的には減価償却を入れたら赤字なんです。それでなぜ武蔵野市で合意形成が取れているのかというと、基本的には福祉的な観点で、ここは自治体の財政を使って、そこは先ほど佐藤先生がおっしゃっていましたが、それがないと外出できなくなるというような人々に対するモビリティは絶対これは税金を投入して移動支援する、これは福祉のサービスなんだといったようなことがあるので、そこが今7,000万から8,000万近くのを、例えばずっと議会で言われてこれはコミュニティバスにしろみたいなことをやったら7,000万で済むのか、もしくはかなり柔軟な、弾力的な運用にして、いろんなところの調整をしながら新しいシステムを構築していくのかということころは、ぜひともこの場で議論しなきゃいけないんじゃないかなと。

○歌川委員 次回までに整理というと多分できないと思いますけれども、申し上げたような案をいくつか、こんなものもあります。あと、やっぱり武蔵野の例が最初にありましたけれども、コミュニティバスが千代田区に必要なかどうかということが議論されないといけないんですけど、保険福祉部が所管しているので、そこまでなかなか、その議論をしてくださいと言ってもできない、進んでいかなかったんですね。言い訳になっちゃいますけど。ほかの区がやっているといっても、千代田区ほど公共交通機関がないでしょう。千代田区には公共交通機関がほかとは比べものにならないくらいあるから、ほかがやっているからやるという話じゃないんだよというのが庁内の一番大きな声で、そこは私たちとしても突破

できないというか、だから、さっき言った保健福祉部でやるには限界がある。さっき言ったジェロントタクシーなんていう発想も、本当だったら福祉じゃなくて、もしかしたら多分やるかもしれない。でも、笠井委員がおっしゃったように、お年寄りになって困って、病院に行きたいとか、区役所にしょっちゅう行かなきゃいけないんだといってタクシーを使っている人はたくさんいますから、これだったらいくらだったらできるのという検討ぐらいはしてもいいかなと思っているんですが、なかなかそこまで手が回らないままで来てましたということです。

○笠井委員 でも、デマンドの方向性というのは、これは間違いないと思うんですね。そういう方向性に動くというので、この会ではそういう提言はありじゃないですかね。

○歌川委員 ぜひ、そういう議論があったら、私たちはすごく心強く次に行けるかなと。本当は保健福祉でやるんだったらデマンドを考える、そういう人たちに向けてやることであって、コミュニティはコミュニティで必要だと私は個人的には思っているんですけども、あれこれもというのはなかなか難しいよねというところがまた次は出てくると思います。

○笠井委員 マイナンバーはどうなるか分からないですが、それと医者とかがひもづけができていけば、審査とか何とか、重度とか何とかというのがぱんと来れば、それは使えるよとか、4度以上、5度以上とか、そういう判断でいいと思うんですよね。その代わりスピーディーにやらないと、また区役所仕事を増やしてもしょうがないんだけど、そういうことが今言われている時期ですから、そういうふうに方向性は打ち出さないといかんのじゃないのかね。

○金子委員 コミュニティバスをもし運用するとなると、どの課が受け持つんですか、千代田区では。

○歌川委員 ほかの区を見ていると、区民部、うちで言う地域振興部であるとか、あと、もう少し観光なんかでも地域振興部ですね。地方に行くとまちづくりみたいな、地域整備とか、そういうところがやっているというのが多いんですけど、多分周辺区は区民部的な、地域振興的な観点、コミュニティ活性化ということであれば、千代田区であれば地域振興部になるんじゃないかと思います。

○金子委員 千代田区でコミュニティバスの論議を少しするとなると、そこの課の方はどういうお考えを持っていらっしゃるというか、もう振られているんですか。

○歌川委員 それは今保健福祉部がやっているんだから保健福祉部でやってよと、役所の

中はそういうふうになります。

○金子委員 そうなんですか。ありがとうございました。

○笠井委員 コミュニティバスだって公共的に考えることなんてなくたっていいんですよ。都市観光で利用する、今観光バスが困っているから、そういうのを一時的に使うとか、それは企画と連動させて、そういう使い方だってあるわけでしょう。コミュニティをばらまいて人を集めるとか、千代田区を知ってもらうために、今度は神田がやるとか、麹町がやるとかということでやるとかというので、やり方はあると思いますよ。公共的にやろうとするとお金がかかるから、そういう扱い方だって、コミュニティ、それは年がら年中あれば便利ですよ。でも、そういうこともできると思うんですね。いろんなやり方があると思うんです。

○会長（大森） ありがとうございます。

本日は大変密度の濃い議論ができたと思いますので、以上で議題の方は終了させていただきます。ありがとうございました。

では、事務局の方へ進行をお返しします。

○事務局（七澤） どうもありがとうございました。

それでは、よろしければ、本日の会議はこの辺りで終了させていただきたいと思います。最後に事務連絡だけさしあげたいと思います。

先ほども申しましたとおり、今年度、もう1回予定をしております。先ほど申し上げたとおり2月を予定しておりますが、若干今の議論を踏まえまして前後する可能性がありますので、またそのときは事前にご連絡をして調整をしていきたいと思っています。

本日の謝礼なんですが、後日、事前にいただいている口座にお振り込みをする予定でございます。口座の変更とか、口座の確認をしたい場合は、お帰りに事務局までお声をかけていただければと思います。

それでは、以上をもちまして協議会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。