

令和2年度第2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3年3月29日（月）14時～

千代田区役所本庁舎 402会議室

○事務局(七澤)

それでは時間になりましたので、これから令和2年度第2回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会を開催したいと思います。

年度末の忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。本日の司会進行を務めます、総務課長の七澤と申します。どうぞよろしくお願い致します。

いつもの事ですが、本協議会の内容について後日議事録を作成する予定でございます。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いただきたいと思っております。なお議事録につきましては、皆様の確認を取り次第、ホームページ等で公開させていただく予定です。よろしくお願い致します。

それでは資料の確認をお願いしたいと思います。
一番上が次第でございます。続いて「風ぐるま」の課題解決に向けた調査検討経過、概要版 A3横の資料になります。千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会 令和2年度 第二回資料になっております。資料の方よろしいでしょうか。

続いて本日の会議の成立状況についてご報告いたします。本日は11名の委員のうち9名の方の出席をいただいております。「風ぐるま」運行協議会設置要綱 第6条1項の規定によって、委員の過半数の出席ということなので本協議会は有効に成立しておりますことをご報告します。

また議題-1、「風ぐるま」の課題解決に向けた調査検討業務の結果について、業務を委託している公益社団法人 日本交通計画協会の方も同席し、後ほど調査結果について説明していただくことになっています。

それでは大森会長からご挨拶の方よろしく申し上げます。

○会長(大森)

皆さんこんにちは。会長を務めさせていただいております、宇都宮大学の森と申します。

本日は年度末のお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

本日は本年度第一回の協議会ということで、本年度いっぱい調査検討業務、十分に検討した結果を皆さんにご報告させていただきます。より「風ぐるま」の目的に合致したものになるように、慎重で積極的な検討ができるかと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

○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をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

○会長(大森)

それでは次第に沿って進めてまいりたいと思います。

次第、2番の「議題」についてです。

本日は今後の「風ぐるま」の課題解決に向けた調査検討について、今後のスケジュールについて、(3) その他の議題について、でございます。

はじめに、(1)の風ぐるま課題解決に向けた調査検討結果について、資料1と資料2について説明していただきます。今後のスケジュールについては議題の最後の方にお話しします。その他についてはご意見あれば伺いたいと思います。

それでは議題1について説明をお願いします。

○事務局(七澤)

それでは「風ぐるま」の課題解決に向けた調査検討についてご説明いたします。

まずA3横の資料になります。こちらは今年度、日本交通計画協会の方に委託した内容をコンパクトにまとめたものでございます。後ほど説明があると思いますが、「風ぐるま」の利用者の役割、「風ぐるま」見直し検討の経過、あるいは課題解決に向けた具体的な分析結果等についてまとめております。

もう一つ、「風ぐるま」運行協議会、第2回の資料でございます。これについては概要版を詳しく分析した結果を掲載しております。全部説明するのは難しいと思いますが、今日はこの資料、概要版、運行協議会の資料をもとに日本交通計画協会より説明させていただきたいと思います。

○事務局(日本交通計画協会)

それではこちらの冊子の工程と千代田区地域福祉交通「風ぐるま」の第2回資料と書かれている2つの資料について、私の方から説明させていただきたいと思います。

実態を踏まえた「風ぐるま」のサービス見直し方針と書かれている方ですけれども、まずは千代田区でどのような公共交通のサービスがあるか、「風ぐるま」も含めて整理したものです。千代田区では鉄道、地下鉄、バスといった公共交通サービスの他に「風ぐるま」、加えてさらに移動が困難な方にはリフト付き福祉タクシーを運行しております。今回「風ぐるま」について検討していますが、今回ターゲットとなる層は、おそらく鉄道やバスサービス等公共交通の利用が少し難しい方、なおかつリフト付き福祉タクシーの細やかなサービスまでは必要としていない、その間の層がターゲットになるのではないかと検討を進めています。それぞれの公共交通のサービス内容については、次のページ1-2、1-3ページにまとめていますのでご覧いただければと思います。

1-4ページから「風ぐるま」の利用者層を60歳以上の方と、あるいは移動の制約、車椅子だったり、ベビーカー等を利用する子育て世代の「風ぐるま」の利用者層と定義しまして、今回検討を進めています。

1-4ページ片側、「風ぐるま」が利用者層によって、千代田区内においてどのように利用され

ているのかアンケート調査から抽出したものです。これは買い物や食事目的が大半を占めていて、趣味や娯楽・習い事、通勤・通学といったものが次いで比較的多いような状況になっています。

それぞれの目的で、どのようなところに行っているかをまとめたものが1-5～1-7ページに掲載しています。商業施設や買い物、医療施設といった目的たものが「風ぐるま」以外の公共交通で全て簡単にアクセスしやすいような環境にあることがわかります。一方で公共文化施設については「風ぐるま」を利用して行きやすい場所、既存の公共交通では駅や停留所から距離がある箇所が、「風ぐるま」によってアクセスしやすいという状況であります。

続いて、1-8ページをご覧ください。「風ぐるま」の利用者層がどのような公共交通、どのような移動をしているかを見たものになります。多くが鉄道や地下鉄で移動している一方で、「風ぐるま」の利用については3%程度にとどまっております。

その下が、それぞれの利用手段でどのような目的で移動しているのかというものになります。地下鉄や鉄道、徒歩や自転車は買い物目的が多いが、「風ぐるま」は、区役所等の手続きや趣味や娯楽といった目的で使われているというように、利用者の方で公共交通との使い方の棲み分けができていると思われれます。

次に1-10ページをご覧ください。「風ぐるま」の利用者層に対して、どのような施設に訪問したいのかを聞いています。「風ぐるま」を利用している方の多くが、公共施設、文化施設、福祉施設に関連するものに対して、行きたいと回答しているのに対して、「風ぐるま」を利用していない人は、そういう施設に加えて、買い物目的で利用したいという人が多い状況となっています。

次に、1-11ページにつきまして、これは昨年度からずっと言われてきたことでありますが、「風ぐるま」の課題について、目的地まで遠回りであることや便数が少ないという意見が相変わらず多い状況です。一方で「風ぐるま」を使っていない人にとっては、「使い方がわからない」という意見も多く、定着するための周知活動をこれからも続けていく必要があります。

次に、1-13ページをご覧ください。「風ぐるま」の課題と書かれていますが、「風ぐるま」以外の新しいサービスを導入したときに抵抗があるかどうかを調査したものです。電話やアプリ等で予約が必要なデマンド式の交通サービスについて、設置やボランティアで輸送を行う場合やタクシーに相乗りしてもらおうようなサービスについて調査を行ったところ、それぞれに対してある程度抵抗感があるという結果になっています。

1-15ページをご覧ください。これらをまとめたものを掲載しています。まず「風ぐるま」の導入目的との整合性というところですが、「風ぐるま」の利用者層は、買い物・食事での移動が多く、その次に通勤・通学、娯楽・習い事での移動が多くなっています。その一方で、これらの目的に対して、「風ぐるま」以外の公共交通でアクセスが可能な状況になっています。「風ぐるま」については、手続きや趣味や習い事といった目的で多く利用されていることから、区民が目的によって公共交通と「風ぐるま」を使い分けていると思われれます。

このことから既に「風ぐるま」は福祉目的となっていますが、その目的に沿った使い方がされているのではないかと考えられるので、導入目的の変更は必要ないと考えています。

運行対応について、定時定路線で運行していますが、デマンド運行のような公共交通のシステムのニーズについてはそこまで多くはなく、予約システムへの抵抗感も少なくないことから、現在の定時定路線型の運行サービスが適切ではないかと考えています。

このことから、今の「風ぐるま」のサービスを基本に置いて、少し細かな、具体的には運行時間の拡大であったりを中心に検討しました。

2-1 ページに、具体的な見直し方針について記載しています。今までのアンケート調査や今年度・過年度の調査から、双方向運行や増便、停留所の増設、運行時間の拡大がニーズとして見られました。停留所の増設以外にターゲットを絞って検討しています。停留所の増設については、それ以外のサービス内容が決まってから具体的な停留所について検討を進めたいと思っています。

見直しの具体的な案について、双方向運行についてはこの後詳しく説明しますが、増便については、現在概ね1時間に1本程度運行されているものを拡大することを検討しており、運行時間については始発・終発時刻を繰り下げることを検討しています。

運行ルートについては、現在、麴町ルートから秋葉原ルートを通して、それらの逆ルートを設定した場合と、その逆ルート案も、一方通行規制や右左折規制などから、単純に現在の運行ルートの逆ルートではないので、現在のルートを基本とした交通規制を遵守した逆回りルートと、麴町ルートと富士見神保町ルート、あるいは内神田ルートと秋葉原ルートについてはそれぞれラップする部分があるので、それぞれを少し重ねて統合した逆ルートを作った場合の2パターンで検討しています。それぞれのルート案については、2-5 ページから 2-10 ページに載せていますのでご確認ください。

次に 2-12 ページをご覧ください。それぞれのルートに対して、ニーズが高いところと低いところがあるので、麴町ルートについてはニーズの高いところは見られませんが、他のルートについては双方向運行や増便といったニーズが多い状況でした。運行時間の拡大や双方向運行にする、運行時間を拡大する等、様々な政策パターンが考えられますが、2-16 ページから、2-17 ページに総括表として掲載しているそれぞれのパターンで導入した場合、どれだけの経費がかかるのか、それぞれのサービス内容がどうなるのかを整理しております。

簡単ではございますが説明を終了します。

○大森会長

ありがとうございましたそれでは委員の皆様から質問をお受けいたします。

○金子委員

ご説明ありがとうございました。金子と申します。「風ぐるま」の検討結果の表についてですが、整合性ということで、3パターン書かれていますが、ここにもう一つ、経費の設定に関する適切性がなければいけないと思います。区民目線からいうと、運行費用に驚いたところがあります。運行時間等を考える他に、運行しないという選択肢は無いのか、これを検討してもらいたい

です。既に福祉タクシー券を千代田区内で42,600円配っていますが、その人たちは「風ぐるま」を利用しているのか、福祉タクシー券があるから、「風ぐるま」が必要ないのか、その辺のイメージがわからないので、分かれば説明していただきたいです。

○事務局(歌川)

福祉タクシー券は障害がある方が選択で、車のガソリン代を助成するかタクシー券を選ぶかという形で、去年から福祉タクシー券の使い勝手も変わっています。ただ「風ぐるま」は100円の運賃か、年間パスポートを買うとずっと使えます。こちらを使っているのは高齢者が多い状況です。障害がある方も使っていますが、高齢者には福祉タクシー券を発行していないので、(対象者に)福祉タクシー券も「風ぐるま利用券」も両方配っていたら「風ぐるま」はいらないという議論はあるかもしれないが、そこが違うところかと思えます。

報告書を見ると「風ぐるま」を使う人のニーズ、利用目的が買い物や公共施設の利用と出ていますが、買い物の場合は他の代替手段があるが公共施設の場合はないというのがポイントだと思っていて、高齢者が多く使っている主な目的は、「かがやきプラザ」の活動センターに来る方が圧倒的に多くなっています。そこを確定してからでないと、どのルートがいいのか、経費が妥当かという議論にならないような気がしました。質問以上のことを答えてしまいましたが、回答になっていますでしょうか。

○金子委員

私が気になっているのは経費です。例えば子供のいる世帯や高齢者の方に福祉タクシー券を配ったとして、その総額費用と、「風ぐるま」を1年間運行した場合の運行経費がどうなるか、私だったら、タクシー券をもらって自分の好きな時間に乗ったほうが楽だと思います。その辺の利便性も含めて、「風ぐるま」の方がそれよりもより優れているというところを、経費においても出してもらいと思いました。

○事務局(歌川)

実は「風ぐるま」を始めた時からそのような議論がありまして、今では累計300,000人ぐらい利用しているので、(運行経費は)だいぶ下がってきましたが、当初、経費を「風ぐるま」利用者の累計で割ると2,000円までいきませんが、それぐらいの金額になりまして、それならタクシー券を配ったほうが安いんじゃないかという議論もありました。現在その部分が欠けているというお話があったので、そこは補足しないといけないと思います。300,000人乗っていますが、1人で200回乗っている人と年間で1、2回しか乗らない人と、全く乗らない人がいて、では区民67,000人のうち、例えば高齢者11,000人のうち、何人が使っているかということも、もしかしたら分析しなければいけないと思っています。金子委員のおっしゃる事は合理的だと思います。タクシー券を配るべき人はどこまでなのか、公共交通のように使われているから、便利だから使っている人にはおそらくタクシー券を配るという事は行政として選択肢がないと思って

います。(配布する人を) 限定するため、もらえなかった人から、「風ぐるま」の方が便利だったのという話が出る可能性もある。そういうところも整理していかなければならないと思っています。

○金子委員

(「風ぐるま」の運行は) 福祉目的ですよ。

○事務局(歌川)

福祉目的で始めたが、現実このような議論をしている中においては、「風ぐるま」を福祉目的に限定しないでもっといろんな人が、誰でも乗れるわけだから誰でも乗れるんだったらもっと別の使い方があるんじゃないかという意見も多く寄せられているので、これは福祉目的・福祉施設を使うためのもの、という事に戻って議論をしていくと、少し違う方向になると思います。そうは言っても、高齢の方たちが外出をする機会を(促す)ということで考えると、どうせだから病院に行く時も使いたいとか、どうせだから買い物に行く時も使いたい、これは人情として当然あり得ることですね。そうなってくると誰でも乗れるんだからみんなが便利のように、例えばお子さん持っている方が保育園の送り迎えに使いたいとか、そういうニーズもどんどん出てきている現状で、それを整理していきたいというのが私たちの今回の目的です。

○金子委員

それはよくわかります。費用を見た時に、限定して運用したほうがいいし、何よりタクシーを使うということで、コロナ下で、誰が乗っているのかわからないので(バスを)利用するのが怖いという方、コロナの影響を受けやすい高齢者・障がい者(のために)、誰でも乗ってきてしまうようなバスのあり方もこれから考えなければいけない。そのため、タクシーを呼んで利用するのも手ではないか、ということを考えなければいけないと思っています。対象を広げすぎではないでしょうか。以上です。

○会長(大森)

ご意見ありがとうございます。今のご意見、「風ぐるま」をやめて、福祉タクシーに変えたほうがという意見ですが、一人当たりの費用は計算できますよね。

○事務局(歌川)

千代田区の場合はここを中心に考えると、一番遠いところ外神田の方からここに来ることを考えると、ワンメーターでは来れなくて1,200~1,300円くらいかかります。麴町の方で平河町とか国会の辺り隼町まで行くとなると、うまくいかないと(スムーズに走れないと)2,000円ほどかかります。近辺の人だったらワンメーターで来られる距離です。いくつかモデルを作ってやろうと思えば、できないことはないと思います。

○会長(大森)

こちらの資料を見ますと、一番費用経費が低いもの、一番高いもの、区民目線があるかもしれませんが、かなりの額が使われています。例えば中央区もコミュニティーバスに年間1億円ほど出していると伺っています。区の予算としていくら位まで出すのが妥当なのか、この会の中で議論するのは難しいことであると思いますが、区長の区政の方針だと思います。

○金子委員

車両の経費は含まれていませんよね？

○事務局(七澤)

車両の経費は含まれていないので、運行経費だけなので、車両を入れるとすると大体7~8年に1回は買い換えとなると、1台20,000,000円位するので、必要台数すべて(買い替える)ということになると、(車体額×必要台数の額が)かかってくることになります。

○会長(大森)

(区民みんなの)すべての移動をタクシーにするよりは安いと思います。公共交通として運行した方が。

○斎藤委員

今のお話はいいと思います。コストの感覚、収入支出の感覚がなければいけないと思いますので、運賃収入はいくらなのか、いくつかのパターンを見たときにかかる経費はわかるが、それぞれのパターンで運賃収入がいくら見込めるのかというのを見なければいけないと思います。

アンケートで双方向運行のニーズがかなりあるという事ですが、千代田区は一方通行の道が多いので逆走することはできないので、この道を通る事はないというのはタクシー(ドライバーなら)わかる。内神田の地域で言えば、例えばスポーツセンターで乗って区役所や「ほほえみプラザ」へ行く、一般的なルートでスポーツセンターから乗って10分足らずで着けます。帰りに何も考えずに内神田ルートで帰ろうとするから、すごく遠回りでスポーツセンターに戻ってくる。そうではなく、秋葉原ルートがある。秋葉原ルートで帰れば、神田公園出張所で降りることができる。それだったら大丈夫でしょ。私たちの(身近な)エリアで言えば、スポーツセンターと神田公園出張所、この2つを上手に利用すれば、行きも帰りも(不便なく)行けるということがわかれば、利用促進につながると思います。高齢者でわからないという人に対して、「帰りは秋葉原ルートで神田公園出張所へ戻るのが便利です」というPRをしていけば(良い)。そもそも双方向運行には無理があると私は思いました。現状で良いと感じました。

○事務局(七澤)

最初の運賃収入の件について、このような様々なパターンで、増便や双方向運行等(検討)し

た場合に、運賃収入が、利用者が増えないと運賃収入が増えないので、果たしてこの経費をかけただけの利用者が増えるのだろうか、我々も見えないところです。

現状、今はコロナで利用者が減っているので今年度は参考になりませんが、大体運賃収入は10,000,000円満たないところです。運行経費は約一億円かかっているので80,000,000～90,000,000円の補助金を区が出して運営している状況です。

○会長(大森)

それをもっとPRしたほうがいいのでは。

○事務局(七澤)

そうですね。斎藤委員がおっしゃったように、いろんな利用の仕方があって、それを利用すれば双方向運行のような利用もできるというのを区もPRしていかなければいけないと思っています。区のPR不足もあると感じています。

○斎藤委員

現在の乗車率はどれくらいですか？

○事務局(歌川)

立ち乗りが出るほど（混雑する）の便は、最終の秋葉原便位です。

○斎藤委員

先ほど中央区の話が出ましたが、中央区バスは案内（ポスター・PR）をよく見かけます。これを見ると1時間に3本ぐらい、20分おきに3本、決まった時間に、各時間帯20分とか40分とか、に来るから覚えやすいし利用もしやすいと思います。このようにするともっと利用者も増えるのではないと思います。

また、どこに停まるのかを見たときに、神田駅がない。あのルートでは鍛冶町1丁目からスポーツセンターに来る途中で神田駅南口を通るので、神田駅のバスストップを作れば、これが利用できると分かるのかもしれない。その辺を検討する必要があるかもしれないと思いました。

○会長(大森)

ありがとうございました。

（事務局に対して）今日の会議では検討結果についてご意見をいただければいいのか、今後の実施内容を決めるところまで議論しますか？

○事務局(歌川)

いろんなご意見をいただければと思います。

これまでの議会の意見も含めて区議会に説明をした時に、いろいろなご意見をいただいています。この後いろいろなご意見を伺った上で今日のアイディアも含めてまた更に行政・執行機関の方で案を練っていくという形になるので、ここで何かを決めるというよりは、皆さんの立場に基づいてこういう考えもあるんじゃないかというご意見を言ってもらえると助かります。

○会長(大森)

分りました。

金子議員のお話と関連しますが、経費の件で、千代田区としては現在運行経費として、運賃収入 10,000,000 円で、90,000,000 円程の補助をしています。その補助金は、いくら努力しても(どれだけ経費が掛かっても)良いサービスを提供したいというものなのか、補助金の上限はいくらを想定していますか。お金をかければサービスレベルを上げることはできるが財源はどこまで(補助することが可能)でしょうか。

○事務局(歌川)

いくらまでと申し上げる上限額は決まっています。区長にも確認しておりません。区議会の皆さんも、いくらかけてもいいとおっしゃる方から、「いらない」とはっきりはおっしゃいませんが、「風ぐるま」はどうなの、と思っている方もいらっしゃるようです。そういう意味で、区としての考え方は明確になっていなくて、金子委員、斎藤委員からもあったように、これだけのお金をかけている事業であって、これぐらい区は負担をしているんだということをこれまで議論されていませんでした。こういうところで(今日のような会議で)、1 億円使うなら、別の使い方もあるのではという意見もあるでしょうし、「風ぐるま」を使っている人がいるから、お金をかけててもやるべきだという意見もあります。それも含めて議論をしていただけるとありがたいと思います。

バス車両は 6~7 年に 1 度必ず買い替えなければならず、1 台 20,000,000 円位の費用がかかります。5 台買い替えれば、6~7 年に 1 回 1 億円かかる、そういう仕組みになっています。公共交通として、運賃収入や広告収入でペイできないから、行政が補助をして均衡させないといけない、成り立たない事業であるという前提での議論です。よろしくをお願いします。

○事務局(七澤)

先ほど申し上げた 10,000,000 円の収入については、運行収入以外に広告収入も含めての収入です。運賃収入だけですともう少し少ない収入となります。

○斎藤委員

先ほどご説明いただいた中で、代替交通手段として地下鉄・JR で代替できるという話もありましたが、昔、都電がありました。路面で乗り降りできるのは高齢者にとって便利でした。そういう話が説明者にないと感しました。若くて元気だから地下鉄が利用でき、「風ぐるま」で代替

できるんじゃない、若いからそういう発想になるのだろうが、私も若い頃はそうでした。歳をとってくると路面で電車やバスに乗る良さを感じます。都電が復活したらどれくらい費用が掛かるかわかりませんが。ありがとうございました。

○笠井委員

公共交通機関にはいろいろなものがある。その1つに「風ぐるま」がある。これは人々が選ぶ手段で、お金を出してタクシーに乗るのも手段。多様な手段があつて、福祉という考え方で言えば、多様であつていい。ただ「かがやきプラザ」に来るとの話があつたが、それは政策的なことですね。つまり「かがやきプラザ」に来て欲しいという1つの目的があつて、それが利用喚起、利用者を刺激することになる。そういうことを増やす政策的な福祉という目的であれば、外出させるために「風ぐるま」がある、と言われるとよくわかりますが、並列でやるとあっちもこっちもあり、どういう風に利用したらいいのかという議論になってくる。ですからその辺を、(交通)手段が目的ではなくて、実際の目的のところを明確にすべきではないでしょうか。福祉というのであれば、予防介護のため、予防医療のためとか、必要とする手段として「風ぐるま」を使いたい。また子供たち、子育て世帯、障害のある方、多くの人へ使い方(の説明・PR)そういうのがないとかかなり難しくなると思うし、分かってもらえなし、その方が利用価値があると思います。それはケースバイケースでというふうに思うが、一概にあっちだこっちだ、ということではなくて、普段どういう風に使うかという議論をしている訳ですから、そこを目的のところを、もう少しより政策的なところだと思うが、そういうことが明確でないと、私はよくわかりませんと感じました。

○稲垣委員

笠井さんがおっしゃったことと同じ意見でして、交通手段が目的ではないので、区民の区内における日常生活の営み方、どういうことを想定して、それを喚起するためにこういう乗り物がある、というストーリー立てがあると、税負担のあり方も議論しやすいと思います。移動することだけで手段を比較して検討していくという事は、あまり良い議論にはならないと思います。

例えばタクシー券という意見もありますが、タクシーはお金がかかるイメージがあります。タクシー券は限度があるので、回数を過ぎると使えない、そうすると外出の機会がある程度制約を受けてしまう可能性がある。一方で、100円で乗れる「風ぐるま」が、定期定路線運行となると、手段による制約はタクシー券よりは少なくなる可能性もあります。外出しやすい移動環境が整備されていく、そうするとその人の健康も維持される、その人の生きがい、例えば碁を打ちに行くとかゲートボールをしに行くというような、その人のライフスタイル、広域往来を高めるための活動といったものが生まれてくるので、基本的に、通院とか買い物、通勤といった絶対に移動しなければならないものに対する移動手段を議論するものではないような気がします。そういう補完的な区民の生活の価値を産むことに、どれだけの財政負担があるか、ということは、あつてしかるべき、福祉部門だからできる議論だと思います。他の自治体において公共交通は都市整

備部門が担って議論する時も、公共交通のステップばかり話をしています。それは重要ですが、それに終始してしまって、コミュニティの活性化、高齢者の生きがいを増進するという対しての議論が苦手なんです。千代田区は福祉部門がやっていますので、その辺は得意だと思いますので、論点整理があって議論が進められれば良いと思います。

○事務局(七澤)

ご意見ありがとうございます。

今、コロナの影響で「かがやきプラザ」の活動センターが十分に開けていませんが、活動センターが十分に開けるようになった場合に、足として「風ぐるま」を利用している人が多く、これからも続けるべきであろうと私は思っています。

○笠井委員

もちろんそれで良いと思います。稲垣委員のいうように、福祉ということならば、もっと広い意味で考えても良いと思います。芸術文化を見に行くとか、現代美術館に行ってもいい。そういう交通手段として使う事を、キャンペーンのようなことをやってもいいと思う。チラシを作ってPRする。区民の生活を豊かにするという意味で「風ぐるま」が使われているということであれば、立派なサービスになる。それに対して、手段を知らなかった人がいる訳で、普段は面倒だから行かないという人も、そういうの（「風ぐるま」）を出してくれるなら行こうかと思う人もいるかもしれない。そういう政策をもっと増やすべきだと思います。そういう努力があつてしかるべきだろうと思います。スタティックに物事を考えるのではなく、いろんなことを「いきいきプラザ」でやっているの、そういうことを知らしめながら、もっと活用しながら、考え方を変えていく発想も必要だということが言いたいわけです。ですから、「かがやきプラザ」に来ることが大事ということに限られてしまっていることが、わかりにくくしてしまっている。そういうことのために「風ぐるま」をやっているということをPRして欲しいと思います。

○会長(大森)

ご意見ありがとうございます。

稲垣先生がおっしゃられたように、福祉部門だからこそこできるということもあるかもしれませんが。例えば、イベントのある時にだけ終バスの時間を遅くするとか、ルートを少し変えるとか、イベントに合わせた運行があつてもいいのではないかと思います。

○笠井委員

単発ではなく、継続が必要ですから、そういうことからまた新しい発想が生まれると思います。病院ではリハビリは5か月で終わるので、その後のリハビリをどうするのが課題になっています。それをどこかに行って「かがやきプラザ」でやるのも良い、近いところでやるのも良い、そういう機会を与えることが必要だと思います。それを手段として活用するという。そうい

うことも含めて、やれることはたくさんあるだろうと思います。イベントは継続的にやるべきだと思います。

○会長(大森)

そういったことを踏まえて今回の見直しルートや逆ルート、時間帯などを検討することが必要という事ですね。

○金子委員

今おっしゃられた事は、「風ぐるま」でなくても、タクシーは（料金が）高いイメージがありますが、8人乗りのタクシーやリフト付きタクシーとかパターンを変えて、組み合わせて、「かがやきプラザ」でイベントがあるときには8人乗りタクシーがここから出ますよというようなPRをしてもいいし、千代田区なので公共の地下鉄もあればJRも走っていて、非常に便利なところですよ。私の周りに住んでいるお年寄りも、バスに乗るのではなくて、少し歩いて、必要なところは公共交通を使って、健康に過ごそうとする人がいます。その役割というのは「風ぐるま」が全面的に負わなくても、そういう形で公共施設を使う、都バスだったら65歳以上（の割引があり）安い。千代田区だけが費用負担するのではなく、そういうもの（都バス）であるとか、タクシー会社との契約を結んで、ここからここまで利用するためにいくりにしてください、ということ交渉とすることも可能であると思いますので、千代田区民は便利なところに住んでいるよということを考えていただいて、「風ぐるま」を本当に運行すべきなのかということを考えていただきたいと思います。

○事務局(七澤)

確におっしゃる通り、「風ぐるま」の利用者は一定程度おりますが、「風ぐるま」だけを使っている人はいないんですよ。地下鉄・JRと「風ぐるま」を使っている人がほとんど。「風ぐるま」だけ使っているという人はほとんどいない。それぞれの人が色々な使い方、使い分けしていると思われまます。

○斎藤委員

それは、行きは予定通り「風ぐるま」を使って、帰りはだいぶ待つな、これだったら地下鉄で帰ろうとなって、だから、「風ぐるま」も利用するし地下鉄も利用するし、ということなのではないでしょうか。もっと便数があればそれを「風ぐるま」だけを利用する人も増える、ともいえると思います。

これを見て思ったのは、ルートを変える、増便するという前に、もっと利用促進してPRするということが大事じゃないかと感じました。

○会長(大森)

まだまだ情報を知らない人もたくさんいるいると思います。

○佐藤委員

片岡さんの方で、チラシを企画の時に作成してもらっていますが、作るときには「風ぐるま」を利用して下さいということも…(記載しては)

○片岡委員

ルートがいくつもあるので、高齢の方はルートを全部記憶ができないじゃないですか。なかなかそこが難しいですよ。

資料を見ていてまず私も当初「風ぐるま」は福祉とコミュニティーバスの両面を併せ持った利用の仕方ということで、いろいろニーズが多く派生してきて、それに全面的に答えていたら、なかなか難しいと思っております。今回概要版を見ている限り、交通弱者層の移動支援をするということが明確にされていると拝見していました。そういう意味で高齢になっていくと、必ずしも、我々は介護予防というのは気にするので、介護を必要としない方も、こういうものを使って外出していただきたいという思いがあるんですよ。そうするとタクシーではなくてこういう乗り物のほうがいいかなあという気がします。それから、あらゆるニーズに応えていくという意味ではなくて、交通弱者層のニーズにどう答えていくかという事なのかという気がしました。データを見ると1-11 ページの中で、課題が目的地まで遠回り、一方通行、便数が少ない、それがベストスリーの課題となっているんですね。これらの課題を解決するというので、こういう解決策が出てきたのかなという気はしたんですが、1-12 ページを見ると、こんなことがあれば利用しても良いという中で、ベストスリー以外で、乗り方とルートがわかるようになればもっと使っても良い方が27%、約1/3もいらっしゃいます。それから停留所が自宅の近くにあればという方が50%もいらっしゃる。課題のナンバーズリーを解決するというのではなくて、それ以外のところで工夫ができるのではないかと思います。財源は限りあるものですから、お金をいくらでもかけても良いというものではないと思いますので、効率的にお金を使っていくというのが、ひいては区民の皆さんへの還元となるので、他の要因をどう改善するかということで、増便の問題、逆ルートの問題に直接手を入れるのではなくて、違うところで課題を解決していったら良いのではないかと思います。

○会長(大森)

ご意見ありがとうございました。

1-11 ページには現在の利用者の要望、1-12 ページには現在使っていない人がこうなったら使うという所、ターゲットは両方見た方が良いでしょう。

費用対効果という所、これは研究テーマになるとような気がします。人々のQOLが「風ぐるま」でどれだけ高まるか、費用対効果が計算できたら面白いなあと思いました。

ルートの話が出たましたが現状だと2-5～2-8 ページですね。現在、ルートが4つありますが、わかりにくさにもなるんですね、どちらに乗ればいいのかと。なかなか難しいところもあります。パターン B の方が少しわかりやすく2つを統合して逆回りアイディアがあるが、わかりやすいかどうか微妙なところですよ。

○齋藤委員

私の地域のホームセンター、その辺がパターンBになったとすると、利用者たちからはこれは改悪だとなるんでしょうね、間違いなく。私たちの（住んでいる）ところで言えば、現在2-8 ページの内神田ルート、パターンAですね。ブルーのラインが現状になります。これが2-10 ページのパターンB、秋葉原内神田ルート、これになると神田駅から大手町よりのところは通らなくなってしまいますね。やはりどちらも今のままがいいなと思います。

○会長(大森)

事務局の方からご説明いただけますでしょうか。

○事務局(日本交通計画協会)

2-10 ページにつきまして、このルートは現状の4つのルートを残しつつ、2つの新規ルートを逆回りで入れた案になります。現状のルートはこのまま残ります。それでもルートを新設する際に、神田駅の北側のところになっているので、それを南に移す事は考えられますので、それは利用者のニーズを把握した上で検討する必要があると、指摘を受けて思っています。

○齋藤委員

私の理解が間違っていたようで、現在のルートは残しているという事ですね。ありがとうございました。

○事務局(日本交通計画協会)

2-10 ページの青色で示されているのが今の秋葉原ルート、オレンジ色で示されているのが今の内神田ルートになります。それと、赤で示したルートを追加することで、逆回りニーズに応えることとなります。それが2-10 ページの案になっております。

○稲垣委員

薄い茶色は残るということでしょうか。

○事務局

そうです。

○齋藤委員

現状を説明すればそれで済むことだと思います。行きは内神田ルート、帰りは秋葉原ルートというようにすれば結局同じこと、今やっていることをPRすればいいと思います。なんだそういうことだったのかとみんなわかってくれると思います。同じバス停には戻ってこないけど、すぐ近くにバス停があるということを教えてあげればいいと思います。

○稲垣委員

2-9 ページについてですが、色が塗ってあるところは全部そうだといいことですね。細い赤い矢印の線が新しいルートと理解して良いですかね。

○会長(大森)

今回7つのケースについて挙げましたが、例えば現状のルートで便数に変更になるとか、そういうパターンは無いですか。

○事務局(日本交通計画協会)

双方向運行なしでとなるとケース7がそれにあたります。双方向運行なしで、運行頻度と平日の運行時間の拡大を行った場合がこれになります。

○会長(大森)

便数はどれぐらい増やしていますか。

○事務局(日本交通計画協会)

便数は、平日は40分に1本程度になるように、休日は1時間に1本程度になるような頻度設定がケース7になっています。

○会長(大森)

ケース4はどのような案ですか。

○事務局(日本交通計画協会)

参考資料をつけておりますが、現状の必要経費について2-18ページに載せております。これを見ますと、ケース4については、多少増えるという感じです。平日57日・休日42日合計99便、現状より少し増えるが倍増するという感じではない、それくらいの増便感覚とで考えていただきたいと思います。

○稲垣委員

ケース4は現状の4つのルートに加えて、西側東側逆回りルートを1日9~10本追加すると

ということですね。現状より少しだけ減るということですね。

○事務局(日本交通計画協会)

現状から少し減りつつも、半減しているわけではないということです。

○稲垣委員

ケースの7というのが、平日だけ本数が増えているという事ですね。

○事務局(日本交通計画協会)

そういうことです。

○稲垣委員

利用促進の件で、区民が「風ぐるま」の存在を知らない可能性があるという事と、あと、どういう運行形態なのかわからないということですが、わからないということが、知識としてないのか、もしくは自分の生活の中にこういう乗り物が登場することがイメージできていないということなのかというのがあると思います。利用促進策を考えていくのであれば、それをイメージできるような戦略が必要なのではと思います。ここにバス停があります、こんなルートがありますだけではなくて、この乗り物を使ってこんな生活を送れますよ、ということを提案できたらと。他の市町で話が出たのが、公園まで歩いて行き、公園の中で余暇を過ごして帰りにコミュニティバスを使いましょうと、使い方の提案がされています。生活の中で「風ぐるま」がそういう(使い方を)イメージできるような戦略が必要なのでは思いました。バスのパンフレットばかり配っていても結局見ないですよ。行動変容を促すためには戦略が必要だと思えます。

○会長(大森)

先ほど笠井さんも言われたような、具体的なアクティビティと結びつけたイメージを情報提供するような事はしたほうがいいと思います。

○事務局(歌川)

「かがやきプラザ」の方からも言われたのですが、千代田区がやらなければいけないこと、福祉がやらなければならないこと、特に高齢者の対策として、生き甲斐やフレイル対策など行っているわけですが、そことどこを組み合わせるかという事は、皆さんからいただいたご意見、まさにその通りだなと思いますので、「風ぐるま」をどうするか、「風ぐるま」の所管を考えているのが今までだとすれば、フレイル対策としてできるだけ元気で生き甲斐を持ってやっていただくためには、区がやっている事業もある訳ですが、それとどう組み合わせるべきか、それに手段としての「風ぐるま」をどう組み合わせるのが良いかということをお我々が示せば、私たちがこういう目的でやっているということが言えるようになると思います。

本日はいつも以上にご意見をいただき、私たちが考えなければならない、整理しなければならない方向性が見えました。今までの反省とともにありがたいと思いました。そのような形で皆さんからいただいたご意見を、何のためにやるのかというところを明確にさせていただきたいと思いました。ありがとうございました。

○稲垣委員

もう一つの視点として、区がどう考えているか教えていただきたいと思うのですが、地域をいかに巻き込んでいくかというところもあると思うのですが、ターゲットとして、利用する人、利用しない人を利用する人にしようとかそういう発想があって、ベーシックなところなんですけれども、例えば、応援する人たちをいかに増やすか、普段送り迎えとかしている家族の負担を軽減するために、バスの利用を促進する。普段は自分が送り迎えしているけれども、その代わりにバス停まで頑張って歩いてバスに乗ってもらうとか、そういう事に対して、その利用しないけれども、家族がどうやって利用促進にコミットしてくれるのか。もしくは地域の町会とかコミュニティがこのバスをどのように捉えていて、「風ぐるま」が不要なんじゃないか、他のやり方があるんじゃないかという意見がある中で、地域としてどう考えるか、地域コミュニティがいかにこの政策に自分事として考えているのか、そういった視点が区としてどこまでお考えですか。

○事務局(歌川)

この「風ぐるま」においてというのはないが、福祉の政策事業全体に言えることが、今まで区が何でも用意をしてお膳立てをして、来ていただいて、それで帰っていただくという感じだったが、さすがに財政的な問題もあるし区のマンパワーの問題も、高齢者の数の問題もあるので、利用する方が自分たちで出来ることをやっていこうという流れが、国全体もなっているが、そこをどう作っていくかというところがここ 2 年位の課題となっています。そんな中で一人で住まわれている方が多くて、その方たちの閉じこもり傾向をどうするかという方が大事でもあるが、地域の皆様のご理解を得ながらそこをトータルとして地域の中でみんなで盛り上げていくという機運をどうやって作るか、コミュニティづくりと書いているところにもつながりますので、しっかり考えていきたいと思っています。区が全部やるんじゃないんだ、地域の皆様、利用者がどう考えるか、そこにどう働きかけるか、仕掛けを作るという考え方を持っていますので、先生にいただいたご意見を受け止めたいと思っています。

○会長(大森)

ありがとうございました。いろいろご意見ありましたが他にもありますでしょうか。まだご発言いただいている方、ぜひご意見ください。

○岡村委員

今日の話題と言えるかどうかわかりませんが、区民として「風ぐるま」を利用しています。そ

の時に区役所の帰り、ボランティアに参加している受講生とバスの中で話したりしています。降りるところが一緒だった受講生がバスを降りるときにとった行動が、今はコロナでできませんが、バスの運転手さんにハイタッチをしておりました。とても印象的でした。

区役所から帰る方、バスを待っている受講生も、自宅に帰る前に利用するということがわかっていて時間を待っている、そのような姿を何回か見かけているので、利用している姿が素晴らしいなと思っております。日常生活の一コマですが、そういうところに希望を感じております。こういうことがあったということ、皆さんに聞いていただきたいと思った次第です。ありがとうございます。

○会長(大森)

ご意見ありがとうございます

たくさんご意見いただきましたけれども、このぐらいでとりあえずまとめたいと思います。

基本的には高齢者と交通弱者の方々の方が外出しやすい、生きがいを持って健康を維持しながらQOLの高い生活をするための1つの案として考えているということもありました。最終的には具体的な運行をどうするかという話になるので、今日の話を知っていると、まずは現状の運行でこんなこと使える、こんな生活ができるというような絵を描いてみせる、その上でケース7にするとこんなになる、ケース4だとこんな使い方もできる、といった生活全体のイメージが湧くような絵を描いた上で区民に情報提供していくのが重要であると思ったところであります。

議題1はこの辺にしまして、今後のスケジュールについて事務局からお願いします。

○事務局(七澤)

では今後のスケジュールにつきましてご案内をいたします。

今日いただいた議論、意見を含めて、来年度は高齢者や障害者の方々に「風ぐるま」以外の移動支援策というものも併せて検討していきたいと考えています。そして令和4年度に、地域の「風ぐるま」の運行事業者を決定し、そして令和5年度に新たな運行ルート、停留所の位置などを決定し、令和6年度、新たな運行ルートでの運行を目指していきたいというようなスケジュール感で考えていきたいと思っています。これに合わせまして運行協議会についても適宜開催させていただければと思っております。以上です。

○会長(大森)

何か質問はありますか。

○稲垣委員

令和4年度は事業者の選定をするためだけの年度になるのでしょうか。新たな運行ルートの議論、検討はせずに事業者の選定だけになるのですか。

○事務局(七澤)

事業者の選定に当たって、半年位手続き等にかかる見込みになっております。事業者が決定しましたら、事業者も一緒に具体的なルートを決めていくという形になりますので、令和4年度の事業者の選定前までに案を決めて、そして事業者選定に臨むという形になります。

○稲垣委員

そうすると令和5年度に決定と書いていますが、それに向けて令和4年度も令和5年度の決定に向けて検討するというのでしょうか。

○事務局(七澤)

そうです。

○会長(大森)

令和3年度は引き続き日本交通計画協会と一緒に調査検討するというのでしょうか。

○事務局(七澤)

引き続き日本交通計画協会と検討していくことになります。今年度の検討についてプロポーザル委員会を設けて、事業者に参加してもらって、選定した協会と引き続き検討するというについては区の内部でも合意を得ているところであります。

○会長(大森)

他に何かあるかありますか。

○金子委員

予定を見ると「風ぐるま」運行ありきの予定になっていますが、「風ぐるま」よりも良い方法を、使う側の利便性に関して検討して、それ以外の方法も模索するという事を、1つ入れていただかないと、この検討自体が非常に無意味なものになってしまうと思います。とにかくコロナで新しい日常を手に入れましょう、「かがやきプラザ」でもzoomを使ったイベント等をして、現実的にどれぐらいの障害者、高齢者が実際に出かけられるのか、そういうことも考えないと、今までこうだったから「風ぐるま」を利用してもらいましょうではダメな日常になってきています。その辺を全て考えて、「風ぐるま」やります、だからみんなで検討してください、というような計画は納得いきません。

○会長(大森)

貴重なご意見ありがとうございます。来年度の調査検討業務の中にこの意見も含めて検討していく、もしやめた場合どういった計画になるのかということも検討していきたいと思います。

○事務局(七澤)

令和3年度の移動支援策の調査検討業務と書いてありますが、これは「風ぐるま」に限らず、様々全国的に実証実験等を行っているので、いろんな可能性を含めて深掘りをしていく期間になっております。今回いただいた意見もございますので、このようになるのかというのも議論をさせていただきたいと思いますが、貴重なご意見だと思うので、その辺も踏まえて検討していきたいと思います。

○会長(大森)

他に何かありますか。

ないようであれば最後の次第「その他」ですけども、何かありますか。

以上で本日の議題の方、全て終了しましたので、協議会を閉めさせていただきます。

貴重なご意見ありがとうございました。

○事務局(七澤)

それでは本日の会議はこの辺で終了させていただきたいと思います。

最後に事務連絡をさせていただきます。

今回の運行協議会ですが次回の運行協議会ですが、今回の議論を踏まえて時期はまだ未定ですが、来年度議論をいただきたい時に声をかけさせていただきたいと思っております。改めて事務局から日程調整のご連絡を差し上げる予定ですのでよろしくお願いします。

長い時間、貴重なご意見いただきましてありがとうございます。以上をもちまして第2回目の運行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。