

令和 6 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 —

日時：令和 6 年 8 月 6 日（火） 1 5 : 0 0 ～

場所：千代田会館 10 階研修室

千代田区 福祉総務課

■開催日時・出席者等

日時	令和6年8月6日（火） 15：00～17：00	
場所	千代田会館 10 階研修室	
参加者	学識経験者	大森会長、庄司委員
	区民	津田委員、岡村委員
	地域福祉団体	金子委員、片岡委員
	運行事業者	關田委員

■議事録

<開会>

事務局 ただいまから令和6年度千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会を開会いたします。本日はお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。私、この運行協議会の事務局を務めます福祉総務課長の窪田と申します。よろしくお願いいたします。

この協議会の内容につきましては、議事録としてまとめまして、区のホームページで公開させていただきます。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。なお、議事録につきましては、公開前に皆様にご確認いただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず机上の資料の確認をさせていただきます。手元の資料でございますが、一番上が次第となっております。続いて資料1が委員名簿、資料2がこの協議会の設置要綱、資料3、資料4、資料5がそれぞれカラー刷りの1枚ずつの資料となっております。お手元に不足などございませんでしょうか。

それでは、本日の会議の成立状況についてご報告いたします。本日は現時点で委員11名のうち6名の方にご出席いただいております。委員の過半数が出席されておりますので、お配りしております設置要綱第6条第1項の規定によりまして、本運行協議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。

それでは、大森会長からご挨拶を頂戴できればと存じます。

会長 皆さん、こんにちは。運行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と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

こちらの風ぐるまは、かなり長い期間運行しておりまして、こちらの協議会も、

私も知らないうちに10年ぐらい関わっているような気がします。毎年区民の方々のご意見というのも、実際の乗車の状況などデータを分析しながら適切に見直しをしたり、実験をしているところでございます。

本日は今年度の実証運行のご報告となっております。来年度以降をどうしていくかというところの議論になりますので、皆様、忌憚のないご意見をどうぞよろしくお願いしたいと思います。

事務局 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にお渡ししたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

会長 それでは、次第に沿って会議を進めたいと思います。

初めに、次第の2番、委員紹介を行います。今年度から清水委員が新たに委員に着任いたしました。任期は前任である細越委員の残任期間となります。そのほかの委員の変更はございませんので、お手元の資料1の委員名簿の配付をもって委員のご紹介に代えさせていただきます。なお、樋口委員、稲垣委員及び清水委員から本日欠席のご連絡を頂いております。津田委員は遅れてご参加の予定でございます。また、ご欠席の樋口委員から事前にご意見をお預かりしておりますので、後ほど事務局からご報告いただきたいと思います。

津田委員がいらっしゃいました。

それでは3番の議題に入ります。

初めに、事務局から本日の議題につい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を申し上げます。

議題といたしましては（1）実証運行概要、（2）実証運行経過報告、（3）次年度に向けた検討事項及びスケジュールの3項目でございます。（1）実証運行概要につきましては資料3を基に、（2）につきましては資料4を基に、（3）につきましては資料5を基にご説明させていただきます。以上でございます。

会長 ありがとうございます。

それでは早速議題の（1）実証運行概要について、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3を御覧いただきながら、お聞きいただければと思います。

風ぐるま見直しにつきましては、令和2年度、3年度の利用者アンケート調査に

よりますと、風ぐるまの利用者からは「双方向ルート（ルートの変更）」「増便」「時間帯の拡大」の順で要望が多くなっている状況でございました。しかしながら、昨今社会的な問題となっております運転手不足の影響もございまして、運行時間の拡大につきましては、対応が困難な状況でございました。そこで、「双方向ルート（ルートの変更）」「増便」に関するご要望にお応えするために、見直しの検討を行いまして、今年の5月から新規ルートの実証運行を行っているところでございます。

項番1、実証運行の中身でございますが、麴町方面、神田方面を短時間で往復する新規ルートを設定しまして、麴町、神田方面への外出時に乗車する運行便の選択肢を増やしますとともに、日本橋周辺で中央区のバス停を共用いたしまして、利便性の向上につながるよう停留所を設定いたしました。実証運行期間は令和6年5月8日から令和7年3月31日まで。実証運行ルートは四谷、神田の2ルートでございます。運行の曜日でございますが、週5日、水曜日から日曜日までとなっております。運行経路及び時刻表につきましては、この資料3の裏面に掲載してございます。また、運行ルート、時刻表を机上にお配りさせていただいておりますので、後ほど御覧いただければと思います。この実証運行開始にあたりまして、広報といたしましては区のホームページや広報千代田でお知らせしておりますほか、既存ルートの車内での音声案内を行う予定でございます。

続きまして項番2、EV車両の導入についてでございます。現行の既存ルートではディーゼル車7台で運行しておりますが、脱炭素化推進の観点から新ルートの実証運行では、EVバスを実験的に導入しております。新しいEV車や従来からのディーゼル車の仕様についてはこちらの表に記載のとおりとなっております。ご説明は以上でございます。

会長 ありがとうございました。

実証運行の概要をご報告いただきました。何かご質問などございますでしょうか。よろしいでしょうか。

続いて（2）実証運行経過報告のご説明をお願いいたします。

事務局 それでは資料4を御覧ください。実証運行の経過についてでございます。

まず1点目といたしまして、バス乗降カウンターによる利用者数調査を行っております。この実証運行を行っております新ルート、四谷、神田の2ルートに加えまして既存の4ルートを走行する全てのバスについて乗降カウンターを設置し、利用

状況の調査を行っております。（１）でございますが、１便当たりの平均乗車人数を表に記載させていただいております。本年５月１３日から７月１１日までを調査期間として集計した数字となっております。表の見方でございますけれども、路線名、四谷ルート、その右が令和６年５月の、左側上段が乗車人数、左側下段が便数となっております、平均というところが１便当たりの平均の乗車人数となっております。新規ルートの平均乗車人数は既存の４ルートの平均人数には及びませんが、５月から７月に経過するにつれ乗車人数が増えているという状況でございます。

次に（２）としまして、新規２ルートの停留所別の乗降人数を表に記載しております。乗降人数の多い箇所を網かけにしております。

会長 ご説明いただいている途中でございますけれども、傍聴の方が１名いらっしゃいましたので、傍聴の方に傍聴を認めるとともに、委員の皆様と同様の資料をお渡ししたいと思いますが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

会長 ありがとうございます。では、続けてください。

事務局 では、説明を続けさせていただきます。

資料４の裏面をおめくりいただけますでしょうか。風ぐるまの利用者の方からのご意見を抜粋して掲載しております。新規ルートに関して及びＥＶバスに関して寄せられているご意見でございます。「○」が肯定的な意見、「△」が要望などを含んだご意見でございます。新規ルートにつきましては、日本橋付近に停留所が追加されているのが便利である、麴町方面に行くルートが増えて使いやすくなった、スポーツセンター利用が便利になって子連れにも助かる、日曜出勤の際に便利、といった意見を頂いております。一方で、平日（月曜日、火曜日）に運行してほしい、本数が増えてくれるとよい、日比谷図書館や東京駅付近に停留所を設置してほしい、といったご意見を頂いております。

また、ＥＶバスにつきましては、エンジンの音や振動がなく静かでよいと頂いている一方で、椅子が横向きでなく、正面に向いているため狭く感じるといったご意見もございました。

続いて項番３、運行上の課題でございます。こちらは運行事業者から報告が上がっているものをご説明させていただきます。（１）といたしましては、こちらのＥＶ

バスは中国製となっておりませんが、日本製と比較してハンドルが切れる範囲に制限があつてなかなか小回りが利きづらいということでございます。また、既存の風ぐるまの車両と比較しまして、70センチほど車両が長い状況がございまして、狭い道を、特に区役所のロータリーの進入時に進入角度が非常に厳しく、ドライバーの運転精度が高く求められているといった状況がございます。(3)といたしまして、今後、EVバスの導入をより進めていく場合には、新たに充電設備や設置場所の確保が必要となっている状況でございます。また、4番といたしまして、ディーゼル車と比較しまして、故障が多いという状況がございます。こちらは本区だけでなく他区においてもドアですとか運転席周りの機材など、修理が必要な対応が発生しているという状況でございます。(5)といたしまして、EVバスは2ドアタイプなのですけれども、既存の車両は1ドアになっておりまして、停留所に止まるときに2ドアで想定して停車する必要があるということで、こちらも運転の精度が求められているという状況でございます。ご説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。

それでは、実証運行の経過報告を頂きましたが、委員の皆様からご質問やご意見等ございましたら、お願いいたします。

金子委員 平均で5.6人、4.5人と人数が出ていると思うのですけれども、風ぐるまの全体的にかかる費用からすると1人当たり幾らかかっていますか。続きまして裏面を御覧ください。アンケートなのですけれども、これは実際にアンケートに答えてくださった方の具体的な人数を知りたいということと、それから、これは福祉交通なので福祉に関するアンケート項目が何かということと、そのご回答を知りたいとです。

それから運行上の課題ですけれども、3番のところです。運転の精度が高く求められるとお答えになっていると思うのですが、今後、運転手さんを確保するのが非常に難しい時代になってくるところで、それプラス精度が高い運転手さんを求めるというところで、どうなのかなという疑問が湧いたということと、2か月で修理対応となっていると書かれていますけれども、これは大体1回につき幾らぐらいかかるのかとか、期間はどの程度必要なのか、もし重大な修理になって、運行ができない場合も多分出てくるところで、そのときの対応はどうなのかなと思いました。

それと、全体的に福祉なので、例えば車椅子の乗車について2ドアになった場合、どちらから乗るのか、さっき資料に記載がなかったのですけれども、何台乗れるのか。それから例えばベビーカーは畳まないで入れられることが可能で、その場合は何台入れるのかという具体的な数字をお願いします。以上です。

会長 ありがとうございます。

たくさん質問を頂きましたけれども、事務局でお答えできるやつを、全て一応触れていただければと思います。

事務局 運行事業者である日立自動車交通株式会社の關田委員より回答申し上げます。

關田委員 現状では、EVバスはBYDという中国の会社から購入しています。スタートしてから、いろいろな区で、ドアや、ハンドルの不具合等の故障が見られます。全部無料で修理を行っております。中央区さん、北区さん、千代田区さんで導入していますが、故障後は部品を交換して直したので、今後は同様の故障はないであろうとメーカーよりお聞きしています。モーターが壊れるとか、駆動の機械は壊れていません。なおかつ、今の時点ですと、ディーゼル車であれば毎月毎月かかる整備費もかなり抑えられてはおります。

あと、今後課題に残るのは、季節別のバッテリーの消耗について、実績がないものですから、そのあたりの不安は残っております。ただ、千代田区の場合は、そもそも運行時間が短いため、ほかの区に比べれば全然バッテリーに余裕を持ったまま帰ってきていますので、当社としては非常によかったなとは思っております。

あと、車椅子のお話が出たと思うのですけれども、一応、椅子を跳ね上げますと2つ車椅子が固定できます。なおかつ、前の車両と違って後ろからスロープで楽に乗車できますので、ドライバーも非常に楽に装着できるという話は聞いております。あと、ベビーカーも2台から3台、椅子を跳ね上げると乗れる状況でございます。

金子委員 車椅子が入ってしまうと、ベビーカーは畳まないといけないみたいなことですよね。結局2台ということですね。

關田委員 ただ、今までの車両よりも、この実証実験に関しては乗れる人数や車椅子の数は改善されているかと思います。前はワンドアで前から乗って後ろから降りるということができなかったため、シルバーカー等は非常に乗りにくかったと思うのです。

金子委員 シルバーカーですね。ありがとうございます。

事務局 そのほか頂いているご質問ですけれども、まず運転手の確保が課題になっている中で、より精度が必要な状況になるのはいかがかといった話でございました。全くおっしゃるとおりだと思っております、運転手の確保というのは、後ほどお話もさせていただくのですけれども、なかなか厳しい状況ではあるという認識はしております。

一方で、区として脱炭素化を進めていくという方針もございますし、一方で、このEVバスは車両の選択肢が、世の中に出回っている選択肢が少ないという状況もあって、車両の長さの短いEV車を選ぶというのがなかなか難しい状況もあったりですとか、様々な状況がございますので、ちょっとこれは今後しっかり考えていかなければいけないところだなと思っております。

それから、アンケートなのですけれども、既存のアンケート用紙に書いていただいた方で、実証運行開始から大体30人ぐらいの方に、アンケート用紙としては書いていただいている、その中の自由意見欄で、この新規ルートについてご意見を頂いているのが、これがほぼ全てという状況でございます。アンケートの中身ですけれども、風ぐるまそのものについてのご質問ばかりになっておりますので、福祉に関するアンケート項目というのは特にない状況でございます。

金子委員 そうなのですね。それは地域福祉交通という風ぐるまであって、コミュニティバスではないのに、なぜそこら辺の話が出てこなかったのでしょうか、アンケートに。

事務局 地域福祉交通ではあるのですけれども、アンケートでは運行しているバスの改善を目的としているためです。金子さんの福祉に関する項目というのが具体的にどういうことをおっしゃっているのか確認させていただきますでしょうか。

金子委員 それは区の福祉に関する考え方だと思うのですけれども、福祉のバスとしてどのような人を対象にして、区の中でそれをどう活用し、生活の向上につなげるかということだと思うのですが、その意図が、アンケートだと読み解くことが難しいのかなと単純に考えていたので、その辺はアンケートに反映されているのかなと思ってのご質問でした。

随分前に、コミュニティバスとどう違うのかみたいな議論があったのです。コミュニティバスでもないし、福祉バスでもないような、何年前かそういう話があっ

て。というのは例えば定期の発行は一般の人でも誰でもできると。要するにちょっとお金を稼ぎたいというところもあるし、そういう中途半端な中で福祉バスとしての立ち位置をどうやって持っていくかというところで、実際に福祉、例えば高齢者の方であるとか、車椅子の人とかベビーカーをお使いの人たちの具体的なアンケート結果をこの風ぐるまには反映しないと、福祉バスなのかコミュニティバスなのかの境目が私にはいまだに分からないです。

事務局 それはアンケートの中にその人の属性をきちんと反映させて、クロス集計をしたほうがいいのかというご意見ということによろしいですか。

金子委員 アンケートの中身をちゃんと今見ていないのではっきりは言えないのですが、アンケートの中身から、もうちょっとその辺、福祉に寄ったようなアンケートであるとか、そういう対象の方々にしてアンケートを取って、風ぐるまの運行につなげるというのが福祉バスなのかなというのが私の意見なのですが、風ぐるまは、コミュニティバスとの違いをもうちょっと明確にしていきたいなというところでは、まず、「福祉バスって何」というところで、ちゃんと福祉に関わる、それこそ社協の方に伺ったりとか、幅広い意味での福祉バスであるのであれば、アンケートもそうだし、そういう意見を聞くところを明確に進めていただきたいなと。これだけの意見を聞いていると、普通に一般的に乗っている人が言っている意見なのかなと見えてしまうのです。

事務局 ありがとうございます。

比較的アンケートにご回答いただく方は、高齢者の方が多いという印象はございます。なので、今、お載せしているものについても、例えば本来の風ぐるまの対象ではないような若い方というよりは、利用対象者の像として合致している方からのご意見だと認識はしているのですが、金子さんのご意見は理解しておりますので。年齢の記入が必須でない様式となっており、正確な統計はとれておりません。

金子委員 アンケートとしてもうちょっと実証実験をしてもらいたいので、ちゃんと数字として理解できるような設問の仕方をしていただければよかったなと感じました。

事務局 ありがとうございます。

それから、風ぐるま1人当たりの費用については、6年度の予算としましては2

億弱といったところになっております。これは新規ルートも既存ルートも含めた形でございます。2億の内訳なのですけれども、単純にバスを運行するだけの費用と、今年度でいえばE V車両を買ったりというところで、予算上分けたりしているのですが、単純にバスを運行するためだけの費用であれば、1人当たり大体600円ぐらい。E Vバス購入費など、そういう附帯的な事業も含めると、大体720円ぐらいです。

金子委員 なぜこれを聞いたかというところ、前にお話しした支援に一部変えたほうがいいのではないかというお話を前回したと思うのですけれども、なので、1人当たり幾らかかるのかということをご質問したかったということでございます。以上です。ありがとうございます。

会長 ありがとうございます。

關田委員 あと追加ですみません。ドライバーの運転精度が求められるというお話が出ていたと思うのですけれども、今までの既存の、日本の日野のバスをうちのドライバーが運転し、慣れていたものですから、中国のバスになってちょっとハンドルが重いとかもございました。しかし、それは1、2か月乗れば慣れてきました。そういう意味では特性が分かれば、別に大型二種免許をちゃんと持って研修を受けていますので、運転精度がそれほど高く求められていても、ドライバー確保が非常に難しいという状況ではございません。

金子委員 3番の運行上の課題に書かれているやつは、前の話と受け止めてよろしいのでしょうか。

關田委員 はい。

金子委員 ありがとうございます。

会長 ほかに何か、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

津田委員 住民代表としてこの会に今日初めて参加させてもらう津田と申します。今までのいきさつが分かっていないので、とんちんかんな質問をしてしまうかもしれませんが、教えていただきたい点がございます。

1つが、千代田区の福祉交通ということで、拡大されたのが中央区の江戸バスのバス停のところまで延長して利便性がよかったというご意見なのですけれども、そもそも千代田区外に拡大するのは別に構わないという認識でよろしいのですね。

事務局 きちんと運輸局にも許可を取っておりますので、今回の延長については問題ご

ざいません。

津田委員 千代田区でやっているから千代田区の中ではないと駄目だよということではなくて、行政にとって利便性が上がるのだったら、区外も検討をできますよと。

關田委員 利便性の向上ということで、ほかの区例えば文京区のコミュニティバスが千代田区内に入っていたりしています。

津田委員 それが1点目です。もう1点教えていただきたいのは、バス本体のご説明いただいたのですけれども、バス停は対象ではない会議なのですか。

事務局 バス停ももし何かご意見があればいただきたく存じます。

津田委員 例えば福祉交通バスという観点から行くと、歩道と車道の縁石の切下げをしているバス停はほとんどないのです。都バスのバス停を、風ぐるまが一部使っているところがあるのですけれども、そういう都バスのバス停の老朽化が進んでいるので、屋根のやり替え工事をするということで地域に説明があったのです。そのときに、どうせやるのだったらこういうふうにしてほしいというので幾つか言ったのですけれども、予算の関係もあると言われたのですけど、うちのところにあるバス停というのが、ちょうど街路樹があって植栽があって、すごく狭いところで乗り降りをしているのです。地域住民から見れば植栽を切ってくれと言ったのですけれども。先ほど車椅子、ベビーカーとおっしゃいましたが、ほとんど切り下げているところはないですね。この中からそういう問題提起をしたら対応できる課題なのかなと思って。

事務局 基本的に都バスと共用のバス停につきましては、都バスさんのほうで対応していただいているものになりまして、なかなか区のほうでというのは難しい状況はございます。

津田委員 言うだけ言っても何とかならないよということですね。

事務局 お借りするのに調整が難航する場合もございまして、こちらから依頼して共用させていただいているという状況となります。

津田委員 基本的には、共用するという前提なのですね。神田駅のそばなのですから、駅のバス停は都バスのところと兼用になっているのです。屋根の一番端っこの隅にあれが立っているのです。もう1個、駅の西側に行くと都営バスからちょっと離れたところにポツンと立っているのです。何でこっちは一緒なのに、こっちはポツンとしているか。ポツンとしたところが悪いことに、そこが飲食店のごみをよ

く捨てているので、地面が油で非常にヌメヌメしているようなところにポツンと立っているのです、何でこんなに違うのかなと、素朴に思って見ていたのです。

事務局 都バスさんのほうで共用してもよいとか駄目ということの基準の1つに、都バスさんがバスの時間調整で使われるバス停というのが折々にあるようなのです。早く着き過ぎたときにそこで待機していたりですとか、そういうバス停があるようでして、そうするとお互い都バスさんと風ぐるまで時刻表の調整をしながら共用バスについてはダイヤを組んでいるのですが、見た目だけのダイヤでは分からないところでバスがバッティングしてしまったりする可能性があるのです、そういうところについては共用をやめてほしいというお話が過去にはあったと聞いております。

津田委員 分かりました。ありがとうございます。

会長 関連して、縁石を切り下げてほしいということですか。

津田委員 車椅子やベビーカーが乗車しにくいといった要求があるのではないかと思います。

關田委員 今の車両が切り下げなくても傾斜がつくように、車が傾きますので、逆に切り下げてしまうと乗りにくいような状況になってございます。

津田委員 うちのところは狭いのと街路樹があるので、降りるほうを優先につけるのですよね。乗る側というのは街路樹と植栽の間の狭いところを通っていくという状態なのです。都には、ちゃんと乗り降り、両方とも屋根ができるやつにしてくれとお願いしたのです。街路樹を切るのは難しい問題である旨を伝えられているのです。決して使い勝手のいい状態ではないバス停になっているものですから改善してほしいです。

中央区のほうに行くと結構歩道の広いところが多いので、千代田区と比べると、中央区のバス停はゆったりしているなみたいなのがありますので、当区の協議会でも意見として申し上げました。

会長 ほかに何かご質問ございますでしょうか。

私から改めて確認したいのですが、なぜこれは水曜日から日曜日で運行となったのでしょうか。

事務局 日本橋のほうにルートが行くということで、三越さんですとか、そういったところに行かれる方を想定して、土日運行にしております。あとは運転手さんの人数の兼ね合いもありまして、週7日が難しかったというところもございまして、週5日

選ぶのに土日を選んだというところでございます。

会長 ありがとうございます。

關田委員 前回のアンケートで日本橋三越に行きたいという方がかなり多かったのです。半蔵門線で行けるのですけれども、一部階段ですとか、ご高齢の方には容易ではない出入口があるため、今回のルートを設定しています。偶然うちが中央区の江戸バスというコミュニティバスもやっているものですから、それで共有させてもらうという形で、ルートを構築しました。

津田委員 そこまで行ったら高島屋まで行ったらいいのではないですか。

金子委員 東京駅に行ってほしいですね。

津田委員 丸の内も回ってくれとなりますよね。観光バスではないので難しいですね。

会長 ほかに何か、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

片岡委員 先ほど一部他区乗り入れがあるという話だったのですけれども、生活ということを考えると、千代田の区民の特にご高齢の方、病院に通われている方で、新宿に行ったり港区に行ったりというのは多いと思いますし、今後もそういった形で乗り入れという考え方を広げていくのだろうなと思うのです。生活中心でこういう交通機関はあってほしいなというのはあると思うのです。

行政区におけるいろいろな決まり事があって、難しい面はあるのでしょうけれども、住んでらっしゃる方からすれば「そんなの関係ない」という方もいる。予算的な部分はあるのでしょうけど、それは人がやることなので、話し合いをすれば片づく話ではないのかなという気はするのです。そういう考え方を持って、今後、他区乗り入れということを随時交渉していくという形になるのかなというところです。

事務局 今、具体的に他区への乗り入れを検討しているということはないのですけれども、ご要望についてはお聞きできると思います。ただ、乗り入れれば乗り入れるほど、一巡の時間が長くなっていくというデメリットはあると思いますので、その辺りのバランスをどう考えるかというのはあるかなと思います。

会長 私は中央区のコミュニティバスの委員会も関わってはいるのですが、いわゆるコミュニティバスというのは市区町村が主体でお金出してやられていますので、どこの市区町村も、なかなか市区町村の境界を越えないですね。越えるとしたら今回のようにちょっとだけ。ただ、もちろん住民の方というのは別に市区町村境界を意識して生活しているわけではない。本当は、それこそ東京都さんでやればいいので

はないですかね。東京都で市区町村のいろいろなコミュニティバスをやるのもいいのではないかと個人的には思います。確かに今、循環型だと、あまり長くなるとあれですものね。1周の時間が長くなったりしますし。なかなか難しいところではあります。

一方で、福祉有償運送も別途、千代田区さんでやられているのですよね。

事務局 貸切り便ということで、福祉タクシーもやっております。

会長 福祉なのかコミュニティバスなのかという話がありましたが、他の市区町村から見たら、この運行の形態から見ると、千代田区のコミュニティバスだと誰もが思う。ただ、別にそれでほかの区のコミュニティバスと同じように利用のされ方とか利用者の属性とかは、ほかの市区町村のコミュニティバスと大体同じだと思うので、コミュニティバスと認識してしまっているような気がするのです。

金子委員 その線引きが知りたいですね。

会長 始まりは福祉がきっかけだとは思いますが、こちらの担当されている部局も福祉部局さんという違いがありますね。

津田委員 コミュニティバスへ格上げの可能性はあるのですか。

会長 格上げとかそういう位置づけではない。

津田委員 100円のお金で600円以上のイニシャルがかかっているのですよね。

コミュニティにしたらこんな本数では嫌だという話になってしまうので、本数を増やして利用者を上げるとイニシャルがどんどん上がってってしまう話ですよね。

会長 別にコミュニティバスだからといって本数を増やす必要性は特にはない。同じバス事業者さんがほかのコミュニティバスもやられていますし。それは区のやりたいようにできます。

金子委員 本当に今お話を伺っていて、ますますこの委員会に関わってからずっと思っている、いっそのことコミュニティバスにしまえばいいのにと、多分運行するであろう部署が嫌がっていて、「うんと言ってくれない」というお話を伺っている。そういう問題ではなくて、本当に福祉バスである意味とかを、明確にこういう意義があって、だからお金が1人600円かかろうと、福祉バスとして運行していくのだ、みたいな納得感がないのですよね。

例えば今、国土交通省とかが市町村に乗合タクシーを施策として勧めたりしていますよね。だったら、あっちに移行しないのかとか、千代田区はリフトつきタクシ

ーをやっているではないですか、ある程度の条件の方にタクシー券をお配りしていて、さらに福祉バスですかというところで、この３本立ての中の風ぐるまだけが福祉バスであるという意義が私には分からないのですけれども、それは明確に説明できますか。

事務局 金子さんの課題意識を共有したいのですけれども、福祉の対象にならない方も使っているのであれば、コミュニティバスと名乗るべきだということなのか、それとも、福祉の人に限定した交通にすべきだということなのか。

金子委員 その話は両方間違っています。どうしたいのかなのですよ。風ぐるまが福祉系のバスだと福祉総務課が定義しているわけだから、それ以外の人を、例えば年額何とかパスポートだの何だの作って、どんどん一般の人を乗せていって、それはもともとの理念的にお金が赤字になろうがそういう人にもっと乗っていただきたいという思いで多分作られたと思うのだけれども、その元の理念から外れていませんかという話で、元の理念が分からないので、それは何ですかという話をしているところです。別に誰が乗ったって私は構わないのだけれども、せっかく１人６００円だか８００円使ってやっている以上は、区の税金なのだから、その辺ははっきり、タクシー券をもらっている人とかリフトつきタクシーとかも千代田区は充実しているではないですか。なぜプラスで風ぐるまが福祉で走っているかという意義を知りたいのです。そうしないとこの議論をやっている、もともと福祉だよねというところで、自分の中で矛盾を感じてしまうという話です。

事務局 例えばリフトつきタクシーとか福祉タクシー券を配っているというところとの整合性については、例えばリフトつきタクシーは、本当にバスに乗れないような方を対象にしているので、リフトつきタクシーほどではないけれども、なかなか、例えば坂が厳しい方とかというのもいらっしゃると思うので、そういう方への福祉という面ではあると思っています。

同じように、福祉タクシー券の配布についても基本的には障害のある方にお配りしているものになりますので、ここも高齢者の方は除かれているという状況があるので、そういった意味でも意義はあるかなと思っています。

關田委員 そもそもこの地域福祉交通という名前がついているのは、２５年ぐらい前は高齢者センターとか障害者センターのバスだけ運行していたのです。午前だけ動いていて、ずっと施設に止まっている。午後だけ動いて午後までずっと施設に止ま

っている。その真ん中が無駄なのではないかということで、無駄をなくそうということで、この福祉輸送が始まったのです。その空いている時間帯は高齢者の方ですとか、区民の方々が自由に乗り降りして運行しましょうということで、スタートはバスではなくてワンボックスの6人しか乗れないような車だったのです。乗るのはバス停、降りるのは自由というのがあったのですけれども、人口も千代田区内は増えてきていまして、利用者が非常に増えてきたということで、このようなバスがスタートしております。

現状、このルートも「何で駅のほうに行かないの」という意見も出ています。それはなぜかという、そういう施設を回るのがもともとのスタートであり、高齢者センターと障害者センターの送迎でやっていたものですから、その流れで福祉部でやっている状況でございます。

それと先ほど出たような、ワンボックスで、乗合タクシーみたいにやったらどうかというお話も出ましたが、私ども、偶然なのですが、葛飾区で「さくら」というワンボックスで送迎をしているのです。それも実際には乗合タクシーみたいな形でやっているのですけれども、実際に経費的にはバスとタクシーと変わりません。なぜかという、ほとんど人件費と燃料費ですとかそういうのになってしまいます。あとは車両の価格が違うというのは当然スタートの面でありますけど、今、現状一番お金がかかっているのは人件費です。ドライバーの経費がかかるということです。ワンボックスのタクシーでやっている頃は、大型二種免許でないと運転できないような免許の制限がございますので、今の現状のサービスを落とさずに運行していくためにはこのタイプが一番合っているのではないかなと、僕は思っています。1人当たり600円は高いというのは十分分かっておりますけれども、実際にワンボックスで運行したり、ライドシェアやいろいろなタクシーをスマホで呼ぶなど、豊島区とか港区で実証実験をしたのですが、もっとお金がかかっていると聞いています。1人当たり1,000円とか2,000円かかっています。

金子委員 それは一般の人を入れてということですよ。でも、福祉にスポットを置けるとかなりニーズが出るのではないですか。

關田委員 逆に、特化せずに福祉の方が乗れないようなサービスだった。

金子委員 それは駄目だ。

關田委員 それで頓挫してしまって中止になったというのがございます。今、運輸局

のほうの車両の制限も出ていまして、車椅子が乗れるようになると一般の方が2人か3人しか乗れない車両しか作れないのです。ワンボックスのハイエースですと。ですから、今、千代田区さんはこのような小さいポンチョのバスで車椅子も乗れるし一般の方も乗れるという車両を導入したのがこの風ぐるま、小さいバスでやっているというのが根本でございます。

金子委員 ももとの、一番最初のバスはよく使っていたのでよく知っております。ベビーカーで使っていました。

關田委員 乗りにくかったと思います。小さい車両のときは。

金子委員 いつ着くか分からない不安がありました。あまりにもゆっくりいろいろなところに行くので。今よりももっと遠回りだった気がします。

片岡委員 どこでも降りられるという利点はありましたね。

關田委員 前はそうでした。ただ、警視庁のほうから、ちゃんとバス停で乗り降りしなさいという指導があったものですから。

金子委員 いろいろ大変だ。でも、本当にこうやってつけているのだから、つけている以上は今のお話、経緯を伺って、そうだよなと思いつつも、最初の理念は区役所のどこかに書かれているはずですよ。こういう理論でやり始めて、継承として今のバスの形になっていますという納得感を私的には全然これでは得られない。

事務局 そういった過去の経緯もあって、今そうなっているというところではあると思うのですけれども。

金子委員 経緯はもういいのではないですか。だって、今現状この風ぐるまをどうしようかという話なのだけれども、福祉とついてしまっているから、さっきのアンケートもそうだけれども、その辺ももっと議論の中に落とし込んでいないのが矛盾しているなと私的には感じるのです。福祉をどこまで入れるか。どういう経緯で今までこうなって、今こうなっていますという話を幾らされても、現状的にこの福祉交通としての風ぐるまはどういう立ち位置でどういう人に対してもっと乗ってほしいのかとか、そのためにはどういうバスを走らせるのかという一番上のところ、そもそも「風ぐるまって何」というところが、納得できない資料だと思ったので、そういうお話をしました。以上です。

事務局 ありがとうございます。

津田委員 素朴な質問なのですけれども、資料4の実証実験の経過報告の1番の利用

者数調査の中で、新規ルートの四谷や神田については、四谷は5月と7月で87%、神田は100%となっているのですけれども、既存ルートでも1.5倍ぐらい増えていますね。5から7になります。神田の新しいところが増えて、他も増えているということで、そもそも私が無知なだけなのですが、この風ぐるまの利用者人数というのはずっと増加傾向で今まで来ているのかどうかというのと、例えば新規ルートでやったら大体どれぐらいでこなれてきて乗車数が安定してくるのか。半年かかるのか1年かかるのか。そこら辺は何か把握されているのかどうかを教えてください。

事務局 始めたばかりというところがありまして、どの辺でならされてくるのかというのは判断が難しいところがあるなと思っております。おっしゃるとおり、ほかのルートも夏に向けて利用人数が増えているというところがあると思うので、もう少し利用状況を取っていく必要はあるかなと思ってはおります。

津田委員 全体として利用者が増えているのですか。既存4路線の去年と今年を比べると。

事務局 コロナ禍で一旦物すごく落ち込んだのですけれども、去年ぐらいでコロナ禍前に戻ってきたかなという状況であります。

津田委員 担当者としてはこれからも微増で行くだろうという前提の下に考えているのですか。

事務局 そもそも利用される方のパイがありますので、もしかしたら人口が増えていくにつれて増えていくのかもしれないのですけれども、爆増するとは思っていません。

津田委員 収益事業ではないよということですね。

事務局 そうですね。

津田委員 分かりました。

關田委員 ただ、新規ルートの的には大体1年、2年ぐらいたたないと。

津田委員 周知されない。

關田委員 上がってこないですね。知っていただくというのと、使ってみて便利だったとか。ただ、コミュニティバスの場合、1回100円で乗れますので、実際は、乗り出すと非常に乗るようになります。北区で4月から今、実証実験中なのですが、赤羽から浮間のほうに行く路線をスタートしたのですけれども、それもあ

まり乗っていないです。それもだんだん、1年目、2年目からかなり乗車人数が増えていくというのは顕著に見えます。文京区も本郷湯島ルートというのが2年前に3路線でスタートしたのですが、まだあまり乗っていないような状況でございます。知られてくると、これに乗ってみて便利だったなというのはある。今まで風ぐるまですとぐるぐる、たくさん乗っていないと目的地に着かないみたいな状況だったのですけれども、今回はそれを特急便みたいな形で作ってみましたので、利便性は非常に上がったと思います。

津田委員 たまに使うのですよ。たまに使う人間から見ると、乗りたいときにない。区役所から神田に行くときに、神田ルートで乗るといいのですけれども、前のルートのとき、すごく遠回りなので、これでは歩いたほうが早いのではないかと。毎日使われる方にとっては多分いいのでしょうね。

金子委員 福祉交通ですからね。

津田委員 コミュニティバスとなると難しいかなと思うのです、本数の問題で。でも、福祉ですよ。

会長 ほかに何か、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

今日ご欠席の樋口委員からご意見を事前に頂いておりましたので、事務局からご紹介をお願いします。

事務局 事前に資料をお送りしまして、樋口委員からご感想とご意見を頂いておりますので、こちらでご紹介させていただきます。

まず、新規ルートの実証運行についてでございます。こちらはご感想になっております。神田ルートをご家族が利用されたということで、区役所からの帰りに神田ルートと秋葉原ルートを乗り継いで帰ってこられたということでございます。この場合には利用したい時間にちょうどバスがあったので乗り換えて自宅近くまで乗れてよかったというご感想を頂いております。

もう1点が風ぐるまの改善要望についてということで、グーグルマップで経路を検索したときに、風ぐるまが検索対象になるようにしてほしいというご意見でございました。これにつきましては今年度中にはグーグルにも登録予定で進めておりまして、検索すれば出てくるようになるかなと考えてございます。以上でございます。

会長 ありがとうございます。

個人的に関心ありますけれども、グーグルマップに乗せてもらうためには最近G T F Sデータとかそういうことですか。

事務局 そうです。

会長 それを整備されて、そういうことですか。分かりました。

それではよろしいですか。次の議事の（３）次年度に向けた検討事項及びスケジュールということで、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局 それでは資料５を御覧いただければと思います。

項番１の主な検討課題でございます。実証運行期間終了後の四谷ルート、神田ルートの今後の取扱いについてでございます。来年度以降、これまで検討してきた見直し方針に基づいて、来年度以降どうするかというところについて予算要求をし、計上していかなければならないという状況でございます。可能性のある選択肢としては、１番、実証運行の期間延長、２番、本運行、３番、廃止の３つを記載させていただいております。まず１番の期間延長についてでございますが、実証運行を１年間延長しまして、よりよい運行形態を模索するというものでございます。次に２番の本運行については、現在の実証運行を本格実施するというものでございます。最後に３番の廃止でございますが、令和４年度から検討を重ねてきた経緯もございまして、全く違う内容の見直し、検討を行うのはやや現実的ではないかなと考えてございます。

また、検討に当たりましての課題でございますが、右側に記載させていただいております。先ほどから話題にも上っておりますけれども、運転手の不足、それから車両待機場所の不足の２点が挙げられます。

続きまして、車両更新時のＥＶバス化における主な課題でございます。現行のディーゼル車７台のうち６台が平成２７年、１台が平成３０年から使用しております。今後、車両更新が必要となってまいります。これに当たりましてＥＶ化に伴う課題を考慮しつつ検討していきたいと考えてございます。ＥＶバスのメリットとしましては、当然のことながら、二酸化炭素の削減につながるということ、また騒音や揺れが少なく、利用環境に優れているという点がございます。一方でデメリットといたしましては、ＥＶバスを長期的に利用した実績がほかの自治体でもございませんので、不具合等の不測の事態、最近では修理も故障も少ないという話もございましたけれども、不測の事態の可能性というのもゼロではないという状況がございま

す。また、専用の充電設備を導入した駐車場所が必要というところがございます。また、電気バスのメーカーが限られておりますので、区内の道路事情に合った車両を探す必要がございます。一方で既存のディーゼルバスのメリットとしましては、E Vバスの懸念でございます不具合等の不測の事態を避けることができ、これまでどおりの運営が可能となっております。一方でディーゼルバスのデメリットとしましては、CO₂排出の削減ができないというところが挙げられます。項番2の検討スケジュールでございますけれども、今、第2四半期でございますけど、運行協議会を開催させていただきまして、今後の予算要求につなげていきたいと考えてございます。

令和7年度4月から何かしら、今のままの期間延長かもしれませんが、風ぐるまの運行を引き続き開始したいと考えてございます。ご説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。

それでは委員の皆様からご質問、ご意見等を頂ければと思います。

金子委員 E Vバス、ディーゼルバスのメリット、デメリットと書かれているところを御覧ください。E Vバスのデメリットですね。専用の充電設備を導入した駐車場所が必要というのは具体的にどういう場所を探していらして、どれぐらいの経費負担になるのかということが1点。

ディーゼルバスのCO₂排出の削減ができないと書かれていますけれども、区の多分何パーセント削減するという数値目標があると思うのですが、これをE Vバスに替えたときに、どれぐらいの削減効果があるのかというのを具体的な数字でお示してください。

それと、E Vバスではなくて最近水素バスとかも走っていると思うのですが、水素バスとE Vバスを比べて検討はされたのでしょうか。最近区のごみ収集車が水素のやつになっていて区長がやっていたのを見たので、水素のほうも区も積極的に導入されるのかなとテレビを見ながら思ったものですから、別にE Vにこだわる必要がどこにあるのかなというところで、その可能性を聞きたいところです。以上です。

会長 ご質問ありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局 まず充電設備についてですけれども、現状は日立さんの足立区の営業所で駐

車場を確保していただいて、充電器も置いていただいているという状況がございます。ただ、これが例えば風ぐるま全台をEVバスにするとすると、その駐車場が不足する可能性が高いということです。できるかどうかはございますが、例えば区内に土地を探さなければいけないとか、そういう可能性もあるということでございます。具体的な駐車場の場所の経費というのは試算していません。

あと、CO₂の削減につきましては、こちらに書かせていただいているのは少しふわっとした話になっておりまして、具体的な数値で、この数値で削減できないとか、この数値がプラスになってしまうとか、そういう試算をしたわけではありません。一般論としてディーゼルバスよりEVバスのほうが脱炭素になるという意味で書かせていただいております。

金子委員 ディーゼルのデメリットが1点しかなくて、具体的に区の削減目標が何パーセントで、風ぐるまはこれを使っているから、削減目標だったら10%もできないのだよとか、大仰な話では多分ないと思うのに、デメリットがこれしかないというところが、もうちょっと説得感のある理由が欲しかった。具体的に数値が挙がっているのかなと。できたら挙げてください。

事務局 確認いたします。

あと、水素バスなのですけれども、このコミュニティバスサイズで選べる選択肢というのが、水素バスは基本的にない状況です。

金子委員 ないのですね。もったいない。

關田委員 トヨタのほうで、今は都バスと同じ大型タイプのバスだけしか作っていないのです。

金子委員 今はあれだけですか。早く小さいのが欲しいですね。

關田委員 小さいのはどこも今、作っていない状況でございます。

金子委員 ありがとうございます。

会長 国からもEVバスの補助金とかありますよね。

關田委員 EVは出ますけれども、正直言って、もし国とか都に補助金をくださいと申請を出しますと、来年の2月末までに車両をちゃんとナンバーをつけて動けるような状態にしてくださいという、そういうことが決まっています。それに正直言って、下手すると中国からバスが送られてこないという。その辺が非常に難しい状況でして、今、来年に向けて実証実験をやめて本運行にしてもう1台バスを買うよとな

った場合は、今月中なり来月ぐらいまでには買いますというオファーを出さない限り中国からは送ってこないという回答を頂いています。

あと、先ほど出ていた専用の充電設備を導入した駐車場の場合、もし今のバスが100としたら、約130%の駐車スペースが必要になります。そこに充電設備を置いて、充電設備があつて充電器を置くのです。充電設備はキュービクルといって、この部屋の4分の1ぐらいの大きな設備を置かないと充電できないです。置いたとしても所詮10台ぐらいしか充電できないです。ですから、もし千代田区様が既存の車両を全部電気バスにしたとしても、かなりの駐車場を確保しないとできない。

あと、もう1つ課長がおっしゃったように、この小さなバスのサイズをどこも作っていないのです。というのが現状です。

金子委員 ありがとうございます。水素バスいいのですけれどもね。

關田委員 そうですね。うちも水素バスを導入しているのです。

金子委員 すばらしい。ありがとうございました。

会長 ほかに何かございますでしょうか。

今、この見直しの方針案で3つ選択肢が、期間延長と本運行、廃止とありまして、特に今日の会議でこれを決めるわけではないのですよね。

事務局 そうです。

会長 いろいろと皆さんからご意見を出していただいて、これはいつ決めるのですか。

事務局 今後、予算要求を夏から秋にかけてしてまいりますので、その中で整理をしていく形になります。

会長 分かりました。

片岡委員 この見直し案なのですけれども、先ほど日立交通さんからのご説明で、1年ぐらいしてみないと乗車人数については安定してこないというお話をされていたと思うのです。それを踏まえてしまうと、現状、来年度本運行で予算要求というのは、ちょっと整合性が合わないのではないかという気がしてしまったのです。感覚的にお話がかみ合わないかなと。

事務局 本運行に向けての実績が現時点でなかなかないというのはおっしゃるとおりだと思います。

会長 期間延長と本運行で実際何が違うものなのですか。

事務局 例えばですけれども、本運行にするのであれば、これは運転手さんの問題とかがあるので、できるかどうかというのはあるのですけれども、便数を増やすというところもあるかもしれません。あとは、正直申し上げると、1と2で大きく違うことはもしかしたらないのかもしれないのですが、1番の期間延長だったとしても、今年度利用状況を見て、例えば曜日の運行を見直した上でやってみようとか、そういう可能性もゼロではないと思っております。ですので、これが本運行なのですとうたうかどうかというところではあると思いますが、本運行に入ってしまうと、基本的に実証運行のような期間満了で終了しますといった対応はしない段階かと考えています。

片岡委員 本運行にすれば、先ほどおっしゃっていた、バスを買いやすくなるというのはあるのですか。

關田委員 現状、日野自動車で作っていませんので。今、選択肢はBYD、中国製の電気バスしかございませんので。

片岡委員 それをある程度故障が多いからといって、台数調整をするために必要だとなった場合でも、本運行でないと、そのときお金がちゃんと手当されるということでないバスを買いにくいですよ。

關田委員 そうですね。途中でやめてしまうからと言われて困ってしまうのは確かにございます。

津田委員 本運行にしたら、毎日10便くらいにするというイメージなのですか。これに比べたら。

關田委員 倍くらいになります。

津田委員 そうということですよ。それぐらいの違いということですね。

關田委員 神田と四谷と本運行ですと、1台ずつ神田は神田、四谷は四谷で動くようになりますので、今、実証運行なので1台で両ルートを回っている状況です。

津田委員 実証運行の期間延長だったら、今の便数でもう1年試しにやる。

關田委員 本運行になったら倍以上になります。

津田委員 本運行だったら倍になるイメージですね。そういうことですね。

關田委員 神田は神田、四谷は四谷で動いて、区役所で乗り換えられるように。

津田委員 その違いですよ。

金子委員 少なくとももう1台は買うということですか。

關田委員 必要になりますね。今の実証運行は1台のバスで8の字で回っているような感じ。

津田委員 逆に言うと、今から本運行を決めたとして間に合うのかどうかだと思うのです。さっき中国の話が出たことは、2番の選択をできるのか。

会長 本数を倍にして実証運行という名前でやるというのもあり得るのではないですか。

津田委員 そうですね。

会長 お金が倍かかるのは同じですけども。

事務局 ただ、いずれにせよ、運転手さんの数の問題というのが今一番致命的なところではありますので、そこを踏まえての判断かなと思っております。

金子委員 バスは基本的に区が買っているのですか。

事務局 補助金を出して、日立さんに運行していただいておりますので、買っているのは日立さんのほうで買っている形になります。

金子委員 所有はこちらで、運用はあっちではないのですか。

事務局 運行も日立さんにやっていただいている、それに対して区が補助金を出しているという仕組みになっております。

金子委員 予算の中には新しいバスを買う予算はつけないということですか。

事務局 そのバス代も含めて、例えば今年度であれば補助金をお出ししている形になります。

金子委員 補助金を出して、その同じ金額を渡すという考えでいいのですね。2,000万円かかるとしたら2,000万円の補助金を出して。

事務局 おっしゃるとおりです。

金子委員 ということですよ。区が買って区の所有物にする場合はどういうデメリットがあるのでしょうか。区で買っておけば、区の所有物として財産になるわけですよ。だけど、補助金として出してしまったら、お金が行ってしまっ、現物もそっちに行ってしまうわけですよ。

事務局 そうですね。

金子委員 何で買わないのですか。運行でなくて、区のお金を補助金を出して、現物はそっちにあって、区の所有物ではない物に対してお金を払っているという理解で

すよね。

事務局 そうですね。

金子委員 ですよね。何で区が買った物を運行してもらわないのか。どういうメリット、デメリットでその話になったのですか。区が買った物を運用してもらうのか、買った物を、現物もあげてしまうということですよね。2,000万円で買った物に2,000万円補助金を出しますよとなると、そっちのほうに現物も行ってしまつて、区には何も残らないですよね。そこはどういう差があるのですか。

關田委員 ただ、うちが事業をやめた場合は、バスは返します。うちが千代田区様のためにバスを買って補助していただいて運行しています。ただ、千代田区さんとの契約を、日立さんがあまりよくないからやめるとなったら、うちはバスを返すという形になっています。

金子委員 そういう契約なのですか。

關田委員 はい。違う事業者が来たら、違う事業者にお渡しするという。

金子委員 それは贈与とかにならないのですか。

關田委員 別に、うちもその運行をしていませんから、バスは必要ないですから。

事務局 正確に申し上げると、売却していただいて、その売却した金額を区に納めていただくことになっています。

金子委員 現物支給ではないということですね。

關田委員 そうです。ただ、うちに残るわけではございません。

事務局 なので、減価償却した分はなくなりますけれども、その分は区に返ってくるということになっております。

金子委員 初めて知りました、その事実を。区が区の名義で買って、それを運用してもらった場合も可能なのですか。

事務局 区の所有物を民間の企業さんに貸与という形になると思うのですが、その権利関係が難しくなりますので、基本的には日立さんの所有物として運行していただいて、日立さんの責任で整備とかもしていただくのが、運行期間中は一番すっきりする形かなと思います。

金子委員 でも、何でそこで、駄目になってしまったらそれを売った残りを区に返すことが可能なのですか。

事務局 協定上そういうふうに規定しておりますので。

金子委員 区の所有物ではない物を売らなければならないのですか。

事務局 それは先ほど金子さんがおっしゃったとおり、区のために買ってもらった物を区が補助金を出したのだから、終わったら残った分は返してねという契約にしているということです。

金子委員 複雑ですね。全然そういうところから風ぐるまを分かっていない気がします。すみませんでした。ありがとうございます。

会長 たしか昔は年間1億円ぐらいの補助金を出していたような気がしますけれども、先ほど2億円弱とおっしゃっていて、EVバスの分、特別今年高くなっているという理解でよろしいですか。区としては今後、年間幾らまで出すおつもりなのかというか、幾らでも出すのか。

事務局 先ほどからの話にも関連するのですが、最近運転手さんが不足しているという状況がありまして、日立さんも運転手さんの確保に苦慮されているという状況がありますので、なるべくお給料を今、都バス並みに上げるということで、経営努力をされていらっしゃるというところがありますので、その分に見合った労務費というのはこちらでお支払いをしなければいけないかなと思っておりまして、そこはしっかり対応していこうと思っております。

關田委員 去年まではもう一切上がらずに、世の中そうだったものですから、今年から賃上げを許していただいて、うちも賃上げできたというのが現状で。ほかの区も全部そうなのですから、去年まではどこの区も賃上げは認めてくれないというのが現状でした。

金子委員 ちなみに、ディーゼルバスとEVバスは価格的にどれぐらい違うのですか、1台当たり。

關田委員 価格的には大きく変わりませんが、会長がおっしゃったように、EVバスの方が国と都から補助金が出るものですから、多少安くは買えると。

金子委員 何%くらい補助金は出ますか。

關田委員 40%くらい出ます。ただそれも申込み順と、たくさんの方が予算の取り合いになってしまうので、それに見合った感じの金額です。

金子委員 最初の1台はその補助金を使って買ってらっしゃるのでしたっけ。

關田委員 はい。

金子委員 ありがとうございます。

会長 さっきの続きですけれども、千代田区さんとしては、収支率というか、運行のコストに対する運賃収入の割合はどのぐらいまでだったらお金を出すのかとか、絶対額で幾らまでだったらお金を出すのかとか、特にその辺は決まっていないのですか。

事務局 特にその辺は決めておりません。

会長 本当にすごく便利にしようと思ったらどんどんたくさん運行本数を増やせたら。お金さえかければ便利にはなります。それだけ人は乗らないと思いますけれども。

事務局 ただ当然、毎年毎年の予算要求の中で財政当局の査定は受けることになりますので、例えばですけれども、運転手さんが許した場合ですけれども、10ルートぐらいにするのだといったときに、本当にそれは必要なかというところはきっちり事業の部局としても考えなければいけませんし、予算の査定としてもしっかり目は入っていくと思っております。

会長 ありがとうございます。

ほかに何かご意見、ご質問ありますか。

金子委員 最後に1つだけいいですか。前の話を持ってきてしまって申し訳ないのですけれども、1回コミュニティバスにするという話が出ていたと思うのですけれども、コミュニティバスにはならないのですか。例えば乗車率を上げるとか、お買い物の利便性のために朝、三越の前に止めるとか、通勤のために駅のほうに行くとか、そういう理由は福祉も関係はするけれども、かなり一般の人向けの乗車率を上げるというところになってくると思うので、何でコミュニティバスの部署に事業が移らないのでしょうか。

事務局 過去のコミバスにしようとした経緯というのを、勉強不足で承知していませんが、今のところはいわゆる地域福祉交通としてのまま運行していくつもりではおります。ただ、課題意識というのは今お伺いしましたので、引き続き研究はしていきたいと思えます。

金子委員 何でそれが潰れてしまったか知りたいですね。せっかくそういう議論が区役所の中であって、そのとき聞いたのは両方で押しつけ合いをして、福祉バスのほうに押しつけられたという話を聞いたので。

事務局 コミバスにするほどのメリットというのをもうちょっと私も勉強しなければ

いけないなと思っておりますので。

金子委員 それを言うなら福祉バスとしてのメリットを福祉関係の人に、こういうメリットがあって、こうこうこうで、だからこういう人たちが使っていて、その人たちの利便性をもっと上げるのであれば、さっきのアンケートではないけれども、そこをきちんと納得させていただいて、コミュニティバスではないのだよということを明確にしてほしいところというのはずっと思っています。千代田区は、申し訳ないですけども、本当に交通の便が物すごくいいのですよ。しかも都バスも走っているではないですか。さっき話していたみたいに。どうして必要なのか、そこから掘り下げてほしいないつも思っていて、お年寄りだから、障害者だから、普通の交通機関を使えないでしょうという上から目線福祉ではなくて、ちゃんとさっき言っていた半蔵門線でも駅でエレベーターがないところはないですから、その辺の一般交通網と、そこに風ぐるまが入っていくメリットみたいなのが、田舎ではないのだから、何かないものですかねいつも思うのです。1時間に1本ぐらいのほとんど人を乗せていないバスが千代田区内を走っているのを見ると、区民としてすごく悲しい。こんなの税金を使っているかと思ってしまうというのをねじ伏せるぐらいの理由が欲しいです。

事務局 おっしゃるとおり、千代田区に交通空白地域はないと思っておりますので、そういう意味では、コミバスは成立しないと思っています。

金子委員 なので福祉バスをどう運営するかですね。どういう理由でどのように、誰を対象にして。そうするとおのずとルートが決まってくると思うのです。いろいろな人に話を聞き過ぎているのではないですか。このルートがいいだの、うちの近くに停留所が欲しいだの、いっぱい聞いていますから。その辺どうか分かって、予算に反映していただきたい。

事務局 おっしゃることは大変よく分かります。ただ、最後になりますけれども、今、現状利用されていて、それで何かしら生活をされている方もいらっしゃるというのは、コミバスなのか地域福祉交通なのかという冠は置いておいて、現状として区民の方、区民ではないかもしれないですけども、千代田区にいらっしゃる方がそうやって生活されているというのは実態としてあると思っていますので、そういう意味でサービスをいきなり低下するというのは、なかなか判断としては難しいところもあるかなと、行政としては思っております。

金子委員 あとは、どこまでお金かけてということですよ。難しいですね。

庄司委員 1つだけよろしいでしょうか。資料2の設置要綱の第1条を見ると「地域の需要及び実情に応じた地域福祉交通を実現し」とあるのですけれども、この「地域の需要及び実情」というのはどうなのでしょう。

例えば、片岡さんがいらっしゃっていると思うのですけれども、見間違いだったらすみません。実情はあるから助かるみたいなものはあるのでしょうか。

片岡委員 私たちがいるところはかがやきプラザというところなのです。区内に1つしかない施設なのですけれども、こういう交通網があることで、この施設にお越しになれる方も結構いらっしゃるわけです。だから、あるほうが便利だとは思いますが。

庄司委員 かがやきプラザというのは具体的にどういう。

片岡委員 基本的には、高齢者総合サポートセンターというところなのですけれども、ご高齢の方々がまずそこでいろいろな活動をされる場所でもあり、なおかつ、幾つかの機能に分かれているのですけど、多世代の交流をするための機能とか、あと相談機能とか、いろいろな機能を持っているところです。

庄司委員 お体が全く不自由で不便な方だけではなくて、ちょっと不自由だけれども、バスがあれば行けるという方もお送りをされているのです。

片岡委員 そうですね。ご高齢の方に関して言うと、障害があるとかないとかではなく、歳を重ねていくことによって、ちょっとした動きも大変な方が結構いらっしゃるわけです。そういう方々がこういう細かい交通網があることで来やすくなっているのは確かです。

あとは、確かに金子さんがおっしゃるとおり、千代田区は交通網が発達しているのですけれども、エスカレーターに乗ったりエレベーターに乗ったり、それだけで歩く距離はどうしても出てきてしまうではないですか。こういう車だと目の前に止まってくれて、歩く距離ができる限り少なくなってくれるので、それはご高齢の皆さんにとっては非常に便利な便ではないかなという気がしますし、そういう声を聞きます。

庄司委員 ありがとうございます。

津田委員 私いいですか。利用者の話ですけれども、私が使うのはいつも秋葉原ルートなのです。区役所から秋葉原ルートに行くと御茶ノ水の駅のところに障害者福祉

センター「えみふる」というところがあって、区内に作業所があるのですかね。区役所内に障害者の方の作業所があって、その方が必ず夕方「えみふる」まで戻っている方が何名かいらっしゃいます。来るときも多分乗られているのだと思うので、そういう事情もあるのだと思うのです。それが全体の本数の中でどれぐらい利用者がというのは見えていないですけれども、逆に言うと費用対効果を考えるのだったら絞るという、時によっては利用者実態を見るともう少し絞れるのかなという気がいたします。

庄司委員 福祉ということを前面に打ち出して利用者が増えて、利益率が上がることを主眼に置くのはちょっと難しいかなと。検討課題として今、2つ挙げられていると思うのですけれども、ここにバスの理念とか、定義ということの役割の再検討みたいなことを入れてもいいのかなと感じています。

事務局 ありがとうございます。こちらにはその予算に関わるようなところだけ書かせていただいております。問題提起いただいたことについては、もしかするとすぐに結論が出る話ではないのかもしれないと思っておりますので、引き続き研究はしてまいりたいと思います。

会長 ほかにご質問、ご意見、ございますでしょうか。

岡村委員 先ほど地域福祉交通、いろいろないきさつがありますが、実際に私は区民として年に数回乗ったりします。私は日曜青年教室に6年弱ぐらいボランティアに行っていたものですから、その受講生たちが必ず、行きもあると思うのですが、帰りは必ず乗ります。日立交通さんがとても、男性も女性もいますけれども、すごく丁寧で、私が見たところ、かんだ連雀で降りる受講生がいて、その受講生はたまたま運転手さんが女性だったのですけれども、ハイタッチをして帰っていく。そういうのにも運転手さんが合わせてくださいます。それから、あともう1つは車椅子対応についてです。確かに大変なのですが、車椅子を収めてきちんと対応してくださる、そういうところも見ておりますので。人数的にはなかなか難しいところであれなのですが、ここでうたっている福祉交通と言え、受講生たちはそういう意味をもしかしたら分かっていないかもしれないのですけれども、そういうのをうたいながら一般区民としてそうやって利用しているということも事実です。そこは承知をしていただければと思います。

金子委員 それは承知しています。なので、私が言っているのは、ある程度対象者が

絞られていて、しかも人数的に採算性が取れないというところを全部踏まえた上で、タクシーとかそういうもので使うならば、自宅から目的地まできっちり行けます。しかも時間を考えなくて済むのです。より利便性が上がります。

なので、1時間に1本のバスに合わせた形で、移動も大変な人が移動するのが福祉バス利用もあるので、それだったら逆に対象と人数がある程度絞れるのであれば、前みたいに、福祉タクシーはすごくよかったのです。ああいうものを利用したほうがより利便性が上がるというところで、予算も組めるし、もちろん駐車場代もかからないから、タクシーを利用させていただくという方法はいかがですかという話を私はしています。

岡村委員 あとは、一般区民、私も利用をたまにさせていただきますけれども、ほかに乗る方のご意見なのですけれども、それは無理ですよと、本数を増やしてほしいと。予算的に難しい状況なので、そういう意見は聞きますけれども、なかなか難しい状況ですということはお伝えしています。一般で乗る方にはそういうふうに思ってもらっしゃるということです。以上です。

金子委員 皆さんがおっしゃることはすごく理解できるのです。大人が乗って、利用して、運転手さんが親切で、よかったねという話は私も聞きますよ。でも、それと区民のお金を使っている以上は、ある程度絞り込んだ形の福祉サービスの1つとして風ぐるまという形を残すのか残さないのか。福祉タクシー券をもっと特定の必ず利用する方に配るのかという議論はずっとお金をかけ続けるわけにはいかないではないですか。運転手さんだって確保できないかもしれない。駐車場がないかもしれない。そういう中で、今、令和7年の予算を考えるのと並行してそれを考えていかないと、ずっと風ぐるまを運行できるぐらい千代田区にお金があればいいけれども、そういう形も少し考えるのが風ぐるまを考える上で1つプラスで要るのかなと今、お二人のお話を伺ってより一層思いました。

事務局 ありがとうございます。まず運転手さんの対応については、アンケートでも対応がすごくいいというご意見をかなり頂いておりまして、日立さんがしっかり社員教育をやっていただいて、地域福祉交通だということも含めて、きっちり対応していただいているものと思っておりますので、引き続き、日立さんと連携しながらやっていきたいと考えております。ありがとうございます。

あと、金子さんのおっしゃっているタクシー券の話なのですけれども、一応、幾

らぐらいかかるか試算したのです。例えば今、障害者福祉課で福祉タクシー券を配っていますけれども、それ1冊が4か月分で1万5,000円分なのです。それを例えばなのですけれども、高齢者65歳以上の人に配ったとすると、大体5億円ぐらいかかるのです。65歳以上全員に配るはおかしいというのもあると思うのですが、誰に配るのか、配る人をどうやって限定すればいいのかというのは、かなり政策的に難しい判断だと思うのです。そうするとある程度のところで線引きをして、一律の人に配るという話になると思います。

金子委員 現状も線引きして配っていますよね。

事務局 障害者の方には福祉タクシー券を配っています。ただ、高齢者の方だと数も多くなりますし、障害者の方のように手帳を持っている、持っていないというところの線引きがないので、年齢で区切るしかないと思うのです。そうするとなかなか、例えば65なのか75なのかというのはあると思うのですけれども、本当に5億円を毎年払うのか。それで、1万5,000円しかないのです。今の試算だと。

金子委員 1万5,000円、区内限定なのですか。区外も乗っていいのですか。

事務局 どちらかというのは今想定していないのですけれども、タクシー券として1万5,000円分ということなので。

金子委員 でも、1万5,000円分は今、現実的に配られているのですよね。

事務局 そうです。

金子委員 例えば区内で、1回当たり、区の中の質だけをやった場合で試算して、1回幾らで何往復するのかと考えると、多分1万5,000円かからないと思うのですけれども。

事務局 例えばですけれども、麴町の地域から九段下に来るとすると、大体片道で1,000円ぐらいですかね。それを往復だとすると2,000円かかりますと。例えばかがやきに週3日通っている人がいたとすると6,000円ですよね。そうすると、1か月ぐらいでなくなってしまうのです。

金子委員 それはその人の使い方ではないですか。

事務局 もちろんそうなのですけれども。

金子委員 1回しか使わない人もいるかもしれないでしょう。

事務局 もちろんそうなのですけれども。

金子委員 トータルで、これだったらお金がかかるとか、さっき言っていた乗合タク

シーの話とか、いろいろな可能性があるんで、決めつけしないで、この風ぐるまと並行してそういうことを考えていただければ、今、試算したら多くなりますと言われるよりは誠意があると思いますよ。前みたいなワンボックスのやつに戻してもいいと思うし。だって、あの頃だって大していっぱいになったところを見たことがなかったですよ。

事務局 私認識が間違っているのかもしれないのですが、当時はなかなか乗れない人もいるということで、ワンボックスを大型化するというので、この形態になったと聞いております。

片岡委員 時間帯ですね。

金子委員 時間帯によるのですか。

片岡委員 高齢者センターが開館する時間帯は結構来ます。そういう施設、施設が開館する時間には結構。その空き時間に関してはガラガラになってしまいます。そこでバスの大きさを変えられるのかどうか。運行バスの大きさを変えられるのかどうか。

金子委員 でも、お家の方になるべく歩かなくて楽して来てほしいという意見は分かるのだけれども、私はこれだけ交通網が発達していて、できるだけ歩いたほうが確実に健康にいいのです。それをバスだの何だのを使って来る人もいるし、自分の足で歩いてくださる方もいらっしゃるんで、現状の交通網を使えばいいのではないかと私は思います。

片岡委員 現実的に言ってしまうと、かがやきプラザでどの地区の人たちが来るのかというのを集計したことがあるのですが、九段の真ん中なのですから、麴町とかここら辺は多いのですけれども、外神田とかに行ってしまうと、ガクッと利用者が減ってしまうのです、距離的に。なので、なかなか高齢の方が、出にくくなってしまふ、出たくなくなってしまうとか面倒になってしまうのだろうなという気がするのですけれども、だから出ましよう、歩きましようとするのですが、それでもなかなか、交通の便が悪くなればなるほど出てこなくなってしまう怖さがあるので、そうすると今度は逆に施設を分散するほうがいいのではないかと、話が全然違うほうに行ってしまう。

津田委員 施設利用者が把握できるのだったら、そっちを把握してからバスの利用者をかぶせたらいいのではないですか。

金子委員 そうですね、本当に見える化ですよ。

津田委員 もうちょっと具体的な話にしていけないと出ないと思います。例えば民間のデイサービスなんかだったら必ず送迎があるわけですから、そういうことは使わないわけですから、区でお持ちのそういう福祉介護施設、障害者支援施設の登録者ないし利用者を調べれば大分見えてくると思います。まず現状を俯瞰するということをなかなか千代田区さんはしないのですよ。残念ながら。何か対策を考えるには現在地をつかまないと対策の議論にならないので、ざっくりと福祉なのかコミュニティなのかの前に、本当に誰がどのくらい利用しているのかというのをやらないとなかなか出ない結論ですよ。

会長 たしか、コロナ前かもしれませんけれども、何年か前にかなり大規模に利用者の調査をやりましたよね。

事務局 令和2、3年度に調査検討業務を実施いたしました。その利用者に個別に属性を聞いたりしているわけではないので、今おっしゃっているような属性把握ということではないですが。

会長 たしかそのデマンド交通とかも含めて、何通りかこの試算をしたりしたような記憶はあるのです。それで結局、風ぐるまがいいねということになって、この数年間はずっとやっているという理解であります。

金子委員 もうちょっと利用者さんの絞り込みとか、そもそも風ぐるまがどういう理念で動いているのかとか、そういうのをもうちょっと洗い出しをしてください。外神田の人は、85歳のおばあちゃんなのですからけれども、ここから歩いていっていますよ。

片岡委員 本当は、僕らもできる限り歩いてほしいという思いはあるのです。そうやって我々の施設の場合は利用者登録を全部しますから、どこの方が登録されているか分かるわけです。そうすると、本来的に言うと、和泉橋は住民がいらっしゃるはずですよ、地区的に。麴町が一番ですけども。やっぱり数が少ないよね、ほかの地区に比べてしまうと。距離的なものなのか、地域的なものなのか、交通の便なのか、そこら辺までは分析できていないのですけど。

金子委員 行きたくない人は、どんなに近くても行かないですよ、基本。隣でも行かないです。その人にとって行きたくなるようなものであれば、風ぐるまがなくても行きます。

会長 本当に活発なご議論を今日は頂いて、ありがとうございます。時間もそろそ

ろ迫っていますので、議事3番の今後のことにつきましては、今、本当にたくさんご意見が出ましたので、そちらを基に事務局でぜひさらなるご検討をいただければと思います。よろしくお願いします。

では、本日の議題は全て終了いたしましたので、進行は事務局にお返しいたします。

事務局 ありがとうございます。それでは、本日の会議はこの辺りで終了とさせていただきます。特に事務連絡はございませんので、これで終了とさせていただきます。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございました。

以上