

令和7年度 千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会

令和7年12月19日（金）10時～

千代田区役所4階 教育委員会室

事務局 令和7年度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。

事務局の福祉総務課長の岡と申します。本日は皆様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す。どうぞよろしく願いいたします。

協議会の開催に当たりまして、伝達事項がございます。当協議会の議論は、後ほど千代田区のホームページに公開させていただいております。発言の際には冒頭にご所属とお名前をお願いできればと思います。所属は略称で構いません。議事録の公開に当たりましては、事前に委員の皆様にご確認いただいたうえで公開とさせていただいておりますので、あらかじめご承知おきください。

それでは、資料のご確認をさせていただきます。配付資料をご覧ください。1枚目の次第に沿ってご説明させていただきます。2枚目が座席表でございます。資料の1番が委員名簿でございます。資料の2番が、「地域福祉交通『風ぐるま』の概要について」でございます。資料の3番が、「地域福祉交通『風ぐるま』利用実態調査の結果（概要）」でございます。資料の4番が「四谷・神田ルートの利用実績と実証運行期間終了後について」でございます。資料の5番が、「今後のスケジュールについて」でございます。ほかに参考資料が2つございます。参考資料1が、千代田区地域福祉交通『風ぐるま』運行協議会の設置要綱でございます。参考資料2が、他自治体の参考事例でございます。

資料は以上でございます。もしお手元に足りない資料など、ご不明点がございましたら事務局までお申し出をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは議題（2）、委員の紹介に入らせていただきます。私から次第に沿って委員紹介をさせていただきます。お手元の委員名簿の順に沿いましてお名前を読み上げますので、恐れ入りますが一言ご挨拶をお願いできればと思います。

富士見地区町会連合会会長、久保寺健郎様。

久保寺委員 おはようございます。よろしく願いいたします。

事務局 万世橋地区町会連合会会長、佐竹信敬様。

佐竹委員 おはようございます。よろしく願いいたします。

事務局 千代田区マンション連絡会ホームアットアドミラル管理組合、北原恵美様は本日ご欠席でございます。自己紹介としてご挨拶を頂いておりますので、後ほど代読させていただきます。

高齢者活動センターからのご推薦、利用者の代表として岡村五十鈴様。

岡村委員 おはようございます。よろしく願いいたします。

事務局 NPO法人リーヴ・ウィズ・ドリーム、中野真由美様。

中野委員 中野と申します。よろしく願いいたします。

事務局 千代田区社会福祉協議会総務課長、片倉裕司様。

片倉委員 片倉です。よろしく願いいたします。

事務局 宇都宮大学地域デザイン科学部教授、大森宣暁様。

大森委員 大森です。よろしく願いいたします。

事務局 東京都市大学建築都市デザイン学部准教授、稲垣具志様。

稲垣委員 稲垣です。よろしくお願いいたします。

事務局 大妻女子大学家政学部准教授、高辻千恵様。

高辻委員 高辻と申します。よろしくお願いいたします。

事務局 日立自動車交通株式会社営業企画部、榎本則彦様。

榎本委員 おはようございます。風ぐるまの運行をしております、日立自動車の榎本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 千代田区保健福祉部長、清水章でございます。

清水委員 清水でございます。今日はよろしくお願いいたします。

事務局 皆様、ありがとうございます。本日ご欠席の北原委員から自己紹介としてご挨拶を頂いておりますので、代読いたします。

「私は、2009年に転入してきました住人です。居住マンションの管理組合役員として、まちみらい千代田が主催するマンション連絡会に出席し、学びと支援をいただいて10年になります。以前に区長が出席されたときに、風ぐるまをもっと利便性のあるものにしてほしいと要望しましたら、区長から「コミュニティバスではなく福祉バスですのでね」と回答いただき、風ぐるまへの親近感が増しました。

今回、まちみらい千代田の推薦により参加させていただきました。参加希望の動機は、障害児者の施設職員であった経験と、2015年まで父親の介護をした経験、そして今自分が高齢者になり、かがやきプラザやいきいきプラザ一番町等を利用させていただく中で、風ぐるま、福祉タクシーが有益であると感じたことです。

風ぐるま利用時には、運転手の対応についてはよく訓練されていると感心することが多々あります。利用者、同乗者の方も、個性的な方の行動に遭われたときには、受け入れたり受け流すことで協力されており、安全で安心して利用できる福祉バスであることを実感しています。同乗して経緯をご覧になっていた一般の方が、感心される様子を垣間見ることもあります。父親は車椅子を使っていたので、リフトつき福祉タクシーも利用させていただきましたが、生活の幅を広げることができ、大きな支援をいただいたと思っております。

運転手不足や利便性を高めることなど、課題は多々あると思いますが、事業継続の姿勢は揺るがないことを先月のご説明でお聞きしまして、力強く感じております。区民として、この事業に参加させていただき光栄に存じます。どうぞよろしくお願いいたします」というご挨拶を承っております。また、事業に対するご意見として「風ぐるまを知らない人が一定数いるため、きっかけがあれば便利なサービスであることに気付いてもらえるのではないか。」「かがやきプラザ利用者の仲間から運行時間に合わせて予定を入れている。停留所まで遠いので、停留所を増やしてほしいといった話を聞いている。」とのご意見をいただいております。

続きまして、本日の出席状況の確認でございますが、委員の11名のうち10名にご出席いただいておりますので、過半数を超えておりますので、本協議会設置要綱6条1項の規定により、本協議会は有効に成立していることをご報告申し上げます。続いて、議題の3番に移らせていただきます。

議題(3)は、「会長の選出及び副会長の指名」でございます。本協議会の設置要綱第

5条に基づきまして、会長は委員の互選となり、副会長は会長の指名となっております。事前に委員の皆様にご相談させていただいたとおり、前期に引き続きまして会長を宇都宮大学地域デザイン科学部教授である大森委員に、副会長を東京都市大学建築都市デザイン学部准教授であられる稲垣委員にお願いしたいと思っておりますが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

(「異議なし」)

事務局 ありがとうございます。では大森委員を会長、稲垣委員を副会長ということで、以後の進行を進めさせていただければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、以後の進行につきましては大森会長にお願いできればと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

大森会長 それでは早速、議題を進めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。議題(1)「地域福祉交通『風ぐるま』の概要について」事務局よりご説明をお願ひいたします。

事務局 事務局から、議題(1)「地域福祉交通『風ぐるま』の概要について」ご説明させていただきます。議題の内容に先立ちまして、今年年1回の運行協議会ということで、前回からしばらく間が空いており、また今回委員の方々の変更が多くありますので、協議会でご議論いただきたい内容について改めてご説明させていただきます。

本協議会につきましては、設置要綱でも示しておりますように、この風ぐるまに関する地域の皆様の需要やご意見、そしてそれらを踏まえた今後の運行方法の在り方をご議論いただく協議の場として設置しております。直近では令和5年度から毎年1回程度の頻度で、皆様のお立場から自由な意見交換を頂く場として開催しております。

今回の令和7年度の協議会の大きなテーマが2点ございます。今年度10月に利用者の利用実態調査を行わせていただきました。この結果を踏まえ、利用者ニーズに応じたさらなる利便性の向上について、また現在の課題と改善策について、それぞれのお立場からご意見を頂きたいというところが1点でございます。

もう1点が、全国的に課題になっているバス運転手の不足についてでございます。風ぐるまについても持続性の確保が課題になっている中で、将来にわたって持続的かつ安定的な公共交通サービスとしてこれを維持、提供するために中長期的にどのような見直しが必要かという、先行きの長い目線でのご意見も今回賜りたく存じます。現在の利用者の声を踏まえた見直し、そして中長期の持続性の確保。この2点についてのご意見を頂ければと考えております。

後述いたします議題(1)では、まず事務局から風ぐるまのこれまでの変遷及び現状の位置づけについて、利用実態調査や他自治体の事例研究に関する現時点の整理状況とあわせて説明いたします。その後、先ほど申し上げた2点について委員の皆様から自由にご意見を頂ければと考えているところでございます。

今後のスケジュールについて、資料の5番で説明いたします。風ぐるま事業の見直しのスケジュールにつきまして、下部の表の中央「会議体開催、事業編成」の箇所でお示しさせていただきます。次回の運行協議会が令和8年度の夏頃、第2クォーターから第3クォーターの時期を想定しており、その翌年にあたる令和9年度の予算編成をについて協議する予定でございます。その際には今後の事業の見直しについて具体的な対応方針を

詰めていきたいと考えております。今回の運行協議会はいわばその前段に当たるものとしたしまして、将来を見据えたフリーディスカッション、自由闊達なご意見を皆様から頂き、来年度の協議会に議論をつなげていくことができると考えております。

それでは資料の2番に沿いまして、議題(1)の内容説明に入らせていただきます。まず1ページ目、「これまでの変遷」でございます。風ぐるまの前身である福祉バスは、福祉施設への利用が困難な方への移動支援を目的とした登録制の移動サービスとして、昭和63年に運行を開始いたしました。その後、平成9年に乗合タクシー方式によるリフトつきハイエースを用いた「風ぐるま」が開始し、従来よりも運行範囲を拡大いたしました。施設利用者のみでなく高齢者や障害者などより多くの区民に地域での交通手段を提供し、地域福祉の推進とノーマライゼーションの実現を図ったところでございます。その後利用ニーズに応じて運行ルートや路線の見直しを重ねてきたところでございます。

大きな転機になりましたのが、下の平成28年でございます。「かがやきプラザ」の開設を契機に、シンプルなルートの設定、車両のユニバーサルデザイン化、タクシー方式の課題であった乗員超過の解消という3点を主な目的に、小型バスによる乗合バス方式に移行いたしました。これに伴って運行ルートやダイヤを大幅に見直し、バリアフリー対応やベビーカー、車椅子利用者の方の利便性の向上を行い、より多様な交通弱者のニーズに応える体制を整えたところでございます。

直近では、令和2年及び3年に行ったアンケート調査を踏まえ、「双方向ルート」、「増便」、「利用可能時間帯の拡大」といったニーズに対応するため、麴町方面及び神田方面へ短時間で往復する四谷ルート・神田ルートを設定し、令和6年度から実証運行を開始しております。脱炭素化の推進のため、実証運行の2ルートではEV車両を導入しております。

乗合バスのほかにもう1つ、下に括弧書きしておりますとおり、風ぐるま(貸切便)というサービスもございます。リフトつき福祉タクシーを用いて、車椅子の方やバスの利用が困難な方の交通手段の確保にも取り組んでいるところでございます。

2ページ目に参ります。このような変遷を経て、今この地域福祉交通「風ぐるま」は以下のような位置づけで運用していると事務局は受け止めております。1つは導入当初から重視してきました、高齢者、障害者、子育て世帯の方など、交通弱者層の方への移動支援でございます。地域福祉交通としての基本理念を保った形で、千代田区内を走る鉄道や路線バスなど既存の交通機関では十分にカバーできない公共施設や医療福祉施設へのアクセス向上を重視した運行体制を整えるという目的が第一でございます。

一方で、誰もが利用できる地域公共交通としての機能も併せ持つということで、当初の導入目的である通院通所やリハビリ、買い物・食事といった利用に限らず、通勤・通学や公共手続など幅広い利用に対応できるものとして、現在乗合バスの形で運行しているところでございます。

次の3ページ目に、直近での検討の経緯及び現状を記載しております。令和2年度及び3年度にアンケート調査を実施し、令和4年度から5年度にかけて見直しを行い、令和6年度からEV車両を活用した新規ルートの実証運行を開始いたしました。この間においても、持続可能性や地域の交通手段としての役割について検討しながら、様々な課題に対応するための見直しを行ってまいりました。こうした課題への対応は引き続き求められる中

で、令和7年度は風ぐるまの利用者及び非利用者を対象に改めて実態調査を実施いたしました。調査結果を基に利用者それぞれの要望を把握したうえで、今後の事業見直しの方向性を検討いたします。

先ほど申し上げましたとおり、今回ご議論いただきたい内容として「持続可能性の確保」と「利用者ニーズの反映」がございます。

「持続可能性の確保」につきまして、運転手不足の深刻化や財政負担の増大といった課題を抱える中で、将来も安定して利便性の高いサービスを提供し続けるためには、効率的な運行体制を整えることが求められます。現在千代田区でも運転手の確保を目的とした待遇改善の取組として、賃上げ、休日数の確保、減便等の取組と進めさせていただいております。

もう1点「利用者ニーズの反映」につきまして、旧来から協議会の場でも様々なご意見、ご議論を頂いているところでございますが、今回の実態調査でも利便性向上に関する要望はよく寄せられております。特に地域福祉交通として高齢者や障害者、子育て世帯などの交通弱者層の方々が安心して利用できる環境を整えるために、運行計画の改善が引き続き必要な課題だと考えております。

これらを踏まえ、利用者ニーズを踏まえながら持続可能なサービスの在り方を協議していくために、現行の運行計画や体制では対応が難しい増便や停留所の増設、利用可能時間帯の拡大といったニーズに対して、運行計画の再編や新たな交通技術の活用なども視野に入れながら、幅広い視野で改善策を模索していくことができると考えております。

最後の4ページ目に、「利用実態調査」と「他自治体の参考事例の研究」を記載しております。こちらについては、後ほどそれぞれの資料を用いて詳細をご説明させていただければと思います。

続きまして資料の3番、本年10月に行わせていただきました地域福祉交通「風ぐるま」の利用実態調査の結果の概要でございます。1ページ目に調査の概要を載せております。調査はOD調査とアンケート調査の大きく2種類を実施いたしました。

「OD調査」の「O」は「Origin（乗車地点）」、「D」は「Destination（降車地点）」を意味しており、個々の乗客の乗降地点等を調査するものでございます。本年10月の調査では、調査員がバスの中に乗り込み、乗客の乗車停留所と降車停留所、利用目的、乗車前後の交通手段、乗継ぎ実態などを調査いたしました。OD調査の有効回答数は3,600件でございました。

もう1つアンケート調査を実施し、バスの車内及び区内の施設で配布いたしました。バスの車内で配付したものには217件の回答をいただきました。区内の施設に置かせていただいたものには184件の回答をいただきました。回答方法は郵送またはウェブでの回答でございました。この調査の中で風ぐるま利用者、あるいは非利用者の方の利用実態や、風ぐるまに対するご意見をいただきました。こうした調査を行わせていただくに当たって、皆様にはご協力を賜ったことに関しまして感謝を申し上げたいと思います。

調査方法の詳細につきましては、2ページ目から5ページ目に記載させていただいております。この内容は今回割愛させていただきます。

続きまして、調査の結果に入る前に、改めて風ぐるまの交通実態を説明させていただければと思います。まず8ページが「区内の交通サービスの概要」でございます。続いて9

ページで「交通不便地域」として描かせていただいているマップをご覧ください。徒歩200メートル圏域を仮定した場合、上の地図の青色に塗られている部分が風ぐるまを除いた鉄道バスによる移動圏域でございます。ここでは赤丸で囲っている空白の部分がいわゆる交通不便地域、空白地帯になっております。下の地図の赤色に塗られている部分が風ぐるまの停留所からの200メートル圏域でございます。風ぐるまの停留所を設けることで、鉄道やバスでは移動できない交通不便地域を一定程度解消して補完的に移動する機能を持っているところでございます。

10ページ目が同じく100メートルの圏域でお示ししております、麴町や神田猿樂町の辺りに交通不便地域である赤丸がございます。下の地図をご覧くださいますと、風ぐるまの停留所が交通不便地域を一定程度カバーしていることが見て取れるところでございます。

このような現況の交通サービスの需要を踏まえまして、調査の結果の内容についてご説明させていただければと思います。まず11ページにOD調査の結果がございます。ご回答いただいた方は、女性の方が60%以上という形になっております。年齢ですと、70代が23.0%と最も多く、高齢者の方に多くご利用いただいているといった結果になっております。

次に12ページでございます。利用目的も伺っております。幅広い目的で使っており、1番が「娯楽・趣味・習い事」で18.6%、2番が「通院・通所・リハビリ」、以降「通勤・通学」、「買い物・食事」と続いております。

13ページ以降の「日別の利用者数」は割愛させていただきまして、続きまして18ページに移らせていただきます。18ページに記載の表が「OD表」で、乗車した停留所「Origin」と、降車した停留所「Destination」を組み合わせた表でございます。

ここで「OD表の見方」を示しております。表の左側に縦に並んでいる行の部分が、ご乗車になられた停留所を指しております。上から見まして、13番、四谷駅の行に黄色い線が引かれておりますが、この線が四谷駅で乗車された方がその後の13番以降の番号のいずれの停留所でお降りになられたかをお示ししております。続いて、横に見ていただく列の部分が降車の停留所になっております。例えばこの表ですと15番、麴町四丁目に青い線を引かせていただいております。この青い線の部分が、麴町四丁目で降車された方がいずれの停留所でお乗りになられたかをお示ししております。

黄色い線と青い線が交差するところで赤丸を書かせていただいております。この赤丸の交差の部分は、四谷駅で乗られて、麴町四丁目で降りられている方の人数を示しております。

OD表のみで説明することは非常に難解だと思いますので、ないし今回委員の方々の変更が多くありますので、ルートそのものご説明も一緒に差し上げながら、イメージを持っていただきながら進行させていただきたいと思っております。お手元のルートマップを一緒に見ながらご説明を続けさせていただければと思います。

まずは麴町、富士見方面の3ルート、続いて秋葉原、内神田ルート、神田ルートという説明の順番とさせていただければと思います。

まず1ルート目、赤く書かれている麴町ルートからご説明させていただきます。どの便

も共通して、まず1番が千代田区役所からスタートいたします。続いて神田ルート以外の5ルートでは、2番がかがやきプラザないし九段坂病院を通過していきます。

麴町ルートにつきましてはそこから靖国通りを左折していきまして、九段の上を通りまして、大妻通りに差しかかったところでまた左折いたします。半蔵門駅に向かって九段さくら館、九段上集会室、区民住宅、五味坂交番、一番町交差点などがございます。ジロール麴町停留所は、半蔵門駅の前に設定しております。ここで一旦折れまして、麴町出張所、区民館を通り、大妻通りに戻ってきまして、平河天満宮前まで行く形になっています。折り返して北上し、麴町大通りを四谷駅のほうに伸びていく形になっています。四谷駅まで行きましたら折り返し、今度は麴町四丁目の辺りで左折いたします。いきいきプラザ一番町を通過して大妻通りに戻り、市ヶ谷駅、東京通信病院、飯田橋駅まで北上しまして、その後千代田区役所まで戻ってまいります。このようなルート設定にしているのが麴町ルートでございます。

また後でOD表と突き合わせて見ていただきたいのですが、麴町ルートの乗り降りの状況といたしましては、区役所やかがやきプラザで乗られる方が多くございます。その乗られた方のほとんどが大妻通りの九段さくら館や五味坂交番ないし半蔵門駅でお降りになられるという状況でございます。その後四谷駅に向かっていく方も多くおられますが、麴町四丁目、五丁目の降車も多くございます。四谷駅で乗りまして麴町大通りの部分を移動されて麴町四丁目でお降りになられる方も多いです。

その後は東京通信病院ないしいきいきプラザ一番町を目的地とした降車が多い状況になっております。いきいきプラザ一番町や番町のエリア、ないし市ヶ谷駅でお乗りになられて、東京通信病院でお降りになられる方も多くございます。

区役所から九段さくら館、四谷駅から麴町四丁目、その後のエリアでは通信病院を主な目的地として使っておられる方が多いという結果になっております。

続きまして、富士見・神保町ルートでございます。麴町ルートが一旦南下して北上していくルート設定であったのに対しまして、富士見・神保町はこの逆、一旦飯田橋のほうに進み、外堀通りを南下して進んでいくというルートになっております。

まず千代田区役所、かがやきプラザでお乗りになられた後、北上しまして富士見出張所、飯田橋駅前までお乗りになられまして、その後外堀通りを南下する形で通信病院を通りまして、番町のエリアに入っていくというところでございます。四番町アパート、番町を通りまして、いきいきプラザ一番町を通りまして、今度は大妻通りに戻って五味坂、さくら館前、富士見あみだ館を経由しまして、千代田保健所を区役所まで戻るのではなく九段下駅のところでまた真ん中に戻ってくると。このルートが神保町もカバーするルートになっておりまして、一旦北上しまして西神田三丁目、西神田コスモス館を通りまして、また少し南下して専修大学を南下しまして、神保町交差点北、駿河台下。ここで御茶ノ水駅と「えみふる」を通りまして区役所に戻ってくるといったルートになっております。

富士見・神保町ルートのご利用としましては、一番多いのが区役所から飯田橋駅の移動というのが1つ大きなところでございます。番町のエリアであったりとか富士見出張所でお降りになられる方も、それに続いているといったところになっています。もう1つが飯田橋駅で乗られる方が多くございまして、降車が一番多いのが東京通信病院です。線路上で言いますと、飯田橋駅と市ヶ谷駅の間にあるところでございますが、飯田橋駅で乗られ

てこの歩く距離を東京通信病院のドア・ツー・ドアで進んでおられる方が多いと。こういった結果になっております。

その後いきいきプラザ一番町や富士見あんず館にかけて、番町エリアからだと保健所、九段下の駅や御茶ノ水駅でお降りになれる方が多くなっております。保健所以降の乗車という点で言いますと、比較的少ないという結果になっておりまして、「えみふる」や水道橋駅から区役所への移動が多いといった結果になっているところがございます。こういったところで、富士見の辺りをよく使っておられるといった印象を持ったルートでございます。

富士見、麴町ルートでそれぞれ逆の方向で回っていくというところになっておりますが、昨年度から実証ルートとして四谷ルートとして、EVバスを使ってもう1つルートを増やしておりまして、これが紫の線になります。ここは南のほうに行って、麴町ルートが四谷駅まで行った後は、この後外堀通りを行っている部分を大妻通りに戻りまして、短時間で戻ってこられるようなところにメリットを見いだしている便でございます。

ルートとしましては千代田区役所、かがやきプラザから開始しまして、麴町ルートと同じく九段の上、九段さくら館を通りまして、半蔵門駅までぐっと下って麴町大通りに出た後、平河天満宮には行かずに四谷駅まで、西に行きまして四谷駅を経由して戻ってきましたら、大妻通りのほうで直進する形で、富士見あんず館を経由して区役所まで戻ってくるというルートになっております。

このルートを設置して今回2年目ということで、OD調査で拝見しましたが、やはり区役所と四谷駅での乗車が多くなっておりまして、降車目的地としましても区役所ないし四谷駅での降車が多いということになっております。その次にさくら館がここに続くということになっておりまして、おそらく集会室のご利用であったりとか、そういったご利用で使われている方が多いのではないかと見ております。

こちらが富士見、麴町のほうでございまして、続きまして、右側が秋葉原ルートでございます。青色の部分でございます。今度は九段下からかがやきプラザに伸びまして、最初は西神田三丁目であったり専修大学を通っているのですが、ここで神田警察通りまで南下しまして、ここを東にぐっと伸びていくところでございます。神田錦町三丁目、神田美土代町、そして神田公園出張所、東日本銀行神田支店を通りまして、岩本町ほほえみプラザ。ここを通りまして今度は北上していくというところでございます。美倉橋南を通過して、和泉公園入口前から秋葉原駅、さらに北上してアーツ千代田3331、外神田六丁目停留所を経まして、また南下して御茶ノ水駅を通過して、「えみふる」を経由しまして区役所に戻ってくるということで、反時計回りに岩本町ないし和泉の地域をカバーしながら、外神田まで伸びて戻ってくるというルートになっております。

ここで多く使われているのは、区役所でお乗りになられて、ほほえみプラザであったりとか秋葉原駅を目的としてご利用されている方が多いということになっておりまして、岩本町、和泉にさしかかって、美倉橋南以降からの乗車ですと秋葉原駅、アーツ3331、昌平童夢館の辺りでお乗りになられる方が多くございまして、最終目的地として御茶ノ水駅ないし千代田区役所に向かわれる。美倉橋南以降で多いのが秋葉原駅、アーツ千代田3331、昌平童夢館で、お降りになられるのが御茶ノ水駅、九段、区役所が多い。こういったルートになっておりますので、区役所からほほえみに行かれる方、それ以降は御茶

ノ水や区役所への移動を目的とされる方が多いのかなといったところでございます。

もう1つは内神田ルートという黄色のルートでございます、こちらは秋葉原ルートとはまた逆回りを意識したルート設定になっております。区役所、かがやきプラザから乗りますと、最初は同じような動き、西神田三丁目、西神田コスモス館まで向かいまして、この後南下。神保町交差点を經由しまして、駿河台下。もう一度北上するということで、「えみふる」や日大病院のほうに通っていくと。秋葉原ルートだと、最終の目的地に近いところを最初に北のほうを通りまして、万世橋出張所、かんだ連雀を通りまして、神田公園の出張所まで下りてきて、そこからほほえみプラザに行きまして、今度は秋葉原が北に行くのに対してこちらは南に行くということで、岩本町一丁目。ぐっと西に戻ってきまして、スポーツセンター、内神田住宅、そこから戻って区役所まで戻ってくると。こういったルートを通っております。

このルートを使われている方で一番特徴的なのが、区役所から「えみふる」への移動に際してはこのルートを使うのが一番便利となっておりますので、今回最も多いということ。また、西神田コスモス館での乗車が多くなっておりまして、コスモス館から恐らく活動の中で、ないし児童関係のところでもありますので、ここから駿河台下や「えみふる」への移動などにも使われておられる方が多いと。後半に目を向けますと、ほほえみプラザで乗られて、スポーツセンター。スポーツセンターは、神田駅の近くですとここでお降りになる方が多くございますので、そういった利用でもあるかなと思いますが、ほほえみからスポーツセンターや区役所まで行かれる方が多いといった結果になっております。

最後が同じく実証ルートとして去年から追加しましたピンク色の線の神田ルートでございます。神田側の秋葉原ルートと内神田ルートが北側の部分をカバーしているというところで、南の、特に新日本橋駅として置かれておりますが、中央区の方にも移動したいというニーズがございましたので、神田ルートを設置しまして、短い回り方でこういった中央区にも乗り入れするようなどの需要にかなったものとなっております。

ルートの説明をさせていただきますと、このルートに関しては最初に東側に行きますので、かがやきプラザで乗らない形になっております。千代田区役所でお乗りになられて、東側の毎日新聞、そして高架下、川沿いのところを北上しまして、神田錦町三丁目まで行って、神田警察通りを通りまして神田公園出張所に行きますと、神田駅で左折しまして北上です。須田町を通過して、秋葉原駅まで一旦北上しまして、和泉橋の出張所を通過してまた神田駅まで戻ってくるというところになっております。その後には先ほど申し上げた南下をしまして、新日本橋駅を通過して、また戻って西側へ直進と。スポーツセンター、区営内神田住宅を経て千代田区役所に戻ってくる。

こういったルート、南側をカバーするルートとしてありますので、実際の利用の目的としましても、区役所ないし秋葉原駅でお乗りになられて、新日本橋駅、ここに三越がありますが、中央区に行かれています方の降車が多いとなっております。その後区役所でお乗りになられて、おそらく乗り換えとして使われている方も多いといった結果になっております。

西側、東側、それぞれでできるだけ一方通行にならない形で、北側から南下する便に対しては、南側から北に行く便で補完していくと。こういった設定で、3つのルートそれぞれで補完しているといったところです。よく公共施設であったりとか福祉施設、あるいは

区役所とか鉄道の駅など、こういったところでの降車、乗車が多い傾向が出ているといったことが利用者実態調査でも確認できたところでございます。

OD調査についてのご説明は以上でございます。続きまして、資料3に戻りまして、こういったものを踏まえましたアンケート調査の結果のご説明を続けさせていただきます。31ページをご覧ください。アンケート調査は、バス乗り込み調査と施設調査を行わせていただきました。バスと施設で利用者の属性が若干違うところがございましたが、おおむね似通った形で結果が出ているところでございますので、今回のご説明といたしましては、バス乗り込み調査で得られた結果を基に進めさせていただきます。

まず属性についてですが、先ほどのOD調査と同様に、女性の方が7割といった形でございます。年齢としまして70代の方が最も多く、高齢者の方が多くご利用されているといった結果でございます。補足といたしまして、施設調査ですと恐らく児童関係の施設が多いというところもありまして、ないし障害者施設にお渡しさせていただいております。そちらは若い方が多いという結果が出ておりました。

続いて32ページ、利用者の職業でございます。定年退職を迎えて定職に就かれていない高齢者の方がよくご利用されているということで無職が多く、会社員、公務員、主婦が続いていくといった結果になりました。

下が「普段難なく歩ける距離」でございます。1キロ以上という回答が半分強という結果になりました。逆に目線向けますと、100メートルや300メートルがそれぞれ2.8%、4.6%いらっしゃり、1割程度の方が交通に難を抱えながらその足の支援として風ぐるまをご利用いただいているといったところは見取れずと受け止めております。

続いて33ページ、「移動を行う際の問題点」、日常の徒歩の移動についてでございます。半分以上が「特に問題はない」という回答をしている一方で、「体力面で上り坂・下り坂・階段等の移動が難しい」というご意見も27%ございます。施設調査ですと、恐らく子育て世代の方だと思いますが、ベビーカーを用いて移動しているといったところで問題点として回答いただいている方も、若干多い結果になっておりました。

下が風ぐるまの最も利用するルートでございます。やはり大枠は麴町ルートと秋葉原ルートでございます。富士見・神保町ルート、内神田ルートと続きます。この4つのルートからスタートした風ぐるまでもありますので、この4つのルートを最も利用するという回答を頂いております。

続きまして、34ページ、「利用目的」でございますが、OD調査と同様の結果を頂いております。娯楽・趣味、買い物・食事ないし通院・通所、通勤・通学など様々な目的にご利用されているというところでございます。

その下、「最も訪問が多い施設」の訪問頻度でございます。ほぼ毎日や週に2~3回、週1回程度など週1回以上使われる方が6割以上となっております。風ぐるまを定期的な頻度で頻繁に使っておられる方が多いだろうということがここでも見受けられたところでございます。

35ページ、訪問が多い施設の訪問頻度として、時間帯別の状況を伺っております。朝方の施設が開場やサロンなどのイベント交流活動が行われる9時台、10時台ないし11時台の午前中の期間に利用が集中しております。次いで、午後はお昼明けの13時から15時にかけての時間帯の利用が多くなっております。乗合タクシーから乗合バスに移行した

きっかけが、朝方にいろいろな施設をご利用される方のご利用が集中するということがありましたので、やはりバスとして運行している中でも利用時間帯が集中しているという結果が改めて見て取れたところでございます。

続きまして、36ページを飛ばさせていただいて、37ページの「利用券種」でございます。ICカードを使われている方が半分以上いらっしゃる、区民パスポートを使われている方も35%ということで、定期利用される方が多くいらっしゃると思いますが、こういった区民パスを購入されているということでも見て取れるのではないかと考えております。

下半分、「もし風ぐるまが無ければ、あなたの日常生活はどのように変化しますか」という設問でございます。移動が不便という回答を6割の方から頂いており、続いて外出する回数が減るという回答も25%の方から頂いております。いろいろな目的でご利用されている風ぐるまでございますが、やはり地域福祉交通という観点で言いますと、外出機会をしっかりと作っていくという、こういったニーズに対してカバーができていたことが、この結果の裏返しとして見て取れるのではないかと受け止めているところでございます。

続きまして、ここからが風ぐるまの課題についてでございます。38ページ以降で1位、2位、3位と伺っております、1位の内容だけ今回説明させていただきます。やはり1位が「便数が少ない」。1時間に1本のルートとしてやらせていただいておりますので、そこに対する便数のニーズが一番多くございます。

もう1つが「行き又は帰りの便がない（一方通行）」ということで、これは便数の少なさも相まってかと思いますが、両面をカバーすると先ほど申し上げましたが、回答としましては一方通行であることを課題と捉える意見が一定あるところでございます。

もう1つは、「目的地まで遠回り」というところです。いろいろな施設を回る形で風ぐるまを運行しておりますので、そこに対しては逆に遠回りであると感じておられる方も一定見受けられたところでございます。

今回第1位は「便数が少ない」に回答が集中しておりますので他の項目の割合が低くなっているのですが、次の39ページ、40ページのとおり、便数が少ない上での2番目、3番目の要望として一方通行及び遠回りの回答が一定割合高くなっておりますので、こちらに対するニーズはあるのだろうと受け止めております。

他に、「始発が遅い」、「終発が早い」です。朝8時から開始して夕方5時で終了するといったところに対しても、課題として、改善要望を受けているところでございます。

続いて41ページでございます。こういった課題がもし改善された場合、利用頻度はどれくらい増えると思いますかということで、多くの方からより風ぐるまのご利用を増やしていただけるという回答を頂いているところでございます。こうしたものも、我々のほうで受け止めさせていただければと思っております。

42ページが「風ぐるまで行けるようになると便利な場所」でございます。東京駅や日比谷、大丸有の方面に、コミュニティバスとしての意識を持ってこちらにも伸びればいいのということで、ご意見を頂いているところでございます。こういったことも踏まえて、あるいは地域福祉交通としての在り方も含めてどのように考えていくかというのが課題であろうと受け止めております。

ここまでが現在の風ぐるまのご利用の状況ないし課題についての説明でございました。調査としましては、最後の項目が43ページからのデマンド交通でございます。この協議

会でも数年来、デマンドタクシーの形や、新しい交通サービスも検討してはどうかというご意見を頂いていたところですが、今回の調査でこういったことについて区民のニーズを伺ったところがございます。この結果をお示しさせていただきます。

最初に、43ページの上側でございますが、バスより自宅・目的地の近傍までタクシー、ドア・ツー・ドアで送迎してくれることを好意的に評価する意見はやはり多く、「とても良い」、「良い」を合わせて半分強でございました。これを逆に、半分強にとどまったと見る意見もあるかもしれないですが、一定こういった結果が出たところがございます。

その下が、他人との乗合乗車になることについて気になりますかということでデマンド交通のデメリットの部分の受け止めを聞いている部分でございます。大体半々くらいで乗合乗車について気になる方と気にならない方が分かれたところになっております。

続きまして44ページでございます。バスであれば定時運行ですので停留所に来ていただければそこでお乗りいただけるというところがございますが、デマンドでは予約が必要になるということについて伺いました。こちらは気にならない方が若干多いというところで、半分弱が気にならない、35%の方が気になるという結果になっております。

その下が、このデマンドのサービスがあったら実際に利用しようと思えますか、という仮定の質問でございます。「必ず利用する」という回答が6%でございました。「おそらく利用する」を合わせて30%ということで、「分からない」という方が大半を占める中ではございますが、必ずないしおそらく利用するとお答えになられた方が3割となっております。

45ページの「利用目的」については、バスで利用されている分と同じになっており、「利用頻度」についてもおおむねバスと同じような結果になっております。バスに代替したサービスとして想定した場合に同じような利用の仕方、先ほど申し上げた恐らく利用するだろうという方が3割にとどまったという結果として受け止めております。

ルートマップの説明からアンケート調査として風ぐるまの受け止め、そしてデマンドについての受け止めということで、今の状況を明らかにさせていただきました。いかがでしょうか。次に他自治体の事例研究に続きます。

大森会長 ありがとうございます。区内施設への据置きアンケートよろしいですか。大体同じ結果でしょうか。

事務局 同じ傾向でございました。若い方、ないし恐らく児童関係の、子育て関係の施設や障害者施設を含みますので、それに伴いベビーカーの利用が困難などの要素があり若干ばらつきはありましたが、利用目的や頻度、あるいは課題感や要望についてはバス車内でお配りしたアンケートと同じような結果を頂いているところがございます。

大森会長 ありがとうございます。今年度3種類の調査を行い、そのデータの分析を今していただいて、丁寧にご説明いただきましてありがとうございます。それでは、委員の皆様からご質問、ご意見などがございましたらぜひよろしくお願いいたします。

最初に調査の内容、方法について確認してもよろしいでしょうか。

OD調査とバス車内及び区内施設で配付のアンケート調査という3種類を実施されていたということで、まず、OD調査の回答率はどのくらいなのですか。

事務局 OD調査には基本的にはご回答いただきました。

大森会長 ほぼ100%ですか。

事務局 ほぼ100%です。調査員調査で調査員から伺った感触としては、ほぼご回答いただいたというところでした。

大森会長 そうですか。あとは、これは1週間車内に乗られて実施されたということで、同じ人が何回か答える可能性もあるのですか。

事務局 左様でございます。

大森会長 そうですか。

事務局 今回カウントとしては重複している部分はありますが、逆にその頻度としての部分も一緒に捉えておまして、お乗りになられた方1人1人の延べで見たときの傾向ということで、今回見たところでございます。

大森会長 バスに乗ったときにOD調査票を渡して、降りるときに回収して、さらにアンケート調査もそこで配付して、後日可能であればお願いしますというように実施されたと理解しました。アンケートは多分1人1回しか取れないですね。

事務局 そうですね。そこでそういった部分、お一人お一人のご回答というところを補完したところでございます。

大森会長 分かりました。ありがとうございました。ほかの委員の皆様、ぜひご質問などしていただければと思います。

久保寺委員 初めてこの協議会に出ているのですが、このアンケートによってルートが変更したり、バス停が増えたりしてくるのですか。

事務局 事務局からご説明させていただきます。こういった調査や今回の議論でのご意見等を踏まえまして、停留所やルートを見直していきたいと、そういった思いで行っているものでございます。

久保寺委員 今までも変わってきているのですか。

事務局 前回は令和3年度に調査を行っておりまして、その際には4ルートのみでございましたが、時間が短い便を1つ用意してほしいというニーズがございました。そこから西側方面、東側方面で短く移動する四谷ルート、神田ルートにつながっているというところでございます。また、三越や日本橋の方面に行きたいという声も頂いておりましたので、そういったご意見を踏まえて、神田ルートでは南下して中央区まで乗り入れするというように、日立さんと協力させていただきながらルートを設定いたしました。

久保寺委員 それから、先ほどあったように福祉交通ということなので、ピンポイントになりますが、一口坂の停留所は坂の途中で止まるので、車椅子やベビーカーの親御さん、高齢者の皆様にとっては降りにくく危ない感じがします。そういうところとかも改善してもらったほうがいいのかなと思います。

事務局 事務局でございます。ありがとうございます。その点は検討させていただきます。まさにそういったご意見をこちらの見直しに反映していければと思っておりますので、皆様からも普段のご利用などの際にこういったところが課題ではないかというところをご意見頂ければと思います。

久保寺委員 1点思いましたのは、都営アパートやさくら館、東日本銀行神田支店など分かりやすい停留所名はいいのですけれど、麴町五丁目や麴町四丁目、神田錦町三丁目など、町会の広いイメージになっている停留所名。分かっている範囲の人は「この辺かな」とか思うけれど、知らなければどの辺りに行くのか分からないということになるのかなと。

また、停留所名に関しまして、先ほどの一口坂も、停留所名は「一口坂手前」となっていますが、その停留所がある位置が一口坂ですよ。その上の登り切ったところが一口坂交差点なのです。他にもそのような停留所があるかもしれない。一口坂手前のところは坂で乗り降りが危険なので、もう少し坂の上にして、靖国通りまで出てきて乗ってしまったほうがいいのかなと。

大森会長 ご意見ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

片倉委員 利用されている方が区民か区民ではないかは調査されているのですか。

事務局 調査しております。今回は結果としてお示しできていないのですが、引き続きの分析ではその点も分析して参ります。

大森会長 確かに区民が何パーセントくらい使っているかは知りたいところですので、後で結果を教えていただきたいと思います。

事務局 お示しさせていただきます。

片倉委員 地域福祉交通と謳っているということであれば、やはり区に住んでいる方を中心というか、その辺りの方々が使いやすいようにという意図があるのかなと思ったので、そこが知れたらいいなと思いました。

社会福祉協議会としての立場で言わせていただくと、閉じこもりやひきこもり、孤立等を解消するためにいろいろなところに人が集まる仕掛けを作り、サロンなどと呼んでいるのですが、これがいろいろなところに立ち上がっています。もちろん基本的には公共施設を使わせていただいています、公共施設まで行くのにも少し遠いという方たちのために民間の施設や貸し会議室、事務所等を使つての居場所づくりも行っています。要は時代、日々によって場所がいろいろ変わってきたりするのです。地域福祉という名前がついているので、そういうところに合わせて停留所も移り変わっていく仕組みができてくるとありがたいなと思っています。

例えば「えみふる」さんが平河町二丁目に「ちよだんご」という、障害者がお団子屋さんをやるという施設を作ったのです。居場所づくりとして場所を設けて近所の方々に集まってもらう仕掛けができています。この風ぐるまのルートで言うと、平河天満宮からぐるっと回って次の麴町二丁目になるのですが、そこの途中にあるのです。目の前を通っているのですが、止まらないのです。ぐるっと回るルートがもったいなく、近くに麴町中学校等もあるので、そこに1つ停留所があるといいなと個人的には思ったりしました。停留所を作るのにもいろいろな申請や許可があって大変なのだろうと思うのですが、年々の状況を見ながら少しずつ停留所を変えていくことも検討していただけるとうれしいなと思いました。

大森会長 ご意見ありがとうございます。

事務局 先ほどお話しいただいた「ちよだんごカフェ」、ちょうどこの平河天満宮前の停留所で降りてから坂を登っていくのです。そこまでの区間が上り坂になっていまして、マンションの中に設置されたものです。その前の乗りつけと言いますか、その設置という部分は調整が必要な部分としてはあるのですが、やはりそういったニーズに応じていくのが重要だろうと受け止めておりますので、今回はご意見として受け止めさせていただきます。

大森会長 停留所については定期的に場所の移動などもされているのですよね。

事務局 左様でございます。こういったいろいろなご意見を踏まえながら、設置や調整をさせていただいているところでございます。

大森会長 ほかにいかがでしょうか。

事務局 1つだけ事務局から添えさせていただくと、風ぐるまの停留所は60か所から70か所程度あるのですが、半分が都営バスの停留所を使わせていただいているというのもまた1つございます。大通りのところが特にそういったものになっているのですが、施設を通していくものというのは風ぐるまオリジナルの停留所も数多くありますので、そういったところできめ細やかなニーズに対して対応していければなと考えております。

大森会長 ほかにいかがでしょうか。

高辻委員 子育て家庭の方はベビーカーとかでお乗りになる方もいらっしゃるということでしたが、ベビーカーが乗るときのルール等の提示、周知等はされているのでしょうか。

事務局 車椅子の方とかもいらっしゃいますけど、ノンストップバスとして乗りやすい形で置かせていただきまして、全席優先席とさせていただいております。皆さんがお互いに配慮しながら乗り合わせるという形で行っておりますので、地域福祉交通として「お互い配慮しましょう」ということは掲示などさせていただいているところでございます。

高辻委員 ベビーカーを畳む、畳まない等、やはり子育て家庭の方だとそこが一番気を遣われるところかなというのがあって、乗客同士でやり取りするのは多分心理的なハードルが結構高いと思うので、乗るときのルールやマナーがある程度明示、周知されていれば、使う側の方にとっては「では使ってみようかな」ということになるのかなと思います。

片倉委員 今のお話に関連して、運転手さんにすごくいい方が多いので、車椅子やベビーカーの方がいると、運転席から降りて運んであげたりとすごくやっているのを私はよく目にします。今日、日立交通さんがいらっしゃいますけど、すごくいいなと思っています。私もよく乗るのですが、障害者の方、常連の方なのですがよく乗っていて眠ってしまうのです。その方は常連の方だから、運転手さんもどこで降りるかを知っていて、「着いたよ」なんて言ってやってくれている光景を見ると、地域福祉交通だなというのがすごく実感できて、いいお話だなと思ったりしました。

久保寺委員 車椅子を乗せるときは板を敷いて。あれも運転手さんがやっていますよね。

片倉委員 はい、やっています。

中野委員 榎本さんにお伺いいたします。千代田区のハートフル講座という、車椅子に乗っている方や目の不自由な方を移動の際に介助したりするお手伝いの講座をしています。会社ではそのような養成講座等を受講するプログラムはございますでしょうか。

榎本委員 バスを運行しております日立自動車交通の榎本と申します。僭越ながらコメントさせていただきます。弊社は主に福祉に特化した車両、主にリフトバスに関しまして100台以上保有がございます。特殊車両を利用になられる、重度の障害者の方や医療ケアが必要な方もいらっしゃいます。そういった方々に対応できるように、3か月に1回必ず研修を実施します。車椅子の対応や、外部から先生をお呼びするヘルパーの資格が取れる講習も年に数回やっております。主にドライバーと、添乗員にもそういった知識をつけていただくために、このような取組をしております。以上でございます。

中野委員 ありがとうございます。

稲垣委員 今のお話なのですが、それは枠組みとしては福祉有償運送の枠組みでなさっている。

榎本委員 福祉輸送を主にやらせていただいております。

稲垣委員 ハンドルを握られる方は2種免許なのですか。

榎本委員 大型2種です。

稲垣委員 全員ですか。

榎本委員 全員です。

稲垣委員 それはレベルが高いですね。大型2種免許を持っている方が介護の講習等を定期的に受けられている。

榎本委員 そうです。資格を取得する、しないは本人の判断になりますが、基本的な取っかかりの講習は弊社で行っておりまして、外部から何人か来ていただいてという形で実施しております。

稲垣委員 そうですね。福祉有償運送の話になってしまって申し訳ないのですが、福祉有償運送は、ほかの事業者さんとかNPOとかは千代田区内に展開されているのですか。分からなければ後で教えていただきたい。他区と合同で協議会をされていると思うんですけど。

事務局 福祉有償運送運営協議会は障害者福祉課が所管しております。区内事業者の実施状況については、確認して後ほど回答とさせていただきますたく存じます。

大森会長 なかったように認識しています。

稲垣委員 そうですね。

大森会長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

稲垣委員 では、続けていいですか。先ほど区内の方なのか、区外の方なのかご指摘もあったのですが、3～4年くらい前の結構前の議論なのですが、僕の記憶で覚えているのが、やはり昼間人口として相当大きな人口を抱えている区で、そういう方々は言わば企業市民のような形で通勤されている。そういう方々の、あるいは通勤なのか、もしくは営業の業務であるとか、最近かなりシェアサイクルが増えてきたとは思いますが、やはりそういう方々は一定数いるのだなというのを改めて認識した次第です。

12 ページ目で、円グラフを見ていたら面白い割合だなと。先ほどおっしゃっていたとおり、利用目的として娯楽・趣味・習い事、通院通所・リハビリ、それから買い物・食事の割合が高いといったところが、結構そういう福祉交通が担っているところの表れなのかなと思う一方で、やはり通勤・通学の15.4%は結構な割合ですよ。通勤・通学や業務（打合せ）というのは恐らく福祉の視点ではないのではないかなと。この業務（打合せ）は6%と、確かに他と比べると少し割合は低いのですが、通勤・通学と足すと20%に行きますので、こういう方々の利用があることである程度収入も得られるし、恐らく区民でなければ年間1,000円の人ではないので、結構支払っている可能性もある。

そういう、やはり受益者負担のような考え方で結構なお客様なのかなと思ったのですが、こういったところは気になります。結構いろいろな方々が混ざって利用されているのかなとは思いますが。そういう方々はずっと何十分もぐねぐねというようには乗らないかと思うのですが、例えば四谷駅から麴町四丁目は結構合理的な動きなので、そういうところにはひよっとしたらそういうお勤めの方とか、そういう方々が入ってきているのではないか

なども察するところなのです。

なので、言いたいのは何かというと、やはりクロス集計していただいて、例えば職業が分からなければ年齢層でクロスするとか、そうすると福祉的な側面とそれ以外の側面は切り分けて議論もできる。停留所が坂の途中であるから乗り降りが大変だという話は恐らくお勤めの方はそんなに苦にはならないだろうところを、やはり分けて示していただくと今後の議論とかがしやすいのかなと少し思いましたので、コメントさせていただきます。

事務局 事務局でございます。ご指摘ありがとうございます。今回職業もお聞きしておりますので、そういったクロス集計をさせていただいて、引き続き分析を深めていければと思っています。ちなみに高齢者の方が多いので無職の方が一定数見られるのですが、会社員、公務員の方も一定数おられるので、まさにおっしゃっていただいているニーズで使われている方は多いのではないかなと思います。麴町四丁目も半蔵門駅の駅前といいますか、オフィスビルも数多くありますので、それで利用されているのではないかと。

ちなみに調査結果の17ページで乗り継ぎ状況を取っておりまして、一番多いのは「乗り継ぎなし」、徒歩で行かれているということなのですが、その次は「鉄道・地下鉄」となっております。恐らく区外から来られて、特に麴町・富士見のエリアは大学も多いので、学生さんも結構使われていると思います。こういったサラリーマンや学生さんが遠方から来られて、風ぐるまを乗り継ぎでというのも一定あるのではないかなとは見ております。その辺りをクロス集計しながら分析を深めていきたいと思っております。ご指摘ありがとうございます。

稲垣委員 同じアンケート調査でも、バスで配付したものと区内施設据置きのもので回答者属性を比較すると、後者の方がやはり若いのですよね。同じ設問でも後者の方が結局子育ての方々が多いから、デマンドの交通の話等に対する受入れが少し高めで出ているなと思って、そこも興味深いなと思って拝見させていただいております。

事務局 ありがとうございます。少し説明を割愛してしまっていて恐縮です。

大森会長 貴重なコメントありがとうございます。確かに属性別でクロス集計のような結果も見たいところでございますので、ぜひ。この後やっていただけるのかな。

事務局 次回が来年の夏という形で設定させていただいておりますが、そのときには少なくとも今回掘り下げたものはしっかりお出ししたいと思っております。少しお時間を頂いて恐縮ですが、検討させていただきます。

大森会長 お願いいたします。すみません。先ほどの福祉有償運送のお話で、申し訳ないです。千代田区では、NPO法人ホープさんが福祉有償運送をやられています。

稲垣委員 2社さんが展開されているということですね。

大森会長 福祉有償運送としては1社だけです。このホープさんだけです。

稲垣委員 なるほど。分かりました。ありがとうございます。

大森会長 ほかにいかがでしょうか。私も、アンケート調査の結果に関して少しよろしいでしょうか。改善が必要な点というところで、便数が少ないというのが一番多いということでした。逆に、車内が混雑で座れないとか時間どおりに来ない、停留所で待つのが大変とか停留所に屋根が必要等、そういったところで困っている方がほとんどいなくて、その辺りはよい環境が提供されているのかなと思ったところでもあります。便数が少ないという問題はどうなるのかという点はあるかもしれませんが。

この資料の41ページで、先ほどのこの「改善が必要な点が改善された場合に風ぐるまの利用頻度はどれくらい増えると思いますか」で現在より週3回、4回増えるという人が24%、現在より週1、2回増えるという人が34.1%。この回答からすると、すごく増えそうな感じです。

どの点を改善すればというところとリンクはしていませんが、もし便数を少し増やすとどうなのでしょう。かなり利用者数が増える可能性もあるのかもしれないし、今後やはり定時、定路線だと対応できなくて、オンデマンドの需要もあるのかもしれませんが、この41ページの結果がかなり気になりましたので、こちらもぜひもう少し個人属性別とかで集計もしていただきたいなと思ったところがございます。

私から、取りあえず以上です。

事務局 ありがとうございます。そういった点も検討させていただきます。

続きまして、利用をやめられた方、利用していない方についても調査結果をまとめております。

60ページでございます。利用をやめた方にやめた理由を伺ったものもでございます。ここも同じく便数が少ない、遠回り、一方通行という形で来ておりますので、まさにご指摘いただいたところでは。この部分の改善がなされれば、ご利用されている方の頻度が増えるということも見込めるでしょうし、こういった一旦やめてしまった方も再び使っただけのきっかけにもつながるのではないかと受け止めております。

続いて61ページで、利用していたときの目的でというところで、こちらは「手続き等」が多いということで、ワンポイントでの利用をされていた方ももしかしたら一定おられたのではないかと見ております。これが利用をやめられた方の課題でございました。

もう1つが、62ページでございます。こちらは利用したことがない方です。一度も利用したことがない方が、利用されていない理由として、これまで上がってこなかった課題として「乗り方や時刻表・ルートが分かりにくい」。先ほど久保寺委員からも頂きましたが、例えば名称であったりとか、ルート設定であったりとか、そういった点で分かりにくさが残るといいますか。いろいろなルートをカバーしているものでございますので、分かりやすいルート設定はなかなか難しいかもしれませんが、少なくとも周知ですね。先ほど高辻委員、久保寺委員から分かりやすさの部分をご指摘いただきましたが、より使いやすく風ぐるまを見ていただけるような周知の仕方は、今まで利用したことがない方に対する訴求としては重要ではないかと受け止めさせていただいております。

大森会長 ありがとうございます。

片倉委員 停留所の名前のつけ方は、何か決まりがあるのですか。先ほどの久保寺委員のお話にもあったのですが、麴町のところは、例えば麴町二丁目は半蔵門駅に直結するすぐ近くだし、麴町四丁目は麴町駅の近くだし、番町停留所も麴町駅の近くなのですよね。さっき見たのは東京駅とか有楽町駅とかに行きたいというアンケートが多かったので、駅を利用されたい方は非常に多いのではないかなと思うので、駅名で載っていたほうが多分分かりやすい気がしたので、そういう名称のつけ方も少し考える必要はあるのかなと。

事務局 ありがとうございます。先ほども申し上げた、都バスとの共有バス停が半分ありますので、そこで特に大通り沿いのところは「〇〇丁目」という名称にしております。他の停留所につきましては日立さんとの協議で決めさせていただいております。今回一口

坂近辺の停留所についてのご指摘も頂きましたが、分かりやすさの点で引き続きいろいろなご意見を頂きながら名称の改善も図っていきたいと思っております。

大森会長 ありがとうございます。ここまでご質問等はよろしいですか。

(「異議なし」)

事務局 これまでの運行協議会でデマンドであったりとかタクシーであったりとか、そういうものでご意見をよく頂いておりましたので、今回そちらについて他自治体の事例の研究をさせていただいております、時間が迫っている中で恐縮ですが、こちらのほうも言及させていただければと思います。

よろしいでしょうか。

大森会長 お願いします。

事務局 参考資料2番でございます。他自治体の参考事例ということで、旧来協議会の中でもご意見を頂いておりましたデマンド交通に特に着目しまして、他自治体の参考事例を研究させていただきました。今回資料の中では1枚目で足立区と渋谷区、2枚目以降から足立区、渋谷区、また新宿区と大田区の概要を簡単にまとめさせていただいております。

今回1ページ目に特出ししている足立区と渋谷区について、足立区では高齢者のご利用に特にフィーチャーしている事例になっておまして、特徴的なのはほかの自治体さんですとネットでの予約であったりとか、アプリ上で完結するものも多く使っているところ、足立区さんでは紙で利用者登録証をお渡しして、配車予約も電話で行い、さらに現金での利用料金の支払いということでの工夫をしております。

実は23区で15区デマンドを実証運行しているのですが、ここは唯一本格運航に至っている事例でして、やはりターゲットをしっかりと絞って、もちろんエリア設定もお互いに工夫されていると思うのですが、その中でされていて、高齢者の方をしっかりとつかむことができている。こういった事例として紹介させていただいております。

下側の渋谷区さんが、タクシー配車アプリGOと連携をした取組でございます。一般に言う自治体でやるデマンド交通は、3ページ目の足立区のように、いわゆるバスと同じような形で乗降スポットを指定して、こういった名称がつくところで乗り降りするという形でやっているところ、渋谷区さんはGOと連携しまして、乗降スポットはかなりきめ細やかと言いますか、それぞれのニーズに応じたオンデマンドな形でドア・ツー・ドアを達成できているということです。

例えば5ページ目ですが、この下のマップに、この方は本町コミュニティセンターから初台駅までという形でしておりますが、分かりやすい設定でありますけど、ここを例えば自宅の近辺であったりとか、こういったきめ細やかなニーズに応えているといった特徴が渋谷区さんのサービスであるということです。9月から開始したところなのでこういった形で推移していくかということですが、こういった工夫があるといったところで1つの選択肢としてお示しさせていただきました。

1ページ目に戻っていただきまして、1番の足立区、2番の渋谷区ということで、3番がその他の特別区の実例ということで、ここで列挙している港区、新宿区、台東区、墨田区等ということで15区導入しているのですが、今、実証運行を数年前から開始しております、本格運行に移行しているのが足立区さんだけという形になっております。ほかの運行協議会での資料などを拝見しておりますと、やはり日中におけるタクシーの保持が課

題でございます。デマンドで乗り回すと言っても、朝から晩まで配車予約が来たときにすぐに出せないといけないということでもありますので、タクシーないし人件費を一定確保しないといけないコストがありますが、それに見合った利用者の確保に苦戦しているところです。

配車しても1日3人とか、数人とか。1人当たりにかかる輸送コストが大田区でいうと数万円とか、ほかでも数千円とか、そういったところで輸送コストがかかっているというところでもあります。仮にこれをするとした場合にはかなり工夫が必要だろうと考えております。

今回の千代田区の調査でも、先ほど申し上げた、デマンドを使うに当って乗り合いの予約であったりとか、乗り合いすることそのものについて気にならない人と気になる方が半々になったと。こういった結果を受けましたが、それでもやはり必ず利用するないしおそらく利用するといった方が1割ないし3割という形にとどまっております。

もう1つが千代田区はやはり交通が充実している地域であり、いわゆる交通空白地帯がないということで、ほかの自治体を見てもデマンドをやるに当たってほかの交通事業者とのすみ分けといいますか、競合、調整というので苦戦して、実証段階でなかなか利用も伸びず、調整の合意も得られず終了という様子を見ても、今の状況ですと風ぐるまの今の課題といいますか、乗合バスとして持ち味を伸ばしていく方向が1つポイントかなと思っています。今の時点で得られている情報の範囲では、今後ご意見を頂きながら考えていく部分ではありますが、慎重になる向きではないだろうかと思っております。

「その他」として1枚目の一番下に自動運転を書かせていただいております。東京都では2030年を1つの目途にしまして、自動運転を広げていきたいと思いますという取組が始まっているところがございます。2点目のGOとWaymoと日本交通の連携で、千代田区を含めた都心7区でデータの収集なども始まっているところですので、こういった動向も見ながら持続可能性の確保という観点に向けてこういった在り方が望ましいと考えられるかは、引き続き検討していきたいところでございます。

大森会長 では、今の点で何かご質問はございますでしょうか。

では、続いて議題(2)の四谷・神田ルートの実績と実証運行期間終了後についてご説明をお願いします。

事務局 議題(2)につきまして、資料の4でご説明させていただきます。

この四谷・神田ルートにつきまして、一番上の「実証運行の背景と目的」ですが、令和6年度から開始しております。その前の令和3年度のアンケート調査に対応したものとなっております。もともとの予定が令和7年の3月までの1年間での実証期間の予定でございましたが、運行協議会でのご議論であったりとか利用実態を踏まえまして、もう少し検証の様子を見ようかということで、令和8年3月まで実証期間の延長を行っている。令和7年度いっぱいでの実証期間を設定しているところでございます。

運行の概要については、ルートについては先ほど説明したとおりでございます。運行日がほかと違って月、火を運休としておりまして、平日は水木金、休日は土日と週5日運行という形で、ほかよりも短い1周当たり50分、60分の所要時間ということで運行しているところでございます。

車両はEV車両を使っておりまして、ポンチョが大体6.3メートルのところを、若干

だけ車長が長い6.9メートルということで運行しているところでございます。

次のページに移らせていただきまして、下の表の「利用実績」でございます。網かけしている部分ですが、令和6年度は四谷が1便当たりの平均が5.9人、神田が3.9人でありましたのが、今年度は浸透してきまして若干増えていると。四谷が7.4人、神田が4.7人という形で、ほかの4ルートは補完的な位置づけとしてスタートしたものでありましたが、それには及ばない形になっておりますが、着実に増えているといった状況でございます。

次の3ページです。利用者からのご意見も頂いております、(3)「利用者からのご意見」ということで、左側のピンクの丸が好意的なご意見、右側が課題として指摘されている部分でございます。ご意見としては「新しい停留所ができて使いやすい」であったりとか、三越前、新日本橋であったりとか、そういったものだと思います。ほかのルートのように1周が長くなってそこがよいということ、他交通との乗り継ぎには便利だということも頂いております。

一方で右側の課題として、「月曜日、火曜日が休みだと使いにくい」と。平日使いするにしても水木金だけだと難しいというご意見。あとは「便数が少ない」であったりとか、「他ルートとの空白時間帯を埋めるような時刻表に見直してほしい」、「時間帯を拡大してほしい」といったご意見を頂いているところでございます。

それを踏まえての3番、運行期間終了後の令和8年4月からの取扱いについての事務局の案ですが、6年、7年とかけて一定の利用実績が確認されたことは受け止めておりまして、この四谷ルート、神田ルートの両便について、4ルートに対する補完的な交通手段としての有用性を捉まえた上で、8年度以降も継続的な運行体制への移行を行うこととしてはどうかということで、まずは利用者から要望が多かった週7日運行への拡充を図ることができればいいのではないかと考えているところでございます。

※書きのところは、来年度にかけて大幅な見直しも視野に検討を進めていきたいと考えておりまして、便数であったり時間帯ないし時刻表についてご意見を頂いているところではございますが、ひとまずは令和8年4月からは現行の位置づけ、運行ルートであったり停留所の形のまま週7日運行に増やしていく。こういった形で考えております。

もう1つ補足としまして、7日運行に移行するに当たって運転手の確保など課題がありますが、この点については日立さんと協議の上で、対応は可能ということで頂いているところでございまして、これをもって事務局としてはこの形で行ければというご提案とさせていただきます。と思っております。

説明は以上でございます。

大森会長 ありがとうございます。四谷・神田ルートを4月から本格運行に移行したいという事務局案でございまして、ぜひご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

高辻委員 平均の人数を今ご報告いただいたところですが、こちらのアンケートでは、②の調査、16ページのところではやはり平日のほうが利用人数は多いかなという数になっているのですが、一方で神田ルートは土日のご利用も比較的多いかなというところで、四谷と神田で少し傾向が違うかなと思うのですが。

事務局 四谷は住宅地であったりとか交流できる施設などが多くございますので、恐ら

く高齢者の方に多くご利用いただいて、平日のほうが比較的多い形になっているのではないかなと見ています。神田ルートについてはやはり商業圏への移動、日本橋のほうへ移動していくというところも、秋葉原から乗られてそちらに移動されるというところがありますので、その点でほかのルートと比較してやはり土日が多いという形での結果になっております。

ここは、平日に関して言うとやはり水木金しかないので、月火は使えないので、このルートを生活に組み込むのがなかなか難しいという意見を頂いております。月、火を補完することでほかの平日の曜日も併せて増えていくのではないかと、期待ですが思っているところがございます。

大森会長 ほかに、何かございますでしょうか。

稲垣委員 ほかの自治体とかもお手伝いしている中で、こういう実証的なことをやって、それを踏まえて本格運行に行くのかという話のときに絶対に出てくるのが、運行経費と収入の割合なのです。要は収支率で、同じ23区であっても目標を設定されていて何パーセント、大体赤字ではないですか。それをどこまで許容するのかという収支率の目標値がやはりあって、それを確認して意思決定していくのが普通なのですが、この資料には言及がなくて少し気にはなったのですが、そもそもその辺りの千代田区さんの考え方をまず確認したいですし、「それでいいよ」と皆さんがおっしゃるのであれば、この協議会でこうしましょうということなのかなと思って少し気になったので。すみません。情報だけでも。

大森会長 重要なことですので、いかがでしょうか。

事務局 ありがとうございます。当初それを設定してこなかった部分について、導入当時のときからご意見を頂き、前回の協議会でも頂いておりますので、そこをしっかりと検証できる、これだけの基準を超えればというところをしっかりと設定するのが今のスタンダードだと我々も受け止めておりますので、次回の見直しときには、実証を仮に行うとした場合にはしっかりとそういったものを設定しながら、PDCAサイクルないし実証基準との比較をやりながらしっかりと考えていければと考えております。

もう1つ費用対効果、収支への点で言いますと、風ぐるまは予算としては大体2億円程度を使っている中で、収支として大体1,000万円程度頂いているので、公的な補助をしっかりと使わせていただいているという形になっております。EVバスを使っているので、運行の乗り回しみたいな点で言うと、ディーゼルに比べて運航費用に若干の減があるのか、ないのかというところではありますが、今後運行を続けていくに当たっては、地域福祉交通としての役割がありますので、収支だけではとどまらない要素ではあるのですが、しっかりと収益構造を確認しながら取組を進めていければと考えております。

ちなみに前回導入したときに、令和6年度の議論で、本格運行に移行するに当たって、もともと今回EVバス車両を1台用意して、ほかのルートは1ルートずつ2台で乗り回しをしていますので、本格運行にするともう1台購入して2台ずつでやっていく。これをもう1台増やしますかみたいな議論があったのですが、今回の利用状況で見ますと他の既存ルートと比較して若干その段差はありますので、一旦このままの形で、車両の補充はせずに継続的に補完的な形と見まして、また引き続き様子を見ながら、ほかのいろいろな見直しと併せて課題設定しながら検証が必要だろうという事務局の受け止めではございます。

大森会長 ありがとうございます。

稲垣委員 もう1つだけいいですか。

大森会長 ええ。

稲垣委員 もう1つ絶対に話題に上がるのが、これは今後これを担っていただける事業者さんに伺いたいのが、便数が増えるということはそれだけやはり人材確保が必要になってくる。でも多分に漏れず全国各地人材不足なので、この後退職者の方も結構出てくるのではないかなと勝手に今、予測しているのですが、そのあたりは持続可能なのか。

榎本委員 おっしゃるとおり2024年以降からドライバーのニーズは顕著に減ってきております。ダイヤも、今後ちゃんとこのダイヤで回りきるのが不安なところもあります。

現状、弊社では予備人員は既になくて、例えばインフルエンザとか風邪とかで欠席のドライバーが出ると、管理職の私たちが乗ったりすることもあるくらい切迫している状況ではございます。今後取組としましてはやはり賃金アップと働きやすい労働環境、そういったものを整備して行って、少しはよくはなってきておりますので、今回の7日間の1週間、毎日運行も、厳密には1.5人増えれば一応運行が可能です。

2人くらいは常時確保する形でこちらは決定いたしましたので、今後の便数を増やすとか、そういったところはまだ検討しないといけないところではありますけど、現状維持がやはり。今頑張って現状維持はしております。そういったところでございます。

稲垣委員 よろしくをお願いします。

大森会長 稲垣先生がおっしゃったように、今、風ぐるまは四谷・神田含めて6ルートで年間2億円ということですか。

事務局 左様でございます。

大森会長 年間でざっと20万人くらい乗っているのでしょうか。20万トリップ。1トリップ当たり1,000円くらい。確かに稲垣先生がおっしゃるとおり、実証運行期間中に収支率が何パーセントを超えたとか、1便当たり何人以上乗ったら本格運行に行こうかというのを通常は決めて判断するのですが、千代田区さんの場合は福祉交通という意味もかなり大きいので、なかなかそれだけで判断するというわけでもないのかもしれない。もちろん区の方針として福祉にお金を幾らでもかける方針であれば、問題はあまりない気はしますが。でも、本格運行というか、来年度以降は同じルート、時刻表で週7日でやりますということにしたいと。

もちろん利用者にとっては便利になりますので、区の財政状況に問題がないならいいとは思いますが。

事務局 恐縮でございます。来年度、令和8年度に関してはこういった形で、冒頭に申し上げた大きな見直しも9年度予算編成から考えておりますので、そこでこの2ルートを含めて見直しを進めていければとも考えているところでございます。おっしゃっていただいたとおり、我々千代田区は無尽蔵にという形でも全くありませんので、今後こういった見直しを行う場合にはしっかり検証できる基準を持って、特に持続性の確保が課題になっている部分でもありますので、しっかり引き締めて検討していきたいと思っております。そういったご指摘として受け止めさせていただきます。

大森会長 ありがとうございます。確かに自動運転が実現すれば運転手の問題が改善されるのかもしれませんが、まだ先のような気もしまし、またデマンド交通の他の区の例を見ると、やはりかなりお金がかかっていて、効率が悪そうな感じだということでもあります。

ね。

分かりました。ほかに何かご意見等はございますでしょうか。

では、議題の（２）で、８年度以降はこういうご提案のとおりで運行するというところでよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。では議題の（３）で「今後のスケジュールについて」、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局 資料の５番でございます。「今後のスケジュールについて」としまして、１つには冒頭にお伝えさせていただいたとおり、次回の運行協議会を８年度夏頃に開催しまして、９年度予算編成に向けた議論にしていきたいと思っております。表の上の部分、調査、研究を引き続き行ってまいりますので、今回ご指摘いただいたクロス集計であったりとか、頂戴した様々なものは３月に調査を一定取りまとめまして、次回の運行協議会でしっかりお示しして、より深掘りした分析ができるように進めていきたいと思っております。

下側の四谷・神田ルートについては、今回協議会でも同意、了解いただけたと受け止めてをさせていただきまして、地域公共交通会議、そして運輸局との調整を進めまして、来年の４月から本格運行という形で進めていければと思っております。

スケジュールについては以上でございます。

大森会長 ありがとうございます。何かご質問等はございますでしょうか。

特にはございませんか。では、ぜひ今日のご意見も踏まえてもう少しデータを詳しく分析もしていただきながら、検討していただきたいと思っております。

それでは、議題は以上となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

事務局 皆様ありがとうございます。最後に事務連絡に移らせていただきます。

１つは協議会の委員の構成につきましてご提案、ご説明させていただければと思っております。参考資料の１で設置要綱をつけさせていただいておりますが、こちらの第３条で「協議会の委員」という形で地域の皆様のお声を頂いているといった趣旨でやらせていただいているところでございます。

その中で、（７）「風ぐるま事業を所管する部長又はその指名する者」に関しまして、本協議会は千代田区で別途設置している地域公共交通会議と同様の構成として、協議会のメンバーとしても区の保健福祉部長を委員に位置づけているといったところでございます。今回のようにあくまでこの協議会の意義は協議、様々なご意見を頂くことを目的としたものでございますので、事務局の立場である部長をここの委員として同じく位置づけるということが適切なのかどうか、妥当なのかどうかという議論を事務局内部でしているところでございます。今回何か設置要綱の改正であったりとかをお示しするものではありませんが、次回の協議会に向けて改めて内部で取扱いを整理させていただきまして、こういった委員の位置づけ方について次回提示させていただいて、皆様にご相談させていただければと思っておりますので、この旨をご承知おきいただければ幸いです。

次回の開催につきましては、今回多々頂戴したご意見の検討を進めさせていただき、改めて我々事務局から委員の皆様にご連絡を差し上げて、日程の調整であったりとかを進めていければと思っております。よろしくをお願いいたします。事務連絡としては以上でございます。

最後に、今回実証ルート移行に当たっても一定の基準を示すべきだというご意見を頂きましたが、やはり皆様にご議論いただくに当たってこういった点でご意見を頂きたいというところを事務局から提示して、それを踏まえてご議論をさせていただくというところが非常に重要だと思っております。今回もいろいろなご指摘を多々頂いたところですので、次回はより明確に9年度の在り方を詰めていく議論になりますので、そのときには事務局としての在り方をしっかりお示ししながらご議論していく形で進めていければと思います。引き続き本協議会の運行についてご協力を賜れば幸いです。

恐縮ながら本日の結びと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。

大森会長 ありがとうございました。