

令和5年度 第1回千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会

令和5年7月7日（金）14時～
高齢者総合サポートセンター
かがやきプラザ 4階 会議室1・2

事務局 では、皆様、改めましてこんにちは。千代田区福祉総務課長の佐藤と申します。風ぐるまの事業を担当しております。本日は暑い中お越しくさいます。皆様の、委員の方の前回の任期が令和4年2月28日までというところで、次期の委員委嘱のタイミングで令和4年の7月頃に一度文書をお送りしたところなのですが、それ以来対面での開催というのは令和3年の3月29日から2年ぶりということになります。風ぐるまの見直しもその間、皆様のご意見を踏まえながら進めてまいりましたので、本日はご説明を差し上げて、またご意見を頂戴したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

会議に先立ちまして、お願いでございます。本会議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を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、あらかじめご了承ください。なお、議事録の内容につきましては、公開の前に事前に皆様にご確認をお願いいたしますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、資料の確認をさせていただきます。一緒に確認をお願いいたします。まず、上から本日の会議の次第です。それから、資料の2で、1枚めくっていただくと運行協議会の設置要綱がございます。資料の3、1枚名簿が抜けました。申し訳ございませんでした。資料の1、この運行協議会の委員名簿をおつけしておりました。失礼しました。資料の2が要綱で、資料の3が令和3年度実施地域福祉交通の支援策に関する調査検討結果についての資料でございます。続きまして、資料の4-1、地域福祉交通「風ぐるま」の見直し（案）についてです。4-2は番号を振っておりませんが、その次の資料としてルートマップをおつけしております。こちらが4-2ということになります。あと、資料の5で、今後のスケジュール、横長のA4の資料をおつけしております。先ほどの調査検討のところの詳細な資料を参考資料としておつけしております。資料の不足等ございませんでしょうか。大丈夫でしょうか。ありがとうございます。

お待たせしました。続いて、本日の会議の成立状況についてご報告申し上げます。本日は11名の委員の方のうち8名の方にご出席を頂いております。お配りしております千代田区地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会設置要綱第6条第1項の規定によりまして、委員の過半数が出席されていますので、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、大森会長から一言ご挨拶をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

会長 皆様、こんにちは。協議会の会長を仰せつかっております宇都宮大学の森でございます。今日もよろしくお願いいたします。

2年以上ぶりの対面の会議ということで、改めてこの風ぐるまの運行の目的等、どん

な方々を対象に、何のために運行するのかというところを改めて皆さんで振り返りながら今日の協議を進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 では、先生にご挨拶していただきまして、ここから進行を会長である大森先生にお願いしたいと思っております。それでは、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 それでは、次第に沿って会議を進めたいと思っております。

初めに、委員紹介を行いたいと思っております。新たな任期後の最初の協議会です。4名の委員の方がご退任されまして、今期より新たに3名の委員が加わりました。津田慎司委員、庄司ふき子委員、保健福祉部長の細越正明委員です。どうぞよろしくお願いいたします。そのほかの委員はお代わりありませんので、お手元の資料の1番、委員名簿の配付をもって委員の紹介に代えさせていただきます。なお本日、津田委員、庄司委員は欠席のご連絡を頂いております。

恐れ入りますが、細越委員から一言ご挨拶をお願いいたします。

細越委員 皆さん、改めましてこんにちは。保健福祉部長の細越と申します。ただいま会長からもお話ありましたように、この風ぐるま、区民の貴重な移動手段として定着しております。皆様の貴重なご意見頂きながらよりよい方策を模索していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長 ありがとうございます。

では、早速ですが、3番、議題に入りたいと思っております。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、事務局から本日の議事概要についてご説明を申し上げます。先ほどの資料の次節をご覧ください。本日、項番3の議題といたしまして(1)から(4)、4点ご用意しております。まず、(1)令和3年度実施地域福祉交通の支援策に関する調査検討結果について、こちらについては資料3を基に後ほどご説明をいたします。続きまして、資料の2、地域福祉交通「風ぐるま」の見直し(案)についてのところでは、資料の1と4を基にご説明をいたします。それから、最後に今後のスケジュールについてということで、資料の5に基づいてご説明をいたしまして、1から3以外の何かテーマがございましたらご提案いただきまして、議論を進めてまいりたいと考えております。ご説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。それでは、議題の(1)令和3年度実施地域福祉交通の支援策に関する調査検討結果について、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局 それでは、資料の3をご用意ください。風ぐるまにつきましては見直し検討として令和2年度、令和3年度、2か年にわたりまして調査検討を行いながら進めてきたところでございます。令和2年度の検討が終わった段階で前回の運行協議会が開催されまして、運行協議会の議論の中では基本的に交通弱者と言われる方々が外出しやすい、生きがいを持って健康を維持しながらQOLの高い生活を送るための1つの手段として捉える意見、また一方で、風ぐるま以外の手段の検討も必要ではないかのご意見も頂きました。それを受けまして、令和3年度には風ぐるま以外の交通手段に関する検討も行いました。

資料の3をご覧ください。この資料の3には2か年の検討の大きな流れを中心にまとめております。利用者の方の要望が、「増便、双方向ルート、時間

帯の拡大」の3点に主に集中しております中で、項番の3のプロセスのところ、このプロセスでアプローチするというを決めまして、見直し案の検討を進めてきたところ、

実際の検討の流れといたしましては、②の2つを令和3年度に検討いたしまして、こちらには風ぐるまのバス停の先に電動車椅子のようなスモールモビリティというようなものを使って、停留所とか時間帯は少し限られているのだけれども、乗り継ぎの利便性を図る案ですとか、自転車の活用など、様々な検討を行ってきたところですが、安全性の問題、風ぐるまは平面移動を必要とされている方の交通手段であり、自転車の接続はなかなか難しいということで、こちらについては課題があるというまとめをしております。

その上で、①の2のマイナーチェンジを進めるということで、判断をした次第です。①の利用促進策については、マイナーチェンジを行うという方向が固まっておりますので、これから策を進めていく中で、具体的に検討していきたいと考えております。

あと、2の新たな移動サービスの導入に当たって課題と考えている点につきましては、恐れ入りますが、先ほど最後に参考資料でホチキスとめの資料の8ページ、9ページをご覧いただきたいと思っております。

新たなサービスとして検討いたしましたのは、(1) オンデマンド交通でございます。予約、配車に係るコスト、運転手の確保、車両の購入や維持管理費が相応にかかる手段ではありますが、車両を効率的に運行できる点はメリットであるというふうに考えております。しかしながら、運行環境といたしまして、地域の公共交通事業者の理解を得るのが難しいという実態もございます。実際に、渋谷区では乗合タクシー型のオンデマンド交通の実証実験を行い、好評を得ましたが、本格実施を目指す中で、地域公共交通会議で他の交通事業者からの反対を受けて本格実施には至ることができなかったという事例もございます。こちらについてはまだ課題がちょっとあるなという認識で、千代田区においても実施しようとした場合にはバス、タクシー事業者からの反対が予想されますので、これで検討から落としてしまうということではなく、今度の検討課題として研究を続けてまいりたいと考えております。

そのほか、②の2の検討といたしまして、先ほどご説明しました超小型モビリティをリストアップして、風ぐるまのバス停と連携させる案なども議論いたしました。

それから、9ページの中ほどにタクシー補助の項目がございます。タクシー補助についても調査検討の中で検討いたしまして、タクシーの補助にはシステムや人件費などの固定費が抑えられるメリットがございます。しかしながら、個別性が高まるために輸送効率の点でも劣る点があること、昨今の政策課題である脱炭素化の流れからしますと、できれば皆さんまとまって移動していただくというような乗合いの、地域での策が行われているようなところもあるので、それにはちょっと逆行する案なのかなというふうにも考えられます。

また、高齢者の増加など、利用者の拡大とともに補助額が右肩上がりに高まってしまいう可能性や、個別の補助に係る行政の事務コストも課題となるという指摘がございます。今回この検討の中では、千代田区の風ぐるまとしては適さないであろうという判断を一定させていただいた次第でございます。

調査検討についてのご説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。令和3年度のいろいろとご検討いただいた内容をご紹介いただきましたが、委員の皆様から何かご質問等ございましたらお願いいたします。

では、私から1つ質問させてください。このオンデマンド交通ですとか、タクシーの補助ですが、具体的に運賃とか補助の金額とか、その辺はどのように検討されたのでしょうか。

事務局 オンデマンド交通については特に費用検討まではしておりません。タクシー補助については現在の風ぐるまの利用者、例えば令和4年ですと25万人程度になるのですが、その方々に500円補助すると考えると1億2,500万円、1,000円であれば2億5,000万円ということですので、風ぐるまであれば、今現在ですと1億1,000万円程度の経費がかかっておりまして、より個別にたくさんの方が使えるかどうかというところと、それが行政の施策で言えば、悪い言い方をしますとばらまきにつながるという点もございます。風ぐるまは、メインターゲットは交通弱者の方という想定でおりますけれども、それ以外の方のご利用もちろん可能なわけですし、運行協議会での前回の議論の中でも、風ぐるまの利用促進策を検討すべきではないかというお話がありましたので、それに沿った形で現在の風ぐるまの運行のマイナーチェンジという方向に至っているという状況でございます。

会長 どうもありがとうございます。

金子委員 金子でございます。オンデマンド交通とか、タクシーの補助というお話今出たのですけれども、例えば現在民間で使っているフルクルとか、そういうところと提携して、その既存のシステムを使ってタクシーを呼ぶというふうに、一から構築することばかり考えないで、そうするとその業者さんとお話になると思うのですけれども、必要な、例えば高齢者の方とか障害者の方とか、ある程度それを使う人を絞り込んで、本当に福祉で、使われる人だけにそれが使えるようなシステムをつくと、もうシステムはあるわけだから、かなり安く導入できるような気がします。そういうのは、ご検討はされましたか。

事務局 おっしゃっていただいたフルクルというのはUberタクシーみたいなイメージでよろしいのでしょうか。

金子委員 その辺にいるタクシーを、振ると来てくれる。

事務局 タクシーアプリで今ありますね。

金子委員 そうです。いろいろなのがありますよね。一例としてフルクルなのだけでも、タクシー呼べるアプリって、今、いくらでもあるわけで、千代田区の中って、すごくタクシー通っているではないですか。わざわざどこかと提携するのではなくて、もうそういうシステムを使って一定の予算範囲内で、パスワードか何か分からないけれども、渡して、それで運用していくという手はないでしょうか。

事務局 例えば、S. R I D EとかGOとかタクシーアプリありますね。ああいったものは迎車で大体1回500円。

金子委員 ただのもありますよ。

事務局 ただもありますか。Uberタクシーでしたか、みんなと乗り合うのは、区民の方はアンケートの中ではちょっと否定的です。

金子委員 乗合いではなくても、ただで、側にいると来てくれるというシステムも展開しているところも多いので、それを調べてせっかくだから提携してやるとか、そういう方法も一案として。タクシー全く駄目というわけではなくて、やはり本当に、風ぐるまは現状1時間に1本しかなくて、読んだら、どこかの会場でダンスを習っているのだけれども風ぐるまの時間があるから安心して終わりまでいられないとか、そういうお話が多分書いてあったのですけれども、そういうことも解消できるし、行きは風ぐるま、帰りはタクシーというふうな選択肢を利用者の方に持っていただくというのはどうでしょうか。

事務局 多分イメージ的には渋谷区で行ったオンデマンド交通とかなり近いイメージ。実は、渋谷区の運行事業者が千代田区にも売り込みに来ていまして、ちょっとお聞きしているとイメージとしてはかなり近い感じでした。バス会社と通信会社がサービスを立ち上げて、それをいろいろな自治体とか地域に展開していこうということだったので、そのお話は聞きました。

ただ、その中で、実際には地域公共交通会議に運行のスタイルとして諮っていかねばならないので、そこで業者が、こういった交通にタクシーを加えるということ自体が競合するのではないかというようなご意見頂いたというところで、私たちとしては今回のところは、ずっとやらないということではもちろんないのですけれども、今回の見直しに当たっては採用しないというふうに判断をしたところです。日立さんのほうで、もしそういったタクシーを導入するといった場合に、事業の環境などどんな状況なのかご説明いただいてもよろしいですか。

關田委員 一応、私も、今風ぐるま、バスの運行もしておるのですけれども、貸切り便といまして、リフト付きのハイエースの車も風ぐるまの一部として運行しておりますので、高齢者の方ですとか、障害をお持ちの方はそちらに電話で予約をしてお乗りになることができるようなシステムを千代田区さんでもやっているのです。

金子委員 全く知りませんでした。

關田委員 それが一番、本当に高齢者の方や障害者の方は非常に使いやすいという意味で、今約2台、1.5台で契約はしているのですけれども、それをご利用になっている方が結構そういう形では、風ぐるまに乗れない、風ぐるまではなくても行けるような交通手段としては、今、風ぐるまの貸切り便というものがございます。

あと、今タクシーのお話出ました。フルクルですとか、うち、日本交通グループのタクシー会社も200台運行しているのですけれども、GOというのがあるのです。ただ、先ほど課長がおっしゃったように、タクシーの場合すごくお金が、結局1人に配る話ではないので、何千人、何万人というタクシーチケットを配り出すとちょっと限りが、永遠に予算を使わなければいけなくなってしまいますので、その辺はどこの区もタクシー券をばらまくというのは今、やめていっているような状況です。

区によっては貸切り便のワンボックスのリフト付きの車両を、台数を増やしていくとか、現状はそういうような予算取りをしている区もございます。本当に交通弱者、極端に交通弱者の方がそういうお車をご利用できるというのが、千代田区と港区さんがサービスとしては区民の方から非常に喜ばれている事業でございます。両方ともうちの会社がやっているのですけれども。

あと、先ほど出たオンデマンドの渋谷のシステム、発想的には非常によい事業なのですけれども、なぜかと言うと、まだまだ都心は交通の便がいいのです。正直言うと、私、今豊島区のほうの委員もやっているのですけれども、現状お使いになっている利用者は本当にスマホをいつもいじっていて、非常にスマホを活用している方々が一番使っています。実際には、お年寄りの方、皆さんスマホを器用に使いませんので、結果的には交通弱者の人が使えないと。渋谷区でやっているやつも、豊島区もそうなのですけれども、実際には車椅子の方お断り、高齢者は扱えないというような状況で、30代、40代、50代のスマホ世代の人が一番今まで歩いていた距離をタクシーで、1人で乗る。5,000円で1か月乗り放題ですから、非常にお金的にはちょっと眉唾な事業だったのはたしかです。今、豊島区もそれでもめていますけれども。

金子委員 私はそういう若者とかではなくて、本当に交通弱者の人限定で、例えば暗証番号を設定するとかということで、ある程度人数を絞ってやる方法はできないかというので、渋谷区のととはちょっと違うのですけれども、先ほどおっしゃっていたリフトつきの。

關田委員 貸切り便。

金子委員 貸切り便というのはいつからあるのですか。

事務局 貸切り便はリフトつき福祉タクシーというふうに言っていて、先ほどおっしゃっていただいたようなお稽古事に使うというよりは、車椅子で移動されとか、横になって寝台の状態でも移動されとか、そういったお体にご不自由な方が通院の際にというふうに使われている場合が多いサービスです。

金子委員 それは限定で、それに乗れる人は決まっているのですか。

關田委員 一応、区のほうで使ってくださいという方がうちの会社のほうに登録する形になっています。ですから、もう決められた方々が、どうしても使いたいという方がうちに申し込みまして、会員番号を発行しまして、その方が朝8時から5時の間に電話をして、「いついつ使いたいのですけれども」という形で運行しています。

金子委員 全く知らないシステムだったので申し訳ないです。

關田委員 非常によいサービスだと思います。

金子委員 ありがとうございます。

細越委員 金子委員のご指摘、本当にそのとおりで思っていて、我々も決してこのオンデマンド等をやらないということではなく、何度も課長も言っていますように、引き続き検討します。やはり今おっしゃるように、本当にそのサービスが必要な方にそのサービスを届けるというのは、我々の使命だと思っていますので、その選択肢というのはこれからも検討します。

あともう1点、こういったサービスがあるのを知らないというのを今お聞きいたしました、それはもう本当に我々がもっとうまく周知を徹底していくというのが大事だと思っていますので、これから引き続きやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

金子委員 ありがとうございます。

会長 ほかに何かご意見ありますでしょうか。どうぞ。

樋口委員 樋口と申します。今のお話の感想に近いことになってしまうかと思うのですが、私の体験を基にちょっとお話しさせていただくと、私、ちょうど1年ぐらい前

に病気で車椅子に乗っていた時期がありまして、本当に交通弱者だったのです。

それで、車椅子は自走式、自分で、手でこがなければいけないタイプのものと、電動で、充電しておけば操作するだけで、自分でこがなくても動けるやつがあるのですけれども、病院に通院するときに自走式の自分でこいで行くやつだけではとても通院が大変で、電動車椅子は月に1万5,000円ぐらいするものを、自分で負担して借りて通院していたので、そのようなリフトつき福祉タクシーの存在を知っていたらば、私もそれを使って通院したかったなと思っております。

幸い私の病気のほうは治って今は歩けるようになったので、交通弱者ではなくなったのですけれども、そういうことがあったのでちょっと発言させていただきました。

事務局 ありがとうございます。恐らく障害者のサービス、高齢者のサービスというふうに区のご案内、しおり等にも分野を分けた形で周知をしてしまっているために、ご病気で一時的にご利用されたいという方のところにそういった情報が届いていなかったのではないかなというふうにお聞きしました。そういった周知につきましては、私どもの区長も、ラストワンマイル、利用者の方のところにそのサービスをしっかりお届けするというのを非常に重視しておりますので、持ち帰って周知につきまして検討させていただきたいと思っております。貴重なご意見ありがとうございます。

会長 ほかにございますか。それでは、ということで、いろいろ検討された結果、新たな移動サービスの導入ではなくて風ぐるまのマイナーチェンジの導入をやっというふうになりましたということでございます。ということで、では議題の(2)の地域福祉交通「風ぐるま」の見直し(案)について、事務局からご説明お願いいたします。

事務局 それでは、次第の2、地域福祉交通「風ぐるま」の見直し(案)についてご説明申し上げます。資料4-1と、もう一枚めくっていただいたルートマップをご用意ください。次第の1でご説明いたしました検討結果を踏まえまして、風ぐるまの見直しにつきましては現在の事業者である日立自動車交通株式会社さんと運行協定を継続いたしまして、運行における3つの課題や停留所、ルートに関して区に寄せられていたご意見になるべく対応できる方策をとということで検討してまいりました。

当初は現状のルート、今のこのルートマップで見ますと赤い麴町ルートから、黄色い内神田ルートまでの4ルート、この既存のルートを維持しながら、朝夕の増便程度の見直しというふうに想定をしておりました。しかしながら、昨今ドライバー不足、ドライバーの方の労働時間や休日などの労働環境を確保しなければならないという業界の流れに、運行時間帯の拡大がなかなか合わないといえますか、1便ずつ朝夕増便するために1.5倍の人員が必要になるということになり、非常にロスの多い人員配置になってしまうことや、またドライバーの確保という点でも労働時間、超過勤務についてもドライバーの方については今後いろいろと配慮が必要となってくる中で、シフトが募集にも影響するというお話を事業者さんから伺いまして、この方向は今回見合わせることにいたしました。

そのために、このルートマップで見ていただくと右側に黒い四谷ルート、神田ルートと示してあるもの、こちらを補完的なルートとして設定することとしまして、ドライバーの勤務時間が大体8時半から5時台の運行に収まるような形で増員をすることを考えた場合に路線を追加するというので、その代わりに、例えばこれまで錦町方面、よろず相

談MOFCAに風ぐるまが通らないのはどうなのか、というようなご意見もたくさん頂いておりましたし、錦町方面も不便なりに風ぐるまの対応がないというご指摘を頂いていたところですので、こういったところを網羅しながら、短時間で運行するルートを既存のルートに組み合わせる形で利便性を図るという方向で考えてみました。

乗換えについて、右上の秋葉原駅のところに乗換えというふうにルートマップに小さくあると思うのですが、こちらと、それから左の下のほうなのですけれども、5番の五味坂交番というところがあるのですが、この五味坂のところで乗換えができるように今後ダイヤを工夫しまして、1周回らなくても帰ってこられるような便も少し出していくというような方向で検討いたしました。

また、かねてから区議会のほうでも、千代田区の中だけで考えるのではなくて周辺のコミュニティバスとの連携も考えるべきだというご意見を頂いておまして、文京区のバスが御茶ノ水駅周辺に停留所を設けたいという声を受けて、既に日大病院のところ乗り入れてきております。そういった考え方で、千代田区の場合は生活支援ということになりますけれども、日本橋三越でお買物をしたい、昔、お買物する商店が身近になかったという方々が三越でお買物をされていて、ご高齢になってきているという中で、また三越でお買物をされたいというのがアンケートでしばしば上がってくるような状況になっていますので、そういった意味合いも含めまして、また新日本橋駅ですとか神田駅ですとか、そういった公共交通との接点もつくれますので、中央区と乗り入れるという案を考えた次第でございます。

以上が、文字のほうの資料で参りますと項番の2の(1)から(3)の部分になります。(4)については脱炭素化への対応ということで、今各区で電気自動車への切替えというのが進んでいますけれども、脱炭素化に向けてこの対策を進めたいという反面、実は車両の調達が非常に難しく、ほかに充電設備等が必要になりますので、普及という点で言うと簡単なことではないのですけれども、今回の見直しに当たって、現車両の更新に当たって1台導入するという方針を立てております。

それから、先ほど来、風ぐるまを補完する交通というお話が出ておりますが、(5)のところで臨時便、イベント等で人が移動する際、先ほど金子委員がおっしゃったような、活動センターのかがやき大学ですとか、もしある程度の人数の方が風ぐるまの運行のない時間にお帰りになるというようなときに、福祉総務課のほうで予算を組んで臨時便を柔軟に運行する対策をとって、利便性を図ることを考えております。

以上の検討プロセスにつきましては項番の3の見直し(案)の決定までの経緯というところに整理をしております。この表で、一部時間帯の増便をしようと思ったけれどもちょっと難しいので逆向きルートのほうになりましたとか、あと電気バスも7台入れ替えたいという意向を持っていましたが、これはなかなか難しいので新ルートで2台導入しようとか、バスの運行環境とか、いろいろな制約条件の中でこういった案になってきたという状況をこちらに整理をしております。

裏面をご覧ください。調査検討のところで課題検討に向けたプロセスのご紹介を差し上げましたが、そのプロセスに沿って何ができて何ができなかったかということ、整理をしております。上から、利用促進は今後見直しに向けてやってまいりまして、マイナーチェンジをこういった新ルート等で対応しますと。それから、タクシーの利用補助

については先ほどのご説明のとおりですけれども、運行車両の見直しも徐々に進めてまいりたいと。新たな移動サービスの導入については、現在のところは対応しないというふうに整理をしているところでございます。

スケジュールにつきましては次の項でご説明したいと思います。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、皆様から何かご質問等ございましたらお願いいたします。どうぞ。

稲垣委員 東京都市大の稲垣でございます。よろしくお願いたします。幾つか質問なのですけれども、今ご説明いただいた新しいルートを追加するとか、他区との連携を図るといったようなことというのが、資料の4-1の裏面だと①の2のところ、マイナーチェンジと書かれているのですけれども、言葉尻を指摘するつもりもないのですけれども、マイナーチェンジではないレベルなのかなという。どういう意味でこのマイナーチェンジという言葉を選ばれているのか、意図があればお教えいただきたいのですけれども、結構な変更だと僕は認識してまして。だってもう新ルートとか電気自動車とか、ある意味上の利用促進ともつながってくるのですけれども、こういうマイナーチェンジではなくて、区民の視点に立ってよりよい生活の質向上のために努力しているのだといったようなことをもっと行政としてアピールされたほうがいいのではないかなという建設的な意味での意見なのですけれども、なので、意図がもしあれば、これにこだわる意味とかがあれば、教えていただきたいと思えますし、これ1点目なのですけれども。

もう1点は、この対応状況の「△」が気になってまして、どうしても働き方改革であるとか人員不足といったような観点で、運行時間にはどうしても制約が出てくるということも理解できるわけなのですけれども、その限られたリソースの中で新しいルートが加えられたりするということが、ひょっとしたら今既に運行されているサービスにどうしても変更が伴うようなところが出てくるのではないかなというようなことが拝察できるわけなのですけれども、事業者様からもこのあたりのお考えをお伺いできればいいと思っておりますが、既存の例えば運行頻度であるだとか、そういったようなところがどれぐらい変わる可能性が今あるのか。多分それを含めて「△」とお書きになっているような気もしましたので、具体的に言えることがあればお伺いできれば。この2点でございます。

以上です。

事務局 ありがとうございます。資料については私のほうから、後ほど日立さんのほうにもご説明いただきたいと思います。このマイナーチェンジと書いてある項目は、あくまでも調査検討の時点でこういうプロセスで今後検討していきますといったものを単純に引いて、それに対応しているということですので、その度合いの評価までは実は含めておりませんでした。

この「△」については、運行時間帯の見直しができなかったので今後新ルートを設定するとお話したのですが、当面は実証運行ということで、テスト的に入れるということを考えていますので、まだ本格ではないということもございまして、ダイヤの連携のところ、どのぐらい工夫ができるのかというのは今後の日立さんとの協議になるかと思っておりますけれども、そういったところで改善が若干できるのではないかなという期待を込

めて「△」にしているということです。ただ、既存のルートの方は基本的には触らないつもりでいますので、そこが、おっしゃっていただいたような大幅な改善というよりは少し足して様子を見てみるといったような意味合いで、マイナーチェンジという感じで受け止めているところもあります。

關田委員 新しい実証実験の運行ルートに関してなのですが、人員に関しては、今回実証実験ということでちょっと乗合バスのようなものではないのですが、水木金土日と週5日間の運行、それでおかつドライバーを2人で8の字で回して、1時間に1本程度の運行をしていきたいと。私ども、いきなりマックスでスタートしてしまうと人手不足、今非常に会社全体で響いているところなので、そういう形で了解を得ていただいたものですから、今回実証実験ということで。

あと、現状今風ぐるまをご利用になっている方々から、やはりうちのドライバーもいろいろなご意見頂いていまして、行きたくないところでぐるぐる回っているとか、そういうのが非常に多かったものですから、主要駅の四ツ谷と秋葉原、千代田区横長なものですから、そこをうまく、魚で言えば魚のメインの骨のような形の運行形態ができたらいいなというご意見も非常に頂いていたものですから、交通弱者の方がストレートにいろいろな場所にいけるような運行経路ということで、千代田区の方々と検討した結果で、こういうルートになりました。

人に関しては一応問題なく、この実証実験に関してはですけれども。やはり、当然私どもも毎年毎年新卒採用をして、ドライバー育成をしっかりやっておりますので、一応人に関しては、ほかの区の増便をお断りするということもあると思えますけれども、これに関しては大丈夫です。

稲垣委員 ありがとうございます。今のご丁寧な説明で非常によく分かったところでございます。重要だと思うのは、今、稲垣が分かったということはそんなに重要ではなくて、区民の方がどれだけ意図や、現状、社会背景、課題みたいなことをご理解いただいて、もちろん利用者にとって百点満点の公共交通があればベストなのですが、それは無理なので、どこまで歩み寄るか。不合格にはならない程度で、合格点の中で、100点ではないのだけれども、そういう事情があるのであれば、私たちもそういう社会背景とかに歩み寄りながら利用しようかなと。だけれども、その中でどうしても、先ほど金子さんのほうからおっしゃっていたようなイベントがあったときに帰れないとか、そういったようなことはきちんとご意見いただいた上で、正しい情報共有を図っていくと、いったようなことはなされたほうがいいのかと。貸切り便、誰も分かっていなかったという実態もありますし、情報周知と正しい情報共有、お互いの歩み寄りの中で合意形成といったような、結構マクロな合意形成ですけれども、そういったようなところはなされたほうがいいのかというふうに思いましたし、やはりマイナーチェンジという言葉だけがひとり歩きしないように、このあたりは戦略的に言葉を考えられるといいのかなと思ったところです。

細越委員 ありがとうございます。私も当時は保健福祉部ではないところにいたので外から見ていたのですが、この風ぐるまは様々なご意見頂いています。区民はもちろんですが、企業からもいただいています。

今回も、見直しするときに、本当にこのルートを全部変えているような、そんなイ

メージをお持ちの方もいらっしゃいました。ただ、今回の説明もあったように、一応もう曲がりなりにも区民に定着しておりますので、この区役所を起点にした福祉交通バスということで進めることになった。なので、名称をフルモデルチェンジではなくてマイナーチェンジという形を使いました。ただ、今委員おっしゃるように、あえて自虐的に言う必要はないなと思っていますので、説明の仕方についてはおっしゃるとおりだと思いますので、それは工夫していきたいと思います。ありがとうございます。

会長 関連して私からも、既存の4路線はそのままのサービスを維持して、2路線、実験とはいえ追加なのですよね。そうすると、実験にはプラスでいくらぐらい費用をかけるつもりですか。

事務局 大体概算で今伺っているのが3,000万円程度。

金子委員 3,000万円ですか。タクシー券配ったほうがいいのではないですか。

会長 だからさっき1億1,000万円とおっしゃっていたので、2路線追加でさらにプラス3,000万円、1時間に1本ということではありますけれども、本格運行になったらさらにお金を投入する予定なのですか。

關田委員 そうですね、2台運行になりますので、当然ドライバーも増えます。それは区民の方々から実証実験した結果、「よいものでしたよ」となった結果だとは思いますが、それでも。

会長 千代田区はすごくお金があるのだなと思っていました。

金子委員 区民的には嫌だな、その話。

關田委員 ただ、車両のサイズも今、ポンチョとってワンドアの小さいバスで運行していますので、乗れない方々が出ているような路線もあるのですけれども、今回の四谷ルートと神田ルートに関しては、ツードアタイプのちょっと大きめのポンチョというタイプの電気バスを導入しますので、乗り降りも大分楽にはなると思います。

会長 もちろん区のほうでお金出してもいいということであれば全然いいと思いますし、確かにプラス3,000万円だとマイナーチェンジではないような気もしますね。

ちょっと話がかわってしまうかもしれないけれども、千代田区では地域公共交通会議というのはない、あるのですか。

事務局 ございます。

会長 別途あるのですか。

事務局 別途ございます。

会長 そちらではこちらの話はする必要はない感じなのですか。

事務局 地域公共交通会議は今月末に別途開催する予定でございます。その前に、地域公共交通会議に区民の方、利用者の方、関係の方の意見をもって参加するというふうにオーダーも頂いていますので、先だって運行協議会を開催させていただいているというところでございます。

会長 地域公共交通会議は昔からやっていましたか。

事務局 やってました。

会長 昔というか、何年前からやられているのですか。

事務局 以前も開催しておりました。見直しが平成27年に行われた際。

会長 そうでしたか。

細越委員 定期的にやるのではなくて、こういう大きな見直しとかがあるときに合わせて諮るという、そういう形になるかと思えます。

稲垣委員 協議的な要素が強い。

会長 そうですか。私も幾つか、この間の中央区のほうとか、やっておりますが、本当にちょっと変更するだけでもかなり、すごく大きな変更するみたいな話だったりしているので、さすがに、本当にマイナーチェンジではないような気もするなとも思いますし。

その場では都営バスさんとかも意見がいろいろ出ますか。都営バスと被らないようにとか。

事務局 都営バスの方もいらっしゃると思います。

細越委員 一応もう交通局様のほうにこのルートの説明と、あとバス停の共有の部分がございますので、その了解を得るためにもう3回ほど交通局には行っております。あと、警視庁様のほうにも。

会長 分かりました。ありがとうございます。ほかに何か。どうぞ。

金子委員 前の会議のときに、例えば運行の人が少ないというのだったら、区民から見て土日、特に日曜日乗っている方はほとんど見受けられないので、例えばそれを平日に振り分けるのはどうでしょうかみたいな案と、風ぐるまを全部やめたとして、タクシー等相乗り含めて再検討したときの、どちらの費用対効果が優れているのかということもご質問していて、それのご返事をまだ頂いていないところです。

それと、さっき三越とかに買物に行きたいというお話聞いたのですけれども、例えば社協さんとか、買い物ワゴンとかすばらしい事業をされているので、すみ分けをちょっとして、買物の方は例えば社協さんのほうにお願いして、買い物ワゴンとかそういうシステムを利用するとか、そういうふうにしないと、全部風ぐるまに押しつけるみたいに買物の人も駅行きたい人も全部福祉バスにしますというのはちょっと1時間1本の枠だと厳しいような気がずっとしています。いかがでしょう。

事務局 費用対効果につきまして、仮に全部やめると想定をするということも部長とも相談はしたのですが、いくら満員の乗車となっていなくても、風ぐるまが地域に一定程度定着している面があるので、やめるということについては申し訳ないのですが考えていませんでした。単純に計算したときの比較として先ほど申し上げたのが、概算でお1人500円、1,000円のタクシー券を配った場合には、風ぐるまと同等の費用もかかってくるだろうと。その対象の絞り方ですとかやり方によってきますので、細かい検証は必要だと思いますけれども、それであればいろいろな方に逆に使っていただくということを考える方向もあるのではないかなというふうには、一定判断をしているというところです。

買い物ワゴンは、かんだ連雀という高齢者施設で、すみれボランティアなどのボランティアさんが施設に関わっていらっしゃる方、淡路町や小川町の限られた地域の方をたしかオリンピックにお連れしていたと思うのですけれども。

金子委員 そうだったんですね。

事務局 限定的に。

金子委員 それは限定的なのだけれども、そういう事業として別に考えられないかと。

事務局 分かります。それが生活支援体制整備事業で、金子委員は民生・児童委員でい

らっしゃるので、以前生活支援体制整備事業の1つの発案として、バス事業者に協力をしてもらって、ドライバー確保した中で介添えの方のボランティアを募って、高齢者をお買物へ連れていくというプランを立てたことがあったと思います。それはあいにくコロナでうまくまとまらなかったのですが、そういった福祉のほうの取組はあるにはあるのですが、日常的にお困りの方に、生活支援として使っていただくというほどの量がやはり確保できないということはございます。ちょこちょこ部分的に、善意と善意の橋渡しというような形ではもちろん実現はできているのですが、こういった公共交通と肩を並べる議論ができるサービスというところまではなかなか、千代田区の場合、区民の方も働いていらっしゃる方が高齢者の方、あとは自営の方とかというふうには、日中にそういった支援をしていただける方というのがそれほど多いわけではないので、アイデアとしては出てくるのだけれども、なかなか実現の部分で厳しいというような状況でございます。

金子委員 土日をやめて、そっちの平日に回すというのは駄目なのですか。

事務局 それで、風ぐるまの乗降数というのが今きちんと計れていない状況なのです。ワンドアタイプなので、前から乗って後ろから降りるとかという場合だと大体どこから乗ってどこで降りる人が多いという数が取れるのですが、ワンドアなのでそれがうまく今までできていなかったという状況がございます。そこについては、今回見直しの中で、ご説明には加えていないのですが、そういった数が取れるようにしまして、実態になるべく即した曜日ですとか時間帯ですとか、調整を考えていけるような材料を今後集めていきたいというふうに思っています。

金子委員 ありがとうございます。

会長 ほかに何かございますか。お願いします。

片岡委員 社会福祉協議会の片岡でございます。運行内容見直し案の概要の中で、(3)新日本橋、日本橋三越周辺で中央区のバス停を共用とか、先ほどのルートのご説明の中では、文京区のバスが日大病院のほうに乗り入れているというふうなご説明もあったかと思うのですが、そういったように、千代田区には近隣区として5つですか、新宿、港、台東、全部含めると、そこら辺でもいろいろ運行しているものもあるかと思うのですが、相互乗り入れというような、多分文京も乗り入れだと思うのです。そういった考え方というのは広がっていく可能性はあるのかな。

例えば、そうすることで運行本数を増やすとかルートを新しくつくるとか、そういったのは必要なくなってくるでしょうし、事業者の方にとってみれば、そこで新たなお客さんを獲得できることになるので、そんなに費用負担が出てくるわけではないのだろうなという気はするので、ただ千代田区の中で、それだけ乗り入れする利用者があるランドマークというものはあるのかな。今、おっしゃった日大とかだったらそうでしょうけれども、千代田区の方からすれば、例えば女子医大とかは区外ではないですか。でもあそこに通われている方も結構いらっしゃるのでは、そういうことでの相互乗り入れのルートをつくることで本数増やさず、それからルート増やさずで、利便性だけは拡充できるのかなとちょっと思ったので。

今後、今やっている取組をさらに広げていくという考え方を持っていらっしゃるのかどうかとあって、伺いたいなと思いました。

事務局 ありがとうございます。今、文京区と日大病院のバス停を共用している件と、あと今度新ルートのところで本石町四丁目と新日本橋、(図の)下のところが共用で使えるようになるのですけれども、いずれも日立自動車さんの運行しているコミュニティバスとの連携ということになっています。新宿は走っていないですね。

關田委員 新宿は走っていないです。

事務局 なので、女子医大ということになると新宿区になるので、新宿にはちょっと申し訳ないのですけれども行けないということになってしまいます。既存のリソースを活用してできる限りお互いのメリットがあるようにというふうに、協議できるところとは徐々に実例もできてきているのですけれども、まだ積極的にどんどん展開するということまでは至っていない状況です。

会長 ありがとうございます。片岡委員おっしゃるように、別に区民の方は区の境界とか意識して毎日生活しているわけではないので、ただ、今区別にこういうものを行っていますのでこういうことになってしまっていますけれども、それこそ理想的には本当にもう23区全体で、適切なこういう路線を検討してというのが一番いいとは思いますが、どうぞ。

稲垣委員 稲垣でございます。今のお話なのですけれども、他区のコミュニティバスと乗り継ぐというような話とか、相互乗り入れといったようなことでリソースを増やさずにサービスがよくなるのではないかと。

僕にとっては結構斬新なアイデアだなと思って聞いていたのですけれども、どこまで捉えられているかお伺いしたいのですけれども、ご高齢の方というのはシルバーパスが結構効いていますよね。相当ヘビーユーザーがいらっしゃるので、僕、大学が世田谷にありますけれども、あそこは東急バスが走っている中で、180円払えば行けるような距離を、華麗にバスを乗り継いでいくのです。蒲田の駅から目黒ぐらいまで、「目蒲線で行ったらいいじゃん」と思うのですけれども、シルバーパスでお辞儀しながら、暑い中バス停で日傘さしてずっと次待っているのですよね。結構今おっしゃっていた新宿区のほうとかはもう大分、大森先生が今おっしゃった23区全体での交通というようなことは、恐らく都バスは結構考えている。高齢者の方々はシルバーパスの特権をお持ちで、都営地下鉄や、民営の路線バス乗り放題、乗り放題と言ったら語弊がありますが、そういうところは千代田区のご高齢の方というのは相当利用されているのかどうかというところで。

シルバーパスが大分認知されていて使われていて、それプラスアルファの風ぐるまのフィーダー的な、補助的なそういう大型のバスサイズでは入れないところを細かく回っていくというような話が一時あったから、かなりぐるぐると回っているような歴史が、経緯があったような気がしますし、そのあたりの、コミュニティバスだけではなくて、既存の路線バスであるとか地下鉄とか、千代田区は相当地下鉄網が発達していますので、考えてもう少し移動のシナリオみたいなことを重ね合わせていくというのが必要なのかなと思うのですけれども、そのあたりのご検討はどれぐらいなさっているのか教えていただきたいと思います。

事務局 厳密な追跡調査みたいなことはしていないのですけれども、今日資料持ってきませんでした。パーソントリップ調査の中で既存の公共交通機関で網羅されていないと

ころに、補完的に風ぐるまが運行されているので、現状の運行ルートは適切というか、重複や無駄があるという状況ではないというふうに調査検討の中では一応、気をとめているという……。

読み上げさせていただくと、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査による小ゾーン間のOD交通量を検証しましたと。千代田区内の移動は基本的に隣接ゾーン間の移動が多くを占めており、複数ゾーンをまたぐような距離の長いトリップは少ない状況にありますと。この移動範囲は、風ぐるまの運行ルートとおおむね整合している状況にありますというふうに調査の中で確認が取れているというところを基に、風ぐるまの中で考えるというふうに進んできたという状況です。

稲垣委員 大森先生を差し置いて発言するのも、多分同じこともあるかもしれないですけども、顕在化している調査結果の重ね合わせも確認は必要だと思うのですが、あそこに行きたいけれども移動できない。それはひょっとしたらそもそも交通システムが整備されていない可能性もあるだろうし、それはもちろんルートの再編とか、運行計画見直しというようなところなのですけども、先ほど来話題に上がっていた情報が行き届いていない、そういうサービスが存在することが分かっていない、そもそも風ぐるまが政策的にどういう交通政策の位置づけで、シルバーパスと組み合わせることによっていろいろなところに行けるとか、乗換えと今回出されたことは、僕は大きなことだと思うんですけども、そういったようなところで、顕在化していないニーズの潜在的なものというようなものがどれだけ今後利用促進のアイデア出しにつながってくるかと思いますが、そういうところと連動してくるのかといったようなところもまた考察が必要なのかなというふうに思いました。

今、課長おっしゃった、既にあらわになっているPT調査の結果の中で風ぐるまが担っているのだというところは全然間違ってもいないし、おっしゃるとおりだと思うんですけども、今後の計画の見直しとか検討とかというところには、今僕が申し上げたような視点というのはどうしてもやはり必要になってくるのかなというふうに思いましたので。それを考えると、都のシルバーパスの制度であるとか、区をまたいで走っている路線バスの状況とか、あとは地下鉄とか、そういう鉄道系との兼ね合いといったものをまずは千代田区全体の交通計画の中での位置づけを見据えつつ、区はやはり区域が狭いので、23区全部ではなくてもいいのですけれども、都心のあたり、例えば山手線の内側の中での交通体系を俯瞰的に見たときにどうなのかというところも、この場での議論ではないかもしれませんが、しないといけないかなというのはちょっと思ったところです。ほぼ感想なのですけれども。

細越委員 そういう議論、やはりうちの中でも出ていまして、まさに今のお話というのは千代田区の地域公共交通をどうするかという部分の話だと思います。

ちょっと言い訳ではないのですけれども、どうしても我々福祉目的という形でスタートしていますので、そこまでの考えをするのであれば、やはり区もまちづくり部隊とか、そういうところを交えて、そこで区として考えるべきだろうと。実は環境まちづくり部にも今はなくなってしまったのですけれども、公共交通施策を担当する課があったのです。本来そこがそういうのを担おうかという話だったので、ちょっと違う方向にあって、今組織改正でなくなったのですけれども、なので我々も福祉だけではなく

て今まさに委員のおっしゃったような視点で区として考えるべきかどうかというのは、今までもそうなのですけれども、これからも区の中で大きな検討課題ということで位置づけて進めていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

会長 ほかに何かご意見等ございますでしょうか。では、(3)の議題、今後のスケジュールについてに進みたいと思っておりますので、事務局からご説明お願いいたします。

事務局 それでは、先ほどの資料4の裏面の見直しスケジュールの部分と、それから資料5の今後のスケジュールの資料をご覧ください。先ほどの資料4の裏面のところには私どもの作業ベースでの四半期ごとの進捗について見込みを書かせていただいております。資料5のほうは関係会議の開催や関係機関との協議の視点でまとめたものでございます。

資料4の裏面のほうで行きますと、今ルート変更(案)、実証実験内容の検討、協議等を進めてまいりまして、本日会議に諮らせていただきましたので、今後地域公共交通会議や議会への説明等を進めてまいりまして、予算要求と事務が進んでまいります。年度後半で関東運輸局への申請・検査、あと新協定による運行の準備を進めまして、来年度の4月から新しい協定の下での運行が始まり、実証運行につきましては、中央区のほうも見直しがございましたので、その運行のタイミングと合わせて第1四半期のうちに進めていくということになっております。

この運行協議会につきましても令和5年の第3四半期に予定をしておりますが、本日もご説明した内容について、今後の検討、説明の中で大きな変更が必要というような状況がなければ、このように予定どおり進めていきますというご報告として書面開催とさせていただきますと思っておりますけれども、その点につきましても本日もご意見頂戴できればと思います。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、委員の皆様から何かご意見等があればお願いいたします。改めて運賃とかサービス時間帯とか、もう一回ご説明していただいてもよろしいですか。

事務局 運賃については今までどおり100円で運行してまいりまして、運行の時間帯も現在の8時30分からおおむね6時前までという時間帯でダイヤを編成してまいります。

シルバーパスのお話が出ましたが、風ぐるまではシルバーパスはご利用いただけませんが、非課税世帯の方に年間1,000円のパスを発行して、ほぼシルバーパスと同様に乗っていただけるというふうな対応をしております。以上でございます。

会長 黒いほうが1時間1本でしたか。黒い四谷と神田、新しいルート。

事務局 これは全ルート大体1時間1本ということになります。今、既存の赤から黄色のところは1時間1本程度で、もっと増便してほしいというお話を頂いていましたので、その増便ではなくて、交差するルートをつかって利便性を高めて、行ったら早く帰ってこられるような場所もつくっていくというような考え方なので、増便と言えば増便なのかもしれないですし、どういうふうに捉えるのかというのはご専門の先生方のご意見も頂きたいところなのですけれども。

会長 四谷と神田も1時間に1本。

事務局 はい。

会長 8時半から18時ぐらいということですね。

事務局 はい。

会長 ありがとうございます。どうぞ。

金子委員 次回書面開催ということで、今回の協議会に関しましてちょっと思うのですが、この協議会を開催して委員を集めて区の説明を聞いて先生方のお話を承って、何の協議会なのかなというところで、私たちは何を求められてこの場にいるのかがすごく分からないのですけれども、次が書面開催で決まったことだけご報告しますということであれば、そもそも協議会の意義がちょっと分からないなと思うのですが、いかがでしょう。

事務局 本協議会の設置意義については要綱に書かれているとおりで、より利便性を高めた地域公共交通にするために皆様のご意見を伺うと。地域の需要から地域の意見に関する事項ですとか、運行方法に関する事項、そういったことを協議する委員会として位置づけられていますので、今日様々なご意見をお聞きできた、前回ご意見を承って間が2年開いてしまいましたけれども、これまで頂いたご意見に対して今回の見直しではこのようなお答えになりますということのご説明する機会というふうに私個人的には捉えて今日臨んでおります。

次回書面開催というふうにいたしましたのは、お集まりいただくのが皆様にとってご負担ではないかということ事務局の中でも話しまして、もし逆にお集まりいただくことが差し支えないということであれば、もちろん開催をさせていただくので、そこは今日ご参加の皆様で、これでもう一回、みんなで確認をしようというふうにおっしゃっていただければ開催をさせていただきたいと思います。

会長 金子委員的にはこの場で少しここをこうしてああしたほうがいいのかということをもうちょっと議論したいという感じですか。

金子委員 要するに、現行の風ぐるまを少しでもよくするという意図はよく分かりましたけれども、もうこのスケジュールありきだなというところで、それに関して取りあえず意見頂いて、区がこういうふうに応えましたよというところで協議会が成り立っているというようなイメージしか今日持てなかったのもう決まっていることだったら協議会する必要ないので、書面でこうなりましたと通知すればよかったですのではないですか、今回。どう思いますか。それに対して意見を言ってくださいと言ったところで、こうこうで結局それは無理です、今後検討しますというお答えだけを聞くのであれば、私ここにいる意味はちょっとなかったのかなと。

しかも、前回の協議会の後で、大分前なのですけれども、その回答すら何年も放っておかれて、今回やっと聞けたというところで、あの時間は何だったのだろうとか、あの協議会自体もそういう意見を出していたのですけれども、結局風ぐるまをやるということが大前提であるから、反対の意見を言ってもスルーされて2年ほったらかしということなのかなとか、邪推をしてしまうというところなんです。

なので、今回もまた書面開催で、区としてそれほど大きな議題がなく、このまま進めるというのであればそういうふうの説明を受けたほうがいいのかというところなんです。

以上です。

事務局 先ほど、冒頭でご説明いたしましたように、コロナの関係があって開催が難しい時期に、書面開催の形で見直しの方向性についてはこうなりますということを書きで差し上げることになってしまったので、余計その間、区から何もお答えできなかったとい

う印象なのかなというふうにも思います。この1年弱ぐらいの中で、区議会のほうで増便程度の見直しとの方針を伝えていたのですが、それは何の見直しでもないではないかというようなご意見も頂く中で、やはり風ぐるまの課題として長年頂き続けていたご意見に対して何らかお答えする必要もあるのかということで、今回のルートで錦町の部分に少し回してみることであるとか、ただ増便するのではなくて別のルートをかませることによって少し小回りで移動できたり、ダイヤで言えば増便の効果が引き出せたりする部分も出てくるのではないかとということで、事務局としては知恵を絞ってこのプランを出してみた。それが今、こういう経緯で運んできているということですので、金子委員がおっしゃるほど、悪意を持ってやっていることではないということをご理解を。

金子委員 悪意は感じていませんから大丈夫です。

事務局 決めたことを、ただここで諮ればいいのか、アリバイづくりだというふうに回しているわけではありませんので、そこだけのご理解を頂けたらと思います。

細越委員 本当に貴重なというか、厳しいご意見ありがとうございます。

金子委員 いいえ、とんでもございません。

細越委員 どうしても役所の場合、こういった会議体をつくって、対外的には、区民の声を会議の中で聞きましたということを使う場合もございます。ただ、私自身は、今課長が申し上げたように、今日の会議は形式的な、形骸的な会議ではなくて、本当に厳しいご意見を頂いたと思っています。

確かに、ではその結果どれだけ反映したかという部分はあるかとは思いますが、我々としてはやれることは少しずつ反映していきたいと思っています。先ほど極論おっしゃいましたけれども、では一切書面開催とかにして、業者が決めたものをやるだけというのであれば、それは千代田区のこれまでの区民との関係を壊してしまいますので、なかなか進みが遅いというようなご意見あるかとは思いますが、本当に1歩でも半歩でも、少しでも向上できるように努力していく。その気持ちは持っておりますので、物足りない部分あるかもしれませんが、引き続きこういった会議は進めていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

金子委員 ありがとうございます。

細越委員 あと、2年間ぐらい空いてしまったというのは、それはもう本当に弁解の余地はございませんので、いろいろな形で情報提供するというのは、これからも進めていきたいと思っています。よろしく願いします。

金子委員 ありがとうございます。

会長 ほかに何かご意見ありますでしょうか。

稲垣委員 今のことに関連してなのですが、例えばほかの区市の地域公共交通会議とかで、ではその役割というのは一体何を果たしているのかというときに、例えば具体的に申し上げると、今三鷹ですと、新しくデマンド入れるわけなのです。スマートモビリティみたいな、ちょっと小型のかわいいものが井の頭を走り、そこには運行事業者の方もいらっしゃるし、警察、交通管理もいるし、地域公共交通会議は法定会議ですから、そこに専門家がいて、住民がいるわけです。そこで議論されていることと言うのは、行政が税金を使って移動サービスを展開する、そして住民は受益者として来ているとい

う構図ではないのです。住民側も責務があると。それは持続可能な交通システムを維持するためには利用しないといけないし、そこで利用促進を図っていくためには、役所にいる行政の人は分からない。一応出先の機関とかコミュニティセンターとかにいる人にも知恵があるかもしれないけれども、やはり横展開していくためには、そこに365日住んでいる住民の知恵が必要であるとか、そういった、みんなで支える地域の公共交通を具現化するための会議ですよ。

認めてもらうとか説明するとか、教えてもらうとかだけではなくて、結構だからそこでは生々しい議論が展開されるわけなのです。耳を覆いたくなるような意見も出てきたりとか、武蔵野だとそういうような話とかも出てきたりするのですけれども、だから今、金子委員のおっしゃったことというのは、私は何のためにここに座っているのだというような、言葉は適切ではないかもしれませんが、委員としての存在意義は何ですかといったようなことで、そういうところをもう少し何か、もちろん今までの経緯で、この協議会の位置づけというのはおありだと思うのですけれども、どんどん内容が熟してきて、恐らく皆さんの知恵もどんどん熟してきているのに合わせて、そこで一体どういう位置づけでこの協議会を進めるのかとか、地域公共交通会議との位置づけの違いといったものをどのように捉えるべきなのかといったようなところも考えてもいいのかなと。

あと、今後のスケジュールで僕、意見したかったのは、ここに住民が出てこないのです。地域の方々が出てこなくて、実証するときに、先ほど申し上げたような、どれだけ情報が共有されていて、どれだけ区政への理解とか社会背景への理解みたいなものがあるのかといったようなところというのが、例えば地域の中で立てられる協議会みたいなところで泥臭い議論みたいなところがあると、すごくお互いの相互理解というのは深まっていくのだろうなど。だから、今後のスケジュールの中での実証実験から始めるのですけれども、PDCA回していくところのDoActionのところをどうやってプランニングするのかといったところというのが必要なだろうなどと思いながら、今のやり取りを聞いていた次第でございます。政策論的なところだと思いますけれども。

会長 貴重なご意見ありがとうございます。今この場に区民の方はもちろんいらっしゃいますし、このスケジュールでパブコメとかそういうのがないとか、そういう話ですか。

事務局 パブコメも1つの参加形態だと思うのですけれども、それをどこまで、どのレベルまで参加レベルを企図していくのかということも。

会長 確かに、今日の話では実証実験をやるということなので、実証実験がどうなると本格運行に移行して、どうなったらやはりやめるのかという、その辺の定量的な基準とかの説明も特になかったのですけれども、これから決めるのですか。

事務局 実証実験については、日立さんと話しているのは、ほかのルート並みに乗降が見込めるという状況になれば、一旦は評価できるのではないかという話をしている程度で、まだ具体的な評価方法までは詰めていない状況です。

会長 そうですか。本当はその辺も出てきて、ここで議論できるとよかったのかもしれないと今、会議が終わりそうなときに思いつく。

事務局 あと、先ほどご説明した乗降者数を計れるようにするというお話を差し上げたと思うので、その中でどういうデータが取れてくるかということは、運行が始まってから

になりますけれども、それを見てということもあるのかなというふうには思っていました。

会長 当然アンケート調査などで区民の意見を聞くようなこともやられるとは思いますが、その辺は、しっかりと検証に必要なデータは取ってもらいたいとは思いますが。

あと、ほかに何かございますか。そうしたら、このスケジュールに沿って進めていただくということで、あとは皆さんのご意見を取り入れて。

事務局 次回の開催はどういたしましょう。書面でなくても。

会長 書面と書いていますけれどもということですか。どうしましょう。何を協議するのかという話かもしれませんが。

金子委員 そうですね。何を協議するかですね。

細越委員 今までは何かこういう見直しがあつたときにやっていたという会議体ですが、少なくとも定期的に行うとか、来年度は別に見直しがなくても、普段からこういう皆さんの意見を聞く場というのは設けるべきだなというふうに思いましたので、この運行協議会の在り方というのをもう一度我々のほうでも少し考えて、会長とも相談しながら運営の方法を詰めたいと思います。

会長 定期的、もし年に1回やるのであればちゃんと年間のいろいろなデータもここに出てきて。

細越委員 そうですね。そういうのも用意しなければいけないと思いますし。

会長 それを見ながらしないといけないと思いますけれども。だから、今の予定の次の書面開催というのは、本当に、単に地域公共交通会議通りましたというだけなのであれば書面でいいとは思いますが。

細越委員 まさにおっしゃられたように、お墨つきをつけるための会議体にはしたくないと思っていますので、本当にまさに生の意見を頂く場ということで会議体を位置づけて開催できるような形で進めたいと思います。

金子委員 もうちょっと、風ぐるまとかさっきのリフトタクシーの、どうやって区民に周知するかということ、まだ回答伺えていないので、そちらの検討を重ねたことも書面に入れられるのだったらこういうことを検討しましたみたいなのも入れていただきたいし、私、よくまち歩きで外いるのですけれども、企業の人とかと歩いていて、あれが風ぐるまのバス停ですよと言ったら風ぐるまというのは何ですかと言われた人がほぼ99%の周知率しかない、あと皆さん、よくあんな小さいのに車椅子乗るねとか、いろいろなご懸念があり、あとラッピングバスが最近増えていますでしょう。どこにも風ぐるま大きい字で書いていないので、何のバスだかよく分からないというご意見をよく聞くので、その辺どういうふうにしていくか、前の協議のときにもそういうお話していましたよね。例えば、定期を作るにしても普通の人に作ってもらって収益上げますという話だと、それは福祉バスではなくて、そういうことを考えるのだったらもうコミュニティバスですよという意見を出してははずなのですから、収益のバランスをどう取るかというのはどうお考えなのかとか、そういうことを書面開催なのであれば、ご提示していただいて、読ませていただく機会を頂ければと思います。

以上です。

会長 ありがとうございます。ということで、では次回書面にするかどうかは、基本書面

ということですのでよろしくお願いします。

では、最後、議題（４）その他でございますが、何かご発言され残したことがございますか。区民の代表として参加されている岡村委員、今日ご発言されていないので、せっかくだから何か一言頂ければ。

岡村委員 岡村と申します。私は、そんなに数は多くないのですけれども、区役所から内神田ルートで終点のかんだ連雀まで乗ることが、その回数は、乗る中で一番多いのですが、そのときにたまたま、今ちょっとやめてしまったのですけれども、日曜青年教室の受講生が乗って、私とも話すのですが、最後にかんだ連雀で降りるときにハイタッチを運転手さんとして、運転手さんもちゃんとしてくれて、そういう対応をしてくれているので、今日もちらっと話したのですけれども、日立自動車、そういう意味では福祉バスだけでもそうやってそういう受講生にも普通に対応してくれているというところを見ている１点と、それから先ほど車椅子の、たまたま同じ運転手さんだったと思うのですけれども、女性の方が車椅子対応なさっていたとき、ちょっと大変でしたけれどもきちんと女性の方でも車椅子対応しているのを、たまたまそういう場面も見だし、それから高齢者の利用が多いので、私も高齢者なのですが、実は同じ方が乗ることが多々あると思うのです。乗るときにちゃんと高齢者の方が高齢者を気遣ってちゃんとサポート、そういうところも見させていただいたので、その方々から聞いているわけではないのですけれども、なかなか難しいところですが、本数がもっとあったら皆さんに喜ばれるかな。

それはちょっと課題として難しいかと思えますけれども、たまにですけれども、今日も帰り乗って帰ろうかと思うのですが、そういう場面を何度も見えていますので、そういうことを皆さんにも知っていただきたいなと思ひまして、今日はありがとうございました。

会長 どうもありがとうございました。区のコミュニティの形成に非常に貢献されているということになりますよね。今後ともよろしくお願いいたします。

それでは、ほかに特になければ以上で議事のほうは終了したいと思いますので、進行のほうは事務局にお返しいたします。貴重なご意見たくさん頂いてありがとうございました。

事務局 改めまして、本日は貴重なご意見ありがとうございました。書面開催については、今後利用促進策の検討も進めてまいりますので、それありきではなく、議題が適切に用意できるようであれば開催させていただきたいと思ひますので、そこは会長と相談させていただきたいと思ひますので、よろしくお願いいたします。

それで、大体次回予定しておりますのは11月頃と考えているところでございます。

また、本日はらしていただいている皆様の謝礼につきましては、事前に頂いている口座に振り込ませていただきますので、よろしくお願いいたします。

皆様から何か開催ですとか事務手続についてのご質問等はございませんでしょうか。大丈夫でしょうか。

風ぐるまはなかなか、私も前回の運行協議会を経験しない中で議事録だけちょっと読んで対応してきてしまったものですから、先生方や皆様から、前の開催をご存じの中でいろいろなご意見を頂戴して、会の在り方そのものについてももう少ししっかり考えていかなければいけないなと気持ちを新たにしました次第でございます。いろいろと進め方等

についても至らないところが多々ございますけれども、今後とも引き続きご意見頂戴したいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。本日はありがとうございました。