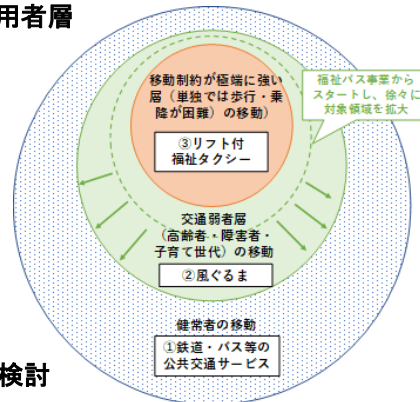


■千代田区内で利用可能な移動サービスとその利用者層

○風ぐるまの利用者と役割

千代田区内で利用可能な主な移動サービスとして、①鉄道・バス、②風ぐるま、③リフト付き福祉タクシーがある。

風ぐるまは、公共施設や福祉施設等と各地区を結ぶ路線として交通弱者層の移動を支援。



■区内移動サービスの実態を踏まえた 風ぐるまのサービス見直し方針の検討

○風ぐるまサービス見直し方針の検討

現在の風ぐるまのサービス内容の問題点・課題を整理。

（１）導入目的との整合性

実態	見直し方針
風ぐるまの利用者層のニーズは、風ぐるまは特に「公共・文化・福祉施設」への移動に利用したいという傾向	風ぐるまの導入目的に沿った利用がなされており、ニーズも同様であることから、風ぐるまの当初の導入目的に関する変更の必要性は低い

（２）運行態様に関する適切性

実態	見直し方針
- 停留所での待合環境や停留所までのアクセス負担等に対する不満は少なく、運行態様（デマンド運行）に変更するニーズは限定的 タクシー相乗り、住民同士でのボランティア輸送に対する抵抗も大きい	現状では、「バス事業者」による「路線定期運行」での継続が適切

（３）運行エリア設定に関する適切性

実態	見直し方針
千代田区内で終結する移動は、距離の長いトリップは少ない	風ぐるまのルートは千代田区内の移動パターンと概ね整合しており、現行ルートの抜本的な見直しの必要性は低い

■風ぐるまの課題解決策の検討

○風ぐるま利用者のニーズの把握

アンケート調査において、「双方向運行（ルートの変更）」「増便」「停留所の増設」「運行時間の拡大」に対する意見が集中。

このうち、「双方向運行」「増便」「運行時間の拡大」の3点について、検討。

調査名	回答数 1位	2位	3位	4位
R2年度アンケート調査	双方向運行（ルートの変更）	増便	停留所の増設	運行時間の拡大
H30年度アンケート調査	双方向運行（ルートの変更）	増便	停留所の増設	運行時間の拡大

↑今回整理する事項

○双方向運行の際の運行ルート

パターンA：現行の運行ルートを逆方向に運行を基本に検討

パターンB：麴町ルートと富士見・神保町ルート並びに

秋葉原ルートと内神田ルートをそれぞれ統合した逆ルートを検討

○各見直し案の分析ケース設定

以下の分析ケースで検討を実施。

	双方向運行	増便	時間帯拡大
【参考】現状	変更なし	増便なし	拡大なし
ケース1	パターンA	全日・全時間帯で若干増	拡大なし
ケース2	パターンA	全日・全時間帯で若干増（平日昼間は倍増）	拡大なし
ケース3	パターンA	全日・全時間帯で若干増（平日昼間は倍増）	平日全便で拡大
ケース4	パターンB	全日・全時間帯で若干増	拡大なし
ケース5	パターンB	全日・全時間帯で若干増（平日昼間は倍増）	拡大なし
ケース6	パターンB	全日・全時間帯で若干増（平日昼間は倍増）	平日全便で拡大
ケース7	変更なし	全日・全時間帯で若干増	平日全便で拡大

〇分析ケース間の比較

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6	ケース7
見直し	双方向運行	パターンA	パターンA	パターンA	パターンB	パターンB	パターンB	変更なし
	増便	全日・全時間帯で若干増	全日・全時間帯で若干増 (平日昼間は倍増)	全日・全時間帯で若干増 (平日昼間は倍増)	全日・全時間帯で若干増	全日・全時間帯で若干増 (平日昼間は倍増)	全日・全時間帯で若干増 (平日昼間は倍増)	全日・全時間帯で若干増
	時間帯拡大	拡大なし	拡大なし	平日全便で拡大	拡大なし	拡大なし	平日全便で拡大	平日全便で拡大
年間必要経費 (現状との比率)		13,300万円/年 (1.48倍)	18,600万円/年 (2.07倍)	21,600万円/年 (2.41倍)	12,000万円/年 (1.33倍)	14,200万円/年 (1.58倍)	16,500万円/年 (1.84倍)	14,200万円/年 (1.58倍)
1日当たり合計便数 現在平日46便／休日36便		平日64便／休日48便	平日92便／休日48便	平日108便／休日48便	平日57便／休日42便	平日69便／休日42便	平日81便／休日42便	平日72便／休日36便
評価	経済性	現行と比べ増えるが他ケースと比較すると低コスト	年間必要経費の負担が大きい	年間必要経費の負担が大きい	最も低コストでの対応が可能	現行と比べ増えるが他ケースと比較すると低コスト	年間必要経費の負担が大きい	現行と比べ増えるが他ケースと比較すると低コスト
	利便性	逆方向ルートが整備される 順方向ルートの便数が現行と比較して減 早朝・夕方以降の利用ニーズに対応できない 逆方向と順方向で停留所・ルートが異なる箇所がある	逆方向ルートが整備される 順方向の便数を確保したまま逆方向の便数が増 早朝・夕方以降の利用ニーズに対応できない 逆方向と順方向で停留所・ルートが異なる箇所がある	逆方向ルートが整備される 順方向の便数を確保したまま逆方向の便数が増 早朝・夕方以降の利用可能性が高まる 逆方向と順方向で停留所・ルートが異なる箇所がある	実質的に新規に2ルート追加している状況 順方向ルートの便数が現行と比較して減 早朝・夕方以降の利用ニーズに対応できない ルートが複雑化する	実質的に新規に2ルート追加している状況 順方向の便数を確保したまま逆方向の便数が増 早朝・夕方以降の利用ニーズに対応できない ルートが複雑化する	実質的に新規に2ルート追加しているような状況 順方向の便数を確保したまま逆方向の便数が増 早朝・夕方以降の利用可能性が高まる ルートが複雑化する	逆方向の移動ニーズに対応することができない 運行頻度が増 早朝・夕方以降の利用可能性が高まる ルートは現行通りであり利用者にとって分かりやすい
	実現可能性	走行並びに停留所設置について警察等との協議が必要	走行並びに停留所設置について警察等との協議が必要 人員・車両の大幅な拡充が必要	走行並びに停留所設置について警察等との協議が必要 人員・車両の大幅な拡充が必要	走行並びに停留所設置について警察等との協議が必要	走行並びに停留所設置について警察等との協議が必要	走行並びに停留所設置について警察等との協議が必要 人員・車両の大幅な拡充が必要	関係機関調整の手間が少ない
総評		移動ニーズに対応できる反面総走行距離が長く高コスト ルートの細かさの反面、煩雑な印象を持たれる可能性あり	ケース1に対して更に利便性が高まる一方で運行経費が大幅に増加	ケース2よりも更に経費が増加 早朝・夕方に対する投資効果があるかは未知数	双方向ニーズが高い区間を中心に逆方向ルートを設定し、コストを抑えつつ利便性を高められる。 ルートに対して煩雑な印象を持たれる可能性あり	ケース4に対して更に利便性が高まる一方、コストの増加 需要の顕在化動向によっては検討の余地あり	ケース5よりも更に経費が増加 早朝・夕方に対する投資効果があるかは未知数	最もニーズが集中している双方向ニーズに対応できない