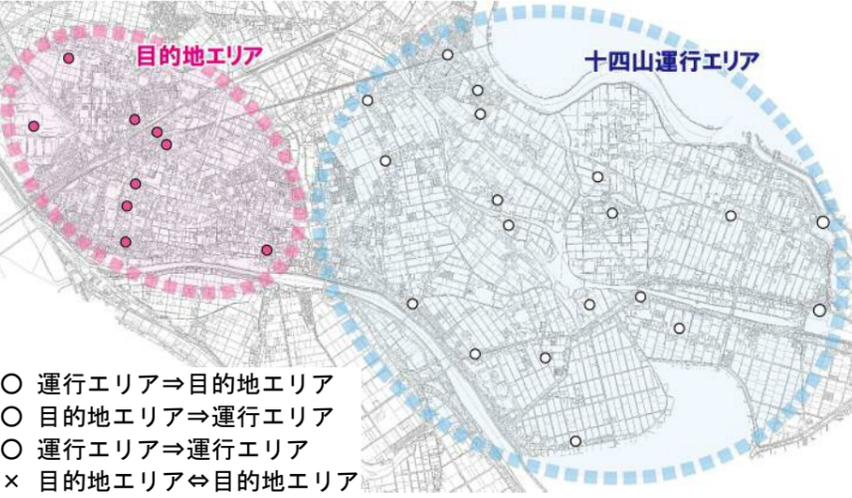


東部ルートにおける予約制運行の検討について

NO	運行方法案	概要		運行費用	現状・利点・課題など
0	現在の運行方法		<ul style="list-style-type: none"> 利用の有無に関わらず、決まったダイヤ、ルートで運行する。 	<p>16,920 千円/年</p> <ul style="list-style-type: none"> ○車両はマイクロバスを使用 →定員 27 名 →バリアフリー未対応 →1 台+予備 1 台 ・1 日 5 便運行 (平日) 	<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1 便あたり平日 6.1 人、休日 8.3 人利用 ・十四山総合福祉センター、鮫ヶ地、佐古木駅、近鉄弥富駅南口、イオンタウンでの乗降客が多い (上位 5 バス停) <p>(利点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤに即して常時運行しているため、予定を合わせやすい ・これまでの実証運行を含め、利用者は増加傾向であり、少しずつ地域に馴染みつつある ・弥富駅周辺部では全ルートが重複区間しているため、利便性が非常に高い <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車定員に対し、利用者数が少ない (乗車人員 0 人でも運行) ・増便するには車両を追加導入する必要がある <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の増設は可能である →ルート上で、ダイヤに影響のない範囲であれば費用の増加なし (運行距離の増加や、運行時間 (運転手の拘束時間) が長くなる場合は、費用の増加あり)
1	現在の運行ルートにおける予約制運行		<ul style="list-style-type: none"> ・現在の運行を単に予約制運行に切り替える。 	<p>17,750 千円/年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両はワゴン車を使用 →定員：9 名 →バリアフリー対応 →1 台+予備 1 台 ・ダイヤ (運行本数) は現在の運行と同一 ・タクシー業者への運行委託を想定 	<p>(利点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行が可能である (利用者がいない場合は運行しない) ・現在の運行に近いので、予約制運行としては地域に馴染みやすい可能性が高い ・現在の運行と同じようにバス停ごとのダイヤ (あくまでも目安) を設定することが可能である ・より柔軟なバス停の増設が可能である →車両が小型化されるため、ルート上だけでなく、その近辺も含めた増設が可能であり、ダイヤに影響のない範囲であれば費用の増加なし (運行距離の増加や、運行時間 (運転手の拘束時間) が長くなる場合は、費用の増加あり) <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車定員が少なくなるため、乗車できない場合が発生する可能性がある →他ルートも含めて考えると、全ルートの重複区間での利用者が多いため、利用者を限定 (十四山地区居住者のみなど) することも考える必要がある ・増便するには車両を追加導入する必要がある ・予約制となるため、利便性の低下による利用者の減少を招く可能性がある
2	エリアを「(仮称) 目的地エリア」と「(仮称) 運行エリア」とに区分し、エリアを跨ぐ停留所間の移動や運行エリア内で利用可能とする予約制運行	 <p>○ 運行エリア⇒目的地エリア ○ 目的地エリア⇒運行エリア ○ 運行エリア⇒運行エリア × 目的地エリア⇄目的地エリア</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称) 目的地エリアと(仮称) 運行エリアとに区分し、エリアを跨ぐ停留所間の移動や、運行エリア内で移動を利用可能とする。 	<p>19,320 千円/年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両はワゴン車を使用 →定員：9 名 →バリアフリー対応 →1 台+予備 1 台 ・ダイヤ (運行本数) は現在の運行と同一 ・タクシー業者への運行委託を想定 	<p>(利点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行が可能である (利用者がいない場合は運行しない) ・各エリア内での運行ルートを設定することで、現在の運行と同じようにバス停ごとのダイヤ (あくまでも目安) を設定することが可能である ・より柔軟なバス停の増設が可能である →車両が小型化されるため、現在のルート上だけでなく、その近辺も含めた増設が可能であり、ダイヤに影響のない範囲であれば費用の増加なし (運行距離の増加や、運行時間 (運転手の拘束時間) が長くなる場合は、費用の増加あり) <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車定員が少なくなるため、乗車できない場合が発生する可能性がある →目的地エリア⇄目的地エリアでの移動を禁止することで、全ルートの重複区間内での利用抑制を図る ・増便するには車両を追加導入する必要がある ・予約制となることやエリアに関するルールが増えるため、利便性の低下による利用者の減少を招く可能性がある