

## ミニコミュニティバス試行運行の乗り残し対策

### 1. 基本方針（案）

試行運行においては、当面は乗り残しに対する特段の対策を設けないこととする。その理由としては以下に掲げる通りである。

- ① シンプルな運行体制を目指す
  - ・ 利用者の混乱を避け、事務量の増加を防ぎ、持続可能な運行体制の構築を目指す。
- ② 車内最大人数
  - ・ 1週間にわたる乗車状況調査により、車内の最大乗車人数が、現青柳コースでは7人以下であるからワゴン車であっても十分対応できる。
  - ・ 同調査において、現泉コースでは、10人を超える場合があったが、突発的な集団利用であることや、ルート見直しにより泉団地を経由しないこと、立川バスの路線バスが増便されることなどから、試行運行では9人を下回るものと予想できる。
- ③ 需要予測
  - ・ 仮に今まで利用可能だったシルバーパスが利用できなくなるとすると、利用に対する心理的・経済的ハードルが上がるので、利用者数にも影響が出ると考えられる。
  - ・ 新たに導入する矢川・東ルートについては、現時点での需要予測が困難である。
  - ・ 福祉会館のイベント等による需要の変化は、不定期であり、予測が困難である。
- ④ ワゴン車による運行であることを十分に説明する
  - ・ 今回の試行運行が、11人未満のワゴン車によるものであることを踏まえ、利用状況によっては乗り切れない場合もあることを地域住民に説明していく。

### 2. 予想される問題と対策

試行運行開始後、実際に乗り残しが発生することも考えられる。その頻度や人数を調査する。一定の水準以上に乗り残しが発生するようであれば、次に示す対策を取ることを検討する。

- ・ 増便（周）（＝車両の運行台数を増やす）
- ・ 車両の大きさを変更
- ・ 追走車を出す（次に示す案ア～ウ）

案ア. 乗り残しが発生した場合は、追走車を出す（流用 or 併用）

	メリット	デメリット	デメリットへの対策
市事業者	○基本的にはワゴン車みの運行でよい	×利用状況によっては頻繁に追走の手配が必要	・ 利用状況を把握し、ピーク時などにスムーズに追走車を出せるように準備する
利用者	○事前連絡なしで乗れる	×追走車が来るまで少し待つ（10分程度）	

案イ. 多人数で利用する場合はあらかじめ連絡を入れてもらう（→「併用」の申請必要）

	メリット	デメリット	デメリットへの対策
市事業者	○追走のタイミングを事前に把握しやすい	×連絡を受ける体制を整える必要がある ×何人から連絡が必要なのか見極める必要がある	・ 試行運行実施前、実施中に効率的な体制を考え、構築する。
利用者	○事前連絡することで、確実に乗れる	×連絡の手間が必要	

案ウ. 時間帯によってはあらかじめ追走車を走らせる（→「併用」の申請必要）

	メリット	デメリット	デメリットへの対策
市事業者	○連絡を受ける前に追走を出せる→連絡受付体制の必要がない	×追走が無駄になることがある	・利用状況を頻繁に調査・把握し、体制の見直しをする
利用者	○事前連絡なしで乗れる	×追走車が走っていない時間帯の場合、待たなければならない	