

付録 1

ラッシュ対応型ノンステップバスの導入効果確認調査

すでに先行してラッシュ対応型の座席配列を一部導入しているバス事業者2社を訪問し、導入経緯や導入効果を調査した。結果は以下の通り。

【西武バス】

(1) 導入状況

- ①導入時期：平成18年11月より
- ②導入台数：現在21台
- ③投入路線：3営業所に集中配置し、主に「駅→団地」の路線に投入
- ④運行時間帯：全時間帯

(2) 導入経緯

ツーステップバス（定員80名）からノンステップバス（定員64名）に切り替えたところ積み残しが頻発し、乗客からの不満が殺到して追加便を運行せざるを得なかった。その後、ノンステップバスの改良で多少解消したが依然として積み残しが発生したため、ラッシュ対応座席配列のノンステップバスを導入した。

(3) 導入効果

①積み残し解消

かなり好転したが、まだ完全に解消されてはいない。そのため、車いすスペースの跳ね上げ座席を跳ね上げたまま運行したところ乗客から不満が出たことから、現在は座席を外してフリースペースにしている。

②後部移動

調査したわけではないが若干改善が見られる。ただし、後部の立席スペースは事実上利用できないように思う。

③車内事故

握り棒や吊り革の追加を行っているためか、ラッシュ対応にしたことで特に事故が多くなったようなことはない。

(4) 弊害

座席を跳ね上げて運行したころに多少の不満が出ていたが、それ以外は感じていない。段差高の増加による問題も出ていない。

(5) 要望等

現在の座席配列が固定された認定方式は大いに不満。座席を削除する対応であればコストはかわらないはずであり、もう少し柔軟な運用を望む。JR山手線のような運用はできないか。

【小田急バス】

(1) 導入状況

- ①導入時期：平成19年度上期より
- ②導入台数：現在27台
- ③投入路線：3営業所に集中配置、路線は特に限定していないが各営業とも「駅→団地」の路線を多く受け持っている。(前乗り、運賃先払い)
- ④運行時間帯：全時間帯

(2) 導入経緯

ノンステ時は積み残しが無かったが、ノンステに切り替えたところ積み残しが出るようになった。とくに雨天時には自転車通学の子供がバスを利用するためこれが顕著に発生した。そこで本数の増加で対応してきたが、西武バスで導入したことを知り、ラッシュ対応ノンステを導入した。

(3) 導入効果

①積み残し解消

以前よりはかなりよくなった。運転手の話でも客はけが良くなったようである。(とくに一斉に降車するとき)

②後部移動

従来のノンステでは、後部への移動が少なかった(外から見ていると後部にはほとんど立席者がいない)。これには、後部が狭く行きにくい印象があったように思う。ラッシュ対応にしたことにより、踊り場が広く開放的に見えるため、後部に行きやすくなったように思う。

③車内事故

とくに変化はみられない。ただし、天井握り棒を延長している。

(4) 弊害

後席の2人掛けが1人掛けになったため、切り替えた当時は多少戸惑いが見られたようであるが、いまは問題ない。また、段差高さの不満も聞かれない。なお、西武では車いすスペースの座席を外しているが、小田急ではここは残して、代わりに後席の3列目も1人掛けとしている。

(5) 要望等

現在の座席配列の認定基準は厳しすぎるため、もう少し柔軟な運用を望む。なお、小田急ではすでにノンステ導入率ほぼ100%を実現しているが、今後は全車ラッシュ対応を導入する予定である。

このように、両事業者ともラッシュ対応型ノンステップバスは標準仕様として認定されているノンステップバスに比べ実質的な乗車定員は増え、満員により乗車できないケースは減っているということであった。